

## امنیت و ایمنی در فضاهای شهری با تأکید بر پدافند غیر عامل (مورد شهر یاسوج)

(تاریخ دریافت: ۹۳/۷/۱۱)

(تاریخ پذیرش: ۹۳/۸/۲۰)

محمد تیربند ۱

محمد باقرایزدی ۲

### چکیده

توجه به مسأله تامین امنیت در تمامی ابعاد از جمله موارد مهمی است که باید در طراحی محیط مصنوع مدنظر برنامه‌ریزان و طراحان شهر قرار گیرد. طراحی محیط زیست انسان، به طور صحیح و عوامل موثر در ارتقای کیفیت آن به تامین بهداشت جسمی، روحی و انسانی می‌انجامد. ابعاد تامین امنیت فیزیکی را می‌توان با توجه به طراحی مناسب ابعاد کالبدی شهری مورد بررسی قرار داد، فضاهای شهری بخشی از محیط انسان‌ساخت هستند که به دلیل نوع معماری و آرایش مبلمان و پوشش نما و نورپردازی آنها عامل موثری در ناامنی هستند، از سوی دیگر عدم توجه به ایمنی زیرساخت‌های شهری نیز امنیت شهروندان را به خطر خواهد انداخت. در این پژوهش به بررسی امنیت و ایمنی در فضاهای شهری با تأکید بر پدافند غیرعامل مطالعه موردی شهر یاسوج، پرداخته شده‌است، این فضاهای شهری شامل خیابانها، معابر، میادین، مراکز تفریحی و تاسیسات و تجهیزات شهری می‌باشد.

روش پژوهش براساس هدف کاربردی، و براساس ماهیت، توصیفی-تحلیلی است که اطلاعات مورد نظر از طریق منابع متعدد کتابخانه‌ای، اسنادی و برداشت‌های میدانی گردآوری شده است. ابزار سنجش اطلاعات با استفاده از داده‌های آماری و با استفاده از تکمیل پرسشنامه‌ای است که به عنوان نمونه بین ۱۰۰ نفر از ساکنین شهر یاسوج توزیع و نتایج آن با استفاده از نرم افزار SPSS تجزیه و تحلیل شد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که میزان امنیت فضاها و حضور شهروندان با یکدیگر رابطه دو سویه دارند، تامین امنیت در فضاهای شهری، به حضور بیشتر شهروندان در محیط شهری کمک می‌کند وبالطبع حضور شهروندان و ارتباطات اجتماعی نیز باعث افزایش امنیت در فضاهای شهری می‌شود.

**واژگان کلیدی:** امنیت، پدافند غیرعامل، ایمنی، فضای شهری، فضای بی دفاع

<sup>۱</sup> دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه ریزی شهری از پژوهشگاه پدافند غیر عامل و مدرس دانشگاه علوم و تحقیقات یاسوج. (نویسنده مسئول)، m.tirband@yahoo.com

<sup>۲</sup>: کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

## مقدمه

فضای شهری بیشترین ارتباط را با مردم و محیط زندگی برقرار می‌کند و در نتیجه نقش به‌سزایی در هویت‌بخشی و احساس آرامش به شهروندان دارد. زیبایی، آراستگی، پاکیزگی و انسجام بخشی از ویژگیها و معیارهای مهم ارزیابی شهر آرام‌بخش است. شهرهای امروز با تمام امکانات جدید، همانند گذشته قادر به تامین آرامش و امنیت شهروندان نیستند. آنها به دلیل تمرکز بالای جمعیت و فعالیتهای خارج از مقیاس انسانی و فراوانی ماشین، به تدریج، از شاخص‌های آرامش و امنیت فضای شهری فاصله گرفته‌اند. در جوامع امروزی محیط‌های نامطلوب شهری مشکلات بسیاری را برای امنیت شهروندان ایجاد کرده و در رشد آسیب‌های اجتماعی موثر بوده‌اند. با گسترش این آسیب‌ها، امنیت رنگ می‌بازد و جرائم بالا می‌رود و مردم در کنشهای اجتماعی محتاطانه عمل کرده و با هر اتفاقی ترس و دلهره در آنان دو چندان می‌شود و در نتیجه احساس ناامنی می‌کنند.

امنیت اجتماعی آرامش و آسودگی خاطری است که هر جامعه‌ای موظف است در زمینه‌های شخصی، اقتصادی، سیاسی و قضایی برای جامعه و اعضای خود فراهم کند. رویکرد اجتماعی به فضای شهری، خود مستلزم بهره‌برداری از دانش به روز شده امنیت شهری است که عمده‌ترین محور آن تکیه بر امنیت اجتماع محور است. امنیت اجتماع محور، به اجتماعی شدن دستگاه‌های مسئول در امنیت شهری مربوط می‌شود؛ یعنی تحقق امنیت با مردم برای مردم و در جهت منافع و مصالح عمومی جامعه‌ای که مدیران شهری در برابر آن مسئولیت دارند.

عواملی که امنیت شهری را از بین می‌برند و موجب تهدید یا کاهش امنیت شهرهای بزرگ می‌شوند، بسیارند و برخی فضاهای شهری، یکی از عوامل اصلی تهدیدکننده امنیت شهرها هستند، این فضاها معمولاً از دید پنهان هستند و به همین خاطر فضاهای دنج و مطمئنی برای فعالیتهای غیرمجاز و ناهنجار محسوب می‌شوند. زیرپله‌های شهری، داخل زیرگذرها، پلهای هوایی، زمین‌های فرورفته و گودها، ساختمان‌های متروکه، حاشیه ترمینال‌ها و معابری که در شهرک‌های جدید واقع شده‌اند، مواردی از فضاهای تاریک و بدون دفاع در شهرها هستند. فضاهای بدون دفاع در حقیقت بخش آسیب پذیرکالبد فیزیکی است که پرداختن به آن از اهم وظایف مدیران شهری محسوب می‌شود. جایی که با

گسترش نظارت اجتماعی به مکانی کم عارضه از حیث بروز جرم و بزهکاری تبدیل می شود.

