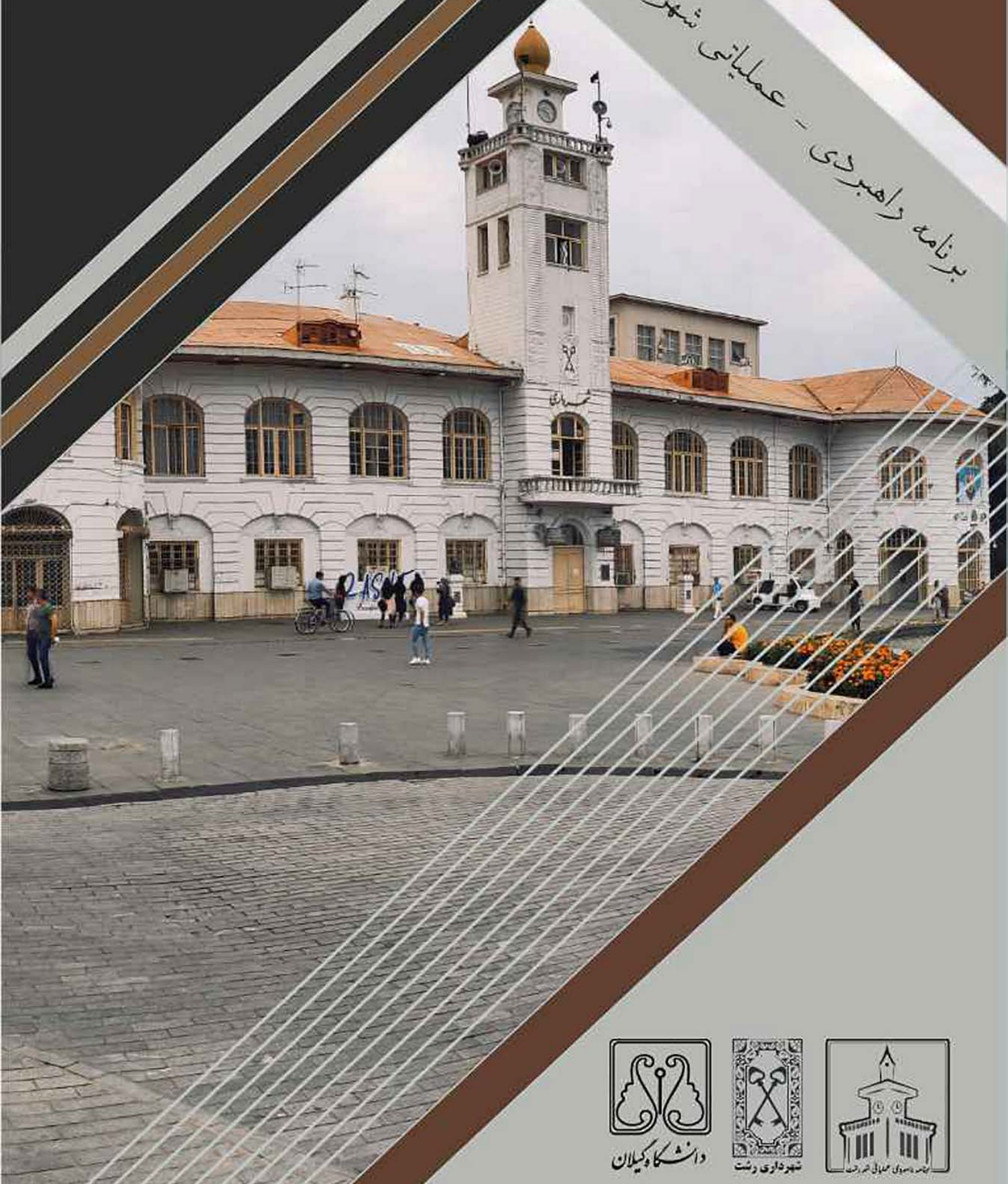


شش جلد مجلہ
فروردین ماہ ۱۴۰۳

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت (۱۴۰۲-۱۴۰۷)



دانشگاه سوادکوه



شهرداری رشت



مرکز ملی تحقیقات معماری و شهرسازی

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت

(۱۴۰۷-۱۴۰۲)

(شش جلد گزارش)

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



فروردین ماه ۱۴۰۳



شناسنامه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت (۱۴۰۲-۱۴۰۷)
کد سند	ب.ر.ع- ۲/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی اکبر سالاری پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
همکار گروه جغرافیا	دکتر مجید یاسوری - دکتر اسماعیل آقایی زاده
همکار گروه حمل و نقل و ترافیک	دکتر ایرج برگ گل
همکار گروه جامعه شناسی	دکتر رضا علیزاده
همکار گروه اقتصاد	دکتر فرزاد رحیم زاده
کارشناسان	میترا روشن، امیرحسین نوربخش، شبنم دادو، زهرا احمدی، عرفان خانی، محمد رضا قدیمی، معصومه مظفرنژاد، سها ره، مرجان عالمی، ریحانه کاویانی



پیشگفتار

امروزه پاسخ به مسائل و چالش‌های درونی و بیرونی شهرها به‌خصوص در کلان‌شهرها، تبدیل به مهم‌ترین و اصلی‌ترین دغدغه مدیریت شهری شده است. کلان‌شهر رشت با توجه به ایفای نقشی مهم در مسیر شرق به غرب خزر و همچنین حلقه‌ای ارتباطی میان خطه شمال کشور و پایتخت ایران، از اهمیت بالایی برخوردار است که همین امر ضرورت توجه ویژه به برنامه‌ها و پروژه‌های این شهر را رقم می‌زند. برنامه‌ریزی (در تمامی سطوح خود) ابزاری است که در تمامی کشورهای توسعه‌یافته کلید اصلی گذر از بحران‌های شهری بوده است و همچنین در کشورهای درحال توسعه نیز همچون پلی برای گذار از شرایط نامطلوب و رسیدن به کیفیت مطلوب قلمداد می‌شود. از سوی دیگر ایجاد ارتباط میان چشم‌انداز پیش‌روی یک شهر و آنچه در شهر تحت عنوان پروژه‌های عملیاتی رقم می‌خورد از اهمیت بالایی برخوردار است و منجر به شکل‌گیری یک برنامه منسجم خواهد شد. در این میان مطابق با ماده ۱۵ قانون نوسازی شهری، شهرداری‌ها مکلف هستند که با راهنمایی وزارت کشور، برنامه‌های عملیاتی نوسازی و عمران و اصلاحات شهر را برای مدت پنج سال با اتکا به نقشه جامع شهر تدوین کنند و پس از تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور نسبت به اجرای طرح‌های این برنامه اقدام کنند. این سند مبتنی بر «دستورالعمل تهیه، تصویب، اجرا و پایش برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری» مصوب آذرماه ۱۴۰۱، با رویکرد برنامه‌ریزی شهری مشارکتی با شعار «برنامه‌ریزی با مردم نه برای مردم» و با تأکید بر درایی‌ها و ظرفیت‌های موجود در شهر در دو سطح راهبردی (سطح شهری) و عملیاتی (سطح سازمان‌های مدیریت شهری) تهیه شده است؛ در سطح راهبردی، این برنامه پاسخی به نیاز مدیریت شهری در کشور در راستای تدوین برنامه‌ای فراگیر با محتوای اقتصادی، اجتماعی و مشارکت‌محور است که در واقع با یاری به برنامه‌های توسعه کالبدی (طرح جامع و تفصیلی) به رفع مسائل شهر خواهد پرداخت و در سطح عملیاتی نیز با بررسی ویژگی‌های ساختاری و محتوایی مدیریت شهری رشت به دنبال آن است که برنامه‌هایی منطبق با ظرفیت و توانایی شهر و در جهت پاسخگویی و اجرا ارائه شوند. گام‌های فرایند طی شده در این میان به شرح زیر است:

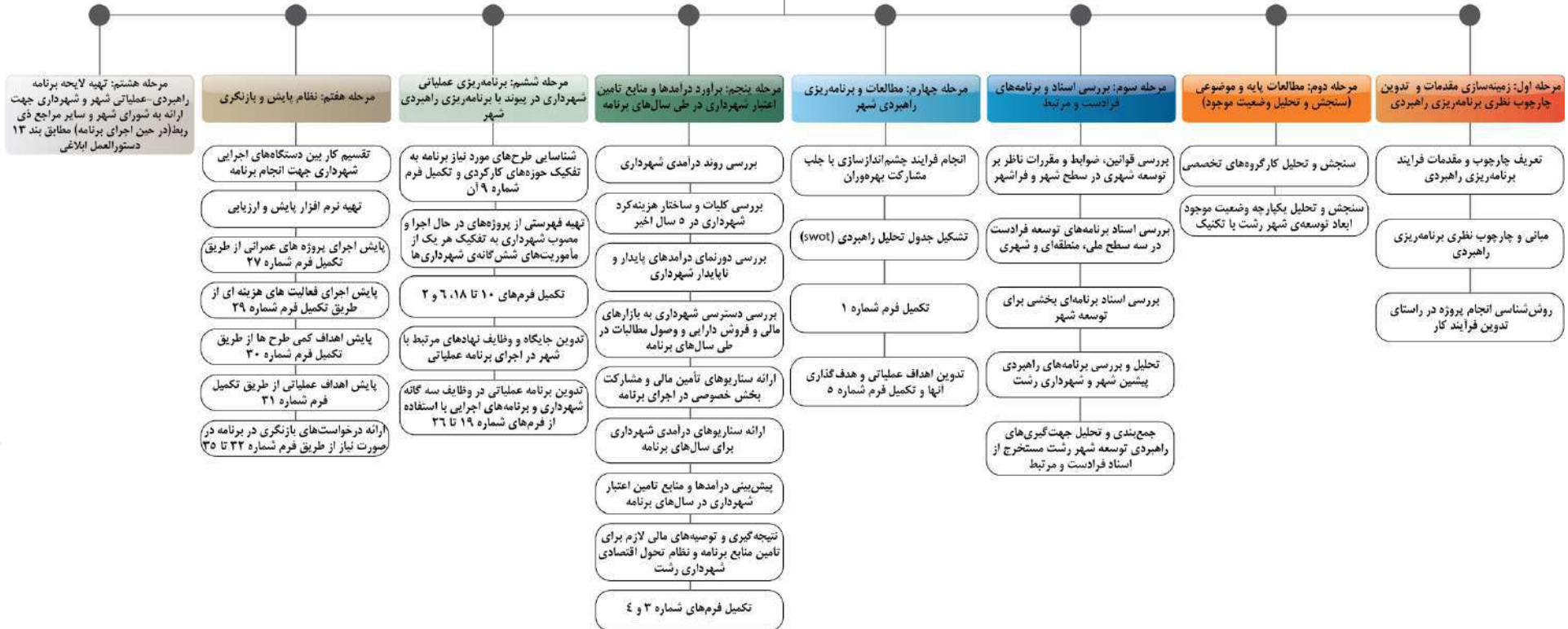


گام‌های تهیه طرح



برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مراحل مطالعات برنامه راهبردی عملیاتی شهر رشت



مراحل تهیه طرح

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله اول: زمینه‌سازی مقدمات و تدوین چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی

سند یکم: تعریف چارچوب و مقدمات فرایند برنامه‌ریزی راهبردی؛ مبانی و چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه در راستای تدوین فرایند کار

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش چهارم

اسفند ماه ۱۴۰۲



شناسنامه سند یکم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	یکم: تعریف چارچوب و مقدمات فرایند برنامه‌ریزی راهبردی؛ مبانی و چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه در راستای تدوین فرایند کار
ویرایش	چهارم
کد سند	ب.ر.ع - ۴/۱/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی‌اکبر سالاری‌پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
کارشناسان	میترا روشن، امیرحسین نوربخش، شبنم دادو، زهرا احمدی، عرفان خانی، محمدرضا قدیمی، معصومه مظفرنژاد، سها ره، مرجان عالمی، ریحانه کاویانی



فهرست مطالب

مرحله اول: زمینه سازی مقدمات و تدوین چارچوب نظری برنامه ریزی راهبردی	۱.....
۱- تعریف چارچوب و مقدمات فرایند برنامه ریزی راهبردی	۳.....
۱-۱- تعریف اهداف اولیه و اساسی پروژه و دستاوردهای مورد انتظار بر اساس قوانین و شیوه نامه های فرادست و درخواست های کارفرما در چارچوب های فوق	۳.....
۱-۲- مشخص نمودن قلمرو موضوعی و جغرافیایی	۵.....
۱-۳- شناسایی نهادها، افراد و گروه های کلیدی ذی نفوذ و تاثیر گذاری در فرایند تهیه و اجرای برنامه	۹.....
۱-۴- شناسایی گروه های هدف، ذی نفعان و بهره وران پروژه	۱۰.....
۱-۴-۱- مدل های تحلیل ذی نفعان	۱۳.....
۱-۴-۲- تحلیل ذینفعان در شهر رشت	۱۸.....
۱-۵- ظرفیت سازی و بسترسازی به منظور جذب حداکثری مشارکت گروه های ذی نفع و ذی نفوذ در فرایند تهیه برنامه	۲۶.....
۱-۵-۱- آماده سازی مخاطبان تخصصی - کارشناسی	۲۹.....
۱-۵-۲- آماده سازی مخاطبان مدیریتی (مدیریت شهری)	۳۱.....
۱-۵-۳- آماده سازی شهروندان رشت	۳۲.....
۱-۶- تعریف و تشکیل کارگروه های مرتبط (کارگروه های اجتماعی و فرهنگی، حمل و نقل و ترافیک، زیست محیطی و خدمات شهری، مدیریت بحران، شهرسازی و معماری، خدمات مدیریت و مناطق پنجگانه شهرداری رشت)	۳۵.....
۲- مبانی و چارچوب نظری برنامه ریزی راهبردی	۴۲.....
۲-۱- ضرورت تهیه طرح های راهبردی - عملیاتی	۴۳.....
۲-۲- واژه شناسی و تعریف مفاهیم اولیه	۴۵.....
۲-۲-۱- مفهوم برنامه ریزی	۴۵.....
۲-۲-۲- تاثیر الگوی برنامه ریزی راهبردی - عملیاتی بر تحول نظام برنامه ریزی توسعه شهری	۴۵.....
۲-۲-۳- مقایسه فرایند برنامه ریزی راهبردی با الگوهای برنامه ریزی جامع سنتی	۴۶.....
۲-۲-۴- برنامه ریزی راهبردی	۴۸.....
۲-۲-۴-۱- خاستگاه تفکر برنامه ریزی راهبردی - عملیاتی	۴۸.....
۲-۲-۴-۲- تعریف مفهوم برنامه ریزی راهبردی	۵۰.....



- ۵۳..... ۳-۴-۲-۲- ارتباط حکمروایی خوب شهری و برنامه‌ریزی راهبردی
- ۵۷..... ۵-۲-۲- پیش‌نیازهای برنامه‌ریزی راهبردی- عملیاتی: نقش مشارکت و رقابت‌پذیری
- ۵۷..... ۱-۵-۲-۲- مفهوم مشارکت عمومی در برنامه‌ریزی راهبردی
- ۶۰..... ۲-۵-۲-۲- فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی
- ۶۳..... ۳-۵-۲-۲- راهبرد
- ۶۴..... ۴-۵-۲-۲- چشم‌انداز
- ۶۶..... ۶-۲-۲- راهبرد توسعه شهر
- ۶۸..... ۱-۶-۲-۲- اصول راهبرد توسعه شهر
- ۶۹..... ۲-۶-۲-۲- اهداف برنامه‌ریزی راهبردی توسعه شهر
- ۷۰..... ۳-۲- تدوین چارچوب نظری و مفهومی
- ۷۲..... ۱-۳-۲- ابرواژگان مبانی نظری
- ۷۳..... ۳- استنتاج تجارب داخلی و خارجی
- ۷۳..... ۱-۳- بررسی و تحلیل محتوای تجربیات داخلی در حوزه برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی
- ۷۶..... ۱-۱-۳- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز ۱۳۹۸-۱۴۰۲
- ۷۶..... ۱-۱-۱-۳- معرفی شهر تبریز
- ۷۸..... ۲-۱-۱-۳- کارگروه‌های پروژه
- ۷۸..... ۳-۱-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز در افق ۱۴۰۲
- ۸۰..... ۲-۱-۳- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر اصفهان ۱۳۹۰-۱۳۹۵
- ۸۰..... ۱-۲-۱-۳- معرفی شهر
- ۸۲..... ۲-۲-۱-۳- کارگروه‌ها
- ۸۲..... ۳-۲-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی شهر اصفهان در افق ۱۳۹۰
- ۸۴..... ۳-۱-۳- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان ۱۴۰۰-۱۴۰۴
- ۸۴..... ۱-۳-۱-۳- معرفی شهر کرمان
- ۸۶..... ۲-۳-۱-۳- کارگروه‌ها
- ۸۶..... ۳-۳-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان در افق ۱۴۰۴
- ۸۸..... ۴-۱-۳- برنامه توسعه و عمران شهر اهواز ۱۳۹۷-۱۴۰۱
- ۸۸..... ۱-۴-۱-۳- معرفی شهر
- ۹۰..... ۲-۴-۱-۳- کارگروه



- ۹۰-۱-۳-۴-۳- چکیده برنامه دوم توسعه و عمران شهر اهواز در افق ۱۴۰۱.....
- ۹۲-۱-۳-۵- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر آستارا ۱۴۰۰-۱۴۰۵.....
- ۹۲-۱-۳-۵-۱- معرفی شهر آستارا.....
- ۹۴-۱-۳-۵-۲- چکیده برنامه راهبردی- عملیاتی شهر آستارا در افق ۱۴۰۵.....
- ۹۶-۱-۳-۶- برنامه‌های پنج‌ساله شهر تهران.....
- ۹۶-۱-۳-۶-۱- معرفی شهر تهران.....
- ۹۸-۱-۳-۶-۲- برنامه پنج‌ساله اول شهر تهران (۱۳۹۲-۱۳۸۸).....
- ۱۰۰-۱-۳-۶-۳- برنامه پنج‌ساله دوم (۱۳۹۳-۱۳۹۷).....
- ۱۰۴-۱-۳-۶-۴- برنامه پنج‌ساله سوم توسعه (۱۴۰۲-۱۳۹۸).....
- ۱۰۸-۱-۳-۷- تلخیص و استنتاج تجارب داخلی.....
- ۱۲۰-۲-۳- بررسی و تحلیل محتوای تجربیات خارجی در حوزه برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی.....
- ۱۲۲-۱-۲-۳- قاره اروپا.....
- ۱۲۲-۱-۲-۳-۱- سیر تاریخی برنامه‌ریزی راهبردی شهری در اروپا.....
- ۱۲۶-۱-۳-۳-۱- استکهلم، سوئد.....
- ۱۳۰-۱-۳-۳-۲- بوداپست، مجارستان.....
- ۱۳۴-۱-۳-۳-۳- ردینگ، انگلستان.....
- ۱۳۸-۲-۳-۳- قاره آسیا.....
- ۱۳۸-۱-۲-۳-۳- توکیو، ژاپن.....
- ۱۴۳-۲-۳-۳- کره جنوبی.....
- ۱۴۷-۳-۲-۳- سنگاپور، سنگاپور.....
- ۱۵۳-۳-۳-۳- قاره اقیانوسیه.....
- ۱۵۳-۱-۳-۳-۳- سیدنی، استرالیا.....
- ۱۵۸-۴-۳-۳- قاره آمریکا.....
- ۱۵۸-۱-۴-۳-۳- لندن، کانادا.....
- ۱۶۲-۲-۴-۳-۳- سیاتل، آمریکا.....
- ۱۶۷-۵-۳-۳- قاره آفریقا.....
- ۱۶۷-۱-۵-۳-۳- قاهره، مصر.....
- ۱۷۳-۶-۳-۳- رتبه‌بندی جهانی شهرها.....



- ۱۷۴..... ۷-۳-۳- تلخیص و استنتاج تجارب خارجی
- ۱۷۶..... ۱-۷-۳-۳- ابر واژگان تجارب خارجی
- ۱۷۹..... ۴-۳- تلخیص و استنتاج تجارب داخلی و خارجی
- ۱۸۰..... ۴- روش‌شناسی انجام پروژه در راستای تدوین فرایند کار
- ۱۸۱..... ۱-۴- روش پژوهش در مرحله اول؛ کلیات طرح
- ۱۸۱..... ۱-۱-۴- روش‌شناسی مبانی نظری
- ۱۸۴..... ۲-۱-۴- روش‌شناسی بررسی تجارب
- ۱۹۱..... ۳-۱-۴- روش‌شناسی بررسی اسناد فرادست
- ۱۹۳..... ۱-۳-۱-۴- روش تحلیل متنی
- ۱۹۶..... ۲-۴- روش پژوهش در مرحله دوم؛ شناخت و سنجش وضع موجود
- ۱۹۷..... ۱-۲-۴- شناخت وضع موجود
- ۱۹۸..... ۱-۱-۲-۴- اسنادی و کتابخانه‌ای
- ۱۹۸..... ۲-۱-۲-۴- پیمایشی
- ۱۹۹..... ۳-۱-۲-۴- پرسشنامه
- ۱۹۹..... ۴-۱-۲-۴- مصاحبه نیمه‌ساختاریافته
- ۲۰۰..... ۲-۲-۴- تحلیل اطلاعات
- ۲۰۱..... ۱-۲-۲-۴- تحلیل اسناد و مطالعات
- ۲۰۱..... ۲-۲-۲-۴- تحلیل پرسشنامه
- ۲۰۱..... ۳-۲-۲-۴- تحلیل مصاحبه
- ۲۰۴..... ۴-۲-۲-۴- تحلیل یکپارچه SWOT
- ۲۰۵..... ۳-۴- روش پژوهش در مرحله سوم؛ مطالعات راهبردی (چشم‌اندازسازی)
- ۲۰۶..... ۱-۳-۴- چشم‌اندازسازی
- ۲۰۸..... ۱-۱-۳-۴- مدل‌های چشم‌اندازسازی
- ۲۱۰..... پیوست
- ۲۳۴..... منابع



فهرست شکل‌ها

- شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی ۲
- شکل ۲- جایگاه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری در چارچوب قانونی اسناد توسعه کشور ۴
- شکل ۳- افراد و گروه‌های ذی‌نفع ۱۰
- شکل ۴- روش‌های شناسایی ذی‌نفعان ۱۳
- شکل ۵- نگاهت ذی‌نفعان، ماتریس قدرت/علاقه ۱۴
- شکل ۶- دسته‌بندی ذی‌نفعان از دیدگاه میچل و همکاران (میشل، ۱۹۹۷) ۱۶
- شکل ۷- طبقه‌بندی ذی‌نفعان از دیدگاه فریدمن و مایلز ۱۷
- شکل ۸- ساختار تقسیمات قدرت در شهر رشت ۱۸
- شکل ۹- ماتریس تأثیرپذیری و تأثیرگذاری ۱۹
- شکل ۱۰- نمودار وضعیت پایداری/ناپایداری سیستم ۲۰
- شکل ۱۱- تأثیرات مستقیم با پوشش ۵۰ درصد ۲۱
- شکل ۱۲- تأثیرات غیرمستقیم با پوشش ۵۰ درصد ۲۱
- شکل ۱۳- اساس قدرت نهادهای مدیریتی ۲۲
- شکل ۱۴- اساس قدرت نهادهای امنیتی ۲۲
- شکل ۱۵- اساس قدرت نهادهای فنی - اجرایی ۲۳
- شکل ۱۶- اساس قدرت نهادهای سرمایه‌گذاری ۲۳
- شکل ۱۷- اساس قدرت نهادهای اجتماعی، فرهنگی و ورزشی ۲۴
- شکل ۱۸- اساس قدرت نهادهای سلامت - بهداشت ۲۴
- شکل ۱۹- اساس قدرت نهادهای مالی - اقتصادی ۲۵
- شکل ۲۰- اساس قدرت نهادهای سیاسی ۲۵
- شکل ۲۱- نردبان مشارکت ۲۷
- شکل ۲۲- ابزارهای مشارکت ۲۸
- شکل ۲۳- برگزاری کارگاه تخصصی برنامه راهبردی - دانشگاه گیلان و شهرداری رشت ۲۹
- شکل ۲۴- کارگاه تخصصی برنامه راهبردی - دانشگاه گیلان و شهرداری رشت ۳۰



- شکل ۲۵- برگزاری نشست تخصصی با محوریت برنامه راهبردی ۳۰
- شکل ۲۶- برگزاری جلسات آشنایی با برنامه راهبردی در شهرداری و شورای شهر ۳۱
- شکل ۲۷- معرفی برنامه راهبردی - عملیاتی به شهروندان ۳۲
- شکل ۲۸- آماده سازی محیط برنامه ریزی برای شهروندان ۳۳
- شکل ۲۹- زمینه سازی محیط برنامه ریزی برای مخاطبان برنامه ۳۴
- شکل ۳۰- کارگروه های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی رشت ۳۵
- شکل ۳۱- انتظارات کارفرما ۳۵
- شکل ۳۲- فرآیند برنامه ریزی راهبردی سنتی ۴۹
- شکل ۳۳- سیر تحول برنامه ریزی راهبردی در ایران ۴۹
- شکل ۳۴- مفاهیم پایه برنامه ریزی راهبردی ۵۰
- شکل ۳۵- مراحل برنامه ریزی راهبردی ۵۳
- شکل ۳۶- اصول حکمروایی شهری ۵۴
- شکل ۳۷- فرآیند برنامه ریزی راهبردی از نظر کوپر ۶۰
- شکل ۳۸- فازهای برنامه ریزی راهبردی ۶۰
- شکل ۳۹- مراحل راهبردی توسعه شهر ۶۲
- شکل ۴۰- دلایل افزایش استقبال از CDS ۶۳
- شکل ۴۱- اصول چشم انداز ۶۴
- شکل ۴۲- مراحل چشم انداز سازی ۶۵
- شکل ۴۳- سؤالات مطرح شده در برنامه ریزی راهبردی ۶۷
- شکل ۴۴- جمع بندی مفاهیم برنامه ریزی راهبردی ۶۷
- شکل ۴۵- شهر پایدار و راهبردی توسعه شهر ۶۸
- شکل ۴۶- محورهای مرتبط با برنامه ریزی راهبردی ۶۹
- شکل ۴۷- موضوعات اصلی برنامه ریزی راهبردی ۷۰
- شکل ۴۸- دیاگرام جمع بندی مبانی نظری ۷۱
- شکل ۴۹- ابر واژگان مبانی نظری ۷۲



- شکل ۵۰ - روند مطالعاتی تجارب داخلی ۷۳
- شکل ۵۱ - معیارهای گزینش شهرهای تجارب داخلی ۷۵
- شکل ۵۲ - نمودار ارکان تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی تبریز ۷۸
- شکل ۵۳ - اشتراکات شهر رشت و اصفهان بر اساس معیارهای گزینش ۸۰
- شکل ۵۴ - کارگروه‌های طرح اصفهان ۸۲
- شکل ۵۵ - اشتراکات شهر رشت و کرمان براساس معیارهای گزینش ۸۴
- شکل ۵۶ - کارگروه‌های طرح کرمان ۸۶
- شکل ۵۷ - اشتراکات شهر رشت و اهواز براساس معیارهای گزینش ۸۸
- شکل ۵۸ - کارگروه‌های طرح اهواز ۹۰
- شکل ۵۹ - اشتراکات شهر رشت و آستارا براساس معیارهای گزینش ۹۲
- شکل ۶۰ - راهبردهای کلی برنامه پنج‌ساله اول شهرداری تهران ۹۹
- شکل ۶۱ - روابط بخش اصلی برنامه شهرداری تهران (۱۳۸۸-۱۳۹۲) با یکدیگر و اسناد فرادست ۹۹
- شکل ۶۲ - روابط بخش اصلی برنامه شهرداری تهران (۱۳۹۳-۱۳۹۷) با یکدیگر و اسناد فرادست ۱۰۱
- شکل ۶۳ - کمیته‌های تخصصی برنامه پنج‌ساله سوم توسعه تهران ۱۰۴
- شکل ۶۴ - فرآیند تدوین برنامه پنج‌ساله سوم ۱۰۵
- شکل ۶۵ - گروه‌های ذی‌نفع برنامه ۱۰۶
- شکل ۶۶ - معیارهای گزینش شهرهای تجارب داخلی ۱۰۸
- شکل ۶۷ - ابر واژگان برنامه راهبردی شهر اصفهان ۱۱۱
- شکل ۶۸ - ابر واژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز ۱۱۱
- شکل ۶۹ - ابر واژگان برنامه راهبردی شهر اهواز ۱۱۳
- شکل ۷۰ - ابر واژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان ۱۱۴
- شکل ۷۱ - ابر واژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر آستارا ۱۱۵
- شکل ۷۲ - ابر واژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تهران ۱۱۷
- شکل ۷۳ - جمع بندی تجارب داخلی ۱۱۸
- شکل ۷۴ - تطبیق چشم‌اندازهای داخلی ۱۱۹



- شکل ۷۵- روند مطالعاتی تجارب خارجی ۱۲۰
- شکل ۷۶- اصول کلیدی منشور لایبزیگ ۱۲۲
- شکل ۷۷- راهبردهای توسعه پایدار شهری در طول دوره برنامه‌ریزی ۲۰۲۰-۲۰۱۴ ۱۲۳
- شکل ۷۸- شاخصه‌های اصلی رویکرد اتحادیه اروپا در برابر توسعه شهری پایدار و یکپارچه ۱۲۴
- شکل ۷۹- نمودار سیر تحول برنامه‌ریزی راهبردی اتحادیه اروپا ۱۲۴
- شکل ۸۰- سیاست‌های کلی برنامه اتحادیه اروپا ۱۲۵
- شکل ۸۱- فرآیند تدوین برنامه راهبردی استکهلم ۱۲۸
- شکل ۸۲- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی استکهلم ۱۲۹
- شکل ۸۳- فرآیند تدوین برنامه راهبردی بوداپست ۱۳۲
- شکل ۸۴- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی بوداپست ۱۳۳
- شکل ۸۵- ساختار تدوین برنامه راهبردی ردینگ ۱۳۷
- شکل ۸۶- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی ردینگ ۱۳۷
- شکل ۸۷- نمودار تمرکز شهر توکیو در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ ۱۴۰
- شکل ۸۸- فرآیند تدوین برنامه راهبردی توکیو ۱۴۱
- شکل ۸۹- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی توکیو ۱۴۲
- شکل ۹۰- ساختار تدوین برنامه راهبردی سئول ۱۴۴
- شکل ۹۱- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سئول ۱۴۶
- شکل ۹۲- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سنگاپور ۱۵۱
- شکل ۹۳- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سنگاپور ۱۵۲
- شکل ۹۴- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سیدنی ۱۵۶
- شکل ۹۵- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سیدنی ۱۵۷
- شکل ۹۶- فرآیند تدوین برنامه راهبردی لندن ۱۶۰
- شکل ۹۷- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی لندن ۱۶۱
- شکل ۹۸- دست آوردهای برنامه ۲۰۲۶-۲۰۲۲ سیاتل ۱۶۵
- شکل ۹۹- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سیاتل ۱۶۵



- شکل ۱۰۰ - سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سیاتل ۱۶۶
- شکل ۱۰۱ - چالش‌های پیش روی برنامه راهبردی قاهره ۱۷۰
- شکل ۱۰۲ - تدوین فرآیند برنامه راهبردی قاهره ۱۷۱
- شکل ۱۰۳ - سند چشم‌انداز برنامه راهبردی قاهره ۱۷۲
- شکل ۱۰۴ - جمع بندی رویکردهای تجارب خارجی ۱۷۵
- شکل ۱۰۵ - مراحل مطالعاتی طرح ۱۸۰
- شکل ۱۰۶ - مرحله اول ۱۸۱
- شکل ۱۰۷ - فرایند بررسی مبانی نظری ۱۸۱
- شکل ۱۰۸ - دیاگرام جمع‌بندی مبانی نظری ۱۸۳
- شکل ۱۰۹ - ابر واژگان مبانی نظری ۱۸۳
- شکل ۱۱۰ - فرایند بررسی تجارب ۱۸۴
- شکل ۱۱۱ - معیارهای گزینش تجارب داخلی و خارجی ۱۸۵
- شکل ۱۱۲ - دسته‌بندی شاخص‌های انتخاب تجارب داخلی ۱۸۵
- شکل ۱۱۳ - ابر واژگان تجارب داخلی ۱۸۷
- شکل ۱۱۴ - جمع‌بندی تجارب داخلی ۱۸۸
- شکل ۱۱۵ - ابر واژگان تجارب خارجی ۱۸۹
- شکل ۱۱۶ - جمع‌بندی تجارب خارجی ۱۹۰
- شکل ۱۱۷ - فرایند بررسی اسناد فرادست ۱۹۱
- شکل ۱۱۸ - سطح‌بندی اسناد فرادست ۱۹۱
- شکل ۱۱۹ - الگوی بررسی اسناد ۱۹۲
- شکل ۱۲۰ - دلایل استفاده از تحلیل متنی در فرایند بررسی اسناد فرادست ۱۹۳
- شکل ۱۲۱ - فرایند تحلیل متنی ۱۹۴
- شکل ۱۲۲ - تحلیل متنی ۱۹۵
- شکل ۱۲۳ - فرایند تحلیل متنی در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی رشت ۱۹۵
- شکل ۱۲۴ - مرحله دوم: شناخت و سنجش وضع موجود ۱۹۷



- شکل ۱۲۵- ابزارهای مورد استفاده در شناخت وضع موجود ۱۹۷
- شکل ۱۲۶- گروه‌های مطالعاتی ۱۹۸
- شکل ۱۲۷- تحلیل اطلاعات ۲۰۰
- شکل ۱۲۸- الگوی تحلیل روابط (Wilkinson & Birmingham, ۲۰۰۳) ۲۰۲
- شکل ۱۲۹- مراحل تدوین برنامه راهبردی ۲۰۵
- شکل ۱۳۰- مطالعات راهبردی ۲۰۶
- شکل ۱۳۱- تلقی از چشم‌انداز در فرایند برنامه‌ریزی راهبردی ۲۰۷
- شکل ۱۳۲- فرایند اجمالی مدل ODS ۲۰۸
- شکل ۱۳۳- فرایند چشم‌اندازسازی به روش ODS ۲۰۸
- شکل ۱۳۴- مدل چشم‌اندازسازی ارگون ۲۰۹
- شکل ۱۳۵- فرایند تدوین چشم‌انداز در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت ۲۰۹
- شکل ۱۳۶- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب جنسیت ۲۱۰
- شکل ۱۳۷- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سن ۲۱۱
- شکل ۱۳۸- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سطح تحصیلات ۲۱۱
- شکل ۱۳۹- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب درآمد ۲۱۲
- شکل ۱۴۰- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب شغل ۲۱۳

فهرست نقشه

- نقشه ۱- قلمرو جغرافیایی شهر رشت ۷
- نقشه ۲- توزیع فضایی شهرهای تجارب داخلی ۷۴
- نقشه ۳- موقعیت جغرافیایی شهر تبریز ۷۷
- نقشه ۴- نقشه موقعیت جغرافیایی شهر اصفهان ۸۱
- نقشه ۵- موقعیت جغرافیایی شهر کرمان ۸۵
- نقشه ۶- موقعیت جغرافیایی شهر اهواز ۸۹
- نقشه ۷- موقعیت جغرافیایی شهر آستارا ۹۳



- نقشه ۸- نقشه موقعیت جغرافیایی شهر تهران ۹۷
- نقشه ۹- توزیع فضایی موقعیت شهرهای مورد مطالعه در نقشه جهان ۱۲۱
- نقشه ۱۰- موقعیت جغرافیایی شهر استکهلم ۱۲۷
- نقشه ۱۱- موقعیت جغرافیایی بوداپست ۱۳۱
- نقشه ۱۲- موقعیت جغرافیایی ردینگ ۱۳۵
- نقشه ۱۳- موقعیت جغرافیایی شهر توکیو ۱۳۹
- نقشه ۱۴- موقعیت جغرافیایی شهر سئول ۱۴۵
- نقشه ۱۵- موقعیت جغرافیایی سنگاپور ۱۴۹
- نقشه ۱۶- موقعیت جغرافیایی شهر سیدنی ۱۵۴
- نقشه ۱۷- موقعیت جغرافیایی لندن ۱۵۹
- نقشه ۱۸- موقعیت جغرافیایی سیاتل ۱۶۳
- نقشه ۱۹- موقعیت جغرافیایی قاهره ۱۶۸

فهرست جداول

- جدول ۱- معرفی نواحی و محلات شهر رشت ۵
- جدول ۲- مقایسه توزیع جمعیت رشت در گروه‌های سنی عمده با جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵ ۸
- جدول ۳- شاخص‌های مختلف به تفکیک مناطق ۸
- جدول ۴- طبقه‌بندی مفهومی از تاریخ تفکر برنامه‌ریزی توسط فریدمن ۲۷
- جدول ۵- اعضای کارگروه شهرسازی-معماری و هوشمندسازی ۳۶
- جدول ۶- اعضای کارگروه مالی و اقتصادی ۳۷
- جدول ۷- اعضای کارگروه محیط زیست، خدمات شهری و بحران ۳۸
- جدول ۸- اعضای کارگروه حمل‌ونقل و امور زیربنایی ۳۹
- جدول ۹- اعضای کارگروه فرهنگی و اجتماعی ۴۰
- جدول ۱۰- اعضای کارگروه خدمات مدیریت ۴۱
- جدول ۱۱- سیر تحول انواع برنامه‌ریزی ۴۶
- جدول ۱۲- جدول تفاوت برنامه‌ریزی سنتی با برنامه‌ریزی راهبردی ۴۷



- جدول ۱۳ - نمونه طرح‌های CDS: تجارب داخلی ۴۸
- جدول ۱۴ - مفهوم انواع مشارکت ۵۹
- جدول ۱۵ - وجه اشتراک شهرهای منتخب مطالعات تجارب داخلی با شهر رشت ۷۵
- جدول ۱۶ - مطالعه تطبیقی تجارب داخلی ۱۰۹
- جدول ۱۷ - رتبه‌بندی جهانی شهرهای بررسی شده ۱۷۳
- جدول ۱۸ - مطالعه تطبیقی تجارب خارجی ۱۷۴
- جدول ۱۹ - مطالعه تطبیقی تجارب داخلی ۱۸۶
- جدول ۲۰ - مطالعه تطبیقی تجارب خارجی ۱۸۷
- جدول ۲۱ - تعاریف چشم‌انداز ۲۰۷
- جدول ۲۲ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب جنسیت ۲۱۰
- جدول ۲۳ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سن ۲۱۰
- جدول ۲۴ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سطح تحصیلات ۲۱۱
- جدول ۲۵ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب درآمد ۲۱۲
- جدول ۲۶ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب شغل ۲۱۲
- جدول ۲۷ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب قومیت ۲۱۴
- جدول ۲۸ - توزیع فراوانی آگاهی از نام منطقه محل سکونت توسط پاسخگویان ۲۱۴
- جدول ۲۹ - توزیع فراوانی اعلام درست نام منطقه محل سکونت توسط پاسخگویان ۲۱۴
- جدول ۳۰ - توزیع فراوانی مهم‌ترین اقدامات شهرداری در یک سال اخیر از نظر پاسخگویان ۲۱۴
- جدول ۳۱ - توزیع فراوانی آشنایی با شهردار رشت ۲۱۵
- جدول ۳۲ - توزیع فراوانی آگاهی بانام شهردار رشت ۲۱۵
- جدول ۳۳ - توزیع فراوانی مدت‌زمان تصدی شهرداری رشت توسط شهردار فعلی از نظر پاسخگویان ۲۱۶
- جدول ۳۴ - توزیع فراوانی اولویت‌های اصلی پروژه‌های شهری در صورت شهردار بودن پاسخگویان ۲۱۶
- جدول ۳۵ - توزیع فراوانی پیگیری اخبار شهرداری رشت توسط پاسخگویان ۲۱۷
- جدول ۳۶ - توزیع فراوانی منابع کسب خبر پاسخگویان درباره شهرداری رشت ۲۱۸
- جدول ۳۷ - توزیع فراوانی دلایل عدم پیگیری اخبار شهرداری رشت توسط پاسخگویان ۲۱۸



- جدول ۳۸- توزیع فراوانی رضایت از پروژه‌های اجرا شده توسط پاسخگویان..... ۲۱۹
- جدول ۳۹- توصیف متغیر رضایت پاسخگویان از پروژه‌های اجرا شده..... ۲۲۱
- جدول ۳۸- نظر پاسخگویان در مورد گویه های اعتماد و مشارکت..... ۲۲۱
- جدول ۴۱- توصیف شاخص اعتماد..... ۲۲۴
- جدول ۴۲- توصیف شاخص مشارکت..... ۲۲۴
- جدول ۴۳- مهم‌ترین دلیل عدم مشارکت پاسخگویان..... ۲۲۴
- جدول ۴۴- رضایت پاسخگویان از عملکرد دستگاه‌های مختلف..... ۲۲۵
- جدول ۴۵- توصیف متغیر رضایت از دستگاه‌های فرهنگی..... ۲۲۶
- جدول ۴۴- رضایت پاسخگویان از وضعیت خدمات حوزه شهری برای گروه‌های خاص..... ۲۲۶
- جدول ۴۵- توصیف متغیر رضایت از خدمات شهری به گروه‌های خاص..... ۲۲۶
- جدول ۴۸- توزیع فراوانی آگاهی از روز رشت توسط پاسخگویان..... ۲۲۷
- جدول ۴۹- اسم جایگزین رشت از نظر پاسخگویان..... ۲۲۷
- جدول ۵۰- خاطره انگیزه‌ترین مکان شهر از نظر پاسخگویان..... ۲۲۸
- جدول ۵۱- احساس دل‌تنگی پاسخگویان به اماکن شهری در صورت خروج از رشت..... ۲۳۰
- جدول ۵۲- معرفی اماکن تاریخی برای بازدید توسط پاسخگویان به گردشگران..... ۲۳۱
- جدول ۵۳- میزان موافقت پاسخگویان با حضور غیر گیلانیان در رشت جهت اسکان دائم..... ۲۳۲
- جدول ۵۴- رضایت پاسخگویان از عملکرد دستگاه‌های مختلف..... ۲۳۲
- جدول ۵۵- ماتریس همبستگی ارتباط بین متغیرهای اعتماد، مشارکت، رضایت از گروه‌های فرهنگی و رضایت از خدمات گروه‌های خاص با رضایتمندی از شهرداری..... ۲۳۳



مرحله اول: زمینه‌سازی مقدمات و تدوین چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی

ناکارآمدی طرح‌های جامع و تفصیلی شهری در راستای حل مشکلات شهر و شهرنشینی و همچنین لزوم توجه به نقش اقتصاد و رقابت‌پذیری در برنامه‌ریزی شهرها منجر به این شده است که برنامه‌های راهبردی - عملیاتی در دستور کار شهرداری‌های کشور قرار گیرند. با تاکید طرح‌های راهبردی بر نقش برجسته مدیریت محلی و جامعه محلی، زمینه مناسبی برای مشارکت مردم در تدوین این طرح پدید می‌آید که در نتیجه آن معضل بی‌اعتمادی مردم به مدیریت شهری و عدم تمایل‌شان به ورود به مباحث شهری تا حد زیادی مرتفع خواهد شد. از سویی در تمامی کشورهای پیش‌تاز در برنامه‌ریزی بر ضرورت توجه به دارایی‌ها و ظرفیت‌های شهر تاکید شده است که متأسفانه این مهم در شهرهای کشور ایران تا حدودی مغفول مانده است. برنامه‌های راهبردی - عملیاتی با نگاهی ظرفیت‌محور، دارایی‌محور و مشارکت‌جو به دنبال آن هستند که زیست‌پذیری شهرها را افزایش داده و از سوی دیگر درآمدهای پایدار شهری با افزایش رقابت‌پذیری توسعه بخشند و برند هر شهر را مشخص سازند.

در این میان، شهر رشت با وجود ظرفیت‌ها و دارایی‌هایی چون گردشگری، شهر خلاق خوراک، حلقه ارتباطی میان استان‌های مرکزی و شمالی، فاصله کوتاه تا پایتخت و بسیاری موارد دیگر، توان بالایی در افزایش رقابت‌پذیری با سایر شهرها را دارد و این برنامه به دنبال تدوین برنامه‌راهی پنج ساله برای تحقق این هدف است. فرایند تهیه و تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت عبارت است از:

گام اول: آماده‌سازی و زمینه‌سازی محیط برنامه‌ریزی؛

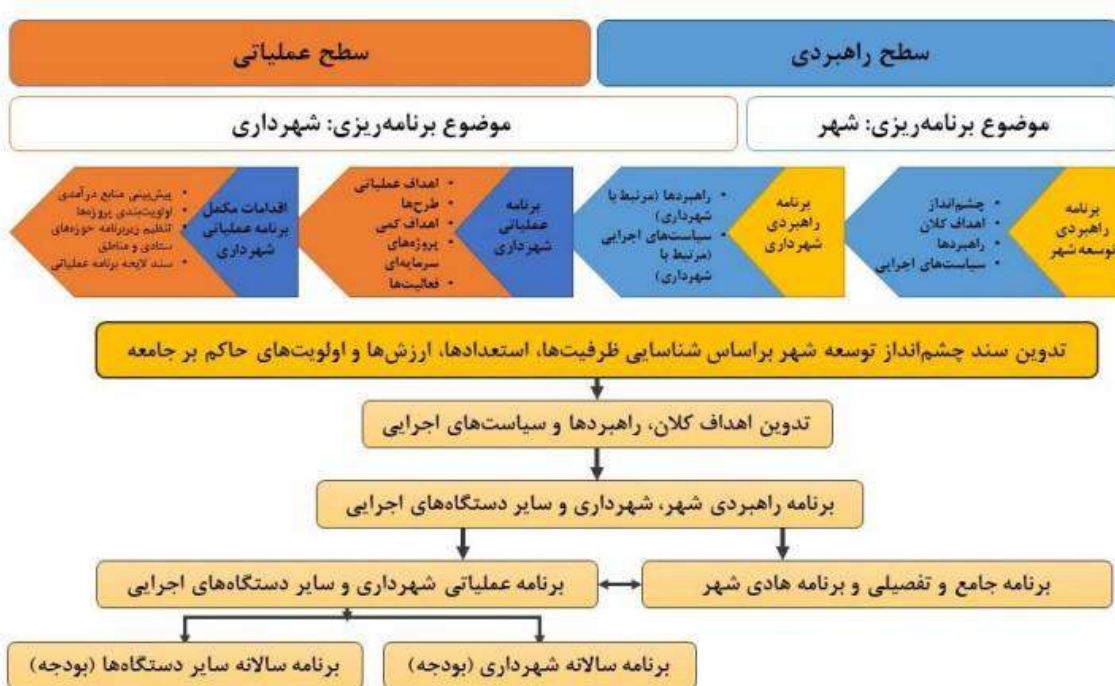
گام دوم: مطالعات موضوعی؛

گام سوم: چشم‌اندازسازی؛

گام چهارم: تدوین و تنظیم اهداف کلان؛

گام پنجم: تشخیص حوزه‌های راهبردی و تدوین راهبردها؛

گام ششم: ارائه بیانیه چشم‌انداز، اهداف کلان و راهبردهای توسعه شهر به مقامات مسئول.



شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی

به‌منظور آماده‌سازی محیط برنامه‌ریزی اقدامات متنوعی از قبیل جلسات، کارگاه‌های آموزشی و پرسشنامه و مصاحبه مردمی صورت پذیرفت که در ادامه و در بخش ظرفیت‌سازی به آن‌ها اشاره شده است.



۱- تعریف چارچوب و مقدمات فرایند برنامه‌ریزی راهبردی

۱-۱- تعریف اهداف اولیه و اساسی پروژه و دستاوردهای مورد انتظار بر اساس قوانین و شیوه‌نامه‌های فرادست و درخواست‌های کارفرما در چارچوب‌های فوق

اهداف اولیه و اساسی در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت عبارت است از:

- افزایش زیست‌پذیری شهر رشت وابسته به درآمدهای پایدار شهری؛
- افزایش رقابت‌پذیری در محورهای کارآفرینی؛
- دستیابی به برنامه سالانه شهرداری.

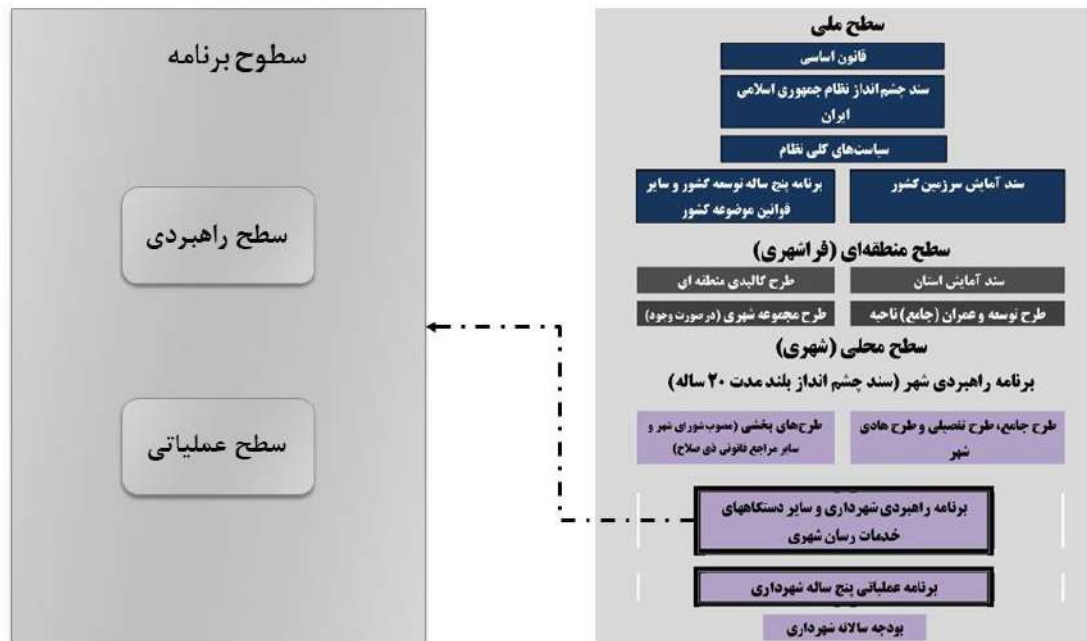
تدوین برنامه پنج‌ساله شهرداری متکی بر چندین محمل قانونی است که گزیده‌ای از مهم‌ترین آن‌ها ارائه می‌شود:

الف) ماده (۱۵) قانون نوسازی و عمران شهری مصوب (۷/۹/۱۳۴۷) شهرداری‌های مشمول ماده ۲ این قانون، مکلف‌اند با راهنمایی وزارت کشور برنامه عملیات نوسازی و عمران و اصلاحات شهر را برای مدت پنج سال بر اساس نقشه جامع شهر و در صورتی که فاقد نقشه جامع باشند بر اساس احتیاجات ضروری شهر و با رعایت اولویت آن‌ها در حدود منابع مالی مقرر در این قانون و سایر امکانات مالی شهرداری تنظیم کرده و پس از تصویب انجمن شهر و تأیید وزارت کشور، طرح‌های مربوط را بر اساس آن اجرا کنند.

ب) بند (۳۲) ماده (۸۰) قانون، تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱/۳/۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن واحدهای شهرستانی کلیه سازمان‌ها و مؤسسات دولتی و مؤسسات عمومی غیردولتی که در زمینه ارائه خدمات شهری وظایفی را به عهده دارند موظف‌اند برنامه سالانه خود در خصوص خدمات شهری را که در چارچوب اعتبارات بودجه سالانه خود تنظیم کرده‌اند به شورا ارائه نمایند.

پ) بند (۲) ماده (۸۰) قانون تشکیلات و وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱/۳/۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن بررسی و شناخت کمبودها، نیازها و نارسایی‌های اجتماعی، فرهنگی، آموزشی، بهداشتی اقتصادی و رفاهی حوزه انتخابیه و تهیه طرح‌ها و پیشنهادهای اصلاحی و راه‌حل‌های کاربردی در این زمینه‌ها جهت برنامه‌ریزی و ارائه آن به مقامات مسئول.

ت) ماده (۲۵) آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها (مصوب ۱۲/۴/۱۳۴۶): بودجه شهرداری‌ها باید بر اساس برنامه‌ها و وظایف و فعالیت‌های مختلف و هزینه هر یک از آن‌ها تنظیم گردد طرز تنظیم برنامه و بودجه و تفریق بودجه و نحوه تفکیک وظایف و فعالیت‌ها و انطباق بودجه با برنامه و همچنین طرز برآورد درآمد و هزینه به‌موجب دستورالعملی خواهد بود که به‌وسیله وزارت کشور تصویب و ابلاغ خواهد شد.



شکل ۲- جایگاه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری در چارچوب قانونی اسناد توسعه کشور

هدف از تهیه برنامه عملیاتی - راهبردی شهرداری رشت، تدوین برنامه‌ای است که انتظارات ذیل را محقق سازد:

۱. قادر باشد طرح‌های فرادست از جمله طرح جامع و تفصیلی شهر رشت و طرح‌های بخشی معاونت‌ها/ سازمان‌های شهرداری را به زبان قابل فهم بودجه تبیین نماید؛
۲. دربرگیرنده کلیه فعالیت‌ها و برنامه‌های معاونت‌های، شهرداری، مناطق، شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه باشد و همه فعالیت‌ها را هم‌راستا و در رسیدن به اهداف تعیین شده هماهنگ نماید؛
۳. پوشش‌دهنده کلیه فعالیت‌های عمرانی، سرمایه‌ای و هزینه‌ای شهرداری باشد؛
۴. دارای زبان قابل فهم برای بازارهای مالی باشد؛
۵. برآورد نسبتاً دقیقی با شاخص‌های قابل‌سنجش برای اجرای طرح‌ها در زمان‌بندی مشخص شده ارائه نموده و منابع تأمین مالی طرح‌ها را به‌درستی و به‌دقت تعیین نماید؛
۶. اولویت‌های اصلی شهر و شهرداری را مشخص نموده و آن را در تخصیص منابع منعکس نماید؛
۷. در راستای شفافیت ساختار مدیریت شهری، تصویر دقیق و مشخصی از وضعیت شهر در سال‌های آینده در اختیار مدیریت شهری و شهروندان قرار دهد؛
۸. از تجارب جهانی و مبانی نظری تدوین برنامه‌های میان‌مدت شهرداری‌ها استفاده کند؛
۹. مبتنی بر چارچوب‌های قانونی موجود در زمینه تدوین برنامه‌ها از جمله قوانین موضوعه کشور، دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور و مصوبات شورای اسلامی شهر رشت باشد؛
۱۰. تبدیل خواسته و مطلوب‌های شهروندان به زبان برنامه‌ریزی راهبردی و ایجاد زنجیره‌ای از راهبردها تا اقدامات، به‌منظور اتصال برنامه‌های بلندمدت توسعه شهر به برنامه مالی شهرداری (بودجه سالانه) به‌واسطه برنامه میان‌مدت (برنامه عملیاتی)؛



۱۱. فراهم آوردن بستر مشارکت فعال تمامی گروه‌های ذی‌نفع شهری شامل سازمان‌های مردم‌نهاد، بخش خصوصی و متخصصین مرجع شهرسازی و مدیریت شهری (شامل اشخاص حقیقی و حقوقی)؛
۱۲. کمک به مدیریت پایدار و مطلوب شهری بر اساس برنامه‌محوری و مشارکت‌جویی.

۱-۲- مشخص نمودن قلمرو موضوعی و جغرافیایی

شهر رشت، مرکز شهرستان و استان گیلان است که خود در بخش مرکزی شهرستان واقع شده است و از شمال به دهستان‌های حومه و پسیخان، از شرق به دهستان‌های سنگر و اسلام‌آباد و سراوان، از غرب به شهرستان شفت و از جنوب به شهرستان رودبار محدود می‌شود (طرح جامع رشت مصوب ۱۳۸۶) و از نظر موقعیت جغرافیایی در ۲۹ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه شمالی واقع شده است (خمامی زاده، ۱۳۷۹). رشت در دشتی هموار قرار دارد و رودخانه سفیدرود از سمت شرق و از فاصله ۲۰ کیلومتری آن عبور کرده و در بندر کیشهر به دریا می‌ریزد و دارای دو رودخانه حائز اهمیت به نام‌های زرچوب و گوهر رود که از حومه جنوب شهر، وارد شهر می‌شوند.

شیب عمومی شهر رشت ۴ درصد برآورد شده است. هر چه به سمت ناحیه شمالی شهر حرکت کنیم، از میزان شیب کاسته می‌شود، تنها محدوده‌های واقع در کنار رودخانه‌ها شیبی در حدود ۱۳ تا ۲۴ درصد دارند. جهت شیب عمومی شهر رشت در دو سمت جنوب به شمال و جنوب شرقی به شمال غربی است اختلاف ارتفاع بین سطوح در داخل شهر بسیار ناچیز است و سیمای عمومی، شهر مسطح و هموار به نظر می‌رسد این شهر از نظر ارتفاعی در ارتفاع بسیار کمی از سطح دریاهای آزاد واقع شده است و محدوده‌های عمده شهر در ارتفاع ۴ تا ۸ متری واقع شده‌اند. روند شکل‌گیری شهر رشت ابتدا از هسته‌ای اولیه، در بین رودخانه‌های گوهر رود و زرچوب با کمی تمایل به شرق آغاز شده و در بین دو رودخانه گسترش یافته است که در نهایت دارای مساحت ۱۰۱۶۳ هکتار است (طرح جامع رشت مصوب ۱۳۸۶).

شهر رشت واقع در بخش مرکزی شهرستان رشت متشکل از پنج منطقه شهری است. هر یک از این مناطق شامل سه ناحیه و ۱۱ محله است که در ذیل به آن‌ها اشاره شده است.

جدول ۱- معرفی نواحی و محلات شهر رشت

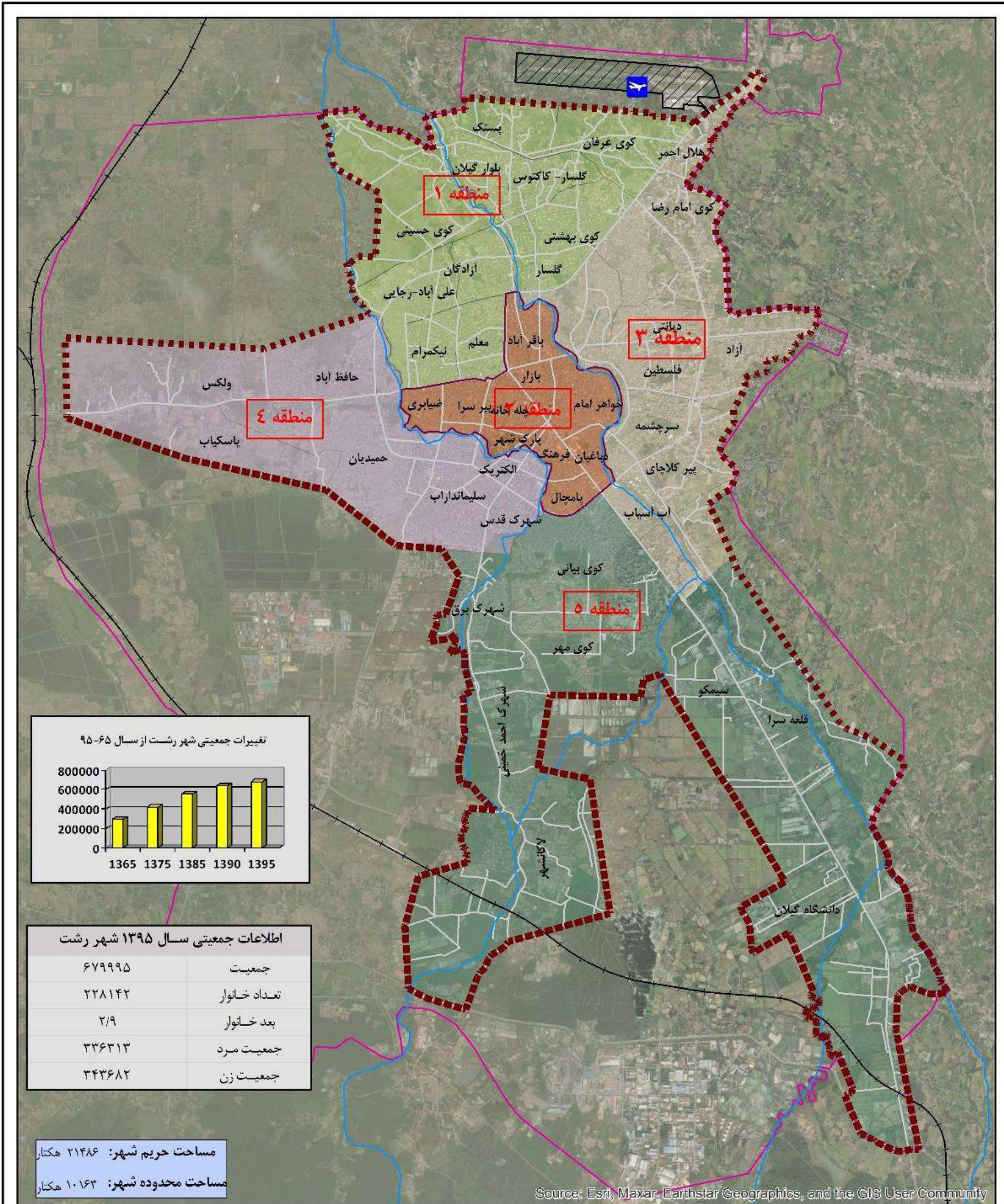
منطقه	ناحیه یک	ناحیه دو	ناحیه سه
منطقه یک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله کوی عرفان ➤ محله پستک ➤ محله بلوار گیلان ➤ محل گلزار - کاکتوس ➤ محله کوی بهشتی ➤ محله گلزار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله کوی حسینی ➤ محله کوی علی‌آباد - رجایی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله نیکمرام ➤ محله معلم ➤ محله آزادگان
منطقه دو	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله بازار ➤ محله باقرآباد 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله پارک‌شهر ➤ محله پیرسرا ➤ محله چله‌خانه ➤ محله ضیابری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله خواهر امام - ساغریسازان ➤ محله صومعه‌سرا ➤ محله فرهنگ ➤ محله پامچال ➤ محله دباغیان
منطقه سه	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله هلال احمر ➤ محله آزاد 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله شالکو ➤ محله فلسطین 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله آب - آسیاب ➤ محله پیر کلاچای



<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله چمران ➤ محله کسبج 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله پردیسان ➤ محله دیانتی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله کوی امام رضا (ع) 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله الکترلیک ➤ محله سلیمانداراب ➤ محله شهرک قدس 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله صفسر ➤ محله حمیدیان ➤ محله پاسکیاب ➤ محله ولکس ➤ محله عینک 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله نخودچر ➤ محله یخسازی ➤ محله خرسندی 	منطقه چهار
<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله دانشگاه گیلان ➤ محله دولت آباد ➤ محله سیمکو ➤ محله قلعه سرا 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله شهر برق ➤ محله دهکده گیل ➤ محله شهرک سید احمد خمینی ➤ محله شهرک کمپوست ➤ محله لاکانشهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله بیانی ➤ محله مسکن مهر 	منطقه پنج

ویژگی‌های مناطق شهرداری رشت به شرح زیر است:

- منطقه یک؛ واقع در بخش شمالی شهر منطقه‌ای با تسهیلات و امکانات رفاهی مطلوب، فراوانی نسبی اقشار اجتماعی متوسط به بالاتر و گرایش شدید به بلندمرتبه‌سازی؛
- منطقه دو؛ به عنوان بافت مرکزی و تاریخی واجد ارزش شهر رشت دارای قابلیت‌های گردشگری جهت بازدید از بناهای قدیمی محله و وجود آثار باستانی از جمله مسجد حاج صمدخان و کتابخانه مرکزی؛
- منطقه سه؛ وجود شورای حل اختلاف در مسجد محله، افزایش نقش عبوری معابر منطقه و عدم وجود بازار و بازارچه در برخی محلات؛
- منطقه چهار؛ وجود روابط همسایگی قوی در میان ساکنین محله، قرارگرفتن نخستین رصدخانه گیلان، وجود اراضی وسیعی به صورت مزارع کشاورزی و باغ‌ها؛
- منطقه پنج؛ وجود مسکن مهر در این منطقه، وجود مراکز صنعتی، وجود دانشگاه گیلان و کاربری‌های فرامنطقه‌ای و امکان بهره‌برداری مناسب از این پتانسیل.



طرح راهبردی- عملیاتی شهر رشت

عنوان نقشه: قلمرو جغرافیایی طرح راهبردی رشت

راهنما:

- فرودگاه رشت
- رودخانه
- راه های اصلی
- خطوط راه آهن
- حریم شهر
- محدوده شهر

سیستم تصویر: UTM
 زون: 39

0 500 1000 1500 m

نقشه ۱- قلمرو جغرافیایی شهر رشت



براساس سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیت شهرستان رشت ۹۵۶۹۷۱ نفر است. جمعیت شناور ثابت روزانه شهر رشت به عنوان مادرشهر استان گیلان بالغ بر ۱۲۰۰۰۰۰ نفر است. جمعیت این شهر در تعطیلات و ماه‌های 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 (سالنامه آماری استان گیلان ۱۳۹۵).

جدول ۲- مقایسه توزیع جمعیت رشت در گروه‌های سنی عمده با جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵

گروه‌های عمده سنی	تعداد	تعداد	درصد	درصد
	کشور	رشت	کشور	رشت
۰ تا ۱۴ سال	۱۹۱۹۲۶۶۵	۱۱۶۳۳۰	۲۴	۱۷/۱
۱۵ تا ۵۴ سال	۵۵۸۵۲۰۸۴	۵۱۶۷۸۲	۶۵/۹	۷۶
۶۵ به بالا	۴۵۷۱۵۱۸	۴۶۸۷۳	۶/۱	۶/۹

جدول زیر نمرات شاخص‌های مختلف را به تفکیک مناطق نشان می‌دهد. در مجموع نمره اعتماد به شهرداری در سال ۹۵ نمره ۴۴/۷۲ بوده، البته نمره اعتماد در منطقه چهار بیش از سایر مناطق است. نمره تمایل به مشارکت در سال ۹۵ نمره ۳۹/۶۶ بوده و تمایل به مشارکت در منطقه یک بیش از سایر مناطق بود. در ضمن نمره اعتماد به شهرداری ۱۰/۰۴۶۳ است. هر چند در مناطق پاسخگویان منطقه پنج بیشترین اعتماد را به مجموعه شهرداری دارند. در ضمن نمره مشارکت شهروندان جهت بهبود کیفیت خدمات شهری در سال ۹۸ ۳۵/۷۸۷۰ بوده و در مناطق هم بیشترین تمایل به مشارکت در مناطق دو است. همچنین نمره رضایت کلی شهروندان عملکرد شهرداری در سال ۴۴/۹۸۴۹۵۴ بود که منطقه سه دارای بیشترین رضایت از عملکرد شهرداری داشت.

جدول ۳- شاخص‌های مختلف به تفکیک مناطق

مناطق شاخص‌ها	منطقه ۱	منطقه ۲	منطقه ۳	منطقه ۴	منطقه ۵	جمع کل
اعتماد به شهرداری در سال ۹۵	۴۳/۵۶	۴۴/۰۶	۴۴/۰۵	۵۰	۴۱/۴۸	۴۴/۷۲
تمایل به مشارکت در سال ۹۵	۴۱/۱۶	۴۰/۵	۳۵/۷۸	۴۰/۶۲	۴۱/۱۵	۳۹/۶۶
اعتماد شهروندان به شهرداری در سال ۹۸	۱۲/۰۴۵۵	۸/۵۲۲۷	۷/۳۸۶۴	۱۰/۲۲۷۳	۱۲/۲۵۰۰	۱۰/۰۴۶۳
نمره مشارکت شهروندان جهت بهبود کیفیت خدمات شهری در سال ۹۸	۳۵/۶۸۱۸	۳۸/۵۲۲۷	۳۵/۹۰۹۱	۳۳/۷۵۰۰	۳۵/۰۰۰۰	۳۵/۷۸۷۰
نمره رضایت کلی شهروندان عملکرد شهرداری در سال ۹۸	۴۴/۲۰۴۵	۴۳/۵۲۲۷	۴۴/۵۴۵۵	۴۲/۷۲۷۳	۴۲/۳۷۵۰	۴۳/۴۹۵۴

شهر رشت نزدیک‌ترین شهر بزرگ به بندر انزلی (بزرگترین بندر شمال کشور) و مرز آستارا (امن‌ترین مرز زمینی کشور) است. این شهر تخلیه‌گاه بسیار مناسب برای کالاها به مقصد شمال شرق و شمال غرب کشور است و قرارگیری آن در مسیر کریدور شمال جنوب به همراه توریسم‌پذیری گسترده موقعیت ممتازی در زمینه تجارت برای این شهر فراهم کرده است. همین مسائل باعث شده که این شهر در طول تاریخ به عنوان یک شهر تجاری شناخته شود.

استان گیلان غنی‌ترین استان کشور از نظر تولید محصولات کشاورزی است. این استان دارای رتبه‌ی نخست کشوری در تولید ماکیان، رتبه‌ی نخست ایران در کشت مکانیزه‌ی برنج، رتبه‌ی نخست کشور در تنوع محصولات و بسیاری از مزایای کشاورزی دیگر است. البته توسعه‌ی شهرنشینی باعث کاهش اقبال به کشاورزی شده ولی هنوز هم مزارع کشاورزی حتی در نواحی درونی شهر و در حاشیه‌ی خیابان‌های شهر دیده می‌شوند که در بین کلانشهرهای ایران بی‌نظیر است. رشت در گذشته قطب تولیدات نساجی ایران بود در سالیان اخیر بسیاری از کارخانجات بزرگ صنعتی در رشت به حالت تعلیق در آمده‌اند و



بسیاری از کارخانه‌ها و شرکت‌های فعال نیز با ظرفیت کم و با مشکلات زیاد مشغول به فعالیت هستند. مهم‌ترین عوامل عدم توسعه صنعتی رشت کج‌نظری‌ها در زمینه بخشی‌نگری مسئولان است. از جمله مهم‌ترین صنایع فعال رشت عبارتند از: گروه صنعتی ایران رادباتور، مجتمع فولاد گیلان، فومن شیمی، سبحان دارو، پارس خزر، کاشی خزر، کاسپین تامین، سبحان انکولوژی و...

بررسی شاخص‌های اقتصادی در شهر رشت نشان می‌دهد: مهم‌ترین سهم شهر رشت از مجموعه تولیدی کشور، با لحاظ معیار تعداد شاغلین، به ترتیب عبارتند از: (گروه‌های آب و برق، گاز)، (عمده فروشی - خرده فروشی)، (صنعت - ساخت) (طرح جامع رشت مصوب ۱۳۸۶).

۱-۳- شناسایی نهادهای افراد و گروه‌های کلیدی ذی‌نفوذ و تاثیرگذاری در فرایند تهیه و اجرای برنامه

وجود گروه‌های ذینفع و ذینفوذ در جامعه جهت ایجاد شفافیت و بیان خواسته‌های مردم امری بدیهی و مسلم است. هر چه ارتباط تعاملی این گروه‌ها، دولت و مردم شفاف‌تر و واضح‌تر باشد طبیعی است که حضور این گروه‌ها مقبول‌تر خواهد بود. در سیستم شهری به منظور آشنائی با مسائل و مشکلات عمومی ضمن فراهم آوردن بستر مناسب جهت فعالیت این گروه‌ها آن‌ها را در مسیر اهداف خط‌مشی‌های عمومی قرار داد. بنابراین شفاف‌ترین رابطه بین گروه‌های ذینفع، مدیریت شهری و مردم همان شناخت اهداف گروه از سوی مردم، فراهم آوردن شرایط مساوی از سوی مدیریت شهری برای همه گروه‌ها و رعایت مسائل بازی گروهی از سوی گروه‌های ذی‌نفوذ در جامعه است. در این بخش از مطالعات سعی شده است با شناسایی این گروه‌ها و دسته‌بندی آنان سهم هریک در تاثیرپذیری و تاثیرگذاری بر سیستم شهری نیز تعیین گردد تا در ادامه مطالعات بتوان متناسب با نقش هریک از گروه‌ها برنامه‌ریزی لازم در جهت پیشبرد چشمانداز و اهداف سند را تعیین نمود.

گروه‌های ذی‌نفوذ، مستقیماً در فتح قدرت و اجرای آن، مشارکت نمی‌یابند بلکه در حالیکه خارج از قدرت باقی می‌مانند آن‌را متأثر می‌سازند و برآن فشار می‌آورند. در مورد گروه‌های ذی‌نفوذ تقسیم‌بندی‌های مختلفی انجام شده است. واژه گروه‌های ذی‌نفوذ احتمالاً دقیق نیست و کلیه شرکت‌کنندگان در خط‌مشی‌گذاری عمومی که خواهان تجزیه و تحلیل آن‌ها هستیم را در بر نمی‌گیرد. برخی از شرکت‌کنندگان در خط‌مشی‌گذاری عمومی اصلاً گروه ذی‌نفوذ نیستند ولی ما آن‌ها را به دلیل شرکتشان در امر سیاست‌گذاری گروه‌های ذی‌نفوذ می‌خوانیم. ذی‌نفوذان عبارتند از:

- فرد ذی‌نفوذ؛ فردی که بدون داشتن سمت رسمی در پروژه (یا هر پدیده رخ داده‌ای که از آن منتفع می‌شود) می‌تواند بر رفتار دیگران تأثیر بگذارد و آن‌را تغییر دهد از نفوذ برخوردار است. بنابراین اقتدار از قدرت رسمی بوجود می‌آید و نفوذ از قدرت غیررسمی.
- گروه‌های ذی‌نفوذ؛ از افراد یا سازمان‌هایی تشکیل شده است که هدف مشترکی دارند و از نفوذ و قدرت مسلطی در یک زمینه برخوردارند و تلاش می‌کنند از راه‌های سیاسی، اهداف خود را تحقق بخشند. گروه‌های ذی‌نفوذ، مستقیماً در فتح قدرت و اجرای آن، مشارکت نمی‌یابند بلکه در حالیکه خارج از قدرت باقی می‌مانند آن‌را متأثر می‌سازند و برآن فشار می‌آورند. گروه‌های ذی‌نفوذ در پی تأثیر بر زمامدارانند نه آنکه زمامدارانی از خود را به قدرت برسانند. این



مفهوم ابتدا در ایالات متحده برای مطالعه تاثیر سازمان‌ها و انجمن‌های خصوصی بر دولت، مورد استفاده قرار گرفت.

وسایل و ابزارهای گروه‌های ذی‌نفوذ عبارتند از:

- اقدام مستقیم در سطح قدرت (وزراء، نمایندگان مجلس و کارکنان عالیرتبه)؛
- اقدام غیر مستقیم در سطح مردم (برای برانگیختن واکنش مردم).



شکل ۳- افراد و گروه‌های ذی‌نفوذ

۱-۴- شناسایی گروه‌های هدف، ذی‌نفعان و بهره‌وران پروژه

تحلیلگران سیاست همواره در پی درک چگونگی شکل‌گیری و توسعه ابزارهای شکل‌دهی سیاست‌ها، تصمیمات، برنامه‌ها با توجه به حضور گروه‌های ذینفع بوده‌اند تا، رفتار منافع و تأثیر آن‌ها بر فرایندهای تصمیم‌گیری را درک کنند و با اجرای روشن‌تر تصمیمات یا اهداف و امکان‌سنجی گزینه‌های سیاست آینده را بررسی نمایند. با این حال، عواملی مانند تقسیم‌پذیری منابع و برتری نابرابر ذی‌نفعان مانع این کار می‌شوند (رینولدز، ۲۰۰۶، ۲۸۸). سیاست‌های عمومی معمولاً درون شبکه‌های الگوهای کم و بیش ثابت از روابط اجتماعی بین ذی‌نفعان به هم وابسته که حول مسائل سیاست یا برنامه‌های سیاست شکل می‌گیرد ایجاد می‌شوند که در آن‌ها ذی‌نفعان متعدد به روشی کم و بیش نظام‌مند و بر پایه ارزش‌ها، مسیرهای حرکت و انگیزه‌های درونی ذی‌نفعان و منابع ابزارها یا وسایل عملی ذی‌نفعان برای تحقق اهدافشان به هم مرتبط‌اند. بدین ترتیب یکی از دغدغه‌های مهم



سیاست‌گذاران و مدیران سازمان‌ها (شرکت‌ها و پروژه‌ها) مشارکت سازنده ذینفعان و ایجاد تعادل بین خواسته‌های مختلف و گاه متناقض ایشان در شرایط محیطی پیچیده و دارای عدم قطعیت برای تحقق اهداف و رفع موانع احتمالی موفقیت سیاست‌های سازمان‌ها، شرکت‌ها و پروژه‌ها بوده است؛ زیرا بدون شناخت ذینفعان هدف‌گذاری صحیح شناسایی، موضوعات اولویت‌ها و میزان سهم در رسیدن به نتایج امکان‌پذیر نیست (مایلز و کینان ۲۰۰۳، ۱۷) در این راستا تحلیل ذینفعان، به درک بهتر پویایی قدرت و منافع متناقض ذینفعان و ارتقای شفافیت و برابری تصمیم‌گیری در پروژه‌هایی که تأثیر زیادی بر همه ذینفعان دارد کمک می‌کند و اطلاعاتی در خصوص شناسایی ذینفعان و پیش‌بینی نوع تأثیر مثبت یا منفی و توسعه راهبردهایی برای دریافت بیشترین حمایت مؤثر ممکن برای پروژه و کاهش هرگونه موانع موفقیت اجرا فراهم می‌کند (فریدمن و مایلز ۲۰۰۶، ۴۹)؛ علاوه بر این تحلیل ذینفعان توانایی بالقوه و تعارض بین افراد و گروه‌ها را تبیین می‌کند و به شناسایی راهبردهای بالقوه برای مذاکره با ذینفعان مخالف کمک می‌کند (بانک جهانی، ۲۰۱۳، ۲). در مجموع، تحلیل ذینفعان از مسیرهای گوناگونی چون تعامل مؤثرتر با ذینفعان، کلیدی استفاده بهینه از همکاری‌ها و شکل‌دهی همکاری‌های جدید و ارتقای میزان مشارکت و حمایت آن‌ها از برنامه مداخله پیش‌بینی موارد مخالفت و پیشگیری از مشکلات، سوءتفاهم‌ها و تضادهای احتمالی کمک به تدوین راهبردهای عملیاتی، مداخله ارائه اطلاعات مهمی در زمینه اهداف، نیازها و منابع و کاهش نامعلومی‌ها، پایدارسازی مالی نیازمندان و افزایش رقابت‌پذیری تشویق حس مالکیت ذینفعان کلیدی نسبت به موضوع محور شدن افراد یا گروه‌های حامی برنامه یا ارائه دهنده خدمات می‌تواند به موفقیت بیشتر سیاست سازمان یا پروژه منجر شود (موری، ۲۰۱۰، ۵۴). همچنین ضعف یا عدم مدیریت ذینفعان می‌تواند برای پروژه و سازمان مخرب باشد و مشکلاتی از قبیل بروز تضاد با، جامعه پیچیده شدن فرایند تصمیم‌گیری‌ها در پروژه و سازمان بروز تأخیر و افزایش هزینه‌های پروژه مخدوش شدن اعتبار و سابقه افراد و شرکت‌های حاضر در پروژه، دشواری اولویت‌بندی و پاسخ‌گویی به مطالبات ذینفعان را در پی خواهد داشت (پاکو و گارسیو، ۲۰۰۸، ۴۷۵).

مفهوم ذینفع اولین بار به وسیله مؤسسه تحقیقات استنفورد در سال ۱۹۶۳ مطرح شد و در سال ۱۹۸۴ توسط فریمن وارد ادبیات مدیریت راهبردی گردید. پس از آن مطالعات گسترده‌ای در زمینه اولویت‌بندی و تحلیل ذینفعان در زمینه‌های مختلف اقتصاد علوم سیاسی برنامه‌ریزی و علوم محیطی به ویژه در کتاب‌های فریمن و همکاران (۲۰۰۷) و لیندا بورن (۲۰۰۹) در زمینه مدیریت ذینفعان انجام گرفته است (لیترت و همکاران ۲۰۱۳، ۱۳۶). با توجه به طیف گسترده‌ای از روش‌های تحلیل ذینفع برخی نویسندگان معتقد به وجود ابهام گسترده در ادبیات تحلیل ذینفعان به علت گستردگی آن هستند (چپسن و اسکرود، ۲۰۰۹: ۳۳۷). برخی نظریه‌ها تعریفی محدود و ابزاری و برخی دیگر دیدگاهی گسترده و هنجاری‌تر از ذینفعان ارائه می‌دهند (رید و همکاران، ۲۰۰۹، ۱۹۳۵؛ چپسن و اسکرود، ۲۰۰۹، ۳۳۸) در این پژوهش با وجود تأکید برخی منابع بر تمایز مفهوم ذینفع و بازیگر بر مبنای میزان تأثیرگذاری و نقش‌آفرینی یا تأثیرپذیری به هر دو مفهوم واژه ذینفع اطلاق می‌شود و تعبیر فریمنی از ذینفع به عنوان فرد یا گروهی که بر اقدامات، سیاست‌ها، برنامه‌ها یا اقدامات یک سازمان تأثیر می‌گذارد یا از آن تأثیر می‌پذیرد مورد نظر است. همچنین، تحلیل ذینفعان به عنوان فرایندی که افراد، گروه‌ها و سازمان‌های مؤثر بر یا تحت تأثیر یک تصمیم یا اقدام را شناسایی می‌کند و اولویت آن‌ها برای مشارکت در فرایند تصمیم‌گیری را مشخص می‌نماید در نظر گرفته می‌شود.

در الگوهای تحلیل ذینفعان گستره وسیعی از ابزارها به صورت کیفی و کمی برای شناسایی ذینفعان، موقعیت تأثیر آن‌ها بر سایر گروه‌ها و منافعشان در یک برنامه خاص استفاده می‌شود. در متون مختلف روش‌ها، فرایند و گام‌های مختلفی برای مدیریت و فرایند تحلیل ذینفعان ذکر شده است (هرمانز و همکاران، ۲۰۱۰، ۲۳؛ آلتونن، ۲۰۱۲: ۱۱؛ و رید و همکاران ۲۰۰۹، ۱۹۳۷). با این حال مطالعات نشان می‌دهند که فرایند و گام‌های تحلیل ذینفعان به طور عمده در برگزیده سه مرحله عمومی، شناسایی ذینفعان اولویت‌بندی ذینفعان و مشارکت ذینفعان است. شناسایی ذینفعان به عنوان اولین مرحله و مبنای مراحل بعدی تحلیل ذینفعان حساسیت زیادی دارد، زیرا اگر در فرایند شناسایی ذینفعان، ذینفعان به اشتباه تشخیص داده شوند ممکن است الزاماتی به وجود آورد که با واقعیت مطابقت نداشته باشد یا با حذف الزامات مربوط به موفقیت سازمان یا (نهاد، شرکت و پروژه)



توسط ذی‌نفعان اصلی آن هزینه و ریسک اجرای کار را بالا برد برای پوشش و شناسایی‌های گروه‌های ذی‌نفع الگوهای گوناگون ارائه شده است که هر کدام دارای مزایا و معایبی هستند فریدمن و مایلز (۲۰۰۶) نظریه‌های مربوط به شناسایی ذی‌نفعان مختلف را به سه دسته نظریه‌های توصیفی، هنجاری و ابزاری تقسیم می‌کنند (فریدمن و مایلز، ۲۰۰۶، ۵۰). تحلیل‌های هنجاری و ابزاری نیازمند درکی از وضعیت فعلی امورد و تحلیل‌های توصیفی پیش نیاز اساسی برای تحلیل‌های هنجاری و ابزاری به شمار می‌آیند. البته توجهات هنجاری برای تحلیل ذی‌نفع ممکن است به نتایج ابزاری منجر شود. مبنای هنجاری حاکی از آن است که ذی‌نفعان باید در فرایندهای تصمیم‌گیری مشارکت کنند و در نتیجه احساس مالکیت بر این فرایندها داشته باشند با اجرای این کار ممکن است تحلیل ذی‌نفع به صورت یک هدف ابزاری عمل کند که به توسعه روابط و اعتماد و درک متقابل میان شرکت‌کنندگان منجر شود (هوریش و همکاران، ۲۰۱۴، ۱۲). معمولاً ذی‌نفعان بر اساس سهمی که در پدیده تحت بررسی دارند با رویکردی از بالا به پایین توسط محققان شناسایی می‌شوند که ممکن است منافع ذی‌نفعان را منعکس نسازد پرل و همکاران (۲۰۰۷) یک فرایند چرخه‌ای مصاحبه و گروه‌های کانونی را برای شناسایی سازمان‌ها مداخلات یا موضوعات تحت بررسی پیشنهاد می‌کنند. چوالیر و باکلز روش‌های شناسایی ذی‌نفعان را شامل شناسایی توسط کارشناسان یا سایر ذی‌نفعان؛ خودگزینی در پاسخ به تبلیغات یا اطلاعیه‌ها سوابق مکتوب یا داده‌های سرشماری که ممکن است اطلاعاتی را برای دسته‌بندی‌ها بر اساس سن جنسیت، مذهب، و محل سکونت ارائه دهند؛ خاطرات افراد در زمینه پدیده مورد مطالعه شناسایی افرادی که دخیل بودند؛ یا استفاده از فهرستی از دسته‌های ذی‌نفعان احتمالی می‌دانند (چوالیر و باکلز، ۲۰۰۸، ۱۴). چپسن و اسکروود روش‌های مرسوم شناسایی ذی‌نفعان را استفاده از کارگاه‌های مشورتی یا گروه‌های، کانونی طوفان فکری و روش دلفی استفاده از فهرست ذی‌نفعان، عمومی درخواست از افراد سازمان برای برشمردن ذی‌نفعان استفاده از فرم‌های جمع‌آوری اطلاعات مانند پرسش‌نامه برای نظرخواهی از خبرگان حوزه مورد نظر معرفی می‌کنند (چپسن و اسکروود، ۲۰۰۹، ۳۳۷) در شناسایی ذی‌نفعان شمول یا حذف افراد به روش به کار رفته و هدف تحلیل بستگی دارد اگر نگرانی اصلی تحلیل ذی‌نفعان توزیع برابر هزینه‌ها و منافع یک پروژه باشد؛ به عنوان مثال در طرح‌ریزی پروژه و اجرای آن ممکن است لازم باشد که همه ذی‌نفعان شامل شوند وقتی منفعت اصلی کارایی یک پروژه یا سازمان، باشد فقط آن دسته از ذی‌نفعانی که به احتمال زیاد بر کارکرد پروژه یا سازمان تأثیر گذارند با منافع منابع و نفوذشان مدنظر قرار می‌گیرند. در هر دو مورد، تحلیل ذی‌نفع را می‌توان با تمایز و دسته‌بندی ذی‌نفعان بهبود بخشید طیفی از روش‌ها برای اجرای این کار ایجاد شده‌اند که در بخش بعدی درباره آن‌ها بحث خواهد شد.



شکل ۴- روش‌های شناسایی ذی‌نفعان

۱-۴-۱- مدل‌های تحلیل ذی‌نفعان

با توجه به ماهیت پویای روابط بین سازمان یا (نهاد، شرکت و پروژه) و ذی‌نفعان مختلف آن، ذی‌نفعان باید بر اساس نقش اهمیت و قدرت متفاوتی که برای سازمان دارند طبقه‌بندی شوند. چوالیر و باکلز، ذی‌نفعان را در نمودار رنگین‌کمان و طبق درجه‌ای که می‌توانند بر یک مسئله یا اقدام تأثیرگذار باشند یا تحت تأثیر قرار بگیرند، دسته‌بندی می‌کنند (چوالیر و باکلز، ۲۰۰۸، ۱۷). روش‌های متعددی برای تحلیل ذی‌نفع وجود دارد که باید مطابق با نیازها و محدودیت‌هایی باشد که نشئت گرفته از موقعیتی است که در آن تحلیل‌گران سیاست خودشان را می‌یابند. هرمانز و همکاران یک دسته‌بندی هفتگانه از روش‌های تحلیل ذی‌نفعان در حوزه سیاست‌گذاری پیشنهاد می‌دهند:

۱. تحلیل شبکه (تحلیل شبکه اجتماعی، تحلیل ذی‌نفع)؛
۲. روش‌های تحلیل ذی‌نفع (تحلیل ذی‌نفع)؛
۳. مدل‌های نظریه بازی‌ها (تحلیل ابربازی تحلیل فوق‌بازی)؛
۴. تحلیل رفتار متقابل مدل‌های تحلیل رفتار متقابل مدل‌های تبادل رأی؛
۵. تحلیل گفتمان (تحلیل استدلالی تحلیل سیاست روایی، روش شناسی Q)؛
۶. نگاشت‌شناختی، مصاحبه‌های شخصی Q، تحلیل شبکه ذی‌نفع پویا (DANA)؛
۷. استخراج اولویت روش (AHP) برای تحلیل ذی‌نفع (هرمانز و همکاران، ۲۰۱۰، ۲۶).

هرمانز و تیسن با مروری بر متون تحلیل سیاست و پژوهش عملیاتی، هجده روش را شناسایی کرده‌اند (هرمانز و تیسن،

۲۰۰۹: ۸۱۱).



• الف - تحلیل گروه‌های تاثیرگذار و تاثیرپذیر

یکی از مدل‌های بررسی ذینفعان استفاده از ماتریس قدرت-منفعت است. توجه به اهمیت ذینفعان در هر سازمان، نویسنده‌گانی همچون جانسن و چولس، چارچوب ارائه شده را برای تعیین انواع ذینفعان پذیرفتند که موقعیت انواع ذینفعان را مطابق با نوع تلاش‌های مورد نیازشان در یک ماتریس نشان داده است. بر روی محور عمودی قدرتی که بطور بالقوه در دست دارند و بر روی محور افقی سطح خواسته‌های ذینفعان از سازمان بیان شده است که با توجه به آن می‌توان انواع ذینفعان را مطابق شکل ذیل در چهار گروه طبقه بندی نمود. برای گروه A حداقل تلاش لازم و نیاز به اقدام فوری نیست، زیرا ذینفعانی با قدرت کم و کمترین سطح خواسته هستند. گروه B باید مطلع نگه داشته شوند و اقدام فوری نیاز نیست، زیرا این گروه دارای قدرت کم و سطح بالایی از خواسته و علاقه هستند. ذینفعان گروه C باید راضی نگه داشته شوند، چون چالش برانگیزترین هستند. این گروه با وجود عدم منافع، ممکن است قدرت خود را در واکنش به یک پروژه خاص بکار برند. ذینفعان این گروه دارای قدرت بالا و سطح خواسته و علاقه پایین هستند. ذینفعان گروه D، بازیکنان کلیدی هستند چون دارای قدرت بالا و سطح بالایی از خواسته و علاقه هستند و واکنش خود را نسبت به پروژه‌ها و طرح‌های سازمان با توجه به اولویت‌های اصلی شکل می‌دهند.

سطح منافع

	کم	زیاد
کم	A کمترین تلاش	B مطلع نگه داشتن
زیاد	C راضی نگه داشتن	D بازیگران کلیدی

شکل ۵- نگاهت ذینفعان، ماتریس قدرت/علاقه

• ب - چارچوب اولویت‌بندی ذی‌فغان میچل و همکارانش

چارچوب ذینفعان میچل و همکارانش، نشان می‌دهد که ذینفعی که یک یا چند ویژگی قدرت، مشروعیت و فوریت دارد برای شرکت مهم‌تر است. با ترکیب این سه ویژگی، می‌تواند توپولوژی از ذینفعان شکل گیرد و اهمیت آن‌ها برای مدیریت و تصمیم‌گیری ارزیابی شود. طبق این چارچوب، ذینفعان با قدرت بیشتر، درخواست و نیازشان در چشم مدیریت بارزتر است. در این



چارچوب، قدرت ذینفعان عبارت است از: توانایی کسانی که قدرت دارند نتایج آنطور که می‌خواهند محقق شود. مبنای قدرت عمدتاً در نوع منابع استفاده شده برای اعمال قدرت دیده می‌شود. ایتزیونی معتقد است ۳ نوع قدرت اجباری، مالی و اعتبارسازی مبتنی بر منابع نمادین وجود دارد. میچل و همکارانش استدلال می‌کنند که هر چه مطالبات ذینفعان قانونی‌تر باشد، احتمال آنکه پاسخ مثبتی از شرکت‌ها دریافت کنند، بیشتر خواهد بود. ضرورت درخواست ذینفعان، به عنوان ویژگی سومی دیده می‌شود که بارز بودن ذینفع را افزایش می‌دهد. ضرورت و فوریت عبارت است از: درجه هر یک از مطالبات ذینفعان برای توجه فوری به آن. ضرورت و فوریت مبتنی بر ۲ ویژگی است که عبارتند از حساسیت زمانی (درجه‌ای که تاخیر در توجه به مطالبات یا روابط ذینفعان غیرقابل قبول است) و حیاتی بودن (اهمیت مطالبه برای ذینفعان). همانطور که در شکل ذیل نشان داده شده است. با ترکیب ۳ ویژگی قدرت، مشروعیت و فوریت ۷ نوع ذینفع به وجود می‌آید:

ذی‌نفعان ساکت: قدرت نفوذ بر شرکت را دارند، اما نه بر اساس خواسته‌های ضروری و مشروعیت و همچنین قدرتشان بدون استفاده باقی خواهد ماند.

ذی‌نفعان محتاط: دارای مشروعیت‌اند اما قدرتی برای نفوذ بر شرکت ندارند و خواسته‌های ضروری هم ندارند. در نتیجه فشاری برای ارتباط با این ذینفعان وجود ندارد.

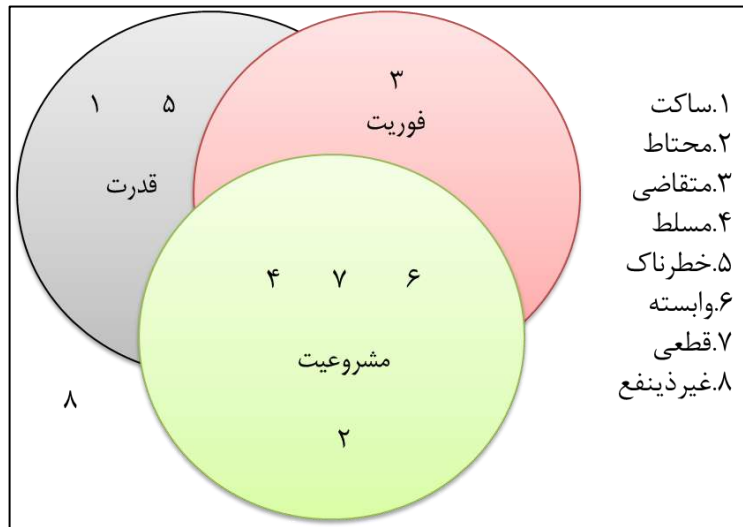
ذی‌نفعان متقاضی: ضرورت تنها ویژگی ارتباطی این ذینفعان است. آن‌ها خواسته‌های ضروری دارند، اما هیچ قدرت و مشروعیتی ندارند.

ذی‌نفعان مسلط (حاکم): دارای مشروعیت و قدرت هستند و تاثیرشان در روابط قابل اطمینان است.

ذی‌نفعان وابسته (محتاج): ذینفعانی با فقدان قدرت توصیف شده‌اند اما خواسته‌های مشروع و ضروری دارند. این قدرت در این رابطه دوطرفه نیست و از طریق ارزش گذاشتن به دیگران مورد حمایت واقع می‌شوند.

ذی‌نفعان خطرناک: ضرورت و قدرت دارند اما مشروعیت ندارند و ممکن است اجباری و یا خطرناک باشند و استفاده از قدرت اجبار اغلب وضعیت بی‌قانونی را به وجود می‌آورد.

ذی‌نفعی که ۲ یا ۳ ویژگی داشته باشد؛ دارای اولویت بالاتری نسبت به ذی‌نفع با یک ویژگی خواهد بود.



شکل ۶- دسته‌بندی ذینفعان از دیدگاه میچل و همکاران (میشل، ۱۹۹۷)

• ج- طبقه‌بندی ذی‌نفعان از دیدگاه فریدمن و مایلز

فریدمن و مایلز دو معیار را برای تعریف روابط ذینفعان شرکت در نظر گرفته‌اند. توپولوژی آن‌ها از روابط ذینفع- سازمان متفاوت است:

- روابط با شرکت از نوع سازگار یا ناسازگار بر حسب مجموعه‌ای از ایده‌ها و منافع مادی روابط لازم یا مشروط.
- روابط ضروری برای ایجاد یک ساختار اجتماعی یا ارتباط بین مجموعه‌ای از ایده‌های منطقی کافی نیستند.
- ارتباط بین ذینفعان دارای روابط مشروط نیز یکپارچه نیست.

بر اساس ۲ معیار فوق، ۴ نوع ارتباط بین شرکت‌ها و ذینفعان ایجاد می‌شود که در شکل زیر نشان داده شده است:



	ضروری	مشروط؛ محتمل
سازگار	نوع A دفاعی ذینفعان مدیران ارشد شرکا	نوع B فرصت طلبانه عموم مردم شرکت‌های متصل شده با واسطه انجمن مشترک تجارت
ناسازگار	نوع D سازش اتحادیه صنفی کارکنان سطح پایین دولت مشتریان بستانکاران برخی از NGO ها	نوع C رقابتی / حذف مقصر اعضای عمومی برخی از NGO ها

شکل ۷- طبقه‌بندی ذی‌نفعان از دیدگاه فریدمن و مایلز

نوع A: روابط سازگار ضروری وقتی است که همه طرف‌ها چیزی برای پیروز شدن در این ارتباط دارند. این بسیار منطقی است که این روابط را بعنوان یک استراتژی حفظ کرد.

نوع B: روابط سازگار مشروط. دو طرف منفعی دارند ولی ارتباط مستقیمی بین آنها وجود ندارد. یک استراتژی فرصت طلبانه می‌تواند استراتژی منطقی باشد.

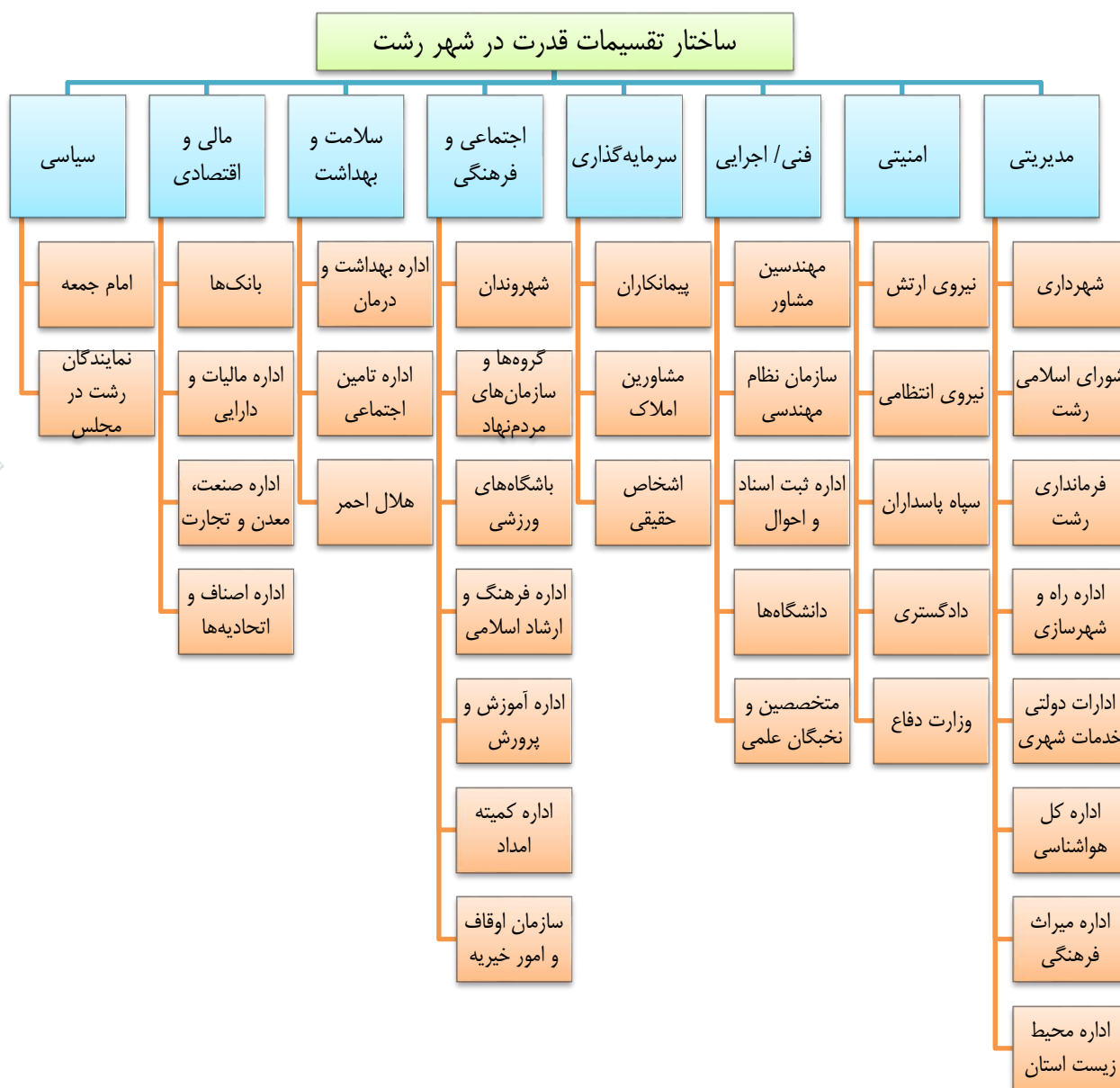
نوع C: روابط ناسازگار مشروط. دو طرف مجموعه‌ای از ایده‌ها یا منافع مخالف و بی‌ارتباط دارند. این زمانی مشکل خواهد بود که یک یا دو طرف بر جایگاه و موقعیت خود پافشاری نماید. استراتژی رقابتی دفاع از منافع با تلاش برای حذف یا بی‌اعتبار کردن دیدگاه مخالفان مناسب است.

نوع D: روابط ناسازگار ضروری وقتی اتفاق می‌افتد که منافع مادی لزوماً به یکدیگر مرتبط است، اما عملکردشان منجر به روابطی که خود تهدید است می‌شود. در این حالت، منطقی واگذاری امتیاز و سازش مناسب است.



۱-۴-۲- تحلیل ذینفعان در شهر رشت

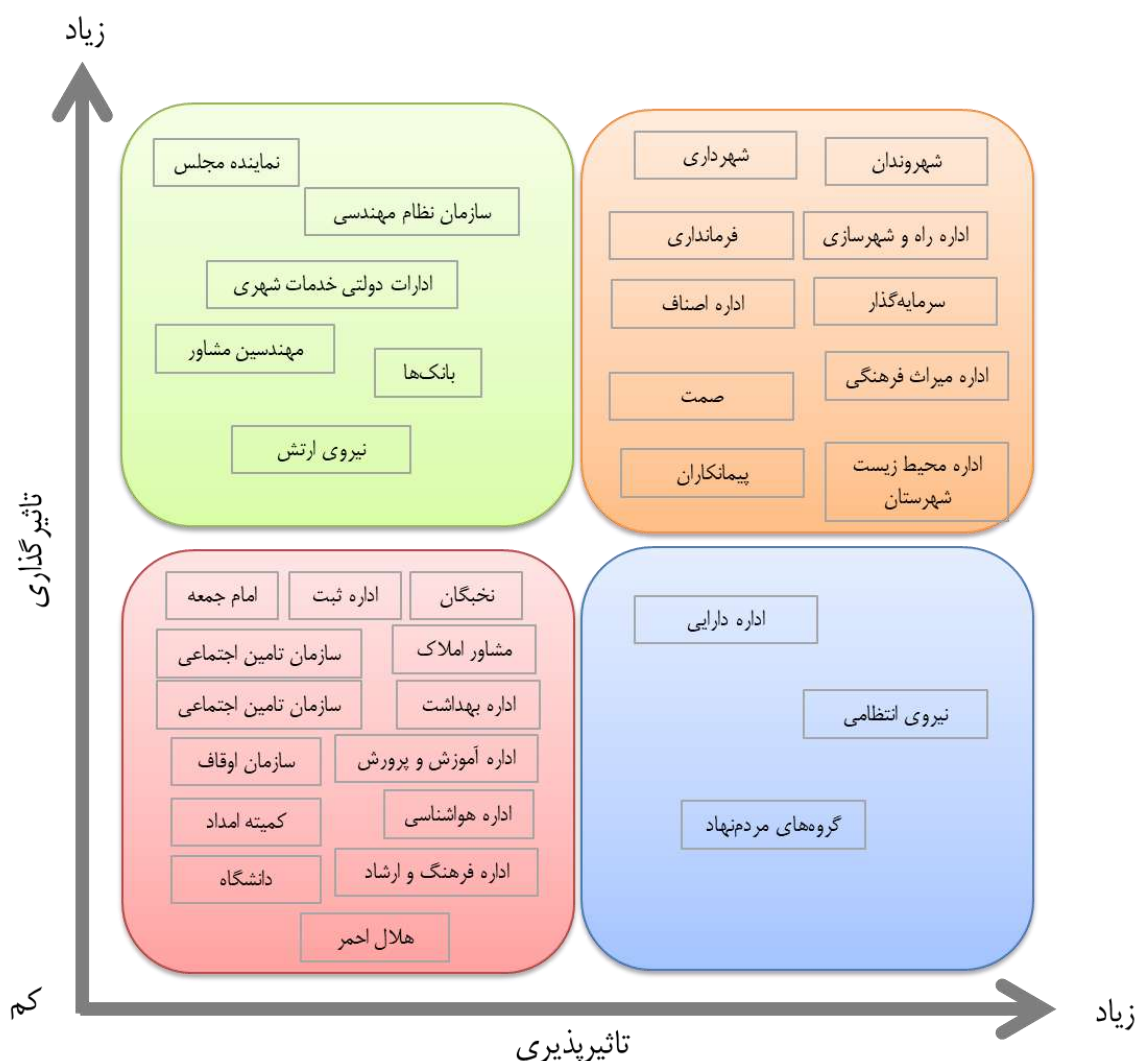
رابطه بین شهر و ذینفعان و گروه‌های حاضر در آن رابطه‌ای پویا است. تمام ذی‌نفعان و ذینفعان در شهرهای اثرات و اهمیت یکسانی برای سیستم مدیریتی شهر ندارند. شناسایی آن‌ها دارای حساسیت زیادی است، زیرا اگر این گروه‌ها به اشتباه تشخیص داده شوند، ممکن است الزاماتی به وجود آورد که با واقعیت مطابقت نداشته و یا از بین رفت برخی از الزامات در این سیستم گردد. بنابراین شناسایی ذینفعان موجب پیشگیری از تعارض منافع می‌شود. در نمودار پایین ساختار کلی تقسیمات گروه‌های قدرتمند و اثرگذار در شهر رشت ارائه شده است که براساس عملکرد و کارکردهای گروه‌ها و اشخاص تقسیم‌بندی شده است.



شکل ۸- ساختار تقسیمات قدرت در شهر رشت



از جمله ابزارهایی که جهت شناسایی ذینفعان کلیدی به کار می‌رود، ماتریس اثرگذاری و اثرپذیری است. تحلیل این ماتریس توسط نرم‌افزار میک مک صورت پذیرفته است که در آن تحلیل متغیرها براساس قدرت نفوذ و وابستگی آن‌ها در مدلسازی ساختاری-تفسیری است. براساس قدرت وابستگی و نفوذ متغیرها، می‌توان دستگاه مختصاتی تعریف کرد و آن را به چهار قسمت مساوی تقسیم نمود. این تجزیه و تحلیل بر پایه قدرت نفوذ (تاثیرگذاری) و میزان وابستگی (تاثیرپذیری) هر متغیر شکل گرفته و امکان بررسی بیشتر محدوده هر یک از متغیرها را فراهم می‌سازد. به طور کلی متغیرها در چهار ناحیه قرار می‌گیرند که شامل: بررسی بیشتر محدوده هریک از متغیرها را فراهم می‌سازد.



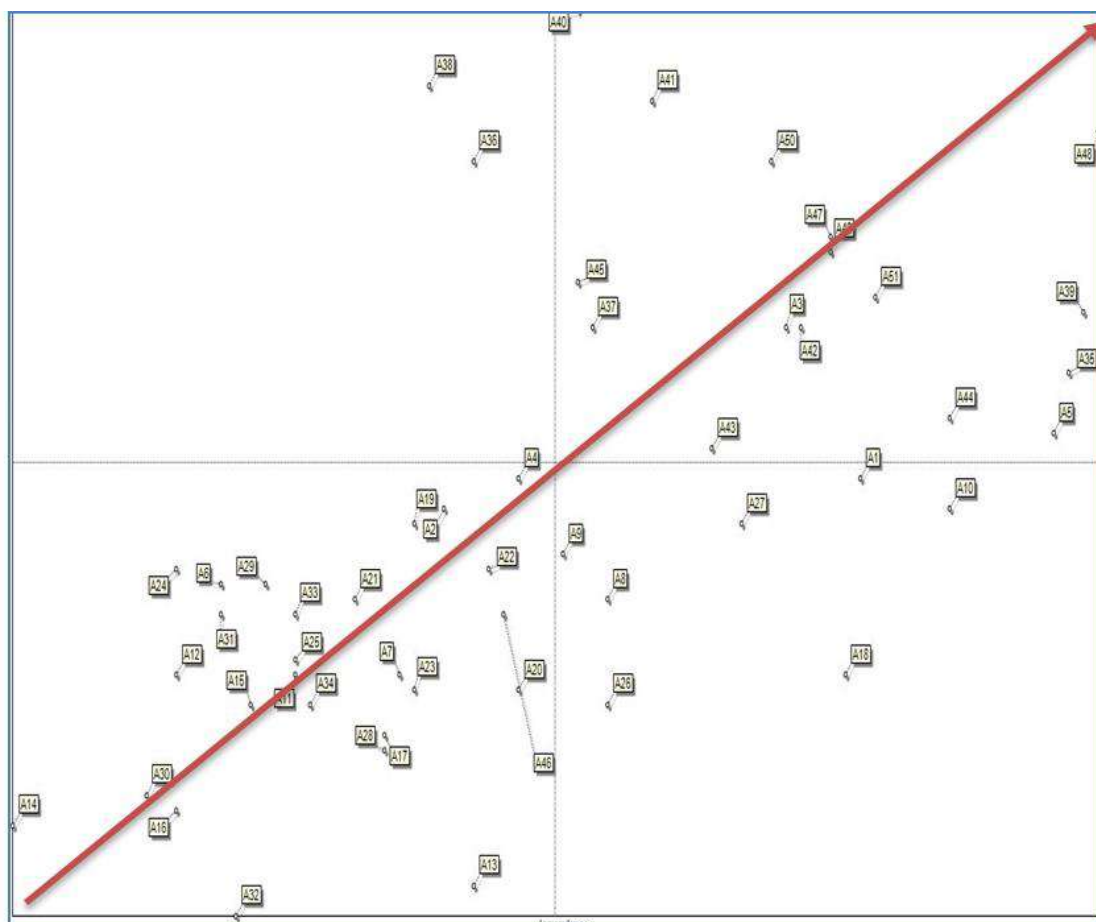
شکل ۹- ماتریس تأثیرپذیری و تأثیرگذاری

نتایج نمودار فوق براساس نظرات کارشناسان در خصوص تأثیرپذیری و تأثیرگذاری گروه‌های ذینفع و ذینفوذ در شهر رشت تشکیل شده است، که براساس آن شهروندان این شهر در بیشترین سطح از تأثیرگذاری و تأثیرپذیری قرار دارند و پس از آن شهرداری و سرمایه‌گذاران بسیار حساس به تغییرات و تحولات شهری هستند، همچنین از دیگر نهادهایی که در این دسته قرار دارند



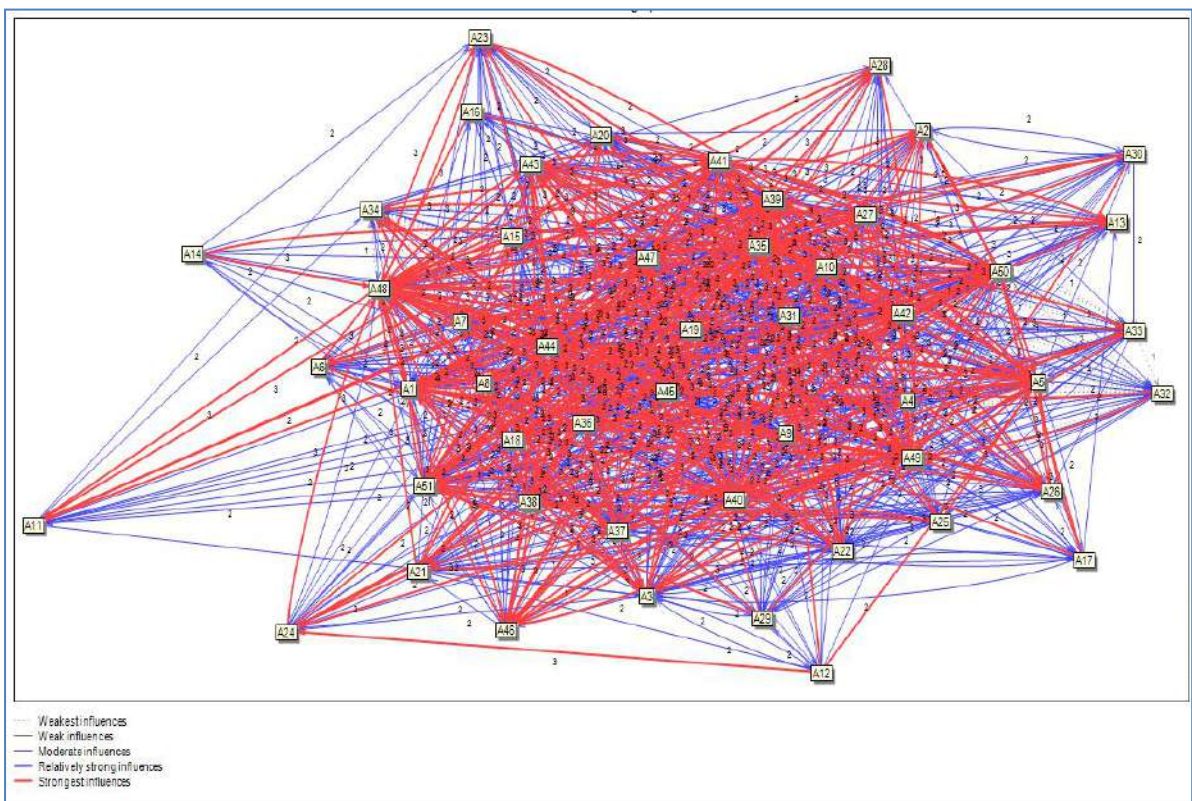
می‌توان به شورای اسلامی شهر رشت، اداره میراث فرهنگی، اداره اصناف و اتحادیه‌ها، اداره محیط‌زیست شهرستان، فرمانداری شهر رشت، اداره راه و شهرسازی، اداره آب منطقه‌ای، اداره صنعت، معدن و تجارت و پیمانکاران اشاره نمود. همچنین در ماتریس بعدی جهت روابط گروه‌های اثرگذار و اثرپذیر نمایش داده می‌شود که برای مثال بیانگر این است که کدام ذینفعان و ذینفوذان بر شهرداری اثرگذار هستند و از طرف دیگر شهرداری بر کدام گروه‌ها تاثیر می‌گذارد:

تأثیر گذار

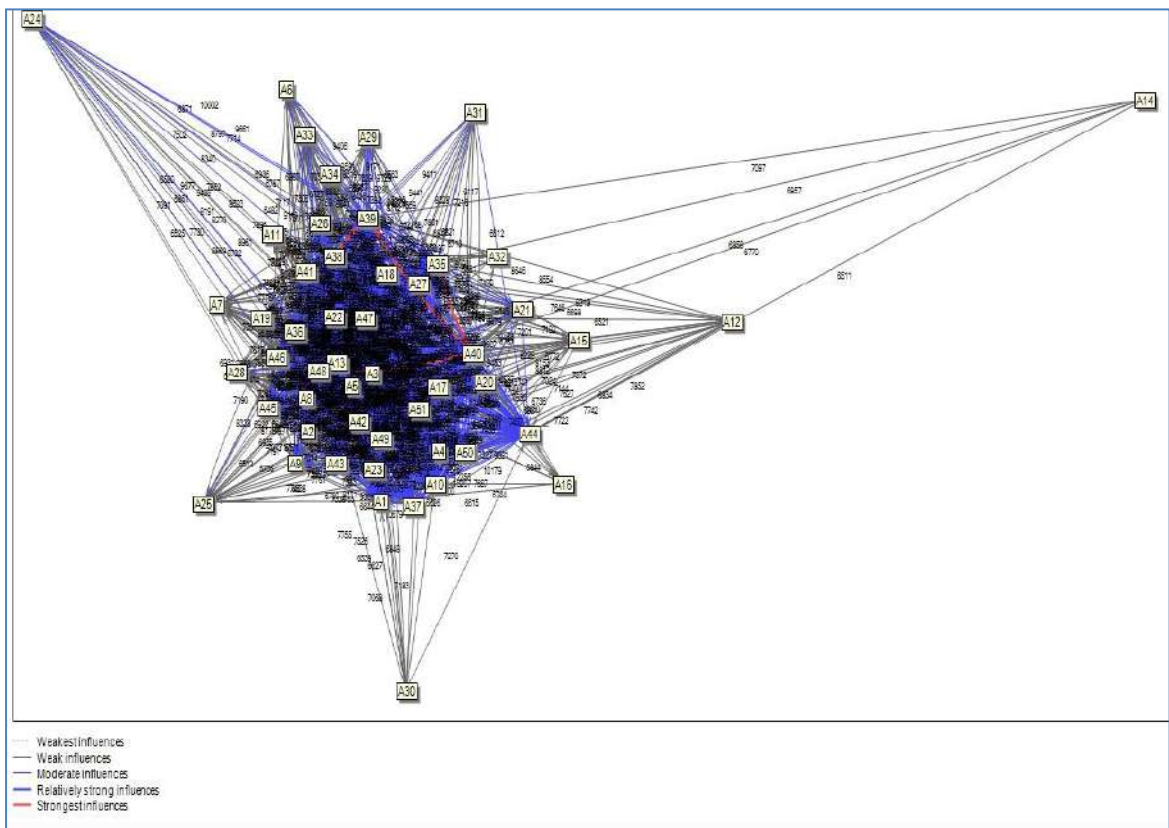


تأثیر پذیر

شکل ۱۰- نمودار وضعیت پایداری/ناپایداری سیستم



شکل ۱۱- تأثیرات مستقیم با پوشش ۵۰ درصد

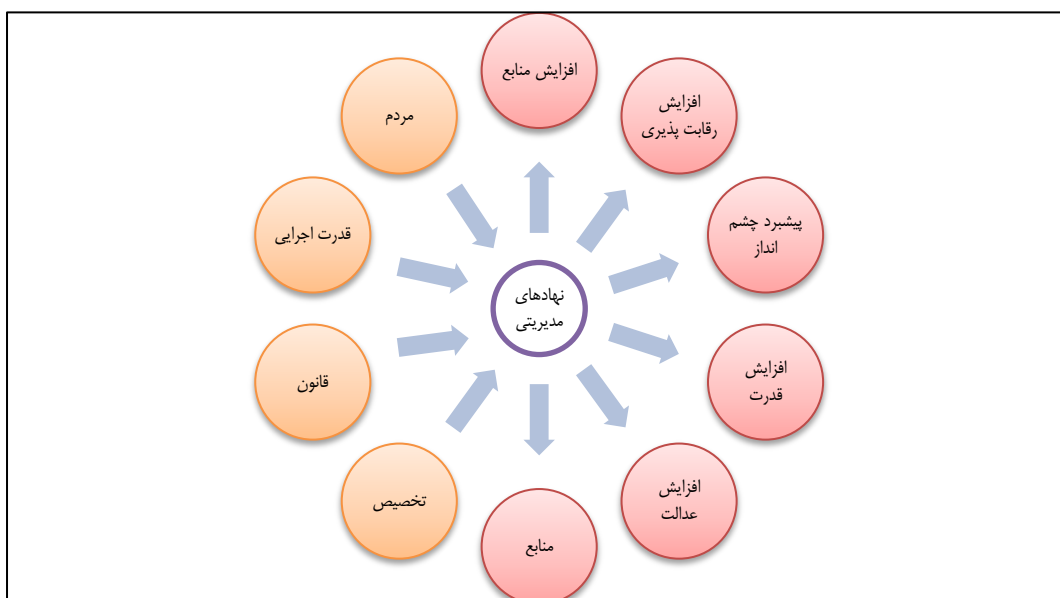


شکل ۱۲- تأثیرات غیرمستقیم با پوشش ۵۰ درصد

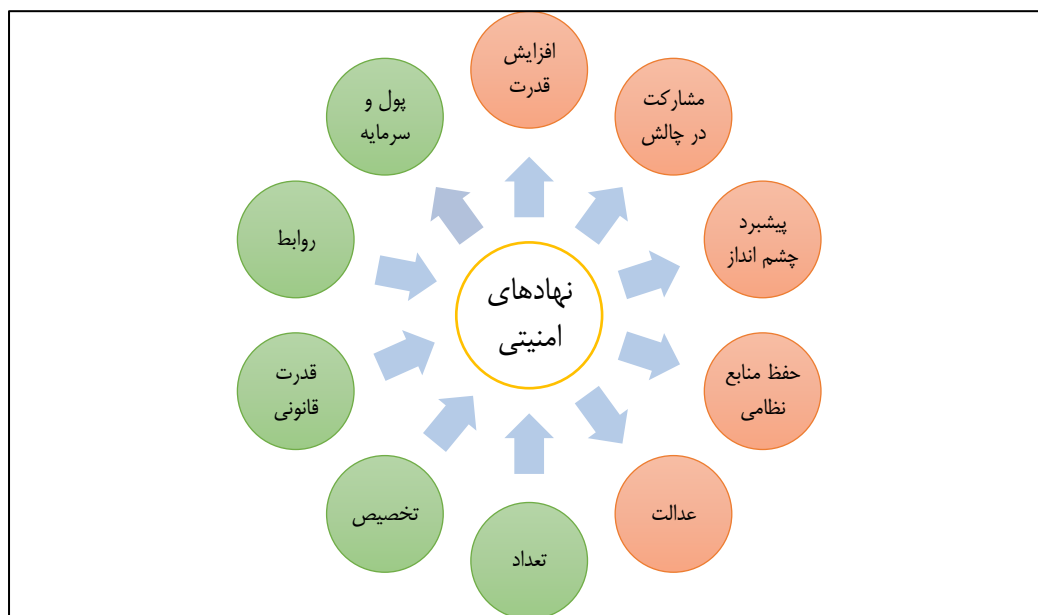


• بررسی اساس قدرت گروهها

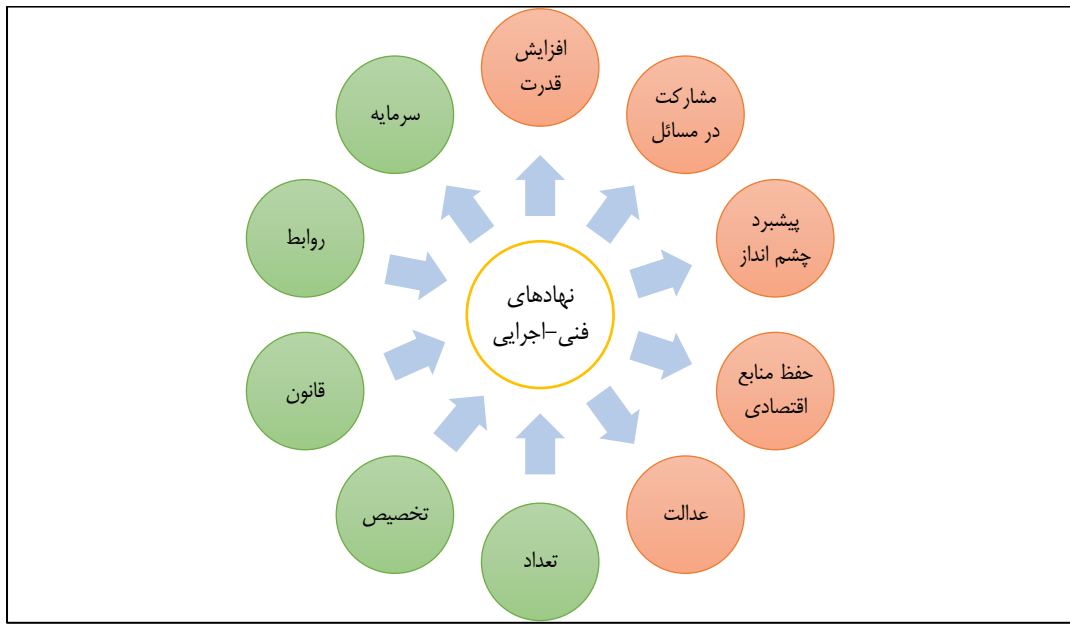
بدین جهت که ذی‌نفعان، افراد، گروه‌ها و سازمان‌هایی هستند که می‌توانند روی چشم‌انداز و مأموریت یک سیستم شهری تأثیرگذار باشند و همچنین دستاوردها و خروجی‌های راهبردی این سند، روی آنها تأثیر می‌گذارد نیاز به تدقیق ریشه‌های قدرتی هر کدام از گروه‌ها و کارکردهای آنان است. از سوی دیگر این گروه‌ها می‌توانند در زمینه‌ی عملکرد سیستم شهری، انتظارات و ادعاهایی داشته باشند و این انتظارات را به وسیله اهرم‌های مختلفی که در اختیار دارند، اعمال کنند. در این بخش اساس قدرت گروه‌های دسته‌بندی شده برای هر یک از ذینفعان مشخص می‌شود و بیان می‌گردد که منافع آنها در چه جهتی قرار گرفته است و به این منظور برای هر یک از گروه‌های اصلی یک نمودار تهیه شده است.



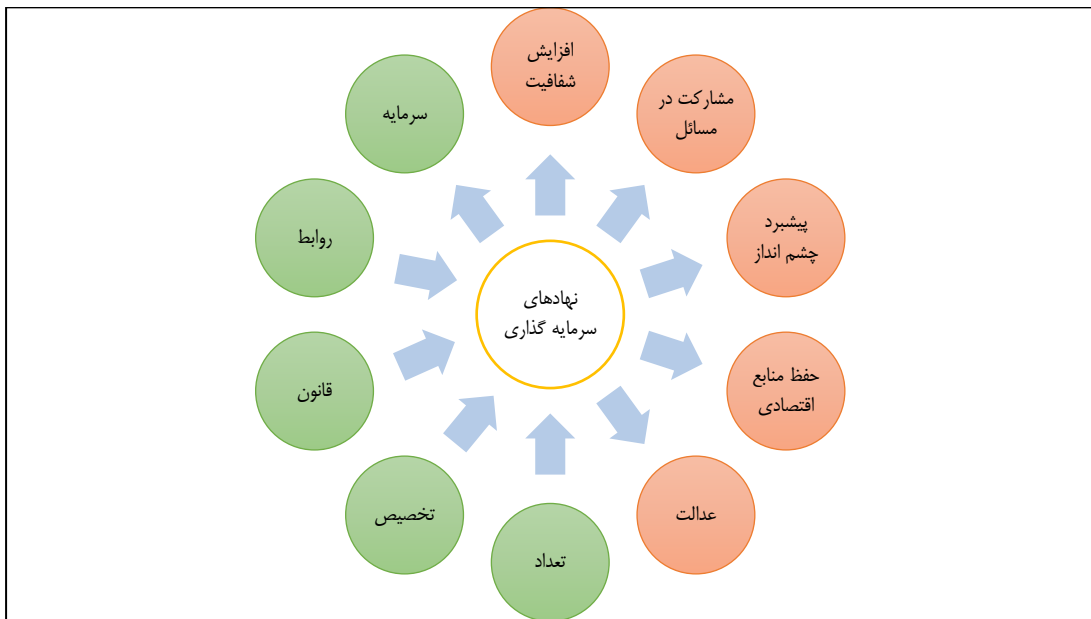
شکل ۱۳- اساس قدرت نهادهای مدیریتی



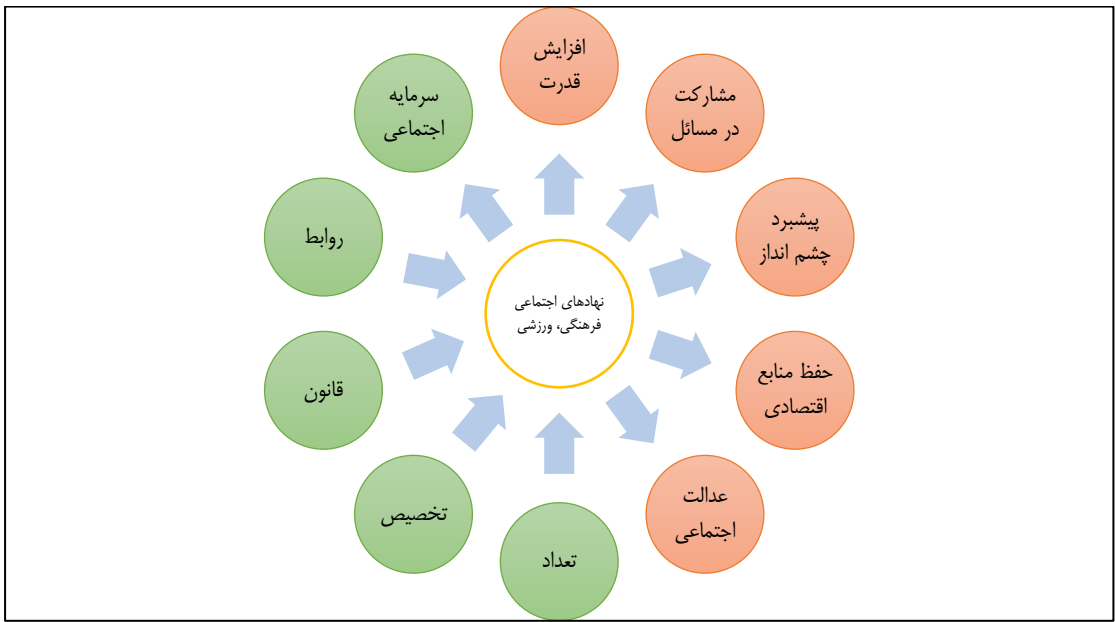
شکل ۱۴- اساس قدرت نهادهای امنیتی



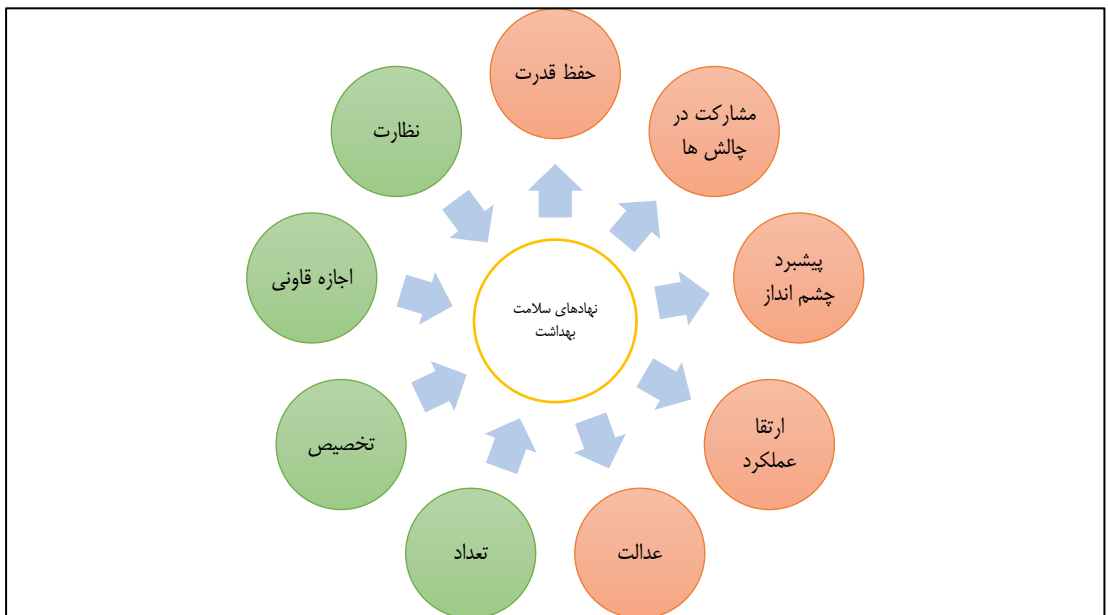
شکل ۱۵- اساس قدرت نهادهای فنی-اجرایی



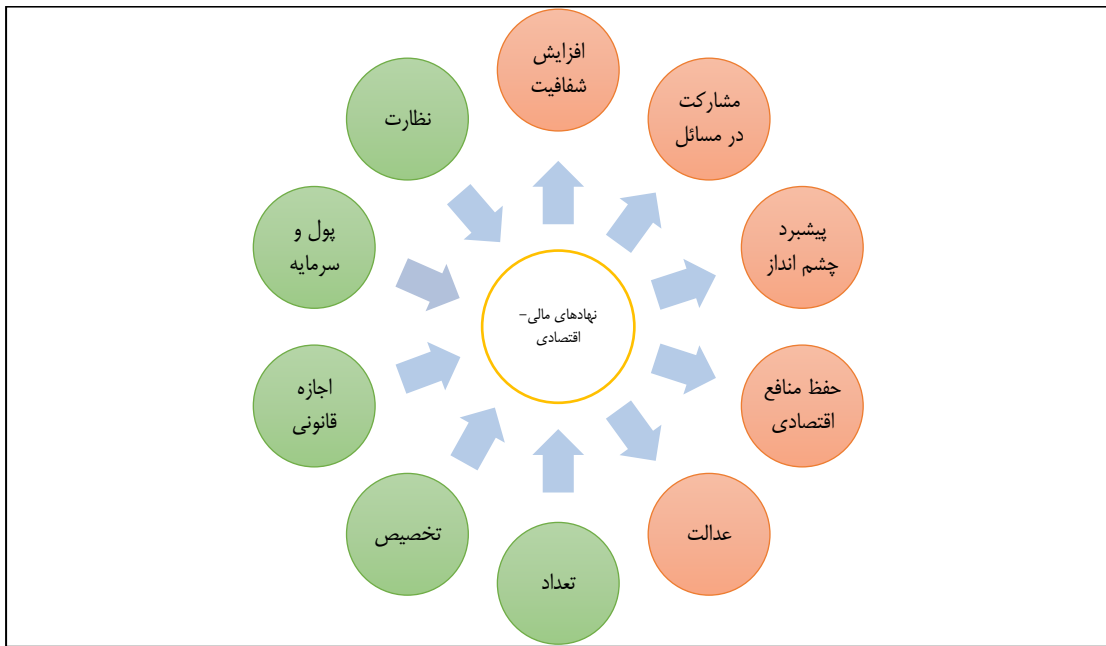
شکل ۱۶- اساس قدرت نهادهای سرمایه گذاری



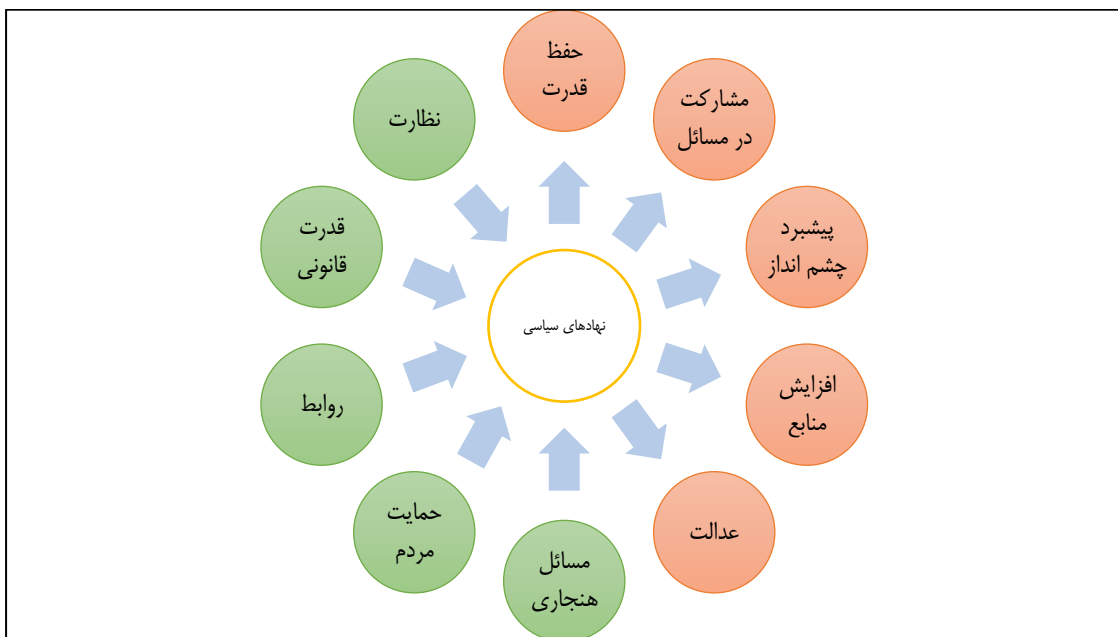
شکل ۱۷- اساس قدرت نهادهای اجتماعی، فرهنگی و ورزشی



شکل ۱۸- اساس قدرت نهادهای سلامت-بهداشت



شکل ۱۹- اساس قدرت نهادهای مالی-اقتصادی



شکل ۲۰- اساس قدرت نهادهای سیاسی

در مجموع می‌توان مهم‌ترین ذی‌نفعان و ذی‌نفعان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت را به شرح زیر معرفی نمود:

- مجموعه مدیریت شهری؛ اعم از شورای اسلامی شهر رشت، شهرداری رشت و شهرداری مناطق پنج‌گانه رشت، اداره کل راه‌شهرسازی، سازمان‌ها و ادارات مرتبط با خدمات‌رسانی شهر؛
- NGOها (سازمان‌ها و گروه‌های مردم‌نهاد)؛ به‌خصوص سمن‌هایی با محوریت فعالیت‌های زیست‌محیطی و گردشگری؛



- نخبگان شهری؛ قشر نخبه شهری که از سوی مردم (دارای مشروعیت؛ مورد اعتماد و دارای اعتبار) یا از سوی مدیران شهری (نخبگان سیاسی، نخبگان اقتصادی) به عنوان سرمایه‌های انسانی شهر شناخته می‌شوند؛
- دانشگاهیان؛ که می‌توانند در میان نخبگان شهری هم قرار گیرند و دارای جایگاه مطلوبی در میان جامعه هستند؛
- مردم؛ اصلی‌ترین رکن یعنی مالکان اصلی شهر.

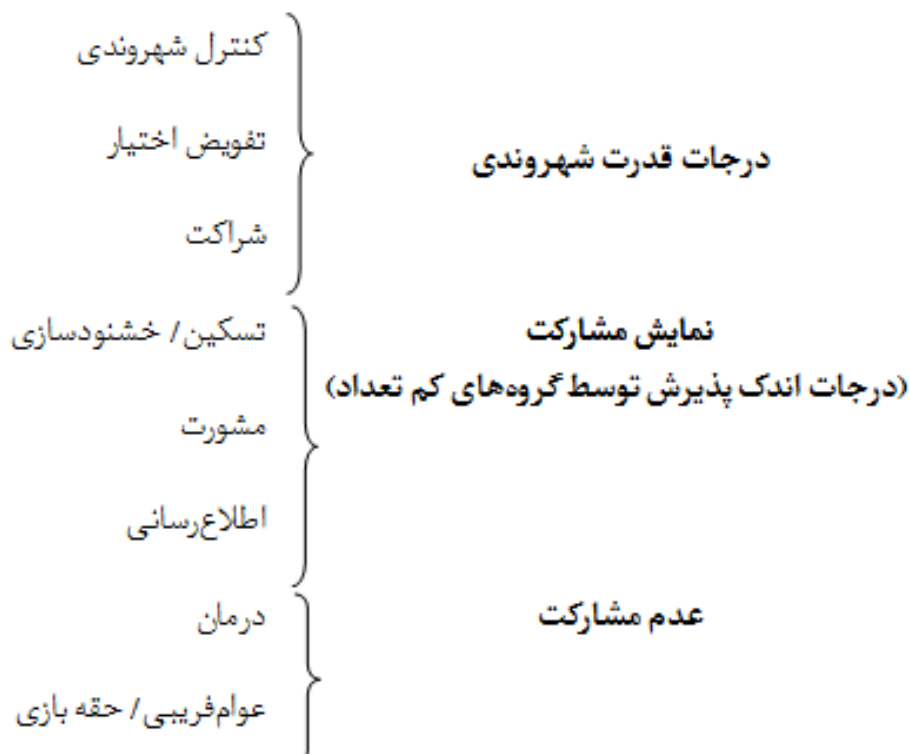
۱-۵- ظرفیت‌سازی و بسترسازی به منظور جذب حداکثری مشارکت گروه‌های ذی‌نفع و ذی‌نفع در فرایند

تهیه برنامه

در نیمه اول قرن بیستم، اهداف اصلی برنامه‌ریزی شهری عبارت بودند از؛ طراحی کالبدی و هدایت توسعه شهرها با استفاده از ابزار برنامه‌های جامع و برنامه‌ریزی کاربری زمین. در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، دیدگاه مورد نظر به حفظ طرح‌های جامع، و استفاده از سیستم‌های تصمیم‌گیری عقلایی در برنامه‌ریزی با هدف افزایش کارایی و بازده، بدون در نظر گرفتن خواسته‌های مردمی، تغییر پیدا کرد. در اواسط دهه ۱۹۶۰، ولی ضرورت توجه به مردم و مقوله مشارکت باعث تغییر در دیدگاه‌های برنامه‌ریزی شد. گانس (۱۹۶۹) با رد انحصاری بودن معرفت نسبت به اهداف و ارزش‌ها در نزد برنامه‌ریزان، و طرح این پرسش‌های اصلی: مردم چگونه زندگی می‌کنند؟ چه می‌خواهند؟ چه مشکلاتی دارند؟ به موضوع مشارکت در برنامه‌ریزی دامن زد. کینگ و همکارانش (۱۹۹۸) شهروندان را به عنوان رکن چهارم حکومت، در نظر گرفتند و همین تعبیر ضرورت مشارکت را در خود نهفته دارد (شرفی، ۱۳۹۷). بنا به تعریف سازمان ملل متحد، مشارکت عبارت است از دخالت دادن و درگیر کردن مردم در فرایندهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی که بر سرنوشت آن‌ها اثر می‌گذارد، در واقع مشارکت هنگامی تحقق می‌یابد که بی‌تفاوتی و بی‌مسئولیتی جای خود را به احساس وابستگی، هم‌سرنوشتی و مسئولیت‌پذیری بدهد (Ayeeni et al., 2008). مشارکت امری است که در الگوهای نمادین و شعاری جای نمی‌گیرد و در جهت تحقق آن نیاز است تا تمامی گروه‌ها و اعضای دخیل در تدوین یک برنامه به منظور به صورت فعال نقش‌آفرینی کنند.

شری ارنشتاین شاید نخستین کسی که مشارکت عمومی را به معنای «مشاوره» عنوان کرد. او در سال ۱۹۶۹ با انتشار مقاله «نردبان مشارکت شهروندی»^۱ به ارائه تحلیل مفهومی از مشارکت اجتماعی یا عمومی پرداخت. مقاله منتشر شده او نقش با اهمیتی در برنامه‌ریزی شهری داشت زیرا تأثیر مشخصی بر دور شدن نظریه برنامه‌ریزی از رهیافت سنتی و عقلانی داشت. در این مقاله ارنشتاین مطرح کرد که مشارکت عمومی لزوماً یک امر واحد نیست؛ بلکه مفهومی است که می‌تواند به طرق گوناگون مورد تفسیر واقع گردد و معانی مختلفی داشته باشد، همچنین او با اشاره به خصلت پیوستاری و طیف‌گونه مشارکت به این نتیجه رسید که در این پیوستار هر چه از پایین به بالا حرکت می‌کنیم، میزان قدرت مشارکت مردم در امور، بیشتر می‌شود. لازم به توجه است که میزان و شدت وابستگی ارزشی برنامه‌ریز به هر یک از نهادهای دولتی، تعیین‌کننده جهت‌گیری و موضع‌گیری او نسبت به مشارکت است و بدین ترتیب برنامه‌ریز بدون ارزش‌دآوری نمی‌تواند وجود داشته باشد (رفیعیان، جهانزاد، ۱۳۹۰)، (Arnestein, ۱۹۶۹).

¹ A ladder of citizen participation



شکل ۲۱- نردبان مشارکت

جدول ۴- طبقه‌بندی مفهومی از تاریخ تفکر برنامه‌ریزی توسط فریدمن

سطح مشارکت	سنت برنامه‌ریزی	مکتب برنامه‌ریزی	مدل‌های برنامه‌ریزی
اختیار شهروندان قدرت تفویضی شراکت	تغییر اجتماعی	کثرت‌گرایی / چندگانه باوری	ارتباطی - چانه‌زنی - مارکسیستی - وکالتی - داد و ستدمآبانه
آرامش بخشیدن مشاوره اطلاع‌رسانی	راهنمای اجتماعی	سیستمی	پویش مختلط - رسته‌باوری - برنامه‌ریزی سیستمی
درمان فریب‌کاری	راهنمای اجتماعی	بلوپرینتی	برنامه‌ریزی بلوپرینتی گدس

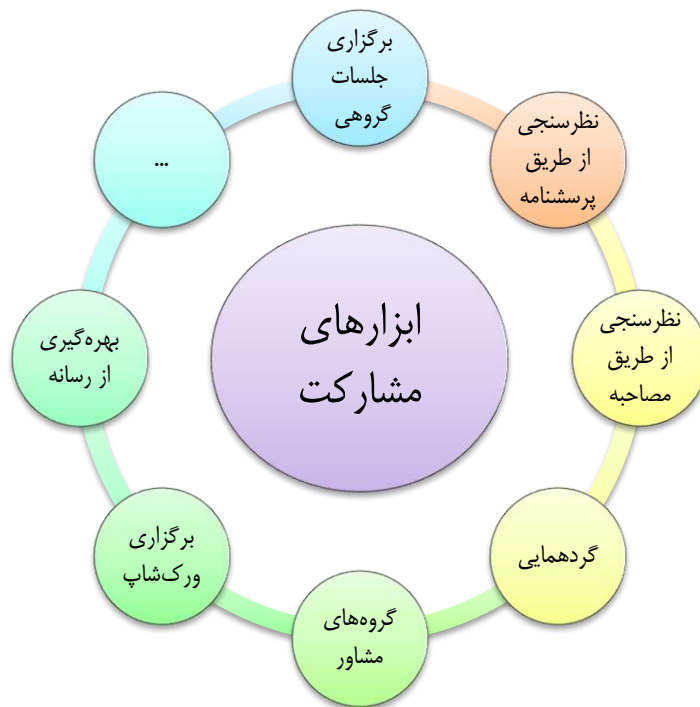
به‌منظور جذب حداکثری مشارکت گروه‌های دخیل اعم از ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان در این برنامه، ضرورت دارد، موارد زیر مورد توجه قرار گیرد:

- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، نسبت به اثرگذاری خود اطمینان داشته‌باشد؛
- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، دارای اعتماد نسبی به سایر ارکان اثرگذار باشد؛
- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، با شفافیت کافی مواجه باشد و جریان را به‌خوبی رصد کند؛
- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، ضرورت مشارکت خود را درک کرده و به آن پایبند باشد؛



- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، شناخت کافی نسبت به ظرفیت‌ها و دارایی‌های حیطة تخصصی خود داشته باشد؛
- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، در معرض انتشار اطلاعات باشد؛
- فرد یا گروه ذی‌نفع و یا ذی‌نفوذ، به مشارکت باور داشته باشد؛
- زمینه برای بروز مشارکت افراد و گروه‌ها فراهم باشد.

به‌منظور تحقق موارد بالا نیاز است که از طریق ابزارهای مشارکت، زمینه‌سازی لازم برای افراد و گروه‌های ذی‌نفع و ذی‌نفوذ فراهم شود، مهم‌ترین ابزارهای مورد استفاده در این بخش به شرح زیر است:



شکل ۲۲- ابزارهای مشارکت

همانطور که پیش‌تر اشاره شد به‌منظور آماده‌سازی، بسترسازی و ظرفیت‌سازی محیط برنامه‌ریزی اقدامات متنوعی از قبیل جلسات، کارگاه‌های آموزشی و پرسشنامه و مصاحبه مردمی صورت پذیرفت که در ادامه و در بخش ظرفیت‌سازی به آن‌ها اشاره شده است:



۱-۵-۱- آماده‌سازی مخاطبان تخصصی- کارشناسی

در این برنامه، آشنایی کارشناسان یک مجموعه که یکی از مخاطبان اصلی و مرجعی برای بررسی محتوای فعالیت‌های صورت گرفته از سوی مشاور هستند، به عنوان یکی از وظایف اصلی گروه مشاور در نظر گرفته شد و پیش از آغاز مراحل اصلی تدوین برنامه و همچنین در خلال تدوین برنامه، جلسات مستمری به منظور افزایش آگاهی در خصوص ضرورت و نحوه تدوین این برنامه صورت گرفت. نکته حائز اهمیت در این خصوص توجه به این امر است که از آنجا که این برنامه اولین برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت (بعد از تجربه برنامه شریف که به ثمر نشست) بود، لذا بسیاری از کارشناسان مجموعه مدیریت شهری آمادگی ذهنی کافی برای مواجهه با آن را نداشتند و در همین راستا علاوه بر جلسات معرفی برنامه و گروه مشاور، دو کارگاه تخصصی نیز با محوریت برنامه راهبردی- عملیاتی در محل دانشگاه گیلان و پژوهشکده گیلان‌شناسی با مخاطبان تخصصی و محوریت کارشناسان مدیریت شهری برگزار گردید که در ادامه به تشریح آن پرداخته می‌شود:

یکی از مهم‌ترین اقدامات، برگزاری کارگاه آموزشی «برنامه راهبردی- عملیاتی» برای کارشناسان شهرداری و سایر نهادهای خدمات‌رسان بوده است. در این کارگاه که با همکاری دانشگاه گیلان و شهرداری رشت در محل دانشگاه گیلان صورت پذیرفت، محورهای آموزشی بر مبنای ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی و نحوه انجام برنامه راهبردی- عملیاتی به کارشناسان شهرداری و سایر نهادهای خدمات‌رسان توسط آقای دکتر علی‌اکبر سالاری‌پور (راهنمای برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت) ارائه گردید. همچنین جمعی از دانشجویان رشته شهرسازی نیز در این کارگاه‌ها حضور داشتند.



شکل ۲۳- برگزاری کارگاه تخصصی برنامه راهبردی- دانشگاه گیلان و شهرداری رشت



شکل ۲۴- کارگاه تخصصی برنامه راهبردی - دانشگاه گیلان و شهرداری رشت

علاوه بر کارگاه مذکور، نشست تخصصی با محوریت برنامه‌ریزی راهبردی در پژوهشکده گیلان‌شناسی با مخاطب خاص کارشناسان شهرداری برگزار گردید که در این نشست نیز بر ضرورت شیوه نگرش راهبردی و تدوین برنامه‌های راهبردی - عملیاتی اشاره شد.



شکل ۲۵- برگزاری نشست تخصصی با محوریت برنامه راهبردی



۱-۵-۲- آماده‌سازی مخاطبان مدیریتی (مدیریت شهری)

به‌منظور آشنایی مدیران فعال در مدیریت شهری شهر (شهرداری و شورای شهر رشت در راس مدیریت شهری) نیز جلسات آگاهی‌رسانی و معرفی برنامه پیش از برگزاری جلسات کارگروهی برگزار شدند و در این جلسات، ماهیت برنامه راهبردی - عملیاتی و جایگاه این برنامه و ضرورت تهیه آن در اختیار مدیریت شهری قرار گرفت. این جلسات به‌صورت گروهی و فردی صورت پذیرفت و علاوه بر معرفی برنامه و ضرورت تهیه آن نقطه نظرات اعضای مدیریتی دریافت و در ادامه روند تدوین برنامه مورد استفاده قرار گرفت.



شکل ۲۶- برگزاری جلسات آشنایی با برنامه راهبردی در شهرداری و شورای شهر



۱-۵-۳- آماده سازی شهروندان رشت

به منظور آماده‌سازی اصلی‌ترین گروه مخاطب در برنامه راهبردی- عملیاتی و دریافت آن‌ها و همچنین اطلاع‌رسانی به شهروندان در خصوص تهیه برنامه راهبردی- عملیاتی، در گام اول جلسات معرفی برای سمن‌ها و نهادهای مردمی با هدف معرفی برنامه برگزار گردید. این جلسات به دو شیوه حضوری و مجازی صورت پذیرفت و علاوه بر معرفی و بیان ضرورت تهیه برنامه، نقطه نظرات اعضای فعال در زمینه فعالیت‌ها مردمی نیز دریافت گردید. اقدامات صورت گرفته برای آماده‌سازی محیط برنامه‌ریزی برای اصلی‌ترین مخاطبان یعنی شهروندان شهر رشت، در چند دسته قابل تقسیم‌بندی هستند:

- معرفی چهره‌به‌چهره برنامه در قالب پرسشنامه (۹۰۰ پرسشنامه عمومی و ۴۰۰ پرسشنامه با محوریت رضایت شهروندان از مدیریت شهری رشت)؛
- معرفی چهره‌به‌چهره برنامه در قالب مصاحبه مردمی (سی مصاحبه عمیق)؛
- رویدادهای مردمی مانند «رشت ۱۴۲۲» و «امی رشت» (با حضور بیش از پانصد نفر مخاطب حضوری و بیش از سیصد مخاطب مجازی).

