

فصلنامه علمی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی  
دوره ۱۵، شماره ۳ (پیاپی ۵۲)، پاییز ۱۳۹۹  
شاپای چاپی ۵۹۶۸-۲۵۳۸ شاپای الکترونیکی ۵۹۵۵-۲۵۳۸  
<http://jshsp.iaurasht.ac.ir>

مقاله پژوهشی  
صص. ۷۷۵-۷۹۲

## تحلیل تطبیقی مسکن در بافت‌های برنامه‌ریزی شده و خودروی شهری با تأکید بر مالکیت و خدمات شهری (مطالعه موردی: نسیم‌شهر)

بهرام مردی - دانش‌آموخته کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران  
اصغر شکرگزار\* - استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران  
اسماعیل آقایی‌زاده - استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۱/۲۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۴/۲۹

### چکیده

مسکن یکی از مهمترین سرمایه‌گذاری‌های مردم ایران است و افراد تلاش می‌کنند تا با توجه به میزان توانایی مالی خود، محل مناسبی را برای سکونت خود برگزینند که افراد کم درآمد یکی از این گروه‌ها هستند. یکی از نتایج این امر، شکل‌گیری بافت‌های خودرو در شهرهاست که هرچند به ظاهر مکانی را برای افراد فراهم می‌کند، اما در مقایسه با بخش‌های برنامه‌ریزی شده، از وضعیت چندان مطلوبی برخوردار نیستند. از این رو در این پژوهش سعی شده است تا با روش توصیفی-تحلیلی و با مطالعات اسنادی و میدانی، با بهره‌گیری از پرسش‌نامه و فرم برداشت، دو بافت متفاوت برنامه‌ریزی شده و خودرو موجود در شهر نسیم شهر به عنوان یکی از شهرهای استان تهران از نظر دسترسی به خدمات موجود و همچنین رابطه بین متغیرهای نحوه تصرف، دوام، قدمت و زیربنای واحدهای مسکونی بررسی شود. برای بررسی وضعیت مناطق مورد مطالعه در ارتباط با خدمات شهری از استانداردهای خدمات شهری و شعاع عملکردی هریک از خدمات مورد بررسی، استفاده شده است. همچنین از آزمون همبستگی اسپیرمن برای بررسی همبستگی میان متغیرهای مورد مطالعه در نرم افزار SPSS استفاده شده است. بررسیها نشان داده است که جمع امتیاز بافت خودرو در زمینه خدمات موجود برابر با ۳/۵ و بافت برنامه‌ریزی شده در این زمینه برابر ۴ بوده است و از این نظر برتری چندانی در این زمینه برای بافت برنامه‌ریزی شده متصور نیست. براساس آزمون اسپیرمن بین همه متغیرهای مورد مطالعه رابطه معنی داری وجود دارد، اما فقط رابطه بین نحوه تصرف با دوام و قدمت با زیربنا در سطح نسبتاً بالایی می‌باشد و رابطه بین سایر متغیرها در سطح پایینی قرار دارد.

واژه‌های کلیدی: سکونتگاه‌های خودرو، سکونتگاه‌های برنامه‌ریزی شده، مالکیت، خدمات شهری، نسیم‌شهر

نحوه استناد به مقاله:

مردی، بهرام، شکرگزار، اصغر و آقایی‌زاده، اسماعیل. (۱۳۹۹). تحلیل تطبیقی مسکن در بافت‌های برنامه‌ریزی شده و خودروی شهری با تأکید بر مالکیت و خدمات شهری (مطالعه موردی: نسیم‌شهر) مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، ۱۵(۳)، ۷۷۵-۷۹۲.

[http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article\\_672816.html](http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_672816.html)

## مقدمه

شهرها با توجه به ماهیت خود از نظر اجتماعی، اقتصادی و کالبدی دارای تفاوت‌های قابل توجهی در درون خود می‌باشند که به بروز جلوه‌های متعددی و گاه متناقضی منجر می‌شود. این تفاوت‌ها به نوعی در همه ابعاد زندگی ساکنان شهرها اثرگذار شده و به رخنمون شدن شکاف‌هایی منتهی می‌شود. یکی از انواع این شکاف‌ها را می‌توان به بروز بافت‌هایی متناقض از قبیل بافت‌های برنامه‌ریزی شده و بافت‌های خودرو اشاره کرد. بررسی تفاوت‌های ساختاری این دو نوع بافت که نخستین به واسطه دخالت‌های برنامه‌ریزان و دومی نتیجه فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و ... در شهرهاست، در ابعاد مختلفی مانند مسکن و دسترسی به خدمات شهری قابل بررسی است. از آغاز زندگی بشر بر روی زمین، مسکن در کنار خوراک و پوشاک جزء سه نیاز اصلی او بوده است و به عنوان فرآیند و حاصل توسعه اشکال اولیه سر پناه بوده و با جنبه‌های مختلفی از زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مرتبط می‌باشد (Jenkins, Smith, & Wang, 2006).

بشر همواره با مقوله مسکن به عنوان پدیده‌ای واقعی (Ahari & Habibi, 1988) و یک نیاز شخصی (Werna, 1999) روبرو بوده است. از دیگر ابعاد مورد توجه در این زمینه می‌توان به موضوع خدمات شهری اشاره کرد که به رغم اینکه به عنوان موضوعی مهم در شهرها مطرح است، همچنان در ارتباط با مفهوم مسکن قرار دارد، چرا که این مفهوم علاوه بر مکان فیزیکی، کل محیط مسکونی را اعم از کلیه خدمات و تسهیلات ضروری مورد نیاز برای بهزیستن خانواده و طرح‌های اشتغال، آموزش و بهداشت افراد را در بر می‌گیرد. در واقع تعریف و مفهوم عام مسکن یک واحد مسکونی نیست بلکه کل محیط مسکونی را شامل می‌گردد (poormohammadi, 2006: 3). مسکن با موضوعات مختلفی روبرو است که از جمله آن‌ها می‌توان به زیرساخت‌ها و خدمات شهری به عنوان، تمامی کاربری‌های عمومی و خدماتی شهر (تأسیسات روبنایی) و همچنین شبکه‌های حمل و نقل، آب و فاضلاب، نیرو و سوخت، ارتباطات و سایر تأسیسات مرتبط با آن‌ها (تأسیسات روبنایی) اشاره کرد. این قبیل تأسیسات در حقیقت پایه و اساس هر مجتمع زیستی را تشکیل می‌دهند و جهت، میزان و نوع توسعه شهری را مشخص می‌سازند (Sarayi, 2004: 5). در واقع شهر پیشرفته و پویا، شهری است که از تجهیزات، تأسیسات و امکانات زیربنایی لازم برخوردار باشد و در عین حال پاسخگوی نیازهای خدمات شهروندان باشد (Hashemi & Yahyapour, 2011: 53). البته علاوه بر موارد فوق خدماتی نظیر اداری، ورزشی، مذهبی، تفریحی و ... نیز از جمله نیازهای اصلی مسکن شهری است.

موضوع دیگری که در ارتباط با مسکن شهر دارای اهمیت است، موضوع مالکیت افراد است. مالکیت به عنوان یکی از خصوصیات کیفی مهم در مطالعات مرتبط با در واحد مسکونی است (Saremi & Ebrahimpour, 2012: 92)، چرا که مشخصه کلیدی متمایز کننده سکونتگاه بی‌ضابطه از سایر سکونتگاه‌ها فقدان مالکیت زمینی است که ساکنین بر آن خانه خود را بنا می‌کنند. این اراضی شامل اراضی خالی دولتی یا عمومی اراضی حاشیه‌ای و بایر و بی‌ارزش هستند، بنابراین وقتی که زمین توسط مالکی احیا نشود و مورد استفاده قرار نگیرد مجوزی برای ساخت و ساز بی ضابطه فراهم می‌شود (Srinivas, 2005).

بنابراین آنچه آمد، موضوع خدمات شهری از یک سو و موضوع مالکیت از سوی دیگر موضوعات مهمی در مطالعات شهری به شمار می‌رود. اما آنچه که در این بین اهمیت بالاتری دارد، شناسایی وضعیت بافت‌های متفاوت شهری از نظر خدمات و مالکیت در دو بخش برنامه‌ریزی شده و خودرو است. بافت خودروی شهری را می‌توان یکی از زمینه‌های شکل‌گیری شهرنشینی پیش از شهر سازی دانست که در آن توجهی به خدمات مورد نیاز فضای شهری نشده و از آنجایی که به صورت تصرف غیر مجاز زمین‌های شهری توسط مهاجرین صورت می‌گیرد، بر بعد فضای نیازمند خدمات در شهرها می‌افزاید. این درحالی است که فضاهای ساخته شده بر اساس طرح و برنامه از پیش تعیین شده، می‌تواند از این نظر در وضعیت بهتری قرار داشته باشد. از این رو در پژوهش قصد بر این است که این مهم در شهر نسیم شهر به عنوان یکی از شهرهای واقع در استان تهران بررسی شود.

نسیم‌شهر از توابع شهرستان بهارستان در جنوب غرب استان تهران قرار دارد و به دلایل متعددی دو نوع کاملاً متمایز از بافت شهری در آن شکل گرفته است که عبارتند از بافت اولیه، سنتی و نابسامان از لحاظ کالبدی و اجتماعی که در واقع به صورت خودر ایجاد شده و رشد کرده اند و بافت جدید با آپارتمان‌های نو و منطبق بر نیازهای روز که با طرحی از پیش تعیین شده شکل گرفته و سپس رشد کرده است. در این راستا با توجه به افزایش شدید جمعیت در نسیم شهر خصوصاً از سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۰، جمعیت از ۱۲۷۵۰ نفر به ۱۵۷۴۷۴ نفر افزایش یافته است که جمعیت آن نزدیک به ۱۲ برابر شده است. بنابراین با توجه به این روند افزایش

جمعیت و نیاز این جمعیت به مسکن مناسب سنجش شاخص‌های مسکن در نسیم‌شهر و ارائه راهکارهای مناسب جهت مطلوب شدن این شاخص‌ها حائز اهمیت است. بنابر آنچه آمد، هدف اصلی این پژوهش بررسی وضعیت مسکن و خدمات شهری در دو بافت متفاوت خودرو و برنامه‌ریزی شده در شهر نسیم شهر است که در فاصله نزدیکی به یکدیگر قرار دارند و بر این اساس سوالی که به دنبال پاسخگویی بدان می‌باشد این است که به رغم فاصله نزدیک دو بافت مورد مطالعه، آیا تفاوت‌هایی در شاخص‌های آمده در بالا وجود دارد و می‌توان از وضعیت متفاوت این دو بافت سخن گفت؟ آیا می‌توان این پیش فرض را پذیرفت که بین دو سکونتگاه مورد بررسی، سکونتگاه برنامه‌ریزی شده از وضعیت مناسبتری برخوردار است؟ به همین منظور برای ایجاد شناخت در زمینه مورد بحث، مطالعه تطبیقی از نظر خدمات شهری و همچنین وضعیت مالکیت در دو بافت برنامه‌ریزی شده و خودرو نسیم شهر انجام شده است. نتیجه این پژوهش نشان می‌دهد که چه مشکلاتی در نگاه شهرسازی بدون برنامه بوجود خواهد آمد و ساختار شکل گرفته خودرو در چه زمینه‌هایی آسیب پذیرتر است. پژوهش‌های گسترده‌ای با رویکرد مطالعه تطبیقی دو جامعه متفاوت در مقوله مسکن انجام شده و مقیاس این نوع مطالعات متفاوت و دارای تنوع زیادی است. برخی از این مطالعات به شرح زیر است:

