

## نگاهی جدید به عوامل مؤثر بر دسترسی

### (مطالعه موردی: شیراز، محله معالی آباد و ملاصدرا)

نوید سعیدی رضوانی\* - استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد قزوین  
حمیدرضا دانش‌پور - کارشناس ارشد شهرسازی، گروه معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بوشهر  
امیررضا دانش‌پور - کارشناس ارشد شهرسازی، دانشگاه شیراز

پذیرش مقاله: ۱۳۹۱/۰۱/۲۹      تأیید نهایی: ۱۳۹۲/۰۲/۲۳

#### چکیده

دسترسی یکی از مهم‌ترین خصوصیات یک شهر خوب به‌شمار می‌رود و امروزه، حل مسائل دسترسی در شهرها و بهبودبخشیدن به کیفیت آن، از اهداف عمده شهرها و شهرسازی محسوب می‌شود. بسیار مهم است اگر بتوانیم قدرت انتخاب و تنوع را در دسترسی به فعالیت‌ها، منابع، اطلاعات و مکان‌های گوناگون، برای تمام اقشار جامعه فراهم کنیم. هدف از این پژوهش تعیین عوامل جدید تأثیرگذار بر دسترسی و شعاع دسترسی، به غیر از عوامل اشاره شده است که به ارائه تعریفی جدید از دسترسی می‌انجامد. همچنین فرضیه‌ای که نویسندگان آن دنبال می‌کنند، این است که به نظر می‌رسد برخی از ویژگی‌های فردی (مانند شرایط جسمی، سن، جنسیت)، وضعیت خانوادگی و عواملی چون سواد، دسترسی به اینترنت، شیوه‌های جدید تجارت و حضور دیگر افراد، همچنین عوامل وابسته مرتبط با حمل و نقل و عوامل محیطی، بر دسترسی و به تبع آن، بر شعاع دسترسی به کاربری‌های شهری تأثیرگذار است. این پژوهش با توجه به اهداف ارائه شده، از نوع پژوهش‌های کاربردی بوده و روش جمع‌آوری اطلاعات به صورت مطالعات اسنادی است و همچنین، روش‌های میدانی (پرسش‌نامه) و دلفی (مصاحبه با متخصصان) در این پژوهش به کار گرفته شده است. از مهم‌ترین نتایج این پژوهش می‌توان به توجه بیشتر مردان نسبت به زنان به عامل شلوغی و حضور دیگر افراد در مکان‌های مختلف، بالاتر بودن سواد، میزان استفاده از شیوه‌های جدید تجارت و تأثیر عامل حضور دیگران در بین مجردان نسبت به متأهلان و همچنین عدم تفاوت در شاخص‌های بیان شده، بین محلات معالی آباد و ملاصدرا اشاره کرد.

کلیدواژه‌ها: دسترسی، عوامل اجتماعی، عوامل فردی، معالی آباد، ملاصدرا.

مقدمه<sup>۱</sup>

تحولات جهانی، منطقه‌ای و محلی، بر شهر که کلیتی پیچیده و در عین حال منسجمی دارد، به‌شدت و به‌طور مستمر تأثیرگذار است. بنابراین ضروری است که به مفاهیم، اصول و معیارهای شهرسازی، نگاهی دوباره بیندازیم؛ چراکه اگر چنین نقادی را آغاز نکنیم، در جهان همواره در حال تغییر و متلاطم‌امروزی، نمی‌توانیم راه‌حل‌های مناسبی برای مشکلات شهری ارائه دهیم و در نتیجه هدف شهرسازی که رفاه انسان است، محقق نخواهد شد. برخی از نظریه‌پردازان مانند تام ترنر و کلونین لینچ، مفهوم دسترسی را به‌صورت یک معیار مهم شهرسازی مطرح کرده‌اند. از نظر لینچ شهرها ابتدا بنا به دلایل نمادین و سپس به دلیل نیاز به دفاع ساخته شده‌اند، اما دیری نپایید که معلوم شد یکی از امتیازهای شهرها، تأمین دسترسی مناسب در آنها است. دسترسی شامل دسترسی به سایر افراد، فعالیت‌ها، منابع، خدمات، اطلاعات و یا اماکن می‌شود. از سوی دیگر، دسترسی به‌صورت نابرابر توضیح شده است. دسترسی کودکان با بزرگسالان و دسترسی معلولان با افراد سالم فرق دارد و دنیای سالخورده‌گان با کاهش قدرت تحرک آنها نقصان می‌پذیرد. علاوه‌براین، دسترسی برحسب زمان، روز و فصل متغیر است. یکی از امتیازهای شهر بزرگ، دسترسی ۲۴ ساعته به خدمات است. بنابراین در پژوهش پیش رو در نظر است به واکاوی و شناختن مفهوم دسترسی و تحول مفهوم آن در دنیای امروز پرداخته شود.

اکنون شاهدیم که با وجود تفاوت‌های پیش‌گفته، همچنان با دسترسی برخوردی سنتی می‌شود. برای مثال، تأثیر جهانی‌شدن، گسترش و افزایش سرعت ارتباطات، دسترسی بیشتر به خودرو، توسعه کاربری‌های مختلط، توسعه روش‌های جدید تجارت از جمله ebay، افزایش سطح تحصیلات، افزایش رفاه و توجه عمومی به مقوله کیفیت، در اینجا سنجیده نمی‌شود. این پژوهش تلاشی برای پاسخ به این سؤال‌هاست؛ یعنی این موارد و موارد مشابه، چه تأثیری بر دسترسی و شعاع دسترسی دارند. همچنین فرضیه‌ای که نویسندگان دنبال می‌کنند، این است که به نظر می‌رسد برخی از ویژگی‌های فردی (مانند شرایط جسمی، سن، جنسیت)، وضعیت خانوادگی و عواملی چون سواد، دسترسی به اینترنت، شیوه‌های جدید تجارت و حضور دیگر افراد، بر دسترسی و به‌تبع آن بر شعاع دسترسی به کاربری‌های شهری تأثیرگذار است.

در بررسی‌های به‌عمل آمده مشخص شد، پژوهشی که در ارتباط مستقیم با دسترسی و شعاع دسترسی در شهرسازی باشد، در ایران صورت نپذیرفته است.

محمد رحیم رهنما و آنا لیس در مقاله‌ای با عنوان «اندازه‌گیری تغییرات دسترسی در منطقه مادرشهری سیدنی»، شاخص دسترسی با مدل گرانشی فرصتی (تعداد شاغلان و مسافت بین مناطق) برای ۳۸ محدوده دولت محلی در منطقه مادرشهر سیدنی در دوره زمانی سال‌های ۲۰۰۱-۱۹۹۱ و با ابزارهای کمکی GIS محاسبه شده است. آنها در پژوهش خود، تغییرات شاخص دسترسی در این دوره را اندازه‌گیری کردند. نتایج پژوهش رهنما و لیس نشان می‌دهد که ضریب دسترسی با فاصله از مرکز شهر سیدنی، به نواحی حومه‌ای شهر کاهش می‌یابد. همچنین نتیجه حاصل از بررسی تغییرات

۱. این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی حمیدرضا دانش‌پور با عنوان «تأثیر تحولات شهرنشینی و شهرسازی جدید بر دسترسی و شعاع دسترسی؛ مقایسه محله معالی‌آباد و ملاصدرا شیراز»، به راهنمایی نوید سعیدی رضوانی و مشاوره کرامت... زیاری است.

دسترسی، بیانگر وقوع همزمان دو پدیده متفاوت است؛ یکی تغییر مثبت ضریب شاخص دسترسی در هسته مرکزی سیدنی (عمدتاً به صورت نواری) و نواحی حومه‌ای و دیگری، تغییر منفی ضریب دسترسی در منطقه میانی سیدنی است. همچنین تحلیل رابطه بین شاخص دسترسی و متغیرهای اجتماعی - اقتصادی و فیزیکی، نشانگر آن است که مناطق با استفاده کمتر از خودرو برای سفر به محل کار، تسهیلات بالای حمل و نقل عمومی، درآمد هفتگی بالای خانوار، فاصله کمتر از مرکز شهر، بُعد خانوار میانه، از دسترسی بالایی برخوردارند. برعکس آن، مناطقی با درآمد پایین خانوار، دوری از مرکز شهر، استفاده فراوان از خودرو برای رفتن به محل کار، بُعد خانوار بالا و تسهیلات اندک حمل و نقل عمومی، ضریب دسترسی پایینی دارند (رهنما و لیس، ۱۳۸۵).

در پژوهش دیگری با عنوان «توسعه یک الگوریتم ریزدانه، جهت ارزیابی میزان دسترسی به خدمات شهری»، هدف ارائه مدلی ریزدانه برای ارزیابی میزان تقاضای خدمات شهری در مناطق ساخته شده و مقایسه آن با میزان خدمات فراهم شده از دیدگاه کیفیت زندگی و برابری در برخورداری از تسهیلات شهری است. در این مقاله مراحل توسعه و پیاده‌سازی مدل فوق، به عنوان یک ابزار تصمیم‌گیری مکانی، برای ارزیابی میزان دسترسی به خدمات شهری بر اساس دو معیار اصلی فاصله (شاخص شعاع سرویس دهی) و سرانه (شاخص تراکم جمعیت)، ارائه شده است. در این پژوهش کلیه خدمات و تسهیلات شهری به دو دسته کلی تقسیم‌بندی شده و برای هر یک، روش‌های مدل‌سازی مختلفی ارائه شده است (طالعی، مسگری و شریفی، ۱۳۸۸: ۵۷۶-۵۷۵).

در خارج از ایران، برخی از نظریه‌پردازان و شهرسازان، عامل دسترسی را یکی از عوامل و اصول شهرسازی دانسته‌اند. برای مثال، تام ترنر در مدل پیشنهادی خود با عنوان اصول و معیارهای شهرسازی، دسترسی را در کنار عوامل دیگری همچون تنوع، تکثرگرایی، زمینه‌گرایی، سرزندگی، اختیار و انتخاب و پایداری برشمرده است. به باور ترنر، دسترسی یکی از اصول و معیارهای کلیدی در شهرسازی است. لینچ نیز به تأثیرات دسترسی بر شهرسازی پرداخته است. از نظر لینچ نظریه‌پردازان معاصر، حمل و نقل و ارتباطات را جزء امتیازهای اصلی مناطق شهری دانسته و اغلب نظریه‌های مربوط به پیدایش و عملکرد شهر نیز، آن را مسلم دانسته‌اند. لینچ دسترسی را برحسب عناصری که دسترسی به آنها برقرار می‌شود و اینکه چه کسی هزینه آنها را تحمل می‌کند، دسته‌بندی کرده است.

## مبانی نظری

### تعاریف مربوط به دسترسی

بحث‌های مربوط به دسترسی<sup>۱</sup> تقریباً نیم قرن، به‌ویژه پس از انتشار متد کمی هنسن (۱۹۵۹) سابقه دارد، ولی تسلط گسترده حومه‌نشینی بعد از جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵-۱۹۳۹) و نیز، استفاده بیشتر و روزافزون از خودرو در سفرهای روزانه، به‌ویژه بین محل کار و سکونت در مناطق شهری (نیومن و تورنلی، ۱۹۹۹: ۸۶) تا اواسط دهه هفتاد، منجر به حاشیه‌ای شدن مباحث دسترسی شد و بیشتر تلاش‌ها بر موضوع «حرکت» متمرکز بود تا «دسترسی». بحران انرژی در

دهه هفتاد، به‌ویژه افزایش قیمت نفت در سال ۱۹۷۳ از سوی کشورهای صادرکننده نفت (گلنر، ۱۹۹۴: ۱۳۲) و ملاحظات محیطی، سبب تغییر تفکر از «حرکت» به «دسترسی» در برنامه‌ریزی، طراحی و حمل و نقل شهری شد (رهنما و لیس، ۱۳۸۵: ۱۴۰).

