

## زنان و اجتماع ایمن<sup>۱</sup>

راضیه حامدی<sup>۲</sup> - محمدرضا نعیمی<sup>۳</sup>

تاریخ دریافت: ۸۹/۹/۴

تاریخ پذیرش: ۸۹/۱۱/۱۲

مقاله حاضر به بررسی تجربه زنان از امنیت، پیامدهای ترس آنها در استفاده و دستیابی به عرصه عمومی، نقش طراحی شهری در برنامه‌ریزی مکان‌های ایمن برای زنان و برخی از روندها و راه‌حل‌ها در زمینه حل مسائل زنان و ایمنی جامعه می‌پردازد. برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی آموزشی در پاسخ به رهیافت‌های گذشته‌ای که تعریف، تفسیر و اقدام برای برنامه‌ریزی، تجارب زنان در فضای شهری را نادیده می‌گرفت، به شدت به ابعاد جنسیتی حساسیت نشان می‌دهند. امروزه دوران برنامه‌ریزی سوم شامل مفاهیمی مثل جنسیت و برنامه‌ریزی هدفمند است که هدفش کشف، آزمون، تجزیه و تحلیل و به چالش کشیدن فکر و اقدام برنامه‌ریزی متعارف از منظر جنسیت است (فرتی<sup>۴</sup>، ۱۹۹۷).

در سال‌های اخیر مسئله زنان و اجتماع ایمن در زمینه برنامه‌ریزی و طراحی شهری مورد نظر بسیاری از مبتکران در استرالیا و کشورهای دیگر بوده است (شهر لیورپول، شهر تورنتو). هدف چنین پروژه‌هایی این بوده است که برنامه‌ریزی و طراحی را در مناطق شهری تحت تأثیر

۱. این کار ترجمه مقاله "Women And Community Safety" است. این تحقیق در کنفرانس اجتماعات امن تر با عنوان «راهکارهای استراتژیک در برنامه‌ریزی شهری» مؤسسه استرالیایی جرم‌شناسی و مجمع ویکتورین در مقابل خشونت در شهر ملبورن در تاریخ ۱۰-۱۱ سپتامبر ۱۹۹۸ ارائه شد.

۲. کارشناس ارشد پژوهش علوم اجتماعی.

۳. دانشجوی دکترای جامعه‌شناسی

قرار دهند و برنامه‌هایی عرضه کنند که میزان امنیت و درک امنیت برای زنان در استفاده از حوزه عمومی را افزایش دهند. لیویت<sup>۱</sup> (۱۹۸۶) می‌گوید: «زنان با مشکلات زیادی دست به گریبان‌اند که دیگر نمی‌توان جنسیت را در عمل برنامه‌ریزی نادیده گرفت.» کوپر مارکوس سرکیسیان<sup>۲</sup> (۱۹۸۶) و استیمپسون<sup>۳</sup> (۱۹۸۱) نیز بر اهمیت مقوله جنسیت در برنامه‌ریزی تأکید دارند. دیدگاه‌های فمینیستی درباره الگوهای نابرابری در فضا و فرهنگ تصدیق می‌کنند که ترس باید در تئوری کنترل اجتماعی نسبت به خشونت مورد توجه بیشتر قرار بگیرد (والنتاین، ۱۹۸۹). ترس اغلب مبتنی بر اسطوره‌هایی درباره امنیت زنان در مکان‌های عمومی است و بسیاری از برنامه‌ها اخیراً برای برطرف کردن این اسطوره‌ها اجرا می‌شود. اما، مسئله ترس، تجربه زنان از امنیت در حوزه عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و می‌توان به گونه‌ای طراحی و برنامه‌ریزی کرد که این ترس را کاهش داد.

### تجربه زنان از امنیت در حوزه عمومی

تجربه زنان از امنیت در نواحی شهری نسبت به تجربه مردان متفاوت است. مجموعه‌های شهری و شیوه‌های طراحی شده آن روی سطوح ترس تأثیر می‌گذارد و این تأثیرگذاری در میان زنان بالاتر است و به دلیل موقعیت و ساعت روز، وسیله حمل و نقل، سطح و نوع استفاده از آن متفاوت خواهد بود. زنان به طور مشخص نقشه‌های تفصیلی ذهنی از بخش‌هایی از مکان‌های شهری ایمن از نظر خودشان و همچنین مکان‌هایی را که باید از آنجا دوری کنند برمی‌سازند. بنابراین، آنها باید در این فرایند طراحی و برنامه‌ریزی شرکت کنند.

ترس زنان از خشونت و جرم، سبک زندگی و امور روزمره و شیوه تجربه مکان‌های شهری و به‌ویژه حوزه عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تحقیقی که به تازگی به عنوان بخشی از کنگره ملی مقابله با خشونت و جرم انجام شد (مرکز تحقیق خطرات فرهنگی، ۱۹۹۸) ماهیت ترس از جرم و کسالی را که نسبت به ترس آسیب‌پذیرترند مورد کاوش قرار داد. این تحقیق

1. Leavitt
2. Cooper Marcus Sarkissian
3. Stimpson

نشان داد افرادی که تجربه قربانی شدن را دارند، قطعاً بیشتر از افرادی که قربانی نشده‌اند می‌ترسند. ادبیات تحقیق تا حدی پیش رفته که شناخت تجربه ترس زنان در دیدن جرم بر خلاف دیدگاه تهدید زنان، مهم است.

