

بررسی رابطه برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی با احساس امنیت شهروندان: مطالعه موردی معابر شهر رشت در راستای ارائه مدلی کاربردی برای ایران

آدینه مشکین فر^۱

دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

حیدر لطفی

دانشیار جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

غلامرضا صحراگرد

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۳/۰۶

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۱۱/۲۵

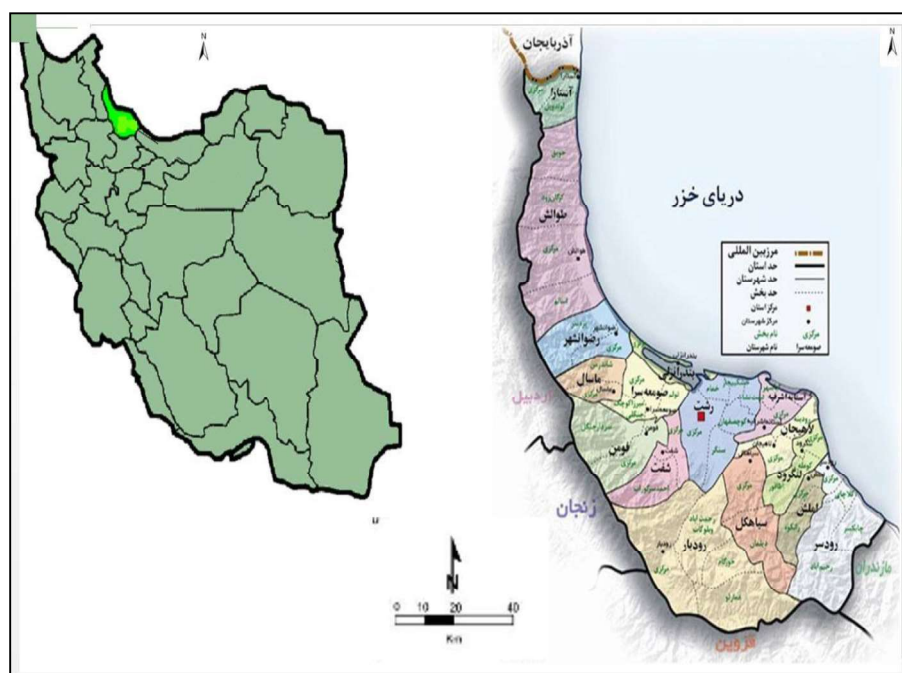
چکیده

به طور کلی حفظ و ارتقاء احساس امنیت شهروندان بایستی یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی تلقی شود. عوامل بسیاری در نیل به این هدف تأثیرگذارند که یک از مهم‌ترین این عوامل بحث معابر شهری است. هدف این مقاله بررسی رابطه برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی با احساس امنیت شهروندان با تأکید بر معابر شهر رشت است. سؤال اصلی مقاله این است که معابر شهری به عنوان یکی از اجزای مهم برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی در همه شهرها و به خصوص شهرستان رشت چه تأثیری بر احساس امنیت شهروندان گذاشته‌اند؟ این مقاله با بررسی معابر شهری در دو دسته خیابان‌های اصلی و پیاده‌روها سعی می‌کند به اثبات رابطه آن با احساس امنیت شهروندان بپردازد. نتایج این مقاله نشانی می‌دهد که با گذشت زمان تناسب بین جمعیت شهری و معابر شهری رشت (پیاده‌روها و خیابان‌ها) بر هم خورده است به نحوی که مشکلاتی از جمله معضل ترافیک و ضعف حمل و نقل عمومی و نیز ضعف مدیریت بحران در حوادث غیر مترقبه و نیز مشکلات زیست محیطی را در شهرستان به دنبال داشته که در آینده تشدید خواهد شد و برهم کنش همه این کنش‌ها و واکنش‌ها افت سطح احساس امنیت شهروندان این شهر است. با توجه به این مقدمه در این مقاله سعی خواهد شد با استفاده از ترکیبی از روش‌های کیفی و کتابخانه‌ای و نیز نظرسنجی و مصاحبه با صاحب‌نظران و اساتید حوزه جغرافیا و شهرسازی و نیز شهروندان شهر رشت نقش برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی با تأکید بر معابر را در احساس امنیت شهروندان به طور کلی و به ویژه شهر رشت تحلیل و اندازه‌گیری نماییم.

کلیدواژگان: برنامه‌ریزی شهری، احساس امنیت، معابر، رشت.

مقدمه

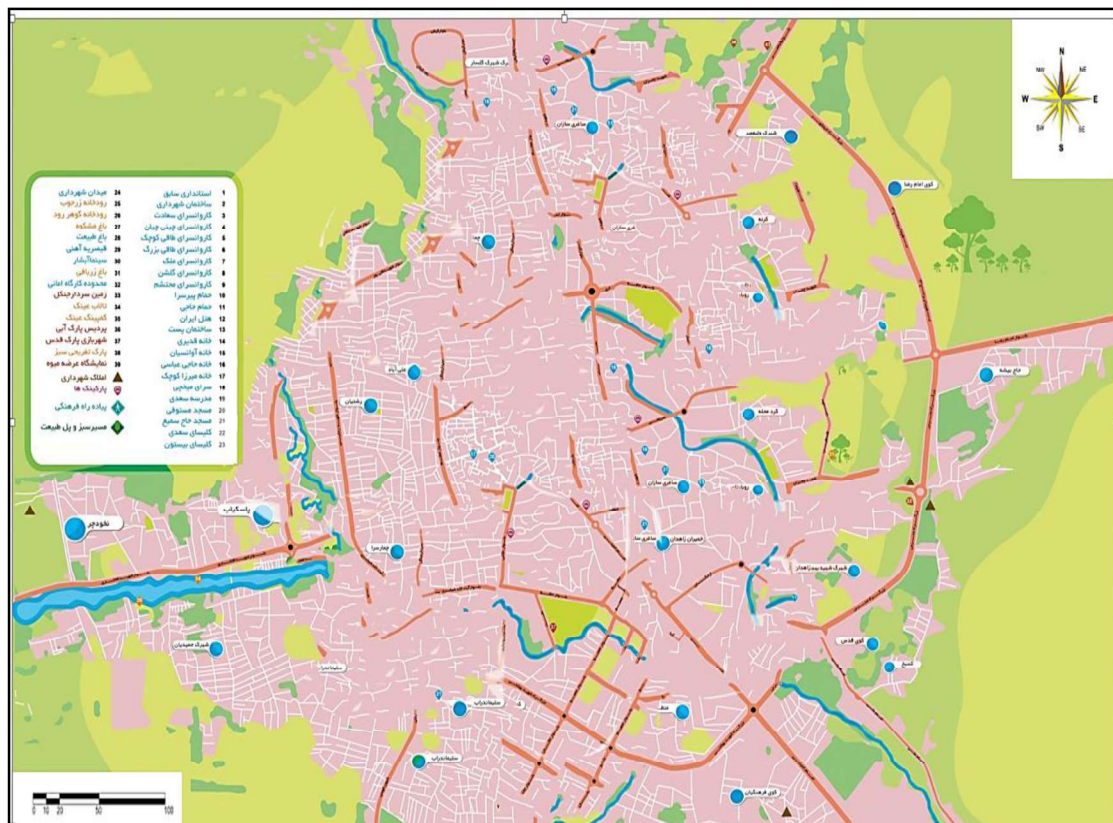
نام رشت در متون تاریخی در کتاب جغرافیایی حدود العالم من المغرب الی المشرق که در سال ۳۷۲ هـ ق نگارش یافته است، آمده که (رشت از آبادی‌های کهن ایران است). شهر کنونی رشت در ادوار گذشته به صورت روستایی بین دو منطقه گیلان (بیه پیش و بیه پس با مرکزیت شهرهای فومن و لاهیجان) قرار در دوره شاه طهماسب، رشت اهمیت اقتصادی و سیاسی، داشت فراوانی یافت. با سقوط پایتخت صفویان به وسیله افغان‌ها، استان گیلان به اشغال روس‌ها در آمد. در ابتدا اشغال شهر رشت، برای تأمین زمین تقریباً پانزده مایل به طرف جنوب از بیشه زارها پاک شد. در دوره قاجاریه، شهر رشت با ساخت و گسترش بازارهای باربندان (ساغری سازان) و ساروق بندان در مرکز شهر، به‌طور چشمگیری توسعه یافت (حیدری چپانه و دیگران، ۱۳۹۱: ۸۵).



نقشه شماره ۱- موقعیت استان گیلان و شهر رشت منبع: (<http://www.maphill.com>)

پس از انقلاب مشروطیت و تسلط رضاخان، چندین خیابان جدید (امام خمینی سعدی - علم الهدی و شریعتی) و نقطه تقاطع آن‌ها (میدان شهرداری) احداث شد. بازار به حاشیه خیابان‌ها گرایش پیدا کرد و ساختمان‌های مسکونی در محلات قدیمی به صورت متراکم مستقر شدند. شهر از سال ۱۳۳۵-۱۳۲۷ هـ ش از سمت جنوب، جنوب شرقی و جنوب غربی توسعه پیدا کرد و پس از آن تا سال ۱۳۵۰، توسعه شهر در حد شرقی متوقف و در جهت غربی و شمال شرقی متمایل گشت. از ۱۳۵۰ به بعد گسترش شهر در جهت شمال و شمال غربی محسوس‌تر است. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی گسترش شهر در جهت شمال و شمال غرب ادامه یافت. احداث شهرک صنعتی در این دوره و مکان‌یابی دانشگاه گیلان در جاده تهران (جنوب شرق) به توسعه این بخش از شهر منجر شد در واقع شهر رشت طی سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۶۴ در جهات غرب به شرق و شمال شرقی توسعه یافته است و از سال ۱۳۶۷ تاکنون نیز توسعه به سمت جنوب غرب، شمال غرب و جاده لاکان است. بیشترین میزان توسعه کالبدی شهر رشت طی

سال‌های ۱۳۶۱ تا ۱۳۵۵ با ۲۳۳ درصد و بین سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۶۱ با ۲۷۰ درصد است. این در حالی است که طی سال‌های ۶۵ تا ۷۵ جمعیت شهر رشت، ۴۰ درصد رشد داشته است، یعنی از ۲۹۳۸۹۸ به ۴۱۲۵۵۲ نفر رسیده است. همچنین مساحت شهر رشت طی سال‌های ۱۳۳۴ تا ۱۳۸۵ از ۶۵۰ هکتار به ۱۰۲۴۰ هکتار افزایش یافته است. این میزان بیانگر ۱۴۷۵ درصد رشد فضایی طی سال‌های یادشده است (حسینی و دیگران، ۱۳۹۲: ۸۳).



نقشه شماره ۲- شهر رشت

منبع: (<https://www.pinterest.com>)

شهر رشت دارای پنج منطقه شهرداری است که هر کدام از آن‌ها به سه ناحیه تقسیم می‌شوند. با توجه به جمعیت و استاندارد وزارت کشور این مناطق باید افزایش یابد. مناطق شهری رشت:

۱. منطقه ۱ با ۱۲۴ هزار و ۳۶۸ نفر جمعیت
۲. منطقه ۲ با ۱۲۳ هزار و ۵۹۹ نفر
۳. منطقه ۳ با ۱۲۶ هزار و ۳۰۷ نفر
۴. منطقه ۴ با ۱۲۷ هزار و ۵۱۷ نفر (پورآقایی، ۱۳۸۵: ۴۵).
- منطقه ۵ با ۱۲۳ هزار و ۷۰۹ نفر جمعیت، مناطق پنجگانه شهر رشت هستند. شهرهای سنگر، کوچصفهان و خمام هم اکنون هم‌مرز مناطق شهری رشت قرار دارند؛ و توانایی الحاق به عنوان مناطق مستقل شهری رشت همچون مناطق شهری ری و خوراسگان در شهرهای تهران و اصفهان را دارند.

