

بررسی وضعیت امنیت زنان در فضاهای شهری

(نمونه موردی: پل‌های عابرپیاده شهر رشت)

مریم جعفری مهرآبادی^۱، مریم سجودی^۲

تاریخ دریافت: ۹۴/۰۳/۰۲

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۶/۰۵

از صفحه ۶۱ تا ۸۶

پژوهشنامه جغرافیای انضمامی

سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴

چکیده

نیمی از استفاده‌کنندگان فضاهای شهری زنان هستند و مسئله احساس امنیت در فضاهای شهری از عوامل تأثیرگذار بر استفاده زنان از این فضاها است. از فضاهای شهری، که کمتر مورد توجه قرار گرفته‌است و امنیت آن برای زنان از اهمیت قابل توجهی برخوردار است، پل‌های عابر پیاده است. از این رو، هدف این پژوهش سنجش امنیت فضایی پل‌های عابرپیاده شهر رشت با استفاده از شاخص‌های کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) از دیدگاه زنان استفاده‌کننده از این فضاها است. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی بوده و جمع‌آوری اطلاعات به شیوه پیمایشی و با استفاده از پرسشنامه بوده‌است. جامعه آماری شامل زنان بالای ۱۸ سال شهر رشت، که از پل‌های عابرپیاده استفاده کرده‌اند، بوده‌است که به‌صورت تصادفی برای هر پل عابرپیاده ۳۰ نفر و در مجموع ۲۷۰ نفر انتخاب شده‌اند. نتایج پژوهش نشان داده‌است که احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان از پل‌های عابرپیاده شهر رشت در هر ۳ شاخص بیشتر از حد متوسط است و بیشترین احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان در شاخص کالبدی بوده و شاخص کارکردی کمترین نقش را در احساس ناامنی زنان داشته‌است. همچنین، پل عابرپیاده جانبازان به سمت میدان امام حسین (ع) دارای کمترین میانگین از لحاظ احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان بوده و پل‌های عابرپیاده واقع در بلوار شهید بهشتی و سپس بلوار خرمشهر بیشترین ناامنی را در بین پل‌های عابرپیاده داشته‌اند. مهم‌ترین عوامل مؤثر بر احساس ناامنی و ترس زنان از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت تاریکی پل‌ها در شب و نصب‌نبودن روشنایی کافی در پل عابرپیاده به‌ویژه در ساعت‌های ۱۹-۲۴ بوده‌است. نتایج این پژوهش ضرورت توجه به برنامه‌ریزی و طراحی صحیح پل‌های عابرپیاده و توجه به زنان به‌عنوان یکی از استفاده‌کنندگان مهم این پل‌ها را بیش‌ازپیش آشکار ساخته‌است.

کلید واژه‌ها: امنیت فضایی، زنان، پل عابرپیاده، رشت.

۱- دکتری، استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، jafarimehrabadi@gmail.com
۲- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، نویسنده مسئول: Msejodil@yahoo.com

مقدمه

امنیت^۱ و احساس امنیت دارای نقش اساسی در رضایتمندی و آسایش شهروندان و مطلوبیت زندگی در قالب توسعه پایدار انسانی و شاخصی برای کیفیت زندگی آنان به‌شمار می‌آید. مازلو (۱۹۴۳) بیان می‌دارد که امنیت دیگر نیازهای اساسی انسان (مانند عشق و تعلق داشتن، اعتماد به نفس و خودشکوفایی) را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد (سینار و کوبو به نقل از افشارکهن و رحیقی یزدی، ۲۰۱۲: ۸۳). عوامل بسیاری در ایجاد و بسط امنیت مؤثر است به طوری که معماری شهری را می‌توان مقوله‌ای تأثیرگذار بر زندگی شهروندان در شهرها دانست. در این راستا شاید بتوان گفت در معماری گذشته ما شهر و فضاهای شهری بیشتر در خدمت انسان‌ها بوده و همین موضوع امنیت بیشتری را به ارمغان آورده است (افشارکهن و رحیقی یزدی، ۱۳۹۲: ۶۰). شواهد حاکی از این است که فضاهای شهری یکسان احساس‌های متفاوتی را در بین زنان و مردان سبب گشته است به طوری که امروزه رویکرد جنسیتی در برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری مبتنی بر نیازهای مردان به ایجاد فضاهای مردانه منجر شده و شهرسازی را دچار نوعی کوری جنسیتی^۲ کرده است. تا قبل از قرن بیست و یکم، در جریان اصلی و حرفه‌ای پژوهشگران امنیت ملی و بین‌المللی رفاه و امنیت زنان مهم تلقی نمی‌شد حال آن‌که تجربیات جدید نشان می‌دهد این ارتباط قابل توجه است (Hudson, 2015: 638).

برخی فضاهای شهری عمومی، که لازم است توسط زنان و مردان مورد استفاده قرار گیرد و بنا به کاربرد خاصی در شهرها ایجاد شده‌اند، امروزه به دلیل مسئله امنیت کمتر مورد استفاده زنان قرار می‌گیرند چراکه حضور در این فضاها احساس ترس را به زنان القامی کند. یکی از این فضاهای شهری پل‌های هوایی ویژه عابر پیاده است. پل‌های هوایی به‌عنوان فضاهایی عمومی در شهر لازم است از ویژگی‌هایی همچون خوانایی، وضوح، امکان دید آنها از سوی چشم‌های خیابان، مطلوبیت از نظر روشنایی و... برخوردار باشند و چنان‌چه ویژگی‌های فضایی این پل‌ها القاکننده حس ناامنی باشد تبدیل به فضاهای ترس در شهرها می‌شوند که در این بین زنان بیش از همه آسیب می‌بینند. این پژوهش با انتخاب شهر رشت به‌عنوان مطالعه موردی بر آن بوده است که میزان امنیت

1- Security.

2- Gender blindness.

فضایی پل‌های عابرپیاده این شهر را مورد سنجش قرار دهد. پرسش‌هایی که پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به آنها است عبارتند از:

- رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت تا چه حدی است؟
- عوامل مؤثر بر احساس ناامنی زنان و ترس از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت چیست؟
- کدامیک از پل‌های عابرپیاده شهر رشت از امنیت فضایی بیشتری برخوردار هستند؟
- بیشترین تجربه و احساس ناامنی توسط زنان از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت در چه ساعت‌هایی است؟

پیشینه پژوهش

از آنجایی که وجود امنیت از مهم‌ترین لازمه‌های زندگی شهری محسوب می‌شود؛ بررسی وضعیت امنیت در فضاهای شهری مورد توجه پژوهشگران شهری بوده است. در ارتباط با موضوع تحقیق حاضر پژوهش‌هایی انجام شده است که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود.

لوبوا^۱ و ام تانی^۲ (۲۰۰۴) در پژوهش خود با عنوان «فضای شهری و امنیت: یک مورد از بازرسی ایمنی دارالسلام برای زنان» معتقدند که ترس از جرم رفتار و حالات را در فضاهای شهری تغییر می‌دهد و این اثرات روی زنان و دیگر گروه‌های آسیب‌پذیر اجتماعی و اقتصادی شدیدتر است؛ اثراتی نظیر این که: حرکت‌های آنها را محدود می‌کند و به‌ویژه بعد از تاریک شدن هوا موجب در خانه ماندن آنها می‌شود و فرصت‌های اجتماعی و اقتصادی آنها را کاهش می‌دهد. در این فرآیند آنها از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی نظیر کارکردن تا دیروقت و یا شغل‌هایی که شیفته هستند و یا کلاس‌های عصر و نظایر آن مستثنی می‌شوند و البته در این‌گونه موارد همواره زنان فقیر بیشتر قربانی جنایت و ترس از آن می‌شوند (Lubuva & Mtani, 2004: 15).

1- Lubuva.

2- Mtani.

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

کسکلا^۱ و پین^۲ (۲۰۰۰) در پژوهشی با عنوان «بازنگری ترس و مکان: ترس زنان از حمله و محیط ساخته شده» در تلاش برای طراحی بدون ترس از طریق تغییر محیط‌های ساخته شده بوده‌اند. پژوهشگران این تحقیق معتقدند که موفقیت در این زمینه محدود بوده‌است. این پژوهش بر اساس مطالعات کیفی به بررسی ارتباط بین محیط ساخته شده و ترس زنان از جرم و جنایت در دو شهر اروپا پرداخته‌است. از یافته‌های این پژوهش توجه به این مسئله بوده‌است که در محیط‌های خاص، شناسایی زمانی که زنان در مورد تهدید به حمله صحبت می‌کنند، اهمیت دارد و نشان‌دهنده فرایندهای بسیار گسترده‌تر عامل ایجاد ترس می‌باشد. همچنین تأثیر تجربه زنان در ترس از یک مکان تا جایی است که مکان را تحت تأثیر تجارب زنان از ترس قرار می‌دهد (Koskela And Pain, 2000: 269).