یارمحمدی و عاشوری چهارده (۱۳۹۱) در مقاله بررسی تطبیقی شاخص‌های اجتماعی مسکن در محلات جدید (کوی معلم) و قدیم (ساربان محله) شهر بجنورد<sup>۱۱</sup> به مطالعه تطبیقی شاخص‌های اجتماعی مسکن در دو بافت جدید و قدیم بجنورد پرداخته‌اند. روش تحقیق از نوع تحلیلی و توصیفی بوده برای تحلیل یافته‌ها از روش تحلیل سلسله مراتبی AHP استفاده شده است. نتایج بدست آمده نشان داده که وضعیت مسکن در کوی معلم در شرایط مطلوبتری نسبت به ساربان محله قرار دارد ( Yar Mohammadi & Ashouri Chaharded, 2012). صارمی و ابراهیم‌پور (۱۳۹۱) در مقاله‌ای به بررسی شاخص‌های مسکن ایران و جهان و مقایسه شاخص‌های مسکن ایران و انگلیس و فرانسه پرداخته‌اند. این پژوهش از نوع تحلیلی بوده و از شاخص‌های کمی، کیفی و اقتصادی مسکن برای سه کشور مورد اشاره استفاده شده است. نتایج به دست آمده نشان داد که با توجه به تحولات جمعیتی، شاخص‌های مسکن در ایران در همه موارد رشد یافته است از طرفی هنوز برای رسیدن به شاخص‌های کشورهای پیشرفته فاصله زیادی وجود دارد (Saremi & Ebrahimpour, 2012). مشکینی و همکاران (۱۳۹۰) در پژوهشی شاخص‌های کمی و کیفی مسکن در سکونتگاه‌های غیر رسمی ایران مطالعه موردی جمشیدآباد و شهر خوی پرداخته‌اند. نتایج بررسی نشان داد که شاخص‌های مسکن در محله جمشیدآباد نسبت به شهر خوی در وضعیت نامطلوبی بوده ولی در مقایسه با کشورهای درحال توسعه دارای وضعیت بهتری است (Meshkini, Parhizkar, Poormohammadi, Hakimi, & Poortaheri, 2011). زبیری و همکاران (۱۳۸۹) در مقاله‌ای با عنوان مقایسه تطبیقی شاخص‌های کمی و کیفی مسکن شهر بابل با نقاط شهری کشور با تاکید بر شهر سالم، اقدام به بررسی وضع کمی و کیفی مسکن در شهر بابل و نقاط شهری کشور در طی سال‌های ۸۵-۶۵ پرداخته‌اند. در این پژوهش برای تحلیل از شاخص‌های کمی و کیفی مسکن شهر بابل با سایر نقاط شهری کشور مقایسه شده است. نتایج حاکی از آن است که شاخص‌ها در طی این مدت روند رو به بهبودی داشته و وضعیت شهر بابل بهتر از نقاط شهری کشور بوده است اما در بسیاری از ابعاد نسبت به شرایط مطلوب شهر سالم از وضعیت نسبتاً نامطلوبی برخوردار است (Ziyari, Gharkhlo, & Jan, 2010). حاتمی‌نژاد و دیگران (۱۳۸۵) در مقاله‌ای شاخص‌های مسکن غیر رسمی در ایران نمونه موردی: محله شیخ‌آباد قم و وضعیت کالبدی شهر را آسیب‌شناسی کرده‌اند. در این پژوهش از مطالعه تطبیقی و مقایسه‌ای بین شاخص‌های مسکن در سکونتگاه‌های غیر رسمی محله شیخ‌آباد استفاده شد. نتایج نشان داد که شاخص‌های مسکن در محله شیخ‌آباد قم شرایط نامساعدی نسبت به شهر قم دارد اما در کل اسکان غیر رسمی در ایران در مقایسه با دیگر کشورهای درحال رشد دارای شرایط بهتری است (Hatami Nejad, Saif-O-Dini, & Mire, 2007). همان طور که ملاحظه می‌شود در همه پژوهش‌های انجام شده، مطالعه تطبیقی در دو بافت متفاوت شهری انجام شده است، اما هیچ یک به موضوع بافت‌های خودرو و برنامه‌ریزی شده به طور خاص توجه نشده است. از طرف دیگر در بسیاری از مطالعات انجام شده محور اصلی مطالعه شاخص‌های کمی و کیفی مسکن بوده و این در حالی است که در این پژوهش بر موضوع مالکیت تاکید شده و به خدمات شهری و دسترسی بدان نیز توجه ویژه‌ای شده است که تا به اکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

در بعد نظری حاکم بر این پژوهش که در محور مسکن شهری انجام شده است، توجه ویژه‌ای به پایداری شهری برخواسته از طراحی مسکن مناسب برای شهروندان وجود دارد. این خود به دلیل نقش تعیین کننده‌ای است که مسکن در ساختار شهرها ایفا می‌کند. چرا که حدود نیمی از شهر به طور مستقیم در اختیار بخش مسکن بوده و بخش مهمی دیگری از شهر نیز که برای تامین

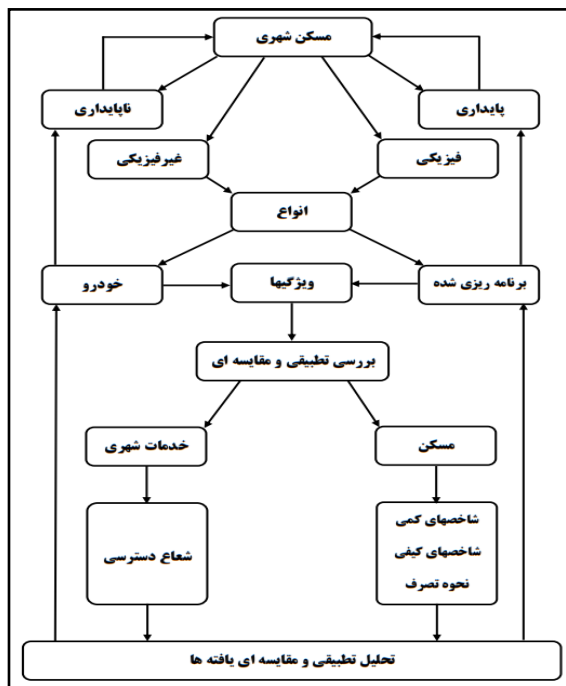
خدمات شهری وابسته به مسکن استفاده می‌شود به طور غیر مستقیم به مسکن شهری مرتبط می‌شود. مسکن به طور اعم و مسکن شهری به طور اخص به عنوان سرپناه و نشانی محل زندگی روزمره انسان‌ها و بزرگ‌ترین معامله مالی است برای بسیاری انسان‌ها در طول عمرشان (Warf, 2006)، فقط محدود به جنبه‌های فیزیکی نمی‌باشد و ابعاد غیر فیزیکی آن نیز دارای اهمیتی چشمگیر است. به عبارت دیگر سرپناه مناسب تنها به معنای وجود یک سقف بالای سر هر شخص نیست بلکه آسایش، فضای مناسب، دسترسی فیزیکی و امنیت مناسب، امنیت مالکیت، پایداری و دوام سازه‌ای، روشنایی، تهویه و سیستم گرمایی مناسب، زیر ساخت‌های اولیه مناسب از قبیل آبرسانی، بهداشت و آموزش، دفع زباله، کیفیت مناسب زیست محیطی، عوامل بهداشتی مناسب، مکان مناسب و قابل دسترسی از نظر کار و تسهیلات اولیه باید با توجه به توان مردم مورد توجه قرار گیرد (poormohammadi, 2006: 3). بر این اساس، تهیه مسکنی که از همه شرایط فوق بهره مند باشد، به برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده نیازمند است تا در پرتو آن بتوان به بخش مهمی از ویژگی‌های فوق دست یافت. اما این امر بر قیمت تمام شده مسکن تاثیر گذاشته و در نتیجه بسیاری از موارد خریداری و یا سکونت اجاره‌ای در چنین مسکنی در توان برخی از شهروندان فعلی ساکن و یا کسانی که به نوعی قصد ورود به شهر را دارند نیست. به عبارت دیگر چنین افرادی نمی‌توانند هزینه‌های مسکن برنامه‌ریزی شده که بخشی از آن در نتیجه تصرف قانونی زمین شهری و بخش دیگر رعایت مقررات ساختمان است را بپردازند و از این رو نوعی قانون‌گریزی در بین افراد به وجود می‌آید و زمینه‌های توسعه مسکن خودرو در بخش‌هایی از شهر فراهم می‌شود که از جمله مصادیق آن می‌توان به حاشیه نشینی اشاره کرد. این نوع از سکونت در شهرهای ایران رو به افزایش است به نحوی که بنا بر پیش بینی سازمان ملل تعداد حاشیه نشین در ایران تا سال ۲۰۲۰ به ۲۷۰۹۰۰۰ نفر خواهد رسید (Dadras, 2011: 163).

با توجه به اینکه زیرساخت‌های بافت‌های مسکن خودرو از شرایط مناسبی برخوردار نیست و مشکلات اقتصادی و اجتماعی و امنیتی این نواحی بستر لازم را برای ایجاد بحران فراهم کرده است، برنامه‌ریزی برای نوسازی و پیشگیری از بحران‌ها و حوادث غیر مترقبه در این نواحی بسیار ضروری بنظر می‌رسد. با اینکه در قوانین لزوم توجه به این بافت‌ها در ایران دیده شده اما عملاً دستگاه‌های متصدی و اجرایی برنامه کاربردی درارتباط با بافت‌های خودرو نداشته‌اند (Shokrgozar, 2013: 165). به عنوان مثال در بند ۲۱ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌های کشور اتخاذ تدابیر لازم جهت ساخت خانه‌های ارزان قیمت برای اشخاص بی بضاعت در شهردر وظایف شهرداری قرار داده شده است (Athari, 2000: 82). مسکنی که صرفاً به سبب عدم استطاعت مالی انتخاب گردد، به معنای آن است که ساکنان آن در اتاق‌های پایین‌تر از سطح استاندارد و متراکم‌تر از حد معمول زندگی می‌کنند. در این صورت میزان تراکم افراد و تسهیلات ناکافی مسکن بر سلامتی جسمی و روانی افراد تاثیر سوء می‌گذارد (Sattarzadeh, 2009: 59). مشخصه کلیدی متمایز کننده سکونتگاه بی‌ضابطه از سایر سکونتگاه‌ها فقدان مالکیت زمینی است که ساکنین بر آن خانه خود را بنا می‌کنند. این اراضی شامل اراضی خالی دولتی یا عمومی اراضی حاشیه‌ای و بایر و بی‌ارزش هستند، بنابراین وقتی که زمین توسط مالکی احیا نشود و مورد استفاده قرار نگیرد مجوزی برای ساخت‌وساز بی‌ضابطه فراهم می‌شود (Srinivas, 2005). بر اساس قوانین و مقررات، از نظر شهرداری مالک کسی است که دارای سند مالکیت رسمی باشد (Kamyar, 2007: 220)، و استفاده از هر گونه خدمات شهری در گروه ارائه سند مالکیت رسمی می‌باشد به همین دلیل این شاخص می‌تواند به عنوان یکی از شاخص‌های مهم مسکن بر روی کیفیت بناها تاثیر داشته باشد (Abedini, 2015).