اسطوره‌های زیادی درباره سطح قربانی شدن زنان، موقعیت جرم و متجاوزان وجود دارد. این تحقیق همچنین می‌گوید که زنان به دلیل آسیب‌پذیری و نیازشان به حمایت و محافظت مردان از آنها اجتماع بزرگی را تشکیل داده‌اند. بیشترین میزان ترس گزارش شده به دلیل ترس از خطر یک غریبه در مکان‌های عمومی و اسطوره دیگری با عنوان سطوح جرم با خشونت در خانه مقایسه شده است. زنان، به‌ویژه زنان مسن‌تر احتمال بیشتری دارد که نسبت به مردان مراقب رفتارشان باشند تا از خطر جرم دور باشند و این واکنش استفاده آنها از حوزه عمومی مثل کمتر بیرون رفتن، زودتر به خانه برگشتن یا در شب همراه یک اسکورت بیرون رفتن را محدود کرده است. زنان نسبت به برخی جرم‌ها و موقعیت‌ها نسبت به بقیه بیشتر احساس ترس می‌کنند. آنها نسبت به دیگر اقصاء جامعه احساس امنیت کمتری در حمل و نقل عمومی دارند (تحقیق موضع اجتماع خدمات پلیس، ۱۹۹۶)، اما در حقیقت دارای خطرات کمتری است. نتیجه مقایسه‌ای میزان ترس در زنان که طبق گزارش مرکز تحقیق خطرات فرهنگی بالا اعلام شده (۱۹۹۸)، این است که استفاده زنان از مکان‌های عمومی کمتر از مردان است و به همین دلیل از برخی از محل‌ها کمتر و اغلب در ساعات روشن روز استفاده می‌کنند. از دیگر ابعاد حوزه محیطی که میزان ترس را افزایش می‌دهند می‌توان به روند رو به رشد ترافیک، تغییرات سریع محل زندگی، علائم بی‌نظمی یا خشونت و هتک حرمت در یک مکان و منطقه، علائم فساد بدنی و اجتماعی، عدم پیوستگی اجتماعی، تسلط مردان مست و بی‌نظم بر یک منطقه و سطح پایین فعالیت‌های خیابانی اشاره کرد.

تحقیق در استرالیا و دیگر کشورها موارد نامحدودی را نشان می‌دهد که زنان از یک سوی موقعیت‌های خاص بیشتر می‌ترسند، مانند:

- تمام وسایل نقلیه به جز ماشین؛
- بیرون رفتن در شب؛

- پیاده رفتن تا نزدیک‌ترین فروشگاه‌ها؛
  - استفاده از وسایل نقلیه عمومی، به‌ویژه قطار در شب؛
  - استفاده از تلفن عمومی؛
  - پیاده‌رفتن به منزل یک دوست؛
  - پیاده‌رفتن به پارک نزدیک محل سکونت یا بازگشت به خانه از سینما، رستوران، بار یا مشروب فروشی؛
  - در پایانه‌های حمل و نقل عمومی مثل منتظر ماندن در ایستگاه اتوبوس یا پیاده رفتن از ایستگاه به سمت ماشین پارک شده؛
  - استفاده از پارکینگ‌های شهر به‌ویژه در شب؛
  - تنها رانندگی کردن در شب؛
  - فضاهای باز (پارک‌ها و اطراف شهر) و معابر (کوچه‌ها و زیرگذرها).
- برای مردان و زنان، هر دو، حضور یک همراه حتی هم‌جنس، میزان احساس امنیت را هنگام عبور از معابر در شب افزایش می‌دهد.
- ترس زنان به این دلیل است که مکان‌های خلوت باعث می‌شوند که آنها فکر کنند نسبت به حمله یک غریبه آسیب‌پذیرترند، زیرا هیچ کس مانع حمله آنها نمی‌شود. در مکان‌های بسته، ترس به تعداد محدود راه‌های خروجی و شانس کافی برای متجاوزان در جهت پنهان شدن از دید دیگران مربوط می‌شود. بنابراین سطوح فعالیت و مکان‌های بسته و محصور از عواملی هستند که بر سطوح ترس تأثیر می‌گذارند.
- طبق تحقیق اخیر ناکاواک<sup>۱</sup> (۱۹۹۸) زنان نیاز دارند به دید هویت‌های گوناگون نگریسته شوند. این تحقیق نشان می‌دهد که چگونه در سنین متفاوت ترس‌های متفاوتی وجود دارد. برای مثال دختران نوجوان بیشتر از سفر و حمل و نقل با وسایل نقلیه عمومی هراس دارند، در حالی که زنان مسن نسبت به این امر راحت‌ترند، اما از حمل و نقل در شب می‌هراسند.
- در نتیجه، ترس نقش مهمی در نحوه استفاده زنان از مکان‌های عمومی دارد، حتی اگر

1. NACAVAC

اصلاً از آن استفاده نکنند. تأثیر ترس بر استفاده زنان از مکان‌های شهری به هر علتی که باشد، دارای مفاهیمی است به این دلیل که برنامه‌ریزی و طراحی حوزه عمومی می‌تواند در افزایش استفاده از مکان‌های مورد استفاده زنان و کاهش سطوح ترس نقش داشته باشد. طراحی حوزه عمومی که در تحقیق بریتانیا نشان داده شده است (والنتاین، ۱۹۹۰) می‌تواند بیشترین تأثیر را روی حس امنیت زنان از آن محل داشته باشد. این محدودیت اعمال شده بر زنان که از اماکن عمومی در روز و برخی از ساعات شب به صورت خاص استفاده کنند، باید به طور جدی مورد بررسی قرار گیرد.

### تجربه زنان و استفاده از حوزه عمومی

الگوهای سفر و تحرک زنان بر دستیابی آنها به حوزه عمومی تأثیر می‌گذارد. آنها بیشترین میزان استفاده از وسایل نقلیه عمومی را دارند که به نظر می‌رسد یکی از ناامن‌ترین وسایل حمل و نقل شهری و جایی است که بیشترین میزان ترس را در آن احساس می‌کنند. به دلیل سن و نداشتن اتومبیل شخصی، بیشتر مسافران خودروهای شخصی زنان هستند تا مردان (موریس و همکاران). تنها تعداد کمی از زنان مسن در مقایسه با مردان خودشان رانندگی می‌کنند و پس از ساعت پنج بعد از ظهر تنها نیمی از مسافران زنان هستند. زنان همچنین به استفاده از خودروهای شخصی وابسته‌اند. این در حالی است که نسبت به مردان تعداد کمتری از آنها دارای اتومبیل شخصی هستند، اما سفرهایشان بسیار بیشتر از مردان است. بخش قابل ملاحظه‌ای از زنان خانه‌دار فقط به دلیل سنشان، خودرو شخصی ندارند. بنابراین کاملاً واضح است که زنان بیشتر علاقمند به پیاده‌روی هستند به‌ویژه در شب، یعنی زمانی که بیشتر از مکان‌های شهری هراس دارند.