لینچ در نظریه شکل خوب شهر، شش اصل سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار و کارایی و عدالت را اصول جامع شهرسازی دانسته است. منظور، کمیت و تنوع عناصری است که می‌توان به سایر افراد، فعالیت‌ها، منابع، خدمات، اطلاعات و اماکن، دست یافت. دسترسی را می‌توان برحسب عناصری دسته‌بندی کرد که دسترسی به آنها برقرار می‌شود و اینکه چه کسی هزینه آن را تحمل می‌کند (لینچ، ۱۳۸۶: ۲۴۲-۱۵۲).

تام ترنر یکی از شهرسازان فراتر از فرا نوگرا<sup>۱</sup> است که در سال ۱۹۹۶ با کتاب شهر همچون چشم‌انداز<sup>۲</sup> اصول و معیارهایی را برای شهرسازی برشمرده است. برای مثال از دیدگاه او «... برنامه‌ریزی شهرها باید چندمنظوره باشد. پایداری، فقط یکی از اهداف است. شهرها باید خصوصیات چگونگی زیبایی، راحتی، آسایش و قابلیت دسترسی داشته باشند...» (ترنر، ۱۳۷۶: ۱۸۱).

کار (۱۹۹۲) با استفاده از مفاهیم به‌کار گرفته شده لینچ، پنج بُعد حق و حقوق شهروندان در فضای شهری را تشخیص دادند. این ابعاد شامل دسترسی، آزادی فعالیت، ادعا، تغییر، مالکیت و واگذاری حق و حقوق لازم هستند. این کیفیات باعث می‌شوند که حقوق شهروندی و تجلی کالبدی آن در فضای شهری مورد توجه قرار گیرد. اولین پیش‌شرط طراحی یک فضای خوب در شهر، امکان دسترسی به آن است. فرانسیس (۱۹۸۹) سه نوع دسترسی را مورد شناسایی قرار داده است که عبارتند از: دسترسی فیزیکی، اجتماعی و بصری. کار و همکاران دسترسی نمادین را نیز به این طبقه‌بندی افزودند.

**الف) دسترسی فیزیکی به فضای شهری؛** در مقابل دسترسی، موانع دسترسی نیز بایستی مورد توجه باشند. مانند در و دروازه‌ها، دیوارها، نرده‌ها و تغییر سطح (مانع دسترسی معلولان).

**ب) دسترسی اجتماع؛** همه طبقات و لایه‌های اجتماعی بایستی قادر به استفاده از فضا باشند. ممنوعیت استفاده از فضا برای لایه‌ها یا طبقاتی از اجتماع، نوعی اعمال محرومیت اجتماعی شمرده می‌شود و از مطلوبیت فضا می‌کاهد.

**ج) دسترسی بصری؛** امکان دیده‌شدن فضا برای دسترسی بصری مطرح شده است.

**د) دسترسی نمادین؛** وجود علائمی در فضا نشان می‌دهد که حضور چه افرادی در فضا خوشایند و چه افرادی ناخوشایند است (عباس‌زادگان، ۱۳۸۴: ۷۷).

گوتنبرگ (۱۹۶۰) ساختار شهری و رشد شهر را برحسب دسترسی بیان می‌کند؛ آنچه وی آن را «تلاش جامعه برای غلبه بر فاصله» می‌نامد (رهنما، ۱۳۸۷: ۴۳). دیوید ساترث وایت در مقاله‌ای با عنوان «تفاوت‌های فقر شهری و روستایی» اشاره کرده است، معیارهای سنتی فقر به این موضوع می‌پردازند که افراد و خانوارها به چه میزان به غذای

1. Post-postmodern

2. City as Landscape

مناسب یا درآمد کافی برای خرید آن دسترسی دارند. این معیارها در متوقف کردن بسیاری از جنبه‌های محرومیت، مانند فقدان دسترسی به خدمات اساسی، بهداشت، سواد، فقدان آزادی سیاسی و مصونیت قانونی، ناتوان هستند (دهقان منشادی، ۱۳۸۵: ۹۹). فرانسیس تیبالدز بیان می‌کند که بسیار مهم است اگر بتوانیم، قدرت انتخاب و تنوع را در دسترسی به فعالیت‌ها، منابع، اطلاعات و مکان‌های گوناگون، برای تمام اقشار جامعه فراهم کنیم. محیط‌های شهری باید برای همه، بدون توجه به سن، توانایی، سوابق و درآمد، در دسترس باشند و بتوانند قدرت گزینش را در دسترسی به فعالیت‌ها، ساختمان‌ها و منابع مختلف برای همگان پدید آورند (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۸۸-۸۵). از دید هیلد براند فری، مهم‌ترین امتیاز شهر امکان انتخاب، شیوه زندگی مهیج، دسترسی به خدمات و تسهیلات، داشتن ویژگی‌های پرتحرک، چالش روشنفکری، همدلی و همراهی و از همه مهم‌تر، زمینه اشتغال است (فری، ۱۳۸۳: ۳۰).

بنا به نظر پاسوگولاری (۲۰۰۴)، دسترسی و مطلوبیت فضاهای عمومی و ساختار فیزیکی و کارکردی آنها، از جمله مسائلی هستند که از رشد سریع شهری اثر منفی پذیرفته‌اند. دسترسی به فضاهای عمومی می‌تواند یکی از مهره‌های اصلی بوده و برحسب بعد فیزیکی قلمروی عمومی، مورد بررسی قرار گیرد که این عامل بایستی هم تسهیل کند و هم به واسطه محیط اجتماعی محدود شود. دسترسی به فضاهای عمومی، به تنهایی می‌تواند به منزله یکی از معیارهای مؤثر و بازدارنده (مانع) افزایش مطلوبیت و انجام تعاملات اجتماعی در یک فضای عمومی مطرح شود (پاسوگولاری، ۲۰۰۴: ۲۳۲-۲۲۵).

برخی از نظریه‌پردازان نیز تعاریفی متفاوتی از دسترسی ارائه کرده‌اند. دسترسی، «آزادی یا توانایی مردم برای برآوردن نیازهای اساسی، به دلیل حفظ کیفیت زندگی‌شان تعریف شده است» (پاسوگولاری و دوراتلی، ۲۰۰۴: ۶۴). دسترسی «آسان رسیدن به مقصد» یا «کاهش هزینه در مقصد» است (جاناتان و گرب، ۲۰۰۲: ۴۱). دسترسی اساساً به دو نوع دسترسی نسبی و دسترسی ترکیبی تقسیم شده است. دسترسی نسبی ارتباط یا درجه تعامل بین دو نقطه مشخص را توصیف می‌کند؛ در حالی که دسترسی ترکیبی ارتباط یا تعامل بین یک نقطه و سایر نقاط را در یک فضای جغرافیایی توصیف می‌کند (ورک و یاه، ۲۰۰۰: ۱۳۸). قابلیت دسترسی، توانایی دسترسی به محصولات، خدمات، تسهیلات، شغل، خانه، فضاهای تفریحی، مکان‌های خرید و دیگر فعالیت‌های جنبی، طی زمان معقول است. از این دیدگاه، همه مکان‌ها یکسان نیستند؛ چراکه بعضی مکان‌ها در مقایسه با مکان‌های دیگر، قابلیت دسترسی بیشتری به خدمات شهری دارند.

برای اندازه‌گیری قابلیت دسترسی دیدگاه‌های مختلفی مطرح است، ولی اندازه‌گیری بر مبنای موقعیت، بیشتر در مطالعات برنامه‌ریزی کاربری‌های شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. این معیار، سطح دسترسی به فعالیت‌های مختلف توزیع شده در پهنه مورد مطالعه را بیان می‌کند. مانند، تعداد فرصت‌های شغلی (مکان فعالیت) که در فاصله مشخصی از مکان زندگی یک شهروند قرار دارد (گرس و وی، ۲۰۰۴: ۱۲۷-۱۴۰). در این موضوع توافق شده است که قابلیت دسترسی و تنوع تسهیلات و خدمات، یکی از معیارهای مهم برای ارزیابی کیفیت زندگی است. بنابراین کیفیت زندگی در مناطق ساخته شده شهری، به طور اساسی تحت تأثیر قابلیت دسترسی به تسهیلات شهری قرار می‌گیرد. برتولینی و دجیست (۱۹۹۹ و ۲۰۰۳) معتقدند که یک فضای عمومی در دسترس، فضایی است که نه تنها افراد مختلف زیادی می‌توانند به آن وارد شوند، بلکه جایی است که این افراد می‌توانند کارهای متنوعی در این فضا انجام دهند. از نظر گودمن

(۱۹۶۸)، دسترسی فیزیکی و روانی به فضای عمومی، نکته اصلی و اساسی برنامه‌ریزی تمام فضاهای عمومی است. احتمالاً فضاهای عمومی می‌توانند فرصت‌های دسترسی متنوعی را برای مردم فراهم کنند و به ابزاری برای افزایش کیفیت زندگی در محیط شهری تبدیل شوند. بنا بر نظر تالن (۲۰۰۰)، دسترسی به انواع فضای عمومی می‌تواند از بُعد شاخص پراکندگی<sup>۱</sup> بیش از فضاهای متمرکز<sup>۲</sup> مطلوبیت را نشان دهد. دسترسی و پراکندگی، به‌طور همزمان با اندازه‌گیری میزان دسترسی فضای عمومی سنجیده می‌شود. با قبول این نظر، موضوع مسافت بین نواحی مسکونی و فضاهای عمومی - که با نظریه حداکثر دسترسی به فضای عمومی و کمترین فاصله پیاده‌رو به هم وابسته‌اند - این است که فضاهای عمومی بایستی با بافت مسکونی همجواری یکپارچه باشد. گذشته از این، هلینگ (۱۹۹۸) بر اهمیت ساختار شهری این‌گونه تأکید می‌کند که ساختار شهری فشرده، دسترسی‌های فیزیکی را افزایش داده و منجر به کاهش سفر شهری به فضای عمومی می‌شود. همچنین لوینسون (۱۹۹۸) معتقد است که دسترسی با دو عنصر شکل داده می‌شود: یک عنصر زمانی (زمان سفر بین دو نقطه) و یک عنصر فضایی که منعکس‌کننده توزیع فعالیت‌های مورد سؤال است. از سوی دیگر، بنا به نظر پرل (۱۹۸۵)، دسترسی با جمع کردن و نزدیک کردن نقاط مبدأ و مقصد سفر، کاهش اختلاف<sup>۳</sup> فضا و عمدتاً از خلال بهبود حمل و نقل و نیز، افزایش پتانسیل‌های تماس بهبود می‌یابد. هرچند که گرانز و مینتز (۱۹۹۶) عقیده دارند که یک فضای عمومی ممکن است که در اکثر اوقات خالی از جمعیت باشد، به این دلیل که جمعیت استفاده‌کننده در نزدیکی آن زندگی نمی‌کنند. از دید وایت (۲۰۰۰)، در دسترس بودن یک فضای عمومی از طریق ارتباطات آن فضا با محیط اطرافش - هم از بعد فیزیکی و هم از بعد بصری - می‌تواند مورد قضاوت قرار گیرد (تالن، ۲۰۰۰). عابران پیاده خواستار نوعی از پیاده‌رو هستند که معماری آن بتواند میان کاربری‌های متنوع پیوند برقرار کرده و دارای بعد انسانی و جزئیات باشد. گذشته از این مسائل، در دسترس بودن حمل و نقل عمومی یا داشتن وسایل نقلیه خصوصی، می‌تواند عامل تسهیل‌کننده دسترسی فضاهای عمومی باشد. از سوی دیگر، یک فضای عمومی بایستی برای همه افراد با هر سطح درآمد و با هر محدودیت فیزیکی، صرف نظر از اینکه در آن نواحی ساکن هستند یا نه، در دسترس باشد. از دید وایت (۲۰۰۰)، چهار کلید عمده سبب موفقیت یک فضای عمومی می‌شود: ۱. این فضاها در دسترس هستند؛ ۲. افراد می‌توانند در آن فعالیت‌های متنوعی انجام دهند؛ ۳. راحت بوده و چشم‌انداز زیبایی داشته باشد و درنهایت فضایی اجتماعی باشد.

