

ساختار فضایی شهر و احساس امنیت در بین زنان (مطالعه موردی: ورودی مترو تجریش و پایانه جنوب تهران)

لیلا فلاحتی*

عضو هیات علمی گروه مطالعات زنان، پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی وزارت علوم و فناوری

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۵/۳۰

تاریخ دریافت: ۹۴/۰۲/۲۰

چکیده

امنیت یکی از مهمترین مؤلفه‌های شهر اسلامی و تضمین‌کننده انسجام و یکپارچگی شهر است. در دو دهه اخیر گفتمان قدرت‌مندی در زمینه فضای عمومی شهری و نقش امنیت شهری به‌ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر هم‌چون زنان و کودکان گسترش یافته و مناسب‌سازی فضاهای شهری برای زنان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای مدیریت شهری مورد توجه قرار گرفته است. در این پژوهش میزان احساس امنیت زنان از تردد در فضای خارجی و داخلی ایستگاه‌های مترو تجریش و پایانه جنوب مورد بررسی قرار گرفته است. جمعیت نمونه این مطالعه ۳۷۵ نفر است. اطلاعات مورد نیاز از طریق پرسشنامه جمع‌آوری و با استفاده از مدل معادلات ساختاری تحلیل شده است. نتایج حاصل از مطالعه نشان می‌دهد مشکلات کالبدی و وجود آسیب‌های اجتماعی در محدوده خارج از ایستگاه بر میزان احساس امنیت اثر کاهنده داشته و امکانات امنیتی داخل ایستگاه موجب تقویت احساس امنیت می‌شود. ولی خدمات ایستگاه تأثیر معناداری بر احساس امنیت مسافران ندارد و بنابراین در توسعه فضاهای شهری توجه به زیرساخت‌های بنیادین هم‌چون تأمین امنیت نقش مهمی دارد. توجه به ارتقای کیفیت فضای کالبدی خارج از ایستگاه‌ها و توسعه فضاهای مناسب‌تر برای حضور خانواده‌ها و ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری از مهم‌ترین راهکارهای افزایش سطح امنیت مورد بحث است.

واژگان کلیدی: زنان، شهر، احساس امنیت، ساختار فضایی شهر، شهر اسلامی.

* E-Mail: Falahati@Iscs.ac.ir

مقدمه

در دو دهه اخیر گفتمان قدرتمندی در زمینه فضای عمومی شهری و نقش امنیت شهری به‌ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر هم‌چون زنان و کودکان، گسترش و مناسب‌سازی فضاهای شهری برای زنان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای مدیریت شهری مورد توجه قرار گرفته است. فضای عمومی شهری به‌عنوان فضای متقابل با عرصه خصوصی نقش مهمی در شکل‌گیری زندگی روزمره مردم دارد. در این فضا عوامل متعددی مانند دسترسی برابر و همگانی به عرصه عمومی و عدم تمایز و جدایی و توجه به نیازهای گروه‌های مختلف اجتماعی هم‌چون معلولان، کودکان و زنان اهمیت ویژه‌ای دارد. عرصه عمومی مطابق با نظریه‌های هابرماس (۱۹۸۹) و ارنست (۱۹۵۸) با مفهوم دسترسی‌پذیری بی‌قید و شرط برای همگان تعریف می‌شود، در حالی که برخی محیط‌ها به‌صورت عمدی و یا غیرعمدی دسترسی‌پذیری کمتری برای بخشی از جامعه دارند. همین امر عامل احساس ناامنی را در آن اماکن ایجاد می‌کند. الین (۱۹۹۷) معتقد است اگر مردم فضایی را به دلیل عدم راحتی یا ترس از وقوع جرم استفاده نکنند، عرصه عمومی از بین رفته است. زو کین بارزترین تهدید برای فرهنگ عمومی را نگرانی‌ها و ترس‌های ناشی از تهدیدها و خشونت‌ها می‌داند و معتقد است این احساس، حضور در فضاهای شهری را دچار تردید می‌کند (مدیری، ۱۳۸۵: ۱۳). یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش نگرانی از وقوع جرم در عرصه عمومی مرتبط با ناهمگنی ایجاد شده در بافت جمعیتی و فرهنگی شهرها و در نتیجه افزایش میزان ناهنجاری و آسیب‌های شهری در نواحی مرکزی شهرهاست. اهمیت امنیت شهر در فرهنگ ایران از دیرباز مورد توجه جدی بوده و در رویکرد اسلام نیز امنیت شهر و شهر ایمن یکی از مؤلفه‌های مهم شهر اسلامی تلقی می‌شود. این موضوع در رویکرد اسلام تا بدان جا اهمیت دارد که قرآن کریم در آیات مختلفی ضمن توجه خاص به سکونت‌گاه‌ها و به‌خصوص بلاد و شهرها، با تقدیس از شهر مکه، به شاخص‌های مطلوب امنیت در شهر می‌پردازد. خداوند در قرآن کریم در دو نوبت به شهر سوگند یاد می‌کند. در سوره نمل آیه ۹۱ به حرمت شهر و در سوره تین آیه ۳ به امنیت شهر اشاره دارد. دلیل عمده تأکید بر این دو مفهوم در آیات، اهمیت حرمت و امنیت شهر در آبادانی و پیشرفت آن است، به طوری که در سوره‌های بقره، ابراهیم و اعراف بر ابعاد مختلف آن شامل امنیت اجتماعی، اقتصادی، قانونی، معیشتی و قانونی تأکید می‌کند. بررسی منابع اسلامی نشان می‌دهد در مجموع شش ویژگی و مؤلفه شهر اسلامی شامل محور بودن اصل توحید و خدامحوری، حفظ کرامت و عزت نفس، عدالت، آزادی و برابری، امنیت و اصل مسئولیت و عطف به طبیعت است، که در امنیت به‌عنوان محوری‌ترین آن نقش مهمی در شکل‌گیری دیگر ابعاد دارد (زرقانی و بخشی شادمهری، ۱۳۹۳).

احساس امنیت و نگرانی از وقوع جرم به‌عنوان یکی از مسائل شهری و امنیتی است. در بسیاری از موارد نگرانی ذهنی از وقوع جرم بیش‌تر از اندازه واقعی وقوع جرم است (Bannister & Fyfe, 2001). ترس از وقوع جرم تبعاتی هم‌چون پرهیز از حضور و یا تردد انفرادی در محله‌ها و اماکنی دارد که فرد نسبت به آن احساس ناامنی می‌کند. این در حالی است که مطالعات پیشین نشان داده که این ترس از وقوع جرم در بین زنان شیوع بیش‌تری دارد و در صورت احساس عدم امنیت ترجیح می‌دهند کمتر در فضاهای عمومی حضور یابند. بنابراین، آزادی‌های آنان محدودتر می‌شود و استفاده و حضور آنان در فضاهای عمومی و حتی بهره‌برداری از امکانات شهری برای آنان کاهش می‌یابد (Day et al., 2003; Loukaitou, 2005). نقش و جایگاه زنان در دو دهه اخیر در ایران تغییرات مهمی را تجربه کرده است. به طوری که سطح تحصیلات زنان رشد چشمگیری داشته و در حال حاضر تعداد دانشجویان دختر در دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور از مرز دو میلیون نفر عبور کرده است. افزایش سطح تحصیلات زنان منجر به حضور بیش‌تر آنان در عرصه‌های مختلف زندگی اجتماعی و فعالیت‌های اقتصادی شده است. این امر خود باعث تغییر در روند حضور زنان در فضاهای شهری و در نتیجه توجه جدی‌تر مدیریت شهری به ایجاد فضاهای مناسب برای حضور زنان شده است. مطالعات قبلی در این زمینه نشان می‌دهد که تمرکز مدیریت شهری بر موضوع زنان منجر به کاهش خشونت‌ها و ارتقای امنیت در فضاهای شهری می‌شود (Koskela & Pain, 2013; Deguzman et al., 2000). هر چند بررسی وضعیت امنیت زنان در فضاهای شهری نشان می‌دهد نابرابری در فضاهای شهری و حتی در سطح محله‌ها به درک احساس ناامنی و ترس از وقوع جرم در بین زنان منجر می‌شود.

احساس امنیت در فضای شهری ارتباط مستقیمی با نسبت توزیع جرم در فضاها دارد و شرایط عینی و کالبدی زندگی شهری می‌تواند روابط شهروندان را با شهر محدود و یا گسترده سازد. ریشه محدودسازی تعاملات با شهر، نگرانی و ترس آنان از تعرض و اعمال و رفتارهای مجرمانه است. شهروندان برای کاهش آسیب‌ها و ضررهای چنین تعرضی ترجیح می‌دهند تا قلمرو حضور را در شهر محدود کنند. آسیب‌ها و پیامدهای ترس از جرم برای همه گروه‌های اجتماعی به یک اندازه نیست و برخی از گروه‌های اجتماعی به ویژه زنان بنا به برخی مشاهده‌ها و تجربه‌های خود در زندگی بیش‌تر دچار احساس ترس از جرم می‌شود. استانکو (۱۹۹۲) معتقد است به‌طور ثابتی ترس از جرم در بین زنان سه برابر مردان است و دلایل آن شامل مواردی چون توان کمتر زنان در دفاع از خود، گرایش به یادآوری حوادث قبلی و تعمیم آن به موقعیت‌های گوناگون، نگهداری از کودکان، کنترل کمتر بر حیطه خصوصی و آسیب‌پذیری بیش‌تر در مقابل تعرض‌ها و

