

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت های تاریخی

سیدکاوه صیدایی گل سفیدی^۱ - الهام پورمه‌بادیان^۲ * - محمد منصور فلامکی^۳

۱-دانشجوی دکترای گروه معماری و شهرسازی، واحد شهرکرد، دانشگاه آزاد اسلامی، شهرکرد، ایران

۲-استادیار گروه معماری و شهرسازی، واحد شهرکرد، دانشگاه آزاد اسلامی، شهرکرد، ایران

۳-استاد تمام گروه معماری و شهرسازی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

واژگان کلیدی	چکیده
امنیت جرم و جنایت فضاهای شهری پیاده‌راه شهر امن	یکی از مباحث اصلی در شهر ایجاد امنیت برای کلیه شهروندان است. این مهم ارتباط تنگاتنگی با کیفیت فضاهای شهری دارد به گونه ای که یکی از مولفه های اصلی سنجش کیفیت فضاها، بررسی میزان امنیت است. میزان امنیت در بافت های تاریخی که در قلب مناطق متراکم شهرها واقع شده اند، اهمیت خاصی پیدا می کند، چرا که کیفیت محیط زندگی بیشتر مردم در این مکانها سنجش می شود. پیاده‌راه‌ها یکی از اصلی‌ترین فضاهای شهری در شهرها می‌باشند و به دلیل ماهیت جذب افراد نقش عمده‌ای در سرزندگی فعالیت‌های شهری دارند، بنابراین می‌توان گفت تأمین امنیت در این فضاها می‌تواند کمک شایانی به رشد شهر داشته باشد. به همین دلیل بررسی میزان امنیت در پیاده‌راه‌ها و ارائه اصول ارتقا آن می‌تواند در ایجاد شهر زنده و فعال نقش حیاتی داشته باشد. هدف این تحقیق، تحلیل میزان امنیت در پیاده‌راه‌ها می‌باشد. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی بوده و جمع‌آوری داده‌ها، به روش کتابخانه‌ای و میدانی با استفاده از پرسشنامه و نظرسنجی از شهروندان انجام شده است. در این پژوهش، برای تحلیل پرسشنامه‌ها از نرم افزار SPSS استفاده شده است. نتایج پژوهش حاکی از آن است که بعد از تبدیل خیابان علم‌الهدی به پیاده‌راه، از لحاظ کالبدی، تمهیداتی در نظر گرفته شده است که در ارتقا امنیت این بافت تاریخی نقش قابل توجهی داشته است.

۱- مقدمه
خشونت شهری و مانند آن است. فضای شهری امن قدر مسلم فضایی است که هم از نظر عینی و هم از نظر ذهنی امنیت و آسایش خاطر برای حاضرین، عابرین و ناظرین را به وجود آورد (Salehi, ۲۰۰۸). از طرفی حضور فعال مردم در شهر، از عوامل افزایش امنیت در فضای شهری است. فضاهایی دارای کیفیت بالا هستند که وسیع‌ترین دامنه فعالیت‌های پیاده را امکان پذیر می‌کنند (Hosseini, ۲۰۰۸). اصلی‌ترین پایه نظریه فضاهای قابل دفاع نیومن، تعریف و حفاظت از مرزهای یک محیط است که بسته به عوامل زیر می‌باشد: (۱)

مفهوم فضای شهری امن در مقابل فضای شهری ناامن قرار دارد. پدیده ناامنی دارای دو جنبه عینی و ذهنی است و کلیه عرصه‌های زندگی را در بر می‌گیرد. مقوله ناامنی از جنبه عینی، کلیه مظاهر ناامنی از جمله سرقت، قتل، خشونت و مانند آنها را شامل می‌شود و مفهوم ناامنی از جنبه ذهنی شامل داوری در خصوص امنیت منطقه و فضاست. ناامنی پدیده‌ای مانند فقر است و می‌توان گفت که فقر مقدمه دیگر پدیده‌های آسیب‌شناختی از جمله ناامنی،

کیفیت محیط شهری را به مثابه پدیده یا رویدادی می‌دانند که در جریان دادوستدی میان خصوصیات کالبدی و محسوس محیط از یک سو، و الگوها و رمزهای فرهنگی و توانایی‌های ذهنی فرد ناظر از سوی دیگر، شکل می‌گیرد. بنابر تعریفی که جک نسر ارائه کرد، کیفیت محیط شهری به عنوان نوعی مفهوم، سوازی طریق به عرضه گذاشته شدن خصوصیات محسوس از طرف محیط کالبدی؛ و از سوی دیگر، مورد درک و شناخت و ارزیابی قرارگرفتن آنها به وسیله ناظر ایجاد می‌شود (گلکار، ۱۳۷۹، ۴۵). کوین لینچ در تئوری شکل خوب شهر، چنین می‌گوید: کیفیت مکان تابع تاثیر مشترک مکان و جامعه‌ای است که آن را اشغال می‌کند. چپ من، نیز معتقد است مکان‌های متفاوت کیفیت‌های مختلفی دارند و نیازهای متفاوتی را نیز برآورده می‌سازند (چپ من، ۱۳۸۶، ۱۳۱). کامروزمان، کیفیت محیط شهری را وابسته به بخش عمده‌ای از کیفیت زیر ساخت‌ها و مدیریت مناسب آنها می‌داند. همچنین معتقد است که کیفیت محیطی پیامد فعالیت‌های اقتصادی است و چنین چیزی می‌تواند مستقیم و غیر مستقیم بر تاثیر نهد (Kamruzzaman et al., ۲۰۰۷). کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی- فرهنگی و کالبدی محیط شهری که نشاندهنده‌ی میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از آن محیط می‌باشد؛ در واقع یک محیط با کیفیت بالا، حس رفاه و رضایتمندی را به جمعیتی که در آن ساکنانند به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشند، منتقل می‌کند (بهرامی نژاد، ۱۳۸۲، ۴۴). مفهوم کیفیت محیط شهری را باید در موضوع جستجو کرد، عناصر کالبدی و فعالیت‌هایی که با وجود آن شهر شهریت می‌یابد. ارزش‌هایی که عناصر شهریت را کیفیت می‌بخشد (انصاری نیا، ۱۳۸۶: ۱۱).

جابجایی پیاده در شهر سالیان درازی در شهرها تجربه شده است و در واقع ساختار اصلی شهرها بر

بلندمرتبه‌سازی‌ها (۲) نوع قرارگیری بلوک‌ها نسبت به هم (۳) اندازه بلوک‌ها و واحدهای مسکونی.

فرهنگ شهرسازی فضای قابل دفاع را فضایی می‌داند که ساکنین ساختمان‌های همسایه توانایی نظارت و کنترل آن را دارند (Cowan, ۲۰۰۵). می‌توان گفت فضاهای بدون دفاع شهری عموماً از رشد سه عامل شکل می‌گیرد: (۱) عدم سازگاری بین فرم، کارکرد و معنی؛ (۲) فضاهای بدون کارکرد یا دارای کارکرد متناوب (در مقاطعی از روز یا فصل یا سال تبدیل به فضاهای مرده می‌شوند. (۳) نبود رویت بصری (Taherkhani, ۲۰۰۲) که پرداختن به عوامل ایجاد عدم امنیت و امنیت به خصوص در پیاده‌راه‌ها بسیار مهم می‌باشد چرا که اکثر مردم بدلیل پیاده‌راه بودن ماهیت این مسیرها زمان خود را در این فضاها صرف می‌کنند و تأمین امنیت آنها یکی از اهداف اصلی رشته‌های محیطی می‌باشد.

هدف این پژوهش، تحلیل میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی است. در این پژوهش سعی بر آن بوده است که ابتدا معیارهایی که در ایجاد امنیت در پیاده‌راه مؤثر هستند را شناخته و سپس اصولی برای ارتقا امنیت در این فضاها ارائه دهیم. برای تحلیل معیارها از پرسشنامه و برای تحلیل آنها از نرم‌افزار SPSS استفاده شده است و در انتها از طریق آزمون فریدمن رتبه هر معیار مشخص شد و سپس در انتها برای ایجاد و ارتقا امنیت اصول مشخصی ارائه شده است.

۲- مبانی نظری پژوهش

وان کمپ (۲۰۰۳) کیفیت محیط را مفهومی فراگیر می‌داند و معتقد است که نظریه‌ها یا تئوری‌های گوناگون در مورد دیدگاه‌های مختلف کیفیت محیطی دارای مفهومی چند بعدی اند. برخی از دیگر نویسندگان چنین ادعا می‌کنند که امکان تعاریف به صورت مفاهیم چند بعدی وجود ندارد و این کار شبیه به تشریح ریشه گیاه است که به ظاهر ساده می‌نماید اما فریبنده است چون لایه‌های مختلفی دارد (Van, ۲۰۰۳, ۶) Kam et al., نظریه پردازان تجربه‌گرای طراحی شهری همچون لینچ، اپل یارد، لنگ و نسر

امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی تصویر مشخص‌تری پیدا نمود. موفقیت اجرای طرح ذکر شده در «اسن» باعث گردید، تا در دهه‌های بعدی، اقدامات گسترده‌ای در بسیاری از شهرهای اروپایی صورت گیرد، به‌گونه‌ای که تا دهه ۸۰ میلادی، غالب بخش‌های مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی اتومبیل‌ها بسته شدند. تنها ۵۰۰ شهر در آلمان و بیش از ۱۰۰ شهر در فرانسه بدین منظور مورد مداخله قرار گرفتند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۴). نخستین اقدام در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به نام "فردریک لاولمستد" صورت گرفت و حضور در طبیعت بکر و دیدن مناظر طبیعی را برای کاهش فشارهای روانی زندگی روزانه شهروندان مطرح کرد. طی این اقدام اولمستد در طراحی پارک مرکزی نیویورک، برای عبور پیادگان پلی از سنگ روی جاده وسایل نقلیه بنا نهاد. وی در این طرح، مسیرهای مستقلی برای پیاده و سواره‌های تند و کند طراحی کرده و با ادغام بوستان در مادرشهر، مشخصات بکر و نظم طبیعی بوستان را برای حفظ تضاد آن با شهر به حال خود باقی گذارد. پس از جنگ جهانی دوم ایالات متحده آمریکا تصویر گرفتند و نوعی از خیابان پیاده با نام Malls تصویر گرفت که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود. «طراحی این خیابان به‌عنوان الگویی برای شهرهای سراسر آمریکای شمالی مورد استفاده قرار گرفت (کاشانی‌جو، ۱۳۸۷: ۶۰).

«در دهه ۸۰ قرن بیستم، نوع دیگری از این مداخله و برخورد در اروپا عنوان شد و آن کنترل حرکت سواره، بدون ممانعت از حضور آن، در هم‌زیستی مسالمت‌آمیز با حرکت پیاده بود. این نحوه تفکر، حذف کامل اتومبیل‌را، که جزء ضروریات و عنصر عجین شده با زندگی انسان از سوی طرفداران این تفکر، به شمار

نشریه علمی-پژوهشی شهر ایمن؛ دوره ۳؛ شماره ۱؛ تابستان ۱۳۹۹ اساس این نوع جابجایی‌تصویر گرفته است. این مسئله از همان دوران شهرهای باستان وجود داشته و جزو ویژگی‌های مهم این شهرها بوده است. در واقع در این نوع شهرها، انسان معیاری برای برنامه‌ریزی و طراحی بوده است. در شهرسازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی، انسان، معیار هر چیزی محسوب می‌شد. طول، عرض و ارتفاع گشودگی‌ها، تناسبات و فواصل، در انطباق با اندازه‌های وی در نظر گرفته می‌شد. انسان، مبنا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود (برانسینگ^۱، ۱۹۸۹: ۲۴). به نقل از کنف لاکر، (۱۳۸۱: ۱۶) "قابلیت پیاده‌مداری^۲ در شهرهای ماقبل صنعتی بسیار حیاتی و ضروری بوده است. در این نوع شهرها رفت و آمد ساکنین به محل کار و خرید و فروش یا بصورت پیاده و یا با استفاده از حرکت کند ارابه و کالسکه بوده است. این امر باعث شده بود بافت بخوبی دانه‌بندی شده و تراکم مسکن در آن نسبتاً بالا باشد و همچنین تمامی مکان‌ها می‌بایست توسط یک شبکه راه‌پیاده پیوسته به هم متصل شود". نخستین اثر چاپ شده در رابطه با پیاده‌راه‌ها مربوط به کتاب "برنامه‌ریزی و طراحی پیاده" ۱۹۷۱ در ایالات متحده آمریکا می‌باشد. همچنین انگاره خیابان‌های پیاده به تصویر فعلی، برای اولین بار در شهرهای اروپایی، نمود پیدا کرد. از دهه‌های میانی قرن بیستم میلادی به بعد، این انگاره در شهرهای اروپایی، با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های تاریخی و احیاء حیات اجتماعی، طرح و به اجرا درآمد. انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابان‌های مختص پیاده، در محدود تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای نخستین بار، در قالب تجربه‌ای محدود و محلی در یکی از خیابان‌های خرید مرکز شهر «اسن» آلمان به اجرا درآمد. توجه به این

