

## تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان (مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری تهران)

### چکیده

**زمینه و هدف:** فضاهای عمومی مهم‌ترین بخش‌های شهر را تشکیل می‌دهند که یکی از این فضاها خیابان‌های شهری هستند. خیابان‌های شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. هدف این تحقیق ارزیابی شاخص‌های سلامت خیابان شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان است.

**روش:** این تحقیق از هدف کاربردی است و به لحاظ ماهیت روش از نوع پیمایشی است، و به لحاظ شیوه تحلیل داده‌ها، توصیفی تحلیلی است. جامعه آماری شهروندان منطقه ۴ شهرداری تهران و تعداد نمونه بر اساس فرمول کوکران، ۲۵۰ نفر است که از نوع نمونه‌گیری تصادفی سیستماتیک سهمیه‌ای می‌باشد. اطلاعات از طریق پرسشنامه با طیف لیکرت جمع‌آوری گردید. روایی پرسشنامه بر اساس اعتبار محتوایی سنجیده شده است و به تأیید اساتید و متخصصین حوزه مدیریت شهری و امنیت ادراکی رسیده و پایایی آن از طریق روش آلفای کرونباخ به میزان ۰٫۷۵۶ تأیید شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها از طریق آزمون‌های تحلیل عاملی و رگرسیون و فریدمن با نرم‌افزارهای *Spss*, *Lisrel* انجام شد.

**یافته‌ها:** از طریق آزمون تحلیل عاملی تأییدی مؤلفه‌های ۸ گانه تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان منطقه ۴ شهرداری تهران شناسایی شدند و با میزان بار عاملی بالای ۰٫۴ تأیید شدند. با آزمون رگرسیون و میزان ضریب تعیین تعدیل شده مشخص شد، شاخص‌های تحقیق به میزان ۵۳٪ درصد واریانس امنیت ادراکی را پیش‌بینی می‌کند و بر اساس آزمون رگرسیون؛ مؤلفه‌های آسایش بصری و محیطی بالاترین تأثیر را بر روی امنیت ادراکی ساکنان منطقه ۴ دارد ( $\beta = 0.779$ ). اولویت‌بندی‌های مداخله در تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان در منطقه ۴ شهرداری تهران به ترتیب آزمون رتبه‌بندی فریدمن عبارت‌اند از: آسایش بصری و محیطی (۱٫۲۸)، سرزندگی (۱٫۸۷)، مؤلفه‌های خوانایی (۱٫۹۶) مؤلفه‌های اندازه و فرم فضا (۲٫۱۰) میزان سازگاری با محیط (۲٫۵۹)، مؤلفه‌های کالبدی (۲٫۷۰) آلودگی‌های دیداری و شنیداری (۲٫۸۳) احساس تعلق (۲٫۹۴).

**نتیجه‌گیری:** مؤلفه‌های آسایش بصری و محیطی، سرزندگی، خوانایی، اندازه و فرم فضا، میزان سازگاری با محیط، امنیت کالبدی آلودگی دیداری و شنیداری، احساس تعلق؛ بر امنیت ادراکی ساکنان و سلامت خیابان‌های شهری تأثیر مثبت دارند. می‌توان نتیجه گرفت با ارتقا هر یک از این مؤلفه‌ها؛ امنیت ادراکی و به تبع آن سلامت خیابان‌های شهری منطقه ۴ را افزایش می‌یابد.

**کلیدواژه‌ها:** سلامت، خیابان شهری، امنیت ادراکی، منطقه چهار، تهران.

دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۰۳

پذیرش: ۱۴۰۰/۰۹/۱۹

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

صص: ۳۵-۶۲

شناسه دیجیتال (DOR):

[DOR: 20.1001.1.20086024.1400.13.4.2.2](https://doi.org/10.1001.1.20086024.1400.13.4.2.2)

### رضا قهرمانی

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد پردیس، تهران، ایران.  
reza1374ghahremani@gmail.com

### الهام امینی

استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد پردیس، تهران، ایران (نویسنده مسئول).  
dr.elham\_amin@yahoo.com

این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد با عنوان «تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان (مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری تهران)» در سال ۱۴۰۰ رشته برنامه ریزی شهری دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس است.

## مقدمه

خیابان‌های شهری در گذر زمان به‌عنوان فضاهای عمومی شهری نقش مهم و ویژه‌ای را از نقطه‌نظر فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و شهرسازی ایفا می‌کنند. نقش و جایگاه خیابان در دوران مختلف و در مقاطع فکری و زمانی متفاوت از نقش جابجایی و تردد گرفته تا عرض‌اندام‌های فرهنگی و حکومتی و در دوران اخیر مکان بروز تعاملات اجتماعی چهره‌های متفاوتی به خود گرفته است. اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای عمومی در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیرقابل‌انکار می‌نماید. کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود، بیش از هر چیزی بستگی به کیفیت خیابان‌های آن دارد. اگرچه اهمیت خیابان در طراحی شهری به‌طور فزاینده‌ای مورد توجه قرار گرفته است (توسط مهندسان ترافیک، طراحان شهری و برنامه‌ریزان) اما خیابان‌ها اغلب بدون چارچوب مفهومی واضح و استواری به نظر می‌رسند. آنچه از نام خیابان در قدم اول به یاد هرکس می‌آید همان نقش بارز تردد و جابجایی با یک‌راه عبوری است. در حالی که خیابان به‌عنوان یکی از عناصر مهم شکل‌دهنده فرم اصلی شهر، نماد فرهنگی و اجتماعی و برقرارکننده ارتباط فضایی و اتصال فعالیت‌های شهری بوده و همواره مورد توجه شهرسازان و برنامه‌ریزان شهری قرار داشته است (گلدیرگر<sup>۱</sup>، ۱۳۹۶، ص ۱۲).

نقش خیابان، تنها شامل جابه‌جایی مردم نمی‌شود بلکه کارکردهای فرهنگی، زیست‌محیطی و اجتماعی برای آن قابل‌تصور می‌باشد. به‌عبارتی دیگر، خیابان سالم، مفهومی است که گزینه‌های حمل‌ونقل فعال را در سطح وسیعی فراهم نموده و امکان فعالیت فیزیکی را برای ساکنان فراهم می‌آورد و خطر ابتلا به بیماری‌های مزمن و جدی از قبیل دیابت و بیماری‌های قلبی را کاهش می‌دهد (گزارش سلامت عمومی تورنتو<sup>۲</sup>، ۲۰۱۴، ص ۶۵). بسیاری از خیابان‌های شهری معاصر با ویژگی‌های جسمی و روانی شهروندان

1- Goldier ger

2- Toronto Public Health Report

خودسازگاری کافی ندارند. مشکلات محیطی - کالبدی از قبیل محدودیت سرانه فضاهای سبز و باز، کف‌سازی نامناسب، کیفیت نامناسب جداره، کیفیت پایین محیط شهری، آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از مدیریت نامناسب ترافیک شهری و ... عوامل تهدید سلامت انسان شهری معاصر را تشکیل می‌دهند. علاوه بر این، سبک جدید زندگی و تغییرات اقتصادی نیز به این مشکلات دامن زده و منجر به بروز بیماری‌های عصر مدرن از قبیل دیابت و چاقی مفرط گشته است؛ که سلامت شهروندان را به طور جدی تهدید می‌نماید. در صورت عدم رعایت استانداردهای لازم به منظور ارتقاء ایمنی و امنیت خیابان شهری، کاهش تعاملات اجتماعی چهره به چهره و ناپایداری اجتماعی دور از ذهن نخواهد بود که در این صورت، بر سلامت روحی - روانی شهروندان تأثیر بسزایی خواهد داشت. سلامتی و امنیت شهروندان، می‌تواند توسط محیط اجتماعی خیابان تحت تأثیر قرار بگیرد که شامل روابط اجتماعی بین ساکنان، بازدیدکنندگان و میزان اعتماد متقابل و ارتباط میان کاربران خیابان است. با توجه به مسائل مطرح‌شده، شناسایی و ارزیابی شاخص‌های سلامت خیابان شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان می‌تواند به ارائه راهبردهای عملیاتی ارتقاء ایمنی و امنیت در خیابان‌های شهری منطقه ۴ شهرداری تهران منجر شده و در این صورت، با افزایش حضور پذیری و فعالیت فیزیکی مردم در خیابان‌های شهری، سلامت جسمی و روحی شهروندان تضمین خواهد گردید. منطقه ۴ شهرداری تهران شرقی‌ترین نقطه تهران است که در شمال شرقی شهر تهران قرار دارد، منطقه ۴ به‌عنوان یکی از مناطق پرجمعیت، وسیع، مهاجرپذیر و پر ساخت‌وساز تهران شناخته‌شده است. بنابراین لزوم دستیابی به سلامت شهروندان در این منطقه ضروری به نظر می‌رسد. وجود ویژگی‌هایی چون نابرابری اجتماعی - اقتصادی شدید در آن، جوان بودن میانگین سنی جمعیت، وجود اقشار آسیب‌پذیر در محله‌هایی همچون خاک سفید، شمیران نو، شیان و ... لزوم پرداختن به ابعاد مختلف امنیت ادراکی و تأثیر آن بر سلامت خیابان‌های شهری منطقه ۴ شهرداری را لازم و ضروری می‌کند. در این راستا، پرسش اصلی پژوهش حاضر این است که

