

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر

شهریار

مراد عباسی^۱، موسی میرزایی^۲

پژوهشنامه جغرافیای انتظامی سال هفتم، شماره بیست و هشتم، زمستان 1398

تاریخ دریافت: 1398/08/07 تاریخ پذیرش: 1398/11/17 از صفحه 91 تا 114

چکیده

خودرو یکی از ابزارهای اساسی در حمل‌ونقل سریع و آسان به حساب می‌آید. کمبود مکان توقف سبب افزایش سرقت خودرو شده و موجبات بزه دیدگی مالی و روانی را فراهم می‌آورد. در سال‌های اخیر کمبود توقفگاه در شهر شهریار به شدت بر وقوع سرقت خودرو تأثیرگذار بوده و به همین علت پژوهش حاضر با هدف مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی به روش توصیفی-تحلیلی با ماهیت کاربردی در سال (۱۳۹۸) انجام شده است. جمع‌آوری داده‌ها به وسیله فیش‌برداری از اسناد، مشاهده میدانی و نیز مصاحبه کوتاه با (۲۰) نفر از خبرگان صورت گرفته است. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و پایش نهایی اراضی مستعد، بر اساس معیارها و شاخص‌های مشخص، از محیط نرم‌افزارهای تحلیل مکانی^۳، سامانه اطلاعات جغرافیایی^۴، گوگل ارث^۵ و تحلیل فضایی^۶ استفاده شده است. به موجب یافته‌های پژوهش، تعداد (۶۱) نقطه در محدوده مرکزی شهریار با مترای ناخالص (۸۷۱۸۷) مترمربع، بر اساس (۸) شاخص رتبه‌بندی شده، انتخاب و ظرفیت‌سنجی شدند. نتایج پژوهش نشان داد که نقاط نزدیک به محل سکونت یا محل کار مالکان خودرو به جهت تسریع در دسترسی، کاهش هزینه‌ها و از همه مهم‌تر پیشگیری از سرقت خودرو، مناسب‌ترین نقاط برای احداث توقفگاه‌های محلی هستند. این سیاست به‌عنوان یک سیاست بدیل در کنار توسعه توقفگاه‌های عمومی بوده و اجرای آن در سطح محلی با توجه به سیاست‌های مدیران شهری و میزان مشارکت مردم می‌تواند در پیشگیری از سرقت خودرو مفید باشد.

کلیدواژه‌ها: مکان‌یابی، توقفگاه محلی، پیشگیری، سرقت خودرو، شهریار.

1- عضو هیئت علمی گروه حقوق دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران، (نویسنده مسئول)، abasi.mn@gmail.com
2- دانش‌آموخته کارشناسی‌ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

3- ArcGIS.
4- Geography Information System.
5- Google Earth.
6- Spatial Analysis.

وجود محل نگهداری مال برای پیشگیری از هرگونه خسارت از ضرورت‌های تسلط بر مال محسوب می‌شود. جهت حفاظت از خودرو و جلوگیری از دستبرد به آن، توقفگاه یک نیاز اساسی برای مالکان خودرو است. در بررسی اولیه از وضعیت توقفگاه‌های عمومی شهریار، مشخص شد که تعداد توقفگاه‌های موجود نسبت به خودروها، به‌ویژه، در خیابان‌های پرزدحام و پیرامون مراکز تجاری، بسیار کم است. در شرایط فعلی مشکلات شدآمدی به دلیل توقف خودرو در خیابان‌ها و به دنبال آن افزایش سرقت خودرو در سال (۱۳۹۸) نسبت به سال‌های قبل^۱، مدیریت محلی را با مشکل مواجه ساخته است؛ از طرف دیگر، موجب اتلاف وقت و هزینه زیاد برای مردم شده و به یک مسئله انتظامی، امنیتی و اجتماعی برای متولیان امر، بدل شده است. در واقع، کمبود توقفگاه عمومی بر افزایش سرقت خودرو تأثیرگذار بوده و در مقابل، تأمین توقفگاه‌های محلی به‌عنوان یک عامل و متغیر اصلی در کنار توقفگاه عمومی می‌تواند موجب پیشگیری از سرقت خودرو شود.

سرقت‌های مربوط به خودرو از جمله رایج‌ترین جرائم است که توجه جدی پلیس را به خود معطوف کرده است. علت این امر، آن است که سرریز خودروها در محله‌هایی خاص منجر به اشباع ظرفیت‌های موجود توقفگاه‌های عمومی می‌شود. این مسئله در منطقه‌های مرکزی و هسته‌های اصلی شهر بیشتر دیده می‌شود. در برخی شهرها نیز سیاست ایجاد توقفگاه در حاشیه شهرها بوده و اغلب در ورودی‌های شهر اقدام به ایجاد توقفگاه می‌کنند. شعاع مطلوب دسترسی به پارکینگ عمومی در شهرهای جهان میانگین (۲۰۰) متر، (۵۰۰) متر و (۱۰۰۰) متر می‌باشد؛ گرچه ویژگی‌ها و سیاست‌های اجرایی مدیران شهری در تعیین شعاع دسترسی متفاوت است و اغلب متحرک می‌باشد (ژیونگ^۲، ۱۳۹۵). سیاست توقفگاه خودرو تأثیر قابل توجهی بر روی حمل‌ونقل شهری دارد؛ زیرا کم‌وبیش تمام شدآمد خودرو به فضای توقفگاه شروع می‌شوند و به پایان می‌رسند (کریستیانسن^۳ و همکاران، ۱۳۹۶)؛ بنابراین، تقاضای مضاعف توقفگاه برای

1- بر طبق بررسی‌های صورت گرفته از داده‌های نیروی انتظامی غرب استان تهران.

2- Xiong.

3- Christiansen.

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 93
واحد‌های مسکونی در شرایط فعلی دور از انتظار نیست و یک راه‌حل سریع و مؤثر در نظر گرفته می‌شود (لیتمن و هانسن^۱ و همکاران، ۱۳۹۸).

اگر دسترسی به توقفگاه بیش‌ازحد دشوار باشد یا ایمنی مورد انتظار را نداشته باشد؛ این فضاها از استقبال کمتری روبرو خواهند شد (واسکونسولوس و فاریاس^۲، ۱۳۹۶). رویکرد فعلی در برنامه‌ریزی و طراحی توقفگاه شامل بزرگ‌مقیاس بودن، دوری از محله‌های مسکونی فرسوده و فاقد توقفگاه، نگاه تجاری به توقفگاه، عدم‌حمایت مقامات محلی در اختصاص فضاهای مستعد و مورد‌استفاده عموم برای احداث و جانمایی توقفگاه است (کلارک^۳، ۱۳۸۱). این در حالی است که رویکرد کاربردی و چندوجهی برای جانمایی توقفگاه و مکان‌یابی توقفگاه خودرو در محله‌ها با توجه به شرایط و موقعیت محیط شهری نادیده انگاشته شده است. توقفگاه محله محور، رویکردی نوین و کارا با نظارت آسان، هزینه دسترسی پایین و نیز جذب تشریک‌مساعی افراد محلی است که به محیط شهری امکان ظرفیت‌یابی و تأسیس توقفگاه محلی برای پیشگیری از سرقت خودرو را می‌دهد.

شهر شهریار در جنوب‌غربی کلان‌شهر تهران واقع‌شده که جمعیت آن در سال (۱۳۹۵) بر اساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن (۱۵۷۵۶۶) نفر است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۹)^۴ که دارای جمعیت متنوع از نظر قومی و فرهنگی می‌باشد. از شاخص‌های کلیدی در امر مسکن و ساختمان‌سازی توجه به فضای اختصاصی برای توقفگاه است که از بی‌سازمانی محلی جلوگیری می‌کند. این در حالی است که در شهر شهریار رشد سریع ساختمان‌سازی در دو دهه اخیر اجازه اجرای قوانین شهرسازی را نداده و شهر شهریار، امروزه با مشکلات اساسی انتظامی-امنیتی روبه‌رو است.

به‌طورکلی، مطالعات و پژوهش‌های فراوانی درباره مکان‌یابی توقفگاه عمومی و طبقاتی به انجام شده است؛ ولی در ایران تاکنون تنها یک نمونه پژوهش مکان‌یابی توقفگاه محلی انجام شده است (روستایی و همکاران، ۱۳۹۰)؛ این در حالی است که

1- Litman and Hanssen.