در راستای معرفی و زمینه‌سازی محیط برنامه‌ریزی برای شهروندان، در ابتدای هر یک از اقدامات صورت‌گرفته، تیمی از کارشناسان برنامه، اطلاعاتی را در خصوص ضرورت و محتوای تهیه برنامه با زبانی روان در اختیار شهروندان قرار دادند:



برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
۱۴۲۲-۱۴۰۳

نام و نام خانوادگی راهبر:



شکل ۲۷- معرفی برنامه راهبردی- عملیاتی به شهروندان



شکل ۲۸- آماده‌سازی محیط برنامه‌ریزی برای شهروندان

در پرسشنامه تدوین شده، در ابتدا معرفی از برنامه صورت پذیرفت و بعد از مطرح کردن سوالات مقدماتی در خصوص جنسیت، سن، تحصیلات، محل سکونت و مدت سکونت در شهر رشت، به این موضوع پرداخته شد که علاقمندی‌ها و نقاط منفی شهر از دید شهروندان کدام موارد هستند. همچنین به منظور آشنایی شهروندان با مقوله چشم‌اندازسازی سوالاتی در خصوص افق ۵ ساله و ۲۰ ساله شهر رشت مطرح گردید که زمینه ذهنی شهروندان را فراهم می‌آورد. این پرسشنامه بین ۹۰۰ شهروند رشت توزیع شد و نتایج تفصیلی آن در سند چهارم ارائه شده‌اند. نکته حائز اهمیت این است که با توجه به نتایج دریافتی از این پرسشنامه‌ها و دریافت نظرات شهروندان مشخص شد که در مجموع نگاه شهروندان نسبت به مدیریت شهری و تغییر و تحول در شهر مثبت نیست، اما با توضیحات تیم مشاور و درخواست برای ارائه نظرات و همچنین بیان تفاوت‌های این برنامه با سایر برنامه‌ها، شهروندان به مرور تمایل به همکاری و بیان نقطه نظرات خود را پیدا می‌کردند. این موضوع در رویداد مردمی نیز بسیار برجسته بود و در ابتدا مقاومت بالایی برای شنیدن در میان شهروندان وجود داشت که این امر با تسهیلگری کارشناسان برنامه برطرف گردید و به تدریج شهروندان، خود تبدیل به تریبون تبلیغاتی برای بیان دغدغه‌ها شدند.

به منظور سنجش نگرش شهروندان رشت نسبت به عملکرد شهرداری رشت و میزان رضایت شهروندان از اقدامات این نهاد نیز یک پرسشنامه مردمی تدوین و در میان ۴۰۰ نفر از شهروندان توزیع گردید. اطلاعات حاصل از این پرسشنامه در پیوست گزارش حاضر ارائه شده است. این پرسشنامه با هدف آماده‌سازی ذهن شهروندان و حساسیت نسبت به عملکرد شهرداری تهیه و توزیع گردید.

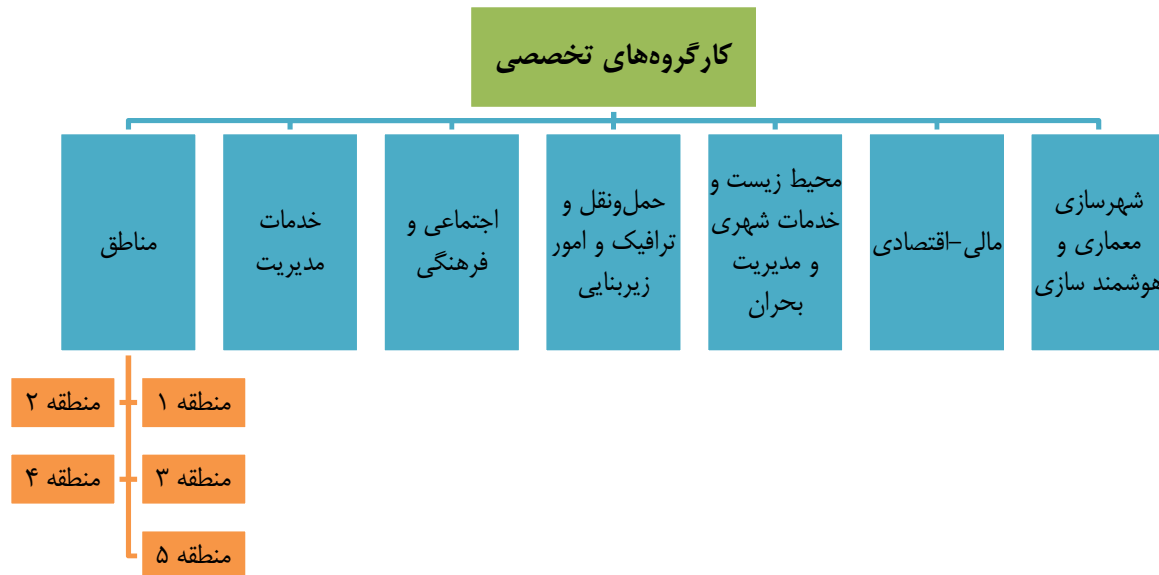


شکل ۲۹- زمینه‌سازی محیط برنامه‌ریزی برای مخاطبان برنامه



۱-۶- تعریف و تشکیل کارگروه‌های مرتبط (کارگروه‌های اجتماعی و فرهنگی، حمل‌ونقل و ترافیک، زیست‌محیطی و خدمات شهری، مدیریت بحران، شهرسازی و معماری، خدمات مدیریت و مناطق پنجگانه شهرداری رشت)

کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت به هفت دسته به شرح ذیل تقسیم می‌شوند. در ادامه وظایف و اعضای هر یک از کارگروه‌ها معرفی خواهند شد:



شکل ۳۰- کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی رشت



شکل ۳۱- انتظارات کارفرما

همچنین ستاد عالی برنامه راهبردی - عملیاتی با حضور آقایان «علی بهارمست؛ ناصر عطایی؛ محمدحسین خیابانی؛ رضا ویسی؛ محمدباقر بشردانش؛ محمد پورناصرانی؛ محمد دانش‌شکیب؛ حامد حیدری شیرایه؛ سید محمد ساده‌روح؛ سید مهدی طباطبائی رشتی؛ علیرضا حسنی؛ حمیدرضا آزمون؛ محمد نعمت‌پور؛ شهرام مومنی کلاشمی؛ روح‌الله یزدانی؛ سید پیام جعفری‌نیا؛ جواد شهوند؛ سعید بشری شیخانی؛ پیمان پارسای محمودی؛ حسن هادی‌زاده؛ علیرضا زارع؛ علی خانواده محبوب» در تاریخ بیست‌وسوم آبان ۱۴۰۱ تشکیل گردید.



کارگروه شهرسازی - معماری و هوشمندسازی

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاست‌ها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرح‌های مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سال‌های برنامه
- تکمیل فرم‌های دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات موردنیاز
- تدوین پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرح‌ها و پروژه‌ها و فعالیت‌های مستمر، اعتبار موردنیاز هریک و اولویت‌بندی آن‌ها
- ارائه پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش‌نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه

جدول ۵- اعضای کارگروه شهرسازی-معماری و هوشمندسازی

نام و نام خانوادگی	سمت
جناب آقای رضا ویسی (رئیس کارگروه)	معاون محترم شهرسازی و معماری
جناب آقای میلاد علی‌پور (دبیر کارگروه)	مسئول امور نظارت بر سیستم یکپارچه شهرسازی معاونت شهرسازی و معماری
جناب آقای محمدعلی پیربازاریان	مدیر محترم شهرسازی و طرح‌های توسعه شهری
جناب آقای بهروز پورسلیمانی	مدیر هماهنگی و نظارت بر ساخت‌وسازها
سرکار خانم زهرا مجاوری سماک	رئیس دبیرخانه کمیسیون ماده صد
جناب آقای حمیدرضا آزمون	مدیر نوسازی و تحول داری
جناب آقای غلامرضا ذره بصیردوست	رئیس اداره طرح‌های توسعه شهری
سرکار خانم نوشالی	رئیس اداره نظارت بر اجرای ساختمان
جناب آقای پیمان پارسای محمودی	سرپرست سازمان عمان و بازآفرینی فضاهای شهری
جناب آقای سید پیام جعفری نیا	سرپرست سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری
جناب آقای یزدانی	رئیس سازمان فناوری، اطلاعات و ارتباطات
جناب آقای مهرداد عیسی‌پور	معاون شهرسازی و معماری منطقه یک
جناب آقای علیزاده	معاون شهرسازی و معماری منطقه چهار
جناب آقای مهرداد ضیاءپور	رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی منطقه چهار
سرکار خانم مریم رجبی پرور	رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی منطقه دو
جناب آقای مانی طالبی	کارشناس مدیریت نوسازی و تحول اداری
سرکار خانم معصومه خانزاده پاکدهی	مدیر برنامه و بودجه شهرداری
جناب آقای عباد نیکویی	رئیس اداره برنامه‌ریزی مدیریت برنامه و بودجه
سرکار خانم سیده سوده نجات	کارشناس شهرسازی معاونت شهرسازی و معماری
جناب آقای اسماعیل رحمتی	مدیر حراست
جناب آقای پورجعفری	مدیریت بازرسی



کارگروه مالی و اقتصادی

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاست‌ها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرح‌های مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سال‌های برنامه
- تکمیل فرم‌های دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات موردنیاز
- تدوین پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرح‌ها و پروژه‌ها و فعالیت‌های مستمر، اعتبار موردنیاز هریک و اولویت‌بندی آن‌ها
- ارائه پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش‌نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه منابع

جدول ۶- اعضای کارگروه مالی و اقتصادی

نام و نام خانوادگی	سمت
جناب آقای عطایی (رئیس کارگروه)	معاون محترم مالی و اقتصادی
جناب آقای اسماعیل چراغی (دبیر کارگروه)	مدیر امور مالی و ذیحساب
سرکار خانم لیلا عزیزی لیفکوهی	سرپرست مدیریت تشخیص وصول درآمد
جناب آقای قدردان ایزدی	مدیر املاک و مستغلات
جناب آقای مصطفی رحیمی بیدرونی	رئیس اداره خزانه‌داری
جناب آقای حمیدرضا آزمون	مدیر نوسازی و تحول داری
جناب آقای ناصر عطایی	رئیس سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی
جناب آقای سید پیام جعفری نیا	سرپرست سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری
جناب آقای نعمت‌پور	رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی
سرکار خانم زمانی	رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی منطقه پنج
جناب آقای محمدی مقدم	کارشناس کنترل تخلفات ساختمانی ناحیه سه منطقه پنج
جناب آقای عبدالله زاده	معاون مالی و اقتصادی منطقه یک
سرکار خانم سیده زهرا عسکری	رئیس اداره درآمد و نوسازی منطقه دو
سرکار خانم معصومه خانزاده پاکدهی	مدیر برنامه و بودجه شهرداری
سرکار خانم خداپرست	رئیس اداره بودجه مدیریت برنامه و بودجه
جناب آقای اسماعیل رحمتی	مدیر حراست
جناب آقای پورجعفری	مدیریت بازرسی



کارگروه محیط زیست، خدمات شهری و بحران

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاست‌ها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرح‌های مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سال‌های برنامه
- تکمیل فرم‌های دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات موردنیاز
- تدوین پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرح‌ها و پروژه‌ها و فعالیت‌های مستمر، اعتبار موردنیاز هر یک و اولویت‌بندی آن‌ها
- ارائه پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش‌نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه

جدول ۷- اعضای کارگروه محیط زیست، خدمات شهری و بحران

نام و نام خانوادگی	سمت
جناب آقای بشردانش (رئیس کارگروه)	معاون محترم محیط‌زیست، خدمات شهری و بحران
جناب آقای محمدیزدانی (دبیر کارگروه)	کارشناس ساماندهی آسیب‌دیدگان اجتماعی
جناب آقای محمد سرافراز	مدیر پیشگیری و رفع تخلفات شهری
جناب آقای مجتبی شهرستانی	مدیر هماهنگی و نظارت بر خدمات شهری
جناب آقای بابک رضانی	رئیس اداره بحران و پدافند غیرعامل
جناب آقای نعمت‌پور	رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی
جناب آقای حسن هادی‌زاده	رئیس سامان مدیریت پسماند
جناب آقای سید پیام جعفری‌نیا	سرپرست سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری
جناب آقای علی خانواده محجوب	رئیس سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی
جناب آقای جواد شهوند	رئیس سازمان مدیریت سازمان‌ها
جناب آقای شهرام مومنی کلاشمی	ریاست سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی
جناب آقای علیرضا حسنی	رئیس امور هماهنگی معاونت‌ها، مناطق و سازمان‌ها
جناب آقای سعید بشری شیخانی	مدیرعامل شرکت کود آلی گیلان
جناب آقای بهاری	معاون خدمات شهری منطقه چهار
جناب آقای مجید رضایی	سرپرست معاونت خدمات شهری منطقه دو
سرکار خانم آزاده محمدی گلرنگ	رئیس اداره مطالعات و پژوهش
جناب آقای اسماعیل رحمتی	مدیر حراست
جناب آقای پورجعفری	مدیریت بازرسی
جناب آقای حمیدرضا آزمون	مدیر نوسازی و تحول داری



کارگروه حمل و نقل و امور زیربنایی

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاستها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرحهای مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سالهای برنامه
- تکمیل فرمهای دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات مورد نیاز
- تدوین پیش نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرحها و پروژهها و فعالیتهای مستمر، اعتبار مورد نیاز هریک و اولویت بندی آنها
- ارائه پیش نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه

جدول ۸- اعضای کارگروه حمل و نقل و امور زیربنایی

نام و نام خانوادگی	سمت
جناب آقای محمدحسین خیابانی (رئیس کارگروه)	معاون محترم حمل و نقل و امور زیربنایی
سرکار خانم پرندگان کاظمی پور (دبیر کارگروه)	کارشناس شبکه و فناوری اطلاعات مدیریت کنترل ترافیک
جناب آقای غلامرضا فلاح پسیخانی	مدیر مطالعات فنی، عمرانی و ترافیک شهری
جناب آقای علیرضا عزیزی کلاچاهی	شرح وظایف و امور مرتبط با مدیریت مهندسی و ایمنی ترافیک
جناب آقای سیدغفور شفیعی	مدیر کنترل و نظارت بر پروژههای عمرانی شهرداری رشت
جناب آقای مهرداد حسینی	مدیر کنترل ترافیک
جناب آقای حمیدرضا آزمون	مدیر نوسازی و تحول داری
جناب آقای پیمان پارسای محمودی	سرپرست سازمان عمان و بازآفرینی فضاهای شهری
جناب آقای زارع	رئیس سازمان مدیریت حمل و نقل بار مسافر
جناب آقای علی رضاپور	سرپرست معاونت حمل و نقل و امور زیربنایی منطقه یک
جناب آقای آرش عادل	سرپرست معاونت حمل و نقل و امور زیربنایی منطقه سه
جناب آقای سروش رساطلب	کارشناس عمران معاونت حمل و نقل و امور زیربنایی
جناب آقای سیدسجاد رضایی نسب	کارشناس مطالعات فنی و عمرانی
سرکار خانم مریم رحمتی	شرح وظایف و امور مرتبط با کارشناس پژوهش اداره مطالعات و پژوهش
سرکار خانم معصومه خانزاده پاکدهی	مدیر برنامه و بودجه شهرداری
جناب آقای عباد نیکویی	رئیس اداره برنامه ریزی مدیریت برنامه و بودجه
جناب آقای اسماعیل رحمتی	مدیر حراست
جناب آقای پورجعفری	مدیریت بازرسی



کارگروه فرهنگی و اجتماعی

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاست‌ها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرح‌های مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سال‌های برنامه
- تکمیل فرم‌های دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات موردنیاز
- تدوین پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرح‌ها و پروژه‌ها و فعالیت‌های مستمر، اعتبار موردنیاز هریک و اولویت‌بندی آن‌ها
- ارائه پیش‌نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش‌نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه

جدول ۹- اعضای کارگروه فرهنگی و اجتماعی

سمت	نام و نام خانوادگی
معاون محیط‌زیست و خدمات شهری	جناب آقای بشردانش (رئیس کارگروه)
رئیس محترم سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی	جناب آقای علی خانواده محبوب (دبیر کارگروه)
رئیس امور هماهنگی معاونت‌ها، مناطق و سازمان‌ها	جناب آقای علیرضا حسنی
مدیر نوسازی و تحول داری	جناب آقای حمیدرضا آزمون
معاون اجتماعی سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی	جناب آقای محمدرضا علیزاده
معاون فرهنگی و توسعه امور ورزشی سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی	سرکار خانم مونا شفیق‌نژاد
سرپرست سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری	جناب آقای سید پیام چعفری‌نیا
شرح وظایف و امور مرتبط با مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل	جناب آقای آقای فروتن
مدیر محترم سرمایه انسانی	جناب آقای علیرضا قانع
مدیر برنامه و بودجه شهرداری	سرکار خانم معصومه خانزاده پاکدهی
کارشناس خلاقیت و فناوری‌های توبین مدیریت نوسازی و تحول اداری	جناب آقای آرمان هوسمی
معاون خدمات شهری منطقه چهار	جناب آقای بهاری
سرپرست معاونت خدمات شهری منطقه چهار	جناب آقای مجید رضایی
رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه‌انسانی منطقه پنج	سرکار خانم زمانی
رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه‌انسانی منطقه سه	سرکار خانم مریم ساعد مقدم
مدیر حراست	جناب آقای اسماعیل رحمتی
مدیریت بازرسی	جناب آقای پورجعفری



کارگروه خدمات مدیریت

شرح وظایف

- بررسی و تدقیق راهبردها، سیاستها و اهداف کمی برنامه حوزه تخصصی مربوطه
- تعیین اهداف کمی طرحهای مرتبط با حوزه تخصصی مربوطه برای سالهای برنامه
- تکمیل فرمهای دستورالعمل برای حوزه تخصصی مربوطه و ضمیمه کردن مستندات موردنیاز
- تدوین پیش نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه شامل کلیه طرحها و پروژهها و فعالیتهای مستمر، اعتبار موردنیاز هریک و اولویت بندی آنها
- ارائه پیش نویس برنامه عملیاتی حوزه مربوطه به دبیرخانه
- اعمال بازخوردهای دریافتی از سوی دبیرخانه و ستاد برنامه
- ارسال پیش نویس نهایی برنامه حوزه تخصصی مربوطه به دبیرخانه برنامه

جدول ۱۰- اعضای کارگروه خدمات مدیریت

نام و نام خانوادگی	سمت
علی بهارمست (رئیس کارگروه)	معاون محترم برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی
سرکار خانم غلامی (دبیر کارگروه)	رئیس اداره تشکیلات، بهبود روشها و ارزیابی عملکرد
حمیدرضا آزمون	مدیر نوسازی و تحول داری
علیرضا حسنی	رئیس امور هماهنگی معاونت‌ها، مناطق و سازمانها
علیرضا قانع	مدیر محترم سرمایه انسانی
معصومه خانزاده پاکدهی	مدیر برنامه و بودجه شهرداری
سید مصطفی ملت دوست	مدیر حقوقی شهرداری رشت
سرکار خانم علیزاده	رئیس اداره منابع انسانی
مریم محمدی	رئیس گروه آمار و تحلیل اطلاعات
اسماعیل رحمتی	مدیر حراست
جناب آقای پورجعفری	مدیریت بازرسی



۲- مبانی و چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی

شهر به‌عنوان مکانی برای سکونت در زندگی آدمیان سابقه‌ای بسیار طولانی داشته و در گذر زمان، تحولات بسیاری را به خود دیده و شهرنشینی سریع به‌عنوان یکی از بحرانی‌ترین چالش‌های پایداری اکولوژیکی در مناطق شهری است (Das, Das et al. 2023)؛ بنابراین با توجه به روند رشد جمعیت، شهرها با مشکلات زیادی مانند فقر شهری، حاشیه‌نشینی، انواع آلودگی‌های محیط شهری، مشکلات اجتماعی و ...، روبه‌رو هستند و لازم به ذکر است که این قبیل مشکلات در شهرهای کمتر توسعه‌یافته بیشتر به چشم می‌خورد.

از سویی، طرح‌های شهری که با هدف بهبود شرایط زندگی شهروندان و حل معضلات شهر تهیه می‌شوند، به دلایل مختلفی در راستای تحقق هدف خود ناکارآمد عمل می‌کنند و به همین دلیل طرح‌های راهبردی به‌عنوان راهکاری برای حل مشکلات شهر توسط متخصصین شهری به‌عنوان جایگزین طرح‌های سنتی مورد توجه قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر طرح‌های توسعه شهری توسط بانک جهانی و سازمان ائتلاف شهرها برای شهرهای توسعه‌نیافته یا کمتر توسعه‌یافته به‌عنوان مکملی برای طرح‌های شهری توصیه شده است و این نوید داده شده است که تحقق طرح‌های راهبردی و عملیاتی شدن آن می‌تواند منجر به بهبود عملکرد مدیریت خوب شهری شود (Andersen, 2018).

معرفی و به‌کارگیری طرح‌های «استراتژی توسعه شهری»^۲ از سال ۱۹۹۸ در جهان شروع شده و تاکنون در بیش از ۱۴۰ شهر «شهرهای کوچک، متوسط، بزرگ و کلان‌شهرها» در دنیا این طرح‌ها تهیه، تصویب و اجرا شده‌اند. طرح‌های استراتژی توسعه شهری، همان‌طور که از عنوان پیداست، ماهیتی استراتژیک دارند ولی آنچه این طرح‌ها را از سایر طرح‌های استراتژیک متمایز می‌کند، فرایند تهیه و اجرای آن‌هاست. طرح راهبردی توسعه شهری فرایند تهیه چشم‌انداز بلندمدت از آینده شهر است که بر اساس آن راهبردها و برنامه‌های اجرایی کوتاه‌مدت تهیه می‌شود و فرایند تهیه این طرح، فرایندی مشارکتی است که با مشارکت فعال بهره‌وران و دست‌اندرکاران اصلی شهر تهیه می‌شود (کاردار و همکاران، ۱۳۸۸).

در این بخش با تکیه بر مقدماتی که در خصوص دلیل وجودی این طرح‌ها ارائه شد، در ادامه پس از بررسی مراحل انجام برنامه‌ریزی راهبردی، به مروری بر چارچوب مفهومی پشتیبان تهیه سند راهبردی - عملیاتی شهر رشت پرداخته خواهد شد.

² City Development Strategy



۱-۲- ضرورت تهیه طرح‌های راهبردی - عملیاتی

شهر پدیده‌ای پیچیده و پویا است که در گذر زمان همواره با تحولات کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی و فرهنگی روبه‌رو بوده است. در نتیجه رشد سرسام‌آور شهرها، مدیریت شهری به علت فقدان منابع و زمان لازم برای پاسخگویی به نیازهای فزاینده شهروندان، دچار معضلاتی شده است که رهایی از آن‌ها را تنها در چارچوب راه‌حل‌های نوین می‌توان جستجو کرد (حاتمی‌نژاد و فرجی ملایی، ۱۳۹۰). در کشورهای در حال توسعه، طرح‌های توسعه شهر یک رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی شهری نوظهور برای حفظ پایداری و حل معضلات شهری به حساب می‌آیند که در سطوح مختلف بر اساس تعاریف مختلف راهبردی توسعه شهر متفاوت است، به طوری که بر پویایی‌ها و فرصت‌های شهری تمرکز می‌کند و طرحی منعطف است که با تشویق به مشارکت ذی‌نفعان باعث توانمندسازی آن‌ها می‌شود (Rasoolimanesh, et al. 2012).

بنا بر شواهد موجود در گزارش جهانی در مورد سکونتگاه‌های انسانی، سیستم برنامه‌ریزی کشورها نسبت به سیستم سنتی تغییر چندانی نکرده است که این موضوع با توجه به ماهیت و مقیاس مشکلات ساختاری طرح‌های شهری باعث بروز نگرانی جدی می‌شود و چالش‌هایی از قبیل مسائل زیست‌محیطی (گرم شدن جهانی)، توسعه نابرابر، مهاجرت که اکنون سراسر جهان با آن‌ها روبه‌رو هستند را به دنبال دارد (Albrechts et al., 2017 ; Albrechts et al., 2019).

توجه به رقابت‌پذیری شهرها و مشارکت شهروندان در فرآیند تهیه طرح از جمله ویژگی‌های مثبت طرح‌های راهبردی توسعه شهر است که باعث رشد اقتصادی شهرها و افزایش رضایتمندی ساکنان می‌شود. مشارکت فعال در برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری دولتی برای پیشبرد منافع عمومی حیاتی است (Godschalk et al., 2003)، مشارکت نیز در فرآیند استراتژی توسعه شهری یکی از ارکان اصلی به شمار می‌رود.

توجه روزافزون به امر برنامه‌ریزی و لزوم توجه به چالش‌های پیش‌رو، از ضرورت‌های اصلی جوامع امروزی است، به گونه‌ای که در نظر نگرفتن آن، روبه‌رو شدن با آینده را با درصد بالایی از عدم اطمینان همراه می‌سازد. برنامه‌ریزی در مفهوم کلی به منظور رشد، ترقی و رفاه اجتماعی در جهت رسیدن به اهدافی است که مفهوم توسعه را بیان می‌کند. شهر به عنوان سیستمی پویا و باز، همواره نیازمند به کار بردن شیوه‌های علمی، کارآمد و جدید در جهت حل مشکلات و نیل به توسعه پایدار با اتکا به شناخت کامل از وضع موجود است (سازمان دهیاری‌ها و شهرداری‌ها، ۱۳۸۹)، به گونه‌ای که رشد و تحول شهرها در قرن اخیر باعث رواج طرح‌های شهری برای موزون ساختن توسعه‌های شهری شده و کشورهای پیشرفته و صنعتی به عنوان اولین کشورها، اقدام به طرح‌ریزی برای شهرهای خود نموده‌اند. شهرها به عنوان واقعیتی جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی و جامعه‌شناختی در هر دوره‌ای از رشد و تحول خود از هر کدام از این عوامل تأثیر پذیرفته و بر هر کدام از آن‌ها تأثیر گذاشته‌اند. پیچیدگی هر یک از این عوامل خود موجب پیچیدگی شهر به عنوان تبلور فضایی آن‌ها بوده است. سازمان دادن و نظم بخشیدن به شهر و چگونگی رشد و تحول آن نیازمند موضوع‌شناسی شهر و مسائل شهری و سپس برنامه‌ریزی برای شهر است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۸۵: ۱۶۸).

بر همین اساس به دنبال تغییر و تحولات در مسائل اجتماعی و اقتصادی، شهرها روند رو به توسعه‌ای را در پیش می‌گیرند و در پاسخ به نیازهای جامعه، برنامه‌ریزان تلاش می‌کنند تا با به کارگیری برنامه‌های جامع و بلندمدت، آینده‌ای مناسب را برای شهرها در نظر بگیرند. این برنامه‌ریزی‌ها و به کارگیری راهبردی‌ها در جهت نظم بخشیدن به توسعه شهرها و برای جلوگیری از



بروز ناهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی و نیز در راستای چشم‌اندازهای تعیین‌شده است. برای اینکه برنامه‌های بلندمدت به اهداف خود دست یابند، برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت و تصمیم‌سازی‌ها و اقدامات اجرایی در بازه زمانی پنج‌ساله تهیه می‌شود که دستیابی به اهداف بلندمدت را موجب می‌گردد. این برنامه‌ها یا به‌صورت پروژه و یا برنامه‌ریزی یکپارچه با سرمایه‌گذاری بخش عمومی تهیه می‌گردند (سازمان دهیاری‌ها و شهرداری‌ها، ۱۳۸۹).

اهمیت برنامه‌ریزی (از سطح بلندمدت تا کوتاه‌مدت) به لحاظ تأثیری که بر ساماندهی فعالیت‌ها، هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری سازمانی ایفا می‌کند، روشن است؛ اما بنا به دلایل مختلف از جمله عدم تهیه برنامه‌ها به‌صورت راهبردی و عدم ارتباط برنامه‌های بلندمدت با برنامه‌های کوتاه‌مدت، برنامه‌های شهرداری‌ها با کاستی‌های بسیاری مواجه است؛ از طرف دیگر با مطرح‌شدن مباحث جدید در حوزه برنامه‌ریزی شهری در دهه اخیر، دستورالعمل‌های قبلی در زمینه برنامه میان‌مدت شهرداری نیازمند تقویت بود؛ به‌گونه‌ای که منجر به تهیه برنامه‌ای با رویکرد راهبردی برای توسعه شهر به‌طور عام و حصول نتایج عملیاتی برای شهرداری به‌طور خاص گردد.

در این راستا از اواخر دهه نود میلادی، برنامه‌ریزان شهری درصدد ارائه راهکارهای نوین در مواجهه با مشکلات مراکز شهری بوده‌اند. از حدود دهه ۱۹۶۰، فرآیند تهیه طرح‌های شهری از برنامه‌ریزی متمرکز، درازمدت، آمرانه و دولتی (طرح‌های جامع و تفصیلی) دور شده و به سمت برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت، تدریجی، دموکراتیک و مشارکتی تمایل یافته است. یکی از شیوه‌های نوین در برنامه‌ریزی‌های شهری، استفاده از رویکرد راهبردی (راهبردی) در برنامه‌های توسعه شهری است. برنامه‌ریزی راهبردی شهری، به‌کارگیری چارچوب مفهومی و روش‌شناسی منبعث از رویکرد راهبردی در حوزه برنامه‌ریزی فضایی توسعه شهری است تا بتواند بر پایه اصول علمی برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل شهر را بر عهده داشته باشد. در این رویکرد، هدایت تغییرات، تدوین برنامه‌ها و طرح‌های محدود برای آن‌ها در طول زمان و منطبق با سیاست‌گذاری‌های انجام‌شده صورت می‌پذیرد. برنامه راهبردی توسعه شهری پاسخی به نیاز مدیریت شهری در مورد تدوین برنامه‌های فراگیر است؛ به‌گونه‌ای که بتواند در کنار برنامه‌های توسعه شهری متداول، مانند برنامه (طرح) جامع-تفصیلی که اغلب ناظر بر ساماندهی کالبدی-فضایی شهر است و سایر برنامه‌هایی که با هدف رفع بخشی از مسائل روزمره شهر مورد استفاده قرار می‌گیرند، در چارچوبی علمی به آینده محتمل توسعه شهر به شکلی هدفمند و با اتکا به مشارکت همه بهره‌وران بپردازد.



۲-۲- واژه‌شناسی و تعریف مفاهیم اولیه

در این بخش به منظور شناسایی عمیق برنامه‌ریزی راهبردی به بررسی مفاهیم کلیدی و پایه حول این موضوع پرداخته و مفاهیمی همچون برنامه‌ریزی، راهبرد یا راهبردی، برنامه‌ریزی راهبردی جز کلیدواژه‌های اصلی مرتبط با طرح‌های توسعه راهبردی هستند مورد بررسی تفصیلی قرار گرفته‌اند:

۲-۲-۱- مفهوم برنامه‌ریزی

برنامه‌ریزی یک عنصر حیاتی برای هر نوع توسعه است. در واقع برنامه‌ریزی مستلزم انتخاب برای دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده است (Rahman, 2016). برنامه‌ریزی در معنای کلی، نوعی نظم‌بخشی به فعالیت‌ها برای رسیدن به اهداف مشخص است (اشرفی، ۱۳۸۸). علاوه بر آنچه گفته شد، برنامه‌ریزی باید با عدم قطعیت مواجه شود، حتی تصورات در مورد درست یا غلط و خوب یا بد ممکن است در طول چارچوب زمانی یک برنامه تغییر کند (FARAGO, 2005)؛ بنابراین، موفقیت یک طرح را می‌توان به‌عنوان توانایی آن برای هدایت تصمیم‌گیری‌های آینده درک کرد (FALUDI, 1989). البته اگر به‌طور مکرر در فرآیندهای تصمیم‌گیری مورد استفاده قرار گیرد یا مورد مشورت قرار گیرد، موفق تلقی می‌شود (BAJMOCY et al. 2020).

۲-۲-۲- تاثیر الگوی برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی بر تحول نظام برنامه‌ریزی توسعه شهری

برنامه‌ریزی را یک فعالیت اجتماعی یا سازمانی آگاهانه برای توسعه راهبردهایی بهینه از فعالیت‌های آتی در جهت دستیابی به مجموعه‌ای از اهداف مورد نظر برای گشودن مشکلات برنامه‌ریزی در زمینه‌های پیچیده‌ای که با قدرت و تعهد به تخصیص منابع لازم در جهت اجرای راهبرد انتخاب شده همراه است، تعریف کرده‌اند.

اما امروزه شاهد گونه‌های متنوعی از اشکال برنامه‌ریزی هستیم که هر کدام در برهه‌ای از زمان و بر اساس روند تکاملی برنامه‌ریزی ظهور یافته‌اند (در جدول شماره ۱، سیر تحول انواع برنامه‌ریزی ارائه شده است). از طرفی، در کنار این جریان، شاهد روند ظهور نظریات مختلف برنامه‌ریزی نیز هستیم؛ به‌طور مثال نظریه‌های انتقادی (مکتب فرانکفورت)، نظریه عمومی تصمیم‌گیری، نظریه مارکسیستی، نظریه برنامه‌ریزی و کالتی و ...، در قالب مکتبی خاص در برنامه‌ریزی مطرح گردیده‌اند (حاتمی‌نژاد و فرجی ملایی، ۱۳۹۰) و هر کدام سعی بر پاسخ به یکی از وجوه چالش‌های شهر و شهرنشینی داشته‌اند.



جدول ۱۱- سیر تحول انواع برنامه‌ریزی

محصول	طرح جامع ^۳ یا کلی ^۲	طرح جامع ^۴	طرح اقدام جمعی ^۵	وضع موجود، نقشه جایگاه و طرح توسعه ^۶	طرح راهبردی ^۷	چشم‌انداز، مأموریت، وضعیت و طرح اجرایی	ضوابط و طرح توسعه
جهت حرکت	شهر زیبا و برنامه‌ریزی شهری	برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای	برنامه‌ریزی و کالتهی	برنامه‌ریزی محیطی	برنامه‌ریزی فرآیندی	برنامه‌ریزی اجتماع محور و فرآیندی	شهرنشینی جدید و برنامه‌ریزی سنتی جدید
تئوری برنامه‌ریزی	برنامه‌ریزی فیزیکی	برنامه‌ریزی جامع	برنامه‌ریزی اجتماعی	برنامه‌ریزی اکولوژیکی	برنامه‌ریزی راهبرد عمومی	برنامه‌ریزی استراتژیک و انتقالی	برنامه‌ریزی فیزیکی

(Cooper, 1988)

۲-۲-۳- مقایسه فرایند برنامه‌ریزی راهبردی با الگوهای برنامه‌ریزی جامع سنتی

همان‌طور که اشاره شد پارادایمی در برنامه‌ریزی رخ داد که برنامه‌ریزی به شکل سنتی را کنار زده و به‌سوی راهبردی شدن حرکت کرد. در ادامه مزیت برنامه‌ریزی شهری راهبردی در چندین جنبه منعکس می‌شود (Muminović et al. 2020):

- انتخاب اهداف راهبردی به دلیل سلسله‌مراتب برنامه‌ریزی راهبردی قابل‌اعتمادتر است که اجازه می‌دهد اهداف در سطوح بالاتر تعریف‌شده و در سطوح پایین‌تر اجرا شوند.
- در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی، تحلیل وضعیت و ایجاد چارچوب در چارچوب تصمیم‌گیری مشارکتی انجام می‌شود.
- در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی، ارتباط بین مقامات دولت محلی و مردم به‌مراتب شفاف‌تر است.
- راهبردها باید بخش‌های مختلفی را که بر یکدیگر تأثیر می‌گذارند به هم پیوند دهند. البته، زمانی که بخش‌ها منافع متکثری را دنبال می‌کنند، در مسیر رسیدن به اجماع مشکلاتی وجود دارد.

برنامه‌ریزی راهبردی شهری اساساً یک فرآیند پویا است. مشارکت شهروندان در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری بسیار مهم است. برنامه‌ریزی راهبردی شهری از جهات مختلفی از رویکردهای برنامه‌ریزی شهری مرسوم مانند طرح‌های جامع یا طرح‌های توسعه جامع متمایز است. همان‌طور که گفته شد، این یک فرآیند پویا، فراگیر و مشارکتی است که به اجرا توجه زیادی دارد. علاوه بر این، برنامه‌ریزی راهبردی دارای قابلیت (انتخاب راه‌حل از بین گزینه‌های مختلف) و انتخابی است و بر روی چند اولویت در یک‌زمان تمرکز می‌کند. در وضعیت حاضر شیوه‌های برنامه‌ریزی مرسوم اغلب با شکست مواجه می‌شوند (Frantzeskaki & Bush, 2021).

برنامه‌های توسعه شهری در ایران که در غالب تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی مطرح هستند، به دلیل اینکه بیشتر کالبدی، ایستا و سنتی بوده و در تدوین آن‌ها ابعاد اجتماعی، اقتصادی و مدیریتی لحاظ نشده است و در عمل با مواردی از قبیل عدم انعطاف‌پذیری، طولانی‌مدت بودن، قابلیت اجرایی ضعیف، میزان ناچیز تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده است، بیشتر نقش بازدارنده

³ Master/ General Plan

⁴ Comprehensive Plan

⁵ Community Action

⁶ Inventory, Site Plan, and Development Plan

⁷ Strategic Planning



داشته و نقش هدایت‌کنندگی آن‌ها بسیار کم‌رنگ است، اما طرح‌های استراتژیک می‌توانند شهرداری‌ها و نهادهای مردمی را از حالت انفعال بیرون آورند و به آن‌ها نقشی فعال و هدفمند در جهت توسعه شهر اعطا نمایند.

عدم توجه به ویژگی‌های بومی اجتماعات محلی و عدم مشارکت شهروندان در روند تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی از جمله مشکلات طرح‌های جامع است. در حال حاضر مردم نه تنها نمی‌دانند که چه نقشی در توسعه شهر خود دارند، بلکه حتی نمی‌دانند که در آینده چگونه خواهد بود و به چه سویی پیش خواهد رفت. مسئولان شهری نیز تصور روشنی از آینده شهر ندارند. حال آنکه طرح استراتژی توسعه شهری، بستری را فراهم می‌کند تا مردم و مسئولان شهری با یکدیگر به این توافق برسند که از محیط زندگی خود چه می‌خواهند و سپس نقش هر یک را در جهت رسیدن به این هدف مشخص می‌نماید. همچنین مشکلات ساختاری طرح‌های شهری سیستم‌های برنامه‌ریزی را به چالش می‌کشد.

به‌طور سنتی، برنامه‌ریزی شهری به‌عنوان وسیله‌ای برای کنترل و تنظیم توسعه شهرها در نظر گرفته شده است. با این حال، در شهرهای کشورهای در حال توسعه و همچنین در شرایط پس از فاجعه، این رویکردهای برنامه‌ریزی سنتی در رسیدگی به چالش‌های شهرنشینی سریع و دیگر مسائل ناکام مانده است. فرآیند برنامه‌ریزی خطی نیست، بلکه چرخه‌ای است و برخی از فعالیت‌ها را می‌توان به‌صورت موازی انجام داد. در همین راستا تفاوت بین دو رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی و برنامه‌ریزی سنتی (متعارف) به‌صورت گزیده در جدول زیر آورده شده است:

جدول ۱۲- جدول تفاوت برنامه‌ریزی سنتی با برنامه‌ریزی راهبردی

برنامه‌ریزی متعارف ^۸	برنامه‌ریزی راهبردی
رویکرد متمرکز ^۹ (از بالا به پایین)	رویکرد غیرمتمرکز (از پایین به بالا)
محصول محور ^{۱۰} (طرح)	فرآیند گرا و عمل‌گرا
تنها با راهبردی‌های پیشگیرانه هدایت می‌شود.	ترکیبی از راهبردی‌های پاسخگو و فعال
غیر منعطف	منعطف ^{۱۱}
با اجماع در مورد قدرت شروع می‌شود.	با اجماع در مورد مسائل شروع می‌شود.
برنامه‌ریزی جدا از اجرا و در نتیجه بودجه‌ریزی	برنامه‌ریزی، بودجه و اجرا به‌صورت یکپارچه
همه‌جانبه ^{۱۲}	متمرکز و انتخابی با هدف شناسایی و حل مسائل حیاتی و در عین حال هدف‌گذاری توسعه پایدار و متوازن شهری در درازمدت
ارزیابی محدود یا با انگیزه سیاسی از وضعیت	ارزیابی قوی محیط داخلی و خارجی (وضعیت)
فرض بر این است که روند فعلی در آینده ادامه خواهد داشت (در نتیجه بر مبنای روند فعلی به دنبال محصول نهایی است)	منتظر روندهای جدید، ناپیوستگی‌ها و شگفتی‌ها است
عمدتاً بر اساس داده‌ها به‌جای مشارکت ذینفعان	تعامل با طیفی از ذینفعان
جهت‌گیری و آگاهی اداری (سازمانی) ^{۱۳}	آگاهی و مشارکت سیاسی/چند ذینفعی
اجرا بر اساس بخشنامه	پیاده‌سازی همراه با توانمندسازی ^{۱۴}

(UNHSP, 2007)

⁸ Conventional planning

⁹ Centralised approach

¹⁰ Product-oriented

¹¹ Flexible

¹² Comprehensive

¹³ Administrative orientation and awareness

¹⁴ Implementation by empowerment



۴-۲-۲- برنامه‌ریزی راهبردی

۱-۴-۲-۲- خاستگاه تفکر برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی

تا اواخر دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ بیشتر ادبیات منتشر شده در مورد برنامه‌ریزی، تجویزی (آنچه باید جز ویژگی‌های یک فرآیند برنامه‌ریزی بلندمدت باشد)، یا توصیفی (وضعیت برنامه‌ریزی بلندمدت چگونه است) بوده است. اگرچه شناسایی روندهای قطعی دشوار است، به نظر می‌رسد سال ۱۹۹۴ نقطه عطفی در گفتگوهای علمی در مورد برنامه‌ریزی راهبردی باشد (Floyd & Wolf, 2017).

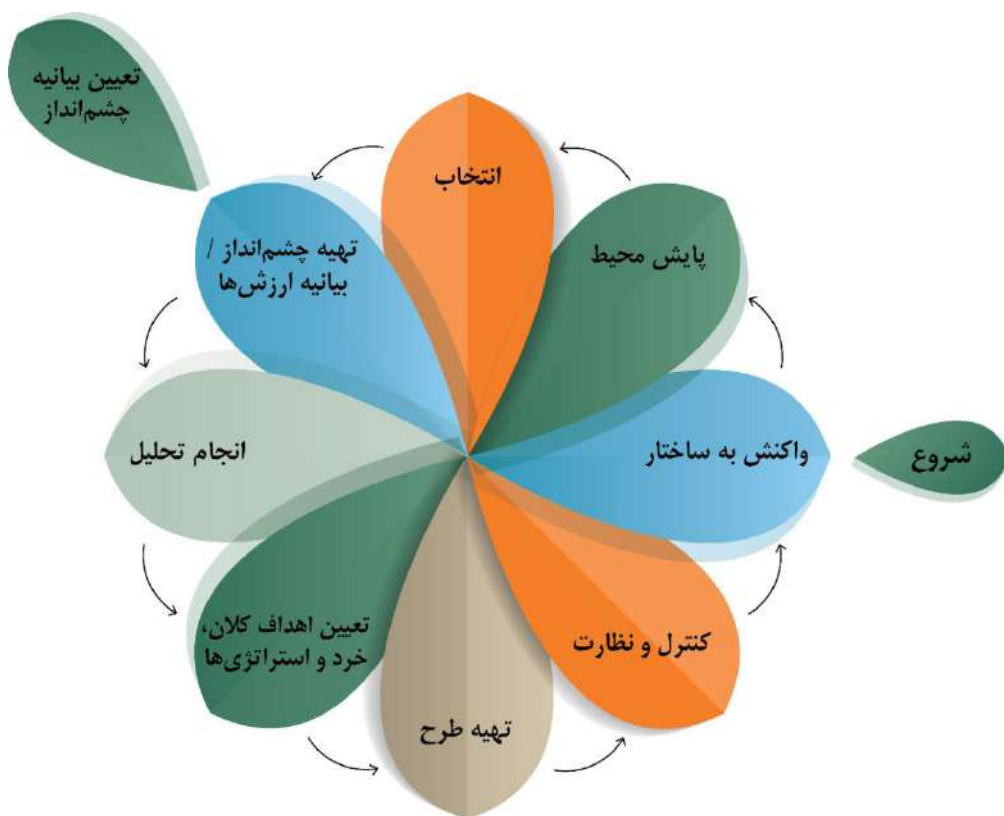
در اواسط دهه ۱۹۶۰ راینر با همکاری دیوید اف مقاله نظریه انتخاب در برنامه‌ریزی را ارائه کرد که به نوعی پایه‌گذار رویکرد راهبردی در برنامه‌ریزی کالبدی بوده است (Faludi, 1989). از نظر زمانی ظهور طرح‌های راهبردی در برنامه‌ریزی شهری به دهه ۸۰ بازمی‌گردد. در این برهه زمانی با طرح تئوری راهبرد عمومی، طرح‌های راهبردی عمومیت یافت. برنامه‌ریزی در سطح جهانی در حال تغییر است و دائماً خود را به روز می‌کند تا بسیاری از ویژگی‌های موردنیاز جوامع موردنظر را در خود بگنجانند (UNHSP, 2007).

برنامه راهبردی شهر به عنوان یک نظریه رویه‌ای-محتوایی و به عنوان رویکردی نوین در برنامه‌ریزی شهری توسط سازمان ائتلاف شهرها در سال ۱۹۹۹ با هدف کاهش فقر، توسعه پایدار و ارتقای مشارکت و ایجاد حکمرانی خوب شهری مطرح گردیده است.

در ایران نیز فعالیت‌های مربوط به فرآیند راهبرد توسعه شهر از طرف اتحادیه شهرها و در قالب طرح بهسازی شهری و اصلاحات بخش مسکن از سال ۱۳۸۴ شروع و در سال ۱۳۸۶ منجر به انتخاب سه شهر به عنوان پیشگام در این زمینه شد، این شهرها عبارت‌اند از: شاهرود، قزوین و بندر انزلی.

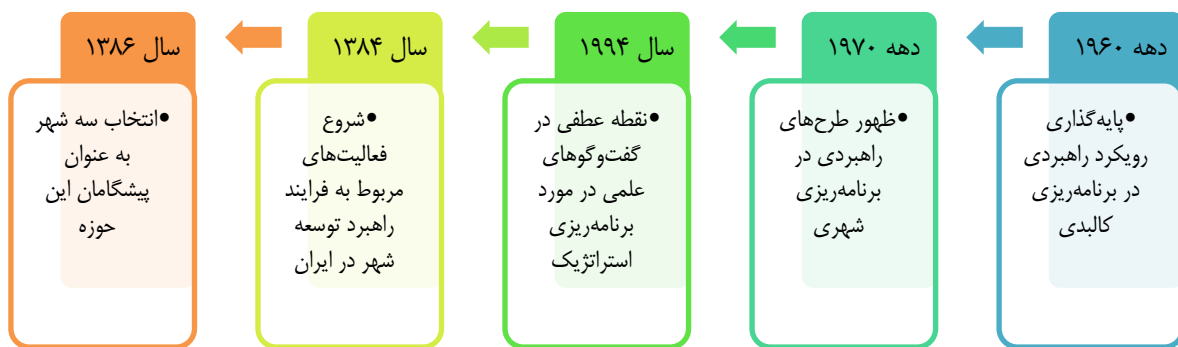
جدول ۱۳- نمونه طرح‌های CDS: تجارب داخلی

ردیف	شهر	متولی	موضوعات / اهداف
۱	قزوین	مرحله اول: دکتر براتی و دانشگاه بین‌المللی امام خمینی قزوین (مشاور طرح) مرحله دوم: مهندسی مشاور شارستان	- دستیابی و کسب موقعیت ممتاز منطقه‌ای و بین‌المللی با داشتن محیط شهر و نظام شهرنشینی سالم و توسعه‌یافته
۲	بندر انزلی	مرکز مطالعات و تحقیقات وزارت مسکن و شهرسازی + بانک جهانی	- بهبود اقتصادی شهری (دیدگاه درازمدت ساختار اقتصاد شهری) - وضعیت تعاملات بین توسعه اقتصادی و اجتماعی - اقدامات ناظر بر حفاظت محیط‌زیست و پایداری توسعه - بهبود ظرفیت درآمدزایی و مدیریت محلی
۳	شاهرود	پژوهشکده توسعه کالبدی	- تأمین توسعه پایدار شهری از طریق ایجاد ظرفیت‌های اجتماعی برای ایجاد مشارکت همگانی - دستیابی به رشد اقتصادی - اشتغال فزاینده - کاهش فقر و تداوم آن - دستیابی به مدیریت و حاکمیت شهری



شکل ۳۲- فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی سنتی

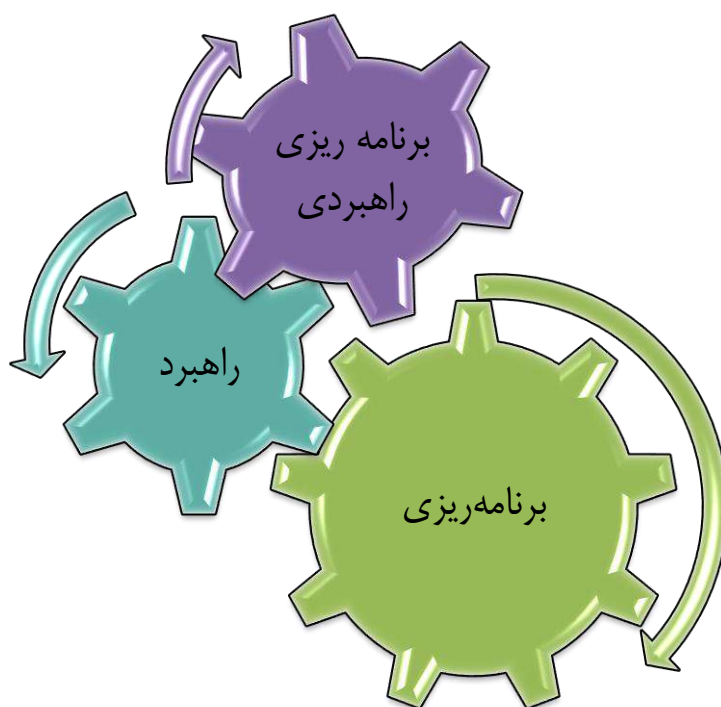
(اشرفی، ۱۳۸۸)



شکل ۳۳- سیر تحول برنامه‌ریزی راهبردی در ایران

۲-۴-۲-۲- تعریف مفهوم برنامه‌ریزی راهبردی^{۱۵}

برنامه‌ریزی راهبردی مجموعه‌ای از ایده‌ها و اهداف مبتنی بر نیازهای اساسی، شیوه زندگی، امکانات و محدودیت‌ها و الگوی کلی توسعه شهری در مقیاس کلان‌شهری است؛ به عبارت دیگر، برنامه‌ریزی راهبردی فرآیندی است که تعیین می‌کند یک سازمان قصد انجام چه کاری دارد و برای رسیدن به آن به چه شیوه‌ای عمل می‌کند.



شکل ۳۴- مفاهیم پایه برنامه‌ریزی راهبردی

چندین تعریف منسجم از برنامه‌ریزی راهبردی وجود دارد. برنامه‌ریزی راهبردی، به‌طور خاص، فرآیند مشارکتی خلاق است که اساس پیوند فعالیت‌های مرتبط همه ذینفعان شهر را برای دوره زمانی مشخص برقرار می‌کند، بر موضوعات اساسی تمرکز دارد و راهبردی یکپارچه را برای واقعیت‌های شهر به وجود می‌آورد (فائد رحمتی و همکاران، ۱۴۰۰)؛ اما آنچه در بیشتر تعاریف مشترک است، تأکید بر رویکرد سیستماتیک و گام‌به‌گام برای توسعه راهبردی است (Floyd & Wolf, 2017). برنامه‌ریزی راهبردی به‌عنوان یک «پروژه اجتماعی» در نظر گرفته می‌شود (Healey, 2010)؛ که در آن بسیج، توانمندسازی شهروندان و ظهور شبکه‌ها در میان بازیگران از اهمیت بالایی برخوردار است (Albrechts, 2006). طرح توسعه راهبردی یک فرآیند مشارکتی است که به شناسایی و استفاده درست از فرصت‌های شهری موجود در شهرها و توسعه راهبردهای صحیح در پاسخ به واقعیت‌های اقتصادی به‌منظور افزایش مزیت رقابتی تمرکز دارد (Rasoolimanesh et al. 2011). طرح‌های توسعه شهری به ذینفعان قدرت می‌دهد تا دیدگاهی بلندمدت در تسهیل مدیریت شهری کارآمدتر داشته باشند (بانک توسعه آسیایی [ADB]، ۲۰۰۴). آرمسترانگ تأکید می‌کند که برنامه‌ریزی راهبردی رسمی خواستار یک فرآیند صریح برای تعیین اهداف بلندمدت، رویه‌هایی برای تولید و ارزیابی راهبردی‌های جایگزین و سیستمی برای نظارت بر نتایج طرح در هنگام اجراست (Armstrong, 1982).

¹⁵ Strategic Planning



همچنین کاستانیر^{۱۶} برنامه‌ریزی راهبردی را به‌عنوان یک فرآیند دوره‌ای توصیف می‌کند که شامل فعالیت‌هایی مانند ارزیابی سالانه اهداف عملکرد، تعیین بودجه و تبدیل اولویت‌ها به تصمیمات تخصیص منابع است (Hopkins & Hopkins, 2006). هدف برنامه‌ریزی راهبردی تأثیرگذاری بر جهت‌گیری راهبردی سازمان برای یک دوره معین و هماهنگی و یکپارچه‌سازی تصمیمات راهبردی در حال ظهور است. برنامه‌ریزی راهبردی شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌های مختلف است که برای تحقق این هدف طراحی شده‌اند (Floyd & Wolf, 2017). برنامه‌ریزی راهبردی به‌عنوان یک مکانیسم کلیدی برای یکپارچگی و هماهنگی و به‌عنوان مبنایی برای تصمیم‌گیری سازمانی (به‌صورت متمرکز و غیرمتمرکز) شناسایی شده است (Anderson, 2004; Grant, 2003; Jarzabkowski & Balogun, 2009; Spee & Jarzabkowski, 2011).

تمرکز اصلی طرح‌های راهبردی توسعه شهری بر روی عواملی همچون عوامل اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و همچنین توسعه جداگانه و درعین‌حال مرتبط هر یک از مؤلفه‌های فوق با همدیگر است. همچنین از جمله ویژگی‌های این رویکرد ارتقاء حکمروایی شهری در جهت توسعه همه‌جانبه و کاهش فقر است. برنامه‌های توسعه راهبردی بازتابی است از رویه‌ای که از طریق هماهنگی و ارتباط اجزاء درونی برنامه با تأکید بر منابع مالی قابل حصول و همچنین با مشارکت کلیه طرف‌های ذیصلاح و ذی‌نفع (Barati, 2009)، جنبه اجرایی پیدا می‌کند (Erkan, 2009). برنامه توسعه شهری باید با دیگر برنامه‌های تهیه‌شده به‌عنوان اسناد بالادستی هماهنگ باشد. باید توجه داشت که از جمله ارکان و اهداف طرح‌های توسعه شهری کاهش فقر و توسعه همه‌جانبه و پایدار است که باید به شکل مجموعه راهبردهای اساسی و بر طبق معیارهای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی تنظیم اجرایی شوند (Bank, 2004).

از آنجایی که شهرها و شهرک‌ها به سرعت و به‌صورت برگشت‌ناپذیر رشد می‌کنند، با محدودیت منابع و ظرفیت برای مدیریت فرآیند شهرنشینی مواجه می‌شوند. برنامه‌ریزی راهبردی یک ابزار مدیریتی است که مسیر حرکت یک سازمان و چگونگی رسیدن به آن را تعیین می‌کند. برنامه‌ریزی راهبردی شهری، جهت توسعه یک شهر یا منطقه شهری را در چارچوب مشخصات فعلی و تحلیل SWOT تعیین می‌کند. این رویکرد به شهر کمک می‌کند تا به رویدادهای سریع واکنش نشان دهد، تغییرات را مدیریت کند و کیفیت زندگی را بهبود بخشد. این یک فرآیند ثابت نیست، باید تغییر کند تا وضعیت در حال تغییر در شهر را منعکس کند. به‌ناچار، پیش از رسیدن به مجموعه نهایی تصمیمات، این فرآیند چندین بار به جلو و عقب می‌رود و دچار تغییر می‌شود. برنامه‌ریزی راهبردی شهری به پاسخ به سؤالات زیر می‌پردازد:

- کدام مناطق باید چه نوع رشدی را دریافت کنند؟
- چگونه می‌توان بستر اقتصادی موجود را حفظ و گسترش داد؟
- چگونه می‌توان کیفیت زندگی را حفظ و ارتقا داد؟

برنامه‌ریزی و برنامه‌های راهبردی شهری به‌هیچ‌وجه با برنامه‌ریزی فضایی و طرح‌های فضایی پیشنهادی برای تهیه در سطوح مختلف قابل‌جابه‌جایی نیستند. فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی توسعه را در جهت آن اولویت‌های راهبردی که توسط همه ذینفعان از طریق یک فرآیند مشورتی شناسایی شده است، هدایت می‌کند.

¹⁶ Castaner

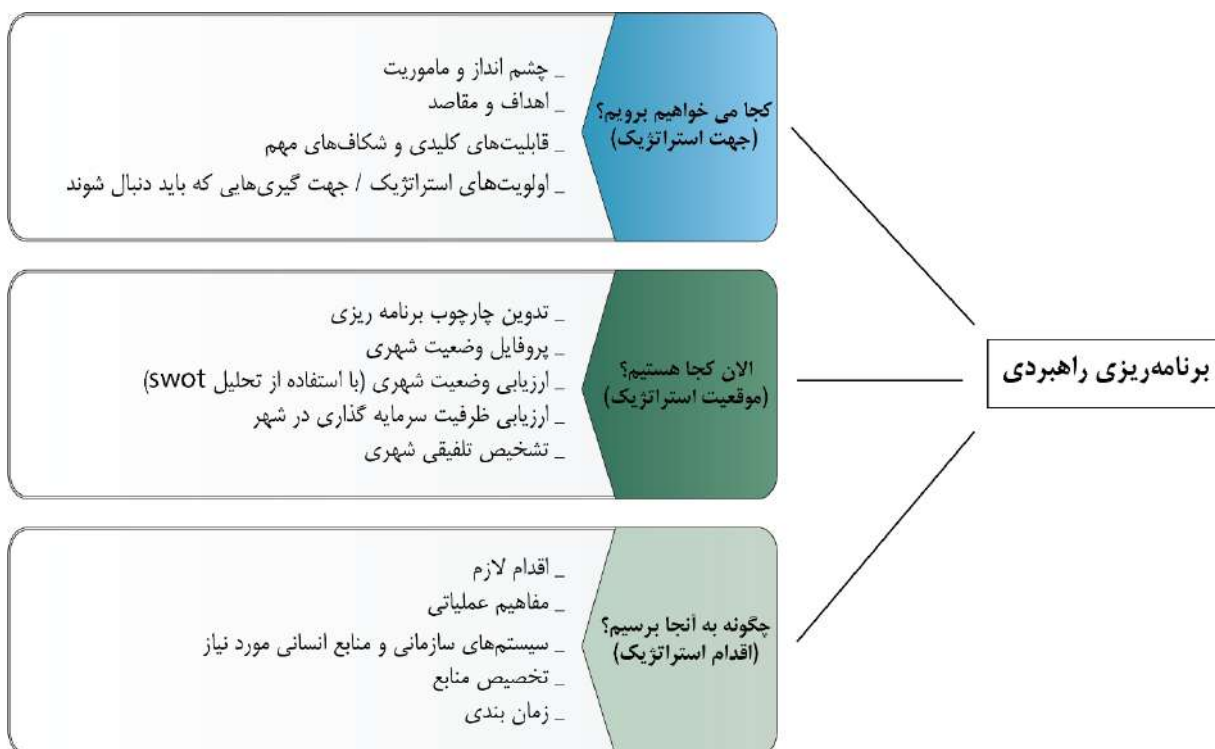


برنامه‌ریزی راهبردی شهری منعکس‌کننده روند پیچیده و مستمر تغییر شهر است. هنگامی که ویژگی‌های زیر به‌طور مؤثر ترکیب شوند، یک فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی موفق و جامع را تعریف می‌کنند:

- جهت‌گیری آن به آینده است و تلاش می‌کند تا پیش‌بینی کند که جهان چگونه می‌تواند پنج تا ده سال آینده متفاوت باشد. هدف آن تعیین جهت توسعه شهر بر اساس آینده‌ای است که محتمل به نظر می‌رسد.
- منعطف است و به سمت تصویر بزرگ‌تر می‌رود، شهر را با محیطش هماهنگ می‌کند، زمینه‌ای را برای رسیدن به اهداف و ارائه چارچوب و جهتی برای دستیابی به آینده مطلوب شهر فراهم می‌کند.
- چارچوبی برای مزیت رقابتی از طریق تجزیه و تحلیل کامل شهر، محیط داخلی و خارجی و پتانسیل آن ایجاد می‌کند و شهرها را قادر می‌سازد تا در چارچوب چشم‌انداز و مأموریتی که از طریق فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی ایجاد کرده‌اند، به روندها، رویدادها، چالش‌ها و فرصت‌های در حال ظهور پاسخ دهند.
- یک فرآیند کیفی و ایده‌محور است. داده‌های «نرم» را که همیشه از نظر کمی پشتیبانی نمی‌شوند، مانند تجربیات، شهود و ایده‌ها، ادغام می‌کند و ذینفعان را در گفت‌وگوی مداوم با هدف ارائه چشم‌انداز و تمرکز روشن برای شهر مشارکت می‌دهد.
- به یک شهر اجازه می‌دهد تا تمرکز کند، زیرا فرآیندی پویا و مستمر از خود تحلیلی است.

برنامه‌ریزی راهبردی به دنبال پاسخ به سه سؤال اساسی است:

- اکنون کجا هستیم؟ (وضعیت، موقعیت، شرایط فعلی شهر چگونه است؟)
- کجا می‌خواهیم برویم؟ (شهر دوست دارد به کجا برود یا به چه سمتی می‌رود؟)
- چگونه به آنجا برسیم؟ (شهر چگونه می‌خواهد به آنجا برسد؟)



شکل ۳۵- مراحل برنامه‌ریزی راهبردی

۲-۴-۳- ارتباط حکمروایی خوب شهری و برنامه‌ریزی راهبردی

UN-HABITAT کمپین جهانی حاکمیت شهری را در سال ۱۹۹۹ راه‌اندازی کرد تا از اجرای هدف و دستور کار زیستگاه برای حصول اطمینان از توسعه سکونتگاه‌های انسانی پایدار در دنیایی که به‌طور فزاینده‌ای در حال شهرنشینی است، حمایت کند. درحالی‌که شهرها به‌عنوان موتورهای با پتانسیل عظیم برای توسعه اقتصادی و اجتماعی، ایجاد شغل و ارائه فرصت‌های جدید تلقی می‌شوند، می‌توانند محرومیت اجتماعی و فقر را نیز ایجاد و تشدید کنند. این امر در محرومیت از مزایای زندگی شهری برای گروه‌های آسیب‌پذیر و حاشیه‌نشین، زنان، کودکان، جوانان و اقلیت‌های مذهبی و قومی آشکار می‌شود.

هدف این کمپین کمک به ریشه‌کنی فقر از طریق بهبود مدیریت شهری است. موضوع آن «شهر فراگیر» است، مکانی که در آن همه، بدون در نظر گرفتن ثروت، جنسیت، نژاد یا مذهب، می‌توانند در فرصت‌های [اجتماعی، اقتصادی و سیاسی] که شهرها ارائه می‌دهند، شرکت کنند (UN-HABITAT, 2000). برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری مشارکتی ابزار تحقق این هدف است.

هدف از کمپین جهانی افزایش ظرفیت دولت‌های محلی و سایر ذینفعان برای اعمال حکمروایی خوب شهری و افزایش آگاهی و حمایت از حکمروایی خوب شهری در سراسر جهان است. این کمپین اصول و هنجارهای اساسی برای حکمروایی خوب شهری را که از تجربه و رویه گسترده UN-HABITAT در سراسر جهان نشاءت می‌گیرد، تعیین می‌کند.

UN-HABITAT تعریف زیر را برای حکمروایی خوب شهری ارائه می‌کند:

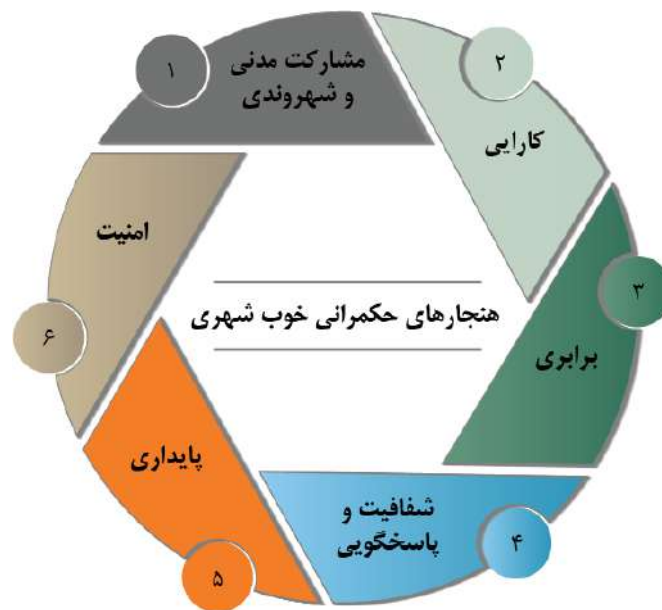


«حاکمیت شهری به طور جدایی ناپذیری با رفاه شهروندان پیوند خورده است. حکومت شهری خوب باید زنان و مردان را قادر سازد تا به مزایای شهروندی شهری دسترسی داشته باشند. حکمروایی خوب شهری، بر اساس اصل شهروندی شهری، تأیید می کند که هیچ مرد، زن یا کودکی نمی تواند از دسترسی به ملزومات زندگی شهری، از جمله سرپناه کافی، امنیت تصدی، آب سالم، سلامتی، محیط پاک، بهداشت، آموزش و تغذیه، اشتغال و امنیت عمومی و تحرک، محروم شود. از طریق حکمروایی خوب شهری، بستری برای شهروندان فراهم می شود که به آن ها امکان می دهد تا از استعدادهای خود به طور کامل برای بهبود شرایط اجتماعی و اقتصادی خود استفاده کنند (UN-HABITAT, 2000)».

این تعریف دسترسی برابر شهروندان به شرایط و خدمات مناسب زندگی از طریق مشارکت در فرآیندهای تصمیم گیری و توسعه را برجسته می کند.

• اصول حکمروایی شهری

اصول حکمروایی شهری به شرح زیر است:



شکل ۳۶- اصول حکمروایی شهری

➤ **کارایی^{۱۷}**: کارایی دلالت بر این دارد که شهرها باید از نظر مالی سالم و در مدیریت درآمدها و مخارج خود، اداره و ارائه خدمات مقرون به صرفه باشند و تمامی تصمیمات توسعه ای باید از استفاده از کارآمدترین نوع منابع اطمینان حاصل کنند. ارتقای برنامه ریزی بین بخشی در سطح محلی و مرکزی جنبه دیگری از کارایی است. هدف فرآیند برنامه ریزی راهبردی شهری، به حداکثر رساندن منابع انسانی، فیزیکی و مالی موجود در شهر برای توسعه شهری، از طریق بسیج و

¹⁷ Efficiency



مشارکت گروه‌های مختلف ذینفع از طریق مکانیسم‌های نوآورانه و مشارکت‌های دولتی-خصوصی است. از طریق مشارکت بخش خصوصی و جوامع محلی در تعیین اولویت‌ها، شهرها می‌توانند قضاوت بهتری در مورد تعهدات آینده شرکا در اجرای پروژه‌های توسعه داشته باشند (UNHSP, 2004).

➤ **پایداری^{۱۸}:** پایداری شامل حصول اطمینان از این است که تخصیص و استفاده از زمین و سایر منابع بر اساس اولویت‌های متوازن اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی، با هدف ایجاد تعادل بین نیازهای نسل حاضر و نسل‌های آینده است. پایداری را می‌توان به‌عنوان وسیله‌ای برای بحث گسترده در مورد آینده شهر، در نظر گرفت. شهرهای سراسر جهان از ابزارهایی که برای دستیابی به اهداف پایداری آن‌هاست (مانند برنامه‌ریزی راهبردی) استقبال می‌کنند (Bulkeley et al. 2019; Huitema, Jordan, & al. 2019; Evans, Karvonen, & Raven, 2016; Kivimaa, Hildén, Newwig, 2017; Scholl & Kemp, 2016; Sengers). فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری این امکان را فراهم می‌کند که رهبران و ذینفعان نماینده همه بخش‌های جامعه شهری برای یک چشم‌انداز راهبردی بلندمدت با یکدیگر همکاری کنند و توانایی ایجاد اجماع بین منافع متفاوت و متکثر برای تحقق دسترسی به منافع مشترک را ایجاد کنند؛ بنابراین، پایداری را می‌توان از طریق تصمیم‌گیری آگاهانه و جمعی تا حدودی تضمین کرد، به‌طور کلی، اهداف پایداری هنوز به‌خوبی در برنامه‌ریزی و سیاست‌های شهری منعکس نشده است (Wolfm, 2018).

➤ **برابری^{۱۹}:** عدالت مستلزم ایجاد اصول عادلانه برای تخصیص زمین، توسعه زیرساخت‌ها، قیمت‌گذاری برای خدمات و مشارکت در تعیین اولویت‌ها است. ایجاد مشوق‌های سرمایه‌گذاری برای بخش‌های هدف و مناطق جغرافیایی یکی دیگر از جنبه‌های توسعه عادلانه است. فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری بر اهمیت مشارکت نمایندگان همه گروه‌های ذینفع از طریق شناسایی واضح گروه‌های مختلف ذینفعان و نیازهای آن‌ها، از جمله جمع‌آوری داده‌های تفکیک‌شده بر اساس جنسیت تا آنجا که ممکن است، تأکید می‌کند. مرحله مشاوره مشارکت همه ذینفعان را در یک رویداد مشاوره شهری گسترده برای تعیین اولویت‌های توسعه شهر فراهم می‌کند. حصول اطمینان از دسترسی همه ذینفعان از جمله مردان و زنان، گروه‌های آسیب‌پذیر به فرآیندهای تصمیم‌گیری، کلید توسعه عادلانه است. برابری جنسیتی یک جنبه اصلی در اصل برابری در حکمروایی خوب است. این اصل در توسعه سکونتگاه‌های انسانی پایدار ضروری است. برابری زن و مرد در جامعه به مسائلی مانند برابری زنان در خانواده اشاره دارد. به‌طور مثال: مشارکت برابر افراد در زندگی عمومی؛ دسترسی برابر افراد به منابع، از جمله زمین و دارایی؛ دسترسی برابر به اطلاعات، آموزش و همچنین تصمیم‌گیری.

¹⁸ Subsidiarity

¹⁹ Equity



➤ **شفافیت و پاسخگویی^{۲۰}:** شفافیت در تصمیم‌گیری و پاسخگویی مقامات محلی به شهروندان از اصول اساسی حکمروایی خوب است. شفافیت و پاسخگویی برای ایجاد درک ذینفعان از دولت محلی ضروری است. دسترسی به اطلاعات کلید تضمین شفافیت و پاسخگویی است. قوانین و سیاست‌های عمومی باید به صورت شفاف، قابل پیش‌بینی و یکنواخت اعمال شوند. سیستم‌های بازخورد عمومی مانند کارت‌های گزارش، خطوط تلفن و بازرسی باید ایجاد شود. مقامات منتخب و انتصابی و کارمندان دولتی باید نمونه‌ای از استانداردهای صداقت حرفه‌ای و شخصی ارائه دهند. در چارچوب برنامه‌ریزی راهبردی شهری، شفافیت و پاسخگویی می‌تواند از طریق مشارکت فعال ذینفعان در تعیین اولویت‌ها و تصمیم‌گیری در مورد نحوه مصرف منابع عمومی محقق شود. برای اجرای طرح‌ها و پروژه‌های عملیاتی باید رویه‌های شفاف مناقصه اتخاذ شود. مشارکت ذینفعان در اولویت‌بندی و تهیه برنامه‌های عملیاتی باید با تسهیل دسترسی بیشتر به اطلاعات، از جمله آمار و داده‌های مالی شهرداری، تقویت شود. این سیستم‌ها باید به گونه‌ای طراحی شوند که به طور یکسان برای همه اقشار مردم در دسترس باشند.

➤ **امنیت^{۲۱}:** امنیت به عنوان یک اصل حکمروایی خوب شهری در مورد افراد و محیط زندگی آن‌ها صدق می‌کند. هر فردی حق مسلم زندگی، آزادی و امنیت شخصی دارد. شهرها باید تلاش کنند تا از درگیری‌های انسانی و بلایای طبیعی با مشارکت همه ذینفعان در پیشگیری از وقوع جرم و درگیری و آمادگی در برابر بلایا جلوگیری کنند. شهروندان از طریق مشارکت در برنامه‌ریزی راهبردی شهری می‌توانند مسائل مربوط به احساس امنیت خود را در رابطه با شخص و دارایی مطرح کنند. امنیت زنان و کودکان، اقلیت‌های قومی و مذهبی باید به گونه‌ای مورد توجه قرار گیرد که نیازهای خاص آن‌ها را برآورده کند. ارتقای امنیت از طریق افزایش دسترسی به مسکن برای گروه‌های آسیب‌پذیر یکی از اهداف کلیدی برنامه‌ریزی راهبردی شهری است. اتخاذ روش‌های مناسب برای برنامه‌ریزی و مدیریت زیست‌محیطی و تدوین راهبردی‌های آمادگی در برابر بلایا و مدیریت بحران در سطوح مرکزی و محلی نیز از جنبه‌های مهم امنیت است.

➤ **مشارکت مدنی و شهروندی^{۲۲}:** مشارکت یکی از حوزه‌های مهم در فرآیند برنامه‌ریزی است. مشارکت مدنی و شهروندی جنبه کلیدی حکمروایی خوب شهری است. مردم ثروت اصلی شهرها هستند. آن‌ها هم هدف و هم وسیله توسعه پایدار انسانی هستند. مشارکت مدنی به این معناست که زندگی مشترک یک تمرین منفعلانه نیست. در شهرها، مردم باید فعالانه به خیر عمومی کمک کنند. شهروندان به‌ویژه گروه‌های در حاشیه باید برای مشارکت مؤثر در فرآیندهای تصمیم‌گیری توانمند شوند. سرمایه مدنی فقرا باید شناسایی و حمایت شود. مشارکت جامعه مدنی باید از

²⁰ Transparency and Accountability

²¹ Security

²² Civil Participation and Citizenship



طریق ابزارها و مقررات قانونی مناسب امکان‌پذیر شود. مشارکت نه‌تنها در حوزه تصمیم‌گیری بلکه باید در مورد سرمایه‌گذاری نیز گسترش یابد. مشارکت ذینفعان برای اتخاذ تصمیمات توسعه به‌منظور اجرای موفقیت‌آمیز هر طرح توسعه بسیار مهم است. مشارکت گروه‌های مختلف به‌طور عادلانه در موقعیت‌های تصمیم‌گیری در فرآیند حکومت‌داری نقش اساسی دارد. این امر می‌تواند از طریق مکانیسم‌هایی مانند مشاوره‌های شهری، انجمن‌های شهروندان و گروه‌های کاری خاص انجام شود. مشارکت مدنی همچنین به پرداخت مناسب و منظم برای خدمات، مراقبت از زیرساخت‌های موجود و جدید توسعه‌یافته و ایجاد گروه‌های حمایتی جامعه یا سازمان‌های مبتنی بر جامعه برای حل مسائلی که مستقیماً بر مناطق خاص تأثیر می‌گذارد اشاره دارد (UNHSP, 2004).

راهبردهای خاص باید برای اطمینان از اینکه تمام صداها شنیده و در نظر گرفته می‌شوند، طراحی شوند و تضمین کنند که ماهیت برابری جنسیتی در فرآیند مشارکتی وجود دارد. زنان و مردان باید در تمام سطوح فرآیند مشارکت، از دسترسی به اطلاعات و مشاوره به تصمیم‌گیری و مشارکت، نقش داشته باشند. ارتباط قوی بین هنجارهای حکمروایی خوب و فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری وجود دارد. بهبود حاکمیت شهری و عملکرد برنامه‌ریزی به یکدیگر وابسته هستند و متقابلاً تقویت می‌شوند. هنجارهای فوق‌الذکر حکمروایی خوب شهری، زمینه را برای فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری فراهم می‌کند.

۲-۲-۵- پیش‌نیازهای برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی: نقش مشارکت و رقابت‌پذیری

در این بخش علاوه بر کلیدواژه‌های مورد نظر (مشارکت و رقابت‌پذیری) به موارد تأثیرگذار و مهم در برنامه راهبردی - عملیاتی نیز توجه شده است:

۲-۲-۵-۱- مفهوم مشارکت عمومی^{۲۳} در برنامه‌ریزی راهبردی

مشارکت شهروندان در شناسایی نیازهای خود، انتخاب اولویت‌ها و شناسایی راهبردی‌ها، فرصت‌های بهتری را برای توسعه راه‌حلهایی ارائه می‌دهد که پایدار، امکان‌پذیر و قابل اجرا باشند. مشارکت عمومی را می‌توان به روش‌های مختلفی تعریف کرد که منعکس‌کننده اهداف خاص یک سازمان یا یک پروژه است.

در یک مفهوم گسترده، مشارکت عمومی را می‌توان به‌عنوان شرکت در فرآیندهای تدوین، تصویب و اجرای سیاست‌های عمومی با هدف تأثیرگذاری بر تصمیمات اتخاذشده توسط نمایندگان عمومی تعریف کرد. در این حوزه مشارکت‌های دولتی و خصوصی و همکاری سه‌گانه با شهرداری به‌عنوان یک ذینفع کلیدی وجود دارد (Eneqvist & Karvonen, 2021).

مشارکت عمومی در دو حوزه کلی شناسایی می‌شود؛ مشارکت به‌عنوان یک هدف و مشارکت به‌عنوان یک وسیله. با این حال، این‌ها به‌هیچ‌وجه متقابل نیستند. هدف مشارکت به‌عنوان وسیله، اجرای مؤثرتر برنامه‌ها و پروژه‌ها از طریق مشارکت فعال شهروندان در اجرای پروژه از طریق کمک‌های متفاوت است.

²³ Public participation



مشارکت به‌عنوان یک هدف به این معناست که شهروندان ایده‌هایی ارائه می‌کنند، در فرآیند تصمیم‌گیری شرکت می‌کنند، مسئولیت را بر عهده می‌گیرند و در نهایت به خود مدیریتی می‌رسند. همان‌طور که در کمپین جهانی UN-HABITAT در مورد حکمروایی خوب شهری تأکید شده است، مشارکت عمومی در فرآیند تصمیم‌گیری شهری به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان راهبردی کلیدی برای دولت‌ها و جوامع مدنی برای حل مشکلات شهری دیده می‌شود.

یک فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری هر دو نوع مشارکت را فراهم می‌کند؛ از یک‌سو، از شهروندان دعوت می‌شود تا نظرات خود را در فرآیند تصمیم‌گیری از طریق مشارکت در مشاوره، ایجاد اجماع و خود مدیریتی در اجرا بیان کنند که همگی عناصر مشارکت را به‌عنوان یک پایان و هدف نشان می‌دهند. از سوی دیگر، آمادگی برای تخصیص منابع انسانی، مادی و مالی برای اجرای برخی پروژه‌های اولویت‌دار و در نتیجه مشارکت محور است. این نوع طرح‌ها مشارکت را وسیله‌ای برای رسیدن به هدف نشان می‌دهند. هیچ‌یک از این اشکال بهتر و مهم‌تر از دیگری نیست. آن‌ها مانند دو روی یک سکه هستند و سکه مشارکت عمومی است.

• اشکال مشارکت در زمینه برنامه‌ریزی راهبردی شهری

مشارکت عمومی می‌تواند در سطوح مختلف اتفاق بیفتد، از پایین‌ترین سطح، یعنی دریافت اطلاعات تا سطحی که در آن ذینفعان در طرح‌های توسعه شریک می‌شوند و مسئولیت کامل مدیریت خود را به عهده می‌گیرند. در حین ترویج تصمیم‌گیری مشارکتی شهری، دانش این اصل مهم است که مشارکت یک تلاش یک‌باره نیست، بلکه فرآیندی است که باید در کل مدت پروژه یا فعالیت ادامه یابد. این فرآیند طی یکسری مراحل توسعه می‌یابد که ممکن است بسته به ماهیت متفاوت باشد. فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری مبتنی بر رویکرد تصمیم‌گیری مشارکتی است که در برنامه‌ریزی راهبردی شهری اعمال می‌شود و بنابراین اجرای آن، مشارکت گروه‌های مختلف ذینفعان را در مراحل خاص این فرآیند فراهم می‌کند (UNHSP, 2007).

• مشاوره شهری^{۲۴} به‌عنوان ابزاری مؤثر برای مشارکت عمومی

در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی، مشاوره‌های شهری امکان مشارکت جامع، کیفی و مؤثر ذینفعان را فراهم می‌کند. یکی از مهم‌ترین و مؤثرترین ابزارهای تحریک مشارکت و مشارکت مدنی، مشاوره شهری است. چنین مشاوره‌هایی باعث افزایش شفافیت و ایجاد فضای مثبت برای حل مشکلات جمعی می‌شود. ذینفعان از همه بخش‌ها (عمومی، خصوصی و جامعه مدنی) و از مشاغل مختلف سهم عادلانه خود را برای دستیابی به راه‌حل‌های جمعی برای مسائل شهری انجام می‌دهند در این مرحله کارگروه‌های مربوط به موضوع ذی‌نفعان تشکیل می‌شود و اجماع در قراردادهای شهری امضا شده توسط همه طرف‌های ذی‌ربط در بین ذینفعان، رسمیت یافته است. این نتیجه کلی کل فرآیند مشاوره شهری است. برای اطمینان از حضور کامل جامعه در

²⁴ Urban Consultation



فرآیند تصمیم‌گیری شهری، اطمینان از مشارکت قابل‌توجه مردان و زنان، همه گروه‌های قومی و همچنین گروه‌هایی که اغلب به حاشیه رانده می‌شوند مانند معلولان یا فقرای شهری در فرآیند مشاوره‌های شهری ضروری است.

• انواع مشارکت در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری

مشارکت، در واقع، زمینه‌ساز تقویت ارتباط ذهنی میان مشارکت‌های فردی و احساس ارتباط اجتماعی است (Piber et al. 2017: 14-15). مشارکت عمیق‌تر ذینفعان می‌تواند موقعیت و جایگاه آن‌ها را (در ساختار حاکمیت) تقویت کند (Moosavi & Brown, 2021: 11) و همچنین می‌توان اذعان داشت که نرخ‌های مشارکت بالا می‌تواند حکمروایی باکیفیت بالا را ایجاد کند و روند توسعه هماهنگ را در شهرها ارتقا دهد (Benites-Lazaro & Mello-Thery, 2019: 256). البته باید به این نکته توجه داشت که ایجاد فرآیندهای مشارکتی به‌تنهایی کافی نیست و این فرآیندها برای تأثیرگذاری بر حاکمیت و قانونی شدن، توانمند و تقویت شوند (Greenhill & et al, 2021: 1).

رویکرد راهبردی توسعه شهر از طریق مکانیسم‌هایی مانند مشارکت فعال شهروندان در فرآیند توسعه شهری، شرایط اقتصادی و اجتماعی و کالبدی شهر را سنجیده و آن را به‌سوی شرایط توسعه پایدار شهری هدایت و مدیریت می‌کند (نصیری هنده خاله، ۱۳۹۴). در جدول شماره ۴ نیز انواع مشارکت با مفهوم مختص به خود که در فرآیند توسعه شهر به‌کاربرده می‌شود ذکر گردیده است:

جدول ۱۴ - مفهوم انواع مشارکت

مفهوم	نوع مشارکت
شهروندان از حقوق، مسئولیت‌ها و گزینه‌های خود مطلع می‌شوند. ارتباط یک‌طرفه راهبردی شهری با ذینفعان شناسایی شده کلیدی در فاز اولیه به اشتراک گذاشته می‌شود.	مطلع کردن
هیچ تضمینی ارائه نمی‌دهد که ایده‌ها و نظرات ذینفعان همان‌طور که در نظر داشتند استفاده خواهد شد. معمولاً از طریق جلساتی به ریاست فردی که سطوح مختلف حکومت را نمایندگی می‌کند، جلسات عمومی (مناظره) و نظرسنجی‌ها انجام می‌شود.	مشاوره
تعامل ذینفعان به‌منظور اجماع نظری افراد و گروه‌های آسیب‌پذیر معمولاً تمایل دارند. سکوت کنند یا منفعلانه با راه‌حل‌های ذکر شده در مذاکره موافقت کنند؛ بنابراین باید از راهبردی‌هایی استفاده کرد تا اطمینان حاصل شود که نظرات مردان و زنان و تمام گروه‌ها به‌طور مساوی در نظر گرفته می‌شود.	اجماع‌سازی ^{۲۵}
مشاوره به ذینفعان این امکان را می‌دهد تا در تصمیم‌گیری در مورد آینده شهر و استفاده از منابع انسانی، طبیعی و مالی آن برای اجرای چشم‌انداز شهر مشارکت کنند.	تصمیم‌گیری
ایجاد مشارکت‌های دولتی و خصوصی برای ارائه خدمات، نگهداری ساختمان‌های مسکونی و غیره، یکی از راه‌های افزایش کارایی و یا مقرون‌به‌صرفه بودن دولت محلی است.	شراکت ^{۲۶}
بالاترین سطح تلاش‌های مشارکتی ذینفعان مسئولیت کامل را بر عهده می‌گیرند.	خود مدیریتی ^{۲۷}

(UNHSP, 2007)

²⁵ Consensus-building

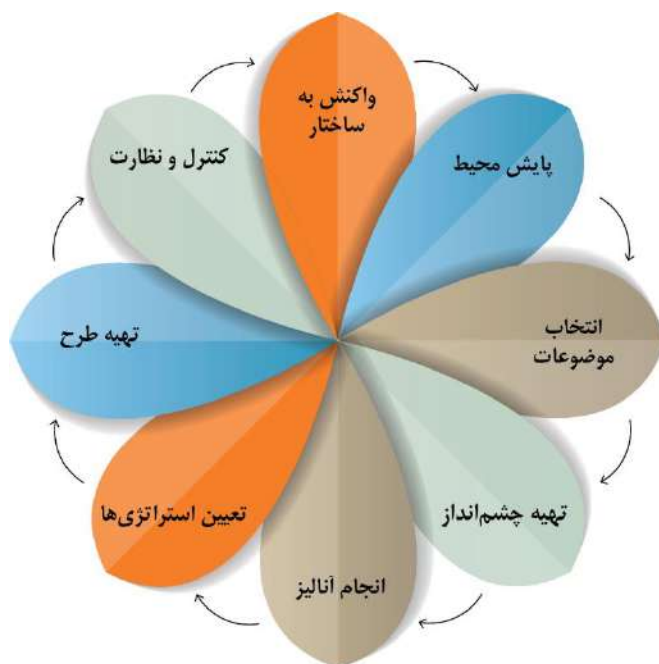
²⁶ Partnership

²⁷ Self-management

۲-۵-۲-۲- فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی

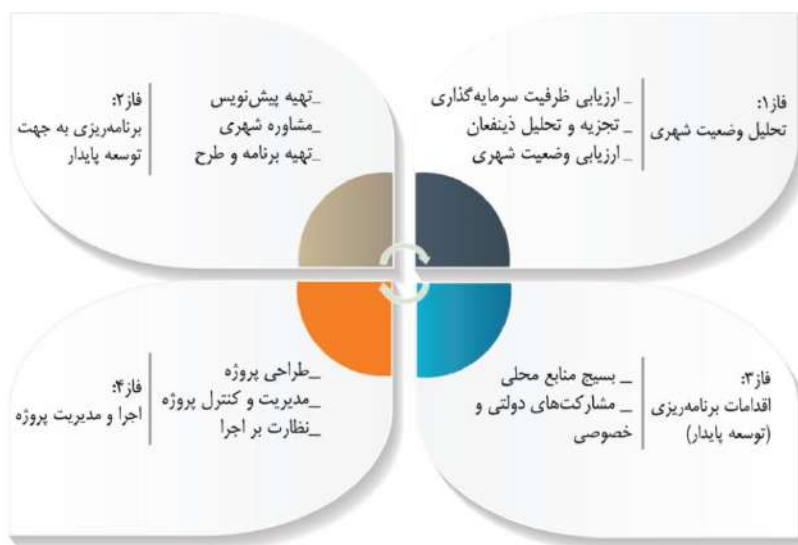
فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری تدوین قاعده‌مندی از چشم‌انداز، راهبردی و پروژه‌های اجرایی برای تکمیل توسعه جامع شهر است. این فرآیند توانمندسازی بهره‌وران اصلی شهر برای ارائه نظرات فردی و کار با یکدیگر است. سازمان‌های مختلف عمومی، خصوصی و جامعه شهری با مداخله در فرآیند توسعه مشارکت و همکاری را به‌عنوان نتیجه این مداخله شکل می‌دهند (City Development Strategy Hyderabad, ۲۰۰۴).

فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی از نظر کوپر شامل هشت مرحله است در شکل زیر نشان داده شده است:



شکل ۳۷- فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی از نظر کوپر

(Cooper, 1988)



شکل ۳۸- فازهای برنامه‌ریزی راهبردی



این چارچوب پیش‌بینی می‌کند که فرآیند برنامه‌ریزی توسعه تحت هدایت یک گروه برنامه‌ریزی چندبخشی که با مشارکت بخش‌های مختلف ایجاد شده است، باید انجام شود. این امر بسیار مهم است، زیرا برنامه‌ریزی شهری دیگر به‌عنوان یک فعالیت تک‌بعدی، ایستا و تکنوکراتیک تلقی نمی‌شود، بلکه فرآیندی است برای گردهم‌آوردن دیدگاه‌های مختلف برای توسعه آینده مشترک یک شهر (UNHSP, 2007). هدف اصلی برنامه‌ریزی راهبردی توجه یکسان به ابعاد اقتصادی، محیطی، اجتماعی و فرهنگی از طریق توسعه شهری است. برنامه‌ریزی توسعه شهری باید فرصت برابر را برای گروه‌های مختلف و متفاوت اجتماعی و سنی از طریق مشارکت شهروندان و تأمین منافع عمومی فراهم کند.

• چارچوب نظارت و ارزیابی برای فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری

هر مرحله و فاز UPMF ماهیت متفاوتی دارد و تمایل به دستیابی به نتایج متفاوتی دارد؛ بنابراین، خوب است برای هر مرحله و هر قدم یک مجموعه ساده از شاخص‌ها داشته باشید. هنگامی که یک مرحله خاص تکمیل شد، توسط کسانی که درگیر شده‌اند ارزیابی می‌شود و نتیجه‌گیری ثبت می‌شود. چارچوب نظارت و ارزیابی در موارد زیر آمده‌اند:

➤ ثبت دستیابی به اهداف: اهداف بیانیه‌های خاص و عملیاتی شده‌ای هستند که دستاوردهای

موردنظر یک برنامه را شرح می‌دهند. در UPMF اهداف برای هر مرحله متوالی در فرآیند بیان شده است.

➤ نظارت بر دستیابی به نتایج مورد انتظار: نتایج آن اهدافی هستند که گروه کاری در هر

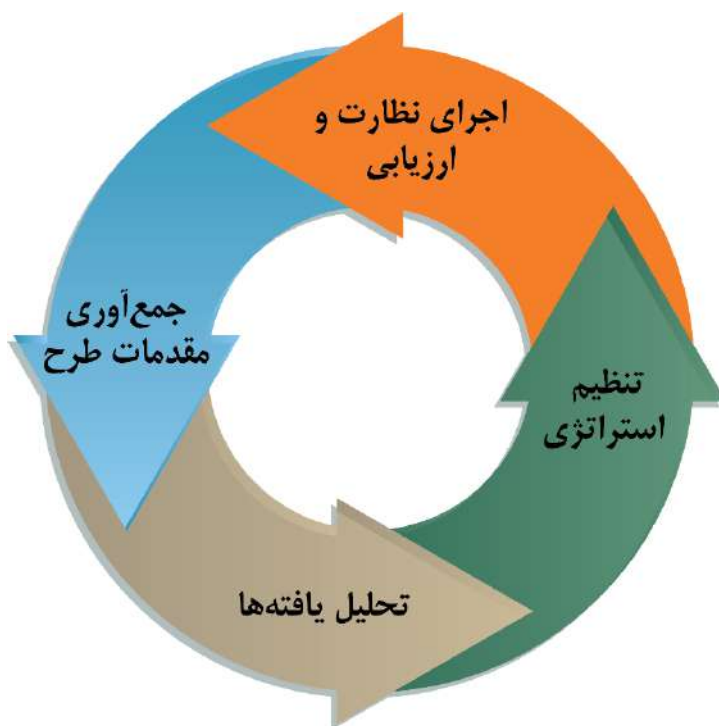
سطح تصمیم دارد در طول اجرای هر مرحله به آن‌ها دست یابد. نظارت میزان دستیابی به اهداف را که یک تیم یا گروه کاری وظایف خود را در بازه زمانی برنامه‌ریزی شده تکمیل کرده اندازه‌گیری می‌کند.

➤ ارزیابی روش و سودمندی/کارایی آن: روش و ابزارهای مورد استفاده در مراحل مختلف

باید دائماً از نظر کارایی مورد ارزیابی قرار گیرند تا در هر مرحله نتایج مطلوب حاصل شود. ارزیابی‌های منظم ممکن است روش را بهبود بخشد و آن را با شرایط محلی خاص تطبیق دهد. بعلاوه، این تمرین می‌تواند به‌طور مداوم به بهبود مهارت‌های همه افرادی که درگیر پروژه هستند کمک کند.

• فرآیند طرح راهبردی

فرآیند طرح راهبردی را در ۴ مرحله زیر می‌توان تشریح کرد:



شکل ۳۹ - مراحل راهبردی توسعه شهر

۱. فراهم آوردن مقدمات طرح: این مرحله شامل شناسایی محرک‌های تغییر، شرکای اصلی، سیستم‌های مدیریت فرآیند، منابع و ظرفیت‌ها، تعریف اهداف و برنامه کار و نهایتاً یک شناخت جامع و کامل از وضعیت موجود شهر است. اولین مرحله از فرآیند طرح‌های راهبردی توسعه شهر شناسایی شرکت‌کنندگان در فرآیند و مشخص کردن اعضای گروه است. بنابراین در ابتدای کار طرح توسعه شهر مشخص می‌کند، برای چه گروهی می‌خواهد تهیه شود، روی چه گروه‌هایی تأثیرگذار است و چه گروه‌هایی از آن تأثیر خواهند پذیرفت. مشارکت‌کنندگان در طرح در همان ابتدای کار شناسایی می‌شوند نه زمانی که طرح تهیه شده و آماده اجرا است. در این رویکرد سند طرح، برعکس طرح‌های قبلی که به صورت قراردادهای همسان و غیرقابل انعطاف برای تمامی شهرهای کشور تهیه می‌شد، برای هر شهر به صورت جداگانه تهیه شده و حتی در هر محله‌ای می‌تواند متفاوت از محله دیگر باشد.
۲. تحلیل: در این مرحله به جمع‌آوری اطلاعات پایه، تحلیل نقاط قوت و ضعف، ایجاد تفاهم و توافق پیرامون مشکلات و نیز به اولویت‌های شهری پرداخته می‌شود و گزارش‌های موضوعی تهیه می‌گردد تا بر اساس آن تعریفی از چشم‌اندازها و انتظارات شهر حاصل شود.
۳. تنظیم راهبردی: در این مرحله ابتدا به تعریف چشم‌انداز و مأموریت شهر، تدوین گزینه‌ها و همچنین تعیین نقش ذینفعان پرداخته می‌شود، سپس راهبردهایی برای دستیابی به اهداف چشم‌اندازها تدوین می‌شود و برای راهبردهای موردنظر طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی تهیه می‌گردد تا بر اساس آن سند توسعه راهبردی شهر تهیه گردد.
۴. اجرا، نظارت و ارزیابی: در این مرحله تجهیز منابع ذینفعان و سرمایه‌گذاری بر روی راهبردها و برنامه‌های اجرایی و توافق شده و حمایت آن، پیاده‌سازی برنامه‌های اجرایی برای رسیدن به چشم‌انداز و نیز پایش و ارزیابی مستمر از



کلیه بخش‌های اجرایی برای سنجش میزان پیشرفت نسبت به آنچه در تنظیم چشم‌انداز و مأموریت مدنظر بوده، انجام می‌شود.

۲-۲-۳-۵-۳- راهبرد ۲۸

راهبرد ریشه در مفاهیم نظامی دارد که اولین بار در کتاب «هنر جنگ» تألیف سون تزو در حدود شش قرن قبل از میلاد مطرح گردید. هر راهبردی بسته به این‌که چه باید انجام گیرد، متفاوت است (هاشمی، ۱۳۹۲: ۸۶-۸۸؛ نصری هنده خاله، ۱۳۹۳). به‌طور کلی راهبردی مجموعه‌ای از اقدامات و سیاست‌هایی است که جهت‌گیری کلی را مشخص و چگونگی میل به اهداف بلندمدت را تعیین می‌نماید.

در ایران اصطلاح «راهبرد» نخستین بار در سال ۱۳۷۸ به‌طور رسمی در کنار اصطلاح «ساختار» مطرح شد (اشرفی و جانبانژاد، ۱۳۹۳). این مفهوم که قالب مبانی و چارچوب بازنگری شرح خدمات طرح‌های شهری توسط وزارت مسکن و شهرسازی سابق عنوان شد، نقطه عطفی در تغییر نگرش سنتی و اعتراف به ناکارآمدی روش مبتنی بر طرح جامع از طرف دستگاه اجرایی متولی تهیه طرح‌های توسعه شهری شد (عرب و همکاران، ۱۳۸۹؛ اشرفی و جانبانژاد، ۱۳۹۳). راهبرد (راهبردی) نیز در نظر مدیران به معنای برنامه‌های مقیاس بزرگ و آینده‌نگر برای تعامل با محیط رقابتی به‌منظور بهینه کردن دستیابی به هدف‌های سازمان است (پیرس و رایبسون، ترجمه خلیلی شورینی، ۱۳۹۳). راهبردی همچنین بیانگر این است که برخی از تصمیمات و اقدامات مهم‌تر از سایرین در نظر گرفته می‌شوند، بنابراین، بسیاری از فرآیندها در تصمیم‌گیری‌های سخت نهفته است (Albrechts 2004).



شکل ۴۰- دلایل افزایش استقبال از CDS

راهبرد توسعه شهر در شهرهای میانی با هدف از میان برداشتن بحران‌ها، چالش‌ها و مسائل شهری کشورهای درحال توسعه تدوین می‌شود، در این راستا رویکردهای نوین که از سوی نهادهای عمده و تأثیرگذار در مسائل موردتوجه قرار گرفته است، عبارت‌اند از:

➤ اقبال فقیر شهری به شکل فزاینده‌ای به‌عنوان شرکای فعال در جهت توسعه اجتماعی خویش به مشارکت با شهرداری‌ها پرداخته‌اند.



- دولت‌ها در مقیاس ملی به سیاست‌های تمرکززدایی و مردم‌سالارانه روی آورده‌اند.
- مؤسسات بین‌المللی توسعه در مقیاس جهانی در تدوین راهبردهای شهری خود صراحتاً به نقش کیفیت مدیریت شهری بر کاهش فقر توجه نموده‌اند.

۲-۲-۵-۴- چشم‌انداز

از مهم‌ترین مراحل در تدوین برنامه راهبردی شهر، مرحله چشم‌اندازسازی است؛ اما در فرآیند نوین برنامه‌ریزی راهبردی تهیه چشم‌انداز نقطه شروع این فرآیند است.^{۲۹}

• اصول چشم‌انداز

در تهیه چشم‌انداز برای هر شهری، باید به اصول تخصصی و علمی آن که به اصول SMART (برگرفته از حروف اول اصول چشم‌انداز) معروف هستند، توجه شود. این اصول عبارت‌اند از:



شکل ۴۱- اصول چشم‌انداز

- **ویژه بودن**^{۳۰}: چشم‌انداز هر شهر باید ویژه آن شهر باشد؛ به عبارت دیگر، نمی‌توان چشم‌انداز یک شهر را برای شهر دیگری به کار برد.
- **قابل اندازه‌گیری**^{۳۱}: چشم‌انداز تدوینی باید قابلیت اندازه‌گیری داشته باشد.
- **قابل دسترسی**^{۳۲}: چشم‌انداز تدوینی باید طوری باشد که امکان رسیدن به آن وجود داشته باشد؛ به عبارت دیگر، چشم‌انداز نباید غیرواقعی و آرمانی باشد.

^{۲۹} در بخش تدوین بیانیه چشم‌انداز به طور تفصیلی‌تر به این بحث پرداخته خواهد شد.

^{۳۰} Specific

^{۳۱} Measurable

^{۳۲} Accessibility



➤ **مناسب و مرتبط^{۳۳}**: عناصر تدوینی در چشم‌انداز باید مناسب و مرتبط با مکان جغرافیایی و ویژگی‌های محیطی شهر باشد.

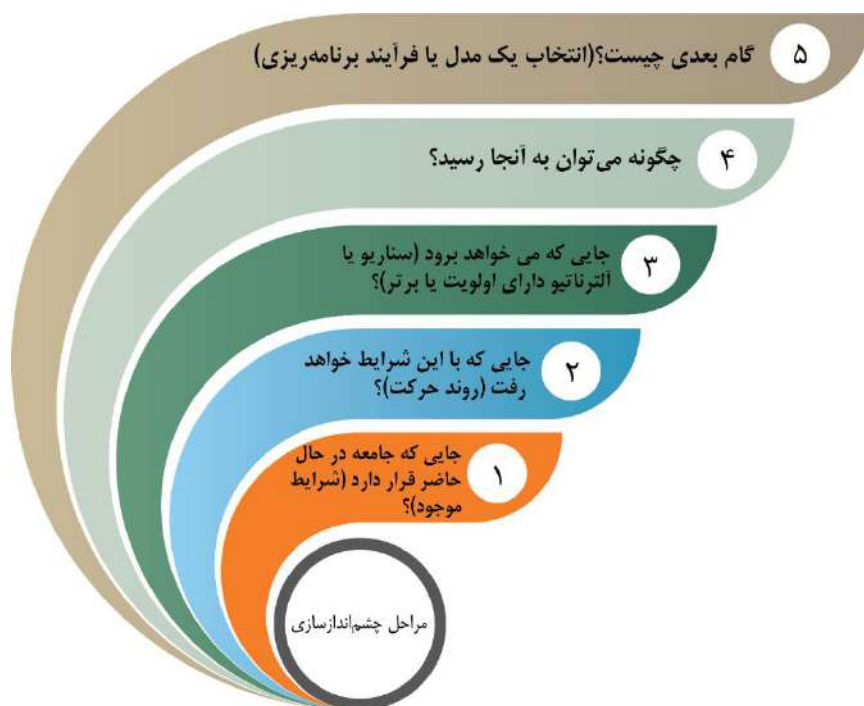
➤ **دارای محدوده زمانی^{۳۴}**: محدوده زمانی چشم‌انداز باید مشخص باشد. چشم‌اندازها اغلب برای بازه‌های زمانی بلندمدت طراحی می‌شوند، اما چشم‌انداز می‌تواند کوتاه‌مدت هم باشد.

در تهیه سند توسعه شهر، چشم‌اندازسازی قلب فرآیند را تشکیل می‌دهد. چشم‌اندازسازی فرآیندی است درباره آینده تصویری که یک جامعه می‌خواهد و سپس طرحی برای اینکه چگونه باید به آن برسد (Green & others, 2000). چشم‌انداز آینده یک شهر باید چشم‌اندازی مشارکتی باشد. معنی آن این است چشم‌انداز باید به صورت متقابل درک شده و به وسیله بهره‌وران مختلف شهری حمایت شود. بنابراین چشم‌اندازسازی دو پایه اصلی و ضروری دارد:

۱- اتکا چشم‌اندازسازی بر سنجش جامع وضعیت؛ و

۲- مشارکتی بودن (گلگار، ۱۳۸۴).

چشم‌انداز ۵ سؤال اساسی را برای پاسخگویی جستجو می‌کند:



شکل ۴۲- مراحل چشم‌اندازسازی

(Ames, ۱۹۹۳)

³³ Related

³⁴ Time Trend



فرآیند توسعه شهر تدوین قاعده‌مندی از چشم‌انداز، استراتژی و پروژه‌های اجرایی برای تکمیل توسعه‌ی جامع شهر است. این فرآیند توانمندسازی بهره‌وران اصلی شهر برای ارائه نظرات فردی و کار با یکدیگر است. سازمان‌های مختلف عمومی، خصوصی و جامعه شهری با مداخله در این طرح مشارکت و همکاری را به‌عنوان نتیجه این مداخله شکل می‌دهند.

۲-۲-۶- راهبرد توسعه شهر

مفاهیم مرتبط با راهبرد توسعه شهر به‌طور کامل در ادبیات برنامه‌ریزی راهبردی تعریف و تبیین شده است و از این رو به‌آسانی می‌توان دریافت که: راهبرد توسعه شهر رویکردی است با ماهیت راهبردی که بر تهیه و اجرای سند راهبرد توسعه شهر تأکید داشته و تدوین آن بر پایه چشم‌اندازسازی و مشارکت شهروندان صورت گرفته است؛ اگرچه موارد ذکر شده شرط لازم برای راهبرد توسعه شهر است، اما این شروط بدون وجود حکومت‌های محلی، حکومت‌های شهری و حکمروایی شهری که شرط کافی برای این‌گونه از برنامه‌ریزی است، منطقی به نظر نمی‌رسد.

توسعه مطلوب شهر، به معنای بررسی مشکلات برنامه‌ریزی، نظارت بر هماهنگی بخش‌های مختلف و چگونگی امکان تأمین و اجرای طرح‌ها و نیازهای عمومی مردم است که قبل از تولد تا هنگام مرگ با آن سروکار دارند. به عبارت دیگر، مدیریت باید بر کلیه جهات اجرایی که افراد ساکن در شهر با آن تماس دارند و در جهت اجرای صحیح امور و دفع مشکلات و تأمین نیازها بکوشد. هدف کلان توسعه راهبردی، ایجاد محیطی قابل زندگی برای همه و همراه با عدالت اجتماعی، کارایی اقتصادی و پایداری زیست‌محیطی است و توسعه راهبردی در محدوده‌های زمین و مسکن، شهری خدمات اجتماعی و زیربنایی توسعه اقتصادی و زیست‌محیطی به‌طور یکپارچه وارد می‌شود (صرافی، ۶۸: ۱۳۷۹). مسئله اصلی و کلیدی توسعه راهبردی این است که چگونه بهره‌وری را بالا ببریم و درعین حال به‌طور مستقیم فقر فزاینده شهری را مرتفع نموده و عدالت را بهبود بخشیم (رهنمایی و همکاران، ۱۳۸۸).

برنامه‌ریزی راهبردی شهری می‌تواند برای رسیدگی به نگرانی‌های خاص یا طیف وسیعی از مسائل مورد استفاده قرار گیرد. این در مورد همکاری در سطوح سازمانی، محلی و منطقه‌ای است. این برنامه پتانسیل بسیج منابع و هماهنگی فعالیت‌ها در مقیاس وسیع را دارد. همیشه باید در نظر داشت که:

- برنامه‌ریزی راهبردی شهری اساساً یک فرآیند پویا است.
- مشارکت شهروندان در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری به‌منظور تضمین اثربخشی آن ضروری است.
- پیاده‌سازی، کلید موفقیت‌آمیز برنامه‌ریزی راهبردی شهری است.

برنامه‌ریزی راهبردی شهری جهت توسعه یک شهر یا منطقه شهری را در چارچوب مشخصات فعلی و تحلیل‌های مختلف تعیین می‌کند. این رویکرد به شهر کمک می‌کند تا به رویدادها سریع پاسخ دهد، تغییرات را مدیریت کند و کیفیت زندگی را بهبود بخشد. این یک فرآیند ثابت نیست، باید تغییر کند تا وضعیت در حال تغییر در شهر را منعکس کند. به این منظور، پیش از



رسیدن به مجموعه نهایی تصمیمات، این فرآیند چندین بار به جلو و عقب می‌رود (UNHSP, 2007). برنامه‌ریزی راهبردی جهت کاهش فشارهای فزاینده ناشی از تغییرات مختلف است (Hohmann & truffre, 2021).
برنامه‌ریزی راهبردی شهری در جهت پاسخ به سؤالاتی مانند سؤالات زیر انجام می‌شود:



شکل ۴۳- سؤالات مطرح شده در برنامه‌ریزی راهبردی

برنامه‌های راهبردی شهری به هیچ وجه جایگزین فرآیند برنامه‌ریزی فضایی نمی‌شود. فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی، توسعه را در جهت آن اولویت‌های راهبردی که توسط همه ذینفعان از طریق یک فرآیند مشورتی شناسایی شده است، هدایت می‌کند در واقع برنامه‌ریزی راهبردی شهری منعکس کننده روند پیچیده و مستمر تغییر شهر است (UNHSP, 2007).

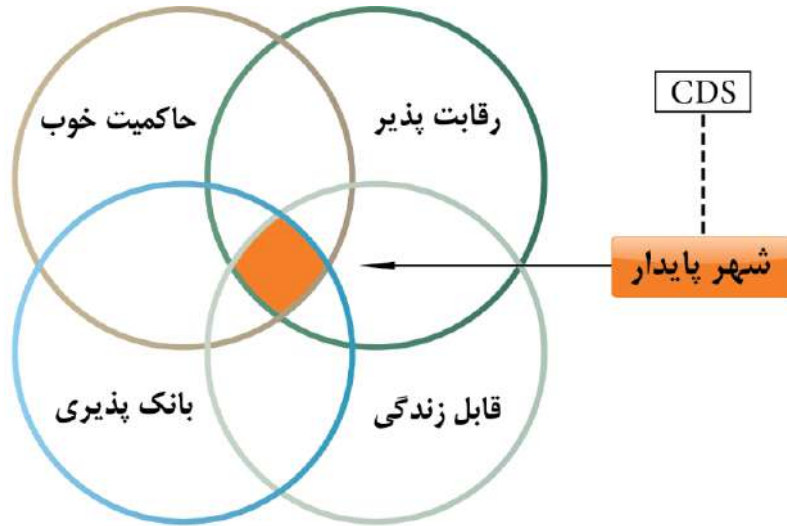


شکل ۴۴- جمع بندی مفاهیم برنامه‌ریزی راهبردی



۲-۲-۶-۱- اصول راهبرد توسعه شهر

مهم‌ترین اصول راهبرد توسعه شهری عبارت‌اند از: قابلیت زندگی، رقابت‌پذیری، بانک‌پذیری، مدیریت و حکمروایی خوب شهری (Word Bank, 1999: 25؛ نصیری هنده خاله، ۱۳۹۳؛ مبارکی و همکاران ۱۳۹۸):



شکل ۴۵- شهر پایدار و راهبردی توسعه شهر

➤ قابلیت زندگی^{۳۵}:

یکی از رویکردهای نوین در زمینه اصلاح و گسترش مفهوم توسعه، مطرح‌شدن مفهوم کیفیت زندگی و دخالت دادن شاخص‌های اجتماعی و کیفی در اهداف توسعه و عمران شهری و منطقه‌ای است. یکی از معیارهای قابلیت زندگی شهری به‌طور کلی عبارت‌اند از: امنیت، سلامت، حقوق بشر، آسایش و رفاه اجتماعی.

➤ رقابت‌پذیری^{۳۶}:

فان جیجیک^{۳۷} می‌گوید که یک عنصر کلیدی مدیریت شهری برای ایجاد شهر رقابت‌پذیر، برابر و پایدار درگرو هماهنگی و یکپارچگی بخش‌های خصوصی و عمومی است تا بتواند از عهده مشکلات اصلی ساکنان شهری برآید. برای حفظ رقابت‌پذیری شهرها باید در جهت رشد و ارتقای رفاه استفاده کرد و در مقابل به شیوه‌های برای جبران آسیب‌هایی که از این فرآیند حاصل می‌گردد، اندیشید.

➤ بانک‌پذیری^{۳۸}:

بانک‌پذیری در ارتباط نزدیک با رقابت‌پذیری شهر قرار دارد. به عبارتی شهرهای رقابت‌پذیر شهرهایی هستند که بانک‌پذیر هم باشند؛ یعنی دارای سیستم مالیه شهری کارآمد در استفاده از

³⁵ Livability

³⁶ Competitiveness

³⁷ Fan Jijik

³⁸ Bankability



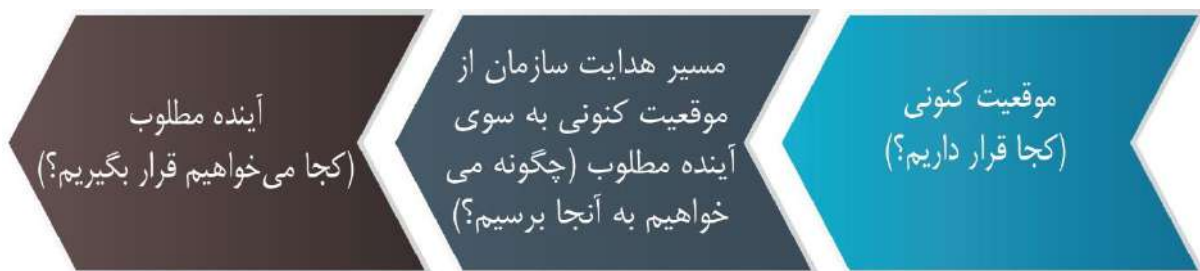
منابع درآمدی و هزینه‌های خود هستند، ایجاد سیاست‌های اطلاع‌رسانی اینترنتی و تهیه بانک‌های اطلاعاتی آنلاین و به‌ویژه بانک‌های اطلاعاتی شهری در جهت شفافیت بخشیدن به تمامی تصمیمات و عرضه بدون واسطه اطلاعات و همچنین شناساندن مزیت‌های مالی و انسانی کمک زیادی به افزایش توان بانک‌پذیری شهرها خواهد کرد.

➤ مدیریت و حاکمیت خوب شهری^{۳۹}:

یکی از مباحث بسیار مهم و درعین‌حال جدید که از دهه ۱۹۸۰ به بعد در ادبیات توسعه مطرح‌شده، موضوع حکمروایی خوب شهری است. این مسئله به‌ویژه در کشورهای درحال توسعه در راستای استقرار و نهادینه‌سازی جامعه مدنی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. موضوع حکمروایی خوب شهری با هدف دستیابی به توسعه انسانی پایدار مطرح‌شده که در آن بر کاهش فقر، ایجاد شغل و رفاه پایدار، حفاظت و تجدید حیات محیط‌زیست و رشد و توسعه زنان تأکید می‌شود، همچنین حکمروایی خوب شامل طیف وسیعی از ساخت مفاهیمی مانند توسعه پایدار، توسعه روستایی و شهری و پیشرفت اقتصادی و اجتماعی با رویکرد مشارکتی و شفافیت و به‌موازات ویژگی‌های غالب راهبردی‌های اجرای خطمشی و برنامه‌ریزی‌ها است (شریف‌زاده و قلی‌پور، ۱۳۸۲؛ مبارکی و همکاران، ۱۳۹۸).

۲-۶-۲- اهداف برنامه‌ریزی راهبردی توسعه شهر

اهداف فرآیند راهبردی توسعه شهر، شامل راهبردی دورنمای یکپارچه شهری، بهبود حکومت و مدیریت شهری، افزایش سرمایه‌گذاری و کاهش سیستماتیک مداوم فقر شهری است. بیشترین اهمیت این رویکرد این است که به‌عنوان یک راهبردی گسترده شهری، شهر را به‌عنوان موتور توسعه اقتصادی در نظر می‌گیرد و تأثیر مستقیم در کاهش فقر، رشد اقتصادی محلی و بهبود حکمروایی دارد (حیدری و رضاطبع ازگمی، ۱۳۸۹). برنامه‌ریزی راهبردی با محورهای اصلی مطابق شکل زیر در ارتباط است:



شکل ۴۶- محورهای مرتبط با برنامه‌ریزی راهبردی

به‌طور کلی می‌توان گفت که برنامه‌ریزی راهبردی، فرآیندی است که راه‌های اصلی و اساسی برای رسیدن به هدف را ترسیم می‌کند و ابزارهای لازم را برای این مأموریت فراهم می‌نماید.

³⁹ GoodUrbanManagementandGovernance



اصلی‌ترین موضوعات و تمرکز رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی را می‌توان مطابق شکل زیر نام برد:



شکل ۴۷- موضوعات اصلی برنامه‌ریزی راهبردی

برنامه راهبردی همچنین بیانگر این است که برخی از تصمیمات و اقدامات مهم‌تر از سایرین در نظر گرفته می‌شوند، بنابراین، بسیاری از فرآیندها در تصمیم‌گیری‌های سخت نهفته است (Albrechts 2004). علاوه بر این، برنامه‌ریزی باید با عدم قطعیت مواجه شود؛ حتی تصورات در مورد درست یا غلط و خوب یا بد ممکن است در طول چارچوب زمانی یک برنامه تغییر کند (FARAGÓ، 2005)؛ بنابراین، موفقیت یک طرح را می‌توان به‌عنوان توانایی آن برای هدایت تصمیم‌گیری‌های آینده درک کرد (FALUDI، 1989). البته اگر به‌طور مکرر در فرآیندهای تصمیم‌گیری مورد استفاده قرار گیرد یا مورد مشورت قرار گیرد، موفق تلقی می‌شود (Bajmocy et al. 2020).

۳-۲- تدوین چارچوب نظری و مفهومی

آنچه در انتها باید بدان اشاره کرد این است که در عصر حاضر و با گستردگی شهرهای بزرگ امروزی، یکی از راه‌های کارآمد برای پیشبرد اهداف، برنامه‌ریزی راهبردی است. به کمک این طرح، مدیریت شهری می‌تواند جهت‌گیری‌های خود را در آینده معین ساخته و شهر را در مقابل تغییرات و تحولات آینده مجهز سازد. به‌طور کلی، در این بخش مسائل موجود در شهرها به‌خصوص با توجه به روند رشد جمعیت و مشکلات طرح‌های شهری که اغلب به عدم تحقق آن‌ها منجر می‌شود بیان شده و به اهمیت وجود طرح‌های توسعه شهر به‌صورت شفاف پرداخته شد. همچنین در ادامه مفاهیم و کلیدواژگان کلیدی طرح توسعه راهبردی تعریف شده و مراحل و فرآیندهای مختلف تهیه طرح‌های توسعه شهری به‌تفصیل تشریح گردید و از بین مراحل مختلف ملاحظه شده متمرکزترین فرآیند جهت استفاده در ادامه روند کار برگزیده شد.

در مراحل بعد گزارش ضمن تبیین ضرورت تهیه طرح راهبردی مخصوصاً برای شهرهای در حال توسعه، متغیرهای اساسی طرح‌های راهبردی مشخص شد تا در تدوین پرسشنامه مردمی استفاده شود که این متغیرها عبارت‌اند از: مشارکت، شفافیت و پاسخگویی، کارایی و ...، در نهایت نیز جهت تکمیل این متغیرها و روش‌شناسی بهتر از تجارب داخلی و خارجی بهره گرفته شده است که در بخش بعدی بررسی خواهد شد.



۲-۳-۱- ابر واژگان مبانی نظری

استفاده از ابر واژگان برای نمایش وزن کلمات به کاررفته در متون، ابزار مناسبی برای تعیین نقاط برجسته در پژوهش‌ها به حساب می‌آید، از این رو در این طرح از ابر واژگان در هر بخش استفاده شده است. در ادامه ابر واژگان از کلمات کلیدی و مؤلفه‌های مبانی نظری که در قسمت‌های آتی این طرح مورد استفاده قرار می‌گیرند، آورده شده است:



شکل ۴۹- ابر واژگان مبانی نظری

۳- استنتاج تجارب داخلی و خارجی

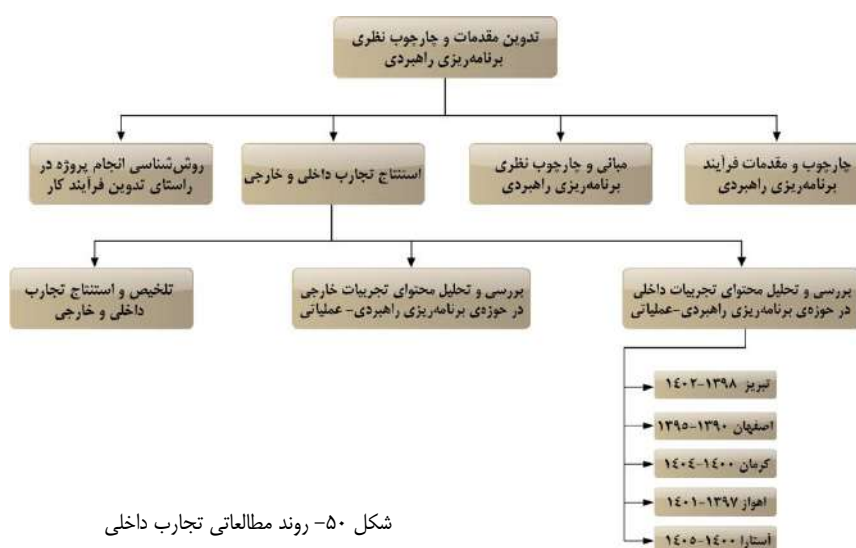
۳-۱- بررسی و تحلیل محتوای تجربیات داخلی در حوزه برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی

مقدمه

در بخش مطالعات تجارب داخلی به بررسی برنامه‌های راهبردی - عملیاتی چند کلان‌شهر در نقاط مختلف کشور پرداخته می‌شود، لازم به ذکر است که این شهرها با استناد به ویژگی‌ها و شرایط تا حدودی مشابه با بزرگ‌شهر^{۴۰} رشت، انتخاب شده‌اند. در بررسی برنامه‌ها، از الگویی واحد در جهت افزایش خوانایی به منظور قیاس و ارزیابی برنامه‌های راهبردی - عملیاتی شهرهای منتخب استفاده شده است. بخش‌های مورد بررسی عبارت‌اند از:

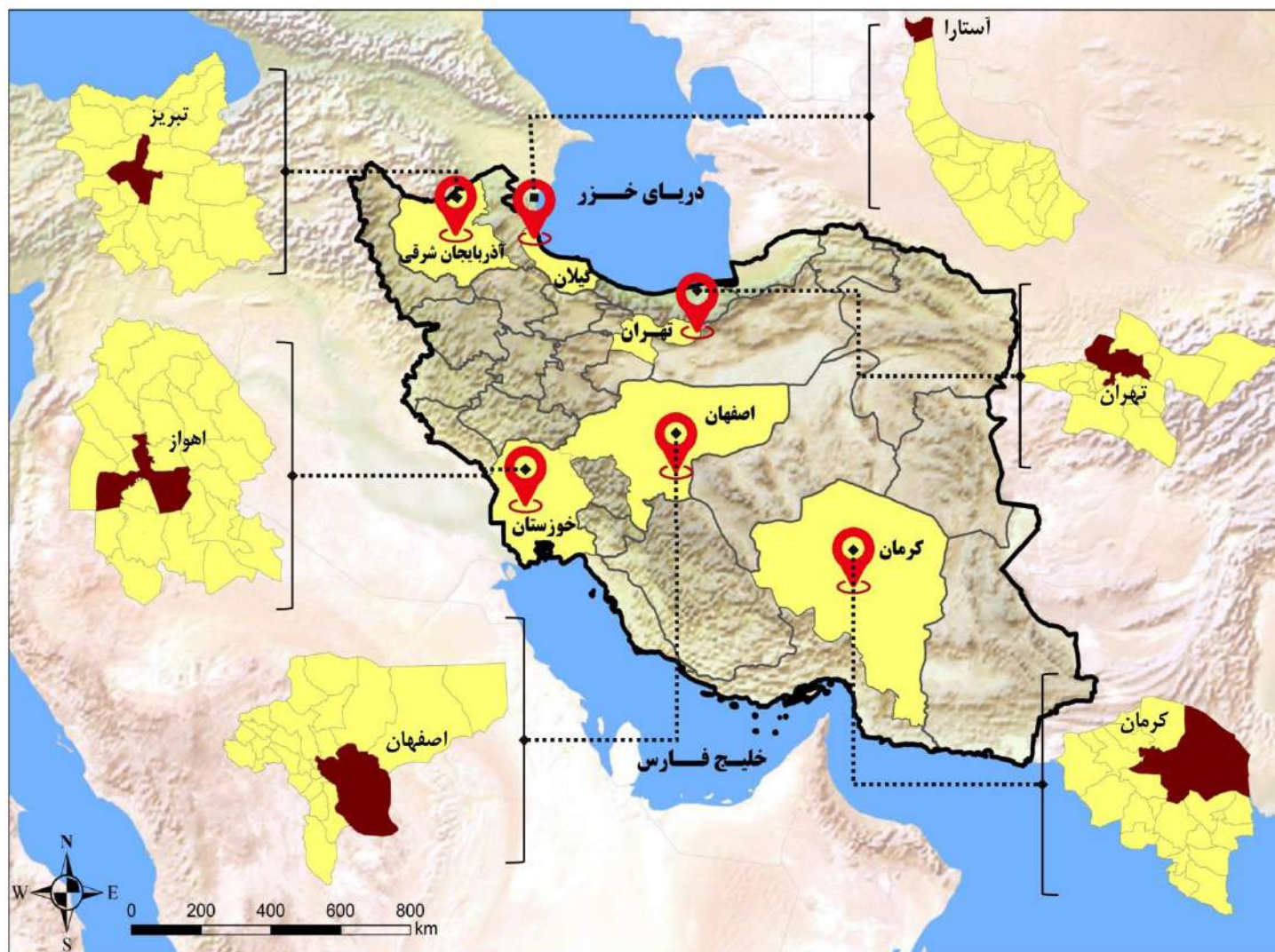
- بیانیه مأموریت شهرداری‌ها؛
- بیانیه چشم‌انداز و محورهای آن؛
- اهداف کلان چشم‌انداز؛
- راهبردهای چشم‌انداز؛
- سیاست‌های چشم‌انداز.

طبق شیوه‌نامه ابلاغی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اصول و روش تهیه و تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی به صورت یکپارچه است؛ اما این اختیار به هر شهر و شهرداری داده شده است تا مرزی که منافاتی با کلیت طرح و روند یکپارچه آن وجود ندارد، از تغییرات نوآورانه باهدف بهبود طرح استفاده نماید. رکن مهمی که در بررسی این تجارب وجود دارد، کنکاش در روش‌ها و تکنیک‌های نوآورانه موفق است که در تدوین برنامه‌های راهبردی - عملیاتی شهرهای منتخب الگوبرداری شده است. در ادامه پس از معرفی اجمالی شهرهای منتخب به بررسی روند و محتوای برنامه‌های این شهرها پرداخته می‌شود.



شکل ۵۰- روند مطالعاتی تجارب داخلی

^{۴۰} بزرگ‌شهر: شهری با جمعیت بین ۵۰۰ هزار نفر تا یک میلیون نفر که به نوعی کلانشهر غیررسمی محسوب می‌شود. (Land Use and Land Use Change". seos-project.eu. Retrieved March 26, 2018)



نقشه ۲- توزیع فضایی شهرهای تجارب داخلی

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه



همان‌طور که در ساختار بالا مشخص است، در بخش مطالعات تجارب داخلی برنامه‌های راهبردی - عملیاتی پنج شهر تبریز، اصفهان، کرمان، اهواز و آستارا مورد ارزیابی قرار می‌گیرند، هریک از این شهرها بر اساس معیارهای از پیش تعیین‌شده و ویژگی‌های مشترکی که با شهر رشت داشته‌اند انتخاب شده‌اند.



شکل ۵۱- معیارهای گزینش شهرهای تجارب داخلی

معیارهای گزینش شهرها بر اساس ویژگی‌های برجسته شهر رشت در دودسته شاخص‌های اصلی و فرعی دسته‌بندی شده‌اند؛ شاخص‌های اصلی همه‌شمول بوده؛ اما شاخص‌های فرعی به‌گونه‌ای هستند که هر شهر مورد ارزیابی می‌بایست حداقل در یکی از موارد این دسته با رشت وجه اشتراک داشته باشد. جدول ذیل به تفکیک بیان می‌کند که هر کدام از پنج شهر: تبریز، اصفهان، کرمان، اهواز و آستارا در کدام شاخص‌ها با شهر رشت مشترک هستند و چه بعدی از رویکردهای به‌کاررفته در برنامه راهبردی - عملیاتی شهرهای منتخب می‌تواند در تهیه و تدوین برنامه شهر رشت تأثیرگذار باشد.

لازم به ذکر است که شهر آستارا نمونه مطالعاتی ویژه‌ای محسوب می‌شود که به دلیل شباهت جغرافیایی، اقلیمی و اهمیت سیاسی در استان گیلان، مورد بررسی قرار گرفت.

جدول ۱۵- وجه اشتراک شهرهای منتخب مطالعات تجارب داخلی با شهر رشت

شهرهای منتخب						شاخص‌ها	
تهران	آستارا	اهواز	کرمان	اصفهان	تبریز	شاخص ارزیابی	سطح شاخص
✓	✗	✓	✓	✓	✓	مرکزیت استان	شاخص اصلی
✗	✗	✓	✓	✓	✓	بار جمعیت	
✓	✓	✗	✓	✓	✓	بافت تاریخی ارزشمند	شاخص فرعی
✓	✓	✗	✗	✓	✓	گردشگر محور	
✗	✓	✗	✗	✗	✗	اقلیم	
✗	✓	✓	✗	✓	✗	ارزش‌های طبیعی	

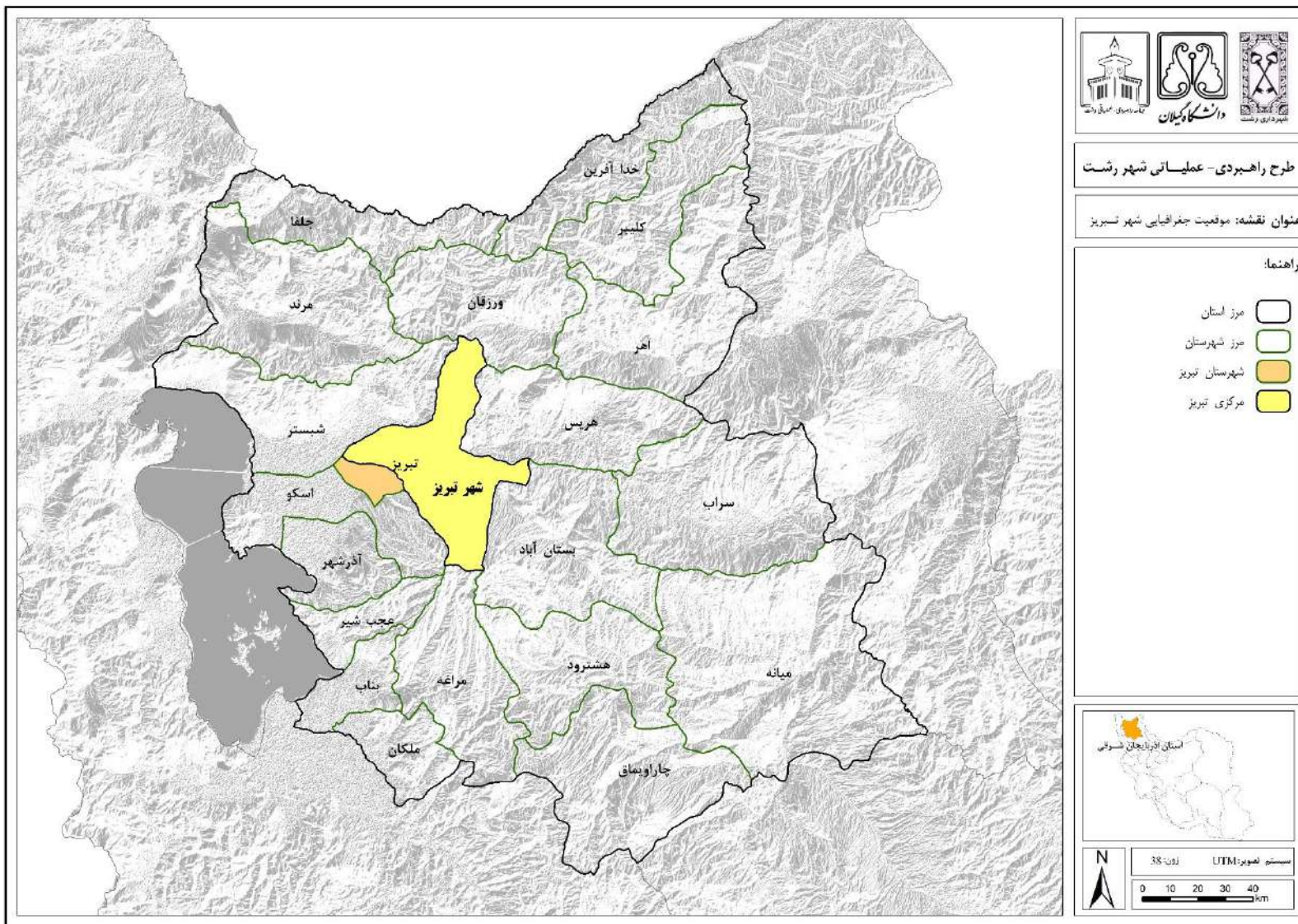
۱-۱-۳ - برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز ۱۳۹۸-۱۴۰۲

۱-۱-۱-۳ - معرفی شهر تبریز

در میان شهرهای ایران، تبریز از کلان‌شهرهای مهم شمال غرب کشور است. این کلان‌شهر با وسعتی در حدود ۳۳۰۳۷/۸ هکتار از شمال و شرق به کوه‌های «عون بن علی»، از جنوب به «رشته‌کوه‌های سهند» و از غرب با شیب ملایمی به «دریاچه ارومیه» ختم شده است. طی دوره‌های مختلف تبریز تحولات جمعیتی چشمگیری را تجربه کرده است و مطابق سرشماری سال ۹۵، جمعیت شهر برابر ۱،۵۸۴،۸۵۵ نفر بوده است که می‌توان به‌عنوان یکی از نیروهای محرک تحول و دگرگونی توسعه شهری تبریز از آن نام برد. در حال حاضر این کلان‌شهر به ده منطقه شهری تقسیم شده است (وحدانی چرزه خون، امین‌زاده، پارسی، ۱۳۹۸). شهر تبریز توان بالایی برای توسعه گردشگری دارد، لیکن با وجود ظرفیت‌های بالقوه و برخورداری از جاذبه‌های بی‌شمار طبیعی و تاریخی عموماً به علت عدم فرهنگ‌سازی و نبود امکانات و زیرساخت‌های مناسب این شهر نتوانسته متناسب با جایگاه تاریخی و جاذبه‌های فراوانش گردشگران را به‌سوی خود جلب کند و از تمامی ظرفیت‌های خود به نحو احسن بهره‌گیری (احمدیان، ۱۳۹۷).

از دلایل بررسی برنامه شهر تبریز در این بخش آن است که هر دو شهر تبریز و رشت از نظر بار جمعیتی، پرجمعیت‌ترین شهر استان‌های خود محسوب می‌شوند و همچنین امتیاز مرکزیت استانی را نیز در اختیاردارند. کلان‌شهر تبریز و بزرگ‌شهر رشت با پیشینه تاریخی غنی خود، دارای آثار و بافت‌های تاریخی ارزشمندی هستند و همین بافت‌های تاریخی به‌عنوان یکی از جاذبه‌های گردشگری این شهرها محسوب می‌شوند و سالانه گردشگران زیادی از آن‌ها بازدید می‌کنند.

سند راهبردی - عملیاتی شهر تبریز در مقیاس زمانی پنج‌ساله در افق ۱۴۰۲ با **رویکرد آینده‌پژوهی** تدوین و در سال ۱۳۹۸ تصویب و ارائه شده است.

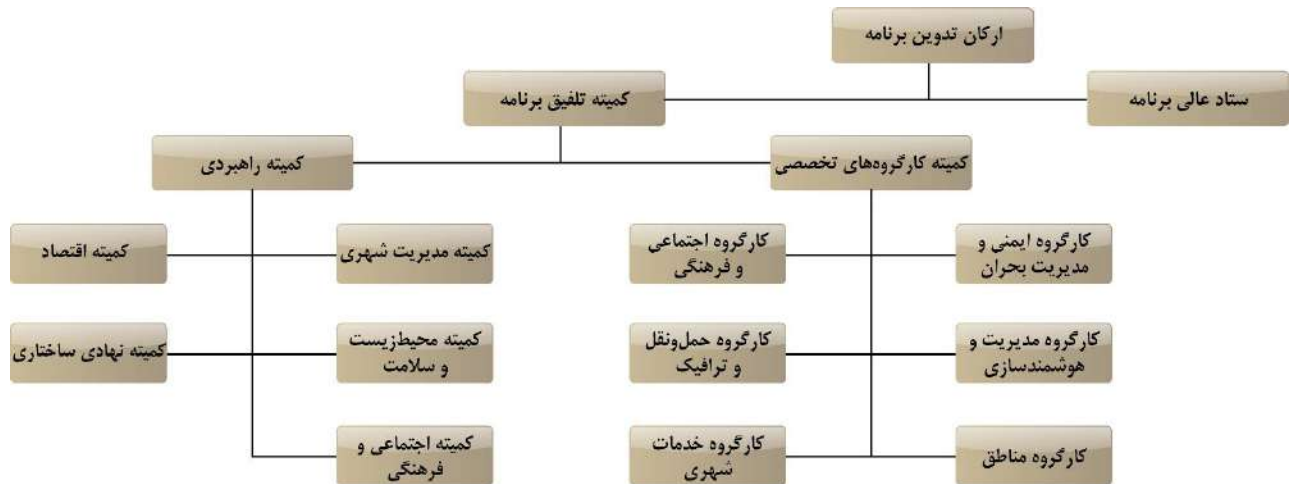


نقشه ۳- موقعیت جغرافیایی شهر تبریز

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه

۳-۱-۱-۲- کارگروه‌های پروژه

ساختار تدوین برنامه و کارگروه‌های برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز به شکل زیر است:



شکل ۵۲- نمودار ارکان تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی تبریز

۳-۱-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز در افق ۱۴۰۲

بر اساس بیانیه مأموریت شهر تبریز:

«شهرداری تبریز نهادی است محلی با ماهیت عمومی و خدماتی که در کهن شهر تاریخی و فرهنگی تبریز وظیفه اداره شهر و خدمات‌رسانی بهینه، مطلوب و باکیفیت به شهروندان را بر عهده دارد. این نهاد با پایبندی به اصول حکمروایی خوب شهری و برخورداری از پشتوانه مردمی، مشارکت ذی‌نفعان، با ساختاری منسجم و هماهنگ، مدیریت کارآمد، اثربخش و دانایی محور در راستای ایجاد شهری پاک، سرزنده و روان با استفاده از تجارب و دستاوردهای نوین علمی در امر مدیریت شهری برای رسیدن به شهری تأثیرگذار در سطح منطقه‌ای، ملی و فراملی گام برمی‌دارد».

در ادامه با تأکید بر محورهای ترویج فرهنگ ملی و منطقه‌ای، بهبود اصول حکمروایی خوب شهری در مدیریت شهر و حفظ و نگهداری محیط‌زیست شهری، چشم‌انداز برنامه تدوین و در راستای آن ۳۶ راهبرد ارائه شد که اصلی‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

- بازآفرینی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد؛
 - توسعه گردشگری فرهنگی - تاریخی به‌عنوان پایه اصلی اقتصاد شهر؛
 - تحول ساختارها و مقررات بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری؛
- در جدول زیر ساختار راهبردی برنامه تبریز ارائه شده که به اولویت‌ها و سیاست‌های مهم این طرح که در روند برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت می‌توانند تأثیرگذار باشند، اشاره دارد:



سیاست‌های اجرایی

حراست از حرایم بافت‌های تاریخی و عناصر هویت‌بخش شهر (بارو و محدوده‌های تاریخی تبریز قدیم)

هماهنگ‌سازی سبک‌های جدید معماری با الگوهای بومی و سبک معماری آذربایجانی

مدیریت حریم شهر و کنترل ساخت‌وسازهای داخل و خارج از محدوده به منظور جلوگیری از به‌وجود آمدن مناطق حاشیه‌نشین

احیا و بازآفرینی محلات تبریز

ایجاد و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل غیرموتوری (توسعه پیاده راه‌ها و استفاده از دوچرخه)

کنترل آلودگی‌های هوا و آب‌های سطحی و زیرسطحی

توسعه، هوشمندسازی و افزایش تعداد و سرعت ناوگان حمل‌ونقل عمومی با مشارکت بخش خصوصی

تبدیل حداکثری زباله‌ها به کمپوست باکیفیت بالا

شناسایی و اجرای پروژه‌های محرک توسعه با مشارکت دستگاه‌های دولتی در بافت‌های فرسوده و مسئله‌دار

ایجاد دفاتر خدمات‌نوسازی در محلات دارای بافت فرسوده و حاشیه‌نشین

محله محوری در نظام مدیریت و تصمیم‌سازی

حمایت از برنامه‌ها و محصولات فرهنگی - هنری برای ترویج و اشاعه ارزش‌های بومی - محلی

بسترسازی برای سرمایه‌گذاری مناسب در زمینه ایجاد مراکز فرهنگی در شهر

راه‌اندازی بانک جامع اطلاعات املاک و مستغلات شهرداری

تاب‌آوری و ایجاد ایمنی حداکثری در سازه‌های شهری

راهبردها

بازآفرینی و توانمندسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد

مدیریت پایدار و زیست‌محیطی شهر

تحول ساختارها و مقررات بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری

مدیریت خردمندانانه بحران در حوادث طبیعی و سوانح پیش‌بینی نشده

شناساندن جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و گردشگری شهر در سطح ملی و فراملی

توسعه گردشگری فرهنگی - تاریخی به‌عنوان پایه اصلی اقتصاد شهر

ارتقا فرهنگ شهروندی و شهرنشینی و کنترل آسیب‌های اجتماعی

مدیریت یکپارچه بر طرح‌های توسعه شهری

تقویت نقش و جایگاه تبریز در موقعیت فراملی و حوزه قفقاز

توسعه عرصه‌های عمومی و فضاهای فرهنگی شهر به‌منظور احیاء و تقویت حیات مدنی

سند چشم‌انداز شهر تبریز

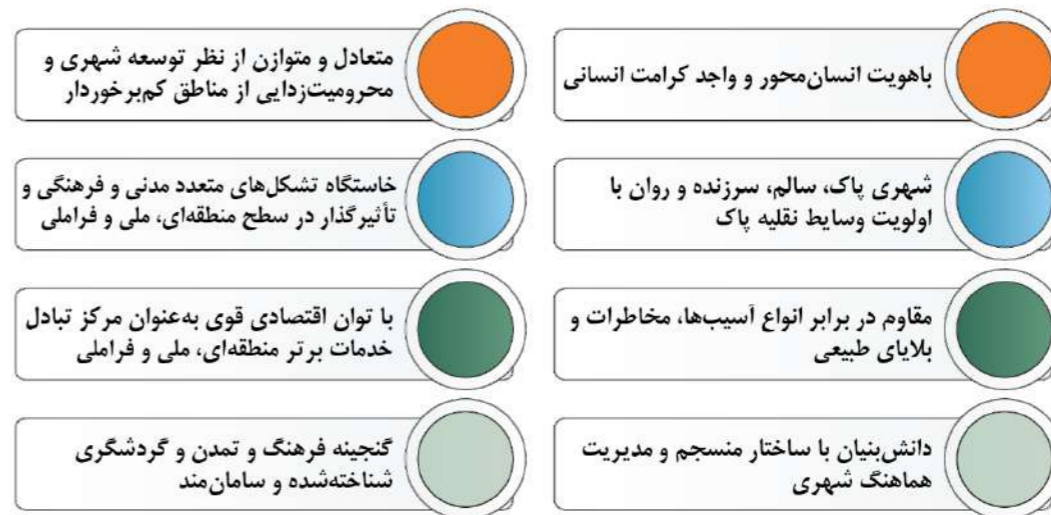


تبریز شهری خواهد بود با هویت انسان‌محور، پاک، سالم، سرزنده و روان، تاب‌آور و مقاوم در برابر مخاطرات طبیعی.

دانش‌بنیان با ساختار منسجم و مدیریت هماهنگ شهری، متعادل و متوازن از نظر توسعه شهری، به‌عنوان مرکز تبادل خدمات برتر و تأثیرگذار در سطح منطقه ای، ملی و فراملی، با گنجینه فرهنگ، تمدن و گردشگری.

بیانیه چشم‌انداز

محورهای چشم‌انداز

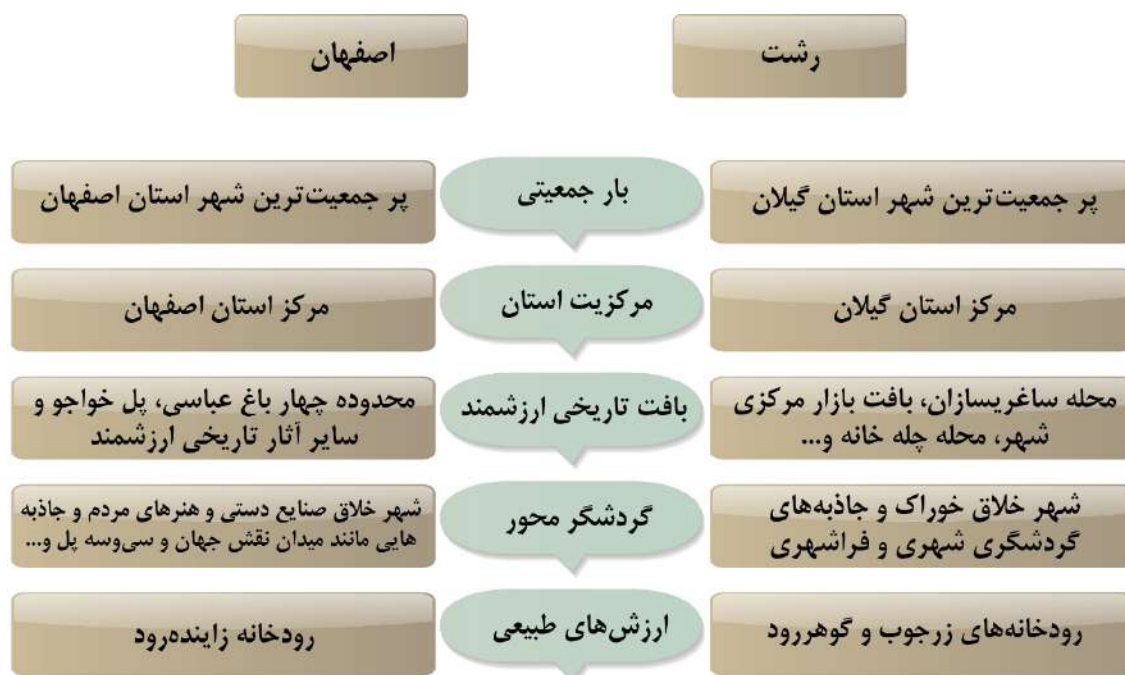


۳-۱-۲- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر اصفهان ۱۳۹۰ - ۱۳۹۵

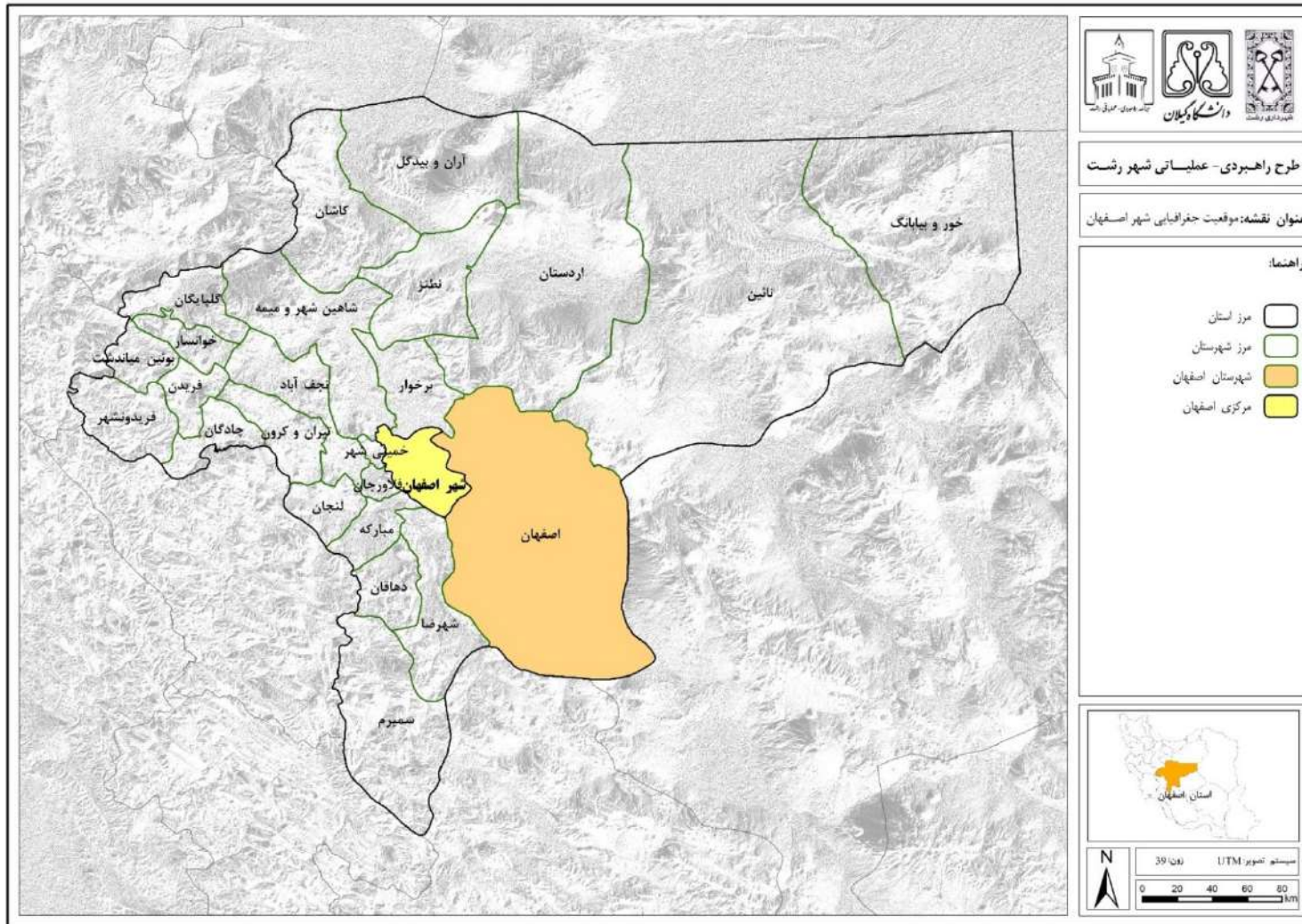
۳-۱-۲-۱- معرفی شهر

شهر اصفهان در مرکز استان اصفهان با مساحت ۵۵۱ کیلومترمربع بعد از تهران دومین کلان‌شهر کشور از نظر وسعت و سومین شهر پرجمعیت بعد از تهران و مشهد است. اصفهان از شمال و شرق به کویر و از جهت غرب و جنوب به رشته‌کوه زاگرس محدود می‌شود و وجود زاینده‌رود که از زاگرس سرچشمه می‌گیرد دلیل پیدایش این شهر است. شرایط اقلیمی مساعد، امکان اشتغال به واسطه پهنه‌های عملکرد صنعتی و تسهیلات اجتماعی و فرهنگی اصفهان را به شهری مناسب برای زندگی تبدیل کرده است. رشد جمعیت در این شهر، روند صعودی قابل توجهی داشته و در سال ۱۳۹۵ به ۲،۱۷۴،۱۷۲ نفر رسیده است. ساخت‌وسازهای ارزشمند و تاریخی شهر اصفهان نظیر؛ چهل‌ستون، عالی‌قاپو، بازارهای تاریخی و سی‌وسه‌پل و ... سبب شده است که این شهر لقب «نصف جهان» را از آن خود کند و از جذاب‌ترین مقاصد گردشگری ایران محسوب گردد.