^۱. Brunsing
^۲. Walkability

همان دوران شهرهای باستان وجود داشته و جزو ویژگی‌های مهم این شهرها بوده است. در واقع در این نوع شهرها، انسان معیاری برای برنامه‌ریزی و طراحی بوده است. در شهرسازی دوران باستان و قرون وسطی و حتی تا شروع انقلاب صنعتی، انسان، معیار هر چیزی محسوب می‌شد. طول، عرض و ارتفاع گشودگی‌ها، تناسبات و فواصل، در انطباق با اندازه‌های وی در نظر گرفته می‌شد. انسان، مبنا و مرجعی طبیعی برای طراحی شهرهای ما بود (برانسینگ^۲، ۱۹۸۹: ۲۴). به نقل از کنف لاکر، (۱۳۸۱: ۱۶) "قابلیت پیاده‌مداری^۳ در شهرهای ماقبل صنعتی بسیار حیاتی و ضروری بوده است. در این نوع شهرها رفت و آمد ساکنین به محل کار و خرید و فروش یا بصورت پیاده و یا با استفاده از حرکت کند ارا به و کالسکه بوده است. این امر باعث شده بود بافت بخوبی دانه‌بندی شده و تراکم مسکن در آن نسبتاً بالا باشد و همچنین تمامی مکان‌ها می‌بایست توسط یک شبکه راه‌پیاده پیوسته به هم متصل شود". نخستین اثر چاپ شده در رابطه با پیاده‌راه‌ها مربوط به کتاب "برنامه‌ریزی و طراحی پیاده" ۱۹۷۱ در ایالات متحده آمریکا می‌باشد. همچنین انگاره خیابان‌های پیاده به تصویر فعلی، برای اولین بار در شهرهای اروپایی، نمود پیدا کرد. از دهه‌های میانی قرن بیستم میلادی به بعد، این انگاره در شهرهای اروپایی، با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های تاریخی و احیاء حیات اجتماعی، طرح و به اجرا درآمد. انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابان‌های مختص پیاده، در محدود تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای نخستین بار، در قالب تجربه‌ای محدود و محلی در یکی از خیابان‌های خرید مرکز شهر «اسن» آلمان به اجرا درآمد. توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی تصویر مشخص‌تری پیدا

می‌آمد، غیر قابل قبول دانسته و حداقل کردن فضای مورد نیاز سواره را در جهت اختصاص حداکثر امکان به حضور پیاده مطرح کرد. بدین ترتیب طرح خیابان‌های با ترافیک آرام به‌عنوان نوع دیگری از مداخلات در جهت اعتبار بخشیدن به انسان پیاده و حضور او در فضاهای شهری، در شهرهای اروپایی به اجرا درآمد. یکی از اهداف در اجرای این نوع مداخلات، برآوردن نیازهای گردشگری در بافت‌های کهن شهرهای اروپایی بود که به‌عنوان یکی از محورهای مورد توجه در طرح مدنظر واقع می‌شد. همچنین این اقدامات با تکیه بر کاربری تجاری پیرامون صورت می‌گیرد» (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۶۶).

«از دهه ۱۹۹۰ تاکنون (و برخلاف دهه‌های اولیه قرن بیستم) وجود محدوده‌ها و شبکه‌های کامل پیاده شهری و آزادی حرکت و مصونیت عابران پیاده و راکبان دوچرخه به یکی از مهم‌ترین سنجه‌های کیفیت زندگی در شهرها بدل شده است و تقریباً در تمامی مطالعات مربوط به بازسازی و تجدید حیات مراکز شهری، معابری با اولویت تخصیص به عابران پیاده یا ایجاد کاربری تجاری مدنظر قرار می‌گیرند. در حال حاضر و در آستانه هزاره سوم، توجه و تأکید بر ایجاد پیاده‌راه‌ها چنان است که بسیاری از شهرها و مسئولان آنها به تدوین برنامه‌ها و چشم‌اندازهای توسعه شبکه‌های پیاده در مقیاس‌های زمانی متفاوت و به ویژه با چشم‌انداز دهه اول قرن ۲۱ همت گماشته‌اند. در این زمینه می‌توان به برنامه تبدیل لندن به یکی از بزرگترین شهرهای پیاده تا سال ۲۰۱۵ و یا برنامه و قانون اجرایی سال ۲۰۰۳ اسکاتلند تحت عنوان قانون اصلاح زمین برای ترویج پیاده‌روی در این کشور یا پروژه تحقیقاتی دلفی جهت پیش‌بینی آینده پیاده‌راهی در اروپا در سال ۲۰۱۰ اشاره نمود» (راجر دی، ۱۳۹۰: ۴۵). جابجایی پیاده در شهر سالین درازی در شهرها تجربه شده است و در واقع ساختار اصلی شهرها بر اساس این نوع جابجایی‌تصویر گرفته است. این مسئله از

^۲. Brunsing
^۳. Walkability

حضور پیاده مطرح کرد. بدین ترتیب طرح خیابان‌های با ترافیک آرام به‌عنوان نوع دیگری از مداخلات در جهت اعتبار بخشیدن به انسان پیاده و حضور او در فضاهای شهری، در شهرهای اروپایی به اجرا درآمد. یکی از اهداف در اجرای این نوع مداخلات، برآوردن نیازهای گردشگری در بافت‌های کهن شهرهای اروپایی بود که به‌عنوان یکی از محورهای مورد توجه در طرح مدنظر واقع می‌شد. همچنین این اقدامات با تکیه بر کاربری تجاری پیرامون صورت می‌گیرد» (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۶۶).

«از دهه ۱۹۹۰ تاکنون (و برخلاف دهه‌های اولیه قرن بیستم) وجود محدوده‌ها و شبکه‌های کامل پیاده شهری و آزادی حرکت و مصونیت عابران پیاده و راکبان دوچرخه به یکی از مهم‌ترین سنجش‌های کیفیت زندگی در شهرها بدل شده است و تقریباً در تمامی مطالعات مربوط به بازسازی و تجدید حیات مراکز شهری، معابری با اولویت تخصیص به عابران پیاده یا ایجاد کاربری تجاری مدنظر قرار می‌گیرند. در حال حاضر و در آستانه هزاره سوم، توجه و تأکید بر ایجاد پیاده‌راه‌ها چنان است که بسیاری از شهرها و مسئولان آنها به تدوین برنامه‌ها و چشم‌اندازهای توسعه شبکه‌های پیاده در مقیاس‌های زمانی متفاوت و به ویژه با چشم‌انداز دهه اول قرن ۲۱ همت گماشته‌اند. در این زمینه می‌توان به برنامه تبدیل لندن به یکی از بزرگترین شهرهای پیاده تا سال ۲۰۱۵ و یا برنامه و قانون اجرایی سال ۲۰۰۳ اسکاتلند تحت عنوان قانون اصلاح زمین برای ترویج پیاده‌روی در این کشور یا پروژه تحقیقاتی دلفی جهت پیش‌بینی آینده پیاده‌راهی در اروپا در سال ۲۰۱۰ اشاره نمود» (راجر دی، ۱۳۹۰: ۴۵).

همان‌طور که ایده اختصاص مناطقی مختص حرکت پیاده در کشورهای اروپایی و آمریکایی بارها مورد استفاده قرار گرفته است و صدها پروژه موفق در این زمینه قابل شناسایی می‌باشند. در ادامه به‌طور

نمود. موفقیت اجرای طرح ذکر شده در «اسن» باعث گردید، تا در دهه‌های بعدی، اقدامات گسترده‌ای در بسیاری از شهرهای اروپایی صورت گیرد، به‌گونه‌ای که تا دهه ۸۰ میلادی، غالب بخش‌های مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی اتومبیل‌ها بسته شدند. تنها ۵۰۰ شهر در آلمان و بیش از ۱۰۰ شهر در فرانسه بدین منظور مورد مداخله قرار گرفتند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۴). نخستین اقدام در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به نام "فردریک لائو اولمستد" صورت گرفت و حضور در طبیعت بکر و دیدن مناظر طبیعی را برای کاهش فشارهای روانی زندگی روزانه شهروندان مطرح کرد. طی این اقدام اولمستد در طراحی پارک مرکزی نیویورک، برای عبور پیادگان پلی از سنگ روی جاده وسایل نقلیه بنا نهاد. وی در این طرح، مسیرهای مستقلی برای پیاده و سواره‌های تند و کند طراحی کرده و با ادغام بوستان در مادرشهر، مشخصات بکر و نظم طبیعی بوستان را برای حفظ تضاد آن با شهر به حال خود باقی گذارد. پس از جنگ جهانی دوم ایالات متحده آمریکا تصویر گرفتند و نوعی از خیابان پیاده با نام Malls تصویر گرفت که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود. «طراحی این خیابان به‌عنوان الگویی برای شهرهای سراسر آمریکای شمالی مورد استفاده قرار گرفت (کاشانی‌جو، ۱۳۸۷: ۶۰).

«در دهه ۸۰ قرن بیستم، نوع دیگری از این مداخله و برخورد در اروپا عنوان شد و آن کنترل حرکت سواره، بدون ممانعت از حضور آن، در هم‌زیستی مسالمت آمیز با حرکت پیاده بود. این نحوه تفکر، حذف کامل اتومبیل‌را، که جزء ضروریات و عنصر عجین شده با زندگی انسان از سوی طرفداران این تفکر، به شمار می‌آمد، غیر قابل قبول دانسته و حداقل کردن فضای مورد نیاز سواره را در جهت اختصاص حداکثر امکان به

می‌نشینند، موزیک می‌زنند، نقاشی می‌کنند و با یکدیگر صحبت می‌کنند، پر شده است (کهل^۹، ۱۹۸۷: ۲۲). در شهرهای ایران نیز چندی است که به دلیل حاد شدن مسائل و متصورات شهری و افزایش ترافیک و ازدحام در مراکز شهری، بحث ایجاد فضاهای پیاده و پیاده‌راه‌ها، مطرح گردیده است. در شهرهای سنتی ایران، فاصله میان مراکز گوناگون فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی به گونه‌ای بود که شهروندان می‌توانستند از یک نقطه به نقطه دیگر پیاده بروند. سرعت ونحوه حرکت سواره نیز به گونه‌ای بود که الزاماً نیازی به متمایز نمودن راه‌ها و فضاهای ارتباطی پیاده و سواره از یکدیگر احساس نمی‌شد و عابری پیاده بین عناصر ساختاری شهرهای سنتی که شامل محله‌های مسکونی، بازار، مسجد جامع، مدرسه، میدان، معابر و مراکز حکومتی بود، از طریق سلسله مراتبی از شبکه‌های ارتباطی جهت تأمین نیازها و خواسته‌های خود در حرکت بودند. این عناصر با در نظر گرفتن مطلوب‌ترین دسترسی‌ها به بهترین وجهی در کنار یکدیگر ترکیب و تلفیق شده بودند، به گونه‌ای که از طریق تنها وسیله دسترسی در آن زمان که بصورت پیاده بود، ارتباط میان این فضاها به بهترین نحو تأمین می‌گردید. بنابراین شبکه سلسله مراتبی از راه‌های اصلی، فرعی، فرعی‌تر، ارتباط میان عناصر شهر و دسترسی به واحدهای مسکونی را تأمین می‌نمود (سلطانزاده، ۱۳۷۱: ۲۵).

از نظر کارکردی، راه‌ها را تحت دو دسته‌بندی کلی قرار می‌دهند: اول راه‌هایی که جنبه حرکتی و عبوری داشته و تنها تأمین کننده دسترسی‌ها هستند و دوم راه‌هایی که علاوه بر جنبه عبوری و حرکتی، از لحاظ اجتماعی و اقتصادی نیز اهمیت داشتند، چرا که مراکز مهم اقتصادی و اجتماعی شهر «بازار» در کنار این راه‌ها قرار گرفته بودند که مهم‌ترین نمونه‌های آن در شهرهای سنتی ایران به‌عنوان دسترسی‌های پیاده و واجد خصوصیات و شرایط مناسب برای عابر پیاده وجود

مختصر به چند مورد از این پروژه‌ها اشاره می‌شود. سعی بر این است تا در نمونه‌های ذکر شده به ابعاد و نتایج مختلفی که بکارگیری این ایده می‌تواند در بر داشته باشد اشاره شود: شبکه پیاده شهر مونیخ در قلب قرون وسطی شهر را به دیگر مناطق به‌طور فیزیکی و سمبلیک پیوند می‌دهد. اولین پیاده‌راه شهر مونیخ در حد فاصل دو دروازه اصلی قرون وسطی شهر ایجاد شد. کارلستر در جبهه غربی و دروازه بازسازی شده رتاس^۵ در جبهه شرقی. سامانه پیاده کل شهر شامل این ستون فقرات اصلی است که دو دروازه را به هم وصل می‌کند و چندین پلازا در داخل مرزهای این منطقه پیاده وجود دارد. این شهر از منطقه پیاده خود بسیار منتفع شده است. هسته قدیمی آن نه تنها تبدیل به یک یادمان شهری شده است بلکه اغلب هتل‌ها، رستوران‌ها و کافه‌ها را در خود جای داده است. این منطقه پیاده همراه با این جاذبیت‌ها، یک حیات روزانه و شبانه پایدار و متنوع را برای خیابان فراهم کرده است (برامبلا و لونگو^۶، ۱۹۷۶: ۱۷۳). به نقل از (واتسو و دیگران^۷، ۲۰۰۳: ۶ و ۷-۱۱). در اواسط ماه اوت ۱۹۷۳، کشور آلمان، دستاورهای تحقیقات خود را راجع به پیاده‌راه‌ها منتشر کرد. طبق این گزارش در سال ۱۹۷۴ مجموعاً ۲۰۸ منطقه و محله شهری در آلمان دارای پیاده‌راه مختص به خود بود (دانیلسکی^۸، ۱۹۷۴) به نقل از (پاکزاد، ۱۳۸۳: ۲۷۶). هنگامیکه در سال ۱۹۶۲ خیابان اصلی در کپنهاگ به عنوان اولین طرح از این قبیل در اسکاندیناوی تبدیل به یک خیابان پیاده شد، تعداد زیادی از منتقدان پیش‌بینی کردند که این خیابان تخلیه می‌شود زیرا فعالیت و تحرک شهری متعلق به سنت اروپای شمالی نیست. امروزه این خیابان پیاده اصلی علاوه بر یک تعداد از خیابان‌های پیاده‌ای که بعداً به سامانه اضافه شدند، از مردمی که پیاده‌روی می‌کند،

^۵. Rathaus

^۶. Brambilla and Longo

^۷. Watson et al.