شاخص‌های امنیت ادراکی ساکنان چگونه بر سلامت خیابان‌های شهری تأثیر می‌گذارد؟

### پیشینه و مبانی نظری

در استان، ذبیحی، اصغرزاده و گرجی پشتی (۱۴۰۰) در مقاله‌ای تحت عنوان «تبیین مؤلفه‌های احساس امنیت در پیشگیری از جرم در طراحی شهری (نمونه موردی: خیابان اصلی رجایی شهر کرج)» که با روش توصیفی-تحلیلی، به وسیله مشاهدات میدانی در خیابان اصلی منطقه رجایی شهر کرج بررسی شد. نتایجی که از طریق تحلیل مبتنی بر تصاویر، آزمون رگرسیون چندمتغیره و فن افتراق معنایی، با استفاده از خروجی داده‌ها در نرم‌افزار «اس. پی. اس. اس» بدست آمد، نشان می‌دهد مؤلفه‌های استخراج شده در بعد طراحی محیطی پیشگیرانه از جرم (سی. پی. تی. ای. دی) و در بعد امنیت، بیشتر از میانه تئوری تحلیل انجام شده می‌باشد و به نوعی عوامل بحرانی محسوب می‌شوند، که باید به آن‌ها در طراحی شهری (با تأکید بر منطقه مورد مطالعه) به منظور نیل به محیطی امن، توجه ویژه کرد. اصغری زمانی، روستایی، زالی و شفیع ماسوله (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی نقش محوری جریان فضایی-زمانی فعالیت‌های زمان غروب و شب در ادراک امنیت، مطالعه موردی: مرکز شهر رشت»؛ که از طریق روش‌های آمار توصیفی و استنباطی (آزمون خی دو و تحلیل خوشه‌ای دو مرحله‌ای) به وسیله نرم افزار SPSS انجام شد. نتایج نشان داد که اکثریت مصرف‌کنندگان حیات شبانه مرکز شهر رشت احساس امنیت می‌کردند، و این امنیت ادراک شده را بیش‌تر (۲/۷۸٪) ناشی از «فعالیت‌ها/مردم در خیابان و...» می‌دانستند. در محدوده مورد مطالعه، زنان نقش و حضور گسترده‌ای در تولید اجتماعی فضا داشتند و این نقش و حضور را می‌توان به ادراک آن‌ها از احساس امنیت در حیات شبانه مرکز شهر رشت نسبت داد. با توجه به نتایج یادشده در بالا و همچنین متوسط زمان رسیدن به اولین فعالیت/تفریح شبانه (۱۹:۲۸) و متوسط زمان صرف شده در مرکز شهر (۲۱/۳ ساعت)، رشت می‌تواند تنها بستر مناسبی برای جریان فضایی-زمانی فعالیت‌ها

در زمان غروب و ساعات اولیه شب باشد (بین ساعات ۱۸ تا ۲۳). در نهایت سه پیشنهاد اثربخش مطرح می‌شود که عبارت‌اند از ایجاد تنوع فعالیتی بیش‌تر در مرکز شهر، مدیریت منطقه از طریق افزایش کیفیت فضاهای شهری و حمایت از طولانی شدن ساعات فعالیت شبانه، و حمل‌ونقل عمومی همیشگی در اواخر شب. کریمی و دانش مهر (۱۳۹۸) در مقاله‌ای با عنوان «ادراک امنیت در فضاهای عمومی شهری مطالعه موردی: پهنه‌های پارک سرخه‌حصار شهر تهران» دارای روش تحقیق مبتنی بر روش کمی با فن پیمایش و ابزار پرسشنامه است. یافته‌های به‌دست‌آمده از ۲۰۵ مراجعه‌کننده به پارک از طریق نرم‌افزارهای SPSS و GIS مورد تحلیل قرار گرفت. شش بُعد (امنیت مالی، امنیت جانی، امنیت حیثیتی، امنیت اموال عمومی، آسایش عمومی و نظم عمومی) ادراک از امنیت در پنج پهنه پارک سرخه‌حصار دارای پایایی بودند. یافته‌های به‌دست‌آمده نشان می‌دهد پیاده‌روی و هنرهای محیطی از پایین‌ترین میزان ادراک از سه بُعد امنیت در ابعاد امنیت مالی، نظم عمومی و امنیت اموال عمومی برخوردار هستند. استفاده از شهروندان به‌عنوان عوامل افزایش ادراک امنیت، افزایش تعداد پست‌های نگهبانی و گشت نیروی انتظامی و شهرداری، استفاده از دوربین مداربسته، تقویت آنتن دهی تلفن همراه و تجهیز روشنایی معابر فرعی از راهکارهای ارتقای ادراک امنیت در پهنه‌های مختلف پارک سرخه‌حصار است. نظم فر، علوی و عشقی (۱۳۹۷) مقاله‌ای تحت عنوان «ارزیابی امنیت در فضاهای عمومی شهری (مونه موردی: پارک‌های شهر تهران)» باهدف ارزیابی امنیت در فضاهای عمومی پارک‌های شهر تهران به روش توصیفی-تحلیلی انجام دادند. ضریب اهمیت ۲۴ شاخص با استفاده از مدل ANP به دست آمد. نتایج میانگین رتبه نشان داد که پارک سهند دارای امنیت بسیار بالا و پارک‌های لویزان، چیتگر و سرخه‌حصار به طور مشترک، فاقد امنیت می‌باشند. مهم‌ترین عوامل ایجاد ناامنی در پارک‌های لویزان، چیتگر و سرخه‌حصار عبارت بود از دستگیری مرتکبین به جرائم منکراتی، معتاد، شرب خمر و مشروبات الکلی، نزاع و درگیری و... هستند. در پایان با توجه به یافته‌های پژوهش پیشنهادهایی جهت بهبود وضعیت امنیت فضاهای عمومی

(پارک) ارائه شده است. حاجی پور، فخر احمد، سلطانی و لطفی (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان «تحلیل تجربی رابطه شاخص‌های فرم شهر با امنیت ادراکی ساکنان، مورد مطالعاتی: شهر شیراز» که از طریق روش توصیفی - تحلیلی و در میان نمونه‌ای به میزان ۳۷۰ نفر انجام شد. بر اساس نتایج تحلیل روابط میان متغیرها بر اساس آزمون همبستگی پیرسون نشان می‌دهد تجربه وقوع جرم با تراکم ساختمانی رابطه معکوس و با تراکم جمعیتی رابطه مستقیم دارد. همچنین وجود نسبت بیشتری از کاربری‌های غیرمسکونی در میان بلوک‌های مورد مطالعه، ارتباط مستقیمی با تجربه وقوع جرم و ترس از وقوع جرم در میان ساکنان را بیان می‌کند. رفیعیان، مویدی و سلمانی (۱۳۹۳) در مقاله‌ای با نام «سنجش احساس امنیت شهروندان با استفاده از مؤلفه‌های منظر شهری (نمونه موردی: محله اوین)» که دارای روش پیمایشی با ابزار گردآوری داده به صورت پرسشنامه و روش تحلیل رگرسیون چند مرتبه‌ای (HMIR) است، نتایج یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که کلیه معیارهای به کاررفته در سه سطح مدل سنجش احساس امنیت در محدوده مورد مطالعه با متغیر منظر شهری دارای رابطه معناداری می‌باشند ( $p < 0,05$ ). همچنین بین میانگین احساس امنیت و میانه نظری (عدد ۳) اختلاف معناداری وجود دارد و احساس امنیت در محدوده مورد مطالعه از دید ساکنین، پایین‌تر از سطح متوسط ارزیابی شده است.

