

کاهش میزان جرم خیزی در بازسازی مناطق شهری زلزله زده با رویکرد CPTED با تاکید بر چرخه مدیریت بحران؛ مورد پژوهی: بازسازی

شهر بم پس از زلزله سال ۱۳۸۲

شاهین ایلکا* - هیات علمی آموزش شکرده فنی و حرفه ای سما، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ورامین، ورامین، ایران.
شهاب ایلکا - هیات علمی آموزش شکرده فنی و حرفه ای سما، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ورامین، ورامین، ایران.

چکیده

مدیریت بحران در برگزیده یک سری عملیات و اقدامات پیوسته و پویا است که به طور کلی بر اساس اصول کلاسیک مدیریت شامل برنامه ریزی، سازماندهی، تشکیلات رهبری و کنترل است. مدیریت بحران مجموعه مفاهیم نظری و تدابیر عملی در ابعاد برنامه ریزی جهت مقابله با سوانح هنگام، قبل و بعد از سانحه است. از سویی دیگر، رویکرد CPTED (پیشگیری از جرایم با استفاده از طراحی محیطی) را می توان نوعی رویکرد هدفمند در جهت طراحی کارآمد و هوشمندانه مولفه های محیطی با بکارگیری بهینه محیط مصنوع در کاهش جرائم دانست که بطور موثری در افزایش سرمایه اجتماعی، بهبود کیفیت زندگی و افزایش میزان رضایتمندی شهروندی و در نتیجه بهبود رفاه اجتماعی جامعه تاثیر بسزایی دارد؛ چنانچه رویکرد حاضر این امکان را فراهم می کند تا با طراحی کالبدی شهر از طریق طرح کالبدی ساختمان و طراحی پلان و دسترسی به سایت های جرم خیز، بتوان از ایجاد محیط های مناسب برای جرم و جنایت، پرهیز کرد تا بعنوان بازدارنده از ارتکاب جرائم عمل کند. در این مقاله «بازسازی بعد از وقوع بحران های طبیعی» مورد توجه است تا با کاهش میزان جرم خیزی در مناطق در حال بازسازی، امکان تقلیل امکان دهی به وقوع جرم از طریق محیط کالبدی فراهم گردد که یکی از مراحل چرخه مدیریت بحران و بازسازی پس از سانحه را شامل می شود. روش تحقیق مقاله حاضر در مرحله تدوین ادبیات نظری، رویکردی تحلیلی و اسنادی است که با بهره گیری از منابع موجود به بررسی و بازنگری این رویکرد می پردازد و در مرحله تدوین و ارائه راهکارها و تاکتیک های طراحی، روش استدلال منطقی در بستر مطالعات میدانی است که با رجوع به فضاهای شهر بم به ارائه پیشنهاداتی چند در این رابطه می پردازد. نتایج و یافته های تحقیق نشان می دهد که با التفات به چرخه مدیریت بحران و آخرین مرحله مفروض آن؛ بازسازی پس از سانحه، لازم است تا در طراحی شهر و ساختمان های مسکونی و نیز الگوهای توسعه آتی شهر مواردی چند از قبیل تقویت قلمروهای طبیعی، کنترل دسترسی، نظارت طبیعی، حمایت از فعالیتهای اجتماعی و تعمیر و نگهداری مورد توجه قرار گیرد. در ضمن در پایان مقاله به ارائه تاکتیک هایی در حوزه طراحی شهر و معابر خیابان برای کاهش میزان جرم خیزی بر اساس رویکرد فوق الذکر اشاره شده است.

واژگان کلیدی: جرم خیزی، مدیریت بحران، زلزله بم، رویکرد CPTED، راهکارها و استراتژی های طراحی.

Rise reducing crime in the reconstruction of earthquake-stricken areas in CPTED approach with emphasis on disaster management; case study: bam city after the earthquake

abstract:

disaster management that be considered Set of theoretical concepts and practical measures for crisis management in planning for disaster when - Dimensions program, before and after the accident. In this paper, "Reconstruction after natural crises" is considered With the rise in crime rates in areas of reconstruction, giving the possibility to reduce crime may be provided through the physical environment that One cycle of crisis management and reconstruction of the accident are included. Results and research findings show that should be applied Such as enhancing natural areas in urban design, access control, natural surveillance, support and maintenance of social activities be considered. Paper presented at the tactics of street design and city streets to reduce crime rate rise is noted.

Keywords: Crime rise, disaster management, earthquake of bam, cpted approach, suggestion and design strategies.

مقدمه

فضاهای شهری و تدوین و اعمال ضوابط ویژه در آنها، می‌توان به میزان گسترده‌ای از ارتکاب جرائم شهری جلوگیری کرد که این امر از طریق کاهش ظرفیت بالقوه طبیعی مناطق شهر در جرم خیزی و یا امکان دهی به وقوع جرم، امکان تحقق می‌یابد بر این اساس است که باید طراح شهر یا معمار، در فرایند طراحی و جایگزینی فضایی چه در مقیاس شهری یا در حد پلان ساختمان، به این نکته توجه داشته باشد که از طراحی فضا بدان گونه که امکان نظارت عمومی را کاهش می‌دهد و یا نحوه دسترسی به مناطق جرم خیز را افزایش می‌دهد، جلوگیری بعمل آورند. تعمیم و توسعه بکارگیری این رویکرد در چرخه مدیریت بحران خاصه در بازسازی پس از سانحه، نشان از توانمندی بالای این روش در ارتقا سطح امنیت و در عین حال کارآمدی نتایج در حوزه مداخلات شهری داشته و اهمیت این امر از آن جهت است که بایستی در رویکردهای جدید مدیریت بحران بالاخص در بازسازی پس از سوانح طبیعی، مولفه امنیت شهری مورد توجه قرارگیرد تا امکان تحقق شهری ایمن فراهم شود. مقاله حاضر به ارائه راهکارهایی چند در این رابطه در راستای طراحی شهر و معابر با رویکرد کاهش جرم خیزی در چرخه مدیریت بحران توجه داشته است.

مواد و روشها

روش تحقیق پژوهش حاضر عبارت است از:
۱. مرحله مبانی نظری و ادبیات تحقیق: «روش تحقیق»، رویکردی تحلیلی و اسنادی است که با بهره‌گیری از منابع موجود به بررسی و بازنگری این رویکرد می‌پردازد و پس از بیان پیشینه تاریخی به ارائه راهکارهایی در ابعاد سیاست گذاری و اجرایی پرداخته می‌شود. «ابزار جمع آوری داده ها»، در این مرحله عبارت است از: مراحل و منابع بکاررفته در پژوهش حاضر شامل بررسی، مطالعه کتب و مقالات لاتین موجود در زمینه تحقیق، و درخواست، ارسال و مکاتبه مدارک و مقالات لاتین از اندیشمندان این زمینه و در عین حال مطالعه و بررسی سایتهای اینترنتی در ارتباط با موضوع مانند سایت بانک جهانی (W.B) و طرحهای تحقیقاتی مرتبط در کشورهای جهان مانند آفریقای جنوبی C.S.I.R و در

مدیریت بحران دربرگیرنده یک سری عملیات و اقدامات پیوسته و پویا است که به طور کلی براساس اصول کلاسیک مدیریت شامل برنامه ریزی، سازماندهی، تشکیلات رهبری و کنترل است. مدیریت بحران مجموعه مفاهیم نظری و تدابیر عملی در ابعاد برنامه ریزی جهت مقابله با سوانح هنگام، قبل و بعد از سانحه است (هاشمی، ۱۳۸۹). این اصطلاح به نحوه مدیریت‌های سانحه و عواقبشان نیز می‌پردازد. در این میان بازسازی پس از سانحه به عنوان آخرین مرحله از چرخه مدیریت بحران اهمیتی اساسی در فرآیند مدیریت بحران ناشی از سوانح طبیعی خاصه زلزله دارد (هاشمی، ۱۳۹۰). از سویی دیگر، پس از وقوع سوانح و بحرانهای طبیعی، میزان جرم و ناامنی در مناطق مشمول بحران، به شدت افزایش می‌یابد؛ چنانچه جستجوی راهکارها و تاکتیکهایی که بتواند از میزان بحرانها و تبعات منفی آن بکاهد، از مهمترین مقولاتی است که در فرایند مدیریت بحران با توجه به چرخه مدیریتی بحران اهمیت دارد.