محلات شهر رشت عبارت‌اند از: خمیران زاهدان، دباغیان، کوزه گران، خمیران چهل تن، چله خانه، پیرسرا، لاکانی، سعدی، جماران (خیابان قربانزاده)، دیانتی، سام (سردار جنگل)، علی‌آباد، صالح‌آباد، آب و برق، زیرک‌چسه، شالکو، احمدیان، پارک شهر، زرجوب، سوخته تکیه، حاجی‌آباد، بادی‌الله، ارمنی بولاغ، کرد محله، سرچشمه، باقرآباد، ساغری‌سازان، دانشسرا، جیرباغ، رودبارتان، چمارسرا، کیژده، معین رودخان (شهرک مروارید)، استادسرا، پاسکیاب، سرخه بنده، آتشگاه، صیقلان، کیاب، سبزه میدان، شهرداری، گلزار، بوسار، فخب، پل عراق، استخر (رشت) استخر، دو برادران، شهریاران، خواهر امام، حمیدیان رشتیان (رشت)، استقامت سلیمان داراب، تازه‌آباد، منظریه رشت، شهرک مفتوح کوی بیانی، احمد گوراب، جاده لاکان، پل طالشان، لاکانشهر، شهرک سید احمد خمینی، آفخرا، آج بیسه، شهرک قدس، ۱۶ متری سمیه سنگ‌سازی، قلمستان، چهارراه میکائیل، گلباغ نماز، نقره دشت، کرف‌آباد، حافظ‌آباد (حسینی و بهرامی، ۱۳۹۲: ۲۴۳).

در کلانشهر رشت وجود مشکلات زیرساختی مانعی اساسی در راه توسعه شهری بوده و هست، این مشکلات شامل کم‌عرض بودن معابر و ظرفیت پایین خیابان‌ها برای عبور با تراکم زیاد خودروها، عدم احداث زیرگذر و پل عابر پیاده در اکثر خیابان‌ها و تقاطع‌ها، نابسامانی پیاده‌روها و مشکل تردد عابرین پیاده، نبود کمربندی جدید، بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی، عدم گنجایش سیستم فاضلاب شهری و ناکارآمد بودن آن برای جمع‌آوری فاضلاب و آب‌های سطحی در مواقع بارندگی، تخلفات فراوان در شهرداری در خصوص عدم رعایت حریم‌ها و ساخت و ساز بر خلاف پروانه ساختمانی همراه با سوء مدیریت شهرداری، عدم هماهنگی بین شهرداری با سایر سازمان‌های زی‌ربط در مدیریت شهری و ... که وجود این معضلات باعث هدر رفتن منابع و سرمایه‌ها می‌گردد و نیازمند برنامه‌ریزی صحیح می‌باشد. این مقاله با بررسی معابر شهری در دو دسته خیابان‌های اصلی و پیاده‌روها سعی می‌کند به اثبات رابطه آن با احساس امنیت شهروندان بپردازد. نتایج این مقاله نشانی می‌دهد که با گذشت زمان تناسب بین جمعیت شهری و معابر شهری رشت (پیاده‌روها و خیابان‌ها) بر هم خورده است به نحوی که مشکلاتی از جمله معضل ترافیک و ضعف حمل و نقل عمومی و نیز ضعف مدیریت بحران در حوادث غیر مترقبه و نیز مشکلات زیست محیطی را در شهرستان به دنبال داشته که در آینده تشدید خواهد شد و برهم کنش همه این کنش‌ها و واکنش‌ها افت سطح احساس امنیت شهروندان این شهر است. با توجه به این مقدمه در این مقاله سعی خواهد شد با استفاده از ترکیبی از روش‌های کیفی و کتابخانه‌ای و نیز نظرسنجی و مصاحبه با صاحب‌نظران و اساتید حوزه جغرافیا و شهرسازی و نیز شهروندان شهر رشت نقش برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی با تأکید بر معابر را در احساس امنیت شهروندان به طور کلی و به ویژه شهر رشت تحلیل و اندازه‌گیری نماییم.

رویکرد نظری

در فرآیند شهرنشینی از یک طرف شهری را می‌بینیم که مناطق پر زرق و برق و فریبده‌ای را می‌بینیم که مجموعه گنج‌کننده‌ای از ساختمان‌های زیبا و امروزی و هتل‌ها و رستوران‌های شیک و مجلل و غیره و از طرف دیگر هزاران هزار ساکن شهر در حاشیه رشد اقتصادی قرار می‌گیرند که داعیه آنان برای تملک و استفاده از شهر به همان اندازه موجه و مشروع است، اما غالباً کمتر مورد عنایت قرار می‌گیرد. مهاجران، محرومان و بینوایان روز به روز در مراکز شهری بیشتر و بیشتر می‌شوند. مجاورت و هم‌جواری زندگی‌های سرشار از ثروت و نعمت و معیشت‌های بخور و

نمیر در فضاهای عمومی شهری، زندگی پر تحرک خیابانی، جریان بی‌وقفه عابران پیاده تصویر هزار تکه و در هم و برهمی به وجود آورده است (گیدنز، ۱۳۸۹: ۱۵۰). دونه در کتاب خویش «پیاده‌رو» تصویر پیچیده‌ای از زندگی ترسیم می‌کند که مواد مخدر، اعتیاد، الکلیسم، بی‌خانمانی، عجز و ناتوانی، بی‌سوادی و محکومیت به زندان وجه مشخصه آن است او همچنین اجتماع نیرومندی را توصیف می‌کند که در این پیاده‌روها وجود دارند. پیاده‌روهای شهری خرده جهانی از تفاوت‌ها و نابرابری‌های بارزی است که مشخصه شهرهای بزرگ است. فرآیند جهانی شدن و گسترش فناوری اطلاعات موجب هرچه ژرف‌تر شدن فرآیند شهرنشینی و کشیده شدن تعداد بیشتری از مردم و تمرکز یافتن فعالیت‌های اقتصادی در آن‌ها شده است. اکنون بیش از هر وقت دیگری شهرها محل تلاقی طیف سرسام‌آوری از فرهنگ‌ها و خواستگاه‌ها شده‌اند. فرهنگ عامه هویتی است که در سطح خرد و به شیوه‌ای اجتماعی بنیاد یافته و حاصل رویارویی‌های است که به زندگی روزانه ما در خیابان‌ها، پیاده‌روها، پارک‌ها یا همان فضاهای که زندگی عمومی خود را در آن‌ها تجربه می‌کنیم، شکل می‌دهد. زوکین معتقد است مهم‌ترین تهدید برای فرهنگ عمومی نگرانی‌ها و ترس‌های ناشی از تهدیدات و هرج و مرج‌های نظیر ضرب و شتم، شورش‌های ناگهانی، جنایات و نظایر این است که حضور در فضای عمومی شهر را دچار تهدید می‌کند مردم در فضاهای شهری با انواع تهدیدها مانند جرم، ترور، آلودگی هوا و آب، زلزله و سیل، تداخل وسایل نقلیه و پیاده‌روها روبه رویند. کشورهای پیشرفته گرچه توانسته‌اند بسیاری از تهدیدهای طبیعی را کنترل کنند، ولی کنترل‌های تهدیدهای انسانی در این کشورها رو به افزایش است از این رو زوکین در کتاب فرهنگ شهرها می‌گوید:

«فضاهای شهری به اندازه کافی برای مردم امن نیستند تا آن‌ها در خلق فرهنگ عمومی مشارکت داشته باشند».
(Zukin, 1995:38).

بیل هیلیر صاحب نظر متأخر است که بر ارتباط میان وضعیت فضایی و حرکت و تحلیل شبکه‌های عمومی که می‌تواند به نتایج کاربردی در طراحی مناسب‌تر فضای شهری بیانجامد، توجه بسیار نشان داده است. از نظر او حضور مردم احساس امنیت را در فضای عمومی افزایش داده و ابزارهای اولیه را که به وسیله آن یک فضا به صورت طبیعی مراقبت می‌گردد را فراهم می‌نماید. هیلیر بیش از همه به خاطر فعالیت‌هایش در زمینه معرفی و گسترش سامانه تحلیل چیدمان فضا شناخته شده است. این سامانه روشی است که به صورت گسترده رابطه میان حرکت عمدتاً پیاده و وضعیت فضای شهری و همچنین ارتباط میان تراکم‌های پیاده و کاربری‌های زمین را آشکار کرده و مستند نموده است (Carmona et al., 1996: 161). هیلیر معتقد است حضور مردم چه غریبه و چه آشنا احساس ایمنی را در فضای عمومی ارتقاء داده و وسیله‌ای است که به کمک آن می‌توان فضا را به صورت طبیعی مورد نظارت قرار داد. لذا وی به دنبال خصوصیات شکلی فضا است که حضور مردم و به تبعان احساس ایمنی را افزایش می‌دهد (Hiller, 1996: 50).

آل زلینکا و دین برنان دیگر ایده پردازانی هستند که در آستانه هزاره سوم و در کتاب منظر ایمن: ایجاد اجتماعات ایمن تر قابل زیست‌تر از طریق برنامه‌ریزی و طراحی، منظرسازی ایمن را به عنوان طرحی فضاهای عمومی در جهت

ارتقاء ادراکات ایمنی، کاهش جرم، ترس از جرم و احساس امنیت تعریف می‌کنند (IPA, 2004: 2). ریچارد راجرز دیگر صاحب‌نظری است که در اثر خود با عنوان شهرهایی برای یک سیاره کوچک، عرصه عمومی را به عنوان عامل مشوق و تحرک در شهرها معرفی می‌نماید؛ زیرا که اعتقاد دارد یک شهر پایدار باید دارای مشخصه‌های همچون عدالت، زیبایی، فشرده‌گی و چند مرکزی، تنوع، احساس امنیت و در نهایت ارتباطات آسان باشد که اطلاعات هم به صورت چهره به چهره و هم الکترونیکی مبادله شود (Carmona et al., 2003: 43).