بل^۳ (۱۹۹۸)، نیز در پژوهش خود با عنوان «زنان و ایمنی جامعه» معتقد است برای افزایش ضریب امنیت زنان در مناطق مسکونی باید از امنیت زنانی که بیشتر تنها هستند (نظیر زنان خانه‌دار در طول روز که دیگران در اطرافشان نیستند) با افزایش بیشتر مراقبت خیابان‌ها و کاهش دادن فرصت‌های مخفی شدن و فراهم آوردن خلوت مناسب و تشویق نکردن ورود مزاحمان (نظیر موتورسواران و یا خودروهای عبوری از مناطق مسکونی) اطمینان پیدا کرد (Bell, 1998: 11).

در مطالعات داخلی نیز تعیین میزان امنیت محیطی برای حضور زنان در شهر مورد توجه قرار گرفته است. به عنوان مثال کلانتری خلیل‌آبادی و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی فضاهای امن شهری مبتنی بر تفکیک جنسیتی با رویکرد CPTED (نمونه موردی: محله فرهنگیان شهر بناب)» معتقدند که امروزه حضور زنان با عوامل متعددی محدود می‌شود. در این پژوهش بیان شده‌است که محله مذکور به علت قرار گرفتن در حاشیه پیرامونی محدوده شهر امنیت ساکنان به ویژه زنان را به خطر انداخته‌است. در این راستا برنامه‌هایی چون: مشخص بودن حد و مرز فضاها به نحوی که فضاهای پرت کمتر باشد، مستمر بودن فعالیت‌ها در طول روز، کاهش محل‌های کم‌دید و کاهش‌دهنده دید و... برای افزایش امنیت محله یاد شده پیشنهاد شده‌است (کلانتری خلیل‌آبادی، ۱۳۹۲: ۱۵-۲۶).

1- Koskela.

2- Pain.

3- Bell.

الماسی فر و انصاری (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان «بررسی امنیت محیطی در پارک‌های منطقه‌ای به‌عنوان بخشی از فضاهای شهری از دیدگاه زنان بر پایه رویکرد CPTED (مطالعه موردی: پارک ساعی)»، امنیت محیطی را با استفاده از معیارهایی چون: دید و نظارت عمومی، نور و روشنایی، مسیرهای مخفی، ایجاد حس مالکیت و... سنجیده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که رویکرد CPTED در اصل روشی برای بهبود بهره‌بری محیط است که می‌توان از محیط‌های شهری به شکلی بهینه بهره‌جست. توجه به جایگاه زنان در جوامع کنونی و جرایم موجود به‌ویژه در کشورهای اسلامی بایستی این شاخصه‌ها را تا حدودی پررنگ‌تر نماید تا احساس امنیت محیطی در بخش‌های مختلف فضاهای شهری به‌ویژه پارک‌ها و فضاهای گردشی در ساعات مختلف شبانه‌روز برای زنان فراهم شود (الماسی فر و انصاری، ۱۳۸۹: ۳۲).

الیاس‌زاده مقدم و ضابطیان (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان «بررسی شاخص‌های برنامه‌ریزی شهری مؤثر در ارتقای امنیت زنان در فضاهای عمومی با رویکرد مشارکتی (نمونه موردی: بخش مرکزی شهر تهران)» در پی بررسی رابطه بین میزان تردد و احساس امنیت درک‌شده زنان در هریک از فضاهای شهری بوده‌اند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که هرچه میزان تردد زنان در پهنه‌های مورد مطالعه بیشتر بوده‌است احساس امنیت بیشتری نیز مشاهده شده‌است. همچنین، بررسی شاخص‌های مدل مفهومی تجربی حاکی از این بوده‌است که با افزایش میزان خوانایی و آشنایی فضا، ارتقای شهرت، نظارت بر فضا و دسترسی به امداد، ارتقای حیات شبانه فضا و... میزان احساس امنیت درک‌شده از فضا افزایش می‌یابد (الیاس‌زاده مقدم و ضابطیان، ۱۳۸۹: ۴۳). با توجه به مطالعات انجام‌شده درباره امنیت زنان در محیط‌های شهری پژوهش حاضر در پی سنجش میزان امنیت زنان در پل‌های عابرپیاده، که کمتر مورد پژوهش قرار گرفته‌است، بوده‌است.

مبانی نظری

فضا و فضاهای شهری^۱

مفهوم فضا از دوران یونان باستان تاکنون موضوع مجادلات فلسفی بوده است. بحث از هستی‌شناسی فضا در آرای فیلسوفان کلاسیک را می‌توان در سه دیدگاه متمایز کرد. این سه دیدگاه عبارتند از: ۱- موضع مطلق یا جوهری، ۲- موضع ربطی یا نسبی، ۳- موضع هگل که از دیدگاه او غائله جدایی مطلق یا نسبی بودن فضا به همبودگی و دیالکتیک می‌رسند. این میراث فلسفی درباره فضا و این فلسفه‌اندیشی در آرای اجتماعی درباره فضا و فضاهای شهری به سه دسته‌بندی منجر گردیده است: الف- فضایی، ب- نفضایی ج- غیرفضایی (پارسی، ۱۳۷۹: ۴۵). چنانچه بخواهیم از فضای شهری تعریفی صرفاً کالبدی ارائه کنیم تمامی مکان‌های مابین ساختمان‌های شهری را می‌توان فضاهای شهری قلمداد کرد اما دو عنصر ارتباطات و زیبایی‌شناسی ما را از اطلاق تعریف مذکور بازمی‌دارد. بنابراین، فضای شهری فضای مابین ساختمان‌های شهری است و دارای ویژگی‌های زیبایی‌شناختی و محل بروز و نمود تعاملات اجتماعی شهروندان است (طاهرخانی، ۱۳۸۱: ۸۹). همچنین، کوین لینچ^۲ (۱۹۷۲) اعتقاد دارد فضاهای شهری صحنه‌ای است که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می‌شود و در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزها شکسته شده و برخوردهای از پیش تدوین‌نیافته اتفاق افتاده و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم ارتباط برقرار کنند (ربانی و حبیبی، ۱۳۹۰: ۶). از طرفی، فضای شهری مفهومی متعادل‌تر از یک فضای معمولی دارد به گونه‌ای که علاوه بر پوشش خصیصه‌های کلی یک فضا معیارهای زیبایی‌شناختی و ارزش‌های پیچیده اقتصادی و اجتماعی را نیز شامل می‌شود (راب، کریر، به نقل از گلی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷۶) به طوری که فضاهای نامناسب شهری، فضاهای بی‌دفاع و محلات ناامن، از عوامل تهدیدکننده امنیت شهری و اجتماعی هستند. به همین سبب در میان ساختمان‌ها و بناها وسایلی نیاز است تا زندگی شهری را بهبود بخشد و امکانات امنیتی و آرامش را برای شهروندان فراهم آورد مانند نرده، میله‌های راه‌بند و روشنایی پایه چراغ، سرپناه ایستگاه اتوبوس، تابلوهای تبلیغاتی، سطل زباله‌های عابریاده، آبخوری، ساعت، پل‌های عرضی روی جوی آب و... (قرایی و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۲).

1- Urban spaces.

۲- Kevin Andrew Lynch، شهرساز و نویسنده آمریکایی که از جمله کتاب‌های تأثیرگذار وی سیمای شهر و نظریه شکل خوب شهر هستند.

