

تحلیل پدیده ترس از جرم در الگوهای جابه‌جایی روزمره زنان (مطالعه موردی: منطقه ۶ شهرداری تهران)

مظفر صرافی - دانشیار برنامه‌ریزی منطقه‌ای دانشگاه شهید بهشتی تهران

جمیله توکلی‌نیا* - دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی تهران

لیلا احمدی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی تهران

تأیید مقاله: ۱۳۹۷/۱۲/۰۵

پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۰۹/۱۰

چکیده

در عصر حاضر که تحرک و جابه‌جایی در شهر بخشی جدایی‌ناپذیر از زندگی روزمره شهروندان است، احساس ترس از به‌خطراتادن امنیت فردی در محیط‌های حمل‌ونقل به تجربه روزانه بسیاری از افراد به‌ویژه شهروندان زن بدل شده است. ترس از جرم پدیده‌ای پیچیده، غیرملموس و چندلایه است که وجود و تداوم آن می‌تواند در تجربه‌های جابه‌جایی افراد سبب محرومیت فضایی و به تبع آن محرومیت اجتماعی گسترده برای گروه‌های آسیب‌پذیر در دستیابی به امکانات و فرصت‌های ارائه‌شده در شهر شود. براین اساس پژوهش کمی حاضر به دنبال بررسی انواع الگوهای جابه‌جایی زنان و ترس برخاسته از این الگوها هنگام جابه‌جایی در منطقه ۶ شهرداری تهران است؛ از این رو براساس نمونه‌گیری تصادفی، ۳۲۰ نفر از زنان ساکن در منطقه مورد پژوهش، حجم نمونه را تشکیل داده‌اند. نتایج نشان می‌دهد ۹۵ درصد پاسخ‌دهندگان پس از تاریکی، هنگام جابه‌جایی احساس ترس می‌کنند که میزان این ترس در ۵۲ درصد آن‌ها فراتر از حد متوسط و در میان زنان جوان مجرد بیش از سایر گروه‌هاست. بیشترین میزان ترس در انواع الگوهای جابه‌جایی متعلق به جابه‌جایی افراد پیاده در مقایسه با سواره و موتور، حمل‌ونقل همگانی در مقایسه با حمل‌ونقل خصوصی، سفر مستقل در مقایسه با سفرهای مشایعت‌شده و مراجعه به مقصد از پیش ناشناخته است.

واژه‌های کلیدی: امنیت فردی، الگوهای جابه‌جایی، ترس از جرم، منطقه ۶ شهرداری تهران.

مقدمه

محیط شهری را می‌توان آهنبایی دانست که طیف متنوعی از فعالیت‌های انسانی از جمله جرائم و فعالیت‌های منفی و غیرقانونی را به خود جذب می‌کند. گاهی چنین فعالیت‌هایی به‌طور مستقیم و عینی امنیت شهروندان را با خطر مواجه می‌کند و سبب بروز آسیب‌های فیزیکی و قابل‌سنجش مشخصی می‌شود. در چنین شرایطی، دیدگاه جامعه به‌طور طبیعی بر فرد بزه‌دیده، اموال از دست رفته، مجروحیت و دیگر آزرده‌گی‌ها توجه دارد که می‌توان آن‌ها را دید، لمس کرد و شمرد، اما به‌دنبال پیامدهای جانی و مالی این جرائم، آسیب متفاوت دیگری وجود دارد که گاه از مشکلات دیگر مهم‌تر است و می‌تواند تأثیری عمیق بر سبک و کیفیت زندگی افراد داشته باشد. این آسیب که به بعد ذهنی امنیت اشاره دارد، ترس از جرم است که پدیده‌ای پیچیده و چندلایه محسوب می‌شود و ابعاد گوناگون روان‌شناختی، جامعه‌شناختی و سیاسی-اقتصادی را به‌همراه دارد. این ترس لزوماً بازتابی از خطر واقعی در اثری نیست که با بزه مواجه شده است (Sandberg, Pain, 2000; Listerborn, 1999; Smith, 2008; Delbosc and Currie, 2011; 2011; Ceccato, 2016; Valentine, 1989; Valentine, 1989) بلکه ممکن است نگرانی فرد از نرخ کلی جرائم، عقیده او درباره خطر بزه‌دیدگی خود و عزیزانش و نگرانی درمورد پیامدهای احتمالی از بزه‌دیده‌شدن باشد (نیکوکار، همت‌پور و غلامی، ۱۳۹۰: ۲۵)؛ بنابراین ماهیت آن قابل‌اندازه‌گیری و ثابت نیست، بلکه بسیار پیچیده و میان افراد گوناگون متفاوت است.

هرچند مردان و زنان از جرم و جنایت علیه خود وحشت دارند، همه افراد به یک اندازه از مواجهه با خطر احساس ترس نمی‌کنند. به اعتقاد پژوهشگران، زنان هنگام جابه‌جایی‌های روزمره دچار ترس بیشتری می‌شوند که این ترس بر سبک زندگی آن‌ها اثرگذارتر است (Abdullah Bastomski, 2017, Badiora et al, 2015, Gekoski et al, 2015, Ferraro, 1989; 1990, Wesely and Gaarder, 2004, 2011, Loukaitou Sideris, 2014, et al, 2014, Pain, 1997; Bell, 1998; Lynch, 1988, Valentine, 1989; 1990, مردان می‌یابند، توان فیزیکی کمتری دارند و در صورت قربانی‌شدن، از تبعات جسمی، روانی، خانوادگی و اجتماعی بیشتری تأثیر می‌پذیرند. زنان الگوی سفرهای خود را بر مبنای احساس امنیت منتج از تجربه شخصی، جریان اطلاعات در شبکه‌ها و پیوندهای اجتماعی و اخبار رسانه‌ها تنظیم می‌کنند؛ از این‌رو ممکن است هنگام احساس خطر و رویارویی با پدیده ترس از جرم، از برخی اشکال خاص، زمان‌های پرخطر و مسیرهای حمل‌ونقل خاص اجتناب کنند و به‌طور چشم‌گیری تحرک خود در فضای شهری را محدود کنند (Davison, 2014; Gekoski, 2015; Bastomski, 2017)؛ درحالی‌که تجربه جابه‌جایی توأم با احساس امنیت یکی از اساسی‌ترین حقوق افراد برای بهره‌مندی از فرصت‌های زندگی مدنی است. زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات متعلق به آن ابزاری اثرگذار برای به‌گشت زندگی همه افراد از طریق تسهیل دسترسی برابر به فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی موجود در شهر است؛ بنابراین شایسته است به شکلی عادلانه، مقرون‌به‌صرفه و پاسخگو در برابر نیاز تمام افراد ایفای نقش کند، اما در بیشتر موارد، برنامه‌ها و برنامه‌ریزان در تحلیل و اولویت‌بخشی نیازهای شهروندان، تفاوت‌های جنسیتی را به‌درستی در نظر نمی‌گیرند و به‌دنبال آن در فراهم کردن خدمات مذکور، مردان و زنان را به یک میزان منتفع نمی‌کنند.

امروزه زنان در بسیاری از جوامع در حال توسعه و توسعه‌یافته نقش‌های سنتی خود را رها کرده‌اند و به محیط کار، مؤسسات آموزشی و زندگی مدنی با هدف تحقق رؤیاها و بهبود موقعیت اقتصادی خود وارد شده‌اند. در ایران عصر حاضر نیز با تشکیل

درصد بیشتری از شاغلان و محصلان دانشگاهی کشور، بیش از هر زمان دیگری به سفر و جابه‌جایی‌های روزانه و درون‌شهری نیاز دارند، اما اگر برخی یا تمام الگوهای جابه‌جایی خود را به‌عنوان رفتاری پرخطر دریابند، ممکن است محدود شوند یا به‌کلی از حضور در فضاهای حمل‌ونقل اجتناب کنند. این عکس‌العمل‌ها شاید همراه با تفکیک جنسیتی محیط‌های حمل‌ونقل، به محرومیت اجتماعی قابل‌توجه، به‌ویژه برای آن دسته از زنانی منجر شود که با محدودیت‌گزینه حمل‌ونقل خصوصی و کمبود درآمد مواجهند؛ بنابراین مسئله ضرورت حضور زنان در عرصه‌های عمومی، چه از نظر اشتغال و چه از نظر رسیدگی به ضروریات زندگی، بیش و پیش از هر چیزی نیازمند وجود و ایجاد فضاهایی امن برای جابه‌جایی است.