گسترده‌گی شهر یاسوج به سبب شکل‌گیری کانون‌های جرم، بیش از سایر عوامل در تحلیل فضاهای بدون دفاع تاثیر می‌گذارد، از این رو، مدیریت ویژه‌ای برای رسیدگی به امور فضاهای بدون دفاع در مدیریت شهری لازم می‌آید؛ زیرا پیگیری امور چنین فضاهایی در سطح شهر صرفاً به مسایل کالبدی و فیزیکی آن مربوط نیست بلکه به بررسی جامع از ابعاد گوناگون وابسته است. بسیاری معتقدند شهرها برای اینکه ایمن باشند باید برای همه گروه‌های سنی، جنسی ساخته شوند و برنامه‌ریزان شهری باید تفاوت‌های سنی و جنسیتی را در ساخت آنها مورد توجه قرار دهند. در حالی که جامعه ما روز به روز بیش از گذشته شهری می‌شود و باید به نیازهای ملموس و محسوس شهروندان نیز با تاکید بر جمعیت، سن و طبقه توجه کرد. ساخت و ساز و برنامه‌ریزی‌های شهری نه تنها می‌تواند شرایط نابرابر اقتصادی را مهیا کند، بلکه اقشار مختلف جامعه را نیز در استفاده از فضاهای عمومی تحت تاثیر قرار می‌دهد. فضاهای نامناسب شهری، فضاهای بی دفاع، محلات ناامن، شهرهایی با معماری غلط، همه و همه از عوامل تهدیدکننده امنیت شهری و اجتماعی هستند امروزه امنیت از شاخصه‌های کیفی زندگی در شهرهاست و آسیب‌های اجتماعی از مهمترین پیامدهای مختلف امنیت به شمار می‌روند، در این میان فضاهای شهری، از جمله مولفه‌هایی هستند که ناهنجاری‌های اجتماعی در بستر آنها به وقوع می‌پیوندد. آنچه مسلم است، کنترل بیرونی و فضای متراکم از انبوه جمعیت ناآشنا، محیطی مساعد برای تخطی از قواعد و هنجارهای زندگی شهری را فراهم کرده و زمینه انواع بزهکاری و جرم و جنایت را به وجود آورده است. ساختار محل‌هایی که پیش از این به عنوان تامین کننده امنیت، کارکرد خود را ایفا می‌کرد، امروزه بر اثر به هم خوردن ساختار شهری به هم ریخته، مشکلات امنیتی زیادی را دامنگیر شهرها کرده است. «بنابراین شناخت فضاها و عوامل موثر در کاهش امنیت و بر هم خوردن نظم شهری، از نکات بسیار مهمی است که طراحان و برنامه‌ریزان شهری در مدیریت شهری باید به آنها توجه ویژه‌ای داشته باشند» (بیات، ۱۳۸۷: ۸۶).

در زمینه شناخت و پراکندگی فضاهای بدون دفاع شهر یاسوج پژوهش جامعی صورت نگرفته است، از این رو انتظار می‌رود پژوهشگران نگاه ویژه‌ای به این مهم داشته

باشند و با پژوهش‌های میدانی واقعیت‌های این بخش از فضاهای نامتعادل شهری را نشان دهند تا مدیران شهری، با کارآمدی بیشتری به حل مسأله بپردازند.

### فرآیند پژوهش

از آنجایی که هر پژوهش علمی با ظهور مسأله یا مجهولی در ذهن محقق شروع می‌شود (حافظ نیا، ۱۳۸۲: ۱۶)، بنابراین مسأله تعیین ارتباط بین هریک از فضاهای شهری و احساس امنیت در شهروندان، نگارنده را به پژوهش در این زمینه در شهر یاسوج ترغیب نمود. پژوهش حاضر به صورت توصیفی-تحلیلی است که اطلاعات آن به صورت پرسشنامه ای و کتابخانه‌ای جمع‌آوری گردیده است. جامعه آماری شامل تمامی ساکنین و استفاده‌کنندگان فضاهای شهر یاسوج می‌باشد. فضاهای مورد مطالعه شامل خیابان، میدان، معابر، و مراکز تفریحی است. انتخاب افراد نمونه با روش تصادفی صورت گرفته است. حجم نمونه در نظر گرفته شده ۱۰۰ نفر، افراد پاسخگو دارای رده سنی بالاتر از ۱۵ بوده‌اند که در هنگام برداشت میدانی شهروندان در فضای مورد پژوهش مورد پرسش قرار گرفته‌اند.

### ادبیات پژوهش

**احساس امنیت:** احساس امنیت حالتی است که در آن ارضای احتیاجات و خواسته‌های فردی و اجتماعی افراد انجام و شخص در آن احساس ارزش، اطمینان خاطر و اعتماد به نفس نماید (شعاری نژاد، ۱۳۶۴: ۲۸). در فضاهای شهری «احساس امنیت شهری به این معناست که شهروندان بتوانند آزادانه جابه‌جا شوند، با هم‌شهریان خود ارتباط برقرار کنند، به فعالیت‌های اجتماعی بپردازند، بدون آنکه تهدید شوند یا با خشونت و آزار و اذیت جسمی و روحی یا نابرابری جنسی مواجه شوند، احساس امنیت به معنای امنیت خاطر شهروندان از مال، جان، و... است که خود نشانگر سازمان یافتگی، قانونمندی و با ثبات بودن جامعه است» (صانعی، ۱۳۸۵: ۱۵۰). بنابراین احساس امنیت در یک جامعه به احساس روانی شهروندان از میزان وجود یا عدم وجود جرم و شرایط جرم‌خیز در آن جامعه باز می‌گردد و هر مقدار فراوانی جرم و شرایط جرم‌خیز بالاتر باشد، احساس امنیت شهروندان پایین‌تر است. (بیات، ۱۳۸۷: ۱۷)

**فضای شهری:** هنگامی که صفتی به فضا نسبت داده می‌شود؛ حوزه یا قلمرو فضا را می‌سازد. فضای شهری بنا بر کالبد فیزیکی شهر و در حیطه شهر قرار می‌گیرد (1992,36 misra،

فضاهای شهری موضوع بسیاری از رشته‌های مختلف می‌باشد، بنابراین از منظرهای مختلف تعریف می‌شود که تمامی این تعاریف به نوعی مکمل هم هستند. در جغرافیا، روانشناسی محیط و جامعه‌شناسی شهری، فضای شهری به عنوان یک موقعیت مادی، زمینه نمادین و اجتماعی و به میزان قلمروی خطرات در نظر گرفته می‌شود (2007,32 Lapinitie).

دیدگاه معماری، فضاهای عمومی را به عنوان مکان‌هایی باز و قابل دسترس تعریف می‌کند و در حقیقت، در تقابل با فضاهای خصوصی، جایی که دسترسی به آن محدود و کنترل شده است، قرار می‌گیرد (Ramon & et al, 2004, 217).

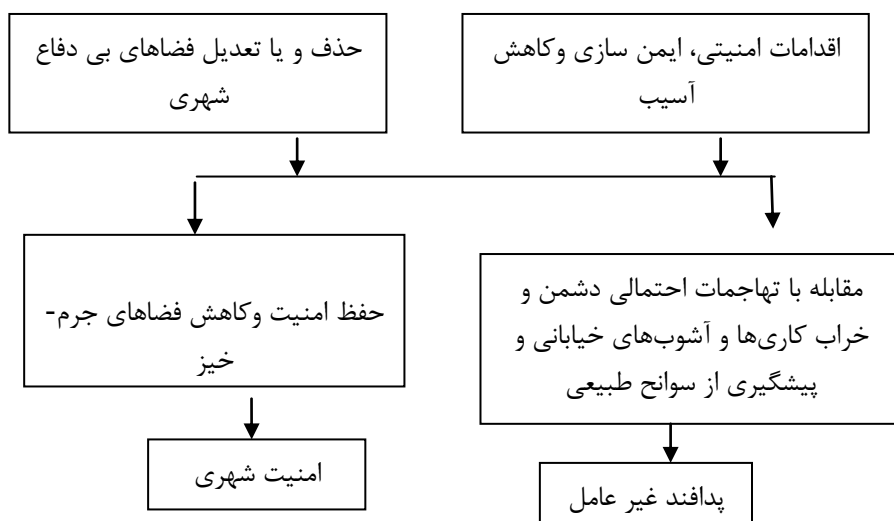
فضای شهری به مفهوم صحنه‌ای است که فعالیت‌های عمومی زندگی شهری در آنها به وقوع می‌پیوندد. خیابانها، میداين، پارک‌های یک شهر، فعالیت‌های انسانی را فضای شهری آن شکل می‌دهند. (بحرینی، ۱۳۷۷: ۳۱۳) همچنین می‌توان گفت بخشی از فضاست که به وسیله شهر اشغال شده و یا دست کم به ضرورت کارکرد درونی کانون‌های جمعیتی مورد استفاده قرار گرفته است. این فضا مشتمل است بر محدوده‌های ساخته شده، شبکه راه‌های شهری، قرارگاه‌ها و موسسات حمل و نقل، باغ‌ها، اماکن ویژه سرگرمی و محل‌های مخصوص گذران اوقات فراغت (جمالی، ۱۳۸۳: ۳۱).