هم‌چنین به مصادیق و تجلی‌گاه مکانی امنیت، در قالب مراکز جمعیتی و سکونتی چون شهر و قریه امن نیز اشاره شده است و واژه‌هایی چون بلد و بلده و دار در کنار صفاتی مانند امن، امین، امنه برای توصیف سکونت‌گاه‌های آن آمده است. چنان‌چه خداوند در سوره نحل آیه ۱۱۲ شهری را مثال می‌زند که امن و آرام بود و روزیش از هر سو فراوان می‌رسید (عاملی، ۱۳۸۸: ۱۸) و یا در آیه ۳ سوره تین اشاره صریحی به شهر امن و امنیت پایدار دارد. بنابراین در مبانی اسلامی امنیت شهر اهمیت فراوانی دارد و به دلیل آمیخته بودن جهان‌بینی اسلامی با فضا در بسیاری از موارد با واژه‌هایی هم چون «شهر اسلامی»، «شهر مسلمین» و «شهرسازی اسلامی» رویه‌رو هستیم (بمات، ۱۳۶۹: ۱۸). از نظر تاریخی اطلاق عنوان شهر اسلامی و تسری آن به شهرهای مسلمانان از قرن نوزدهم توسط مستشرقان با این فرض آغاز شد که این شهرها از نظر کالبدی جلوگاه تجلی خاصی از اصول و ارزش‌های اسلامی هستند و به همین سبب از شهرهای سایر تمدن‌ها و فرهنگ‌ها متمایز می‌شوند. از آن دوران به بعد، شهر اسلامی که به شهرهای شاخه شده توسط مسلمانان و محل زندگی آنان اطلاق می‌گردد. به مرور در نوشته‌ها و آثار مربوط و تبعات شهری سکونت‌گاه مسلمانان، بر این اساس که با حریم فیزیکی یا ذهنی خاص خود تجلی جامعه فرهنگی متمایز از سایر تمدن‌ها هستند، در ادبیات غرب تثبیت شده است (نقی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۴۸). بررسی منابع و متون اسلامی مؤید این است که جهان‌بینی و نگرش دینی و فرهنگی مهم‌ترین عامل شکل‌گیری فضاهای انسانی و شهرها تلقی می‌شود و در تحلیل فضاهای جغرافیایی عملکرد و کارکرد فضا در ارتباط و تناسب با مبانی فرهنگی و جهان‌بینی جامعه مورد بررسی قرار می‌گیرد. در نتیجه پیوند عمیقی بین مبانی اعتقادی و فضای کلی شهرها دیده می‌شود (نقی‌زاده، ۱۳۸۱: ۳۷۸). در واقع شهر اسلامی از حیث کالبدی، فرهنگی، تاریخی و معنوی دارای ویژگی‌های خاصی است که برگرفته از اصول و معیارهای اسلامی است. در این شهرها ارتباط ذاتی، کلی و ساختاری بین دین و فضای ساخته شده شهری و مناسبات فردی و اجتماعی مشاهده می‌شود (محمدی و دیگران، ۱۳۹۱: ۲۵).

در اسلام دو دیدگاه نسبت به شاخص‌های شهر اسلامی وجود دارد. دیدگاه اول که به کالبد اصالت می‌دهد و معیارها و اصول مشخصی را برای ساخت فضای کالبدی پیشنهاد می‌کند، و دیدگاه دوم که به بُعد معنوی شهر اسلامی اصالت می‌دهد (نقی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۵۲). از دیدگاه دیگر شاخص‌های شهر اسلامی را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: ۱- شاخص‌های کالبدی- فیزیکی، ۲- شاخص‌های غیرکالبدی، ۳- شاخص‌های محیطی. به اعتقاد اندیشمندان، دین و فرهنگ اسلامی که مبین نوع خاصی از فرهنگ دینی با نمود مردمی است حداقل دو نوع تأثیر عمده در شهرهای اسلامی گذاشته است: اول تحوّل صورت ظاهری شهرها

جامعه‌پذیری با ترس از بیرون است. احساس عدم امنیت یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر عدم استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و در نتیجه ترجیح در استفاده از وسیله نقلیه شخصی است که منجر به ترافیک و در نتیجه ناپایداری فضای شهری می‌شود. بررسی‌ها نشان داده عوامل مؤثر در ایجاد احساس ناامنی و ترس در فضاهای عمومی شهر و فضای وسایل نقلیه مانند مترو در بین اغلب افراد مشترک است (Day et al., 2003) که مهم‌ترین ویژگی آن خارج از کنترل بودن و آسیب‌پذیری مسافران در مقابل آن، محدود بودن فضا در صورت وقوع حادثه است (جانسون، ۲۰۰۱). علاوه بر این ویژگی‌های مبادی ورودی و خروجی و پایانه‌های دسترسی به این اماکن نیز در میزان احساس امنیت و ترس از وقوع جرم مؤثر است. مطالعات پیشین مؤید این است که زنان معمولاً بیش‌تر ترجیح می‌دهند از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند. علاوه بر این که عوامل متعددی مانند سرویس‌دهی منظم و امنیت فضای ایستگاه‌ها و پایانه‌ها بر جلب اعتماد آن‌ها تأثیر دارد. هم‌چنین، عواملی مانند تنظیم فاصله ایستگاه‌ها، سرویس‌دهی در ساعات انتهایی شب، حضور کارکنان با لباس فرم در ایجاد امنیت بیش‌تر در ایستگاه‌ها و در نتیجه جلب اعتماد نقش مؤثری دارد (بمانیان و همکاران، ۱۳۸۷).

بر این اساس جنسیت یکی از عوامل مهم در میزان احساس امنیت است و نقش مؤثری در ایجاد پنداشت نسبت به امنیت در فضای شهر در ذهن شهروندان دارد. سنجش میزان احساس امنیت زنان در فضای شهری بر اساس ویژگی‌های شهر امن اسلامی است تا عوامل مؤثر بر نگرانی و ترس‌های زنان در فضاهای عمومی و محیط شهری در هنگام استفاده از وسیله نقلیه عمومی شناسایی گردد. اهمیت این مطالعه در بررسی عوامل مؤثر بر کاهش تبعیض‌ها و تقویت احساس اعتماد و امنیت در بین بخش مهمی از شهروندان به منظور تقویت احساس امنیت و مشارکت بیشتر در عرصه عمومی خواهد بود.

اهمیت امنیت شهر در اسلام

امنیت در دین اسلام اهمیت فراوانی دارد و در متون دینی به‌خصوص قرآن کریم، از واژه امنیت و هم‌خانواده آن، بسیار نام برده شده است؛ به‌طوری که در ۶ هزار و ۲۳۶ آیه قرآن کریم ۸۵۳ مورد پیرامون امنیت و ایمنی است. در دین اسلام اصول، قواعد و آموزه‌های فراوانی برای ابعاد مادی و معنوی زندگی موجود است و اصل امنیت به عنوان یکی از محوری‌ترین مبانی زندگی فردی و اجتماعی مورد توجه قرار گرفته است. توجه به امنیت در دین اسلام شامل ابعاد فردی و اجتماعی و نظام کلان جامعه یا همان امنیت ملی است. در مجموع از این منظر در قرآن کریم در دو سطح امنیت نسبی (سرزمین، شهر، جامعه) و امنیت ذهنی (احساس امنیت ناشی از ایمان به خدا و باورهای دینی) مطرح است (کریمانی، ۱۳۸۹: ۹۱).

و دوم تغییر رفتار شهروندی مردم (نصر، ۱۳۹۲: ۸۴۳). بدین ترتیب در شهر اسلامی عمران، آبادانی و زیبایی شهری حفظ طبیعت و صفای طبیعی و عواملی از این دست در کنار عدالت و تقسیم خدمات شهری، تأمین آرامش روحی و امنیت معنوی و ظهور و اعتلای مظاهر اسلامی مطرح است (آقا شریفیان اصفهانی و احمدیان، ۱۳۹۲: ۱۰۷). در مجموع، شهر امن از نظر اسلام دارای سه ویژگی مهم است که ابتدا مسأله امنیت و توجه به امنیت مردم و شهر از نظر ابعاد مختلف باید مورد توجه قرار گیرد و در بخش دوم امیدوار ساختن مردم به آینده شهر و سوم به حرکت درآوردن چرخ‌های اقتصادی شهر (صارمی و صارمی، ۱۳۹۰: ۸). در مجموع بالا بردن کیفیت محیط شهری به منظور آسایش و خوشایندی شهروندان و محافظت از شهروندان از اصول زیرساختی ترسیم شهر امن در اسلام است. جلوگیری از گسترش ناامنی در همه موارد و حفاظت از عموم مردم یا به حداقل رساندن خطرات محیطی و اجتماعی از اصول شهر امن محسوب می‌شود.

مبانی نظری

آرای اجتماعی درباره فضا در سه گروه عمده شامل فضایی، نافضایی و غیرفضایی قابل تقسیم است (پارسی، ۱۳۷۹: ۴۵). در رویکرد فضایی اعتقاد بر این است که فضا بر روابط، فرایندها و پدیده‌های اجتماعی نقش دارد و دنیای اجتماعی بر حسب مقولات و تمایزات فضایی بررسی می‌شود. در رویکرد نافضایی در تبیین پدیده‌های اجتماعی بر تأثیر عوامل غیرفضایی هم چون ذهنی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی تأکید می‌شود. در رویکرد غیرفضایی به عنوان رویکردی میانه، در حالی که بر نقش عوامل غیرفضایی تأکید می‌شود فضا به عنوان عاملی در کنار دیگر عوامل مدنظر قرار می‌گیرد (افروغ، ۱۳۷۷: ۱۵) بر این اساس بیش تر نظریه‌ها و رویکردهای ارائه شده درباره فضاهای شهری تحت تأثیر این سه رویکرد عنوان شده‌اند و بیش تر متمرکز بر تبیین تأثیر فضا بر روابط و پدیده‌های اجتماعی هستند. هرچند که مکاتب و نظریه پردازان درباره چگونگی تأثیر فضا (فضاهای شهری) بر روابط اجتماعی با یکدیگر توافق دارند، اما آن‌ها در دیدگاه تأثیر فضاها بر کنش‌ها و این که هر کنش یا فعالیت اجتماعی، شکل فضایی خاص خود را دارد، توافق دارند (نایبی و همکاران، ۱۳۹۰). دیوید چپمن، از جمله نظریه پردازان غیرفضایی معتقد است که خصوصیات کالبدی فضاها مستعد تأثیرگذاری بر رفتار ما هستند و فضاها معمولاً زمانی تأثیرگذارترند که به روشنی تعریف شده باشند. چپمن فضاهای شهری تعریف شده را دارای ویژگی‌های توالی، تنوع، شگفتی و مجرد بودن و احساس محصوریت می‌داند تا بتوانند امنیت ایجاد کنند (چپمن، ۱۳۸۶: ۱۷۸). احساس امنیت مفهومی چند بعدی در ارتباط با شرایط اجتماعی و افراد مختلف به گونه‌های متفاوت ظهور یافته و به

اشکال مختلف نیز قابل سنجش و اندازه گیری است. منابع تأمین کننده احساس امنیت برای آحاد جامعه، متفاوت است و این منابع در سه سطح کلان، میانی و خرد اثرگذار است. در سطح کلان ساختار کلی جامعه و ایمن بودن از حوادث بزرگی هم چون جنگ و قحطی و خشک سالی و زلزله و ستون ساختار سیاسی حکومت، ساختار کلان احساس امنیت را در افراد شکل می‌دهد (غفاری و صفری شالی، ۱۳۸۸). روابط میان نهادهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی جامعه، چالش‌های بین گروه‌ها و جناح‌های مختلف، کارکرد نیروی انتظامی، ارتش، قوه قضاییه، نظام پولی و نظام‌مندی شغلی و بهره‌وری اقتصادی و بسیاری دیگر از پارامترها ساختار میانی احساس امنیت را در گروه‌های جامعه را شکل می‌دهند. روابط بین افراد جامعه در حوزه کار، تحصیل، اقوام، همسایگان و نیز تجربه‌های مستقیم و غیر مستقیم روزه افراد و برخورداری‌های اقتصادی-اجتماعی افراد احساس امنیت را در سطح خرد را تشکیل می‌دهند. بنابراین احساس امنیت با بسیاری از عناصر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی جامعه ارتباط دارد. در این میان اعتماد، احساس امنیت و عدم ترس از وقوع جرم، کنش اجتماعی را تسهیل و نقش مهمی در تعاملات زندگی روزمره و فرهنگ عامه ایفا می‌کند (نیازی و همکاران، ۱۳۹۰).

