

عوامل مؤثر در تعاملات اجتماعی زنان در فضاهای شهری نمونه موردی: پیاده‌گذر شهریار کوی ولی عصر (ع) شهر تبریز

دکتر میرسعید موسوی¹
المیرا زاهدیان²

چکیده

فضاهای شهری، به عنوان تجلی‌گاه کالبد شهری، باید نیازهای اجتماعی شهروندان را برآورده سازد. ابهام در تعریف نقش عابر پیاده در شهرسازی امروز، موجب محدود شدن عرصه تعاملات شهروندی خصوصاً زنان شده است. بنابراین معیارهای زنان در طراحی و ضرورت حضور زنان در فضاهای شهری برای رفع نیازهای اجتماعی، باید مورد توجه خاص قرار گیرد. پیاده‌گذرها بالاترین نقش اجتماعی را در فضای شهری دارند که زمینه‌ساز تعاملات اجتماعی است. این پژوهش به روش روانشناسی بوم‌شناختی و پیمایشی در جستجوی معیارهای کالبدی و معنایی پیاده‌گذر شهریار ولی‌عصر (ع) تبریز به منظور فراهم نمودن زمینه تعاملات اجتماعی زنان است. با بررسی آرای نظریه‌پردازان و بهره‌گیری از مطالعات میدانی و مصاحبه از طریق پرسشنامه با روش نمونه‌گیری تصادفی بر روی 200 نفر از زنان مراجعه‌کننده به پیاده‌گذر مذکور به بررسی علل و موانع حضور زنان در فضای شهری و معیارهای آن برای برقراری روابط اجتماعی زنان می‌پردازد. یافته‌ها، حاکی از عدم برخورداری زنان به عنوان مخاطب پیاده‌رو از منزلت‌های روحی و جسمی شایسته است. مشارکت زنان در نحوه ساماندهی، تغییر و تحول فضا می‌تواند به تسری حس امنیت و آسایش روحی در کالبد فضا کمک کرده و احساس تعلق به مکان در پیاده‌گذرهای شهری راه، برای ایجاد تعاملات اجتماعی زنان تقویت کند.

واژه‌های کلیدی: تعاملات اجتماعی، زنان، فضای شهری

¹ - عضو هیات علمی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

² - کارشناس ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، گروه معماری، تبریز، ایران

مقدمه

فضای شهری با ساختار کالبدی و کارکرد اجتماعی، عرصه مطلوبی برای رشد جامعه فراهم می‌کند. "هر محیط شهری مجموعه‌ای از ارتباطات متقابل میان عناصر محیطی و مردم است، ارتباطاتی که از الگوهای معینی پیروی می‌کنند" (طالبی، 1383، 163). فضای شهری بستری است که فعالیت‌ها و رفتارهای انسانی در آن شکل می‌گیرند و "روابط اجتماعی و فرهنگی انسان‌ها با هم در این عرصه اتفاق می‌افتد" (رضازاده و محمدی، 1388، 106). "امکان برقراری روابط اجتماعی در فضاهای باز شهری، مانند فضاهای پیاده وجود دارد" (داینس و همکاران، 2006، 13-18).¹ "مکان‌ها با چنین قابلیت‌هایی باید امکان حضور زنان را در فضای شهری فراهم کند" (رضازاده و محمدی، 1388، 108). ولی زنان همیشه برای حضور در فضاهای شهری محدودیت‌هایی داشتند که این محدودیت‌ها ناشی از طراحی و برنامه ریزی فضاهای شهری و همچنین هنجارهای اجتماعی و فرهنگی است. این هنجارها فضای خانه و فضای نزدیک آن را متعلق به زنان می‌داند. "اما امروزه همه بر این باورند که به دلیل ضرورت ارتباط، ارتباط این گروه با سایر گروه‌ها و برقراری تعاملات اجتماعی و حق حضور در فضاهای شهری بایستی سطحی از عدالت در طراحی و برنامه ریزی فضایی رعایت شود" (رضازاده و محمدی، 1388، 107). در فضاهای شهری امروز شرایط مناسب برای القای حس امنیت، تعلق مکان، آسایش روانی و در نتیجه برقراری تعاملات اجتماعی ایجاد نمی‌شود. انسان پیاده از متن فضای شهری به حاشیه رانده شده است. بنابراین در این پژوهش با بررسی پیاده گذر شهریارکوی ولی عصر (ع) شهر تبریز به عنوان فضای شهری، علل حضور زنان و نقش عوامل کالبدی و فضایی آن در برقراری شرایط تعاملات اجتماعی زنان در پیاده گذر مورد تحقیق قرار می‌گیرد.

این پژوهش در پی یافتن عوامل مؤثر در برقراری تعاملات اجتماعی زنان در فضاهای شهری است، که با بررسی نقش عوامل کالبدی، عملکردی و مفهومی فضاهای شهری و رفتارهای اجتماعی زنان و موانع حضور آنان در فضای شهری می‌توان زمینه مناسب جهت پویایی تعامل زنان در فضاهای شهری را فراهم آورد.

¹-Dines et al, 2006, 13-18

قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی‌ها براساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی او اندازه و فاصله‌ها را تعیین می‌کرد (قریب، 1383، 18).

این نوع جابه‌جایی، هزاران سال تجربه شده و در واقع، حرکت عابر پیاده، ساختار سکونت گاه‌ها را شکل می‌داده است. با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن تئوری «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاست‌های منطقه بندی و تفکیک عملکردها و کاربری‌های شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت‌های متنوع از شهر بود که نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخش‌های مرکزی شهرها نداشت (قربانی و جام کسری، 1389، 56).

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به اواخر دهه 1940 برمی‌گردد. توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص‌تری پیدا کرد. در شهرهای آمریکایی، در اوایل دهه 1960 گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌هایی شکل گرفتند که بیشتر پیاده راه‌هایی با نام "مال" همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال، هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود (حبیبی، 1380، 44). طی نیمه اول دهه 1970، تعداد زیادی از پروژه‌های مربوط به پیاده‌ها به صورت همزمان در آلمان غربی و شرقی، هلند و کشورهای اسکاندیناوی و حوزه دریای بالتیک به اجرا در آمد (زاکرایس، 2001، 3).¹ نقطه مشترکی که سبب می‌گردد که این اقدامات را در کنار یکدیگر قرار دهد، اولویت حضور عابر پیاده با هدف احیای حیات مدنی و اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و حداقل نمودن فضای مورد نیاز وسایل نقلیه است (حبیبی، 1380، 44).

