

بررسی شاخص‌های برنامه‌ریزی شهری موثر در ارتقای امنیت زنان در فضاهای عمومی با رویکرد مشارکتی (نمونه موردی: بخش مرکزی شهر تهران)

دکتر سید نصرالدین الیاس زاده مقدم^۱، الهام ضابطیان^{۲*}

^۱ دکتری شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران.

^۲ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

(تاریخ دریافت مقاله: ۸۹/۷/۵، تاریخ پذیرش نهایی: ۸۹/۱۰/۱۸)

چکیده:

با توجه به اهمیت موضوع امنیت در سعادت انسان‌ها و آسیب‌پذیری ویژه زنان، موضوع امنیت شهری با رویکرد جنسیتی در این پژوهش بررسی شده است. روند کار شامل بررسی مبانی و تجارب مرتبط، مفهوم سازی، استخراج ابعاد و شاخص‌ها، اعمال آنها در قالب پرسشنامه (طیف لیکرت)، تعیین حجم نمونه و سنجش‌های آماری در محدوده‌ای به عنوان نمونه میدانی (جنوب خیابان امام خمینی) و در نهایت ارائه راهکارهای پیشنهادی در طرح‌های شهری می‌باشد. فرضیه اصلی این پژوهش عبارتست از "به نظر می‌رسد بین میزان تردد و احساس امنیت درک شده زنان در هر یک از فضاهای شهری رابطه مستقیمی وجود دارد". که با استفاده از آزمون t میزان امنیت و تردد زنان در هر یک از پهنه‌های محدوده مطالعات میدانی سنجیده شده و سپس رابطه بین آنها به تفکیک هر پهنه بررسی شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که هر چه میزان تردد زنان در پهنه‌های مورد مطالعه بیشتر بوده است میزان احساس امنیت بیشتری داشته‌اند. همچنین بررسی شاخص‌های مدل مفهومی تجربی حاکی است با افزایش میزان خوانایی و آشنایی فضا، ارتقای شهرت (خوشنامی و یا بدنامی) فضاها، نظارت بر فضا و دسترسی به امداد، ارتقای حیات شبانه فضا و کارایی حمل و نقل عمومی میزان احساس امنیت درک شده از فضا افزایش می‌یابد.

واژه‌های کلیدی:

امنیت شهری، فضاهای عمومی، زنان، مشارکت.

* نویسنده مسئول: تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۶۸۰۲۹، ۰۲۱-۶۶۰۱۰۵۲۴، نمایان: ۰۲۱-۶۶۰۱۰۵۲۴، E-mail: ezabetian@yahoo.com

مقدمه

قوانین و مقررات منطقه بندی و کاربری زمین شهر را به مناطق مختلف تجاری، مسکونی و غیره تقسیم می کند و بر اساس چنین تقسیم بندی هایی مردان بخش غالب فضاهای عمومی و فعال شهر را در اختیار می گیرند و نواحی خصوصی تر از آن زنان می شود (پاپلی یزدی، ۱۳۸۲، ۱۵۲). از سویی تحرک می تواند شاخص تبعیض اجتماعی باشد و کسانی که محدودیت جابجایی دارند از مشارکت فعال باز می مانند و نبود امنیت برای زنان، چه واقعی و چه بالقوه سبب می شود که زنان نتوانند شهروند تمام عیار به شمار بیایند و به راحتی در زندگی عمومی مشارکت داشته باشند (زنجانلی زاده اعزازی، ۱۳۸۱، ۳۸). لذا در این تحقیق سعی گردیده است تا با بررسی تاثیر هر یک از کاربری ها شهری بر احساس امنیت زنان و میزان تردد آنها در فضاهای عمومی^۴ شهر، پیشنهادهای جهت بهبود الگوی برنامه ریزی شهری موثر در ارتقاء امنیت ذهنی و عینی زنان ارائه شود. لازم به ذکر است این پژوهش در نوع خود کاملاً بدیع بوده و سوابق مطالعات و منابع موجود در این زمینه (بویژه در داخل کشور) بسیار محدود هستند.

اگر فضاهای موجود را به دو دسته فضاهای زیرسقفی و در هوای آزاد تقسیم کنیم، فضاهای داخلی و به اصطلاح زیر سقفی ها، باید ویژگی هایی نظیر لزوم حفظ خلوت و انزوا را داشته باشند و بر عکس فضاهای خارجی یا در هوای آزاد محلی برای تعاملات^۱ اجتماعی، در معرض عموم قرار گرفتن و فضاهایی قابل تجربه و بطور مساوی برای همه در جهت زندگی سالم باشند و البته همانطور که یک خانه و همه فضاهای داخلی آن پناهگاه امنی برای خانواده و مهمان های آن فراهم می کند، شهر و فضاهای آن هم باید ایمنی^۲ و امنیت را بطور مشابه برای همه ساکنان و ناظران فراهم بکند (Mtani, Lubuva, 2004, 23). برخی از فضای امن به فضای "فضای قابل دفاع"^۳ یاد می کنند که در واقع فضاهایی هستند که اشخاص بیشتر در آن فعالیت می کنند و احساس امنیت بیشتری از آن درک می شود و کمتر به فعالیت های مجرمانه اجازه وقوع داده می شود (www.dacorom.gov, uk, 2004).

عده ای از صاحب نظران شهرسازی اعتقاد دارند رویکردهای مسلط و قوانین شهری باعث ایجاد تبعیض های گوناگون اجتماعی، اقتصادی، سنی و جنسی میان شهروندان می شود. برای مثال

۱- مبانی نظری

۱-۱- امنیت شهری^۵

رویکردهای مشابه در رفتارهای اجتماعی و در جهت توسعه یک محیط امن، پیروی می کنند. اخیراً کار تیم بیل هیلیر^۱ با استفاده از نرم افزار اسپیس سینتکس^{۱۱} نیز در بعد کالبدی، تجمع خیابان ها و لایه های آن را به عنوان مولفه های کلیدی در ایجاد یک محیط امن شهری معرفی کرده اند. از نظر این گروه بهترین محیط های شهری آنهایی هستند که بخوبی با الگوی شهر یکپارچه شده اند و امنیت عمومی را ترویج می کنند (Boyle et al, 2004, 566).

البته بعضی از معیارهای شهرسازی در تامین امنیت یک فضا اختصاص به جنسیت و سن و غیره ندارند و برای کل جامعه کاربرد خواهند داشت نظیر ملاک های طراحی یک فضای امن شهری (روشنایی مناسب، حس دیده شدن و شنیده شدن و مراقبت عمومی، دسترسی به کمک و دید کافی و خوانایی محیط و نگهداری و جلوگیری از تخریب و وندالیسم و...)، اما در اینجا اولویت پژوهش در دستیابی به معیار های خاص امنیت زنان در فضا های شهری و بالنتیجه حضور فعال تر آنان در سطح شهر می باشد. نگرش جنسیتی به مساله امنیت نمی تواند تبعیض و خط کشی محسوب شود زیرا در صورت ایجاد یک فضای امن برای زنان به طور متعاقب کودکان و مردان نیز احساس امنیت و آرامش خواهند داشت. همچنین از بعد عدالت اجتماعی و عدالت شهروندی، زنان

پژوهشگران در چارچوب واقع بینانه ای امنیت را در واژه های سیاسی و انتظامی تعریف کرده اند و بطور کلی بیشتر آن را به معنی حمایت از ارزش ها و مقابله با خطرها و دشمن می دانند (Brownlow, 2004, 586). امنیت را می توان یک حق بنیادین و پیش نیازی برای ابقا و ارتقای رفاه و سلامت مردم دانست. براساس تئوری نیازها در هرم مازلو^{۱۲} در ۱۹۶۸، امنیت یکی از نیازهای ضروری و پایه ای برای تعالی انسان تلقی می شود، درست شبیه نیازهای فیزیولوژیک انسان که برای تداوم حیات ضرورت دارد و در مجموع ارتقای این مولفه بر سلامت و سعادت انسان ها و در نتیجه جامعه تاثیر مستقیمی می گذارد (گزارش سازمان بهداشت جهانی، ۱۹۹۸، ۲۷۱). جین جیکوبز^{۱۳}، نظریه پرداز بزرگ شهری (۱۹۶۱)، در تبیین امنیت شهری به تعامل فضای فیزیکی و فرآیندهای اجتماعی که محیط را می سازند توجه نموده و بر فعال بودن فضا به عنوان عاملی در ایجاد یک محیط امن و موفق تاکید کرد. جیکوبز ایجاد حرکت، استفاده های فعال از سطح خیابان و فعالیت های خیابانی و مراقبت های طبیعی از این فعالیت ها را به عنوان مولفه هایی در جهت ساختن یک محیط خوب شهری قلمداد می کند. اسکار نیومن^{۱۴} (۱۹۷۲) نیز در باب فضاهای قابل دفاع عنوان می کند که مردم و طرح ها در یک "شهر خشنونت آمیز"^{۱۵}، از

۱-۳- طبقه بندی مکانی فضا های عمومی شهری برای ارتقا امنیت زنان

در این بخش برای سهولت بررسی بر اساس ویژگی های اصلی، فضاهای شهری به دو بخش فضاهای مسکونی و فضاهای عمومی شهری که بیشتر شامل میادین، خیابان ها و پارک ها و نظایر آنها می گردند، تقسیم شده اند.

