



میزان برخورداری زنان از سیستم حمل و نقل درون شهری مطالعه موردی: منطقه ۶ تهران

کرامت الله زیاری: استناد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران
نیمه ترکمن‌نیا: دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران*

دریافت: ۱۳۹۰/۸/۲۴ - پذیرش: ۱۳۹۱/۳/۲۰، صص ۱۶۸-۱۴۹

چکیده

حمل و نقل درون شهری یکی از عناصر اصلی سیستم شهری است که دسترسی شهروندان را به کاربریها و موقعیتهای مختلف شهر مهیا می‌سازد و با توجه به اینکه زنان نیمی از شهروندان شهرهای ما را تشکیل می‌دهند، بنا به اصول حقوق شهروندی در شهرها بایستی نیازهای این گروه بزرگ و فعال جمعیتی نیز برآورده گردد. در این پژوهش سعی شده، میزان استفاده زنان از حمل و نقل درون شهری در هر روز (در منطقه ۶ تهران) تخمین زده شود و وسیله نقلیه ای که بیشتر از همه مورد استفاده قرار می‌گیرد مشخص شود و همچنین مشکلات زنان شناخته شود. این تحقیق از نوع کاربردی به روش توصیفی - تحلیلی است و روش جمع‌آوری اطلاعات به دو روش اسنادی (کتابخانه ای) و میدانی از طریق پرسشنامه، مصاحبه و نظرسنجی جمع‌آوری گردیده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که ۵۹ درصد زنان در هر روز یک سفر درون شهری دارند که ۵۹ درصد نیز، همه سفرهای درون شهری شان را با حمل و نقل عمومی انجام می‌دهند. ۶۰ درصد زنان از میان وسایل حمل و نقل درون شهری اتوبوس و ۲۴ درصد تاکسی را ترجیح داده‌اند. همچنین ۹۶ درصد زنان ساعات قبل از تاریکی را برای سفرهای خود انتخاب کرده‌اند که اوج ساعات سفرهای روزانه آنها در روز زمان ظهر می‌باشد و دلیل استفاده کم از حمل و نقل عمومی در ساعات پایانی روز را مشکل عدم امنیت بیان کرده‌اند. بنابراین با توجه به مشکلات موجود، در انتهای تحقیق راهکارهایی در جهت بهینه سازی فضا و اصلاح سیستم حمل و نقل در جهت گسترش امنیت برای زنان ارائه گردیده است.

واژه‌های کلیدی: زنان، سیستم حمل و نقل شهری، امنیت، تقاضای سفر

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

اندیشمندان، انسان را محور توسعه می‌دانند و معتقدند که درجه‌ی توسعه یافتگی جوامع بستگی به استفاده بهینه از تمامی توان نیروی انسانی آنها دارد. با توجه به اینکه زنان، نیمی از نیروی انسانی جوامع بشری را تشکیل می‌دهند، میزان حضور و مشارکت آنان در اداره‌ی امور سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تاثیر به‌سزایی در درجه‌ی توسعه یافتگی کشورها دارد. از این رو، امروز، تقریباً در تمام کشورها بر به کارگیری نیروی زنان برای نیل به توسعه تأکید شده است (زاهدی، ۱۳۸۶: ۶۵). در سایه وجدان بیدار شهروندی، حضور گسترده و فعال زنان در شهر، شرط لازم و اساس فراهم آوردن سرزندگی، عدالت و امنیت شهری است ولی حضور آنان بدون فراهم آوردن مبانی و امکانات فضایی و عملکردی لازم در ایجاد امنیت در فضاهای شهری میسر نیست (جهانشاهی، ۱۳۸۷: ۴).

حمل و نقل یکی از مهمترین ارکان توسعه شهری است که برای جابه‌جایی مردم و کالا ضروری بوده و دستیابی به بهره‌وری سازنده در مناطق شهری فقط با تأمین نیازهای جابه‌جایی برآورده خواهد شد (محرم نژاد و احمدی: ۱۳۸۵). البته سیستم حمل و نقل درون شهری نیز جزو لاینفک و مهم عناصر شهری می‌باشد که هدایت‌کننده جهات سفرهای شهری و تسهیل آن می‌باشند. در اینجا نیز می‌بینیم که ساعات سرویس دهی وسایل نقلیه و حتی طراحی داخل این وسایل نقلیه سازگاری کمتری با نیازهای زنان دارد و این زنان هستند که باید خود و سفرهایشان را با محدودیتهای

ساعات، تعداد و طراحی داخلی آن وفق دهند که این خود مانع از حضور بی‌محدودیت این گروه در فضای شهر می‌شود.

همچنین در نواحی شهری، تفاوتی در الگوهای حرکت زنان و مردان وجود دارد، به طور کلی مردها برای رسیدن به محل کار فاصله دورتری را طی می‌کنند اما نیاز بیشتر زنان در ارتباط است با مسئولیتهای خانه و کار یعنی این معمول است که زنان سفرهای کارشان را با دیگر اموری مانند خرید یا بردن کودکان به مدرسه و برگرداندن آنها ترکیب می‌کنند در نتیجه تعداد قابل توجهی از زنان شانسهای اشتغالشان را با توجه به چنین الگوهای سفر چند منظوره محدود می‌کنند. تفاوتی جنسیتی، همچنین با واقعیت نبود اتومبیل یا اتومبیل مخصوص خانواده در ارتباط است که زنان گرایش پیدا می‌کنند که بیشتر سفرهایشان را با حمل و نقل عمومی انجام دهند (به علت دسترسی محدود به اتومبیل خانواده) همچنین طرح شعاعی خطوط حمل و نقلی نیز، انتخاب شغل را برای کسانی که به حمل و نقل عمومی متکی اند بیشتر محدود می‌کند (پاسیون، ۲۰۰۹: ۴۱۳) گفته‌های بالا همه در صورتی است که سیستم حمل و نقل عمومی سرویس دهی منظمی داشته باشد و در جهت برآوردن نیازهای کلیه شهروندان، بالاترین کارایی را دارا باشد.

۱-۲- اهمیت و ضرورت

آنچه به عنوان حقوق شهروندی مورد قبول می‌باشد این است که همه شهروندان باید در دسترسی و استفاده از فضاها و امکانات شهری از فرصت‌ها و شرایط برابر برخوردار باشند و فضاهای شهری بایستی هم جهت و با هدف توسعه عدالت اجتماعی طراحی گردند در

۱-۳- اهداف

در این پژوهش، چهار هدف دنبال شده است که این اهداف به قرار ذیل می‌باشد:

- میزان استفاده زنان منطقه ۶ تهران از حمل و نقل درون شهری در هر روز (در منطقه ۶ تهران) تخمین زده شود.

- وسیله نقلیه‌ای که بیشتر از همه، مورد استفاده زنان این منطقه قرار می‌گیرد، مشخص شود.

- مشکلات زنان (به خصوص در زمینه امنیت این قشر) شناخته شود.

- سنجش میزان رضایتمندی این گروه از وسایل نقلیه عمومی

۱-۴- پیشینه نظری پژوهش (سوابق)

در مورد مساله میزان برخورداری زنان از حمل و نقل درون شهری، در ایران تحقیقات تحقیقات کمی انجام شده است، اما برخی نمونه‌های مطالعات انجام شده در سایر کشورها نشان دهنده اهمیت معیار عدالت اجتماعی است که به طور نمونه به موارد زیر اشاره می‌شود:

تحقیقاتی در مورد امنیت زنان در بریتیش کلمبیا در سال ۱۹۹۲ انجام شده، تحلیل کلی اجتماعی در کانادا نشان داده که عموماً ۶۰ درصد زنان کانادایی از تنها پیاده روی کردن در محله و واحد همسایگی خود بعد از تاریک شدن هوا وحشت دارند، ۷۶ درصد از منتظر ماندن برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی بعد از تاریک شدن هوا می‌ترسند و ۸۳ درصد از تنها پیاده روی به سمت ماشین در گاراژها و پارکینگ‌ها واهمه دارند (www.feminist.com).

پژوهشی توسط کمیسیون اتحادیه اروپا با عنوان «منشور اروپایی زنان در شهر» در سال ۹۵-۱۹۹۴

حالی که در طراحی فضاها و امکانات شهری ما نگرش جنسیتی حاکم می‌باشد و حتی برای دیگر گروههای جمعیتی مانند سالمندان، کودکان و معلولین نیز مناسب نمی‌باشد. بی توجهی در برنامه ریزی شهری به متغیرهایی مثل سن، جنس، گروههای قومی و... می‌تواند به نابرابری‌های اجتماعی دامن بزند. آنچه قابل تأمل است، نیاز جامعه شهری به طراحی فضاهای شهری پایدار به لحاظ اجتماعی و کالبدی است به گونه ای که فضاهای شهری، زمینه ای مناسب برای حضور، مشارکت و فعالیت‌های اجتماعی همه افراد (مردان و زنان و گروه‌های اجتماعی و.....) را فراهم آورد. از آنجایی که زنان بیشترین استفاده کنندگان وسایل نقلیه عمومی هستند، کمبود وسایل نقلیه عمومی به ویژه در شب نیز می‌تواند مساله جابه جایی زنان را با مشکل مواجه سازد. ایستگاه‌های اتوبوس در شهرها از نظر روشنایی وضع مناسبی ندارند و حرکت اتوبوس‌ها به گونه‌ای نیست که در خدمت شهروندان باشد، بلکه این شهروندان هستند که مطیع و تابع ساعت حرکت اتوبوس‌ها هستند (زنجانی زاده، ۱۳۸۱).

