

تحلیل نقش جنسیت در الگوی رفت و آمد شهری

مطالعه موردی: شهر زنجان

شهرزاد مقدم^۱ - دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری،
زهره فنی - دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی.
محمدتقی رضویان - استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی، تهران.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۰۲/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۱/۲۱

چکیده

امروزه، شهرها به دلایلی از جمله ساختار مکانی، روابط و مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فضایی به سرعت در حال تغییر و تحول اند. این موضوع بیانگر توجه اساسی به نگرش های جدید در مدیریت شهری است. از سویی فضاهای شهری به عنوان تجلیگاه کالبدی شهر باید بسترهای لازم را در دسترسی و تأمین خدمات مورد نیاز استفاده کنندگان فراهم سازند و از دگر سو شرایطی را ایجاد کنند تا همه استفاده کنندگان و شهروندان (اعم از مرد و زن) به گونه ای عادلانه از فضا بهره جویند. در همین راستا هدف پژوهش، تحلیل عوامل مؤثر بر رفتار یا الگوی سفر زنان در سطح شهر زنجان است. روش مطالعه توصیفی-تحلیلی و دارای ماهیتی کاربردی است. جامعه آماری تحقیق زنان ۵۰-۱۵ ساله شهر و حجم نمونه ۳۸۳ نفر بوده که از طریق نمونه گیری تصادفی اطلاعات برداشت شده است. پردازش داده ها با نرم افزار SPSS و آزمون کروسکال-والیس، تحلیل واریانس صورت گرفته است. به منظور آزمون پایایی پرسشنامه ها از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. اطلاعات مستخرج از پرسشنامه نشان دهنده وجود رابطه معنی داری بین مالکیت خودرو، اشتغال، ساختار خانوار و رفتار سفر است. نتایج نشان می دهد، ضریب بالای مالکیت اتومبیل شخصی سبب تحرک بیشتر زنان شاغل در سطح شهر شده است. در این میان زنان دارای فرزند بیش از مردان در طول روز رانندگی می کنند و به منظور انجام امور روزانه وابستگی بیشتری به اتومبیل شخصی دارند؛ چرا که حمل و نقل عمومی نتوانسته پاسخگوی نیازهای جابه جایی و دسترسی سریع زنان در جامعه شهری باشد.

واژگان کلیدی: عدالت جنسیتی، زنان، رفت و آمد شهری، رفتار سفر، شهر زنجان.

۹۱

شماره بیست و هشتم

پاییز ۱۳۹۷

فصلنامه علمی-پژوهشی

مطالعات شهری

تحلیل نقش جنسیت در الگوی رفت و آمد شهری

۱. مقدمه

توسعه پایدار شهری در صورتی تحقق می‌یابد که اهداف مردم سالاری، برابری در خدمات‌رسانی و حفظ محیط زیست با شکل‌گیری مدیریت واحد شهری و با رعایت اصول علوم روز شهرسازی، حمل‌ونقل شهری، تقسیم عادلانه درآمد و منابع شهری توأم باشد. هیچ جامعه‌ای نمی‌تواند توسعه‌یافته تلقی شود، مگر در آن مشارکت همه جانبه و خودآموزی اجتماعی و مدنی کامل انجام پذیرد (Sarafi and Abdollahi, 2008: 115).

برابری جنسیتی مسئله مهم و محوری توسعه بوده و به عنوان ابزاری برای حفظ محیط و امنیت انسانی ضروری است (Bagheri, 2012: 48). بنابراین مسئله از چشم‌انداز خسارت‌هایی که به واسطه نابرابری زنان بر کل جامعه تحمیل می‌شود و نه از چشم‌انداز منابع زنان، مطرح می‌گردد (kolay, 2002: 217). امروزه دنیا با این واقعیت روبه‌رو شده که زنان دیگر نمی‌توانند عوامل نامرئی به شمار آیند (Jajarmi immani, 2012: 119)؛ اما با وجود این امر زنان همچنان زندگی را با واسطه مناسبات طبقاتی و جنسیتی تجربه می‌کنند. علاقه‌مندی به شناخت رابطه زنان نسبت به شهر و این دیدگاه که تجارب آنها ممکن است نسبت به تجربه مردان خیلی متفاوت باشد، کیفیت حضور زنان و استفاده آنها از فضای شهری یکی از مهم‌ترین مسائل مهم در جامعه امروز ایران است (Bagheri, 2012: 60). زنان غالباً دارای روابط بیشتر و نزدیک‌تری با محیط‌های شهری خود هستند و عموماً اوقاتی را در خارج از خانه و در فضاهای اجتماعی شهری سپری می‌کنند. بسیاری از وظایفی که لازمه آن تردد در محیط شهری است؛ مانند بردن و آوردن فرزندان به مراکز آموزشی، بهداشتی، پزشکی، رسیدگی به فعالیت‌ها و برنامه تحصیلی کودکان و اوقات فراغت آنان، تأمین و تهیه نیازهای روزمره خانواده، خرید و نظایر آن به وسیله زنان انجام می‌گیرد. از این رو زنان بیشترین استفاده‌کنندگان از مراکز خرید و فضاهای شهری هستند. بر همین اساس با مسائل و مشکلات شهری، نقاط ضعف و قوت‌ها، کمبودها و توانایی‌ها به طور ملموس‌تری آشنایی دارند. زنان به طور فزاینده‌ای در می‌یابند که چگونه سیاست‌های شهری در زمینه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، اوقات فراغت، مسکن، حمل‌ونقل، فضاهای باز، محیط زیست، امنیت و غیره می‌تواند موجب آسایش آنان شود (Bagheri, 2012: 53). به منظور رسیدن به این هدف توانمندسازی زنان و مشارکت کامل و برابری بنیادی آنها در تمام اشکال و سطوح زندگی، شامل مشارکت در فرآیند تصمیم‌گیری و دسترسی به قدرت اصول دستیابی به عدالت، توسعه و صلح است (Jayed and et al, 2012: 104).

پژوهش حاضر با هدف شناخت و تحلیل عوامل مؤثر بر رفتار سفر زنان در سطح شهرزنجان، بر پایه سئوالات اصلی زیر شکل گرفته و به انجام رسیده است:

