

بررسی نقش کیفیت منظر خیابان در اخلاقیات شهری با تأکید بر روابط نظم فضایی و نظم اجتماعی (تحلیل عدالت فضایی در شهر تهران)

مریم شعبانی^۱، محمود شارع پور^۲، ایرج اسدی^۳، حجت صفار حیدری^۴

چکیده

فضا را باید مکانیسم مهمی فرض نمود که می‌تواند زمینه ظهور و بروز بی‌عدالتی‌های اجتماعی را موجب شده و شیوه‌های نامناسب سازمان‌دهی آن نیز (بی‌توجه به ابعاد منظر شهری) می‌تواند پیامدهای نامناسب و نامطلوبی برای زندگی شهری داشته باشد که خود بحث و موضوعی مهم در حوزه مباحثات اخلاقیات شهری است. همچنین از آنجاکه خیابان به‌عنوان کامل‌ترین نمونه و نماد یک فضای شهری محسوب می‌شود به نظر می‌رسد خیابان اصلی‌ترین موقعیت درک واقعی یک شهر است. در این راستا محقق این پژوهش تقلا و تلاش دارد تا حلقه اتصال نظرات اندیشمندانی چون جین جیکوبز، یان گل، دیوید هاروی و ادوارد سوچا باشد و از این جهت درصدد بسط نظری و ارتباط مفاهیم کلیدی این نظریه‌پردازان (نظم فضایی و نظم اجتماعی) در بستر شهر ایرانی را به جستجو بنشیند. روش انجام طرح پژوهش حاضر، ترکیبی، از نوع اکتشافی متوالی آن است. این طرح برای شناخت پدیده، با داده‌های کیفی شروع می‌شود و سپس در مرحله ثانویه به صورت کمی مورد سنجش قرار می‌گیرد. در مرحله اول (روش کیفی) از تحلیل مشاهده‌ای و تحلیل محتوا استفاده شده است؛ مرحله دوم پژوهش (روش کمی) به روش پیمایشی انجام شده است. شهر تهران ترکیبی از محله‌ها، خیابان‌های قدیمی و شهرک‌های جدید است که آنها را کنار هم می‌بینیم. توجه به این فضا می‌تواند به برجسته نمودن روابط فضایی کمک نماید؛ و این مهم موضوعی است که نتایج پژوهش حاضر دلالت مبرهن بر آن دارد. بدان معنا که از منظر کیفی، خیابان‌های مناطق جنوب شهر تهران به مراتب وضعیت نامساعدتری دارند

۱- دانش‌آموخته دکتری گروه علوم اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

maryam_shaebani@yahoo.com

۲- استاد گروه علوم اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران (نویسنده مسؤل)

sharepour@yahoo.com

۳- دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

asadiiradj@yahoo.com

۴- دانشیار گروه علوم تربیتی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

h.saffar@umz.ac.ir

تاریخ پذیرش ۱۴۰۳/۰۵/۰۸

تاریخ وصول ۱۴۰۳/۰۲/۱۳

و از طرفی وضعیت اخلاقیات شهری نیز در این مناطق به مراتب نامطلوب‌تر از سایر مناطق شهر تهران است. بر اساس یافته‌های پژوهش حاضر، شهر تهران را می‌توان شهر بی‌اخلاقی‌ها در نظر گرفت که این مشکل معلول و متوجه ساختارهای نهفته در خود شهر است؛ که به‌طور طبیعی ساختارهایی که به تعبیر جامعه‌شناختی یک شهروند را به غیر شهروند بدل می‌نماید. **واژگان کلیدی:** کیفیت منظر خیابان، اخلاقیات شهری، عدالت فضایی، نظم فضایی، نظم اجتماعی، شهر تهران.

مقدمه و بیان مسئله

زمانی که انسان به مفهوم جامعه‌شناسی کلمه شهرنشین شد هنجارها، عقاید و شیوه رفتار آدمیان تغییر نمود و بدین سبب «شهرها به‌عنوان اماکن بنیادی در نظر گرفته می‌شوند که در آن‌ها هنجارها و هویت‌های جدید ایجاد می‌شوند» (ساسن، ۲۰۱۷: ۳۷).

بررسی‌ها حکایت از آن دارد که شهرها در گستره زمانی طولانی شکل گرفته و توسعه پیدا نمودند و به تبع آن رفتار ما نیز دستخوش تغییر شده است. درواقع، محیط‌های مختلف شهری از کلان‌شهر تا شهر کوچک بر اساس تجربه تاریخی شهرها، تأثیرات محیط طبیعی و انسانی و همچنین میزان شهرگرایی (قبول ارزش‌ها و شیوه زندگی شهری) متفاوت بوده و سبب تثبیت برخی رفتارها شده که از آن‌ها تحت عنوان اخلاق منحصربه‌فرد آن شهر یاد می‌کنند. برخی از این اخلاقیات مطلوب و مثبت بوده که اصطلاحاً به شهروندان آن‌ها افراد اخلاق محور گفته می‌شود و برخی دیگر نامطلوب و منفی است (صابری‌فر، ۱۳۹۷ و سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶). البته باید دانست که «رفتار با اخلاق شهروندان نیز در ارتباط است. انسان قادر به ارزش‌گذاری درک محیط زندگی و زیستگاه خویش و چگونگی رفتار با دیگران هستند» (سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶: ۵۵).

عوامل زیادی رفتار آدمی را در محیط زندگی تحت تأثیر قرار می‌دهند که یکی از آن عوامل، فضای عمومی شهر است که به‌سان شمشیر دو لبه عمل می‌نماید. از یک‌سو می‌تواند زمینه لازم را جهت بروز رفتارهای بهنجار سبب شود و از سوی دیگر می‌تواند موجب بروز و ظهور انواع رفتارهای نابهنجار را فراهم نماید (شعبانی و شارع‌پور، ۱۴۰۰).

خیابان کامل‌ترین نمونه فضای عمومی شهری است و تلاش برای احیای قلمرو عمومی اغلب تلاش برای احیای خیابان‌ها است (شعبانی و شارع‌پور، ۱۴۰۰). ارتقای کیفیت محیطی - کالبدی و تأثیر آن بر سرزندگی خیابان‌ها و ادراک کاربران خیابان نسبت

به آن بسیار مهم است (شعبانی و شارع پور، ۱۴۰۰: ۱۶). کیفیت یکی از مفاهیم محوری اصلی در حرفه طراحی شهری به حساب می‌آید. در بیان اهمیت رشد کیفی فضای شهری می‌توان به این موضوع اشاره نمود که در واقع کیفیت یک فضا بخشی از کیفیت زندگی محسوب می‌شود (علیمردانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۷)؛ بنابراین، اهمیت این موضوع بخش زیادی از مطالعات را به سوی منظر خیابان‌های شهری سوق داده است. خیابان‌ها فضایی برای منظرسازی شهری، چارچوبی برای طراحی شهری و زمینه‌ساز تاریخ و نمادگرایی در شهرها هستند (صالحی و همکاران، ۱۳۹۴).

شهرهای قدیمی ایران، فضاهای مشترک مهمی به مثابه فضاهای رابطه و صحنه‌های زندگی اجتماعی داشتند و خیابان نیز یکی از این فضاها بود؛ اما گسترش بی‌سابقه شهرها، تغییرات گسترده فرهنگی و اجتماعی و غلبه فناوری‌های نوین به‌ویژه اتومبیل، چهره و ماهیت و عملکرد فضاهای عمومی را کاملاً تغییر داده است. آنچه در این شهرها لازم است توجه و تعهدی مشابه با گذشته است تا عرصه عمومی شهرهای نوین را نیز باعلاقه و جدیت بسازیم تا نقشی مؤثر در سلامت جامعه شهری و در ایجاد انسجام و... داشته باشند (مدنی‌پور، ۱۳۹۴؛ به نقل از گل و اسوار، ۱۳۹۴)؛ بنابراین می‌توان گفت کیفیت فضای عمومی شهرها رابطه‌ای مستقیم با سلامت جامعه شهری دارد. این رابطه‌ای میان علت و معلول نیست و به معنای تفکر جبری درباره فضا نیست (مدنی‌پور، ۱۳۹۴؛ به نقل از گل و اسوار، ۱۳۹۴). از این جهت می‌توان به این مهم اشاره کرد که شالوده تعاملات اجتماعی به‌عنوان مصداقی از سلامت جامعه شهری، اخلاق است چراکه اخلاق بنیان روابط و تعاملات اجتماعی است (چان، ۲۰۱۹)؛ اما سؤال کلیدی در این زمینه آن است که اساساً اخلاق در فضاهای عمومی شهر به چه معنا است؟ نکته قابل‌تأمل این است که در زبان و متون فارسی واژه اخلاق بیشتر در یک معنا کاربرد دارد و این در حالی است که در فرهنگ و متون مغرب زمین واژه اخلاق در دو معنا متفاوت (مورال^۱ و اتیکس) به کار می‌رود. برخلاف اتیکس، واژه مورال به ندرت به صورت حرفه‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرد.

نخستین سؤالی که با استماع این دو واژه به ذهن آدمی متبادر می‌شود این است که چه تفاوتی بین واژگان مورال و اتیکس وجود دارد؟ پاسخ این است که در زبان فارسی، واژه اتیکس به علم اخلاق، اخلاقیات و اخلاق عملی - کاربردی ترجمه شده است.

^۱. Moral

در باب تفاوت این دو باید متذکر شد «اخلاق می‌تواند هم در سطح خصوصی وجود داشته باشد و هم در حوزه عمومی. آنجا که وجه عمومی پیدا کند اتیک می‌شود و آنجا که خصوصی می‌شود مورال می‌شود. آنجا که به منش فردی است خصوصی می‌شود و آنجا که بایدها و نبایدهایی است که در زندگی جمعی مطرح است اخلاق می‌شود» (منوچهری، ۱۳۸۳: ۳۷). همچنین باید گفت در روانشناسی واژه مورال به معنای خلق و خو که منشأ جسمانی و یادگیری دارد، است؛ اما اتیک را یک سری قوانین و قواعد حاکم بر رفتار می‌داند؛ یعنی رفتاری که جنبه اجتماعی پیدا کرده و در ارتباط با فرد دیگری است. به عبارتی اتیک، رفتار اجتماعی را مطرح می‌سازد (ثقه‌الاسلام و همکاران، ۱۳۸۷)؛ لذا می‌توان گفت مورال تمرکز بر اخلاق فردی و ویژگی‌ها و باورهای شخصی داشته و اتیک در مقابل مورال به ابعاد جمعی روابط بشری توجه دارد. این‌گونه از اخلاق متوجه هنجارهای اجتماعی است (اداره کل پژوهش‌های اسلامی رسانه، ۱۳۹۱).

اخلاق حیطة بایدونباید‌هاست و هر جامعه این بایدونباید‌هایش را از نظام ارزشی خود می‌گیرد. وظایف و تکالیف و حقوق اگر توسط مردم و طراحان مدنظر قرار بگیرد جامعه به سوی اخلاقی شدن حرکت خواهد کرد. متأسفانه امروزه در جامعه ما توجه به این مسائل اندک است. این درحالی‌که است که در سال ۱۳۸۵ شعار (تهران شهر اخلاق) از جانب شهرداری تهران مطرح گردید (شکورنیاز، ۱۳۸۹).

درنهایت، برای فهم عمیق این موضوع، می‌توان این سؤال را مطرح کرد که چگونه شهری، اخلاقی را شکل می‌دهد؟ بدین معنا که شهر در چه حالت فیزیکی و ویژگی‌های طراحی شده این ظرفیت علمی و قابلیت عملی را پیدا می‌کند که اخلاق را شکل دهد؟ و در مقابل اخلاق چگونه روابط و واقعیات شهری را آشکار می‌کند که اغلب نادیده گرفته می‌شوند؟ (چان، ۲۰۱۹).

اخلاق شهری به این صورت تعریف شده است: اخلاق عمومی که زمینه اخلاقی را برای ارزش‌های مدنی فراهم می‌کند تا در شکل شهری گنجانده شود (کانیف، ۲۰۰۶: ۸۰)؛ که «این شکل شهری می‌تواند نشان‌دهنده اخلاق یک جامعه باشد» (همان، ۴).

عوامل و شرایط و متغیرهای فراوانی در شکل‌دهی اخلاق عمومی شهری مؤثر هستند که از جمله مهم‌ترین آن‌ها فضای کالبدی و فیزیکی شهرهاست. به همین دلیل نقش معماری در ارتباط با سؤال فوق، بسیار پررنگ و جدی است؛ چون «معماری می‌تواند به یک بیماری اجتماعی و مسئولیت محیطی تبدیل شود» (چان، ۲۰۱۳: ۹۷).

