



Exploring Women's Experience of Feeling Safe in Public Transportation

Samaneh Esmailzadeh¹ , Afsaneh Tavassoli²

1. Department of Women and Family Studies, Faculty of Social Sciences and Economics, Alzahra University, Tehran, Iran. E-mail: samanehesmailzadeh7@gmail.com
2. Corresponding author, Department of Women and Family Studies, Faculty of Social Sciences and Economics, Alzahra University, Tehran, Iran. E-mail: afsaneh_tavassoli@alzahra.ac.ir

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article	Objective: Feeling safe is a fundamental prerequisite for the equal right to access the city and for social participation. However, evidence shows that women in public spaces, especially in public transportation systems such as the subway, often do not fully experience this feeling. This study was conducted with the aim of deeply examining the lived experiences of women regarding their sense of safety in the Tehran Metro and discovering the factors influencing the formation of this experience, in order to fill the existing gap in understanding the subjective and contextual dimensions of this phenomenon.
Article history: Received: 09 July 2025 Revised: 22 February 2026 Accepted: 25 March 2026 Published: 06 August 2026	Methods: Using qualitative thematic analysis, we studied female metro passengers selected through random sampling. Data was collected via semi-structured interviews exploring their safety experiences.
Keywords: Women, women's safety, urban space, violence against women.	Results: The analysis of women's experiences revealed that feeling safe is a multi-layered concept. It is influenced by gender-based harassment, including meaningful glances, sexual remarks, and physical boundary violations. Additionally, factors such as the ambiguous layout of the metro space, inadequate lighting, and urban accessibility also contributed to their sense of insecurity.
	Conclusions: Women's metro insecurity primarily stems from gender-based violence experiences. Strategic improvements in physical (lighting, design) and social (surveillance, awareness) conditions can significantly enhance safety and encourage women's societal participation. These measures are essential for creating inclusive urban transit systems.

Cite this article: Esmailzadeh, S. & Tavassoli, A (2026). Exploring women's experience of feeling safe in public transportation. *Journal of Urban Space and Social Life*, 5 (17), 1-19. <http://doi.org/10.22034/jprd.2026.67764.1210>

© The Author(s).

Publisher: University of Tabriz.



DOI: <http://doi.org/10.22034/jprd.2026.67764.1210>

Research Objective

This study aims to explore women's experiences in metro environments and examine manifestations of safety and insecurity in these spaces. Women's safety in public transportation systems, both urban and intercity, is of paramount importance, as these spaces play a crucial role in social life quality and civic participation. The experiences of men and women in using public transport differ significantly, with women and girls often reporting higher dissatisfaction, as many have faced verbal, non-verbal, or even physical harassment. Such violence can include intrusive stares, invasion of personal space, sexist slurs, and even physical violations.

Creating a safe environment for women—encompassing psychological, physical, and sexual security—not only enhances their social participation but also fosters sustainable development and gender equality. Violence against women in public spaces and transportation systems is a multidimensional issue requiring in-depth analysis and practical solutions. The metro, as a key public transport system, is designed to facilitate urban mobility and improve citizens' welfare. However, if it remains unsafe for certain groups, particularly women, it fails to fulfill its primary function.

Research Method

This qualitative study employs thematic analysis. The research population consists of randomly selected female metro passengers. Data was collected through semi-structured interviews, allowing participants to freely express their experiences and feelings. The interviews were analyzed using thematic coding and qualitative content analysis to identify key themes and subthemes related to women's sense of safety and insecurity.

Findings

The findings reveal that women's sense of safety in the metro is heavily influenced by gender-based harassment. Interviewees identified experiences of violence as a key factor in their diminished or absent sense of security. The core theme, "Gender-Based Harassment and Violence in the Metro," includes the following subthemes:

1. Intrusive and Suggestive Stares: Many women reported that prolonged, objectifying, or judgmental stares from men contributed to their discomfort.
2. Verbal Harassment and Sexist Slurs: The use of derogatory language, sexual remarks, and catcalling were frequently mentioned as sources of distress.
3. Physical Boundary Violations: Some participants recounted experiences of unwanted physical contact, pushing, and even sexual assault, severely impacting their sense of safety.

Additionally, women's insecurity in public metro spaces was analyzed through the following subthemes:

1. Ambiguous and Unsafe Spaces: Poorly designed metro stations, dimly lit corridors, and secluded corners were identified as potential risk zones.
2. Impact of Lighting on Perceived Safety: Inadequate lighting in certain stations and train cars exacerbated feelings of vulnerability.
3. Urban Accessibility and Safety: Remote metro stations far from busy urban centers and isolated pathways were noted as factors increasing insecurity.

Conclusion

This study demonstrates that women's insecurity in the metro primarily stems from experiences of violence and gender-based harassment. To address this, improvements in both physical and social aspects of metro environments are necessary. Enhanced lighting, increased surveillance cameras, trained security personnel, and awareness campaigns against gender-based harassment can significantly improve safety and encourage greater female participation in public life. Ultimately, a safer metro benefits not only women but society as a whole, as secure public transportation is a cornerstone of a dynamic and equitable city.



واکاوی تجربه زنان از احساس امنیت در حمل و نقل عمومی

سمانه اسمعیل زاده^۱، افسانه توسلی^۲✉

۱. کارشناسی ارشد، گروه مطالعات زنان و خانواده، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء، تهران، ایران. رایانامه:

samanehesmailzadeh7@gmail.com

۲. نویسنده مسئول، دانشیار، گروه مطالعات زنان و خانواده، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء، تهران، ایران. رایانامه:

afsaneh_tavassoli@alzahra.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۱۸ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۱۲/۰۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۱/۰۵ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۵/۱۵ کلیدواژه‌ها: زنان، حمل و نقل عمومی، امنیت، خشونت علیه زنان.	هدف: حساس امنیت، شرط بنیادین حق دسترسی برابر به شهر و مشارکت اجتماعی است. با این حال، شواهد نشان می‌دهد زنان در فضاهای عمومی، به‌ویژه در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی مانند مترو، اغلب این احساس را به طور کامل تجربه نمی‌کنند. پژوهش حاضر با هدف واکاوی عمیق تجربه‌ی زیسته‌ی زنان از احساس امنیت در مترو تهران و کشف عوامل مؤثر بر شکل‌گیری این تجربه انجام شد تا شکاف موجود در درک ابعاد ذهنی و زمینه مند این پدیده را پر کند. روش پژوهش: پژوهش حاضر با روش کیفی و تحلیل مضمون انجام شد. جامعه آماری را زنان مسافر مترو تشکیل دادند که به صورت تصادفی انتخاب و با مصاحبه نیمه ساخت یافته مورد مطالعه قرار گرفتند. نتایج: تحلیل تجارب زنان، احساس امنیت را مفهومی چندلایه نشان داد. تحت تأثیر آزارهای جنسیتی شامل نگاه‌های معنادار، الفاظ جنسی و نقض حریم بدنی است. همچنین عواملی مانند فضای مبهم مترو، نور نامناسب و دسترسی شهری بر احساس ناامنی آنها مؤثر بود. نتیجه‌گیری: بهبود شرایط فیزیکی (نورپردازی، طراحی فضایی) و اجتماعی (نظارت، آموزش) می‌تواند امنیت زنان در مترو را افزایش داده و به حضور فعال تر آنها در جامعه کمک کند.

استناد: اسمعیل زاده، سمانه و توسلی، افسانه (۱۴۰۵). واکاوی تجربه زنان از احساس امنیت در حمل و نقل عمومی. *فصلنامه علمی و حیات اجتماعی*، ۵ (۱۷)، ۱۹-۱.



<http://doi.org/10.22034/jprd.2026.67764.1210>

© نویسندگان.

ناشر: دانشگاه تبریز.

مقدمه

امنیت دارای دو بعد کمی و کیفی است. بعد کمی به مقوله امنیت عینی می‌پردازد و بعد کیفی بیانگر احساس امنیت ذهنی می‌باشد (Modiri, 1970). امنیت برای تمامی افراد یک اجتماع امری مهم و حیاتی است، اما زمانی که با مؤلفه جنسیت مرتبط می‌شود، اهمیتی مضاعف می‌یابد. (Serajzadeh, 1975) احساس امنیت در فضاهای عمومی، به‌ویژه در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، از ارکان اساسی حق دسترسی برابر شهروندان به شهر و مشارکت فعال اجتماعی و اقتصادی آنان است. تجربه زندگی در شهر برای گروه‌های مختلف اجتماعی، به دلایل گوناگون، می‌تواند متفاوت باشد. در این میان، پژوهش‌ها حاکی از آن است که احساس امنیت زنان در فضاهای عمومی و سیستم‌های حمل‌ونقل، اغلب به عنوان یک چالش مطرح شده و می‌تواند بر الگوی تحرک، دسترسی‌ها و در نهایت سطح مشارکت اجتماعی و اقتصادی آنان تأثیر بسزایی بگذارد. احساس ناامنی در فضای عمومی برای زنان در تمامی دنیا اتفاق می‌افتد و همین امر منجر به پرداختن به این معضل در جهت رفع آن و بهبود زندگی زنان شده است. مطالعات جهانی ابعاد نگران‌کننده این پدیده را آشکار ساخته‌اند. به عنوان نمونه، سیچاتو و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی چندملیتی در نیجریه، مکزیک و برزیل نشان دادند که نرخ بالای آزار جنسی در حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه در پیاده‌روی منتهی به ایستگاه‌ها (کیلومتر آخر)، از مهم‌ترین عوامل بازدارنده حضور زنان است. همچنین نایکو و همکاران (۲۰۱۷) در دهلی نو گزارش کردند که ۶۴٪ از زنان در متروی این شهر احساس ناامنی می‌کنند. در فرانسه، ۸۷٪ از زنان تجربه آزار جنسی در حمل‌ونقل عمومی را گزارش کرده‌اند (Ceccato et al., 2022). این آمارها نشان می‌دهد که مسئله امنیت زنان در حمل‌ونقل عمومی، یک معضل جهانی و نیازمند توجه ویژه است.

احساس ناامنی در فضای عمومی و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، آسیبی جدی و چندبعدی است. این موضوع از لحاظ اجتماعی، اقتصادی، بهداشت عمومی و سلامت فردی حائز اهمیت می‌باشد. مشارکت اقتصادی زنان که نیمی از جامعه را تشکیل می‌دهند، مؤلفه‌ای مهم و انگیزه‌ساز برای دولت‌ها در جهت پرداختن صحیح به این موضوع است. نکته قابل توجه این که خشونت علیه زنان اصطلاحی تخصصی است که برای تعریف و توصیف کلیه اعمال خشونت‌آمیز علیه زنان به کار می‌رود. این نوع خشونت علیه گروه خاصی از مردم یعنی زنان اعمال می‌شود و جنسیت قربانی دلیل اصلی خشونت است (Beyranvandzadeh, 2019). تأمین امنیت زنان در سیستم‌های حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری در تمامی ابعاد امری ضروری است. باید توجه داشت که تجربه مردان و زنان در استفاده از حمل‌ونقل عمومی بسیار متفاوت است و زنان و دختران احساس نارضایتی بیشتری دارند. احساس ناامنی در زنان منجر به تغییر سطح زندگی ایشان می‌گردد (Shekarbeigi, 2017).