از وجوه مشترک شهر اصفهان و رشت علاوه بر مرکزیت استانی (که امتیازات سیاسی ویژه‌ای را به همراه دارد) این است که هر دو شهر از بعد جمعیتی در بالاترین رده استان خود قرار دارند. از دیگر اشتراکات نیز می‌توان به عبور رودخانه از میان دو شهر اشاره کرد؛ زاینده‌رود در اصفهان و رودخانه‌های زرچوب و گوهررود در رشت که از عوامل پیدایش هر دو شهر هستند. نکته قابل‌توجه دیگر این است که هر دو شهر توسط یونسکو به عضویت شبکه شهرهای خلاق جهان درآمده‌اند؛ شهر اصفهان به‌عنوان **شهر خلاق صنایع دستی و هنرهای مردمی** و شهر رشت به‌عنوان **شهر خلاق خوراک**. وجود پتانسیل و ظرفیت گردشگری تاریخی و طبیعی باعث شده است این دو شهر ظرفیت بالایی در جذب گردشگر داشته باشند، همچنین از منظر اجتماعی و فرهنگی به علت ویژگی‌های خاص و برجسته‌شان می‌توانند تبدیل به شهرهای برجسته‌ای در نظام شهرهای ایران شوند.



شکل ۵۳- اشتراکات شهر رشت و اصفهان بر اساس معیارهای گزینش



نقشه ۴- نقشه موقعیت جغرافیایی شهر آصفهان



۳-۲-۱- کارگروه‌ها

کارگروه‌های نقش‌آفرین در برنامه راهبردی شهر اصفهان عبارت‌اند از:



شکل ۵۴- کارگروه‌های طرح اصفهان

۳-۲-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی شهر اصفهان در افق ۱۳۹۰

بیانیه مأموریت شهر اصفهان به بیان زیر است:

«شهرداری اصفهان نهادی است عمومی، مستقل و غیردولتی با ماهیت حکومتی و محوریت و عملکرد محلی. شهرداری اصفهان در شهر تاریخی، فرهنگی، هنری و مذهبی اصفهان وظیفه اداره شهر و خدمت‌رسانی به شهروندان و گردشگران را بر عهده دارد. این نهاد با پایبندی به ارزش‌های اسلامی و ایرانی و انقلابی، با برخورداری از مشارکت‌ها و پشتوانه مردمی، مدیریت هماهنگ شهری و بهره‌گیری بهینه از منابع، با رویکرد مدیریت کارآمد، اثربخش و مبتنی بر دانایی به اداره شهر و ارائه عادلانه خدمات می‌پردازد. خدماتی که باکیفیت مناسب و به هنگام در عرصه‌های مختلف به منظور ایجاد شهری اسلامی با محیط مطلوب زندگی و شاخصه‌هایی چون آرامش، ایمنی و نشاط، امید و رونق اقتصادی به شهروندان ارائه می‌شود.

شهرداری اصفهان در حیطه وظایف خود با صیانت از پیشینه تاریخی - فرهنگی و حقوق شهروندی در جهت حفظ و ارتقا جایگاه شهر در سطح ملی و بین‌المللی بهبود مستمر کیفیت زندگی مردم در ابعاد مادی و معنوی و توسعه پایدار شهر، همسو با سیاست‌های ملی و استانی تلاش می‌نماید. ما بر این باوریم که بهره‌مندی از سرمایه‌های اجتماعی به‌ویژه مشارکت مردم در مدیریت شهر، کارکنان شایسته و توانمندسازی ایشان و همچنین استفاده از دستاوردهای نوین علمی، موجب هم‌افزایی در دستیابی به شهرداری و شهری سرآمد خواهد بود».

برنامه راهبردی شهر اصفهان بر تأکید بر اهدافی همچون موارد ذیل تدوین شده است:

- توسعه زیرساخت‌های موردنیاز شهر و ارائه عادلانه خدمات به شهروندان و گردشگران و ارتقای سطح آن؛
- حرکت در جهت دستیابی به مؤلفه‌های شهر اسلامی با احیاء و اعتلای فرهنگ و هویت ایرانی - اسلامی شهر و شهروندان؛
- دستیابی به شهرداری الکترونیکی با جایگاه برتر در بین کلان‌شهرهای کشور و منطقه.

در جدول زیر روند راهبردی برنامه اصفهان در افق ۱۳۹۰ به اختصار بیان شده است:



سند چشم‌انداز شهر اصفهان



- شهری اسلامی، طیب، مسجد محور، مهد عالمان و نخبگان، الهام‌بخش و مظهر تمدن نوین اسلامی
- شهری مردم‌محور با مدیریت واحد، مبتنی بر حکمت و دانایی، ارزش‌مدار و دارای رویکرد عدالت اجتماعی
- شهری خلاق با مردمی مؤمن، دانا، بانشاط، مسئولیت‌پذیر و نمونه در فرهنگ شهروندی
- شهری زیبا با سیمایی چشم‌نواز، سرسبز، آباد، روان، ایمن، سالم و هوشمند
- شهری پیشرفته با معماری ایرانی - اسلامی، متعادل، متوازن و سازگار با هویت تاریخی و فرهنگی
- شهری توسعه‌یافته، با اقتصاد و معیشت پویا و بهره‌ور، متکی بر تولید علم و فناوری و گردشگری و توأم با رفاه
- شهری سرآمد با جایگاه برتر جهانی در فرهنگ و هنر و گردشگری و بهترین شهر ایران برای زندگی

بیانیه چشم‌انداز

اهداف کلان

ارتقای شاخص‌های کیفیت زندگی شهروندان با تأکید بر افزایش رفاه و شادابی مردم

احیاء و افزایش کیفیت زیست‌محیطی شهر، حفاظت و بهره‌برداری بهینه از محیط‌زیست و کاهش آلاینده‌ها

توسعه زیرساخت‌های موردنیاز شهر و ارائه عادلانه خدمات به شهروندان و گردشگران و ارتقای سطح آن

توسعه و نهادینه‌سازی بنیان‌های مدیریت مطلوب شهرداری و حرکت در جهت تحقق مدیریت هماهنگ و واحد شهری

اشاعه و اعتلای فرهنگ شهروندی و توسعه مشارکت مردم در اداره امور و آبادانی شهر

ایجاد تعادل و توازن پایدار در توسعه فضای شهر و ارتقای کیفیت محیط شهری

حرکت در جهت دستیابی به مؤلفه‌های شهر اسلامی با احیاء و اعتلای فرهنگ و هویت ایرانی - اسلامی شهر و شهروندان

دستیابی به شهرداری الکترونیکی با جایگاه برتر در بین کلان‌شهرهای کشور و منطقه

راهبردها

تهیه طرح‌ها و ارتقا کیفیت مراکز گذران اوقات فراغت، تفریح و ورزش‌های همگانی

اهتمام و مشارکت در جهت ارتقای شاخص‌های امنیت اجتماعی حفاظت و تقویت چشم‌اندازهای طبیعی شهر

فرهنگ‌سازی و توسعه کاربرد انرژی‌های نو در حمل‌ونقل و ترافیک شهری

استفاده از ظرفیت مشارکت‌ها و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیست‌محیطی

استفاده از ظرفیت‌های شهر در جهت پروژه‌ها و اقدامات خدمات شهری با رویکرد رونق اقتصادی

بسترسازی، طراحی الگوهای مشارکت و ارائه تسهیلات و مشوق‌های مناسب جهت جذب مشارکت و سرمایه‌گذاری

افزایش سهم آزادسازی ملکی و امتیازی نسبت به ریالی

حضور مؤثر و فعالانه در عرصه‌های مختلف اقتصاد شهری با رویکرد تقویت اقتصاد دانش‌بنیان

ترویج و گسترش رویکرد عدالت اجتماعی در توزیع خدمات و سرانه‌ها در تهیه طرح‌های شهری

بسترسازی و مشارکت در تأمین جاذبه‌ها و امکانات گردشگری

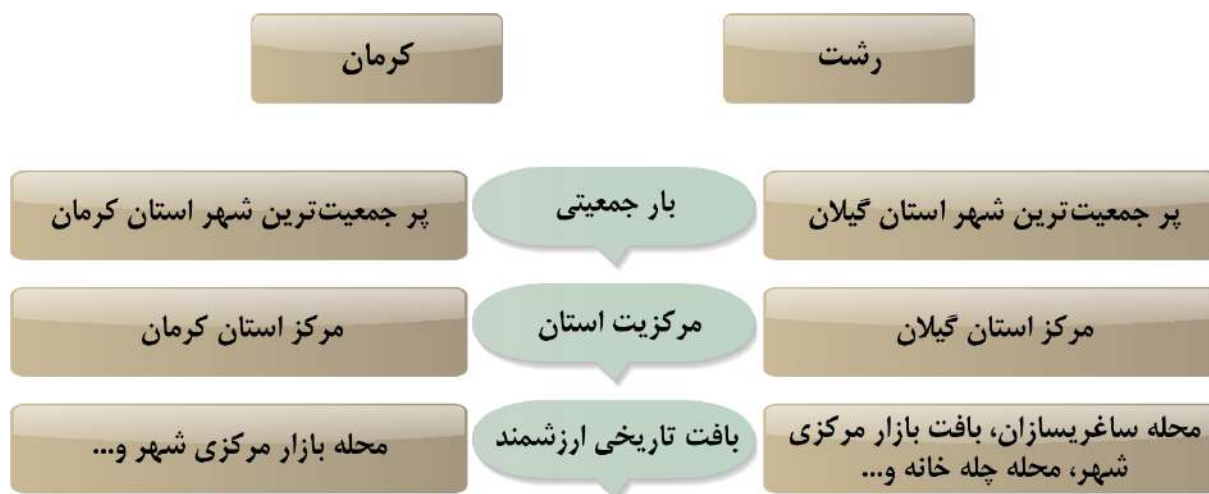
ایجاد زیرساخت‌های گردشگری و تفریحی

۳-۱-۳- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان ۱۴۰۰-۱۴۰۴

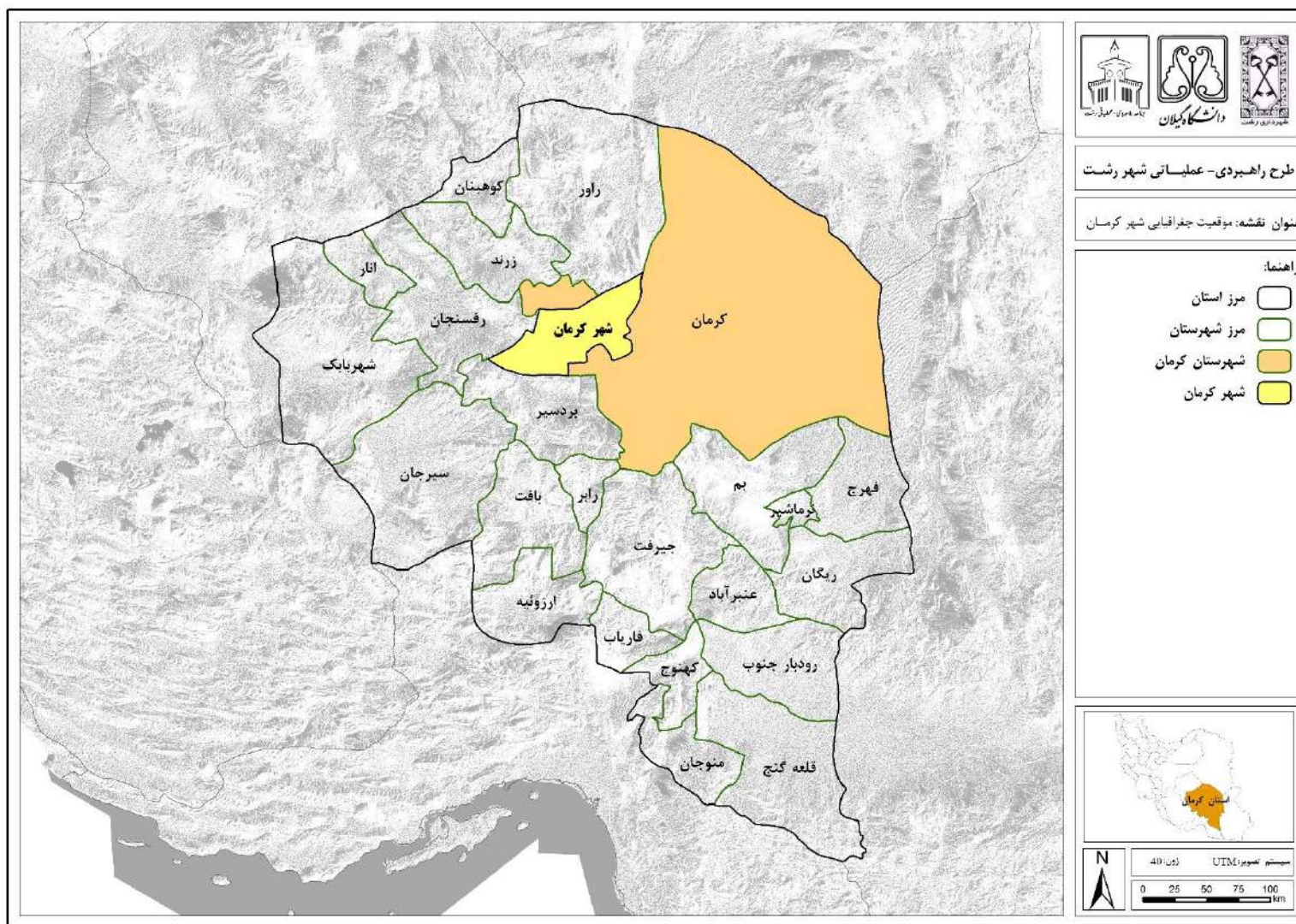
۳-۱-۳-۱- معرفی شهر کرمان

شهر کرمان به‌عنوان مرکز استان و شهرستان کرمان، به دلیل قرار گرفتن در یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی کشور نقش سیاسی خاصی دارد و بسیاری از صنایع در اطراف این شهر مکان‌یابی شده‌اند که این امر در رشد فزاینده جمعیتی شهر در طی ۵۰ سال گذشته اهمیت به‌سزایی داشته است. شهر کرمان با مساحت نزدیک به ۲۴۰ کیلومترمربع و جمعیتی معادل ۵۳۷/۷۱۸ نفر طبق سرشماری ۱۳۹۵، یکی از کلان‌شهرهای جنوب کشور با چهار منطقه شهری است که از شمال با شهر راور، از غرب با رفسنجان و از جنوب با بردسیر همسایه است.

دو بزرگ‌شهر رشت و کرمان تقریباً جمعیت یکسانی دارند و در فهرست ۱۵ شهر پرجمعیت کشور قرار می‌گیرند، همین شباهت می‌تواند منجر به ایده برداری از الگوهای کنترل و مدیریت جمعیتی شهر کرمان در تدوین برنامه شهر رشت شود. این شهرها بافت‌های تاریخی واجد ارزشی مثل بافت بازارهای مرکزی دارند که به‌نوعی هسته اصلی دو شهر به‌حساب می‌آیند.



شکل ۵۵- اشتراکات شهر رشت و کرمان براساس معیارهای گزینش

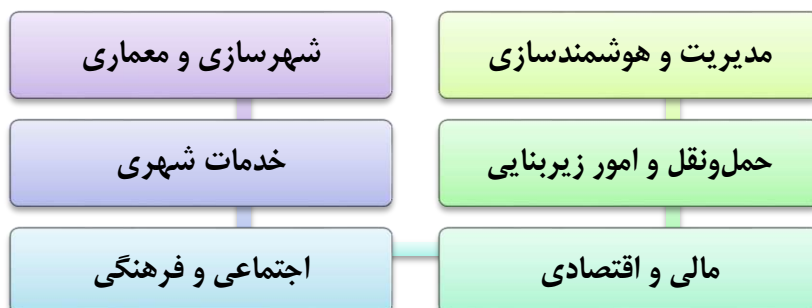


نقشه ۵- موقعیت جغرافیایی شهر کرمان



۳-۱-۳- کارگروه‌ها

کارگروه‌های برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان به شرح ذیل است:



شکل ۵۶- کارگروه‌های طرح کرمان

۳-۱-۳- چکیده برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان در افق ۱۴۰۴

بیانیه مأموریت مطرح‌شده در این بیان به شرح زیر است:

«شهرداری کرمان نهادی است عمومی، مستقل و غیردولتی با ماهیت حکومتی با موضوعیت و عملکرد محلی که در شهر تاریخی، فرهنگی، هنری، مذهبی و آموزشی - دانشگاهی کرمان وظیفه اداره شهر و خدمت‌رسانی به شهروندان و گردشگران را بر عهده دارد. این نهاد با پایبندی به ارزش‌های اسلامی - ایرانی و انقلابی با برخورداری از مشارکت‌ها و پشتوانه مردمی، مدیریت هماهنگ شهری و بهره‌گیری بهینه از منابع، با رویکرد مدیریت کارآمد، اثربخش و مبتنی بر دانایی به اداره شهر و ارائه عادلانه خدمات باکیفیت مناسب و به هنگام در عرصه‌های مختلف به منظور ایجاد شهری اسلامی با محیط مطلوب زندگی و زیرساخت‌های مدرن و هوشمندانه و شاخصه‌هایی چون آرامش، ایمنی، نشاط، امید، تاب‌آوری و رونق اقتصادی و استفاده از فناوری‌های نوین، پیوسته‌های فرهنگی، مهندسی ارزش و دستورالعمل‌های زیست‌محیطی برای شهروندان اقدام می‌نماید.

شهرداری کرمان در حیطه وظایف خود با صیانت از پیشینه تاریخی - فرهنگی، حقوق شهروندی، بهبود کیفیت زندگی شهروندان با تکیه بر دانش بومی بر پایه توزیع عادلانه امکانات و خدمات در جهت حفظ ارتقا جایگاه شهر در سطح ملی و بین‌المللی، بهبود مستمر کیفیت زندگی مردم در ابعاد مادی و معنوی و توسعه پایدار شهر و ایجاد مدیریت هماهنگ شهری، همسو با سیاست‌های ملی و استانی تلاش می‌نماید. ما بر این باوریم که بهره‌مندی از سرمایه‌های اجتماعی به‌ویژه مشارکت مردم در مدیریت شهر، کارکنان شایسته و متخصص و توانمندسازی آن‌ها و همچنین استفاده از دستاوردهای نوین علمی موجب هم‌افزایی در دستیابی به شهرداری و شهری سرآمد خواهد بود».

اهداف کلان و راهبردهای این طرح به تفکیک کارگروه‌های تخصصی در شش دسته بیان شده‌اند که در مجموع تأکیدات این طرح بر موارد زیر است:

- تاب‌آوری؛
 - مدیریت و کنترل حاشیه‌نشینی؛
- ایجاد ظرفیت‌های شغلی برای نیروهای چند مهارتی که بیانگر برنامه‌های اقتصادی - کالبدی بلندمدت برای این شهر است.



سند چشم‌انداز شهر کرمان



بیانیه چشم‌انداز

شهرداری کرمان به‌عنوان یکی از شهرداری‌های برتر کشور با مدیریت علمی، یکپارچه و انسان‌محور باهدف ارتقای کرمان به جایگاه کلان‌شهری زیبا، ایمن، تاب‌آور، هوشمند، خلاق، گردشگر، پررونق و توانمند مبتنی بر توسعه پایدار

اهداف کلان

- افزایش ظرفیت عملکردی و فضایی منطقه برای فعالیت‌پذیری و جذب فرصت‌های شغلی جدید
- توسعه و ارتقا کیفیت خدمات شهری و ایجاد تعادل و توازن بین مناطق شهری از نظر برخورداری از خدمات و تأمین رفاه، امنیت و سلامت شهروندان
- استقرار زیرساخت‌های فنی با ظرفیت مناسب در شهرداری جهت پشتیبانی از توسعه
- حفظ و ارتقا کیفیت محیط‌زیست شهری (انتظام و تعادل بخشی به سامانه حمل‌ونقل شهری و رفتار ترافیکی شهروندان و افزایش اتکا به سیستم حمل‌ونقل همگانی)
- نیروهای چند مهارتی
- شهری با مدیریت یکپارچه و هوشمند
- شهری سیاحتی، گردشگری
- شهری با حاشیه تاب‌آور و فاقد معضل شهری
- بافت کهن کارا و تاب‌آور
- ارتقا منظر شهری و افزایش جذابیت آن

راهبردها

- نظام‌مند کردن سیستم پرداخت بر اساس مقتضیات و شرایط اقتصادی جامعه و وضعیت پرداخت در سازمان‌های دیگر
- توسعه زیرساخت‌های هوشمندسازی
- افزایش امکان استفاده از حمل‌ونقل برای تمامی شهروندان
- افزایش کارایی بافت کهن شهری و ارتقا تاب‌آوری آن
- استفاده از ظرفیت معماری ایرانی - اسلامی در جهت هویت‌بخشی به شهر
- افزایش تاب‌آوری بافت حاشیه شهری در جهت کاهش انتقال معضلات به شهر کرمان
- ارتقای بهره‌وری سازمانی
- تقویت نمودن ظرفیت‌های گردشگری در قالب ملی، مذهبی و بین‌المللی
- افزایش ایمنی و بهداشت شهر
- بهبود کیفیت امنیت شهر

سیاست‌های اجرایی

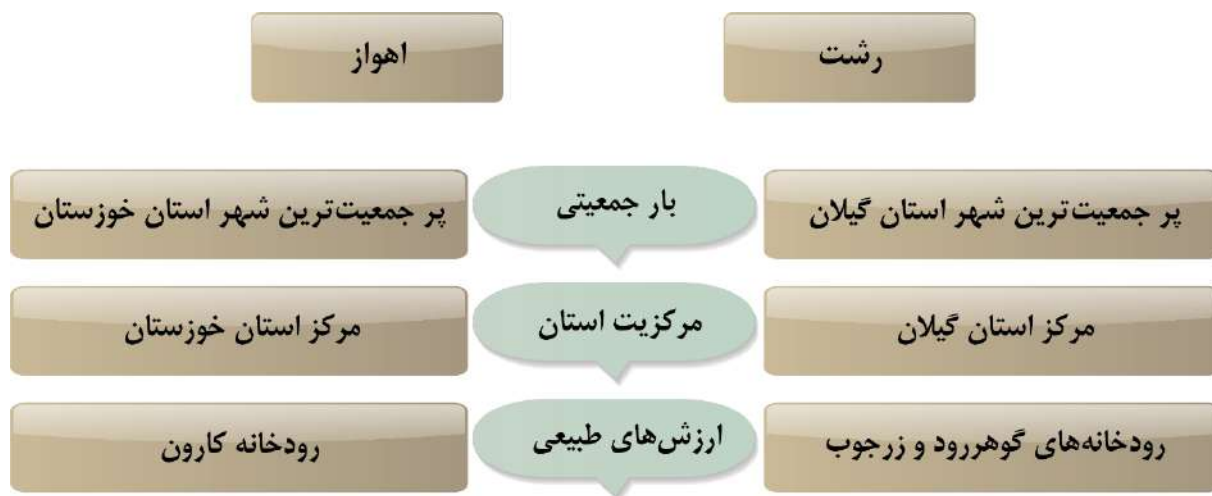
- توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوشمند در راستای رسیدن به شهر هوشمند
- شناسایی و برنامه‌ریزی جهت تقویت عوامل، افزایش امنیت و احساس امنیت در برابر کاهش عوامل ناامنی
- برجسته‌سازی و تقویت عناصر هویتی محلی، منطقه‌ای شهر کرمان با تأکید بر عناصر بومی، استفاده از مراکز فرهنگی
- فراهم کردن محیط امن و بهداشتی برای شهروندان
- فراهم کردن امکانات و زیرساخت‌های شهری بر اساس المان‌های انسان‌محور
- شناسایی و بررسی نیروهای چند تخصصی و مهارت‌های آنها
- دستیابی به سازمانی شفاف، یکپارچه و مدافع حقوق شهروندی با توجه به تحقق مدیریت هماهنگ
- قرارگیری سیاست شهرسازی بر مبنای معماری ایرانی - اسلامی و بومی در مجوزهای ساخت‌وسازهای شهری
- اجرای گام‌به‌گام سیاست برخورد با پدیده حاشیه‌نشینی در سال‌های برنامه
- تأکید و توجه به جداره‌های شهری در کیفیت‌بخشی به منظر شهری در بافت قدیم و کهن شهری

۳-۱-۴- برنامه توسعه و عمران شهر اهواز ۱۳۹۷-۱۴۰۱

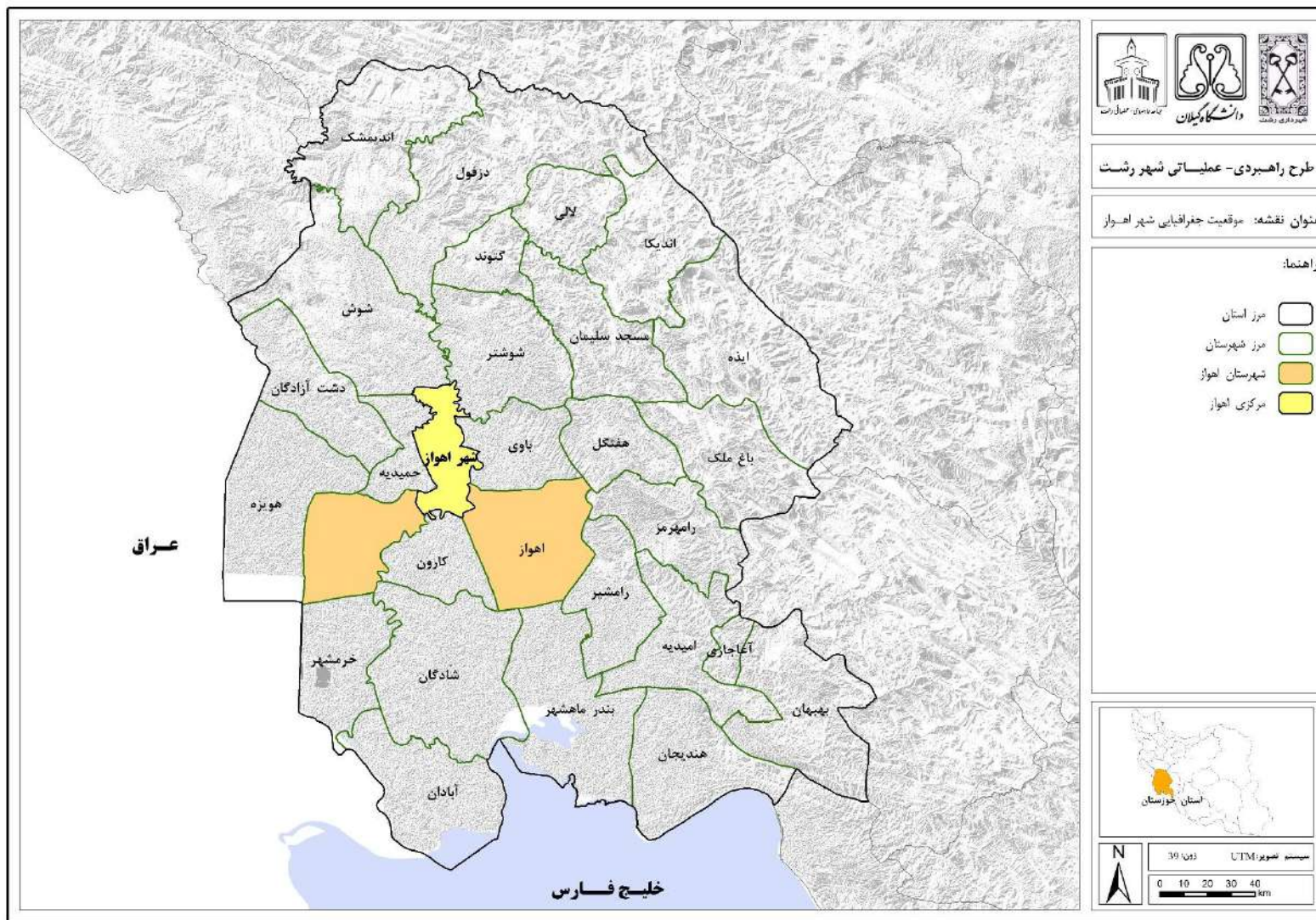
۳-۱-۴-۱- معرفی شهر

کلان‌شهر اهواز به‌عنوان مرکز استان خوزستان از موقعیت استراتژیکی خوبی برخوردار است و از سمت شمال به شهرهای شیبان، ویس، ملائانی، شوشتر، دزفول و شوش؛ از شرق به شهرستان رامهرمز؛ از غرب به شهر حمیدیه و دشت آزادگان و از سمت جنوب به شهرهای شادگان، بندر ماهشهر، خرمشهر و آبادان محدود می‌گردد. وسعت شهر اهواز در محدوده قانونی شهری ۲۲۲ کیلومترمربع، در محدوده خدماتی ۳۰۰ کیلومترمربع و در محدوده استحفاظی ۸۹۵ کیلومترمربع است. اهواز به‌عنوان هفتمین کلان‌شهر کشور بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵، دارای جمعیتی برابر با ۱,۱۸۴,۷۸۸ نفر با نرخ رشد ۱/۱ است. رشد مداوم اهواز در ابعاد مختلف منجر به تأکید ویژه بر خصوصیات نخست شهری شده است. وجود رودخانه کارون و منابع غنی و تأسیسات عظیم واحدهای بهره‌برداری نفت و گاز و وجود زمین‌های کشاورزی مساعد باعث توسعه و رشد شهر گردیده و فرصت‌های مطلوبی جهت اشتغال‌زایی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به وجود آورده که با برنامه‌ریزی بهینه و اطلاع‌رسانی مناسب قابل بهره‌برداری است.

شهر رشت نیز مانند اهواز از ظرفیت قابل توجهی در سه بخش کشاورزی، خدماتی و صنعتی برخوردار است. علاوه بر مرکزیت استانی این دو شهر، رود کارون در میان شهر اهواز جاری است که این وجه تشابه دیگری برای دو شهر اهواز و رشت محسوب می‌شود.



شکل ۵۷- اشتراکات شهر رشت و اهواز براساس معیارهای گزینش



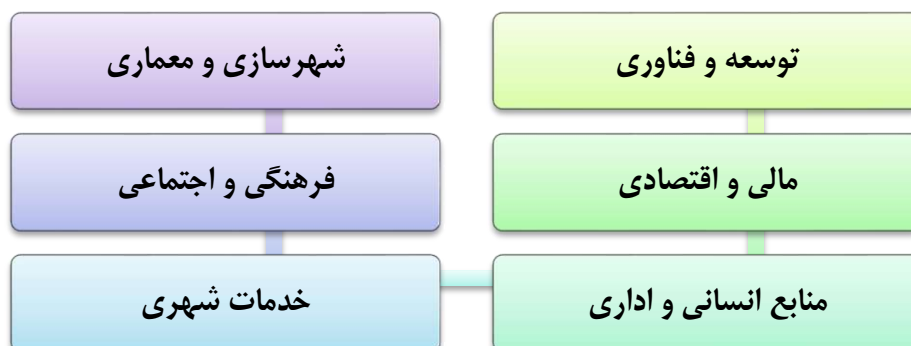
نقشه ۶- موقعیت جغرافیایی شهر اهواز

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش شناسی انجام پروژه



۳-۱-۴-۲- کارگروه

کارگروه‌های طرح دوم توسعه اهواز با حضور ویژه کارگروه توسعه و فناوری به شرح زیر هستند:



شکل ۵۸- کارگروه‌های طرح اهواز

۳-۱-۴-۳- چکیده برنامه دوم توسعه و عمران شهر اهواز در افق ۱۴۰۱

این برنامه مأموریت خود را به شرح زیر بیان می‌کند:

«شهرداری کلان‌شهر اهواز، نهادی است غیردولتی، مستقل و عمومی، با عملکرد محلی و منطقه‌ای که وظیفه اداره شهر و خدمت‌رسانی به شهروندان و ذی‌نفعان را بر عهده دارد. این نهاد با پایبندی به ارزش‌های انقلابی، اسلامی و ایرانی؛ با بهره‌مندی از مدیریت همگرای شهری، مشارکت شهروندان و نیروهای انسانی متعهد و متخصص؛ با رویکرد مدیریت کارآمد، عادلانه و اثربخش، همراه با پیوست فرهنگی و حفظ محیط‌زیست شهری در تمامی طرح‌ها و پروژه‌های شهری؛ تلاش در ارائه خدمات کیفی و کمی مطلوب و به‌موقع در بخش‌های محیط‌زیست شهری، شهرسازی و معماری، فنی و عمرانی، حمل‌ونقل و ترافیک، خدمات شهری و فرهنگی و اجتماعی دارد. به‌طوری‌که با بهره‌گیری از جدیدترین فناوری‌های روز و نظام کارآمد اداری و منابع انسانی، در جهت جلب مشارکت‌های مردمی و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی برنامه‌ریزی نموده و برای داشتن شهری شاخص و تاب‌آور، با توسعه شهری متوازن همراه با حفظ ارزش‌ها و هویت فرهنگی و تاریخی شهر، فرهنگ شهروندی و سلامت روحی و روانی شهروندان و افزایش حس مسئولیت‌پذیری آن‌ها؛ تصمیم‌گیری و اقدام می‌نماید.»

این طرح در تدوین چشم‌انداز خود بر مواردی از قبیل برتری در نظام مدیریت شهری و شهری با موزاییک فرهنگی همدل و متحد تأکید دارد و در جهت دستیابی به این چشم‌انداز، ۱۷ هدف کلان را بیان می‌کند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

- توسعه شهری با تکیه بر موزاییک فرهنگی همدل و متحد و تقویت تعاملات اجتماعی و فرهنگی اقوام؛
- ارتقا گردشگری شهری با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود شهر به‌ویژه رودخانه کارون؛
- ارتقا سطح بهداشت و محیط‌زیست شهری و بهینه‌سازی شیوه‌های مدیریت پسماندهای شهری.

در ادامه به بیان روند خلاصه‌ای از روند راهبردی این طرح پرداخته می‌شود:



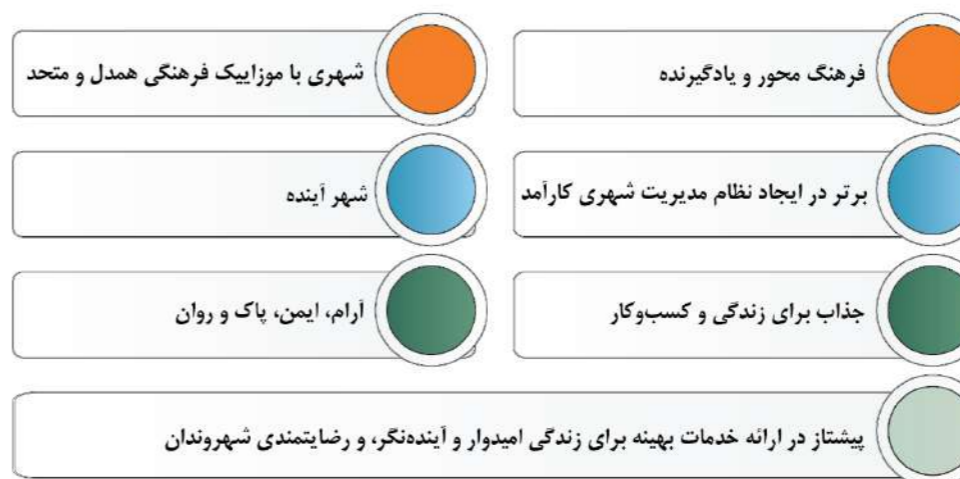
سند چشم‌انداز شهر اهواز



بیانیه چشم‌انداز

شهرداری کلان‌شهر اهواز یکی از پنج کلان‌شهر سرآمد و برتر در ایجاد نظام مدیریت شهری کارآمد است که با برخورداری از ظرفیت رودخانه کارون و موزاییک فرهنگی، همدل و متحد در جهت همگرایی اقوام، پیشتاز در ارائه خدمات بهینه برای زندگی امیدوار و آینده‌نگر، فرهنگ محور و یادگیرنده، آرام، ایمن، پاک و روان و جذاب برای زندگی و کسب‌وکار و در جهت رضایتمندی شهروندان است.

محورهای چشم‌انداز



اهداف کلان

بسترسازی جهت جذب حداکثری مشارکت مردمی و سرمایه گذاری بخش خصوصی

تقویت هویت اسلامی، ایرانی، اهوازی و تثبیت جایگاه شهر اهواز به‌عنوان خاستگاه ورود تشیع به ایران

استقرار نظام شهرداری هوشمند در راستای ارائه خدمات بهتر، سریع‌تر، اقتصادی‌تر و عادلانه‌تر به شهروندان

بهبود کیفیت خدمات شهری با رعایت عدالت توزیعی و توسعه متوازن مناطق و محلات شهری

توسعه آموزش شهروندی و ارتقا فرهنگ شهروندی و سرمایه‌های اجتماعی

یکپارچه‌سازی نظام مدیریت مالی

ارتقا سطح بهداشت و محیط‌زیست شهری و بهینه‌سازی شیوه های مدیریت پسماندهای شهری

توسعه شهری با تکیه بر موزاییک فرهنگی همدل و متحد و تقویت تعاملات اجتماعی و فرهنگی اقوام

ارتقا گردشگری شهری با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود شهر به‌ویژه رودخانه کارون

توسعه شهر به‌عنوان شهری تاب‌آور و ارتقا عملکرد مدیریت بحران شهری

پایداری‌سازی و ایجاد توازن و تعادل در کالبد و فضای شهری

راهبردها

هبود ساختار و ایجاد فضای مناسب اداری، توسعه منابع انسانی به عنوان منابع اصلی راهبردی سازمان و ایجاد

توجه به اراضی خالی موجود در محدوده و حریم شهر و تأکید بر توسعه درون‌زا به‌جای توسعه برون‌زا

توسعه زیرساخت‌های لازم در جهت تحقق شهرداری الکترونیکی و حرکت به‌سوی شهر دانایی محور

تدوین الگوهای مصوب سیما و منظر شهری با تأکید بر عناصر فرهنگی و تاریخی شهر اهواز

جهت‌دهی مشارکت‌های بخش خصوصی در پروژه‌های عمرانی درآمدزا

مکان‌یابی اصولی و ایجاد سایت‌های اسکان اضطراری در پارک‌ها و اماکن مناسب

ایجاد بستر مناسب جهت جداسازی، جمع‌آوری، حمل و دفن مناسب پسماندهای بیمارستانی پس از بی‌خطرسازی

افزایش مستمر مشارکت شهروندان با شهرداری در سطح محلات

بهبود و ارتقا سلامت شهروندان با توسعه رویکرد شهروند سالم

تثبیت جایگاه هویت‌بخشی رودخانه کارون

جایگزینی منابع پایدار درآمد برای تأمین هزینه‌های شهری با کاهش تدریجی سهم درآمدهای ناپایدار

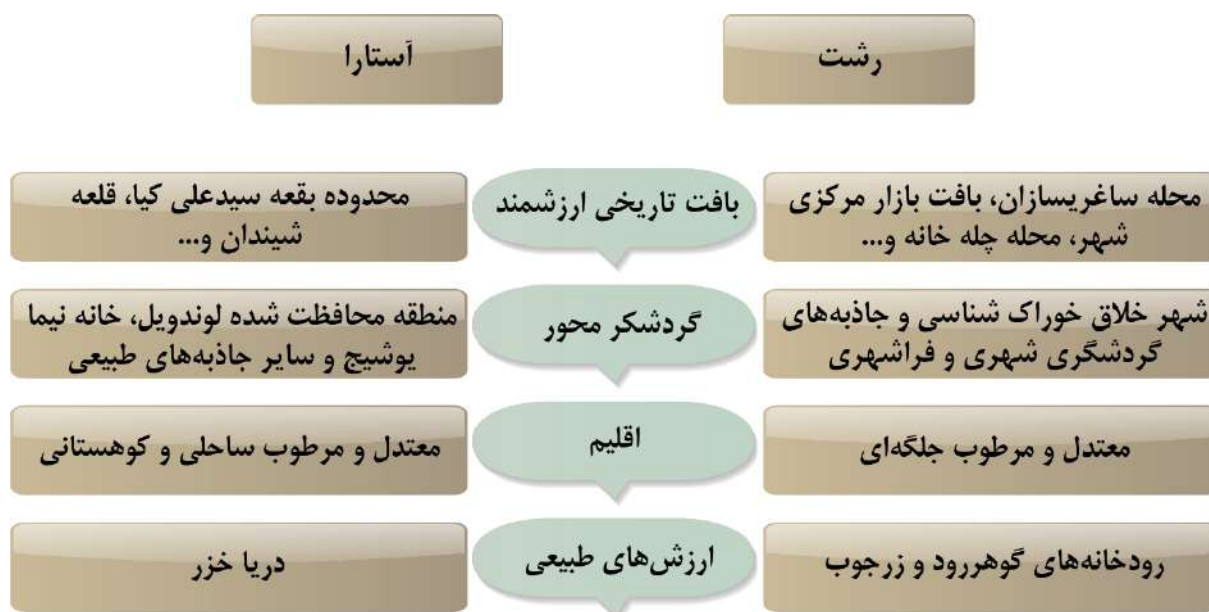
۳-۱-۵- برنامه راهبردی - عملیاتی شهر آستارا ۱۴۰۰-۱۴۰۵

۳-۱-۵-۱- معرفی شهر آستارا

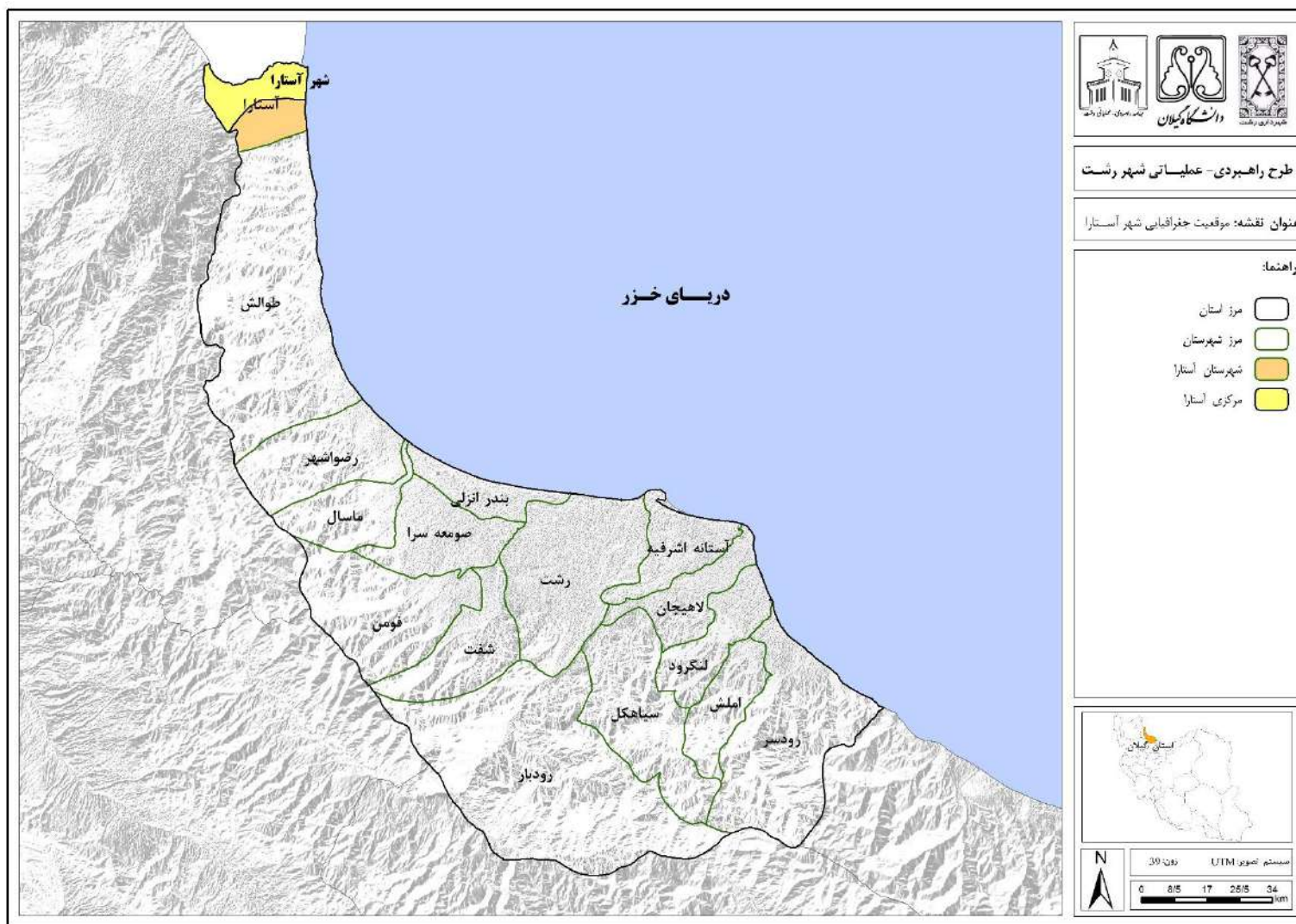
شهر آستارا از شهرهای بزرگ استان گیلان و مرکز شهرستان آستارا در زمین‌های هموار ساحلی قرار گرفته و بلندی سطح آن در حدود ۲۸ متر از سطح دریای آزاد پایین‌تر است. رود آستارا که از کنار راه شوسه آستارا - اردبیل می‌گذرد، آستارای ایران را از آستارای جمهوری آذربایجان جدا می‌سازد. شیب کلی این شهرستان از جهت غرب به شرق است. آستارا با مساحت ۱۴/۹۹۶ کیلومترمربع، از شرق به دریای خزر، از شمال به آستارای جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل و از جنوب به شهرستان تالش محدود شده و به دلیل این موقعیت جغرافیایی از محورهای مهم ارتباطی محسوب می‌شود. بندر آستارا از نظر ترانزیتی و گمرکی اهمیت فراوانی دارد و یکی از مهم‌ترین خطوط گازرسانی کشور از این شهر عبور می‌کند.

شهر آستارا با جمعیت ۵۱،۵۷۹ نفر طبق آمارنامه سال ۱۳۹۵ از لحاظ اقتصادی در سطح استان و کشور نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. این شهر از لحاظ اقامت مسافر در سطح استان گیلان دارای رتبه نخست بوده و سالانه میزبان بسیاری از گردشگران داخلی و خارجی است.

شهر آستارا به این دلیل که از نظر اقلیمی، جغرافیایی، فرهنگی و اهمیت سیاسی و اقتصادی مشابه‌ترین شرایط را به شهر رشت دارد به‌عنوان یک نمونه مطالعاتی ویژه در تجارب داخلی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت مورد بررسی قرار گرفت؛ هر دو شهر در اقلیم معتدل و مرطوب گیلان قرار دارند و از نظر گردشگری علاوه بر بناهای تاریخی دارای جاذبه‌های گردشگری طبیعی فراشهری، پارک و منطقه حفاظت‌شده درون‌شهری نیز هستند.



شکل ۵۹- اشتراکات شهر رشت و آستارا براساس معیارهای گزینش



نقشه ۷- موقعیت جغرافیایی شهر آستارا



۳-۱-۵-۲- چکیده برنامه راهبردی - عملیاتی شهر آستارا در افق ۱۴۰۵

لازم به ذکر است که در زمان تدوین این گزارش برنامه شهر آستارا در مراحل نهایی تصویب خود است.

از محورهای اصلی برنامه آستارا می‌توان به رشد هوشمند شهری، اقتصادی پویا در سطح ملی و بین‌المللی و تمرکز بر گردشگری سلامت اشاره کرد که خط‌مشی طرح در بیانیه چشم‌انداز زیر است:

«شهر مرزی بندر آستارا، شهری است سرسبز، توسعه‌یافته و هوشمند، با الگوی شهرسازی و معماری هویت‌مند و بوم‌گرا، متناسب با مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی که بستر آسایش و آرامش را برای ساکنین و گردشگران خود فراهم کرده است.

این شهر دارای اقتصادی پویا مبتنی بر تعاملات سازنده و مؤثر در سطح داخلی و بین‌المللی با تکیه بر بخش صنعت و گردشگری است. وجود مراکز تجاری و تفریحی متنوع با محوریت مناطق ساحلی و مرزی شهر را به مقصدی جذاب برای گردشگران تبدیل کرده است.

مهمان‌نوازی مردم در کنار میراث طبیعی و فرهنگی غنی، موجب حُسن شهرت این شهر در سطح کشور است. سرمایه‌گذاری در توسعه و پیشرفت مراکز درمانی این شهر را تبدیل به یکی از قطب‌های گردشگری سلامت در سطح منطقه کرده است. آستارا شهری است پاکیزه، زیبا، سرزنده با مدیریت زیست‌محیطی در سطح استانداردهای جهانی که مانع آلودگی منابع طبیعی به‌ویژه رودخانه‌ها و مناطق هم‌جوار شهر شده است.

در حوزه مدیریت شهری وجود مدیرانی فعال، مسئولیت‌پذیر و دلسوز، الگویی مناسب در سطح استان و کشور در پیشبرد اهداف تعیین‌شده است، همچنین فرهنگ بالای مشارکت این شهر را تبدیل به شهری پیشرو در حوزه مشارکت شهروندی کرده است. شهرداری آستارا دارای مدیریت شهری کارآفرین است که با حمایت از کسب‌وکارهای نوپا و خلاق، موجب رسیدن به درآمد پایدار، اشتغال جوانان شده است.

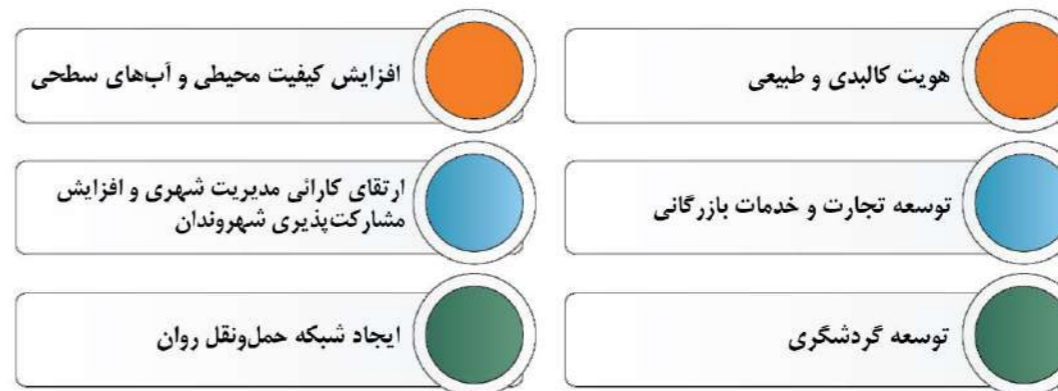
آستارا شهری است که گام‌هایی مؤثر در حوزه حمل‌ونقل پایدار طی کرده و دارای سیستم حمل‌ونقل روان است. مردم شهر آستارا بسیاری از تردهای بین‌شهری را به‌صورت پیاده و یا با استفاده از دوچرخه انجام می‌دهند. از این سو عدالت زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی در این شهر در زمینه حمل‌ونقل پایدار در تمام کشور زبازد خاص و عام است.»



سند چشم‌انداز شهر آستارا



محورهای چشم‌انداز



اهداف کلان

افزایش مراکز جاذب گردشگر در شهر
تهیه طرح ممیزی املاک
طراحی و راه‌اندازی سامانه گزارش شهروندی
تقویت و بهبود عملکرد و خدمات در فضاهای تفریحی موجود
افزایش نشاط اجتماعی در سطح شهر از طریق استفاده از موسیقی و تئاترهای خیابانی در فضاهای باز
تهیه برنامه راهبردی و طرح جامع و تفصیلی
تسهیل ورود شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها جهت حل معضل پسماند
برندسازی شهر از طریق استفاده از ظرفیت رسانه‌ها
بهبود عملکرد شبکه معابر شهری با تعریف سلسله‌مراتب دسترسی
شناسایی محله‌های دارای ارزش تاریخی و هویت بومی و اجرای پروژه نوسازی و بهسازی

راهبردها

مدیریت تعاملات فرهنگی با رویکرد افزایش جذب سرمایه‌گذاری‌ها
شناسایی و بهسازی بافت‌های فرسوده شهری در راستای افزایش تاب‌آوری شهری
تقویت مراکز تجاری و بازرگانی و بازارچه‌ها با رویکرد افزایش گردشگری
حل معضل پسماند با رویکرد مشارکتی و مبتنی بر فناوری
استفاده از پتانسیل‌های طبیعی موجود شهر با رویکرد افزایش گردشگری
توسعه ابزارهای مبتنی بر جلب مشارکت و نظر‌خواهی شهروندان
بهبود وضعیت و ارتقای کیفیت محیطی شهر
بهبود وضعیت معابر شهر در راستای بهبود کیفیت فضای شهری
ارتقای کمی و کیفی تأسیسات و تجهیزات شهری

سیاست‌های اجرایی

برجسته‌سازی آیین‌ها و مراسم‌های سنتی
افزایش مشارکت جامعه مدنی در راستای ترویج فرهنگ بومی و محلی
ایجاد مراکز تفریحی - گردشگری
ارتقا ظرفیت مسافرپذیری
منظرسازی معابر شهری در راستای ارتقای کیفیت فضای شهری
ساماندهی معابر شهری
ایجاد جذابیت در معابر و فضاهای باز عمومی
ساماندهی شبکه آبرسانی و فاضلاب شهری
ساماندهی و جمع‌آوری پسماند شهری
تسهیل حضور شرکت‌های دانش‌بنیان
توسعه شهرداری الکترونیک
ایجاد بستر مناسب در راستای شفاف‌سازی عملکرد مدیریت شهری
توجه به بافت فرسوده شهری و بهسازی آن
توسعه مسیرهای حمل‌ونقل غیرموتوری



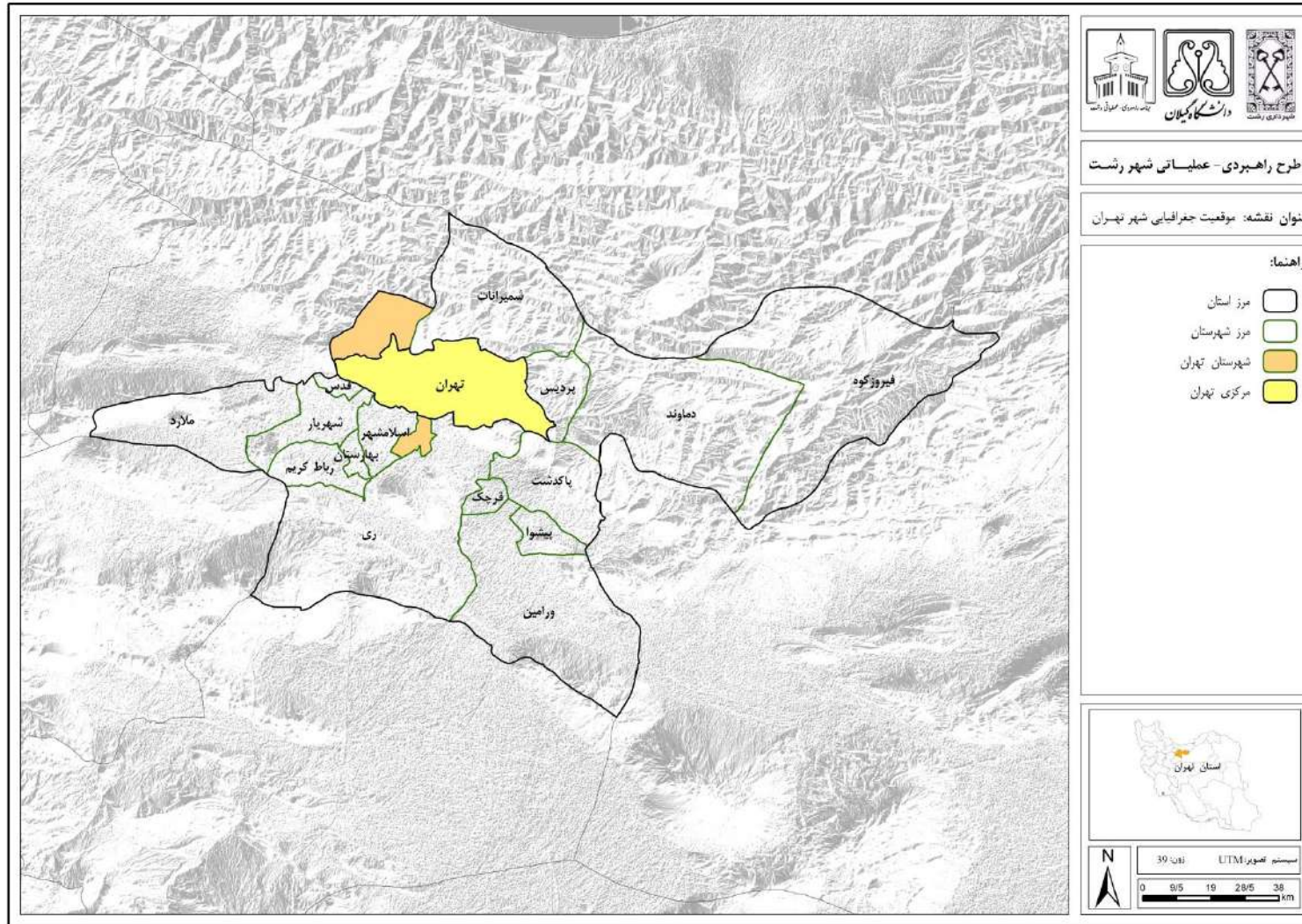
۳-۱-۶- برنامه‌های پنج‌ساله شهر تهران

۳-۱-۶-۱- معرفی شهر تهران

تهران پایتخت ایران که پرجمعیت‌ترین شهر و مرکز استان تهران است. این شهر با ۸۶۹۳۷۰۶ نفر جمعیت، بیست و چهارمین شهر پرجمعیت جهان و نیز دومین کلان‌شهر پرجمعیت خاورمیانه است (ضرغام‌پور و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۱۴). کلان‌شهر تهران از شمال به رشته‌کوه البرز و از جنوب به دشت کویر متصل است. این کلان‌شهر ۷۳۰ کیلومترمربع مساحت دارد و بین ۳۵ درجه و ۳۱ دقیقه تا ۳۵ درجه و ۵۷ دقیقه عرض شمالی و ۵۱ درجه و ۴ دقیقه تا ۵۱ درجه و ۴۷ دقیقه طول شرقی واقع شده است (احمدی‌پور و همکاران، ۱۳۹۸: ۲۲۶۱). تهران از سمت شمال به استان مازندران، از غرب به استان البرز، از جنوب به استان قم، از شرق به استان سمنان محدود می‌شود. تهران دارای ۱۸ شهرستان است.

اشکال توپوگرافی شهر به‌طور زیادی روی جهت مسیر بادهای تأثیر می‌گذارند. در طول شب بادهای شمالی غربی و غربی از سمت کوه‌ها به سمت دشت‌ها در حرکت‌اند و در طول روز بادهای جنوب غربی از سمت دشت به کوه‌ها در حرکت‌اند. در اطراف تهران کوه‌های بلند مانعی برای بارش و جریان باد و در نتیجه تخلیه آلاینده‌هایند. بر این اساس اقلیم تهران با تابستان‌های خشک و گرم و زمستان‌های سرد و نیمه‌خشک شناخته می‌شود (احمدی‌پور و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۲۶۱). تهران به دلیل جمعیت بسیار بالای خود از آلوده‌ترین شهرهای جهان محسوب می‌شود. قابل‌ذکر است که تهران کانون اقتصادی ایران است و نخستین منطقه صنعتی کشور محسوب می‌شود. از نظر اداری تهران به ۲۲ منطقه و ۱۲۲ ناحیه شهری تقسیم شده است. این شهر به‌عنوان یک مرکز سیاسی و اداری است که مهم‌ترین نهادهای دولتی و قضایی ایران، همانند وزارتخانه‌ها و مجلس شورای اسلامی در این شهر واقع شده است (ضرغام‌پور و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۱۴). شهر تهران یکی از مهم‌ترین مراکز گردشگری ایران به‌حساب می‌آید و دارای مجموعه‌ای از جاذبه‌های گردشگری است. مراکز دیدنی و طبیعی آن مانند کاخ نیاوران، کاخ سعدآباد، عمارت باغ فردوس، عمارت و باغ فرمانیه، عمارت کامران میرزا، مقبره خواجه احمد، مقبره خواجه موسی، توچال، پناهگاه پلنگ‌چال، پناهگاه شیرپلا، آبشار دوقلو، آبشار اسون است. از جمله مهم‌ترین چالش‌های کلیدی تهران از حیث تأثیرگذاری عبارت‌اند از: ضعف نظام برنامه‌ریزی و تدبیر، مشکلات اقتصادی و معیشتی، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و موازی‌کاری، ناکارآمدی ساختار اداری، تورم و گرانی، فقر و محرومیت، حاشیه‌نشینی، ضعف نظارت و بازرسی، بازدارنده نبودن قوانین و تحریم‌های بین‌المللی. در نقطه مقابل تأثیرپذیرترین مسائل استان هم عبارت‌اند از: روند روزافزون نارضایتی عمومی، کاهش اعتماد عمومی به نهادهای رسمی، کمبود شادی و نشاط، احساس ناامنی، نابسامانی فرهنگی، قانون‌گریزی، سرقت و دزدی، حاشیه‌نشینی، کسب‌وکارهای غیرمجاز صنعتی و مشکلات اقتصادی - معیشتی (خلیلی، ۱۴۰۱، ۱۳۶).

از دلایل بررسی برنامه شهر تهران آن است که هر دو شهر رشت و تهران از نظر بار جمعیتی، پرجمعیت‌ترین شهر استان‌های خود محسوب می‌شوند و همچنین هر دو دارای امتیاز مرکزیت استانی هستند (تهران پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر کشور است). دو شهر مذکور پیشینه‌ای طولانی و تاریخی دارند که در خود، میراث و بافت‌های تاریخی ارزشمندی را جای داده‌اند. به دلیل وجود این آثار و خدمات رفاهی و شهری بهتر به‌عنوان مراکز استان‌ها، سالانه مسافران و گردشگران داخلی و خارجی زیادی را در خود جذب می‌کنند.



نقشه ۸- نقشه موقعیت جغرافیایی شهر تهران



۳-۱-۶-۲- برنامه پنج ساله اول شهر تهران (۱۳۸۸-۱۳۹۲)

برنامه پنج ساله اول شهرداری تهران برای سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲ تهیه شده است. با توجه به اینکه در همان روزها طرح جامع تهران تصویب شده بود، این برنامه نیز، هدف اصلی خود را عملیاتی کردن برنامه‌های راهبردی - ساختاری شهر تهران و برنامه‌های تفصیلی مناطق تعیین کرده است؛ بنابراین چارچوب کلی طرح، بر مبنای چشم‌اندازها، اهداف، راهبردها و پروژه‌های موضوعی - موضوعی برنامه راهبردی - ساختاری تهران بیان شده است.

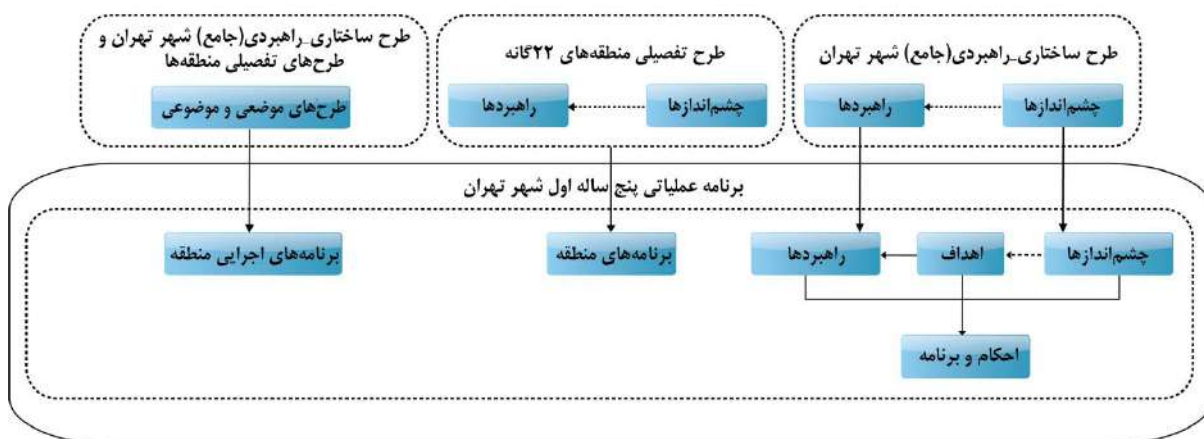
در ادامه این برنامه، برای ۱۵ موضوع اهم به تفکیک راهبردهای جدیدی ارائه کرده است، این موضوعات عبارت است از:

- ۱- هویت ایرانی - اسلامی؛
- ۲- معماری، شهرسازی و مدیریت شهری؛
- ۳- توسعه اجتماعی و فرهنگی؛
- ۴- زیرساخت‌های شهری، بهبود شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل‌ونقل و ترافیک؛
- ۵- خدمات شهری، محیط‌زیست و فضاهای سبز؛
- ۶- مسیله‌ها و ساماندهی جریان‌های طبیعی آب؛
- ۷- گردشگری و اوقات فراغت؛
- ۸- مدیریت واحد شهری؛
- ۹- اقتصاد شهری؛
- ۱۰- رقابت‌پذیری و فضای کسب‌وکار؛
- ۱۱- نظام مالی شهرداری؛
- ۱۲- تعدیل نابرابری‌ها و تأمین عادلانه حقوق شهروندی؛
- ۱۳- ایمنی و مدیریت مخاطرات؛
- ۱۴- توسعه فن‌آوری و تحقق شهر مجازی؛
- ۱۵- نوسازی شهرداری، توسعه مدیریت و ارتقای ظرفیت‌ها.



شکل ۶۰- راهبردهای کلی برنامه پنج‌ساله اول شهرداری تهران

بخش بعدی برنامه نیز به ارائه برنامه‌های راهبردی و طرح‌های موضعی و موضوعی برنامه تفصیلی مناطق ۲۲ گانه اختصاص دارد. سپس احکام نظارت و ارزیابی ارائه‌شده و در انتها، جدول‌های اهداف کمی و منابع مصارف معرفی شده‌اند. چارچوب کلی و روابط این برنامه در قالب نمودار زیر نشان داده شده است:



شکل ۶۱- روابط بخش اصلی برنامه شهرداری تهران (۱۳۹۲-۱۳۸۸) با یکدیگر و اسناد فرادست

• ویژگی‌های برنامه پنج‌ساله اول شهر تهران

برخی از ویژگی‌های مثبت و منفی برنامه به بیان زیر است:

- پیروی کامل از طرح جامع تهران (۱۳۸۶)؛
- برخورد سلبی با برنامه‌های اسناد فرادست، برای نمونه: همه طرح‌های موضعی و موضوعی طرح جامع و تفصیلی که افق بیست‌ساله دارد را، در دستور کار این برنامه پنج‌ساله قرار داده است؛
- هم‌پوشانی میان فصل‌های مختلف در چشم‌اندازها و ماهیت احکام قانونی که سبب عدم پیوستگی مناسب و منطقی در خود برنامه و سردرگمی بازوهای اجرایی می‌شود. چراکه متولیان آن مشخص نشده است؛
- حکام برنامه اول سیاسی هستند و شاخص‌های کمی به‌عنوان نقطه هدف ارائه نکرده و به تهیه آیین‌نامه، برنامه یا طرح پرداخته‌اند؛
- لایحه برنامه، زمان‌بندی پروژه‌ها برای دوره پنج‌ساله و همین‌طور منابع و هزینه‌ها را ندارد (تفاوت خروجی پروژه‌ها با سازوکار مرسوم پروژه‌ها در شهرداری و در نتیجه متصل نبودن به بودجه سالانه)؛
- برنامه، سازوکار مشخص سازمانی و روند کاری برای چگونگی فرایینی و بازبینی ارائه نداده است؛
- نبود مشارکت مردمی و درگیر نبودن مردم در تهیه برنامه؛
- تهیه برنامه در مدت کوتاهی؛
- آشفتگی میان بخش‌های برنامه؛

۳-۱-۳- برنامه پنج‌ساله دوم (۱۳۹۳-۱۳۹۷)

برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران ۱۳۹۷-۱۳۹۳ را باید اولین برنامه عملیاتی از سال ۱۳۸۰ شمسی به این سو دانست که ارتباط قابل‌قبولی با سایر برنامه‌ها و همچنین معاونت‌ها و مناطق مختلف برقرار کرده است؛ همچنین باوجود اینکه یک فرآیند برنامه‌ریزی ساده-جامع را از ابتدا تا انتها پیموده است، خلاف فرآیند ساده-جامع و در یک اقدام پیشرو، سازوکاری برای فرایینی و ارزیابی و اصلاح برنامه در سال‌های اجرای برنامه ارائه داده است که از این لحاظ، بی‌مانند است. این برنامه، در شرایطی تهیه شد که مدیریت شهری از سنجش‌ناپذیری برنامه اول و ضعف آن در راهبری گام‌به‌گام رنج‌برده بود و در نتیجه، در تدوین برنامه دوم تلاش شد تا برنامه‌ریزی استراتژیک به‌طور کامل انجام شود و از تدوین استراتژی تا برنامه عمل را در بر بگیرد. در نتیجه تا جای ممکن همه اهداف در این برنامه کمی شده و به سیاست‌ها و پروژه‌های قابل‌اندازه‌گیری تبدیل شده‌اند.

نه بخش اصلی برنامه مذکور عبارت‌اند از: ۱- کلیات؛ ۲- حمل‌ونقل و ترافیک؛ ۳- محیط‌زیست و خدمات شهری؛ ۴- ایمنی و مدیریت بحران؛ ۵- شهرسازی و معماری؛ ۶- اجتماعی و فرهنگی؛ ۷- مدیریت، هوشمندسازی و اقتصاد شهری؛ ۸- منابع و مصارف برنامه؛ ۹- پایش و نظارت بر درستی انجام برنامه.

به‌طور مشخص در مرحله تهیه برنامه، سه مسیر متفاوت طی شده که به تولید برنامه حاضر انجامیده که عبارت است از:

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه

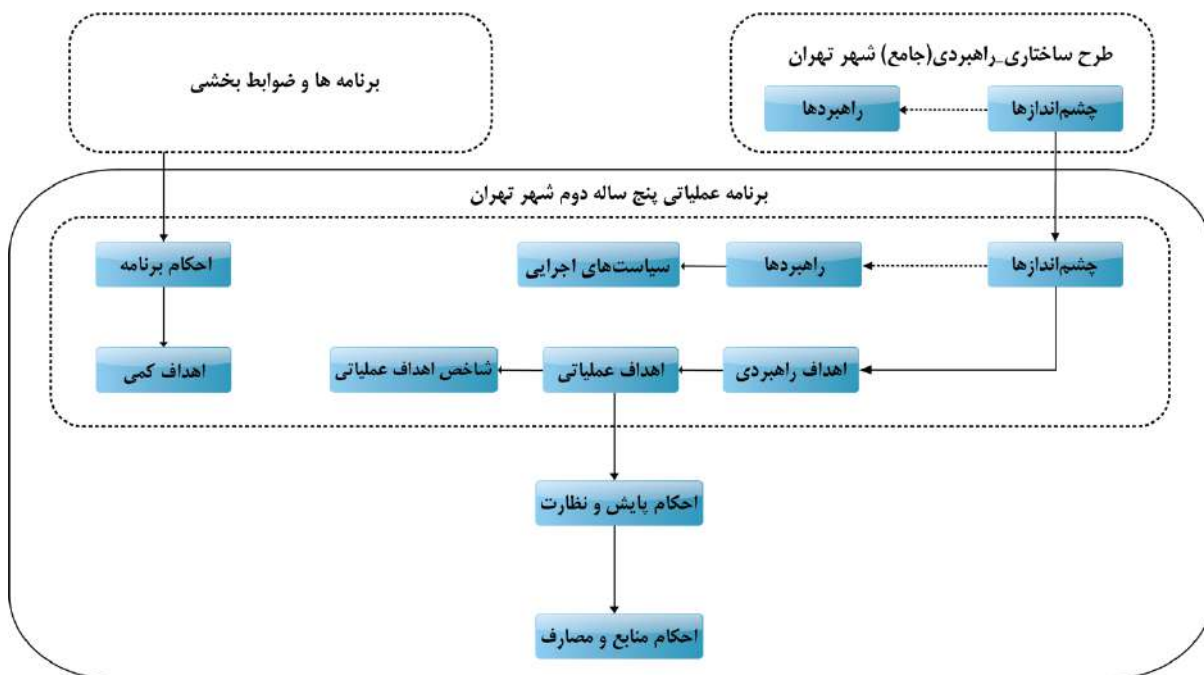


- مسیر بررسی حوزه‌های مأموریتی؛
- مسیر بررسی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران؛
- مسیر بودجه‌ریزی.

در چارچوب مسیر بررسی حوزه‌های مأموریتی و منطقه‌ها، ابتدا اسناد مرتبط شناسایی و گردآوری شده در گام دوم، اسناد با استفاده از تکنیک سوات تحلیل شده و زمینه تولید سیاست‌ها فراهم شده است. در گام سوم، درختواره اهداف درختواره اقدام بر اساس چشم‌اندازها تولید شده‌اند. مرحله دوم با مشارکت تمامی اجزای سازمانی شهرداری اعم از معاونت‌ها و شهرداری‌های منطقه‌های ۲۲ گانه و سازمان‌ها و مراکز بوده است. جهت تدوین برنامه، جهت‌گیری‌های حوزه‌های مأموریتی شش‌گانه، اقدامات و اهداف برآمده از نظرات ذی‌نفعان و پروژه‌های بزرگ‌مقیاس حوزه‌های مأموریتی ارائه شد.

مسیر سوم به برآورد منابع درآمدی و سیاست‌های مالی شهرداری در دوره برنامه پنج‌ساله دوم اختصاص داشته است. در ابتدا، روندهای درآمدی و هزینه‌کرد شهرداری در یک دهه پس‌ازآن، دورنمای درآمدی شهرداری تهران بحث شده است؛ سپس، درآمدهای شهرداری بر اساس کدهای درآمدی پیش‌بینی شده است؛ درنهایت، به دسترسی شهرداری تهران به بازارهای مالی و فروش دارایی‌ها و وصول مطالبات و ارائه الگوی تأمین مالی پروژه‌های برنامه اختصاص یافته است و توصیه‌های مالی لازم برای سال‌های برنامه ارائه شده است.

شکل زیر، روابط بین بخش‌های مختلف طرح و برنامه‌های فرادست و ملاک عمل را نشان می‌دهد:



شکل ۶۲- روابط بخش اصلی برنامه شهرداری تهران (۱۳۹۷-۱۳۹۳) با یکدیگر و اسناد فرادست



• ویژگی‌های برنامه پنج‌ساله دوم شهر تهران

- برخی از ویژگی‌های مثبت و منفی برنامه به شرح زیر بیان شده است:
- درگیر ساختن همه واحدهای ستادی و اجرایی در تدوین برنامه؛
 - ارائه سازوکار نهادی و عملی دقیق فرایینی و بازبینی برنامه؛
 - نبود مشارکت مردمی و درگیر نبودن مردم در تهیه برنامه؛
 - تغییر مدیریت تهیه‌کننده برنامه در اواخر دوران تهیه برنامه؛
 - تأثیرپذیری از منویات غیرواقع‌گرایانه افراد ذی‌نفوذ و گروه‌های فشار؛
 - تعاریف مبهم سطوح برنامه و سلسله‌مراتب و بهیچگی میان آن‌ها؛
 - نبود اولویت‌بندی در مواد برنامه؛
 - وجود ارتباط صوری بین برخی سطوح برنامه به‌ویژه ارتباط چشم‌انداز و رویکرد با سایر اجزا؛
 - عدم توضیح درباره چگونگی حضور گروه‌های درگیر که مستقیم یا باواسطه بر فعالیت‌های شهرداری و اداره شهر اثر می‌گذارند؛
 - برنامه همچنان در چارچوب رهیافت ساده - جامع برنامه‌ریزی شهری قرار می‌گیرد تا نگاهی راهبردی؛
 - برنامه به یکپارچه کردن بخش‌های مختلف نپرداخته است و بی‌نظمی و عدم ارتباط محتوای لایحه و اهداف عملیاتی با سایر بخش‌ها؛
 - ارائه راه‌حل‌های خارج از مقیاس این برنامه؛
 - چگونگی تعیین استانداردها و نیازها در این برنامه که با هدف سنجش‌پذیر ساختن آن انجام شده، نامشخص است؛
 - سطح تفصیل احکام قانونی یکی نیست؛ برخی احکام پیشنهادی راهبردی ارائه داده‌اند و برخی دیگر راهکارهای اجرایی دقیق و جزئی.

• چکیده برنامه پنج‌ساله دوم

درختواره اصلی برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران شامل «چشم‌انداز»، «راهبرد» و «سیاست اجرایی» تعیین گشته است که چشم‌اندازهای برنامه منطبق بر بندهای چشم‌انداز طرح ساختاری-راهبردی (جامع) شهر تهران است. این درختواره شامل ۷ چشم‌انداز، ۲۷ راهبرد و ۹۹ سیاست اجرایی و ۶۱ هدف عملیاتی است که گزیده‌ای از آن در شکل زیر آورده شده است:



سند چشم‌انداز شهر تهران



محورهای چشم‌انداز

- 

تهران، شهری با اصالت و هویت ایرانی - اسلامی (شهری که برای رشد و تعالی انسان و حیات طیبه، سامان می‌یابد).
- 

تهران، شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی
- 

تهران، شهری سرسبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده
- 

تهران، شهری امن و مقاوم در برابر انواع آسیب‌ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح
- 

تهران، شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت
- 

تهران، شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب، همراه با تعدیل نابرابری‌ها
- 

تهران، کلان شهری با عملکردهای ملی و جهانی و با اقتصادی مدرن و مرکزیت امور فرهنگی - پژوهشی و سیاسی در سطح کشور

راهبردها

احیا بازنمایی هویت اسلامی - ایرانی در معماری و منظر شهر تهران

هوشمندسازی سازمان شهرداری و گسترش شبکه‌های ارتباطی برای ارائه خدمات به شهروندان

تحول سازمانی - ساختاری در نظام مدیریت شهرداری تهران مبتنی بر اصول حکمروایی خوب شهری

توسعه یکپارچه و متوازن فضای سبز شهری و پیراشهری

انسان محور نمودن نظام حمل و نقل و ترافیک

توسعه عرصه‌های عمومی و فضاهای فرهنگی شهر تهران در ابعاد بین المللی، ملی و شهری به منظور احیا و تقویت حیات مدنی

مشارکت بخش خصوصی دولتی و عمومی در توسعه اقتصادی شهر

تقویت حضور و نقش تهران در مجامع بین المللی و رسیدن به تراز جهانی

ارتقای ایمنی شهر و شهروندان در برابر سوانح طبیعی و انسان ساز

بهبود سیستم ایمنی، آتش نشانی و مدیریت بحران

کاربست اصول پدافند غیر عامل در شهر تهران

بهبودسازی، بازسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده

سیاست‌های اجرایی

تقویت نشانه‌های هویتی شهری با استفاده از فناوری‌های نوین

حمایت از برنامه‌های فرهنگی هنری برای ترویج و گسترش ارزش‌های دینی، ملی و انقلابی

استقرار مدیریت دانش در شهرداری تهران

توسعه شهر و شهرداری الکترونیک

توسعه فضای سبز پیراشهری با تاکید بر طرح کمربند سبز

تسهیل‌گری و ترویج فرهنگ نوسازی مردمی در بافت‌های فرسوده

توانمندسازی اقشار آسیب پذیر و ساماندهی مراکز نگهداری

گسترش و ارتقاء سیستم‌های حمل و نقل هوشمند (ITS) در حوزه حمل و نقل و ترافیک

گسترش و توسعه تسهیلات و وسایل حمل و نقل غیرموتوری

بهبودمندی عادلانه همه مناطق نواحی و محلات شهر از فضاهای اجتماعی و فرهنگی

پایدارسازی درآمدهای شهرداری

تسهیل و تقویت مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌ها و فضاهای شهری

۳-۱-۶-۴- برنامه پنج ساله سوم توسعه (۱۳۹۸-۱۴۰۲)

برنامه پنج ساله سوم توسعه شهر تهران برای سال‌های ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تدوین شد. گام نخست تدوین برنامه شناسایی مسائل شهر تهران به منظور دستیابی به تصویر درست و اولویت‌بندی مسائل کلان‌شهر بود. این برنامه مشتمل بر نودوپنج ماده و چهل‌وچهار تبصره است. این برنامه در ۵ فصل کلی شامل موارد زیر تهیه شده است:

- نظام مدیریت و خدمات کارآمد در حکمروایی شهری
- شهر زیست پذیر
- پایداری اجتماعی و فرهنگی
- ایمنی و افزایش تاب‌آوری
- مدیریت، راهبری و پایش برنامه

مصوب شورای شهر تهران برای برنامه سوم توسعه شهر تهران، در حوزه شهرسازی و معماری؛ ۱- سیما و منظر شهری، ۲- حفاظت از بافت تاریخی، ۳- صیانت از باغات و حریم نوسازی بافت فرسوده مورد تأکید قرار گرفته است. در حوزه فرهنگی و اجتماعی؛ ۱- سلامت اجتماعی، ۲- سبک زندگی، ۳- بهداشت روان، ۴- آسیب‌های اجتماعی، ۵- سیاست‌گذاری فرهنگی، مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین، در حوزه مدیریت بحران؛ ایمنی و تاب‌آوری شهری در برابر زمین‌لرزه و حوادث غیرمترقبه و در حوزه زیرساخت‌های شهری؛ مسائلی همچون ترافیک و توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی مورد توجه قرار گرفته است. در حوزه حکمرانی شهری؛ نیز مسائلی چون برقراری دسترسی عمومی شهروندان به اطلاعات، هوشمندساز، شفافیت اصلاح و بهبود نظام مدیریت شهری و در حوزه محیط‌زیست؛ نیز مسائلی مثل کاهش و رفع آلودگی زیست‌محیطی، توسعه فضای سبز و مدیریت پسماند در نظر گرفته شده است. در حوزه اقتصاد و مالیه شهر نیز مالیه شهری، سرمایه‌گذاری و کارآفرینی، منابع پایدار و کاهش هزینه‌ای شهر مورد تأکید بوده است. برنامه پنج ساله سوم شهرداری تهران در حوزه تحلیل اسناد بالادستی قانون اساسی، طرح جامع شهر تهران، طرح‌های جامع موضوعی و موردی، سیاست‌های ابلاغی از سوی شورای اسلامی شهر تهران، سیاست‌های کلی مجمع تشخیص مصلحت نظام و برنامه ششم توسعه کشور مورد تحلیل قرار داده است.

• کارگروه‌های تخصصی

در تدوین برنامه ۱۰ کمیته تخصصی نقش‌آفرینی داشتند که به شکل زیر بیان شده‌اند:



شکل ۶۳- کمیته‌های تخصصی برنامه پنج ساله سوم توسعه تهران

• ویژگی برنامه پنج ساله سوم شهر تهران

از ویژگی‌های مهم برنامه سوم تهران می‌توان به موارد زیر اشاره داشت:

- تحلیل اسناد فرادست شهری و فراشهری
- مشارکت محور با مردم و نخبگان و کارشناسان شهری
- دربرگرفتن همه حوزه‌های مأموریتی
- دارای رویکرد مساله‌محور
- وجود سناریوهای مختلف در تحقق منابع و نحوه تخصیص آن‌ها
- دارای تفکر بلندمدت
- اصلاحات سیستمی و رویکردی (نظام) مدیریت شهری
- شفافیت حداکثری
- پاسخگویی در همه فرآیندها
- اصلاح نظام بودجه‌ریزی
- یکپارچگی فضایی

• فرایند تدوین برنامه سوم توسعه تهران

فرآیند تدوین برنامه سوم شهر تهران در ۷ فاز انجام شده است که در شکل ذیل آمده است:



شکل ۶۴- فرآیند تدوین برنامه پنج ساله سوم



• گروه‌های مشارکت‌کننده در برنامه سوم توسعه تهران

یکی از ویژگی‌های مثبت برنامه پنج‌ساله سوم، برخلاف دو برنامه ماقبل خود، حضور فعال و مشارکت متخصصین، فعالان شهری، عموم مردم و ... بوده‌اند که وجه تمایز و واقع‌گرایانه بودن طرح را دوچندان می‌کند. در ادامه، گروه‌های مشارکت‌کننده در برنامه آورده شده است:



ارکان مشارکت

شکل ۶۵- گروه‌های ذی‌نفع برنامه



راهبردهای کلی

ساماندهی و ارتقاء هویت سیما و منظر شهری (طراحی شهری) تهران در جهت احیاء معماری و شهرسازی ایرانی-اسلامی

توسعه فضاهای سبز، عمومی، تفرجگاه و گردشگری

تامین نیازها و ساماندهی خدمات شهری تهران

بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران

نظارت و ارزیابی اهداف کمی و کیفی برنامه پنج ساله

اصلاح ساختار شهرداری تهران متناسب با برنامه پنج ساله شهرداری تهران

فرآیند تهیه برنامه عملیاتی در مناطق شهری تهران

راهبردهای کلی

ساماندهی و صیانت از محدوده و جلوگیری از هرگونه گسترش

ساماندهی و صیانت از حریم پایتخت

ارتقا نقش و جایگاه شهر تهران در سطوح فراملی، ملی و منطقه‌ای

توسعه اجتماعی و ساماندهی اسکان جمعیت

توسعه اقتصادی و رونق فعالیت شهر تهران

بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی حمل و نقل و ترافیک

حفاظت از محیط زیست

بهبود سیستم مدیریت بحران و ارتقاء کیفیت دفاع غیرعامل شهر تهران

تامین آب موردنیاز و توسعه و تجهیز شبکه و تاسیسات آب و فاضلاب و ساماندهی حریم بستر رودخانه‌ها و مسیل‌ها

بهبود و ارتقاء وضعیت ساماندهی کالبدی شهر تهران (سازمان فضایی شهر)

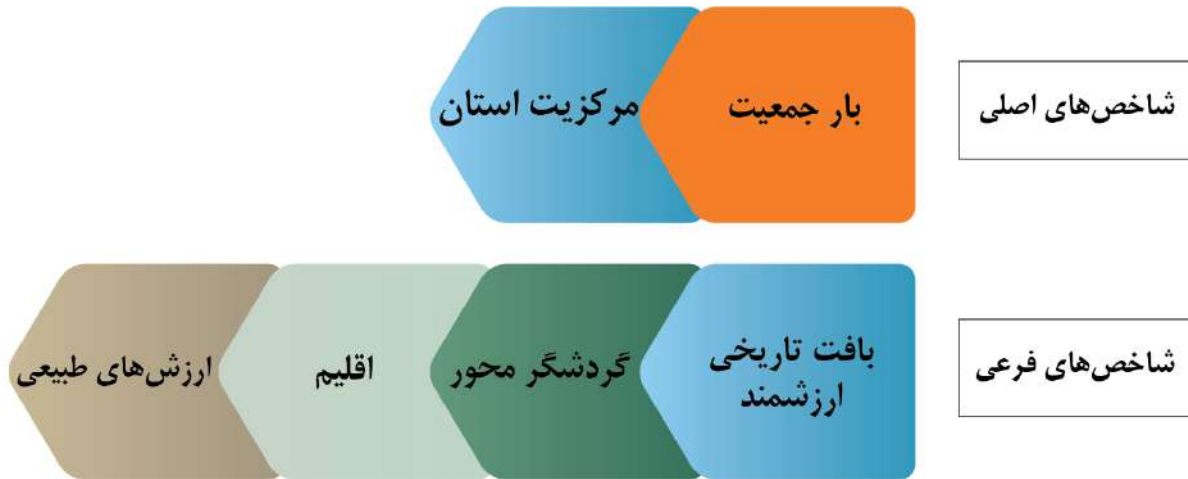
ارتقاء کیفیت کارایی محیط شهری با پهنه‌بندی نحوه استفاده از اراضی و ساماندهی ساخت و ساز در انواع پهنه‌ها و کاربری‌ها

احیاء و حفاظت فعال از میراث طبیعی، تاریخی و فرهنگی شهر تهران



۳-۱-۷- تلخیص و استنتاج تجارب داخلی

بنا بر آنچه در ابتدای این بخش بیان شد، شهرهای برگزیده جهت بررسی برنامه‌های راهبردی - عملیاتی آن‌ها بر اساس دو دسته شاخص اصلی و فرعی به شرح زیر انتخاب شده‌اند:



شکل ۶۶- معیارهای گزینش شهرهای تجارب داخلی

بر اساس این شاخص‌ها هرکدام از پنج شهر تبریز، اصفهان، کرمان، اهواز و آستارا مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند باهدف تبیین این مسئله که هرکدام از این شهرها در چه بعدی می‌توانند با شهر رشت موردقیاس و تطبیق بگیرند.

اکنون در جمع‌بندی مطالعات تجارب داخلی ایران در راستای روند یکپارچه مطالعات، برنامه راهبردی - عملیاتی هر شهر از منظر؛ بیانیه مأموریت شهرداری‌ها، بیانیه چشم‌انداز و محورهای آن، اهداف کلان برنامه، راهبردها و در آخر سیاست‌های اجرایی پیشنهادی با تکنیک مقایسه تطبیقی و نگرش نوآورانه بررسی شده است تا ارتباط میان فرآیندهای طی شده در هر مرحله مشخص شود. به این طریق می‌توان روش‌های موفق و نوآور را در مراحل مرتبط استفاده و از تکرار تجربه‌های ناموفق پرهیز کرد. آنچه در انتهای این بخش به دست می‌آید متغیرها و کلیدواژه‌گان موفق هستند که در برنامه‌های فوق به‌کاررفته‌اند و مسیر مطالعاتی پیش‌روی این طرح را از بررسی اسناد فرادست تا شیوه برآورد مالی مشخص می‌کنند. جدول زیر نشان می‌دهد که هر شهر در روند مطالعات راهبردی چه بخش‌هایی را مدنظر قرار داده و آیا از روش نوآورانه‌ای استفاده کرده است یا خیر.



جدول ۱۶ - مطالعه تطبیقی تجارب داخلی

تهران	آستارا	کرمان	اهواز	تبریز	اصفهان		
						بررسی تجارب داخلی	کلیات
						بررسی تجارب خارجی	
						روش‌شناسی فرآیندی	
						روش جمع‌آوری اطلاعات	
						بررسی اسناد فرادست در سطح ملی	اسناد فرادست
						بررسی اسناد فرادست در سطح منطقه‌ای	
						بررسی اسناد فرادست در سطح شهری	
						تشکیل کارگروه‌های ذی‌نفع	برنامه راهبردی
						مشارکت شهروندی	
						تدوین مأموریت	
						تدوین اهداف	
						تدوین فرآیند چشم‌اندازسازی	
						تدوین بیانیه چشم‌انداز	
						تشکیل جدول SWOT	
						اولویت‌بندی راهبردها	
						بررسی روند درآمد شهرداری در ۵ سال اخیر		برآورد درآمدها
						ساختار هزینه‌کرد در ۵ سال اخیر	
						روش پیش‌بینی درآمد	
						ارائه سناریوهای درآمدی	
راهنما جدول:							
■ به شکل نوآورانه انجام شده است ■ به شکل معمول انجام شده است ■ انجام نشده است							

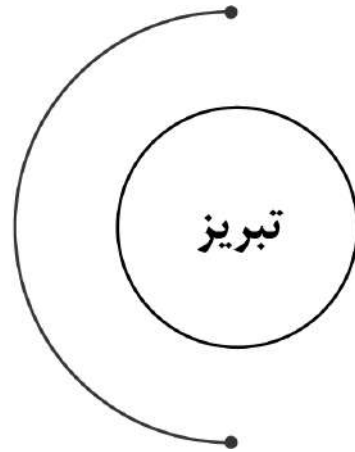
در ادامه با توجه نتایج حاصل از جدول فوق به تحلیل روش‌های نوآورانه هر یک از شهرها به تفصیل پرداخته می‌شود:



تبریز ۱۳۹۸ - ۱۴۰۲

در برنامه راهبردی - عملیاتی این شهر از یک کارگروه تخصصی ویژه تحت عنوان کارگروه مدیریت و هوشمندسازی استفاده شده است:

به کارگیری یک کارگروه تخصصی ویژه تحت عنوان مدیریت و هوشمندسازی



شکل ۶۷- ابر واژگان برنامه راهبردی شهر اصفهان

دستاوردهای نوین
تشکل‌های مدنی و فرهنگی
تبادلات خدمات برتر
مدیریت خردمندانانه بحران
تاب‌آور
گسترش شبکه ارتباطی
پدافند غیرعامل
مشارکت ذینفعان
کنترل آسیب‌های اجتماعی
هوشمندسازی سازمان
حکمرمایی خوب شهری
ایمن
شفاف‌سازی درآمد
توسعه متوازن
مشارکت بخش خصوصی
متعادل
تأثیرگذار در منطقه و فرامنطقه
دانش‌بنیان
ارتقا سرمایه فرهنگی و اجتماعی
توسعه پیاده‌مداری
سالم
مدیریت هماهنگ شهری
ارتقا کیفی و کمی فضا
حفظ و توسعه پایدار
تجول ساختار
عدالت اجتماعی
روان
مدیریت بهینه پسماند
آینده‌پژوهی
گنجینه فرهنگ و تمدن
مدیریت کارآمد اثربخش و دانایی محور
دستاوردهای نوین علمی
توانمندسازی بافت
ترویج ادبیات ترکی آذربایجانی
حمل و نقل عمومی
شهر تاریخی و فرهنگی
انسان محور
محرومیت‌زدایی
پالایش مشاغل
بازآفرینی مقاوم

شکل ۶۸- ابر واژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تبریز



اهواز ۱۳۹۷ - ۱۴۰۱

در بررسی تجارب داخلی این طرح، مؤلفان جهت الگوبرداری از کلان‌شهرها دو شرط را مدنظر قرار داده‌اند:

(۱) کلان‌شهرهایی که سابقه تدوین برنامه توسعه پنج‌ساله شهرداری را دارا بوده‌اند.

(۲) شهرهای منتخب از نظر بعضی از ویژگی‌های شهری با شهرداری اهواز تشابه داشته‌اند.

بخش مطالعاتی تجارب خارجی برنامه دوم توسعه شهر اهواز، معیارهای گزینش انتخاب شهرها را در چند گروه به شرح زیر متمایز کرده:

(۱) کشورهای واقع در منطقه جنوب غربی آسیا، آسیا میانه و کشورهای همسایه ایران؛

(۲) درجه توسعه‌یافتگی بالا؛

(۳) معیارهای دموگرافیک یا جمعیت‌شناختی؛

(۴) ملاحظات فرهنگی - اجتماعی؛

(۵) توسعه‌یافتگی نظام فناوری اطلاعات؛

(۶) قرار داشتن در میان اقتصادهای نفتی.

در مطالعه راهبردی توسعه شهر اهواز جمع‌آوری اطلاعات با رویکردی آمیخته از ابزارهای مختلف شامل: نشست‌های تخصصی، گروه‌های بحث، بررسی و طوفان‌های مغزی، بررسی اسناد و مدارک، پرسش‌نامه، مصاحبه و مشاهده، همچنین ساختار سازمانی پروژه تلفیقی از علم (دانشگاه، اعضای هیئت‌علمی) و تجربه (مدیران، کارشناسان و صاحب‌نظران و متخصصان شهرداری) است.

مشارکت شهروندی این طرح از طریق پرسش‌نامه‌ای در خصوص دیدگاه و رضایت شهروندی از منظر معماری و شهرسازی، خدمات شهر، حمل‌ونقل و ترافیک، فرهنگی و اجتماعی و ... مورد پرسش قرار گرفته و تعداد ۲۸۴۴ پرسش‌نامه توزیع و تحلیل شده است.

کارشناسان طرح دوم توسعه اهواز به‌منظور ویژه‌سازی این برنامه از کمیته تخصصی توسعه فناوری، آمار و GIS را به کارگروه‌های تخصصی شهر اضافه نموده‌اند.

جهت‌گیری اهداف کلان به تفکیک در سه حوزه: بین‌المللی، ملی و استانی و شهرستانی و درون‌سازمانی تدوین شده‌اند. همچنین در راستای تحقق چشم‌انداز شاخص‌هایی جهت ارزیابی اهداف کلان انتخاب شده است.

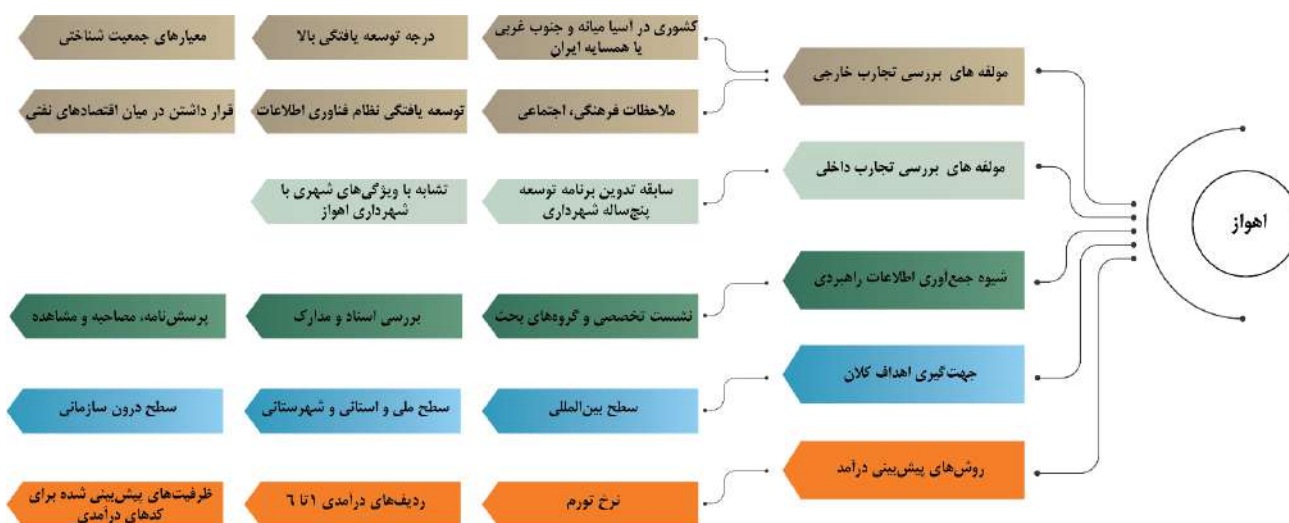
روش‌های پیش‌بینی درآمد به‌صورت تلفیقی از روش‌های:

(۱) نرخ تورم؛

(۲) استفاده از ردیف‌های درآمدی ناشی از کدهای ۱، ۲، ۳ و ۶؛

(۳) استفاده از ردیف‌های درآمدی ۱ تا ۶؛

(۴) معرفی ظرفیت‌های پیش‌بینی شده برای کدهای درآمدی.



آموزش شهروندی مدیریت کارآمد بهینه‌سازی هزینه
 شایسته‌سالاری حفظ محیط‌زیست شهرداری الکترونیک
 اسکان اضطراری موزائیک فرهنگی همدل
 هویت‌بخشی فرهنگ شهروندی مدیریت پسماند
 نیروی متخصص و متعهد ایمن سلامت روانی شهروندان روان یکپارچه‌سازی
 حفظ ارزش‌ها و هویت فرهنگی سرمایه‌گذاری خصوصی اثربخش
 برنامه محور مدیریت همگرایی شهری اهورا توسعه درون‌زا رودخانه کارون
 نیروی انسانی متخصص شهر آینده، آرام و یادگیرنده همگرایی اقوام
 مشارکت پایدار خدمات کیفی و کمی مطلوب تعاملات اجتماعی توسعه سرانه فضایی تفریحی
 پیوست فرهنگی شفاف‌سازی تاب‌آور مدیریت همگرایی شهری رضایت شهروندی
 حس مسئولیت‌پذیری شهر دانایی محور عادلانه

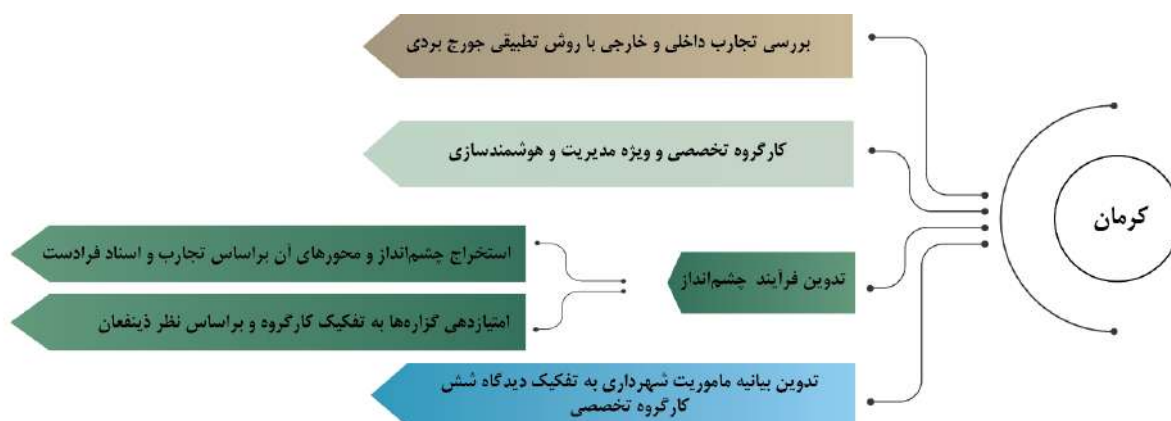
شکل ۶۹- ابرواژگان برنامه راهبردی شهر اهواز



کرمان ۱۴۰۰-۱۴۰۴

بررسی تجارب داخلی و خارجی برنامه راهبردی - عملیاتی با استفاده از روش تطبیقی جورج بردی^{۴۲} به توصیف و تفسیر وضع موجود این شهرها پرداخته شده است. روش‌شناسی و جمع‌آوری اطلاعات ترکیبی از مطالعات کتابخانه‌ای، اسناد فرادست، مصاحبه نیمه ساختاریافته، نشست‌های تخصصی و کارگاه‌های موضوعی، مشاهدات مستقیم و پرسش‌نامه‌ای و ... است. کارگروه مدیریت و هوشمندسازی همانند کلان‌شهر تبریز به‌عنوان یکی از کارگروه‌های تخصصی در برنامه مشارکت داشته است.

در تدوین فرآیند چشم‌اندازسازی، ابتدا به مطالعه اسناد فرادست و تجارب جهانی و ملی به استخراج چشم‌اندازها و محورهای مهم آن و سپس در گام بعدی ضرورت‌های مدنظر ذی‌نفعان شهر لحاظ شده است. در نهایت گزاره‌های پیشنهادی، چشم‌انداز هر کارگروه امتیازدهی و اولویت‌بندی شده‌اند. جهت تدوین بیانیه مأموریت شهرداری کرمان، ارکان اساسی آن استخراج شده و هرکدام یک از این ارکان در کارگروه‌های تخصصی شهر موردسنجش و ارزیابی قرار گرفته است. در انتها نیز برای هر یک از شش کارگروه تخصصی مأموریت مجزا تعریف گردید.



جذب فرصت‌های شغلی جدید دانش بومی شهر آموزشی - دانشگاهی
 نیروهای چندمهارتی خلاق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توانمند
 تنوع بخشی حمل‌ونقل روان نظام اطلاعاتی جامع ستادی تقویت ظرفیت گردشگری
 توزیع عادلانه امکانات تسهیل دسترسی مدیریت کارآمد منابع مالی سیاحتی و گردشگر
 رفاه بهبود کیفیت خدمات شهری زیرساخت مدرن و هوشمند
 فرصت‌های بالقوه توسعه مدیریت علمی، انسان‌محور و یکپارچگی
 پیشینه تاریخی و فرهنگی هویت و اصالت تعادل و توازن بین مناطق
 هوشمند بهبود کیفیت زندگی توسعه پایدار نشاط ساده‌سازی قوانین اقتصادی
 شهروندمحور رونق اقتصادی درآمدهای پایدار
 ارتقا جایگاه شهر

شکل ۷۰- ابرواژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر کرمان

^{۴۲} روش تطبیقی جورج بردی در چهار مرحله؛ توصیف، تفسیر، هم‌جواری و مقایسه انجام می‌شود. (رضوان‌خواه و دیگران، ۱۳۹۸، ص ۵۶-۴۵)

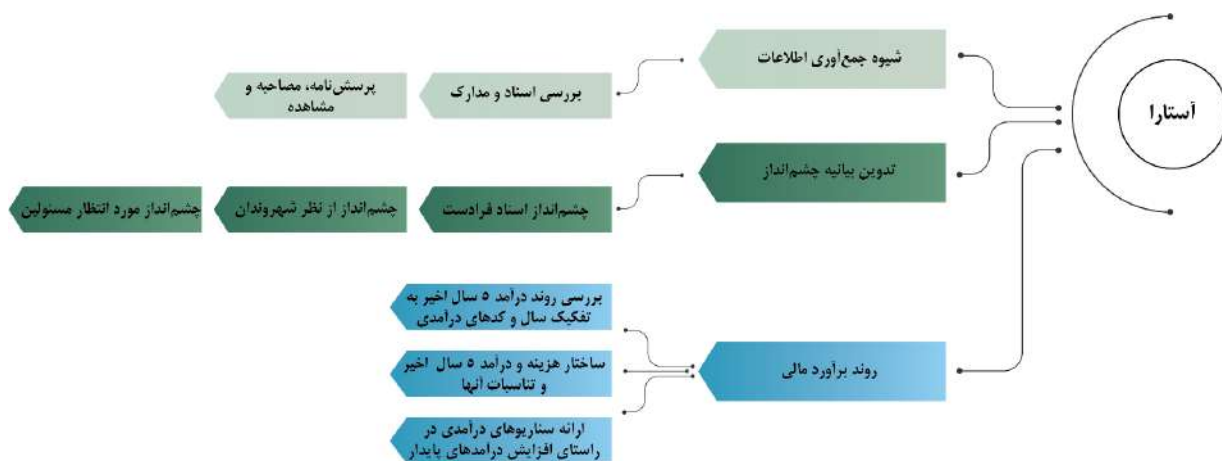


آستارا ۱۴۰۰ - ۱۴۰۵

در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر آستارا روش جمع‌آوری اطلاعات رویکردی تلفیقی از بررسی اسناد و مدارک، پرسش‌نامه، مصاحبه و مشاهده است. در مرحله تدوین فرآیند چشم‌انداز طرح به بررسی چشم‌انداز از سه بعد پرداخته شده؛ چشم‌انداز اسناد فرادست، چشم‌انداز از نظر شهروندان و چشم‌انداز مورد انتظار مسئولین.

در بخش مطالعه برآورد درآمدی، روند درآمد در پنج سال اخیر به تفکیک هر سال و کدهای درآمدی به صورت مجزا بررسی شده همچنین روند میزان هزینه و درآمد و تناسب آن‌ها در ۵ سال اخیر نیز ارزیابی شده است.

پس ارزیابی درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری در طی پنج سال گذشته، سعی شده که دو سناریو پیشنهادی در راستای افزایش درآمدهای پایدار باشند.

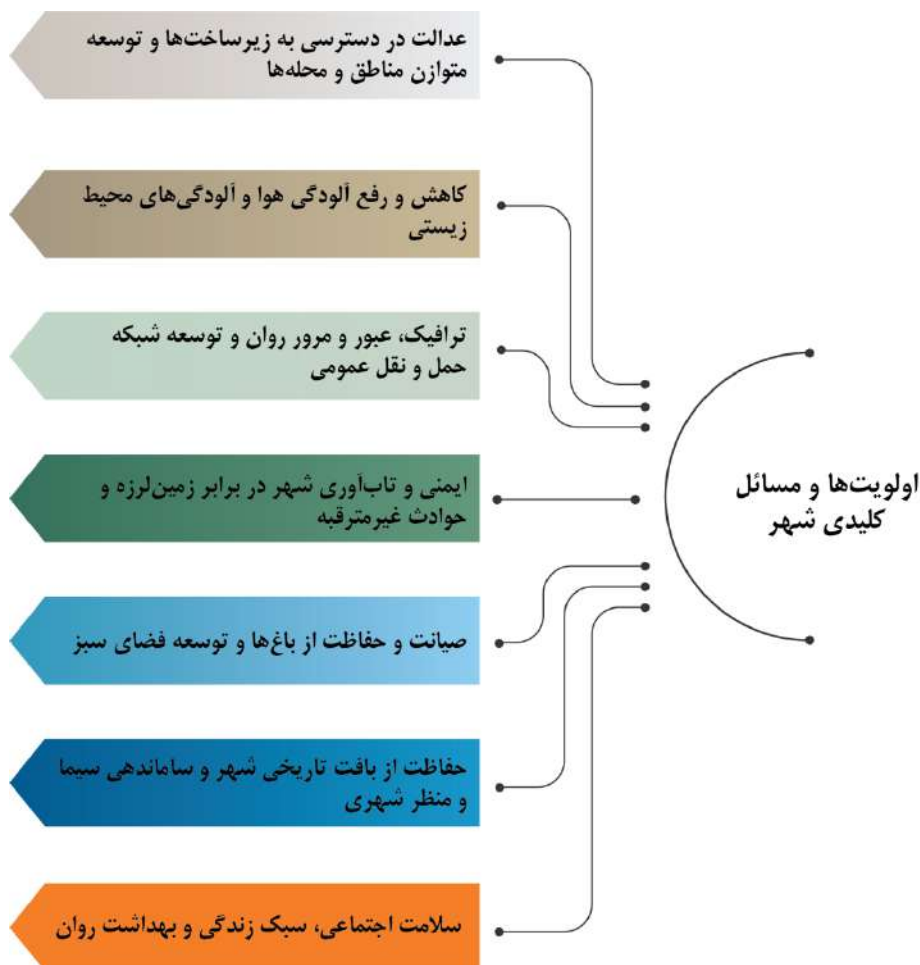
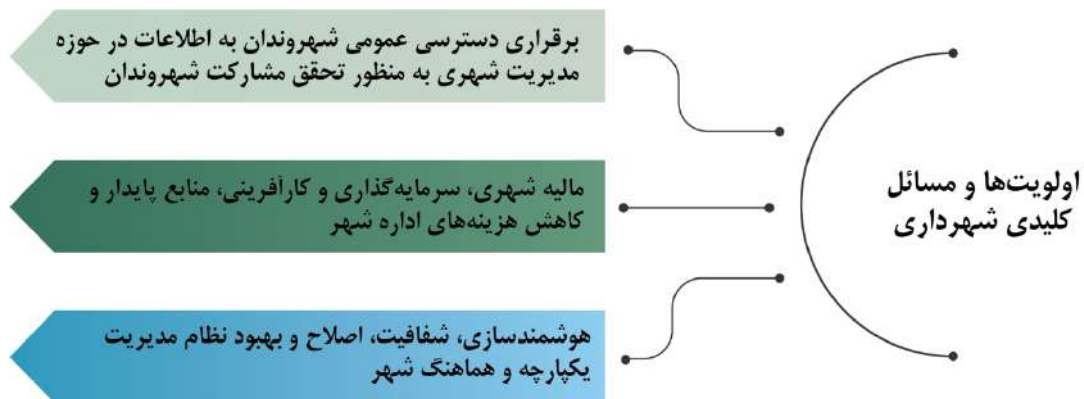


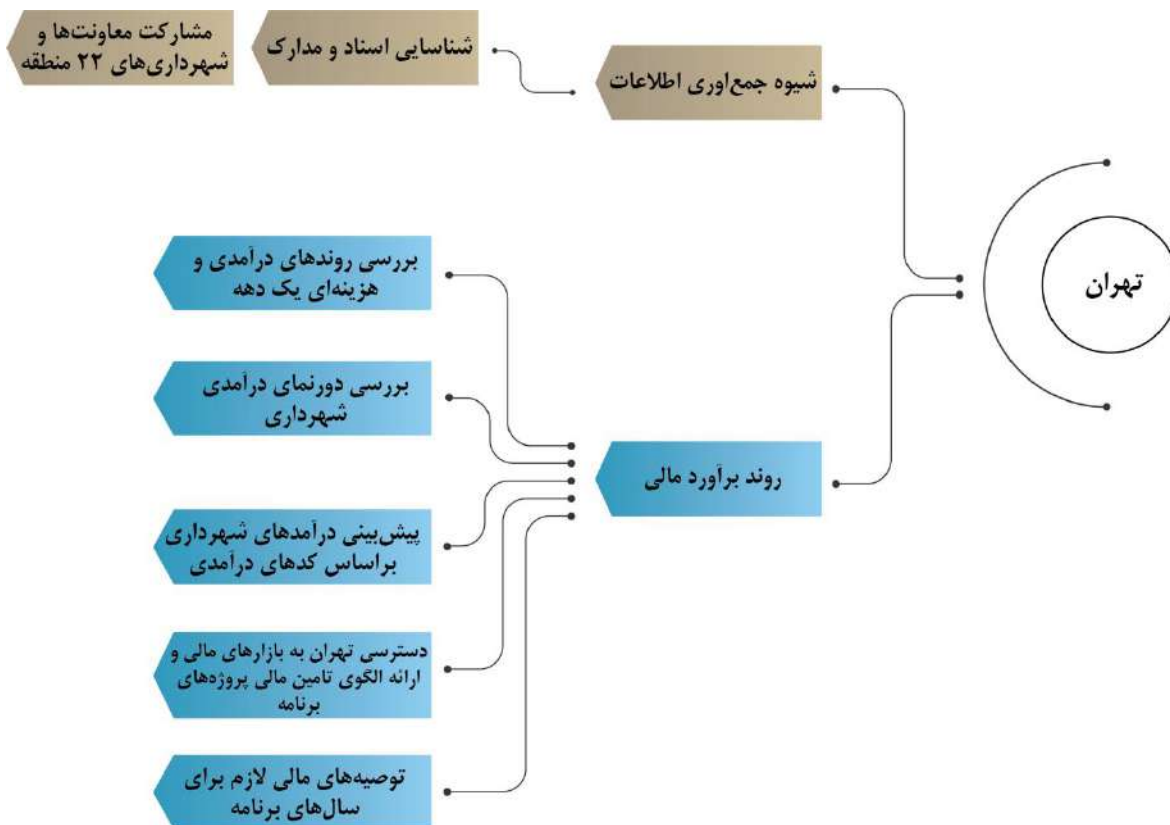
شکل ۷۱- ابرواژگان برنامه راهبردی- عملیاتی شهر آستارا



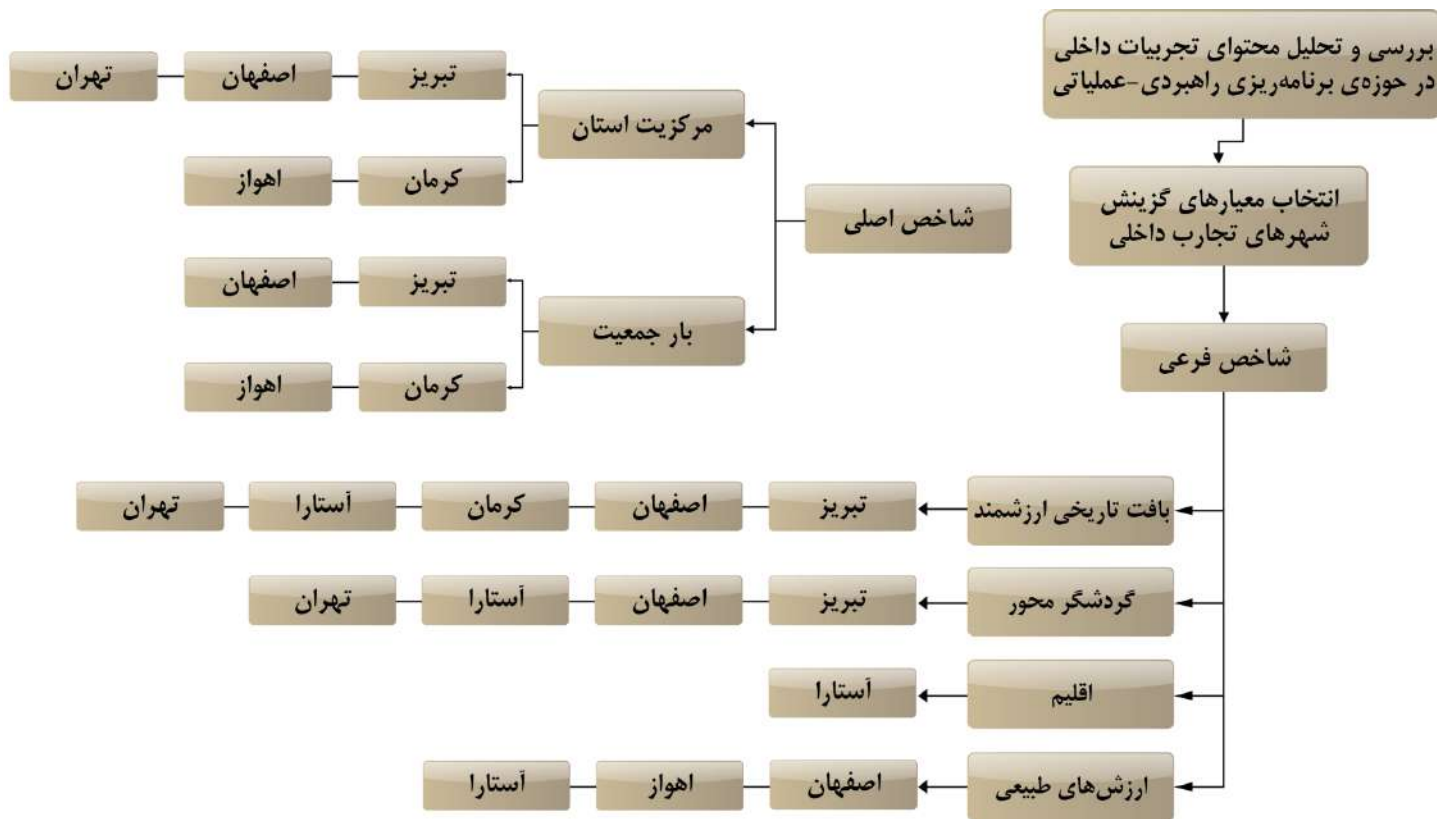
تهران ۱۳۹۸-۱۴۰۲

برنامه‌های پنج‌ساله توسعه شهر تهران (برنامه اول ۱۳۸۸-۱۳۹۲، برنامه پنج ساله دوم ۱۳۹۳-۱۳۹۷ و برنامه پنج ساله سوم ۱۳۹۸-۱۴۰۲) با رویکرد راهبردی - عملیاتی برای شهر تهران تدوین شده‌اند.

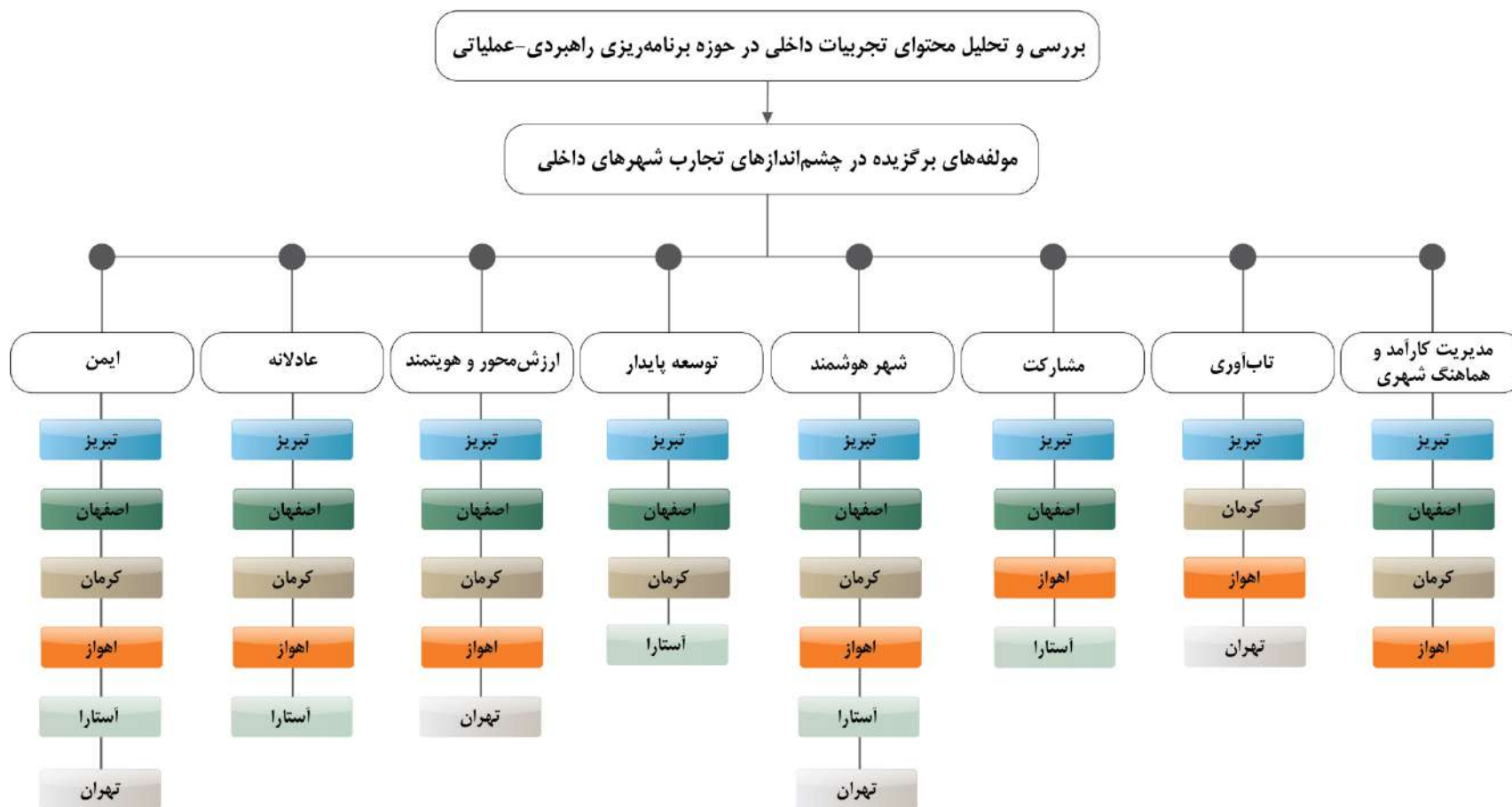




شکل ۷۲- ابرواژگان برنامه راهبردی - عملیاتی شهر تهران



شکل ۷۳- جمع بندی تجارب داخلی

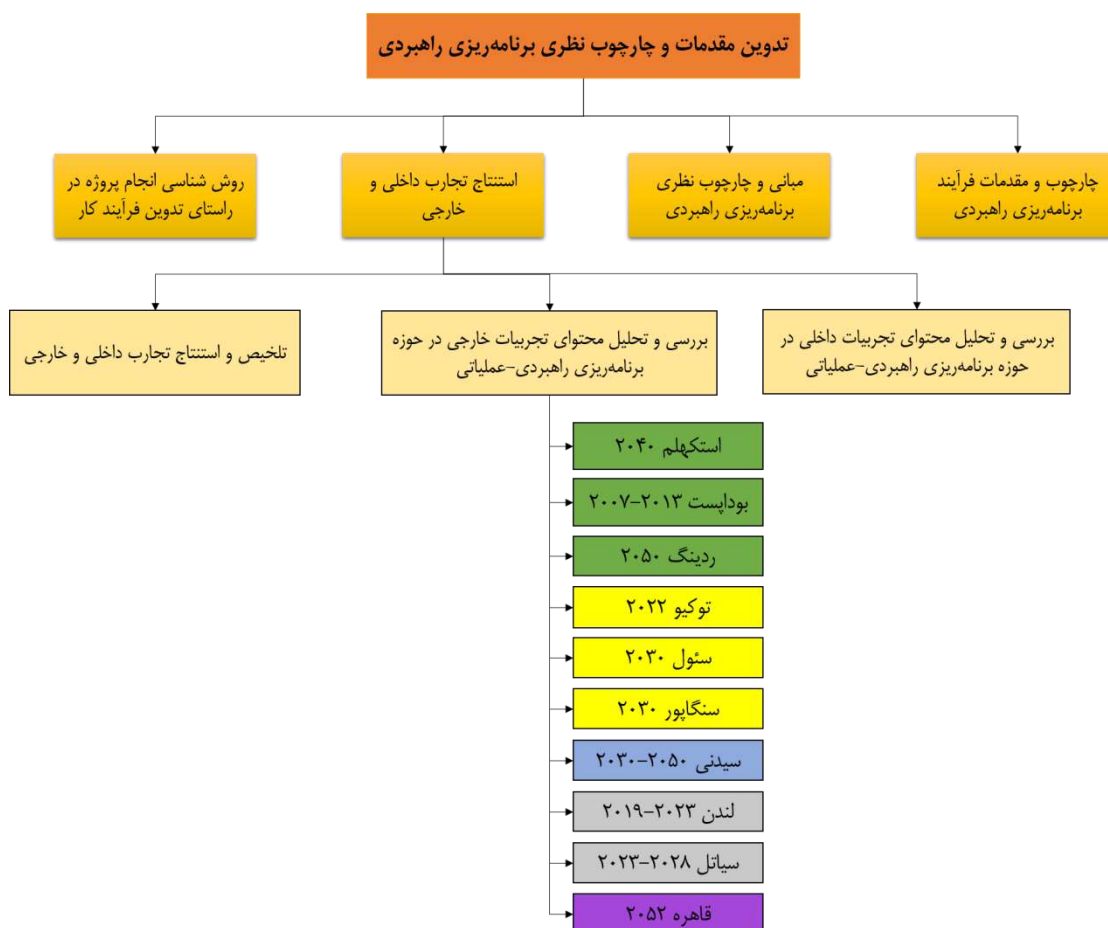


شکل ۷۴- تطبیق چشم‌اندازهای داخلی

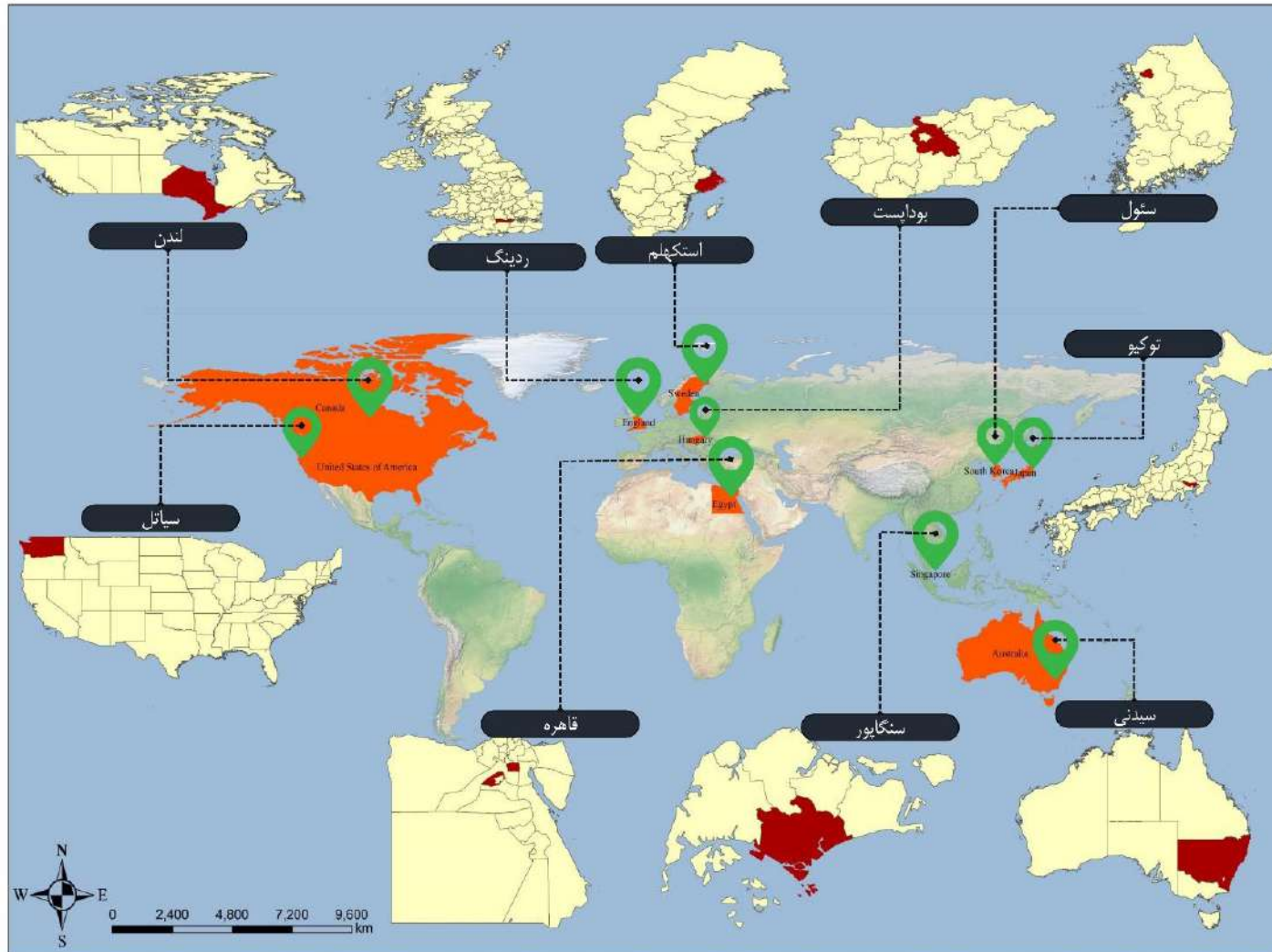


۲-۳- بررسی و تحلیل محتوای تجربیات خارجی در حوزه برنامه‌ریزی راهبردی - عملیاتی

در این بخش از گزارش به بررسی تجارب جهانی پرداخته شده است که در این روند، جستجو برای تجارب صورت گرفته در موضوع برنامه‌ریزی راهبردی شهری بدین صورت است که در ابتدا بیانگر این موضوع است که اتحادیه اروپا آغازگر این موضوع بوده و در طی سال‌های آتی در قالب فازهای متفاوت روند پیشرفت این مدل از برنامه‌ریزی را پیش برده است. همچنین اتحادیه اروپا در بازه‌های مختلف زمانی برای آن اهداف مختلفی ارائه کرده است. پس از بررسی این سند، نتیجه بر این شد که علاوه بر مطالعه تجارب انجام گرفته در قالب برنامه اتحادیه اروپا برای این قاره، به مطالعه اسناد برنامه‌ریزی راهبردی شهرهای جهان از نقاط مختلف پرداخته شود که این مطالعه شامل حداقل یک شهر از هر قاره جهان است. با در نظر گرفتن رویکردهایی از جمله اقتصادی، اجتماعی، مسکن اجتماعی، شهر هوشمند، تاب‌آوری و پایداری به این نتیجه رسیدیم که ۱۰ شهر جهان مورد بررسی قرار گرفته که اسامی این شهرها در قالب اسامی برنامه‌های راهبردی آن‌ها در شکل ذیل و همچنین نقشه توزیع فضایی موقعیت این شهرها بر نقشه جهان است، نشان داده شده‌اند.



شکل ۷۵- روند مطالعاتی تجارب خارجی



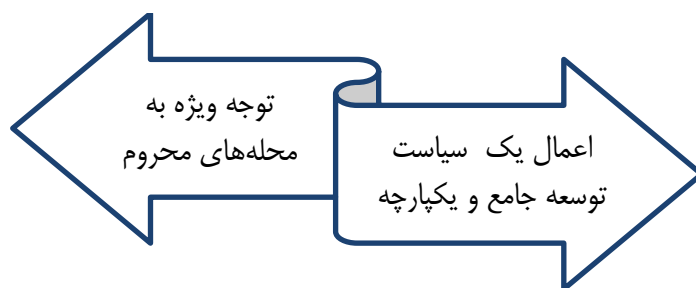
نقشه ۹- توزیع فضایی موقعیت شهرهای مورد مطالعه در نقشه جهان

۳-۲-۱-۱ - سیر تاریخی برنامه‌ریزی راهبردی شهری در اروپا

اتحادیه اروپا^{۴۳} گفتمان کاملی در مورد شهرها و توسعه آن‌ها در دهه‌های گذشته انجام داده است. از اواخر دهه ۱۹۹۰، جلسات دوره‌ای بین وزیران مسئول توسعه شهری منجر به تثبیت دیدگاه اتحادیه اروپا در مورد مسئله «قانون شهری»^{۴۴} شد که می‌تواند به رویکرد اتحادیه اروپا برای توسعه شهری پایدار^{۴۵} سبب شود. این رویکرد در طول سال‌ها و به لطف ابتکارات شهری ترویج شده توسط اتحادیه اروپا در قالب «سیاست انسجام»^{۴۶} و سایر ابتکارات خاص شهری، اصلاح شده است.

سال ۲۰۰۷ یک سال تعیین‌کننده در این روند طولانی بود؛ در این سال منشور لایپزیگ^{۴۷} در مورد شهرهای پایدار در یک نشست غیررسمی وزیران که تحت ریاست شورای اتحادیه اروپا در آلمان برگزار شد، امضا گردید. منشور لایپزیگ دو اصل کلیدی را برای توسعه پایدار شهری ارائه می‌دهد:

- اعمال یک سیاست توسعه جامع و یکپارچه
- توجه ویژه به محله‌های محروم



شکل ۷۶- اصول کلیدی منشور لایپزیگ

همچنین سال ۲۰۰۷ آغاز دوره جدید برنامه‌ریزی (۲۰۱۴-۲۰۰۷) بود و سیاست‌های توسعه پایدار شهری به دنبال به رسمیت شناخته شدن طرح‌های شهری به‌طور کامل در طرح‌های بودجه اتحادیه اروپا ادغام شدند، به‌عبارت‌دیگر آن‌ها بخشی از جریان اصلی سیاست انسجام شدند.

در طول دوره برنامه‌ریزی ۲۰۲۰-۲۰۱۴، سیاست انسجام، توسعه پایدار شهری را اجباری کرده است (۵٪ از صندوق توسعه منطقه‌ای اروپا، برای توسعه پایدار شهری در هر کشور عضو در نظر گرفته شده است) و بر بعد راهبردی رویکرد یکپارچه تأکید شده است. علاوه بر این، ابزارهای جدیدی برای اجرای راهبردها در مناطق شهری، شامل سرمایه‌گذاری سرزمینی یکپارچه^{۴۸} و

⁴³ European Union (EU)

⁴⁴ Urban Acquis

⁴⁵ Sustainable Urban Development (SUD)

⁴⁶ Cohesion Policy

⁴⁷ Leipzig Charter

⁴⁸ Integrated Territorial Investment (ITI)



توسعه محلی تحت رهبری جامعه^{۴۹} معرفی شده‌اند. این دو راهبرد به ترتیب بر اهمیت ادغام چندین صندوق و تعامل با جامعه محلی تأکید می‌کنند.



شکل ۷۷- راهبردهای توسعه پایدار شهری در طول دوره برنامه‌ریزی ۲۰۲۰-۲۰۱۴

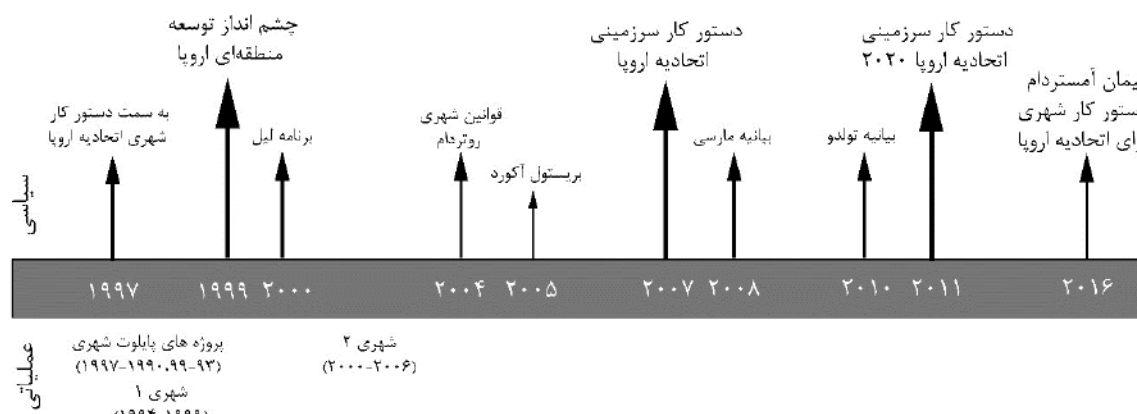
همچنین ویژگی‌های کلیدی توسعه شهری پایدار در دوره برنامه‌ریزی آتی یعنی ۲۰۲۱-۲۰۲۷ حفظ خواهد شد، این در حالی است که پیشنهاد شده است تا حداقل درصد بودجه اختصاص یافته از صندوق توسعه منطقه‌ای اروپا برای توسعه پایدار شهری به ۶٪ افزایش یابد. با تجزیه و تحلیل این نقاط عطف، شاخصه‌های اصلی رویکرد اتحادیه اروپا در برابر توسعه شهری پایدار و یکپارچه را می‌توان به شرح زیر مشخص کرد:

- رویکردی که یک چشم‌انداز راهبردی را برای توسعه مناطق شهری ترویج می‌کند؛
- رویکردی که شهرها را در هر اندازه‌ای هدف قرار می‌دهد و ادغام را در مقیاس‌های مختلف، از محله‌ها گرفته تا مناطق وسیع‌تر، ترویج می‌کند؛
- یک حکومت چند سطحی و با رویکرد چند ذینفعی که ذینفعان مختلف را بر اساس نقش‌ها، مهارت‌ها و مقیاس مداخله مربوطه هماهنگ و تضمین می‌کند که شهروندان به‌طور فعال درگیر هستند؛
- یک رویکرد یکپارچه برای تمام شهرها که آن‌ها را به کار در حوزه‌های سیاست سوق می‌دهد؛
- رویکردی مبتنی بر ادغام چندین منبع مالی؛ و
- رویکردی که منطق نتیجه‌گرا را ترویج و چارچوب‌هایی را برای نظارت و ارزیابی ایجاد می‌کند.

⁴⁹ Community-led Local Development (CLLD)



شکل ۷۸- شاخصه‌های اصلی رویکرد اتحادیه اروپا در برابر توسعه شهری پایدار و یکپارچه



شکل ۷۹- نمودار سیر تحول برنامه‌ریزی راهبردی اتحادیه اروپا

توسعه پایدار شهری که تحت سیاست انسجام اتحادیه اروپا ترویج شده است، به‌طور منسجم بر اهمیت وجود یک چارچوب راهبردی تأکید دارد. یک شرط کلیدی برای موفقیت مداخلات صندوق توسعه منطقه‌ای اروپا^{۵۰} این است که اطمینان حاصل شود که سرمایه‌گذاری‌های فردی، بخشی از یک راهبرد بلندمدت به همراه یک محتوای نوآورانه است. به‌طور دقیق‌تر، در دوره برنامه‌ریزی ۲۰۱۴-۲۰۲۰، توسعه شهری پایدار باید از طریق راهبردهایی که اقدامات یکپارچه را تعیین می‌کند، عملیاتی شود. در مقررات پس از ۲۰۲۰، تأکید بر رویکرد راهبردی توسعه شهری پایدار قوی‌تر از پیش است. هدف پیشنهادی جدید یعنی «اروپا نزدیک‌تر به شهروندان» فرصت‌هایی را که راهبردهای یکپارچه برای شهر آینده و شهروندان آن وجود دارد را برجسته می‌کند.

⁵⁰ European Regional Development Fund (ERDF)

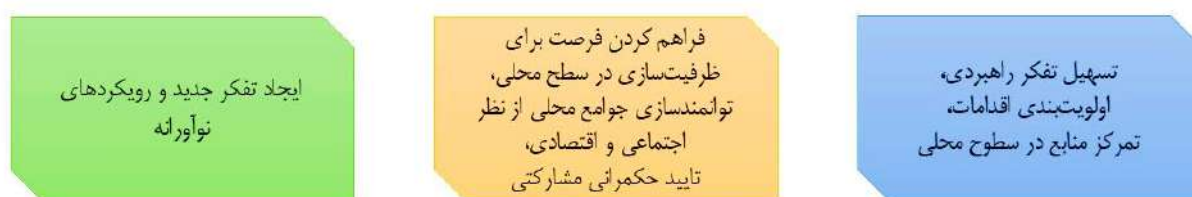


علاوه بر این، برنامه‌ریزی راهبردی یکی از سه عنصر اصلی - همراه با مقیاس و ذینفعان - است که اصول سیاست شهری سازمان همکاری اقتصادی و توسعه⁵¹ را ساختار می‌دهد.

برای بهبود مؤثر مسیر توسعه شهرها، برنامه‌ریزی راهبردی نیازمند فرآیندهای برنامه‌ریزی جمعی و چشم‌اندازهای متناسب و واقعی است. علاوه بر این، تغییری از برنامه‌ها و راه‌حل‌های ثابت به سمت فرآیند تطبیقی که شامل مدیریت تغییر است، صورت گرفته است. استراتژی‌های توسعه پایدار شهری نشان‌دهنده شیوه‌ای متفاوت از کار بین سطوح اداری در یک سیستم حکمرانی چند سطحی است و نقشه‌هایی را تولید می‌کند که شامل ذینفعان مرتبط مانند شهروندان، شرکت‌ها و سازمان‌ها است.

سیاست‌های کلی که در این برنامه در نظر گرفته شده است شامل موارد زیر است:

- تسهیل تفکر راهبردی، اعمال اولویت‌بندی اقدامات و تمرکز منابع در سطوح محلی؛
- فراهم کردن فرصت‌هایی برای ظرفیت‌سازی در سطح محلی، توانمندسازی جوامع محلی برای اجرای طرح‌های توسعه اجتماعی و اقتصادی و تأیید حکمرانی مشارکتی و مشارکت عمومی در توسعه راهبردی یک منطقه؛
- ایجاد تفکر جدید و رویکردهای نوآورانه.



شکل ۸۰- سیاست‌های کلی برنامه اتحادیه اروپا

حال که با مسیر برنامه‌ریزی راهبردی اتحادیه اروپا آشنا شدیم در ادامه مباحث به بررسی برنامه‌های شهرهای متفاوت از نقاط مختلف جهان در قالب معرفی محدوده، مقدمه برنامه، روش‌شناسی برنامه و بیان چشم‌اندازها، اهداف، راهبردها و سیاست‌های آن‌ها خواهیم پرداخت.

⁵¹ Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD)

۳-۱-۱- استکهلم، سوئد^{۵۲}

• معرفی محدوده

استکهلم پایتخت و بزرگ‌ترین شهر سوئد و بزرگ‌ترین منطقه شهری در اسکاندیناوی با جمعیت ۹۸۰۰۰۰ نفر در سال ۲۰۲۱ است. این شهر در چهارده جزیره جایی که دریاچه مالارن^{۵۳} به دریای بالتیک^{۵۴} می‌ریزد، امتداد دارد. در قسمت شرقی خارج شهر و در امتداد ساحل، مجمع‌الجزایر استکهلم قرار دارد. این منطقه از عصر حجر، در هزاره ششم قبل از میلاد، تحت سکونت بوده است و در سال ۱۲۵۲ میلادی توسط دولتمرد سوئدی، بیرگر جارل^{۵۵}، به‌عنوان یک شهر تأسیس شد. برای چندصد سال، استکهلم پایتخت فنلاند نیز بود. استان استکهلم به‌تنهایی بیش از یک‌سوم تولید ناخالص داخلی کشور سوئد را تشکیل می‌دهد و از نظر تولید ناخالص سرانه در بین ۱۰ منطقه برتر اروپا قرار دارد. این شهر که به‌عنوان یک شهر آلفا جهانی^{۵۶} رتبه‌بندی می‌شود، بزرگ‌ترین شهر اسکاندیناوی و مرکز اصلی دفتر مرکزی شرکت‌ها در منطقه نوردیک^{۵۷} است.

• مقدمه برنامه^{۵۸}

استکهلم به‌سرعت در حال گسترش است. تخمین زده می‌شود که تا سال ۲۰۴۰، جمعیت این شهر نزدیک به ۱,۳ میلیون نفر خواهد بود. این بدان معناست که استکهلم باید سخت تلاش کند تا همگام با زمان، توسعه یابد. این شهر، خانه شرکت‌های در حال رشد است و کسب‌وکارهای بسیاری تمایل دارند در آنجا فعالیت کنند و همین امر منجر به رشد مثبت استکهلم خواهد بود چراکه بازار کار جذابیت بالایی دارد و مردم را از تمام نقاط جهان به این شهر می‌کشاند و همین دعوت‌کنندگی است که ضرورت وجود پیش‌دبستانی، مدارس و محل کار را برای استکهلم ایجاد می‌کند. در این شهر، ساکنان سالخورده باید احساس ایمنی و امنیت کنند و توانایی یافتن مسکن جدید را داشته باشند. استکهلم همچنین باید شهری پررونق با فرهنگ و سرگرمی‌های متنوع باقی بماند، درواقع «شهری جذاب برای همه». علاوه بر این، تلاش بر این است که برای شکاف‌های اجتماعی موجود در شهر برنامه‌ریزی بهتری صورت گیرد تا همه ساکنان استکهلم فرصت‌های مناسبی برای رسیدن به رؤیاهای خود داشته باشند. افزایش سریع جمعیت مستلزم یک برنامه‌ریزی بلندمدت و یک هدف روشن است و این امر در چشم‌انداز ۲۰۴۰ ارائه می‌شود. این چشم‌انداز، ترسیم هدف جدید شهر استکهلم برای توسعه پایدار در ابعاد اجتماعی، مالی، اقتصادی و دموکراتیک در دهه‌های آینده است. این چشم‌انداز زمینه توسعه استکهلم را فراهم می‌آورد. برای موفقیت، باید روابط استکهلم با سایر شهرها و سازمان‌های منطقه تقویت شود و با مردم استکهلم گفتگوی غنی‌تری صورت گیرد. این چشم‌انداز در زندگی روزمره شهروندان استکهلم به واقعیت تبدیل خواهد شد. تصمیم شورای شهر برای تصویب «استکهلم برای همه» آغاز توسعه بلندمدت و توسعه محلی در بخش‌های مختلف شهر است.

⁵² Sweden, Stockholm

⁵³ Malaren

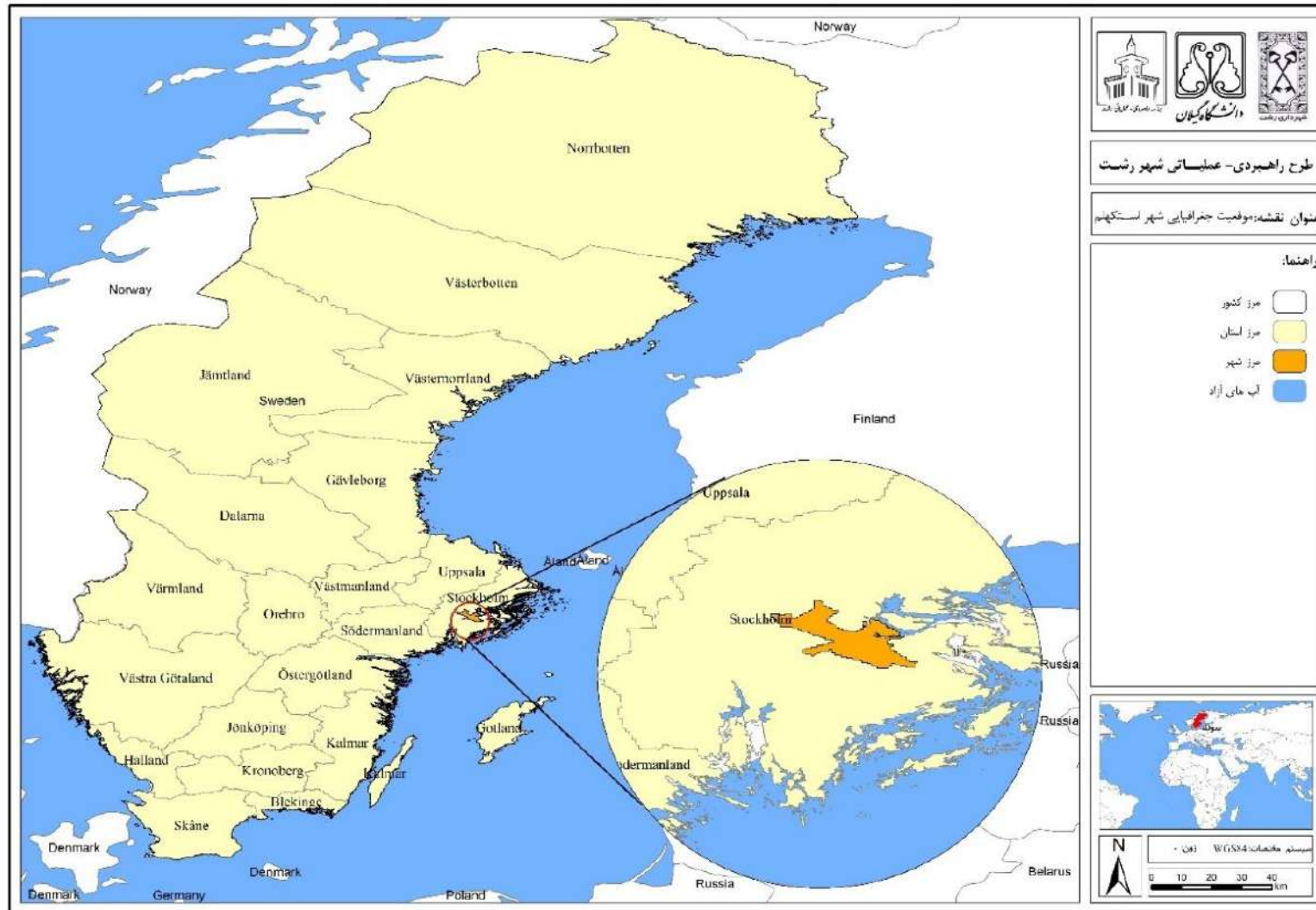
⁵⁴ Baltic

⁵⁵ Birger Jarl

⁵⁶ شبکه تحقیقاتی جهانی شدن و شهرهای جهان (Globalization and World Cities) اتاق فکری است که به بررسی روابط بین شهرهای جهان در زمینه جهانی شدن می‌پردازد. این دانشگاه در بخش جغرافیا دانشگاه لافورو (Loughborough University) در لسترشایر (Leicestershire)، بریتانیا مستقر است. GaWC توسط پیتر جی. تیلور (Peter J. Taylor) در سال ۱۹۹۸ تأسیس شد. او به همراه جان بیورستاک (Jon Beaverstock) و ریچارد جی. اسمیت (Richard G. Smith)، دسته بندی دوسالانه GaWC از شهرهای جهان را بر اساس ارتباط بین‌المللی آن‌ها در سطوح "آلفا"، "بتا" و "گاما" ایجاد کردند.