الف- امنیت در بافت مسکونی

بافت مسکونی محیطی است که در طول شبانه روز پذیرای عده زیادی از زنان است. لذا در این پژوهش امنیت این نوع محیط شهری به صورت ویژه بررسی شده است. بطور کلی با اتصال املاک به یکدیگر و ایجاد ارتباط مناسب در بین آنها امنیت املاک و ساکنان آنها بالاتر خواهد رفت. عموماً املاکی که دور افتاده تر هستند و متروک شده اند احتمال وقوع جرم در اطراف آنها بالاتر می رود و فضا های متراکم ساخته شده ریسک جرم را پایین می آورد (www.dacorum.gov.uk, 2004). همچنین برای افزایش ضریب امنیت زنان در مناطق مسکونی باید از امنیت زنانی که بیشتر تنها هستند (نظیر زنان خانه دار در طول روز که دیگران در اطرافشان نیستند) با افزایش بیشتر مراقبت خیابان ها و کاهش دادن فرصت های مخفی شدن و فراهم آوردن خلوت مناسب و تشویق نکردن ورود مزاحمان (نظیر موتور سواران و یا خودروهای عبوری از مناطق مسکونی) اطمینان پیدا کرد (Bell, 1998, 11). بر اساس مطالعه ای که بروی خشونت در واحد های همسایگی شهری در اواسط دهه ۱۹۹۰ انجام شد، نتایج نشان داد که نرخ خشونت کمتری در واحدهای همسایگی که "روحیه جمعی" دارند، اتفاق می افتد و این روحیه باعث نظارت در نگهداری و مراقبت از بچه هایشان و ابقای نظم عمومی می شود (www.pps.or, 2005).

از سوی دیگر یکی از ابزارهای خلق "واحد همسایگی امن تر" این است که آن فضای باز باید از دسترسی نسبی مردم جوان آزاد باشد. در اینجا سوالی که قابل طرح است این است که: چگونه تمرکز روی بازی و کارهای قابل انجام برای مردم جوان می تواند امنیت زنان را بهبود ببخشد؟ (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۵، ۱۸). البته بازی های خیابانی کودکان در مواردی به عنوان عوامل تقویتی امنیت محیط (به خصوص برای زنان) نیز ذکر شده است، برای مثال، به عقیده آقای جهان شاه پاکزاد: "اگر کودکان بتوانند مثل سابق در کوچه ها بازی کنند (امنیت داشته باشند)، زنان و سالخوردگان نیز می توانند در این فضاها با آرامش حضور پیدا کنند و با این کار نیاز به ایجاد پارک های جدید هم کم می شود و در هزینه های شهرداری نیز صرفه جویی می شود" (علی آبادی، ۱۳۸۱، ۵). البته این گونه بازی های خیابانی باید کاملاً برنامه ریزی شده و پیش بینی شده باشد و نباید حریم معابر (چنانچه در کوچه های سطوح مسکونی کشور ما بسیار دیده می شود)، را اشغال کند و یا موجب از بین رفتن خلوت و آرامش ساکنان و عابران گردد. چنانچه در تجارب کشور فرانسه نیز مطرح گردیده است که حضور جوانان اسکیت سوار خود عاملی برای ایجاد حس اضطراب و ناامنی از دیدگاه زنان ارزیابی شده بود (www.dacorum.gov.uk, 2004).

نیز مانند مردان باید در فضای شهری که شهروند آن محسوب می شوند احساس راحتی و امنیت داشته باشند و حضور آنان در شهر به دلیل ناامنی ناشی از ضعف های شهرسازی محدود نشده باشد و البته واضح است که در برنامه ریزی برای زنان باید از خود آنان نیز کمک گرفت.

۱-۲- جایگاه جنسیت در احساس امنیت درک شده از فضاهای شهری

مشخصه های فردی در ادراک از امنیت و میزان استفاده فرد از یک فضای شهری تأثیر دارند، مثل موقعیت اجتماعی، شخصیت، نقش ها (سن و طبقه اجتماعی، پشتوانه خانوادگی، دانشجو بودن و یا کارگر بودن و ...) و این مسائل در تعیین راحتی این افراد و همچنین در میزان درکی که از آسیب پذیری یک مکان دارند، تأثیرگذار است. عموماً عوامل زیادی برای عکس العمل نشان دادن مردم به ترس وجود دارند، اما برخی از این عوامل نقش بیشتری دارند از جمله: جنسیت، سن، تجربه های گذشته در مورد جرم، محیط و جغرافیا، قومیت و فرهنگ و سایر متغیرها. اما جنسیت به عنوان مهم ترین عامل شخصیتی در درک امنیت محسوب می گردد. نوع جنایت و حس امنیت در مورد زنان و مردان متفاوت است، اما عموماً زنان ترس بیشتری را حس می کنند تا مردان، گرچه ممکن است کمتر از مردان قربانی شوند (Howard, 1999, 219) و بطور کلی مردان احساس مثبت تری در مورد امنیت محیط خودشان نسبت به زنان دارند. هم مردان و هم زنان در تاریکی احساس ناامنی می کنند ولی درجه حس ناامنی در زنان بالاتر است. مثلاً در مورد وسایل نقلیه بیش از ۶۰ درصد زنان در تاریکی احساس ناامنی دارند (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۵، ۵). اما ترس از جرم رفتار و حالات را در فضاهای شهری تغییر می دهد و این اثرات روی زنان و دیگر گروه های آسیب پذیر اجتماعی و اقتصادی شدیدتر است، اثراتی نظیر اینکه: حرکت های آنها را محدود می کند و به ویژه بعد از تاریک شدن هوا موجب در خانه ماندن آنها می شود و فرصت های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی آنها را کاهش می دهد. در این فرآیند آنها از فعالیت های اقتصادی و اجتماعی نظیر کار کردن تا دیر وقت و یا شغل هایی که شیفتی هستند و یا کلاس های عصر گاهی و نظایر آن مستثنی می شوند و البته در این گونه موارد همواره زنان فقیر بیشتر قربانی جنایت و ترس از آن می شوند (Lubuva & Mtani, 2004, 15).

در مجموع باید گفت عدم امنیت زنان در فضاهای شهری مشارکت کامل آنان را در اجتماع محدود می کند و علاوه بر آسیب های روانی فرد بر خانواده ها و در نهایت کل جامعه تأثیرگذار خواهد بود. همچنین ظرفیت اقتصادی زنان در سطوح شهری وابسته به امنیت آنهاست. فعالیت های اقتصادی زنان بعضاً در اقتصاد غیر رسمی و یا نزدیک به خانه آنها متمرکز شده است، آنها به تسهیلاتی برای اشتغال در محیط شهری و مسکونی خود نیاز دارند.

ب- فضاهای عمومی شهری

تحقیقات اخیر در استرالیا و دیگر کشورها (۱۹۹۵) نشان داده‌اند که تفرجگاه‌ها، بازارها و دیگر مراکز خرید عمومی در برابر جرم آسیب پذیر هستند و مولفه‌های مشخصه جرم در آنها عبارتند از: عناصری در مراکز شهری نظیر مغازه‌ها، تئاتر، رستوران‌ها، ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و غیره. اصولاً موقعیت‌های تجاری و تفریحی بر جرم و رفتار مجرمانه در سطوح پیرامون خود تأثیر می‌گذارند، همانطور که این سطوح قسمتی از پیاده‌روها و فضا‌های خارجی خود را نیز هم‌رنگ خود می‌کنند (Bell, 1998, 11). جرم‌هایی که عموماً در فضاهای عمومی شهری رخ می‌دهند، شامل جیب‌بری، کیف‌قاپی، وندالیسم (صدمه زدن‌های مجرمانه)، سرقت و وسایل نقلیه، حمله‌های بدنی خفیف و ترساندن و نظایر آنها می‌شود. اما بیشتر رفتارها و اعمالی که گروه‌های زیادی از استفاده‌کنندگان را از مراکز شهری می‌ترساند، اعمالی است که گرچه بطور اصولی جرم نیست، اما باعث بی‌نظمی عمومی می‌شود. جین جیکوب^{۱۲} (۱۹۶۱)، از آنها به عنوان "بربریت (وحشیگری) خیابان"^{۱۳} یاد می‌کند. این اصطلاح زنده‌ای است که با مفهوم شهرها به عنوان مراکز تمدن تقابل دارد و البته بین بی‌تمدنی و خشونت اجتماعی با بی‌تمدنی فیزیکی تفاوت وجود دارد، برای مثال حضور معتادان در یک فضای عمومی شهری بی‌تمدنی فیزیکی و بددنی و ناسزاگفتن او در این فضای تمدنی اجتماعی محسوب می‌شود (Tiedell, 1996, 51). لازم به ذکر است با توجه به تفاوتی که در ماهیت دو فضای شهری مذکور وجود دارد، در بخش مطالعات میدانی نیز سعی گردیده است پهنه مسکونی بصورت جداگانه مورد بررسی قرار گیرد و احساس امنیت درک شده در این بافت با فضاهای عمومی شهری مقایسه شود.

۱-۴- رویکرد برنامه ریزی کالبدی به امنیت محیط شهری

در ۱۹۹۰، ولنتاین^{۱۴} ادعا کرد که "با تسهیل ادراکی که از یک مکان فیزیکی وجود دارد و بطور غیر رسمی 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 بخصوص در ورودی‌ها، نورپردازی، نقاشی دیوارها، پل‌های عبور پیاده، کوچه‌ها و راه‌های زیر گذر، منظرسازی، توسعه کف‌سازی‌ها و کنج‌ها و زاویه‌ها می‌شد. ولنتاین رویکردش را نسبت به محیط اجتماعی هم بسط داد و ذکر کرد: "زنان با حضور بالفعل و بالقوه دیگران احساس امنیت بیشتری می‌کنند، زیرا آنها فکر می‌کنند که متخلفین با حضور و مداخله ناظران می‌ترسند (حتی هنگامی که می‌دانند که شاهدان نمی‌توانند جلو رخ دادن جرمی را بگیرند)". در واقع درک یک زن از امنیت بطور قوی با اینکه چگونه او در ارتباط با هر دو نوع محیط فیزیکی و اجتماعی اطرافش احساس راحتی می‌کند و آنها را چگونه می‌شناسد، ارتباط دارد. در نتیجه می‌توان گفت: "ارتباطات اجتماعی در یک فضا و گروه‌هایی که آن فضا را از نظر اجتماعی کنترل

می‌کنند اثر مهم تری در اینکه یک زن در آن فضا احساس امنیت بکند دارند تا طراحی آن". اما سیاست‌های کاربری زمین و حمل و نقل شهری و نظایر آن، بر سطح استفاده از مکان‌های عمومی و طبیعت استفاده‌کنندگان تأثیر می‌گذارد و در نتیجه برنامه ریزی و طراحی شهری می‌تواند بر فرآیند کنترل و مدیریت اجتماعی این فضاها تأثیر بگذارد (Bell, 1998, 19).