بنابراین، برنامه ریزی شهری امروز، بایستی به تحول شهرهای مردانه و پدرسالارانه بیانديشد و فضاهای شهری سازگار با نیازهای تمامی شهروندان خویش ایجاد نماید. با این رویکرد شهرها به امنیت بیشتر شهری، مشارکت و حضور بیشتر زنان در همه ساعات روز، ایجاد فرصت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و پویایی اقتصاد شهر و افزایش زیبایی و کارایی فضاهای شهر دست خواهند یافت و در نهایت شهرهایی نه زنانه بلکه شهرهایی انسانی تر با پایداری بیشتر خواهیم داشت.

محیط زندگی خود روی می‌آورند (مهدی زاده، ۱۳۸۷: ۱۴).

«گزارش‌های کنفرانس‌های لندن» در سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۵ با عنوان «ساختن مکان‌های امن تر و امنیت زنان در شهرها»، متخصصین مختلف نظرات خود را مطرح نمودند که به برخی از آنها اشاره می‌شود: الیزابت جانستون (Elizabeth Johnston)، (قائم مقام مدیر مجتمع اروپا برای امنیت شهری) اظهار نمود: «برای داشتن یک استراتژی موفق بلند مدت و بهبود احساس امنیت زنان، نیاز به آموزش مردم هم هست»، زیرا ممکن است که مردم اجازه استفاده راحت از فضاهای عمومی را به زنان ندهند. راهکارهایی نظیر انتشار راهنماهایی برای ایجاد احترام در بین زنان و مردان در مسیر مدارس و مراکز واحدهای همسایگی و آموزش برای برخی از رهبران اجتماعی نیز باید انجام شود.

ورا برد (Vera Baird) مسأله ساخت محیط امن برای زنان را باعث توانمند شدن زنان محلی می‌داند و معتقد است که در گروه‌های مختلف معمولاً سطح تصمیم‌گیری زنان خیلی پایین است و باید زنان را برای تصمیم‌گیری در ساختن محیطی که ترس از جنایت را کاهش می‌دهد، دخالت داد.

آنی مورگوران (Anni Morgoram)، مشاور سیاسی شهردار لندن به وی توصیه کرد که شهر امنی برای زنان ایجاد کند و مثلاً برای حمل و نقل عمومی ایمن، سازمان‌های ویژه‌ای را در نظر بگیرد که تحت کنترل پلیس باشند. مثلاً تاکسی‌تلفن‌هایی (Mini cabs) که در شب سفرهای امن تری را برای آنها فراهم کند

www.womeninlondon.org.uk

انجام گرفته که وضعیت زنان در شهرها را مورد ارزیابی قرار داده است و حاوی ۱۲ نکته کلیدی است. هدف این منشور برجسته سازی نقش و جایگاه جنسیت در شهر و محیط‌های زندگی است تا شهروندان را به مشارکت بیشتر و فعالیت در تمام سطوح زندگی ترغیب و تشویق نماید. ۱۲ بند عبارتند از: زنان در شهر و شهروندان فعال، زنان در شهر و مساوات در دموکراسی، زنان در شهر و فرصت‌های برابر، زنان در شهر و مشارکت، زنان در شهر و زندگی روزانه، زنان در شهر و توسعه پایدار، زنان در شهر و تحرک و امنیت، زنان در شهر و حق داشتن مسکن و سکونت، زنان در شهر و مسائل مربوط به جنسیت، زنان در شهر و آموزش و تجارب محلی، زنان در شهر و نقش رسانه و انتقال تجربیات، زنان در شهر و شبکه تبادل اطلاعات (www.cityshelter.com).

در سال ۱۹۹۴ سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (OECD) کنفرانس «زنان و شهر» را در شهر پاریس برگزار کرد که بیانگر پیشرفت رهبری بین المللی زنان و مشارکت آنان در توسعه‌های شهری محسوب می‌شود. این کنفرانس بر ضرورت اقدامات جدید در زمینه دسترسی زنان به شرایط زیستی با کیفیت و خدمات پشتیبان برای تحقق توان‌های فردی و جمعی آنان تأکید ورزیده است. زنان برخلاف گذشته که بیشتر به مسائل سیاسی و اجتماعی توجه داشتند، به طور فزاینده‌ای در می‌یابند که چگونه سیاست‌های شهری همچون حمل و نقل و فضاهای باز می‌تواند به آسایش یا سختی زندگی روزمره آنان کمک کند. به همین دلیل علاقه بیشتری به مشارکت در برنامه ریزی و مدیریت شهری نشان می‌دهند و به پیوستن به انواع انجمن‌ها و تشکل‌های محلی برای سازماندهی بهتر

(Carmona and others, 2003: 120-123) در واقع جین جیکوب با طرح نظریاتش در کتاب خود تحت عنوان مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، تأثیری بسیار چشمگیر در نظریات جرم‌شناسی شهری ایفا کرد.

در نظریه وی اذعان شد که برای نظارت و مراقبت از خیابان، چشمانی لازم است، چشمان کسانی که می‌توان آنها را مالکین طبیعی خیابان نامید. بناهایی که در مجاورت خیابان قرار دارند نیز باید به سوی آن جهت‌گیری کنند. این بناها نباید به خیابان پشت کنند و نباید نماهای کورشان را بدان عرضه کنند. همچنین لازم است که خیابان تمایزی صریح بین فضای عمومی و فضای خصوصی ایجاد کند و پیاده‌روها می‌بایست به نحو مطلوبی برای استفاده بیشتر و بهتر مردم آماده شوند. بنابراین لازم است خیابان در طول پیاده‌روهایش جذابیت داشته و برخی از مکان‌های عمومی آن در شامگاهان و شبانگاهان نیز باز باشند. از این رو، فروشگاه‌ها، نوبانه‌فروشی‌ها و غذاخوری‌ها در تامین امنیت پیاده‌رو سهمی واقعی خواهند داشت.

در ایران نیز تحقیقاتی در این زمینه انجام گرفته که به نمونه‌هایی اشاره می‌شود: در طرح پژوهشی مشارکت اجتماعی زنان با حجم ۱۴۷۷ نفر در سطح شهر تهران (۱۳۸۱)، مشخص گردید که پایین‌ترین میانگین احساس امنیت زنان، مربوط به هنگام «رفت و آمد در کوچه‌های خلوت» و سپس مربوط به هنگام «رفت و آمد در خیابان‌های شلوغ» بوده است و در سوی مقابل بالاترین میانگین‌ها در مورد احساس امنیت «در وسایل نقلیه عمومی مانند اتوبوس، تاکسی و...» است. هما زنجانی زاده (۱۳۸۱) در مقاله «زنان و امنیت شهری نمونه: شهر مشهد» به سنجش امنیت زنان

شهرداری سئول برای ایجاد محیطی شاد و بانشاط برای زنان، به منظور تشویق آنان به مشارکت، پروژه «شهر دوستدار زنان» را برای چهار سال با بودجه ۷۰۸ میلیارد وون (حدود ۵۶۰ میلیون دلار) ارائه داده است. این پروژه شامل ۹۰ پروژه کوچک در پنج بخش نگهداری از کودکان، شغل، ایمنی، آسایش و ارائه خدمات مناسب می‌باشد. بنا به گفته مسئول پروژه، با تغییرات اندکی می‌توان شهر را به گونه‌ای متحول کرد که بیشتر حامی زنان باشد. ایده نهایی پروژه «شهر دوستدار زنان» این است که: هنگامی که یک زن خوشحال است همه خوشحالند، نه این که زنان سهم مردان را تصاحب کنند (نشریه آشنایی با مدیریت شهری، شماره ۲۳۰ www.rcmc.ir).

جیکوبز در سال ۱۹۶۱ روی عملی جهت تامین نظارت و نیز تعریفی منطقه‌ای که منجر به تمایز بین فضاهای خصوصی و عمومی شود، برای پیشگیری از جرم تأکید کرد. در نظریه جیکوب شرط یک همسایگی موفق آن بود که یک شخص باید در خیابان و در بین غریبه‌ها، احساس ایمنی و امنیت شخصی کند. وی این طور عنوان می‌کرد که علاوه بر تلاش پلیس، امنیت عمومی در شهر حاصل یک شبکه پیچیده از معیارها و کنترل‌های اختیاری درباره پیاده‌روها و کاربری‌های مجاور می‌باشد. در این نظریه عنوان شد که خیابان‌های یک شهر باید قسمت اعظم نظارت و کنترل بر غریبه‌ها را انجام دهد، چرا که خیابان محلی است که غریبه‌ها آمدوشد می‌کنند. وظیفه خیابان‌ها صرفاً دفاع از شهر در برابر غریبه‌های یغماگر نمی‌باشد، بلکه باید از غریبه‌های محترم و طرفدار آرامشی که آن خیابان‌ها را جهت تضمین امنیت خود انتخاب می‌کند نیز، حمایت کند.

۱-۵- سوالات و فرضیه‌ها

سوالات پژوهش شامل این سوالات است:

- زنان منطقه ۶ تهران در چند سفر درون شهری خود از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند؟

- وسیله نقلیه‌ای که بیشتر از همه، مورد استفاده زنان این منطقه قرار می‌گیرد، چیست؟

- مشکلات زنان در خصوص حمل و نقل درون شهری چه مواردی است؟

- رضایتمندی زنان این منطقه از حمل و نقل عمومی به چه میزان می‌باشد؟

- آیا رابطه‌ای بین شاغل بودن و نوع وسیله نقلیه عمومی مورد استفاده وجود دارد؟

و فرضیه‌های این پژوهش نیز شامل این موارد است:

- به نظر می‌رسد زنان منطقه ۶ تهران در اکثر سفرهای خود از سیستم حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند.

- به نظر می‌رسد، وسیله نقلیه عمومی مورد استفاده بیشتر، اتوبوس است.

- به نظر می‌رسد، مشکلات زنان بیشتر مربوط به ساعات سرویس دهی سیستم حمل و نقل عمومی باشد.

- به نظر می‌رسد، این قشر تا حدودی از سیستم حمل و نقل عمومی رضایت دارند.

- به نظر می‌رسد، بین نوع وسیله نقلیه عمومی مورد استفاده با شاغل بودن زنان رابطه وجود دارد.