جین جیکوبز روزنامه نگار و صاحب‌نظر برجسته مسائل شهری در کتاب مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌نماید. به باور او آنچه که از یک شهر بیشتر به ذهن می‌ماند فضاهای عمومی شهر به ویژه خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن می‌باشند. جیکوبز اشاره می‌کند که افزایش نشست و برخاست و امنیت پیاده‌رو تأثیر وارونه‌ای بر جدایی و تبعیض نژادی دارد (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۱۳۵)؛ بنابراین پیاده‌روها باید سرزنده باشند برای آنکه بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1993: 32). همچنین از نظر او برای سرزنده نگهداشتن خیابان باید اندازه خاصی عابر، در پیاده‌روهای آن حضور داشته باشد و البته تراکم بالا را به تنهایی برای سرزندگی کافی نمی‌داند. جیکوبز بیان می‌کند که آرامش فضای شهری، ابتدا به وسیله شبکه خودآگاه و پیچیده اجتماعی و استانداردهای موجود میان مردم حفظ می‌شود او در مورد خود - انتظامی بودن یک خیابان یا پیاده‌رو چنین توضیح می‌دهد:

باید چشم‌های همواره خیابان را بنگرد، چشم‌های کسانی که ما آن‌ها را مالک طبیعی و حقیقی خیابان می‌نامیم و پیاده‌روهای خیابان می‌بایست به صورت مدام مورد استفاده قرار گیرد تا بر نگاه‌های مؤثر بر خیابان افزوده گردد و به مردم ساکن در خیابان، نگرستن به خیابان آموزش داده شود؛ بنابراین وی بر نظارت فعال و ضرورت تعریف عرصه‌های عمومی و خصوصی تأکید می‌کند. بدین ترتیب با استفاده از مشارکت عمومی می‌توان از وقوع درام بربریت ممانعت کرد، ولی این امر نباید مانع از عبور غریبه‌ها از فضا گردد (Jacobs, 1965: 45).

به عقیده جیکوبز بیشتر رفتارهای که موجب خشم، ترس و ناراحتی مردم در فضاهای شهری می‌شود و مردم را از استفاده از فضاهای شهری منصرف می‌کند به لحاظ قانونی جرم نیستند و می‌توان آن‌ها را رفتارهای غیر مدنی نامید (Jacobs, 1965: 39).

نظریه دیدهای متوالی گوردن کالن در واقع تأکیدی بر ادراک فضایی و بصری در فضاهای شهری است. به باور او شهر مجموعه‌های است که می‌توان در آن حرکت کرد و به صورت «تباین پیوسته مناظر» آن را ادراک نمود؛ نه به صورت تصویری ثابت (Gosling, 1966:43). کالن به این نکته اشاره داشت که برای آنکه مردم از حرکت در پیاده‌روها لذت ببرند، باید با الویت دادن به پیاده‌روها و پیوستگی آن‌ها، شهر را برای حرکت پیاده آماده نمود به اعتقاد او در حالی که شریان‌های سواره هویت فردی را از بین می‌برند، وجود شبکه‌ای اندیشیده از راه‌های پیاده الگویی انسانی به وجود می‌آورد (Cullen, 1961: 54). کالن با این باور که محیط شهری می‌باید تجربه لذت بخشی برای همگان باشد در طرح‌های خود بر اهمیت انسان و حضور او در فضاهای شهری تأکید می‌نماید.

از میان صاحب‌نظران ایرانی، علی مدنی‌پور برجسته‌ترین فردی است که عمده پژوهش‌های خود را بر روی فضاهای شهری متمرکز نموده است. کتاب طراحی فضای شهری وی در حال حاضر یکی از منابع اصلی در این زمینه در

سطح جهانی است که در صدد ارائه تصویری مناسب از فعالیت میان رشته‌ای طراحی شهری و نیز ابعاد فیزیکی، اجتماعی و مکانی فضاها می‌باشد که به کمک آن شکل می‌گیرند (مدنی‌پور، ۱۳۸۷: ۴۷).

جدول شماره ۱- نظریات مطرح در ارتباط با کیفیت طراحی شهر

ردیف	نظریه پرداز	سال	عنوان متن/ نظریه	مفاهیم کلیدی
۱	بیل هیلپیر	۱۹۹۶	تحلیل چیدمان فضا	ارتباط میان حرکت (عمدتاً پیاده) و وضعیت فضاهای شهری. از طریق یکپارچه‌سازی فضا و مسیرهای حرکتی می‌توان فضاهای به هم پیوسته‌ای را تعریف کرد که ایمن به نظر می‌رسند.
۲	ریچارد راجرز	۱۹۹۷	شهرهایی برای یک سیاره کوچک	عرصه عمومی مشوق اجتماعی و عامل تحرک
۳	آل زلینکا و دیسن برنان	۲۰۰۱	منظر ایمن؛ ایجاد اجتماعات ایمن‌تر قابل زیست‌تر از طریق برنامه‌ریزی	طراحی فضاهای عمومی در جهت گسترش احساس امنیت و کاهش جرم و ترس از جرم
۴	جین جیکوبز	۱۹۶۱	مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی	پیاده‌روها عامل ایجاد امنیت و تقویت تعاملات اجتماعی. نیاز به چشم‌های نظاره‌گر از سوی صاحبان طبیعی.
۵	علی مدنی‌پور	۲۰۰۰	طراحی فضای شهری	بازشناخت طراحی شهری با نگرشی بر فرآیند اجتماعی-مکانی فضای شهری.
۶	گوردن کالن	۱۹۶۱	منظر شهری	توجه به دیدهای متوالی عابر پیاده در طراحی فضاهای شهری.

منبع: نگارندگان

مفهوم امنیت برمی‌گردد به دفاع یا حفاظت از خود، خانواده، دوستان و اموال. مفهوم امنیت در فضای شهری از یکسو با جرم ارتباط پیدا می‌کند، گرچه از آن بسیار متفاوت است و از سوی دیگر با مفهوم بزه دیده و ترس از بزه دیده واقع شدن. از سوی دیگر می‌بایست میان ترس و خطر یا احساس امنیت کردن و در امان بودن تفاوت قائل شد. از نظر علمی درک اثرات جرم، یعنی ترس از وقوع جرم به اندازه خود آن، یعنی خطرهای آماری حاصل از وقوع جرم اهمیت دارد.

جین جیکوبز بیان می‌کند که آرامش فضای شهری ابتدا به وسیله پلیس تأمین نمی‌شود ولی با حضور پلیس ضروری می‌شود. آرامش فضای شهری ابتدا به وسیله شبکه ناخودآگاه و پیچیده اجتماعی و استانداردهای موجود میان مردم حفظ می‌شود. او در مورد خود انتظامی بودن یک خیابان چنین توضیح می‌دهد:

می‌بایست چشم‌هایی همواره خیابان‌ها را بنگرد، چشم‌های کسانی که ما آن‌ها را مالکین طبیعی و حقیقی خیابان می‌نامیم و پیاده‌روهای خیابان می‌بایست به صورت مداوم مورد استفاده قرار گیرد تا بر نگاه‌های مؤثر بر خیابان افزوده گردد و به مردم ساکن در خیابان، نگرستن به خیابان آموزش داده شود؛ اما این امر نباید مانع عبور غریبه‌ها از فضا شود. (Jacobs, 1995; 45).

اسکار نیومن^۱

اسکار نیومن نظریه فضای قابل دفاع را مطرح می‌کند و پیشنهاد تغییر ساختار محیط شهری را به گونه‌ای می‌دهد که جامعه نه توسط پلیس، بلکه توسط افرادی که در عرصه‌های خاصی سهیم‌اند تعریف گردد. نیومن سه فاکتور افزایش جرم در محله‌های مسکونی را چنین بر می‌شمارد:

بیگانگی: مردم همسایگان را نمی‌شناسد

^۱ newman

عدم وجود نظارت: مکان‌های وقوع جرم، ارتکاب جرم را به راحتی بدون آنکه مجرم دیده شود ممکن می‌کند. دسترسی بودن راه فرار: امکان ناپدید شدن مجرم از صحنه جرم را به سرعت ممکن می‌کند. لذا نیومن معتقد است که با استفاده از سازوکارهای نمادین و شکل دادن به عرصه‌ها می‌توان یک محیط را تحت کنترل ساکنانش قرار داد (newman,1993)

هیلر^۱

هیلر معتقد است حضور مردم -چه غریبه چه آشنا- احساس ایمنی را در فضای عمومی ارتقاء داده و سیله‌ای است که به کمک آن می‌توان فضا را به صورت طبیعی مورد نظارت قرار داد لذا وی به دنبال خصوصیات شکلی فضا است که حضور مردم و به تبع آن احساس امنیت را افزایش می‌دهد (hiller,1996;45-60).

وضعیت معابر شهر رشت

رشت یکی از کلان‌شهرهای ایران، مرکز استان گیلان در شمال ایران و مرکز شهرستان رشت است و مادر شهر استان گیلان و بخش‌هایی از استان‌های همجوار است. این کلان‌شهر همچنین بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهر شمال ایران در بین سه استان‌های حاشیه دریای خزر و بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهر گیلک نشین جهان، بزرگ‌ترین سکونت‌گاه سواحل جنوبی دریای کاسپین محسوب می‌شود. رشت سومین شهر گردشگر پذیر ایران است (زاهدی، ۱۳۷۷: ۶۹).

رشت در ۴۹ درجه و ۳۶ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه عرض شمالی واقع شده و فاصله آن از تهران ۳۰۰ کیلومتر می‌باشد. همچنین شهر رشت با مساحت ۱۸۰ کیلومتر مربع در زمینی مسطح و هموار به ارتفاع به طور میانگین ۵ متر از سطح آب‌های آزاد قرار دارد. رشته کوه البرز در قسمت جنوبی شهر رشت واقع شده و نزدیک‌ترین قله بلند به شهر رشت (درفک) به ارتفاع ۲۷۳۳ متر است. نزدیک‌ترین شهرستان به رشت صومعه سرا است که در فاصله ۲۶ کیلومتری آن قرار دارد. رشت از شمال به دریای خزر و مرداب انزلی، از غرب به رودخانه پسیخان، صومعه سرا و فومن، از جنوب به بخش سنگر و شهرستان رودبار و از شرق به کوچصفهان و آستانه اشرفیه محدود است (همان، ۱۳۷۷: ۶۹).

سلسله جبال البرز در قسمت جنوبی شهر رشت واقع شده و نزدیک‌ترین قله بلند به شهر رشت (درفک) به ارتفاع ۳۵۰۰ متر است. نزدیک‌ترین شهرستان به رشت صومعه سرا است که در فاصله ۲۶ کیلومتری آن قرار دارد. رشت از جانب شمال به دریای خزر و مرداب انزلی، از غرب به رودخانه پسیخان، صومعه سرا و فومن، از جنوب به شهرستان سنگر و رودبار و از شرق به کوچصفهان و لاهیجان محدود است و فاصله آن تا تهران ۳۲۵ کیلومتر و تا بندر انزلی ۳۰ کیلومتر است (حیدری چپانه و دیگران، ۱۳۸۹: ۵۹).