بدین منظور «ابعاد اخلاقی فضاها و محیط‌های شهری می‌تواند امروز بیش‌ازپیش کانون توجه برنامه ریزان شهری، معماران و ... باشد از این جهت که این قبیل فضاها و محیط‌ها از یک نقش تعیین‌کننده بر افراد و مسائل اخلاقی آن‌ها برخوردارند» (شورچه، ۱۳۹۳: ۹۴).

بنابراین می‌توان مدعی شد که شهر اخلاقی یک چارچوب آرمانی متشکل از شاخص‌های کلیدی است تا امروزه شهرها به شهرهایی بااخلاق ممتاز تبدیل شوند و به همین دلیل، می‌توان آن را بسطی از گفتمان شکل شهر خوب^۱ تلقی کرد (تالن و الیس^۲، ۲۰۰۶؛ به نقل از چان، ۲۰۱۹: ۱۲). از همه مهم‌تر، شهر اخلاقی ادعای اساسی دارد مبنی بر این که اخلاق مؤلفه اصلی تشکیل‌دهنده شهرهای موفق آینده است (چان، ۲۰۱۹: ۱۲). این نکته کلیدی قابل‌ذکر است که اخلاقیات شهری درواقع وجه عملی مباحثات عدالت اجتماعی در شهر است. به دیگر سخن، یکی از گفتمان‌های مطالعات شهری عصر جدید مباحثات عدالت اجتماعی در شهر و عملیاتی کردن آن است. در جهت تقویت دستیابی به شهر عدالت محور، طرفداران این گفتمان تغییرات شهری را در اخلاق جستجو کرده‌اند (امین^۳، ۲۰۰۶ و مصطفوی^۴، ۲۰۱۷). درواقع، «از طریق این تغییر شهری اخلاقیات از یک‌شکل غیر فضایی معمول به یک حوزه عملیاتی تبدیل می‌شود که عمیقاً با فعالیت طراحی شهر درهم‌تنیده شده است» (چان، ۲۰۱۹: ۱۰). در این راستا دیوید هاروی^۵ از جمله نظریه‌پردازانی است که دریکی از مهم‌ترین آثارش (کتاب عدالت اجتماعی و شهر) به مسئله عدالت اجتماعی و طراحی شهری موسوم به شمول‌گرا پرداخته است (شکورنیا، ۱۳۸۹). این کتاب به‌خوبی نشان می‌دهد که برای هاروی مفهوم فضا، یک مقوله هستی‌شناسانه نیست بلکه یک بعد اجتماعی است که عوامل انسانی را شکل می‌دهد و هم از آنان شکل می‌گیرد.

همچنین لازم به تذکر است «نقطه اشتراک و اتصال دو مفهوم فضا و عدالت اجتماعی، عدالت فضایی است. فضا یک ساختار اجتماعی است که منعکس‌کننده حقایق اجتماعی بوده و بر روابط اجتماعی تأثیرگذار است. از این رو هم عدالت و هم بی‌عدالتی در فضا نمود می‌یابد» (رفیعیان و الوندی‌پور، ۱۳۹۴: ۲۹-۲۸).

^۱. Good City

^۲. Talen & Ellis

^۳. Amin

^۴. Mostafavi

^۵. Harvey

به تعبیر سوجا، رشد شتابان شهرنشینی و توسعه فیزیکی شهرها در دهه‌های اخیر، موجب واقعیت‌های چون قطبی شدن فضایی، ... و نمود کالبدی این معضلات چون دسترسی نابرابر به سرمایه‌های شهری شده است. از این رو مهم‌ترین رسالت متخصصان و حرفه‌مندان شهری، کاهش این نابرابری و از بین بردن تضاد در دسترسی به سرمایه‌های شهری برای ساکنان و گروه‌های مختلف اجتماعی است. در همین راستا بحث عدالت فضایی مطرح می‌شود. عدالت فضایی به‌عنوان ابزاری هنجاری در تحقق عدالت در مقیاس شهری هدف نهایی بسیاری از سیاست‌های برنامه‌ریزی فضایی است (سوجا، ۲۰۰۹: ۲؛ به نقل از الوندی‌پور و داداش‌پور، ۱۳۹۷: ۷۰).

بر اساس سنجش میزان اتفاقات و حوادث رخ داده در بافت شهری، تهران را می‌توان به‌عنوان شهری پرمخاطره مورد توجه قرارداد (اهرایبان صدر، ۱۳۹۶: ۲۰).

شهر تهران، به علت رشد بیش‌ازحد کالبدی و نبود برنامه‌ریزی صحیح و اعمال برخی سیاست‌ها و روش‌های غیراصولی در مواجهه با خیابان‌ها و نادیده گرفتن نقش اصلی آن در ایجاد محیطی برای تعاملات اجتماعی این فضای شهری دچار معضلات و مسائل عمیق‌تری شده است (اخوان و همکاران، ۱۳۹۷) که پیامد آن نزاع‌ها و درگیری‌های خیابانی و ناهنجاری‌های رفتاری است که می‌توان از اخلاقیات شهری سخن گفت.

بنابراین، می‌توانیم نسبت وثیقی فی‌مابین مهندسی و عناصر کالبدی خیابان‌های مناطق مختلف شهر تهران با بروز حوادث اجتماعی بیابیم (که فهم و ارزیابی آن به‌مثابه یک ساختار اجتماعی - فضایی الزامات خاصی را برای مداخله ایجاد می‌نماید). در این راستا، محقق پژوهش حاضر در پی آن است که مشخص نمایند از میان عوامل مهم تأثیرگذار در اخلاقیات شهر، نقش و سهم متغیر کیفیت منظر خیابان در اخلاقیات شهری تا چه اندازه است و همچنین تعیین نماید که این تأثیرگذاری در مناطق مختلف شهر تهران چگونه است؟ تا در نتیجه این بررسی بتوان تحلیلی از عدالت فضایی در شهر تهران را ارائه دهد. در ضمن از نظر جنبه‌های نوآورانه و بدیعی بودن این پژوهش می‌توان یادآور شد: این پژوهش سعی دارد تا حلقه اتصال نظرات جین جیکوبز، یان گل، دیوید هاروی و ادوارد سوجا باشد و از این جهت به بسط نظری و ارتباط مفاهیم کلیدی این نظریه‌پردازان (نظم فضایی و نظم اجتماعی)^۲ در بستر شهر ایرانی کمک نموده و موجب توسعه و تسری آن به مطالعات دانشگاهی شود.

1. Soja

2. Spatial Justice and Social order

پیشینه تحقیق

معرفی پیشینه‌های داخلی و خارجی

جدول ۱: چکیده «پژوهش‌های داخلی»

یافته‌ها	متغیرهای کلیدی	روش تحقیق	چهارچوب (نظری / مفهومی)	پژوهشگر، سال و عنوان	مقاله
رابطه نزدیکی میان محیط کالبدی و بصری و میزان اخلاق محور بودن خیابان وجود دارد و نتایج حاکی از آن بوده که از لحاظ میزان مطلوبیت عناصر کالبدی و بصری و کیفیت اخلاق و رفتار محوری بودن، خیابان امام بیشترین امتیاز داشته است.	میارهای کالبدی و بصری اخلاق و رفتار شهری	- روش مورد استفاده در این پژوهش: پیمایش و ابزار جمع‌آوری داده‌ها پرسشنامه؛ جامعه آماری مورد مطالعه: شامل شهروندانی می‌شود که در محل مورد مطالعه در یک ماه گذشته حداقل یک‌بار تجربه حضور و قدم زدن در هر سه خیابان را داشته‌اند؛ حجم نمونه: بر اساس فرمول کوکران ۸۰ نفر.	خیابان شهری در قالب مبانی دو مکتب کلاسیسیسم و رمانتیسم و ...	سلیمانی و همکاران (۱۳۹۶) «بررسی تأثیر طراحی شهر بر رفتار و اخلاق شهروندان	
هدف تحقیق بازشناسی بعد اخلاقی طراحی شهری و مفهوم‌سازی آن به کمک اصولی بوده که نظریه‌پردازان مطرح کردند؛ به عبارتی ارائه اصول و راهکارهایی که در جنبه ماهوی و رویه‌ای و در زمینه اجتماعی اکولوژیک بتواند در طراحی محیط شهری تهران پاسخگو و قابل‌تعمیم باشد.	طراحی شهری اخلاق	مطالعات میدانی، اینترنتی و کتابخانه‌ای	گیدئون گولانی (اخلاق و طراحی شهری)؛ دیوید هاروی (عدالت اجتماعی و طراحی شهری)؛ ایمون کانیف (اخلاق شهری)	شکورنیاز (۱۳۸۹) «اخلاق و طراحی شهری؛ نمونه موردی: راهنمای طراحی شهری اخلاق محور برای تهران»	ناتان‌نامه
خیابان‌ها بخش مهمی از فضای عمومی در مناطق شهری را نشان می‌دهند که نیازهای اجتماعی فراغتی ما را برآورده می‌کنند. بزرگ‌ترین مزیت خیابان‌های تجاری: کسب‌وکارهای مختلف (در سطح محله)، توانایی آن‌ها برای حمایت از تعاملات اجتماعی است.	تعمیرات اجتماعی خیابان	- روش مورد استفاده: مشاهده و مصاحبه - نمونه موردی: خیابان ماساچوست، خیابان هاروارد و خیابان الم	به اشخاصی همچون چون جیکوبز، اپلیارد گل اشاره شده است.	مهتا (۲۰۰۹) «دقیق نگاه کنید و خواهید دید، به‌دقت گوش کنید و خواهید شنید: طراحی شهری و تعامل اجتماعی در خیابان‌ها»	مقاله

پنجاه	<p>گلايسر (۲۰۰۰)</p> <p>«اخلاقیات و شهرها: جستاری درباره جین جیکوبز»</p>	جین جیکوبز	تحلیل ثانویه	<p>▲ ▲</p> <p>شهر و جامعه</p>	<p>- کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی: شهرها بر قوانین اخلاقی شهروندانشان تأثیر می‌گذارند، در مناطق متراکم، رفتار خطیان بهتر دیده می‌شود و تعداد روابطی که شهروندانشان دارند را افزایش می‌دهد.</p> <p>- کتاب اقتصاد شهرها: شهرها بر تکامل قوانین اخلاقی تأثیر خواهند گذاشت و به تعبیری، شهرها گرایش بیشتری به تکامل تدریجی قوانین اخلاقی خواهند داشت.</p> <p>- کتاب نظام بقا: در شهرهای بزرگ، بازده رفتار تجاری بالاست و شهرهای بزرگ گرایش به اخلاق تجاری دارند.</p>
-------	--	------------	--------------	-------------------------------	---

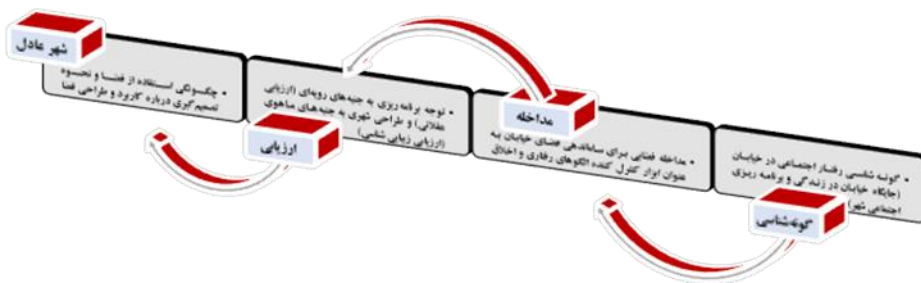
جدول ۲: چکیده «تألیفات خارجی»

نویسنده، سال و عنوان	موضوع کلی مورد بحث و بخش‌ها / فصول	مفاهیم کلیدی	نتایج مهم
چان (۲۰۱۹) «اخلاقیات شهری در آنتروپوسن»	کتاب در هفت فصل تدوین شده و به‌نوعی نخستین مطالعه نظام‌مند شهر (از دیدگاه اخلاقی) است.	▲ شهر و جامعه	در پاسخ به سؤال (چگونه شهری اخلاقی را شکل می‌دهد؟) نویسنده معتقد است که اخلاقیات شهری لازم است؛ اما اخلاقیات شهری چیست؟ نویسنده اخلاقیات شهری را از طریق پنج محور زیر دنبال می‌کند: ۱) شهر عادل؛ ۲) اخلاقیات محیط ساخته‌شده؛ ۳) چرخش شهری به‌سوی اخلاق؛ ۴) طراحی محیطی و رفتار؛ ۵) آنتروپوسن.
سوجا (۲۰۱۰) «در جستجوی عدالت فضایی»	ادوارد سوجا دریکی از مهم‌ترین آثارش به نام (در جستجوی عدالت فضایی) با مروری بر ادبیات وسیع مفهوم عدالت، ارتباط آن را با مفهوم فضا نشان می‌دهد؛ (و در قالب شش فصل) به‌خوبی توضیح می‌دهد که چگونه مفهوم فضا با گفتمان عدالت به هم مرتبط است. از سویی دیگر با تحلیل محتوای مفهومی ادبیات این دو حوزه به دنبال اصطلاح و یا عبارت عدالت فضایی و کاربرد	▲ عدالت فضایی ▲ عدالت فضایی ▲ عدالت فضایی	سوجا متأثر از لوفور و هاروی و نقد دیدگاه‌هایشان و با در نظر گرفتن دیدگاه‌ها و ایده‌های اولیه بیان شده توسط فوکو (هتروتوپیا) قصد دارد یک نظریه فضایی از عدالت را بسازد. در جستجوی عدالت فضایی، تلاشی برای تشویق محققان به اتخاذ این دیدگاه فضایی به‌عنوان یک رویکرد اصلاحی در برابر رویکرد غالب اجتماعی-تاریخی در علوم اجتماعی است.