جین جاکوبز (۱۹۶۱) نظریه پرداز بزرگ شهری در تبیین امنیت شهری به تعامل فضای فیزیکی و فرایندهای اجتماعی را که محیط می‌سازد توجه نموده و بر نقش تعاملی فضا به عنوان عاملی در ایجاد محیط امن و موفق تأکید می‌کند. وی عوامل متعددی هم چون ایجاد حرکت، استفاده مؤثر از خیابان و فعالیت‌های خیابانی و مراقبت از آن را به عنوان مؤلفه‌هایی در جهت ساختن محیط خوب شهری در نظر می‌گیرد. این نظریه‌ها بر شرایط کالبدی و فیزیکی و به طور کلی ویژگی‌های فضا، محیط و مکان توجه دارد و مفاهیمی مثل فضای عمومی و خصوصی و یا طراحی محیطی را مد نظر قرار می‌دهند. در این نظریه‌ها ارتباط بین محل سکونت و احساس ناامنی مفروض است و آسیب‌های ایجاد شده در کالبد محل سکونت و علاوه بر این ضعف نظارت‌های اجتماعی منجر به تقویت احساس ناامنی می‌شود (حسینی، ۱۳۸۶: ۲۴). درباره تأثیر محیط فیزیکی و فضا بر امنیت، نظریه‌های بی شماری مطرح شده است. بر اساس این نظریه‌ها فضاهای بی دفاع شهری و فضاهایی که قابلیت بیش تری برای وقوع جرم دارند موجب کاهش امنیت اجتماعی به ویژه امنیت اجتماعی زنان می‌شوند (طاهرخانی، ۱۳۸۱: ۸۸).

تأثیر فضا در نظریه پیشگیری جرم از طریق طراحی محیطی نقش جدی تری به خود می‌گیرد. در این نظریه بر تأثیر متغیرهای فرهنگی و اجتماعی بر فضا و نقش آن‌ها در کاهش میزان جرم و آسیب پذیری در محله‌ها تأکید می‌شود (Taylor & Harrell, 1996). در این نظریه بر طراحی مناسب و استفاده مؤثر از محیط بر کاهش ترس از بزهکاری

آگاهی و شناخت فرد نسبت به فضا، سطح امنیت فرد نیز افزایش می‌یابد (رحیمی و پیربابایی، ۱۳۹۲).

لینچ (۱۳۸۳: ۹۰) لینچ معتقد است فضا هم فرصت مناسب برای حضور و هم عدم حضور را فراهم می‌آورد، بنابراین محیط باید مطلوب و از نظر کالبدی محیطی امن باشد تا افراد فرصت حضور در آن را داشته باشند (لینچ، ۱۳۸۳: ۹۰). بر این اساس آرکلارک در مدلی که آن را شرایط، موقعیت‌ها و وضعیت‌های خاص می‌نامد، احتمال بروز رفتار خشونت‌آمیز را در برخی فضاها بیش تر می‌داند و معتقد است فضاهایی هم چون خیابان‌های مناطق فقیرنشین، مکان‌های فاقد گشت پلیس، مکان‌های مخروبه و متروکه، کوچه‌ها و خیابان‌های تاریک و خلوت، خانه‌های خالی، مکان‌هایی که سابقه خشونت و نندالیسم در آن‌ها وجود داشته است و بالاخره اشیاء و موضوع‌هایی که قبلاً در معرض تخریب قرار گرفته‌اند امکان بیش تری برای بروز جرم دارند (محسنی تبریزی، ۱۳۸۳: ۱۶۸). در نتیجه فرد در این اماکن احساس امنیت کمتر و ترس بیش تری از وقوع جرم دارد. کاسکلا (۱۹۹۷: ۳۰۴) معتقد است که احساس ترس و ناامنی به طرز چشمگیری تحت تأثیر تجارب و خاطرات فرد از فضاهای شهری است و عموماً این تأثیرپذیری بر حضور افراد به‌ویژه زنان (Plazinić, B. R., & Jović, 2014, Dunck-el-Graglia, 2013) در عرصه عمومی تأثیر دارد.

نتایج حاصل از مطالعات انجام گرفته در ایران نیز موید این نکته است که امنیت نقش مهمی در حضور و مشارکت زنان در عرصه فضای شهری دارد. نتایج بررسی علیخواه و نجیبی (۱۳۸۵) بیانگر این است که ۴۸ درصد از زنان در حد زیاد، ۳۳ درصد در حد متوسط و ۱۹ درصد در حد کم در فضاهای شهری نسبت به تهدید جرائم دچار ترس و اضطراب هستند. در واقع نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که نیمی از زنان هنگام تردد در شهر احساس امنیت ندارند. در زمینه تأثیر فضا نتایج مطالعه شارع پور و همکاران (۱۳۹۱) در بررسی احساس امنیت زنان در شهر آمل نشان داد که بین ویژگی‌های فردی شامل سن، تحصیلات، درآمد، طبقه و وضعیت تاهل با احساس امنیت رابطه وجود ندارد، در حالی که بین محل سکونت، ایجاد امنیت توسط ارگان‌های دولتی و احساس امنیت رابطه وجود دارد. بر این اساس زنان احساس امنیت کمتری در فضاهای شهری دارند (مدیری، ۱۳۸۵) و توجه این امر مستلزم کاربرد رویکرد جنسیتی در برنامه ریزی شهری است. مطالعه خلیل‌آباد و همکاران (۱۳۹۲) پیرامون برنامه ریزی فضاهای امن شهری مبتنی بر تفکیک جنسیت، بیانگر این است که توجه به رویکرد جنسیتی در برنامه ریزی شهری منجر به تقویت امنیت و مشارکت بیشتر در فضای شهر دارد. از مهمترین عواملی که بر عدم امنیت زنان در فضای شهری مورد تأکید قرار می‌گیرد میتوان به تأثیر بیشتر جرم نسبت به خشونت بعنوان مانع حضور در مطالعه مدیری (۱۳۸۵) اشاره نمود. نقش فضاهای بی دفاع شهری در بروز

و وقوع جرم و در نتیجه افزایش کیفیت زندگی تأکید شده و در پی آن نقش فضاهای بی دفاع شهری مورد توجه جدی تر قرار گرفته است. بنابراین در فرایند شکل‌گیری و رخداد رفتارهای خشونت‌آمیز فضاهای بی دفاع شهری نقش مهمی دارند؛ به طوری که در هر فضای شهری به صورت مفروض مقداری خشونت وجود دارد اما خشونت‌ها در سطح شهر به طور تصادفی توزیع نشده‌اند و در فضاهای بی دفاع شهری نرخ بیش تری از آن‌ها دیده می‌شود (ناقبی و همکاران، ۱۳۹۰). فضاهای بی دفاع از جمله فضاهایی با ضریب آسیب‌پذیری بالا هستند که با توجه با ساختار فیزیکی به همراه تعریف اجتماعی برای به فرجام رساندن عملی مغایر با فرم‌های تعریف شده اجتماعی نقش بارز و نهایی دارند (White, R., & Sutton, 1995). بنابراین فضاها تأثیر فراوانی بر شکل‌گیری ناامنی و زمینه‌سازی وقوع جرم و خشونت در عرصه شهر دارند. جاکوبس (۱۹۶۱)، جفری (۱۹۷۱) و نیومن (۱۹۷۲) در مطالعات خود درباره خشونت و محیط فیزیکی-اجتماعی با تأکید بر طراحی فیزیکی عنوان کرده‌اند که فضاهای فیزیکی به عنوان متغیر مستقل قادر به مداخله در ماهیت و اندازه جرم در شهر هستند و اندیشه خود را در قالب «فضای قابل دفاع» (ابتدا توسط جاکوبس ۱۹۶۱ و سپس نیومن ۱۹۷۲) مطرح ساختند (نایبی و همکاران، ۱۳۹۰). نیومن (۱۹۷۰) به صورت خاص به بررسی عوامل فیزیکی بر ایجاد ترس از محیط و یا وقوع جرم پرداخت و نظارت فعالانه بر عرصه‌ها را در قالب نظریه «فضای قابل دفاع» مطرح کرد. در این نظریه بر عواملی مانند ایجاد قلمرو مناسب، احساس تعلق به مکان و امکان وجود نظارت و بهبود شرایط فیزیکی برای کاهش ترس تأکید شد. وی سه عامل بیگانگی، نبود نظارت و در دسترس بودن رها فرار را به عنوان عوامل افزایش جرم در فضاهای شهری برشمرد. نیومن تأکید کرد با استفاده از سازوکارهای نمادین شکل دادن به عرصه‌های تعریف شده، می‌توان محیط را به کنترل ساکنانش درآورد. نیومن درباره کنترل فضا می‌گوید محیط کالبدی باید دارای خصوصیات مناسبتی مانند سازوکارهای نمادین، مرزها و سلسله مراتبی تعریف شده از عرصه‌های خصوصی تا عمومی باشد تا پهنه‌های مختلف درک شود. وی درباره نظارت تأکید می‌کند باید فضای کالبدی نظارتی در فضا ایجاد شود تا فرصت نظارت برای همگان فراهم شود (مدیری، ۱۳۸۵: ۱۵). در همین زمینه وکرل و وایتزمن (۱۹۹۵) رویکرد شهرهای امن را با تأکید بر مدیریت و پیشگیری جرایم پیشنهاد کردند. این رویکرد بر همکاری بین دولت‌ها و شهروندان به ویژه با تأکید بر گروه‌های منزوی و در حاشیه قرار گرفته، پیشگیری اجتماعی و تغییرات فیزیکی مؤثر بر امنیت شهری توجه می‌نماید. وکرل و وایتزمن برای افزایش ایمنی و امنیت در فضای شهری سه عامل را بیان می‌کنند: ۱- آگاهی از محیط، ۲- قابلیت مشاهده توسط دیگران، ۳- دسترسی آسان به کمک در صورت نیاز. در این رویکرد آگاهی از محیط نقش مهمی در احساس امنیت دارد؛ به طوری که با افزایش سطح