بنا به باور اریکپ (۱۹۹۷)، عواملی که بر استفاده و رضایت خاطر استفاده‌کنندگان از فضای شهری مؤثرند، عبارتند از: دسترس‌پذیری، سطوح ازدحام<sup>۴</sup>، میزان راحتی و آسایش، متنوع بودن فعالیت‌ها و تسهیلات موجود در فضا و شاخص‌های کیفی، مانند امنیت، جاذبه‌های فیزیکی، حفاظت و توجه به فضایی زیبا<sup>۵</sup> (برتولینی و جیست، ۲۰۰۳: ۲۷-۴۳؛ لاو و چیو، ۲۰۰۳: ۲۰۴-۱۹۷؛ گودمن، ۱۹۶۸؛ تالن، ۲۰۰۰: ۳۴۴-۳۵۹؛ کالترپ، ۱۹۹۳؛ هلینگ، ۱۹۹۸: ۱۰۷-۵۵).

1. Dispersion
2. Dispersed spaces
3. Fiction of space
4. Congestion levels
5. Aesthetic consideration

لویسنسون، ۱۹۹۸: ۲۱-۱۱؛ پرلوف، ۱۹۸۵؛ گراتز و مینتتز، ۱۹۹۶؛ ارکیپ، ۱۹۹۷: ۳۶۱-۳۵۶؛ هرینیک، ۲۰۰۳؛ وایت، ۲۰۰۰؛ هارتی و دون، ۱۹۷۱).

### تعاریف و مفاهیم پیرامون شهرنشینی جدید

در این قسمت به بیان برخی از مفاهیم در زمینه شهرنشینی جدید می‌پردازیم که به نوعی بر دسترسی افراد تأثیرگذارند. عدالت اجتماعی یعنی با هر یک از افراد جامعه به گونه‌ای رفتار شود که مستحق آن است و در جایگاهی قرار گیرد که سزاوار آن است. به گفته دیگر، هر فرد براساس کار، امکانات فکری و ذهنی و جسمی بتواند از موقعیت‌های مناسب و نعمت‌ها برخوردار شود (حاتمی‌نژاد، ۱۳۸۷: ۵۹۵-۵۹۳؛ کلیف، ۱۳۸۷: ۱۳۳؛ چپمن، ۱۳۸۴: ۱۲۳-۱۲۱).

در حوزه‌های شهری، رفاه اجتماعی متضمن برخورداری هرچه بیشتر شهرنشینان، به ویژه اقشار محروم و کم‌درآمد از خدمات مناسب در حمل و نقل، فضای سبز، هوای پاک، امکانات خرید، امکانات تفریحی و مانند آن است (رئیس‌دانا، ۱۳۸۷: ۳۹۵-۳۹۳؛ محمودی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۵۳؛ استوتزل، ۱۳۶۳: ۳۱۸).

امنیت به معنای فراغت از هرگونه تهدید، تعرض به حقوق و آزادی‌های مشروع و قانونی شهروندان است و از سه لایه اصلی و متکامل تشکیل شده است: امنیت فردی، امنیت اجتماعی، امنیت ملی (کارگر، ۱۳۸۳: ۷؛ کزنش، ۲۰۰۲: ۱۲۹؛ جعفری، ۱۳۸۶: ۷).

بیشتر دسترسی‌ها به تسهیلات و خدماتی که مردم در جهان توسعه یافته از آنها لذت می‌برند، بستگی به شبکه حمل و نقل عمومی و خصوصی دارد. در واقع آخر قرن بیستم، توانایی داشتن وسیله حمل و نقل شخصی یا خودرو، تأثیری عمیق و اساسی بر توزیع خدمات و تسهیلات داشته است (چپمن، ۱۳۸۴: ۱۳۷؛ باستیه و دزر، ۱۳۸۲: ۱۰-۹؛ ارنلد، ۱۳۸۷: ۱۹؛ ویلر و بیتلی، ۱۳۸۴: ۲۴۸؛ باستیه و دزر، ۱۳۸۲: ۲۷۰-۲۶۷).

در میان کلیه سفرهای انجام شده در یک شهر، سفرهای پیاده همیشه مهم‌ترین روش انجام سفر بوده و خواهد بود. پیاده‌روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان است. براساس آمار ارائه شده، در شهرهای بزرگ ایران ۵۰ درصد و در شهرهای کوچک و متوسط ۷۵ درصد سفرها پیاده انجام می‌شود (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۷۲-۲۷۱؛ بحرینی، بلوکی و تقابن، ۱۳۸۸: ۱۱۱-۱۱۰؛ کنف لاکر، ۱۳۸۷: ۱۷).

کار از راه دور به معنای استفاده از ارتباطات راه دور و فناوری‌های رایانه‌ای برای جایگزینی یا کاهش رفت‌وآمدهای سنتی به محل کار است. کارمندان دورکار، اغلب در مشاغل مدیریتی و خدماتی به کار گرفته می‌شوند؛ زیرا این نوع مشاغل نیاز کمی به ارتباط فیزیکی با کالاها و مردم در محل کار دارند. کار از راه دور، اغلب پاره‌وقت است؛ به طوری که در طول یک هفته کاری، بخشی از فعالیت‌ها به طور سنتی و بخشی از کارها در خانه انجام می‌شود (دهقان منشادی، ۱۳۸۵: ۲۸۶-۲۸۰؛ بارتون، ۲۰۰۴: ۹۴).

در یک تعریف ساده، تجارت الکترونیکی را می‌توان انجام هرگونه امور تجاری و بازرگانی به صورت برخط و از طریق شبکه جهانی اینترنت بیان کرد. این روش در سال‌های اخیر در بستر اینترنت رشد فزاینده‌ای داشته است. این امر می‌تواند شامل خرید و فروش عمده یا خرده‌کالاهای فیزیکی و غیر فیزیکی (مانند خودرو و نرم‌افزارهای رایانه‌ای)، ارائه

سرویس‌های مختلف به مشتریان (مانند مشاوره‌های پزشکی یا حقوقی) و دیگر موارد تجاری (همچون تبادل کالا به کالا و راه‌اندازی مناقصه‌ها و مزایده‌ها) باشند (فرین‌مهر، ۱۳۸۸: ۴۳-۴۴)

تجربه‌کردن مردم دیگر، نمایانگر فرصتی رنگین و جذاب برای انگیزش است. در قیاس با تجربه‌کردن ساختمان‌ها و دیگر اشیای بی‌روح، تجربه‌کردن مردمی که حرف می‌زنند و حرکت می‌کنند، گنجینه‌ای از گوناگونی احساسی را پیش روی می‌گذارد. هنگامی که مردم میان دیگر مردم جاری می‌شوند، هیچ لحظه‌ای شبیه لحظه قبل یا بعد از آن نیست، شمار موقعیت‌ها و محرک‌ها بی‌پایان است و این، مهم‌ترین موضوع در زندگی است. یک ضرب‌المثل قدیمی در اسکانداوی می‌گوید: «مردم جایی می‌روند که مردم هستند». مطالعاتی که با جزئیات بیشتری انجام گرفته‌اند، نشان داده‌اند که مردم به در ارتباط بودن با دیگران علاقه‌مند هستند (گل، ۱۳۸۷: ۲۱-۱۵).

مفهوم کیفیت زندگی شهری را می‌توان در یک برداشت جامع و کلی این‌گونه تعریف کرد: کیفیت زندگی شهری در برگیرنده ابعاد روانی است که شاخص‌هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت را دربرمی‌گیرد که در برخی موارد، رضایت‌های اجتماعی نیز نامیده می‌شود و همچنین ابعادی محیطی که در برگیرنده سنجه‌هایی چون مسکن، دسترسی به خدمات و امنیت محیطی است (محمودی‌نژاد و صادقی، ۱۳۸۸: ۹۲؛ کتانس، ۱۹۷۹: ۲۶۶؛ توان سیک، ۲۰۰۰: ۳۲).

### نظریات و تحولات جدید شهرسازی

**پایداری:** امروزه برداشت عمومی از شهر پایدار یا به بیان دقیق‌تر، فرم نزدیک به فرم شهر پایدار، عبارتست از: ساختاری فشرده و انعطاف‌پذیر که در آن بخش‌ها به یکدیگر مرتبط هستند و یک فضای عمومی کاملاً مشخص دارند و در آن محدوده عمومی شهر، نه تنها بخش‌های مهم شهر را به یکدیگر متصل می‌کند، بلکه منازل افراد را با محل‌های کار، مدارس و مراکز خدمات اجتماعی و تفریحی پیوند می‌دهد (ماگتین، ۱۳۸۹: ۱۲؛ کرنس، ۲۰۰۴).

**رشد هوشمند:** توسعه حساس نسبت به محیط زیست با هدف کاهش وابستگی به حمل و نقل ماشینی، کاهش آلودگی هوا و کارآمدتر کردن سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها. به تعریفی دیگر، رشد هوشمند یک توسعه برنامه‌ریزی شده است که از فضاهای باز و زمین‌های کشاورزی محافظت می‌کند، جامعه را احیا کرده، هزینه مسکن را متناسب و گزینه‌های حمل و نقل بیشتری را فراهم می‌آورد (سعیدی رضوانی و خستو، ۱۳۸۶: ۱۴-۱۳؛ والتر و براون، ۲۰۰۴: ۱).

**شهرسازی جدید<sup>۱</sup>:** محله ترکیب متعادلی از فعالیت‌هایی چون، خرید، کار، مدرسه، تفریح و گونه‌های مختلف مسکن است. این چیدمان به‌ویژه برای جوان‌ترها، کهنسالان، معلولان و اقشار ضعیفی مفید است که برای حرکت به خودرو وابسته نیستند. اندازه ایده‌آل یک محله، معادل یک‌چهارم مایل از مرکز به سمت لبه محله است. این مسافت برابر با ۵ دقیقه پیاده‌روی با سرعتی متعارف است. در داخل این شعاع ۵ دقیقه‌ای، ساکنان می‌توانند از هر نقطه‌ای از محله تا مرکز آن پیاده‌روی کرده، بسیاری از نیازهای روزمره خود را برطرف کنند یا از سامانه حمل و نقل عمومی بهره‌مند شوند<sup>۲</sup> (ارندت، ۱۳۸۷: ۸۱-۷۹؛ اسداللهی، ۱۳۸۷: ۱)؛ پرواس، ۱۳۸۶: ۱۱).

1. New urbanism

2. <http://www.cnc.org/charter.htm>



**توسعه درون‌زا و میان‌افزا:** در توسعه درونی شهرها، به جای گسترش افقی، شهر به صورت عمودی گسترش می‌یابد، بافت‌های قدیمی، فرسوده و ناکارآمد شهری، بهسازی و نوسازی شده، اراضی بایر و رهاشده شهری به کار گرفته می‌شوند. کاربری‌های نامناسب و نامتناسب با زندگی امروزی شهری، مانند زندان‌ها، پادگان‌های نظامی، کارخانه‌ها و صنایع مزاحم در درون شهر اصلاح می‌شوند. سطح معابر و شبکه‌های دسترسی، سطح فضای سبز و... به استانداردهای شهرسازی نزدیک می‌شود<sup>۱</sup> (سعیدی رضوانی و کاظمی، ۱۳۹۰؛ هودنات، ۲۰۰۱: ۱). توسعه میان‌افزا نیز، فرایند توسعه و بازاستفاده قطعات یا بخش‌های خالی و بی‌استفاده در میان نواحی موجود شهری است که قبلاً توسعه یافته است (شریفیان، ۱۳۸۹: ۴۷؛ مرکز تحقیقاتی و خدماتی واشنگتن، ۱۹۹۷: ۱).