		آن است.	
هر استراتژی کلی برای مقابله با سیستم‌های شهری باید شامل سیاست‌هایی باشند که برای تغییر شکل فضایی شهر (باهدف تأثیرگذاری بر فرآیندهای اجتماعی) طراحی شده‌اند.	عدالت شهر	کتاب در قالب هفت فصل ۷ و ۳ بخش تدوین شده است. هاروی در آن به مسائل اصلی در برنامه‌ریزی و سیاست شهری همچون منطقه بندی می‌پردازد و در هر مورد در رابطه بین عدالت اجتماعی و فضا تحقیق می‌کند.	هاروی (۲۰۰۹) «عدالت اجتماعی و شهر»
اثر مهم جیکوبز نقادی جدی به ارتدکس برنامه‌ریزی شهری مدرن و طراحی معماری شهر دارد. او با بررسی اینکه در واقع شهرها چگونه کار می‌کنند (به جای اینکه چگونه باید مطابق طراحان و برنامه ریزان شهری عمل کنند) عوامل واقعی مؤثر در شهرها را توصیف می‌کند و راهکارهایی را برای بهبود عملکرد واقعی شهرها (توده حیاتی، چشمان ناظر بر خیابان و...) توصیه می‌نماید.	جیکوبز شهر	کتاب در چهار بخش و بیست و دو فصل تدوین شده است. مهم‌ترین نکته محوری کتاب آن است که نقد جدی را بر سیاست‌های نوسازی شهری در سال‌های ۱۹۵۰ وارد می‌کند که در این راستا می‌توان گفت: نگاه بین‌رشته‌ای دارد و حاصل مشاهدات تجربی نویسنده است.	جیکوبز (۱۹۶۱) «مرگ وزندگی شهرهای بزرگ آمریکایی»

در جمع‌بندی ادبیات تحقیق باید گفت، بررسی فعالیت‌های علمی انجام شده در قالب پژوهش‌های مرتبط داخلی حکایت از آن دارد که اکثر فعالیت‌های علمی موردنظر به‌طور غیرمستقیم به موضوع تحقیق حاضر مربوط است به این دلیل که بیشتر پژوهش‌گران با رویکردی تفسیری پیرامون ارتباط رفتار، اخلاق و نقش کیفیت فضاهای شهری و ارتباط هر یک از آن‌ها پرداخته‌اند. به‌طورکلی می‌توان گفت، حوزه موضوعی مورد بحث این مطالعه از لحاظ کارهای تجربی و تحقیقات میدانی چندان غنی نیست؛ به‌ویژه مفهوم کلیدی این تحقیق، یعنی عدالت فضایی که در ادبیات مطالعات شهری ایران با مفاهیم اصلی تحقیق ارتباط علمی و عملی پیدا نشده است. در مورد فعالیت‌های علمی انجام شده خارجی باید یادآور شد که در باب مطالعات رفتاری فضاهای عمومی باز هرچند

تألیفات و پژوهش‌های مختلفی انجام شده است^۱ اما هیچ‌کدام در راستای هدف اصلی این تحقیق نبوده‌اند لذا سعی شده که به تحقیقات و تألیفات نزدیک‌تر به موضوع تحقیق اشاره شود؛ همان‌طور که چکیده فعالیت‌های علمی انجام شده نشان می‌دهد عمده فعالیت‌های مرور شده مربوط به تألیفات نظریه‌پردازانی چون جیکوبز (منظر خیابان و اخلاق / رفتار اجتماعی) گِل (فعالیت‌های بیرونی فضاها‌ی شهری) هاروی و سوچا (عدالت فضایی) است. نظر به اینکه پژوهشگر هیچ پژوهشی در این بخش در فهم چگونگی ارتباط وثیق بین مفاهیم کلیدی و بنیادی تحقیق حاضر، نظیر مفاهیمی چون اخلاقیات شهری، منظر خیابان، فعالیت‌های بیرونی و عدالت فضایی نیافته است؛ بنابراین به نظر می‌رسد چشم‌انداز نظری تلفیقی این چهار نظریه‌پرداز یعنی جین جیکوبز، یان گِل، دیوید هاروی و ادوارد سوچا، وجه تمایز جدی این تحقیق با سایر پژوهش‌های (خارجی و نیز داخلی) انجام شده است. هرچند برای ارزیابی و اهمیت حیطه موضوعی این تحقیق یعنی فهم خیابان به‌عنوان یک ساختار اجتماعی- فضایی؛ نیازمند توسعه مباحث نظری و مفهوم‌سازی کاربردی و انجام پژوهش‌های بیشتری هستیم؛ اما می‌توان از همین فعالیت‌های تألیفی و پژوهشی انجام شده نیز در تدوین سرفصل‌های راهبردی به‌عنوان راهنمای طراحی شهری معطوف به اخلاق (با تأکید بر خیابان) بهره برد؛ بنابراین با استنتاج از یافته‌های تألیفی و پژوهشی داخلی و خارجی صورت گرفته به طرح کلیاتی برای تدوین سیاست‌های راهبردی در راستای شهر اخلاق محور پرداخته شده است که در قالب شکل زیر نشان داده شده است.



شکل ۱: راهنمای طراحی شهری معطوف به اخلاق (با تأکید بر خیابان)

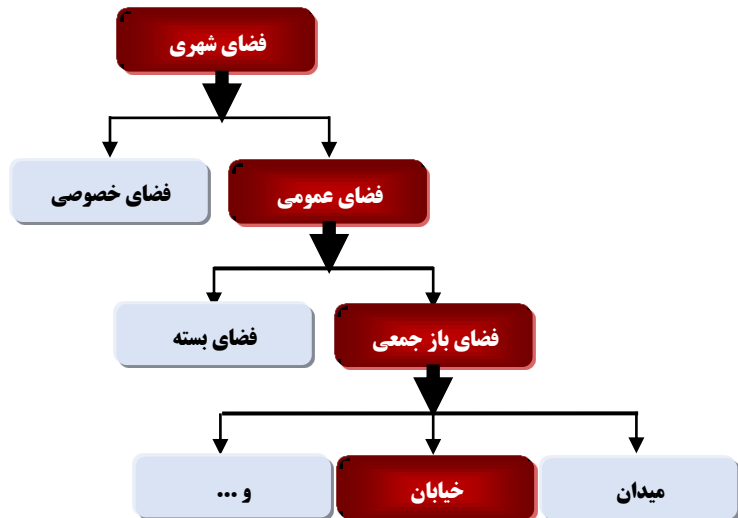
^۱ Cooper-Marcus & Francis, 1998; Dornbush & Gelb, 1977; Joardar & Neill, 1978; Lindsay, 1978; Miles et al., 1978; Share, 1978; Whyte, 1980; Liebermann, 1984; Banerjee & Loukaitou-Sederis, 1992; Loukaitou-Sederis & Banerjee, 1993.

مبانی نظری

جین جیکوبز و یان گل: اخلاق و فضای شهری (با تأکید بر منظر خیابان)
 جیکوبز ظرفیت‌های واقعی شهرنشینی را از طریق عنصری به نام خیابان نشان داده و تفسیر اجتماعی از آن ارائه می‌نماید؛ بدین معنا که از خوانندگان خود می‌خواهد که به خیابان بروند و پیاده‌روی کنند؛ چراکه از نظر او این خیابان‌ها هستند که می‌توانند یک شهر را تغییر دهند (پرونی^۱، ۲۰۱۸: ۲).

خیابان‌های یک شهر فشارسنگ‌هایی برای کیفیت فضای عمومی شهر هستند. اگر ما با خیابان‌ها درست رفتار کنیم، می‌توانیم به‌طورکلی با شهر به‌عنوان یک کل درست رفتار کنیم- و به‌این‌ترتیب و مهم‌تر از همه می‌توانیم با ساکنان آن درست رفتار کنیم (جیکوبز، ۱۹۹۳: ۳۱۴؛ به نقل از مهتا^۲، ۱۳۹۸: ۳۸).

از نظر جیکوبز (مطابق شکل ذیل) خیابان‌ها مهم‌ترین و مؤثرترین فضاهای شهری به حساب می‌آیند که در مالکیت عموم بوده و توسط اقشار مختلف مردم استفاده می‌شوند (بحرینی، ۱۳۹۵).



شکل ۲: تأکید جیکوبز بر خیابان، به‌عنوان مؤثرترین فضای شهری

با توجه به موارد مشروحه که پیش‌ازاین بدان اشاره شد، به اعتقاد جیکوبز (۱۹۶۱) شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت؛ همچنین گل (۱۹۸۷) بر این نکته تأکید دارد که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری، بر فعالیت روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر

1. Perrone

2. Mehta

مستقیم دارد و این تأثیر را می‌توان در معابر پیاده‌روها دید (محمدپور زرنندی و امینیان، ۱۳۹۴: ۷-۸).

جیکوبز بر لزوم سرزندگی فضاهای شهری در خیابان تأکید نموده و معتقد است که خیابان در بهبود رفتار شهروندی مؤثر است (گیل، ۱۹۸۷؛ به نقل از بختیار نصرآبادی و همکاران، ۱۳۹۰). در این خصوص، به حدی نظرات جیکوبز مورد توجه قرار گرفته است (بلوک‌های شهری و پیاده‌روها، مغازه‌ها، ترافیک خودرو و پارکینگ و...) که امروزه شهرهایی با پیشینه طراحی و برنامه‌ریزی شهری مدرن بی‌روح، در سطوح مختلف به چالش کشیده می‌شوند (چان، ۲۰۱۹: ۱۱۱)؛ با توجه به اهمیت این موضوع، عناصر شاخص و قابل تعریف در مبحث طراحی خیابان شهری (برای برآورد کیفیت) ارزیابی خواهند شد. در این رابطه لازم به ذکر است، برخی ویژگی‌های کیفی خیابان‌ها (بدترین و بهترین) همچون تحت سلطه ازدحام ترافیک یا هماهنگی ترافیک سواره و پیاده، احساس ناامنی یا امن و با نورپردازی خوب عدم دسترسی (برای عابر پیاده و سواره) و قابل دسترسی (برای عابر پیاده و سواره) و غیره اگرچه به طریقی به طراحی و آرایش اولیه خیابان مربوط است، همه این‌ها شاید با شدت بیشتری با نحوه نگهداری از خیابان‌ها پس از ساخت اولیه آن‌ها ارتباط دارند. لذا، برای ارزیابی جامع‌تری از وضعیت خیابان‌ها (در بحث کیفیت) مفهوم منظر خیابان مورد توجه است.

شاید یکی از موجزترین و درعین حال دقیق‌ترین عباراتی که در وصف اهمیت خیابان و منظر شهری ارائه شده است گفته جین جیکوبز باشد. او می‌گوید: وقتی به شهر می‌اندیشد، چه چیز به خاطر خواهد آمد؟ خیابان‌های آن. هنگامی که خیابان‌های شهر زیبا و جالب باشد، آن شهر سرزنده و زمانی که خیابان‌های شهر زشت و خسته‌کننده باشد، آن شهر ملال‌آور به خاطر آورده خواهد شد. اساساً منظر شهری سطح تماس انسان و پدیده شهر است (گلکار، ۱۳۸۵: ۳۸-۳۹).

منظر پدیده‌ای است که به واسطه ادراکمان از محیط و تفسیر ذهن، توأمان حاصل می‌شود؛ درواقع منظر، پدیده‌ای است عینی-ذهنی (ماهان و منصور، ۱۳۹۶: ۲۶)؛ اما «منظر خیابان محیطی است که فرد در حین عبور از خیابان می‌بیند و تجربه می‌کند، بنابراین مفهومی فراگیرتر از منظرسازی و جنبه‌های مربوط به طراحی خیابان یا مفاهیم منظر شهری است و علاوه بر آن مسائل مربوط به نگهداری و جنبه‌های مدیریتی را نیز دربرمی‌گیرد» (کارمونا و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۴۷-۱۴۵).

