



فضامندی ترس در محیط‌های حمل‌ونقل

زنان و فضامندی ترس در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی

(مورد پژوهی؛ خط چهار بی آر تی تهران)

لیلا احمدی^۱، مظفر صرافی^۲، جمیله توکلی نیا^۳ و حسن محمدیان مصمم^۴

۱. کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، نویسنده مسئول: lili.ahmadi68@yahoo.com

۲. عضو هیئت‌علمی دانشکده شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، M-Sarrafi@sbu.ac.ir

۳. عضو هیئت‌علمی دانشکده زمین دانشگاه شهید بهشتی، J_Tavakolinia@sbu.ac.ir

۴. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی، mosammam2@yahoo.com

چکیده

زمینه و هدف: ترس شهری اثری ژرف بر سبک زندگی، تحرک، رفتار، بهروزی و خود-هویتی انسان و به ویژه زنان دارد که محدودیت‌های فضایی تحمیل‌شده به واسطه آن به محرک بازتولید محرومیت‌های اجتماعی-فضایی تبدیل می‌شود. بر این اساس، پژوهش حاضر در پی تحلیل فضامندی ترس زنان از بزهکاری و درک الگوهای فضایی بر خواسته از این ترس در ۵ ایستگاه متمایز بی آر تی خط چهار تهران و محدوده بلافاصل آن است. **روش:** روش تحقیق، کمی بوده و روش جمع‌آوری داده‌ها به صورت میدانی و اسنادی است. جامعه آماری این پژوهش را کاربران زن خط ۴ بی آر تی تهران در گروه سنی ۱۸-۴۵ سال تشکیل داده‌اند که با توجه به مشخص نبودن حجم جامعه آماری، از روش نمونه‌گیری غیرتصادفی در دسترس استفاده شد و تعداد ۱۲۰ پرسشنامه نیمه ساخت‌یافته تکمیل شد.

یافته‌ها: نتایج نشان می‌دهد که نزدیک به ۶۴ درصد زنان به هنگام جابه‌جایی توسط خط ۴ بی آر تی احساس ترس از بزه‌دیدگی داشته‌اند و مقایسه ۵ ایستگاه نمایشگاه، ملاصدرا، نواب، هلال‌احمر و میدان بهمن براساس آنالیز واریانس یک‌طرفه نشان می‌دهد که تفاوت معناداری در میزان امنیت زنان در ایستگاه‌های مختلف وجود دارد. بیش‌ترین میزان ترس مربوط به ایستگاه ملاصدرا و کم‌ترین آن مربوط به ایستگاه نواب است. زنان مسافر براساس تصویرهای ذهنی پیش‌گویانه خود، راهبردهای مقابله همچون اجتناب از حضور در فضا و سفر غیرمستقل اتخاذ کرده‌اند.

نتیجه‌گیری: فضامندی ترس زنان در محیط‌های حمل‌ونقل منطقه ۶ شهرداری تهران، جلوه فضایی نابرابری‌های جنسیتی و برآیند ویژگی‌های خاص محیط ساخته شده است. شناخت و رسیدگی به نابرابری‌های جنسیتی، ارزیابی نظام‌مند ریسک امنیت ایستگاه‌های بی آر تی و محدوده بلافاصل آن، کنترل اجتماعی غیررسمی فضاها، تدوین و اجرای استانداردهای مراقبت و نگهداری مستمر و استفاده از ویژگی‌های خاص طراحی به‌عنوان پیشنهادها این پژوهش مطرح شده است.

کلید واژه‌ها: زنان، ترس از جرم، حمل‌ونقل همگانی، خط ۴ بی آر تی.

◀ **استناد (به شیوه APA ویرایش ۶):** احمدی، لیلا؛ صرافی، مظفر؛ توکلی نیا، جمیله؛ محمدیان مصمم، حسن (پاییز و زمستان ۱۳۹۶). زنان و فضامندی ترس در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی (مورد پژوهی؛ خط چهار بی آر تی تهران). *دوفصلنامه پژوهش‌های انتظامی-اجتماعی زنان و خانواده*، ۵ (۲)، ۱۵۷-۱۸۰.

مقدمه

امروزه، ترس از بزهکاری به‌عنوان پدیده‌ای پیچیده و چندلایه با ابعاد گوناگون جغرافیایی، اقتصادی-سیاسی، جامعه‌شناختی، فرهنگی و روان‌شناختی به یکی از دل‌مشغولی‌های دانشگاهیان و مدیران تبدیل شده است؛ به طوری که از اوایل دهه ۱۹۹۰، در سراسر جهان غرب، نرخ‌های بزهکاری خشن^۱ به طور چشمگیری رو به افزایش است و ترس از بزهکاری به بالاترین سطح ثبت‌شده، رسیده است (ون دیجک، ون کسترن و اسمیت^۲، ۲۰۰۷، صص ۲۱-۲۳). این ترس متأثر از طیف گسترده‌ای از فرایندها و روابط از مقیاس جهانی، ملی و محلی تا مقیاس خانوار و جسم است که اثری ژرف بر سبک زندگی، تحرک، رفتار، بهروزی و خود هویتی بشر دارد؛ به‌گونه‌ای که محدودیت‌های فضایی تحمیل‌شده به‌واسطه آن به محرک بازتولید محرومیت‌های اجتماعی- فضایی تبدیل شده است.

با وجود اینکه ترس شهری مسئله‌ای فراگیر در بیشتر شهرهای جهان است؛ ولیکن در برخی گروه‌های اجتماعی بسیار عمیق‌تر از دیگر گروه‌هاست. در واقع، جنسیت یکی از مهم‌ترین فاکتورهای مرتبط با ترس و اضطراب از قربانی شدن در فضاهای شهری است. به بیانی، اگرچه احساس ترس از به خطر افتادن امنیت فردی به هنگام حضور و جابجایی در شهر تبدیل به تجربه روزانه بسیاری از افراد شده است؛ ولیکن نوع اثرگذاری و میزان این ترس در بین مردان و زنان متفاوت است و زنان نسبت به مردان احساس ترس بیشتری دارند (لاگرانج و فرارو^۳، ۱۹۸۹؛ ولنتیاین^۴، ۱۹۸۹؛ پین^۵، ۱۹۹۷ و ویسلی و گارد^۶، ۲۰۰۴). این ترس منجر به ایجاد محدودیت‌های فضایی قابل توجه برای تحقق یکی از اساسی‌ترین حقوق آن‌ها یعنی حق حرکت آزادانه و عاری از ترس در فضاهای عمومی و دسترسی برابر به فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی موجود در شهر می‌شود (تامسون^۷، ۱۹۹۳، صص ۳۲۲؛ فنستر^۸، ۲۰۰۵، صص ۲۲۴؛ تایلور^۹، ۲۰۱۱؛ دیویدسون^{۱۰}، ۲۰۱۴ و جکاسکی، گری، هورواث، ادواردس، امیرعلی و آدلر^{۱۱}، ۲۰۱۵) و بدین‌سان، بازتولید محرومیت‌ها در بین زنان از مردان پیشی می‌گیرد.

1. Violent Crime
2. Van Dijk, Van Kesteren & Smit
3. LaGrange & Ferraro
4. Valentine
5. Pain
6. Wesely & Gaarder
7. Thompson
8. Fenster
9. Taylor
10. Davison
11. Gekoski, Gray, Horvath, Edwards, Emirali & Adler

این مسائل در کشور ایران نیز تا حدودی قابل مشاهده است؛ به‌گونه‌ای که در بسیاری از شهرهای ایران زنان با مسائلی همچون عدم احساس امنیت در بسیاری از فضا‌های جمعی و جنسیتی شدن آن‌ها (کاظمی، ۱۳۸۸)، طرد از فضا‌های عمومی و اجتماعی (صادقی فسایی و میرحسینی، ۱۳۸۸) و تفاوت‌های جنسیتی در بهره‌مندی از حق به شهر (رهبری و شارع پور، ۱۳۹۲) مواجه هستند. در این میان، کلانشهر تهران نیز به‌عنوان پایتخت سیاسی-اقتصادی و کانون تحولات اجتماعی-فرهنگی کشور از این قاعده مستثنی نیست و بسیاری از این مسائل پیش‌گفته به‌وضوح در آن به چشم می‌خورد. این در حالی است که تحولات چشمگیر اجتماعی و پررنگ شدن نقش‌های اقتصادی-اجتماعی زنان بر بایستگی خلق فضایی امن و سالم برای آن‌ها به منظور ایفای نقش‌های چندگانه در این شهر افزوده است. یکی از مهم‌ترین این فضاها، فضا‌های حمل‌ونقل همگانی است که حس امنیت و ایمنی یکی از پیش‌شرط‌های حیاتی جهت دسترسی به آن و تحرک دربرگیرنده است. با این وجود، ترس از بزهکاری در این فضاها به ویژه در میان زنان بسیار شایع بوده و یکی از مهم‌ترین موانع دسترسی آن‌ها محسوب می‌شود. مرور ادبیات جهانی نیز نشان می‌دهد که نه در ادبیات خارجی (لوکایتو-سیدرس و فینک^۱، ۲۰۰۸؛ لوکایتو-سیدرس، ۲۰۰۹ و ترنچ و تیسدل^۲، ۱۹۹۲) و نه در ایران و شهر تهران، حس امنیت زنان در فضا‌های حمل‌ونقل همگانی و راهکارهای ارتقای آن مورد توجه شایسته واقع نشده است. بر این اساس، پژوهش حاضر با انتخاب خط ۴ بی آر تی به‌عنوان یکی از خطوط مهم حمل‌ونقل همگانی کلانشهر تهران در پی آن است تا به تحلیل فضا‌مندی ترس^۳ زنان از دیدگاه‌های گوناگون پرداخته و سپس الگوهای فضایی ترس زنان در ۵ ایستگاه متمایز بی آر تی خط ۴ و محدودهٔ بلافاصل آن را بررسی و تحلیل کند.

ترس زن از خشونت و بزهکاری در فضا‌های حمل‌ونقل همگانی

ترس از بزهکاری ماهیتی پیچیده، متغیر و غیرقابل سنجش دارد و در بین گروه‌ها و مکان‌های مختلف، متفاوت است. مرور ادبیات جهانی نشان می‌دهد که عواملی نظیر سن، جنسیت، تجربهٔ بزه‌دیدگی، مجرد و تأهل، میزان درآمد، رسانه‌ها، پیوندها و کنترل اجتماعی از متغیرهای تأثیرگذار بر ترس از بزهکاری هستند (نیکوکار و همت پور، ۱۳۹۱، ص ۹۹). در این بین، نقش جنسیت در اغلب موارد پررنگ‌تر بوده و از مهم‌ترین عواملی است که ترس از خشونت و تحرک جغرافیایی در مناطق شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهد (هیل^۴، ۱۹۹۹، ص ۱۱۱). زنان و مردان شهری، خشونت را به طور متفاوتی تجربه می‌کنند و دارای درک متفاوتی از امنیت و مراقبت هستند (تیلور^۵، ۲۰۱۱، ص ۶)؛ به‌عبارت دیگر، هرچند هر دو از جرم و جنایت علیه خود وحشت دارند؛ اما محققان دریافته‌اند که این پدیده، زندگی آن‌ها را به شکل متفاوتی تحت تأثیر

1. Loukaitou-Sideris & Fink
2. Trench & Tiesdell
3. Spatiality of fear
4. Hille
5. Taylor



قرار می‌دهد، به‌گونه‌ای که زنان حجم بالایی از ترس و تأثیرات آن بر سبک زندگی‌شان را متقبل هستند (هیل، ۱۹۹۹، بل^۱، ۱۹۹۸، یئوه و یو^۲، ۱۹۹۷، پین، ۱۹۹۷، لینچ، ۱۹۹۸ و ولنتاین، ۱۹۹۲). حتی اگر تمایز ملموس بین تجارب خشونت جنسی زن و مرد در فضا نباشد، اما بیشتر زنان انگاشت‌های نیرومندتری از فضاهای عمومی به عنوان فضای خطرناک و فضای خصوصی به عنوان فضای ایمن دارند (پاینتر^۳، ۱۹۹۲، ص ۱۶۵).