۱-۶- روش تحقیق

روش تحقیق در این مطالعه توصیفی - تحلیلی است. بخش اصلی داده‌های مورد استفاده در این تحقیق از طریق روشهای میدانی (پرسشنامه و مصاحبه) و بخش دیگری از داده‌های مورد نیاز از قبیل چارچوب

نسبت به امنیت محیط و خودشان پرداخته است و مشخص شده است، زنانی که روزانه و به طور منظم به سطح شهر می‌آیند در مقایسه با دیگر زنان از آرامش خاطر و احساس امنیت بیشتری برخوردارند و خودیاریتر هستند. عدم تطبیق ساعات کار و امکانات حمل و نقل شهری مانع بزرگی در راه اشتغال زنان است. همچنین وی در مقاله « ساختار مردانه امنیت شهری در شهر مشهد» به این نتیجه رسیده است که زنان به هنگام تردد در سطح شهر به میزان بالایی احساس ناامنی می‌کنند و ایستگاه‌های اتوبوس از نظر روشنایی وضع مناسبی ندارند و حرکت اتوبوس‌ها به گونه‌ای نیست که در خدمت شهروندان باشند، بلکه این شهروندان هستند که مطیع و تابع ساعت حرکت اتوبوس‌ها هستند.

بماینان و رفیعیان و ضابطیان در سال ۱۳۸۸ در مقاله «سنجش عوامل مؤثر بر ارتقای امنیت زنان در محیط‌های شهری در محدوده اطراف پارک شهر- تهران» به این نتیجه رسیده‌اند که بین احساس امنیت درک شده از فضا و میزان تردد و استفاده از آن فضا رابطه‌ای مستقیم وجود دارد. بنابراین، برنامه ریزی و طراحی‌های شهری باید در جهت افزایش تردد و حضور و در واقع استفاده بیشتر زنان از فضاهای شهری باشد.

گرچه تاکنون تحقیقات نسبتاً گسترده‌ای در این زمینه انجام شده است ولی نتایج عملی آنها هنوز محقق نشده است. بنابراین، به دلیل اهمیت موضوع در این مقاله سعی شده است براساس تجربیات جهانی و ملی و با تأکید بر نظریه تحلیل جنسیتی، مشکلات حمل و نقل شهری زنان و مساله احساس ناامنی شناسایی و راهکارهایی ارائه گردد.

بیشترین استفاده از وسایل عمومی حمل و نقل شهری است که هر سفر، مسیر رفت یا برگشت با اهداف کار، تحصیل، خرید، تفریح، مراجعه به مراکز مختلف و... می‌باشد.

ب) در بررسی وضعیت اجتماعی و اقتصادی زنان معیارهای دارا بودن شغل، نوع شغل (دولتی یا آزاد)، سطح تحصیلات، اهداف سفرهای روزانه، دارا بودن وسیله نقلیه استفاده شده است.

ج) در تحلیل محدودیتها و مشکلات زنان در خصوص سیستم حمل و نقل شهری از معیارهای مختلفی مانند کیفیت پایین خدمات، محدودیت ساعات سرویس دهی، سرویس دهی نامنظم، تعداد کم تابلوهای اطلاع رسانی مبدأ و مقصد، روشنایی کم ایستگاهها، فضای کم داخل وسایل نقلیه، ارتفاع پله تا کف زمین و... استفاده شده است. همچنین در سنجش رضایتمندی زنان از ۵ طیف بسیار کم تا بسیار زیاد استفاده شده است.

۱-۸- محدوده و قلمرو پژوهش

منطقه ۶ شهر تهران با تراکم جمعیتی ۱۰۸ نفر در هکتار و با سطحی معادل ۳ درصد مساحت و ۳۰۶ درصد جمعیت شهر تهران به عنوان یکی از مهمترین مناطق شهر تهران، جایگاهی رفیع در تحولات شهری تهران داشته است و دارد (مشکینی و دیگران، ۱۳۸۹: ۹۲) منطقه ۶ یکی از مناطق نسبتاً قدیمی شهر تهران به حساب می‌آید که در مرکز این شهر واقع گردیده است. از لحاظ موقعیت جغرافیایی در حوزه مرکزی شهر تهران واقع گردیده که از سمت شمال به منطقه ۳، از شرق به منطقه ۷، از جنوب به مناطق ۱۱، ۱۰ و ۱۲ و از غرب به منطقه ۲ محدود می‌گردد. از عمده ترین ویژگی کالبدی منطقه ۶ می‌توان به موقعیت قرارگیری

نظری- مفهومی پژوهش، اسناد و مدارک و سرشماری‌ها از طریق روشهای کتابخانه‌ای و مراجعه به سازمانهای مربوطه به دست آمده است.

حجم نمونه مورد مطالعه با توجه به فرمول کوکران و حجم جامعه آماری (۱۷۰۰۰ نفر زن) برابر ۲۰۶ پرسشنامه ماست. به تحلیل داده‌ها و تبیین موضوع مورد مطالعه و پس از جمع آوری اطلاعات و پردازش آنها در محیط نرم افزاری (مطالعه پرداخته شد).

$$n = \frac{d^2}{1 + 1/N (t^2 pq/d^2 - 1)}$$

درجه آزادی = ۱۷۰۰۰ = N
جمعیت زن منطقه شش تهران، P =
۰.۱۶: درصد جمعیت زیر ۱۵ سال، q = ۰.۸۴: درصد زنان ۱۵ سال به بالا،
t = ۱.۹۶: درصد احتمال صحت ۹۵٪، d = ۰.۰۵: درصد خطا،

که با این فرمول تعداد پرسشنامه‌ها، ۲۰۶ عدد به دست آمد.

۱-۷- معرفی متغیرها و شاخص‌ها

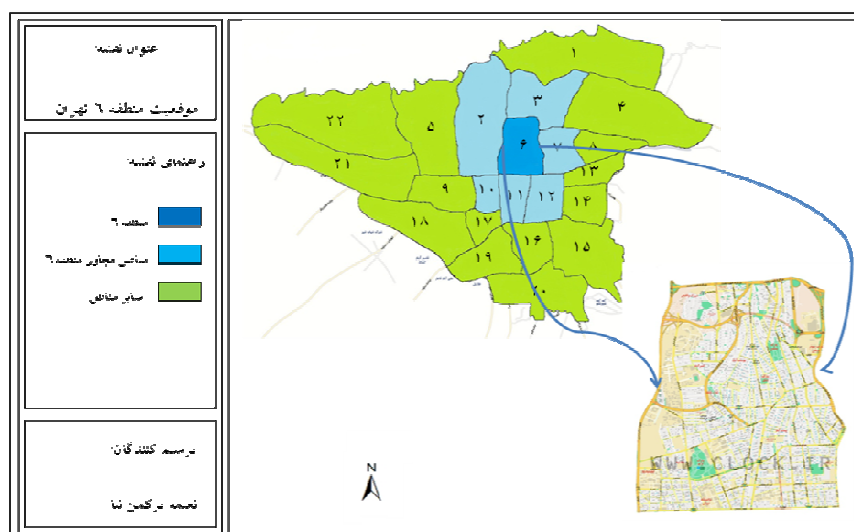
شاخصهای مورد بررسی در این تحقیق عبارتند از: الف) بررسی میزان استفاده زنان منطقه ۶ تهران از سیستم حمل و نقل درون شهری است ب) بررسی وضعیت اجتماعی و اقتصادی زنان در رابطه با رضایتمندی و انتخاب نوع وسیله و ساعات استفاده در روز ج) بررسی محدودیتها و مشکلات این گروه در خصوص سیستم حمل و نقل شهری
الف) در بررسی میزان استفاده زنان منطقه ۶ تهران از سیستم حمل و نقل درون شهری، معیار تعداد سفر،

سفارتخانه‌ها، موسسات آموزش عالی، مراکز درمانی و بیمارستانهای عمومی، شرکتهای بزرگ اقتصادی، کاربریهای مهم مذهبی همچون کلیساها و کنیسه‌ها، ادارات کل، پارک‌ها و جز اینها در این منطقه قرار گرفته‌اند که تجمع آنها در یک مکان بر اهمیت بالای استراتژیکی این منطقه افزوده است (مشکینی و دیگران، ۱۳۸۹: ۹۲ و ۹۳)

بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵، جمعیت کل منطقه ۶، ۲۳۷ هزار و دویست و نود و دو نفر می‌باشد که از این تعداد ۱۱۹ هزار مرد و ۱۱۷ هزار زن می‌باشند و رشد متوسط جمعیت در حدود یک درصد است.