2- Vasconcelos and Farias.

3- Clarke.

4- البته جمعیت شهرستان شهریار بر اساس آخرین نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال (۱۳۹۵) تعداد (۷۴۴۲۱۰) نفر می‌باشد که اغلب در شهرهای اقماری شهریار ساکن هستند.

مکان‌یابی توقفگاه با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو، سابقه پژوهشی ندارد و نمونه‌ای در این خصوص یافت نشده است و همین امر ضرورت پژوهش حاضر را بیش‌ازپیش مبرهن می‌سازد.

برابر آمار اخذشده از مراجع انتظامی و با توجه به نرخ بالای وقوع بزه سرقت خودرو در محله‌هایی با فرسودگی بالای بافت و نیز تراکم بالای جمعیتی و شهرسازی، پژوهش حاضر، با هدف شناسایی و مکان‌یابی محل‌های مستعد تبدیل به توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار انجام و در راستای پاسخگویی به این پرسش است که کدام مکان‌ها مستعد تبدیل به توقفگاه محلی هستند؟ و ظرفیت این مکان‌ها به چه میزان است؟ بنابراین پس از شناسایی و تحلیل مکان‌های انتخاب‌شده، نسبت به تعیین ظرفیت نسبی مکان‌ها به‌منظور تبدیل به توقفگاه محلی خودرو در شهریار اقدام شده و در نهایت پیشنهادهای کاربردی ارائه شده است.

پیشینه پژوهش

به نظر می‌رسد افزایش میزان جرم در بیشتر کشورهای جهان، طرح دیدگاه‌های جدید پیرامون مکان جرم و لزوم بررسی عوامل مکانی-فضایی جرائم و شناسایی مکان‌های مستعد برای ارتکاب بزه در شهرها و تلاش برای پیشگیری از آن، اهمیت بررسی‌های جغرافیای جرم در مقطع کنونی را دوچندان کرده است. به همین علت مطالعات و پژوهش‌های انجام شده در این حوزه موردبررسی قرار گرفت که به‌اختصار در ادامه به آن‌ها اشاره شده است.

جاکوب^۱ (۱۳۴۰) و نیومن^۲ (۱۳۵۱)، پژوهشی مؤثر در زمینه فضاهای قابل دفاع، انجام داده‌اند که بعد از ارائه این رویکرد، نظریه‌ها و مفاهیم فضایی بعد از سال (۱۳۶۹) موردتوجه محققان این عرصه قرار گرفت؛ در این پژوهش بر تلفیق سامانه اطلاعات جغرافیایی و پیشگیری از وقوع جرم از طریق طراحی محیطی، تأکید شده است.

1- Jacobs.

2- Newman.

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 95

◆ کلارک و هریس^۱ (۱۳۷۱)، تأکید می‌کنند که سرقت وسایل نقلیه بیشتر یک معضل شهری است و اختلافات بین مناطق روستایی و شهری صرفاً یک موضوع نیست. در عوض، میزان سرقت وسایل نقلیه توسط خانوارها یا جمعیت مناطق شهری بسیار بیشتر است. میزان سرقت وسایل نقلیه در مناطق شهری به اندازه شش برابر بیشتر از مناطق روستایی است (ویسل^۲: ۱۳۸۵).

بی‌جی‌اس^۳ (۱۳۸۳)، نشان داد فاصله محل سرقت وسیله نقلیه به سکونت‌گاه‌ها مؤثر است. به‌طوری‌که (۶۲) درصد سرقت وسایل نقلیه در فاصله یک مایل از محل اقامت قربانی رخ داده است.

کلارک (۱۳۸۱)، طی یک بررسی خاطرنشان می‌کند که خطر سرقت، یعنی احتمال سرقت در هر ساعت توقف، درحالی‌که در توقفگاه‌ها هستند؛ برای وسایل نقلیه واقع در آن‌ها بسیار بیشتر است. مانند کارخانه‌ها، مناطق خرید، مدارس یا مراکز حمل‌ونقل، زیرا خطر با توجه به مدت‌زمان متوقف شدن وسیله نقلیه محاسبه می‌شود.

کلایتون^۴ و همکاران (۱۳۹۳)، در پژوهشی در زمینه «رفتارهای انتخاب توقفگاه توسط رانندگان»، دریافتند فاصله شعاعی از توقفگاه و در دسترس بودن سایت‌های موردنظر از جهت سفر، جنس، سن و درآمد عوامل مهمی در استفاده از توقفگاه مرکز شهر هستند. جستجوی توقفگاه در میان راهبردهای اولیه رانندگان به‌محض ورود به شهر حاکم است.

ون در واردن^۵ و همکاران (۱۳۹۴)، با روش تجزیه‌وتحلیل رگرسیون چند متغیره نشان دادند که ویژگی‌های فردی چون جنسیت، تحصیلات، کشور محل اقامت و فراوانی سفر، با سطح رفتار متمایز توقفگاه معمولی ارتباط دارد. این پژوهش نشان می‌دهد، نخست، مدل و نوع وسایل نقلیه، متغیر اصلی انتخاب مکان توقفگاه در کشور اسپانیا بوده است؛ دوم اینکه، درک هزینه توقفگاه بسته به سطح درآمد رانندگان و اینکه آیا آن‌ها ساکن محلی هستند، کمابیش ناهمگن است.

1- Harris.

2- Weisel.

3- BJS.

4- Clayton.

5- Van der Waerden.

در پژوهش دیگری که توسط ایباس^۱ و همکاران (۱۳۹۱)، انجام گرفت، نشان داده شد که هزینه استفاده از توقفگاه بر استفاده از خودرو تأثیر می‌گذارد. در همین حال، محدودیت زمانی و میزان تقاضای توقفگاه بر گزینه انتخاب تأثیر می‌گذارد.

سیمی سویک^۲ و همکاران (۱۳۹۲)، در زمینه تأثیر تنظیم مقررات توقفگاه حاشیه‌ای بر تقاضای توقفگاه عمومی، به این نتیجه رسیدند که خصوصیات فضاهای توقفگاه حاشیه شهر در تعیین تقاضای توقفگاه گاراژها و فضاهای خصوصی نقش اصلی را دارد؛ اما هزینه، عامل بسیار کارآمدتری برای تغییر رفتاری است.

گراژرا^۳ و آلبالت^۴ (۱۳۹۵)، از طریق ایجاد مدل‌های رقابت بین مکان توقفگاه خصوصی و توقفگاه حاشیه معابر، اثبات کردند که رفتار رانندگان در مدت زمان توقفگاه، هزینه‌های جستجو و زمان پیاده‌روی متفاوت است.

کلانتری (۱۳۸۸)، در پژوهشی با عنوان «شناسایی کانون‌های جرم‌خیز شهری با استفاده از مدل‌های آماری گرافیک مبنا و سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی»، به این نتیجه رسید که نوع و میزان کاربری‌ها و نحوه توزیع آن در سطح شهر زنجان و نوع استفاده از محیط کالبدی این شهر، در ایجاد زمینه‌ها و شرایط ارتکاب بزه مؤثر بوده است؛ بنابراین، با شناخت، اصلاح و کنترل مشخصه‌های مکانی و ویژگی‌های محیطی که در اندیشه یک مجرم بالقوه، برای ارتکاب بزه مناسب و مفید تشخیص داده می‌شود، می‌توان از بروز انواع بزهکاری در محله‌های شهر پیشگیری کرد. از سوی دیگر، تحلیل مکان‌های جرم‌خیز این فرصت را فراهم می‌آورد تا پلیس بتواند سریع‌تر و مؤثرتر نسبت به بزهکاری واکنش نشان دهد.

کلانتری و همکاران (۱۳۹۰)، در پژوهشی با عنوان «تحلیل و بررسی مکانی-فضایی مناطق جرم‌خیز در بافت‌های آسیب‌پذیر» به این نتیجه رسیدند که جرائم شهری ظرف مکانی-زمانی منحصربه‌فردی دارند. نقاطی از شهر که از نظر کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جزء نقاط آسیب‌پذیر به حساب می‌آیند، از نظر بزهکاری و جرم

1- Ibeas.

2- Simi cevic.

3- Gragera.

4- Albalate.

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 97

کلامم بیشتری دارند. مکان‌های آسیب‌پذیر و بافت‌های فرسوده، سهم بیشتری از وقوع جرم دارند.