منطقه ۶ شهرداری تهران با داشتن ۵۰ درصد مؤسسات آموزش عالی، ۴۰ درصد وزارتخانه‌ها و سازمان‌های تابعه و ۳۰ درصد بیمارستان‌ها و مراکز درمانی شهر تهران، همچنین تفوق نسبت شاغلان به ساکنان (۱/۲۳) روزانه جمعیت شناور بسیاری را از سراسر تهران به خود جذب می‌کند که سهم زیادی از این جمعیت را زنان شاغل و دانشجو تشکیل می‌دهند. با توجه به مورد فوق و اینکه افزایش ناامنی‌های اجتماعی در فضاهای عمومی از جمله چالش‌های ذکرشده در طرح تفصیلی این منطقه است، در این پژوهش با بررسی میزان ترس زنان در انواع الگوهای جابه‌جایی روزمره، به شناخت الگوهای پرخطر پرداخته و زمینه رسیدگی به محرومیت‌های فضایی منتج از آن فراهم شده است؛ از این‌رو به این پرسش پاسخ داده می‌شود که تأثیر ویژگی‌های فردی و الگوهای جابه‌جایی زنان بر احساس ترس از جرم آن‌ها (بعد ذهنی امنیت) در محیط‌های حمل‌ونقل چگونه است.

مبانی نظری

از سال ۱۹۹۰ این حقیقت در سطح گسترده‌ای به رسمیت شناخته شد که زنان و مردان الگوهای تقاضای متفاوتی برای بهره‌مندی از خدمات حمل‌ونقل دارند، اما در تصمیم‌سازی‌ها، طراحی‌ها و برنامه‌ریزی‌های شهری توجه شایسته‌ای به این موضوع نمی‌شود (Riverson et al., 2005: 2). حتی در پژوهش‌های علمی نیز تأثیر نقش‌های خانوادگی، وضعیت اشتغال، نوع شغل، درآمد، یا مکان مسکونی که به‌روشنی تفاوت الگوهای سفر زنان با مردان را بیان می‌کند، به فراموشی سپرده شده است (Rosenbloom, 2006: 7). زنان با توجه به نقش‌های جنسیتی‌شان که ترکیبی از وظایف خانه‌داری و مراقبتی، فعالیت‌های کسب درآمد و همچنین تعهدات اجتماعی است، تجربه‌های جابه‌جایی متفاوت و پیچیده‌تری از مردان دارند که برخی از این تفاوت‌ها به شرح زیر است:

تفاوت‌های جنسیتی در دسترس و استفاده از اشکال گوناگون حمل‌ونقل: زنان بیش از مردان به خدمات

حمل‌ونقل همگانی وابسته‌اند (Astrop et al, 1996; Bell, 1998; Peters, 2001; Adetunji, 2013). آمارهای جهانی نیز نشان‌دهنده دسترس محدودتر آن‌ها به وسایل نقلیه شخصی است (Asian Development Bank, 2017). همچنین زنان در کشورهای کمتر توسعه‌یافته بسیار کمتر از مردان به دوچرخه یا دیگر وسایل حمل‌ونقل شخصی سبک دسترسی دارند و پیاده‌روی یکی از اشکال غالب جابه‌جایی آن‌هاست (Peters, 2001: 11).

تفاوت‌های جنسیتی در زمان‌بندی جابه‌جایی‌ها و محدودیت زمان: نقش‌های چندگانه جنسیتی زنان در

باروری، تولید و مسئولیت‌های آنان در حوزه‌های گوناگون جامعه به معنی انجام هم‌زمان وظایف متعدد روزانه است؛ از این‌رو بیشتر با مشکل محدودیت زمان مواجه می‌شوند (Asian Development Bank, 2017: 3) و ترجیح می‌دهند از

سیستم حمل‌ونقلی که زمان‌بندی سرویس‌های آن نامنظم است کمتر استفاده کنند (ADB, 2013). آن‌ها بیشتر تمایل دارند آن دسته از مشاغلی را بپذیرند که فاصله کمتری با محل سکونتشان دارد تا از انجام وظایف چندگانه‌شان در منزل بازمانند (Mahadevia, 2017: 6; Adetunji, 2013). بدین ترتیب سفرهای آنان کوتاه‌تر از مردان است (Adetunji, 2013). همچنین براساس مطالعات، بیشتر سفرهای زنان که به مسئولیت‌های جنسیتی خانوادگی آن‌ها مربوط است، در ساعات غیر پیک صورت می‌گیرد؛ درحالی‌که بیشتر سفرهای مردان به ساعات اوج جابه‌جایی‌ها مربوط است (Mahadevia, 2017; Asian Development Bank, 2017). در این میان، تمرکز برنامه‌ها و برنامه‌ریزان حمل‌ونقل نیز بر حل مشکلات و مسائلی است که در ساعات اوج به‌وقوع می‌پیوندد (Meyer, 2006: 53).

تفاوت‌های جنسیتی در نقش‌های خانوادگی و مسئولیت‌ها: هرچند وظایف زنان در عصر مدرن و دهه‌های اخیر تاحدودی دستخوش تغییر و تحولات شده است، همچنان نقشی مهم و انکارناپذیر در پرورش کودکان و مدیریت امور خانه و خانواده به‌شمار می‌آید (همان)؛ به‌گونه‌ای که زنان بیش از مردان مسئولیت جابه‌جایی و سفرهایی را به دوش می‌کشند که به نیازهای خانواده و وظایف مراقبتی مربوط است (Kalter et al, 2009). آن‌ها مسافران خانوادگی از جمله سالمندان و کودکان را در جابه‌جایی‌ها همراهی می‌کنند که می‌توان به این سفرها سفرهای مشایعت‌شده^۱ گفت (Mahadevia, 2017: 9)؛ بنابراین به سفرهای بیشتری اقدام می‌کنند (Adetunji, 2013) و در هر جابه‌جایی نیز اهداف چندگانه‌ای را مدنظر دارند. به این سفرهای چندمقصودی نیز سفرهای زنجیره‌ای^۲ اطلاق می‌شود؛ یعنی سفرهای جزئی در خلال سفر اصلی (UN Habitat, 2014: 115)؛ درحالی‌که مردان به سفرهای روزانه کمتر و با هدفی واحد مانند رفتن به محل کار تمایل دارند (Asian Development Bank, 2017).

تفاوت‌های جنسیتی در دسترسی به منابع برای سفر: دسترسی به منابعی از جمله زمان، پول، مهارت و فناوری منجر به تفاوت در الگوهای جابه‌جایی زنان می‌شود (Turner and Grieco 1998) آن‌ها استطاعت کافی برای پرداخت هزینه برخی اشکال حمل‌ونقل همگانی مانند تاکسی را ندارند و بیشتر از وسایل حمل‌ونقل ارزان مانند اتوبوس استفاده می‌کنند (Peters, 2001).

تفاوت‌های جنسیتی در هنجارهای بازدارنده سفر: در بسیاری از پژوهش‌ها با محوریت موضوع حمل‌ونقل زنان، بر سفرها و جابه‌جایی زنان در جوامع غرب‌تمرکز شده، اما این مهم مدنظر قرار نگرفته است که مؤلفه‌های فرهنگی چگونه بر چالش‌های پیش‌روی زنان در جوامع غیرغربی تأثیر می‌گذارند (Meyer, 2006: 53). الگوهای حمل‌ونقل جنسیتی ممکن است از ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی خانواده و جامعه تأثیرپذیر باشد؛ به‌طوری‌که در برخی جوامع زنان هنگام بیرون‌رفتن ملزم‌اند از سوی مردان یا زنان مسن از وابستگان خود همراهی شوند (Asian Development Bank, 2017). در این میان، در برخی شرایط فرهنگی خاص رانندگی زنان با اتومبیل کمتر در اجتماع پذیرفته است (Hjorsol, 2000).

تفاوت‌های جنسیتی در میزان امنیت هنگام جابه‌جایی‌ها: برای زنان احساس امنیت شخصی هنگام جابه‌جایی‌ها، مهم‌تر و فراتر از ایمنی جاده‌ای-فیزیکی است (Asian Development Bank, 2017)؛ درحالی‌که مردان

1. Escorted Travel
2. Trip chaining
3. Gender Differences in Mobility and Safety

نگرانی کمتری از به‌خطرافتادن امنیت شخصی خود هنگام جابه‌جایی‌ها دارند (World Bank, 2013). محیط‌های حمل‌ونقل همگانی از جمله مهم‌ترین محیط‌های برانگیزاننده ترس برای زنان در مقایسه با محیط‌ها و فضاهای عمومی دیگر است (Delhi Commission, 2015; Loukaitou Sideris, 2014); زیرا این محیط‌ها در برابر ارتکاب جرم و وقوع رفتارهای غیرمردنی آسیب‌پذیرند (Bell, 1998: 4).