می‌دانیم که در روزگار ما، مشکلات شهری به‌طور فزاینده‌ای جنبه اخلاقی پیدا نموده است، لذا ضرورت ایجاد می‌نماید که یک دیدگاه ویژه اخلاقی گسترده‌ای را در اختیار داشته باشیم که این مهم متضمن استفاده از دیدگاه اخلاقی جیکوبز (در باب خیابان) است (کیدر^۱، ۲۰۰۸).

خیابان‌ها به‌عنوان مهم‌ترین فضاهای شهری در نوع زندگی، رفتار و تغییرات اجتماعی اهمیت به‌سزایی دارند. متأسفانه در کشور ما علی‌رغم این‌که فضای خیابان، کانون بیشترین ناهنجاری رفتاری بوده، ولی کمتر توانسته زمینه‌های مناسب سازمان‌دهی نیازها و الگوهای هنجاری- رفتاری مخاطبان خود را فراهم آورد (لطیفی و سجادزاده، ۱۳۹۴؛ به نقل از سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۷: ۵۰). به‌دیگر سخن، با توجه به اینکه بیشترین ناهنجاری‌های رفتاری در فضاهای عمومی شهری از جمله خیابان‌ها بروز می‌یابد و این فضاها به‌ندرت زمینه‌های مناسب را برای سازمان‌دهی الگوهای اخلاقی و رفتاری لازم برای مخاطبان خود فراهم آورده‌اند، طراحی فضاهای مناسب برای مدیریت اخلاق و رفتار از مباحث مهم طراحی شهری است. الگوهای طراحی خیابان به‌ویژه معیارهای کالبدی از جمله این موارد است که باید به آن‌ها توجه شود. این مسئله به‌ویژه در ایران (به‌ویژه کلان‌شهر تهران) با توجه به شهرنشینی شدید در دهه‌های اخیر اهمیت فراوانی دارد (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۹۲-۲۹۱).

دیوید هاروی و ادوارد سوچا: فضا و عدالت اجتماعی و نابرابری‌های منطقه‌ای (عدالت فضایی)

در دهه ۱۹۷۰، هاروی با انتشار مقالاتی به بحث عدالت اجتماعی پرداخت که مهم‌ترین آن کتاب «عدالت اجتماعی و شهر» است. «این اثر، اولین کتاب هاروی در زمینه پی‌ریزی بنیان‌های نظری شهرشناسی است» (افروغ، ۱۳۷۷: ۱۴۰-۱۳۹)؛ و «یکی از بی‌نظیرترین دستاوردهای علوم اجتماعی اخیر است» (گریر^۲، ۱۹۸۰: ۶۰۴). هاروی نخستین کسی است که بحث عدالت اجتماعی در فضا را در این کتاب مطرح نمود (افروز و همکاران، ۱۳۹۶: ۵۶). تا سال ۱۹۹۰ بیشتر ادبیات شهری موجود، به‌صورت ضمنی به‌نقد بی‌عدالتی پرداختند. در واقع تنها دیوید هاروی بود که از واژه عدالت در

1. Kidder

2. Greer

انجام مطالعات و بررسی‌های خود بهره جست. (هاروی و پاتر^۱، ۲۰۰۹؛ فاینستاین، ۱۳۹۵: ۱۷۹).

موضوع عدالت در اکثر اوقات این ظرفیت را دارا بوده است که در حوزه مباحث بنیادی علوم اجتماعی به‌عنوان یکی از مسائل بحث‌برانگیز و قابل تأمل تلقی شود (ساندل^۲، ۲۰۰۹). در همین راستا در طی دهه‌های اخیر، موضوع عدالت اجتماعی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین برآیندهای کاوش‌های علمی و عملی محققان حوزه عدالت مطرح بوده است.

از نظر هاروی، «فضا به آن سادگی که فیزیک‌دانان و فلاسفه علوم مطرح کرده‌اند نیست. اگر بخواهیم فضا را بشناسیم، باید معنای نمادین و تأثیر پیچیده آن را در رفتار آدمی از مجرای شناخت در نظر بگیریم. لذا مسئله فضا از چنان اهمیتی برخوردار است که نمی‌توان آن را منحصرأ بر عهده جغرافیدانان گذارد. نظریه‌پردازان اجتماعی از تمامی گرایش‌ها و نظریه‌ها می‌باید آن را جدی بگیرند» (هاروی، ۱۳۸۲: ۵۱ و ۱۹). چون که «فضا باید از لحاظ اجتماعی ساخته شود. فضا نمی‌تواند مستقل از فعالیت انسان وجود داشته باشد؛ بدین معنا که توسط روابط اجتماعی افراد درون و خارج از آن، از طریق شیوه‌های استفاده از آن و تصور آن تولید می‌شود. لذا می‌توان گفت: فضا موجودیت فیزیکی صرف نیست بلکه یک ساختار اجتماعی است» (لوپتون^۳، ۲۰۰۹: ۱۱۲).

بنابراین، یک چنین رویکردی نسبت به فضا سبب شده که «دغدغه اصلی هاروی در کتاب عدالت اجتماعی و شهر آن شود که دو حالت ظاهراً سازش‌ناپذیر فرآیند تحلیل اجتماعی و شکل فضایی را ادغام کند» (کاکس^۴، ۱۹۷۶: ۳۳۳).

در این راستا، «از نکات مورد توجه هاروی کمک به مصالح عمومی است. تخصیص منابع به یک منطقه بر مناطق دیگر اثر می‌گذارد. در واقع می‌توان با پی‌ریزی یک سیستم فضایی جدید ضرایب فعلی فزاینده‌ی منطقه‌ای را سامان داد یا با تأثیرگذاری فعلی اثرات نامناسب قبلی را تعدیل نمود» (جاجرمی و کلت، ۱۳۸۴: ۹۲-۹۱).

ادوارد سوگا دریکی از مهم‌ترین آثارش تحت عنوان «در جستجوی عدالت فضایی» به دنبال اصطلاح و یا عبارت عدالت فضایی است و به‌طور کامل تشریح می‌کند که چگونه

¹ Potter

² Sandel

³ Lupton

⁴ Cox

این موضوع تنها در طول ده سال گذشته به یک موضوع مورد بحث تبدیل شده است (سوجا، ۲۰۱۰).

عدالت فضایی طبق ایده‌ای که از عدالت اجتماعی گرفته شده به این معناست که باید ساکنین در هر جایی زندگی می‌کنند، به طور برابر با آنها رفتار شود (تسون و همکاران^۱، ۲۰۰۵؛ ۴۲۵؛ به نقل از علوی و احمدی، ۱۳۹۳: ۷۲).

عدالت فضایی ارتباط دهنده عدالت اجتماعی و فضا است. در نتیجه هم عدالت و هم بی‌عدالتی در فضا نمایان می‌شود. عدالت و بی‌عدالتی فضایی بر جنبه‌های جغرافیایی یا فضایی عدالت تأکید دارد و شامل توزیع منصفانه و متساوی منابع و فرصت‌ها در فضای اجتماعی است (سوجا، ۲۰۰۶: ۲؛ به نقل از علوی و احمدی، ۱۳۹۳: ۷۲).

فضای شهری ایجاد شده در تهران یک محصول اجتماعی است که مناسبات متعددی بر کیفیت بخش‌ها و محله‌های مختلفش سایه انداخته‌اند و چنان‌که می‌دانیم، جنبه‌های ناخوشایند این مناسبات به سود حیات جمعی شهری نبوده است و در عمل تراکم عظیمی از نارضایتی را در خود جا داده است (ایمانی جاجرمی، ۱۳۸۷: ۱۳۱؛ به نقل از اهرابیان صدر، ۱۳۹۶: ۲۰).

عدالت فضایی به عنوان فصل مشترک فضا و عدالت اجتماعی و نابرابری‌های منطقه‌ای و در این بین توجه به عناصر مهمی چون شیوه‌های فضایی (منطقه بندی، مکان تسهیلات عمومی و...) مباحث قابل توجهی دارد با عنایت به اهمیت موقعیت جغرافیایی خیابان‌های هر یک از مناطق در این مطالعه، چشم‌انداز نظری دیوید هاروی و ادوارد سوچا می‌تواند تکمیل‌کننده موضوع مورد بحث پژوهش حاضر (به ویژه در مورد کلان‌شهر تهران) باشد.

روش‌شناسی تحقیق

روش انجام طرح پژوهش حاضر، ترکیبی، از نوع اکتشافی متوالی آن است. این طرح برای شناخت پدیده، با داده‌های کیفی شروع می‌شود و سپس در مرحله ثانویه به صورت کمی مورد سنجش قرار می‌گیرد. در مرحله اول (روش کیفی) از تحلیل مشاهده‌ای و تحلیل محتوا استفاده شده است؛ مرحله دوم پژوهش (روش کمی) به روش پیمایشی انجام شده است.

^۱ Tson et al.

جدول ۳: روش‌شناسی تحقیق

مرحله اول: کیفی	مرحله دوم: کمی
<p>بخش اول/ تحلیل مشاهده‌ای</p> <p>میدان تحقیق (خیابان)</p> <p>نمونه‌گیری: روش نمونه‌گیری هدفمند و با حداکثر تنوع انجام گرفت؛ اشباح نظری در این پژوهش با بررسی ۵ خیابان اصلی (شوش، ولیعصر، ولنجک آزادی و پیروزی) به دست آمد.</p>	<p>جمعیت آماری: جامعه آماری این پژوهش، شامل شهروندان ساکنین محلات شهر تهران (با ضابطه سنی ۱۶ سال و بالاتر) که از نزدیک‌ترین خیابان‌های اصلی محل سکونشان در طول هفته به‌طور مستمر تردد می‌نمایند.</p> <p>شیوه نمونه‌گیری و تعیین حجم نمونه:</p>
<p>ابزار گردآوری داده‌ها (مشاهده‌گر تام) و روش تحلیل (تحلیل داده‌های مشاهده‌ای): شیوه یادداشت‌برداری توأم با مشاهده مستقیم است. نحوه انجام تحلیل: چارچوب شش مرحله‌ای براون و کلارک (۲۰۰۶).</p> <p>مرحله اول: آشنایی با داده‌ها. مرحله دوم (ایجاد کدهای اولیه / استخراج مفاهیم): پس از بازخوانی‌های مکرر، در گام دوم و با تحلیل اولیه متن، ۳۸ کد اولیه شکل گرفتند. مرحله سوم (جستجوی تم‌ها): از تحلیل و ترکیب ۳۸ کد اولیه، ۸ تم فرعی حاصل شده است. تحلیل اولیه این ۸ تم فرعی منجر به دسته‌بندی آن به ۵ تم اصلی شده است. مرحله چهارم (بررسی تم‌ها): در این مرحله، تم‌های اولیه که در مرحله ۲ شناسایی شد، بررسی و اصلاح می‌گردند و توسعه داده می‌شوند. مرحله پنجم: (تعریف تم‌ها): در جریان پژوهش، ۵ تم اصلی (ابعاد منظر خیابان) و ۸ تم فرعی (مؤلفه‌ها) شناسایی شدند که می‌توان آن‌ها را به‌صورت ذیل بسط داد:</p>	<p>مرحله اول (پیش‌آزمون): آمار و اطلاعات مربوط به جامعه آماری استخراج شده (آمارنامه شهر تهران، ۱۳۹۸) و آزمون مقدماتی با نمونه ۵۰ نفری در نقاط شهری گرفته شده است. مرحله دوم (برآورد حجم نمونه): مطابق با نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب، تعداد نمونه در طبقات بر اساس آمار و اطلاعات استخراج شده و آزمون مقدماتی انجام گرفته است. طبق نتایج به‌دست‌آمده، حجم نمونه‌ی کل لازم برای تعمیم به جمعیت تحقیق ۳۰۲ شهروند است. مرحله سوم (دسترسی به نمونه): دسترسی به نمونه‌ها به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و از طریق شهروندان عضو کانال‌های تلگرامی بوده است. دلیل استفاده از شبکه اجتماعی تلگرام پوشش ۲۲ منطقه شهر تهران بوده است. به‌عبارتی دیگر تمام مناطق کلان‌شهر تهران دارای کانال بودند (حتی به تفکیک محله) که شهروندان تهرانی عضویت داشتند.</p>
<p>تصریح مفاهیم و سنجش متغیرها:</p> <p>۱. زیباشناختی: بر اساس نتایج، تم زیبایی و عناصر کالبدی آن عبارت‌اند از عناصر مصنوع، طبیعی و بصری.</p> <p>۲. فعالیتی و عملکردی: این تم اصلی دربرگیرنده سه تم فرعی، فعالیتی، حضورپذیری و عملکردی است. ۳. معنایی و ادراکی: بر اساس تحلیل داده‌های مشاهده‌ای این تم اصلی دلالت بر دو تم فرعی دارد که عبارت‌اند از حس مکان و تصویرپذیری.</p> <p>۴. زیست‌محیطی: توجه به منظر خیابان از جنبه کالبدی (تم فرعی) و زیست‌محیطی (تم اصلی) آن از دیگر نتایج تحلیل مشاهده‌ای است.</p> <p>۵. ساختاری: این تم دلالت بر مؤلفه دسترسی (تم فرعی) دارد.</p> <p>مرحله ششم (تحلیل نهایی): چارچوب نهایی حاصل از روابط بین تم‌های اصلی و فرعی (پس از بررسی و اصلاح).</p>	<p>مرحله اول (پیش‌آزمون): آمار و اطلاعات مربوط به جامعه آماری استخراج شده (آمارنامه شهر تهران، ۱۳۹۸) و آزمون مقدماتی با نمونه ۵۰ نفری در نقاط شهری گرفته شده است. مرحله دوم (برآورد حجم نمونه): مطابق با نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب، تعداد نمونه در طبقات بر اساس آمار و اطلاعات استخراج شده و آزمون مقدماتی انجام گرفته است. طبق نتایج به‌دست‌آمده، حجم نمونه‌ی کل لازم برای تعمیم به جمعیت تحقیق ۳۰۲ شهروند است. مرحله سوم (دسترسی به نمونه): دسترسی به نمونه‌ها به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و از طریق شهروندان عضو کانال‌های تلگرامی بوده است. دلیل استفاده از شبکه اجتماعی تلگرام پوشش ۲۲ منطقه شهر تهران بوده است. به‌عبارتی دیگر تمام مناطق کلان‌شهر تهران دارای کانال بودند (حتی به تفکیک محله) که شهروندان تهرانی عضویت داشتند.</p> <p>تصریح مفاهیم و سنجش متغیرها:</p> <p>– منظر خیابان: محیطی است که فرد در حین عبور از خیابان می‌بیند و تجربه می‌کند، بنابراین مفهومی فراگیرتر از منظرسازی و جنبه‌های مربوط به طراحی خیابان یا مفاهیم منظر شهری است و علاوه بر آن مسائل مربوط به نگهداری و جنبه‌های مدیریتی را نیز در بر می‌گیرد (کارمونا و همکاران، ۱۳۹۶). برای سنجش کیفیت منظر خیابان این سؤال مطرح گردید: «بر اساس شاخص‌ها مذکور نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونت خود را که در طول هفته در آن خیابان رفت‌وآمد می‌نمایید، مورد ارزیابی قرار دهید» و برای پاسخ از طیف ۵ درجه‌ای (بسیار خوب (۴)، خوب (۳)، متوسط (۲)، خیلی بد (۱)، بد (۰)) استفاده شده است.</p> <p>– اخلاقیات شهری: در مباحث شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری، اخلاق در بعد شهر سازان و شهروندان اخلاق محور مورد توجه است که در مقوله دوم تأثیرات متقابل رفتار شهروندان و طراحی شهری (تبعیت عملکردها از</p>