^۸. Danielewski

^۹. Gahl

شدند به‌گونه‌ای که معابر علاوه بر نقش ارتباطی میان فضاهای مختلف شهری، کارکردهای دیگری از قبیل محل برخورد عمده مردم با یکدیگر و تبادل اخبار و اطلاعات، محل گذراندن اوقات فراغت و تأمین نیازهای روحی و معنوی و... وجود دارد.

میادین نیز از جمله این فضاهای جمعی مخصوص عابرین پیاده بودند به طوری که مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشای شنیدن اخبار، برگزاری جشن‌ها و آئین‌ها، تفریح و سرگرمی، مجازات بزهکاران، مذاکره، داد و ستد و... فراهم می‌آوردند که از جمله این فضاها به میدان نقش جهان می‌توان اشاره نمود که البته امروزه نقش جهان فعالیت‌های پرقدرت گذشته خود را از دست داده و به صورت مجموعه‌ای توریستی درآمدی است (جدلی، ۱۳۸۲: ۶۷). به طور کلی در شهرهای کهن ایرانی، نظام کالبدی شهر براساس مقیاس انسانی یا «مردم‌واری» استوار بوده است. سیدمحسن حبیبی در اثری با عنوان "مسیر پیاده گردشگری" آن را به‌عنوان گامی دو جانبه و شاید چند سویه جهت احیای بافت‌های تاریخی شهری بر می‌شمرد (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۳-۵۱). سید محمد مهدی معینی در تحقیقی با عنوان "افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهر انسانی‌تر" ضمن یادآوری قابلیت پیاده‌مداری گذشته شهرها، آن را به‌عنوان اصلی‌ترین الگوی جابجایی مردم در داخل کانون‌های زیستی به دلیل کم هزینه بودن یا در دسترس‌تر بودن آسان برای کلیه اقشار جامعه ذکر کرده، که امروزه به دنبال انقلاب صنعتی و سلطه اتومبیل در شهرها به فراموشی سپرده شده است (معینی، ۱۳۸۵: ۵). بهناز امین زاده و فرامرز داعی‌نژاد در اثری با عنوان "ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری" افت روز افزون کیفیت محیطی شهرهای بزرگ ایران را ناشی از عدم توجه کارفرمایان، طراحان و برنامه‌ریزان از وخامت شرایط کنونی محیط‌زیست، فقدان یک برنامه و سیاست جامع

دارند. بازارها و بازارچه‌ها که محل خرید و فروش کالا و خوراک بوده در حقیقت کوچه سرپوشیده‌ای است که از دو سوی دارای دکان‌ها بوده و خود به عنوان یک شبکه راه ارتباطی برای پیاده‌ها در شهر عمل می‌نموده است. بازارها با معماری متأثر از اقلیم خاص هر منطقه از یک سو برای تردد شهروندان به صورت پیاده محیطی مناسب را فراهم می‌آورده‌اند و از سویی دیگر محل دل‌پذیری را برای خریداران و مکانی راحت را برای کسبه پدیدار می‌نمودند و بدین طریق، سعی در جذب ترافیک پیاده تا حداکثر ممکن می‌کردند.

در بازارها، اولویت عمده حرکت با تردد پیاده‌ها بود و در مواقع خاص امکان عبور چهارپایان به همراه درشکه یا گاری‌ها به منظور جابجایی کالاها و تخلیه و بارگیری اجناس از داخل بازار میسر می‌شد و حتی در برخی بازارها از جمله چهارباغ اصفهان، ممنوعیت تردد اسب وجود داشته است. لذا با بررسی جمیع جهات مذکور در بازارهای سنتی ایران از جمله ایجاد کاربری‌های خدماتی، تأسیسات رفاهی، تسهیلات حفاظتی، اولویت عبوری و نحوه استقرار برای امکان بخشی تردد پیاده‌ها، می‌توان بازارها را از اولین گذرهای پیاده دانست که از دیرباز در ایران قدیم شناخته و اجرا شده بودند و به نحو مطلوبی دسترسی و تردد جمعیت پیاده را که جهت داد و ستد، دید و بازدید و حتی تفریح به بازار آمده بودند را تأمین می‌ساخته‌اند (همان: ۳۲).

معابر با عناصر شهری رابطه سازمان یافته و منظمی داشتند؛ چون هماهنگ با نیازهای مادی و معنوی جامعه و با رشد و توسعه تدریجی شهر پدید آمده بودند. به همین دلیل در ارتباط با عوامل دیگری که در تصویرگیری معابر نقش داشتند، باعث به وجود آمدن سلسله مراتبی از شبکه راه‌های ارتباطی در شهرهای سنتی شدند. تنوع عوامل به وجود آورنده معابر و تنوع عملکردی عناصر ساختاری شهرهای سنتی، منشاء تجلی نقش‌ها و عملکردهای گوناگونی در معابر شهری

در موارد ذیل دانست: ۱- حفظ هویت تاریخی منطقه و حفظ کاربری‌های گذشته به منظور تقویت تصویر ذهنی شهروندان، ۲- استفاده از عناصر شاخص به‌عنوان نشانه‌هایی برای تأکید بر ابتدا و انتهای مسیر، ۳- ارتباط مسالمت‌آمیز پیاده و سواره یا اولویت دادن به پیاده، به وسیله اختصاص دو لاین در دو طرف برای سواره و مسیری با عرض بیشتر برای پیاده ۴- تفکیک بیشتر سواره و پیاده و ایجاد حس محصوریت و آرامش با استفاده از پوشش گیاهی و سازه‌های سبک مخصوص دو مسیر پیاده ۵- تنوع فضایی و عملکردی بخش‌های مختلف و استفاده از عناصر جاذب جمعیت همچون مجسمه‌ها. ۶- استفاده از کاربری‌هایی با امکان سرریز فعالیتی به داخل مسیر مانند رستوران‌ها و کافه‌ها، ۷- نفوذپذیری زیاد مسیر به علت قرارگیری مناسب مبلمان، پوشش گیاهی و سایر عناصر محدود کننده فضا، ۸- استفاده از مبلمان شهری با قابلیت جابجایی و امکان افزایش الحاقات در موارد نیاز مانند سایه‌بان و... ۹- ایجاد تباين فضایی و جلوگیری از یکنواختی.

۲-۱. مفهوم جرم

دورکیم عقیده دارد جرم پدیده طبیعی اجتماعی است و از نظام، فرهنگ و تمدن هر اجتماع ناشی می‌گردد و تا زمانی که اجتماع و نظام آن باقی است، جرم نیز دارای خصوصیت دائمی خواهد بود و هر عملی که وجدان عمومی را جریحه‌دار کند جرم محسوب می‌شود (Danesh, ۱۹۹۵: ۴۶). به عبارت دیگر تمامی جوامع و گروه‌های انسانی دارای هنجارهای خاص خود هستند که با یک تداوم خاص و در مدت زمان طولانی به وجود آمده‌اند، قوانینی که سرپیچی از آنها مستوجب مجازات است و تغییر در این هنجارها به عنوان جرم تلقی می‌شود (Kasan, ۲۰۰۵: ۱۶).

۲-۲. اصول جلوگیری از جرائم از طریق طراحی

محیطی و فقدان مفاهیم و اصول روشن را متصور اساسی می‌دانند. بنابراین تأکید بر ملاحظات محیطی در جهت دستیابی به "پایداری" و "سرزندگی و حیات شهری" از طریق ارائه اصولی در طراحی خیابان‌های شهری دارند. این اصول مبتنی بر سه محور نظم‌دهی به محیط در یک چهارچوب اکولوژیک، توجه به محدودیت‌های مربوط به مصرف انرژی و نهایتاً احیاء مرمت و بازیافت به جای تعریض و احداث معابر می‌باشد. نکات مورد نظر آنان در جهت عملیاتی نمودن اصول فوق عبارتند از: تأکید بر ایجاد تنوع و تعادل در طراحی خیابان، تقویت ترددهای غیر موتوری (پیاده، دوچرخه و...) و مرمت و بهسازی خیابان‌های موجود (امین‌زاده و داعی‌نژاد، ۱۳۸۱: ۶۱-۵۰). اسن اولین شهر اروپایی است که در دهه ۱۹۳۰، اقدام به ایجاد محورهای تجاری پیاده در آن شد که در حال حاضر یکی از گسترده‌ترین و کارآمدترین سیستم‌های پیاده مرکزی شهری در میان شهرهای اروپا را داراست. نکته مهم در برنامه‌ریزی و طراحی محورهای گوناگون پیاده در این شهر، تدریجی بودن انجام تغییرات است که از محور مورد نظر از یک خیابان پرتراфик به یک خیابان کاملاً پیاده تبدیل گردید. برای مثال در یک خیابان تردد وسایط نقلیه در ساعاتی از روز، مجاز و در ساعات پایانی روز و شب‌ها، ممنوع بوده است. خیابان لارامبلا در شهر بارسلون، در کشور اسپانیا، قدیمی‌ترین محور شهر محسوب می‌شود. این خیابان که از میدان کاتولونیا (میدان اصلی و قلب شهر) تا مجسمه یادبود کریستف کلمب در کناره ساحل امتداد دارد، از یک مسیر پیاده در وسط و دو مسیر سواره در اطراف تشکیل شده است. عرض زیاد مسیر پیاده در وسط توسط ردیفی از درخت‌ها از ترافیک اتومبیل‌ها در هر دو طرف مجزا شده است و به لحاظ نام و خصوصیات محلی و پیشینه‌ای خود در نزد مردم به بخش‌های مختلف تقسیم می‌شود (رنجبر، ۱۳۸۹: ۱۱۲). نکات مورد توجه در طراحی محور پیاده بارسلون را می‌توان

محیطی

در این قسمت از شش اصل در موقعیت‌های خاص محیطی استفاده شده است که با رعایت آن می‌توان تا حد زیادی از وقوع جرم جلوگیری کرد.

۱. قلمرو: قلمرو مفهومی است که به طور واضح فضای خصوصی را از نیمه خصوصی مشخص می‌کند و ایجاد حس مالکیت می‌کند. بنابراین مالکیت، محیطی را ایجاد می‌نماید که حضور غریبه‌ها و مزاحم‌ها در آن مشخص می‌شود و از طریق روش‌های زیر آسان‌تر تعریف می‌شوند (*Amiri Rasketi*, ۲۰۱۰):

- حس گسترش مالکیت مشروع توسط تقویت نظارت طبیعی موجود در استراتژی‌های کنترل دسترسی طبیعی بوسیله موارد سمبلیک (غیر فیزیکی) یا عوامل اجتماعی.
- طراحی فضا برای اجازه دادن به استفاده مداوم و اهداف مورد نظر.
- استفاده از پیاده‌رو، محوطه‌سازی، هنرهای تجسمی (نقاشی، مجسمه)، علائم، صفحات و نرده‌ها، مالکیت فضا را مطرح و تعیین می‌کنند.

همانطور که می‌بینید قلمرو نقش بسزایی در محیط مالکیت دارد، مثلاً در آپارتمان‌نشینی بحث مالکیت مشاع و یا در اراضی کشاورزی تعیین حد و مرز بین دو ملک را می‌توان نام برد.

۲. نظارت طبیعی: نظارت طبیعی، یک مفهوم طراحی است که بر اساس آن مزاحمان را زیر نظر نگه می‌دارد. ایجاد نظارت طبیعی، به ایجاد محیطی کمک می‌نماید که فرصت‌های زیادی برای رفتارهای نرمال مردم آنجا ایجاد می‌کند. فضاها می‌توانند به نحوی طراحی شوند که آنها به وسیله روش‌های زیر به آسانی مشاهده شوند (*Amiri Rasketi*, ۲۰۱۰):

- طراحی و قرارگیری ویژگی‌های فیزیکی برای حداکثر نمودن امکان دید. این می‌تواند شامل: جهت‌گیری ساختمان، پنجره‌ها، ورودی‌ها و خروجی‌ها، پارکینگ، پیاده‌روها، دروازه‌های نگهبانی، درختان محوطه‌سازی و بوته‌ها، استفاده از نرده‌ها یا دیوار، علائم و بقیه موانع فیزیکی باشد.
- قرارگیری اشخاص یا فعالیت‌هایی برای حداکثر کردن امکان نظارت.

- حداقل استانداردهای تعمیر و نگهداری روشنایی که ایجاد روشنایی در هنگام شب در پارکینگ‌ها، پیاده‌روها، ورودی‌ها، خروجی‌ها و سایر مناطق مربوط برای ایجاد یک محیط ایمن ضروری می‌نماید.

