

Research Paper

# Sociological Analysis of Tehran Citizens' Exposure to the Lack of Parking Space and Related Ethics

Maryam Shaebani<sup>1</sup> , Mahmoud Sharepour<sup>\*2</sup> 

<sup>1</sup> Ph.D. Student of Sociology, Department of Social Sciences, Faculty of Humanities & Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran. [maryam\\_shaebani@yahoo.com](mailto:maryam_shaebani@yahoo.com)

<sup>2</sup> Professor of Sociology, Department of Social Sciences, Faculty of Humanities & Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran. [m.sharepour@umz.ac.ir](mailto:m.sharepour@umz.ac.ir)



10.22080/SSI.2022.22924.1959

**Received:**

September 19, 2021

**Accepted:**

January 17, 2022

**Available online:**

February 17, 2022

**Keywords:**

Jane Jacobs, Lack of parking space, Urban ethics, Spatial justice.

## Abstract

**Objectives:** According to Jacobs, space and society have a clear and close relationship, i.e., it is difficult to understand space without its social content. This research tries to address the phenomenon and problem of car parking space as a spatial-social issue from Jacob's point of view and extend this approach and attention to the field of urban studies. **Methods :** By utilizing an exploratory sequential mixed methods, in the first stage (qualitative part), content analysis, and in the second stage (quantitative part), survey method were performed. In the qualitative section, the researcher focused on reputable news sites where the event was described by the public or reporters. In the quantitative part, using sampling proportional to volume and simple random, 302 people were selected as the study sample. The research population included all citizens of Tehran with is the age of 15 years and higher. To analyze the data, TOPSIS and SPSS23 software were used. **Results:**The findings showed that most citizens of Tehran have a lack of parking space during the week resulting in arguments and verbal conflict with pedestrians, incessant and continuous horns, arguing and shouting, beatings, obscenities and insults, getting out of cars and gossiping, and not respecting the others' rights and the peaceful resolution of disputes. Evaluations indicate that the lack of parking space in the metropolis of Tehran causes low ethics. Hence, the eastern and northern regions of Tehran are in the first and second ranks in terms of the distribution of the studied indicators (observance of ethics), respectively, and the southern regions of Tehran are in the last place. **Conclusion :**The metropolis of Tehran is facing many problems in this area, which if not

**\*Corresponding Author:** Mahmoud Sharepour

**Address:** Professor of Sociology, Department of Social Sciences, Faculty of Humanities & Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran

**Email:** [m.sharepour@umz.ac.ir](mailto:m.sharepour@umz.ac.ir)

properly solved, will impose a lot of social costs on both system operators (officials) and system users (citizens).

## Extended Abstract

### 1. Introduction

Today, one of the most important problems of metropolises is the growing use of private cars and the increasing demand for car parking on the sidewalks. Public parking lots are considered as important urban infrastructure and their lack can cause many problems such as: wasting citizens' time to find the park space, occupying the passage space and consequently reducing the passage capacity and reducing the speed of traffic and increasing traffic, creating conflicts. And the conflict between people for car parking and in general the increase of nervous tensions of citizens and the increase of accidents, in which high reliance on car park spaces along the street is a major problem that can be seen in many streets of Tehran. Preliminary estimates and studies of the Tehran Municipal Traffic Organization (1400) indicate a shortage of more than one million parking spaces in Tehran. Lack of car park space in Tehran has become a serious problem for citizens. According to Jacobs, space and society have a clear and close relationship, which means that it is difficult to understand space without its social content. This research tries to pay attention to the phenomenon and problem of car parking space as a spatial social issue from Jacobsey's point of view and to extend this approach and attention to the field of urban studies.

### 2. Methods

Using an exploratory sequential mixed methods, in the first stage (qualitative

part), content analysis, and in the second stage (quantitative part), survey method were performed. In the qualitative section, the researcher focused on reputable news sites where the event was described by the public or reporters. In the quantitative part, using proportional random sampling, 302 people were selected as the sample population. The research population included all citizens of Tehran with the age of 15 years above. To analyze the data, TOPSIS and SPSS23 software were used.

### 3. Results

The present study tries to answer the following question based on the interpretation and approach of the famous theorist, Jacobs: To what extent are citizens faced with the lack of parking space and how much the related ethics in different parts of Tehran will be affected and inspired by it? The findings show that most citizens of Tehran face a lack of parking space during the week, causing arguments and verbal conflict with pedestrians, incessant and continuous horns, arguing and shouting, beatings, obscenities and insults, getting out of cars and gossiping, not respecting the others' rights and the peaceful resolution of disputes. It should be noted that according to the results of this study, the most immorality of Tehran citizens in relation to the lack of parking space is related to behaviors such as 'unnecessary and continuous honking' and 'obscenity and insult', respectively. The southern regions of Tehran have these problems more than the other regions. Evaluations indicate that low ethics are mostly related to the lack of parking space in the metropolis of

Tehran. Hence, the eastern and northern regions of Tehran are in the first and second ranks in terms of the distribution of the studied indicators (observance of ethics), respectively, and the southern regions of Tehran are in the last place.

#### 4. Conclusion

The metropolis of Tehran is facing many problems in this area, which if not properly solved, will impose a lot of social costs on both system operators (officials) and system users (citizens). Another issue that needs to be addressed is its spatial injustices. The trend of spatial changes in different areas of Tehran have caused its different areas not to experience a balanced development and coordination. They have mostly led to the fungal growth of spaces in some areas of the city, such as the north and east of Tehran. The southern regions did not have good growth and development compared to other regions. For this reason, it is strongly suggested that to comprehensively develop different sectors and eliminate

inequality in different areas of Tehran, city managers should pay more attention to the southern areas of the city to minimize this spatial inequality and prevent its social consequences.

#### Funding

There is no funding support

#### Authors' contribution

All authors provided critical feedback and helped to compile the research.

#### Conflict of interest

Authors declared no conflict of interest.

#### Acknowledgments

We would like to highly appreciate all the people who supported us in conducting this study.

علمی پژوهشی

# تحلیل جامعه‌شناختی مواجهه شهروندان تهرانی با فقدان فضای پارک خودرو و اخلاقیات مرتبط با آن

مریم شعبانی<sup>۱</sup> ID، محمود شارع‌پور<sup>۲</sup> ID\*

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی مسائل اجتماعی ایران، گروه علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، بابلسر، دانشگاه مازندران، [maryam\\_shaebani@yahoo.com](mailto:maryam_shaebani@yahoo.com)  
<sup>۲</sup> استاد گروه علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، بابلسر، دانشگاه مازندران، [m.sharepour@umz.ac.ir](mailto:m.sharepour@umz.ac.ir)

doi 10.22080/SSI.2022.22924.1959

## چکیده

اهداف: از منظر جیکوبز، فضا و اجتماع رابطه‌ای واضح و وثیق دارند بدان معنا که درک فضا بدون محتوای اجتماعی آن دشوار است. این پژوهش در تلاش است که از دیدگاه جیکوبزی به پدیده و مشکل فضای پارک خودرو در شهر تهران به‌عنوان موضوعی اجتماعی- فضایی توجه نموده تا این رویکرد و توجه به حوزه مطالعات شهری تسری یابد. روش مطالعه: روش پژوهش، ترکیبی- اکتشافی متوالی است. در مرحله اول (کیفی) از تحلیل محتوا استفاده شده و مرحله دوم (کمی) به روش پیمایشی انجام گرفته است. در بخش کیفی، تمرکز تحقیق معطوف به خبرگزاری و یا سایت‌های خبری معتبری بوده که رخداد موردنظر توسط مردم و یا خبرنگاران در آنها گزارش شده است. روش نمونه‌گیری به شیوه تمام شماری نمونه‌های در دسترس بوده و در بخش کمی با استفاده از نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب با حجم و تصادفی ساده تعداد ۳۰۲ نفر به‌عنوان جمعیت نمونه انتخاب شدند. تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم افزار اسپاس اس ۲۳ و مدل تاپسیس انجام گرفته است. یافته‌ها: اکثر شهروندان تهرانی در طی هفته با فقدان فضای پارک خودرو مواجه می‌باشند. ازجمله تبعات مواجهه شهروندان با نبود جای پارک خودرو، مشاجره و درگیری لفظی با عابرین پیاده‌رو، بوق زدن بی‌مورد و ممتد، جروبحث و فریاد کشیدن، ضرب و شتم، فحاشی و توهین، خارج شدن از خودرو و گلاویز شدن، عدم رعایت حق تقدم و حل مسالمت‌آمیز منازعات می‌باشد. ارزیابی‌ها دلالت بر پایین بودن رعایت اخلاقیات مرتبط با نبود جای پارک خودرو و در کلان‌شهر تهران دارد؛ با این وضعیت، مناطق شرق و شمال تهران به ترتیب از لحاظ توزیع شاخص‌های مورد مطالعه (رعایت اخلاقیات) در رتبه‌های اول و دوم قرار دارند و مناطق جنوب در رتبه آخر قرار می‌گیرد. نتیجه‌گیری: کلان‌شهر تهران با مشکلات فراوانی در این عرصه روبه‌رو است که اگر برای حل و فصل آن تدبیر مناسبی اندیشیده نشود موجب تحمیل هزینه‌های اجتماعی فراوانی هم به گردانندگان سیستم (مسئولین) و هم به استفاده‌کنندگان سیستم (شهروندان) خواهد شد.

تاریخ دریافت:

۲۸ شهریور ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش:

۲۷ دی ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:

۲۸ بهمن ۱۴۰۰

کلیدواژه‌ها:

جین جیکوبز، نبود جای پارک خودرو، اخلاقیات شهری، عدالت فضایی.

\* نویسنده مسئول: محمود شارع‌پور

آدرس: استاد گروه علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، بابلسر، دانشگاه مازندران

ایمیل: [m.sharepour@umz.ac.ir](mailto:m.sharepour@umz.ac.ir)

## ۱ مقدمه و بیان مساله

از میان عوامل متعدد و متنوعی که در زندگی شهری مهم و مؤثرند، اخلاق و رویکردهای اخلاقی در زندگی جمعی بسیار تأثیرگذار است. به همین دلیل، «برای پرسش از خودمان در مورد این‌که چه نوع رویکرد اخلاقی می‌تواند در شهرهای امروز اعمال شود، اهمیت بیشتری می‌یابد» (باستا و مورونی، ۲۰۱۳: ۱۹۷).