یک مطالعه دیگر، سه شاخصه « باز بودن فضا»، « برقراری تعاملات اجتماعی در فضا» و « عمومی بودن فضا» را سه شاخص ضروری و توأمان فضای شهری معرفی می‌کند (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۸)، به عبارتی فضاهای شهری می‌توانند به عنوان فضاهای باز فکری هم تعریف شوند، زیرا این فضاها برای استفاده‌های مختلف غیرقابل پیش‌بینی و انجام فعالیت‌های متنوع، طراحی و برنامه‌ریزی شده‌اند تا تمایلات شهروندان را برای برآورده کردن خواسته‌هایشان هموار کرده و آنها را از این امر منتفع نمایند. (Walzer, 1986, 36)

کالتروپ<sup>۳</sup> در همین چارچوب در اعتراض به کاهش نقش این فضاها در فرایندهای برنامه ریزی و طراحی شهری معاصر، خاطرنشان می‌کند که کیفیت فضای عمومی در شهرها به طرز محسوسی کاهش یافته است. (رفیعیان، سیفایی ۱۳۸۴: ۳۹)

**امنیت فضای شهری:** یکی از حقوق مشروع شهروندان، ایمن بودن در حین حضور در فضاهای شهری می‌باشد. این ایمنی باید از دو جنبه مورد توجه واقع شود ۱- امنیت فیزیولوژیک: یعنی آزادی از آزارهای جسمی و فیزیکی؛ ۲- امنیت روانی: یعنی داشتن حس مکان و حس تسلط بر فضا چه از نظر جغرافیایی و چه از نظر اجتماعی در یک جامعه (حسینیون ۱۳۸۶: ۸۷)

شکل ۱- مدل موضوعی تامین امنیت فضاهای شهری



در پژوهش حاضر علاوه بر بررسی امنیت شهروندان و ارائه پیشنهادات لازم، به موضوع ایمنی زیر ساختها (تاسیسات و تجهیزات شهری) و به راهکارها و اقدامات امنیتی در خصوص ایمنی فضا و شهروندان پرداخته شده است و مدل مفهومی فرایند پژوهش به شرح (شکل شماره ۱) است.

<sup>۳</sup> : Calthorpe

## فضاهای شهری مورد پژوهش

در بعضی از تعاریف، فضاهای شهری مشتمل است بر محدوده‌های ساخته شده، شبکه راه-های شهری، قرارگاه‌ها و موسسات حمل و نقل، باغها، اماکن ویژه سرگرمی و تفریح و محله-ای مخصوص گذران اوقات فراغت. یعنی آن بخش از فضا که در دسترس شهرنشینان قرار دارد. (دلفوس، ۱۳۷۴: ۱۰۳) در این پژوهش فضاهای مورد نظر فضاهای باز و قابل دسترس برای عموم مردم می‌باشند که علاوه بر خیابان و شبکه معابر، میداين و مراکز تفریحی را نیز شامل می‌شود.

**خیابان:** خیابانها مهمترین، حساس‌ترین و بیشترین فضاهای عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهند. (بحرینی، ۱۳۸۶: ۵) در زندگی شهری امروز خیابانها نه تنها محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگرند، بلکه مظهر و آیینه زندگی هر شهر نیز به حساب می‌آیند. (بحرینی، ۱۳۸۶: ۶)

**میدان:** در ادبیات و فرهنگ ایرانی، آنچه که معرف میدان بوده، عملکرد اصلی میدان و محصوریت آن و به عبارتی تعریف ابعاد آن توسط عناصری در اطرافش بوده است (نقی زاده، ۱۳۸۶: ۲۰۷)، این آرایش نظارت بسیار زیادی را در فضای درونی و با حداقل رساندن سطوح خارجی، آمادگی دفاعی در برابر حملات بیرونی را امکان‌پذیر می‌ساخت (کریر، ۱۳۷۵: ۱۷) علاوه بر آن، میداين فضاهایی سرباز بوده‌اند و عملکرد اصلی آنها در میانه آنها اتفاق می‌افتاده است (نقی زاده، ۱۳۸۶: ۲۰۷) اما امروزه میداينها بیشتر با کارکردهای ترافیکی شناخته می‌شوند و با آنچه در ادبیات شهرسازی به عنوان فضاهای شهری، نقاط مکث و محل انجام فعالیت‌های اجتماعی از میدان یادشده است، متفاوتند. (جعفرکریمی، ۱۳۸۳: ۱۱۶)

**شبکه معابر:** شبکه معابر مجموعه‌ای از راه‌ها و تقاطع‌های یک شهر است. شبکه معابر درون شهری دارای ساختاری از پیش طراحی شده و در بعضی مواقع خودروست که وظیفه هدایت و جابه‌جایی ترافیک و وسائل نقلیه و عابرین را داشته و هر جا که لازم باشد، دسترسی را فراهم می‌کند (قائد رحمتی، ۱۳۸۳: ۳۵)

## یافته‌های تحقیق

در این پژوهش، کل نمونه ۱۰۰ نفر که ۴۲ نفر یا به عبارتی ۴۲ درصد را مردان و ۵۸ نفر یا ۵۸ درصد را زنان تشکیل می‌دهند. از نظر سنی کمترین سن ۱۵ سال و بالاترین سن ۶۸

سال و میانگین سنی پاسخ‌دهندگان ۴۱ سال می‌باشد. در مورد این سوال که آیا فضاهای شهری، شهرباسوج دارای امنیت می‌باشد؟ نتیجه حاکی از آن است که ۲۸ درصد جواب زیاد و بسیار زیاد را اعلام کرده‌اند و ۳۵ درصد نیز احساس ناامنی را به صورت متوسط اعلام کرده‌اند. بررسی بیشترین احساس ناامنی در هنگام حضور در هر یک از فضاها (خیابان، معابر، میدان و مراکز تفریحی)، نشان می‌دهد که خیابان و معابر با ۴۳ درصد، بالاترین احساس ناامنی را در افراد ایجاد می‌کند. بعد از آن مراکز تفریحی با ۳۰ درصد، و میدان با ۲۷ درصد قرار دارند. علت اصلی احساس ناامنی در خیابانها و معابر سطح شهر، به گستردگی کالبدی این منطقه و عبور شبکه معابر تندرو را می‌توان ذکر کرد. در رابطه با میزان تاثیر هر یک از نهادهای شهرداری، نیروی انتظامی و نهادهای مردمی در ایجاد امنیت فضاهای شهری، نتایج حاکی از تأثیر زیاد و بسیار زیاد هر یک از این سه نهاد می‌باشد که در جداول شماره ۱-۳ آمده است.