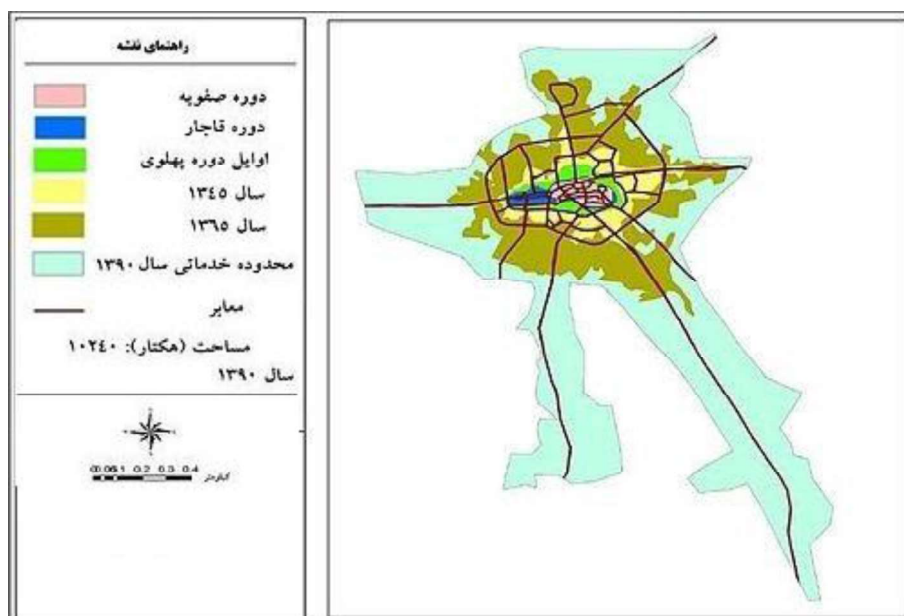
بر اساس سرشماری رسمی در سال ۱۳۹۵، جمعیت ساکن آن ۹۵۶۹۷۱ نفر بوده است. جمعیت شناور ثابت روزانه شهر رشت به‌عنوان مادر شهر استان گیلان بالغ بر ۱۲۰۰۰۰۰ نفر است. جمعیت این شهر در تعطیلات و ماه‌های

^۱HILLER

گردشگری سال بالغ بر دو میلیون نفر است. رشت فشرده‌ترین شهر ایران به لحاظ نسبت جمعیت به وسعت است و از لحاظ نسبت جمعیت در روز و شب نیز رتبه نخست کشور را دارد.

طی سه دهه گذشته شهر رشت هم به عنوان بزرگ‌ترین مرکز شهری در حاشیه جنوبی دریای خزر شاهد تغییرات قابل توجهی در ساختار شهری و به دنبال آن تغییر در حمل و نقل و شیوه سفر بوده است. تغییرات شبکه‌های ارتباطی از طریق تعریض و گشودن محورهای جدید در بخش مرکزی و تبدیل شبکه خیابانی بی‌نظم و آشفته گذشته به شبکه نیمه شعاعی، جایگزینی ساختمان‌های تک واحدی با ساختمان‌های چند طبقه، تغییرات الگوی معماری ساختمان‌ها، ساخت مجتمع‌های مسکونی در داخل و پیرامون شهر و رشد زیاد ساختمان سازی از موارد مهم تغییرات ساختار شهری در رشت محسوب می‌شوند (همان، ۱۳۸۹: ۵۹).

به علاوه شهر رشت همانند برخی دیگر از شهرهای کشور با دو مقوله رشد سریع جمعیت و افزایش نرخ مالکیت اتومبیل روبرو بوده است. با توجه به ساختار نامناسب شبکه‌های ارتباطی ظرفیت تحمل‌پذیری ترافیک این شهر اکنون به مرحله اشباع رسیده است و اقدامات توسعه شبکه‌های ارتباطی به هیچ وجه با آهنگ افزایش اتومبیل برابری نمی‌کند به طوری که در وضعیت موجود هر ۷/۵ نفر دارای یک خودرو شخصی می‌باشند و طول کل معابر سطح شهر ۴۷/۲۵۵ کیلومتر می‌باشد. به همین خاطر امروزه ازدحام روزافزونی در این شهر وجود دارد که در ترکیب با فرهنگ ضعیف رانندگی منجر به نرخ بالا و روز افزون حوادث ترافیکی می‌شود. به طوری که در سال ۱۳۸۵ در شهر رشت ۲۰۸۰۱ حادثه درون شهری رخ داده که ۶/۶۸ درصد از کل تصادفات استان گیلان را شامل می‌شود. علاوه بر حوادث ترافیکی بالا، مصرف بالای انرژی، انتشار آلاینده‌ها و انتشار گازهای گلخانه‌ای نیز از تبعات منفی مالکیت بیش از حد اتومبیل در سطح شهر است که این مسائل زمینه به وجود آمدن مشکلات فراوان موجود و آینده توسعه شهر است (افشاری آزاد و پورکی، ۱۳۹۱: ۱۲۱).



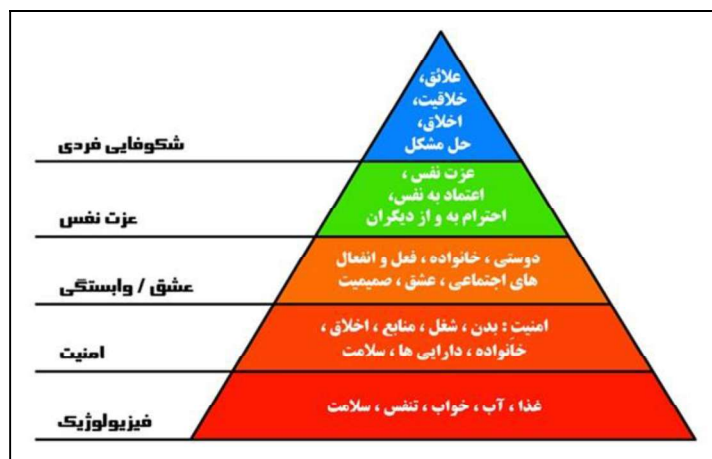
نقشه شماره ۳- نقشه معابر شهر رشت

منبع: (<http://www.cais-soas.com>)

شهر رشت که مرکز استان گیلان می‌باشد در ادوار گذشته به صورت روستایی بین دو منطقه گیلان) بیه پس که مرکز آن لاهیجان و بیه پیش که مرکز آن فومن بوده (قرار داشته و چون این محل در مسیر ارتباطی واقع شده بود، یکی از توقفگاه‌هایی بوده که مورد استفاده کاروان‌های عبوری قرار گرفته است. قبل از بوجود آمدن شبکه‌های اصلی ماشین‌رو در رشت، مراکز داد و ستد و اماکن مسکونی و سایر مراکز توسط مسیرهای کم عرض و پر پیچ و خم با یکدیگر در ارتباط بودند که هم اکنون نیز برخی از معابر موجود کم عرض و پر پیچ و خم می‌باشند. در یک نگاه به نقشه سطح بندی معابر شهر، می‌توان درک کرد که شکل‌گیری معابر از قانون و نظم قابل قبول ترافیکی متعارف پیروی نمی‌کند در این شهر با توجه به دسترسی‌های ضعیف که در مرکز شهر دارد و ضعف آن ناشی از پیروی معابر جدید از معابر قدیم می‌باشد، اغلب معابر به صورت سه راهی پدیدار شده‌اند، علاوه بر این، معابر اصلی شهر دارای عرض مناسبی هستند و اکثر آن‌ها با دو و سه خط عبور از ظرفیت بالایی برخوردارند طوری که ۹ هزار وسیله نقلیه در ساعت در دو طرف معبر قادر به تردد هستند. ولی با توجه به سیستم شبکه‌بندی معابر موجود، با هر عرضی در بافت مرکزی شهر شاهد ترافیک خواهیم بود. برای حل این مشکل بایستی از یک طرف وضعیت شبکه‌بندی معابر ساماندهی شده و از طرف دیگر احداث کنارگذر در مبادی ورودی شهر هست عبور ترافیک برون شهری به داخل شهر ضروری می‌نماید (واهانیان، ۱۳۷۶: ۳۰۹).

شهر و احساس امنیت

امروزه نقش و اهمیت امنیت در بسترسازی توسعه‌ی جوامع انسانی، فراهم آوردن فضای فکری و اندیشه‌ای مدیریت زندگی اجتماعی، تنظیم و مدیریت و روابط اجتماعی و بالاخره زمینه‌سازی برای سعادت دنیوی و اخروی بشر در گرو امنیت برای افراد در جامعه می‌باشد. از این رو وجود امنیت در طول تاریخ رشد و تعالی جوامع انسانی را رقم زده است و بر همین مبنا حوزه‌های مطالعات امنیتی ابعاد و زوایای متعددی را پوشش می‌دهد (بیات، ۱۳۸۸: ۱۱).
تئوری نیازها در هرم مازلو در ۱۹۶۸ نیز امنیت را یکی از نیازهای ضروری و وجودی انسان می‌داند. طبقه‌بندی مطرح‌شده از سوی برخی نظریه‌پردازان و روان‌شناسان در زمینه سلسله مراتب نیازهای انسان، نشان می‌دهد تقریباً همه آن‌ها در اولویت دادن به مقوله امنیت به عنوان نیازهای اولیه بشری اتفاق نظر دارند.



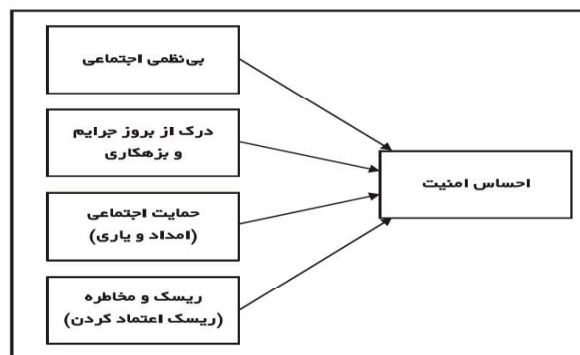
نمودار شماره ۱- هرم مازلو و نیازهای انسان

منبع: <http://blog.vla.ir>

جدول شماره ۲- برخی از نظریات محققین در زمینه طبقه بندی نیازهای انسانی

مازلو (۱۹۸۷)	لگتون (۱۹۵۹)	کنترل (۱۹۶۵)	گروسی لوئیس (۱۹۷۷)	استیلی (۱۹۷۳)
انگیزه انسانی		الگوهای توجهات انسانی		
نیازهای ابتدایی				
بقاء	امنیت فیزیکی، بهره جویی جنسی، شناخته شدن	بقاء	سرپناه و امنیت	
ایمنی و امنیت	جهت و گرایش ها در جامعه	امنیت، نظم	تماس اجتماعی	
تعلق	تأمین عشق	هویت	تعلق و مشارکت	هویت نمادین
اعتماد به نفس	شناخته شدن	قابلیت انتخاب و آزادی	مهربانی، دوست داشتن، شأن، احترام، قدرت	رشد، بهره جویی
خودشکوفایی		احساس رضایت		
نیازهای ادراکی				
ادراک	بیان عشق، اعتراض، فوریت	خلاقیت، زیبایی	رشد	
زیبایی شناسی		زیبایی	لذت بردن	

منبع: نگارندگان



نمودار شماره ۲- الگوی تحلیلی عوامل تأثیرگذار بر احساس

منبع: (امیرکافی، ۱۳۸۵: ۵)

احساس امنیت از قرار گرفتن انسان در شرایط محیطی به مثابه نوعی ادراک روانی حاصل می شود که از یک ساختار شهری و فرهنگی خاص، با ساختار فرهنگی و اجتماعی دیگر متمایز می گردد. بر این اساس شکل گیری احساس امنیت از لحاظ روان شناختی، وابسته به شرایط محیط شهری، کنش ها و حوادث آن از یکسو و از سوی دیگر نوع برداشت و سطوح ادراکی در آن ساختار فرهنگی است. همین دو اصل آن را از شهری به شهری و از ملیتی تا ملیتی دیگر متفاوت می کند (صالحی، ۱۳۹۰: ۷).