امنیت فضایی

امنیت از اولین نیازهای آدمی است و انسان‌ها همواره در تلاش بوده‌اند تا به نوعی امنیت خود را تأمین کنند. امنیت در گذشته‌های دور مفاهیم و مصادیق محدودتر و ابتدایی‌تری را شامل می‌شد و به مرور زمان با افزایش منازعات و چالش‌های اجتماعی به صورت وسیع‌تری در حوزه‌های مختلف مطرح شده‌است. در واقع، امنیت اجتماعی آرامش و آسودگی خاطری است که هر جامعه‌ای موظف است در زمینه‌های شخصی، اقتصادی و قضایی برای جامعه و اعضای خود فراهم کند. بنابراین، امنیت اجتماعی چیزی نیست جز حالتی از آسودگی خاطر مردم از ترس، تهدید و اضطراب و مصون ماندن جان، مال، ناموس، هویت و اعتقادات از هرگونه تهدید و تعرض (تقوایی و حقیقت، ۱۳۹۴: ۱۶۳). این امر در حالی اتفاق می‌افتد که در کنار مباحث مربوط به امنیت، مفهوم دیگری با عنوان احساس امنیت نیز مطرح می‌شود که عبارت است از نوعی ذهنیت و جهت‌گیری روانی مثبت (رضایت‌بخش، قانع‌کننده و آرام‌بخش) شهروندان نسبت به عدم تأثیرگذاری حضور و بروز رویدادها و وقایع ضدامنیتی می‌باشد (صنعت‌خواه، ۱۳۹۴: ۱۴۶). در واقع، مفهوم امنیت در فضای شهری از یک سو با جرم ارتباط پیدا می‌کند. اگرچه از آن بسیار متفاوت است و از سوی دیگر با مفهوم قربانی جرم واقع شدن و ترس از آن در ارتباط است (Carmona, 2003: 241). انسان و محیطی که در آن زندگی می‌کند کلیتی تفکیک‌ناپذیر از یکدیگر می‌باشند. این محیط فضا و عرصه اجرای کارکردهای اجتماعی بوده و بسیاری از تعاملات اجتماعی در آن صورت می‌پذیرد. برای تداوم و بقای این تعاملات و حضور فعال مردم در این فضاها وجود امنیت یکی از اساسی‌ترین نیازها به شمار می‌آید (صالحی‌امیری و همکاران، ۱۳۹۰: ۷). جین جیکوبز^۱ نظریه‌پرداز بزرگ شهری (۱۹۶۱)، در تبیین امنیت شهری به تعامل فضای فیزیکی و فرایندهای اجتماعی که محیط را می‌سازند توجه نموده و بر فعال بودن فضا به عنوان عاملی در ایجاد یک محیط امن و موفق تأکید می‌کند (ضابطیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۱۲). بر اساس نظریه اسکار نیومن نیز فضاهایی که امکان دیدن و دیده شدن در آنها بیشتر باشد و در ضمن امکان کمی برای فرار فراهم آورند پتانسیل کمتری برای فعالیت مجرمان فراهم می‌آورند. کوین لینچ معتقد است فضا فعالیت را پیشنهاد و همین‌طور آن

1- Jane Jacobs.

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

را محدود می‌کند. بنابراین، محیط باید مطلوب و از نظر کالبدی محیطی امن باشد. یکی از اساسی‌ترین مفاهیم لینچ مفهوم «خوانایی» در فضای شهری است که سبب می‌شود که به آسانی اجزای شهری را بتوان شناخت و بتوان آنها را در ذهن در قالبی به-هم‌پیوسته به یکدیگر ارتباط داد. این درک از فضا به افراد کمک می‌کند تا خود را در فضا بازیافته و در آن احساس ایمنی کنند (لینچ، ۱۳۸۳: ۹۰). از این رو، باتوجه به نقش برجسته احساس امنیت اجتماعی در برنامه‌ریزی‌های شهری و مدنظر قراردادن این مهم که دستیابی و پایدارسازی این احساس در شهروندان هر جامعه معلول زمینه‌ها و عوامل متفاوتی است؛ شایسته است که ابعاد و زوایای ناهنجاری‌های اجتماعی شناسایی و سیاست‌ها و راهکارهای کنترل و مهار آنها تدوین گردد (امینی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۷). معیارهای شناخت و تحلیل امنیت در پهنه شهر باتوجه به شاخص‌های کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) نوسان پیدا می‌کند. هریک از این شاخص‌ها به معیارهایی تقسیم شده‌اند که به آنها اشاره می‌شود:

الف) شاخص کالبدی (مکانی): براساس آنچه که انجمن شهرسازی آمریکا در قالب استانداردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری مطرح کرده است جهت ارزیابی فضای شهری در مقابل آسیب‌ها می‌بایست شرایط درونی و بیرونی فضا شامل کاربری‌های مجاور، الگوهای حرکتی، مرزهای فضا، محل‌های بالقوه برای پنهان شدن، روشنایی فضا و... مورد توجه قرار گیرند. تفکر مدرنیستی معتقد است که فضاهای کالبدی می‌توانند رفتار مردم را عوض کنند؛ یعنی با طراحی ویژه یا تمهید کالبدی می‌توان رفتار خاصی را در شهروندان تسهیل و تشویق کرد. فضای عمومی، که گروه‌های زیادی از مردم را به خود راه می‌دهد، در نتیجه بایستی شرایط مناسبی را برای استفاده کنندگانش مهیا کند که علاوه بر داشتن ایمنی کالبدی، امنیت روانی به وجود آورد. المان‌های استفاده شده در این محیط‌ها باتوجه به نوع، چگونگی و... می‌توانند تأثیرگذارترین محیط برای شهروندان را مهیا کنند (صالحی‌امیری و همکاران، ۱۳۹۰: ۸ و ۷).

ب) شاخص کارکردی (عملکردی): ترکیب مناسب کاربری‌های موجود در پهنه فضای عمومی باتوجه به نوع عملکرد آنها می‌تواند در میزان امنیت فضا برای فرد استفاده‌کننده مؤثر باشد. نوع کارکردهای موجود در محیط‌های شهری و تفکیک فضاها باتوجه به نوع عملکرد و اهمیت کارکردیشان در میزان امنیت فضاهای عمومی شهری نقش به‌سزایی

دارد که منظور از اهمیت کارکردی شامل آن دسته از عناصر و فعالیت‌هایی است که دارای عملکردهای مهم در فضاهای شهری هستند (صالحی‌امیری و همکاران، ۱۳۹۰: ۸). در واقع، وقتی یک فضای شهری بتواند عملکردی را، که برایش تعریف شده است، به خوبی به نمایش بگذارد به این معنی است که ارتباط خوبی بین کارکرد خود و استفاده شهروندان برقرار نموده است. بنابراین، هر کاربری شهری باید به گونه‌ای طراحی شود که بتواند عملکرد خود را بدون ایجاد ناسازگاری و مزاحمت برای سایر کاربری‌ها اجرا کند.

ج) شاخص محیطی-رفتاری (ذهنی): از جنبه اجتماعی می‌توان شهر را به عنوان چارچوب خاصی در راستای خلق فرصت‌های متمایز برای زندگی مشترک معنا کرد. به واسطه اشکال غیرمستقیم پیوند شخصیت شهروندان کثیرالوجه می‌گردد. همچنین، گروه‌ها دارای تأثیر مستقیم بر طرح شهر می‌باشند و این یکی از معضلات بر سر پیوندهای اجتماعی است (مامفورد، ۱۳۸۵: ۶۲۳). نگاهداری مناسب از دارایی‌های یک مکان نشان‌دهنده این مطلب است که مدیریت یا صاحبان اموال مراقب آنها هستند و در برابر وقوع جرم از آنها دفاع می‌کنند (غفاری و همکاران، ۱۳۹۲: ۸). مقوله ناامنی از جنبه ذهنی شامل داوری در خصوص امنیت منطقه و فضا است (صالحی، ۱۳۸۷: ۱۰۷). ایجاد فضاهای آرام و به دور از نابسامانی اجتماعی به عنوان مطلوبیت فضای شهری به حساب می‌آید و به وجود آوردن محیطی ایمن در ذهن استفاده‌کننده می‌تواند تا حدود زیادی از میزان نابهنجاری اجتماعی بکاهد. اگر فرد احساس کند که در محیط مورد توجه است در ذهن او حس ایمنی افزایش می‌یابد (صالحی‌امیری و همکاران، ۱۳۹۰: ۹).