**توسعه با گرایش به حمل و نقل عمومی (TOD):** یک توسعه با گرایش به حمل و نقل عمومی، مجموعه‌ای با کاربری مختلط و متوسط مسافت ۲۰۰۰ فوت مسیر پیاده برای دسترسی به مکان توقف وسیله حمل و نقل عمومی و محدوده مرکز تجاری است. در توسعه TOD، مناطق مسکونی، خرده‌فروشی، اداره‌ها، فضاهای سبز و کاربری‌های عمومی، در محیطی قابل پیاده‌روی ترکیب شده و سفرهایی آسان را با وسایل حمل و نقل عمومی، دوچرخه، پیاده، یا خودرو برای ساکنان و افراد شاغل فراهم می‌شود (ماگتین، ۱۳۸۶: ۳۲۶؛ رفیعیان و عسکری تفرشی، ۱۳۸۸: ۸۲).

**توسعه با رویکرد واحد همسایگی سنتی (TND):** واحد همسایگی سنتی واحدهایی هستند که متناسب با شرایط محلی سازماندهی می‌شوند. برای این واحد همسایگی، شعاع عملکردی کمتر از ۱/۴ مایل پیشنهاد شده است. اغلب خانه‌ها در حوزه ۳ دقیقه پیاده‌روی از پارک محلی همسایگی و ۵ دقیقه پیاده‌روی از میدان اصلی و عمومی همسایگی قرار می‌گیرند. سالن اجتماعات، مهدکودک، ایستگاه اتوبوس و مغازه‌ها در این مرکز قرار دارند. هر واحد همسایگی شامل انواع خانه‌ها برای انواع خانوارها با درآمد مختلف است (فریادی، ۱۳۸۷: ۸۳۷).

**پیاده‌مداری:** پیاده‌مداری به طیف گسترده‌ای از موضوعات طراحی اشاره دارد که با مقوله پیاده‌روی ارتباط می‌یابد. پهنه پیاده‌مدار مکانی است که ساکنان آن با هر سن و توانایی، می‌توانند امنیت و راحتی، آسایش، تناسب و جذابیت در پیاده‌روی را، نه تنها در هنگام فراغت، بلکه در استفاده از تجهیزات و آمدوشد نیز احساس کنند (انجمن شهرسازی آمریکا، ۱۳۸۷: ۳۱۱-۳۱۰؛ پورجعفر و فرزبود، ۱۳۸۹: ۵۵).

**نظریه جامعه اطلاعاتی:** شهر اطلاعاتی یا شهر هوشمند، عصر اطلاعات و انقلاب دیجیتال حجم عظیمی از فناوری باسیم و بی‌سیم است که در آن، زمینه‌های گسترده‌ای ارائه سرویس‌های الکترونیکی فراوان است. به تأثیر از این سرویس‌های الکترونیکی، فعالیت‌هایی چون روابط اجتماعی، امنیت، بهداشت، آموزش، شیوه‌های اشتغال جدید مثل کار از راه دور، خرید و فروش، بانکداری، حکومت شهری، مدیریت شهری، شهرسازی، سیستم حمل و نقل هوشمند، به وجود می‌آید (دروج، ۱۹۹۷: ۵؛ ولیبیوگلو، ۱۹۹۹). فناوری اطلاعات در هزاره سوم، عمده‌ترین محور تحول و توسعه در جهان شناخته شده است و دستاوردهای ناشی از این فناوری‌ها آنچنان با زندگی مردم عجین شده است که رویگردانی از آن،

1. <http://memarinews.com/Pages/Printable-News-3766.html>

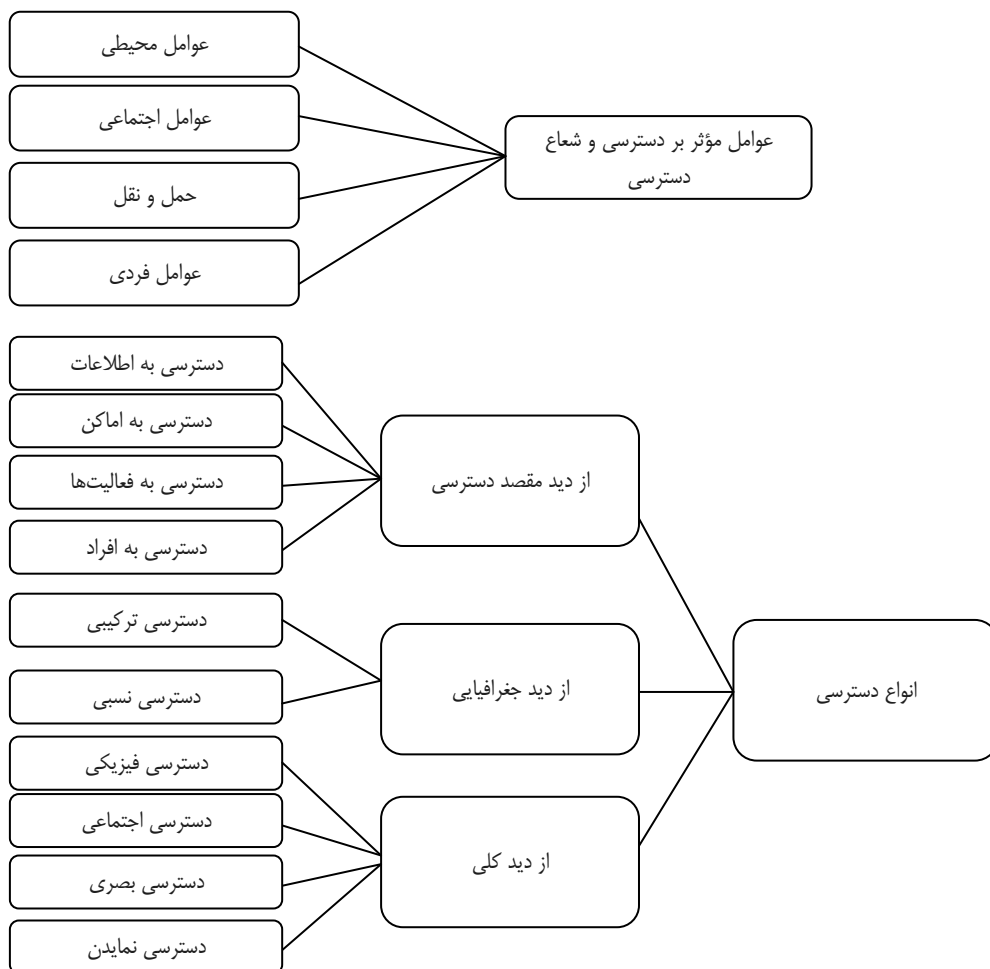
2. Transit-Oriented Development (TOD)

3. Traditional Neighborhood Development (TND)

4. WALKABILITY

اختلالی عظیم در جامعه و در رفاه و آسایش مردم پدید می‌آورد (شکیبا، ۱۳۸۷: ۶۲۲-۶۲۱؛ رضایی، ۱۳۸۷: ۸؛ سیروس صبری، ۱۳۸۵: ۲۱-۱۴).

با توجه به مطالعات صورت‌گرفته، در این بخش می‌توان مدل اولیه‌ی زیر را در ارتباط با دسترسی ترسیم کرد.



شکل ۱. نمودار مدل اولیه در بهینه سازی دسترسی

منبع: نگارندگان

## روش پژوهش

در پژوهش حاضر، بنا بر ماهیت موضوع از دو روش توصیفی و تحلیلی به صورت توأمان استفاده شده است. در بخش دیدگاه‌های نظری و مروری بر مطالعات پیشین، روش توصیفی به کار گرفته شد. در این روش، ابتدا جست‌وجویی در میان منابع مکتوبی چون، نشریه‌ها و مجله‌های معتبر داخلی و خارجی انجام گرفت و در مرحله بعد به کمک روش تحلیلی، به روابط علی و شناخت همبستگی و روابط بین متغیرها و شاخص‌ها پرداخته شد. در این مرحله، ابتدا داده‌های مورد نیاز با استفاده از روش مطالعاتی پیمایشی و به کمک ابزار پرسش‌نامه، از جامعه آماری منتخب جمع‌آوری شدند و پس از دسته‌بندی و استخراج، با استفاده از روش‌های معمول آماری مورد سنجش و تحلیل دقیق علمی قرار گرفتند.

جامعه آماری این پژوهش، کلیه شهروندان ساکن در محله‌های معالی‌آباد و ملاصدرا در شیراز هستند. برای تعیین جامعه آماری مورد مطالعه، با توجه به اینکه در آمارهای جمعیتی رسمی منتشر شده، فقط جمعیت مناطق اعلام می‌شود و از جمعیت محلات و بلوک‌های شهری اطلاعاتی وجود ندارد، محققان به تهیه اطلاعات جمعیتی مناطق ۱ و ۶ شهرداری شیراز، در قالب نقشه‌های GIS از مرکز آمار پرداختند. با تعیین محدوده‌های مورد مطالعه و با استفاده از آمارهای جمعیتی متصل به پارس‌های نقشه، جمعیت محلات معالی‌آباد و ملاصدرا برآورد شد. جمعیت‌های به‌دست‌آمده از هر دو محله در جدول ۱ مشاهده می‌شود.

جدول ۱. برآورد جمعیت محلات مورد مطالعه با استفاده از GIS

نام محله	جمعیت
معالی‌آباد	۱۶۲۹۶
ملاصدرا	۸۴۶۰
جمع کل	۲۴۷۵۶

منبع: نگارندگان

بنابراین جامعه آماری این پژوهش، حدود ۲۵۰۰۰ نفر به‌دست آمد. با توجه به جمعیت جامعه آماری و همچنین با استفاده از فرمول کوکران، حجم نمونه را می‌توان محاسبه کرد. در این فرمول اگر  $p$  و  $q$  برابر ۵٪ و  $\alpha$  یا احتمال برابر با ۰/۵ باشد؛ یعنی بتوانیم ۹۵ درصد نتایج پژوهش را تعمیم دهیم ( $t = 1/96$ ) و همچنین، خطا ( $d$ ) را نیز ۰/۰۵ در نظر بگیریم، حجم نمونه برابر با ۳۸۳ نفر به‌دست می‌آید. برای اطمینان بیشتر از درستی حجم نمونه، بار دیگر این حجم به کمک جدول لین برآورد شد. بر اساس جدول لین با احتمال ۹۵ درصد اعتماد و با فرض ۵۰ درصد، حجم نمونه ۳۷۷ نفر برآورد شد. با توجه بر دو روش اشاره شده، حجم نمونه ۳۸۳ نفر انتخاب شد که برای اطمینان بیشتر ۴۰۰ پرسش‌نامه در بین جامعه آماری پخش شد.

از آنجایی که جمعیت محله معالی‌آباد، کمابیش دو برابر جمعیت محله ملاصدرا است، بنابراین پرسش‌نامه‌ها به نسبت ۲ به ۱ تقسیم و توزیع شدند. بدین ترتیب تعداد ۲۶۵ پرسش‌نامه در معالی‌آباد و ۱۳۵ پرسش‌نامه در ملاصدرا توزیع شد. در بررسی روایی<sup>۱</sup> ابزار سنجش، از مشاوره و نظرخواهی متخصصان امر بهره‌جویی شده است. پایایی<sup>۲</sup> ابزار سنجش نیز به کمک روش پیش‌آزمون و محاسبه ضریب آلفای کرونباخ انجام گرفت؛ به گونه‌ای که آلفای پرسش‌نامه در مرحله پیش‌آزمون (۳۰ نفر) برابر با ۰/۷۸ و پرسش‌نامه نهایی برابر با ۰/۸۴۸ به‌دست آمد (بیشتر از ۰/۷) و نشان می‌دهد که همبستگی درونی گویه‌ها زیاد است.

