

ایمنی و امنیت در شهرها

مرجان بدری

دانشجوی دکتری تخصصی محیط زیست، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران

چکیده

کارشناسان و برنامه ریزان شهری تخمین می زنند که تا سال ۲۰۵۰ بیش از ۷۵ درصد جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی خواهند کرد و بیش از ۹۰ درصد این افزایش جمعیت شهری در کشورهای در حال توسعه رخ خواهد داد. به دنبال توسعه و گسترش روزافزون شهرها، آسیب پذیری این مناطق از جوانب مختلف افزایش می یابد. امنیت و ایمنی دو عبارت در زبان محاوره ای به معنای احساس محافظت در برابر تهدیدات هستند. امنیت بیانگر واکنش به مشکلات اجتماعی و معمولاً ترس از حملات شخصی است که آن را به حیث یک اولویت برای کیفیت زندگی محیط شهری تلقی می کنند به ویژه برای افراد مسن و کودکان. ایمنی یکی از شاخصه ها و مولفه های مهم و اساسی در زندگی شهری امروز محسوب می شود. یکی از رویدادهای جدید در شهرسازی راعنوان شهری ایمن شکل می دهد و شهر ایمن به عنوان یک شهر مطلوب همواره مدنظر برنامه ریزان و کارشناسان امور شهری قرار دارد. توجه به ایمنی شهروندان در کشورهای توسعه یافته یکی از اهداف مهم در طرح های توسعه شهری می باشد. فضاهای شهری بخشی از محیط انسان ساخت هستند که به دلیل نوع معماری و آرایش مبلمان و پوشش نما و نورپردازی آنها عاملی موثر در ناامنی هستند. ازسوی دیگر عدم توجه به ایمنی، زیرساخت های شهری و نیز امنیت شهروندان را به خطر خواهد انداخت.

واژگان کلیدی: ایمنی، امنیت، شهر ایمن، جوامع ایمن تر

مقدمه

ایمنی شهری و سلامت شهروندان از مسایل مطرح در توسعه پایدار کشورهای مترقی جهان می باشد. امروزه حوادث و سوانح و بیماری های متداول و اپیدمی ها، به یکی از نگرانی های اجتماعی و دست اندرکاران مسائل ایمنی و بهداشت محیط زیست شهری تبدیل شده است بطوریکه کشورهای صنعتی تلاش های فراوانی برای ایمن تر کردن محیط های کاری و محیط های شهری و روستایی کشور خود، صرف می کنند.

در این جوامع شعار جهانی «اول ایمنی، بعد کار» بازتابی واقعی داشته و آنجا که سخن از ایمنی و سلامت کار به میان می آید، همگی بدون توجه به گرایش ها و تفاوت های فکری، چه در مراجع قانون گذاری و چه در مراجع اجرایی و یا علمی، آن را تأیید می کنند.

بسیاری از افراد، بیش از یک سوم زندگی پس از بلوغ خود را در محیط بیرون از خانه می گذرانند. طبق آمار سازمان جهانی بهداشت، سالانه ۱۲۰ میلیون حادثه شغلی در جهان با حدود ۳.۵ میلیون تلفات اتفاق می افتد که خسارات ناشی از آنها بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است و نیز ۶۸ تا ۱۵۷ میلیون مورد بیماری شغلی، سلامت نیروهای کاری جهان را به خطر می اندازد که علاوه بر ضایعات انسانی، هزینه های مربوط به این لطمات، درصد زیادی از تولید ناخالص ملی در برخی کشورها از جمله ایران را به خود اختصاص می دهد. هزینه های درمان و خروج نیروی کار فعال در این زمینه، خود نیز یک خسران عظیم است. علاوه بر این موارد، مسائل روانی و اثراتی که فرد از کار افتاده بر خانواده و اطرافیان خود می گذارد در شادابی و سلامت جامعه، تأثیر منفی فراوانی خواهد گذاشت.