ترس از جرم بسیار پیچیده‌تر از خود جرم است. جرائمی مانند دزدی و سرقت بسیار ملموس هستند؛ درحالی‌که وقتی فردی از نگرانی‌اش درمورد قربانی‌شدن صحبت می‌کند، درک منظور و احساس وی بسیار مشکل است (فرید طهرانی، ۱۳۹۰: ۵۳). به‌طور خلاصه می‌توان گفت ترس از جرم لزوماً نمی‌تواند بازتابی از خطر واقعی در اثری باشد که مورد بزه قرار گرفته است (Valentine, 1989, 1992; Yeoh and Yeow, 1997; Pain, 1997, 2000; Listerborn,) (1999; Smith, 2008; Delbosc and Currie, 2011); بنابراین ماهیت آن قابل‌اندازه‌گیری و ثابت نیست، بلکه بسیار پیچیده و میان افراد گوناگون متفاوت است (Sandberg, 2011: 23). در این میان می‌توان عواملی مانند سن، جنسیت، تجربه بزه‌دیدگی، مجرد و تأهل، میزان درآمد، رسانه‌ها، پیوندها و کنترل اجتماعی را متغیرهای تأثیرگذار بر ترس از جرم دانست (نیکوکار، همت‌پور و غلامی، ۱۳۹۰). جنسیت یکی از حیاتی‌ترین عواملی است که بر ترس از خشونت و تحرک جغرافیایی در مناطق شهری تأثیر می‌گذارد (Hille, 1999). زنان و مردان شهری به‌طور متفاوتی با خشونت مواجه می‌شوند و درک متفاوتی از امنیت و مراقبت دارند (Taylor, 2011). هرچند آن‌ها از جرم و جنایت علیه خود وحشت دارند، این پدیده به شکلی متفاوت بر زندگی آن‌ها تأثیر می‌گذارد؛ به‌گونه‌ای که زنان با سطوح بالایی از ترس و تأثیرات آن بر سبک زندگی‌شان مواجه می‌شوند (Lynch, 1988; LaGrange and Ferraro, 1989; Gordon and Riger,) (1989; Valentine, 1989, 1990; Pain, 1997; Yeoh and Yeow, 1997; Bell, 1998; Hille, 1999; Listerborn, 1999; Wesely and Gaarder, 2004).

براساس مطالعات، زنان هنگام استفاده از خدمات حمل‌ونقل همگانی به‌دفعات با مواردی مانند آزار کلامی و جنسی^۱، اخاذی^۲، جیب‌بری^۳ و جرائمی مشابه مواجه می‌شوند (Thompson, 1994; Carter, 2005; Rosenbloom, 2005,) (2006; Smith, 2008; Loukaitou Sideris, 2008; Hsu, 2011; Delbosc and Currie, 2012; Loukaitou Sideris, 2014; Beecroft and Pangbourne, 2015). جرائم علیه زنان در محیط‌های حمل‌ونقل طیف گسترده‌ای را پوشش می‌دهد و ممکن است شامل خیره‌شدن، پیشنهاد دادن، تعقیب کردن، عکس گرفتن، لمس کردن، یا تجاوز و سرقت باشد (Gekoski et al., 2015: 7). اما بیشترین میزان ترس زنان از وقوع جرم بیشتر در یک نوع آن تعریف شده است؛ ترس از حمله جنسی^۴ و تجاوز^۵ که ترس از همین مورد سبب ترس از جرائم دیگر می‌شود (Ferraro, 1996: 668;) (Yeoh and Yeow, 1997: 273; Listerborn, 1999: 2; Sur, 2014).

ترس زنان از خشونت و جرم هنگام جابه‌جایی‌ها بر سبک زندگی آن‌ها تأثیرگذار است (Bell, 1998) و به

1. verbal and sexual harassment
2. extortion
3. pick pocketing
4. sexual attack
5. Rape

محدودیت‌های فضایی بسیاری 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 منجر می‌شود (Thompson, 1994: 322; Fenster, 2005: 224; Whitzman, 2007: 2716; Taylor, 2011; O'Neill, 2013:1; Davison, 2014: 8; Gekoski, 2015: 13). در جدول ۱، تعدادی از پژوهش‌های مرتبط با موضوع پژوهش در سطح جهان آمده است.