۱- جنسیت در نظام رفت و آمد شهری زنجان چه نقشی دارد؟

۲- عوامل اجتماعی و فرهنگی در الگوی جابه‌جایی درون شهری زنان چه تأثیراتی دارند؟

۲. چارچوب نظری

۲.۱. جنسیت و توسعه

فمینیسم پدیده‌ای مربوط به عصر روشنگری است. روشنگری با تأکید بر خردگرایی، آزادی، عام‌گرایی، انسان محوری و برابری نمی‌توانست با موقعیت فرودست زنان در حقوق اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سازگار باشد (Moshirzade, 2006: 66). به باور انگلس پیدا شدن مالکیت خصوصی و انباشت ثروت اولیه و تمایل به حفظ و انتقال ثروت به فرزندان، دلایل اصلی بوده‌اند که ظهور خانواده پدرسالار و به زیر استثمار رفتن زنان را توجیه می‌کرد. پس از این نظریه شری اورتز تلاش کرد چگونگی شکل گرفتن مفهوم اجتماعی جنسیت را به دست بیاورد (fakohei, 2006: 207). از نظر مید نیز تربیت خانوادگی و اجتماعی، آنچه را با عنوان زنانگی یا مردانگی تبیین کرده است، به صورت گروه بزرگی از الگوهای فکری، علمی و رفتاری به فرد منتقل می‌کند. این دقیقاً همان چیزی است که بعدها فیلسوف زن فرانسوی سیمون دوبوار، در کتاب معروف خود جنس دوم نوشت و جمله معروف انسان زن زاده نمی‌شود بلکه زن می‌شود، از آن شهرت جهانی یافت (fakohei, 2006: 214). در دهه ۱۹۷۰ مسائل مربوط به شرکت همه جانبه زنان در فرآیند برنامه‌های توسعه ملی به تدریج وارد دستور کار سازمان‌های توسعه ملی و بین‌المللی شد. تا سال ۱۹۸۰ بسیاری از کشورهای سازمان‌های بین‌المللی مسائل مربوط به زنان را آشکارا در برنامه‌های توسعه خود قرار دادند (Bagheri, 2012: 59)؛ در این سال‌ها پنج نظریه (رفاه، برابری، فقرزدایی، کارآیی و توانمندسازی زنان) در سازمان ملل درباره نقش زنان در توسعه ارائه شد (Zahedi, 2009: 13). قبل از آن در سال ۱۹۷۸ تحقیقات درباره زنان شهری مورد توجه قرار گرفت. سپس در ۱۹۸۰ زمینه برای مشارکت زنان در برنامه‌ریزی شهری فراهم شد (Bagheri, 2012: 57). با جهانی شدن نهضت‌های زنان، برای مقابله با تبعیض و تغییر نگرش به جای مفهوم زن از مفهوم جنسیت استفاده شد؛ که سعی در واکاوی مشکلات زنان و تبعیض علیه آنان در شبکه روابط اجتماعی دارد (Whitehead, 1979: 47). تحولات دو دهه اخیر در جهان باعث شده که کاهش نابرابری‌های جنسیتی جزو جدایی‌ناپذیر فرآیند توسعه گردد و یکی از مهم‌ترین این تحولات ضرورت و اهمیت حضور زنان در جامعه است (Hamedi, 2006: 275). جنسیت و فضای شهری موضوعی است که محققان شهری به طور عمده در مورد آن ساکت بوده‌اند. اندیشمندان فمینیست توافق دارند که شهر مرد ساخته است زیرا زنان سهم اندکی در برنامه‌ریزی و ساخت آن داشته‌اند و منافع اندکی از محصور بودن در محیط مرد ساخته می‌برند. محیط ساخته شده بازتابیده فعالیت‌های مردان، ارزش‌های مردانه و گرایش‌های مردان به فضای سکونت است. جنبش مدرن‌سیم خصلتی مردانه داشت و بسیاری از روش‌های برنامه‌ریزی شهری در انطباق با الگوهای مردانه سازمان یافت (Bagheri, 2012: 49). در مورد شهرها نیز عقیده بر این است که به لحاظ تاریخی شهرها را مردان می‌سازند و اداره می‌کنند. در فرآیند برنامه‌ریزی و سازماندهی فضای شهری مانند دیگر حوزه‌های زندگی، زنان در حاشیه قرار دارند (Madanipour, 2000: 126). با

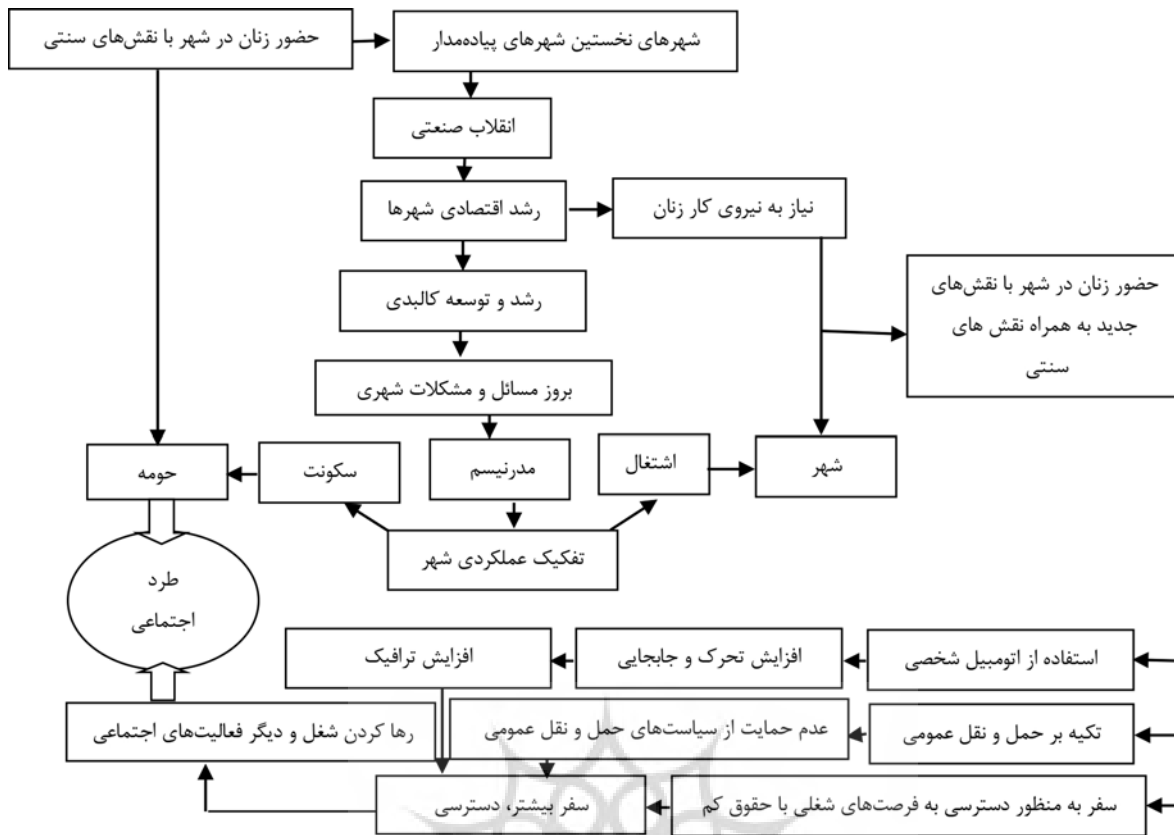
توجه به این که زندگی زنان، عنصر حیاتی فعالیت‌های شهری است، محققان شهری با تشویق حامیان فمینیست به طور روزافزون بینش گسترده‌تری را در مورد نقش زنان و نیازهای آنها در زندگی روزمره کلانشهرها کسب می‌کنند (Alirezainezhad & Sa, 2007: 223). با تحولات شهری جدید، خانه و خانواده بیش از پیش کوچک‌تر و نقش‌های سنتی بیش از پیش ناکارآمد شدند. شهرها نه تنها فعالیت سنتی زنان را از آنها می‌گیرد، بلکه در بیرون از خانه نقش و فرصتی برای آنها تعریف نمی‌کند. شهرها برای زنان بی پاسخ است (Gharab, 2011: 35). از نظر اجتماعی حرکت و رفتار زنان در شهر به روش‌های گوناگونی محدود می‌شود و از آزادی انتخاب و جنب‌وجوش آنان جلوگیری می‌کند. جدا شدن خانه از کار در فرآیند صنعتی شدن و به حومه راندن زندگی شهری، هر روز بیش از پیش زنان را از تحرک اجتماعی و مکانی باز می‌دارد. به ویژه برای زنان طبقه متوسط که بنا به فرض باید خانه‌دار باقی بمانند. اما با تغییر نقش سنتی زنان به عنوان خانه‌دارهایی بی‌مزد و اهمیت روزافزون کمک آنان به اقتصاد رسمی، هم زنان و هم نظام اقتصادی به تجدیدنظر در الگوی‌های دسترسی و تحرک‌پذیری زنان روی آورده‌اند (Habibi et al, 2012: 84).

