

"امنیت تردد زنان در فضاهای شهری و سنجش مشارکتی آنها در بخش

مرکزی شهر تهران"

محمد رضا بمانیان*، مجتبی رفیعیان**، الهام ضابطیان***

چکیده

امنیت تردد، عامل بسیار مهم و تعیین کننده‌ای در استفاده از فضاهای شهری است، اما زنان به عنوان قشری آسیب‌پذیر در برابر ناامنی به حساب می‌آیند. در این صورت بررسی ویژه الگوی تردد آنان در فضاهای عمومی شهری و ارتقای امنیت آنان در افزایش رونق فضاهای شهری نقش به‌سزایی دارد.

فرضیه اصلی این پژوهش، عبارت است از این که "به نظر می‌رسد بین میزان تردد و احساس امنیت درک شده زنان در یک فضای شهری رابطه مستقیمی وجود دارد". این فرضیه با استفاده از مطالعات میدانی بر بخشی از منطقه مرکزی پر تردد شهر تهران (محدوده اطراف پارک شهر) و از طریق توزیع پرسشنامه و تحلیل آماری آن با آزمون T و تطبیق هیستوگرام-های پاسخ‌های مربوط به آن، مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج حاکی از تأیید رابطه مستقیم بین دو متغیر میزان تردد و احساس امنیت زنان می‌باشد. به علاوه در این پژوهش، ضمن بررسی نیازها و ویژگی‌های خاص حرکتی زنان، با استفاده از رویکرد مشارکتی، نتایج حاصل از تحلیل شاخص‌های اعمال شده در پرسش‌نامه ارائه شده است که شامل ارتقای امنیت وسایل نقلیه عمومی، بهبود امنیت عابران پیاده، افزایش نظارت (طبیعی و مصنوعی) بر تردد عابران و ارتقای امنیت تردد شبانه زنان می‌باشد. در نهایت نیز برخی از راه کارهای اجرایی برای تحقق موارد مذکور ارائه شده است.

کلید واژه‌ها: امنیت^۱، ایمنی^۲، زنان، تردد، فضاهای شهری.

مقدمه

بخش زیادی از زمان روزانه هر شهروند در تردد بین نقاط مختلف شهر و به عبارتی سفرهای درون شهری سپری می‌شود. وجود امنیت ذهنی^۳ و عینی^۴ در حمل و نقل سواره و پیاده اهمیت زیادی در احساس رضایت درک شده از زندگی در شهرها دارد. ناامنی عینی تردد می‌تواند در اثر تردد نامنظم سواره و پیاده و یا کف‌سازی نامناسب معابر و امکان زمین خوردن، شلوغی و امکان تنه خوردن به وجود

* bemanian@modares.ac.ir

** rafiei_m@modares.ac.ir

*** ezabetian@modares.ac.ir

* عضو هیأت علمی گروه معماری، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس

** عضو هیأت علمی گروه شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس

*** کارشناس ارشد شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس

1. Security
2. Safety
3. Subjective
4. Objective

بباید. اما بخش مهمی از احساس ناامنی به نا امنی ذهنی ناشی از ناهنجاری‌های اجتماعی و حضور جمعیت منفعل و شلوغی آزار دهنده گروه‌های اجتماعی خاص و تبعات آن‌ها باز می‌گردد (www.traveljournals.net, 2006). در زبان فارسی، بحث امنیت ذهنی بیشتر به واژه کلی "امنیت" و بخش امنیت عینی بیشتر به واژه "ایمنی" باز می‌گردد. در واقع امنیت ذهنی بیشتر بعد روانی و غیرمادی احساس امنیت را در بر می‌گیرد؛ در حالی که امنیت عینی یا ایمنی بیشتر به بعد فیزیکی و کالبدی مؤثر در احساس امنیت باز می‌گردد. در این تحقیق سعی شده است تا هر دو بعد مورد بررسی قرار گیرند.

به دلایل گوناگونی که در متن به آن‌ها اشاره می‌شود، زنان در استفاده از وسایل نقلیه محدودتر و آسیب‌پذیرتر هستند و با مشکلات متعددی مواجه هستند که امنیت آنان را خدشه‌دار می‌کند و گاهی اوقات نوعی ترس از تردد به‌ویژه پس از تاریکی هوا پدید می‌آورد و در بلند مدت استفاده آنان از بسیاری از فضاهای شهری را محدود می‌کند و این با عدالت شهروندی متعارض خواهد بود؛ زیرا دسترسی زنان (به‌ویژه زنان فقیرتر) به مشاغل و فرصت‌های اجتماعی، اقتصادی، تحصیلی و نظایر آن ممکن است کاهش پیدا کند و جامعه از وجود و مزایای فعالیت آنان محروم شود. تحرک می‌تواند شاخص تبعیض اجتماعی باشد و کسانی که محدودیت جابه‌جایی دارند از مشارکت فعال باز می‌مانند. برای مثال عدم تطبیق ساعت‌های کار و امکانات حمل و نقل شهری مانع بزرگی در راه اشتغال زنان است. نبود امنیت برای زنان، چه واقعی و چه بالقوه سبب می‌شود تا زنان نتوانند شهروند تمام عیار به شمار بیایند و به راحتی در زندگی عمومی مشارکت داشته باشند. (زنجانی‌زاده، اعزازی، ۱۳۸۱: ۳۷) علیرغم اهمیت حضور مؤثر و پایدار زنان در محیط‌های عمومی شهری، تاکنون پژوهش‌های بسیار اندکی در مورد الگوی حرکت و ضرورت اعمال مؤلفه‌ها و الزامات خاص برنامه‌ریزی حرکتی جامعه صورت گرفته است. در این تحقیق سعی شده است تا با بررسی الگوهای تحرک زنان در فضاهای عمومی شهری، سنجش احساس امنیت آنان و برقراری پیوند بین این دو مقوله با استفاده از نظرات مستقیم و مشارکت زنان، مؤلفه‌های خاص تأثیرگذار بر ارتقا و بهبود الگوی برنامه‌ریزی فیزیکی برای تردد بانوان مورد تدقیق و تحلیل قرار گیرد.

۱- اصول کلی مؤثر بر مبانی نظریه‌ای زنان

استفاده از حمل و نقل عمومی و غیر موتوری^۱، لازمه داشتن عدالت اجتماعی است و حق افراد است که با ایمنی کامل از خدمات عمومی برای تردد خود درون شهر استفاده کنند. تحقیقات نشان داده است اگر مردم بتوانند احساس امنیت بیشتری در محیط‌های شهری داشته باشند ۱۱/۵ درصد به سفرهای حمل و نقل عمومی می‌تواند افزوده می‌شود، (به خصوص در ساعت‌های خلوت تردد).

نکته مهم این موضوع به‌ویژه با تأکید بر مسائل مترتب بر جنسیت در این است که تحقیقات نشان داده است که زنان معمولاً بیشتر از اتوبوس استفاده می‌کنند (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۳: ۱۵). سرویس‌دهی منظم وسایل نقلیه عمومی و امنیت فضای ایستگاه‌ها و پایانه‌ها یکی از مؤلفه‌های اصلی