اهمیت و ضرورت پژوهش

حوادث شهری، منازل مسکونی و اصناف نیز دارای تعدد و تنوع فراوانی هستند. بررسی های گروه آمار سازمان پزشکی قانونی کشور نیز نشان داده است که آمار قربانیان محیط های کاری و شهری در ایران به شدت رو به افزایش است. حادثه پلاسکو و حوادث مشابه آن گویای حوادث دلخراش و پرهزینه شهری است. خطرات، ریسکها، حوادث و مواردی از قبیل خرابی و سقوط وسایل بازی در پارکها، تصادفات مکرر رانندگی، سقوط اجسام از لبه بالکن ها و تراسها بر عابرین پیاده، سقوط جرثقیل های پروژه های عمرانی و ساخت و ساز در معابر، حریق های خانگی، برج های مسکونی و تجاری، حوادث مراکز تفریحی و تله کابین ها، ناسالم بودن مواد غذایی برخی از رستورانها و مراکز تولیدی، حوادث چهارشنبه سوری، سقوط سنگ بنای ساختمانها بر روی شهروندان و عابرین پیاده، مشکلات پل های عابر پیاده، چاله ها و ناهمواریهای معابر، خیابانها و بزرگراهها، وجود انبارهای کالای غیرایمن در سطح شهرها، وجود کارگاهها، کارخانجات و مراکز تولیدی پرخطر در سطح شهرها، پایین بودن سطح دانش ایمنی و HSE شهروندی، اطلاعات کم والدین از ایمنی کودکان، وقوع حوادث مکرر آتش سوزی اتوبوسهای حامل مسافری، حوادث حریق و انفجار در بیمارستانها، هتلها و اداره جات، مشکل همیشگی اعتیاد، مسئله آلودگی هوا، بیماریهای ناشی از آلودگی هوا و اشعه های زیان آور، سقوط کودکان از طبقات ساختمانها، جوی های آب نامناسب در سطح شهرها، آلودگی صوتی شهرها، مصرف بالای انرژی و تولید زباله های انبوه و تفکیک نشده، تخریب فضای سبز و محیط زیست، آلودگی محیط زیست، آلودگی خاک و آبهای جاری و طبیعی، مصرف بی رویه آب، حوادث حریق مساجد و مدارس، حوادث مختلف منازل مسکونی اعم از سقوط آسانسور، برق گرفتگی، حریق، سوختگی، سطح پایین اطلاعات شهروندان در زمینه کمکهای اولیه، بیماریهای متداول ناشی از شهرنشینی مانند چاقی،

کم تحرکی و ...، عدم آشنایی اغلب شهروندان با ساده ترین اقدامات پیشگیرانه و یا کنترلی حوادث مانند کار با کپسولهای اطفاء حریق در منازل و ساختمانهای مسکونی، بیماریهای واگیر مانند کرونا و عدم رعایت موارد احتیاطی توسط برخی از شهروندان ...همگی مواردی هستند که میتوان از طریق علم پکپارچه HSE به موقع آنها را شناسایی، ارزیابی پیشگیری و یا کنترل نمود. نتایج طرح های تحقیقاتی چند سال اخیر ضمن اشاره به این موضوع که سن حادثه دیدگان، کمتر و حوادث منجر به فوت و آمار معلولان ناشی از حوادث، بیشتر شده است، بیانگر این واقعیت است که حوادث در شهرها، منازل مسکونی، بخش صنوف، ساختمانها و مراکز مدیریت پیمان کاری به تعداد بیشتر و در مراکز دارای کارشناس ایمنی و HSE و یا در اماکنی که افراد آن دارای سطح مناسبی از اطلاعات اولیه HSE هستند به تعداد کمتر رخ داده است و یا با هزینه های بسیار کم و حتی بدون هزینه، قابل پیشگیری بوده اند. لذا گسترش و ارتقاء فرهنگ ایمنی، HSE و سلامت عمومی و شغلی در سازمان ها، اداره ها، واحدهای دولتی و خصوصی و کلیه کارگاه ها و کارخانه ها و سطح شهر می بایست بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.

ایجاد جوامع ایمن تر

پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی یک رویکرد برنامه ریزی شهری برای طراحی فضاهای زندگی به گونه ای است که از تخلفات جلوگیری کند و ترس را میان ساکنان کاهش دهد. هدف ایجاد شهرهای ایمن، کاهش جرم و جنایت و بهبود کیفیت زندگی در جوامع است. چنین مفاهیمی از دهه ۱۹۷۰ وجود داشته است و در بسیاری از استراتژی های پیشگیری از جرم در سراسر جهان مورد استفاده قرار می گیرد و با موفقیت زیادی همراه است. در این میان استفاده از فناوری های نوآورانه، رایانش ابری، اینترنت اشیا، شبکه های تلفن همراه و هوش مصنوعی تنها تعدادی از ابزارهایی هستند که شهرها برای افزایش کارایی و بهبود کیفیت زندگی شهروندان خود و همچنین افزایش ایمنی شهروندان در بافت های شهری از آنها استفاده می کنند. در هر صورت شهرها به واسطه نیاز به شهروندان خود مستلزم هستند امنیت و ایمنی آنها را در جنبه های مختلف زندگی فراهم کنند.