۳. کنترل دسترسی: کنترل دسترسی یک مفهوم در طراحی می‌باشد که اصولاً برای کاهش قابلیت دسترسی انجام به جرائم، کاربرد دارد و به معنی تدارک کنترل دسترسی طبیعی و افزایش نظارت طبیعی برای محدود کردن ورود مجرمانه، مخصوصاً در مناطقی که به سادگی مشاهده نمی‌شوند، می‌باشد. با این کار مزاحمان به طرق زیر ساده‌تر تشخیص داده می‌شوند (*Amiri Rasketi*, ۲۰۱۰):

- استفاده از پیاده‌رو، پوشش‌های مختلف کف، دروازه، روشنایی و محوطه‌سازی برای دادن راهنمایی واضح به عموم از ورودی‌ها و خروجی‌ها.
- استفاده از دروازه‌ها، نرده‌ها، دیوارها، محوطه‌سازی و روشنایی برای جلوگیری یا عدم تشویق دسترسی افراد به مناطق تاریک یا مناطق بدون نظارت. محیطی که برای یک فضای خصوصی طراحی شده است دو کار را انجام می‌دهد.

- اول: حس مالکیت را ایجاد می‌نماید. مالکان دارای منافع مشترک می‌باشند و احتمال بیشتری برای مبارزه آنها با مزاحمان یا گزارش دادن آنها به پلیس وجود دارد.

- دوم: حس فضای مالکیت، ایجاد محیطی می‌نماید که غریبه‌ها یا مزاحمان در آن مشخص می‌گردند و به آسانی دیده می‌شوند. قلمروی طبیعی با استفاده از ساختمان‌ها، نرده‌ها، پوشش‌های کف، علائم، روشنایی و منظرسازی با هدف مشخص نمودن مالک و تعریف فضای خصوصی و نیمه خصوصی تقویت می‌گردد.

۴. حمایت از فعالیت: حمایت از فعالیت کار برنامه‌ریزی شده برای فضا است. حمایت فعالیت یعنی قرار دادن فعالیت در جایی که اشخاص درگیر یک فعالیت می‌شوند و این خود بخشی از سیستم نظارت طبیعی خواهد شد. مثال‌ها شامل این موارد هستند (*Amiri Rasketi*, ۲۰۱۰):

می‌تواند به سادگی در میزان سرقت در مناطق تجاری دیده شود (نصب دزدگیر فلزی).

برنامه‌ریزی ایمنی فیزیکی روشن‌فکرانه می‌تواند بطور شایان توجهی در موفقیت‌های کلی پروژه نقش داشته باشد. کاربرد مناسب سخت‌افزار ایمنی و حذف ضعف‌های امنیتی از نقطه نظر ساختاری می‌تواند دارای یک اثر مهم روی آینده مسئله جرم باشد (Hojjati Ashrafi, 1999).

۶. روشنایی: روشنایی خوب یکی از مؤثرترین موانع جرائم است. وقتی که از نور به نحو مؤثری استفاده شود، موجب ایجاد ترس برای انجام فعالیت‌های مجرمانه می‌شود و امکانات نظارت طبیعی را گسترش می‌دهد و باعث کاهش وحشت افراد از تاریکی می‌گردد. نوع و کیفیت نور مورد نظر از یک کاربری به کاربری دیگر فرق می‌کند، اما هدف در تمام موارد یکی است: میزان ممکن یک سطح ثابت نور به نحو معقولی باید در شب باقی باشد. میزان سطح خالص نور، که استانداردهای حداقل دید را فراهم می‌آورد، اهمیت کمتری دارد تا میزان همگونی نور. مناطق بسیار آسیب‌پذیر و آنهایی که می‌توانند یک متجاوز بالقوه را پنهان کنند، باید بیشتر از مناطقی که برای فعالیت‌های نرمال طراحی شده‌اند روشن شوند. پروژه باید جرائم را آشکار کند بدون اینکه قربانی بارز گردد. روشنایی همچنین بخشی را در ایجاد حس قلمرو در شخص بازی می‌کند. یک محیط روشن و شاد بسیار مطلوب‌تر است از محیطی که تاریک و مرده به نظر آید. قابلیت ایجاد یک حس خوب درباره محیط شخص در افزایش غرور و مالکیت مهم است (Ardabili, 2008).

۲-۳. نقش طراحی محیطی در پیشگیری از وقوع جرائم شهری

همزمان با پیشرفت‌هایی که بشر در علوم مختلف به دست آورده و در پی آن تغییرات و دگرگونی‌های عظیم جوامع، به ویژه توسعه شهرنشینی، صنعتی شدن، دگرگونی‌های فرهنگی، تغییر در سبک زندگی و تحول در ساخت نهادهای اجتماعی و وظایف و کارکردهای آن‌ها، موجب بروز مشکلات اجتماعی شده و چاره‌اندیشی برای آنها تحقیقات زیادی را طلب می‌نماید (Kaldi, 2002: ۵۲). در غالب شهرهای جهان، جرایم معمولاً تهدیدی جدی برای حیات، تمامیت فردی و دارایی‌های انسان‌هاست. وقوع بیش از حد این جرایم در

قرار دادن فعالیت‌های ایمن در مناطقی که جرات مزاحمت را از مزاحمان می‌گیرد، به منظور افزایش دادن نظارت طبیعی بر این فعالیت‌ها و حس ایمنی برای استفاده‌کننده‌های نرمال و احساس خطر برای مزاحمان. قرار دادن فعالیت‌های پرخطر در مکان‌های امن‌تر برای غلبه بر آسیب‌پذیری این فعالیت‌ها با استفاده از نظارت طبیعی و کنترل دسترسی به فضای ایمن. گذاشتن فضاهای اجتماع در مکان‌هایی که به نحوی تربیت یافته که در آن نظارت طبیعی یا کنترل دسترسی ایجاد شده و یا قرار دادن این نوع فضا در مکان‌هایی که دور از دیدرس مزاحمان است. اصلاح برنامه‌ریزی فضایی برای امکان استفاده مؤثر و ایجاد تراکم مناسب برای رفتارهای مورد قبول.

۵. تعمیر و نگهداری: تعمیر و نگهداری مناسب محوطه‌سازی، روشنایی و بقیه موارد می‌تواند در تقویت قلمرو، نظارت طبیعی و کنترل دسترسی طبیعی را تسهیل نماید. این کارها شامل:

– تعمیر و نگهداری مناسب تجهیزات نور پردازی مطابق با استانداردها.

– تشخیص این مفهوم‌های اصولی می‌تواند به راهنمایی مالکان، معماران، برنامه‌ریزان و سازندگان در طراحی محیط ساخته شده کمک بنماید.

یک ساختمان چندطبقه اداری با یک لابی و چند آسانسور و یک مرکز اطلاعات طراحی شده و قرار است که سلف سرویس باشد. بعد از مدتی، جرائمی در لابی رخ می‌دهد از قبیل کیف زنی و خرابکاری عمدی و غیره. مالک ساختمان تلویزیون مداربسته‌ای را برای دیدن وضعیت نصب نمود. عاقبت نگهداری برای دیدن تلویزیون مداربسته و آمد و شد افراد استخدام شدند. تا حالا افرادی که اینجا آمده‌اند، احساس راحتی نکرده‌اند آنها احساس ناامنی می‌کنند و تمام مدت توسط دوربین دیده می‌شوند و حالا وضعیت آنقدر بد است که باید یک گارد امنیت تمام وقت در مدت بررسی حضور داشته باشند (Hojjati Ashrafi, 1999).

ایمنی فیزیکی: در مورد مسئله ایمنی فیزیکی در مورد اغلب پروژه‌های ساختمانی این واقعیت وجود دارد که اشخاصی که طراح پروژه هستند جرم و جرائم و اینکه چطور جرائم رخ می‌دهند را درک نمی‌کنند. نتیجه بد این عمل

تغییر شرایط فیزیکی و مکانی آن جهت کاهش جرایم ایفا نماید و برنامه‌ریزان شهری می‌توانند با شناخت ویژگی‌ها و تسهیلات مکانی جرم در شهرها و با اعمال تغییرات در این محیط و همچنین با برنامه‌ریزی و طراحی محیطی به منظور حذف تسهیلات محیطی جرم، نرخ جرایم را در سطح شهرها به حداقل برسانند که برای تحقق بهتر این امر باید از تجارب شهرسازان و معماران در این زمینه بهره گیرند و ساختار نظام کنترلی را طوری طراحی یا تغییر دهند تا به هدف پیشگیری از جرم و کاهش میزان ارتکاب و تکرار آنها دست یافت. در این زمینه رویکردهای چندی پیشنهاد شده است که رویکرد پیشگیری از جرم (CPTED) یکی از مشهورترین آنها است که از دهه ۱۹۶۰ مطرح شده است. این رویکرد بر این ادعا استوار است که می‌توان با طراحی مناسب و کاربری مؤثر از محیط از ارتکاب جرم پیشگیری کرده و علاوه بر بهبود کیفیت زندگی بر ترس ناشی از جرم نیز غلبه کرد (Crow, ۲۰۰۰: ۴۷). رشد شتابان جمعیت شهرنشین مسائل و مشکلات فراوانی را در شهرها در پی داشته که وقوع انواع ناهنجاری‌های اجتماعی از آن جمله است، به طوری که امروزه افزایش جرم و جنایت، امنیت و آسایش شهروندان را تهدید می‌کند. معمولاً اعمال مجرمانه در قسمت‌هایی از شهر بیشتر اتفاق می‌افتد. چون مجرمین در انتخاب مکان بسیار سنجیده عمل می‌کنند و مکان‌هایی را جهت اعمال مجرمانه خود بر می‌گزینند که ارتکاب جرم در آن با خطر کمتر و سرعت بیشتر امکان‌پذیر باشد. به همین برنامه‌ریزان شهری باید توجه ویژه‌ای به موضوع داشته باشند. CPTED (پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی) از تکنیک‌هایی است که می‌تواند در این راستا به برنامه‌ریزان کمک نماید. CPTED به طراحی مناسب و کاربری مؤثر از فضا و محیط ساخته شده، جهت کاهش اعمال مجرمانه، تأکید دارد. در واقع این دوره را می‌توان دوره انتقاد از وضع معماری موجود و تأکید بیشتر بر توجه به نقش محیط در ارتکاب جرم دانست (Mahmoudi and Gorchy, ۲۰۰۹: ۲۴۹).

۲-۴. امنیت و جایگاه آن در زندگی شهری

وابستگی جرم و بزهکاری به طرز تفکر، فرهنگ، پیشرفت و عقب ماندگی جامعه و بستر موجود موجب شده تعریف

محیط‌های شهری نه فقط با اصول مسلم نظام اجتماعی تعارض دارد، بلکه همراه خود ضایعات سنگین، سختی و رنج انسان‌ها، به هدر رفتن منابع اقتصادی، سرخوردگی شهروندان و وخامت کلی در کیفیت زندگی را به ارمغان می‌آورد (Bayanlu and Mansourian, ۲۰۰۶: ۳۰). اینکه رفتار مجرمانه به چه دلیل به وجود می‌آید، پرسشی است که از دیرباز مطرح بوده است و جرم‌شناسان معاصر نیز ملزم به پاسخگویی به آن هستند. سؤالات و موضوعاتی که به واسطه ارتکاب جرم به وجود می‌آیند نظیر مسائلی هستند که در گفتمان فلسفی مدرنیته مطرح شده‌اند. می‌توان اینگونه عنوان کرد که افزایش سرقت‌ها و نیز قاچاق مواد مخدر که اکثر کشورهای غربی را تحت تأثیر قرار داده است ارتباط بسیار نزدیکی با افزایش ثروت و دارایی، گسترش رفاه، گردش آزاد پول، رفت و آمد آزادانه اشخاص، پیچیدگی معماری شهری و اعطای آزادی گسترده در برخی زمینه‌ها دارد (Kasan, ۲۰۰۶: ۱۵).

جرم امروزه مشکل تمام کشورها است و مستقیم یا غیرمستقیم بر زندگی تمام افراد تأثیر می‌گذارد. علاوه بر مشکل جرم، ترس از جرم نیز یکی از معضلات جوامع کنونی است که آثار روان شناختی شدیدی چون اضطراب، بی‌اعتمادی، انزوا در زندگی انسان‌ها باقی گذاشته و موجب می‌شود تا افراد از حضور در محیط اجتناب کنند (Gorchi, ۲۰۰۵: ۱۲). سه عامل "انگیزه، زمان و مکان" اصلی بروز جرایم هستند. بنابراین تفاوت در ویژگی‌های مکانی و زمانی و الگوهای رفتاری، توزیع فضایی متفاوت بزهکاری در سطح شهرها را پدید می‌آورد و از آنجا که مجرمین در انتخاب مکان بسیار سنجیده و منطقی عمل می‌کنند و مکان‌هایی را جهت اعمال مجرمانه خود بر می‌گزینند که ارتکاب جرم با خطر کمتر و سرعت بیشتر امکان‌پذیر باشد. از این رو ساختار کالبدی شهرها در بروز جرایم تأثیر به‌سزایی دارد و تغییر در مشخصه‌های مکانی منجر به شکل‌گیری الگوهای زمانی و مکانی خاص بزهکاری می‌شود (Abdullahi, ۲۰۰۴: ۶). به همین دلیل نیاز است که راهکارهایی برای پیشگیری از جرم ارائه گردد تا نرخ جرایم در شهرها کاهش یابد. نقش برنامه‌ریزی شهری در اینجا از اهمیت قابل توجهی برخوردار می‌شود، به این دلیل که برنامه‌ریزی شهری به عنوان علم ساماندهی شهرها، می‌تواند نقش مهمی در

مهمترین عوامل موجد امنیت است؛ در عین حال تأثیرات محیط مصنوع نیز در این زمینه غیرقابل انکار است (Salehi, ۲۰۰۳). جین جیکوبز موضوع آوردن مردم به خیابان و آموزش آنان برای نگرستن به آن در جهت خودانتظامی نمودن یک خیابان را مورد تأکید قرار داده و آن را موجب سرزندگی و پویایی خیابان می‌داند (Modiri, ۱۶: ۲۰۰۶). اسکار نیومن بر نظارت فعالانه و تعریف عرصه‌ها تأکید کرده و نظریه فضاهای قابل دفاع را مطرح می‌کند. وی سه فاکتور بیگانگی همسایگان نسبت به هم، عدم وجود نظارت و همچنین در دسترس بودن راه فرار را در افزایش جرم محلات مسکونی مورر می‌داند و هیلر نیز بر این موضوع تأکید دارد (Modiri, ۱۷: ۲۰۰۶).