در جاکارتا ۶۰ درصد اراضی برای خانه سازی جزء اراضی ثبت نشده می‌باشند (Winayanti & Lang, 2004). گرچه در ایران اسناد معمولی و نسقی هم رواج دارد و بعضاً شهرداری‌ها براساس اسناد نسقی پروانه ساخت و سپس خدمات به شهروندان می‌دهند، اما در نواحی حاشیه نشینی و بافت‌های فرسوده شهرها بسیاری از واحدهای مسکونی سندر سمی ندارند. بخش عمده از نابسامانی در معاملات زمین و مسکن به شیوه مالکیت عرصه و اعیان در ایران بر می‌گردد که موجب بالاترین خریداران زمین و مسکن می‌شود. صاحبان املاک بزرگ در شهرها تمایلی به گذر از مراحل رسمی ندارند چراکه مراحل انتقال فروش نامه‌ها به خریداران به سادگی و هزینه مناسب انجام نمی‌شود. در نتیجه املاک شخصی در بنگاه‌های معاملاتی براحتی انجام می‌شود. از طرفی مالک در بسیاری موارد به خریداران اصل مالکیت را بفروش نمی‌رساند بلکه سرقفلی زمین و یا ساختمان را بفروش می‌رساند تا همچنان مالک اصلی شناخته شوند. این شیوه فروش زمین و ساختمان که در ایران بشدت رواج دارد، از طرفی هم مالکین از عوارض و مالیات فرار می‌کنند و هم خریداران باقیمت بسیار پایین توانایی خرید ملک پیدا می‌کنند. نتیجه این نوع معاملات توسعه بی رویه مسکن غیررسمی و غیراستاندارد در شهرها بویژه شهرهای بزرگ شده است. گرچه استفاده از هرگونه خدمات شهری در

گروه ارائه مورد قبول شهرداری‌ها است، اما شهرداری‌ها و دیگر ارگان‌های خدمت رسان تحت تاثیر عوامل سیاسی و هم اجتماعی ناچار به ارایه خدمات به بافت‌های غیررسمی شده‌اند. در بسیاری موارد اقشار مردم در نواحی فرودست شخصا اقدام به بهره برداری غیرمجاز از زیرساخت‌های خدمات شهری می‌کنند. پایداری نواحی مسکونی بر زیرساخت‌های مناسب در مکان (حمل و نقل عمومی، آب، منابع انرژی و فضاهای عمومی) و دسترسی به خدمات ضروری در مقیاس محله (مدارس، فروشگاه‌ها، مراکز بهداشتی و تسهیلاتی برای خانواده‌ها و کودکان) استوار است (Golubchikov & Badyina, 2016: 107). می‌توان زیرساخت‌های شهری را شامل تمامی عناصری دانست که تامین نیازهای مختلف ساکنان محلات شهری را در زمینه‌های مختلف سکونت، فعالیت، استراحت، فراغت و به طور کلی، بالا بردن کیفیت زندگی شهری برعهده دارند (Parsa, 2012, 3). بنابراین تاسیسات زیربنایی در محلات شهری در راس مسائل کیفی زندگی است (Arabi & Haghani, 2010: 6). یکی از نخستین کسانی که در ارتباط با خدمات در مقیاس محله بحث نمود کلرنس پری<sup>۱</sup> بوده است و پس از وی کلرنس اشتاین در مقیاس وسیعتری به موضع خدمات در شهرها پرداخت. به اعتقاد کلرنس پری خدمات عمده و اساسی باید در نزدیکی خانه مسکونی مستقر شود و مسیرهای دسترسی به خدمات نباید خیابان‌های اصلی را قطع کند (Rafieian & Shali, 2012: 30). عدالت به مفهوم توزیع عملکردها، خدمات امکانات، دسترسی مناسب به مراکز خدمات دهی و فعالیتی (مکان تسهیلات) بدون تبعیض و تفاوت گذاری بین ساکنان یک شهر و مناطق شهری است. با این حال موضوع عدالت فضایی عمومی شهر در طی دو دهه گذشته توسعه زیادی یافته ولی تاکنون برنامه-ریزان از ارائه یک ارزیابی کامل و همه جانبه از عدالت فضایی ناتوان بوده‌اند، چرا که عدالت فضایی تاکنون به آسانی عملی نبوده است (Rahnama, Afshar, & Razavi, 2011: 6).

دسترسی به مسکن پایدار شهری و تفاوت آن در بخش‌های از پیش برنامه‌ریزی شده و خودرو زمانی قابل بررسی است که در بخش شاخص‌های مسکن اعم کمی و کیفی و نحوه تصرف و در بخش خدمات شهری با تاکید بر شعاع دسترسی به خدمات با توجه به عدالت فضایی، بتوان مطالعاتی تطبیقی و مقایسه‌ای را انجام داد. این مطالعات در نهایت می‌تواند به تحلیل تطبیقی و مقایسه‌ای یافته انجامیده و تفاوت‌های سکونتگاه‌های برنامه‌ریزی شده و خودرو را مشخص کند. این مهم در نهایت پایداری و ناپایداری مسکن شهری در دو نوع سکونتگاه مورد مطالعه را مشخص می‌کند. شکل (۱) مدل مفهومی پژوهش را نشان می‌دهد.



شکل ۱. مدل مفهومی پژوهش

## روش پژوهش

روش تحقیق در پژوهش حاضر به دلیل چند بعدی بودن موضوع مورد بررسی توصیفی-تحلیلی و از نوع مطالعه تطبیقی بین شاخصهای کمی و کیفی مسکن در محلات خودرو با محلات برنامه‌ریزی شده در شهر نسیم شهر می‌باشد. روش جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش مبتنی بر مطالعات اسنادی و میدانی است. برداشت میدانی از طریق نمونه‌گیری و با استفاده از پرسش‌نامه و فرم برداشت می‌باشد. براین اساس از روش مصاحبه برای پرکردن پرسش‌نامه و از روش مشاهده برای پر کردن فرم برداشت استفاده شده است. برای بررسی وضعیت مناطق مورد مطالعه در ارتباط با خدمات شهری از استانداردهای خدمات شهری و شعاع عملکردی هریک از خدمات مورد بررسی، استفاده شده است. این استانداردها در جدول (۱) نشان داده شده است. همچنین برای بررسی نرمال بودن داده‌ها از آزمون کولموگراف-اسمیرنوف و شاپیروویک و برای بررسی همبستگی میان متغیرهای مورد مطالعه با استفاده از نرم افزار SPSS از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. همچنین برای بررسی وجود تفاوت در واحدهای مسکونی ملکی و استیجاری از آزمون من-ویتنی استفاده شده است.

جدول ۱. شعاع دسترسی خدمات مورد مطالعه (به متر)

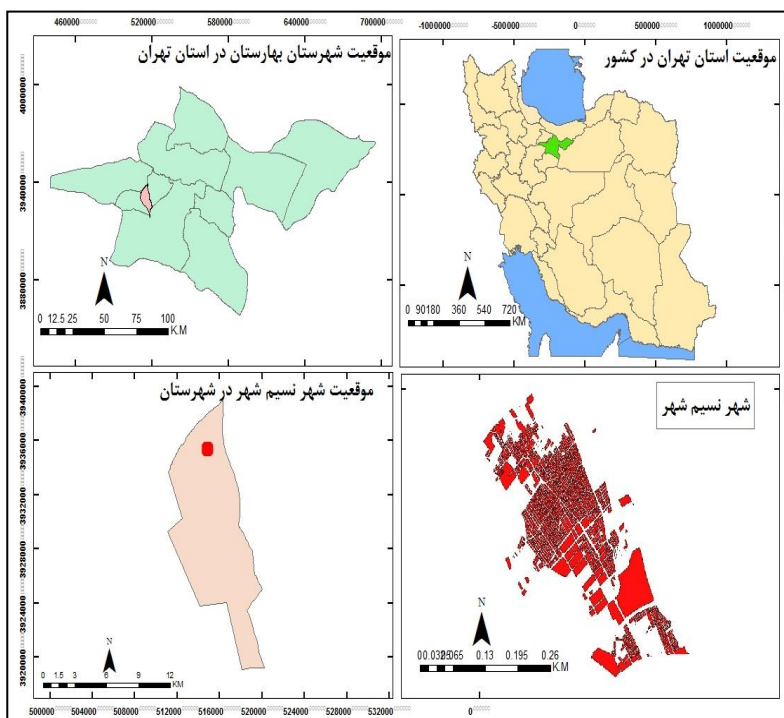
| خدمات           | آموزشی(دبستان) | درمانی  | مذهبی | ورزشی | پارک محله‌ای | پارک ناحیه‌ای |
|-----------------|----------------|---------|-------|-------|--------------|---------------|
| فاصله استاندارد | ۴۰۰-۸۰۰        | ۶۵۰-۷۵۰ | ۲۰۰   | ۱۰۰۰  | ۳۵۰-۳۷۵      | ۶۵۰-۷۵۰       |

Source: Habibi & Masaali, 1399

جامعه آماری پژوهش ۲۴۱۹ واحد مسکونی موجود در دو محله ۷ از ناحیه ۴ به عنوان بافت مرکزی و خودرو و شهرک مهر (محله ۴ از ناحیه ۳) به عنوان بافت جدید و برنامه‌ریزی شده می‌باشد که از این تعداد ۷۳۴ واحد مسکونی متعلق به بافت برنامه‌ریزی شده و ۱۶۸۵ واحد مسکونی متعلق به بافت خودرو است. حجم نمونه بر اساس روش کوکران استخراج شده است که با مقدار p و q برابر با ۰/۵ با سطح اطمینان ۹۵ درصد محاسبه شده است. حجم نمونه به دست آمده بر اساس روش کوکران ۳۳۱ بوده است که نهایتاً ۳۴۰ در نظر گرفته شد. با توجه به نسبت تعداد واحدهای مسکونی در دو بافت، تعداد ۱۰۲ پرسش‌نامه برای بافت برنامه‌ریزی شده و ۲۳۸ پرسش‌نامه برای بافت خودرو در نظر گرفته شده است. چارچوب نمونه‌گیری تحقیق بر مبنای نمونه‌گیری تصادفی ساده تعیین شده و نمونه‌ها به طور تصادفی در بین واحدهای مسکونی دو محله انتخاب و اطلاعات مورد نیاز از آن‌ها جمع‌آوری شده است. روایی پرسش‌نامه توسط ۱۲ نفر از اساتید و صاحب نظران مورد بازبینی قرار گرفت و بر مبنای نظرات آنان اصلاح گردید. برای محاسبه پایایی پرسش‌نامه از ضریب آلفای کرونباخ در نرم افزار SPSS استفاده شد. به این ترتیب که پرسش‌نامه‌ها به شکل نهایی بین ۳۰ نفر از ساکنین در دو محله اجرا شد و نتایج به دست آمده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت که میزان ضریب آلفای کرونباخ در سطح اعتماد ۹۵ درصد برابر با ۰/۸۵۱ بوده و از آنجایی که این میزان بالای ۰/۷ است، نشان می‌دهد که پرسش‌نامه از پایایی مطلوبی برخوردار است.