تاپل و ریچل<sup>۱</sup> (۲۰۲۱) در مقاله‌ای که با عنوان «روش‌های کیفی و نقشه‌های ترکیبی برای ادراک فضایی، نمونه تحقیق: از ادراک امنیت» است، با استفاده از روش تحقیق توصیفی اکتشافی، مانند مصاحبه با کارشناسان، مشاهدات، نظرسنجی، نقشه‌برداری مشارکتی با اطلاعات دقیق مکان‌های ساختاری و مکانی، مزایا و معایب انتخاب روش ارائه شد. پلاتز الکساندر برلین به عنوان منطقه مورد مطالعه برای تعیین ادراکات امنیت در مناطق شهری انتخاب گردید. نتایج نشان داد که علی‌رغم تغییرات (سن و جنس و پیشینه و ساختار شخصی و...)، برخی ادراک ذهنی از امنیت در مورد دید، روشنایی و

شنیدن جمعی و ثابت هستند. علاوه بر این، نقشه‌های ترکیبی برای توضیح اینکه چگونه ادراک ذهنی از امنیت فضا، همراه با گرافیک سه بعدی، می‌تواند معماران و برنامه‌ریزان شهری را نسبت به عوامل مختلف تأثیرگذار بر امنیت ادراکی از فضای عمومی نیز تهیه گردید. پینسلی<sup>۱</sup> (۲۰۲۰) در مقاله‌ای تحت عنوان «سنجش امنیت در محیط ساخته‌شده: ارزیابی آسیب‌پذیری شهری در شکل شهری در مقیاس انسانی»؛ با هدف این تحقیق درک نحوه تأثیر اجزای محیط انسان‌ساخت بر محیط‌های ناامن است تا قبل از اتخاذ تصمیمات طراحی، خطرات و ناامنی‌ها را ارزیابی کنند، انجام شد. این تحقیق به این شکاف در اطلاعات می‌پردازد و یکی از جنبه‌های کیفی غیرقابل‌اندازه‌گیری محیط ساخته‌شده یعنی احساس امنیت را از لحاظ کمی بر اساس یک سیستم ژئوفضایی می‌سنجد و سپس آن را به شکل شهری در مقیاس انسانی مرتبط می‌کند. شاخص رتبه‌بندی امنیتی<sup>۲</sup> (SRI) یک سیستم مبتنی بر GIS و قابل‌اندازه‌گیری را برای شناسایی و رتبه‌بندی فضاهای شهری ناامن ایجاد می‌کند تا توسط برنامه‌ریزان شهری و تصمیم‌گیرندگان شهری برای ارزیابی و بهبود تاب‌آوری شهری استفاده شود. این سیستم بر اساس اندازه‌گیری عناصر شهری است که بر احساس امنیت در محیط ساخته‌شده تأثیر می‌گذارد و می‌تواند برای شناسایی ویژگی‌ها و فضاهای ناامن در یک شهر استفاده شود.

آنچه تحقیق حاضر را از تحقیقات پیشین متمایز می‌سازد، انتخاب شاخص‌های و مؤلفه‌هایی است که دو بعد سلامت خیابان امنیت ادراکی را موردبررسی قرار می‌دهد. به عبارتی تاکنون پژوهش‌های بسیار کمی در رابطه با سلامت فضاهای شهری و یا امنیت ادراکی ساکنان به‌طور مجزا انجام‌شده است و در منطقه ۴ شهرداری تهران نیز تاکنون تحقیقی با این عنوان انجام‌نشده است. بنابراین این پژوهش می‌تواند بعد جدیدی را به بدنه‌ی دانش در مبحث امنیت ادراکی خیابان‌های شهری بالأخص سلامت خیابان‌ها و ارتقای احساس

1- Dalit Shach-Pinsly

2- Security Rating Index

امنیت ساکنان اضافه نماید. از این رو این پژوهش می‌تواند به‌عنوان اولین پژوهش در این زمینه آغاز به فعالیت کند.

### خیابان شهری

فضاهای عمومی مهم‌ترین بخش‌های شهر را تشکیل می‌دهند که یکی از این فضاها خیابان‌های شهری هستند. خیابان‌های شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. از این رو طراحی درست و گسترش آن‌ها باعث غنی‌تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌شود (خادمی، ۱۳۸۹، ص ۴۶). خیابان مهم‌ترین بخش محیط شهر است. یک خیابان مسکونی، یعنی خیابانی که در آن فرزندانمان بزرگ می‌شوند، بزرگ‌سالان زندگی می‌کنند و افراد پیر روزهای آخر عمر خود را سپری می‌کنند، چگونه خیابانی باید باشد؟ (پلیارد<sup>۱</sup>، ۱۹۸۱، ص ۱۲۶). این خیابان‌ها هستند که فرآیندهای اجتماعی را متأثر می‌سازند و بدون شناخت رفتار و توصیف چگونگی پاسخ‌گویی محیط به این رفتارها، نمی‌توان خیابان را طراحی کرد. در خیابان حیات اجتماعی وجود دارد و مفهوم سرمایه اجتماعی از آن نشأت می‌گیرد (اخوان و صالحی و طغیانی، ۱۳۹۷، ص ۱۸۸).

### سلامت

تعریف سلامت مطابق با دیدگاه سازمان بهداشت جهانی سلامت این‌گونه تعریف شده است: «تأمین رفاه کامل جسمی، روانی و اجتماعی که معنای آن تنها به نبود بیماری و نقص عضو، محدود نمی‌شود»، بلکه شامل سه محور جسم، روان، و جامعه می‌شود. پس هرگونه نقص و آسیب، وارده به هر یک از محورهای سه‌گانه، تعادل فردا را بر هم زده و به نبود سلامت منجر می‌گردد. از این دیدگاه می‌توان سلامت را در سه بعد مرتبط با یکدیگر جسمانی، روانی و اجتماعی تعریف کرد که، بعد جسمانی به مسائل سلامت جسم، بعد روانی به موضوعات سلامت روان فرد، و بعد اجتماعی به جنبه‌های اجتماعی سلامت فرد



نظیر محیط زندگی عاری از جرم و خشونت یا تعاملات اجتماعی افراد می‌پردازد (طیبیان، ۱۳۷۶، ص ۷۹).

## خیابان سالم

خیابان‌های سالم، بر سلامتی عمومی از طریق کاستن میزان تلفات و جراحات ترافیک، کاهش میزان آلودگی صوتی و آلودگی هوا تأثیر می‌گذارد. علاوه بر این، محیط خیابان، یکی از عواملی است که بر فعالیت فیزیکی تأثیر می‌گذارد که بر چاقی تأثیر دارد. در خیابان‌هایی با همبستگی اجتماعی و مشارکت بیشتر، نرخ ارتکاب قتل، پایین‌تر بوده است. در مقابل، خیابان‌هایی با همبستگی اجتماعی کمتر و درجات بالاتری از ناهنجاری‌های اجتماعی، می‌تواند منجر به اضطراب و افسردگی شود (اخوان و همکاران، ۱۳۹۷، ص ۱۸۸). همچنین ساختمان‌ها، خیابان‌ها و دیگر ویژگی‌های محیط مصنوع، بر مصرف سیگار، ورزش و چاقی اثر می‌گذارند. به‌عنوان مثال، درصد افرادی که تحرک بدنی دارند؛ در محیط‌هایی که امکانات بهتری از لحاظ تأمین فضاهایی برای ورزش مانند مآنک‌ها و مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری عرضه می‌کنند و الگوی طراحی شبکه معاشرشان، کمترین موانع را برای پیاده‌روی افراد ایجاد می‌کند و محیطی تمیز و عاری از وندالیسم و دیوارنوشته‌ها دارند، بیشتر است. اجرای خیابان‌های سالم، موجب افزایش فعالیت فیزیکی، ارتقاء ایمنی ترافیک، کاهش وزن و بهبود سلامت اجتماعی، روحی و فیزیکی ساکنین شده است (اخوان و همکاران، ۱۳۹۷، ص ۱۸۸). پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری شهروندان، به دلیل عدم آلوده نمودن هوا، موجب پاکیزگی هوای شهری خواهد بود. در حقیقت، توسعه شبکه ارتباطی خیابان، یکی از مهم‌ترین خصوصیات محیط‌زیست شهری در راستای ارتقاء فعالیت فیزیکی است (طیبیان، ۱۳۷۶، ص ۷۸). کاهش خطر و افزایش ایمنی حرکت در خیابان‌ها به‌گونه‌ای که افراد در زمان پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی احساس امنیت نمایند، ضروری است. دلیل اصلی استفاده نکردن از دوچرخه و اجازه ندادن به پیاده‌روی کودکان، نگرانی‌های امنیتی است. در این راستا، تحقیقات نشان داده‌اند که ترس از جرم با پیاده‌روی کمتر بزرگسالان و

بازی کردن کمتر کودکان در ارتباط است که تأثیر مستقیمی بر سلامت آنان خواهد داشت (نسر<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵، ص ۶۵). هم‌چنین ترس از عدم وجود ایمنی شخصی، دلیل مشترک نوجوانانی است که ترجیح می‌دهند پیاده به مدرسه نروند (گزارش اداره کنترل جرائم لندن<sup>۲</sup>، ۲۰۱۷). بر این اساس، خیابان‌هایی سالم و امن، می‌باشند که مردم بیشتری پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری نموده و از حمل‌ونقل عمومی بهره می‌برند. در این خیابان‌ها، عابرین پیاده احساس امنیت دارند و چشمان خیابان با ایجاد نظارت غیررسمی باعث ارتقاء امنیت در این خیابان‌ها می‌گردد (جیکوبز، ۱۹۹۳، ص ۱۳۶). باید در نظر داشت که ارتقاء امنیت می‌تواند برای گروه‌های آسیب‌پذیر نیز مفید بوده و عاملی مهم در کمک به آن‌ها برای فعالیت فیزیکی بیشتر باشد.