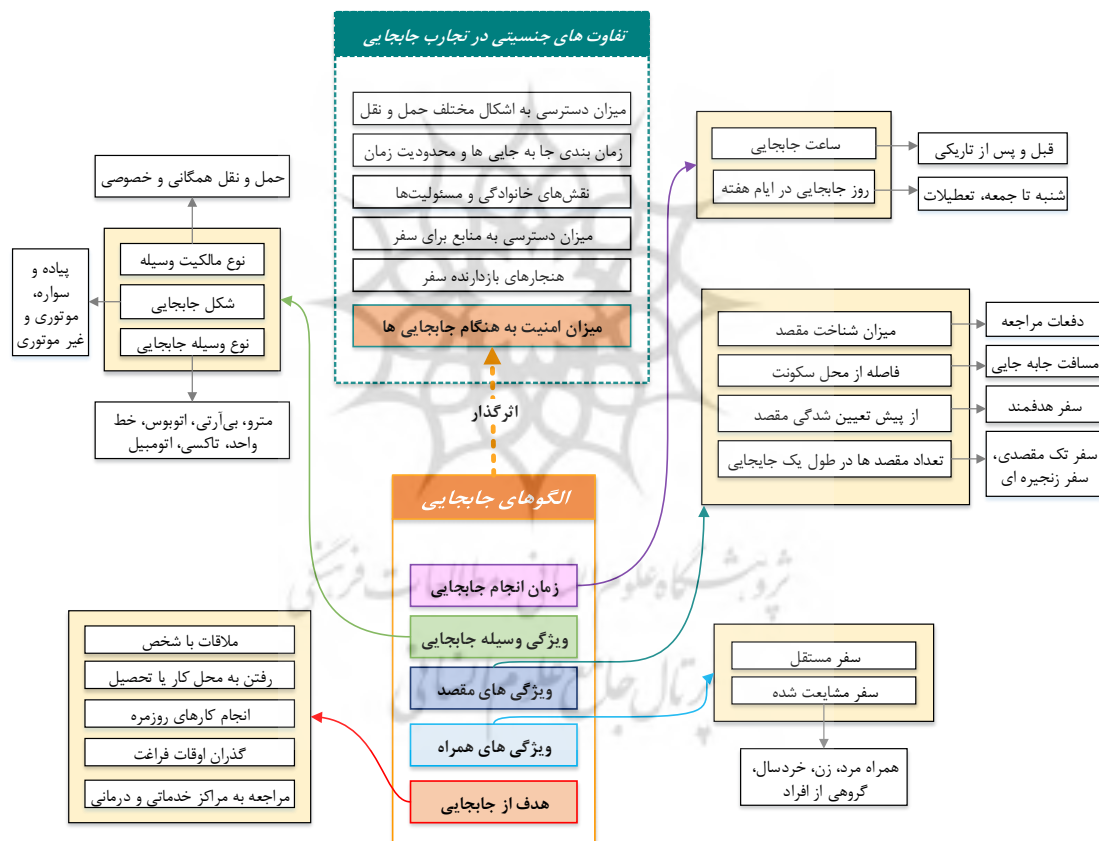
جدول ۱. پیشینه پژوهش در جهان

پژوهشگر	سال پژوهش	عنوان پژوهش	توضیحات
لینچ ^۱ و اتکینز ^۲	۱۹۸۶	تأثیر ترس از امنیت شخصی بر الگوهای سفر زنان	بالاترین سطح ناامنی مربوط به پیاده‌روی شبانه در پارک‌ها و مترو و زمانی است که زنان در انتظار خدمات حمل‌ونقل همگانی در مناطق منفصل هستند. نیمی از زنان مورد پژوهش با خشونت در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی مواجه شده‌اند. بیشترین میزان ترس در فضاهای عمومی به حاشیه خیابان و انتظار در ایستگاه اتوبوس مربوط است. آن‌ها از راهبردهای منفعلانه از جمله حضورنداشتن در محیط برای مواجهه با چنین ترسی استفاده می‌کنند.
جگوری ^۳	۲۰۱۱	شهرهای امن و عاری از خشونت علیه زنان و دختران	میزان ترس از جرم در میان افرادی که سفرهای طولانی (بیش از ۳۰ دقیقه) دارند، افرادی که تجربه قربانی شدن داشته‌اند، زنان جوان، زنانی که نظر مثبتی درباره پلیس محلی ندارند و همچنین افرادی که در محله‌هایی با نرخ بالای جرائم ساکن‌اند، بیشتر است.
ویاللتا ^۴	۲۰۱۱	ترس از جرم در حمل‌ونقل همگانی	تفاوت‌های فرهنگی عاملی مهم در چگونگی ادراک زنان از آزارهای جنسی و دیدگاه آن‌ها درباره پاسخ‌های کفایت‌آمیز سیاسی است.
هسو ^۵	۲۰۱۱	چگونه ترس از آزار جنسی، بر استفاده زنان از حمل‌ونقل تأثیرگذار است؟	رابطه معناداری میان رفتار سفر جنسیتی شده و دفعات جابه‌جایی در شهر وجود دارد.
آدتونجی ^۶	۲۰۱۲	رفتار سفر جنسیتی شده و جابه‌جایی زنان	زمان جابه‌جایی و سن افراد از جمله عواملی است که بر سطوح ترس در میان آن‌ها تأثیر می‌گذارد.
شام ^۷ و همکاران	۲۰۱۳	الگوهای جابه‌جایی و ترس از جرم میان زنان مسافر	زنان و افراد سالخورده با سطوح بالاتری از ترس در مقایسه با مردان و افراد غیرسالخورده مواجه می‌شوند که نظریه آسیب‌پذیری را تأیید می‌کند. همچنین آشننگی و یکپارچگی اجتماعی تأثیری مستقیم بر سطح ترس دارد.
عبدالله و همکاران	۲۰۱۳	تأثیر ویژگی‌های فردی بر ترس از جرم با استفاده از مدل چندگانه	میان عکس‌العمل زنان در برابر تهدید به جرم در فضای حمل‌ونقل همگانی با کلاس اجتماعی محل سکونت و سطح تحصیلات رابطه معناداری وجود دارد.
سور ^۸	۲۰۱۴	ایمنی در بیرون از منازل شهری	ترس از جرم زنان در محیط‌های حمل‌ونقل به تغییر رفتار و الگوهای جابه‌جایی آن‌ها منجر می‌شود که راهبردی جهت اجتناب و مقابله با آن خطر است.
سیدرس	۲۰۱۴	ترس و ایمنی در محیط‌های حمل‌ونقل از دیدگاه زنان	میزان جرائم و احساس ترس از جرم در اواخر شب در مقایسه با روز و در روزهای جشن و آخر هفته از روزهای عادی بیشتر است. همچنین ارتباط معناداری میان سن و جنس پاسخ‌دهندگان با میزان ترس از جرم وجود دارد.
بادیورا و همکاران	۲۰۱۵	احساس خطر و ترس از جرم در گره‌گاه‌های حمل‌ونقل همگانی	

- Lynch, Gary
- Atkins, Susan
- Jagori
- Vilalta
- Hsu
- Musilimu Adeyinka Adetunji
- Sham
- Piyali

ابزار و روش

پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی است که اطلاعات مورد نیاز آن به صورت کتابخانه‌ای و با مطالعه اسناد و مدارک، همچنین به صورت میدانی و به کمک توزیع پرسشنامه در دو سطح کارشناسان و زنان ساکن در منطقه به دست آمده است. پرسشنامه نظرسنجی متخصصان با توسل به مبانی نظری مورد مطالعه استخراج و در اختیار ۲۰ متخصص منتخب قرار گرفت. هدف این پرسشنامه تعیین متغیرهای تشکیل‌دهنده و مؤثر بر الگوی جابه‌جایی زنان بود که اعضای پنل می‌بایست اهمیت هر زیرمؤلفه پیشنهادی را با یکی از پنج درجه اهمیت (بی‌اهمیت، کم‌اهمیت، مهم، بسیار مهم، با اهمیت بسیار زیاد) مشخص، و در صورت نیاز مؤلفه‌های جدید را به فهرست اضافه می‌کردند. به منظور جمع‌بندی آرای پرسش‌شوندگان امتیاز وزن‌دار هر زیرمؤلفه و درصد و درجه اهمیت آن‌ها محاسبه شد. در نهایت زیرمؤلفه‌هایی که کمتر از نصف درصد اهمیت را کسب کرده بودند حذف شدند. مؤلفه‌های منتخب در شکل ۱ در قالب مدل مفهومی پژوهش ارائه شده است.



شکل ۱. مدل مفهومی پژوهش

افزون بر این، پرسشنامه‌های مخصوص زنان ساکن در منطقه طراحی و در میان آن‌ها توزیع شد. روش نمونه‌گیری به صورت تصادفی در دسترس از میان زنان بالای ۱۸ سال و ساکن در منطقه ۶ شهرداری تهران بود (۹۸/۱۶۴) که حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۲۱ نفر تعیین شد. توزیع پرسشنامه‌ها نیز در محله‌سراها، پارک‌های محله‌ای، میدان‌های میوه و تره‌بار و مرکز محله‌ها صورت گرفت. پس از تکمیل همه پرسشنامه‌ها از متغیرهای موجود، آزمون

آلفای کرونباخ به عمل آمد که میزان آن ۰/۸۹۶ و با توجه به اینکه بالاتر از ۰/۷ و نزدیک به ۱ بود، پایایی مطلوب پرسشنامه طراحی شده را نشان می‌داد. در نهایت داده‌های مستخرج از پرسشنامه‌ها وارد نرم‌افزار SPSS شد و بررسی آن با استفاده از روش‌های آمار تحلیلی و استنباطی صورت گرفت.

یافته‌ها

یافته‌های توصیفی

در جدول ۲، ویژگی فردی مشارکت‌کنندگان در پژوهش حاضر آمده است.

با توجه به جدول ۳، رفتن به محل کار و رسیدگی به امور ضروری روزمره خانه و خانواده مهم‌ترین انگیزه جابه‌جایی‌های روزمره مشارکت‌کنندگان در این پژوهش است. در حالی که کم‌اهمیت‌ترین هدفی که این افراد در جابه‌جایی‌های خود دنبال می‌کنند گذران اوقات فراغت است.

جدول ۲. ویژگی‌های فردی پاسخ‌دهندگان

ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان	فراوانی	درصد	ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان	فراوانی	درصد
گروه سنی			وضعیت تأهل		
۱۵-۱۹	۲۱	۶/۶	مجرد	۱۳۴	۴۱/۹
۲۰-۲۴	۴۶	۱۴/۴	متاهل	۱۲۱	۳۷/۸
۲۵-۲۹	۶۴	۲۰	بی‌همسر (بر اثر طلاق)	۲۶	۸/۱
۳۰-۳۴	۵۳	۱۶/۶	بی‌همسر (بر اثر فوت)	۳۹	۱۲/۲
۳۵-۳۹	۲۴	۷/۵	وضعیت فعالیت		
۴۰-۴۴	۳۸	۱۱/۹	محصل	۶۶	۲۰/۶
۴۵-۴۹	۳۰	۹/۴	شاغل (دولتی)	۳۲	۱۰
۵۰-۵۴	۲۱	۷/۲	شاغل (آزاد)	۸۹	۲۷/۸
۵۵-۵۹	۲۳	۶/۶	شاغل (غیررسمی)	۲۲	۶/۹
تحصیلات			خانه‌دار	۷۷	۲۴/۱
ابتدایی تا متوسطه	۲۴	۷/۵	بیکار (جویای کار)	۳۴	۱۰/۶
دیپلم	۷۰	۲۱/۹	وضعیت برخورداری از اتومبیل شخصی		
کاردانی	۶۹	۲۱/۶	اتومبیل شخصی متعلق به خود فرد	۳۷	۱۱/۵۶
کارشناسی	۹۱	۲۸/۴	اتومبیل شخصی متعلق به یکی از اعضای خانواده	۲۴۳	۷۵/۹۳
کارشناسی ارشد	۶۰	۱۸/۸	دسترسی نداشتن به اتومبیل شخصی	۳۱	۹/۶۷
بالاتر	۶	۱/۹			

جدول ۳. اهداف پاسخ‌دهندگان از جابه‌جایی‌های روزمره

هدف	فراوانی	درصد
رفتن به محل کار	۱۲۱	۳۷/۸۱
رفتن به محل تحصیل	۶۰	۱۸/۷۵
رفتن به منزل دوستان و بستگان	۵۴	۱۶/۸۷
گذران اوقات فراغت	۳۸	۱۱/۸۷
رسیدگی به امور ضروری روزمره شخصی	۹۲	۲۸/۷۵
رسیدگی به امور ضروری روزمره خانه و خانواده	۱۰۵	۳۲/۸۱

بر اساس آمار جدول ۴، پاسخ‌دهندگان به خدمات حمل‌ونقل موتوری همگانی وابستگی بسیاری دارند که بیشترین میزان این وابستگی مربوط به بی‌آرتی و مترو است که از جمله گزینه‌های ارزان جابه‌جایی محسوب می‌شوند. در حالی که تنها حدود ۱۶ درصد پاسخ‌دهندگان از گزینه‌های خصوصی برای جابه‌جایی‌های خود بهره می‌برند. در این میان، کاربران از حمل‌ونقل غیرموتوری خصوصی کمترین استفاده را داشته‌اند؛ به گونه‌ای که کمتر از ۳/۵ درصد بانوان پاسخ‌دهنده از دوچرخه و ۱۳/۷۵ درصد از پیاده‌روی برای پاسخ به نیازهای جابه‌جایی خود استفاده می‌کنند.