عبادی‌نژاد و باهوش (۱۳۹۱)، در پژوهشی با عنوان «بررسی عوامل محیطی مؤثر بر پیشگیری از سرقت منزل» عنوان داشتند که عوامل محیطی نقش بسزایی در وقوع سرقت منزل در محدوده مورد مطالعه ایفا می‌کنند. تقویت جنبه‌های گوناگون و پایش و نظارت می‌تواند در کاهش وقوع سرقت تأثیر قابل توجهی داشته باشد. نوع کاربری و استفاده مختلط اماکن سبب افزایش تراکم جمعیت و تضعیف جنبه‌های نظارت و به تبع آن افزایش وقوع جرائمی چون سرقت منزل می‌شود و در مقابل روشنایی خیابان‌ها موجب افزایش و پایش اجتماعی غیررسمی و در نتیجه کاهش میزان جرائم می‌شود.

روستایی و همکاران (۱۳۹۰)، در پژوهشی با عنوان «ارائه الگوی بهینه مکان‌یابی پارکینگ‌های محله‌ای با استفاده از روش فرآیند تحلیل سلسله مراتبی^۱ و سامانه اطلاعات جغرافیایی (مورد مطالعه: منطقه ۳ و ۴ شهرداری تبریز)»، نشان دادند که در سناریوی اول با فرض اعمال شرایط ایده‌آل در منطقه مورد مطالعه، می‌توان (۲۳) پارکینگ محله‌ای برای احداث پیشنهاد داد، ولی زمانی که تمامی شرایط لازم از نظر برنامه‌ریزی، قانون‌گذاری و سرمایه‌گذاری جهت احداث پارکینگ‌های محله‌ای از سوی شهرداری روند اجرایی پیدا نمی‌کند، تعداد (۱۳) پارکینگ در سناریوی دوم برای احداث پیشنهاد می‌شود.

همان‌طور که در بالا مشاهده شد، بیشتر پژوهش‌ها و مطالعات پیرامون رابطه جرم و توقفگاه و یا مکان‌یابی توقفگاه عمومی و طبقاتی است، تنها پژوهش انجام شده درباره توقفگاه محلی مربوط به روستایی و همکاران (۱۳۹۰) است که در آن هیچ هدفی برای پیشگیری از سرقت خودرو دنبال نمی‌شود و از این‌رو با پژوهش حاضر متمایز است. اهمیت و ضرورت انجام این پژوهش و تعمیم آن به دیگر شهرهای ایران را که بیشتر از الگوهای بافتی و ساختاری یکسانی برخوردارند، مضاعف می‌نماید.

1- Analytical Hierarchy Process (AHP).

اولین پژوهش‌های جغرافیای بزهکاری در شهرها به شیوه علمی از نیمه اول قرن نوزدهم و با بهره‌گیری از اندیشه‌های اقلیمی- اجتماعی از سوی کتله و گری شروع و به دست محققان و دانشمندان مکتب شیکاگو در اوایل قرن بیستم توسط شاو و مک کی ادامه یافت؛ اما از چند دهه قبل، به‌خصوص از سال (۱۳۶۹) به بعد با رشد شتابان شهرها و افزایش بی‌رویه جرم و جنایت، توجه و علاقه زیادی نسبت به بررسی‌های مکانی جرائم شهری شکل گرفت و همین امر موجب شد تا ابزارهای تحلیل فضایی، توسعه یافته و نظریه‌ها و رویکردهای جدیدی در این زمینه مطرح شود. نظریه مکان‌یابی اولین بار توسط «ون تانن»^۱ در سال (۱۲۰۵) شمسی در زمینه فعالیت‌های کشاورزی آغاز شد (فرج‌زاده و رستمی، ۱۳۸۳: ۱۳۵) و با کار «لانهارد»^۲ در سال (۱۲۶۱) شمسی در صنعت مطرح شد. وی از مثلث مکان‌یابی برای مکان‌یابی کارخانه استفاده کرد (پرهیزگار، ۱۳۷۶: ۱)؛ اما «آلفرد وبر»^۳ آلمانی در سال (۱۲۸۸) شمسی به این نظریه‌ها وجهه علمی بخشید. بعدها «والتر کریستالر»^۴ و «لوش»^۵ در پیشرفت و گسترش آن در قالب نظریه‌های مکان مرکزی، نقش مؤثری ایفاء کردند و در سال‌های بعد «هوور و ایزارد»^۶ در ایالات متحده و «پرو»^۷ در فرانسه، نظریه قطب‌های رشد آن را توسعه و بسط دادند (اندیشکده صنعت و فناوری، ۱۳۸۷: ۳۵-۳۶).

توقفگاه وسایط حمل و نقل

حمل و نقل دارای سه عنصر اصلی است که برای کارآمدی عملکرد ضروری است: وسیله نقلیه، مسیر و توقفگاه. عوامل مؤثر بر ارائه خدمات توقفگاه‌های عمومی دارای دو جنبه هستند: سطح کلان و سطح خرد. سطح کلان شامل: ویژگی‌های شهر، کاربری اراضی، وضعیت شدآمدی منطقه‌ای، اقدامات و سیاست‌های راهنمایی و رانندگی، سیاست‌گذاری حوزه توقفگاه‌های عمومی و کیفیت خدمات توقفگاه است و سطح خرد

1- Von Thunen.
2- Lanhard.
3- Alfred Weber.
4- Walter Christaller.
5- Losch.
6- Hoover and Isard.
7- Peru.

- **مقیاس شهر:** مقیاس شهر تا حدودی در ارائه خدمات توقفگاه عمومی تأثیر دارد. هرچه شهر بزرگ‌تر باشد، فاصله سفر طولانی‌تر می‌شود؛ بنابراین رانندگان بایستی، مسافت طولانی‌تری را تحمل کنند.
- **پایداری شهری:** پایداری در برابر مخاطرات انسانی و طبیعی، ساختمان‌ها و جاده‌های داخل شهر و میزان خدمات توقفگاه عمومی را تحت تأثیر قرار خواهد داد.
- **کاربری اراضی شهری:** ویژگی‌های مختلف اراضی، میزان تقاضای توقفگاه را تعیین می‌کند. تقاضای توقفگاه در مناطقی که بیشتر مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند تا اندازه‌ای متمرکز است و عدم تقارن شدیدی دارد.
- **دسترس‌پذیری:** دسترسی را می‌توان به دو جنبه تقسیم کرد: دسترسی به مسیر توقفگاه عمومی و دسترسی به راه رفتن پس از توقفگاه به مقصد. دسترسی تا حدی با ارائه خدمات توقفگاه مرتبط است. رانندگان اغلب تمایل دارند خودروهای خود را در محلی که نزدیک‌ترین مقصد نهایی راهپیمایی آن‌هاست، متوقف کنند.
- **کیفیت خدمات:** با تشدید وضعیت شدآمدی شهرها، سطح هوشمندی و ارائه خدمات توقفگاه‌ها به نسبت در حال افزایش است و با گذشت زمان به جذابیت استفاده از توقفگاه‌های عمومی افزوده می‌شود.
- **سیاست‌گذاری در حوزه توقفگاه‌های عمومی:** ت‌مرکز و توجه سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران شهری در زمینه توقفگاه عمومی و محلی با میزان خدمات‌دهی به رانندگان اثر مستقیم دارد.

امنیت شهری

دستگاه‌های حکومتی در دوره‌های مختلف تاریخی برای حفظ امنیت و تداوم حکم‌فرمایی خود به امنیت شهرهای بزرگ، گرایش خاصی داشته‌اند ولی مطالعات و پژوهش‌ها در زمینه امنیت شهری به دروان معاصر و تحولات سریع قرن بیستم میلادی

مربوط می‌شود. پس از انقلاب صنعتی، شهر و شهرنشینی به مفهوم امروزی آن شکل گرفت و با بهره‌گیری از نظریه‌های علوم انسانی و به‌ویژه در حوزه علوم اجتماعی به تدریج رفتارها، ناهنجاری‌ها و کج‌روی‌های شهری مورد توجه قرار گرفته و صاحب‌نظران دیدگاه‌های خود را در این باره بیان نمودند (پورموسوی، ۱۳۸۴). در متون اسلامی علاوه بر مبانی امنیت، تجلی مصادیق امنیت در شهر و مکان‌های دیگر مورد نظر بوده است. خداوند در قرآن کریم، سرزمین طور را وادی ایمن می‌نامد و به شهر امن قسم می‌خورد (سوره تین، آیات ۲ و ۳). برخی از صاحب‌نظران، موضوع تنش کیفیت مسکن در بروز جرائم شهری را به‌عنوان نظریه‌ای پرتعداد مطرح کرده‌اند (لارگن^۱ و پالم^۲، ۱۳۵۲).