شهر ایمن

شهرایمن به شهری می گویند که تمامی قوانین و استانداردها در پیکره آن مراعات شده باشد، مردم با آموزش کافی در برابر حوادث ملزم به رعایت قوانین باشند، مناطق حادثه خیز شناسایی شده و برنامه ریزی کافی برای پیشگیری از وقوع حادثه شده باشد. با توجه به وضعیت شهری و موقعیت مکانی، خیابان ها و کوچه ها باید به نحوی باشد که راه شناسایی امدادگران و گروه آتش نشانی در هنگام وقوع حوادث ممکن باشد.

مولفه های تاثیرگذار بر ایمنی شهرها

۱. قرار داشتن شهر از لحاظ شرایط جغرافیایی (محل و مکان)
۲. نحوه شکل گیری شهر
۳. کاربری ها (نحوه استفاده از زمین برای فعالیت های مختلف)
۴. منطقه بندی شهر Zoning
۵. رابطه آسیب پذیری شهر و تراکم
۶. فضای باز برای موارد اضطراری open spaces

حمل و نقل ایمن و پایدار در شهرها

حمل و نقل ایمن و پایدار راهی برای حمایت از زندگی شهرنشینان و با تشویق استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی، فرصتی برای حمایت از اهداف پایداری جهانی است. بدون تدابیر مناسب، حمل و نقل عمومی می تواند منطقه ای باشد که مردم در آن بیشتر احساس آسیب پذیری می کنند، با این حال بهره گیری از فناوری های نظارت و امنیت می تواند بر این مشکل غلبه کند. دوربین ها و حسگرها می توانند لایه ای حیاتی از آگاهی از موقعیت ها در زمان واقعی باشند و به امنیت شهروندان و کیفیت خدمات کمک کنند.

می توان با نصب روشنایی هوشمند در ایستگاه های حمل و نقل نیز به بهبود وضعیت روشنایی در ساعات تاریکی پرداخت که بازدارندگی بیشتری در برابر رفتارهای مجرمانه و ضد اجتماعی ایجاد می کند. بهره گیری از دوربین های نظارتی یا نصب دکه های تقاضای کمک اضطراری نیز نقش بالایی در افزایش احساس امنیت کاربران وسایل حمل و نقل عمومی ایفا می کند.

فضاهای عمومی امن تر

مزایای فناوری امنیتی تنها به حمل و نقل محدود نمی شود و می توان از این فناوری ها برای افزایش ایمنی سراسر شهر بهره برد. برای مثال فناوری دوربین های نظارتی یا دکه های شهری تقاضای کمک می تواند برای ایمنی عمومی گسترده تر و واکنش به حادثه در فضاهای عمومی نیز مورد استفاده قرار گیرد. تیرهای ایمنی دارای دوربین های نظارتی، تشخیص نویز، روشنایی و بلندگوهای صوتی نیز به اپراتورها اجازه می دهند تا حوادث را تأیید کنند و در صورت بروز هرگونه مشکل به طور مستقیم با افراد حاضر در صحنه تماس بگیرند، بهبود روشنایی در مناطق عمومی نیز حس ایمنی مهمی به شهروندان می دهد و به عنوان یک عامل بازدارنده در برابر فعالیت های مجرمانه عمل می کند.

اصول طراحی شهری برای ایجاد خیابان های امن تر

طراحی شهری ایمن، رویکردی برای مناسب سازی خیابان ها به منظور افزایش امنیت شهروندان است. برای مثال تصادفات رانندگی سالانه جان بیش از ۱.۲ میلیون نفر را می گیرد که این امر نیاز به رسیدگی دارد. در این میان بیشتر ابتکارات ایمنی ترافیک بر رویکردهای رفتاری هم چون استفاده از کلاه و بستن کمربند ایمنی تمرکز دارند. هفت اصل اثبات شده برای کاهش چشمگیر مرگ و میرهای جاده ای وجود دارد که به طراحی محیط های شهری امن تر و پایدارتر توسط مقامات محلی و برنامه ریزان منجر می شود.