آن در مرکز شهر تهران از یک سو و از سوی دیگر استقرار مهمترین کاربری‌های اداری-خدماتی با مقیاس عملکردی شهری، فرامنطقه‌ای و حتی ملی در آن اشاره کرد. این منطقه از سه جهت غرب، شرق و شمال با سه بزرگراه اصلی تهران یعنی چمران، مدرس و همت، از سمت جنوب به بزرگترین محور شرقی - غربی شهر یعنی خیابان انقلاب محدود می‌گردد. همچنین یکی از قدیمیترین و بزرگترین محورهای شمالی-جنوبی تهران یعنی خیابان ولیعصر از مرکز ثقل این منطقه عبور می‌کند (اسدی، ۱۳۸۸: ۶۸)

این منطقه سهم بسیار بالایی از عملکردهای مهم موجود در شهر تهران را داراست و از آن به عنوان پایتخت پایتخت ایران یاد می‌شود. در طول سالیان دراز کاربریهای مهمی چون وزارتخانه‌ها،



شکل ۱- نقشه محدوده منطقه ۶ تهران مأخذ: نگارندگان

حمل و نقل عبوری نیز بر آن تحمیل می‌شود. وضعیت جغرافیایی منطقه به شکل مربع- مستطیل می‌باشد و تقریباً دارای شبکه معابر شطرنجی (منظم) و سلسله مراتب دسترسی است. از طرفی قرار گرفتن این منطقه در مرکز ثقل ارتباطی شهر تهران خصوصیات خاص

- بررسی وضعیت حمل و نقل منطقه ۶

همان طوری که مشخص است منطقه ۶ به علت واقع شدن در حاشیه شمالی محدوده مرکزی شهر تهران، نه تنها درگیر مشکلات حمل و نقل و تولید و جذب سفر مربوط به خود است بلکه مشکلات و مسایل

ترافیکی را در این منطقه سبب شده است. با توجه به الگوی سفرهای روزانه شهر تهران، منطقه ۶ ضمن آنکه از بیشترین میزان جذب سفرهای روزانه برخوردار است، در مسیر ترافیک عبوری از مناطق ۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۷ و ۲۲ به سمت مرکز شهر قرار گرفته است. بر این اساس حمل و نقل (ترافیک) منطقه ۶ از دو بخش تشکیل شده است؛ یکی ترافیکی که از خود منطقه تولید و یا به منطقه جذب می‌شود و دیگری ترافیکی که ربطی به منطقه ۶ ندارد ولی به علت واقع شدن این منطقه در مسیر شبکه معابر اصلی تحت تأثیر آن قرار می‌گیرد. معمولاً ترافیک شهری متأثر از سه عامل انسان، محیط و وسائط نقلیه است.

منطقه ۶ از نظر خطوط اتوبوس رانی تقریباً با کلیه نقاط شهر تهران در ارتباط است و از کلیه جهات خطوطی به منطقه مرتبط می‌شوند. مهمترین کریدور مرزی منطقه از نظر اتوبوس رانی خیابان انقلاب و پس از آن مدرس است. میدان ولیعصر به علت واقع شدن در محل تقاطع دو محور شرقی- غربی و شمالی- جنوبی، مهمترین نقطه منطقه ۶ از نظر سیستم اتوبوس رانی است. پایانه‌های انقلاب، میدان ولیعصر، هفت تیر، اول مطهری و میدان آرژانتین پایانه‌های اصلی خط اتوبوس در منطقه می‌باشند. پایانه حمل و نقل درون و برون شهری بیهقی به علت واقع شدن در مجاور شبکه بزرگراهی تهران (رسالت و مدرس) نیز از عملکرد بسیار خوبی برخوردار می‌باشد. شواهد و مشاهدات صورت گرفته از منطقه نشان می‌دهد که بیشترین میزان تصادفات در تقاطع‌های فرعی و محلی محله یوسف آباد، بزرگراه مدرس، خیابان بهشتی و... اتفاق می‌افتد. از جمله دلایل عمده تصادف در منطقه، عدم طراحی مناسب تقاطع یا معبر، وجود تقاطع‌های

کنترل نشده، استفاده بیش از ظرفیت معابر، عوامل انسانی و... می‌باشد. (سایت شهرداری منطقه ۶)

۲- مفاهیم، دیدگاهها و مبانی نظری

۲-۱- حقوق شهروندی

واژه شهروند برگردانی از واژه انگلیسی سیتی زن و واژه فرانسوی سیتوین است. ریشه لغوی این کلمات نیز واژه سی وی تاس است که خود صورت لاتینی شده واژه پلی تیس یونانی به معنای عضو یک پلیس یا همان دولت - شهرهای یونان به ویژه آتن است که واحدهای سیاسی مستقلی محسوب می‌شدند. بنابراین، در معنای لغوی شهروند به معنای عضو جامعه سیاسی شهر است که معنای اخیر در دوره کنونی کاربردی ندارد (کاظمی، ۱۳۸۸: ۱۱۶)

در فرهنگهای عمومی فارسی نظیر فرهنگ معین یا فرهنگ عمید و امثال آنها نیز کلمه شهروند تعریف نشده است. فقط در فرهنگهای دو زبانه مثل فرهنگ حییم و آریان به معنی بومی، شهری، اهل شهر، تابع، رعیت، شهرنشینی که از حذف لشکری و شهربانی آزاد باشد تعریف شده است. همچنان که واژه‌های اهلیت و تابعیت به معنی بهره مندی از حقوق بومیان یا شهرنشینان تعریف شده است. ظاهراً فرهنگ فارسی امروز، اولین فرهنگی است که اصطلاح شهروند را با این عبارات تعریف کرده است: کسی که اهل یک شهر یا کشور باشد و از حقوق متعلق به آن برخوردار شود (کاظمی، ۱۳۸۸: ۱۱۸).

در دانشنامه سیاسی شهروند فردی است در رابطه با یک دولت که از سویی برخوردار از حقوق سیاسی و مدنی است و از سوی دیگر در برابر دولت تکلیف‌هایی به عهده دارد، این رابطه را شهروندی گویند. چگونگی رابطه شهروندی (حقوق فرد و

را نیز ارزانی می‌دهد بنابراین، ویژگی کلیدی معرف شهروند که آن را از تابعیت صرف متمایز می‌کند، وجود یک اخلاق مشارکت است و ویژگی دیگر شهروندی این است که شهروندان رسماً از عضویت مشروع و برابر در یک جامعه بهره مند می‌شوند و هیچ عاملی نمی‌تواند عضویت مشروع را سلب یا برای آن سلسله مراتبی قرار دهد (کامیار، ۱۳۸۹: ۴۰). تحقق حقوق شهروندی به مبنای مصطلح حقوقی مستلزم وضع قوانین بنیادین و رفع تبعیض‌ها و محرومیت‌ها و تضمین حقوق مساوی اشخاص است (کامیار، ۱۳۸۹: ۴۱).

۲-۲- امنیت زنان و فضای شهر

به طور کلی تفاوت‌های زنان و مردان در بررسی مسأله امنیت شهری را می‌توان به اجمال در موارد زیر بیان کرد:

- زنان بیشتر از مردان به وسایل نقلیه عمومی وابسته بوده و کمتر مالک خودرو شخصی هستند و در کشور ما به دلایل هنجاری و امنیتی از دوچرخه هم استفاده نمی‌کنند. همچنین بیشتر عابرین پیاده را نیز زنان تشکیل می‌دهند. به علاوه زنان بیشتر سفرهای زنجیره ای و پیچیده انجام می‌دهند تا سفرهای خطی و مشخص.

- در شرایط امنیتی کاملاً یکسان نظیر تاریکی، هم زنان و هم مردان احساس ناامنی دارند ولی درجه حس ناامنی در زنان بسیار بالاتر است. همچنین در نوع ترس از جنایت و در نتیجه احساس ناامنی میان زنان و مردان تفاوت وجود دارد و مردان به طور کلی احساس مثبت تری نسبت به امنیت شخصی در محیط

تکالیف او در برابر دولت) را قانون اساسی و قوانین مدنی کشور معین می‌کند شهروندی در عین حال منزلتی است برای فرد در ارتباط با یک دولت که از نظر حقوق بین الملل نیز محترم شمرده می‌شود. مفهوم شهروندی همراه با مفهوم فردیت و حقوق فرد در اروپا پدید آمده است و اساساً کسی شهروند شمرده می‌شود که تنها فرمانبردار دولت نباشد بلکه از حقوق فطری و طبیعی نیز برخوردار باشد و دولت این حقوق را رعایت و از آنها حمایت کند (کامیار، ۱۳۸۹: ۳۸).

شهروندی ابعاد مختلفی دارد که برخی از متفکران مغرب زمین آن را به سه بعد تجزیه کرده‌اند. بعد مدنی، بعد سیاسی و بعد اجتماعی. بعد مدنی شهروندی عبارت از حقوق ضروری برای آزادیهای فردی، از آزادی بیان و مذهب و اندیشه و سایر آزادیهای فردی گرفته تا حق انعقاد قراردادهای معتبر، بعد سیاسی شهروندی عبارت از حق مشارکت شهروندان در اعمال قدرت سیاسی، خواه در نقش عضو مجموعه‌ای که قدرت سیاسی به آن تفویض شده و خواه در نقش رأی دهنده‌ای که اعضای چنین گروهی را برمی‌گزینند. بعد اجتماعی شهروندی نیز شامل دامنه گسترده‌ای از حق حداقلی از رفاه و تأمین اجتماعی برای شهروندان تا حق سهم شدن در میراث اجتماعی و حق گذران زندگی بر وفق معیارهای مرسوم جامعه و خلاصه تأمین حداقلهای آموزش و بهداشت و رفاه اقتصادی را شامل می‌شود (کامیار، ۱۳۸۹: ۳۹).

به عقیده کیت فالکس موقعیت شهروند بر یک حس عضویت داشتن در یک جامعه گسترده دلالت دارد این موقعیت کمکی را که یک فرد خاص به آن جامعه می‌کند، می‌پذیرد در حالی که به او استقلال فردی اش

در واقع شیوه بروز و ارضای آنها کاملاً یکسان نیست (مهديزاده، ۱۳۸۷: ۶).

- مولفه‌های فضای امن شهری

مولفه‌اندازه و فرم فضا به عنوان یک مولفه کلی در پیشگیری از جرایم جهت بررسی تفصیلی به دو معیار زیر قابل تقسیم است: - اندازه فضا - فرم کالبدی فضا اندازه فضا: ارسطو معتقد بود که شهر نباید آنقدر بزرگ باشد که صدای کمک خواهی مردم از پشت دیوارهای آن شنیده نشود. یافته‌های مطالعاتی و نظریات ارائه شده ی معاصر نیز حاکی از آن است که اندازه فضا در متغیرهای امنیت و آسایش اجتماعی تاثیر می گذارد و این از یک سو می تواند موجب افزایش اضطراب، ناسازگاری و خشونت‌های شهری و علی القاعده افزایش رفتارهای آنومیک شود و از سوی دیگر انسجام و روابط اجتماعی را در مقابل آسیب شناسی تقویت نماید.