در عین حال باید گفت که بر این موضوع اتفاق نظر جمعی وجود دارد که رویکرد CPTED در دو بعد کاهش حقیقی جرائم در محیط‌های شهری از یکسو و افزایش احساس ایمنی و امنیت فضایی در آنها می‌تواند موثر واقع شود. توجه به این رویکرد را در دهه اخیر، می‌توان ناشی از بحران‌های ناشی از وقوع جرایم گسترده در فضاهای عمومی و نیمه عمومی شهری دانست که علی‌رغم هزینه کرد منابع مالی گسترده، نتایج مورد انتظاری را برای مدیران شهری به ارمغان نیاورد. جدای از هزینه‌های مالی عدم پایداری شیوه‌های بکارگرفته شده و همچنین عدم حضور موثر گروه‌های شهروندی در ارتقاء جنبه‌های نظارتی محیطی، به انضمام ناکارآمدی الگوهای طراحی فضا، به گونه ای بود که در نتایج حاصل از مداخلات کالبدی بتدریج به عنوان یک الزام در فرایند طراحی وارد گردید. دو محقق کانادایی «وکرل و وایتزمن» رویکرد شهرهای امن را با تأکید بر مدیریت و پیشگیری جرائم، پیشنهاد کردند. رویکردهای جدید طراحی محیطی بر این نکته تأکید دارند که با توجه به ساختار کالبدی



نهایت، بررسی، مطالعه و بازنگری سایتهای اینترنتی دولتهای محلی / شهرداری شهرهایی نظیر Florida [12], Virginia Beach [13], Durham county [14], Tucson [11], Edmonton و Queensland [18], Adelaide Petersburg [20], Lismore [17], Baltimore cou [32]، انجمن انستیتوی بین المللی جرائم (N.I.C.P) [32]، انجمن بین المللی CPTED (I.C.A) [35]، روزنامه بین المللی جلوگیری از جرائم از طریق طراحی محیطی (J.C.I) [34] و شورای ملی جلوگیری از جرائم (N.C.P.C) [33] بوده است.

۲. مطالعات میدانی و بازدیدهای محلی که در این مرحله وضعیت موجود پس از بازاری مورد بررسی قرار گرفته و در پایان برای بهبود و ارتقاء کیفیت محیط به ارائه راهکارها و تاکتیکهایی چند اکتفا شده است.

مبانی نظری و ادبیات تحقیق

برخی از واژگان مورد نظر در حوزه ادبیات نظری عبارتند از:

۱. «برنامه ریزی کاربری اراضی شهری»: برنامه ریزی برای کاربری اراضی شهری یعنی ساماندهی مکانی و فضایی

فعالیتها و عملکردهای شهری بر اساس خواستها و نیازهای جامعه شهری. این برنامه ریزی در عمل هسته اصلی برنامه ریزی شهری است و انواع استفاده از زمین را طبقه بندی و مکانیابی می کند (سعیدنیا، ۱۳۸۳، ص ۱۳).

۲. «محتوای طرح کاربری زمین»: طرح کاربری زمین بیانگر الگوی آتی استفاده از زمین در شهر است و انواع گوناگون کاربریهای شهری (مسکونی، تجاری و صنعتی) و استفاده های عمومی (آموزشی، بهداشتی، اداری و تفریحی) را تعیین می کند. علاوه بر تعیین نوع استفاده از زمین تعیین شدت و کثرت کاربری یا تراکم استفاده های متفاوت نیز اهمیت دارد. در طرح کاربری زمین کجایی و مکان نوع فعالیتها و عملکردهای شهری مشخص می شود و بر همین اساس است که چارچوبی می سازد که در آن مکان زمان و ظرفیت عملکردهای گوناگون مشخص می شود (سعیدنیا، ۱۳۸۳، ص ۱۵).

۳. «فرایند برنامه ریزی کاربری زمین»: فرایند برنامه ریزی کاربری زمین شبیه فرایند برنامه ریزی شهری است؛ زیرا هم از لحاظ عملی و هم از لحاظ نظری هسته برنامه ریزی بشمار می رود. فرایند برنامه ریزی کاربری زمین شامل ۶ مرحله ای شود که در نمودار مقابل به آنها اشاره شده است.

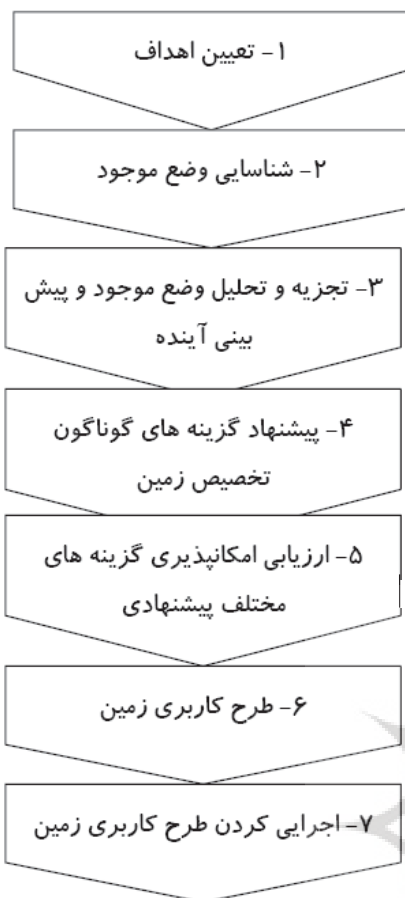
مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

۳۰۷



تصویر ۱. جایگاه کاربری اراضی شهری در چرخه مدیریت بحران و بلایای طبیعی؛ ماخذ: نگارنده.