اخلاق در لغت به معنای مجموعه عادت‌ها و رفتارهای فرهنگی پذیرفته‌شده میان مردم یک جامعه، رفتار خلق و خوی، خوی‌های پسندیده، رفتار شایسته و پسندیده و ..... آمده است (انوری، ۱۳۸۱: ۲۹۱) و «علم اخلاق علم معاشرت با خلق است» (دهخدا، ۱۳۲۸: ۱۵۲۶؛ به نقل از ولی زاده اوغانی و وفایی پورسرخابی، ۱۳۹۷: ۲).

معادل انگلیسی آن<sup>۲</sup> (اتیکس) که غالباً به صورت جمع به کار می‌رود، از لحاظ ریشه‌شناسی انگلیسی ریشه در زبان‌های هندواروپایی دارد. این واژه از لحاظ معناشناسی گستره زیادی دارد از جمله: مبانی و اصول رفتار درست (همان)<sup>۳</sup>.

ناگفته پیداست که عوامل تأثیرگذار متعددی در رشد و توسعه اخلاق مؤثرند که این عوامل باعث شده است که موضوع اخلاق دارای شعبات و گفتمان‌های متنوع باشد. از میان همه موضوعات مرتبط با اخلاق، گفتمانی که بیش‌ازپیش مورد توجه قرار گرفته اخلاقیات شهری<sup>۴</sup> است. «این گفتمان به وضوح ارتباط بین مطالعات شهری و اخلاق را استنباط نموده و اهمیت فهم ابعاد اخلاقی شهرنشینی امروز را تحکیم ساخته است» (چان<sup>۵</sup>، ۲۰۱۸: ۱۱-۱۲).

به همان موازات می‌دانیم که رشد فناوری در ابعاد وسیع آن (اجتماعی، ...) نیز از مشخصه‌های زندگی امروزی است. با پیچیده‌تر شدن فناوری‌های

مدرن، ما در ارائه و ساخت آن مصنوعات، ساختمان‌ها و محیط‌های زندگی که بتواند به رشد و بالندگی ما کمک نماید، بیشتر با شکست مواجه شده‌ایم. طراحان صنعتی، طراحان شهری، معماران و برنامه ریزان شهری در ظهور و تشدید چنین بحرانی نقش تعیین کننده ای داشته اند. نتایج و پیامدهای فعالیت‌های این قبیل تخصص‌ها سهم بالایی در از خودبیگانگی ما انسان‌ها داشته است. با اینکه حل این بحران صرفاً از طریق تخصص‌های شهری امکان‌پذیر نیست، اما آن‌ها از این توان و ظرفیت لازم برخوردارند تا نسبت به چنین شرایطی احساس مسئولیت (اخلاقی) نموده و در معنا بخشی به هویت‌ها، محیط‌ها و شهرها بکوشند. این شکاف بین ما و محیطی که در آن زندگی می‌کنیم منجر به زایش یکی از بنیادی‌ترین مسائل انسان یعنی اخلاق شده است (شورچه، ۱۳۹۳: ۱۱). در این راستا باید متذکر شد، بسیاری از تحقیقات نشان از تأثیر محیط و فضای مصنوع بر اخلاق و رفتار انسان دارد (شولتز<sup>۶</sup>، ۱۳۸۸؛ نقره‌کار و همکاران، ۱۳۸۹).

ریشه بسیاری از مظاهر فرهنگی- اخلاقی زائیده خصلت‌های محیطی و به تعبیری روح مکان آن محیط است (شولتز، ۱۳۸۸؛ ولی زاده اوغانی و وفایی پورسرخابی، ۱۳۹۷: ۶). برخی از محققین غربی منتقد مدرنیسم نیز معتقدند معماری و طراحی شهری می‌تواند رفتارهای انسانی را از لحاظ گرایش به جرم و رفتارهای غیراخلاقی کنترل کند (شکوری اصل، ۱۳۹۵). بنابراین «محیط طراحی و ساخته‌شده این قابلیت را دارد که می‌تواند به عنوان کانون نگرانی‌های اخلاقی مردم قلمداد شده و تا حدی که می‌تواند بر مسائل مختلف زندگی شهری آن‌ها تأثیر بسیار جدی داشته باشد» (باستا و مورونی، ۲۰۱۳: ۱۹۸).

در مباحث شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری، اخلاق در بعد شهر سازان و شهروندان اخلاق محور

4. Urban Ethics

5. Chan

6. Shultz

1 Basta & Moroni

2. Ethics

3. Principles of right conduct

دانست. درحالی‌که طراحان قادر به دست‌کاری نشانه‌های عملکردی و شناختی برای افزایش احتمال رفتار بهتر در فضاهای عمومی هستند، محدودیت‌هایی وجود دارد که آن‌ها می‌توانند به آن دست یابند. با این حال، بسیاری از متخصصان طراحی شهری نسبت به احتمال رفتارهای خاص در محیط‌های ویژه خوش‌بین هستند و از طراحی خوب به‌عنوان ابزاری برای دستیابی به نتایج مطلوب پشتیبانی می‌کنند (همان: ۱۰۹).

خیابان خوب، پیاده‌روی جانبی و دیگر فضاهای عمومی از یک سو می‌تواند انتظام و نظم عمومی را برای جامعه مدنی فراهم می‌کنند و از سوی دیگر می‌تواند منجر به محیط‌های ضد زندگی جمعی شود که می‌تواند رفتارهای ضد اجتماعی را به همراه داشته باشد (فورد<sup>۷</sup>، ۲۰۰۰: ۱۹۹؛ به نقل از کارمونا و همکاران، ۲۰۰۳: ۱۰۹).

فرآیندهای پیچیده شهرنشینی، شهرها را به فضاهای اجتماعی در حال گسترش در جهان تبدیل کرده است (امین و تیرفت<sup>۸</sup>، ۲۰۰۵). می‌دانیم که کلان‌شهر تهران به‌عنوان پایتخت کشور، مستعد بسیاری از حوادث ناخوشایند و رویدادهای نابهنجار اجتماعی است. ناگفته پیداست که در بروز و ظهور این پدیده‌های اجتماعی، علل و عوامل متعددی دخیل می‌باشند که بی‌شک شهرنشینی شتابان «یا بهتر است به‌واسطه پیامدهای نامطلوب اجتماعی و فرهنگی، ..... بگوئیم حباب شهرنشینی» (ساسان پور و حاتمی، ۱۳۹۶) و به‌تبع آن، توسعه نامتوازن کالبدی- فضایی، مهم‌ترین آن‌ها است. در این راستا، حجم و کیفیت بروز معضلات اجتماعی شهری در تهران بزرگ حکایت از اثبات این مدعاست که بخش اعظم این معضلات برآمده از چگونگی شکل‌گیری کالبدی خیابان‌های آن است که اگر در کنترل و مدیریت درست قرار گیرد از بروز حوادث و نابهنجارهای اجتماعی کاسته خواهد شد. مثلاً

مورد توجه می‌باشد که در مقوله دوم تأثیرات متقابل رفتار شهروندان و طراحی شهری (تبعیت عملکردها از فرم شهر در بروز رفتارها) مورد توجه بوده است (سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶: ۴۸). مقوله دوم زیرمجموعه گفتمانی جدید به نام اخلاقیات طراحی<sup>۱</sup> است. «اخلاقیات طراحی را باید برای اشاره به سه نوع از روابط میان طراحی و اخلاق به کار بست که یک مورد از انواع آن اشاره دارد به اینکه: چگونه طراحی می‌تواند به تغییر، اصلاح عقاید موجود ما از اخلاق بپردازد؟» (پارسونز<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶؛ به نقل از چان، ۲۰۱۸: ۵).

طراحی ذاتاً یک فرآیند اجتماعی است و به‌تبع آن یک فرآیند اخلاقی نیز محسوب می‌شود به همین منظور اخلاق بخش جدایی‌ناپذیر طراحی می‌باشد چون از طریق بررسی‌های فرآیندها و روندهای اجتماعی در تصمیم‌گیری فنی و اجتماعی می‌توان به این مهم دست‌یافت (پل<sup>۳</sup>، ۲۰۰۴: ۴۶۱؛ به نقل از استین<sup>۴</sup>، ۲۰۱۵: ۳۹۱).

روابط اجتماعی را می‌توان از طریق فضا شکل داد. طراحان شهری الگوهای فعالیت انسانی و زندگی اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. به همین دلیل درک رابطه بین افراد (جامعه) و محیط آن‌ها (فضا) در طراحی شهری ضروری است (دیر و ولچ<sup>۵</sup>، ۱۹۸۹؛ به نقل از کارمونا و همکاران<sup>۶</sup>، ۲۰۰۳: ۱۰۶). «فضا و جامعه به‌وضوح مرتبط هستند؛ درک فضا بدون محتوای اجتماعی دشوار است. این رابطه به‌عنوان یک فرآیند دوطرفه پیوسته در نظر گرفته می‌شود که در آن افراد و جوامع فضاها را ایجاد و اصلاح می‌کنند درحالی‌که همزمان تحت تأثیر آن‌ها به روش‌های مختلف قرار دارند» (کارمونا و همکاران، ۲۰۰۳: ۱۰۶).

طراحی شهری را می‌توان ابزاری برای دست‌کاری در موارد احتمالی برخی اعمال یا رفتارهای ایجادشده

5. Dear & Walch

6. Carmona, et al

7. Ford

8. Amin and Thrift

1. Design Ethics

2. Parsons

3. Poal

4. Steen

در ضمن از نظر جنبه‌های نوآورانه و بدیعی بودن این پژوهش می‌توان موارد زیر را یادآور شد:

۱- بررسی مطالعات مرتبط با فضاهای عمومی شهری نشان می‌دهد که آن مقالات اساساً مشکل فضای پارک خودرو را از منظر جامعه‌شناختی مورد توجه آکادمیک و علمی قرار نداده‌اند. به همین دلیل این پژوهش را می‌توان از این منظر تحقیقی بدیع و نو قلمداد نمود.

۲- این پژوهش در تلاش است که از دیدگاه جیکوبزی به پدیده و مشکل فضای پارک خودرو به عنوان موضوعی "اجتماعی-فضایی" توجه نموده تا این رویکرد و توجه به حوزه مطالعات شهری تسری و گسترش یابد.