محیط‌های حمل‌ونقل یکی از فضاهای شهری است که گروه‌های اجتماعی خاص به ویژه زنان به هنگام حضور در آن احساس ترس از خشونت و بزهکاری داشته که این ترس بر نوع، زمان و الگوی حمل‌ونقل آن‌ها اثرگذار است. جرائم علیه زنان در محیط‌های حمل‌ونقل طیف گسترده‌ای را پوشش داده و ممکن است شامل هر چیزی از جمله خیره شدن، پیشنهاد دادن، تعقیب کردن، عکس گرفتن، لمس کردن یا تجاوز و سرقت باشد) جکاسکی و همکاران، ۲۰۱۵، ص ۷). اما بیش‌ترین میزان ترس زنان از وقوع جرم، اغلب ترس از حمله جنسی^۴ و تجاوز^۵ است. ترس از همین مورد، باعث ایجاد ترس از جرائم دیگر می‌شود (فرارو، ۱۹۹۶، ص ۶۶۸؛ یئوه و یو، ۱۹۹۷، ص ۲۷۳ و لیستربورن^۶، ۱۹۹۹، ص ۲). زنان سهم برابری برای دسترسی به اتوبوس‌ها، متروها و به طور کلی خطوط حمل و نقل دارند؛ ولیکن در عمل، وجود مواردی همچون ترس از آزارهای جنسی و تجاوز^۷ مانع استفاده برابر آن‌ها می‌شود (اونیل^۸، ۲۰۱۳، ص ۸۹). جدای از طردشدگی، اثرات منفی بر توسعه و خود هویتی، پیامدهای عاطفی و روان‌شناختی و تشدید نابرابری‌ها، احساس ترس یکی از مهم‌ترین موانع تحقق حق به شهر زنان است (کاسکلا و فنستر^۹، ۲۰۰۵ و باکینگهام^{۱۰}، ۲۰۰۹). حق به شهر یک حق جمعی برای تمامی افراد (به ویژه به حاشیه رانده‌شدگان) ساکن در یک شهر بوده و یکی از مهم‌ترین جنبه‌های آن، داشتن دسترسی عادلانه به تمام امکاناتی است که شهر ارائه می‌دهد (هاروی^{۱۱}، ۲۰۰۸، ص ۹۴۰).

راهبردهای زنان در مقابله با ترس در محیط‌های حمل‌ونقل

ریسک و ترس از حمله فیزیکی، آزار و اذیت و سایر رفتارهای ضد اجتماعی اثری چشمگیر بر رفتارهای سفر

1. bell
2. Yeoh, B. S., & Yeow
3. Painter
4. Sexual attack
5. Rape
6. Listerborn
7. Assault
8. O'Neill
9. Koskela & Fenster
10. Buckingham
11. harvey

ساکنان شهر دارد. مرور ادبیات جهانی نشان می‌دهد که میزان ترس زنان از وقوع بزه در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی منجر به اتخاذ رفتارها و راهبردهایی از جانب آن‌ها می‌شود (لینچ و اتکینز، ۱۹۹۸؛ ولنتاین، ۱۹۸۹ و جکاسکی و همکاران، ۲۰۱۵). زنان برای فرار از این آزار و اذیت‌ها ممکن است مجبور شوند از فعالیت‌های مورد علاقه خود چشم‌پوشی کرده و حقوق خود برای برخورداری برابر از منابع عمومی که برای آن مالیات پرداخته‌اند را نادیده گیرند (تامسون^۱، ۱۹۹۳، ص ۳۲۲). زنان برای مقابله با چنین ترس‌هایی از برخی راهبردهای اجتناب‌ناپذیر و به ظاهر سمبلیک استفاده می‌کنند؛ از جمله این راهبردها، اجتناب از تماس چشمی، تغییر در ژست و حالت چهره، تغییر در سرعت قدم زدن، اجتناب از حضور در برخی مکان‌های مشخص (یئوه و یو، ۱۹۹۷، ص ۲۷۴ و لیستربرون، ۱۹۹۹، ص ۲)، تغییر در نوع پوشش و کنترل مسیر پشت سر برای اطمینان از عدم تعقیب توسط افراد ناشناس، حمل کیف و قرار دادن آن بین خود و مسافر، استفاده از تاکسی یا وسیله حمل‌ونقل شخصی، استفاده از یک همراه مرد (جکاسکی و همکاران، ۲۰۱۵، ص ۱۱۳)، کم‌تر بیرون رفتن، زودتر به خانه بازگشتن و بیرون رفتن در شب فقط با اسکورت (بل، ۱۹۹۸، ص ۱۰) است. توانایی زنان برای اتخاذ راهبردهای مقابله‌ای و در نتیجه پیامد آن در استفاده از فضای عمومی به طور وسیعی توسط سن، درآمد و سبک زندگی آن‌ها تعیین می‌شود (ولنتاین، ۱۹۸۹، ص ۳۸۶). به طور خلاصه، می‌توان گفت این نوع راهبردها اغلب شامل تغییر زمان، فراوانی و طول دسترسی به محیط‌های حمل‌ونقل همگانی و محرومیت جنسی از فضای مشترک و زندگی مدنی است (اونیل، ۲۰۱۳، ص ۱). بر این اساس می‌توان گفت که زنان برای ایمن ماندن، «راهبردهای مقابله»^۲ را بر مبنای تصویرهای ذهنی پیش‌گویانه اتخاذ می‌کنند و راهبرد مسلط آن‌ها، دور کردن خود از فضا و زمان حمله‌های بالقوه است.

رویکردهای پیشگیری از ترس از بزهکاری

به طور کلی دو دیدگاه و رویکرد اصلی در ارتباط با پیشگیری از جرم وجود دارد. رویکرد اول، رویکرد غیر مکانی^۳ یا اجتماعی^۴ و رویکرد دوم، رویکرد مکانی^۵ یا موضعی است که در این بخش هر دو رویکرد به نسبت قرابتی که با موضوع پژوهش دارند مورد تشریح قرار گرفته‌اند.

الف) رویکرد مکانی (محیط ساخته‌شده و ترس از بزهکاری): این رویکرد بر ویژگی‌های خاص محیط ساخته‌شده به‌عنوان مهم‌ترین عامل ترس از بزهکاری تمرکز دارد و نشان می‌دهد که چه کسی، چگونه و کجا حس ترس از بزهکاری و خشونت دارد. ریشه‌های این رویکرد را می‌توان در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ

1. Thompson
2. Coping Strategies
3. Dispositional
4. Social crime prevention
5. Situational

آمریکایی»^۱ نوشته جین جاکوبز^۲ (۱۹۶۱) و کتاب «جنبه‌های اجتماعی مسکن در توسعه شهری»^۳ الیزابت وود^۴ (۱۹۶۷) جستجو کرد. تا حدود زیادی، با الهام از این دو نویسنده، در اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی توجه و علاقه برای اصلاح محیط‌های ساخته شده با هدف پیشگیری از بزهکاری بیشتر شد. در این ارتباط، کتاب «پیشگیری جرم از طریق طراحی محیطی» نوشته سی. ری جفری^۵ (۱۹۷۷) و کتاب «فضای قابل دفاع»^۶ نوشته اسکار نیومن^۷ (۱۹۷۲) در شکل‌گیری این نگرش تأثیر و نفوذ ویژه‌ای داشت. در جدول ۱ برخی از نظریه‌هایی که رویکرد کالبد-محور به ترس از بزهکاری و پیشگیری از آن دارند مورد دسته‌بندی قرار گرفته و به اختصار توضیح داده شده است. این رویکرد به علت بی‌توجهی به دلایل اجتماعی و سیاسی ترس از بزهکاری و جرم مورد انتقاد قرار گرفته است. در این خصوص، استولارد (۲۰۰۳) معتقد است که این بی‌توجهی موجب شده است که از نظر سیاسی این رویکرد مورد توجه بسیار قرار گرفته و در بین سیاستمداران محبوب باشد (استولارد^۸، ۲۰۰۳، صص ۵۵-۸۰).

جدول ۱. نظریه‌ها و نظریه‌پردازان وابسته به رویکرد کالبد-محور پیشگیری از جرم (نیکوکار و همکاران، ۱۳۹۱؛ فارال و همکاران، ۱۳۹۲؛ صالحی، ۱۳۸۷؛ گیسون و همکاران، ۱۳۹۰؛ فرید پهرانی، ۱۳۹۰ و قلیچ و غفاری ۱۳۹۱)^۹

نظریه پرداز	نظریه	توضیحات
وود، آنگل ^۴ نیومن، جفری و جاکوبز (۱۹۶۰-۱۹۸۰)	جلوگیری از جرائم از طریق طراحی محیطی (CPTED) ^{۱۰}	۴ اصل را برای پیشگیری از جرم ارائه کرد که عبارت‌اند از ایجاد امکان مراقبت و نظارت، تشویق شهروندان به استفاده از فضاهای شهری، کنترل دسترسی، از بین بردن عوامل تحریک‌آمیز در محیط
وود (۱۹۶۰)	طراحی اجتماعی ^{۱۱}	بر اهمیت حفظ حس محیط‌های خصوصی به وسیله ساکنان با تأکید بر حس اجتماع به دنبال کاهش جرم است. این تئوری پیشنهاد می‌کند که برای کارآیی بیشتر بایستی تسهیلات عمومی به نحوی طراحی شوند تا تعامل بین ساکنان بهبود پیدا کند.
جاکوبز (۱۹۶۱)	نظارت بر خیابان (چشمان خیابان) ^{۱۲}	تأثیر اختلاط کاربری بر کاهش جرم را مطرح کرد و اصطلاح چشمان خیابان را در خصوص محله‌هایی به کاربرد که با وجود اینکه مردم یکدیگر را نمی‌شناختند، اما مراقب یکدیگر و محیط اطراف خود بودند. به عقیده وی، مقیاس کوچک و تنوع بسیار زیاد کاربری‌ها و فعالیت‌ها کلید امنیت و سرزندگی صحنه شهر است

1. The death and life of great American cities
2. Jane Jacobs
3. Social aspect of housing in urban development
4. Elizabeth wood
5. C. Ray Jeffery
6. Defensible space
7. Oscar Newman
8. Stollard
9. Schlomo Angle
10. Crime Prevention Through Environmental Design
11. Social design theory
12. Eyes on the Street