۲- مفهوم سازی و استخراج شاخص‌های برنامه ریزی کالبدی ارتقای امنیت شهری

در فرآیند مفهوم سازی^{۱۵}، که در واقع ساختن مفهومی انتزاعی برای فهمیدن یک امر واقعی است، ابتدا مفهوم به ابعاد تقسیم شده است تا به راحتی قابل بررسی باشد، سپس هر بعد به شاخص‌های سازنده آن تفکیک شده است که خود دارای متغیرهایی می‌باشند و در پرسشنامه‌ای، سوالاتی متناظر با هر یک از متغیرهای مورد بررسی طرح گردیده است. مدل تجربی ساخته شده برای سنجش امنیت ذهنی و عینی درک شده توسط زنان بر همین اساس و البته صرفاً در این مقاله از جنبه کالبدی (و نه بعد اجتماعی) بررسی شده است. در مرحله بعد از فرآیند تحلیل مفهوم با توجه به رویکرد مشارکتی مطرح شده، شاخص‌ها در قالب سوالات مرتبط در پرسشنامه‌ای تنظیم گردیده و در محدوده‌ای واقع در جنوب خیابان امام خمینی (حد فاصل وحدت اسلامی تا ناصر خسرو) به عنوان نمونه مطالعات میدانی توزیع گردیده و مورد سنجش قرار گرفت. لذا شاخص‌های در نظر گرفته شده برای سنجش بعد کالبدی ارتقای امنیت زنان در فضاهای شهری عبارتند از:

الف- کاربری‌ها و فعالیت‌های ناشی از آنها

امنیت یک فضا به کاربری‌های محاط‌کننده آن هم بستگی دارد و باید تدابیری برای کاهش اثرات منفی کاربری‌های خلوت و متروک که مشکل‌ساز هستند، اندیشیده شود. ایده کاربری‌های مختلط که در طی دهه ۱۹۶۰ توسط جین جیکوب مطرح شد، هنوز هم بخوبی در دانش طراحی نفوذ نکرده است. در این ایده از ساختن محیط‌هایی که زنان را در نظر بگیرد بحث شده بود. بطور کلی برخی از اصول کلی مطرح شده در این زمینه به شرح زیر می‌باشند:

- کاربری‌های طبقات هم کف باید فعال باشند (منفعل و راکد نباشند و بر محیط تأثیر گذار باشند).
- توجه به تئوری چشم‌های خیابان و استفاده از نماهای فعال برای نظارت بر فضاها و ارتقا امنیت آنها.
- نگهداری خوب (تئوری پنجره‌های شکسته)، که اگر یک پنجره بشکند، منجر می‌شود که بقیه با سرعت بیشتری بشکند و کلاً یک حرکت رو به زوال مارپیچی ایجاد می‌شود.

برای نمونه در انگلستان و در راستای ارتقا امنیت در فضاهای عمومی شهری، سیاست کاربری‌های مختلط تشویق شدند و مخلوطی از مشاغل کوچک، خانه‌ها و اداره‌ها در مراکز شهری و ایجاد آپارتمان‌ها در طبقات بالای مغازه‌ها در طرح‌ها اعمال شدند

تصادف در هنگام عبور از خیابان ها را بالا دانسته اند. در مورد پیاده رو های شهری و مواظب بودن برای زمین خوردن ۶۳/۵٪ از افراد حداقل یک بار زمین خورده اند که دلیل آن را ناهمواری های سطح پیاده روها می دانسته اند. 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 می آیند در مقایسه با دیگر زنان از آرامش خاطر و احساس امنیت بیشتری برخوردارند و خودیار تر هستند (زنجانى زاده اعزازی، ۱۳۸۱، ۶۳). البته "ضروری است که زنان را به صورت شخصیت و هویت چندگانه ای بررسی کنیم"، برطبق تحقیقات انجام شده به وسیله NACAVA در سال ۱۹۹۸، زنان در سنین مختلف از چیزهای متفاوتی در محیط های شهری می ترسند، برای مثال دختران نوجوان از سفرهای با حمل و نقل عمومی در سطح شهر می ترسند، اما زنان سالخورده تر این احساس را ندارند (به نقل از Bell, 1998, 6). سرویس دهی منظم وسایل نقلیه عمومی و امنیت فضای ایستگاه ها و پایانه ها یکی از مؤلفه های اصلی جلب اعتماد عمومی به این نوع از حمل و نقل است. موارد مختلفی برای بهبود ضریب امنیت عمومی در مؤلفه های حمل و نقل شهری مطرح شده است که بر مسائلی تأکید دارند که نه تنها ابعاد فیزیکی بلکه ابعاد روانی استفاده از سرویس های حمل و نقل شهری را در بر می گیرد. استفاده از سرویس های شبانه بانوان که برای مثال نمونه موفق آن در قالب تاکسی های ویژه بانوان^{۲۰} در شهر لندن استفاده می شوند و اعتماد بانوان را بخوبی جلب کرده اند و کاملاً سازماندهی شده و تحت کنترل هستند. همچنین تأمین روشنایی ایستگاه ها در شب و استفاده از بدنه های شفاف برای آنها می تواند بر افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی تأثیرگذار باشد (گزارش کنفرانس لندن، ۱۷، ۲۰۰۵).

ج- خوانایی^{۲۱} فضا های شهری

خوانایی اصولاً به درجه درک از یک فضا و وضوح آن بر می گردد و اینکه فضای مورد نظر از یک الگوی منسجم برخوردار باشد. وقتی فضایی خوانا است به احساس راحتی و امنیت کمک می کند و بر عکس هنگامی که علائم راهنما وجود ندارند و فضا گیج کننده است، احساس امنیت از بین می رود (Russ, 2006, 25).

د- مراقبت های طبیعی و مصنوعی

افزودن عصاره "چشم های خیابان" به برنامه ریزی و طراحی، فرصت هایی را برای مراقبت های نامحسوس از مکان های رها شده که ممکن است جرم و جنایت در آنها رخ بدهد، پدید می آورد. مردم وقتی در معرض دید هستند و یا صدایشان شنیده می شود، احساس امنیت بیشتری دارند (www.pps.or, 2005) و این یک اصل کلی است که همه توسعه های جدید باید طوری طراحی شوند که فرصت هایی را برای مراقبت طبیعی افزایش بدهند (Monahan, 2006, 83). استفاده از نماهای فعال یکی از عناصر اصلی مداخلات فیزیکی در جهت کنترل امنیت فضاهای عمومی شهری است. همچنین استفاده از ابزارهای مدرن نظارت نظیر دوربین های مدار بسته (CCTV) به

تا میزان فعالیت و بنابراین امنیت را افزایش بدهد (www.dacorom.gov.uk, 2004).

ب) امنیت تردد زنان

استفاده از حمل و نقل عمومی و غیر موتوری^{۲۲}، لازمه داشتن عدالت اجتماعی است و حق افراد است که با ایمنی کامل از خدمات عمومی برای تردد خود درون شهر استفاده کنند. نکته مهم این موضوع به ویژه با تأکید بر مسائل مترتب بر جنسیت در این است که تحقیقات نشان داده است که زنان معمولاً بیشتر از اتوبوس استفاده می کنند (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۵، ۵۱). واژه تردد در این مطالعه، در مورد هرگونه عبور در قالب پیاده و سواره به کار برده شده است که در حالت سواره می تواند به دو صورت با خودروی شخصی و یا وسایل حمل و نقل عمومی، و در صورت پیاده بودن شامل عابران پیاده و دوچرخه سوار ها می گردد. تجارب امنیت زنان (که به تردد آنان مربوط می شود) در محیط های شهری متفاوت از مردان است، زنان به طور ویژه یک نقشه ذهنی با جزئیات بیشتر از نواحی مختلف شهر را که در آن احساس امنیت می کنند و از قسمت هایی که باید از آن اجتناب بورزند، در ذهن می سازند. این چارچوب ذهنی ایجاد شده مبنای سنجش، قضاوت و طراحی الگوی حرکت زنان از محیط های عمومی شهری می شود. نتایج یک تحقیقات در استرالیا نشان داده است که زنان به طور عموم از مواردی نظیر بیرون رفتن در شب، موقعیت های ابتدایی و یا انتهایی در سفرهای حمل و نقل عمومی، مثل منتظر ماندن در یک ایستگاه اتوبوس و یا پیاده روی از ایستگاه به سمت ماشین پارک شده، استفاده از پارکینگ های مرکز شهر بویژه در شب و بویژه اگر طبقاتی باشند، رانندگی تنها در شب، فضاهای باز و حومه ای و زیرگذر ها و کوچه های بن بست، واهمه دارند (Bell, 1998, 5). همچنین در تحقیقاتی که در راستای ارتقای امنیت زنان و تحلیل کلی اجتماعی آن در بریتیش کلمبیا^{۲۳} در سال ۱۹۹۲ در مقیاس کشور کانادا انجام شده است، نشان داد که به طور عموم ۶۰ درصد از زنان کانادایی از به تنهایی پیاده روی کردن در محله و واحد همسایگی^{۲۴} خود بعد از تاریک شدن هوا می ترسند، ۷۶ درصد از منتظر ماندن برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی بعد از تاریک شدن هوا هراس دارند و ۸۳ درصد از به تنهایی پیاده روی کردن به سمت ماشین در گاراژها و پارکینگ ها می ترسند (www.feminst.com, 2006). به عنوان یک تجربه بومی نیز، در تحقیقی که در شهر مشهد و بر زنان ۱۵ سال به بالا با حجم نمونه ۷۲۰ نفر انجام شد، سنجش احساس امنیت زنان نسبت به امنیت محیط و خودشان مورد توجه قرار گرفت (بررسی حوزه های نا امن محیط های عمومی شهری).