## قلمرو جغرافیایی پژوهش

شهر نسیم شهر؛ یکی از شهرهای استان تهران است و در فاصله ۱۵ کیلومتری جنوب غربی تهران واقع شده و مرکز بخش بوستان، یکی از دو بخش شهرستان بهارستان می‌باشد و در مجموعه شهرداری‌های استان تهران قرار دارد. این شهر از شرق به شهرستان اسلامشهر، از غرب به شهرستان رباط کریم، از شمال به شهرستان شهریار و آزادراه تهران ساوه و از جنوب به جاده قدیم تهران-ساوه محدود است. بر اساس تقسیمات طرح جامع نسیم شهر، این شهر به پنج ناحیه تقسیم شده است در این پژوهش دو محله از نواحی پنج‌گانه نسیم شهر شامل محله ۷ از ناحیه ۴ به عنوان بافت مرکزی و خودرو انتخاب شده و محله ۴ از ناحیه ۳ (شهرک مهر) به عنوان بافت جدید و برنامه‌ریزی شده انتخاب و با یکدیگر از نظر شاخص‌های کمی و کیفی مقایسه شده است (شکل ۲)



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه (Source: Nasimshahr Municipality)

## یافته‌ها و بحث

### ویژگی‌های واحدهای مسکونی

#### - قدمت بنا

با توجه به جدول (۲) از ۱۰۲ واحد مسکونی بررسی شده در بافت برنامه‌ریزی شده از بین پاسخ‌گویان ۲۰/۳ درصد قدمت زیر ۵ سال و ۷۴/۳ درصد قدمت ۶ تا ۱۰ سال داشته و ۵/۴ درصد نیز قدمت ۱۱ تا ۲۰ ساله دارند که البته با توجه به طراحی و برنامه‌ریزی این محله (شهرک مهر) که مربوط به سال‌های بعد از ۱۳۸۲ می‌شود واحدهای مسکونی در این بافت زیر ۱۵ سال قدمت دارند. در بافت خودرو نیز از ۲۳۸ تعداد واحد مسکونی بررسی شده از بین پاسخگویان ۶/۷ درصد قدمت زیر ۵ سال داشته‌اند و ۱۳/۹ درصد قدمت ۶ تا ۱۰ سال، ۳۶/۴ درصد قدمت ۱۱ تا ۲۰ سال، ۳۸/۷ درصد قدمت ۲۱ تا ۳۰ سال و ۴/۳ درصد نیز قدمت بیشتر از ۳۰ سال داشته‌اند. نکته حائز اهمیت درباره بافت مرکزی این است که شکل‌گیری و گسترش این بافت مربوط به سال‌های قبل از ۱۳۷۰ بوده و ۲۰/۶ درصد واحدهای مسکونی نوساز زیر ۱۰ سال ذکر شده در جدول مربوط به واحدهای مسکونی فرسوده‌ای می‌باشد که توسط مالکین نوسازی شده و به صورت ساختمان‌های چند طبقه (۳ و ۴ طبقه) ساخته شده‌اند.

جدول ۲. تعداد و درصد واحدهای مسکونی از نظر قدمت بنا

| قدمت بنا        | برنامه‌ریزی شده |      |            | بافت خودرو |      |            |
|-----------------|-----------------|------|------------|------------|------|------------|
|                 | تعداد           | درصد | درصد معتبر | تعداد      | درصد | درصد معتبر |
| ۰ تا ۵ سال      | ۱۹              | ۱۸/۶ | ۲۰/۳       | ۱۴         | ۵/۹  | ۶/۷        |
| ۶ تا ۱۰ سال     | ۷۰              | ۶۸/۶ | ۷۴/۳       | ۲۹         | ۱۲/۲ | ۱۳/۹       |
| ۱۱ تا ۲۰ سال    | ۵               | ۴/۹  | ۵/۴        | ۷۶         | ۳۱/۹ | ۳۶/۴       |
| ۲۱ تا ۳۰ سال    | ۰               | ۰    | ۰          | ۸۱         | ۳۴   | ۳۸/۷       |
| بیشتر از ۳۰ سال | ۰               | ۰    | ۰          | ۹          | ۳/۸  | ۴/۳        |
| مجموع           | ۹۴              | ۹۲   | ۱۰۰        | ۲۰۹        | ۸۸   | ۱۰۰        |
| بی پاسخ         | ۸               | ۷/۹  |            | ۲۹         | ۱۲/۲ |            |
| جمع             | ۱۰۲             | ۱۰۰  |            | ۲۳۸        | ۱۰۰  |            |

### – نوع مصالح

با توجه به جدول (۳) در بافت برنامه‌ریزی شده از ۱۰۲ تعداد واحد مسکونی بررسی شده ۹۴/۱ درصد از واحدهای مسکونی با اسکلت بتنی ساخته شده‌اند و ۵/۹ درصد نیز با اسکلت فلزی ساخته شده‌اند. در بافت خودرو از ۲۳۸ واحد مسکونی بررسی شده ۳/۴ درصد با اسکلت بتنی، ۵۹/۷ درصد با اسکلت فلزی، ۳۶/۱ درصد با مصالح آجر و آهن و ۰/۸ درصد نیز از سایر مصالح مانند آجر، چوب، خشت و ... ساخته شده‌اند.

جدول ۳. تعداد و درصد واحدهای مسکونی از نظر نوع مصالح به کار رفته در ساخت بنا

| نوع مصالح                  | برنامه‌ریزی شده |      | بافت خودرو |      |
|----------------------------|-----------------|------|------------|------|
|                            | تعداد           | درصد | تعداد      | درصد |
| اسکلت بتنی                 | ۹۶              | ۹۴/۱ | ۸          | ۳/۴  |
| اسکلت فلزی                 | ۶               | ۵/۹  | ۱۴۲        | ۵۹/۷ |
| آجر و آهن                  | ۰               | ۰    | ۸۶         | ۳۶/۱ |
| سایر (آجر، چوب، خشت و ...) | ۰               | ۰    | ۲          | ۰/۸  |
| کل                         | ۱۰۲             | ۱۰۰  | ۲۳۸        | ۱۰۰  |

### ویژگی‌های مالکیت

#### – نحوه تصرف واحد مسکونی

با توجه به جدول (۴) در بافت برنامه‌ریزی شده از ۱۰۲ واحد مسکونی بررسی شده ۴۰/۲ درصد مالک واحد مسکونی خود می‌باشند و ۵۹/۸ درصد مستاجر می‌باشند. در بافت خودرو از ۲۳۸ واحد مسکونی ۵۹/۸ درصد خانوارها مالک واحد مسکونی خود می‌باشند و ۳۹/۳ درصد نیز مستاجر می‌باشند. در مجموع بافت خودرو با ۵۹/۸ درصد مالکیت واحد مسکونی دارای شرایط مطلوبتری نسبت به بافت برنامه‌ریزی شده می‌باشد.

جدول ۴. تعداد و درصد واحدهای مسکونی از نظر نحوه تصرف مسکن

| نحوه تصرف | برنامه‌ریزی شده |      |            | بافت خودرو |      |            | مطلوب |
|-----------|-----------------|------|------------|------------|------|------------|-------|
|           | تعداد           | درصد | درصد معتبر | تعداد      | درصد | درصد معتبر |       |
| ملکی      | ۳۹              | ۳۸/۲ | ۴۰/۲       | ۱۳۱        | ۵۵   | ۵۹/۸       | ۱۰۰   |
| استیجاری  | ۵۸              | ۵۶/۹ | ۵۹/۸       | ۸۶         | ۳۶/۲ | ۳۹/۳       | -     |
| بی پاسخ   | ۵               | ۴/۹  | -          | ۱۹         | ۸    | -          | -     |
| کل        | ۱۰۲             | ۱۰۰  | -          | ۲۳۸        | ۱۰۰  | -          | -     |

#### – نوع سند

بنابر بررسی‌های انجام شده، ۱۰۰ درصد واحدهای مسکونی مورد مطالعه در بافت برنامه‌ریزی شده دارای سند می‌باشند. این در حالی است ۱۰۰ درصد واحدهای مسکونی در بافت خودرو از نوع قولنامه‌ای هستند. این مهم نشان دهنده وجود بازار غیررسمی زمین و مسکن و نظارت اندک بر خرید و فروش ملک در این محدوده است (جدول ۵).