<p>این رویکرد به دنبال کشف ظهور الگوهای جرم با تأکید بر ماهیت محیط در وقوع جرم است و معتقد است وقوع جرائم نه تنها تصادفی نبوده؛ بلکه در یک الگوی زمانی و مکانی با تغییرات دوره‌ای ایجاد می‌شوند.</p>	<p>الگوی جرم^۱</p>	<p>برانتینگتان (۱۹۸۴)</p>
<p>به مقوله پیشگیری از جرم با تمرکز بر روی آگاهی ساکنان از رفتارهای مشکوک، حفاظت از محیط و پیامدهای آن ارتباط دارد. بین فضاهای شهری خشن و به‌هم‌ریخته و افزایش جرم رابطه معناداری وجود دارد. کیفیت محیطی که مردم در آن زندگی می‌کنند می‌تواند تأثیر منفی در حس غرور ساکنان نسبت به محیط پیرامونشان داشته باشد</p>	<p>پنجره شکسته^۲</p>	<p>ویلسون^۲ و کلینگ^۳ (۱۹۸۲)</p>
<p>از روش‌های گرافیکی و ریاضی برای نشان دادن رابطه بین مفاهیم شکل یافته و فضای شهری استفاده می‌کند. از نظر چیدمان فضا، این ماهیت مدل‌های شهری (محتویات کالبدی نظیر ساختمان‌ها) نیست که بیش‌تر اهمیت دارد؛ بلکه این فضاها و اتصالاتشان با یکدیگر است که اهمیت می‌یابد</p>	<p>نحو یا چیدمان فضا^۴</p>	<p>هیلیر^۳ و هانسون^۶ (۱۹۸۰)</p>
<p>تلفیق دو ریکرد مکانی و غیرمکانی حل مشکلات جرائم با رویکرد قانون و نظم و برخورد ریشه‌ای با علل اصلی جرائم و راه‌حل آن سه فاکتور آگاهی از محیط، قابلیت مشاهده توسط دیگران و پیدا کردن کمک است.</p>	<p>شهرهای امن</p>	<p>وکرل^۴ و واتزمن^۱ (۱۹۹۵)</p>
<p>برخی محدوده‌ها به دلیل وجود برخی عناصر کالبدی، اجتماعی و اقتصادی وقوع بزهکاری در آن نسبت به توزیع جرم در کل ناحیه متمرکزتر است. سعی می‌شود ضمن شناسایی عوامل این تمرکز اقدام به ارائه راهبرهایی مناسب جهت حل آن شود.</p>	<p>کانون‌های جرم خیز</p>	<p>برگر^۱، گارتین^{۱۱} و شرمن^{۱۲} (۱۹۸۹)</p>
<p>بی‌نظمی فیزیکی (وجود زباله در خیابان‌ها و جوی آب، دیوارنویسی‌ها، خانه‌های نیمه ساخته و مخروبه، زمین‌های خالی) و بی‌نظمی اجتماعی (ضعیف شدن پیوندهای اجتماعی، تنوع خرده‌فرهنگی) که نشان‌دهنده ضعف کنترل اجتماعی و فقدان توجه به محیط پیرامونی است، رابطه مستقیمی با ترس از جرم دارد</p>	<p>نظریه بی‌تناسبی محیط اجتماعی^{۱۵}</p>	<p>برسیک^{۱۳} و سمپسون^{۱۴} (۱۹۹۵-۱۹۹۸)</p>

1. 1. Crime Pattern Theory
2. Wilson
3. Kling
4. Broken window
5. Hillier
6. Hanson
7. Space syntax
8. Wekerle
9. Whitzman
10. Buerger
11. Gartin
12. Sherman
13. Robert Bursik
14. Robert Sampson
15. Incivilities theory



ج) رویکرد اجتماعی (نابرابری‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، تفکیک جنسیتی فضا و ترس از بزهکاری): در طی یکی دو دهه گذشته، جغرافیدانان اجتماعی با تمرکز بر فضا‌مندی ترس و اثرات آن بر رفتار و کیفیت زندگی شهری، چارچوب مفهومی نوینی برای تحلیل ترس از بزهکاری و خشونت جنسیتی شده^۱ فراهم آورده‌اند. طرفداران این رویکرد بر این باورند که ترس، پیوند نزدیکی با محرومیت و طردشدگی اجتماعی دارد و در ارتباط تنگاتنگ با نابرابری‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی، ایدئولوژی خانواده و ادراکات تقسیم جنسیتی فضا است (پین، ۱۹۹۷؛ ولنتاین، ۱۹۹۲ و کرافورد، جونز، وودهوس و یونگ^۲، ۱۹۹۰). در این رویکرد، کسانی که احساس عدم یکپارچگی در محلات خود را دارند، احساس انزوا و فقدان پذیرش اجتماعی داشته و بر منابع کنترل کمی دارند و افرادی که به حاشیه رانده شده‌اند و احساس بی‌قدرتی می‌کنند احساس ترس بیشتری نسبت به دیگران دارند.

محققانی همچون ولنتاین (۱۹۸۹)، پین (۱۹۹۷)، کاسکلا (۱۹۹۹) و ویسلی و گاردرد^۳ (۲۰۰۴) را می‌توان از پیشگامان این دیدگاه دانست که اغلب از جغرافیدانان فمینیست هستند. از نظر این پژوهشگران، روابط قدرت نهفته بین مردان و زنان، استفاده و برداشت از فضای عمومی توسط آن‌ها را تحت تأثیر قرار داده و به پیامدهای فضایی خاصی منجر می‌شود و به واسطه آن، محرومیت‌های اجتماعی آن‌ها بازتولید می‌شود. بنابراین آن‌ها مدعی هستند که ترس از خشونت در فضای عمومی باید به‌عنوان مشکلی ساختاری در جامعه تلقی شده تا اینکه مشکلی فردی باشد. ترس در ارتباط با روابط قدرت جنسیتی در فضا^۴ (رز، ۱۹۹۷، ص ۳۰۷) و روابط جنسیتی رفتارهای فضایی متفاوت خلق می‌کند (می^۵، ۲۰۰۱، ص ۱۴۷).

پیشینه پژوهش

ترس از بزهکاری یا جرم مفهوم نسبتاً جدیدی است که نخستین بار در دهه ۱۹۳۰ در روزنامه‌های آمریکایی برای توضیح واکنش مردم به رفتار جنایتکارانه ظهور کرد (نیکوکار، همت پور و غلامی، ۱۳۹۱، ص ۲۳). با این حال، تا اواخر دهه ۱۹۶۰، محققان اندکی توجه مستقیم به این مسئله کرده بودند. تحقیقات اولیه در خصوص ترس از بزهکاری عمدتاً کمی بود و سازمان‌ها و محققان به سنجش تعداد مردمی که از حضور در فضاهای عمومی ترس و واهمه دارند پرداخته و مکان‌هایی که مردم احساس ترس می‌کنند را مشخص می‌کردند. تحقیقات کیفی و عمیق‌تر از دهه ۱۹۸۰ آغاز شده و ولنتاین (۱۹۸۹) نخستین کسی بوده که فضا‌مندی ترس زنان از خشونت

1. Gendered FOVC
2. Crawford, Jones, Woodhouse & Young
3. Weseley & Gaarder
4. rose
5. May

و بزهکاری را نشان داد و به ارتباط آن با نابرابری جنسیتی و ایدئولوژی خانواده تأکید کرد. از دهه ۱۹۹۰ موضوع ترس از بزهکاری زنان مورد توجه ویژه قرار گرفته و محققان خارجی و داخلی از رویکردهای گوناگون به تحلیل آن پرداخته‌اند. در جدول ۲ و ۳ به برخی از این تحقیقات اشاره شده است.

جدول ۲. پیشینه خارجی ترس زن از بزهکاری و خشونت

پژوهشگر/پژوهشگران	عنوان پژوهش	توضیحات
ولنتاین (۱۹۸۹)	جغرافیای ترس	محرومیت زنان در استفاده از فضا، تبیین (نمایش) فضایی پدرسالاری است
پیترز ^۱ (۲۰۰۱)	حمل‌ونقل و جنسیت در کشورهای کم‌تر توسعه‌یافته	شباهت‌ها و تفاوت‌های تجارب زنان در محیط‌های حمل‌ونقل را به منظور تأکید بر راهبردهای حمل‌ونقل حساس به جنسیت و اعطای بعد محلی به آن مورد توجه قرار می‌دهد
دلبوسک و کاری ^۲ (۲۰۱۱)	مدل‌سازی علل و عواقب ادراک ایمنی شخصی میان مسافران حمل‌ونقل همگانی	اثر غیرمستقیم سن بیش از اثر غیرمستقیم جنس در استفاده از حمل‌ونقل همگانی تأثیر دارد. احساس ایمنی تأثیر مثبت کوچک اما مهمی بر چگونگی استفاده از حمل‌ونقل همگانی دارد. این اثر کمی کوچک‌تر از اثر منفی اتومبیل در خانواده، اما بزرگ‌تر از اثر منفی فاصله از مرکز شهر است.
اونیل (۲۰۱۳)	جنسیت در فضای عمومی	با توجه به فقدان حمایت مناسب قانون از قربانیان آزار و اذیت‌های خیابانی، می‌باید آن را به مسئله‌ای سیاسی تبدیل کرد و به توسعه سیاستی پرداخت که به طور مؤثر به آزارهای خیابانی رسیدگی کند.
سور ^۳ (۲۰۱۴)	ایمنی در بیرون از منازل شهری	بین عکس‌العمل زنان در برابر تهدید به جرم در فضای حمل‌ونقل همگانی و کلاس محل سکونت و همین‌طور سطح تحصیلاتشان رابطه معناداری وجود دارد.