## ۲ پیشینه تجربی

بررسی محقق این نوشتار نشان می‌دهد که عمده پژوهش‌های انجام شده، در خصوص مشکل عدم یا کمبود پارکینگ در شهر تهران و نحوه مکان‌یابی آن‌ها برای شهروندان است. پژوهش‌الوانجی و مقدم (۱۳۹۸) که در مورد ارزیابی مشکلات فضاهای عمومی پارک خودروها از دیدگاه شهروندان تهرانی می‌باشد، تنها پژوهش مرتبط با پژوهش حاضر است (چکیده این پژوهش در جدول ذیل نشان داده شده است) البته لازم به ذکر است که از منظر جامعه‌شناختی مورد بررسی قرار نگرفته است اما نتایج آن کاملاً جامعه‌شناختی تلقی می‌شود و حکایت از تبعات اجتماعی-روانی معضل پارک خودرو در کلان‌شهر تهران دارد. ضمناً هدف پژوهش حاضر در خصوص معضل فضای پارک خودرو در حاشیه خیابان می‌باشد در حالی که پژوهش مذکور و پژوهش‌های مرتبط با معضل پارک خودرو در تهران، هیچ‌گونه کار پژوهشی مشخص و دقیقی در این زمینه انجام نداده‌اند.

موضوع پارکینگ خودروهای شهروندان تهرانی ارتباط قوی و جدی با نزاع‌های خیابانی آن دارد که حتی منجر به ضرب و شتم، جرح و قتل شده است. مشخصاً در این زمینه می‌توان یادآور شد که: ۹۸ درصد از علت درگیری‌ها بر سر پارک اتومبیل است (بای، ۱۳۹۴: ۱). "نزاع ۱۹ نفر با قمه و چاقو بر سر جای پارک"، "دعوا بر سر جای پارک جان کودک ۲ ساله را گرفت" و ..... این جملات بخشی از تیترهای اخبار حوادثی هستند که عامل آن‌ها جای پارک خودرو بوده است. دعوا بر سر جای پارک اتومبیل یکی از نزاع‌های هرروزه مردم در شهرهای بزرگ به خصوص شهر تهران است. مشکل پارکینگ بیشتر در خیابان‌های شلوغ و با تراکم بالای ساختمانی است که این امر موجب می‌شود افراد شانس کمتری برای پارک خودرو خود داشته باشند و بیشتر دعوا بر سر جای پارک هم در همین نقاط رخ می‌دهد. کمبود جای پارک در تهران در حال حاضر تبدیل به یک معضل اجتماعی شده است. موضوعی که باعث بروز رفتارهای عصبی و اغلب غیرقابل‌جبران شده و به‌نوعی غفلت شهرداری‌ها در این زمینه موجب نوعی خشونت اجتماعی در شهر تهران شده است (قناعتی، ۱۳۹۳ و پورمختار، ۱۳۹۷). از سویی دیگر آنچه اهمیت این موضوع را برجسته‌تر می‌کند بی‌عدالتی‌های فضایی (نسبت به مناطق جنوب شهر تهران) است؛ در این خصوص باید یادآور شد که «به اثرات مداخلات مدیریت شهری و طرح‌های شهرسازی در افزایش و یا کاهش عدالت اجتماعی توجهی نشده است» (طیبیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۱۲).

لذا برای فهم دقیق مشکل فضای پارک خودرو از منظر جامعه‌شناختی، درصدد آن هستیم که به این سوال پاسخ دهیم که شهروندان تهرانی تا چه میزان با نبود فضای پارک خودرو مواجهه هستند؟ و اخلاقیات مرتبط با آن در مناطق مختلف شهر تهران تا چه اندازه متأثر و ملهم از آن است؟

### جدول ۱ چکیده پژوهش

پژوهشگران، سال و عنوان	قالب مقاله	سنخ شناسی پژوهشگران	روش تحقیق	یافته‌ها
الوانچی و مقدم (۱۳۹۸) ارزیابی مشکلات فضاهای عمومی پارک خودرو از دیدگاه شهروندان تهرانی	علمی پژوهشی (مجله شریف)	هیئت علمی و دانشجوی (دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی شریف)	کیفی- مطالعه میدانی در مناطق مختلف شهر تهران با تمرکز بر مناطق مرکزی (مناطق ۲، ۳، ۶، ۷، ۱۲ و ۱۴)	محققان با بررسی استانداردها و آمار مرتبط با پارکینگ های عمومی بر وجود مشکل پارک خودرو در تهران صحنه گذاشته اند؛ سپس با مراجعه به صاحبان خودرو، دامنه مشکلاتی که عدم وجود فضای پارک خودرو برای آنها به وجود آورده است، شناسایی نموده اند. بر اساس نتایج به دست آمده، حدود ۷۴٪ درصد از شهروندان اعتقاد دارند که به طور متوسط زمانی بیش از ۱۰ دقیقه برای یافتن جای پارک صرف می نمایند و یافتن جای پارک خودرو برای حدود ۶۰٪ درصد از آنان تنش عصبی زیادی ایجاد می نماید. نتایج بدست آمده حاکی از آثار منفی اجتماعی- روانی کمبود پارکینگ در زندگی شهروندان تهرانی است که باید به عنوان معضل جدی با آن برخورد شود.

### ۳ مبانی نظری

طریقی و روشی که طی آن شهرها را شکل می‌دهیم و راهی که به واسطه آن مکان‌های شهری را خلق می‌نماییم تأثیری ژرف بر نوع زندگی جاری در آن فضاها باقی خواهد گذاشت (وایت، ۱۹۸۰؛ به نقل از بهزاد فر و قربانیان، ۱۳۸۷: ۱۸). شهرها از نظر اجتماعی نظام‌هایی به‌شدت پیچیده‌اند، به‌طوری‌که آن‌ها دارای تعداد زیادی از مؤلفه‌ها و اجزاء تشکیل‌دهنده، شامل افراد، فعالیت‌ها و ..... هستند که یک کنش متقابل در یک شیوه چندهسته‌ای را در خود جای داده‌اند. آن‌ها بی‌شمار کنش‌های متقابل و روابط غیرخطی را در میان اجزاء و قسمت‌های آن؛ همراه با چرخه‌های بازخورد مستقیم و غیرمستقیم به نمایش می‌گذارند. در نهایت آن‌ها شامل نظام‌های انطباقی و پویا هستند (جیکوبز، ۱۹۶۱؛ به نقل از شورچه، ۱۳۹۳: ۹۶).

از میان متفکران حوزه مطالعات شهری، جین جیکوبز از جمله اولین شهرشناسانی است که

به‌روشنی پیچیدگی ذاتی نظام‌های شهری را تشخیص داد (شورچه، ۱۳۹۳). لذا به جد می‌توان گفت که وی «در بحث‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای نیم‌قرن گذشته تأثیرگذار بوده است» (هارتمن<sup>۱</sup>، باستا و مورونی، ۲۰۱۶: ۱). توجهی خاصی که عموم اندیشمندان حوزه مطالعات مختلف پس از مرگ وی دریافت نموده‌اند، شبیه این اتفاق بود که معمولاً پس از مرگ سیاستمداران، هنرمندان و..... بزرگ و شهیر رخ می‌دهد (شوبرت<sup>۲</sup>، ۲۰۱۸: ۵).

پس از دهه ۱۹۶۰، جیکوبز مورد پذیرش موج جدیدی از اساتید و محققان علوم اجتماعی قرار گرفت. نوشتارهای او در متون متداول برای دوره‌های شهرسازی تدریس می‌شد (فاینستاین و کمپبل<sup>۳</sup>، ۱۹۹۶؛ لگیتس و استوت<sup>۴</sup>، ۱۹۹۶ به نقل از کانولی<sup>۵</sup>، ۲۰۱۹: ۶۴). همچنین، کتاب‌های او در ردیف متون اصلی محققان مطالعات شهری قرار گرفت. با توجه به استقبال از وی در حوزه علم برنامه‌ریزی شهری و..... می‌توان به این نتیجه رسید که پروژه فکری جیکوبز بسیار موفقیت‌آمیز بوده است؛ چون هنوز

4. LeGates & Stou

5. Connolly

1. Hartmann

2. Schubert

3. Fainstein & Campbell



اخلاقی تجارت و سیاست" (۱۹۹۲) که از جمهوری افلاطون الهام گرفته شده بود، را به پایان رساند. بنابراین، تا سال ۱۹۹۳، جیکوبز مؤلفه‌های ابعاد اخلاقی- اقتصادی- فیزیکی اکوسیستم‌های شهری را در کتاب‌های جداگانه بررسی کرده بود (همان: ۱-۲). گرچه اخلاق در کتاب نظام بقا وی موضوع مهمی بود، اما این کتاب به‌طور خاص پیرامون شهرها به رشته تحریر درنیامد. به عبارتی دیگر کتاب *نظام بقا*،<sup>۷</sup> ۱۹۹۲، «تحلیل جامع از دو اصل اخلاقی (اخلاق پشتیبان و اخلاق سوداگری یا سرمایه‌داری)<sup>۸</sup> ارائه می‌دهد؛ (مبانی اخلاقی جنبش‌های تجاری و سیاسی در سطح کلان) اما هیچ سازه شهری مشخصی ندارد» (گلیسر<sup>۹</sup>، ۲۰۰۰: ۴۸۸ و ۴۷۴-۴۷۳).

به‌طورکلی، درباره تألیفات او باید متذکر شد که مطالعه دقیق اخلاق و برداشت‌های جیکوبز از شهر عادل در تمام هفت کتاب اصلی وی وجود دارد (لارنس، ۲۰۱۸: ۲). چگونه یک شهر عادل شکل می‌گیرد؟ و روش مناسب برنامه‌ریزی برای ایجاد شهر عادل چیست؟ جین جیکوبز نظرات کاملاً روشنی در مورد این سؤالات داشت (هارتمن، باستا و روکو<sup>۱۰</sup>، ۲۰۱۶) که در جدول ذیل خلاصه شده است (جدول ۱). باور عمیق او در این زمینه این بود که آنچه برنامه‌ریزی شهری بدان تمایل دارد، پویایی غیررسمی بین ساخت اجتماعی و فضاهای شهری را به خطر می‌اندازد (همان).

حوزه‌های مطالعاتی مختلف، مانند جغرافیای اقتصادی و جامعه‌شناسی شهری و.... بحث و گفتگوهای خود را ادامه می‌دهند (کانولی، ۲۰۱۸: ۶۵-۶۴).