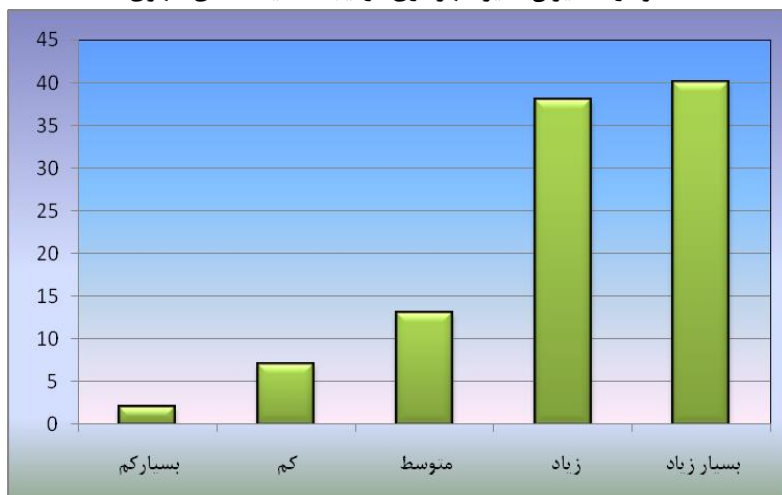
نیروی انتظامی و شهرداری نقش بسیار مهمی در تامین امنیت لازم برای توسعه انسانی دارند. شهرداری ضمن امور عمرانی و خدماتی باید تامین امنیت شهروندی را به عنوان یکی از وظایف خود بپذیرد. همان‌گونه که در تحلیل‌ها هم آمده است، مردم نقش نیروی انتظامی ( ۵۲ درصد)، شهرداری (۴۰ درصد) و نهادهای مردمی ( ۱۰ درصد) را در ایجاد امنیت فضاهای شهری، به ترتیب اولویت ضروری می‌دانند.

جدول ۱: میزان تاثیر شهرداری در ایجاد امنیت فضاهای شهری

نظرات	تعداد	درصد
بسیار کم	۲	۲
کم	۷	۷
متوسط	۱۳	۱۳
زیاد	۳۸	۳۸
بسیار زیاد	۴۰	۴۰
کل	۱۰۰	۱۰۰

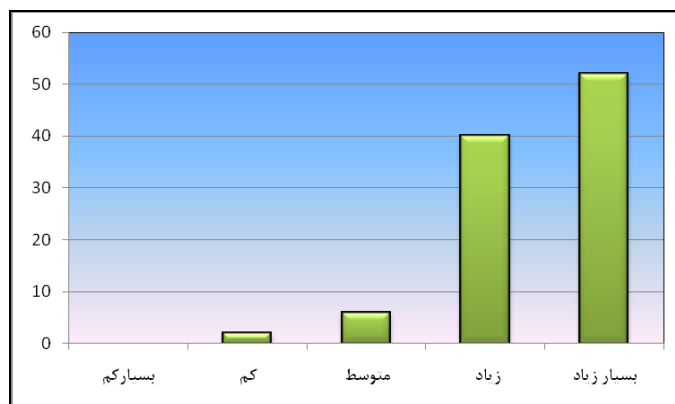


نمودار ۱: میزان تاثیر شهرداری در ایجاد امنيت فضاي شهري



جدول شماره ۲: تاثیر نیروی انتظامی در ایجاد امنيت فضاهای شهري

نظرات	تعداد	درصد
بسیار کم	۰	۰
کم	۲	۲
متوسط	۶	۶
زیاد	۴۰	۴۰
بسیار زیاد	۵۲	۵۲
کل	۱۰۰	۱۰۰

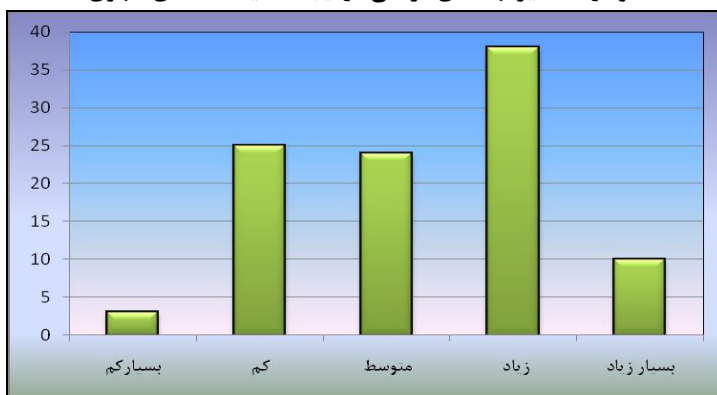


نمودار ۲: تاثیر نیروی انتظامی در ایجاد امنيت فضاهای شهري

جدول شماره ۳: تاثیر نهادهای مردمی در ایجاد امنیت فضاهای شهری

نظرات	تعداد	درصد
بسیار کم	۳	۳
کم	۲۵	۲۵
متوسط	۲۴	۲۴
زیاد	۳۸	۳۸
بسیار زیاد	۱۰	۱۰
کل	۱۰۰	۱۰۰

نمودار ۳: تاثیر نهادهای مردمی در ایجاد امنیت فضاهای شهری



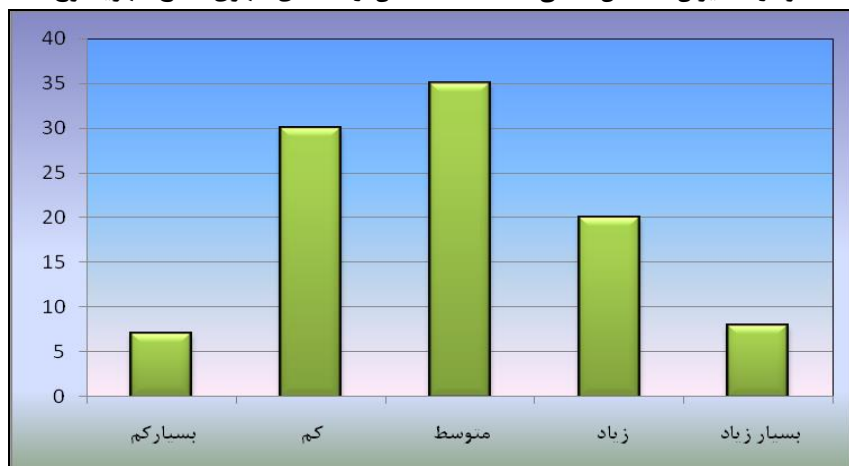
### تجزیه و تحلیل

– استفاده کنندگان از فضاهای شهری سطح شهر (شامل خیابان، معابر، میدان و مراکز تفریحی)، هنگام حضور در این فضاها، احساس ناامنی زیادی می کنند.