یافته‌های پژوهش با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تحلیل قرار گرفت و آمارهای یک‌متغیره، شامل میانگین، میانه، نماد توزیع فراوانی و همچنین آمارهای دو متغیره، شامل آزمون همبستگی، رگرسیون و آزمون تی بدین منظور مورد استفاده قرار گرفت.

جدول ۲. کمترین و بیشترین فاصله از سه نقطه در محله ملاصدرا تا کاربری‌های شهری

معالی آباد								کاربری
نقطه A (مرکز محله)		نقطه B (درون محله)		نقطه C (پیرامون محله)		میانگین فاصله‌ها		
بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	
۵۷/۵۳	* ۵۰۶/۰۲	۰	* ۹۲۳/۸۹	۰	* ۶۹۹/۷۲	۱۹/۱۷	* ۷۰۹/۸۷	مسکونی
۲۲/۸۰	۴۸۹/۳۷	۳۹۵/۶۴	* ۸۳۴/۲۵	۲۵۷/۳۵	* ۶۸۸/۴۱	۲۲۵/۲۶	* ۶۷۰/۶۷	تجاری
۳۵۶/۹۳	* ۶۸۷/۴۴	۷۱۵/۸۹	* ۹۰۸/۸۸	۳۵۸/۳۹	۴۵۶/۶۵	۴۷۷/۰۷	* ۶۸۴/۳۲	پارک و فضای سبز
۲۰۰/۶۷	* ۵۰۷/۴۸	۳۴۶/۹۴	* ۷۴۰/۴۳	۵۶۷/۹۹	* ۷۰۹/۸۲	۳۷۱/۸۶	* ۶۵۲/۵۷	بهداشتی و درمانی
۶۱/۶۲	۴۹۴/۲۳	۵۰۴/۶۶	۶۵/۸	۲۲۳/۸۷	* ۷۶۵/۶۷	۲۶۳/۳۸	۴۴۱/۹	آموزشی
۱۵/۷۲	* ۵۷۰/۳۸	* ۹۰۵/۳۴	* ۱۰۰۱/۰۳	* ۶۶۸/۸۷	* ۶۸۷/۳۲	* ۵۶۱/۸۷	* ۷۲۱/۰۱	آموزش عالی
۱۹۷/۹۵	۳۲۹/۳۶	۴۰۴/۳۴	* ۹۸۸/۷۶	۱۲۲/۷۴	* ۵۴۴/۸۶	۲۴۱/۶۷	* ۶۲۰/۹۷	حمل و نقل و انبار
۳۵۷/۱۰	* ۶۸۷/۷۶	۴۵۶/۳۴	* ۷۸۹/۵۵	۴۳۶/۷۷	* ۷۶۴/۰۹	۴۱۶/۷۳	* ۷۴۷/۱۳	ورزشی
۳۰۱	* ۹۶۵/۵۶	۳۲۲/۹۸	* ۶۶۸/۸۷	۳۴۵/۸۷	* ۹۸۷/۷۳	۳۲۳/۲۸	* ۸۷۴/۰۵	فرهنگی
۶۰/۶۵	۴۹۶/۵۶	۲۳۲/۲۱	* ۵۵۰/۵۷	۴۹۸/۶۵	* ۸۸۵/۲۲	۲۶۳/۸۳	* ۶۴۴/۱۱	مذهبی
۳۴۸/۵۳	۴۷۰/۷۹	* ۵۴۶/۹۸	* ۶۷۷/۷۶	۲۰۴/۰۴	۴۳۴/۷۸	۳۶۶/۵۱	* ۵۲۷/۷۷	اداری

منبع: نگارندگان



شکل ۲. نقشه هوایی از محلات معالی آباد و ملاصدرا شیواز (تصویر سمت راست معالی آباد، تصویر سمت چپ ملاصدرا)

جدول ۳. کمترین و بیشترین فاصله از سه نقطه در محله معالی آباد تا کاربری‌های شهری

کاربری	ملاصدرا								
	نقطه A (مرکز محله)		نقطه B (درون محله)		نقطه C (پیرامون محله)		میانگین فاصله‌ها		
	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	بیشترین فاصله (متر)	کمترین فاصله (متر)	
مسکونی	۵۷/۵۳	۵۰۶/۰۲	۰	۶۳۶/۴۳	۰	۰	۹۴۳/۱۲	۱۹/۱۸	۶۹۵/۲۵
تجاری	۲۲/۸۰	۴۸۹/۳۷	۱۱۲/۲۴	۶۰۶/۵۸	۱۶۸/۰۱	۹۰۱/۲۴	۱۰۱/۰۱	۶۶۵/۷۳	
پارک و فضای سبز	۳۵۶/۹۳	۶۸۷/۴۴	۵۰۳/۵۲	۷۴۸/۶۷	۴۲۸/۰۷	۸۰۱/۷۷	۴۲۹/۵۰	۷۴۵/۹۶	
بهداشتی و درمانی	۲۰۰/۶۷	۵۰۷/۴۸	۱۷۵/۱۷	۷۳۸/۵۴	۹۵/۹۵	۷۶۶/۱۷	۱۵۷/۲۶	۶۷۰/۷۳	
آموزشی	۶۱/۶۲	۴۹۴/۲۳	۷۲/۵	۶۱۴/۵۵	۲۰۹/۰۳	۹۳۱/۰۳	۱۱۴/۷۴	۶۷۹/۹۳	
آموزش عالی	۱۵/۷۲	۵۷۰/۳۸	۲۷۱/۵۴	۷۰۴/۵۳	۳۱۱/۲۹	۷۳۹/۵۴	۱۹۹/۵۱	۶۷۱/۴۸	
حمل و نقل و انبار	۱۹۷/۹۵	۳۲۹/۳۶	۵۷۲/۷۹	۷۶۳/۵۶	۳۹۲/۸	۸۱۸/۱۱	۳۸۷/۸۴	۶۶۰/۳۴	
ورزشی	۳۵۷/۱۰	۶۸۷/۷۶	۴۳۴/۵۸	۵۵۸/۱۷	۲۴۱/۵	۹۵۹/۱	۳۴۴/۳۹	۷۳۵/۰۱	
فرهنگی	۳۰۱	۹۶۵/۵۶	۵۷۴/۸۸	۶۳۶/۱۱	۴۹۹/۳۹	۴۰۶/۱۵	۴۵۸/۴۲	۶۶۹/۲۷	
مذهبی	۶۰/۶۵	۴۹۶/۵۶	۶۴/۴۶	۶۱۴/۳۶	۳۷۴/۷۶	۹۵۲/۲۶	۱۶۶/۶۲	۶۸۷/۷۲	
اداری	۳۴۸/۵۳	۴۷۰/۷۹	۹۳/۰۴	۵۸۲/۷۴	۶۴/۳۴	۷۴۳/۶۵	۱۶۸/۶۳	۵۹۹/۰۳	

\* اعدادی که با ستاره مشخص شده‌اند، خارج از شعاع ۵۰۰ متری و اولین کاربری در نزدیکی محوطه مشخص شده است.

منبع: نگارندگان

## بحث و یافته‌ها

در این پژوهش تعداد ۴۰۰ پرسش‌نامه بین اهالی معالی آباد و ملاصدرا شیراز به نسبت جمعیت؛ یعنی تعداد ۲۶۵ پرسش‌نامه در محله معالی آباد و ۱۳۵ پرسش‌نامه در محله ملاصدرا با درصد ۶۶ به ۳۴ توزیع شد. ۲۱۳ نفر (۵۳ درصد) از آزمودنی‌ها را زنان و ۱۸۷ نفر (۴۷ درصد) را مردان تشکیل داده‌اند و این نزدیکی رقم، نشان از پخشایش مناسب پرسش‌نامه بین زنان و مردان است. ۲۶۲ نفر (۶۹ درصد) از پرسش‌شدگان متولد شیراز و بقیه متولد شهر یا آبادی دیگری هستند. ۲۶۴ نفر (۶۷ درصد) از آزمودنی‌ها متأهل و ۳۳ درصد آنها مجردند. حدود ۱۵ درصد افراد تحصیلات زیر دیپلم، ۲۸ درصد دیپلم، ۱۴ درصد فوق دیپلم و ۴۳ درصد از افراد تحصیلات لیسانس و بالاتر دارند. این درصدها نشان‌دهنده نظرسنجی از افراد مختلف با تحصیلات گوناگون است. از نظر شغلی ۲۱۲ نفر شغلی ندارند که شامل افراد بیکار، در حال تحصیل، بازنشسته و خانه‌داران هستند. ۱۵۰ نفر کارمند یا کارگر و ۳۰ نفر نیز کارفرما یا خویش‌فرما هستند.

از میان آزمودنی‌ها ۱۷۲ نفر (۴۳ درصد) به اینترنت دسترسی کم و ۲۲۵ نفر (۵۷ درصد) به اینترنت دسترسی متوسط

و زیاد دارند که این نتایج حکایت از دسترسی نه‌چندان مناسب افراد به اینترنت دارد.

در میان نقش عوامل کیفیت، زمان و قیمت، در تأمین کالا و خدمات غیر روزانه، پاسخ‌گویان به ترتیب کیفیت، قیمت و زمان را در اولویت قرار دادند و این به معنای کم‌اهمیت بودن عامل زمان نزد افراد به نسبت سایر عوامل است، از دیدی دیگر می‌توان گفت این نتیجه تحرک بالای افراد را نشان می‌دهد (جدول ۴).

جدول ۴. تحلیل آزمودنی‌ها بر اساس عوامل مهم در تأمین کالا و خدمات

N	SD	عوامل مهم در تأمین کالا و خدمات غیر روزانه
۳۲۸	۰/۸۶	کیفیت
۳۱۱	۰/۷۴	قیمت
۲۷۵	۰/۸۶	زمان

N: تعداد پاسخ‌گویان؛  $\bar{X}$ : میانگین و SD: انحراف استاندارد است

منبع: نگارندگان

۲۱۸ نفر (۵۷ درصد) با شیوه‌های جدید تجارت آشنایی کم و بقیه، آشنایی متوسط و بالایی داشتند که نشان‌دهنده عدم آشنایی اکثر مردم با شیوه‌های جدید تجارت، مانند خریدهای اینترنتی، Ebay و... در مقابل شیوه‌های سنتی؛ یعنی رجوع مستقیم برای برآورد نیازهایشان است.

در ارتباط با مدت زمان آشنایی با شیوه‌های جدید تجارت و استفاده از آن، ۹۰ درصد افراد کمتر از پنج سال و تنها ۱۰ درصد آنها بیشتر پنج سال را بیان کردند و این نتیجه بی‌توجهی اهالی را به این شیوه از تجارت نشان می‌دهد؛ در حالی که منافع زیادی به دنبال دارد.

همچنین در ارتباط با میزان تمایل افراد به استفاده از شیوه‌های جدید تجارت در مقابل شیوه‌های سنتی آن، حدود ۷۰ درصد افراد تمایل کم و فقط ۳۰ درصد تمایل زیادی به استفاده از شیوه‌های جدید تجارت دارند. در ارتباط با میزان استفاده از شیوه‌های جدید تجارت در آینده با آگاهی از این نکته که شیوه‌های جدید تجارت، به دسترسی سریع‌تر و آسان‌تر افراد به کالا و خدمات مورد نیازشان از هر نقطه‌ای از دنیا کمک می‌کند، حدود ۷۱ درصد به میزان متوسط و زیاد از آن استفاده خواهند کرد که این نشان‌دهنده عدم آگاهی اکثر افراد جامعه در مورد مزیت‌های استفاده از شیوه‌های جدید تجارت و همچنین عدم وجود زیرساخت‌های مناسب برای این امر (مانند عدم دسترسی به اینترنت پرسرعت و همچنین عدم ارائه خدمات ضروری به صورت اینترنتی) است و با آموزش و بهبود زیرساخت‌ها در این زمینه، می‌توان تمایل بیشتری در این افراد به وجود آورد.