یافته‌های استنباطی

در جدول ۵، میزان ترس زنان از مواجهه با بزه هنگام جابه‌جایی‌های روزانه به تفکیک گروه‌های سنی مختلف مشاهده می‌شود که برگرفته از طیف شش‌گزینه‌ای لیکرت (۱: به هیچ‌عنوان، ۲: بسیار کم، ۳: کم، ۴: متوسط، ۵: زیاد، ۶: بسیار زیاد). براین اساس، میزان این ترس در گروه‌های سنی جوان بیشتر است و به‌نظر می‌رسد با افزایش سن از میزان این ترس کاسته می‌شود.

جدول ۴. میزان استفاده از انواع گزینه‌های جابه‌جایی

حمل‌ونقل غیرموتوری خصوصی		حمل‌ونقل موتوری خصوصی		حمل‌ونقل موتوری همگانی		نوع حمل‌ونقل	
				اتوبوس واحد	BRT	مترو	تاکسی
دوچرخه	پیاده‌روی	اتومبیل شخصی	تاکسی	۱۱۲	۱۷۲	۱۶۳	۱۰۲
۳/۴۳	۱۳/۷۵	۱۵/۹۳	۳۱/۸۷	۳۵	۵۳/۷۵	۹۳/۵۰	۶۳/۷۵

جدول ۵. میزان ترس از جرم در گروه‌های سنی گوناگون

۹۵ درصد فاصله اطمینان از تفاوت		انحراف معیار	میانگین	فراوانی	گروه سنی
بیشترین	کمترین				
۴/۱۵	۳/۲۷	۱/۴۳۷	۳/۷	۶۷	۱۹-۲۴
۳/۸۰	۳/۰۱	۱/۵۷۱	۳/۶۱	۶۴	۲۵-۲۹
۳/۹۲	۳/۲۵	۱/۲۱۶	۳/۵۸	۵۳	۳۰-۳۴
۴/۰۶	۳/۰۷	۱/۳۳۱	۳/۵۷	۳۰	۳۵-۳۹
۳/۷۴	۲/۴۲	۲/۰۰۵	۳/۰۸	۳۸	۴۰-۴۴
۳/۵۸	۲/۴۲	۱/۳۸۳	۳	۲۴	۴۵-۴۹
۲/۵۵	۱/۶۵	۰/۹۶۸	۲/۱	۲۳	۵۰-۵۴
۱/۳۴	۱/۰۱	۰/۳۸۸	۱/۱۷	۲۱	۵۵-۶۰

به‌منظور سنجش اثرگذاری سن پاسخ‌دهندگان بر میزان ترس از جرم، از رگرسیون خطی استفاده شد که نتیجه آن در جدول ۶ آمده است. در آزمون رگرسیون خطی، متغیر ترس به‌عنوان متغیر وابسته و گروه‌های سنی به منزله متغیر مستقل در نظر گرفته شده‌اند. با توجه به نتایج جدول ۶، میزان F معنادار و فرض وجود رابطه خطی میان سن پاسخ‌دهندگان و میزان ترس از جرم وجود دارد. جدول ۷، ضرایب رگرسیون و ثابت این معادله را نشان می‌دهد؛ بنابراین معادله رگرسیون به‌صورت زیر است:

$$E(Y|x) = -/42x - /365$$

به‌منظور سنجش تأثیر تأهل و مجرد بر میزان ترس از جرم اظهارشده از سوی پاسخ‌دهندگان، از آزمون تی دونمونه‌ای استفاده شد که تفاوت میانگین ترس بین گروه‌های مجرد و غیرمجرد را با یکدیگر مقایسه می‌کند. در این آزمون، افراد بی‌همسر بر اثر فوت و بی‌همسر بر اثر طلاق به دلیل فراوانی کم، قابلیت مقایسه به‌عنوان گروه‌های مستقل را نداشتند؛ به همین دلیل از مقایسه حذف شدند. با توجه به نتایج جدول ۸، اختلاف میانگین این دو گروه با سطح اطمینان ۱۰۰ درصد ۰/۸۳ است؛ پس می‌توان گفت زنان مجرد بیش از زنان متأهل هنگام جابه‌جایی‌های روزمره احساس ترس می‌کنند.

جدول ۶. رگرسیون خطی میزان ترس تجربه‌شده و گروه‌های سنی

ANOVA ^b					
مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربع	F	معناداری
رگرسیون	۶۹/۷۴۵	۱	۶۹/۷۴۵	۴۸/۸۳۹	۰/۰۰۰
باقی‌مانده	۴۵۴/۱۱۶	۳۱۸	۱/۴۲۸	-	-
مجموع	۵۲۳/۸۶۱	۳۱۹	-	-	-

جدول ۷. مدل پیش‌بینی‌کننده میزان ترس تجربه‌شده و گروه‌های سنی

معناداری	t	ضرایب	
		ضرایب استاندارد شده	ضرایب استاندارد نشده
		Beta	B
۰/۰۰۰	۲۴/۲۶۳	۰/۲۱۶	۵/۲۵۱
۰/۰۰۰	-۶/۹۸۹	-۰/۳۶۵	-۰/۰۴۲

جدول ۸. آزمون تی دونمونه‌ای میزان ترس تجربه‌شده و وضعیت تأهل پاسخ‌دهندگان

آزمون Levene برای برابری واریانس		آزمون تی برای برابری میانگین‌ها				
F	معناداری	t	درجه آزادی	معناداری دو طرفه	اختلاف میانگین	تفاوت خطای استاندارد
۱۴/۵۵	۰/۰۰۰	۶/۰۷۴	۲۵۳	۰/۰۰۰	۰/۸۳	۰/۱۳۷
-	-	۶/۲۶۱	۲۴۶	۰/۰۰۰	۰/۸۳	۰/۱۳۳

۹۵ درصد فاصله اطمینان از تفاوت

پایین تر

بالا تر

الگوهای جابه‌جایی زنان و ترس از جرم

با توجه به نتایج جدول ۹، بیش از ۳۸ درصد پرسش‌شوندگان در روزهای جمعه و تعطیلات رسمی با بیشترین میزان ترس مواجه هستند. درحالی‌که کمترین میزان ترس با ۸/۱۲ درصد به روزهای ابتدایی هفته (شنبه و یکشنبه) مربوط است. جالب اینکه بیش از ۲۳ درصد پاسخ‌دهندگان در همه روزهای هفته این احساس را دارند.

براساس جدول ۱۰، تنها ۲۰ درصد زنان اعلام کرده‌اند که هنگام جابه‌جایی‌های روزانه احساس ترس نمی‌کنند که این میزان در شب به کمتر از ۵ درصد می‌رسد. به عبارت دیگر، ۹۵ درصد زنان هنگام جابه‌جایی‌های خود پس از تاریکی، احساس ترس از به‌خطر افتادن امنیت فردی را دارند که از میان، ۸۰ درصد آن‌ها هنگام روز نیز با این احساس مواجه هستند. به‌منظور مقایسه میزان ترس از قرارگیری زنان با بزه در طول روز و در شب، از آزمون تی تک‌نمونه‌ای استفاده شد. براساس نتیجه این آزمون (جدول ۱۱) می‌توان گفت با سطح اطمینان ۹۹ درصد، تفاوت معناداری در میزان ترس زنان در طول شب از روز وجود دارد.

براساس جدول ۱۲، بیشترین میزان ترس زنان هنگام پیاده‌پیمودن مسیر و به‌ویژه پیاده‌پیمودن کامل مسیر از مبدأ به‌سوی مقصد است. درحالی‌که کمترین میزان ترس، هنگام جابه‌جایی با اتومبیل شخصی و به‌طور ویژه اتومبیل یکی از اعضای خانواده است (با توجه به اینکه تنها ۱۱/۵۶ درصد از مشارکت‌کنندگان در این پژوهش را مالکان اتومبیل شخصی تشکیل می‌دادند، این گزینه به‌دلیل سطح معناداری پایین از مقایسه‌ها حذف شد). در میان گزینه‌های حمل‌ونقل همگانی نیز بیشترین میزان ترس به تاکسی، به‌ویژه هنگام انتظار در کنار خیابان برای رسیدن آن مربوط است. درحالی‌که کمترین میزان ترس در مترو، درون اتوبوس و در حین حرکت مشاهده می‌شود.