کتاب شهرهای قرون‌وسطایی یکی از تأثیرگذارترین آثار درباره تفکر جین جیکوبز بود (لارنس، ۲۰۱۶: ۵۳). «جین جیکوبز معتقد بود که شهرها به شکل فیزیکی می‌توانند زندگی دموکراتیک را ارتقا دهند» (فولتون<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶؛ موک<sup>۳</sup>، ۲۰۱۷؛ ویلکینسون<sup>۴</sup>، ۲۰۱۷؛ یومن<sup>۵</sup>، ۲۰۱۸ به نقل از لارنس، ۲۰۱۸: ۹-۱۰)؛ و او در این زمینه معتقد بود که اخلاق مدنی شاخصه کلیدی زندگی دموکراتیک است (لارنس، ۲۰۱۸).

برای جیکوبز، اخلاق به‌عنوان یک بخش مهم از نظام‌های شهری قلمداد می‌شود که تلفیقی از ابعاد فیزیکی و اقتصادی است. در واقع این توصیف از شهرها به‌عنوان نظام‌هایی که توسط فرآیندهای سه‌گانه اخلاقی- اقتصادی- فیزیکی<sup>۶</sup> تعریف شده‌اند، می‌تواند چکیده‌ای از کتاب "مرگ زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی" جیکوبز و دیگر آثار او باشد. کتاب مذکور در واقع نوعی رویکرد ترکیبی با ابعاد فیزیکی، اقتصادی و اخلاقی شهرها بود. او پس از کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی، دیگر آثار خود همچون: "اقتصاد شهرها" (۱۹۶۹)، "شهرها و ثروت ملل" (۱۹۸۴)، "نظام بقا: گفتگویی درباره مبانی

<sup>8</sup> Systems of Survival or Capitalist Ethic

<sup>9</sup> Guardian Ethic, Merchant Ethic

<sup>10</sup> Glaeser

<sup>11</sup> Rocco

<sup>1</sup> Laurence

<sup>2</sup> Fulton

<sup>3</sup> Mock

<sup>4</sup> Wilkinson

<sup>5</sup> Yeoman

<sup>6</sup> Physical-Economic-Ethical

جدول ۲ ارزش‌های اخلاقی و اخلاقیات: برنامه ریزان در مقابل جین جیکوبز (شوبرت، ۲۰۱۸: ۶-۷)

جین جیکوبز	برنامه ریزان
شهرها به‌عنوان فرآیندها	شهرها به‌عنوان یک اثر هنری
پیچیدگی سازمان‌یافته	اجرا طرح‌های بزرگ
اکوسیستم	آرمان‌شهری "برنامه‌ریزی مدرنیستی"
استقرایی	قیاسی
واقع‌گرایانه، عینی	انتزاعی
تأکید بر خیابان	کلی‌نگری
موافق شهری	ضد شهری
آزادی	کنترل دولت
خودیاری	دولت بزرگ
از پایین به بالا	از بالا به پایین
تراکم بالا	تراکم پایین
شهر	حومه شهر
حفظ، نوسازی، ارزیابی مجدد	تخریب

۲۵۳). «جیکوبز با اشاره صریح به بعد اخلاقی اکوسیستم‌های شهری اذعان می‌کند که ملاحظات اخلاقی در کل حیات و توسعه یک شهر مرتبط هستند» (هت و زام<sup>۳</sup>، ۲۰۱۲: ۱۰). به اعتقاد او یک دید اخلاقی بسیار مهم در مرکز و قلب رویکرد کاربردی برای ترویج سرزندگی شهری وجود دارد که برای کسانی که مایل به توسعه نوعی اخلاق کاربردی در شهرها هستند، ارزش ویژه‌ای دارد (کیدر، ۲۰۰۸: ۲۵۴).

جیکوبز بر این باور است که با تحلیل انتقادی، واقعیت شهر را می‌توان درک کرد. یکی از نظریات اصلی او، بدون شک، درباره نقش و اهمیت خیابان است. در آغاز کار، او نظریه‌های حاکم در آن زمان را مورد انتقاد قرار داده و به‌طور خاص بر روی فواید خیابان تمرکز می‌نماید، بدین معنا که معتقد است خیابان، محیطی نامناسب برای انسان‌ها می‌باشد (جیکوبز، ۱۹۶۱؛ شوبرت، ۲۰۱۴: ۱۱۴).

اهمیت و برجسته شدن بحث فوق و شناخت عمومی جامعه جهانی از جیکوبز به واسطه انتشار کتاب مهم او یعنی مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی اتفاق افتاده است (جیکوبز، ۱۹۶۱؛ هولستاین<sup>۱</sup>، ۲۰۱۷). «جیکوبز در این کتاب بیشتر از ساختارهای فیزیکی به سیستم‌های اجتماعی علاقه‌مند بود» (کانولی، ۲۰۱۸: ۴۷). لازم به ذکر است که «بسیاری از اهداف بازآفرینی شهری که جیکوبز از آن انتقاد نموده است، ریشه در اصلاحات اجتماعی دارند» (شوبرت، ۲۰۱۸: ۵). چراکه «او از دید جامعه‌شناسانه به شهر می‌نگرد، و به اعتقاد او شهر یک ارگانیزم اجتماعی متشکل از واحدهای زنده است» (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۲۷).

در توصیف کتاب باید متذکر شد که کتاب مذکور دارای یک تمرکز ویژه اخلاقی در شهرهای آمریکا است. او معتقد است که بعد اخلاقی شهر نمی‌تواند از بعد فیزیکی شهر (یعنی طراحی شهری، معماری و زمینه‌های مرتبط) جدا شود (کیدر<sup>۲</sup>، ۲۰۰۸: ۲۵۴-).

<sup>3</sup>. Hirt & Zahm

<sup>1</sup>. Hollstein

<sup>2</sup>. Kidder

## ۴ روش پژوهش

روش پژوهش حاضر از نوع آمیخته‌ی اکتشافی متوالی (کیفی- کمی) می‌باشد. در مرحله اول پژوهش از روش تحلیل محتوا استفاده شده است. مرحله دوم پژوهش از نوع پیمایشی بوده که در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ اجرا و برای گردآوری داده‌های پژوهش، از پرسش‌نامه محقق ساخته و آنلاین استفاده گردیده است؛ ذیلاً به تشریح دو مرحله پژوهش پرداخته شده است.

### ۴٫۱٫۱ مراحل تحلیل محتوای کیفی

به‌طورکلی مراحل که در تحلیل محتوای کیفی برای رسیدن به پاسخ به سؤالات پژوهش باید طی کرد در شکل زیر نمایان است. همان‌طور که مشخص است سه مرحله اصلی و در قالب شش گام فرعی در فرایند تحلیل محتوا باید طی شود: آماده شدن برای تحلیل، سازمان‌دهی و درنهایت گزارش نتایج (مؤمنی راد و همکاران، ۱۳۹۲). در ادامه به تشریح هر گام و اقدامات این مطالعه پرداخته خواهد شد (جدول ۲).

به دیگر سخن، «شاید بتوان، اولین جرقه‌های زندگی‌بخش و پویا به خیابان‌های شهری (به‌عنوان یکی از سازه‌های شهری مهم) را در (کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی، ۱۹۶۱) اثر جیکوبز جست‌وجو نمود» (شیخی و رضایی، ۱۳۹۶: ۸۵). کتاب فوق، «که به بیانیه شهری معروف شده است (به این معنا که جیکوبز به همکاران خود آموخت در برنامه‌ریزی شهری به امور انسانی توجه کنند) و آغازگر جنبش شهرگرایی جدید شد<sup>۱</sup>» (فکوهی، ۱۳۸۵؛ شارع پور، ۱۳۹۰: ۲۱۸)؛ «نخستین شکوایه واقعی معماری شهری جدیدی بود که پس از جنگ جهانی دوم ایجاد شده بود. جیکوبز در این کتاب می‌نویسد: اگر بخواهیم یک جامعه شهری را که می‌تواند در جریان بیماری‌های عمیق‌تر اجتماعی باشد، حفظ کنیم، نقطه آغاز باید تقویت هر آنچه باشد که نیروهای کارآمدی برای حفظ امنیت و وجود تمدن‌اند» (کلکوهن<sup>۲</sup>، ۱۳۹۰: ۸۵).

<sup>2</sup>. Colquhoun

<sup>1</sup>. New Urbanism

### جدول ۳ مراحل تحلیل محتوای کیفی

آمادگی	مسئله اصلی این بخش از پژوهش، استخراج کامل و جامع مقولات اخلاقیات شهری مبتنی بر حوادث و رخداد های منتشره شهر تهران طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (درباره درگیری و نزاع یا مشاجره های خیابانی مرتبط با فقدان جای پارک خودرو) در خبرگزاری ها و سایت های خبری است.	مشخص کردن مسئله پژوهش	گام اول
	این پژوهش می‌کوشد به این سؤال پاسخ دهد که مهمترین مقولات اخلاقیات شهری مبتنی بر حوادث و رخداد های منتشره شهر تهران طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (درباره درگیری و نزاع یا مشاجره های خیابانی به دلیل مواجهه با فقدان جای پارک خودرو) در خبرگزاری ها و سایت های خبری کدامند؟	تدوین سؤال یا هدف	گام دوم
	اخلاقیات شهری (بعد طراحی محیطی و رفتار): در مباحث شهرسازی و برنامه ریزی شهری، اخلاق در بعد شهر سازان و شهروندان اخلاق محور مورد توجه هست که در مقوله دوم تأثیرات متقابل رفتار شهروندان و طراحی شهری (تبعیت عملکردها از فرم شهر در بروز رفتارها) مورد توجه بوده است (سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶: ۴۸).	تعریف و مشخص کردن متغیر	گام سوم
سازمان دهی	- سیمای جامعه آماری و نمونه‌ها: در این مطالعه، ۶۰ حادثه یا رخداد مرتبط با (درگیری و نزاع یا مشاجره های خیابانی در شهر تهران به دلیل فقدان جای پارک) در بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ که در خبرگزاری ها و سایت های خبری معتبر منعکس شده بودند، مورد استفاده و شناسایی قرار گرفتند. لازم به ذکر است که تمرکز محقق معطوف به خبرگزاری و یا سایت های خبری معتبری بوده که رخداد مورد نظر توسط مردم و یا خبرنگاران توصیف شده است. روش نمونه گیری به شیوه تمام شماری نمونه های در دسترس است.	نمونه گیری و انتخاب واحد	گام چهارم
	رسانه های خبری مورد بررسی: (۱) ایرنا؛ (۲) تسنیم؛ (۳) باشگاه خبرنگاران جوان؛ (۴) جام جم؛ (۵) تابناک؛ (۶) خبرگزاری مهر؛ (۷) آفتاب نیوز؛ (۸) خبرگزاری فارس؛ (۹) مشرق نیوز؛ (۱۰) عصر ایران؛ (۱۱) خبرگزاری ایسنا؛ (۱۲) ایلنا؛ (۱۳) خبر آنلاین. لازم به ذکر است که رسانه های فوق جزو ۲۰ رسانه اول خبری ایران هستند. - واحد تحلیل: مضمون (تم) متداول ترین واحدی که برای تحلیل متون در تحلیل محتوای کیفی استفاده می‌شود، مضمون است. منظور از مضامین معنای خاصی است که از یک کلمه یا جمله یا پاراگراف مستفاد می‌شود» (معروفی و یوسف زاده، ۱۳۸۸: ۱۳۶).		
	نتایج این پژوهش منجر به استخراج ۸ شاخص گردید که در ادامه ارائه شده است (جدول ۴).	کدگذاری و مقوله بندی	گام پنجم
گزارش نتایج			گام ششم