¹-Zacharias, 2001, 3

جدول 1: تحولات فکری جهان در خصوص پیاده راه

| دیدگاه | زمان |
|--|-----------|
| § اختصاص فضاهای خاص برای حرکت خودرو، گسست فرم شهری، عدم توجه به عابران | 1940-1880 |
| § خیابان‌ها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا § نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی‌ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم | دهه 1940 |
| § محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا § ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر شهرهای اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابانهای پیاده | 1980-1960 |
| § تعدیل حرکت خودرو، همسازی حرکت پیاده و سواره در محلات § ایجاد فضاهای پیاده محوردر نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده (150 خیابان پیاده در آمریکا)، در اروپا در کشورهای آلمان، انگلستان، هلند | 2000-1980 |
| § استفاده از خودرو اما طراحی و کنترل شده، ترکیب حرکت سواره و پیاده با اولویت عابران، اتصال کامل شبکه‌های پیاده به یکدیگر | 2010-2000 |

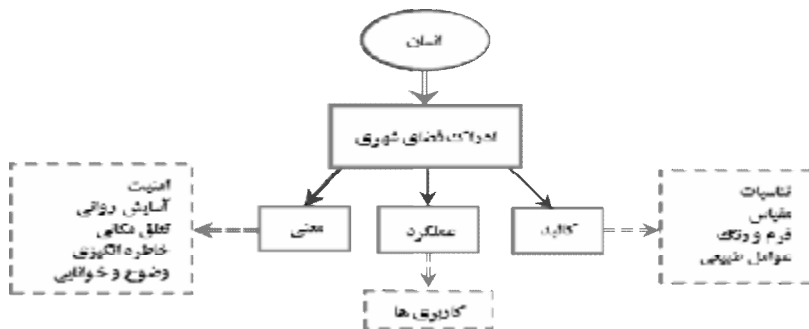
در ایران نیز از دیرباز بازارهای سنتی حالت پیاده راه را داشته و سابقه محورهای پیاده، مسأله نو و تقلید شده‌ای نیست. در واقع ایجاد مکان‌های ویژه تردد پیاده در شبکه معابر شهری از دیرباز در فرهنگ شهرسازی ایران وجود داشته و به صورت‌های گوناگون از قبیل بازارها و بازارچه‌های گذرها، میدین و غیره احداث می‌شده است. بازارها و بازارچه‌ها که محل خرید و فروش کالا و خوراک بوده در حقیقت کوچه سرپوشیده‌ای است که از دو سو دارای دکان‌ها بوده و خود به عنوان یک شبکه ارتباطی برای پیاده‌ها در شهرها عمل کرده است. هر چند که پیاده‌گذرهای جدیدی نیز، متفاوت با نوع سنتی و نیز متفاوت با نوع اروپایی آن در سال‌های اخیر در کشور ما ایجاد شده‌اند که از نمونه‌های آن محورهای تربیت و ولیعصر تبریز، خیام ارومیه، سپهسالار تهران و... را می‌توان نام برد (رسولی و رحیم دخت خرم، 1388، 73).

از دید بسیاری از دانشمندان، فضا عنصر جدا نشدنی ساخت مادی و ساختمند شدن زندگی اجتماعی است و این بدان معناست که نمی‌توان آن را جدا از جامعه و روابط اجتماعی فهمید (افروغ، 1377، 18). کولکوهن واژه فضای شهری را به دوگونه تعریف می‌کند: فضای اجتماعی و فضای ساخته شده و مصنوع. فضای اجتماعی «تداعی‌های فضایی نهادهای اجتماعی» است (مدنی پور، 1387، 15). لغور سه بعدی فضاهای دریافتی فکری و زیستی را به عنوان «سه آن فضای اجتماعی» که دارای روابط متقابل دیالکتیک‌اند، می‌یابد (حبیب، 1386، 112). امس راپاپورت با طرح موضوع «کنش متقابل انسان و محیط» معتقد است که هر محیط شهری مجموعه‌ای از ارتباطات متقابل

میان عناصر مختلف محیطی و مردم است، ارتباطاتی که از الگوهای معینی پیروی می‌کنند و به این اعتبار معمولاً قابل پیش بینی و سازماندهی‌اند (طالبی، 1383، 163).

فضای شهری فضایی مادی است، با ابعاد اجتماعی و روانشناختی و شکل شهر، هندسه این فضا است (مدنی پور، 1384، 130). فضای شهری صحنه‌ای است که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می‌شود و در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شده، برخوردهای از پیش تدوین نیافته اتفاق بیفتد و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم ارتباط برقرار کنند (لینچ، 1972، 109).¹ نقش اصلی فضای شهری در فراهم آوردن امکاناتی برای تسهیل روابط انسان‌ها با یکدیگر تعریف می‌شود. فضای شهری با تسهیل جریان شهروندی از طریق حس تعلق انسان به محیط (فضای ساخته شده از جنبه کالبدی) و به اجتماع (از طریق تسهیل کنشهای متقابل انسانها با یکدیگر) حیات مدنی را به کالبد شهر تزریق خواهد نمود (حبیبی، 1378، 31).

فضاهای شهری شامل طیف وسیعی از انواع فضاهای عمومی تا خصوصی می‌باشد. به عبارت دیگر هر فعالیت و رفتار، حریم و قلمرو خاص خود را داراست و در مقابل هر فضا نیز دارای حرمت و حریم خود می‌باشد.

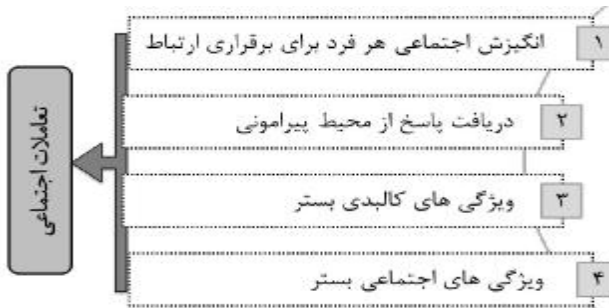


شکل 1: عوامل مؤثر در تاثیر متقابل انسان و فضای شهری

فضاهای باز شهری بستر ارتباطات و تعاملات اجتماعی شهروندان می‌باشد (پاکزاد، 1384، د). تعاملات اجتماعی مفهومی برای بیان روابط متقابل، کنش‌گری و کنش جمعی یا همان کنش و واکنش میان آدمیان است (شکوهی دولت آبادی و مسعود، 1389، 59).

¹-Lynch, 1972,109

در این مکان‌ها، افراد و گروه‌های مختلف با منافع و علایق متفاوت حضور می‌یابند. نقش اصلی این فضاها، ایجاد مکان‌هایی برای افزایش کنش‌های متقابل اجتماعی، ارتقای کیفیت زندگی ساکنان و مبارزه علیه محرومیت‌های اجتماعی است- (صادقی و همکاران، 1391، 74). از نیازهای مهم هر انسان، نیاز به برقراری رابطه با دیگران است که زمینه ساز حضور انسان‌ها در فضا می‌باشد. جان لنگ در این ارتباط دو دلیل عمده را بیان می‌کند: روابط متقابل اجتماعی از آن سو لازم است که احساس تعلق و دوست داشته شدن را در افراد ایجاد می‌کند. بنابراین فضاهایی که این ارتباطات را فراهم می‌سازند فضاهای مطلوبی محسوب می‌شوند (لنگ، 1386، 25، مطلبی، 1380، 61).