جدول ۹. ترس از جرم هنگام جابه‌جایی‌ها در روزهای گوناگون هفته

همه روزهای هفته		روزهای ابتدایی هفته (شنبه و یکشنبه)		اواخر هفته (چهارشنبه و پنج‌شنبه)		جمعه و تعطیلات رسمی		هیچ‌یک از روزهای هفته	
فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد
۷۵	۲۳/۴۳	۲۶	۸/۱۲	۳۷	۱۱/۵۶	۱۲۳	۳۸/۴۳	۵۹	۱۸/۴۳

جدول ۱۰. ترس پاسخ‌دهندگان هنگام جابه‌جایی‌ها در طول روز و شب

در طول روز			پس از تاریکی		
پاسخ	فراوانی	درصد	پاسخ	فراوانی	درصد
به‌هیچ‌عنوان	۶۱	۱۹/۱	به‌هیچ‌عنوان	۱۵	۴/۷
بسیار کم	۶۶	۲۰/۶	بسیار کم	۱۳	۴/۱
کم	۷۷	۲۴/۱	کم	۵۲	۱۶/۲
متوسط	۷۸	۲۴/۴	متوسط	۷۳	۲۲/۸
زیاد	۲۱	۶/۶	زیاد	۷۵	۲۳/۴
بسیار زیاد	۱۷	۵/۳	بسیار زیاد	۹۲	۲۸/۸

جدول ۱۱. آزمون تی ترس تجربه‌شده هنگام جابه‌جایی‌ها در طول روز و شب

زمان حضور	t	درجه آزادی	معناداری	میانگین	تفاوت	
					بیشترین	کمترین
پس از تاریکی	۵۶/۵۸۸	۳۱۹	...	۴/۴۲۵	۴/۲۷	۴/۵۸
پیش از تاریکی	۳۷/۶۸۸	۳۱۹	...	۲/۹۴۷	۲/۷۹	۳/۱

جدول ۱۲. میزان ترس از جرم در گزینه‌های گوناگون جابه‌جایی

ردیف	وسيلة جابه‌جایی	گزینه‌های گوناگون جابه‌جایی	میانگین مؤلفه	انحراف معیار	t	۹۵ درصد فاصله اطمینان از تفاوت	
						بیشترین	کمترین
۱		در اتوبوس و هنگام حرکت	۱/۸۳	۱/۰۰۱	۳۲/۸۴۲	۱/۷۳	۱/۹۵
۲	اتوبوس	انتظار در ایستگاه برای رسیدن اتوبوس	۲/۷۱	۱/۳۶۴	۳۶/۰۶۲	۲/۵۶	۲/۸۶
۳		پیاده‌شدن از اتوبوس در ایستگاه	۲/۶	۱/۳۱۶	۳۵/۴۲۹	۲/۴۶	۲/۷۵
۴		درون واگن‌های مترو	۲/۱۸	۱/۰۹۸	۳۵/۶۳۱	۲/۰۷	۲/۳۱
۵		انتظار در ایستگاه برای رسیدن مترو	۱/۹۵	۱/۱۳۸	۳۰/۷۴۱	۱/۸۳	۲/۰۸
۶	مترو	عبور از تونل‌ها و سالن‌های مترو	۲/۳۷	۱/۳۵۹	۳۱/۳۰۱	۲/۲۳	۲/۵۳
۷		استفاده از پله‌های برقی در مترو	۲/۵۵	۱/۳۵۲	۳۳/۷۳۷	۲/۴۰	۲/۷۰
۸		در تاکسی و هنگام حرکت	۳/۲۱	۱/۶۶۹	۳۴/۴۹۷	۳/۰۴	۳/۴۰
۹	تاکسی	انتظار کنار خیابان برای تاکسی	۳/۴۲	۱/۵۵۹	۳۸/۲۷۲	۳/۲۵	۳/۶۰
۱۰		پیاده‌پیمودن مسیر از ایستگاه به سوی مقصد	۳/۶۲	۱/۳۲۷	۴۸/۷۴۱	۳/۴۷	۳/۷۶
۱۱	پیاده‌پیمودن	پیاده‌پیمودن مسیر از منزل تا ایستگاه	۲/۸۵	۱/۴۸۰	۳۴/۳۱۱	۲/۶۹	۳/۰۲
۱۲		پیاده‌پیمودن کامل مسیر از مبدأ به مقصد	۳/۷۴	۱/۲۳۹	۵۴/۰۲	۳/۶	۳/۸۸
۱۳	اتومبیل	درون اتومبیل خود یا یکی از اعضای خانواده	۱/۱۹	-۰/۵۲۷	۴۰/۲۷۴	۱/۱۳	۱/۲۵
۱۴	شخصی	درون اتومبیل دوستان و بستگان	۱/۷۶	۰/۹۳۲	۳۳/۷۱۵	۱/۶۵	۱/۸۶

در جدول ۱۳، میزان ترس از جرم زنان در جابه‌جایی‌های مستقل و انواع جابه‌جایی‌های غیرمستقل (مشایعت‌شده) آمده است. براساس داده‌های این جدول، میزان ترس زنان در جابه‌جایی‌های مستقل، به‌طور معناداری بیشتر از سفرهای دونفره و گروهی است. در میان جابه‌جایی‌های غیرمستقل نیز بیشترین میزان ترس به استفاده از همراه زن در جابه‌جایی‌ها مربوط است. نکته بسیار مهم این است که میزان ترس از جرم زمانی که فردی خردسال از اعضای خانواده یا بستگان آن‌ها را همراهی می‌کند، از زمانی که مشایعت‌کننده زن است کمتر محسوب می‌شود. کمترین میزان ترس نیز زمانی است که فردی مذکر پاسخ‌دهنده را همراهی کند.

براساس جدول ۱۴، هنگامی که جابه‌جایی کاربران با هدف رفتن به مقصدی خاص و جدید صورت می‌گیرد (مقصد ناآشنایی که تاکنون به آن مراجعه نکرده‌اند) با سطح فراوانی از ترس و احساس خطر مواجه می‌شوند. شاید دلیل این امر نبود آگاهی و اطلاعات برای خلق نقشه ذهنی مرتبط با میزان امنیت و ناامنی محیط است؛ از این رو به‌طور پیش‌فرض و

با توجه به نوع خاص اجتماعی شدن زنان در جامعه ما، فرض بر ناامن بودن محیط گذاشته می‌شود. میزان ترس کاربر در صورت نبود مقصد مشخص و از قبل تعیین شده را نیز می‌توان به همین ترتیب تحلیل کرد.

با توجه به جدول ۱۵ می‌توان گفت بیشترین میزان ترس در اهداف گوناگون جابه‌جایی، متعلق به زمانی است که جابه‌جایی فرد با هدف گذران اوقات فراغت صورت می‌پذیرد. کمترین میزان ترس نیز زمانی است که هدف از جابه‌جایی فرد خریدهای روزمره از خرده‌فروشی‌هاست.

جدول ۱۳. میزان ترس از جرم در سفر مستقل و انواع سفرهای مشایعت‌شده

۹۵ درصد فاصله اطمینان از تفاوت	t	انحراف معیار	میانگین	ویژگی‌های همراه	۹۵ درصد فاصله	
					بیشترین	کمترین
۴/۰۷	۳/۸۱	۵۷/۹۵۹	۱/۲۱۵	۳/۹۴۱	زمانی که به‌تنهایی و بدون همراهی کسی جابه‌جا می‌شود	
۳/۳۵	۳/۰۹	۴۸/۵۳۳	۱/۱۸۵	۳/۲۱۶	فردی مؤنث از دوستان و بستگان او را همراهی می‌کند	
۱/۶۷	۱/۵۱	۳۸/۳۷۶	۰/۷۴	۱/۵۹۱	فردی مذکر از دوستان و بستگان او را همراهی می‌کند	
۳/۱	۲/۸۷	۵۲/۵۷	۱/۰۱۵	۲/۹۸۴	فردی خردسال از اعضای خانواده یا بستگان او را همراهی می‌کند	
۲/۳۲	۲/۱۳	۴۶/۶۸۲	۰/۸۵۱	۲/۲۲۲	به‌صورت گروهی با چند تن از دوستان و بستگان، جابه‌جا می‌شود	

جدول ۱۴. ترس از جرم و ویژگی‌های مقصد

۹۵ درصد فاصله اطمینان از تفاوت	t	انحراف معیار	میانگین	ویژگی‌های مسیر و مقصد	۹۵ درصد فاصله	
					بیشترین	کمترین
۳/۲۴	۲/۹۵	۴۱/۵۹	۱/۳۳۲	۳/۰۹۷	فاصله مقصد از محله سکونت بسیار است (بیش از بیست دقیقه)	
۳/۴۵	۳/۱۴	۴۱/۳۲۸	۱/۴۲۶	۳/۲۹۴	مقصد مشخص و از قبل تعیین شده‌ای وجود ندارد	
۴/۱۷	۳/۸۴	۴۸/۱۰۶	۱/۴۹	۴/۰۰۶	برای اولین بار به آن مقصد مراجعه می‌شود	
۳/۲۴	۲/۹۴	۴۰/۰۲۱	۱/۳۸	۳/۰۸۸	مجبورند در طول یک جابه‌جایی به‌طور هم‌زمان به چند مقصد گوناگون مراجعه کنند	

جدول ۱۵. میزان ترس از جرم در اهداف گوناگون جابه‌جایی

t	انحراف معیار	میانگین	هدف از جابه‌جایی
۴۰/۳۲	۱/۹۴۳	۲/۸۶	مراجعه به محل کار یا تحصیل
۴۵/۲۶	۱/۸۳۲	۲/۴۷	مراجعه به منزل دوستان و بستگان
۴۸/۷۴	۱/۴۶۷	۳/۱۹	تفریح و گذران اوقات فراغت (پارک، پاساژها و مراکز خرید)
۴۶/۹۳	۱/۳۱۲	۱/۹۶	خریدهای روزمره از خرده‌فروشی‌ها (سوپرمارکت و نانواپی)
۴۳/۴۱	۱/۳۸۷	۲/۶۷	مراجعه به مراکز خدماتی (بانک‌ها، اداره‌ها و...) و مراکز درمانی

نتیجه‌گیری

از سال ۱۹۹۰ این موضوع به‌طور گسترده به رسمیت شناخته شد که زنان و مردان، بیشتر نیازها و الگوهای متفاوتی از تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل دارند، اما متأسفانه در این بخش به‌خوبی به نیازهای زنان پاسخ داده نمی‌شود. یکی از مهم‌ترین جنبه‌های نیاز زنان در خدمات حمل‌ونقل اطمینان خاطر از حفظ امنیت فردی هنگام جابه‌جایی در شهر است.