1. NMT: None Motorize Transportation

جلب اعتماد عمومی به این نوع از حمل و نقل است. موارد مختلفی برای بهبود ضریب امنیت عمومی در مؤلفه‌های حمل و نقل شهری مطرح شده است که بر مسائلی تأکید دارند که نه تنها ابعاد فیزیکی بلکه ابعاد روانی استفاده از مؤلفه‌های حمل و نقل شهری را در بر می‌گیرد، به طور مثال ایستگاه‌ها باید نور بیشتری برای شفاف‌سازی محیط خود داشته باشند، حرکت‌ها در آن‌ها "به موقع"^۱ صورت بگیرد و سایت ایستگاه در موقعیت خوبی مکان‌یابی شده باشد. همچنین تمیز و شامل اطلاعاتی برای مخاطب باشد که برای این کار به طور مثال شورای شهر منچستر اخیراً در ایستگاه‌های اتوبوس دوربین‌های مدار بسته متحرک کار گذاشته است که به خوبی برای مردم قابل رؤیت هستند و به کاهش جرم کمک می‌کنند. در کنار آن، تدابیری نظیر استفاده از تابلوهای هوشمند در ایستگاه‌های اتوبوس (به‌ویژه در شب) که زمان رسیدن ماشین را اعلام می‌کند (ازدواج این کار در برلین انجام می‌شود) و یا امکاناتی مثل تشریح مسیرهایی که اتوبوس از آن‌ها رد می‌شوند و وجود نقشه‌های شهری در ایستگاه‌های خاص که نقش ترمینال دارند، علاوه بر جلوگیری از اتلاف وقت، در افزایش احساس امنیت مسافران منتظر در ایستگاه تأثیر به‌سزایی دارد. (زنجانی‌زاده، اعزازی، ۱۳۸۱: ۳۴) همچنین تنظیم فاصله ایستگاه‌ها، سرویس‌دهی در ساعت‌های انتهایی شب، حضور کارکنان با لباس فرم برای قوت قلب دادن به مردم، از دیگر تدابیر برای ارتقای امنیت به وسیله حمل و نقل عمومی شهری است که ضریب تمایل به استفاده از این خدمات را به‌ویژه به وسیله زنان افزایش می‌دهد. استفاده از سرویس‌های شبانه بانوان که برای مثال ازدواج موفق آن در قالب تاکسی‌های ویژه بانوان^۲ در شهر لندن استفاده می‌شوند و اعتماد بانوان را به‌خوبی جلب کرده‌اند و کاملاً سازماندهی شده و تحت کنترل هستند. همچنین تأمین روشنایی ایستگاه‌ها در شب و استفاده از بدنه‌های شفاف برای آن‌ها می‌تواند بر افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی تأثیرگذار باشد (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۳: ۱۷).

۱-۱- تردد شهری و ویژگی‌های زنان

واژه تردد در این مطالعه، در مورد هرگونه عبور در قالب پیاده و سواره به کار برده شده است که در حالت سواره می‌تواند به دو صورت با خودروی شخصی و یا وسایل حمل و نقل عمومی، و در صورت پیاده بودن شامل عابران پیاده و دوچرخه سوارها می‌گردد. تجارب امنیت زنان (که به تردد آنان مربوط می‌شود) در محیط‌های شهری متفاوت از مردان است، زنان به‌طور ویژه یک نقشه ذهنی با جزئیات بیشتر از نواحی مختلف شهر را که در آن احساس امنیت می‌کنند و از قسمت‌هایی که باید از آن اجتناب بورزند، در ذهن می‌سازند. این چارچوب ذهنی ایجاد شده مبنای سنجش، قضاوت و طراحی الگوی حرکت زنان از محیط‌های عمومی شهری می‌شود. نتایج یک تحقیقات در استرالیا نشان داده است که زنان به‌طور عموم از مواردی نظیر بیرون رفتن در شب، موقعیت‌های ابتدایی و یا انتهایی در سفرهای حمل و نقل عمومی، مثل منتظر ماندن در یک ایستگاه اتوبوس و یا پیاده‌روی از ایستگاه به سمت ماشین پارک شده، استفاده از پارکینگ‌های مرکز شهر به‌ویژه در شب و به‌ویژه اگر طبقاتی

1. Real time
2. Mini cab

باشند، رانندگی تن‌ها در شب، فضاهای باز و حومه‌ای و زیرگذرها و کوچه‌های بن‌بست، واهمه دارند (Bell, 1998: 5). هم‌چنین در تحقیقاتی که در راستای ارتقای امنیت زنان و تحلیل کلی اجتماعی آن در بریتیش کلمبیا^۱ در سال ۱۹۹۲ در مقیاس کشور کانادا انجام شده است، نشان داد که به‌طور عموم ۶۰ درصد از زنان کانادایی تن‌ها از پیاده‌روی کردن در محله و واحد همسایگی^۲ خود بعد از تاریک شدن هوا می‌ترسند، ۷۶ درصد از منتظر ماندن برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی بعد از تاریک شدن هوا هراس دارند و ۸۳ درصد از به تنهایی پیاده‌روی کردن به سمت ماشین در گاراژها و پارکینگ‌ها می‌ترسند (www.feminist.com, 2006). به عنوان یک تجربه بومی نیز، در تحقیقی که در شهر مشهد و بر زنان ۱۵ سال به بالا با حجم ازدواج ۷۲۰ نفر انجام شد، سنجش احساس امنیت زنان نسبت به امنیت محیط و خودشان مورد توجه قرار گرفت (بررسی حوزه‌های نا امن محیط‌های عمومی شهری). در این تحقیق از تئوری‌های کنش متقابل نمادین درباره احساس و هم‌چنین از نظریه پایگاه قدرت که به وسیله تئودور کمپر^۳ که از پیشگامان جامعه‌شناسی احساسات است، استفاده شد. در بخشی از این تحقیق به امنیت تردد زنان اشاره شده است، در پاسخ‌گویی به پرسش امنیت فیزیکی زنان هنگام تردد از خیابان‌ها، از میان ۷۲۵ پاسخ‌گو، ۴۶۱ نفر، یعنی ۶۳/۶٪ خطر تصادف در هنگام عبور از خیابان‌ها را بالا دانسته‌اند. در مورد پیاده‌روهای شهری و مواظب بودن برای زمین نخوردن ۶۳/۵٪ از افراد حداقل یک بار زمین خورده‌اند که دلیل آن را نا همواریهای سطح پیاده‌روها می‌دانسته‌اند.

هم‌چنین در زمینه اجتماعی، نتایج نشان داد که هرچه احساس اعتماد به نفس زنان بیشتر بوده است (خواه به دلیل شغل یا جایگاه اجتماعی)، احساس امنیت آنان در فضاهای تردد بیشتر بوده است و زنانی که روزانه و به طور منظم به سطح شهر می‌آیند در مقایسه با دیگر زنان از آرامش خاطر و احساس امنیت بیشتری برخوردارند و خودیار تر هستند. (زنجانی زاده اعزازی، ۱۳۸۱: ۳۶)

البته "ضروری است که زنان را به صورت شخصیت و هویت چندگانه‌ای بررسی کنیم"، برطبق تحقیقات انجام شده به وسیله NACAVA در سال ۱۹۹۸، زنان در سنین مختلف از چیزهای متفاوتی در محیط‌های شهری می‌ترسند، برای مثال دختران نوجوان از سفرهای با حمل و نقل عمومی در سطح شهر می‌ترسند، اما زنان سالخورده‌تر این احساس را ندارند (Bell, 1998:6)

۲-۱- تاریکی هوا و امنیت تردد در شهر برای زنان

حقیقتی که وجود دارد این است که تعداد زیادی از زنان پس از تاریک شدن هوا از خانه‌های خود بیرون نمی‌آیند تا از فضاهای عمومی استفاده کنند و یا از کسی می‌خواهند تا آنان را در حضور شبانه مشایعت کند. در اینجا سؤالی که ممکن است پیش بیاید این است که چرا توجه و ارتقای امنیت زنان می‌تواند یا باید اهمیت داشته باشد؟ در حالی که مردها ممکن است بیشتر تحت تأثیر خطرات محیطی قرار بگیرند؟ پاسخ این سؤال را می‌توان با این مثال بیان کرد که درست است که بیشتر تصادفات در