استفاده زیاد زنان از مراکز خرید، پارک‌ها، معابر، مکان‌های مسکونی و محیط‌های وسایل نقلیه عمومی نشانگر استفاده آنان از حوزه عمومی است. تمام این مکان‌ها موقعیت‌هایی هستند که در تحقیق نشان داده شده برای جرم‌یابی نظمی و هتک حرمت آسیب‌پذیرند. در ارتباط با مسکن و محله‌های مسکونی باید اشاره کرد که زنان به عنوان گروه جمعیت

سالخورده، بیشتر در مناطق مسکونی زندگی می‌کنند. آنها بیشتر علاقمندند تا عابر پیاده باشند و نیازمند دسترسی به وسایل نقلیه عمومی هستند. بنابراین، طراحی مکان‌های امن در اطراف منزل و از منزل تا ایستگاه‌های حمل و نقل و امکانات سیار مهم‌تر است.

زنان بیشترین استفاده‌کنندگان مراکز خریدند، ولی نسبت به مردان کمتر از خودرو برای دسترسی به این محل‌ها استفاده می‌کنند، در حالی که معمولاً در محل‌هایی واقع شده‌اند که استفاده‌کنندگان حتماً باید با ماشین به آنجا بیایند. آنها در پارکینگ‌های مراکز خرید بسیار آسیب‌پذیرند و ایستگاه‌ها اغلب در مکان‌های دورتر به دلیل رفاه مغازه‌داران واقع شده‌اند. هیچ یک از این امور به نفع زنان نیست. بیشتر زنان جزء کارمندانی هستند که کارگاه‌هایشان را در پاسی گذشته از شب ترک می‌کنند. مراکز خرید بزرگ‌تر امروزه به بهترین مکان‌ها برای اوقات فراغت تبدیل شده‌اند و مکان‌های محبوبی هستند برای افراد مسن و جوان که علاقمند به شرکت در اجتماعات شلوغ هستند

در نهایت، بیشترین مکان‌ها و وسایل نقلیه‌ای که زنان بیشتر از آنها هراس دارند، مکان‌هایی هستند که آنها بیشترین وقتشان را در آنجا می‌گذرانند.

### طراحی شهری و امنیت حوزه عمومی

استفاده از تئوری‌های پیشگیری از جرم مانند پیشگیری از جرم منطقه‌ای یا پیشگیری از جرم به کمک طراحی محیطی<sup>۱</sup> اهمیت بسیاری دارد. زنان بیشتر از مکان‌ها و محیط‌هایی می‌ترسند که بیشترین استفاده از آنها را دارند.

در حالی که توجه به این تئوری‌ها درباره ارتباط بین طراحی و جرم به دلیل جبر حاکم بر این‌گونه محیط‌ها مورد انتقاد قرار گرفته‌اند، والنتاین (۱۹۹۰) اثبات کرد که «با تسهیل این درک که یک مکان فیزیکی به صورت غیررسمی طراحی و طرح‌بندی مکان عمومی را کنترل می‌کند، می‌تواند باعث افزایش اعتماد زنان برای بیرون رفتن شود.» او همچنین ده راهبرد طراحی را پیشنهاد داد که شامل این موارد هستند: موقعیت‌های مورد استفاده، قابلیت دید در

1. CPTED

راهروها، نور، رنگ دیوارها، پل‌های عابر پیاده، کوچه‌ها، زیرگذرهای مترو، مکان‌های دیدنی، توسعه راه‌های زمینی و پستوها و پله‌های مارپیچی. او رویکرد خود را به محیط اجتماعی گسترش داد. «زنان در حضور واقعی یا احتمالی دیگران احساس امنیت بیشتری می‌کنند، زیرا آنها تصور می‌کنند که متجاوزان از امکان وجود ناظران و مداخله آنها می‌ترسند» در حالی که شاهدان اغلب در مکان‌های وقوع جرم از دخالت کردن امتناع می‌کنند.

درک زنان از امنیت به شدت وابسته به این است که آنها چگونه مکان‌های فیزیکی و اجتماعی را می‌شناسند و در آنها احساس امنیت می‌کنند. بنابراین، روابط اجتماعی در یک مکان و در بین جمع که آن مکان را تحت کنترل دارند، تأثیر مهمی روی میزان احساس امنیت زنان نسبت به طراحی آن دارد. سیاست‌های برنامه‌ریزی زمین روی میزان استفاده از مکان‌های عمومی تأثیر دارد و ماهیت کاربران و برنامه‌ریزی و طراحی شهری می‌تواند بر فرایندهای کنترل و مدیریت تأثیر بگذارد.