بدین‌منظور در پژوهش حاضر، با تمرکز بر ترس زنان در محیط‌های حمل‌ونقل ابتدا به بررسی پدیده ترس از جرم، تأثیر جنسیت بر ترس از جرم، ترس از جرم در محیط‌های حمل‌ونقل و تحلیل رویکرد جنسیتی به پدیده ترس از جرم پرداخته شد. سپس شناخت تفاوت‌های جنسیتی الگوهای جابه‌جایی زنان صورت گرفت. پس از مطالعات نظری و اسنادی، پرسشنامه ویژه کارشناسان طراحی شد که هدف آن استخراج متغیرهای تشکیل‌دهنده و تأثیرگذار بر الگوهای جابه‌جایی زنان بود. با توجه به نتایج برآمده از این پرسشنامه، ۳۲۰ پرسشنامه ساختاریافته میان زنان بیشتر از ۱۸ سال ساکن در منطقه پژوهش توزیع شد. براساس یافته‌های این پرسشنامه، زنان هنگام جابه‌جایی‌ها در شب به‌طور معناداری بیش از روز احساس ترس و ناامنی می‌کنند. لینچ در پژوهش خود (۱۹۸۶) وجود این تفاوت معنادار را تأیید کرده است.

با نزدیک‌شدن به ساعات پایانی شب، حضور شهروندان در فضاهای همگانی کم‌رنگ می‌شود و همین مسئله تأکیدی بر اهمیت عامل نظارت غیررسمی در افزایش دفاع‌پذیری فضاها و به‌تبع آن افزایش احساس امنیت است. براساس نتایج آزمون رگرسیون خطی میان سن افراد و میزان ترس آن‌ها، با افزایش سن از میزان این ترس کاسته می‌شود. درحالی‌که براساس نتایج پژوهش عبدالله و همکاران (۲۰۱۴) و شام (۲۰۱۱)، سالخوردگان هنگام استفاده از خدمات حمل‌ونقل همگانی با سطوح بیشتری از ترس و ناامنی در مقایسه با جوانان مواجه می‌شوند. شاید دلیل این ناهم‌سویی تفاوت منشأ ترس زنان در سنین گوناگون و قوت عامل تهدیدکننده در مکان‌های گوناگون جغرافیایی است. همچنین میزان ترس زنان در ایام گوناگون هفته متفاوت و در تعطیلات و روزهای پایانی هفته به‌طور معناداری بیشتر از سایر روزها و هم‌سو با نتایج پژوهش بادیورا و همکاران (۲۰۱۵) است. در طول این ایام در محیط‌های حمل‌ونقل همگانی، تعداد مسافران و چشم‌های ناظر در این فضاها به میزان چشمگیری کاسته می‌شود.

براساس تحلیل میزان ترس از جرم زنان در الگوهای گوناگون جابه‌جایی، پاسخ‌دهندگان هنگام جابه‌جایی‌ها به‌صورت پیاده، به‌ویژه پیاده‌پیمودن کامل مسیر از مبدأ به‌سوی مقصد احساس ترس و ناامنی زیادی می‌کنند که صحت این موضوع در پژوهش لینچ (۱۹۸۶) و سیدرس (۲۰۰۹) نیز تأیید شده است. بیشترین میزان ترس در میان انواع گزینه‌های حمل‌ونقل همگانی در جابه‌جایی با تاکسی، به‌ویژه هنگام انتظار کنار خیابان برای رسیدن آن است. درحالی‌که کاربران کمترین میزان احساس ترس را در فضای حمل‌ونقل خصوصی دارند. براساس پژوهش سیدرس و همکاران (۲۰۰۹)، زنان هنگام انتظار برای رسیدن وسایل حمل‌ونقل بیشتر از زمانی که کنار سایر مسافران و درون این وسایل هستند احساس خطر می‌کنند. همچنین احساس ترس و خطر در آن دسته از الگوهای جابه‌جایی که کاربر به‌طور مستقل سفر می‌کند، بیشتر از انواع جابه‌جایی‌های مشایعت‌شده است. آن‌ها ترجیح می‌دهند برای افزایش امنیت فردی در جابه‌جایی‌ها، شخصی آن‌ها را مشایعت کند که تأکید بر جنس مذکر بیش از سایر گزینه‌هاست. جالب است که احساس امنیت آن‌ها هنگام جابه‌جایی با کودکان خردسال بیش از همراهی از سوی یک زن است که این مورد نمی‌تواند با ترس از وقوع خشونت‌های جنسی بی‌ارتباط باشد.

زمانی که کاربران قصد مراجعه به مقصدی را دارند که هرگز به آن مراجعه نکرده‌اند، با سطح فراوانی از ترس و احساس خطر مواجه می‌شوند. دلیل این امر را می‌توان نبود آگاهی و اطلاعات شخصی برای خلق نقشه ذهنی مرتبط با میزان امنیت و ناامنی محیط دانست. به همین دلیل به‌طور پیش‌فرض و با توجه به اجتماعی‌شدن خاص زنان در جامعه

ما، فرض بر ناامن بودن آن محیط است. میزان ترس کاربر در صورت نبود مقصد مشخص و از قبل تعیین شده را نیز می‌توان به همین ترتیب تحلیل کرد.

براین اساس و با توجه به یافته‌های پژوهش که نشان‌دهنده بیشترین میزان ترس از جرم هنگام جابه‌جایی‌های شبانه، پیاده، حمل‌ونقل همگانی و جابه‌جایی در ایام تعطیلات است، پیشنهادهایی برای مواجهه با این ترس ارائه می‌شود که مانع اصلی در مسیر تحقق حقوق شهروندی بانوان ساکن در این منطقه است:

- توجه به حساسیت‌های جنسیتی در طراحی و احداث زیرساخت‌های متعلق به حمل‌ونقل، به‌ویژه پیاده‌راه‌ها؛
- تلاش برای حفظ حیات شبانه با ایجاد کاربری‌های فعال در شب با توجه به تفوق نسبت شاغلان به ساکنان در منطقه پژوهش و خلوت شدن فضاهای عمومی پس از پایان ساعات اداری؛
- تلاش برای حفظ جمعیت منطقه در ایام تعطیل با توجه به کاهش چشمگیر جمعیت سیال که بخش فراوانی از کاربران و ناظران غیررسمی محیط‌های حمل‌ونقل این منطقه را تشکیل می‌دهند؛
- ارتقای میزان نظارت رسمی با توسل به کارکنان حراست و مأموران پلیس در ایام تعطیل و پس از تاریکی؛
- اختصاص اتوبوس و تاکسی‌هایی برای بانوان در ساعات اولیه شب از سوی سازمان‌های اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی؛
- طراحی و احداث ایستگاه‌هایی برای مسافران تاکسی با ضریب امنیت و نظارت بالا؛
- در دسترس بودن خدمات اضطراری در فضاهای بی‌دفاع شهری به‌کمک نیروی انتظامی، سازمان آتش‌نشانی، هلال‌احمر و اورژانس؛
- ثبت و طبقه‌بندی جرائم علیه زنان و مربوط به محیط‌های حمل‌ونقل به‌عنوان طبقه‌ای ویژه از جرائم برای تسهیل تحلیل‌ها، پژوهش‌ها و به‌تبع آن برنامه‌ریزی به‌منظور پیشگیری و مقابله با مشکل.