جدول ۵. تعداد و درصد واحدهای مسکونی از نظر نحوه مالکیت مسکن

| نحوه مالکیت | برنامه‌ریزی شده |      |            | بافت خودرو |      |            | مطلوب |
|-------------|-----------------|------|------------|------------|------|------------|-------|
|             | تعداد           | درصد | درصد معتبر | تعداد      | درصد | درصد معتبر |       |
| سند رسمی    | ۳۷              | ۹۴/۹ | ۱۰۰        | ۰          | ۰    | ۰          | ۱۰۰   |
| قولنامه     | ۰               | ۰    | ۰          | ۱۱۶        | ۸۸/۵ | ۱۰۰        | -     |
| مجموع       | ۳۷              | ۹۴/۹ | ۱۰۰        | ۱۱۶        | ۸۸/۵ | ۱۰۰        | -     |
| بی پاسخ     | ۲               | ۵/۱  | -          | ۱۵         | ۱۱/۵ | -          | -     |
| مجموع کل    | ۳۹              | ۱۰۰  | -          | ۱۳۱        | ۱۰۰  | -          | -     |



### وضعیت دوام مساکن در ارتباط با نحوه تصرف واحد مسکونی

از آنجایی که موضوع مالکیت و خدمات محور اصلی پژوهش حاضر در ارتباط سکونتگاه‌های خودرو و برنامه‌ریزی شده قرار دارد، نحوه تصرف زمین و واحدهای مسکونی به عنوان شاخص مهم مورد توجه بوده و ارتباط با سایر شاخص‌ها مورد توجه قرار گرفته است. در این رابطه میزان مصالح بادوام که شامل اسکلت بتنی و فلزی می‌باشد مد نظر قرار گرفته و همچنین شرایط مطلوب شاخص قدمت بنا یعنی واحدهای مسکونی زیر ۱۰ سال که نوساز محسوب می‌شوند در این رابطه لحاظ شده است. با توجه به جدول (۶) در بافت خودرو ۱۵۰ واحد مسکونی دارای مصالح با دوام می‌باشند که از این تعداد ۱۱۱ از واحد با دوام به صورت ملکی خصوصی بوده و ۳۲ واحد مسکونی نیز به صورت اجاره‌ای در اختیار ساکنین می‌باشد. ۷ واحد مسکونی که دارای مصالح بادوام بودند به پرسش نحوه تصرف پاسخ ندادند.

جدول ۶. رابطه نحوه تصرف واحد مسکونی با مساکن بادوام و نوساز

| رابطه نحوه تصرف با مساکن بادوام و نوساز | تعداد کل | واحد مسکونی ملکی | واحد مسکونی اجاره‌ای | بی پاسخ |
|---|----------|------------------|----------------------|---------|
|   |          | تعداد            | تعداد                | تعداد   |
| مساکن بادوام                            | ۱۵۰      | ۱۱۱              | ۳۲                   | ۷       |
| مساکن نوساز                             | ۴۳       | ۳۵               | ۶                    | ۲       |

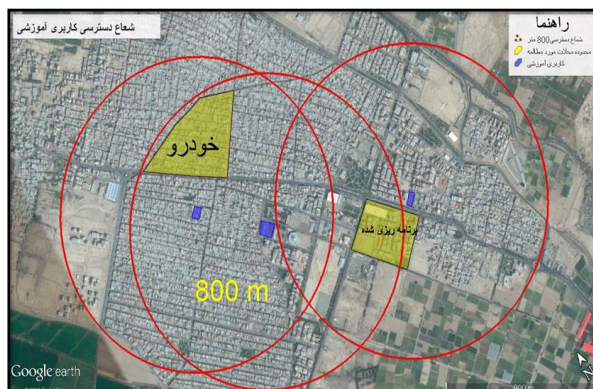
### سایر شاخص‌ها کمی و کیفی مسکن

با توجه به بررسی به عمل آمده، در شهرک مهر ۸۵ درصد واحدهای مسکونی دارای زیربنای ۵۱ تا ۱۰۰ متر می‌باشند که با توجه به تفکیک اکثر قطعات شهرک به قطعات ۲۰۰ متری مشخص می‌شود بیشتر ساختمان‌های شهرک به صورت دو واحدی در هر طبقه ساخته شده‌اند. در کل حدود ۹۰ درصد واحدهای مسکونی دارای زیربنای کمتر از ۱۰۰ متر می‌باشند و فقط ۱۰ درصد واحدهای مسکونی بیشتر از ۱۰۰ متر زیر بنا دارند. در بافت مرکزی نیز بیشترین درصد زیربنا مربوط به ۵۱ تا ۱۰۰ متر با ۵۵ درصد می‌باشد و ۲۷ درصد واحدهای مسکونی نیز کمتر از ۵۰ متر زیربنا دارند که در کل ۸۲ درصد واحدهای مسکونی بافت مرکزی کمتر از ۱۰۰ متر زیربنا دارند اما در مقایسه با شهرک مهر درصد بیشتری از واحدهای مسکونی کمتر از ۵۰ متر زیربنا دارند که با فرسودگی بافت و قدمت واحدهای مسکونی مرتبط است. حدود ۱۸ درصد واحدهای مسکونی نیز بیشتر از ۱۰۰ متر زیربنا دارند. از نظر وضعیت طبقات در دو بافت وضعیت متفاوتی وجود دارد. در بافت برنامه‌ریزی شده، ساختمان‌های ۴ طبقه ۷۳ درصد واحدها را به خود اختصاص داده است و پس از آن واحدهای ۵ طبقه و بیشتر با ۱۹/۱ درصد بیشترین تعداد را داراست این در حالی است که ۵۷/۱ درصد از بافت خودرو به واحدهای یک طبقه اختصاص دارد و پس از آن واحدهای دو طبقه با ۱۷/۲ درصد دارای بیشترین تعداد را دارد. در ارتباط با سایر شاخص‌های مسکن، بنابر بررسی‌های به عمل شاخص تراکم خانوار در واحد مسکونی در شهرک مهر ۱/۰۰۱ می‌باشد و در شرایط بسیار مطلوبی می‌باشد و فقط یک واحد مسکونی دارای ۲ خانوار ساکن می‌باشد، این شاخص در بافت مرکزی نیز با تراکم ۱/۰۱ دارای شرایط نسبتاً مطلوبی می‌باشد که در مقایسه با نقاط شهری کشور که دارای تراکم ۱/۰۴ می‌باشد هر دو محله دارای شرایط بهتری هستند. در ارتباط با تراکم نفر در واحد مسکونی در شهرک مهر ۳/۴ نفر در واحد مسکونی می‌باشد که در مقایسه با بافت مرکزی که ۳/۸ نفر در واحد مسکونی می‌باشد وضعیت بهتری دارد. از دیگر شاخص‌های مهم در محدوده مورد مطالعه شاخص تراکم اتاق در واحد مسکونی است. تراکم اتاق در واحدهای مسکونی در شهرک مهر ۲/۱۸ اتاق می‌باشد و در بافت مرکزی که ۲/۲۱ اتاق در هر واحد مسکونی است. علاوه بر این شاخص متوسط اتاق برای هر خانوار نیز در دو بافت مرکزی و شهرک مهر به ترتیب ۲/۱۹ و ۲/۱۸ می‌باشد و تقریباً شرایط یکسانی دارند.

## میزان دسترسی به خدمات

### - آموزشی دبستان

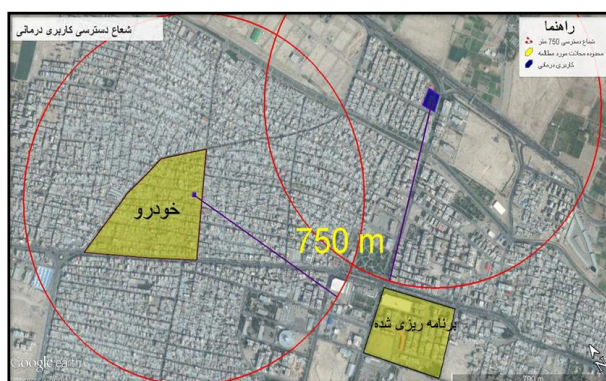
شکل (۳) توزیع مدارس ابتدایی در محدوده این دو محله را نشان می‌دهد هر دو محله فاقد مدرسه ابتدایی در بافت خود می‌باشند. ۳ مدرسه ابتدایی در منطقه وجود دارد که در سطح ناحیه‌ای عمل می‌کنند و با توجه به حداکثر شعاع دسترسی آن، هر دو محل در محدوده شعاع خدماتی این سه مدرسه ابتدایی قرار دارند و از نظر این شاخص شرایط مطلوبی دارند.



شکل ۳. شعاع دسترسی کاربری آموزشی

### - درمانی

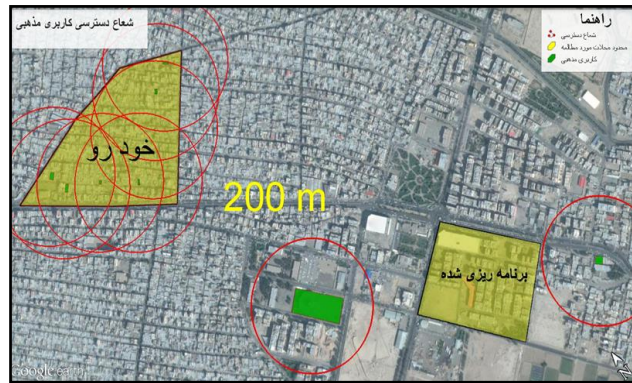
با توجه به شکل (۴) با وجود درمانگاه شبانه روزی نسیم شهر در داخل محدوده بافت خودرو این محل از نظر دسترسی به این شاخص در شرایط مطلوب می‌باشد و تمام محدوده این محل را درمانگاه شبانه روزی نسیم شهر پوشش داده است. اما نزدیکترین مرکز درمانی به بافت برنامه‌ریزی شده مرکز پلی کلینیک تخصصی تامین اجتماعی نسیم شهر می‌باشد که با توجه به شعاع پوشش خدماتی این شاخص که ۷۵۰ متر می‌باشد بافت برنامه‌ریزی شده را پوشش نمی‌دهد و این محل از نظر دسترسی به شاخص درمانی در شرایط نامطلوبی می‌باشد.



شکل ۴. شعاع دسترسی کاربری درمانی

### - مذهبی

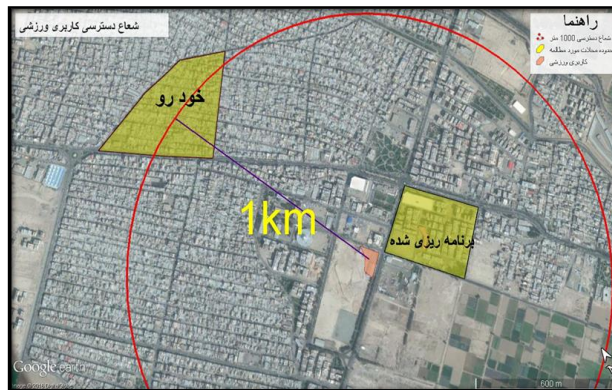
با توجه به شکل (۵) در داخل بافت خودرو ۷ مسجد و اماکن مذهبی وجود دارد و این تعداد اماکن مذهبی کل محدوده محل را پوشش داده‌اند که از نظر دسترسی به این شاخص بافت خودرو در شرایط مطلوبی می‌باشد. اما بافت برنامه‌ریزی شده فاقد هرگونه اماکن مذهبی می‌باشد و در محدوده خدماتی نزدیکترین مسجد به آن محل نیز قرار نمی‌گیرد و از نظر این شاخص در شرایط نامطلوبی می‌باشد.



شکل ۵. شعاع دسترسی کاربری مذهبی

### - ورزشی

با توجه به تصویر (۶) مجموعه سالن ورزشی چند منظوره با توجه به شعاع دسترسی نیمی از بافت خودرو مورد بررسی را پوشش می‌دهد و بافت برنامه‌ریزی شده داخل محدوده خدماتی کاربری ورزشی می‌باشد.