1. British Columbia
2. Neighborhood
3. Theodore kemper

نزدیکی خط کشی‌های عابر پیاده رخ می‌دهند ولی این به آن معنا نیست که آنجا مکان امنی برای عبور نیست، بلکه نسبتاً تعداد بیشتری از عابران از آن نقطه رد می‌شوند. (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۳: ۱۲) به عبارت دیگر کثرت مخاطرات اتفاق افتاده برای گروه مردان، هرچند که از اهمیت بالایی برخوردار است، اما نباید منجر به نادیده انگاشتن حقوق شهروندی زنان، به عنوان یک گروه آسیب پذیرتر در استفاده از محیط‌های عمومی شهری گردد چرا که عدم حضور مؤثر زنان و یا حتی عدم رضایت و امنیت فکری آن‌ها از فضاهای عمومی، زمینه نامنی محیطی در شهر را افزایش داده و شرایط حذف تدریجی و مردانه شدن محیط‌های اجتماعی شهری خواهد شد. نکته جالب این است که تاریکی شب خود به عنوان یک عنصر "طبیعی" از تغییر محیط زیست که بر ترس از جرم تأثیر می‌گذارد، از نظر اجتماعی تحت تأثیر جو اجتماعی حاکم بر فضای شبانه قرار می‌گیرد. (چنانچه در کشور ما و در شب‌های عزاداری ماه محرم و حضور فعال مردم تا ساعات‌های نیمه شب، زنان آزادانه و گروهی یا انفرادی با آرامش در معابر و پارک‌ها قدم می‌زنند) برای مثال در تجربه‌ای که در هلسینکی^۱، (فنلاند) انجام گرفته است، مشخص می‌سازد که با وجود آنکه شب‌های تابستانی کوتاه مدت‌تر هستند و در زمستان تاریکی زود هنگام بعد از ظهر وجود دارد، با این حال زنان شب‌های تابستانی و زمستان را به یک اندازه خطرناک درک کرده‌اند. در این صورت به این نکته اشاره کرده‌اند که در واقع آنچه که زنان را محتاط می‌کند، "شب اجتماعی ۲" است نه شب محیطی به تنهایی، به عبارت دیگر برای زنان "مسئله مهم بیشتر این است که چه چیزی در فضاها و در شب هنگام، در حال وقوع است" (Koskela Pain, 2000: 286).

به عنوان یک راه حل مؤثر، پیرامون آنچه که در استرالیا بررسی شد و البته به عموم کشورها نیز قابل تعمیم است، تأکید بر فعال‌سازی تحرکات اقتصاد شبانه بر مراکز شهری و تأثیر آن بر امنیت زنان است که موجب آوردن ترکیبی متنوع از مردم به مراکز شهری می‌شود و این امر بر بهبود نورپردازی و سرویس‌های حمل و نقل عمومی تأثیر خواهد گذاشت. برنامه‌های سرزنده فرهنگی شبانه، خیابان‌ها را احیا خواهد کرد و در نتیجه از فضاهای خالی می‌تواند به عنوان فعالیت‌های فرهنگی استفاده شود تا زمینه وقوع جرم در محیط‌های عمومی کاهش پیدا کند. ازدواج‌ای از حضور متنوع مردم با اعمال برنامه‌های جذاب قابل تحقق است، به طور مثال انجام نورپردازی‌های زیبا به صورت دنباله‌دار می‌تواند مردم را به سمت مرکز شهر جذب و هدایت کند، به علاوه نورهای رنگی برای آرایش خیابان‌ها و ساختمان‌ها و یا نورهایی که از پنجره مغازه‌ها ساطع می‌شود نیز می‌تواند بر ارزش امنیت فضا بیافزاید. ازدواج‌ای دیگر چارچوبی است که به وسیله جان مونتگومری^۳ در سال ۱۹۹۴ برای توسعه اقتصاد عصر گاهی و به منظور بهبود حضور اجتماعی مردم به صورت زیر پیشنهاد شده است: (Bell, 1998 : 19)

پذیرش و مدیریت آداب و رسوم شهری و زمینه‌سازی برای بروز یک تغییر حالت اجتماعی: حل مسئله به کمک آزاد کردن مجوزها و ساعت‌های باز بودن و فعالیت؛

فراهم‌سازی زمینه ایجاد و توسعه مشاغل جدید و پشتیبانی آن‌ها از طریق اعطای وام‌ها و کمک هزینه‌های سریع و تشویق برای سرمایه‌گذاری‌های جدید؛

1. Helsinki
2. Social night
3. John Montgomery

برنامه‌ریزی محیط و تأمین خدمات به کمک نورپردازی و مراقبت‌ها در برابر جرم و استفاده از حمل و نقل عصرگاهی و شبانه عمومی و پارکینگ‌ها، برنامه‌ریزی در جهت تنوع، تفاوت و ایجاد حس فضای عمومی و اتصال بین فضاها؛

تحرك‌پذیری با استفاده‌های موقت از فضاهای خالی (نظیر برپایی نمایش‌های خیابانی و یا بازارهای سیار)، ارتقای زندگی خیابانی و "فرهنگ قهوه خانه‌ای"^۱، سرمایه‌گذاری در مراکز موجود فعالیت.

۳-۱- بررسی مؤلفه‌های مؤثر بر امنیت تردد زنان

برخی از ویژگی‌های خاص سفرهای زنان و مؤلفه‌های تأثیرگذار در حمل و نقل ایمن شهری (نظیر حمل و نقل عمومی ایمن، سرویس‌های شبانه، پیاده‌روی و یا دوچرخه‌سواری ایمن) و راهکارهای مربوط به آن مانند:

نوع سفر: زنان بیشتر "سفرهای زنجیره‌ای و پیچیده" انجام می‌دهند تا "سفرهای خطی"، مثل سفرهای بین مدرسه، مغازه‌ها، کار و نظایر آن (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۳: ۱۴).

وسيله سفر: زنان بیشتر سفرهای خود را با پای پیاده، تاکسی یا اتوبوس انجام می‌دهند تا به عنوان یک راننده ماشین. در واقع آن‌ها بیشتر به عنوان مسافران ماشین هستند (تا راننده) و این در واقع یکی از نتایج سطح مالکیت پایین‌تر آن‌ها برای ماشین نسبت به مردان است؛ به خصوص زنان مسن که علی‌رغم نیاز بیشتر به رانندگی بسیار کمتر از مردان هم سن خود مالک خودرو و یا راننده هستند و کلاً درصد عمده‌ای از زنانی که در خانواده‌ها زندگی می‌کنند نسبت به سن خود بدون ماشین هستند. در واقع آن‌ها بیشترین سطح استفاده از حمل و نقل عمومی را دارند که در مواردی به ایمنی آن نیز اعتقاد ندارند؛

وابستگی به خودرو: در صورت مالک بودن خودرو بیشتر از مردان به ماشین شخصی خود وابسته هستند (گرچه میزان مالکیت ماشین برای آن‌ها بسیار کمتر از مردان است) و این به دلیل پیچیده‌تر بودن نوع سفرهای آنان و در مواردی همراه داشتن کودک می‌باشد؛

زمان سفر: تقریباً بعد از ساعت ۵ بعد از ظهر کمتر از نصف سفرها را زنان تشکیل می‌دهند و از سفرهای شبانه اجتناب می‌کنند.

با توجه به عوامل بالا روشن است که زنان بیشتر عابران پیاده را در طول روز تشکیل می‌دهند که در موارد بسیاری با کودکان نیز همراه هستند (Bell, 1998: 10).

۴-۱- عامل نظارت بر تردد زنان

نظارت مؤلفه بسیار مهمی در ارتقای میزان رضایت اجتماعی زنان از محیط‌های شهری به طور اعم و انتخاب الگوی حرکت و تردد به طور اخص می‌باشد. معمولاً دو عامل در ایجاد و بهبود ضریب نظارت مؤثر می‌باشد:

¹. Café culture

۲-۴-۱- نظارت عمومی اجتماعی و طبیعی^۱:

این عامل که در قالب تئوری چشم‌های خیابان به وسیله جین جیکوب مطرح شده است به معنای نظارت به وسیله خود مردم بر فضای شهری به صورت غیر رسمی می‌باشد. بر اساس مطالعه‌ای که روی خشونت در واحدهای همسایگی شهری در اواسط دهه ۱۹۹۰ انجام شد، نتایج نشان داد که نرخ خشونت کمتری در واحدهای همسایگی که "روحیه جمعی" دارند، اتفاق می‌افتد و این روحیه باعث نظارت در نگهداری و مراقبت از بچه‌های آنان و ابقای نظم عمومی می‌شود (www.pps.org,2005). واقع این مفهوم در قالب جمله مردم باید خود پلیس یکدیگر باشند در فرهنگ ما نیز رواج داشته است و احساس کنترل فضا به وسیله سایر مردم موجب افزایش حس امنیت عابران می‌شود.