اکولوژی اجتماعی شهر

اکولوژی به معنی دانش محیط‌زیست و مسکن است. در سال (۱۲۴۷) شمسی عنوان اکولوژی به‌وسیله «ارنست هاکل»^۳ مطرح و از ابتدای قرن بیستم با ابعاد گسترده‌تری مورد مطالعه قرار گرفت (شکوئی، ۱۳۷۵: ۵). در طول دهه (۱۳۰۰) شمسی توسط «رابرت پارک»^۴ (۱۳۲۳-۱۲۴۳) و «ارنست برگس»^۵ (۱۳۴۵-۱۲۶۵) برنامه مشخصی از پژوهش شهری را در دپارتمان جامعه‌شناسی دانشگاه شیکاگو بسط دادند. اصول اساسی این مکتب بر رقابت در مناطق شهری که بر سرزمین شهری صورت می‌گیرد، استوار است. به‌طور خلاصه از یافته‌های این مکتب می‌توان نتایج زیر را برداشت کرد (پارک، ۱۳۰۴؛ ربانی و وحید، ۱۳۸۷: ۲۸۵-۲۸۷):

- مناطق شهر شیکاگو دارای مقادیر متنوعی از قانون‌شکنی و جرم هستند (برخی مناطق بیشتر و برخی دیگر کم‌تر)؛
- نرخ جرائم به نسبت فاصله از مرکز شهر متفاوت است؛
- بالاترین میزان جرائم مربوط به نواحی هستند که ساختار فیزیکی به هم‌ریخته‌ای دارند و جمعیتشان را از دست داده‌اند؛

1- Largan.
2- Palm.
3- Ernst Haeckel.
4- Robert park.
5- Ernest Burgess.

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 101

• نرخ بالای جرم در طول زمان ثابت باقی می‌ماند، حتی اگر ترکیب جمعیتی تغییر کند؛

- جرائم برخواسته از بی‌سازمانی اجتماعی هستند؛
- جدایی‌گزینی اجتماعی، سبب ترویج تفاوت‌های فرهنگی شده است که در نهایت منجر به عدم کارایی اجتماعی می‌شود.

پیشگیری از بزهکاری از طریق طراحی محیطی^۱

پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی بر این مفهوم ساده استوار است که جرم تا اندازه‌ای پیامد موقعیت‌های برخاسته از محیط است. حال که چنین است، دگرگونی محیط فیزیکی به‌منظور کاستن ارتکاب جرم باید امکان‌پذیر شود (کلکوهن، ۱۳۸۷: ۱۰۹). این نوع پیشگیری از جرم، به دنبال این است که از طریق برنامه‌های کاربردی اراضی و طراحی ویژه محیط، میزان جرائم را کاهش دهد و امنیت را در دل این برنامه‌ها لحاظ کند (بیات و همکاران، ۱۳۸۷: ۶۴).

این نوع از پیشگیری در وهله اول به جغرافیای جرائم توجه دارد. ثمره مطالعات جغرافیایی جرائم، نقشه‌های الکترونیکی توزیع جرائم در شهرها بود که این نقشه دارای مهمی برای پلیس محسوب می‌شود. در این نقشه‌ها توزیع فضایی متخلفان و نوع جرائم آن‌ها نشان داده شده است که بر اساس این توزیع‌ها برنامه‌های پیشگیری از جرم طراحی می‌شوند. روند کار در این‌گونه برنامه‌ها بدین‌صورت است که بعد از بررسی مناطق بحرانی در شهرها سعی می‌شود از اراضی به‌گونه‌ای استفاده شود که میزان نظارت و کنترل اجتماعی بالا برود تا زمینه ارتکاب جرم و فرصت ارتکاب کاهش پیدا کند (اشنایدر و کیچن^۲، ۱۳۸۷: ۱۳۸).

در پژوهش حاضر منظور از پیشگیری وضعی از سرقت خودرو، هرگونه اقدامی است که با تأثیر بر محیط مانع وقوع سرقت یا کاهش آثار آن بشود (جیسون و ویلسون^۳، ۱۳۸۷: ۳۶-۳۹). پیشگیری وضعی از جرم را می‌توان به بهترین شکل از خلال

1- Crime Prevention through environmental design.

2- Schneider and Kitchen.

3- Geason and Wilson.

گونه‌شناسی دیرک کورنیش و رونالد کلارک از این گونه مداخلات وضعی، شناخت. این پیشگیری از طریق به‌کارگیری روش‌های خود می‌تواند بر انواع جرائم مؤثر باشد و از وقوع آن‌ها جلوگیری کند یا میزان ارتکاب آن‌ها را کاهش دهد. این روش‌ها عبارت‌اند از: ۱- افزایش میزان تلاش برای ارتکاب جرم (افزایش دشواری ارتکاب جرم)؛ ۲- افزایش خطر ارتکاب جرم (مانند خطر دیده‌شدن و خطر کشف‌شدن و دستگیری)؛ ۳- کاهش منافع یا دستاوردهای جرم (کاهش سود)؛ ۴- کاهش محرک‌ها (کاهش جذابیت جرم)؛ و ۵- سلب توجیهات و بهانه‌ها از مرتکب (حذف معاذیر)^۱ (پاک‌نهاد، ۱۳۸۸: ۲۵۳؛ فیشر و لب^۲، ۱۳۹۳: ۲۹۱).

فضاهای قابل دفاع

فضای قابل دفاع اساساً یک نظریه طراحی متأثر از سکونت انسان و تجربه کاربری است که از قسمت اعظم شیوه معماری روز عدول می‌کند. این نظریه از چهار اصل تشکیل شده است:

- ۱- قلمروداری: ظرفیت محیط فیزیکی برای خلق مناطق دارای تأثیر قلمروداری؛
- ۲- مراقبت طبیعی: ظرفیت محیط فیزیکی در فراهم آوردن فرصت‌های مراقبتی برای ساکنان و نمایندگان آن‌ها که از لحاظ عملیاتی به معنی طراحی و نصب پنجره‌ها و ورودی ساختمان است تا امکان دیدن فضای داخلی و خارجی را برای ساکنین و دیگر کاربران قانونی به حداکثر برساند؛
- ۳- تعیین مرز: ارتباط نزدیکی با قلمروداری دارد و به معنی تقسیم‌بندی و مشخص کردن واضح فضاهاست تا تفاوت‌های بین کاربری‌های عمومی و خصوصی مشخص شود؛
- و
- ۴- تصویر و محیط اجتماعی و فرهنگی: آنچه در هر یک از این اموال وجود دارد، مفاهیم بنیادین کنترل و مسئولیت فردی در قبال فضاست که به اعتقاد «نیومن» طراحی صحیح، زمینه هر دو را فراهم می‌کند؛ در نتیجه پیامدهای چنین طراحی‌هایی،

1- برای آگاهی بیشتر بنگرید به:

Clark, R. V; Seven Misconceptions of Situational Crime Prevention, in N. Tilley (Ed); Handbook of Crime Prevention and Community Safty; Devon; Willan Publishing, 2005. P. 46.

2- Fisher and Lab.

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 103

مکان‌هایی است که کاربران قانونی‌شان به دفاع از آن‌ها اهمیت داده و البته مکان‌هایی هستند که دست‌کم تا حدی به واسطه ویژگی‌های فیزیکی‌شان، قابل دفاع می‌باشند (اشنایدر و کیچن، ۱۳۸۷: ۲۶-۱۲۷).