۲.۲. جنسیت و رفت و آمد شهری

از دهه ۱۹۶۰، رشد جنبش‌های زنان و موضوع رابطه شهر و جنسیت مطرح شد. در طی تحولات فکری، فرهنگی و اجتماعی دهه ۷۰، زنان دریافته‌اند که رویکردهای رایج برنامه‌ریزی و شیوه آموزش شهرسازی عادلانه نیست؛ به همین دلیل به ترویج اندیشه‌های نو در برنامه‌ریزی روی آوردند. از دهه ۱۹۸۰، فمینیسم شهری به عنوان جنبش زنان و برنامه‌ریزی مطرح شد (Habibi, 2000: 33). الیزابت ویلسون برنامه‌ریزی شهری در قرن نوزدهم را مبارزه‌ای سازمان یافته برای حذف زنان و کودکان طبقات کارگر و فقرا می‌داند. پس شاید بتوان گفت آن چیزی که سبب احساس طردشدگی زنان می‌شود، نحوه کارکرد فضاهای شهری است که تحرک‌پذیری آنان را محدود می‌کند (Habibi et al, 2012: 93). در چند دهه گذشته، با توجه به رشد اقتصادی سریع در بسیاری از شهرها، مناطق مسکونی، تجاری و فرصت‌های شغلی مربوط به آنها در سراسر حوزه شهری گسترش یافته است. این تغییرات فرم شهری و توزیع جغرافیایی فعالیت‌ها، در مجموع اثرات قابل توجهی بر رفتار سفر ساکنان شهرها داشتند (Pan et al, 2009: 294). سیستم حمل‌ونقل بسیاری از شهرهای جهان با توزیع ناعادلانه دسترسی و افزایش بی‌عدالتی زیست‌محیطی و ایمنی روبه‌روست. رشد نابرابری و بی‌عدالتی در شهرها، به ویژه تحت تأثیر ساختارهای نوین جهانی شدن، توجهی دوباره بر حق معطوف به شهر، برای همه ساکنان شهری را سبب شده است (Marcuse, 2010: 193). به ویژه برای زنان که به طور معمول در جابه‌جایی کودکان از مدرسه، مهد کودک به خانه و برعکس یادگیر فعالیت‌های اجتماعی و گذران اوقات فراغت، وظایف و مسئولیت بیشتری دارند، بسیار ملموس و حائز اهمیت است (McGuckin, 2005: 201). در دهه اخیر چگونگی ارتباط بین فرم شهر و رفتارهای سفر عمده مطالعات برنامه‌ریزی حمل‌ونقلی

را تحت تأثیر قرار داده است (Chowdhury, 2013: 198). تا قبل از دهه ۱۹۰۰ اجتماعات و محلات شهری با توجه به مقیاس عابر پیاده توسعه پیدا می‌کردند. از نظر الگوی فیزیکی نخستین شهرها را می‌توان شهرهای پیاده‌محور نامید (Meshkini et al, 2013: 45)؛ اما در ۵ سال گذشته الگوهای رشد پراکنده و جدایی کاربری‌ها سبب افزایش وابستگی به اتومبیل شخصی و حذف بسیاری از مشخصه‌هایی شده است که از اجتماعات قابل پیاده‌روی حمایت می‌کرد (Sarafi et al, 2013: 52). با تسلط اتومبیل بر شهرها و تقسیم فضایی جنسیتی کار، حومه‌ها به عنوان فضای طبیعی برای زنان و کودکان و شهرها به عنوان جایگاه مردان کارگر در نظر گرفته شده بود. به عبارت دیگر شهر می‌توانست به مناطق مشخص مؤنث و مذکر (حداقل در ایدئولوژی) تقسیم شود (Stevenson, 2009: 76). همیلتون معتقد است که سیاست‌های حمل‌ونقل کنونی به دلیل عدم توجه به نیازهای زنان و طرد اجتماعی آنان شکست خورده است. در بسیاری از کشورهای جهان مشارکت اندک زنان در نیروی کار جامعه واضح است؛ که آن را می‌توان انعکاسی از نیازهای حمل‌ونقلی زنان دید (Schlyter, 2010: 147). نمودار شماره ۱۰ تأثیر سیاست‌های رفت‌وآمدی را بر موقعیت اجتماعی زنان نشان می‌دهد و دلالت بر اهمیت درحاشیه قرار گرفتن اجتماعی زنان دارد.

نگرانی به وجود آمده در ۲۵ سال اخیر نشان می‌دهد که مطالعات حمل‌ونقل بیشتر بر عوامل اقتصادی و محیط زیستی تأکید داشته و مسائل مربوط به جنسیت و تمامی ابعاد مرتبط با آن مانند توزیع فضایی فعالیت‌ها در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل که بعدی اجتماعی است، تا حدودی به فراموشی سپرده شده است (Jones & Lucas, 2012: 12). در نتیجه موجی از مطالعات جنسیتی حمل‌ونقل در ادبیات علمی جهان شکل گرفته که نشان می‌دهد، رفتار سفر جنسیتی در مکان‌های مختلف بسیار متفاوت است. به طور مثال در مصر نرخ رفت‌وآمد زنان کمتر از مردان است و بخش قابل توجه سفرهای انجام گرفته زنان برای به دست آوردن مشاغل بخش خصوصی است (Assad & Arntea, 2005: 437). زنان صوفیه بلغارستان، بیش از مردان در سطح شهر جابه‌جا می‌شوند اما دسترسی کمتر و محدودتری به فرصت‌های محیط شهری دارند و بیش از مردان به حمل‌ونقل عمومی متکی‌اند (Kwan & Kotsev, 2014: 87). در مقابل در شمال شرق انگلستان اتومبیل شخصی اهمیت ویژه‌ای در دسترسی زنان به محل کار دارد و دسترسی به حمل‌ونقل خصوصی عاملی کلیدی در ظرفیت‌ها و فرصت‌های اقتصادی زنان به شمار می‌رود (Dobbs, 2005: 271). الگوی سفر در خانواده‌های دارای فرزند متفاوت است. در این خانواده‌ها زنان بیشتر رانندگی می‌کنند (۳۰۰ درصد بیش از مردان). رانندگی زنان برای جابه‌جایی کودکان تحت تأثیر ساختار خانواده و دوری و نزدیکی به ایستگاه‌های اتوبوس است. این امر نشان می‌دهد که استفاده از کاربری متراکم، خدمات بهتر حمل‌ونقل بر کاهش میزان رانندگی زنان مؤثر است (Marlon et al, 2015: 115). نهایتاً با جمع‌بندی مبانی نظری در این زمینه می‌توان عوامل مؤثر بر رفت‌وآمد شهری بانوان را رویکردی جنسیتی را در سه گروه اجتماعی فرهنگی، کالبدی و روانی-رفتاری تقسیم نمود. این عوامل به تفصیل در جدول شماره ۱ آورده شده است.