### امنیت ادراکی

در فرهنگ واژه‌ها و اصطلاحات و در نوشته‌های متفکران، تعریف امنیت آمیزه‌ای از وضعیت فیزیکی و ادراک شهروندان است. این مفهوم دارای دو بعد عینی و ادراکی است. امنیت در معنای عینی، فقدان تهدید در برابر ارزش‌های کسب‌شده را مشخص می‌کند و در معنای ادراکی، فقدان ترس و وحشت از حمله علیه ارزش‌ها (برانلاو<sup>۳</sup>، ۲۰۰۵، ص ۵۸۱). امنیت در حالت ادراکی به‌عنوان احساس امنیت قلمداد می‌شود و برقراری امنیت به لحاظ انتظامی را وجه عینی امنیت می‌گویند. بر همین اساس بین امنیت و ادراک از امنیت تفاوت وجود دارد. ممکن است در فضاهای شهری امنیت از نظر انتظامی و پلیسی وجود داشته باشد، ولی فرد احساس امنیت نکند. درواقع احساس و ادراک از امنیت تلفیقی از عوامل فردی، روانی و اجتماعی تلقی می‌شود. امنیت، بعد عینی مسئله و ادراک از امنیت بعد ذهنی امنیت است. ادراک ناامنی به دلایلی پدید می‌آید؛ یکی از دلایل مهم ادراک ناامنی، ممکن است به خاطر موقعیت و وضعیت خاص حاکم بر یک فضا باشد و فرد به خاطر پاره‌ای از عوامل مخل

1- Nasar

2- The London Crime Prevention Fund

3- Brownlow

امنیت دران فضا احساس ناامنی کند. ادراک از امنیت در یک فضای شهری به احساس روانی شهروندان از میزان وجود یا عدم وجود امنیت در آن فضا ناشی می‌گردد. در واقع زمانی که فرد ادراک کند در فضاهای شهری، خطری جان، مال یا سلامتی وی را مورد تهدید و تعرض قرار نمی‌دهد، می‌توان گفت فرد دارای احساس امنیت است (گروسی<sup>۱</sup>، ۲۰۰۷، ص ۳۰). ابعاد عینی و ادراکی امنیت به لحاظ نوع سنجش و محاسبه‌پذیری با یکدیگر متفاوت هستند. بعد واقعی امنیت، پدیده‌ای محاسبه‌پذیر بوده و بر اساس احتمال وقوع ریسک‌ها و اثربخشی اقدامات مقابله‌ای مختلف، می‌توان آن را سنجید. برای مثال، با ارزیابی عواملی مانند نرخ وقوع جرم در پارک‌های شهری می‌توان احتمال وقوع جرم در پارک‌ها را پیش‌بینی کرد؛ حتی اگر معتقد باشیم که امکان سنجش و پیش‌بینی میزان امنیت فیزیکی یک امکان، تنها با تکیه بر چند عامل ساده ممکن نیست، حداکثر آن‌که با بهره‌گیری از مجموعه قابل‌دستیابی از اطلاعات مختلف می‌توان به درجات بالایی از سنجش و پیش‌بینی رسید. اما عنصر ذهنی و ادراکی امنیت به‌سادگی در قالب محاسبات ریاضی و آماری نمی‌گنجد. پیچیدگی عنصر ادراک و ذهنیت در امنیت، نه فقط به تنوع افراد برمی‌گردد، بلکه علاوه بر آن ممکن است انسان در همان حالی که به لحاظ عینی تهدیدی متوجه او نیست، به لحاظ ذهنی احساس ناامنی کند و یا برعکس، در اوج خطر ناامنی، احساس امنیت داشته باشد (حسینی، ۲۰۰۷، ص ۹). با این وجود اصولاً امنیت، بیش از آن‌که جنبه عینی داشته باشد، یک پدیده ادراکی و احساسی است. نظریه‌های جدید امنیت نیز اساساً نه بر امنیت که بر ادراک از امنیت تأکید دارند. بنابراین بر این اساس ادبیات نظری ادراک امنیت فراتر از ادبیات نظری امنیت، توسعه و گسترش پیدا کرد (مندل<sup>۲</sup>، ۱۹۸۶، ص ۵۴).

## روش

این تحقیق از نوع کاربردی است و به لحاظ ماهیت روش از نوع پیمایشی است، و به لحاظ شیوه تحلیل داده‌ها، توصیفی تحلیلی است.

1- Garousi  
2- Mandel

جامعه آماری شهروندان منطقه ۴ شهرداری تهران و تعداد نمونه ۲۵۰ نفر است. نوع نمونه گیری از نوع نمونه گیری تصادفی سیستماتیک سهمیه ای می باشد. اطلاعات از طریق پرسشنامه ای تنظیم شده با طیف لیکرت، جمع آوری گردید. روایی پرسشنامه به تائید اساتید و متخصصین حوزه مدیریت شهری و امنیت ادراکی رسیده است. ضریب پایایی برای تمام معیارهای تحلیل سلامت خیابان های شهری مبتنی بر مؤلفه های امنیت ادراکی ساکنان در منطقه ۴ شهرداری تهران، بزرگ تر از ۰,۶ است. پایایی کل نیز ۰,۷۵۶ می باشد که نشان می دهد پرسشنامه و شاخص های تحقیق از پایایی مناسبی برخوردارند (جدول شماره ۱). تجزیه و تحلیل داده ها نیز از طریق آمارهای توصیفی و استنباطی به صورت آزمون های تحلیل عاملی و رگرسیون و فریدمن با استفاده از نرم افزارهای Spss, Lisrel انجام شد.

جدول شماره ۱- جدول پایایی سلامت خیابان مبتنی بر مؤلفه های امنیت ادراکی ساکنان، منطقه ۴ شهرداری تهران

بعد	مؤلفه	آلفای کرونباخ	آلفای کرونباخ کل
	خوانایی	۰,۷۱۴	۰,۷۵۶
	آسایش بصری و محیطی	۰,۷۳۹	
	اندازه و فرم فضا	۰,۷۱۸	
امنیت	امنیت کالبدی	۰,۷۰۳	
ادراکی	میزان سازگاری با محیط	۰,۷۰۱	
	آلودگی های دیداری و شنیداری	۰,۷۲۹	
	احساس تعلق	۰,۷۸۸	
	سرزندگی	۰,۷۹۱	

در این تحقیق محدوده و قلمرو مورد مطالعه منطقه ۴ شهرداری تهران است. جمعیت این طبق سرشماری نفوس مسکن سال ۱۳۹۰ بالغ ۸۶۱۰۰۰ نفر برآورد گردیده است. طبق داده های مرکز آمار ایران در آبان ۱۳۹۵ منطقه ۴ با تعداد ۹ ناحیه و بیست محله، با وسعتی در حدود ۶۱/۲۸۸/۳۶۷ مترمربع، و جمعیتی بالغ بر ۸۸۷۲۹۱ نفر را در خود جای داده است. حدود منطقه از سمت غرب و جنوب به وسیله شبکه راه های شهری و از سایر جهات به وسیله عوارض طبیعی تعریف شده است. این منطقه در مجاورت مناطق پنج گانه (۱، ۳،

۷، ۸ و ۱۳) واقع گردیده است(نقشه شماره ۱).



نقشه ۱: موقعیت منطقه ۴ شهرداری تهران  
 ماخذ: شهرداری منطقه چهار، Gis تهران، ۱۳۹۵

## یافته‌های پژوهش

### یافته های توصیفی

پرسشنامه مذکور بین یک نمونه آماری تصادفی به تعداد ۲۵۰ نفر از ساکنین منطقه ۴ شهرداری تهران توزیع گردید. اطلاعات و آمار توصیفی شامل ویژگی های فردی پاسخگویان در جدول شماره ۲ ارائه گردیده است.

جدول شماره ۲- ویژگی‌های دموگرافیک

متغیر	ویژگی	فراوانی	درصد
جنسیت	مرد	۱۴۵	۵۵
	زن	۱۰۵	۴۵
سن	از ۲۰ الی ۲۹ سال	۱۵	۳٫۹
	از ۳۰ تا ۳۹ سال	۸۷	۲۱٫۳
	از ۴۰ تا ۴۹ سال	۱۲۲	۵۸
	از ۵۰ سال به بالا	۶۴	۱۶٫۹
سطح تحصیلات	دیپلم	۵۰	۱۳
	فوق دیپلم	۶۸	۱۷٫۸
	لیسانس	۸۴	۳۴٫۸
	فوق لیسانس	۶۵	۳۰
	دکتری و بالاتر	۱۵	۳٫۹

متغیر	ویژگی	فراوانی	درصد
محل تولد	سایر	۹۷	۳۴
	تهران	۱۵۳	۶۶,۱
مدت اقامت در منطقه	۱-۲ سال	۲۴	۶,۳
	۳-۵ سال	۶۷	۱۷,۴
	۵-۸ سال	۲۴	۳۲,۴
	۸-۱۰ سال	۸۱	۲۱,۳
	۱۰ سال به بالا	۸۸	۲۲,۷

### یافته های استنباطی

تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان از طریق معیارهای (خوانایی، آسایش بصری و محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق، سرزندگی) بررسی شدند.