روش پژوهش

این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی با ماهیت کاربردی انجام شده است و جمع‌آوری داده‌ها به کمک فیش‌برداری از اسناد و منابع کتابخانه‌ای، مشاهده میدانی و نیز مصاحبه کوتاه با (۲۰) نفر از خبرگان (۱۰ نفر حوزه امور حمل‌ونقل شهری و ۱۰ نفر حوزه امور انتظامی شهریار) برای استخراج و رتبه‌بندی شاخص‌های شناسایی مکان‌های مستعد تبدیل به توقفگاه محلی، صورت گرفته است. همچنین از واحد سامانه اطلاعات جغرافیایی شهرداری شهریار، برای استخراج داده‌ها و اطلاعات موردنیاز اراضی و موقعیت نسبی آن‌ها استفاده شده است. در ادامه برای تجزیه و تحلیل اطلاعات و پایش نهایی اراضی مستعد، بر اساس معیارها و شاخص‌های مشخص، از محیط نرم‌افزارهای تحلیل مکانی^۱، سامانه اطلاعات جغرافیایی^۲، گوگل ارث^۳ و تحلیل فضایی^۴، استفاده شد. محدوده مکانی پژوهش، منطقه مرکزی شهر شهریار شامل (۹) محله (بوستان، سینک (مخابرات)، کرشته، طالقانی، فرهنگ، باغستان، علیشاه‌عوض، عباس‌آباد و کهنز) می‌باشد. شهرستان شهریار در استان تهران واقع شده که از شمال با شهرستان‌های تهران، قدس و کرج، از جنوب با شهرستان رباط‌کریم، از شرق با شهرستان اسلامشهر و از غرب با شهرستان ملارد هم‌جوار است.

1- ArcGIS.
2- Geography Information System.
3- Google Earth.
4- Spatial Analysis.



شکل شماره (۱): نقشه موقعیت جغرافیایی شهر شه‌ریار (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۹).

در این پژوهش، شاخص‌ها به صورت تلفیقی و با توجه به متغیرهای اصلی (سرقت خودرو و توقفگاه محلی) و نیز سوابق پژوهش‌های صورت گرفته، با استفاده از مصاحبه کوتاه و جلب نظریات کارشناسان و مدیران شهری شه‌ریار و خبرگان نیروی انتظامی، همچنین تمایل مالکین برای سرمایه‌گذاری و واگذاری مشروط اراضی برای تبدیل به توقفگاه عمومی محلی، دسته‌بندی شده‌اند که بر رویکردها و نظریه‌های پیشگیری از جرم، مکان‌یابی و اکولوژی اجتماعی تکیه دارد. علت انتخاب این شاخص‌ها، تأثیرگذاری آن‌ها در دو مقوله تسهیل در احداث و دسترسی به توقفگاه محلی و پیشگیری از سرقت خودرو بوده است. عمده شاخص‌های کاربردی این پژوهش شامل: تراکم جمعیتی و شهرسازی محله‌ها، مالکیت (عمومی و خصوصی)، بایر بودن اراضی به مدت (۵) سال، دسترسی‌پذیری، اراضی بالای (۳۰۰) مترمربع و نیز اولویت‌های شدآمدی مسئولین و کارشناسان نیروی انتظامی و شهرداری شه‌ریار می‌باشد.

یافته‌های پژوهش

قلمرو پژوهش از نظر کالبدی، اجتماعی و اقتصادی از نگاه کارشناسان، مسئولین و سازمان‌های درگیر در حوزه تأمین امنیت در شهر شه‌ریار، کانون سرقت خودرو محسوب می‌شود. این وضعیت، ضرورت کاربست روش‌های فائق آمدن بر نقاط ضعف استفاده از ظرفیت توقفگاه شهری را برای پیشگیری از سرقت خودرو، به خصوص هنگام شب ایجاب می‌کند. بیشتر مردم مشکلات شهری را در تراکم، آلودگی، فرسودگی بافت‌های شهری،

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 105
 حاشیه‌نشینی و ... می‌بینند؛ اما در بیشتر مواقع در ارتباط دادن بخشی از مشکلات به سیاست‌های حمل‌ونقل به‌ویژه توقفگاه ناموفق هستند. در واقع توقفگاه به‌صورت یک نقطه کور در بیشتر مطالعات باقی می‌ماند؛ چراکه نقشی که توقفگاه در ارتباط با خودروها، شهرها، حمل‌ونقل و کاربری زمین دارد، معمولاً نادیده گرفته می‌شود.

بنابراین، در این پژوهش شاخص‌ها و ویژگی‌های مکان‌های مستعد تبدیل به توقفگاه محلی، با توجه به مبانی نظری، پیشینه پژوهش‌ها و مطالعات صورت گرفته و همچنین با استفاده از نظریه‌های خبرگان (۱۰ نفر حوزه امور حمل‌ونقل شهری و ۱۰ نفر حوزه امور انتظامی شهریار) استخراج و رتبه‌بندی شدند.

جدول شماره (۱). شاخص‌های شناسایی و تحلیل مکان‌های مستعد تبدیل به توقفگاه محلی و درصد وزنی آن‌ها.

شاخص	درصد وزنی
دسترس‌پذیری	۰.۱۹
اراضی بایر	۰.۱۶
تراکم شهرسازی	۰.۱۵
تراکم جمعیتی	۰.۱۳
مسئله مالکیت	۰.۱۲
محدوده مرکزی	۰.۱
حداقل مساحت زمین (بالای ۳۰۰ مترمربع)	۰.۰۹
میزان ظرفیت‌پذیری خودرو	۰.۰۶
امتیاز نهایی	۱

منبع: یافته‌های پژوهش (۱۳۹۸).

بررسی‌های انجام شده نشان داد که شاخص «دسترس‌پذیری» در درجه اول اهمیت به‌منظور انتخاب زمین برای تبدیل به توقفگاه محلی و شاخص‌های «بایر بودن»، «تراکم شهرسازی»، «تراکم جمعیتی»، «مسئله مالکیت»، «محدود مرکزی» و «حداقل مساحت زمین (بالای ۳۰۰ مترمربع)» در درجه بعدی قرار دارند و شاخص «میزان ظرفیت‌پذیری خودرو» در درجه آخر اهمیت قرار دارد. این رتبه‌بندی در انتخاب مکان‌های مستعد تبدیل به توقفگاه‌های محلی در شهریار ملاک قرار گرفتند.



شکل شماره (۲): نقشه توزیع جغرافیایی مکان هان مستعد تبدیل به توقفگاه محلی.

در جدول زیر اراضی پایش شده در (۹) محله یادشده مورد شناسایی قرار گرفته و طول و عرض جغرافیایی مطابق با نام محله و محدوده‌های تحت پوشش آن ثبت شده است:

جدول شماره (۲). اطلاعات مکانی اراضی شناسایی شده جهت تبدیل به توقفگاه محلی.

شماره مکان	مختصات طولی	مختصات عرضی	مساحت (مترمربع)	نام محله	محدوده‌های تحت پوشش
۱	۵۱،۰۶۵۷۳۴۸	۳۵،۶۴۵۲۱۸۱۶	۶۷۵،۱۳		
۲	۵۱،۰۶۵۷۶۳۸۶	۳۵،۶۴۴۹۰۷۰۶	۶۶۷		
۳	۵۱،۰۶۴۸۷۴۰۴	۳۵،۶۴۶۸۰۰۳۱	۹۸۵،۵		
۴	۵۱،۰۶۳۲۲۷۷۵	۳۵،۶۴۸۷۴۱۶	۱۴۰۶،۹۱		
۵	۵۱،۰۶۳۱۶۰۵۵	۳۵،۶۵۰۲۵۷۲۱	۷۹۱،۱۳		
۶	۵۱،۰۶۱۶۴۱۱۶	۳۵،۶۵۰۳۸۱۸۶	۷۷۱،۳۱		
۷	۵۱،۰۶۱۲۸۸۳۵	۳۵،۶۵۱۴۱۴۴۲	۵۸۸،۷		
۸	۵۱،۰۶۱۳۲۴۰۹	۳۵،۶۵۱۰۰۲۱۶	۵۸۶،۱۲	بوستان	خیابان‌های چناران، امام رضا (ع)، شریعتی، قره گوزلو، پدیده و محور آدرن - شهریار.
۹	۵۱،۰۶۰۷۸۴۸	۳۵،۶۵۱۷۵۹۹۶	۱۳۷۲،۱۶		
۱۰	۵۱،۰۶۱۳۶۶۱۹	۳۵،۶۵۲۳۹۴۸۳	۱۷۶۹،۶۴		
۱۱	۵۱،۰۶۲۹۴۶۰۷	۳۵،۶۵۲۴۵۱۸	۲۹۸۵،۳۸		
۱۲	۵۱،۰۶۵۲۹۵۹۴	۳۵،۶۵۳۳۰۲۵۶	۱۳۸۹،۶۵		
۱۳	۵۱،۰۶۳۸۳۰۹۱	۳۵،۶۴۲۹۳۱۰۳	۴۱۶۱،۰۵		
۱۴	۵۱،۰۶۵۰۶۰۱۶	۳۵،۶۴۶۳۵۸۴۹	۱۰۸۷،۱۷		
۱۵	۵۱،۰۵۸۹۷۹۲۷	۳۵،۶۵۱۱۲۷۵۲	۶۸۱۶	سینک	خیابان‌های مخابرات، سلیمانی، محور