جدول ۳. پیشینه داخلی ترس زن از بزهکاری و خشونت

پژوهشگر/پژوهشگران	عنوان پژوهش	توضیحات
علی خواه و نجیبی (۱۳۸۴)	زنان و ترس از جرم در فضاهای شهری	در بین مناطق ۲۲ گانه تهران، حدود ۴۸ درصد زنان در حد زیاد، ۲۳ درصد در حد متوسط و ۱۹ درصد در حد کم در فضاهای شهری احساس ناامنی می‌کنند. در بین زنان تحصیل کرده و دارای درآمد بالا و زنانی که در محله آن‌ها ساختمان‌ها و زمین‌های متروکه کم‌تری وجود دارد، میزان ترس از جرم نیز کم‌تر است

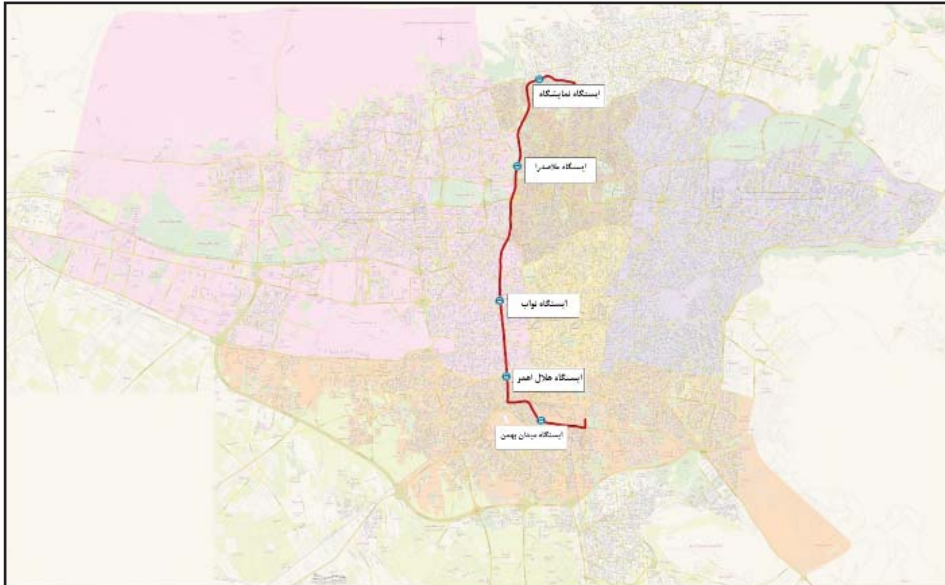
1. Peters
2. Delbosc & Currie
3. Sur

نوع جامعه‌پذیری، خشونت، انزوای اجتماعی، تولید و بازتولید ترس در خانواده و اجتماع و عدم حمایت‌های قانونی در کنار شرایط ویژه زنان نظیر بارداری، غریبگی، بیماری و معلولیت بر میزان ترس زنان مؤثر است	بررسی جامعه‌شناختی علل و عوامل مؤثر بر ترس از جرم در میان زنان شهر تهران	صادقی فسایی و میرحسینی (۱۳۹۰)
عواملی مانند تعامل اجتماعی، طراحی و معماری فضا، امکان مشارکت در فضا، اجتماعی‌پذیری فضا، امنیت و آزادی حرکت، هویت و داشتن خاطره جمعی، راحتی در فضا و وجود مناظر طبیعی، تنوع فضا، امنیت در فضا، استفاده و فعالیت، وجود نظارت اجتماعی و دسترسی و نفوذپذیری فضا بر مطلوبیت فضاهای شهری از دید زنان و بر افزایش حضور آن‌ها در فضای شهری تأثیرگذار هستند.	بررسی عوامل محدودکننده حضور زنان در فضاهای شهری	رضازاده و محمدی (۱۳۸۸)
بی‌نظمی در محله، مهم‌ترین تبیین‌کننده ترس از جرم در محلات شهری است و تجربه بزه‌دیدگی و رضایت از محله نیز تأثیر چشمگیری بر سطح ترس از جرم شهروندان دارد.	مطالعه عوامل مؤثر بر ترس از جرم در محله‌های شهری	صدیق سروستانی و نصر اصفهانی (۱۳۹۰)
جنسیتی کردن فضا که رویکردی مکانی است باعث کاهش امنیت در محیط می‌شود	برنامه‌ریزی برای ارتقای امنیت زنان در بوستان‌های شهری	چنگیزی (۱۳۹۲)
میزان احساس امنیت کاربران در فضاهای عمومی مناطق کم‌درآمد بیش از میانگین آن در مناطق متوسط نشین و مرفه نشین است.	بررسی احساس امنیت در فضاهای عمومی	لطفی و همکاران (۱۳۹۳)

روش

محدوده مورد مطالعه این پژوهش، سامانه اتوبوس تندرو یا BRT^۱ و محیط بلافاصل ایستگاه‌های آن در شهر تهران است. در حال حاضر شهرستان تهران دارای ۹ خط بی آر تی است که از سال ۱۳۸۶ راه‌اندازی و به مرور تکمیل شده است. خط ۴ به طول ۵/۲۱ کیلومتر دارای ۲۱ ایستگاه است که از پارک وی آغاز و پس از طی مسیر از بزرگراه شهید چمران، میدان توحید، بزرگراه نواب، خیابان شهید تندگویان و بعثت به پایانه جنوب ختم می‌شود. در این پژوهش، ۵ ایستگاه متمایز بی آر تی خط ۴ و محدوده بلافاصل آن، محدوده مورد مطالعه را تشکیل می‌دهند. دلیل انتخاب این ۵ ایستگاه، ویژگی‌های خاص کالبدی هر یک از آن‌ها و همچنین تفاوت در پایگاه‌های اجتماعی - اقتصادی افراد ساکن در محدوده بلافاصل آن است. در نقشه ۱، موقعیت خط ۴ بی آر تی بر روی نقشه شهرستان تهران قابل مشاهده است.

1. Bus Rapid Transit

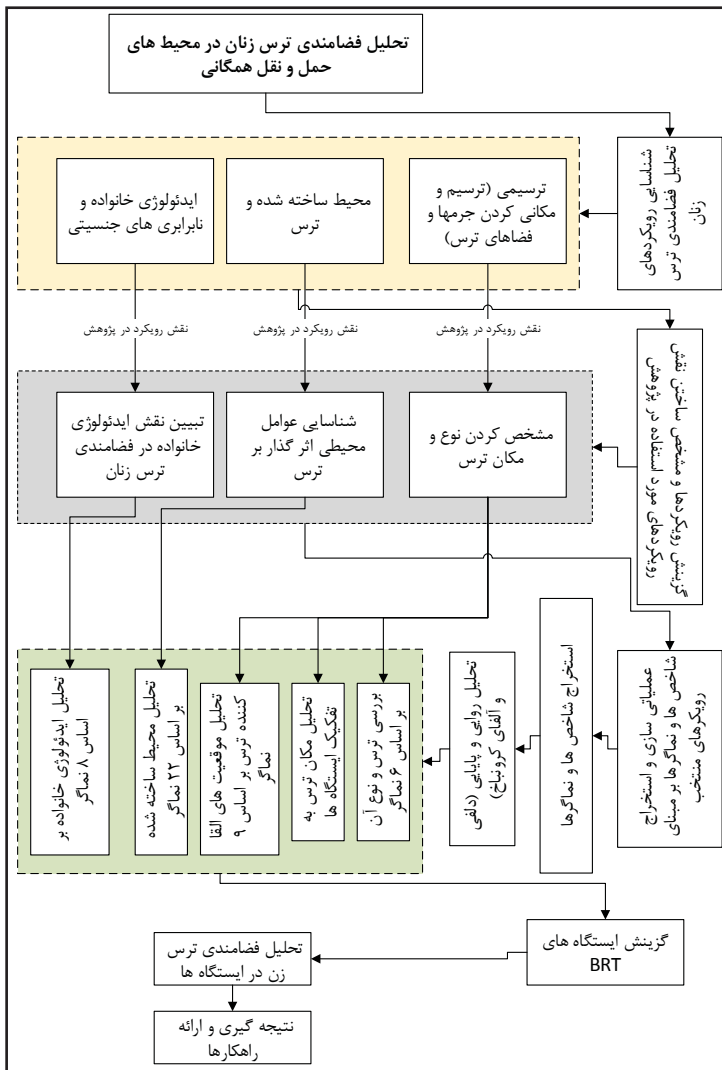


موقعیت خط چهار بی آر تی در شهرستان تهران

پژوهش حاضر به منظور تحلیل فضا‌مندی ترس در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی از رویکردی ترکیبی که برگرفته از دو رویکرد اصلی تشریح و تبیین ترس از بزهکاری (یعنی ساخته شده و ترس از بزهکاری و همچنین نابرابری‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، تفکیک جنسیتی فضا و ترس از بزهکاری) است، بهره می‌گیرد. از روش کمی برای تحلیل و آگاهی از ترس زنان از بزهکاری و خشونت در محیط‌های حمل‌ونقل و شناخت ویژگی‌های محیطی اثرگذار بر آن استفاده شده و از روش کیفی برای تشریح ایدئولوژی خانواده‌ها و نابرابری جنسیتی و نقش آن در ترس زنان از فضاهای حمل‌ونقل همگانی بهره گرفته شده است. در این مقاله، روش جمع‌آوری داده‌ها به صورت میدانی و اسنادی است. جامعه آماری را کاربران زن خط ۴ بی آر تی تهران در گروه سنی ۱۸-۴۵ سال تشکیل داده‌اند و با توجه به مشخص نبودن حجم جامعه آماری و تعداد دقیق آن‌ها، از روش نمونه‌گیری غیر تصادفی در دسترس استفاده شد و تعداد ۱۲۰ پرسشنامه نیمه ساخت‌یافته تکمیل شد. در شکل ۱ فرآیند انجام پژوهش و تعداد شاخص‌ها و نماگرهای منتخب که برگرفته از رویکردهای اصلی درک و تبیین ترس زن از بزهکاری است، آورده شده است. در نهایت، به منظور تحلیل از آمارهای توصیفی و استنباطی و نرم‌افزار SPSS استفاده شده است.

متغیرها و شاخص‌های مورداستفاده در مرحله اول پس از مطالعات اسنادی مبانی نظری استخراج و سپس با استفاده از روش دلفی توسط ۱۵ نفر از متخصصان برنامه‌ریزی شهری مورد غربالگری قرار گرفت. برای این منظور، پرسشنامه نظرسنجی متخصصان متشکل از مؤلفه‌ها و زیر مؤلفه‌ها تهیه و در اختیار کارشناسان و متخصصان

منتخب قرار گرفت تا نظر خود را راجع به میزان اهمیت هر زیر مؤلفه با یکی از ۵ درجه اهمیت (بی‌اهمیت، کم‌اهمیت، بااهمیت، بااهمیت زیاد، بااهمیت بسیار زیاد) مشخص کرده و در صورت نیاز مؤلفه‌های جدید به لیست اضافه کنند. برای جمع‌بندی آرای پرسش‌شوندگان امتیاز وزن‌دار هر زیر مؤلفه و درصد و درجه اهمیت آن محاسبه شد و در نهایت زیر مؤلفه‌هایی که کم‌تر از نصف درصد اهمیت را کسب کرده بودند حذف شد. ضریب آلفای کرونباخ برای ۶۶ متغیر پرسشنامه مورد محاسبه قرار گرفت که میزان آن ۰/۹۲۳ بود و این میزان با توجه به اینکه بالاتر از ۰/۷ و نزدیک به ۱ است، نشان‌دهنده پایایی مطلوب پرسشنامه طراحی شده است.



شکل ۱. فرآیند انجام پژوهش

یافته‌ها

ویژگی فردی شرکت‌کنندگان در پیمایش: در جدول ۴، ویژگی‌های فردی شرکت‌کنندگان در پیمایش آورده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود تعداد ۱۲۰ نفر از زنان و دختران مسافر خط ۴ بی آر تی تهران نمونه آماری این پژوهش را تشکیل می‌دهند که بیش‌ترین تعداد پاسخ‌دهندگان را زنان مجرد (۶۸ درصد) در گروه سنی ۲۰-۲۹ ساله، دارای تحصیلات کارشناسی و شغل آزاد تشکیل داده‌اند.