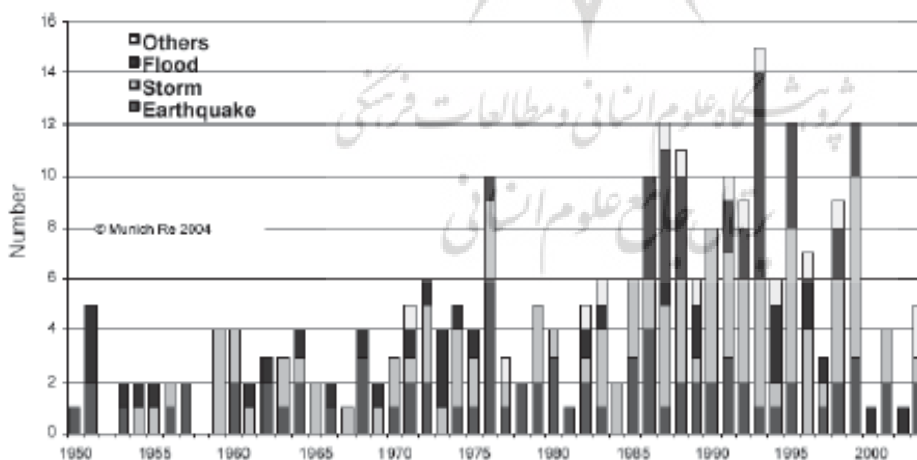


۴. «حادثه غیر مترقبه (اضطرار)»: یک حادثه غیر مترقبه یا موقعیت اضطراری، انحراف از رفتار و یا برنامه‌های قابل قبول و مورد انتظار است. به بیان دیگر وقوع موقعیتی استثنایی که طی آن مردم قادر به برآوردن نیازهایشان نباشند و جان انسانها، دارایی‌ها و یا محیط زیست را به مخاطره اندازد.

۵. «بحران (سانحه)»: بحران یک واقعه ناگهانی و یا بدشانسی بزرگ است که باعث آشفتگی در اساس روابط و فعالیت‌های معمول جامعه می‌شود. بحران را می‌توان یک حادثه مهیب و یا مجموعه وقایعی دانست که منجر به افزایش تعداد آسیب‌دیدگان، وارد آمدن تلفات و تخریب اموال، زیرساختها، خدمات اساسی و مبانی معیشتی در مقیاس بیش از ظرفیت‌های معمول جامعه شود.

۶. «سوانح طبیعی»: بحرانهای طبیعی شامل آن دسته از سوانح پیش‌بینی نشده است که در اثر فرآیندهای طبیعی از جمله زلزله، سیل، گردباد، آتش‌فشان، یخبندان، خشکسالی، هجوم حشرات و غیره به وقوع می‌پیوندد (بحرینی، ۱۳۷۵، ص ۶۷).

۷. «مدیریت بحران»: بدیهی است که مدیریت بحران در برگزیده یک سری عملیات و اقدامات پیوسته و پویا



تصویر ۲. افزایش در تعداد سوانح و بحرانهای بزرگ مقیاس (مواردی که واکنش به آن از عهده مناطق خارج است)

Source: Munich Re, 2004, www.iabm.org/Conference_PDFs/Berzgraph.pdf, retrieved 01.07.2004.

است که به طور کلی براساس اصول کلاسیک مدیریت

شامل برنامه ریزی، سازماندهی، تشکیلات رهبری و

کنترل است. مدیریت بحران مجموعه مفاهیم نظری و

تدابیر عملی در ابعاد برنامه ریزی جهت مقابله با سوانح

هنگام، قبل و بعد از سانحه است. این اصطلاح به نحوه

مدیریت‌های سانحه و عواقبشان نیز می‌پردازد (آیسان و

دیویس، ۱۳۸۲، ص ۶۶).

۸. «چرخه مدیریت بحران»: در واقع در مدیریت بحران

معمولا چندین سازمان و ارگان مختلف، درگیر انجام

وظایفی می‌شوند که باید با هماهنگی کامل نسبت به

پیشگیری از بحران، کاهش اثرات آن و آمادگی لازم جهت

رویارویی با آن، اقدام نمایند (عبداللهی، ۱۳۸۳، ص ۹۸). با

توجه به ماهیت سوانح و بحرانها اهداف اصلی مدیریت

بحران و سوانح عبارتند از: نجات جان انسانها و کاهش

تعداد آسیب دیدگان و کاهش خسارت به اموال، دارایی‌ها

و محیط زیست. در این تقسیم بندی چرخه مدیریت

یکپارچه بحران^۵ به چهار مرحله کلی تقسیم گردیده است

که عبارتند از:

۹. «رویکرد CPTED»: مرکز بین المللی جرائم (۲۰۰۶

NICP, آن را طراحی و استفاده مناسب از محیط ساخته

شده برای کاهش یا جلوگیری از جرائم و بهسازی کیفیت

زندگی می‌داند. روزنامه بین المللی جلوگیری از جرائم

(JCI, ۲۰۰۶) توجه به امنیت را مولفه ای اساسی در

طراحی فضاهای مصنوع شهر می‌داند، چراکه احتمال

وقوع جرائم و ارتکاب آنها را کاهش می‌دهد. انجمن بین

المللی CPTED (ICA, ۲۰۰۵) نیز آن را استفاده

هوشمندانه از فضای ساخته شده در جلوگیری از جرائم

در فرایند طراحی و برنامه ریزی محیط مصنوع تعریف

می‌کند. شورای ملی جلوگیری از جرائم (NCPC, ۲۰۰۶)

نیز به استفاده هوشمندانه از محیط مصنوع در طراحی

فضاهای شهری اشاره دارد که می‌تواند پتانسیل جرم

خیزی مناطق را کاهش دهد. پت ترلا (۲۰۰۴) سه رکن



تصویر ۳. رکن اساسی پیشگیری از وقوع جرم از دیدگاه پت ترلا (۲۰۰۴): ماخذ: پورجعفر و دیگران، ۱۳۸۶، ص ۸۷.

5. Integrated Disaster Management
6. Mitigation
7. Preparedness

8. Response
9. Recovery

اساسی پیشگیری از جرم را در حوزه قانون، محیطهای مناسب برای جرم و جنایت، پرهیز کرد تا پیشگیریهای اجتماعی و برنامه ریزی و طراحیهای مناسب محیطی می داند که بدون توجه به آن، نمی توان از جرائم قابل انتظار در محیط کاست. رویکرد حاضر این امکان را فراهم می کند تا با طراحی کالبدی شهر از طریق طرح کالبدی ساختمان و طراحی پلان و دسترسی به سایت های جرم خیز، بتوان از ایجاد

محیطهای مناسب برای جرم و جنایت، پرهیز کرد تا بعنوان بازدارنده ای از ارتکاب جرائم عمل کند. همانگونه که در جدول شماره ۱ آورده شده است، تقویت انگیزه های اجتماعی جامعه و ارتقاء نظارت عمومی در کنار افزایش شفافیت فضاهای عمومی و عناصر مستقر در محیط های شهری و رفع نابسامانی های کالبدی و منظر بخشی از ساز و کارهای ایجاد محیط های امن شهری را

جدول ۱. پیشینه و سوابق رویکرد در آرای اندیشمندان و بازتابهای جهانی؛ ماخذ: پورجعفر و دیگران، ۱۳۸۷