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع مطالعات علی-همبستگی است و محقق در صدد بررسی روابط بین متغیرها در تبیین میزان احساس امنیت در بین مسافران زن مترو در ورودی ایستگاهها است. در این پژوهش از تکنیک پیمایش و ابزار پرسشنامه برای گردآوری اطلاعات استفاده شده است. جمعیت آماری این پژوهش تمام زنان بالای ۱۵ سال که روزانه از مترو شهر تهران استفاده می کنند و از ورودی های پایانه ترمینال جنوب (منطقه ۱۶) و پایانه تجریش (منطقه ۱) در مترو در حال تردد هستند. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر برآورد شده است. در تکمیل پرسشنامه از تکنیک مصاحبه و نمونه ها به صورت تصادفی انتخاب شدند و در مجموع ۳۷۵ پرسشنامه قابل تحلیل وارد مدل شدند که ۲۰۵ پرسشنامه مربوط به پایانه تجریش و ۱۷۰ پرسشنامه مربوط به پایانه جنوب است. مقدار آلفای پرسشنامه ۰/۸۱ به دست آمد که بیانگر سطح مناسب پایایی آن است.

منطقه مورد مطالعه

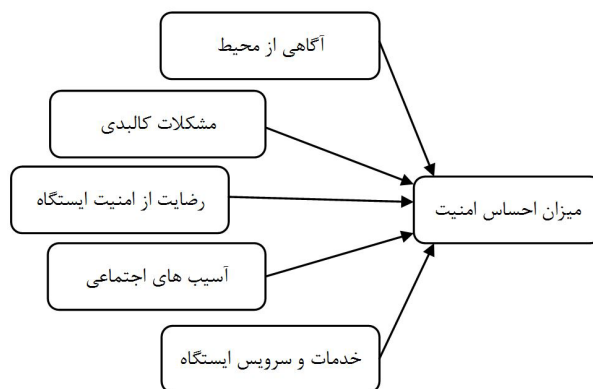
ایستگاه تجریش به عنوان نقطه آغازین بردار اصلی موقعیت شمالی - جنوبی شکل دهنده ی استخوان بندی اصلی شهر تهران در دامنه ی جنوبی رشته کوه های البرز، انتها الیه خیابان ولیعصر از غرب، خیابان شریعتی از جنوب و خیابان های نیاوران و دزاشیب در شرق قرار گرفته است. وجود بازار قدیم تجریش، امازاده صالح (ع) و مسیر کوه نوردی، مسیلهای گلاب دره و دریند و همچنین کاخ های دوره قبل از انقلاب اسلامی از مهمترین موارد توپوگرافی منطقه می باشد. ایستگاه پایانه جنوب در ناحیه ۶ از منطقه ۱۶ تهران واقع است که از جنوب به بزرگراه بعثت و از غرب به جوادیه و شرق به پارک و شمال شرقی به محله باغ آذری محدود می گردد در اطراف این منطقه تعداد زیادی انبارهای کالا و حمل و نقل و تعدادی کارخانه های بجا مانده از دوران قدیم که امروزه بدون استفاده باقی مانده است را فرا گرفته است.

مفاهیم مورد سنجش

رضایت از امنیت ایستگاه: یکی از مهمترین عوامل تامین کننده امنیت در فضای ایستگاه حضور نیروهای امنیتی و کارکنان ایستگاه و همچنین استفاده از تکنولوژی هایی همچون دوربین های مدار بسته است. استفاده از تکنولوژی هایی کنترلی از مهمترین روش های مرسوم در ارتقا کیفیت امنیت در فضای تردد دارد. تجارب قبلی در کشور آمریکا در شهرهای واشنگتن، آتلانتا، لس-آنجلس و میامی نشان داده که با نصب دوربین های مدار بسته امنیت ایستگاه افزایش یافته و مسافران رضایت بیشتری از امنیت ایستگاه دارند (کازن و همکاران، ۲۰۰۴). هر چند نصب دوربین ها به تنهایی تضمین کننده امنیت فضا نیست و حضور پرسنل و کارکنان تاثیر بیشتری بر احساس امنیت و کاهش ترم از وقوع جرم در بین مسافران بویژه زنان دارد (Loukaitou-Sideris, & Fink 2009). در این مطالعه به

رفتارهای خشونت آمیز نیز از دیگر عواملی است که در مطالعات مورد توجه قرار گرفته است. نتایج مطالعه نائبی و همکاران (۱۳۹۰) در مورد نقش فضاهای بی دفاع شهری در رفتارهای خشونت آمیز بیانگر این است ویژگی فضاهای بی دفاع شهری در سه دسته فیزیکی، اجتماعی و فیزیکی-اجتماعی قابل دسته بندی است و نقش آسیب های اجتماعی در بروز جرم از دیگر عوامل بیشتر است. بر این اساس عواملی متعددی همچون فضا، آسیب زایی منطقه، امکانات و خدمات فضا نقش مهمی در ارتقا امنیت دارد. در این زمینه نتایج بررسی بمانبان و همکاران (۱۳۸۷) درباره امنیت تردد زنان در فضاهای شهری و سنجش مشارکت آن ها در بخش مرکزی تهران نشان داد که ارتقای امنیت وسائل نقلیه عمومی، بهبود امنیت عابران پیاده، افزایش نظارت بر تردد عابران، نقش مهمی در ارتقای امنیت تردد شبانه زنان دارد. جمع بندی نظریات و پیشینه مطالعه نشان میدهد امنیت نقش مهمی در حضور در عرصه عمومی دارد و تضمین کننده رابطه فرد با اجتماع است و توزیع برابر این فرصت برای همه گروه ها و اقلیتها نقش مهمی در مشارکت در عرصه عمومی دارد. علاوه بر این حضور در عرصه عمومی متأثر از عوامل متعدد جمعیت شناختی همچون جنسیت، جامعه شناختی همچون اعتماد و احساس امنیت، روانشناختی همچون آگاهی و تجارب در فضای شهر، عوامل کالبدی همچون کیفیت امکانات و یا اماکن تخریب شده توسط وندالها و عوامل نظارتی همچون حضور نیروی پلیس دارد.

- بر اساس مدل پژوهش چهار فرضیه اصلی در نظر گرفته شده است.
- ۱- با افزایش سطح رضایت از امنیت ایستگاه، میزان احساس امنیت افزایش می یابد.
 - ۲- با افزایش سطح رضایت از خدمات ایستگاه میزان احساس امنیت افزایش می یابد.
 - ۳- با افزایش سطح آسیب های اجتماعی در اطراف ایستگاه، میزان احساس امنیت کاهش می یابد.
 - ۴- با افزایش مشکلات کالبدی در اطراف ایستگاه، میزان احساس امنیت کاهش می یابد.



نمودار شماره ۱: مدل پژوهش

منظور سنجش میزان رضایت از امنیت ایستگاه چهار گزینه بروی طیف پنج قسمتی لیکرت استفاده شده و رضایت پاسخگو درباره دوربین های مدار بسته، حضور پرسنل امنیتی ایستگاه، حضور نیروی انتظامی در مبادی خروجی و ورودی ایستگاه، و کنترل و جلوگیری از حضور افراد خلافکار مورد بررسی قرار گرفته است.

خدمات و سرویس ایستگاه: خدمات و سرویس های ارائه شده در ایستگاه نقش مهمی در تقویت اعتماد افراد به خدمات حمل و نقل شهری دارد. عوامل متعددی همچون حرکت به موقع قطار، اطلاع رسانی در مورد مسیرهای مختلف، ارائه اطلاعات درباره فاصله قطار بعدی، حضور پرسنل ایستگاه برای کمک و ارائه خدمات بر میزان احساس امنیت و رضایت از فضا تاثیر دارد. مطالعه جانسون (۲۰۰۱) نشان داده که وقتی افراد احساس کنند که در فضا سطح سرویس و خدمات پایین است و نظم مناسبی در فضای ایستگاه برقرار نیست احساس ناامنی بیشتری میکنند و علاوه بر این بی نظمی در ارائه سرویس و خدمات تاثیر بیشتری بر زنان دارد و منجر به ایجاد نگرانی بیشتری در آنها می شود. در این مطالعه خدمات و سرویس ایستگاه با بررسی هفت شاخص بروی طیف لیکرت پنج گزینه ای از خیلی کم تا خیلی زیاد مورد سنجش قرار گرفته است. این شاخص ها شامل زمان بندی مناسب ورود قطار به ایستگاه، فاصله ورود بین قطارها، ارائه مناسب خدمات بلیط، بهداشت محیط، اعلام زمان ورود و خروج قطار، تابلوهای مناسب برای تعیین مسیر و اطلاع رسانی مناسب و برخورد مناسب نیروی انسانی و کمک رسانی به موقع آنها است.

آگاهی از محیط: میزان آگاهی و شناخت فرد از محیط نقش مهمی در احساس امنیت دارد بطوریکه هر قدر فرد نسبت به محیط خود دارای اطلاعات بیشتری باشد استراتژی های مناسب تری برای مواجهه به مسائل و مشکلات آن منطقه در نظر میگیرد. تجارب و مشاهدات فرد درباره منطقه نیز بر این آگاهی اثر دارد بطوریکه وکرل و وایتزمن (۱۹۹۵) در زمینه معتقدند با افزایش آگاهی فرد از محیط میزان احساس امنیت نیز افزایش می یابد. در این مطالعه میزان آگاهی با چهار گزینه میزان آشنایی با منطقه، میزان رفت و آمد در مسیر، میزان مشاهده جرائم و میزان تجربه شخصی بروی طیف پنج گزینه ای لیکرت مورد بررسی قرار گرفته است.