جدول ۴. ویژگی‌های فردی پاسخ‌دهندگان

درصد فراوانی	فراوانی	ویژگی پاسخ‌دهندگان	درصد فراوانی	فراوانی	ویژگی پاسخ‌دهندگان
وضعیت تأهل			گروه سنی		
۵۶	۶۸	مجرد	۳	۴	۱۹-۱۵
۳۸	۴۶	متأهل	۳۳	۴۰	۲۴-۲۰
۵	۶	مطلقه	۳۲	۳۹	۲۹-۲۵
تحصیلات			۱۵	۱۸	۳۴-۳۰
۷	۹	متوسطه	۸	۱۰	۳۹-۳۵
۲۲	۲۷	دیپلم	۷	۹	۴۹-۴۰
۱۲	۱۵	کاردانی	شغل		
۴۰	۴۸	کارشناسی	۱۳	۱۶	خانه‌دار
۱۵	۱۹	کارشناسی ارشد	۲۱	۲۶	دانشجو
۱	۲	بالا‌تر	۱۰	۱۲	شغل دولتی
			۴۰	۴۹	شغل آزاد
			۱۲	۱۵	بیکار

ترس از خشونت و جرم در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی: به منظور تحلیل ترس از بزهکاری، ابتدا از کاربران زن سؤال شد که آیا احساس ترس از بزهکاری خشن و جرم در فضاهای حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی دارند یا خیر. ۶۳/۷۹ درصد از پاسخ‌دهندگان اظهار داشتند که به هنگام جابجایی در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی احساس ترس و ناامنی می‌کنند. بیش‌ترین میزان این ترس پس از ساعت ۲۰ (۴۰/۵۴ درصد) و روزهای جمعه و تعطیلات رسمی (۳۵/۵ درصد) بود. سپس نوع و میزان ترس زنان (بعد ذهنی) از انواع آزار و اذیت‌ها و مورد بزه قرار گرفتن به ترتیب اولویت مورد بررسی قرار گرفت. بدین منظور، ۶ سؤال با طیف ۶ گزینه‌ای لیکرت (به‌هیچ‌عنوان، بسیار کم، کم، متوسط، زیاد، بسیار زیاد) در اختیار پاسخ‌دهندگان قرار گرفت و از پرسش‌شوندگان خواسته شد میزان تجربه یا مشاهدات خود (بعد عینی) را نسبت به هریک از موارد ذکر شده مشخص کنند. نتایج این پیمایش در جدول ۵ آورده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود اغلب

پرسش‌شوندگان با میانگین ۴/۵۰ و میزان تی ۳۵ بیش‌ترین میزان ترس را در ربوده شدن کیف و اموالشان احساس می‌کنند که همسو با پیشینه مورد مطالعه در پژوهش‌های جهانی نبوده و کم‌ترین میزان ترس نیز مربوط به آزار کلامی توسط مزاحمان است. از طرفی، بیش‌ترین بزه و آزاری که زنان در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی مشاهده یا تجربه کرده‌اند آزار کلامی و لمس شدن است و کم‌ترین مورد نیز مربوط به اخاذی است. در جدول ۵، همچنین همبستگی بین ذهنیت و عینیت ترس زنان مورد آزمون قرار گرفته است. نتایج نشان می‌دهد با توجه به اینکه بیش‌ترین میزان ترس زنان از ربوده شدن کیف و اموالشان است، اما کم‌ترین میزان همبستگی بین تجربه این مورد و ترس از وقوع آن وجود دارد. به طور کلی، می‌توان گفت ذهنیت ترس زنان هرچند تا حدود کمی متأثر از عینیت آن است، ولی در مجموع این ذهنیت نمی‌تواند تابعی از عینیت ترس آن‌ها باشد و همبستگی ضعیفی بین این دو مورد وجود دارد.

جدول ۵. عینیت و ذهنیت ترس زنان از مورد آزار و بزه قرار گرفتن در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی

همبستگی پیرسون	عینیت			ذهنیت			مورد
	T	انحراف معیار	میانگین	T	انحراف معیار	میانگین	
۰/۳۴۲	۱۴/۱۳۹	۱/۷۸۲	۲/۴۲	۳۵/۱۵۴	۱/۴۰۲	۴/۵۰	ربوده شدن کیف یا سایر اموال
۰/۳۶۱	۱۴/۱۳۲	۱/۴۰۸	۱/۸۲	۲۶	۱/۴۶۱	۳/۳۷	اخاذی
۰/۵۱۹	۱۸/۰۶۶	۱/۳۲۸	۲/۱۸	۲۲/۷۸۳	۱/۶۴۳	۳/۴۲	مورد تعقیب قرار گرفتن توسط شخص یا اشخاص مزاحم
۰/۴۷۳	۲۰/۰۹۱	۱/۳۴	۲/۴۶	۲۲/۳۵	۱/۴۵۵	۳/۳۷	لمس شدن (تنه خوردن، ضربه خوردن)
۰/۳۱۶	۱۷/۷۹۹	۰/۹۹	۱/۶۱	۲۰/۴۹۲	۱/۶۷۵	۳/۱۳	آزار جنسی و مورد تجاوز قرار گرفتن
۰/۵۸۶	۲۰/۰۲۱	۱/۳۰۴	۲/۳۸	۲۰/۵۷۳	۱/۳۷۶	۲/۵۸	آزار کلامی توسط مزاحم یا مزاحمان مرد

برای مقایسه میزان ترس زنان در ایستگاه‌های مختلف بی آر تی، آزمون آنالیز واریانس یک‌طرفه (ANOVA) مورد استفاده قرار گرفت. همان‌طور که در جدول ۵ مشاهده می‌کنید میزان ترس زنان در ایستگاه‌های مختلف خط ۴ بی آر تی به طور معناداری با یکدیگر متفاوت است که برای درک میزان این تفاوت، در جدول ۷ مقایسه دو دویی بین ایستگاه‌ها صورت پذیرفته است. نتایج نشان می‌دهد که بیش‌ترین میزان ترس با میانگین ۲۸/۳۰ مربوط به ایستگاه ملاصدرا است. این ایستگاه در اتصال به بزرگراه چمران واقع شده و مسافران برای عبور از آن می‌باید از پل هوایی عابر پیاده استفاده کنند. مشاهدات میدانی نشان می‌دهد حاشیه بزرگراه محل اسکان و تجمع تعداد زیادی از افراد بی‌خانمان، کارتن‌خواب‌ها و معتادان است که وجود آن‌ها باعث احساس ترس و ناامنی در کاربران می‌شود. کم‌ترین میزان ترس با میانگین ۱۰/۹۰ متعلق به ایستگاه نواب است. به نظر می‌رسد دلیل

این امر، قرار گرفتن این ایستگاه در یکی از پرترددترین نقاط شهر با کاربری‌های مختلط و جاذب جمعیت باشد.

جدول ۶. آزمون آنالیز واریانس یک‌طرفه جهت مقایسه میزان ترس در ایستگاه‌های مختلف

شاخص ترس	مجموع مربعات	df	مربع میانگین	F	معناداری
میان گروه‌ها	۴۷۹۷/۶۸۰	۴	۱۹۹/۴۲۰	۱۴۴/۸۵۹	۰/۰۰۰
درون گروه‌ها	۹۵۲/۱۸۷	۱۱۵	۸/۲۸۰		
مجموع	۵۷۴۹/۸۶۷	۱۱۹			

جدول ۷. مقایسه چندگانه میزان ترس در ایستگاه‌های مختلف بی آر تی

ایستگاه (I) رتبه‌بندی براساس بیش‌ترین میزان ترس	تعداد	میانگین ترس در ایستگاه (I)	ایستگاه (J)	تفاضل میانگین (I-J)	خطای استاندارد	معناداری	
						حد پایین	حد بالا
ملاصدرا	۲۴	۲۸/۳	نمایشگاه	۳/۹۷	۰/۷۷۱۰۱	۰/۰۰۰	۱/۵۶
			نواب	۱۸/۲۱	۰/۸۳۳۵۶	۰/۰۰۰	۱۵/۶
			میدان بهمن	۸/۰۳	۰/۸۳۳۵۶	۰/۰۰۰	۴/۴۲
			هلال‌احمر	۱۲/۲	۰/۸۵۵۸۳	۰/۰۰۰	۹/۵۲
نمایشگاه	۲۴	۲۴/۳۳	نواب	۱۴/۲۴	۰/۸۰۷۶۸	۰/۰۰۰	۱۱/۷۱
			میدان بهمن	۴/۰۶	۰/۸۰۷۶۸	۰/۰۰۰	۱/۵۳
			هلال‌احمر	۸/۲۳	۰/۸۳۰۶۶	۰/۰۰۰	۵/۶۳
			نواب	۱۰/۱۸	۰/۸۶۷۵۶	۰/۰۰۰	۷/۴۶
میدان بهمن	۲۴	۲۰/۲۷	هلال‌احمر	۴/۱۷	۰/۸۸۹۰۲	۰/۰۰۰	۱/۳۸
			نواب	۱۶/۱	۰/۸۸۹۲	۰/۰۰۰	۳/۲۲
هلال‌احمر	۲۴	۱۶/۱	نواب	۶	۰/۸۸۹۲	۰/۰۰۰	۳/۲۲
نواب	۲۴	۱۰/۹	هلال‌احمر	-۶	۰/۸۸۹۰۲	۰/۰۰۰	-۸/۷۹

تفاوت میانگین در سطح ۰/۰۵ معنادار است.

در ادامه روند پژوهش، از پرسش‌شوندگان خواسته شد میزان ترس خود را در طیف ۶ گزینه‌ای لیکرت نسبت به موقعیت‌های مختلف به هنگام جابه‌جایی در خط ۴ بی آر تی مشخص کنند که نتیجه آن در جدول ۸ آورده شده است. نتایج پیمایش حاکی از آن است که بیش‌ترین میزان ترس زنان در موقعیت‌ها و مکان‌های مختلف خط ۴ بی آر تی به ترتیب عبارت است از: هنگام عبور از پل‌های عابر پیاده، هنگام پیاده پیمودن مسیر در امتداد بزرگ‌راه‌ها و آزاد راه‌های مجاور ایستگاه، هنگام پیاده پیمودن مسیر در امتداد فضاهای سبز مجاور ایستگاه و هنگام پیاده پیمودن مسیر در کوچه‌ها و بافت‌های مسکونی مجاور ایستگاه.