شماره مکان	مختصات طولی	مختصات عرضی	مساحت (مترمربع)	نام محله	محدوده‌های تحت پوشش
۱۶	۵۱,۰۵۷,۰۴۰,۱۲	۳۵,۶۵۱,۸۳۱,۸۷	۴۹۴,۴۵	(مخابرات)	آدران-شهریار، کوچه‌های گل‌دیس و
۱۷	۵۱,۰۶۱,۲۵۸,۹۶	۳۵,۶۴۶,۸۹۴,۳۹	۱۳۶۵,۱۴		پاران، بابابزرگی، بلوار رسول اکرم (ص).
۱۸	۵۱,۰۶۸,۸۴۰,۸۲	۳۵,۶۵۰,۹۵۹,۲۱	۱۱۱۹,۳۲		بلوار رسول اکرم (ص)، پارک ۲۲ بهمن،
۱۹	۵۱,۰۷۰,۵۵۱,۹۳	۳۵,۶۵۱,۰۶۷,۳۶	۶۹۹,۶۹		بلوار رزمندگان، خیابان رزاق دوست،
۲۰	۵۱,۰۶۹,۴۳۷,۷۳	۳۵,۶۵۸,۱۵۵,۳۸	۸۰۰,۱	کرشته	خیابان حسین طوقانی.
۲۱	۵۱,۰۶۸,۸۶۳,۴۷	۳۵,۶۵۲,۴۷۲,۰۷	۱۳۰,۳۰۷		
۲۲	۵۱,۰۶۹,۳۴۱,۹۱	۳۵,۶۵۰,۲۴۷,۱۹	۹۷۳,۴۶		
۲۳	۵۱,۰۵۵,۸۶۸,۰۵	۳۵,۶۵۲,۶۱۸,۹۸	۵۱۴۶,۴۸		بلوار رسول اکرم (ص)، بلوار کارگر،
۲۴	۵۱,۰۵۵,۵۴۶,۹۱	۳۵,۶۵۳,۷۳۰,۵۱	۱۵۲۵	طالقانی	میدان بسیج، خیابان شهید بهشتی،
۲۵	۵۱,۰۵۷,۰۱۹,۳۳	۳۵,۶۵۲,۹۵۵,۴۷	۱۳۷۵,۹۵		بلوار کشاورز، بلوار انقلاب، محور خیابان ولیعصر (ع).
۲۶	۵۱,۰۰۵,۵۲۰,۷۱	۳۵,۶۵۸,۰۱۸,۶۹	۲۹۹۱,۰۸		بلوار علامه طباطبایی، بلوار انقلاب،
۲۷	۵۱,۰۵۲,۰۷۴,۶۶	۳۵,۶۵۸۸,۰۴۷,۲	۵۴۲,۴۷		خیابان ۲۲ متری شهید محسنی،
۲۸	۵۱,۰۰۵۱۳,۰۸۶,۵	۳۵,۶۵۸۵,۰۰۶,۵	۱۱۲۱,۰۱		خیابان ولیعصر (ع)، خیابان سمیه،
۲۹	۵۱,۰۰۵۱۲,۶۷۷,۴	۳۵,۶۶۰,۰۹۲,۸۱	۲۶۵۱,۰۷۳	فرهنگ	میدان نواب صفوی، کوچه شیخ‌نور،
۳۰	۵۱,۰۰۵۳۴,۷۴۹,۸	۳۵,۶۶۲,۰۱۲	۱۵۴۷,۵۷		خیابان جلال آل احمد، بیت المهدی،
۳۱	۵۱,۰۰۵۶۴,۹۶۴,۱	۳۵,۶۶۳,۷۱۰,۹۴	۴۸۱,۷۵		همت، رستاخیز، شهید رباطی، شهید
۳۲	۵۱,۰۰۵۵۶,۴۴	۳۵,۶۶۴,۷۵۹,۶۸	۷۳۹,۷۶		زمانپور، عباسی.
۳۳	۵۱,۰۰۵۳۴,۹۲۶,۶	۳۵,۶۶۷,۱۲۲,۳۴	۲۲۵۲,۰۲		
۳۴	۵۱,۰۰۵۴۶,۸۹۶,۲	۳۵,۶۶۸,۳۱۷,۷	۱۱۶۸,۱۵		بلوار کلهر، بلوار ۱۷ شهریور، بلوار شاد
۳۵	۵۱,۰۰۶۱۹,۱۹	۳۵,۶۶۷,۹۱۳,۷۸	۶۴۶,۸۴	باغستان	چای، میدان فرمانداری، بلوار مصطفی
۳۶	۵۱,۰۰۶۳۲,۵۱۱,۵	۳۵,۶۶۸,۳۶۶,۹۵	۳۳۰,۷۴		خمینی (ع)، خیابان لادن، طراوت.
۳۷	۵۱,۰۰۶۱۶,۶۲۹,۴	۳۵,۶۶۸,۱۵۶,۸۵	۴۲۶,۴۳		
۳۸	۵۱,۰۰۵۷۶,۰۱۴,۷	۳۵,۶۶۷,۱۴۱,۱۵	۸۹۸,۳		
۳۹	۵۱,۰۰۵۷۴,۵۵۲,۸	۳۵,۶۶۵,۱۵۵,۶	۵۵۲۶,۵۹		
۴۰	۵۱,۰۰۵۸۸,۵۱۰,۴	۳۵,۶۶۳,۳۵۱,۲۵	۸۳۹,۰۰۶		
۴۱	۵۱,۰۰۶۰۰,۵۴۲,۴	۳۵,۶۶۴,۷۱۳,۵۳	۱۱۸۸,۰۵۱		خیابان ولیعصر (ع)، خیابان مصطفی
۴۲	۵۱,۰۰۶۰۵,۹۵۳,۲	۳۵,۶۶۳,۷۵۶,۳۲	۳۱۰,۷۰۴۹		خمینی (ع)، بلوار ۱۷ شهریور، خیابان
۴۳	۵۱,۰۰۵۸۸,۲۸۳,۵	۳۵,۶۵۸,۹۲۷,۹	۷۲۵,۱۸		طالقانی، بلوار رسول اکرم (ص)، خیابان
۴۴	۵۱,۰۰۵۹۴,۱۴۴,۷	۳۵,۶۵۹,۰۵۱,۳۸	۹۳۶,۰۸	علیشاه	معلم، میدان معلم، خیابان شهید
۴۵	۵۱,۰۰۶۲۳,۲۷۶,۴	۳۵,۶۵۵,۹۴۵,۷۹	۸۰۱,۰۸۶	عوض	بهشتی، بسیج، نوید، خیابان معلم،
۴۶	۵۱,۰۰۶۲۷,۹۸۵,۵	۳۵,۶۵۲,۸۵۸,۰۳	۱۲۷۱,۰۰۴		بوستان کودک، شهید مفتاح، شهید
۴۷	۵۱,۰۰۶۳۷,۰۳۶,۵	۳۵,۶۵۳,۹۵۳,۳۹	۱۸۷۳,۹۲		محسنی، رهگذر، ملک محمدی،
۴۸	۵۱,۰۰۶۴۷,۹۰۲,۵	۳۵,۶۵۴,۶۵۸,۱	۱۶۳۰,۰۴		سامان، شفیق و درخشان.
۴۹	۵۱,۰۰۶۴۱,۴۹۴,۹	۳۵,۶۵۷,۲۹۰,۲۸	۱۱۴۳		
۵۰	۵۱,۰۰۶۰۸,۹۳۱,۱	۳۵,۶۶۲,۶۰۸۵	۵۲۵,۶۶		
۵۱	۵۱,۰۰۶۳۶,۲۹۰,۶	۳۵,۶۶۴,۲۲۷,۵۲	۱۴۹۸,۰۷۱	عباس‌آباد	خیابان علامه طباطبایی، شهید