شکل ۶. شعاع دسترسی کاربری ورزشی

### - پارک

شعاع دسترسی فضای سبز در سطح محله (پارک محله) ۳۰۰ تا ۳۷۵ متر و در سطح ناحیه‌ای (بوستان ناحیه‌ای) ۶۵۰ تا ۷۵۰ متر می‌باشد که با توجه به شکل شماره (۷) بافت خودرو فاقد پارک محله می‌باشد و در محدوده خدماتی بوستان ناحیه‌ای قرار ندارد اما بافت برنامه‌ریزی شده دارای پارک محله بوده و همچنین در محدوده پوشش خدماتی بوستان ناحیه‌ای قرار دارد.



شکل ۷. شعاع دسترسی کاربری پارک

## - زیرساخت‌ها و تأسیسات مسکن

از دیگر شاخص‌های موثر در ارزیابی کیفیت مسکن، میزان برخورداری از خدمات اساسی مانند برق، آب لوله کشی، گاز شهری، آشپزخانه و حمام می‌باشد. فقدان هر یک از این تأسیسات مشکلات زیادی را برای ساکنین فراهم می‌آورد. بنابر بررسی‌های انجام شده از لحاظ برخورداری واحدهای مسکونی از برق، آب لوله کشی، گاز لوله کشی، آشپزخانه و حمام همه واحدهای مسکونی در هر دو محله دارای شرایط مطلوبی می‌باشند و ۱۰۰ درصد واحدهای مسکونی مورد مطالعه دارای این امکانات هستند. آنچه مسلم است، مسکن علاوه بر جنبه سرپناه بودن آن جنبه‌های دیگری از رفاه و آسایش اجتماعی را نیز در بر می‌گیرد. حدود برخورداری واحدهای مسکونی از تسهیلات و تجهیزات ضروری زندگی خود به صورت شاخص جدیدی برای ارزیابی وضع واحدهای مسکونی درمی‌آید (Zanjani, 1992: 165). برای بررسی این شاخص، میزان دسترسی به پنج کاربری خدماتی شامل: آموزشی دبستان، مذهبی، درمانی، ورزشی و فضای سبز در نظر گرفته شده و شعاع دسترسی هر یک از این کاربری‌ها در محدوده ترسیم شده است، سپس دو محله از لحاظ میزان دسترسی به خدمات مقایسه شده‌اند. برای این منظور برای هر یک از محلات مورد نظر براساس دسترسی به کاربری‌های خدماتی مورد نظر برای دسترسی کامل عدد ۱، دسترسی ناقص عدد ۰/۵ و برای عدم دسترسی عدد صفر در نظر گرفته شده است. با توجه به جدول (۶) بافت خودرو تحت پوشش کامل کاربری‌های آموزشی، ابتدایی، درمانی، مذهبی و پوشش نیمی از محل توسط شاخص خدمات ورزشی می‌باشد و تحت پوشش محدوده خدماتی فضای سبز نمی‌باشد که در مجموع دارای امتیاز ۳/۵ می‌باشد. بافت برنامه‌ریزی شده تحت پوشش کامل محدوده خدماتی آموزش ابتدایی، ورزشی و فضای سبز می‌باشد اما در محدوده خدماتی شاخص‌های درمانی و مذهبی قرار ندارد که در مجموع این بافت دارای امتیاز ۴ می‌باشد.

جدول ۷. شاخص میزان دسترسی به خدمات در بافت برنامه‌ریزی شده و خودرو

| بافت خودرو | بافت برنامه‌ریزی شده | شاخص دسترسی به خدمات           |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| ۱          | ۱                    | آموزشی ابتدایی                 |
| ۱          | ۰                    | درمانی                         |
| ۱          | ۰                    | مذهبی                          |
| ۰/۵        | ۱                    | ورزشی                          |
| ۰          | ۱                    | پارک محله                      |
| ۰          | ۱                    | بوستان ناحیه‌ای                |
| ۳/۵        | ۴                    | مجموع امتیازات دسترسی به خدمات |

یکی دیگر از شاخص‌های مهم برای بررسی وضعیت دو بافت مورد مطالعه، بررسی سرانه در کنار دسترسی است. اما همان طور که در مجموعه اشکال (۲) تا (۶) نشان داده شده است، اکثر کاربری‌های خدماتی مورد بررسی در خارج از محدوده دو سکونتگاه دیده می‌شود و درحالی می‌توان سرانه را مشخص کرد که کاربری‌ها در داخل محدوده قرار داشته و متعلق به محدوده باشد. از این رو در اینجا فقط به دسترسی بسنده شده است. می‌توان ادعا نمود که بین بافت‌های خودرو و برنامه‌ریزی شده، تفاوت چندانی از نظر دسترسی به خدمات وجود ندارد و بافت برنامه‌ریزی شده با فاصله اندکی از وضعیت بهتری نسبت به بافت خودرو قرار دارد. اما با بررسی دقیق تر مشخص می‌شود که آنچه به برتری بافت برنامه‌ریزی شده انجامیده، ناشی از وضعیت فضاهای ورزشی و سبز است که عملاً در ارتباط با نیاز درمانی دارای اولویت پایین تری می‌باشد. از طرف دیگر در صورتی که دسترسی به فضای سبز در قالب دو کاربری مجزای پارک محله‌ای و بوستان ناحیه‌ای، دیده نشود و هر دو کاربری محاسبه گردند، عملاً امتیاز بافت برنامه‌ریزی شده از ۴ به ۳ سقوط خواهد کرد که وضعیتی به مراتب پایین تر از بافت خودرو خواهد بود. بنابراین، می‌توان این گونه نتیجه‌گیری کرد که بافت خودرو در ارتباط با تامین نیازهای اساسی در وضعیت مناسب تری نسبت به بافت برنامه‌ریزی شده قرار دارد و در عوض بافت برنامه‌ریزی شده در مجموع در بهترین شرایط با بافت خودرو برابر است. از دیگر موارد مهم در این پژوهش، ارتباط بین متغیرهای موثر در شاخص‌ها بوده است. برای این منظور از آزمون همبستگی استفاده شده است. گام نخست برای بررسی همبستگی بین دو یا چند متغیر بررسی وضعیت نرمالیتی داده‌ها می‌باشد. به نحوی که اگر داده‌ها دارای توزیع نرمال باشند از آزمون پارامتریک پیرسون و در صورتی که داده‌ها توزیع نرمال نداشته باشند می‌توان از آزمون ناپارامتریک اسپیرمن استفاده نمود. برای این منظور ابتدا نرمال بودن داده‌ها از طریق آزمون کولموگراف-اسمیرنوف و شاپیرویلک سنجیده شده و نتایج آن در جدول (۸) نشان داده شده است.

جدول ۸. نرمال بودن داده‌ها با استفاده از آزمون کولموگراف-اسمیرنوف و شاپیروویلک

| Shapiro-Wilk |     |           | Kolmogorov-Smirnova |     |           | شرح       |
|--------------|-----|-----------|---------------------|-----|-----------|-----------|
| Sig.         | df  | Statistic | Sig.                | df  | Statistic |           |
| ۰/۰۰۰۰       | ۲۱۷ | ۰/۶۲۱     | ۰/۰۰۰۰              | ۲۱۷ | ۰/۳۹۴     | نحوه تصرف |
| ۰/۰۰۰۰       | ۲۱۷ | ۰/۸۱۹     | ۰/۰۰۰۰              | ۲۱۷ | ۰/۲۹۹     | زیربنا    |
| ۰/۰۰۰۰       | ۲۱۷ | ۰/۵۹۶     | ۰/۰۰۰۰              | ۲۱۷ | ۰/۴۲۵     | دوام      |
| ۰/۰۰۰۰       | ۲۱۷ | ۰/۴۷۷     | ۰/۰۰۰۰              | ۲۱۷ | ۰/۴۹۶     | قدمت      |

چنانکه نتایج نشان می‌دهد، میزان sig برای همه داده‌ها کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد (sig=۰/۰۰۰) و این درحالی است که زمانی داده‌ها نرمال خواهند بود که این میزان بیشتر از ۰/۰۵ باشد. بنابراین داده‌های نحوه تصرف و دوام، قدمت و زیربنا دارای توزیع نرمال نیستند و از این رو از آزمون ناپارامتریک اسپیرمن استفاده شده و نتایج آن در جدول (۹) نشان داده شده است.

جدول ۸. همبستگی بین متغیرهای مورد مطالعه با استفاده از آزمون اسپیرمن

| شرح       | آزمون   | نحوه تصرف | دوام  | قدمت   | زیربنا |
|-----------|---------|-----------|-------|--------|--------|
| نحوه تصرف | همبستگی | ۱         | -۰/۴۸ | -۰/۳۴۷ | -۰/۳۴۱ |
|           | sig     | ۰/۰۰۰     | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰  | ۰/۰۰۰  |
| دوام      | همبستگی | -         | ۱     | ۰/۳۴۴  | -۰/۲۵۲ |
|           | sig     | -         | -     | ۰/۰۰۰  | ۰/۰۰۰  |
| قدمت      | همبستگی | -         | -     | ۱      | -۰/۳۸۶ |
|           | Sig     | -         | -     | -      | ۰/۰۰۰  |

چنانکه مشخص است، می‌توان بین عوامل مختلف مورد بررسی روابطی را مشاهده کرد. این متغیرها شامل نحوه تصرف، دوام، قدمت و زیربنای واحدهای مسکونی است. همانطور که ملاحظه می‌شود، بین همه متغیرهای مورد مطالعه رابطه معنی داری وجود دارد (sig = ۰/۰۰۰). نوع رابطه در زمینه نحوه تصرف و سایر موارد معکوس است اما شدت آن در بین نحوه تصرف و دوام نسبتاً بالا و بین تصرف با قدمت و زیربنا ضعیف است. در مورد نخست به این معنی است که بین دوام با قدمت منازل مسکونی رابطه مستقیم متوسط و با زیربنا، رابطه معکوس ضعیفی دیده می‌شود. همچنین بین قدمت و زیربنا رابطه معکوس نسبتاً بالایی برقرار است.

تفسیر روابط فوق به این صورت است که واحدهایی که دارای تصرف ملکی بوده‌اند، از نظر دوام در وضعیت نامناسبی قرار دارند. این خود به آن دلیل است که چنانکه در جدول (۲) مشاهده شد، در بافت خودرو واحدهای ملکی از فراوانی بیشتری نسبت به بافت برنامه‌ریزی شده برخوردارند. همچنین واحدهای بادوام شامل واحدهای نوساز می‌شود وجود این رابطه تقریباً بدیهی به نظر می‌رسد. اما در خصوص رابطه معکوس بین قدمت و زیربنا با افزایش قدمت واحدهای مسکونی، زیربنای واحدها کاهش یافته است. این موضوع خود بیان کننده ریزدانه بودن واحدهای موجود در بافت خودرو بوده است که منازل مسکونی این بافت از قدمت بیشتری برخوردار بوده است.