### جدول ۴ مفهوم و مقولات دسته‌بندی‌شده

مفهوم	مقوله اصلی (مؤلفه)	زیر مقوله / شاخص
اخلاقیات شهری	۱- فقدان جای پارک خودرو	۱- عدم رعایت حق تقدم
		۲- حل مسالمت‌آمیز منازعات
		۳- خارج شدن از خودرو و گلاویز شدن
		۴- فحاشی و توهین
		۵- ضرب و شتم
		۶- جروب‌بخت و فریاد کشیدن
		۷- بوق زدن بی‌مورد و ممتد
		۸- مشاجره و درگیری لفظی با عابرین پیاده‌رو

### ۴٫۱٫۲ ارزیابی کیفیت پژوهش (معیار زاویه‌بندی)

زاویه‌بندی را می‌توان به‌مثابه روشی جهت افزایش کیفیت تحقیقات کیفی تلقی کرد. این راهبرد ابتدا توسط کمپبل و فیسک<sup>۱</sup> (۱۹۵۹) به کار رفت و سپس توسط دنزین<sup>۲</sup> (۱۹۸۹) بسط یافت. زاویه‌بندی یکی از محبوب‌ترین راهبردهای اعتبارسنجی در تحقیقات کیفی است. این راهبرد عبارت از همگرایی مبتنی بر یک یافته خاص با استفاده از انواع متفاوت روش‌ها، نظریات، رویکردها، پژوهشگران و منابع اطلاعاتی می‌باشد. دنزین و همکاران (۱۹۸۹، ۱۹۹۴ و ۲۰۰۵) چهار نوع متفاوت زاویه‌بندی را تفکیک کرده‌اند که عبارت‌اند از:

- ۱- زاویه‌بندی روش‌شناختی؛ ۲- زاویه‌بندی داده‌ای؛ ۳- زاویه‌بندی تحلیلی یا پژوهشگر؛ ۴- زاویه‌بندی نظری (محمد پور، ۱۳۸۹: ۸۵-۸۳).

برای ارزیابی اعتبار این پژوهش از معیار زاویه‌بندی استفاده شده است؛ «کما اینکه در پژوهش تحلیل محتوای کیفی جهت ارزیابی اعتبار عمدتاً از معیار زاویه‌بندی استفاده می‌شود، همان‌طور که در جدول ۴ ملاحظه می‌شود» (طیپی ابوالحسنی، ۱۳۹۸: ۹۰)؛ همچنین لازم به ذکر است که اعتبارسنجی این پژوهش از نوع زاویه‌بندی داده‌ای است. «زاویه‌بندی داده‌ای، عبارت از کنترل سازگاری منابع داده‌ای متفاوت، در قالب همان روش می‌باشد. در این نوع زاویه‌بندی از بیش از یک منبع داده‌ای- یا منابع داده‌ای متعدد- استفاده می‌شود» (همان: ۸۴). در این رابطه نیاز به یادآوری است که خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری متعددی به‌عنوان منبع داده‌ای مورد تحلیل قرار گرفتند.

<sup>2</sup>. Denzin

<sup>1</sup>. Campbell & Fiske

### جدول ۵ خلاصه روش (تحلیل محتوای کیفی)

بعد	درک داده	نوع داده	شیوه‌بازنمایی	ارزیابی اعتبار	پدیده موردنظر	تحلیل داده
تحلیل محتوای کیفی	معنا	متنی	گزارش‌های متنی توصیفی	عمدتاً زاویه‌بندی	میدان‌های متنی	یافتن محتوا درون‌متنی

گردید: نخست اینکه: "تا چه میزان طی هفته در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شهروندان با نبود جای پارک خودرو مواجه می‌باشند؟"؛ پاسخ به این سؤال بر اساس طیف ۵ درجه‌ای (از خیلی زیاد تا اصلاً) بوده است که دامنه آن از ۰ تا ۴ مرتب شده است؛ سپس از پاسخگویان خواسته شد: در صورتی که در سوال فوق پاسخ آنها یکی از گزینه‌های کم، گاهی اوقات، زیاد و خیلی زیاد می‌باشد به این سوال پاسخ دهند که: "تا چه میزان در صورت نبود جای پارک خودرو، شاهد بروز رفتارهای زیر از سوی شهروندان بوده و یا خودتان شخصاً آن‌ها را تجربه نموده‌اید؟". شیوه نمره‌گذاری برحسب شاخص‌های مثبت (۱-۲) و منفی (۳-۴-۵-۸-۷-۶) ارائه شده است. در شاخص‌های مثبت {خیلی زیاد (۴)، زیاد (۳) گاهی اوقات (۲)، کم (۱)، اصلاً (۰)} و در شاخص‌های منفی {خیلی زیاد (۰)، زیاد (۱)، گاهی اوقات (۲)، کم (۳)، اصلاً (۴)} تعلق می‌گیرد.

#### ۴,۲,۴ اعتبار و پایایی

در این پژوهش برای حصول اطمینان از اعتبار ابزار مورد استفاده، از روش اعتبار محتوایی و برای سنجش پایایی ابزار تحقیق، از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است؛ بدین ترتیب که پس از تنظیم پرسشنامه یک مرحله پیش‌آزمون مقدماتی با نمونه ۵۰ نفری در نقاط شهری تکمیل و پایایی پرسشنامه از طریق سازگاری درونی آن با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ انجام شد. مقدار آلفای کرونباخ برای اخلاقیات مرتبط با نبود جای پارک خودرو ۰/۹۱ به دست آمد که حکایت از اعتماد ابزار پژوهش دارند. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS23 مدل TOPSIS استفاده شده است.

## ۴,۲ پیمایش

### ۴,۲,۱ جمعیت آماری

جامعه آماری این پژوهش، شامل شهروندان ساکنین محلات شهر تهران (با ضابطه سنی ۱۵ سال و بالاتر) که از نزدیک‌ترین خیابان‌های اصلی محل سکونتشان در طول هفته به‌طور مستمر تردد می‌نمایند.

### ۴,۲,۲ شیوه نمونه‌گیری و تعیین حجم نمونه

مراحل محاسبه تعداد نمونه در این تحقیق عبارت‌اند از:

مرحله اول (پیش‌آزمون): آمار و اطلاعات مربوط به جامعه آماری استخراج‌شده (آمارنامه شهر تهران، ۱۳۹۸) و آزمون مقدماتی با نمونه ۵۰ نفری در نقاط شهری گرفته شده است. مرحله دوم (برآورد حجم نمونه): مطابق با نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب، تعداد نمونه در طبقات بر اساس آمار و اطلاعات استخراج شده و آزمون مقدماتی انجام گرفته است. طبق نتایج به‌دست‌آمده، حجم نمونه‌ی کل لازم برای تعمیم به جمعیت تحقیق ۳۰۲ شهروند (جدول ۵) می‌باشد. مرحله سوم (دسترسی به نمونه): دسترسی به نمونه‌ها به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و از طریق شهروندان عضو کانال‌های تلگرامی بوده است. دلیل استفاده از شبکه اجتماعی تلگرام پوشش ۲۲ منطقه شهر تهران بوده است. به‌عبارتی دیگر تمام مناطق کلان‌شهر تهران دارای کانال بودند (حتی به تفکیک محله) که شهروندان تهرانی عضویت داشتند.

### ۴,۲,۳ تعریف عملیاتی

برای سنجش متغیر اصلی پژوهش حاضر " اخلاقیات مرتبط با نبود جای پارک خودرو " دو سؤال طرح

## ۵ یافته‌ها

### ۵/۱ توصیف متغیرهای جمعیت شناختی

از مجموع شهروندان مورد مطالعه، ۵۵/۳ درصد (۱۶۷ نفر) را مردان و ۴۴/۷ درصد (۱۳۵ نفر) را زنان تشکیل داده‌اند. دامنه سنی پاسخگویان ۱۵ تا ۷۲ سال و گروه سنی ۳۰-۵۹ (میان‌سالان) با ۶۳/۹ درصد و ۱۸-۲۹ سال (جوانان) با ۳۴/۴ درصد بیشترین تعداد پاسخگویان را تشکیل می‌دهند. بیشتر شهروندان از لحاظ درآمد و وضعیت زندگی به ترتیب خود در طبقه اجتماعی (متوسط بالا) با ۴۹/۳ درصد و (متوسط به پایین) با ۴۲/۱ درصد قرار داده‌اند. میزان تحصیلات (لیسانس) با ۴۱/۱ درصد، (فوق‌لیسانس) با ۲۷/۵ درصد و (دیپلم) با ۱۲/۹ درصد به ترتیب بیشترین میزان را به خود اختصاص

داده‌اند. بیشتر پاسخگویان با ۲۸/۸ درصد خود را شاغل بخش خصوصی و ۲۴/۵ درصد خود را شاغل بخش دولتی و عمومی معرفی کرده‌اند. همچنین ۵۰/۷ درصد از پاسخگویان را شهروندان ساکن در مناطق شمال (غرب و شرق)، ۶/۶ درصد در مناطق غرب، ۷ درصد در مناطق شرق، ۱۳/۹ درصد در مناطق مرکز و ۲۱/۹ درصد از آنان را شهروندان ساکن در جنوب (غرب و شرق) تشکیل داده‌اند. البته لازم به ذکر است که توزیع پاسخگویان برحسب موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت، متناسب با جمعیت شهروندان در مناطق ۲۲ گانه (به تفکیک هر منطقه) شهر تهران بوده است و نمونه‌گیری با نسبت برابر صورت گرفته است.