⁵⁷ Nordic

⁵⁸ Vision 2040: A Stockholm for everyone

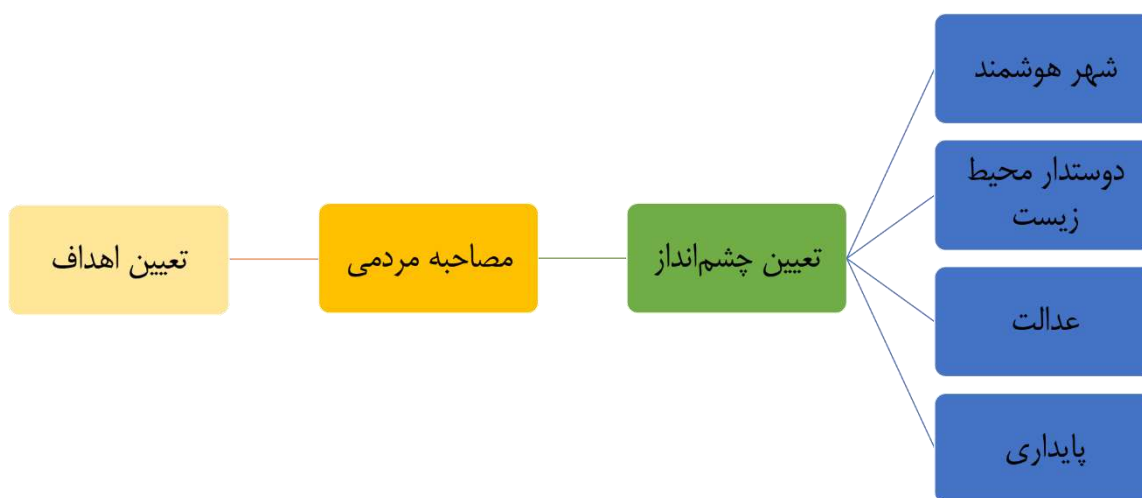


نقشه ۱۰- موقعیت جغرافیایی شهر استکهلم

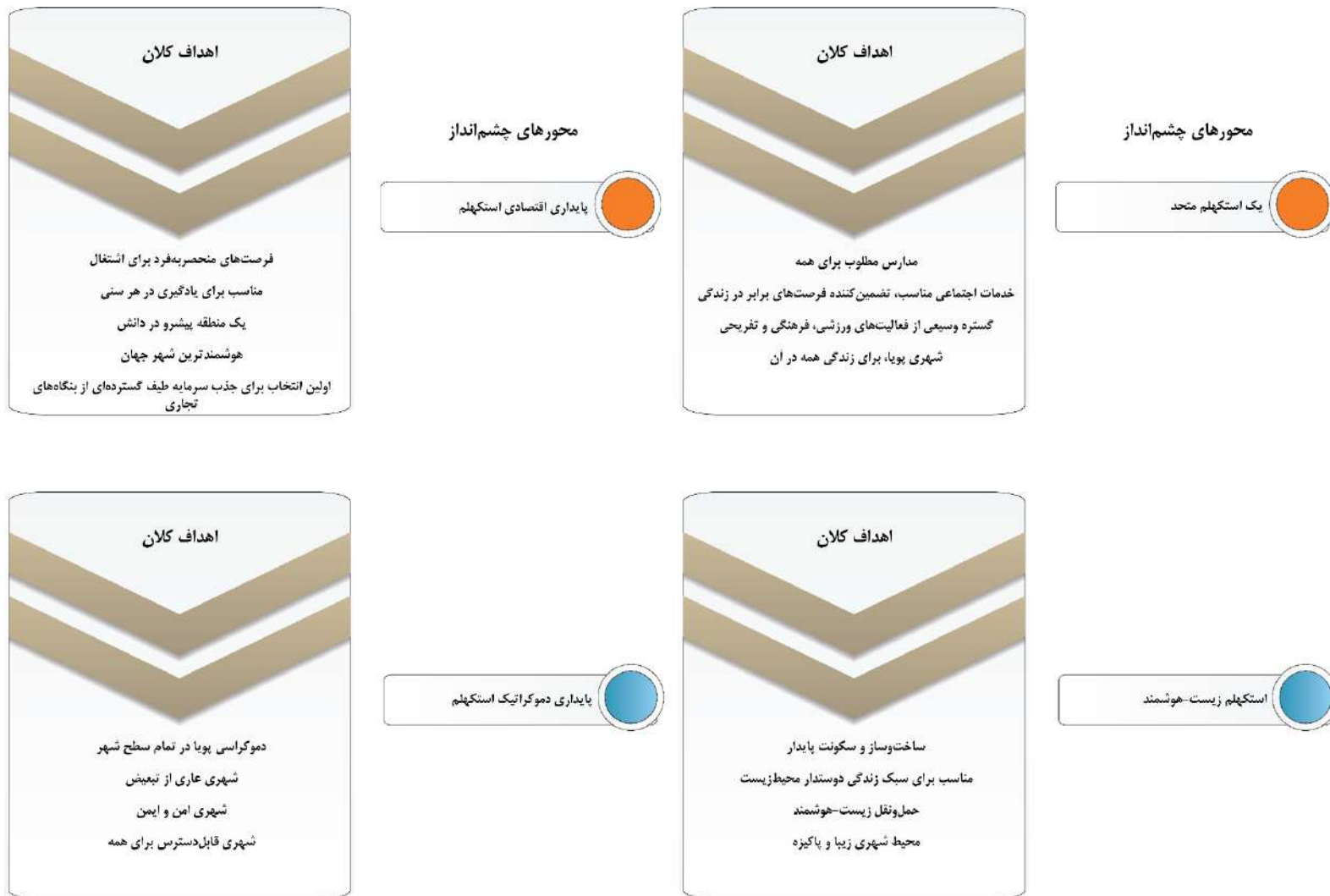


• روش‌شناسی

در این برنامه در ابتدا چشم‌اندازهای موردنظر تعریف و سپس بیانیه‌ای برای این چشم‌اندازها ارائه شده است. در گام بعد اهداف طرح در قالب چهار رویکرد پایداری، عدالت، محیط‌زیست و شهر هوشمند تعریف شده‌اند، این اهداف مبتنی بر رویکردهای نام‌برده به تبیین جزئیاتی پرداخته که برگرفته از مصاحبه با شهروندان از اقشار مختلف فرهنگی، اجتماعی است. همچنین به سبب مستندسازی فرآیند تدوین این برنامه به ارائه اسناد تصویری مشارکت گروه‌های ذینفع پرداخته شده است. نمودار ذیل نمایانگر فرآیند کلی برنامه‌ریزی راهبردی شهر استکهلم است:



شکل ۸۱- فرآیند تدوین برنامه راهبردی استکهلم



شکل ۸۲- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی استکهلم

۳-۱-۳-۲- بوداپست، مجارستان^{۵۹}

• معرفی محدوده

بوداپست پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر کشور مجارستان است. این شهر نهمین شهر بزرگ اتحادیه اروپا از نظر جمعیت در محدوده شهر و دومین شهر بزرگ در رودخانه دانوب^{۶۰} است. این شهر دارای جمعیتی بالغ بر ۱۷۵۲۲۸۶ نفر در سال ۲۰۱۷ در زمینی به مساحت ۵۲۵ کیلومتر مربع (۲۰۳ مایل مربع) است. بوداپست یک نخست‌شهر است که ۳۳ درصد از جمعیت مجارستان را در خود جای داده است. تاریخ بوداپست زمانی آغاز شد که یک سکونتگاه سلتی^{۶۱} اولیه به شهر رومی آکوینکوم^{۶۲}، پایتخت پانونیای پایین^{۶۳} تبدیل شد. مجارها در اواخر قرن نهم وارد این قلمرو شدند، اما این منطقه توسط مغول‌ها در سال‌های ۱۲۴۱-۱۲۴۲ غارت شد. در قرن پانزدهم بوداپست- که در آن زمان با عنوان بودا^{۶۴} شناخته می‌شد- بازسازی شد تا به یکی از مراکز فرهنگ اومانیستی رنسانس تبدیل شود. نبرد موهاچ^{۶۵} در سال ۱۵۲۶ حدود ۱۵۰ سال حکومت عثمانی را به دنبال داشت. پس از فتح مجدد بودا در سال ۱۶۸۶، این منطقه وارد عصر جدیدی از رونق شد و پس از اتحاد بودا^{۶۶}، اوبودا^{۶۷} و پست^{۶۸} در ۱۷ نوامبر ۱۸۷۳، پست-بودا^{۶۹} به یک شهر جهانی تبدیل شد و نام «بوداپست» به پایتخت جدید داده شد. بوداپست همچنین به‌عنوان پایتخت مشترک امپراتوری اتریش-مجارستان، یک قدرت بزرگ بود که در سال ۱۹۱۸ پس از جنگ جهانی اول منحل شد. این شهر نقطه کانونی انقلاب مجارستان در سال ۱۸۴۸، نبرد بوداپست در سال ۱۹۴۵ و همچنین انقلاب ۱۹۵۶ مجارستان بود.

بوداپست یک شهر جهانی با نقاط قوت در تجارت، اقتصاد، رسانه، هنر، مد، تحقیق، فناوری، آموزش و سرگرمی است. سیستم متروی شهر، «متروی بوداپست» که در سال ۱۸۹۶ افتتاح شد، به ۱,۲۷ میلیون نفر و شبکه تراموا بوداپست روزانه به ۱,۰۸ میلیون مسافر خدمات‌رسانی می‌کند. منطقه مرکزی بوداپست در امتداد رودخانه دانوب به‌عنوان میراث جهانی یونسکو طبقه‌بندی شده است و دارای چندین بنای برجسته معماری کلاسیک از جمله پارلمان مجارستان^{۷۰} و قلعه بودا^{۷۱} است. این شهر همچنین دارای حدود ۸۰ چشمه زمین‌گرمایی، بزرگ‌ترین سیستم غار آب حرارتی، دومین کنیسه بزرگ و سومین ساختمان پارلمان در جهان است. بوداپست سالانه حدود ۱۲ میلیون گردشگر بین‌المللی را به خود جذب می‌کند و به‌عنوان یک مقصد بسیار محبوب در اروپا شناخته می‌شود.

⁵⁹ Hungary, Budapest

⁶⁰ Danube river

⁶¹ Celtic

⁶² Aquincum

⁶³ Lower Pannonia

⁶⁴ Buda

⁶⁵ The Battle of Mohács

⁶⁶ Buda

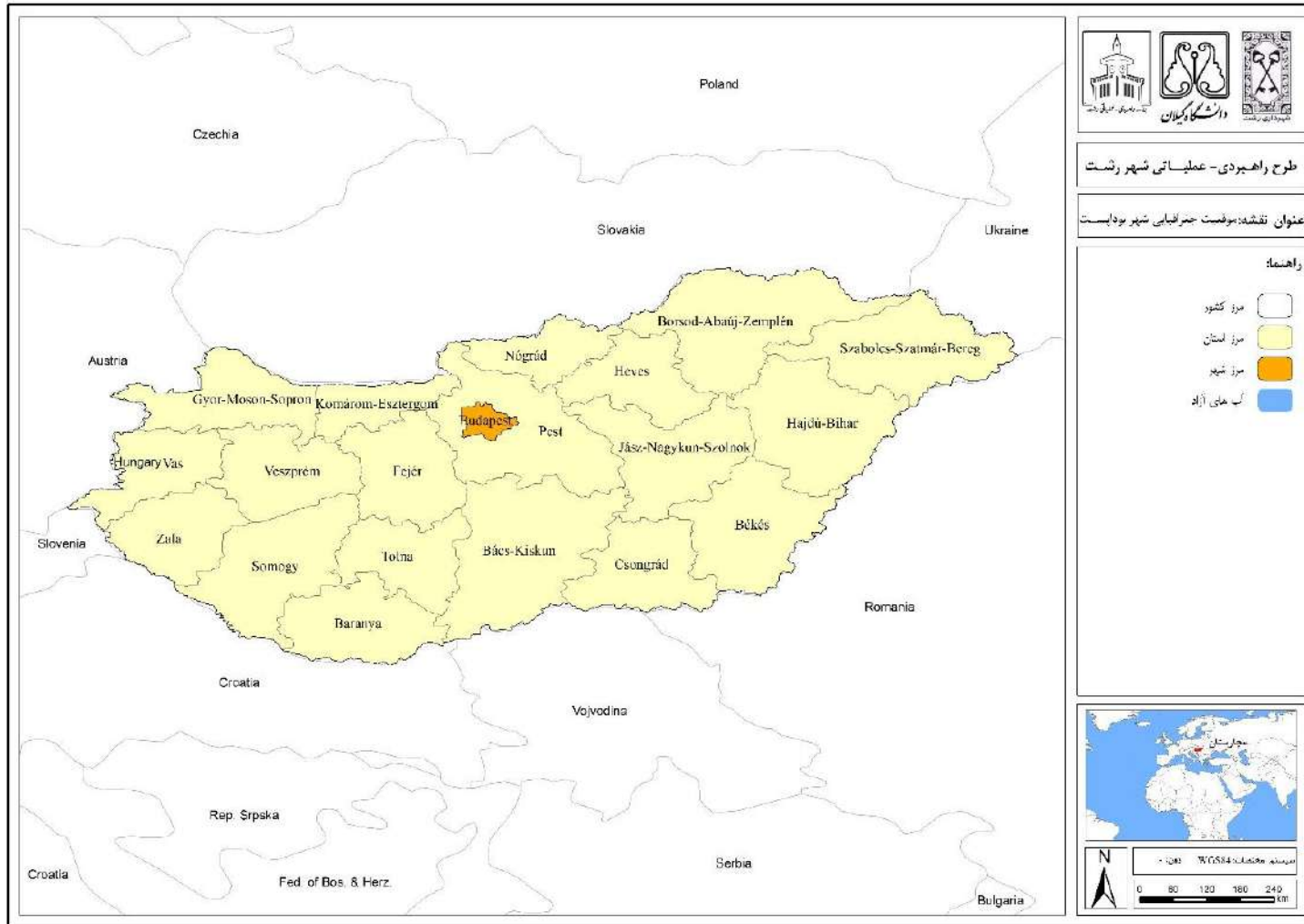
⁶⁷ Óbuda

⁶⁸ Pest

⁶⁹ Pest-Buda

⁷⁰ Hungarian Parliament

⁷¹ the Buda Castle



نقشه ۱۱ - موقعیت جغرافیایی بوداپست



• مقدمه برنامه ۷۲

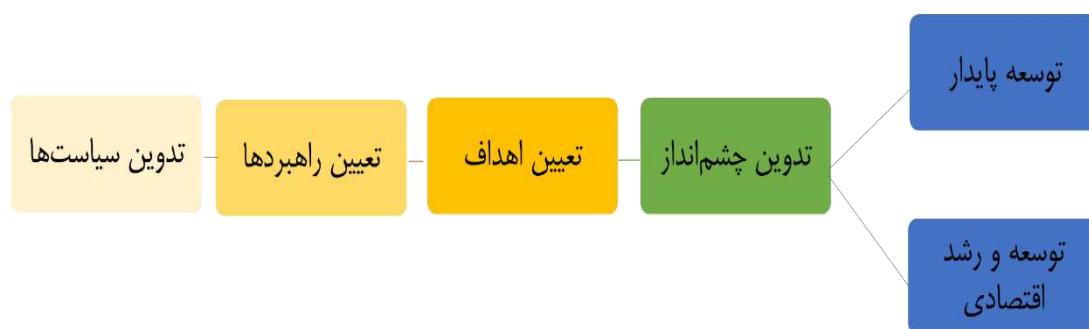
اهداف این برنامه در توسعه مجارستان در اول ژانویه ۲۰۰۷ به نقطه عطفی می‌رسد تا با استفاده از ۲۲,۴ میلیارد یورو از صندوق‌های ساختاری و صندوق انسجام اتحادیه اروپا، در جهت دستیابی به اهداف حرکت کند. همچنین یکی از چالش‌هایی که ممکن بود این برنامه با آن مواجه شود برخورد با مسائلی بود که می‌توانست مانع پیشرفت باشد؛ اما این برنامه می‌توانست منجر به رسیدن به اهداف تعیین شده دولت مجارستان و یا حتی رسیدن به سطحی متوسط از معیارهای تعیین شده توسط اتحادیه اروپا تا سال ۲۰۱۳ شود.

اقدامات خاصی توسط دولت در عملکرد بخش عمومی مورد نیاز است تا اطمینان حاصل شود که این روند همسویی مجدد که برای مدت طولانی از جنبه‌های مختلف موفقیت‌آمیز بوده است، می‌تواند پایدار بماند. همچنین به منظور اطمینان از اینکه مجارستان می‌تواند در رقابت در راستای دستور کار لیسیون اتحادیه اروپا^{۷۳}، استراتژی مجارستان بر بهبود اشتغال و رشد جهانی باقی بماند، درحالی که به اصل پایداری گوتنبرگ^{۷۴} نیز احترام می‌گذارد.

برنامه توسعه جدید مجارستان به عنوان یک استراتژی بر اساس مهم‌ترین یافته‌های سیاست توسعه‌ای و با توجه به الزامات جامعه و اسناد استراتژیک داخلی تدوین شده است. این استراتژی چارچوب مرجع استراتژیک ملی مجارستان برای استفاده از وجوه حاصل از صندوق‌های ساختاری و صندوق انسجام اتحادیه اروپا بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۳ است.

• روش‌شناسی

بوداپست یک شهر جهانی با نقاط قوت در تجارت، اقتصاد، رسانه، هنر، مد، تحقیق، فناوری، آموزش و سرگرمی است، در نتیجه رویکرد اصلی این شهر توسعه اقتصادی از طریق گسترش زیرساخت‌ها و امکانات سرمایه‌گذاری است. همچنین بیشترین تمرکز اهداف و راهبردهای این برنامه متوجه ابعاد اقتصادی-اجتماعی و همچنین رسیدن به پایداری در ابعاد مختلف اعم از زیست‌محیطی، حمل‌ونقل و ... است:



شکل ۸۳- فرآیند تدوین برنامه راهبردی بوداپست

⁷² The New Hungary Development plan: National strategic Reference framework of Hungary 2007-2013

⁷³ the Lisbon Agenda of the European Union

⁷⁴ the Gothenburg principle of sustainability



شکل ۸۴ - سند چشم‌انداز برنامه راهبردی بوداپست

۳-۱-۳-۳- ردینگ، انگلستان^{۷۵}

• معرفی محدوده

ردینگ یک شهرک و محله در برکشایر^{۷۶} انگلستان است که در دره تیمز^{۷۷} و در محل تلاقی رودخانه‌های تیمز^{۷۸} و کنت^{۷۹} واقع شده است. ردینگ در ۴۰ مایلی (۶۴ کیلومتری) شرق سویندون^{۸۰}، ۲۴ مایلی (۳۹ کیلومتری) جنوب آکسفورد^{۸۱}، ۴۰ مایلی (۶۴ کیلومتری) غرب لندن^{۸۲} و ۱۶ مایلی (۲۶ کیلومتری) شمال باسینگ استوک^{۸۳} قرار دارد.

اگرچه ردینگ هنوز به‌طور رسمی «شهر» نیست، اما بخشی از یکی از پر جنب و جوش‌ترین و مرتبط‌ترین مناطق اقتصادی شهری در بریتانیا^{۸۴} است. ردینگ به‌عنوان بخشی از یک منطقه کاربردی گسترده‌تر شهری (شامل بخشی از برکشایر غربی و ووکینگهام^{۸۵})، جمعیتی بالغ بر ۳۳۷۰۰۰ نفر در سال ۲۰۲۱ دارد و قرار است تا سال ۲۰۳۷ این تعداد به ۳۶۲۰۰۰ نفر افزایش یابد. علیرغم اندازه آن، اقتصاد ردینگ که در سطح ملی و بین‌المللی به شکل شبکه‌ای و به‌هم‌پیوسته است، یکی از قوی‌ترین اقتصادها مبتنی بر خدمات تجاری پیشرفته و صنعت فناوری پیشرفته در بریتانیا است که برای نوآوری و سرمایه‌گذاری داخلی بسیار مهم هستند. موفقیت و شکوفایی اقتصادی ردینگ مبتنی بر اتصال فیزیکی و مجازی آن در سطح ملی و بین‌المللی است، اما این موضوع چالش‌های منابع طبیعی و آلودگی را نیز به همراه دارد، زیرا به دنبال حفظ و ارتقای موقعیت خود در یک بازار جهانی و رقابتی است.

⁷⁵ England, Reading

⁷⁶ Berkshire

⁷⁷ Thames Valley

⁷⁸ Thames

⁷⁹ Kennet

⁸⁰ Swindon

⁸¹ Oxford

⁸² London

⁸³ Basingstoke

⁸⁴ The UK

⁸⁵ Wokingham



• مقدمه برنامه^{۸۶}

اساساً یک چشم‌انداز خوب و الهام‌بخش، این ظرفیت را دارد که بر برنامه‌ریزی تصمیمات، اقدامات و رفتارهایی که می‌تواند الهام‌بخش تغییر باشد، تأثیر بگذارد. یک چشم‌انداز را می‌توان به‌طور رسمی به‌عنوان «وضعیت مطلوب در آینده» تعریف کرد. در اواخر قرن بیستم، نیاز به تعامل مستقیم با «دستور کار پایداری^{۸۷}» (و آرزوی زندگی در محدودیت‌های زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی به خاطر نسل‌های آینده) دولت‌ها، شرکت‌ها، سازمان‌های غیرانتفاعی و جامعه مدنی گسترده‌تر را به این سمت سوق داد. اگر به‌طور رسمی به پیشینه چشم‌اندازهای آینده پایدار نگاه کنیم، «منشور زمین^{۸۸} ۲۰۰۰» نمونه برجسته این تفکر بود.

برنامه‌ریزان شهری به‌صورت متناوب و پراکنده با مطالعات آینده یا تکنیک‌های آینده‌نگاری رسمی، برای توسعه چشم‌اندازهای بلندمدت شهر در بریتانیا و جاهای دیگر تلاش می‌کنند؛ بنابراین برنامه‌ریزی راهبردی شهری به‌جای نگاه کردن به بلندمدت در سال ۲۰۵۰ و آینده دورتر، در واقع یک برنامه کوتاه‌مدت و میان‌مدت (۱۵ تا ۲۰ سال آینده) است. در این برنامه رویکردهای طرح محلی جدید ردینگ یعنی «زندگی در محدودیت‌های زیست‌محیطی» و «تضمین یک جامعه قوی، سالم و عادلانه» تأیید شده است و نیاز به مقابله با مسائل پیچیده پایداری شهری نیز اخیراً در آن به رسمیت شناخته شده است.

• روش‌شناسی

به دنبال علاقه رو به رشد حوزه آکادمیک به آینده‌نگاری شهری، درخواست‌های رسمی جدیدی از طرف شهرها در راستای برنامه‌ریزی برای آینده آن‌ها، به‌ویژه در بلندمدت رسیده است. در انگلستان برنامه‌ریزان شهری کمتر به‌عنوان رهبران فرآیند چشم‌انداز سازی در نظر گرفته می‌شوند و بیشتر تأکید بر توسعه مشارکتی چشم‌اندازهای شهری با مشارکت دانشگاه‌ها، دولت (در مقیاس محلی، منطقه‌ای و ملی)، صنعت و شهروندان با یکدیگر است. این مفهوم از همکاری، اغلب با توسعه مفهوم ماریپچ «چهارگانه» از فرآیندی نوآورانه همراه است که از تمرکز سیاست کمیسیون اروپا بر مشارکت مدنی و نوآوری پدید آمده است.

⁸⁶ Reading 2050

⁸⁷ sustainability agenda

⁸⁸ the Earth Charter 2000



شکل ۸۵- ساختار تدوین برنامه راهبردی ردینگ



شکل ۸۶- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی ردینگ



۳-۳-۲- قاره آسیا

۳-۳-۲-۱- توکیو، ژاپن^{۸۹}

• معرفی محدوده

توکیو با نام رسمی کلان‌شهر توکیو، پایتخت و بزرگ‌ترین شهر ژاپن است. منطقه شهری آن (۱۳،۴۵۲ کیلومتر مربع یا ۵،۱۹۴ مایل مربع) که قبلاً به نام ادو^{۹۰} شناخته می‌شد در سال ۲۰۲۲، ۱۴ میلیون نفر جمعیت دارد. این استان که در بخش بالایی خلیج توکیو قرار دارد، بخشی از منطقه کانتو^{۹۱} در ساحل مرکزی هونشو^{۹۲}، بزرگ‌ترین جزیره ژاپن را تشکیل می‌دهد. توکیو به‌عنوان مرکز اقتصادی ژاپن و مقر دولت ژاپن و امپراتور ژاپن است.

این شهر که در اصل یک دهکده ماهیگیری به نام ادو بود، در سال ۱۶۰۳، زمانی که مقر شوگونات توکوگاوا^{۹۳} شد، از نظر سیاسی برجسته شد. در اواسط قرن هجدهم، ادو یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان با بیش از یک میلیون نفر جمعیت بود. پس از بازسازی میجی^{۹۴} در سال ۱۸۶۸، پایتخت امپراتوری در کیوتو به ادو منتقل شد که به «توکیو» (به معنای «پایتخت شرقی») تغییر نام داد. توکیو توسط زلزله بزرگ کانتو^{۹۵} در سال ۱۹۲۳ و بار دیگر توسط بمباران متفقین در طول جنگ جهانی دوم ویران شد. با شروع دهه ۱۹۵۰، شهر تحت تلاش‌های سریع بازسازی شد و تحت توسعه قرار گرفت و معجزه اقتصادی ژاپن را رهبری کرد. از سال ۱۹۴۳، دولت متروپولیتن توکیو^{۹۶} ۲۳ بخش ویژه استان (شهر توکیو سابق)، شهرهای مختلف و حومه در منطقه غربی آن و دو زنجیره جزیره دورافتاده به نام جزایر توکیو را اداره کرده است.

توکیو دومین پایگاه اقتصاد شهری در سراسر جهان از نظر تولید ناخالص داخلی پس از شهر نیویورک است و توسط شبکه تحقیقاتی جهانی‌سازی و شهرهای جهانی به‌عنوان شهر آلفا+ طبقه‌بندی شده است. در سال ۲۰۲۰، این شهر در رتبه چهارم در فهرست مراکز مالی جهانی، پس از شهر نیویورک، لندن و شانگهای قرار گرفت. توکیو خانه بلندترین برج جهان، توکیو اسکای تری^{۹۷} و بزرگ‌ترین تأسیسات انحراف سیل زیرزمینی جهان و همچنین کانال تخلیه زیرزمینی بیرونی منطقه متروپولیتن است. خط گینزا^{۹۸} مترو توکیو که در سال ۱۹۲۷ افتتاح شد، قدیمی‌ترین خط متروی زیرزمینی در شرق آسیا است. این شهر که به‌عنوان یکی از زیست‌پذیرترین شهرهای جهان شناخته می‌شود، در رتبه‌بندی جهانی زیست‌پذیری سال ۲۰۲۱ با ولینگتون^{۹۹} در رتبه چهارم قرار گرفت.

⁸⁹ Japan, Tokyo

⁹⁰ Edo

⁹¹ Kanto

⁹² Honshu

⁹³ Tokugawa Shogunate

⁹⁴ Meiji

⁹⁵ Kanto

⁹⁶ Tokyo Metropolitan Government

⁹⁷ Tokyo Skytree

⁹⁸ Ginza Line

⁹⁹ Wellington



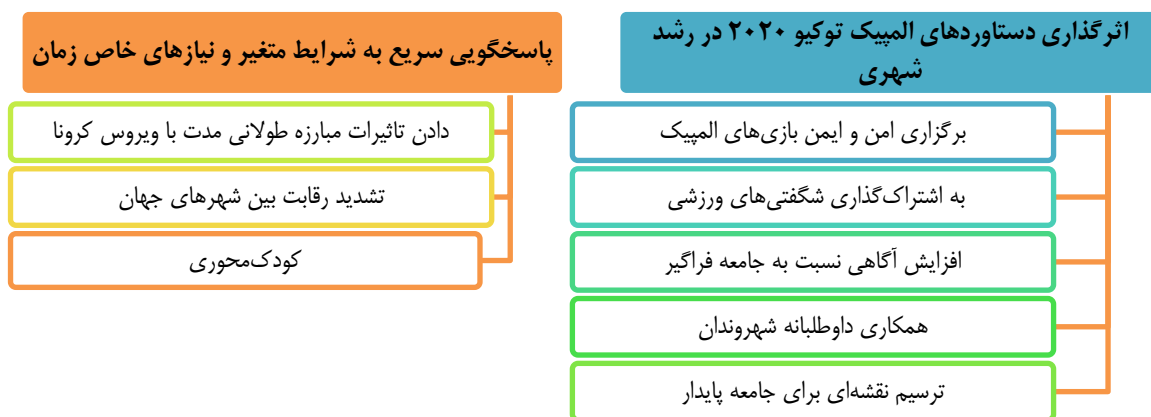
نقشه ۱۳- موقعیت جغرافیایی شهر توکیو

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش شناسی انجام پروژه



• مقدمه برنامه ۱۰۰

تمرکز شهر توکیو در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ بر برگزاری المپیک ۲۰۲۰ و مقابله با ویروس کرونا بود و در این راستا از دو چشم‌انداز پیروی کردند که این دو چشم‌انداز و اهداف آن‌ها در ادامه آورده شده است:



شکل ۸۷- نمودار تمرکز شهر توکیو در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱

۱. **اثرگذاری دستاوردهای المپیک توکیو ۲۰۲۰ در رشد شهری:** اهداف این چشم‌انداز شامل برگزاری امن و ایمن بازی‌های المپیک، به اشتراک‌گذاری شگفتی‌های ورزشی، افزایش آگاهی نسبت به جامعه فراگیر، همکاری داوطلبانه شهروندان، ترسیم نقشه‌ای برای جامعه پایدار، تکنولوژی‌های آینده، تغییر مفهوم شهر و زندگی، تبلیغ جاذبه‌های توکیو و ژاپن، نمایش بهبودی پس از فاجعه و قدردانی از جهان می‌شد.

۲. **پاسخگویی سریع به شرایط متغیر و نیازهای خاص زمان:** اهداف این چشم‌انداز شامل نشان دادن تأثیرات مبارزه طولانی مدت با ویروس کرونا، تشدید رقابت بین شهرهای جهان، لزوم اجرای سیاست‌های کودک محور می‌شد.

در مارس ۲۰۲۱، راهبردهای برنامه «توکیو آینده: راهبردهای بلندمدت برای توکیو» به‌روزرسانی شد و چشم‌اندازهایی برای آینده ایده‌آل تدوین شد. در این برنامه تلاش بر این است که از پیشینیان که هرگز آینده را حتی در مواجهه با مشکلات از دست ندادند درس گرفته شود، از جمله گوتو شینپی^{۱۰۱}، هفتمین شهردار توکیو که چارچوب زیرساخت‌های توکیو را ساخت و شیبوساوا ایچی^{۱۰۲} که در بسیاری از ابتکارات اجتماعی مانند عملیات توکیو یوکین^{۱۰۳} که شامل تأسیساتی است که از یتیمان، سالمندان و افراد دارای معلولیت حمایت می‌کند نقش داشت. در راهبردهای آینده، وظیفه دستیابی به بهبودی پایدار از همه‌گیری ویروس کرونا تعیین شده است و ۱۲۲ پروژه برای ترویج و شکل دادن به راهبردهای آن تدوین شده است.

¹⁰⁰ Future Tokyo: Tokyo`s Long-Term Strategy Version Update 2022

¹⁰¹ Goto Shinpei

¹⁰² Shibusawa Eiichi

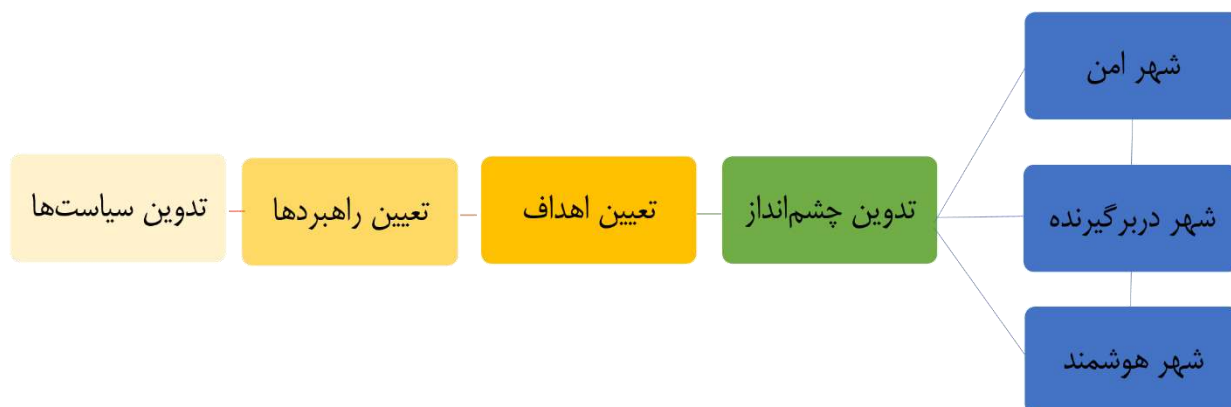
¹⁰³ Yoikuin



راهبردها به تدوین ختم نمی‌شوند بلکه مهم اجرای آن‌هاست. به‌جای انجام بارها و بارها آزمایش‌های میدانی، باید تلاش‌ها را به‌سوی اجرای اجتماعی هدایت کنیم و به مسائلی که در طول این فرآیند به وجود می‌آیند، با چابکی پاسخ دهیم و مطالب را بیشتر بهبود ببخشیم. نبرد طولانی با ویروس کرونا بر زندگی، احساس و ارزش‌های مردم تأثیرگذار بوده است و از سوی دیگر با کاهش نرخ زادوولد، پیری جمعیت و کاهش جمعیت در حال گسترش است. با احساس فوریت در مورد تغییرات آب‌وهوا، گرایش به کربن‌زدایی و دیجیتالی شدن جهان را فراگرفته است. در برابر این پس‌زمینه، به‌منظور حفاظت از معیشت مردم توکیو و تبدیل توکیو به شهر منتخب جهان، ارتقای سیاست‌های «توکیو آینده: راهبردهای بلندمدت برای توکیو» ضروری شد.

• روش‌شناسی

همان‌طور که گفته شد این برنامه نسخه به‌روزرسانی شده برنامه «توکیو آینده» در راستای مقابله با اثرات همه‌گیری کرونا و برگزاری مسابقات المپیک ۲۰۲۰ است و مواضع راهبردی جدیدی که برای ارتقای برنامه در نظر گرفته‌شده شامل تحقق توسعه پایدار و ترویج اصلاح ساختاری مسائل از ریشه می‌شود. همچنین در تعریف بیان‌شده برای آینده توکیو آمده است که «توکیو آینده شهری است که بین بلوغ و رشد مداوم تعادل ایجاد می‌کند»، در همین راستا سه رویکرد کلی **شهر امن**، **شهر دربرگیرنده** و **شهر هوشمند** برای این برنامه در نظر گرفته‌شده و برای هر کدام از این رویکردها چشم‌انداز، اهداف، راهبرد و سیاست‌هایی تعریف شده است.



شکل ۸۸- فرآیند تدوین برنامه راهبردی توکیو



شکل ۸۹- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی توکیو

۳-۲-۳-۲- سئول، کره جنوبی^{۱۰۴}

• معرفی محدوده

سئول به‌عنوان پایتخت و بزرگ‌ترین کلان‌شهر کره جنوبی است. بر اساس سرشماری سال ۲۰۲۰، سئول دارای ۹,۹ میلیون نفر جمعیت است و قلب منطقه پایتخت سئول را با کلان‌شهر اینچئون^{۱۰۵} و استان گیونگگی^{۱۰۶} اطراف تشکیل می‌دهد. سئول که به‌عنوان یک شهر جهانی در نظر گرفته می‌شود و توسط شبکه جهانی‌سازی و تحقیقات شهرهای جهانی^{۱۰۷} به‌عنوان شهر آلفا رتبه‌بندی شده است، پس از توکیو، نیویورک و لس‌آنجلس، چهارمین اقتصاد کلان‌شهری جهان در سال ۲۰۱۴ بود.

سئول در سال ۲۰۱۵ توسط آرکادیس^{۱۰۸} با تولید ناخالص داخلی سرانه در حدود ۴۰۰۰۰ دلار به‌عنوان قابل سکونت‌ترین شهر آسیا با دومین کیفیت زندگی در سطح جهان رتبه‌بندی شد. منطقه پایتخت سئول با مراکز اصلی فناوری که در گانگنام^{۱۰۹} و شهر رسانه‌ای دیجیتال^{۱۱۰} متمرکز شده‌اند، مقر ۱۵ شرکت فورچون جهانی^{۱۱۱}، ۵۰۰ از جمله سامسونگ، ال‌جی و هیوندای است. این کلان‌شهر که در رتبه هفتم در شاخص جهانی شهر قدرت^{۱۱۲} و شاخص مراکز مالی جهانی^{۱۱۳} قرار دارد، به‌عنوان یکی از پنج میزبان پیشرو کنفرانس‌های جهانی، تأثیر عمده‌ای در امور جهانی دارد. سئول پایتخت ایالت‌های مختلف کره از جمله باکجه^{۱۱۴}، چوسون^{۱۱۵}، امپراتوری کره، گوریو^{۱۱۶} (به‌عنوان پایتخت ثانویه) و در حال حاضر کره جنوبی بوده است. از نظر استراتژیک در امتداد رودخانه هان^{۱۱۷} واقع شده است. تاریخ سئول به بیش از دو هزار سال قبل بازمی‌گردد، زمانی که در سال ۱۸ قبل از میلاد توسط مردم باکجه، یکی از سه پادشاهی کره، تأسیس شد. این شهر بعدها به‌عنوان پایتخت کره تحت سلسله چوسون تعیین شد. سئول توسط منظره‌ای کوهستانی و تپه‌ای احاطه شده است و کوه بوخان در لبه شمالی شهر قرار دارد. منطقه پایتخت سئول شامل پنج سایت میراث جهانی یونسکو شامل: کاخ چانگدئوک^{۱۱۸}، قلعه هواسونگ^{۱۱۹}، معبد جونگمیو^{۱۲۰}، نامهانسان-سونگ^{۱۲۱} و مقبره‌های سلطنتی سلسله چوسون^{۱۲۲} می‌شود. اخیراً، سئول یک سایت اصلی برای ساخت‌وسازهای معماری مدرن بوده است بناهای مهم مدرن شامل برج ان سئول^{۱۲۳}، ساختمان ۶۳، برج جهانی لوته^{۱۲۴}، میدان طراحی دانگدامون^{۱۲۵}، لوته ورلد^{۱۲۶}، برج تجارت^{۱۲۷}،

¹⁰⁴ South Korea, Seoul

¹⁰⁵ Incheon

¹⁰⁶ Gyeonggi

¹⁰⁷ Globalization and World Cities (GaWC)

¹⁰⁸ Arcadis

¹⁰⁹ Gangnam

¹¹⁰ Digital Media City

¹¹¹ Fortune Global 500

¹¹² Global Power City Index

¹¹³ Global Financial Centers Index

¹¹⁴ Baekje

¹¹⁵ Joseon

¹¹⁶ Goryeo

¹¹⁷ The Han River

¹¹⁸ Changdeok Palace

¹¹⁹ Hwaseong Fortress

¹²⁰ Jongmyo Shrine

¹²¹ Namhansanseong

¹²² the Royal Tombs of the Joseon Dynasty

¹²³ the N Seoul Tower

¹²⁴ the Lotte World Tower



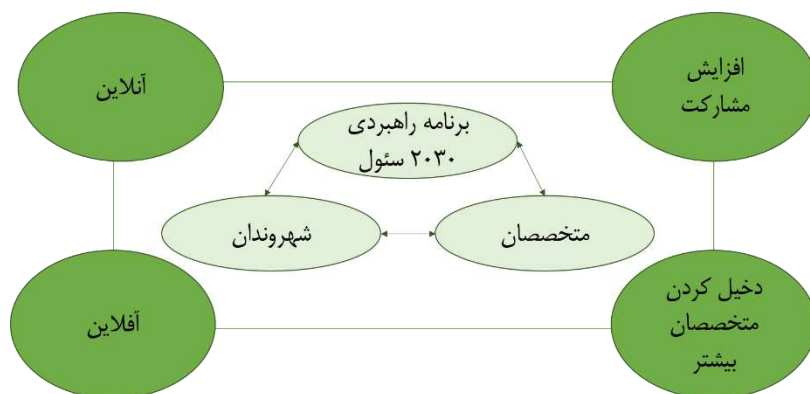
کوکس^{۱۲۸}، آی اف سی سئول^{۱۲۹} و پارک^{۱۳۰}. سئول به عنوان پایتخت طراحی جهانی در سال ۲۰۱۰ انتخاب شد. این شهر زادگاه فرهنگ کره‌ای یعنی رسانه‌های عظیم و شرکت‌های سرگرمی و سبک موسیقی کی پاپ^{۱۳۱} و موج کره‌ای است.

• مقدمه برنامه ۱۳۲

تغییرات سئول از سال ۱۹۵۰ با افزایش ناگهانی جمعیت آغاز شد و تا سال ۱۹۸۰ طول کشید. دوره دوم توسعه در دهه ۱۹۸۰ با تغییرات فرهنگی و ورود دموکراسی، بازی‌های المپیک و باز توسعه شهری و تخریب و مسائل اجتماعی همراه بود. دوره سوم که به عنوان زمان تغییر از آن یاد می‌شود در دهه ۱۹۹۰ رخ داد که مؤلفه‌های آن شامل جامعه در معرض خطر، حومه‌نشینی و خودمختاری محلی است؛ اما از سال ۱۹۹۵ به بعد سئول توسعه را در سه فاز تجربه کرده است که سومین فاز آن از سال ۲۰۱۲ آغاز شده و تا امروز ادامه دارد و شامل رویکردهای مشارکت و ارتباطات، سیاست‌های سایت‌محور برای زندگی روزمره شهروندان، تغییر الگوی بازسازی شهری و سیاست‌های مسکن عمومی و حکمرانی با شهروندان می‌شود. همچنین از جمله مشکلاتی که طرح‌های جامع سنتی داشتند می‌توان به نقش ناکافی به عنوان برنامه در بالاترین سطح، متخصص‌محور بودن، چارچوب یکسان برای همه شهرها و زمان تهیه بیش از ۵ سال برای طرح اشاره کرد.

• روش‌شناسی

رویه برنامه‌ریزی برنامه راهبردی سئول توسط همکاری بین ذینفعان مختلف از جمله شهروندان، کارشناسان و ادارات ایجاد می‌شود، همچنین محتوا و رسمیت این برنامه به عنوان یک برنامه راهبردی با محوریت موضوعات کلیدی که مستقیماً با معیشت شهروندان مرتبط است، تکامل یافته است. سطح برنامه‌ریزی نیز اولویت‌بندی شده در بالاترین سطح با امکان‌سنجی پیشرفته است.



شکل ۹۰- ساختار تدوین برنامه راهبردی سئول

¹²⁵ the Dongdaemun Design Plaza

¹²⁶ Lotte World

¹²⁷ Trade Tower

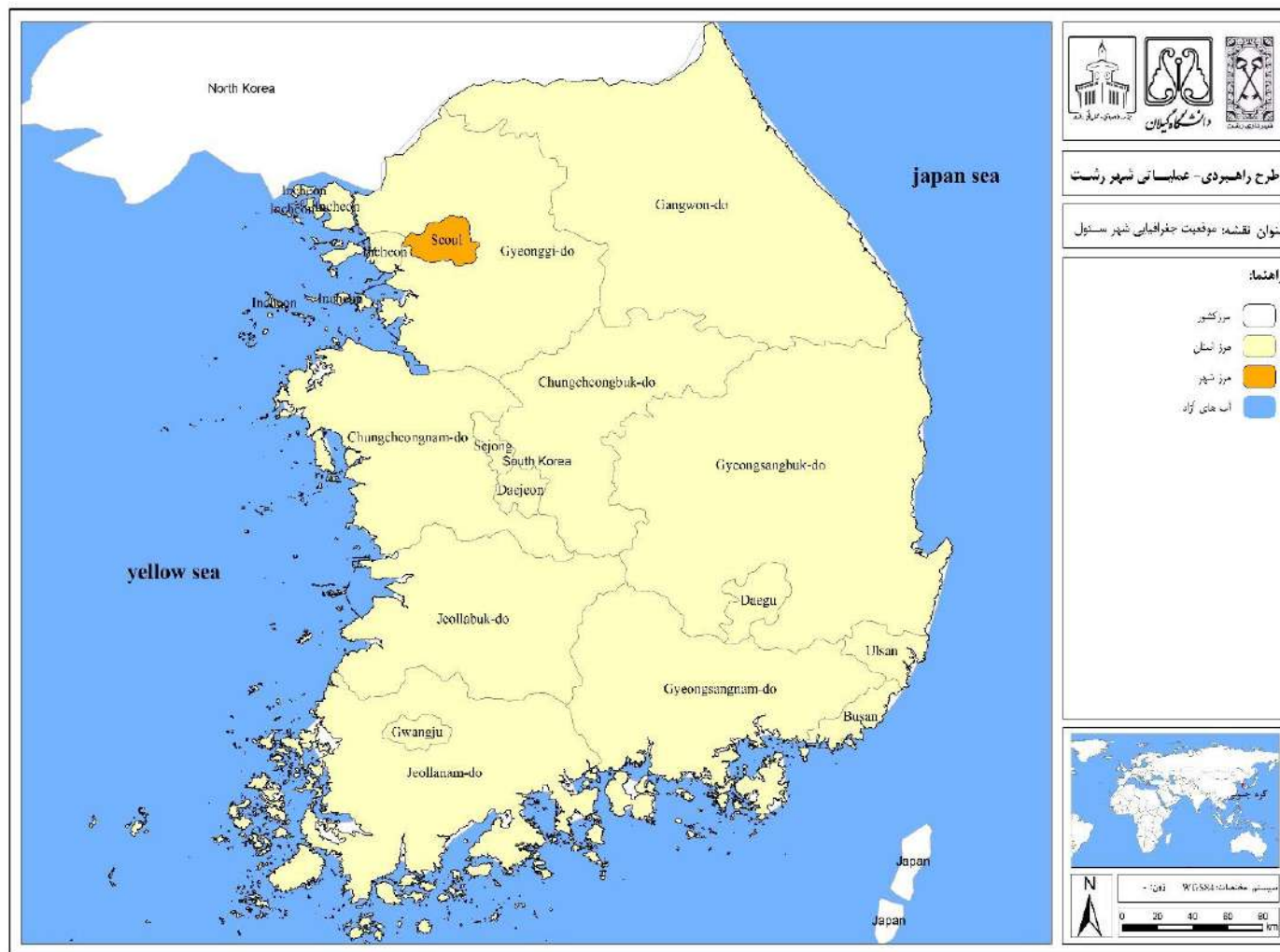
¹²⁸ COEX

¹²⁹ IFC Seoul

¹³⁰ the Parc 1

¹³¹ K-pop

¹³² New Vision 2030 Seoul Plan



نقشه ۱۴ - موقعیت جغرافیایی شهر سئول



شکل ۹۱- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سنول

۳-۲-۳-۳ - سنگاپور، سنگاپور ۱۳۳

• معرفی محدوده

سنگاپور با نام رسمی جمهوری سنگاپور یک کشور جزیره‌ای مستقل و دولت‌شهر در جنوب شرقی آسیا است. قلمرو این کشور از یک جزیره اصلی، ۶۳ جزیره اقماری و یک جزیره دورافتاده تشکیل شده و مساحت این جزایر از زمان استقلال کشور در نتیجه پروژه‌های گسترده احیای اراضی ۲۵ درصد افزایش یافته است. سنگاپور دارای رده سوم بیشترین تراکم جمعیت در جهان است و جمعیتی چند فرهنگی و با درک نیاز به احترام به هویت‌های فرهنگی گروه‌های قومی اصلی در داخل کشور دارد که با چهار زبان رسمی مکالمه می‌کنند: انگلیسی، مالایی^{۱۳۴}، ماندارین^{۱۳۵} و تامیل^{۱۳۶}. خدمات عمومی متعددی فقط به زبان انگلیسی در دسترس هستند. چند نژادی بودن افراد در قانون اساسی تصریح شده است و همچنان سیاست‌های ملی در آموزش، مسکن و سیاست در حال تحول است.

دوران معاصر سنگاپور در سال ۱۸۱۹ آغاز شد، زمانی که استامفورد رافلز^{۱۳۷} سنگاپور را به‌عنوان پست تجاری امپراتوری بریتانیا تأسیس کرد. در سال ۱۸۶۷، مستعمرات در آسیای جنوب شرقی سازمان‌دهی مجدد شدند و سنگاپور به‌عنوان بخشی از شهرک‌های تنگه تحت کنترل مستقیم بریتانیا قرار گرفت. در طول جنگ جهانی دوم، سنگاپور در سال ۱۹۴۲ توسط ژاپن اشغال شد و پس از تسلیم ژاپن در سال ۱۹۴۵، به‌عنوان یک مستعمره جداگانه به کنترل بریتانیا بازگشت. سنگاپور در سال ۱۹۵۹ به خودکامگی رسید و در سال ۱۹۶۳ به بخشی از فدراسیون مالزی در کنار، مالایا^{۱۳۸}، بورنئو شمالی^{۱۳۹} و ساراواک^{۱۴۰} تبدیل شد. تفاوت‌های ایدئولوژیک، به‌ویژه ایدئولوژی سیاسی برابری خواه «مالزی مالزی»^{۱۴۱} به رهبری لی کوان یو^{۱۴۲} در نهایت پس از دو سال به اخراج سنگاپور از فدراسیون منجر و در نهایت سنگاپور در سال ۱۹۶۵ به یک کشور مستقل تبدیل شد.

پس از سال‌های اولیه آسفتگی درحالی‌که فاقد منابع طبیعی و منطقه داخلی بود، این کشور به‌سرعت توسعه یافت تا به یکی از چهار بزرگ آسیایی بر اساس تجارت بین‌المللی و جهانی‌سازی اقتصادی تبدیل شود. سنگاپور از طریق تجارت آزاد با حداقل تعرفه‌ها و بدون موانع تجاری، صنعت صادرات محور، انباشت زیاد سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی، ذخایر ارزی و دارایی‌های نگهداری شده توسط صندوق‌های ثروت دولتی خود را در اقتصاد جهانی ادغام کرد. کشوری بسیار توسعه‌یافته، در رتبه دوازدهم در شاخص توسعه انسانی سازمان ملل متحد قرار دارد و دومین تولید ناخالص داخلی در جهان را داراست. سنگاپور که به‌عنوان بهشت مالیاتی شناخته می‌شود، تنها کشور آسیا است که دارای رتبه اعتباری مستقل AAA از همه آژانس‌های رتبه‌بندی بزرگ است. سنگاپور یک مرکز حمل‌ونقل هوایی، مالی و دریایی است و همواره به‌عنوان یکی از گران‌ترین شهرها برای زندگی برای

¹³³ Singapore, Singapore

¹³⁴ Malay

¹³⁵ Mandarin

¹³⁶ Tamil

¹³⁷ Stamford Raffles

¹³⁸ Malaya

¹³⁹ North Borneo

¹⁴⁰ Sarawak

¹⁴¹ Malaysian Malaysia

¹⁴² Lee Kuan Yew



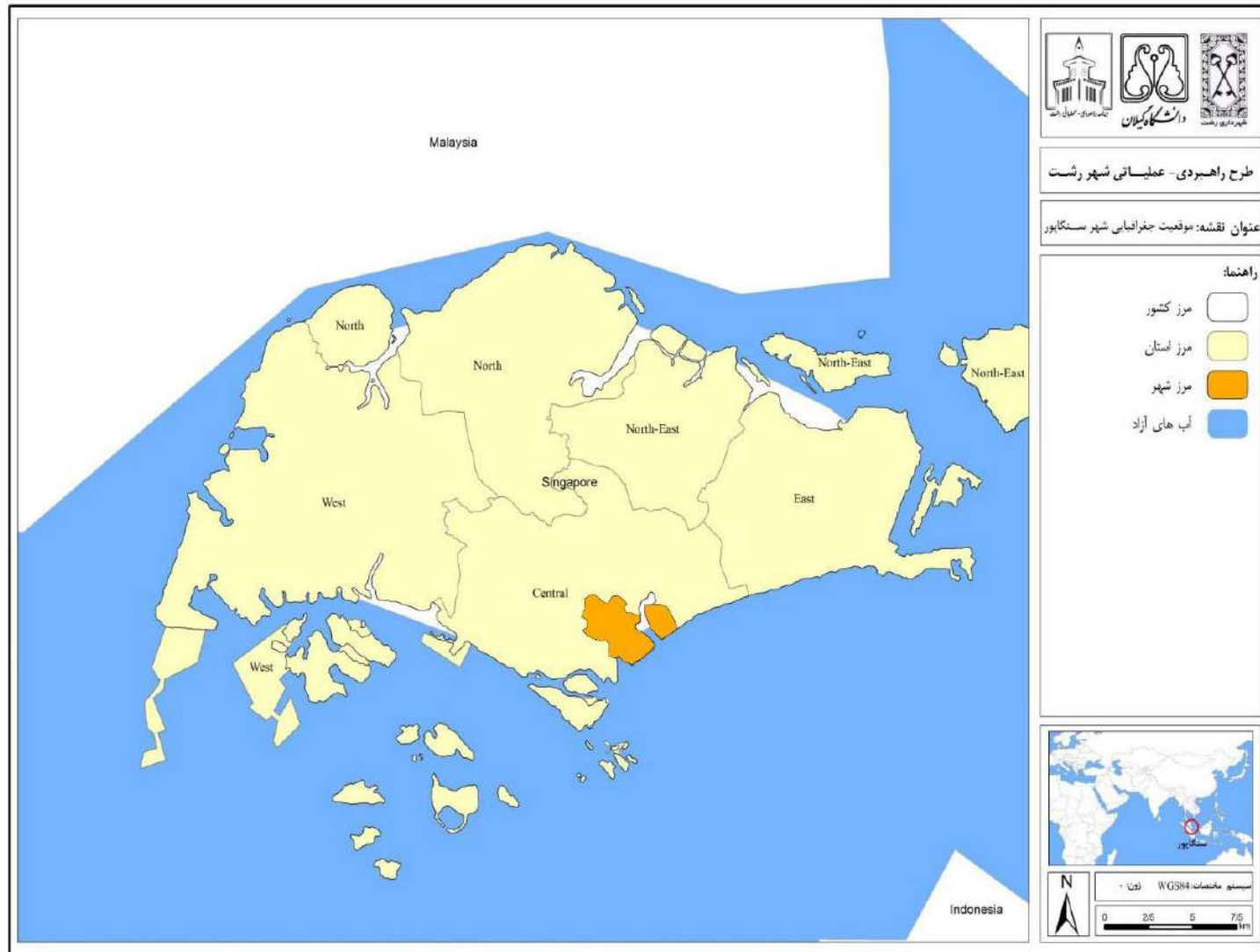
مهاجران و کارگران خارجی رتبه‌بندی شده است و در شاخص‌های اجتماعی کلیدی شامل آموزش، مراقبت‌های بهداشتی، کیفیت زندگی، ایمنی شخصی، زیرساخت‌ها و مسکن، با نرخ مالکیت خانه ۸۸ درصد وضعیت بسیار خوبی دارد. سنگاپور با یکی از طولانی‌ترین امید به زندگی، سریع‌ترین سرعت اتصال به اینترنت، پایین‌ترین نرخ مرگ‌ومیر نوزادان و پایین‌ترین سطح فساد در جهان برخوردار هستند.

سنگاپور یک جمهوری پارلمانی واحد با سیستم وست مینستر ۱۴۳ از حکومت پارلمانی تک‌مجلسی است و نظام حقوقی آن بر اساس قانون مشترک است. اگرچه کشور یک دموکراسی چندحزبی با انتخابات آزاد است، اما دولت تحت رهبری حزب اقدام مردم کنترل و تسلط قابل‌توجهی بر سیاست و جامعه دارد. حزب اقدام مردم از زمانی که خودگردانی کامل داخلی در سال ۱۹۵۹ به دست آمد، با ۸۳ کرسی از ۱۰۴ کرسی پارلمان تا انتخابات عمومی ۲۰۲۰، به‌طور مداوم کشور را اداره می‌کند. سنگاپور همچنین مقر دبیرخانه همکاری اقتصادی آسیا و اقیانوسیه ۱۴۴، دبیرخانه شورای همکاری اقتصادی اقیانوس آرام ۱۴۵ است و میزبان بسیاری از کنفرانس‌ها و رویدادهای بین‌المللی است.

¹⁴³ Westminster

¹⁴⁴ APEC

¹⁴⁵ PECC



نقشه ۱۵- موقعیت جغرافیایی سنکاپور

• مقدمه برنامه ۱۴۶

«پایداری» نه تنها مفهوم رایج پایداری محیطی، بلکه باید پایداری اجتماعی و فرهنگی را نیز در برگیرد. سنگاپور پایدار از نظر اجتماعی، سنگاپوری است که فراگیر باشد، با پیوندهای قوی در جامعه، تعاملات اجتماعی سالم، حمایت از اقشار آسیب‌پذیر و احترام به تنوع اجتماعی. درحالی‌که تعامل اجتماعی به‌طور طبیعی تکامل می‌یابد، می‌تواند از نهادها و برنامه‌هایی که از توسعه پیوندهای اجتماعی سالم و ایجاد روابط بر پایه اعتماد حمایت می‌کنند نیز بهره‌مند شود. مؤسسات و برنامه‌ها باید بر ایجاد پل ارتباطی بین فقیر و غنی، پیر و جوان، شهروند و خارجی و همچنین نژادها و مذاهب مختلف تمرکز کنند. همچنین یکی از اهداف آن‌ها باید در کنار هم قرار گرفتن مردان و زنان باشد. به همین ترتیب، سنگاپور پایدار از نظر فرهنگی سنگاپوری است که اصطلاح فرهنگی خاص خود را دارد، با عبارات فرهنگی منحصر به فرد که بر حس هویت در بعد محلی و همچنین ملی تأکید می‌کند، به‌ویژه در مواجهه با جهانی‌سازی. درنهایت، مؤسسات و برنامه‌های فرهنگی که محرک و دارای فضایی برای بیان خلاقیت هستند، برای تحقق موفقیت‌آمیز این امر بسیار حیاتی هستند.

سنگاپور ۲۰۳۰ یک آرمان‌شهر نیست، اما با این وجود می‌تواند جایی باشد که غرور مدنی مردم عادی در آن متبلور می‌شود، آن‌ها نسبت به پیامدهای زیست‌محیطی انتخاب‌های شخصی خود بسیار آگاه‌تر هستند، جایی که نهادها و شرکت‌ها شیوه‌های پایدار را اتخاذ می‌کنند نه فقط به این دلیل که از نظر اقتصادی یا سیاسی درست است، بلکه به این دلیل که این روش مسئولانه است. برای رسیدن به آن، دولت باید مجموعه‌ای از مشوق‌های مثبت و منفی را با دقت زیاد توسعه دهد تا رفتار را با پیامدها هماهنگ کند. مهم‌تر از همه، باید راه را برای رسیدن به پایداری در سراسر اقدامات و سیاست‌های خود نشان دهد.

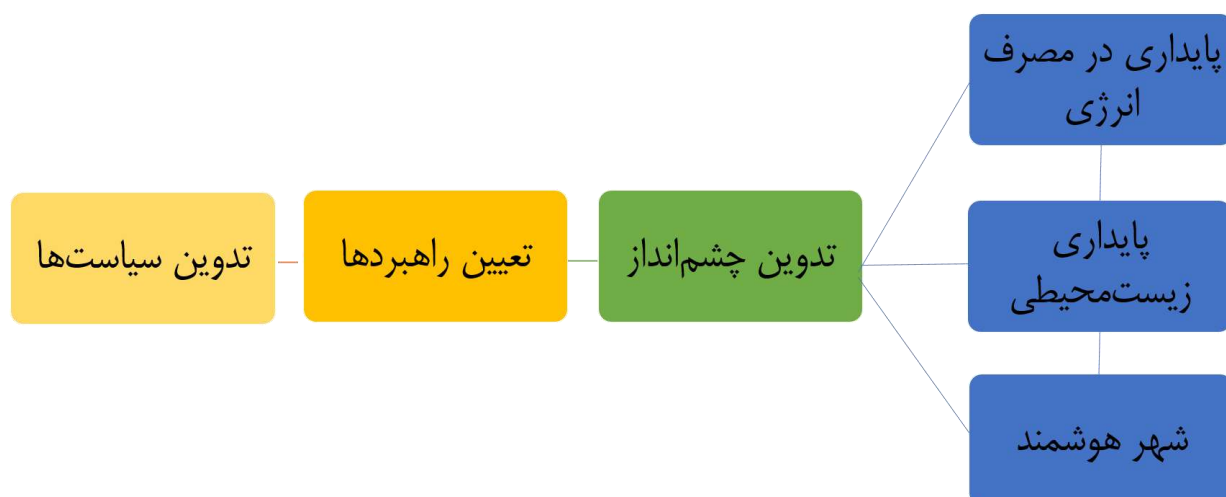
از جمله معضلات و چالش‌های پیش‌روی سنگاپور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- رشد جمعیت، افزایش سریع رفاه و شهرنشینی فشار فزاینده‌ای را بر منابع انرژی در ۴۰ سال آینده در سراسر جهان وارد خواهد کرد.
- برنامه‌ریزی شهری زیست‌محیطی پایدار و یکپارچه همچنان برای سنگاپور مهم خواهد بود.

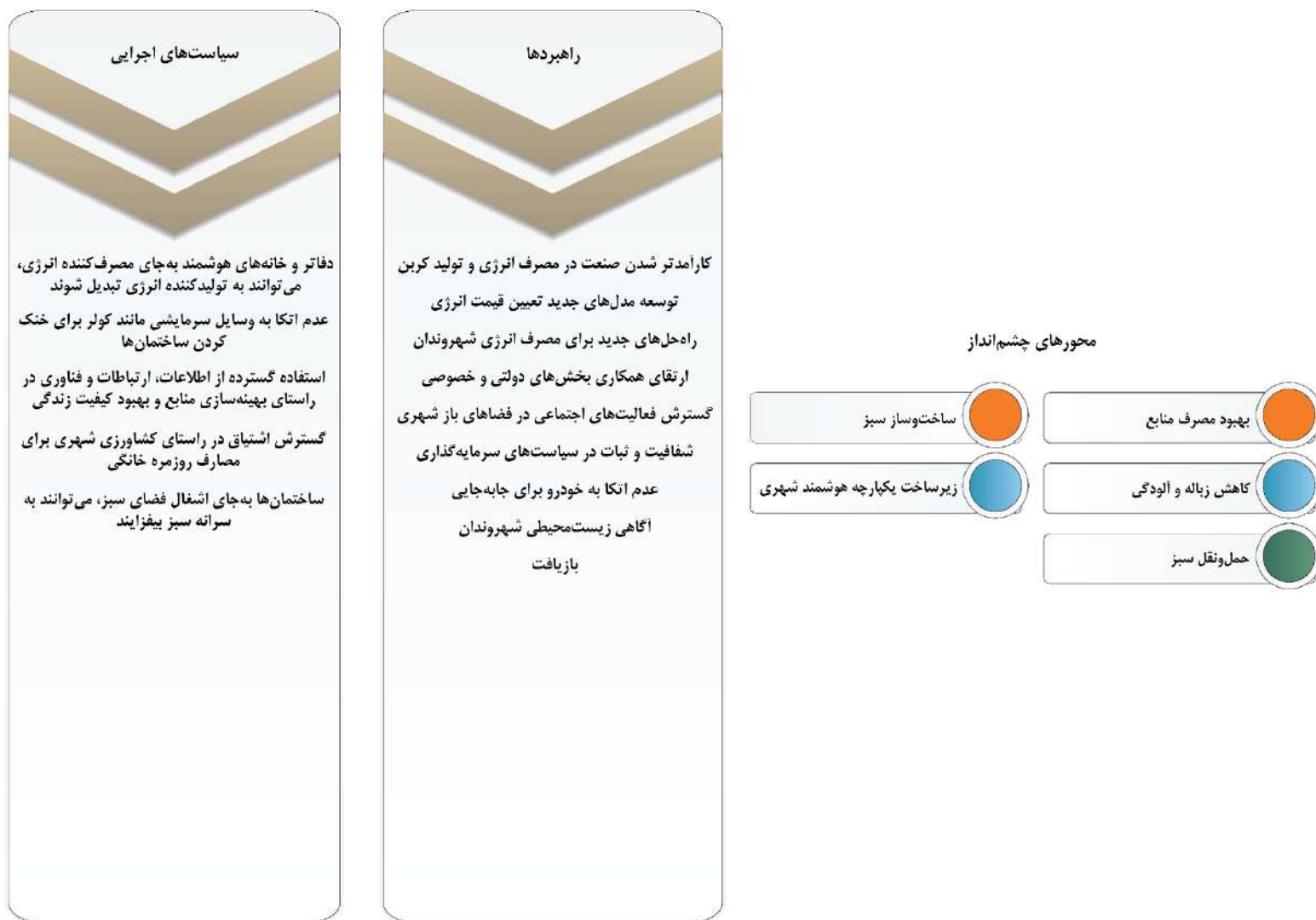


• روش‌شناسی

سنگاپور به‌عنوان یک باغشهر پایدار معرفی می‌شود و سال‌های اخیر در عرصه شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری جزو کشورهای پیشرو به‌حساب می‌آید. مشکلاتی که آن‌ها از دهه ۱۹۶۰ با آن دست‌وپنجه نرم کرده‌اند شامل آلودگی هوا، آلودگی محیطی به‌خصوص سواحل، جایگیری نامناسب فرودگاه، پراکندگی جزایر و ترافیک سنگین بوده است؛ اما برای هرکدام از این مشکلات راه‌حلهایی را ارائه کرده‌اند از جمله آن‌ها شهر فشرده، مسکن برای همه، افزایش کیفیت زندگی، رشد پایدار، تمرکززدایی، افزایش فضاهای اجتماعی و ساخت زمین‌های بازی کودکان را می‌توان نام برد. رویکردهای عمده در برنامه جدید عبارت‌اند از: پایداری در مصرف انرژی، پایداری زیست‌محیطی و شهر هوشمند.



شکل ۹۲- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سنگاپور



شکل ۹۳- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سنگاپور



۳-۳-۳- قاره اقیانوسیه

۳-۳-۳-۱- سیدنی، استرالیا^{۱۴۷}

• معرفی محدوده

سیدنی پایتخت ایالت نیو ساوت ولز^{۱۴۸} و پرجمعیت‌ترین شهر استرالیا و اقیانوسیه است. این کلان‌شهر که در ساحل شرقی استرالیا واقع شده است، بندر سیدنی را احاطه کرده و حدود ۷۰ کیلومتر (۴۳٫۵ مایل) به سمت کوه‌های آبی در غرب، هاکسبری^{۱۴۹} در شمال، پارک ملی سلطنتی در جنوب و مک‌آرتور^{۱۵۰} در جنوب غربی امتداد دارد. سیدنی از ۶۵۸ حومه تشکیل شده است که در ۳۳ منطقه دولتی محلی پراکنده شده‌اند. ساکنان این شهر به «سیدنی‌سایدرها»^{۱۵۱} معروف هستند. سرشماری سال ۲۰۲۱ جمعیت سیدنی بزرگ را ۵۲۳۱۱۵۰ نفر ثبت کرد، به این معنی که این شهر تقریباً ۶۶٪ از جمعیت این ایالت را در خود جای داده است. نام‌های مستعار این شهر «شهر زمرد»^{۱۵۲} و «شهر بندرگاه»^{۱۵۳} هستند.

استرالیایی‌های بومی حداقل ۳۰۰۰۰ سال است که در منطقه سیدنی بزرگ ساکن بوده‌اند و حکاکی‌ها و مکان‌های فرهنگی بومی در سراسر سیدنی رایج است. متولیان سنتی سرزمینی که سیدنی مدرن بر روی آن قرار دارد، طایفه‌های مردم داروغ^{۱۵۴}، دهاروال^{۱۵۵} و ائورا^{۱۵۶} هستند.

پس از جنگ جهانی دوم، سیدنی مهاجرت دسته‌جمعی را تجربه کرد و تا سال ۲۰۲۱ بیش از ۴۰ درصد از جمعیت در خارج از کشور متولد شدند. کشورهای خارجی متولد با بیشترین نمایندگی عبارت‌اند از: چین، هند، انگلستان، ویتنام و فیلیپین. سیدنی علیرغم اینکه یکی از گران‌ترین شهرهای جهان است، اغلب در رتبه ده شهر برتر جهان قرار می‌گیرد. این شهر توسط شبکه تحقیقاتی جهانی‌شدن و شهرهای جهانی^{۱۵۷} به‌عنوان یک شهر جهانی آلفا طبقه‌بندی شده است که نشان‌دهنده نفوذ آن در منطقه و سراسر جهان است. سیدنی که در رتبه یازدهم جهان از نظر فرصت‌های اقتصادی قرار دارد، دارای اقتصاد بازار پیشرفته با نقاط قوت در امور مالی، تولید و گردشگری است.

¹⁴⁷ Australia, Sydney

¹⁴⁸ New South Wales

¹⁴⁹ Hawkesbury

¹⁵⁰ Macarthur

¹⁵¹ Sydneysiders

¹⁵² Emerald City

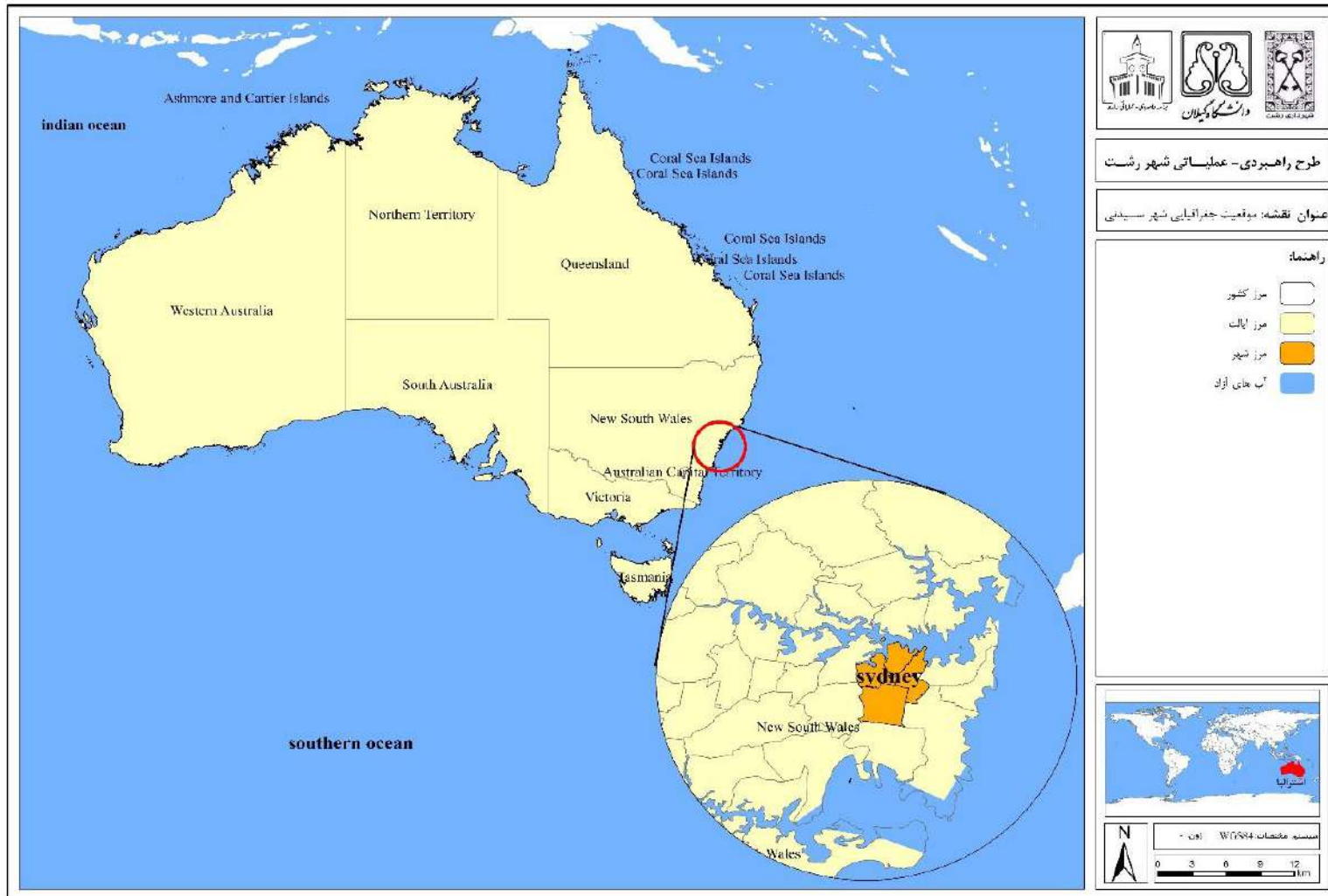
¹⁵³ Harbour City

¹⁵⁴ Darug

¹⁵⁵ Dharawal

¹⁵⁶ Eora

¹⁵⁷ Globalization and World Cities Research Network



نقشه ۱۶- موقعیت جغرافیایی شهر سیدنی



• مقدمه برنامه ۱۵۸

برنامه راهبردی ۲۰۳۰-۲۰۵۰ سیدنی استرالیا در سه بخش زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی-فرهنگی تدوین شده است که در هر کدام از این بخش‌ها به بررسی روند و رویکرد برنامه در ذیل مؤلفه‌های ذکر شده می‌پردازد. در ادامه توضیحاتی که برای هر بخش در این برنامه ذکر شده، آمده است.

• زیست‌محیطی

سیدنی از آینده‌ای پایدار حمایت می‌کند که در آن همه افراد شهر سهم خود را برای پاسخ به شرایط اضطراری اقلیمی انجام دهند و در بهبود شرایط محیطی روی کره زمین سهیم باشند. این بدان معناست که شهروندان با کاهش مصرف، به حداقل رساندن تولید زباله و به اشتراک‌گذاری منابع، ردپای محیطی خود را به شکل مسئولانه کاهش دهند. کسب‌وکارها و مؤسسات، رهبری تحقیقات، سرمایه‌گذاری و نوآوری را برای حذف کربن به عهده خواهند گرفت. درختان و فضای سبز به‌طور طبیعی به خنک شدن شهر کمک می‌کنند و این مسئله به بهبود رفاه منجر می‌شود. شهر ما خود را برای انعطاف‌پذیری در برابر تأثیرات تغییرات اقلیمی وفق می‌دهد. این شهر به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی می‌شود که مسکن، حمل‌ونقل، امکانات، زیرساخت‌ها و فضای باز به مردم این امکان را می‌دهد که به شغل خود و آنچه برای زندگی روزمره نیاز دارند نزدیک باشند.

• اقتصادی

شهر سیدنی به‌عنوان پیشرو در منطقه مربوط به خود از رشد، خلاقیت و نوآوری عادلانه و پایدار حمایت می‌کند. اقتصاد ۲۴ ساعته فرصتی را برای همه افراد شهر ایجاد می‌کند که در زندگی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شرکت کنند و به پتانسیل کامل خود دست یابند. ارتباطات جهانی، شهر را در خط مقدم سرمایه‌گذاری پایدار، مشاغل و کسب‌وکار قرار می‌دهد و به‌عنوان دروازه بین‌المللی و مقصدی پیشرو برای استعدادها، کسب‌وکارها و توریست‌ها عمل می‌کند. هدف ارتقای شهرت سیدنی به‌عنوان شهری دلپذیر، متنوع، فراگیر و امن که برای احیای محیط طبیعی و اکوسیستم تلاش می‌کند، است. سرمایه‌گذاری و حمایت از خلاقیت و نوآوری منجر به رشد اقتصادی می‌شود، مدل‌های کسب‌وکار جدید، اقتصاد را متنوع می‌کنند و کسب‌وکار رهبری تحول به اقتصاد بدون کربن را بر عهده می‌گیرد. سرمایه‌گذاری پایدار در زیرساخت‌ها، امکانات رفاهی و فضای عمومی از زندگی فرهنگی پررونق شهر حمایت می‌کند.

• اجتماعی-فرهنگی

در داخل شهر سیدنی ارتباطات اجتماعی، تجاری، فرهنگی و فیزیکی وجود دارد که این امکان را فراهم می‌کند که شهر به پتانسیل کامل خود برسد و با تغییرات سازگار شود و در برابر ناملازمات مقاوم باشد. این بدان معنی است که مردم مراقب یکدیگر هستند و احساس امنیت می‌کنند. انسجام جامعه به دلیل تلاش برای یادگیری، درک و ارتباط با یکدیگر قوی‌تر است. در جامعه، کودکان و جوانان جایگاه ویژه‌ای دارند، از صدای خود استفاده می‌کنند و فعالانه در فرآیندهای حکمرانی و تصمیم‌گیری شرکت می‌کنند. سیدنی پذیرای جوامع متنوع و چند فرهنگی است و آن را تقویت می‌کند و همه احساس می‌کنند که از آن‌ها استقبال می‌کند.

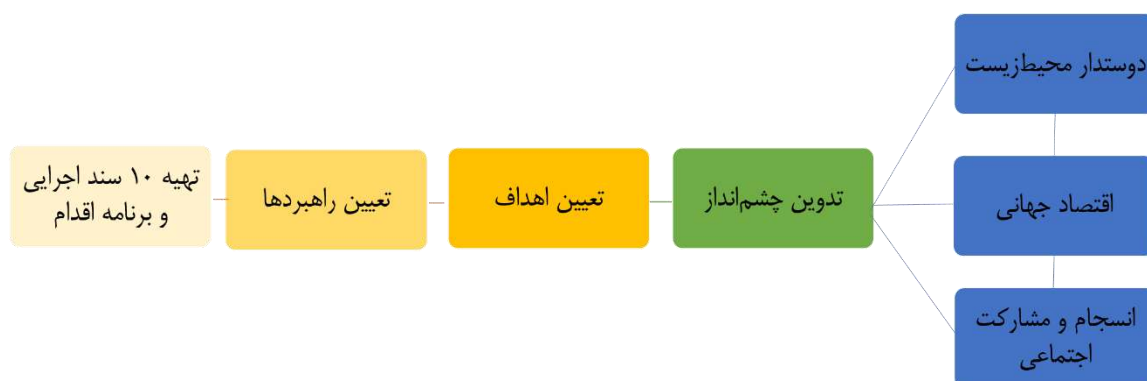
¹⁵⁸ Sustainable Sydney 2030-2050: Continuing the vision



می‌شود. محله‌های شهر، نقاط کانونی قوی برای زندگی اجتماعی، تجربه‌های غنی و تفریح را که همه برای سلامتی و رفاه ضروری است را فراهم می‌کنند. در شهر امکان پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی خوب وجود دارد. شهر سیدنی به تعهد خود برای رهبری تغییر از طریق مشارکت و همکاری با دولت، بخش خصوصی و جوامع ادامه می‌دهد.

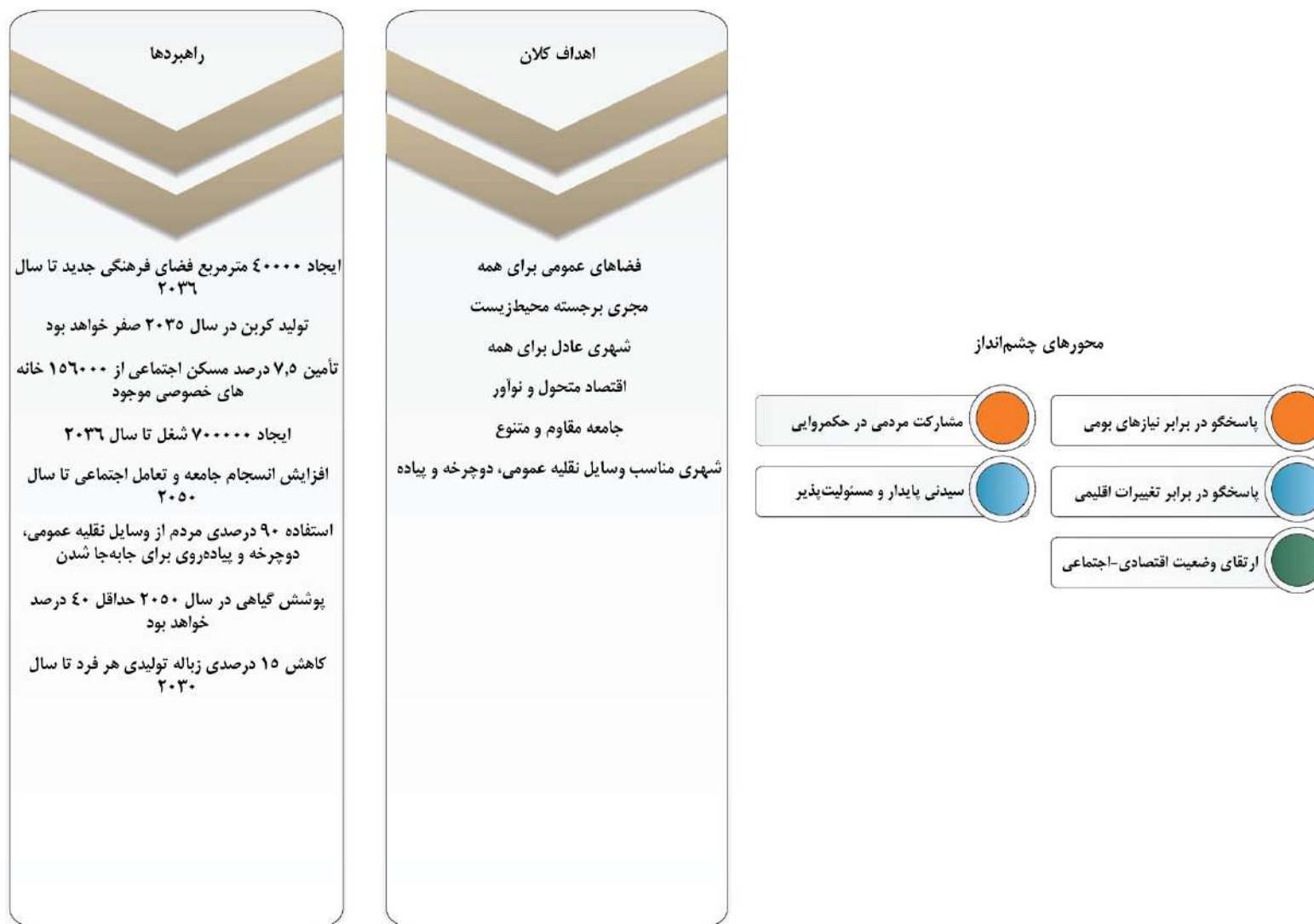
• روش‌شناسی

این برنامه در واقع ادامه‌ای بر برنامه قبل یعنی «سیدنی پایدار ۲۰۳۰ یک برنامه راهبردی اجتماعی»^{۱۵۹} محصول سال ۲۰۱۳ است. رویکردهای این برنامه شامل دوستدار محیط‌زیست، اقتصاد متصل جهانی و حمل‌ونقل پایدار می‌شد که در برنامه جدید نیز مشاهده می‌شوند با این تفاوت که رویکرد حمل‌ونقل پایدار با انسجام و مشارکت اجتماعی جایگزین شده است. همچنین با رسیدن به چشم‌اندازها و اهداف قبلی، سیاست‌های جدیدی در راستای اهداف جدید تدوین شده و در قالب ۱۰ برنامه اجرایی در این گزارش آورده شده است.



شکل ۹۴- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سیدنی

^{۱۵۹} Sustainable Sydney 2030 Community Strategic Plan



شکل ۹۵- سند چشم انداز برنامه راهبردی سیدنی



۳-۳-۴- قاره آمریکا

۳-۳-۴-۱- لندن، کانادا^{۱۶۰}

• معرفی محدوده

تاریخ شفاهی و سوابق باستان‌شناسی نشان می‌دهد که منطقه لندن برای بیش از ۱۰۰۰۰ سال مسکونی بوده است. مردمان بومی که این منطقه را برای هزاران سال خانه نامیده‌اند عبارت‌اند از ملت‌های آنیشینابگ^{۱۶۱}، هادنسانی^{۱۶۲} و لنی-لیپ^{۱۶۳}. شهر لندن در سال ۱۸۲۶ تأسیس و به سرعت به عنوان یک مرکز اداری و نظامی در منطقه شناخته شد. اهمیت منطقه‌ای لندن در طول جنگ داخلی آمریکا، به عنوان یک مرکز مهم کشتیرانی برای صادرات محصولات کشاورزی منطقه، افزایش یافت. موقعیت جغرافیایی لندن و بخش تولیدی قوی، با الحاق عمده جوامع محلی در سال ۱۹۶۱ رشد مداوم را در طول قرن بیستم تضمین کرد.

لندن همچنان به عنوان یک مرکز منطقه‌ای برای جنوب غربی انتاریو^{۱۶۴}، منطقه‌ای با جمعیت ۲,۵ میلیون نفر، نقش کلیدی ایفا می‌کند. لندن با ادغام تخصص تاریخی خود در تولید، کشاورزی و مراقبت‌های بهداشتی، با بخش‌های نوظهور مانند رباتیک، فناوری خلاق دیجیتال و مالی، پیشرو در تجارت، فرهنگ و نوآوری است. از طریق نوآوری و مشارکت، لندن در خط مقدم رسیدگی به بسیاری از چالش‌های جامعه با تمرکز بر ساخت لندن بهتر برای همه قرار دارد.

¹⁶⁰ Canada, London

¹⁶¹ Anishinaabeg

¹⁶² Haudenosaunee

¹⁶³ Leni-Lenape

¹⁶⁴ Ontario



نقشه ۱۷- موقعیت جغرافیایی لندن

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه



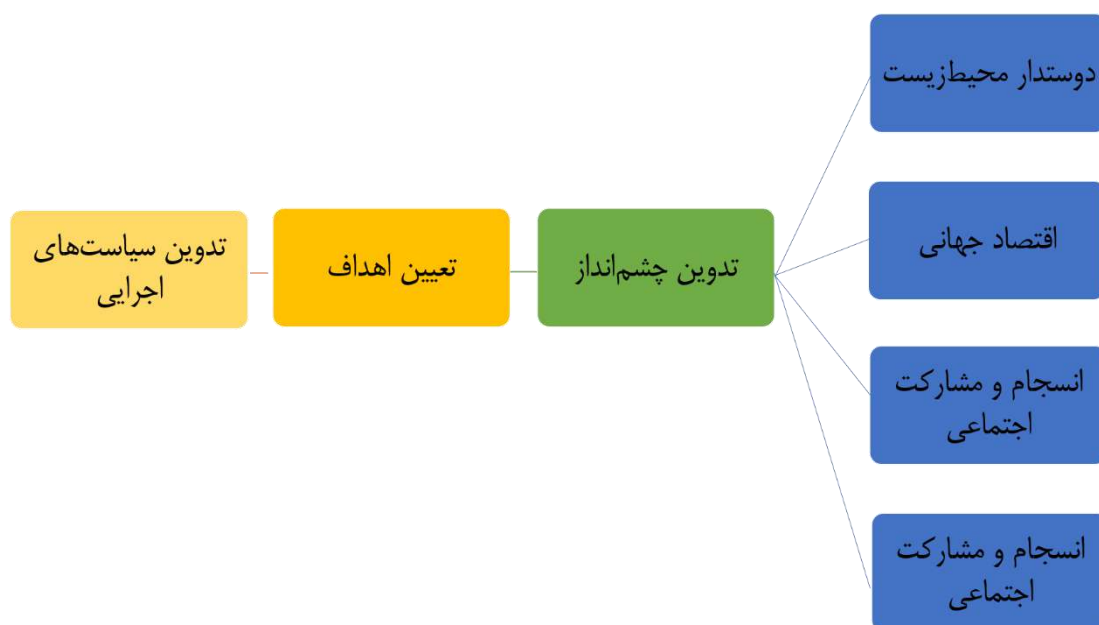
• مقدمه برنامه ۱۶۵

این برنامه راهبردی چشم‌انداز، مأموریت، ارزش‌ها و حوزه‌های استراتژیک تمرکز شورای شهر برای سال‌های ۲۰۲۳-۲۰۱۹ را مشخص می‌کند. همچنین نتایج خاص، نتایج مورد انتظار و راهبردهایی را که شورا و اداره مدنی طی چهار سال آینده با هم ارائه خواهند کرد را مشخص می‌کند. نتیجه در این برنامه تغییر موردنظر در زندگی افراد، خانواده‌ها، سازمان‌ها یا جامعه تعریف شده است. نتیجه مورد انتظار شامل شرایط یا تغییر موردنیاز برای دستیابی به هر نتیجه است و استراتژی اعم از اقدام، روش یا برنامه‌ای برای ایجاد وضعیت مطلوب آینده تعریف می‌شود.

این عناصر در کنار هم مسیر شورای شهر و مدیریت را تعیین می‌کنند که برای رسیدن به اهداف چهار سال آینده تلاش می‌کنند. از طریق فرآیند بودجه چندساله، برنامه راهبردی شورا با جزئیات در مورد پاسخگویی، سرعت و منابع به مرحله اجرا درخواهد آمد. به صورت سالانه، شورای شهر به لندن‌ها در مورد اجرای برنامه راهبردی گزارش و پیشرفت‌هایی را که هر ساله انجام می‌شود و تأثیر این کار در جامعه را نشان می‌دهد.

• روش‌شناسی

این برنامه شامل تعریف چشم‌اندازها و مأموریت‌ها در قالب چهار ارزش حکمروایی خوب شهری، هدایت شهر توسط انجمن‌ها، همدلانه و حرکت روبه‌جلو از طریق نوآوری است. این برنامه شامل ۵ چشم‌انداز اصلی می‌شود که برای هر کدام از آن‌ها اهداف تعیین شده و در راستای این اهداف سیاست‌های اجرایی به تفصیل آمده است.



شکل ۹۶- فرآیند تدوین برنامه راهبردی لندن

¹⁶⁵ Strategic Plan for the City of London 2019-2023



شکل ۹۷- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی لندن

۳-۳-۲- سیاتل، آمریکا^{۱۶۶}

• معرفی محدوده

سیاتل یک شهر بندری در ساحل غربی ایالات متحده است. این شهر در شهرستان کینگ^{۱۶۷}، ایالت واشنگتن^{۱۶۸} است. این شهر با جمعیت ۷۳۷۰۱۵ نفر در سال ۲۰۲۰، بزرگ‌ترین شهر در ایالت واشنگتن و منطقه شمال غربی اقیانوس آرام در آمریکای شمالی است. جمعیت کلان‌شهر سیاتل ۴,۰۲ میلیون نفر است که پانزدهمین منطقه بزرگ در ایالات متحده است. نرخ رشد ۲۱,۱ درصدی آن بین سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰، آن را به یکی از سریع‌ترین شهرهای بزرگ کشور تبدیل کرده است.

سیاتل بر روی تنگه‌ای بین پوچت ساند^{۱۶۹} (یک ورودی اقیانوس آرام) و دریاچه واشنگتن واقع و شمالی‌ترین شهر بزرگ ایالات متحده است که در حدود ۱۰۰ مایل (۱۶۰ کیلومتر) جنوب مرز کانادا واقع شده است. سیاتل که دروازه اصلی تجارت با شرق آسیا است، چهارمین بندر بزرگ آمریکای شمالی از نظر جابجایی کانتینر از سال ۲۰۲۱ است.

بومیان آمریکا حداقل ۴۰۰۰ سال قبل از ورود اولین مهاجران دائمی اروپایی به منطقه سیاتل در آنجا سکونت داشتند. این منطقه در سال ۱۸۵۲ به افتخار رئیس سیاحل^{۱۷۰} رئیس قبایل^{۱۷۱} محلی دوامیش^{۱۷۲} و سوکوامیش^{۱۷۳}، «سیاتل» نام گرفت. امروزه، سیاتل دارای جمعیت بالایی از بومیان، اسکاندیناوی‌ها، آمریکایی-اروپایی‌ها، آمریکایی-آسیایی‌ها و آفریقایی-آمریکایی‌ها است و همچنین جامعه دگرباشان جنسی^{۱۷۴} پررونقی دارد که از نظر جمعیت در رتبه ششم ایالات متحده قرار دارد.

چوب‌برداری اولین صنعت بزرگ سیاتل بود، اما در اواخر قرن نوزدهم، این شهر به یک مرکز تجاری و کشتی‌سازی به‌عنوان دروازه‌ای به آلاسکا^{۱۷۵} در طول طوفان طلای کلوندایک^{۱۷۶} تبدیل شد. پس از جنگ جهانی دوم به دلیل وجود شرکت بوئینگ^{۱۷۷} بود که سیاتل به‌عنوان مرکزی برای ساخت هواپیما شناخته شد. منطقه سیاتل از دهه ۱۹۸۰ به بعد با شرکت‌هایی مانند مایکروسافت^{۱۷۸} در این منطقه به یک مرکز فناوری تبدیل شد و جریان نرم‌افزار جدید، بیوتکنولوژی و شرکت‌های اینترنتی منجر به احیای اقتصادی شد. سیاتل همچنین تاریخ موسیقی قابل توجهی دارد و زادگاه نوازندگان و گروه‌های بزرگ موسیقی راک^{۱۷۹} و جاز^{۱۸۰} است.

¹⁶⁶ United States of America, Seattle

¹⁶⁷ King County

¹⁶⁸ Washington State

¹⁶⁹ Puget Sound

¹⁷⁰ Chief Si'ahl

¹⁷¹ Chief Si'ahl

¹⁷² Duwamish

¹⁷³ Suquamish

¹⁷⁴ LGBT

¹⁷⁵ Alaska

¹⁷⁶ the Klondike Gold Rush

¹⁷⁷ Boeing company

¹⁷⁸ Microsoft

¹⁷⁹ rock

¹⁸⁰ jazz



نقشه ۱۸- موقعیت جغرافیایی سیاتل

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش شناسی انجام پروژه



• مقدمه برنامه ۱۸۱

سیاتل با تاب‌آوری، نبوغ و مصمم با چالش‌های بی‌نظیر دو سال گذشته روبرو شده است. این موضوع به اعتبار نیروی کار باورنکردنی ما و درک این موضوع که بدون توجه به اختلالاتی که با آن مواجه می‌نماید، وابسته است. در این برنامه، چشم‌انداز به‌طور واضح و روشن از مقصد به‌جایی که می‌خواهد برود و نقشه‌ی رسیدن به آن، تشکیل شده و سند راهبردی سیتی لایت راهنمای این برنامه است.

از سال ۲۰۱۲، شرکت سیتی لایت^{۱۸۲} هر شش سال یک‌بار یک برنامه استراتژیک کامل برای ترسیم استراتژی‌های کلیدی که کار را هدایت می‌کنند، تدوین کرده است. این طرح به‌طور مرتب به‌روزرسانی می‌شود تا شرایط فعلی را منعکس گردد، پیشرفت هر برنامه را گزارش و تنظیمات لازم را انجام دهد. این شامل ترکیب بازخورد مشتریان، جامعه و کارمندان برای اطمینان از اینکه برنامه‌ها و کارهای روزمره خود همچنان نیازها و دیدگاه‌های مختلف را منعکس می‌کنند، می‌شود.

در ماه مه ۲۰۲۱، شورای شهر و شهردار با به تعویق انداختن یک‌ساله برنامه‌ریزی در طول همه‌گیری کرونا، یک برنامه راهبردی پنج‌ساله ۲۰۲۲-۲۰۲۶ را تصویب کردند. این به‌روزرسانی ما را به مسیر عادی شش‌ساله خود بازمی‌گرداند. فراتر از آن، این فرصتی برای تدوین این برنامه است تا با حرکت به واقعیت پس از همه‌گیری کرونا، جزئیات را اضافه نموده و اهداف مشترک خود را بیشتر روشن نماید. طرح ۲۰۲۲-۲۰۲۶ کمک کرد تا با اخلاص در این بیماری همه‌گیر، آینده در نظر گرفته شود. با فروکش کردن این اخلاص، زمان آن فرارسیده‌است که دیدگاه خود را بازنگری کنیم و استراتژی‌های آن را عملی نمایم.

هیچ‌کسی نمی‌توانست ورود کووید-۱۹ در اوایل سال ۲۰۲۰ یا تأثیر عمیق آن بر هر بخش از زندگی را پیش‌بینی کند. وقتی مارس ۲۰۲۰ فرارسید، تمرکز را روی ایمنی کارمندان و متقاضیان معطوف شد. همچنین فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی بود که توجه در آن کوتاه‌مدت، تاکتیکی و لجستیکی است. با گذشت زمان، انطباق با شرایط عادی جدید افزایش یافت و سال ۲۰۲۱ به سال «تمرکز و پایان» تبدیل شد. کارمندان سیتی لایت آماده فکر کردن در مورد آینده بودند و این طرح کار برنامه‌ریزی راهبردی خود را دوباره شروع کرد. به‌روزرسانی برنامه استراتژیک ۲۰۲۲-۲۰۲۶، کاری را اولویت‌بندی کرد که به آن در «بازیابی، تمرکز مجدد، راه‌اندازی مجدد» کمک می‌کند.

با نگاهی به آینده، می‌دانیم که آینده نامشخص است و موفقیت به نزدیک شدن به چالش‌ها و فرصت‌ها با کنجکاوی، مهربانی و تعهد به برابری بستگی دارد، بهبود اقتصادی در اطراف ما در حال وقوع و به‌عنوان یک ابزار متعلق به جامعه، وظیفه این است که به شهروندان در آینده‌ای که با هم ایجاد می‌کنند، کمک شود.

¹⁸¹ Seattle City Light Strategic Plan Update 2023-2028

¹⁸² City Light Company

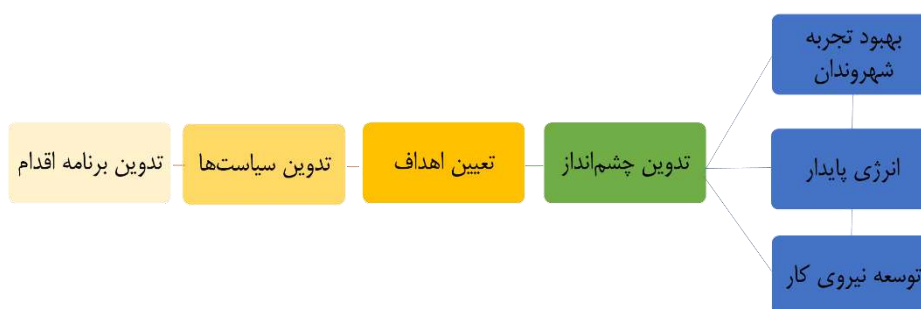
• دستاوردهای برنامه ۲۰۲۲-۲۰۲۶ سیاتل



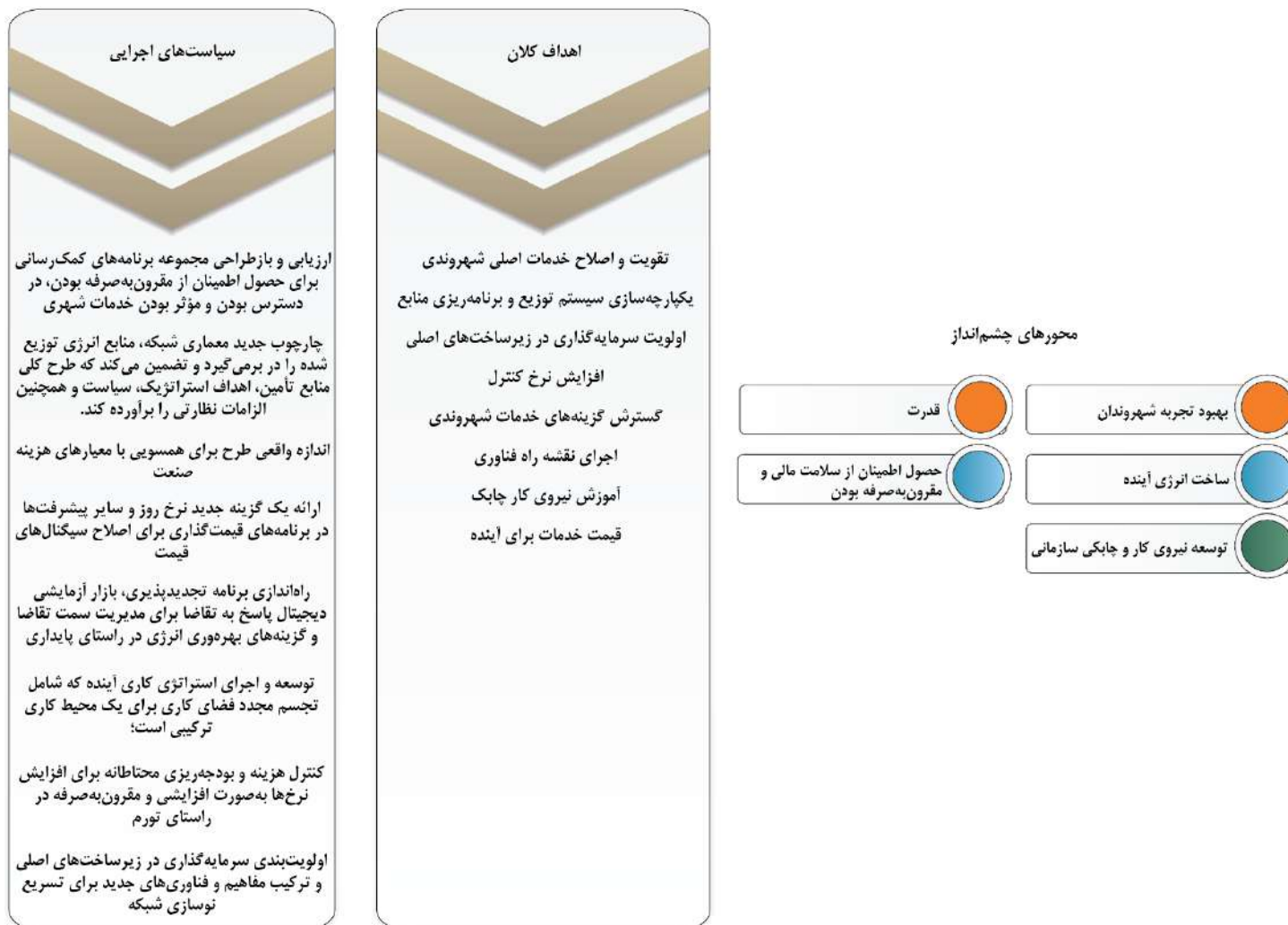
شکل ۹۸- دست‌آوردهای برنامه ۲۰۲۲-۲۰۲۶ سیاتل

• روش‌شناسی

این برنامه در واقع نسخه به‌روزرسانی شده برنامه راهبردی سیاتل ۲۰۲۲-۲۰۲۶ است که در راستای عبور و پشت سر گذاشتن همه‌گیری کرونا تدوین شده است. تمرکز بخش زیادی از این برنامه در راستای بهبود تجربه شهروندان و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و در نتیجه کاهش هزینه‌های زندگی شهروندان تدوین شده است. همچنین در راستای ۵ چشم‌انداز اصلی این برنامه، اهداف و سیاست‌ها و در ادامه آن برنامه‌های اقدام و اجرایی در این طرح آورده شده است.



شکل ۹۹- فرآیند تدوین برنامه راهبردی سیاتل



شکل ۱۰۰- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی سیاتل



۳-۳-۵- قاره آفریقا

۳-۳-۵-۱- قاهره، مصر^{۱۸۳}

• معرفی محدوده

قاهره پایتخت مصر و همچنین بزرگ‌ترین شهر این کشور با ۱۰ میلیون نفر جمعیت در سال ۲۰۲۲ است. این شهر همچنین بخشی از بزرگ‌ترین تراکم شهری در آفریقا، جهان عرب و خاورمیانه را داراست. قاهره با مصر باستان مرتبط است، زیرا مجموعه هرم جیزه^{۱۸۴} و شهرهای باستانی ممفیس^{۱۸۵} و هلیوپولیس^{۱۸۶} در منطقه جغرافیایی آن قرار دارند. این شهر که در نزدیکی دلتای نیل^{۱۸۷} واقع شده است، ابتدا با عنوان فوستات^{۱۸۸} - شهرکی که پس از فتح مصر توسط مسلمانان در سال ۶۴۰ در کنار یک قلعه رومی باستان با عنوان بابل^{۱۸۹} تأسیس شد - توسعه یافت. در زمان سلسله فاطمیان^{۱۹۰}، شهر جدیدی به نام القاهره^{۱۹۱} در سال ۹۶۹ در همان نزدیکی تأسیس شد. بعد در دوره ایوبیان^{۱۹۲} و ممالیک^{۱۹۳} (قرن ۱۲ تا ۱۶) به‌عنوان مرکز اصلی شهر جایگزین فسطاط^{۱۹۴} شد. قاهره از دیرباز مرکز حیات سیاسی و فرهنگی این منطقه بوده است و به دلیل برتری در معماری اسلامی، «شهر هزار مناره»^{۱۹۵} نامیده می‌شود. مرکز تاریخی قاهره در سال ۱۹۷۹ به‌عنوان میراث جهانی شناخته شد. به استناد شبکه تحقیقاتی جهانی‌شدن و شهرهای جهان، قاهره به‌عنوان یک شهر جهانی با طبقه‌بندی «بتا+» در نظر گرفته می‌شود.

امروزه، قاهره دارای قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین صنعت سینما و موسیقی در جهان عرب و همچنین دومین موسسه قدیمی آموزش عالی جهان، دانشگاه الازهر^{۱۹۶} است. بسیاری از رسانه‌ها، مشاغل و سازمان‌های بین‌المللی دارای دفتر مرکزی منطقه‌ای در شهر هستند. اتحادیه عرب در بیشتر دوران حیات خود قاهره را به‌عنوان مقر خود انتخاب کرده است. قاهره، مانند بسیاری از شهرهای بزرگ دیگر، از سطح بالای آلودگی و ترافیک رنج می‌برد. متروی قاهره که در سال ۱۹۸۷ افتتاح شد، قدیمی‌ترین سیستم مترو در آفریقا است و با بیش از ۱ میلیارد مسافر سالانه در میان پانزده متروی شلوغ جهان قرار دارد. اقتصاد قاهره در سال ۲۰۰۵ در خاورمیانه رتبه اول و در فهرست جهانی شهرهای فارین پالیسی در سال ۲۰۱۰^{۱۹۷} در رتبه ۴۳ جهان قرار گرفت.

¹⁸³ Egypt, Cairo

¹⁸⁴ the Giza pyramid complex

¹⁸⁵ Memphis

¹⁸⁶ Heliopolis

¹⁸⁷ Nile Delta

¹⁸⁸ Fustat

¹⁸⁹ Babylon

¹⁹⁰ the Fatimid dynasty

¹⁹¹ al-Qāhirah

¹⁹² Ayyubid

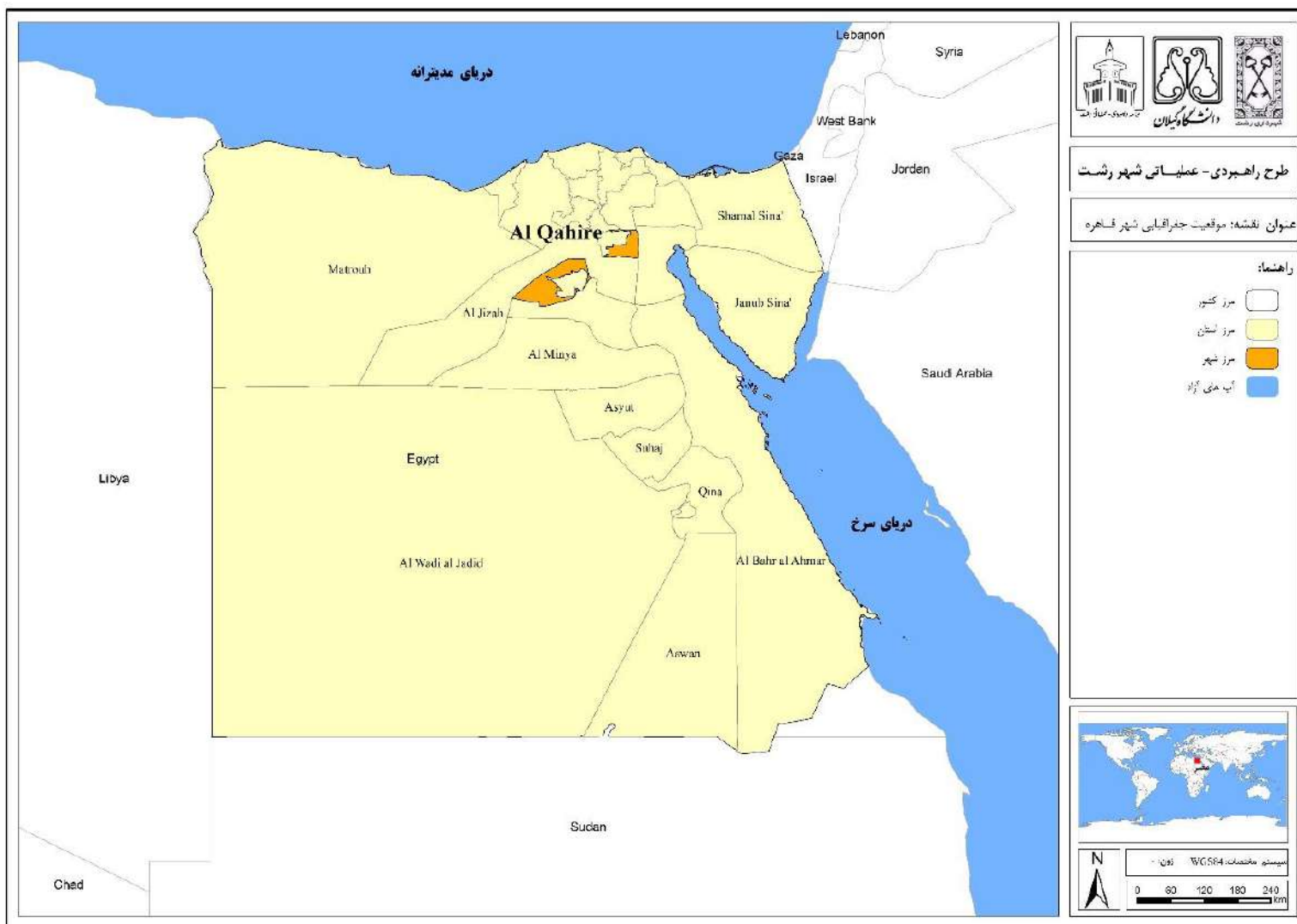
¹⁹³ Mamluk

¹⁹⁴ Fustat

¹⁹⁵ the city of a thousand minarets

¹⁹⁶ Al-Azhar

¹⁹⁷ Foreign Policy's 2010 Global Cities Index



نقشه ۱۹- موقعیت جغرافیایی قاهره



• مقدمه برنامه ۱۹۸

توسعه پایدار شهری یکی از ارکان کلیدی برای تدوین چشم‌انداز آینده قاهره است. هدف چنین دیدگاهی تبدیل قاهره به محیطی پایدار است که قادر به دستیابی به رقابت اقتصادی باشد. برای اطمینان از دستیابی به توازن بین نقش فرهنگی، اقتصادی و سیاسی چه در سطح منطقه‌ای و چه در سطح بین‌المللی از یک‌سو و فراهم آوردن محیط زندگی بهتر برای ساکنان از سوی دیگر، ملاحظات زیر در نظر گرفته شده است:

- ایجاد محیط مناسب برای دستیابی به تحولات نهادی موردنیاز برای تضمین ارائه خدمات و زیرساخت‌ها در تمامی حوزه‌های شهری؛
- افزایش رقابت‌پذیری اقتصادی و تکیه بر اقتصاد دانش‌محور از طریق بهبود کارایی و اثربخشی زیرساخت؛
- بهره‌مندی از مزیت‌های نسبی پایتخت و دستیابی به یکپارچگی بین محله‌های مختلف تشکیل‌دهنده قاهره؛
- تلاش برای ایجاد الگوهای مصرف سازگار با محیط‌زیست؛
- کاهش آلودگی هوا و ارائه سیستم مدیریت موفق و یکپارچه پسماند جامد.

یکی از پایه‌های کلیدی که چشم‌انداز بر آن بنا شده است، توزیع مجدد ساکنان در قاهره برای دستیابی به تعادل از طریق مراحل زیر است:

- رسیدگی به مناطق ناامن و برنامه‌ریزی نشده؛
- ساخت جاده‌های جدید برای اتصال مناطق مسکونی از قبل ایجاد شده با مناطق مسکونی جدید در قاهره؛
- حفاظت و حفظ مناطق برنامه‌ریزی شده از طریق حصول اطمینان از رعایت الزامات ساختمانی و همچنین تنظیم شرایط ساختمانی برای مناطق جدید؛
- ایجاد فرصت‌های جدید برای توسعه و تشویق به جذب سرمایه‌گذاری بیشتر در جوامع شهری جدید؛
- افزایش کارایی کارکنان شهرداری و پیروی از آخرین متدولوژی‌ها برای مدیریت مناطق شهری.

این چشم‌اندازها برای گفت‌وگوی اجتماعی اقشار مختلف جامعه و کارشناسان متخصص با هدف رسیدن به شکل نهایی که بیانگر خواسته‌های حقیقی ساکنان و جامعه باشد، برای آماده‌سازی برای شروع برنامه‌ریزی برنامه راهبردی قاهره در نظر گرفته شده‌اند. در راستای رسیدن به این برنامه راهبردی شهر قاهره با چالش‌هایی روبرو است که این چالش‌ها در دو گروه جمعیتی و اقتصادی دسته‌بندی می‌شوند.

¹⁹⁸ Greater Cairo Urban Development Strategy

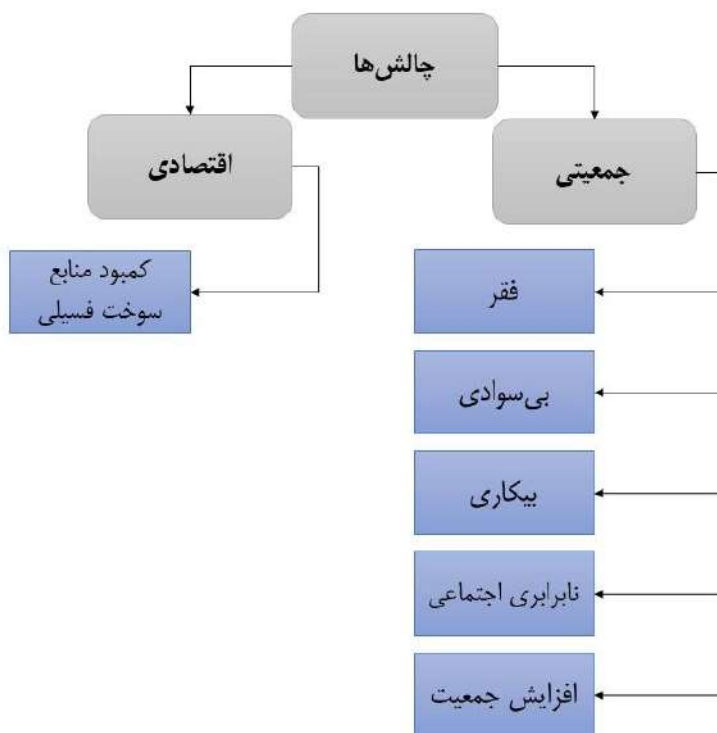


• چالش‌های جمعیتی

- فقر (۲۲ درصد جامعه زیر خط فقر هستند)؛
- بی‌سوادی (۳۰ درصد جامعه)؛
- بیکاری (۱۰ درصد نیروی کار)؛
- نابرابری اجتماعی در حوزه‌های درآمد، کیفیت زندگی و خدمات؛
- دو برابر شدن جمعیت در ۴۰ سال آینده.

• چالش‌های اقتصادی

- کمبود منابع تجدیدناپذیر مانند آب، گاز و سوخت‌های فسیلی.

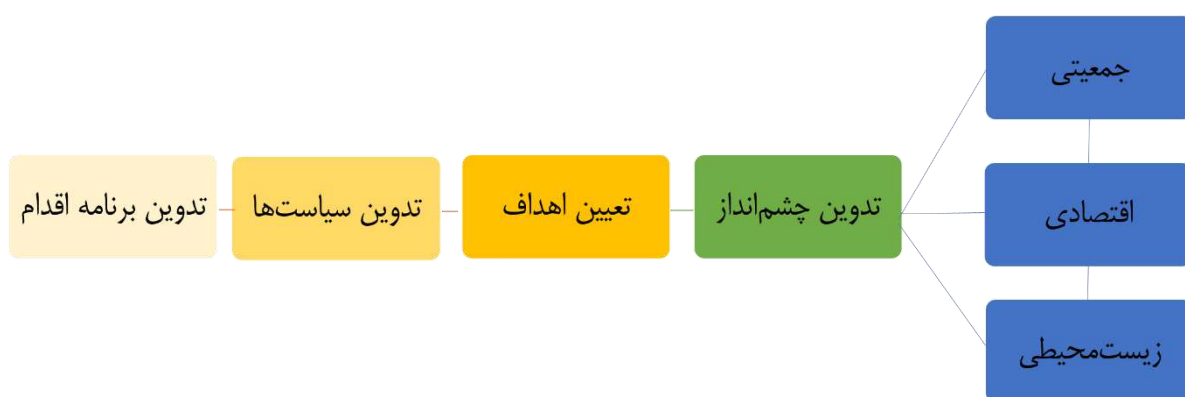


شکل ۱۰۱- چالش‌های پیش روی برنامه راهبردی قاهره



• روش شناسی

برنامه راهبردی قاهره در واقع بخش پایه و بخشی از برنامه جامع توسعه کشوری و منطقه‌ای مصر است. این برنامه با چشم‌اندازسازی آغاز شده و با در پیش گرفتن سه چشم‌انداز عدالت اجتماعی، رقابت اقتصادی و سازگاری زیست‌محیطی به تعیین اهداف، سیاست‌ها و برنامه‌های اقدام پرداخته شده است. همچنین از آنجایی که این برنامه بخشی از برنامه منطقه‌ای مصر است به سه برنامه بخشی تقسیم شده است. در نهایت با ارائه نقشه‌هایی مناطقی که برنامه‌های اقدام باید در آن‌ها اجرایی شود، مشخص شده‌اند.



شکل ۱۰۲- تدوین فرآیند برنامه راهبردی قاهره



شکل ۱۰۳- سند چشم‌انداز برنامه راهبردی قاهره



۳-۳-۶- رتبه‌بندی جهانی شهرها

شبکه تحقیقاتی جهانی شدن و شهرهای جهان (Globalization and World Cities)، شهرهای سراسر جهان را بررسی کرده و آن‌ها را بر اساس ارتباطشان در چهار حوزه حسابداری، تبلیغات، بانکداری/مالی و قانون ابتدا انتخاب و سپس رتبه‌بندی می‌کند. فهرست GaWC اولویت اقتصاد شهر را بیشتر از عوامل سیاسی یا فرهنگی در نظر می‌گیرد. این رتبه‌بندی شامل درجات «آلفا» (با چهار زیرمجموعه آلفا++، آلفا+، آلفا و آلفا-)، «بتا» (سه زیرمجموعه بتا+، بتا و بتا-)، «گاما» (با سه زیرمجموعه گاما+، گاما و گاما-) و همچنین شهرهای ضعیف‌تر که در سطوح «کارآمد بالا»^{۱۹۹} و «کارآمد»^{۲۰۰} قرار می‌گیرند، می‌شود. GaWC طبقه‌بندی شهرها را از سال ۱۹۹۸، آغاز کرده و به‌صورت دوسالانه آن را منتشر می‌کند و آخرین نسخه این رتبه‌بندی در سال ۲۰۲۰ منتشر شده است. در جدول زیر رتبه‌بندی شهرهای بررسی شده در سال ۲۰۲۰ را مشاهده می‌کنیم.

جدول ۱۷- رتبه‌بندی جهانی شهرهای بررسی شده

آلفا++	آلفا+	آلفا	آلفا-	بتا+	بتا	بتا-	
							استکهلم
							بوداپست
							توکیو
							سئول
							سنگاپور
							سیدنی
							سیاتل
							قاهره

لازم به ذکر است که همان‌طور که ذکر شد تمام شهرهای جهان در این رتبه‌بندی قرار نمی‌گیرند چراکه باید در وهله اول شرایط حضور در دسته‌بندی شهرهای جهانی را داشته باشند. در نتیجه در بین شهرهای بررسی شده شهرهای لندن و ردینگ در این دسته‌بندی قرار نگرفته‌اند.

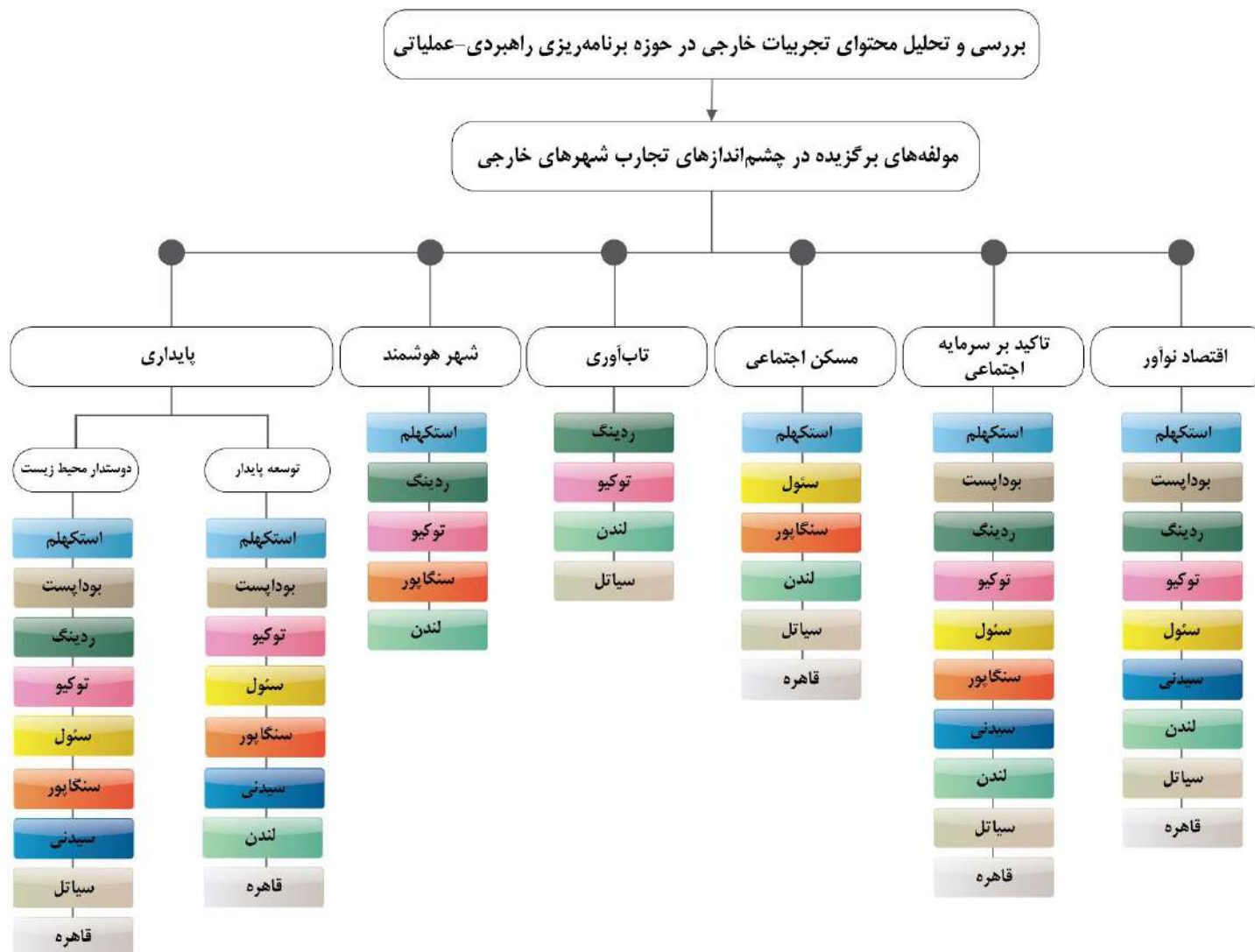
¹⁹⁹ High sufficiency
²⁰⁰ Sufficiency

۳-۳-۷- تلخیص و استنتاج تجارب خارجی

پس از بررسی ۱۰ شهر جهان متوجه شدیم که رویکردهای پرتکرار جهانی چیست و تمرکز شهرهای پیشرو در جهان در کدام حوزه‌ها متمرکز شده است. این رویکردها شامل رویکردهای اقتصادی، اجتماعی، مسکن اجتماعی، شهر هوشمند، تاب‌آوری و پایداری در دو حوزه توسعه پایدار و دوستدار محیط‌زیست می‌باشند. در شکل زیر شهرهایی که هر کدام از این رویکردهای ذکر شده را مورد توجه قرار داده‌اند مشخص شده است.

جدول ۱۸ - مطالعه تطبیقی تجارب خارجی

برنامه اقدام	سیاست	راهبرد	اهداف	چشم‌انداز	
					استکهلم
					بوداپست
					ردینگ
					توکیو
					سنول
					سنگاپور
					سیدنی
					لندن
					سیاتل
					قاهره



شکل ۱۰۴- جمع بندی رویکردهای تجارب خارجی

سند یکم | تعریف چارچوب و مقدمات؛ مبانی و چارچوب نظری؛ استنتاج تجارب داخلی و خارجی؛ روش‌شناسی انجام پروژه



قاره اروپا

قابل دسترس زیبا جذب سرمایه و سرمایه‌گذار
 الگوی مدیریت نیروی انسانی سکونت پایدار **عاری از تبعیض** گفتگوی غنی
 پر رونق **استکھلمی برای همه** امنیت توسعه پایدار حمل‌ونقل زیست هوشمند
 پویایی شهری برای همه **استکھلم** فرصت شغلی منحصر به فرد **پایداری**
 هوشمندترین شهر جهان مشارکت **دوستدار محیط زیست** عدالت
 سرگرمی‌های متنوع مدارس مطلوب **شهر هوشمند** خدمات اجتماعی پیشرو در دانش
 ایمنی فرصت برابر زندگی ارتباط با سازمان‌های منطقه جذب فرهنگ غنی مناسب برای یادگیری هدف روشن دعوت‌کنندگی گسترده وسیع‌فعالیتی پاکیزه

حاکمیت موثر و متعادل **شهر هوشمند** پر جنب و جوش عدالت
 تضمین جامعه قوی، سالم و عادلانه نظارت **تاب‌آوری** کیفیت زیرساختی
 بهبود کیفیت زندگی رفاه شهروندی **پایداری** رقابت‌پذیری **ردینگ**
 کاهش میزان کربن **بازار جهانی** مشارکت مدنی
 حفاظت از محیط زیست زندگی در محدودیت‌های زیست محیطی آینده‌نگاری اقتصاد بر پایه تکنولوژی

دانش اقتصادی و نوآوری بهبود اشتغال تصفیه پسماند رقابت‌پذیری **رشد جهانی** سکونتگاه سالم و پاک **برابری جنسیتی** بهبود دسترسی کارایی خدمات
 گردشگری بین‌المللی رشد دائمی **شهر جهانی** مشارکت تمام گروه‌ها رسانه فناوری‌های مدرن **بوداپست** افزایش نرخ زادوولد مشارکت اجتماعی
مدیریت منابع طبیعی حمل‌ونقل پایدار قابلیت اشتغال **افزایش بهره‌وری** افزایش نرخ زادوولد مشارکت اجتماعی
اصل پایداری آموزش امکانات سرمایه‌گذاری هنر یکپارچگی بازار **مدیریت بهینه منابع آب** بنگاه‌های اقتصادی کوچک و متوسط
 تعادل در عرضه و تقاضا مترو تجارت



قاره اقیانوسیه

پررونق
 خلاقیت
 متنوع
 دوچرخه سواری
 مقاومت در برابر ناملايمات
 مشارکت در تصميم گيري
 حمل و نقل پايدار
 همکاري با دولت پياده‌رو
 اقتصاد بدون کربن
 اقتصاد ۲۴ ساعته

احیای اکوسیستم
 انعطاف پذیری
 سیدنی ۲۰۳۰ یک برنامه راهبردی اجتماعی امن
 کربن صفر
 رفاه

ارتباط
 حذف کربن
 مشارکت اجتماعی
 تعامل اجتماعی
 جوامع متنوع
 پیشرو
 باز یافت
 ارتباط جهانی

پاسخگو
 چند فرهنگی
 مسؤلیت پذیر
 سرمایه گذاری پايدار
 فراگیر
 سرمایه گذاری
 نوآوری
 اقتصاد نوآور

سیدنی

قاره آمریکا

نو سازی شبکه
 تمرکز مجدد
 جامعه سبز
 بدون کربن
 ارزشیابی پیشرفت
 کاهش هزینه زندگی
 دسترسی
 سرپناه برای بی خانمانها
 هیدروژن
 قدرت

مدیریت تغییرات سازمانی
 انرژي آینده
 شهروندان در اولویت
 صدای شهروندان
 اولویت بندی سرمایه گذاری
 اصلاح خدمات شهری
 باز یابی

مضمم
 تجدید پذیر
 سلامت مالی
 شهروندان در اولویت
 صدای شهروندان
 مسؤلیت پذیری
 خودروهایی الکتریکی
 معیارهای هزینه

تاب آوری
سیاتل
شهروند محور انرژی پاک

مقاوم سازی زیرساختها
 مدیریت مصرف انرژی
 مسکن حمایتی
 نوآوری کشاورزی شهری
 خدمات اجتماعی
 پیشرو
 هنر عمومی
 توسعه پایدار ورزشی
 نظارت بر سلامت
 باز آفرینی
 فرهنگ

کارایی
 حمل و نقل هوشمند
 ایمنی فرهنگی
 مشارکت
 رقابت پذیری
 شفافیت
 اینترنت عمومی
 فرصت کارآموزی
 تولید

مسکن با کیفیت
 جشنواره محلی
 رفاه
 پارکینگ عمومی
 تعامل فراگیر
 هدایت توسط انجمنها
 مراقبت از کودکان
 حکمروایی خوب شهری
 مراقبت بهداشتی
 مسکن مقرون به صرفه
 فرصت های تفریحی
 جذب کارآفرینان

تاب آوری
امنیت زنان
لندن
شهر هوشمند



قاره آفریقا

کیفیت زندگی
فناوری
پراکندگی فعالیت‌ها
سلامت
یکپارچگی محلات
توسعه جوامع محلی
کاهش فقر کارایی
عدالت اجتماعی
توازن فرهنگی
توسعه پایدار
حمل و نقل عمومی
تعالی جمعیتی
ارتباط
کاهش آلودگی
سازگاری زیست محیطی
رقابت پذیری
انتقال صنایع
مسکن مقرون به صرفه
توانبخشی
سرمایه گذاری آزادانه
اثر بخشی
مراکز تاریخی
اقتصاد دانش محور
مدیریت یکپارچه پسماند جامد
امن
تحولات نهادی

۳-۴- تلخیص و استنتاج تجارب داخلی و خارجی

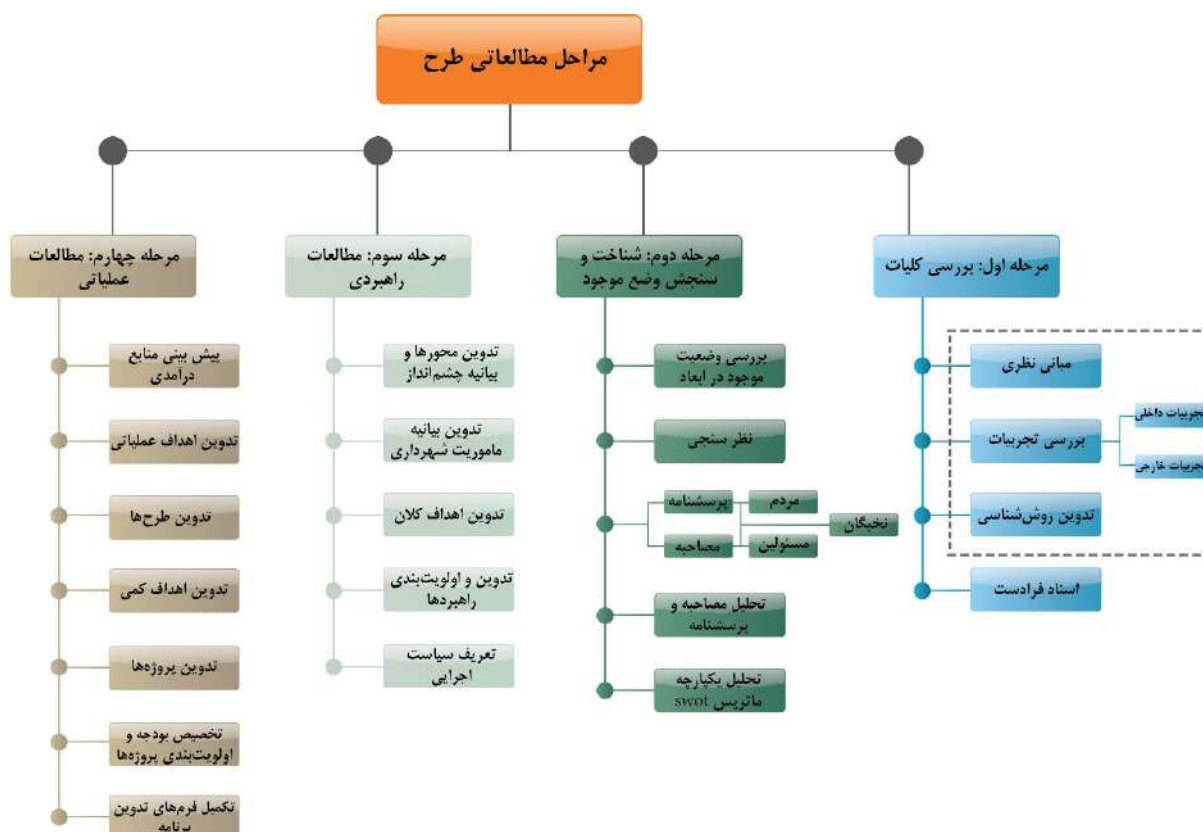
مرور بر تجارب داخلی و خارجی برنامه راهبردی نشانگر این است که امروزه شهرهای جهان در امر برنامه‌ریزی در مرحله گذار از طرح‌هایی با چشم‌اندازهای بلند مدت هستند و به سمت برنامه‌های عملی میان مدت و کوتاه مدت در حرکت هستند. با توجه به شرایط و چالش‌های موجود و اولویت‌های بین‌المللی، امروزه چشم‌اندازهای جهانی به سوی مقولات زیست‌محیطی و اجتماعی کشش بیشتری دارند و با تاکید بر مواردی همچون توسعه پایدار و تاب‌آوری سعی در بهبود کیفیت زندگی شهروندان دارند؛ و از سوی دیگر در تجارب داخلی برنامه راهبردی، با توجه به مسائل روز کشور و اهدافی همچون دستیابی به حکمروایی خوب شهری و رویکرد شهر هوشمند در تدوین چشم‌انداز تاکید بر مواردی همچون مدیریت کارآمد، مشارکت به ویژه مشارکت شهروندان و هوشمندسازی است. آنچه مسلم است در هر محیطی اهم از توسعه یافته و در حال توسعه در جهت بهبود شرایط زیست‌محیطی شهروندان نیاز است تا نگاهی همه جانبه و جامع به مولفه‌های موثر در افزایش کیفیت زندگی شهری داشت که این امر مستلزم توجه به مباحث مدیریتی، زیست‌محیطی و اجتماعی است که بدنه‌های اصلی یک شهر را شکل می‌دهند.



۴- روش‌شناسی انجام پروژه در راستای تدوین فرایند کار

روش و اسلوب پیشبرد پژوهش‌های علمی و کاربردی یکی از مهم‌ترین مباحثی است که همواره نیاز است موردتوجه قرار گیرد، اهمیت این موضوع از آنجا ناشی می‌شود که نبود روش‌شناسی و الگوی فرایند و تحلیل، منجر به کج‌روی و دور شدن از مسیر خواهد شد، البته این مهم به معنای نادیده گرفتن خلاقیت و نوآوری در روند انجام پژوهش نیست، چراکه روش هر پژوهش در کنار بایدها و اصول پایه، راه را برای نوآوری تا جایی که خللی به روند وارد نکند، فراهم می‌آورد. در همین راستا و با تاکید بر این موضوع که رویکرد اصلی این برنامه «رویکرد راهبردی» به‌عنوان پایه و راهنمای اصلی است، مروری بر روش‌شناسی مورد استفاده در هر بخش از این برنامه خواهد شد. مراحل مطالعاتی تدوین این برنامه به شرح زیر در چهار مرحله قابل تفکیک است:

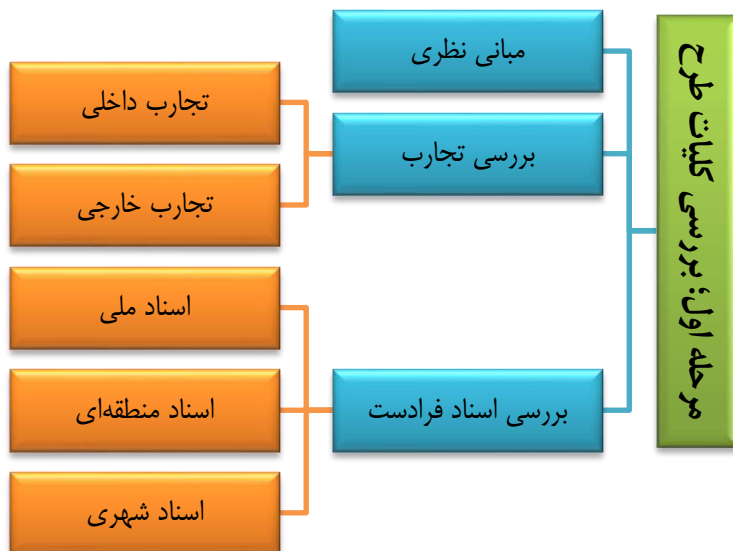
- **مرحله اول:** زمینه‌سازی مقدمات و تدوین چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی (به اختصار: کلیات طرح)؛
- **مرحله دوم:** مطالعات پایه و موضوعی (سنجش و تحلیل وضعیت موجود)؛
- **مرحله سوم:** مطالعات راهبردی؛
- **مرحله چهارم:** مطالعات عملیاتی.



شکل ۱۰۵- مراحل مطالعاتی طرح

۱-۴- روش پژوهش در مرحله اول؛ کلیات طرح

در اولین مرحله از فرایند تهیه برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت سه موضوع مبانی نظری، تجارب داخلی و خارجی و اسناد فرادست، به‌عنوان زمینه اصلی برای آغاز فرایند تهیه برنامه مورد توجه قرار گرفتند:

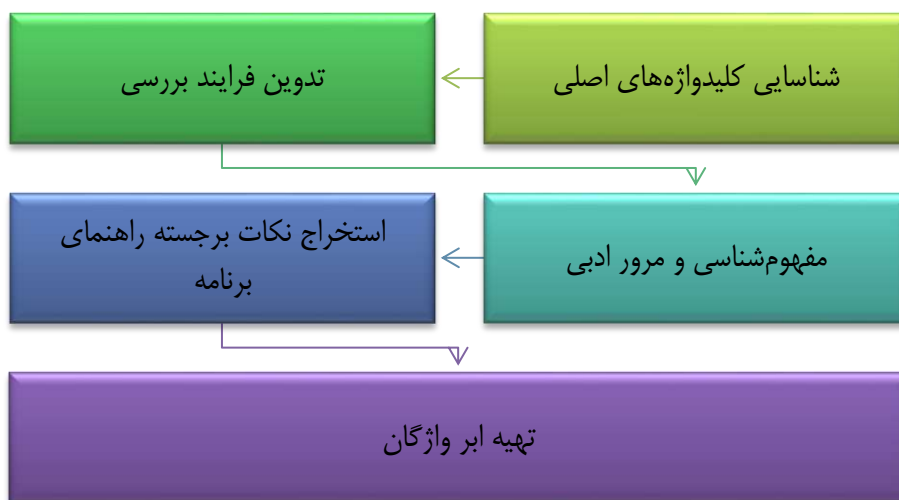


شکل ۱۰۶- مرحله اول

در فرایند تهیه و آماده‌سازی هریک از بخش‌های بالا از روش‌های متفاوتی (با توجه به خروجی مورد انتظار) استفاده شده است که در ادامه به تفصیل به شرح و بررسی این روش‌ها پرداخته خواهد شد:

۱-۱-۴- روش‌شناسی مبانی نظری

فرایند بررسی مبانی نظری به شرح زیر است:



شکل ۱۰۷- فرایند بررسی مبانی نظری



- **شناسایی کلیدواژه‌های مورد نظر:** کلیدواژه‌های اصلی که در پیشبرد اهداف طرح راهبردی - عملیاتی رشت حائز اهمیت بودند با استفاده از تکنیک طوفان فکری^{۲۰۱} در میان کارشناسان طرح با تاکید بر «رویکرد راهبردی» به دست آمدند.
- **تدوین فرایند بررسی:** براساس کلیدواژه‌های مورد نظر، الگو و فرایند بررسی واژه‌ها و مفاهیم مشخص و تدوین گردید.
- **مفهوم‌شناسی و مرور ادبی:** با در نظر داشتن این مهم که به‌طور کلی روش‌های گردآوری اطلاعات به دو دسته روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی تقسیم می‌شوند، به‌منظور بررسی مبانی نظری پشتیبان تدوین این برنامه، از روش کتابخانه‌ای و مطالعات اسنادی بهره گرفته شده است:
 - روش کتابخانه‌ای^{۲۰۲}

این روش، شامل فرایندی منظم و گام‌به‌گام است که برای گردآوری اطلاعات جهت نگارش یک متن علمی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در طول انجام فرایند مطالعه کتابخانه‌ای، به‌طور مداوم بازگشت به منابع و تعدیل و بازنویسی صورت می‌پذیرد و از آغاز تا انتها متکی بر یافته‌های تحقیق کتابخانه‌ای است. این روش مهم‌ترین ابزار در نگارش یک فعالیت پژوهشی به حساب می‌آید و به‌خصوص در تحقیقاتی که نیاز به بررسی‌های کیفی و سنجش وضعیت دارند، با بهره‌گیری از این روش می‌توان شاخص‌ها و معیارهای ارزیابی را به‌دست آورد.
 - روش مطالعات اسنادی^{۲۰۳}

روش پژوهش اسنادی به‌منزله تکنیکی برای تقویت سایر روش‌های کیفی در پژوهش‌های علوم اجتماعی است. در این روش، پژوهشگر داده‌های پژوهشی خود را درباره کنشگران، وقایع و پدیده‌های اجتماعی، از بین منابع و اسناد گردآوری می‌کند. بخش قابل توجهی از پژوهش‌های نظری در جامعه‌شناسی، خواسته یا ناخواسته از روش اسنادی بهره می‌برند. از این روش، با استفاده از منابع و اسناد بیرونی برای پشتیبانی از نظریه یا دیدگاهی در مطالعات دانشگاهی استفاده می‌شود. پژوهش اسنادی یعنی تحلیل آن دسته از اسنادی که شامل اطلاعات درباره پدیده‌هایی است که قصد مطالعه آن‌ها را داریم. این روش مستلزم جست‌وجوی توصیفی و تفسیری است. به همین دلیل نمی‌توان توسعه تکنیکی این روش به سنت هرمنوتیک متصل کرد. در این روش پژوهشگر در صدد آن است که از فهم مقاصد و انگیزه‌های اسناد و متون یا تحلیل تاویلی یک متن خارج شود. سپس آن را به عنوان زبان مکتوب و گفتمان نوشتاری نویسنده، پذیرفته و مورد استناد قرار دهد؛ بنابراین بستر معرفت‌شناختی و تکنیکی پژوهش اسنادی به پارادایم تفسیری نزدیک است.
- **استخراج نکات برجسته راهنمای برنامه:** معیارها و شاخصه‌های اصلی در مفاهیم و رویکردهای مورد بحث با هدف بهره‌گیری در شناخت محدوده مورد مطالعه (شهر رشت) و همچنین در راستای تدوین چشم‌انداز با تحلیل محتوای مباحث جمع‌آوری شده به‌دست آمدند.

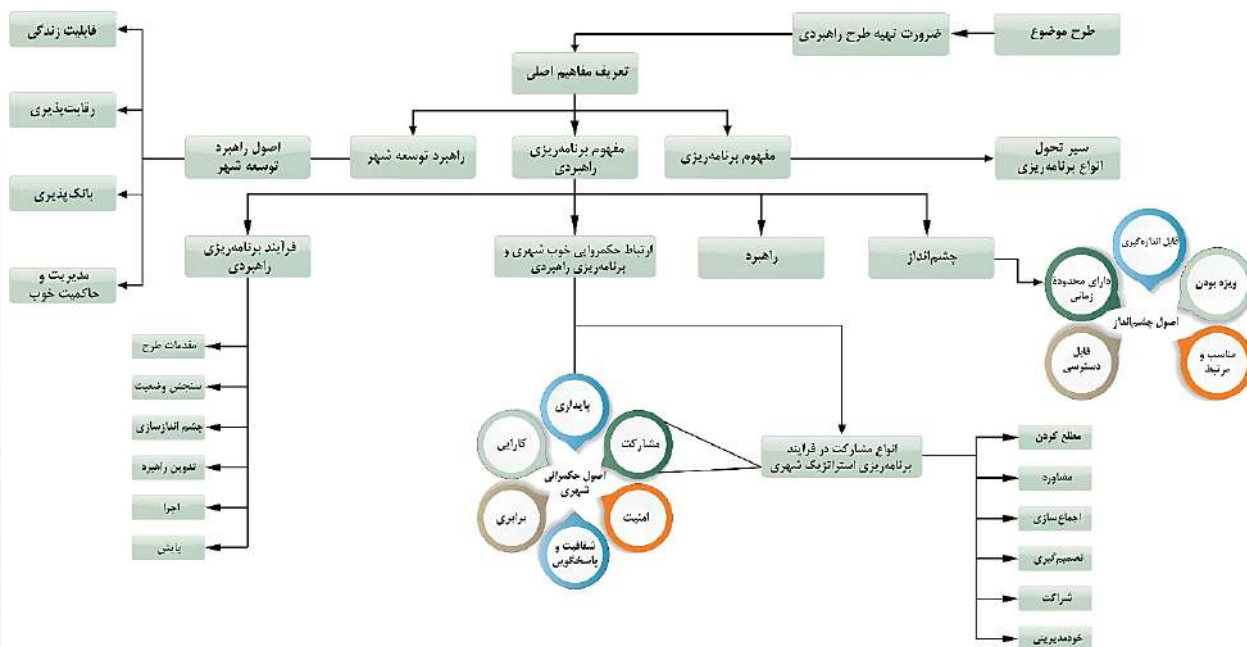
²⁰¹ Brainstorming

²⁰² Library research

²⁰³ Documentary research



- تهیه ابر واژگان: در میان واژه‌های شناسایی شده برخی از مفاهیم با توجه به هدف برنامه (برنامه راهبردی) اهمیتی دوچندان می‌یابند و با استفاده از تکنیک ابر واژگان این مفاهیم تعیین و برجسته‌سازی شده‌اند.



شکل ۱۰۸- دیاگرام جمع‌بندی مبانی نظری

۱۸۳

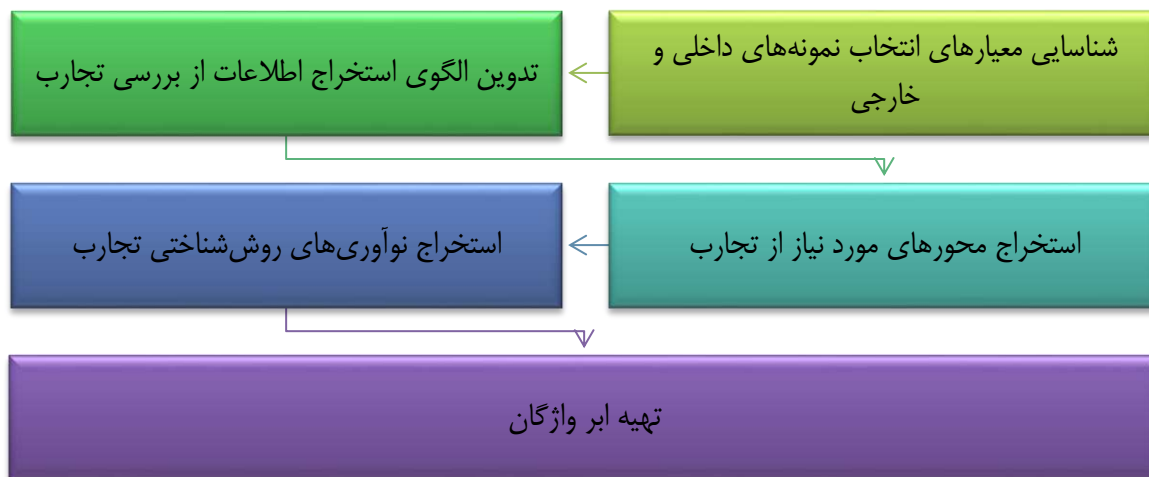
عدالت فضایی فرآیندگرایی
پایداری چشم‌انداز بلندمدت توسعه یافته
مولفه‌های منتخب پایش و بازنگری
پایش و بازنگری پایداری درآمد
مشارکت بهره‌وران امنیت
کارآمدی رضایت شهروندی
زیست پذیری احساس تعلق خاطر
شفافیت مدیریت کارا
انعطاف پذیری رقابت‌پذیری

شکل ۱۰۹- ابر واژگان مبانی نظری



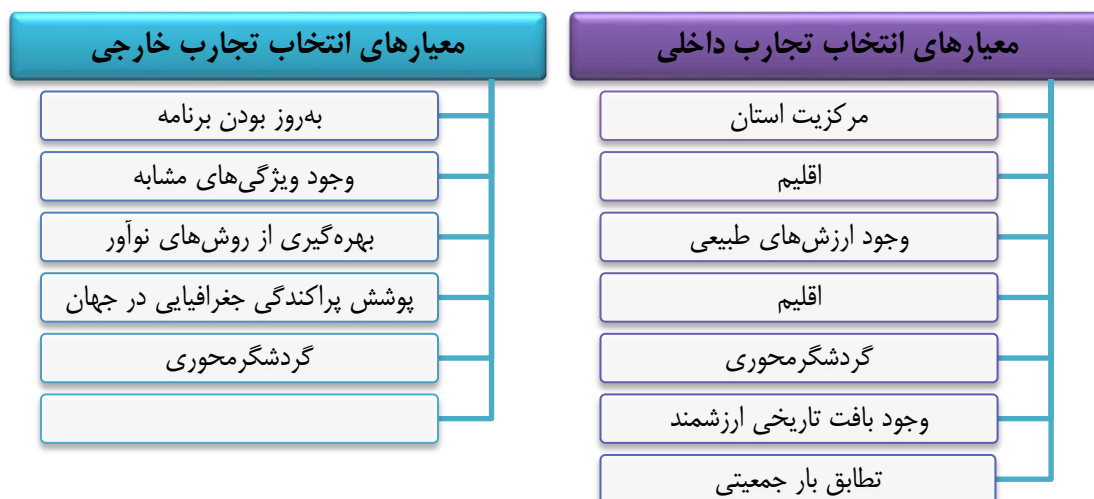
۴-۱-۲- روش‌شناسی بررسی تجارب

مرور تجارب داخلی و خارجی مرتبط با موضوع برنامه یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های هر طرح و برنامه‌ای به حساب می‌آید، زیرا با تکیه بر این تجارب است که می‌توان به درس‌آموزه‌هایی دست یافت و به‌موجب آن از تکرار اشتباهات جلوگیری و از نوآوری و ایده‌های آن‌ها بهره لازم را برد. در این راستا و با تکیه بر اهداف ذکر شده، در این سطح از برنامه، تجارب داخلی و خارجی با الگوی زیر مورد بررسی قرار گرفتند:



شکل ۱۱۰- فرایند بررسی تجارب

شناسایی معیارهای انتخاب نمونه‌های داخلی و خارجی: برای انتخاب نمونه‌های مورد نظر بعد از برگزاری طوفان فکری در میان کارشناسان تدوین برنامه، دو دسته معیار برگزیده شدند. از آنجا که نمونه‌های داخلی براساس الگو و فرایند مشابهی تدوین شده‌اند، در انتخاب نمونه‌ها سعی بر آن بود که شهرهای برگزیده تا حد امکان وابسته به معیارهای انتخابی با شهر رشت قرابت داشته باشند. در خصوص تجارب خارجی نیز با توجه به سیر زمانی مطرح شدن اسناد راهبردی - عملیاتی، سعی بر آن بوده است که نمونه‌های انتخابی تا حد امکان زمینه‌های نوآورانه در روش‌شناسی و به‌خصوص بهره‌گیری از نظرات مردمی را پوشش دهند. در ادامه به معیارهای انتخاب نمونه‌های داخلی و خارجی اشاره شده است:



شکل ۱۱۱- معیارهای گزینش تجارب داخلی و خارجی

این معیارها در تجارب داخلی به دو دسته فرعی و اصلی به شرح زیر تقسیم شدند:



شکل ۱۱۲- دسته بندی شاخص های انتخاب تجارب داخلی

- تدوین الگوی استخراج اطلاعات از بررسی تجارب: برای بررسی تجارب از الگوی زیر بهره گرفته شده است:

تجارب داخلی:

- معرفی شهر انتخابی؛
- تهیه نقشه موقعیت شهر؛
- تشریح کارگروه های هر شهر؛
- بررسی بیانیه ماموریت؛
- بررسی چشم انداز و محورهای آن؛
- بررسی اهداف کلان؛
- بررسی راهبردهای شهر؛
- بررسی سیاست های اجرایی.