فضاهای امن شهری برای زنان

در عصر حاضر محیط‌های نامطلوب شهری مشکلات بسیاری را برای امنیت شهروندان ایجاد کرده و در رشد آسیب‌های اجتماعی مؤثر بوده‌اند. با گسترش این آسیب‌ها امنیت رنگ می‌بازد و بر میزان جرم افزوده می‌شود (میرعرب، ۱۳۷۹: ۱۳۳). مشخصه‌های فردی در ادراک از امنیت و میزان استفاده فرد از یک فضای شهری تأثیر دارند مثل موقعیت اجتماعی، شخصیت، نقش‌ها، سن و طبقه اجتماعی، پشتوانه خانوادگی، دانشجو بودن و یا کارگر بودن و... اما جنسیت به عنوان مهم‌ترین عامل شخصیتی در درک امنیت محسوب می‌شود. عموماً زنان ترس بیشتری حس می‌کنند تا مردان (Howard, 1999: 219). فضاهای شهری باید عرصه‌ای برای حضور تمام گروه‌های

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

استفاده‌کننده باشند. علی‌رغم آن که هدف طراحی شهری از خلق فضاهای شهری فراهم‌آوردن فضایی برای تعامل اجتماعی گروه‌های مختلف است؛ پیش از دهه ۱۹۷۰ برنامه‌ریزی و طراحی فضاها در جهان بدون توجه به نیازهای زنان ایجاد می‌شده است و بدین ترتیب زنان امکان حضور کمتری نسبت به مردان در فضا داشته‌اند (رضازاده و محمدی، ۱۳۹۱: ۱۶) که عوامل متعددی چون: محل قرارگیری عارضه موردنظر، ساختار و کالبدی که ترس از آن فضا را افزایش می‌دهد، تاریکی، عدم وضوح، عدم وجود چشم‌های ناظر و سابقه ذهنی منفی باتوجه‌به حوادث رویداده، «احساس اثربخش نبودن سیاسی و مشکلات اقتصادی» (رفعت‌جاه و رحیمی، ۱۳۹۴: ۷۳). «اگر احساس غریبه و به حاشیه رانده‌شده را به زنان القاکنند در احساسات زنان از ترس مؤثر خواهند بود» (Kraack, Panelli, Little, 151-163: 2005).

در این زمینه وار^۱ معتقد است که تجربه قبلی جرایم می‌تواند به‌طور غیرمستقیم بر احساس ترس تأثیر بگذارد (Warr, 1984: 697). در سال ۱۹۹۰ نیز ولنتاین ادعا کرد که «با تسهیل، ادراکی که از یک مکان فیزیکی وجود دارد و به‌طور غیررسمی از طریق طراحی کنترلی می‌توان اطمینان زنان را برای بیرون رفتن از خانه‌هایشان افزایش داد». او ده استراتژی طراحی را پیشنهاد کرد که عموماً درباره موقعیت، قابلیت دید به‌خصوص در ورودی‌ها، نورپردازی، نقاشی دیوارها، پل‌های عبور عابریاده، کوچه‌ها و راه‌های زیرگذر، منظرسازی، توسعه کف‌سازی‌ها و کنج‌ها و زاویه‌ها می‌شد. ولنتاین رویکردش را نسبت به محیط اجتماعی هم بسط داد و گفت: «زنان با حضور بالفعل و بالقوه دیگران احساس امنیت بیشتری می‌کنند زیرا آنها فکرمی‌کنند که متخلفین با حضور و مداخله ناظران می‌ترسند حتی هنگامی که می‌دانند که شاهدان نمی‌توانند جلوی رخ دادن جرمی را بگیرند». در واقع، درک یک زن از امنیت به‌طور قوی با این که چگونه او در ارتباط با هر دو نوع محیط فیزیکی و اجتماعی اطرافش احساس راحتی می‌کند و آنها را چگونه می‌شناسد ارتباط دارد (ضابطیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۱۷ و ۱۱۸). افزودن بخشی با عنوان «چشم‌های خیابان» به برنامه‌ریزی و طراحی فرصت‌هایی را برای مراقبت‌های نامحسوس از مکان‌های رهاشده، که ممکن است جرم و جنایت در آنها رخ بدهد، پدیدمی‌آورد. مردم وقتی در معرض دید هستند و یا صدایشان شنیده می‌شود احساس

1- Warr.

امنیت بیشتری دارند (Monahan, 2006: 83). به عبارت دیگر، طراحی مناسب و استفاده درست از محیط می‌تواند علاوه بر پیشگیری از وقوع جرم کیفیت زندگی را بهبود بخشیده و ترس از جرم را کاهش دهد (Crowe, 2000: 46) اما نکته جالب این است که در جوامع مختلف میزان‌های متفاوتی از ننگ بدنامی و مقصدانستن و سرزنش نسبت به زنانی که مورد تهدید و تجاوز قرار می‌گیرند نیز بر خود مسئله ترس از تجاوز افزوده شده و آن را دوچندان می‌کند (اباذری، ۱۳۸۷: ۸۷).

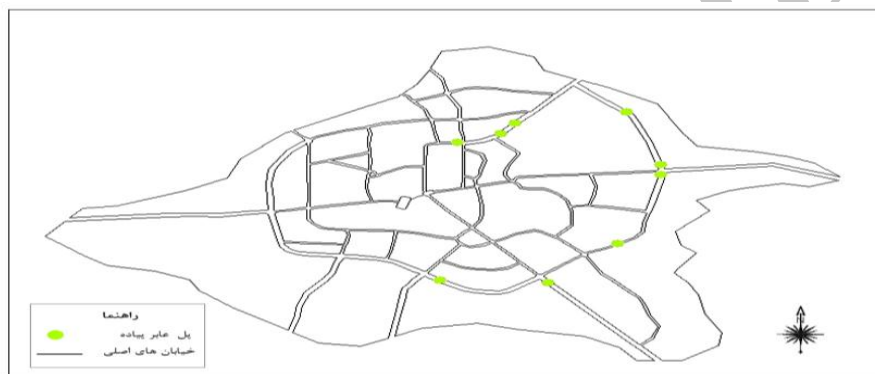
روش تحقیق

رویکرد حاکم بر این پژوهش توصیفی-تحلیلی بوده و از نظر هدف کاربردی و در حوزه مطالعات پیمایشی است. در ابتدا با استفاده از روش کتابخانه‌ای و اسنادی به استخراج شاخص‌های امنیت فضایی شامل: شاخص کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) پرداخته شد. سپس، برای ارزیابی میزان امنیت زنان در پل‌های عابریپاده شهر رشت از روش پیمایشی و ابزار پرسشنامه استفاده شد به گونه‌ای که برای هر پل عابریپاده ۳۰ پرسشنامه در نظر گرفته شد تا با انتخاب حداقل نمونه امکان تعمیم یافته‌ها فراهم شود. در نتیجه ۲۷۰ پرسشنامه در تمام ۹ پل عابریپاده شهر رشت تکمیل شد. روایی پرسشنامه براساس اعتبار صوری و پایایی آن با آلفای کرونباخ مورد بررسی قرار گرفت که برابر ۰.۸۵ نشان از پایایی بسیار مطلوب پرسشنامه دارد. جامعه آماری پژوهش زنان بالای ۱۸ سال بوده است؛ چرا که مسئله امنیت در مورد این رده سنی از زنان دارای اهمیت بوده و همچنین در رفت‌وآمدهای شهری به میزان زیادی از پل‌های عابر استفاده می‌کنند. روش نمونه‌گیری نیز تصادفی بوده است. این پژوهش در بهار سال ۱۳۹۴ انجام گرفته است و تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آزمون‌های پارامتریک T-Test و آزمون رتبه‌ای فریدمن و متوسط میانگین پاسخ‌ها در محیط نرم‌افزار SPSS انجام شده است.

محدوده مورد مطالعه

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

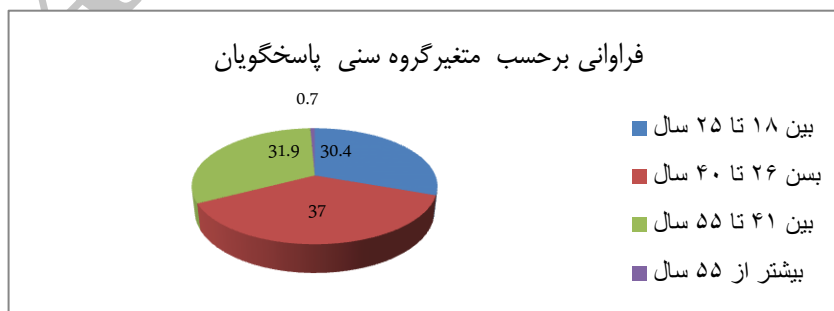
شهر رشت به‌عنوان مرکز استان گیلان و تنها کلان‌شهر استان بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۰ دارای ۹۱۸۴۴۵ نفر جمعیت بوده‌است که از این تعداد ۴۶۱۵۶۸ نفر آن را زنان تشکیل داده‌اند. شهر رشت دارای ۵ منطقه شهری می‌باشد و در شرایط فعلی ۹ پل عابرپیاده در سطح شهر وجود دارد که محل قرارگیری آنها بدین شرح می‌باشد: بلوار شهید انصاری، خیابان شهدای گمنام، بلوار شهید انصاری، بلوار شهید انصاری، بعد از چهارراه گلزار، بلوار خرمشهر، میدان جانبازان (سمت امام حسین(ع))، میدان جانبازان (سمت خرمشهر) و بلوار امام (Google Earth). نقشه زیر محل قرارگیری پل‌های عابرپیاده را در سطح شهر نشان می‌دهد.