فرم فضا: بدون شک یک مجرم نمی خواهد در حال ارتکاب جرم دیده شود و بدون تردید، عدم رویت بصری ناشی از فرم فضا، شرایط بسیار مناسبی برای اهداف و رفتارهای بزهکاران و خلافکاران فراهم می سازد. این گونه فضاها دور از چشم افرادی که احتمالاً معترض رفتار بزهکارانه می شوند و یا حداقل نگاههای شماتت آمیزی نسبت به افراد خلافکار نشان می دهند و از همه مهمتر دور از چشم مأمورین رسمی و انتظامی، فضای امنی برای افراد خلافکار و فضای غیر قابل دفاعی برای سایرین ایجاد می کند. که شامل الف - فضاهای بی دفاع که با قطع تداوم بصری و فضایی به وجود می آیند. فضاهایی که از نظر ساختاری و فرم به گونه ای باشد که نمایانی آن به حداقل برسد به علت در معرض دید نبودن و ناپیدایی

اطرافشان دارند و البته نوع جرایم زنان و مردان نیز متفاوت است.

- کاربری‌هایی که زنان، مخاطب اصلی آنها هستند و در مجاورت آنها احساس امنیت دارند ویژه هستند و ممکن است فعالیتی که برای مردان احساس ناامنی خاصی ایجاد نمی کند برای زنان احساس ناامنی در پی داشته باشد.

- درصد زیادی از زنان جوان به دلیل همراه داشتن کودکان، شرایط خاصی برای حضور در یک فضای شهری دارند و به دلیل بر عهده داشتن مسئولیت فردی ضعیف تر از خود احساس ناامنی بیشتری خواهند داشت.

- رفتارهای کنترل نشده اجتماعی در یک فضای شهری و در تعاملات زنان جوان و مردان می تواند حضور مردان را گاهی به دلیلی برای ایجاد حس ناامنی بدل کند و همچنین مواردی سلطه و چیره شدن مردان بر بعضی فضاها، اجازه هنجاری حضور زنان در آن فضاها را از آنها خواهد گرفت.

- زنان اغلب قبل از تاریکی هوا در فضای شهر حضور دارند و کلیه برنامه‌های اجتماعی خود را بر این اساس تنظیم می کنند و حضور در ساعات شبانه با مشایعت چند زن و مرد دیده می شود و در غیر این صورت موجب ایجاد احساس ناامنی در آنان خواهد شد (ضابطیان و رفیعیان، ۱۳۸۷: ۵۰).

شهر خوب یا شهر با کیفیت چنان شهری است که هر چه بیشتر بتواند به نیازهای مادی و معنوی شهروندان پاسخ گوید. از دیدگاه نظریه، نیازهای انسانی و نقش آن در تامین رضایت و سعادت شهروندان دو متغیر اساسی وجود دارد که عبارت است از جنس و سن. اگر چه نیازهای اساسی همه انسانها مشترک است ولی

دارد به طوری که اگر در محلات مسکونی ترافیک عبوری حاکم شود، ضمن کاهش کیفیت سکونت، شرایط برای حضور کم خطرتر بزهکاران فراهم می‌شود.

- فضاهای زنجیره ای حمل و نقل عمومی: مسأله امنیت در شهر را باید به صورت زنجیره دسترسی امن از فضاهای خصوصی به فضاهای عمومی و بالعکس مورد توجه قرار داد.

د- کیفیت سکونت و کاربری زمین برای کیفیت سکونت، کیفیت عمومی مسکن، تراکم و بهره مندی از خدمات عمومی واحدهای مسکونینرا مورد بررسی قرار می‌دهند و برای کیفیت کاربری زمین منطقه بندی لحاظ می‌شود زیرا منطقه بندی یکی از قوانین کاربری زمین است که برای کنترل رشد و توسعه بهداشت، ایمنی و رفاه جامعه بکار می‌رود. در حال حاضر، از مهمترین استراتژیهای پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی مربوط به کاربری زمین موارد زیر است:

- قرار دادن فعالیتهای ایمن در مکانهای ناامن
- قرار دادن فعالیتهای ناامن در مکانهای مطمئن (مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، ۱۵۰ تا ۱۳۸۷:۲۱۲).

۳- تحلیل یافته‌ها

- مشخصات پرسش شوندگان

در اینجا مشخصات ۲۰۶ پرسش شده پژوهش به صورت نمودار و آمار توصیفی درباره سن آنها، تأهل، سطح تحصیلات، شغل و دارا بودن وسیله نقلیه شخصی ارائه می‌شود.

که اخفای آن را فراهم می‌کند، شرایط محیطی را به صورت بالقوه جهت رفتار مجرمانه مساعد می‌سازد. ب - آسایش بصری و محیطی: از مولفه‌های مهم و اساسی محیطهای شهری امن محسوب می‌شود، چرا که برای سکونت و زندگی شهر خانه ای است بزرگ و همان گونه که خانه باید از صفات و مزایایی برخوردار باشد تا سکونت و زندگی را مطلوب و آسایش بخش سازد، شهر نیز باید دارای کیفیات و ویژگیهایی برای تامین آسایش، راحتی و امنیت باشد. نتایج بررسیهای متعدد به عمل آمده حاکی از وجود همبستگی آماری میان فراوانی وقوع جرایم و رفتارهای آنومیک با مکانهای آلوده است. از این رو مولفه‌های مورد نظر در این خصوص شامل محورهای زیر می‌شود:

- آلودگی نمادی (اطلاعات محیطی) و خوانایی - آلودگی دیداری (اغتشاش بصری) - آلودگی رنگ (کاربرد نامطلوب رنگها در فضاهای شهری) - آلودگی نور (تاریکی) - آلودگی محیطی (وجود مواد زاید جامد در محیط) - آلودگی صوتی

ج - دسترسی: که به معیارهای زیر قابل تقسیم است:
- وضعیت نفوذ پذیری قلمروها: روشنی و وضوح سازمان فضایی و مرزهای قلمروهای خصوصی، نیمه خصوصی و عمومی از یکدیگر موجبات کاهش نفوذپذیری، افزایش نظارت اجتماعی و پیشگیری از جرایم می‌شود.

- ویژگیهای دسترسی و شبکه ارتباطی: قدر مسلم هر عمل مجرمانه از سوی مجرمان، هوشمندانه و بادر نظر گرفتن نقش عامل دسترسی صورت می‌گیرد. بنابراین وضعیت دسترسی به خصوص در فضای محلات مسکونی در فراهم ساختن شرایط جرم خیزی نقش

افراد شاغل، ۳۷.۵ درصد دولتی و ۶۲.۵ درصد آزاد بوده است.

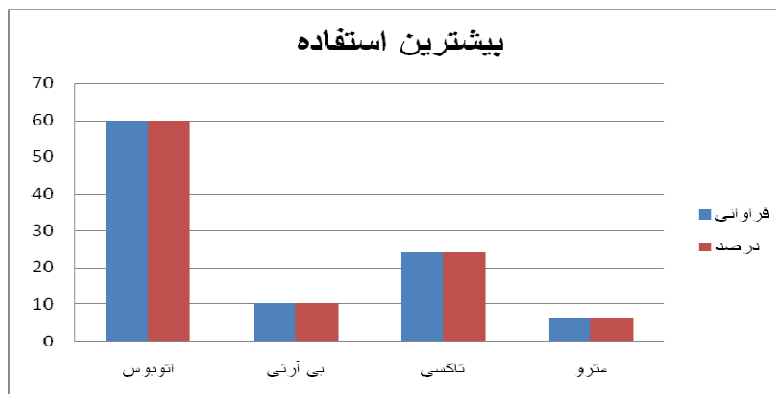
همچنین ۸ درصد زنان منطقه دارای وسیله نقلیه شخصی و ۹۲ درصد نابرخوردار هستند.

۳-۱- یافته‌های توصیفی

- میزان استفاده زنان از حمل و نقل درون شهری در هر روز (در منطقه ۶ تهران) به چه میزان می‌باشد و وسیله نقلیه‌ای که بیشتر از همه مورد استفاده قرار می‌گیرد مشخص شود؟

میانگین سن زنان پرسش شده، بین ۲۳ تا ۲۶ سال بوده است. کمترین ۱۹ سال و بیشترین ۶۲ سال بوده است. ۲۶ درصد متاهل و ۷۴ درصد مجرد بوده اند.

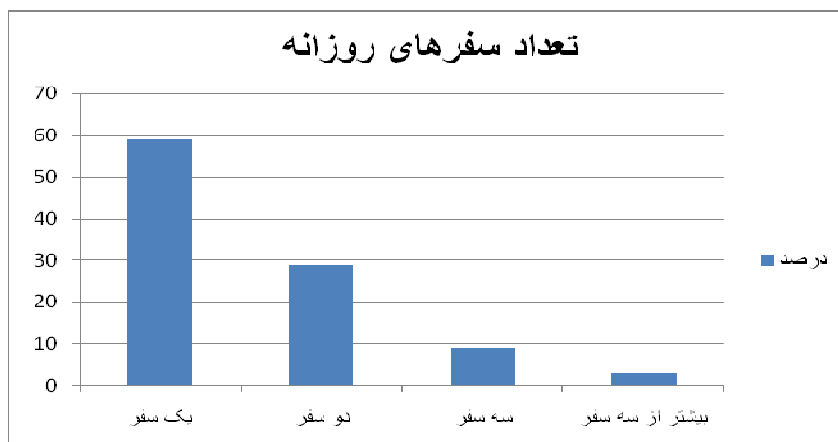
نمونه‌های مورد نظر از لحاظ سطح تحصیلات، ۲ درصد زیر دیپلم، ۱۸ درصد دیپلم، ۴۴ درصد کارشناسی و ۳۶ درصد کارشناسی ارشد می‌باشند. البته در مرحله تکمیل پرسشنامه زنان دیپلم و زیر دیپلم پر کردن پرسشنامه را نمی‌پذیرفتند و مورد دیگر اینکه چند درصدی نیز سطح تحصیلات خود را بالاتر ابراز نموده‌اند. همچنین از لحاظ شاغل بودن، ۲۴ درصد شاغل و ۷۶ درصد غیر شاغل بوده‌اند که نوع شغل



نمودار ۱- میزان استفاده روزانه زنان از وسیله نقلیه عمومی مأخذ: یافته‌های تحقیق

محاسبه شده سپس این سفرها در چه ساعاتی از روز و بیشتر با چه اهدافی انجام می‌شود به دست آمده است.