مشاهداتی به دست آمده در پروژه وایز<sup>۱</sup> در تورنتو (متراک، ۱۹۸۷) درباره طراحی مکان‌های شهری برای امنیت زنان به شرح زیر است:

- ویژگی‌های برنامه‌ریزی و طراحی برخی محیط‌ها می‌توانند به درک زنان از خطرات شخصی در یک شهر کمک کنند.
  - برنامه‌ریزی و طراحی حساس و دقیق می‌تواند به زنان کمک کند تا احساس امنیت بیشتری داشته باشند.
  - زنان عواملی را مشخص می‌کنند که درک آنها از خطرات شخصی را تقویت می‌کند: مراحل اجتماعی شدن، ارتباطات و پیشینه خانوادگی، تصور یک زن از خودش و غیره.
  - اگرچه زنان از یک سری مناطق در محیطشان به‌ویژه در شب می‌ترسند، آنها تصور می‌کنند که نمی‌توانند روی فرایندهای تصمیم‌گیری برای طراحی محیطی تأثیر بگذارند.
- طراحی و برنامه‌ریزی شهری مشکلاتی از قبیل خشونت نسبت به زنان را به‌وجود نمی‌آورد، اما شناخت خطرات برای استفاده زنان از شهر می‌تواند اقدام مهمی برای ایجاد یک محیط

امن باشد. طراحی و برنامه‌ریزی رسمی سال ۱۹۹۱ مجمع شهر امن در تورنتو کانادا شامل دو راهبرد مهم برای ساختن شهری امن تر برای زنان بود؛ ایجاد خط‌مشی‌هایی برای محیط‌های باز امن و آموزش کارکنان شهر تا از این منظر به پیشنهادها بپردازند. خط‌مشی‌ها برای میزان نور، مکان‌های دیدنی، پیش‌بینی‌کنندگان حرکت، فضاها، بسته، فعالیت‌های مولد حس مالکیت و در نهایت کیفیت طراحی ارائه می‌شوند. خط‌مشی‌های پیشنهادی برای مکان‌های خاص به نظر ناامن یا مکان‌هایی هستند که مردم در آنها احساس امنیت نمی‌کنند، از قبیل مکان‌های وابسته به حمل و نقل، مکان‌های مسکونی، مراکز شهر و دیگر مکان‌ها (شامل دستشویی‌های عمومی، آسانسورها، پله‌های اضطراری و راه‌پله‌ها). این خط‌مشی‌ها امروزه معمولاً در استرالیا استفاده می‌شوند، در حالی که یک تحلیل مقایسه‌ای درباره‌ی به‌کارگیری سیاست‌های طراحی محیطی در سطح دولت محلی (همکاران طراحی بل، ۱۹۹۷) اخیراً به این نتیجه رسید که این سایت‌ها به همان میزان که مفید واقع نشدند به همان میزان پیچیده‌اند. این موضوعات به منظور بهبود تشخیص کارکنان و همه‌آنهايي که در این طرح سهیم هستند باید آموزش داده شوند تا بتوان حوزه عمومی را تحت مدیریت و حفظ و کنترل درآورد.

خط‌مشی‌های اخیر طراحی شهری برای مجمع شهر گلدکوست (همکاران طراحی بل، ۱۹۹۷) از اصول نوع‌شناسی زیر برای موقعیت‌های آسیب‌پذیر گروه استفاده کرده است. «عوامل آسیب‌پذیری» به استفاده‌ها، ویژگی‌ها یا مناطقی اشاره دارند که در آنها ساختار محیط با درک عمومی از مناطق ناامن همراه شده و ممکن است در آنها جرم آزار و اذیت واقع شود.

### عوامل آسیب‌پذیری

- استفاده از مکان‌های مجوزدار. مکان‌های بزرگ تفریحی و سرگرمی یا استفاده از مکان‌های مؤسسه‌ای (مثل مکان‌هایی برای اردو و بیمارستان‌ها) با فضای باز و مدارس؛
- استفاده از ویژگی‌هایی از قبیل پارکینگ‌ها، توالت‌های عمومی، بانه‌های تلفن و ماشین‌های خودکار؛



- مناطقی مثل مکان‌های عمومی، امکانات حمل و نقل عمومی و حاشیه‌های مراکز خرید، محل‌های اردو، بیمارستان‌ها و دیگر مؤسسات بزرگ.
- موقعیت‌های آسیب‌پذیر به موقعیت‌هایی اشاره می‌کند که خلوت یا پنهان‌اند یا در مجموع نمی‌توان درک عمیقی از امنیت در آنها یافت؛ مکان‌هایی که معمولاً پس از ساعات معمول روز مورد استفاده قرار می‌گیرند، شامل:
- راه‌های دسترسی (محل عبور عابر پیاده و محل عبور دوچرخه) به مراکز خرید، محل‌های اردو و بیمارستان‌ها و دیگر مؤسسات بزرگ، پارکینگ‌ها، مکان‌های حمل و نقل عمومی، مکان‌های کسب و کار و مکان‌های تفریحی و سرگرمی؛
- ورودی محل‌ها و پارکینگ‌ها؛
- فضاهای بسته.

### تمایلات و راه‌حل‌ها

اگر ما خواهان امنیت زنان هستیم، باید به گرایش‌ها و تمایلات زیر توجه خاص داشته باشیم:

- استفاده از خط‌مشی‌های طراحی محیطی مسئولان محلی برنامه‌ریزی و آژانس‌های بخش عمومی، مسئول حمل و نقل عمومی و محیط‌های سازمانی و آموزشی؛
- حرکت برای پرورش اقتصاد شب، موضوع کنفرانس سال آینده در آدلاید (اجتماع طراحی شهری)؛
- معرفی مجدد مناطق مسکونی در مراکز؛
- اختصاص حق تقدم به عابران پیاده در طراحی شهری؛
- افزایش مشارکت زنان در طراحی و برنامه‌ریزی و معرفی موضوعات مرتبط با جنسیت در دوره‌های سوم طراحی؛
- ترویج دهکده‌های شهری به‌عنوان یک گزینه برای مراکز قدیمی و براساس مکان‌های پیاده‌رو مراکز و ایستگاه‌های حمل و نقل؛

- برنامه‌های تفریحی فرهنگی در مکان‌های شهری؛
- برنامه‌هایی از قبیل طرح‌های حمل و نقل امن زنان؛
- محل‌های اردو و استراحت امن برای زنان.