نقشه (۱): پل‌های عابر پیاده
(مأخذ: نگارندگان)

یافته‌های پژوهش

در ابتدا ویژگی‌های زنان پاسخ‌دهنده به پرسشنامه‌های پژوهش اعم از ویژگی‌های سنی، وضعیت تأهل، میزان تحصیلات خود و همسرانشان مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است:



نمودار(۱): فراوانی برحسب متغیر گروه سنی

در نمودار فراوانی بالا مشاهده می شود که از ۲۷۰ زن مشارکت کننده در پژوهش، ۳۰.۴٪ از افراد در رده سنی بین ۱۸ تا ۲۵ سال، ۳۷٪ در رده ۲۶ تا ۴۰ سال، ۳۱.۹٪ در رده سنی ۴۱ تا ۵۵ سال و تنها ۰.۷٪ از آنان در رده سنی بیشتر از ۵۵ سال قرار دارند.

جدول(۱): فراوانی برحسب متغیر وضعیت تأهل

وضعیت تأهل	درصد فراوانی مطلق
مجرد	۵۷.۴
متأهل	۴۲.۲
همسر فوت شده	۰.۴
کل	۱۰۰

در جدول فراوانی بالا مشاهده می شود که از ۲۷۰ زن مشارکت کننده در پژوهش ۵۷.۴٪ از افراد مجرد و ۴۲.۲٪ متأهل و ۰.۴٪ از آنان بی همسر بر اثر فوت اظهار شده است.

جدول(۲): فراوانی برحسب متغیر تحصیلات پاسخگویان و تحصیلات همسر پاسخگویان متأهل

میزان تحصیلات	درصد فراوانی مطلق	میزان تحصیلات همسر	درصد فراوانی مطلق
زیر دیپلم	۱۰.۴	زیر دیپلم	۷.۱
دیپلم	۲۰	دیپلم	۳۳.۶
فوق دیپلم	۱۶.۷	فوق دیپلم	۱۵.۹
لیسانس	۵۳	لیسانس	۴۳.۴
کل	۱۰۰	کل	۱۰۰

از ۲۷۰ زن مشارکت کننده در پژوهش تحصیلات ۱۰.۴٪ از افراد زیر دیپلم، ۲۰٪ دیپلم، ۱۶.۷٪ فوق دیپلم و ۵۳٪ از آنان لیسانس اظهار شده است. همچنین از ۲۷۰ زن مشارکت کننده در پژوهش ۱۴ نفر متأهل و دارای همسر بودند که از این بین ۱۳ نفر به این پرسش پاسخ دادند و ۷.۱٪ از افراد متأهل تحصیلات همسر خود را زیر دیپلم، ۳۳.۶٪ دیپلم، ۱۵.۹٪ فوق دیپلم و ۴۳.۳٪ از آنان لیسانس اظهار نمودند. همچنین در بین پاسخگویان هیچ کس تحصیلات خود و همسرش را بالاتر از مقطع لیسانس ذکر نکرد.

تجزیه و تحلیل

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

برای پاسخ به پرسش اول پژوهش که عبارت بود از: «رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت تا چه حدی است؟» امنیت فضایی در قالب سه شاخص کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) سنجیده شده است. لذا، ابتدا با استفاده از آزمون پارامتری t به‌طور جداگانه هریک از ابعاد را بررسی نموده و سپس فرضیه هدف که به‌صورت کلی رضایت از امنیت است را ارزیابی کرده‌ایم و با کمک آزمون t با مقدار مورد آزمون ۳ به بررسی پرسش‌های پژوهش پرداخته‌ایم. علت انتخاب مقدار مورد آزمون ۳ به دلیل ارزیابی هریک از گویه‌ها برحسب طیف لیکرت است. به عبارتی در فرضیه‌های پژوهش فرض صفر و فرض مقابل به‌صورت زیر خواهد بود.

$$H_0: \mu \leq 3$$

$$H_1: \mu > 3$$

جدول (۳): رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص

کالبدی (مکانی)

خطای معیار		انحراف معیار	میانگین	تعداد مشاهدات	
۰.۰۶		۱.۰۴	۳.۸۹	۲۷۰	
مقدار مورد آزمون = ۳					
فاصله اطمینان ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	t
کران بالا	کران پایین				
۱.۰۱	۰.۷۶	۰.۸۹	۰	۲۶۹	۱۴.۱۳

در جدول بالا شاخص‌های توصیفی برای مؤلفه احساس ناامنی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص کالبدی (مکانی) محاسبه شده است. این شاخص دارای میانگین ۳.۸۹ و انحراف معیار ۱.۰۴ و خطای معیار ۰.۰۶ است. همچنین در جدول بالا آزمون t برای این فرضیه انجام شده است. با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪ مقدار آماره آزمون t با درجه آزادی ۲۶۹ برابر ۱۴.۱۳ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۸۹ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این اختلاف میانگین هم‌علامت می‌باشند و عدد ۰ را پوشش نداده‌اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می‌باشد. بنابراین، نتیجه می‌گیریم که

احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان از نظر شاخص‌های کالبدی (مکانی) بیشتر از حد متوسط و رضایت آنها کمتر از حد متوسط می‌باشد.

جدول (۴): رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص کارکردی (عملکردی)

خطای معیار		انحراف معیار	میانگین	تعداد مشاهدات	
۰.۰۶۳		۱.۰۳	۳.۱۶	۲۷۰	
مقدار مورد آزمون = ۳					
فاصله اطمینان ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	t
کران بالا	کران پایین				
۰.۲۸	۰.۰۳	۰.۱۶	۰.۰۱۱	۲۶۹	۲.۵۵

در جدول بالا شاخص‌های توصیفی برای مؤلفه احساس ناامنی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص کارکردی (عملکردی) محاسبه شده‌است. این شاخص دارای میانگین ۳.۱۶ و انحراف معیار ۱.۰۳ و خطای معیار ۰.۰۶ می‌باشد. همچنین در جدول بالا آزمون t برای این فرضیه انجام شده است. با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪ مقدار آماره آزمون t با درجه آزادی ۲۶۹ برابر ۲.۵۵ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۱۶ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این اختلاف میانگین هم‌علامت می‌باشند و عدد ۰ را پوشش نداده‌اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰ شده‌است که کوچکتر از خطای ۵٪ می‌باشد. بنابراین، احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان از پل‌های عابرپیاده از نظر شاخص کارکردی (عملکردی) بیشتر از حد متوسط و رضایت آنها کمتر از حد متوسط بوده‌است.

جدول (۵): رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص محیطی - رفتاری (ذهنی)

خطای معیار		انحراف معیار	میانگین	تعداد مشاهدات	
۰.۰۶۱		۱	۳.۳۹	۲۷۰	
مقدار مورد آزمون = ۳					
فاصله اطمینان ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	t
کران بالا	کران پایین				

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

۰.۵۱	۰.۲۷	۰.۳۹	۰	۲۶۹	۶.۵
------	------	------	---	-----	-----

در جدول بالا شاخص‌های توصیفی برای مؤلفه احساس ناامنی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از نظر شاخص محیطی-رفتاری (ذهنی) محاسبه شده است. این شاخص دارای میانگین ۳.۳۹ و انحراف معیار ۱ و خطای معیار ۰.۰۶۱ می‌باشد. همچنین در جدول بالا آزمون t برای این فرضیه انجام شده است. با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪ مقدار آماره آزمون t با درجه آزادی ۲۶۹ برابر ۶.۵ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۳۹ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این اختلاف میانگین هم‌علامت می‌باشند و عدد ۰ را پوشش نداده‌اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می‌باشد. بنابراین، نتیجه گرفته می‌شود که احساس ناامنی درک شده توسط زنان از پل‌های عابرپیاده از بعد ذهنی بیشتر از حد متوسط است و رضایت آنها کمتر از حد متوسط می‌باشد.