در ایران نیز مطالعات متعددی به این موضوع پرداخته‌اند. فیروزی یگانه و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی در شیراز نشان دادند که مؤلفه نظارت (شامل دوربین مداربسته، نورپردازی و حضور مأموران زن) ۴۳٪ از واریانس احساس امنیت زنان را تبیین می‌کند. همچنین بیرانوندزاده و همکاران (۲۰۱۵) در منطقه ۱۶ تهران بر اهمیت نورپردازی، زمین‌های بایر و حمل‌ونقل شبانه در امنیت زنان تأکید کردند. الیاس زاده و ضابطیان (۲۰۱۵) نیز در مرکز تهران به ارتباط مستقیم کیفیت حمل‌ونقل و احساس امنیت پرداخته و شاخص‌های خوانایی فضا، نظارت و دسترسی به خدمات امدادی را برجسته ساخته‌اند.

با این حال، آنچه در اغلب پژوهش‌های داخلی مغفول مانده، واکاوی عمیق تجربه زیسته زنان و فهم معنایی است که خود آنان از امنیت ارائه می‌دهند. پژوهش‌های کمی، اگرچه توانسته‌اند برخی عوامل مؤثر را شناسایی کنند، اما در کاوش لایه‌های پنهان معنا و تفسیر زنان از پدیده امنیت ناتوان بوده‌اند. این خلأ پژوهشی، به‌ویژه در بستر فرهنگی-مذهبی خاص تهران، ضرورت انجام یک مطالعه کیفی را دوچندان می‌کند.

تهران به عنوان پایتخت ایران، با ویژگی‌های منحصر به فردی مواجه است که مطالعه احساس امنیت زنان در متروی آن را ضروری می‌سازد:

- تنوع اجتماعی-اقتصادی: خطوط مترو از شمال تا جنوب شهر، طبقات مختلف اجتماعی را پوشش می‌دهند.
- ازدحام جمعیت: متروی تهران با ۱۴۹ ایستگاه و ۲.۵ میلیون سفر روزانه (شرکت بهره‌برداری مترو، ۱۴۰۲)، یکی از شلوغ‌ترین سامانه‌های حمل‌ونقل خاورمیانه است.

- فضاهای مبهم: وجود راهروهای طولانی، ایستگاه‌های عمیق و آسانسورهای خلوت در برخی ایستگاه‌ها.
 - زمینه فرهنگی خاص: هنجارهای پدرسالارانه و مفهوم عزت و غیرت که رابطه زن و فضای عمومی را پیچیده‌تر می‌سازد.
- معزی (۲۰۲۵) در تحلیل خود از مفهوم زن عمومی در تهران، به این پیچیدگی اشاره کرده و نشان می‌دهد که چگونه حضور زنان در فضای شهری همواره با چالش‌های هویتی و امنیتی همراه بوده است.
- مترو به عنوان یکی از شریان‌های اصلی و فضاهای نیمه‌بسته حمل و نقل عمومی، بستری مهم برای بررسی این احساس است. فضای شهری برای زندگی روزمره زنان در مقایسه با مردان محدوده کمتری را دربرگرفته است و فضای شهری جایی برای تاخت و تاز مردان می‌باشد (Pourmohammadi, 2020). نگاهی کامل و جامع به موضوع زنان به عنوان یک برنامه همه‌جانبه باید پررنگ‌تر باشد (Sharifi, 2023).

با توجه به آنچه گفته شد، مسئله اصلی این پژوهش را می‌توان چنین صورتبندی کرد: با وجود اهمیت حیاتی احساس امنیت برای حضور فعال زنان در فضای شهری و نقش مترو به عنوان مهم‌ترین سیستم حمل و نقل عمومی تهران، شناخت عمیق و بومی از تجربه زیسته زنان از این پدیده و عوامل مؤثر بر شکل‌گیری آن وجود ندارد. پژوهش‌های موجود یا کمی بوده و از کاوش لایه‌های معنایی بازمانده‌اند، یا در بسترهای دیگری انجام شده و قابلیت تعمیم به تهران را ندارند. از این رو، این مطالعه با رویکردی کیفی و با بهره‌گیری از تحلیل مضمون، در پی پاسخ به این پرسش‌ها برآمده است:

سوال اصلی پژوهش:

- زنان مسافر متروی تهران، احساس امنیت در این فضا را چگونه تجربه و تفسیر می‌کنند؟

سوالات فرعی:

۱. امنیت از نظر زنان مشارکت‌کننده در پژوهش چه معنایی دارد و چه ابعادی را دربرمی‌گیرد؟
 ۲. عوامل کالبدی-فضایی مؤثر بر احساس امنیت زنان در ایستگاه‌ها و واگن‌های مترو کدامند؟
 ۳. عوامل اجتماعی-تعاملی (نظیر رفتار مسافران، کیفیت تعاملات جنسیتی) چه نقشی در شکل‌دهی به احساس امنیت یا ناامنی زنان دارند؟
 ۴. تجربه امنیتی زنان در واگن‌های عمومی (مختلط) و واگن‌های ویژه بانوان چه تفاوت‌هایی دارد؟
 ۵. زنان برای مدیریت یا افزایش احساس امنیت خود در مترو چه راهبردهای فردی و جمعی را به کار می‌گیرند؟
 ۶. مهم‌ترین اقدامات یا تغییراتی که می‌تواند احساس امنیت زنان را در مترو بهبود بخشد، از نگاه آنان چیست؟
- پژوهش حاضر با واکاوی عمیق تجربه زیسته زنان از احساس امنیت در متروی تهران و کشف عوامل مؤثر بر شکل‌گیری این تجربه، در پی پر کردن شکاف موجود در درک ابعاد ذهنی و زمینه‌مند این پدیده است تا از این رهگذر، زمینه‌ساز سیاست‌گذاری‌های مؤثرتر برای ایجاد فضایی امن و فراگیر برای حضور زنان در شهر باشد.

مرور نظری

در پژوهش‌های کیفی، نظریه‌ها نه برای آزمون، بلکه به عنوان بینش تحلیلی برای فهم عمیق‌تر پدیده مورد مطالعه به کار می‌روند. این پژوهش برای تحلیل تجربه زنان از احساس امنیت در مترو، از ترکیبی از نظریه‌ها در سه سطح تحلیل بهره می‌برد: سطح کلان (ساختارهای اجتماعی-جنسیتی)، سطح میان (ویژگی‌های فضایی-کالبدی)، و سطح خرد (کنش‌ها و تعاملات فردی). که امکان درک جامعی از عوامل شکل‌دهنده به احساس امنیت را فراهم می‌آورد.

نظریه‌های سطح کلان (تبیین بستر اجتماعی-جنسیتی ناامنی)

حق به شهر یک حق بشری می باشد که شامل تخصیص شهر به شهروندان و مشارکت آنان در امور شهری می شود. قرار گرفتن این حق در چارچوب حقوق بشر به جای حقوق مدنی به این معناست که هر انسانی صرف نظر از ملیت - قومیت و ویژگی های فرهنگی تنها به دلیل انسان بودن شایسته بهره مندی از این حق است.

وجود حق به شهر منجر به تقویت عدالت جنسیتی می شود. فنستر^۱ با اتخاذ رویکرد فمینیستی به حق به شهر می نگرد و فضای عمومی شهر فضای مردانه ای می باشد. این نگاه شهروندی به شهر منجر به تحرک کم تر زنان در شهر می شود. زنان به واسطه ساختار مردسالارانه شهرها سرکوب شده اند. عدم امنیت در شهرها فرصت حق به شهر زنان سلب می شود.

از نظر لوفور^۲ حق به شهر یکی از حقوق بشر می باشد. این حق به معنی تخصیص شهر به تمام شهروندان بدون در نظر گرفتن ملیت و قومیت و... شایسته بهره مندی از حقوق شهروندی هستند. دو عنوان حق اختصاصی و حق مشارکت در حق به شهر موثر می باشند (purmohamdi, 2019).

خشونت های جنسی علیه زنان از مهم ترین عوامل ایجاد احساس ناامنی است. مزاحمت جنسی طیف گسترده ای از اعمال است که تحمیلی بوده و باعث ناراحتی جسمی و روحی می گردد. تبیین های فردی و حتی خانوادگی پیرامون خشونت کافی نمی باشد. به عقیده فمینیست ها وجود ساختار نابرابر قدرت در بین زنان و مردان در جامعه و ساختار مرد سالار حاکم در جامعه است. که به مردان اجازه اعمال قدرت بر زنان می دهد. خشونت علیه زنان بازتاب روابط قدرت در ساختار جامعه می باشد (Eezazi, 2000).

فمینیسم معتقد است ساختار جامعه می تواند عامل خشونت علیه زنان گردد. از نظر فمینیست ها مقصر اصلی را ذهنیت مردانه ی پرورش یافته در یک ساختار مرد سالار می داند. که در این جامعه زن سوژه جنسی می باشد. در نتیجه راه حل تامین امنیت زنان را اصلاح ساختارهای جنسیتی می داند (Serajzadeh, 2016).

نظریه های سطح میان (تبیین نقش فضا و طراحی محیط)

نظریه پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی (CPTED) در جهت افزایش امنیت در سطح شهر به یاری معماران، طراحان و... می آید. «نظریه (CPTED) دارای شش جزء می باشد: سخت کردن آماج مردم - کنترل دسترسی - تصویر و نگهداری از فضا - تعیین قلمرو - نظارت رسمی و غیر رسمی - پشتیبانی (Rahimi, quoted by Ghorchi, 2008:335). در زمینه پیشگیری از جرم سه رویکرد وجود دارد: سیاست های پیشگیری از موقعیت های جرم، پیشگیری از جرم در محل های معین و پیشگیری از طریق طراحی محیط که مولفه سوم بر جلوگیری از جرم در فضاهای شهری موثر می باشد (Yazdani and salehian, 2023.454-420).