در ارتباط با میزان آشنایی با اینترنت، پاسخ ۶۵ درصد افراد آشنایی متوسط و زیاد و ۳۵ درصد آشنایی کم بوده است. ۵۳ درصد از اینترنت کم سرعت<sup>۱</sup> و حدود ۴۷ درصد از اینترنت پرسرعت<sup>۲</sup> استفاده می‌کنند. همچنین حدود ۶۱ درصد افراد، کمتر از پنج سال است که از اینترنت استفاده می‌کنند. این نتایج در دنیای امروزی که در سراسر جهان برای همه امور و

1. Dial Up

2. ADSL

زمینه‌ها، اینترنت نقش اساسی را بازی می‌کند و علاوه بر دسترسی به اینترنت پرسرعت در منازل، در تمامی نقاط شهرها دسترسی به اینترنت پرسرعت و با تکنولوژی بالا وجود دارد، بسیار ضعیف و ناامیدکننده بوده و نشان‌دهنده زیرساخت‌های ضعیف در این زمینه است.

در تأیید نتیجه فوق، می‌توان به سؤالی اشاره کرد که از افراد پرسیده شده است: آیا تا به حال آشنایی به محلی خاص در اینترنت، شما را به سفر یا دیدن آن مکان تشویق کرده است؟ پاسخ ۶۶ نفر منفی بوده است، همچنین از افراد پرسیده شد که در صورت محقق شدن این امر، آیا شما راغب به دیدن یا سفر به آن مکان می‌شوید؟ حدود ۷۴ درصد پاسخ مثبت داده‌اند. در پاسخ به میزان تمایل به انجام بسیاری از امور مانند تحصیل، کار، خرید، خدمات اداری و بانکی از طریق اینترنت، حدود ۷۳ درصد پاسخ متوسط و زیاد داده‌اند. همچنین حدود ۴۵ درصد از افرادی که به اینترنت دسترسی دارند، برای دیدن اقوام و دوستان از رایانه و برنامه‌های اینترنتی استفاده می‌کنند و ۵۵ درصد افراد با این امکان آشنا نبودند یا به دلیل سرعت پایین اینترنت نتوانستند از آن استفاده کنند (جدول ۵).

جدول ۵. میزان تمایل به انجام بسیاری از امور مانند تحصیل، کار، خرید، خدمات بانکی از طریق اینترنت

C.P	P	F	
۲۷/۱۸	۲۷/۱۸	۱۰۳	کم
۵۰/۶۶	۲۳/۴۸	۸۹	متوسط
۱۰۰	۴۹/۳۴	۱۸۷	زیاد
	۱۰۰	۳۷۹	کل

F: فراوانی؛ P: درصد و C.P: درصد تراکمی

منبع: نگارندگان

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که دسترسی به اینترنت نقش مهمی در آگاهی و شناخت افراد از مکان‌ها، فعالیت‌ها و اطلاعات دارد و به تبع آن دسترسی‌ها را تقویت می‌کند.

در ارتباط با تأثیر حضور افراد دیگر در یک مکان و ارتباط آن با جذاب‌تر شدن آن مکان، حدود ۴۵ درصد افراد ارتباطی با این موضوع نمی‌بینند و ۵۵ درصد معتقد به جذابیت مکان‌های شلوغ‌تر بودند و شلوغی باعث کشش آنها به سمت این مکان‌ها نسبت به سایر نقاط با شرایط برابر بوده است.

از سوی دیگر، حدود ۵۲ درصد از افراد مکان‌های خلوت‌تر را انتخاب می‌کنند و مابقی تمایلی متوسط یا زیاد نسبت به انتخاب مکان‌های شلوغ دارند. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که حضور مردم، می‌تواند به نحوی در انتخاب افراد از مکان‌های مختلف در شرایط برابر مؤثر باشد و مبنایی برای دسترسی افراد شود.

نتایج آزمون تی نشان داد که بین زنان و مردان از نظر سواد و شیوه‌های جدید تجارت در ارتباط با دسترسی، فرقی وجود ندارد، اما بین زنان و مردان از نظر حضور دیگران ارتباط وجود دارد و برای مردان نسبت به زنان حضور دیگران و شلوغی اماکن از اهمیت بیشتری برخوردار است که حکایت از اهمیت و نقش جنسیت افراد در نحوه دسترسی به اماکن و فعالیت‌ها دارد (جدول ۶).

جدول ۶. آزمون تی برای وابستگی بین جنسیت و متغیرهای پژوهش

متغیر وابسته	جنسیت	N	SD	T	DF	P <
سواد	زن	۲۰۲	۷/۷۹	-۰/۴۶	۳۷۷	۰/۶۴
	مرد	۱۷۸	۷/۹۰			
شیوه‌های جدید تجارت	زن	۱۱۷	۱۱/۴۳	-۱/۲۷	۲۲۲	۰/۲۱
	مرد	۱۰۷	۱۱/۹۳			
حضور دیگران	زن	۲۰۶	۴/۸۷	-۲/۷۱	۳۸۷	۰/۰۱
	مرد	۱۸۳	۵/۳۶			

N: تعداد پاسخگویان؛  $\bar{X}$ : میانگین؛ SD: انحراف استاندارد؛ T: مقدار تی؛ DF: درجه آزادی و P <: سطح معناداری.

منبع: نگارندگان

در تحلیلی دیگر به کمک آزمون تی، مشخص شد که بین محله‌های معالی‌آباد و ملاصدرا با متغیرهای سواد، شیوه‌های جدید تجارت و حضور دیگران از لحاظ دسترسی، ارتباطی وجود ندارد و به‌طور کلی می‌توان نتیجه گرفت در که محلات مختلف شهر از نظر متغیرهای ذکر شده در فرضیه این پژوهش، فرقی وجود ندارد و می‌توان نتایج را به تمامی نقاط تعمیم داد.

از سوی دیگر، پس از آزمون تی مشخص شد که بین متأهلان و مجردها و متغیرهای سواد، شیوه‌های جدید تجارت و حضور دیگران در ارتباط با دسترسی، ارتباط معناداری وجود دارد؛ به این معنا که افراد مجرد، سواد بیشتری در ارتباط با نحوه دسترسی نسبت به متأهلان دارند. از نظر استفاده از شیوه‌های جدید تجارت، مجردها در اکثریت قرار دارند و این می‌تواند به دلیل مشغله بیشتر و کمبود وقت برای متأهلان نسبت به مجردها و عدم توانایی این افراد در به‌روز شدن و آشنایی کمتر با فناوری‌های روز، بیان شود. همچنین افراد مجرد نسبت به متأهلان بیشتر مکان‌های شلوغ را می‌پسندند. به‌گفته دیگر، حضور دیگران در یک مکان برای مجردها مهم‌تر است و این نتیجه را می‌توان به دلیل تمایل بیشتر مجردها به دیدن سایر افراد یا دیده‌شدن از جانب دیگران، برشمرد.

جدول ۷. آزمون تی برای وابستگی بین وضعیت تأهل و متغیرهای پژوهش

متغیر وابسته	وضعیت تأهل	N	$\bar{X}$	SD	T	DF	P <
سواد	متأهل	۲۴۹	۷/۶۰	۲/۱۳	-۲/۷۹	۳۷۳	۰/۰۱
	مجرد	۱۲۶	۸/۲۹	۲/۴۵			
شیوه‌های جدید تجارت	متأهل	۱۴۴	۱۱/۳۰	۳/۱۴	-۲/۶۰	۲۲۰	۰/۰۱
	مجرد	۷۸	۱۲/۳۸	۲/۶۱			
حضور دیگران	متأهل	۲۵۷	۴/۸۷	۱/۷۳	-۳/۸۹	۳۸۲	۰/۰۰۰۱
	مجرد	۱۲۷	۵/۶۱	۱/۸۲			

منبع: نگارندگان



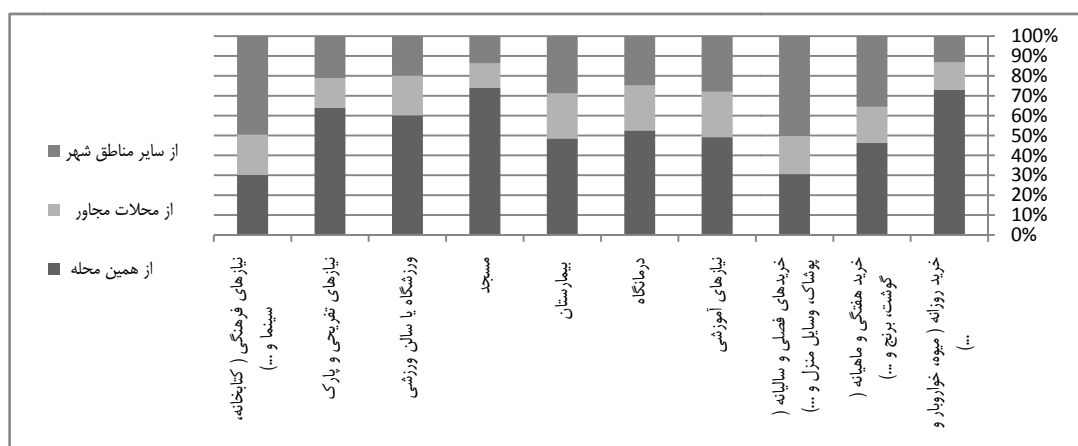
جدول ۸. آزمون همبستگی پیرسون برای تحلیل همبستگی بعضی از متغیرها

شعاع دسترسی	حضور دیگران	شیوه‌های جدید تجارت	سواد	تحصیلات	سن		
-.۱۱۸*	-.۲۷۱**	-.۱۹۴**	-.۲۳۳**	-.۰۹۵	۱	Pearson Correlation	
.۰۴۱	.۰۰۰	.۰۰۴	.۰۰۰	.۰۶۰		Sig. (2-tailed)	سن
۳۰۳	۳۸۸	۲۲۳	۳۷۹	۳۹۶	۳۹۹	N	
.۰۹۰	-.۱۲۵*	.۱۶۸*	.۱۷۴**	۱	-.۰۹۵	Pearson Correlation	
.۱۱۹	.۰۱۴	.۰۱۲	.۰۰۱		.۰۶۰	Sig. (2-tailed)	تحصیلات
۳۰۲	۳۸۶	۲۲۴	۳۷۹	۳۹۷	۳۹۶	N	
.۱۲۹*	.۱۷۲**	.۲۰۴**	۱	.۱۷۴**	-.۲۳۳**	Pearson Correlation	
.۰۲۷	.۰۰۱	.۰۰۳		.۰۰۱	.۰۰۰	Sig. (2-tailed)	سواد
۲۹۳	۳۷۱	۲۱۷	۳۸۰	۳۷۹	۳۷۹	N	
.۰۳۸	.۰۲۵	۱	.۲۰۴**	.۱۶۸*	-.۱۹۴**	Pearson Correlation	
.۰۶۱۹	.۰۷۰۸		.۰۰۳	.۰۱۲	.۰۰۴	Sig. (2-tailed)	شیوه‌های جدید تجارت
۱۷۴	۲۲۰	۲۲۴	۲۱۷	۲۲۴	۲۲۳	N	
-.۰۲۵	۱	.۰۲۵	.۱۷۲**	-.۱۲۵*	-.۲۷۱**	Pearson Correlation	
.۰۶۶۶		.۰۷۰۸	.۰۰۱	.۰۱۴	.۰۰۰	Sig. (2-tailed)	حضور دیگران
۲۹۶	۳۸۹	۲۲۰	۳۷۱	۳۸۶	۳۸۸	N	
۱	-.۰۲۵	.۰۳۸	.۱۲۹*	.۰۹۰	-.۱۱۸*	Pearson Correlation	
	.۰۶۶۶	.۰۶۱۹	.۰۲۷	.۱۱۹	.۰۴۱	Sig. (2-tailed)	شعاع دسترسی
۳۰۳	۲۹۶	۱۷۴	۲۹۳	۳۰۲	۳۰۳	N	