دهه ۱۹۶۰	جین جاکوبس [۶] در کتاب مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی	(۱) نیاز به خیابانهای امن در شهر. (۲) جداسازی و تشخیص مکانهای عمومی و خصوصی. (۳) تنوع کاربری و اختلاط آنها در سطح شهر. (۴) استفاده موثر و بازدارنده از حضور عابران پیاده در مناطق شهری برای کاهش احتمال وقوع جرائم.
دهه ۱۹۷۰	رای جفیری [۲] در کتاب جلوگیری از جرائم شهری با طراحی محیطی و اسکار نیومن [۷] در کتاب فضاهای قابل دفاع	(۱) کاهش پتانسیل طبیعی جرم خیزی مناطق شهری. (۲) شهروندان باید ببینند و دیده شوند (نظارت عمومی). (۳) شفافیت و در معرض دید قرار گرفتن فضاهای عمومی. (۴) اشتیاق مردم به گزارش و برخورد با تخلفات و جرایم.
دهه ۱۹۸۰	جرج کیلینگ و ویلسون [۱۰] و پل براتینگهام [۹] در کتاب جرم شناسی شهری	(۱) ارایه تئوری پنجره های شکسته [۱] (پنجره های شکسته هستند که فرصت را برای ارتکاب و احتمال وقوع جرائم در سطح شهر فراهم می کنند). (۲) کاهش پتانسیلهای طبیعی جرم خیزی مناطق شهری. (۳) اشاره به نابسامانی طراحی محیط مصنوع. (۴) اشاره و تاکید بر ناکارآمدی قوانین و استانداردهای طراحی شهری و معماری. (۵) نقش موانع طبیعی و بازدارنده های موقعیتی در کاهش فرصت دهی برای تجاوزات و جرائم شهری.
دهه ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰	تیم کرو [۳] و [۱۵] مسئول برنامه های آموزشی جهانی CPTED در کتاب جلوگیری از جرائم از طریق طراحی محیطی (CPTED)	ارائه استراتژی و روشمندی این رویکرد. برگزاری کنفرانسها و همایشهای بین المللی مطابق شرح زیر: ۲۰۰۶/۱۱ th : Calgary/Canada. ۲۰۰۵/۱۰ th : Santiago/Chile. ۲۰۰۴/۹ th : Brisbane/Australia. ۲۰۰۳/۸ th : Amsterdam/Netherlands. ۲۰۰۲/۷ th : Calgary/Canada. ۲۰۰۱/۶ th : Brisbane/Australia. ۲۰۰۰/۵ TH : Oakland/CA/USA. ۱۹۹۹/۴ TH : Mississauga/Canada. ۱۹۹۸/۳rd: Washington/USA. ۱۹۹۷/۲nd: Orland/FL/USA. ۱۹۹۶/۱nd: Calgary/Canada.

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

■ ۳۱۰ ■

تشکیل می‌دهد.

می‌شود. از این اصل برای کاهش پتانسیل دسترسی به مناطق برای جرم خیزی و ارتکاب جرم استفاده می‌شود. در جدول شماره ۲ به برخی اصول پیشنهادی جهانی در این زمینه اشاره شده است.

«تقویت قلمروهای طبیعی»: این مفهوم از طریق تقویت احساس و روحیه مالکیت در محیط‌های ساخته شده و مصنوع ممکن می‌شود که به ایده چتر (Umbrella Concept) موسوم است. لازم به یادآوری است که از طریق انگیزانندگی احساس مالکیت و تملک پذیری شهروندی نسبت به محلات و مناطق مسکونی است که حضور بیگانگان و مزاحمان، برای ساکنان با اهمیت می‌شود. به عبارت ساده‌تر تنها بعد از وجود و القا چنین احساسی در شهروندان و ساکنان شهر است که افراد مزاحم و مجرمان این حق را به خود نمی‌دهند که به حوزه قلمرو فرد دیگری وارد شوند. در جدول ۲ به برخی اصول پیشنهادی جهانی در این زمینه اشاره شده است.

۱۰. «اصول اساسی رویکرد CPTED»: بر اساس مستندات، تجربیات و آرای اندیشمندان جهانی در این زمینه، می‌توان به اصولی اشاره کرد که به عنوان مبانی در طراحی محیطی مورد استفاده قرار می‌گیرند. بکارگیری این اصول و مفاهیم تمثیلی آن، سهمی اساسی در طراحی محیطی بازدارنده از جرائم دارد که این اصول عبارتند از:

- «کنترل دسترسی»: برای فراهم سازی دسترسی مناسب و کاهش دادن دسترسی مجرمان به مناطق جرم خیز یا مناطقی که پتانسیل طبیعی وقوع جرم را در خود نهان دارند، می‌توان از نظارت‌های شهروندان و عابران پیاده یا ساکنان از معابر و مسیرهای دسترسی بهره‌گرفت که با تعریف شفاف ورودی و خروجی ساختمان‌های مسکونی در سایت‌های شهری و نوع و چگونگی نورپردازی و نظارت طبیعی بر نحوه دسترسی به سایت ممکن

جدول ۲. راهکارها و پیشنهادات اجرایی در اصول مطروحه در رویکرد؛ ماخذ: پور جعفر و دیگران، ۱۳۸۶؛ ص ۸۸.

قلمروهای طبیعی	تقویت	<ol style="list-style-type: none"> ۱) بکارگیری مستمر فضا بوسیله کاربران از طریق راهکارهای طراحی محیطی. ۲) استفاده از تابلوها، علائم و نشانه های بصری از طریق هنر ارتباط تصویری. ۳) افزایش نظارت‌های طبیعی و گسترش حس مالکیت از طریق نهادهای اجتماعی. ۴) بکارگیری استراتژی‌های بازدارندگی بوسیله ارگان‌های برنامه ریزی اجتماعی. ۵) استفاده از محوطه سازی، حفاظ و نرده در طراحی شهر.
دسترسی	کنترل	<ol style="list-style-type: none"> ۱) استفاده از موانع مسدود کننده مانند دیوارها، حصار و نرده. ۲) آگاهی بخشی به مردم از مکان ورودیها و خروجی. ۳) استفاده از زیرساخت‌های شهری مناسب مانند پوشش کف، جداره و محوطه سازی. ۴) نورپردازی مطلوب و کافی بر دروازه ها، ورودی و نوع سیستم دسترسی.
نظارت طبیعی	نظارت	<ol style="list-style-type: none"> ۱) رعایت استانداردهای مبلمان شهری مانند چراغ‌های روشنایی و تابلوهای شهری. ۲) التفات به جایگزینی کاربری های شهری از طریق برنامه ریزی شهری. ۳) التفات به نحوه دسترسی به اماکن عمومی مانند پارکها و پارکینگ‌های عمومی. ۴) جای دهی کیوسک‌های تلفن و روزنامه فروشی یا دکه های بسیار در مناطق جرم خیز. ۵) امکان دهی به حضور انسان با تسهیلات خدماتی برای افزایش نظارت عمومی. ۶) افزایش دید با پوشش‌های گیاهی و محوطه سازی کم از طریق طراحی منظر شهری. ۷) افزایش امکان دید در جهت گیری ساختمان و مکان پارکینگ در طراحی شهر.
فعالیت‌های اجتماعی	حمایت از	<ol style="list-style-type: none"> ۱) اصلاح برنامه ریزی فضایی از طریق استفاده کارآمد از فضاهای شهری. ۲) ایجاد تراکم در فعالیتهای اجتماعی در مناطق جرم خیز. ۳) قراردعی فعالیتهای اقتصادی خاص در مکان‌های همجوار نیروهای انتظامی. ۴) جای دهی فعالیتهای خدماتی در مناطقی که نظارت عمومی کمتری دارد. ۵) جایگزینی فضاهای عمومی در مناطق با دید و نظارت کم.
نگهداری	تعمیر و	<ol style="list-style-type: none"> ۱) تعمیر و نگهداری تجهیزات شهری مانند تابلوها و علائم ارتباطی. ۲) حفاظت از آسیب رساندن به تجهیزات شهری مانند حفاظ دار کردن چراغ‌های معابر. ۳) منظر سازی بر اساس معیارهای افزایش دهنده دید و نظارت عمومی.