نظریه پنجره های شکسته توسط جیمز کیو^۳ و جورج شیلسنگ^۴ در سال (۱۹۸۲) مطرح گشت. نظریه پنجره های شکسته توجه به نظم فضاهای شهری را مؤلفه ای مهم برای تقویت احساس امنیت دانسته است و عدم توجه را عامل جرم خیزی می داند. با تاکید بر این امر که کج رفتار و مجرمان با در نظر گرفتن این امر که در فضایی که نظم محیطی وجود ندارد، اهمیت فضا برای آن افراد کمتر است و امکان ارتکاب خطا وجود دارد. در مکان هایی که در آنها علامت هایی از بی توجهی - نمای بیرونی ناموزون ساختمان ها - سازه های تخریب شده و مکان هایی که فضایی برای ارتکاب جرم دارند زنان احساس آسیب پذیری بیشتری دارند (Shekarbeigi and Radvin, 2017:78-126). هرچه میزان نظارت اجتماعی بیشتر باشد احساس ناامنی به همان میزان کاهش می یابد. نتایج پژوهش ها بیانگر این موضوع است که زنان تمایل به استفاده از مکان

^۱ Fenster

^۲ lufer

^۳ Q.james

^۴ Leenkes

هایی را دارند که در آن نظارت نوعی مراقبت نا محسوس می باشد. این نظارت در انواع: حضور عابران، حضور پلیس، واحدهای تجاری که تا ساعات پایانی شب حضور دارند، در قالب چشم‌های خیابان انجام می گیرد (Shekarbeigi and Radvin.2017:122).

نظریه‌های سطح خرد (تبیین کنش‌های فردی و تعاملی)

به عنوان نوعی از جامعه پذیری بدین معناست که چگونه دختران و پسران اختیاریها و رفتارهای مناسب از نظر جنسیتی را که بر نگرش جنسیتی آنها اثر می گذارد فرا می گیرد. این فرایند از خانواده شروع می شود و با عوامل دیگری چون نظام آموزشی، رسانه ها و گروه همسالان بسط می یابد (Abbott, 2015) و هم باعث ایجاد تفاوت های جنسیتی می شود و هم نابرابری جنسیتی را بازتولید می کند (Michel:2000).

خانواده گرایش های جنسیت مرد و زن را درونی می کند و به فرد انتقال می دهد

در بحث نظارت سیمون دوبوار^۵ هم مشاهده می کنیم که جامعه پذیری نقش های جنسیتی عامل تداوم سلطه مردان بر زنان است (Khorasani:2012). البرت بندورا^۶ بر روند فراگیری و یادگیری خشونت از طریق مشاهده و تقلید تاکید می ورزد. طبق این دیدگاه رفتار از طریق تقلید تکرار می شود. طرفداران این نظریه معتقدند که کج رفتاری طبق فرایند مشابه یادگرفته می شود و کج رفتاری نتیجه یادگیری هنجارها و ارزش های انحرافی به ویژه در خرده فرهنگ ها می باشد (Afshari:2009).

این پژوهش با تلفیق این چارچوب نظری چندسطحی، در پی آن است تا نشان دهد احساس امنیت زنان در مترو، حاصل تعامل پیچیده‌ی عوامل ساختاری (جنسیت‌زدگی فضا)، محیطی-کالبدی (طراحی ناامن) و تعاملات خرد (رفتارهای آزارنده و ادراک متفاوت) است. این چارچوب، لنز تحلیلی مناسبی برای فهم داده‌های کیفی و سازماندهی مضامین به دست آمده فراهم می‌کند.

پیشینه پژوهش

خانعلی زاده، (۲۰۱۹) در پژوهش «مطالعه جامعه شناختی مدارای اجتماعی و بروز خشم در فضای عمومی شهر تهران» به این نتیجه دست یافته است که وجود مؤلفه‌ی مدارای اجتماعی از ابزارهای موثر بر اعمال انواع خشونت در فضای عمومی می باشد و می توان منجر به افزایش یا کاهش خشونت در فضای عمومی شود.

کوشا و محمدی، (۲۰۱۸) در پژوهش «خشونت علیه زنان و نقض حقوق بشرمبانی نفی آن در اسلام» بیان می دارد که حقوق زنان از مصادیق حقوق بشر است و اسناد بین المللی بسیاری پیرامون آن به تصویب رسیده است. در اسلام نیز سخن از حیثیت و منزلت انسانی بود و جنسیت در این مؤلفه اثرگذار نمی باشد. مبنای فکری اسلام نفی کننده خشونت می باشد.

پور احمد و همکاران، (۲۰۱۷) در پژوهش «ارزیابی احساس امنیت زنان در فضاهای شهری» که با استفاده از پرسش نامه و روش پژوهشی توصیفی-پیمایشی که در بین ۳۸۱ زن انجام شده است به این نتیجه رسیده اند که عوامل موثر بر احساس امنیت زنان در فضاهای شهری عبارتند از: نقش رنگ در امنیت-قابل دید بودن محیط-روشنایی و امنیت-نظارت غیراجتماعی-نظارت اجتماعی و طبیعی یا نظارت عمومی که موارد یاد شده و به طور اختصار هر قدر محیط عمومی به لحاظ معماری به گونه ای باشد که در دید عموم قرار داشته باشد و انتخاب رنگ فضاها و اثر روانی رنگ ها لحاظ شده باشد و نور فضاهای شهری متناسب و در جهت وضوح کل فضای مربوطه تعبیه شده باشد و در فضای عمومی از دوربین مداربسته استفاده شده باشد و در واقع محیط تحت کنترل نیروی امنیتی فضا باشد و احساس امنیت در زنان افزایش می یابد. نکته حائز اهمیت این است که داشتن نگرش جنسیتی در مبحث امنیت منجر به ایجاد تبعیض در سطح اجتماع خواهد شد

De beauvoir *

Bendura ^۶

سراج زاده و همکاران (۲۰۱۵)، در پژوهش «پوشش زنان و احساس امنیت در فضاهای عمومی» بیان می کنند که مدل پوشش بدن زنان شاید منجر به کاهش مزاحمت ها از نوع جنسی گردد اما احساس امنیت زنان را تامین نمی کند. احساس امنیت در زنان با ساختار روابط جنسیتی در جامعه مرتبط است و البته مهم ترین نوع احساس ناامنی در زنان خشونت جنسی علیه آنان است.

نظریات فمینیستی شامل دو نگاه مهم در پیرامون خشونت علیه زنان هستند. در نگاه نخست فمینیست ها معتقدند اصولا شهر ها ساخته مردان هستند و به نوعی مردانه هستند و این امر در فرایند سازمان دهی و برنامه ریزی فضای شهری هم وجود دارد. و زنان در حاشیه قرار دارند و این به معنی کمتر بودن امکانات برای حضوری امن در اجتماع است، در نگاه دوم معتقدند از مهم ترین عوامل ایجاد احساس عدم امنیت در زنان وجود خشونت های جنسی است و این خشونت جنسی طیف گسترده ای دارد و شدیدترین آن تجاوز است. در بین نظریات تعیین کننده خشونت، نظریات فمینیستی و نظریه نظارت اجتماعی از نظریات مهم و مورد تاکید این پژوهش هستند. هردو نظریه رویکردی جامعه شناختی داشته و با نگاه اجتماعی به بررسی علل خشونت علیه زنان می پردازند.

حسینی و صالحی (۲۰۲۲)، در پژوهش «بررسی عوامل محیطی موثر بر احساس امنیت زنان» با بررسی ۳۶۶ زن در بازه سنی ۱۵ تا ۴۰ سال و با روش پیمایشی-موردی به نتایج زیر دست یافته اند، بی نظمی محیطی بر احساس امنیت زنان بصورت مستقیم و غیر مستقیم تاثیر می گذارد. اگر در سطح تصمیم گیری ها شاهد کاهش کوری جنسیتی باشیم و در برنامه ریزی ها مشارکت زنان را شاهد باشیم، در ادامه کاهش احساس ناامنی زنان رخ خواهد داد. نظریات امنیت محور غالبا در دو مدل نظریات اجتماعی جهت بررسی ریشه های جامعه شناسی و نظریات مکانی جهت بررسی جغرافیا، معماری و شهر سازی قرار دارد.

روانشاد و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهش «تبیین احساس امنیت اجتماعی زنان در فضاهای عمومی» با استفاده از ابزار مصاحبه در یک جامعه آماری ۴۰۰ نفری از زنان ۱۵ تا ۷۵ سال و با روش پژوهش-پیمایش عنوان می کنند، که احساس امنیت اجتماعی در زنان تحت تاثیر مولفه هایی چون خصوصیات کالبدی فضا، مبلمان شهری، پاکیزگی محیط، نظارت های اجتماعی رسمی و غیر رسمی، روشنایی محیط و فضاهای بی دفاع شهری می باشد. دستاوردهای پژوهشی پیرامون امنیت اجتماعی زنان در فضاهای شهری چهار بعد را عنوان می نماید که عبارتند از: امنیت جانی-امنیت مالی-امنیت روانی و امنیت شغلی. در مقوله امنیت جانی زنان با طیف گسترده ای از خشونت ها هم چون تعرض، تهدید، تجاوز و قتل مواجه اند. در مولفه امنیت مالی زنان مدل هایی از خشونت هم چون سرقت طلا و... را تجربه می کنند و در بُعد امنیت روانی بر احساس آرامش زنان تاکید می شود.

صادقی پورغلامی (۲۰۲۱) در پژوهش «تحلیلی بر عناصر محیطی موثر بر احساس امنیت زنان در فضاهای شهری» که با روش توصیفی-تحلیلی-پیمایشی انجام شده است به این نتیجه دست یافته است که هفت مولفه ی دسترسی فضایی-ساختار فضا-نظارت اجتماعی-حس تعلق به محیط-مدیریت فضای شهر-طراحی مناسب فضای شهر-پویایی فضای شهر-حفاظت فیزیکی و نظارت فیزیکی بر احساس امنیت زنان در فضاهای شهری موثر است.

شکریبیگی و رادین (۲۰۱۷) در پژوهش «بررسی عوامل مرتبط با احساس ناامنی اجتماعی زنان در فضای شهری با تاکید بر ویژگی های کالبدی شهر» که با روش پیمایشی به بررسی ۳۶۸ نفر از زنان و با ابزار پرسش نامه صورت گرفته است به عنوان نتیجه بیان می کنند که در سطح شهر برای طراحی و ساختن کالبد شهری نیاز به اختصاص تسهیلات خاصی برای زنان در جهت ایجاد حس امنیت در ایشان هستیم. عوامل محیطی-معماری و طراحی مردانه شهرها ایجاد حس ناامنی و ترس در زنان می کند. شهروندان یک شهر باید بتوانند بدون توجه به شرایط جنسی در فضای عمومی حضور داشته باشند. بی نظمی های اجتماعی-بی نظمی های کالبدی-ساختارهای اجتماعی و ویژگی های فردی زنان موجب تفاوت میان گروه های اجتماعی مردانه زنانه در مقوله درک امنیت اجتماعی می باشد. احساس ناامنی در زنان شامل ناامنی عمومی-ناامنی اخلاقی-ناامنی جانی و ناامنی مالی می باشد.