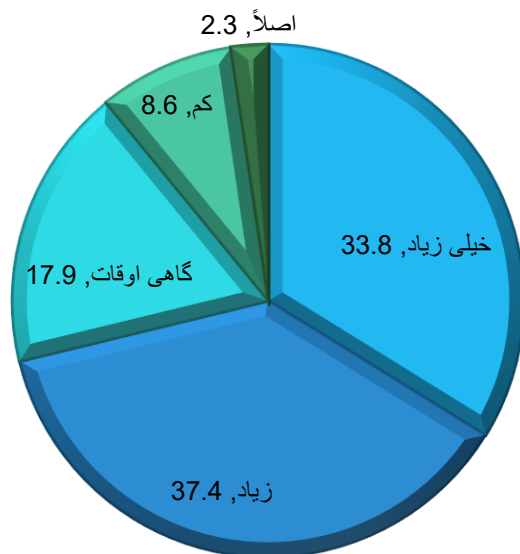
### ۵/۲ توصیف میزان مواجهه شهروندان با نبود جای پارک خودرو

جدول ۶ توزیع فراوانی و درصدی پاسخگویان برحسب میزان مواجهه شهروندان با فقدان جای پارک خودرو

جمع کل		گزینه	سؤال
تعداد	درصد		
۱۰۲	۳۳/۸	خیلی زیاد	تا چه میزان طی هفته در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شهروندان با نبود جای پارک خودرو مواجه می‌باشند؟
۱۱۳	۳۷/۴	زیاد	
۵۴	۱۷/۹	گاهی اوقات	
۲۶	۸/۶	کم	
۷	۲/۳	اصلاً	
۳۰۲	۱۰۰	جمع کل	

(در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتشان) مواجه می‌باشند (۷۱/۲ درصد).

بر اساس جدول ۶، بیشتر شهروندان (در سطح زیاد و خیلی زیادی) طی هفته با فقدان جای پارک خودرو



نمودار ۱ توزیع درصدی پاسخگویان برحسب میزان مواجهه شهروندان با فقدان جای پارک خودرو

### ۵،۳ توصیف اخلاقیات مرتبط با فقدان جای پارک خودرو

جدول ۷ توزیع فراوانی و درصدی اخلاقیات مرتبط با فقدان جای پارک خودرو برحسب موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت پاسخگویان

ردیف	سؤال	شاخص‌ها	گزینه	موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت						جمع کل				
				شمال	غرب	شرق	مرکز	جنوب	تعداد					
۱	در صورتی که در سؤال فوق، پاسخ شما یکی از گزینه‌های کم، گاهی اوقات، زیاد و خیلی زیاد می باشد به این سوال پاسخ دهید که: تا چه میزان در صورت نبود جای پارک خودرو، شاهد بروز رفتارهای زیر از سوی شهروندان محترم منطقه شما هستید؟	رعایت حق تقدم	مثبت	خیلی زیاد	۱۲/۲	-	-	-	۱۶/۷	۱۰	۱۵/۴	۳۵	۱۱/۹	
				زیاد	۲۵/۷	۲۱/۱	۸	۳۸/۱	۹	۲۱/۴	۶	۹/۲	۶۵	۲۲
				گاهی اوقات	۳۱/۸	۴۷/۴	۸	۳۸/۱	۱۷	۴۰/۵	۲۳	۳۵/۴	۱۰۴	۳۵/۳
				کم	۲۵	۲۶/۳	۵	۱۹	۵	۱۱/۹	۱۹	۲۹/۲	۷۰	۲۳/۷
				اصلاً	۵/۴	۵/۳	۱	۴/۸	۴	۹/۵	۷	۱۰/۸	۲۱	۷/۱
۲	مسالمت‌آمیز حل منازعات	مثبت	خیلی زیاد	۶/۱	۵/۳	۱	-	-	۹/۵	۴	۶/۲	۱۸	۶/۱	
			زیاد	۲۵/۷	۲۱/۱	۸	۳۸/۱	۶	۱۴/۳	۱۱	۱۶/۹	۶۷	۲۲/۷	
			گاهی اوقات	۴۵/۹	۵۷/۹	۴	۱۹	۲۰	۴۷/۶	۳۰	۴۶/۲	۱۳۳	۴۵/۱	
			کم	۱۸/۹	۱۰/۵	۲	۳۸/۱	۷	۱۶/۷	۱۷	۲۶/۲	۶۲	۲۱	
			اصلاً	۳/۴	۵/۳	۱	۴/۸	۵	۱۱/۹	۳	۴/۶	۱۵	۵/۱	
۳	خارج شدن از خودرو و گلاویز شدن	منفی	خیلی زیاد	۴/۱	-	-	۴/۸	۲	۴/۸	۱۲	۱۸/۵	۲۱	۷/۱	
			زیاد	۱۲/۲	۱۵/۸	۳	۴/۸	۱۰	۲۳/۸	۱۳	۲۰	۴۵	۱۵/۳	
			گاهی اوقات	۲۵	۵۲/۶	۱۰	۳۸/۱	۱۰	۲۳/۸	۲۰	۳۰/۸	۸۵	۲۸/۸	
			کم	۴۱/۲	۲۶/۳	۵	۳۳/۳	۱۱	۲۶/۲	۱۶	۲۴/۶	۱۰۰	۳۳/۹	
			اصلاً	۱۷/۶	۵/۳	۱	۲۱/۴	۹	۹/۵	۴	۶/۲	۴۴	۱۴/۹	
۴	فحاشی و توهین	منفی	خیلی زیاد	۹/۵	-	-	۹/۵	۲	۹/۵	۴	۲۷/۷	۳۸	۱۲/۹	
			زیاد	۱۳/۵	۵/۳	۱	۹/۵	۲	۲۱/۴	۹	۲۴/۶	۴۸	۱۶/۳	
			گاهی اوقات	۲۹/۷	۶۳/۲	۱۲	۲۸/۶	۶	۲۳/۸	۱۰	۲۰	۸۵	۲۸/۸	



۳۰/۲	۸۹	۲۳/۱	۱۵	۲۳/۸	۱۰	۲۸/۶	۶	۳۱/۶	۶	۳۵/۱	۵۲	کم	ضرب و شتم	منفی	۵
۱۱/۹	۳۵	۴/۶	۳	۲۱/۴	۹	۲۳/۸	۵	-	-	۱۲/۲	۱۸	اصلاً			
۶/۱	۱۸	۱۶/۹	۱۱	۲/۴	۱	-	-	-	-	۴/۱	۶	خیلی زیاد			
۷/۱	۲۱	۱۰/۸	۷	۹/۵	۴	۴/۸	۱	-	-	۶/۱	۹	زیاد			
۲۲/۷	۶۷	۲۷/۷	۱۸	۲۳/۸	۱۰	۱۴/۳	۳	۳۶/۸	۷	۱۹/۶	۲۹	گاهی اوقات			
۳۸	۱۱۲	۲۹/۲	۱۹	۲۸/۶	۱۲	۴۷/۶	۱۰	۴۷/۴	۹	۴۱/۹	۶۲	کم	جروبحث و فریاد کشیدن	منفی	۶
۲۶/۱	۷۷	۱۵/۴	۱۰	۳۵/۷	۱۵	۳۳/۳	۷	۱۵/۸	۳	۲۸/۴	۴۲	اصلاً			
۱۲/۲	۳۶	۲۴/۶	۱۶	۱۶/۷	۷	-	-	-	-	۸/۸	۱۳	خیلی زیاد			
۱۵/۹	۴۷	۲۳/۱	۱۵	۱۴/۳	۶	۲۳/۸	۵	۱۵/۸	۳	۱۲/۲	۱۸	زیاد			
۲۸/۸	۸۵	۲۳/۱	۱۵	۱۹	۸	۱۹	۴	۳۶/۸	۷	۳۴/۵	۵۱	گاهی اوقات			
۳۰/۵	۹۰	۲۱/۵	۱۴	۳۱	۱۳	۳۳/۳	۷	۴۲/۱	۸	۳۲/۴	۴۸	کم	بوق زدن بی‌مورد و ممتد	منفی	۷
۱۲/۵	۳۷	۷/۷	۵	۱۹	۸	۲۳/۸	۵	۵/۳	۱	۱۲/۲	۱۸	اصلاً			
۲۵/۸	۷۶	۴۱/۵	۲۷	۲۶/۲	۱۱	۱۹	۴	۱۰/۵	۲	۲۱/۶	۳۲	خیلی زیاد			
۲۳/۱	۶۸	۲۰	۱۳	۲۱/۴	۹	۲۳/۸	۵	۲۶/۳	۵	۲۴/۳	۳۶	زیاد			
۲۸/۸	۸۵	۱۵/۴	۱۰	۳۳/۳	۱۴	۱۹	۴	۴۷/۴	۹	۳۲/۴	۴۸	گاهی اوقات			
۱۵/۹	۴۷	۱۸/۵	۱۲	۷/۱	۳	۱۴/۳	۳	۱۵/۸	۳	۱۷/۶	۲۶	کم	مشاهده و درگیری لفظی با عابرین پیاده‌رو	منفی	۸
۶/۴	۱۹	۴/۶	۳	۱۱/۹	۵	۲۳/۸	۵	-	-	۴/۱	۶	اصلاً			
۱۲/۵	۳۷	۲۱/۵	۱۴	۱۱/۹	۵	۹/۵	۲	۵/۳	۱	۱۰/۱	۱۵	خیلی زیاد			
۱۵/۶	۴۶	۱۸/۵	۱۲	۲۱/۴	۹	۹/۵	۲	۱۵/۸	۳	۱۳/۵	۲۰	زیاد			
۲۹/۲	۸۶	۲۹/۲	۱۹	۲۸/۶	۱۲	۱۹	۴	۵۲/۶	۱۰	۲۷/۷	۴۱	گاهی اوقات			
۳۰/۵	۹۰	۲۳/۱	۱۵	۲۳/۸	۱۰	۴۲/۹	۹	۲۶/۳	۵	۳۴/۵	۵۱	کم			
۱۲/۲	۳۶	۷/۷	۵	۱۴/۳	۶	۱۹	۴	-	-	۱۴/۲	۲۱	اصلاً			

اصلاً و کم) بیانگر آن است که مناطق جنوب تهران بیشتر از سایر مناطق، «حق تقدم» را اصلاً رعایت نمی‌نمایند و یا در سطح کمی رعایت می‌نمایند (۴۰ درصد)؛ همچنین منازعات (مربوط به جای پارک) ساکنین مناطق شرق تهران بیشتر از سایر مناطق، اصلاً به صورت مسالمت آمیز حل نمی‌شود و یا در سطح کمی به صورت مسالمت آمیز حل می‌شود (۴۲/۹ درصد).