شماره مکان مختصات طولی " مختصات عرضی مساحت (مترمربع) نام محله " محدوده‌های تحت پوشش				
۵۲	۵۱۰۰۶۴۳۹۵۱۸	۳۵۰۶۶۲۵۱۸۴	۷۹۵۰۸۶	مصطفی خمینی، بلوار شاد چای، شهید مطهری، ایثارگران، وحدت، تعاون، امامزاده هادی، جماران و فرجی.
۵۳	۵۱۰۰۶۶۹۸۴۹۶	۳۵۰۶۶۱۶۶۴۷۵	۲۷۲۴۰۴۳	
۵۴	۵۱۰۰۶۷۵۵۴۶۳	۳۵۰۶۶۳۵۶۹۱۵	۶۱۱۰۹۲	
۵۵	۵۱۰۰۶۵۹۱۱۶۳	۳۵۰۶۶۸۳۳۱۵۷	۹۴۰۰۶۹	
۵۶	۵۱۰۰۶۳۸۶۸۷	۳۵۰۶۶۵۹۸۳۷۹	۴۷۴۰۷۳	
۵۷	۵۱۰۰۶۹۶۳۸۲۳	۳۵۰۶۳۰۵۹۱۷۵	۱۰۱۹۰۱۸	محور آدران- شهریار، شباهنگ، ۲۰
۵۸	۵۱۰۰۶۸۷۵۷۸۷	۳۵۰۶۳۲۵۸۶۲۹	۹۰۵۰۳۶	متری بسیج، بلوار رزمندگان، ۱۴
۵۹	۵۱۰۰۷۰۴۹۳۲۷	۳۵۰۶۳۲۳۴۰۸۸	۶۲۳۰۰۸	متری پاسداران، گلخانه، گلستان، رزاق دوست، مجموعه شباهنگ.
۶۰	۵۱۰۰۷۳۴۱۲۵۸	۳۵۰۶۳۴۹۳۹۵۳	۳۴۵۰۴۱	
۶۱	۵۱۰۰۷۴۲۰۸۷۲	۳۵۰۶۳۴۱۸۴۷۲	۱۰۲۳۰۶۹	
کل فضای ناخالص اراضی مستعد تبدیل به توقفگاه محلی			۸۷۱۸۷	

بر طبق مشاهدات میدانی، جغرافیای تاریخی شهر شهریار نشان‌دهنده صورت‌بندی اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و توسعه تاریخی چهار دهه اخیر می‌باشد که منتج به شکل‌گیری کالبد و سیمای ساخت شهری شهریار شده است. عوامل فرهنگی و اجتماعی، به‌عنوان عوامل مهم منجر به شکل‌گیری هسته‌ای شهریار شده که با گذشت زمان به‌صورت خوشه‌های منفصل و گاهی افقی توسعه یافته است. محله‌های هسته مرکزی شهریار و حاشیه آن‌ها دارای بیشترین تراکم جمعیتی، شهرسازی و بافت فرسوده می‌باشند و مستعدترین مکان‌ها برای وقوع سرقت خودرو می‌باشند. از طرفی، شهر شهریار به علت واقع شدن در حومه کلان‌شهر تهران به‌عنوان حلقه امنیتی پایتخت و برخوردار از فرصت‌های توسعه، مسکن ارزان و فرصت سوداگری در زمین‌های ارزان مزروعی و کشاورزی، افراد و اقوام زیادی را به خود جذب کرده و به‌عنوان یکی از شهرهای مهاجرپذیر محسوب می‌شود.

نتیجه‌گیری

عدم توجه به تأمین توقفگاه برابر نیازهای هر محله، یکی از معضلات طرح‌های بالادست شهری مانند طرح تفصیلی و جامع است. عدم استفاده از ظرفیت محلی اراضی موجود برای توقفگاه‌ها که در این طرح‌ها نادیده گرفته شده است، به‌وضوح بر چالش‌های انتظامی، امنیتی و اجتماعی افزوده و منجر به افزایش وقوع سرقت خودرو و لوازم شده است. این امر در مورد محدوده مرکزی شهر شهریار نیز صادق است؛ زیرا با رشد جمعیت و ضریب

مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار 109

مالکیت خودرو، روزه‌روز نیاز به این کاربری (توقفگاه محلی) بیشتر احساس می‌شود. در شهر شهریار تعداد توقفگاه‌های عمومی بسیار محدود است که اغلب توسط بخش خصوصی ایجاد و توسعه‌یافته‌اند و از طرفی به دلیل قیمت بالای بهره‌مندی از آن فضاها توسط شهروندان، استفاده بهینه‌ای از این فضاها صورت نمی‌پذیرد؛ گرچه انتخاب همین فضاها موجود نیز با معیارهای مناسب مکانی فضایی برای پیشگیری از سرقت خودرو صورت نگرفته است و بیشتر معیارهای شدآمدی در انتخاب آن‌ها دخیل بوده است و در بیشتر مواقع به بعد شهرسازی و امنیت عمومی شهر توجه کمتری شده است.

با توجه به استخراج نقاط مستعد جهت تبدیل به توقفگاه محلی، در مجموع (۶۱) قطعه زمین به مساحت (۸۷۱۸۷) مترمربع شناسایی شد که با احتساب (۱۰) درصد فضای توسعه و تجهیز، (۷۸۴۶۸) مترمربع فضای خالص برای استقرار خودرو به صورت ثابت قابل پیش‌بینی است؛ بنابراین، با احتساب فضای موردنیاز در فضای باز برای هر خودرو (حدود ۲۰ مترمربع)، تعداد کل ظرفیت پیشنهادی در وضع ایده‌آل، (۳۹۲۳) خودرو می‌باشد. برنامه‌ریزی جهت اجرای طرح ساماندهی و ایمن‌سازی در شهر شهریار در مقابل وقوع هرگونه سرقت به دلیل ماهیت موضوع که کاملاً انتظامی، اجتماعی و فرهنگی بوده، نیازمند کاربست رویکرد یکپارچه بین تمامی نهادهای دخیل در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری می‌باشد.

پژوهش حاضر نگرش چندبعدی به مسئله توقفگاه محلی داشته است که شامل ابعاد: (۱). اراضی بایر و بلااستفاده موجود در سطح محله‌ها با تراکم جمعیتی بالا؛ (۲). دسترس‌پذیری؛ (۳). ارزانی اراضی؛ و (۴). متراژ اراضی بالای (۳۰۰) مترمربع، می‌باشد. در انتخاب اراضی بر اساس متغیر اصلی دیگر طرح که پیشگیری از سرقت خودرو بوده، مطابقت دارد.

همان‌طور که ملاحظه شد یافته‌های این پژوهش از سوی نظریه پیشگیری از جرم و نظریه مکان‌یابی به نحو شایسته‌ای توجیه و پشتیبانی می‌شوند. همچنین نتایج این پژوهش با یافته‌های جاکوب (۱۳۴۰) و نیومن (۱۳۵۱)، کلارک و هریس (۱۳۷۱)، بی‌جی‌اس (۱۳۸۳)، کلایتون و همکاران (۱۳۹۳)، ایباس و همکاران (۱۳۹۳)، کلانتری (۱۳۸۸)، عبادی‌نژاد و باهوش (۱۳۹۱)، روستایی و همکاران (۱۳۹۰)، همسو می‌باشند.

به طوری که اجرا و مدیریت صحیح نتایج این پژوهش می تواند برای شهر شهریار سودمند باشد که به مهم ترین آن ها اشاره می شود:

- ارتقاء سطح امنیت عمومی شهر؛
- افزایش سطح اعتماد و اطمینان عمومی شهروندان؛
- افزایش حس تعلق و مسئولیت پذیری شهروندان؛
- افزایش سطح مشارکت شهروندان در امنیت و احساس امنیت شهری؛
- جهت دهی اراضی بایر در مسیر توسعه شهری؛
- ایجاد ظرفیت و چرخه اقتصادی پایدار برای شهر؛
- سهولت مدیریت امنیت خودروها در برابر سرقت و حذف فرصت های بزهکاری.