نمودار شماره ۱: تأثیر تحولات رفت و آمد شهری بر موقعیت اجتماعی زنان

مأخذ: جمع‌بندی و مطالعات کتابخانه‌ای نگارندگان (به ویژه از منابع: Momsen, 2009; whitehead, 1979; Pen et al, 2009)

جدول شماره ۱۵: عوامل مؤثر بر الگوی رفت و آمد شهری بانوان

طبقات	مؤلفه‌ها	موانع
اجتماعی- فرهنگی	توجه به هنجارها و نقش‌های جنسیتی زنان مانند نقش همسری، مادری و وظایف خانه‌داری که نیاز به تحرک و جابه‌جایی سریع زنان به خصوص زنان شاغل دارد.	قانونی: ممنوعیت رانندگی زنان در عربستان فرهنگی: در انظار عمومی بودن و عدم پذیرش هنجارهای جامعه سبب محدودیت اشکال غیرموتوری سفر برای زنان در سطح شهری می‌شود.
کالبدی	تمایل بیشتر زنان به رانندگی به دلیل رشد پراکنده شهری و تفکیک عملکردهای شهری	افزایش ترافیک و کاهش دسترسی سریع
روانشناسی و رفتاری	آسایش و امنیت	مردسالاری فضاهای شهری مانع استفاده زنان برای اشکال دیگر حمل و نقل می‌شود و با تقسیم فضاهای شهری به ایمن و نایمن خودرو شخصی را امتداد امنیت فضای خصوصی خانه در فضای عمومی شهر قرار می‌دهند.

مأخذ: جمع‌بندی و مطالعات کتابخانه‌ای نگارندگان با اقتباس از: Habibi et al, 2012; Chowdhury, 2013; Kwan & Kotsev, 2014

متقابل فعالیت‌های سفر و ویژگی‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و جمعیت شناختی پرداخته‌اند. یافته‌های پژوهش آنان نشان می‌دهد که جنسیت نقش مهمی در فعالیت‌ها و رفتار سفر دارد. زنان نسبت به مردان تمایل کمتری به سفر دارند. مبدأ و مقصد اکثر سفرهای زنان خانه بوده و آنان تمایل بیشتری به اشتغال در جوامع محلی خود داشته و سعی در برآورد نیازهای خود از طریق پیاده‌روی دارند. اما این امر برای زنان صاحب فرزند مشکل است. زنان بر خلاف مردان که علاقه به رانندگی دارند، ترجیح می‌دهند با ماشین به عنوان مسافر، سفر کنند. از نظر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی، این یافته‌ها نشان می‌دهد که خدمات حمل و نقل عمومی برای غلبه بر تفاوت‌های جنسیتی رفتار سفر به تغییرات اساسی‌ای چون بهبود خدمات حمل و نقل در سفرهای مدرسه

در رابطه با شهر و جنسیت تحقیقاتی وجود دارد که برخی در رابطه با بررسی نقش برنامه‌ریزی شهری در برقراری ارتباط بین جنسیت و فضاهای عمومی شهری (گاریسیا و همکارانش)، پارامترهای مؤثر بر طراحی فضاهای شهری برای اقشار آسیب‌پذیر جامعه در ایران (جهانبخش و حبیب) رویکردی جامعه‌شناختی به عوامل محدود کننده حضور زنان در عرصه‌های عمومی (علیرضا نژاد و سرایی) هستند، اما آن دسته از مطالعاتی که اختصاصاً بر حمل و نقل و جنسیت پرداخته‌اند عبارتند از:

وفا الیاس^۱ و همکاران (۲۰۱۵) در پژوهشی به مطالعه تفاوت‌های جنسیتی الگوهای سفر در جهان عرب از طریق بررسی روابط

- 1 Garcia
- 2 Elias vafa

و طراحی شهری دوستدار کودکان نیاز دارد تا بتواند پاسخگوی پیچیدگی الگوی فعالیت‌های روزانه زنان باشد و کیفیت زندگی آنها را افزایش دهد (Elias et al, 2015:22). در اسپانیا تأثیر جنسیت بر روی حمل‌ونقل عمومی بررسی شده. در این طرح ۳۰۰ زن ۳۵ تا ۸۰ سال همکاری داشتند. نتایج این پژوهش بیانگر آن است که زنان بیش از مردان به شیوه‌های سفر سبز، سفرهای کوتاه در درون جامعه محلی و سفر با حمل‌ونقل عمومی تمایل دارند (Abbot & Wallace, 2008:47).

پژوهش ابوحمود و همکاران (۲۰۱۳) نشان می‌دهد که زنان بیش از مردان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی علاقه دارند. اما نتایج

این پژوهش نشان داده که در بین بانوان نیز عوامل جمعیتی (سن، بعد خانوار)، اجتماعی (تحصیلات و دسترسی به گواهینامه رانندگی)، اقتصادی (مالکیت ماشین، درآمد) و کالبدی (دسترسی، فرم شهری و محل کار) تأثیر بسزایی در انتخاب وسیله و شیوه سفر دارد (Abuhamoud et al, 2013:59). نهایتاً با توجه به پژوهش‌های پیشین می‌توان تفاوت‌های سفر زنان و مردان را در قالب جدول شماره ۲ بیان کرد.

در نوشتار حاضر چگونگی سفر بانوان در شهر زنجان مورد بحث و بررسی قرار گرفته تا الگوهای سفر آنان در سطح شهر شناسایی و عوامل مؤثر بر آن مورد ارزیابی قرار گیرد.

جدول شماره ۲: تفاوت الگوی رفتاری سفر مردان و زنان

طول سفر	مبدأ سفر	شیوه سفر	وسيله سفر
سفرهای کوتاه در درون جوامع محلی	خانه محور	توجه بیشتر به اشکال غیرموتوری و سبز	اتوبوس و مترو (حمل‌ونقل عمومی)، تاکسی
سفرهای طولانی در سطح شهر و ناحیه	غیرخانه محور	رانندگی، موتورسواری	اتومبیل شخصی، تاکسی

مأخذ: جمع‌بندی مطالعات کتابخانه‌ای نگارندگان با اقتباس از: Marlon et al, 2015, Assaad & Arntz 2005.

۳. محدوده مورد مطالعه

شهر زنجان در بخش شرقی استان زنجان و در مسیر ترانزیت تهران- تبریز، با ارتفاع متوسط ۱۶۶۳ متر از سطح دریا واقع شده است. این شهر در مجموعه‌ای از ارتفاعات از طرف شمال، شمال شرق، جنوب و جنوب غرب قرار گرفته است. براساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ جمعیت شهر زنجان ۳۸۸ هزار و ۷۹۶ نفر بوده است که از این تعداد ۱۹۲ هزار و ۳۷۲ نفر (۴۹/۴۷ درصد) زنان و ۱۲۹ هزار و ۳۳۲ نفر (۳۰/۰۶ درصد) مردان ۱۵-۵۰ سال هستند که جامعه آماری مطالعه حاضر را شامل می‌شوند.