نخستین اصل، **اجتناب از پراکندگی شهری** است، زیرا شهرهای به هم پیوسته و فشرده عموماً ایمن تر از شهرهایی پراکنده در یک منطقه بزرگ هستند. استکهلم و توکیو کمترین میزان مرگ و میر ناشی از ترافیک در جهان را دارند (کمتر از ۱.۵ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر) اما آتلانتای پراکنده دارای نرخ مرگ و میر شش برابری یعنی ۹ مرگ به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر است.

بنابراین شهرها باید بلوک های کوچک تر، خیابان های پیاده محورتر و مسکن های متراکم را هدف قرار دهند که امکان دسترسی راحت به حمل و نقل، سرگرمی و فضاهای عمومی را با شیوه های سفر فعال همچون پیاده روی فراهم می کند، این اقدام نیاز به سفر با ماشین را کاهش می دهد و فضای امنی برای پیاده روی و دوچرخه سواری ایجاد می کند.

کاهش سرعت ترافیک جاده ها دومین اصل طراحی شهر خوب است. سرعت های پایین تر خطر تلفات را به شدت کم می کند و شهرها می توانند با تعریف مناطق کم سرعت و آرام سازی روند ترافیک منطقه ای یا اعمال محدودیت های سرعت به پیاده سازی آن بپردازند.

سومین اصل **حصول اطمینان از امن بودن خیابان ها برای همه کاربران** و نه تنها برای خودروها است. یک خیابان کامل باید برای همه انواع کاربران دارای گذرگاه های امن و فضای اختصاصی باشد. یک خیابان کامل در واقع باید دارای مسیرهای حمل و نقل اختصاصی، مسیرهای دوچرخه سواری، میدین سبز مرکزی برای عابران پیاده و پیاده روهای بازسازی شده باشد. این اصل چهارمین و پنجمین مبنای طراحی شهر خوب را نیز در بر دارد که شامل **ایجاد فضای اختصاصی برای عابران پیاده و فراهم آوردن یک شبکه امن و متصل برای دوچرخه سواران** هستند.

اصل چهارم نقش بسزایی در پیشگیری از مرگ ۲۷۰ هزار عابر پیاده در جاده های جهان ایفا خواهد کرد. وجود پیاده روها ضروری است اما محوطه هایی مخصوص عابران ابزار مؤثری برای محافظت از افراد پیاده است و اصل پنجم با کاهش میزان آسیب دیدگی به دلیل استفاده افراد بیشتری از زیرساخت های اختصاصی مانند مسیرهای خارج از خیابان و مسیرهای اختصاصی دوچرخه سواری است. شبکه های دوچرخه سواری همچنین باید مناطق مسکونی را به نقاط تجاری و خرده فروشی ها، مدارس، پارک ها و ایستگاه های حمل و نقل انبوه متصل کند.

ششمین اصل **اطمینان از دسترسی ایمن به حمل و نقل عمومی با کیفیت** است که با جابه جایی افراد بیشتر به کاهش تصادفات رانندگی با خودروهای شخصی منجر می شود. برای مثال تحقیقات نشان می دهد که سیستم حمل و نقل سریع (BRT) می تواند مرگ و میر ناشی از ترافیک و صدمات شدید را تا ۵۰ درصد کاهش دهد. برنامه ریزان شهری همچنین باید با بازسازی خیابان های مرکزی، مشخص کردن خطوط اختصاصی اتوبوس و ایجاد ایستگاه ها در فواصل مشخص و کاربردی، دسترسی ایمن به این حمل و نقل را برای مسافران تضمین کنند.

آخرین اصل **استفاده از داده ها برای شناسایی مناطق مشکل ساز** است. در اصل شهرها باید از تجزیه و تحلیل داده ها برای شناسایی خیابان های کلیدی استفاده کنند که تمام اصول قبلی را یکپارچه می کند. این امر به معنای دسترسی به داده های تصادفات ترافیکی مناسب است که به منشأیابی مشکلات کمک و برنامه ریزی را برای رفع آن ها را آسان می کند.