پیشنهاد کاربردی

با توجه به افزایش وقوع سرقت خودرو در شهریار، سیاست ایجاد توقفگاه های محلی به عنوان یک راهبرد اصلی و ضروری برای نهادها و مدیران شهری محسوب می شود که شهرداری به عنوان متولی اصلی در مدیریت شهری می تواند با همکاری نیروی انتظامی نسبت به جلب مشارکت مردمی (مالکین اراضی بایر) و تغییر کاربری این اراضی با اولویت محله های کم برخوردار و دارای بافت های فرسوده و تنظیم یک برنامه زمانی مشخص نسبت به تأسیس توقفگاه های محلی اقدام کند.

- قرآن کریم.
- اشنایدر، ریچارد؛ کیچن، تد (۱۳۸۷). برنامه‌ریزی شهری برای پیشگیری از جرم. ترجمه فرزانه سجودی، تهران: میزان (نشر اثر اصلی، ۲۰۰۷).
- اندیشکده صنعت و فناوری (۱۳۸۷). سند توسعه صنایع فرهنگی استان قم. قم: بی‌نا.
- بیات، بهرام؛ شرافتی‌پور، جعفر؛ عبدی، نرگس (۱۳۸۷). پیشگیری از جرم با تکیه بر رویکرد اجتماع‌محور (پیشگیری اجتماعی از جرم). تهران: اداره کل مطالعات اجتماعی معاونت اجتماعی ناجا.
- پاک‌نهاد، امیر (۱۳۸۸). سیاست جنایی ریسک‌مدار، چاپ نخست. تهران: میزان.
- پرهیزگار، اکبر (۱۳۷۶). ارائه الگوی مناسب مکان‌گزینی مراکز خدمات شهری با تحقیق در مدل‌ها و سامانه اطلاعات جغرافیایی. رساله دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری. تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
- پورموسوی، موسی (۱۳۸۴). ملاحظات امنیتی کلان‌شهر تهران بر اساس شاخص‌های توسعه پایدار شهری. رساله دکترا. تهران: دانشگاه تهران.
- جیسون، سوزان؛ ویلسون، پل آر (۱۳۸۷). طراحی محیطی جرم‌ستیز (پیشگیری جرم از طریق طراحی محیطی)، ترجمه محسن کلانتری و ابودر سلامی بیرامی، (نشر اثر اصلی، ۱۹۸۹). تهران: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا.
- ربانی، رسول؛ وحید، فریدون (۱۳۸۷). جامعه‌شناسی شهری. چاپ (۳). اصفهان: سمت با همکاری دانشگاه اصفهان.
- روستایی، شهرپور؛ قنبری، حکیمه؛ کاظمی‌زاد، شمس‌اله؛ نوریان، رحیمه (۱۳۹۰). ارائه الگوی بهینه مکان‌یابی پارکینگ‌های محله‌ای با استفاده از روش AHP و GIS (مطالعه موردی: منطقه ۳ و ۴ شهرداری تبریز). فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره (۲۳)، ص (۱۶۳-۱۸۴).
- شکوئی، حسین (۱۳۷۵). اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا. جلد (۱)، چاپ (۱). تهران: گیتاشناسی.
- عبادی‌نژاد، سیدعلی؛ باهوش، محمد (۱۳۹۱). بررسی عوامل محیطی مؤثر بر پیشگیری از سرقت منزل. فصلنامه انتظام اجتماعی، دوره (۴)، شماره (۳)، ص (۱۰۵-۱۲۵).
- فرج‌زاده، منوچهر؛ رستمی، مسلم (۱۳۸۳). ارزیابی و مکان‌گزینی مراکز آموزش شهری با استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی. فصلنامه مدرس علوم انسانی، دوره (۸)، شماره (۱)، ص (۱۳۳-۱۵۲).

- پژوهشنامه جغرافیای انتظامی (سال هفتم، شماره بیست‌وهشتم، زمستان 1398)
- فیشر، بونی اس؛ لب، استیون پی. (۱۳۹۱). دانشنامه بره‌دیده‌سناسی و پیشگیری از جرم (مدخل پیشگیری از جرم). جلد (۱)، چاپ (۱)، ترجمه شهرام ابراهیمی، (نشر اثر اصلی، ۲۰۱۰). تهران: میزان با همکاری مرکز تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا.
- کلکوهن، ایان (۱۳۸۷). طراحی عاری از جرم، ترجمه مهرداد رایجیان اصلی و حمیدرضا عامری سیاهویی، نشر اثر اصلی، ۲۰۰۴. تهران: میزان.
- کلانتری، محسن؛ زنگیشه‌ئی، سجاد (۱۳۹۰). تحلیل و بررسی مکانی-فضایی مناطق جرم‌خیز در بافت‌های آسیب‌پذیر. فصلنامه دانش انتظامی کرمانشاه، شماره (۵)، ص (۴۹-۵۸).
- کلانتری، محسن (۱۳۸۸). شناسایی کانون‌های جرم‌خیز شهری با استفاده از مدل‌های آماری گرافیک مینا و سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی (مورد مطالعه: سرقت در شهر زنجان). فصلنامه مطالعات پیشگیری از جرم، سال (۴)، شماره (۱۱)، ص (۷۲-۹۸).
- مرکز آمار ایران (۱۳۹۹). نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵. بازیابی از: <https://www.amar.org.ir>
- BJS (2004). Criminal Victimization (National Crime Victimization Survey). Washington DC: Bureau of Justice Statistics.
- Christiansen, Petter; Engebretsen, Qystein; Fearnley, Nils; & Usterud Hanssen, Jan (2017). Parking Facilities and the Built Environment: Impacts on Travel Behaviour. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 95: 198–206.
- Clarke, R. V. (2002). Thefts of and From Cars in Parking Facilities: Problem-Oriented Guides for Police. Series No. 10, Washington D. C.: U. S. Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services.
- Clark, R. V. (2005). Seven Misconceptions of Situational Crime Prevention: Handbook of Crime Prevention and Community Safty, Devon: Willan Publishing.
- Clarke, R. V. & Harris, P. (1992). Auto Theft and Its Prevention, Crime and Justice: An Annual Review of Research. vol. 16, Chicago: University of Chicago Press.
- Gragera & Albalate, D. (2016). The impact of curbside parking regulation on garage demand. Transport Policy, 47: 160–168.
- Hanssen, Jan Usterud; Aud, Tennoy; Christiansen, Petter; Oksenholt Kjersti, Visnes (2014). Which Kinds of P & R Can Contribute to Reduced Greenhouse Gas Emissions? TOi-report 1366.
- Ibeas, L.; Dell Olivo, M.; Bordagaray, J.; Ort'uzar, D. D. (2014). Modelling parking choices considering user heterogeneity. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 70: 41–49.
- Simi cecic, J.; Vukanovic, S.; Milosavljevic, N. (2013). The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behavior. Transport Policy. 30: 125–131.

- 113 مکان‌یابی توقفگاه‌های محلی با رویکرد پیشگیری از سرقت خودرو در شهر شهریار
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of the great American cities*. New York: Random House.
- Largan, D. & Palm, R. (1973). *An invitation to geography*. New York: Mac Graw Hill.
 - Litman, Todd (2019). *Understanding Transport Demands and Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior*. Victoria Transport Policy Institute.
 - Newman, Oscar (1972). *Defensible Space*. Macmillan, New York: NY.
 - van der Waerden, P.; Timmermans, H. & da Silva A. N. R. (2015). The influence of personal and trip characteristics on habitual parking behavior. *Case Studies on Transport Policy*, 3: 33–36, (1).
 - Park, R. (1925). *The City*. Chicago: University of Chicago Press.
 - Vasconcelos, Ana S. & Farias, Tiago L. (2017). The Effect of Parking in Local Accessibility Indicators: Application to Two Different Neighborhoods in the City of Lisbon. *International Journal of Sustainable Built Environment*, 6:133–42, (1).
 - Clayton, W.; Ben-Elia, E.; Parkhurst, G.; & Ricci, M. (2014). Where to park? A behavioural comparison of bus Park and Ride and city centre car park usage in Bath, UK. *Journal of Transport Geography*, 36: 124–133.
 - Weisel, D. L.; Smith, W. R.; Garson, D.; Pavlichev, A. & Wartell, J. (2006). *Motor Vehicle Theft: Crime and Spatial Analysis in a Non-Urban Region*. Washington D. C.: U. S. Department of Justice.
 - Xiong, H. (2016). *Urban Crime and Social Disorganization in China: a Case Study of Three Communities*. Singapore: Springer Singapore Heidelberg.