۱-۴-۲- نظارت غیر اجتماعی (مانند دوربین‌های مدار بسته)^۲:

این ابزار در جایی که مراقبت طبیعی امکان‌پذیر نیست، ممکن است مناسب باشد. دوربین‌های مدار بسته می‌توانند در مکان‌هایی در سطح شهر مانند: درون معابر، در اتوبوس‌ها، در پارکینگ‌های ماشین و یا در زیرگذرها و پل‌های عابر پیاده کار گذاشته شوند. در واقع این ابزار با ایجاد این حس که محیط تحت نظر است، ضریب ایمنی محیط را بالا می‌برد. برای مثال در سال ۱۹۹۴ و در گلاسکو^۳ تعداد ۳۲ دوربین مدار بسته در مرکز شهر نصب شد و با این کار نرخ جرم در سال به میزان ۹ درصد کاهش پیدا کرد و به علاوه تأثیر چشم‌گیری بر کاهش ترس از جرم داشت (Ditton,2000: 6۸۳). البته در استفاده از این ابزار نگهداری و ابقای آن امری مهم است (www.dacorum.gov.uk,2004). هم‌چنین نکته مهم در این بخش لزوم علنی‌بودن کنترل محیط و ایجاد قوت قلب برای کاربران فضا در حفظ امنیت آن است (www.Hostingprod.com,2007).

مخالفان دوربین‌های مدار بسته به مسأله محدود شدن آزادی فردی اشاره می‌کنند. این درحالی است که در پی نتایج مصاحبه‌ای که با ۷۱۶ نفر از ساکنان کمبریج^۴ انجام گرفت، مشخص شد که حدود دو سوم آن‌ها فکر می‌کنند دوربین‌ها ایده خوبی است و کمتر از یک سوم آن‌ها در مورد آثار آن بر محدود شدن آزادی خودشان نگران بودند (Ditton,2000: 688).

۲-روش‌شناسی تحقیق

روش اصلی این تحقیق بر پایه رویکرد تعاملی و اخذ نظرات بانوان استفاده کننده از فضای شهری و در چارچوب روش تحقیق تحلیلی بوده است، در تمام فرایند تحقیق، ارزیابی‌ها بر اساس نتایج پرسش‌نامه‌های توزیع شده در محدوده مطالعات میدانی صورت گرفته است. در تنظیم پرسش‌نامه از طیف لیکرت (۵ گزینه ای) استفاده شده است. برای برآورد حجم جامعه آماری با توجه به سنجش اولیه از

1. Natural Surveillance
2. CCTV
3. Glasgow
4. Cambridge

تعداد بانوان استفاده کننده از فضا، پس از آزمون اولیه^۱ پرسش‌نامه مقدماتی (تعداد ۵۰ ازدواج) بین زنان توزیع شد و انحراف معیار آن محاسبه شد (معادل ۴۶) و اعتبار سؤال‌ها مورد تایید قرار گرفت. برای تعیین حجم ازدواج بر اساس فرمول کوکران^۲ (طالب، ۱۳۷۰: ۷۶) و با جای گذاری انحراف معیار در این فرمول و انتخاب دقت $\alpha=0.05$ تعداد حجم ازدواج ۲۸۷ مورد به دست می‌آید. در این صورت برای جمع‌آوری اطلاعات مربوط به این تعداد، حجم ازدواج معادل با ۳۰۰ عدد در نظر گرفته شده است سپس پرسش‌نامه‌ها در زمانهای مختلف روز و شب و در بین اقشار گوناگون بانوان در قسمتهای مختلف محدوده توزیع شده است. در نهایت داده‌های خام به دست آمده دسته بندی شد و با استفاده از نرم افزارهای Excel و SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. برای تحلیل و بررسی میزان صحت سؤالهای پرسش‌نامه و سنجش سطح مناسبت ابزار تحلیل، با استفاده از روش تحلیل قابلیت اطمینان^۳ ضرایب آلفای^۴ تمامی سؤال‌ها محاسبه شده است. براساس محاسبات صورت گرفته چون ضرایب آلفای تمامی سؤالهای پرسش‌نامه بزرگ‌تر از ۰/۶ است، ضرورتی برای حذف هیچ کدام از سؤال‌ها وجود نداشت.

فرضیه اصلی تحقیق عبارت است از این‌که "به نظر می‌رسد بین میزان تردد و احساس امنیت درک شده زنان در یک فضای شهری رابطه مستقیمی وجود دارد" و یا به عبارتی هرچه میزان تردد در یک فضا افزایش پیدا کند احساس امنیت افزایش می‌یابد و بالعکس. برای اثبات این فرضیه میزان احساس امنیت زنان در فضاهایی بسیار پر تردد از بخش مرکزی شهر تهران به عنوان مطالعات میدانی (جنوب خیابان امام خمینی در حد فاصل دو خیابان ناصرخسرو تا وحدت اسلامی) در ساعتهای مختلف روز و شب و از طریق توزیع پرسش‌نامه سنجش شده و در بخش دیگر میزان تردد آنان در هر یک از بخشهای همگن فضای بررسی شده، سنجش شده است و سپس نتیجه این دو مرحله مقایسه شده تا به وجود یا عدم وجود رابطه و نوع آن پی برده شود. برای سنجش میانگین تردد و احساس امنیت زنان در محدوده مطالعاتی از آزمون T-test استفاده شده و سپس نتایج با استفاده از ترسیم هیستوگرام‌های این دو بخش و تطبیق آن‌ها مقایسه شده است.

در مرحله بعد رابطه بین مؤلفه‌های مربوط به مشکلات هنگام پیاده‌روی و تمایل به آن از دیدگاه شرکت‌کنندگان تحقیق از طریق شاخص‌هایی سنجش شده‌اند. این شاخص‌ها عبارتند از کف‌سازی بد معابر و احتمال زمین خوردن، احتمال برخورد ناشی از ازدحام (مثل تنه خوردن) با عابرانی که از کنار فرد پیاده رد می‌شوند، وجود تبعیض در بین گروه‌های اجتماعی موجود در فضا (از نظر اقتصادی یا نوع پوشش و اعتقادات)، حرکت سواره (مثل موتور) در پیاده‌رو و وجود افراد بلا تکلیف و با رفتارهای نامناسب در محیط پیاده‌روی سنجش شده است که امنیت عابران پیاده را در هر دو بعد عینی و ذهنی در نظر می‌گیرد.

1. Pre test $\frac{\alpha}{N} = (Z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \cdot d^2 / s^2) \times 2$
 3. Reliability Analysis
 4. Alpha Coefficient

سپس براساس میانگین پاسخ‌های به دست آمده از پرسش‌نامه‌های توزیع شده شاخص‌هایی نظیر "میزان امنیت و کارایی حمل و نقل عمومی از نظر زنان"، "امنیت تردد زنان در شب" و "میزان نظارت بر تردد در فضا" در دو بخش نظارت‌های طبیعی و مصنوعی پرداخته شده است. لازم به ذکر است که در بخش سنجش امنیت تردد زنان در شب، رابطه بین احساس امنیت و سن پاسخ‌گویان با استفاده از جدول تطبیقی ارزیابی شده و شدت رابطه نیز با استفاده از آزمون فی برآورد شده است.

۳- یافته‌های تحقیق

۳-۱- بررسی رابطه بین میزان تردد زنان و احساس امنیت آنان در فضاهای شهری مورد بررسی

تمایل به حرکت در مسیرهای شهری می‌تواند شاخصی برای سنجش میزان رضایت از محیط‌های شهری محسوب شود بویژه به هنگامی که امکان انتخاب چند مسیر وجود داشته باشد. برای تحلیل کیفیت تردد با استفاده از آزمون T-test میانگین رفت و آمد زنان در محدوده مطالعاتی محاسبه شد. در این بخش با توجه به ماهیت فعالیت‌ها و خصیصه‌های مکانی، فضای شهری مورد بررسی به بخش‌های با عملکرد غالب تجاری (خیابان باب همایون و ناصرخسرو)، بخش‌های با عملکرد مختلط (خیابان‌های امام خمینی و خیابان ۱۵ خرداد)، کارگاه‌ها و مراکز تولیدی که به طور عموم در لایه‌های پنهان‌تر محدوده قرار دارند و بخش مسکونی واقع در جنوب پارک شهر تفکیک شد.