جرائم شهری، آن نوع از جرائم هستند که در فضاهای عمومی شهری یا جاهایی که احتمال سرایت از فضاهای عمومی به فضاهای خصوصی وجود دارد، صورت می پذیرد. ویژگی دیگر جرائم شهری این است که افراد غریبه نسبت به هم به این کار مبادرت می ورزند. به واقع گمنامی افراد سبب بروز جرائم و انحرافات در فضاهای شهری می شود. وقتی افراد نسبت به هم شناخت حاصل کرده باشند دیگر نمی توانند در فضاهای عمومی مرتکب جرم و انحراف شوند و این کار را در فضای خصوصی یا فضاهای خاص انجام می دهند. به همین دلیل وجه فضایی و کالبدی شهر برای کاهش و تخفیف جرائم شهری اهمیت خاص دارد (بیات، ۱۳۸۸: ۶۵).

اشکال گوناگون ناهنجاری‌های شهری و عوارضی مانند سرقت، آدمکشی، قانون شکنی و قانون‌گریزی، تجاوز به حقوق دیگران، گسترش مواد مخدر و افزایش مصرف آن، خشونت، نزاع و درگیری و مانند آن شئون حیات شهری را تحت تأثیر قرار داده است و سبب شده تا جنبه‌های اساسی فعل و انفعالات شهری با مشکل روبرو و جریان رشد متعادل و موزون فضایی و اجتماعی شهری دچار رکود شود. جرائم شهری آن بخش از ناهنجاری‌ها، کجروی‌ها و قانون‌شکنی‌های اجتماعی است که در نتیجه‌ی پیدایش شهرنشینی و مشکلات ناشی از آن در چارچوب نظام شهری، به عنوان مانعی در راه تأمین انتظام و تعادل شهری پدیدار می‌شود، به عبارت دیگر کجروی‌های شهری همان ناهنجاری‌هایی است که در سطوح مختلف خود موجب آسیب‌های ساختاری و کارکردی برای جامعه‌ی شهری می‌شود (موسوی، ۱۳۷۸: ۶۸).



نمودار شماره ۳- انواع خشونت‌های میان فردی و هزینه‌ها و سودهای مستقیم و غیر مستقیم آن

منبع: (UN_HABITAT, 2007: 13)

از لحاظ کمی و آماری نامنی را می‌توان با تعداد پرخاشگری‌ها، تعداد مکان‌های وقوع بزهکاری، ماهیت، جنسیت و سن افراد قربانی محاسبه نمود. این جنبه‌ها، از لحاظ تعریفی و طبقه‌بندی نیازمند مطالعات خاص آماری هستند. بخش دیگر نامنی شهری، رهیافت ذهنی پدیده‌ها به معنای احساس نامنی است. اهمیت نامنی معمولاً در بعد نمادی و فرهنگی آن با آثار مختلف از جمله اضطراب و غیره همراه می‌باشد. این بعد نمادی و فرهنگی معمولاً در دوران بحران خصوصاً در عصر فراصنعتی بیشتر محسوس است. در این شرایط بعضی مکان‌ها توسعه یافته‌تر از دیگر جاها می‌باشد و تقریباً سمبول‌های نامنی را در متروها، پارک‌های شهری، مجتمع‌های بزرگ، محله‌ها و... به وجود می‌آورد. مفهوم نامنی، علی‌رغم کنترل‌های بیش از حد پلیس، هنوز یکی از ویژگی‌های اجتماعی خطرناک به شمار می‌رود (ربانی، ۱۳۸۱: ۱۱).

فضای شهری به عنوان یک مکان و مسئله ناامنی در آن و احساس ترسی که پدیده‌ی مجرمانه در آن ایجاد می‌کند، از موضوعات شناخته شده در علم جرم‌شناسی است. امروزه دست یازیدن به اعمال مجرمانه موجب بروز احساس ناامنی در جامعه می‌شود. احساس ناامنی موجب پدید آمدن گروه‌های کوچکی می‌شود که باید نقش پلیس خصوصی را ایفا کنند و اتخاذ تدابیری را به دنبال دارد که بیشتر جنبه پیشگیرانه دارند (صالحی، ۱۳۸۷: ۱۰۸). بر این اساس برای رسیدن به بحث فضاهای شهری امن در تبیین عوامل پیدایش آنومی و جرم، آن‌ها در قالب سه دسته تقسیم‌بندی می‌شوند:

۱. سطح کلان: عوامل مؤثر در پیدایش آنومی در جامعه (جامعه فراشهری)

۲. سطح میانه: عوامل مؤثر در پیدایش آنومی در هر شهر

۳. سطح خرد: عوامل مؤثر در پیدایش آنومی در مکان‌ها و موقعیت‌ها (فضاها)

بنابراین در تبیین مفهوم فضای شهری امن می‌بایست این سطوح مورد توجه قرار گیرد چراکه این مفهوم صرفاً نمی‌تواند محدود به همان فضا باقی بماند و در هر صورت عوامل مؤثر سطوح بالاتر، تأثیر مستقیم و غیرمستقیم خود را در سطح پایین‌تر خواهند داشت (همان: ۱۰۹). مراد از فضای شهری امن تأمین احساس آرامش و آسایش داخل فضاهای مسکونی و شهری است. به گفته آبرتو این احساس در شهرهای یونانی موجود بود، ابنیه عمومی و شهر در کل همان اشکالی را به نمایش می‌گذاشتند که با اندکی فروتنی در داخل بناهای مسکونی نیز به کار گرفته می‌شدند. از این رو پولیس را می‌توان مجموعه‌ای از خانه‌ها در داخل خانه‌ای وسیع‌تر دانست. این شهر عملکردهایی مشابه خانه را ارائه می‌داد تا بتواند حفاظت و امنیت جسمی و روانی شهروندان را فراهم آورد (امیر یاراحمدی، ۱۳۷۸: ۱۵). اگر مردم از یک مکان استفاده نکنند، چون احساس ناراحتی یا ترس در آنجا می‌کنند، در نتیجه قلمرو عمومی بی‌خاصیت می‌شود چنین احتراز و کناره‌گیری‌هایی مربوط به ترس از محیط‌های معینی است - کوچه‌های تاریک، محدوده‌های متروک، یا محدوده‌ای که با گروه نامناسبی از مردم ازدحام قرار گرفته - همان‌طور که در وقایع مخصوصی روی می‌دهد. خیلی از مردم از شرایطی که هیچ گزینه‌ای را در اختیارشان قرار ندهد، بیزارند، برای مثال، متروها به‌عنوان تنها موارد عبور مسیرهای شلوغ یا پیاده‌روها و ورودی‌های باریک، به‌ویژه آن‌هایی که توسط مردمی که ایجاد تشویش و اضطراب می‌کنند، مسدود شده‌اند، مثل الکلی‌ها، گداها، یا جوانان سرکش. همچنین نشانه‌های بی‌نظمی‌های کالبدی و اجتماعی، مثل دیوار نو شسته‌ها، زباله، یا اموال عمومی تخریب شده، محیطی خارج از کنترل و غیرقابل پیش‌بینی را تلقین می‌کند (Carmona and et al, 2003: 120). یک فضای شهری ممکن است که از دید حاضرین و عابرین پیاده فضایی امن باشد در حالی که از دید عابرین سواره، فضایی مطلوب محسوب می‌شود و این تعارض بین نظرات استفاده‌کنندگان از فضا حتماً باید در طراحی یک فضای شهری امن لحاظ شود. فضای شهری امن باید این تعارضات را کاهش دهد. به طور کلی از هفت ویژگی عام برای محیط‌های ایمن و امن یاد می‌شود:

۱. دسترسی و جابجایی: مکان‌هایی با مسیرها، فضاها و ورودی‌های تعریف شده که امکان حرکت آسان را فراهم نماید و امنیت مکان را کاهش ندهد.

۲. ساختار: مکان‌ها باید دارای ساختاری باشند که استفاده‌های مختلف از آن، ایجاد تضاد و برخورد نمایند.

۳. نظارت: مکان‌هایی که برای عموم مردم قابل دسترسی و اشراف باشد.

۴. مالکیت: مکان‌هایی که حس مالکیت، احترام، مسئولیت و ارتباط اجتماعی را تقویت نماید.
۵. حفاظت‌های فیزیکی: مکان‌هایی که دربرگیرنده‌ی تسهیلات ضروری و مناسب امنیتی باشد.
۶. فعالیت: مکان‌هایی که در آن فعالیت‌های انسانی به صورت مناسب در جریان باشد، احتمال جرم و تخلف را کاهش می‌دهد و حس امنیت در تمامی لحظات در آن وجود دارد.
۷. مدیریت و نگهداری: مکان‌هایی که با یک تفکر مدیریت و نگهداری مناسب طراحی شده، می‌تواند میزان جرم و تخلف را در زمان حال و آینده کاهش دهند (صالحی، ۱۳۸۷: ۱۱۴-۱۱۳)

وضعیت معابر شهر رشت و احساس امنیت شهروندان

معابر از ارکان اصلی یک شهر شمرده می‌شوند در واقع جابجایی ساکنین یک شهر وابسته به شبکه معابر آن شهر (که در خدمت حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی و سایر مدها است) می‌باشد. علاوه بر معابر شهری که شامل آزاد راه‌ها، بزرگراه‌ها، خیابان‌ها، پیاده‌روها می‌شوند؛ شبکه هدایت آب‌های سطحی و فاضلاب داخل شهرها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند. شبکه هدایت آب‌های سطحی عموماً با هدف سود رسانی به بشر و در جهت تأمین آب مورد نیاز شهرها، جمع‌آوری و خروج فاضلاب شهری و صنعتی، خروج رواناب و کاهش خسارات ناشی از سیل مورد استفاده قرار می‌گیرند. معابر شهری و همچنین کانال‌های هدایت آب و فاضلاب شهری بر اثر گذر زمان و عدم توجه به بازسازی و لایروبی آن‌ها دچار تخریب فیزیکی و همچنین کاهش عملکرد می‌شوند با توجه به تخریب‌های فیزیکی و اکولوژیکی صورت گرفته در آن‌ها بحث بهسازی معابر و فاضلاب شهری از اهمیت دوچندان برخوردار شده است (فتحی و دیگران، ۱۳۹۴: ۱۰۳).