در ادامه برای مشخص تر شدن وجود تفاوت بین دو نوع تصرف ملکی و استیجاری از نظر قدمت، دوام و زیر بنا، با توجه به غیرنرمال بودن داده‌ها از آزمون ناپارامتریک من ویتنی استفاده شده است. نتایج این آزمون در جداول (۱۰) و (۱۱) نشان داده شده است. همان طور که در جدول (۱۱) ملاحظه می‌گردد، در هر سه متغیر قدمت، دوام و زیربنا میزان معناداری (sig) برابر با ۰/۰۰۰۰ می‌باشد. این بدان معناست که دو جامعه دارای تصرف ملکی و استیجاری از نظر قدمت، دوام و زیربنای ساختمان‌ها با یکدیگر متفاوتند.

جدول ۱۰. رتبه متغیرهای مورد مطالعه در ارتباط با نحوه تصرف واحدهای مسکونی

| شرح    | تصرف  | تعداد | متوسط رتبه | مجموع رتبه‌ها |
|--------|-------|-------|------------|---------------|
| قدمت   | ۱     | ۱۳۱   | ۱۱۷/۴۹     | ۱۵۳۹۱         |
|        | ۲     | ۸۶    | ۹۶/۰۷      | ۸۲۶۲          |
|        | مجموع | ۲۱۷   | -          | -             |
| دوام   | ۱     | ۱۳۱   | ۱۲۸/۹۴     | ۱۶۸۹۰/۵       |
|        | ۲     | ۸۶    | ۷۸/۶۳      | ۶۷۶۲/۵        |
|        | مجموع | ۲۱۷   | -          | -             |
| زیربنا | ۱     | ۱۳۱   | ۱۱۹/۹      | ۱۵۷۰۷/۵       |
|        | ۲     | ۸۶    | ۹۲/۳۹      | ۷۹۴۵/۵        |
|        | مجموع | ۲۱۷   | -          | -             |

جدول ۱۱. تفاوت بین دو نوع تصرف ملکی و استیجاری از نظر قدمت، دوام و زیر بنا

| شرح              | قدمت   | دوام   | زیربنا |
|------------------|--------|--------|--------|
| آزمون من - ویتنی | ۴۵۲۱   | ۳۰۲۱/۵ | ۴۲۰۴/۵ |
| میزان Z          | -۳/۶۲۵ | -۷/۰۵۴ | -۳/۵۴۲ |
| مغناداری         | ۰/۰۰۰  | ۰/۰۰۰  | ۰/۰۰۰  |

## نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف بررسی تطبیقی وضعیت مسکن در بافت خودرو و برنامه‌ریزی شده نسیم‌شهر انجام شده است. محدوده‌های انتخاب شده به عنوان بافت خودرو و برنامه‌ریزی شده تقریباً گویای وضعیت و کیفیت سکونتی در کل نسیم‌شهر می‌باشد که عموماً در کل مناطق نسیم‌شهر این دو بافت مشهود است که البته محلات با بافت خودرو و قدیمی نسبت به محلات جدید و برنامه‌ریزی شده بیشتر می‌باشد. شاخص نحوه تصرف (ملکی یا استیجاری) با شاخص‌های نوع مصالح و دوام ساختمان و قدمت بنا و میانگین سطح زیربنا رابطه دارد به طوری که مالکین واحدهای مسکونی اقدام به نوسازی واحدهای مسکونی فرسوده می‌کنند و در این نوسازی از مصالح بادوام استفاده می‌کنند. و کسانی که قصد خرید مسکن در این بافت را دارند تمایل به خرید واحدهای مسکونی با اندازه بزرگتر دارند و همچنین با توجه به ساخت و نوسازی به صورت آپارتمانی این واحدها دارای زیربنای بیشتری می‌باشد.

اما ساکنینی که به صورت اجاره‌ای ساکن هستند بیشتر در کوچه‌های فرعی و بن‌بست‌ها ساکن می‌باشند که واحدهای مسکونی موجود در این کوچه‌ها دارای مساحت کم می‌باشند و مالکین این واحدها را به صورت اجاره واگذار کرده و خود ساکن این واحدها نمی‌باشند و با توجه به اینکه در کوچه‌های اصلی قرار ندارند نسبت به بازسازی آن‌ها اقدام نشده و به صورت فرسوده و با قدمت ساخت زیاد باقی مانده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که واحدهای مسکونی در بافت خودرو بیشتر به صورت ویلایی بوده و بدون سند رسمی می‌باشد و مالکیت این واحدها به صورت قولنامه‌ای می‌باشد که بیشتر ساکنین نیز مالک واحد مسکونی می‌باشند. که با توجه به این موضوع در سال‌های اخیر اقدام به نوسازی واحد مسکونی خود نموده و با نظارت شهرداری از مصالح با دوام در نوسازی واحد مسکونی استفاده شده است که با نوسازی و ساختن بنا به صورت چند طبقه به مرور باعث افزایش سطح زیربنای واحد مسکونی می‌شود. در این بافت بیشتر واحدهای مسکونی موجود در کوچه‌های فرعی و بن‌بست‌ها که کمتر از یک متر عرض دارند دارای کیفیت نامناسب و دارای زیربنای کمتر از ۵۰ متر می‌باشند و به وضعیت این واحدها رسیدگی کامل نمی‌شود. از طرف دیگر با توجه به قرارگیری این بافت در مرکز شهر و در جوار بازار نسیم شهر (خیابان شهدا) دسترسی ساکنین به انواع خدمات تجاری و بهداشتی درمانی و ... به سهولت انجام می‌گیرد اما از لحاظ فضای سبز و تفریحی فاقد امکانات است.

در بافت برنامه‌ریزی شده همه واحدهای مسکونی به صورت آپارتمانی بیشتر از ۴ طبقه می‌باشد و شیوه سکونت در این بافت آپارتمان نشینی می‌باشد. اندازه قطعات مسکونی در این بافت بالا می‌باشد و نزدیک به نیمی از ساختمان‌ها به صورت دو واحدی در هر طبقه ساخته شده است. از نظر مصالح و دوام وضعیت واحدهای مسکونی در شرایط مطلوبی می‌باشد و همه قطعات این بافت دارای سند رسمی مالکیت می‌باشند. ساکنین این بافت با توجه به فاصله داشتن نسبت به مرکز شهر از نظر دسترسی داشتن به خدمات تجاری و بهداشتی درمانی وضعیت خوبی ندارند اما با توجه به احداث دو مجتمع تجاری در این بافت به نظر می‌رسد در

سال‌های آتی وضعیت این محله از نظر انواع فعالیت‌ها به سوی مطلوبیت بیشتر خواهد رفت. در مجموع وضعیت شاخص‌های کمی و کیفی مسکن در بافت خودرو وضعیت نامطلوبی دارد و بافت برنامه‌ریزی شده نسبت به بافت خودرو دارای شرایط بهتری می‌باشد. اما نسبت به شرایط مطلوب وضعیت خوبی ندارد. مطالعات نشان می‌دهد که شاخص نحوه تصرف (ملکی یا استیجاری) با شاخص‌های نوع مصالح و دوام ساختمان و قدمت بنا و میانگین سطح زیربنا رابطه دارد به طوری که مالکین واحدهای مسکونی اقدام به نوسازی واحدهای مسکونی فرسوده می‌کنند و در این نوسازی از مصالح بادوام استفاده می‌کنند و کسانی که قصد خرید مسکن در این بافت را دارند تمایل به خرید واحدهای مسکونی با اندازه بزرگتر دارند و همچنین با توجه به ساخت و نوسازی به صورت آپارتمانی این واحدها دارای زیربنای بیشتری می‌باشد. ساکنینی که به صورت اجاره‌ای ساکن هستند بیشتر در کوچه‌های فرعی و بن‌بست‌ها ساکن می‌باشند که واحدهای مسکونی موجود در این کوچه‌ها دارای مساحت کم می‌باشند و مالکین این واحدها را به صورت اجاره واگذار کرده و خود ساکن این واحدها نمی‌باشند و با توجه به اینکه در کوچه‌های اصلی قرار ندارند نسبت به بازسازی آن‌ها اقدام نشده و به صورت فرسوده و با قدمت ساخت زیاد باقی مانده‌اند.

برای پاسخگویی به سوال پژوهش و کشف این حقیقت که چه تفاوت‌هایی بین دو بافت مورد مطالعه وجود دارد، سه بعد از متغیرها مشتمل بر شاخص‌های مسکن، وضعیت دسترسی به خدمات و همبستگی بین متغیرهای مرتبط مورد بررسی قرار گرفته‌اند. با توجه به بررسی‌های به عمل در بخش یافته‌ها می‌توان بین دو بافت تفاوت‌ها را در سه بخش تفاوت زیاد، تفاوت کم و بدون تفاوت گروه بندی کرد. در گروه تفاوت زیاد شاخص‌های قدمت، نوع مصالح، نوع سند، تعداد طبقات و نفر در واحد مسکونی قرار می‌گیرند. در ارتباط با نحوه تصرف، مساحت زیربنا، تراکم خانوار در واحد مسکونی، اتاق در واحد مسکونی و اتاق به ازای هر خانوار تفاوت‌های اندکی دیده می‌شود. همان طور که مشاهده می‌شود در بخش شاخص‌های مسکن تفاوت‌ها در گروه خیلی زیاد و کم قرار دارند و شاخصی در گروه بی تفاوت قرار نمی‌گیرد. اما در بخش دسترسی به خدمات هر سه گروه دیده می‌شوند به نحوی که در دسترسی به دبستان تفاوتی بین دو سکونتگاه دیده نمی‌شود و در ارتباط با دسترسی به کاربری ورزشی تفاوت اندکی وجود دارد و این در حالی است که در ارتباط با کاربری‌های درمانی، مذهبی و فضای سبز تفاوت کاملی وجود دارد. اما این تفاوت به معنی برتری کامل بافت برنامه‌ریزی شده بر بافت خودرو نیست، چرا که هرچند در بعد دو شاخص قدمت و نوع مصالح این سکونتگاه وضعیت مناسبتری دارد، اما در ارتباط با دسترسی به خدمات درمانی سکونتگاه خودرو از وضعیت مطلوبتری برخوردار است. در ارتباط با دسترسی به خدمات آموزشی نیز هر دو سکونتگاه از وضعیت یکسانی برخوردارند. بنابراین هرچند در مجموع شرایط سکونتگاه برنامه‌ریزی شده مناسبتر از بافت خودرو است، اما نمی‌توان آن را به منزله سطح پایین کیفیت زندگی در سکونتگاه خودرو دانست. این مهم در ارتباط با آزمون‌های آمار استنباطی نیز کم و بیش دیده می‌شود. چنانکه ملاحظه می‌شود در هیچ یک از ضرایب همبستگی مقادیر بالای ۰/۵ دیده نمی‌شود و حتی اگر متغیر دوام نادیده گرفته شود، در سایر متغیرها ضریب بالاتر از ۰/۴ نیز وجود ندارد. از این رو نمی‌توان ادعا کرد که تفاوت زیادی بین کیفیت مسکن در دو سکونتگاه وجود دارد. بنابراین همان طور که پیشتر نیز اشاره شد می‌توان این گونه نتیجه‌گیری کرد که بافت خودرو در ارتباط با تامین نیازهای اساسی در وضعیت مناسب تری نسبت به بافت برنامه‌ریزی شده قرار دارد و در عوض بافت برنامه‌ریزی شده در مجموع در بهترین شرایط با بافت خودرو برابر است.