۲-۵. بافت فضای شهری و فضای شهری امن

بافت هر شهر نحوه شکل‌گیری و مراحل رشد و توسعه شهر را در طول تاریخ به ویژگی‌ها لحاظ کالبدی و عملکردی نشان می‌دهد (Nokar, ۲۰۱۱). معابر به عنوان ساده‌ترین جزء و عنصر فرم شهری می‌باشند که عمده‌ترین مکان‌های عمومی شهر و اصلی‌ترین ارگان حیاتی آن را شکل می‌دهند (Behzadfar and Ghorbanian, ۲۰۰۸). فضای شهری مشتمل بر دو فضای اجتماعی و فیزیکی می‌باشد (Madnipur, ۲۰۰۰: ۴۸). که ابعاد اجتماعی و عملکردی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند (Mostaedi, ۲۰۰۲: ۱۱). فضای شهری بستر مشترکی است که مردم، فعالیت‌های موسمی و کارکردی را که پیوند دهنده اعضای جامعه است، در آن انجام می‌دهند (Salehi, ۲۰۰۳). فضای شهری "مصنوعی است سازمان یافته، آراسته و واجد نظم که به صورت بستری برای فعالیت‌ها و رفتارهای انسانی عمل می‌نماید" (Pakzad, ۲۰۰۶: ۸۱). به گفته‌ی ترانسیک "فضای شهری، فضایی است که بهترین تناسب را میان زمینه فرهنگی، کالبدی و نیازها و انتظارات استفاده‌کنندگان فراهم می‌آورد تا مردم رفتاری متناسب با آن را بروز دهند" (Tavali, ۲۰۰۹: ۲).

اسکار نیومن اثر معروف خود با نام "فضای قابل دفاع" را در سال ۱۹۷۲ ارائه نمود. گونه‌های فضاهای بدون دفاع: ۱- نداشتن متولی یا عدم حضور مالک؛ تجمع ولگردان و استفاده از مواد مخدر ۲- ساختمان

دقیقی ارائه نگردد. زمانی که نظم نهادینه شده دچار اختلال می‌شود ما با اختلال هنجاری روبه‌رو می‌شویم و آن وقت است که امنیت به عنوان مسئله مطرح می‌شود (Chalpi, ۱۰۷: ۱۹۹۶). به عقیده دورکیم بی هنجاری (اختلال هنجاری) به وضعیتی اطلاق می‌شود که ارتباط با ساختار اجتماعی و در طول یک دوره بی نظمی ویژگی کنترل و مهارکننده هنجارهای اجتماعی بر اعمال افراد از بین می‌رود و تمایلات و آرزوهای آنان بی حد و حصر می‌شود (Najafi, ۲۱: ۱۹۹۸). دو دسته عوامل محیطی (طبیعی و انسان‌ساخت) و عوامل غیرمحیطی (عوامل فرهنگی، اقتصادی اجتماعی) در پیدایش چنین شرایطی تأثیرگذار می‌باشند (Salehi, ۲۰۰۳). امنیت در فرهنگ لغت "ایمن شدن، در امان بودن و نداشتن بیم" (Moin, ۱۹۹۹: ۳۴۵)، "ایمنی و امن" (Dehkoda, ۱۹۹۸: ۲۱۱) و "نداشتن دلهره، رهایی از خطر و ترس یا وجود آرامش و آسایش" و "ایمن شدن، در امان بودن، آرامش و آسودگی" (Rabbani, ۱۸۲: ۱۳۸۳) معنی شده است. لذا مراد از امنیت را می‌توان همان آسایش خاطر دانست. از این رو، امنیت به معنای "رهایی از خطر، تهدید، آسیب، ترس یا وجود آرامش، اطمینان، آسایش و اعتماد" است (Sarukhani and Navidnia, ۲۰۰۶: ۸۸). همچنین دو جزء مهم امنیت، رهایی از نیاز و ترس، دقیقاً در قرآن در "الذی اطعمهم من جوع و آمنهم من خوف" (قریش آیه ۴) نیز مورد اشاره قرار گرفته است (Dehghan and Mandgari, ۲۰۱۰: ۵۳). امنیت به مفهوم "احساس آرامش و اطمینان خاطر از عدم تعرض به جان، مال و سایر حقوق انسان، ارزشی انحصاری و از ضرورت‌های زندگی فردی و اجتماعی است" (Kamyar, ۳: ۱۹۹۷). واکنش نسبت به ترس از قربانی شدن، باعث می‌شود که بسیاری از مردم، از خطرات دوری کنند که این خود می‌تواند منجر به عدم حضور مردم نه تنها در یک مکان خاص بلکه در بیشتر فضاهای عمومی شود (Modiri, ۲۰۰۶: ۱۴). در شهرهای دوره تاریخی ایران مسئله دفاع از شهر از اولویت‌های طراحی بوده است. بارزترین نمونه آن را می‌توان در حصار پیرامون شهرها دید که علاوه بر ساختار اجتماعی و کالبدی شهر، احساس آرامش خاطر و تجربه زیستن در یک شهر امن را فراهم نموده است. پایبندی نهادینه به اصول ارزشی و اعتقادی مشترک و انسجام فرهنگی و اجتماعی از

ارتکاب جرائم و ثبات جامعه دارد، که به شرح زیر است:
۱- نحوه استفاده از فضاهای عمومی در مجموعه مسکونی. ۲- روابط اجتماعی با همسایگان. ۳- میزان احساس کنترل بر مناطق عمومی داخلی - خارجی مجموعه (مرادی، ۱۳۸۱: ۱۹).

یانگل معمار و شهرساز دانمارکی در سال ۱۹۷۱ کتاب "زندگی در فضای میان ساختمان‌ها" را نوشت. تحقیق‌های بی نظیر گل درباره استفاده‌های اجتماعی از فضاهای همگانی ضمن بازتاب دیدگاه مردم و چگونگی تجربه آنان از این فضا شیوه‌ای برای ارزیابی کیفیت شهر به دست می‌دهد. همچنین نشان می‌دهد که چگونه توانایی‌های حسی می‌تواند بر شیوه استفاده ما از فضا تأثیر بگذارد. او توصیه‌هایی را نیز پیش می‌نهد که بر پایه آن و با به کارگیری شیوه‌های طراحی می‌توان استفاده فعال از فضای باز را تشویق نمود (پاکزاد، ۱۳۸۹: ۴۳۵) او به‌طور مستقیم به مسئله رابطه ایمنی و مکان اشاره نمی‌کند اما در زمان انتشار نخست این کتاب یان گل از محدود کسانی بود که ارزش‌های انسانی را به خوبی مطالعه و فرمول‌بندی کرده بود. گل می‌نویسد: ایجاد یک ساختار اجتماعی و ساختار فضاهای بزرگتر و از فضاهای خصوصی به طرف فضاهای اجتماعی‌تر را فراهم آورده و احساس ایمنی بیشتر و حس تعلق قوی‌تری را به نواحی بیرون از مسکن‌های خصوصی می‌بخشد. ایجاد نواحی مسکونی با درجه‌بندی فضاهای بیرونی به صورت فضاهای نیمه عمومی صمیمی، خودمانی و خانوادگی در نزدیکی محل سکونت امکان شناختن مردم آن ناحیه را فراهم می‌آورد و تجربه کردن فضاهای بیرونی که به آن ناحیه مسکونی تعلق دارد منجر به درجات بالاتری از کاوشگری و مسئولیت‌پذیری جمعی نسبت به این فضاهای عمومی و ساکنان آنها می‌شود. فضاهای عمومی پاره‌ای از محل سکونت می‌گردند و نسبت به خرابکاری و جرم و جنایت محافظت می‌شوند (گل، ۱۳۸۷: ۵۳).

نیمه تمام و متروکه: تصرف مردم به‌عنوان سرپناه، اعمالی که نیاز به اختفاء دارند، استفاده از مواد مخدر ۳- رویت ناپذیر بودن، فضای گم: زورگیری، تجاوز، آزار و اذیت مخصوصاً دختران ۴- کنج‌ها: گذاشتن زباله، توقف جوانان بیکار ۵- طرح‌های در دست اجرا یا رها شده: استعمال مواد مخدر ۶- نبود روشنایی: کیف‌قاپی، سرقت ۷- سطوح آل (L) و یو (U) تصویر کوچه‌ها و خیابان‌ها: گذاشتن زباله ۸- زیرگذرها و زیر پل‌ها: استفاده از مواد مخدر، قمار، کارتن خوابی ۹- فضاهای بدون کارکرد یا دارای کارکرد متناوب: فضاهای مقابل ادارات، درب خروجی سینما که در ساعاتی از روز دارای کارکرد بوده و در ساعاتی کارکرد خود را به علت تعطیل بودن از دست می‌دهد. به نظر اسکار نیومن برای خلق فضاهای قابل دفاع باید هر فضایی متولی داشته باشد. او در مطالعات و تحقیقات خود دریافت که جرم در مجتمع‌های مسکونی عمومی اغلب در جایی صورت می‌گیرد که فعالیت‌های مجرمانه به سختی مشاهده و رویت می‌گردد و دسترسی عموم به این مکان‌ها به سادگی صورت نمی‌گیرد. او نتیجه گرفت که هنگامی که ساختمان‌ها به گونه‌ای طراحی شوند که ساکنین بتوانند درب‌های ورودی و اماکن عمومی را ببینند، جرم کاهش می‌یابد. او در این کتاب پیشنهادهای ارزشمندی را در زمینه جزییات طراحی محیط به منظور ایجاد فضای قابل دفاع از طریق کاهش آشنایی و ناشناس بودن ساکنان با یکدیگر، افزایش نظارت و مراقبت و کاهش تعداد راه‌های فرار مجرمین ارائه نمود (صالحی، ۱۳۸۷: ۱۳۸). وی معتقد است دو عامل کالبدی و اجتماعی در بیشتر موارد اهمیت می‌یابند. عامل کالبدی شامل "اندازه مجموعه" و "تعداد خانوارهایی" است که در ورودی‌های عمومی یک ساختمان شریک بودند که هرچه میزان مشارکت بیشتر باشد میزان جرائم نیز بیشتر است و عامل اجتماعی عبارتست از "میزان درآمد خانوارها" و "نسبت نوجوانان به بزرگسالان". از نظر وی اندازه ساختمان تأثیر عمده‌ای بر ترس از

وجود آمده به هم خورده است. در سبک معماری جدید جایی برای حوزه خصوصی جداگانه اشخاص وجود ندارد و هیچ فضای گسترده‌ای برای روابط جمعی و ملاقات‌های عمومی لحاظ نشده است (هابرماس، ۱۳۸۴: ۲۵۲).