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

۳۱۱

- «تعمیر و نگهداری»: با تعمیر و نگهداری مناسب از مبلمان شهری و تابلوها و علائم شهری و چراغهای روشنایی و محوطه سازی می توان علاوه بر بهینه سازی هزینه های شهری، از بالا رفتن ظرفیت مناطق در جرم خیزی کاست. در جدول ۲ به برخی اصول پیشنهادی جهانی در این زمینه اشاره شده است.

- «نظارت طبیعی»: نظارت طبیعی به معنای توانمندسازی محیط شهری از طریق در معرض دید قرار گرفتن و آسانی نظارت است که امکان نظارت بر مناطق شهری را بوسیله شهروندان یا ارگانهای انتظامی فراهم می کند. بر این اساس این امکان فراهم می شود که مناطق شهری در معرض دید عمومی قرار گیرند و از ایجاد مناطق غیر قابل نظارت و به اصطلاح مناطق کور جلوگیری بعمل آورده می شود. در جدول ۲ به برخی اصول پیشنهادی جهانی در این زمینه اشاره شده است.

- «حمایت از فعالیتهای اجتماعی»: منظور این است که این امکان فراهم شود تا برخی فعالیتهای اجتماعی در مناطق شهر ایجاد شود که علاوه بر اشتغال زایی و ایجاد تسهیلات رفاهی بتوان میزان نظارت انسانی را بر مناطق افزایش داد. در جدول ۲ به برخی اصول پیشنهادی جهانی در این زمینه اشاره شده است.

۱۱. «استراتژیهای رویکرد CPTED»: برای کاهش و جلوگیری از جرائم شهری از طریق طراحی محیطی می توان به راهبردهای ویژه ای اشاره کرد که بوسیله مرکز ملی جلوگیری از جرائم به آنها پرداخته شده است. این راهبردها را می توان چنین بیان نمود: طراحی فضاهای شهری بگونه ای که بتوان از نظارتهای عمومی در فضاهای شهر برای جلوگیری از فعالیتهای نامطلوب اجتماعی استفاده کرد. بانک جهانی در راستای تحقق جلوگیری از جرائم از طریق طراحی محیطی برای دولتهای محلی وظایفی را بر شمرده است. بر این اساس این امور تنها از طریق نظارت ارگانهای مسئول شهری با همکاری تمامی ساکنین محلی ممکن می شود. نگاه راهبردی در این نکته است که تلاش شود تا با توانمندسازی شهروندان محلی یا از طریق ظرفیت سازی محلی (نظیر CBO's; NGO's) از طریق شهرسازی

مشارکتی به این اهداف نایل شد. بی شک هرگونه بهبود در ساختار شهری تنها با نگاه به محلات شهری بعنوان بخشهایی توانمند در تحقق به اهداف افزایش کیفیت زندگی ممکن می شود. می توان به برخی نقشهای شهرداری در این راستا اشاره کرد:

۱. نظارت و کنترل و هدایت و هماهنگی.
 ۲. مشارکت سازی و بهره گیری از توانمندی محله ای.
 ۳. تهیه نقشه و شناسایی دقیق مناطق شهری خاصه جرم خیز.
 ۴. حمایت مالی و تعیین استراتژی های راهبردی.
- علاوه بر این بانک جهانی در راستای نقش دولتهای محلی / شهرداری در جلوگیری از جرائم از طریق طراحی محیطی از رویه ای خاص برای بهسازی مناطق شهری استفاده می کند که می توان آنها را چنین بیان کرد:
- ۱) تشخیص (Diagnosis): شناسایی و تعیین مناطق جرم خیز و بیان چالشها و ویژگیهای خطر آفرین.
 - ۲) طرح کار (Action Plan): توسعه طرحهای محلی (میان / بلند مدت) با اهداف راهبردی.
 - ۳) مدیریت و اجرا (Man & Imp): مدیریت و برنامه ریزی زمانی و تعیین و تامین بودجه و فرایند اجرای طرح.
 - ۴) ارزیابی (Evaluation): ارزیابی بر مبنای اهداف در هنگام اجرا و روشهای مطلوبیت سنجی پروژه.

نمونه موردی

بیم شهری است در استان کرمان که در جنوب شرقی ایران قرار گرفته است. بیم در بخش مرکزی شهرستان بیم قرار دارد. این شهر در ۵۸ درجه و ۲۱ دقیقه درازای خاوری و ۲۹ درجه و ۶ دقیقه پهناي شمالی و در ارتفاع ۱۰۶۰ متری از سطح دریا قرار دارد. شهر بیم در ۱۸۰ کیلومتری جنوب خاوری کرمان واقع شده است. زمین لرزه بیم، زمین لرزه ای بود به شدت ۷/۳ ریشتر که در ساعت ۲۶:۵ بامداد ۵ دی ۱۳۸۲ شهر بیم را لرزاند. کشته شدگان این زمین لرزه در آمارهای مختلف، بین ۳۲۰۰۰ تا ۵۲۰۰۰ نفر بیان شده اند. ساختار فعلی شهر بیم از لحاظ نوع ساخت و سازهای صورت گرفته و توسعه های آتی کمبودهایی عمده در حوزه طراحی را شامل می رود که لازم است در رابطه با بهبود و بهسازی آن اقداماتی عاجل صورت گیرد.



تصویر ۴. تصویر از معابر شهر بم در فرآیند بازسازی؛ چنانچه مشهود است هیچ گونه استراتژی خاصی در فرآیند طراحی شهر در راستای کاهش میزان جرم خیزی دیده نمی‌شود؛ ماخذ: نگارنده، برداشت میدانی.

جمع بندی و نتیجه گیری

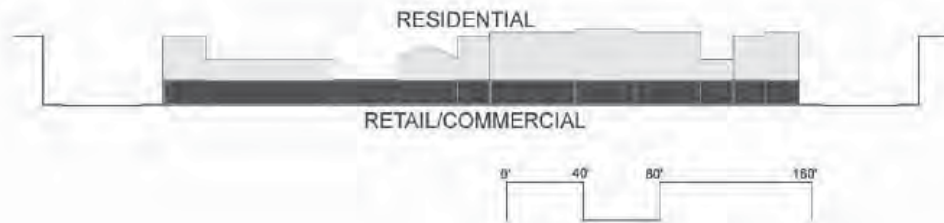
خیابانها.