۴. روش

با توجه به پرسش‌های مطرح شده و در راستای پاسخگویی علمی به سئوالات، به تبیین چگونگی و چرایی وضعیت مسئله و ابعاد آن پرداخته شده است. بنابراین پژوهش حاضر از نظر نوع کاربردی و از نظر ماهیت و روش به صورت توصیفی-تحلیلی است. ابتدا به منظور بررسی و شناخت الگوهای تردد شهری بانوان مطابق جدول شماره ۳ و در غالب نه معرف مرتبط، در قالب سئوالاتی با طیف لیکرت و گاتمن در مقیاس رتبه‌ای، طراحی و استخراج شده است. سپس با استفاده از این شاخص‌ها به بررسی کم و کیف جابه‌جایی بانوان در سطح شهر و تفاوت معنی‌داری اشکال مختلف سیستم حمل‌ونقل شهری پرداخته‌ایم. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و میدانی (پرسشنامه و مصاحبه با بانوان) بوده و روش تجزیه و تحلیل اطلاعات با استفاده از آزمون کروسکال والس، برای چند گروه مستقل بوده است. این آزمون معادل ناپارامتری آزمون تحلیل واریانس یک طرفه است و همانند این آزمون، زمانی که تعداد گروه‌ها بیش از دو باشد، به کار گرفته می‌شود. آزمون نام برده برای مقایسه میانگین‌های بیش از دو نمونه رتبه‌ای و یا فاصله‌ای به کار می‌رود. فرضیه‌ها در این آزمون بدون جهت بوده و تنها تفاوت را نشان می‌دهد و جهت بزرگتر یا

کوچکتر بودن گروه‌ها را از نظر میانگین نشان نمی‌دهد. این آزمون نیز همانند آزمون آنالیز واریانس، فقط وجود یا عدم وجود تفاوت بین گروه‌ها را بررسی می‌کند. جامعه آماری تحقیق، بانوان ۱۵ تا ۵۰ سال شهر زنجان است که در سرشماری ۱۳۹۰ دارای جمعیتی بالغ بر ۱۲۹ هزار و ۳۳۲ نفر بوده است. برای انتخاب تعداد نمونه‌های لازم برای تکمیل پرسشنامه از فرمول اصلاح شده کوکران استفاده شده است. تعداد نمونه لازم برای تکمیل پرسشنامه ۳۸۳ نفر محاسبه شد. برای بررسی سازگاری درونی و روایی گویه‌های پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. بدین منظور ۵۲ پرسشنامه تکمیل و پیش آزمون شد. ضریب آلفای به دست آمده برای پرسشنامه‌ها ۰/۷۶۴ درصد است.

۵. یافته‌های تحقیق

اطلاعات توصیفی به دست آمده از جامعه آماری نشانگر آن است که ۶۵/۷ درصد از پرسش‌شوندگان متأهل، بیشترین درصد افراد پاسخگو در گروه سنی ۳۰-۳۵ با ۲۶/۹ و ۳۸/۹ درصد از پرسش‌شوندگان، شاغلان ادارات دولتی هستند. در زمینه مالکیت اتومبیل شخصی ۳۹/۸ درصد از افراد جامعه آماری دارای وسیله نقلیه شخصی بوده و حدود ۶۰/۲ نیز در ترددهای روزانه خود از رانندگی همسر و دوستان استفاده می‌کنند.

در ادامه به بررسی مؤلفه‌های ناپارامتریک جامعه آماری پرداختیم. بدین منظور ابتدا چندین روش، آزمون شد و در نهایت آزمون کروسکال والس^۱ به عنوان تکنیکی که بالاترین سطح معنی‌داری را نشان داده، انتخاب شد. در گام بعدی رابطه بین وسیله تردد و مدت زمان تردد به محل کار و تأثیر آن در سیستم حمل‌ونقل درون شهری مورد آزمون قرار گرفته است. نتایج حاصله نشان می‌دهند کمترین تفاوت میانگینی (۱۹/۳) در گروهی است که دارای اتومبیل شخصی بوده و روزانه بیش از ۲۰ دقیقه زمان

1 kruskal - wallis

برای جابه جایی از خانه تا محل کار و برعکس را سپری می کنند. پس از این گروه، افرادی که به دلیل نزدیکی محل کار به صورت پیاده جابه جا می شوند، بیشترین تفاوت میانگینی (۲۶/۸) را نشان داده اند. این گروه عمدتاً در بخش خدماتی و تجاری شهر شاغل و زمان خروج از منزل بین ۸:۳۰ تا ۹ صبح بوده است. این امر نشان می دهد گرچه سرانه مالکیت وسایل نقلیه و استفاده از آن با افزایش درآمد افزایش می یابد، با این حال درجه وابستگی به اتومبیل، از طریق سیاست و تصمیمات برنامه ریزی کاربری زمین تعیین می شود (Saraf et al, 2013: 71). در بین گروه های مختلف مورد مطالعه افراد خانه دار که فاقد اتومبیل شخصی هستند، با تفاوت میانگینی (۲۱۶/۷) بیشترین تفاوت را دارا بوده اند. این امر نشان دهنده رابطه معنی دار بین گروه های شغلی، نوع تملک وسیله نقلیه و رفتار سفر است. دومین گروه مؤلفه های مورد بررسی در صدد شناسایی ارتباط بین ساختار خانوار، رفتار سفر و وسیله جابه جایی در سطح شهر است.

جداول شماره های ۳ و ۴ تفاوت میانگینی، رتبه شاخص ها و سطح معنی داری آنها را در آزمون کروسکال-والس را نشان می دهند. براساس این جداول استفاده از اتومبیل شخصی رتبه نخست را در میان شاخص های مورد مطالعه با میانگین ۶/۱ به دست آورده است. پس از این شاخص، مؤلفه های راحتی و آسایش بیشتر در ترددهای شهری و امنیت بیشتر در ترددهای شهری به ترتیب با میانگین ۵/۶ و ۵/۱ در رتبه های بعدی قرار دارند. جنسیت به عنوان تأثیرگذارترین عامل شخصیتی در احساس ناامنی مطرح شده است. زنان نیازمند تسهیلات خاصی در فضا هستند تا موجب افزایش اطمینان خاطر آنان از حضور امن در فضاهای شهری و به ویژه فضاهای عمومی مانند خیابان شود. احساس امنیت در زنان می تواند در ارتقای الگوی فعالیت های اجتماعی مؤثر باشد و مشارکتی بهتر را در صحنه اجتماع به وجود آورد (Jarallahi, 2000: 216). چنین استدلال شده که زنان شهر را به فضاهای امن و ناامن تقسیم می کنند. در اینگونه تقسیم بندی،

ویژگی خیابان های شهری به این شکل مشخص می شوند که در برخی از آنها می توان به تنهایی حرکت کرد و در برخی دیگر همراه با دیگران و یا به وسیله خودروی شخصی می توان گذشت. بنابراین راهبردهای اجتناب که بسیاری از زنان در سفرهای درون شهری به ویژه بعد از تاریکی هوا اتخاذ می کنند، از اهمیت خاصی برخوردار است (Stevenson, 2009: 82).