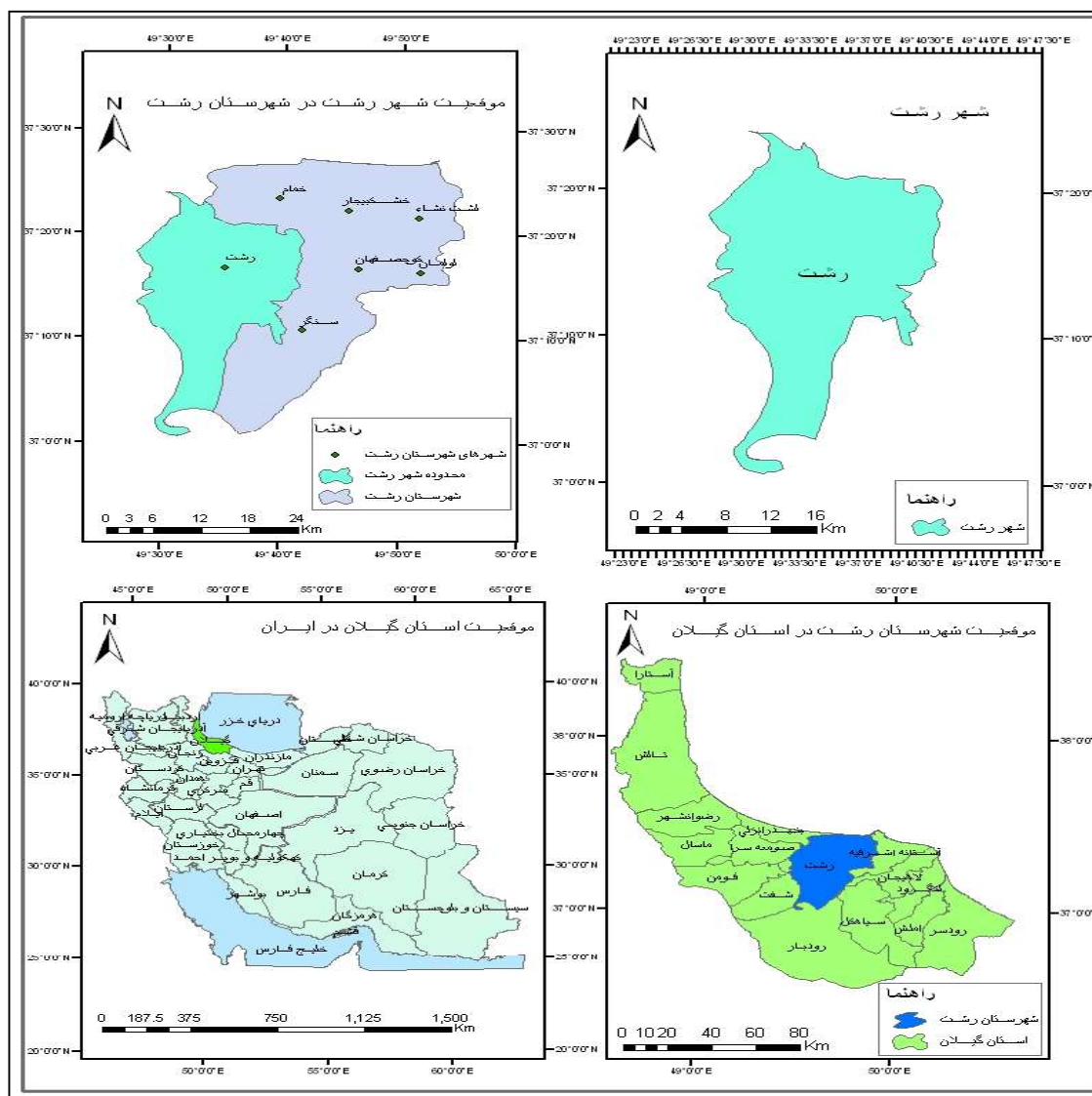
شهر رشت همانند دیگر شهرستان‌های کشور ایران دارای چهار خیابان اصلی (صلیبی) است. خیابان طالقانی در غرب، خیابان شریعتی در شرق، خیابان امام خمینی (ره) در جنوب شرقی و سرانجام خیابان سعدی در سمت شمال قرار دارد.

خیابان طالقانی (بیستون) از باغ سید جمال الدین اسدآبادی (سبزه میدان) شروع و به پل چمار سرا (چمار سرای کیاب) ختم می‌شود. بعد از پل چمار سرا اول جاده فومن است. محله چمار سرا در آخر این خیابان واقع می‌باشد. خیابان فرعی سردار جنگل نیز در همین خیابان قرار دارد.

خیابان شریعتی (شاه) از میدان شهرداری آغاز و به پل زرد جوب منتهی می‌شود. دو خیابان فرعی به نام‌های تختی (کوروش) و شهید مطهری در همین خیابان است. بازار و محله‌های صیقلان و خواهر امام نیز در این خیابان واقع است. اول جاده لاهیجان (خیابان شهدا) بعد از پل زر جوب شروع می‌شود. در میانه این جاده دو محله معروف کرد محله و شالکو قرار دارد. گورستان عمومی تازه آباد نیز در آخر خیابان لاهیجان می‌باشد. این قبرستان بزرگ در حدود شصت سال قدمت دارد. اولین قبرهایش که به تازگی تخریب گردید مربوط به اواخر دهه سی خورشیدی بود. بقعه عارف وارسته پور فقیه علی در روبروی تازه آباد است. این بقعه داخل مسجد بوده و به وسیله قبرستان احاطه شده است (فتحی و دیگران، ۱۳۹۴: ۱۰۳).

خیابان امام خمینی (ره)، (پهلوی) از میدان شهرداری آغاز و به فلکه فرهنگ ختم می‌گردد. محله قدیمی خمیران زاهدان در سمت چپ این خیابان قرار دارد. اکثر مراکز اداری شهر در همین خیابان است. تنها تقاطع آن چهار راه

میکائیل نامیده می‌شود. نام‌گذاری این چهار راه متأثر از شخصی یهودی به نام میکائیل است. کنیسه و مدرسه کلیمیان در مجاورت این چهارراه می‌باشد.



نقشه شماره ۴- موقعیت شهر رشت

منبع: (<http://rashtpic.mihanblog.com>)

جاده تهران از فلکه فرهنگ شروع می‌شود. کارخانجات: دخانیات، پیسی‌کولا، پارس توشیبا (پارس خزر) و لامپ‌سازی (لامپ پارس) در اوایل این جاده قرار دارند. اکثر کارخانجات معروف شهرستان در جاده تهران واقع است.

خیابان سعدی از شهرداری شروع و به پل بوسار منتهی می‌گردد. محله‌های استاد سرا و باقر آباد در این خیابان است. شهربانی، زندان شهربانی، کارخانه آرد کوبی نیز در همین خیابان قرار دارند.

در کلانشهر رشت وجود مشکلات زیرساختی مانعی اساسی در راه توسعه شهری بوده و هست، این مشکلات شامل کم عرضی بودن معابر و ظرفیت پایین خیابان‌ها برای عبور با تراکم زیاد خودروها، عدم احداث زیر گذر و پل عابر پیاده در اکثر خیابان‌ها و تقاطع‌ها، نابسامانی پیاده‌روها و مشکل تردد عابرین پیاده، نبود کمربندی جدید، بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی، عدم گنجایش سیستم فاضلاب شهری و ها و ساخت و ساز بر خلاف پروانه ساختمانی همراه یا سوء مدیریتات شهرداری، عدم هماهنگی بین شهرداری با سایر سازمان‌های زیریط در مدیریت شهری و... که وجود این معضلات باعث هدر رفتن منابع و سرمایه‌ها می‌گردد و نیازمند برنامه‌ریزی صحیح است (پور شیخیان و نظریان، ۱۳۸۹: ۳۳).

جدول شماره ۳- تغییرات مساحت و جمعیت شهر رشت در دوره‌های زمانی مختلف

سال	جمعیت	ضریب تغییرات جمعیت (درصد)	مساحت شهر	ضریب تغییرات مساحت شهر (درصد)
۱۳۳۵	۱۰۹۴۹۱	-	۴۰۶	-
۱۳۴۵	۱۴۳۵۵۷	۳۱	۹۵۰	۱۳۴
۱۳۶۵	۲۹۰۰۶۳	۱۰۲	۲۹۹۴	۲۱۵
۱۳۸۵	۵۵۷۳۳۶	۹۲	۱۰۲۴۰	۲۴۲
۱۳۹۰	۶۳۹۹۴	۱۵	۱۰۲۴۰	۰

منبع: مهندسین مشاور طرح و کاوش، ۱۳۸۶، ص. ۱۰

در توسعه فضایی نامتعادل شهر رشت شاخص‌های متنوعی مانند رها شدن زمین‌های بایر و متروک گذاشتن آن‌ها، گسترش اسکان غیررسمی، تعاونی‌های مسکن، ادغام روستاهای حاشیه شهر و طرح‌های توسعه شهری نقش داشته‌اند که می‌توان این شاخص‌ها را در دو گروه عوامل جمعیتی و عوامل کالبدی فیزیکی دسته‌بندی کرد:

از جمله سطوح مسئله‌دار در شهر رشت وجود محله‌های حاشیه نشین مانند محله جماران، جهت اسکان گروه‌های کم درآمد است. پیامد این مسئله توجه این گروه‌ها به زمین‌های شالیزاری و باغ‌های لبه خارجی شهر با تفکیک غیرقانونی برای اسکان مانند محله‌های حمیدیان و پیر کلاچای است. با توجه به آخرین آمار و اطلاعات جمعیتی مرکز آمار ایران در ۱۳۸۵، مساحت شهر رشت ۱۰ هزار و ۲۰ هکتار و جمعیت آن ۵۵۷ هزار و ۳۹۹ نفر است. مساحت سکونتگاه غیررسمی آن ۷۸۹ هکتار با جمعیتی بالغ بر ۸۳ هزار و ۹۰ نفر است. این مساحت ۷/۷ درصد مساحت کلی شهر را شامل می‌شود (حسینی، ۱۳۸۹، ۲۵).

جدول شماره ۴- مساحت و جمعیت سکونتگاه‌های غیر رسمی در شهرهای رشت و لنگرود

نام شهر	مساحت شهر (هکتار)	جمعیت بر اساس سال ۱۳۹۰	مساحت بافت فرسوده مصوب (هکتار)	مساحت سکونتگاه غیررسمی مصوب	جمعیت سکونتگاه غیررسمی مصوب	درصد مساحت بافت فرسوده از کل شهر	درصد مساحت بافت فرسوده از کل شهر
رشت	۱۰۲۴۰	۶۳۹۹۹۴	۷۹۸	۷۸۹	۸۳۶۰۴	۷/۷	۱۵

منبع: استاندارد گیلان

بررسی و مطالعه شرایط و روند کنونی فرایند مدیریت شهری در کلان شهر رشت گویای این واقعیت است که این شهر نیز کم و بیش با چالش‌های متعددی مواجه است و از این رو تغییر نگرش در روند مدیریت شهری و توجه به پارادایم‌ها و رویکردهای جدید و کارآمد برنامه‌ریزی شهری بسیار ضروری می‌نماید. شهرداری و شورای شهر رشت به عنوان کارگزاران رسمی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری با مشکلات خاصی در

حوزه مدیریت شهری کلان‌شهر رشت روبه‌رو هستند. کمبود اراضی شهری و محدودیت‌های طبیعی برای توسعه شهر، تراکم بسیار زیاد جمعیت و فشار بیش‌ازحد بر منابع طبیعی از مهم‌ترین آن‌ها محسوب می‌شود. بر اساس آخرین سرشماری عمومی کشور در سال ۱۳۸۵، استان گیلان با متوسط ۱۷۱ نفر در هر کیلومتر مربع پس از تهران بالاترین مقدار تراکم جمعیتی را در کشور دارد. با توجه به تراکم بالای جمعیت و مسافر پذیر بودن، استان گیلان یکی از بیشترین مقادیر حوادث ترافیک درون‌شهری را در کشور دارد. در سال ۱۳۸۵، درحالی‌که در سطح مناطق شهری کشور به‌طور متوسط ۱۳/۴ حادثه رانندگی برای هر هزار نفر اتفاق افتاده است. استان گیلان پس از استان تهران (که با ۲۰/۹ حادثه مقام اول را داشت) با ۱۹/۲ حادثه برای هر هزار نفر دومین استان از لحاظ نسبت حوادث ترافیک درون‌شهری در سطح کشور محسوب می‌شود. همچنین درازای سهم ۲/۶ درصدی جمعیت شهری گیلان در کشور در سال ۱۳۸۵، این استان ۳/۸ درصد از کل حوادث ترافیک درون‌شهری کشور را به خود اختصاص داده است.