منبع: نگارندگان

جدول ۸، خلاصه‌ای از جدول کلی آزمون پیرسون برای تعیین همبستگی میان دسترسی و سایر متغیرها است که به دلیل اختصار، بخشی از آن نمایش داده شده است. از جدول ۸ می‌توان نتیجه گرفت که دسترسی و شعاع دسترسی با عوامل سن، سواد، تحرک جغرافیایی، رفاه اجتماعی، کار در خانه، شیوه‌های جدید تجارت، دسترسی به اینترنت، عدالت اجتماعی، امکانات محلی، شکل و اندازه شهر و محله و دسترسی عمومی به خودرو، در ارتباط معناداری قرار دارند. بنابراین از نظر مردم این عوامل بر دسترسی آنها به کالا، فعالیت‌ها و خدمات مورد نظرشان تأثیرگذارند که در مورد سن این ارتباط به صورت معکوس و با بقیه عوامل ارتباط مستقیم است؛ بدین معنا که با افزایش سن دسترسی کاهش می‌یابد. برای تعیین عوامل و شاخص‌های نهایی تأثیرگذار بر موضوع دسترسی و شعاع دسترسی و همچنین برای ارزیابی و روایی شاخص‌های به دست آمده، از متخصصان در مورد میزان موافقت آنها با عوامل و شاخص‌های مؤثر بر دسترسی، نظرسنجی به عمل آمد. با تحلیل نتایج حاصل از این نظرسنجی، مهم‌ترین و بیشترین شاخص‌هایی که از دید متخصصان

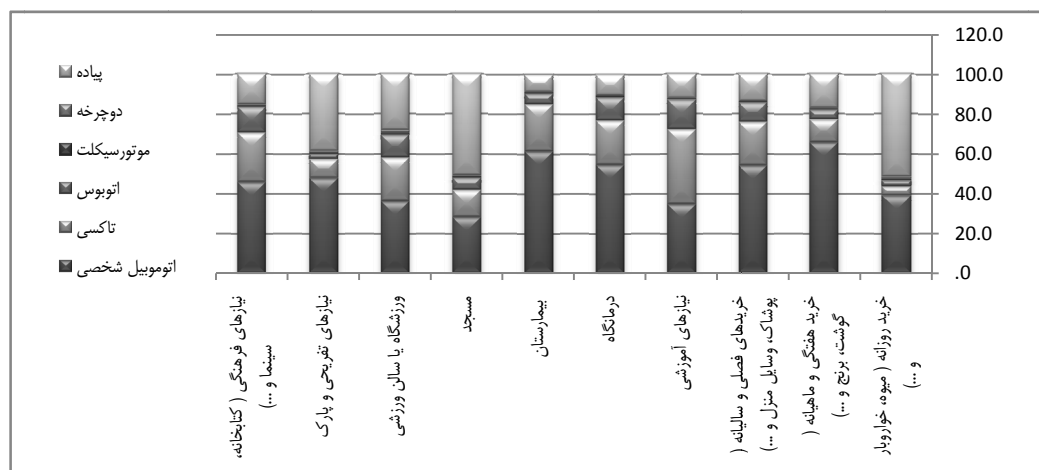
در زمینه بهینه‌سازی، دسترسی و شعاع دسترسی، مؤثرند بدین ترتیب به‌دست آمد: میزان تحرک جغرافیایی، شیوه‌های جدید تجارت، دسترسی به اینترنت، میزان حضور دیگران، میزان نفوذپذیری مکان‌ها، دسترسی عمومی به خودرو، ترافیک، وسایل حمل و نقل عمومی، سن، جنس، وضعیت تأهل و وضعیت خانوادگی و شغلی افراد. یکی از نتایج مهمی که از مطالعات میدانی به‌دست آمد، میزان تحرک جغرافیایی ساکنان مناطق هدف پژوهش، در تأمین نیازهای گوناگون بوده است. این نتیجه را می‌توان در شکل ۳ مشاهده کرد.



شکل ۳. نمودار درصد تحرک جغرافیایی پاسخ‌گویان برای تأمین نیازهای مختلف

منبع: نگارندگان

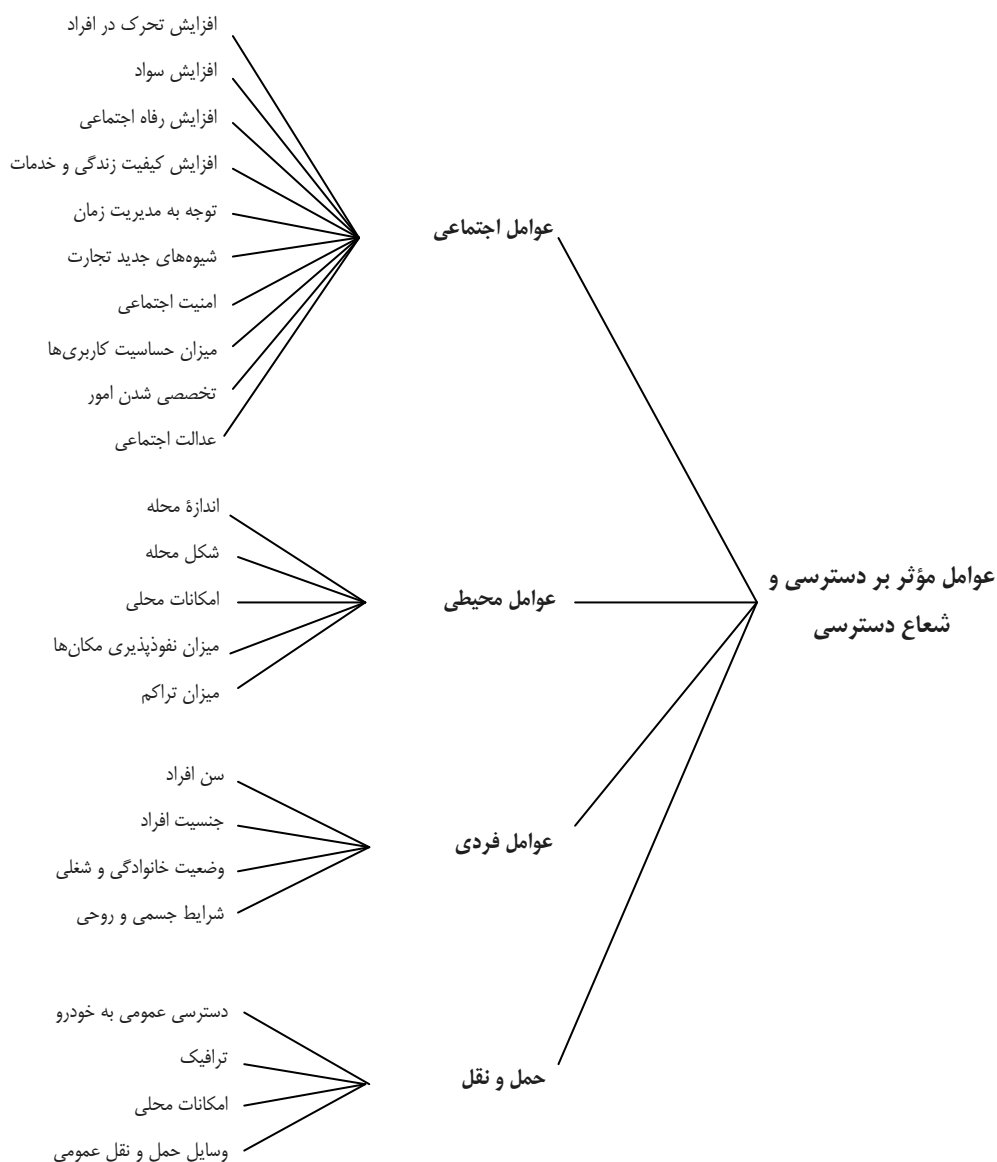
از نتایج مهم دیگر این پژوهش، میزان استفاده ساکنان از وسایل حمل و نقل گوناگون، برای برآورد انواع نیازهای خود بوده است. شکل ۴ به‌طور مشخصی گویای این نتیجه است و نشان می‌دهد که استفاده از خودرو و وابستگی ساکنان به آن برای برآورد بیشتر نیازها، بسیار زیادتر از وسایل دیگر حمل و نقل و به‌خصوص وسایل حمل و نقل عمومی و پیاده‌روی است.



شکل ۴. نمودار درصد استفاده از وسایل نقلیه گوناگون برای تأمین انواع نیازها

منبع: نگارندگان

با جمع‌بندی نظرات جامعه نمونه و متخصصان، مدل نهایی شاخص‌های مؤثر در بهینه‌شدن دسترسی به دست آمد که از اهداف اصلی این پژوهش بوده است (شکل ۵).



شکل ۵. مدل نهایی پژوهش

منبع: نگارندگان

## نتیجه‌گیری

همان‌طور که گفته شد، ویژگی‌های فردی (مانند سن، جنس، وضعیت شغلی، وضعیت تأهل و تحصیلات)، عوامل اجتماعی (سواد نه تحصیلات، دسترسی به اینترنت، شیوه‌های جدید تجارت و حضور دیگران)، عوامل مختلف مرتبط با حمل و نقل و عوامل محیطی، بر دسترسی و به تبع آن، بر شعاع دسترسی تأثیرگذارند. بنابراین باید به دسترسی که تا به امروز در برنامه‌ریزی‌های شهری و برنامه‌ریزی‌های کاربری اراضی، بر اساس روش و استانداردهایی قدیمی به آن نگاه

می‌شد و در آن عواملی مانند زمان (برحسب واحد زمان) یا فاصله (برحسب واحد طول) مد نظر بود، دیدی فراتر و به‌روزتری، بر اساس تحولات و نظریه‌های جدید شهرسازی و شهرنشینی داشت. متأسفانه دیده می‌شود که با تغییرات و تحولات به‌وجود آمده در نظام شهرنشینی و شهرسازی، هنوز برنامه‌ریزی شهری در ایران مطابق با استانداردها و ضوابطی انجام می‌گیرد که سال‌هاست در سایر کشورها و به‌خصوص کشورهای پیشرو در زمینه شهرنشینی و شهرسازی منسوخ شده است. از دهه هفتاد میلادی، با شکست تفکر مدرن این واقعیت بیان شد که استفاده از استانداردها و ضوابط، نه تنها از کشوری به کشوری دیگر و از شهری به شهر دیگر متفاوت است؛ بلکه در یک شهر و محله‌های آن نیز باید بر اساس ویژگی‌های خاص آن محله برنامه‌ریزی شود. بنابراین، دیگر نمی‌توان برای تعیین و جانمایی یک کاربری، فقط به فاصله آن از مناطق مسکونی بر اساس استانداردها توجه کرد و این یکنواختی و استانداردهای قدیمی، نمی‌تواند با واقعیت‌های موجود شهرها مطابقت کند و در صورت استفاده، شهر با حالت پویا و انعطاف‌پذیرش به حالتی ایستا و یکنواخت تبدیل می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود با دیدی نوین به دسترسی و شعاع دسترسی که عامل مهمی در برنامه‌ریزی کاربری‌های شهری است، نگاه شود و مسئولان در افق برنامه‌ریزی برای هر شهر و هر محله، عواملی مانند ویژگی‌های فردی، ویژگی‌های اجتماعی، ویژگی‌های محیطی و موارد دیگری که بیان شد را مد نظر قرار دهند و از این راه تنوع، سرزندگی، پیاده‌مداری و... و درنهایت، رضایتمندی شهروندان حاصل شود که این امر، مهم‌ترین رسالت شهر و شهرسازی به‌شمار می‌رود.