نتایج محاسبات مربوط به میانگین میزان رفت و آمد زنان به تفکیک مکان‌ها در جدول ۱ قابل مشاهده است. همان طور که مشاهده می‌شود، میانگین رفت و آمد در پارک شهر ۳/۴ می‌باشد که تقریباً متوسط رو به بالاست و در مناطق تجاری عدد ۲/۱ نشان دهنده عدم جاذبه فعالیت‌های تجاری موجود در خیابان‌های باب همایون و ناصرخسرو با نیازها و سلاقی بانوان می‌باشد. تعدد لباس‌فروشی‌های مردانه در خیابان باب همایون و فروش ابزار و دارو و غیره در خیابان ناصر خسرو می‌تواند یکی از دلایل تردد پایین زنان در این معابر باشد. میزان رفت و آمد در دو خیابان ۱۵ خرداد و امام خمینی نسبتاً بالا است که می‌تواند به دلیل وجود جاذبه‌های مترو و کاربری‌های سازگار با روحیه زنان نظیر محوطه بازار و مراکز اداری باشد و عدد ۴/۱ نشان دهنده تردد بسیار پایین زنان در محوطه تولیدی‌ها، کارگاه‌ها و در نتیجه معابر فرعی کل محدوده که بستر چنین کاربری‌هایی هستند، می‌باشد.

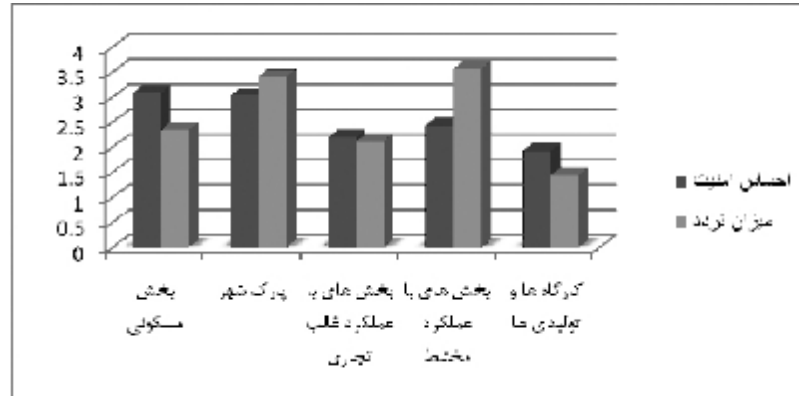
جدول ۱: میانگین رفت و آمد و احساس امنیت زنان به تفکیک زیرپهنه‌ها در محدوده

| میانگین امنیت | میانگین تردد | محدوده‌های مکانی مورد بررسی |
|---------------|--------------|---|
| ۳/۰۳۶۷ | ۳/۴۱۴۷ | پارک شهر |
| ۲/۱۹۳۳ | ۲/۱۲۵۴ | بخش‌های با عملکرد غالب تجاری (خیابان باب همایون و ناصرخسرو) |
| ۲/۴۳۳۳ | ۳/۵۷۱۴ | بخش‌های با عملکرد مختلط (خیابان‌های امام خمینی و خیابان ۱۵ خرداد) |
| ۱/۹۲۶۷ | ۱/۴۴۴۱ | کارگاه‌ها و تولیدی‌ها در لایه‌های پستی |
| ۳/۰۹۴۲ | ۲/۳۵۵۹ | بخش مسکونی |

هم چنین در همه این مناطق به دلیل وجود sig کمتر از ۰/۰۵ اختلاف معنا داری وجود دارد. در مرحله بعد میزان امنیت بانوان به تفکیک محدوده‌های مکانی فوق بررسی شد که ستون دوم جدول ۱ میزان شاخص امنیت را به تفکیک محدوده‌های بررسی شده نشان می‌دهد. همان طور که در این جدول مشاهده می‌شود، میزان متوسط امنیت در بخش مسکونی برابر با ۳/۰۹ و پارک شهر ۳/۰۳ و متوسط می‌باشد و امنیت در بخش‌های تجاری و مختلط کم و در بخش کارگاه‌ها و لایه‌های پستی معیار بسیار کم می‌باشد و در واقع بر پایه نتایج میتوان اظهار داشت که بالاترین میزان احساس امنیت مربوط به بخش مسکونی و سپس پارک شهر است. علل مختلفی برای این مسأله می‌توان ارائه داد که بر پایه تنوع جنسی گروههای مصرف‌کننده از فضا و غلبه کارکردهای مسلط آن قرار دارد. هم‌چنین توجه به نظارت پذیر بودن در محدوده‌های عمومی تر و از طرفی وجود فعالیت‌های اجتماعی نظیر کتابخانه و مراکز عمومی بی‌تاثیر نمی‌باشد. هم‌چنین بر اساس بررسی‌های انجام شده، روابط معناداری بین متغیرهای سنجش شده وجود دارد ($sig < 0.05$).

نکته جالبی که در اینجا وجود دارد این است که رابطه متناسبی بین احساس امنیت زنان و میزان تردد آنان وجود دارد. نمودار ۱ این موضوع را به خوبی نشان می‌دهد. به این معنا که در جایی که احساس امنیت بیشتر است، تردد بیشتر خواهد بود و این بخش فرضیه اصلی تحقیق حاضر را اثبات خواهد کرد.

نمودار ۱ مقایسه میزان تردد زنان و میزان احساس امنیت آنان به تفکیک فضاهای مختلف بررسی شده است.



نمودار ۱: مقایسه میزان تردد زنان و میزان احساس امنیت آنان

مسأله قابل تأملی که در این بخش وجود دارد، تبیین رابطه بین میزان تردد و احساس امنیت در بخش‌های با عملکرد مختلط است. همان طور که نتایج نشان می‌دهند، اگرچه میزان تردد و هم‌چنین ازدحام جمعیت در فضای بررسی شده نسبت به فضاهای دیگر بسیار بالاست (این از خصوصیات مراکز شهری است)، اما مسأله ازدحام جمعیت و احساس امنیت مسأله پیچیده‌ای است که به طور لزوم تابع نظم خطی نمی‌باشد، بی‌نظمی محیط از عوامل جرم‌زا در شهرها است؛ به این معنا که اگر در محیط کالبدی شهر، روابط قاعده‌مندی وجود نداشته باشد و وقتی در مکانی ازدحام جمعیت بلا تکلیف وجود

دارد، این ازدحام خود یکی از عوامل ایجاد حس نا امنی است" (علی آبادی، ۱۳۸۱: ص ۹) و نوع ویژه‌ای از احساس ناامنی را ایجاد می‌کند که به "تهدیدهای غیر مجرمانه" معروف است، مانند ترافیک بالای سواره و پیاده که به طور گسترده‌ای احساس خطر (به طور مثال خطر تصادف یا تنه خوردن) ایجاد می‌کند وجود سر و صدای زیاد و آلودگی صوتی و خطر سرقت در انبوه جمعیت آزار دهنده خواهد بود (Townshend و Pain, 2002: 113).