#### ۵/۴ آزمون تفاوت

بر اساس یافته‌های جدول ۷، بیشترین (سطح زیاد و خیلی زیاد) بی‌اخلاقی شهروندان تهرانی (عبارات منفی) در ارتباط با نبود جای پارک خودرو (در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتشان) به ترتیب مربوط به رفتارهایی چون «بوق زدن بی‌مورد و ممتد» با ۴۸/۹ درصد (۱۴۴ نفر) و «فحاشی و توهین» با ۲۹/۲ درصد (۸۶ نفر) می‌باشد که در هر دو مورد فوق، سهم مناطق جنوب تهران (۶۱/۵ درصد و ۵۲/۳ درصد) بیشتر از سایر مناطق می‌باشد. در مورد رعایت اخلاقیات (عبارات مثبت) نتایج (سطوح

جدول ۸ توزیع فراوانی و درصدی اخلاقیات مرتبط با فقدان جای پارک خودرو برحسب موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت پاسخگویان

متغیر	حجم نمونه	میانگین	انحراف معیار	خطای استاندارد میانگین
اخلاقیات مرتبط با فقدان جای پارک خودرو	۳۰۲	۱۷,۲۲	۶/۹۰	۰/۳۹

جدول ۹ آزمون تی تک نمونه‌ای

متغیر	مقدار t	درجه آزادی	سطح معناداری دو دامنه	اختلاف میانگین	میانگین مفروض (مقیاس)
اخلاقیات مرتبط با فقدان جای پارک خودرو	۴۳/۳۴۲	۳۰۱	۰/۰۰۰	۱۷,۲۲	۲۰

مطالعه پرداخته می‌شود. اجرای تکنیک تاپسیس نیازمند شش گام و مرحله به صورت زیر است:

۱. کمی کردن و بی مقیاس سازی ماتریس تصمیم
  ۲. وزن دهی به ماتریس نرمالیز شده
  ۳. تعیین راه‌حل ایدئال مثبت و راه‌حل ایدئال منفی:
    - بهترین مقادیر هر شاخص ماتریس
    - بدترین مقادیر هر شاخص ماتریس
  ۴. به دست آوردن میزان فاصله هر گزینه تا ایدئال‌های مثبت و منفی
  ۵. تعیین نزدیکی نسبی (CL) یک گزینه به راه‌حل ایدئال
  ۶. رتبه‌بندی گزینه‌ها: هر گزینه‌ای که (CL) آن بزرگ‌تر باشد، بهتر است (نسترن و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۲؛ مومنی و شریفی سلیم، ۱۳۹۰: ۴۰؛ ملکی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۱۴).
- درنهایت با انجام مراحل تکنیک تاپسیس، رتبه‌بندی مناطق به شرح جداول زیر می‌باشد:

مقدار آزمون‌های  $t$  تک نمونه‌ای  $۴۳/۳۴۳$  در جدول ۹ نشان می‌دهد که با اطمینان  $۰/۹۹$  و سطح خطای کوچک‌تر از  $۰/۰۱$  تفاوت آمار معنی‌داری بین دو میانگین واقعی و مفروض وجود دارد. ضمن آنکه بر اساس نتایج جداول فوق، مقدار میانگین واقعی  $(۱۷,۲۲)$  از مقدار میانگین مفروض  $(۲۰)$  کمتر است. بنابراین، فرض تحقیق مبنی بر عدم تفاوت دو میانگین واقعی و مفروض رد شده و در مقابل، فرض مبنی بر تفاوت این دو میانگین (بالا تر بودن میانگین مفروض نسبت به میانگین واقعی) مورد پذیرش قرار می‌گیرد.

### ۵/۵ تاپسیس

تکنیک تاپسیس اولین بار در سال ۱۹۸۱ توسط هوانگ و یون ارائه گردید. روش تاپسیس یکی از بهترین مدل‌های تصمیم‌گیری چند شاخصه است که در آن  $m$  گزینه به وسیله  $n$  شاخص مورد ارزیابی قرار می‌گیرد (د و زنجری، ۱۳۹۶: ۱۶۴). تکنیک تاپسیس برای تشخیص نابرابری‌های بین مناطق مورد استفاده قرار می‌گیرد (صارمی و توتزاری، ۱۳۹۳). با استفاده از تکنیک تاپسیس به بررسی جایگاه مناطق از نظر توزیع شاخص‌های مورد

جدول ۱۰ رتبه‌بندی مناطق براساس ضریب CL تاپسیس

منطقه	CL	Rank Topsis
شمال	۰/۸۲۰	۲
غرب	۰/۷۴۰	۳
شرق	۰/۹۲۵	۱
مرکز	۰/۶۵۰	۴
جنوب	۰/۴۴۰	۵

### ۶ بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با تفسیر و رویکرد نظریه‌پرداز معروف جیکوبز آغاز شد که درصدد پاسخ به این سؤال مهم بود که: شهروندان (در این تحقیق تهرانی‌ها) تا چه میزان با نبود جای پارک خودرو مواجهه

با توجه به نتایج به دست آمده مناطق شرق و شمال تهران به ترتیب با کسب میزان تاپسیس  $۰/۹۲۵$  و  $۰/۸۲۰$  و از لحاظ توزیع شاخص‌های کیفیت خیابان در بین مناطق شرق و شمال تهران در رتبه‌های اول تا دوم قرار دارند و مناطق جنوب تهران با کسب میزان تاپسیس  $۰/۴۴۰$  در رتبه آخر قرار دارد.

زیرساخت‌های شهری مهم به حساب می‌آیند و کمبود آن‌ها می‌تواند باعث بروز مشکلات عدیده‌ای از قبیل: تلف شدن وقت شهروندان برای پیدا کردن فضای پارک، اشغال فضای معابر و به تبع آن کاهش ظرفیت معبر و کاهش سرعت عبور و مرور و افزایش ترافیک، ایجاد درگیری و نزاع بین افراد برای پارک خودرو و در کل افزایش تنش‌های عصبی شهروندان و افزایش تصادف‌ها می‌شود که در این میان اتکا زیاد به فضاهای پارک خودرو کنار خیابان معضل اساسی است که در بسیاری از خیابان‌های شهر تهران مشاهده می‌شود (الوانجی و مقدم، ۱۳۹۸)

در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران پیش‌بینی شده است که در افق طرح (۱۴۰۴) شهر تهران به حدود ۴۱۳ هزار فضای پارک نیاز دارد (کرمانشاهی و همکاران، ۱۳۹۹) در حالی که برآوردها و مطالعات اولیه سازمان ترافیک شهرداری (۱۴۰۰) از کمبود حدود بیش از یک میلیون جای پارک در تهران حکایت دارد. شهر تهران به عنوان پایتخت کشور با مشکلات فراوانی در این عرصه روبه‌رو است که اگر برای حل و فصل آن تدبیر مناسبی اندیشیده نشود موجب تحمیل هزینه‌های اجتماعی فراوانی هم به گرداندگان سیستم (مسئولین) و هم استفاده‌کنندگان سیستم (شهروندان) خواهد شد.

همچنین موضوع دیگری که باید آن را مورد توجه قرار داد، بی‌عدالتی‌های فضایی آن است. روند تحولات فضایی مناطق مختلف شهر تهران به شکلی است که مناطق مختلف آن توسعه متوازن و هماهنگی را تجربه ننموده‌اند و این تحولات منجر به رشد قارچی برخی مناطق شهر همچون مناطق شمال و شرق تهران شده و مناطق جنوب آن نسبت به دیگر مناطق، از رشد و توسعه مناسبی برخوردار نبوده‌اند به همین دلیل مشخصاً پیشنهاد می‌شود که به منظور توسعه همه‌جانبه بخش‌های مختلف و رفع نابرابری مناطق مختلف شهر تهران، مدیران شهری توجه بیشتری را به مناطق جنوب شهر معطوف نموده تا این نابرابری فضایی به حداقل

بوده و اخلاقیات مرتبط با آن در مناطق مختلف شهر تهران تا چه اندازه متأثر و ملهم از آن خواهد بود؟

در پاسخ باید گفت که نتایج پژوهش حاضر نشان می‌دهد که اکثر شهروندان تهرانی در طی هفته با نبود جای پارک خودرو (در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتشان) مواجه می‌باشند. میانگین جمع نمرات رعایت اخلاقیات مرتبط با نبود جای پارک خودرو پایین‌تر از میانگین مقیاس مورد نظر آن است که نشان از پایین بودن رعایت اخلاقیات و ملاحظات مرتبط با نبود جای پارک خودرو در کلان‌شهر تهران می‌باشد. با این وضعیت، مناطق شرق و شمال تهران به ترتیب از لحاظ توزیع شاخص‌های مورد مطالعه (رعایت اخلاقیات مرتبط با فقدان فضای پارک خودرو) در رتبه‌های اول و دوم قرار دارند و مناطق جنوب تهران در رتبه آخر قرار می‌گیرد. لازم به ذکر است که بر اساس نتایج حاصله این پژوهش بیشترین بی‌اخلاقی شهروندان تهرانی در ارتباط با نبود جای پارک خودرو به ترتیب مربوط به رفتارهایی چون «بوق زدن بی‌مورد و ممتد» و «فحاشی و توهین» می‌باشد که در هر دو مورد آن سهم مناطق جنوب تهران بیشتر از سایر مناطق می‌باشد.

از منظر جیکوبزی، فضا و اجتماع رابطه‌ای واضح و وثیق دارند. بدان معنا که درک فضا بدون محتوای اجتماعی آن دشوار است.

به نظر می‌رسد که کمبود فضای پارک خودرو در شهر تهران به مشکلی جدی برای شهروندان بدل شده است که خبر مربوط به رواج ماشین خوابی برای فروش جای پارک پدیده جدیدی است که دلالت مبرهن بر اهمیت معضل کمبود فضای پارک خودرو در کلان‌شهر تهران دارد.