بر اساس آمار سال ۱۳۹۵، حدود ۸۰ درصد کل حوادث رانندگی کشور را حوادث ترافیک درون‌شهری تشکیل می‌دهد. با افزایش مالکیت اتومبیل، سهم حوادث شهری در سال‌های اخیر افزایش قابل‌توجهی یافته است. طی ۱۳۷۸ الی ۱۳۹۵، سهم حوادث درون‌شهری کشور از ۶۸ درصد به بیش از ۸۰ درصد افزایش یافته است (مرکز آمار ایران، ۸۳-۱۳۷۹). سهم این حوادث نیز در استان گیلان نیز در همین مدت بین ۵۰ و ۷۳ درصد بوده است. طی دهه گذشته تعداد حوادث ترافیک درون‌شهری در استان گیلان به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش یافته به‌طوری‌که مقدار آن از ۱۲۲۳۸ فقره در سال ۱۳۷۶ به ۳۰۳۱۷ فقره در سال ۱۳۸۵ رسیده است. طی یک دهه تعداد کل حوادث ترافیکی (درون‌شهری و برون‌شهری) از ۱۸ هزار فقره در ۱۳۷۶ به بیش از ۴۲ هزار فقره در ۱۳۸۵ افزایش یافته است. این امر نشان‌دهنده حجم بیشتر رفت‌وآمد و در نتیجه شلوغی و ازدحام در حال افزایش آن در سطح استان به خصوص در مناطق شهری می‌باشد (پور شیخیان و نظریان، ۱۳۸۹: ۳۳).

با توجه به وضعیت کالبدی و عدم تطابق توسعه زیرساخت‌ها ارتباطی با میزان افزایش اتومبیل، شهر رشت در مقایسه با شهرهای هم‌وزن و حتی شهرهای بزرگ‌تر دارای حوادث ترافیکی بیشتری می‌باشد. شهر رشت نسبت به جمعیت خود در مقایسه با شهرهای تقریباً هم‌وزن و حتی شهرهای بزرگ‌تری چون مشهد و تبریز دارای حوادث ترافیکی می‌باشد. این امر نشان‌دهنده وضعیت ناهنجار شهر رشت از نظر حوادث ترافیک درون‌شهری است که مستلزم توجه و مطالعات بیشتر برای بررسی ماهیت و علل آن می‌باشد. در سطح منطقه‌ای شهر رشت به عنوان مهم‌ترین کانون حوادث ترافیک درون‌شهری در استان گیلان محسوب می‌شود. درحالی‌که شهر رشت حدود ۴۴ درصد از جمعیت شهری استان را در خود جای داده است، بیش از دو سوم حوادث ترافیک درون‌شهری در آن اتفاق می‌افتد. از ۳۰۳۱۷ حادثه ترافیک درون‌شهری استان در سال ۱۳۸۵، ۲۰۸۰۱ حادثه (۶۸/۶ درصد) تنها در شهر رشت به وقوع پیوسته است. در همین سال در مقام مقایسه با دومین شهر بزرگ استان یعنی شهر انزلی با ۱۱۰ هزار نفر جمعیت و ۲۱۲۱ فقره حادثه ترافیکی، رشت به نسبت جمعیت، نزدیک به دو برابر شهر انزلی حادثه رانندگی داشته است. این امر می‌تواند گویای وضعیت ناهنجار رفت‌وآمد درون‌شهری در شهر رشت باشد. هر چند که دلایل میزان بالای این حوادث مستلزم بررسی جداگانه است و مسلماً نقش عوامل فرهنگی، اجتماعی و

اقتصادی در آن تأثیر قابل ملاحظه‌ای دارد. با این حال وضعیت بافت متراکم، توسعه ناکافی زیرساخت‌های ارتباطی در برابر افزایش زیاد اتومبیل شخصی از عوامل مهم در بالا بودن میزان حوادث رانندگی در رشت محسوب می‌شوند. شاید عمده‌تأ به همین خاطر است که طی ۵ سال گذشته حوادث ترافیکی در این شهر حدود دو برابر افزایش یافته است. در صورت عدم تدابیر لازم برای کاهش و یا توقف چنین روندی، ضمن زیاده‌تر شدن خسارت‌های جانی و مالی، وضعیت رفت و آمد در این شهر در سال‌های آتی بغرنج‌تر نیز خواهد شد.

طی سال ۱۳۸۵ در مجموع ۲۰۸۰۱ فقره حادثه ترافیکی در شهر رشت اتفاق افتاده که ۱۳۶۶۶ فقره آن (۶۵/۷) در محل بلوار و خیابان، ۹۶۵ فقره (۱۴/۲ درصد) در محل میدان ۲ و فلکه ۳/۷۴۹ فقره (۳/۶ درصد) در محل تقاطع‌های اصلی اعم از چهار راه یا سه راه و ۲۸۹۳ فقره (۱۶/۴۵ درصد) هم در سایر معابر ۴ اتفاق افتاده است. با توجه به درون شهری بودن این حوادث، اکثریت آن (۹۰/۵ درصد) حوادث از نوع خسارتی، حدود ۹/۴ درصد از نوع جرحی و (۰/۰۶ درصد) فوتی بوده است (پور شیخیان و نظریان، ۱۳۸۹: ۳۳).

نتیجه‌گیری و دستاورد علمی پژوهشی

مهم‌ترین نیاز از نظر روحی، امنیت است که به عنوان مهم‌ترین هدف زندگی و جوهر سلامت روانی فرد تلقی می‌شود. ارسطو معتقد بود که اصولاً مردم برای کسب امنیت در شهر گرد هم آمدند و برای برپایی یک زندگی خوب در کنار یکدیگر اقامت گزیدند. امنیت، احساس آرامش و اطمینان از عدم تعرض به جان، مال و سایر حقوق انسان است. این ارزش انحصاری، یکی از ضرورت‌های زندگی فردی و اجتماعی است. در زمان‌های گذشته، حصارهای اطراف شهرها و خندق‌های اطراف شهرها حریم امنی را برای شهر و ساکنان آن ایجاد می‌کرد. به این ترتیب شهر از تعرض بیگانگان مصون می‌شد به نظر هابز مردم به ایجاد و تأسیس حکومت از آن رو علاقه‌مند شدند که آن‌ها را در مقابل تجاوز خارجی و صدمه یکی بر دیگری مصون و محفوظ می‌نماید. توماس هابز عقیده داشت منشأ ظهور دولت و حکومت نوعی توافق عامه مردم است، قبل از تشکیل حکومت، تجاوز به حقوق انسان‌ها بیداد می‌کرد تا اینکه بشر ناگزیر دست به دامن لویاتان (جانور غول‌پیکر افسانه‌ای) شد تا ایمنی و امنیت را برقرار سازد و از تجاوز به حقوق ضعیفان جلوگیری کند.

نظم و امنیت از نیازهای اولیه و حیاتی مهم شهروندان در شهر می‌باشد، در واقع اساس زندگی شهری بر این دو محور قرار دارد. برخی از فضاهای شهری هستند که زمینه را برای برهم خوردن نظم و امنیت فراهم می‌کنند. فضا و جرم رابطه‌ای نزدیک با هم دارند؛ بنابراین شناخت این فضاها و تأثیر آن در کاهش امنیت و برهم خوردن نظم شهری از نکات بسیار مهمی است که طراحان و برنامه‌ریزان شهری در مدیریت شهرها باید به آن‌ها توجه ویژه‌ای داشته باشند.

با این شرایط به نظر می‌رسد اکتفا و بسنده کردن به ابزارهای کنترل رسمی و عامل، از جمله پلیس و دستگاه قضایی برای مقابله با این شرایط و آشفتگی‌های اجتماعی، وافی به مقصود نخواهد بود. به عبارت ساده، برای ایجاد احساس امنیت شهری، گماردن مأموران پلیس به عدد جمعیت ساکن نه امکان‌پذیر و نه منطقی است. از این روست که جامعه‌شناسان و متخصصان تعلیم و تربیت بر راه حل پیشگیری اجتماعی اشاره می‌کنند. امروزه با گسترش شهرنشینی و

افزایش رفتارهای ناهنجار شهری به ویژه جرائم، موضوع پیشگیری محیطی از طریق برنامه‌ریزی و طراحی محیطی، همین طور توجه ویژه مدیریت شهری به این موضوع اهمیت زیادی یافته است.

عدم توجه کافی به اهمیت برنامه‌ریزی شهری در اعمال راهکارهای مناسب در شهرها به تدریج فرصت‌های ارتکاب جرائم را در فضاهای نامطلوب ایجاد شده، افزایش خواهد داد و با گسترش فضاهای غیرقابل دفاع (ناامن) و جرم خیز در سطح شهر، از کیفیت زندگی ساکنین به طور محسوسی کاسته و احساس ناامنی را در پی دارد؛ بنابراین برنامه‌ریزان شهری با دیدگاه شهرسازانه می‌توانند موارد آسیب‌زا شهری را شناسایی نمایند و از طریق مطالعه ابعاد مختلف متغیرهای تأثیرگذاری چون کاربری اراضی، تراکم جمعیتی و طراحی محیطی از تعداد مکان‌های جرم خیز و غیرقابل دفاع کاسته و در پی آن با شکل‌گیری فضاهای قابل دفاع در سطح شهر و محلات، میزان امنیت محیطی و احساس امنیت را به طور بارزی ارتقای بخشند.

شهر رشت در مرکز جلگه گیلان، در محدوده بین ۴۹ درجه و ۳۵ دقیقه و ۴۵ ثانیه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه و ۳۰ ثانیه عرض شمالی واقع شده است. مساحت آن حدود ۱۰۲۴۰ هکتار است. این شهر از شمال به بخش خممام، از جنوب به دهستان لاکان و شهرستان رودبار، از غرب به صومعه سرا و شهرستان شفت و از شرق به بخش کوچصفهان و سنگر محدود می‌شود. رودخانه‌های زرجوب در شرق و شمال شرقی و گوهررود از جانب جنوب و غرب شهر رشت جریان دارند. فاصله رشت از تهران ۳۲۵ کرش به عنوان اولین و بزرگ‌ترین نقطه شهری استان و حاشیه جنوبی دریای خزر و به عنوان یکی از شهرهای بزرگ کشور در رده جمعیتی ۵۰۰ هزار تا ۱ میلیون نفری قرار دارد و مرکز سیاسی - اداری استان گیلان محسوب می‌شود کیلومتر است.

شهر رشت که مرکز استان گیلان می‌باشد در ادوار گذشته به‌صورت روستایی بین دو منطقه گیلان (بیه پس که مرکز آن لاهیجان و بیه پیش که مرکز آن فومن بوده) قرار داشته و چون این محل در مسیر ارتباطی واقع شده بود، یکی از توقفگاه‌هایی بوده که مورد استفاده کاروان‌های عبوری قرار گرفته است. قبل از به وجود آمدن شبکه‌های اصلی ماشین‌رو در رشت، مراکز دادوستد و اماکن مسکونی و سایر مراکز توسط مسیرهای کم‌عرض و پر پیچ و خم با یکدیگر در ارتباط بودند که هم اکنون نیز برخی از معابر موجود کم‌عرض و پر پیچ و خم می‌باشند.