شکل 2. فاکتورهای زمینه ساز بسترهای اجتماعی در فضاها جهت تعاملات اجتماعی از نگارنده

حضور مثبت افراد در فضاهای باز شهری سطح تعاملات اجتماعی و حس تعاون، شهروندی را ارتقا می‌دهد. امکان برقراری روابط اجتماعی، جلوگیری از بروز مشکلات روانی، تقویت اعتماد به نفس و... از اهمیت این فضاهاست (پاکزاد، 1384، د). پیاده گذرها، معابری با بالاترین حد تعاملات اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می‌شود (پاکزاد، 1385، 274).

از عوامل تاثیر گذار بر روابط اجتماعی در فضاهای پیاده می‌توان مسائل فیزیکی و عوامل روحی و معنوی حاکم بر فضا را نام برد.

1. ساختار کالبدی: عوامل کالبدی و محیط فیزیکی بستر شکل‌گیری روابط اجتماعی است (بهزادفر و طهماسبی، 1392، 26). توجه به تناسبات و مقیاس‌های انسانی، ایمنی مسیر و توجه به حواس پنجگانه انسان در طراحی محیط است. "فعالیت‌های اجتماعی، خود به خود در نتیجه حرکت مردم در فضاها و بودن آن‌ها در یک فضا به وجود

می‌آید" (گیل، 1987).¹ ساختار فیزیکی محیط در سطوح مختلف طراحی، ممکن است به نحوی در نظر گرفته شود که زمینه ارتباطات اجتماعی را فراهم کند (طالبی، 1383: 178). بنابراین باید شرایط مطلوب برای حرکت در فضا، گردش و شرکت در فعالیت‌های اجتماعی و تفریحی فراهم شود که کیفیت بخش‌های مختلف محیط خارجی، نقش حساسی را ایفا می‌کند. "اگر فضاها برای انجام فعالیت‌های پیاده روی، ایستادن و نشستن، جذاب باشند، فعالیت‌های اجتماعی زمینه خوبی برای رشد خواهند داشت" (گیل، 1987).² حیات بخشی فضاهای پیاده شهری از طریق رعایت ایمنی و مقیاس انسانی برای عابر پیاده، رعایت تناسب معبر پیاده با رفتارهای عابرین و تنوع فضایی و بصری و ارتقای ادراک حسی برای حواس پنجگانه عابرین در معبر پیاده امکان پذیر است (احمدی و حبیب، 1387).

2. ساختار عملکردی: کیفیت عملکردی و فعالیت پذیری، نفوذپذیری و دسترسی ارتباط مستقیم با تعاملات اجتماعی دارند و به شدت بر تعاملات اجتماعی تأثیرگذارند (بهزادفر و طهماسبی، 1392، 22). عملکردهای موجود در مسیر، نفوذپذیری مثل دسترسی راحت، حرکت آرام و روان، مقیاس و دانه‌بندی، تفکیک حوزه سواره و پیاده، دسترسی به حمل و نقل عمومی از عوامل تأثیرگذار در رفتار اجتماعی می‌باشند.

3. ساختار مفهومی: در نظر گرفتن عوامل فیزیکی فضای باز، سبب ایجاد احساس ایمنی و آرامش در عابر پیاده می‌گردد و زمینه‌ساز حضور مجدد او در این فضا می‌شود. با گذر زمان، حس وابستگی و تعلق خاطر به فضا برای او ایجاد می‌شود بنابراین به راحتی با سایر عابرین و فضا ارتباط متقابل برقرار خواهد کرد. "زمانی که انسان‌ها حس تعلق مکانی به یک فضای باز شهری داشته باشند، بر حال و هوای ادراکی آن تأثیر می‌گذارند و همچنین فرصت‌ها و نکات مثبتی که یک فضای شهری ایجاد می‌کند، می‌تواند منجر به تعلق مکانی انسان به آن فضا و امکان ایجاد روابط اجتماعی گردد" (محمودی، 1388، 149). ارتباط متقابل و نقش کلیدی ایجاد روابط اجتماعی در فضا، یکی از جنبه‌های بسیار ظریف و غیر فرمایشی نقش فضاهای باز شهری در زندگی روزمره ما است (داینس و همکاران، 2006، 13-18).³ ارتباط انسان با محیط خارج به واسطه فضای روانی انجام می‌شود که دارای لایه‌های گوناگونی مانند دانش،

¹-Gehl, 1987

²-Gehl, 1987

³- Dines et al, 2006, 13-18

تجربه و خاطره است. هر جامعه بر مبنای فرهنگ خود دارای یک فضای روانی و سامانه هنجاری است (پاکزاد، 1380). احساس امنیت، یکی از ملزومات حضور آزادانه مردم در فضاهای عمومی است و هر نوع حس تهدید امنیت، هر چند دلایل ذهنی داشته باشد موجب عدم حضور فعال مردم در فضاهای شهری خواهد شد (محمودی، 1388، 149). برنامه‌ریزی و طراحی فضا اگر با ساختار فرهنگی و روابط اجتماعی موجود در فضای شهری هماهنگ باشد، موفقیت ایده‌های طراحی و اهداف کلی را تضمین می‌کند (طالبی، 1383، 178).

4. ساختار طبیعی: تحقیقات نشان داده است که وجود فضاهای سبز یکی از شیوه‌های افزایش ارتباطات و ایجاد نشاط اجتماعی در فضاهای محله‌ای است (سالیوان و همکاران، 2004).¹ نحوه استفاده از عناصر طبیعی تأثیر مستقیم بر حال و هوای احساسی فضا و حواس پنجگانه انسان و در نتیجه بعد فیزیکی و روانی آن می‌گذارد. در واقع برآیند آنچه که توسط حواس مختلف درک و دریافت می‌شود، سبب ادراک محیط پیرامونی می‌شود.