جدول ۸. موقعیت‌های القاء کننده ترس به هنگام جابجایی در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی

T	انحراف معیار	میانگین	ترس در محیط‌های حمل‌ونقل
۳۰/۵۷	۱/۷۱	۴/۳۷	هنگام عبور از پل‌های هوایی مخصوص عابران پیاده
۲۸/۹۸	۱/۵۸	۴/۱۹	هنگام پیاده پیمودن مسیر در امتداد بزرگراه‌ها و آزادراه‌های مجاور ایستگاه
۲۷/۹۷	۱/۴۶	۴/۱	هنگام پیاده پیمودن مسیر در کوچه‌ها و بافت‌های مسکونی مجاور ایستگاه
۲۸/۸۱	۱/۵۲	۳/۵۸	هنگام پیاده پیمودن مسیر در امتداد فضاهای سبز مجاور ایستگاه
۲۷/۲۴	۱/۴۱	۳/۵۲	هنگام پیاده پیمودن مسیر در خیابان‌ها و میدانی اصلی مجاور ایستگاه
۲۰/۶۱	۱/۸	۳/۳۹	هنگام استفاده از پله‌های برقی
۲۰/۴۶	۱/۶	۳/۰۹	هنگام انتظار در ایستگاه برای رسیدن اتوبوس
۲۰/۳۷	۱/۴۱	۳/۰۶	هنگام پیاده شدن از اتوبوس در ایستگاه
۲۱/۱۵	۱/۵۸	۳/۰۶	هنگام پیاده پیمودن مسیر در امتداد بخش‌های تجاری مجاور ایستگاه
۱۷/۰۲	۱/۳۶	۲/۱۳	درون اتوبوس و در حین حرکت

ویژگی‌های محیطی و ترس زنان در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی: در این بند، دلایل ترس زنان براساس رویکرد محیط ساخته‌شده مورد بررسی قرار گرفت و از کاربران زن پاسخ‌دهنده خواسته شد دلیل ترس از بزهکاری و خشونت را با استفاده از طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت (بسیار کم، کم، متوسط، زیاد و بسیار زیاد) مشخص کنند. نتایج حاصل از پیمایش در جدول ۹ آورده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود از دیدگاه کاربران زن محیط‌های حمل‌ونقل همگانی عدم حضور و تردد شهروندان، تعداد اندک کارکنان حمل‌ونقل و کارکنان و اپراتورها، عدم فعالیت مغازه‌داران و کسبه پس از غروب خورشید و نورپردازی نامناسب در فضاهای حمل‌ونقل همگانی به ترتیب مهم‌ترین عوامل ترس از بزهکاری زنان در محیط ساخته‌شده است. اما در نهایت، مهم‌ترین شاخص تأثیرگذار بر احساس امنیت زنان ارتقای میزان نظارت غیررسمی است. می‌توان این‌طور استدلال کرد که محیط‌های حمل‌ونقل بایستی به گونه‌ای طراحی و مکان‌یابی شوند که جاذب جمعیت باشند و افراد زیادی را تشویق به حضور و استفاده کنند. علاوه بر این، دارای تسهیلات مناسب در مواقع اضطراری باشند. با توجه به اینکه در تحلیل‌های پیشین اشاره شد، بیش‌ترین میزان ترس زنان متعلق به پس از ساعت ۲۰ است که با ایجاد کاربری‌های مناسب و فعالیت‌های شبانه در مجاورت این محیط‌ها می‌توان پس از تاریکی و خلوت شدن تدریجی خیابان‌ها همچنان بخشی از جمعیت را در این فضاها حفظ کرد، اما به این نکته نیز باید توجه داشت که بخش اعظمی از خط ۴ بی آر تی در طول بزرگراه چمران واقع شده و اعمال این مورد در ایستگاه‌های واقع در بزرگراه چندان میسر نیست. مشاهدات میدانی در خصوص حضور کارکنان نیز حاکی از این بود که در اغلب ایستگاه‌های این خط تنها یک نفر به‌عنوان کنترل‌کننده بلیط‌ها وجود دارد و جالب اینکه این فرد نیز پس از تاریکی و نزدیک شدن به ساعات انتهایی شب پست خود را ترک می‌کند، ایستگاه‌ها و پل‌های هوایی نیز فاقد دوربین هستند و عملاً هیچ‌گونه نظارتی در طول شب بر ایستگاه‌ها (به



ویژه ایستگاه‌های واقع در بزرگراه) وجود ندارد.

به طور کلی، می‌توان گفت که نظارت رسمی از طریق افزایش کارکنان حمل‌ونقل و نیروی پلیس و همچنین خلق فضاهای برانگیزاننده نظارت غیررسمی می‌تواند نقش مهمی در ارتقای حس امنیت زنان در فضاهای حمل‌ونقل همگانی ایفا کند

جدول ۹. موضوعات و گویه‌های محیطی برانگیزاننده ترس زنان در محیط‌های حمل‌ونقل

موضوع	میانگین	گویه	میانگین	انحراف معیار	T
نظارت رسمی	۴/۶۳	تعداد اندک کارکنان حمل‌ونقل و کارکنان و اپراتورها	۴/۷۳	۱/۰۵	۴۹/۳۳
		عدم وجود پلیس، مأموران انتظامی و گشت بیشتر	۴/۵۴	۱/۵۱	۳۲/۹۲
نظارت مردمی / غیررسمی	۴/۸۵	عدم حضور و تردد شهروندان در این فضاها	۴/۹۸	۰/۹۲	۵۸/۹۷
		عدم فعالیت مغازه‌داران و کسبه پس از غروب خورشید	۴/۷۲	۱/۰۷	۴۸/۲۶
حمل‌ونقل مختص زنان	۴/۵۵	عدم استفاده از اتوبوس‌های ویژه زنان	۴/۵۵	۱/۳۸	۳۵/۸۷
نظارت فنی و مکانیکی	۴/۲۹	عدم وجود دکمه‌های اضطراری برای زمان خطر	۴/۶۸	۱/۳۵	۳۷/۹
		فقدان دوربین‌های مدار بسته	۴/۴۷	۱/۳۶	۳۵/۸۳
		فقدان کیوسک‌های تلفن در مناطق خلوت	۳/۷۲	۱/۶۲	۲۵/۱۳
نظارت طبیعی	۴/۳۴	نورپردازی نامناسب	۴/۷۲	۱/۱۸	۴۳/۸۳
		محصور شدن پیاده راه‌ها توسط شاخ و برگ درختان	۴/۱۳	۱/۳۸	۳۲/۷۲
		عدم اشراف پنجره منازل مسکونی به این فضاها (نبودن مقیاس انسانی)	۴/۱۷	۱/۳۱	۳۴/۸
تک جنسیتی شدن محیط	۴/۴۲	عدم حضور مسافران زن در محیط‌های حمل‌ونقل	۴/۷۲	۱/۰۲	۵۰/۵۴
		عدم استفاده از کارکنان زن در محیط‌های حمل‌ونقل	۴/۲۸	۱/۴	۳۳/۴۳
نفوذپذیری	۳/۹۷	ایجاد محیط‌های حمل‌ونقل با غالب جمعیت مرد	۴/۲۷	۱/۱۷	۳۹/۶۳
		ورود موتورسواران و دوچرخه‌سواران به پیاده‌روها	۴/۴۲	۱/۱۵	۴۲/۱۵
		وجود کوچه‌های تنگ و باریک	۳/۹۵	۱/۰۹	۳۹/۳۷
سازمان محیط اجتماعی	۳/۸۸	تداخل ترافیک سواره و پیاده	۳/۵۵	۱/۲۶	۳۰/۶۳
		وجود ساختمان‌های متروکه در مجاورت و یادرون محیط‌های حمل‌ونقل	۴/۵۲	۱/۲	۴۱/۱۵
		عدم رفع اثرات تخریب اموال عمومی از محیط‌های حمل‌ونقل	۳/۷۸	۱/۳	۳۱/۶۶
آگاهی و اطلاع‌رسانی	۳/۷۱	انباشت زباله‌ها و کثیف بودن محیط	۳/۳۶	۱/۳۴	۲۷/۳۳
		عدم اطلاع‌رسانی ساعت دقیق رسیدن اتوبوس به ایستگاه	۴	۱/۴۲	۳۰/۷۲
		فقدان تابلوها و علائم راهنمایی مناسب	۳/۴۳	۱/۲	۳۱/۲۶

نابرابری‌های جنسیتی و ترس زنان در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی: برای سنجش میزان غلبه ایدئولوژی پدرسالاری در خانواده از ۸ گویه در طیف ۶ گزینه‌ای لیکرت استفاده شد که نتیجه آن با بهره‌گیری از آزمون تی در جدول ۱۰ آورده شده است (درجه آزادی: ۱۲۰، سطح معناداری: ۰). همان‌طور که مشاهده می‌شود در درون خانواده‌های کاربران زن نیز با تسلط ایدئولوژی مردسالارانه مواجه هستیم و تمامی گویه‌های بررسی شده دارای میانگینی بالاتر از ۳ هستند.



جدول ۱۰. تحلیل میزان مردسالاری در خانواده‌های کاربران زن خط ۴ بی آر تی تهران

حد بالایی	حد پایینی	تفاوت میانگین	t	گویه
۴/۷۵	۴/۴۵	۴/۶	۶۰/۴۱	تا چه حد همسر یا پدر و فرزندان پسر در تصمیم‌گیری‌های کلان زندگی خانواده شما نقش دارند؟
۴/۴۲	۴	۴/۲۵	۳۲/۶۴	تا چه میزان از نظر اقتصادی به همسر یا پدر خود وابسته‌اید؟
۴/۹۳	۴/۶	۴/۷۶	۵۷/۱۱	تا چه حد در خانواده شما اعتقاد بر این است که باید مردان معیشت خانواده را عهده‌دار باشند؟
۳/۹۷	۳/۶۴	۳/۸	۴۵/۳۷	تا چه میزان پدر یا همسران نماینده منافع شما هستند؟
۴/۸۴	۴/۴۴	۴/۶۴	۴۵/۶۵	تا چه میزان پدر و یا همسر شما به تفکیک بین فضاهای زنانه و مردانه قائل می‌شوند؟
۳/۷۱	۳/۲۱	۳/۴۵	۲۷/۳۸	تا چه میزان پدر یا همسر شما اعتقاد بر این دارد که بهتر است زنان خانه‌دار باشند؟
۳/۸۷	۳/۳۶	۳/۶۱	۲۸/۳۵	تا چه میزان در خانواده، خشونت مردانه نسبت به خود را تجربه کرده‌اید؟
۴/۲۸	۴/۱۳	۴/۳۲	۵۲/۹۶	در صورت وجود خشونت در خانواده، تا چه میزان از بازگویی آن به پلیس و دیگران احساس شرمساری می‌کنید؟

در گام بعدی، برای آزمون این فرضیه که زنان از خانواده‌هایی با ایدئولوژی پدرسالاری بیش‌ترین میزان ترس (بعد ذهنی) را به هنگام جابه‌جایی و حضور در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی نسبت به سایرین دارند، رگرسیون خطی مورد استفاده قرار گرفت تا میزان همبستگی شاخص ترس (متشکل از ۶ سنجه) و شاخص پدرسالاری در خانواده (متشکل از ۸ سنجه) مورد بررسی قرار گیرد. میزان همبستگی پیرسون (سطح معناداری: ۰) برابر با ۰/۹۵۹ بود که نشان‌دهنده همبستگی مثبت قابل توجه بین این دو شاخص است. به بیانی، میزان R برابر با ۰/۹۵۹ و مربع R برابر با ۰/۹۲۰ بود که بر این اساس، می‌توان گفت زنان با خانواده‌های مردسالار به دلیل اجتماعی شدن خاص، ترس بیشتری از بزهکاری خشن در فضاهای حمل‌ونقل همگانی تهران دارند.