در این تحقیق از تئوری های کنش متقابل نمادین درباره احساس و همچنین از نظریه پایگاه قدرت که به وسیله تئودور کمپر^{۲۵} که از پیشگامان جامعه شناسی احساسات است، استفاده شد. در بخشی از این تحقیق به امنیت تردد زنان اشاره شده است. در پاسخ گویی به پرسش امنیت فیزیکی زنان هنگام تردد از خیابان ها، از میان ۷۲۵ پاسخگو، ۴۶۱ نفر، یعنی ۶۳/۶٪ خطر

آنچه که در استرالیا بررسی شد و البته به عموم کشورها نیز قابل تعمیم است، تحرکات اقتصاد شبانه بر مراکز شهری و به ویژه بر امنیت زنان اثر عمده ای داشت و موجب آوردن ترکیبی از مردم به مراکز شهری گشت و این امر بر بهبود نورپردازی و سرویس های حمل و نقل عمومی تاثیر خواهد گذاشت. برنامه های سر زنده فرهنگی شبانه، خیابان ها را احیا خواهد کرد و در نتیجه فضاهای خالی می توانند به عنوان فعالیت های فرهنگی استفاده شوند تا زمینه وقوع جرم، مثلاً نورپردازی ها بصورت دنباله دار می تواند مردم را به سمت مرکز شهر جذب و هدایت کند (Bell, 1998, 19).

ز- شهرت (خوشنامی و یا بدنامی) فضاها^{۲۶}

مکان هایی خاصی معمولاً توسط گروه هایی از زنان برچسب می خورند و بدنام و ناامن تلقی می شوند و این معمولاً به دلیل وقوع و انتشار خبر حادثه ها در این گونه اماکن است و یک توافق دسته جمعی حاصل می شود که آن مکان ها "بد" هستند. چنین تصوراتی از مکان ها نقش محوری در تصمیم گیری برای اجتناب از مکان ها دارند (Koskela & Pain, 2000, 292). البته ممکن است این تصورات مجازی باشند و این همان تفاوت ظریف بین امنیت ذهنی و عینی فضا است.

۳- بیان فرضیه و روش تحقیق

با توجه به اینکه در طراحی برنامه ای برای ایجاد یک فضای امن برای زنان، گام اول توسعه یک پایگاه اطلاعاتی است که اجبارها و چالش هایی را در که در مقابل زنان قرار دارند مشخص می کند تا بروی عناصر مشخص شده تمرکز گردد (Brady, 2005, 66). لذا رویکرد مطالعاتی منتخب در این پژوهش بر مبنای استفاده از مشارکت مردمی و اعمال نظرات مستقیم بانوان در برنامه ریزی ارتقا امنیت محدوده مطالعاتی می باشد. در تمامی فرآیند تحقیق، ارزیابی ها بر اساس نتایج پرسشنامه های توزیع شده در محدوده مطالعات میدانی صورت گرفته است. محدوده منتخب برای مطالعه میدانی، شامل فضاهایی بسیار پرتردد از بخش مرکزی شهر تهران واقع در جنوب خیابان امام خمینی در حد فاصل دو خیابان ناصرخسرو تا وحدت اسلامی است که دارای کاربری ها و فعالیت های متنوعی جهت سنجش احساس امنیت زنان در مواجهه با آنها است. پرسشنامه ها در ساعات مختلف روز و شب در بین زنان استفاده کننده از فضا توزیع شده است و همچنین از طریق انجام مصاحبه های عمیق^{۲۷} نظرات جانبی آنان استخراج شده است.

در تنظیم پرسشنامه از طیف لیکرت (۵ گزینه ای) استفاده گردیده است و شاخص های مورد سنجش در قالب سوالات منعکس شده اند. جهت برآورد حجم جامعه آماری با توجه به سنجش اولیه از تعداد بانوان استفاده کننده از فضا، پس از آزمون اولیه^{۲۸} پرسشنامه مقدماتی (تعداد ۵۰ نمونه) بین زنان توزیع گردید و انحراف معیار آن محاسبه شد (معادل ۶۴) و اعتبار سوالات مورد تایید قرار گرفت. برای تعیین حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران (طالب، ۱۳۷۰، ۶۷) و با جای گذاری انحراف معیار در این

عنوان نمونه ای از پرکاربردترین ابزار رایج در سراسر جهان برای نیل به فضا های امن بویژه در جاهایی که نظارت طبیعی امکان پذیر نیست، مطرح است. در واقع این ابزار با ایجاد این حس که محیط تحت نظر است ضریب ایمنی محیط را بالا می برد. برای مثال در سال ۱۹۹۴ و در گلاسکو^{۲۹} تعداد ۳۲ دوربین مدار بسته در مرکز شهر نصب شد و با این کار نرخ جرم در سال به میزان ۹ درصد کاهش یافت و بعلاوه تاثیر چشمگیری بر کاهش ترس از جرم داشت و البته در استفاده از این ابزار نگهداری و ابقاء آن امری مهم است (www.dacorum.gov.uk, 2004).

ه- میزان آشنایی فضا^{۳۰}

تکرار مناظر آشنا در فضاهای عمومی شهری نه تنها حس غربت و اضطراب آن را از بین می برد، به مردم در مسیر یابی کمک می کند و از گم شدن احتمالی و ترس ناشی از آن جلوگیری می کند. همچنین این مساله علاوه بر ساخت اماکن و فضاهای آشنا، می تواند در قالب مبلمان شهری با سبک های آشنا نظیر نیمکت ها و سطل ها، کیوسک های تلفن و پناهگاه های اتوبوس و نظایر آن که از جمله عناصر الحاقی به محیط محسوب می شوند، نیز قابل حصول باشد. البته استفاده از سبک های آشنا به معنی نفی طرح های مدرن و نوآوری نخواهد بود و در واقع نکته مهم در ترکیب کردن سبک های آشنا و جدید بطوریکه برای مردم قابل درک و استفاده باشد، است (Burton & Mitchell, 2006, 76).

و- حیات شبانه شهری

حقیقتی که وجود دارد این است که تعداد زیادی از زنان پس از تاریک شدن هوا از خانه هایشان بیرون نمی آیند تا از فضاهای عمومی استفاده کنند و یا از کسی می خواهند تا آنان را مشایعت کند. در اینجا سوالی که ممکن است پیش بیاید این است که چرا امنیت زنان؟ در حالی که مردها ممکن است بیشتر تحت تاثیر خطرات محیطی قرار بگیرند. اما این مثل آن می ماند که درست است که بیشتر تصادفات در نزدیکی خط کثی های عابر پیاده رخ می دهند ولی این به آن معنی نیست که آنجا مکان امنی برای عبور نیست، بلکه نسبتاً تعداد بیشتری از عابران از آن نقطه رد می شوند (گزارش کنفرانس لندن، ۲۰۰۵، ۱۲). نکته جالب این است که تاریکی شب خود به عنوان یک عنصر "طبیعی" از تغییر محیط زیست که بر ترس از جرم تاثیر می گذارد، از نظر اجتماعی تحت تاثیر جو اجتماعی حاکم بر فضای شبانه قرار می گیرد. (چنانچه در کشور ما و در شب های عزاداری ماه محرم و حضور فعال مردم تا ساعات نیمه شب، زنان آزادانه و گروهی یا انفرادی با آرامش در معابر و پارک ها قدم می زنند) و یا برای مثال در تجربه ای که در هلسنکی^{۳۱} (فنلاند) انجام گرفت، مشخص شد که با وجود آنکه شب های تابستانی کوتاه مدت است، در حالیکه در طی زمستان تاریکی زود هنگام بعد از ظهر وجود دارد، با این حال زنان شب های تابستان و زمستان را به یک اندازه خطرناک درک کرده اند. لذا به این نکته دست یافتند که در واقع آنچه که زنان را محتاط می کند "شب اجتماعی"^{۳۲} است: "مساله این است که چه چیزی در فضاهای و در شب هنگام در حال وقوع است" (Koskela & Pain, 2000, 286). به عنوان یک راه حل، پیرامون

جمعیت روزانه استفاده کننده از فضا با جمعیت شبانه مقایسه گردیده است و همچنین برای سنجش تاثیر گذاری میزان فعال بودن کاربری های محدوده در ساعات مختلف پس از تاریکی هوا بر رونق و حیات عمومی محدوده، میزان فعالیت کاربری ها بر اساس زمان پس از تاریکی هوا در قالب نقشه ای تهیه شده است. همچنین با توجه به اهمیت کارایی حمل و نقل عمومی در ارتقاء امنیت شبانه زنان، این بخش نیز به صورت مجزا مورد سنجش قرار گرفته است. در نهایت نیز پس از جمع بندی نتایج به دست آمده از مطالعات نظری، بررسی تجارب جهانی و مطالعات میدانی صورت گرفته، راهکارهایی در جهت ارتقا امنیت زنان از طریق برنامه ریزی کالبدی پیشنهاد می گردد.