- در راستای راهکارهای اجرایی در طراحی شهری و معماری می‌بایستی مواردی چند مورد توجه قرار گیرد که بکارگیری آنها در رویه طراحی و مراحل ساخت و اجرا، می‌تواند با کاهش ظرفیت‌های جرم خیزی مناطق امکان ساماندهی و شکل‌گیری یک شهری ایمن را فراهم آورد:
۱. تقویت قلمروهای طبیعی: از طریق افزایش امکان دهی به تعریف و احراز مفهوم مالکیت عمومی فضاهای شهری و تقویت مالکیت خصوصی شهروندی.
 ۲. کنترل دسترسی: توجه به نحوه و چگونگی دسترسی به فضاهای شهری و املاک خصوصی.
 ۳. نظارت طبیعی: افزایش دید و تقویت نوع و نحوه نظارت دید مردمی بر فضاهای عمومی شهر خاصه معابر و
 ۴. حمایت از فعالیتهای اجتماعی: تقویت فعالیتهای عمومی در فضاهای شهری خاصه پارکها و مناطق مجاور خیابانهای شهری.
 ۵. تعمیر و نگهداری: توجه به نگهداری بهینه و استفاده از مصالح مطلوب در روند بازسازی.
- بر این اساس راهکارها و پیشنهادات زیر لازم بنظر رسیده و لذا پیشنهاد می‌شود:
۱. استراتژی اول: افزایش کاربری مختلط برای دستیابی به فعالیت ۲۴ ساعته؛ مردم وقتی شاهد حضور دیگر شهروندان خود در شهر هستند، احساس امنیت بیشتری دارند. یکی از مهمترین مولفه‌ها برای دستیابی به فعالیت مستمر و پایدار در طول روز، فراهم نمودن ترکیبی

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

۳۱۳



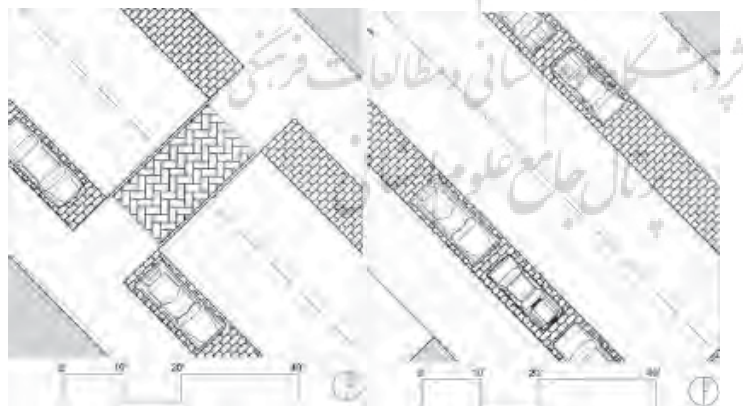
تصویر ۵. شرایط پیشنهادی در الگوی توسعه و ساخت و ساز شهر بم عبارت است از: خدمات تجاری و نیز ساختمان‌های مسکونی برای برطرف نمودن نیازهای ساکنین در طول خیابان واقع شوند. واحدهای مسکونی در بالای واحدهای تجاری در طبقات دوم و سوم جای گیرند.



تصویر ۶. منظر خیابانی پیشنهادی در توسعه و الگوی ساخت و ساز شهر زلزله زده بم- شامل فرصتهایی برای همه مردم برای تماشا و نیز مشارکت در فعالیت خیابانی.



تصویر ۷. شرایط موجود خیابان بر اساس مستندات اجرا شده شامل یک خط ترافیک در هر مسیر و پارکینگ در سمت دیگر خیابان، خطوط پارکینگ به ناچار عرض پیاده رو را کاهش داده و عابرین پیاده فضای کافی در اختیار ندارند.



تصویر ۸. (تصویر سمت راست بالا): طراحی جدید فرصتی برای افزودن عابر پیاده فراهم می‌نماید که باعث تقویت قلمروهای عمومی و نظارت مردمی می‌شود؛ (تصویر سمت چپ بالا): مسیرهای مجزای پارکینگ با کف پوشی متمایز. شرایط پیشنهادی خیابان-گزینه ۲- با کاهش مسیر سواره به یک مسیر عبوری دو مزیت قابل دستیابی می‌باشد: مسیرهای پیاده عریض‌تر شده و مکانهای نشست برای شهروندان در نظر گرفته می‌شود که افزایش نظارت مردمی و تقویت قلمروهای رفتاری امن شهروندی را به همراه دارد و در عین حال، میزان ترافیک نیز بطور قابل توجهی کاهش می‌یابد.

از کاربرد پیاده در امتداد خیابان می‌باشد.

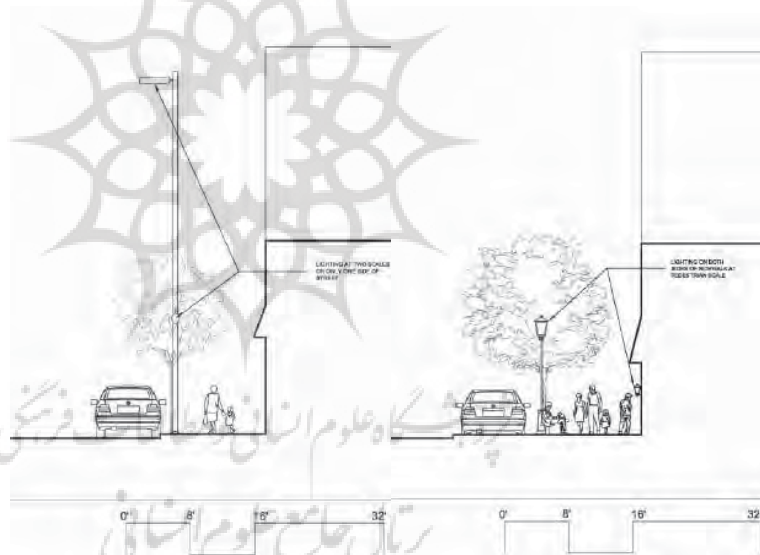
فضای خالی بین محدوده‌های پارکینگ برای طراحی عابر پیاده در نظر گرفته شده، همچنین پارکینگ طراحی شده بعنوان فضایی حایل بین اتومبیل‌ها و عابرین پیاده بکار می‌رود.

۲. استراتژی دوم: کنترل ترافیک از طریق محدوده خیابان اصلی؛ راهکارهای طراحی در راستای تسهیل عبور و مرور برای عابرین پیاده و افزایش چشمان ناظر خیابان صورت می‌گیرد. در شکل زیر وضعیت پیشنهادی خیابان، از راههای ارتباطی اصلی شهر نشان داده شده است.

۴. استراتژی چهارم: ایجاد محیطی راحتتر برای عابرین پیاده برای تشویق مردم برای استفاده از خیابان؛ با فراهم آوردن روشنایی مناسب، مکانهایی برای استراحت و ایجاد سایه (با توجه به گرمای طاقت فرسای کویر بم)، بیشتر مردم احساس راحتتری در خیابان خواهند داشت و چشمان ناظر خیابان فعالانه‌تر بنظر می‌رسند.

۳. استراتژی سوم: تاکتیک‌های طراحی در جهت برون رفت از مشکل ترافیک سواره و رفت و آمد ایمن پیاده شکل می‌گیرد. شرایط پیشنهادی طراحی و توسعه خیابانهای محلی-گزینه ۱: ۱. محدوده پارکینگ با سنگفرش متمایزی از خیابان طراحی شده است؛ ۲.

۵. استراتژی پنجم: تامین نمودن قابلیت دید از خیابان به همه ورودیها و دیگر فضاهای عمومی؛ برای بیشتر



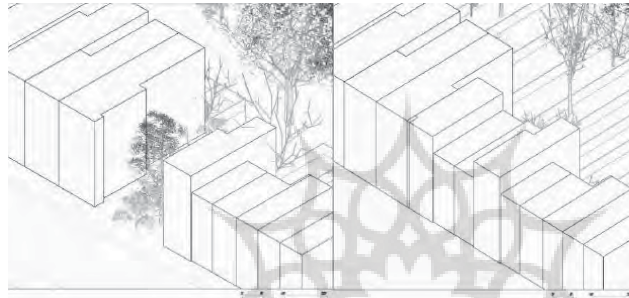
تصویر ۹. روشنایی پیشنهادی در طراحی شهری خیابانها و معابر شهر بم؛ روشنایی در ۲ سمت پیاده رو در مقیاس روشنایی وضع موجود - روشنایی در ۲ مقیاس، فقط در یک سمت.