جدول ۴: میزان احساس ناامنی استفاده کنندگان از فضاهای شهری سطح شهر یاسوج

نظرات	تعداد	درصد	درصد تجمعی
بسیار کم	۷	۷	۷
کم	۳۰	۳۰	۳۷
متوسط	۳۵	۳۵	۷۲
زیاد	۲۰	۲۰	۹۲
بسیار زیاد	۸	۸	۱۰۰
کل	۱۰۰	۱۰۰	----

نمودار ۴: میزان احساس ناامنی استفاده کنندگان از فضاهای شهری سطح شهر یاسوج



بر اساس جدول شماره ۴ و نمودار بالا، تحلیل‌ها بیانگر آن است که ۳۷ درصد از افراد به طور کم و بسیار کم و ۲۸ درصد به طور زیاد و بسیار زیاد، احساس ناامنی زیادی می‌کنند. در صورتی که افرادی که به طور متوسط احساس ناامنی دارند با افرادی که به طور زیاد و بسیار زیاد این احساس را از فضاهای منطقه دارند، جمع و محاسبه نمائیم، ۷۲ درصد از افراد یعنی ۷۲ نفر از پاسخ‌دهندگان احساس ناامنی زیادی از فضاهای شهری دارند. این امر توجه بیشتر دست‌اندرکاران و سازمانهای مرتبط را در رابطه با ایجاد فضاهایی امن، جهت حضور بی‌دغدغه و مستمر شهروندان را در فضاهای شهری این منطقه را نشان می‌دهد.

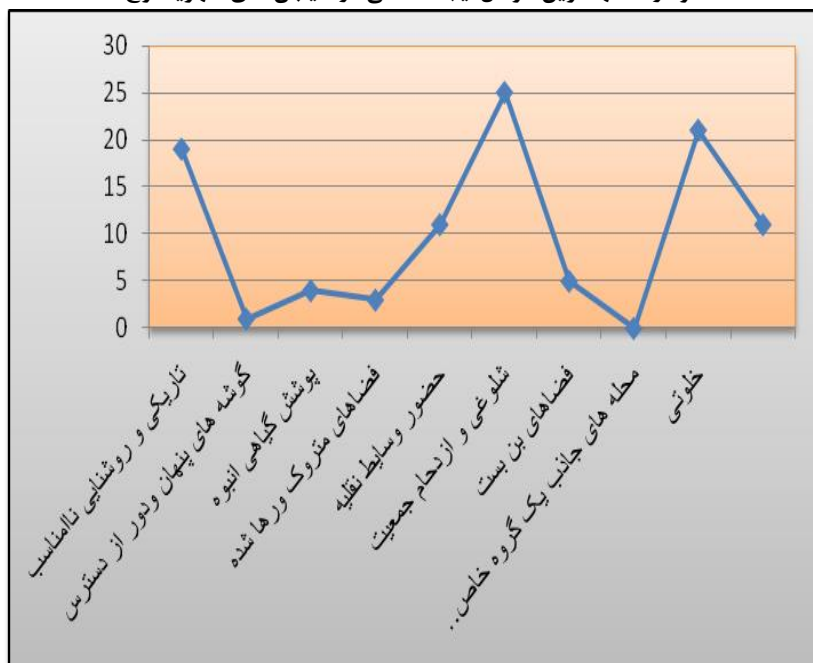
مهمترین عامل ناامنی در خیابانهای شهر، مربوط به وسایل نقلیه می‌باشد. مطابق با اطلاعات به دست آمده، در میان عوامل ایجاد ناامنی، دو عامل حضور وسایل نقلیه با ۲۹ درصد و حضور ارادل و اوباش، خریداران و فروشندگان وسایل دزدی و مواد مخدر با ۲۲ درصد، نسبت به سایر عوامل در ایجاد ناامنی در خیابانهای مناطق مختلف سطح شهر، بیشترین تاثیر را دارند. سایر عوامل با اختلاف نسبتاً زیادی نسبت به این دو عامل قرار دارند. با توجه به اینکه عامل حضور وسایل نقلیه با ۲۹ درصد در اولویت اول ایجاد ناامنی منطقه به دست آمد، این فرضیه تایید می‌گردد که بین تعداد وسایل نقلیه با ناامنی در سطح معابر، ارتباط وجود دارد (مراجعه شود به جدول شماره ۵ و نمودار شماره ۵). به دلیل عبور جاده بین شهری یاسوج به سی سخت و جاده یاسوج اصفهان، تندر و بودن شبکه معابر، عدم رعایت قوانین و مقررات، عدم وجود سلسله مراتب شبکه ارتباطی در طرح‌های شهری،

استفاده نمودن شبکه دسترسی به عنوان خیابان و سایر عوامل دیگر باعث گردیده که حضور وسائط نقلیه باعث ایجاد ناامنی در مناطق مختلف شهر گردد.

جدول شماره ۵: مهمترین عوامل ایجاد ناامنی در خیابانهای شهر یاسوج

عوامل ایجاد ناامنی	تعداد	درصد	درصد تجمعی
تاریکی و روشنایی نامناسب	۰	۰	۰
گوشه های پنهان و دور از دسترس	۹	۹	۹
فضاهای متروک و رها شده	۸	۸	۱۷
حضور وسائط نقلیه	۲۹	۲۹	۴۶
شلوغی و ازدحام جمعیت	۱۷	۱۷	۶۳
فضاهای بن بست	۵	۵	۶۸
محله های جاذب یک گروه خاص (مثلا مردان)	۱	۱	۶۹
خلوتی	۹	۹	۷۸
حضور ارازل اوباش، فروشندگان مواد مخدر و...	۲۲	۲۲	۱۰۰
کل	۱۰۰	۱۰۰	

نمودار ۵: مهمترین عوامل ایجاد ناامنی در خیابان های شهر یاسوج



مهمترین عامل ناامنی در معابر شهر، تاریکی و روشنایی نامناسب است. همان گونه که در جدول و نمودار (۶) نشان داده شده است، مهمترین عامل ایجاد ناامنی در معابر، شلوغی و ازدحام برخی معابر و خلوتی برخی معابر دیگر جمعاً با ۴۶ درصد می باشد. بعد از آن تاریکی و روشنایی نامناسب معابر با اختلاف کمی و با ۱۹ درصد، در رتبه سوم قرار دارد. سایر عوامل فاصله زیادی با سه عامل اول دارند. بنابراین تاریکی و روشنایی نامناسب ۱۹ درصد، در اولویت سوم قرار گرفته است، به این ترتیب این فرضیه تایید نمی شود.