برای بررسی میزان تأثیر شاخص‌های سلامت خیابان‌های شهری در امنیت ادراکی ساکنان، پرسشنامه‌ای متشکل از شاخص‌های منتخب، بین ۲۵۰ نفر از ساکنان منطقه ۴ شهرداری تهران توزیع شد. نحوه پراکنش پرسشنامه در ۶ نقطه از منطقه ۴ و در خیابان‌های محله‌های علم و صنعت، حکیمیه، شمیران نو، تهران پارس، حسین‌آباد و قاسم‌آباد، به‌طور تصادفی، بود. سپس میزان تأثیر و اهمیت هر یک از شاخص‌های تحقیق در امنیت ادراکی ساکنان منطقه با استفاده از آزمون‌های آماری رگرسیون و پیرسون و نرم‌افزار SPSS مشخص شد. ابتدا با استفاده از آزمون فرض  $H_0$  همگرایی درونی سؤالات پرسشنامه بررسی شد.

آزمون  $t$  تک نمونه‌ای برای آزمون فرض‌ها پیرامون میانگین یک جامعه استفاده می‌شود. در بیشتر پژوهش‌هایی که با مقیاس لیکرت انجام می‌شود جهت بررسی فرضیه‌های پژوهش و ارتباط و پیوستگی درونی شاخص‌ها با هر یک از مؤلفه‌ها از این آزمون استفاده می‌شود. در ادامه به دلیل نرمال بودن متغیرهای پژوهش از آزمون فرض وجود یا عدم وجود ارتباط درونی بین مؤلفه‌ها و شاخص‌های پژوهش پرداخته خواهد شد.

- فرض  $H_0$  ارتباط درونی بین شاخص‌ها پژوهش با مؤلفه‌های متناظر با آن‌ها وجود ندارد.

- فرض  $H_1$  ارتباط درونی بین شاخص‌ها پژوهش با مؤلفه‌های متناظر با آن‌ها وجود دارد.

هر یک از مؤلفه‌ها طبق جدول شماره ۳ دارای شاخص‌های متناظر تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان می‌باشند.

جدول شماره ۳-آزمون T

نتیجه آزمون فرض	معنی داری	آماره T	میانگین	مؤلفه	بعد
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۵۵,۱۷	۳,۲۰	خوانایی	تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۵۳,۶۹	۲,۲۶	آسایش بصری	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۴۹,۹۸	۲,۵۵	اندازه و فرم فضا	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۶۱,۹۰	۳,۱۹	امنیت کالبدی	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۴۳,۲۰	۳,۱۲	سازگاری با محیط	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۶۱,۴۳	۲,۹۰	آلودگی دیداری و شنیداری	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۵۶,۲۱	۳,۰۲	احساس تعلق	
رد فرض $H_0$	۰,۰۰۰	۵۴,۷۵	۲,۷۹	سرزندگی	

### آزمون رگرسیون

جهت بررسی تأثیرگذاری تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان از آزمون رگرسیون استفاده شد. در این مقاله برای استفاده از رگرسیون، از کدگذاری تصنعی و معادل میانگین استفاده شده است. مؤلفه‌های؛ خوانایی، آسایش بصری و محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق و سرزندگی به‌عنوان متغیر مستقل و تحلیل سلامت خیابان نیز متغیر وابسته می‌باشد. طبق نتایج به‌دست‌آمده که در جدول شماره ۲ ملاحظه می‌گردد که مؤلفه‌های یادشده ۵۳ درصد از واریانس سلامت خیابان‌های شهری را پیش‌بینی می‌کند. یعنی ۵۳ درصد از متغیرهایی که سلامت خیابان‌های شهری را ارتقا می‌بخشند مربوط به مؤلفه‌های امنیت

ادراکی ساکنان هستند. متغیر اصلی پس از تأیید معناداری و میزان ضریب  $t$  مورد ارزیابی قرار می‌گیرد، ضریب بتا است. همان‌طور که از جدول شماره ۲ مشخص است، با افزایش یک واحد استاندارد در مؤلفه‌ی خوانایی،  $۰,۶۵$  واحد استاندارد به سلامت خیابان‌های شهری منطقه ۴ شهرداری تهران اضافه خواهد شد. بنابراین بین مؤلفه‌ی خوانایی و سلامت خیابان‌های شهری رابطه‌ی مستقیم و مثبت وجود دارد. مقدار ضریب بتا برای مؤلفه‌ی آسایش بصری و محیطی  $۰,۷۸۸$  است که نشان می‌دهد با افزایش ۱ واحد استاندارد در مؤلفه‌ی آسایش بصری و محیطی،  $۰,۷۸۸$  واحد استاندارد به سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان افزوده می‌شود. طبق جدول زیر، ضریب بتا برای مؤلفه‌ی اندازه و فرم فضا مقدار  $۰,۶۳$  را نشان می‌دهد که پیوستگی آن از نوع قوی است و با افزایش ۱ واحد استاندارد در شرایط و بهبود کیفیت در مؤلفه‌ی اندازه و فرم فضا، میزان  $۰,۶۳$  واحد استاندارد به افزایش کیفیت سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان در منطقه ۴ شهرداری تهران افزوده خواهد شد (جدول شماره ۴).

جدول شماره ۴- آزمون رگرسیون مؤلفه‌های تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان

P	T	Beta	SE	B	متغیرهای پیش‌بینی
۰,۰۰۰	۱۵,۳۸	-	۰,۸	۱۲,۳	مقدار ثابت
۰,۰۰۵	۳۹,۴۸	۰,۶۵۴	۰,۹۳۹	۰,۴۵۲	خوانایی
۰,۰۰۱	۴۳,۳۸	۰,۷۸۸	۰,۹۳۹	۰,۴۵۲	آسایش بصری و محیطی
۰,۰۰۰	۳۹,۶۱	۰,۶۴۳	۱,۸۴	۲,۱۳	اندازه و فرم فضا
۰,۰۰۴	۴۲,۹۰۸	۰,۶۰۱	۱,۱۷	۰,۹۴	امنیت کالبدی
۰,۰۰۱	۴۰,۵۸	۰,۶۰۹	۱,۳۸	۰,۸۷۱	میزان سازگاری با محیط
۰,۰۲۶	۴۱,۸۶	۰,۵۶۱	۱,۸۴	۲,۱۳	آلودگی‌های دیداری و شنیداری
۰,۰۰۴	۴۲,۹۰۸	۰,۵۲۹	۱,۱۷	۰,۹۴	احساس تعلق
۰,۰۰۰	۴۹,۶۵	۰,۷۴۵	۱,۰۳	۰,۷۶	سرزندگی
ADJR <sup>2</sup> = 0053 R <sup>2</sup> = 0/052 R= 0/27					خلاصه مدل رگرسیون

### ارزیابی مدل اندازه‌گیری با استفاده از تحلیل عاملی تأییدی

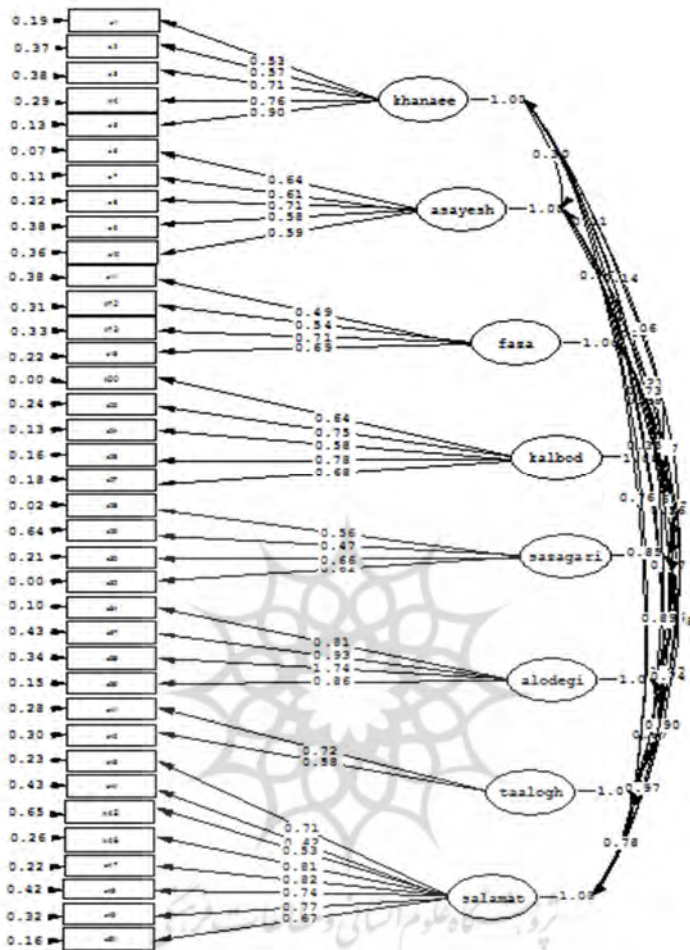
برازش کلی مدل اندازه‌گیری توسط تحلیل عاملی تأییدی تعیین می‌شود. مهم‌ترین هدف تحلیل عاملی تأییدی، تعیین میزان توان مدل مفهومی از قبل