تصویر ۱۰. ایجاد محوطه‌هایی برای پارکینگ، ورودی‌هایی را برای دید بهتر فراهم می‌نماید که می‌تواند در الگوی توسعه شهر و طراحی معابر مورد استفاده قرار گیرد.



تصویر ۱۱. در ورودی هر فروشگاه باید روشنایی نزدیک در ورودی را طوری فراهم کند که دید از زیر آن مقدور باشد. علاوه بر این، ارتفاع تاج پوشش درختان باید به اندازه‌ای باشد که امکان نصب نورافکنها و چراغهای روشنایی را فراهم کند.



تصویر ۱۲. پرکردن بلوکهای خالی و ایجاد لبه‌ی خیابان قوی برای جلوگیری از تداخل حوزه خصوصی خانه‌ها به پیاده روی عمومی، لازم بنظر می‌رسد.



تصویر ۱۳. شرایط پیشنهادی گزینه ۱- ایجاد فضایی نیمه عمومی در مرکز بلوکهای مسکونی در طراحی شهر بم- فضایی که به صورت گروهی به ساکنین مسکونی بلوک تعلق دارد. با ایجاد باغ عمومی در بلوک، فضایی برای شناخت و تقابل ساکنین شکل می‌گیرد. علاوه بر آن مرزی برای جلوگیری از ورود غریبه‌ها به فضا تعریف می‌گردد. نگهداری فضا نیز با مسئولیت گروهی ساکنین همراه خواهد بود.

گشت زنی امنیتی پلیس این نکته حائز اهمیت می‌باشد اتفاقاتی که در خیابان روی می‌دهد را مشاهده نمایند. که آنها براحتی بتوانند فضای مقابل فروشگاهها و ورودیها از خیابان را مشاهده نمایند. همچنین این شفافیت این اجازه را به فروشندگان خواهد داد که

۶. بلوک‌های مسکونی: در مواجهه با بلوک‌های مسکونی شهری دو مورد مهم عبارتند از: میزان بالای فضاهای

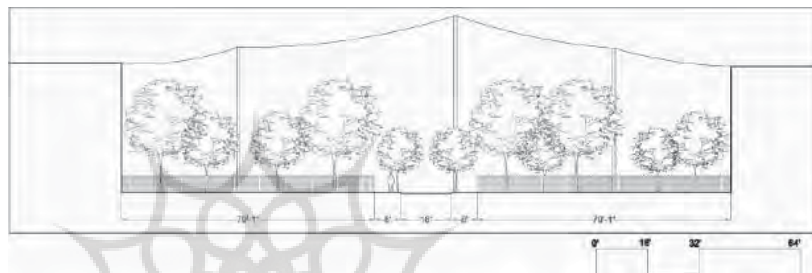
مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

۳۱۶

۷. استراتژی هفتم: در طراحی مرکز بلوکهای مسکونی خالی و نیز مراکز مراقبت نشده در بلوک ها. اگرچه میزان فضاهای خالی مستقیماً توسط محیط فیزیکی تحت تاثیر قرار نمی‌گیرد، بهبود در محیط فیزیکی با تشویق شهروندان از طریق اعتمادسازی مجدد همسایگی‌ها با تغییر موقعیت کنونی آنها امکانپذیر خواهد بود. بر این اساس استراتژی لازم در طراحی و الگوی توسعه شهر هم پس از زلزله عبارت است از: تبیین واضح فضای عمومی از فضای خصوصی. در خیابان نشانه‌گذاری جایگاه پیاده‌رو عمومی تمام شده و فضای نیمه خصوصی در محیط مسکونی شروع میشود.

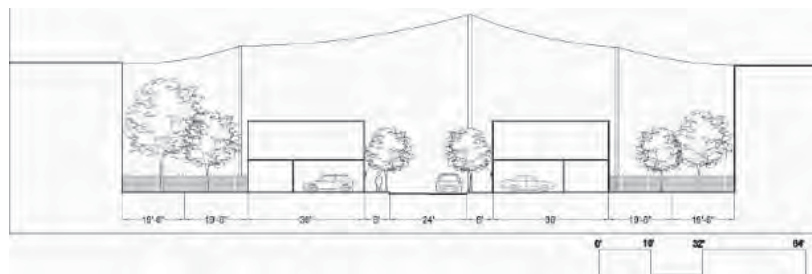
۸. استراتژی هشتم: فراهم آوردن فرصت برای ساکنین برای بررسی همزمان خیابان و فضای پشتی واحدهای مسکونی؛ این شامل فرصت گردهم آمدن ساکنین بیرون از واحد مسکونی، به همان میزان مراقبت آنها از اطراف فضای مسکونی خود از درون خانه است. علاوه بر



تصویر ۱۴. شرایط پیشنهادی - گزینه دوم - اجازه دادن به ساکنین برای توسعه حیاطهای پشتی ساختمان ها. این امر مالکیت اختصاصی را کم‌رنگ‌تر نموده و استفاده عمومی از فضا را تقویت می‌نماید.



تصویر ۱۵. گزینه پیشنهادی ۳ - قرار دادن عناصری از قبیل پارکینگ که نشان‌دهنده مالکیت فضا می‌باشند. این سازه‌ها به اندازه کافی کوتاه می‌باشند که قابلیت دید را از طبقات فوقانی واحدهای مسکونی به کوچه‌ها فراهم نمایند.



تصویر ۱۶. گزینه پیشنهادی ۴ - ساختن خانه‌های ردیفی یا واحدهای مسکونی افراد سالخورده در بالای گاراژها می‌باشد. فضای بین خیابان و کوچه‌ها برای استفاده حیاط پشتی برای تمامی واحدهای مسکونی تقسیم خواهد شد.



تصویر ۱۷. ایجاد روشنایی مناسب هم در پیاده رو و نیز در درهای ورودی واحدهای مسکونی، علاوه بر تسلط بیشتر ساکنین بر وقایع خیابان در شب امکان اختفای غریبه‌ها در سایه‌ها را نیز کاهش می‌دهد.



تصویر ۱۸. نوع و نحوه درختان خیابان متناسب با اقلیم شهر بم به ایجاد حس اجتماعی کمک می‌نمایند.