مشکلات کالبدی: کالبد و فضای عمومی شهر یکی از مهمترین متغیرهای موثر در تسهیل حضور و مشارکت افراد در فضای کالبدی شهر محسوب می شود. عناصر متعددی در شکل گیری فضای کالبدی شهرها اثر دارد و هر قدر فضای عمومی از این عناصر بهره مند باشد امنیت بیشتری در اختیار فرد قرار میدهد و در صورت آسیب زا بودن این عناصر کالبدی امکان وقوع جرم در آن مناطق افزایش می یابد. در این مطالعه مشکلات کالبدی با سنجش هشت عامل شامل کمبود و فقدان نور و روشنایی، وجود ساختمان های نیمه کاره و مخروبه، تراکم جمعیت، دست

فروشی، تنوع کاربری، امکان دسترسی سریع به خیابان اصلی، فضاهای ارتباطی با مترو، استفاده از المان و سازه های مناسب مورد سنجش قرار گرفته است.

آسیب های اجتماعی: همانگونه که فضای کالبدی و سازه ای در شهر نقش مهمی در تقویت امنیت و یا برعکس ایجاد احساس وقوع جرم دارد، آسیب های موجود در منطقه نیز در ایجاد احساس ناامنی نقش مهمی دارد. در این مطالعه آسیب های اجتماعی با بررسی هفت گزینه شامل وقوع حوادثی همچون تهدید و زورگیری، کیف قاپی و دزدی، لمس کردن بدن، مزاحمت موتوری، مزاحمت ماشین ها و بوق زدن های مکرر برای سوار کردن، نزاع فردی و دسته جمعی و وجود معتادین و کارتن خواب ها مورد بررسی قرار گرفته است.

احساس امنیت: احساس امنیت یک فرایند روانی-اجتماعی است که صرفا بر افراد تحمیل نمی شود بلکه اکثر افراد جامعه بر اساس نیازها، علایق و خواسته ها و توانمندی های شخصیتهای و روانی خود در ایجاد یا از بین بردن آن سهم دارند و بر اساس تمایز میان مرز احساس و واقعیت میتوان احساس امنیت را از امنیت واقعی تفکیک کرد (شارح پور و همکاران، ۱۳۹۱). از یک منظر احساس ناامنی و ترس از وقوع جرم بعنوان واکنش مبتنی بر ترس و نگرانی از وقوع جرم و یا اشکال مختلف آن تعریف می شود (یاوز و ولش، ۲۰۰۹)، این در حالی است که کاسکلا (۱۹۹۷، صفحه ۳۰۴) معتقد است که احساس ترس و ناامنی بطرز چشمگیری تحت تاثیر تجارب و خاطرات فرد از فضاهای شهری است. مطالعات پیشین نشان میدهد که زنان نسبت به مردان نرخ بیشتری از احساس ناامنی و ترس از وقوع جرم در فضای عمومی را گزارش میدهند. عوامل متعددی در این امر دخیل هستند که از جمله میتوان به حساسیت بیشتر زنان نسبت به جرم و در عین حال آسیب پذیری بیشتر زنان نسبت به حوادث و بویژه جرائم جنسی (۱۹۸۴) اشاره نمود که همین امر بر احساس ناامنی آنان تاثیر می گذارد (بور، ۲۰۰۷). در این مطالعه احساس امنیت پاسخگو با بررسی چهار گزینه بروی طیف لیکرت شامل میزان احساس امنیت کلی در هنگام تردد در منطقه، امنیت کلی هنگام تردد در مترو، نگرانی از وقوع جرم در مترو و نگرانی از وقوع جرم هنگام تردد در اطراف ایستگاه مورد بررسی قرار گرفته است.

یافته های پژوهش

بر اساس یافته ها میانگین سن پاسخگویان ۲۵ سال و بیش تر پاسخگویان در گروه سنی ۲۳ تا ۲۶ سال قرار دارند. اکثر پاسخگویان از مترو برای رسیدن به محل کار، خرید و زیارت (تجربش) و سفرهای برون شهری، ارسال کالا و دسترسی محلی (پایانه جنوب) استفاده می کنند. بررسی تفاوت میانگین شاخص های مورد بررسی نشان می دهد بین متغیرهای نمونه های تجربش و پایانه

جنوب تفاوت معناداری (جدول شماره ۱) وجود دارد. به طوری که سطح آگاهی مسافران شامل شاخص‌های میزان آشنایی نسبت به منطقه، میزان رفت و آمد در مسیر و مشاهده و توجه به جرایم و آسیب‌های منطقه و تجربه برخی از آن‌ها در ایستگاه پایانه جنوب بالاتر از مسافران پایانه تجریش است. بررسی مشکلات مربوط به فضای اطراف ایستگاه نشان می‌دهد که مسافران پایانه جنوب میزان آسیب‌های اجتماعی هم چون تردد معنادان، مزاحمت‌ها و نزاع‌های گروهی را در اطراف ایستگاه در سطح بالاتری برشمردند. به همین ترتیب درباره وضعیت کالبدی آن نیز مشکلاتی مانند کمبود نور و روشنایی، تراکم جمعیت، دست‌فروشی و ساختمان‌های نیمه‌کاره و مخروبه از سوی نمونه ترمینال جنوب بیش‌تر بیان شده است. بررسی میزان رضایت از خدمات ایستگاه هم چون حرکت به موقع قطار، اطلاع‌رسانی درباره حرکت قطارها و نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی، در ایستگاه تجریش بالاتر از پایانه جنوب است. از نظر خدمات امنیتی در ایستگاه مانند نصب دوربین مداربسته و کنترل جرم و حضور مأموران امنیتی سطح رضایت در ایستگاه تجریش بالاتر است. در مجموع میزان احساس امنیت مسافران در ایستگاه تجریش بالاتر از ایستگاه پایانه جنوب است.

جدول شماره ۱: مقایسه میانگین متغیرهای مورد بررسی در بین مسافران ایستگاه تجریش و پایانه جنوب

سطح معناداری	مقدار t	میانگین		
		جنوب	تجریش	
۰/۰۰۰	* ۵/۸۶-	۱۳/۳	۱۰/۹۸	آگاهی از محیط
۰/۰۰۰	۳۴/۶۲-	۳۰/۱۱	۱۲/۷۳	آسیب‌های اجتماعی
۰/۰۰۰	۳۷/۶۵-	۳۲/۵	۱۲/۲۳	مشکلات کالبدی
۰/۰۰۰	۱۱/۸	۱۵/۳۱	۲۲/۲۴	رضایت از خدمات ایستگاه
۰/۰۰۰	۱۵/۹۶	۱۲/۳	۱۹/۳۱	رضایت از امنیت ایستگاه
۰/۰۰۰	۱۷/۸۸	۱۱/۱	۱۵/۸۳	احساس امنیت کلی

* علامت منفی t به این معناست که میانگین گروه دوم بالاتر از گروه اول است.

در تحلیل یافته‌ها به غیر از تحلیل درصدی و به منظور بررسی چارچوب مفهومی مطالعه حاضر و بررسی رابطه بین متغیرها از نرم‌افزار تحلیل داده‌های آماری^۱ و تکنیک معادله ساختاری^۲ استفاده شده است. تکنیک معادلات ساختاری از روش‌های جدید آماری و یکی از قوی‌ترین روش‌های تجزیه و تحلیل چند متغیره است. کاربرد اصلی آن در موضوعات چند متغیره‌ای است که نمی‌توان آن‌ها را به شیوه دو متغیری و با تکرار سنجش مستقل رابطه متغیرهای مستقل با متغیر وابسته انجام داد. تجزیه و تحلیل چند متغیره به روش‌های تجزیه و تحلیلی اطلاق می‌شود که ویژگی اصلی آن‌ها تجزیه و تحلیل همزمان چند متغیر مستقل

با چند متغیر وابسته است. معادله ساختاری تکنیکی چند متغیری از خانواده رگرسیون چند متغیری است که امکان آزمون همزمان مجموعه‌ای از معادلات رگرسیونی را فراهم می‌کند. معادلات ساختاری به عنوان الگوی آماری به بررسی روابط بین متغیرهای پنهان و آشکار (مشاهده شده) می‌پردازد. از طریق مدل معادلات ساختاری می‌توان ساختارهای فرضی کلی یا الگوهای علی را با داده‌های غیرآزمایشی تأیید کرد. معادلات ساختاری چارچوب منسجمی را برای برآورد قدرت روابط بین متغیرهای الگوی نظری فراهم می‌آورد. نظریه‌ها محور اساسی در این الگو هستند و بدون آن‌ها نمی‌توان توصیف مناسبی از روابط درونی متغیرها داشت (Bentler and Yuan, 1999).

نتایج تحلیل عاملی تأییدی مرتبه اول با بهره‌گیری از نرم افزار آموس نشان‌دهنده پایایی مناسب ابزار تحقیق است. مدل برازش کلی شامل کای اسکوئر^۳، شاخص برازش هنجار شده بتلر-بونت^۴، شاخص برازش افزایشی^۵، شاخص توکر-لوپس^۶، شاخص برازش تطبیقی^۷ و ریشه دوم مربع‌های خطای برآورد^۸ هستند. در صورتی برازش مدل مورد بررسی مورد تأیید است که مقدار کای اسکوئر کوچک و کمتر از ۰/۰۵ و مقادیر شاخص‌های برازش بیش‌تر از ۰/۹ و مقدار ریشه دوم مربع‌های خطای برآورد کمتر از ۰/۰۵ باشد. بر اساس جدول شماره ۲، مقادیر مختلف برازش از سطح مورد انتظار بالاتر است و بنابراین می‌توان دریافت که این مدل از برازش مناسبی برخوردار است.