<p>فرم شهر در بروز رفتارها) موردتوجه بوده است (سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶: ۴۸).</p> <p>برای سنجش مؤلفه «فقدان فضای پارک خودرو» دو سؤال طرح گردید: نخست اینکه: «تا چه میزان طی هفته در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شهروندان با نبود جای پارک خودرو مواجه می‌باشند؟» و سؤال دوم اینکه: «تا چه میزان در صورت نبود جای پارک خودرو، شاهد بروز رفتارهای زیر از سوی شهروندان بوده و یا خودتان شخصاً آن‌ها را تجربه نموده‌اید؟».</p>	<p>ارزیابی کیفیت پژوهش: معیارهای قابلیت اعتماد/ اعتمادپذیری - باورپذیری: در این پژوهش باورپذیری در سه بخش ورودی‌های پژوهش، تحلیل‌های انجام‌شده در حین تحقق و یافته‌های تحقیق مشخص شده است. - انتقال‌پذیری: توصیف تفصیلی همه جزئیات مرتبط با فرایند تحقیق متضمن انتقال‌پذیری آن خواهد بود. اطمینان‌پذیری: روش‌ها و تصمیم‌های مربوط به این پژوهش به‌گونه‌ای مستندسازی شده تا امکان رسیدگی سایر پژوهشگران فراهم شود. - تأییدپذیری: برای تأمین تأییدپذیری پژوهش حاضر، سعی شده با ارائه جزئیات روش‌ها و داده‌های تحقیق، امکان ارزیابی روش گردآوری داده و تحلیل داده برای محققان دیگر و خوانندگان فراهم شود.</p>
<p>۲- سؤالاتی که در خصوص «تصادفات رانندگی» از پاسخگویان پرسیده شد بدین قرار است: تا چه میزان طی هفته در نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شاهد بروز تصادفات رانندگی هستید؟ سؤال دیگر اینکه: تا چه میزان در صورت بروز تصادفات رانندگی، شاهد بروز رفتارهای زیر از سوی شهروندان بوده‌اید؟ و یا خودتان شخصاً آن‌ها را تجربه نموده‌اید؟</p> <p>۳- برای سنجش مؤلفه‌ی سوم «ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری» دو سؤال به آن اختصاص داده شده است: تا چه میزان در طی هفته، شهروندان در نزدیک‌ترین خیابان محل سکونتتان از وسایل حمل‌ونقل عمومی (بی‌آرتی یا اتوبوس و تاکسی) استفاده می‌نمایند؟ و تا چه میزان طی هفته در ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس یا بی‌آرتی و تاکسی) نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شاهد بروز رفتارهای زیر به هنگام سوار یا پیاده شدن از سوی شهروندان بوده‌اید؟ و یا خودتان شخصاً آن‌ها را تجربه نموده‌اید؟</p> <p>برای سنجش مؤلفه «استفاده از پیاده‌رو» همانند مؤلفه‌های قبلی، دو سؤال مطرح شد: سؤال اول، فکر می‌کنید تا چه میزان در طی هفته مردم از پیاده‌رو نزدیک‌ترین خیابان محل سکونتتان برای مقاصد مختلف همچون خرید، ورزش و... استفاده می‌نمایند؟ سؤال دوم، تا چه میزان طی هفته در استفاده از پیاده‌رو نزدیک‌ترین خیابان اصلی محل سکونتتان، شاهد بروز رفتارهای زیر از سوی شهروندان بوده‌اید؟ و یا خودتان شخصاً آن‌ها را تجربه نموده‌اید؟</p> <p>گزینه‌های انتخابی پاسخگو بر مبنای طیف ۵ درجه‌ای بوده و دامنه نمرات آن از ۰ تا ۴ است.</p>	<p>بخش دوم/ تحلیل محتوای کیفی (با رویکرد استقرایی)</p> <p>مراحل تحلیل:</p> <p>گام اول (مشخص کردن مسئله پژوهش): مسئله اصلی این بخش از پژوهش، استخراج کامل و جامع مقولات اخلاقیات شهری مبتنی بر حوادث و رخدادهای منتشره شهر تهران طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (درباره درگیری و نزاع یا مشاجره‌های خیابانی) در خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری است.</p> <p>گام دوم (تدوین سؤال یا هدف): این پژوهش باهدف شناسایی مقولات اخلاقیات شهری می‌کوشد به این سؤال پاسخ دهد که مؤلفه‌های اخلاقیات شهری مبتنی بر حوادث و رخدادهای منتشره شهر تهران طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (درباره درگیری و نزاع یا مشاجره‌های خیابانی) در خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری کدامند؟</p> <p>گام سوم (تعریف و مشخص کردن متغیر): اخلاقیات شهری (بعد طراحی محیطی و رفتار):</p> <p>در مباحث شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری، اخلاق در بعد شهر سازان و شهروندان اخلاق محور موردتوجه هست که در مقوله دوم تأثیرات متقابل رفتار شهروندان و طراحی شهری (تبعیت عملکردها از فرم شهر در بروز رفتارها) موردتوجه بوده است (سلیمانی و اسدی، ۱۳۹۶: ۴۸).</p> <p>گام چهارم: نمونه‌گیری و انتخاب واحد: در این مطالعه، ۱۶۵ حادثه یا</p>

رخداد مرتبط با (درگیری و نزاع یا مشاجره‌های خیابانی در شهر تهران) در بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ که در خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری معتبر منعکس شده بودند، در این پژوهش مورد استفاده و شناسایی قرار گرفتند. لازم به ذکر است که تمرکز محقق معطوف به خبرگزاری و یا سایت‌های خبری معتبری بوده که رخداد موردنظر توسط مردم و یا خبرنگاران توصیف شده است. روش نمونه‌گیری به شیوه تمام شماری نمونه‌های در دسترس است. واحد تحلیل مضمون (تم): متداول‌ترین واحدی که برای تحلیل متون در تحلیل محتوای کیفی استفاده می‌شود، مضمون است.

گام پنجم: کدگذاری و مقوله‌بندی: نتایج این پژوهش در مجموع منجر به استخراج ۴ مؤلفه (فقدان فضای پارک خودرو، تصادفات رانندگی، ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (بی آر تی یا اتوبوس و تاکسی) و استفاده از پیاده‌رو) و ۳۴ شاخص گردید.

اعتبار: روایی پرسشنامه پژوهش حاضر به کمک دو معیار روایی همگرا و واگرا که مختص مدل‌سازی معادلات ساختاری است، بررسی شد. مقدار متوسط واریانس استخراج‌شده برای متغیرهای این تحقیق (کیفیت منظر خیابان، ۰/۸۲ و اخلاقیات شهری بیرونی، ۰/۷۱) از مقدار حداقلی ۰/۵ بیشتر است که نشانگر روایی همگرایی مناسب متغیرها است.

در بررسی روایی افتراقی متغیرها که به‌عنوان روایی تقاطعی متغیرها هم یاد می‌شود، باید از جذر متوسط واریانس استخراج‌شده برای هر متغیر استفاده نمود. جذر واریانس استخراج‌شده داده‌ها (کیفیت منظر خیابان، ۰/۹۰۵ و اخلاقیات شهری، ۰/۸۴۲) نشان می‌دهد مدل روایی واگرای قابل قبولی دارد چراکه اعداد حداقل ۰/۱ بیشتر (مقدار متوسط واریانس استخراج‌شده) است

پایایی: در این پژوهش برای سنجش پایایی ابزار تحقیق، از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است؛ بدین ترتیب که پس از تنظیم پرسشنامه یک مرحله پیش‌آزمون مقدماتی با نمونه ۵۰ نفری در نقاط شهری تکمیل و پایایی پرسشنامه از طریق سازگاری درونی آن با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ انجام شد. مقدار آلفای کرونباخ برای کیفیت منظر خیابان، ۰/۹۶ و فعالیت‌های بیرونی ۰/۹۱ به دست آمد که حکایت از اعتماد ابزار پژوهش دارند.

برای تجزیه و تحلیل اطلاعات جمع‌آوری‌شده از نرم‌افزارهای SPSS23، PLS3 و ArcGIS10.8 استفاده شده است.

ارزیابی کیفیت پژوهش (معیار زاویه‌بندی):
برای ارزیابی اعتبار این پژوهش از معیار زاویه‌بندی استفاده شده است. همچنین لازم به ذکر است که اعتبارسنجی این پژوهش از نوع زاویه‌بندی داده‌ای است.