- آن غریبه‌ها خواهند فهمید که حتی اگر کسی در خانه نباشد، دیده خواهند شد.
۳. پورجعفر و دیگران (۱۳۸۷) ارتقاء امنیت محیطی و کاهش جرائم شهری با تاکید بر رویکرد C.P.T.E.D، فصلنامه علمی پژوهشی علوم و مهندسی دانشگاه علم و صنعت ایران، جلد ۱۹، شماره ۶.
۴. سعیدنیا (۱۳۸۳) کاربری‌های شهری، از کتابهای سبز شهرداریها، انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور.
۵. هاشمی، سید مناف (۱۳۹۰) جایگاه ساختار و بافت شهری در کاهش آسیب پذیری پس از زلزله در چرخه مدیریت بحران، پیام ایمنی، شماره ۳۴.
۶. بحرینی، سید حسین، (۱۳۷۵) برنامه‌ریزی کاربری زمین در مناطق زلزله خیز نمونه شهرهای منجیل، لوشان، رودبار، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، مرکز مطالعه باسوانح طبیعی ایران
۷. حمیدی، ملیحه (۱۳۷۴) «نقش برنامه‌ریزی و طراحی شهری در کاهش خطرات و مدیریت بحران»، مجموعه
۹. استراتژی نهم: ارتقای سربلندی محیط و جامعه؛ برخی تاثیرات اولیه از محیط فیزیکی، بر روی افتخار و غرور اجتماعی، ضرورتاً بوسیله طراحی محیط کنترل نمی‌شوند؛ بعنوان مثال نظارت و نگهداری از محیط، باید از خود ساکنین برخیزد. به هر حال برخی عوامل تاثیرگذاری طراحی فضای خیابان، مانند جعبه‌های کاشت، میله‌های پرچم، درختان خیابان، میتوانند حس افتخار را در ساکنین برانگیزاند و آنها را برای مراقبت از محیطشان تشویق نماید.

منابع و ماخذ

۱. آيسان، یاسمین و دیویس، یان (۱۳۸۲) معماری و برنامه‌ریزی بازسازی، ترجمه دکتر علیرضا فلاحی، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
۲. هاشمی، سید مناف (۱۳۸۹) درآمدی بر چرخه مدیریت

- Designing out Crime", Australian Institute of Criminology, Canberra
35. Government of South Australia (2002)," Crime Prevention through Environmental Design and Urban Design"; Adelaide, Australia
36. Lismore City Council (2000) Development Control Plan"; No. 43 – CPTED, Lismore, Australia
37. National Crime Prevention Council (U.S.) (1997) Designing Safer Communities"; CPTED Handbook, NCPD (U.S.), Washington D.C
38. Office of Planning, Baltimore County (2000), Comprehensive Manual of Development Policies";, Division VI, Section H (CPTED). Baltimore County, Maryland
39. Plaster, S. and Carter, S. (1993), planning for Prevention: Sarasota, Florida's Approach to CPTED, Florida Criminal Justice Executive Institute, Tallahassee, Florida.
40. Smith, M. S. (1996) Crime Prevention through Environmental Design in Parking Facilities, National Institute of Justice, Washington D.C.
41. Kruger, T., Landsman, K., Liebermann, S. (2001)," Designing safer places: A manual for crime prevention through planning and design", Pretoria: The South African Police Service and the CSIR.
42. Meyer, T. & Qhobela, M.(1998)," The history of crime prevention through environmental design: A comparative study". Pretoria: CSIR.
43. Napier, M., du Plessis, C., Liebermann, S., Kruger, T., Shaw, M., Louw, A., Oppler, and S. (1998),"Environmental Design for Safer Communities in South Africa", Pretoria: CSIR.
44. Timothy D. Crowe (2000)," Crime Prevention through Environmental Design", National Crime Prevention Institute, pp: 46_74.
45. Designing Safer Communities: Crime Prevention through Environmental
46. Design Handbook (2003), (National Crime Prevention Council, (www.ncpc.org))
47. Crime Information Analysis Centre (2000), Crime Statistiques.[on-line]: http://www.saps.org.za/8_crimeinfo/bulletin/index.htm
48. ISS (2001), Ned bank Isis Crime Index, Volume 5 2001, Number 1, January – February.[online]:<http://www.iss.co.za/Pubs/Crime%20Index/No.%201%202001/World.html>
49. Kruger, T, Meyer, T, Napier, M, Pascolo, E, Qhobela, M, Shaw, M, Oppler, S, Niyabo, L, and Louw A, (1997), Safer by Design – Towards effective crime prevention through environmental design in South Africa, CSIR, Pretoria.
- مقالات کنفرانس بین المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله، جلد دوم
۸. عبداللهی، مجید (۱۳۸۳) مدیریت بحران در نواحی شهری، سازمان شهرداری‌ها و دهیاریها.
18. J. Q. Wilson and G. L. Knelling (1982), "Broken Windows"; The Atlantic Monthly, March 1982, pp. 29-38.
19. C.R. Jeffery, (1971)," Crime Prevention through Environmental Design", Beverly Hills, CA: Sage Publications, pp.54_87.
20. T.D. Crowe, (1991)," Crime Prevention through Environmental Design", Stoneham, MA: Butterworth-Heinemann, pp.87_95.
21. Dan Fleisher and Fred Heinemann, (1996)," Crime prevention Through Environmental Design and Community policing", Washington, DC: US Department of Justice, August 1996, pp.34_41.
22. M.S. Smith, (1996)," Crime Prevention through Environmental Design in Parking Facilities"; Washington, DC: US, Department of Justice, National Institute of Justice, pp.87_97.
23. J. Jacobs, (1961)," The Death and life of Great American Cities", New York, NY: Vintage Books.
24. O. Newman, (1972)," Defensible Space: Crime Prevention through Environmental Design"; New York, And NA: Macmillan.
25. B. Poyner, (1983)," Design against Crime: beyond Defensible Space"; London: Butterworth's.
26. P. J. and P. L. Bran Ingham, (1981), ed., Environmental Criminology", Beverly Hill, CA: Sage, pp.45_67.
27. J. Q. Wilson and G. L. Knelling, (1989),"Making Neighborhoods
28. Safe", the Atlantic Monthly, February 1989, pp. 46-52.
29. City of Edmonton Planning and Development (1995) Design Guide for a Safer City", Edmonton
30. City of Tucson, (2003), Development Standard"; No. 2-14.0, Crime Prevention through Environmental Design
31. City of Virginia Beach CPTED Committee (2000)," CPTED - General Guidelines for Designing Safer Communities", Virginia Beach, Virginia
32. City of Durham County (2004), CPTED: Durham Guide to Creating a Safer Community"; Durham County, North Carolina.
33. Crowe, T. (2003) Advanced Crime Prevention through Environmental Design"; (Seminar notes), American Crime Prevention Institute, Louisville, Kentucky, pp.33_67
34. Geason, S. and Wilson, P.R. (1989),"

50. Landsman, K, (2000), An Overview of Enclosed Neighborhoods in South Africa, CSIR, Pretoria.
51. Napier, M, du Plessis, C, Liebermann, S, Kruger, T, Shaw, M, Louw, A, and Oppler, S, (1998) "Environmental Design for Safer Communities, CSIR, Pretoria.
52. www. NICP.net
53. Wwww. NCPC.org_ [33]
54. www.CPTEDONTARIO.ca
55. www.CPTED.net
56. Gronland, B, (2000) "Towards the Humans City for the 21st Century"; Stockholm.
57. Cozens,P, D.Hiller and G.prescott (2001)" Crime and the design residential Property – Exploring the Theoretical Background"; Journal of Property Management,Vol.19,Issue 2,PP 136-164.
58. Wekerle,M and Whitzman,R(1995)" Safe Cities: Guidelines for Planning, Design and Management"; Van Nostrand Reinhold, USA..
59. Petrella, Laura (2004) "Urban Space and Security Policies: Between Inclusion and Privitilization"; UN Habitat; WUF, Barcelona, Spain.



مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۲۹ بهار و تابستان ۱۳۹۱
No.29 Spring & Summer

■ ۳۲۰ ■