## References

- Abedini, A. (2015). Comparative Analysis of Housing Indicators in Informal Settlements (Case Study: Eslam Abade Koshtargah of Urmia). *Housing and Rural Environment*, 34(149), 51-66. (In Persian)
- Ahari, Z., & Habibi, M. (1988). *Minimum housing*. Tehran: Building and Housing Research Center. (In Persian)
- Arabi, R., & Haghani, M. (2010). *Sustainable housing*. Paper presented at the 3rd National Congress on Urban Management and Construction Stability. (In Persian)
- Athari, K. (2000). Marginalization in Iran. *Urban Management*, 1(2), 82-88. (In Persian)
- Dadras, B. (2011). *Urban Management*. Retrieved from [http:// taharabbani.persiangig.com/%D9%85%D8%AF%DB%8C%D8%B1%DB%8C%D8%AA%20%D8%B4%D9%87%D8%B1%DB%8C%-20%D8%AF%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%B3.pdf](http://taharabbani.persiangig.com/%D9%85%D8%AF%DB%8C%D8%B1%DB%8C%D8%AA%20%D8%B4%D9%87%D8%B1%DB%8C%-20%D8%AF%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%B3.pdf). (In Persian)
- Golubchikov, O., & Badyina, A. (2016). *Sustainable housing for sustainable cities: a policy framework for developing countries* (H. Hataminejad, M. Mirsaeidi & A. Shahidi, Trans.). Mashhad: Papoli. (In Persian)

- Hashemi, S. M., & Yahyapour, M. (2011). *Principles of Urban Services Management in the Municipality*. Tehran: Iran's Municipalities and village administrators. (In Persian)
- Hatami Nejad, H., Saif-O-Dini, F., & Mire, M., (2007). Survey of Informal Housing Indicators in Iran, Case Study: Sheikh Abad Qom. *Journal of Geographical Research*, 37(58), 129-145. (In Persian)
- Jenkins, P., Smith, H., & Wang, Y. P. (2006). *Planning and housing in the rapidly urbanising world*: Routledge.
- Kamyar, G. (2007). *Urban Law and Urban Planning*. Tehran: Majd. (In Persian)
- Meshkini, A., Parhizkar, A., Poormohammadi, M. R., Hakimi, H., & Poortaheri, M. (2011). Evaluation of qualitative and quantitative housing indices of Iran informal settlements (Case study: Jamshid Abad, Khoy). *Geography and Environmental Planning*, 22(4), 197-210. (In Persian)
- Parsa, P. (2012). *Evaluation of Sustainable Housing in Region 5 of District 3 of Tehran*. Paper presented at the First National Conference on Geography, *Environmental Hazards and Sustainable Development*. (In Persian)
- poormohammadi, M. R. (2006). *Housing Planning*. Tehran: Samt. (In Persian)
- Rafieian, M., & Shali, M. (2012). Spatial analysis of the level of development of Tehran's districts *Journal of Spatial Planning*, 16(4), 25-49. (In Persian)
- Rahnama, M. R., Afshar, Z., & Razavi, M. M. (2011). *Analysis of Healthy City Indicators in Baharestan Neighborhood of Mashhad*. Paper presented at the Third Urban Planning and Management Conference Mashhad. (In Persian)
- Sarayi, A. (2004). Urban facilities require integrated management. *Shahrdariha*, 5(57) (In Persian)
- Saremi, H. R., & Ebrahimpour, M. (2012). Studying of Housing Indicators in Iran and World (Case Study: Iran, England and France). *Hoviatshahr*, 6(10), 91-102. (In Persian)
- Sattarzadeh, D. (2009). A Survey of Iranian Housing Demographic Indicators in 2007. *Population*, 16(67-68), 57-80. (In Persian)
- Shokrgozar, A. (2013). *Urban housing development in Iran*. Rasht: Hagh Shenass. (In Persian).
- Srinivas, H. (2005). Defining squatter settlements. *Global Development Research Center Web site*, [www.gdrc.org/uem/define-squatter.html](http://www.gdrc.org/uem/define-squatter.html), viewed, 9.
- Warf, B. (2006). *Encyclopedia of human geography*: Sage.
- Werna, E. (1999). Modes of Housing Provision in Washington DC: A Comparative look at Policy Making for Developing Countries. *Occasional Papers Series* (29).
- Winayanti, L., & Lang, H. C. (2004). Provision of urban services in an informal settlement: a case study of Kampung Penas Tanggul, Jakarta. *Habitat International*, 28(1), 41-65.
- Yar Mohammadi, S., & Ashouri Chaharded, M. (2012). *Comparative Study of Social Housing Indicators in New (Koye Moallem) and old (Sarban Mahalleh) Neighborhoods of Bojnourd*. Paper presented at the 4th Urban Planning and Management Conference, Mashhad. (In Persian)
- Ziyari, K., Gharkhlo, M., & Jan Baba Nejad, M. H. (2010). Comparative Comparison of Quantitative and Qualitative Indicators of Housing in Babol and Urban Areas of Iran with Emphasis on Healthy City. *Geographical Research*, 25(97), 83-116. (In Persian)
- Ahari, Z., & Habibi, M. (1988). *Minimum housing*. Tehran: Building and Housing Research Center. (In Persian)
- Jenkins, P., Smith, H., & Wang, Y. P. (2006). *Planning and housing in the rapidly urbanising world*: Routledge.
- Werna, E. (1999). Modes of Housing Provision in Washington DC: A Comparative look at Policy Making for Developing Countries. *Occasional Papers Series* (29).

**How to cite this article:**

Mardi, B., Shokrgozar, A., & Aghae zade, E. (2020). Comparative analysis on Housing in Urban Planned and Spontaneous Fabrics with an Emphasis on Ownership and Urban Services (Case Study: Nasim Shahr). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 15(3), 775-792.  
[http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article\\_672816.html](http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_672816.html)



## Comparative analysis on Housing in Urban Planned and Spontaneous Fabrics with an Emphasis on Ownership and Urban Services (Case Study: Nasim Shahr)

**Bahram Mardi**

*MA in Geography & Urban Planning, University of Guilan, Rasht, Iran*

**Asghar Shokrgozar \***

*Asisstant Professor, Dep. of Geography & Urban Planning, University of Guilan, Rasht, Iran*

**Esmail Aghae zade**

*Asisstant Professor, Dep. of Geography & Urban Planning, University of Guilan, Rasht, Iran*

**Received:** 12 April 2018

**Accepted:** 19 July 2020

### EXTENDED ABSTRACT

#### Introduction

Housing is one of the most important investments of the Iranian people, and people depending on their financial ability, try to find a suitable place to live in. Poor people are no exception and one of the results of their effort is the formation of spontaneous fabrics in cities that, although seemingly providing a place for people, are less favorable compared to planned parts. The structural differences between these two types of fabrics, the first one planned by the interference of planners and the second the spontaneous fabrics resulting from social, economic, political and other processes in cities can be examined in different aspects such as housing and access to urban Services. From the beginnings of humanity on earth, housing besides food and clothing has been one of his three basic needs and as a process and the result of the development of early forms of shelter, it is related to various aspects of social, economic and cultural contexts( Jenkins, Smith, & Wang, 2006). Human beings have always faced the issue of housing as a real phenomenon(Ahari & Habibi, 1988) and a personal need(Werna, 1999). Other aspects to be considered in this regard include the issue of urban services, which, despite it is a major topic in urban studies, still study in related to the concept of housing. Therefore, in this study housing and urban services have been evaluated in two urban areas: planned and spontaneous.

#### Methodology

This is a descriptive-analytical research and we tried to study using documentary and field study, two different fabrics included spontaneous and planed fabrics in Nasim Shahr as a city of Tehran province in terms of access to existing services as well as the relationship between occupations, durability, oldness and built up area of residential units. The urban service standards and function radius are used to study of urban services. The statistical population of the study is 2419 residential units in two spontaneous and planned neighborhoods, out of 734 residential units in planned and 1685 residential units in spontaneous fabric. The sample was extracted by Cochran method ( $p \& q = 0/5$ , confidence = 95%). The sample was 331 based on Cochran method and finally 340 samples were considered. Also according to the ratio of the number of residential units in the two fabrics, 102 questionnaires for planned and 238 questionnaires for spontaneous fabric were considered. Also the Spearman correlation coefficient is used for the study of correlation between the variables using SPSS.

---

\* Corresponding Author:

Email: dr\_asgharshokrgozar@yahoo.com

### Result and Discussion

According to the findings, the differences between the two fabrics can be grouped into three sections: high difference, low difference and without difference. Indices oldness, materials, ownership document, number of floors and persons in a residential unit are in the first group. There are slight differences with regard to occupation, built up area, family density per unit, room per unit and room per family. As can be seen in the housing indices section, the differences are high and low, and none of the indices are in the without difference group. But in the service access section all three groups are seen as there is no difference in access to primary school between the two settlements and there is little difference in access to sport land use and while there is a great deal of difference in health care services, religious and green spaces land uses. But this difference does not mean the complete superiority of the planned fabric over the spontaneous fabric. Because, however, in terms of two indicators of oldness and materials of this settlement is better. But spontaneous housing is more favorable in terms of access to health care services. In terms of access to educational services, both settlements have the same status.

### Conclusion

Due to their social, economic and physical nature, cities have significant differences that lead to numerous and sometimes contradictory features. These differences affect all aspects of the life of city residences and lead to the emergence of gaps. One of these types of gaps can be seen in different fabrics, such as planned and spontaneous fabrics. Studies have shown that the total score of spontaneous and planned fabrics in the field of services are respectively equal to 3/5 and 4 and in this respect there is not much advantage in this in the planned part of city. According to Spearman test there is a significant correlation between all the variables, but only the relationship between ownership with durability and oldness with built up area of residential units is at a relatively high level and the relationship between other variables is low. Finally, it is important to note that although planned accommodation is generally better suited to spontaneous fabrics, but spontaneous settlement necessarily cannot be considered as a low level of quality of life part of the city.

**Keywords:** Spontaneous Settlements, Planned Settlements, Ownership, Urban Service, Nasim Shahr