۶۰ درصد زنان برای سفرهای درون شهری خود از اتوبوس استفاده می‌کنند. ۲۴ درصد از تاکسی، ۱۰ درصد از بی آر تی و ۶ درصد از مترو استفاده می‌کنند. از لحاظ میزان استفاده، چند جنبه مورد بررسی قرار گرفته است. ابتدا تعداد متوسط سفرهای روزانه



نمودار ۲- تعداد سفرهای روزانه زنان منطقه ۶ تهران مأخذ: یافته‌های تحقیق

نقل عمومی منطقه هستند که رقم قابل توجهی می‌باشد.

بنا به یافته‌های تحقیق، ۲۴ درصد سفرهای روزانه حوالی صبح، ۳۹ درصد حوالی ظهر، ۳۳ درصد قبل از تاریکی، ۳ درصد همه ساعات و ۱ درصد ساعات پایانی روز انجام می‌شود. به طور کلی مشخص می‌شود که زنان برای سفر خود ساعات قبل از تاریکی را انتخاب می‌کنند و بین ساعات روز ظهر را بیشتر ترجیح می‌دهند.

این نمودار نشان می‌دهد که ۵۹ درصد زنان منطقه ۶ در هر روز به طور متوسط یک سفر انجام می‌دهند. ۲۹ درصد دو سفر، ۹ درصد سه سفر و ۳ درصد روزانه بیشتر از سه سفر انجام می‌دهند.

همچنین مشخص شده که زنان این منطقه، ۵۹ درصد برای همه سفرها، ۳۷ درصد تقریباً همه، از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند و فقط ۴ درصد برای هیچ سفر از این وسایل استفاده نمی‌کنند. روی هم رفته می‌توان گفت ۹۶ درصد زنان استفاده‌کنندگان حمل و



نمودار ۳- درصد فراوانی سفرهای درون شهری زنان در ساعات مختلف روز مأخذ: یافته‌های تحقیق

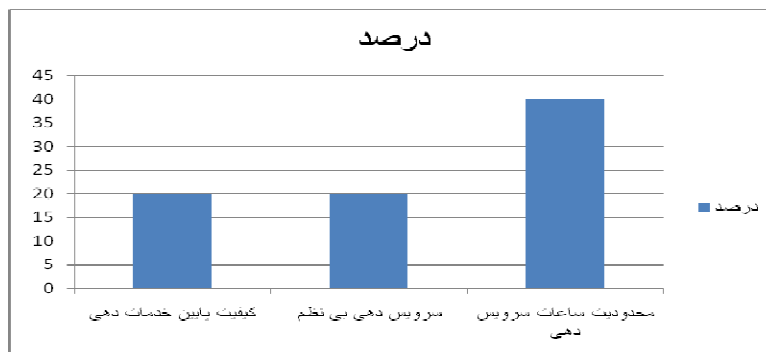
تقریباً اکثریت افراد عدم امنیت را دلیل انجام ندادن سفر درون شهری در ساعات بعد از تاریکی دانسته‌اند و اینکه خدمات دهی حمل و نقل درون شهری نیز در این ساعات کمتر و با کیفیت کمتر می‌باشد زیرا زنان بیشترین استفاده کنندگان حمل و نقل عمومی (به خصوص اتوبوس) در ساعات روشنایی بوده‌اند و دلیل استفاده نیز امنیت این وسایست که در ساعات بعد از تاریکی این وسایل نیازهای زنان را برآورده نمی‌سازد و امنیت مورد نیاز آنها را فراهم نمی‌نماید.

شناخت محدودیتهای حمل و نقل عمومی در ساعات بعد از تاریکی در اینجا افراد، ۲۰ درصد کیفیت پایین خدمات دهی، ۲۰ درصد سرویس دهی بی نظم و ۴۰ درصد محدودیت ساعات سرویس دهی (نبود سرویس دهی) را از مشکلات حمل و نقل عمومی در ساعات بعد از تاریکی دانسته‌اند.

با توجه به وجود دانشگاه بزرگ تهران و دیگر دانشگاهها و خوابگاهها، انتظار می‌رفت که بیشتر اهداف سفر تحصیلی باشد همان طور که می‌بینیم ۵۶ درصد اهداف سفرها تحصیلی، ۲۴ درصد کاری، ۱۳ درصد تفریحی و ۷ درصد امور خانواده که شامل خرید، بردن فرزندان به مهد و دبستان، مراجعه به پزشک و... می‌باشد.

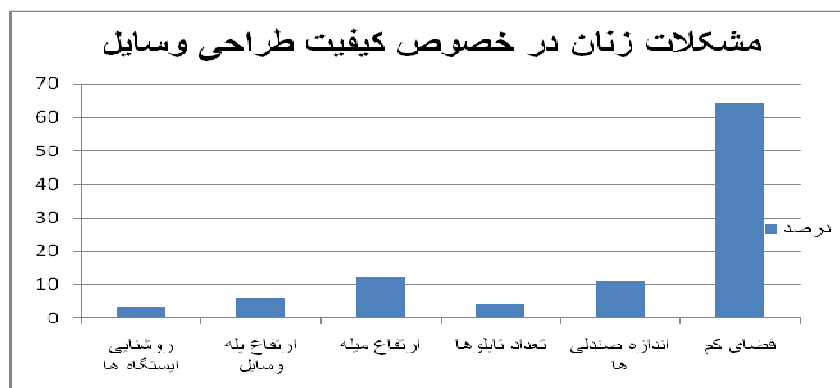
سوال دوم: شناخت مشکلات زنان در این خصوص است.

جنبه‌های مورد بررسی: شناخت دلایل استفاده کم از وسایل حمل و نقل عمومی در ساعات بعد از تاریکی شناخت محدودیتهای حمل و نقل عمومی در ساعات بعد از تاریکی مشکلات زنان در خصوص کیفیت طراحی وسایل حمل و نقل عمومی و در آخر سنجش رضایت زنان از خدمات دهی وسایل حمل و نقل عمومی را داریم.



نمودار ۴- محدودیتهای حمل و نقل عمومی در ساعات بعد از تاریکی از نظر زنان مأخذ: یافته‌های تحقیق

شناسایی مشکلات زنان در خصوص کیفیت طراحی وسایل حمل و نقل عمومی

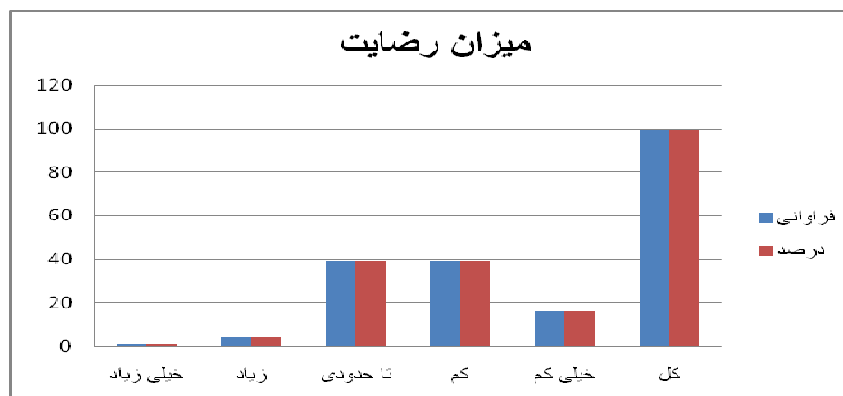


نمودار ۵- میزان مشکلات زنان در خصوص کیفیت طراحی وسایل حمل و نقل عمومی مأخذ: یافته‌های تحقیق

(برای گرفتن دستها) و اندازه صندلی‌ها را مشکل بعدی و ۶ درصد ارتفاع پله‌ها، ۴ درصد تعداد تابلوها و ۳ درصد روشنایی ایستگاه‌ها و موقعیت آنها را در اولویت‌های بعدی قرار داده‌اند.

همان‌طور که می‌بینیم ۶۴ درصد فضای کم وسایل حمل و نقل عمومی را مشکل اصلی طراحی دانسته‌اند که با نیازهای آنها همخوانی نداشته است. همچنین بعد از فضای کم تقریباً به‌طور مساوی ارتفاع میله

سنجش رضایت زنان از خدمات دهی وسایل حمل و نقل عمومی



نمودار ۶- میزان رضایت کلی زنان از حمل و نقل عمومی مأخذ: یافته‌های تحقیق

تا حدودی رضایت دارند و باقی که ۵ درصد می‌باشند از خدمات دهی کاملاً رضایت دارند.
- آمار تحلیلی

به‌طور کلی، ۵۵ درصد افراد از خدمات دهی وسایل حمل و نقل عمومی رضایت کمی دارند. ۳۹ درصد

یکی از آزمونهای آماری که در ارتباط با رضایت از کیفیت حمل و نقل می‌توان بکار گرفت، آزمون ناپارمتریک ویلکاکسون است. در این رابطه می‌توان مسایل زیر را مطرح نمود:

بین میزان رضایت افراد مجرد و متأهل و وسیله حمل و نقل تفاوت وجود دارد.

بین میزان رضایت افراد شاغل و غیر شاغل و وسیله حمل و نقل تفاوت وجود دارد.