۴- روش‌شناسی پژوهش

هدف این پژوهش، بررسی میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی و بافت‌های اطراف آن در شهر رشت است. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی می‌باشد که داده‌های مورد استفاده در بخش پژوهش این پروژه، از دو روش کتابخانه‌ای و میدانی به دست آمده است. اطلاعات کتابخانه‌ای مورد استفاده در این پروژه از روش‌های مختلف از جمله مراجعه به کتب، مجلات، پروژه‌های تحقیقی، نقشه‌ها و جستجوی اینترنتی حاصل شده است. در این قسمت هدف این بوده که از آخرین اطلاعات موجود در رابطه با موضوع مورد مطالعه استفاده شود. مطالعات میدانی شامل مصاحبه با افراد و پرسشنامه‌ای حاوی سوالات گوناگون جهت نظرخواهی با مردم می‌باشد. برای تهیه سوالات از ادبیات پژوهش، مؤلفه‌های مختلف در ارتباط با امنیت و عوامل کالبدی ایجاد امنیت استخراج شده است. سوالات به گونه‌ای مورد پرسش قرار گرفته‌اند که امکان کمی کردن آن‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS و نتیجه‌گیری از این داده‌ها وجود داشته باشد تا بتوان در انتها نتیجه‌گیری مناسبی در ارتباط با میزان امنیت در این فضا انجام داد. این تحقیق به جهت رابطه علت و معلولی بین پیاده‌راه و مقوله ایمنی، از روش تحقیق علی بهره برده است. همچنین از روش تحقیق علی و همبستگی به عنوان مبنای کار و زمینه ساز انجام و درک بهتر تحقیق استفاده شده است. همچنین از تجربیات داخلی و خارجی و مطالعات کتابخانه‌ای و نیز سایر منابع مکتوب نظیر مقالات و متون تخصصی مرتبط با موضوع نیز استفاده خواهند شد. در بخش گردآوری داده‌ها، رویکرد کیفی (مطالعه

الیزابت وود از جمله اولین افرادی بود که به بیان رابطه بین جرم و مکان پرداخت. او در زمره برجسته‌ترین اشخاصی بود که از اهمیت عینیت بخشیدن به نظریه طراحی کالبدی در اجتماع دفاع می‌کرد. او برای رضایت بخش کردن محیط زندگی افرادی کهشان پایین‌تری داشتند، تلاش زیادی می‌کرد. او با هدف بالا بردن کیفیت زندگی برای ساکنین و افزایش زیبایی محیط مسکونی سعی در تغییر طراحی این محیط‌ها کرد. یکی از اهداف او بهبود نمای ساختمان‌ها در نظر ساکنین بود. همچنین فضاهایی ایجاد کرد که ساکنین در آن به دور هم جمع شوند که نتیجه آن افزایش امکان نظارت بر ساکنین بود. عقیده وود در مورد کنترل اجتماعی محیط مسکونی مبتنی بر حضور و نظارت توسط خود ساکنین می‌گردد. مناطقی که از دید پنهان مانده‌اند و صریحاً هیچ کنترلی هم در آن مؤثر نیست. همانند جیکوب، وود عقیده داشت که بعضی از انواع طراحی‌ها سبب از بین رفتن کنترل اجتماعی‌ای که توسط ساکنین صورت می‌گیرد، می‌شود. وود در بررسی خود به این نتیجه رسید که چگونگی مشخصات کالبدی طرح‌های اجرایی مجتمع‌های عمومی و ویژگی‌های فیزیکی ذاتی مربوط به آنها از ارتباطات و تماس شهروندان در بلوک‌های مسکونی ممانعت می‌کند. تماس و ارتباطی که زیر بنای کنترل اجتماعی غیر رسمی است (اسماعیلی، ۱۳۸۷: ۱۳۶). براساس این نظریه طراحان و برنامه‌ریزان شهری با آگاهی و تجربه‌ای که در اختیار دارند با توجه به ظرفیت ساخت و ساز محیط برای کاهش ترس از جرائم و کاهش پتانسیل‌های تخلف (در محیط) اقدام به طراحی و برنامه‌ریزی شهری می‌کنند (کوزنس^{۱۰}، ۲۰۰۲: ۱۲۹). هابرماس نیز با انتقاد از معماری مدرن، معتقد است "بلوک‌ها در گذشته رو به خیابان داشتند و در پشت‌شان حیاط و باغ بود. امروزه این سبک معماری قدیم بر اثر تغییراتی که در تصویر خیابان و میدان‌ها به

^{۱۰}. Cozens

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت‌های تاریخی

و ۱۲ دقیقه عرض شمالی از نصف‌النهار گرینویچ قرار دارد و مساحت آن حدود ۱۳۲ کیلومتر می‌باشد. این شهر از شمال به شهر خمام، از جنوب به دهستان الکان، از غرب به صومعه سرا و از شرق به کوچ صفهان محدود است. رشت در وضع طبیعی خود جزء کوچکی از جلگه گیلان و دشت‌های جنوبی دریای خزر است که این جلگه در دو حد جنوبی و شمالی خود بین کوه‌های البرز و نوار ساحلی واقع شده و شهر رشت، بندر انزلی و لاهیجان را در بر می‌گیرد. پیاده‌راه علم‌الهدی در مرکز شهر رشت قرار دارد. این پیاده‌راه یکی از فضاهای عمومی شهری است که نمی‌توان تأثیر آن را در حیات شهری رشت نادیده گرفت. از زوایای مختلفی می‌توان به اهمیت این نوع پروژه‌های شهری پرداخت. روشن است که امروزه تأثیر زیبایی منظر شهری بر وضعیت روانی شهروندان موضوعی نیست که اثبات آن نیاز به تحقیقات زیادی داشته باشد. بدون شک پیاده‌راه علم‌الهدی رشت در مقایسه با گذشته آرامش بیشتری به پهنه مرکزی شهر بخشیده است. عابران در این فضا با آرامش بیشتری قدم می‌زنند و علائم استرس و تعجیل، کمتر در چهره آنان مشاهده می‌شود.

۴- یافته‌های پژوهش

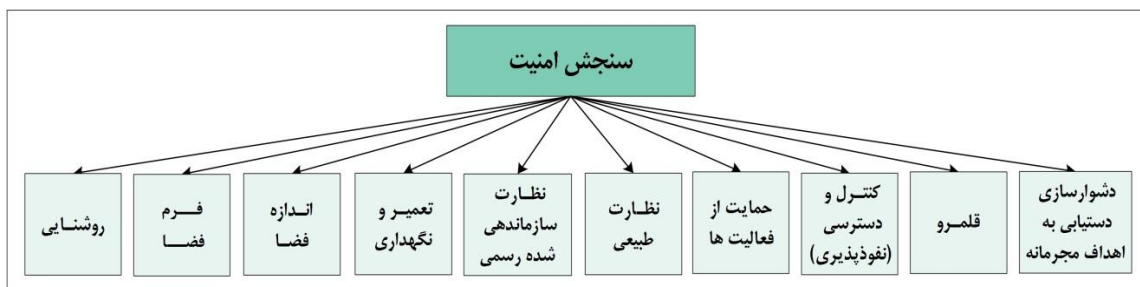
جهت بررسی میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی، ابتدا عوامل مؤثر بر ایجاد امنیت بررسی شده و سپس این عوامل از دیدگاه شهروندان مورد سنجش قرار گرفته است، بدین منظور معیارهای مورد پرسش در شکل (۱) آمده است.

کتاب، مقالات و اسناد معتبر دست اول از منابع داخلی و خارجی) و رویکرد کمی مدنظر قرار گرفته است. جهت انجام مطالعات به صورت علمی ابتدا به متون تخصصی و تجربه‌ها و استانداردهای جهانی مراجعه کرده و با استفاده از روش‌ها و رویکردهای اصلی آنان، مفاهیم و شاخص‌های تحقیق به معیارهای قابل سنجش و راهکارهای قابل اجرا تبدیل خواهند شد. توصیف‌ها و تحلیل‌هایی که در قسمت بافت تاریخی به خصوص پیاده‌راه علم‌الهدی صورت می‌گیرد (شامل معرفی منطقه موردنظر، بررسی آب و هوا، اقلیم و غیره) بخشی از رویکرد توصیفی تحقیق می‌باشد، سپس با استفاده از تحلیل‌های صورت گرفته شده، اصولی براساس ایجاد ایمنی در بافت‌های تاریخی از طریق طراحی پیاده‌راه‌ها تدوین گردد.

این تحقیق از نظر غایت تحقیق: کاربردی، از نظر عده محققان: فردی، از نظر مکان تحقیق: کتابخانه‌ای-اینترنتی- میدانی، از نظر نوع تحقیق: علی و همبستگی، از نظر زمان تحقیق: مقطعی، از نظر هدف تحقیق: تبیینی و از نظر نوع داده‌ها شامل تحقیق کمی و کیفی است.

محدوده مورد مطالعه

شهر رشت در ۴۹ درجه و ۳۲ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه



شکل ۱- مؤلفه‌های مؤثر در طراحی فضاهای امن (منبع: نگارنده)

جدول ۱- سؤالاتی برای سنجش عوامل مؤثر بر میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی (منبع: نگارنده)

عوامل مؤثر بر امنیت	سؤالات
---------------------	--------

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت های تاریخی

دشواری دستیابی به اهداف مجرمانه	تا چه میزان ورودی پیاده‌راه تعریف شده است؟
قلمرو	تا چه میزان به این پیاده‌راه حس تعلق دارید؟ تا چه میزان قلمرو و حریم پیاده‌راه مشخص است؟ تا چه اندازه از نرده و شمشاد برای تعیین حریم‌ها (مثلاً حریم عابر پیاده و...) استفاده شده است؟
کنترل و دسترسی (نفوذپذیری)	تا چه میزان در پیاده‌راه کنج‌ها و کوچه‌های بن‌بست و تاریک وجود دارد؟ تا چه میزان پیاده‌راه پر و پیچ و خم داشته و سبب افزایش جرم و جنایت شده است؟ تا چه میزان دسترسی به مکان‌های مختلف در پیاده‌راه وجود دارد؟ تا چه اندازه این دسترسی‌ها توسط افراد مختلف مانند پلیس کنترل می‌شود؟
حمایت از فعالیت‌ها	تا چه میزان فعالیت‌های شبانه روزی (درمانگاه، آژانس و...) در پیاده‌راه وجود دارد؟ تا چه میزان فعالیت‌های جاذب جمعیت مانند سینما، پارک و... در پیاده‌راه وجود دارد؟
نظارت طبیعی	تا چه اندازه در فضاهای مختلف در پیاده‌راه مردم حضور داشته و فضاها خاموش و ساکت نمی‌باشد؟ تا چه میزان امکان دید به فضاهای مختلف پیاده‌راه از پنجره‌های مسکونی امکان‌پذیر است؟ تا چه میزان طبقه همکف جداره‌ها، کاربری تجاری قرار گرفته است؟
نظارت سازماندهی شده رسمی	تا چه میزان در پیاده‌راه دوربین‌های مدار بسته وجود دارد و یا پلیس بر فضاها نظارت دارد؟
تعمیر و نگهداری	تا چه میزان به مبلمان شهری (میز و نیمکت‌ها)، چراغ‌ها و... رسیدگی (نظافت و تعمیر) می‌شود؟
اندازه فضا	تا چه اندازه در پیاده‌راه بناهای بزرگ مقیاس و بلندمرتبه وجود دارد؟ تا چه میزان در پیاده‌راه، ازدحام موجب افزایش جرم و جنایت شده است؟
فرم فضا	تا چه میزان در پیاده‌راه بناهای شاخص وجود دارد؟ تا چه میزان در طراحی پیاده‌راه از شکل‌های منظم و فرم‌های خوانا استفاده شده است؟
روشنایی	سطح نورپردازی و روشنایی در این محدوده را تا چه حد مناسب می‌دانید؟ تا چه اندازه نورپردازی بافت، سبب امنیت شده است؟

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.۸۶۱	۲۱

از میان پاسخگویان، حدود ۵۰ درصد خانم و ۵۰ درصد آقا هستند که به طور تصادفی از میان جامعه آماری انتخاب شده‌اند. در ادامه نمودارهای مربوط به این آمار آمده است. بیشترین تعداد پاسخگویان، سن بین ۳۰-۴۰ سال بوده‌اند که مدت اقامت آنها در این مکان، ۲۰-۳۰ سال بوده است. تحصیلات آنان نیز بیشتر لیسانس و فوق لیسانس می‌باشد (شکل ۲).

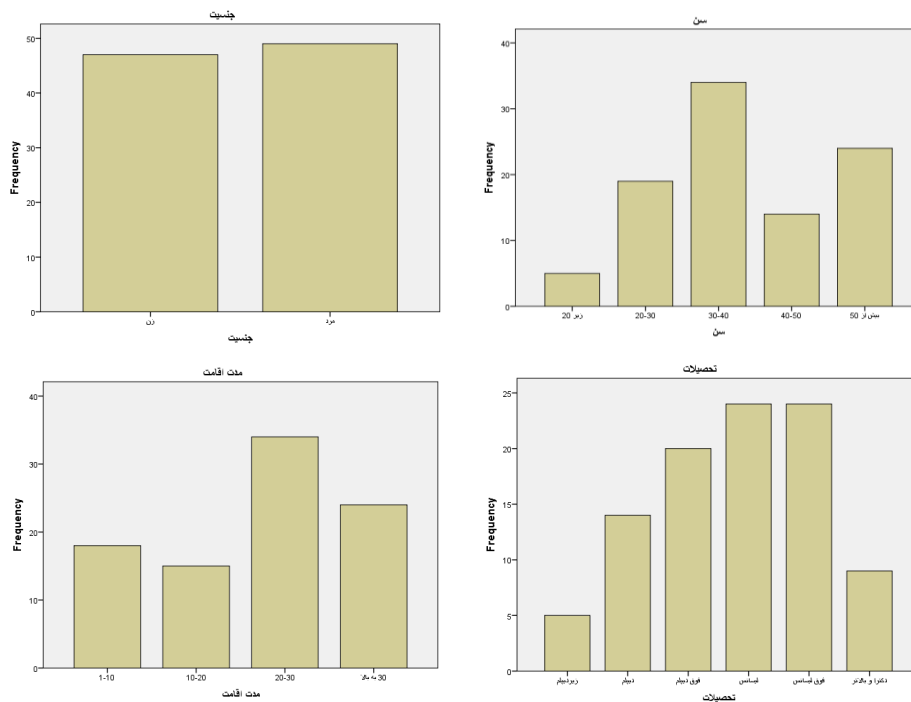
برای تعیین حجم نمونه، از روشی استفاده شد که به جامعه آماری وابسته نباشد. سطح اطمینان ۹۵ درصد برگزیده شد یعنی ۵ درصد خطا مورد پذیرش قرار گرفت؛ در نتیجه با استفاده از فرمول کوکران، حجم نمونه ۹۶ به دست آمد، بدین دلیل، ۹۶ پرسشنامه پر شده است. برای پایایی ابزار سنجش از روش محاسبه ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. آلفای به دست آمده از ۹۶ پرسشنامه با ۲۱ پرسش، ۰/۸۶۱ شده است که چون بالاتر از ۰/۷ است، نشان می‌دهد پرسشنامه پایا است (جداول ۲).