تجارب خارجی:

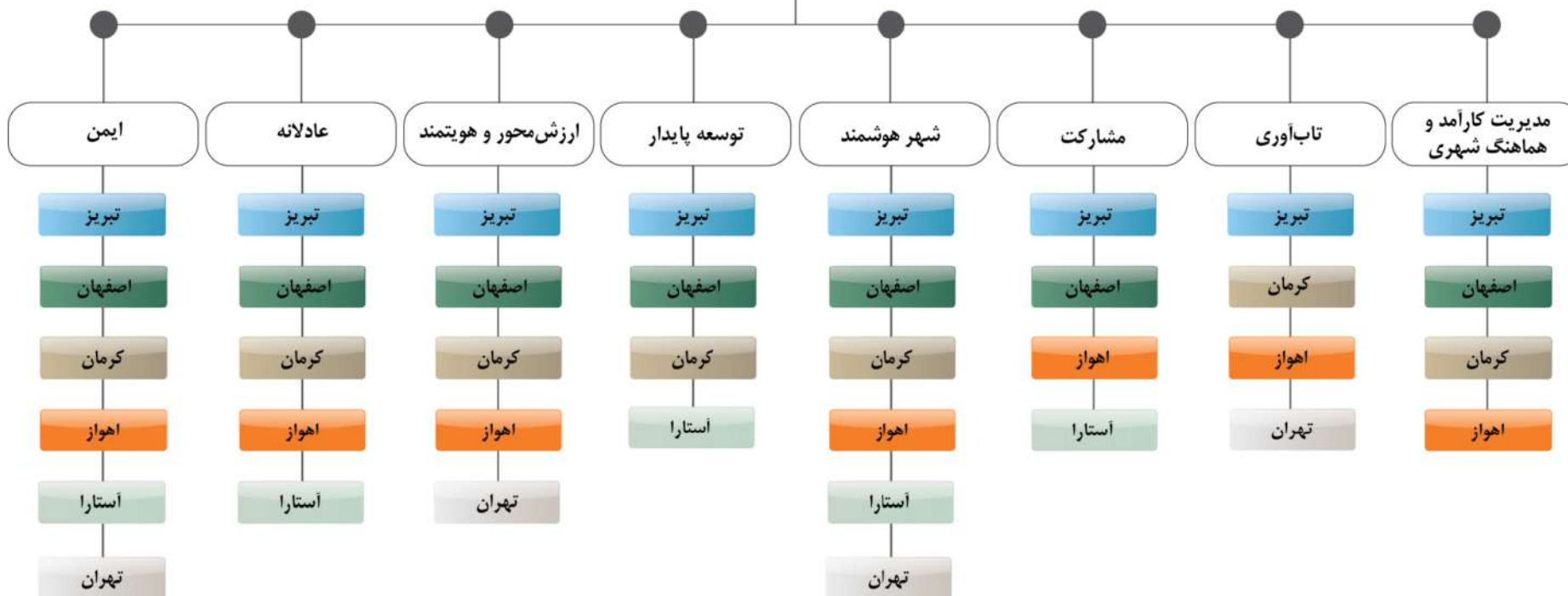
- معرفی شهر انتخابی؛
 - تهیه نقشه موقعیت شهر؛
 - بررسی جامع ابعاد برنامه راهبردی شهر؛
 - روش‌شناسی مطالعات؛
 - بررسی چشم‌انداز و محورهای آن؛
 - بررسی اهداف کلان؛
 - بررسی راهبردهای شهر؛
 - بررسی سیاست‌های اجرایی.
- استخراج محورهای مورد نیاز از تجارب: بر اساس الگوی اشاره شده در گام قبل، محورهای مورد نظر استخراج و تحلیل‌هایی بر این موارد صورت گرفت، مهم‌ترین بحث در این میان تاکید بر نوآوری‌های روش‌شناختی بوده است.
- استخراج نوآوری‌های روش‌شناختی تجارب: معیارها و شاخصه‌های اصلی در مفاهیم و رویکردهای مورد بحث با هدف بهره‌گیری در شناخت محدوده مورد مطالعه (شهر رشت) و همچنین در راستای تدوین چشم‌انداز با تحلیل محتوای مباحث جمع‌آوری شده به‌دست آمدند:

جدول ۱۹- مطالعه تطبیقی تجارب داخلی

تهران	آستارا	کرمان	اهواز	تبریز	اصفهان		
						بررسی تجارب داخلی	کلیات
						بررسی تجارب خارجی	
						روش‌شناسی فرآیندی	
						روش جمع‌آوری اطلاعات	اسناد فرادست
						بررسی اسناد فرادست در سطح ملی	
						بررسی اسناد فرادست در سطح منطقه‌ای	
						بررسی اسناد فرادست در سطح شهری	برنامه راهبردی
						تشکیل کارگروه‌های ذی‌نفع	
						مشارکت شهروندی	
						تدوین مأموریت	
						تدوین اهداف	
						تدوین فرآیند چشم‌اندازسازی	
						تدوین بیانیه چشم‌انداز	
						تشکیل جدول SWOT	
						اولویت‌بندی راهبردها	برآورد درآمدها
						بررسی روند درآمد شهرداری در ۵ سال اخیر	
						ساختار هزینه‌کرد در ۵ سال اخیر	
						روش پیش‌بینی درآمد	
						ارائه سناریوهای درآمدی	
راهنما جدول:							
 به شکل نوآورانه انجام شده است به شکل معمول انجام شده است انجام نشده است							

بررسی و تحلیل محتوای تجربیات داخلی در حوزه برنامه‌ریزی راهبردی- عملیاتی

مولفه‌های برگزیده در چشم‌اندازهای تجارب شهرهای داخلی



شکل ۱۱۴- جمع‌بندی تجارب داخلی



مشکل بودی جهانی ذی‌بطنان مسکن سقارش
 شهروند مدار بازآفرینی مدیریت بحران انرژی
 رفیع تبعیض یوم شانس سنتی حکمرانی با شهروندان
 تعییرات فرهنگی تشویق منابع انسانی مشارکت رفاه
 اقتصاد جهانی خودمختاری محلی رسانه عظیم
 رشد دزد حمایت اجتماعی
 پیشگیری از بلای طبیعی سالم رفاهت پذیری
 دلپذیر یاسنجگو هنسنگن پایدار
 زندگی پایدار برای ساکنان پیاوردی فرصت استفاده از خودرو
 رشد هوانا عدالت محور مدیریت مناظر
 سمرگرمی رشد هوانا عدالت محور مدیریت مناظر
 خلاصیت و نوآوری باز توسعه شهری مدیریت مناظر
 تولید انرژی کم کربن
 مشخصه شهری
 حمل و نقل عمومی
 حمل و نقل سبز
 مسکن عمومی
 دو چرخه سواری
 سیاست سبک سوار
 توسعه موتور
 ایمنی بازداشت منابع
 پارک محور موسیقی کی پایب شکله کولورکی فرهنگی
 مسکن ارزان قیمت
 منابع تاریخی

شکستنی‌های ورزشی غلبه بر بحران مرکز مالی بین‌المللی
 مشارکت کودکان ترویج فرهنگ متنوع کرین صفر
 شهر هوشمند تاب آوری پایداری تعالیف پذیری
 امن و ایمن شهرها تجدیدپذیر تبلیغ
 المیک ۲۰۲۰ توکیو مقابله با کرونا
 توانمندسازی زنان رقابت شهری
 کودک محوری رشد مداوم فضای سبز
 همکاری داوطلبانه جامعه پایدار توانمندسازی زنان رقابت شهری
 تغییر مله‌وم شهر و زندگی
 خردرو برقی
 خورشیدی
 ابتکارات اجتماعی
 جامعه خردرویی

قابل دسترس زیبا جذب سرمایه و سرمایه‌گذار
 الگوی مدیریت نیروی انسانی امنیت پایداری
 بر رونق استکلهمی برای همه
 پویایی شهری برای همه
 هوشمندترین شهر جهان مشارکت
 سرگرمی‌های متنوع عدالت
 شهر هوشمند
 فرصت برابر زندگی ارتباط با سازمان‌های منطقه
 دعوت‌کنندگی گستره وسیع فعالیتی پاکیزه
 هدف روشن
 بازار کار جذاب
 عاری از تبعیض
 استکلهم
 دوستدار محیط زیست
 فرصت شغلی منحصر به فرد
 خدمات اجتماعی
 مناسب برای یادگیری

آگاهی زیست محیطی احیای ارانشی کاهش آلودگی زیاده
 همکاری بخش خصوصی و دولتی پایداری محیطی رشد پایدار
 زمین بازی کودکان پایداری مصرف انرژی مسکن برای همه
 پایداری زیست محیطی ثبات
 سینگاپور شفافیت تعاملات اجتماعی
 زیرساخت یکپارچه باز یافت
 ساخت و ساز سبز
 فناوری شهر هوشمند تنوع اجتماعی ارتباطات
 کشاورزی شهری فرهنگ منحصر به فرد حمایت از قشر آسیب پذیر
 پایداری اجتماعی بهبود مصرف منابع سرمایه گذاری حمل و نقل سبز
 افزایش کیفیت زندگی

دانش اقتصادی و نوآوری بهبود اشتغال
 تعقیبه پسماند رقابت پذیری گردشگری بین‌المللی رشد دائمی
 بهبود دسترسی سکونتگاه سالم و پاک رشد جهانی
 مشارکت تمام گروهها رسانه شهر جهانی
 افزایش نرخ زاید مشارکت اجتماعی بوداپست
 معماری کلاسیک افزایش بهره‌وری اقتصاد مدیریت منابع طبیعی
 مشارکت سرمایه اصل پایداری آموزش امکانات سرمایه‌گذاری هنر
 بنگاههای اقتصادی کوچک و متوسط مدیریت پهنه منابع آب تجارت
 رقابت پذیری
 کارایی خدمات
 فناوری های مدرن
 کاهشن فقر کودکان
 امکانات سرمایه‌گذاری
 تعامل در عرضه و تقاضا

حاکمیت موثر و متعادل پر جنب و جوش عدالت
 شهر هوشمند نظارت تضمین جامعه قوی، سالم و عادلانه
 بهبود کیفیت زندگی رفاه شهروندی کیفیت زیرساختی
 پایداری ردینگ رقابت پذیری
 کاهش میزان کرین
 حفاظت از محیط زیست
 آینده نگاری اقتصاد بر پایه تکنولوژی

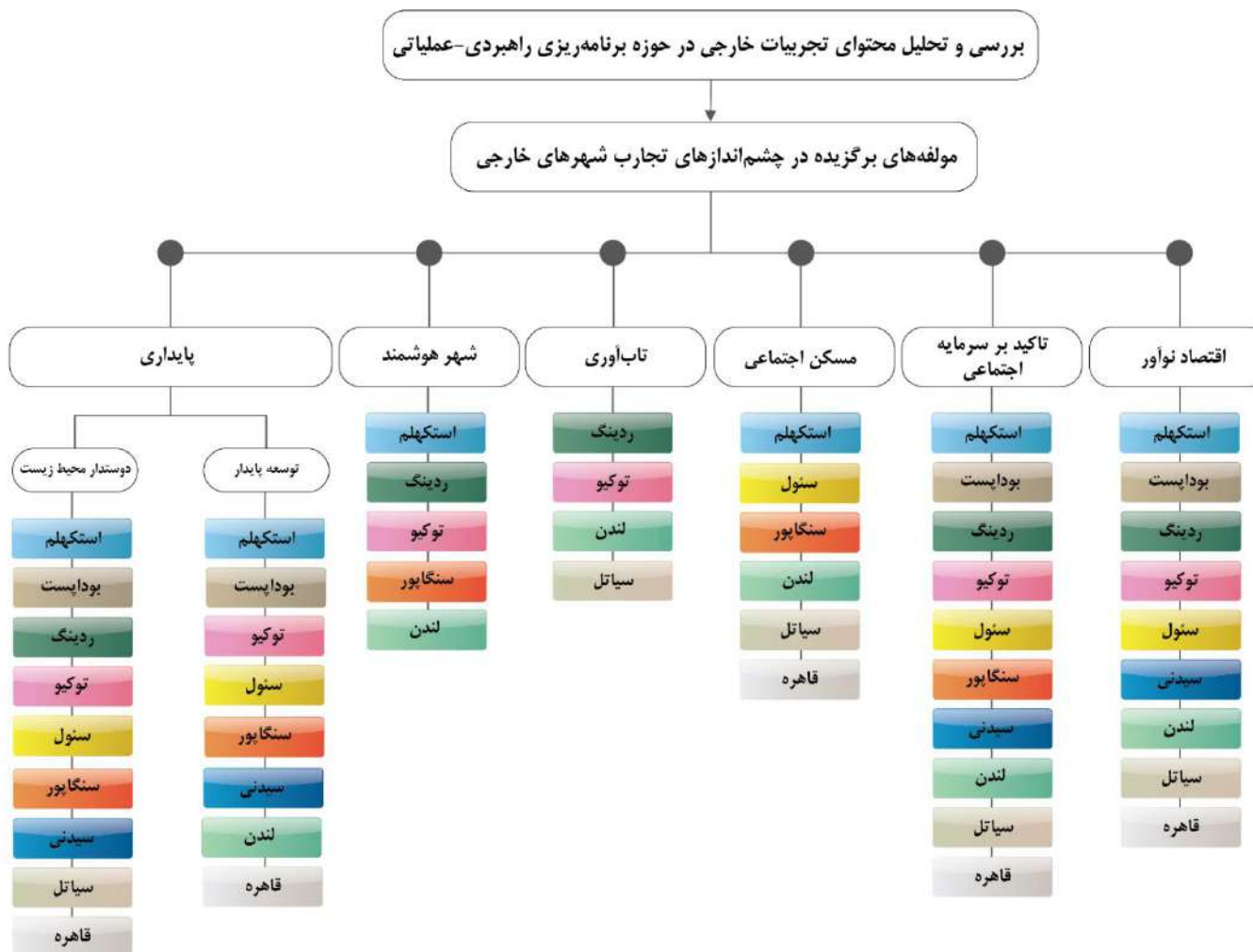
نوسازی شبکه مصمم تجدیدپذیر
 جامعه سبز بدون کربن تاب آوری مدیریت تغییرات سازمانی
 ارزیابی پیشرفت کاهشن هزینه زندگی سیاتل
 دسترسی شهروند محور انرژی پاک
 سرپناه برای بی‌خانمانها اولویت بندی سرمایه گذاری بازار دیجیتال مسئولیت پذیری
 هیدروژن اصلاح خدمات شهری میارهای هزینه قدرت باز یابی
 فناوری پراکندگی فعالیتها سلامت
 یکپارچگی محلات توسعه جوامع محلی کاهشن فقر کارایی
 توازن فرهنگی عدالت اجتماعی جذب سرمایه گذار مراکز متنوع و جذاب
 ارتباط کاهشن آلودگی قاهره
 سازگاری زیست محیطی رقابت پذیری اقتصاد دانش محور
 مسکن مقرون به صرفه انتقال صنایع مدیریت یکپارچه پسماند جامد
 توانبخشی

بر رونق احیای اکوسیستم خذفا کرین ارتباط
 خلاصیت تعالیف پذیری حذفا کرین
 متنوع شهر زرد سیدنی ۲۰۳۰ یک برنامه راهبردی اجتماعی امن
 دو چرخه سواری یاسنجگو چند فرهنگی مشارکت اجتماعی
 مقاوم در برابر تااملاعات کرین صفر مسئولیت پذیری تعامل اجتماعی
 مشارکت در تصمیم گیری سیدنی سرمایه‌گذاری پایدار جوامع متنوع
 حمل و نقل پایدار فضای سبز عدالت محور رفاه پایدار فعال فراگیر پیشرو
 همکاری با دولت پیاده‌روی دوستدار محیط زیست پایدار
 اقتصاد بدون کربن شهر بندرگاه دلپذیر نوآوری سرمایه گذاری ارتباط جهانی
 اقتصاد ۲۴ ساعته درک اقتصاد نوآور

کیفیت زندگی فناوری پراکندگی فعالیتها سلامت
 یکپارچگی محلات توسعه جوامع محلی کاهشن فقر کارایی
 عدالت اجتماعی جذب سرمایه گذار مراکز متنوع و جذاب
 توازن فرهنگی تعادل جمعیتی توسعه پایدار حمل و نقل عمومی
 ارتباط کاهشن آلودگی قاهره
 سازگاری زیست محیطی رقابت پذیری اقتصاد دانش محور
 مسکن مقرون به صرفه انتقال صنایع مدیریت یکپارچه پسماند جامد
 توانبخشی

مقیوم سازی زیرساختها مدیریت مصرف انرژی حمل و نقل هوشمند جشنواره محلی تاب آوری
 مسکن حمایت کشاورزی شهری افزایش بهره‌وری مشارکت اجتماعی
 نوآوری کشاورزی شهری جامع رفاه پارکینگ عمومی
 خدمات اجتماعی اقتصاد سبز رفاهت امنیت زنان انعطاف پذیری آموزش شهروندی
 پیشرو حرکت رو به جلو اتو یعنی هدایت توسط انجمنها مراقبت از کودکان
 هنر عمومی یاسنجگو کاهشن فقر لندن فناوری دیجیتال حکمروایی خوب شهری
 توسعه پایدار ورزش رقابت پذیری دفع زیاده مراقبت بهداشتی محلی
 نظارت بر سلامت رفاهت پذیری شفافیت شهر هوشمند مسکن مقرون به صرفه
 بازآفرینی بهداشت روانی جامعه اینترنت عمومی مدیریت دارایی فرصت‌های تفریحی
 فرهنگ اسال شکله آگاهی اگاهی فرصت‌های تفریحی
 تقویت جامعه تقویت جامعه رباتیک تولید

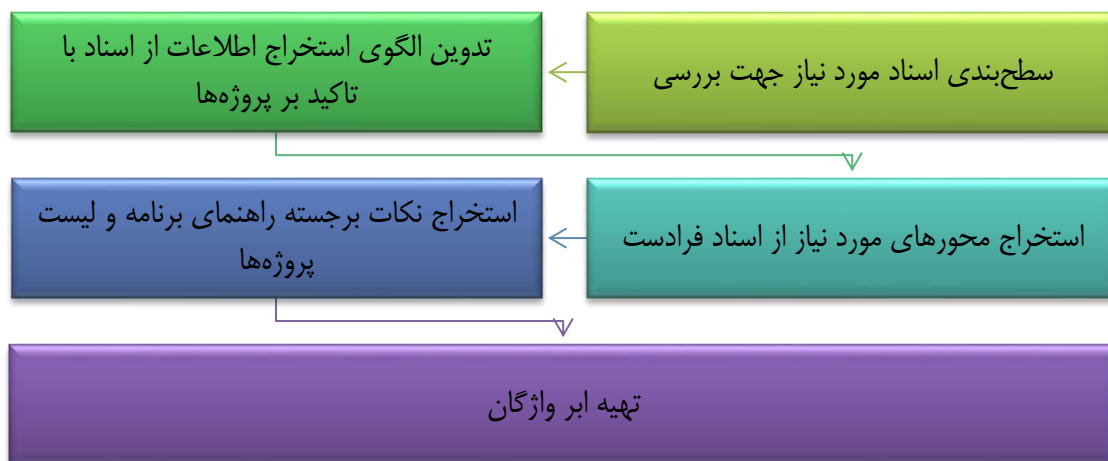
شکل ۱۱۵- ابر واژگان تجارب خارجی



شکل ۱۱۶- جمع‌بندی تجارب خارجی

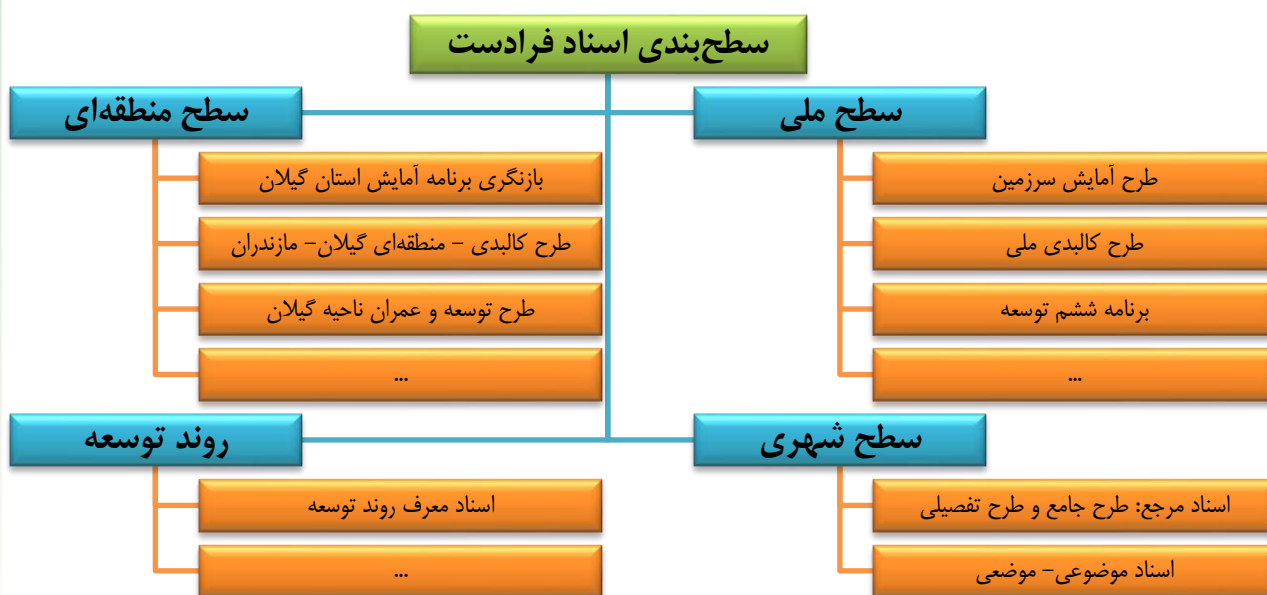
۳-۱-۴- روش‌شناسی بررسی اسناد فرادست

اسناد فرادست یکی از مهم‌ترین وجوه راهنما در فرایند تدوین هر طرح و برنامه‌ای به حساب می‌آید. بدون تردید بی‌توجهی به محورها و اهداف و همچنین برنامه‌های اقدامی که در اسناد فرادست هر طرحی، منجر به هدررفت سرمایه (زمانی و مالی) و همچنین انحراف فرایند تهیه طرح خواهد شد. در همین راستا و در جهت تعیین خط‌مشی اسناد فرادست پیش‌رو در تهیه این طرح، فرایند زیر طی شده است:



شکل ۱۱۷- فرایند بررسی اسناد فرادست

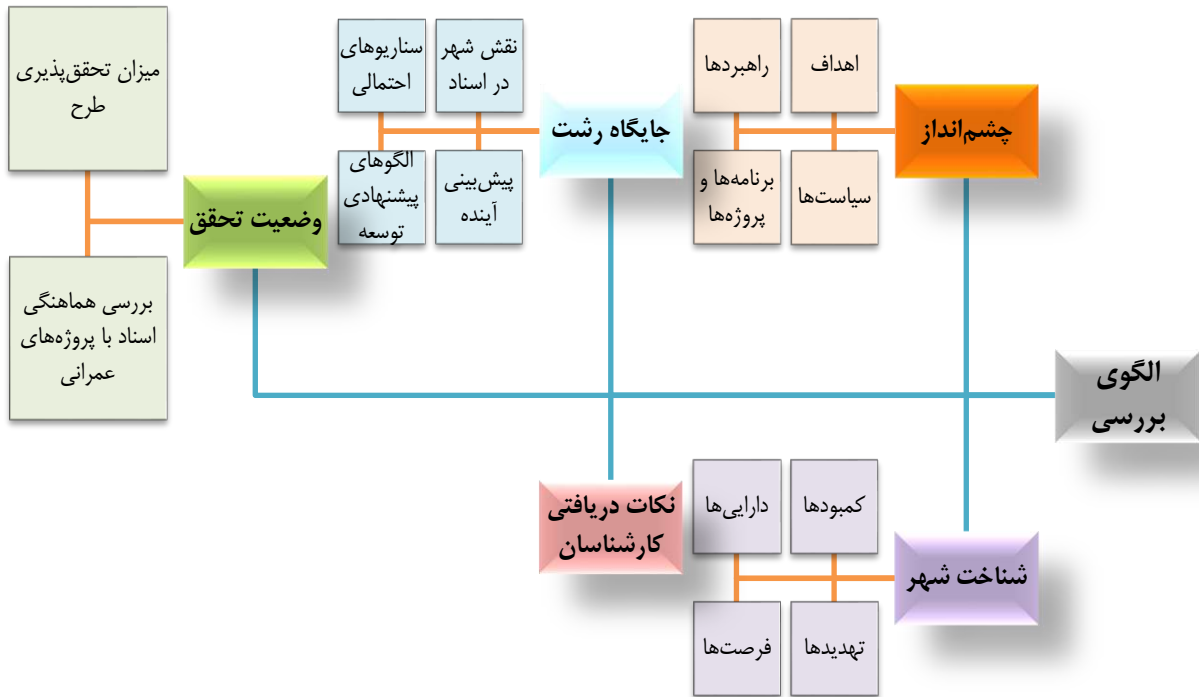
۱۹۱ - سطح‌بندی اسناد مورد نیاز جهت بررسی: به منظور بررسی اسناد فرادست طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت، اسناد در سه سطح ملی، منطقه‌ای و شهری انتخاب و مورد بررسی قرار گرفته‌اند، همچنین در یک دسته فرعی اسنادی که معرف روند توسعه هستند نیز مورد توجه قرار گرفتند.



شکل ۱۱۸- سطح‌بندی اسناد فرادست



- تدوین الگوی استخراج اطلاعات از اسناد با تأکید بر پروژه‌ها: در گام بعدی با تأکید بر استخراج پروژه‌های اسناد فرادست اقدام به تدوین یک الگو برای دستیابی به اطلاعات موردنیاز در این بخش شد. این الگو به شرح زیر است:

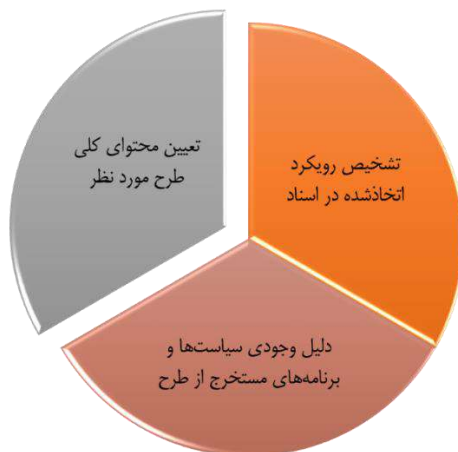


شکل ۱۱۹- الگوی بررسی اسناد

- استخراج محورهای موردنیاز از اسناد فرادست: بر اساس الگوی استخراج، محورهای موردبحث از اسناد به‌دست‌آمده و خلاصه‌سازی و تحلیل از اسناد صورت گرفت.
- استخراج نکات برجسته راهنمای برنامه و لیست پروژه‌ها: در هر سند محوریت بررسی بر نکات برجسته و برنامه‌ها و پروژه‌هایی بوده است که خروجی نهایی اسناد به حساب می‌آیند. هدف از تهیه لیست برنامه‌ها این بوده است که میزان تحقق این برنامه‌ها و همچنین میزان ارتباط بین آنچه از اسناد برآمده و آنچه در واقعیت رخ داده مورد ارزیابی قرار گیرد و همچنین بتوان به الگویی تصویری از توزیع پروژه‌ها دست‌یافت.
- تهیه ابر واژگان: بر اساس الگوی روش‌شناختی تهیه طرح راهبردی- عملیاتی شهر رشت، در این بخش نیز به تدوین ابر واژگان اسناد فرادست با محوریت تکیه بر چشم‌انداز و اهداف این اسناد (در ارتباط با شهر رشت) پرداخته شده است.

۴-۱-۳-۱- روش تحلیل متنی ۲۰۴

در تحلیل متون اسناد و برنامه‌های موردنظر از روش تحلیل متنی استفاده شده است. در ادامه مروری کوتاه بر این روش خواهد شد (Zammit, 2017):



شکل ۱۲۰- دلایل استفاده از تحلیل متنی در فرایند بررسی اسناد فرادست

برخی بر این موضوع تأکید دارند که هر روش تحقیق باید در چارچوب نظری روشن استوار شود. به‌طور گسترده پذیرفته شده است که تحلیل سیاست هم به‌عنوان یک فرآیند تحلیلی مستقل و هم در ارتباط با تحلیل‌های دیگر به‌عنوان بخشی از یک روش تحقیق گسترده‌تر مفید است؛ مفید بودن چنین تحلیلی مربوط به زمانی است که به‌صورت کمی و کیفی (توأم‌ان) انجام شود.

تحلیل سیاست‌ها با تحلیل محتوا^{۲۰۵} رخ می‌دهد که شامل مؤلفه کیفی ذاتی و همچنین مؤلفه کمی است؛ این تحلیل یک فرآیند پویا است که اگر با در نظر گرفتن کل سند سیاست شروع شود و متعاقباً در مراحل مختلف پالایش توسعه یابد، مؤثرتر است. مقوله‌های «اصطلاحات»^{۲۰۶} ممکن است با استفاده از یک چارچوب نظری از قبل تعریف شده ایجاد و بیشتر به‌صورت آماری تحلیل شوند. مؤلفه کیفی تحلیل سیاست به‌نوبه خود مستلزم یک بحث عمیق در سیاست است که زمینه، روح و زبان اصطلاحات موجود در سند سیاست را مورد مطالعه قرار می‌دهد. اتخاذ چنین فرآیند تحلیلی جامعی، اصلاح چارچوب نظری را ممکن می‌سازد، که سپس به یک چارچوب تحلیلی تبدیل می‌شود که کاربرد بیشتری برای ادامه فرایند دارد.

تجزیه و تحلیل ابزارهای سیاست‌گذاری در طرح‌های شهری مهم است زیرا زمینه را برای فرآیند مدیریت توسعه که بر اساس خطمشی (سیاست) برنامه‌ریزی و راهنمایی است، فراهم می‌کند، کرمونا (Carmona, 2007) و دیگر پژوهشگران استدلال می‌کنند که دقیقاً به این دلیل که سیاست‌ها در «مبنای تصمیم‌گیری کنترل توسعه» قرار دارند و منبع اصلی مرجع برای متقاضیان و معمارانی هستند که درخواست برنامه‌ریزی توسعه را مطرح می‌کنند، «تحلیلی از محتوای طرح در «ارزش اسمی»^{۲۰۷}

²⁰⁴ Textual Analysis

²⁰⁵ تحلیل محتوا به عنوان کاهش کل محتوای یک سند به مجموعه‌ای از دسته‌بندی‌ها.

²⁰⁶ Terms

²⁰⁷ face value



کاملاً مناسب و مفید است». این از با استفاده از یک روش ترکیبی چهار مرحله‌ای که شامل موارد زیر است به تحلیل اسناد می‌پردازد:

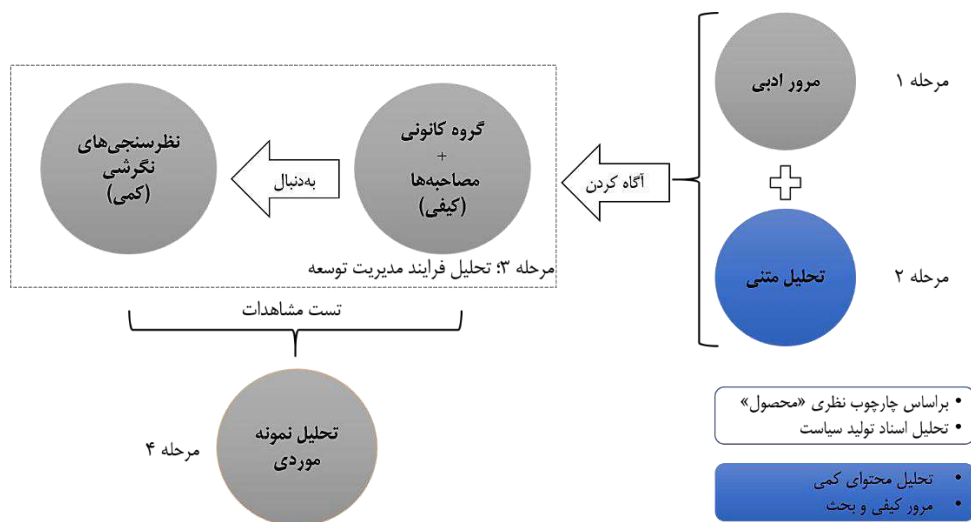
۱. مرور ادبی؛
۲. تحلیل متنی؛
۳. تحلیل فرایند توسعه: تعیین ابزارهای تحقیقاتی کمی و کیفی؛
۴. تحلیل نمونه موردی؛ توسعه چارچوب‌های تحلیلی مرتبط با «فرآیند» و «محصول» برای ارزیابی موضوعات کلیدی در فرایند مدیریت توسعه و کیفیت نتایج طرح‌ها.

تحلیل متنی مبتنی بر رویکرد روش‌های ترکیبی است، که بر این فرض متمرکز است که «استفاده از رویکردهای کمی و کیفی در ترکیب، درک بهتری از مسائل تحقیق را نسبت به هر یک از رویکردها به‌تنهایی فراهم می‌کند» (Creswell & Plano Clark, 2007) دو احتمال را در این رویکرد مورد بحث قرار می‌دهند:

- ادغام هر دو روش در یک مطالعه واحد؛ یا

- مطالعات متعدد متوالی، که در آن هر مطالعه به‌صورت جداگانه انجام و مستند شده است، اما از یک منطق تعریف‌شده پیروی می‌کند.

در این راستا، تحلیل متنی شامل یک مطالعه واحد با مؤلفه‌های کمی و کیفی ذاتی است. این تحلیل همراه با مطالعات بعدی در روش تحقیق گسترده‌تر، به‌طور مؤثر به مطالعات متعدد در یک منطق متوالی تبدیل می‌شود که در آن تحلیل متنی به اصلاح چارچوب نظری کمک می‌کند که مراحل بعدی را مشخص می‌کند:



شکل ۱۲۱- فرایند تحلیل متنی

در این روش تحلیل به‌جای محدود کردن توجه خود به مقایسه بین فراوانی‌های واژه‌های منفرد در اسناد، به مقایسه «پدیده‌های مشابه استنباط‌شده از متن‌های مختلف» پرداخته می‌شود. این امر از طریق ایجاد دسته‌بندی‌های مشترک (بازتاب



بنابر استدلال ویلکینسون (۲۰۰۴)، تحلیل متنی نمی‌تواند برحسب یک فرآیند مستقل و محدود به شمارش اصطلاحات و واژه‌ها، که مستقل از درک زمینه هستند، رخ دهد. در واقع شمارش اصطلاحات بی‌معنی است و باید در نظر داشت که صفات و معادل‌های واژگان در تحلیل متن تأثیرگذار هستند. بهترین راه برای تجزیه و تحلیل چنین زمینه‌ای، خواندن متن است که فرآیند کیفی قلمداد می‌گردد.

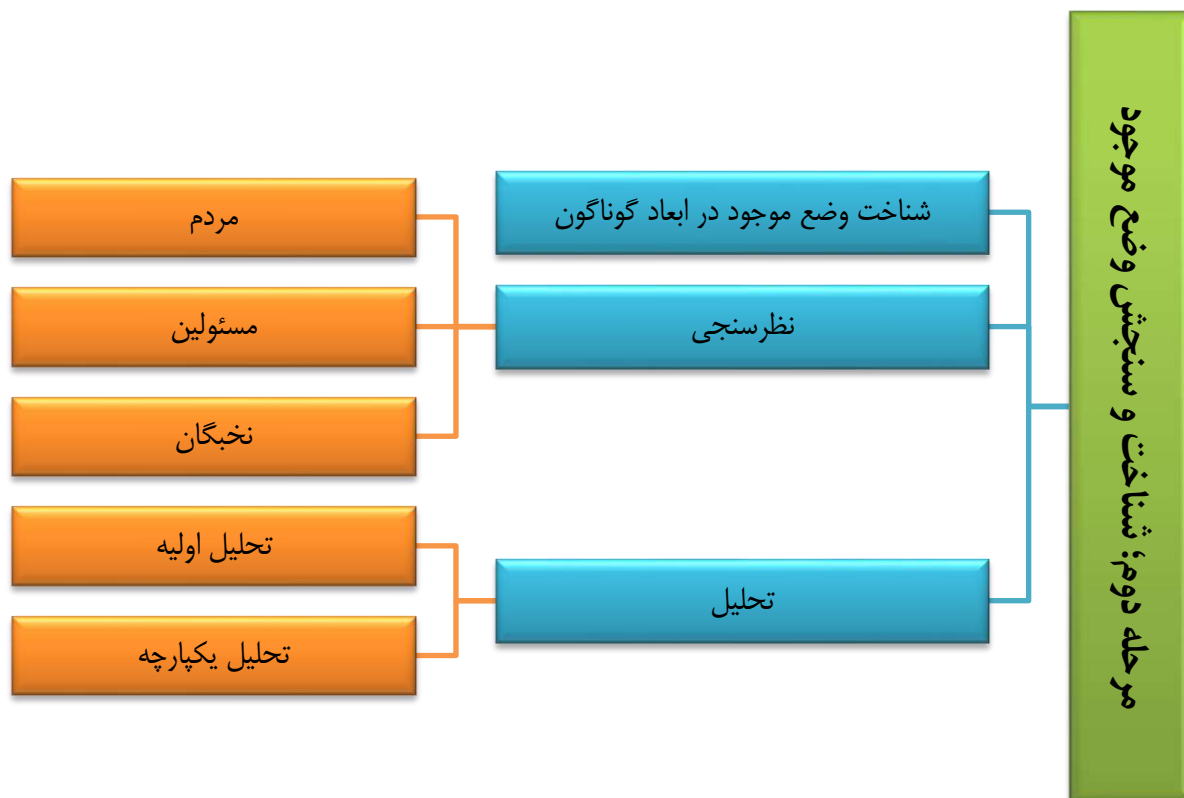
ایجاد دسته‌بندی اصطلاحات، تعداد متغیرها و تفاوت‌ها جزئی بین اصطلاحات را کاهش می‌دهد و تجزیه و تحلیل آماری را آسان‌تر می‌کند.

تجزیه و تحلیل دسته‌ها، جهت‌گیری کلی سند مورد مطالعه را بررسی می‌کند. اسناد خطامشی مورد بررسی ممکن است از نظر حجم و محتوا به‌طور قابل توجهی متفاوت باشند و مقایسه فراوانی عبارات جداگانه در هر یک ناعادلانه جلوه می‌کند؛ بنابراین، به‌جای تمرکز بر فراوانی اصطلاح، مقایسه بین دسته‌های اسناد انجام می‌شود. این امر از آنجایی اهمیت می‌یابد که فرکانس و بسامد اصطلاحات مورد بررسی قرار گرفته و اهمیت اصطلاحات به‌دست آمده می‌آید. تجزیه و تحلیل دسته‌بندی انجام شده برای هر یک از اسناد خطامشی، تمرکز اصلی اسناد را در دسته‌های خاص مشخص می‌کند. تجزیه و تحلیل محتوا شامل دو مرحله پالایش است که برای خلاصه‌سازی، ساده‌سازی یا کاهش حجم سوابق به‌دست آمده از بدنه متون استفاده می‌شود (Krippendorff ۲۰۰۴):

- فرآیند پالایش اولیه شامل حذف عناصر مانند اعداد، پارامترهای قطعی و یا نامشخص، پیوندها، ضمائم، پیشوندها و اصطلاحات واقع در زیرنویس‌ها، محتویات، تیترا و پاورقی‌ها است؛ بنابراین تمام اصطلاحات مورد تجزیه و تحلیل نهایی مواردی هستند که به‌طور قطع در بدنه متون اصلی قرار دارند.
- فرآیند پالایش بعدی به‌گونه‌ای انجام می‌شود که فقط اصطلاحات مربوط به موضوع حفظ شوند. در این پالایش اصطلاحات مفرد و جمع و اصطلاحات نزدیک یا قابل تعویض با هم ترکیب می‌شوند، مگر اینکه اصطلاح بسیار متفاوت باشد.

۴-۲- روش پژوهش در مرحله دوم؛ شناخت و سنجش وضع موجود

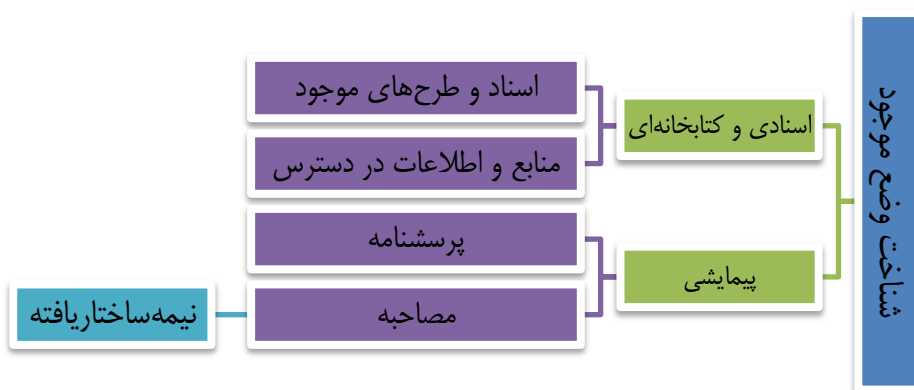
پیشبرد هر طرح و برنامه‌ای در گرو کسب اطلاعات صحیح و شناخت دقیق از محیط مورد بحث است، بدون وجود شناخت کافی و هدفمند از محدوده مورد برنامه‌ریزی حتی کارآمدترین متخصصان نیز توانایی ارائه طرح متناسب با زمینه را نخواهند داشت. در این میان باید توجه داشت که شناخت یک پدیده پویا همچون شهر تنها با مرور اسناد و آمار اطلاعاتی رقم نخواهد خورد، چراکه یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های تأثیرگذار که با عمق بسیار متفاوتی نسبت به پدیده شناخت دارند ساکنان آن شهر هستند، همچنین مسئولان و بدنه مدیریت شهری نیز به‌واسطه احاطه مناسب نسبت به شهر و همچنین آشنایی با توان‌ها و تهدیدهایی که شهر را در کمین دارد، عناصر تأثیرگذاری بر عمق دادن به شناخت محسوب می‌شوند. از سوی دیگر صاحب‌نظران و نخبگان موضوعی در شهر افرادی هستند که می‌توانند زوایای دیگری که شاید از دید شهروندان و یا مدیران شهری پنهان مانده است را مورد شناسایی قرار بدهند، لذا در این مرحله از تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت علاوه بر شناخت مرسوم با تکیه بر اسناد و اطلاعات، شناختی با عمق بیشتر از طریق ساکنان، مسئولان شهری و نخبگان به‌دست آمده است.



شکل ۱۲۴- مرحله دوم: شناخت و سنجش وضع موجود

۴-۲-۱- شناخت وضع موجود

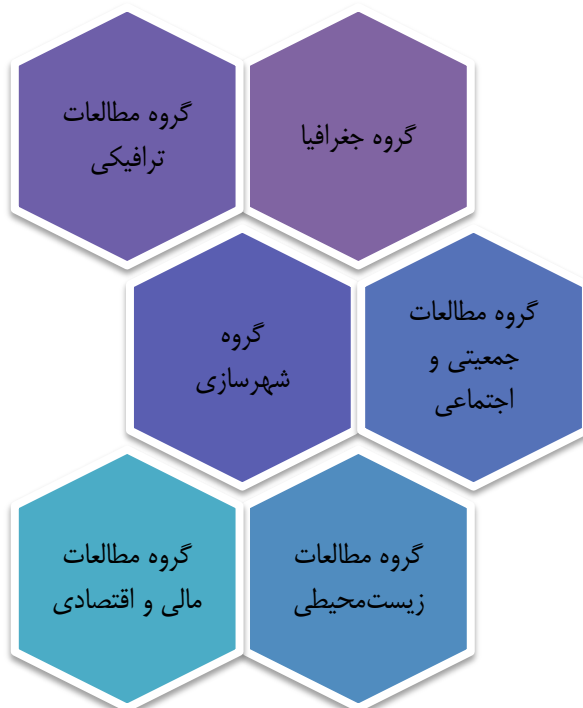
در راستای شناخت وضع موجود شهر رشت، از تکنیک‌ها و ابزارهای متفاوتی بهره گرفته شده است. مهم‌ترین و شاخص‌ترین ابزارهای مورد استفاده در تدوین این بخش از فرایند به شرح زیر هستند:



شکل ۱۲۵- ابزارهای مورد استفاده در شناخت وضع موجود

۴-۲-۱- اسنادی و کتابخانه‌ای

یکی از ابزارهای مهم برای جمع‌آوری اطلاعات و کسب شناخت در خصوص پدیده‌های پیچیده همچون شهر، مراجعه به اسناد و مطالعات موجود پیرامون موضوع موردبررسی است. در این راستا با تکیه بر اطلاعات موجود، تیم‌های تخصصی با ژرفنگری به استخراج نکات برجسته در خصوص شناخت وضع موجود شهر رشت پرداخته‌اند. هر یک از گروه‌های تخصصی با تأکید بر ابعاد ضروری شناخت حیطة تخصصی خود اسناد و منابع موجود را مورد مطالعه قرار دادند، این گروه‌ها عبارت‌اند از:



شکل ۱۲۶- گروه‌های مطالعاتی

در خصوص روش کتابخانه‌ای و مطالعات اسنادی در بخش‌های پیشین به تفصیل صحبت شده است.

۴-۲-۱-۲- پیمایشی

تحقیق پیمایشی^{۲۰۸} روشی است برای به دست آوردن اطلاعاتی درباره دیدگاه‌ها، باورها، نظرات، رفتارها، انگیزه‌ها یا مشخصات گروهی از اعضای یک جامعه این روش آماری است که از راه انجام تحقیق و پژوهش علمی میسر می‌شود. همچنین پیمایش را می‌توان روشی علمی در تحقیقات اجتماعی قلمداد کرد که شامل، روش‌های منظم و استاندارد برای جمع‌آوری اطلاعات درباره افراد، خانواده‌ها یا مجموعه‌های بزرگ‌تری از گروه‌های مختلف جامعه است. در حقیقت پیمایش را می‌توان هم به ابزار استفاده برای جمع‌آوری داده‌ها و هم به فرایندهای بکار گرفته‌شده هنگام بهره‌گیری از آن ابزار تلقی کرد. پیمایش مجموعه‌ای از روش‌های منظم و استاندارد است که برای جمع‌آوری اطلاعات درباره افراد، خانواده‌ها و یا مجموعه‌های بزرگ‌تر مورد استفاده قرار می‌گیرد. پیمایش به معنی تکنیک خاصی در گردآوری اطلاعات نیست هرچند عمدتاً از پرسشنامه استفاده می‌شود اما فنون دیگری از قبیل مصاحبه عمیق و مصاحبه ساختنی مشاهده تحلیل محتوی جز این‌ها هم به کار می‌رود (دواس، ۱۳۷۶).

²⁰⁸ Survey method



۴-۲-۱-۳- پرسشنامه

پرسشنامه^{۲۰۹} پژوهش عبارت است از مجموعه‌ای از پرسش‌های هدف‌دار که با بهره‌گیری از مقیاس‌های گوناگون نظر، دیدگاه و بینش یک فرد پاسخگو را موردسنجش قرار می‌دهد. پرسشنامه متداول‌ترین ابزار گردآوری اطلاعات در پایان‌نامه مدیریت است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۹). یک پرسشنامه ابزار پژوهشی است که شامل تعدادی از سؤالات با هدف گردآوری اطلاعات از پاسخ‌دهندگان است. پرسشنامه به سال ۱۸۳۸ در جامعه آماری لندن ابداع شد. در حال حاضر از این ابزار به‌عنوان اصلی‌ترین روش گردآوری داده‌ها در تحقیقات کمی استفاده می‌شود. به‌طور کلی پرسشنامه پژوهش به‌صورت پژوهشگر ساخته یا استاندارد است؛ همچنین می‌تواند شامل سؤالات باز یا بسته باشد. به‌طور کلی پرسشنامه طیف لیکرت عمده‌ترین و متداول‌ترین نوع از این ابزار است.

در راستای شناخت بهتر شهر رشت و همچنین در نظر گرفتن آرا و نظرات ذینفعان و ذی‌نفعان این شهر، پرسشنامه موردنظر با سه گروه شهروندان، مسئولان و نخبگان در میان گذاشته می‌شود و آرا و نظرات آن‌ها با استفاده از سؤالاتی که گروه‌های تخصصی شهرسازی، جغرافیا، محیط‌زیست، اقتصاد، اجتماعی و ترافیک تدوین نموده‌اند، استخراج و تحلیل می‌شود. از آنجا که این پرسشنامه توسط اساتید سرشناس حوزه مورد مطالعه تهیه و تدوین شده است، پرسشنامه استاندارد قلمداد می‌شود و دارای روایی و پایایی است^{۲۱۰}. برای سنجش روایی معمولاً از روش روایی محتوایی (ارزیابی دیدگاه خبرگان) یا روایی سازه (تحلیل عاملی تأییدی) استفاده می‌شود. پایایی پرسشنامه نیز معمولاً با محاسبه آلفای کرونباخ به دست می‌آید.

۴-۲-۱-۴- مصاحبه نیمه ساختار یافته

انواع مصاحبه در تحقیق کیفی به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

- **مصاحبه ساختارمند:** همانند یک پرسشنامه است با این تفاوت که پژوهشگر به‌صورت حضوری سؤالات را می‌پرسد و گزینه‌های انتخابی پاسخ‌دهنده را تیک می‌زند.
- **مصاحبه نیمه ساختار یافته:** پرکاربردترین روش استفاده از مصاحبه، مصاحبه نیمه ساختار یافته است که سؤالات اصلی مطرح شده و در صورت لزوم در جریان تحقیق نیز سؤالات جدید مطرح می‌شود.
- **مصاحبه بدون ساختار:** هیچ سؤالی از پیش مطرح نمی‌شود و پژوهشگر اجازه می‌دهد در جریان مصاحبه سؤالات مطرح شود.

در فرایند شناخت این طرح از شیوه مصاحبه نیمه ساختار یافته استفاده می‌شود:

²⁰⁹ Questionnaire

²¹⁰ نوع دیگر پرسشنامه، پرسشنامه «پژوهشگر ساخته» است که در این نوع پرسشنامه پژوهشگر با مصاحبه‌های تخصصی و مرور ادبیات تحقق خود ابتدا مولفه‌های پرسشنامه را استخراج می‌کند و سپس این مولفه‌ها را غربال کرده در نهایت برای هر مولفه تعدادی گویه یا سوال پرسشنامه تهیه می‌کند. ب

• مصاحبه نیمه ساختاریافته

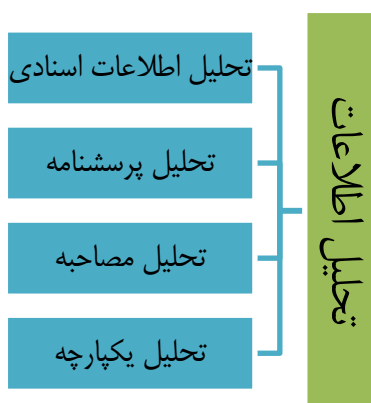
مصاحبه نیمه ساختاریافته یکی از معمول ترین انواع مصاحبه است که در تحقیقات کیفی اجتماعی مورد استفاده واقع می شود. این مصاحبه بین دو حد نهایی ساختاریافته و بدون ساختار قرار می گیرد که گاهی به آن مصاحبه عمیق هم می گویند که در آن از تمام پاسخگوها سؤال های مشابهی پرسیده می شود، اما آن ها آزادند که پاسخ خود را به هر طریقی که مایل هستند ارائه دهند، در این مورد مسئولیت کدبندی پاسخ ها و طبقه بندی آن ها بر عهده پژوهشگر است. در برخی منابع به این نوع مصاحبه، «مصاحبه منظم» گفته شده است که در آن، مصاحبه گر از پیش سال ها و پاسخ های مورد نظر را تهیه و تنظیم می کند و در زمان مصاحبه، آن ها را در اختیار مصاحبه شونده گان قرار می دهد (حافظنیا، ۱۳۸۹).

در این نوع مصاحبه پژوهشگر به دنبال اطلاعات خاصی است تا بتواند آن ها را با اطلاعاتی که از دیگر مصاحبه ها به دست می آید مقایسه و مقابله کند. لذا لازم است پرسش های مشابهی در هر مصاحبه پرسیده شود. اما از آنجایی که پژوهشگر همچنان خواهان آن است که مصاحبه انعطاف پذیر باقی بماند، ترتیبی می دهد تا در چنین شرایطی نیز اطلاعات مهم بتواند از دل مصاحبه استخراج شود.

لازم به ذکر است حجم نمونه برای پرسشنامه و همچنین نحوه تعیین گروه های هدف مصاحبه در مراحل بعدی تدوین برنامه به تفصیل مورد بحث قرار خواهد گرفت.

۴-۲-۲- تحلیل اطلاعات

همان طور که پیش تر اشاره شد، برای جمع آوری اطلاعات از ابزارهای متفاوتی چون اسناد و مطالعات، پرسشنامه و مصاحبه بهره گرفته شده است. در ادامه به روش مورد استفاده در تحلیل این موارد اشاره می شود:



شکل ۱۲۷- تحلیل اطلاعات

۱-۲-۲-۴ - تحلیل اسناد و مطالعات

برای استخراج اطلاعات موجود در اسناد و مطالعات (مقالات و کتب) با مرور منابع مواردی که در جهت شناخت بهتر شهر رشت راهگشا بودند استخراج و مورد تحلیل قرار گرفتند. در این راستا از مرور متنی استفاده شده است.

۲-۲-۲-۴ - تحلیل پرسشنامه

اطلاعات حاصل از پرسشنامه بر اساس فراوانی‌ها دسته‌بندی و برای هر یک از سؤالات پرسشنامه نموداری جهت نمایش فراوانی هر گزینه ترسیم خواهد شد. در این نوع تحلیل، متن نوشتاری پاسخ‌ها رمزگذاری و شمارش می‌شود و در جدول توزیع فراوانی ثبت می‌گردد. سپس اطلاعات موجود در جدول با استفاده از روش‌های آمار توصیفی، متناسب با نوع متغیرها یا تحقیق، روش و هدف تحقیق، تجزیه و تحلیل می‌شود. محقق می‌تواند شاخص‌های آماری مانند درصد‌های توزیع، فراوانی و درصد تراکمی را محاسبه کند (حافظ نیا، ۱۳۷۷، ص ۱۹۹) و یا ارقام و اعداد به دست آمده را برای انجام محاسبات آمار استنباطی - مانند وجود همبستگی آماری - بررسی نماید (فرخزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۸). از آنجاکه در جمع‌آوری اطلاعات به سه منبع شهروندان، نخبگان و مسئولین شهری متوسل هستیم، لذا تحلیل هر یک از پرسشنامه‌ها نیز با توجه به سطح مورد بررسی خواهد بود. نکته حائز اهمیت این است که در خصوص سؤال‌های باز پرسشنامه (که گزینه‌ای برای آن‌ها تعریف نشده است) با استفاده از تبدیل هر پاسخ به یک گزینه و سپس تعیین فراوانی پاسخ‌های منطبق و یا مشابه به ترسیم نمودارهایی پرداخته خواهد شد. تحلیل نمودارهای ترسیم شده شناخت شهر رشت علاوه بر اسناد و مطالعات، منجر به شناختی عمیق‌تر خواهد شد.

۳-۲-۲-۴ - تحلیل مصاحبه

در تحلیل مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته با گروه‌های شهروندان، نخبگان و مسئولان شهری، از روش تحلیل محتوا بهره گرفته خواهد شد. لازمه این امر پیاده‌سازی متن مصاحبه‌ها به صورت دقیق و با حفظ اصالت موضوع است. در تحلیل ساختاری متن پیاده شده، اجزای ساختار متن نوشتاری مصاحبه، یعنی واژه‌ها، مفاهیم و ارتباط میان آن‌ها برحسب میزان تکرار، تعداد واژه‌ها، الفاظ، کنایه‌ها و اصطلاحات به کاررفته در جمله‌ها و میزان تکرارشان شمارش و بررسی می‌گردد تا الگوهای موجود در گفته‌ها کشف شود (فرخزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۴-۲۸۶). طبق نظر ویلکینسون و بیرنینگهام، الگوی تحلیل روابط دارای هفت مرحله به شرح ذیل است (Wilkinson & Birmingham, 2003):



<ul style="list-style-type: none"> • سؤالی که به دقت و با مهارت تهیه شده است، می تواند تعداد موضوعها، مسائل و زیرمجموعه‌های آنها را که باید بررسی شود محدود می کند و مدیریت کل فرایند تحلیل را امکان پذیر می سازد. 	تصمیم گیری درباره سؤال
<ul style="list-style-type: none"> • هنگامی که سؤال تعیین شده، لازم است برای تحلیل تعیین شود که متن چند مصاحبه و یا مصاحبه با کدام یک از مصاحبه‌شوندگان باید تحلیل شود. 	تعیین چارچوب تحلیل
<ul style="list-style-type: none"> • درباره اینکه چه نوع رابطه‌ای باید بررسی گردد باید تصمیم‌گیری شود. برای بررسی روابط میان واژه‌ها، عبارات یا سایر واحدهای تحلیل، می توان از رویکردهای استخراج اثر، تحلیل تشابه یا نزدیکی و ترسیم نقشه شناختی استفاده کرد. 	تصمیم‌گیری
<ul style="list-style-type: none"> • تصمیم‌گیری درباره نوع تحلیل، تعیین خواهد کرد چه واژه‌ها یا مفاهیمی باید رمزگذاری و مقوله‌بندی شود. 	کدگذاری و دسته‌بندی متن
<ul style="list-style-type: none"> • در این مرحله، محقق با بررسی جای واژه‌ها و مفاهیم در متن، تعداد دفعاتی که به کار رفته‌اند، همراهی با مسئله اصلی یا مسائل مورد نظر در پژوهش، پیوندها و روابط میان واژه‌ها و مفاهیم را نشان می‌دهد. 	کشف روابط
<ul style="list-style-type: none"> • در این مرحله، پژوهشگر با رمزهای ارتباطی - برای مثال رمزهای نشان‌دهنده ارتباط مثبت (اعداد مثبت) و رمزهای نشان‌دهنده ارتباط منفی (اعداد منفی) - متن مورد نظر را رمزگذاری می‌کند. 	رمزگذاری روابط
<ul style="list-style-type: none"> • در این مرحله، تحلیل اطلاعات با استفاده از فنون آماری برای بیان ارتباطات و پیوندها میان مفاهیم صورت می‌گیرد. 	تحلیل روابط

شکل ۱۲۸- الگوی تحلیل روابط (Wilkinson & Birmingham, ۲۰۰۳)

یک نکته مهم در تحلیل کمی و ساختاری این است که پس از طی مراحل تجزیه و تحلیل، لازم است پژوهشگر بر اساس نتایج به دست آمده، به قضاوت درباره فرضیه‌های مطرح شده بپردازد و یا به سؤالات اساسی مورد نظر در پژوهش پاسخ دهد. در این زمینه، محقق با استفاده از عقل، منطق، غور و اندیشه باید به کشف واقعیت بپردازد (حافظ نیا، ۱۳۷۷، ص ۱۹۹-۲۰۲). گاهی نتایج نشان می‌دهد که در اجرای پژوهش، مسائل و مشکلاتی وجود داشته است. برای مثال، داده‌ها کم بوده یا در فرضیه‌ها و سؤال‌های پژوهش نارسایی و نقص وجود داشته است (فرخزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۹). از این رو، ایجاد تغییر در آنها و یا انجام مصاحبه‌های اضافی لازم خواهد بود.

از دیگر روش‌های مورد استفاده در تحلیل محتوای مصاحبه‌ها، روش تفسیری است. در این روش تحلیل، پژوهشگر درصدد است تا در حد امکان، به آشکار نمودن پیام‌های نهفته در متن نوشتاری مصاحبه بپردازد (فرخزاد، ۱۳۸۴، ص ۲۸۱). طبق توصیه گیلهام، برای دستیابی به این هدف، متن مصاحبه باید به‌طور کامل و با شرح جزئیات نوشته شود (گیلهام، ۲۰۰۰، ص ۶۳). سؤال‌های اصلی پرسیده شده، یادآوری‌ها، کندوکاو‌هایی که مصاحبه‌گر انجام داده است و سؤال‌های مکمل در آن باید ذکر شود تا بتوان به درک کاملی از آنچه مصاحبه‌شونده گفته است، دست یافت. محققان برای معنا بخشیدن به این متن‌ها، آنها را با دو رویکرد مرور کرده، رمزگذاری می‌کنند. البته لازم به ذکر است که این روش در خصوص مباحثی که به دنبال کشف زمینه‌ای نو در مباحث نظری است مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ اما به لحاظ اکتشاف مواردی که ممکن است در مصاحبه با ذینفعان پنهانی بیان شده‌اند کاربرد دارد. روند تحلیل تفسیری متن یادداشت‌ها شامل مراحل زیر است (Rubin & Gillham, 2000):

۱. مرور به ترتیب، متن‌های پیاده شده؛



۲. برجسته‌سازی گفته‌های اساسی در هر متن با خط کشیدن زیر آن یا درج پررنگ‌تر. همچنین گفته‌های تکراری، جمله‌های معترضه، گفته‌های انحرافی و سایر داده‌های نامربوط نادیده گرفته شود.
 ۳. برخی از گفته‌های مشابه که به نظر می‌رسد مطلب تازه‌ای را مطرح می‌کند مشخص شود.
 ۴. هنگامی که تمام متن‌ها مرور شد، پژوهشگر باید دوباره به متن اولیه برگشته، آن‌ها را مرور کند تا اطمینان یابد در برجسته کردن گفته‌های اساسی، دچار غفلت نشده است. علاوه بر این، به این سؤال پاسخ دهد که در میان گفته‌های اساسی تعیین شده، آیا گفته‌هایی وجود دارد که واقعاً اساسی نیست. گاهی لازم است از فرد دیگری بخواهد تا مجموعه متن‌ها را جداگانه علامت‌گذاری کند. سپس آنچه را او برجسته کرده است با علامت‌گذاری‌های خود، مقایسه کند و در صورت نیاز آن‌ها را تغییر دهد.
 ۵. پژوهشگر باید دوباره به اولین متن بازگردد و با مرور گفته‌های اساسی برجسته شده، سعی کند مجموعه‌ای از مقوله‌ها را از پاسخ‌های داده‌شده به هر سؤال استخراج کند و عناوین ساده‌ای به آن‌ها اختصاص دهد. روشن است که از اولین متون پیاده شده، تعداد زیادی مقوله استخراج می‌شود، اما به تدریج، از متن‌های بعدی تعداد عناوین استخراج شده کاهش می‌یابد؛ زیرا افراد به نکات مشابهی اشاره کرده‌اند.
 ۶. در این مرحله، محقق باید به فهرست مقوله‌ها نگاه کرده، از خود بپرسد: آیا آن‌ها می‌توانند با یکدیگر ترکیب شوند. هنگامی که این فهرست را بررسی می‌کند، ممکن است متوجه شود برخی از عناوین یادداشت‌شده مناسب یا ضروری نیست و باید حذف شود. برای اطمینان بیشتر، لازم است از افراد دیگری بخواهد تا نظام مقوله‌بندی را مرور کند.
 ۷. پس از تعیین نظام مقوله‌بندی نهایی، پژوهشگر باید دوباره سراغ متن‌های پیاده شده برود و هر گفته اساسی مشخص شده را با فهرست مقوله‌ها مقایسه کند و ببیند که نکته گفته‌شده در کجای فهرست مقوله‌ها آمده است. جلوی گفته‌هایی که به راحتی نمی‌تواند آن را به هیچ مقوله‌ای ربط دهد، علامت سؤال بگذارد. علاوه بر آن، در صورت لزوم باید واژه‌ها را در عناوین مقوله‌ها تغییر دهد یا مقوله‌های جدید اضافه کند تا با گفته‌ها بهتر تناسب پیدا نماید و بتواند شامل گفته‌هایی شود که درباره‌شان تردیدی وجود دارد یا جز پاسخ‌های اصلی محسوب نشده‌اند.
 ۸. لازم است پژوهشگر مقوله‌های هر سؤال را در یک جدول تحلیل وارد کند. عناوین مقوله‌ها در بالا و نام یا رمزهای پاسخ‌دهندگان در کنار آن نوشته شود. سپس در هر خانه، آنچه پاسخ‌دهندگان گفته‌اند یا بخشی از آن‌ها را وارد کند. این کار در مرحله بعد، که باید شرح گفته‌های مصاحبه‌شوندگان به تفصیل نوشته شود، به یافتن جای گفته‌های مربوط به هر مقوله کمک می‌کند.
- با انجام فعالیت‌های ذکر شده، محتوای آشکار متن‌ها تحلیل و توصیف می‌شود.

۴-۲-۲-۴ - تحلیل یکپارچه SWOT

یکی از تحلیل‌های بسیار پرکاربرد در رشته شهرسازی تحلیل SWOT است. این تحلیل با بهره‌گیری از نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت محدوده موردبررسی اعم از یک روستا، محله، شهر و یا منطقه را می‌تواند مورد ارزیابی و بررسی قرار دهد. تکنیک SWOT یکی از تکنیک‌های کاربردی در تحلیل محیط به حساب می‌آید که از کنار هم قرار دادن حروف اول چهار کلمه قوت^{۲۱۱}، ضعف^{۲۱۲}، فرصت^{۲۱۳} و تهدید^{۲۱۴} ساخته شده است. این تکنیک ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد برای هدایت و کنترل سیستم مزبور است (گلکار، ۱۳۸۵).

SWOT برای مدت‌زمان طولانی در بسیاری از طرح‌های شهری و منطقه‌ای در کشورمان استفاده شده است. در این فرایند بعد تشکیل ماتریس SWOT و آگاهی از وضعیت موجود محدوده موردنظر با بهره‌گیری از نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید به ارائه راهبردهای توسعه‌ای منطقه می‌پردازند.

هنگامی که مؤلفه‌های چهارگانه فرصت، تهدید، قوت و ضعف را در اختیار داشته باشیم، می‌توانیم از ماتریس SWOT برای بررسی دوجه‌دوی این مخلفه‌ها و شناسایی گزینه‌های استراتژیک حاصل از تقابل دوجه‌دوی مؤلفه‌ها استفاده کنیم. گاهی برای آنکه ورودی‌های استاندارد به ماتریس سوات بدهیم، می‌توانیم از ماتریس تحلیل عوامل خارجی (EFE) و تحلیل عوامل داخلی (IFE) استفاده کنیم. این دو ماتریس مؤلفه‌های شناسایی شده را امتیازدهی و اولویت‌بندی می‌کنند و از این حیث می‌توانند مبنایی برای تحلیل‌های کمی شده باشند.

پس از ورود مؤلفه‌های فرصت، تهدید، قوت و ضعف، باید تقابل دوجه‌دو را میان هریک از مؤلفه‌های فرصت و تهدید با هریک از مؤلفه‌های قوت و ضعف برقرار نمود. راهبردهایی که در نتیجه این تقابل دوجه‌دو شکل می‌گیرند، عبارت‌اند از:

- راهبردهای SO: گزینه‌های استراتژیکی که با هدف استفاده از نقاط قوت برای بهره‌برداری از فرصت‌ها مطرح می‌شوند و به آن‌ها «راهبردهای تهاجمی» با برچسب Maxi-Maxi می‌گویند.
- راهبردهای ST: گزینه‌های استراتژیکی که با هدف استفاده از نقاط قوت برای اجتناب از تبعات منفی تهدیدهای محیطی موردتوجه قرار می‌گیرند و به آن‌ها «راهبردهای اقتضایی / رقابتی» با برچسب Maxi-Mini می‌گویند.
- راهبردهای WO: گزینه‌های استراتژیکی که به دنبال کاهش نقاط ضعف و جبران اثرات نامطلوب‌شان با استفاده از فرصت‌های محتمل یا برای بهره‌برداری از فرصت‌ها هستند و به آن‌ها «راهبردهای انطباقی / محافظه‌کارانه» با برچسب Mini-Maxi می‌گویند.

²¹¹ Strength
²¹² Weaknesse
²¹³ Opportunitie
²¹⁴ Threat

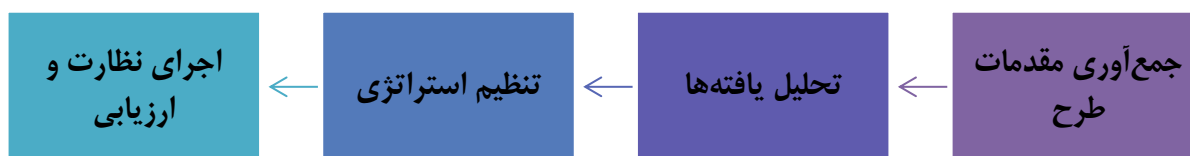


- راهبردهای WT: گزینه‌های استراتژیکی که با کاستن از دامنه نقاط ضعف و حد تأثیرگذاری‌شان درصدد مقابله با پیامدهای مخاطره‌آمیز تهدیدهای محیط پیرامونی برمی‌آیند و به آن‌ها «راهبردهای دفاعی» با برچسب Mini-Mini می‌گویند.

شهرها به دلیل خاصیت پویا و پیچیده نیازمند بررسی‌های عمیق‌تر و دقیق‌تر برای تدوین استراتژی‌ها هستند، بهره‌گیری از روش SWOT علی‌رغم کمبودها و مشکلات ناشی از آن می‌تواند در این راستا خدمت‌رسان باشد.

۳-۴- روش پژوهش در مرحله سوم؛ مطالعات راهبردی (چشم‌اندازسازی)

در خصوص برنامه‌ریزی راهبردی به تفصیل در بخش چارچوب نظری صحبت شد و همچنین در فرایند تدوین چشم‌انداز در ادامه روند تهیه برنامه نیز این مهم موردتوجه ویژه قرار می‌گیرد، آنچه حائز اهمیت است ذکر این نکته است که فرایند تهیه برنامه راهبردی را در ۴ مرحله زیر می‌توان تشریح کرد:



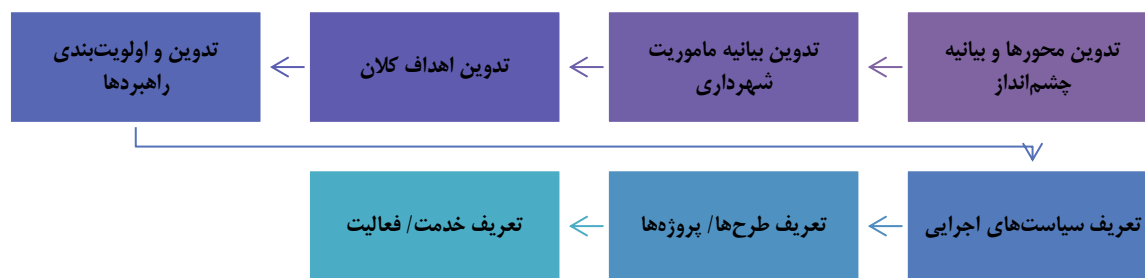
شکل ۱۲۹- مراحل تدوین برنامه راهبردی

۱. **فراهم آوردن مقدمات طرح:** این مرحله شامل شناسایی محرک‌های تغییر، شرکای اصلی، سیستم‌های مدیریت فرآیند، منابع و ظرفیت‌ها، تعریف اهداف و برنامه کار و نهایتاً یک شناخت جامع و کامل از وضعیت موجود شهر است. اولین مرحله از فرآیند طرح‌های راهبردی توسعه شهر شناسایی شرکت‌کنندگان در فرآیند و مشخص کردن اعضای گروه است. بنابراین در ابتدای کار طرح توسعه شهر مشخص می‌کند، برای چه گروهی می‌خواهد تهیه شود، روی چه گروه‌هایی تأثیرگذار است و چه گروه‌هایی از آن تأثیر خواهند پذیرفت. مشارکت‌کنندگان در طرح در همان ابتدای کار شناسایی می‌شوند نه زمانی که طرح تهیه‌شده و آماده اجرا است. در این رویکرد سند طرح، برعکس طرح‌های قبلی که به‌صورت قراردادهای همسان و غیرقابل انعطاف برای تمامی شهرهای کشور تهیه می‌شد، برای هر شهر به‌صورت جداگانه تهیه‌شده و حتی در هر محله‌ای می‌تواند متفاوت از محله دیگر باشد.
۲. **تحلیل:** در این مرحله به جمع‌آوری اطلاعات پایه، تحلیل نقاط قوت و ضعف، ایجاد تفاهم و توافق پیرامون مشکلات و نیز به اولویت‌های شهری پرداخته می‌شود و گزارش‌های موضوعی تهیه می‌گردد تا بر اساس آن تعریفی از چشم‌اندازها و انتظارات شهر حاصل شود.
۳. **تنظیم راهبردی:** در این مرحله ابتدا به تعریف چشم‌انداز و مأموریت شهر، تدوین گزینه‌ها و همچنین تعیین نقش ذینفعان پرداخته می‌شود، سپس راهبردهایی برای دستیابی به اهداف چشم‌اندازها تدوین می‌شود و برای راهبردهای موردنظر طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی تهیه می‌گردد تا بر اساس آن سند توسعه راهبردی شهر تهیه گردد.



۴. **اجراء نظارت و ارزیابی:** در این مرحله تجهیز منابع ذینفعان و سرمایه‌گذاری بر روی راهبردها و برنامه‌های اجرایی و توافق شده و حمایت آن، پیاده‌سازی برنامه‌های اجرایی برای رسیدن به چشم‌انداز و نیز پایش و ارزیابی مستمر از کلیه بخش‌های اجرایی برای سنجش میزان پیشرفت نسبت به آنچه در تنظیم چشم‌انداز و مأموریت مدنظر بوده، انجام می‌شود.

مطالعات راهبردی در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت به شرح زیر صورت خواهد گرفت:

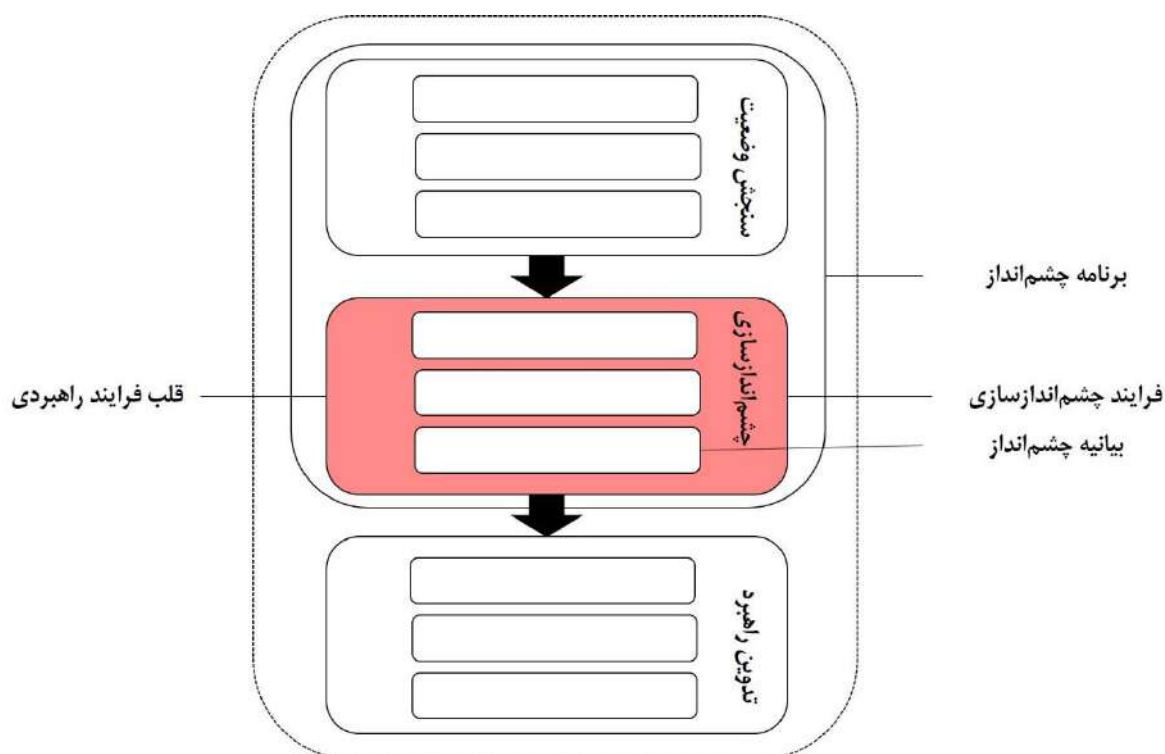


شکل ۱۳۰ - مطالعات راهبردی

از آنجاکه مهم‌ترین مرحله در برنامه راهبردی تدوین چشم‌انداز و محورهای اصلی آن است در ادامه فرایند چشم‌اندازسازی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. نکته حائز اهمیت در فرایند چشم‌اندازسازی این است که علاوه بر ورود آرا و نظرات ذینفعان طرح، مسیر راه ادامه تدوین برنامه را نیز مشخص می‌کند و از این جهت، اهمیتی دوچندان می‌یابد.

۴-۳-۱ - چشم‌اندازسازی

تدوین چشم‌انداز به‌عنوان قلب فرایند برنامه‌ریزی راهبردی و به‌منظور اثرگذاری بر سرنوشت یک شهر یا (محل) در سال‌های اخیر مورد توجه مدیریت شهری و مشاوران تهیه‌کننده طرح‌های توسعه شهری قرار گرفته است؛ چراکه در راستای تدوین چشم‌انداز است که می‌توان آینده‌ای مطلوب و قابل‌دسترس را برای شهر ترسیم نمود. مطلوب از آن جهت که در چشم‌انداز به دنبال تحقق آنچه هستیم که امروز فقدان آن و یا کمبود آن منجر به کاهش کیفیت شده است و قابل‌دسترس از آن جهت که این چشم‌انداز بدون اتصال به توان‌های فعلی و قابل‌دسترس شهر تنها به رؤیایی غیرقابل دسترسی تبدیل می‌شود. لازم به تأکید است چشم‌اندازسازی، رؤیاپردازی نیست بلکه ترسیم آن آینده‌ای است که شهر توان رسیدن به آن را دارد و تنها نیاز به قرارگیری در مسیر مناسب و بهره‌مندی از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌ها و مهارت‌های تهدیدات و ضعف‌ها است.



شکل ۱۳۱- تلقی از چشم انداز در فرایند برنامه ریزی راهبردی

در متون برنامه ریزی راهبردی تعاریف متعددی از چشم انداز ارائه شده است که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود:

جدول ۲۱- تعاریف چشم انداز

تعریف چشم انداز	تعریف کننده
توصیف روشن و فشرده‌ای است از سیمایی که شهر در آینده و پس از به فعلیت درآمدن کلیه توان‌های بالقوه‌اش پیدا می‌کند.	برایسون
تدوین چشم انداز برای یک شهر در حقیقت به مفهوم ارائه هدفی به ساکنین شهر جهت کلیه تلاش‌هایشان و توصیف چیزی است که احتمالاً در آینده به آن نائل خواهند شد.	سازمان ائتلاف شهرها و بانک جهانی
چشم انداز شهر/ محله، بیان وضعیت ایده‌آلی است که جامعه امید دارد در آینده به آن نائل آید. چنین چشم اندازی باید میان کل جامعه مشترک باشد، به گونه‌ای که به مفهوم واقعی کلمه بتوان آن را از «آن همه ما» دانست.	راهنمای «چشم انداز سازی و برنامه ریزی راهبردی جوامع محلی» اتحادیه ملی شهرداری‌های ایالات متحده
چشم انداز، تصویری است از مقصد نهایی یک برنامه که مجموعه اهداف برنامه مشترکاً به شنونده انتقال می‌دهند.	کتاب «کمک به طراحی»
چشم انداز چیزی است که موجب تفاوت شهرها و محلات می‌شود.	گلکار

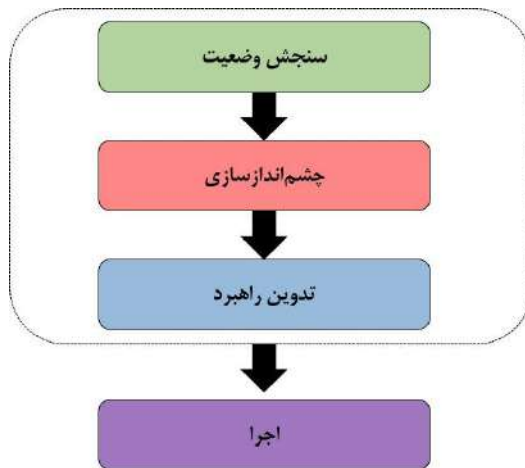
برگرفته از (گلکار، ۱۳۸۴)

۱-۱-۳-۴- مدل های چشم اندازسازی

به طور کلی دو مدل اصلی برای چشم اندازسازی به نامها «مدل CDS» و «مدل ارگون» وجود دارد که در ادامه مختصری مورد اشاره قرار گرفته اند:

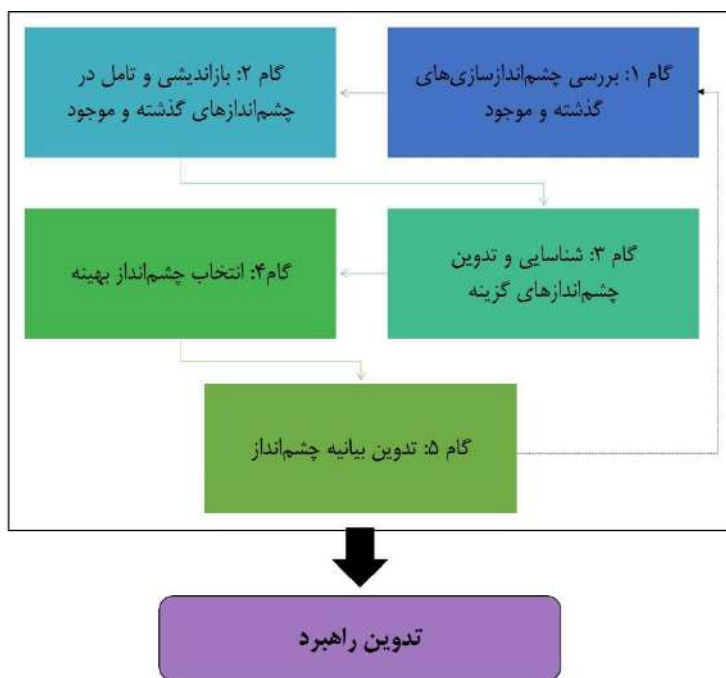
• مدل چشم اندازسازی CDS

این مدل توسط سازمان ائتلاف شهرها^{۲۱۵} پیشنهاد شده است. فرایند اجمالی CDS به شرح زیر است:



شکل ۱۳۲- فرایند اجمالی مدل CDS

در این مدل، چشم اندازسازی به شرح زیر صورت می پذیرد:

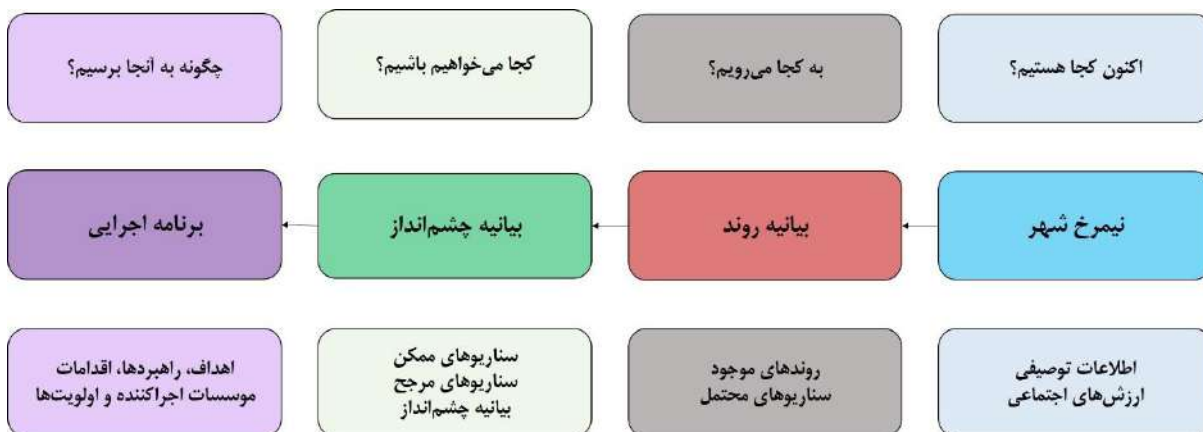


شکل ۱۳۳- فرایند چشم اندازسازی به روش CDS

^{۲۱۵} سازمان ائتلاف شهرها در سال ۱۹۹۹ به وسیله بانک جهانی و مرکز سکونتگاه های انسانی سازمان ملل تشکیل گردیده است.

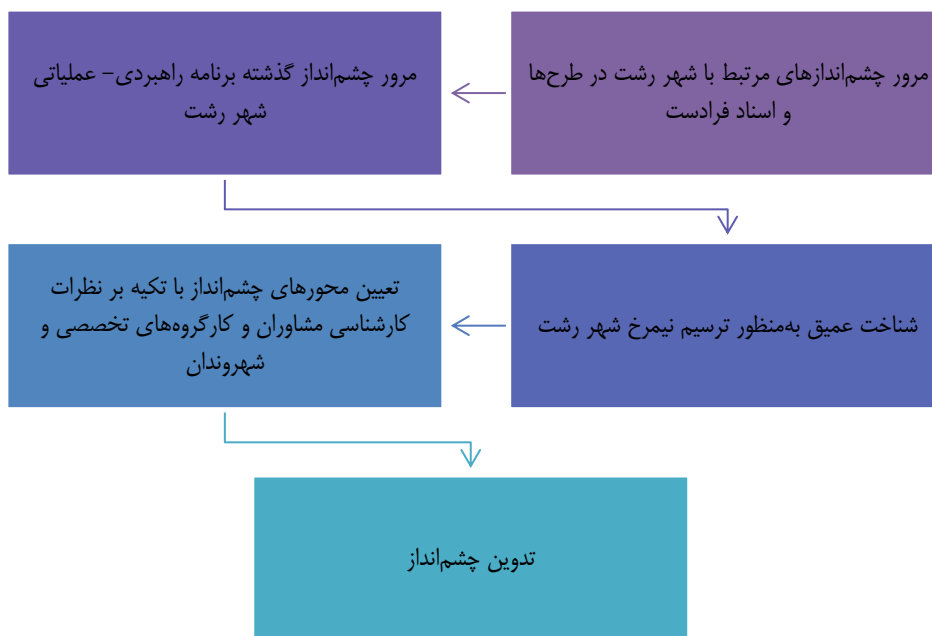
• مدل چشم‌اندازسازی ارگون

این مدل توسط شاخه ایالت ارگون «انجمن برنامه ریزان آمریکا» و به‌منظور ترویج و حمایت از امر برنامه‌ریزی شهری بلندمدت تدوین شده و توسط «استیون امس» به رشته تحریر درآمده است. این مدل متشکل از چهار گام است که در پاسخ به سؤال‌های زیر تدوین می‌شوند:



شکل ۱۳۴- مدل چشم‌اندازسازی ارگون

در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت با استفاده از هر دو روش به ترسیم چشم‌انداز پرداخته شده است:



شکل ۱۳۵- فرایند تدوین چشم‌انداز در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت



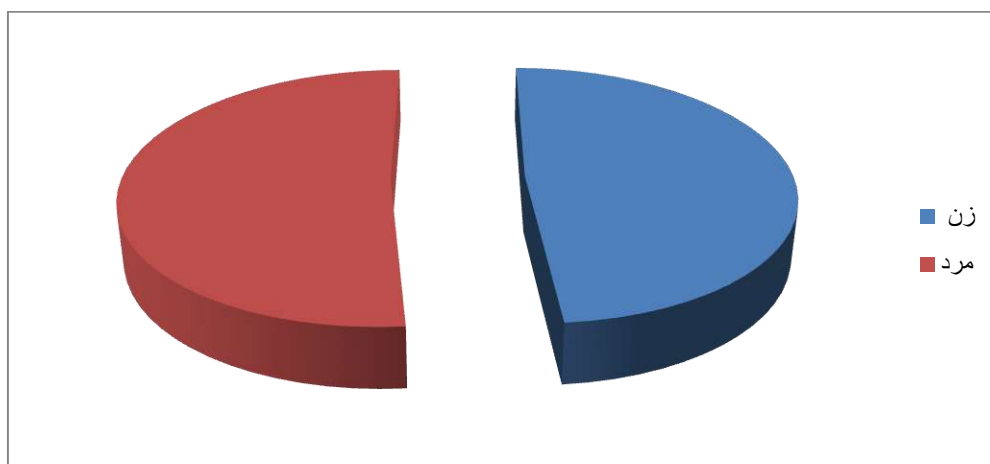
پیوست

این پرسشنامه جهت بررسی رضایت شهروندان از عملکرد شهرداری رشت و آماده‌سازی ذهن شهروندان و ایجاد حساسیت آن‌ها نسبت به عملکرد شهرداری طراحی شده و توسط چهارصد نفر از شهروندان تکمیل گردید. در ادامه نتایج تفصیلی این پرسشنامه ارائه شده است:

جدول ۲۲ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب جنسیت

جنسیت	فراوانی	درصد
زن	۱۹۴	۴۸/۵
مرد	۲۰۵	۵۱/۲
اظهاری نشده	۱	۰/۳
جمع	۴۰۰	۱۰۰

جدول فوق توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب جنسیت را نشان می‌دهد. داده‌های به‌دست‌آمده بیانگر آن است که ۴۸/۵ درصد پاسخگویان را زنان و ۵۱/۲ درصد را هم مردان تشکیل می‌دهند.

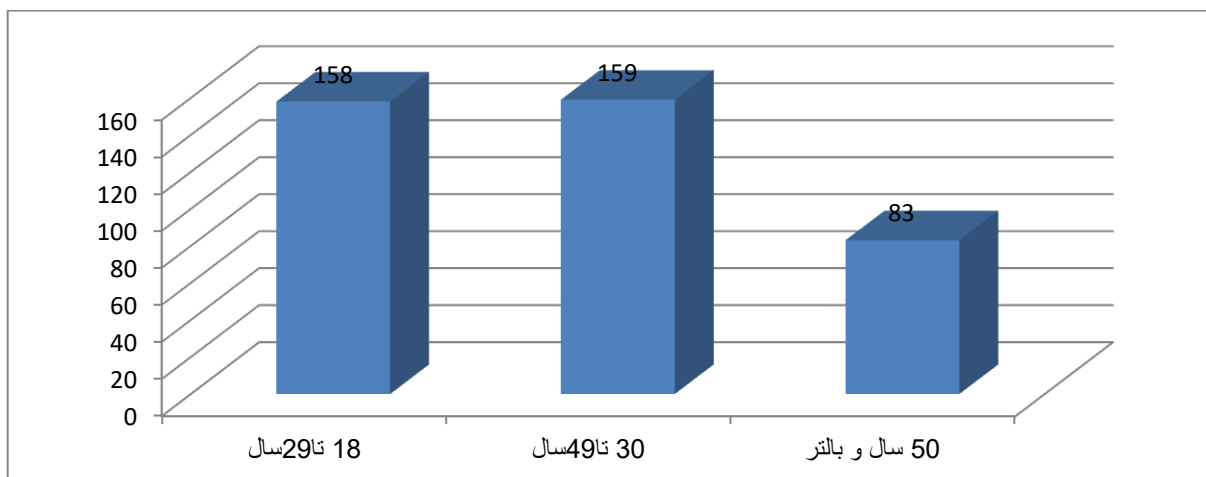


شکل ۱۳۶ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب جنسیت

جدول ۲۳ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سن

فراوانی	درصد	سن
۱۵۸	۳۹/۵	۱۸ تا ۲۹ سال
۱۵۹	۳۹/۸	۳۰ تا ۴۹ سال
۸۳	۲۰/۸	۵۰ سال و بالاتر
۴۰۰	۱۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب گروه سنی است. داده‌های به‌دست‌آمده حکایت از آن دارد که ۳۹/۸ درصد در گروه سنی ۳۰ تا ۴۹ سال، ۳۹/۵ درصد در گروه سنی ۱۸ تا ۲۹ سال و ۲۰/۸ درصد در گروه سنی ۵۰ سال و بیشتر قرار دارند.

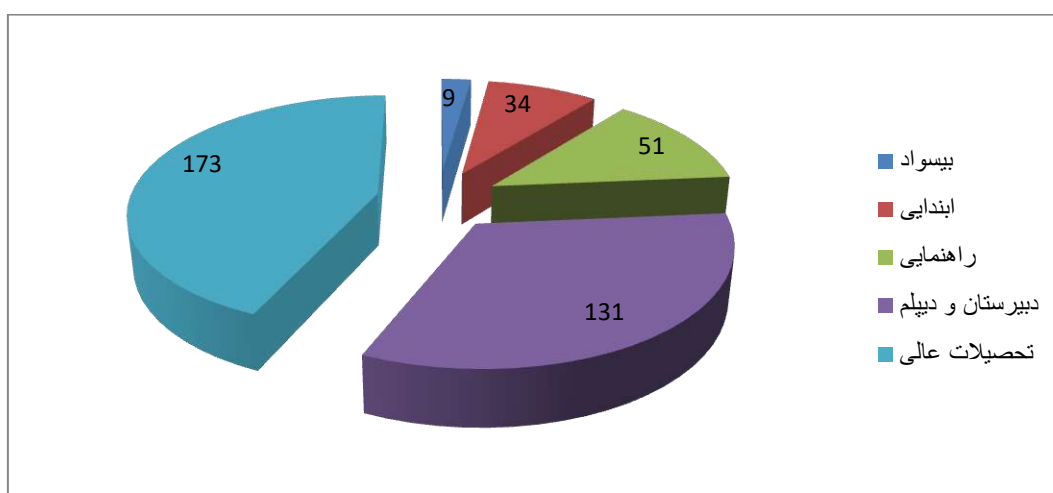


شکل ۱۳۷- توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سن

جدول ۲۴- توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سطح تحصیلات

درصد	فراوانی	سطح تحصیلات
۲/۳	۹	بی سواد
۸/۵	۳۴	ابتدایی
۱۲/۸	۵۱	راهنمایی
۳۲/۸	۱۳۱	دبیرستان و دیپلم
۴۳/۳	۱۷۳	تحصیلات عالی
۰/۵	۲	اظهاری نشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سطح تحصیلات است. داده‌های به دست آمده حاکی از آن است که ۴۳/۳ درصد دارای تحصیلات عالی، ۳۲/۸ درصد در حد دیپلم و ۱۲/۸ درصد در حد راهنمایی و دبیرستان می‌باشند. البته تحصیلات ۲/۳ درصد پاسخگویان در حد بی سواد، است.

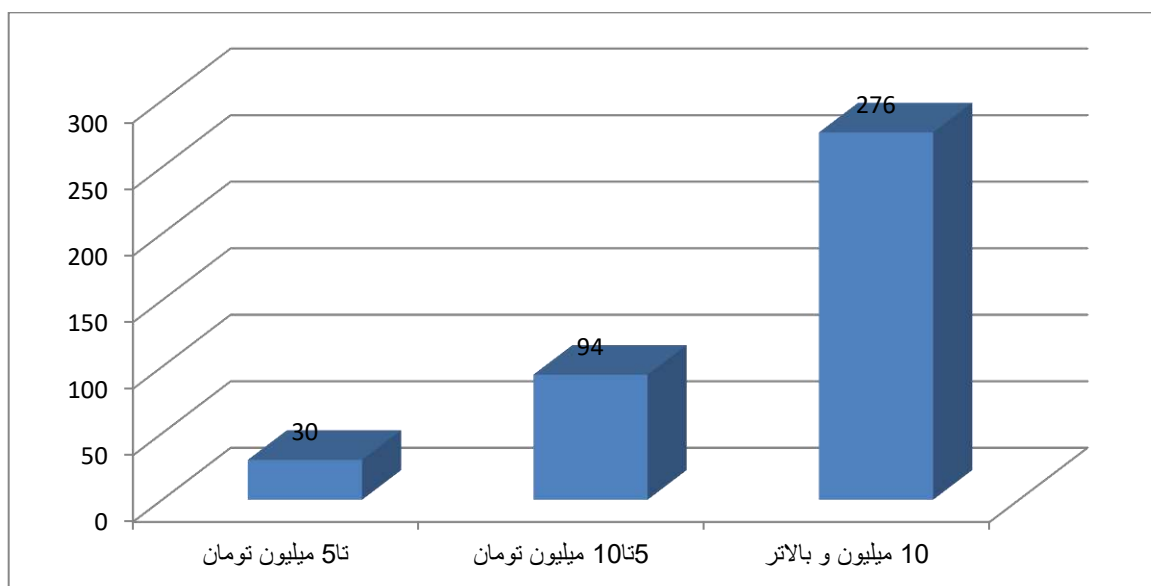


شکل ۱۳۸- توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب سطح تحصیلات

جدول ۲۵ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب درآمد

درصد	فراوانی	درآمد
۷/۵	۳۰	تا ۵ میلیون تومان
۲۳/۵	۹۴	۵ تا ۱۰ میلیون تومان
۶۹	۲۷۶	۱۰ میلیون و بالاتر
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب درآمد است. داده‌های به‌دست‌آمده حاکی از آن است که درآمد ۶۹ درصد ۱۰ میلیون و بالاتر، ۲۳/۵ درصد ۵ تا ۱۰ میلیون و ۷/۵ درصد تا ۵ میلیون تومان می‌باشد



شکل ۱۳۹ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب درآمد

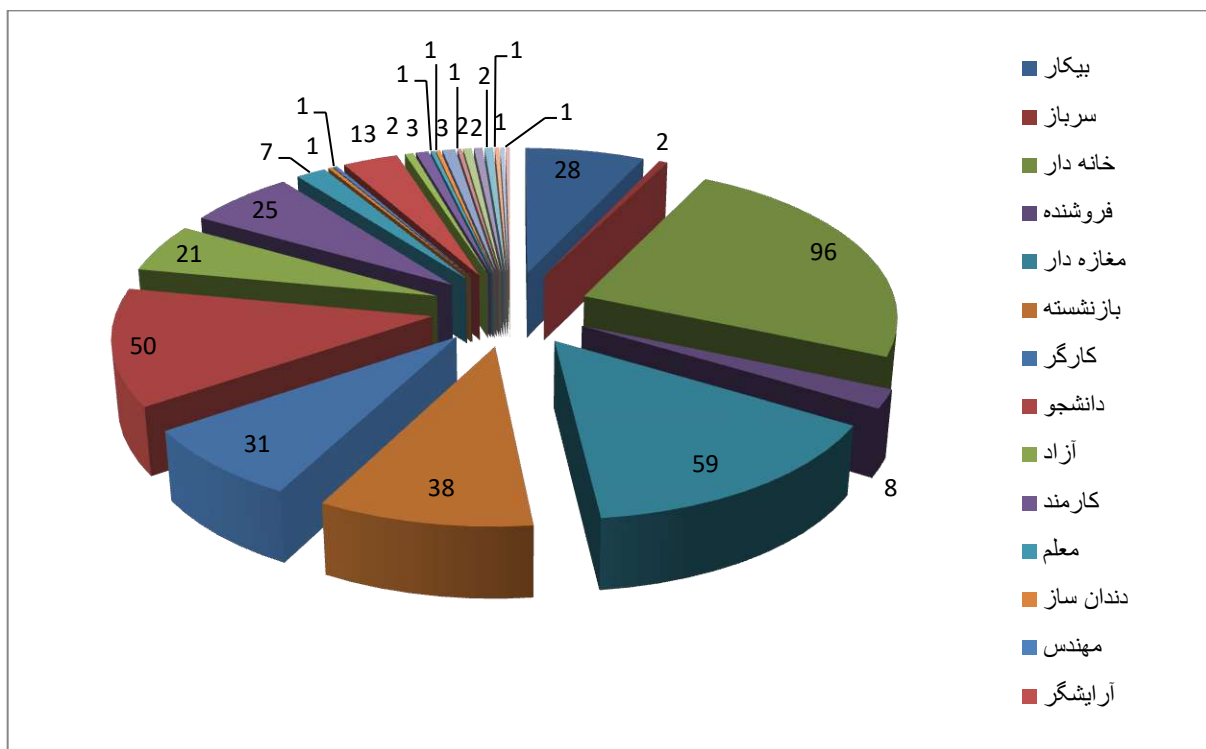
جدول ۲۶ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب شغل

درصد	فراوانی	شغل
۷	۲۸	بیکار
۰/۵	۲	سرباز
۲۴	۹۶	خانه‌دار
۲	۸	فروشنده
۱۴/۸	۵۹	مغازه‌دار
۹/۵	۳۸	بازنشسته
۷/۸	۳۱	کارگر
۱۲/۵	۵۰	دانشجو
۵/۳	۲۱	آزاد
۳/۶	۲۵	کارمند
۱/۸	۷	معلم
۰/۳	۱	دندان‌ساز
۰/۳	۱	مهندس
۳/۳	۱۳	آرایشگر



درصد	فراوانی	
۰/۵	۲	مکانیک
۰/۸	۳	راننده
۰/۳	۱	دندان پزشکی
۰/۳	۱	مربی باشگاه
۰/۸	۳	خیاط
۰/۳	۱	استاد دانشگاه
۰/۵	۲	نجار
۰/۵	۲	بنا
۰/۵	۲	تکنسین اتاق عمل
۰/۳	۱	منشی
۰/۳	۱	حسابدار
۰/۳	۱	باستان شناس
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب شغل آنها است. داده‌های به دست آمده حاکی از آن است بیشترین تعداد افراد به ترتیب ۲۴ درصد خانه‌دار، ۱۴/۸ درصد مغازه‌دار ۱۲/۵ درصد دانشجو، ۹/۵ درصد بازنشسته، ۷/۸ درصد کارگر، ۵/۳ درصد آزاد، ۳/۶ درصد کارمند، ۳/۳ درصد آرایشگر، ۲ درصد فروشنده، ۱/۸ درصد معلم ۰/۳ درصد دندان‌ساز و مهندس و ۰/۵ درصد مکانیک، نجار و بنا و ۰/۳ درصد شغل خود را منشی و حسابدار و باستان‌شناس عنوان کردند.



شکل ۱۴۰- توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب شغل



جدول ۲۷ - توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب قومیت

درصد	فراوانی	
۱۰/۸	۴۳	ترک
۰/۳	۱	لر
۸۳/۳	۳۳۳	گیلک
۳	۱۲	تالش
۰/۵	۲	فارس
۱/۳	۵	سایر
۱	۴	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب قومیت است. داده‌های به‌دست‌آمده حاکی از آن است که ۸۳/۳ درصد پاسخگویان را قومیت گیلک، ۱۰/۸ درصد را ترک‌زبانان و ۳ درصد را تالش‌زبانان تشکیل می‌دهند.

جدول ۲۸ - توزیع فراوانی آگاهی از نام منطقه محل سکونت توسط پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۷۸/۵	۳۱۴	بلی
۲۱/۳	۸۵	خیر
۰/۳	۱	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق آگاهی از نام مناطق محل سکونت پاسخگویان را نشان می‌دهد که در مجموع ۷۸/۵ درصد به گزینه بلی و ۲۱/۳ درصد به گزینه خیر اشاره کرده‌اند.

جدول ۲۹ - توزیع فراوانی اعلام درست نام منطقه محل سکونت توسط پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۸۹/۵	۲۸۱	درست
۱۰/۵	۳۳	غلط

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی اعلام درست نام منطقه محل سکونت توسط پاسخگویان است. داده‌های به‌دست‌آمده حاکی از آن است که ۸۹/۵ درصد نام منطقه خود را درست و ۱۰/۵ درصد غلط عنوان کردند.

جدول ۳۰ - توزیع فراوانی مهم‌ترین اقدامات شهرداری در یک سال اخیر از نظر پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۳۱/۳	۱۲۵	آسفالت کوچه و خیابان
۳۱/۸	۱۲۷	هیچ اقدامی نکرده
۱/۸	۷	روشنایی میدان‌ها
۱	۴	پیاده راه میدان گیل
۰/۵	۲	زیباسازی شهر



درصد	فراوانی	
۰/۳	۱	ایجاد میدان کارآفرین
۰/۸	۳	نقاشی دیوار
۰/۵	۲	رنگ زدن جداول
۱	۵	افزودن صندلی در کنار خیابان‌ها
۰/۸	۳	کنترل آب‌های سطحی
۰/۳	۱	ترمیم پیاده‌روی بازار
۰/۵	۲	جمع‌آوری و دفع زباله
۰/۵	۲	جاده‌سازی
۰/۵	۲	لایه روبی مرداب
۲	۸	عریض کردن خیابان‌ها
۰/۳	۱	جلوگیری از ساخت‌وساز غیرمجاز
۲۶/۵	۱۰۶	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی مهم‌ترین اقدامات شهرداری در یک سال اخیر از نظر پاسخگویان است. داده‌های به‌دست‌آمده حاکی از آن است که از نظر بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۱/۸ درصد شهرداری هیچ اقدام مهمی انجام نداده و کمترین تعداد پاسخگویان ۰/۳ مهم‌ترین اقدام را جلوگیری از ساخت‌وساز غیرمجاز، ۰/۳ ترمیم پیاده‌روی بازار و ایجاد میدان کارآفرین را از مهم‌ترین اقدامات شهرداری عنوان کردند.

۲۱۵

جدول ۳۱- توزیع فراوانی آشنایی با شهردار رشت

درصد	فراوانی	
۱۰/۵	۴۲	بلی
۸۸/۸	۳۵۵	خیر
۰/۸	۳	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق جمع‌بندی سؤالی است مبنی بر اینکه آیا شهردار رشت را می‌شناسید؟ که در مجموع ۱۰/۵ درصد به گزینه بلی و ۸۸/۸ درصد هم به گزینه خیر اشاره کرد.

جدول ۳۲- توزیع فراوانی آگاهی بانام شهردار رشت

درصد	فراوانی	
۵۴/۸	۲۳	درست
۴۵/۲	۱۹	نادرست
۱۰۰	۴۲	جمع

جدول شماره (۹) توزیع فراوانی آگاهی پاسخگویان بانام شهردار رشت را نشان می‌دهد که در مجموع ۵۴/۸ درصد نام شهردار رشت را به‌درستی اعلام نموده و ۴۵/۲ درصد علیرغم آنکه گفته‌اند شهردار رشت را می‌شناسند، نامش را به‌غلط بیان نمودند.

جدول ۳۳- توزیع فراوانی مدت زمان تصدی شهرداری رشت توسط شهردار فعلی از نظر پاسخگویان

فراوانی	درصد
۶ - ۱ ماه	۶/۸
۷ - ۱۲ ماه	۰/۸
۱۳ - ۱۸ ماه	۰/۳
اظهارنشده	۹۲/۳
جمع	۱۰۰

جدول فوق توزیع فراوانی مدت زمان تصدی شهرداری رشت توسط شهردار فعلی از نظر پاسخگویان را نشان می‌دهد. داده‌های به‌دست‌آمده حکایت از آن دارد که ۶/۸ درصد به ۱ تا ۶ ماه، ۰/۸ درصد به گزینه ۷ تا ۱۲ ماه و ۰/۳ درصد هم به گزینه ۱۳ تا ۱۸ ماه اشاره کرده‌اند.

جدول ۳۴- توزیع فراوانی اولویت‌های اصلی پروژه‌های شهری در صورت شهردار بودن پاسخگویان

جمع	منطقه ۱		منطقه ۲		منطقه ۳		منطقه ۴		منطقه ۵	
	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد
ایجاد پارکینگ	۵	۶/۳	۴	۵	۱	۱/۳	۳	۳/۸	۲	۲/۵
احداث فرهنگ‌سرا	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
حل مشکل جوانان	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
نصب آسانسور در پل‌های عابر پیاده	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
ایجاد فضای امن در پارک‌ها	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
احداث پارک کودک	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۱	۱/۳	۱	۱/۳
پل عابر مکانیزه	۲	۲/۵	۰	۰	۱	۱/۳	۰	۰	۲	۲/۵
رفع مشکل ترافیک	۷	۸/۸	۱۵	۱۸/۸	۳	۳/۸	۴	۵	۸	۱۰
فضای سبز برای محلات	۵	۳/۶	۴	۵	۰	۰	۱	۱/۳	۱	۱/۳
آسفالت کوچه و خیابان	۱۸	۲۲/۵	۱۵	۱۸/۸	۳۳	۴۱/۳	۲۳	۲۸/۷	۱۹	۲۳/۸
ایجاد سرویس بهداشتی	۳	۳/۸	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۵	۶/۳
زیباسازی شهر	۹	۱۱/۳	۷	۸/۸	۹	۱۱/۳	۱۵	۱۸/۸	۵	۶/۳
مدیریت پسماند و زباله	۶	۷/۵	۲	۲/۵	۳	۳/۸	۲	۲/۵	۴	۵
نظارت بر عملکرد کارمندان و اختلاس‌گران	۵	۶/۳	۲	۲/۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰
لایروبی رودخانه	۰	۰	۷	۸/۸	۲	۲/۵	۱	۱/۳	۱	۱/۳
احداث پارک	۱	۱/۳	۴	۵	۱	۱/۳	۲	۲/۵	۶	۷/۵
مرمت بافت فرسوده	۱	۱/۳	۱	۱/۳	۰	۰	۲	۲/۵	۲	۲/۵
همسان‌سازی زهکش‌های خیابان با جاده	۱	۱/۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
نظارت بر پروژه‌های عمرانی	۳	۳/۸	۲	۲/۵	۴	۵	۱	۱/۳	۰	۰
فاضلاب شهری	۳	۳/۸	۴	۵	۴	۵	۹	۱۱/۳	۵	۶/۳



جمع	منطقه ۵		منطقه ۴		منطقه ۳		منطقه ۲		منطقه ۱			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۱/۵	۶	۲/۵	۲	۲/۵	۲	۱/۳	۱	۰	۰	۱/۳	۱	افزایش سطل زباله
۲	۸	۰	۰	۲/۵	۲	۳/۸	۳	۳/۸	۳	۰	۰	عریض کردن خیابان
۲/۸	۱۱	۱/۳	۱	۶/۳	۵	۳/۸	۳	۲/۵	۲	۰	۰	روشنایی معابر
۰/۸	۳	۲/۵	۲	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	نظافت شهری
۰/۸	۳	۱/۳	۱	۰	۰	۲/۵	۲	۰	۰	۰	۰	جمع‌آوری آب‌های سطحی
۰/۵	۲	۰	۰	۱/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	احداث پارک بانوان
۰/۳	۱	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	احداث کمپ اعتبار
۰/۸	۳	۲/۵	۲	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	احداث باشگاه
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	توجه به ساخت‌وسازهای غیرقانون
۰/۵	۲	۲/۵	۲	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	جاده‌سازی
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	احداث کتابخانه
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	حمل‌ونقل شهری
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	بازارچه محلی
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	ایجاد فضای سبز در حاشیه رودخانه‌ها
۰/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	رسیدگی به جداول خیابان‌ها
۵/۸	۲۷	۳/۸	۳	۵	۴	۱۰	۸	۸/۸	۷	۶/۳	۵	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	جمع

جدول فوق توزیع فراوانی اولویت‌های اصلی پروژه‌های شهری در صورت شهردار بودن پاسخگویان است داده‌های جدول حاکی از آن است که بیشترین تعداد پاسخگویان ۲۷ درصد به آسفالت کردن کوچه و خیابان، ۱۱/۳ درصد به زیباسازی شهر، ۹/۳ درصد به رفع مشکلات ترافیک، ۶/۳ درصد به فاضلاب شهری، ۴/۳ درصد مدیریت پسماند و زباله، ۳/۸ درصد ایجاد پارکینگ، ۳/۵ درصد احداث پارک ۲/۸ درصد به روشنایی معابر، ۲/۸ درصد به فضای سبز برای محلات، ۲/۳ درصد به ایجاد سرویس بهداشتی، ۱/۳ درصد پل عابر مکانیزه، ۰/۳ به حل مشکلات جوان، ۰/۳ به احداث فرهنگ‌سرا و ۰/۳ درصد به ایجاد فضای امن در پارک‌ها اشاره کردند. لازم به ذکر است که در هر پنج منطقه آسفالت کوچه و خیابان جز اولویت اصلی پاسخگویان است.

جدول ۳۵ - توزیع فراوانی پیگیری اخبار شهرداری رشت توسط پاسخگویان

درصد	فراوانی	بلی
۴۹/۸	۱۹۹	بلی
۵۰	۲۰۰	خیر
۰/۳	۱	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع



جدول فوق توزیع فراوانی پیگیری اخبار شهرداری رشت توسط پاسخگویان را نشان می‌دهد که در مجموع ۴۹/۸ درصد اعلام کرده‌اند اخبار شهرداری رشت را پیگیری می‌نمایند و ۵۰ درصد هم پاسخشان منفی بوده است.

جدول ۳۶ - توزیع فراوانی منابع کسب خبر پاسخگویان درباره شهرداری رشت

درصد	فراوانی	
۴۰/۲	۸۰	صداوسیما
۶	۱۲	سایت‌های محلی
۰/۵	۱	روزنامه‌های محلی
۱/۵	۳	دوستان
۴۹/۷	۹۹	شبکه‌های اجتماعی
۲	۴	اظهارنشده
۱۰۰	۱۹۹	جمع

جدول فوق توزیع فراوانی منابع کسب خبر پاسخگویان درباره شهردار رشت را نشان می‌دهد که شبکه‌های اجتماعی با ۴۹/۷ درصد مهم‌ترین منبع کسب خبر پاسخگویان درباره عملکرد شهرداری رشت است. در ضمن ۴۰/۲ درصد به صداوسیما و ۶ درصد به سایت‌های محلی اشاره داشته‌اند.

جدول ۳۷ - توزیع فراوانی دلایل عدم پیگیری اخبار شهرداری رشت توسط پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۵	۱۰	اخبارش کذب است
۳۵	۷۰	وقت ندارم
۵۳	۱۰۶	علاقه ندارم
۷	۱۴	اظهارنشده
۱۰۰	۲۰۰	جمع

جدول فوق توزیع فراوانی دلایل پاسخگویی است که اخبار شهرداری رشت را پیگیری نمی‌نمایند. داده‌های به دست آمده حاکی از آن است که ۵۳ درصد از این افراد نداشتن علاقه را ذکر کرده‌اند. ۳۵ درصد هم به نداشتن وقت به اخبار شهرداری اشاره داشته‌اند.

جدول ۳۸- توزیع فراوانی رضایت از پروژه‌های اجرا شده توسط پاسخگویان

جمع	اظهار نشده		خیلی زیاد		زیاد		متوسط		کم		خیلی کم			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۲۶/۳	۱۰۵	۴۷/۳	۱۸۹	۱۳/۸	۳	۶/۸	۲۷	۵/۱	۶	پیاده راه فرهنگی شهرداری
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۵/۶	۲۶	۳۵/۵	۱۴۲	۳۰	۱۲۰	۲۲/۵	۹۰	۵/۵	۲۲	پارک‌ها و فضای سبز
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰/۳	۱	۹/۳	۳۷	۳۱	۱۲۱	۴۱	۱۶۴	۵/۱۸	۷۴	جمع‌آوری آب‌های سطحی
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰/۳	۱	۸/۵	۳۴	۱۶/۸	۶۷	۳۸	۱۵۲	۵/۳۶	۱۴۶	تعمیر و آسفالت خیابان‌ها
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰/۵	۲	۵/۸	۲۳	۱۴	۵۶	۳۵/۸	۱۴۳	۴۴	۱۷۶	تعمیر و آسفالت کوچه‌ها
۱۰۰	۴۰۰	۰/۳	۱	۱	۴	۱۷/۳	۶۹	۳۳/۳	۱۳۳	۳۴/۳	۱۳۷	۱۴	۵۶	طراحی و ساخت پل‌های عابر در شهر رشت
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۶/۵	۲۶	۶۹/۳	۲۷۷	۱۷/۸	۷۱	۶	۲۴	۵/۰	۲	سبزه‌میدان
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۲	۸	۳۴/۳	۱۳۷	۳۹/۳	۱۵۷	۲۲/۸	۹۱	۸/۱	۷	موزاییک و پیاده راه‌های شهری
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۶	۲۴	۴۸	۱۹۲	۳۶/۵	۱۴۶	۸	۳۲	۵/۱	۶	پل شهید رجایی (رشتیان)
۱۰۰	۴۰۰	۰/۳	۱	۵/۸	۲۳	۳۶/۵	۱۴۶	۳۱/۳	۱۲۵	۲۱/۳	۸۵	۵	۲۰	پیاده راه میدان گیل به سمت تهران (ورودی شهر)
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۱/۵	۶	۱۱/۸	۴۷	۳۵	۱۴۰	۴۳	۱۷۲	۸/۸	۳۵	برنامه‌ریزی رویدادهای فرهنگی
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰	۰	۱۰/۸	۴۳	۲۹/۵	۱۱۸	۴۲/۸	۱۷۱	۱۷	۶۸	برنامه‌ریزی ورزش‌های همگانی
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰	۰	۲	۸	۷	۲۸	۴۶/۳	۱۸۵	۸/۴۴	۱۷۹	ساماندهی حمل‌ونقل شهری و کاهش حجم ترافیک
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۲	۸	۲۳/۳	۹۳	۲۱/۵	۸۶	۳۳	۱۳۲	۳/۲۰	۸۱	دفع زباله و پاک‌سازی شهری
۱۰۰	۴۰۰	۰/۳	۱	۱۰	۴۰	۴۷	۱۸۸	۲۰/۸	۸۳	۱۵/۵	۶۲	۵/۶	۲۶	نام‌گذاری‌های اماکن شهر
۱۰۰	۴۰۰	۰/۵	۲	۰	۰	۴/۳	۱۷	۹/۸	۳۹	۴۷/۳	۱۸۹	۳/۳۸	۱۵۳	ایجاد و نگهداری سرویس‌های



جمع	اظهارنشد		خیلی زیاد		زیاد		متوسط		کم		خیلی کم			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
													بهداشتی عمومی	
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۲/۸	۱۱	۱۷/۵	۷۰	۲۲/۳	۸۹	۴۱/۵	۱۶۶	۱۶	۶۴	ایجاد میدان‌های عمومی و بازارچه‌ها برای خریدوفروش ارزاق
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰/۳	۱	۶/۳	۲۵	۱۴/۸	۵۹	۳۸	۱۵۲	۴۰	۱۶۰	ایجاد پارکینگ‌های عمومی
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۰/۳	۱	۹/۳	۳۷	۲۱	۸۴	۴۵/۵	۱۸۲	۲۴	۹۶	ایجاد فرهنگسراها، خانه‌های فرهنگ، ورزشگاه‌ها، تالارها و...
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۱/۸	۷	۱۹/۸	۷۹	۲۲/۸	۹۱	۳۳/۳	۱۳۳	۵/۲۲	۹۰	روشنایی و نورپردازی فضاها، عناصر و نمادهای شهری

جدول فوق بیانگر میزان رضایت پاسخگویان از پروژه‌های اجراشده است با توجه به داده‌های جدول فوق بیشترین تعداد پاسخگویان ۶۲/۳ درصد از پروژه پیاده راه فرهنگی شهرداری در حد خیلی زیاد و ۱/۵ درصد در حد خیلی کم رضایت داشتند. در مورد پروژه پارک‌ها و فضای سبز بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۰ درصد در حد متوسط از اجرای این پروژه رضایت داشتند همچنین بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۱ درصد از پروژه جمع‌آوری آب‌های سطحی در حد متوسط رضایت داشتند. میزان رضایت بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۴ درصد از پروژه تعمیر و آسفالت خیابان‌ها در حد خیلی کم بود. ۴۴ درصد پاسخگویان از پروژه تعمیر و آسفالت کوچه‌ها در حد خیلی کم رضایت داشتند ۳۴/۳ درصد در حد کم از پروژه طراحی و ساخت پل‌های عابر در شهر رشت رضایت داشتند. بیشترین تعداد پاسخگویان ۶۹/۳ درصد در حد زیاد از پروژه سبزه‌میدان رضایت داشتند. ۳۹/۳ درصد در حد متوسط از موزاییک و پیاده راه‌های شهری رضایت داشتند میزان رضایتمندی بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۶/۵ درصد از پل شهید رجایی (رشتیان) در حد متوسط بود. بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۵/۵ درصد در حد زیاد از پیاده راه میدان گیل به سمت تهران (ورودی شهر) رضایت داشتند. میزان رضایتمندی بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۵ درصد از برنامه‌ریزی رویدادهای فرهنگی در حد متوسط بود ۴۶/۳ درصد پاسخگویان در حد کم از پروژه ساماندهی حمل‌ونقل شهری و کاهش حجم ترافیک رضایت داشتند. رضایت پاسخگویان ۳۳ درصد از پروژه دفع زباله و پاک‌سازی شهری در حد کم بود. میزان رضایت بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۷ درصد از نام‌گذاری‌های اماکن شهر در حد زیاد بود ۴۷/۳ درصد از ایجاد و نگهداری سرویس‌های بهداشتی عمومی در حد کم رضایت داشتند همچنین بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۱/۵ درصد از پروژه ایجاد میدان‌های عمومی و بازارچه‌ها برای



خریدوفروش ارزاق در حد کم رضایت داشتند بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۳/۳ درصد در حد کم از پروژه روشنایی و نورپردازی فضاها، عناصر و نمادهای شهری رضایت داشتند.

جدول ۳۹- توصیف متغیر رضایت پاسخگویان از پروژه‌های اجراشده

میانگین	انحراف معیار	واریانس
منطقه ۱	۰/۵۱	۰/۲۶
منطقه ۲	۰/۳۹	۰/۱۵
منطقه ۳	۰/۴۰	۰/۱۶
منطقه ۴	۰/۴۲	۰/۱۸
منطقه ۵	۰/۴۲	۰/۱۷
کل	۰/۴۳	۰/۱۸

با توجه به داده‌های جدول فوق میانگین رضایت پاسخگویان از پروژه‌های اجراشده ۲/۶۲، انحراف معیار ۰/۴۳ و واریانس ۰/۱۸ است؛ و کمترین میانگین مربوط به منطقه ۵ و بیشترین میانگین مربوط به منطقه ۳ است. لازم به ذکر است که میانگین رضایت پاسخگویان از پروژه‌های اجراشده شهرداری در همه مناطق پایین‌تر از حد متوسط است.

جدول ۴۰- نظر پاسخگویان در مورد گویه‌های اعتماد و مشارکت

جمع	مخالف		کاملاً		مخالف		نه موافق نه مخالف		موافق		کاملاً موافق		اظهار نشده	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی
۱- مجموعه شهرداری رشت دارای کادر متخصص و کاردان می‌باشد.	۱۵/۳	۶۱	۱۶۹	۳/۴۲	۸۴	۲۱	۷۷	۱۹/۳	۹	۲/۳	۰	۰	۴۰۰	۱۰۰
۲- شهرداری رشت توانایی حل مشکلات شهر رشت را ندارد.	۱/۵	۶	۶۸	۱۷	۷۴	۱۸/۵	۱۷۴	۴۳/۵	۷۷	۱۹/۳	۱	۰/۳	۴۰۰	۱۰۰
۳- اطمینان دارم هر وقت به شهرداری مراجعه کنم، پرسنل و مدیریت آن در دسترس می‌باشد.	۴/۵	۱۸	۱۵۶	۳۹	۱۲۰	۳۰	۸۶	۲۱/۵	۲۰	۵	۰	۰	۴۰۰	۱۰۰
۴- در شهرداری رشت همیشه ثبات و پیش‌بینی پذیری کارها و روندها	۱۲/۳	۴۹	۲۱۱	۸/۵۲	۸۳	۲۰/۸	۵۵	۱۳/۸	۱	۰/۳	۱	۰/۳	۴۰۰	۱۰۰



جمع		اظهار نشده		کاملاً موافق		موافق		نه موافق نه مخالف		مخالف		کاملاً مخالف		
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
														وجود دارد.
۱۰۰	۴۰۰	۰/۵	۲	۱/۳	۵	۱۴	۵۶	۲۹/۳	۱۱۷	۱/۸ ۴۱	۱۶۷	۱۳/۳	۵۳	۵- کارکنان شهرداری با ارباب-رجوع و شهروندان همکاری نمی‌کنند.
۱۰۰	۴۰۰	۰/۳	۱	۲	۸	۱۵/۳	۶۱	۲۷/۸	۱۱۱	۴۷	۱۸۸	۷/۸	۳۱	۶- کارکنان شهرداری با مردم با صداقت رفتار می‌کنند.
۱۰۰	۴۰۰	۰/۳	۱	۸/۳	۳۳	۴۹/۵	۱۹۸	۲۶/۳	۱۰۵	۱/۸ ۱۴	۵۹	۱	۴	۷- درک شهروندان و خیرخواهی در مجموعه شهرداری رشت وجود ندارد.
۱۰۰	۴۰۰	۰/۵	۲	۱	۴	۱۱/۵	۴۶	۲۳/۸	۹۵	۴۵	۱۸۰	۱۸/۳	۷۳	۸- شهرداری رشت با سرعت کارهای ارباب رجوع را انجام می‌دهد.
۱۰۰	۴۰۰			۳/۵	۱۴	۳۵/۵	۱۴۲	۱۸/۵	۷۴	۱/۵ ۳۷	۱۵۰	۵	۲۰	۹- من برای همدلی با مسئولان شهری و عملکرد بهتر آنان حاضرم در امور شهری مشارکت داشته باشم.
۱۰۰	۴۰۰	۰/۵	۲	۱/۳	۵	۲۸/۲	۱۱۳	۲۱	۸۴	۴۴	۱۷۶	۵	۲۰	۱۰- به نظرم وقت گذاشتن برای امور محله فایده‌ای ندارد.
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۱۴/۵	۵۸	۴۸/۳	۱۹۳	۸	۳۲	۱/۸ ۲۳	۹۵	۵/۵	۲۲	۱۱- من سالیانه عوارض شهری مربوط به شهرداری را پرداخت می‌کنم.
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۴/۵	۱۸	۲۸/۵	۱۱۴	۱۷/۸	۷۱	۱/۵ ۴۴	۱۷۸	۴/۸	۱۹	۱۲- من تمایل دارم برای بهبود و



جمع	اظهار نشده		کاملاً موافق		موافق		نه موافق نه مخالف		مخالف		کاملاً مخالف				
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی			
													امور شهری عضو سازمان‌ها و انجمن‌های شهری (NGO) شوم.		
	۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۱۴/۸	۵۹	۳۸/۸	۱۵۵	۱۷/۵	۷۰	۲۴	۹۶	۵	۲۰	۱۳- اگر امکانی برای بررسی عملکرد مسئولان شهری مهیا گردد حاضرم در آنجا رفته و از فعالیت‌های آنان انتقاد نمایم.
	۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۸/۸	۳۵	۵۰	۲۰۰	۲۱	۸۴	۱۵	۶۶	۳/۸	۱۵	۱۴- من از هیچ کمک فکری به شهرم دریغ نمی‌کنم.
	۱۰۰	۴۰۰	۰/۵	۲	۴/۵	۱۸	۲۲/۳	۸۹	۲۰/۸	۸۳	۱/۸	۱۴۳	۱۶/۳	۶۵	۱۵- من حاضرم برای افزایش کیفیت زندگی شهری کمک مالی و ابزاری به شهرداری داشته باشم.

همان‌گونه که داده‌های جدول فوق نشان می‌دهد بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۲/۳ درصد مخالف داشتن کادر متخصص و کارکنان در مجموعه شهرداری رشت بودند. همچنین بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۳/۵ موافق این بودند که شهرداری رشت توانایی حل مشکلات شهر رشت را ندارد. همچنین ۳۹ درصد مخالف بودند باینکه هر وقت به شهرداری مراجعه کنم، کارکنان و مدیریت آن در دسترس باشند. بیشترین تعداد پاسخگویان ۵۲/۸ درصد مخالف ثبات و پیش‌بینی کارها و روندها در شهرداری رشت بودند. ۴۱/۸ درصد موافق این بودند که کارکنان شهرداری با ارباب‌رجوع و شهروندان همکاری نمی‌کنند. ۴۷ درصد پاسخگویان مخالف این بودند که کارکنان شهرداری با مردم با صداقت رفتار می‌کنند. بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۹/۵ موافق بودند که درک شهروندان و خیرخواهی در مجموعه شهرداری رشت وجود ندارد بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۵ درصد مخالف این بودند که شهرداری رشت با سرعت کارهای ارباب‌رجوع را انجام می‌دهد. ۳۷/۵ درصد مخالف مشارکت برای همدلی با مسئولان شهری و عملکرد بهتر آنان در امور شهری مشارکت بودند ۴۴ درصد پاسخگویان مخالف این عبارت بودند که به نظرم وقت گذاشتن برای امور محله فایده‌ای ندارد. ۴۸/۳ درصد پاسخگویان موافق پرداخت سالیانه عوارض شهری مربوط به شهرداری



بودند. ۴۴/۵ درصد مخالف عضویت در سازمان‌ها و انجمن‌ها برای بهبود امور شهری بودند همچنین بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۵/۸ درصد مخالف کمک مالی و ابزاری به شهرداری برای افزایش کیفیت زندگی بودند.

جدول ۴۱- توصیف شاخص اعتماد

میانگین	انحراف معیار	واریانس	منطقه
۲/۷۰	۰/۷۵	۰/۵۷	منطقه ۱
۲/۵۸	۰/۶۹	۰/۴۸	منطقه ۲
۲/۶۷	۰/۵۹	۰/۳۵	منطقه ۳
۲/۲۳	۰/۵۷	۰/۳۳	منطقه ۴
۲/۶۳	۰/۷۳	۰/۵۴	منطقه ۵
۲/۴۹	۰/۶۹	۰/۴۸	کل

با توجه به داده‌های جدول فوق میانگین اعتماد پاسخگویان به شهرداری رشت ۲/۴۹، انحراف معیار ۰/۶۹ و واریانس ۰/۴۸ است؛ و کمترین میانگین مربوط به منطقه ۴ و بیشترین میانگین مربوط به منطقه ۱ است. لازم به ذکر است که میانگین اعتماد به شهرداری در همه مناطق پایین‌تر از حد متوسط است.

جدول ۴۲- توصیف شاخص مشارکت

میانگین	انحراف معیار	واریانس	منطقه
۳/۲۱	۰/۶۴	۰/۴۱	منطقه ۱
۳/۱۸	۰/۶۷	۰/۴۵	منطقه ۲
۲/۹۵	۰/۶۱	۰/۳۷	منطقه ۳
۳/۲۴	۰/۶۶	۰/۴۳	منطقه ۴
۳/۰۱	۰/۶۹	۰/۴۸	منطقه ۵
۳/۱۲	۰/۶۶	۰/۴۴	کل

با توجه به داده‌های جدول فوق میانگین مشارکت پاسخگویان با شهرداری رشت ۳/۱۲، انحراف معیار ۰/۶۶ و واریانس ۰/۴۴ است؛ و کمترین میانگین مربوط به منطقه ۵ و بیشترین میانگین مربوط به منطقه ۴ است. لازم به ذکر است که میانگین مشارکت با شهرداری در همه مناطق به جز منطقه ۳ در حد متوسط است.

جدول ۴۳- مهم‌ترین دلیل عدم مشارکت پاسخگویان

درصد	فراوانی	دلیل
۰/۳	۱	عدم علاقه به شهر رشت
۲۱/۲	۶۲	چون هیچ نظارتی بر عملکرد شهرداری وجود ندارد
۱۲/۳	۳۶	فقدان حمایت مالی از فرد مشارکت‌کننده
۱۲/۶	۳۷	فقدان سازوکارهای مطمئن و قابل اعتماد در مدیریت شهری
۵/۱	۱۵	عدم تفکیک وظایف شورای شهر، شهرداری و مردم
۲۷/۳	۸۰	بی‌ثباتی مدیریت شهری
۰/۳	۱	احتمال تبدیل تشکل‌های محلی به گروه‌های سیاسی
۰/۷	۲	نگاه از بالا به پایین مدیران



درصد		فراوانی	
۱	۳	فقدان سازمان‌های مطالبات	
۱	۳	فقدان جایگاه حقوق شهروندی	
۰/۳	۱	فقدان سازوکارهای قانونی برای هدایت مطالبات	
۳/۴	۱۰	وقت ندارد	
۱۴/۳	۴۲	اظهاری نشده	
۱۰۰	۲۹۳	جمع	

جدول فوق بیانگر مهم‌ترین دلیل عدم مشارکت پاسخگویان است داده‌های جدول فوق حاکی از آن است که ۲۷/۳ درصد پاسخگویان بی‌ثباتی مدیریت شهری، ۲۱/۲ درصد عدم نظارت بر عملکرد شهرداری، ۱۲/۶ درصد فقدان سازوکارهای مطمئن و قابل‌اعتماد در مدیریت شهری، ۱۲/۳ فقدان حمایت مالی از فرد مشارکت‌کننده، ۵/۱ درصد عدم تفکیکی وظایف شورای شهر، شهرداری و مردم، ۱ درصد فقدان سازمان‌های مطالبات، درصد فقدان جایگاه حقوق شهروندی و ۰/۳ درصد فقدان سازوکارهای قانونی برای هدایت مطالبات به‌عنوان دلیل عدم مشارکت خود عنوان کردند.

جدول ۴۴- رضایت پاسخگویان از عملکرد دستگاه‌های مختلف

جمع	اظهاری نشده		خیلی کم		کم		متوسط		زیاد		خیلی زیاد			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۱۹/۸	۷۹	۴۶/۳	۱۸۵	۲۴/۸	۹۹	۹/۳	۳۷	۰	۰	۱- سازمان فرهنگی و ورزشی شهرداری رشت
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۵۵/۵	۲۲۲	۳۴/۳	۱۳۷	۹/۸	۳۹	۰/۳	۱	۰/۳	۱	۲- شورای شهر رشت
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۳۹	۱۵۶	۳۴/۵	۱۳۸	۱۸/۳	۷۳	۷/۵	۳۰	۰/۸	۳	۳- اداره کل ارشاد اسلامی استان
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۳۴/۳	۱۳۷	۳۴/۵	۱۳۸	۲۰/۸	۸۳	۱۰	۴۰	۰/۵	۲	۴- تبلیغات اسلامی
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۳۸	۱۵۲	۳۲/۸	۱۳۱	۱۹/۵	۷۸	۹/۸	۳۹	۰	۰	۵- حوزه فرهنگی گیلان
۱۰۰	۴۰۰	۰	۰	۳۵/۸	۱۴۳	۳۴/۵	۱۳۸	۲۳/۳	۹۳	۶/۵	۲۶	۰	۰	۶- سازمان ملی جوانان

جدول فوق بیانگر رضایت پاسخگویان از عملکرد دستگاه‌های مختلف فرهنگی و سیاستگذاری است داده‌های جدول فوق حاکی از آن است که میزان رضایت بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۶/۳ درصد از سازمان فرهنگی و ورزشی شهرداری رشت در حد کم، ۵۵/۵ درصد نیز از شورای رشت در حد خیلی کم رضایت دارند، میزان رضایت ۳۹ درصد پاسخگویان از اداره کل ارشاد اسلامی استان در حد خیل کم بود ۳۴/۵ درصد نیز از تبلیغات اسلامی در حد کم رضایت داشتند میزان رضایت بیشترین تعداد



پاسخگویان ۳۸ درصد از حوزه فرهنگی در حد خیلی کم بود همچنین ۳۵/۸ درصد پاسخگویان از سازمان ملی جوانان در حد خیلی کم رضایت داشتند.

جدول ۴۵- توصیف متغیر رضایت از دستگاه‌های فرهنگی

میانگین	انحراف معیار	واریانس
۲/۰۳	۰/۶۳	۰/۴۰
۱/۹۵	۰/۷۷	۰/۵۹
۲/۱۴	۰/۶۸	۰/۴۶
۲/۰۶	۰/۷۵	۰/۵۶
۲/۱	۰/۸۲	۰/۶۸
۲/۰۵	۰/۷۳	۰/۵۴
کل		

با توجه به داده‌های جدول فوق میانگین رضایت از دستگاه فرهنگی رشت ۲/۰۵، انحراف معیار ۰/۷۳ و واریانس ۰/۵۴ است؛ و کمترین میانگین مربوط به منطقه ۱ و بیشترین میانگین مربوط به منطقه ۳ است. لازم به ذکر است که میانگین رضایت از دستگاه فرهنگی در همه مناطق کمتر از حد متوسط است.

جدول ۴۶- رضایت پاسخگویان از وضعیت خدمات حوزه شهری برای گروه‌های خاص

جمع	خیلی زیاد		زیاد		متوسط		کم		خیلی کم	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی
۱- سالمندان	۰/۳	۱	۸/۲	۶۱	۱۵/۳	۱۲۴	۳۱	۱۸۵	۴۶/۳	۴۰۰
۲- کودکان	۰/۳	۱	۱۳/۳	۸۱	۲۰/۳	۱۰۲	۲۵/۵	۱۶۳	۴۰/۸	۴۰۰
۳- معلولان	۰	۰	۰/۵	۲۳	۵/۸	۱۰۹	۳۷/۳	۲۶۶	۶۶/۵	۴۰۰

جدول فوق بیانگر پاسخگویان از وضعیت خدماتی حوزه شهری برای گروه‌های خاص است داده‌های جدول فوق حاکی از آن است که بیشترین تعداد پاسخگویان ۴۶/۳ درصد از وضعیت خدماتی حوزه شهری به سالمندان در حد خیلی کم رضایت دارند همچنین میزان رضایت ۴۰/۸ درصد نیز از خدمات حوزه شهری به کودکان در حد خیلی کم بود و بیشترین تعداد پاسخگویان ۶۶/۵ از خدمات حوزه شهری به معلولان در حد خیلی کم رضایت داشتند.

جدول ۴۷- توصیف متغیر رضایت از خدمات شهری به گروه‌های خاص

میانگین	انحراف معیار	واریانس
۱/۷۸	۰/۸۳	۰/۷۰
۱/۶۹	۰/۷۲	۰/۵۲
۱/۷۲	۰/۶۶	۰/۴۴
۱/۸۸	۰/۷۵	۰/۵۶
۱/۷۶	۰/۷۶	۰/۵۷
۱/۷۷	۰/۷۴	۰/۵۶
کل		



با توجه به داده‌های جدول فوق میانگین رضایت از خدمات شهری به گروه‌های خاص رشت ۱/۷۷، انحراف معیار ۰/۷۴ و واریانس ۰/۶۵ است؛ و کمترین میانگین مربوط به منطقه ۲ و بیشترین میانگین مربوط به منطقه ۴ است. لازم به ذکر است که میانگین رضایت از خدمات شهری به گروه‌های خاص کمتر از حد متوسط است.

جدول ۴۸ - توزیع فراوانی آگاهی از روز رشت توسط پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۳۰	۱۲۰	درست
۶۸/۸	۲۷۵	غلط
۱/۳	۵	اظهاری نشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق آگاهی از روز رشت پاسخگویان را نشان می‌دهد که در مجموع ۳۰ درصد به ۱۱ دی ماه اشاره داشته و ۶۸/۸ درصد از روز رشت آگاهی نداشتند.

جدول ۴۹ - اسم جایگزین رشت از نظر پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۲/۵	۱۰	شهر مردمان با قلوب مهربانی
۱۵/۵	۶۲	شهر خوراک
۲/۵	۱۰	هوای باران
۰/۳	۱	معماری خارق‌العاده
۰/۳	۱	دریا
۱	۴	شهر شاد و سرزنده
۲۶	۱۰۴	شهر باران
۰/۳	۱	شهر بدون ترافیک
۳/۸	۱۵	شهر سبز
۰/۳	۱	شهر مردمان فهیم
۶/۳	۲۵	شهر باران‌های نقره‌ای
۰/۵	۲	شهر مردمان خلاق
۲/۳	۹	وارش
۱	۴	شهر تفریحی
۰/۵	۲	سرزمین دریادلان و مردمان غیور
۰/۳	۱۲	رشت مهمان‌نواز
۰/۳	۱	عروس ایران
۱	۴	دیار میرزا کوچک
۰/۳	۱	شهر آرزوها
۰/۳	۱	شب‌های زنده
۱	۴	اروپا کوچک
۲	۸	شهر مردمان اصیل و با فرهنگ
۰/۸	۳	شهر قشنگ
۰/۵	۲	شهر آرامش



درصد	فراوانی	
۰/۳	۱	کلاسیک
۰/۳	۱	شهر کوچک من
۱/۳	۵	شهر زیبا
۰/۳	۱	هوای خوب
۰/۳	۴	گیل مردم
۰/۳	۱	رشت بی نظیر
۰/۳	۱	رنگین کمان
۰/۸	۳	شهر تمیز
۰/۳	۱	فرهنگ و هنر
۰/۵	۲	شهر شیک پوشان
۰/۳	۱	شهر بیدار
۰/۵	۲	رشت بهشت
۰/۳	۱	پاریس کوچک
۰/۳	۱	سلطان
۰/۳	۱	شهر آزادی
۰/۳	۱	امنیت
۲۱/۵	۸۶	اظهارنشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق توزیع فراوانی اسم جایگزین رشت از نظر پاسخگویان است داده‌های جدول حاکی از آن است که بیشترین تعداد پاسخگویان ۲۶ درصد به شهر باران، ۱۵/۵ درصد شهر خوراک، ۶/۳ درصد شهر باران‌های نقره‌ای، ۸/۳ درصد شهر سبز، ۰/۳ درصد رشت مهمان‌نواز، ۲/۵ درصد شهر مردمان با قلوب مهربانی، ۲/۵ درصد هوای باران، ۲/۳ درصد وارث، ۲ درصد شهر مردمان اصیل و با فرهنگ، ۱ درصد اروپای کوچک، و ۰/۳ درصد به عروس ایران، شهر آرزوها و ۰/۳ درصد به شب‌های زنده اشاره کردند.

جدول ۵۰- خاطره انگیزه‌ترین مکان شهر از نظر پاسخگویان

درصد	فراوانی	
۳۴/۸	۱۳۹	شهرداری
۰/۵	۲	علی آباد
۰/۵	۲	معلم
۱۱/۵	۴۶	باغ محتشم
۲۴/۸	۹۹	سبزه میدان
۰/۵	۲	خ معلم
۰/۳	۱	شهرک بهشتی
۱/۳	۵	گل‌سار
۱/۸	۷	منظریه
۱/۸	۷	کلاه‌فرنگی
۱	۴	بوستان ملت
۱/۳	۵	بازار ماهی‌فروشان
۰/۳	۱	بلوار دیلمان



درصد	فراوانی	
۰/۸	۳	پارک ملت
۰/۳	۱	استادسرا
۰/۳	۱	موزه میراث فرهنگی
۰/۳	۱	باقرآباد
۰/۳	۱	رازی
۱	۴	پیرسرا
۰/۵	۲	پارک بانوان
۰/۵	۲	مطهری
۱/۳	۵	ساغری سازان
۰/۳	۱	جاده سنگر
۰/۳	۱	کسیخ
۱	۴	بازار رشت
۰/۵	۲	چمران
۰/۸	۳	دانای علی
۰/۳	۱	بوستان کشاورز
۱	۴	شالکو
۰/۳	۱	گلباغ نماز
۰/۳	۱	پل بوسار
۰/۳	۱	میدان فرزانه
۰/۳	۱	سردار جنگل
۰/۳	۱	حمیدیان
۰/۸	۳	سلیمان داراب
۰/۵	۲	خواهر امام
۰/۵	۲	بیانی
۰/۳	۱	دباغیان
۰/۳	۱	استقامت
۰/۳	۱	موزه رشت
۰/۳	۱	نخودچر
۰/۳	۱	عینک
۰/۵	۲	پارک مفاخر
۰/۳	۱	رودخانه پسیخان
۰/۳	۱	پل طالبان
۰/۳	۱	توشییا
۰/۵	۲	لاکان شهر
۰/۵	۲	قله سرا
۰/۳	۱	مصلی
۰/۵	۲	خ پیام نور
۳/۸	۱۵	اظهار نشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع



جدول فوق بیانگر خاطره انگیزه‌ترین مکان شهر از نظر پاسخگویان است طبق داده‌های جدول فوق بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۴/۸ درصد شهرداری، ۲۴/۸ درصد سبزه میدان، ۱۱/۵ درصد باغ محتشم، ۱/۸ درصد منظریه، ۱/۸ درصد کلاه فرهنگی، ۱/۳ درصد گلزار، ۱/۳ درصد بازار ماهی فروشان، ۱/۳ درصد ساغریسازان، ۱ درصد بوستان ملت، ۱ درصد پیر سرا، درصد شالکو، ۱ درصد بازار رشت جز خاطره انگیزه‌ترین مکان شهر دانستند.

جدول ۵۱- احساس دل‌تنگی پاسخگویان به اماکن شهری در صورت خروج از رشت

درصد	فراوانی	
۳۵	۱۴۰	شهرداری
۲/۳	۹	بازار
۱	۴	معلم
۲۱	۸۴	سبزه میدان
۰/۸	۳	خ معلم
۰/۳	۱	فلکه فرزانه
۲	۸	گلزار
۰/۳	۱	ساغریسازان
۵/۵	۲۲	باغ محتشم
۱/۵	۶	بازار ماهی فروشان
۰/۳	۱	بلوار دیلمان
۰/۸	۳	علی آباد
۱	۴	تالاب عینک
۰/۸	۳	باقرآباد
۱	۴	آرامگاه میرزا کوچک
۰/۵	۲	چماسرا
۰/۸	۳	ضیابری
۱/۵	۶	پیرسرا
۰/۳	۱	پارک بانوان
۰/۳	۱	رشتیان
۴/۵	۱۸	منظریه
۱	۴	کسب‌خ
۰/۳	۱	جاده سنگر
۱/۵	۶	چمران
۰/۳	۱	مسکن مهر
۰/۵	۲	شالکو
۰/۳	۱	گل‌باغ نماز
۰/۳	۱	خ تختی
۰/۳	۱	بوستان ملت
۰/۵	۲	خ هلال احمر
۰/۵	۲	جاده انزلی
۱	۴	حمیدیان
۰/۵	۲	پارک مفاخر
۰/۸	۳	سلیمان داراب
۰/۵	۲	استقامت
۰/۳	۱	دانای علی
۰/۳	۱	خواهر امام
۰/۳	۱	کلاه فرهنگی
۰/۵	۲	نخودچر



درصد	فراوانی	
۰/۳	۱	عینک
۱/۳	۵	بیانی
۰/۳	۱	مطهری
۰/۵	۲	توشیبا
۱	۴	لاکانشهر
۱	۴	قله سرا
۰/۸	۳	مصلی
۰/۳	۱	خ پیام نور
۴/۵	۱۸	اظهارنشد
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر احساس دل‌تنگی پاسخگویان به مکان‌های رشت در صورت خروج از آن است طبق داده‌های جدول فوق بیشترین تعداد پاسخگویان ۳۵ درصد دلشان برای شهرداری، ۲۱ درصد سبزه‌میدان، ۵/۵ درصد باغ محتشم ۴/۵ درصد منظره، ۲ درصد گلزار، ۱/۵ درصد بازار ماهی‌فروشان، ۱/۵ درصد پیر سرا، ۱/۵ درصد چمران، ۱ درصد آرامگاه میرزا کوچک خان، ۱ درصد تالاب عینک، ۱ درصد حمیدیان و ۰/۵ درصد دلشان برای گلباغ نماز و خ تختی و بوستان ملت تنگ می‌شود.

جدول ۵۲- معرفی اماکن تاریخی برای بازدید توسط پاسخگویان به گردشگران

درصد	فراوانی	
۲	۸	استادسرا
۵/۳	۲۱	خانه میرزا کوچک
۱	۴	بازار
۶	۲۴	موزه رشت
۱۲/۸	۵۱	سبزه میدان
۷/۸	۳۱	باغ محتشم
۲۵/۸	۱۰۳	شهرداری
۲/۸	۱۱	دانای علی
۰/۵	۲	پل عراق
۴/۳	۱۷	خواهر امام
۰/۸	۳	حمام حاج آقا بزرگ
۲/۳	۹	ساغریسازان
۱/۵	۶	بازار ماهی‌فروشان
۹/۳	۳۷	کلاه فرنگی
۷	۲۸	آرامگاه میرزا کوچک
۰/۳	۱	باقر آباد
۰/۸	۳	موزه روستایی
۰/۳	۱	پیرسرا
۰/۸	۳	تالاب عینک
۰/۳	۱	اداره پست
۱/۵	۶	چماسرا
۰/۵	۲	خانه ابریشمی
۰/۳	۱	پیر بازار
۰/۵	۲	کتابخانه ملی
۰/۵	۲	پارک ملت
۰/۵	۲	پارک مفاخر
۰/۸	۳	مسجد سلیمانداراب



درصد	فراوانی	
۰/۳	۱	مسجد صاحب زمان
۰/۸	۳	پل زرچوب
۳/۵	۱۴	اظهار نشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر معرفی مکان تاریخی برای بازدید است طبق داده‌های جدول فوق بیشترین تعداد پاسخگویان ۲۵/۸ درصد شهرداری، ۲۱/۸ درصد سبزه میدان، ۹/۳ درصد کلاه‌فرنگی، ۷/۸ درصد باغ محتشم، ۷ درصد آرامگاه میرزا کوچک خان، ۶ درصد موزه رشت، ۵/۳ درصد خانه میرزا کوچک، ۴/۳ درصد خواهر امام، ۲/۸ درصد دانای علی، را به دیگران برای بازدید معرفی می‌کنند.

جدول ۵۳- میزان موافقت پاسخگویان با حضور غیر گیلانیان در رشت جهت اسکان دائم

درصد	فراوانی	
۱/۳	۵	خیلی زیاد
۱۴	۵۶	زیاد
۱۴/۸	۵۹	متوسط
۴۱/۳	۱۶۵	کم
۲۷/۸	۱۱۱	خیلی کم
۱	۴	اظهار نشده
۱۰۰	۴۰۰	جمع

جدول فوق بیانگر موافقت پاسخگویان با حضور غیر گیلانیان در رشت است که ۴۱/۳ درصد در حد کم، ۲۷/۸ درصد در حد خیلی کم، ۱۴/۸ درصد در حد متوسط، ۱۴ درصد در حد زیاد و ۱/۳ درصد در حد خیلی زیاد موافق حضور غیر گیلانیان در رشت هستند.

جدول ۵۴- رضایت پاسخگویان از عملکرد دستگاه‌های مختلف

جمع	منطقه ۵		منطقه ۴		منطقه ۳		منطقه ۲		منطقه ۱			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۶	۲۴	۶/۳	۵	۳/۸	۳	۵	۴	۳/۸	۳	۱۱/۳	۹	کانون آموزشی
۰/۵	۲	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۱/۳	۱	ایجاد مکان تفریحی
۳/۵	۱۴	۲/۵	۲	۳/۸	۳	۳/۸	۳	۲/۵	۲	۵	۴	پارک کودک
۲۱/۵	۸۶	۱۸/۸	۱۵	۲۶/۳	۲۱	۲۷/۵	۲۲	۱۳/۸	۱۱	۲۱/۳	۱۷	کتابخانه
۳/۳	۱۳	۲/۵	۲	۱/۳	۱	۲/۵	۲	۲/۵	۲	۷/۵	۶	فرهنگ‌سرا
۱/۸	۷	۳/۸	۳	۲/۵	۲	۱/۳	۱	۰	۰	۱/۳	۱	پارک بانوان
۸/۳	۳۳	۱۸/۸	۱۵	۳/۸	۳	۱۰	۸	۳/۸	۳	۵	۴	پارک
۱۴	۵۶	۲۰	۱۶	۱۳/۸	۱۱	۶/۳	۵	۲۱/۳	۱۷	۸/۸	۷	ورزشگاه عمومی
۰/۵	۲	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱/۳	۱	۱/۳	۱	سینما
۰/۸	۳	۱/۳	۱	۱/۳	۱	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	افزایش ابزار ورزشی در پارک



جمع	منطقه ۵		منطقه ۴		منطقه ۳		منطقه ۲		منطقه ۱			
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۲	۸	۰	۰	۱/۳	۱	۶/۳	۵	۲/۵	۲	۰	۰	جمع آوری معنادان و کودکان کار
۰/۸	۳	۲/۵	۲	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	مسجد
۰/۳	۱	۰	۰	۱/۳	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	احداث کم اعتیاد
۱	۴	۵	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	مدرسه
۳۶	۱۴۴	۱۸/۸	۱۵	۴۰	۳۲	۳۶/۳	۲۹	۴۷/۵	۳۸	۳۷/۵	۳۰	اظهار نشده
۱۰۰	۴۰۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	۱۰۰	۸۰	جمع

جدول فوق بیانگر توزیع فراوانی نیازهای محلی پاسخگویان که بیشترین تعداد پاسخگویان ۲۱/۵ درصد به کتابخانه، ۱۴ درصد ورزشگاه عمومی، ۸/۳ درصد پارک، ۶ درصد کانون آموزشی، ۳/۵ درصد پارک کودک، ۳/۳ درصد فرهنگسرا، ۲ درصد جمع آوری معنادان و کودکان کار، ۱/۸ درصد پارک بانوان به عنوان مهم ترین نیاز محله خود عنوان کردند.

جدول ۵۵- ماتریس همبستگی ارتباط بین متغیرهای اعتماد، مشارکت، رضایت از گروه های فرهنگی و رضایت از خدمات گروه های خاص با رضایتمندی از شهرداری

متغیر	۱	۲	۳	۴	۵
رضایتمندی	۱				
اعتماد	۰/۳۵**	۱			
مشارکت	۰/۱۵**	۰/۲۲**	۱		
رضایت از گروه های فرهنگی	۰/۵۰**	۰/۲۶**	۰/۱۳**	۱	
رضایت از خدمات گروه های خاص	۰/۴۴**	۰/۲۳**	۰/۲۲**	۰/۵۳**	۱

همان طور که ضرایب همبستگی نشان می دهد، بین رضایتمندی و اعتماد به شهرداری رشت (ضریب همبستگی: ۰/۳۵) مشارکت (ضریب همبستگی: ۰/۱۵)، رضایت از گروه های فرهنگی (ضریب همبستگی: ۰/۵۰) رضایت از خدمات گروه های خاص (ضریب همبستگی: ۰/۴۴) همبستگی معناداری وجود دارد و جهت رابطه مثبت است یعنی با افزایش یا کاهش هر یک از متغیرها، رضایتمندی شهروند از شهرداری افزایش یا کاهش می یابد.

- اشرفی یوسف، جانبانزاد محمدحسین. (۱۳۹۳) برنامه ریزی راهبردی و تدوین چشم انداز شهر ساوه. نشریه آمایش سرزمین. ۱۱۲، (۱)، ۸۳-۸۴
- اشرفی. (۱۳۸۸). CDS رویکردی جدید در برنامه ریزی شهری در رویکردی تحلیلی. مدیریت شهری و روستایی. ۲۳، (۱۰)، ۸۹-۱۰۴.
- پیرس و رابینسون. (۱۳۹۳) برنامه ریزی و مدیریت راهبردی، ترجمه سهراب خلیلی شورینی، تهران، انتشارات یادواره کتاب
- حافظنیا، محمدرضا. (۱۳۸۹). مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. تهران: سازمان سمت.
- حاتمی‌نژاد، فرجی‌ملایی، امین. (۱۳۹۰). امکان‌سنجی اجرای طرح‌های راهبردی توسعه شهری CDS در ایران. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۸، (۲)، ۵۵-۷۶.
- دواس، دی‌ای. (۱۳۷۶). پیمایش در تحقیقات اجتماعی. (مترجم: هوشنگ نایی). تهران: نشر نی.
- رفیعیان، مجتبی؛ جهانزاد، نریمان. (۱۳۹۴). دگرگونی اندیشه در نظریه برنامه‌ریزی. تهران: آرمانشهر.
- رهنمایی، محمدتقی، شعبانی‌فرد، محمد، اکبریور سراسکانرود. (۱۳۸۸) توسعه راهبردی شهرهای میانی ایران با تاکید بر رویکرد CDS راهی به سوی توسعه منطقه‌ای. آمایش سرزمین، ۱۱، (۱)، ۵۴-۲۱
- شرفی، مرجان، و برک‌پور، ناصر. (۱۳۸۹). گونه‌شناسی تکنیک‌های مشارکت شهروندان در برنامه ریزی شهری. بر مبنای سطوح مختلف مشارکت. نامه معماری و شهرسازی، ۲، (۴)، ۷۷-۱۰۱. SID. <https://sid.ir/paper/215881/fa>
- شرفی، مرجان (۱۳۹۷). توسعه نظریه مشارکت مردم در محیط برنامه‌ریزی شهری ایران. رساله برای دریافت درجه دکتری شهرسازی. دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران.
- شریف‌زاده، فتاح، قلی‌پور، رحمت‌الله. (۱۳۸۲) حکمروایی خوب و نقش دولت، نشریه مدیریت فرهنگ سازمانی، ۱، (۴)
- صرافی، مظفر. (۱۳۷۹) بخش ویژه پایداری شهری: شهرپایدار چیست؟ نشریه مدیریت شهری و روستایی. ۱، (۴)، ۱۳-۶
- عرب، داوودرضا، رجیبی هشتجین، مهدی، اشرفی، یوسف. (۱۳۸۹) برنامه ریزی عملیاتی شهرداری‌ها با رویکرد راهبردی. تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور: پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی با همکاری استانداری مرکزی، چاپ اول
- فرخزاد، پرویز. (۱۳۸۴). راهنمای پژوهش تاریخی (کتابخانه‌ای). تهران: طهوری.
- قائدرحمتی، صفر، خادم‌الحسینی، احمد، بناری. (۱۴۰۰) برنامه‌ریزی فضایی راهبردی شهر و برنامه عملیاتی شهرداری اردکان فارس. برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۲۵، (۲)، ۱۴۵-۱۸۱.
- کاردار سعید، رحمانی محمد، آقاجان زاده ساره. طرح استراتژی توسعه شهری (CDS)، رویکردی راهبردی و نوین در مدیریت، طراحی و برنامه ریزی شهری. شماره ۵۲ سال هجدهم. ۱۸۳-۱۹۹؛ پاییز ۱۳۸۸
- گلکار، کوروش (۱۳۸۴). چشم‌انداز شهر / محله پیشنهاد یک چارچوب مفهومی برای صورت‌بندی بیانیه چشم‌انداز. هنرهای زیبا. ۲۴، (۱۰۱۰)، ۲۵-۳۶
- گلکار، کوروش (۱۳۸۵). مناسب‌سازی تکنیک تحلیلی سوات (SWOT) برای کاربرد در طراحی شهری. صفحه ۱۵، (۴۱)، ۴۴-۶۵
- مبارکی، امید، سرور، هونگ، حاتمی، فتح‌اله. (۱۳۹۹). ارزیابی شاخص‌های راهبردی توسعه شهری (CDS) در زنجان. مطالعات مدیریت شهری، ۱۱، (۳۸)، ۸-۲۳.