جدول شماره ۲: شاخص کلی برازش مدل

RMSEA	CFI	IFI	NFI	CMIN/DF	
۰/۰۵۵	۰/۹۷	۰/۹۷	۰/۹۴	۱/۹۴	مدل برازش شده

بر اساس یافته‌های این مطالعه میزان آگاهی از محیط (۰/۵۹۱) بیش‌ترین تأثیر را در احساس امنیت دارد؛ به طوری که مسافرانی که آگاهی بیش‌تری نسبت به فضا دارند احساس امنیت بیش‌تری هم دارند. بررسی تأثیر دیگر فاکتورها نشان می‌دهد که به ترتیب آسیب‌های اجتماعی (۰/۵۴۳-) و مشکلات کالبدی (۰/۴۷۳-) بیش‌ترین نقش را در کاهش احساس امنیت دارند. بر این اساس هر قدر میزان آسیب‌های اجتماعی در منطقه اطراف ایستگاه و فضای نامساعد کالبدی هم چون اماکن مخروبه و ساختمان‌های نیمه‌کاره بیش‌تر است، فرد احساس ناامنی و ترس بیش‌تری از وقوع جرم دارد. بررسی وضعیت ایستگاه‌ها نشان می‌دهد که رضایت از خدمات ایستگاه مانند حرکت به موقع قطارها و زمان‌بندی و نصب تابلوها در افزایش احساس امنیت نقش ندارد، در حالی که خدمات امنیتی (۰/۴۲۴) هم چون نصب دوربین‌های مدار بسته و مأمورین ایستگاه و حضور محسوس نیروی انتظامی تأثیر مثبتی بر افزایش احساس امنیت دارد. در کل نتایج حاکی

آگاهی از محیط مهم‌ترین عامل پیش‌بینی‌کننده احساس امنیت در بین زنان است. وکرل و وایتزمن (۱۹۹۵) در تبیین شهر امن نیز بر تأثیر این عامل تأکید دارند. هم‌چنین آسیب‌های اجتماعی مانند احتمال کیف قاپی، وجود معتادان و کارت‌خواب‌ها، مزاحمت‌های اطراف ایستگاه، احساس امنیت را کاهش می‌دهد. علاوه بر این مشکلات کالبدی مثل کمبود نور و فقدان نور و روشنایی، ساختمان‌های مخروبه، تراکم جمعیت و دست‌فروشی نیز نقش مهمی در کاهش احساس امنیت دارند. در این زمینه مطالعات نیومن (۱۹۷۳)، جفری (۱۹۷۷)، محسنی تبریزی (۱۳۸۳)، ادیبی سعدی نژاد و عظیمی (۱۳۹۰) و نایبی و همکاران (۱۳۹۰) و کلاتری و همکاران (۱۳۹۲) نیز بیانگر همین نکته است که با افزایش سطح آسیب‌های اجتماعی در مناطق شهری و نامناسب بودن فضای کالبدی احساس امنیت کاهش جدی خواهد داشت. نتایج مطالعه یاوز و ولج (۲۰۱۰) هم بیانگر این است که مشکلات کالبدی و فضایی نقش مهمی در کاهش احساس امنیت در بین افرادی دارد که از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند.

بررسی عامل امکانات و خدمات ایستگاه که شامل اطلاع‌رسانی در زمینه حرکت قطارها، تابلوها و نوشته‌ها، زمان‌بندی مناسب حرکت قطارها و برخورد نیروی انسانی ایستگاه با مسافران است با احساس امنیت زنان در مدل برازش شده رابطه معناداری ندارد. این در حالی است که بررسی امکانات و خدمات امنیتی ایستگاه هم چون دوربین‌های مداربسته، حضور مأموران امنیتی در ایستگاه و کنترل حضور افراد خلافکار رابطه معناداری با احساس امنیت دارد.

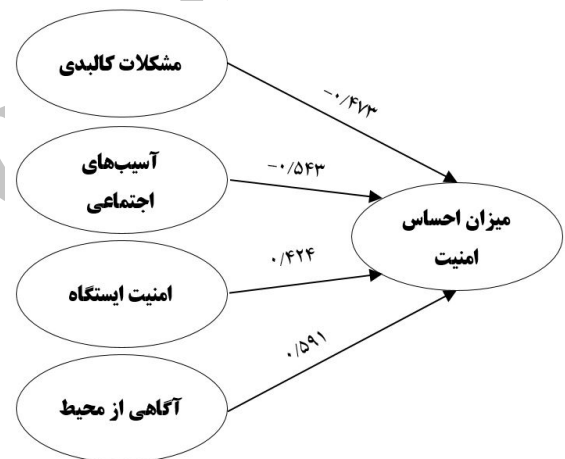


تصویر شماره ۱ و ۲: راهرو ارتباطی پایانه جنوب با مترو

از آن است که چهار متغیر میزان آگاهی از محیط، آسیب‌های اجتماعی، رضایت از امنیت ایستگاه ۷۳ درصد از تغییرات را در احساس امنیت تبیین می‌کند. با توجه به نتایج حاصل از این بررسی، از مجموع چهار فرضیه مورد بررسی سه فرضیه تأیید شد و فرضیه تأثیر خدمات ایستگاه‌ها بر افزایش احساس امنیت مورد تأیید قرار نگرفت.

جدول شماره ۳: تأثیر متغیرهای مورد بررسی در تبیین میزان احساس امنیت

متغیر مستقل	وزن رگرسیونی	خطای استاندارد	سطح معناداری
آگاهی از محیط	۰/۵۹۱	۰/۰۲۲	۰/۰۰۰
آسیب‌های اجتماعی	-۰/۵۴۳	۰/۰۶۵	۰/۰۰۰
مشکلات کالبدی	-۰/۴۷۳	۰/۰۳۲	۰/۰۰
رضایت از خدمات ایستگاه	۰/۲۲۵	۰/۰۱۸	۰/۰۶۵
رضایت از امنیت ایستگاه	۰/۴۲۴	۰/۰۶	۰/۰۰۰
R2	۰/۷۳		



نمودار شماره ۲: تأثیر متغیرهای مورد بررسی در تبیین میزان احساس امنیت

بحث و نتیجه‌گیری

امنیت نقش مهمی در حضور فرد در عرصه عمومی دارد و یکی از مهم‌ترین اهداف در اسلام توجه به بعد امنیت است و در ترسیم آرمان‌شهر اسلامی هر نوع تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی امنیت‌زدا، نامعتبر و نامشروع تلقی می‌شود. این مطالعه با در نظر گرفتن ویژگی‌های امنیت شهر از منظر اسلام به بررسی عوامل مؤثر در احساس امنیت زنان پرداخته است. بر اساس مرور منابع مشخص شد که از نظر اسلام توجه به کالبد و فضای شهری نقش مهمی در بازنمایی احساس امنیت در فضا دارد و امنیت یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های شهر مطلوب اسلامی است. مرور منابع نظری نیز مؤید این است که عوامل متعددی چون فضای کالبدی، آسیب‌های اجتماعی، خدمات و امنیت فضا نقش مهمی در تبیین احساس امنیت دارند. مدل توسعه یافته این پژوهش در بین زنان نشان داد

بررسی این نتایج در تطبیق با وضعیت دو ایستگاه نشان می‌دهد که فضای دو ایستگاه با یکدیگر تفاوت‌های بصری دارد که بر ایجاد احساس امنیت تأثیر دارد. ورودی ایستگاه تجریش با فضای عمومی بسیار بزرگ، راهروهای عریض، دیوارهای طراحی شده و دارای نقوش و طرح‌های زیبا، شیشه‌های رنگی روشن هم‌چون آبشار استفاده شده در بالای پله‌های برقی منجر به ایجاد روحیه مثبت شده و در نتیجه منجر به کاهش استرس در افراد می‌شود. این در حالی است که در ایستگاه ترمینال جنوب فضای عمومی فشردگی بسیار زیاد دارد و دالان‌های دسترسی از مترو به پایانه جنوب طولانی، تنگ و دلهره آور و بدون هیچ نقش و نگار، هم‌چنین نورپردازی نامناسب است و عدم حضور ماموران مترو در این دالان‌ها منجر به افزایش استرس در افراد به‌ویژه زنان می‌شود (تصویر شماره ۱ و ۲). وجود این فضای کالبدی نامناسب تأثیر فراوانی در احساس وقوع جرم همچون کیف قاپی، زورگیری، تجاوز جنسی و ... را در ذهن فرد پرورش می‌دهد. هر چند در این دالان‌ها تعداد مناسبی دوربین‌های مدار بسته وجود دارد اما با توجه به نتایج به دست آمده از تحقیق به نظر می‌رسد در احساس امنیت فرد تأثیرگذار نبوده است. از سوی دیگر فضای ترمینال و عنوان آن نیز تداعی‌کننده محیطی ناآرام با آسیب‌های فراوان است که بر ذهن افراد اثر دو چندان داشته و حس ناامنی را افزایش می‌دهد. این احساس هنگامی شدیدتر می‌شود که فرد تجربه دیدن آسیب‌ها و یا مشکلات اجتماعی هم‌چون دزدی و سرقت، نزاع‌های فردی یا جمعی و ... باشد و یا آن را تجربه نموده باشد. علاوه بر این فضای کالبدی خارج از دو ایستگاه نیز تفاوت‌هایی دارد. فضای کالبدی خارج از ایستگاه پایانه جنوب در صورت خروج از خیابان پشت پایانه فرد را در معرض تعداد زیادی از دست‌فروشان در پیاده‌روی تنگ و باریک قرار می‌دهد که بی‌تردید فرد در این مسیر با انواع آسیب‌های اجتماعی به‌ویژه معتادان و کارتون‌خواب‌ها روبه‌رو می‌شود. وجود فضاهای بی‌دفاع شهری فراوان شرایط را برای حضور آسیب‌دیدگان اجتماعی فراهم نموده است، به گونه‌ای که در تمامی اطراف پایانه حضور این افراد مشهود است در سمت غرب ورودی مترو تعداد زیادی از ساختمان‌های مخروبه، در جنوب غربی وجود پل، در شرق وجود بوستان و بسیاری از این گونه‌ها منجر به تعدد آسیب‌ها و مسائل و مشکلات گردیده است. ورودی پایانه پس از گذر از دالان متصل کننده مترو به پایانه که شرایط مناسبی ندارد فرد را با انبوهی از اتوبوس‌های توقف کرده و یا در حال تردد و تعداد زیادی از دلان و جازرزان روبه‌رو می‌نماید که هرچند منجر به افزایش استرس در افراد می‌شود ولی این فشار روانی به نظر می‌رسد نسبت به خارج از محوطه به دلیل ساختار فضایی مترو از جمله فضای بیش‌تر و باز آن، حضور افراد مختلف و نیروهای انتظامی پایانه کمتر است. (تصاویر شماره ۳ و ۴) این در حالی است که در فضای کالبدی خارج از ایستگاه تجریش با وجود دست‌فروشان، احتمال دزدی و کیف قاپی به علت جمعیت انبوه، حضور متکدیان و حتی محل داد و ستد مواد مخدر که در بسیاری از موارد قابل رؤیت است، اما به علت ساختار فضایی