۴- یافته های پژوهش

۴-۱- بررسی میزان احساس امنیت زنان در مواجهه با کاربری های فضای شهری مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه بخشی از مرکز شهر تهران واقع در منطقه ۱۲ شهرداری می باشد که در حد فاصل خیابان های ناصرخسرو، امام خمینی، ۱۵ خرداد و خیام واقع شده است و دارای تنوعی از کاربری های مسکونی، تجاری، اداری، پارک شهر، شبکه معابر و انبارها می باشد. این بافت شهری به دلیل واقع شدن در مرکز شهر سرشار از تردد و فعالیت است. در این پژوهش ابتدا موقعیت کاربری های موجود در فضای مورد بررسی به تفکیک عملکرد غالب آنها، پهنه بندی گردیده است که در تصویر ۱ مشاهده می شود. البته جهت سهولت بررسی مکانی احساس امنیت زنان در مواجهه با کاربری های اصلی، این کاربری ها به صورت کلی تقسیم بندی شده اند و برای مثال کاربری انبار که بخش قابل توجهی از کاربری های این فضا است و درون بافت ذوب شده است در نقشه مذکور آورده نشده اند، اما طی پرسشی جداگانه احساس امنیت شرکت کنندگان در تحقیق درباره این کاربری نیز سنجیده شده است.

همانطور که در تصویر ۱ مشاهده می شود فضای شهری مورد مطالعه دارای کاربری های مختلط و متنوعی است. بعلاوه اینکه پهنه مختلط خود شامل کاربری ها و فعالیت هایی نظیر ساختمان های شهرداری کل شهر، شورای شهر، دادگستری و پزشکی قانونی، تالار سنگلج، ورزشگاه، مدرسه و فعالیت های متنوع دیگر می گردد. البته کاربری مذکور تنها بخش رسمی موجود در فضا هستند، در حالی که بخش عمده ای از تعاملات اقتصادی و اجتماعی جاری در فضای مورد مطالعه را وجود فعالیت های غیررسمی نظیر دستفروشان، داروفروشان، دلالان و بعضاً خلافکاران تشکیل می دهند که قابل مکانیابی بروی نقشه نیستند.

برای تحلیل میزان امنیت درک شده از فضا با استفاده از آزمون t-test میانگین احساس زنان در محدوده مطالعاتی محاسبه گردید. در این بخش با توجه به ماهیت فعالیت ها و خصیصه های مکانی، فضای شهری مورد بررسی به بخش های با عملکرد غالب تجاری

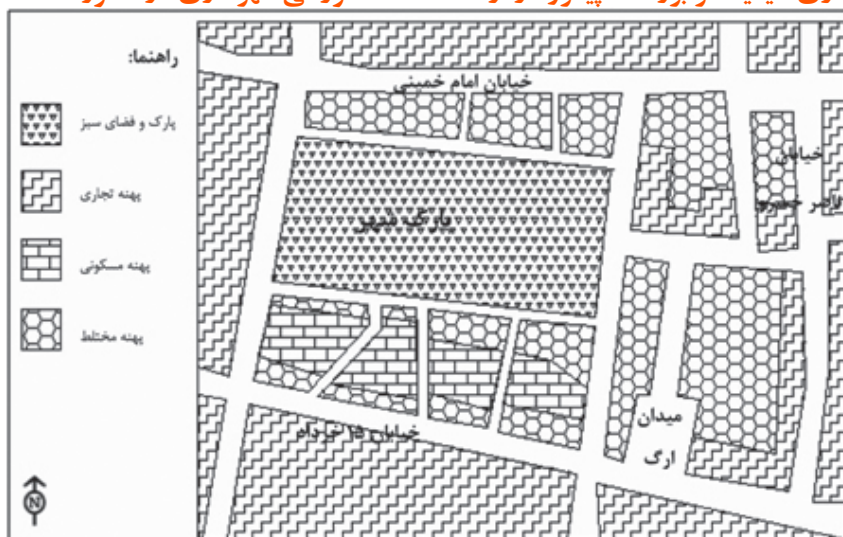
فرمول و انتخاب دقت $\alpha=0.05$ تعداد حجم نمونه ۲۸۷ مورد به دست می آید. لذا برای جمع آوری اطلاعات مربوط به این تعداد، حجم نمونه معادل با ۳۰۰ عدد در نظر گرفته شده است سپس پرسشنامه ها در زمان های مختلف روز و شب و در بین اقشار گوناگون بانوان در قسمت های مختلف محدوده توزیع گردیده است.

نهایتاً داده های خام بدست آمده دسته بندی گردیده و با استفاده از نرم افزارهای Excel و SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. جهت تحلیل و بررسی میزان صحت سؤالات پرسشنامه و سنجش سطح مناسبیت ابزار تحلیل، با استفاده از روش تحلیل قابلیت اطمینان^{۲۹} ضرایب آلفای تمامی سؤالات محاسبه گردیده است. بر اساس محاسبات صورت گرفته چون ضرایب آلفای تمامی سؤالات پرسشنامه بزرگ تر از 0.6 است، ضرورتی برای حذف هیچ کدام از سؤالات وجود نداشت.

برای سنجش میانگین احساس امنیت زنان در مواجهه با کاربری های اصلی محدوده مطالعات میدانی، ابتدا به دلیل تنوع بسیار کاربری ها و فعالیت ها، کاربری های همگن و با عملکرد مشابه بر اساس موقعیت در قالب نقشه ای پهنه بندی گردیدند. در توزیع پرسشنامه نیز ضمن نشان دادن نقشه فضای شهری مذکور، طی سوالاتی جداگانه احساس امنیت زنان در مورد هر پهنه پرسیده شد و در نهایت با استفاده از آزمون t-test میانگین احساس امنیت در مواجهه با کاربری های مختلف مقایسه گردیدند.

فرضیه اصلی تحقیق عبارت است از اینکه "به نظر می رسد بین میزان تردد و احساس امنیت درک شده زنان در هریک از فضاهای شهری رابطه مستقیمی وجود دارد" و یا به عبارتی هرچه میزان تردد در یک فضا افزایش پیدا کند احساس امنیت افزایش می یابد و بالعکس. برای اثبات این فرضیه میزان احساس امنیت زنان در فضاهایی بسیار پرتردد از بخش مرکزی شهر تهران به عنوان مطالعات میدانی (جنوب خیابان امام خمینی در حد فاصل دو خیابان ناصرخسرو تا وحدت اسلامی) در ساعت های مختلف روز و شب و از طریق توزیع پرسشنامه سنجش شده و در بخش دیگر میزان تردد آنان در هر یک از بخش های 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 هیستوگرام های این دو بخش و تطبیق آنها مقایسه شده است. پس از تبیین نتایج تاثیر کاربری ها و فعالیت ها بر احساس امنیت زنان شرکت کننده در تحقیق و میزان تردد آنها در فضا، برخی از شاخص های موثر در برنامه ریزی کالبدی و احساس امنیت زنان در فضای مورد مطالعه در قالب سوالات جداگانه سنجیده شده اند. این شاخص ها عبارتند از: "آشنا بودن فضا"، "خوانایی محیط"، "میزان نظارت بر فضا (سیاست چشم های خیابان)" و "شهرت فضا".

در مرحله بعد میزان امنیت شبانه بانوان در فضای مطالعاتی سنجیده شده است. جهت سنجش تاثیر کاربری ها و فعالیت ها بر رکود شبانه فضا و احساس ناامنی ناشی از آن، طی نقشه ای



تصویر ۱- پهنه بندی فیزیکی کاربری های فضای شهری مورد مطالعه.

شرکت کنندگان در تحقیق نکات جالبی را در مورد تاثیرگذاری کاربری ها و فعالیت ها بر احساس امنیت زنان نشان می دهد، برای مثال: "بانک ها به دلیل داشتن مامور و تحت کنترل بودن، موجب افزایش امنیت محیط اطرافشان می شوند و در این محدوده هم بانک های زیادی وجود دارد" (۱۲ عدد بانک در محدوده هستند). همچنین در مورد عملکرد اداری - حکومتی محدوده مطالعاتی، عده ای از شرکت کنندگان در تحقیق معتقد بودند که "اداره های این محدوده بسیار حساس هستند و به همین دلیل این فضا به صورت ویژه تحت کنترل است و این موضوع امنیت محیط را افزایش خواهد داد". همچنین عده زیادی از شرکت کنندگان "وجود مساجد و اماکن مذهبی (مثل تکایا و امامزاده و ...) را عاملی در جهت افزایش احساس امنیت عابران می دانستند". در مورد دسترسی به امداد، اغلب مصاحبه شوندگان نمی دانستند که امدادی وجود دارد یا نه. این درحالیست که در محوطه پارک کنترل از طریق دوربین مدار بسته و پایگاه پلیس وجود دارد و این امر نشان دهنده عدم اطلاع رسانی کامل در مورد کنترل بودن محیط می باشد، همچنین در این باره اغلب شرکت کنندگان تنها راه دسترسی به امداد را استفاده از تلفن می دانستند.