- نصیری هنده خاله، دکتر اسماعیل. (۱۳۹۴). تحلیل عوامل مؤثر بر مشارکت شهروندان در فرآیند راهبردی توسعه شهری (بررسی تطبیقی مناطق سه گانه شهر قزوین). فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، ۵(۱۶)، ۱۶۱-۱۸۰.
- هاشمی، سید مناف (۱۳۹۲). سیاست‌های مدیریت شهری در کشورهای مختلف: رویکردهای راهبردی - یکپارچه شهری، تهران: انتشارات طحان
- حیدری چیانه، رحیم، رضاطبع ازگمی سیده خدیجه. (۱۳۸۹) «نقش استراتژی توسعه شهری (CDS) در سیاست های تامین مسکن گروه های کم درآمد شهری، مطالعه موردی: شهر رشت.» نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۳، ۵۹-۸۲.

- Aaltonen, Kirsi, 2012, Stakeholder management in international projects, Department of Industrial Engineering and Management.
- Albrechts L, Balducci A and Hillier J (eds) (2017) Situated Practices in Strategic Planning, An International Perspective. London: Routledge.
- ALBRECHTS, L. (2004), 'Strategic (spatial) planning reexamined', *Environment and Planning B*, 31 (5), pp. 743-758. <https://doi.org/10.1068/b3065>
- ALBRECHTS, L. (2006), 'Shifts in strategic spatial planning? Some evidence from Europe and Australia', *Environment and Planning A*, 38 (6), pp. 1149-1170. <https://doi.org/10.1068/a37304>
- Albrechts L, Balducci A and Hillier J (eds) (2017) Situated Practices in Strategic Planning, An International Perspective. London: Routledge.
- Albrechts, L., Barbanente, A., & Monno, V. (2019). From stage-managed planning towards a more imaginative and inclusive strategic spatial planning. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(8), 1489-1506.
- Andersen, T. J. 2004. Integrating decentralized strategy making and strategic planning processes in dynamic environments. *Journal of Management Studies*, 41: 1271-1299.
- Andersen, T. J., & Torp, S. S. (2018). 1942: Strategic Responsiveness Through Planning, Autonomous Actions, and Interactive Control Systems.
- Armstrong, J. S. 1982. The value of formal planning for strategic decisions: Review of empirical research. *Strategic Management Journal*, 3: 197-211.
- Arnstein, S.R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*. 35 (4). 216-224.
- Ayeeni, M Jamshidzadeh, E., Mehmandoost, M., and Goudarzi, H. (2008) "Attracting Pubic Participation in Redevelopment of Decaying Urban Fabric." In The First Conference of Redevelopment and Renewal of Decaying Urban Fabric, Mashahd, Iran December 2008. [http://www.eshiraz.ir/shares/amooshesh/amooshesh-adm/maghalat baft farsodeh/baft farsode 64.pdf](http://www.eshiraz.ir/shares/amooshesh/amooshesh-adm/maghalat%20baft%20farsodeh/baft%20farsode%2064.pdf).
- Bajmocy, Zoltan & Gébert, Judit & Málóvics, György & Berki, Boglárka & Juhasz, Judit. (2020). Urban Strategic Planning from the Perspective of Well-Being: Evaluation of the Hungarian Practice. *European Spatial Research and Policy*. 27. 221-241. [10.18778/1231-1952.27.1.10](https://doi.org/10.18778/1231-1952.27.1.10)



- Benites-Lazaro, L. L., & Mello-Théry, N. A. (2019). Empowering communities? Local stakeholders' participation in the clean development mechanism in Latin America. *World Development*, 114, 254-266.
- Bulkeley, H., Marvin, S., Voytenko Palgan, Y., McCormick, K., Breiffuss-Loidl, M., Mai, L., Frantzeskaki, N. (2019). Urban living laboratories: Conducting the experimental city? *European Urban and Regional Studies*, 26(4), 317-335
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (Eds.). (2007). *Urban design reader*. Routledge.
- Cooper, Garry, Module 3. Comprehensive and Strategic Planning, Department of Geography and Planning Appalachian State University Boone, NC, 1998
- Das, M., et al. (2023). "Developing an integrated urban ecological efficiency framework for spatial ecological planning: A case on a tropical mega metropolitan area of the global south." *Geoscience Frontiers* 14(1): 101489.
- Eneqvist, Erica & Karvonen, Andrew. (2021). Experimental Governance and Urban Planning Futures: Five Strategic Functions for Municipalities in Local Innovation. *Urban Planning*. 6. 183-194. 10.17645/up.v6i1.3396.
- Evans, J., Karvonen, A., & Raven, R. (2016). *The experimental city*. London: Routledge
- FALUDI, A. (1989), 'Conformance vs. performance: Implications for evaluation', *Impact Assessment*, 7 (2-3), pp. 135-151.
- FARAGÓ, L. (2005), *A jövőalkotás társadalomtechnikája: a közösségi tervezés elmélete*, Dialóg Campus, Pécs-Budapest
- Frantzeskaki, N.; Bush, J. (2021). Governance of nature-based solutions through intermediaries for urban transitions – a case study from Melbourne, Australia, *Urban For. Urban Green*. 64, 127262, <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127262>
- Friedman, Andrew L. and Miles, Samantha, 2006, *Stakeholders: Theory and Practice*, Oxford University Press.
- Gillham, B. (2000), *The Research Interview*, London, Routledge.
- Godschalk, D. R., Brody, S., & Burby, R. (2003). Public participation in natural hazard mitigation policy formation: Challenges for comprehensive planning. *Journal of environmental planning and management*, 46(5), 733-754.
- Grant, R. M. 2003. Strategic planning in a turbulent environment: evidence from the oil majors. *Strategic Management Journal*, 24: 491-517.
- Green, D. O., Creswell, J. W., Shope, R. J., & Clark, V. L. P. (2007). *Grounded theory and racial/ethnic diversity*. The Sage handbook of grounded theory, 472-492.
- Greenhill, L., Sundnes, F., & Karlsson, M. (2021). Towards sustainable management of kelp forests: An analysis of adaptive governance in developing regimes for wild kelp harvesting in Scotland and Norway. *Ocean & Coastal Management*, 212, 105816.
- HEALEY, P. (2010), *Making better places: The planning project in the twenty-first century*, Palgrave, Macmillan, Basingstoke-Hampshire. https://doi.org/10.1007/978-1-137-01379-8_1



- Hermans, Leon; Kwakkel, Jan; Thissen, Wil.; Koppenjan, J. and Bots, P., 2010, Policy analysis of multi-actor systems, The Hague: Lemma.
- Hohmann, Claudia & Truffer, Bernhard. (2022). The Infrastructure Transition Canvas: a tool for strategic urban infrastructure planning. *Nature-Based Solutions*. 2. 100039. 10.1016/j.nbsj.2022.100039.
- hopkins, W. e., & hopkins, S. A. 1997. Strategic planning–financial performance relationships in banks: A causal examination. *Strategic Management Journal*, 18: 635-652.
- Horisch, Jacob; Freeman, Edward and Schaltegger, Stefan, 2014, Applying Stakeholder Theory in Sustainability Management: Links, Similarities, Dissimilarities, and a Conceptual Framework, *Organization & Environment*, 1-19.
- Jarzabkowski, P., & Balogun, J. 2009. The practice and process of delivering integration through strategic planning. *Journal of Management Studies*, 46: 1255-1288.
- Jepsen, Anna. L. and Eskerod, Pernille, 2009, Stakeholder analysis in projects: Challenges in using current guidelines in the real world, *International Journal of Project Management*, No. 27, PP. 335-343.
- Kivimaa, P., Hildén, M., Huitema, D., Jordan, A., & Newig, J. (2017). Experiments in climate governance: A systematic review of research on energy and built environment transitions. *Journal of Cleaner Production*, 169, 17–29.
- Krippendorff, K. (2004). *Content analysis: An introduction to its methodology*. Sage publications.
- Lienert, Judit; Schnetzer, Florian and Ingold, Karin, 2013, Stakeholder analysis combined with social network analysis provides fine-grained insights into water infrastructure planning processes, *Journal of Environmental Management*, No. 125, PP. 134-148.
- Miles, Ian and Keenan, Michael, 2003, *Organising a Technology Foresight Exercise, Technology Foresight for Organizers*, Ankara, Turkey.
- Mitchell, R. K., Agle B. R., Wood D. J.(1997), Toward a Theory of Stakeholder Identification and Saliency: Defining the Principle of Whom and What Really Counts, *Academy of Management Review*. Vol. 22. No. 4. Pp.853-887, 1997.
- Moosavi, S., & Browne, G. R. (2021). Advancing the Adaptive, Participatory and Transdisciplinary decision-making framework: The case of a coastal brownfield transformation. *Cities*, 111, 103106.
- Mori, Neema, 2010, Roles of Stakeholders in Strategic Decision-Making of Microfinance Organizations, *International Business & Economics Research Journal*, Vol. 9, No. 7, PP. 51-64.
- Muminović, Esad, Uroš Radosavljević, and Džemila Beganović. 2020. "Strategic Planning and Management Model for the Regeneration of Historic Urban Landscapes: The Case of Historic Center of Novi Pazar in Serbia" *Sustainability* 12, no. 4: 1323



- Ocasio, W., & Joseph, J. 2008. Rise and fall—or transformation? The evolution of strategic planning at the general electric Company, 1940-2006. *Long Range Planning*, 41: 248-272.
- Pacheco, Carla and Garcia, Ivan, 2008, Stakeholder Identification Methods in Software Requirements: Empirical Findings Derived from a Systematic Review, The third International Conference on Software Engineering Advance, 472-477.
- Piber, M., Biondi, L., Demartini, P., Marchegiani, L., & Marchiori, M. (2017, June). Pursuing civic engagement through participatory cultural initiatives: Mapping value creation, outcome, performance and legitimacy. In 12th international forum on knowledge asset dynamics (IFKAD 2017) Proceedings (pp. 7-9).
- Rahman, M. A. U. (2016). Urban sustainability through strategic planning: A case of metropolitan planning in Khulna city, Bangladesh. *Journal of Urban Management*, 5(1), 16-22.
- Rasoolimanesh, S. M., Badarulzaman, N., & Jaafar, M. (2012). City development strategies (CDS) and sustainable urbanization in developing world. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 36, 623-631.
- Reed, Mark S.; Graves, Anil; Dandy, Norman; Posthumus, Helena; Hubacek, Klaus; Morris, J. and Stringer, L. C., 2009, Who's in and why? A typology of stakeholder analysis methods for natural resource management, *Journal of environmental management*, Vol. 90, No. 5, PP. 1933-1949.
- Reynolds, Scott, 2006, Stakeholder Theory and Managerial Decision Making: Constraints and Implications of Balancing Stakeholder Interests, *Journal of Business Ethics*, No. 64, PP. 285-301
- Rubin, H. J. & Rubin, I. S. (2005), *Qualitative Interviewing*, London, Sage.
- Schendel, D. e., & hofer, C. W. (eds.) 1979. *Strategic management: A new view of business policy and planning*. Boston: little, Brown.
- Scholl, C., & Kemp, R. (2016). City labs as vehicles for innovation in urban planning processes. *Urban Planning*, 1(4), 89-102.
- Spee, A. P., & Jarzabkowski, P. A. 2011. Strategic planning as communicative process. *Organization Studies*, 32:1217-1245.
- Ur Rahman, Md. Ashiq (2016): Urban sustainability through strategic planning: A case of metropolitan planning in Khulna city, Bangladesh, *Journal of Urban Management*, ISSN 2226-5856, Elsevier, Amsterdam, Vol. 5, Iss. 1, pp. 16-22
- Wilkinson, D. & Birmingham, P. (2003), *Using Research Instruments: A Gide for Researchers*, London, Routledge Flamer.
- Wilkinson, S. (2004). Focus group research. *Qualitative research: Theory, method, and practice*, 2, 177-199.
- Wolf, C., & Floyd, S. W. (2017). Strategic Planning Research: Toward a Theory-Driven Agenda. *Journal of Management*, 43(6), 1754-1788.
- Wolfram, M. Urban planning and transition management: Rationalities, instruments and dialectics, in: N. Frantzeskaki, K. Holscher, M. Bach, F. Avelino (Eds.), Vol. 11, Co-creating Sustainable Urban Futures, Springer International Publishing, Cham, 2018, pp. 103-125.



- Zammit, A. (2017). Unlocking policy documents: policy analysis in urban design. In *Explorations in Urban Design* (pp. 137-148). Routledge.

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله سوم: بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط

سند دوم: بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش سوم

اسفند ماه ۱۴۰۲



شناسنامه سند دوم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	دوم: بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط
ویرایش	سوم
کد سند	ب.ر.ع - ۳/۲/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی اکبر سالاری پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
همکار گروه جغرافیا	دکتر مجید یاسوری - دکتر اسماعیل آقای زاده
همکار گروه حمل و نقل و ترافیک	دکتر ایرج برگ گل
همکار گروه جامعه‌شناسی	دکتر رضا علیزاده
همکار گروه اقتصاد	دکتر فرزاد رحیم زاده
کارشناسان مسئول	مریم صفای کارپور، میترا روشن، امیرحسین نوربخش، سیده فاطمه امامی
کارشناسان	میترا روشن، امیرحسین نوربخش، شبنم دادو، زهرا احمدی، عرفان خانی، محمدرضا قدیمی، معصومه مظفرنژاد، سها ره، مرجان عالمی، ریحانه کاویانی



فهرست مطالب

مقدمه	۲۴۰
۱- بررسی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری در سطح شهر و فراشهر	۲۴۳
۱-۱- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران؛ اصل ۱۰۰	۲۴۳
۱-۲- سیاست‌های کلی شهرسازی در نگاه آمایش سرزمینی سیاست‌های کلی ابلاغی توسط مقام معظم رهبری در بخش شهرسازی (مصوب ۲۷/ ۰۷/ ۱۳۸۱- ابلاغی ۲۹/ ۱۱/ ۸۹)	۲۴۳
۱-۳- قانون اراضی شهری	۲۴۴
۱-۴- قوانین و مقررات شهرسازی و معماری (بر اساس تقسیم‌بندی وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران)	۲۴۴
۱-۴-۱- قوانین	۲۴۴
۱-۴-۲- آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها	۲۴۵
۱-۴-۳- اساسنامه‌ها و تصویب‌نامه‌ها	۲۴۶
۱-۴-۴- معرفی قوانین مرتبط	۲۴۷
۱-۴-۵- معرفی آیین‌نامه‌ها و اساس‌نامه‌های مرتبط	۲۴۷
۵- بررسی قوانین محیط‌زیستی	۲۴۸
۵-۱- اصل پنجاهم قانون اساسی	۲۴۸
۵-۲- قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست (مصوبه ۲۸/ ۳/ ۱۳۵۳ و اصلاحیه ۲۴/ ۸/ ۱۳۷۱)	۲۴۸
۵-۳- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۰۳/ ۰۲/ ۱۳۷۴)	۲۵۲
۵-۴- قانون مدیریت پسماندها (مصوب ۲۰/ ۲/ ۱۳۸۳)	۲۵۷
۶- جمع‌بندی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری در سطح شهر و فراشهر	۲۶۲
۲- بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست در سطح فراشهری (ملی، استانی و شهرستان) و استخراج جایگاه شهر رشت در آن‌ها و جهت‌گیری‌های راهبردی برای توسعه شهر	۲۶۶
۲-۱- اسناد سطح ملی	۲۶۶
۱-۱-۲- سند ملی آمایش سرزمین (۱۳۹۹)	۲۶۷
۱-۲- طرح کالبدی ملی ایران؛ گزارش تلفیق (۱۳۷۵)	۲۷۴
۱-۳- سند بیست‌ساله چشم‌انداز ایران (۱۳۸۲)	۲۸۲
۱-۴- قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰_ ۱۳۹۶)	۲۸۷



- ۳۰۴-۱-۲-۵- نقشه اولویتها و فوریتهای توسعه ایران (۱۴۰۰).....
- ۳۱۱-۱-۲-۶- جمع‌بندی اسناد سطح ملی.....
- ۲-۲- اسناد سطح منطقه‌ای..... ۳۱۴**
- ۳۱۸-۱-۲-۲- مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) (۱۳۸۸).....
- ۳۲۷-۲-۲-۲- سند آمایش استان گیلان (۱۳۹۷ - ۱۳۹۹).....
- ۳۷۲-۳-۲-۲- طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان.....
- ۳۸۲-۴-۲-۲- بررسی طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان.....
- ۳۸۷-۵-۲-۲- سند توسعه استان گیلان (۱۳۸۶).....
- ۳۹۸-۲-۲-۶- جمع‌بندی اسناد سطح منطقه‌ای.....
- ۳- بررسی اسناد برنامه‌های توسعه شهری مصوب (طرح جامع و تفصیلی) و استخراج جایگاه شهر رشت در آنها و جهت‌گیری‌های راهبردی برای توسعه شهر..... ۴۰۰**
- ۱-۳- اسناد سطح شهری..... ۴۰۰**
- ۴۰۱-۱-۱-۳- طرح جامع رشت (۱۳۸۶).....
- ۴۲۰-۲-۱-۳- طرح تفصیلی رشت (۱۳۹۴).....
- ۴۵۰-۳-۱-۳- طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت (۱۳۹۰).....
- ۴۶۵-۴-۱-۳- طرح مجموعه شهری رشت (۱۳۹۲).....
- ۴۷۵-۵-۱-۳- طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت (۱۳۹۰).....
- ۴۷۷-۳-۱-۵-۳- بررسی.....
- ۴۸۲-۱-۳-۵-۱-۶- اهداف توسعه گردشگری.....
- ۴۸۲-۱-۳-۵-۲-۶- راهبردهای بلندمدت.....
- ۴۸۳-۱-۳-۵-۳-۶- راهبردهای میان‌مدت.....
- ۴۸۳-۱-۳-۵-۴-۶- راهبردهای کوتاه‌مدت.....
- ۴۸۳-۱-۳-۵-۱-۷- برخی پروژه‌های مهم سطح شهر.....
- ۴۸۹-۱-۳-۶- سند توسعه محلات شهر رشت (۱۳۹۴).....
- ۴۹۵-۱-۳-۷- طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰).....
- ۵۰۰-۱-۳-۸- تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت (۱۳۹۱) (ص ۲-۲۰۱).....
- ۵۰۳-۱-۳-۸-۱-۴- جلوگیری از رشد مهاجرت.....
- ۵۰۳-۱-۳-۸-۲-۴- جلوگیری از رشد افقی شهر.....



- ۷۱۰ ۳-۴- جمع‌بندی اسناد بخشی
- ۷۲۰ ۵- تحلیل و بررسی برنامه‌های راهبردی پیشین شهر و شهرداری رشت
- ۷۲۰ ۵-۱- معرفی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
- ۷۲۱ ۵-۱-۱- کارگروه‌ها
- ۷۲۱ ۵-۱-۲- بیانیه چشم‌انداز
- ۷۲۱ ۵-۱-۳- محورهای چشم‌انداز
- ۷۲۲ ۵-۱-۴- بیانیه ماموریت
- ۷۲۵ ۵-۲- بررسی اسناد فرادست اقتصادی
- ۷۲۵ ۵-۲-۱- سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ با رویکرد اقتصادی
- ۷۲۷ ۵-۲-۲- برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور (۱۳۹۶-۱۴۰۰)
- ۷۲۸ ۵-۲-۳- سیاست‌های کلی نظام در حوزه‌های مختلف
- ۷۳۲ ۵-۲-۴- سند آمایش سرزمین استان گیلان با رویکرد اقتصادی
- ۷۳۳ ۵-۲-۵- طرح جامع شهر رشت با رویکرد اقتصادی
- ۷۳۴ ۵-۲-۶- بیانیه چشم‌انداز شهر رشت در ۱۴۱۴ افق با رویکرد اقتصادی
- ۷۳۷ ۵-۳- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی
- ۷۳۷ ۵-۳-۱- تحلیل (SWOT) حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی
- ۷۳۸ ۵-۳-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری
- ۷۳۹ ۵-۳-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی اجتماعی و فرهنگی
- ۷۴۰ ۵-۴- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی حمل‌ونقل و ترافیک
- ۷۴۰ ۵-۴-۱- تحلیل راهبردی (SWOT) حوزه حمل‌ونقل و ترافیک
- ۷۴۱ ۵-۴-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل SOWT منطبق بر چشم‌انداز
- ۷۴۲ ۵-۴-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی حمل‌ونقل و ترافیک
- ۷۴۳ ۵-۵- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی خدمات شهری
- ۷۴۳ ۵-۵-۱- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی خدمات شهری
- ۷۴۴ ۵-۵-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل راهبردی منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری
- ۷۴۵ ۵-۵-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی خدمات شهری
- ۷۴۶ ۵-۶- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری



- ۷۴۶-۱-۶-۵- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری.....
- ۷۴۷-۲-۶-۵- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل راهبردی منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری.....
- ۷۵۲-۳-۶-۵- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری.....
- ۷۵۳-۷-۵- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت**
- ۷۵۳-۱-۷-۵- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت.....
- ۷۵۴-۲-۷-۵- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت.....
- ۷۵۵-۸-۵- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی هوشمندسازی**
- ۷۵۵-۱-۸-۵- تحلیل راهبرد و جدول SOWT حوزه ماموریتی توسعه مدیریت و هوشمندسازی شهری
- ۷۵۶-۲-۸-۵- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل سوات منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری
- ۷۵۸-۳-۸-۵- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی مدیریت و هوشمندسازی.....
- ۷۵۹-۹-۵- برنامه عملیاتی مناطق پنج‌گانه رشت.....**
- ۷۵۹-۱-۹-۵- پروژه‌های تکمیلی مناطق.....
- ۷۶۱-۲-۹-۵- گزارش تحلیلی پیمایش نیازسنجی شهروندان در مناطق رشت.....
- ۷۶۱-۳-۹-۵- تحلیل راهبردی (SWOT) مناطق رشت.....
- ۷۶۶-۱۰-۵- جمع‌بندی برنامه راهبردی - عملیاتی نخست شهر رشت**
- ۷۶۸-۶- جمع‌بندی و تحلیل جهت‌گیری‌های راهبردی توسعه شهر رشت مستخرج از اسناد فرادست و مرتبط**

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱- سطح‌بندی اسناد فرادست..... ۲۴۱
- شکل ۲- الگوی بررسی اسناد فرادست..... ۲۴۲
- شکل ۳- قوانین، مقررات و مصوبات محیط‌زیستی..... ۲۴۸
- شکل ۴- اسناد فرادست سطح ملی..... ۲۶۶
- شکل ۵- دیاگرام جمع‌بندی آمایش سرزمین..... ۲۷۳
- شکل ۶- تقسیمات منطقه‌ای طرح کالبدی ملی..... ۲۷۴
- شکل ۷- شاخص‌های موردبررسی در طرح کالبدی ملی ۱۳۷۴..... ۲۷۵
- شکل ۸- برخی از شاخص‌های تعیین توان اقتصادی..... ۲۷۷



- شکل ۹- جمع‌بندی طرح کالبدی ملی ۲۸۱
- شکل ۱۰- محتوای سند چشم‌انداز بیست‌ساله ایران ۲۸۲
- شکل ۱۱- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله ایران در افق ۱۴۰۴ ۲۸۶
- شکل ۱۲- جمع‌بندی سند قانون توسعه ششم ۳۰۳
- شکل ۱۳- اولویت‌های توسعه کشور ۳۰۴
- شکل ۱۴- توسعه کشور- اولویت‌های اصلی (مرتب شده بر اساس نسبت اهمیت به فوریت) ۳۰۹
- شکل ۱۵- جمع‌بندی بررسی نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران ۱۴۰۰ ۳۱۰
- شکل ۱۶- اسناد موردبررسی در سطح ملی ۳۱۱
- شکل ۱۷- ابر واژگان اسناد ملی ۳۱۲
- شکل ۱۸- مشخصات طرح‌های خاص منطقه‌ای ۳۱۷
- شکل ۱۹- اسناد سطح منطقه‌ای - ناحیه‌ای ۳۱۷
- شکل ۲۰- طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال ۳۱۹
- شکل ۲۱- جمع‌بندی طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال ۳۲۵
- شکل ۲۲- برنامه بازنگری آمایش استان گیلان ۳۲۷
- شکل ۲۳- چهار ناحیه کلان برنامه‌ریزی ۳۶۵
- شکل ۲۴- جمع‌بندی برنامه بازنگری آمایش استان گیلان ۳۷۰
- شکل ۲۵- طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۳۷۲
- شکل ۲۶- جمع‌بندی سند توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۳۸۱
- شکل ۲۷- فرآیند بررسی سند جامع ناحیه مرکزی گیلان ۳۸۲
- شکل ۲۸- جمع‌بندی طرح جامع ناحیه مرکزی استان گیلان ۳۸۶
- شکل ۲۹- فرآیند تهیه سند توسعه استان ۳۸۷
- شکل ۳۰- جمع‌بندی سند توسعه استان گیلان ۳۹۷
- شکل ۳۱- ابر واژگان اسناد سطح منطقه‌ای ۳۹۹
- شکل ۳۲- اسناد شهری مورد بررسی ۴۰۰
- شکل ۳۳- طرح جامع رشت ۴۰۱



- شکل ۳۴- جمع‌بندی طرح جامع رشت ۴۱۸
- شکل ۳۵- طرح تفصیلی رشت ۴۲۰
- شکل ۳۶- جمع‌بندی طرح تفصیلی رشت ۴۴۹
- شکل ۳۷- طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت ۴۵۰
- شکل ۳۸- جمع‌بندی طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت ۴۶۴
- شکل ۳۹- عرصه‌های تدوین رویکرد در طرح مجموعه شهری رشت ۴۶۵
- شکل ۴۰- طرح مجموعه شهری ۴۶۶
- شکل ۴۱- توان و محدودیت‌های گردشگری ۴۶۸
- شکل ۴۲- جمع‌بندی طرح مجموعه شهری رشت ۴۷۴
- شکل ۴۳- طرح راهبردی توسعه گردشگری رشت ۴۷۶
- شکل ۴۴- جمع‌بندی طرح راهبردی توسعه گردشگری رشت ۴۸۷
- شکل ۴۵- تقسیم‌بندی رسمی شهر رشت ۴۸۹
- شکل ۴۶- ساختار طرح توسعه محلات شهر رشت ۴۸۹
- شکل ۴۷- برجسته‌ترین ویژگی‌های مناطق شهر رشت ۴۹۴
- شکل ۴۸- طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت ۴۹۵
- شکل ۴۹- جمع‌بندی طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰) ۴۹۹
- شکل ۵۰- سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت ۵۰۱
- شکل ۵۱- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت ۱۳۹۱ ۵۵۶
- شکل ۵۲- طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی ۵۵۷
- شکل ۵۳- جمع‌بندی سند تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی ۵۶۸
- شکل ۵۴- مراحل بررسی سند تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری ۵۶۹
- شکل ۵۵- جمع‌بندی تحلیل‌های جمعیتی کلان‌شهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری ۵۷۵
- شکل ۵۶- طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق ۵۷۷
- شکل ۵۷- فرآیند تحقیق سند طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق ۵۷۸
- شکل ۵۸- جمع‌بندی طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق ۵۸۲



- شکل ۵۹- شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت ۵۸۴
- شکل ۶۰- جمع‌بندی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت ۵۸۹
- شکل ۶۱- طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت ۵۹۰
- شکل ۶۲- نقشه چارچوب پیشنهادی ۵۹۲
- شکل ۶۳- طرح جامع شهر رشت (۱۳۸۶) کاربری‌های پیشنهادی در محدوده طرح ۵۹۴
- شکل ۶۴- طرح جامع شهر رشت (۱۳۸۶) پهنه بندی پیشنهادی ۵۹۷
- شکل ۶۵- طرح جامع شهر رشت ۱۳۸۶، نقشه سلسله مراتب شبکه معابر پیشنهادی ۵۹۸
- شکل ۶۶- جمع‌بندی طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت ۶۰۰
- شکل ۶۷- مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت ۶۰۱
- شکل ۶۸- جمع‌بندی طرح ساماندهی بازار مرکزی شهر رشت ۶۱۰
- شکل ۶۹- مراحل بررسی مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهر رود رشت ۶۱۱
- شکل ۷۰- جمع‌بندی طرح ساماندهی حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهر رود ۶۱۸
- شکل ۷۱- طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن ۶۲۰
- شکل ۷۲- آلترناتیو منتخب سازمان فضایی محله خواهر امام ۶۳۳
- شکل ۷۳- جمع‌بندی طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده و اطراف آن ۶۳۸
- شکل ۷۴- طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی ۶۳۹
- شکل ۷۵- جمع‌بندی سند بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی ۶۵۰
- شکل ۷۶- ابر واژگان اسناد شهری ۶۵۱
- شکل ۷۷- اسناد بخشی ۶۵۴
- شکل ۷۸- مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر رشت ۶۵۶
- شکل ۷۹- جمع‌بندی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر رشت ۶۵۹
- شکل ۸۰- طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت ۶۶۰
- شکل ۸۱- مسیرهای پیشنهادی دوچرخه‌سواری ۶۶۶
- شکل ۸۲- جمع‌بندی طراحی مسیر دوچرخه سواری ۶۶۷
- شکل ۸۳- سند مطالعات جامع حمل‌ونقل هوشمند (ITS) شهر رشت ۶۶۸



- شکل ۸۴- جمع‌بندی سند مطالعات جامع حمل‌ونقل هوشمند (ITS) شهر رشت..... ۶۸۵
- شکل ۸۵- سند مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت..... ۶۸۶
- شکل ۸۶- جمع‌بندی سند مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت..... ۶۹۷
- شکل ۸۷- نقشه تقسیمات اقلیمی ایران..... ۷۰۰
- شکل ۸۸- حوزه‌های آبریز اصلی کشور..... ۷۰۱
- شکل ۸۹- عوامل آلاینده خاک در شهر رشت..... ۷۰۷
- شکل ۹۰- جمع‌بندی اسناد بخشی..... ۷۱۹
- شکل ۹۱- روند تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی هر رشت در افق ۱۳۹۶..... ۷۲۰
- شکل ۹۲- ساختار ارکان تدوین برنامه راهبردی-عملیاتی شهر رشت..... ۷۲۱
- شکل ۹۳- اسناد مورد بررسی در بخش اقتصادی..... ۷۲۵
- شکل ۹۴- جمع‌بندی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت ۱۳۹۶-۱۳۹۲..... ۷۶۷
- شکل ۹۵- جمع‌بندی بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط- توزیع پروژه‌ها..... ۷۷۹

فهرست نقشه

- نقشه ۱- تناسب زمین‌ها برای توسعه شهری: منطقه ساحلی شمال..... ۳۲۲
- نقشه ۲- تناسب زمین‌ها برای توسعه شهری: استان گیلان..... ۳۲۲
- نقشه ۳- شبکه شهری گیلان..... ۳۲۳
- نقشه ۴- نواحی و شبکه شهری منطقه ساحلی شمال..... ۳۲۳
- نقشه ۵- سیاست فضایی شهرستان رشت در طرح آمایش استان گیلان- منبع: طرح آمایش استان گیلان..... ۳۶۷
- نقشه ۶- موقعیت ناحیه مرکزی گیلان..... ۳۸۳
- نقشه ۷- مراحل توسعه شهر رشت..... ۴۱۹
- نقشه ۸- محدوده بافت فرسوده تاریخی شهر رشت..... ۴۵۳
- نقشه ۹- منطقه‌بندی و محله‌بندی شهر رشت..... ۴۹۱
- نقشه ۱۰- محدوده بافت بازار مرکزی شهر رشت..... ۶۰۳
- نقشه ۱۱- استراتژی سازمان فضایی شهر رشت..... ۶۱۹



نقشه ۱۲- سوابق اجرایی مسیر دوچرخه سواری..... ۶۶۳

فهرست جداول

- جدول ۱- بررسی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری..... ۲۶۲
- جدول ۲- نکات قابل برداشت و دریافت از قوانین تعیین کننده وظایف و مأموریت های شهرداری ها و توسعه شهری..... ۲۶۴
- جدول ۳- شناسنامه بررسی سند آمایش سرزمین ۱۳۹۹..... ۲۶۸
- جدول ۴- شناسنامه بررسی طرح کالبدی ملی ایران؛ گزارش تلفیق ۱۳۷۵..... ۲۷۵
- جدول ۵- شهرک های صنعتی فعال کشور (پایان سال ۱۳۷۲)..... ۲۷۸
- جدول ۶- شناسنامه سند بیست ساله چشم انداز ایران ۱۳۸۲..... ۲۸۳
- جدول ۷- شناسنامه بررسی قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران..... ۲۸۸
- جدول ۸- اهداف کلی برنامه ششم توسعه در ارتباط با امور شهری..... ۳۰۲
- جدول ۹- شناسنامه نقشه اولویت ها و فوریت های توسعه ایران ۱۴۰۰..... ۳۰۵
- جدول ۱۰- جمع بندی اسناد سطح ملی..... ۳۱۳
- جدول ۱۱- شناسنامه بررسی ۱-۲-۲- مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) (۱۳۸۸). ۳۱۸
- جدول ۱۲- ناحیه های منطقه ساحلی شمال..... ۳۲۳
- جدول ۱۳- شناسنامه بررسی سند آمایش استان گیلان (۱۳۹۷ - ۱۳۹۹)..... ۳۲۸
- جدول ۱۴- تعداد و توزیع نسبی جمعیت کل استان و شهرستان رشت در سال های ۱۳۶۵-۱۳۹۵..... ۳۳۱
- جدول ۱۵- تراکم جمعیت در سال های ۱۳۶۵ - ۱۳۹۵..... ۳۳۱
- جدول ۱۶- متوسط رشد سالیانه استان و شهرستان رشت به تفکیک نقاط شهری و روستایی و دوره های مختلف..... ۳۳۲
- جدول ۱۷- متوسط رشد استان و شهرستان رشت در سال های ۱۳۶۵-۱۳۹۵..... ۳۳۲
- جدول ۱۸- نسبت وابستگی واقعی به تفکیک نقاط شهری- روستایی، ۱۳۸۵ - ۱۳۹۵..... ۳۳۳
- جدول ۱۹- تغییرات توزیع نسبی جمعیت بر حسب گروه های بزرگ سنی شهرستان رشت در دوره ی ۱۳۶۵-۱۳۹۵..... ۳۳۳
- جدول ۲۰- طول راه های همسنگ استان گیلان در شهرستان رشت طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳..... ۳۳۶
- جدول ۲۱- مشخصات مناطق نمونه گردشگری در شهرستان رشت..... ۳۳۶
- جدول ۲۲- مساحت شهرستان رشت بر حسب قرارگیری در پهنه های خطر زلزله..... ۳۳۹



- جدول ۲۳- تحلیل نقاط قوت، ضعف و فرصت در حوزه‌های مختلف ۳۴۰
- جدول ۲۴- فشارهای طبیعی و مستقیم وارد بر استان در قالب تهدیدهای طبیعی و پیامدها ۳۴۴
- جدول ۲۵- انواع متغیرهای اصلی (پیشران‌های) اثرگذار ۳۴۶
- جدول ۲۶- تخصص‌ها و اولویت‌های توسعه استان در خصوص شهرستان رشت از دیدگاه اسناد فرادست ۳۴۸
- جدول ۲۷- مزیت‌های نسبی مبتنی بر مکان و موقعیت ارتباطی برای شهرستان رشت ۳۴۸
- جدول ۲۸- جمع‌بندی مزیت نسبی توان اکولوژیک شهرستان رشت ۳۴۸
- جدول ۲۹- رتبه بندی شهرستان رشت بر اساس قابلیت توسعه اقتصادی فعالیت‌ها ۳۴۹
- جدول ۳۰- مناطق مستعد توسعه فعالیت‌های کشاورزی ۳۵۷
- جدول ۳۱- برخی شاخص‌های بیانگر رشد واحدهای مسکونی و رشت بیش از رشد متناظر جمعیت ۳۵۸
- جدول ۳۲- کارکرد کلان، درجه اجزای آن و مقیاس کارکردی مراکز شهری استان گیلان در افق سال ۱۴۱۵ ۳۵۹
- جدول ۳۳- سطح‌بندی نظام خدمات برتر شهری با توجه به قلمروها و مراکز زیست و فعالیت ۳۵۹
- جدول ۳۴- سطح، مقیاس و سیاست فضایی محورهای ارتباطات جاده‌ای استان گیلان در افق سال ۱۴۱۵ ۳۶۰
- جدول ۳۵- اقدامات و پروژه‌های اولویت‌دار توسعه استان در چارچوب سازمان فضایی پیشنهادی افق برنامه آمایش استان گیلان ۳۶۱
- جدول ۳۶- شناسنامه بررسی طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۳۷۳
- جدول ۳۷- شناسنامه بررسی طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان ۳۸۲
- جدول ۳۸- راهبرد، سیاست و برنامه (طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان، ۱۳۸۷: ۶) ۳۸۵
- جدول ۳۹- شناسنامه بررسی سند توسعه استان گیلان (۱۳۸۶) ۳۸۸
- جدول ۴۰- جمع‌بندی اسناد منطقه‌ای ۳۹۹
- جدول ۴۱- شناسنامه بررسی طرح جامع رشت ۱۳۸۶ ۴۰۲
- جدول ۴۲- جدول سوات شهر رشت ۴۰۷
- جدول ۴۳- تدوین و تبیین اهداف کلان و خرد برنامه‌ریزی در محدوده شهر و حریم آن ۴۰۹
- جدول ۴۴- سیاست‌ها و راهبردهای کالبدی - فضایی توسعه و عمران ۴۱۱
- جدول ۴۵- کلیات محتوی طرح جامع رشت ۴۱۷
- جدول ۴۶- شناسنامه بررسی طرح تفصیلی رشت ۱۳۹۴ ۴۲۱



- جدول ۴۷- وضعیت طرح‌های تفکیکی در مناطق یک، سه، چهار و پنج شهر رشت..... ۴۲۵
- جدول ۴۸- بررسی تراکم موجود (جمعیتی و ساختمانی)، مساحت قطعه و سطح اشغال در مناطق پنج‌گانه شهر رشت..... ۴۳۶
- جدول ۴۹- بررسی وضع ساختمان‌ها از نظر نوع مصالح، کیفیت ساختمانی، نما و عمر در مناطق پنج‌گانه رشت..... ۴۳۷
- جدول ۵۰- فهرست آثار ثبت‌شده مناطق یک، دو و چهار شهر رشت..... ۴۳۸
- جدول ۵۱- بررسی سرانه کل معابر و سهم معابر نسبت به کل مساحت در مناطق پنج‌گانه رشت..... ۴۴۱
- جدول ۵۲- مشخصات کلی معابر موجود در مناطق پنج‌گانه شهر رشت..... ۴۴۱
- جدول ۵۳- بررسی و ارزیابی سیستم حمل‌ونقل عمومی و خصوصی مناطق پنج‌گانه رشت..... ۴۴۴
- جدول ۵۴- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۱۱، ۱۲، ۱۹، ۲۰، ۲۱ و ۲۸ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه یک) (صص ۲۸۲-۲۹۵)..... ۴۴۵
- جدول ۵۵- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۰۱ تا ۱۰، ۲۴ و ۲۹ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه دو) (صص ۲۵۲-۲۶۹)..... ۴۴۶
- جدول ۵۶- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۷، ۸، ۱۷، ۱۸، ۲۲ و ۲۷ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه سه) (صص ۲۴۱-۲۵۱)..... ۴۴۶
- جدول ۵۷- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۵، ۱۰، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۲۴ و ۲۸ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه چهار) (صص ۲۶۰-۲۷۷)..... ۴۴۷
- جدول ۵۸- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۲۳ و ۲۶ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه پنج) (صص ۲۳۰-۲۳۹)..... ۴۴۷
- جدول ۵۹- شناسنامه بررسی طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت (۱۳۹۰)..... ۴۵۱
- جدول ۶۰- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام اقتصادی محدوده بافت فرسوده رشت..... ۴۵۷
- جدول ۶۱- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام عملکردی..... ۴۵۸
- جدول ۶۲- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام منظر شهری..... ۴۵۹
- جدول ۶۳- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام گردشگری..... ۴۶۰
- جدول ۶۴- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام تاسیسات و تجهیزات زیربنایی..... ۴۶۱
- جدول ۶۵- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام استخوان‌بندی..... ۴۶۳
- جدول ۶۶- شناسنامه بررسی ۲-۳-۴- طرح مجموعه شهری رشت (۱۳۹۲)..... ۴۶۶
- جدول ۶۷- بررسی توان‌ها و محدودیت‌های مجموعه شهری رشت..... ۴۶۹



- جدول ۶۸-اهداف کلان و خرد طرح مجموعه شهری رشت..... ۴۷۱
- جدول ۶۹- جدول راهبرد و سیاست‌های مجموعه شهری رشت ۴۷۲
- جدول ۷۰- شناسنامه بررسی طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت (۱۳۹۰)..... ۴۷۶
- جدول ۷۱- جدول سوات گردشگری شهر رشت ۴۸۰
- جدول ۷۲- راهبرد، سیاست، اقدامات طرح توسعه شهرستان ۴۸۸
- جدول ۷۳- شناسنامه بررسی سند توسعه محلات شهر رشت ۱۳۹۴ ۴۹۰
- جدول ۷۴- اسامی محلات شهر رشت به تفکیک منطقه و ناحیه..... ۴۹۲
- جدول ۷۵- تحلیل عوامل درونی و بیرونی مناطق شهر رشت ۴۹۳
- جدول ۷۶- شناسنامه بررسی طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰)..... ۴۹۵
- جدول ۷۷- شناسنامه بررسی تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت ۵۰۱
- جدول ۷۸- عوامل استراتژیک داخلی و خارجی در شهر رشت..... ۵۴۰
- جدول ۷۹- عوامل استراتژیک توسعه گردشگری ۵۴۱
- جدول ۸۰- عوامل استراتژیک آموزش و توسعه منابع انسانی ۵۴۲
- جدول ۸۱- عوامل استراتژیک توسعه سلامت شهروندان..... ۵۴۲
- جدول ۸۲- عوامل استراتژیک ارتقای فرهنگ عمومی ۵۴۲
- جدول ۸۳- عوامل استراتژیک ارتقا ایمنی شهر ۵۴۲
- جدول ۸۴- عوامل استراتژیک توسعه و زیباسازی شهر..... ۵۴۳
- جدول ۸۵- عوامل استراتژیک توسعه سرمایه‌گذاری ۵۴۳
- جدول ۸۶- عوامل استراتژیک مدیریت واحد شهری ۵۴۳
- جدول ۸۷- عوامل استراتژیک بهره‌وری و کاهش هزینه ۵۴۴
- جدول ۸۸- عوامل استراتژیک غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان..... ۵۴۴
- جدول ۸۹- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان..... ۵۴۴
- جدول ۹۰- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان..... ۵۴۴
- جدول ۹۱- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان..... ۵۴۵
- جدول ۹۲- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان..... ۵۴۵



- جدول ۹۳- عوامل استراتژیک بهبود مزیت‌های بومی ۵۴۵
- جدول ۹۴- شناسنامه بررسی طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی شهر رشت ۵۵۸
- جدول ۹۵- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط ۵۵۹
- جدول ۹۶- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط ۵۵۹
- جدول ۹۷- آسیب‌شناسی بر اساس اظهارات کارشناسان و مردم و مشاهدات گروه اجرایی آسیب‌شناسی بر اساس اظهارات کارشناسان و مردم و مشاهدات گروه اجرایی ۵۶۰
- جدول ۹۸- سیاست‌های پیشنهادی کارشناسان و مسئولان دستگاه‌های اجرایی ۵۶۰
- جدول ۹۹- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح دوم رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط ۵۶۳
- جدول ۱۰۰- میزان مطلوبیت خدمات عمومی برای اهالی شهر رشت (تعیین ضریب اهمیت- حداکثر نمره: ۱۰) ۵۶۴
- جدول ۱۰۱- معیارهای مزیت سنجی در مدل تصمیم‌گیری چند معیاره ۵۶۵
- جدول ۱۰۲- رتبه‌بندی بخش‌های ۳۳ گانه تولیدی به لحاظ میزان مزیت در شهر رشت با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) ۵۶۵
- جدول ۱۰۳- شناسنامه بررسی تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری ۵۷۰
- جدول ۱۰۴- پیش‌بینی جمعیت کلانشهر رشت در افق طرح بر اساس شش گزینه فرض نرخ رشد (۱۳۹۵-۱۴۰۵) ۵۷۱
- جدول ۱۰۵- پیش‌بینی نهایی خانوار، جمعیت و بعد خانوار کلانشهر رشت در افق طرح (۱۳۹۵-۱۴۰۵) ۵۷۱
- جدول ۱۰۶- اولویت بندی مسائل و مشکلات جمعیتی در سطح کلانشهر رشت ۵۷۲
- جدول ۱۰۷- اولویت‌بندی راهکارهای پیشنهادی برای حل مشکلات جمعیتی در سطح کلانشهر رشت ۵۷۴
- جدول ۱۰۸- شناسنامه بررسی طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق ۱۳۹۶ ۵۷۸
- جدول ۱۰۹- تجزیه و تحلیل ویژگی‌های سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر رشت ۵۷۹
- جدول ۱۱۰- راهکارهای اجرایی در استقرار مراکز آتش‌نشانی ۵۸۱
- جدول ۱۱۱- شناسنامه بررسی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت ۵۸۳
- جدول ۱۱۲- شناسنامه بررسی طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای محدوده مرکزی شهر رشت ۵۹۱
- جدول ۱۱۳- عوامل بیرونی و درونی در ابعاد مختلف ۵۹۵
- جدول ۱۱۴- درختواره طرح در حوزه مداخله مستقیم ۵۹۵
- جدول ۱۱۵- شناسنامه بررسی مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت (۱۳۹۲) ۶۰۲
- جدول ۱۱۶- تحلیل راهبردی وضع موجود بازار شهر رشت ۶۰۴



- جدول ۱۱۷- اهداف، راهبرد و سیاست های موضوعی ۶۰۶
- جدول ۱۱۸- طرح های موضوعی و موضعی ۶۰۸
- جدول ۱۱۹- شناسنامه بررسی مطالعات ساماندهی حریم رودخانه های زرچوب و گوهر رود رشت ۱۳۸۶ ۶۱۲
- جدول ۱۲۰- اهداف و راهبرد طرح ساماندهی رودخانه های گوهررود و زرچوب ۶۱۵
- جدول ۱۲۱- شناسنامه بررسی سند طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن ۱۳۹۲ ۶۲۱
- جدول ۱۲۲- عوامل درونی و بیرونی جمعیتی شهر رشت ۶۲۲
- جدول ۱۲۳- جدول سوات ۶۲۵
- جدول ۱۲۴- اهداف کلان و خرد در طرح جامع مصوب شهر رشت ۶۲۷
- جدول ۱۲۵- اهداف کلان و خرد در طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام ۶۳۰
- جدول ۱۲۶- بررسی الگوها بر اساس معیارها و تعیین الگوی برتر ۶۳۳
- جدول ۱۲۷- شناسنامه بررسی مطالعه طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی (۱۳۸۹) ۶۴۰
- جدول ۱۲۸- خلاصه نظرات و مشکلات ساکنین در ارتباط با بافت موردنظر ۶۴۱
- جدول ۱۲۹- بررسی کلی وضعیت خیابان های تختی، شریعتی، سعدی و معلم ۶۴۲
- جدول ۱۳۰- نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید محدوده مورد مطالعه ۶۴۳
- جدول ۱۳۱- اهداف کلان، خرد و سیاست های طرح ۶۴۴
- جدول ۱۳۲- جمع بندی اسناد شهری ۶۵۲
- جدول ۱۳۳- شناسنامه بررسی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت ۶۵۶
- جدول ۱۳۴- مشکلات و راهکار های جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت ۶۵۸
- جدول ۱۳۵- برنامه اجرایی بهنگام سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت ۶۵۸
- جدول ۱۳۶- شناسنامه بررسی طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت ۶۶۱
- جدول ۱۳۷- اولویت بندی اجرایی مسیرهای یکپارچه دوچرخه سواری ۶۶۵
- جدول ۱۳۸- شناسنامه بررسی مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند شهر رشت ۶۶۹
- جدول ۱۳۹- پیش نیازی و هم نیازی سامانه های هوشمند حمل و نقل شهر رشت ۶۷۲
- جدول ۱۴۰- وضعیت زیرساخت های موجود سامانه های هوشمند حمل و نقل شهر رشت ۶۷۳
- جدول ۱۴۱- سامانه های هوشمند حمل و نقل در برنامه کوتاه مدت (فاز اول) ۶۷۳



- جدول ۱۴۲ - سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل در برنامه میان‌مدت (فاز دوم)..... ۶۷۴
- جدول ۱۴۳ - نیروی انسانی موردنیاز سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل شهر رشت..... ۶۷۹
- جدول ۱۴۴ - تأثیرات سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل بر شاخص‌های حمل‌ونقل..... ۶۸۱
- جدول ۱۴۵ - شناسنامه بررسی مطالعات مکانیابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت..... ۶۸۷
- جدول ۱۴۶ - ویژگی‌ها و خصوصیات ترافیکی معابر مورد مطالعه..... ۶۹۰
- جدول ۱۴۷ - اطلاعات اولویت‌بندی معابر جهت اجرای طرح پارکومتر..... ۶۹۱
- جدول ۱۴۸ - برآورد تقاضای پارکینگ در زمین‌های موردنظر کارفرما..... ۶۹۲
- جدول ۱۴۹ - برآورد عرضه پارکینگ در زمین‌های موردنظر کارفرما..... ۶۹۳
- جدول ۱۵۰ - مقدار تقاضا و کسری پارکینگ در معابر مورد مطالعه..... ۶۹۳
- جدول ۱۵۱ - مقدار تقاضا و کسری پارکینگ در محدوده زمین‌های پیشنهادی کارفرما..... ۶۹۴
- جدول ۱۵۲ - امکان‌سنجی احداث پارکینگ طبقاتی در زمین‌های پیشنهادی مورد مطالعه..... ۶۹۴
- جدول ۱۵۳ - فهرست مناطق چهارگانه حفاظتی در استان گیلان..... ۷۰۲
- جدول ۱۵۴ - اسناد بخشی..... ۷۱۳
- جدول ۱۵۵ - نکات قابل برداشت و دریافت از سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴..... ۷۲۷
- جدول ۱۵۶ - نکات قابل برداشت و دریافت از برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور (۱۳۹۶-۱۴۰۰)..... ۷۲۷
- جدول ۱۵۷ - نکات قابل برداشت و دریافت از سیاست‌های کلی نظام در حوزه‌های مختلف..... ۷۲۹
- جدول ۱۵۸ - نکات قابل برداشت و دریافت از سند آمایش سرزمین استان گیلان..... ۷۳۲
- جدول ۱۵۹ - نکات قابل برداشت و دریافت از طرح جامع رشت..... ۷۳۳
- جدول ۱۶۰ - حوزه‌های مدیریتی چشم‌انداز رشت..... ۷۳۴
- جدول ۱۶۱ - راهبردها و سیاست‌ها برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت در افق ۱۳۹۶..... ۷۳۶
- جدول ۱۶۲ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی..... ۷۳۷
- جدول ۱۶۳ - تحلیل راهبردی حوزه حمل‌ونقل و ترافیک..... ۷۴۱
- جدول ۱۶۴ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی خدمات شهری شهر رشت..... ۷۴۴
- جدول ۱۶۵ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری شهر رشت..... ۷۴۷
- جدول ۱۶۶ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت شهر رشت..... ۷۵۴



- جدول ۱۶۷- تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی مدیریت و هوشمندسازی ۷۵۶
- جدول ۱۶۸- پروژه‌های در دست اقدام و تکمیل شده مناطق رشت ۷۵۹
- جدول ۱۶۹- تحلیل راهبرد مناطق پنجگانه رشت ۷۶۲
- جدول ۱۷۰- پروژه‌های سرمایه‌های مناطق رشت ۷۶۴
- جدول ۱۷۱- بررسی اثر سیاست‌گذاری‌ها و نقش شهر در اسناد فرادست ۷۶۹
- جدول ۱۷۲- جمع‌بندی اهداف و راهبردهای اسناد مورد بررسی ۷۷۲
- جدول ۱۷۳- جمع‌بندی پروژه‌ها ۷۷۳

امروزه پویایی، مهم‌ترین خصیصه شهرها، پیرامون مباحث برنامه‌ریزی است. به‌گونه‌ای که در هر برنامه، شهرها را بایستی مجموعه‌ای از ساختارهای پیدا و پنهانی تصور کرد که شهر را به‌پیش می‌رانند. پویایی شهری به این موضوع اشاره دارد که شهر به‌عنوان یک سیستم، در درون مجموعه‌ای از سیستم‌هایی قرار دارد که به لحاظ جغرافیایی و عملکردی در سطوح بالاتر قرار گرفته‌اند و شهر را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند؛ بنابراین هرگونه آینده‌نگری درباره سیستم شهر، لاجرم مستلزم نگرشی ساختارمند و جامع (با جزئیات) به مجموعه عواملی است که در اغلب موارد خارج از کنترل شهر هستند اما به‌شدت بر شهر اثرگذارند (طرح راهبردی شهرکرد، ۱۳۹۰). درواقع شهر، ضمن کلیت و جامعیت خویش، بخش کوچکی از یک سیستم فضایی کلان‌تر به‌عنوان جغرافیای سرزمینی یا کشور است که از آن اثر می‌پذیرد. بر این اساس هر تصمیمی که برای سطوح بالاتر اتخاذ می‌گردد، بدون شک زیرسیستم‌های خود را تحت تأثیر جدی قرار می‌دهد. از سوی دیگر شهرها به‌عنوان تولیدات اجتماعی-فضایی، نقش بی‌بدیلی در رشد و بالندگی جغرافیای سرزمینی و هدایت آن به سمت آرمان‌ها و چشم‌اندازهای ترسیم‌شده دارند. به این دلیل که شهرها در هزاره سوم از متمرکزترین مناطق سکونتگاهی حاصل از تمدن بشری بوده و خواهند بود. بررسی‌های اسنادی و گزارش‌های سازمان‌های جهانی نشان می‌دهد بخش بزرگی از جمعیت جهان در سال ۱۹۵۰، عمدتاً روستانشین بوده‌اند. به‌طوری‌که بیش از دوسوم جمعیت دنیا در سکونتگاه‌های روستایی، زندگی می‌کردند؛ اما در سال ۲۰۱۶، ۵۴ درصد از جمعیت جهان، شهرنشین شده و پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۵۰، دوسوم جمعیت جهان، شهرنشین و تنها یک‌سوم آن‌ها، در روستاها، ساکن باشند. بر اساس این شواهد جمعیت شهری جهان از ۰٫۷ میلیارد نفر در سال ۱۹۵۰، به ۴ میلیارد نفر در سال ۲۰۱۶ رسید و طبق پیش‌بینی سازمان ملل تا سال ۲۰۵۰، به ۶٫۳ میلیارد نفر، خواهد رسید. در سال ۱۹۵۰ از بین ۲۳۳ کشور، تنها ۱۵ درصد آن‌ها، جمعیت شهرنشین بالای ۶۰ درصد و تنها ۶ درصد آن‌ها، شهرنشینی بالای ۸۰ درصد داشته‌اند؛ اما در سال ۲۰۱۶، نیمی از کشورهای جهان، بالای ۶۰ درصد، جمعیت شهرنشین داشته‌اند و ۲۵ درصد کشورهای جهان، شهرنشینی بالای ۸۰ درصد را دارا بوده‌اند.

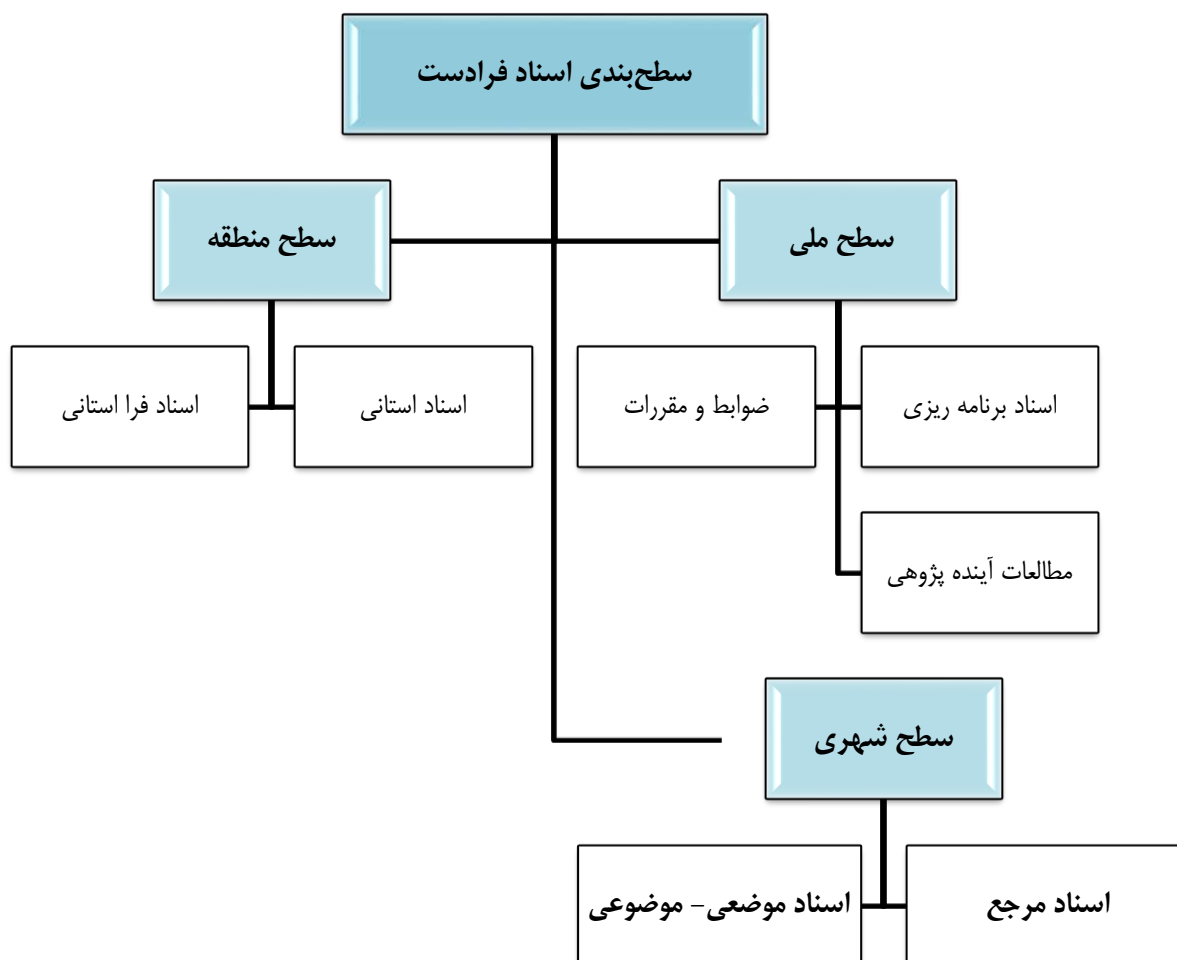
این ارقام، برای سال ۲۰۵۰ به این صورت خواهد بود که نزدیک به ۷۰ درصد کشورهای جهان، جمعیت شهری بالای ۶۰ درصد را تجربه خواهند کرد و ۳۸ درصد آن‌ها، شهرنشینی بالای ۸۰ درصد را خواهند داشت.

همچنین در سال ۲۰۵۰، تنها ۲۷ کشور وجود خواهند داشت که جمعیت شهری آن‌ها، پایین‌تر از ۴۰ درصد خواهد بود. کمیته اسکان بشر سازمان ملل متحد (UN-HABITAT) در آخرین گزارش خود در سال ۲۰۱۶ با عنوان «شهرنشینی و توسعه، آینده‌های پیش رو» اشاره می‌کند که شهرنشینی شتابان از نیمه دوم قرن گذشته آغاز شده است اما مشخصاً پس از دهه ۱۹۹۰ جهان شاهد رشد فزاینده جمعیت شهرها بوده است. به اعتقاد کارشناسان افزایش جمعیت شهری به‌طور یکنواخت در پهنه جهان توزیع نشده است اما هیچ کاهشی نیز در شهرنشینی در هیچ نقطه‌ای از جهان گزارش نشده است. همچنین قسمت عمده این افزایش جمعیت در شهرهای کشورهای درحال توسعه اتفاق افتاده است. جمعیت شهری کشورهای درحال توسعه در سال ۱۹۵۰ حدود ۳۰۰ میلیون نفر بود که در سال ۲۰۱۰ به ۲٫۶ میلیارد نفر رسید و با روند فعلی در سال ۲۰۲۵ به بیش از ۴ میلیارد نفر خواهد رسید. این آمارها حاکی از آن است که شهرها دیگر نمی‌توانند فضاهای بی‌تفاوت و بی‌برنامه باشند و باید برای همه لحظه‌های آن برنامه‌ریزی کرد. شهرها امروزه بخش عظیمی از سرمایه‌های هر کشوری را تولید، توزیع و مصرف می‌کنند. بر این



اساس باید در تمام سطوح برنامه‌ریزی از خرد تا کلان و در تمام ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، کالبدی، محیطی و... دیده شوند.

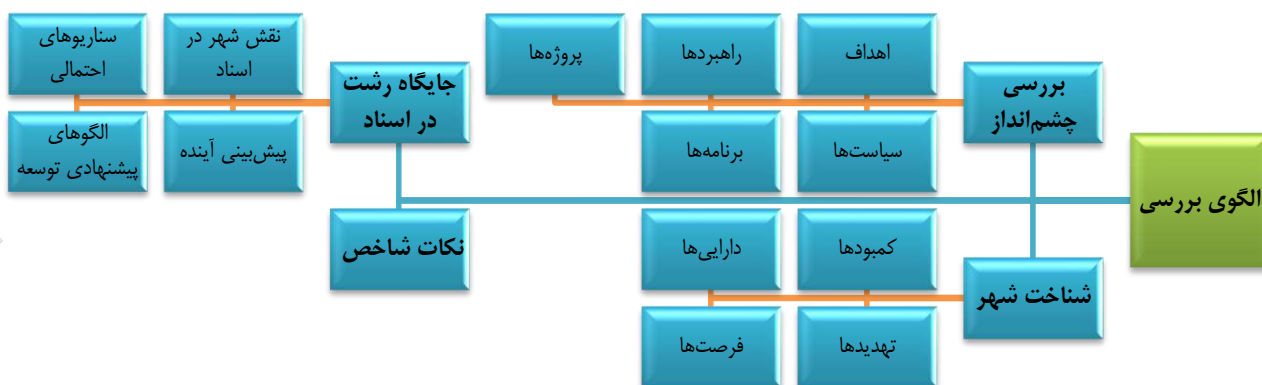
با توجه به جایگاه و اهمیت نظام برنامه‌ریزی شهری، خصوصاً برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری، توجه به اسناد فرادست در جهت بررسی و جایگاه نظام شهری در متون برنامه‌های تدوینی، از اهمیت بالایی برخوردار است. بر این اساس با توجه به جایگاه نظام شهری در ساختار برنامه‌های فرادست کشور در سه سطح ملی، منطقه‌ای و شهری، با هدف شناسایی جایگاه شهر رشت در سطوح بالای برنامه‌ریزی، شناسایی و بررسی اسناد فرادست از دریچه موضوع مطالعات راهبردی - عملیاتی و استخراج دیدگاه‌های کلی پیرامون این شهر بسیار مهم و حیاتی است. لازم به توضیح است که در این خصوص ابتدا جهت‌گیری کلی نظام برنامه‌ریزی و توجه به شبکه شهری در ایران در اسناد ملی مورد توجه بوده و سپس به جایگاه شهر رشت در سطوح پایین‌تر و اسناد منطقه‌ای، ناحیه‌ای و شهری توجه شده است. که در دیاگرام ذیل بیان گردیده است.



شکل ۱- سطح‌بندی اسناد فرادست



بنابراین در رابطه با حوزه تئوری برنامه‌ریزی همان‌گونه که قبلاً نیز اشاره شد؛ اتفاق نظر اندکی در مورد توصیف تئوری برنامه‌ریزی وجود دارد. همان‌طور که کادر برنامه‌ریزی اعضای خود را از میان کسانی برگزیده است که سوابق مختلفی در زمینه‌های گوناگون دارند، پس می‌توان نتیجه گرفت که برنامه‌ریزی و تئوری آن، توسط پذیرش و تعهد آزادانه مفاهیم، گسترش یافته است. زمینه تئوری امروزه منعکس‌کننده و نتیجه تصاویر مسلسلی است که متعاقب در پی هم می‌آیند زیرا که برنامه‌ریزی محدوده مجزایی از تلاش و سعی محسوب می‌گردد. همچنان که برای معماری ساختن محیطی بهتر و ابزار ساختن چنین محیطی از جمله مواردی بود که در کنار آن مطرح گردید. اقتصاددانان نظراتی درباره برابری و نفع عمومی (در رابطه با رفاه اقتصادی) ارائه نمودند و تحلیل ارزش‌های گروهی مطرح شد. روان‌شناسان، جامعه‌شناسان و رجال سیاسی نیز شیوه‌هایی را که انتخاب‌ها بر اساس آن صورت می‌گرفتند را مطالعه نموده و در واقع روش‌های به کار گرفته شده توسط افراد، گروه‌ها، سازمان‌ها، دولت‌ها و جوامع را بررسی نمودند. روش و الگوی بررسی اسناد فرادست در دیاگرام ذیل نمایش داده شده است، که براساس آن در هر یک از اسناد بندهای مرتبط با هر یک از سطوح برنامه‌ریزی مورد بررسی براساس چک لیست طرح شده گردیده است:



شکل ۲- الگوی بررسی اسناد فرادست



۱- بررسی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری در سطح شهر و فراشهر

قوانین، ضوابط و مقررات شهری و فراشهری در جهت تامین نیازهای شهروندان و بهبود فرایند مدیریت شهری امری مهم و اثرگذار به حساب می‌آیند. اعتمادسازی و ایجاد شفافیت برای ارتباط با ساکنان شهر تا حد زیادی در گروی قوانین و مقررات است. در واقع ضوابط و مقررات شهرسازی، کنترل و هدایت تصمیمات کالبدی شهروندان و مدیریت شهری را به عهده دارد و می‌تواند الگوی راهی مشخص و شفاف را ایجاد کند. در ادامه، مروری بر برخی از این قوانین شده است:

- مطابق با ماده ۱۵ قانون نوسازی و عمران شهری (۱۳۴۷)، شهرداری‌ها موظف به تهیه برنامه عملیات نوسازی و عمران و اصلاحات شهر برای مدت پنج سال بر اساس طرح جامع شهر و اجرای آن پس از تصویب توسط شورای اسلامی شهر شده‌اند.
- در ماده ۱ به نوسازی و عمران و اصلاحات اساسی و تأمین نیازمندی‌های شهری و احداث و اصلاح و توسعه معابر و ایجاد پارک‌ها و پارکینگ‌ها (توقفگاه‌ها) و میدان‌ها و حفظ و نگهداری پارک‌ها و باغ‌های عمومی موجود و تأمین سایر تأسیسات مورد نیاز عمومی و نوسازی محلات و مراقبت در رشد متناسب و موزون شهرها اشاره شده است که از وظایف اساسی شهرداری‌ها است و شهرداری‌ها در اجرای وظائف مذکور مکلف به تهیه برنامه‌های اساسی و نقشه‌های جامع هستند.

۱-۱- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران؛ اصل ۱۰۰

«برای پیشبرد سریع برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی و سایر امور رفاهی از طریق همکاری مردم با توجه به مقتضیات محلی، اداره امور هر روستا، بخش، شهر، شهرستان یا استان با نظارت شورایی به نام شورای ده، بخش، شهر، شهرستان یا استان صورت می‌گیرد که اعضای آن را مردم همان محل انتخاب می‌کنند».

در این اصل قانون به صراحت به اصل **مشارکت** اشاره می‌کند که باید از اصول اصلی و مؤثر در نظام برنامه‌ریزی شهری باشد. موضوعی که ماهیت طرح راهبردی عملیاتی را قوام می‌بخشد.

۱-۲- سیاست‌های کلی شهرسازی در نگاه آمایش سرزمینی سیاست‌های کلی ابلاغی توسط مقام

معظم رهبری در بخش شهرسازی (مصوب ۲۷/۰۷/۱۳۸۱- ابلاغی ۲۹/۱۱/۸۹)

سیاست‌های کلی ابلاغی (در حوزه مسائل شهرسازی) از سوی مقام معظم رهبری به شرح زیر است:

- مکان‌یابی توسعه شهرها در چارچوب طرح آمایش سرزمینی و بر اساس استعدادهای اقتصادی و با رعایت معیارهای زیست محیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی، و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری.



- تعیین ابعاد کالبدی شهرها در گسترش افقی و عمودی با تاکید بر هویت ایرانی - اسلامی و با رعایت ملاحظات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، امنیتی، حقوق همسایگی و امکانات زیربنایی و الزامات زیست محیطی و اقلیمی.
- هماهنگ‌سازی مقررات و ایجاد هماهنگی در نظام مدیریت تهیه، تصویب و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی.
- تامین منابع پایدار برای توسعه و عمران و مدیریت شهری و روستایی با تاکید بر نظام درآمد هزینه‌ای و در چارچوب طرح‌های مصوب.
- حفظ هویت تاریخی در توسعه موزون شهر و روستا با احیاء بافت‌های تاریخی و بهسازی یا نوسازی دیگر بافت‌های قدیمی.
- جلوگیری از گسترش حاشیه‌نشینی در شهرها و ساماندهی بافت‌های حاشیه‌ای و نامناسب موجود.
- تقویت و کارآمد کردن نظام مهندسی.
- ایمن‌سازی و مقاوم‌سازی محیط شهری و روستایی.
- سطح‌بندی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی‌رویه کلان‌شهرها.

۱-۳- قانون اراضی شهری

از مواد مرتبط با طرح حاضر در ماده ۲۸ امه اجرایی قانون زمین شهری (مصوب ۱۳۶۶ و اصلاحات مصوب هیات وزیران ۱۳۷۰) آمده است که واگذاری هر نوع زمین در طرح‌های مصوب شهری که به توسعه یا احداث معابر و میدانی اختصاص داده شده است، ممنوع است. در ماده ۳۰ همین آیین‌نامه اشاره شده که واگذاری زمین‌های شهرداری‌ها، شرکت‌ها و سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها توسط آن‌ها به منظوری غیر از رفع نیازمندی‌های عمومی شهر و عوض املاک واقع در طرح‌های مصوب شهری، منوط به مجوز وزارت مسکن و شهرسازی است.

۱-۴- قوانین و مقررات شهرسازی و معماری (بر اساس تقسیم‌بندی وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران)

وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران «قوانین و مقررات شهرسازی و معماری» را در قالب «قوانین؛ آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها؛ اساس‌نامه‌ها و تصویب‌نامه‌ها» تقسیم و معرفی نموده است:

۱-۴-۱- قوانین

- قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (اسفند ۱۳۵۱)
- قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی (تیرماه ۱۳۵۳)
- قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی (مرداد ۱۳۸۱)
- قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آن‌ها



- قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها (آبان ماه ۱۳۶۷)
- قانون اصلاح تبصره (۱) ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها (فروردین ۱۳۸۰)
- لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت
- قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها (خرداد ۱۳۷۴)
- قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها (خرداد ۱۳۷۴)
- قانون راجع به تاسیس شرکت شهرک‌های صنعتی ایران (اسفند ماه ۱۳۶۲)
- قانون نظام مهندسی و کنترل اجرای ساختمان (اسفند ماه ۱۳۷۴)
- قانون اصلاح مواد ۴ و ۶ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی
- قانون اصلاح تبصره ماده ۵ قانون تاسیس شورایی شهرسازی و معماری ایران (فروردین ۱۳۸۸)
- قانون تعیین تکلیف اراضی واگذاری دولت و نهادها مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام (اسفند ۱۳۷۰)
- قانون تاسیس وزارت آبادانی و مسکن (اسفندماه ۱۳۴۲)
- قانون اصلاح قانون راجع به تاسیس شرکت شهرک‌های صنعتی ایران
- قانون فروش و انتقال پادگان‌ها و سایر اماکن نیروهای مسلح به خارج از حریم شهرها (شهریور ۱۳۸۸)
- تفسیر ماده ۵ قانون تاسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران
- قانون ایجاد شهرهای جدید (دی ماه ۱۳۸۰)
- قانون حمایت از احياء، بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری (دی ماه ۱۳۸۹)
- لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها
- قانون ماده ۱۰۱ شهرداری‌ها (فروردین ۱۳۹۰)
- قانون اصلاح ماده ۱۰۱ قانون شهرداری‌ها
- قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن (اردیبهشت ۱۳۸۷)
- قانون اصلاح لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹ شورای انقلاب مصوبه ۸۷/۱۲/۱۴ مجلس شورای اسلامی

۱-۴-۲- آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها

- آیین‌نامه نحوه بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران محلی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور
- آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تاسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها
- آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی
- آیین‌نامه اجرایی قانون نظام مهندسی و کنترل اجرای ساختمان
- آیین‌نامه اجرایی قانون اساسنامه بنیاد مسکن انقلاب اسلامی



- آیین نامه اجرایی قانون ایجاد شهرهای جدید
- آیین نامه اجرایی تهیه و تصویب طرح های هادی روستایی بر اساس ماده ۷ اساسنامه بنیاد مسکن انقلاب اسلامی
- طرح ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور و شهرهای اطراف آنها
- دستور العمل تشخیص اساس طرح جامع شهر
- اصلاح آیین نامه اجرایی قانون ایجاد شهرهای جدید
- آیین نامه بند (ه) ماده ۲۹ قانون برگزاری مناقصات (۱۳۸۵)
- آیین نامه اجرایی قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی
- اصلاح مواد (۷) و (۱۶) آیین نامه اجرایی قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی
- آیین نامه ایجاد و احداث شهرهای جدید
- آیین نامه اجرایی قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها
- دستور العمل اجرایی قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها
- آیین نامه اصلاح قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها
- آیین نامه اجرایی قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن
- آیین نامه اجرایی شورای برنامه ریزی و توسعه استان

۱-۴-۳- اساسنامه ها و تصویب نامه ها

- مصوبه شورای عالی اداری در مورد تهیه طرح آمایش سرزمین
- تصویب نامه در مورد اجازه تفکیک اراضی واقع در محدوده شهرهای صنعتی
- تصویب نامه تفویض اختیار اعضای شورایی عالی در مورد شهرک سازی به مدیران کل استانها
- ضوابط شهرسازی و معماری در ارتباط با قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها
- اساسنامه شرکت عمران و بهسازی شهری
- اساسنامه شرکت عمران شهرهای جدید
- اساسنامه بنیاد مسکن انقلاب اسلامی
- اساسنامه مرکز تحقیقات راه، مسکن و ساختمان
- لزوم تصویب طرح های ملی موثر در توسعه شهرها توسط شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران
- ضوابط منطقه بندی و تعیین تراکم های ساختمانی و کاربری اراضی در طرح های توسعه شهری
- لزوم تصویب محل احداث طرح ها و پروژه های ملی در شورایی عالی
- ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری ایرانی - اسلامی (مصوب ۱۳۷۵)
- مصوبه مشترک شورایی عالی شهرسازی و معماری و ستاد ملی توانمندسازی (۱۳۸۵)



➤ ضرورت تصویب محدوده های مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در شوراییعالی شهرسازی و معماری (مصوب ۱۳۸۷)

۱-۴-۴- معرفی قوانین مرتبط

در ادامه قوانین، آیین نامه ها و اساس نامه ها و یا تصویب نامه هایی که در جهت شناخت قانونی طرح راهبردی - عملیاتی رشت کارا باشد مطرح و نکات راهبردی آنها ارائه شده است:

- قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها
- قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها (مصوب ۱۳۷۴/۰۳/۳۱) و اصلاحیه (۱۳۸۵/۰۸/۰۱)
- قانون اصلاح لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹ شورای انقلاب مصوبه ۱۳۸۷/۱۲/۱۴ مجلس شورای اسلامی

۱-۴-۵- معرفی آیین نامه ها و اساس نامه های مرتبط

- آیین نامه اجرایی قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها
- ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری ایرانی - اسلامی (مصوب ۱۳۷۵)
- ضوابط منطقه بندی و تعیین تراکم های ساختمانی و کاربری اراضی در طرح های توسعه شهری
- مصوبه مشترک شوراییعالی شهرسازی و معماری و ستاد ملی توانمندسازی (۱۳۸۵)
- ضوابط شهرسازی و معماری در ارتباط با قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها

۱-۴-۵-۱- ضوابط و مقررات مرتبط با بافت های تاریخی

- ضوابط و مقررات ارتقاء کیفی سیما و منظر شهری (پاکسازی و بهسازی نماها و جداره ها، مناسب سازی معابر پیاده راهی و پیاده روها، ساماندهی به منظر شهری) مصوب مورخ ۸۷/۹/۲۵ (در زمینه بافت های تاریخی)
- قانون حمایت از مرمت و احیای بافت های تاریخی - فرهنگی (مصوب ۱۳۹۸/۴/۲ مجلس شورای اسلامی)

همچنین قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۶-۱۴۰۰) به صورت تفصیلی به عنوان اصلی ترین قانون اثرگذار مورد بررسی ویژه در بخش اسناد ملی قرار گرفته است.



۱-۵- بررسی قوانین محیط‌زیستی

از آنجا که چالش‌های زیست‌محیطی شهر رشت از مهم‌ترین چالش‌ها به حساب می‌آید به صورت ویژه به قوانین و مقررات این حیطة توجه شده است. این قوانین و مقررات و مصوبات عبارت‌اند از:

قوانین، مقررات و مصوبات محیط‌زیستی

- اصل پنجاهم قانون اساسی
- قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست
- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا
- قانون مدیریت پسماندها

شکل ۳- قوانین، مقررات و مصوبات محیط‌زیستی

۱-۵-۱- اصل پنجاهم قانون اساسی

جمهوری اسلامی، حفاظت محیط‌زیست که نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می‌گردد. از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط‌زیست یا تخریب غیرقابل جبران آن ملازمه پیدا کند ممنوع است.

۱-۵-۲- قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست (مصوبه ۳/۲۸ / ۱۳۵۳ و اصلاحیه ۸/۲۴ / ۱۳۷۱)

مفاد این قانون به شرح زیر است:

۱ - حفاظت و بهبود و بهسازی محیط‌زیست و پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی که موجب برهم خوردن تعادل و تناسب محیط‌زیست می‌شود، همچنین کلیه امور مربوط به جانوران وحشی و آبریان آب‌های داخلی از وظائف سازمان حفاظت محیط‌زیست است.

سازمان حفاظت محیط‌زیست که در این قانون سازمان نامیده می‌شود وابسته به ریاست جمهوری و دارای شخصیت حقوقی و استقلال مالی است و زیر نظر شورای عالی حفاظت محیط‌زیست انجام وظیفه می‌کند.

ماده ۲ - ریاست شورای عالی حفاظت محیط‌زیست با رئیس‌جمهور است و اعضای آن عبارت‌اند از: وزیر کشاورزی، کشور، صنایع، مسکن و شهرسازی، جهاد سازندگی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، رئیس سازمان برنامه‌بودجه رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست و چهار نفر از اشخاص یا مقامات ذیصلاح که بنا به پیشنهاد رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست و تصویب رئیس‌جمهور برای مدت سه سال منصوب می‌شوند.

ماده ۳ - شورای عالی حفاظت محیط‌زیست علاوه بر وظائف و اختیاراتی که در قانون شکار و صید برای شورای عالی شکاربانی و نظارت بر صید مقرر بوده دارای وظائف و اختیارات زیر است:

الف- تعیین مناطقی تحت عنوان پارک ملی- آثار طبیعی ملی - پناهگاه حیات‌وحش - منطقه حفاظت‌شده و تصویب حدود دقیق این مناطق با رعایت نکات زیر:



- ۱ - مفاد ماده ۲۷ قانون شکار و صید مصوب خردادماه ۱۳۴۶ همچنین قوانین و مقررات مربوط به سازمان جنگل‌ها و مراتع؛
 - ۲ - کسب موافقت وزیر جهاد کشاورزی و منابع طبیعی در مورد مناطقی که با اجازه یا توسط سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور در آن‌ها طرح جنگلداری یا مرتعداری به موقع عمل گذارده شده یا می‌شود؛
 - ۳ - کسب موافقت وزیر معادن و فلزات در مورد مناطقی که طرح‌های اکتشاف و بهره‌برداری از مواد معدنی طبق قانون مربوط اجرا می‌گردد؛
- صدور هرگونه پروانه اکتشاف و بهره‌برداری از مواد معدنی برای مناطقی که تحت عنوان پارک ملی- آثار طبیعی ملی- پناهگاه حیات وحش و منطقه حفاظت‌شده تعیین گردیده‌اند، موکول به موافقت شورای عالی حفاظت محیط‌زیست است.
- تبصره- تعریف مناطق و تعیین ضوابط و مقررات مربوط به مناطق مذکور در این بند به موجب آیین‌نامه اجرائی این قانون خواهد بود.
- ب- تعیین انواع و مدت اعتبار و بهای پروانه‌های موضوع ماده ۸ این قانون
 - ج- موافقت با اعطاء جایزه به اشخاص طبق آیین‌نامه اجرائی این قانون.
- ماده ۴ - هر نوع ممنوعیت و محدودیت و مقرراتی که برای مناطق مذکور در بند (الف) ماده ۳ این قانون برقرار می‌گردد نباید با حق مالکیت یا حق انتفاع اشخاصی که در داخل این مناطق قانوناً دارا هستند، مغایر باشد.
- ماده ۵ - رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست توسط رئیس‌جمهور انتخاب و سمت دبیر شورای عالی حفاظت محیط‌زیست را نیز بر عهده دارد.
- ماده ۶ - سازمان علاوه بر وظائف و اختیاراتی که در قانون شکار و صید برای سازمان شکاربانی و نظارت بر صید مقرر بوده دارای وظائف و اختیارات زیر است:
- الف- انجام دادن تحقیقات و بررسی‌های علمی و اقتصادی در زمینه حفاظت و بهبود و بهسازی محیط‌زیست و جلوگیری از آلودگی و برهم خوردن تعادل محیط‌زیست از جمله موارد ذیل:
 - ۱ - طرق حفظ تعادل اکولوژیک طبیعت (حفظ مناسبات محیط‌زیست)
 - ۲ - تغییراتی که تأسیسات و مستحذات مختلف در وضع فیزیکی و شیمیایی و بیولوژیک خاک، آب‌وهوا ایجاد می‌نمایند و این تغییرات سبب دگرگونی وضع طبیعی می‌گردند؛ مانند تغییر و تخریب مسیر رودخانه‌ها، تخریب جنگل‌ها و مراتع دگرگونی اکولوژی دریاها، به هم خوردن زهکشی طبیعی آب‌ها و دگرگونی و انهدام تالاب‌ها.
 - ۳ - استفاده از سموم کشاورزی یا مواد مصرفی زیان‌آور به محیط‌زیست.
 - ۴ - طرز جلوگیری از پخش و ایجاد صداهای زیان‌آور به محیط‌زیست.
 - ۵ - حفظ محیط‌زیست از نظر ظواهر طبیعت و طرق زیباسازی آن.
 - ب- پیشنهاد ضوابط به‌منظور مراقبت و جلوگیری از آلودگی آب‌وهوا، خاک و پخش فضولات اعم از زباله‌ها و مواد زائد کارخانجات و به‌طور کلی عواملی که مؤثر بر روی محیط می‌باشند.



- ج- هرگونه اقدام مقتضی به منظور بهبود و بهسازی محیطزیست در حدود قوانین مملکتی با حفظ حقوق اشخاص
- د- تنظیم و اجرای برنامه‌های آموزشی به منظور تنویر و هدایت افکار عمومی در زمینه حفظ و بهسازی محیطزیست.
- ه- ایجاد باغ‌های وحش و موزه تاریخ طبیعی.
- و- برقراری هرگونه محدودیت و ممنوعیت موقتی زمانی- مکانی- نوعی - طریقی و کمی شکار و صید و اعلام آن طبق مقررات ماده ۴ قانون شکار و صید.
- ز- همکاری با سازمان‌های مشابه خارجی و بین‌المللی به منظور حفظ محیطزیست در حدود تعهدات متقابل.
- ماده ۷ - هرگاه اجرای هر یک از طرح‌های عمرانی و یا بهره‌برداری از آن‌ها به تشخیص سازمان با قانون و مقررات مربوط به حفاظت محیطزیست مغایرت داشته باشد سازمان، مورد را به وزارتخانه یا مؤسسه مربوط اعلام خواهد نمود تا با همکاری سازمان‌های ذی‌ربط به منظور رفع مشکل در طرح مزبور تجدیدنظر به عمل آید.
- ماده ۸ - مبادرت به هرگونه شکار و صید و پرورش و تکثیر و نگهداری و خریدوفروش جانوران وحشی و اجزاء آن و استفاده و سیاحت از مناطق مذکور در بند (الف) ماده ۳ این قانون مستلزم تحصیل پروانه یا اجازه از سازمان است و در هر یک از موارد فوق که ضرورت ایجاب نماید سازمان می‌تواند با تصویب شورای عالی حفاظت محیطزیست اجازه یا پروانه رایگان صادر نماید.
- ماده ۹ - اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی محیطزیست را فراهم نماید ممنوع است. منظور از آلوده ساختن محیطزیست عبارت است از پخش یا آمیختن مواد خارجی به آب یا هوا یا خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی یا شیمیایی یا بیولوژیک آن را به طوری که زیان‌آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد تغییر دهد.
- تبصره- استعمال سموم به منظور مبارزه با آفات نباتی و جانوران و حشرات موذی با رعایت قوانین و مقررات وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مشمول این ماده نخواهد بود ولی در صورتی که استفاده از سموم برای مقاصد بالا مغایر با بهسازی محیطزیست باشد سازمان ضرورت تجدیدنظر در مقررات مربوط و جایگزینی مواد و طرق دیگری را برای دفع آفات توصیه خواهد نمود.
- ماده ۱۰ - مقررات جلوگیری از آلودگی یا تخریب محیطزیست و جلوگیری از پخش و ایجاد صداهای زیان‌آور به محیطزیست و همچنین ضوابط تعیین معیار و میزان آلودگی موضوع ماده ۹ این قانون و محدودیت و ممنوعیت‌های مربوط به حفظ و بهبود و بهسازی محیطزیست به‌موجب آیین‌نامه‌هایی خواهد بود که به تصویب کمیسیون‌های کشاورزی و منابع طبیعی و عمران روستایی و بهداری و دادگستری برسد.
- ماده ۱۱ - سازمان با توجه به مقررات و ضوابط مندرج در آیین‌نامه‌های مذکور در ماده ۱۰ کارخانجات و کارگاه‌هایی که موجبات آلودگی محیطزیست را فراهم می‌نمایند مشخص و مراتب را کتباً با ذکر دلایل برحسب مورد به صاحبان یا مسئولان آن‌ها اخطار می‌نماید که ظرف مدت معینی نسبت به رفع موجبات آلودگی مبادرت یا از کار و فعالیت خودداری کنند. در صورتی که در مهلت مقرر اقدام ننماید به دستور سازمان از کار و فعالیت آن‌ها ممانعت به عمل خواهد آمد.
- در صورتی که اشخاص ذینفع نسبت به اخطار یا دستور سازمان معترض باشند می‌توانند به دادگاه عمومی محل شکایت دادگاه فوراً و خارج از نوبت به موضوع رسیدگی می‌کند و در صورتی که اعتراض را وارد تشخیص دهد رأی به ابطال اخطار یا رفع ممانعت خواهد داد. رأی دادگاه قطعی است.



ماده ۱۲ - صاحبان یا مسئولان کارخانجات و کارگاه‌های موضوع ماده ۱۱ مکلف‌اند به محض ابلاغ دستور سازمان، کار یا فعالیت ممنوع شده را متوقف و تعطیل نمایند. ادامه کار یا فعالیت مزبور منوط به اجازه سازمان یا رأی دادگاه صلاحیت‌دار خواهد بود. در صورت تخلف به حبس از شصت و یک روز تا یک سال و یا پرداخت جزای نقدی از پنج هزار و یک ریال تا پنجاه هزار ریال یا به هر دو مجازات محکوم خواهند شد. * ۱۰

ماده ۱۳ - کسانی که از مقررات و ضوابط مذکور در آیین‌نامه‌های موضوع ماده ۱۰ تخلف نمایند برحسب مورد که در آیین‌نامه‌های مزبور تعیین خواهد شد به جزای نقدی از پانصد ریال تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهند شد.

ماده ۱۴ - در مورد جرائم مذکور در این قانون سازمان حسب مورد شاکی و یا مدعی خصوصی شناخته می‌شود.

ماده ۱۵ - مأمورین سازمان که از طرف سازمان مأمور کشف و تعقیب جرائم فوق‌الذکر می‌شوند در صورتی که وظایف ضابطین دادگستری را در کلاس مخصوص زیر نظر دادستان عمومی تعلیم گرفته باشند از لحاظ اجرای این قانون و قانون شکار و صید در ردیف ضابطین دادگستری محسوب می‌شوند.

ماده ۱۶ - کلیه عرصه و اعیان املاک متعلق به دولت واقع در محدوده مناطق مذکور در بند (الف) ماده ۳ همچنین کلیه تالاب‌های متعلق به دولت در اختیار سازمان قرار خواهد داشت و سازمان در بهره‌برداری از تالاب‌ها (به‌استثنای مرداب انزلی) و املاک مذکور قائم‌مقام قانونی مؤسسات یا سازمان‌های مربوط است ولی حق واگذاری عین آن‌ها را ندارد.

تبصره ۱ - در صورتی که استفاده از منابع مذکور مستلزم قطع درخت باشد سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور طبق طرح سازمان رأساً عمل خواهد نمود.

تبصره ۲ - نحوه واگذاری منافع املاک مذکور در این ماده در آیین‌نامه اجرائی این قانون تعیین خواهد شد.

ماده ۱۷ - در صورتی که عرصه و اعیان املاک واقع در محدوده مناطق مذکور در بند (الف) ماده ۳ این قانون مورد نیاز باشد سازمان می‌تواند طبق مقررات قانون خرید اراضی و ابنیه و تأسیسات برای حفظ آثار تاریخی و باستانی مصوب آذرماه ۱۳۴۷ خریداری و تصرف نماید.

ماده ۱۸ - سازمان دارای گارد خواهد بود با لباس متحدالشکل و تجهیزات لازم.

ماده ۱۹ - مناطقی از کشور که مقررات مواد ۱۳، ۱۲، ۱۱ این قانون در آن‌ها اجرا خواهد شد از طرف سازمان با رعایت شرایط و ضوابطی که در آیین‌نامه اجرائی این قانون مقرر می‌گردد تعیین و پس از تصویب شورای عالی اعلام می‌شود.

ماده ۲۰ - سازمان می‌تواند با تصویب شورای عالی حفاظت محیط‌زیست قسمتی از وظائف و اختیارات خود را نسبت به اجرای مواد ۱۳، ۱۲، ۱۱ این قانون در محدوده شهرها و هر یک از مناطق کشور ضمن تعیین حدود برحسب مورد به شهرداری‌های مربوط یا هر سازمان دولتی ذی‌ربط محول نماید، در این صورت شهرداری‌ها و سازمان‌های مذکور مسئول اجرای آن خواهند بود.

ماده ۲۱ - آیین‌نامه اجرائی این قانون به‌استثنای آیین‌نامه‌های مذکور در ماده ۱۰ پس از تأیید شورای عالی حفاظت محیط‌زیست به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد.



۱-۵-۳- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۴/۰۲/۰۳)

فصل اول- کلیات

ماده ۱ - جهت تحقق اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به منظور پاک‌سازی و حفاظت هوا از آلودگی‌ها کلیه دستگاه‌ها و مؤسسات و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی موظف‌اند مقررات و سیاست‌های مقرر در این قانون را رعایت نمایند.

ماده ۲ - اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی هوا را فراهم نماید ممنوع است. منظور از آلودگی هوا عبارت است از وجود و پخش یک یا چند آلوده‌کننده اعم از جامد، مایع، گاز، تشعشع پرتوزا و غیر پرتوزا در هوای آزاد به مقدار و مدتی که کیفیت آن را به طوری که زیان‌آور برای انسان و یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد تغییر دهد.

ماده ۳ - منابع آلوده‌کننده هوا که تحت مقررات این قانون قرار دارند به سه دسته زیر طبقه‌بندی می‌شوند:

الف- وسایل نقلیه موتوری؛

ب- کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌ها؛

ج- منابع تجاری و خانگی و منابع متفرقه.

فصل دوم- وسایل نقلیه موتوری

ماده ۴ - استفاده از وسایل نقلیه موتوری که بیش از حد مجاز مقرر دود و آلوده‌کننده‌های دیگر وارد هوای آزاد نمایند ممنوع است حد مجاز خروجی وسایل نقلیه موتوری توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری وزارت صنایع تعیین و به تصویب شورای عالی حفاظت محیط‌زیست می‌رسد.

ماده ۵ - هر وسیله نقلیه موتوری که بکار گرفته می‌شود باید دارای گواهینامه مخصوص مبنی بر رعایت حد مجاز خروجی آلوده‌کننده‌های هوا باشد. دارندگان وسایل نقلیه موتوری مکلف‌اند همه‌ساله وسایل نقلیه خود را در مراکز مورد تأکید سازمان حفاظت محیط‌زیست که توسط شهرداری‌ها ایجاد می‌گردد تحت آزمایش و معاینه قرار داده و گواهینامه مبنی بر رعایت حد مجاز آلودگی را دریافت نمایند. در غیر این صورت از تردد وسایل نقلیه فاقد گواهینامه مذکور به تدریجی که در آیین‌نامه اجرائی این قانون تعیین می‌شود جلوگیری خواهد شد.

تبصره ۱ - هزینه انجام آزمایش و معاینه وسایل نقلیه موتوری از دارندگان وسایل نقلیه مذکور طبق تعرفه‌ای که توسط وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد اخذ خواهد شد.

تبصره ۲ - تاریخ شروع اجرای این ماده و تبصره‌های آن حداکثر یک سال پس از تصویب این قانون تعیین می‌شود و سازمان حفاظت محیط‌زیست و شهرداری و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط موظف‌اند ظرف مدت مذکور امکانات لازم جهت اجرای این ماده را فراهم کنند.

ماده ۶ - شهرداری‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط موظف‌اند نحوه تردد وسایل نقلیه موتوری و سیستم حمل‌ونقل شهری را به صورتی طراحی و سامان دهند که ضمن کاهش آلودگی هوا جوابگوی سفرهای روزانه شهری باشد.



تبصره - آیین‌نامه اجرائی این ماده که دربرگیرنده ساعات و محدوده مجاز تردد شهری، پیش‌بینی استفاده مطلوب و بیشتر از وسایل نقلیه عمومی و امثال آن است توسط وزارت کشور (شهرداری‌ها) و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان حفاظت محیط‌زیست و در صورت لزوم با همکاری سازمان‌های ذی‌ربط تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

ماده ۷ - در مواقع اضطراری که به علت کیفیت خاص جوی، آلودگی هوای شهرها به حدی برسد که به تشخیص وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی سلامت انسان و محیط‌زیست را شدیداً به مخاطره بی‌اندازد، سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری وزارت کشور (شهرداری‌ها و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) ممنوعیت‌ها یا محدودیت‌های موقت زمانی، مکانی و نوعی را برای منابع آلوده‌کننده برقرار نموده و بلافاصله مراتب را از طریق رسانه‌های همگانی به اطلاع عموم خواهد رسانید.

با برطرف شدن وضعیت اضطراری و کاهش آلودگی هوا، سازمان نسبت به رفع ممنوعیت و محدودیت برقرارشده اقدام و مراتب را به نحو مقتضی به اطلاع عموم خواهد رسانید.

ماده ۸ - ساخت و تولید و ورود وسایل نقلیه موتوری و همچنین موتور و سایر قطعات مرتبط با احتراق وسایل نقلیه از قبیل کاربراتور و فیلتر مستلزم رعایت استانداردهای حفاظت محیط‌زیست می‌باشند.

ماده ۹ - وزارت صنایع موظف است سیاست‌ها و برنامه‌های تولیدی واحدها و شرکت‌های تابعه تولید وسایل نقلیه موتوری خود را به نحوی تنظیم نماید که اولاً تولید وسایل نقلیه با موتورها و قطعات غیراستاندارد صورت نپذیرد ثانیاً در برنامه‌ریزی ساخت خودرو برنامه تولید وسایل نقلیه و حمل‌ونقل عمومی را در اولویت قرار دهد ثالثاً طراحی و ساخت اتومبیل‌ها به نحوی صورت گیرد که حتی‌المقدور امکان استفاده از گاز هم وجود داشته باشد.

ماده ۱۰ - شماره‌گذاری هر نوع وسیله نقلیه موتوری مستلزم رعایت استانداردهای موضوع ماده ۸ این قانون است.

ماده ۱۱ - استانداردهای موضوع مواد ۸ و ۹ این قانون توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری وزارت صنایع، وزارت نفت و مؤسسات تحقیقاتی ذیصلاح تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

فصل سوم - کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌ها

ماده ۱۲ - احداث کارخانجات و کارگاه‌های جدید و توسعه و تغییر محل و یا خط تولید کارخانجات و کارگاه‌های موجود مستلزم رعایت ضوابط و معیارهای سازمان حفاظت محیط‌زیست است.

ماده ۱۳ - وزارتخانه‌های صنایع، معادن و فلزات، کشاورزی و جهاد سازندگی هنگام صدور جواز تأسیس رونوشتی از جواز تأسیس مربوط را به سازمان حفاظت محیط‌زیست ارسال خواهند نمود. دارندگان جواز تأسیس مذکور مکلف‌اند محل استقرار واحدهای صنعتی و یا تولیدی خود را طبق ضوابط استقرار موضوع ماده ۱۲ این قانون تعیین نمایند. صدور پروانه بهره‌برداری موکول به تأکید محل استقرار با رعایت ضوابط موضوع ماده ۱۲ فوق بر اساس اعلام سازمان حفاظت محیط‌زیست است.

تبصره ۱ - احداث نیروگاه‌ها، پالایشگاه‌ها، کارخانجات پتروشیمی، کارخانجات صنایع نظامی، فرودگاه‌ها و ترمینال‌های بارگیری موکول به رعایت ضوابط و معیارهای سازمان حفاظت محیط‌زیست از لحاظ محل استقرار است.



تبصره ۲ - ضوابط و معیارهای موضوع مواد ۱۲ و ۱۳ توسط سازمان با مشارکت وزارتخانه‌های مذکور در این ماده تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

تبصره ۳ - سازمان حفاظت محیط‌زیست موظف است ضوابط و معیارهای زیست‌محیطی لازم را از طریق وزارتخانه‌های ذی‌ربط به دارندگان جواز تأسیس اعلان نماید.

ماده ۱۴ - فعالیت کارخانجات و کارگاه‌های جدیدی که ضوابط و معیارهای موضوع ماده ۱۲ را رعایت ننمایند و همچنین فعالیت و بهره‌برداری از کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌هایی که بیش‌ازحد مجاز موجبات آلودگی هوا را فراهم آورند ممنوع است.

ماده ۱۵ - سازمان حفاظت محیط‌زیست کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌هایی که آلودگی آن‌ها بیش‌ازحد مجاز استانداردهای محیط‌زیست باشد را مشخص نموده و مراتب را با تعیین نوع و میزان آلودگی به صاحبان و یا مسئولان کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌ها ابلاغ خواهد کرد تا در مهلت معینی که توسط سازمان با همکاری و مشارکت دستگاه‌های ذی‌ربط تعیین می‌شود نسبت به رفع آلودگی یا تعطیل کار و فعالیت خود تا رفع آلودگی اقدام نمایند.

تبصره ۱ - در صورتی که صاحب یا مسئول کارخانه و کارگاهی که موجبات آلودگی هوا را فراهم می‌نماید با دلایل قابل قبول سازمان اثبات نماید که ظرف مهلت تعیین شده رفع آلودگی عملی نیست سازمان می‌تواند برای یک‌بار مهلت اضافی مناسب در مورد این‌گونه کارخانه‌ها و کارگاه‌ها قائل شود.

تبصره ۲ - سازمان حفاظت محیط‌زیست موظف است استانداردهای هوای پاک و استانداردهای آلوده‌کننده‌های حاصل از کارخانجات و کارگاه‌ها که به هر طریق وارد هوای آزاد می‌گردند را برای هر منطقه و با توجه به کیفیت هوا و مناسبات زیست‌محیطی آن مناطق تهیه نموده و در اختیار متقاضیان و صاحبان کارخانجات و کارگاه‌ها قرار دهد.

حد مجاز (استانداردهای محیط‌زیست) این ماده توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۶ - در صورتی که صاحبان و مسئولان کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌های آلوده‌کننده ظرف مهلت تعیین شده مبادرت به رفع آلودگی یا ممانعت از کار و فعالیت کارخانه و کارگاه مربوط نمایند، در پایان مهلت مقرر به درخواست سازمان حفاظت محیط‌زیست و دستور مرجع قضائی ذی‌ربط محل که بلافاصله توسط مأمورین انتظامی به مورد اجرا گذاشته می‌شود از کار و فعالیت کارخانجات و کارگاه‌های آلوده‌کننده جلوگیری به عمل خواهد آمد.

ادامه کار یا فعالیت کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌های مزبور منوط به صدور اجازه سازمان حفاظت محیط‌زیست و یا رأی دادگاه صلاحیت‌دار خواهد بود.

تبصره - در صورتی که صاحبان و مسئولان کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌های آلوده‌کننده پس از ابلاغ سازمان حفاظت محیط‌زیست از فعالیت و ادامه کار کارخانجات و کارگاه‌های مربوطه ممانعت به عمل نیاورده و یا پس از تعطیل کارخانجات و کارگاه‌های مذکور رأساً و بدون کسب اجازه از سازمان یا بدون صدور رأی دادگاه صالحه، مبادرت به بازگشائی و ادامه فعالیت آن‌ها بنمایند برحسب مورد مجازات مقرر در این قانون و سایر مقررات مربوط به عدم رعایت دستورات مراجع قانونی و قضائی محکوم خواهند شد و چنانچه مدیران و مسئولان مذکور اداره و تصدی کارخانجات و کارگاه‌های دولتی یا وابسته به دولت را بر



عهده داشته باشند موضوع در هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری وزارتخانه یا دستگاه متبوع مدیر یا مسئول نیز مطرح و حکم مقتضی صادر خواهد گردید.

ماده ۱۷ - در مواقع اضطراری و یا شرایط جوی نامناسب، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌تواند کارخانجات و کارگاه‌های را که فعالیت آن‌ها خطرات فوری در برداشته باشد با اخطار سریع خواستار توقف فعالیت آن‌ها گردد و در صورت استنکاف به حکم رئیس دادگاه محل تا رفع موجبات خطر تعطیل نماید.

ماده ۱۸ - در مواردی که کاهش یا از بین بردن آلودگی ناشی از فعالیت کارخانجات و یا کارگاه‌ها از طریق دیگر به جز انتقال یک یا برخی از آن‌ها به نقاط مناسب امکان‌پذیر نبوده و یا فعالیت کارخانجات و کارگاه‌های مذکور در مناطق مسکونی سلامت ساکنان آن مناطق را به خطر بیندازد سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری وزارتخانه‌ها و دیگر دستگاه‌های دولتی ذی‌ربط طرح انتقال کارخانجات و کارگاه‌های مذکور را به نقاط مناسب (ترجیحاً شهرک‌ها و قطب‌های صنعتی) تهیه و به هیئت‌وزیران ارائه می‌نماید. دولت در صورت صلاحدید و موافقت برحسب مورد اقدام خواهد نمود.

ماده ۱۹ - قطب‌ها و شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی و نیروگاه‌ها و واحدهای تولیدی مکلف‌اند حداقل ۱۰ درصد از فضای شهرک‌ها و یا مجموعه فضای تخصیص داده‌شده جهت احداث واحدهای تولیدی و خدماتی را به ایجاد فضای سبز و مشجر و کشت درختان مناسب منطقه اختصاص دهند.

بهره‌برداری از واحدهای صنعتی و تولیدی مذکور منوط به رعایت این ماده و ایجاد فضای سبز مناسب است. وزارتخانه‌های صنعتی موظف به نظارت بر حسن اجرای این ماده می‌باشند.

ماده ۲۰ - کارخانجات و کارگاه‌ها و نیروگاه‌ها و کوره‌های آجرپزی و آهک‌پزی موظف به استفاده از سوخت و سیستم‌های احتراقی مناسب قابل دسترسی به‌نحوی که موجبات کاهش آلودگی هوا را فراهم نمایند هستند.

تبصره - وزارت نفت موظف است در برنامه‌ریزی گازرسانی و سوخت‌رسانی خود تأمین سوخت مناطق صنعتی و مراکز استقرار کارخانجات و کارگاه‌ها و کوره‌های آجرپزی مجاور شهرهای بزرگ را در اولویت قرار دهد.

ماده ۲۱ - آیین‌نامه اجرائی این فصل و همچنین ضوابط مربوط به محدودیت استقرار صنایع در مجاورت شهرها توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست با مشارکت وزارتخانه‌های ذی‌ربط تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

فصل چهارم - منابع تجاری، خانگی و منابع متفرقه

ماده ۲۲ - پخش و انتشار هر نوع ماده آلوده‌کننده هوا بیش‌ازحد مجاز از منابع تجاری، خانگی و متفرقه در هوای آزاد ممنوع است. منابع تجاری، خانگی و متفرقه از جهت نوع و میزان آلودگی توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست مشخص و طبقه‌بندی شده و حد مجاز موضوع این ماده توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

ماده ۲۳ - کلیه منابع آلوده‌کننده از قبیل حمام‌ها، نانوبی‌ها، هتل‌ها و رستوران‌ها و غیره مکلف‌اند ضمن اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از انتشار دود و دوده و سایر موارد آلوده‌کننده در هوای آزاد، از سوخت مناسب ترجیحاً گاز شهری که موجب کاهش آلودگی هوا می‌شود استفاده نمایند. وزارت نفت موظف است در برنامه سوخت‌رسانی شهرهای بزرگ، تأمین سوخت مناسب و گازرسانی منابع تجاری و واحدهای خدمات عمومی را در اولویت قرار دهد.



ماده ۲۴ - سوزاندن و انباشتن زباله‌های شهری و خانگی و هرگونه نخاله در معابر عمومی و فضای باز ممنوع است.

ماده ۲۵ - وزارتین مسکن و شهرسازی و کشور موظفاند هنگام تهیه طرح‌های هادی و جامع و بهسازی شهرها به نحوی برنامه‌ریزی نمایند که فصل جداگانه‌ای از مطالعات طرح را به بررسی مسائل زیست‌محیطی اختصاص دهند و به‌گونه‌ای که طراحی شهرها و شهرک‌ها و مجتمع‌های مسکونی از نظر فضای سبز و باز، همجواری کاربری‌ها، شبکه معابر، حمل‌ونقل، ضوابط تراکم ساختمانی و غیره با معیارهای زیست‌محیطی مورد تأیید سازمان متناسب باشد.

تبصره - نقشه‌های شهرها، شهرک‌های مسکونی، قطب‌ها و شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی، اداری، کشاورزی و غیره موکول به رعایت ضوابط و مقررات حفاظت محیط‌زیست است.

ماده ۲۶ - آیین‌نامه اجرائی موضوع ماده ۲۵ این قانون مشترکاً توسط وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

ماده ۲۷ - ایجاد هرگونه آلودگی صوتی بیش‌ازحد مجاز ممنوع است. آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی صوتی توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

فصل پنجم - مجازات

ماده ۲۸ - افرادی که با وسایل نقلیه موتوری آلوده‌کننده غیرمجاز تردد می‌نمایند و همچنین کسانی که محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های موضوع ماده ۷ این قانون را رعایت ننمایند به‌حکم دادگاه صالح به جزای نقدی از پنج هزار ریال تا یکصد هزار ریال بنا بر تعداد سیلندر، حجم موتور میزان آلودگی و دفعات تکرار جرم محکوم خواهند شد ضمناً از تردد وسایل نقلیه آلوده‌کننده مذکور تا رفع موجبات آلودگی جلوگیری به عمل خواهد آمد.

ماده ۲۹ - صاحبان و مسئولین کارخانجات و کارگاه‌های آلوده‌کننده که برخلاف مواد ۱۶، ۱۴ و ۱۷ این قانون عمل نمایند برای بار اول به جزای نقدی از پانصد هزار ریال تا یک‌میلیون ریال و در صورت تکرار به حبس تعزیری از دو ماه تا شش ماه و جزای نقدی از هفتصد هزار ریال تا دو میلیون ریال محکوم می‌شوند.

تبصره ۱ - صاحبان و مسئولان این‌گونه کارخانجات و کارگاه‌های آلوده‌کننده علاوه بر محکومیت مذکور مکلف به پرداخت ضرر و زیان وارده به محیط‌زیست و اشخاص حقیقی و حقوقی به‌حکم دادگاه صالحه می‌باشند.

تبصره ۲ - در مورد جرائم مقرر در این قانون علاوه بر اشخاص حقیقی و حقوقی سازمان حفاظت محیط‌زیست برحسب مورد شاکی یا مدعی خصوصی در زمینه خسارات وارده به محیط‌زیست است.

ماده ۳۰ - کسانی که از انجام بازرسی مأموران سازمان حفاظت محیط‌زیست برای نمونه‌برداری و تعیین میزان آلودگی ناشی از فعالیت کارخانجات و کارگاه‌ها منابع تجاری بهداشتی و خدمات و اماکن عمومی ممانعت به عمل آورده و یا اسناد و مدارک و اطلاعات موردنیاز سازمان را در اختیار ایشان نگذارند و یا اسناد و مدارک و اطلاعات خلاف واقع ارائه نمایند برحسب مورد و اهمیت موضوع به جزای نقدی از پانصد هزار ریال تا پنج میلیون ریال و در صورت تکرار به حبس تعزیری از یک ماه تا سه ماه و جزای نقدی مذکور محکوم خواهند شد.



تبصره - در صورتی که مأموران سازمان حفاظت محیط‌زیست در جرائم موضوع این ماده همکاری یا مشارکت داشته یا گزارش خلاف واقع ارائه نمایند علاوه بر محکومیت در هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری به حداکثر مجازات مقرر در این ماده محکوم خواهند شد.

ماده ۳۱ - صاحبان و مسئولان منابع تجاری و اماکن عمومی که برخلاف ماده ۲۴ این قانون موجبات آلودگی هوا را فراهم نمایند پس از هر بار اخطار و پایان مهلت مقرر به جزای نقدی از یکصد هزار ریال تا پانصد هزار ریال و در صورت تکرار از سیصد هزار ریال تا دو میلیون ریال جزای نقدی محکوم خواهند شد.

ماده ۳۲ - مسئولین آلودگی حاصل از منابع متفرقه و منابع خانگی و همچنین عاملین آلودگی صوتی به جزای نقدی از سی هزار ریال تا سیصد هزار ریال و در صورت تکرار از یکصد هزار ریال تا یک میلیون ریال محکوم خواهند شد.

فصل ششم - مقررات مختلف

ماده ۳۳ - سازمان صداوسیما جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست، برنامه‌های مناسب جهت تنویر افکار عمومی، آموزش و قوانین و مقررات و مسائل حفاظت محیط‌زیست را تنظیم و به مورد اجرا بگذارد.

ماده ۳۴ - درآمدهای حاصل از اجرای این قانون پس از وصول بلافاصله به حساب خزانه واریز گردیده و معادل پنجاه درصد (۵۰٪) وجوه واریزی در هر سال و حداکثر تا سقف یک میلیارد ریال جهت اجرای این قانون به صورت ردیف جداگانه در لایحه بودجه هر سال منظور و در اختیار سازمان حفاظت محیط‌زیست و معادل بیست درصد (۲۰٪) تا سقف چهارصد میلیون ریال در اختیار نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد.

ماده ۳۵ - آیین‌نامه‌های اجرائی این قانون علاوه بر مواردی که در هر یک از مواد قانون نسبت به آن تعیین تکلیف شده است حداکثر ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست و برحسب مورد با مشارکت یا همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران خواهد رسید.

ماده ۳۶ - از تاریخ ابلاغ این قانون کلیه قوانین و مقررات مغایر با آن در زمینه جلوگیری از آلودگی هوا لغو می‌گردد.
قانون فوق مشتمل بر سی‌وشش ماده و چهارده تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ سوم اردیبهشت‌ماه یک هزار و سیصد و هفتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳/۰۲/۱۳۷۴ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

۱-۵-۴- قانون مدیریت پسماندها (مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰)

ماده ۱ - جهت تحقق اصل پنجاهم (۵۰) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به منظور حفظ محیط‌زیست کشور از آثار زیان‌بار پسماندها و مدیریت بهینه آن‌ها، کلیه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و مؤسسات و نهادهای دولتی و نهادهای عمومی غیردولتی که شمول قانون بر آن‌ها مستلزم ذکر نام است و کلیه شرکت‌ها و مؤسسات و اشخاص حقیقی و حقوقی موظفانند مقررات و سیاست‌های مقرر در این قانون را رعایت نمایند.

ماده ۲ - عبارات و اصطلاحاتی که در این قانون به کاررفته است دارای معانی زیر است:

الف- سازمان: سازمان حفاظت محیط‌زیست.



ب- پسماند: به مواد جامد، مایع و گاز (غیر از فاضلاب) گفته می‌شود که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم حاصل از فعالیت انسان بوده و از نظر تولیدکننده زائد تلقی می‌شود. پسماندها به پنج گروه تقسیم می‌شوند:

۱ - پسماندهای عادی: به کلیه پسماندهایی گفته می‌شود که به‌صورت معمول از فعالیت‌های روزمره انسان‌ها در شهرها، روستاها و خارج از آن‌ها تولید می‌شود از قبیل زباله‌های خانگی و نخاله‌های ساختمانی.

۲ - پسماندهای پزشکی (بیمارستانی): به کلیه پسماندهای عفونی و زیان‌آور ناشی از بیمارستان‌ها، مراکز بهداشتی، درمانی، آزمایشگاه‌های تشخیص طبی و سایر مراکز مشابه گفته می‌شود. سایر پسماندهای خطرناک بیمارستانی از شمول این تعریف خارج است.

۳ - پسماندهای ویژه: به کلیه پسماندهایی گفته می‌شود که به دلیل بالا بودن حداقل یکی از خواص خطرناک از قبیل سمیت، بیماری‌زایی، قابلیت انفجار یا اشتعال، خوردگی و مشابه آن به مراقبت ویژه نیاز داشته باشد و آن دسته از پسماندهای پزشکی و نیز بخشی از پسماندهای عادی، صنعتی، کشاورزی که نیاز به مدیریت خاص دارند جزء پسماندهای ویژه محسوب می‌شوند.

۴ - پسماندهای کشاورزی: به پسماندهای ناشی از فعالیت‌های تولیدی در بخش کشاورزی گفته می‌شود از قبیل فضولات، لاشه حیوانات (دام، طیور و آبزیان) محصولات کشاورزی فاسد یا غیرقابل مصرف.

۵ - پسماندهای صنعتی: به کلیه پسماندهای ناشی از فعالیت‌های صنعتی و معدنی و پسماندهای پالایشگاهی صنایع گاز، نفت و پتروشیمی و نیروگاهی و امثال آن گفته می‌شود از قبیل براده‌ها، سرریزها و لجن‌های صنعتی.

ج- مدیریت اجرایی پسماند: شخصیت حقیقی یا حقوقی است که مسئول برنامه‌ریزی، ساماندهی، مراقبت و عملیات اجرایی مربوط به تولید، جمع‌آوری، ذخیره‌سازی، جداسازی، حمل‌ونقل، بازیافت، پردازش و دفع پسماندها و همچنین آموزش و اطلاع‌رسانی در این زمینه است.

۱ - دفع: کلیه روش‌های از بین بردن یا کاهش خطرات ناشی از پسماندها از قبیل بازیافت، دفن بهداشتی، زباله‌سوزی.

۲ - پردازش: کلیه فرایندهای مکانیکی، شیمیایی، بیولوژیکی که منجر به تسهیل در عملیات دفع گردد.

د- منظور از آلودگی همان تعریف مقرر در ماده (۹) قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست- مصوب ۲۸/۳/۱۳۵۳ - است.

تبصره ۱ - پسماندهای پزشکی و نیز بخشی از پسماندهای عادی، صنعتی و کشاورزی که نیاز به مدیریت خاص دارند، جزو پسماندهای ویژه محسوب می‌شوند.

تبصره ۲ - فهرست پسماندهای ویژه از طرف سازمان، با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط تعیین و به تصویب شورای عالی حفاظت محیط‌زیست خواهد رسید.

تبصره ۳ - پسماندهای ویژه پرتوزا تابع قوانین و مقررات مربوط به خود می‌باشند.

تبصره ۴ - لجن‌های حاصل از تصفیه فاضلاب‌های شهری و تخلیه چاه‌های جذبی فاضلاب خانگی در صورتی که خشک یا کم‌رطوبت باشند، در دسته پسماندهای عادی قرار خواهند گرفت.

ماده ۳ - مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف است با همکاری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سایر دستگاه‌ها حسب مورد، استاندارد کیفیت و بهداشت محصولات و مواد بازیافتی و استفاده‌های مجاز آن‌ها را تهیه نماید.



ماده ۴ - دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط موظف‌اند جهت باز یافت و دفع پسماندها تدابیر لازم را به ترتیبی که در آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون مشخص خواهد شد، اتخاذ نمایند. آیین‌نامه اجرایی مذکور می‌بایستی دربرگیرنده موارد زیر نیز باشد:

۱ - مقررات تنظیم‌شده موجب گردد تا تولید و مصرف، پسماند کمتری ایجاد نماید.

۲ - تسهیلات لازم برای تولید و مصرف کالاهایی که باز یافت آن‌ها سهل‌تر است، فراهم شود و تولید و واردات محصولاتی که دفع و باز یافت پسماند آن‌ها مشکل‌تر است، محدود شود.

۳ - تدابیری اتخاذ شود که استفاده از مواد اولیه بازیافتی در تولید گسترش یابد.

۴ - مسئولیت تأمین و پرداخت بخشی از هزینه‌های باز یافت بر عهده تولیدکنندگان محصولات قرار گیرد.

ماده ۵ - مدیریت‌های اجرایی پسماندها موظف‌اند بر اساس معیارها و ضوابط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی ترتیبی اتخاذ نمایند تا سلامت، بهداشت و ایمنی عوامل اجرایی تحت نظارت آن‌ها تأمین و تضمین شود.

ماده ۶ - سازمان صداوسیما جمهوری اسلامی ایران و سایر رسانه‌هایی که نقش اطلاع‌رسانی دارند و همچنین دستگاه‌های آموزشی و فرهنگی موظف‌اند جهت اطلاع‌رسانی و آموزش، جداسازی صحیح، جمع‌آوری و باز یافت پسماندها اقدام و با سازمان‌ها و مسئولین مربوط همکاری نمایند.

تبصره - وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی، صنایع و معادن، کشور و بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به‌منظور کاهش پسماندهای کشاورزی، موظف‌اند نسبت به اطلاع‌رسانی و آموزش روستائیان و تولیدکنندگان اقدام لازم را به عمل آورند.

ماده ۷ - مدیریت اجرایی کلیه پسماندها غیر از صنعتی و ویژه در شهرها و روستاها و حریم آن‌ها به عهده شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و در خارج از حوزه و وظایف شهرداری‌ها و دهیاری‌ها به عهده بخشدارها است. مدیریت اجرایی پسماندهای صنعتی و ویژه به عهده تولیدکننده خواهد بود. در صورت تبدیل آن به پسماند عادی به عهده شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و بخشدارها خواهد بود.

تبصره - مدیریت‌های اجرایی می‌توانند تمام یا بخشی از عملیات مربوط به جمع‌آوری، جداسازی و دفع پسماندها را به اشخاص حقیقی و حقوقی واگذار نمایند.

ماده ۸ - مدیریت اجرایی می‌تواند هزینه‌های مدیریت پسماند را از تولیدکننده پسماند با تعرفه‌ای که طبق دستورالعمل وزارت کشور توسط شوراهای اسلامی برحسب نوع پسماند تعیین می‌شود، دریافت نموده و فقط صرف هزینه‌های مدیریت پسماند نماید.

ماده ۹ - وزارت کشور با هماهنگی سازمان موظف است برنامه‌ریزی و تدابیر لازم برای جداسازی پسماندهای عادی را به عمل آورده و برنامه زمان‌بندی آن را تدوین نماید. مدیریت‌های اجرایی مندرج در ماده (۷) این قانون موظف‌اند در چارچوب برنامه فوق و در مهلتی که در آیین‌نامه اجرایی این قانون پیش‌بینی می‌شود، کلیه پسماندهای عادی را به‌صورت تفکیک‌شده جمع‌آوری، باز یافت یا دفن نمایند.

ماده ۱۰ - وزارت کشور موظف است در اجرای وظایف مندرج در این قانون ظرف مدت شش ماه پس از تصویب این قانون نسبت به تهیه دستورالعمل تشکیلات و سامان‌دهی مدیریت اجرایی پسماندها در شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و بخشدارها اقدام نماید.



ماده ۱۱ - سازمان موظف است با همکاری وزارتخانه‌های بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (در مورد پسماندهای پزشکی)، صنایع و معادن، نیرو و نفت (در مورد پسماندهای صنعتی و معدنی)، جهاد کشاورزی (در مورد پسماندهای کشاورزی) ضوابط و روش‌های مربوط به مدیریت اجرایی پسماندها را تدوین و در شورای عالی حفاظت محیط‌زیست به تصویب برساند. وزارتخانه‌های مذکور مسئول نظارت بر اجرای ضوابط و روش‌های مصوب هستند.

ماده ۱۲ - محل‌های دفن پسماندها بر اساس ضوابط زیست‌محیطی توسط وزارت کشور با هماهنگی سازمان و وزارت جهاد کشاورزی تعیین خواهد شد.

تبصره ۱ - شورای عالی شهرسازی و معماری موظف است در طرح‌های ناحیه‌ای جامع، مناطق مناسبی را برای دفع پسماندها در نظر بگیرد.

تبصره ۲ - وزارت کشور موظف است اعتبارات، تسهیلات و امکانات لازم را جهت ایجاد و بهره‌برداری از محل‌های دفع پسماندها رأساً یا توسط بخش خصوصی فراهم نماید.

ماده ۱۳ - مخلوط کردن پسماندهای پزشکی با سایر پسماندها و تخلیه و پخش آن‌ها در محیط و یا فروش، استفاده و بازیافت این نوع پسماندها ممنوع است.

ماده ۱۴ - نقل و انتقال برون‌مرزی پسماندهای ویژه تابع مقررات کنوانسیون بازل و با نظارت مرجع ملی کنوانسیون خواهد بود. نقل و انتقال درون‌مرزی پسماندهای ویژه، تابع آیین‌نامه اجرایی مصوب هیئت‌وزیران خواهد بود.

ماده ۱۵ - تولیدکنندگان آن دسته از پسماندهایی که دارای یکی از ویژگی‌های پسماندهای ویژه نیز می‌باشند، موظف‌اند با بهینه‌سازی فرآیند و بازیابی پسماندهای خود را به حداقل برسانند و در مواردی که حدود مجاز در آیین‌نامه اجرایی این قانون پیش‌بینی شده است، در حد مجاز نگهدارند.

ماده ۱۶ - نگهداری، مخلوط کردن، جمع‌آوری، حمل و نقل، خرید و فروش، دفع، صدور و تخلیه پسماندها در محیط بر طبق مقررات این قانون و آیین‌نامه اجرایی آن خواهد بود. در غیر این صورت اشخاص متخلف به حکم مراجع قضایی به جزای نقدی در بار اول برای پسماندهای عادی از پانصد هزار (۵۰۰/۰۰) ریال تا یکصد میلیون (۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال و برای سایر پسماندها از دو میلیون (۲/۰۰۰/۰۰) ریال تا یکصد میلیون (۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال و در صورت تکرار، هر بار به دو برابر مجازات قبلی در این ماده محکوم می‌شوند. متخلفین از حکم ماده (۱۳) به جزای نقدی از دو میلیون (۲/۰۰۰/۰۰۰) ریال تا یکصد میلیون (۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال و در صورت تکرار به دو برابر حداکثر مجازات و در صورت تکرار مجدد هر بار به دو برابر مجازات بار قبل محکوم می‌شوند.

ماده ۱۷ - متخلفین از حکم ماده (۱۴) این قانون موظف‌اند پسماندهای مشمول کنوانسیون بازل را به کشور مبدأ اعاده و یا در صورت امکان معدوم کردن در داخل تحت نظارت و طبق نظر سازمان (مرجع ملی کنوانسیون مذکور در ایران) با هزینه خود به نحو مناسب دفع نمایند. در غیر این صورت به مجازات مقرر در ماده (۱۶) محکوم خواهند شد.

ماده ۱۸ - در شرایطی که آلودگی، خطر فوری برای محیط و انسان دارد، با اخطار سازمان و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، متخلفین و عاملین آلودگی موظف‌اند فوراً اقداماتی را که منجر به بروز آلودگی و تخریب محیط‌زیست می‌شود متوقف



نموده و بلافاصله مبادرت به رفع آلودگی و پاک‌سازی محیط نمایند. در صورت استنکاف، مرجع قضایی خارج از نوبت به موضوع رسیدگی و متخلفین و عاملین را علاوه بر پرداخت جریمه تعیین شده ملزم به رفع آلودگی و پاک‌سازی خواهد نمود.

ماده ۱۹ - در تمام جرائم ارتكابی مذکور، مرجع قضایی مرتکبین را علاوه بر پرداخت جریمه به نفع صندوق دولت، به پرداخت خسارت به اشخاص و یا جبران خسارت وارده بنا به درخواست دستگاه مسئول محکوم خواهد نمود.

ماده ۲۰ - خودروهای تخلیه کننده پسماند در اماکن غیرمجاز، علاوه بر مجازات مذکور، به یک تا ده هفته توقیف محکوم خواهند شد.

تبصره - در صورتی که محل تخلیه، معابر عمومی شهری و بین شهری باشد، به حداکثر میزان توقیف محکوم می‌شوند.

ماده ۲۱ - درآمد حاصل از جرائم این قانون به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز و همه‌ساله معادل وجوه واریزی از محل اعتبارات ردیف خاصی که در قوانین بودجه سنواتی پیش‌بینی می‌شود، در اختیار دستگاه‌هایی که در آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین خواهند شد، قرار خواهد گرفت تا صرف آموزش، فرهنگ‌سازی، اطلاع‌رسانی و رفع آلودگی ناشی از پسماندها، حفاظت از محیط‌زیست و تأمین امکانات لازم در جهت اجرای این قانون گردد.

ماده ۲۲ - آیین‌نامه اجرایی این قانون توسط سازمان با همکاری وزارت کشور و سایر دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط حداکثر ظرف مدت شش ماه تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد.

ماده ۲۳ - نظارت و مسئولیت حسن اجرای این قانون بر عهده سازمان است.

قانون فوق مشتمل بر بیست‌وسه ماده و نه تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیستم اردیبهشت‌ماه یک هزار و سیصد و هشتادوسه مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۳/۳/۰۹ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.



۱-۶ - جمع بندی قوانین ، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری در سطح شهر و فراشهر

بررسی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری در سطح شهر و فراشهر به تفکیک بخش های مختلف عبارت اند از:

جدول ۱- بررسی قوانین، ضوابط و مقررات ناظر بر توسعه شهری

تفصیل	قوانین
<ul style="list-style-type: none"> • قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ با آخرین اصلاحات و الحاقات • آئین نامه مالی شهرداری ها مصوب ۱۳۴۶/۴/۱۲ با اصلاحیه های بعدی • قوانین نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۷/۷/۹) با اصلاحات بعدی. • آئین نامه اجرایی تبصره ۲ ماده ۱۶ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۸/۴/۱). • آئین نامه اجرایی ماده ۳۱ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۲۲ و ۱۳۴۸/۸/۲۶). • آئین نامه ترتیب ممیزی و تشخیص و طرز وصول عوارض (موضوع تبصره یک ماده ۲ قانون نوسازی و عمران شهری) (مصوب ۱۳۴۸/۴/۱). • آئین نامه اجرایی ماده ۱۲ قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۴۹/۳/۳۰). • قانون راجع به منع توقیف اموال منقول و غیرمنقول متعلق به شهرداری ها (مصوب ۱۳۶۱/۲/۱۴). • تصویب نامه راجع به تصمیم گیری درمکرد ترک تشریفات مناقصه یا مزایده در معاملات عمده شهرداری ها (مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱). • تصویب نامه راجع به ماده (۲۰) مکرر الحاقی به قانون آیین نامه مالی شهرداری ها (۱۳۸۲/۴/۱). 	قوانین و مقررات مربوط به شهرداری
<ul style="list-style-type: none"> • لایحه قانونی اصلاح قسمتی از مقررات قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۵۸/۶/۱۳). • قانون استفساریه ماده (۲۶) قانون نوسازی و عمران شهری (مصوب ۱۳۷۹/۱/۱۶). 	قوانین و مقررات مربوط به نوسازی و عمران شهری
<ul style="list-style-type: none"> • قانون راجع به اراضی دولت و شهرداری ها و اوقاف و بانک ها (مصوب ۱۳۳۵/۶/۸). • قانون راجع به اصلاح قانون اراضی دولت و شهرداری ها و اوقاف و بانک ها (مصوب ۱۳۳۹/۹/۲۰). • لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه های عمومی، عمرانی و نظامی دولت (مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷). • لایحه قانونی خرید اراضی و املاک مورد احتیاج دولت و شهرداری ها (مصوب ۱۳۵۸/۹/۳). • قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها (مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۹). • قانون نحوه تقویم ابنیه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری ها (مصوب ۱۳۷۰/۷/۲۸). • قانون اصلاح تبصره (۱) ماده واحده تعیین وضعیت املاک واقع در طرح های دولتی و شهرداری ها مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۲ • تصویب نامه در خصوص تعیین بهای اراضی در شهرها (مصوب ۱۳۷۳) 	قوانین و مقررات مربوط به تملک
<ul style="list-style-type: none"> • آیین نامه مربوط به استفاده از اراضی احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها (مصوب ۱۳۵۵/۲/۲۲) • لایحه قانونی حمایت از پیش خریداران واحدهای مسکونی (۱۳۵۸/۱۰/۱۷). • قانون زمین شهری (مصوب ۱۳۶۶/۶/۲۲). • تصویب نامه راجع به تعاریف محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهرها مورد عمل در قانون زمین شهری (مصوب ۱۳۶۷/۱۲/۱۰). • قانون اصلاح قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶/۶/۲۲ مجلس شورای اسلامی (مصوب ۱۳۶۸/۸/۲۴). • آئین نامه اجرایی قانون زمین شهری (مصوب ۱۳۷۱/۳/۲۴ هیئت وزیران). • دستورالعمل ماده ۱۴ قانون زمین شهری موضوعات باغات و اراضی کشاورزی • قانون تشویق احداث و عرضه واحدهای مسکونی استیجاری (مصوب ۱۳۷۷/۳/۲۴). • آئین نامه شرایط متقاضیان اجاره واحدهای استیجاری (مصوب ۱۳۷۸/۷/۲۸). • قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی (مصوب ۱۳۸۱/۵/۶). • آئین نامه اجرائی قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی (مصوب ۱۳۸۳/۳/۶). 	قوانین و مقررات مربوط به زمین شهری - اراضی و مسکن
<ul style="list-style-type: none"> • لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها (مصوب ۱۳۵۹/۳/۳). • ضوابط اجرائی مربوط به چگونگی اجرای ماده ۱ لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها (مصوب ۱۳۵۹/۳/۱۱). • قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها (مصوب ۱۳۷۴/۳/۳۱). 	قوانین و مقررات مربوط به فضای سبز - محیط زیست و مدیریت پسماندها



تفصیل	قوانین
<ul style="list-style-type: none"> • آیین نامه اجرایی قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها (مصوب ۱۳۷۴/۱۰/۲۴ هیئت وزیران). • تصویب نامه راجع به انتقال دامداری ها و مرغداری ها به خارج از محدوده شهر (مصوب ۱۳۷۳/۶/۲۹). • قانون مدیریت پسماندها (مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰) و آئین نامه اجرایی قانون مدیریت پسماندها 	قوانین و مقررات مربوط به شهرسازی
<ul style="list-style-type: none"> • مصوبه شورای عالی اداری در خصوص هماهنگ نمودن صدور پروانه، گواهی عدم خلاف و گواهی پایان ساختمان در سطح شهرداری های کشور (مصوب ۱۳۷۱/۸/۱۹). • آئین نامه مربوط به بستر و حریم رودخانه ها، انهار، مسیل ها، مرداب ها، برکه های طبیعی و شبکه های آبرسانی، آبیاری و زهکشی (مصوب ۱۳۷۹/۸/۱۱). • آئین نامه پیش آمدگی های ساختمانی در گذرها (مصوب ۱۳۸۱). • آئین نامه اجرایی ماده (۳) قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان (مصوب ۱۳۸۳/۴/۱۷) • قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آن ها مصوب ۱۳۸۴/۱۰/۱۴ 	قوانین و مقررات مربوط به میادین و غرفه ها
<ul style="list-style-type: none"> • لایحه قانونی راجع به نحوه واگذاری اماکن و میادین و غرفه ها به منظور ایجاد تسهیل در تهیه و توزیع میوه و تره بار و فرآورده های کشاورزان (مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۵) • قانون اصلاح ماده واحده قانون نحوه واگذاری اماکن و میادین و غرفه ها به منظور ایجاد تسهیل در تهیه و توزیع میوه و تره بار و فرآورده های کشاورزی مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۵ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۱۳۷۲/۵/۲۰). • آئین نامه اجرایی قانون اصلاح ماده واحده قانون نحوه واگذاری اماکن و میادین و غرفه توزیع میوه مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۵ و ۱۳۷۴/۱/۱۱ 	قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل
<ul style="list-style-type: none"> • لایحه قانونی احداث ترمینال های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل های مسافربری بین شهری در داخل شهر تهران مصوب (۱۳۵۹/۲/۹) • لایحه قانونی راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران مصوب (۱۳۵۹/۳/۸) • آئین نامه اجرایی ماده (۶) قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل های مسافربری برون شهری در داخل شهر تهران مصوب (۱۳۸۱/۲/۲۹) • آئین نامه اجرایی تبصره ماده (۲) قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل های مسافربری برون شهری در داخل شهر تهران متر (۱۳۸۲/۸/۱۸). 	قانون اصلاح مواد از قانون برنامه سوم توسعه ... (تجمیع عوارض)
<ul style="list-style-type: none"> • آیین نامه شورای برنامه ریزی و توسعه استان و کارگروه های تخصصی مصوب ۱۳۷۲/۳/۲ هیئت وزیران 	قوانین و مقررات متفرقه
<ul style="list-style-type: none"> • مواد از قانون توسعه صنعت ایران گردی و جهانگردی (مصوب ۱۳۷۰/۷/۷) • مصوبه شورای عالی اداری مربوط به مبارزه با تکدی گری و جمع آوری، شناسایی و تعیین وضعیت افراد بی سرپرست، گمشده، متواری و در راه مانده (مصوب ۱۳۸۷/۲/۱۵) • مواد از آیین نامه ایجاد، اصلاح، تکمیل، درجه بندی و نرخ گذاری تأسیسات ایران گردی و جهانگردی و نظارت بر فعالیت آن ها مصوب ۱۳۶۸/۲/۱۳ و اصلاحات مصوب ۱۳۸۳/۷/۸ 	قانون اصلاح مواد از قانون برنامه سوم توسعه ... (تجمیع عوارض)

از جمله مهم ترین قوانین تعیین کننده وظایف و مأموریت های شهرداری ها و توسعه شهری که مفاد آن ها می تواند بر جهت گیری تهیه برنامه راهبردی - عملیاتی شهرداری مؤثر باشد، می توان به قانون هوای پاک، قانون ساماندهی، تولید و عرضه مسکن، قانون نوسازی و عمران شهری، قانون مدیریت پسماندها، قانون شهرداری، مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص ضوابط و مقررات ارتقاء کیفی سیما و منظر شهری و ضوابط ملی آمایش سرزمین اشاره نمود که در جدول زیر مهمترین نکات قابل احصاء از این قوانین برای برنامه راهبردی - عملیاتی شهرداری رشت ارائه شده است:



سند	گزاره اصلی	نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت
	<ul style="list-style-type: none"> ماده ۷- شهرداری‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط موظفند نحوه تردد وسایل نقلیه موتوری و سامانه(سیستم) حمل‌ونقل شهری را به‌صورتی طراحی و ساماندهی کنند که ضمن کاهش آلودگی هوا جوابگوی سفرهای روزانه شهری باشد. تبصره - آیین‌نامه اجرایی این ماده که در برگیرنده ساعات و محدوده مجاز تردد شهری، پیش‌بینی استفاده مطلوب و بیشتر از وسایل نقلیه عمومی است توسط وزارت کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد. ماده ۹- وزارت کشور موظف است با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای دویست‌هزار نفر جمعیت را ظرف مدت پنج سال از محل منابع درآمدی ماده(۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر نمودن سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بتزینی(هیبریدی) و خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند. تبصره - خودروهای برقی - بتزینی، موتورسیکلت و خودروهای الکتریکی تولید داخل از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌باشند. ماده ۱۰- وزارت کشور موظف است از محل درآمدهای عمومی شهرداری‌ها و بودجه عمومی خود در قانون بودجه (هریک به‌میزان پنجاه درصد)، ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری را به میزان سالانه پنج درصد(۵٪) با اولویت کلانشهرها و شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت افزایش دهد. تبصره ۳- واحدها و پروژه‌های بزرگ و متوسط درحال فعالیت یا جدید که برحسب قوانین و مقررات مشمول ارزیابی زیست‌محیطی می‌باشند، موظف به نصب و راه‌اندازی سامانه‌های پایش برخط لحظه‌ای (آنلاین) و ارسال اطلاعات روزآمد به مرکز پایش سازمان می‌باشند. صدور و تمدید پروانه‌های بهره‌برداری آنها، منوط به اجرای این تبصره است ماده ۲۰- انباشت پسماندهای بیمارستانی و صنعتی در معابر عمومی و فضای باز یا سوزاندن آنها و انباشتن پسماندهای خانگی و ساختمانی در معابر عمومی و فضای باز خارج از مکانهای تعیین‌شده توسط شهرداری‌ها و دهیاری‌ها یا سوزاندن آنها و همچنین سوزاندن بقایای گیاهی اراضی زراعی پس از برداشت محصول ممنوع بوده و متخلف حسب مورد به جزای نقدی درجه شش موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود. وزارت جهادکشاورزی مکلف است مفاد این ماده را به‌طریق مقتضی به اطلاع بهره‌برداران بخش کشاورزی، عشایری و منابع‌طبیعی برساند. تبصره ۱- تعاریف پسماندهای مندرج در این ماده مطابق قانون مدیریت پسماند مصوب ۲۰/۲/۱۳۸۳ است. تبصره ۲- دولت و شهرداری‌ها موظفند ظرف مدت سه‌سال پس از ابلاغ این قانون برای شهرهای مختلف زمینه‌های تبدیل این پسماندها به انرژی یا کود را با کمک بخش خصوصی فراهم کنند. تبصره ۳- در موارد استثنائی که آتش‌زدن نباتات یا بقایای گیاهی تنها راه دفع آفات و بیماری‌ها و آلودگی‌های گیاهی باشد، براساس شرایطی که توسط وزارت جهادکشاورزی و با تأیید سازمان تدوین و ابلاغ می‌شود، اقدام می‌گردد. ماده ۲۱- وزارت راه و شهرسازی موظف است هنگام تهیه طرحهای جامع و تفصیلی شهرها، شهرکها و شهرهای جدید و طرحهای هادی روستایی یا توسعه این مناطق، به‌نحوی برنامه‌ریزی کند که فصل جداگانه‌ای از مطالعات طرح به بررسی مسائل زیست‌محیطی اختصاص یابد و طراحی شهرها و شهرکها و مجتمع‌های مسکونی از نظر فضای سبز و فضای‌باز، همجواری کاربری‌ها و رعایت حریمهای قانونی، شبکه معابر و حمل‌ونقل، ضوابط تراکم ساختمانی، متناسب با شرایط اقلیمی، معیارهای زیست‌محیطی مورد تأیید سازمان و ضوابط، شرایط و استانداردهای پیوست سلامت مورد تأیید وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی باشد. ماده ۲۳- دولت مکلف است با رعایت اصل هفتاد و هفتم(۷۷) قانون اساسی به‌منظور ایجاد همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی جهت جلوگیری از ایجاد رخداد گرد و غبار و نیز کاهش خسارات و پیامدهای مخرب آن درسطح کشور و منطقه با هماهنگی و همکاری نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط و مشارکت کشورهای مؤثر و متأثر منطقه، اقدامات لازم را به‌عمل آورد. ماده ۲۶- وزارت راه و شهرسازی(سازمان هواشناسی کشور) با همکاری سازمان مکلف است، حداکثر ظرف مدت دوسال پس از ابلاغ این قانون، شبکه ملی هشدار و پیش‌آگاهی رخدادهای سیل، طوفان و گرد و غبار را تکمیل کند. ماده ۲۷- وزارتخانه‌های جهادکشاورزی(سازمان جنگلها، مراتع و آبخیزداری)، راه و شهرسازی و کشور از محل اعتبارات مندرج در ردیفهای بودجه‌ای و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از محل منابع مالی در اختیار اعم از عوارض و وجوه عمومی طی پنج‌سال که به تأیید سازمان می‌رسد، مکلفند حریم سبز بزرگراهها و کمربند سبز شهرها و روستاهای تحت تأثیر رخدادهای گرد و غبار را با روش آبیاری مدرن و با اولویت استفاده از پسابهای شهری و روستایی، ایجاد نمایند. تبصره ۲- وزارت کشور(سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) مکلف است حداقل بیست درصد(۲۰٪) از منابع در اختیار خود را به توسعه کمربند سبز موضوع این ماده اختصاص دهد و به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پرداخت نماید. 	<ul style="list-style-type: none"> حمل‌ونقل درون شهری دوستدار محیط زیست اعمال ضوابط و مقررات زیست محیطی در طرح های توسعه شهری، ساختمان سازی، شهرک سازی و غیره نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و گسترش آن مدیریت پسماندهای شهری با رویکرد کاهش و رفع آلودگی هوا توسعه فضای سبز و فضاهای باز درون و اطراف شهرها بویژه در حریم شریان های ارتباطی اصلی شهر ها ایجاد پایگاه جامع مدیریت محیط زیست شهری اتخاذ رویکرد مدیریت یکپارچه محیط زیست شهری والزام سازمان ها به همکاری در کاهش آلودگی هوا
قانون شهرداری	کل متن قانون و مواد آن	<ul style="list-style-type: none"> تامین پایدار خدمات شهری تامین محیط زیست مطلوب شهری تامین زیرساخت های سلامت برای شهروندان ایفای نقش سایر سازمان ها در اداره بهینه شهر و تامین خدمات عمومی اداره پایدار و کارآمد شهر و محیط پیرامون آن
قانون نوسازی و عمران شهری	کل متن قانون و مواد آن	<ul style="list-style-type: none"> تهیه برنامه جامع عمران شهری ممیزی املاک و اراضی شهری جلب مشارکت شرکت ها و موسسات خصوصی در عمران و آبادانی شهر
قانون مدیریت پسماند	<ul style="list-style-type: none"> ماده ۷ - مدیریت اجرایی کلیه پسماندها غیر از صنعتی و ویژه در شهرها و روستاهاو حریم آنها به عهده شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و در خارج از حوزه و وظایف شهرداری‌ها ودهیاری‌ها به عهده بخشداری‌ها است. مدیریت اجرایی پسماندهای صنعتی و ویژه به‌عهده تولیدکننده خواهد بود. درصورت تبدیل آن به پسماند عادی به عهده شهرداریها، دهیاریها و بخشداریها خواهد بود. تبصره - مدیریت‌های اجرایی می‌توانند تمام یا بخشی از عملیات مربوط به‌جمع‌آوری، جداسازی و دفع پسماندها را به اشخاص حقیقی و حقوقی واگذار نمایند. 	<ul style="list-style-type: none"> مدیریت پسماندهای شهری جلب مشارکت بخش خصوصی در مدیریت پسماندهای شهری
قانون ساماندهی، تولید و عرضه مسکن	کل متن قانون و مواد آن	<ul style="list-style-type: none"> تامین مسکن گروه های کم درآمد بازآفرینی بافت های فرسوده مقاوم سازی واحد های مسکونی تقویت و برجسته سازی عناصر تاریخی، ایرانی، اسلامی و نمادهای هویت ساز زمینه سازی توسعه مشارکت های اجتماعی در محیط های شهری توسعه دیپلماسی شهریبر مبنای اشتراکات فرهنگی و تاریخی
شورایعالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص ضوابط و مقررات ارتقاء	کل متن مصوبه	<ul style="list-style-type: none"> حفظ عناصر نمادین و هویتی شهر بهبود سیما و منظر شهری



نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	گزاره اصلی	سند
<ul style="list-style-type: none"> توسعه و ارتقای سرمایه اجتماعی و انسانی توسعه نظم و انضباط اجتماعی کارآمدسازی نظام اداری و مدیریتی متناسب با الزامات توسعه ارتقای نقش و جایگاه شهرها متناسب با قرارگیری در یکی از لایه های سه گانه(از جمله ارتقای نقش عملکردی، زیرساختی و پشتیبانی شهر) بازآفرینی بافت های فرسوده و نکارآمد شهری توسعه گردشگری شهری توسعه گردشگری سلامت و ایجاد زیرساخت ها و تدارکات وابسته به آن حفظ و ارتقای آثار و عناصر نمادین، تاریخی و هویتی با رویکرد توسعه گردشگری 	<p>● ماده ۴ - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مکلف است شرایط تحقق مواد (۲) و (۳) این تصویبنامه را درآیین‌نامه‌های اجرایی برنامه‌های توسعه و دستورالعمل‌های تنظیم بودجه‌های سالانه، لحاظ نماید.</p> <p>● ماده ۵ - دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند راهبردهای بخشی آمایش سرزمین در بخش‌های</p> <p>● ذی‌ربط را بررسی و پیشنهادات خود را برای اصلاح و تکمیل آنها باتوجه به جهت‌گیریهای موضوع ماده (۱) این تصویبنامه حداکثرظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ این تصویبنامه به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، منعکس نمایند.</p> <p>● ماده ۶ - شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استانهای کشور موظفند نظریه پایه توسعه استان ذی‌ربط، ارایه شده درمطالعات آمایش سرزمین را بررسی کرده و پیشنهادهای خود را برای اصلاح و تکمیل آنها باتوجه به جهت‌گیریهای موضوع ماده (۱) این تصویب نامه ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ تصویبنامه به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، منعکس نمایند.</p> <p>● ماده ۷ - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مکلف است راهبردهای بخشی و نظریه پایه</p> <p>● توسعه استانها را براساس جهت‌گیریهای ملی آمایش و نقطه نظرات اعلام شده از سوی دستگاههای بخشی و شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استانها، تنظیم و هماهنگ نموده و به شورای آمایش سرزمین - موضوع ماده (۱۳) این تصویبنامه - ارایه نماید تا به تصویب مراجع ذی‌ربط قانونی برسد.</p> <p>● ماده ۸ - دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند ضمن انعکاس جهت‌گیریهای ملی و راهبردهای بخشی و استانی آمایش در اسناد ملی بخشی و اسناد ملی ویژه، برنامه‌های عملیاتی خود را در برنامه چهارم توسعه، براساس این راهبردها تهیه نموده و مبنای تنظیم اقدامات و عملیات بودجه سالانه خود قرار دهند.</p> <p>● ماده ۹ - شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌های کشور موظفند ضمن انعکاس جهت‌گیری‌های ملی، راهبردهای استانی و راهبردهای بخشی آمایش در اسناد ملی توسعه استان، برنامه‌های عملیاتی خویش را در برنامه چهارم توسعه، براساس این راهبردها تهیه نموده و مبنای تنظیم اقدامات و عملیات بودجه سالانه خود قرار دهند.</p> <p>● ماده ۱۰ - شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استانها و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط مکلفند طرحهای توسعه و عمران در سطوح ملی، منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محلی را در محدوده‌وظایف قانونی خویش در راستای تحقق جهت‌گیریهای ملی و راهبردهای بخشی و استانی آمایش سرزمین تنظیم و تصویب نمایند.</p> <p>● تمامی دستگاه‌های اجرایی ملی، استانی و محلی در انتخاب مکان فعالیتها و اقدامات مربوطه، موظف به اجرای نتایج طرحهای مذکور که در این راستا تهیه و تصویب شده‌اند، خواهند بود.</p> <p>● ماده ۱۱ - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است زمینه استمرار و پویایی مطالعات آمایش سرزمین را با سه رویکرد "تأثیر تحولات جهانی، منطقه‌ای و داخلی"، "تعمیق نگرش بلندمدت و پایدار در راهبردهای توسعه‌ای کشور" و "تهیه طرحهای ویژه از نظر موضوعی و یا محدوده جغرافیایی" فراهم نموده و سازماندهی مطالعات آمایش سرزمین به‌گونه‌ای صورت پذیرد که برنامه پنجم و برنامه‌های بعدی میان مدت توسعه کشور به طور کامل بر مبنای سند آمایش سرزمین تهیه شود.</p> <p>● ماده ۱۲ - دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند در چارچوب دستورالعمل‌های مطالعاتی که سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارایه می‌نماید، مطالعات بخشی، فرابخشی و منطقه‌ای آتی خود را با رویکرد آمایشی سازماندهی نمایند.</p> <p>● ماده ۱۳ - به منظور ایجاد هماهنگی در تنظیم راهبردهای آمایش سرزمین و نظارت مستمر بر اجرای آن، "شورای آمایش سرزمین" با حضور معاون رییس‌جمهور و رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (رییس‌شورا)، رییس مرکز ملی آمایش سرزمین (دبیر شورا) و عضویت ثابت یکی از معاونین وزارتخانه‌های نیرو، راه و ترابری، مسکن و شهرسازی، صنایع و معادن، جهادکشاورزی، نفت، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، امور اقتصادی و دارایی، کشور، بازرگانی، امور خارجه، رفاه و تأمین اجتماعی و سازمانهای حفاظت محیط زیست و گردشگری و میراث فرهنگی و رییس شورای عالی استانها تشکیل می‌گردد.</p> <p>● تبصره - از نمایندگان سایر وزارتخانه‌ها، استانداران و دستگاه‌های اجرایی حسب مورد با حق رأی برای شرکت در جلسات شورا، دعوت به عمل خواهد آمد.</p> <p>● ماده ۱۴ - سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است در راستای تحقق وظایف یادشده، «مرکز ملی آمایش سرزمین» را متناسب با جایگاه آن در نظام برنامه‌ریزی کشور ایجاد نموده و نهاد تحقیقاتی متناظر با این جایگاه را برای تقویت زمینه‌های علمی و فنی آمایش سرزمین و ارتقای مهارت‌های تخصصی نیروهای موردنیاز، تدارک ببیند.</p> <p>● ماده ۱۵ - مرکز ملی آمایش سرزمین موظف است با استفاده از امکانات نظارتی موجود در کشور، روند تغییرات جمعیت و فعالیت و تحولات در سازمان فضایی کشور را بررسی و با جهت‌گیریهای ملی آمایش سرزمین مقایسه و مغایرت‌های اساسی را مشخص کرده و گزارش آن را به شورای آمایش سرزمین، ارایه نماید.</p>	<p>کیفی سیما و منظر شهری</p> <p>ضوابط ملی آمایش سرزمین</p>

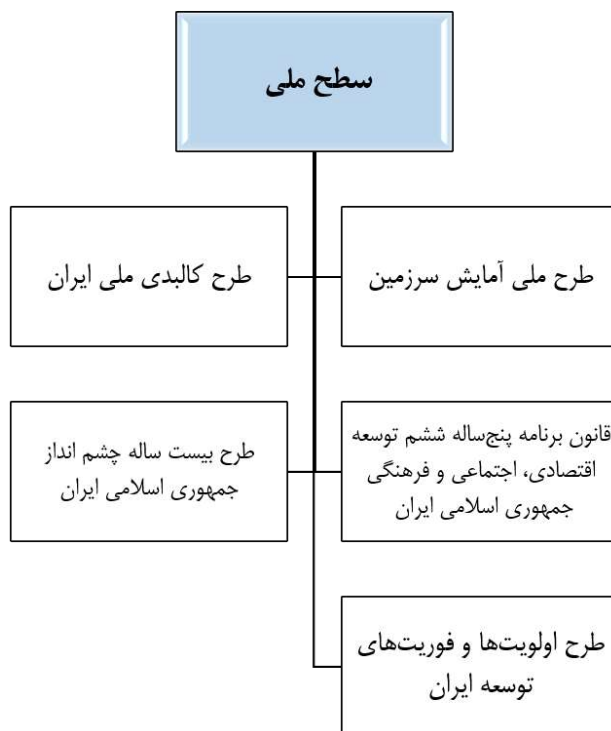


۲- بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست در سطح فراشهری (ملی، استانی و شهرستان) و استخراج جایگاه شهر رشت در آن‌ها و جهت‌گیری‌های راهبردی برای توسعه شهر

اسناد مورد بررسی در این بخش در سه سطح ملی، منطقه‌ای و شهری قابل تفکیک هستند. در ادامه به بررسی تفصیلی اسناد هر سطح پرداخته می‌شود:

۲-۱- اسناد سطح ملی

دنیای امروز روش‌های جدید و موثرتری را برای برنامه‌ریزی ملی می‌طلبد. خاستگاه برنامه‌ریزی ملی با هر رویکردی، دست یافتن به نیازها و مطالبه‌های مردم است. اگر کانون توجه برنامه‌ریزی یک جامعه و یا کشور باشد اهداف و قلمرو آن تغییر کرده و از جامعیت بیشتری برخوردار می‌شود. هدف برنامه‌ریزی در سطح فضایی، بهینه نمودن در تخصیص منابع و سود است، حال آنکه هدف مهم برنامه‌ریزی اقتصادی دولتی دسترسی به رشد اقتصادی و بهینه است. شاید بتوان برنامه‌ریزی ملی را در قالب یک متدولوژی تعریف کرد. فرایندی که کلیه منابع عظیم ملی را با هدف توسعه کارکردها و قابلیت‌های ملی و عوامل مربوط به آن سازماندهی و مدیریت می‌کند. بنابراین در این راستا در ادامه این گزارش برخی اسناد پراهمیت کشور در سطح ملی در این بخش مورد بررسی قرار گرفته است که شامل سند ملی آمایش سرزمین، طرح کالبدی ملی ایران، سند بیست‌ساله چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران، قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، طرح اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران است.