یافته‌های تحقیق

- توصیف: توزیع ویژگی‌های جمعیت نمونه برحسب مشخصات فردی

جدول ۴: توزیع فراوانی و درصد ویژگی‌های جمعیت نمونه برحسب مشخصات فردی

متغیرهای جمعیت شناختی		تعداد	درصد
جنسیت	زن	۱۳۵	۴۴/۷
	مرد	۱۶۷	۵۵/۳
	جمع کل	۳۰۲	۱۰۰
	متأهل	۱۶۹	۵۶
	مجرد	۱۲۳	۴۰/۷
	طلاق گرفته	۴	۱/۳

۰/۷	۲	همسر فوت کرده	وضعیت تأهل
۱/۳	۴	سایر	
۱۰۰	۳۰۲	جمع کل	
۷/۶	۲۳	بیکار	وضعیت فعالیت
۱۰/۳	۳۱	خانه‌دار	
۷/۹	۲۴	خوداشتغالی	
۱۹/۵	۵۹	دانشجو	
۰/۳	۱	درآمد بدون کار	
۲۸/۸	۸۷	شاغل بخش خصوصی	
۲۴/۵	۷۴	شاغل بخش دولتی و عمومی	
۱	۳	طلبه	
۱۰۰	۳۰۲	جمع کل	
۱/۳	۴	بالا	
۷/۳	۲۲	پایین	
۴۹/۳	۱۴۹	متوسط به بالا	
۴۲/۱	۱۲۷	متوسط به پایین	
۱۰۰	۳۰۲	جمع کل	
۰/۳	۱	۱۵-۱۸ (نوجوانان)	گروه سنی
۳۴/۴	۱۰۳	۱۸-۲۹ (جوانان)	
۶۳/۹	۱۹۱	۳۰-۵۹ (میان‌سالان)	
۱/۳	۴	بالای ۶۰ سال (سالمندان)	
۱۰۰	۲۹۹	جمع کل	
۲/۳	۷	متوسطه	تحصیلات
۱۲/۹	۳۹	دیپلم	
۸/۶	۲۶	فوق دیپلم	
۴۱/۱	۱۲۴	لیسانس	تحصیلات
۲۷/۵	۸۳	فوق لیسانس	
۶/۶	۲۰	دکتری	
۱	۳	حوزوی	
۱۰۰	۳۰۲	جمع کل	
۵۰/۷	۱۵۳	شمال	
۶/۶	۲۰	غرب	

۷	۲۱	شرق	موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت
۱۳/۹	۴۲	مرکز	
۲۱/۹	۶۶	جنوب	
۱۰۰	۳۰۲	جمع کل	

از مجموع شهروندان موردمطالعه، ۵۵/۳ درصد (۱۶۷ نفر) را مردان و ۴۴/۷ درصد (۱۳۵ نفر) را زنان تشکیل داده‌اند. دامنه سنی پاسخگویان ۱۵ تا ۷۲ سال و گروه سنی ۳۰-۵۹ (میانسالان) با ۶۳/۹ درصد و ۱۸-۲۹ سال (جوانان) با ۳۴/۴ درصد بیشترین تعداد پاسخگویان را تشکیل می‌دهند. میزان تحصیلات (لیسانس) با ۴۱/۱ درصد، (فوق لیسانس) با ۲۷/۵ درصد و (دیپلم) با ۱۲/۹ درصد به ترتیب بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. ۵۶ درصد از پاسخگویان (متأهل) و ۴۰/۷ درصد (مجرد)، ۱/۳ درصد (طلاق گرفته)، ۰/۷ درصد (همسر فوت کرده) و ۱/۳ درصد گزینه (سایر) را انتخاب نمودند. بیشتر شهروندان از لحاظ درآمد و وضعیت زندگی به ترتیب خود در طبقه اجتماعی (متوسط بالا) با ۴۹/۳ درصد و (متوسط به پایین) با ۴۲/۱ درصد قرار داده‌اند. همچنین، بیشتر پاسخگویان با ۲۸/۸ درصد (شاغل بخش خصوصی) و ۲۴/۵ درصد (شاغل بخش دولتی و عمومی) معرفی کرده‌اند. نیمی از پاسخگویان (۵۰/۷ درصد) را شهروندان ساکن در مناطق شمال (غرب و شرق)، ۶/۶ درصد در مناطق غرب، ۷ درصد در مناطق شرق، ۱۳/۹ درصد در مناطق مرکز و ۲۱/۹ درصد از آنان را شهروندان ساکن در جنوب (غرب و شرق) تشکیل داده‌اند. البته لازم به ذکر است که توزیع پاسخگویان برحسب موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت، متناسب با جمعیت شهروندان در مناطق ۲۲ گانه (به تفکیک هر منطقه) شهر تهران بوده است و نمونه‌گیری با نسبت برابر صورت گرفته است.

تحلیل رگرسیونی

- مدل رگرسیونی اخلاقیات شهری بر اساس کیفیت منظر خیابان و متغیرهای کنترلی^۱

۱. داده‌های زیر نشان می‌دهد بین متغیرها هم خطی وجود ندارد و فرض هم خطی بین متغیرها رد می‌شود. ضریب حداقل تحمل و مقدار تورم واریانس متغیرها به شرح زیر می‌باشند: {کیفیت منظر خیابان: ۱/۰۳۳ و ۰/۹۶۸؛ طبقه اجتماعی از لحاظ درآمد وضعیت زندگی: ۱/۱۰۶ و ۰/۹۰۴؛ تحصیلات: ۱/۲۱۷ و ۰/۸۲۲؛ وضعیت تأهل: ۱/۸۵۱ و ۰/۵۴۰؛ سن: ۱/۹۹۷ و ۰/۵۰۱؛ جنسیت: ۱/۰۵۰ و ۰/۹۵۳ و محدوده طرح ترافیک: ۱/۰۲۱ و ۰/۹۷۹}.

جدول ۵: مدل رگرسیونی اخلاقیات شهری بر اساس کیفیت منظر خیابان و متغیرهای کنترلی

همبستگی			Sig	T	Beta	B	مدل
نیمه تفکیکی	تفکیکی	مرتبه صفر					
۰/۳۷۵	۰/۳۹۳	۰/۴۰۷	۰/۰۰۰	۷/۱۱۰	۰/۳۸۱	۰/۳۳۲	کیفیت منظر خیابان
سطح معناداری			F	ضریب تعیین تعدیل شده	ضریب تعیین	ضریب همبستگی چندگانه	
۰/۰۰۰	۱۱/۷۰۸	۰/۲۰۹		۰/۲۲۸		۰/۴۷۸	

جدول ۷، نشان‌دهنده‌ی تأثیر کیفیت منظر خیابان بر اخلاقیات شهری با کنترل اثر متغیرهایی چون محدوده طرح ترافیک، جنسیت، سن، وضعیت تأهل، تحصیلات و طبقه اجتماعی ازلحاظ درآمد و وضعیت زندگی هست. همبستگی چندگانه (R) میان متغیرها معادل ۰/۴۷ است. ضریب تعیین (R^2) نشان‌دهنده‌ی آن است که ۲۲ درصد تغییرات اخلاقیات شهری توسط متغیر مستقل (با کنترل متغیرهای مذکور) تبیین می‌شود و ۷۸ درصد باقیمانده متعلق به عوامل دیگری است که در این پژوهش مورد بررسی قرار نگرفته است. مقدار F محاسبه‌شده (۱۱/۷۰۸) در سطح معنی‌داری ($\text{Sig} = ۰/۰۰۰$)، نشان می‌دهد، مدل رگرسیونی با ۹۹ درصد اطمینان، معنادار است و متغیر مستقل توانسته متغیر وابسته را پیش‌بینی کند. با توجه به مقدار t محاسبه‌شده متغیر کیفیت منظر خیابان در سطح ($\text{Sig} = ۰/۰۰۰$) معنادار است. به ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار کیفیت منظر خیابان به اندازه ۰/۳۸۱ در انحراف معیار اخلاقیات شهری تغییر ایجاد می‌شود. بدین ترتیب، می‌توان پیش‌بینی کرد بالاترین میزان رعایت اخلاقیات شهری در میان شهروندانی است که ارزیابی مثبت‌تری از کیفیت خیابان‌ها دارند.

همچنین درباره نقش متغیرهای کنترلی بر روابط میان متغیر مستقل و وابسته باید گفت، طبق داده‌های جدول فوق همبستگی مرتبه صفر بین کیفیت منظر خیابان و اخلاقیات شهری ۰/۴۰۷ است. با کنترل اثر متغیرهای زمینه‌ای و متغیر محدوده طرح ترافیک بر کیفیت منظر خیابان و اخلاقیات شهری، میزان همبستگی به ۰/۳۹۳ رسیده است؛ به عبارت دیگر در شرایطی که تأثیر سایر متغیرها را بر کیفیت منظر خیابان و اخلاقیات شهری کنترل می‌کنیم میزان همبستگی به ۰/۳۹۳ رسیده است؛ همچنین با کنترل اثر متغیرهای زمینه‌ای و متغیر محدوده طرح ترافیک، فقط بر کیفیت منظر خیابان، میزان همبستگی به ۰/۳۷۵ رسیده است. لذا در این باره می‌توان گفت، با کنترل اثر متغیرهای زمینه‌ای و متغیر محدوده طرح ترافیک، همبستگی تفکیکی و نیمه تفکیکی آن

به ۰/۳۹۳ و ۰/۳۷۵ تقلیل یافته است و این امر نشان از اهمیت متغیر محدوده طرح ترافیک و متغیرهای زمینه‌ای در کنترل روابط میان متغیرهای اصلی پژوهش است.

- ضرایب تأثیر کیفیت منظر خیابان بر اخلاقیات شهری به تفکیک موقعیت جغرافیایی مناطق سکونت پاسخگویان

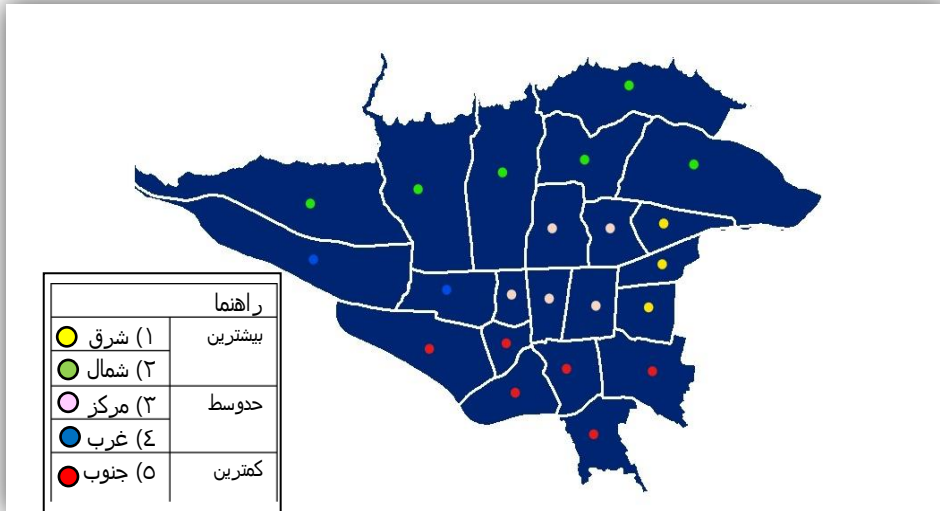
جدول ۶: ضرایب تأثیر کیفیت منظر خیابان بر اخلاقیات شهری به تفکیک موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت پاسخگویان

مدل	شمال (غرب و شرق)	غرب	شرق	مرکز	جنوب (غرب و شرق)
کیفیت منظر خیابان	۰/۴۰۷**	۳۳۷	۰/۶۸۷**	۲۰۳	۰/۱۸۶

** به معنای سطح معناداری کمتر از ۰/۰۱ معنادار است.

جدول ۸، ضرایب تأثیر متغیر مستقل بر اخلاقیات شهری با کنترل متغیرهای زمینه‌ای (جنسیت، سن، وضعیت تأهل، تحصیلات و طبقه اجتماعی از لحاظ درآمد و وضعیت زندگی) و متغیر محدوده طرح ترافیک^۱ برحسب موقعیت جغرافیایی منطقه سکونت پاسخگویان است. مقایسه ضرایب تأثیر استاندارد شده متغیر مستقل برحسب منطقه نشان می‌دهد که در تبیین اخلاقیات شهری، سهم کیفیت خیابان‌های مناطق شرق (۰/۶۸۷ = Beta) و شمال تهران (Beta = ۰/۴۰۷) بیشتر از سایر مناطق است که معنادار هستند (سطح ۰/۰۹۹)؛ مقایسه ضرایب نشان‌دهنده‌ی تأثیر بیشتر کیفیت خیابان‌های مناطق شرق نسبت به شمال تهران دارد.

۱. فرض هم خطی بین متغیرها (ارزیابی منظر خیابان و متغیرهای زمینه‌ای) برحسب ساکنین مناطق مختلف نیز بررسی شده و رد شده است.



شکل ۳: نمایش فضایی «عدالت فضایی» شهر تهران

نتیجه گیری

شهر تهران ترکیبی از محله‌ها و خیابان‌های قدیمی و شهرک‌های جدید است که آنها را کنار هم می‌بینیم. اقشار مختلف اجتماعی و اقتصادی، فقیر و غنی در جوار هم هستند. «توجه به این فضا می‌تواند به برجسته کردن روابط فضایی (چالش‌های موضوعی افراد مستقر در یک مکان) کمک نماید که به تعبیر سوچا از مزایای رویکرد فضایی به عدالت است» (لوسون^۱، ۲۰۱۱: ۲۲۵)؛ و این مهم موضوعی است که نتایج پژوهش حاضر دلالت مبرهن بر آن دارد (شکل ۴). بدان معنا که خیابان‌های مناطق جنوب تهران به مراتب وضعیت نامساعدتری دارند و از طرفی وضعیت اخلاقیات شهری نیز در این مناطق به مراتب نامطلوب‌تر از سایر مناطق شهر تهران است.



شکل ۴: ضریب تأثیر کیفیت منظر خیابان بر اخلاقیات شهری به تفکیک مناطق مختلف شهر تهران

باید متذکر شد، عدم رعایت اخلاقیات شهری در تهران معلول و متوجه ساختارهای نهفته در خود شهر است؛ که به‌طور طبیعی ساختارهایی که یک شهروند را به غیر شهروند بدل می‌نماید نه اینکه متوجه مردمی باشند که هنوز به شهروند بدل نشده‌اند

^۱. Iveson

(کاظمی، ۱۳۸۶)؛ همین ساختار نامطلوب، نابرابری‌های فضایی در زمینه اخلاقی بین مناطق مختلف تهران را تشدید می‌کند که این موضوع در مناطق جنوب تهران، نمود بیشتری دارد.