محل و وجود بازار سنتی، تحرک بالای جمعیت با انواع کاربری‌های تجاری، در دسترس بودن شرایط خروج از محل و دسترسی سریع به پلیس در نزدیکی مترو تا حدودی منجر به کاهش استرس و احساس امنیت می‌شود (تصاویر شماره ۵ و ۶). علاوه بر این حضور نیروهای امنیتی و انتظامی در اطراف ایستگاه‌ها بویژه در ایستگاه‌هایی که در طول شب نیز مسافران زیادی دارند منجر به افزایش سطح امنیت و کاهش احتمال وقوع جرم می‌شود. کازن و همکاران (۲۰۰۴) تأکید دارند که اکثر مسافران بر حضور نیروهای پلیس در ایستگاه‌ها اصرار دارند و وقتی تعداد نیروهای پلیس کم است و یا حضور آنها محسوس نیست نرخ بیش‌تری از احساس ترس از وقوع جرم را گزارش می‌کنند. در مجموع نتایج حاصل از این مطالعه نشان می‌دهد که زنان در تردد در برخی از فضاهای شهری احساس ناامنی تجربه می‌کنند و این در حالی است که با حضور گسترده‌تر زنان در عرصه عمومی نیازمند توجه جدی‌تر به امنیت به عنوان زیرساخت مهم پایداری در فضای شهری با تأکید بر هویت ایرانی-اسلامی هستیم. این در حالی است که با گسترش فضای مدرنیته در فضاهای شهری و ایجاد تسهیلاتی هم‌چون خدمات عمومی حمل و نقل تردد در فضاهای شهری تسهیل و تسریع گردیده است و در صورت عدم برخورداری و احساس امنیت زنان، برای بخش مهمی از اعضای جامعه فضای نابرابری تشدید و در نتیجه بی‌اعتمادی گسترش می‌یابد. نتایج این مطالعه با مطالعه ابراهیم (۲۰۱۳) همخوانی دارد که احساس هر قدر فضا برای زنان ناامن‌تر باشد، میزان اعتماد برای تردد در فضاهای شهری کاهش می‌یابد و در نتیجه نابرابری جنسیتی بازتولید می‌شود. با توجه به نتایج حاصل از این مطالعه به نظر می‌رسد توجه بیش‌تر به فضای کالبدی خارج از ایستگاه‌ها نقش مهمی در تقویت احساس امنیت دارد. در این زمینه توجه به تنوع کاربری می‌تواند حضور شهروندان را در ساعت‌های مختلف شب و روز در فضاهای شهری تسهیل نموده با حضور خانواده‌ها، زنان و مردان سبب افزایش ایمنی اجتماعی شود. تنوع کاربری باید با تمرکز بر نیازهای گروه‌های مختلف مانند زنان، کودکان و خانواده‌ها باشد. به عنوان مثال تنوع کاربری در منطقه تجریش از کاربری‌های تجاری تا آموزشی و زیارتی منجر به رجوع بسیاری از افراد در این منطقه، و برعکس در پایانه جنوب تعداد محدودی فروشگاه و اغذیه‌فروشی وجود دارد که جذابیت خاصی برای افراد ایجاد نمی‌کند. علاوه بر این باید توجه داشت که زنان بخش مهمی از عابران پیاده را تشکیل می‌دهند و در اکثر موارد کودکان را به همراه دارند، این امر هنگام حضور در فضاهای بی‌دفاع شهری که آسیب‌های زیادی در آن قابل رؤیت است برای آنان به عنوان امری چالشی و تشدیدکننده ترس از وقوع جرم و احساس ناامنی است. نتایج این مطالعه نیز مؤید این بود که در حوزه کالبدی نیز گستردگی فضاهای بی‌دفاع شهری منجر به کاهش احساس امنیت در پاسخگویان شد که در هر دو منطقه موجود بود، ولی گستردگی آن در منطقه پایانه جنوب و حضور معتادان و کارتون‌خواب‌ها تأثیر بیش‌تری بر کاهش امنیت داشت. بر این

مرکز تجمع معتادان، خرید و فروش مواد مخدر، تجمع کارتون خواب‌ها و در نهایت منجر به تشدید ناامنی در منطقه شده است. بنابراین مدیریت پایدار فضاها و ایجاد شرایط مناسب برای حضور خانواده‌ها در این مناطق از طریق ساماندهی به معتادان و کارتون خواب‌ها از یک سو، و ایجاد فعالیت‌های و فضاهای فرهنگی به ویژه مساجد و اماکن مذهبی که نقش ایمنی‌دهنده در فضای عمومی دارد و می‌تواند منجر به استفاده عمومی بیش‌تر از فضا شود نقش مهمی در ارتقای سطح امنیت دارد. در پایان به‌نظر می‌رسد توجه جدی‌تر به رویکردهای جنسیتی در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری همراه با شناخت و تحلیل الگوی توسعه اسلامی باید مورد توجه جدی‌تر قرار گیرد تا منجر به تسهیل حضور فعال زنان در فضاهای شهری و پایداری شهر در مسیر تحقق شهر مطلوب اسلامی شود.



تصویر شماره ۳ و ۴: نمای بیرونی مترو ترمینال جنوب

اساس تعیین تکلیف ساختمان‌های مخروبه، ساختمان‌های نیمه‌کاره و زمین‌های بزرگ و کوچک بلااستفاده و بلا تکلیف از مهم‌ترین و ضروری‌ترین اقداماتی است که باید به آن توجه گردد.

علاوه بر این توجه به برخی از ویژگی‌های شهری در اسلام که همانا وجود مراکز اسلامی هم‌چون مسجد با کارکردهای ایمنی‌دهنده به فضا است باید در راهبردهای توسعه فضای شهری مورد توجه جدی‌تر قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین توصیه‌ها در برنامه‌ریزی شهر اسلامی، فراهم آوردن سازوکارهای مناسب سخت‌افزاری امنیت‌زا و امکان‌یابی برای احداث مناطق شهری و طراحی ساختار شهری به گونه‌ای که با کمترین آسیب‌پذیری توان تأمین امنیت شهروندان را داشته باشد است (سنایی و احمدوند، ۱۳۷۸: ۱۸۷). علاوه بر این توجه جدی‌تر به منابع اسلامی در توسعه شهری می‌تواند مسیر مطلوب‌تری را برای برنامه‌ریزی شهری ترسیم نماید. بررسی منابع اسلامی نشان می‌دهد مهم‌ترین شاخص‌ها و راهکارهای امنیت‌بخش در شهر اسلامی در دو بعد کالبدی و غیرکالبدی قابل تقسیم است که از جمله می‌توان به استحکام بخشی به زیرساخت‌ها و بناهای شهری، بهبود کیفیت محیط شهر، پیش‌گیری و حفاظت از شهروندان در مقابل هرگونه ناامنی، مسکن مطلوب، نظم و تدبیر در طراحی، رعایت عدالت در اداره امور شهر با خردمندان، فقرزدایی، تقویت فعالیت‌های اجتماعی، تعمیق بخشی ارتباط با خدا در جامعه (صارمی و صارمی، ۱۳۹۰) اشاره نمود. از این‌ها منظر توجه به نحوه توسعه فضای کالبدی و علاوه بر این زمینه اصلی کالبد هم‌چون طبقه اجتماعی ساکنان در منطقه نیز باید مورد توجه قرار گیرد، چنان‌چه مطالعه ادیبی سعدی‌نژاد و عظیمی (۱۳۹۰) در بررسی عوامل مؤثر بر امنیت محله‌ها نشان داد که محله‌هایی که بصورت برنامه‌ریزی گسترش یافته‌اند زمینه کمتری برای بروز جرم دارند و در محله‌هایی که شهروندان با درآمد کمتر و طبقه اجتماعی پایین‌تر ساکن هستند، زمینه بروز جرم بیش‌تر فراهم است.

بر این اساس یکی از مهم‌ترین راهبردها در تأمین امنیت شهرها از دیدگاه اسلام توجه به نظم و تدبیر در طراحی فضاها است. بررسی منابع اسلامی نشان می‌دهد که در شهرهای اسلامی نقشه‌برداری صحیح، استفاده از تناسب‌های طلایی، و نظم در طراحی از ویژگی‌های بارز در طراحی بوده و بر این اساس نماها و فضا به گونه‌ای طراحی می‌شده که بیش‌ترین احساس آرامش را منعکس می‌نموده است (صارمی و صارمی، ۱۳۹۰). از این‌ها منظر می‌توان به مدیریت فضاهای بی‌دفاع شهری پرداخت که نتایج این مطالعه نشان داد نقش مهمی در ایجاد احساس ناامنی در بین شهروندان دارد. یکی از راهکارهای مهم رفع فضاهای بی‌دفاع شهری ایجاد کاربری‌های فرهنگی، تفریحی، اداری، مسکونی و... در منطقه است، هرچند در منطقه پایانه جنوب از این قبیل اقدامات از جمله ساخت پارک تفریحی صورت پذیرفته، اما عدم برنامه‌ریزی و مدیریت پایدار در آن منجر به تشدید آسیب‌های اجتماعی شده و پارک منطقه