جدول (۶): نتیجه رضایتمندی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت از مجموع سه شاخص

یادشده

خطای معیار		انحراف معیار	میانگین	تعداد مشاهدات	
۰.۰۶۱		۱	۳.۴۸	۲۷۰	
مقدار مورد آزمون = ۳					
فاصله اطمینان ۹۵٪		اختلاف میانگین	سطح معناداری	درجه آزادی	t
کران بالا	کران پایین				
۰.۶	۰.۳۶	۰.۴۸	۰	۲۶۹	۷.۸۸

در جدول بالا شاخص‌های توصیفی برای مؤلفه احساس ناامنی زنان از میزان امنیت پل‌های عابرپیاده شهر رشت در هر سه شاخص کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) محاسبه شده است. این شاخص دارای میانگین ۳.۴۸ و انحراف معیار ۱ و خطای معیار ۰.۰۶۱ می‌باشد. در آزمون T با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪ مقدار آماره آزمون t با درجه آزادی ۲۶۹ برابر ۷.۸۸ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۴۸ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این

اختلاف میانگین هم‌علامت می‌باشند و عدد ۰ را پوشش نداده‌اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰ شده‌است که کوچکتر از خطای ۵٪ می‌باشد. بنابراین، احساس ناامنی درک‌شده توسط زنان از پل‌های عابرپیاده در هر سه شاخص بیشتر از حد متوسط است و رضایت آنها کمتر از حد متوسط می‌باشد.

برای پاسخگویی به پرسش دوم پژوهش که عبارت است از «عوامل مؤثر بر احساس ناامنی زنان و ترس از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت چیست؟» به منظور اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر احساس ناامنی درک‌شده در پل‌های عابرپیاده از آزمون فریدمن استفاده شده‌است. مقدار آماره آزمون فریدمن در این آزمون برابر ۲۲۵۲.۵۳ و سطح معناداری با درجه آزادی ۱۷ برابر ۰ شده‌است. لذا، بین اولویت عوامل در ایجاد حس ناامنی در پل‌های عابرپیاده تفاوت معناداری وجود دارد. اولویت ناامنی ایجادشده در پل‌های عابرپیاده به ترتیب جدول زیر است.

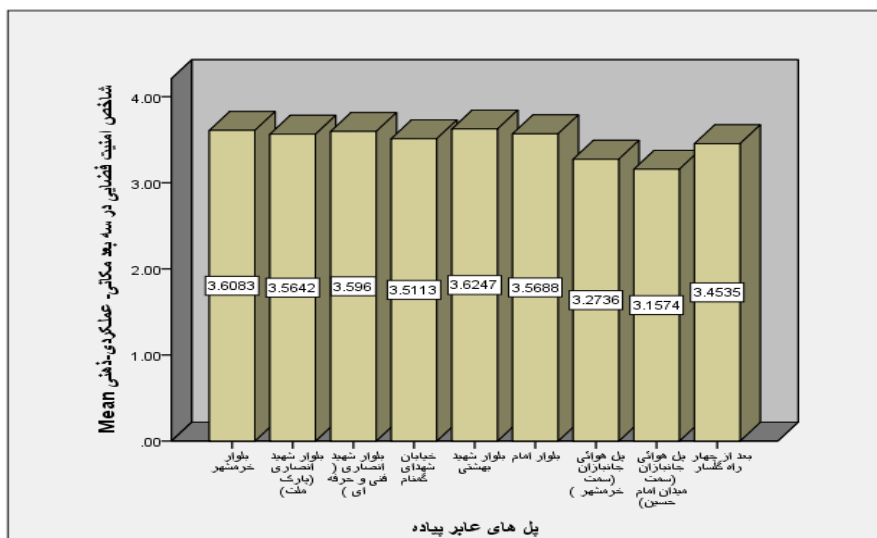
جدول (۷): عوامل مؤثر بر احساس ناامنی زنان و ترس از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت

ترتیب	اولویت‌بندی عامل‌ها به ترتیب نزولی در ایجاد ناامنی پل‌های عابرپیاده	درصد
۱	تاریکی پل عابرپیاده در شب و نصب نبودن روشنایی کافی در پل عابرپیاده	۲۹.۵۱
۲	نصب آگهی‌نویسه و تبلیغات بر روی پل‌های عابرپیاده و فقدان دید طبیعی کافی به محیط بیرون	۲۱.۶۱
۳	برخورد با معتادان و افرادی با ظاهر نامعقول و خیابان‌گردان در پل عابر پیاده	۱۵.۳۶
۴	امکان استفاده از پل تنها در ساعت‌های خاصی از شبانه‌روز	۱۱.۹۵
۵	وجود تابلوهای تبلیغاتی در دیواره‌های پل عابرپیاده	۱۱.۵
۶	ظاهر ناآراسته و زشت پل عابر مثل رنگ نامناسب، شکستگی و فرسودگی و...	۱۱.۳۱
۷	نبود دید طبیعی دیگران به داخل پل	۹.۶
۸	فقدان نظارت شهرداری	۹.۴۹
۹	خلوت بودن پل عابرپیاده	۹.۲۷
۱۰	خوشنمایی و بدنامی پل عابرپیاده	۸.۸۶
۱۱	ترس از سرقت کیف و یا تلفن همراه	۸.۵۶
۱۲	تجارب منفی قبلی خود و یا اطرافیان	۸.۰۱
۱۳	کاربری‌های اطراف پل عابر پیاده	۵.۹۵
۱۴	حضور نداشتن گشت پلیس	۵.۸۷
۱۵	فقدان شناخت و آگاهی از پل عابر پیاده.	۴.۸۱
۱۶	مزاحمت از جانب مردان	۲.۴۷

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

همان گونه که مشاهده می شود از میان ۱۶ عامل مؤثر در احساس ترس و ناامنی زنان در هنگام استفاده از پل های عابر پیاده سه عامل تاریکی پل عابر پیاده در شب و نصب نبودن روشنایی کافی در پل عابر پیاده، نصب آگهی نوشته^۱ و تبلیغات بر روی پل های عابر پیاده و فقدان امکان دید طبیعی کافی به محیط بیرون و برخورد با معتادان و افرادی با ظاهر نامعقول و خیابان گردان در پل عابر پیاده بیشترین دلایل ایجاد حس ناامنی در زنان هنگام استفاده از پل های عابر پیاده بوده اند. همچنین، مزاحمت از جانب مردان کمترین نقش را در ایجاد حس ناامنی در زنان داشته است.

برای پاسخ به پرسش سوم پژوهش حاضر با عنوان «کدام یک از پل های عابر پیاده شهر رشت از امنیت فضایی بیشتری برخوردار هستند؟» با استفاده از آزمون آنالیز واریانس به بررسی فضای امنیتی پل های عابر پیاده پرداخته شد که ملاحظه شد مقدار آماره آزمون فیشر برابر ۰.۷۸ و سطح معناداری آزمون برابر ۰.۶۱ شده است. به عبارت دیگر، احساس ناامنی درک شده توسط زنان در تمام این ۹ پل عابر پیاده تقریباً یکسان بوده است. با این وجود تفاوت جزئی مشاهده شده به صورت زیر است.



نمودار (۲): شاخص امنیت فضایی در سه بعد مکانی، عملکردی و ذهنی

1- Placard.

باتوجه به نمودار ملاحظه می‌شود که پل هوایی جانبازان به سمت میدان امام حسین (ع) دارای کمترین میانگین از لحاظ احساس ناامنی درک شده توسط زنان است. لذا، این پل از امنیت بیشتری نسبت به سایر پل‌های هوایی عابرپیاده برخوردار است. همچنین، نمودار حاکی از این است که از نظر زنان پل عابرپیاده در بلوار شهید بهشتی و سپس بلوار خرمشهر بیشترین ناامنی را در بین پل‌های عابرپیاده دارد.

در پاسخ به پرسش چهارم با عنوان «بیشترین تجربه و احساس ناامنی توسط زنان از حضور در پل‌های عابرپیاده شهر رشت در چه ساعت‌هایی بوده است؟» بازه زمانی، که زنان بیشترین احساس ترس و ناامنی را تجربه کرده‌اند، بررسی شده است که در جدول شماره (۱۰) نشان داده شده است.