جدول شماره ۶: مهمترین عوامل ایجاد ناامنی در معابر شهر یاسوج

عوامل ایجاد ناامنی	تعداد	درصد	درصد تجمعی
تاریکی و روشنایی نامناسب	۱۹	۱۹	۱۹
گوشه های پنهان و دور از دسترس	۱	۱	۲۰
وجود گروههای قومی	۴	۴	۲۴
فضاهای متروک و رها شده	۳	۳	۲۷
حضور وسایط نقلیه	۱۱	۱۱	۳۸
شلوغی و ازدحام جمعیت	۲۵	۲۵	۶۳
فضاهای بن بست	۵	۵	۶۸
محله های جاذب یک گروه خاص (مثلاً مردان)	۰	۰	۶۸
خلوتی	۲۱	۲۱	۸۹
حضور ارازل اوباش، فروشندگان مواد مخدر و...	۱۱	۱۱	۱۰۰
کل	۱۰۰	۱۰۰	

نمودار ۶: مهمترین عوامل ایجاد ناامنی در معابر های شهر یاسوج



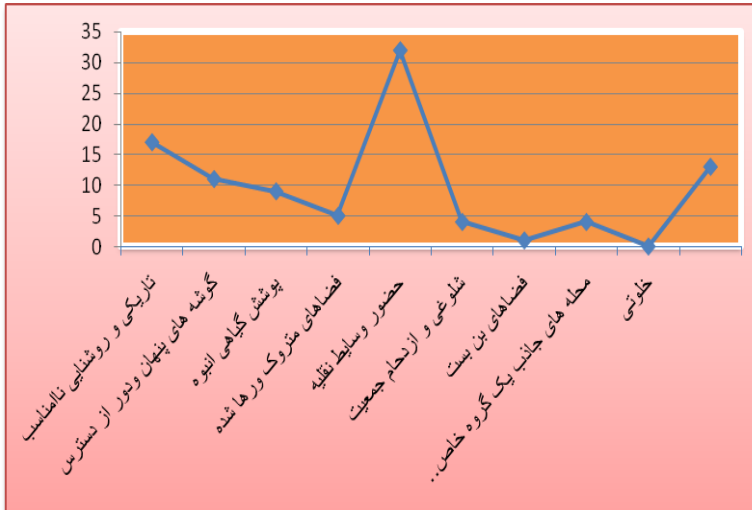
مهمترین عامل ناامنی در میداين شهر ياسوج حضور وسايط نقلیه است. نتايج نشان می‌دهند که مهمترین عامل ايجاد ناامنی در میداين شهر، حضور وسايط نقلیه با ۳۲ درصد از آراء، می‌باشد. در اولويت دوم، تاریکی و روشنایی نامناسب و با فاصله بسیار زياد با ۱۷ درصد قرار دارد. با توجه به اینکه حضور وسايط نقلیه، مهمترین عامل ناامنی در میداين منطقه شناخته شد، فرضیه ما تايد شد. به این ترتیب، می‌توان گفت توجه به دو عامل حضور وسايط نقلیه، تاریکی و روشنایی نامناسب، در ايجاد امنیت در این فضاها بسیار حائز اهمیت است.

مهمترین عامل ناامنی در مراکز تفریحی و پارک‌های شهر ياسوج، حضور ارادل و اوباش است. با نگاهی به جدول شماره ۷ و نمودار شماره ۷، مشاهده می‌شود، عامل حضور ارادل و اوباش و فروشندهگان مواد مخدر و...، با به دست آوردن ۳۵ درصد از نظرات، مهمترین عامل شناخته شده است که فرضیه ما نیز در اینجا تايد می‌گردد. بعد از آن، عامل تاریکی و روشنایی نامناسب با ۱۹ درصد، دومین عامل مهم ايجاد ناامنی می‌باشد. وجود گروه‌های قومی و گوشه‌های پنهان و دور از دید نیز، به ترتیب با ۱۴ درصد و ۱۱ درصد، به عنوان سومین و چهارمین مولفه‌های تاثیر گذار به دست آمده‌اند.

جدول شماره ۷: مهمترین عوامل ايجاد ناامنی در میداين شهر ياسوج

عوامل ايجاد ناامنی	تعداد	درصد	درصد تجمعی
تاریکی و روشنایی نامناسب	۱۷	۱۷	۱۷
گوشه های پنهان ودور از دسترس	۱۱	۱۱	۲۰
وجود گروههای قومی	۹	۹	۲۸
فضاهای متروک ورها شده	۵	۵	۴۲
حضور وسايط نقلیه	۳۲	۳۲	۷۴
شلوگی و ازدحام جمعیت	۴	۴	۶۳
فضاهای بن بست	۱	۱	۷۹
محلله های جاذب یک گروه خاص (مثلا مردان)	۴	۴	۸۳
حضور ارازل اوباش، فروشندهگان مواد مخدر و...	۱۳	۱۳	۹۶
خلوتی	۴	۴	۱۰۰
کل	۱۰۰	۱۰۰	

جدول ۷: مهمترین عوامل ایجاد ناامنی در مراکز تفریحی شهر یاسوج



حال باتوجه به موارد بالا و بررسی مهمترین عوامل موثر بر ایجاد ناامنی و امنیت در فضاهای شهری شهر یاسوج، یکی از مهمترین راهبردهایی که می‌تواند در زمینه کاهش ناامنی و بالا بردن امنیت در این فضاها موثر باشد، استفاده و به کارگیری راهبرد پدافند غیر عامل در کاهش ناامنی‌ها است. این رویکرد، به واسطه ماهیتش که کاهش آسیب‌پذیری در برابر آسیب‌ها می‌باشد نیاز به آموزش عمومی دارد و از آنجایی که آموزش در افزایش کارایی و سودمندی واکنش در مقابل سوانح و ناامنی بر کسی پوشیده نیست، می‌طلبد که شهروندان همواره مباحث آموزشی پدافند غیرعامل در فضاهای شهری را به اهداف زیر فرا گیرند:

- ۱) کاهش آسیب‌پذیری و افزایش امنیت در فضاهای مختلف شهر؛
- ۲) ایجاد قابلیت انعطاف‌پذیری در وضعیت‌های مختلف ناامنی؛
- ۳) عکس العمل‌های به موقع در برابر ناامنی و آشوب؛
- ۴) دستیابی سریع به هدف مورد نظر در جهت تامین امنیت و بازگشت به آرامش؛
- ۵) تشخیص مطلوب و به موقع فرصت‌ها جهت خنثی نمودن عوامل ناامنی و آشوب؛
- ۶) تصمیم‌گیری منطقی و سریع در برابر بحرانها؛
- ۷) بکارگیری ابتکارات جدید؛
- ۸) تلفیق صحیح ابزارها و امکانات؛

- ۹) گزینش و بکارگیری اصولی و صحیح نیروها و ابزارها.
- این موارد مهمترین اهداف به دست آمده در پی آموزش جامع پدافند غیرعامل، در بالا بردن امنیت فضاهای شهری است.
- بکارگیری راهبردهای زیر در خصوص حفاظت از زیرساخت‌ها، تاسیسات و تجهیزات شهری در برابر ناامنی و آشوب‌های شهری می‌تواند موثر باشد:
- تعیین محل نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی، هشداردهنده و راهنمایی و رانندگی متناسب با نیاز و امکانات شهری؛
  - تعیین محل سطل‌های زباله عمومی در سطح گذرگاه‌های شهری، تعیین محل نصب اجزا مبلمان شهری؛
  - ایمن‌سازی پیاده‌روهای شهری از عوارض خطرناک برای عابران؛
  - ایمن‌سازی پل‌های عابر پیاده، موانع بین خیابانی، زیرگذرها و روگذرهای شهری؛
  - پیش‌بینی فضاهای توقف اضطراری در مقابل بیمارستانها، درمانگاهها و بعضی موسسات اجتماعی عمومی؛
  - ایمن‌سازی فضاهای بسته، باز، فراغتی، ورزشی و اماکن عمومی در مقابل حوادث غیرمترقبه؛
  - بررسی وضعیت شبکه‌های برق‌رسانی، گازرسانی، تلفن و اعمال آینده‌نگری در آنها؛
  - بررسی وضعیت شبکه آبرسانی و ظرفیت آنها و پیش‌بینی افزایش ظرفیت بر اساس تغییرات تقاضا.
  - بررسی وضعیت تولید زباله، فاضلاب و روشهای دفع آنها؛
  - ارائه راه‌کارهای لازم برای بهینه‌سازی مصرف، متناسب با نوع تاسیسات و تجهیزات؛
  - بررسی تغییرات حجم آمد و شد وسایط نقلیه بر اساس انواع تغییرات کاربری؛
  - برآوردهای ناشی از فرسودگی تاسیسات و تجهیزات شهری و میزان پرت انرژی، آب، گاز و غیره.