### استفاده از طراحی محیطی

استفاده روزافزون از خط‌مشی‌های طراحی محیطی واکنش طبیعی علاقه به منابع طراحی و برنامه‌ریزی است تا به نگرانی‌های اجتماعی درباره امنیت پاسخ بدهیم. این خط‌مشی‌ها باید با آموزش مناسب برای کارکنان و اعضای انتخابی همراه شوند و نباید بیش از حد نسخه‌وار یا پیچیده باشند تا اگر بخواهیم آنها را مورد استفاده قرار دهیم بخش‌های عمومی و خصوصی مشابه به راحتی بتوانند به تعبیر و تفسیر آنها بپردازند. همچنین باید میزان استفاده از این خط‌مشی‌ها را به کمک آژانس‌های عمومی ترویج دهیم و زنان باید برای انجام کارهای عمومی‌شان در ارتباط با دولت محلی و شرکت‌های خصوصی از آنها استفاده کنند.

این خط‌مشی‌ها باید به عنوان بخشی از یک حرکت عظیم طراحی شهری به حساب آیند که خود شامل اختصاص رسیدگی به امنیت در تولید و احیای طرح‌ها به‌ویژه احیا و بازسازی مراکز است. هدف اصلی چنین بررسی‌ها و رسیدگی‌های امنیتی باید زنان باشد. البته اگر براساس دستورالعمل‌های اخیر دپارتمان عمومی و کالت ACT و منابع برنامه‌ریزی ACT عمل کنیم، بسیار سودمند خواهد بود. (بل گاستن و وودراف، ۱۹۹۵).

طراحی شهری با اینکه تنها عامل تأثیرگذار بر روی احساس امنیت زنان نیست، اما باید به عنوان بخشی مهم و اساسی از یک رویکرد چندسطحی توسعه امنیت اجتماعی به‌شمار آید. پیشگیری از جرم به کمک طراحی محیطی و روش‌های پیشگیری از جرم منطقه‌ای اصول امنیتی چندی دارد که با روند روزافزون سیاست‌های برنامه‌ریزی در استرالیا روبه‌رو شده و در تجزیه و تحلیل مقایسه‌ای اخیر نشان داده شده است. این اصول را می‌توان ملزومات ارزیابی توسعه در خط‌مشی‌های عمومی و توسعه یافته برای انواع خاصی از توسعه‌ها دانست. این اصول

عبارت‌اند از:

- قابل دید بودن توسط دیگران؛
- آگاهی از محیط؛
- امنیت ساختمان و مردم؛
- تمرکز روی موقعیت‌های آسیب‌پذیری.

### قابل دید بودن توسط دیگران

آسیب‌پذیری زنان در مکان‌های خلوت، نیازشان برای حمایت و کنترل و نظارت روی حوزه عمومی یا حضور بالقوه دیگران، تمامی اصول زیر در خصوص قابلیت دید استفاده‌کنندگان را افزایش و میزان آسیب‌پذیری در این مکان‌ها را با روش‌های زیر کاهش داده است:

- قابلیت دید مکان‌های عمومی و راه‌ها؛
- طراحی مناظر دیدنی؛
- تلفیق فعالیت‌ها؛
- حس مالکیت آشکار.

وقوع فعالیت‌های روی سطح زمین، اشغال مکان‌ها و اتاق‌های رو به خیابان، راه‌پله‌ها و پارک‌ها باعث ایجاد قابلیت دید می‌شود و بنابراین کنترل غیررسمی مکان‌ها، استفاده از مناطق سطح زمین بر تلفیق فعالیت‌ها و حمل و نقل بین مکان‌های عمومی و خصوصی تأثیر می‌گذارد و نمایش واضحی از حس مالکیت ارائه می‌دهد.

### آگاهی از محیط

برای اینکه زنان بتوانند با امنیت کامل بعد از تاریک شدن هوا به مکان‌های شهری دسترسی داشته باشند و بتوانند به راحتی محیطی را که در آن هستند بشناسند تا بدانند کجا هستند و چگونه باید محل را ترک کنند و در صورت لزوم چگونه می‌توانند کمکی پیدا کنند، باید به اصول مهم زیر توجه کنند:

- نور؛

- راه‌های امن؛

- آگاهی و علامت و اطلاعات دیگر؛

- درست و قانونی بودن.

از آنجا که زنان بیشترین استفاده‌کنندگان از وسایل حمل و نقل عمومی هستند و بنابراین بیشترین تعداد عابران پیاده در مراکز خرید را تشکیل می‌دهند، طراحان باید به این جزئیات توجه خاص داشته باشند و مسئولان دولت محلی باید مسئولیت‌ها را تقسیم کنند، همان‌طور که معمولاً مسئول برخی خیابان‌ها و مراکز هستند.

### امنیت ساختمان و مردم

نه تنها فعالیت فیزیکی ساختمان مهم است، بلکه امنیت زنان را می‌توان با یک سری اندازه‌گیری‌ها مثل خدمات حضور اسکورت در جایی که برای زنان لازم است همچون زنانی که در شب تا دیروقت کار یا مطالعه می‌کنند، تضمین کرد.

### تمرکز بر روی موقعیت‌های آسیب‌پذیر

زنان از موقعیت‌های خاص و جایی که مردان بیشتر حضور دارند احساس ترس می‌کنند. بنابراین توجه به موارد زیر مهم است:

- از تمرکز بر کاربرهای زمینی که جرم و رفتار مزاحمت‌آمیز ایجاد می‌کند پرهیز کنید.

- وجود یک سیستم امنیتی مطمئن برای شناخت سریع شورش و شعار و گروگان‌گیری و در جای لازم برخورد سریع با این دست مشکلات.

- ترویج پرهیز از جرم‌های اجتماعی در مکان‌های عمومی از طریق برنامه‌های توسعه اجتماعی و فرهنگی که هدفشان ترویج رفتارهای مثبت است.