منابع

- استیون، فارال، جاناتان، جکسون و امیلی گری، ۱۳۹۲، *نظم اجتماعی و ترس از جرم در دوران معاصر*، ترجمه حمیدرضا نیکوکار و حسین غلامی، نشر میزان، تهران.
- فرید طهرانی، سایه، ۱۳۹۰، *ترس در فضای شهری*، نشر آرمان شهر، تهران.
- نیکوکار، حمیدرضا، همت‌پور، بهاره و حسین غلامی، ۱۳۹۱، *ترس از جرم*، نشر میزان، تهران.
- Farlle, S., Jackson, J., and Gray, E., 2013, *Social Order and Fear of Crime in Contemporary Age*, Mizan, Tehran. (In Persian)
- Farid Tehrani, S., 2011, *Fear in Urban Space*, Armanshahr, Tehran. (In Persian)
- Nikookar, H., Hemmatpoor, B., and Gholami, H., 2011, *Fear of Crime*, Mizan, Tehran. (In Persian)
- Abdullah, A., Marzbali, M. H., Woolley, H., Bahauddin, A., and Maliki, N. Z., 2014, *Testing for Individual Factors for the Fear of Crime Using a Multiple Indicator-Multiple Cause Model*, European Journal on Criminal Policy and Research, Vol. 20, No. 1, PP. 1-22
- Adetunji, M. A., 2013, *Gendered Travel Behavior and Women Mobility Constraint in ILESIA, NIGERIA*, International Journal for Traffic and Transport Engineering, Vol. 3, No. 2, PP. 220-229
- Badiora, A. I., Ojewale, O. S., and Okunola, O. H., 2015, *Perceived Risk and Fear of Crime in Public Transport Nodes: The Experience From Nigerian Transit Environment*, International Journal of Criminal Justice Sciences, Vol. 2 No. 10, PP. 139-151
- Bastomski, S., and Smith, P., 2017, *Gender, Fear, and Public Places: How Negative Encounters with Strangers Harm Women*, Sex Roles, Vol. 76, No. 1 and 2, PP. 73-88.
- Bell, W., 1998, *Women and Community Safety*, Safer Communities: Strategic Direction in Urban Planning, 10-11.
- Carter, M., 2005, *Gender Differences in Experience with and Fear of Crime in Relation to Public Transport*, Research on Women's Issues in Transportation, Vol. 2, P. 100.
- Ceccato, V., 2016, *Public Space and the Situational Conditions of Crime and Fear*, International Criminal Justice Review, Vol. 26, No. 2, PP. 69-79.
- Davison, L., 2014, *Ensuring Safe Public Transport with and for Women and Girls in Port Moserby, Un-Women*.
- Delbosc, A., and Currie, G., 2011, *Modelling the Causes and Consequences of Perceptions of Personal Safety on Public Transport Ridership*, 34th Australasian Transport Research Forum, pp. 28 – 30.
- Fenster, T., 2006, *The Right to the City and Gendered Everyday Life*, Cities for All, 63.
- Ferraro, K. F., 1996, *Women's Fear of Victimization: Shadow of Sexual Assault?* Social Forces, Vol. 75, No. 2, PP. 667-690.
- Gekoski, A., Gray, J. M., Horvath, M. A., Edwards, S., Emirali, A., and Adler, J. R., 2015, *'What Works' in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally*, A Rapid Evidence Assessment.
- Gordon, M. T., and Riger, S., 1989, *The Female Fear: The Social Cost of Rape*, University of Illinois Press.
- Hille, K., 1999, *Gendered Exclusions': Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space*, Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, Vol. 81, No. 2, PP. 111-124.

- Hsu, H. P., 2011, *How Does Fear of Sexual Harassment on Transit Affect Women's Use of Transit?* In Women's Issues in Transportation: Summary of the 4th International Conference, Transportation Research Board Conference Proceedings, Vol. 46, No. 2, PP. 85-94.
- Kalter, M. J. O., Harms, L., and Jorritsma, P., 2009, *Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands*, 31st Conference of the International Association for Time Use Research, Leuphana University Luneburg, Germany, 23-25.
- Lagrange, R. L., and Ferraro, K. F., 1989, *Assessing Age and Gender Differences in Perceived Risk and Fear of Crime*, Criminology, Vol. 27, No. 4, PP. 697-720.
- 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.
- Loukaitou Sideris, A., 2014, *Fear and Safety in Transit Environments from the Women's Perspective*, Security Journal, Vol. 27, No. 2, PP. 242-256.
- Loukaitou Sideris, A., and Fink, C., 2009, *Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings: A Survey of US Transit Agencies*, Urban Affairs Review.
- Lynch, G., and Atkins, S., 1988, *The Influence of Personal Security Fears on Women's Travel Patterns*, Transportation, Vol. 15, No. 3, PP. 257-277.
- Mahadevia, D., 2017, *Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India*, Low Carbon Transport in India Project.
- O'Neill, J., 2013, *Gender in Public Space: Policy Frameworks and the Failure to Prevent Street Harassment*, Senior Thesis at Woodrow Wilson School of Public and International Affairs, Princeton University.
- Pain, R., 1997, *Social Geographies of Women's Fear of Crime*, Transactions of the Institute of British Geographers, Vol. 22, No. 2, PP. 231-244.
- 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, P. 720.
- Sandberg, L., 2011, *Fear of Violence and Gendered Power Relations: Responses To Threat in Public Space in Sweden* (Doctoral Dissertation, Kulturgeografiska Institutionen, Umeå Universitet).
- Shama, R., Khalifahsoltanib, S. H., Shamc, M., and Mohamedd, S., 2011, *Travel Pattern and Fear of Crime Among Women Commuters*, Social and Behavioral Sciences, SM-009.
- Smith, M. J., 2008, *Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport*, Security Journal, Vol. 21, No. 1, PP. 117-133.
- Sur, P., 2014, *Safety in the Urban Outdoors: Women Negotiating Fear of Crime in the City of Kolkata*, Journal of International Women's Studies, Vol. 15, No. 2, PP. 212-226.
- 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., 1994, *Woman in the Street: Reclaiming the Public Space from Sexual Harassment*, The Yale JL and Feminism, 6, 313- 348
- Valentine, G., 1989, *The Geography of Women's Fear*, Area, Vol. 21, No. 4, PP. 385-390.
- Valentine, G., 1990, *Women's Fear and the Design of Public Space*, Built Environment (1978), PP. 288-303.
- Wesely, J. K., and Gaarder, E., 2004, *The Gendered "Nature" of the Urban Outdoors Women Negotiating Fear of Violence*, Gender and Society, Vol. 18, No. 5, PP. 645-663.

- Whitzman, C., 2007, *Stuck at the Front Door: Gender, Fear of Crime and the Challenge of Creating Safer Space*, Environment and Planning A, Vol. 39, No. 11, PP. 2715-2732.
- World Bank South Asia Transport Unit, 2017, *Gender and Public Transport Kathmandu*, Nepal.
- Yeoh, B. S., and Yeow, P. L., 1997, *Where Women Fear to Tread: Images of Danger and the Effects of Fear of Crime in Singapore*, Geojournal, Vol. 43, No. 3, PP. 273-286.
- Riverson, J., Kunieda, M., Roberts, P., Lewi, N., and Walker, W. M., 2005, *An Overview of Women's Transport Issues In Developing Countries The Challenges in Addressing Gender Dimensions of Transport in Developing Countries: Lessons From World Bank's Projects*, Retrieved on March, 23(2010), 462613-1152683444211.
- Rosenbloom, S., 2006, *Understanding Women's and Men's Travel Patterns, Inresearch on Women's Issues in Transportation: Report of a Conference*, Transportation Research Board: Washington, DC, PP. 7-28.
- Astrop, A., Palmner, C., Maunder, D., and Babu, D. M., 1996, *The Urban Travel Behaviour and Constraints of Low Income Households and Females in Pune, India*, In Second National Conference on Women's Travel Issues, Baltimore, PP. 23-26.
- Turner, J., Grieco, M., and Apt, N., 1998, *Gender, Transport and the New Deal: The Social Policy Implications of Gendered Time*, Transport and Travel, In Social Policy Association Annual Meeting, Lincoln, July.
- Hjorthol, R. J., 2000, *Same City Different Options: An Analysis of the Work Trips of Married Couples in the Metropolitan Area of Oslo*, Journal of Transport Geography, Vol. 8, No. 3, PP. 213-220.
- Beecroft, M., and Pangbourne, K., 2015, *Personal Security in Travel by Public Transport: The Role of Traveller Information and Associated Technologies*, IET Intelligent Transport Systems, Vol. 9, No. 2, PP. 167-174.
- Delhi Commission, 2015, *Safe Cities Free of Violence Against Women and Girls Initiative a Draft Strategic Framework for Women's Safety in Delhi 2010*, Jagori and Department of Women and Child Development, Government of the National Capital Territory of Delhi.
- Meyer, M. D., 2006, *Women's Issues in Transportation: Policy and Planning*, In Transportation Research Board Conference Proceedings, No. 35.