جدول ۱۱. آنالیز واریانس یک‌طرفه جهت برازش مدل

مدل	مجموع مربعات	df	مربع میانگین	F	معناداری
رگرسیون	۵۲۹۰/۹۰	۱	۵۲۹۰/۹۰	۱,۳۶۰E۳	۰/۰۰۰
باقی‌مانده	۴۵۸/۹۶۶	۱۱۹	۳/۸۹		
مجموع	۵۷۴۹/۸۶۷	۱۲۰			
متغیر پیش‌بینی کننده: شاخص پدرسالاری					
متغیر وابسته: شاخص ترس					

جدول ۱۲. ضرایب پیش‌بینی‌کننده مدل رگرسیون خطی

معناداری		ضرایب استاندارد نشده		مدل	
		ضرایب استاندارد شده	خطای استاندارد	B	
۰/۰۰۰	-۵/۹۳		۰/۶۷۲	-۳/۴۲۴	(مقدار ثابت)
۰/۰۰۰	-۳۶/۸۸۲	۰/۹۵۹	۰/۰۱۷	۰/۶۲۵	شاخص پدرسالاری
					متغیر وابسته: شاخص ترس

راهبردهای زنان در مواجهه با ترس در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی: در گام آخر، به تحلیل راهبردهای زنان در مواجهه با ترس در بین کاربران خط ۴ بی آر تی تهران پرداخته شد. در جدول ۱۳، انواع راهبردهای مورد استفاده زنان آورده شده است. این راهبردها در ۴ دسته قابل تفکیک هستند که در طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت مورد پرسش قرار گرفتند. مهم‌ترین راهبرد اتخاذشده از سوی زنان مشارکت‌کننده در پرسشنامه را راهبردهای اجتنابی، به ویژه محدود کردن حضور در فضا پس از تاریکی و اجتناب از استفاده از برخی مسیرها علی‌رغم ارزان‌تر بودن و در دسترس‌تر بودنشان تشکیل می‌دهد. این موضوع نشان می‌دهد که ترس زن از بزهکاری در فضاهای حمل‌ونقل همگانی می‌تواند منجر به بازتولید محرومیت‌های اجتماعی - اقتصادی شود.

جدول ۱۳. راهبردهای مورد استفاده زنان به هنگام احساس ترس و ناامنی در محیط‌های حمل‌ونقل خط ۴ بی آر تی

T	انحراف معیار	میانگین	نوع استراتژی	استراتژی‌ها
۳۵/۸۷	۱/۱۹	۳/۹	اجتنابی (منفعلانه)	سعی می‌کنم پس از تاریکی جابه‌جایی خود در شهر را به حداقل ممکن برسانم
۳۵/۹۳	۱/۰۳	۳/۳۳	اجتنابی (منفعلانه)	سعی می‌کنم فقط از خیابان‌های اصلی استفاده کنم
۳۵	۱/۳۴	۳/۵۸	اجتنابی (منفعلانه)	از برخی مسیرها که به من احساس ناامنی می‌دهند، علی‌رغم ارزان‌تر بودن و در دسترس‌تر بودنشان اجتناب کرده و مسیر دیگری انتخاب می‌کنم
۲۹/۳۷	۱/۲۲	۳/۲۸	سفر غیرمستقل (فعالانه)	سعی می‌کنم به صورت دسته‌جمعی و گروهی با دوستان یا بستگانم به بیرون بروم
۲۹/۸۱	۱/۲	۳/۲۷	سفر غیرمستقل (فعالانه)	سعی می‌کنم از یک همراه زن (دوست، مادر، فرزند دختر یا سایر بستگان زن) در هنگام جابه‌جایی‌هایم استفاده کنم
۳۲/۶۲	۱/۰۶	۳/۱۸	اجتنابی (منفعلانه)	مسیرهایی را که به من احساس ناامنی می‌دهند و در حالت عادی می‌توانم پیاده طی کنم، با وسیله نقلیه (آژانس، تاکسی و یا اتومبیل خانوادگی) طی می‌کنم
۲۳/۷	۱/۴۳	۳/۱۱	اجتنابی (منفعلانه)	سعی می‌کنم پس از تاریکی به هیچ‌عنوان از خانه بیرون نروم
۲۸	۱/۲	۳/۰۸	جسم زنانه	آرایش خود را کم کرده و یا سعی می‌کنم اصلاً آرایش نکنم

۲۷/۵۱	۱/۲۲	۳/۰۸	سفر غیرمستقل (فعالانه)	سعی می‌کنم از یک همراه مرد (پدر، برادر، فرزند پسر یا سایر بستگان مرد) در هنگام جابجایی‌هایم استفاده کنم
۲۷/۵۱	۱/۱۸	۲/۹۷	جسم زنانه	پوشش خود را تغییر می‌دهم (به‌عنوان مثال از لباس‌های تیره‌تر، پوشیده‌تر و ساده‌تر استفاده می‌کنید)
۲۷/۵۶۸	۱/۱۶	۲/۹۴	اجتنابی (منفعلا نه)	فعالیت‌هایی را انتخاب می‌کنم که فاصله کمی با محل سکونت‌م دارند
۲۷/۳۳	۱/۱	۲/۷۵	انعطافی (فعالانه)	هنگام عبور از مناطق خلوت یا مناطقی که ترس را القا می‌کنند خود را مشغول صحبت با موبایلم می‌کنم
۲۷/۵۸	۱/۰۶	۲/۶۸	دفاعی (فعالانه)	سعی می‌کنم فنون رزمی و دفاع شخصی را بیاموزم
۲۳/۳۹	۰/۹۶	۲/۰۷	دفاعی (فعالانه)	همراه خود سلاح (چاقو، اسپری، شوکر) حمل می‌کنم

بحث و نتیجه‌گیری

طی چند دهه گذشته، ترس شهری به ویژه ترس زنان از بزهکاری به یکی از اصلی‌ترین دلهره‌های مدیران و سیاست‌مداران شهری مبدل شده است؛ به‌گونه‌ای که روند فزاینده ترس زنان از بزهکاری نه تنها اثری چشمگیر بر کیفیت زندگی آن‌ها گذاشته بلکه به‌عنوان محرک باز تولید محرومیت‌های اجتماعی-فضایی نیز عمل کرده است. بر این اساس، پژوهش حاضر ابتدا به بررسی رویکردهای متداول درک الگوهای فضایی زن از بزهکاری پرداخت. نتایج نشان داد که ویژگی‌های محیطی و ترس و ایدئولوژی خانواده و نابرابری جنسیتی از رویکردهای اصلی درک و تبیین فضا‌مندی ترس زنان و الگوهای فضایی آن است که با استفاده از روش دلفی شاخص‌ها و نماگرهایی از درون آن استخراج و پیمایش میدانی صورت پذیرفت. یافته‌ها حاکی از آن بود که نزدیک به ۶۴ درصد کاربران زن خط ۴ بی آر تی تهران احساس ترس از بزهکاری داشته و این ترس در ساعات شبانه و روزهای تعطیل بیش‌تر است. بیش‌ترین ترس زنان، ترس از روده شدن کیف و اموال است، درحالی‌که پیشینه جهانی مورد مطالعه نشان می‌دهد مهم‌ترین منبع ترس زنان در فضاهای عمومی ترس از آزارهای جنسی و تجاوز است (فرارو، ۱۹۹۶؛ یثوه و یو، ۱۹۹۷؛ لیستربورن، ۱۹۹۹ و سور، ۲۰۱۴). از طرفی، آزار کلامی و لمس شدن بیش‌ترین جرمی بود که در این فضاها توسط کاربران زن مشاهده شده بود و تا حد زیادی، همبستگی بین عینیت و ذهنیت ترس زنان از بزهکاری وجود نداشت. اصلی‌ترین موقعیت‌های القاء‌کننده ترس به هنگام عبور از پل‌های پیاده و پیمودن پیاده در امتداد بزرگراه‌ها بود.

تحلیل ترس زن از بزهکاری بر مبنای رویکرد محیط ساخته‌شده و کالبد محور نیز نشان داد که افزایش میزان نظارت مردمی همانگونه که الیزبیت وود (۱۹۶۰)، اسکلامو آنجل (۱۹۶۹)، اسکار نیومن (۱۹۷۲) و بسیاری از اندیشمندان رویکرد محیطی پیشگیری از جرم بر آن تأکید می‌کنند، یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش میزان ریسک و احساس ترس از جرم در محیط‌های عمومی است. جین جکوبز (۱۹۶۱) اظهار داشت آرامش و

امنیت شهرها صرفاً به‌وسیلهٔ پلیس تأمین نمی‌شود، بلکه آرامش و امنیت عمدتاً به‌وسیلهٔ ایجاد شبکه‌ای پیچیده و تقریباً ناخودآگاهی از نظارت‌ها و رعایت داوطلبانهٔ هنجارها در میان خود مردم حفظ می‌شود و به‌وسیلهٔ خود مردم اجرا می‌شود (صالحی، ۱۳۸۷، ص ۱۱۳). علاوه بر این، ایدئولوژی پدرسالارانهٔ خانواده‌های کاربران زن و به تبع آن، اجتماعی شدن خاص آن‌ها نیز نقش مهمی در ترس زنان از بزهکاری داشت؛ به‌گونه‌ای که زنان از خانواده‌های با ایدئولوژی پدرسالارانه، ترس بیش‌تری در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی نسبت به دیگران داشتند. ولنتاین (۱۹۸۹) بر نابرابری زنان در استفاده از امکانات و تسهیلات فضاهای عمومی به‌عنوان بیان فضایی پدرسالاری اشاره کرده است و کاسکلا (۱۹۹۹) در پژوهش خود، محرومیت‌ها و نابرابری‌های جنسیتی زنان را عاملی تعیین‌کننده در ترس از خشونت در محیط‌های عمومی می‌داند. در ادامه، نتایج پژوهش نشان داد مهم‌ترین راهبرد زنان برای مواجهه با این ترس را استراتژی‌های اجتنابی همچون امتناع از حضور در برخی مسیرها و فضاها به ویژه پس از تاریکی تشکیل می‌دهد که هم سو با پیشینهٔ مورد پژوهش به‌گونه‌ای که ولنتاین (۱۹۸۹) از آن‌ها به‌عنوان غالب‌ترین استراتژی‌های اتخاذ شده از سوی زنان به منظور مواجهه با ترس یاد می‌کند که از طریق اجتناب از مکان‌های خطرناک در زمان‌های خطرناک صورت می‌گیرد.

پیشنهادها

بر این اساس، با توجه به یافته‌های پژوهش پیشنهادهای زیر برای مواجهه با ترس زن از بزهکاری در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی مطرح است:

- شناخت و رسیدگی به نابرابری‌های جنسیتی به ویژه ایدئولوژی پدرسالارانهٔ خانواده‌ها با تأکید بر برنامه‌های آموزشی؛
- ارزیابی نظام‌مند ریسک امنیت و ایمنی ایستگاه‌های بی آر تی و محدودهٔ بلافاصله آن؛
- کنترل اجتماعی غیررسمی فضاها از طریق توسعهٔ فضاهای سرزنده و خلق زندگی شبانهٔ شهر؛
- تدوین و اجرای استانداردهای مراقبت و نگهداری مستمر؛
- استفاده از ویژگی‌های خاص طراحی (همچون توسعهٔ کاربری‌های مختلط).