از دو معیار فرهنگی و فیزیکی، 65% پتانسیل پیاده‌روی به عوامل فیزیکی محیطی برمی‌گردد و 35% باقیمانده شامل شاخص‌های فرهنگی اجتماعی می‌باشد (معینی، 1386). جایگاه زنان در فضای شهری: به لحاظ تاریخی، شهرها را مردان می‌سازند و اداره می‌کنند. در فرایند برنامه‌ریزی و سازماندهی فضای شهری هم نظیر دیگر حوزه‌های زندگی، زنان در حاشیه قرار داشته‌اند. به طور مثال در ساخت شهرهای آمریکا به نقش زنان بسیار اندک توجه شده است (مدنی پور، 1384، 124). مرور سفرنامه‌ها نشان دهنده آن است که جایگاه اصلی زن شهری ایران در دوران قاجار، بخشی از خانه به نام اندرونی بود، که زنان به طور معمول در بخش بیرونی خانه حاضر نمی‌شدند (علیرضائزاد و سرائی، 1386، 134). هویت مردانه و زنانه فضاها به واسطه دوگانگی‌ها و تضادهایی ایجاد شد که جای زن را در خانه و جایگاه مرد را فضای بیرون خانه و قلمرو عمومی بیان نمود. هویت مردانه فضاهای عمومی، در غرب می‌تواند به دلیل توجه کمتر به زندگی روزمره و قلمروی محله‌ای و در عوض آن توجه و ارزش دادن به شغل و قلمرو عمومی ایجاد شده باشد (رضازاده و محمدی، 1388، 109).

¹-Sullivan et, al, 2004

قلمروهای متفاوت برای زنان و مردان و ساخت شهرها به وسیله مردان که در آن نیازهای مرد متوسط مورد توجه قرار می‌گرفت منجر به خلق فضاهای جنسیتی شد. «کارپ، استن و یولز¹» ماهیت جنسی شده فضای شهری را در نحوه عمل فضای شهری در محدود کردن تحرک پذیری زنان می‌دانند، که به لحاظ فیزیکی با القای الگوهای حرکت و رفتار بر پایه ترس و دسترسی محدود شده و به لحاظ اجتماعی با انگاره‌هایی درباره نقش زنان در جامعه شهری عمل می‌کند (مدنی پور، 1384، 126).

جایگاه عابر پیاده در فضای شهری: پیاده‌روی در پیاده رو باعث ایجاد بسیاری از تعاملات مثبت بین شهر نشینان می‌شود. بنابراین، تفاوت در نحوه کاربری معبر توسط عابر پیاده، تراکم رفت و آمد، سرعت، حرکت و میزان توجه و اشتیاق، شادی و یا اندوه آنان فضا را واجد تخیل معانی متفاوت می‌گرداند (محمودی، 1388، 153). حرکت عابر پیاده باعث افزایش سطح تعاملات اجتماعی می‌شود (لیدین، 2003).²

برخی فضاهای شهری بدون داشتن بناهای با عظمت و نشانه‌های خاص، به واسطه نحوه حضور مردم و تأثیر گذاری آنان بر محیط، هویت یافته و درخاطره‌ها زنده مانده‌اند. بنابراین تعریف بدنه‌های شهری رو به خیابان‌هایی که رفت و آمد گروه‌های مختلف اجتماعی و فرهنگی را در خود داشتند، فضاهایی را پدید آوردند که در یک لحظه امکان برخورد انسان‌ها با هم و تبادل معنایی از محیط به فرد، از فرد به فرد دیگر را فراهم می‌آورد. جهت حضور هر چه بیشتر مردم در فضاهای شهری، شاخص‌های فرهنگی-اجتماعی محلی تأثیرگذار بر حرکت عابر پیاده، باید در نظر گرفته شوند. میزان قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیم به امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی، مسائل فرهنگی اجتماعی، ارتباط بین کاربری و حمل و نقل و ... دارد (معینی، 1385، 13).

ابزار و روش

روش تحقیق این پژوهش به صورت ترکیبی از روش‌های «توصیفی-تحلیلی» و «روانشناسی بوم‌شناختی» در بستر پیمایشی است، که با هدف بررسی نقش عوامل کالبدی، عملکردی و مفهومی فضاهای شهری در تعاملات اجتماعی زنان می‌باشد. در

¹-Karp, Stone & yoels

²-Leyden, 2003

قسمت گردآوری اطلاعات از متد ترکیبی استفاده شده است. به عبارت دیگر، ابتدا در قسمت کیفی مطالعه با استناد به منابع کتابخانه‌ای، مبانی نظری تحقیق شکل گرفته و چارچوب نظری پژوهش استخراج شده است، در قسمت کمی پژوهش (که برای اعتباردهی بخش کیفی به کار گرفته شده) از تکنیک پیمایش استفاده شده است. اطلاعات مربوط به نمونه مورد مطالعه به روش میدانی گردآوری شده است. پرسشنامه محقق ساخته از نوع بسته در اختیار جامعه آماری زنان مراجعه کننده به پیاده گذر شهریار ولی عصر(ع) تبریز قرار گرفته است. حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران حدود 200 نفر تعیین گردید ولی با احتمال عدم برگشت تمام پرسشنامه‌های توزیع شده، 250 پرسشنامه در اختیار زنان مراجعه کننده به پیاده گذر شهریار که به صورت اتفاقی انتخاب شده بودند، قرار داده شد و پاسخ‌های ارائه شده در پرسشنامه طبقه بندی و مورد تحقیق قرار گرفته است. پس از جمع آوری پرسشنامه، نتایج نشانگر آن است که حدود سنی پاسخ دهندگان، 58% پاسخ دهندگان در حدود 20-30 سال، حدود 27% 30-40 سال و 15% بزرگتر از 40 سال می باشند.

بررسی نمونه مورد مطالعه (پیاده گذر شهریار کوی ولی عصر(ع) تبریز):

پیاده گذر شهریار ولی عصر(ع) به عنوان عنصر زنده شهری تبریز، از نظر کالبدی و اجتماعی جای بحث و تأمل بسیار دارد. وجود کاربری‌ها و عناصر مختلف در طول مسیر و مکان مناسب برای پیاده روی زنان در ساعات مختلف روز، از دلایل انتخاب آن برای مطالعات میدانی بود. مطالعات میدانی بر نمونه موردی منتخب بر اساس چهار وجه، دسته بندی و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. سپس با بررسی عوامل حضور زنان در آن با معیارها، تعاملات زنان تحلیل گردید.

جدول 2: بررسی ویژگی های طراحی در پیاده گذر شهریار ولی عصر(ع) تبریز

| موقعیت | ویژگی های طراحی | عکس |
|---|---|---|
| ناقص توسعه شهری در شمال شرقی شهر تبریز | <ul style="list-style-type: none"> - وجود کاربری های مختلط و مکمل - کفسازی - نورپردازی شبانه مناسب - نبود نیمکت - عدم پیش بینی پارکینگ |  |



شکل 3: نقشه هوایی محدوده پیاده گذر شهریار

کالبد فضا: نکته منفی این مسیر، طراحی نشدن فضای کالبدی صلب و اتفاقی در کنار هم قرار گرفتن عناصر کالبدی است. این نکته در نما و عدم وجود مسیر عریض برای عابر پیاده و وجود ماشین در این پیاده گذر کاملاً پیداست. ابعاد و کالبد فضا در کل مسیر باید به نسبت رابطه انسان با همان بخش، از نظر نیاز به مکث یا حرکت، مورد بازبینی و طراحی قرار گیرد.