هامبورگ، آلمان / سنسورهای دیجیتالی و افزایش امنیت خیابان ها

برنامه ریزان شهری هامبورگ برای افزایش امنیت و ایمنی خیابان های سراسر شهر از سنسورهای دیجیتالی بهره برده اند تا ضمن بهینه سازی زمان روشن ماندن چراغ های خیابانی، جریان ترافیک را بهبود بخشند و خطرات احتمالی را برای کاربران جاده به ویژه دوچرخه سواران و عابران پیاده به حداقل برسانند.

بوداپست، مجارستان / پروژه های امنیت جاده ای و ترافیکی

بوداپست در واکنش به کاهش کیفیت زندگی شهروندان به دنبال رشد سریع شهرنشینی و فقدان جاده های باکیفیت که به ترافیک های سنگین و تصادفات مرگ بار منتهی می شد به پیاده سازی مجموعه ای از پروژه های امنیت جاده ای و ترافیکی در سطح شهر پرداخت که ضمن افزایش امنیت شهروندان با کاهش آلودگی های صوتی و هوا نیز همراه بود. پروژه ها شامل ممنوعیت تردد موتورسواران از خیابان های کم عرض، تعیین محدودیت سرعت در خیابان های شلوغ،

ممنوعیت تردد خودرو در بعضی از خیابان ها و اختصاص آن ها به عابران پیاده و دوچرخه سواران و ممنوعیت پارک موتور ها در مکان های عمومی بود.

شهرهای جهان / رنگ آمیزی خیابان های خطرناک

آدیس آبابا در اتیوپی با بهره گیری از رنگ های شاد و نشاط آور به ایمن سازی چهارراه ها و خیابان های خطرناک شهر پرداخت تا حوادثی را کاهش دهد که به دلیل وجود تعداد بالای خودروها اتفاق می افتد. بوگوتای کلمبیا با رنگ آمیزی پارکینگ های بدون استفاده آن ها را به فضاهای عمومی زیبایی تبدیل کرد که با بهبود ایمنی وضعیت تردد از خیابان ها منتهی شد، بوگوتا همچنین با رنگ آمیزی محیط ها و خیابان های اطراف مدارس و تفکیک محوطه های عبور عابر پیاده خود امنیت دانش آموزان و سایر کاربران این مناطق را تضمین کرد. استفاده از رنگ ها به منظور افزایش ایمنی جاده ها با گسترش فضاهای عمومی و بهبود امنیت فضاهای اطراف بیمارستان ها با الزام خودروها به کاهش سرعت و تسهیل دسترسی به خطوط عابر پیاده از اقدامات فوری تر بود و بمبئی هند به کمک رنگ ها خیابان های بیش از حد شلوغ و بی نظم خود را سر و سامان بخشید و پیاده روی های خود را کاملاً بهبود بخشید. اجرای طرحی مشابه در سائوپائولو برزیل نیز با افزایش امنیت شهروندان دنبال شد. **ایجاد شهرهای مناسب**

برای امنیت خانواده ها

ایجاد محیطی ایمن برای خانواده ها به ویژه با فراهم آوردن امنیت برای زنان و کودکان نقش بسزایی در رونق مناطق شهری ایفا می کند. این اقدام از طریق مشارکت شهروندان در طراحی و تصمیم گیری های شهری، ارمغان روشنایی برای خیابان ها، ایجاد نیمکت ها و مناطق استراحت، گسترش مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری وسیع تر، توسعه پارک ها، ایجاد زمین های بازی بیشتر و مواردی از این قبیل امکان پذیر است. امروزه **وین اتریش و گلاسکوی بریتانیا** از جمله شهرهایی به شمار می روند که نیازها و نگرانی های خانواده ها، همچنین ایجاد ایمنی و امنیت برای آن ها را در طراحی فضاهای شهری را در کانون توجه قرار داده اند. این شهرها در کنار بهبود ایمنی، افزایش سلامت و تندرستی را نیز مدنظر قرار داده و به ایجاد زمین های ورزشی، سرویس های بهداشتی کافی و پارک های خانوادگی پرداخته اند.