در پاسخ به این سؤال که سیاست‌گذاران شهری باید چه کاری انجام دهند؟ به تعبیر دیوید هاروی، بهترین راه استفاده از نسخه کامل کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی (۱۹۶۱) در تدوین سیاست‌ها و برنامه‌ریزی شهری است؛ به عبارت دیگر، باید زمینه آن زیبایی‌شناسی که به تعبیر جین جیکوبز مبتنی بر یک نظم اجتماعی است را فراهم آوریم (هاروی، ۱۹۹۲: ۵۹۲). به دیگر سخن آنچه اهمیت دارد «نظمی فضایی است که نماینده و ضامن یک نظم اجتماعی به شمار می‌آید» (جانین^۱، ۱۹۹۳: ۶۱؛ به نقل از آتشین بار و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۸).

توصیه‌های کاربردی و سیاستی (کلان و خرد)

– اخلاق در طراحی شهری

از بحث‌برانگیزترین موضوعات دهه‌های اخیر در مطالعات شهری، بحث اخلاقیات طراحی^۲ است؛ چون «طراحی شهری^۳ به‌طور جدی یک فرآیند اخلاقی است» (دون و پل^۴، ۲۰۰۴: ۴۶۱). اخلاقیات طراحی، مطالعه نظام‌مند مفاهیم اخلاقی در طراحی شهری است (چان، ۲۰۱۸: ۱۸۶). نتایج حاصل از فرا تحلیل مطالعات صورت گرفته در حوزه روند شهرنشینی شتابان (مهم‌ترین نمود آن یعنی کالایی شدن زمین) حاکی از آن است که (طراحی اخلاق محور) جایگاهی جدی در نظام طراحی شهری ایران ندارد (شعبانی و شارع‌پور، ۱۳۹۹). به همین منظور پیشنهاد می‌شود که نهادهای مسئول دولتی و غیردولتی در امر شهرسازی (به‌ویژه در مورد خیابان- جوهر اصلی فضاهای اجتماعی) این معنا را در دستور کار خود قرار داده و بخشی از کار خود را به این موضوع اختصاص دهند.

– طراحی شهری اخلاق محور و نظام دانشگاهی

^۱. Janin

^۲. Design Ethics

^۳. طراحی شهری حلقه ارتباط (رابط) میان معماری، معماری منظر، برنامه‌ریزی شهری و علوم اجتماعی است (بتلی و بوتینا، ۱۹۹۱؛ کارمونا و همکاران، ۲۰۰۳: ۱۲).

^۴. Devon & Poel

برای درک ظرفیت اخلاق، هر طراح شهری باید به این سؤال کانتی در این خصوص پاسخ دهد که «چه کاری باید در این زمینه انجام دهم؟» (سامرویل^۱، ۱۹۹۴: ۷۰). پاسخ به این سؤال به خوبی نشان می‌دهد که طراح شهری مسئولیت اجتماعی مهمی دارد (کروفرد^۲، ۱۹۹۱؛ ساینٹ^۳، ۲۰۰۵: ۸؛ تیل^۴، ۲۰۰۹: ۱۸۲). عدم توجه به این موضوع طراحی شهرها را به یک بیماری اجتماعی تبدیل نماید (چان، ۲۰۱۳: ۹۷). نمونه بارز آن، زایش مشکلات اجتماعی و به تبع آن اخلاقی در خیابان‌های کلان‌شهر تهران است.

بنا بر همین ضرورت، در کالج‌ها و دانشگاه‌های غربی، موضوع اخلاق در حوزه مطالعات شهری آموزش داده می‌شود و از مهم‌ترین واحدهای درسی به شمار می‌رود. درحالی‌که در نظام دانشگاهی ما چنین برنامه درسی مشخصی وجود نداشته و به همین دلیل مشخصاً پیشنهاد می‌شود که به‌منظور احیای گفتمان طراحی اخلاق محور واحدهای تخصصی درسی برای واحدهای دانشگاهی لحاظ شود. البته در این زمینه تربیت استاد یا مدرس نیز از ضروریات برنامه‌ریزی دانشگاهی است.^۵

- شهر عادل و شهروندان اخلاقی

همان‌طور که پیش‌ازاین بدان اشارت رفت، در دوران معاصر به دلایل مختلف، توسعه و گسترش فضاهای شهری ضرورت جدی و غیرقابل‌اجتناب است. البته اگر این توسعه و گسترش شهری با بی‌برنامگی همراه گردد، «عمده‌ترین اثری که این تحولات در پی خواهد داشت، به‌هم‌ریختگی فضایی و رشد نابسامان، توزیع ناعادلانه کاربری‌ها نابرابری سرانه‌ها و مکان‌یابی‌های نامناسب و مطالعه نشده و به هم خوردن نظام توزیع خدمات شهری است که این امر به‌نوعی در همه شهرهای ایران نیز به چشم می‌خورد» (بزی و عبدالهی پور حقیقی، ۱۳۹۲: ۲۰۱). یکی از مهم‌ترین تبعات و آسیب‌های گسترش ناموزون شهر و شهرنشینی، ایجاد معضلات در تعاملات و روابط اجتماعی است که از منظر جامعه‌شناسی قابل‌طرح و بررسی است.

1. Somerville

2. Crawford

3. Saint

4. Till

5. برای مطالعات بیشتر به منابع ذیل مراجعه شود:

Fry, 2004; Manzini, 2006; Naoe, 2008; Parsons, 2016; Steen, 2015; Tonkinwise, 2004; Van Amerongen, 2004; Van de Poel, 2015; Van Gorp & Van de Poel, 2008; Zelenko & Felton, 2012.

می‌دانیم که در دوران معاصر کلان‌شهرها به جد در حال گسترش بوده و به تبع آن تاروپود روابط اجتماعی نیز دستخوش تحولات جدی شده است. پس در چنین شرایطی پیچیدگی زندگی شهری واقعیتی غیرقابل‌انکار است در واقع، امروزه مشکلات فرهنگی-اجتماعی در شهرها مطرح می‌شوند و یکی از این مشکلات اجتماعی چگونگی و نحوه تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی شهری است که نمونه بارز این تعاملات اجتماعی را می‌توان در بروز اخلاق عمومی در زندگی شهری جستجو نمود که از منظر شیوه‌های فضایی (منطقه بندی، مکان تسهیلات عمومی و...). می‌تواند موضوعی قابل توجه و تأمل باشد؛ درحالی‌که بررسی‌ها نشان می‌دهد این موضوع کمتر موردتوجه پژوهش‌گران قرار گرفته و بازتاب‌های فضایی آن به‌ندرت مورد تدقیق علمی و علمی واقع شده است. همچنین این حوزه از مطالعات، از لحاظ کارهای تجربی و میدانی (در ادبیات تحقیقی مطالعات شهری ایران) چندان غنی و عمیق نیست.

در چارچوب نگاهی نظام‌مند، مسیری کلیدی درزمینه دستیابی به توسعه شهری وجود دارد که این مسیر مبتنی بر ایده‌ها، نظریه‌ها و رویکرد خلاقانه‌ای است که از ذهن و دیدگاه شهروندان حاصل شده است. این طریق و مسیر معمولاً باید با نیازها و بافت بومی هر منطقه شهری تطبیق داده شده (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، ۱۳۹۰) و «در این روش، دو راهکار اساسی برای دستیابی به عدالت اجتماعی در سطح منطقه قابل توجه است: اول، توزیع درآمد باید به طریقی باشد که: الف) نیازهای جمعیت هر منطقه برآورده شود؛ ب) تخصیص منابع به طریقی صورت گیرد که ضرایب فزاینده‌ی بین منطقه‌ای به حداکثر برسد؛ ج) تخصیص منابع اضافی به طریقی باشد که در رفع مشکلات خاص ناشی از محیط اجتماعی و فیزیکی مؤثر واقع شود. دوم، سازوکارها (نهادی، سازمانی و...) باید به طریقی باشد که دورنمای زندگی در مناطق محروم تا حد امکان بهتر شود. اگر این شرایط موجود باشد، آنگاه می‌توان به یک توزیع عادلانه که از طریق عادلانه به‌دست آمده است رسید (هاروی، ۱۳۸۲؛ ۱۲۰-۱۱۹).

همچنین، می‌توان متذکر شد اگرچه بیش از یک‌صد سال از عمر برنامه‌ریزی شهری نوین در ایران می‌گذرد، ولی بیشتر تحولات و تغییرات شهری معطوف به شرایط و امکانات کالبدی نظیر ساخت بزرگ‌راه‌ها، ساختمان‌ها و... بوده است ولی اندیشه و تفکر برنامه‌گرا مشخصی در خصوص بعد اجتماعی فضای شهری کمتر موردعنایت و اهتمام قرار گرفته است. بدین جهت، به نظر پژوهشگر، کتاب در جستجوی عدالت فضایی

ادوارد سوچا (۲۰۱۰) که بر جنبه‌های ساخت اجتماعی فضا تأکید دارد و به تعبیری راهنمای تولید اجتماعی فضا است، می‌تواند تحلیل‌کننده چالش‌های تمایز و نابرابری‌های فضایی در ایران امروز (به‌ویژه کلان‌شهر تهران) باشد.

منابع

- اخوان، آرمین؛ صالحی، اسماعیل و طغیانی، شیرین (۱۳۹۷). ارزیابی تأثیر عوامل محیطی - کالبدی بر سرزندگی و کیفیت خیابان‌های شهری. *جغرافیا و پایداری محیط*. دوره ۸، شماره ۲۷: ۱۵-۲۹.
- اداره کل پژوهش‌های اسلامی رسانه (۱۳۹۱). اخلاق رسانه. *فصل‌نامه بازتاب اندیشه*. شماره ۱۱۸: ۷-۱۲.
- افروز، مریم؛ طیبیان، منوچهر و احمدی، بهمن (۱۳۹۶). سنجش عدالت فضایی به‌منظور دسترسی برابر به فرصت‌های اجتماعی (نمونه مطالعه: بافت قدیم شهر یزد). *مطالعه ساختار و کارکرد شهر*. سال ۴، شماره ۱۴: ۵۳-۷۴.
- الوندی‌پور، نینا و داداش‌پور، هاشم (۱۳۹۷). فرا روش پژوهش‌های مرتبط با عدالت فضایی در ایران با مقیاس شهری در بازه زمانی ۱۳۹۴-۱۳۸۳. *پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری*. دوره ۲، شماره ۱۸: ۶۳-۷۴.
- اهرابیان صدر، میثم (۱۳۹۶). مورد پژوهی نابرابری فضایی و مناسبات اجتماعی مرتبط با آن در شهر تهران (از ۱۲۵۰ تا ۱۳۵۷). رساله دکتری، گروه علوم اجتماعی، دانشکده الهیات و علوم انسانی. دانشگاه شهید بهشتی.
- آتشین‌بار، محمد؛ منصور، امیر و شیبانی، محمد. (۱۳۹۱). نظم، عنصر علمی در تحلیل علمی منظر خیابان. *باغ نظر*. دوره ۹، شماره ۲۳: ۱۰۲-۹۳.
- آمارنامه شهر تهران (۱۳۹۸). سالنامه آماری شهر تهران. تهران: سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران.
- بحرینی، سید حسین (۱۳۹۵). *تحلیل فضای شهری*. انتشارات دانشگاه تهران.
- بختیار نصرآبادی، آمنه؛ بختیار نصرآبادی، حسنعلی و بختیار نصرآبادی، احمد (۱۳۹۰). تحلیلی بر فضای شهری مردم‌گرا و رابطه آن با رفتار شهروندی. *جامعه‌شناسی کاربردی*. دوره ۲۲، شماره ۳: ۱۱۴-۱۰۱.
- بزی، خدا رحم؛ عبدالمهی پور حقیقی، ابوالفضل (۱۳۹۲). تحلیل پراکنش مکانی خدمات شهری بر مبنای خواست مردم (مطالعه موردی: شهر استهبان). *جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی*. سال ۲۴، شماره ۱: ۲۰۱-۲۱۴.