شکل ۴- اسناد فرادست سطح ملی



مقدمه

آمایش سرزمین، برنامه راهبردی سرزمین است که برای تعادل بخشی با بازآرایی فعالیت، جمعیت و زیرساخت‌ها و بر شالوده توان و استعداد های سرزمین صورت می‌گیرد. به استناد جزء یک بند الف ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران و ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، شورای عالی سرزمین در جلسه مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۱، سند ملی آمایش سرزمین در افق ۱۴۲۴ مشتمل بر ۱۶ ماده تصویب شده است. آمایش سرزمین در جهت ارزیابی نظام‌مند عوامل طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و...، به منظور یافتن راهی برای تشویق و کمک به جامعه بهره‌برداران در انتخاب گزینه‌هایی مناسب برای افزایش و پایداری توان سرزمینی در جهت برآورد نیازهای جامعه است. معمولاً این کار برای ارتقای نتایج اجتماعی و زیست‌محیطی مطلوب‌تر و همچنین استفاده کارآمدتر از منابع انجام می‌شود. به طور خاص، اهداف برنامه‌ریزی کاربری مدرن اغلب شامل حفاظت از محیط‌زیست، مهار گسترش بی‌رویه شهری، کاستن از هزینه‌های حمل‌ونقل، جلوگیری از تعارض کاربری سرزمین و کاهش قرار گرفتن در معرض آلاینده‌ها است. در تعریفی عملیاتی از آمایش سرزمین می‌توان گفت: آمایش سرزمین، برنامه راهبردی سرزمینی است که برای تعادل بخشی با بازآرایی فعالیت، جمعیت و زیرساخت‌ها و بر شالوده توان و استعداد های سرزمین صورت می‌گیرد. به استناد جزء یک بند الف ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران و ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، شورای عالی سرزمین در جلسه مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۱، سند ملی آمایش سرزمین در افق ۱۴۲۴ مشتمل بر ۱۶ ماده تصویب شده است.

شاخص‌ترین اهداف این طرح عبارتند از:

- نقش آفرینی و رقابت پذیری در شبکه جریان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی؛
- اقتصاد متنوع، درونزا، برونگرا و ارزش‌آفرین مبتنی بر سرمایه انسانی، فناوری نوآورانه و تخصص‌ها و مزیت‌های منطقه‌ای؛
- حفاظت، احیاء و بهره‌برداری خردمندانه از منابع طبیعی، محیط‌زیست و میراث فرهنگی برای نیل به توسعه پایدار؛
- سازمان فضایی شبکه‌ای، متعادل، منسجم، هم‌پیوند، تاب‌آور و غیرمتمرکز سازگار با تغییر اقلیم؛
- عدالت، رفاه و مشارکت اجتماعی، حفظ و تعمیق انسجام ملی، یکپارچگی سرزمین و هویت ایرانی - اسلامی.



ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	✓
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

سند ملی آمایش سرزمین
سال ۱۳۹۹
سطح ملی

۲-۱-۱- چشم‌انداز توسعه سرزمین فضایی^۱ در افق (ص ۳)

• بیانیه چشم‌انداز در افق ۱۴۲۴:

- همبست امنیت غذا، آب و انرژی برقرار است، پویایی و دوام زیست‌بوم‌های متنوع
- تکیه بر گردشگری اجتماع‌محور، فرهنگ مبنا، حفاظت از میراث فرهنگی و طبیعی
- نظام حکمروایی توسعه‌گرا، عدالت‌محور و مردم‌گرا

تحقق چشم‌انداز توسعه فضایی منوط به دستیابی به اهداف زیر است:

- اقتصاد متنوع، درون‌زا، برون‌گرا و ارزش‌آفرین مبتنی بر سرمایه انسانی، فناوری نوآورانه و تخصص‌ها و مزیت‌های منطقه‌ای؛

^۱ بیانگر تصویری مطلوب از توسعه فضایی سرزمین است که مجموعه کنشگران توسعه می‌خواهند با مشارکت یکدیگر و به‌کارگیری قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، مزیت‌های سرزمینی در افق ۱۴۲۴ به آن دست پیدا کنند. مقصد نهایی برای تحقق چشم‌انداز توسعه فضایی سرزمین است.



➤ حفاظت و احیا و بهره‌برداری خردمندانه از منابع طبیعی محیط‌زیست و میراث فرهنگی برای نیل به توسعه پایدار.

۲-۱-۱-۲- راهبردها و سیاست‌های سرزمین^۲ (صص ۲۸-۴)

• ایجاد و ارتقای پیوندها و مناسبات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی با کشورهای مختلف جهان:

- شهر- منطقه‌های سطح یک (تبریز، مشهد، رشت و ...)، به‌عنوان همکار تهران در تعاملات بین‌المللی.
- تعاملات با کشورهای همسایه و حوزه نفوذ ژئوپلیتیک با تأکید بر مدیریت یکپارچه: گیلان، مازندران، گلستان تعامل با کشورهای ترکمنستان، آذربایجان، آسیای میانه و روسیه و قفقاز.
- بنادر شمالی در سطح دو مقیاس منطقه‌ای: بندر انزلی.
- توسعه همکاری‌های درون منطقه‌ای با کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و دریای کاسپین به‌منظور بهره‌برداری پایدار با منابع مشترک.
- جذب مشارکت سرمایه‌گذاری دانش‌بنیان و فناوری پیشرفته بین‌المللی در مناطق دریایی و ساحلی کشور.

• تقویت نقش مفصلی کشور در شبکه گذرگاه‌های ترانزیتی، منطقه‌ای و بین‌المللی

۱. گذر راه‌های اتصال دریای عمان و خلیج فارس به کشورهای آسیای میانه، حاشیه دریای کاسپین، قفقاز، اروپا و حاشیه دریای مدیترانه (گذر راه شمال - جنوب، گذر راه دریایی اتصال کشورهای حاشیه دریای کاسپین...)
۲. توسعه، تقویت، تجهیز و بهره‌برداری بهینه از شبکه‌های حمل‌ونقل منطق بر گذر راه‌های ترانزیتی منطقه‌ای و جهانی و تمرکز بر ارائه خدمات رقابتی:
 - گذر راه حمل‌ونقل زمینی در جنوب شرق، شمال شرق و شمال؛
 - گذر راه حمل‌ونقل زمینی جنوب به شمال؛
 - گذر راه حمل‌ونقل زمینی جنوب غرب و شمال؛
 - فعال‌سازی ظرفیت و تقویت فرودگاه‌های شهرهای سطح یک در شبکه فرودگاه منطقه فراملی؛
 - فعال‌سازی و تقویت ارتباطات دریایی، منطقه‌ای و بین‌المللی به‌ویژه با کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای کاسپین؛
 - ارتقای جایگاه، سطح و عملکرد رقابتی بنادر در شبکه خدمات خطوط دریایی منطقه‌ای.

^۲ جهت‌گیری اصلی و بلندمدت توسعه فضایی سرزمین با در نظر گرفتن قابلیت‌ها، فرصت‌ها، محدودیت‌ها، در مواجهه با چالش‌ها، برای تحقق اهداف توسعه فضایی مطلوب سرزمین است. بیانگر خط‌مشی تحقق راهبردهای توسعه فضایی سرزمینی است.



- **تنوع بخشی به اقتصاد متناسب با مزیت‌ها، قابلیت‌ها و تخصص‌های سرزمینی**
 - پیشسازی اقتصاد دریا محور و دانش بنیان
 - توسعه دانش و فناوری‌های نوین، بهره‌برداری پایدار از قابلیت‌های دریا
 - ایجاد رشد زیست‌بوم‌های کارآفرینی نوآورانه با تمرکز بر رفع موانع و چالش‌های ارتباط مطلوب صنعت و دانشگاه
 - افزایش سهم گردشگری و تجاری‌سازی صنایع دستی در اقتصاد ملی با تأکید بر ارتقای زیرساخت‌های گردشگری و تسهیل سفر گردشگران داخلی و خارجی
- **تحول کشاورزی و اصلاح ساختار و نظام بهره‌برداری و استقرار کشاورزی هوشمند و پایدار با حصول اطمینان از امنیت غذایی، آب و محیط زیست**
 - توسعه و تکامل زنجیره ارزش محصولات کشاورزی با تأکید بر تقاضامحوری، ارزش‌افزایی و کاهش ضایعات؛
 - توسعه فناوری‌های نوآورانه کشت و تولید انواع محصولات با استفاده از آب دریا (SEE (WATER FARMING)؛
 - ممنوعیت تغییر کاربری اراضی مستعد کشاورزی.
- **ارتقا بهره‌وری، کاهش شدت انرژی و تنوع بخشی به منابع تولید انرژی**
 - افزایش سهم انرژی تجدیدپذیر در تولید و تأمین بهینه انرژی؛
 - تولید انرژی باد در مناطق مستعد از جمله جنوب استان گیلان؛
 - تولید انرژی از امواج در سواحل شمالی.
- **تمرکززدایی و تغییر الگوی شبکه شهری سرزمین از تک مرکزی به شبکه چندمرکزی و چندسطحی**
 - ایجاد تعادل فضایی در سرزمین با استقرار شهرها/شهر - منطقه‌های سطح یک در پهنه شهرها/شهر - منطقه‌های رشت، بندر انزلی و لاهیجان؛
 - تمرکززدایی از مناطق کلان شهری مانند شهر رشت.
- **پیاده‌سازی الگوی مطلوب توسعه نظام سکونتگاهی**
 - الگوی توسعه نظام سکونتگاهی شهری و روستایی استان گیلان: الگوی شبکه‌ای با رویکرد تثبیت مکان‌های مرکزی، تثبیت مناطق کلان شهری، تثبیت جمعیت‌پذیری، توسعه شهرهای کوچک و میانی و تقویت کانون‌های روستایی کوچک.



۳-۱-۱-۲- سازمان فضایی مطلوب^۳ (صص ۴۱-۳۹)

پیوند مناسبات سیاسی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی ایران با کشورهای منطقه و جهان در دو سطح برقرار است. در سطح اول شهر تهران با نقش مدیریت، نظارت و راهبری ارتباطات بین‌المللی و با همکاری کلان‌شهرها از جمله رشت، تعامل کشور با جهان را برقرار ساخته و به شبکه شهرهای جهانی پیوسته است.

ارتقای جایگاه عملکردی و خدماتی کلان‌شهرهای کشور از جمله رشت با توزیع جغرافیایی مطلوبی که دارند. عامل مهمی در کاهش تمرکز فعالیت‌های صنعتی و جمعیت در شهر تهران هستند و نظام سکونت‌گاهی و سلسله‌مراتب خدمات‌رسانی پهنه کشور را به تعادل رسانده است.

در راستای جلوگیری از تشدید پدیده تمرکز در سرزمین ممانعت از گسترش کالبدی و پراکنده‌رویی مناطق کلان‌شهری به مهم‌ترین سیاست مدیریت مناطق کلان‌شهر به‌ویژه در شهرهای تهران، اصفهان، کرج، مشهد، رشت، تبریز، شیراز، تبدیل شده است. به همین منظور رشد جمعیتی و کالبدی در شهرهای مادر همه مناطق کلان‌شهر کشور محدود شده است.

۳-۱-۱-۲- جمع‌بندی سند ملی آمایش سرزمین ۱۳۹۹

با بررسی این سند می‌توان بیان نمود که این برنامه یک نگاه عمیق با رویکرد توسعه پایدار در کشور دارد و با تصویب این سند، می‌بایست تفکرات منشعب شده از جبر تقسیمات کشوری مورد اصلاح قرار گیرد و با مینا قرار دادن این سند، که یک برنامه‌ریزی فرابخشی است، دیدگاه‌های کارشناسی و یکپارچه به مسائل توسعه سرزمین جایگزین دیدگاه‌های بخشی‌نگر شود تا رشد و پویایی و توسعه همه جانبه کشور و جلوگیری از موازی کاری، در نتیجه اجرای این اسناد محقق شود.

ایران با انعقاد پیمان‌ها و تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی در سطح منطقه، ضمن دستیابی به بازارهای هدف در کشورهای همسایه روابط فرهنگی و اجتماعی را تعمق بخشیده و معضلات محیط‌زیستی منطقه به ویژه کانون‌های گرد و غبار را مهار و پایداری منابع آب‌های مرزی را تضمین کرده است. کشور با تولید محصولات متنوع دانش بنیان با ارزش صادراتی بالا ضمن کاهش خام‌فروشی، در زنجیره ارزش جهانی نقش‌آفرینی کرده است.

در ادامه برخی از مهم‌ترین راهبردها و سیاست‌های سرزمینی که در سند آمایش سرزمین در افق ۱۴۲۴ تهیه شده است که می‌تواند راهنمایی جهت تدوین برنامه راهبردی عملیاتی شهر رشت باشند، ذکر می‌شود:

• ایجاد و ارتقای پیوندها و مناسبات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی با کشورهای مختلف جهان

➤ شهر رشت می‌تواند به عنوان یکی از شهرهای منطقه سطح یک برای تعاملات بین و المللی با تهران همکاری کند؛

^۳ شبکه منسجم و هم‌پیوند از کانون‌ها، محورها و پهنه‌های عملکردی و طبیعی که حاصل تعامل سازنده جامعه، طبیعت و نظام مدیریت سرزمین در چارچوب چشم‌انداز و اهداف توسعه فضایی سرزمین است.



- توجه به زیر ساخت‌ها و ظرفیت‌های لازم شهر رشت برای نقش آفرینی در شبکه شهرهای جهانی؛
- توسعه توانمندی‌ها در کارکرد منطقه آزاد انزلی به قطب پردازش صادرات و فاصله اندک شهر رشت از منطقه آزاد بندرانزلی و بهره‌بردن از این فرصت و جذب سرمایه علم و فناوری و نقش آفرینی در اقتصاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی.

• **تنوع بخشی به اقتصاد متناسب با مزیت‌ها، قابلیت‌ها و تخصص‌های سرزمینی**

- نزدیکی شهر رشت به بندر انزلی و امکان توسعه دانش و فناوری‌های نوین بهره برداری پایدار از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریا؛
- شهر رشت دارای زیست بوم‌های طبیعی مانند رودخانه‌های گوهررود و زرچوب است با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم در جهت توسعه رشد این زیست بوم‌ها و کارآفرینی نوآورانه با تمرکز بر رفع موانع و چالش‌ها؛
- فراهم کردن ارتباط مطلوب دانشگاه گیلان با صنعت و استفاده از متخصصین در جهت احیای رودخانه‌های شهر.

• **ارتقاء گردشگری و آوازه میراث فرهنگی، تاریخی و طبیعی ایران و گسترش گردشگری**

بوم‌آورد، اجتماع محور و فرهنگ‌مبنا خلاق و متنوع در پهنه سرزمین

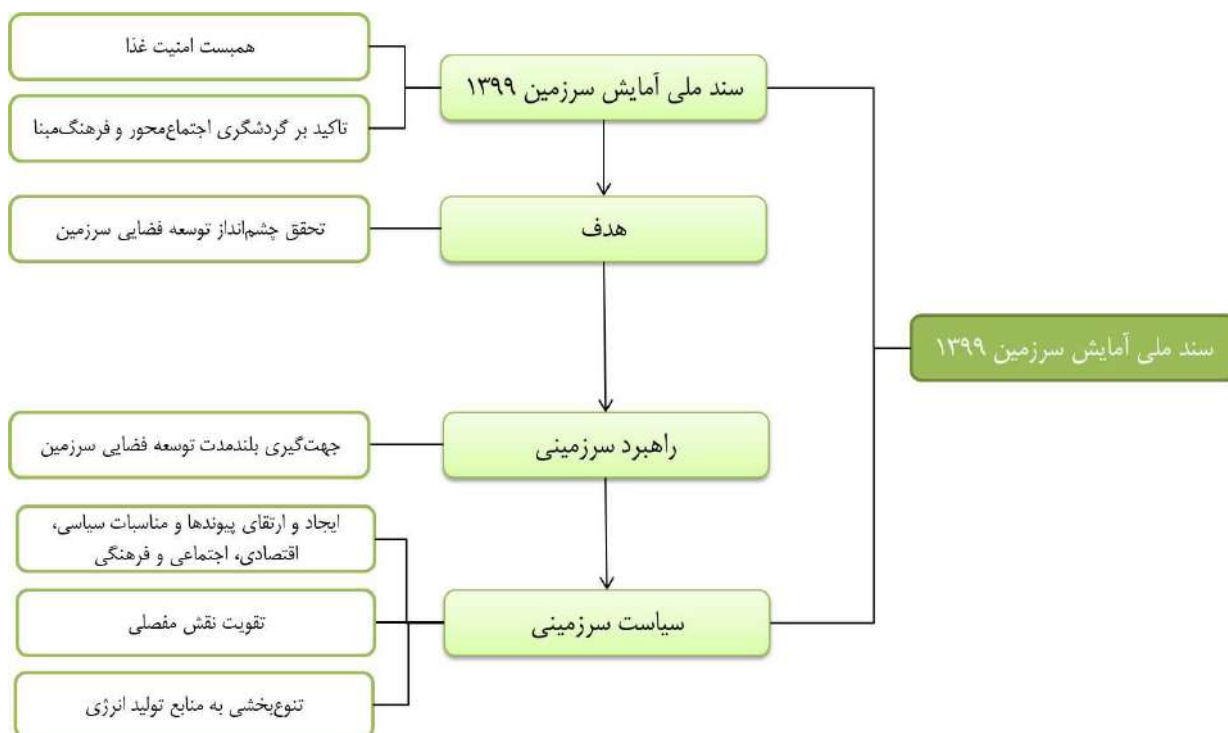
- شهر رشت دارای موقعیت ویژه‌ای در ارتباط با فعالیت‌های گردشگری بوده و از این رو به عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری کشور شناخته می‌شود. رشت از سال ۱۳۹۴ به عنوان تنها شهر ایرانی خلاق در زمینه غذا و خوراک شناخته می‌شود بنابراین باید ظرفیت‌سازی‌های لازم برای توسعه شهر و فرایند جذب گردشگران خارجی تسهیل شود. با توجه به تعداد گردشگران داخلی و خارجی در طول سال ضروری است که مدیران شهری صنعت گردشگری را با رویکرد فرهنگ‌مبنا و تعامل جامعه میزبان و مهمان پیش برند.

سند ملی آمایش سرزمین نگاهی عمیق به توسعه پایدار کشور دارد و با تصویب این سند در سال ۱۳۹۹، می‌بایست تفکرات منشعب شده از جبر تقسیمات کشوری مورد اصلاح قرار گیرد و با مبنا قرار دادن این سند، که یک برنامه‌ریزی فرابخشی است، دیدگاه‌های کارشناسی و یکپارچه به مسائل توسعه سرزمین جایگزین دیدگاه‌های بخشی‌نگر شود تا رشد و پویایی و توسعه همه جانبه کشور و جلوگیری از موازی‌کاری، در نتیجه اجرای این اسناد محقق شود. ایران به واسطه بهره‌مندی از **منابع غنی انرژی‌های هیدروکربوری و تجدیدپذیر،** تعاملی سازنده و دوجانبه با کشورهای همسایه و کشورهای واقع در عمق راهبردی حوزه‌های ژئوپلیتیک در زمینه صادرات و تبادلات انرژی دارد. همچنین، با انعقاد پیمان‌ها و تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی در سطح منطقه، ضمن دستیابی به بازارهای هدف در کشورهای همسایه روابط فرهنگی و اجتماعی را تعمیق بخشیده و **معضلات محیط زیستی** منطقه به ویژه کانون‌های گرد و غبار را مهار و پایداری منابع آب‌های مرزی را تضمین کرده است. کشور با تولید محصولات متنوع دانش‌بنیان با ارزش صادراتی، بالا ضمن کاهش خام‌فروشی، در زنجیره ارزش جهانی نقش آفرینی کرده است. **سیاست‌های منعطف و محلی در تولید و رقابت** در عرصه روابط بین الملل اتخاذ و اقتصاد غیررسمی در مناطق



مرزی ساماندهی شده است. مراکز رشد فناوری اطلاعات و ارتباطات و مناطق دیجیتالی توسعه یافته و زیست بوم‌های کارآفرینی نوآورانه ارتباط مطلوب دانشگاه و صنعت را برقرار نموده است.

پهنه‌ها و قطب‌ها و کانون‌های فعالیتی کشاورزی سرزمین در افق توسعه یافتگی با بهره‌برداری از مزیت‌ها و قابلیت‌های سرزمین و تحولات فناورانه در مقیاس فراملی ملی و منطقه‌ای در قالب شبکه‌های همکار در سرزمین نقش آفرینی میکنند **تولید محصولات راهبردی و ویژه صادراتی** با ارزش افزوده بالا در پهنه‌های مستعد توسعه **افزایش بهره‌وری تولید کشاورزی و تأمین امنیت غذایی** را فراهم کرده است. در انتهای سند به الزامات تحقق و اجرایی شدن موارد مذکور در سند پرداخته شده است. به منظور استقرار نظام راهبری توسعه سرزمین و استمرار و پویایی مطالعات آمایش و بازنگری دوره‌ای سند پنج ساله و نظارت بر اجرای سند ملی و استانی سازمان موظف است، ظرف مدت حداکثر شش ماه سامانه پایش و ارزیابی توسعه فضایی کشور را تهیه و آماده بهره‌برداری نماید. کلیه دستگاه‌های اجرایی، نهادهای غیردولتی و بخش خصوصی موظف هستند ضمن تکمیل اطلاعات و داده‌های مکانی مستند و مورد نیاز سامانه طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی توسعه‌ای سرمایه‌گذاری تولیدی و مشارکتی خود را قبل از مراحل تصویب و اجرا در سامانه مذکور ثبت کرده و دبیرخانه شورای عالی آمایش سرزمین انطباق آن را با اسناد آمایش سرزمین در سطح ملی و استانی بررسی نماید.



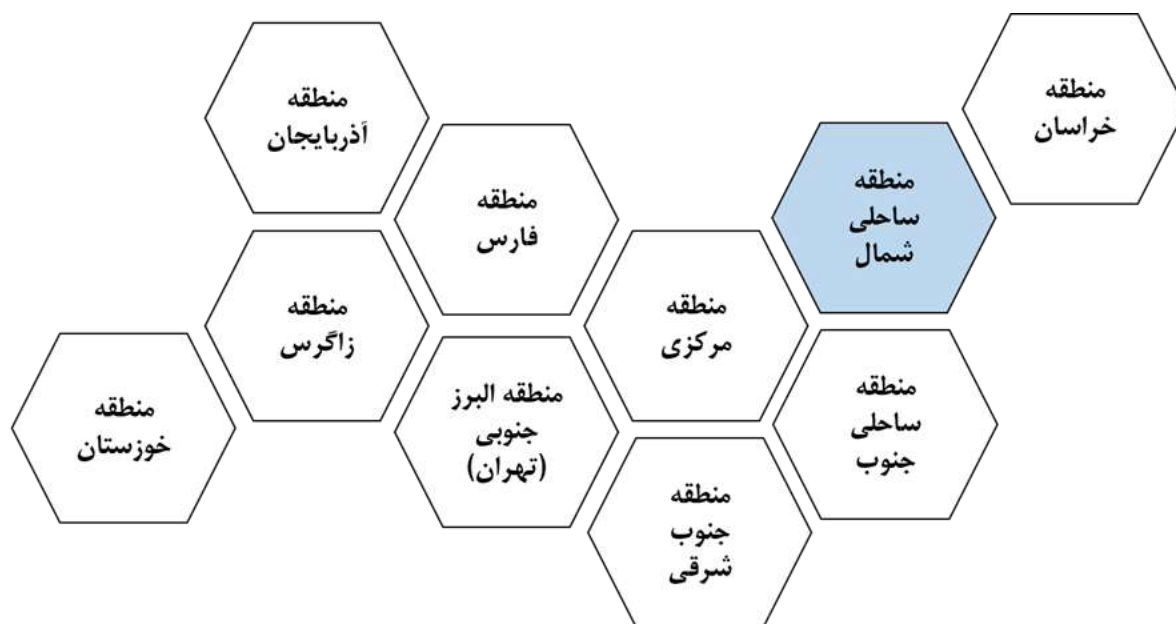
شکل ۵- دیاگرام جمع‌بندی آمایش سرزمین



۲-۱-۲- طرح کالبدی ملی ایران؛ گزارش تلفیق (۱۳۷۵)

مقدمه

طرح کالبدی ملی ایران گزارش تلفیقی، در چهار جلد که در دی ماه سال ۱۳۷۵ توسط معاونت شهرسازی و معماری تهیه و تدوین شده است. طرح کالبدی ملی پروژه ایست که در مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی در دهه هفتاد شمسی به منظور مکانیابی شهرهای در حال توسعه و تازه تأسیس تهیه شد. پس از تایید طرح برای هر منطقه به آن شهر ابلاغ می‌شود. این طرح کشور را بر اساس اقلیم و حدود جغرافیایی به ده منطقه تقسیم می‌کند این مناطق به شرح زیر هستند:



شکل ۶- تقسیمات منطقه‌ای طرح کالبدی ملی

مطالعات طرح کالبدی ملی به دنبال پاسخ به سه پرسش اساسی است^۴:

- مکان‌های مناسب برای گسترش شهرهای موجود و ایجاد شهرهای جدید کجاست؟
- کدام شبکه شهری برای انگیزش توسعه مناطق، آسان کردن خدمت‌رسانی به مردم و درعین حال تمرکززدایی از تهران مناسب‌تر است؟
- کاربری‌های مناسب برای زمین‌های سراسر پهنه کشور چیست و چارچوب مقررات ساخت‌وساز در این پهنه‌ها کدام است؟

در مطالعه هر منطقه جهت شناخت دقیق و ارائه پیشنهادات کالبدی مؤثر شاخص‌ها و معیارهای زیر مورداستفاده قرار گرفته است:

^۴ جلد اول، فصل چهارم، صص ۵۵ - ۱



شکل ۷- شاخص‌های موردبررسی در طرح کالبدی ملی ۱۳۷۴

جدول ۴- شناسنامه بررسی طرح کالبدی ملی ایران؛ گزارش تلفیق ۱۳۷۵

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		
		سیاستها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

سند کالبدی ملی
سال ۱۳۷۵
سطح ملی



۱-۲-۱-۲- تخریب منابع طبیعی، محیط‌زیست و میراث فرهنگی (جلد اول، فصل یک، صص ۵)

برای توسعه شهر رشت ظاهراً گریزی از تخریب اراضی قابل کشت آبی پیرامون آن فلات‌ها و دشت‌های رسوبی رودخانه‌ای نیست. طبق تصاویر ماهواره‌ای سراسر زمین‌های پیرامون شهرهای این ناحیه به زراعت باغی و آب اختصاص دارد. لازم است طرح‌ریزی گسترش شهری و صنعتی منطقه ساحلی شمال یکجا و به‌صورت یکپارچه و با دقت هرچه‌تمام‌تر انجام گیرد. تقسیمات فرعی سرزمین در طرح کالبدی سال ۱۳۷۴ شامل شهرهای رشت، لاهیجان، هشترپ است.

۱-۲-۲- تراکم جمعیت (جلد اول، فصل سوم، صص ۵-۱)

در سال ۱۳۷۰ تراکم جمعیت کشور ۳۵ نفر در کیلومتر مربع بوده است که چگالی جمعیت شهرستان‌های انزلی و رشت به دلیل نزدیکی به کلان‌شهر تهران از مرز ۴ هزار نفر در کیلومتر مربع هم گذشته است. طبق یک قاعده تجربی چگالی‌های بالای ۲۰۰ نفر در کیلومتر مربع تراکم بیش‌ازاندازه است و از نظر حفاظت منابع طبیعی و محیط‌زیست مشکل‌آفرین است. آمارگیری سال ۱۳۷۰ نشان می‌دهد که در این سال روی‌هم ۱۸ شهرستان از این حد چگالی گذشته‌اند که عبارت‌اند از: آستانه‌اشرفیه، انزلی، لاهیجان، لنگرود، رشت و صومعه‌سرا. همان‌طور که انتظار می‌رفت ۹ شهرستان در منطقه ساحلی شمال طرح کالبدی هستند. همچنین در منطقه ساحلی شمال به دلیل وضع اقلیمی و طبیعی خاص که سراسر آن را برای سکونت مستعد می‌سازد، اشباع جمعیت، رشد شهری زیاد نبوده و اندکی پایین‌تر از چهار برابر آغاز دوره است.

۱-۲-۳- کاربری‌ها (جلد اول، فصل پنجم، صص ۵)

۸۹ درصد از جنگل‌های انبوه کشور در منطقه ساحلی شمال (استان‌های گیلان و مازندران) واقع شده است. از نظر کاربری و پوشش زمین‌های شمال کشور حدود ۴۰ درصد مساحت منطقه از جنگل پوشیده شده که ۹۵ درصد آن جنگل انبوه است. مراتع غیر جنگلی نیز از نوع مراتع متراکم است.

۱-۲-۴- مناطق حفاظت‌شده گیلان (جلد اول، فصل پنجم، صص ۱۸)

مناطق حفاظت‌شده گیلان منطقه سیاه کشیم به مساحت ۴۵۰۰ هکتار، لیسار به مساحت ۳۳۰۵۰ هکتار، لوندویل آستارا ۹۴۹ هکتار هستند که این مناطق پناهگاه حیات‌وحش هم هستند. آثار طبیعی و ملی نیز به خاطر بعضی عوامل محیطی مانند گونه‌های کمیاب گیاهی یا چشم‌اندازهای بی‌نظیر حفاظت می‌شوند. گیاه سوسن سفید و سبز هر یک به مساحت ۰/۶ هکتار به ثبت رسیده است.

۱-۲-۵- ارزیابی و قابلیت زمین‌ها (جلد اول، فصل پنجم، صص ۲۵)

در استان گیلان و مازندران زمین‌های مناسب برای کشت آب ۱۷۱۷ و زمین‌های مناسب برای کشت دیم نزدیک به ۴ درصد کل مساحت منطقه را شامل می‌شود.

۱-۲-۶- گسل‌ها (جلد دوم، فصل هشت، صص ۴۱)

مهم‌ترین گسل‌های توانمند منطقه ساحلی خزر به شرح زیر است:



- گسل فشاری منجیل: گسل لرزه‌زایی است درازای ۶۵ کیلومتر با راستای تقریبی شمال باختری - جنوب خاوری تا خاوری - باختری و شیب به‌سوی شمال خاوری که از زیر سد سفیدرود می‌گذرد.
- گسل لرزه‌ای رودبار - طارم: گسلی است لرزه‌زا دارای سه‌تکه ناپیوسته و پله‌سان با کمینه درازی ۸۰ کیلومتر با جابه‌جایی راستا لغز و چپ‌بر و شاغولی.

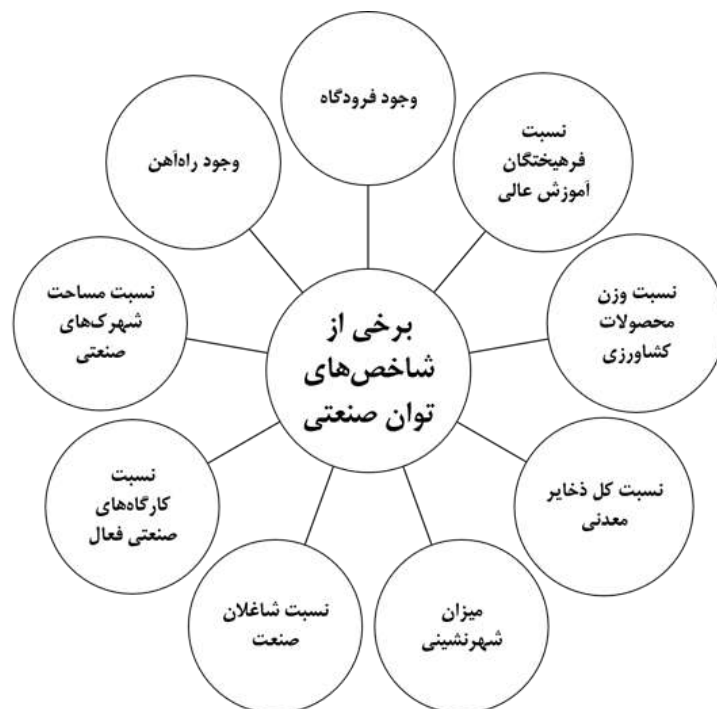
بر اساس داده‌های موجود در این منطقه (ساحل شمالی) تفکیک خطر پایین و بسیار بالا هر دو دشوار است. پهنه‌های خطر نسبتاً پایین و متوسط به ترتیب ۵ و ۲۷ درصد و پهنه‌های خطر نسبتاً بالا و بالا به ترتیب ۴۲ و ۲۶ درصد مساحت منطقه را در بر دارد.

۲-۱-۲-۷- صنعت (جلد سوم، فصل ۱۲، صص ۳۵-۱)

مطابق آمار سال ۱۳۶۵، در گیلان تعداد کل کارگاه‌های صنعتی ۱۵۳۳۳ (۳/۸ درصد) بوده که کارگاه‌های شهری سهم ۸۰۰۰ عددی (۲/۹) درصد از این تعداد را دارند. این تعداد در نسبت جمعیتی ۴/۲ برآورد شده است. همچنین در این استان گیلان ارزش‌افزوده کارگاه‌های بزرگ صنعتی ۴۷/۶ میلیون ریال (۴/۸ درصد) محاسبه شده است. در این بین شهرستان رشت از یک تا دو درصد شاغلان صنعتی را در خود جای داده است.

۲-۱-۲-۷-۱- توان صنعتی

در مبحث ارزیابی توان صنعتی شهرستان‌های کشور، شهرستان رشت جز مناطق با استعداد متوسط توسعه صنعتی در کنار شهرستان‌هایی مانند کرمان، همدان، یزد و بندرعباس دسته‌بندی شده است که این طبقه‌بندی بر اساس ۲۰ شاخص تأثیرگذار در صنعت و اقتصاد انجام شده، برخی از این شاخص‌ها عبارت‌اند از:



شکل ۸- برخی از شاخص‌های تعیین توان اقتصادی



۲-۱-۲-۲- شهرک‌های صنعتی

طبق آمار سال ۱۳۷۲ در سراسر کشور ۸۲ شهرک صنعتی فعال وجود دارد که از این تعداد تنها یک شهرک در استان گیلان وجود دارد. در این استان بیشترین میزان واگذاری زمین‌های صنعتی شهرک‌ها دیده می‌شود (۱۰۰ درصد).

• آینده‌نگری درباره شهرک‌های صنعتی

پراکنش شهرک‌های صنعتی جدید که به تصویب رسیده‌اند نشان‌دهنده این است که مناطق ساحلی شمال (استان‌های گیلان و مازندران) یکی از مناطقی است که تراکم شهرک‌ها بیشتر در آن وجود دارد. به دلیل قرارگیری این شهرک‌ها در نواحی حاصلخیز کشور لازم است پیامدهای زیست‌محیطی این واحدها با دقت تمام در مطالعات تفصیلی طرح‌های کالبدی (منطقه‌ای و محلی) بررسی شود.

جدول ۵- شهرک‌های صنعتی فعال کشور (پایان سال ۱۳۷۲)

منطقه/ استان	وسعت شهرک		زمین صنعتی (هکتار)		شمار واحدهای صنعتی	
	هکتار	کل	واگذار شده	درصد	طراحی شده	واگذار شده
گیلان	۵۳۸	۳۶۶	۱۰۰/۰	۱۷۷	۱۷۷	۱۰۰/۰

• پیامدهای زیست‌محیطی گسترش صنعتی

مطابق آمار سال ۱۳۷۱، نسبت صنایع آلودگی‌زا به کل صنایع بزرگ از استانی به استان دیگر تغییر می‌کند که سهم استان گیلان حداقل ۴ درصد است.

۲-۱-۲-۲- اقتصاد و فضا (جلد سوم، فصل ۱۳، صص ۲۵-۱)

۲-۱-۲-۲-۱-۸- تولید منطقه‌ای

در منطقه ساحلی شمال تولید ناخالص از ۴۵ به ۴۶۳۷ میلیارد ریال افزایش یافته سهم منطقه از ۱۱/۳ به ۱۰/۳ درصد کاهش یافته است. استان گیلان از جمله استان‌هایی است که رشد تولید سرانه آن ۲۰ تا ۳۰ درصد بیشتر از متوسط ملی است.

۲-۱-۲-۲-۱-۸- سرمایه‌گذاری

تحول ساختار تولید استان گیلان نشان می‌دهد که در طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۷۰ در استان گیلان سهم بخش صنعت و خدمات کاهش و سهم بخش کشاورزی افزایش یافته است.

• تولید استانی و مهاجرت‌ها

جمعیت استان گیلان در سال ۱۳۷۰ برابر با ۲۲۰۴ هزار نفر است جمعیت پیش‌بینی شده برای سال ۱۴۰۰ برابر با ۴۱۶۷/۶ هزار نفر است. همچنین جمعیت اقتصادی این سال ۴۹۱۶/۶ هزار نفر است. این استان از جمله استان‌هایی است که تراز جمعیتی مثبت



خواهد داشت. (تراز جمعیتی مثبت به معنای این است که در استان مربوطه می‌توان رشدی بیشتر از آنچه در مطالعات جمعیتی پیش‌بینی شده داشت).

۲-۱-۲-۹- سیاست‌ها (جلد چهارم، فصل ۱۵، صص ۳۵-۱)

۲-۱-۲-۹-۱- سیاست حفظ محیط‌زیست و منابع طبیعی

از سیاست‌های مهم طرح کالبدی ملی حفاظت منابع آب، خاک، پوشش گیاهی، چشم‌اندازها و اکوسیستم‌های حساس است. معنای عملی این اصل این است که انتخاب محل توسعه یا ایجاد شهرها باید به گونه‌ای باشد که مثلاً منابع آب شیرین، خواه سطحی خواه زیرزمینی، آلوده نشود. به سخن دیگر باید حریم رودخانه‌ها، سواحل دریاچه‌ها و برکه‌ها رعایت شده فاصله مناسب با سفره‌های آب‌های زیرزمینی رعایت شود. توسعه شهری (و صنعتی) نباید به بهای از دست دادن زمین‌های مستعد برای جنگل و چراگاه تمام شود. باید خاک‌های حاصلخیز و مناسب برای کشت آبی و دیم و ایجاد باغ‌ها از دست‌اندازی شهرها برکنار بمانند و چشم‌اندازهای زیبا و نیز زیست‌بوم‌های حساس مانند سواحل دریاها، تالاب‌ها، پناهگاه‌های حیات‌وحش و جز این‌ها تخریب نشوند.

۲-۱-۲-۹-۲- سیاست صرفه‌جویی در هزینه‌ها

سیاست صرفه‌جویی در هزینه‌ها ایجاب می‌کند که با رعایت اصل مقدم «حفاظت منابع طبیعی»، در انتخاب جایگاه توسعه و ایجاد شهرها (و صنایع)، آسان‌ترین و ارزان‌ترین راه‌حل‌ها در پیش گرفته شوند از جمله:

- ضمن رعایت اصول فنی، از تجهیزات و تأسیسات موجود و در دست اجرا و برنامه‌ریزی شده کشور - مانند شبکه راه‌ها، فرودگاه‌ها، بنادر، شبکه مخابرات، شبکه رادیو و تلویزیون و شبکه انتقال انرژی - حداکثر استفاده شود.
- تا جایی که میسر است جایگاه توسعه و ایجاد شهرها در حوزه‌هایی پیشنهاد شود که تأمین آب در آن‌ها نسبتاً آسان و ارزان باشد و نیز آبی مازاد بر نیاز آینده بخش کشاورزی وجود داشته باشد.
- با بهای دادن به معیار آب‌وهوا تا جایی که ممکن است مکان‌یابی برای توسعه شهری چنان باشد که نیاز به انرژی مکانیکی به حداقل ممکن کاهش یابد و با همساز کردن بنا با اقلیم از نیاز به سرمایش و گرمایش مکانیکی کاسته شود.
- تا جایی که میسر است از توسعه و ایجاد شهر در عرصه‌های در معرض خطر سوانح طبیعی (زلزله، لغزش، ریزش، فرونشست، سیل، روان‌گرایی و توفان شن) و در نتیجه از ایجاد هزینه‌های اضافی مقاوم‌سازی و ایمن‌سازی بناها در برابر این‌گونه سوانح خودداری شود و سرانجام؛
- در شرایط مساوی، به‌جای ایجاد شهرهای جدید، به گسترش (پیوسته و ناپیوسته) شهرهای موجود اولویت داده شود.



۲-۱-۲-۳-۹-۳- سیاست تمرکززدایی

با تبعیت از سیاست‌های اعلام‌شده برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اول و دوم، در شرایط مساوی، در توسعه و ایجاد شهرها اولویت به مناطق با انباشتگی کمتر جمعیت و به‌ویژه جمعیت شهری داده شود. همچنین با ایجاد سلسله‌مراتب مناسب شهری از تمرکز جمعیت و فعالیت در چند شهر بزرگ پرهیز شود.

۲-۱-۲-۴-۹-۳- سیاست محرومیت‌زدایی

در شرایط مساوی، در امر توسعه و ایجاد شهرها برای مناطقی که «محروم» شناخته شده‌اند امتیاز خاصی در نظر گرفته شود.

۲-۱-۲-۵-۹-۳- سیاست افزایش بهره‌وری

فرض بر این است که تهیه نقشه‌های شفاف و گویای کاربری‌های مجاز اراضی و کلیات مقررات ساخت‌وساز در هر یک از کاربری‌ها - به شرط آنکه این نقشه‌ها و مقررات مورد تأیید همه سازمان‌ها و نهادهای مسئول باشند - از سردرگمی و اتلاف وقت سرمایه‌گذاران در امر توسعه شهری و صنعتی کاسته خواهد شد. از این رو لازم است در اجرای طرح‌های کالبدی به تهیه این‌گونه اسناد و جلب مشارکت سازمان‌ها و نهادهای بهای درخور داشته شود. طبعاً در حد مطالعات ملی تنها کلیات نقشه‌ها و مقررات از این دست مطرح تواند بود. جزئیات امر نیاز به داده‌هایی دارد که تنها در مقیاس مطالعات منطقه‌ای و محلی قابل دسترسی است.

۲-۱-۲-۱۰-۲-۱-۳- بررسی شبکه شهری منطقه ساحلی شمال (جلد چهارم، فصل ۱۵، صص، ۸۹)

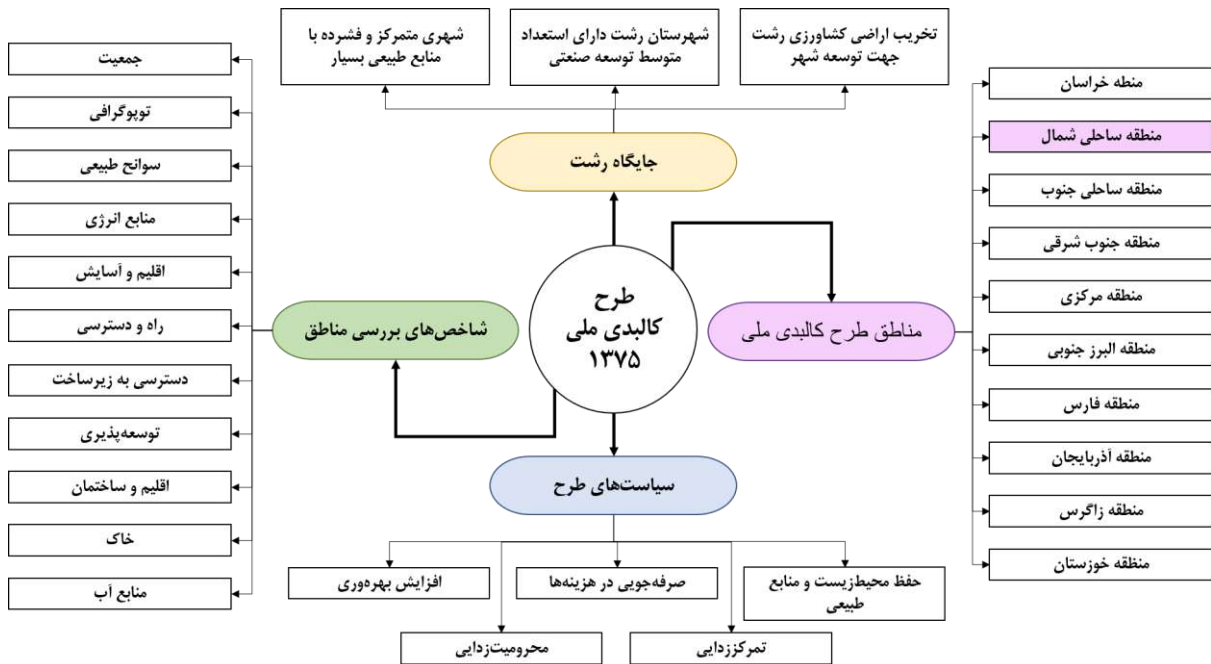
در طرح کالبدی ملی، منطقه ساحلی شمال به شش حوزه طرح‌ریزی؛ گرگان، ساری، نوشهر، لاهیجان، رشت و هشترت تقسیم شده است. ساماندهی منطقه در سطوح بالا به عهده دو مرکز فرماندهی (رشت و مجتمع ساری، قائم‌شهر، بابل و آمل)، یک مرکز منطقه‌ای سطح یک (گرگان)، چهار مرکز فرعی با اولویت (گنبدکاووس، لاهیجان - لنگرود، رودسر - آستانه و آستارا) و سه مرکز فرعی و شهر مهم (محمودآباد - نور، چالوس - نوشهر و رامسر - تنکابن) گذاشته شده است.

۲-۱-۲-۱۱-۲-۱-۳- جمع‌بندی سند طرح کالبدی ملی

هدف از بررسی این سند دریافت محدودیت‌ها و فرصت‌های توسعه منطقه ساحلی شمال به ویژه شهر رشت است که از مهم‌ترین یافته‌های حاصل از این طرح می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- گریزی از تخریب اراضی قابل کشت آبی پیرامون آن فلات‌ها و دشت‌های رسوبی رودخانه‌ای برای توسعه شهر رشت نیست.
- شهرستان رشت جز مناطق با استعداد متوسط توسعه صنعتی در کنار شهرستان‌هایی مانند: کرمان، همدان، یزد و بندرعباس دسته‌بندی شده است.

➤ مدنظر قراردادن پنج سیاست طرح کالبدی ملی؛ حفظ محیط‌زیست و منابع طبیعی، صرفه‌جویی در هزینه‌ها، تمرکززدایی، محرومیت‌زدایی، افزایش بهره‌وری در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت. چرا که این شهر رشد فشرده و پرتراکمی دارد که نیازمند تمرکز زدایی است و همچنین منابع طبیعی و محیط زیست باارزشی دارد که باید از آن محافظت ک



شکل ۹- جمع‌بندی طرح کالبدی ملی

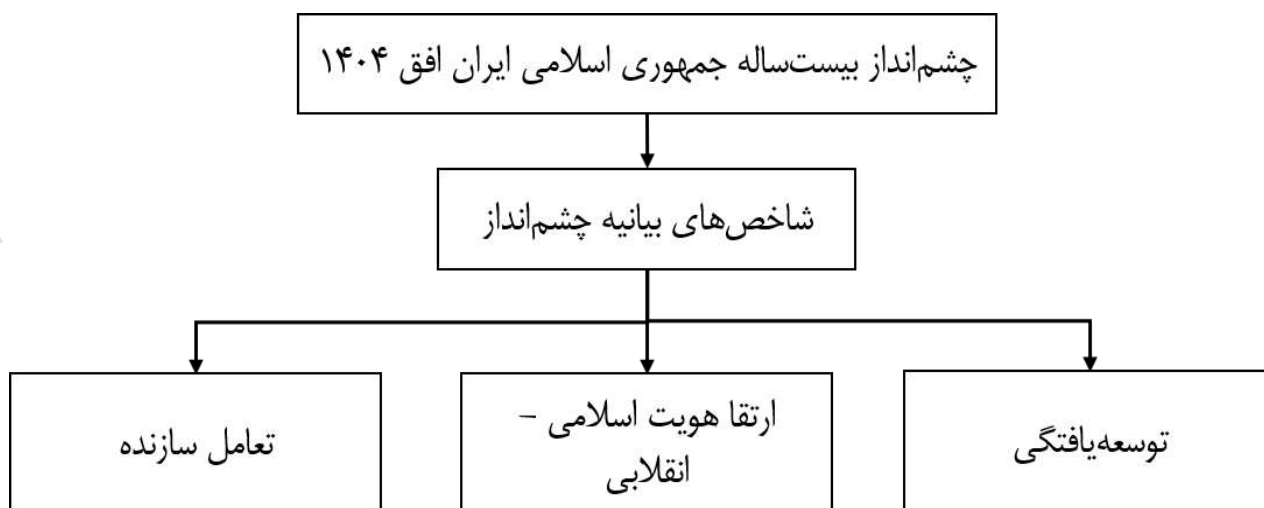


۳-۱-۲- سند بیست‌ساله چشم‌انداز ایران (۱۳۸۲)

مقدمه

سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران از اسناد فرادست در سطح ملی محسوب می‌شود که مجمع تشخیص مصلحت نظام با تشکیل کمیسیون ویژه تدوین سند چشم‌انداز و با همکاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی سابق، متن اولیه سند چشم‌انداز را تهیه کرد و نتایج کمیسیون در سال ۱۳۸۱ در مجمع تشخیص مصلحت نظام به بحث گذاشته شد و در سال ۱۳۸۲ پس از اصلاحاتی که مقام معظم رهبری در آن مصوبات انجام دادند به تصویب نهایی رسید و ابلاغ شد. چشم‌انداز ویژگی‌های اقتصادی، علمی و فناوری ایران در افق سال ۱۴۰۴ را تعیین کرده که کلیه برنامه‌های قوای سه‌گانه در جهات تحقق اهداف چشم‌انداز باید تدوین و اجرا شوند.

این سند پس از بیان چشم‌انداز خود به بررسی هریک از شاخص‌های چشم‌انداز می‌پردازد. که این شاخص‌ها عبارتند از: توسعه‌یافتگی، ارتقا هویت اسلامی و انقلابی و تعامل سازنده. هدف از بررسی این سند شناخت شاخص‌ها و معیارهای توسعه ملی از منظر دولت و رهبر معظم جمهوری اسلامی ایران است.



شکل ۱۰- محتوای سند چشم‌انداز بیست‌ساله ایران



ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		
		سیاست‌ها		
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

سند بیست‌ساله چشم‌انداز
سال ۱۳۷۵
سطح ملی

بیانیه چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ به شرح زیر است:

ایران کشوری است توسعه‌یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه، با هویت اسلامی و انقلابی، الهام‌بخش در جهان اسلام با تعامل سازنده و مؤثر در روابط بین‌الملل.

ویژگی‌های این بیانیه عبارت‌اند از:

- توسعه‌یافته و برخوردار از دانش پیشرفته؛
- متناسب با مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی خود؛
- متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی، ملی و انقلابی، با تأکید بر مردم‌سالاری دینی؛
- عدالت اجتماعی، آزادی‌های مشروع، حفظ کرامت و حقوق انسان‌ها و بهره‌مند از امنیت اجتماعی و قضایی؛
- توانا در تولید علم و فناوری متکی بر سهم منابع انسانی و سرمایه اجتماعی در تولید ملی؛



- امن، مستقل و مقتدر با سازمان دفاعی مبتنی بر بازدارندگی همه‌جانبه و پیوستگی مردم و حکومت؛
- برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده به‌دوراز فقر، فساد، تبعیض و بهره‌مند از محیط‌زیست مطلوب؛
- جامعه فعال، مسئولیت‌پذیر، ایثارگر، مؤمن، رضایتمند، برخوردار از وجدان کاری، انضباط، روحیه تعاون و سازگاری اجتماعی؛
- دست‌یافته به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقا نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل.

در این سند هرچند به‌طور کلی می‌توان اهمیت نظام برنامه‌ریزی شهری را در بخش‌ها و بندهای مختلف به‌عنوان یک عامل مؤثر در تحقق سند چشم‌انداز ملاحظه نمود اما به‌طور خاص در این موارد بیشتر به چشم می‌خورد:

جامعه ایران در افق زمانی سند چشم‌انداز؛ جامعه‌ای برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده، به‌دوراز فقر، فساد، تبعیض و بهره‌مند از محیط‌زیست مطلوب خواهد بود.

بدون شک بخش مهمی از این اهداف در گرو برنامه‌ریزی و ساماندهی شبکه نظام شهری کشور است که اهمیت برنامه‌های راهبردی خصوصاً برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری را دوچندان می‌کند.

همچنین در این سند به:

- ایجاد جامعه‌ای سالم، اخلاقی، مبتنی بر ارزش‌های اسلامی، فرهنگ‌مدار و شهروندانی آگاه، عزت‌مند و برخوردار از ملاک‌های درستکاری و احساس رضایتمندی.
- تعمیم عدالت از طریق توسعه قضایی، به‌منظور دستیابی آحاد جامعه به حقوق شهروندی
- پیشگیری و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله در شهرها و روستاها و افزایش ضریب ایمنی در ساخت‌وسازهای جدید از طریق:
 - مکان‌یابی و مناسب‌سازی کاربری‌ها در مراکز جمعیتی شهری و روستایی و تأسیسات حساس و مهم متناسب با پهنه‌بندی خطر نسبی زلزله در کشور.
 - تدوین و اصلاح طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی متناسب با پهنه‌بندی خطر نسبی زلزله در مناطق مختلف کشور.
- هویت‌بخشی به سیمای شهر و روستا از طریق:
 - بازآفرینی و روزآمدسازی معماری ایرانی - اسلامی؛
 - رعایت معیارهای پیشرفته برای ایمنی بناها و استحکام ساخت‌وسازها؛
 - توسعه روستایی و توسعه شهری (فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی) تأکید شده است که از اهداف و اصول ماهیتی در برنامه راهبردی عملیاتی شهر و شهرداری است.



در بند آمایش سرزمین این سند نیز به موارد زیر اشاره شده است:

- ملاحظات امنیتی و دفاعی؛
- کارایی و بازدهی اقتصادی؛
- وحدت و یکپارچگی سرزمین؛
- گسترش عدالت اجتماعی و تعادل‌های منطقه‌ای؛
- حفاظت محیط‌زیست و احیای منابع طبیعی؛
- حفظ هویت اسلامی، ایرانی و حراست از میراث فرهنگی؛
- تسهیل و تنظیم روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور و رفع محرومیت‌ها، خصوصاً در مناطق روستایی کشور.

با توجه به اینکه بخش مهمی از این اهداف وابسته به فضاهای شهری بوده، نقش و اهمیت نظام شهری و لزوم تهیه طرح‌های راهبردی - عملیاتی که به این روند شتاب می‌بخشد، بیش‌ازپیش نمایان خواهد شد.

۱-۳-۱-۲- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله ایران

با بررسی این سند می‌توان بیان کرد بازدهی بالا اقتصادی جامعه ایران در افق زمانی سند چشم‌انداز؛ جامعه‌ای برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده، به‌دوراز فقر، فساد، تبعیض و بهره‌مند از محیط‌زیست مطلوب با بازدهی بالا اقتصادی که به دنبال حفظ ارزش‌ها و هویت اسلامی - ایرانی خواهد بود. در این راستا راهبردهایی برای دستیابی به جامعه سالم، ایمن در برابر مخاطرات طبیعی، عدالت فضایی و هویت بخشی شهری - روستایی بیان می‌کند.

در ادامه برخی از مهم‌ترین این راهبردهای سند چشم‌انداز کشور در افق ۱۴۰۴ که می‌توانند راهنمایی در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر باشند و در شهر رشت تجلی پیدا کنند، ذکر می‌شود:

➤ تدوین و اصلاح طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی متناسب با پهنه‌بندی خطر

نسبی زلزله در مناطق مختلف کشور.

شهر رشت در نزدیکی گسل‌های فعال و پرخطری همچون خط گسل رودبار واقع شده است که می‌بایست ضوابطی سخت‌گیرانه و جدی‌تر در طرح‌های توسعه و عمران شهری رای شهر رشت لحاظ شود به طور مثال:

- منع ساخت و ساز و افزایش تراکم ساختمانی در نزدیکی خطوط گسل
- نظارت بر مصالح و شیوه ساخت ایمنی ساختمان‌ها جهت افزایش تاب‌آوری و استحکام آن‌ها
- تعیین فضای‌های باز با سرانه مناسب در تمام محلات و مناطق شهر جهت اسکان موقت و سهولت امدادسانی در زمان وقوع زلزله

➤ حفظ هویت اسلامی - ایرانی و حراست از میراث فرهنگی

رشت شهری با قدمت تاریخی و آثار با ارزش معماری و فرهنگی است که علاوه بر سبک معماری خاص خود می‌توان آثاری از سایر دوره‌های تاریخی و معماری ایران را نیز در این شهر مشاهده کرد حال با توجه به راهبرد ارائه شده در این سند می‌بایست

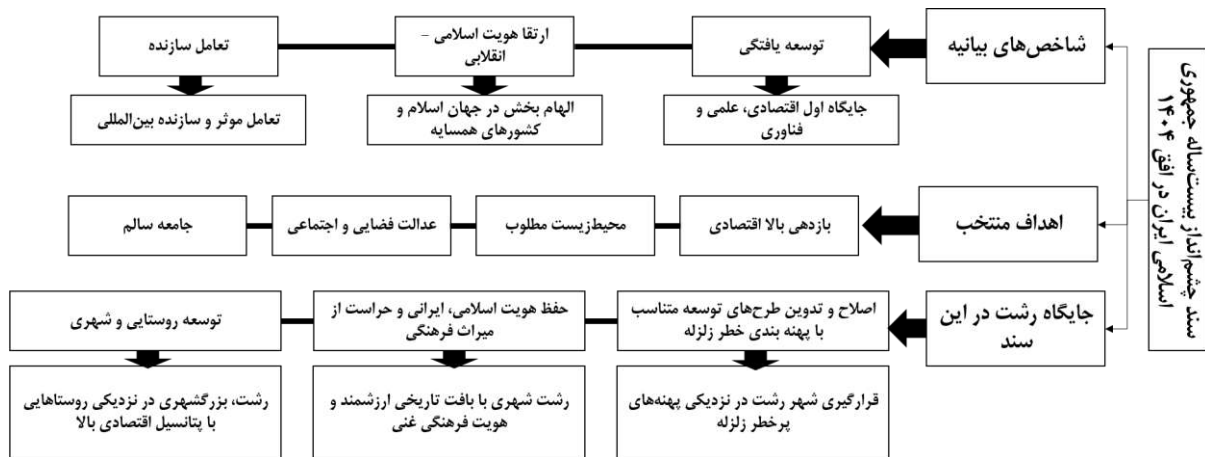


در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت سیاست‌هایی را در جهت حراست این بناها اخذ نمود تا هویت اسلامی - ایرانی این شهر از طریق این میراث با ارزش حفظ گردد.

➤ توسعه روستایی و شهری (فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی) تأکید شده است که

از اهداف و اصول ماهیتی در برنامه راهبردی عملیاتی شهر و شهرداری است.

رشت شهری است در آستانه کلانشهر شدن که روستاهای زیادی با پتانسیل رشد اقتصادی، توانایی تولید مواد اولیه و تامین نیروی کار این شهر در فاصله نزدیک به آن قرار گرفته‌اند. با توجه به این که مهاجرت از روستا به شهر در رشت مسئله‌ای حائز اهمیت است باید در جهت حفظ و تقویت اقتصاد روستایی و همچنین حفظ جایگاه رقابتی شهر رشت با شهرهای هم‌سطح خود طرح‌های توسعه‌ای و عمرانی تهیه و اجرا شوند که شناخت و اولویت‌بندی این طرح‌ها از الزامات برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت است.



شکل ۱۱- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله ایران در افق ۱۴۰۴



۲-۱-۴- قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۶_۱۴۰۰)

مقدمه

تدوین برنامه به منظور توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور، ضرورت کامل دارد و برای حفظ تداوم و تعمیق رشد و توسعه، هدایت و حرکت جامعه لازم است. همچنین حل بسیاری از معضلات اقتصادی و حرکت کشور به طرف زندگی اقتصادی بهتر، نیاز به برنامه دارد. لزوم برنامه و برنامه‌ریزی مدت‌ها است در سطوح مختلف کشور مطرح شده است. فعالیت‌های مختلف و پراکنده‌ای نیز در سطوح مختلف جهت تدوین برنامه انجام شده است. این فعالیت‌ها گاه همراه با تکرار و دوباره‌کاری، کمتر به نتیجه قابل توجهی رسیده‌اند. نبودن برنامه، به‌عنوان راهنمای عمل در سطوح مختلف و عواقب ناشی از آن احساس نیاز به یک برنامه مناسب را بیشتر کرده است. در بحث‌های مربوط به بودجه کشور در مجلس شورای اسلامی، لزوم تدوین برنامه توسعه اقتصادی کشور، مکرراً مورد تأکید قرار گرفته است و با توجه به شواهد مختلف، امر برنامه‌ریزی و تدوین برنامه، اینک به تدریج اهمیت، اولویت و موقعیت خود را به دست می‌آورد. در این زمینه نظرات برنامه‌ریزی را می‌توان همانند ماشینی تصور کرد که محصول آن ماشین، برنامه توسعه اقتصادی کشور است. در ماشین برنامه‌ریزی، باید اجزا مختلف ماشین، نقش هر یک، نحوه هماهنگی و ارتباط آن‌ها با یکدیگر مشخص شود تا ماشین ساخته شده و به کار افتد (لطیفی، ۱۳۹۱: ۱۰۳). در واقع تدوین اهداف، استراتژی‌ها و اقدامات مهم می‌تواند راهگشای تدوین موفقیت‌آمیز استراتژی توسعه منطقه‌ای باشد (ياسوری و سجودی، ۱۳۹۶، ۱۳).

قانون برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۶-۱۴۰۰)، سندی ملی است که در سال ۱۳۹۵ با رویکرد آینده‌پژوهی به تصویب رسیده که مشتمل بر ۱۲۴ ماده و ۱۲۸ تبصره است. مسائل محوری برنامه مذکور به چند بخش تقسیم شده است مانند:

- موضوعات خاص راهبردی در مورد آب و محیط‌زیست؛
- موضوعات خاص مکان محور در مورد توسعه سواحل و بازآفرینی بافت‌های ناکارآمد شهری، بافت‌های تاریخی و مناطق روستایی؛
- موضوعات خاص بخش پیشروی اقتصاد در مورد معدن و صنایع معدنی، کشاورزی، گردشگری، عبوری و حمل‌ونقل ریلی، فناوری نوین توسعه و کاربری علم و فناوری و انرژی؛
- موضوعات خاص کلان فرابخشی در مورد بهبود محیط کسب‌وکار، اشتغال، فضای مجازی، بهره‌وری تأمین منابع مالی برای اقتصاد کشور، نظام عادلانه پرداخت و رفع تبعیض، توانمندسازی محرومان و فقرا (با اولویت زنان سرپرست خانوار)، بیمه‌های اجتماعی و ساماندهی و پایداری صندوق‌های بیمه‌ای و بازنشستگی و پیشگیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی و اجرای سند تحول بنیادین آموزش و پرورش، فرهنگ عمومی و سبک زندگی ایرانی - اسلامی؛
- توسعه آمادگی دفاعی و امنیتی.



جدول ۷- شناسنامه بررسی قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران؛ ۱۳۹۶-۱۴۰۰

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاستها		
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت پیشنهادی	
۲	شناخت شهر	پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
		کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

سند ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران

سال ۱۳۹۶ ملی

۱-۴-۱-۲- اقتصاد کلان (صص ۱_۱۲)

• ماده ۴

جهت تأمین حداقل ۲/۸ واحد درصد از رشد ۸٪ اقتصاد از محل ارتقای بهره‌وری کل عوامل تولید و همچنین رشد سرمایه‌گذاری به میزان متوسط سالانه ۲۱/۴٪ در طول سال‌های اجرائی برنامه، کلیه دستگاه‌های اجرائی با هماهنگی با دولت اقدامات زیر را به عمل آورند. مسئولیت اجرا بر عهده دولت است:

افزایش مهارت و تخصص نیروی کار به‌ویژه فارغ‌التحصیلان دبیرستان‌ها، هنرستان‌ها تا مقطع کارشناسی دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی با ارائه آموزش‌های مهارتی، تخصصی و فنی و حرف‌های با استفاده از ظرفیت‌های خدمت زیر پرچم و کارورزی دانشجویان



مشارکت با سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان داخلی به منظور افزایش توانمندی، رقابت‌پذیری و صادرات کالاها و خدمات تولیدی با رفع موانع قانونی و حقوقی بر اساس عزت، حکمت و مصلحت و مشروط به عدم نفوذ فرهنگ غربی

۲-۱-۲-۲- بودجه و مالیه عمومی (صص ۱۹_۱۳)

• ماده ۶

به منظور تحقق صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی، اصلاح نظام درآمدی دولت و همچنین قطع وابستگی بودجه به نفت تا پایان اجرای قانون برنامه ششم:

برقراری هرگونه تخفیف، ترجیح یا معافیت مالیاتی جدید طی سال‌های اجرای قانون برنامه ممنوع است.

عوارض آلاینده‌گی واحدهای تولیدی موضوع تبصره یک، ماده ۳۸ قانون مالیات بر ارزش افزوده در هر شهرستان به نسبت جمعیت بین شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و فرمانداری‌ها برای روستاهای فاقد دهیاری و مناطق عشایری همان شهرستان توزیع می‌گردد. در صورتی که آلودگی واحدهای بزرگ تولیدی (پنجاه نفر و بیشتر) به بیش از یک شهرستان در یک استان سرایت کند، عوارض آلودگی بر اساس سیاست‌های اعلامی سازمان به نسبت تأثیرگذاری، در کمیته‌ای مرکب از رئیس سازمان استان و فرمانداران شهرستان‌های ذی‌ربط، مدیرکل محیط‌زیست و مدیرکل امور مالیاتی استان بین شهرستان‌های متأثر توزیع می‌شود.

○ تبصره ماده ۶؛ عوارض وصولی موضوع این جزء نیاز به طی مراحل تخصیص نداشته و حداکثر تا پانزدهم ماه بعد با تخصیص صد درصد (۱۰۰٪) به حساب شهرداری‌ها و دهیاری‌ها واریز می‌گردد.

• ماده ۷

به منظور انطباق بودجه‌های سنواتی با قانون برنامه ششم، انضباط مالی، اصلاح فرایند برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی و نظارت بر عملکرد و هزینه‌های دولت:

دولت مکلف است از سال اول اجرای قانون برنامه جهت عملیاتی‌کردن رویکرد تمرکززدایی و اثربخشی مدیریت اجرائی در مراکز استان‌ها و جهت زمینه‌سازی، تعادل‌بخشی، توازن و آمایش سرزمینی توزیع ۳۰ درصدی از اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای کشور را به شورای برنامه‌ریزی استان‌ها اختصاص دهد.

• ماده ۸

دولت موظف است به منظور تحقق اهداف بند ۱۲ سیاست‌های کلی ابلاغی اقتصاد مقاومتی مبنی بر تحول اساسی در ساختارها و اصلاح و ارتقای نظام مدیریت مالی و محاسباتی دولت و همچنین مدیریت بدهی‌ها اقدامات زیر را مطابق قوانین مربوطه انجام دهد:



ساماندهی خزانه‌داری کل کشور از طریق اصلاح نظام مالی و محاسباتی خزانه‌داری کل کشور ارتقا و انطباق نظام نظارت مالی با نظام بودجه‌ریزی بر مبنای عملکرد از طریق طراحی نظام نظارت مالی متناسب با شرایط کشور و نظارت مالی بر بودجه‌ریزی بر مبنای عملکرد

۲-۱-۳-۴-۳- توازن منطقه‌ای، توسعه روستایی و توانمندسازی اقشار آسیب‌پذیر (صص ۳۶-۳۴)

• ماده ۲۶

به‌منظور رقابت‌پذیر کردن عدالت بین منطقه‌ای و سرزمینی و تقویت خوداتکایی، افزایش انگیزه وصول درآمد استانی:

دولت موظف است:

درآمدها و هزینه‌هایی که ماهیت استانی دارند را تعیین و طی دو سال اول اجرای قانون برنامه در چهارچوب نظام درآمد - هزینه استانی به‌صورت سرجمع درآمدها، اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای هراستان بر مبنای وجوه واریزی به خزانه‌داری کل کشور در بودجه سنواتی اعمال نماید. مازاد بر درآمدهای وصولی نسبت به سقف مصوب هراستان بر اساس دستورالعمل ابلاغی سازمان برای تأمین اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای مصوب در قانون بودجه سنواتی، در مقاطع سه‌ماهه بین استان‌های ذی‌ربط توزیع می‌گردد.

طرح‌های هادی روستایی و تعیین محدوده روستاها در سراسر کشور را با پیشنهاد کارشناسان فنی، زیر نظر بنیاد مسکن و تأیید بخش‌داری هر بخش و بااطلاع دهیاران و رؤسای شورای اسلامی روستاها و تصویب آن در کمیته‌ای متشکل از رئیس بنیاد مسکن استان به‌عنوان رئیس، فرماندار شهرستان، بخشدار بخش، نماینده سازمان مسکن و شهرسازی استان، رئیس بنیاد مسکن شهرستان، نماینده سازمان جهاد کشاورزی استان، نماینده معاون امور عمرانی استانداری و رئیس شورای اسلامی روستا به‌عنوان ناظر، تهیه کند.

• ماده ۲۷

اقدامات عمرانی زیربنایی

طراحی و اجرای طرح‌های (پروژه‌های) دفع بهداشتی فاضلاب در روستاها با اولویت روستاهای واقع در حریم رودخانه‌ها، تالاب‌ها، سدها و روستاهایی که به دلیل نفوذپذیری کم اراضی دفع فاضلاب در آنها دچار مشکل است از طریق بخش خصوصی

یکپارچه‌سازی حداکثری فعالیت‌ها و برنامه‌های عمران و توسعه روستایی، عشایری و کشاورزی کشور و مدیریت آنها با رویکرد جهادی و نظارت‌پذیر تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه ششم و ایجاد یکپارچگی برنامه‌ریزی و ارائه خدمات و طرح‌های روستایی و عشایری در قالب برنامه‌های جامع، بر اساس نیازها و مشارکت واقعی مردم و شرایط انسانی، طبیعی، اقتصادی و اجتماعی



• ماده ۳۱

اقدامات دولت در بخش کشاورزی در جهت حصول به شاخص‌های کمی به شرح ذیل است:

توسعه کشاورزی حفاظتی، توسعه کشت نشایی، به‌نژادی و به‌زراعی، تولید و تأمین و به‌کارگیری ارقام مقاوم، خوداتکایی در تولید بذر و نهال، افزایش ضریب ماشین‌کردن سالانه حداقل ۰/۱۲ اسب بخار در هکتار فراهم نمودن امکانات مصرف بهینه سموم، دفع آفات نباتی و کودهای شیمیایی و استفاده بیشتر از کود آلی (کمپوست و مبارزه زیستی و تدوین ضوابط ورود، ساخت و ترکیب سخت‌کوش و سم دولت مکلف است برای حصول شاخص‌های معین شده در جداول ذیل در جهت امنیت غذایی، سلامت و غنی‌سازی محصولات کشاورزی و توسعه صنایع کشاورزی در زنجیره‌های عرضه، اقدام کند.

• ماده ۳۲

دولت مکلف است اقدامات ذیل را به عمل آورد:

ایجاد ردیف مستقل پرداخت خسارت به بیمه‌گذاران محصولات کشاورزی و صندوق بیمه کشاورزی در لویح بودجه سالانه و پیش‌بینی اعتبار به‌صورت صددرصد تخصیص‌یافته در طول اجرای قانون برنامه اصلاح و بهبود خاک کشاورزی و افزایش کربن (ماده آلی) خاک به میزان سالانه پانصد هزار هکتار ارائه کمک‌های فنی و اعتباری برای نوسازی باغ‌های فرسوده کشور اختصاص معادل ریالی ده‌درصدی ورودی سالانه صندوق توسعه ملی نزد بانک عامل مطابق ضوابط صندوق جهت پرداخت تسهیلات به متقاضیان غیردولتی سرمایه‌گذار بخش کشاورزی، صنایع تبدیلی و تکمیلی این بخش، محیط‌زیست مرتبط با بخش کشاورزی و منابع طبیعی و احداث بندهای انحرافی و سدهای کوچک سیاست‌های کلی برنامه ششم و در چهارچوب اساسنامه صندوق توسعه ملی

• ماده ۳۵ و ۳۶

دولت مکلف است به‌منظور مقابله با بحران کم‌آبی، رهاسازی حق آبی‌های زیست‌محیطی برای پایداری سرزمین، پایداری و افزایش تولید در بخش کشاورزی، تعادل‌بخشی به سفره‌های زیرزمینی و ارتقای بهره‌وری و جبران تراز آب، به‌میزانی که در سال پایانی اجرای قانون برنامه یازده میلیارد مترمکعب شود، اقدامات زیر را به عمل آورد:



توسعه روش‌های آبیاری نوین، اجرای عملیات آب‌و خاک (سازه‌ای و غیرسازه‌ای)، توسعه آب‌بندها و سامانه (سیستم‌های سطوح آبیگر حداقل به میزان ششصد هزار هکتار در سال) حمایت از توسعه گلخانه‌ها و انتقال کشت از فضای باز به فضای کنترل‌شده و بازچرخانی پساب‌ها، مدیریت آب‌های نامتعارف و مدیریت آب مجازی ایجاد زیرساخت موردنیاز برای پرورش دویست هزار تن ماهی در قفس تا پایان اجرای قانون برنامه و توسعه فعالیت‌های شیلاتی و ایجاد تأسیسات زیربنایی در سواحل کشور

• ماده ۳۷

دولت مکلف است تمهیدات لازم را با استفاده از انواع روش‌ها از جمله سازوکارهای ذیل تا پایان اجرای قانون برنامه، علاوه بر وضع موجود جهت افزایش حداقل بیست پنج درصد پوشش شبکه فاضلاب شهری کشور را فراهم نماید. استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی و سازمان‌های بین‌المللی در ازای واگذاری پساب استحصالی استفاده از منابع حاصل از فروش پساب فاضلاب جهت توسعه و تکمیل طرح‌های فاضلاب شهری با پیش‌بینی منابع و مصارف آن در قانون بودجه سنواتی

۲-۴-۶- محیط‌زیست و منابع طبیعی (صص ۵۹-۵۶)

• ماده ۳۸

دولت موظف است اقدامات زیر را جهت حفاظت از محیط‌زیست به عمل آورد:

نظارت بر ارزیابی راهبردی محیط‌زیست (SEA) در سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای و ارزیابی اثرات زیست‌محیطی (EIA) طرح‌های بزرگ کلیه دستگاه‌های اجرائی و بخش‌های خصوصی و تعاونی، نهادهای عمومی غیردولتی در پهنه سرزمینی از جمله مناطق آزاد تجاری و صنعتی بر اساس شاخص‌ها، ضوابط و معیارهای پایداری محیط‌زیست. اجرای برنامه عمل حفاظت، احیاء، مدیریت و بهره‌برداری مناسب از تالاب کشور با مشارکت سایر دستگاه‌های اجرائی و جوامع محلی به‌ویژه در ارتباط با تالاب‌های ثبت‌شده در کنوانسیون رامسر به‌طوری‌که تا پایان اجرای قانون برنامه، حداقل بیست درصد تالاب‌های بحرانی و در معرض تهدید کشور احیاء شوند و ضمن حفاظت و تثبیت، در روند بهبود قرار گیرند. تأمین سهم دولت جمهوری اسلامی ایران در طرح‌های (پروژه‌های) بین‌المللی محیط‌زیستی مشترک با دولت‌ها و اشخاص حقیقی و حقوقی خارجی به‌منظور تشویق و حمایت از جلب کمک‌ها و سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی داوطلبانه و کمک به تأمین هزینه‌های مربوط به کنوانسیون رامسر. اجرای این بند منوط به رعایت اصول هفتاد و هفتم و یک‌صد و بیست و پنجم قانون اساسی است.



نظارت بر اجرای طرح‌های جامع مدیریت پسماند به‌ویژه در سواحل دریاها، رودخانه‌ها، جنگل‌ها و دشت‌های حاشیه تالاب‌ها و مدیریت سالانه حداقل بیست درصدی از حجم پسماندهای موجود با روش مناسب

سازمان حفاظت محیط‌زیست موظف است در محدوده حریم شهرها و روستاها بر اقدامات شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در این خصوص نظارت کند.

تهیه و اجرای طرح جامع پیشگیری و اطفای حریق در عرصه تحت مدیریت سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری و سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری دستگاه‌های اجرائی، نظامی (در زمان صلح) و انتظامی

تکمیل و اجرای تأسیسات جمع‌آوری، تصفیه، بازچرخانی و مدیریت پساب و فاضلاب در شهرها و شهرک‌های صنعتی و خدماتی و سایر واحدهایی که فاضلاب با آلاینده‌گی بیش از حد مجاز از استانداردهای ملی تولید می‌نمایند از طریق عقد قرارداد فروش و یا پیش‌فروش پساب خروجی تأسیسات موجود و یا طرح‌های توسعه آتی

تهیه نقشه‌های حدنگاری (کاداستر) منابع طبیعی حداقل یکصد و چهارده میلیون هکتار و اراضی کشاورزی حداقل بیست میلیون هکتار با رعایت قانون حدنگار (کاداستر)

ارتقای پوشش سدرصد حفاظت از جنگل‌ها، مراتع و اراضی ملی و دولتی و مناطق چهارگانه زیست‌محیطی با مشارکت جوامع محلی و ارتقای ضریب حفاظت از جنگل‌ها و مراتع کشور به منظور پایداری جنگل‌ها و همچنین تعادل بخشی دام و مراتع سالانه حداقل ده درصد

اجرای برنامه مدیریت سبز شامل مدیریت مصرف انرژی، آب، مواد اولیه، تجهیزات و کاغذ، کاهش مواد جامد زائد و بازیافت آن‌ها در ساختمان‌ها و وسائط نقلیه، در کلیه دستگاه‌های اجرائی و مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی در چهارچوب قوانین مربوطه

احیای رویشگاه‌های مرتعی و توسعه و فراوری گیاهان دارویی به میزان حداقل نه میلیون و ششصد هزار هکتار و افزایش حداقل یکصد هزار هکتار به سطح زیر کشت گیاهان دارویی به نحوی که در پایان اجرای قانون برنامه به دوپست و پنجاه هزار هکتار برسد.

بهره‌برداری از درختان ریشه‌کن، شکسته، افتاده، خشک سرپا و آفت‌زده غیر قابل‌احیاء تا پیش از تصویب طرح جایگزین و حداکثر تا پایان سال سوم برنامه صرفاً با مجوز سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور مجاز است و پس از تصویب طرح جایگزین صرفاً بر اساس این طرح و با مجوز سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور خواهد بود.

۲-۱-۴-۷- انرژی، صنعت و معدن

ماده ۴۶ د: دولت مکلف است توسعه و هدفمندسازی پژوهش، آموزش، تولید و تبلیغات و همچنین توسعه تجارت الکترونیک فرش و ایجاد خانه فرش در بازارهای هدف و موردنظر برای هویت بخشی، ارتقای کیفیت تولید و روان‌سازی، سفارش‌پذیری، حمایت از ایجاد و توسعه و تجهیز کارگاه‌های متمرکز و غیرمتمرکز و اتحادیه‌ها و شرکت‌های تعاونی فرش دستباف روستایی و



شهری سراسر کشور و نیز صنایع و خدمات جانبی فرش دستباف به منظور ارتقاء و بهبود بهره‌وری، تثبیت و افزایش سهم صادراتی و بازارهای داخلی و خارجی را به عمل آورد.

۲-۱-۴-۸- حمل‌ونقل و مسکن (صص ۷۹-۷۳)

• ماده ۵۱

با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی در راستای مردمی‌شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های موردنیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور ترانزیت حل مشکلات حمل‌ونقل:

به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی به‌استثنای خدمات کمک ناوبری و نشست‌و‌برخاست هواپیما اقدام نماید. سهم شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل پنجاه و یک درصد خواهد بود.

به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با حفظ وظایف حاکمیتی از طریق ارائه حمایت و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام نماید.

• ماده ۵۲

به منظور تقویت اقتصاد حمل‌ونقل ریلی و ترغیب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در این زمینه و تسریع و تسهیل اجرای طرح‌ها (پروژه‌ها) و افزایش رضایتمندی و اقبال عمومی از خدمات ارائه‌شده در این نوع حمل‌ونقل:

سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته تلقی شده و مشمول کلیه قوانین و مقررات مرتبط با سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته خواهد بود.

• ماده ۵۳

پیش‌بینی و مدیریت نیازمندی‌های توسعه ناوگان هوایی کشور با رعایت خط‌مشی‌های مبتنی بر توسعه پایدار سیاست‌گذاری و لحاظ‌کردن تدابیر لازم برای چگونگی تأمین انواع هواپیما و بالگردهای موردنیاز ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور با همکاری‌های مشترک داخلی و بین‌المللی با اولویت حمایت از تولید داخلی



○ پ: وزارت راه و شهرسازی موظف است با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن و قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای را با هدف ساماندهی حاشیه شهرها و توسعه امور حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای و ساخت خطوط مستقل حومه‌ای در زیرمجموعه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تشکیل دهد. این شرکت با همکاری شهرداری‌های مربوطه متولی کلیه امور حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای در کشور است. فعالیت شرکت‌های قطارهای شهری به‌طور مستقل در امور توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه بلامانع است. اساسنامه شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای ظرف مدت شش ماه پس از لازم‌الاجرا بودن این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد.

• ماده ۵۹

در چهارچوب قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن مصوب ۱۳۸۷/۲/۲۵:

وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور و شهرداری‌ها مکلف‌اند در طول برنامه نسبت به احیاء، بهسازی، نوسازی و مقاوم‌سازی و بازآفرینی سالانه حداقل دویست و هفتاد محله در قالب مطالعات مصوب ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار بر حسب گونه‌های مختلف (شامل ناکارآمد - تاریخی - سکونتگاه‌های غیررسمی و حاشیه‌ای) و ارتقای دسترسی به خدمات و بهبود زیرساخت‌ها با رویکرد محله محور در چهارچوب قوانین و مقررات ذی‌ربط اقدام نمایند. تسهیلات و اعتبارات موردنیاز سهم دولت همه‌ساله با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و هماهنگی شهرداری‌ها به تصویب ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار می‌رسد و در قالب بودجه سنواتی پیش‌بینی می‌شود و در اختیار دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط و شهرداری‌ها قرار می‌گیرد.

برنامه عملیاتی در دو بخش نوسازی مسکن و تأمین خدمات و زیرساخت، در سه‌ماهه اول اجرای قانون برنامه توسط وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور، سازمان، شورای عالی استان‌ها و کلیه دستگاه‌های عضو ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار در سطح مدیریت ملی، استانی و شهری تهیه و تعهد و التزام به اجرای برنامه‌های بازآفرینی شهری خواهند داشت.

▪ تبصره: در تهیه برنامه عملیاتی محدوده‌های تاریخی شهرها، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به دستگاه‌های موصوف اضافه می‌شود.

○ پ: دولت موظف است به‌منظور کاهش آسیب‌پذیری سکونتگاه‌های روستایی (با هدف بهسازی و نوسازی مسکن روستایی) و همچنین تأمین مسکن برای اقشار کم‌درآمد شهری (در شهرهای کوچک) منابع مالی و تسهیلات ارزان‌قیمت و زمین موردنیاز را در قالب بودجه سنواتی در طول اجرای قانون برنامه تأمین و اقدامات ذیل را از طریق بنیاد مسکن انقلاب اسلامی به عمل آورد:

بند ۲- تأمین منابع مالی و تسهیلات ارزان‌قیمت و زمین موردنیاز برای کمک به ساخت یا خرید سالانه حداقل صد و پنجاه‌هزار واحد مسکن اقشار کم‌درآمد در شهرها (با اولویت شهرهای زیر یک‌صد هزار نفر جمعیت).



ماده ۶۰: به منظور مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و اصلاح الگوی مصرف به‌ویژه مصرف انرژی در بخش ساختمان و مسکن

○ ب: کلیه مجریان دولتی موظفاند مسئولیت فنی (حرفه‌ای) خود و در صورت نیاز، مسئولیت سایر عوامل مرتبط با طراحی، محاسبه و نظارت بر ساختمان‌های تحت پوشش خود اعم از شهری و روستایی را نزد یکی از شرکت‌های دارای صلاحیت، بیمه نمایند.

• ماده ۶۱

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مکلف است نسبت به احصاء مناطق ویژه نیازمند بهسازی و نوسازی در بافت‌های فرسوده و دسته‌بندی طرح‌های واقع در این مناطق، با اولویت‌های زیر اقدام نماید:

طرح‌هایی که به دلیل وجود منافع عمومی، اجرای به موقع آنها ضروری است وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور و شهرداری‌ها موظفاند با اعمال سیاست‌های تشویقی و در چهارچوب قانون حمایت از احیای بافت‌های فرسوده از اقدامات بخش غیردولتی برای احیاء و بازسازی بافت‌های فرسوده در قالب بودجه مصوب حمایت نمایند.

دولت مکلف است از طریق اعمال سیاست‌های حمایتی، حقوقی، تشویقی و اعطای تسهیلات یارانه‌ای نسبت به احیاء و بهسازی حداقل ده درصدی بافت‌های فرسوده شهری با رعایت سرانه‌های رو بنائی و زیربنائی توسط بخش غیردولتی و شهرداری‌ها اقدام و مابه‌التفاوت سود تسهیلات یارانه‌ای موردنیاز را همه‌ساله در قوانین بودجه سنواتی پیش‌بینی نماید.

• ماده ۶۲

دولت موظف است به منظور ارتقای شرایط محیطی پایدار و فراگیر ساکنان مناطق حاشیه‌نشین و برخورداری آنها از مزایای شهرنشینی و پیش‌نگری و پیشگیری از ایجاد سکونتگاه‌های غیرمجاز اقدامات زیر را انجام دهد:

برنامه‌ریزی برای مدیریت و توزیع متناسب فعالیت، جمعیت و مهاجرت در کشور و ممانعت از توسعه حاشیه‌نشینی با رویکرد تقویت مبادی مهاجرت، با ساماندهی مناطق حاشیه‌نشین و کاهش جمعیت آن به میزان سالانه ده درصدی.

سامان‌بخشی مناطق حاشیه‌نشین تعیین شده توسط شورای عالی شهرسازی و معماری ایران از طریق تدوین و اجرای سازوکارهای حقوقی، مالی و فرهنگی و توانمندسازی ساکنان بافت‌های واقع در داخل محدوده‌های شهری با مشارکت آنها، در چهارچوب سند ملی توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیرمجاز و ایجاد شهرک‌های اقماری برای اسکان جمعیت مهاجر طراحی و ایجاد کمربند سبز در اطراف مراکز جمعیتی توسط شهرداری‌ها با مشارکت دولت در قالب بودجه سنوات



۲-۱-۴-۹- آموزش عمومی، آموزش عالی و علم و فناوری (صص ۸۳-۸۲)

• ماده ۶۴

به منظور تحقق اقتصاد دانش‌بنیان، افزایش بهره‌وری، تنظیم رابطه متقابل تحصیل و اشتغال، گسترش همکاری و تعاملات فعال بین‌المللی و افزایش نقش مردم در مدیریت علمی و فناوری کشور:

به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ارتقای علمی و رقابت بین دانشگاه‌های کشور و تعاملات بین‌المللی در طی اجرای قانون برنامه نسبت به ایجاد واحدها و شعب آموزش عالی با مشارکت دانشگاه‌های معتبر بین‌المللی و دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی و پژوهشی و فنی و حرفه‌ای و دانشگاه جامع علمی - کاربردی در داخل کشور در چهارچوب سیاست‌های شورای عالی انقلاب فرهنگی اقدام نماید. نحوه سرمایه‌گذاری مشترک، تسهیل تعاملات ارزی و تردد اعضای هیئت‌علمی و دانشجویان در آیین‌نامه اجرائی که با پیشنهاد سازمان، سازمان اداری و استخدامی کشور و دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، مشخص می‌شود.

دولت نسبت به تحول و ارتقای علوم انسانی در دانشگاه‌ها در ابعاد اسلامی‌سازی، بومی‌سازی، کارآمدی و روزآمدی با ایجاد تغییرات یا اصلاحات در امور مربوط به سرفصل‌ها و کتاب‌های درسی و تربیت استاد و انتخاب دانشجو اهتمام ورزیده و آن را در اولویت قرار دهد.

۲-۱-۴-۱۰- ارتباطات و فناوری اطلاعات (صص ۹۴-۹۲)

به منظور توسعه دولت الکترونیک و عرضه خدمات الکترونیکی و نیز توسعه و استقرار خزانه‌داری الکترونیکی و اصالت بخشیدن به اسناد الکترونیکی از جمله اسناد مالی و حذف اسناد کاغذی در هر موردی که به موج قانون، تنظیم اوراق یا اسناد، صدور یا اعطای مجوز، اخطار و ابلاغ، مبادله وجه، استعلام و مانند آن ضروری باشد، انجام الکترونیکی آن با رعایت مفاد قانون تجارت الکترونیکی مصوب ۱۳۸۲/۱۰/۱۷ معتبر بوده و کفایت می‌نماید.

• ماده ۶۹

وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (سازمان فناوری اطلاعات) با رعایت مصوبات شورای عالی فضای مجازی مکلف است با همکاری وزارت آموزش و پرورش تا پایان سال دوم اجرای قانون برنامه هوشمندسازی مدارس، امکان دسترسی الکترونیک (سخت‌افزاری - نرم‌افزاری و محتوا) به کتب درسی، کمک‌آموزشی، رفع اشکال، آزمون و مشاوره تحصیلی، بازی‌های رایانه‌ای آموزشی، استعدادسنجی، آموزش مهارت‌های حرفه‌ای، مهارت‌های فنی و اجتماعی را به صورت رایگان برای کلیه دانش‌آموزان شهرهای زیر بیست هزار نفر و روستاها و حاشیه شهرهای بزرگ فراهم نماید. دولت برای تأمین هزینه‌های این ماده می‌تواند از مشارکت بخش غیردولتی استفاده نماید. هزینه‌های مذکور به عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی تلقی می‌شود.

۲-۱-۴-۱۱- بیمه اجتماعی، امور حمایتی و آسیب‌های اجتماعی (صص ۱۱۲-۱۰۶)

• ماده ۷۷

جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران به منظور افزایش ضریب ایمنی و تاب‌آوری جامعه، پیشگیری و کاهش خطرات ناشی از حوادث و سوانح، ارائه خدمات بشردوستانه در قالب قوانین بودجه سنواتی اقدامات ذیل را انجام دهد:



کمک به حفظ و ارتقای سرمایه اجتماعی با استفاده از توان و ظرفیت‌های مردمی و افزایش مشارکت‌های اجتماعی مردم
توسعه و تقویت شبکه امداد و نجات کشور باهدف اقدامات پیشگیرانه و آمادگی برای پاسخگویی سریع و به‌موقع به حوادث و سوانح کشور
افزایش آگاهی‌های عمومی به‌ویژه آموزش‌های همگانی جهت کاهش خطرپذیری و افزایش تاب-آوری جامعه در مقابل حوادث و سوانح

• ماده ۸۰

دولت مکلف است طبق قوانین مربوطه و مصوبات شورای اجتماعی به‌منظور پیشگیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی، نسبت به تهیه طرح جامع کنترل و کاهش آسیب‌های اجتماعی با اولویت اعتیاد، طلاق، حاشیه‌نشینی، کودکان کار و مفاسد اخلاقی مشتمل بر محورهای ذیل اقدام کند به‌گونه‌ای که آسیب‌های اجتماعی در انتهای برنامه به ۲۵٪ میزان کنونی کاهش یابد.

○ الف: پیشگیری ۳: توسعه مراکز فوریت‌های اجتماعی مطابق قوانین در شهرهای بالای پنجاههزار نفر تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه و در سایر شهرها به‌تناسب جمعیت و گسترش آسیب‌های اجتماعی

○ ب: شناسایی و بهبود نقاط آسیب خیز: شناسایی نقاط آسیب خیز و بحران‌زای اجتماعی در بافت شهری و حاشیه شهرها و تمرکز بخشیدن حمایت‌های اجتماعی، خدمات بهداشتی-درمانی، مددکاری، مشاوره اجتماعی و حقوقی و برنامه‌های اشتغال حمایت‌شده با اعمال راهبرد همکاری بین بخشی و سامانه مدیریت آسیب‌های اجتماعی در مناطق یادشده.

• ماده ۸۱

دولت مکلف است در اجرای بند (۴۰) سیاست‌های کلی برنامه ششم، نسبت به تدوین برنامه، برقراری، استقرار و روزآمدسازی نظام جامع رفاه و تأمین اجتماعی چندلایه مشتمل بر حوزه امدادی، حمایتی و بیمه‌های اجتماعی به‌جز سلامت با رعایت سطح بندی خدمات در سطوح پایه، مازاد و مکمل بر اساس غربالگری اجتماعی و آزمون وسع و نیازمندیابی فعال و مبتنی بر سطح دستمزد و یا درآمد افراد و خانواده اقدام و پس از طی مراحل قانونی مطابق بودجه سنواتی به اجرا درآورد و به‌منظور ساماندهی منابع و مصارف مربوط به یارانه‌های اجتماعی، رفع همپوشانی‌ها، دسترسی عادلانه به خدمات، اجرای این نظام از طریق ایجاد پایگاه اطلاعات، سامانه و پنجره واحد خدمات رفاه و تأمین اجتماعی و مبتنی بر شکل‌گیری پرونده الکترونیک رفاه و تأمین اجتماعی با تبعیت از پرونده الکترونیک سلامت ایرانیان موضوع ماده (۸۴) این قانون برای تمامی آحاد جامعه صورت می‌پذیرد و کلیه سازمان‌ها، صندوق‌ها، نهادها و دستگاه‌های اجرایی فعال در حوزه رفاه و تأمین اجتماعی که به هر نحوی از آنها از بودجه دولتی و عمومی استفاده می‌کنند و یا از دولت مجوز فعالیت دریافت می‌نمایند مکلف‌اند طبق ضوابط قانونی از این نظام تبعیت کنند.



تهیه و تدوین پیوست‌های اجتماعی در طراحی کلیه برنامه‌های کلان توسعه‌ای، ملی و بومی با توجه به آثار محیطی آنها و به منظور کنترل آثار یادشده و پیشگیری از ناهنجاری‌ها و آسیب‌های اجتماعی با تصویب شورای اجتماعی کشور

تدوین سالانه اطلس آسیب‌های اجتماعی و سرمایه اجتماعی بر اساس شاخص‌های سلامت اجتماعی در کشور توسط سازمان امور اجتماعی و ارائه آن به مراجع ذی‌ربط

توسعه مراکز فوریت‌های اجتماعی مطابق قوانین در شهرهای بالای پنجاه هزار نفر تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه و در سایر شهرها به تناسب جمعیت و گسترش آسیب‌های اجتماعی

بسط و توسعه نقش مردم و سازمان‌های مردم‌نهاد در حوزه‌های مشارکت‌های گروهی و تأمین مالی مبتنی بر رویکرد خیر اجتماعی و تالش در جهت جلب مشارکت بیشتر ذی‌نفعان در تأمین منابع موردنیاز

شناسایی نقاط آسیب‌خیز و بحران‌زای اجتماعی در بافت شهری و حاشیه شهرها و تمرکز بخشیدن حمایت‌های اجتماعی، خدمات بهداشتی - درمانی، مددکاری، مشاوره اجتماعی و حقوقی و برنامه‌های اشتغال حمایت‌شده، با اعمال راهبرد همکاری بین‌بخشی و سامانه مدیریت آسیب‌های اجتماعی در مناطق یادشده

برنامه‌ریزی برای مدیریت و توزیع متناسب فعالیت، جمعیت و مهاجرت در کشور و ممانعت از توسعه حاشیه‌نشینی با رویکرد تقویت مبادی مهاجرت، به‌گونه‌ای که سالانه ده درصد نسبت به ساماندهی مناطق و کاهش جمعیت حاشیه‌نشینی اقدام شود.

شناسایی و بهبود نقاط آسیب‌خیز

حمایت از زنان سرپرست خانوار

مقابله با اعتیاد با حمایت قوه قضائیه

حمایت از بیماران روانی مزمن و سالمندان

ساماندهی کودکان کار

۱-۲-۴-۱۲- فرهنگ، هنر و ورزش (صص ۱۳۲-۱۲۷)

• ماده ۹۲

سازمان اوقاف و امور خیریه مکلف است با همکاری سازمان، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری‌ها و سازمان ثبت‌اسناد و املاک کشور نسبت به صدور و اخذ اسناد موقوفات و تبدیل بقاع متبرکه با رعایت ضوابط وقفی به قطب‌های فرهنگی اقدام نماید.

• ماده ۹۴

دولت مکلف است بیست و هفت‌صدم درصد از کل نه درصد مالیات بر ارزش‌افزوده را برای توسعه ورزش مدارس، ورزش همگانی، فدراسیون بین‌المللی ورزش‌های زورخانه‌ای و کشتی پهلوانی، ورزش روستایی و عشایری، ورزش بانوان و زیرساخت‌های ورزش به‌ویژه در حوزه معلولان و



جانبازان اختصاص دهد. این مبلغ در ردیف‌های مربوط به وزارت ورزش و جوانان و وزارت آموزش - پرورش در بودجه سنواتی پیش‌بینی می‌شود و پس از مبادله موافقت‌نامه در اختیار این وزارتخانه‌ها قرار می‌گیرد.

این اعتبار فقط در استان‌ها هزینه می‌شود، پرداخت هرگونه وجهی از محل بودجه کل کشور به هر شکل و به هر نحو به ورزش حرفه‌ای ممنوع است و در حکم تصرف غیرقانونی در وجوه و اموال دولتی است.

• ماده ۹۶

وزارت جهاد کشاورزی موظف است به منظور احداث و توسعه اماکن و فضاهای ورزشی، اراضی ملی غیرکشاورزی خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها به استثنای اراضی واقع در مناطق چهارگانه محیط‌زیست را که موردنیاز بخش غیردولتی است با تأیید وزارت ورزش و جوانان به قیمت ارزش معاملاتی اعلام شده توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی با رعایت تشریفات قانونی به بخش غیردولتی و تعاونی با اولویت تعاونی‌های اینترگران واگذار نماید. تغییر کاربری این اراضی ممنوع است. منابع حاصل از اجرای این حکم به خزانه واریز می‌گردد.

• ماده ۹۸

دستگاه‌های اجرائی مکلف‌اند به منظور صیانت از میراث‌فرهنگی و حمایت از صنایع‌دستی و تشویق و توسعه گردشگری اقدامات زیر را انجام دهند:

هزینه‌های مربوط به پژوهش، حفاظت و مرمت آثار منقول و غیرمنقول ثبت شده در فهرست آثار ملی و فهرست‌های ذی‌ربط آثار در اختیار و در حیطه وظایف تخصصی همان دستگاه را در قالب بودجه سنواتی از محل اعتبارات خود تأمین کنند. این اعتبارات در چهارچوب ضوابط قانونی سازمان میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری هزینه می‌شود.

تأسیسات گردشگری از هر نظر تابع قوانین و مقررات بخش صنعت گردشگری به استثنای معافیت‌های مالیاتی است و از شمول قانون نظام صنفی مستثنی است.

سازمان میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری موظف است به منظور حفظ و صیانت از میراث‌فرهنگی اقدام لازم را با همکاری و هماهنگی سایر دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط به منظور شناسایی، مستندسازی، حفاظت و مرمت و معرفی میراث‌فرهنگی (اعم از ملموس و ناملموس) میراث طبیعی، ایجاد شهرهای جهانی صنایع‌دستی و احیای هنرهای سنتی در حال زوال در حوزه فرهنگ و تمدن ایرانی و ثبت در فهرست میراث جهانی را طبق بودجه سنواتی به عمل آورد.

• ماده ۱۰۰

سازمان میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری مکلف است تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه، سند راهبردی توسعه گردشگری را در چهارچوب قوانین مربوطه با رویکرد استفاده حداکثری از بخش خصوصی جهت تصویب هیئت وزیران ارائه نماید. دولت موظف است تمهیدات زیر را به عمل آورد:



تهیه و الحاق پیوست تخصصی میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری برای کلیه طرح‌های توسعه‌ای بزرگ و مهم در حوزه‌های زیربنایی، تولیدی و خدمات دستگاه‌های موضوع ماده ۳ قانون تشکیل سازمان میراث فرهنگی و گردشگری مصوب ۱۳۸۲/۱۰/۳ جهت تطبیق با اهداف و وظایف سازمان مذکور در سطوح ملی، منطقه‌ای، استانی و شهری اختصاص یارانه و تسهیلات مالی در چهارچوب بودجه سنواتی و معافیت‌های مالیاتی و عوارضی به تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی در چهارچوب قوانین مربوطه

ایجاد زیرساخت‌های موردنیاز مناطق گردشگری از قبیل راه، خدمات رفاهی و اقامتی، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، واگذاری تسهیلات ارزان قیمت و سایر اقدامات حمایتی در قالب بودجه سنواتی آیین‌نامه اجرائی این بند توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و با همکاری وزارتخانه‌های کشور، جهاد کشاورزی و راه و شهرسازی، سازمان حفاظت محیط‌زیست و سازمان تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با همکاری سازمان موظف است تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه طرح ساماندهی گردشگری جنگل‌های شمال و شمال غرب کشور و زاگرس، سواحل شمالی و جنوبی با اولویت سواحل مکران طبق قوانین مربوطه را تهیه و جهت تصویب به هیئت وزیران ارائه نماید.

دولت مکلف است تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه، تمهیدات و اقدامات قانونی الزام را جهت مدیریت یکپارچه و جامع میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به عمل آورد.

۲-۱-۴-۱۳- حقوقی و قضائی (صص ۱۵۶-۱۴۶)

• ماده ۱۱۳

قوه قضائیه مکلف است با استفاده از ظرفیت‌های تمامی دستگاه‌های اجرائی و بهره‌گیری از مشارکت اجتماعی مردم و سازمان‌های مردم‌نهاد و مراکز علمی و پژوهشی کشور نسبت به تهیه و تدوین برنامه جامع پیشگیری از وقوع جرم و ارتقای سلامت اجتماعی با رعایت قوانین مربوط تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه اقدام نماید.

تبصره ۳ ب: سازمان زندان‌ها و اقدامات تعلیمی و تربیتی کشور مکلف است در راستای اجرای سیاست‌های کلی برنامه ششم، موضوع بهبود بخشیدن به وضعیت زندان‌ها و بازداشتگاه‌ها، اقدامات لازم برای تسریع در انتقال بیست زندان داخل محدوده شهرها با اولویت کلان‌شهرها به خارج از شهرها انجام دهد.

• ماده ۱۱۴

سازمان ثبت‌اسناد و املاک کشور موظف است تا پایان سال دوم اجرای قانون برنامه نسبت به راه‌اندازی و ساماندهی دفتر املاک کشور به صورت الکترونیک اقدام نموده و کلیه معاملات راجع به املاک و اراضی را در آن به صورت آنی و الکترونیکی به نحوی ثبت نماید که امکان ثبت معاملات به صورت لحظه‌ای و برخط در دفتر املاک و نیز پاسخ آنی و برخط در همان لحظه به استعمالات فراهم باشد. دفتر مذکور پس از تکمیل جایگزین دفتر املاک موجود و در حکم آن خواهد بود.



• ماده ۱۱۶

در راستای کاهش مراجعه مردم به مراجع قضائی و تسریع در حل و فصل اختلافات، قوه قضائیه مکلف است با همکاری دولت به منظور افزایش حل و فصل اختلافات از طریق داوری، ایجاد و توسعه نهادهای داوری و اعتمادسازی و ایجاد اقبال عمومی و حمایت از آنها تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه تمهیدات لازم را پیش‌بینی نماید.

جدول ۸- اهداف کلی برنامه ششم توسعه در ارتباط با امور شهری

بخش‌های برنامه	نام ماده در برنامه ششم توسعه	سرفصل‌های اهداف کلی برنامه
بخش ۲، بودجه و مالیه عمومی	بند ۲	واریز عوارض وصولی به حساب شهرداری‌ها
۸- آب	ماده ۳۷ ب	پوشش شبکه آب و فاضلاب شهری
۹- محیط‌زیست و منابع طبیعی	ماده ۳۸- تبصره چ	اجرای تأسیسات جمع‌آوری
	ماده ۳۸- تبصره ص	تصفیه و بازچرخانی پساب و فاضلاب شهری، فراهم کردن منابع ارزی از فروش پساب
۱۰- انرژی، صنعت و معدن	ماده ۴۶- د	هدف‌مهندسی آموزش و پژوهش و توسعه تجارت الکترونیک
۱۱- حمل‌ونقل و مسکن	ماده ۵۲ الف - پ	ایجاد قطارهای شهری، احداث و بهره‌برداری ریلی در شهرها
	ماده ۵۹- تبصره ب	ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن
	ماده ۶۱- الف	مقاوم‌سازی ساختمان‌ها
	ماده ۶۲- ب-پ-ت	نظارت بر ساختمان‌های شهری بهسازی و نوسازی بافته‌ای فرسوده شهری احیای شهرهای آسیب‌دیده
۱۲- آموزش عمومی، آموزش عالی و علم و فناوری	ماده ۶۹	هوشمند سازی مدارس در شهرهای بالای بیست هزار نفر جمعیت
۱۵- بیمه اجتماعی، امور حمایتی و آسیب‌های اجتماعی	ماده ۸۰- ب	شناسایی و بهبود نقاط آسیب خیز شهری
۱۷- فرهنگ، هنر و ورزش	ماده ۹۶	احداث و توسعه اماکن ورزشی خارج از حریم شهرها
	ماده ۹۸- الف - ۲- ب	توسعه گردشگری و ایجاد شهرهای جهانی
۱۸- سیاسی، دفاعی و امنیتی	ماده ۱۰۸- الف - ۲	ارتقای نظم و ایمنی حمل‌ونقل و عبور و مرور شهری
۱۹- حقوقی و قضائی	ماده ۱۱۳- تبصره ۳ ب	انتقال زندان‌ها به خارج از محدوده شهرها

۳۰۲

۲-۱-۴- جمع‌بندی قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری

اسلامی ایران

این سند به منظور تحقق صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی، اصلاح نظام درآمدی دولت و همچنین قطع وابستگی بودجه به نفت تا پایان اجرای قانون برنامه ششم وظایف و شرح خدماتی برای دولت‌مردان تهیه و تدوین شده است. بر اساس منابع موجود در کشور در توسعه ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، مسائل محوری این قانون به شرح زیر است:

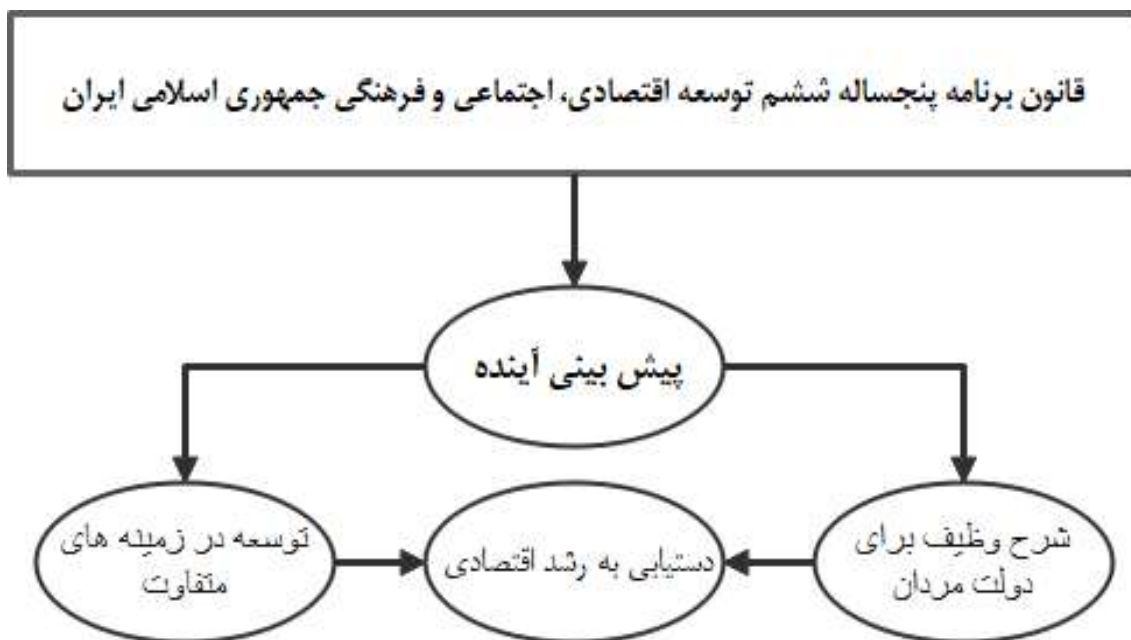
- محیط‌زیست و منابع طبیعی
- کشاورزی
- آب
- توازن منطقه‌ای، توسعه روستایی و توانمندسازی اقشار آسیب‌پذیر
- حمل‌ونقل و مسکن



- فرهنگ و هنر و ورزش
- حقوقی و قضائی
- بیمه اجتماعی، امور حمایتی و آسیب‌های اجتماعی
- ارتباطات و فناوری اطلاعات

به طور کلی این برنامه به منظور دستیابی به رشد اقتصادی متوسط سالیانه ۹ درصد و ضریب جینی ۲۹ درصد در سال پایانی برنامه ارائه شده است. و در جهت تحقق اقتصاد دانش‌بنیان، افزایش بهره‌وری، تنظیم رابطه متقابل تحصیل و اشتغال، گسترش همکاری و تعاملات فعال بین‌المللی و افزایش نقش مردم در مدیریت علمی و فناوری کشور شرح وظایفی برای دولت‌مردان داشته است.

هدف از بررسی قانون ششم توسعه، شناخت ارزش‌ها و سیاست‌های کلان در راستای دستیابی به رشد اقتصادی از دیدگاه این قانون و عدم تداخل اهداف و راهبردهای برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت با سند مذکور است.



شکل ۱۲- جمع‌بندی سند قانون توسعه ششم



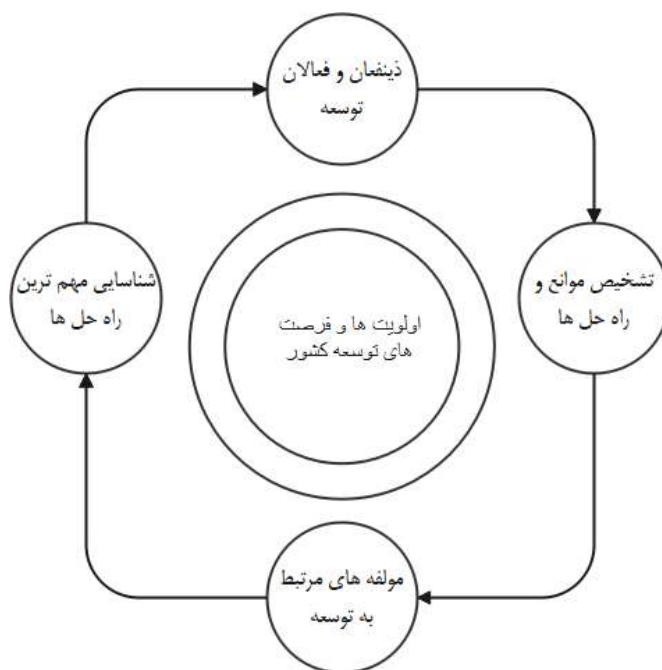
۲-۱-۵- نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران (۱۴۰۰)

مقدمه

نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران به‌منظور تعیین اولویت‌های توسعه و پیشرفت کشور در سال ۱۴۰۰ توسط گروه پژوهشی توسعه و آینده‌نگری، گروه تامین مالی و اقتصاد بین‌الملل در سطح ملی طراحی و تدوین شده است. هدف از این پژوهش درخواست از ذی‌نفعان و فعالان توسعه برای شناسایی مهم‌ترین بخش‌ها، موانع و راه‌حل‌ها توسعه کشور است. همچنین خواسته شد تغییراتی را که نپرداختن به آن‌ها منجر به وقوع بحران می‌شود را مشخص کنند. راهبری و رصد توسعه کشور از مهمترین مأموریت‌های سازمان برنامه و بودجه کشور است و پژوهش در راستای آن، جزء رسالت‌های مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری به‌شمار می‌رود. در راستای اهداف این مرکز و برای انتخاب سیاست‌های لازم در زمینه توسعه کشور می‌توان با توجه به روش زیر اقدام کرد:

- توجه به سیگنال‌ها یا تغییراتی که ضعیف هستند اما اگر اتفاق بیفتند تحولات گسترده‌ای را موجب می‌شوند.
- توجه به سیگنال‌هایی که ضعیف هستند، اما اگر اتفاق بیفتند تحولات کوچک را موجب می‌شوند.
- توجه به سیگنال‌هایی که قوی هستند و موجب تحولات گسترده‌ای می‌شوند.
- توجه به سیگنال‌هایی که قوی هستند ولی تحولات کوچکی را موجب می‌شوند.

از میان سناریوهای فوق‌الذکر، دو سناریو که موجب تحولات گسترده می‌شوند، برای پژوهش‌های توسعه از اهمیت بسیار بالایی برخوردار هستند. بر اساس اصل پارتو (اصل ۸۰/۲۰) و اثر پروانه‌ای لازم است بر مهمترین موانع و راه‌حل‌ها برای توسعه کشور تمرکز کرد. بر همین اساس تلاش برای شناسایی نقاط پروانه‌ای به وجود آورنده تغییرات بزرگ در سیاست‌ها و تأثیرات آن‌ها، امری اساسی تلقی می‌شود.



شکل ۱۳_ اولویت‌های توسعه کشور



این پژوهش به منظور تعیین اولویت‌های توسعه و پیشرفت کشور طراحی شده است. در این پژوهش از ذی‌نفعان و فعالان توسعه درخواست شده است که مهم‌ترین بخش‌ها، موانع و راه‌حل‌ها را برای توسعه کشور شناسایی کنند. همچنین خواسته شد تغییراتی را که نپرداختن به آنها منجر به وقوع بحران می‌شود را مشخص کنند. برونداد این فعالیت، نقشه اولویت‌های توسعه کشور است. نقشه توسعه، معیار و راهنمایی برای استراتژی‌ها، برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های توسعه کشور بوده و اولویت‌های عمل و زمان‌بندی آن‌ها را مشخص می‌کند. این نقشه، اولویت‌های برنامه‌ریزی توسعه کشور را نشان می‌دهد و شامل مواردی مانند مقابله با فساد، ثبات سیاسی، رفع مشکلات مربوط به تأمین آب و فقر است. بر اساس این اولویت‌ها، حجم نقدینگی، مسائل محیط‌زیست، تأمین انرژی، نظام بودجه‌ریزی و درآمدهای دولت باید مدیریت شده و سیاست‌های خارجی در جهت توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور تدوین گردند. همچنین، طراحی سیاست‌های آموزشی در جهت توسعه کشور نیز در این استراتژی باید مورد توجه قرار گیرد. در نهایت برنامه‌ریزی مردم‌محور، تعیین استراتژی‌های ملی توسعه و توجه به سند آمایش مهم‌ترین اولویت‌های برنامه‌ریزی در ایران از دیدگاه این پژوهش هستند.

جدول ۹- شناسنامه نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران ۱۴۰۰

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاست‌ها		
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		✓
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل‌استفاده تلقی گردد	

نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران

سال ۱۴۰۰

سطح ملی



۱-۵-۱-۲- تشریح مؤلفه‌های مرتبط با توسعه (صص ۱۷-۱۰)

بر اساس شیوه استیج، پرسش‌نامه استفاده شده در این پژوهش پیرامون پنج عامل به شرح زیر است:

محیط‌زیست، منابع طبیعی و کشاورزی - نظام اقتصادی و تشکیل سرمایه - فناوری، صنعت و شرایط تجارت خارجی - منابع انسانی و نظام اجتماعی - حکمرانی و نظام سیاسی

۱-۵-۱-۲- محیط‌زیست و منابع طبیعی

یکی از چالش‌ها و اولویت‌های مهم در بخش منابع طبیعی، آب است. سطح آب‌های زیرزمینی کشور روبه کاهش بوده و آب‌های جاری سطحی هم دچار سوءمدیریت است که منجر به منازعاتی شده است. خشکسالی در بیشتر استان‌ها در حال بروز است. میزان بارندگی سالانه در ایران، کمتر از ۵۰ میلیمتر در بیابان‌ها تا ۲۲۷۵ میلیمتر در رشت متغیر است. میانگین بارندگی سالانه ۲۲۸ میلیمتر بوده و تقریباً ۹۰ درصد کشور خشک یا نیمه‌خشک است. از میانگین حجم بارندگی ۳۷۶ کیلومتر مکعب در سال، ۶۶ درصد پیش از رسیدن به رودخانه‌ها تبخیر می‌شود.

تغییرات اقلیمی در بین کشورهای خاورمیانه، به‌ویژه ایران بسیار شدید است. در میان کشورهای خاورمیانه، ایران به‌صورت متوسط افزایش دمای ۲٫۶ درجه سانتیگراد و ۳۵ درصد کاهش بارندگی را در دهه‌های آینده تجربه خواهد کرد. انتشار گازهای گلخانه‌ای توسط ایران نزدیک به ۶۱۶،۷۴۱ میلیون تن بوده و در کنار چندین کشور دیگر رتبه هفتم در انتشار گازهای گلخانه‌ای جهان را دارد. فرسایش خاک‌های موجود و غیربهداشتی شدن تدریجی خاک‌های کشاورزی بایر کشور از چالش‌های مهم دیگر منابع طبیعی در ایران است.

قسمتی بسیار اندک از منابع طبیعی جنگل‌ها، مراتع، بیابان‌ها، دریاها، کوه‌ها و سایر منابع بکر ایران برای بهره‌برداری مورد مطالعه و تحقیق واقع شده‌اند. بهره‌برداری از این منابع می‌تواند جایگزین استخراج و صادرات بی‌رویه نفت باشد.

۱-۵-۱-۲- مازاد قابل‌فروش کشاورزی

بهره‌وری پایین بخش کشاورزی باتوجه‌به معیارهای روز جهان یکی از چالش‌های بخش کشاورزی در ایران است. ایران رتبه ۶۱ بهره‌وری بخش کشاورزی را میان ۱۸۹ کشور جهان در سال ۲۰۱۸ داشته است.

بخش کشاورزی منابع فیزیکی بسیار زیادی را از گذشته با هزینه دولت فراهم کرده است. اصل ۴۴ در این بخش کم توفیق بوده است و قابلیت‌های دریافت‌کنندگان اعتبار مالی برای تولید محصول و نظارت بر آن در نظر گرفته نمی‌شود. حمایت مالی بیشتر در قالب تسهیلات از تولیدکنندگان محصولات کشاورزی، مورد تأکید قرار گیرد.



۲-۱-۵-۳- نظام اقتصادی و تشکیل سرمایه (مدیریت حجم نقدینگی، درآمدها و هزینه‌های دولت، مالیات و بودجه‌ریزی)

مالیات یکی از عناصر اصلی اما فراموش شده سیاست‌های توسعه است. استقرار نظام صحیح مالیاتی، منابع موردنیاز برای توسعه را فراهم کرده و با بازتوزیع درآمدها و منافع توسعه، برابری در جامعه و تمایل افراد به توسعه را افزایش می‌دهد.

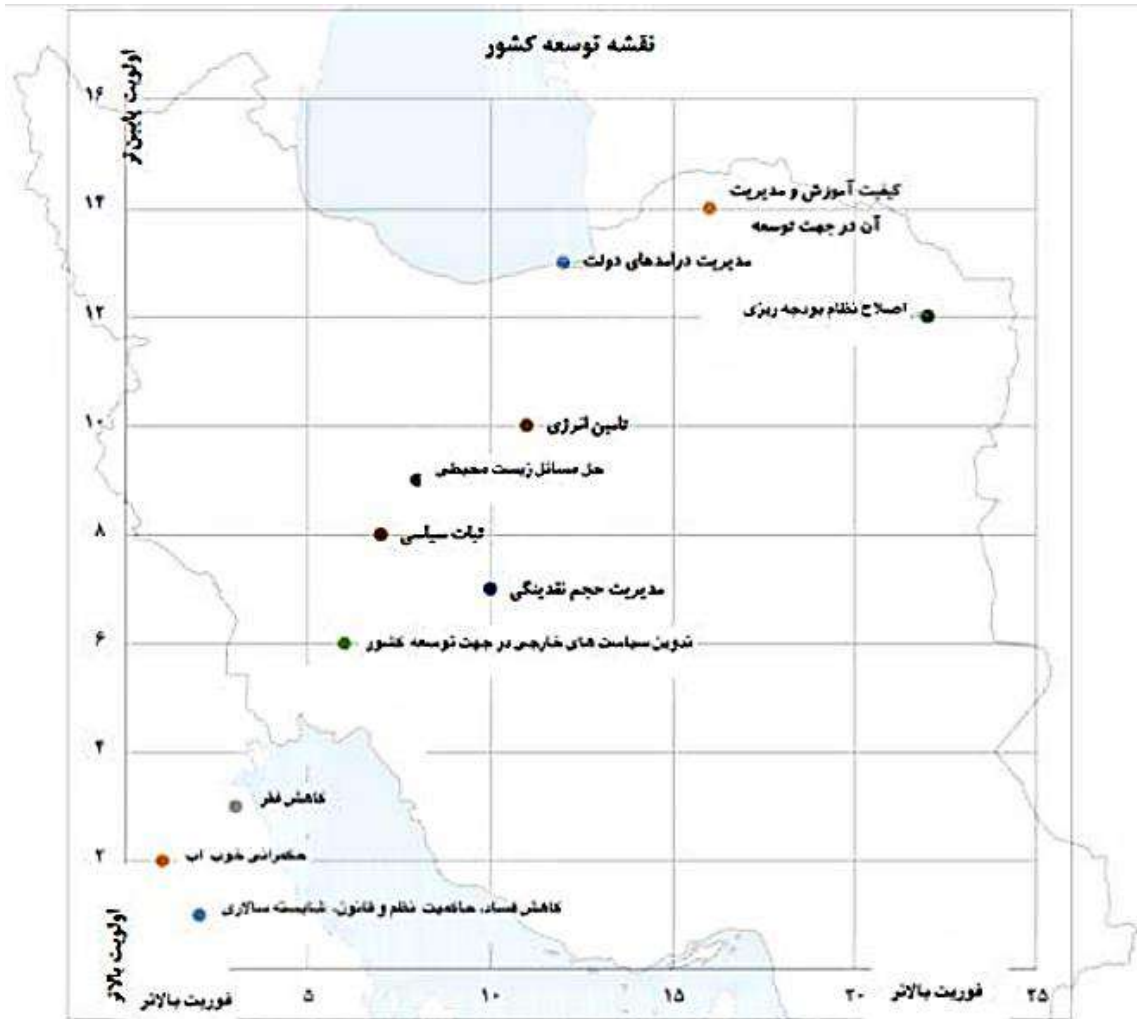
وابستگی به درآمدهای نفتی برای توسعه و اداره کشور، برنامه‌ای پایدار نبوده و مانع ثبات است. در ایران بخش عمده تولید به نفت وابسته است، حتی تولیدی که ارزی در آن لازم نیست. در این زمینه دو نوع وابستگی وجود دارد: وابستگی مستقیم که قابل مشاهده است؛ و وابستگی غیرمستقیم که قابل مشاهده نیست. وابستگی غیرمستقیم را در سال‌هایی که ذخایر ارزی افزایش می‌یابد می‌توان مشاهده کرد. در سال‌های ازدیاد ذخایر ارزی، به سمت واردات هجوم آورده می‌شود. در نتیجه فعالیت واحدهایی تولیدکننده کالاهایی که وارداتی هستند، متوقف می‌شود؛ بنابراین اگر ارزش کم باشد، تولید کالاهایی که به ارزش نیاز دارند متوقف می‌شود (وابستگی نوع اول) و اگر ارزش زیاد باشد، وابستگی نوع دوم باعث کاهش تولید داخل می‌شود. فارغ از میزان ارزش تا زمانی که ساختار تولید وابسته به درآمدهای نفت باشد و تجارت خارجی در جهت توسعه هدایت نیابد، تولید داخلی آسیب می‌بیند.

ساختار بودجه‌ریزی نیازمند تغییرات اساسی است. به‌عنوان مثال، در سال‌های اخیر اقدامات اساسی جهت اجرای بودجه‌ریزی عملیاتی (مبتنی بر عملکرد) در ایران آغاز شده است. بودجه‌ریزی عملیاتی به سازوکارها و فرایندهای تأمین بودجه بخش عمومی اشاره دارد که برای تقویت ارتباط بین بودجه و خروجی‌ها از طریق استفاده منظم از اطلاعات عملکرد رسمی، باهدف بهبود تخصیص و کارایی فنی هزینه‌های عمومی طراحی می‌شوند. تغییر به بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد توسط بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی توصیه شده است.

۲-۱-۵-۴- منابع انسانی و نظام اجتماعی

آموزش توسعه‌ای و نیاز به مدیریت آموزش مبتنی بر نیازهای توسعه: منابع محدود آموزشی کشور را نباید به حوزه‌های آموزشی غیرمرتبط با توسعه تخصیص داد. این امر نیازمند برنامه‌ریزی برای پذیرش دانشجویان در تحصیلات عالی مرتبط با نیازهای توسعه‌های کشور و هدایت دانش-آموختگان به مشاغل مرتبط با تحصیلاتشان است. در سال ۲۰۱۸، نرخ بیکاری بین افراد با تحصیلات عالی ۱۸ درصد بوده است. علاوه بر این ساختار و محتوای آموزشی ابتدایی، متوسطه و عالی باید در جهت نیازها و فرهنگ توسعه تغییر و ارتقا یابد.

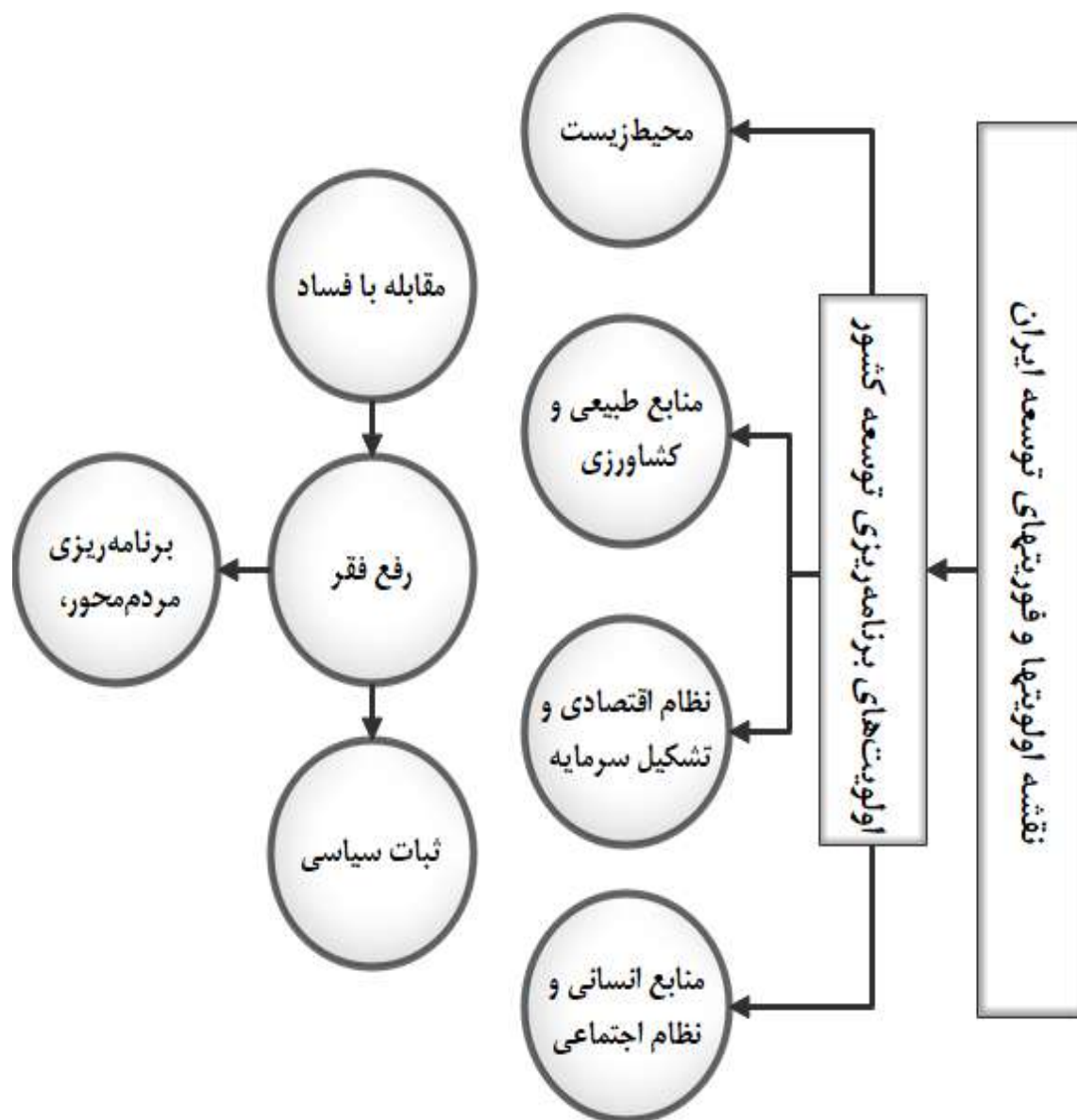
نیاز به افزایش اشتغال نرخ بیکاری بر اساس آمار بانک جهانی در سال ۲۰۲۱ یازده و نیم درصد بوده است. بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، برای نرخ بیکاری متوسط ۱۰٫۲ درصد در طول برنامه ششم پیش‌بینی شده است. این شاخص در سال ۱۳۹۸، ۱۰٫۶ درصد بوده است.



شکل ۱۴- توسعه کشور- اولویت‌های اصلی (مرتب شده بر اساس نسبت اهمیت به فوریت)

۱-۲-۳- جمع‌بندی بررسی نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران ۱۴۰۰

برونداد این پژوهش، نقشه اولویت‌های توسعه کشور است. نقشه توسعه، معیار و راهنمایی برای استراتژی‌ها، برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های توسعه کشور بوده و اولویت‌های اجرایی و زمان‌بندی آن‌ها را مشخص می‌کند. این نقشه، اولویت‌های برنامه‌ریزی توسعه کشور را نشان می‌دهد و شامل مواردی مانند مقابله با فساد، ثبات سیاسی، رفع مشکلات مربوط به تأمین آب و فقر است. بر اساس این اولویت‌ها، حجم نقدینگی، مسائل محیط‌زیست، تأمین انرژی، نظام بودجه‌ریزی و درآمدهای دولت باید مدیریت شده و سیاست‌های خارجی در جهت توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور تدوین شد. همچنین، طراحی سیاست‌های آموزشی در جهت توسعه کشور نیز در این استراتژی باید مورد توجه قرار گیرد. در نهایت برنامه‌ریزی مردم‌محور، تعیین استراتژی‌های ملی توسعه و توجه به سند آمایش مهم‌ترین اولویت‌های برنامه‌ریزی در ایران از دیدگاه این پژوهش هستند.



شکل ۱۵- جمع‌بندی بررسی نقشه اولویت‌ها و فوریت‌های توسعه ایران ۱۴۰۰



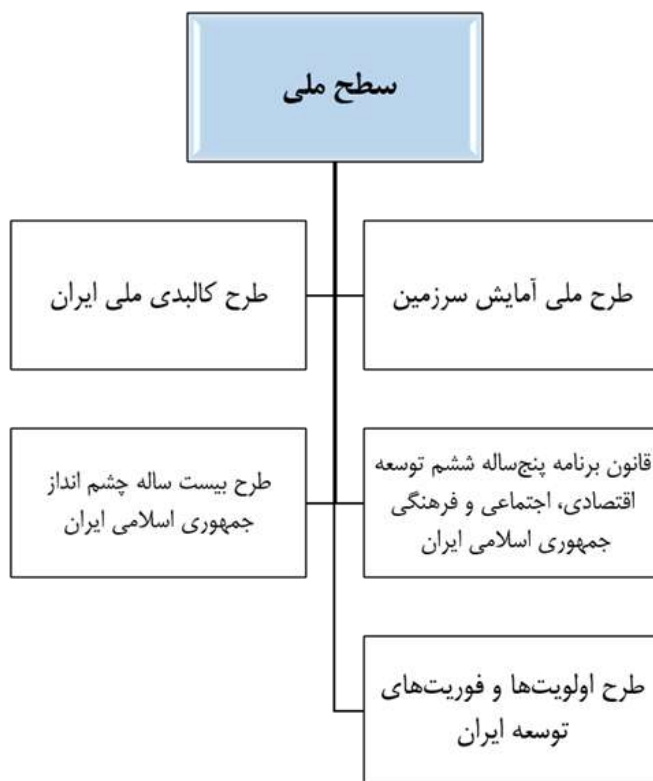
۲-۱-۶- جمع‌بندی اسناد سطح ملی

یکی از موثرترین بخش‌ها در تدوین سند راهبردی - عملیاتی شهر رشت مطالعه اسناد فرادست در بخش ملی است که با کمک آن بتوان به تدقیق ساختار، عوامل اصلی و ارزش‌های بیانیه چشم‌انداز و اهداف کلان دست یافت. گزینش اسناد فرادست ملی براساس ویژگی‌های منحصربه‌فرد و تاثیرگذار بر سند راهبردی - عملیاتی شهر رشت بوده‌است. این اسناد تعیین‌کننده محدودیت‌ها، قوانین، فرصت‌ها و اولویت‌های توسعه در سطح ملی هستند.

از عوامل مهم مطالعه طرح‌ها و برنامه‌ها در سطح ملی و در زمره مطالعات منطقه‌ای دلایلی به شرح زیر داشته است:

- در نظر گرفتن روابط عمودی سطح ملی با سطح منطقه‌ای؛ که بایستی یکپارچگی سطوح فرادست با سطوح فرودست دیده شود؛
- در پاره‌ای از اسناد و طرح‌های ملی لزوم توجه به خرد کردن ابعاد و زوایای سطح ملی در سطوحی کوچک‌تر مدنظر قرار گرفته است؛
- قوت گرفتن نگاه و ایده «مدیریت یکپارچه مناطق همگن» جهت مدیریت بهینه و کارآمد از سیاست‌های نوین مورد تأکید در برخی از اسناد ملی به شمار می‌رود؛
- از آنجایی که حکمروایی خوب شهری به‌عنوان یکی از نظریه‌های با شمول بالا بسیار مورد تأکید مدیریت شهری قرار گرفته است، در وهله اول مستلزم تحلیل یکپارچه قوی از وضعیت کشور است

مهم‌ترین اسناد، برنامه‌ها و طرح‌های موردبررسی در این بخش شامل موارد زیر بوده‌اند:



شکل ۱۶- اسناد موردبررسی در سطح ملی



جدول ۱۰- جمع‌بندی اسناد سطح ملی

عنوان سند	نکات قابل استناد
سند آمایش سرزمین ۱۳۹۹	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توجه به زیر ساخت‌ها و ظرفیت‌های لازم شهر رشت برای نقش‌آفرینی در شبکه شهرهای جهانی ➤ توسعه توانمندی‌ها در کارکرد منطقه آزاد انزلی به قطب پردازش صادرات و فاصله اندک شهر رشت از منطقه آزاد بندرانزلی و بهره‌بردن از این فرصت و جذب سرمایه علم و فناوری و نقش‌آفرینی در اقتصاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی ➤ شهر رشت دارای زیست بوم‌های طبیعی مانند رودخانه‌های گوهررود و زرجوب است با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم در جهت توسعه رشد این زیست بوم‌ها و کارآفرینی نوآورانه با تمرکز بر رفع موانع و چالش‌ها ➤ فراهم کردن ارتباط مطلوب دانشگاه گیلان با صنعت و استفاده از متخصصین در جهت احیای رودخانه‌های شهر ➤ شهر رشت دارای موقعیت ویژه‌ای در ارتباط با فعالیت‌های گردشگری بوده
سند کالبدی ملی ۱۳۷۵	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از سیاست تمرکززدایی چراکه رشت شهری فشرده و متراکم است ➤ محیط‌زیست با ارزش و منابع طبیعی شهر نیازمند توجه هستند ➤ توان صنعتی رشت با وجود شهرک صنعتی فعال، متوسط روبه بالا
سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منع افزایش تراکم ساختمان‌ها ➤ توجه به پدافند غیرعامل و تاب‌آوری در برابر مخاطرات طبیعی مانند زلزله و سیل ➤ مهاجرت گسترده از روستا به شهر
سند نقشه اولویت و فوریت‌های توسعه کشور	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اولویت‌های توسعه کشور با درجه بالا: فساد، تامین آب، فقر و شایسته‌سالاری ➤ اولویت‌های توسعه کشور با درجه پایین: منابع طبیعی بکر بهره‌برداری نشده، دخالت بخش عمومی در بازار، بهداشت خاک و آب و کارآمدی صنایع تبدیلی کشاورزی



۲-۲- اسناد سطح منطقه‌ای

براساس تئوری برنامه‌ریزی، نظراتی را در زمینه روابط گروه‌های کوچک، رفتار و زمینه آن در سازمان، بوروکراسی، قدرت جامعه و تصمیم‌گیری دولت و روابط درون‌دولتی اخذ کرد (لطیفی، ۱۳۹۱: ۲۷۳-۲۷۲). حال در کنار تئوری‌های مذکور، اسناد برنامه‌ریزی فیزیکی و اسناد اساسی برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی - اجتماعی پایدار در دولت محلی / منطقه‌ای، برای استراتژی‌های توسعه منطقه‌ای مطرح می‌شوند (Pavičić Kaselj, 2012:13). این برنامه‌های توسعه منطقه‌ای شامل تمامی برنامه‌ها و طرح‌های فضایی و بخشی یا ترکیبی از آن‌ها است که به‌طور مستقیم بر توسعه منطقه‌ای تأثیر می‌گذارند. لیکن برنامه را می‌توان مجموعه‌ای از طرح‌هایی تعریف نمود که برای تحقق اهداف معین طی یک فرایند برنامه‌ریزی تهیه شده‌اند. برنامه‌ها قالب‌های اجرایی‌اند که زمان‌بندی، بودجه‌بندی، اهداف، روش‌ها و ساختار اجرایی تعریف‌شده‌ای دارند (زیاری و محمدی، ۱۳۹۴:۲۳). این طرح‌ها در سطح منطقه‌ای می‌توانند زمان و ترتیب اجرای پروژه‌ها و برنامه‌های خاص را تنظیم کنند و روابط ملی و روابط بین آن‌ها را پیش‌بینی می‌کند (Ahmad and Bajwa, 2005:3) که این شکل از برنامه‌ریزی از نظر عملکردی، بهترین مکمل برنامه‌ریزی کلان ملی است زیرا آمایش منطقه‌ای دیدی وسیع و همه‌جانبه به فضای منطقه‌ای دارد، تمامی نقاط منطقه را با دقت از جهت‌های مختلف مطالعه و شناسایی می‌کند و بر اساس توانمندی‌ها، قابلیت‌ها و استعدادها هر منطقه و با توجه به یکنواختی و هماهنگی آثار نتایج عملکردهای منطقه‌ای و ملی آن‌ها، نقش و مسئولیت خاص به منطقه موردنظر را محول می‌کند (شریف‌زادگان و همکاران، ۱۳۹۲:۲۱۲). به همین دلیل است که طرح‌های توسعه منطقه‌ای که بر مکان معین تأکید دارند، گاه با حمایت توده‌ای شورانگیزی به عمل درمی‌آیند و حتی در شرایط از دست دادن حمایت مردمی قابل توجه نیز کاملاً منتفی نمی‌شوند (زیاری، ۱۳۸۳:۱۴). اگرچه گاهی پروژه‌های مربوط به منطقه‌سازی مربوط به ناتوانی منطقه به‌عنوان یک نهاد سیاسی است (Bock, 2003)؛ و طبیعتاً هر چه هدف‌های چنین برنامه‌ها و سیاست‌هایی روشن‌تر و تفکیک‌شده‌تر باشند، به نتیجه بهتری می‌توان رسید. علاوه بر تفکیک قابلیت‌ها و توانایی‌های موردنظر دست‌کم لازم است افراد را از لحاظ گروه‌های شغلی و طبقه اجتماعی و همین‌طور از لحاظ جنسیت و منطقه زندگی از یکدیگر تفکیک نمود و بین منطقه‌های شهری و روستایی تمایز قائل شد (گریفین و مک کنلی، ۱۳۷۵: ۱۶). به‌علاوه این‌که تجارب و مطالعات نشان می‌دهند مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار و مؤثر بر توسعه اقتصادی نیز در سطح منطقه‌ای عمل می‌کنند (Porter, 2003). حال با توجه به آنچه پیش‌تر در زمینه برنامه‌ریزی بیان شد در این بخش می‌توان اضافه کرد؛ برنامه‌ریزی، گرایش و خواست انسان به آینده، حل مشکلات در آینده، آینده‌بینی و امید به آینده است؛ بنابراین به نظر می‌رسد در خصوص برنامه‌ریزی برای آینده دو پارادایم کلی اکتشافی و هنجاری وجود دارد که هرکدام از این پارادایم از زاویه خاصی به مفهوم آینده و نحوه رسیدن به آن می‌نگرد؛ بنابراین رویکرد موجود در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای بیشتر نزدیک به پارادایم اکتشافی است در حالی که رویکرد به هنجاری در موضوع برنامه‌ریزی و کاربرد آینده‌نگاری می‌تواند بسیاری از مشکلات شیوه برنامه‌ریزی کنونی را حل و میزان موفقیت طرح‌ها را افزایش می‌دهد (زالی، ۱۳۹۴:۲۱-۱۸). چراکه طرح‌های توسعه منطقه‌ای که بر مکان معین تأکید دارند، همان‌طور که رشد در بین تمام افراد به یکسان لمس نمی‌شود در میان مناطق نیز به یکسان توزیع نمی‌شود. برخلاف ایالت‌ها، استان‌ها یا شهرها به‌سرعت از آن بهره می‌برند درحالی‌که سایر مناطق می‌توانند در پشت آن وابمانند (کمیسیون رشد و توسعه، ۱۳۸۸:۹۵)؛ اما سیاست منطقه‌ای هم در نظریه و هم در عمل تشخیص داده است که برای نشان دادن ویژگی‌های متفاوت مناطق و کمک به توسعه آن‌ها، تنها باز توزیع منابع مالی کافی نیست (سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه، ۱۳۹۳:۴۴)؛ و در غیاب یک ردیف تعیین‌شده از دولت



منطقه‌ای، قدرت کار منطقه‌ای تا حد زیادی به توانایی عبور از پیچیدگی و چارچوب سازمانی دولت زیر ملی با توسعه مکانیسم‌های «از پایین به بالا»، بستگی دارد (White, 1999: 5-6) که برای اقدامات مؤثر و به‌کارگیری هر چه بهتر از کارگزاران برای به وجود آمدن یک توسعه قوی در هماهنگی جامعه مدنی و مدیریت کارآمد، به کار گرفته می‌شود (Finlands regional, development strategy 2010, 2020:30). بدین منظور ابتدا بایستی چنین نظامی طراحی و ایجاد گردد تا برای تولید برنامه آغاز به کار کند. در نظام پیشنهادی یک ارتباط متقابل بین سطوح مختلف برنامه‌ریزی وجود دارد و یک جریان اطلاعاتی از سطوح پایین برنامه‌ریزی به بالا و برعکس از سطوح بالا به پایین سازمان داده می‌شود که فعالیت‌های لازم برای برنامه‌ریزی در سطوح مختلف را تعیین، هماهنگ و همسو می‌نماید. در نظام برنامه‌ریزی کلیه روستاها، شهرها، شهرستان‌ها، مراکز استان‌ها، وزارتخانه‌ها و مراکز برنامه‌ریزی کشور در یک فرایند فراگیر برنامه‌ریزی برای تدوین برنامه‌های توسعه اقتصادی کشور مشارکت دارد. در طرح پیشنهادی کلیات و اساس چگونگی مشارکت، تنوع فعالیت‌های لازم در هر سطح و روش ایجاد هماهنگی و ارتباط بین سطوح تشریح می‌شود (لطیفی، ۱۳۹۱: ۱۰۴) که نهایتاً ارائه منطقه‌گرایی جدید به‌خودی‌خود می‌تواند با الگویی از جامعه دولت - دولت همراه باشد که حاکی از آن است که اشکال جدیدی از اقدامات سیاسی می‌توانند (باید)، به‌طور فزاینده‌ای «فراتر از دولت» و فراتر از سرزمین اتفاق بیفتند (Wesley Scott, 2009:3) که اگرچه در چند سال اخیر تلاش‌هایی در جهت اصلاح نارسایی‌های این طرح‌ها و همگامی با تحولات زمان از سوی سازمان‌های تهیه‌کننده (وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور، مهندسین مشاور) همانند بازنگری در شرح خدمات طرح‌ها صورت گرفته، اما به دلیل مشکلات زیرساختی همانند مشکلات سازمانی، قوانین و مقررات، مشکلات اجتماعی و سیاسی مربوط به درک متقابل مردم و حکومت در فرایند مشارکت در تهیه و اجرای طرح‌ها این اقدامات کاملاً نتوانسته‌اند موفق باشند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۸۵: ۱۷۰). چنان‌که در اغلب کشورهای موفق در حوزه مدیریت منطقه‌ای، سطح منطقه‌ای از اهمیت سیاسی، کارکردی و اجتماعی قابل‌توجهی برخوردار است. لیکن این وظیفه اغلب از طریق نهادهای منطقه‌ای و واگذاری اختیارات بر منابع و تهیه طرح‌ها انجام می‌پذیرد. در سطح ملی سیاست‌های کلان منطقه‌ای روشن و سیاست‌های کلان توسعه منطقه‌ای مشخص می‌شود، سپس در یک نظام یکپارچه بین‌بخشی و بین‌فضایی، نهادهای منطقه‌ای و محلی به تهیه و اجرای طرح‌ها در راستای اهداف و سیاست‌های سطوح بالاتر می‌پردازند (زیاری و محمدی، ۱۳۹۴: ۱۲۳).

علاوه بر موارد گفته‌شده، بدیهی است که تعداد زیادی از استراتژی‌های منطقه‌ای دیگر نیز مانند استراتژی‌های کیفیت هوا، استراتژی‌های تنوع زیستی، استراتژی‌های فرهنگی، استراتژی‌های محیطی، استراتژی‌های جنگلداری، استراتژی‌های بهداشتی، استراتژی‌های آموزش عالی و مهارت‌ها و استراتژی‌های مسکن وجود خواهد داشت (Office of the Deputy, prime Minister, 2004:10) و حاصل ارتباط و فعالیت‌های سازمان‌یافته مزبور در سطوح مختلف، منجر به تدوین برنامه‌هایی برای تخصیص منابع محدود اقتصادی فعالیت‌ها و پروژه‌هایی می‌شود که کشور را به‌طرف هدف‌های بلندمدت مشخصی هدایت نماید. این برنامه‌های به‌دست‌آمده از این فعالیت‌های گسترده و هماهنگ که در چارچوب نظام برنامه‌ریزی تشکیل می‌گردند عبارت خواهند بود از:

- یک برنامه بیست‌ساله که دورنمای اقتصادی کشور، هدف‌های بلندمدت و مسیری را که باید اقتصاد کشور در آن هدایت شود روشن می‌کند؛
- برنامه میان‌مدت پنج‌ساله که در چارچوب برنامه بلندمدت و هماهنگ با آن تدوین می‌شود؛



- برنامه توسعه بخش‌های مختلف اقتصادی هماهنگ با برنامه‌های میان‌مدت؛
- پروژه‌های ملی در چارچوب توسعه بخش‌های اقتصادی؛
- برنامه‌های توسعه استان‌ها و پروژه‌هایی که در سطح استان‌ها و روستاها در چارچوب برنامه‌های میان‌مدت و برنامه توسعه بخش‌ها (بخش‌های اقتصادی) باید اجرا گردد (لطیفی، ۱۳۹۱: ۱۰۵).

به‌طور کلی این برنامه‌ها از هدر رفتن امکانات کشور جلوگیری نموده و راهنمای عمل در سطوح مختلف اجرایی، برای حل معضلات اقتصادی کشور و پیشرفت آن خواهد بود. در نظام برنامه‌ریزی، تمرکز با عدم تمرکز در تصمیم‌گیری و اجرا جهت توسعه مناطق در چارچوب برنامه کلی کشور، تلفیق شده است. مرکز به کمک مناطق، میزان منابع اقتصادی موجود را برآورد کرده و متناسب با هدف‌های بلندمدت توسعه اقتصادی کشور، این منابع را برای توسعه بخش‌های مختلف تخصیص می‌دهد. همچنین مرکز با همکاری و هم‌فکری مختلف و برای توزیع عادلانه امکانات و نیز برای استفاده بیشتر از استعدادها و طبیعی مناطق تصمیم‌گیری می‌کند و تصمیم‌گیری در موارد فوق به‌جز در مرکزیت که می‌تواند نیازها، امکانات منابع و هدف‌های کلی هر کشور را ارزیابی کند، ممکن نیست (البته به تدریج می‌توان آن را به سطوح میانی و پایینی واگذار نمود).