۴-۱- بررسی فرضیه اصلی پژوهش

تمایل به حرکت در مسیرهای شهری می تواند شاخصی برای سنجش میزان رضایت از محیط های 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 فعالیت ها و خصیصه های مکانی، فضای شهری مورد بررسی به بخش های با عملکرد غالب تجاری (خیابان باب همایون و ناصرخسرو)، بخش های با عملکرد مختلط (خیابان های امام خمینی و خیابان ۱۵

(خیابان باب همایون و ناصرخسرو)، بخش های با عملکرد مختلط (خیابان های امام خمینی و خیابان ۱۵ خرداد)، کارگاه ها و مراکز تولیدی که عموماً در لایه های پنهان تر محدوده قرار دارند و بخش مسکونی واقع در جنوب پارک شهر تفکیک شد. نتایج حاکی است میزان متوسط امنیت در بخش مسکونی (۳,۰۹) و پارک شهر (۳,۰۳) متوسط، در بخش های تجاری (۲,۱۹) و مختلط (۲,۴) کم و در بخش کارگاه های و لایه های پشتی معابر (۱,۹) بسیار کم می باشد و در واقع بر پایه نتایج می توان اظهار داشت که بالاترین میزان احساس امنیت مربوط به بخش مسکونی و سپس پارک شهر است. علل مختلفی برای این مساله می توان ارائه داد که بر پایه تنوع جنسی گروه های مصرف کننده از فضا و غلبه کارکردهای مسلط آن قرار دارد. توجه به نظارت پذیر بودن در محدوده های عمومی تر و از طرفی وجود فعالیت های اجتماعی نظیر کتابخانه و مراکز عمومی بی تاثیر نمی باشد. همچنین بر اساس بررسی های انجام شده، روابط معناداری بین متغیرهای سنجیده شده وجود دارد ($sig < 0.05$). به طور کلی بر اساس نتایجی که در بخش سنجش احساس امنیت زنان در مواجهه با پهنه های فعالیت و کاربری های متنوع به عمل آمد می توان گفت، بافت مسکونی به علت حضور فعال سایر زنان و کودکان و آشنا بودن و احساس تعلق به مکان^{۳۱} برای زنان بومی و غریبه موجود در منطقه مسکونی احساس امنیت بیشتری ایجاد کند. بعلاوه اینکه مساله حریم و نظارت ساکنان بر حضور عابران در این بخش بسیار قوی تر از سایر فضاهای شهری است و در قطب مخالف آن کارگاه ها و مراکز تولیدی که در لایه های پشتی معابر واقع شده اند و مراکز تجاری با عملکرد خاص که مخاطب عموم (بویژه زنان) نیستند، نه تنها تحت نظارت نیستند بلکه احساس بیگانگی و ترس ایجاد خواهند کرد و طبعاً نباید در مرکز شهر و محل پرترددی نظیر محدوده مورد مطالعه قرار گیرند. در این راستا نتایج مصاحبه های صورت گرفته با

جدول ۱- میانگین رفت و آمد و احساس امنیت زنان به تفکیک زیرپهنه ها در محدوده.

محدوده های مکانی مورد بررسی	میانگین تردد	میانگین امنیت
پارک شهر	۳.۴۱۴۷	۳.۰۳۶۷
بخشهای با عملکرد غالب تجاری (خیابان باب همایون و ناصرخسرو)	۲.۱۲۵۷	۲.۱۹۳۳
بخشهای با عملکرد مختلط (خیابان های امام خمینی و خیابان ۱۵ خرداد)	۳.۵۷۱۴	۲.۴۳۳۳
کارگاهها و تولیدی ها در لایه های پستی	۱.۴۴۴۱	۱.۹۲۶۷
بخش مسکونی	۲.۳۵۵۹	۳.۰۹۴۲

مسأله قابل تأملی که در این بخش وجود دارد، تبیین رابطه بین میزان تردد و احساس امنیت در بخش های با عملکرد مختلط است. همان طور که نتایج نشان می دهند، 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 پیچیده ای است که به طور لزوم تابع نظم خطی نمی باشد. بی نظمی محیط از عوامل جرم زا در شهرها است؛ به این معنا که اگر در محیط کالبدی شهر، روابط قاعده مندی وجود نداشته باشد و وقتی در مکانی ازدحام جمعیت بالاتر از حد وجود دارد، این ازدحام خود یکی از عوامل ایجاد حس نا امنی است " (علی آبادی، ۱۳۸۱، ۹) و نوع ویژه ای از احساس ناامنی را ایجاد می کند که به "تهدیدهای غیر مجرمانه" معروف است، مانند ترافیک بالای سواره و پیاده که به طور گسترده ای احساس خطر (به طور مثال خطر تصادف یا تته خوردن) ایجاد می کند وجود سر و صدای زیاد و آلودگی صوتی و خطر سرقت در انبوه جمعیت آزار دهنده خواهد بود (Townshend, 2002, 113).

۴-۳- تحلیل نتایج حاصل از شاخص های بررسی شده

در این قسمت برخی از شاخص های موثر در برنامه ریزی کالبدی و احساس امنیت زنان در فضای مورد بررسی سنجیده شده اند که نتایج آن در ذیل آورده شده است:

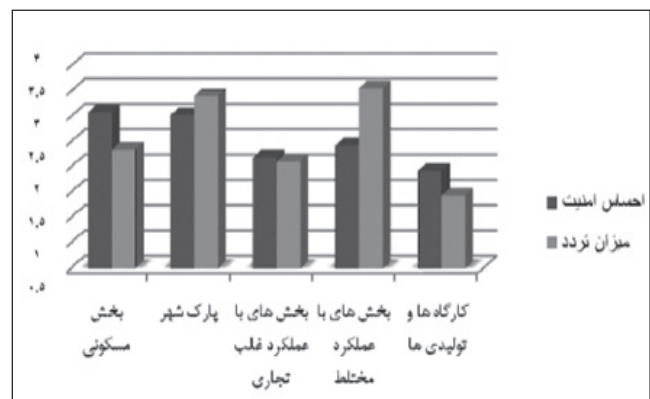
الف- آشنا بودن فضا و ایجاد خاطره مثبت: همانطور که ذکر گردید آشنا بودن فضا و نداشتن حس غربت (که موجب ترس و اضطراب می گردد)، در تقویت احساس امنیت ذهنی فرد نقش مهمی دارد. بعلاوه زمینه ذهنی مثبت و یا منفی بیاد مانده از فضا می تواند در احساس کلی درک شده نسبت به فضا تاثیرگذار باشد. لذا در اینجا میزان آشنا بودن فضا و خاطره و پیش زمینه ذهنی فرد نسبت به محیط بررسی شده است. تحلیل نتایج آماری نشان می دهد این فضا برای آنان بسیار آشنا بوده (میانگین ۴) و خاطرات عموماً مثبتی ایجاد کرده است (میانگین ۳/۸). آشنا بودن فضای محدوده مطالعاتی می تواند به دلیل فضای تاریخی و سنتی آن باز گردد که یکی از امتیازهای آن محسوب می گردد.

ب- خوانایی محیط: در مورد خوانایی محیط، در مصاحبه های صورت گرفته اغلب افراد محیط را خوانا و

خرداد)، کارگاه ها و مراکز تولیدی که به طور عموم در لایه های پنهان تر 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 مکان ها در جدول ۱ قابل مشاهده است. همان طور که مشاهده می شود، میانگین رفت و آمد در پارک شهر ۳/۴ می باشد که تقریباً متوسط رو به بالاست و در مناطق تجاری عدد ۲/۱ نشان دهنده عدم جاذبه فعالیت های تجاری در خیابان های باب همایون و ناصرخسرو با نیازها و سلاقی بانوان می باشد. تعدد لباس فروشی های مردانه در خیابان باب همایون و فروش ابزار و دارو و غیره در خیابان ناصر خسرو می تواند 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 می تواند به دلیل وجود جاذبه های مترو و کاربری های سازگار با روحیه زنان نظیر محوطه بازار و مراکز اداری باشد و عدد ۱/۴ نشان دهنده تردد بسیار پایین زنان در محوطه تولیدی ها، کارگاه ها و در نتیجه معابر فرعی کل محدوده که بستر چنین کاربری هایی هستند، می باشد.

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 می دهد. 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.

معادل با ۲,۹۷ بوده و از میانگین شهرت آن در نظر جمع بیشتر است (جدول ۲). این امر نشان دهنده این مطلب است که اغلب کاربران فضای مورد بررسی معتقد بودند این فضا نسبت به آنچه که سایر مردم معتقدند (شهرت فضا) فضای چندان بدی نیست اما نظر عموم مردم در مورد این مکان نسبتاً منفی است (میانگین ۲/۶) و دیگران تمایل زیادی برای همراه شدن با آنها در آمدن به این فضا و به ویژه برای گذران اوقات فراغت ندارند.

جدول ۲- بررسی رابطه بین متغیر های شهرت محدوده مطالعاتی در نظر فرد و شهرت آن در نظر جمع.

انحراف معیار استاندارد	میانگین	شهرت محدوده مطالعاتی در نظر فرد
۰.۹۸۸۳۳	۲.۶۱۴۹	شهرت محدوده مطالعاتی در نظر فرد
۰.۹۷۷۶۶	۲.۹۷۶۶	شهرت محدوده مطالعاتی در نظر جمع

۴-۴- بررسی میزان امنیت شبانه بانوان در فضا

به منظور اینکه زنان در فضاهای شهری بخصوص بعد از تاریکی هوا، احساس امنیت کنند، باید بتوانند محیط را برای خودشان ترجمه و تفسیر کنند و بدانند که چه چیزی در مقابل آنها قرار دارد و چگونه یک فضا را ترک کنند و اگر لازم بود چگونه کمک پیدا کنند (Bell, 1998, 6).

منطقه مورد مطالعه بطور ناگهانی در شب جمعیت خود را از دست می دهد و البته این از ویژگی های خاص مراکز شهری است. زیرا مراکز شهری نسبتاً فاقد سکنه بوده و در روز مقصد سفرها و در شب با تعطیلی کاربری ها و فعالیت هایشان ناگهان متروک می گردند. نتایج حاصل از شرکت کنندگان در تحقیق نیز نشان می دهد که میزان عبور بانوان از محدوده مطالعاتی در شب بسیار کم (میانگین ۲/۱) و میزان احساس ناامنی در شب نسبتاً بالا می باشد (میانگین ۳/۶). تصویر ۲ میزان حیات کاربری های فضای مورد بررسی را به تفکیک ساعات شب و همچنین تفاوت تراکم جمعیتی استفاده کننده از فضا را در ساعات روشن و پس از تاریکی هوا نشان می دهد.