- آزمون ویلکاکسون با توجه به آزمون فوق در سطح اطمینان ۹۹ درصد بین سه گزینه وضعیت تاهل، وضعیت شغلی و داشتن وسیله با رضایتمندی تفاوت معنی داری وجود دارد که در جداول پایین این روابط را به طور جداگانه در سطح اطمینان ۹۹ درصد مشاهده می‌کنید.

جدول ۱ - رابطه معناداری تفاوت بین سه گزینه وضعیت شغلی و داشتن وسیله نقلیه و وضعیت تاهل با رضایتمندی در سطح اطمینان ۹۹ درصد

	رضایتمندی - وضعیت تاهل	رضایتمندی - وضعیت شغلی	رضایتمندی - داشتن وسیله
رابطه معناداری	-8.633(a)	-8.529(a)	-8.572(a)
	.000	.000	.000

مأخذ: یافته‌های تحقیق

حمل و نقل عمومی انجام می‌دهند. زمان این سفرها بیشتر ساعات قبل از تاریکی است و اوج زمان سفر ساعات ظهر ۱۰ تا ۱۲ می‌باشد.

اکثر زنان به دلیل امنیت بیشتر از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند اما در ساعات بعد از تاریکی به علت محدودیت ساعات سرویس دهی و یا نامنظم بودن سرویس دهی شان ترجیح می‌دهند کمتر به سفرهای درون شهری بپردازند.

مشکلات زنان در طراحی داخلی وسایل نقلیه نیز، فضای کم و همچنین اندازه فضایی که مناسبتی با تقاضا و نیازهای بیشتر این گروه ندارد مشکل اصلی زنان شناخته شد.

در مورد میزان رضایتمندی نیز فرضیه چهارم تحقیق که مبنی بر رضایت حدودی اکثریت زنان بود رد می‌شود زیرا بنا به یافته‌ها، به طور کلی ۵۵ درصد افراد

آزمون آماری (b)

a بر اساس رتبه بندی منفی

b آزمون رتبه بندی علامت دار ویلکاکسون

از لحاظ آمار تحلیلی نیز، با توجه به آزمون فوق در سطح اطمینان ۹۹ درصد بین سه گزینه وضعیت تاهل، وضعیت شغلی و دارا بودن وسیله نقلیه با رضایتمندی تفاوت وجود دارد.

همچنین رابطه معناداری در سطح ۹۹ درصد بین دو متغیرو وضعیت شغلی و انتخاب نوع وسیله نقلیه عمومی وجود دارد.

۴- نتیجه گیری

با توجه به اطلاعات به دست آمده، وسیله نقلیه غالب مورد استفاده زنان اتوبوس و سپس تاکسی و سایر وسایل نقلیه عمومی می‌باشد و اکثریت زنان در روز یک سفر انجام می‌دهند و همین یک سفر را اکثراً با

و مادران جوان دارند. آنها علاوه بر نیاز به امنیت روانی، به دلیل ناتوانی جسمی به تسهیلات کالبدی خاص از جمله نوع کفسازی‌ها، ارتفاع پله‌ها، راهنمای جهت یابی و... احتیاج دارند که باید مورد توجه طراحان قرار گیرد.

- بازنگری در شبکه‌های حمل و نقل عمومی با توجه به برآورد نیاز واقعی زنان و حجم بهره برداری آنها و تأمین تسهیلات و دسترسی‌ها به ویژه تکمیل پیاده روی‌های امن و با عرض و کفسازی مناسب (رویا تمدن، ۱۳۸۷: ۲۳).

- کاهش میزان چیرگی جنسیتی فضا به کمک افزایش دادن حضور زنان در محیط و پیشنهاد فعالیت‌های سازگار با روحیه زنان در اماکن آسیب پذیر (بمانیان، رفیعیان، ۱۳۸۸: ۶۶).

- بهبود نظام حمل و نقل عمومی جهت آسایش و رفاه بیشتر زنان در جریان سفرهای شهری از طریق برخی اقدامات مانند: افزایش کارکنان ایستگاه‌ها، راهنمای خطوط اتوبوس‌های شبانه و برقراری مسیرهای مینی بوس تا نزدیک خانه‌های مسافران.

- ایجاد تابلوهای راهنما در ساماندهی فضاهای شهری ضروری است. مثلاً در شهرهای مختلف انگلستان به کمک نهادهای مسئول شهری تابلوهای راهنما برای استفاده از فضاها و تسهیلات شهری پیش بینی شده است (مهدی زاده، ۱۳۸۷: ۱۶).

- همسطح کردن ارتفاع پله و وسایط نقلیه با ارتفاع سکوی ایستگاهها تا زنان، افراد مسن و کودکان برای استفاده راحتتر باشند همچنین فضای مناسبی برای وسایل خرید زنان، کالسکه بچه و زنان باردار در نظر گرفته شود.

از خدمات دهی وسایل حمل و نقل عمومی رضایت کمی داشتند، ۳۹ درصد تاحدودی رضایت دارند و باقی که ۵ درصد می‌باشند از خدمات دهی کاملاً رضایت دارند.

همچنین بنا به آزمون تحلیلی ویلکاکسون رابطه معناداری بین شاغل بودن و انتخاب نوع وسیله نقلیه وجود دارد، به طوری که افراد شاغل استفاده از تاکسی را نسبت به وسایلی مانند اتوبوس یا بی آر تی ترجیح داده‌اند. پس فرضیه آخر تحقیق اثبات می‌گردد.

۵- پیشنهادها

- گام اول برای ایجاد یک فضای امن برای زنان، توسعه یک پایگاه اطلاعاتی مبتنی بر شناخت خصیصه‌های جنسیتی است که در آن اجبارها و چالش‌های مقابل زنان مشخص شود تا بتوان در اعمال برنامه اجرایی بر عناصر مشخصی تمرکز کرد، از جمله شناسایی مکان‌های آسیب پذیر و افزایش میزان تردد در آنها و تبلیغات مثبت برای ارتقاء شهرت محیط در اذهان عمومی و جلوگیری از بوجود آمدن احساس غربت و ترس ناشی از آن. ضمناً اطلاعات دقیق مربوط به جنس، همانند اطلاعات درباره سایر گروهها از قبیل اقلیت‌ها، معلولین، کهنسالان و جوانان به صورت مستمر در دسترسی همگان قرار گیرد. (بوذرجمهری و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۱)

- ایجاد نظارت محله‌ای بر خیابانها، مکانیابی مناسب محل ایستگاهها، تبدیل فضاهای بی دفاع به فضاهای امن از طریق ایجاد فعالیت و همچنین طراحی محله با کاربری مختلط خود باعث احساس امنیت می‌گردد.

- توجه به ساختار سنی زنان در برنامه ریزی فضاهای شهری زیرا زنان مسن نیازهای متفاوتی نسبت به زنان

شناخت و آگاهی خود باعث حس سرگردانی و عدم امنیت ذهنی می‌گردد همچنین نورپردازی مناسب، روشنایی ایستگاهها، پیاده روها و . . . اثر مثبتی در استفاده بیشتر زنان خواهد داشت.

منابع

اسدی، مسعود، (۱۳۸۸)، پایان نامه ارشد تبیین نقش حمل و نقل عمومی در محیط زیست پایدار شهری، صالحی، اسماعیل، دانشگاه تهران، گروه برنامه ریزی و مدیریت محیط زیست.

بمانیان، محمد رضا و رفیعیان، مجتبی و ضابطیان، الهام، (۱۳۸۸)، سنجش عوامل موثر بر ارتقای امنیت زنان در محیطهای شهری (مورد: محدوده اطراف پارک شهر تهران)، مجله پژوهش زنان، شماره ۲۶، تهران، صفحات ۶۷-۴۹.

بوذر جمهری، خدیجه، عبدالهی، سمیه و ترکمن نیا، نعیمه، (۱۳۹۰)، مقاله زنان، امنیت و حمل و نقل شهری، مجموعه مقالات سومین کنفرانس مدیریت شهری مشهد (CD)، مشهد.

تمدن، رویا، (۱۳۸۷)، زنان و فضاهای شهری، جستارهای شهرسازی، شماره ۲۵ و ۲۴، تهران، صفحات ۲۳-۲۰.

جهانشاهی، محمدحسین، (۱۳۸۷)، شهر و زنان، جستارهای شهرسازی، شماره ۲۵ و ۲۴، تهران، صفحات ۵-۲.

زاهدی، شمس السادات، (۱۳۸۶)، زن و توسعه، انتشارات دفتر پژوهشهای فرهنگی، چاپ دوم، تهران، ۲۲۴ صفحه.

زنجانی زاده، هما، (۱۳۸۲)، بررسی وضعیت زنان وامنیت شهری وعوامل تاثیر گذار بر کاهش امنیت

-رانندگان زن در هنگام خرابی یا تصادف اتومبیل در مکانهای خلوت، با خطر و ناامنی روبه رو هستند. همچنین پارکینگهای طبقاتی برای زنان ترس آور و نگران کننده است. پارکینگهای اتومبیل اصولاً برای رفت و آمد اتومبیلها طراحی می‌شود ولی معمولاً به تأمین مسیرهای پیاده و روشنایی مناسب برای آنها که لازمه فرایند پارک کردن است، توجه کافی و لازم نمی‌شود. توصیه می‌شود بخشهای جلویی پارکینگها به زنان اختصاص داده شود و یا پارکینگهای ویژه زنان ایجاد شود که دارای جای پارک وسیع، دسترسی آسان به پلکان و ورودیها، لامپهای پر نور، سامانه هشدار امنیت و تلویزیون مدار بسته باشند (مرکز پژوهشهای شورای اسلامی شهر مشهد، ۸۹/۸/۲۲).

- جدا کردن درب ورودی از درب خروجی به خصوص برای اتوبوسها

- الکترونیکی کردن بلیتهای تمام وسایل حمل و نقل عمومی

- کاهش ارتفاع میلهها برای گرفتن دست داخل وسایط نقلیه زیرا که زنان به دلیل جثه و قد کوتاهتر اغلب با مشکل رو به روهستند.