منابع

منابع فارسی

- استیون، فالال؛ جانانان، جکسون و امیلی، گری (۱۳۹۲). نظم اجتماعی و ترس از جرم در دوران معاصر (حمیدرضا نیکوکار و حسین غلامی، مترجمان). تهران: میزان.
- بمانیان، محمدرضا؛ رفیعیان، مجتبی و ضابطیان، الهام (پاییز ۱۳۸۸). سنجش عوامل مؤثر بر ارتقای امنیت زنان در محیط‌های شهری (مورد مطالعه: محدودهٔ اطراف پارک شهر- تهران). زن در توسعه و سیاست، صص ۳۷-۴۹، ۶۷-بازیابی از: https://journals.ut.ac.ir/article_19695.html

- چنگیزی، پریسا (۱۳۹۲). برنامه‌ریزی برای ارتقای امنیت زنان در بوستان‌های شهری (نمونه پژوهشی: بوستان ولایت و مجموعه شهربانو) (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشگاه تهران.
- رضازاده، راضیه و محمدی، مریم (تابستان ۱۳۸۸). بررسی عوامل محدودکننده حضور زنان در فضاهای شهری. نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی. ۱(۳۸)، صص ۱۰۵-۱۱۴. بازیابی از: https://jfaup.ut.ac.ir/article_22254.html
- رهبری، لادن و شارع پور، محمود (بهار ۱۳۹۲). جنسیت و حق به شهر؛ آزمون نظریه لوفور در تهران. مجله جامعه‌شناسی ایران، ۱۴ (۱)، صص ۱۱۶-۱۴۱. بازیابی از: http://jsi-isa.ir/article_21060_0.html
- سوزان، گیسون و پل آر، ویلسون (۱۳۹۰). طراحی محیطی جرم ستیز؛ پیشگیری جرم از طریق طراحی محیطی (محسن کلانتری و ابوذر سلامی بیرامی، مترجمان). تهران: آذر کلک.
- صادقی فسایی، سهیلا و میرحسینی، زهرا (بهار ۱۳۸۸). بررسی جامعه‌شناختی علل و عوامل مؤثر بر ترس از جرم در میان زنان شهر تهران. زن در توسعه و سیاست. ۱۷(۳۶)، صص ۱۲۵-۱۵۲. بازیابی از: <http://fa.journals.sid.ir/ViewPaper.aspx?id=107817>
- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷). ویژگی‌های محیطی فضاهای شهری امن. تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری - صدیق سروستانی، رحمت اله و نصر اصفهانی، آرش (تابستان ۱۳۹۱). مطالعه عوامل مؤثر بر ترس از جرم در محله‌های شهری؛ مطالعه محله‌ای در منطقه ۵ شهر تهران. مسائل اجتماعی ایران. ۳(۱)، صص ۱۴۹-۱۷۶. بازیابی از: <http://fa.journals.sid.ir/ViewPaper.aspx?id=181744>
- علی خواه، فردین و نجیبی ربیعی، مریم (پاییز ۱۳۸۵). زنان و ترس از جرم در فضاهای شهری. رفاه اجتماعی. ۶(۲۲)، صص ۱۰۹-۱۳۱. بازیابی از: <http://fa.journals.sid.ir/ViewPaper.aspx?id=56895>
- فرید پهرانی، سایه (۱۳۹۰). ترس در فضای شهری. تهران: آرمان شهر.
- قلیچ، مرتضی و عماری، حسن (۱۳۹۱). درآمدی بر فضای بی‌دفاع شهری. تهران: تیسرا.
- کاظمی، مهروش (بهار و تابستان ۱۳۸۸). رویکردی تحلیلی به مقوله جنسیت و تأثیر آن در کیفیت فضا. هویت شهر. ۳(۴)، صص ۴۷-۵۸. بازیابی از: <http://fa.journals.sid.ir/ViewPaper.aspx?id=104576>
- لطفی، صدیقه؛ بردی، آنا؛ مراد نژاد، رحیم و ساسانی پور، محمد (زمستان ۱۳۹۳). بررسی احساس امنیت در فضاهای عمومی؛ مطالعه موری کلانشهر شیراز. پژوهش و برنامه‌ریزی شهری. ۵ (۱۹)، صص ۵۶-۳۹. بازیابی از: http://jum.p.miau.ac.ir/article_615_75.html
- نیکوکار، حمیدرضا؛ همت پور، بهاره و حسین، غلامی (۱۳۹۱). ترس از جرم. تهران: میزان.
- نیومن، اسکار (۱۳۸۷). خلق فضای قابل دفاع (فائزه رواقی و کاوه صابر، مترجمان). تهران: طحان.

منابع انگلیسی

- Bell, W. (1998). Women and community safety. Safer Communities: Strategic Direction in Urban Planning, 10-11. Retrieved from: http://www.aic.gov.au/media_library/conferences/urban/bell.pdf
- Buckingham, S. (2009). Examining the Right to the City from a Gender Perspective. Cities for All, 57. Retrieved from: <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8061.html>
- Crawford, A., Jones, T., Woodhouse, T., & Young, J. (1990). The second Islington crime survey. London: Middlesex Polytechnic Centre for Criminology. Retrieved from: <https://www.ncjrs.gov/App/abstractdb/AbstractDBDetails.aspx?id=125491>
- Davison, L., (2014). Ensuring Safe Public Transport with and for Women and Girls in Port Moserby, Un-women. Retrieved from: https://unwomen.org.au/wp-content/uploads/2016/11/UNW_safe_public_transport.pdf

- Delbosc, A., & Currie, G. (2012). Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership. *Transport Policy*, 24, 302-309. Retrieved from: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.09.009>
- Dijk, J. V., Kesteren, J. V., & Smit, P. (2007). Criminal victimisation in international perspective. Boom Juridische Uitgevers. Retrieved from: <https://repository.tudelft.nl/view/wodc/uuid:e9af6c3f-260a-4d5c-9d3f-1b2100a233f0/>
- 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. Retrieved from: <http://dx.doi.org/10.5038/2375-0901.16.2.5>
- Fenster, T. (2006). The Right to the City and Gendered Everyday Life. *Cities for All*, 63. Retrieved from: <https://www.adalah.org/uploads/oldfiles/eng/publications/makan/tovi.pdf>
- Ferraro, K. F. (1996). Women’s fear of victimization: Shadow of sexual assault?. *Social forces*, 75(2), 667-690. Retrieved from: <https://doi.org/10.1093/sf/75.2.667>
- Gekoski, A., Gray, J. M., Horvath, M. A., Edwards, S., Emirali, A., & Adler, J. R. (2015). ‘What works’ in reducing sexual harassment and sexual offences on public transport nationally and internationally: a rapid evidence assessment. Retrieved from: <http://eprints.mdx.ac.uk/id/eprint/15219>
- Harvey, D. (2003). The right to the city. *International journal of urban and regional research*, 27(4), 939-941. Retrieved from: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.0309-1317.2003.00492.x/full>
- Hille, K. (1999). Gendered Exclusions: women’s fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 81(2), 111-124. Retrieved from: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1111/j.0435-3684.1999.00052.x>
- Koskela, H. (1999). Fear, Control and Space, Finland: Department of Geography, University of Helsinki. https://books.google.com/books/about/Fear_Control_and_Space.html?id=6AVpAAAACAAJ
- LaGrange, R. L., & Ferraro, K. F. (1989). Assessing age and gender differences in perceived risk and fear of crime. *Criminology*, 27(4), 697-720. Retrieved from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1745-9125.1989.tb01051.x/abstract>
- Listerborn, C. (1999). Women’s fear and space configurations. In *Proceedings Second International Symposium on Space Syntax*, 29th March–2nd April 1999 (pp. 1-10). Retrieved from: goo.gl/HhxvDR
- Loukaitou-Sideris, A. (2009). How to ease women’s fear of transportation environments: Case studies and best practices (No. FHWA-CA-MTI-09-2611) Retrieved from: <http://transweb.sjsu.edu/MTIportal/research/publications/documents/2611-women-transportation.pdf>
- Loukaitou-Sideris, A., & Fink, C. (2008). Addressing women’s fear of victimization in transportation settings: A survey of US transit agencies. *Urban Affairs Review*. Retrieved from: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1078087408322874>
- Lynch, G., & Atkins, S. (1988). The influence of personal security fears on women’s travel patterns. *Transportation*, 15(3), 257-277. Retrieved from: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00837584>
- May, D. (2001). The effect of fear of sexual victimization on adolescent fear of crime, *Sociological Spectrum* 21: 141-174. Retrieved from: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02732170119080>
- O’Neill, J. (2013). Gender in public space: Policy frameworks and the failure to prevent street



- harassment (Doctoral dissertation, Thesis). Retrieved from: http://www.stopstreetharassment.org/wp-content/uploads/2011/04/JarrahONeill_thesis.pdf
- Pain, R. (1997). Social geographies of women's fear of crime. *Transactions of the Institute of British Geographers* 22: 2, pp. 231-244. Retrieved from: <http://www.jstor.org/stable/622311>
 - Painter, K. (1992). Different worlds: The spatial, temporal and social dimensions of female victimization. *Crime, policing and place: Essays in environmental criminology*.
 - Peters, D. (2001). Gender and transport in less developed countries: A background paper in preparation for CSD-9. In London, Paper Commissioned by UNED Forum. Retrieved from: <http://www.earthsummit2002.org/workshop/Gender%20&%20Transport%20S%20DP.pdf>
 - Rose, G. (1997). Situating knowledges: Positionality, reflexivities and other tactics. *Progress in Human Geography* 21: 3, pp.305-320. Retrieved from: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1191/030913297673302122>
 - Stollard, P. (Ed). (2003). *Crime prevention through housing design*. Taylor & Francis.
 - Sur, P. (2014). Safety in the Urban Outdoors: Women Negotiating Fear of Crime in the City of Kolkata. *Journal of International Women's Studies*, 15(2), 212-226. Retrieved from: <http://vc.bridgew.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1762&context=jiws>
 - Taylor, A. (2011). *Women and the City: Examining the Gender Impact of Violence and Urbanisation: a Comparative Study of Brazil, Cambodia, Ethiopia, Liberia and Nepal*.
 - Thompson, D. M. (1993). The woman in the street: Reclaiming the public space from sexual harassment. *Yale JL & Feminism*, 6, 313. Retrieved from: <http://digitalcommons.law.yale.edu/yjlf/vol6/iss2/4>
 - Trench, S., T. Oc, and S. Tiesdell (1992). Safer cities for women: Perceived risks and planning measures. *Town Planning Review* 63 (3): 279-93. Retrieved from: <https://doi.org/10.3828/tpr.63.3.r16862416261h337>
 - Valentine, G. (1990). Women's fear and the design of public space. *Built Environment* (1978), 288-303. Retrieved from: <http://www.jstor.org/stable/23286230>
 - Wesely, J. K., & Gaarder, E. (2004). The gendered "nature" of the urban outdoors: Women negotiating fear of violence. *Gender & Society*, 18(5), 645-663. Retrieved from: <https://doi.org/10.1177/0891243204268127>
 - Yeoh, B. S., & Yeow, P. L. (1997). Where women fear to tread: Images of danger and the effects of fear of crime in Singapore. *GeoJournal*, 43(3), 273-286. Retrieved from: <http://www.jstor.org/stable/41147144>