سراج زاده و همکاران (۲۰۱۶) در پژوهش «پوشش زنان و احساس امنیت در فضاهای عمومی» بیان می‌کنند که مدل پوشش بدن زنان شاید منجر به کاهش مزاحمت‌ها از نوع جنسی گردد اما احساس امنیت زنان را تأمین نمی‌کند. احساس امنیت در زنان با ساختار روابط جنسیتی در جامعه مرتبط است و البته مهم‌ترین نوع احساس ناامنی در زنان خشونت جنسی علیه آنان است.

شربتیان و دانش (۲۰۱۵) در پژوهش «احساس امنیت زنان و عوامل مؤثر بر آن» که با روش پیمایشی و با ابزار پرسش نامه محقق ساخت انجام شده است و با بهره‌گیری از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای به بررسی ۳۹۱ زن در بازه سنی ۲۰ تا ۶۴ سال پرداخته‌اند، به عنوان نتیجه بیان می‌کنند که احساس امنیت از لازمه‌های ثبات و پایداری نظم اجتماعی می‌باشد. همچنین ایشان در ادامه به نقل از مؤذن جامی، (۱۹۹۹) بیان می‌کنند که «داشتن احساس امنیت ایجادکننده‌ی حیات نظام سیاسی و اجتماعی می‌باشد. احساس امنیت جزو حقوق اساسی افراد بوده و امنیت به معنی اطمینان داشتن، ترسیدن، نهراسیدن و در امان بودن است». احساس امنیت شامل موقعیت‌های ذهنی یا ایمنی تا موقعیت‌های عینی یا اطمینان خارجی می‌باشد.

جدول ۱. مدل تحلیلی پژوهش: مؤلفه‌ها، شاخص‌ها و منابع

سطح تحلیل	مؤلفه اصلی	شاخص‌ها
ادراک امنیت	احساس امنیت ذهنی	امنیت در واکن‌ها، امنیت در فضای داخلی ایستگاه (ورودی‌ها/راهروها/سکوها)، امنیت در فضای بیرونی ایستگاه (شعاع ۴۰۰ متری)
دسترسی	دسترسی به ایستگاه	دسترسی به ایستگاه (کیلومتر اول/آخر)، وجود جداره‌های فعال (مغازه‌ها/کسب و کارها) در مسیر
طراحی کالبدی	ویژگی‌های فضایی	طراحی ایستگاه و محوطه، پارکینگ‌ها (ایمنی)، فضاهای مبهم و بن‌بست، راهروهای پیچدار و طولیل
نظارت	نظارت رسمی و غیررسمی	پرسنل و تجهیزات نظارتی (دوربین، مأموران زن)، پاکیزگی و نگهداری فضا، نورپردازی کافی
زمان	ویژگی‌های زمانی	تاریکی/روشنایی (سفر شبانه)، ساعات شلوغی/خلوت، قابلیت اطمینان و سرویس‌دهی منظم
تعاملات اجتماعی	رفتارهای جنسیتی	نگاه‌های معنادار و مزاحم، الفاظ و شوخی‌های جنسی، بی‌توجهی به حریم شخصی، تماس فیزیکی غیرمجاز
زمینه‌های ساختاری	عوامل فرهنگی-اجتماعی	جامعه‌پذیری جنسیتی، هنجارهای ناموسی، باورهای مذهبی (الزام به حجاب، غیرت)، ساختار پدرسالارانه

روش پژوهش

این پژوهش با رویکرد کیفی و با هدف واکاوی تجربه‌ی زیسته‌ی زنان از احساس امنیت در متروی تهران، انجام شد. روش این پژوهش، تحلیل مضمون (تماتیک) است که برای شناسایی، تحلیل و گزارش الگوهای موجود در داده‌های کیفی مناسب است. نمونه‌گیری هدفمند و با در نظر گرفتن معیارهای ورود شامل: (۱) جنسیت مؤنث، (۲) دامنه‌ی سنی ۱۸ تا ۶۰ سال، (۳) سابقه‌ی استفاده‌ی مستمر (حداقل سه بار در هفته) از مترو در شش ماه گذشته، به انتخاب مشارکت‌کنندگان اقدام شد. روند نمونه‌گیری و مصاحبه به صورت همزمان و تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت؛ به این معنا که مصاحبه‌ها تا جایی انجام شد که داده‌های جدید، مضمون یا بینش تازه‌ای به یافته‌ها اضافه نکنند. بر این اساس، حجم نهایی نمونه شامل ۱۴ مصاحبه‌ی عمیق نیمه‌ساختاریافته گردید.

ابزار اصلی پژوهش، راهنمای مصاحبه‌ی نیمه‌ساختاریافته بود که سؤالات آن بر اساس اهداف پژوهش و مبانی نظری طراحی شد. این روش انعطاف لازم را برای کاوش در تجارب فردی و پرسش‌های تکمیلی فراهم می‌کرد. مصاحبه‌ها در مکان‌های آرام و با توافق شرکت‌کننده (عمدتاً در فضای ایستگاه‌های مترو پس از سفر یا در اماکن عمومی مجاور) انجام، با رضایت آنان ضبط، و سپس برای تحلیل، کلمه به کلمه متن‌نگاری شد. مدت هر مصاحبه بین ۴۵ تا ۷۰ دقیقه متغیر بود. تحلیل داده‌ها بر اساس مدل شش مرحله‌ای براون و کلارک (۲۰۰۶) برای تحلیل مضمون انجام شد:

- آشنایی با داده‌ها: مطالعه و بازخوانی مکرر متن مصاحبه‌ها جهت درک عمیق محتوا.
- ایجاد کدهای اولیه: تولید کدهای توصیفی اولیه از ویژگی‌های جالب داده‌ها.

- جستجوی مضامین: سازماندهی کدهای مختلف درون مضامین بالقوه.
- بازبینی مضامین: بازبینی و پالایش مضامین در رابطه با کدها و کل مجموعه داده‌ها.
- تعریف و نام‌گذاری مضامین: تعریف ماهیت هر مضمون و انتخاب نامی گویا برای آن.
- تهیه‌ی گزارش: انتخاب گویه‌های ناب از مصاحبه‌ها و ارائه‌ی تحلیل نهایی.

در این پژوهش، پس از تحلیل، در نهایت ۱۴ مفهوم، که در ۴ مضمون فرعی سازمان‌دهی شدند، تحت ۱ مضمون اصلی قرار گرفتند. برای افزایش اعتبار و قابلیت اطمینان یافته‌های کیفی، از راهبردهای زیر استفاده گردید. بازبینی توسط همتایان: فرآیند کدگذاری و استخراج مضامین توسط یک پژوهشگر مجرب دیگر مورد بازبینی و تأیید قرار گرفت. بازگرداندن یافته‌ها به مشارکت‌کنندگان: خلاصه‌ای از تفسیرهای اولیه برای تعدادی از مشارکت‌کنندگان ارسال و تأیید نهایی اخذ شد. توضیح دقیق فرآیند: مراحل پژوهش به طور مشروح در این بخش گزارش شده است. استفاده از نقل‌قول‌های مستقیم: در بخش یافته‌ها، از گفته‌های مستقیم مشارکت‌کنندگان برای پشتیبانی از مضامین استفاده شده است.

جدول شماره ۱. مشخصات مصاحبه کنندگان

ردیف	کد	سن	تاهل و مجرد	شاغل	تحصیلات	پوشش
۱	A1	۳۲	متاهل	شاغل	کارشناسی پرستاری	چادر ساده
۲	A2	۳۵	متاهل	شاغل	کارشناسی ارشد	چادر عربی
۳	A3	۶۲	متاهل	بازنشسته	کاردانی	چادر ساده
۴	A4	۲۸	مجرد	شاغل	کارشناسی	عبا و روسری
۵	A5	۳۰	متاهل	خانه دار	دیپلم	شومیز و شلوار
۶	A6	۲۲	مجرد	شاغل	کارشناسی	چادر
۷	A7	۲۱	مجرد	دانشجو	کارشناسی	مانتو و شال
۸	A8	۲۳	مجرد	خانه دار	کارشناسی	شومیز و شلوار
۹	A9	۴۰	متاهل	خانه دار	کارشناسی	چادر
۱۰	A10	۲۶	متاهل	خانه دار	دیپلم	شومیز و شلوار
۱۱	A11	۲۰	متاهل	خانه دار	سطح دو حوزه	چادر عربی
۱۲	A12	۲۳	مجرد	شاغل	کارشناسی	شومیز و شلوار
۱۳	A13	۳۲	مجرد	شاغل	کاردانی	کت و شلوار
۱۴	A14	۲۴	متاهل	خانه دار	کارشناسی	شومیز و شلوار

منطقه مورد مطالعه: متروی تهران

متروی تهران به‌عنوان بزرگ‌ترین و پرترددترین سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری در ایران، بستر اصلی این پژوهش را تشکیل می‌دهد. این شبکه در سال ۱۳۷۸ با افتتاح خط ۵ (گلشهر-تهران) آغاز به کار کرد و هم‌اکنون دارای ۷ خط فعال (۱ تا ۷) با ۱۴۹ ایستگاه و بیش از ۲۵۰ کیلومتر طول مسیر است. بر اساس آمار شرکت بهره‌برداری متروی تهران، روزانه به‌طور متوسط بیش از ۲.۵ میلیون سفر در این شبکه انجام می‌شود که سهم زنان از این سفرها حدود ۴۸ درصد برآورد می‌گردد.

نتایج

برای ایجاد مضامین از پاسخ مصاحبه شونده‌گان استفاده شده است. محقق در آغاز به صورت مستقل رونوشت‌ها را مطالعه و بررسی کرده است تا با داده‌ها آشنا گردد و مطالبی پیرامون ویژگی‌های مهم از داده‌ها بنویسد. هم زمان از طریق کدگذاری، مضامین اولیه و مضامین فرعی ایجاد می‌گردد. پاسخ شرکت کنندگان عمدتاً مبتنی بر انعکاس تجربه شخصی ایشان می‌باشد. مطالب عنوان شده در این بخش شامل تحلیل مصاحبه‌ها

می‌باشد. در این قسمت به منظور جلوگیری از سوگیری و اعمال نظر شخصی و به جهت اعتبار نتایج پژوهش نقل قول مستقیم مصاحبه‌ها انجام گشته است.