براساس اطلاعات مستخرج از جدول شماره ۲ رتبه نخست شاخص ها با میانگین ۶/۱ به مؤلفه استفاده از اتومبیل شخصی و پس از آن راحتی و آسایش بیشتر در ترددهای شهری (این عامل نیز از نظر پاسخگویان، معلولی از مالکیت خودرو شخصی است) با میانگین ۵/۶ رتبه دوم را به خود اختصاص داده است. آخرین مؤلفه نیز با میانگین ۲/۷ شاخص رضایت از حمل و نقل عمومی است. نتایج تفصیلی این شاخص که با استفاده از فرمول رضایتمندی هال، یین و تن (بیشترین مقدار این شاخص ۱ و کمترین مقدار آن -۱ است) محاسبه شده، در ادامه آورده شده است.

$$I_s = \frac{F_s - F_d}{N}$$

I_s = شاخص رضایتمندی F_s = تعداد افراد راضی F_d = تعداد افراد ناراضی N = جمع کل

شاخص رضایتمندی از عملکرد حمل و نقل عمومی ۰/۰۳۳- است که نشان از عملکرد ضعیف این بخش از سیستم حمل و نقل عمومی شهر دارد. مهمترین دلایل عدم استفاده و ناراضی بودن از حمل و نقل عمومی از نظر زنان، شلوغی و ازدحام در وسایل نقلیه عمومی، عدم زمانبندی مناسب، نبود نظم در تردد وسایل نقلیه عمومی، اختلال در تردد وسایل نقلیه عمومی در اعیاد و مراسم های مذهبی و ملی، کمبود امکانات و خدمات مانند همسطح نبودن وسایل نقلیه و فرسودگی بیش از حد ناوگان، عدم مکانیابی صحیح ایستگاه ها، سرعت پایین و ... است.

جدول شماره ۳: تفاوت میانگینی و رتبه شاخص ها در آزمون کروسکال-والس

رتبه	میانگین	شاخص ها
۴	۳/۹	زمان جابه جایی از خانه تا محل کار
۵	۳/۴	وسيله رفت و آمد به محل کار
۶	۲/۷	رضایت از حمل و نقل عمومی
۱	۶/۱	استفاده از اتومبیل شخصی
۳	۵/۱	امنیت بیشتر در ترددهای شهری
۲	۵/۶	راحتی و آسایش بیشتر در ترددهای شهری
	۴/۴۶	میانگین کل

جدول شماره ۴: سطح معنی داری و رتبه شاخص ها در آزمون کروسکال-والس

معنی داری	Chi-square	Mean Rank	شاخص ها
۰/۰۳۹	۳۷/۵۸	۵۲/۲۸	زمان جابه جایی از خانه تا محل کار
*	۵۴/۱۵	۴۹/۷۶	وسيله رفت و آمد به محل کار
*	۷۲/۴۱	۴۶/۳۷	رضایت از حمل و نقل عمومی
*	۵/۹۷	۶۸/۲۳	استفاده از اتومبیل شخصی
*	۱۴/۲۸	۵۹/۴۶	امنیت بیشتر در ترددهای شهری
*	۷/۷۶	۶۱/۹۱	راحتی و آسایش بیشتر در ترددهای شهری

برای شناخت این موضوع که بین ساختار خانوار و بردارهای سفر با اتومبیل شخصی چه رابطه‌ای وجود دارد، از نتایج جدول شماره ۵ استفاده می‌کنیم. مقدار آزمون کای اسکوئر (۷۳۴,۷۶) در سطح خطای کمتر از ۰/۰۱ معنی دار است. بنابراین به لحاظ آماری بین ساختار خانوار و بردارهای سفر با اتومبیل شخصی تفاوت وجود دارد. نتایج برآمده از جدول شماره ۵ نشان می‌دهد که بردارهای سفر با اتومبیل شخصی در زوجین دارای فرزند، بیشترین شکل سفر بوده و در مقابل بردارهای سفر پیاده در زوجین بدون فرزند بیشتر است. در همان جدول، نتایج مبسوط یافته‌های مطالعات میدانی به تفکیک نوع تردد در شهر و ویژگی‌های فردی، اجتماعی و اقتصادی چون سن، تحصیلات، گروه شغلی، بعد خانوار، ساختار خانوار و زمان خروج از خانه آورده شده است. نتایج نشانگر تفاوت میانگینی بسیار بالا (۵۶/۵۴) در گروه زنان خانوارهای دارای فرزند با مالکیت اتومبیل شخصی و خانوارهای بدون فرزند با مالکیت اتومبیل شخصی (۲۰/۶) است. خانوارهای دارای فرزند عمدتاً خانوارهایی هستند که دارای دو اتومبیل بوده و یا در صورت عدم بضاعت مالی وسیله نقلیه شخصی برای جابه‌جایی کودکان در اختیار زنان است. در این خانوارها زنان بیش از مردان رانندگی و تعدادی نیز عنوان می‌کنند بدون وسیله نقلیه شخصی توانایی انجام وظایف روزانه و کاری خود را نخواهند داشت. این گروه با تحسین اتومبیل شخصی علاقه‌ای به استفاده از اشکال جایگزین حمل‌ونقل ندارند. حتی در صورت افزایش قیمت سوخت و حامل‌های انرژی، تعمیر و نگهداری اتومبیل شخصی و یا دیگر سیاست‌های پولی و مالی حمل‌ونقل، به این شکل جابه‌جایی به عنوان راحت‌ترین و در دسترس‌ترین اشکال تردد شهری می‌نگرند؛ چرا که در صورت عدم استفاده از خودروی شخصی باید شغل خود را رها کرده و به وظایف مادری، همسر داری و خانه‌داری رسیدگی کنند. در این حالت وابستگی به اتومبیل تعیین می‌کند که میزان قابلیت دسترسی بین رانندگان و غیر رانندگان چگونه باشد. این امر هم بر عدالت اجتماعی فضایی در شهر و هم بر میزان کارایی فضاهای شهری تأثیر می‌گذارد. وابستگی به اتومبیل می‌تواند بر اساس مقیاس‌ها و دورنماهای مختلفی چون کمیت و کیفیت دسترسی به شیوه‌های جایگزین، نسبت کودکانی که به صورت پیاده یا با دوچرخه مدرسه می‌روند، تفاوت نسبی در هزینه‌های کلی سفر (ترکیب هزینه‌ها و زمان سفر) بین رانندگان و غیر رانندگان و قابلیت دسترسی کاربری زمین مورد ارزیابی قرار گیرد (Sarafi et al, 2013: 69). در مقابل این گروه، زنان خانه‌دار مالک اتومبیل در ترددهای شهری تأکیدی بر این شکل جابه‌جایی ندارند و عنوان می‌کنند در صورت بهبود شرایط حمل‌ونقل عمومی و دیگر اشکال حمل‌ونقل شهری از شیوه‌های جایگزین استفاده خواهند کرد. تغییر شیوه سفر از سوی رانندگان (استفاده از شیوه‌های جایگزین به وسیله افرادی که رانندگی می‌کنند) نشان دهنده این است که روش‌های جایگزین کیفیت بالاتری از خدمات سفر با وسیله نقلیه شخصی ارائه می‌دهند. با این اوصاف این گروه نیز اذعان داشتند، تردد با وسیله نقلیه عمومی با کودک خردسال بسیار مشکل است. چرا که بسترهای لازم برای تردد مادر و کودک چون وسایل

حمل‌ونقل عمومی همسطح، پیاده‌روهای همسطح، کفپوش مناسب پیاده‌روها، کاربری‌های متنوع، کاربری‌های فعال در شب، روشنایی مناسب معابر و تراکم مناسب جمعیت وجود ندارد. در جمع‌بندی مطالب فوق می‌توان گفت، موانع حضور مادران و کودکان خردسال در سطح شهر بدون نیاز به اتومبیل شخصی به دو دسته عوامل کالبدی و اجتماعی تقسیم می‌شود. اما شواهد نشان می‌دهد که اگر کیفیت شیوه‌های جایگزین حمل‌ونقل مناسب باشد، افراد زیادی تمایل به تغییر شیوه حمل‌ونقل داشتند و از اشکال جایگزین استفاده خواهند کرد.