عملکرد فضا: عملکردهای این فضا عمدتاً تجاری (مغازه ها)، خدماتی (بانک‌ها)، درمانی (مطب پزشکان) و در برخی موارد مسکونی (اغلب آپارتمان‌ها خالی از سکنه هستند)، ورودی به محله‌ها و کوچه‌هایی باشد که وجود فضاهای تجاری فضایی جهت حضور زنان فراهم می‌کند و دسترسی راحت و امکان حضور در مواقع مختلف روز از مزایای این کاربری‌ها می‌باشد.

معنای فضا: کالبد مبتنی بر عوامل طبیعی (درختان)، معنای فضایی ویژه‌ای را تداعی می‌کند. اما وجود عوامل متعدد کاربری و رفتاری در مسیر باعث خرد شدن مداوم معنی کلی، در ذهن بیننده و توجه به جانب مباحث کالبدی و کاربری می‌شود. قرار گرفتن در میان ساختمان‌ها با نماهای نسبتاً یکسان در طول مسیر و عبور اتومبیل در یک مسیر یکطرفه، معنای ویژه عبور و حرکت را در فضا القا می‌کند که این حس از فضا، در کنار گذران اوقات فراغت به سبب فعالیت‌های تجاری و تفریحی در مسیر جاری است، منجر به حس دوگانه از حضور در این فضا برای فرد می‌شود.

عوامل طبیعی: وجود درختان مهمترین عامل محیطی موجود در این پیاده گذر است که در کلیت فضای کالبدی و فضای معنایی تأثیرگذار است.

جدول 3: توصیف شرایط درونی منتج از مطالعات میدانی در پیاده گذر شهریار کوی ولی عصر (ع) تبریز

| موضوع مورد مطالعه | توصیف |
|-------------------|--|
| معیار کیفی | کاربری‌ها -عمدتاً تجاری - وجود چند بانک -رستوران و اغذیه فروشی اغلب در انتهای مسیر پیاده گذر |
| | اهمیت اینبه -ساختمان‌ها اغلب نوسازی شده یا نوساز می‌باشند. - بنای واجد قدمت و سبک درساختمانهای پیاده گذر به چشم نمی‌خورد. |
| | نحوه محصوریت -خط آسمان نسبتاً منظم خصوصاً در ابتدا پیاده گذر -بدنه عریض ساختمان‌ها در طبقات فوقانی حدود فضا را مشخص میکند. -ریتم مغازه‌ها در مجاورت پیاده گذر به بدنه‌های عریض ساختمان‌ها مقیاس انسانی می‌دهند. |
| | رفتارهای اجتماعی -فعالیت عبوری اغلب توسط افراد جوان تر و به صورت جمعی -تماشای ویتترین مغازه‌ها -رفتارهای اجتماعی در رابطه با فعالیت تفریحی و تجاری -حرکت و جابجایی برای استفاده کوتاه مدت از فضا -فعالیت دست فروشان در مرکز پیاده گذر و تجمع عابران |
| عوامل طبیعی | -وجود درختان در کل مسیر |

جدول 4: تحلیل شرایط درونی منتج از مطالعات میدانی در پیاده گذر شهريار کوی ولی عصر(ع) تبریز

| عوامل منفی | عوامل مثبت | موضوع | |
|--|--|------------------------------------|-----------------------------|
| <p>- به علت پیش بینی احتمال عبور ماشین از وسط پیاده گذر، عرض مسیر عابرین پیاده کم است.</p> <p>- نبود مرز بندی مناسب میان محل ماشین رو و محل عبور عابریاده</p> <p>- نبود تجهیزات و امکانات رفاهی مناسب: نیمکت، روشنایی و سایه بان و...</p> <p>- عدم اجرای صحیح لبه سازیها و کف سازیها</p> | <p>- عرض مناسب پیاده گذر</p> <p>- شیب مناسب برای حرکت و تجمع</p> | تاثیر تجزیه و تحلیل مکانی | درک عابر پیاده از فضای شهری |
| <p>- فقدان فضای مکث و تجمع</p> <p>- قرار گرفتن عناصر کالبدی بطور اتفاقی در کنار هم</p> <p>- آشفتگی بصری به علت وجود الحاقات و تابلوهای ناهماهنگ بسیار در نماها</p> <p>- تعریف نشدن فضای خیابان</p> | <p>- ایجاد حس محصوریت با توجه به تناسبات خیابان و ردیف درختان.</p> <p>- وجود جاذبه های تجاری، فرهنگی و اجتماعی</p> <p>- خاطره انگیز بودن پیاده گذر</p> | تاثیر تجزیه و تحلیل روانی | |
| <p>- عبور و پاک خودرو و موتور سیکلت</p> <p>- وجود خرده فروشی ها و دست فروشها</p> <p>- نابسامانی و اغتشاش در رفتارهای عابرین پیاده</p> <p>- بارگیری کالا در پیاده گذر</p> | <p>- حضور عابر پیاده در ساعات مختلف روز</p> <p>- گذراندن اوقات فراغت</p> | تاثیر عابر پیاده بر فضای شهری | |
| <p>- عدم کاشت منظم درختان</p> <p>- عدم توجه به منظر و دید</p> | <p>- وجود درختان در کل مسیر</p> <p>- تفکیک پیاده راه با ردیف درختان به دو فضا</p> | تاثیر بکارگیری عوامل طبیعی | |

جدول 5: عوامل حضور زنان در پیاده گذر شهريار کوی ولی عصر(ع) تبریز

| میزان وجود عامل از دید زنان | عامل مؤثر بر حضور در فضا |
|---|---|
| متوسط | امنیت |
| نسبتاً زیاد خصوصاً در بعضی از اوقات(در عصرها و روزهای آخر هفته) | ازدحام |
| کم | تماشای مناظر و مردم |
| ضعیف | وجود کاربری های تفریحی مثل رستوران و کافی شاپ |
| خیلی ضعیف | سرویس بهداشتی |
| نسبتاً متوسط | تجهیزات شهری |
| ضعیف | تنوع |
| نسبتاً ضعیف | آرامش |

جدول 6: بررسی فعالیت های زنان در پیاده گذر شهريار کوی ولی عصر(ع) تبریز

| میزان | نوع فعالیت |
|-------|--|
| 22% | فعالیت های اجباری (خرید روزانه، عبور و مرور و...) |
| 34% | فعالیت های اختیاری و گزینشی (تفریحی و...) |
| 44% | فعالیت های اجتماعی (تماشا کردن، گفت و شنود، مواجهه با دیگران و...) |

بررسی علل رخدادهای اجتماعی و رویکردهای حاکم بر طراحی آن: از مطلوبیت فضایی پیاده‌گذر با ناهمگونی‌های موجود در بدنه‌ها و خط آسمان این مسیر کاسته شده است که باعث کاهش آرامش روانی عابران شده است. بنابراین گفتگوهای اجتماعی و برونگرایی عابرین در این مسیر به شدت تقلیل یافته است.