پیاده راه سازی خیابان ها

در قرن بیستم مالکیت فضاهای عمومی شهری به خودروها اختصاص داده شد و همین امر، امکان رفت و آمد افرادی را که از داشتن وسیله حمل و نقل محروم بودند با چالش های بسیاری مواجه کرد. اما بسیاری از برنامه ریزان شهری تصمیم گرفتند فضاهایی مردم محور ایجاد کنند که در آن ساکنان شهرها بتوانند پیاده روی و دوچرخه سواری کنند. در نتیجه بسیاری از خیابان ها در نقاط مختلف دنیا روی تردد خودروها بسته شد و مردم توانستند در این فضاهای عمومی به طور آزادانه و با ایمنی کامل تردد کنند. این روند در دوران کرونا شدت بیشتری یافت چرا که مردم از بیم ابتلا به بیماری کووید -۱۹ از سوار شدن بر وسایل حمل و نقل عمومی فاصله گرفتند این در حالی بود که بسیاری از داشتن خودروی شخصی محروم بودند. در نتیجه پیاده روی و دوچرخه سواری دوچرخه سواری به پوششی جهانی تبدیل شد و در پی آن زیرساخت های شهری تغییرات قابل توجهی متحمل شد.

پیاده‌روهای وسیع و قابل دسترسی

در خیابان‌هایی با کاربری چندمنظوره، پیاده‌روها باید از وسعت کافی برخوردار باشند تا مانع برخورد عابران با یکدیگر در حین حرکت شود. پیاده‌روی که به خوبی طراحی شده باشد از سه قسمت برخوردار است که یک بخش آن به مبلمان، بخش میانی که وسیع‌ترین قسمت پیاده‌رو به حساب می‌آید محل عبور مردم و بخش سوم به نمای ساختمان‌ها و فروشگاه‌ها اختصاص داده شده است. بدیهی است که یک پیاده‌رو باید از قابلیت استفاده برای تمام اقشار جامعه با توانایی‌های جسمی و ذهنی متفاوت برخوردار باشد تا کاربران را بدون نیاز به همراهی دیگری به مقصد نزدیک کند. به عنوان مثال ایجاد سطوح شیب‌دار برای تسهیل تردد افراد ویلچرنشین یا نصب سنگفرش‌هایی که راهنمای افراد دارای اختلالات بینایی برای حرکت رو به جلو است می‌تواند قابلیت دسترسی پیاده‌روها را به طور قابل توجهی افزایش دهد.

اختصاص بخش‌هایی از خیابان‌ها به تردد ایمن کودکان

بدیهی است که کودکان در مقایسه با بزرگسالان با تهدید جدی‌تری در هنگام پیاده‌روی رو به رو هستند چرا که از یک سو قدرت کافی برای واکنش سریع در مواجهه با خطر را ندارند و از سوی دیگر جثه کوچک آن‌ها در مقابل تصادفات آسیب پذیرتر است. این در حالی است که نبود فعالیت جسمی کافی در بین این گروه سنی، اثرات منفی زیادی بر آن‌ها و جامعه بر جای می‌گذارد. بنابراین برنامه‌ریزان شهری باید در طراحی خیابان‌ها و سایر مکان‌های عمومی، کودکان را به طور جدی مورد توجه قرار دهند تا امکان فعالیت آنان را که از اهمیت بالایی نیز برخوردار است فراهم آورند. **کودکان** بیش از هر گروه دیگر در یک جامعه نیاز به توجه دارند چرا که **کودکان** امروز آینده سازان فردای یک جامعه هستند. هرچه شهر در طراحی فضای شهری مناسب برای **کودکان** موفق تر باشد بی شک از سرزندگی و نشاط بیشتری برخوردار خواهد بود که می‌تواند در سلامت روحی و اجتماعی کودک و در مرحله دوم کل جامعه نقش بسزایی بازی کند.

استفاده از فضاهای مرده شهری

در پی انتشار ویروس کرونا و ترویج پیاده‌روی، مقامات در اغلب شهرهای جهان به استفاده حداکثری از فضاهای شهری روی آوردند که بهترین نتیجه این کار، استفاده از فضاهایی بود که خیلی کم مورد استفاده قرار می‌گرفت. در واقع برنامه‌ریزان تلاش کردند از فرصت به وجود آمده برای گسترش هرچه بیشتر تردد سبز بهره گیرند که در این راستا، فضاهای کم‌تر مورد استفاده قرار گرفته، بهترین گزینه بودند. در مدت زمانی خیلی کوتاه بسیاری از فضاهای مرده شهر به مکان‌هایی بسیار پویا تبدیل شد و مردم با ایمنی کامل و حفظ فاصله اجتماعی به تردد و انجام امور روزمره خود پرداختند.