تعریف‌شده با مجموعه‌ای از داده‌های مشاهده‌شده است. به عبارتی، تحلیل عاملی تأییدی درصد تعیین این مسئله است که آیا تعداد عامل‌ها و بارهای متغیرهایی که روی این عامل‌ها اندازه‌گیری شده‌اند، با آنچه بر اساس تئوری و مدل نظری انتظار می‌رود، انطباق دارد یا نه. این نوع تحلیل، به آزمون میزان انطباق و هم‌نواپی بین سازه‌های نظری و سازه‌های تجربی تحقیق می‌پردازد. در این روش، پس از انتخاب متغیرها و شاخص‌های مربوطه بر اساس مدل مفهومی اولیه، آزمون می‌شود که آیا متغیرها و عوامل آن طوری که انتظار می‌رفت روی مدل مفهومی پیش‌بینی شده بارگذاری شده‌اند یا ترکیب آن‌ها عوض شده و روی متغیر دیگری بارگذاری شده‌اند؟ (حبیب پور، صفری، ۱۳۸۸: ۳۰۷). بدین منظور پس از محاسبات آماری، در نرم‌افزار لیزرل، مدل اندازه‌گیری تحقیق به همراه ضرایب مربوطه برای همه‌ی ابعاد زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی، حمل‌ونقل و کالبدی ارائه‌شده است. مدل اندازه‌گیری ارتباط میان سازه‌ها و سنجه‌ها را مشخص می‌کند. طبق مدل مفهومی یادشده و جدول شماره ۳ (در نمودار شماره ۱) و با توجه به میزان بار عاملی روی نشانگرها که بیشتر از ۰,۴ است؛ در این مرحله و قبل از برآزش مدل ساختاری آن تأیید شد که ۵۰ متغیر مشاهده‌شده (عوامل پرسشنامه)، ۸ متغیر پنهان (خوانایی، آسایش بصری و محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق و سرزندگی) و در نهایت سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان را منعکس می‌کند. (نمودار شماره ۱ و جدول شماره ۵).

جدول شماره ۵- آزمون تحلیل عاملی تأییدی

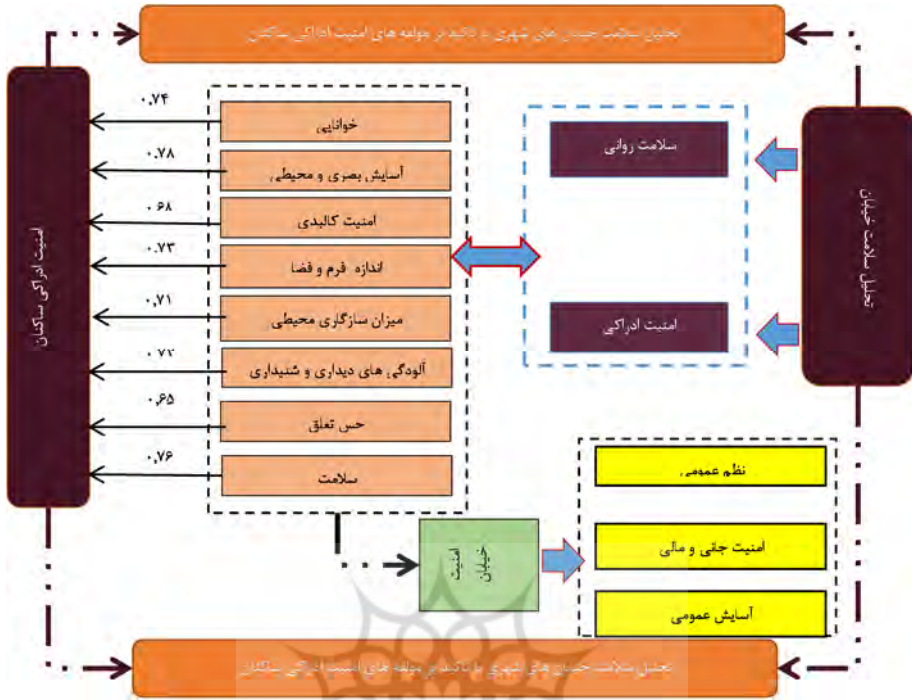
مؤلفه‌ها	استاندارد شده	انحراف معیار	آماره آزمون-T value	معنی‌داری-P value
خوانایی	۰,۹۰	۰,۲۱۷	۱۹,۸۰	۰,۰۰۰
آسایش بصری و محیطی	۰,۸۹	۰,۱۸۸	۱۸,۹	۰,۰۰۰
اندازه و فرم فضا	۰,۸۷	۰,۲۰	۴۵/۲۰	۰,۰۰۰
امنیت کالبدی	۰,۸۱	۰,۲۰	۲۱,۹۸	۰,۰۰۰
میزان سازگاری با محیط	۰,۷۴	۰,۱۹	۲۰,۹۵	۰,۰۰۰
آلودگی‌های دیداری و شنیداری	۰,۷۶	۰,۲۰	۲۰,۶۳	۰,۰۰۰
احساس تعلق	۰,۸۲۱	۰,۲۱	۱۷,۴۸	۰,۰۰۰
سرزندگی	۰,۷۹۸	۰,۱۸	۱۶,۳۵	۰,۰۰۰



Chi-Square=98.04, df=49, P-value=0.05468, RMSEA=0.0163

نمودار شماره ۱- مدل اندازه‌گیری مؤلفه‌های سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان

همان‌طور که در نمودار شماره ۲ نشان داده می‌شود، در نهایت مدل نهایی تحقیق با توجه به آزمون‌های انجام‌شده و یافته‌های تحقیق؛ بر اساس روابط علت و معلولی تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ترسیم می‌شود.



نمودار شماره ۲: نمودار نهایی تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان

### بحث و نتیجه‌گیری

موضوع پژوهش حاضر، تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان در خیابان‌های منطقه ۴ شهرداری تهران است. با توجه به هدف و ویژگی‌های پژوهش موردنظر، جامعه آماری یا قلمرو پژوهش، مجموعه ساکنان منطقه ۴ شهرداری تهران مشخص شده است. حجم نمونه بر این اساس در تحقیق حاضر ۲۵۰ نفر می‌باشد.

در نهایت به‌عنوان خلاصه‌ای از تحقیق (برای پاسخ به سؤالات تحقیق و مقایسه همسویی و عدم همسویی با تحقیقات پیشین) باید اشاره کرد که این تحقیق در راستای تحلیل سلامت خیابان‌های شهری منطقه ۴ شهرداری تهران با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان انجام گردید. طبق نتایج به‌دست‌آمده همه مؤلفه‌های تحقیق یعنی خوابانیه، آسایش بصری و

محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق و سرزندگی، لازمه دستیابی به یک خیابان سالم هستند و هدف اصلی آن‌ها ارائه راهکارهایی جهت بهبود سلامت خیابان‌های شهری منطقه ۴ شهرداری تهران با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان است.

برای تبیین شاخص‌های تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان از آزمون تحلیل عاملی تأییدی استفاده شده است. با توجه به میزان بار عاملی روی نشانگرها (نمودار شماره ۲) که بیشتر از ۰,۴ است؛ تأیید شد که ۵۰ متغیر مشاهده‌شده (عوامل پرسشنامه)، ۸ متغیر پنهان (خوانایی، آسایش بصری و محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق و سرزندگی) و درنهایت سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی ساکنان را منعکس می‌کند. بنابراین با توجه به نتایج این آزمون نتایج مقاله حاضر با تحقیقی که تاپل و ریچل (۲۰۲۱) انجام دادند کاملاً همخوانی دارد به طوری که در مقاله ریچل و تاپل بعد فیزیکی (کالبدی) امنیت ادراکی در نظر گرفته شد و ارتباط آن با امنیت ادراکی و سلامت خیابان‌های شهری به اثبات رسید، تا حدودی همسوست و شاخص‌های این دو تحقیق با یکدیگر همپوشانی دارند. در مقاله حاضر نیز میان برخی شاخص‌های کالبدی (مانند نورپردازی و اندازه و فرم فضا و مکان‌های بی‌دفاع) و امنیت ادراکی ساکنان تأثیرگذاری مثبت و معناداری یافت شد. همچنین کریمی و دانشمهر (۱۳۹۸) در مقاله خود افزایش نظارت‌های اجتماعی و نظارت پلیس و تقویت آنتن دهی و افزایش روشایی معابر را از عوامل افزایش امنیت ادراکی می‌داند؛ در تحقیق حاضر نیز ابعاد امنیت کالبدی و آسایش بصری و آلودگی دیداری و شنیداری همراستا با ابعاد تحقیق کریمی و دانشمهر است. به طوریکه در هر دو تحقیق این ابعاد بر امنیت ادراکی ساکنان تاثیر مثبت و مستقیم در سطح معناداری ۹۹ درصد می‌گذارند.