۴. بسات، نجم‌الدین (۱۳۶۹)، **شهر اسلامی**، ترجمه محمد حسین حلیمی و منیژه اسلامبولچی، تهران، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۵. بمانیان محمدرضا، رفیعیان مجتبی، ضابطیان الهام (۱۳۸۷)، «امنیت تردد زنان در فضاهای شهری و سنجش مشارکتی آنها در بخش مرکزی شهر تهران»، **تحقیقات زنان**، سال دوم، شماره چهارم، صص ۳۹ تا ۵۶.
۶. پارسی حمیدرضا (۱۳۷۹)، **فضای شهری، حیات مدنی و نیروهای اجتماعی-فرهنگی**، رساله دکتری، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا.
۷. جیکوبز، جین (۱۳۸۶)، **مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی**، ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، دانشگاه تهران، تهران.
۸. چپمن، دیوید (۱۳۸۶)، **آفرینش محلات و مکان‌ها در محیط انسان ساخت**، ترجمه شهرزاد فریادی و منوچهر طبیبیان، دانشگاه چاپ دوم، تهران.
۹. حسینی، فرزانه (۱۳۸۷)، **بررسی و ارائه شاخص‌های کالبدی-کارکردی مؤثر بر ارتقای امنیت فضاهای عمومی شهری**، نمونه موردی: پارک دانشجو، پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۱۰. رحیمی لیلا و پیربایابی محمدتقی (۱۳۹۲)، «نقش سازماندهی فضایی و اداری خیابان در احساس امنیت عابران»، **فصلنامه هویت شهر**، شماره ۱۶، سال هفتم.
۱۱. زرقانی سیدهدادی و بخشی شادمهری فاطمه (۱۳۹۳)، **بررسی و تحلیل مؤلفه امنیت در شهر اسلامی**، ششمین کنفرانس ملی برنامه ریزی و مدیریت شهری با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی.
۱۲. سنایی، عباسعلی؛ احمدوند، زینا (۱۳۸۷)، **برخی از اصول حاکم بر مناسبات شهرسازی و شهروندی در متون اسلامی**، مجموعه مقالات نخستین همایش آرمان شهر اسلامی، دانشگاه اصفهان.
۱۳. شارع پور محمود، تقوی سیده زینب، سلیمانی بشلی محمدرضا (۱۳۹۱)، «بررسی جامعه‌شناختی احساس امنیت زنان در شهر آمل»، **فصلنامه زن و مطالعات خانواده**، پاییز ۱۳۹۱، دوره ۵، شماره ۱۷.
۱۴. صارمی، حمیدرضا؛ صارمی، مسعود (۱۳۹۰)، «بانی نظری و راهبردی مدیریت ارتقای امنیت اجتماعی و فرهنگی در تهران»، **فصلنامه راهبرد شماره ۵۹**، سال ۲۰.
۱۵. طاهرخانی، حبیب‌الله (۱۳۸۱)، «ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری»، **فصلنامه مدیریت شهری**، شماره ۹۱، صص ۸۸ تا ۹۵.
۱۶. عاملی، سیدجعفر (۱۳۸۸)، **شهر اسلامی**، سازمان فرهنگی و هنری شهرداری مشهد، مشهد.
۱۷. علیخواه، فردین و نجیبی ربیعی، مریم (۱۳۸۵)، «زنان و ترس از جرم در فضاهای شهری»، **رفاه اجتماعی**، سال پنجم، شماره ۲۲.
۱۸. غفاری، غلامرضا؛ رضا، صفری شالی (۱۳۸۸)، «بررسی نقش و جایگاه امنیت در نظم اجتماعی (مطالعه موردی در شهرهای تهران و قزوین)»، **جامعه‌شناسی**، شماره ۱۴، صص ۷۷ تا ۹۶.
۱۹. کریمانی، علی اعظم (۱۳۸۹)، «رویکرد ایجابی به امنیت اجتماعی و نقش ناجا در تامین آن»، **پژوهشنامه نظم و امنیت انتظامی**، شماره ۱۱.
۲۰. کلاتنری خلیل‌آباد، حسین؛ اردلانی، روناک؛ سراجی، سروه و پوراحمد، عطیه (۱۳۹۲)، «برنامه‌ریزی فضاهای امن شهری مبتنی بر تفکیک جنسیتی با رویکرد (CPTED) (نمونه موردی مله فرهنگیان شهر بناب)»، **فصلنامه مطالعات شهر ایرانی-اسلامی**، دوره اول، شماره ۱۲.
۲۱. لینچ، کوین (۱۳۸۱)، **تئوری شکل شهر**، ترجمه حسین بحرینی، نشر دانشگاه تهران، چاپ دوم، تهران.



تصویر شماره ۵ و ۶: نمای بیرونی مترو تجریش

پی‌نوشت

1. SPSS
2. SEM
3. X2
4. NFI
5. IFI
6. TLI
7. CFI
8. RMSEA
9. Assistant professor, department of women studies, Institute of social and cultural studies, Ministry of science, Research and Technology

فهرست منابع و مراجع

۱. ادیبی سعیدی‌نژاد، فاطمه و عظیمی، آزاده (۱۳۹۰)، «تبیین امنیت در محیط شهری بر مبنای پارامترهای کالبدی و طراحی (مورد شهر بابلرس)»، **آمایش محیط**، دوره چهارم، شماره ۱۵.
۲. افروغ، عماد (۱۳۷۷)، **فضا و نابرابری اجتماعی**، نشر دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۳. آفاشریفیان اصفهانی، مهرداد؛ احمدیان، عبدالرسول (۱۳۹۲)، **اخلاق حرفه‌ای صناعات در شهر اسلامی**، مجموعه مقالات دومین همایش ملی شهر اسلامی، جلد اول.

- Alberta, www.elsevier.com.
41. Ibrahim, R. B. (2013). Evaluating Intra-Urban Transportation and Gender Travel Behaviour in Ilorin, Nigeria. *Global Journal of Human-Social Science Research*, 12(14-A), 6-17.
 42. Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Vintage.
 43. Jeffery, C. R. (1977). Crime prevention through environmental design (p. 351). Beverly Hills: Sage Publications.
 44. Johnston, L. (2001). Crime, fear and civil policing. *Urban Studies*, 38(5-6), 959-976.
 45. Koskela, H. (1997). 'Bold Walk and Breakings': Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 4(3), 301-320.
 46. Koskela, H., & Pain, R. (2000). Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. *Geoforum*, 31(2), 269-280.
 47. Loukaitou-Sideris, A. & Fink, C. (2009) Addressing women's fear of victimization in transportation settings: a survey of U.S. transit agencies, *Urban Affairs Review*, 44, pp. 554-587.
 48. Loukaitou-Sideris, A. (2005). Is It Safe to Walk Here?. In *Research on Women's Issues in Transportation*, report of a conference (pp. 102-112).
 49. Newman, O. (1973). *Defensible space people and design in the violent cities*.
 50. Plazinić, B. R., & Jović, J. (2014). Women and transportation demands in rural Serbia. *Journal of Rural Studies*, 36, 207-218.
 51. Stanko, E. (1990). *Everyday violence: Women's and men's experience of personal danger*. London: Pandora.
 52. Taylor, R. B., & Harrell, A. (1996). Physical environment and crime (pp. 11-12). US Department of Justice, Office of Justice Programs, National Institute of Justice.
 53. Wekerle, G., & Whitzman, C. (1995). *Safe cities. Guidelines for Planning, Design and Management* Van Nostrand Reinhold.
 54. White, R., & Sutton, A. (1995). Crime prevention, urban space and social exclusion. *Journal of Sociology*, 31(1), 82-99.
 55. Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing fear of crime in public space: gender differences in reaction to safety measures in train transit. *Urban studies*, Vol 47(12), 2491-2515.
 ۲۲. لینچ، کوین (۱۳۸۱)، **سیمای شهر**، ترجمه منوچهر مزینی، نشر دانشگاه تهران، چاپ ششم، تهران.
 ۲۳. محسنی تبریزی، علیرضا (۱۳۸۳)، **وندالیسم: مبانی روانشناسی اجتماعی**، انتشارات آن، چاپ سوم، تهران.
 ۲۴. مدیری آتوسا (۱۳۸۵)، «جرم، خشونت و احساس امنیت در فضاهای عمومی شهر»، **رفاه اجتماعی**، سال ششم، شماره ۲۲.
 ۲۵. نابی، هوشنگ؛ صدیق سروسستانی رحمت الله و قهرمانی سهراب (۱۳۹۰)، «نقش فضاهای بی دفاع شهری در رفتارهای خشونت آمیز»، **دانش انتظامی**، سال سیزدهم، شماره اول.
 ۲۶. نصر، طاهره؛ ماجدی، حمید (۱۳۹۲). «نگاهی به مقوله هویت در شهرسازی»، **معماری و شهرسازی آرمان شهر**، شماره ۱۱، صص ۲۶۹-۲۷۷.
 ۲۷. نقی زاده، محمد (۱۳۸۱)، **فرهنگ و شهر بستر گفتگوی تمدن‌ها**، مجموعه مقالات همایش رویکرد فرهنگی به جغرافی، دانشگاه فردوسی مشهد.
 ۲۸. نقی زاده، محمد؛ تفه اسلامی، عمیدالسلام و بشیری، سعید (۱۳۹۲)، «فرایند طراحی فضای شهری بر مبنای اصول زیبایی شناختی ایرانی-اسلامی: مطالعه موردی میدان وحدت اسلامی تهران»، **فصلنامه مطالعات شهر ایرانی**، شماره ۱۱.
 ۲۹. نیازی، محسن؛ شفافی مقدم، الهام و شادقو، یاسمن (۱۳۹۰)، «بررسی رابطه بین میزان سرمایه اجتماعی و احساس امنیت اجتماعی در بین زنان مناطق شمال (۲۰۱) و جنوب شهر (۱۹ و ۲۰) تهران»، **جامعه‌شناسی مطالعات جوانان**، سال دوم، شماره ۳.
 30. Arendt, H. (1958). *The Human condition* university of Chicago press. Chicago IL.
 31. Bannister, J., & Fyfe, N. (2001). Introduction: Fear and the city. *Urban studies*, 38(5-6), 807-813.
 32. Baur, J. (2007). *Fear of Crime: The Impact of Age, Victimization, Perceived Vulnerability to Victimization and Neighbourhood Characteristics*. Australasian Centre for Policing Research.
 33. Bentler, P. M., & Yuan, K. H. (1999). Structural equation modeling with small samples: Test statistics. *Multivariate Behavioral Research*, 34(2), 181-197.
 34. Cozens, P., Neale, R., Hillier, D., & Whitaker, J. (2004). Tackling crime and fear of crime while waiting at Britain's railway stations. *Journal of Public Transportation*, 7(3), 23-41.
 35. Day, K., Stump, C., & Carreon, D. (2003). Confrontation and loss of control: Masculinity and men's fear in public space. *Journal of Environmental Psychology*, 23(3), 311-322.
 36. Deguzman, P. B., Merwin, E. I., & Bourguignon, C. (2013). Population Density, Distance to Public Transportation, and Health of Women in Low Income Neighborhoods. *Public Health Nursing*, 30(6), 478-490.
 37. Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-Only Transportation: How "Pink" Public Transportation Changes Public Perception of Women's Mobility. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 85-105.
 38. Ellin, N. (1997). *Architecture of fear*. Princeton Architectural Press.
 39. Habermas, J. (1991). *The structural transformation of the public sphere: An inquiry into a category of bourgeois society*. MIT press.
 40. Howard, John (2003) " FEAR OF CRIME", Society Of