نتیجه‌گیری: امروزه مقوله ایمنی و امنیت شهرها تنها مسئله مدیران شهرها و شهروندان نیست بلکه از یکسو با جهانی شدن شهرها به واسطه پیشرفت فناوری اطلاعات و ارتباطات و پیدایش جهان شهرها و از سوی دیگر زیست بخش عمده ای از ساکنان کره خاکی در مناطق شهری، تأمین امنیت و ایمنی شهرها امری جهانی قلمداد می‌شود چرا که در یک سیستم بهم پیوسته و پیچیده ای که شهرها هرچه بیشتر به یکدیگر متصل می‌گردند، بدیهی است که اثرات متقابل آن‌ها بر یکدیگر افزایش می‌یابد. همچنین عابرین پیاده آسیب پذیر ترین قشر ترافیکی محسوب می‌شوند، رشد بالای تصادفات شهری و سهم زیاد عابرین پیاده در آن، لزوم توجه جدی به بحث ایمنی عابرین پیاده را در ایران (همانند دیگر کشورهای توسعه یافته) نشان می‌دهد.

منابع

۱. کتاب اصول و مبانی برنامه ریزی شهری. نویسنده اسماعیل شیعه
۲. بحرینی، سید حسین، فرایند طراحی شهری انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم، تهران، ۱۳۹۱
۳. غلامرضا کامیار، حقوق شهری و شهرسازی (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۶)، ۳۳.
۴. ارسى، حمیدرضا و افلاطونى، آرزو (۱۳۸۶). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۵. شواى، فرانسوا (۱۳۸۳). شهرسازی تخیلات و واقعیات. ترجمه سید محسن حبیبی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۶. قزاقی، زینب، فرازبخت، فاطمه (۱۳۹۲)، تأثیر فضای شهری بر ارتقای ایمنی و امنیت (نمونه موردی: مرکز محله شهر جدید بهارستان، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران.
۷. بهیان، شاپور و فیروز آبادی، آمنه (1391)، بررسی عوامل موثر بر احساس امنیت اجتماعی در شهرها مطالعه موردی: شهر کرمان، مطالعات جامعه شناختی شهری، سال سوم، شماره ششم، بهار.
۸. مبهوت، محمدرضا؛ یونسی، زهرا و حسینی، محمد (۱۳۹۳)، شهر ایده آل کودکان ایرانی نمونه موردی مشهد مقدس، اولین همایش ملی در جست و جوی شهر فردا.
۹. ساروخانی، باقر و نویدنیا، منیژه (۱۳۹۴)، امنیت اجتماعی خانواده و محل سکونت در تهران، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال نهم.
۱۰. سگرایی طبقه، محمود (۱۳۸۹)، سیاست های شهری موثر در پیشگیری از جرایم، تهران، دانشگاه تربیت مدرس.
۱۱. سلطانی، لیا، بیک محمدی، حسن و حیدری، سمیه (۱۳۹۴)، تحلیل فضایی احساس امنیت در محلات مختلف، شهری مورد مطالعه: شهر قدس، پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال پنجم، شماره پیاپی ۱۴

12. The National Authority of Road Safety. (2006).
13. Mitchell, M., (2017), Safe cities Index 2017, and Security in a rapidly urbanizing world a report from The Economist Intelligence Unit, Rudin Center for Transportation, New York University
14. Muggah R., (2017), Safe cities Index 2017, Security in a rapidly urbanizing world a report from The Economist Intelligence Unit, co-founder, Igarapé Institute.
15. Saroukhani, B. (2011). An Introduction to the Encyclopedia of Social Sciences. Vol. II, Tehran: Kayhan.
16. Investigating the Effect of Urban Space for Men and the Social Security Sensation of Children (Sample: Central part of Tehran city).
17. Louv, R.(2016) Last Child in the Woods: Saving our Children from Nature-Deficit Disorder, NY: Algonquin Books of Chapel Hill, New York.
18. Giordano, L. M. (2015, November). Land use, street networks, and crime patterns in the mattapan section of Boston, Massachusetts. Paper presented at the The ASC Annual Meeting, Missouri, MO.