3-2- بررسی رابطه بین مؤلفه‌های مؤثر بر امنیت عینی (ایمنی) عابران و به تمایل به پیاده‌روی

در این بخش شاخص مشکلات تمایل به پیاده‌روی که به امنیت عینی یا به صورت ساده‌تر ایمنی عابران باز می‌گردد، تابعی از پنج متغیر در نظر گرفته شده است و در پرسش‌نامه میزان اهمیت هر یک از دید زنان شرکت کننده در این پژوهش سنجش شده است:

۱) کف سازی بد معابر و احتمال زمین خوردن: در این پرسش بر اساس تحلیل‌های صورت گرفته با متغیر سن، به طور عموم افراد در رده‌های سنی بالا عموماً شدت این مؤلفه را بالا دانسته‌اند و جوانان کف‌سازی را در امنیت فیزیکی خود بی‌تأثیر یا با اثر بسیار کم می‌دانستند. بررسی فراوانی پاسخ‌های داده شده به این سؤال را نشان می‌دهد که میانگین پاسخ‌گویان تأثیر آن را کمی پایین‌تر از متوسط (۲/۶) دانسته‌اند؛

۲) احتمال برخورد ناشی از ازدحام (مثل تنه خوردن) با عابرانی که از کنار فرد پیاده رد می‌شوند: مصاحبه‌های صورت گرفته بیانگر این امر بود که بیشتر برخوردهای احتمالی در پیاده‌روها در معابر پر ازدحامی نظیر ۱۵ خرداد و ناصر خسرو صورت می‌گیرد، تحلیل فراوانی پاسخ‌های داده شده به این سؤال را نشان می‌دهد. که میانگین پاسخ‌گویان تأثیر آن را کمی پایین‌تر از متوسط (۲/۸) دانسته‌اند؛

۳) وجود تبعیض در بین گروه‌های اجتماعی موجود در فضا (از نظر اقتصادی یا نوع پوشش و اعتقادات): در این بخش نیز به طور عموم نوع مردم موجود در فضا را به عنوان معضل به شمار نمی‌آوردند و میانگین ۲/۶ در پاسخ‌ها نیز در حد پایین‌تر از متوسط قرار دارد؛

۴) حرکت سواره (مثل موتور) در پیاده رو: با وجود تدابیری نظیر موانع در پیاده‌روها، همچنان محدوده مطالعه شده با هجوم انواع موتورهای مسافر بر و بار بر و پارک سواری و موتور مواجه است و تحلیل‌ها نشان می‌دهد که یکی از مشکلات اصلی پیاده‌ها در این محدوده همین موضوع است (میانگین ۳/۷ پاسخ به این سؤال) و باعث احساس اضطراب و ناامنی می‌شود.

۵) وجود افراد بلا تکلیف با رفتارهای نامناسب در محیط پیاده روی: حضور افراد بلا تکلیف یکی از عناصر اصلی احساس نا امنی ذهنی و عدم تمایل به پیاده‌روی زنان در این محیط محسوب می‌شود که میانگین ۳/۷ پاسخ‌ها، نشان دهنده فراوانی بالای این معضل از دید شرکت کنندگان در این تحقیق می‌باشد؛

در این صورت بر اساس آنچه که در بالا عنوان شده است می‌توان گفت که، اثر فاکتورهای فیزیکی در احساس امنیت حین پیاده روی بسیار ضعیف‌تر از فاکتورهای اجتماعی و روح حاکم بر محیط پیاده‌روی است. در نتیجه سامان‌دهی و پویا کردن جمعیت موجود در فضا می‌تواند یکی از راهکارهای تعدیل کننده برای این مشکل محسوب شود.

نتایج مذکور نشان‌دهنده درجه بالای اهمیت وجود افراد بلا تکلیف و با رفتارهای نامناسب در محیط پیاده روی از دیدگاه بانوان نسبت به سایر متغیرها می‌باشد که به بعد اجتماعی فضای تردد باز می‌گردد. هم‌چنین حرکت سواره (مثل موتور) در پیاده‌رو در بعد فیزیکی از عوامل مهم از دیدگاه شرکت‌کنندگان بوده است. نکته جالب دیگر پایین بودن اهمیت تاثیر عامل وجود تبعیض در بین گروه‌های اجتماعی موجود در فضا (از نظر اقتصادی یا نوع پوشش و اعتقادات) است که این مطلب نیز به جنبه خنثی عملکرد مرکز شهر و این نکته که در مرکز شهر تبعیض و احساس منفی ناشی از تسلط گروه اجتماعی خاصی حس نمی‌شود، باز می‌گردد.

ورپل^۱ (۱۹۹۲) یکی از نظریه‌پردازان شهرسازی در این زمینه معتقد است: "فضاهای عمومی در مراکز شهری، یک عملکرد ساده و خام دارند و ارزشی تحت عنوان "قلمرو خنثی" دارند. این به آن معنا است که مردم به راحتی می‌توانند با یکدیگر ترکیب شوند، بدون این‌که احساس خجالت و یا دست‌پاچه شدن داشته باشند و این مکان جایی است که درجه و ارزش هر فردی برابر است... و خوشبختانه اکثریت مردم هنوز احساس می‌کنند مرکز شهر متعلق به همه است" (S. Tiesdell, 1996: 49).

۳-۳- بررسی میزان ایمنی و کارایی حمل و نقل عمومی

با توجه به آنچه که گفته شد عموماً زنان بسیار بیشتر از مردان به وسایل نقلیه عمومی وابسته هستند و به‌علاوه در محدوده مطالعه شده به دلیل وجود طرح ترافیک امکان استفاده از خودروی شخصی نیز وجود ندارد، در این صورت امنیت و کارایی وسایل نقلیه عمومی و تاثیر آن در جذب جمعیت و احساس امنیت آنان، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

زنان شرکت‌کننده در تحقیق به طور عموم میزان سرویس دهی اتوبوس‌ها را بسیار پایین دانسته‌اند (میانگین ۲/۳) و این موضوع پس از تاریکی هوا شدت پیدا می‌کند، به طوری که آنان میزان سرویس دهی اتوبوسهای محدوده پس از تاریکی هوا را بسیار پایین می‌دانستند (میانگین ۱/۶) و این امر یکی از دلایل تشویش و اضطراب ایشان پس از تاریکی هوا محسوب می‌شود. هم‌چنین مصاحبه‌های صورت گرفته از شرکت‌کنندگان حاکی از آن بود که مترو به عنوان یکی از وسایل نقلیه عمومی ایمن و با سرویس دهی منظم و تا ساعات پایانی شب به آن‌ها اطمینان خاطر خواهد داد. در مرحله بعد فضای فیزیکی وسایل نقلیه عمومی (نظیر مترو و ایستگاه‌ها و پایانه‌های اتوبوس) و احساس امنیت درک شده از آن مورد بررسی قرار گرفت و نتایج حاکی از آن بود که شرکت‌کنندگان در تحقیق این فضاها را نسبتاً با درجه امنیت بالایی توصیف کرده‌اند (میانگین ۳/۳).

3-4- میزان تردد و امنیت شبانه بانوان در فضا و رابطه آن با مؤلفه‌های شخصی شرکت

کنندگان تحقیق

منطقه مطالعه شده به‌طور ناگهانی در شب جمعیت خود را از دست می‌دهد و البته این از ویژگی‌های خاص مراکز شهری است؛ زیرا مراکز شهری نسبتاً فاقد سکنه بوده و در روز مقصد سفرها و در شب متروک می‌گردند. نتایج حاصل از شرکت‌کنندگان در تحقیق نیز نشان می‌دهد که میزان عبور

¹. Worpole

بانوان از محدوده مطالعاتی در شب بسیار کم (میانگین ۲/۱) و میزان احساس ناامنی در شب بسیار بالا می‌باشد. هم‌چنین میزان احساس ناامنی زنان در تردهای شبانه نسبتاً بالا و میانگینی معادل با ۳/۶ داشته است و اما رونق فعالیت‌های شبانه و جذب جمعیت (به ویژه زنان) در شب به محدوده مطالعاتی می‌تواند در افزایش احساس امنیت آنان تأثیر به‌سزایی ایفا کند. لذا در سؤالی میزان تمایل بانوان به استفاده از فضاهای محدوده مطالعاتی در شب (با جنبه فراغت‌ی و گذران وقت) سنجش شده است. همان‌طور که تحلیل نتایج نشان داد، میزان تمایل عموماً در سطح بالایی قرار دارد (میانگین ۳/۲). البته بررسی‌های تطبیقی این میزان تمایل پاسخ‌گویان با متغیر سن که در جدول تقاطعی ۲ آمده است نشان می‌دهد که این تمایل با افزایش سن کاهش پیدا می‌کند و عموماً زنان جوان‌تر در صورت وجود شرایط مناسب تمایل بیشتری برای تردهای شبانه دارند.