در یک نگاه به نقشه سطح‌بندی معابر شهر، می‌توان درک کرد که شکل‌گیری معابر از قانون و نظم قابل قبول ترافیکی متعارف پیروی نمی‌کند. در این شهر با توجه به دسترسی‌های ضعیف که در مرکز شهر دارد و ضعف آن ناشی از پیروی معابر جدید از معابر قدیم است، اغلب معابر به‌صورت سه‌راهی پدیدار شده‌اند، علاوه بر این، معابر اصلی شهرداری عرض مناسبی هستند و اکثر آن‌ها با دو و سه خط عبور از ظرفیت بالایی برخوردارند طوری که ۹ هزار وسیله نقلیه در ساعت در دو طرف معبر قادر به تردد هستند ولی با توجه به سیستم شبکه‌بندی معابر موجود، با هر عرضی در بافت مرکزی شهر شاهد ترافیک خواهیم بود. برای حل این مشکل بایستی از یک طرف وضعیت شبکه‌بندی معابر ساماندهی شده و از طرف دیگر احداث کنارگذر در مبادی ورودی شهر جهت عبور ترافیک برون‌شهری به داخل شهر ضروری می‌نماید.

طبق مطالعات انجام یافته در شهر رشت در وضعیت موجود، هر ۷/۵ نفر دارای یک اتومبیل شخصی هستند. در حالی که میانگین مالکیت اتومبیل شخصی در ایران برای هر ۱۰ نفر یک وسیله نقلیه و برای تهران از هر ۵ نفر یک

وسيله نقلیه می باش. مطابق پیش‌بینی‌هایی که در ایران برای سال ۱۴۱۰ انجام گرفته برآورد گردیده که در شهرهای ایران به غیر از تهران برای هر ۴ نفر یک اتومبیل شخصی قابل انتظار است.

برنامه‌ریزی شهری کوشش اندیشمندانه و سیستماتیک برای به کارگیری منابع و امکانات یک شهر به بهترین و با صرفه‌ترین شکل ممکن جهت ایجاد و حفظ و نگهداری محیط سالم و دلپذیر برای زندگی شهروندان. ضرورت برنامه‌ریزی شهری قابل تصدیق است، شهر در مواجهه با موقعیت نامساعد و زیان‌آور در صورت عدم وجود برنامه‌ریزی شهری با مشکلات زیر روبه‌رو می‌شود:

- سیستم جاده‌ای ناقص منتج به شکل‌گیری خیابان‌های باریک و کوچه‌ها می‌شود.
- توسعه آلونک‌نشینی و مسکن ناسالم.
- مکان‌یابی نامناسب و خطرآفرین صنعتی.
- ترافیک سنگین در طول ساعات کاری روزانه.
- کمبود فضاهای باز برای پارک‌ها و زمین‌های بازی که همواره منجر به شرایط ناسالم زندگی می‌گردد.
- فقدان مطلوبیت اساسی همانند برق و الکتریسیته، تهیه آب و فاضلاب‌ها.
- به وجود آمدن سروصدا، آشفستگی و ناآرامی برای ساکنین شهر.
- توسعه بی‌قواره شهر.
- شرایط ناسالم زندگی.

برنامه‌ریزی شهری می‌تواند برای جلوگیری از پدیده‌ی ناامنی در شهرهای ما کمک کند به این دلیل که بین جرم و ساختار فضاهای شهری رابطه‌ای وجود دارد. در واقع، در دسترس بودن، تراکم، اختلاط کاربری‌ها، ادغام و سرزندگی موضوعات کلیدی برای پیشگیری از جرم از طریق برنامه‌ریزی شهری می‌باشند. در نتیجه اسناد برنامه‌ریزی می‌توانند از طریق کار بر روی توزیع کارکردها و فعالیت‌ها، طرح‌بندی زیرساخت‌ها، محل و ویژگی‌های مناطق تجاری، امنیت را به‌کارگیرند؛ بنابراین معیارهای پیشگیری از جرم باید از مراحل اولیه تصمیم‌گیری در نظر گرفته شوند، در مقیاس برنامه‌ریزی، برنامه‌های راهبردی، طرح‌های جامع، طرح‌های محلی و برنامه‌های بازسازی شهری همانند پروژه‌های زیربنایی به شیوه‌ی خاص خود امنیت شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهند. در برنامه‌ریزی شهری تصمیم‌گیری بر اساس عملکردها، تراکم و فعالیت‌هایی که بر سرزندگی فضاهای عمومی و در نتیجه سطح انسجام اجتماعی و نظارت طبیعی مؤثر می‌باشند، انجام می‌شود. تجارب نشان می‌دهد که الگوهای خاص شهری به امنیت کمک می‌کنند، چرا که کیفیت شهری و محیطی مقاومت در برابر افزایش بزهکاری را به وجود می‌آورند. در مقابل، برخی از ویژگی‌ها مانند منطقه‌بندی تک عملکردی، قطعه قطعه شدن شهری، انزوا و رهاسازی، شرایط منفی را برای یک محیط امن ایجاد می‌کنند. در بسیاری از شهرها، دفاتر در مناطق کسب و کار متمرکز شده‌اند که در شب شلوغ نیستند- ممکن است به مکان‌های خطرناکی تبدیل شوند که هیچ نظارت طبیعی ندارند و حتی با به کارگیری پلیس خصوصی دشوار می‌توان آن‌ها را کنترل کرد. نظارت طبیعی نیز در مناطق مسکونی که در آن تراکم مسکن برای ایجاد شادی و جریان بیش از حد پایین است، وجود ندارد. برنامه‌ریزی تصمیماتی را در رابطه با طرح‌های زیربنایی به کار می‌گیرد؛ در بسیاری از موارد راه‌های جاده‌ای و حمل‌ونقل، ساختار شهری را قطعه قطعه کرده و مناطق دور

افتاده و یا زمین‌های متروکی که برای کنترل دشوار هستند، ایجاد می‌کند. موقعیت ساختارهای تجاری نیز در مرحله برنامه‌ریزی تصمیم‌گیری می‌شوند: این مورد بر تعادل بین فعالیت‌های تجاری پخش شده در سراسر بافت شهری و مراکز بزرگ خرید در حومه شهر، تأثیر دارد.

منابع

- افشاری آزاد، محمدرضا و هاله پورکی (۱۳۹۱)، برآورد رواناب سطحی شهر رشت (مطالعه موردی: خیابان شهید قلی پور تا فلکه یخساز)، فصلنامه فضای جغرافیایی، شماره ۳۷
- امیر یاراحمدی، محمود (۱۳۷۸)، به سوی شهرسازی انسان‌گرا، تهران، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- امیرکافی، مهدی (۱۳۸۵)، بررسی احساس امنیت و عوامل مؤثر بر آن، مورد مطالعه شهر تهران، نشریه تحقیقات علوم اجتماعی ایران.
- بیات، بهرام (۱۳۸۸)، بررسی عوامل مؤثر بر احساس امنیت شهروندان تهرانی (با تأکید بر رسانه‌های جمعی عملکرد پلیس و بروز جرائم). فصلنامه علمی پژوهشی انتظام اجتماعی سال اول، شماره اول.
- بیات، بهرام (۱۳۸۸)، جامعه‌شناسی احساس امنیت، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- پور شیخیان، علیرضا و اصغر نظریان (۱۳۸۹)، پیدایش منطقه کلان شهری و بازتاب فضایی آن، مطالعه موردی شهر رشت، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال هفتم - شماره ۲۷
- پورآقایی، عبدالله (۱۳۸۵)، علل شکل‌گیری اسکان غیررسمی در شهر رشت و راهکارهای ساماندهی آن، فصلنامه چشم‌انداز جغرافیایی، شماره ۲
- حسینی، سیدعلی و رضا ویسی و سجاد احمدی (۱۳۹۲)، تحلیل روند توسعه سیاسی و تعیین جهات بهینه‌ی توسعه‌ی شهر رشت با استفاده از سامانه‌ی اطلاعات جغرافیایی، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۸۴
- حسینی، علی و یوسف بهرامی (۱۳۹۲)، تأثیر ساختار فضایی شهر بر رفتار سفر شهروندان مطالعه موردی: شهر رشت، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۲۸
- حیدری چبانه، رحیم و سیده خدیجه رضاطبع ازگمی (۱۳۸۹)، نقش استراتژی توسعه شهری (CDS) در سیاست‌های تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد شهری، مطالعه موردی: شهر رشت، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۳
- حیدری چبانه، رحیم و سیده خدیجه رضاطبع ازگمی (۱۳۹۱)، سنت تکنوکراسی در مدیریت شهری ایران، مطالعه کلان شهر رشت، فصلنامه مسائل اجتماعی ایران، سال سوم، شماره ۱
- ربانی، رسول (۱۳۸۱)، جامعه‌شناسی شهری، تهران، انتشارات دانشگاه اصفهان و سمت.
- زاهدی، مجید (۱۳۷۷)، تأثیرات عناصر آب و هوایی در شکل‌گیری معماری شهر رشت، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی تبریز، شماره ۱۶۸
- صالحی، اسماعیل (۱۳۸۸)، نقش شهرسازی (نظریه محیطی) در پیشگیری از رفتارهای ناهنجار شهری، نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی، شماره ۳۹، صفحات ۱۲۷-۱۳۷.
- فتحی، ضرغام و محمد امین کنعانی و حسن چاوشیان (۱۳۹۴)، تحلیل رفتارهای زیست محیطی ساکنان شهر رشت با تأکید بر سبک زندگی، فصلنامه جامعه پژوهی فرهنگی، سال ششم - شماره ۳
- گیدنز، آنتونی (۱۳۸۹)، «جامعه‌شناسی» ترجمه حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
- مدنی پور، علی (۱۳۸۷)، «فضاهای عمومی و خصوصی شهر» شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری شهرداری تهران، چاپ اول، تهران.
- مهندسین مشاور طرح و کاوش، ۱۳۸۶، ص. ۱۰
- موسوی، یعقوب (۱۳۷۸)، تبیین نظری جامعه‌شناسی جرائم شهری، ماهنامه‌ی سیاسی-اقتصادی، شماره ۴-۱۴۳.
- Carmona, Matthew, Heath, Tim, Oc, Taner, Tiesdell, Steve, (2003), "public places - urban spaces", Oxford, Architectural press.

- Carmona, Matthew. Heath, Tim.: Oc, Taner. Tiesdell, Steve. (2003). Public Places, Urban Spaces. Oxford, Architectural Press.
- Gosling, David (1996), "Gullen Gordon: Vision of Design", Academy Editions, Britain.
- Gullen, Gordon (1961), "The Concise Twonskape", Architectural Press, London.
- Hillier, B. (1984), The Social Logic of Space, Cambridge, Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1996), Cities as Movement Systems, urban design International, 1.
- Jacobs, Jane (1993), "Tod und Lebengrober Amerikanischer stadte", Verlage uhlstein GbmH, Frankfurt.
- UN_Habitat. (2007). Enhancing Urban Safty and Security. London: Earthscan.
- Zukin, S. (1995), The Cultuer of Cities, New York, Blakwell publishers.
- <http://www.maphill.com>
- <https://www.pinterest.com>
- <http://www.cais-soas.com>
- <http://blog.vla.ir>
- <http://rashtpic.mihanblog.com>
- www.gilan.ir