جهت بررسی تأثیرگذاری تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان از آزمون رگرسیون استفاده شد. مؤلفه‌های خوانایی، آسایش بصری و محیطی، اندازه و فرم فضا، شاخص‌های کالبدی، میزان سازگاری با محیط، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق و سرزندگی به‌عنوان متغیر مستقل تحلیل سلامت خیابان نیز متغیر وابسته شد. نتایج این قسمت از تحقیق، همسو با نتایج تحقیق پینسلی (۲۰۲۰) می‌باشد چرا که در تحقیق پینسلی اجزای محیط انسان ساخت یا بعد کالبدی را به‌عنوان متغیر مستقل در نظر گرفته و به‌نوعی تأثیر محیط‌های کالبدی را بر امنیت ادراکی ساکنان، به‌عنوان متغیر وابسته سنجیده و اثبات کرده است. آنچه که در تحقیق حاجی پور و سلطانی و احمدی (۱۳۹۷) بدست آمده است با نتایج تحقیق حاضر ناهم‌سوست. چرا که در تحقیق حاجی پور و همکاران، بین تراکم ساختمانی؛ بعد کالبدی و امنیت ادراکی رابطه عکس بدست آمد، این در حالی است که در مقاله حاضر ارتباط و همبستگی بین بعد کالبدی معیارهای تحقیق و امنیت ادراکی رابطه مستقیم و مثبت و معنادار حاصل شد. همچنین طبق نتایج به‌دست‌آمده از آزمون رگرسیون مؤلفه‌های (مستقل) ۵۳ درصد از واریانس سلامت خیابان‌های شهری را پیش‌بینی می‌کند (جدول شماره ۴). یعنی ۵۳ درصد از متغیرهایی که سلامت خیابان‌های شهری را ارتقا می‌بخشند مربوط به مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان هستند. با توجه به سطح معناداری ( $Sig = 0.000$ ) و میزان ضریب بتا می‌توان ادعا کرد که بین متغیرهای مستقل و سلامت و امنیت خیابان‌های شهری ارتباط مستقیم و معنادار وجود دارد. با توجه به این نتایج می‌توان گفت که نتایج فوق در راستای نتایج تحقیق نظم‌فر و همکاران (۱۳۹۷) است که بین امنیت ادراکی و عوامل اجتماعی امنیت مانند بزهکاری و جرم‌خیزی فضاها رابطه معنادار یافت شد. چراکه ارتباط بین امنیت ادراکی و شاخص‌های اجتماعی مانند (خوانایی و سرزندگی و احساس تعلق) را مثبت و معنادار یافت. بنابراین نتایج این پژوهش با تحقیق نظم‌فر و همکاران هم‌سوست.

جهت بررسی و انجام اولویت‌بندی‌های مداخله در بافت خیابان‌های منطقه ۴ شهرداری تهران جهت افزایش سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی با استفاده از آزمون فریدمن؛ رتبه ۱ مداخله معیار آسایش بصری و محیطی و رتبه آخر و هشتم به احساس تعلق اختصاص یافت. بعد از مؤلفه‌ی آسایش بصری و محیطی اولویت‌بندی‌های مداخله در تحلیل سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر مؤلفه‌های امنیت ادراکی ساکنان در منطقه ۴ شهرداری تهران به ترتیب رتبه و اولویت عبارت‌اند از: سرزندگی (۱،۸۷)، مؤلفه‌ی خوانایی (۱،۹۶) مؤلفه‌ی اندازه و فرم فضا (۲،۱۰) میزان سازگاری با محیط (۲،۵۹)، مؤلفه‌ی کالبدی (۲،۷۰) آلودگی‌های دیداری و شنیداری (۲،۸۳) احساس تعلق (۲،۹۴). نتایج این آزمون نیز در راستای نتایج درستان و همکاران (۱۴۰۰) است که به بحث ضرورت‌های طراحی شهری و توجه به مقوله پیشگیری از وقوع جرم از طریق طراحی محیطی و اجرای صحیح آن که حاصل آن، ارتقای کیفیت فضای شهری، سطح رفاه مادی و روانی جامعه است، تأکید شده است و رابطه بین آن‌ها به اثبات رسیده است. چراکه اولویت‌های شاخص‌های تحقیق نیز در رابطه با ابعادی است که به کمک طراحی شهری می‌تواند سبب بهبود و افزایش سلامت خیابان‌های شهری با تأکید بر امنیت ادراکی گردد.

درنهایت با سنجش معیارهای سرزندگی، مؤلفه‌ی خوانایی، مؤلفه‌ی اندازه و فرم فضا، میزان سازگاری با محیط، مؤلفه‌ی امنیت کالبدی، آلودگی‌های دیداری و شنیداری، احساس تعلق، مشخص گردید که میزان مؤلفه‌های امنیت ادراکی در منطقه ۴ پایین‌تر از میانه نظری (۳) می‌باشد و این مهم نیازمند مداخله و ارائه پیشنهادهایی برای تقویت امنیت و به تبع آن ارتقای سلامت خیابان‌های شهری منطقه است. این تحقیق در راستای تحقیق رفیعیان و سلمانی (۱۳۹۳) است که بین مولفه‌های منظر شهری و امنیت ادراکی ارتباط مستقیم و معنادار یافتند و احساس امنیت در محدوده آن‌ها به دلیل پایین بودن سطح رضایت از منظر شهری، میانگین پایین‌تر از میانه نظری (۳) بدست آمد. در تحقیق اصغری زمانی، روستایی، زالی و شفیع (۱۴۰۰) نیز بین حیات

شبانه و امنیت ادراکی رابطه مستقیم و معنادار یافت شد که این نتایج در راستای تحقیق حاضر است که بیان می‌دارد بین سرزندگی و شاخص‌های آن و امنیت ادراکی رابطه مستقیم و معنادار در سطح ۹۹ درصد وجود دارد و با آن همسوست.

تحقیقات پیشین با معرفی مؤلفه‌هایی جدید و تأکید بر ابعادی نو در ارتقای سطح امنیت خیابان‌ها باعث اضافه نمودن بدنه‌ای جدید بر پیکره‌ی مطالعات امنیت در فضاهای شهری شده است. چراکه با تقویت این ابعاد حس امنیت در ساکنان افزایش یافته و موجبات سلامت روانی و احساس ایمنی جانی و مالی و آرامش روحی ساکنان را به همراه می‌آورد.

در نهایت باید گفت که با توجه به اینکه هر کدام از این تحقیقات چندین متغیر متفاوت در ارتباط با امنیت ادراکی و سلامت خیابان‌های شهری را موردسنجش قرار داده‌اند، از یکسو ضریب تأثیر این متغیرها به گونه‌ای تحت تأثیر متغیرهای تحقیق بوده و از سوی دیگر، جوامع و قلمروهای موردبررسی از جهت بافت و زمینه و هدف با یکدیگر متفاوت بوده‌اند. به همین دلیل گاهی تناقضات و ناهم‌سویی‌هایی را در تحقیقات مختلف شاهد هستیم و یا اینکه تحقیقات همه‌ی ابعاد موردبررسی در تحقیق حاضر را در بر نمی‌گیرند.

### پیشنهادها

- با توجه به وجود زمین‌های خالی و بایر در محدوده اطرافی خیابان‌های منطقه چهار شهرداری تهران، می‌توان با بهره‌گیری از این زمین‌های مخروبه و ایجاد کاربری‌های موردنیاز منطقه و در راستای تقویت امنیت و نظارت اجتماعی؛ همچنین تقویت نورپردازی شبانه در معابر و از بین بردن کنج‌های تاریک و ناشناس، سبب افزایش حس امنیت ادراکی در استفاده‌کنندگان از معابر شد.

- برای ایجاد جذابیت و تنوع بخشیدن به خیابان و افزایش سرزندگی و آسایش محیطی، با استفاده از رنگ در مسیرهای پیاده این منطقه و بهبود کیفیت مبلمان شهری و امنیت اموال عمومی بهره‌گیری کرد. همچنین

افزایش سرزندگی در خیابان های محدوده می تواند حضور پذیری شهروندان و به تبع آن حس تعلق آن ها را افزایش داده و موجب تقویت امنیت ادراکی خیابان شود.

- با توجه به اینکه منطقه چهر شهرداری تهران دارای درصد بالای خیابان و معابر می باشد ، می توان اقدام به پیاده محور کردن تعدادی از این معابر کرد. بنابراین با افزایش و تنوع پوشش گیاهی و آسایش عمومی و ایجاد مسیرهای پیاده سبز در معابر فرعی و بهبود وضعیت کف سازی مسیرهای پیاده، موجب تشویق به پیاده مداری شهروندان و در نتیجه سلامت فیزیکی آنان می شود.