جدول ۲: رابطه بین سن مخاطبان و میزان تمایل آنان به فضای شبانه

| جمع | رده‌بندی سنی (واحد سال) | | | | |
|-----|-------------------------|-----|-------|-------|-------|
| | ۵۰ به | ۳۵- | ۳۵-۲۵ | ۲۵-۱۵ | |
| ۶۲ | ۲۹ | ۷ | ۱۱ | ۱۵ | خیلی |
| ۳۴ | ۱ | ۱۲ | ۷ | ۱۴ | کم |
| ۶۸ | ۰ | ۶ | ۱۷ | ۴۵ | متوسط |
| ۸۵ | ۰ | ۳۷ | ۳۳ | ۱۵ | زیاد |
| ۵۰ | ۵ | ۱۱ | ۱۶ | ۱۸ | خیلی |
| ۲۹۹ | ۳۵ | ۷۳ | ۸۴ | ۱۰۷ | جمع |

هم‌چنین با کمک آزمون خی دو معناداری این رابطه نیز سنجش شده است، که نشان‌دهنده معنادار بودن بررسی فوق می‌باشد. در ضمن با توجه به برآورد ضریب فی که معادل با ۰/۶۹۹ می‌باشد، شدت رابطه این دو متغیر (سن مخاطبان و میزان تمایل آنان به فضای شبانه) ، مستقیم و زیاد است. برای سنجش رابطه بین وضعیت تاهل و میزان تمایل به استفاده از فضای محدوده مطالعاتی در شب، در این قسمت در ابتدا مطابق با جدول تقاطعی شماره ۳ فراوانی رابطه بین وضعیت تاهل مخاطبان و میزان تمایل آنان به استفاده از فضاهای شهری محدوده مطالعاتی در شب سنجش شده است.

جدول ۳: فراوانی رابطه بین وضعیت تأهل مخاطبان و میزان تمایل آنان به فضای شبانه

| جمع | وضعیت تأهل | | | |
|-----|------------|------|-----------|---------------------------------------|
| | متاهل | مجرد | | |
| ۶۲ | ۴۰ | ۲۲ | خیلی کم | تمایل به استفاده از فضاهای شهری در شب |
| ۳۴ | ۱۶ | ۱۸ | کم | |
| ۶۸ | ۱۲ | ۵۶ | متوسط | |
| ۸۵ | ۵۸ | ۲۷ | زیاد | |
| ۵۰ | ۲۴ | ۲۶ | خیلی زیاد | |
| ۲۹۹ | ۱۵۰ | ۱۴۹ | | جمع |

همچنین مطابق با استفاده از آزمون خی دو، sig کمتر از $۰/۰۵$ بوده و رابطه معناداری بین این دو متغیر وجود دارد. اما با توجه به برآورد ضریب گاما $۰/۰۲۱$ شدت رابطه این دو متغیر بسیار ناچیز است.

در مورد سنجش رابطه بین وضعیت اشتغال و میزان تمایل به استفاده از فضای محدوده مطالعاتی در شب نیز در این قسمت در ابتدا مطابق با جدول ۴ فراوانی رابطه بین وضعیت اشتغال مخاطبان و میزان تمایل آنان به استفاده از فضاهای شهری محدوده مطالعاتی در شب سنجش شده است.

جدول ۴: فراوانی رابطه بین وضعیت اشتغال مخاطبان و میزان تمایل آنان به فضای شبانه

| جمع | وضعیت شغلی | | | |
|-----|------------|------|-----------|---------------------------------------|
| | غیر شاغل | شاغل | | |
| ۶۲ | ۳۷ | ۲۵ | خیلی کم | تمایل به استفاده از فضاهای شهری در شب |
| ۳۴ | ۱۵ | ۱۹ | کم | |
| ۶۸ | ۱۷ | ۵۱ | متوسط | |
| ۸۵ | ۲۵ | ۶۰ | زیاد | |
| ۵۰ | ۱۸ | ۳۲ | خیلی زیاد | |
| ۲۹۹ | ۱۱۲ | ۱۸۷ | | جمع |

همچنین مطابق با آزمون خی دو، sig کمتر از $۰/۰۵$ بوده و رابطه معناداری بین این دو متغیر وجود دارد. اما با توجه به نتایج محاسبه ضریب فی^۱ در این سنجش که معادل با $۰/۲۶$ می باشد، شدت این دو متغیر در سطح متوسط قرار دارد.

^۱. Phi

۳-۵- میزان نظارت بر تردد در فضا

۳-۵-۱- نظارت طبیعی^۱

این نظارت که همانطور که ذکر شد در قالب چشم‌های خیابان (پنجره‌ها)، حضور فعال عابران و مراقبت آن‌ها از فضا انجام می‌گیرد. اما بر اساس نتایج حاصل شده، میزان نظارت عمومی بر فضا از دید بانوان شرکت‌کننده در تحقیق در سطح پایینی قرار دارد (میانگین ۲,۳) و این عدم اطمینان آنان را به نظارت طبیعی نشان می‌دهد.

۳-۵-۲- نظارت مصنوعی و کنترل شده (از طریق دوربین)

این نوع از نظارت که به وسیله پایگاه‌های نیروی انتظامی و دوربین‌های مدار بسته و نظایر آن می‌باشد. از آنجایی که گشت‌های نیروی انتظامی به وفور در محیط وجود دارند، در این بخش میزان تمایل به نظارت کنترل شده به وسیله دوربین‌های مدار بسته در معابر و میادین محدوده مطالعاتی بررسی شده قرار گرفت و نتایج نشان می‌دهد، میزان تمایل به این نوع کنترل تردها در سطح بسیار بالایی قرار دارد (میانگین ۴/۳).

۴- نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

زنان بخش عمده عابران پیاده را تشکیل می‌دهند و کمتر از مردان راننده یا مالک خودرو هستند و در مواقع زیادی همراه با کودکان هستند، از نظر زمانی نیز به طور عموم از سفرهای شبانه می‌ترسند و زمان‌بندی خود را برحسب اجتناب از سفرهای پس از تاریکی هوا تنظیم می‌کنند. در این صورت برنامه‌ریزی برای شناخت و تحلیل الگو و نیازهای امنیت تردد زنان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در بلند مدت موجب ارتقای کمیت و کیفیت استفاده از فضاهای شهری و حضور بالفعل و اثرگذار زنان در شهرها می‌شود. در این پژوهش بخش مرکزی شهر تهران در محدوده اطراف پارک شهر که منطقه‌ای بسیار پر تردد است، به عنوان ازدواج مطالعات میدانی انتخاب شد. روش اصلی پژوهش مبتنی بر رویکرد مشارکتی بوده و در این صورت پس از طرح فرضیه اصلی تحقیق که بررسی رابطه بین میزان تردد و احساس امنیت زنان در فضای شهری است، شاخص‌های اصلی تحقیق در قالب سؤالی پرسش-نامه (در طیف لیکرات) طراحی شد و پس از آزمون اولیه و سنجش روایی و اعتبار پرسش‌نامه و برآورد حجم ازدواج در بین زنان استفاده‌کننده از فضای شهری مذکور توزیع شده‌اند. در نهایت با استفاده از روشهای آماری نتایج عمده تحلیل‌های صورت گرفته نشان از آن بود که هرچه تردد زنان در فضاهای بررسی شده بیشتر بوده است، احساس امنیت بیشتر بوده است و بالعکس. هم‌چنین در سنجش عوامل موثر بر احساس ناامنی در حین پیاده‌روی وجود افراد بلا تکلیف (جمعیت منفعل و غیر پویا) و تردد سواره (موتور سیکلت) در پیاده‌روها از عوامل اصلی ناامنی عابران پیاده محسوب می‌شد.