امروزه یکی از مهم‌ترین مشکلات کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ جهان، رشد روزافزون استفاده از خودروی شخصی و افزایش تقاضا برای پارک خودرو در حاشیه خیابان‌ها است (کرمانشاهی و همکاران، ۱۳۹۹). پارکینگ‌های عمومی از جمله

نشر را را رعایت نموده اند و اصالت محتوا آن را اعلام می نمایند. این مقاله در جای دیگری منتشر نشده و همزمان به نشریه دیگری ارائه نگردیده است و کلیه حقوق استفاده از محتوا جدال و... به ناشر محول گردیده است.

### سهم نویسندگان

همه‌ی نویسندگان در تدوین پژوهش حاضر، مشارکت داشته و نقش سازنده داشته‌اند.

ممکن برسد تا از بروز تبعات اجتماعی آن ممانعت به عمل آید.

### تقدیر و تشکر

از تمام افرادی که در راستای انجام این مطالعه ما را حمایت نموده اند، نهایت تشکر و قدرانی را می نمایم.

### تضاد منافع

نویسندگان این مقاله اعلام می نمایند که در رابطه با انتشار مقاله ارائه شده به طور کامل اخلاق

### منابع

کلان‌شهر تهران، تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۷(۴۷)، ۱۷۱-۱۸۹.

سلیمانی، علیرضا و اسدی، مریم (۱۳۹۶). روانشناسی محیطی (اخلاق، رفتار و طراحی شهری). ناشر: طحان.

شارع پور، محمود (۱۳۹۳). شهر، فضا و زندگی روزمره. تهران: تیسرا.

شکوری اصل، شیده (۱۳۹۵). شناسایی ویژگی‌های محیطی تاثیر گذار بر احساس امنیت بانوان در فضاهای شهری. مطالعات شهری. ۶(۲۱)، ۹۱-۷۷.

شورچه، محمود (۱۳۹۳). اخلاق در برنامه ریزی و طراحی شهری. تهران: پرهام نقش.

شیخی، حجت؛ رضایی، محمد رضا (۱۳۹۶). ارزیابی کیفیت محیطی فضاهای شهری پیاده مار و پاسخدهی اجتماعی. پژوهش و برنامه ریزی شهری. ۸(۲۹)، ۸۳-۹۸.

صادقی، رسول و زنجری، نسیمه (۱۳۹۶). الگوی فضای نابرابری توسعه در مناطق ۲۲گانه کلان شهر تهران. رفاه اجتماعی، ۱۷(۶۶)، ۱۴۹-۱۸۴.

صارمی، حمیدرضا و توتزاری، سهیلا (۱۳۹۳). سنجش و ارزیابی سطوح برخورداری مناطق شهری

الوانجی، امین (۱۳۹۸). ارزیابی مشکلات فضاهای عمومی پارک خودرو از دیدگاه شهروندان تهرانی. مجله علمی پژوهشی شریف. ۲-۳۵(۳/۱)، ۸۳-۹۰.

انوری، حسن (۱۳۸۱). فرهنگ بزرگ سخن. چاپ اول. تهران: انتشارات سخن.

آمارنامه شهر تهران (۱۳۹۸). سالنامه آماری شهر تهران. تهران: سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران.

بای، جعفر (۱۳۹۴). آمار تکان دهنده از نزاع خیابانی در تهران؛ پایتخت ایران، شهر دعوای خیابانی. قابل دسترس: سایت خبرگزاری برنا.

بهزاد فر، مصطفی و قربانیان، مهشید (۱۳۸۷). طراحی خیابان بر پایه متغیرهای کیفیت محیطی. معماری و شهرسازی آرمان شهر. ۱۷-۲۷، (۱).

پورمختار، محمدعلی (۱۳۹۷). جلوگیری شهرداری ها از افزایش خشونت اجتماعی با جبران کمبود پارکینگ. قابل دسترس: سایت سلامت نیوز.

ساسانپور، فرزانه و حاتمی، افشار (۱۳۹۶). آینده پژوهشی حباب شهرنشینی در

نتایج. فصلنامه اندازه‌گیری تربیتی، ۴(۱۴)، ۲۲۲-۱۸۸.

مومنی، منصور و شریفی سلیم، علیرضا (۱۳۹۰) مدل‌ها و نرم افزارهای تصمیم‌گیری چند شاخصه. تهران: سیمای دانش.

محمد پور، احمد (۱۳۸۹). طرح‌های تحقیق با روش‌های ترکیبی: اصول پارادایمی و روش‌های فنی. *مطالعات اجتماعی ایران*، ۴(۲)، ۱۰۷-۸۱.

مدنی پور، علی (۱۳۸۴). *طراحی فضای شهری، نگرشی بر فرآیندهای اجتماعی و مکانی*. ترجمه فرهاد مرتضایی. تهران: سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران.

معروفی، یحیی و یوسف زاده، محمدرضا (۱۳۸۸). *تحلیل محتوا در علوم انسانی*. همدان: سپهر دانش.

نقره کار، عبدالحمید؛ حمزه نژاد، مهدی و دهقانی تفتی، مهدی (۱۳۸۹). بررسی تاثیر محیط طبیعی بر رفتار و اخلاق از دید متفکران اسلامی و نتایج آن در طراحی محیط مصنوع. *معماری و شهرسازی آرمان شهر*. ۳(۵)، ۷۹-۹۶.

نسترن، مهین؛ ابوالحسنی، فرحناز و ایزدی، ملیحه (۱۳۸۹) کاربرد تکنیک TOPSIS در تحلیل و اولیت بندی توسعه پایدار مناطق شهری (مطالعه موردی مناطق شهری اصفهان). *مجله جغرافیا و برنامه ریزی محیطی*. ۳۸: ۸۳-۱۰۰.

ولی زاده اوغانی، محمد باقر و وفایی پورسرخابی، الناز (۱۳۹۷). اخلاق و ارتباط آن یا معماری. *اندیشه معماری*. ۲(۴)، ۱۸-۱.

کلان شهر تهران با استفاده از تکنیک TOPSIS. *هویت شهر*. ۸(۱۸)، ۶۰-۴۷.

طیبیان، منوچهر؛ شکوهی، محمدصالح و ارباب، پارسا (۱۳۸۹). ارزیابی عدالت اجتماعی در طرح منظر شهری محله خوب بخت، منطقه ۱۵ شهرداری تهران. *معماری و شهرسازی آرمان شهر*، ۵، ۱۲۲-۱۱۱.

طیبی ابوالحسنی، امیرحسین (۱۳۹۸). درآمدی بر روش تحقیق: رویه‌های استاندارد تحلیل داده‌های کیفی. *سیاست نامه علم و فناوری*. ۹(۲)، ۶۸-۹۵.

قناعتی، ابوالفضل (۱۳۹۳). *تهرانی‌ها بیشتر بر سر چه موضوعی نزاع می‌کنند؟*. قابل دسترس: سایت خبرگزاری مهر.

کرمانشاهی، شهاب‌الدین؛ رامندی، علیرضا؛ بشیری نیا، مهدی؛ دشتستانی نژاد، مومنی، مریم و زرگزاده، مهرناز (۱۳۹۹). *آسیب‌شناسی سیاست‌های کلان پارک خودروها در کلانشهر تهران و ارائه راهبرد جایگزین*. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.

کلکوهن، ایان (۱۳۹۰). *طراحی عاری از جرم: ایجاد منطقه‌های امن و پایدار، ترجمه مهرداد رایجیان اصلی و حمیدرضا عامری سیاهویی*. تهران: بنیاد حقوقی میزان.

ملکی، سعید؛ فیروزی، محمدعلی و مودت، الیاس (۱۳۹۵). سنجش توسعه یافتگی شهرستان‌های استان یزد با مدل HDI و TOPSIS، *رفاه اجتماعی*، ۱۶(۶۰)، ۲۲۹-۲۰۳.

مومنی راد، اکبر؛ علی‌آبادی، خدیجه؛ فردانش، هاشم و مزینی، ناصر (۱۳۹۲). تحلیل محتوا کیفی در آیین پژوهش: ماهیت، مراحل و اعتبار

international influence. *Harvard International Review*, 27(3),14-17.

Amin, A., & Thrift, N. (2005). Citizens of the world: Seeing the city as a site of

- Hollstein, L. (2017). Review of eyes on the street: The life of Jane Jacobs, by Robert Kanigel. *Journal of Urban Affairs*, 40(156), 1-2.
- Hirt, S., & Zahm, D. (Eds.). (2012). *The urban wisdom of Jane Jacobs*. Routledge.
- Kidder, P. (2008). The urbanist ethics of Jane Jacobs. *Ethics Place and Environment (Ethics, Place & Environment (Merged with Philosophy and Geography))*, 11(3), 253-266.
- Laurence, P. L. (2016). *Becoming Jane Jacobs*. Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press.
- Laurence, P. L. (2019). Jane Jacobs's urban ethics. *Cities*, 91, 29-38.
- Schubert, D. (2014). *Contemporary perspectives on Jane Jacobs: reassessing the impacts of an Urban visionary*. Farnham, England: Ashgate.
- Schubert, D. (2018). Jane Jacobs, cities, urban planning, ethics and value systems. *Cities*, 19, 4-9.
- Steen, Marc (2015). Upon Opening the Black Box and Finding It Full: Exploring the Ethics in Design Practices. *Science, Technology, & Human Values*, 40(3), 389-420.
- Basta, C. & Moroni, S. (2013). *Ethics, design and planning of the built environment*. Dordrecht: Springer.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S. (2003). *Public places—urban spaces: the dimensions of urban design*. Oxford: Architectural Press.
- Chan, J. K. (2018). Design ethics: Reflecting on the ethical dimensions of technology, sustainability, and responsibility in the Anthropocene. *Design Studies*, 54, 184-200.
- Chan, J. K. (2018). *Urban ethics in the anthropocene: The moral dimensions of six emerging conditions in contemporary urbanism*. Springer.
- Connolly, J. J. (2019). From Jacobs to the Just City: A foundation for challenging the green planning orthodoxy. *Cities*, 91, 64-70.
- Glaeser, E. L. (2000). Cities and ethics: An essay for Jane Jacobs. *Journal of Urban Affairs*, 22(4), 473-493.
- Hartmann, T., Basta, C., Rocco, R. (2016). *Jane Jacobs, ethics, and the just city*. Available at: <https://janejacobs100.co/track-1/>.