* جهت تامین نیازهای روحی زنان در فضاهای باز شهری باید از عناصر طبیعی در معابر شهر بهره جست که سبب تلطیف روحیه فضا و مطلوبیت آن از دید عابران خواهد بود. در پیاده گذر نمونه مورد مطالعه، این عناصر طبیعی (نظیردرختان و فضاهای سبز) بدون پیش بینی ابعاد و تناسبات مورد نیاز مخاطبین شهری به آن اضافه شده اند.

* پیاده‌گذرها به عنوان مسیرهای بسیار دلنشین و ملموس می توانند در مجاورت فعالیت های فرهنگی و تفریحی قرار گرفته و با ایجاد حس تعلق مکانی و آسایش روانی، زنان را به محیط خود دلبسته سازند و برقراری روابط اجتماعی و رفتارهای جمعی را قوت بخشند.

* رفتارهای اجتماعی و رخدادهای جمعی زنان در پیاده گذر شهریار کم و بیش با کاربری های کالبد همجوار خود مرتبط هستند. اما این کاربری ها با فعالیت های انسانی پیرامون خود هم مقیاس نیستند در صورتی که ابعاد و کالبد فضا در هر بخش باید متناسب با نیاز و رابطه انسان با آن بخش طراحی شود.

* تجمع عابرین و کانون های اجتماعی غالباً در نقاط مکث پیاده‌گذرها رخ می‌دهد (محمودی، 1388، 164). اما در معبر مورد مطالعه چنین نقاط مکثی وجود ندارد و صرفاً کاربری ها زنان را به ایستادن یا به سوی فعالیت بعدی هدایت می کنند.

* استفاده از عناصر منظر و بدنه های نیمه شفاف می توانند در ایجاد تعاملات اجتماعی قویتر مؤثر باشد (محمودی، 1388، 164).

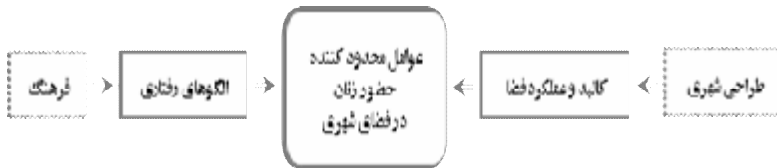
* وسعت عرض پیاده‌رو و ایجاد نقاط خاطره‌انگیز در طول مسیر منجر به ایجاد حس تعلق به مکان می‌شود (محمودی، 1388، 151).

* مسأله ترافیک از عوامل مؤثر در هویت مسیر، برقراری روابط اجتماعی و ایجاد علاقه به پیاده‌روی می‌باشد که در معبر مورد مطالعه مسیر سواره با پیاده روی خود تعامل صحیح ندارد و وجود سواره رو حس امنیت، تعلق و وابستگی عابر پیاده خصوصاً زنان و امکان حضور مجدد او را کم‌رنگ می کند.

بحث و نتایج

عوامل کالبدی و طراحی فضاها و هنجارهای غالب اجتماعی و فرهنگی از جمله عوامل محدود کننده حضور زنان در فضاهای شهری هستند. کریستن دی محدودیتها را شامل عواملی می‌داند که میان فعالیت‌های زنان در فضاهای عمومی و تجارب آنها و رضایت استفاده از فضاهای عمومی (شامل لذت، ترجیح، مشارکت و معنا) فاصله می‌اندازد. وی معتقد است محدودیتها شامل منابع محدود مانند پول و تحرک، احساسات بازدارنده مانند ترس و استرس، مسؤولیت‌های بازدارنده و سنگین مانند کار در منزل و نگهداری از کودکان و هم چنین موقعیتها و هنجارهای مؤثر اجتماعی مانند اصول و هنجارهای محدود کننده جنسی و یا طراحی و برنامه ریزی غیر حساس به موضوع است (دی، 2000، 104).¹

یکی دیگر از عوامل محدود کننده زنان، دسترسی نامناسب در شهر، به فضاهای شهری است. زنان برای انجام فعالیت‌های اجباری و هم برای ملاقات‌های اجتماعی و فعالیت‌های داوطلبانه بیشترین استفاده کنندگان از مراکز شهری اند. با این حال عمده تأکید در طراحی این مناطق بر پارکینگ اتومبیل است تا وسایل نقلیه عمومی یا مراکز نگهداری از کودکان، زمین بازی و... که برای زنان مسائل بزرگی هستند (رضازاده و محمدی، 1388، 110).



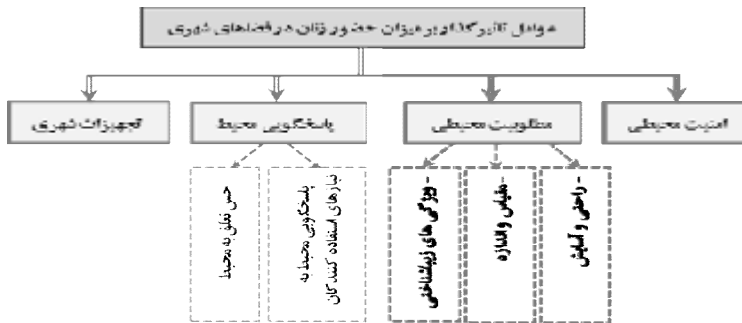
شکل 4: عوامل محدود کننده حضور زنان در فضای شهری

عوامل محدود کننده‌ای مانند خطر و ترس، مهم‌ترین عناصر در تجربه زنان در فضای شهری هستند که استفاده زنان از فضای شهری را محدود می‌نمایند. هر چند مواردی هم وجود دارند که فضای شهری را به عنوان یک ضرورت، تنوع و یک عنصر رهایی بخش برای زنان و به عنوان پتانسیل یادآور می‌شوند (کرینچین، 2004، 107).² ترس به عنوان عامل مهمی در عدم حضور زنان در فضاهای عمومی مطرح می‌شود.

¹-Day, 2000, 104

²-Krenichyn, 2004, 127

ترس از وقوع جرم و جنایت با هویت اجتماعی و جدایی اجتماعی همراه می‌شود (رزوارنال، 2005، 72).¹ عامل ترس و امنیت شبانه موضوع بسیار مهمی است که بر کاهش میزان حضور زنان نسبت به مردان در شب تأثیر می‌گذارد (رضازاده و محمدی، 1388، 111).