در بخش بعد به علت وابستگی بالای زنان به وسایل نقلیه عمومی، میزان کارایی این وسایل از دید شرکت‌کنندگان بررسی شد که از نظر آنان در سطح پایینی قرار داشت و به‌ویژه پس از تاریک شدن هوا

1. Natural surveillance

سرویس‌دهی نا منظم این وسایل نقلیه از عوامل اصلی کاهش تردد شبانه و یا افزایش تشویش آنان محسوب می‌شود. همچنین از آنجایی که میزان تردد شبانه شهروندان تابعی از میزان جاذبه کاربری‌ها نیز می‌باشد، میزان تمایل به استفاده از فضاهای شبانه سنجش شده که تطبیق آن با ویژگی‌های شخصی شرکت کنندگان اهمیت متغیر سن آنان در میزان تمایل به تردد و استفاده از فضاهای شبانه را نشان می‌داد که نشان از آن است که زنان جوانتر تمایل بیشتری به این نوع تردد نشان داده‌اند. همچنین با توجه به اهمیت شاخص نظارت بر امنیت تردد زنان در فضاهای عمومی شهری این عامل در دو بخش نظارت طبیعی و مصنوعی ارزیابی شد که میزان اطمینان به نظارت طبیعی را در سطحی پایین و میزان تمایل به کنترل فضا از طریق دوربین‌های مدار بسته را در سطحی بالا نشان می‌داد. در این صورت اهم پیشنهادات این تحقیق برای ارتقای امنیت تردد زنان در یک فضای عمومی شهری (و به‌ویژه پس از تاریک شدن هوا)، به تفکیک دو بخش مدیریتی و برنامه‌ریزی به شرح ذیل می‌تواند باشد:

۴-۱- راهکارهای مدیریتی

تشکیل کمیته‌ای در شهرداری با عنوان زنان و شهر که شامل نمایندگان شهر، پلیس، حمل و نقل عمومی، معماران و نمایندگان زنان باشد و مشکلات ناامنی تردد را با روش‌های مشارکتی شناسایی و ارزیابی کند؛

اطمینان پیدا کردن از حمایت و پشتیبانی مردمی در فرایندهای عملیاتی ارتقای امنیت، نظیر نصب دوربین‌های مدار بسته، زیرا بدون اطمینان از حمایت مردم ممکن است این گونه مداخلات فیزیکی با واکنش منفی شهروندان روبرو شود.

افزایش حس تعلق و مسؤلیت به فضاهای شهری در شهروندان و کاهش ناامنی و خسارت‌های ناشی از رفتارهای خراب‌کارانه (صدمات ناشی از وندال‌ها)، با استفاده از ارتقای سطح فرهنگی استفاده-کنندگان از فضا.

۴-۲- راهکارهای برنامه‌ریزی

کنترل فضای تردد (به‌ویژه فضاهای آسیب‌پذیرتر نظیر زیرگذرها و اماکن خلوت) از طریق دوربین-های مدار بسته و تبلیغ وجود نظارت بر فضا برای افزایش قوت قلب به عابران؛

تقویت حس نظارت طبیعی و مردمی بر فضاهای عمومی از طریق ترویج فرهنگ مسؤلیت‌پذیری و کنترل فضا به وسیله خود شهروندان؛ برای مثال نشر پیام‌های فرهنگی و تبلیغاتی در محیط برای نظارت بر فضا به وسیله خود مردم (نظیر این کار در انگلستان در قالب تابلوهایی با مضمون "این فضا تحت کنترل و نظاره عمومی است" و با گرافیک "چشم" انجام شده است (www.pps.com, 2006)؛ ارتقای سطح فرهنگی فضای اجتماعی و پویا ساختن جمعیت استفاده‌کننده از فضای فیزیکی و جلوگیری از منفعل و منفی شدن محیط تردد شهری؛

پیش‌بینی وسایل نقلیه عمومی شبانه ویژه بانوان مانند آنچه در مورد تاکسی‌های ویژه بانوان^۱ در انگلستان گفته شد و در نظر گرفتن قدرت اقتصادی اقشار متوسط و ضعیف برای استفاده از آن؛

^۱. Mini cab

هم سطح کردن سطوح یا استفاده از رمپ‌ها، تا جای ممکن، تا علاوه بر افزایش ایمنی پیاده‌روی برای زنان با چرخ خرید و یا کالسکه، برای سالمندان و معلولان و کودکان نیز فضای ایمنی برای تردد فراهم شود؛

انعطاف پذیر بودن حرکت و امکان توقف اتوبوس‌ها در فواصل بین ایستگاه‌ها در ساعات‌های پایانی شب؛

نورپردازی ایستگاه‌های اتوبوس و دو پایانه محدوده مطالعاتی و تجهیز آن‌ها به تابلوهای هوشمند که موقعیت اتوبوس‌ها و زمان رسیدن آن‌ها به ایستگاه را نشان بدهند؛

ایجاد موانع در طول پیاده‌رو برای جلوگیری از پارک کردن خودروها و موتورسیکلت در فضای پیاده‌روها؛

ایجاد موانع فیزیکی در عرض خیابان‌ها (به طوری که برای عابران پیاده مزاحمت ایجاد نکند) برای جلوگیری از ورود موتور به فضای معابر؛

پویاسازی و افزایش رونق فضاهای شهری به‌ویژه در شب و استفاده از سیاست اقتصاد شبانه برای ارتقای امنیت تردد زنان از نظر عینی و ذهنی و به‌ویژه در شب.

منابع:

زنجانی‌زاده، هما و شهلا اعزازی (۱۳۸۱) «زنان و امنیت شهری»، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی مشهد، شماره ۳۴، صص ۳۲، ۴۱.

خاکی، غلامرضا (۱۳۷۸) روش تحقیق با رویکردی به پایان نامه نویسی، تهران: انتشارات مرکز تحقیقات علمی کشور.

طالب، مهدی، چگونگی انجام مطالعات اجتماعی، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۰.

Andrew, Caroline(2006) "Women in Cities: Are these new spaces for the women's movement in Canada?", *Centre on Governance*, University of Ottawa, Draft version of a presentation at the RC 19 Workshop, as part of the IPSA Congress in Fukuoka.

Bell, Wendy(1998) "*Women and commiunity safety*", *Bell Planning Associates* South Australia, No 32, pp: 1-26.

Ditton, Jason(2000) "Crime and the city, public attitudes towards open-street CCTV in Glasgow" Oxford, The Center for Crime and justice Studies(ISTD), BRIT. CRIMINOL.

Howard, John(2003) " FEAR OF CRIME", *Society Of Alberta*, www.elsevier.com.

Jacqueline, Leavitt(2003) "Where's the gender in community development?", *Journal of Women in Culture and Society*, Vol. 29, No. 1, The University of Chicago, pp 88-102.

John M. Lubuva and Anna Mtani(2004) "Urban Space and Security: A case of the Dar es Salaam", *Safety Audits for Women*, Dar es Salaam, Tanzania, pp 13-17.

Koskela a, Hille, Pain b, Rachel(1999) "Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built Environment", *A Department of Geography*, University of Helsinki, Helsinki,

UK, Finland b Division of Geography and Environmental Management, University of Northumbria at Newcastle, pp282-296.

"Making safer places, women's safety in our cities", *National Conference, London: Conference Report, , 18th November 2005.*

S, Tiesdell (1998) "Fear and gender in public space, city center management and safer city centers: approaches in Coventry and Nottingham", UK: University Nottingham, Institute of urban planning, School of Built Environment, Pergamon.

The only place to go and be in the city: "women talk about exercise, being outdoors", (2006) Center for Human Environments, City University of New York Graduate Center, Health & Place, www.elsevier.com/locate/healthplace.

Watson, Donald & Plattus, Alan & Shibley, Robert (2003) "Time-saver standards for urban design", New York: MC Graw-Hill Companies.

www.dacorum.gov.uk, 2004

www.traveljournals.net, 2006

www.feminist.com, 2006

www.flickr.com, 2006

www.pps.org, 2005

www.Hostingprod.com, 2007