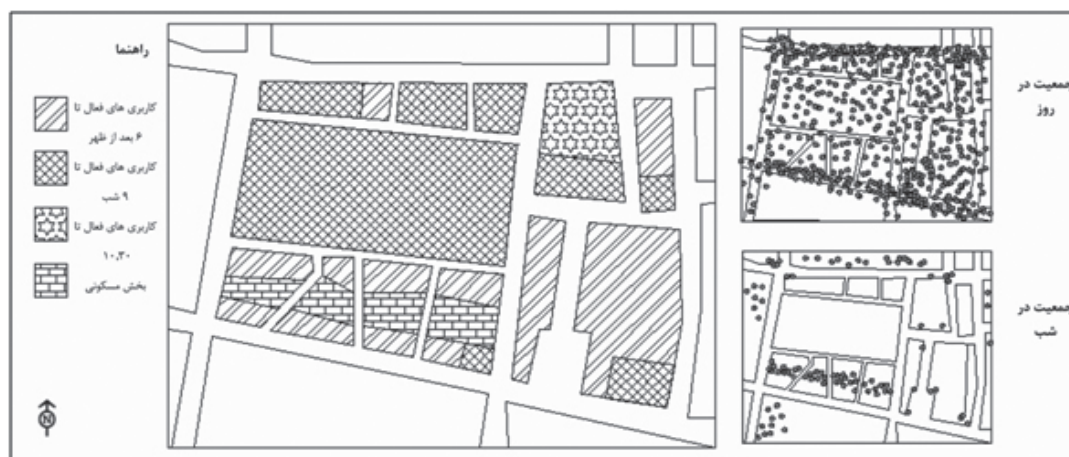
سرشار از نشانه هایی برای پیدا کردن مسیرها دانستند، وجود تعداد زیادی از بناهای شاخص و با ارزش در محدوده مطالعاتی یکی از علل اصلی این امر می باشد. همچنین بر اساس نتایج آماری حاصل از پرسشنامه عموماً احتمال گم کردن مسیرها و در نتیجه اضطراب ناشی از گم شدن در مسیرها را بسیار پایین دانسته اند (میانگین ۱/۷).

ج- میزان نظارت طبیعی بر فضا (چشم های خیابان):

این نظارت که همانطور که ذکر گردید در قالب چشم های خیابان (پنجره ها)، حضور فعال عابران و مراقبت آنها از فضا انجام می گیرد. اما بر اساس نتایج حاصل شده، میزان نظارت عمومی بر فضا از دید شرکت کنندگان در تحقیق در سطح پایینی قرار دارد (میانگین ۲/۳) و این عدم اطمینان آنان را به نظارت طبیعی در محیط نشان می دهد. همچنین در زمینه میزان دسترسی به امداد موجود در فضا، بر اساس مصاحبه های صورت گرفته، تعداد زیادی از مراجعین از نوع امداد در محدوده مطالعاتی ابراز بی اطلاعی می کردند و با توجه به اینکه نظارت عمومی بر محیط را ضعیف می دانستند، در صورت بروز خطر، فضا را بسیار ناامن پیش بینی می کردند و اغلب تنها ابزار امداد رسانی را استفاده از تلفن شخصی می دانستند و با وجود کنترل محدوده مطالعاتی توسط مراکز نیروی انتظامی و دوربین مدار بسته در محوطه پارک (اغلب از این کنترل بی خبر بودند)، میزان دسترسی به امداد در سطح پایینی ارزیابی شده است (میانگین ۲/۵). همچنین یکی از نتایج جالب این پژوهش درباره سنجش میزان علاقه زنان شرکت کننده برای کنترل فضای شهری از طریق دوربین های مدار بسته در محدوده مورد مطالعه بود. نتایج نشان می دهد، علاقه به این نوع از نظارت بسیار زیاد بوده (میانگین ۴/۳) و لزوم برنامه ریزی برای ترویج این نوع از نظارت مصنوعی بر فضا را روشن می سازد.

د- شهرت (خوشنامی و یا بدنامی) فضاها^{۳۱}

در این بخش شهرت محیط از نظر زنان بررسی شد و دیدگاه شخص با دیدگاه سایرین به محیط از نظر همان شخص مقایسه گردید. نتایج (با استفاده از آزمون t) و انطباق منحنی نرمال دو پاسخ نشان می دهد که میانگین شهرت محدوده در نظر فرد



تصویر ۲- مقایسه میزان حیات شبانه کاربری ها و تفاوت تراکم جمعیتی فضا در ساعات شبانه روز.

اهمیت ویژه ای برخوردار است.

زنان شرکت کننده در تحقیق به طور عموم میزان سرویس دهی اتوبوس ها را بسیار پایین دانسته اند (میانگین ۲/۳) و این موضوع پس از تاریکی هوا شدت پیدا می کند، بطوری که آنان میزان سرویس دهی اتوبوس های محدود پس از تاریکی هوا را بسیار پایین می دانستند (میانگین ۱/۶) و این امر یکی از دلایل تشویش و اضطراب ایشان پس از تاریکی هوا محسوب می شود. همچنین مصاحبه های صورت گرفته از شرکت کنندگان 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 ایستگاه ها و پایانه های اتوبوس) و احساس امنیت درک شده از آن مورد بررسی قرار گرفت و نتایج حاکی از آن بود که شرکت کنندگان در تحقیق این فضاها را نسبتاً با درجه امنیت بالایی توصیف کرده اند (میانگین ۳/۳).

همانطور که در تصویر ۲ دیده می شود، مقایسه جمعیت موجود در شب و نقشه کاربری های فعال در شب حاکی از آن است که تقریباً تنها بخش زنده محیط در شب همان کاربری مسکونی است و در مرحله بعد جمعیت محدودی در کنار شبکه های اصلی ارتباطی وجود داشته و بافت درونی فضا کاملاً متروک و تعطیل می گردد و این مساله می تواند دلیلی بر اجتناب مضاعف زنان از چنین فضای خلوتی باشد. لذا با خلق فضاهایی که دارای حیات شبانه بوده و روشنایی و نظارت شبانه معابر را تامین می کنند می توان ضریب امنیت شبانه فضاها را خواه برای زنان یا سایر گروه های اجتماعی نظیر کودکان، سالمندان، افزایش داد.

۴-۵- 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 بعلاوه 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 تأثیر آن در جذب جمعیت و احساس امنیت آنان، از

نتیجه

به هر فضای عمومی شهری، امنیت فضا ارتقاء خواهد یافت. در سنجش شاخص های ارتقای امنیت شهری زنان مشخص گردید:

- امنیت یک فضا تحت تاثیر کاربری ها و فعالیت های در برگیرنده آن است. نتایج مطالعات نظری و میدانی این پژوهش (میانگین آزمون t) نشان داده اند که فضاهای شهری که دارای کاربری ها و فعالیت های متنوع هستند دارای امنیت بیشتری هستند و در این بین بخش های مسکونی از بالاترین امنیت برای زنان برخوردارند و پس از آن بر به ترتیب پهنه پارک شهر، مختلط، تجاری و کارگاه ها و تولیدی ها قرار دارند. همین نسبت در مورد اولویت بندی میزان تردد زنان در پهنه های مذکور وجود دارد (اثبات فرضیه پژوهش).
- در مورد سنجش میزان خوانایی محیط بر اساس نتایج آماری حاصل از پرسشنامه ها عموماً احتمال کم کردن مسیرها و در نتیجه اضطراب ناشی از گیج شدن در مسیرها را بسیار پایین دانسته اند (میانگین ۱/۷).

امنیت فضاهای شهری نقش بسزایی در ارتقاء سطح رفاه اجتماعی شهروندان دارد. در این بین زنان به عنوان گروه های آسیب پذیر در مقابل اثرات نا امنی شهری محسوب می شوند. مطالعات صورت گرفته برای سنجش فرضیه اصلی تحقیق که بررسی رابطه بین میزان تردد زنان در فضای مورد مطالعه و میزان احساس امنیت درک شده توسط آنان است از طریق آزمون t-test نشان می دهد که هر چه میزان تردد زنان در پهنه های فیزیکی مورد مطالعه بیشتر بوده است میزان احساس امنیت بیشتری داشته اند. همچنین همانطور که ذکر گردید پس از مفهوم سازی مبانی و تجارب مطرح شده، شاخص های مفهوم امنیت شهری زنان به شرح جدول ۳ استخراج گردیدند.

لذا می توان گفت بالاتر بودن ضریب احساس امنیت سنجیده شده در مطالعات میدانی در بخش مسکونی نیز می تواند به دلیل افزایش میزان آشنایی، خوانایی، نظارت و دسترسی به امداد در محیط مسکونی باز گردد و به طور مشابه با انتقال این شاخص ها

جدول ۳- شاخص های در نظر گرفته شده برای سنجش بعد کالبدی ارتقای امنیت زنان در فضاهای شهری.