جدول ۲- محاسبات آلفای کرونباخ برای سنجش پایایی ابزار پرسشنامه (منبع نگارنده)

Case Processing Summary		
	N	%
Valid	۹۶	۹۴,۱
Cases Excluded ^a	۶	۵,۹
Total	۱۰۲	۱۰۰,۰

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت های تاریخی



شکل ۲- فراوانی پاسخگویان از نظر ویژگی‌های عمومی سن، جنس، تحصیلات و مدت اقامت (منبع: نگارنده)

که شهروندان به پیاده‌راه حس تعلق بالایی دارند. در سوال "تا چه اندازه حریم و قلمرو پیاده‌راه مشخص است" اکثر افراد، حدود ۳۵ درصد گزینه متوسط را انتخاب کرده اند. باقی سوالات نیز در ادامه قابل مشاهده است. بنابراین برای مشخص کردن رتبه و درجه هر یک از مؤلفه‌ها، از آزمون فریدمن استفاده شده است.

در بررسی سوال‌ها و گویه‌های ارزیابی شده برای نمونه در سوال "تا چه میزان ورودی پیاده‌راه تعریف شده است؟" اکثر افراد حدود ۴۰ درصد، گزینه متوسط را انتخاب کرده‌اند. در سوال "تا چه میزان به این پیاده‌راه حس تعلق دارید" اکثر افراد حدود ۷۰ درصد، گزینه‌های زیاد و خیلی زیاد را انتخاب کرده‌اند که این مهم نیز بیان کننده آن است

جدول ۳- مؤلفه‌های مورد سنجش جهت تحلیل میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی (منبع: نگارنده)

تا چه میزان ورودی پیاده‌راه تعریف شده است؟

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	خیلی کم	۲	۲,۰	۲,۰	۲,۰
	کم	۵	۴,۹	۵,۱	۷,۱
	متوسط	۴۳	۴۲,۲	۴۳,۹	۵۱,۰
	زیاد	۳۹	۳۸,۲	۳۹,۸	۹۰,۸
	خیلی زیاد	۹	۸,۸	۹,۲	۱۰۰,۰
Total		۹۸	۹۶,۱	۱۰۰,۰	
System Missing		۴	۳,۹		
Total		۱۰۲	۱۰۰,۰		

تا چه میزان به این پیاده‌راه حس تعلق دارید؟

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	-----------	---------	---------------	--------------------

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت‌های تاریخی

Valid	خیلی کم	۲	۲,۰	۲,۰	۲,۰
	کم	۱	۱,۰	۱,۰	۳,۱
	متوسط	۲۳	۲۲,۵	۲۳,۵	۲۶,۵
	زیاد	۴۷	۴۶,۱	۴۸,۰	۷۴,۵
	خیلی زیاد	۲۵	۲۴,۵	۲۵,۵	۱۰۰,۰
Total		۹۸	۹۶,۱	۱۰۰,۰	
System Missing		۴	۳,۹		
Total		۱۰۲	۱۰۰,۰		

تا چه میزان قلمرو و حریم پیاده‌راه مشخص است؟

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	خیلی کم	۲	۲,۰	۲,۰	۲,۰
	کم	۳	۲,۹	۳,۱	۵,۱
	متوسط	۳۵	۳۴,۳	۳۵,۷	۴۰,۸
	زیاد	۲۸	۲۷,۵	۲۸,۶	۶۹,۴
	خیلی زیاد	۳۰	۲۹,۴	۳۰,۶	۱۰۰,۰
Total		۹۸	۹۶,۱	۱۰۰,۰	
System Missing		۴	۳,۹		
Total		۱۰۲	۱۰۰,۰		

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت‌های تاریخی

جدول ۴- نظرات پاسخگویان درباره سنجش عوامل مؤثر بر میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی برحسب درصد (منبع: نگارنده)

عوامل مؤثر بر امنیت	سوالات / گویه‌ها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
دشوارسازی دستیابی به اهداف مجرمانه	- تعریف شدن ورودی پیاده‌راه	۲	۴٫۹	۴۲٫۲	۳۸٫۲	۸٫۸
قلمرو	- حس تعلق به پیاده‌راه - مشخص بودن قلمرو و حریم پیاده‌راه - استفاده از نرده و شمشاد برای تعیین حریم	۲	۲٫۹	۳۴٫۳	۲۷٫۵	۲۴٫۵
کنترل و دسترسی (نفوذپذیری)	- وجود کنج‌ها و کوچه‌های بن‌بست و تاریک در اطراف پیاده‌راه - پیچ و خم داشتن پیاده‌راه و تأثیر در افزایش جرم و جنایت - دسترسی به مکان‌های مختلف در اطراف پیاده‌راه - کنترل دسترسی‌ها توسط افراد مختلف مانند پلیس	۲۵٫۵	۷۰٫۶	۲	-	-
حمایت از فعالیت‌ها	- وجود فعالیت‌های شبانه روزی (درمانگاه، آژانس و...) در پیاده‌راه - وجود فعالیت‌های جاذب جمعیت (سینما، پارک و...) در پیاده‌راه	۲۵٫۵	۶۶٫۷	۲	-	-
نظارت طبیعی	- حضور مردم در پیاده‌راه و نبود فضاهای خاموش و ساکت - امکان دید به فضاهای مختلف پیاده‌راه از پنجره‌های مسکونی - وجود کاربری تجاری طبقه همکف جداره‌ها	-	-	۱۷٫۶	۴۴٫۱	۳۲٫۴
نظارت سازماندهی شده رسمی	- وجود دوربین‌های مداربسته در پیاده‌راه و نظارت پلیس بر فضا	۲۵٫۵	۶۳٫۷	۴٫۹	-	-
تعمیر و نگهداری	- رسیدگی (نظافت و تعمیر) بر عناصر مبلمان شهری	-	-	۱۴٫۷	۴۷٫۱	۳۲٫۴
اندازه فضا	- وجود بناهای بزرگ مقیاس و بلندمرتبه در پیاده‌راه - ازدحام و افزایش جرم و جنایت در پیاده‌راه	۲	۲٫۹	۳۲٫۴	۲۷٫۵	۲۹٫۴
فرم فضا	- وجود بناهای شاخص در پیاده‌راه - استفاده از شکل‌های منظم و فرم‌های خوانا در طراحی پیاده‌راه	-	۱	۶٫۹	۵۳٫۹	۳۲٫۴
روشنایی	- مناسب بودن سطح نورپردازی و روشنایی در محدوده پیاده‌راه - تأثیر نورپردازی بافت در ایجاد سبب امنیت پیاده‌راه	۱	۱	۲	۴۵٫۱	۴۵٫۱
		-	-	۸٫۸	۵۲٫۹	۳۲٫۴

در بافت) "بیشترین مقدار بوده و کمترین مقدار نیز برای سوال "تا چه میزان در پیاده‌راه، ازدحام موجب افزایش جرم و جنایت شده است؟" می‌باشد و این به لحاظ آماری نیز مورد تأیید می‌باشد زیرا سطح معنی‌داری، کمتر از ۰٫۰۵ می‌باشد. این موارد با توجه به دو پرسش باز که از شهروندان پرسیده شده کاملاً تأیید می‌گردد. زیرا تمامی شهروندان، میزان امنیت ایجاد شده در بافت، پس از تبدیل این خیابان به پیاده‌راه را بسیار مثبت ارزیابی کردند و عواملی که سبب

در ادامه برای بررسی میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی از آزمون فریدمن استفاده شده است. این تحلیل به منظور بررسی عوامل مؤثر بر امنیت بافت‌های تاریخی با توجه به نتایج پرسشنامه‌ها که در جداول و نمودارهای بالا انجام گرفته است، صورت می‌گیرد. نتایج به دست آمده در جدول زیر، حاکی از آن است که میانگین رتبه محاسبه شده برای "سطح نورپردازی و روشنایی در این محدوده را تا چه حد مناسب می‌دانید؟ (مؤلفه روشنایی در ارتباط با ایجاد امنیت

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت های تاریخی

- ایجاد امنیت بیشتر می‌شود را شامل موارد زیر می‌دانستند:
۱. حضور پلیس
 ۲. ایجاد کاربری‌های متنوع جهت حضورپذیری بیشتر
 ۳. افزایش ساعات خرید و فروش (ایجاد کاربری‌های
 ۴. کم کردن ازدحام
 ۵. ایجاد بناهای جدید به جای بناهای مخروبه
 ۶. توجه به همه اقشار (معلولین و...)

جدول ۵- آزمون فریدمن برای رتبه‌بندی نظر پاسخگویان در رابطه با عوامل ایجاد امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی (منبع: نگارنده)

رتبه‌بندی گویه‌ها	میانگین رتبه
- تعریف شدن ورودی پیاده‌راه	۱۰,۶۵
- حس تعلق به پیاده‌راه	۱۳,۶۴
- مشخص بودن قلمرو و حریم پیاده‌راه	۱۲,۹۱
- استفاده از نرده و شمشاد برای تعیین حریم	۱۰,۶۵
- وجود کنج‌ها و کوچه‌های بن بست و تاریک در اطراف پیاده‌راه	۳,۲۹
- پیچ و خم داشتن پیاده‌راه و تأثیر در افزایش جرم و جنایت	۳,۵۸
- دسترسی به مکان‌های مختلف در اطراف پیاده‌راه	۱۲,۹۱
- کنترل دسترسی‌ها توسط افراد مختلف مانند پلیس	۱۲,۹۱
- وجود فعالیت‌های شبانه روزی (درمانگاه، آژانس و...) در پیاده‌راه	۳,۲۹
- وجود فعالیت‌های جاذب جمعیت (سینما، پارک و...) در پیاده‌راه	۱۴,۷۶
- حضور مردم در پیاده‌راه و نبود فضاهای خاموش و ساکت	۱۴,۵۵
- امکان دید به فضاهای مختلف پیاده‌راه از پنجره‌های خانه‌های مسکونی	۱۱,۵۸
- وجود کاربری تجاری طبقه همکف جداره‌ها	۱۵,۲۲
- وجود دوربین‌های مداربسته در پیاده‌راه و نظارت پلیس بر فضا	۳,۴۳
- رسیدگی (نظافت و تعمیر) بر عناصر مبلمان شهری	۱۴,۷۱
- وجود بناهای بزرگ مقیاس و بلندمرتبه در پیاده‌راه	۱۲,۹۱
- ازدحام و افزایش جرم و جنایت در پیاده‌راه	۳,۲۴
- وجود بناهای شاخص در پیاده‌راه	۱۵,۰۱
- استفاده از شکل‌های منظم و فرم‌های خوانا در طراحی پیاده‌راه	۱۰,۶۵
- مناسب بودن سطح نورپردازی و روشنایی در محدوده پیاده‌راه	۱۶,۲۶
- تأثیر نورپردازی بافت در ایجاد سبب امنیت پیاده‌راه	۱۴,۸۶

Test Statistics^a

N	۹۶
Chi-Square	۱۲۴۵,۵۲۶
Df	۲۰
Asymp. Sig.	.۰۰۰

a. Friedman Test

در این پژوهش به بررسی نظر افراد در رابطه با میزان امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی پرداخته شد. برای تحلیل

۵- نتیجه‌گیری

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت‌های تاریخی

امنیت در پیاده‌راه و بافت‌های اطراف بسیار بالا رفته است. علاوه بر این عوامل، شهروندان، حضور پلیس، ایجاد کاربری‌های متنوع جهت حضورپذیری بیشتر و افزایش ساعات خرید و فروش (ایجاد کاربری‌های ۲۴ ساعته و توجه به زندگی شبانه) را از عوامل دیگر افزایش امنیت در این پیاده‌راه ذکر کرده‌اند. اصول پیشنهادی برای ارتقا امنیت در پیاده‌راه‌ها و بافت‌های شهری براساس نتایج بدست آمده از پرسشنامه‌ها و آزمون فریدمن در جدول (۶) آمده است.