– ادراک چندلایه از احساس امنیت

نتیجه تجزیه و تحلیل مصاحبه‌های عمیق کیفی نشانگر این امر است که معماری، فیزیک و مدل ساختمان‌های عمومی سربسته در احساس امنیت زنان موثر می‌باشد. مصاحبه شوندگان در پژوهش حاضر ابراز داشتند احساس عدم امنیت، ترس و نگرانی از مورد آزار و اذیت واقع شدن در فضاهای مبهم، کم نور و خالی از نظارت کامل موضوعی است که تجربه کرده‌اند. مضمون اصلی معماری و احساس امنیت در زنان شامل مضامین خرد «تأثیر نور بر احساس امنیت»، «فضاهای مبهم و احساس امنیت» و «دسترسی و احساس امنیت» می‌باشد.

تأثیر نور بر احساس امنیت

یکی از موضوعات مهم در احساس امنیت زنان وجود نور کافی در تمامی ساعات شبانه روز و در تمامی نقاط فضاهای سربسته عمومی چون ایستگاه‌های مترو می‌باشد. در این خصوص نظرات مصاحبه شوندگان تقریباً یکسان بوده و تقریباً تمامی مصاحبه شوندگان بر اهمیت این موضوع تأکید می‌نمایند. به عنوان نمونه:

کد A6 می‌گوید:

«من به خاطر کلاس‌هایم مجبور شده‌ام شب‌ها تردد کنم و با کم بودن نور در ایستگاه‌ها در حیاط ایستگاه یا راهروها احساس ترس می‌کنم و سعی می‌کنم سریع راه بروم تا از آنجا بگذرم.»

احساس ترس نگرانی و استرس به علت کم بودن نور در فضاهای عمومی به صورت تکرار روزانه یا تکرار زیاد در ماه در کنار سایر فشارهای روانی موجود در زندگی زنان منجر به کاهش راندمان و اثرگذاری اجتماعی ایشان خواهد بود. به عنوان نمونه کد A12 می‌گوید:

«وقتهایی که ۵ صبح از ایستگاه اتمسفر به سمت محل کارم می‌روم نور خیلی کم است وقتی تنها هستم خیلی می‌ترسم آقای مزاحم من شود یا از من دزدی شود چون زنان ضعیف هستند. افراد خلافکار و بد تمایل دارند به زنان نزدیک شوند گاهی تصمیم می‌گیرم سر کار نروم.»

یا کد A1 می‌گوید:

«یک سری از ایستگاه‌ها راهروهای تاریکی دارد من آنجا احساس نگرانی می‌کنم، خیلی می‌ترسم.»

فضاهای مبهم و احساس امنیت

احساس امنیت موضوعی چند وجهی بوده و مولفه‌ای مهم در تمامی موضوعات اجتماعی می‌باشد. میزان احساس امنیت با جنسیت ارتباطی مستقیم داشته و تجربه زنان و مردان در موقعیت‌های یکسان بسیار متفاوت است. احساس امنیت زنان در مدل معماری‌های متفاوت بسیار متغیر بوده و زنان در بسیاری از فضاهای عمومی سربسته احساس امنیت کافی را نداشته و با یک نگرانی دائمی مجبور به حضور می‌باشند. در مترو راهروهای پیچدار یا ایستگاه‌هایی که دیوارها فرورفتگی دارند و یا فضاهای مبهم، احساس ترس را در زنان افزایش می‌دهد و می‌بایست تمهیداتی برای احساس امنیت زنان در این ایستگاه‌ها ایجاد کرد. ایستگاه مترو از جمله فضاهای عمومی است که به علت رعایت نشدن نگاه زنان و تجربیات

ایشان منجر به ایجاد حس عدم امنیت در ایشان می‌گردد. در مصاحبه‌ی انجام شده به وضوح کراهت و ترس برای حضور در برخی قسمت‌های ایستگاه مشهود می‌باشد.

کد A5 می‌گوید:

« در یکی از ایستگاه‌ها یک آسانسوری است که یک راه خیلی عجیب شبیه یک راه مخفی دارد من سعی

می‌کنم هیچ وقت از آنجا تردد نکنم. کلاً آسانسور در ایستگاه‌ها خیلی فضای کم نور و ترسناکی است.»

یا کد A12 می‌گوید :

« راهروها در یک سری از ایستگاه‌ها مثل ایستگاه ارم سبز شب‌ها وقتی خلوت است و نگهداری نیست، ترسناک

است راهرو پیچدار است تا تمام بشود خیلی استرس دارم.»

یا کد A2 می‌گوید:

«در راهروهای ایستگاه‌ها یا فضاهایی که دیوار فرورفتگی دارد دلشوره می‌گیرم. تا در وجود فضاهای مبهم

برای زنان یادآور تجربیات تلخ خشونت برای خودشان یا شنیده‌های تجربیات سایر زنان است.»

دسترسی و احساس امنیت

دسترسی به وسایل نقلیه عمومی از مهمترین مولفه‌های رفاه برای زیست شهری می‌باشد. وجود دسترسی آسان به تاکسیرانی و اتوبوسرانی در فضای خارجی ایستگاه و حضور تاکسی و اتوبوس تا آخرین زمان کار مترو از موضوعات مهم در کاهش نگرانی و افزایش احساس امنیت می‌باشد. این موضوع مخصوصاً در شب‌ها بسیار مهم است. در مصاحبه‌های عمیق کیفی صورت گرفته دسترسی آسان وجود نظارت بر ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس موجود در فضای بیرونی ایستگاه مترو و حضور تاکسی و اتوبوس تا ساعات پایانی مترو از خواسته‌های مصاحبه‌شوندگان می‌باشد. این موضوع در ایستگاه‌هایی مانند ایستگاه بین شهری کرج بسیار بحث برانگیز بود.

به عنوان نمونه کد A8 می‌گوید :

« من اصلاً ماشین شخصی سوار نمی‌شوم، زمانی که از ایستگاه خارج می‌شوم مخصوصاً تاکسی و اتوبوس نبوده و من باید از تاکسی‌های اینترنتی استفاده می‌کردم و زمان‌هایی بوده که اسنپ هم نبوده و من زمان زیادی در تریکی و تنهایی منتظر ماشین بودم و خیلی استرس داشتم این یک مشکل همیشگی ست.»

یا کد A5 می‌گوید:

« وجود تاکسی و اتوبوس در حیات ایستگاه خیلی لازم و ضروری است اما باید نظارتی هم باشد برخی اوقات آقایون صف را رعایت نمی‌کنند و در شب‌ها خیلی بدتر و زمان برای ما خانم‌ها مهم است.»

یا کد A10 می‌گوید:

« برای من که با بچه‌ها هستم باید تاکسی و اتوبوس نزدیک مترو باشد در برخی ایستگاه‌ها اینطور نیست.»

یا کد A2 می‌گوید:

« فاصله بین ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس در خروجی مترو خیلی مهمه مخصوصاً شب‌ها بعد از مسافتی مسافران پراکنده می‌شوند و خلوت می‌شود شب‌ها این موضوع خیلی ترسناک است وقتی شب‌ها در مترو هستم استرس می‌گیرم دائم نگرانم بعد از پیاده شدن تنها باشم و خیلی استرس می‌گیرم.»

اقدامات تعاملی ناامن کننده

تعاملات اجتماعی، پیچیده‌ترین و تأثیرگذارترین بُعد بر احساس امنیت بود که طیفی از رفتارها را در بر می‌گیرد. حمل و نقل عمومی و مترو نیز از فضاهایی است که زنان با قرار گرفتن در کنار مردان به دچار اقدامات ناامن کننده دچار شوند. این طیف تنها محدود به خشونت‌های آشکار نبود، بلکه از نگاه‌های معنادار و مداوم (که توسط بسیاری به عنوان شکل اولیه و شایع آزار توصیف شد)، شوخی‌ها و مکالمه‌های جنسیتی نامناسب، بی‌توجهی عمدی به حریم شخصی در شلوغی، تا تماس بدنی غیرضروری را شامل می‌شد. این رفتارها یک فضای جنسیت‌زده ایجاد می‌کرد که احساس ناامنی را دامن می‌زند.

به عنوان نمونه

کد A12 می‌گوید:

« در واگن عمومی نگاه بعضی از مردان زننده است. از سن کم این مدلی هستند تا مردان مسن، انگار درست تربیت نشدند.»

کد A2 می‌گوید:

« عذر می‌خوام اما بعضی از آقایون انگار نمی‌توانند دست و پای خود را کنترل کنند من حتی تاکسی هم سوار بشوم دو نفر حساب می‌کنم که با آقای دیگر فاصله داشته باشم. چون به نظرم آقایون به خودشون اجازه می‌دهند هر طور که بخواهند رفتار کنند.»

کد A9 می‌گوید:

« بعضی از مردها هم خیلی نگاهشان سنگین و بد نگاه می‌کنند. من خودم و خیلی از خانم‌ها رو هم دیدم اگر مجبور بشم از واگن عمومی استفاده کنم. در ایستگاه بعدی واگن را عوض می‌کنم چون از نگاه‌ها و سایر موارد اذیت می‌شوم.»

کد A8 می‌گوید :

« شوخی‌های بی‌مورد توسط مردان جوان و نوجوان خیلی زننده و ناراحت کننده است.»

کد A7 می‌گوید:

« پیش آمده در واگن عمومی آقایان با هم بحث می‌کنند و اصلاً رعایت نمی‌کنند و حرف‌های زشت و الفاظ رکیک جنسی می‌گویند.»

جدول شماره ۲. مضامین احساس امنیت زنان در مترو

مضمون اصلی	مضمون‌های فرعی	مفاهیم
ادراک چندلایه از احساس امنیت	تأثیر نور بر احساس امنیت	-عدم وجود نور کافی در فضای خارجی ایستگاه -وجود راهروهای تاریک داخل ایستگاه -تأثیر نور بر احساس امنیت زنان -تأثیر نور بر میزان حضور زنان در اجتماع
	فضاهای مبهم ناامن	-وجود فضای‌های پرت در مدل ساختمان -وجود راهروهای طولانی -وجود فضاهای بلااستفاده

-عدم وجود تاکسی واتوبوس تا ساعت پایانی مترو -عدم نظارت کافی بر تاکسی‌های موجود در قسمت خارجی ایستگاه -عدم حضور تاکسی واتوبوس در همه ایستگاه‌ها	دسترسی آسان واحساس امنیت	
-نگاه‌های معنادار و مداوم -شوخی‌ها و مکالمه‌های جنسیتی نامناسب -بی‌توجهی عمدی به حریم شخصی در شلوغی -تماس بدنی غیرضروری	اقدامات تعاملی ناامن‌کننده	

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با روش کیفی و با بهره‌گیری از ابزار مصاحبه نیمه‌ساختاریافته، در پی واکاوی عمیق تجربه‌ی زیسته‌ی زنان از احساس امنیت در متروی تهران بود. بنابر نظر محققان کیفی، این روش هنگامی به کار می‌رود که ضرورت کاوش در ابعاد پیچیده و ذهنی یک پدیده‌ی اجتماعی وجود داشته باشد. نگاهی اجمالی به پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد اگرچه موضوع امنیت زنان در فضاهای عمومی مورد توجه بوده است، اما تمرکز بر «احساس امنیت» به عنوان یک مفهوم چندلایه و مبتنی بر تجربه‌ی مستقیم زنان، رویکردی نوین و ضروری است که می‌تواند به شناختی ریشه‌ای از موانع حضور فعال آنان در شهر بینجامد. ارتباط مستقیم و عمیق با زنان از طریق مصاحبه، دستیابی به چنین داده‌های غنی و نافذی را ممکن ساخت. تفاوت عمده‌ی این پژوهش با مطالعات پیشین، در همین روش کیفی اکتشافی، تمرکز بر محیط خاص مترو تهران و جمعیت آماری زنان مسافر است که در کنار هم، لایه‌های پنهان تجربه‌ی امنیتی آنان را آشکار می‌سازد.