همانگونه که از جدول شماره ۵ استنباط می‌شود، شیوه سفر در میان زنان عمدتاً به سمت اتومبیل گرایش دارد؛ چرا که علاوه بر دلایل فردی زنان مورد بررسی، برخی از صاحب نظران معتقدند در کشورهای اسلامی مانند ایران، اتومبیل شخصی امتداد فضای خصوصی در فضای عمومی شهر است و عاملی کلیدی در حضانة از فضای خصوصی خانواده و زنان می‌باشد. در انتظار عموم نبودن زنان، امنیت و آسایش بیشتر اتومبیل شخصی سبب شده که شیوه سفر به سمت اتومبیل شخصی گرایش داشته باشد. اگر شیوه سفر با اتومبیل بیش از ۹۰ درصد باشد، نشان از درجه بالای وابستگی به اتومبیل است و کمتر از ۷۵ درصد نشان دهنده اجتماع چندگانه و متعادلی است؛ اجتماعی که غیر رانندگان متضرر نمی‌شوند (sarafi et al, 2013: 85).

۶. نتیجه‌گیری

توجه به شناخت رابطه زنان نسبت به شهر و این که تجارب آنها نسبت به تجربه مردان بسیار متفاوت است، از موج دوم چالش‌های فمینیستی و با مدل‌های نظری جامعه‌شناختی در دهه ۱۹۷۰ به وجود آمد. از آنجایی که شهر مکان زندگی اجتماعی در جامعه مدنی است، حضور زنان به عنوان یک شهروند در ساخت بافت مدنی شهر مقوله‌ای مهم است که به تنظیم روابط فرهنگی و اجتماعی در حوزه شهروندی روند عادلانه‌ای می‌بخشد. نیاز روزافزون بر نیروی کار ارزان زنان که ماحصل سرمایه‌داری است و جدایی‌گزینی سکونت‌ی آنان که ماحصل مدرنیسم است، سبب شده روز به روز نیاز به جابه‌جایی سریع و زمان‌مند شدن کار از سوی زنان به منظور جذب در بازار کار و نظام سرمایه‌داری احساس شود. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که زنان شاغل (۵۴/۵۸) بیش از زنان خانه‌دار (۵/۱۹) رانندگی می‌کنند و تمایل بیشتری بر استفاده از اتومبیل شخصی دارند. این امر را می‌توان یکی دیگر از نمودهای فضایی سرمایه‌داری و سلطه اقتصاد بر دیگر بخش‌های زندگی بشری دانست. چرا که فرو کاستن مقوله کار به لاشه زمان، بیش از پیش بر اهمیت سرعت جابه‌جایی شهری افزوده است؛ این امر در زنان شاغل که علاوه بر نقش‌های جدید سرمایه‌داری نقش‌های سنتی را نیز به دوش می‌کشند، قابل مشاهده است. همانگونه که یافته‌های این نوشتار نشان می‌دهد، پس از گزینه‌های راحتی و آسایش (۶۱/۹۱) و امنیت (۴۶/۵۹) زمان جابه‌جایی از خانه تا محل کار (۲۸/۵۲) سومین دلیل ارجحیت اتومبیل شخصی بر دیگر اشکال تردد شهری است. در کنار این

جدول شماره ۵: رفتار سفر و خصوصیات فردی، اجتماعی و اقتصادی

پایده	اتومبیل شخصی	تاکسی	حمل و نقل عمومی	سن
۰	۰	۲۵/۳	۷/۲۴	۱۹-۱۵
۴۲/۱۱	۵/۲۶	۴۲/۱۱	۳۳/۱۰	۲۴-۲۰
۱۸/۱۸	۳۸/۱۸	۳۰/۹۰	۲۲/۱۲	۳۴-۲۵
۱۲/۲	۵۱/۸	۱۹/۵	۵/۱۶	۴۴-۳۵
۱۸/۴	۲۰/۶	۴۱/۳	۷/۱۹	۵۴-۴۵
۲۸/۷	۴۰/۲	۳۰/۳	۸/۹	زیر دیپلم
۳۹/۱۳	۲۶/۰۹	۱۳/۰۴	۲۴/۲۱	دیپلم و فوق دیپلم
۱۶/۶۷	۳۹/۵۸	۲۹/۱۷	۸۵/۱۴	کارشناسی
۱۱/۵۴	۲۶/۹۲	۵۳/۵۸	۶۹/۷	کارشناسی ارشد و بالاتر
۲۲/۷۳	۲۷/۲۷	۳۶/۳۶	۶۴/۱۳	آزاد
۷/۳۲	۵۸/۵۴	۲۹/۲۷	۸۸/۴	کارمند دولتی و کارگر صنعتی
۲۱/۰۵	۱۵/۷۹	۳۶/۸۴	۳۲/۲۶	دانشجو و محصل
۵۲/۳۸	۱۹/۰۵	۱۴/۳۰	۲۸/۱۴	خانه دار
۲۰/۵۱	۴۶/۱۵	۲۳/۰۸	۲۶/۱۰	۲-۱
۱۵/۵۶	۳۷/۷۸	۲۸/۸۹	۷۸/۱۷	۴-۳
۱۹/۲۳	۳۰/۷۷	۳۴/۶۲	۲۸/۱۵	۸-۵
۲۸/۴	۲۰/۶	۲۱/۳	۷/۱۹	زوج بدون بچه
۴/۳۲	۵۶/۵۴	۳۲/۲۷	۸۸/۶	زوج با بچه
۹/۲	۴۹/۸	۲۱/۵	۵/۱۹	قبل از ۶:۳۰
۸/۷	۵۱/۳	۱۹/۶	۴/۲۰	۷-۶
۱۲/۵۴	۲۶/۹۲	۴۹/۵۸	۶۹/۱۰	۷:۳۰-۷:۱
۱۸/۴	۲۰/۶	۲۱/۳	۷/۳۹	۸:۰۰-۷:۳۱
۹/۳۲	۴۶/۵۴	۲۹/۲۷	۸۸/۱۴	۸:۳۰-۸:۱
۱۸/۶۷	۳۷/۵۸	۳۰/۱۷	۸۵/۱۲	۹:۰۰-۸:۳۱
۲۴/۰۵	۱۲/۷۹	۳۸/۸۴	۳۲/۲۴	۹:۳۱-۹:۱
۳۲/۳۸	۱۹/۰۵	۱۴/۳۰	۲۸/۲۴	بعد از ۹:۳۰

References:

- Abuhamoud, M., Rahmat, R., and Ismail, A. (2013) «Transportation and its concerns in Africa: a review» Soc. Sci, Vol. 6 (1), 63-21.
- Abbott, P. and Wallace, K. (2008). “Women’s Sociology” Translation: Najm Iraqi, M, Tehran, Publishing[in Persian].
- Alireza Nezhad, S, and Sarai, H. (2007). “The Extent of the Network of Social Relations of Urban Women and the Impact of Academic Education on Their Employment” Journal of Humanities No. 53, p. 223-252[in Persian].
- Assaad, R., and Arntz, M. (2005) «Constrained geographical mobility and gendered market outcomes under structural adjustment: evidence from Egypt», World Dev, Vol.33 (3), 431-454.
- Bagheri, A (2012). “The Role of Women in Urban Planning and Management”, Shoghranar, No. 63, p. 48-60[in Persian].