شکل 5: عوامل تأثیرگذار بر میزان حضور زنان در فضاهای شهری

فضای شهری باید امکان ایجاد فعالیت‌های اختیاری مانند قدم زدن برای تنفس هوای پاکیزه، ایستادن با هدف لذت بردن و یا نشستن و ... و فعالیت‌های اجتماعی مانند احوال‌پرسی و گفتگو و ... را فراهم آورد. بدین مفهوم که فضاهای عمومی شهری باید پتانسیل حضور گروه‌های مختلف اجتماعی را نه تنها با هدف پاسخگویی به نیازهای ضروری فراهم آورد بلکه باید عرصه‌ای برای برقراری روابط اجتماعی و لذت از حضور در فضا را فراهم آورد. به عبارتی دلیل حضور در فضا فراتر از مفهوم اجبار به قرارگیری در فضا خواهد بود (رضازاده و محمدی، 1388، 112-111). زنان بواسطه وظایف مراقبتی از کودکان، سالمندان و ... در ارتباط با فضای شهری قرار می‌گیرند و به عبارتی برای انجام فعالیت‌های اجباری در فضای شهری حضور می‌یابند که باید فضاهای شهری این امکان را برای زنان فراهم آورند که بواسطه فعالیت‌های انتخابی و اجتماعی در فضای شهری قرار گیرند (رضازاده و محمدی، 1388). در نتیجه باید در کنار معیارهای مطلوبیت محیطی و طراحی فضاهای پاسخگو به زنان، لازم است به هنجارهای اجتماعی و فرهنگی که بر کاهش حضور زنان در فضاهای شهری تأثیرگذارند مورد توجه قرار گیرد.

¹-Rosewarne L, 2005,72

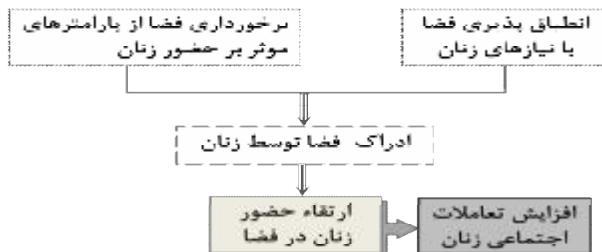
کریستن دی مواردی از هنجارهای اجتماعی و فرهنگی را که بر کاهش حضور زنان در فضاهای شهری تاثیر گذار هستند، ارائه داده است.

* هنجارهای جنسیتی تاثیر گذار بر رفتارهای عمومی زنان، نیازمند آنست تا زنان با دیگران در فضاهای عمومی دوستانه برخورد نمایند، که این موضوع محدودیت هایی را برایشان ایجاد می کند.

* ایده آرمانی زنان مبنی بر ارجح شمردن دیگران، منجر می شود، زنان نیازها و ترجیحات دیگران را در فضای عمومی متقدم شمارند.

* تفکیک فعالیت ها، مسؤولیت های خانگی زنان را افزایش داده و منجر به محدود شدن استفاده زنان از فضای عمومی می شود (دی، 2000، 108).¹

در زمینه فضاهای عمومی دسترسی به فضا، امنیت و ایمنی فضاها، فضاهای شلوغ و اختلاط کاربری ها، حضور دیگران در فضا و تأمین نیازهای خدماتی زنان، نیازهای عمومی زنان در فضاهای عمومی شهری اند. بدین ترتیب عواملی مانند: تعامل اجتماعی، طراحی و معماری فضا، امکان مشارکت در فضا، اجتماعی پذیری فضا، امنیت و آزادی حرکت، هویت و داشتن خاطره جمعی، راحتی در فضا، وجود مناظر طبیعی، تنوع فضا، امنیت در فضا، استفاده و فعالیت، وجود نظارت اجتماعی و دسترسی و نفوذ پذیری فضا بر مطلوبیت فضاهای شهری از دید زنان و بر افزایش حضور آنها در فضای شهری تأثیر گذار هستند (رضازاده و محمدی، 1388، 113).



شکل 6: عوامل تاثیر گذار بر افزایش تعاملات اجتماعی

¹-Day, 2000, 108

نتیجه گیری

تاکید بر حضور زنان و مقبولیت ضرورت حضور زنان در فضاهای شهری برای رفع نیازهای اجتماعی در آن، امری است که باید مورد توجه خاص قرار گیرد. زنان برای حضور در فضاهای شهری به دنبال فضاهایی هستند که با نیازهایشان منطبق باشند، ولی طراحان و برنامه‌ریزان نیازها و اولویت‌های آنان را نادیده می‌گیرند.

بارزترین نتیجه‌ای که از بررسی آسیب شناسانه پیاده گذر شهریار کوی ولی عصر (ع) تبریز به چشم می‌خورد این است که زنان به عنوان مخاطب پیاده‌گذر از منزلت‌های روحی و جسمی شایسته‌ای برخوردار نیستند. یکی دیگر از نتایج نشان می‌دهد با وجود تناسبات انسانی و عناصر منظر به کار رفته در این خیابان، امنیت فیزیکی، آرامش روانی و پویایی لازم در این پیاده‌گذر حکم فرما نیست. علت را می‌توان در آشفتگی موجود در جداره‌ها جست که وضوح و خوانایی پیاده‌گذر را زدوده است.

با بررسی نمونه موردی و نتایج برگرفته از جداول 4 و 5 عوامل زیر موجب حضور بیشتر زنان در فضاهای شهری خصوصا پیاده‌گذرها و برقراری تعاملات اجتماعی آنان می‌گردد. 1- امنیت، 2- دسترسی، 3- آسایش، 4- پویایی و جذابیت، 5- هم‌آوایی با طبیعت، 6- تجهیزات شهری

مشارکت زنان و توجه به نیازهای آنان در نحوه ساماندهی و تغییر و تحول فضا می‌تواند به تسری حس امنیت و آسایش روحی در کالبد فضا کمک کرده و احساس تعلق به مکان در پیاده‌راه‌های شهری را تقویت کند. بدین ترتیب توجه به حضور زنان و نیازهای اجتماعی آنها در ارتقای کیفی پیاده‌گذرها کمک بسزایی خواهد کرد. در انتها با نتایج حاصل از پژوهش، راهکارهایی جهت تحقق هر یک از شاخص‌ها ارائه می‌شود:

*امنیت محیطی: تأمین امنیت روزانه و شبانه شامل تأمین نورکافی، دید عابرین و دسترس مناسب به مراکز امن، شناسایی مکان‌های آسیب‌پذیر و افزایش تردد در آنها

*پاسخ‌دهندگی محیطی: تأمین پاسخ‌دهندگی محیطی فضا به نیازهای زنان و گروه‌های تحت مراقبت آنها شامل تأمین تاسیسات و تجهیزات لازم در برنامه ریزی فضاها، ایجاد فضای مناسب برای کودکان، تأمین دسترسی‌های مناسب به فضا، حفظ عدالت فضا و جلوگیری از جنسیتی شدن فضا، طراحی محیط با کدهای

جنسیتی و...