یک سری نیازهای خاص برای طراحی و برنامه‌ریزی وجود دارد. برای کاربران زمینی و مکان‌ها کاهش ترس بالای زنان در این موقعیت‌ها مهم است. این اقدامات شامل موارد زیر است:

- مکان‌های مسکونی؛
  - فضاهای باز عمومی؛
  - مراکز خرید؛
  - تلفن‌ها و توالت‌های عمومی؛
  - پارکینگ‌ها؛
  - زیرگذرها، کوچه‌ها و محل عبور دوچرخه؛
  - محل‌های اردو و استراحت، بیمارستان‌ها و دیگر مؤسسات بزرگ و مراکز کاری و استخدامی
- از قبیل ادارات پشتیبانی و مراکز تماس و به طور کلی جایی که تعداد زنان بیشتر از مردان است.

### استفاده‌های مسکونی

نیاز اصلی برای استفاده‌های مسکونی این است که امنیت زنان تنها یا زنان تنها در منزل در طول روز یا زنانی را که در خیابان بیشتر در معرض آسیب و خطر هستند تضمین کنیم و بالاترین نظارت بر خیابان و فراهم کردن مکان‌های خلوت مناسب، فرصت‌های پنهان کاری و دستیابی مزاحمان به آنان را کاهش دهیم.

### فضاهای باز عمومی

معمولاً زنان بیشترین استفاده‌کنندگان فضاهای بازند که برای بیشترین میزان مراقبت از آنها این فضاها باید طراحی شوند و اطلاعات واضح و روشن درباره خروجی‌ها، ورودی‌ها، محل تلفن‌های عمومی، نزدیک‌ترین خیابان شلوغ و ایجاد حس امنیت از طریق فعالیت استفاده‌کنندگان در اختیار آنان قرار داده شود.

### مراکز

تحقیقات اخیر در استرالیا و دیگر کشورها (بل و گاستن، ۱۹۹۵) نشان داده است که مراکز

خرید بزرگ سوپرمارکت‌ها و دیگر مراکز خرید، از جمله مراکزی هستند که بیشتر نسبت به جرم آسیب‌پذیرند و تحت شرایط خاص ناامن نیز هستند. عوامل محیطی زیر سطح جرم را در مراکز خرید بزرگ نشان می‌دهد:

● مراکز خرید بزرگ شهر و مراکزی که دارای سینما، بار و آمفی تئاتر هستند یا نزدیک ایستگاه‌های حمل و نقل واقع شده‌اند، نسبت به مراکز خریدی که در حومه واقع شده‌اند یا تنها راه دسترسی به آنها از طریق خودرو شخصی است، مشکلات بیشتری دارند.

● محل مراکز خرید بزرگ بر میزان جرم و آزار و اذیت در مکان‌های محصور تأثیر می‌گذارد، زیرا این مکان‌ها به بخشی از مسیرهای طبیعی برای فرد مجرم تبدیل می‌شوند و او به راحتی در آنها رفت و آمد می‌کند، زیرا در این مکان‌ها کمتر مورد تعقیب قرار می‌گیرد.

● جایی که آپارتمان‌ها به مراکز خرید بسیار نزدیک‌اند. این ساختمان‌ها در معرض خطرات زیاد هستند، زیرا ساعات زیادی در طول روز خالی هستند و بنابراین کمترین میزان مراقبت طبیعی را دارند.

این یافته‌ها در مطالعات مرکز خرید راندل مال در آدلاید<sup>۱</sup> به اثبات رسیده‌اند (بل و سرکیسیان، ۱۹۹۱). جایی که نزدیک راه‌آهن، بار و مشروب‌فروشی باشد بیشترین میزان جرم و ترس در آن وجود دارد.

طراحی مراکز خرید با استفاده از یافته‌های اولیه جرم‌شناسان (برنتینگهام و برنتینگهام و وونگ<sup>۲</sup>، ۱۹۹۰) ترسیم شده‌اند. مسئولان پیشنهاد دادند برای اینکه متجاوزان را بترسانیم باید کمتر فرصت اجتماع کردن در این مرکز به وجود آوریم. این کار را یک طرح کاملاً پیچیده، کمتر کردن تعداد نیمکت‌ها برای نشستن یا کاهش راه‌های اختصاص یافته برای عبور و مرور مردم می‌توان انجام داد، اگر چه این تدابیر باعث می‌شوند که این مکان‌ها برای زنان و افراد پیر راحت نباشند.

1. Rundle Mall in Adelaide
2. Brantingham and Brantingham and Wong

## محیط‌های حمل و نقل عمومی

محیط‌های حمل و نقل عمومی بیشتر آسیب‌پذیرند. بنابراین لازم است تا امنیت را در ایستگاه‌های اتوبوس، ایستگاه‌های قطار و دیگر مکان‌های حمل و نقل عمومی از طریق اطمینان دادن به مردم در خصوص اینکه تمام این نقاط بالا و پایین رفتن تنها برای افزایش امنیت استفاده‌کنندگان طراحی و مدیریت شده‌اند یا با اختصاص دادن محل‌هایی برای نشستن، افزایش مراقبت کنترل و حفظ و نگهداری خوب و نور کافی، افزایش دهیم.

## پارکینگ‌ها

در پارکینگ‌ها باید مراقبت غیررسمی و روشنی را به حد مطلوب برسانیم، دستیابی غیرقانونی و نادرست را کنترل کنیم و به مردم اطمینان دهیم که قابل رؤیت و مراقبت و کنترل هستند.

## مسیرهای خط‌کشی شده

مسیرهای خط‌کشی شده امکان دستیابی به مکان‌های مسکونی و برخی از بخش‌های مرکزی را مهیا می‌کند. بنابراین بسیار مهم است تا دستیابی امن را برای دوچرخه‌سواران و عابران پیاده و موتورسواران از طریق نور کافی و طراحی برای چندین ورودی، قابل رؤیت کردن ورودی‌ها و اجتناب از دستیابی غیرضروری تضمین کنیم.

## محل‌های اردو و استراحت، بیمارستان‌ها و مؤسسات بزرگ دیگر

در این مکان‌ها، امنیت کارکنان، استفاده‌کنندگان و عموم از اهمیت بالایی برخوردار است. این کار را می‌توان با ایجاد مسیرهای امن و درصد بالای مراقبت انجام داد.