راهکارهای راهبردی کلی براساس معیارهای پدافند غیرعامل در فضاهای شهری جهت تامین امنیت شهری:

- ۱- طراحی سیستم اعلام و اطفاء حریق جایگاه‌های بنزین و CNG
- ۲- برنامه‌ریزی مطالعات مقاوم‌سازی بافت منطقه؛



- ۳- انجام مطالعات طرح جامع ایمن سازی منطقه در مقابل سیل، زلزله، حریق و انفجار؛
- ۴- انجام مطالعات و ارائه طرح‌های مقاوم‌سازی جهت کاهش ریسک ناشی از خطرات بالقوه زلزله در همه بخش‌های شهر؛
- ۵- انجام مطالعات رودخانه و مسیلهای سطح شهر در خصوص جلوگیری از بروز سیلاب و کاهش خطرات مسیل کن.

### نتیجه‌گیری

در سال‌های اخیر تامین امنیت اجتماعی و ایمن‌سازی شهرهای کشور در برابر حوادث و سوانح غیرمترقبه، آشوب‌های شهری و ناامنی شهری مورد توجه قرار گرفته است. مدیریت شهری در سرتاسر کشور ناگزیر است برای کاهش اثرات بلایای طبیعی و غیره طبیعی (نا امنی‌های شهری و...) در شهرها، از کارایی بسیار بالایی برخوردار باشد و آن را با گذشت زمان افزایش دهد، همچنین، همواره روش‌های مدیریت و فناوری‌های موجود را به ویژه در مورد ایمن‌سازی خدمات تأسیسات و ساختمان‌های شهر بهبود بخشد و به هنگام نماید. با توجه به نتایج پژوهش‌های مربوط، کیفیت زندگی را می‌توان در سه عامل جامع زیر خلاصه نمود:

احساس امنیت، احساس اجتماعی نمودن، احساس احترام به خود. این سه عامل جامع بیان شده «مثلث سعادت بشر» که نیازهای اساسی جوامع بشری می‌باشند، به نوعی در مدیریت شهری، سه عامل فوق را می‌توان به صورت زیر شکافت: احساس وجود ایمنی و امنیت برای شهروندان، احساس برخورداری از امکان برقراری ارتباط با دیگران و انجام فعالیت‌های اجتماعی با مشارکت سایر شهروندان، احساس مشارکت در امور اجتماعی و شهری، با اهمیت بودن نظرات و خواسته‌های شهروندان. ایمن‌سازی شهرها، افزایش کارایی روش‌های مقابله با بلایای طبیعی و ایمن‌سازی شهری را ضرورت بخشیده است. بنابراین آشکار است که پژوهش‌های کاربردی در امور مربوط به ایمن‌سازی شهرها در برابر بلایای طبیعی، سبب افزایش ابتکارات در طراحی‌ها و یافتن بهترین سیاست‌ها و کارآترین و با صرفه‌ترین روشها و فناوری‌ها خواهد شد. برای دستیابی به این هدف، گنجاندن برنامه‌های کاهش آسیب‌پذیری شهروندان و جامعه که در معرض مخاطرات و بلایای طبیعی و غیرطبیعی هستند، در طرح‌های توسعه شهری ضرورت دارد. در حقیقت، حفاظت از جان و

مال مردم، گنجینه‌های دانش و مهارت‌های موجود، ابزار تولیدی و صنعتی و تأسیسات و خدمات شهری در مقابل اثرات بلایای طبیعی، باید بخش جداناپذیری از طرح‌های آمایش کشور و مدیریت شهری قلمداد گردند. هر چند که احساس ناامنی یک احساس درونی است ولی نمی‌توان نقش فضا را در کاهش یا تشدید این نوع احساس نادیده گرفت. طبق اطلاعات، در تامین امنیت فضاهای شهری، علاوه بر نیروی انتظامی، سازمان شهرداری و نهادهای مردمی می‌توانند تاثیر زیاد و بسیار زیادی داشته باشند. تحلیل داده‌ها بیانگر آن است که به طور متوسط ۳۵ درصد از افراد، اعتقاد دارند که فضاهای شهری شهر یاسوج دارای امنیت در طول شبانه روز نمی‌باشند.

تحلیل داده‌های پژوهش نشان می‌دهد که ۲۸ درصد از استفاده‌کنندگان فضاهای شهری سطح شهر یاسوج (شامل خیابان، معابر، میدان و مراکز تفریحی)، هنگام حضور در این‌گونه فضاها، دارای احساس ناامنی زیاد و بسیار زیادی می‌کنند.

نتایج نشان می‌دهد، مهمترین عامل ناامنی در خیابان‌های منطقه، مربوط به وسائط نقلیه با ۲۹ درصد می‌باشد. بعد از آن نیز حضور ارادل و اوباش، نسبت به سایر عوامل ایجاد ناامنی، در خیابانهای سطح منطقه بیشترین تاثیر را دارد. مهمترین عامل ایجاد ناامنی در معابر، شلوغی بیش از حد برخی قسمت‌ها و خلوتی برخی نقاط منطقه مورد مطالعه است. مهمترین عامل ایجاد ناامنی در میادین منطقه، حضور وسائط نقلیه در این فضاها با ۳۲ درصد از آراء، می‌باشد. عامل حضور ارادل و اوباش و فروشندگان وسایل دزدی و مواد مخدر، با به دست آوردن ۳۵ درصد از نظرات، در ایجاد ناامنی مراکز تفریحی در اولویت اول قرار گرفت.

حال باتوجه به نتیجه‌گیری مباحث قبلی، ارائه راهکارها و پیشنهادات موثر در جهت کاهش ناامنی در فضاهای شهری با توجه به راهبردهای پدافند غیرعامل و موثر بر کاهش ناامنی و بالا بردن امنیت شهری، ضروری به نظر می‌رسد که در زیر به ارائه این پیشنهادات پرداخته می‌شود و باید به این مورد اشاره نمود که راهکارهای پیشنهادی زیر همه ابعاد ناامنی در فضاهای شهری چه مواردی که در این پژوهش به آنها اشاره شد و دیگر موارد را به طور کلی، به ارائه راهبردهای عملی برای آنها پرداخته است.