پرسشنامه‌ها، نرم‌افزار SPSS مورد استفاده قرار گرفت و با استفاده از آزمون فریدمن، عوامل مؤثر بر ایجاد امنیت در پیاده‌راه علم‌الهدی مورد سنجش قرار گرفت. مطابق یافته‌های پژوهش، میانگین رتبه محاسبه شده برای "سطح نورپردازی و روشنایی در این محدوده را تا چه حد مناسب می‌دانید؟ (مؤلفه روشنایی در ارتباط با ایجاد امنیت در بافت)" بیشترین مقدار بوده و کمترین مقدار نیز برای سوال "تا چه میزان در پیاده‌راه، ازدحام موجب افزایش جرم و جنایت شده است؟" می‌باشد. بنابراین بعد از تبدیل شدن این خیابان به پیاده‌راه به علت احیای کالبدی عناصر، میزان

جدول ۶- ارائه اصول برای ارتقا امنیت در پیاده‌راه‌ها

مؤلفه‌های مورد بررسی به ترتیب رتبه بدست آمده در آزمون فریدمن	ارائه اصول برای ارتقا امنیت در پیاده‌راه‌ها
دشوارسازی دستیابی به اهداف مجرمانه	<ul style="list-style-type: none"> - تعریف ورودی پیاده‌راه - ایجاد عناصر شاخص در محل ورودی‌ها مانند کاربری شاخص و یا کالبد شاخص - استفاده از عناصر تعریف کنج برای افزایش خوانایی
قلمرو	<ul style="list-style-type: none"> - تعیین حریم‌ها در پیاده‌راه - تعیین حریم پیاده و سواره - تعیین مسیرهای حرکت برای افراد مختلف - استفاده از نرده و شمشاد برای تعیین حریم (مثلاً حریم عابر پیاده و...)
کنترل و دسترسی (نفوذپذیری)	<ul style="list-style-type: none"> - طراحی مسیرهای صاف و مستقیم - از بین بردن مسیرهای تنگ و باریک - استفاده از پلیس برای کنترل وضعیت
حمایت از فعالیت‌ها	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد فعالیت‌های شبانه روزی (درمانگاه، آژانس و...) در پیاده‌راه - ایجاد فعالیت‌های جاذب جمعیت مانند سینما، پارک و... در پیاده‌راه
نظارت طبیعی	<ul style="list-style-type: none"> - امکان دید به فضاهای عمومی با قرار دادن کاربری مسکونی در طبقه بالا (چشمان ناظر) - ایجاد کاربری‌های تجاری در طبقه همکف بناها - ایجاد فعالیت‌های جاذب جمعیت مانند سینما، پارک و... در پیاده‌راه‌ها جهت افزایش حضور مردم و نظارت
نظارت سازماندهی شده رسمی	<ul style="list-style-type: none"> - استفاده از دوربین‌های مدار بسته - استفاده از پلیس جهت نظارت بر فضا
تعمیر و نگهداری	<ul style="list-style-type: none"> - رسیدگی (نظافت و تعمیر) مداوم به مبلمان شهری (میز و نیمکت‌ها)، چراغ‌ها و...
اندازه فضا	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد فضاهای باز مناسب برای حضور افراد مختلف و جلوگیری از ازدحام زیاد
فرم فضا	<ul style="list-style-type: none"> - طراحی فرم‌ها و شکل‌های خوانا در پیاده‌راه

تبیین نقش پیاده‌راه‌ها در ارتقای امنیت در فضاهای شهری جرم خیز و ایجاد سرزندگی در بافت های تاریخی

روشنایی	- افزایش سطح نورپردازی به خصوص در کنج‌ها - استفاده از نورهای نقطه‌ای در قسمت‌های مختلف پیاده‌راه‌ها
---------	--

در این تحقیق به عوامل مختلف ایمنی در پیاده‌راه‌ها و بافت‌های تاریخی و پیاده‌راه علم‌الهدی به‌طور خاص پرداخته شد. نتایج تحقیق حاکی از آن است که پیاده‌مداری در بافت‌های تاریخی به دلیل حضور مردم، افزایش کاربری‌های جاذب جمعیت، افزایش سطح نورپردازی و دیگر مؤلفه‌ها و معیارها که مفصل به آنها پرداخته شد و سبب افزایش حضور مردم در بافت‌ها می‌شوند، ایمنی را افزایش می‌دهد. این مورد فرضیه اول تحقیق بوده است که با استفاده از آزمون فریدمن بدان دست یافته شده است. چرا که پرسشنامه برای پیاده‌راه علم‌الهدی تدوین گردیده و براساس نظرات شهروندان و بررسی کارشناسانه، میزان ایمنی بعد از پیاده‌راه شدن این مسیر به دلیل افزایش تمهیدات لازم، افزایش یافته است. علاوه بر این مورد، این پیاده‌راه توانسته است بر میزان ایمنی در سطح شهر به‌طور غیر مستقیم نیز تأثیر بگذارد چرا که عوامل متعددی در ارتقاء ایمنی تأثیرگذار بوده است نظیر افزایش روشنایی، بهبود کالبدی، افزایش کاربری‌های تجاری، حضور پلیس و... این موارد همگی عواملی برای ارتقاء ایمنی در این بافت بوده‌اند که حضور مردم را در فضا بیشتر کرده‌اند به گونه‌ای که شهروندان عملاً درخواست افزایش ساعات حضور در سایت را داشته و خواهان افزایش ساعات فعالیت کاربری‌ها بوده‌اند. این مورد نشان از آن دارد که قسمتی از بافت تاریخی شهر رشت از لحاظ ایمنی به درجه بالاتری از آن دست یافته است. این مورد نشان از آن دارد که ایجاد تمهیداتی از این قبیل می‌تواند در نقاط دیگری از سایت نیز اجرا شده و موجب ارتقاء ایمنی در بافت شود.

آنچه که در یافته‌های تحقیق مسلم شد این است که مردم در فضاهایی چون کوچه‌های تاریک و خلوت، خیابان‌ها و فضاهای شلوغ و پر تردد شهر، املاک بدون مالک و متولی، کنج‌ها، ساختمان‌های نیمه تمام و رها شده یا متروک، شلوغی و نگاه‌های مردمی که به دلیل فقر و نبود فرهنگ زندگی روی دیگران سنگینی می‌کند، مکان‌هایی که پلیس حضور دائمی ندارد احساس ناامنی می‌کنند. چنین بی‌توجهی‌هایی پیامدهایی از قبیل عدم اعتماد، احساس نگرانی نسبت به چیزها و مسائل مختلف، کناره‌گیری از مشارکت و رفتارهای اجتماعی، ترس و بیمناکی و دوری جستن از محیط، محدود کردن فعالیت‌های عادی و ارتباطات، عدم حفظ مدنیت، هنجارشکنی و... را به دنبال دارد. بنابراین راهکارهای پیشنهادی زیر را می‌توان برای رهایی از چنین معضلاتی و رسیدن به ایمنی ایده‌آل ارائه کرد.

پیاده‌راه علم‌الهدی با توجه به ویژگی‌هایی چون: خرده فروشی‌ها، کاربری‌های جاذب جمعیت، اقشار رجوع کننده به محیط، ظرفیت بالای تجاری و اجتماعی، تسلط عابر پیاده بر فضا، تنوع فعالیت و... می‌تواند عاملی برای حرکت و مکث عابر پیاده در بستر پیاده‌راه باشند. به همین دلیل می‌توانند سطح تعاملات را افزایش دهند و در اثر افزایش همین سطح تعاملات، ایمنی محیطی افزایش می‌یابد. همانطور که افرادی چون گل، جیکوبز و لیدن نیز گفته‌اند حرکت پیاده باعث افزایش تعاملات می‌شود. می‌توان گفت، در پیاده‌راه‌ها، کندتر بودن حرکت اتومبیل‌ها یا عدم وجود آنها و همچنین ویژگی‌های کالبدی پیاده‌راه‌ها، باعث تشویق حرکت به صورت پیاده می‌شود و این تشویق حرکت به صورت پیاده سطح تعاملات را افزایش می‌دهد. در اثر افزایش سطح تعاملات، نظارت طبیعی در محیط بیشتر شده و در نتیجه شاخص‌های یک فضای شهری امن تقویت می‌شود و در نهایت پیاده‌راه عاملی برای کاهش وقوع جرائم می‌گردد. نکته مورد توجه این است که کمیت و کیفیت نظارت اجتماعی در محیط با توجه به تراکم عابران پیاده در نظر گرفته می‌شود. مجموع این عوامل موجب کاهش چشمگیر وقوع جرم در فضای شهری شده و این امر باز هم سبب افزایش حضورپذیری افراد می‌گردد.

- Abdullahi.h, M. (۲۰۰۴), Crime prevention through urban land use planning (case study: robbery in the zanzan city), MSc Thesis Geography and Urban Planning, University of Zanzan.
- Ackerman, W. V. & A. T. Murray (۲۰۰۴), "Assessing Spatial Patterns of Crime in Lima, Ohio". Cities, ۲۱: ۴۲۳-۴۳۷.
- Ahmadabadi, Z; Salehi, M. and Ahmadabadi, A. (۲۰۰۸), The relationship between place and crime, Social Welfare Research Quarterly, Year ۷, No. ۲۷.
- Ahmadi, H. (۲۰۰۵), Sociology of Deviations, Tehran: Samat Publications.
- Akhavan, A. and Salehi, I. (۲۰۰۹), Crime Prevention Approach through Environmental Design (D.E.T.P.C) An Effective Approach to Crime Reduction in Urban Environment, International Road and Building Monthly.
- Amiri Rasketi, M. and Asherieh, R. (۲۰۱۰), The role of urban architecture in reducing crime.
- Ardabili, M. (۲۰۰۸), General Criminal Law, Tehran, Mizan Legal Foundation, ۲۰th Edition, Volume One, pp. ۵۹-۵۶.
- Behzadfar, M. and Ghorbanian, M. (۲۰۰۸), Street Design Based on Environmental Quality Variables, Armanshahr Architecture and Urban Planning Quarterly, First Year, No. ۱.
- Byanlu, Y. Mansourian, M. (۲۰۰۶), Relationship between population density and the amount and type of crime. Journal of Social Welfare, Vol. ۵, No. ۲۲.
- Carillo, Ellen C. (۲۰۱۵), historical contexts, university press of colorado.
- Carmona, M, Health T, oc, and Tiesdell S. (۲۰۰۳), Public places urban spaces, New York: Architectural press.
- Chalabi, M. and Mubaraki, M. (۲۰۱۱), A Study of the Relationship between Social Capital and Crime at Small and Large Levels, Selected Articles of the First National Conference on the Role of Tribes in Preventing Mass Conflict, Tehran, Zaytoon Sabz Publications.
- Crow, T. (۲۰۰۰), Crime Prevention through Environmental Design. ۲nd Edition. Boston: Butter Worth-Heiman. Pp ۴۳-۶۷
- Cui, Jianqian, Lin, Dong, (۲۰۱۶), utilisation of underground pedestrian. Systems for urban sustainability, Tunnelling and underground space technology.
- Danesh, TZ. (۱۹۹۵), who is guilty, criminology is, keyhan Publishing, Sixth Edition
- Elmira, Jamei. Priyadarsini rajagopalan, mohammad mehdi seyedmahmoudian, yashar jamei, (۲۰۱۶), review on the impact of urban geometry pedestrian level greening on outdoor thermal comfort, renewable and sustainable energy reviews.
- Gurchy Beigi, M. (۲۰۰۵), Crime prevention through environmental design (CPTED), MSc Thesis in Criminal Law and Criminology, Faculty of Law, Tehran University.
- Hang, Y.C et al. (۲۰۱۰), critical factors in adopting a KMS for the pharmaceutical industry, industrial M & data system, Vol. ۱۰۵. No.۲.
- Hojjati Ashrafi, Gh. (۱۳۷۸). Council of Municipalities and Islamic Councils, Tehran, Ganj-e-Danesh Publications, Fourth Edition, pp. ۱۲۱-۱۱۹.
- Kaldi, AR. (۲۰۰۲), deviance, crime and prevention, Journal of Social Welfare, No. ۳
- Kasan, M. (۲۰۰۶), Principles of Criminology, Mir Ruhollah Sadiq Translator. Tehran, dadgostar

Publication, First Edition.

- Lei kang, Jon D. fricker (۲۰۱۶), sharing urban sidewalks with bicyclists? an exploratory analysis of pedestrian perceptions and attitudes, transport policy
- Madnipour, A. (۲۰۰۰), Urban Space Design (A New Attitude to the Social and Spatial Process), translated by Farhad Mortezaei, Tehran, Urban Processing and Planning Company.
- Mahsa, Mansouri, norsidahujang, (۲۰۱۶), tourist expectation historical district of kuala lampur, Malaysia, Asian geographer
- Najafi Abrandabadi, A. and Hashem Beigi, H. (۱۹۹۸), Encyclopedia of Criminology, Tehran, Shahid Beheshti University Press.
- Pakzad, J. (۲۰۰۶), Theoretical Foundations and Urban Design Process, Tehran, Shahidi Publications.
- Pakzad, J. (۲۰۰۶), Urban Space Design Guide, Tehran, Shahidi Publications.
- Rifaioglu, Mert Nezih (۲۰۱۶), An investigation into the methods for Anglyses and conservation of historical urban forms, Elsevier BV, civil enginpering and architecture, cea
- Rothrock, sara -E. (۲۰۱۰), antiterrorism design and public safety: reconciling CPTED with the post, Massachusetts institute of technology, Dept, of urban studies and planning
- Salehi, I. (۲۰۰۸), Environmental Characteristics of Safe Urban Spaces, Tehran, Urban Planning and Architecture Studies Center.
- Sarukhani, B. and Navidnia, M. (۲۰۰۶), Social Security of the Family and Place of Residence in Tehran, Scientific and Research Quarterly of Social Welfare, Year ۶, No. ۲۲, pp. ۱۰۶-۸۷.
- Taheri Khani, Z. (۲۰۰۹), A Study of Social Factors Factors Affecting the Sense of Security Among Isfahani Citizens Master's Thesis, Social Sciences, University of Isfahan.
- UN habitat, (۲۰۰۷), enhancing urban safety and security global report on humal settlement, ۲۰۰۷, Nairobi, kenya.
- Watson. D; plattus. A; shibley. R, (۲۰۰۳), time saver standards for urban design mac grew hillpub, Massachusetts, USA.
- Zacharias, J. (۲۰۱۴), pedestrian behavior and perception in urban walking environments, Journal of planning literature.