جدول (۸): فراوانی برحسب بیشترین تجربه ناامنی زنان در ساعت‌های مختلف

ساعت‌های مورد بررسی	درصد فراوانی مطلق
ظهر ساعت ۱۲-۱۵	۱۴.۸
غروب ساعت ۱۵-۱۹	۱۴.۸
شب ساعت ۱۹-۲۴	۷۰.۴
کل	۱۰۰

در جدول فراوانی بالا مشاهده می‌شود که از ۲۷۰ زن مشارکت‌کننده در پژوهش بیشترین احساس ناامنی درک شده توسط ۱۴.۸٪ از زنان ساعت‌های ۱۲ تا ۱۵، ۱۴.۸٪ دیگر ساعت‌های ۱۵ تا ۱۹ و ۷۰.۴٪ دیگر، که بالاترین درصد را تشکیل داده‌اند، ساعت‌های ۱۹ تا ۲۴ را به‌عنوان بیشترین زمان تجربه احساس ترس و ناامنی عنوان کرده‌اند.

به‌عنوان تحلیلی از آنچه ذکر شد، پل‌های عابرپیاده در شهر رشت در هر سه شاخص کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی-رفتاری (ذهنی) از امنیت ضعیف و متوسطی برخوردار بوده‌اند و ویژگی‌های فضاهای بی‌دفاع شهری را دارا می‌باشند. دلایل این کمبود امنیت در طیف وسیعی از گویه‌ها تقسیم‌بندی شد که به ترتیب تاریکی پل عابرپیاده در شب و نصب‌نبودن روشنایی کافی در پل عابرپیاده، نصب آگهی‌نوشته و تبلیغات بر روی پل‌های عابرپیاده و فقدان امکان دید طبیعی کافی به محیط بیرون و برخورد با معتادان و افرادی با ظاهر نامعقول و خیابان‌گردان در پل عابرپیاده از دلایل نبود امکان استفاده توأم با احساس آرامش و امنیت بوده‌است. همچنین، از دیدگاه زنان

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

این احساس ناامنی در ساعت‌های ۲۴-۱۹ شب نمود بیشتری داشته‌است. به همین دلیل در این بخش پس از آگاهی از زمینه‌هایی که زنان بیشتر در آن احساس ناامنی می‌کنند؛ راهکارهایی برای بهبودبخشیدن به وضعیت امنیت فضایی پل‌های عابرپیاده برای استفاده راحت زنان در سطح شهر رشت از جانب آنان طرح‌گردید که در ادامه مشخص شده‌است.

در رابطه با اولین عامل موثر در احساس ترس و ناامنی زنان در استفاده از پل‌های عابرپیاده که عبارت بود از «تاریکی پل عابرپیاده در شب و نصب‌نبودن روشنایی کافی در پل عابرپیاده» زنان مشارکت‌کننده در پژوهش معتقدبودند که بهره‌گیری از سیستم روشنایی مناسب در پل‌های عابرپیاده امکان استفاده از آنها را در ساعت‌های مختلف شبانه‌روز فراهم می‌کند و محدودیت استفاده از پل‌های عابرپیاده را تا حد بسیار بالایی از بین می‌برد. در رابطه با دومین عامل مؤثر در ترس و ناامنی زنان شامل «نصب آگهی‌نوشته و تبلیغات بر روی پل‌های عابرپیاده و نبود امکان دید طبیعی کافی به محیط بیرون» زنان معتقدبودند که این عامل نقش بسیار مهمی در احساس ترس و ناامنی آنان دارد و همین عامل سبب شده‌است تا معتادان و کارتون‌خواب‌ها از سطح پل‌های عابرپیاده به‌عنوان پناهگاهی موقت استفاده‌کنند و در صورت بروز مشکل امکان دیده‌شدن توسط افراد بیرون از پل عابرپیاده وجود ندارد و از این نظر زنان خود را بسیار در موضع ضعف و خطر می‌دیدند. در رابطه با عامل سوم نیز دغدغه معتادان، گدایان و کارتون‌خواب‌ها در سطح پل عابرپیاده باعث شده‌است که تمام زنان مشارکت‌کننده در پژوهش با جمع کردن این افراد از سطح پل عابرپیاده کاملاً موافق باشند. این امر بیانگر جدی‌بودن و مسئله‌سازبودن این مشکل می‌باشد تا جایی که بعضی از زنان پاسخگو اشاره می‌کردند که خود تاکنون با معتادان و افرادی با ظاهر نامعقول در سطح پل عابرپیاده برخورد نداشته‌اند اما تجربه و اتفاقات ناخوشایندی که از جانب دیگر زنان شنیده‌بودند آنان را به‌طور کامل از استفاده پل عابرپیاده منصرف کرده‌بود. همچنین، باتوجه‌به این که تقریباً تمام افراد معتاد و کارتن‌خوابان پل‌های عابرپیاده شهر رشت را مردان تشکیل می‌دادند؛ تمام زنان نمونه به‌طور کامل موافق فرهنگ‌سازی برای مردان از طریق تلویزیون و مطبوعات برای ایجاد مزاحمت‌نکردن برای زنان بودند. در راستای مسائل مطرح‌شده بسیاری از زنان پاسخگو در حین تکمیل این بخش به توجه ناکافی به زنان و نیازهای آنان از سوی مدیریت شهری

اشاره کرده و پیشنهاد کردند که ز مدیران زن شهری به منظور در نظر گرفتن نیازهای زنان به عنوان نیمی از شهروندان بهره‌گیری شود.

جدول (۹): استفاده از مدیران شهری زن در تصمیم‌گیری برای شهر

گویه‌ها	فراوانی مطلق	درصد فراوانی مطلق
کاملاً مخالف	۱	۰.۴
مخالف	۲۰	۷.۴
بی‌نظر	۱۶	۵.۹
موافق	۵۴	۲۰
کاملاً موافق	۱۷۹	۶۶.۳
کل	۲۷۰	۱۰۰

جدول فراوانی بالا گویای این مطلب است که ۰.۴٪ از افراد با استفاده از مدیران زن در تصمیم‌گیری برای شهر کاملاً مخالف، ۷.۴٪ مخالف، ۵.۹٪ بی‌نظر، ۲۰٪ موافق و ۶۶.۳٪ کاملاً موافق می‌باشند. همان‌گونه که مشاهده می‌شود گویه کاملاً مخالف تنها مورد توجه یک نفر بوده است و بیشترین وزن از آن گویه کاملاً موافق با فراوانی ۱۷۹ بوده است.

نتیجه‌گیری

فضاهای شهری باید توان و قابلیت پذیرش تمام افراد جامعه را داشته باشند و بتوانند محیطی امن و به‌دور از ترس و نگرانی را برای استفاده‌کنندگان خود فراهم کنند. حال زنان به‌عنوان گروهی آسیب‌پذیرتر در برابر ناامنی و ناملایمات محیطی هستند که لازم است کاربری‌های شهری محیطی به‌دور از ترس و دلهره را برای استفاده زنان فراهم کنند. در این پژوهش پل‌های عابرپیاده در سطح شهر رشت به‌عنوان یکی از فضاهای مهم شهری برای استفاده زنان مورد بررسی قرار گرفته است. پل‌های عابرپیاده از دیدگاه شاخص‌های امنیت فضایی شامل: کالبدی (مکانی)، کارکردی (عملکردی) و محیطی - رفتاری (ذهنی) برای استفاده زنان بیانگر وضعیت نامطلوبی بوده‌اند که موجب تمایل نداشتن زنان به استفاده مجدد از این فضاها و نیز حس ناامنی آنان شده است. البته، شاخص کالبدی (مکانی) بیشترین احساس ناامنی را در بین زنان ایجاد کرده است

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)

و شاخص کارکردی (عملکردی) کمترین سهم را در ایجاد این حس در زنان داشته‌است. شایسته است طراحی و برنامه‌ریزی فضاهای شهری همچون پل‌های عابرپیاده باتوجه‌به تمام استفاده‌کنندگان از آن فضاها صورت گیرد. در این بین توجه به زنان و امنیت آنان از اهمیت قابل تأملی برخوردار است.