- ثقه‌الاسلام، طاهره؛ رضایی، امیدوار؛ خوشکار، علی و موسوی، مریم‌السادات (۱۳۸۷). رشد اخلاق در انسان از دیدگاه دانشمندان اسلامی و روان‌شناسان جدید. *اخلاق پزشکی*. سال ۲، شماره ۳: ۱۵۶-۱۴۱.
- جاجرمی، کاظم و کتته، ابراهیم (۱۳۸۴). شهر و عدالت اجتماعی (مطالعه موردی: گنبد قابوس). *جغرافیایی سرزمین*. سال ۲، شماره ۶: ۸۹-۱۰۲.
- رفیعیان، مجتبی و الوندی‌پور، نینا (۱۳۹۴). مفهوم‌پردازی اندیشه حق به شهر؛ در جستجوی مدلی مفهومی. *جامعه‌شناسی ایران*. دوره ۱۶، شماره ۲: ۴۷-۲۵.
- سلیمانی، علیرضا و اسدی، مریم (۱۳۹۶). *روانشناسی محیطی (اخلاق، رفتار و طراحی شهری)*. ناشر: طحان.
- سلیمانی، علیرضا؛ آفتاب، احمد؛ اسدی عیسی کان، مریم و مجنون، علی (۱۳۹۶). بررسی تأثیر طراحی شهری بر رفتار و اخلاق شهروندان (مطالعه موردی: خیابان‌های امام، مدرس و کاشانی)، *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*. دوره ۵، شماره ۲: ۳۱۴-۲۸۹.
- سلیمانی، علیرضا؛ مرصوسی، نفیسه و فرامرزی، مهسا. (۱۳۹۷). تحلیل بر تأثیرات طرح کالبدی بر رفتار شهروندان در فضای شهری (نمونه موردی: خیابان امام ارومیه). *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، دوره ۹، شماره ۳۳: ۶۸-۵۰.
- شعبانی، مریم؛ شارع‌پور، محمود (۱۳۹۱). اخلاقیات شهری: حلقه مفقوده گسترش شتابان شهرنشینی و توسعه نامتوازن کالبدی- فضایی شهرهای ایران معاصر (رویکردی فراتحلیل). *چکیده مقالات همایش اخلاق و فرهنگ شهرنشینی*.
- شعبانی، مریم؛ شارع‌پور، محمود (۱۴۰۰). خیابان به‌مثابه فضای اجتماعی: فراتحلیل کیفی پژوهش‌های مرتبط با منظر شهری ایران دهه ۹۰. *پژوهش‌های جامعه‌شناسی معاصر*. سال ۱۰، شماره ۱۹: ۲۴۹-۲۴۷.
- شکورنیا، شیما (۱۳۸۹). اخلاق و طراحی شهری (نمونه موردی: راهنمای طراحی شهری اخلاق محور برای تهران). پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.
- شورچه، محمود (۱۳۹۳). *اخلاق در برنامه‌ریزی و طراحی شهری*. تهران: پرهام نقش.
- صابری فر، رستم (۱۳۹۷). *تاریخ شهرهای ایرانی - اسلامی*. انتشارات دانشگاه پیام نور.
- صالحی، اسماعیل؛ ابوذری، شهرزاد و معرب، یاسر (۱۳۹۴). کیفیت منظر خیابان‌های شهری و عوامل مؤثر بر ارتقاء آن. کنفرانس بین‌المللی انسان، طراحی و مدیریت شهری، قابل‌دسترس در: سیویلیکا.

- علوی، علی و احمدی، فرزانه (۱۳۹۳). مدل‌سازی کمی دسترسی به پارک‌های شهری با رویکرد عدالت فضایی. پارک‌های منطقه ۶ کلان‌شهر تهران. *تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*. سال ۱۴، شماره ۳۴: ۷۰-۸۸.
- علیمردانی، مسعود؛ مهدی‌نژاد، جمال‌الدین و تفهیمی و طلیعه (۱۳۹۴). رشد کیفی فضاهای شهری به منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی (نمونه موردی خیابان احمدآباد مشهد). *هنرهای کاربردی*. دوره ۴، شماره ۷: ۱۴-۵.
- فاینستاین، سوزان (۱۳۹۵). شهر عدالت محور. ترجمه نینا الوندپور. *شهرسازی و معماری هفت شهر*. دوره ۴، شماره ۵۴-۵۳: ۱۸۶-۱۷۴.
- کارمونا، متیو؛ ماگالئس، کلودیودی و هاموند، لئو (۱۳۹۶). *فضای عمومی «ابعاد مدیریتی»*. ترجمه ایرج اسدی و مهدی عباس‌زاده، تهران: سمت.
- کاظمی، عباس (۱۳۸۶). *ماشین، ترافیک و اخلاق شهروندی*. قابل دسترسی: وبلاگ شهروندی: درباره مسائل شهروندی.
- گل، یان و بیگیت، اسوار (۱۳۹۴). *بررسی زندگی فضای عمومی*. ترجمه محمد سعید ایزدی، سمانه محمدی و سمانه خبیری، تهران: اول و آخر.
- گلکار، کوروش (۱۳۸۵). *مفهوم منظر شهری*. آبادی. دوره ۸، شماره ۵۳: ۴۸-۳۸.
- ماهان، امین و منصور، امیر (۱۳۹۶). *مفهوم منظر با تأکید بر صاحب‌نظران رشته‌های مختلف*. *باغ نظر*. سال ۴، شماره ۴۷: ۲۸-۱۷.
- محمدپور زرنندی، حسین و امینیان، ناصر (۱۳۹۴). ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران). *اقتصاد و مدیریت شهری*. سال ۳، شماره ۱۱: ۲۱-۱.
- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران (۱۳۹۰). *مسئله‌یابی در مدیریت شهری*. دانش شهر. شماره ۳۳.
- منوچهری، عباس (۱۳۸۳). *فلسفه و اخلاق، نامه فرهنگ*، شماره ۵۳: ۴۹-۳۵.
- مهتا، ویکاس (۱۳۹۸). *خیابان: کامل‌ترین نمونه فضای عمومی اجتماعی*. ترجمه ژیلا خالدیان و آرمین پیاب. انتشارات آذرخش.

Amin, A. (2006). The Good City. *Urban Studies*, 43(5/6), 1009-1023.

Banerjee, T., & Loukaitou-Sederis, A. (1992). *Private Production of Downtown Public Open Spaces: Experiences of Los Angeles and San Francisco*. (Los Angeles: University of Southern California, School of Urban and Regional Planning).

- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using Thematic Analysis in Psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77-101.
- Canniffe, E. (2006). *Urban Ethic: Design in the Contemporary City*. New York: Routledge.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public Places—Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Chan, J. K. H. (2013). Teaching Ethics in Architecture: Contexts, Issues and Strategies. *Journal of the NUS teaching academy*. 3(3): 86-99.
- Chan, J.K.H. (2019). *Urban Ethics in the Anthropocene: The Moral Dimensions of Six Emerging Conditions in Contemporary Urbanism*. UK: Palgrave.
- Cooper Marcus, C., & Francis, M. (1998). *People Places: Design Guidelines for Urban Open Space*, 2nd edn. New York: Wiley.
- Cox, K. R. (1976). Review of Social Justice in the City, by DAVID HARVEY. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1973, 336 pp. *Geographical Analysis*, 8(3), 333-337.
- Devon, R., & Van de Poel, I. (2004). Design Ethics: The Social Ethics Paradigm. *International Journal of Engineering Education*, 20(3), 461-469.
- Dornbush, D., & Gelb, P. (1977). *High-Rise Impact on the Use of Parks and Plazas*, in: D. Conway (Ed.) *Human Response to Tall Buildings*, pp. 112–130 (Stroudsburg, PA: Dowden, Hutchinson and Ross).
- Fry, T. (2004). The Voice of Sustainment: Design Ethics as Futuring. *Design Philosophy Papers*. 2(2), 145-156.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings*, New York: Van Nostrand.
- Glaeser, E. (2000). Cities and Ethics: An essay for Jane Jacobs, *Journal of Urban Affairs*, 22(4), 473–493.
- Greer, J.L. (1980). Review of Social Justice and the City by David Harvey. *Ethics*. 90(4): 604-607.
- Harvey, D. (1992). Social Justice, Postmodernism and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(4), 588-601.
- Harvey, D. (2009). *Social Justice and the City*. University of Georgia press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Joardar, S., & Neill, J. (1978). The Subtle Differences in Configuration of Small Public Spaces, *Landscape Architecture*, 68(11), 487–491.
- Kidder, P. (2008). The Urbanist Ethics of Jane Jacobs, Ethics, Place & Environment. *Philosophy and Geography*, 11(3), 253–266.
- Liebermann, E. (1984). *People's Needs and Preferences as the Basis of San Francisco's Downtown Open Space Plan*. Paper presented at the 8th conference of the International Association for the Study of People and Their Physical Surroundings, Berlin, July.
- Lindsay, N. (1978). It all comes down to a Comfortable Place to Sit and Watch, *Landscape Architecture*, 68(6), 492–497.
- Loukaitou-Sideris, A., & Banerjee, T. (1993) The Negotiated Plaza: Design and Development of Corporate Open Space in Downtown Los Angeles and San Francisco, *Journal of Planning Education and Research*, 13, 1–12.

- Lupton, R. (2009). *Area-Based Initiatives in English Education: What Place for Space and Place?*. In Education and poverty in affluent countries, ed. C. Raffo, A. Dyson, H. Gunter, D. Hall, L. Jones and A. Afrodit, 111–23. Abingdon: Routledge.
- Lveson, k. (2011) . Social or Spatial Justice? Marcuse and Soja on the Right to the City. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 15(2), 250-259.
- Manzini, E. (2006). Design, Ethics and Sustainability: Guidelines for a Transition Phase. *Cumulus Working Papers*.16(6),9-15.
- Mehta, V. (2009). Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets, *Journal of Urban Design*, 14(1),29- 64.
- Miles, D., Cook, R. & Cameron, R. (1978). *Plazas for People*.New York: Project for Public Spaces.
- Mostafavi, M. (2017). Agonistic Urbanism. In M. Mostafavi (Ed). *Ethics of the Urban: The City and the Spaces of the Political* (pp.9-16).Zurich: Lars Muller.
- Naoe, K. (2008). *Design Culture and Acceptable Risk*. In P.E. Vermaas, P.Kroes, A.Light, & S.A.Moore (Eds), *Philosophy and Design: from Engineering to Architecture* (pp.119-130).New York: Springer.
- Parsons, G.(2016). *The Philosophy of Design*. Uk: Polity.
- Perrone, C. (2018). Downtown Is for People’: The Street-Level Approach in Jane Jacobs' Legacy and its Resonance in the Planning Debate within the Complexity Theory of Cities, *Cities*,91, 1-6.
- Saint, A. (2005). *Practical Wisdom for Architects: The Uses of Ethics*. In N. Ray (ed.), *Architecture and its ethical dilemmas* (pp.7-22). London, UK: Taylor & Francis.
- Sandel, M.J. (2009). *Justice: What’s the Right Thing to Do?*.New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Sassen,S.(2017). Beyond Differences of Race, Religion, Class: Making Urban Subjects. In M.Mostafavi(Ed.),*Ethics of the urban: the city and the space of the political* (pp.35-46).Zurich:Lars Muller.
- Share, L. (1978). A. P. Giannini Plaza and Transamerica Park: Effects of their Physical Characteristics on Users’ Perception and Experiences, in: W. Rogers & W. Ittelson (Eds) *New Directions in Environmental Design Research* (EDRA 9), pp. 127–139 (Washington DC: EDRA).
- Soja, E.W. (2010.) *Seeking Spatial Justice*. Chicago: University of Minnesota Press. Wiley-Blackwell.
- Somerville, M.A. (1994). *Ethics and Architects: Spaces, Voids, and Traveling-in-Hope*.In L. Pelletier & A. Pérez-Gomez (eds.), *Architecture, ethics, and technology* (pp. 61-79).
- Steen, M. (2015). Upon Opening the Black Box and Finding it Full: Exploring the Ethics in Design Practices. *Science, Technology & Human Values*. 40(3),389-420.
- Till, J. (2009). *Architecture Depends*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Tonkinwise, C. (2004). Ethics by Design; or the Ethos of Things. *Design Philosophy Papers*.2(2),129-144.
- Van Amerongen, M. (2004). The Moral Designer. *Techne: Research in Philosophy and Technology*.7(3),112-125.

- Van de Poel, I. (2015). *Conflicting Values in Design for Values*. In J.V.D.Hoven, P.E. Vermaas, & I.Van de Poel (Eds), *Handbook of ethics, Values, and Technological Design: Sources, Theory, Values and Application Domains* (pp.89-116). New York: Springer.
- Van Gorp, A., & Van de Poel, I. (2008). *Deciding on Ethical Issues in Engineering Design*. In P.E. Vermaas, P. Kroes, A. Light, & S.A. Moore (Eds), *Philosophy and Design: From Engineering to Architecture* (pp.77-90).New York: Springer.
- Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces* (Washington DC: The Conservation Foundation).
- Zelenko, O., & Felton, E. (2012). *Framing Design and Ethics*. In E. Felton, O.Zelenko, & S. Vaughan (Eds.), *Design and Ethics: Reflections on Practice* (pp.3-9). New York: Routledge.

COPYRIGHTS

© 2023 by the authors. Licensee Advances in Sociological Urban Studies Journal. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