- * مطلوبیت محیطی: تأمین مطلوبیت محیطی فضا برای زنان شامل افزایش پاکیزگی محیطی، طراحی مناسب و توجه به ویژگی‌های زیبا شناختی، افزایش امکانات جهت حضور شبانه و...
- * تجهیزات شهری: تأمین تأسیسات و تجهیزات لازم شامل احداث سرویس بهداشتی، تأمین دسترسی به وسایل نقلیه عمومی در ساعات مختلف روز، انعطاف پذیری در تجهیزات و مبلمان شهری که به دلپذیری فضا منجر می‌شود.

منابع:

- احمدی، ملیحه و فرح، حبیب (پاییز 1387)، توسعه پایدار شهری با تاکید بر حرکت عابر پیاده در آسیا. فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، شماره 10، 3-16.
- افروغ، عماد (1377)، فضا و نابرابری اجتماعی: آرایه الگویی برای جدایی‌گزینی فضایی و پیامدهای آن. تهران: انتشارات دانشگاه تربیت مدرس، چاپ اول.
- بهزادفر، مصطفی و طهماسبی، ارسلان (1392)، شناسایی و ارزیابی مولفه‌های تاثیرگذار بر تعاملات اجتماعی؛ تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان‌های شهری: نمونه مورد مطالعه سنندج. فصلنامه باغ نظر، شماره 25، سال دهم، 17-28.
- پاکزاد، جهان‌شاه (1380)، فرهنگ کارشناسی و فرهنگ مردم، مدیریت شهری، شماره 8، 32-42.
- پاکزاد، جهان‌شاه (1384)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
- پاکزاد، جهان‌شاه (1385)، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
- حبیب، فرح (1386)، رویکرد پایداری در متن شهرسازی، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، شماره 19، 111-120.
- حبیبی، محسن (1378)، جامعه مدنی و حیات شهری. نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی، شماره 7، 31-36.
- حبیبی، محسن (تابستان 1380)، مسیر پیاده‌گردشگری. نشریه هنرهای زیبا، شماره 9، 43-51.
- رسولی، سارا و رحیم‌دخت خرم، سمیرا (مهر 1388)، پیاده راه به مثابه یک فضای شهری مطلوب (مطالعه موردی بازار امام‌اهواز). ماهنامه بین‌المللی راه و ساختمان، سال هفتم، شماره 63، 69-75.
- رضازاده، راضیه و محمدی، مریم (تابستان 1388)، بررسی عوامل محدودکننده حضور زنان در فضاهای شهری. هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی، شماره 38، 105-114.
- رفیعیان، مجتبی و همکاران (زمستان 1390)، امکان‌سنجی ارتقاء کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره 11، سال سوم، 41-56.
- شکوهی دولت‌آبادی، محمود و مسعود، محمد (پاییز 1389)، پیاده راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی. نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره 1، 55-65.

- صادقی، علیرضا و همکاران (بهار 1391)، تدقیق انگاره‌های حاکم بر حضور زنان مسلمان در عرصه‌های عمومی شهری. فصلنامه مطالعات شهری، شماره 20، 71-85.
- طالبی، ژاله (زمستان 1383)، روابط اجتماعی در فضاهای شهری. دو فصلنامه نامه علوم اجتماعی، شماره 24، 161-180.
- علیرضائزاد، سهیلا و سرائی، حسن (بهار 1386)، زن در عرصه عمومی: مطالعه ای در مورد فضاهای عمومی در دسترس زنان شهری و تغییرات آن، دو فصلنامه‌نامه علوم اجتماعی، شماره 30، 123-149.
- قربانی، رسول و جام کسری، محمد (پاییز 1389)، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز. فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره 6، 55-72.
- قریب، فریدون (1383)، امکان سنجی ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه در محدوده تهران قدیم. نشریه هنرهای زیبا، شماره 13، 17-28.
- کاشانی جو، خشایار (1389)، پیاده راه‌ها- از مبانی طراحی تا ویژگی های کارکردی. تهران: انتشارات دانشگاه آذرخش، چاپ اول.
- لنگ، جان (1386)، طراحی شهری گونه شناسی رویه ها همراه با بیش از پنجاه مورد خاص. مترجم: حسین بحرینی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- محمودی، محمدمهدی (زمستان 1388)، پیاده رو، عرصه ای برای تعاملات اجتماعی: مطالعه موردی خیابان ولیعصر تهران. دو فصلنامه نامه علوم اجتماعی، شماره 17، 145-168.
- مدنی پور، علی (1384)، طراحی فضای شهری نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی. تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، چاپ سوم.
- مدنی پور، علی (1387)، فضاهای عمومی و خصوصی شهر. مترجم فرشاد نوریان، تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، چاپ سوم.
- مطلبی، ابوالقاسم (زمستان 1380)، روانشناسی محیطی دانشی نو در خدمت معماری و طراحی شهری. نشریه هنرهای زیبا، شماره 10، 52-67.
- معینی، محمدمهدی (پاییز 1385)، افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی به سوی شهری انسانی تر، نشریه هنرهای زیبا، شماره 27، 5-16.
- معینی، محمدمهدی (1386)، افزایش قابلیت پیاده مداری، گامی به سوی شهری انسانی تر. تهران: سازمان زیبا سازی شهر تهران.

-
-
- Day, Kristen, (2000), "The Ethic of Care and Women's Experiences of Public Space", *Journal of Environmental Psychology*, 20, pp.103-124.
 - Dines, Nicholas, Vicky Cattell, Will Gesler, Sarah Curtis, (2006),"Public spaces, social relations and well-being in East London", Joseph Rowntree Foundation, pp.13-18.
 - Gehl, J, (1987), "Life between Buildings", New York, Van Nostrand Reinhold.
 - Krenichyn, (2004), Women and Physical Activity in an Urban Park: Enrichment and Support through an Ethic of Care, *Journal of Environmental Psychology*, 24, pp.117-130.
 - Lynch, Kevin (1972), "The openness of open space", *Arts of environment*, Aidan Ellis.
 - Leyden, Kevin (2003), Social Capital and the Built Environment: The importance of Walkable Neighborhoods, *American Journal of Public Health*, 93(9): pp.1546-1551
 - Rosewarne L, (2005), The men's Gallery Outdoor Advertising and Public Space: Gender, Fear and Feminism, *Women's Studio International Forum*, 28, pp.67-78.
 - Sullivan, W.C, F.E, Kuo, S.F, (2004), "The fruit of urban nature", *Environment & Behavior*, 36, pp.678-700.
 - Zacharias, John, (2001), "Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments", *Journal of planning Literature*, Vol 16, No1, pp 3-18.