پیشنهادها

باتوجه‌به نتایج پژوهش حاضر پیشنهادهای زیر به‌منظور ارتقای احساس امنیت زنان در فضاهای مربوط به پل‌های هوایی ویژه عابران ارایه‌می‌شود:

- نصب روشنایی مناسب بر روی پل‌های عابر در سطح شهر به‌دلیل خطرآفرین بودن فضاهای تاریک در هنگام شب؛
- نصب‌نبودن تابلوهای تبلیغاتی در اطراف پل‌های هوایی به‌دلیل فقدان دید کافی به پل و ایجاد احساس ناامنی در شهروندان به‌ویژه زنان؛
- درنظرگرفتن نیازهای تمام اقشار جامعه به‌ویژه زنان در طراحی و برنامه‌ریزی شهری.

Archive

منابع

- اباذری، یوسف؛ صادقی‌فسایی، سهیلا؛ حمیدی، نفیسه (۱۳۸۷)، احساس ناامنی در تجربه زنانه از زندگی روزمره، پژوهش زنان، شماره ۱، صص ۱۰۳-۷۵.
- افشارکهن، جواد؛ رحیقی‌یزدی، محمد (۱۳۹۲)، تأثیر عوامل محیطی و اجتماعی بر احساس امنیت شهری (مورد مطالعه: محلات منتخب شهر یزد)، مطالعات جامعه‌شناختی شهری، شماره ۸، صص ۷۸-۵۹.
- امینی، محمدتقی؛ پیرعلی، علیرضا؛ سیادت، سعیده (۱۳۹۴)، راهبردهای بهبود احساس امنیت اجتماعی (مورد مطالعه: شهروندان شهر شیراز)، سال پنجم، شماره ۱۵، صص ۶۲-۲۷.
- الماسی‌فر، نینا؛ انصاری، مجتبی (۱۳۸۹)، بررسی امنیت محیطی در پارک‌های منطقه‌ای به‌عنوان بخشی از فضاهای شهری از دیدگاه زنان و بر پایه رویکرد CPTED (مورد: پارک ساعی)، مدیریت شهری، شماره ۲۵، صص ۳۴-۳۴.
- الیاس‌زاده‌مقدم، نصرالدین؛ ضابطیان، الهام (۱۳۸۹)، بررسی شاخص‌های برنامه‌ریزی شهری مؤثر در ارتقای امنیت زنان در فضاهای عمومی با رویکرد مشارکتی (نمونه موردی: بخش مرکزی شهر تهران)، نشریه هنرهای زیبا-معماری و شهرسازی، صص ۵۶-۴۳.
- پارسی، حمیدرضا (۱۳۷۹)، فضای شهری، حیات مدنی و نیروهای اجتماعی- فرهنگی، رساله دکتری شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- تقوایی، مسعود؛ حقیقت، محمود (۱۳۹۴)، فضاسازی پارک‌های شهر تهران و تأثیر آن بر احساس امنیت اجتماعی (مطالعه موردی پارک‌های لویزان و پلیس)، فصلنامه جغرافیا، سال سیزدهم، شماره ۴۴، صص ۱۸۱-۱۶۱.
- ربانی، رسول؛ حبیبی، صفدر (۱۳۹۰)، تحلیلی بر نقش فضاهای شهری در ایجاد سرمایه اجتماعی، مطالعات شهری، سال اول، شماره ۱، صص ۱۸-۱.
- رضازاده، راضیه؛ محمدی، مریم (۱۳۹۱)، بررسی حضورپذیری زنان در فضاهای شهری، هویت شهر، شماره ۱۲، صص ۲۶-۱۵.
- رفعت‌جاه، مریم؛ رحیمی، فاطمه (۱۳۹۴)، مطالعه تطبیقی انفعال سیاسی زنان در مقایسه با مردان، پژوهشنامه زنان، سال ششم، شماره ۱۴، صص ۹۲-۷۳.
- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷)، ویژگی‌های محیطی فضاهای شهری امن، تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری تهران.

- پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال سوم، شماره دهم، تابستان ۱۳۹۴)
- صالحی امیری، سیدرضا؛ خدائی، رضا؛ پورخیبری، رضا (۱۳۹۰)، شاخص‌های تحلیل امنیت در فضاهای شهری، مشهد: سومین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری.
 - صنعت خواه، علیرضا (۱۳۹۴)، بررسی رابطه میان سرمایه اجتماعی و احساس امنیت زنان در شهر تهران، فصلنامه زن و جامعه، سال ششم، شماره ۴، صص ۱۶۷-۱۴۵.
 - ضابطیان، الهام؛ بمانیان، محمدرضا؛ رفیعیان، مجتبی (۱۳۸۹)، بررسی الگوی برنامه‌ریزی کاربری فضاهای شهری مؤثر بر افزایش امنیت زنان (نمونه موردی: بخش مرکزی شهر تهران)، فصلنامه علوم اجتماعی، شماره ۴۸، صص ۱۰۸-۱۴۸.
 - طاهرخانی، حبیب‌الله (۱۳۸۱)، طراحی شهری ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری، مدیریت شهری، شماره ۹، صص ۸۸-۹۵.
 - غفاری، علی؛ نعمتی‌مهر، مرجان؛ عبدی، ثمانه (۱۳۹۲)، تکامل رویکرد پیشگیری از جرم مبتنی بر طراحی محیطی در محیط‌های مسکونی (CPTED)، مسکن و محیط روستا، شماره ۱۴۴، صص ۱۶-۳.
 - قزایی، فریبا؛ رادجهانبانی، نفیسه؛ رشیدپور، نازیلا (۱۳۸۹)، بررسی و سنجش حس امنیت در مناطق مختلف شهری (نمونه موردی: مناطق ۲ و ۱۱ تهران)، آرمانشهر، شماره ۴، صص ۳۲-۱۷.
 - کلانتری خلیل‌آبادی، حسین و همکاران (۱۳۹۲)، برنامه‌ریزی فضاهای امن شهری مبتنی بر تفکیک جنسیتی با رویکرد CPTED (نمونه موردی: محله فرهنگیان، شهر بناب)، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی، شماره ۱۲، صص ۲۶-۱۵.
 - گلی، علی؛ زادولی خواجه، شاهرخ؛ زادولی، فاطمه (۱۳۹۲)، ارزیابی نگرش جنسیتی در طراحی فضاهای شهری (مطالعه موردی: پارک بانوان شمس تبریز)، نشریه زن در توسعه و سیاست، شماره ۲، صص ۱۸۸-۱۷۱.
 - لینچ، کوین (۱۳۸۳)، سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، تهران: نشر دانشگاه تهران.
 - مامفورد، لوییز (۱۳۸۵)، فرهنگ شهرها، ترجمه عارف اقوامی‌مقدم، تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
 - میرعرب، مهرداد (۱۳۷۹)، نیم‌نگاهی به مفهوم امنیت، مجله علوم سیاسی، سال سوم، شماره ۹، صص ۱۴۲-۱۳۳.
- Bell, Wendy. 1998, Women and Community Safety, Bell Planning Associates South Australia, NO 32, pp 1-26.
 - Carmona, Cathew. & Heath, Ttim. & Oc, Taner. & Triesdell Steven. 2003. Public Places, Urban Spaces, Architectural Press. Paris New York.

- Cinar; Eylem Akman. Cubukcu; Ebru, 2012, The Influence of Micro Scale Environmental Characteristics on Crime and Fear, Social and Behavioral Sciences, procedia, pp 83-88.
- Crowe .T.2000 .Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts .Butterworth . Heinemann .Oxford.
- Howard, John .1999.FEAR OF CRIME, Society of Alberta, www.elsevier.com.
- Hudson. Valerie M.2015.Women's Status and National and International Security. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences (Second Edition) .Pages 638-643.
- Koskela. Hille. Pain. Rachel.2000.Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. Geoforum, Volume 31, Issue 2. Pages 269-280.
- Little. Jo; Panelli. Ruth; Kraack. Anna:2005. Women's fear of crime: A rural perspective. Journal of Rural Studies. Volume 21, Issue 2 .Pages 151-163.
- Lubuva, John and Mtani, Anna .2004, Urban Space and Security: A Case of the Dar es Salaam, Safety Audits for Women, Dar es Salaam, Tanzania, 13-17.
- Monahan, Torin. 2006. Surveillance and Security, Technological Politics and Power in Every day Life, Taylor & Francis Group, New York-London.
- Warr.Mark.1984.Fear 1-Stanko Elizabeth .1992, The Case of Fearful woman: Gender, Personal of Victimizing; Why Are Women and Elderly more Afraid? Social Science Quarterly, 65.