یافته‌های این پژوهش نشان داد که احساس امنیت برای زنان مسافر مترو، فراتر از نبود تهدید فیزیکی است و حالتی ذهنی متشکل از آسودگی خاطر، قابلیت پیش‌بینی محیط و احساس کنترل بر موقعیت تعریف می‌شود. تحلیل یافته‌ها در پاسخ به سوال اصلی پژوهش نشان داد که احساس امنیت برای زنان مسافر مترو، پدیده‌ای چندلایه، شکننده و وابسته به بستر است. این احساس نه صرفاً نبود تهدید فیزیکی، بلکه آسودگی خاطر، قابلیت پیش‌بینی محیط و احساس کنترل بر موقعیت را شامل می‌شود. این یافته با تعریف یوسا و همکاران (۲۰۲۳) از «امنیت ادراک‌شده» به عنوان "وضعیت تأمین نیازهای اساسی و انتظار تداوم آن" همخوانی دارد. با این حال، آنچه تجربه زنان در تهران را متمایز می‌سازد، دوگانگی منبع تهدید است: از یک سو مزاحمت‌های جنسیتی توسط مسافران مرد، و از سوی دیگر حضور نهادهای امنیتی و انتظامی (گشت‌های حجاب، مأموران انتظامی) که خود به منبع جدیدی برای اضطراب تبدیل شده‌اند. این یافته با پژوهش موروزی (۲۰۲۵) درباره مفهوم «زن عمومی» در تهران همسوست که نشان می‌دهد حضور زنان در فضای شهری همواره با چالش‌های هویتی و امنیتی همراه بوده است.

این احساس تحت تأثیر تعامل پیچیده‌ای قرار دارد. شرایط فیزیکی مترو نقشی تعیین‌کننده دارد. نور نامناسب به ویژه در راهروهای فرعی و ساعات شب، وجود فضاهای مبهم، بسته و غیرقابل رصد مانند انتهای سکوها، راهروهای پیچدار و آسانسورهای دور از نظر و دشواری دسترسی به وسایل نقلیه‌ی پیوندی مانند تاکسی و اتوبوس در خارج از ایستگاه، به کانون‌های اصلی تولید ترس و نگرانی دائمی تبدیل شده‌اند. این یافته با نظریه‌ی پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی همسوست که بر اهمیت نظارت طبیعی قابلیت دیده شدن فضاهای کنترل دسترسی و محدود کردن فضاهای بلااستفاده برای افزایش امنیت تأکید می‌کند (Shekarbeigi and Radvin.2017:78-127). فضاهای تاریک و مبهم، دقیقاً به عنوان مکان‌های مستعد جرم و خشونت از سوی زنان ادراک می‌شوند. این یافته‌ها با پژوهش‌های اکبری و همکاران (۲۰۲۰) در منطقه ۱۶ تهران و سیکاتو و همکاران (۲۰۲۲) در مطالعه چندمیلیتی که بر اهمیت «کیلومتر آخر» تأکید داشتند، همخوانی کامل دارد.

یافته‌های این پژوهش در مورد تأثیر قاطع عوامل کالبدی-فضایی بر احساس امنیت زنان، یافته‌های مطالعات پیشین را تأیید و بسط می‌دهد. همچون پژوهش پوراحمد و همکاران (۱۳۹۶)، شکرپیگی و رادین (۱۳۹۶)، و روانشاد و همکاران (۱۴۰۱)، این تحقیق نیز بر نقش حیاتی نور کافی، نظارت‌پذیری (حذف فضاهای مبهم)، و دسترسی امن و پیوسته تأکید دارد. در پاسخ به سوال فرعی دوم (عوامل کالبدی-فضایی)، یافته‌های این پژوهش تأثیر قاطع عوامل کالبدی-فضایی بر احساس امنیت زنان را تأیید می‌کند. همچون پژوهش پوراحمد و همکاران (۱۳۹۶)، شکرپیگی و رادین (۱۳۹۶)، و روانشاد و همکاران (۱۴۰۱)، این تحقیق نیز بر نقش حیاتی نور کافی، نظارت‌پذیری (حذف فضاهای مبهم)، و دسترسی امن و پیوسته تأکید دارد. آنچه این پژوهش به یافته‌های پیشین می‌افزاید، تأکید بر تعامل این عوامل با بستر سیاسی است. برای مثال، راهروهای خلوت نه صرفاً به دلیل ویژگی‌های کالبدی، بلکه به دلیل احتمال برخورد با گشت‌های حجاب، منبع ناامنی مضاعفی ایجاد می‌کنند.

این همپوشانی نشان می‌دهد که علیرغم تفاوت در روش (کیفی در مقابل پیمایشی) و بستر مکانی، نیازهای امنیتی کالبدی زنان در فضاهای عمومی، جهان‌شمول و ثابت است. نظریه‌ی «پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی» که در این پژوهش و آثار پیشین به آن استناد شده، چارچوب نظری محکمی برای این دست یافته‌ها فراهم می‌کند. با این حال، پژوهش حاضر با نظر در تجربه‌ی زیسته، نشان می‌دهد که چگونه این عوامل فیزیکی مثل یک راهروی تاریک نه صرفاً به عنوان یک عیب طراحی، بلکه به عنوان نماد و بستری عینی برای ترس از تجربه‌ی خشونت بازنمایی می‌شوند.

در حالی که بسیاری از پژوهش‌های پیشین مانند سراج‌زاده، (۱۳۹۵) خشونت جنسی را به عنوان مهم‌ترین عامل ناامنی برجسته می‌کنند، یافته‌های کیفی این مطالعه طیف وسیع‌تر از رفتارهای ناامن‌کننده را آشکار می‌سازد. این پژوهش نشان داد که پیش از وقوع خشونت‌های آشکار، نگاه‌های معنادار، شوخی‌های جنسیتی و نقض سیستماتیک حریم شخصی، فضایی جنسیت‌زده و خصمانه می‌آفریند که احساس ناامنی را به امری مزمن و روزمره تبدیل می‌کند. در پاسخ به سوال فرعی سوم (عوامل اجتماعی-تعاملی)، در حالی که بسیاری از پژوهش‌های پیشین مانند سراج‌زاده (۱۳۹۵) خشونت جنسی را به عنوان مهم‌ترین عامل ناامنی برجسته می‌کنند، یافته‌های کیفی این مطالعه طیف وسیع‌تر از رفتارهای ناامن‌کننده را آشکار می‌سازد. این پژوهش نشان داد که پیش از وقوع خشونت‌های آشکار، نگاه‌های معنادار، شوخی‌های جنسیتی و نقض سیستماتیک حریم شخصی، فضایی جنسیت‌زده و خصمانه می‌آفریند که احساس ناامنی را به امری مزمن و روزمره تبدیل می‌کند. نکته مهم، عادی‌سازی برخی از این رفتارها توسط زنان بود. این یافته با پژوه مینهرز و جلیس (۲۰۲۵) در آلمان درباره «پارادوکس احساس امنیت نسبی باوجود تجربه خشونت» و مفهوم «عادی‌سازی خشونت» همخوانی دارد. مرور نظام‌مند یسچی و همکاران (۲۰۲۴) نیز نشان می‌دهد که به دلیل فراوانی بالای این رفتارها و گاه تحمل فرهنگی، محدودیت‌های اجتماعی تمایل به کم‌تأثیر نشان دادن یا عادی‌سازی این وقایع دارند.

این یافته، دیدگاه فمینیستی منتقد شهر مردانه را نه در سطح کلان برنامه‌ریزی، که در میکرو-تعاملات بدن‌مندی شده درون فضا تأیید می‌کند. افزون بر این، در تمایز با پژوهش‌هایی که بر قربانی‌بودن زنان متمرکزند مانند حسینی و صالحی، (۱۴۰۱)، این مطالعه راهبردهای فعالانه و کنشگری زنان مانند اجتناب، محافظت و مقابله را به عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از تجربه‌ی امنیتی آنان شناسایی کرد. در پاسخ به سوال فرعی پنجم (راهبردهای فردی و جمعی زنان)، در تمایز با پژوهش‌هایی که بر قربانی‌بودن زنان متمرکزند مانند حسینی و صالحی (۱۴۰۱)، این مطالعه راهبردهای فعالانه و کنشگری زنان شامل اجتناب (پرهیز از سفر در ساعات خاص، استفاده انحصاری از واگن بانوان)، محافظت (پوشش خاص، ایجاد موانع فیزیکی)، مقابله (اعتراض لفظی، درخواست کمک) و عادی‌سازی (پذیرش برخی رفتارها به عنوان بخشی از هزینه‌های حضور در شهر) را به عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از تجربه‌ی امنیتی آنان شناسایی کرد. این یافته‌ها با مرور نظام‌مند فاریا و همکاران (۲۰۲۵) در کشورهای با درآمد پایین و متوسط همخوانی دارد که نشان می‌دهد زنان راهبردهای متعددی برای محافظت از خود به کار می‌گیرند. این امر نشان می‌دهد که زنان منفعل نیستند، اما هزینه‌ی روانی و عملی سنگینی برای مدیریت این ناامنی روزمره متحمل می‌شوند، ابعادی که در پژوهش‌های کمی صرفاً سنجشی کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. بنابراین، این پژوهش با پیوند دادن ساختارهای محیطی به تجربیات ریز و تعاملی، درکی جامع‌تر و عمیق‌تر از مکانیسم‌های تولید احساس ناامنی ارائه می‌دهد.