- ساماندهی و کنترل بیشتر تاکسیها در ساعات پایانی شب و ایجاد سرویسهای شبانه منظم برای سایر وسایل به خصوص اتوبوسها

- مکانیابی ایستگاهها در نزدیکی مراکز تجاری و مهم تا امنیت ایستگاه تامین شود

- ایجاد اقتصاد شبانه که هم باعث بهبود اقتصاد و هم خود به خود باعث ایجاد سایر خدمات و همچنین امنیت بیشتر می‌شود.

- نصب تابلوها به تعداد مناسب و در مکانهای مناسب تا سبب خوانایی و آگاهی بیشتر گردد زیرا که نداشتن

نشریه آشنایی با مدیریت شهری (تجارب

جهانی)، شماره ۲۳۰. www.rcmc.ir

محرم نژاد، ناصر و احمدی، مه‌ری، (۱۳۸۵)، «مدیریت

پایدار حمل و نقل شهری و راهکارهای آن»،

سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.

<http://www.civilica.com>

مهدیزاده، جواد، (۱۳۸۷)، در جستجوی شهرهای انسانی

تر، جستارهای شهرسازی، شماره ۲۵ و ۲۴،

تهران، صفحات ۱۹-۶.

Carmona, Matthew (2003), 'Public Places Urban Spaces', Architectural press ,edition 1, New York, 320 pages.

Pacion, Michael (2009)- Urban Geography- published in the Taylor and Francis e library, edition 2, U.K, 740 pages.

زنان، نشریه فرهنگ و پژوهش، شماره ۱۲۷،

تهران، صفحات ۱۴-۱۰.

زنجانی زاده، هما، (۱۳۸۰)، زنان و امنیت شهری، مجله

دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی

مشهد، شماره ۱۳۵ و ۱۳۴، مشهد، صفحات ۶۲۶-

۶۰۳.

سایت شهرداری منطقه ۶ تهران، region6.tehran.ir

www.feminist.com

سایت «منشور اروپایی زنان در شهر»

www.cityshelter.com

سایت «گزارش کنفرانس لندن سال‌های ۲۰۰۳

و ۲۰۰۵» www.womeninlondon.org.uk

صالحی، اسماعیل، (۱۳۸۷)، ویژگیهای محیطی فضاها

شهری امن، انتشارات مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی

شهرسازی و معماری، چاپ اول، تهران، ۳۱۰

صفحه.

ضابطیان، الهام و رفیعیان، مجتبی، (۱۳۸۷)، درآمدی بر

فضاهای امن شهری با رویکرد جنسیتی،

جستارهای شهرسازی، شماره ۲۴ و ۲۵، تهران،

صفحات ۵۵-۴۸.

کاظمی، سید علی، (۱۳۸۸)، مقاله حقوق شهروندی در

قوانین و مقررات ایران، مجموعه مقالات همایش

حقوق شهروندی، انتشارات دانشکده حقوق و

علوم سیاسی دانشگاه تهران، چاپ اول، تهران،

صفحات ۱۲۶-۱۱۶.

کامیار، غلامرضا، (۱۳۸۹)، حقوق شهری و شهرسازی،

انتشارات مجد، چاپ چهارم، تهران، ۳۷۶ صفحه.

مرکز آمار ایران، سالنامه آماری سال ۱۳۸۵.

مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد،

(۸۹/۸/۲۲)، «پروژه سئول شهر دوستدار زنان»،



University Of Isfahan

Urban - Regional Studies and Research Journal
Vol. 5 – No. 19 - Winter 2014
ISSN (online): 2252-0848
ISSN (Print): 2008-5354
<http://uijs.ui.ac.ir/urs>

Evaluating women use of urban transport system (Case study: 6th district of Tehran)

K. Zayari, N. Torkamanniya

Received: November 15, 2011/ Accepted: June 9, 2012, 29-32 P

Extended abstract

1-Introduction

Urban transport is one of the main elements of the urban system that provides access of citizens to variety of situations and land uses and as regards women make up half of the citizens of our cities, According to the principles of civil rights in cities, also must be met the needs of this large group and active population.

Attempted in this study, be estimated the using rate of transport into the city every day (in the 6th district of Tehran), be determined a vehicle that is used most and be recognized women's problems.

2- Theoretical Bases

Theoretical views used in this article, were social justice and feminist views. About women use of urban transport system, has been done little research in Iran, but some

examples of studies in other countries shows the importance of social justice criteria.

3- Discussion

Methodology in this study is descriptive – analytical that the data collection is the documents (the library) and survey that were collected through questionnaires (designed by

the researchers) , interviews and surveys.

The study population was all the women who reside in 6th district of Tehran at the time of the study.

Estimating the sample size, we used a stratified cluster sampling method and Cochran formula were applied and 206 people were from current female^{6th} district resident of Tehran in 2011. The data were analyzed by SPSS software. Also the Wilcoxon test was used to complete the analysis

The research results show that 59 percent has a trip into the city every day that 59% also do all their trips within the city with public transportation.

Also, 96 percent of women have chosen to travel, the hours of before darkness that the daily peak travel hours in the day is noon

Author (s)

K. Zayari

Professor of Geography and Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

N. Torkamanniya (✉)

MA. Student of Geography and Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

E-mail: torkamanniya55@yahoo.com

and low use of public transport in late in the day Have expressed insecurity.

Therefore, as regards existing problems, research is presented strategies in order to optimize space and improve transportation system toward promote safety for women.

4- Conclusion

The research results show that 59 percent has a trip into the city every day that 59% also do all their trips within the city with public transportation.

60% of women are preferred between the urban transport, buses and 24 percent are preferred taxis. 96 percent of women have chosen to travel, the hours of before darkness that the daily peak travel hours in the day is noon and low use of public transport in late in the day Have expressed insecurity.

Problems in the vehicle interior, was known the low space as main problem of women.

About satisfaction, the fourth research hypothesis was rejected because according to the findings, 55% of women had little satisfaction from the service of public transport, 39 percent are somewhat satisfied and the remaining 5 percent, are satisfied with the service completely.

According to Wilcoxon Analytical test , there is a significant correlation between employment and type of vehicle So that employees have preferred the use of taxi instead of buses or B. R. T.

5- Suggestions

5-1- Improvement in public transport networks according to the real needs of women and volume of their use and providing facilities and access in particular, the completion safety pedestrian with the proper width and pavement

5-2- Attention to the age structure of women in urban planning because older women have different needs than young women and young mothers. In addition to the need for

psychological security, they need to the specific physical facilities such as proper pavement, height of the stairs, navigation guide and etc that should be considered by designers.

5-3- Organize and control taxis late at night and increase regular night services for other vehicles, especially buses.

5-4- Planning night economy that improved economy and also increases security in City.

Keywords: Women - the urban transport system - security - travel demand

References

- Asadi, M. (2009). Explain the role of public transport in sustainable urban environment. MA thesis. Salehi, s. Tehran University. Department of Planning and Environment management.
- Bemanian, M, Rafeiyan, M and Zabetian, E. (2009). Measuring factors promoting security in urban environments. Journal of women s studies. No 3. Tehran. Pages 49-67.
- Buzarjomehri, Kh, Abdollahi, S and torkmanniya, N. (2011). Women, security and urban transport. Proceedings of the Third urban Management Conference of Mashhad.
- Tamaddon, R. (2008). Women and urban spaces. Journal of Urban ESSAYS. No 24 and 25. Tehran. pages 20-23.
- Jahanshahi, M. (2008). Women and urban spaces. Journal of Urban ESSAYS. No 24 and 25. Tehran. Pages 2-5.
- Zahedi, Sh. (2007). Woman and development. Press Office of Cultural Research. Second edition. Tehran. 224 pages.
- Zanjani zadeh, H. (2003). Evaluation the status of women and urban security and Factors affecting the reduction of women security. Journal of Cultur and research. No. 127. Tehran, pages 10-14.

- Zanjani zadeh,H. (2001). Women and security. Journal of Literature and human Science, Ferdowsi University of Mashhad. No 134 and 135. Mashhad. pages 603-626.
- region6.tehran.ir Site of 6th district Municipality of Tehran.
- www.feminist.com
- www.cityshelter.com site of the European Charter for Women in the City.
- www.womeninlonden.org.uk site of Report of the London Conference in 2003 and 2005.
- Salehi, S. (2008). Environmental characteristics of secure urban areas. Studies and Research Center of architecture and urban planning. 1th edition. Tehran. 310 pages.
- Zabetian,E and Rafeiyan,M. (2008). Introduction to secure urban spaces with gender approach. journal of Urban ESSAYS. No 24 and 25. Tehran. pages 48-55.
- Kazemi, A. (2009). Civil rights in laws and regulations of Iran. Proceedings of Conference on Civil Rights. Faculty of Law and Political Science at Tehran University. 1th edition. Tehran. pages 116-126.
- Kamyar, Gh. (2010). Civil Rights and Urban planning. Majd Press, fourth edition. Tehran. 376 pages.
- Statistical Center of Iran. Statistical Yearbook 1385.
- www.rcmc.ir, Mashhad City Council Research Center .(2010)._Seoul project, women-friendly city. Introduction to Urban Management magazine. No 230.
- <http://www.civilica.com>, Moharam nezhad,N and Ahmadi,M. (2006). the sustainable management of urban transport and its solutions. Third Regional Conference on Traffic Management.
- Mahdi zadeh,J. (2008). in search of more human city. journal of Urban ESSAYS. No 24 and 25. Tehran. pages 6-19.
- Carmona, M. (2003). 'Public Places Urban Spaces' . Architectural press . 1th edition , New York, 320 pages.
- Pacion , M. (2009). Urban Geography. published in the Taylor and Francis e library. Second edition,U.K,740 pages.