- برای بالا رفتن امنیت ادراکی ساکنان منطقه و افزایش حس تعلق، سرزندگی و سلامت و خوانایی و امنیت کالبدی، با فراهم نمودن امکان شرکت ساکنین در فرآیند اقدام و تصمیم گیری های منطقه ، می توان معیارهای کاربردی تری جهت پیشبرد اهداف مدیریت شهری در راستای افزایش امنیت و سلامت خیابان های شهری ارائه داد.

- در پایان برای بالا بردن و ارتقا خوانایی و حس تعلق که از عوامل بسیار تاثیر گذار بر اکنیت ادراکی ساکنان هستند؛ با ایجاد نما و نشانه در خیابان های منطقه، موجبات ایجاد حس تعلق و تقویت امنیت روانی شهروندان را فراهم آورد.

### سپاسگزاری

در پایان از اساتید بزرگوار و تمامی مشارکت کنندگان در تحقیق، تشکر و قدردانی می نمایم.



## منابع

— اخوان، آرمین؛ صالحی، اسماعیل و طغیانی، شیرین. (۱۳۹۷). ارزیابی تأثیر شاخص‌های ایمنی و امنیت بر سلامت خیابان‌های شهری. پژوهش‌های *انتظام اجتماعی*، ۱۰(۳)، صص ۶۵-۸۷. قابل بازیابی از:

[http://sopra.jrl.police.ir/article\\_105669.html](http://sopra.jrl.police.ir/article_105669.html)

— اصغری زمانی، اکبر؛ روستایی، شهریور؛ زالی، نادر و شفیعی ماسوله، سیده سمیرا. (۱۴۰۰). بررسی نقش محوری جریان فضایی- زمانی فعالیت‌های زمان غروب و شب در ادراک امنیت، مطالعه موردی: مرکز شهر رشت. *مطالعات شهری*، ۱۵(۲)، صص ۱۰۵-۱۲۳. قابل بازیابی از:

[https://urbstudies.uok.ac.ir/article\\_61825.html](https://urbstudies.uok.ac.ir/article_61825.html)

— جیکویز، جین. (۱۳۸۸). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، مترجمان: حمید پارسی و آرزو افلاطونی. چاپ اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

— حاجی پور، خلیل؛ فخراحمد، سید مجتبی؛ سلطانی، علی و لطفی، سهند. (۱۳۹۷). تحلیل تجربی رابطه شاخص‌های فرم شهر با امنیت ادراکی ساکنان، مورد مطالعاتی: شهر شیراز. *فصلنامه معماری و شهرسازی آرمانشهر*، ۱۲(۲۹)، صص ۲۵۷-۲۷۱. قابل بازیابی از:

[http://www.armanshahrjournal.com/article\\_102358.html](http://www.armanshahrjournal.com/article_102358.html)

— حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۸۱). *مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی*. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).

— درستان، رضا؛ ذبیحی، حسین؛ اصغرزاده، علی و گرجی پشته، مرضیه. (۱۴۰۰). تبیین مؤلفه‌های احساس امنیت در پیشگیری از جرم در طراحی شهری (نمونه موردی: خیابان اصلی رجایی‌شهر کرج). *فصلنامه علمی کارافن*، ۱۸(۱)، صص ۷۳-۸۹. قابل بازیابی از:

[https://karafan.tvu.ac.ir/article\\_130678.html](https://karafan.tvu.ac.ir/article_130678.html)

– رفیعیان، محسن؛ مویدی، محمد و سلمان، حسن. (۱۳۹۳). سنجش احساس امنیت شهروندان با استفاده از مؤلفه‌های منظر شهری (نمونه موردی: محله اوین). *مجله علوم جغرافیایی*، ۲۱(۵)، صص ۳۳-۶۱. قابل بازیابی از:

[http://geographic.sinaweb.net/article\\_528407.html](http://geographic.sinaweb.net/article_528407.html)

– قرایی، فریبا؛ راد جهانبانی، نفیسه و رشیدپور، نازیلا. (۱۳۸۹). بررسی و سنجش حس امنیت در مناطق مختلف شهری، نمونه موردی: مناطق ۲ و ۱۱ تهران. *فصلنامه معماری و شهرسازی آرمانشهر*، ۳(۴)، صص ۱۷-۳۲. قابل بازیابی از:

[http://www.armanshahjournal.com/article\\_32639.html](http://www.armanshahjournal.com/article_32639.html)

– کریمی، علیرضا و دانشمهر، حسین. (۱۳۹۸). ادراک امنیت در فضاهای عمومی شهری (مطالعه موردی: چینه‌های سرخه حصار شهر تهران). *مجله علمی پژوهشی مطالعات شهری*، ۳۱(۲)، صص ۹۷-۱۰۸. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=480954>

– معرب، یاسر؛ پیمان، گلچین؛ امیری، محمد جواد و افسری، رسول. (۱۳۹۴). بررسی مقایسه‌ای کیفیت خیابان‌های شهری تهران بر اساس معیارهای خیابان ممتاز (مطالعه موردی: خیابان‌های انقلاب، کشاورز و فاطمی). *فصلنامه علمی-پژوهشی محیط‌شناسی*، دوره ۴۱(۱)، صص ۲۸۳-۲۹۶. قابل بازیابی از:

[https://jes.ut.ac.ir/article\\_53915.html](https://jes.ut.ac.ir/article_53915.html)

– نظم‌فر، حسین؛ علوی سعیده و عشقی، علی. (۱۳۹۷). ارزیابی امنیت در فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: پارک‌های شهر تهران). *فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۲۲(۲)، صص ۱۳۳-۱۶۵. قابل بازیابی از:

<https://hsm.sp.modares.ac.ir/article-21-15332-fa.html>

– Brownlow, A. (2005). A geography of men's fear. *Geoforum*, 36(5), 581-592. Retrieved from:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0016718504001423>

- Cubbin, C., Sundquist, K., Ahlen, H., Johansson, S.E., Winkleby, M.A., & Sundquist, J. (2006). Neighborhood deprivation and cardiovascular disease risk factors: Protective and harmful effects. *Scandavian Journal of Public Health*, 34(3), 228– 237. Retrieved from:

<https://www.jstor.org/stable/45149738>

- Garousi, S., Mirzaie, J. & Shahrokhi, E. (2007). Investigating the Relationship between Social Trust and Sense of Security (Study of Female Students of Jiroft Azad University), *Daneshe Entezami Journal*, 9(2), 26-39. [in Persian]. Retrieved from:

<https://www.sid.ir/en/journal/ViewPaper.aspx?ID=110374>

- Ghaffari, G. (2011). Social capital and security. *Tehran: Jame Shenasan Press*. [in Persian]. Retrieved from:

<https://scholar.google.com/scholar?cluster=16040549945736943606>.

- Hosseini, H. (2007). The sense of security Theoretical reflection based on research findings. *Amneiat Journal*, 5(4), 7-51. [In Persian]. Retrieved from:

<https://michigancompletestreets.wordpress.com>

- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets Cambridge*. MA: MIT Press.

- Töppel, M., & Reichel, C. (2021). Qualitative methods and hybrid maps for spatial perception with an example of security perception. *Urban Planning*, 6, 105-119. Retrieved from:

<https://refubium.fu-berlin.de/handle/fub188/30390>

- Mandel, R. (1998). National security variable. *Translated by Pajoheshkade Motaleate Rahbourdi, Tehran: Pajoheshkade Motaleate Rahbourdi Press*. [in Persian]. Retrieved from:

<https://www.sid.ir/en/journal/ViewPaper.aspx?ID=110374>

- Nasar, J. L., Holloman, C., & Abdulkarim, D. (2015). Street characteristics to encourage children to walk. *Transportation research part A: policy and practice*, 72, 62-70. Retrieved from:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856414002900>.

- Owen, T. (2003). Measuring human security: Overcoming the paradox. *Human Security Bulletin*,2(3),1-11. Retrieved from: [http://www.taylorowen.com/Articles/2003\\_Paradox.pdf](http://www.taylorowen.com/Articles/2003_Paradox.pdf)
- Pinsly, D.(2020). Environment: Evaluating urban vulnerability in a human-scale urban form. The Faculty of Architecture and Town Planning, *Technion-IIT*. Retrieved from: <http://www.sciencedirect.com>
- Tandogan, O. & Ilhan, B. S. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. *Procedia Engineering*, 161, 2011 – 2018. Retrieved from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816330247>
- Toronto Public Health. (2014). Healthy Streets: Design Features & Benefits. *October. City of Toronto*. Retrieved from: <https://www.completestreetsforcanada.ca/resources/healthy-streets-design-features-and-benefits-october-2014>.
- World Health Organization .(2002). Community Participation in local health and sustainable development: Approaches and techniques, *European Sustainable Development and Health Series*. Retrieved from: <http://www.euro.who.int/document/e78652.pdf>.  
<http://www.jmuaccess.org.uk>  
<http://www.london.gov.uk>