پیچیده‌ترین و مؤثرترین بُعد، کیفیت تعاملات درون فضای مترو است. این پژوهش نشان داد که طیف وسیعی از رفتارها، از نگاه‌های معنادار و مداوم و شوخی‌ها و مکالمات جنسیتی نامناسب گرفته تا بی‌توجهی عمدی به حریم شخصی و تماس بدنی غیرضروری، یک فضای جنسیت‌زده می‌آفریند که احساس ناامنی را نهادینه می‌کند. در پاسخ به سوال فرعی چهارم (تفاوت واکنش‌های عمومی و ویژه بانوان)، واکنش‌های ویژه بانوان به عنوان پناهگاهی امن ارزیابی شدند، اما این یافته با دو نقد مهم همراه است. نخست، استفاده انحصاری از این واکنش‌ها به معنای پذیرش نوعی خودتحریمی و محدودیت داوطلبانه است. دوم، پژوهش‌های جهانی نظیر دانکل (۲۰۱۳) هشدار می‌دهند که واکنش‌های زنانه راهکاری سطحی است که ریشه‌های خشونت را خشک نمی‌کند. افزون بر این، در بستر تهران، نصب موانع فیزیکی و پرده بین واگن‌ها در سال ۱۴۰۲، ضمن ایجاد خطرات ایمنی (مانند مسدود شدن مسیر فرار در مواقع اضطراری)، به نماد تفکیک جنسیتی اجباری تبدیل شده که خود می‌تواند منبع نارضایتی باشد.

این رفتارها، که لزوماً در قالب خشونت‌های آشکار بروز نمی‌کنند، هزینه‌ی روانی سنگینی بر زنان تحمیل می‌کنند و آنان را به حالت هوشیاری افراطی وامیدارند. این یافته بر اهمیت آموزش شهروندی و تغییر نگرش‌های جنسیتی در کنار اقدامات فیزیکی تأکید می‌ورزد. در مواجهه با این ناامنی، زنان منفعل نبوده و راهبردهای فعالانه‌ای چون اجتناب استفاده انحصاری از واگن بانوان، پرهیز از ساعات و مسیرهای خاص، محافظت پوشش خاص، ایجاد موانع فیزیکی با کیف و در مواردی مقابله اعتراض لفظی، درخواست کمک را به کار می‌بندند. این راهبردها اگرچه انطباقی هستند، اما اغلب محدودکننده‌ی دسترسی و تحرک زنان بوده و بار اضافی بر دوش آنان می‌گذارند. مترو تهران به عنوان شاهرگ حیاتی پایتخت، نه تنها یک وسیله‌ی نقلیه، که یک فضای شهری-اجتماعی است. احساس ناامنی زنان در این فضا، نتیجه‌ی شکافی است بین طراحی و مدیریت یکسان‌نگر (جنسیت-خنثی) و تجربه‌ی متفاوت و جنسیت‌یافته‌ی کاربران برای تبدیل مترو به فضایی فراگیر، باید این شکاف با اقداماتی پر شود. نوآوری اصلی این پژوهش در کشف بُعد نهادی امنیت و تأثیر زمینه‌های فرهنگی-سیاسی خاص ایران بر تجربه زنان است. این یافته‌ها نشان می‌دهد که نظریه‌های رایج امنیت در حمل و نقل برای کاربرانی در بسترهایی مانند تهران نیازمند بومی‌سازی و توجه به متغیرهای بافتی هستند. در پاسخ به سوال فرعی ششم (مهم‌ترین اقدامات بهبود)، مشارکت‌کنندگان ترکیبی از اقدامات کالبدی، نظارتی و فرهنگی را پیشنهاد دادند.

در بعد کالبدی و مدیریتی

(۱) بازنگری در نورپردازی با اولویت‌بندی فضاهای پرتردد و کم‌نور.

(۲) بازطراحی یا حذف فضاهای مبهم و غیرقابل رصد مانند دیوارهای کور، راهروهای بن‌بست.

(۳) ایجاد پیوند امن و تحت نظارت بین خروجی‌های مترو و ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس، به ویژه در ساعات شب.

(۴) افزایش کمی و کیفی حضور پرسنل امنیتی و نظارتی، به ویژه کارکنان زن، در نقاط حساس.

در بعد اجتماعی-فرهنگی

(۱) طراحی و اجرای کمپین‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی درون مترو درباره‌ی احترام به حریم شخصی و رفع آزارهای کلامی و غیرکلامی.

(۲) توانمندسازی پرسنل مترو (به ویژه درایورها و مأموران ایستگاه) برای مداخله‌ی صحیح و حساس در مواجهه با رفتارهای آزارنده.

(۳) تقویت مکانیزم‌های گزارش‌دهی سریع و محرمانه (مانند اپلیکیشن یا خطوط تلفنی اختصاصی) برای ثبت آزار.

اجرای این پیشنهادها نه تنها حق بر شهر و حمل و نقل امن را برای نیمی از جمعیت استفاده‌کننده محقق می‌سازد، بلکه با افزایش احساس امنیت، مشارکت اجتماعی و اقتصادی زنان را تسهیل کرده، مترو را به الگویی برای حمل و نقل عمومی عادلانه و فراگیر در کلان‌شهرهای ایران تبدیل خواهد کرد. پژوهش‌های آتی می‌توانند به ارزیابی اثربخشی این مداخلات یا بررسی تجربه‌ی گروه‌های خاص‌تر (مانند دختران جوان، زنان دارای معلولیت) بپردازند.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

نویسندگان اصول اخلاقی را در انجام و انتشار این پژوهش علمی رعایت نموده‌اند و این موضوع مورد تأیید همه آنهاست.

مشارکت نویسندگان

نویسنده اول: تهیه و آماده‌سازی نمونه‌ها، انجام آزمایش و گردآوری داده‌ها، انجام محاسبات، تجزیه و تحلیل آماری داده‌ها،

تحلیل و تفسیر اطلاعات و نتایج، تهیه پیش‌نویس مقاله

نویسنده دوم: استاد راهنمای پایان‌نامه، طراحی پژوهش، نظارت بر مراحل انجام پژوهش، بررسی و کنترل نتایج، اصلاح، بازبینی و نهایی‌سازی مقاله

تعارض منافع

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

حامی مالی

پژوهش حاضر حامی مالی ندارد.

سپاسگزاری

از تمام زنانی که با صداقت پاسخگوی مصاحبه‌ها بودند مراتب تشکر و قدردانی خود را اعلام می‌داریم.

منابع

- بیرانوندزاده، م.، عبدالی، ی. و مؤمنی چلکی، م. (۱۳۹۸). بررسی احساس امنیت زنان در فضاهای شهری (مطالعه‌ی موردی: پارک بهشت، منطقه‌ی ۱۶ شهرداری تهران). جغرافیا و روابط انسانی، (۲)، ۱، ۳۰۸-۳۲۱.
- خانعلیزاده بنا، مریم؛ تاجالدین، محمدباقر؛ مدنی، سعید (۱۳۹۸). مطالعه‌ی جامعه‌شناختی مدارای اجتماعی و بروز خشونت در فضای عمومی تهران، فصلنامه‌ی تغییرات اجتماعی-فرهنگی، شماره‌ی ۶۳ (الف)، ۴۱-۲۰.
- کوشا، سهیلا؛ محمودی، احمد (۱۳۹۷). خشونت علیه زنان و نقض حقوق بشر (مبانی انکار آن در اسلام). فصلنامه‌ی ملل پژوهی، (۳۸)، ۴۹-۳۵.
- عزاززی، شهلا (۱۳۸۳). شاعر جامعه و خشونت علیه زنان. فصلنامه‌ی رفاه اجتماعی، شماره‌ی ۱۴، ۹۶-۵۹.
- الیاسزاده مقدم، س. ن. و ثابتیان طرقي، ا. (۱۳۸۹). شناسایی شاخص‌های مؤثر بر ارتقای امنیت زنان در فضاهای عمومی با رویکرد مشارکتی (مطالعه‌ی موردی: بخش مرکزی کلانشهر تهران). نشریه‌ی هنرهای زیبا: معماری و شهرسازی، دوره‌ی ۲، شماره‌ی ۴۴، ۴۳-۵۶.
- فلاحپور، شهاب؛ نظری، نوشین؛ فلاحپور، حجت (۱۴۰۰). بررسی تأثیر فضای شهری بر احساس امنیت زنان. جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشمانداز زاگرس، (۱۳)، ۴۸، ۱۴۱-۱۲۱.
- فیروزی یگانه، س.، خادمی، ن.، فراهانی، ح. و بشارت، م. ا. (۱۴۰۰). اکتشاف کیفی عوامل مؤثر بر قصد زنان برای استفاده از تاکسیهای اشتراکی: مطالعه‌ای بر ویژگی‌های رفتار سفر شهری در ایران. سیاست حمل و نقل، ۱۲۹، ۱۰۴-۹۰.
- حیدری چروده، مجید (۱۳۹۷). تحلیل جامعه‌شناختی تأثیر رفتار بزه‌دیدگان خشونت و ارتباط آن با رفتار خشونت‌آمیز علیه زنان. فصلنامه‌ی علمی مسائل اجتماعی ایران، (۱)، ۲، ۵۳-۳۵.
- حسینی، محمدرضا؛ تاجبخش، غلامرضا؛ سرلک، پرستو (۱۴۰۱). تحلیل کیفی خشونت علیه زنان در فضاهای عمومی شهر و پیامدهای آن. پژوهش زنان (پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی)، (۱۳)، ۲، ۱۸۹-۲۰۱.
- قادرزاده، ا. (۱۴۰۲). خشونت جنسیتی: ارائه‌ی نظریه‌ی زمین‌های رفاه اجتماعی، (۲۴)، ۵، ۹۵-.
- مدیری، آتوسا (۱۳۸۵). جرم، خشونت و احساس امنیت در فضاهای عمومی شهر. فصلنامه‌ی رفاه اجتماعی، (۶)، ۲۲، ۱۱۲-۸۹.
- پورمحمدی، محمدرضا؛ روستایی، شهریور؛ خضرنژاد، پخشان (۱۳۹۸). تحلیل حق به شهر در فضاهای عمومی شهری با تأکید بر رویکرد عدالت جنسیتی (مطالعه‌ی موردی: شهر ارومیه). فصلنامه‌ی علمی-پژوهشی زن و جامعه، (۱۰)، ۴۰، ۲۱۵-۱۹۵.