## منابع

1. Abbaszadegan, M., 2005, **Social – psychological Types of Urban Spaces**, International Journal of Engineering Sciences, Elm o Sanat University Press, Vol. 16, No. 1, PP. 69-84. (in Persian)
2. American Planning Association, 2008, **Places and Place Making**, Vol. 4, Translated by Etemad, G., Khademi, H., Behzadfar, M., Iranian Society of Consultation Engineers Press, Tehran. (in Persian)
3. Arendt, R., 2008, **Charter of the New Urbanism**, 2<sup>nd</sup> Ed., Translated by Basiri Mojdehi and Danesh, Pardazesh Press, Tehran. (in Persian)
4. Asadollahi, Sh., 2008, **Modern Urbanization**, Soffeh Journal, Vol. 10, No. 31, PP. 16-39. (in Persian)
5. Bahreini, H., Boloki, B., Taghabon, S., 2009, **Analysis of Contemporary Urban Design Theories**, Vol. 1, Tehran University Press, Tehran. (in Persian)
6. Barton, H., Grant, M., Guise, R., 2004, **Shaping Heighbourhoods**, Spon Press, London and New York.
7. Bastie, J. & Dezert, B., 2003, **La Vilie**, Translated by Ali Ashrafi, Honar University Press, Tehran, Iran. (in Persian)
8. Bertolini, L., Dijst, M., 2003, **Mobility Environments and Network Cities**, Journal of Urban Design, Vol. 8, No. 1, PP. 27-43.
9. Calthorpe, P., 1993, **The Next American Metropolis**, Princeton Architectural Press, New York.
10. Catanese, A. J. & Snyder, J.C., 1979, **Urban Planning**, McGraw – Hill, University of Michigan.
11. Chapman, D., 2005, **Creation of Neighborhoods and Places in Man-made Environment**, Translated by Tabibian, M. & Faryadi, SH., Tehran University Press, Tehran. (in Persian)
12. Cozens, P. M., 2002, **Sustainable Urban Development and Crime Prevention through Environmental Design for the British City. Towards an Effective Urban Environmentalism for the 21st Century**, Cities, Vol. 19, No. 2, PP. 129-137.
13. Droege, P., 1997, **Intelligent Environments**, Elsevier Science B.V., Amsterdam.
14. Erkip, F., 1997, **The Distribution of Urban Public Services: the Case of Parks and Recreational Services in Ankara**, Cities, Vol. 14, No. 6, PP. 353-361.

15. Farrinmehr, R., 2009, **Effects of Electronic City in Physical Structure of City, Case Study: Fardis Neighbourhood of Karaj**, MS Thesis of Urbanism, QIAU, Iran. (*in Persian*)
16. Faryadi, Sh., 2008, **Neighbourhood Unit**, Encyclopedia of Urban and Rural Management, The Country's Municipal Organizations Press, First Edition, Iran (*in Persian*)
17. Gell, J., 2008, **Life between Buildings**, Translated by Shima Shasti, Jahad daneshgahi Press, Tehran. (*in Persian*)
18. Geurs, K.T. and Van Wee, B., 2004, **Accessibility Evaluation of Land – use and Transport Strategies: Review and Research Directions**, Journal of Transport Geography, Vol. 12, No. 2, PP. 127-140.
19. Gollner, A.V., 1994, **Suburbanization, Sustainability, & Climate Change Policy**, A Ph.D Thesis Submitted to the Department of Geography, School of Earth Sciences, Macquarie University.
20. Goodmann, W., 1968, **Principles and Practice of Urban Planning**, International City Managers Association, Washington.
21. Gratz, R. B. and Mintz, N., 1996, **Cities: Back from the Edge: New Life for Downtown**, Preservation Press, Wiley, New York.
22. Harty, H. P. and Dunn, D. R., 1971, **Measuring the Effectiveness of Local Government Services**, Aim Research, USA.
23. Helling, A., 1998, **Changing Intra – metropolitan Accessibility in U.S. Evidence from Atlanta**, Progress in Planning, Vol. 49, No. 2, PP. 57-103.
24. Hernik, P., 2003, **The Excellence City Park System: What makes it great and How to get there**, the Trust for Public Land Pub, Washington, DC.
25. Hildebrand, F., 2004, **Designing the City, Towards a more Sustainable Urban Form**, Translated by Hossein Bahraini, Pardazesh Press, Tehran (*in Persian*)
26. Hudnut, W., 2001, **Comment on J. Terrence Farris's Barriers to Using Urban in Fill Development to Achieve Smart Growth**, Housing policy Debate, Vol. 12, No. 110, PP. 5-30.
27. Jafari, R., 2007, **Social Capital Approach to Explaining Social Security**, Social Security Journal, Vol. 5, No. 10, PP. 11-26. (*in Persian*)
28. Kargar, B., 2004, **Urban Security**, Geographic Organization of Armed Forces Press, 1th Edition, Tehran. (*in Persian*)
29. Kearns, A. & Turok, I., 2004, **Sustainable Communities: Dimensions and Challenges**, ESRC/ ODPM Postgraduate Research Programme.
30. Knoflacher, H., 2008, **Fusgeher-und Farradverkehr: Planungsprinzipien**, Translated by Dr F.Gharib, Tehran University Press, Tehran. (*in Persian*)
31. Lau, J.C.Y. and Chiu, C.C.H., 2003, **Accessibility of Low- income Workers in Hong Kong**, Cities, Vol. 20, No. 3, PP. 197-204.
32. Levine, J. & Yaakow, G., 2002, **Accessibility Considerations in Residential Choice Decision: Accumulated Evidence from the Benelux**, Annual Transportation Research Boarding Meeting, Washington D. C, USA.
33. Levinson, D. M., 1998, **Accessibility and the Journey to Work**, Journal of Transport Geography, Vol. 6, No.1, PP. 11-21.
34. Linch, K., 2007, **Good City Form**, Translated by Hossein Bahraini, Tehran University Press, Tehran. (*in Persian*)
35. Mahmoudinejad, H. & Sadeghi, A., 2009, **Urban Design From Environmental Psychology to Social Welfare**, Helleh Press, Tehran. (*in Persian*)
36. Moughtin, J.C., 2009, **Urban Design: Green Dimensions**, Translated by Sohrabi Molla Jousef, Elm-o- Danesh Press, Tehran. (*in Persian*)
37. Municipal Research & Services Center of Washington, 1997, **Infill Development Strategies for Shaping Livable Neighborhoods, Issue 38 of Report (Municipal Research and Services Center of Washington)** Municiple Research & Services Center, USA.
38. Neal, P., 2003, **Urban Villages and the Making of Communities**, Spon Press, New York.
39. Newman, P., Kenworthy, J., 1999, **Sustainability and Cities; Overcoming Automobile Dependences**, Island Press, USA.
40. Pakzad, J., 2009, **Urban design guide in Iran**, Department of Housing and Urbanism of Iran Press (*in Persian*)
41. Pasaogullari, N., Doratli, N., 2004, **Measuring Accessibility and Utilization of Public Spaces in Famagusta**, Cities, Vol. 21, No. 3, PP. 225-232.

42. Perlof, H., 1985, **The Art of Planning**, Plenum Press, New York.
43. Pourjafar, M, Farzbood, S., 2010, **Necessary Sidewalk Construction through the Pedestrian Traffic Flow Analysis in Urban Spaces, Case Study: Central Tissue of Tajrish, Tehran**, Soffeh Journal, Vol. 16, No. 44, PP. 52-65. *(in Persian)*
44. Rafieeyan, M, Asgari Tafreshei, H., 2009, **The Pattern of Land Supply in the Surrounding Metro Area Using an Audience-centered Perspective**, Urban Management Journal, Vol. 7, No. 24, PP. 81-93. *(in Persian)*
45. Rahnema, M., 2008, **Research on Urban Details design with Emphasis on Educational and Medical Usages**, Jahad Daneshgahi Press, Mashhad, Iran *(in Persian)*
46. Rahnema, M., Lis, A., 2006, **Measuring Access Changes in Metropolis of Sydney City**, Geography and Development Journal, Vol. 4, No. 7, PP. 137-153. *(in Persian)*
47. Rezaei, M., 2008, **Urban Design in the Third Millennium**, Soffeh Journal, Vol. 15, No. 40, PP. 4-27. *(in Persian)*
48. Saeidi Rezvani, N. & Kazemi, D., 2011, **Recognition Infill Development Framework in Proportion to the Current Policy of Housing Development**, Case Study: City of Natanz, Iran, Research in Human Geography Journal, Vol. 43, No. 75, PP. 113-132. *(in Persian)*
49. Saeidi Rezvani, N., 2007, **The Phenomenon of Urban Sprawl and Smart Growth**, Shams Journal, Vol. 6, No. 6-7, PP. 9-17. *(in Persian)*
50. Sharifian, E., 2010, **Infill Development: Utilization of Capacity within the Urban**, Manzar Journal, No. 10, PP. 47-49. *(in Persian)*
51. Sirous Sabri, R., 2006, **Communication Impact on the Quality of Urban Life**, Soffeh Journal, Vol. 10, N.30, PP. 14-25. *(in Persian)*
52. Stenzel, J., 1982, **Social Psychology**, Translated by Alimohammad Kardan, Tehran University Press, Tehran. *(in Persian)*
53. Taleie, M., Mesgari, M.S., Shariati, A., 2009, **Develop a Small Algorithm to Evaluate Access to Urban Services**, Faculty of Engineering Press, Vol. 43, No. 4, PP. 441-454. *(in Persian)*
54. Talen, E., 2000, **Measuring the Public Realm: a Preliminary Assessment of the Community** Journal of Architectural and Planning Research, Vol. 17, No. 4, PP. 344-360.
55. Tibbalds, F., 2004, **Making People-Friendly Towns**, Translated by Mohammad Ahmadinejad, Khak Press, Iran. *(in Persian)*
56. Tuan Seik, F., 2000, **Subjective Assessment of Urban Quality of Life in Singapore (1997-1998)**, Habitat International, Vol. 24, No. 1, PP. 31-49.
57. Turner, T., 1997, **City as a Landscape**, Translated by Farshad Noorian, Pardazesh Press, Iran. *(in Persian)*
58. Velibeyoglu, K., 1999, **Impacts of New Information Technologies upon Built Environment**, at: <http://www.angelfive.com/ar/corei/infotech.html>.
59. Vezzoli, C.A., Mazini, E., 2008, **Design for Environmental Sustain Ability**, Springer, London.
60. Walters, D. & Brown, L., 2004, **Design First: Design Based Planning for Communities**, Architectural Press, USA.
61. Wheeler, S.M. & Beatley, T., 2005, **The Sustainable Urban Development (Reader)**, Translated by Kianoosh Zaker Haghghi, Research Center of Urbanism and Architecture Press, Tehran, Iran *(in Persian)*
62. Whyte, H.W., 2000, **How to Turn a Place Around**, Projects for Public Spaces Inc, the University of Michigan, UK.
63. Yeh, A.G.O. & Kwok, R.C.W, 2000, **The Use of the Model Accessibility Gap As an Indicator for Sustainable Transport Development**, Urban Transport VI, Sucharow, L., Wit Press, UK.,
64. Ziari, K., 2009, **Principles and Method of Regional Planning**, 7<sup>th</sup> Edition, Tehran University Press, Tehran. *(in Persian)*