## اقتصاد شب

جنبش «اقتصاد شب» که در استرالیا رخ داده روی مراکز مختلف به‌ویژه مراکز شهرها

تأثیر بسیار گذاشته، برای زنان دارای مفاهیم خاصی است. نخست به نظر می‌رسد که زنان کمتر استفاده‌کننده باشند، مگر اینکه امنیت دستیابی حمل و نقل و ایستگاه‌های حمل و نقل توسعه یابد. طراحی پارکینگ‌ها مسائل امنیتی را در نظر می‌گیرد و طراحی مراکز خرید بزرگ و راه‌های منتهی به آنها باید توسعه یابد. مزیت طرح در حال انجام اقتصاد شب این است که گروه متفاوتی از مردم را در شب‌ها به مراکز خرید می‌کشاند و با این شیوه، نور و حمل و نقل عمومی و خدمات وابسته به آن توسعه خواهد یافت و برنامه‌های تفریحی فرهنگی از قبیل رویدادها و فعالیت‌ها خیابان‌ها را دوباره احیا می‌کند. در این جا باید تلفیق بیشتری از استفاده از این مکان‌ها صورت بپذیرد. مکان‌های اجاره‌ای که در حال حاضر خالی هستند اگر فقط به صورت موقتی مورد استفاده قرار بگیرند، محل‌های زیادی برای انجام فعالیت‌های فرهنگی مهیا خواهد شد. روشنایی طوری طراحی می‌شود که مردم بیشتری را با استفاده از طیف‌های نوری جذب کند تا مردم را به میان و اطراف مرکز شهر بکشاند. چراغ‌های رنگی برای تزئین خیابان‌ها و ساختمان‌ها و روشنایی حاصل از ویتترین مغازه‌ها و موارد دیگر به توسعه امنیت کمک می‌کند.

جان مونت گومری<sup>۱</sup> یک چارچوب برای توسعه اقتصاد عصر پیشنهاد کرده است که به شرح

زیر است:

#### عادات و خصائل مدیریت شهری

- تغییر موضع؛ نظارت به جای حل مسئله؛
- مجوز آرامش و ساعات بازگشایی؛

#### توسعه کسب و کار

- مهیا کردن پشتیبانی کسب و کار و اطلاعات؛
- واگذاری و اعطای وام‌های سریع؛
- تشویق برای سرمایه‌گذاری جدید.

1. John Montgomery



### برنامه‌ریزی، خدمات پشتیبانی و محیطی

- روشنایی و طراحی برای مواجهه با جرم؛
- حمل و نقل شبانه و روش کنترل پارکینگ؛
- برنامه‌ریزی برای گوناگونی و تمایز و تفاوت؛
- شناخت مکان‌های عمومی و ارتباط بین آنها؛
- استفاده موقت از مکان‌های خالی.

### جنب و جوش

- ترویج زندگی خیابانی و فرهنگ کافه؛
- تدبیر برای یک برنامه‌نشاط‌زای فرهنگی.

### سایر

- بهبود و توسعه مکان‌های مسکونی جدید و کسب درآمد از مغازه‌ها؛
- سرمایه‌گذاری برای حفظ منحنی‌های فعالیت.

این ابتکارات می‌توانند با تضمین تشکیل گروه کاری برای مراقبت و حفاظت از مراکز افزایش یابند. این امر یک عامل مهم در تحقیقات اخیر در کانبرا (انجمن برنامه‌ریزی بل و راه‌حل‌های برنامه‌ریزی، ۱۹۹۸) به‌شمار می‌رود؛ یعنی جایی که مشارکت موجران و مستأجران در یک پروژه امنیتی به شدت برای توسعه امنیت مورد استفاده واقع شده است.

### سکونت در مراکز

اگر زنان بخواهند به طور مساوی با دیگران به این امکانات دسترسی داشته باشند، سکونت در مراکز باید شامل یک مؤلفه سکونت اجتماعی باشد. طراحی و موقعیت مکانی پارکینگ‌ها می‌تواند عامل امنیت این چنین برنامه‌هایی به‌شمار رود، اما در دیدگاهی دیگر، (Montgomery)

1994) پارکینگ‌ها باید آسان‌تر ساخته شوند نه سخت‌تر، به گونه‌ای که در بیشتر مراکز راهی برای افزایش استفاده از وسایل نقلیه عمومی مورد استفاده قرار گیرند. این امر قطعاً به زنانی که دوست ندارند از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند اما دوست دارند از پارکینگ‌هایی که برای حفظ امنیت آنها طراحی شده‌اند استفاده کنند، خدمت‌رسانی خواهد کرد، همان‌طور که در پارکینگ‌های جدید شهر تورنتو این امر پیش‌بینی شده است.

## مراکز

مدیریت مراکز خرید بزرگ و خیابان‌ها یک مؤلفه مهم برای رسیدن به امنیت اجتماعی توسعه‌یافته است و بنابراین، برای زنان که بزرگ‌ترین استفاده‌کنندگانند، امنیت دارد. عملکرد کمیسیون حمل و نقل تورنتو مثالی خوب است از روش‌هایی است که در آنها حمل و نقل عمومی و ساختار آن می‌تواند بهبود یابد. مقیاس‌های امنیت فیزیکی (شامل امنیت و ویژگی‌های امنیتی، حفظ و نگهداری، آگاهی دادن، برنامه‌ریزی و طراحی) و آموزش حساسیت برای کارمندان TTC، گزارش معنادارتری از رویدادهای تجاوزات جنسی، پیامدهای خلق سیاست‌ها و روابط اجتماعی را عرضه داشته است.