## پیشنهادات

- برای ایجاد امنیت فضاهای شهری یاسوج، بایستی تمامی سازمان‌های مرتبط وظایف خود را به درستی شناخته و با ایجاد ارتباط سیستمی بین خود، در این راستا گام بردارند؛
- با تحقق و اجرای مدیریت یکپارچه شهری، می‌توان بسیاری از معضلات و مشکلات شهری را بهتر رفع نمود که مسأله امنیت شهری نیز از مصادیق آن است؛
- در طرح‌های جامع و تفصیلی و پروژه‌های خرد شهری بایستی به موضوعات امنیت فضاهای شهری توجه شود. در خصوص ایجاد امنیت در خیابانها، شهرداری‌ها می‌توانند با تعریض خیابانها، ایجاد پلهای هوایی برای عبور شهروندان از خیابانها و تامین روشنایی مناسب از ایجاد این مشکل بکاهند. راهنمایی و رانندگی نیز با ایجاد فرهنگ رانندگی از طرق مختلف در بین مردم، جریمه نمودن متخلفین، استفاده از تجربیات سایر کشورها در این زمینه، استفاده از تکنولوژیهای پیشرفته و کاهش حضور فیزیکی جهت نظارت بر خیابانها می‌تواند در ایجاد امنیت این فضای شهری موثر واقع شود؛
- در زمینه رفع مشکلات امنیتی معابر شهر یاسوج، شهرداری می‌تواند با شناسایی مکان‌هایی با روشنایی نامناسب و تاریک، ایجاد منابع نوری در آنها و تعمیر منابع خراب شده، به سادگی مهمترین عامل ناامنی در این فضا را از دیدگاه شهروندان کاهش و از بین ببرد؛
- در ایجاد امنیت در مراکز تفریحی، نیروی انتظامی با استفاده از گشت‌های سیار و نصب دوربین‌های مداربسته می‌تواند از حضور اراذل و اوباش بکاهد. همچنین شهرداری‌ها با تامین روشنایی مناسب در مراکز تفریحی و هرس گیاهان انبوه و عدم استفاده از گیاهانی که باعث کوری دید می‌شود، می‌تواند از عوامل اصلی ایجاد کننده ناامنی در این فضاها، به طور زیادی کاهش دهد.

## منابع

- ۱- ایرانمنش، نسیم، (۱۳۸۲)، «حیات مدنی و فضاهای شهری»، فصلنامه مسکن و انقلاب، شماره ۱۰۲.
- ۲- بحرینی، سید حسین، (۱۳۷۷)، فرایند طراحی شهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳- .....، .....، (۱۳۸۶)، تحلیل فضاهای شهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

- ۴- بیات، بهرام، (۱۳۸۷)، تبیین جامعه شناختی احساس امنیت در بین شهروندان تهرانی. رساله مقطع دکتری، دانشگاه اصفهان، دانشکده علوم و ادبیات انسانی، گروه جامعه شناسی.
- ۵- پاکزاد، جهان‌شاه، (۱۳۸۳)، «گره، میدان، فلکه»، ضمیمه ماهنامه شهرداری‌ها، میدان و فضای شهری، شماره ۶۷.
- ۶- .....، .....، (۱۳۸۴)، راهنمای طراحی فضاهای شهری، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۷- جعفر کریمی، اشکان، (۱۳۸۳)، میدان پارک، ضمیمه ماهنامه شهرداری‌ها، میدان و فضای شهری، شماره ۶۷.
- ۸- حافظ نیا، محمد رضا، (۱۳۸۹)، مقدمه‌هایی بر روش پژوهش در علوم انسانی، تهران: انتشارات سمت.
- ۹- حسینیون، سولماز، (۱۳۸۶)، «ایجاد حس مکان در فضاهای شهری»، مجله شهرداری‌ها، شماره ۸۲
- ۱۰- دلفوس، اولویه، (۱۳۷۴)، فضای جغرافیایی، ترجمه سیروس سهامی، مشهد: نشر نیکا.
- ۱۱- رفیعیان، مجتبی و مهسا سیفایی، (۱۳۸۴)، «فضاهای عمومی شهری، بازنگری و ارزیابی کیفی»، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۳.
- ۱۲- رهنمایی، محمد تقی و سید مرتضی پور موسوی، (۱۳۸۵)، «بررسی ناپایداری‌های امنیتی کلان شهر تهران بر اساس شاخص‌های توسعه پایدار شهری»، پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۷.
- ۱۳- زنگی آبادی، علی، (۱۳۷۸)، تحلیل و سازماندهی ساختار فضایی شاخص‌های توسعه شهری در شهرهای بالای صد هزار نفر ایران، رساله مقطع دکتری. دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، گروه جغرافیا.
- ۱۴- صالحی، اسماعیل، (۱۳۸۶)، «نقش برنامه‌ریزی و طراحی محیطی در پارک‌های شهری امن»، ضمیمه ماهنامه شهرداری‌ها، ویژه نامه شماره ۲۴.
- ۱۵- طاهر خانی، حبیب الله، (۱۳۸۱)، «ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری»، مدیریت شهری، شماره ۹
- ۱۶- قائد رحمتی، صفر، (۱۳۸۳)، تحلیلی بر ساختار شبکه ارتباطی و جاذبه‌های مهم گردشگری در بخش مرکزی شهر اصفهان، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، گروه جغرافیا.
- ۱۷- کریر، راب، (۱۳۷۵)، فضای شهری، ترجمه خسرو هاشمی نژاد، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی ماجد.
- ۱۸- کارگر، بهمن، (۱۳۸۵)، «امنیت شهری»، مجله سپهر، شماره ۵۷.
- ۱۹- ماندل، رابرت، (۱۳۷۹)، چهره متغییر امنیت ملی، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ۲۰- مدیری، آتوسا، (۱۳۸۵)، «جرم، خشونت و احساس امنیت در فضاهای عمومی شهر»، فصلنامه رفاه اجتماعی، شماره ۲۲.
- ۲۱- مومنی، مهدی، (۱۳۷۷)، درآمدی بر اصول و روشهای برنامه‌ریزی ناحیه‌ای. اصفهان: انتشارات گویا.
- ۲۲- نصری، قدیر، (۱۳۸۱)، «معنا ارکان جامعه شناسی امنیت»، فصلنامه مطالعات راهبردی، شماره ۲۶.

۲۳- نقی زاده، محمد، (۱۳۸۶)، ادراک زیبایی و هویت شهر در پرتو تفکر اسلامی اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.

- 24- Garcia Ramon, Maria D; Ortiz, A; Parts, M. (2004) "Urban Planing, Gender and The use of Public Space in a Peripherial Neighbourhood of Barcelona", Cities, Vol.21, No. 3.
- 25- Hiller, B. (1996), «Cities as Movement Systems", Urban Design International, 1.
- 26- Jakobs, O. (1965), «The Dead Life of Great American Cities, New York, Random House.
- 27- Lapintie.1.(2007)"modalities of urban space", sage puplications
- 28- Misra,R.P;Micro (1992) "Level Rural Planing;chapman and hall ",pp. 64 34
- 29- Sharma.k.l(2003)"the social organization of urban space", sage puplications,
- 30- Walzer,M (1986), «pleasuresan costs of urbanity". Dissent 33(4)pp: 475 470
- 31) <http://shahrdari.isfahan.ir>
- 32) [www.sci.org.ir](http://www.sci.org.ir)