امر نا کارآمدی سیستم حمل و نقل عمومی و در نتیجه نارضایتی زنان از این سیستم جایه جایی با ضریب ۰/۳۳- می تواند یکی از چندین عوامل افزایش بار ترافیکی و وابستگی به خودرو در سیستم حمل و نقل شهری زنجان باشد. به لحاظ آماری نیز بین ساختار خانوار و بردارهای سفر با اتومبیل شخصی تفاوت وجود دارد. بردارهای سفر با اتومبیل شخصی در زوجین دارای فرزند بیشترین شکل سفر و در مقابل، بردارهای سفر پیاده در زوجین بدون فرزند بیشتر بوده است. تفاوت میانگینی بسیار بالا (۵۶/۵۴) در گروه زنان خانوارهای دارای فرزند با مالکیت اتومبیل شخصی و خانوارهای بدون فرزند با مالکیت اتومبیل شخصی (۲۰/۶) مؤید این امر است. از دیگر سو بردارهای سفر با اتومبیل شخصی (۵۶/۵۴) و سپس تاکسی (۳۲/۲۷) در زوجین دارای فرزند محبوبترین شکل سفر است. این امر از طریق تفاوت میانگینی بسیار بالا در گروه زنان دارای فرزند با اتومبیل شخصی (۵۶/۵۴) و خانوارهای بدون فرزند با اتومبیل شخصی (۲۰/۶) تأیید می شود. نهایتاً این پژوهش نشانگر آن است که نیازهای زنان در برنامه ریزی حمل و نقل درون شهری در نظر گرفته نشده و با جدایی گزینی عملکردی شهرها، بیش از پیش بر ابعاد اجتماعی و اقتصادی زندگی زنان شهری تأثیرگذار بوده است.

making:clarifying concepts, synthesizing knowledge and assessing implications», *Journal of Transport Geography* Vol 21, 4–16.

- Kwan, M., and Kotsev, A. (2014) «Gender differences in commute time and accessibility Sofia, Bulgaria:a study using 3D geovisualisation», *Geogr.J.*, Vol. 181(1),83–96.
- Madani Pour, A. (2000). “Urban design perspective on social processes place” Tehran, Processing and urban planning, p. 126[in Persian].
- Marcuse, P. (2010) «From critical urban theory to the right to the city», *City* Vol. 13, 185–197.
- Marlon, G., Boarnet, a., and Hsin-Ping Hsu, b. (2015) «The gender gap in non-work travel: The relative roles of income earning potential and land use. *Journal of Urban Economics*, Vol.29 127-111.
- McGuckin, N., Johanna, Z., and Yukiko, N. (2005) “Trip-chaining trends in the United States», *Transport.Res.Rec.*1752, 199–204.
- Meshkini, A., Mahdinejad, H., & Parhiz, F. (2013). *Postmodernity in urban planning*. Tehran, Iran: Omid Enghelab [in Persian].
- Momsen, J. (2009) *Gender and Development*, Translated by Zohreh Fanni, Tehran: Tehran University Press[in Persian].
- Moshirzadeh, H. (2006) “From Movement to Theory: The History of Two Centuries of Feminism”, shiraze,Tehran [in Persian].
- Pan, H., shen, Q., and Zhang, M. (2009) “Influence of urban form on travel behaviour in four neighbourhoods of Shanghai», *Urban studies*, Vol. 46(2), 275–294.
- Rafian, M, and Asgarizadeh, Z and Farzad, M. (2012). “Desirability of Natural Environment in Attitude Evaluation of Urban Quality in Approaches, Indicators and Methods”, Tehran, Shahr Publishing [in Persian].
- Sarafi, A. (2012). “Integrated Land Use Planning and Transportation in the Periphery of Subway Stations Using the Public Transport Axis Development Approach; Case Study: Periphery of the Gheitariye Station”, Assistant Professor, Razavian, M. and Moshiri, F, MSc Thesis, Shahid Beheshti University, Faculty of Earth Sciences, Tehran [in Persian].
- Sarafi, M, and Abdollahi, M. (2008). “Analysis of the concept of citizenship and its assessment
- Chowdhury, T. A., Scott, D. M., and Kanaroglou, P. S. (2013) «Urban Form and Commuting Efficiency:A Comparative Analysis across Time and Space», *Urban Studies*, Vol.50, 191–207.p.25
- Cullay, E. (2003). “Women in public life case study Islamic Republic of Iran,” Tehran University Faculty of Law and Political Science, No. 61, pp. 238-217[in Persian].
- Dobbs, L. (2005) «Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport», *Transport Policy*, Vol. 12, 266–278.
- Elias, W., Benjamin, J., and Shiftan, Y. (2015) «Gender differences in activity and travel behavior in the Arab world», *transport policy*, Vol. 44, 19- 27.
- Fakohei, N. (2006). “The History of Anthropological Thoughts and Theories”, Tehran, Ney press, Pages 207-214[in Persian].
- Gharab, N. (2011). “Strategies for empowering women at the decision-making levels of urban management”, *Shahr neghar*, No. 63, p. 35-47[in Persian].
- Habibi, K, et al., (2012). “Securing Urban Public Space to Increase the Attendance of Sample Women: Case of Ferdowsi Street, Sanandaj,” *Journal of Shahr negar*, Second Year, No. 63-62, p. 84-93[in Persian].
- Habibi, M. (2000). “Civil Society and City Life”, *honarhaye ziba*, No. 7, p. 33 - 21[in Persian].
- Hamed, A. (2006). “How Women Participate in Social-Economic Organizations in the Village of Golestan Province”, *Jihad Monthly*, No. 275, p. 275[in Persian].
- Jajmari Eimani, H (2012). “Women’s Citizenship and Urban Management Law in Tehran”, No. 63, Sh. 113-119[in Persian].
- Jarallahi, A. (2000). “How to Participate Iranian Woman in Decision Making” *Journal of Social Sciences*, Allameh Tabataba’i University, No. 12- 11, pp. 209-224[in Persian].
- Jayid, S, and Khan, O, translator Soleimani, M. (2012). “The Participation of Women in the New System of Local Government and its Impact on the Development of the Balochistan Region”, *Shahr-Nagar*, No. 63, p. 94-104[in Persian].
- Jones, P., and Lucas, K. (2012) «The social consequences of transport decision-

in urban law and management” Geographical research, No. 63, pp. 134- 115[in Persian].

- Sarafi, M, Tavakoli Nia, J. and Mohammadian Sosemem, H. (2013). “New Thoughts in Urban Planning”, Islamic Council of Tehran, Qadyani Publications, Tehran [in Persian].
- Schlyter, A. (2010) «Gender and class in urban transport:the cases of Xian and Hanoi», International Institute for Environment and Development, Vol. 22, 155-139.
- Stevenson, D. (2009). Urban Cities and Cultures, translated by Pour Ahmad and Panahi. Tehran, Center for Urban and Architectural Studies and Research, pp. 76-84[in Persian].
- Taubman-Ben-Ari, O., and Shay, E. (2012) «The association between risky driver and pedestrian behaviors: the case of Ultra-Orthodox Jewish road users», Transp.Res. Part F: Traffic Psychol. Behav, Vol. 15 (2), 188-195.
- whitehead, a. (1979) «some preliminary notes on the subordination of woman», institute of development studies. bulletin, vol 10 n0 3.p.47
- Zahedi, Sh. (2009). “Women in Management” Tehran, Center for Academic Publishing, Pages 110-113[in Persian].