- رحیمی، اکبر؛ واعظی، موسی؛ محمدی، حجت؛ باکویی، مانده (۱۳۹۷). سنجش عدالت جنسیتی در فضاهای عمومی شهری (مطالعه ی موردی: مرکز شهر تبریز). فصلنامه ی زن و جامعه، ۳ (۹).
- روانشاد، ع.، صیدی، فرانک، یارمحمدطوسکی، مریم (۱۴۰۰). تبیین احساس امنیت اجتماعی زنان در فضاهای عمومی شهر اراک. مجله ی دانشکده ی پزشکی دانشگاه علوم پزشکی مشهد، ۵ (۶۴)، ۴۰۹۶-۴۰۸۳.
- سراجزاده، سیدحسین؛ جواهری، فاطمه؛ رحمتی، الهه (۱۳۹۵). پوشش زنان و احساس امنیت در فضای عمومی. فصلنامه ی مطالعات اجتماعی ایران، ۲ (۹)، ۱۵۹-۱۳۵.
- شریتیان، محمدحسن؛ دانش، پروانه (۱۳۹۲). احساس امنیت زنان و عوامل مؤثر بر آن (مطالعه ی موردی: شهر). فصلنامه ی مطالعات پلیس زن، شماره ی ۲۱، ۸-۱.
- شریفی، الهه؛ فتحی، سروش؛ صفیری، خدیجه (۱۴۰۰). تحلیل محتوای کیفی مصوبات مجلس شورای اسلامی با محوریت زنان در بازهی بیست ساله (۱۳۹۶-۱۳۷۶). فصلنامه ی زن و جامعه، ۱۳ (۱)، ۸۵-۶۷.
- صادقی، علی؛ پورغلامی سرونمایی، محمدرضا (۱۳۹۹). تحلیل عناصر محیطی مؤثر بر احساس امنیت زنان در فضاهای شهری (مطالعه ی موردی: شهرری). فصلنامه ی علمی-پژوهشی، ۲ (۸)، ۴۵۰-۴۲۶.
- شکر بیگی، عالییه؛ رادین، پرنگ (۱۳۹۵). بررسی عوامل مرتبط با احساس ناامنی اجتماعی زنان در فضاهای شهری (با تأکید بر ویژگی های کالبدی شهر). فصلنامه ی مطالعات روانشناختی-اجتماعی زنان، ۲ (۱۴)، ۸۷-۱۲۶.
- صالحیان آغبلاغ، سودا؛ یزدانی، محمدحسن (۱۴۰۱). تهدیدهای بالقوه ی امنیت زنان در فضاهای عمومی شهر اردبیل. دوفصلنامه ی پژوهش های اجتماعی-پلیسی زن و خانواده، ۲ (۱۰)، ۱۳۰-۱۱۲.
- شکر بیگی، عالییه؛ رادین، پرنگ (۱۳۹۵). بررسی عوامل مرتبط با احساس ناامنی اجتماعی زنان در فضاهای شهری (با تأکید بر ویژگی های کالبدی شهر). فصلنامه ی مطالعات روانشناختی-اجتماعی زنان، ۲ (۱۴)، ۸۷-۱۲۶.
- Beyranvandzadeh, M., Abdali, Y. and Momeni Chelki, M. (2019). Investigating the Feelings of Women's Security in Urban Spaces (Case Study: Behsat Park, District 16 of Tehran Municipality). *Geography and Human Relationships*, 2(1), 308-321. [In Persian].
- Khanalizadeh Bana, Maryam; Tajeddin, Mohammad Bagher; Madani, Saeed (2019), Sociological study of social tolerance and the occurrence of violence in the public space of Tehran, *Journal of Socio-Cultural Changes*, Year 16, Issue 63, (A), pages 20-41. <https://jspi.khu.ac.ir/files/site1/files/fasnameh15-2> [In Persian].
- Koosha, Soheila; Mahmoudi, Ahmad (2018), Violence against women and human rights violations (the basis for its denial in Islam), *Journal of Nations Research*, No. 38, pp. 35-49 <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1439513/> [In Persian].
- Ezazi, Shahla (2004), The Poet of Society and Violence against Women, *Social Welfare Journal*, No. 14, pp. 59-96 <https://www.sid.ir/paper/56705/fa> [In Persian].
- Elyas Zadeh Moghadam, S. N. and Zabetian Targhi, E. (2010). Recognition of the Effective Indices on Enhancing Women Security in the Public Spaces Using Participative Approach (Case Study: Central Part of Tehran City). *Journal of Fine Arts: Architecture & Urban Planning*, 2(44), 43-56. [In Persian].
- Fallahpour, Shahab, Nazari, Nooshin, Fallahpour, Hojjat (2021), Investigating the Impact of Urban Space on Women's Sense of Security, *Geography and Urban Planning of Zagros Landscape*, Vol. 13, No. 48, pp. 121-141. <https://sanad.iaui.ir/journal/zagros/Article/685918?jid=685918> [In Persian]

- Firoozi Yeganeh S, Khademi N, Farahani H, Besharat MA(2022). A qualitative exploration of factors influencing women's intention to use shared taxis: A study on the characteristics of urban commuting behavior in Iran. *Transp Policy*, 129:90–104.
- Heidari Cheroudeh, Majid (2018) Sociological Analysis of the Impact of Violence Victims' Behavior and its Relationship with Violent Behavior against Women, *Iranian Journal of Social Problems*, Vol. 1, No. 2. Pages 35-53. https://ijsp.ut.ac.ir/article_21890.html [In Persian].
- Hosseini, Mohammad Reza, Tajtaksh, Gholamreza, Sarlak, Parastoo (2022), Qualitative Analysis of Violence Against Women in Public Spaces of the City and Its Consequences, *Women's Research, Institute for Humanities and Cultural Studies*, Vol. 13, No. 2, pp. 189-201. <https://doi.org/10.30465/ws.2022.36210.3289> [In Persian].
- Ghaderzadeh O. (2024). Gender Violence: Presenting a Grounded Theory. *refahj*. 24(95), : 5 doi:[10.32598/refahj.24.95.291.3](https://doi.org/10.32598/refahj.24.95.291.3)
- Modiri, Atosa, (2006), Crime, Violence and Sense of Security in Public Spaces of the City, *Social Welfare Quarterly*, Vol. 6, No. 22, pp. 89-112. <https://refahj.uswr.ac.ir/article-1-2098-fa.html>[In Persian].
- Pourmohammadi, Mohammadreza, Roustaei, Shahrivar, Khezarnejad, Pakhshan (2019), Analysis of the Right to the City in Urban Public Spaces with an Emphasis on Gender Justice Approach, Case Study: Urmia City, Scientific-Research Quarterly *Journal of Women and Society*, Vol. 10, Winter 2019, No. 40, pp. 195-215. https://jzvj.marvdasht.iau.ir/article_3875.html [In Persian].
- Rahimi, Akbar, Vaezi, Moussa, Mohammadi, Hojjat, and Bakouei, Maedeh (2018). Evaluation of Gender Justice in Urban Public Spaces, Case Study: Tabriz City Center, *Journal of Women and Society*, Vol. 9, No. 3. https://jzvj.marvdasht.iau.ir/article_3197.html [In Persian].
- Ravanshad, A., Seyedi, Faranak, Yarmohammad Toski, Maryam (2021), Explaining Women's Sense of Social Security in Public Spaces in Arak, *Medical Journal of Mashhad University of Medical Sciences*, Vol. 64, No. 5, pp. 4083-4096 <https://doi.org/10.22038/mjms.2021.20471> [In Persian].
- Serajzadeh, Seyed Hossein, Javaheri, Fatemeh, Rahmati, Elham (2016), Women's Clothing and Sense of Security in Public Space. *Journal of Iranian Social Studies*, Vol. 9, No. 2, pp. 135-159. http://www.jss-isa.ir/article_21175.html[In Persian].
- Sharbatian, Mohammad Hassan, Danesh, Parvaneh (2013), Women's Sense of Security and the Factors Affecting it (Case Study of the City), *Journal of Women's Police Studies*, No. 21, pp. 1-8. <https://www.sid.ir/paper/210394/fa> [In Persian].
- Sharifi, Elham, Fathi, Soroush, Safiri, Khadijeh (2021) Qualitative Content Analysis of the Resolutions of the Islamic Consultative Assembly with a Focus on Women in a Twenty-Year Period (1997-2017), *Journal of Women and Society*, Vol. 13, No. 50, pp. 67-85. https://jzvj.marvdasht.iau.ir/article_5243.html [In Persian].
- Sadeghi, Ali, Pourgholami Sarvandani, Mohammad Reza (2020), An Analysis of Environmental Elements Affecting Women's Sense of Security in Urban Spaces Case Study: *Shahr-e-Rey*, Vol. 8, No. 2(b/ ISC), pp. 426-450. <https://www.sid.ir/paper/968384/fa> [In Persian].
- Shokarbeigi, A., Radin, Parang, (2016), Investigating the Factors Associated with Women's Sense of Social Insecurity in Urban Spaces (with Emphasis on Urban Physical Characteristics), *Journal of Women's Socio-Psychological Studies*, Vol. 14, No. 2, pp. 87-126 https://jwsp.alzahra.ac.ir/article_2489.html [In Persian].
- Salehian Aghbolagh, Souda; Yazdani, Mohammad Hassan (1401), Potential threats to women's security in public spaces of Ardabil city, Bi-Quarterly *Journal of Social-Police Research on Women and Family*, Volume 10, Issue 2. 112-130 <https://www.magiran.com/paper/2534172/> [In Persian].

- Shekerbeigi, Aaliyeh; Radin, Parang, (2016), Investigation of factors related to women's feelings of social insecurity in urban spaces (with emphasis on urban physical characteristics), *Journal of Social-Psychological Studies of Women*, Volume 14, Issue 2, Pages 87-126 https://jwsps.alzahra.ac.ir/article_2489.html [In Persian].
- Abbott, Pamela (2015). An introduction to sociology: feminist perspectives. published: Ney.
- Cresswell, John W. (2014), Research Design: Quantitative, Qualitative and Hybrid Approaches, Translated by Alireza Kiamanesh and Maryam Danai Toos, *Publications of the University of Jiad*, Allameh Tabataba'i Branch, 32-256.
- Ceccato V, Loukaitou-Sideris A (2022). Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective. *Violence Against Women*. 28(1):26-48.
- Mchunu, G. G., Kuupiel, D., Ncama, B. P., Isike, C., Kistan, M., Pillay, J. D., & Duma, S. E. (2025). Public transport systems and safety of female commuters in low-and-middle-income countries: a systematic scoping review. *BMC women's health*, 25(1), 264. <https://doi.org/10.1186/s12905-025-03821-0>
- Nayak JK, Benazeer (2017). Identifying and addressing the issue of women's fear of victimization in public transport: A case of Delhi. *J East Asia Soc Transp Stud*. 12:2392–407
- Michel, Andree (2000). Non aux stereotypes. vaincre sexisme. Published: Cheshmeh.