ردیف	شاخص	کاربرد شاخص در ارتقای امنیت
۱	کاربری ها و فعالیت های ناشی از آنها	کاربرد سیاست کاربری های مختلط
۲	امنیت تردد زنان	توسعه حمل و نقل عمومی کارا و ایمن، افزایش خوانایی فضاهای تردد پیاده
۳	خوانایی فضا های شهری	ارتقای خوانایی فضا برای مسیریابی راحت و ایمن
۴	مراقبت های طبیعی و مصنوعی	توسعه فرهنگ نظارت طبیعی و نصب دوربین های مدار بسته و ارتقای میزان دسترسی به امداد
۵	میزان آشنایی فضا	تکرار مناظر آشنا در فضا های عمومی شهری و کاهش حس غربت و اضطراب
۶	توسعه حیات شبانه شهری	افزایش تحرکات اقتصاد و فعالیت های شبانه-ارتقا سرویس های حمل و نقل شبانه ایمن
۷	شهرت (خوشنامی و یا بدنامی) فضا ها	تلاش برای فرهنگ سازی و بهبود شهرت فضا

در مجموع باید گفت وجود بافت مسکونی در مراکز شهری، علاوه بر حفظ آشنایی و نظارت بیشتر بر فضا، حیات شبانه محیط پیرامون خود را نیز حفظ خواهد کرد. همانطور که در بخش مطالعات میدانی نیز در قالب نقشه ای مشاهده می گردید که تنها بخش زنده شهر در شب همان پهنه مسکونی محدوده مطالعاتی بود. پس می توان گفت جمعیت بخش مسکونی در مرکز شهر نقش موثری در ارتقاء امنیت زنان دارند. همچنین بر اساس نتایج تحلیلی حاصل از پرسشنامه ها در فرآیند برنامه ریزی کاربری و فعالیت های شهری، باید سعی شود کاربری های مختلط که دارای بخش های اداری دولتی، بانک ها و نظایر آن که امنیت خود را به محیط اطراف تزریق می کنند، استفاده نموده و از توزیع بیش از حد کاربری های تجاری با عملکرد های تخصصی (عمده فروشی ها، کارگاه ها و تولیدی ها، گاراژ ها و ...) در مراکز شهری جلوگیری شود و حتی الامکان در صورت وجود با کاربری های مخاطب عموم جایگزین شوند. در این راستا برخی از پیشنهادات کلی مرتبط با شاخص های بررسی شده عبارتند از: حفظ تنوع کاربری های فضا و در صورت لزوم تغییر یا تبدیل کاربری های محیط و احیای مجدد بافت های راکد و منفعل، حفظ حیات شبانه محیط به کمک ایجاد کاربری های فعال در شب، تدابیری برای افزایش دسترسی به امداد نظیر افزودن بر تعداد تلفن های عمومی محدوده مطالعاتی (حتی بصورت نمادین) و همچنین نورپردازی و تجهیز آنها به کد و دکمه امداد فوری، افزایش نظارت طبیعی بر فضا با استفاده از کاربری های با نماهای فعال رو به خیابان و نصب دوربین های مدار بسته (یا حتی ماکت آنها) همراه با هشدار های نمادین جهت تحت کنترل بودن فضا از طریق نظارت مصنوعی، طراحی فضاهای خوانا و قابل تشخیص و استفاده از علائم و نشانه هایی جهت مسیر یابی و جلوگیری از احساس گیج شدن و ترس از گم شدن و ناامنی ناشی از آن، ارتقاء شهرت فضا و بهبود سیمای شهری به کمک حفاظت فعال، اجرای طرح های بهسازی و همچنین حذف دیوار نوشته ها و آلودگی های بصری موجود در فضا و استفاده از عناصر الحاقی آشنا برای مردم برای افزودن بر ضریب آشنایی فضا و جلوگیری از به وجود آمدن احساس غربت، اضطراب و ترس ناشی از آن.

- میزان نظارت عمومی بر فضا از دید شرکت کنندگان در تحقیق در سطح پایینی قرار دارد (میانگین ۲/۳) و این عدم اطمینان آنان را به نظارت طبیعی در محیط نشان می دهد و اغلب تنها ابزار امداد رسانی را استفاده از تلفن شخصی می دانستند و با وجود کنترل محدوده مطالعاتی توسط مراکز نیروی انتظامی و دوربین مدار بسته در محوطه پارک (اغلب از این کنترل بی خبر بودند)، میزان دسترسی به امداد در سطح پایینی ارزیابی شده است (میانگین ۲/۵). همچنین یکی از نتایج جالب این پژوهش نشان می دهد علاقه به نظارت مصنوعی در فضا بسیار زیاد بوده (میانگین ۴/۳) و لزوم برنامه ریزی برای ترویج این نوع از نظارت و نصب دوربین های مدار بسته را روشن می سازد.
- تحلیل نتایج آماری نشان می دهد فضای مورد مطالعه برای زنان بسیار آشنا بوده (میانگین ۴) و خاطرات عموماً مثبتی ایجاد کرده است (میانگین ۳/۸). آشنا بودن فضای محدوده مطالعاتی می تواند به دلیل فضای تاریخی و سنتی آن باز گردد که یکی از امتیازهای آن محسوب می گردد.
- نتایج حاصل از مطالعات امنیت شرکت کنندگان پژوهش پس از تاریک شدن هوا نشان می دهد که میزان عبور بانوان از محدوده مطالعاتی در شب بسیار کم (میانگین ۲/۱) و میزان احساس ناامنی در شب نسبتاً بالا می باشد (میانگین ۶/۳) که با افزایش رونق و حیات شبانه از طریق کاربری ها و فعالیت های دایر در شب و بالتبع روشنایی و نظارت ناشی از آنها، عابران بیشتری در فضا حضور خواهند داشت و موجب امنیت ارتقا خواهد گردید.
- میانگین شهرت محیط از نظر زنان (پس از بررسی نتایج آزمون t و انطباق منحنی نرمال دو پاسخ) در نظر فرد معادل با ۲/۹۷ بوده و از میانگین شهرت آن در نظر جمع بیشتر است. این امر نشان دهنده این مطلب است که اغلب کاربران فضای مورد بررسی معتقد بودند این فضا نسبت به آنچه که سایر مردم معتقدند (شهرت فضا) فضای چندان بدی نیست اما نظر عموم مردم در مورد این مکان نسبتاً منفی است (میانگین ۲/۶) و دیگران تمایل زیادی برای همراه شدن با آنها در آمدن به این فضا و به ویژه برای گذران اوقات فراغت ندارند.

پی نوشت ها:

- 1 Legibility.
- 2 Familiarity.
- 3 Reputation of places.

- 4 Urban safety.
- 5 Public space.
- 6 Interaction.
- 7 Security.
- 8 Defensible.
- 9 Maslow.
- 10 Jane Jacobs.
- 11 Newman.
- 12 Violent city.
- 13 Bill Hillier.
- 14 Space Syntax.
- 15 Jane Jacobs.
- 16 Street barbarism.
- 17 Valentine.
- 18 Conceptualization.
- 19 NMT: None Motorize Transportation.
- 20 British Colombia.
- 21 Neighborhood.
- 22 Theodore kemper.
- 23 Mini cab.
- 24 Legibility.
- 25 Glasgow.
- 26 Familiarity.
- 27 Helsinki.
- 28 Social night.
- 29 Reputation of places.
- 30 Deep Interview.
- 31 Pre test.
- 32 Reliability Analysis.
- 33 Alpha Coefficient.
- 34 Sence of place.
- 35 Reputation of places.

فهرست منابع:

پاپلی یزدی، محمد حسین و حسین رجبی سناجردی (۱۳۸۲)، نظریه های شهر و پیرامون، انتشارات سمت، تهران.
 زنجان زاده اعزازی، هما (۱۳۸۱)، زنان و امنیت شهری، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی مشهد، شماره ۳۴، صص ۲۳-۱۴.
 خاکی، غلامرضا (۱۳۷۸)، روش تحقیق با رویکردی به پایان نامه نویسی، انتشارات مرکز تحقیقات علمی کشور، تهران.
 طالب، مهدی (۱۳۷۰)، چگونگی انجام مطالعات اجتماعی، انتشارات امیرکبیر، تهران.
 ضابطیان، الهام (۱۳۸۷)، شناسایی و تحلیل عوامل موثر بر ارتقاء امنیت زنان در محیط شهری (نمونه موردی مطالعه: محدوده جنوبی خیابان امام خمینی حد فاصل خیابان ناصر خسرو تا وحدت اسلامی)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنر دانشگاه تربیت مدرس.

- Bell, Wendy(1998), Women and Commiunity Safety, *Bell Planning Associates South Australia*,NO 32, pp 1-26 .
- Brownlow ,Alec(2005), A geography of men_s fear, *Department of Geography and Urban Studies*, Temple University, Philadelphia, PA 19122, Geoforum 36, www.elsevier.com/locate/geoforum.
- Boyle, Julie & Dr Findlay, Catherine and Forsyth, Leslie(2001), *An Investigation into Women's Perceptions of Fear and the Design of the Urban Environment, Open space*, Edinburgh College of Art, School of Architecture, Tourism Management ,p 5-16, London .
- Brady, Martha (2005), *Safe Spaces for Adolescent Girls*, Population Council. www.beverley.gov.uk.
- Burton, Elizabeth and Mitchell Lynne(2006), *Inclusive Urban Design, Streets for Life*, Architectural Press, First edition, UK.
- Howard , John(1999) , FEAR OF CRIME, *Society Of Alberta*,www.elsevier.com.
- 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.
- Making Safer Places(2005), Women's Safety in our Cities, *National Conference*, Conference Report,London.

- Monahan, Torin(2006), *Surveillance and Security, Technological Politics And Power In Every day Life*, Taylor & Francis Group, New York-London.
- 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.
- Pain, Rachel & Townshend, Tim(2002), *A safer city center for all? Senses of community safety in Newcastle upon Tyne*, Geoforum 33, school of architecture, planning and landscape .university of Newcastle.uk. www.elsevier.com/locate/geoforum.
- Russ, Thomas(2006), *SAFE CITY STRATEGY*, Site Planing And Design Handbook, Graw-Hill Companies, November, New York .
- Tiesdell, S(1998), *Fear and Gender in Public Space, City center management and safer city centers: approaches in Coventry and Nottingham*, university Nottingham, institute of urban planning ,school of built environment, pergamon, uk.
- World Health Organisation(1998), *Safety and Safety Promotion : Conceptual and Operational Aspects*, Centre on Community Safety Promotion, Karolinska Institutet, Sweden.
- www.dacorum.gov.uk, 2004
- www.feminst.com, 2006
- www.pps.org, 2005