## حق تقدم برای عابران پیاده

از آنجا که زنان بیشتر از مردان پیاده‌روی کنند و امنیت اجتماعی بیشتر وابسته به امنیت عابران پیاده است، بیشترین میزان تأکید بر حق تقدم عابران پیاده در مکان‌های شهری است. بنابراین تمایلی برای طراحی در خصوص تحرک عابران پیاده وجود دارد تا به طور جداگانه از دیگر مراحل طراحی عمل کنند. در اینجا نیاز به وجود طراحان شهری و برنامه‌ریزان حمل و نقل است تا دانش خود را از شیوه‌های برنامه‌ریزی و طراحی برای عابران پیاده افزایش دهند تا تأکید بیشتری بر امنیت زنان به عنوان عابران پیاده داشته باشند.

## دهکده‌های شهری

حرکت شهری‌گرایی جدید که در استرالیا در سال‌های اخیر ترویج یافته در عادات و رسوم دهکده‌های شهری نقش داشته است. این شیوه کاملاً محتاطانه از برخی حکومت‌های دولت محلی اقتباس شده است. ما نیازمند یک مرور کلی در چارچوب‌ها برای اجرای سیاست‌های برنامه‌ریزی توسعه هستیم که هنوز ترویج‌دهنده جدایی و تفکیک استفاده‌هاست. معمولاً نتایج به‌دست‌آمده در سیاست‌های برنامه‌ریزی مجزا برای سکونت و مراکز و مکان‌های کاری متفاوت است. کار تحقیقی جدید یک نویسنده در استرالیای جنوبی نشان داده است که استفاده از الگوی دهکده شهری به عنوان ابزاری برای برنامه‌ریزی راهبردی و استفاده‌های تلفیقی از آن چندین مزیت دارد، گرچه باید روی احیای مراکز مورد استفاده و مداخله بخش توسعه در اولویت‌های محیطی، مشارکت بخش عمومی در برنامه‌ریزی نسل جدید شهری و احیای مکان‌هایی که میزان سکونت عموم در آنها متمرکزتر است، تمرکز بیشتری داشته باشیم. میزان دسترسی زنان به حمل و نقل عمومی، تحرکات عابران پیاده و دستیابی به امکانات محلی باید در تمام این مراحل مورد محاسبه قرار بگیرد.

## طرح‌های حمل و نقل امن زنان

این عوامل در استرالیا نادرند، حال آنکه بیشتر مسئولان حمل و نقل عمومی و دست‌اندرکاران بخش خصوصی از مسائل امنیتی آگاهی دارند و باید نیاز وسیع زنان به امنیت را مورد محاسبه قرار دهند.

## نتیجه‌گیری

زنان در مقایسه با مردان، دارای تجربیات متفاوتی از امنیت هستند و نیز تجربیات متفاوتی از ساخت‌های شهری دارند. این امر دستیابی مساوی زنان به حوزه عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد که باید با در نظر گرفتن افزایش امنیت به عنوان بخش توسعه‌ای به سمت اجرای سیاست «اقتصاد شب» حرکت کند و طراحان و برنامه‌ریزان، دهکده شهری را رواج دهند.

اولویت‌های بخش توسعه اغلب با نیازهای مردم و به‌ویژه نیازهای زنان در چالش‌اند همان‌طور که در عصر مراکز خرید بزرگ و بازارهای بزرگ می‌توان این امر را به وضوح دید. اولویت‌های شغلی گنجانده شده در طراحی حوزه عمومی باعث بروز زیان و خسارت برای عابران پیاده و پارکینگ‌ها شده‌اند. این شیوه برای بسیاری از استفاده‌کنندگان به‌ویژه زنان ناامن است. ما باید نسبت تمایلاتی که به توسعه شهری در آینده نزدیک فرم و شکل می‌دهند و باید به زنان بهتر از گذشته خدمت‌رسانی کنند، هوشیار باشیم.

### منابع

1. Bell & Gaston, 1991. "Crime Safety and Urban Form", Prepared for the Urban Futures. Program of the Commonwealth Department of Housing and Regional Development. Canberra.
2. Bell Planning Associates & Planning Solutions. 1998. 'Interim Civic Safety Evaluation', for the Canberra Parks and Urban Spaces. Canberra.
3. Bell, Wendy. 1995. 'Violent Cites and Peaceful Spaces', Paper to Conference of the Australian Democrats. Brisbane.
4. Bell, Wendy, & Cheesman Architects & Davis, Cathy. 1993. 'Crime Prevention at Aldersgate Village - An Urban Design and Community Development Approach', Prepared for the Adelaide Central Mission. Adelaide.
5. Bruce, Catherine. 1993. 'Women's Fear of Violence in Public Places', Planning Thesis for Bachelor of Applied Science Royal Melbourne Institute of Technology. Melbourne.

6. Centre for Cultural Risk Research, 1998. 'Fear of Crime Volume 1', Audit of the Literature and community Programs as part of the National campaign Against Violence and Crime. Canberra.
7. Huxley, Margo. 1997. 'Ecologically Sustainable Cities, environmentally Friendly Transport or Just 'More Work for Motyer'', Proceedings of the Second National Women on the Move Conference. TransAdelaide. Adelaide.
8. Leavitt, Jacqueline. 1986. 'Feminist Advocacy Planning in the 1980s'. In Strategic Perspectives in Planning Practice, edited by Barry Checkoway,. Lexington, MA: Lexington Books.
9. Morris, Dr Jenny et al. nd 'The Emerging Needs of the Majority - Women, Young and Old, Paper for the Transport Research Centre. Melbourne.
10. Reedy, Liz. et al. 1995. 'Liverpool Station Area Safety Audit Report, A report of an inspection of the physical environment of the Liverpool Station and surrounding areas by Liverpool Station area Safety Taskforce.
11. Sanderecock, Leonie. & Forsyth, Ann. 1992. 'A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory', the Journal of the American Planning Association, vol. 58(1).
12. Valentine, Gill. 1990. 'Women's Fear and the Design of Public Space', Built Environment, Vol. 16(4), 288303-.