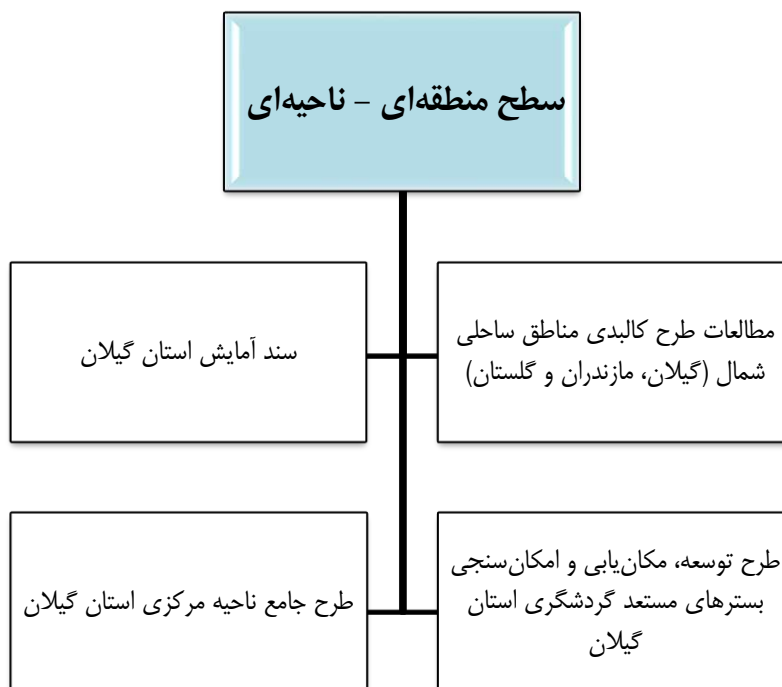
لذا مناطق، بر اساس منابع تخصیص‌یافته به آن‌ها و در چارچوب برنامه‌های کلی توسعه اقتصادی کشور، در مورد تخصیص منابع مزبور به پروژه‌های مختلف تصمیم‌گیری می‌کنند. اتخاذ این تصمیمات در مناطق، به مسئولان و مردم امکان می‌دهد که در تنظیم برنامه توسعه خود مشارکت نمایند. چون آنان با امکانات و نیازهای مناطق از نزدیک آشنا هستند، می‌توانند برنامه‌های واقع‌بینانه و مفیدتری برای مناطق خود طرح‌ریزی نمایند و منبع تخصیص‌یافته به منطقه را در چارچوب برنامه‌های کشور به مطلوب‌ترین نحو برای بهبود زندگانی خود صرف نمایند. شرکت مناطق در تنظیم برنامه‌های منطقه‌ای به نظام برنامه‌ریزی امکان می‌دهد که از اطلاعات گسترده‌ای که در سطح مناطق پراکنده است و مردم مناطق بهتر از آن‌ها بهتر از هر کس دیگری آگاه هستند، برای تضمین برنامه‌های بهتر و واقع‌بینانه‌تر استفاده کند. شرکت سازمان‌یافته مناطق در برنامه‌ریزی به نظام برنامه‌ریزی امکان می‌دهد که در تصمیمات جزئی توسعه اقتصاد که به تعداد زیاد و گسترده در سطح مملکت اتخاذ می‌شوند را با هدف‌ها و برنامه‌های کلی توسعه کشور هماهنگ و همسو سازد (لطیفی، ۱۳۹۱: ۱۰۶-۱۰۵)؛ که در این زمینه ابزارهای آمایش سرزمین محلی معمولاً به شکل چارچوب‌ها و طرح‌های تضمینی خواهند بود، لذا واحدهای کوچک دولت محلی باید در مورد تهیه طرح‌ها تشریک‌مساعی کنند تا پوشش محسوس نواحی هم‌جوار شهری تضمین شود و منابع و مهارت‌های کافی ایجاد گردد. فعالیت کردن دولت محلی در مشارکت با دولت منطقه‌ای برای تضمین انطباق سیاست‌ها و تصمیمات محلی با استراتژی‌های منطقه‌ای نیز امری حیاتی است.

آنچه یادآوری آن در پایان این بخش ضروری می‌نماید این است که طرح‌های خاص منطقه‌ای به طرح‌هایی اطلاق می‌شود که دارای مشخصات زیر هستند (لطیفی، ۱۳۹۱: ۲۶):



شکل ۱۸- مشخصات طرح‌های خاص منطقه‌ای

همچنین اسناد مطرح شده در شکل ذیل در این بخش از مجموع اسنادی که شناسایی شده، مورد بررسی قرار گرفته است:



شکل ۱۹- اسناد سطح منطقه‌ای - ناحیه‌ای



۱-۲-۲- مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) (۱۳۸۸)

مقدمه

سند طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال شامل استان‌ها گیلان، مازندران و گلستان است که در تاریخ تقسیمات و نواحی ایران بارها این استان‌ها یک منطقه به شمار رفته‌اند و این سند جز اسناد منطقه‌ای - ناحیه‌ای و مصوب سال ۱۳۸۸ است. در این طرح مطالعاتی به بررسی جمعیت‌شناسی، شبکه شهری و همچنین به بررسی نقاط ضعف باهدف محرومیت‌زدایی پرداخته شد. مطالعات مربوط به صنعت، معدن و کشاورزی باهدف بررسی وضع اقتصادی و اجتماعی در ادامه سند مورد بحث قرار گرفته است. به‌طور کلی، طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال را می‌توان طرحی در جهت رویکرد توسعه پایدار سکونتگاه‌ها دانست.

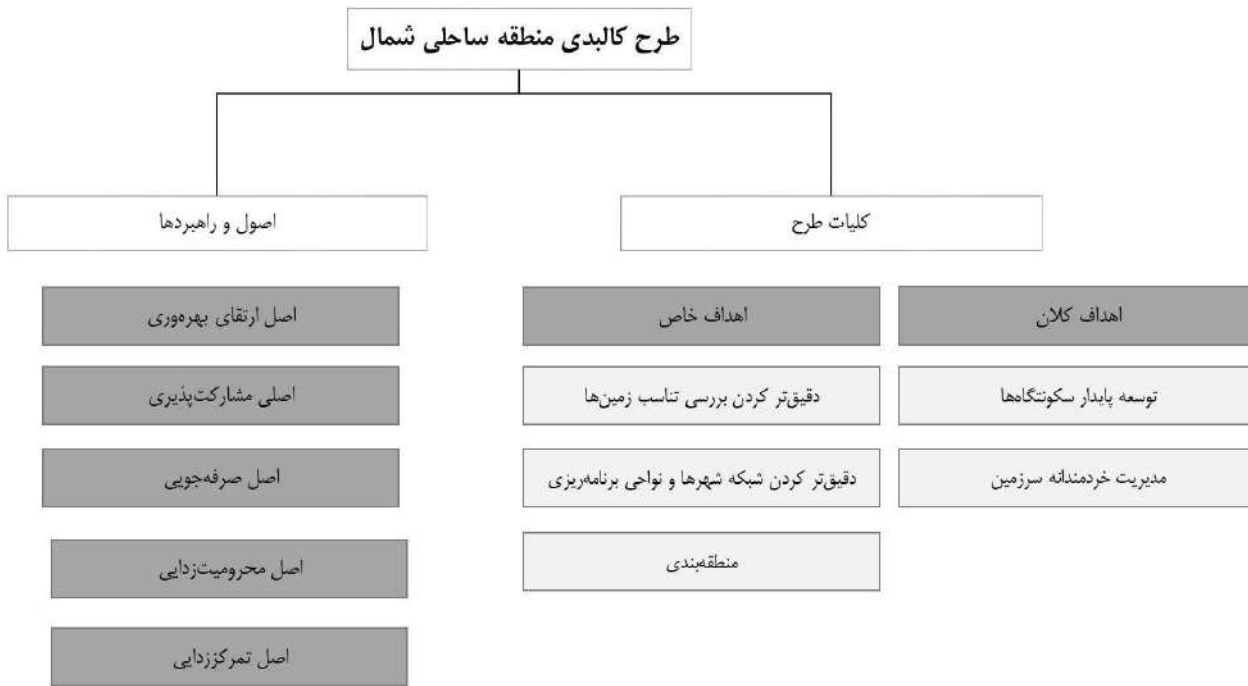
جدول ۱۱- شناسنامه بررسی ۱-۲-۲- مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) (۱۳۸۸)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها		
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
۲	شناخت شهر	پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
		کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان)

سال ۱۳۸۸

سطح منطقه‌ای



شکل ۲۰- طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال

۲-۱-۲-۱- اهداف (جلد اول، صص ۲۵-۷)

• اهداف کلان

هدف‌های کلی طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای را می‌توان توسعه پایدار سکونتگاه‌ها و مدیریت خردمندانه سرزمین دانست.

• توسعه پایدار سکونتگاه‌ها

«پایداری» مفهومی است که به طور روزافزون در برنامه‌ریزی‌ها اهمیت یافته است. توسعه‌ای پایدار انگاشته می‌شود که پیامدهای بلندمدت آن پیشاپیش دیده شده باشد. زیرا عمران سرزمین (ایجاد شهر جدید، آزادراه جدید، ...) ممکن است موقتاً کارایی سرزمین را افزایش دهد، اما پیامدهای آن در آینده برای محیط‌زیست و منابع طبیعی کشور ویرانگر باشد. پس غرض جلوگیری از هر اقدام نیست، بلکه مقصود پیش‌بینی پیامدهای اقدام‌های عمرانی «حفاظت محیط‌زیست» عمرانی به بهانه «حفاظت» و «سازندگی» و پیشگیری یا دست‌کم کاهش پیامدهای منفی آن‌هاست. دوران رویارویی (حفاظت میراث فرهنگی، طبیعت و محیط‌زیست) به سر آمده است. امروز روز همه دریافته‌اند که محیط زندگی، خود از عناصر اصلی هویت و به همین دلیل از عوامل مهم توسعه است.

• مدیریت خردمندانه سرزمین: مدیریت جامع

هدف کلان دیگر که باهدف نخست یعنی توسعه پایدار سکونتگاه‌ها ارتباط تنگاتنگ دارد، مدیریت خردمندانه سرزمین است. در گذشته مدیریت سرزمین محلی از اعراب نداشت و به دلیل تغییرات اندک جمعیت و فناوری نیاز چندانی هم به چنین مدیریتی نبود. سرزمین مگر بر اثر تغییرات شدید طبیعی مانند اثر عوامل تکنیکی و آتشفشان‌های بزرگ یا دگرگونی‌های شدید آب‌وهوایی تغییر محسوسی نداشت و از نسلی به نسل دیگر عیناً منتقل می‌شد. با شدت و سرعت گرفتن تغییرات اینک بیم آن هست که سرزمینی تحویل نسل‌های آینده داده شود که بیشتر خاک‌های آن فرسایش یافته بخش اعظم آن به کویر مبدل شده



باشد. منابع آب‌های سطحی و زیرزمینی آن دچار آلودگی شدید شده باشند. بیشتر جنگل‌ها و مراتع آن تخریب شده، منابع طبیعی، اندوخته‌های زیست‌محیطی و مناظر و چشم‌اندازهای زیبای آن از بین رفته باشد.

• هدف‌های خاص؛ رهیافت‌ها

- دقیق‌تر کردن بررسی تناسب زمین‌ها
- دقیق‌تر کردن شبکه شهرها و نواحی برنامه‌ریزی
- منطقه‌بندی (زونینگ)

۲-۱-۲-۲- اصول و راهبردها (جلد اول، صص ۲۹-۲۶)

هدف‌های طرح به‌تنهایی برای تشخیص مطالعات لازم برای طرح‌ریزی کالبدی/ فضایی کافی نیستند. اگر همچون گذشته "پایدار" بودن توسعه هنوز ارزش نبود، در طرح‌های شهری و روستایی و به‌طور کلی کالبدی، بررسی اثر این توسعه بر منابع طبیعی و محیط‌زیست لزومی نداشت. اگر «تمرکززدایی» و ایجاد تعادل و توازن میان مناطق گوناگون کشور از شمار آرمان‌های جامعه نبود، دغدغه آن در طرح‌های شهری و روستایی بازتابی نمی‌یافت. اگر اصل صرفه‌جویی در هزینه‌ها جزو خط‌مشی‌های برنامه‌ریزی نبود، در طرح‌های سکونتگاه‌ها موضوع دسترسی آسان به منابع آب، به زیرساخت‌ها و پرهیز از مناطق در معرض خطر بالای سوانح طبیعی هم عنوان نمی‌شد. زیرا حفاظت، تمرکززدایی و صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی کشور به‌خودی‌خود هدف‌های طرح‌های کالبدی نیستند. اما چون از آرمان‌های کلی جامعه کنونی ما به‌حساب می‌آیند، شایسته است در طرح‌های کالبدی نیز به‌صورت اصل، خط‌مشی و راهبرد رعایت شوند. پس، گذشته از هدف‌های مستقیم، اصولی را که در طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال منظور داشته‌ایم هفت اصل زیر است:

- اصل ارتقای بهره‌وری و کارایی
- اصل مشارکت‌پذیری
- اصل حفاظت محیط‌زیست، منابع طبیعی و آثار تاریخی و باارزش
- اصل صرفه‌جویی در هزینه‌ها
- انتظار از مطالعات منطقه‌ای
- اصل محرومیت‌زدایی
- اصل تمرکززدایی

۲-۱-۳- انتظار از مطالعات منطقه‌ای (جلد اول، صص ۲۹-۳۴)

• دقیق‌تر کردن

از جمله انتظارات از مطالعات منطقه‌ای را می‌توان دقیق‌تر کردن مطالعات ملی دانست. یعنی در مطالعات منطقه‌ای نزدیک به تمام مطالعات طرح ملی با دقت بیشتر (در مورد نقشه‌ها مقیاس بزرگ‌تر) تکرار می‌شوند. شاید ضرورت این امر برای همه آشکار نباشد و چنین تصور شود که در مطالعات سطوح پایین‌تر باید تنها مطالعاتی گنجانده شوند که در سطح بالاتر انجام



نشده‌اند. همچنین نقشه‌های مقیاس‌های متفاوت با استفاده از عکس‌های هوایی ناهمسان تهیه می‌شوند. در نتیجه خطوط هم‌ارتفاع نقشه‌های مقیاس متفاوت یکسان نیستند.

• کامل‌تر کردن

افزون بر دقیق کردن رسالت مطالعات منطقه‌ای کامل‌تر کردن مطالعات ملی نیز است. در مطالعات ملی تنها آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی و راه‌های فرعی با کارکرد اصلی بررسی شده‌اند. حال آنکه مطالعات منطقه‌ای علاوه بر به‌روزرسانی و دقیق‌تر کردن مسیر راه‌ها، همه باقیمانده راه‌های فرعی را نیز در بر دارد.

در مطالعات ملی منابع و مصارف آب به تفکیک برحسب زیرحوضه‌ها (کدهای سه‌رقمی طرح جامع آب) بررسی شده‌اند. در طرح منطقه‌ای مطالعات علاوه بر زیرحوضه‌ها، واحدهای هیدرولوژیکی یعنی کدهای ۴ رقمی طرح جامع آب را نیز در بر دارند. در مطالعات ملی در بررسی خطر زمین‌لرزه به مطالعات لرزه‌زمین‌ساخت و ترسیم منحنی‌های بیشینه شتاب افقی با دوره‌های بازگشت ۵۰۰، ۱۰۰۰ و ۲۰۰۰ ساله بسنده شده است. در مطالعات منطقه‌ای ضمن در نظر گرفتن مطالعات ملی، اثر آبرف در بزرگ‌نمایی خطر زمین‌لرزه نیز بررسی شده و از این رهگذر محدوده‌های خطر اصلاح شده‌اند و تا آخر.

• گسترده‌تر کردن

انتظار سوم از طرح‌های منطقه‌ای «گسترش دامنه مطالعات» یعنی به انجام رسانیدن مطالعات جدید است. آشکار است که مطالعات جدید نیز در امتداد مطالعات پیشین یعنی در راستای پاسخگویی به هدف‌های طرح‌های کالبدی انجام می‌گیرند. برخی بررسی‌ها نیز در مطالعات منطقه‌ای عمق و وسعت بیشتری یافته‌اند. نمونه این نکته مطالعات کشاورزی است. در طرح ملی بررسی این بخش تنها در تهیه نقشه کاربری و پوشش زمین‌ها از سویی و نقشه قابلیت اراضی از سوی دیگر خلاصه شده بود.

۲-۱-۲-۴- حریم دریاها: نوار و منطقه ساحلی (جلد چهارم، فصل بیست و نهم، صص ۵۱-۴۷)

تهیه برنامه مدیریت جامع برای سراسر مناطق ساحلی کشور ما نیز در دستور کار سازمان بنادر و کشتیرانی قرار دارد. از این‌رو تا انتشار نتایج بررسی سازمان مذکور و تصویب مفاد آن در مراجع قانونی نمی‌توان اظهار نظر قطعی کرد. مضافاً که تعیین ضوابط در سواحل دریای خزر که فاقد جزرومد بوده مواجه با افزایش و کاهش ادواری (چندین ده‌ساله) است با خلیج فارس که جزرومد بافاصله تا ۴ متر داشته و متصل به دریای آزاد است فرق دارد. باین‌حال پیشنهادهای کلی طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال برای سواحل دریای خزر به شرح زیر است:

- تحریم و اراضی ساحلی برای حفاظت دریاها باید هم در خشکی و هم در دریا مشخص شوند و در این مورد بهتر است بجای مفاهیم پیشین از مفاهیم جدید نوار ساحلی و ناحیه ساحلی استفاده شود.
- نوار ساحلی به‌عنوان محدوده تعامل مستقیم خشکی و دریا برای برنامه‌ریزی مدیریت نوار ساحلی (SMP) و حفاظت از آن است. از این‌رو بایسته است در برنامه‌ریزی مدیریت مناطق ساحلی توجه خاصی به نوار ساحلی شود.



جمع‌بندی مطالعات مدیریت نوار ساحلی شامل مراحل زیر است:

- نمایش وضع جوی و آبی شامل امواج، جزرومد، جریان‌ها، باد، دما و سطوح آب؛
- نمایش وضع توپوگرافی دریا؛
- نمایش وضع زمین‌شناسی و ریخت‌شناسی زمین، لایه‌های شنی و انتقال رسوب‌ها؛
- طبقه‌بندی نواحی گوناگون نوار ساحلی و تشخیص نواحی حساس؛
- تعیین سیاست‌ها و مقررات مدیریت نوار ساحلی.
- تشخیص و نمایش وضع چشم‌اندازها، پارک‌های ملی، منطقه‌ای و اندوخت‌گاه‌های نوار ساحلی؛
- نمایش وضع میراث‌فرهنگی و تاریخی نوار ساحلی؛
- نمایش وضع کنونی نوار ساحلی و بنادر و اثر دخالت‌های انسان بر تغییر آن و تحلیل آسیب‌پذیری سواحل؛
- نمایش تحول نوار ساحلی با استفاده از اطلاعات تاریخی شامل تحول کاربری‌های نوار ساحلی؛ کشاورزی، صنعت، تفریح، زیرساخت‌ها؛
- نمایش وضع تنوع زیستی و دیگر جهات زیست‌محیطی نوار ساحلی.

کادرنوشت ۱- طرح‌های کالبدی

هدف اصلی طرح‌های کالبدی «مدیریت جامع سرزمین» در برابر یا علاوه بر «مدیریت بخشی» است؛ یعنی به‌جای آنکه هر دستگاه (وزارتخانه یا سازمان) از دیدگاه خاص خود (برای مثال وزارت راه تنها از دیدگاه احداث راه‌های زمینی، ریلی، هوایی و آبی یا وزارت جهاد کشاورزی تنها از دیدگاه زراعت، باغداری، دامداری و شیلات و ...) با موضوع استفاده از سرزمین برخورد کند، درباره چگونگی استفاده از زمین‌ها با توجه به جهات و پیامدهای گوناگون آن، تصمیم گرفته شود. برای پیگیری این آرمان و اعمال مدیریت ابزارهایی به شرح زیر برگزیده شده‌اند:



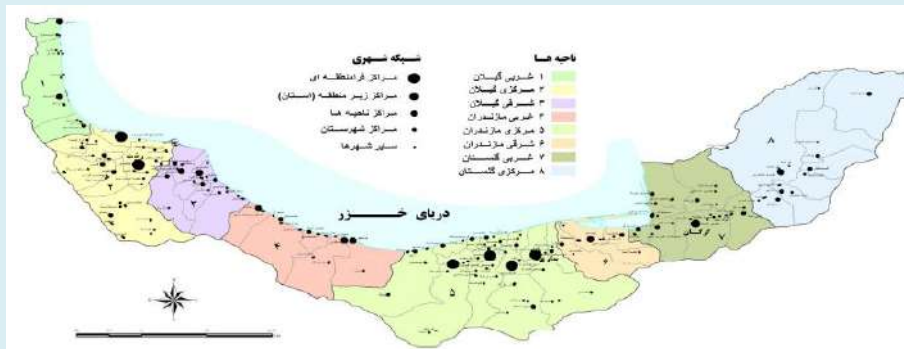
نقشه ۱- تناسب زمین‌ها برای توسعه شهری: منطقه ساحلی شمال



نقشه ۲- تناسب زمین‌ها برای توسعه شهری: استان گیلان



نقشه ۳- شبکه شهری گیلان



نقشه ۴- نواحی و شبکه شهری منطقه ساحلی شمال

جدول ۱۲- ناحیه‌های منطقه ساحلی شمال

استان / ناحیه ۱۳۷۴	شهرستان در طرح ملی ۱۳۷۴	استان / ناحیه ۱۳۹۰	شهرستان در طرح منطقه‌ای ۱۳۹۰
گیلان	۱۰ شهرستان	گیلان	۱۶ شهرستان
هشتپر	طوالش و آستارا	ناحیه ۱ (غربی)	طوالش، آستارا و رضوانشهر
رشت	رشت، انزلی، صومعه‌سرا و فومن	ناحیه ۲ (مرکزی)	رشت، انزلی، صومعه‌سرا، فومن، شفت، رودبار و ماسال
لاهیجان	لاهیجان، لنگرود، آستانه اشرفیه و رودسر	ناحیه ۳ (شرقی)	لاهیجان، لنگرود، آستانه اشرفیه، رودسر، املش و سیاهکل
مازندران	۱۶ شهرستان	مازندران	۱۹ شهرستان
نوشهر	نوشهر، تنکابن و رامسر	ناحیه ۴ (غربی)	نوشهر، چالوس، عباس‌آباد و رامسر
ساری	ساری، آمل، بابل، نور، قائم‌شهر، سوادکوه و بهشهر	ناحیه ۵ (مرکزی)	ساری، آمل، بابل، یابلسر، جویبار، فریدون‌کنار، محمودآباد، نور، قائم‌شهر، سوادکوه، میان‌دورود
گرگان	گرگان، کردکوی، گنبدکاوس، علی‌آباد، مینودشت و بندر ترکمن	ناحیه ۶ (شرقی)	بهشهر، نکا و گلوگاه
		گلستان	۱۴ شهرستان
		ناحیه ۷ (غربی)	گرگان، علی‌آباد، ترکمن، گمیشان، آق‌قلا و بندرگز
		ناحیه ۸ (شرقی)	کلاله، مراوه‌تپه، گنبدکاوس، مینودشت، آزادشهر و رامیان، گلکش
جمع	۲۶ شهرستان	جمع	۴۹ شهرستان

منبع: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۸۸

گزارش سنتز مطالعات آمایش منطقه (استان‌های گلستان، مازندران، گیلان و سمنان): در این گزارش آمده است؛ منطقه براساس تقسیم‌بندی شورای عالی آمایش سرزمین، محیط‌زیست و توسعه پایدار، از استان‌های گلستان، مازندران، گیلان و سمنان تشکیل شده است. منطقه در طول جغرافیایی ۴۸ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۵۶ درجه و ۱۹ دقیقه و عرض جغرافیایی ۳۵ درجه و ۴۶ دقیقه تا ۳۸ درجه و ۲۷ دقیقه واقع شده است و از شمال به دریای خزر، از شمال غربی و غرب به مناطق ۲ و ۷، از جنوب به مناطق ۶ و ۷ و از شرق به منطقه ۹



محدود می‌شود. منطقه با مجموع مساحت ۱۵۵۷۳۹ کیلومتر مربع، ۹/۵ درصد از مساحت کشور را به خود اختصاص داده است. در مقایسه با سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰ وسعت منطقه تغییر نداشت. منطقه در سال ۱۳۹۵ دارای ۶۰ شهرستان، ۱۴۲ بخش، ۱۵۹ شهر و ۳۳۱ دهستان بوده که سهم آن از کشور به ترتیب ۱۴،۲، ۱۳، ۱۲/۸ و ۱۲/۷ درصد است. قابل ذکر است که در بین استان‌های منطقه، بیشترین وسعت مربوط به استان سمنان و کمترین آن مربوط به استان گیلان است. حال مهم‌ترین مباحث مطروحه در سند مذکور به شرح زیر است:

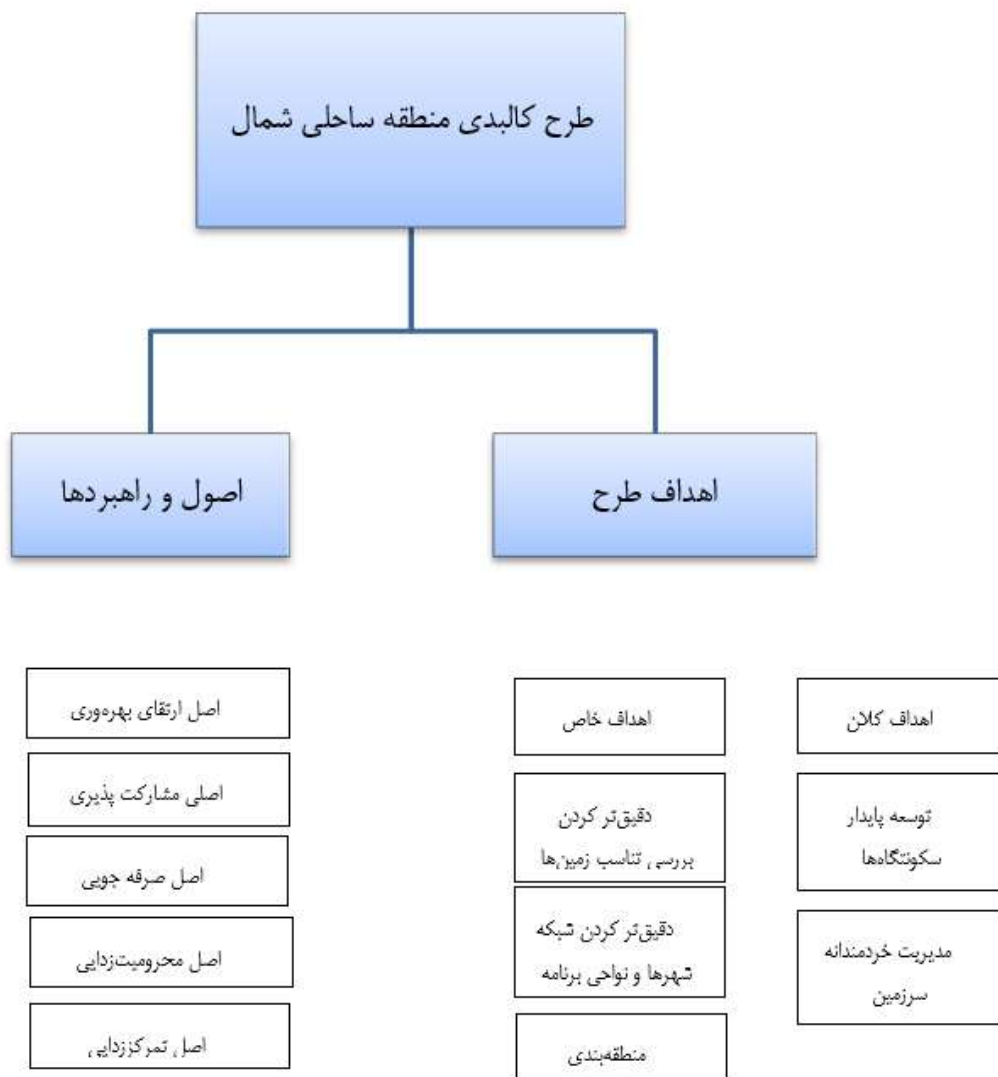
- **مشترکات** (حوزه تقسیمات سیاسی - اداری، حوزه منابع آب، حوزه محیط‌زیست و منابع پایه، حوزه فرهنگی و گروه‌های قومی و دینی)؛
- **تعارضات** (حوزه تقسیمات سیاسی - اداری، حوزه منابع آب، حوزه محیط‌زیست و منابع پایه، حوزه فعالیت‌های اقتصادی (صنعت، معدن، کشاورزی، خدمات)، حوزه فرهنگی و گروه‌های قومی و دینی).

۲-۱-۵- جمع‌بندی طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال

با بررسی سند طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال به نتیجه می‌رسیم که این طرح به هدف خود که ارائه راهبردهایی در جهت نیل به توسعه پایدار سکونتگاه‌ها و مدیریت خردمندانه رسیده است. در این طرح نکات مربوط به شهر رشت استخراج گردیده و این طرح جهت پهنه‌بندی باتوجه به خطرات طبیعی مانند سیل و ازاین قبیل خطرات کمک کرده و تناسب زمین‌ها برای توسعه سکونتگاه‌ها و فعالیت‌های وابسته شبکه شهری را نشان داده است.

طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال در جهت تدقیق، تکمیل و گسترده‌تر کردن طرح کالبدی ملی مصوب ۱۳۷۵ است که مهم‌ترین راهبردهای این طرح ارتقای بهره‌وری و کارایی، مشارکت‌پذیری، حفاظت محیط‌زیست، منابع طبیعی و آثار تاریخی و بارزش و تمرکززدایی است. به طور کلی مطالعات مدیریت نوار ساحلی موارد زیر را بررسی کرده است:

- نمایش وضع جوی و آبی شامل امواج، جزرومد، جریان‌ها، باد، دما و سطوح آب؛
- نمایش وضع توپوگرافی دریا؛
- نمایش وضع زمین‌شناسی و ریخت‌شناسی زمین، لایه‌های شنی و انتقال رسوب‌ها؛
- طبقه‌بندی نواحی گوناگون نوار ساحلی و تشخیص نواحی حساس؛
- تعیین سیاست‌ها و مقررات مدیریت نوار ساحلی.
- تشخیص و نمایش وضع چشم‌اندازها، پارک‌های ملی، منطقه‌ای و اندوخت‌گاه‌های نوار ساحلی؛
- نمایش وضع میراث‌فرهنگی و تاریخی نوار ساحلی؛
- نمایش وضع کنونی نوار ساحلی و بنادر و اثر دخالت‌های انسان بر تغییر آن و تحلیل آسیب‌پذیری سواحل؛
- نمایش تحول نوار ساحلی با استفاده از اطلاعات تاریخی شامل تحول کاربری‌های نوار ساحلی؛ کشاورزی، صنعت، تفریح، زیرساخت‌ها؛
- نمایش وضع تنوع زیستی و دیگر جهات زیست‌محیطی نوار ساحلی.



شکل ۲۱- جمع‌بندی طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال



مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، فرایندی خاص با اهداف پویا و پیچیده برای برنامه‌ریزی است که بر محل برخورد خشکی و دریا تمرکز دارد و به برخی مفاهیم ثابت و متغیر، حفاظت از محیط‌زیست، اهداف اقتصادی و اجتماعی و روش‌های مدیریت مشارکتی برای حل مسائل و مشکلات تأکید نموده و از مبانی علمی قوی در این فرایند استفاده می‌نماید. در بلندمدت هدف مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ایجاد توازن میان منافع حاصل از توسعه اقتصادی و استفاده انسان از سواحل، حفاظت، نگهداری و بازسازی سواحل، به حداقل رسانیدن خسارات جانی و مالی در سواحل و منافع مترتب بر دسترسی و بهره‌گیری همگانی از سواحل است. اهداف اصلی مدیریت منطقه ساحلی را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- دستیابی به توسعه پایدار در استفاده‌های چندگانه از مناطق ساحلی؛
- حفظ فرایندهای حیاتی اکولوژیک، سیستم‌های حمایت‌کننده از حیات و تنوع زیستی در مناطق ساحلی؛
- کاهش آسیب‌پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آن‌ها نسبت به خطرات طبیعی و مصنوعی؛
- تحلیل و پرداختن به نشانه‌های توسعه، استفاده‌های متناقض و روابط داخلی بین فرایندهای فیزیکی و فعالیت‌های انسانی در مناطق ساحلی؛

➤ و سرانجام تشویق پیوند و هماهنگی بین بخش‌ها و فعالیت‌های ساحلی.

مرحله دوم مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی از سال ۱۳۸۴ آغاز و در سال ۱۳۸۷ خاتمه یافت. ماحصل این مرحله از مطالعات دستاوردهای موضوعی ۹ گانه طرح، شامل محورهای زیر بود:

- تعیین محدوده و مرزبندی مناطق ساحلی کشور؛
- بررسی جایگاه سیاسی و امنیتی سواحل کشور؛
- تدوین برنامه مدیریت نوار ساحلی کشور؛
- تهیه برنامه مدیریت زیست محیطی سواحل کشور؛
- مطالعات حقوق و قوانین مدیریت یکپارچه ی مناطق ساحلی کشور؛
- تهیه طرح کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی کشور؛
- طراحی ساختار و سازمان اجرایی طرح ICZM در کشور؛
- ایجاد و مدیریت پایگاه اطلاعات جغرافیایی مدیریت سواحل کشور؛
- تدوین برنامه نظارت و ارزیابی اجرای ICZM در کشور.

آخرین مرحله مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور که از زمستان سال ۱۳۸۷ آغاز و تا اوایل تابستان سال ۱۳۸۸ به طول انجامید، دربرگیرنده سنتز مطالعات و تلفیق یافته‌های مراحل گذشته بود.

گزارش برآیند مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور شامل ۳ بخش و ۱۵ فصل است. بخش نخست گزارش به کلیات و مبانی اختصاص دارد که دربرگیرنده ۳ فصل کلیات، رویکردها و نگرش‌های برنامه‌ای و سرانجام روش‌شناسی تلفیق است. این بخش به سوابق موضوع در کشور و جامعه جهانی، مشکلات و تنگناها، تعریف ملی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، اسناد مصوب فرادست و تشریح روش‌شناسی تلفیق مطالعات طرح پرداخته است.

بخش دوم این گزارش در ۴ فصل به شرح آن دسته از یافته‌های مطالعات موضوعی مرحله دوم اختصاص دارد که با تحدید حدود و برخی محدودیت‌های فنی، مهندسی و محیطی برای توسعه فعالیت‌ها و کاربری‌های انسانی مرتبط هستند. در این بخش نتایج مطالعات مرزبندی سواحل کشور، پهنه‌بندی مخاطرات محیطی، مدیریت نوار ساحلی و مدیریت زیست‌محیطی سواحل ارائه شده است. بخش سوم گزارش نیز در ۸ فصل، با نگاهی راهبردی به آینده، بهره‌برداری پایدار از مناطق ساحلی را تشریح و چارچوب‌های قانونی، سازمانی و نظارتی را تبیین نموده است. در فصل چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، الزامات سیاسی - امنیتی، کاربری زمین‌های ساحلی، پهنه‌بندی عملکردی سواحل، ساختار سازمان پیشنهادی مدیریت مناطق ساحلی، چارچوب قانونی، پایش و ارزیابی و جمع‌بندی گزارش عرضه شده است (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۱).



مقدمه

برنامه آمایش استان در سطح اسناد منطقه‌ای و جزو اسناد مرجع می‌باشد که برای تحقق توسعه پایدار فضایی، مجموعه اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی بخش‌های دولتی و غیردولتی (عمومی، خصوصی و تعاونی) استان را در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و کالبدی در بر می‌گیرد. این برنامه در چارچوب چشم‌انداز، اهداف توسعه ملی و جهت‌گیری‌های آمایش سرزمین، با رویکردی توسعه‌گرا، مشارکت‌جو، انعطاف‌پذیر و آینده‌نگر بررسی می‌کند. در همین راستا مطالعات آمایش استان گیلان به سه پرسش راهبردی زیر پاسخ می‌دهد:

➤ در حال حاضر استان چه موقعیتی دارد؟ (ارائه تحلیلی از نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و

اینکه در تداوم وضع کنونی کجا می‌رود؟)

➤ استان به کجا می‌خواهد برود؟ (چشم‌انداز، اهداف اصلی، اولویت‌های مبتنی بر جهت‌گیری‌های

آمایش)

➤ استان چگونه به اهداف تعیین شده دست می‌یابد؟ (برنامه و نقشه راه توسعه فضایی پایدار)

به طور کلی می‌توان هدف این سند را دستیابی به چشم‌انداز، مأموریت‌ها، راهبردها، سیاست‌ها و در نهایت پروژه‌هایی در جهت توسعه ملی عنوان نمود.



شکل ۲۲- برنامه بازنگری آمایش استان گیلان



جدول ۱۳- شناسنامه بررسی سند آمایش استان گیلان (۱۳۹۷ - ۱۳۹۹)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاستها		✓
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژهها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	✓
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

سند آمایش استان گیلان
سال ۱۳۹۷ - ۱۳۹۹
سطح منطقه‌ای

۲-۲-۲-۱- تحلیل وضعیت منابع طبیعی و محیط‌زیست (فصل اول، صص ۱۲۴-۲)

۲-۲-۲-۱-۱- تحلیل موقعیت استان

شهر رشت با شهرهای تهران، کرج، قزوین، زنجان و اردبیل در فاصله زمانی ۲ تا ۴ ساعت در ارتباط هستند. فاصله رشت تا قزوین ۱۸۵ کیلومتر و فاصله رشت تا تهران از مسیر سفیدرود ۳۲۵ کیلومتر است. همچنین فاصله رشت تا چالوس ۲۰۳ کیلومتر است، بنابراین، فاصله رشت تا تهران از محور کرج - چالوس ۴۱۲ کیلومتر است. فاصله رشت تا اردبیل ۲۶۶ کیلومتر و با زنجان ۳۸۴ کیلومتر است.



۲-۲-۱-۲-۲- وضعیت پساب و صنایع آلاینده شهرستان‌های ساحلی و مهم و وضعیت دفع فاضلاب صنایع

بزرگ ساحلی

شهرستان رشت تعداد سه واحد صنعتی مستقر در سه کیلومتری سواحل دارد. کارخانه چوکا (چوب و کاغذ ایران) در ۷۵ کیلومتری شمال غربی رشت، ۱۰۵ کیلومتری جنوب شرقی آستارا در روستای پونل در کنار جنگل‌های تالش قرار گرفته است. کارخانه‌های این منطقه با تخلیه ضایعات ناشی از فرایند تولید و یا عوامل آب‌های سطحی محوطه کارخانه‌ها موجب آلودگی آب نهرها و رودخانه‌های مجاور می‌گردند.

۲-۲-۲-۲-۳- فعالیت‌های مخرب: کارخانه کمپوست رشت

این کارخانه در منطقه لاکان و در حدوداً ۱۰ کیلومتری شهر رشت واقع شده است. فاز اول این کارخانه در سال ۸۱ و با ظرفیت اسمی ۲۵۰ تن جهت جمع‌آوری زباله شهرستان رشت و ۱۱ شهر اطراف آن طراحی و شروع بکار نمود و متعاقباً تأسیسات جانبی آن نظیر تصفیه‌خانه شیرابه و خط تولید کود فاین در سال‌های ۸۴ و ۸۵ احداث و راه‌اندازی شد. در حال حاضر به طور متوسط حدود ۲۶۰ تن زباله در طول روز از شهر رشت (۱۸۰ تن) و شهرستان‌های اطراف (۸۰ تن) به این کارخانه حمل می‌گردد.

۲-۲-۲-۲-۲- تحلیل وضعیت موجود استان (فصل اول، صص ۱۳۳-۱۴)

۱-۲-۲-۲-۲- تحلیل گروه‌های اجتماعی

کل جمعیت شهر رشت در سال ۱۳۹۵ برابر با ۹۵۶۹۷۱ نفر که معادل ۴۷۸۶۷۸ نفر مردان و ۴۷۸۲۹۳ نفر خانم‌ها است. جنس و درصد جمعیت در گروه‌های سنی بزرگ در این شهرستان به شرح زیر است:

- ۱۴ سال: ۱۶۳۳۳۸ نفر معادل ۱۷/۰۷ درصد
- ۱۵-۶۴ سال: ۷۲۰۶۰۵ نفر معادل ۷۵/۳۰ درصد
- ۶۵ سال به بالا: ۷۳۰۲۸ نفر معادل ۷/۶۳ درصد از جمعیت شهر را در برمی‌گیرند.

در میان شهرستان‌های استان بالاترین نرخ باسوادی متعلق به شهرستان‌های آستارا، بندر انزلی و رشت است که نرخ با سوادی در شهر رشت برابر ۹۱/۳ درصد است. همچنین طبق آمارها شهر رشت از نظر تعامل با همسایه‌ها و همشهری‌ها وضعیت مطلوبی ندارد.

۲-۲-۲-۲-۲- تحلیل نظام شهری

در سال ۱۳۶۵ بیشترین جمعیت شهرنشین استان متعلق به شهرستان رشت است و در سال ۱۳۹۵ نرخ شهرنشینی در رشت ۴۷/۵ درصد بوده است. رشت به‌عنوان مرکز استان، در دوره ۱۳۹۰-۹۵، نرخ رشد ۱/۲ را تجربه می‌کند که نسبت به دوره‌های قبل کاهش چشمگیری داشته است.



گرایش همگرایی جمعیت شهری استان، جای گیری در شهر مرکز استان و نیز شهرهای پر شمار با جمعیت کمتر از ۲۵ هزار نفر است. روند جمعیت پذیری شهر رشت در استان گیلان به عنوان مرکز استان و تنها کلان شهر شمال کشور که در موقعیت مکانی مرکزی برای سکونتگاه های شهری و روستایی منطقه قرار دارد قابل تفسیر است.

برخلاف نظر و یافته های بسیاری از محققان که از فقدان خدمات در مناطق خارج از مرکز و پیرامونی به عنوان عامل اصلی مهاجرت یاد می کنند رشت از نظر برخورداری از خدمات در رتبه ۸ قرار گرفته و با این وجود جریان مهاجرتی از سایر شهرستان ها به این شهرستان وجود دارد.

۲-۲-۲-۳- گرایش جمعیت شهری به تمرکز در اندازه های مختلف

بیشترین تعداد شهر متعلق به شهرستان رشت است. شهرهای خشکبیجار، خام، سنگر، کوچصفهان، لشت نشاء، رشت، لولمان. در سال ۱۳۵۵، از مجموع ۱۹ شهر موجود، ۱۵ شهر جمعیتی کمتر از ۲۵ هزار نفر دارند و در مقابل تنها شهرهای بندر انزلی و رشت به ترتیب بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر و ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر جمعیت دارند. در سال ۱۳۷۵ جمعیت شهر رشت نسبت به دوره قبل تقریباً یک و نیم برابر شد و به رده جمعیتی ۲۵۰ تا ۵۰۰ هزار نفر رسید. در سال ۱۳۸۵، بیشترین رشد در تعداد شهرهای کمتر از ۱۰ هزار نفر اتفاق افتاد که معادل ۸۰ درصد است. افزایش این رده به دلیل تغییر و تحولات سیاسی و تبدیل سکونتگاه های روستایی به شهر است. همچنین شهر رشت به رده جمعیتی ۵۰۰ تا ۱ میلیون نفر رسید. در سال ۱۳۵۵، بیشترین تعداد جمعیت در رده جمعیتی ۱۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر قرار دارد که ۴۰/۹ درصد از جمعیت شهری استان را در خود جای داده است و تنها شهر رشت در این رده قرار دارد.

۲-۲-۲-۴- مروری مجدد بر تقسیمات استانی

در سال ۱۳۹۳ استان گیلان دارای ۴۳ بخش، ۵۲ شهر و ۱۰۹ دهستان بوده است. به لحاظ بخش، بیشترین تعداد بخش در شهرستان های رشت، طوالش و رودسر است. شاخص تعداد شهر حاکی از آن است که شهرستان های رشت و رودبار بیشترین تعداد شهر را به خود اختصاص داده اند. بررسی شاخص دهستان نیز حکایت از آن دارد که بیشترین تعداد دهستان در شهرستان رشت است. شهرستان رشت دارای ۶ بخش، ۷ شهر و ۱۸ دهستان است.

۲-۲-۲-۵- سطح بندی نهایی شهرستان های استان بر اساس برخورداری از خدمات شهری و

سطح بندی مراکز جمعیتی

نتایج حاصل از رتبه بندی شهرستان رشت بر اساس تمامی خدمات شهری که مرکز استان در آن واقع شده است نشان می دهد که در رتبه ۸ قرار گرفته است. همانند شاخص نخست شهری، هر چه مقدار شاخص دومین شهر بزرگ تر باشد، بزرگ ترین شهر دارای نخست شهری بیشتر است. شاخص های دو شهر طی دوره های سرشماری مورد بررسی، بیانگر نبود تعادل فضایی توزیع جمعیت و فاصله زیاد شهر اول استان گیلان (رشت) با شهر دوم آن (بندر انزلی) است. جمعیت شهر رشت به سرعت در حال افزایش است. میزان نخست شهری در سال ۱۳۴۵ به بالاترین حد خود می رسد. در واقع، از سال ۱۳۴۵ به بعد، متأثر از عوامل مختلفی از جمله اصلاحات ارضی و سپس انقلاب اسلامی و در نهایت، جنگ تحمیلی که سبب وقفه در روند مهاجرت های روستا - شهری در استان گیلان شد، شاخص نخست شهری کاهش محسوسی یافت، اما از سال ۱۳۷۰ به بعد، با تأثیر پذیری از عواملی



جدول ۱۶- متوسط رشد سالیانه استان و شهرستان رشت به تفکیک نقاط شهری و روستایی و دوره‌های مختلف

شهرستان	کل			نقاط شهری				نقاط روستایی				
	۷۵-۶۵	۸۵-۷۵	۹۵-۸۵	۹۵-۹۰	۷۵-۶۵	۸۵-۹۰	۹۰-۹۵	۷۵-۶۵	۸۵-۹۰	۹۰-۹۵		
گیلان	۰/۷۵	۰/۷۰	۰/۶۲	۰/۴	۲/۹۶	۲/۱۳	۲/۹۳	۱/۴	-۰/۸۴	-۰/۷۲	-۲/۳۷	-۱/۲
رشت	۱/۵	۱/۸۳	۱/۳۸	۰/۸۳	۳/۴۶	۲/۷۷	۲/۹۵	۱/۴۱	-۱/۲۴	-۰/۰۶	-۲/۸۱	-۱/۱۳

جدول ۱۷- متوسط رشد استان و شهرستان رشت در سال‌های ۱۳۹۵-۱۳۶۵

شهرستان	کل	نقاط شهری	نقاط روستایی
شهرستان	۶۵-۹۵	۶۵-۹۵	۶۵-۹۵
گیلان	۰/۶۵	۲/۴۱	-۱/۱۱
رشت	۱/۴۸	۱/۵۴	-۱/۰۹

۲-۲-۳-۳- بررسی و نرخ رشد طبیعی

در سال ۱۳۹۵ شهرستان‌های استان شاهد گرایش به افزایش نرخ رشد طبیعی پیدا کرده‌اند که تا حدودی می‌تواند نتیجه افزایش میزان باروری به دلیل وجود جوانان دهه شصتی باشد. در این سال تمامی شهرستان‌ها دارای نرخ رشد طبیعی مثبت هستند و بالاترین آن مربوط به آستارا، رشت و طولش است. نرخ رشد طبیعی شهرستان رشت در سال ۱۳۹۵، ۰/۷۴ است. همچنین نرخ رشد طبیعی روستایی آن نیز در همان سال ۰/۱۲ است. پس از بررسی نرخ رشد سالانه و همچنین نرخ رشد طبیعی شهرستان رشت میزان نرخ رشد سالانه بالاتر از نرخ رشد طبیعی است و این بدان معناست که احتمال در این شهرستان ورود مهاجران نقش چشمگیری در تحولات جمعیتی دارد.

- جمعیت نوزاد تا چهارده ساله مناطق شهری شهرستان رشت در دوره ۹۵، ۹/۶ و روستایی ۲/۱۰؛
- جمعیت پانزده تا شصت و چهار ساله مناطق شهری شهرستان رشت در دوره ۹۵، ۹/۶ و روستایی ۲/۱۰؛
- جمعیت شصت و پنج سال به بالای مناطق شهری شهرستان رشت در دوره ۹۵، ۹/۶ و روستایی ۲/۱۰؛
- میانگین سنی کل در سال ۱۳۸۵، ۹/۳۰ و مناطق شهری رشت ۵/۳۰ و مناطق روستایی ۹/۳۱؛
- میانگین سنی کل در سال ۱۳۹۵، ۲/۳۵ و مناطق شهری رشت ۸/۳۴ و مناطق روستایی ۸/۳۶.

۲-۲-۳-۴- ضریب بعد خانوار

- کمترین کاهش بعد خانوار در نقاط شهری شهرستان رشت اتفاق افتاده است.
- بعد خانوار در شهرستان رشت در سال ۱۳۹۵، ۳ و ضریب تغییرات ۶۵-۹۵، ۲/۳۶- است.

۲-۲-۳-۵- بار تکفل ناخالص و خالص به تفکیک شهری و روستایی

نسبت وابستگی شهرستان رشت در سال ۱۳۷۵، ۶۲ درصد و در سال ۱۳۹۵، ۳۲ درصد بوده است.



جدول ۱۸ - نسبت وابستگی واقعی به تفکیک نقاط شهری - روستایی، ۱۳۸۵ - ۱۳۹۵

۱۳۸۵						شهرستان
نواحی روستایی			نواحی شهری			
بار تکفل	جمعیت شاغل	نواحی شهری	بار تکفل	جمعیت شاغل	نواحی شهری	استان
۲/۲	۳۴۴۴۲۱	۱۱۰۹۰۹۲	۲/۲	۳۹۶۳۰۱	۱۲۹۵۷۵۱		رشت
۲	۸۲۶۹۰	۲۵۴۱۴۶	۲/۲	۱۸۸۸۵۸	۶۰۳۴۴۲	
۱۳۹۵						شهرستان
نواحی روستایی			نواحی شهری			
بار تکفل	جمعیت شاغل	نواحی شهری	بار تکفل	جمعیت شاغل	نواحی شهری	استان
۲/۲	۲۹۱۶۱۳	۹۲۷۶۶۳	۲/۳	۴۷۹۱۶۰	۱۶۰۳۰۲۶		رشت
۲/۲	۶۵،۷۱۰	۲۰۸۲۵۶	۲/۲	۲۲۹،۴۱۸	۷۴۸۷۱۱	

جدول ۱۹ - تغییرات توزیع نسبی جمعیت بر حسب گروههای بزرگ سنی شهرستان رشت در دوره ی ۱۳۹۵-۱۳۶۵

۶۵ ساله و بالاتر			۶۴-۱۵ سال			۰-۱۴ سال			شهرستان
تغییرات	۱۳۹۵	۱۳۷۵	تغییرات	۱۳۹۵	۱۳۷۵	تغییرات	۱۳۹۵	۱۳۷۵	
۴۹	۷/۶	۵/۱	۲۲	۷۵/۳	۶۱/۷	-۴۸/۵	۱۷/۱	۳۳/۲	رشت

۲-۲-۲-۴- تحلیل ساختار فضایی فعالیتها در بخشهای کشاورزی، صنعت و خدمات (فصل اول، صص ۱۴۲-۲۱۵)

۲-۲-۲-۴-۱- اجزای سازمان فضایی در بخش کشاورزی

- به نسبت مساحت شهرستانها، شهرستان رشت یکی از شهرستانهایی است که بیشترین تمرکز اراضی زراعی در آن وجود دارد. همچنین در شهرستان رشت تمرکز باغات از دیگر مناطق پایینتر است.
- پرورش ماهی به سه گروه پرورش ماهیان سرد آبی، گرم آبی و توام دسته بندی می شود. تمرکز ماهیان گرم آبی عموماً در مرکز میانی استان قرار دارد و در دو شهرستان رشت و شفت بیشتر از سایر نواحی است.
- در سال زراعی ۹۴-۱۳۹۳ عملکرد در هکتار اراضی زیر کشت برنج استان در حدود ۴/۵ تن است. شهرستان رشت نیز در این زمینه عملکردی بیشتر از میانگین داشته است.

۲-۲-۲-۴-۲- اجزای سازمان فضایی در بخش صنعت

- به دلیل تمرکز بالای فعالیت های صنعتی در شهرستان رشت بیشتر مراکز صنعتی استان در نواحی میانی استان متمرکز شده و تقریباً وضعیت قطبی را برای صنایع منطقه ایجاد کرده است.
- در زمینه فعالیت های صنایع غذایی، شهرستان رشت در رتبه سوم قرار دارد.



- در مورد صنایع تولید ماشین‌آلات صنعتی گرایش‌ها در ناحیه میانی استان و در شهرستان رشت بیشتر از سایر نواحی به چشم می‌خورد.
- در مورد صنایع بازیافت در نواحی مختلف استان واحدهایی وجود دارد که بیشترین تمرکز این واحدها در شهرستان رشت است.

۲-۲-۲-۳- اجزای سازمان فضایی در بخش خدمات

- در خصوص پهنه‌های گردشگری شهرستان رشت دارای جاذبه‌های فرهنگی - تاریخی ملی و فراملی و جاذبه‌های طبیعی ملی است.
- شهرستان رشت یکی از قطب‌های گردشگری استان گیلان است.
- در سطح استان گیلان، شهرستان رشت تنها شهرستانی است که بیشترین تعداد بیمارستان تخصصی و فوق تخصصی را داراست.
- همچنین دانشگاه گیلان به‌عنوان بزرگ‌ترین دانشگاه استان در این شهرستان واقع شده است.

۲-۲-۲-۴- ساختار کشاورزی استان (فصل اول، صص ۷۰-۱۱۳)

بررسی مساحت بهره‌برداری‌های دارای زمین در سطح استان نیز نشان می‌دهد که در مجموع استان در طی ۱۱ سال ۱۳۹۳-۱۳۸۲ در حدود ۴۳۶۳۸ هکتار از اراضی (زراعی) خود را ازدست‌داده است که بیشترین میزان کاهش اراضی زراعی در شهرستان رشت بوده است. در خصوص فناوری تولید و آبیاری در شهرستان رشت در سال ۱۳۸۹ مساحت اراضی تحت پوشش، آبیاری تحت فشار برابر با ۱۱۰ بوده و سهم این شهرستان برابر با ۱/۳ درصد است.

۲-۲-۲-۵- ساختار صنعتی استان (فصل اول، صص ۱۷-۴۶)

مطابق موارد ذکر شده در صفحه ۱۰ گزارش طرح آمایش استان در خصوص تمرکز شاغلین شهرستان‌ها در بخش صنعت، شهرستان رشت ۴۶ درصد اشتغال صنعتی را در خود جای‌داده است و از تمرکز بالاتری در بخش صنعت نسبت به سایر شهرستان‌ها برخوردار است.

- تمرکز مجوزها در شهرستان رشت علاوه بر اینکه به دلیل تمرکز جمعیت استان در این شهرستان است، به تمرکز سرمایه و گرایش به فعالیت‌های صنعتی بیشتر در ناحیه و دسترسی به نیروی کار و سهولت در ایجاد ارتباطات اداری و مالی و... نیز باز می‌گردد. همچنین در این شهرستان، مجوزهای صادره دارای تنوع بیشتری نسبت به سایر مناطق هستند.
- در خصوص تخصص‌های صنعتی، شهرستان رشت دارای پایین‌ترین شاخص تخصص است. همچنین ترکیب صنایع در این شهرستان از تنوع بالاتری نسبت به دیگر شهرستان‌ها برخوردار است. در شهرستان رشت ۱۴ درصد مجوزها در صنایع غذایی و ۱۶ درصد در صنایع کانی بوده و



سایر صنایع نیز سهم قابل توجهی دارند. همچنین شاخص تخصص صنعتی بر حسب تعداد مجوزهای بهره‌برداری در شهرستان رشت برابر است با ۰/۳۴۹.

➤ شهرستان رشت در خوشه صنعتی منسوجات و پوشاک، مواد و محصولات شیمیایی، لاستیک و پلاستیک و کاغذ و چاپ فعالیت دارد.

۲-۲-۴-۶- ساختار معدنی استان (فصل اول، صص ۵۵-۶۹)

توجه به افزایش ظرفیت‌های بهره‌برداری از معادن استان در سال‌های اخیر و کاهش پیچیدگی صدور مجوزهای معدنی در سال‌های اخیر و همچنین وجود منطقه آزاد بندر انزلی و امکان سرمایه‌گذاری در صنایع فراوری مواد معدنی صادراتی در آن و تأمین ارزان‌تر مواد اولیه و قطعات و ماشین‌آلات موردنیاز این صنایع، وجود خط‌آهن در دست اتمام قزوین - رشت - انزلی - آستارا و امکان ارتباط با خط‌آهن سراسر برای حمل‌ونقل ارزان و با حجم بالای مواد معدنی و قرارگیری استان در مسیر ارتباطی کریدور شمال - جنوب بین‌المللی و فراهم آمدن امکان حمل‌ونقل بین‌المللی مواد اولیه و تولیدات معدنی استان از فرصت‌های پیش‌روی این بخش محسوب می‌شود.

۲-۲-۳-۴-۷- ساختار خدماتی استان (صص ۱۱۴-۱۲۰)

مطابق موارد ذکر شده در صفحه ۱۱ گزارش طرح آمایش استان در خصوص تمرکز شاغلین شهرستان‌ها در بخش خدمات، در اشتغال انواع فعالیت‌های خدماتی، شهرستان رشت در جایگاه اول قرار دارد و یکی از حوزه‌های اصلی خدمات‌رسان در استان گیلان است. همچنین در زیربخش‌های خدمات این شهرستان در بخش‌های بازرگانی، هتل و رستوران، حمل‌ونقل و انبارداری، خدمات بانک و بیمه، املاک و مستغلات و کسب‌وکار، امور عمومی، آموزش و بهداشت فعالیت‌های متمرکزی دارد. علاوه بر موارد ذکر شده شهر رشت بیشترین سهم جمعیت مراجعه‌کننده به‌عنوان شهر اول و دوم را دارد.

در نظریه مکان‌های مرکزی هر سطح می‌تواند به کلیه سطوح پیش از خود خدمات‌رسانی کند؛ از این‌رو حوزه نفوذ کارکردی شهرهای استان گیلان در پنج رده حداقل سطح پنج، حداقل سطح چهار، حداقل سطح سه، حداقل سطح دو و حداقل سطح یک تقسیم‌بندی شده‌اند.

➤ در حداقل سطح دو تنها سه شهر قادر هستند برای شهرهای سطوح پایین‌تر از خود نقش مکان مرکزی را ایفا نمایند که یکی از این شهرها شهر رشت است. به‌طوری‌که به‌منظور تأمین نیازهای سطح دو، ۲۰ شهر به رشت مراجعه می‌کنند.

➤ در سطح یک تنها مکان مرکزی به‌دست‌آمده برای استان گیلان شهر رشت است.

۲-۲-۲-۵- شبکه حمل‌ونقل (فصل اول، صص ۱-۱۳)

۲-۲-۲-۵-۱- راه‌های دسترسی استان

➤ شهرستان رشت با ۱۴/۹۸ درصد راه معمولی و ۱۴/۳۹ درصد راه همسنگ بیشترین سهم راه‌های استان را به خود اختصاص داده است.



➤ جمع کل راه‌های حوزه استحفاظی استان گیلان در سال ۱۳۹۳ برابر با ۱۰۷۷۸/۲۸۰ کیلومتر گزارش شده است که از مجموع این راه‌ها، شهرستان رشت تقریباً ۱۶۲۶ کیلومتر را به خود اختصاص داده است.

➤ مجموع طول راه‌های هم‌سنگ شده استان گیلان برابر با ۱۲۱۵۹/۶۴ کیلومتر است که از این مجموعه ۱۷۶۹ کیلومتر در شهرستان رشت قرار دارد.

جدول ۲۰- طول راه‌های هم‌سنگ استان گیلان در شهرستان رشت طی سالهای ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳

شهرستان		راه معمولی				راه همسنگ	
		۱۳۹۰		۱۳۹۳		۱۳۹۳	
		طول راه	درصد	طول راه	درصد	طول راه	درصد
رشت		۱۶۰۱/۰۱	۱۴/۹۸	۱۶۲۶/۱۱	۱۵/۰۸	۱۷۶۹/۲۶	۱۴/۵۵

۲-۲-۲-۶- تحلیل وضعیت گردشگری استان (فصل اول، صص ۱-۸۸)

۲-۲-۲-۶-۱- تعداد و نحوه توزیع انواع منابع و جاذبه‌های گردشگری استان گیلان

➤ بیشترین تعداد جاذبه‌های گردشگری انسان‌ساخت در شهرستان رشت با ۴ جاذبه (۱۹/۱ درصد) قرار دارد.

➤ بیشترین جاذبه‌های گردشگری با عملکرد ملی در شهرستان رشت متمرکز شده‌اند. با تعداد ۱۳ معادل ۱۷/۸۱ درصد.

➤ بیشترین جاذبه‌های فرهنگی - تاریخی با عملکرد فراملی در شهرستان رشت قرار گرفته‌اند.

➤ شهرستان رشت در رتبه‌بندی بر اساس سهم از تعداد کل جاذبه‌های گردشگری رتبه ۸ را داراست و به‌طور کلی دارای ۲۰ جاذبه گردشگری (۶/۰۶ درصد) بوده که به تفکیک عبارت‌اند از ۷ جاذبه طبیعی (۳/۹۱ درصد)، ۹ جاذبه فرهنگی - تاریخی (۶/۹۲ درصد) و ۴ جاذبه انسان‌ساخت (۱۹/۵۰ درصد).

۲-۲-۲-۶-۲- مناطق و روستاهای نمونه گردشگری و محورها و مسیرهای گردشگری شهرستان رشت

جدول ۲۱- مشخصات مناطق نمونه گردشگری در شهرستان رشت

نام منطقه نمونه گردشگری	مساحت (هکتار)	فاصله تا مرکز شهرستان (کیلومتر)	عملکرد	نوع جاذبه	حوزه طبیعی
منطقه ساحل حاجی بکنده	۱۰۰	۴۲	ملی	طبیعی (دریا - منطقه ویژه اقتصادی)	ساحلی - جلگه‌ای
منطقه جلگه‌ای سراوان	۱۲	۱۲	بین‌المللی	طبیعی (جنگل - موزه میراث روستایی)	ساحلی - جلگه‌ای
منطقه جلگه‌ای سپیدرود	۳۰۰	۱۰	ملی	طبیعی (جنگل)	جلگه‌ای
منطقه جلگه‌ای عینک	۳۰۰	۲	ملی	طبیعی (استخر طبیعی)	جلگه‌ای
منطقه ساحلی امین‌آباد	۲۰۰	۴۰	ملی	طبیعی (ساحل دریا)	ساحلی
محور طبیعی، تاریخی حاشیه سفیدرود	۵۰۰۰	۴۰	بین‌المللی	طبیعی (دشت و جلگه)	جلگه‌ای



۲-۲-۶-۳- جریان گردشگری و ویژگی‌های گردشگران (تعداد، مبدأ و مقصد، مدت اقامت، مکان اقامت و...) (فصل اول، صص ۴۶-۵۷)

بیشتر گردشگران وارد شده به استان از طریق مسیر زمینی و ۵ راه اصلی (چابکسر - رامسر - رشت، قزوین - لوشان - رشت، اردبیل - آستارا - رشت) و فرعی (خلخال - اسالم - رشت و زنجان - طارم - رشت) وارد استان شده‌اند.

- شهرستان رشت از جمله شهرستان‌هایی است که دارای بیشترین تعداد مسافران استفاده‌کننده از اماکن اقامتی است.
- طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، تعداد مسافران داخلی از ۱۳۴۲۷۴ به ۳۱۹۳۴۶ نفر رسیده است که نرخ رشد این دوره برابر با ۱۸/۹۲ است.
- طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، تعداد مسافران خارجی از ۲۶۱۲ به ۶۷۳۶ نفر رسیده است که نرخ رشد این دوره برابر با ۲۰/۸۶ است.
- عملکرد فضایی و میزان جذب گردشگر موزه‌ها و اماکن تاریخی با یکدیگر متفاوت است و برخی از آن‌ها مانند موزه میراث روستایی (رشت) از تعداد بازدیدکننده بیشتری برخوردار هستند.
- در فصل بهار شهرستان رشت با رتبه ۴ و در فصل تابستان شهرستان رشت با رتبه ۳ در بین بیست شهرستان پربازدید کشور قرار می‌گیرد.
- بیشترین میزان سفرهای با اقامت شبانه به شهرستان رشت تعلق دارد.
- شهر رشت در دو فصل بهار و تابستان در بین بیست شهر پربازدید کشور قرار گرفته است. به عبارتی در فصل بهار شهر رشت با رتبه ۵ و در فصل تابستان با رتبه ۴ در بین بیست شهر پربازدید کشور قرار گرفته است.

۲-۲-۶-۴- تأسیسات و امکانات زیربنایی گردشگری (فصل اول، صص ۵۹-۶۴)

• ارتباطات جاده‌ای

در خصوص نحوه دسترسی به استان، مسیرهای اصلی ملی ورودی به استان عبارت‌اند از: محور قزوین - لوشان - رشت از سمت جنوب استان، محور چابکسر، رامسر، رشت از سمت شرق استان و محور اردبیل - آستارا - رشت از سمت غرب استان.

- مسیر قزوین - رشت پرتددترین راه ورودی به استان است و گردشگران و مسافران استان‌های مرکزی و غرب کشور عمدتاً از این طریق به استان وارد می‌شوند.
- شهرستان رشت با حدود ۱۰۰ کیلومتر بیشترین مقدار طول بزرگراه را داراست.
- از نظر وضعیت برخورداری شهرستان‌ها از راه‌های شهری، شهرستان رشت در وضعیت برخورداری زیاد قرار داد.

• ارتباطات هوایی

- استان گیلان دارای یک فرودگاه بین‌المللی به نام سردار جنگل رشت است.



➤ فرودگاه بین‌المللی رشت با وجود سهم اندک از پروازهای داخلی کشور (معادل ۱/۱۲ درصد) پرترددترین فرودگاه شمال کشور است.

➤ در سال ۲۰۱۶، رتبه فرودگاه رشت به لحاظ شاخص‌های تعداد نشست و برخاست و اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی در بین ۴۹ فرودگاه کشور به ترتیب ۱۳ و ۱۴ بوده است.

➤ سهم فرودگاه رشت به لحاظ دو شاخص سهم از پروازهای بین‌المللی کشور و اعزام و پذیرش مسافر بین‌المللی به ترتیب ۰/۰۹ و ۰/۰۵ درصد است. لازم به ذکر است که عملکرد فرودگاه رشت به لحاظ تعداد پروازها و اعزام و پذیرش مسافران بین‌المللی طی سال‌های ۲۰۱۶-۲۰۱۵ به شدت کاهش یافته است.

فرودگاه رشت نقشی در ارتباطات درون منطقه‌ای ندارد. همچنین بین توسعه این زیرساخت در سطح استان و توسعه گردشگری همخوانی زیادی وجود ندارد.

۲-۲-۲-۵- گیلان (صص ۸۳-۸۶)

با اشباع نسبی استان مازندران و بازگشایی آزادراه رشت - قزوین و آغاز عملیات اجرایی راه‌آهن در همین مسیر، موج تغییر در چشم‌اندازهای طبیعی به طور گسترده به سمت استان گیلان گرایش پیدا نموده است.

➤ در شهرستان رشت در سال ۱۳۸۲ مساحت اراضی کشاورزی ۴۵،۰۷۸ هکتار بوده و در سال ۱۳۹۳ این مساحت به ۳۳،۹۰۰ هکتار کاهش یافته است. نسبت این تغییرات برابر با ۲۴/۸- درصد است.

➤ بررسی وضعیت شهرهای مختلف استان برحسب تعداد پروانه ساختمانی صادر شده با وضعیت قبلی باغ و مزرعه حاکی از آن است که شهر رشت با ۲۲/۰۲ درصد دارای بیشترین مساحت پروانه‌های ساختمانی صادر شده با وضعیت قبلی باغ و مزرعه بوده است.

➤ به‌طور کلی در شهر رشت تعداد ۹۶۳ (۲۲/۶۳ درصد) پروانه ساختمانی صادر شده است که مساحتی برابر با ۲۹۷،۴۴۴ مترمربع را در برمی‌گیرد.

۲-۲-۲-۷- تحلیل نظام سکونتگاهی استان و ساختار فضایی آن (فصل دوم، صص ۱۷-۳۲)

۲-۲-۲-۷-۱- پیچیدگی کارکردی و مرکزیت سکونتگاه‌ها

شهر رشت به دلیل ویژگی نخست شهری، در هر سه بخش (صنعت، خدمات، کشاورزی) سهم قابل‌توجهی از کل اشتغال استان در بخش موردنظر را به خود اختصاص داده است. در آغاز سال ۱۳۶۵ بیشترین سهم خدماتی به ترتیب مربوط به شهرهای آستارا، رودسر، لاهیجان، صومعه‌سرا، بندر انزلی، رشت، تالش، لنگرود، آستانه اشرفیه و فومن بوده است. در پایان دوره هم در مجموع شهرهای رشت، تالش، آستانه اشرفیه و سیاهکل در بین سایر شهرها وضعیت صنعتی بهتری دارند. همچنین در بخش کشاورزی شهر رشت علی‌رغم آنکه در کل دوره با روند نسبتاً ثابتی پیشرفت کرده است، اما کماکان پس از آستارا کمترین سهم اشتغال کشاورزی را دارد. شهر رشت به‌عنوان شهر نخست بیش از ۴۲ درصد از سهم جمعیت شهرنشین استان را به خود اختصاص داده است. الگوی فضایی نظام سکونت: شهرستان رشت با سهمی حدود ده درصد از مساحت استان، در حدود ۳۸ درصد از جمعیت استان دارای روندی فزاینده از حدود ۳۰ درصد در سال ۱۳۶۵ به حدود ۳۸ درصد در سال ۱۳۹۵ را در خود



جای داده است. این در حالی است که فضای زیست‌محیطی این شهرستان برای چنین جمعیتی تدارک و تجهیز نشده است؛ به طوری که این شهرستان با ظرفیت زیستی ۲۴۶ هزار هکتار جهانی، دارای ردپای اکولوژیک ۱۴۲۳ هزار هکتار جهانی است که از این نظر، بیشترین اختلاف را در بین شهرستان‌های استان به خود اختصاص داده است. بر این اساس، این شهرستان به حدود ۱۱۷۷ هکتار جهانی برای کاستن از اثرات حاصل از انتشار دی‌اکسید کربن، تولید محصولات پروتئینی و کشاورزی محتاج است که این میزان حدود ۸/۵ برابر ظرفیت زیستی این شهرستان است.

۲-۲-۲-۲-۲- توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها (فصل سوم، صص ۱۲۸-۵۰)

• پیوندهای برون‌استانی نقاط شهری و پیوندهای مسافر

درجه مرکزیت توپولوژیک ۳۱ برای شهر رشت بیانگر آن است که این شهر با همه استان‌های کشور پیوند بار (هم صادرات و هم واردات) دارد. درجه مرکزیت وزنی نیز بیانگر آن است که شهر رشت (۲۷۱۶۷۱۰۲) دومین رتبه پیوند بیرونی با سایر استان‌های کشور را دارا است. شهر رشت به ۲۹ استان مسافر می‌فرستد.

• پیوندهای مالی

شهرستان‌های رشت و سیاهکل از جمله شهرستان‌هایی هستند که با خالص سپرده‌های منفی روبرو بوده و جریان ورودی آن‌ها کمتر از جریان خروجی یا صادره است. در مورد منفی بودن خالص سپرده‌ها در شهرستان رشت می‌توان به دلیل تمرکز جمعیت و تقاضای بالا و نقل و انتقال به ازاء خرید کالاها در ناحیه اشاره کرد.

۲-۲-۲-۲-۸- ملاحظات ایمنی، دفاعی - امنیتی در آمایش استان (فصل چهارم، صص ۴۵-۳)

• بررسی گسل‌ها و مناطق پرخطر در رابطه با زلزله (بر اساس آیین‌نامه ۲۸۰۰ مرکز تحقیقات ساختمان)

شهرستان رشت سومین رتبه دارای بیشترین جمعیت در پهنه خطر خیلی بالا است.

جدول ۲۲- مساحت شهرستان رشت بر حسب قرارگیری در پهنه های خطر زلزله

شرح	خطر متوسط		خطر بالا		خطر خیلی بالا	
	مساحت (هکتار)	درصد	مساحت (هکتار)	درصد	مساحت (هکتار)	درصد
رشت	۱۰۰۷۴،۸	۷،۷۶	۴۶۴۱۱،۳	۵،۲۵	۶۵۱۷۲،۴	۱۶،۹۴

۲-۲-۲-۲-۹- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری از مطالعات (فصل پنجم، صص ۲۳۲-۱۹۶)

• تحلیل راهبردی سازمان فضایی وضع موجود

در ادامه تحلیل نقاط قوت، ضعف و فرصت‌های ارائه شده در این مطالعات ارائه شده‌اند:



جدول ۲۳- تحلیل نقاط قوت، ضعف و فرصت در حوزه‌های مختلف

زمینه	نقاط قوت (Strengths)
نظام فعالیت	<p>➤ ایجاد خوشه صنعتی با کارکرد ریسندگی و بافندگی در مجاور محور رشت - فومن</p> <p>➤ مکان‌گیری فعالیت‌های تخصصی و خدمات برتر در شهر رشت</p> <p>➤ تعدد عملکردهای مهم ملی در سطح استان (منطقه آزاد انزلی، منطقه ویژه اقتصادی آستارا، بندر انزلی و آستارا، شهر صنعتی رشت و ...</p> <p>➤ وجود زیرساخت‌های مناسب توسعه صنعتی در شهر صنعتی رشت</p>
نظام ارتباطات	<p>➤ وجود مسیر پروازی منظم میان شهر رشت با شهرهای مهم کشور</p>
عرصه حمل‌ونقل و ارتباطات	<p>➤ ورود تنها یک راه جاده‌ای با ظرفیت از فالت ایران به استان گیلان (آزادراه قزوین - رشت)</p> <p>➤ استقرار بزرگ‌ترین فرودگاه شمال کشور در استان وجود مسیر پروازی منظم میان شهر رشت با شهرهای مهم کشور</p> <p>➤ افزایش تعداد پروازهای فرودگاه رشت از سال ۱۳۸۵ به بعد و تکمیل باندهای فرودگاه و مقاوم‌سازی آنها وجود بندر مهم و استراتژیک انزلی به‌عنوان نقطه حساس حمل‌ونقل بین‌المللی</p>
عرصه زیرساختی	<p>➤ وجود سایت‌های تولید نیرو از انرژی‌های نو در استان (نیروگاه‌های بادی منجیل، رودبار، منطقه هرزویل، پمپ حرارتی زمین گرمایی شهر رشت و نیروگاه برق‌آبی سد سفیدرود)</p> <p>➤ انتقال نفت به استان از طریق خط لوله ری - قزوین - رشت</p> <p>➤ وجود انبارهای ذخیره نفت در شهرستان‌های رشت و انزلی و انتقال نفت از آنها به مراکز مصرف در استان</p>
زمینه	نقاط ضعف (Weakness)
نظام سکونت	<p>➤ نابرابری فضایی در اندازه جمعیتی نقاط روستایی (تمرکز روستاهای پرجمعیت در ناحیه پیرامونی شهر رشت و اطراف شبکه اصلی ارتباطی آن)</p> <p>➤ نبود شهر بزرگ در نظام سلسله‌مراتبی نقاط شهری فاصله قابل‌توجه شهر رشت از دیگر شهرهای شبکه سلسله‌مراتبی استان (اختصاص سهمی بیش از ۴۲ درصد جمعیت شهرنشین استان در آن)</p> <p>➤ اختلاف قابل‌توجه شاخص مرکزیت شهر رشت (رتبه اول) با شهر بندر انزلی (رتبه دوم و لاهیجان (رتبه سوم)</p>
عرصه جمعیتی	<p>➤ توزیع نامتوازن جمعیت در شهرستان‌های استان (سکونت نزدیک به ۳۸ درصد جمعیت استان در شهرستان رشت)</p> <p>➤ پراکنش فضایی نامتوازن جمعیت شهری و روستایی استان (شهرستان رشت ۴۶ درصد جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده و سهم شهرستان شفت به ۱ درصد نیز نمی‌رسد)</p> <p>➤ شکاف جمعیتی بالا بین شهر نخست استان (رشت) و دیگر شهرها</p> <p>➤ نزدیکی حوزه نفوذ شهر رشت و نقطه جدایی مرکز استان اکثر شهره</p> <p>➤ تمرکز سیاسی و اداری و اقتصادی گسترده در شهرستان رشت</p> <p>➤ سهم و تراکم بالای جمعیت روستایی در شهرستان رشت (۳،۲۲ درصد جمعیت روستایی استان)</p> <p>➤ نرخ رشد منفی در بسیاری از روستاهای شهرستان رشت (۷۷ درصد روستاها)</p>
عرصه اقتصادی	<p>➤ مهاجرت و خروج نیروی فعال از مناطق روستایی به مناطق شهری استان از جمله رشت و سایر شهرهای جاذب در استان‌های دیگر</p> <p>➤ افزایش نرخ بیکاری در برخی از شهرستان‌ها مانند رشت سیاهکل و آستانه‌اشرفیه</p> <p>➤ وجود بیشترین مازاد نیروی کار در شهرستان‌های رشت و بندر انزلی</p>
عرصه حمل‌ونقل و ارتباطات	<p>➤ نبودن آمار دقیق تعداد سفرهای صورت‌گرفته توسط بخش غیررسمی باتوجه‌به بالا بودن تعداد این سفرها حجم بالای سفرهای آونگی شهرهای استان به شهر رشت به دلیل وابستگی مراکز جمعیتی پیرامونی به خدمات آن</p>
ساختار فضایی ادارات استان	<p>➤ بی‌توجهی به مدیریت مجموعه شهری رشت</p>
زمینه	فرصت‌ها (opportunities)
نظام ارتباطات	<p>➤ وجود طرح‌های مصوب از سوی نهادهای مختلف در زمینه توسعه و تجهیز شبکه حمل‌ونقل در سطح استان امکان ارتقای نقش فرودگاه سردار جنگل رشت و بهره‌گیری از امکانات آن در کنار منطقه آزاد و بندر انزلی</p> <p>➤ در دست احداث بودن خط ریلی قزوین - رشت - انزلی و رشت - آستارا</p> <p>➤ در دست مطالعه بودن خط ریلی رشت - ساری</p> <p>➤ امکان اتصال دو کریدور شمال - جنوب (نوستراک) و غرب - شرق (تراسیکا) با بهره‌برداری از راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی و آستارا</p>
عرصه گردشگری	<p>➤ برخورداری از ظرفیت حمل‌ونقل ریلی با احداث راه‌آهن قزوین - رشت در آینده نزدیک</p>
عرصه اقتصادی	<p>➤ مهاجرت و خروج نیروی فعال از مناطق روستایی به مناطق شهری استان از جمله رشت و سایر شهرهای جاذب در استان‌های دیگر</p> <p>➤ افزایش نرخ بیکاری در برخی از شهرستان‌ها مانند رشت سیاهکل و آستانه‌اشرفیه</p> <p>➤ وجود بیشترین مازاد نیروی کار در شهرستان‌های رشت و بندر انزلی</p>
عرصه حمل‌ونقل و ارتباطات	<p>➤ امکان اتصال دو کریدور شمال - جنوب (نوستراک) و غرب - شرق (تراسیکا) با بهره‌برداری از راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی و آستارا</p> <p>➤ امکان ارتقای نقش فرودگاه سردار جنگل رشت و بهره‌گیری از امکانات آن در کنار منطقه آزاد و بندر انزلی</p> <p>➤ در دست احداث بودن خط ریلی قزوین - رشت - انزلی و رشت - آستارا</p> <p>➤ در دست مطالعه بودن خط ریلی رشت - ساری هزینه پایین حمل‌ونقل دریایی کالا نسبت به سایر روش‌ها</p>
ساختار فضایی ادارات استان	<p>➤ بی‌توجهی به مدیریت مجموعه شهری رشت</p>



۲-۲-۱۰- تحلیل روندها و عوامل اصلی شکل‌دهی به وضع موجود استان (فصل ششم، صص ۸-۸۲)

۲-۲-۱۰-۱- ساختار جمعیت و مهاجرت

بررسی جمعیت و پراکنش آن به تفکیک شهرستان‌ها روندهای متفاوتی را نشان می‌دهد. شهرستان رشت با روند صعودی تعداد جمعیت مواجه شده است. همچنین درصد افزایش جمعیت مربوط به شهرستان رشت (۵۵/۲ درصد) بوده است. در خصوص سهم هریک از شهرستان‌ها از جمعیت شهری و روستایی استان نیز شهرستان‌های استان شاهد تفاوت روندی بوده‌اند. به گونه‌ای که طی دوره ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵، شهرستان رشت روند صعودی سهم جمعیت روستایی خود از استان را تجربه کرده است. در زمینه سهم جمعیت شهری، طی دوره ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵، شهرستان رشت از روند صعودی سهم جمعیت شهری از استان برخوردار گشته است. در این دوره، سهم جمعیت شهری رشت از استان بیش از ۵ درصد رشد داشته و از ۴۱ درصد به ۴۶ درصد رسیده است. بررسی روندهای حاکم بر نرخ رشد طبیعی به تفکیک شهرستان‌ها حاکی از آن است که طی دوره ۱۳۸۵-۹۵ همواره روند نزولی داشته است. با این حال در نقاط شهری و روستایی نرخ رشد طبیعی شهرستان‌ها کمی متفاوت است. در نقاط شهری، شهرستان رشت روند نرخ رشد طبیعی شهری نزولی بوده است. در نقاط روستایی، نرخ رشد طبیعی جمعیت در شهرستان رشت صعودی است. بررسی روندهای حاکم بر مهاجرت استان نشان می‌دهد که طی دوره ۲۵ ساله، ۶۵-۹۰، خالص مهاجرت در استان روند صعودی را طی کرده است و در حال حاضر استان مهاجرپذیر است. به بیانی خالص مهاجرت استان از ۱۵۷۰۸ در دوره ۶۵-۷۵ به ۴۱۹۵۱ در دوره ۸۵-۹۰ رسیده است. مشابه با روندهای حاکم بر استان، شهرستان‌های استان نیز مهاجرپذیر شده و خالص مهاجرت آن‌ها مثبت است. این در حالی است که در دوره ۶۵-۷۵، شهرستان رشت دارای خالص مهاجرت مثبت بوده است.

۲-۲-۱۰-۲- پیش‌بینی جمعیت استان بر مبنای روش‌های ترکیبی

طبق پیش‌بینی‌ها، شهرستان رشت که مرکز استان در آن واقع شده است با نرخ رشد سالانه تا حدودی شبیه به استان یعنی ۰/۳۴ درصدی، همچنان روند صعودی جمعیتی را تجربه خواهد کرد و در سال ۱۴۱۵ جمعیت آن بر مبنای گزینه محتمل به ۱۰۲۳۸۳۰ خواهد رسید (یعنی در حدود ۳۸ درصد از جمعیت کل استان در این شهرستان خواهند بود).

۲-۲-۱۰-۳- چرخه شهرنشینی و الگو و جهت مهاجرت

پیرو تحولات اصلی فضای ملی، نرخ شهرنشینی ناشی از مهاجرت‌های روستا شهری و شهرهای کوچک به شهرهای اصلی استان همانند رشت و انزلی افزایش یافته است که پدیده شهرگرایی در استان را سبب شده است. در خصوص مهاجرت، میزان جابجایی‌های درون و برون استانی در حال کاهش است و استان گیلان به استانی مهاجرپذیر مبدل شده است. با این حال، این مهاجرپذیری با چالش روند صعودی افزایش ورود جمعیت کهنسال و نیز جذب بیش از نیمی از این جمعیت مهاجر در شهر رشت که موجبات توزیع نامتوازن جمعیت در استان را فراهم آورده، مواجه است.

۲-۲-۱۰-۴- روندهای حرکتی جمعیت درون استانی شکل‌دهنده به وضع موجود استان

اصلی‌ترین روند شناسایی شده ذیل این مقوله، وجود روندهای همگرایی جمعیتی در استان به سوی نقاط شهری برتر از جمله رشت است که منجر به تشدید پدیده‌ی نخست‌شهری و تشدید فضای قطبی‌شده در استان شده است.



۲-۲-۱۰-۵- منزلت اجتماعی فضا و مدارا، رواداری و همزیستی جامعه میزبان و مهمان در وضع موجود استان

فاصله‌ی قابل توجه شهر رشت از دیگر شهرهای شبکه سلسله مراتبی استان (اختصاص سهمی بیش از ۴۲ درصد جمعیت شهرنشین استان در آن) باعث شده است منزلت اجتماعی قطبی شده‌ی فضا به مرکزیت شهر رشت شکل گیرد. این امر خود موجبات توسعه بیش از پیش قطبی شده و نامتوازن منطقه‌ای را فراهم می‌سازد. مراودات سیاسی - اقتصادی تاریخی منطقه با کشورهای حوزه دریاچه خزر از دیرباز اثرات اجتماعی بالقوه مثبتی را بر منطقه در پی داشته و منجر به بالابودن سطح مدارا و رواداری منطقه‌ای شده است. مدارا و همزیستی منجر به درهم آمیختگی فضایی جامعه میزبان و مهمان (چه مهاجران و جمعیت خلاق و چه سرمایه گذاران) خواهد شد که در نتیجه موجبات شکل گیری و گسترش سکونتگاه‌های موجود با تاکید بر قطب‌های اصلی توسعه هم‌چون رشت خواهد شد.

۲-۲-۱۰-۶- تعاون و همکاری‌های درون منطقه‌ای در وضع موجود استان

در وضع موجود زمینه‌ی مناسبی جهت شکل گیری و ایجاد پتانسیل همکاری‌های بین منطقه‌ای میان شهرهای اصلی منطقه ناشی از تضاد تاریخی میان دو قطب رشت و انزلی و تداوم گسست شرق گیلانی‌ها (لاهیجانی‌ها) با رشت وجود ندارد که در صورت عدم گسست و انقطاع این روند تاریخی دستیابی به اهداف توسعه با اختلال مواجه خواهد شد.

۲-۲-۱۰-۷- ساختار تولید (اقتصاد کلان)

در این خصوص وضعیت اشتغال شهرستان‌ها نشان می‌دهد که روند اشتغال شهرستان رشت صعودی بوده و فرصت‌های شغلی مناسبی در این ناحیه ایجاد شده است. از مهم ترین اثرات فضایی این روند تمرکز جمعیت در این ناحیه است.

۲-۲-۱۰-۸- ساختار و الگوی حمل و نقل و ارتباطات

بر اساس مطالعات صورت گرفته در حوزه زیرساخت های حمل و نقلی استان در بخش حمل و نقل جاده‌ای، جمع کل راه‌های حوزه استحفاظی استان گیلان در سال ۱۳۹۳ برابر با ۱۰۷۷۸/۲۸۰ کیلومتر است که از مجموعه این راه‌ها، شهرستان رشت تقریباً ۱۶۲۶ کیلومتر را به خود اختصاص داده است. مجموع طول راه‌های همسنگ شده استان گیلان برابر با ۱۲۱۵۹/۶۴ کیلومتر است که از این مجموعه ۱۷۶۹ کیلومتر در شهرستان رشت است. با بهره برداری از پروژه ریلی قزوین - رشت - آستارا در آینده نزدیک، که به طول ۳۷۰ کیلومتر است، ۱۰ میلیون تن کالا و ۳ میلیون مسافر جابجا خواهد شد که این خود می‌تواند نقش حساس استان گیلان را در کریدور شمال - جنوب و اتصال آن به کریدور شرق - غرب تبیین نموده و تحولی اساسی در رشد اقتصادی کشور ایجاد نماید. در این بین فرودگاه رشت هیچ سهمی در ترانزیت کالا به خارج از کشور ندارد. از طرفی فهرست پروازهای داخلی این فرودگاه، فعالیتی محدود را در زمینه ترانزیت کالا نشان می‌دهد. نبود ارتباط هوایی بین ورودی‌های ترانزیتی کشور (همچون رشت) حکایت از این دارد که نه تنها حمل و نقل هوایی در کشورمان در سطح بین‌المللی ضعیف بوده بلکه در زمینه داخلی هم سریع‌ترین شیوه حمل و نقلی از دست رفته است.



۲-۲-۱۰-۹- ساختار تولید و مصرف انرژی

شبکه لوله کشی گاز در استان گیلان همگام با سطح کشور، شتاب قابل توجهی گرفته است. خط لوله سراسری اول در محدوده استان، با طول ۲۳۹ کیلومتر به قطر ۴۰ اینچ طولانی‌ترین مسیر و بیشترین حجم انتقال گاز را به خود اختصاص داده است و پس از آن خط لوله رشت - رامسر با طول ۱۲۵ کیلومتر و قطر ۳۰ اینچ در رتبه دوم انتقال گاز قرار گرفته است. در محور رشت - انزلی نیز دو خط انتقال گاز در دست بهره‌برداری است که با طول لوله ۲۶ و ۲۰ کیلومتر و قطر ۱۶ و ۸ اینچ رتبه سوم را در انتقال گاز استان به خود اختصاص می‌دهند. یکی از شاخص‌های مهم در مصرف گاز، سرانه مصرف در شهرستان‌ها است. بررسی سرانه گاز مصرفی شهرستان‌های استان در سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد که شهرستان رشت با سرانه مصرف ۲۴۲۶ مترمکعب در رتبه دوم قرار دارد. این میزان مصرف بالای گاز به دلیل وجود صنایع انرژی در این شهرستان است. به طور کلی بررسی وضعیت زیربنایی استان گیلان، روند صعودی مصرف برق در بخش خانگی و روشنایی و افزایش مشترکین در سطح استان به‌ویژه در شهر رشت (برخلاف کشور) را نشان می‌دهد.

۲-۲-۱۰-۱۰- ساختار و الگوی نظام سکونتگاهی (شهری - روستایی)

شهر رشت به عنوان شهر نخست بیش از ۴۲ درصد و سه شهر نخست استان از نظر اندازه جمعیت (رشت، بندرانزلی و لاهیجان) سهمی بیش از ۵۶ درصد جمعیت شهرنشین استان را به خود اختصاص می‌دهند. این الگوی سلسله مراتبی در کنار تمرکز فضایی ناشی از رابطه سلطه مرکز با پیرامون، صرفه‌های شهری و تجمع و همجواری این نیروها، مهم‌ترین فرآیند فضایی در طی دهه‌های گذشته ساختار سکونتگاهی استان بوده است. اثرات این نیرو را می‌توان در روند صعودی سهم جمعیت شهر رشت، روند افزایش شاخص‌های نخست شهری و تمرکز استان و تجمع نقاط شهری و جمعیت در ناحیه مرکزی استان مشاهده کرد. در واقع می‌توان بیان کرد که شهر رشت به عنوان مرکز قدرتمند و غالب سکونتگاه‌های استان در سطوح پایین‌تر سلطه دارد. یکی دیگر از ویژگی‌های ساختار سکونتگاهی استان عدم تعادل بین ظرفیت‌های موجود و توزیع سکونتگاه‌ها و جمعیت در سطح استان است. در این بین شهرستان رشت با سهمی حدود ده درصد از مساحت استان، در حدود ۳۸ درصد از جمعیت استان - دارای روندی فزاینده از حدود ۳۰ درصد در سال ۱۳۶۵ به حدود ۳۸ درصد در سال ۱۳۹۵ - را در خود جای داده است.

۲-۲-۱۰-۱۱- ساختار و الگوی تحولات اجتماعی - فرهنگی

در شهرستان رشت به رغم مرکزیت استانی و وجود مراکز متعدد آموزش عالی، اما در مقایسه با سایر شهرستان‌های استان تفاوت بین ارزش تحصیلی و ارزش شغلی چندان زیاد نیست این موضوع نشان‌دهنده این امر است که تحصیلات در این شهرستان تا اندازه‌ای توانسته‌است منجر به موقعیت اجتماعی (بر حسب نوع شغل) گردد.

۲-۲-۱۰-۱۲- ساختار نظام تصمیم‌گیری

اندازه پایین تعاون و همکاری و همیاری بین دستگاه‌های استانی، شکل‌نگرفتن سازوکارهای لازم برای برپایی حکمروایی خوب، پایین بودن اندازه پاسخگویی، شفافیت و مسئولیت‌پذیری در استان و کند بودن گام‌ها در گذار به ویژگی بهینه، پخش نامتناسب گروه‌های سیاسی در استان و تمرکز بیش از ۸۰ درصد آن‌ها در شهر رشت، واگذارشدن فعالیت‌های قابل واگذاری بخش دولتی به شهرداری‌ها و بخش خصوصی، کمبود امکانات انتظامی در برخی شهرهای استان، تعارض‌های بسیار و تداوم



شدید دوگانگی میان متن _ حاشیه در استان به ویژه میان شهر رشت و سکونتگاه‌های دارای نرخ بالای مهاجرپذیری که در راه شهرشدن هستند، بی توجهی به مجموعه شهری رشت در جایگاه گستره‌ای فراتر از بخش‌بندی سیاسی _ اداری کنونی در سامان تصمیم‌گیری کشور از مهم‌ترین چالش‌های این استان در ارتباط با شهرستان رشت در حوزه سیاسی _ اداری هستند.

۲-۲-۱۰-۱۳- ساختار طبیعی، اقلیمی و چالش‌های محیط‌زیستی

اراضی شهرستان‌های مرکزی استان همچون رشت به دلیل مسطح بودن سرزمین، دسترسی مناسب به منابع آبی و شرایط اقلیمی مساعد، دارای توان مناسبی برای کار کشاورزی هستند.

این شهرستان گرچه از قابلیت بالای محیطی برخوردار است، اما متناسب با این قابلیت با فشار زیادی نیز از جانب فعالیت‌های توسعه انسانی مواجه بوده که در صورت تداوم روند ناپایداری را در پی خواهد داشت.

- تداوم کشاورزی و زراعت عمدتاً آب‌بر همچون برنج در زمین‌هایی که دارای توان کشاورزی نیستند (به‌ویژه در شهرستان رشت).
- تداوم جذب و بارگذاری بدون برنامه و اندیشیده نشده‌ی جمعیت در مناطق شهرستانی دارای کسری اکولوژیک، فراتر از ظرفیت زیستی آن به‌ویژه در شهرستان رشت
- تداوم میزان انتشار کربن در نواحی دارای محدودیت ترسیب کربن به‌ویژه در رشت
- از دیگر فشارهای وارد بر محیط‌زیست استان، تغییر کاربری زمین‌های کشاورزی در سالهای اخیر است. در این رابطه یکی از روندهای مشاهده‌شده عبارت است از:
 - از بین رفتن زمین‌های زراعی در جلگه مرکزی استان گیلان در نتیجه توسعه سطوح ساخته‌شده و پراکنده‌رویی شهرها به خصوص در شهرستان رشت
- همچنین در رابطه با فشار انسانی بر دارایی‌های ارزشمند طبیعی، نمونه‌هایی از روندهای شناسایی شده عبارتند از:
 - توسعه قسمت اعظم پهنه‌های ساخته‌شده در جلگه مرکزی گیلان در طی دوره ۳۰ ساله (شامل شهرستان‌های رشت و...)
 - توسعه پراکنده‌روی شهر رشت به عنوان مرکز استان طی بازه زمانی ۳۰ ساله

جدول ۲۴- فشارهای طبیعی و مستقیم وارد بر استان در قالب تهدیدهای طبیعی و پیامدها

پیامدها	مهم‌ترین تهدیدات طبیعی
خطرات ناشی از زلزله وارد بر بخش عمده جمعیت (بیش از ۲۵ درصد) در شهرهای رشت و لاهیجان و بندرانزلی تهدید ناشی از زلزله وارد بر بافت‌های نامتعارف شهری در سه شهر اصلی استان تهدیدات مترتب بر زیرساخت‌های اصلی استان واقع در شهرهای رشت، لاهیجان و بندرانزلی	قرارگیری شهر رشت (پرجمعیت‌ترین شهر و مرکز استان) در پهنه با خطر خیلی بالای زلزله
افزایش بیش از پیش سرمایه‌گذاری و جمعیت در شهرستان رشت جذب بیش از پیش جمعیت شهر رشت به واسطه افزایش سرمایه‌گذاری‌ها	سهم مساحتی بالای شهرستان رشت واقع در پهنه‌های کم مخاطره طبیعی



۲-۲-۱۱- شناسایی پیش‌ران‌ها (متغیرهای اصلی اثرگذار) در هریک از موضوعات محوری توسعه (صص ۹۰-

۱۲۱)

احکام و نقش و ماموریت استان گیلان مستخرج از اسناد فرادست در خصوص شهر رشت عبارتند از:

- ساختار تولید (اقتصاد کلان): نقش خدماتی رشت در پذیرش برخی از نقش‌های تهران و کلانشهرها با تاکید بر خدمات ممتاز بازرگانی، آموزش عالی (تامین نیازهای منطقه به ویژه در بخش‌های کشاورزی) و سلامت در سطح منطقه؛
- ساختار و الگوی حمل‌ونقل و ارتباطات: نقش رشت به عنوان مرکز راهبردی تعاملات اقتصادی با کشورهای همسایه.

۲-۲-۱۲- جمع‌بندی پویایی‌های توسعه و پیش‌ران‌های توسعه فضایی استان گیلان در محور ساختار

نظام سکونتگاهی (صص ۱۲۶-۱۲۷)

در خصوص جریان غالب توسعه، اولویت و تسلط جریان مرکزی غربی به سمت آستارا به عنوان محور مواصلاتی ملی در بستر جلگه و ساحل، اولویت و تسلط جریان مرکزی شمالی - جنوبی به محوریت انزلی - رشت - قزوین ناشی از ارتقای سطح و کیفیت محور اصلی قزوین - رشت - بندر انزلی به عنوان یک محور مواصلاتی ملی و متصل کننده استان گیلان به فلات مرکزی در بستر جلگه و دره سفیدرود با جهت شمالی - جنوبی، اولویت و تسلط جریان مرکزی شرقی رامسر چابکسر لنگرود لاهیجان، آستانه، رشت؛ تسلط الگوی تک مرکزی ناشی از غلبه ی نیروهای همگرایی استانی به سوی شهر رشت (افزایش شاخص نخست شهری) پیرو تداوم احداث و استقرار صنایع بزرگ و اولیه استان در پیرامون شهر رشت و تقویت نقش گره‌گاهی شهر رشت به عنوان محل تقاطع تمام محورهای ملی و منطقه ای که برآیند این نیروها منجر به تشدید نخست‌شهری و خوشه‌ای شدن به مرکزیت قالب مجموعه شهری رشت، لاهیجان، انزلی، لنگرود و رودسر و تشکیل نظام سکونتگاهی وابسته و اقماری (تداوم روند موجود در پهنه تجمع شهری) خواهد شد. بدیل دوم شکل گیری الگوی چند مرکزی ناشی از غلبه ی نیروهای مولد تمرکززدایی فضایی مطرح در شکل‌گیری فزاینده پدیده «تعامل فعال فضایی» به عنوان بستر بنیادین منطقه (استان) است در نهایت در این بدیل توسعه، شبکه ای از شهرمنطقه‌ها با تسلط رشت، لاهیجان، آستارا- تالش و انزلی و فومن و غلبه ی نیروهای همگرایی فضایی به سوی مراکز فرعی ناشی از سلسله مراتبی شدن نیروهای فضایی خواهد بود. در نتیجه ایجاد نظام سلسله‌مراتبی به مرکزیت رشت در سطح یک، لاهیجان و انزلی در سطح دو و افزایش تعداد جمعیت مراکز شهری در سطح سوم و با اولویت محور غربی - شرقی خواهد بود. در بدیل سوم ایجاد نظام چند گرهی به ذهن متبادر می‌شود که منجر به شکل گیری الگوی فضایی چند قطبی (رشت، لاهیجان، بندر انزلی و تا حدودی آستارا) می‌شود.

برآیند این نیروها ایجاد شبکه‌های چندگره‌ای به مرکزیت رشت در سطح یک، لاهیجان و انزلی در سطح دو و افزایش تعداد و جمعیت مراکز میانی در سطح سوم به طور متوازن در محور غربی - شرقی و شمالی - جنوبی خواهد بود.



برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

جدول ۲۵- انواع متغیرهای اصلی (پیشران‌های) اثرگذار

متغیرهای اصلی (پیشران‌های)	متغیر کلیدی اثرگذار	حالات محتمل متغیر در افق طرح
اثرگذار بر ساختار تولید و اقتصاد کلان استان گیلان	استراتژی و مأموریت کلان اقتصادی منطقه	<ul style="list-style-type: none"> ➤ جذب صنایع سنگین و بزرگ مقیاس (به محوریت انزلی _ رشت _ لوشان) _ عمدتاً دولتی سرمایه‌بر ➤ اولویت محصولات با تکنولوژی بالا _ خدمات و صنایع دانش بنیان (به محوریت رشت _ انزلی) ➤ کشاورزی و شیلات - اولویت کسب‌وکارهای کوچک و متوسط بومی؛ (پراکنده شامل رشت، لاهیجان، لنگرود، آستانه، فومن و نواحی جلگه‌ای و کوهپایه‌ای)
	نظام دسترسی منطقه به شبکه‌های حمل‌ونقلی ملی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تداوم غلبه محور جاده‌ی ریلی چابکسر _ رشت _ آستارا ➤ شکل‌گیری و برتری نیم‌حلقه‌ی جایگزین کریدور شرقی _ غربی چابکسر _ رشت _ آستارا
	شبکه‌های ارتباطی درون استانی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شکل‌گیری شبکه‌ی ریلی داخلی استان به واسطه شبکه ریلی قزوین _ رشت _ آستارا و اتصال آن به شبکه ریلی آذربایجان
متغیرهای اصلی (پیشران‌های) اثرگذار بر ساختار و الگوی حمل‌ونقل، ارتباطات و فناوری اطلاعات	جریان غالب توسعه آتی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ غلبه جریان مرکزی شمالی - جنوبی انزلی - رشت - قزوین ناشی از: ارتقای سطح و کیفیت محور اصلی قزوین - رشت - بندرانزلی به عنوان محور مواصلاتی ملی و متصل‌کننده استان گیلان به فلات مرکزی در بستر جلگه و دره سفیدرود با جهت شمالی - جنوبی ➤ اولویت جریان غربی رشت - آستارا ➤ اولویت جریان شرقی رامسر - چابکسر - لنگرود - لاهیجان، آستانه، رشت
	نظام مراکز شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تسلط الگوی تک‌مرکزی؛ غلبه‌ی نیروهای همگرای استانی به سوی شهر رشت (افزایش شاخص نخست شهری) ناشی از: ➤ تداوم احداث و استقرار صنایع بزرگ و اولیه استان در پیرامون شهر رشت (همانند شهر صنعتی رشت، شهرک صنعتی انزلی، مجتمع دخانیات گیلان، کارخانه نساجی ایران پوپلین، کارخانه ریسندگی و بافندگی فومنت) ➤ تقویت نقش گره‌گاهی شهر رشت به عنوان محل تقاطع تمام محورهای ملی و منطقه‌ای ➤ برآیند این نیروها: نخست‌شهری و خوشه‌ای شدن به مرکزیت غالب مجموعه شهری رشت، لاهیجان، انزلی، لنگرود و رودسر ➤ تشکیل نظام سکونتگاهی وابسته و اقماری (تداوم روند موجود در پهنه تجمع شهری)
	نظام چندمرکزی (polycentric development)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شکل‌گیری الگوی چند مرکزی (polycentric development) غلبه‌ی نیروهای مولد تمرکززدایی فضایی مطرح در شکل‌گیری فزاینده پدیده "تعامل فعال فضایی" به عنوان بستر بنیادین منطقه (استان) ناشی از: ➤ مکان‌گیری فعالیت‌های تخصصی تر در شهر رشت و پیرامون آن ➤ برآیند این نیروها: توسعه شبکه‌ای از شهر منطقه‌ها با تسلط رشت، لاهیجان، آستارا - تالش و انزلی و فومن ➤ ایجاد نظام سلسله مراتبی به مرکزیت رشت در سطح یک، لاهیجان و انزلی در سطح دو و افزایش تعداد و جمعیت مراکز شهری در سطح سوم و با اولویت محور غربی - شرقی
اثرگذار بر ساختار و الگوی نظام سکونتگاهی (شهری - روستایی)	رویکرد موازنه‌ی اکولوژیک در بارگذاری جمعیت و فعالیت (توازن میان قابلیت و فشار محیط‌زیست)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد نظام چندگره‌ی (multinodal)؛ غلبه‌ی نیروهای واگرای قضایی از مرکز منطقه (استان) به عنوان عامل اصلی شکل‌گیری فضایی منطقه ناشی از: ➤ مکان‌گیری فعالیت‌های پایه از جمله کشاورزی به عنوان فعالیت گسترده در سطح استان ➤ شکل‌گیری کانون‌های جمعیتی نسبتاً مستقل با حوزه نفوذ نسبتاً گسترده ➤ شکل‌گیری الگوی فضایی چندقطبی (رشت، لاهیجان، بندر انزلی و تا حدودی آستارا) برآیند این نیروها: ایجاد شبکه‌ی های چندگره‌ی به مرکزیت رشت در سطح یک، لاهیجان و انزلی در سطح دو و افزایش تعداد و جمعیت مراکز میانی در سطح سوم به طور متوازن در محور غربی - شرقی و شمالی - جنوبی
	چرخه‌ی شهرنشینی و الگو و جهت مهاجرت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پالایش و اصلاح توسعه در پهنه‌های رشت، انزلی، لاهیجان، طوالش و صومعه سرا و هدایت توسعه به سوی پهنه‌های دارای توان اکولوژیک:
	روندهای حرکتی جمعیت درون استانی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توازن بخشی میان عملکرد و قابلیت کشاورزی در استفاده از زمین در منطقه برای مصارف کشاورزی (تجدید کشاورزی سنتی و اصلاح شیوه‌های کشت، تغییر نوع محصول در پهنه‌هایی همچون رشت، آستانه، صومعه سرا، فومن، لاهیجان، رودسر و طوالش)
منزلت اجتماعی فضا	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شهرگرایی و افزایش نرخ شهرنشینی ناشی از مهاجرت‌های روستاشهری و شهرهای کوچک به شهرهای اصلی استان (Urbanization) همانند رشت و انزلی ➤ روندهای همگرایی جمعیت به سوی نقاط شهری برتر استانی (انزلی، رشت و لاهیجان) ➤ منزلت اجتماعی قطبی فضا به مرکزیت رشت 	

۲-۲-۲-۱۳- استنتاج الگوهای سازمان‌یابی فضا (صص ۱۳۱-۱۳۲)

مواردی از الگوی سازمان‌یابی فضایی در استان گیلان به شرح زیر است:

- ارتقای سطح و کیفیت محور اصلی قزوین - رشت - بندرانزلی به عنوان یک محور مواصلاتی ملی و متصل‌کننده استان گیلان به فلات مرکزی در بستر جلگه و دره سفیدرود با جهت شمالی - جنوبی.
- ارتقای سطح و کیفیت محور آستارا - رشت - چابکسر به عنوان محورهای مواصلاتی ملی در بستر جلگه و ساحل با جهت شرقی - غربی و تفوق تدریجی نقش گردشگری این محور در مقیاس شمال کشور به موازات نوار ساحلی.
- احداث و استقرار صنایع بزرگ و اولیه استان در پیرامون شهر رشت و به تبعیت از عوامل پیش‌گفته (شهر صنعتی رشت، شهرک صنعتی انزلی، مجتمع دخانیات گیلان، کارخانه نساجی ایران پوپلین، کارخانه ریسنده‌گی و بافندگی فومنت).
- تقویت نقش گره‌گاهی شهر رشت به عنوان محل تقاطع تمام محورهای ملی و منطقه‌ای پیش‌گفته.

۲-۲-۲-۱۴- اهداف بنیادین طرح آمایش

- حفاظت فعال و بهره‌برداری خردمندانانه از منابع طبیعی و میراث انسانی منحصر به فرد
- اقتصاد سبز - آبی، پویا، برون‌گرا، صادرات محور، رقابت‌پذیر و جهان - محلی شده
- تکمیل زنجیره ارزش کارکردی - فضایی بخشهای کشاورزی، صنعت و خدمات
- گردشگری بوم‌آورد، خلاق و مسئولیت‌پذیر، مبتنی بر همزیستی و هم‌افزایی جوامع محلی و میزبان
- پایداری اجتماعی - فرهنگی (بر مبنای عدالت محوری، انسجام بخشی، تنوع طلبی، ارتقای کیفیت زندگی، سطح آزادی و حکومت مداری) برای ایجاد جامعه ای سالم و پرنشاط
- نظام سکونتگاهی - فعالیتی متعادل، متوازن و مبتنی بر ظرفیتهای زیستی و اصول پدافند غیرعامل
- سازمان فضایی - کارکردی شبکه‌های، همافزا، متنوع، یکپارچه و همیارانه
- نظام و محیط نهادی چندکنش‌گرانه، توسعه‌گرا و همکارانه
- ارتقای سطح امنیت استان از طریق بکارگیری الزامات دفاعی، امنیتی، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران در برنامه‌های توسعه‌ای استان.

۲-۲-۲-۱۵- نقش استان در تقسیم کار ملی و منطقه‌ای (صص ۵۸-۶۱)

با توجه به اسناد فرادست، نقش استان در تقسیم کار ملی، یکی از نقش‌های شهر رشت را به عنوان مرکز راهبردی و تعاملات اقتصادی با کشورهای همسایه و دیگری نقش خدماتی این شهر در پذیرش برخی از نقش‌های تهران و کلانشهرها را مورد توجه



قرار داده است. همچنین در تقسیم کار منطقه‌ای شهر رشت را به عنوان مرکز منطقه‌ای ساحلی شمالی و حوزه اطراف آن در نظر گرفته و نیز پذیرش برخی از نقش‌های تهران و کلانشهرهای کشور را برای آن متصور است.

۲-۲-۱۵-۱- تخصص‌ها و اولویت‌های استان بر اساس اسناد فرادست (صص ۶۱-۶۹)

جدول ۲۶- تخصص‌ها و اولویت‌های توسعه استان در خصوص شهرستان رشت از دیدگاه اسناد فرادست

شهرستان	تخصص‌ها و اولویت‌ها
رشت	حمل و نقل، ترانزیت و بازرگانی صنایع بزرگ با اولویت صنایع پاک و تکنولوژی بالا، صنایع تبدیلی و تکمیلی، نساجی و پوشاک گردشگری خدمات پشتیبان تولید کشاورزی و صنعتی، گردشگری، بازرگانی، مالی، بانک و بیمه کشاورزی (برنج کاری، آبی‌پروری، توتون کاری)

۲-۲-۱۶-۲-۲- تخصص‌ها و اولویت‌های توسعه استان بر اساس مطالعات وضع موجود استان (صص ۶۹-۱۱۲)

۲-۲-۱۶-۱- توان‌ها و مزیت‌های نسبی (صص ۷۲-۹۴)

جدول ۲۷- مزیت‌های نسبی مبتنی بر مکان و موقعیت ارتباطی برای شهرستان رشت

رشت	شرح
✓	دسترسی به کریدورهای حمل و نقلی فرا منطقه‌ای
✓	دسترسی به کریدور ریلی
✓	دسترسی به کانون ارتباطی هوایی
✗	دسترسی کانون‌های دریایی
✓	دسترسی به منطقه آزاد انزلی
✗	دسترسی به منطقه ویژه اقتصادی آستارا
✓	دسترسی به نوار ساحلی

• مزیت‌های مبتنی بر توان اکولوژیک

- توان اکولوژیک زراعت: از نظر توان اکولوژیک زراعت شهرستان رشت توان بالایی دارد.
- توان اکولوژیک باغداری: از نظر توان اکولوژیک باغداری، شهرستان‌های رشت در درجه اول می‌باشد.
- توان اکولوژیک صنعت: شهرستان رشت دارای توان اکولوژیک بالا برای فعالیت‌های صنعتی است.
- توان اکولوژیک تفرج: توان اکولوژیک تفرج به دو دسته تفرج متمرکز و گسترده تقسیم می‌شوند. از نظر تفرج متمرکز شهرستان رشت دارای توان بالایی است.

جدول ۲۸- جمع‌بندی مزیت نسبی توان اکولوژیک شهرستان رشت

رشت	توان اکولوژیک	
✓	زراعت	کشاورزی
✓	باغداری	
✓	کل صنعت	صنعت
✓	صنعت آلاینده	
✓	تفرج متمرکز	گردشگری
✓	تفرج گسترده	



• مزیت اقتصادی

گروه فعالیت‌های کشاورزی در سه سطح، بین شهرستان‌های استان توزیع شده است: سطح یکم شامل شهرستان رشت است که حدود ۲۱ درصد اشتغال این گروه فعالیت در سطح استان را جذب کرده است.

کلیه شهرستان‌های استان به جز رشت و آستارا دارای نسبت مناسب شاغلین مورد انتظار به واقعی در بخش کشاورزی هستند، از این‌رو، از تمرکز نسبی در فعالیت کشاورزی برخوردار هستند، بنابراین می‌توان گفت شهرستان‌های رشت و آستارا در فعالیت‌های دیگر غیر از کشاورزی تمرکز دارد.

شهرستان رشت ۴۶ درصد اشتغال صنعتی را در خود جای داده است و از تمرکز بالاتری در بخش صنعت نسبت به سایر شهرستان‌ها برخوردار است. در شهرستان رشت فعالیت‌های مختلف در بخش‌های بازرگانی، هتل و رستوران، حمل‌ونقل و انبارداری، خدمات بانک و بیمه، خدمات املاک و مستغلات و کسب‌وکار، خدمات عمومی آموزش و بهداشت متمرکزند.

• قابلیت توسعه اقتصادی فعالیت‌ها

در خصوص قابلیت توسعه کشاورزی، شهرستان رشت با فاصله نسبتاً زیاد از دیگر شهرستان‌ها در جایگاه نخست قرار دارد. همچنین از نظر وضعیت جغرافیایی شهرستان‌ها در خصوص قابلیت، در پهنه مرکزی استان شهرستان رشت دارای قابلیت برتر در بخش کشاورزی است. استان گیلان سالانه گردشگران زیادی را به خود جذب می‌کند که فرارداشتن شهر رشت بیست شهر در بین بیست شهر نخست کشور در زمینه تعداد سفر و نیز بیشترین تعداد سفر انجام‌شده به استان گیلان در میان سایر استان‌های کشور حاکی از اهمیت موضوع گردشگری در این استان است.

جدول ۲۹- رتبه بندی شهرستان رشت بر اساس قابلیت توسعه اقتصادی فعالیت‌ها

شهرستان	قابلیت	امتیاز	رتبه قابلیت
رشت	توسعه کشاورزی	۰/۷۴	۱
	توسعه صنعت	۰/۶۱	۲
	توسعه خدمات و بازرگانی	۰/۵۶	۲
	توسعه گردشگری	۰/۶۷	۱

• عملکرد بخش‌های اقتصادی

به طور کلی می‌توان بیان کرد در خصوص قابلیت توسعه در بخش‌های کشاورزی، صنعت، خدمات و بازرگانی و گردشگری شهرستان رشت رتبه یک را داراست.

- از نظر عملکرد کشاورزی، شهرستان رشت رتبه اول را به خود اختصاص داده‌است.
- از نظر عملکرد بخش صنعت، شهرستان‌های رشت در رتبه نخست قرار دارند.
- از نظر عملکرد خدمات و بازرگانی، شهرستان رشت با فاصله بسیار از دیگر شهرستان‌ها در رتبه نخست قرار دارد.



- مرکزیت گردشگری طبیعی، فرهنگی - تاریخی، دریایی، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی) و ورزشی، فراملی و ملی شمال کشور
- قطب محصولات کشاورزی صادرات محور (چای، برنج، زیتون، بادام زمینی، کیوی، فندق، مرکبات، ابریشم، گیاهان دارویی، گل گاوزبان و محصولات گلخانه‌ای)، شیلات و آبی‌پروری در سطح ملی و فراملی
- مرکز استقرار صنعت پاک و دانش بنیان، با فناوری نوین با اولویت صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی در مقیاس ملی و منطقه‌ای
- مرکزیت مدیریت یکپارچه شبکه بنادر استانهای حاشیه دریای خزر
- مرکزیت ارتباطات و فناوری اطلاعات (مراکز داده و تماس) شمال کشور با کشورهای آسیای میانه، قفقاز و اروپا
- مرکزیت آموزش عالی در تأمین نیازهای ملی و منطقه‌ای به ویژه در بخشهای کشاورزی و گردشگری
- ایفاء نقش مؤثر در تولید انرژی‌های نو و تجدیدپذیر
- ارائه‌کننده برخی خدمات برتر در سطح فراملی، ملی و منطقه‌ای با تأکید بر خدمات گمرکی و لجستیکی واسطه‌گری‌های مالی (بانکی و بیمه‌ای)، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی)، خدمات جامع سالمندان و خدمات کسب‌وکار
- ضامن پایداری محیط زیست خشکی و آبی منحصر به فرد استان
- مدیریت و سازماندهی ساختارهای درونی قابلیت‌افزا و محرک توسعه منطقه‌ای استان
- مدیریت یکپارچه فضایی و زنجیره‌های عملکردی برد - برد در راستای توسعه سبز - آبی پایدار استان
- حافظ فرهنگ و پیشینه هویتی غنی و تأمین‌کننده کیفیت مطلوب زندگی برای مردم گیلان

۲-۲-۱۷-۳- راهبردهای پابرجا

- ایجاد و ارتقای سطح رقابت‌پذیری سبز اقتصادی در بخش‌های دارای مزیت نسبی
- مدیریت یکپارچه و خردمندانانه پسماند و کاهش آلایندها
- گسترش همکاری و مشارکت منطقه‌ای به منظور کاهش اثرات منفی محیط‌زیستی
- انسجام بخشی و تنوع بخشی نظام فعالیت اقتصادی و تکمیل زنجیره‌های ارزش
- توسعه و تعمیق روابط و پیوندهای اقتصادی منطقه‌ای و فراملی
- مدیریت بهینه و یکپارچه منابع آب و ارتقای سیستم‌های ذخیره‌سازی آن
- مدرن‌سازی، ارتقای بهره‌وری و پایداری و رقابت‌پذیری نظام کشاورزی استان
- توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی بخش کشاورزی با تأکید بر شیوه‌های نوین سبز



- گسترش صنایع و خدمات پشتیبان تولید دانش بنیان، پیشرو، سبز و صادرات مینا به ویژه در منطقه آزاد تجاری - صنعتی
- تقویت و بهبود پیوندهای پسین و پیشین بین فعالیت‌های اقتصادی و اصلاح و تکمیل زنجیره‌های تولید و تشکیل خوشه‌های صنعتی
- توسعه خوشه‌های صنعتی و گسترش صنایع رقابت پذیر با تکنولوژی متوسط و بالا
- حفظ و ارتقای هویت و میراث تاریخی - فرهنگی به ویژه گشودگی فرهنگی و پیشگامی در عرصه نوآوری پذیری
- توسعه گردشگری و اکوتوریسم پایدار، اجتماع محور، برخوردار از زنجیره‌های ترکیبی کامل و مبتنی بر بازاریابی و تبلیغات مدرن
- توسعه و بهره‌گیری کارآمد و بهینه از ظرفیت‌های منطقه آزاد، مناطق ویژه اقتصادی، بنادر و پس کرانه‌های آن
- بهبود یکپارچگی، تنوع و دربرگیرندگی نظام حمل و نقل استان با تأکید بر شیوه‌های پایدار
- بهره‌گیری از قابلیت‌های اقتصاد دریامحور و ترانزیت محور با توجه به موقعیت ویژه استان
- استفاده از ظرفیت دریا به منظور افزایش ظرفیت زیستی با تأکید بر پایداری اکولوژیکی
- توسعه و ارتقای نظام انرژی سبز، تاب‌آور و با بهره‌وری بالا
- توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای سطح دسترسی به فناوری‌های نوین اطلاعات و ارتباطات
- جلوگیری از پراکنده رویی و تأکید بر توسعه فشرده، درون افزا و بهینه محیط ساخته شده
- ایجاد تعادل در ساختار فضایی مورفولوژیکی و کارکردی نظام شهری و روستایی
- افزایش تاب‌آوری محیط ساخته شده در برابر مخاطرات طبیعی و در مطابقت با اصول پدافند غیرعامل
- ایجاد و تقویت عدالت دربرگیرنده و ارتقای سرمایه اجتماعی
- تحکیم هویت ملی، دینی، قومی و استانی
- توانمندسازی و ایجاد زمینه‌های مشارکت فعال و موثر اجتماعات محلی
- ارتقای شاخص‌های توسعه با تأکید بر تعلیم و تربیت کودکان زیر ۶ سال

۲-۲-۲-۴- سیاست‌های سرزمینی توسعه بخش‌ها در استان

• سیاست‌های منابع طبیعی و محیط زیست

- حفظ، احیا و بهره‌برداری بهینه و خردمندانه از سرمایه‌ها و منابع طبیعی تجدیدشونده از طریق اصلاح سیستم بهره‌برداری، بازنگری در قوانین حفظ عرصه‌های ملی، پایش عرصه‌ها با استفاده از تکنولوژی‌های مدرن



- اتخاذ سیاست های تشویقی و تنبیهی در جهت حمایت از تولید و مصرف انرژی‌های نو و تجدیدپذیر و کاهش آلاینده‌ها
- توسعه سیستم‌های نظارت و پایش آلاینده‌های زیست محیطی در فرایندهای صنعتی، کشاورزی، خدماتی، زیربنایی و سکونتگاهی
- گسترش سیستم‌های پایش منابع زیستی
- توسعه رویکرد بوم‌شناسی صنعتی با تأکید بر توسعه و حمایت از صنایع بازیافت و بهره‌وری سبز
- حمایت از کارآفرینی سبز
- برقراری ارتباط و تعامل با کشورهای پیشرو در زمینه انتقال دانش و فناوری‌های زیست محیطی
- تقویت همگرایی دستگاه‌های اجرایی مربوطه در حفاظت و بهره‌برداری خردمندانانه از محیط زیست
- ارتقای سطح عمومی آگاهی‌های زیست‌محیطی و تقویت و توسعه همکاری‌ها و مشارکت‌های مردمی برای حفاظت از زیست بوم‌ها و پیشگیری از آلودگی
- حفاظت و بهسازی مناطق چهارگانه محیط زیستی و زیست بوم‌های بحرانی از جمله تالاب‌ها و رودخانه‌ها
- توسعه گردشگری طبیعی در عرصه‌های جنگلی و مناطق حفاظت شده و اکوسیستم‌های ساحلی و تالابی

• سیاست‌های حوزه منابع آب

- تخصیص بهینه منابع آب در سطح حوضه‌های آبریز، منطقه‌ای و محلی
- ایجاد چرخه بسته آب و استفاده از منابع آبی غیر متعارف با تأکید بر پتانسیل بخش خصوصی
- ارتقای بهره‌وری و راندمان آب در کلیه بخش‌های مصرف به ویژه در کشاورزی
- حفظ و ارتقای کیفیت منابع آب و پیشگیری از آلودگی آن
- احیاء و تعادل بخشی منابع آب زیرزمینی
- ارتقای مشارکت بهره‌برداران و ذینفعان در مدیریت منابع آب و تأسیسات آبی

• سیاست‌های حوزه کشاورزی

- حفظ کاربری و یکپارچگی اراضی کشاورزی و ساماندهی و تثبیت مالکیت‌ها
- توسعه همه جانبه کشت‌های گلخانه‌ای از طریق ایجاد زمینه‌های سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در جهت ساخت گلخانه‌های مدرن و هوشمند
- حفاظت از خاک و کاستن از نرخ فرسایش آبی با تأکید بر حفظ مراتع و اراضی کشاورزی
- تکمیل زنجیره های ارزش در یک ساختار همکارانه و هم افزا شامل خوشه‌های فضایی کشاورزی، کریدورهای کشاورزی، پارک‌های کشاورزی - صنعتی، مراکز رشد و کارآفرینی و مناطق ویژه کشاورزی



- دانش بنیان ساختن کشاورزی و توانمندسازی منابع انسانی و نوسازی ساختار تحقیق، آموزش و ترویج کشاورزی
- ارتقای سیستم آبی پروری با تاکید بر کاهش مصرف آب با تاکید بر تولید ماهیان استخوانی و خاویاری
- ساماندهی فعالیتهای پسین و پیشین کشاورزی با تاکید بر توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی بخش کشاورزی
- تاکید به کشاورزی هوشمند به منظور سازگاری با تغییرات اجتناب ناپذیر اقلیمی
- گزینش نژادهای سازگار انواع دام و طیور باهدف افزایش تولید گوشت و فراوری آنها در استان
- ترویج در تولید محصولات سالم و ارگانیک (اعم از دام و طیور، محصولات زراعی، باغی، دارویی و...)

• سیاست‌های حوزه صنعت

- ایجاد و توسعه زنجیره ارزش مبتنی بر پتانسیل‌های استان و تعمیق صنعتی
- ایجاد و گسترش زیر ساخت‌های توسعه فناوری و صنایع پیشرفته، دانش بنیان و نانو تکنولوژی
- بسترسازی در زمینه ایجاد صنایع دریایی چند منظوره تقاضا محور در منطقه خزر و فرمانطقه
- حمایت از شرکتهای کوچک و متوسط و ایجاد و توسعه واحدهای تحقیقاتی و R&D
- توسعه واحدهای موجود در تکمیل حلقه‌های زنجیره ارزش صنعت لوازم خانگی
- حمایت از ایجاد صنایع صادراتی مبتنی بر تولید داخل و صادرات مجدد
- بهبود مستمر سهولت انجام کسب و کار و حمایت از خوشه‌های کسب و کار
- توسعه سرمایه گذاری، زیر ساخت و فن آوری در حوزه بهره‌برداری معدنی

• سیاست‌های حوزه گردشگری

- پیکربندی نظام گردشگری استان براساس مدارها، محورها و کانون‌های گردشگری در سطوح فراملی، ملی و منطقه‌ای
- ساماندهی و تجهیز جاذبه‌های گردشگری، تعیین حوزه‌های گردشگری برنامه‌ریزی شده و هدایت گردشگران به این مکان‌ها
- ایجاد محدودیت‌های ساختاری و اقتصادی جهت هدایت برنامه‌ریزی شده گردشگران به حوزه‌های برنامه‌ریزی شده
- بازاریابی و توسعه برندهای گردشگری استان در سطوح فراملی، ملی و منطقه‌ای و برنامه‌ریزی برای برگزاری رویدادهای فرهنگی - تاریخی استان

• سیاست‌های حوزه بازرگانی

- توسعه زیرساخت‌ها، تولید و صادرات مجدد در منطقه آزاد انزلی و مناطق ویژه اقتصادی استان



- تقویت پیوندهای اقتصادی در بین منطقه آزاد تجاری- صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی و سرزمین اصلی
- تقویت دیپلماسی اقتصادی استان و تسهیل تعاملات بین المللی فعالان اقتصادی و شرکای خارجی
- فراگیر نمودن تجارت الکترونیکی
- تغییر الگوهای سفر از خوردو- محور به ریل- محور و حمل و نقل عمومی
- شکل دهی ساختار ریلی سبک و ارتباط مراکز اصلی استان به آن

• سیاست‌های حوزه زیربنایی

- ارتقای کمی و کیفی شبکه جاده‌های استان با تاکید بر کریدورها و راه‌های شریانی
- ارتقای کارکرد بنادر استان، ایجاد مرکز لجستیک و تبدیل بندرانزلی / کاسپین به بندر مادر (Home Port) برای شرکت‌های کشتیرانی
- توسعه حمل و نقل چند وجهی
- ارتقای کمی و کیفی زیر ساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای
- بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های حمل و نقل هوایی
- گسترش شبکه های حمل و نقل ریلی و اتصال به کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی (نوستراک و تراسیکا) با رعایت سطوح استاندارد جهانی
- ایجاد و توسعه شبکه حمل و نقل پاک
- ارتقای زیرساخت‌ها و روساخت‌های گردشگری دریایی
- مدیریت خطرپذیری (ریسک)، بحران و رعایت اصول پدافند غیرعامل در طراحی، ساخت و بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی
- افزایش سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در ظرفیت تولید برق استان
- کاهش ضایعات و تلفات در بخش تولید، انتقال و توزیع انرژی
- توسعه بازار و تجاری‌سازی فناوری‌های انرژی‌های تجدیدپذیر و دوستدار محیط زیست
- توسعه زیرساخت‌های تولید و انتقال برق و تلاش برای تأمین الزامات تبدیل استان به قطب تامین و تبادل برق در بعد ملی و فراملی
- افزایش پهنای باند دسترسی به شبکه‌ها (شبکه ملی اطلاعات و اینترنت)
- بهبود و توسعه زیرساخت‌های شبکه‌های پستی و ترافیکی
- افزایش پوشش شبکه‌های ارتباطات و فناوری اطلاعات
- شکل دهی ساختار فضایی نظام نوآوری منطقه‌ای در استان گیلان با تاکید بر دانشگاه‌ها، مراکز رشد و فناوری، پارک‌های علم و فناوری، مراکز تحقیق و توسعه



• سیاست‌های نظام سکونتگاهی

- توسعه سطح پوشش خدمات عمومی و رفاهی به صورت متوازن در نقاط شهری
- توسعه فضاهای سبز، عمومی و تفرجگاهی
- تعادل بخشی و ساماندهی به نظام شهری و روستایی استان
- ارتقای کارآمدی مدیریت جامع شهری و تقویت و توسعه مدیریت یکپارچه روستایی
- افزایش کارایی و ایمنی سیستم‌های حمل‌ونقل شهری
- بهسازی و نوسازی بافت‌های ناکارآمد و فرسوده، ساماندهی سکونتگاهی غیررسمی و احیا و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی
- مدیریت جامع پسماند، پساب و روان‌آب‌های شهری
- بهبود سیستم مدیریت بحران، ارتقای کیفیت پدافند غیرعامل و ایمن‌سازی شهرهای استان در برابر مخاطرات طبیعی
- ساماندهی سیما و منظر و مناسب‌سازی فضاهای شهری متناسب با نیاز گروه‌های اجتماعی خاص
- توانمندسازی اقتصادی نقاط روستایی استان
- ارتقای کیفیت محیطی و توسعه کالبدی سکونتگاه‌روستایی متناسب با ویژگی‌های بومی - محلی، فرهنگی، اجتماعی و تاریخی
- توجه خاص به توسعه مبتنی بر منافع و شرایط محلی و بومی در مناطق مرزی
- تقویت ارتباطات و پیوندهای اقتصادی و اجتماعی مناطق مرزی

• سیاست‌های اجتماعی - فرهنگی

- توسعه برنامه‌های حمایتی از مادران و رشد و تکامل همه جانبه کودکان زیر ۶ سال با مشارکت بین‌بخشی
- توسعه متوازن و ایجاد عدالت توزیعی در ارائه خدمات اقتصادی و اجتماعی در نقاط بحرانی و حاد
- یکپارچه‌سازی سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌های مدیریت شهری و روستایی در استان گیلان در حوزه آسیب‌های اجتماعی
- توانمندسازی و ساماندهی وضعیت اجتماعی - فرهنگی سکونتگاه‌های غیررسمی، مناطق بحرانی و مهاجر فرست
- گسترش چتر خدمات اجتماعی و حمایتی به اقشار در معرض آسیب و آسیب‌دیده.

۲-۲-۱۸- مناطق مستعد توسعه فعالیت‌ها

۲-۲-۱۸-۱- مناطق مستعد توسعه فعالیت‌های کشاورزی

جدول ۳۰- مناطق مستعد توسعه فعالیت‌های کشاورزی

خوشه	محدوده خوشه	شهر کارکردی خوشه	پارک کشاورزی- صنعتی	مرکز رشد و کارآفرینی پشتیبان
خوشه ماهیان خاوباری	ناحیه مرکزی	رشت	ناحیه صنعتی رشت و ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت	موسسه تحقیقات بین‌المللی تاسماهیان دریای خزر- مرکز تحقیقات فرآوری آبزیان- مرکز تحقیقات علوم شیلاتی و فنون دریایی دکتر کیوان- پژوهشگاه بیوتکنولوژی جانوری
خوشه برنج	مناطق جلگه‌ای نواحی چهارگانه	رشت و ...	ناحیه صنعتی رشت و ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت	موسسه تحقیقات برنج کشور- مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی
خوشه کشت گلخانه‌ای	ناحیه مرکزی	رشت و ...	ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت شهرک گلخانه‌ای سپیدرود رشت	مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی ایستگاه تحقیقات گل و گیاهان زینتی لاهیجان
خوشه طیور	ناحیه مرکزی	رشت و ...	ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت	مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی پژوهشگاه بیوتکنولوژی جانوری
خوشه گل و گیاهان زینتی	ناحیه جلگه‌ای شرقی	رشت و ...	ناحیه صنعتی رشت و ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت	مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی ایستگاه تحقیقات گل و گیاهان زینتی لاهیجان
خوشه دام	نواحی چهارگانه برنامه‌ریزی	رشت و ...	ناحیه صنعتی رشت و ناحیه صنعتی فیض‌آباد رشت	مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی

۲-۲-۱۸-۲- مناطق مستعد توسعه فعالیت‌های صنعتی و معدنی

- شهرک‌ها و نواحی صنعتی موجود (استفاده از ظرفیت‌های تکمیل نشده و غیرفعال)
- مراکز بزرگ صنعتی موجود استان و اراضی تحت مالکیت آن‌ها (استفاده از ظرفیت‌های نیمه فعال و غیرفعال)
- گسترش فضایی شهرک سپیدرود رشت و ناحیه صنعتی رشت

۲-۲-۱۸-۳- مناطق مستعد توسعه خدمات و بازرگانی

- شهر رشت با توجه به مرکزیت استان، مستعد توسعه فعالیت‌های مرتبط با خدمات اجتماعی، فرهنگی، خدمات برتر، بازرگانی و پشتیبان تولید
- مراکز شهرستان‌ها، مراکز اصلی ارائه‌دهنده خدمات اداری- انتظامی، بهداشتی و درمانی، آموزش عالی، آموزش مهارت‌های حرفه‌ای، فرهنگی و اجتماعی، خدمات پشتیبان تولید
- شهرهای بالای ۱۰ هزار نفر مراکز ارائه‌دهنده خدمات ورزشی، گردشگری و آموزش مهارت‌های حرفه‌ای



۲-۲-۲-۱۹- کژ عملکردی در توسعه فضایی کنونی گیلان (صص ۱۲-۱۶)

۲-۲-۲-۱۹-۱- منابع آب و بایستگی تغییر رهیافت

منبع تعیین کننده تامین آب سطحی در گیلان، سد سپیدرود با کاهش ذخیره مخزن (حدود ۴۰ درصد) و کمتر از نصف شدن مجموع آورد رودخانه‌های شاهرود و قزل اوزن در ۵۰ سال گذشته مواجه است که همراه با کاهش نزولات جوی (ناشی از تغییرات آب و هوایی) در دوره‌ی ۵۰ ساله، بحران آبی را متصور می‌کند. در حوزه‌ی آبریز تالش - مرداب انزلی (شامل رشت بزرگ) بیشترین کاهش بارندگی نسبت به میانگین ۵۰ ساله مشاهده می‌شود.

۲-۲-۲-۱۹-۲- مصرف سوداگرانه‌ی زمین و رشد اقامتگاه‌های دوم

برای نخستین بار در سرشماری عمومی ۱۳۹۵ کشور اقامتگاه‌های دوم (فاقد سکونت دائم) برداشت شد که سهم نامتناسب ۷ درصدی اقامتگاه‌های دوم کشور در گیلان را نشان می‌دهد. با برآوردی سرانگشتی، این به معنای اشغال سطحی تقریباً برابر فاصله‌ی رشت - انزلی به عرض ۱/۵ کیلومتر برای اقامتگاه‌های دوم (عمدتاً با خریداران غیربومی) است. باید توجه شود از سویی با اشباع تقریبی مازندران، بهبود دسترسی گیلان (آزادراه قزوین - رشت و راه آهن) و احداث آزادراه تهران - شمال، و از سوی دیگر، احتمال مهاجرت «جویندگان آب و اعتدال» از دیگر مناطق خشکی زده‌ی ایران به گیلان، فشاری دوچندان بر منابع استان متصور است.

جدول ۳۱- برخی شاخص‌های بیانگر رشد واحدهای مسکونی و رشت بیش از رشد متناظر جمعیت

روند: رشد سطح شهرها بیش از رشد جمعیت	
۰/۵۱	رشد جمعیت ۹۵-۱۳۸۵ گیلان
۲/۴۷	رشد تعداد خانوار ۹۵-۱۳۸۵
۲/۹۵	رشد واحد مسکونی ۹۵-۱۳۸۵
۱/۰۳	خانوار در واحد مسکونی سال ۹۵
۱۴۶۸۹۳	تعداد واحد اقامتگاه دوم سال ۹۵
۳/۶۱	میانگین بعد خانوار سال ۸۵
۲/۹۷	میانگین بعد خانوار سال ۹۵
۴/۱	رشد محدوده آماری رشت ۹۰-۱۳۸۵
۲/۱	رشد جمعیت رشت ۹۰-۱۳۸۵

با توجه به جدول بالا، رشد تعداد واحدهای مسکونی بیش از رشد تعداد خانوار و نیز رشد محدوده‌ی آماری رشت تقریباً دو برابر رشد جمعیت شهر است. باید برای جلوگیری از کاهش تراکم شهری، پراکنده‌رویی ساخت‌وسازها و تاکید بر توسعه‌ی فشرده و درون‌افزای محیط‌های انسان ساخت در سراسر استان چاره‌جویی عاجل شود.

۲-۲-۲-۲۰- تعیین تخصص‌های اصلی مراکز شهری و الگوی استقرار فعالیت‌ها (صص ۴۳-۹۴)

۲-۲-۲-۲۰-۱- تخصص‌های اصلی مراکز شهری

شهرهای رشت، انزلی و آستارا با توجه به نقش بین‌المللی آن در پیوند با کشورهای همسایه نقش فراملی خواهند داشت.

جدول ۳۲- کارکرد کلان، درجه اجزای آن و مقیاس کارکردی مراکز شهری استان گیلان در افق سال ۱۴۱۵

مقیاس کارکردی	درجه اجزای کارکرد کلان						کارکرد کلان	شهر
	کارکرد کشاورزی	کارکرد صنعتی	کارکرد خدمات برتر	کارکرد گردشگری	کارکرد بازرگانی	کارکرد خدمات اجتماعی		
فراملی	۱	۳	۴	۳	۴	۴	چند نقشی با محوریت خدمات	رشت

۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲ تعیین شکل‌بندی کلی الگوی استقرار و نظام سلسله‌مراتبی مراکز سکونت‌گاهی (نظام اسکان جمعیت) (صص ۹۵-۱۰۳)

شهر رشت در افق طرح با جمعیت ۹۰۹ هزار نفری شهر اول استان خواهد بود و در سطح کارکردی نخست، مرکز فرماندهی و هدایت و توسعه استان را برعهده خواهد داشت. با توجه به شرایط موجود و سیاست‌گذاری‌های آینده استان مبنی بر تقویت همکاری بین شهرهای استان به‌ویژه در حوزه‌های هم‌پیوند و دارای مجاورت فضایی، شهرهای همکار تعریف شده‌است. یکی از این شهرهای همکار شامل شهرهای همکار رشت- بندرانزلی است.

۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲ سطح‌بندی نظام خدمات برتر با توجه به قلمروها و مراکز زیست و فعالیت (صص ۱۱۱-۱۲۹)
شهر رشت تنها مرکز خدمات اداری- انتظامی استان است. این شهر همچنین مرکز خدمات بهداشتی- درمانی، فرهنگی- اجتماعی و ورزشی نیز است:

جدول ۳۳- سطح‌بندی نظام خدمات برتر شهری با توجه به قلمروها و مراکز زیست و فعالیت

سیاست فضایی	سطح خدمات‌رسانی	شهر	نظام خدمات برتر
تثبیت و نگهداشت فضایی	۱	رشت	آموزش عالی
تثبیت و نگهداشت فضایی	۳	کوحصفهان	
پالایش و بهبود فضایی	۱	رشت	بهداشتی و درمانی
ایجاد و توسعه فضایی	۳	خمام	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	سنگر	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	لشت‌نشا	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	کوحصفهان	
پالایش و بهبود فضایی	۲	رشت	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	خمام	فرهنگی و اجتماعی
ایجاد و توسعه فضایی	۳	سنگر	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	لشت‌نشا	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	کوحصفهان	
تثبیت و نگهداشت فضایی	۱	رشت	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	خمام	ورزشی
ایجاد و توسعه فضایی	۳	سنگر	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	لشت‌نشا	
ایجاد و توسعه فضایی	۳	کوحصفهان	
پالایش و بهبود فضایی	۱	رشت	
پالایش و بهبود فضایی	۱	رشت	گردشگری و تفریحی
پالایش و بهبود فضایی	۱	رشت	تحقیق و توسعه
پالایش و بهبود فضایی	۲	رشت	بیمه



حرفه‌ای و کسب و کار	رشت	۲	پالایش و بهبود فضایی
مالی و بازاریابی	رشت	۱	پالایش و بهبود فضایی
	خمام	۳	پالایش و بهبود فضایی
	سنگر	۳	پالایش و بهبود فضایی
	لشت‌نشا	۳	پالایش و بهبود فضایی
	کوچصفهان	۳	پالایش و بهبود فضایی

۲-۲-۲-۲- طراحی شبکه‌های اصلی زیربنایی با توجه به ساختار فضایی قلمروها و مراکز زیست و فعالیت (صص ۱۳۰-۱۳۸)

نمونه‌هایی از تغییرات که در محورهای ارتباطی استان ضروری و قابل انتظار است عبارتند از:

- تقویت محورهای ملی قزوین- رشت- بندرانزلی و آستارا- سراوان- لاهیجان- چابکسر در راستای ارتقای ارتباط‌پذیری فرااستانی و جایگاه استان در تقسیم کارهای کلان- منطقه‌ای و ملی
- احداث خط ریلی سبک درون منطقه‌ای به مرکزیت شهر رشت و به صورت شعاعی به شهرهای اطراف با کارکرد «گردشگری و روزانه».

۲-۲-۲-۲- ساختار فضایی نظام ارتباطات جاده‌ای

کانون‌های ارتباطی در استان گیلان شامل پایانه‌های بار و مسافر است که پایانه‌های بار در مقیاس ملی فعالیت خواهند کرد. در زمینه پایانه‌های مسافر نیز می‌توان گفت به جز پایانه رشت که دارای کارکرد در مقیاس ملی است، سایر پایانه‌های مسافر در مقیاس منطقه‌ای خواهند بود.

جدول ۳۴- سطح، مقیاس و سیاست فضایی محورهای ارتباطات جاده‌ای استان گیلان در افق سال ۱۴۱۵

محور	سطح‌بندی کارکردی	مقیاس کارکردی	سلسله مراتب ارتباطی	سطح‌بندی ارتباطی	سیاست‌گذاری فضایی
سراوان- رشت	سطح نخست	ملی	بزرگراه	سطح نخست	تثبیت و نگهداشت فضایی
رشت- خمام- بندرانزلی	سطح نخست	ملی	بزرگراه	سطح نخست	تثبیت و نگهداشت فضایی
رشت- خمام	سطح دو	ملی	بزرگراه	سطح دو	تثبیت و نگهداشت فضایی
رشت- فومن	سطح دو	سطح دو	ملی	بزرگراه	تثبیت و نگهداشت فضایی
رشت- لاهیجان- چابکسر	سطح نخست	ملی	بزرگراه	سطح دو	پالایش و بهبود فضایی

۲-۲-۲-۲- ساختار فضایی نظام ارتباطات ریلی

محورهای ریلی شامل راه‌آهن سراسری و راه‌آهن سبک است. مسیرهای راه‌آهن سراسری که از استان عبور می‌کنند شامل راه‌آهن قزوین- رشت انزلی و در امتداد آن آستارا است و مسیر دیگر که راه‌آهن ساحلی نام دارد، شهر ساری را به بندرانزلی و نیز در امتداد آن به مسیر رشت- آستارا متصل می‌کند. مقیاس کارکردی هر دو این مسیرها با توجه به پیوند استان با کریدورهای بین‌المللی فراملی است، اما محورهای سبک ریلی که به صورت چند آنتن از شهر رشت منشعب می‌شوند و در نقاطی، دارای تقاطع با ایستگاه‌های تبادلی راه‌آهن سراسری هستند، در مقیاس منطقه‌ای عمل می‌کنند.

۲-۲-۲-۲۴- تعیین طرح‌ها و پروژه‌های اولویت‌دار (صص ۱۶۳-۱۷۳)

جدول ۳۵- اقدامات و پروژه‌های اولویت‌دار توسعه استان در چارچوب سازمان فضایی پیشنهادی افق برنامه آمایش استان گیلان

ردیف	پروگرام اجرایی	اقدام / پروژه	ماهیت پروژه
۳۱	برنامه توسعه دریامحور پایدار استان	ایجاد پژوهشگاه توسعه سبز- آبی شمال کشور در رشت	اجرایی (احداث)
۵۱		تعریف راه اصلی رشت- جبرده	اجرایی (تجهیز)
۵۹		ایجاد و توسعه خط ریلی قزوین-رشت- بندرانزلی	اجرایی (احداث/ تجهیز)
۶۰		ایجاد و توسعه خط ریلی رشت- آستارا	اجرایی (احداث)
۶۱		تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی رشت- بندرانزلی به منطقه آزاد	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۶۳		تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- فرودگاه- خمام- منطقه‌آزاد- بندرانزلی	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۶۴	برنامه توسعه شبکه حمل‌ونقل	تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- مرچغل- صومعه‌سرا- فومن	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۶۶		تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- کوچصفهان- آستانه‌اشرفیه- لاهیجان- لنگرود- رودسر	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۶۹		تهیه طرح ساماندهی، تجهیز و ارتقای کیفیت عملکردی فرودگاه رشت	مطالعاتی / اجرایی (تجهیز/ توسعه)
۷۰		تهیه طرح و احداث پارک لجستیک عمومی رشت	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۱۱۹	برنامه ساماندهی و توسعه زنجیره‌های صنعتی- کشاورزی موجود استان	تهیه طرح امکان‌سنجی و ایجاد خوشه صنعتی غذایی و نساجی و شیمیایی (پژوهش، تولید، فرآوری، نمایشگاهی، بازاریابی، پشتیبانی و نوآوری) در منطقه مرکزی (رشت- صومعه‌سرا- فومن- آستانه‌اشرفیه)	مطالعاتی / اجرایی (احداث/ توسعه)
۱۲۳	برنامه توسعه زیرساخت‌های پشتیبان تولید و بهبود اکوسیستم‌های پشتیبان شرکت‌های دانش بنیان کارآفرین و نوآور	تهیه طرح و ایجاد شهرک فناوری گیلان در رشت	مطالعاتی / اجرایی (احداث)
۱۶۶		احداث و تجهیز بیمارستان‌های تخصصی و فوق تخصصی در رشت- بندرانزلی- لاهیجان- تالش و آستارا	اجرایی (احداث/ تجهیز)
۱۶۸		تجهیز و توسعه مراکز فرهنگی و اجتماعی با عملکرد استانی در رشت، بندرانزلی و لاهیجان	اجرایی (تجهیز/ توسعه)
۱۷۰		توسعه و تجهیز مجموعه ورزشی عضدی رشت و تختی انزلی	اجرایی (تجهیز/ توسعه)
۱۷۲	برنامه توسعه سطح و ارتقای کیفیت خدمات برتر	ارتقای عملکرد مراکز آموزش عالی موجود در شهر رشت از طریق جذب اساتید مجرب و مقیم، توسعه و تجهیز آزمایشگاه‌ها، برگزاری همایش‌های علمی بین‌المللی و...	اجرایی (تجهیز/ توسعه)
۱۷۵		احداث و تجهیز مراکز خدمات تخصصی حرفه‌ای، مالی و بازاریابی و بیمه‌ای با عملکرد فراستانی در رشت، بندرانزلی و آستارا	اجرایی (احداث/ تجهیز)
۱۷۶		احداث نمایشگاه بین‌المللی استان در رشت باهدف توسعه صادرات	اجرایی (احداث)
۱۷۸	برنامه ساماندهی منطقه شهری رشت	تهیه و اجرای طرح توسعه محور رشت- بندرانزلی با رویکرد محدودنمودن استقرار فعالیت‌های جدید در این محور به خدمات برتر و صنایع با فناوری بالا	مطالعاتی / اجرایی (تجهیز/ توسعه)
۱۸۰		بازنگری در طرح مجموعه شهری رشت و تدوین ضوابط و مقررات توسعه فضایی آن با رویکرد مهار رشد شهر مرکزی	مطالعاتی
۲۰۴	برنامه توسعه سیستم دفع و بازیابی پساب‌ها و پسماندهای شهری و صنعتی	اتمام احداث تصفیه‌خانه و شبکه جمع‌آوری پساب (فاضلاب) شهری در شهرهای رشت، بندرانزلی، لاهیجان، رودسر، آستانه‌اشرفیه، صومعه‌سرا، تالش و آستارا	مطالعاتی / اجرایی (توسعه)

دیگر برنامه‌ها در حوزه‌های مختلف به شرح زیر است:

➤ برنامه حفظ و احیاء اماکن و بافت‌های تاریخی

۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲ حمل‌ونقل

- برنامه توسعه حمل‌ونقل چندوجهی
- برنامه منطقه‌ای کردن توسعه بنادر و تجهیز مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در چارچوب بازرگانی بین‌المللی (صادرات مینا)
- برنامه توسعه دریامحور پایدار استان (ایجاد محورهای ترانزیت دریایی)
- برنامه ارتقای ایمنی حمل‌ونقل
- برنامه ایجاد و توسعه موسسات و پایانه‌های حمل‌ونقل
- برنامه توسعه خدمات لجستیکی حمل‌ونقل
- برنامه توسعه و تجهیز حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی

۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲ بازرگانی

- برنامه توسعه، تجهیز و تکمیل زیر ساخت‌های مرتبط با بازرگانی (زیربناهای بازرگانی، قطب‌ها، کریدورها و ...)
- برنامه توسعه و تکمیل ساختارها، خوشه‌ها، زنجیره‌ها و شبکه‌های بازرگانی
- برنامه توسعه خدمات پشتیبان و لجستیک

۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲-۲ کشاورزی و امنیت غذایی

- برنامه ساماندهی مالکیت اراضی (کشاورزی، جنگل‌ها، مراتع و ...)
- برنامه مدیریت مخاطرات محصولات کشاورزی
- برنامه توسعه پرورش زنبورداری
- برنامه ارتقاء تولید محصولات اساسی و استراتژیک
- برنامه مدیریت جامع جنگل‌ها و مراتع استان
- برنامه توسعه مکانیزاسیون کشاورزی
- برنامه بهینه‌سازی بهره‌برداری تولید و فرآوری آبزیان
- برنامه افزایش محصولات باغی و زراعی با تاکید بر محصولات دارای مزیت نسبی استان
- برنامه توسعه کشت و فرآوری گیاهان دارویی
- برنامه تولید محصولات ارگانیک و سالم
- برنامه بهبود بهره‌وری آب و اصلاح الگوی کشت
- برنامه بازرسازی و تکثیر آبزیان

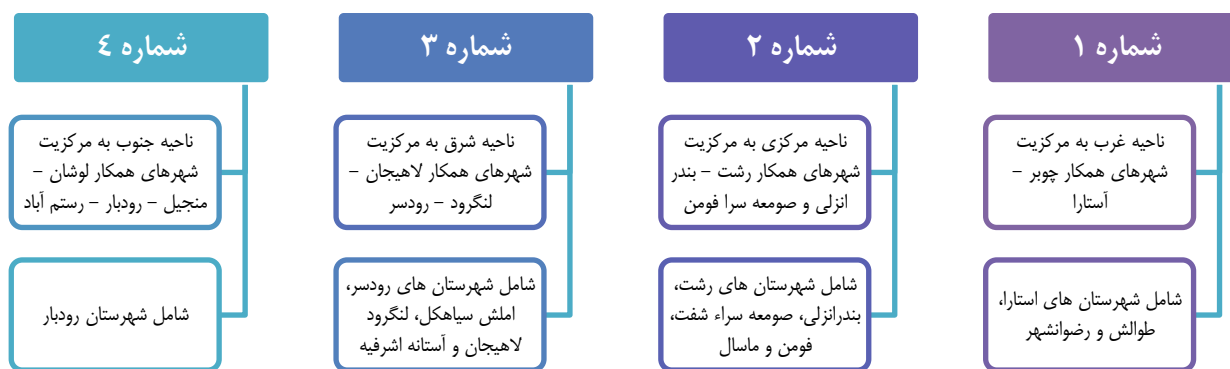


- برنامه هدایت، راهبری، پایش و شناسایی تهدیدات و مصون‌سازی و کاهش آسیب‌پذیری مردم، زیرساخت‌ها و کانون‌های جمعیت و فعالیت و استمرار خدمات
- برنامه جامع پدافند غیرعامل و مدیریت بحران
- برنامه توسعه زیرساخت‌های لازم مدیریت بحران (متناسب با نقش استان در پشتیبانی از استان‌های مجاور در مواقع بحران)
- برنامه خروج تدریجی مراکز خطرناک غیرشهری از نقاط مسکونی

• تلفیق نواحی کارکردی و همگن و تعیین نواحی برنامه‌ریزی

در این مرحله بر اساس نتایج مربوط به پهنه‌بندی نواحی کارکردی و همگن طبیعی، مرز اولیه نواحی برنامه‌ریزی بر اساس ویژگی‌های این دو شکل منطقه‌بندی (کارکردی و همگن طبیعی)، استخراج‌شده که شامل چهار ناحیه در استان است. سپس نواحی اولیه شناسایی‌شده در قسمت سرزمینی با مرزهای شهرستان منطبق و محدوده نهایی نواحی برنامه‌ریزی استخراج‌شده است. تعیین مرکزیت نواحی کلان برنامه‌ریزی در استان گیلان بر اساس الگوی شبکه شهرهای همکار به‌جای سلسله‌مراتب شهرهای مستقل در نظر گرفته‌شده است. در این الگو، با اجتناب از مدل‌های کلاسیک رقابت کامل، شهرهای همکار در هر ناحیه به کمک یکدیگر، موجب شکل‌گیری نوع جدیدی از گونه‌های شهری تحت عنوان شبکه شهری می‌شوند. برای تعیین چپستی شبکه شهری باید دو یا چند شهر را در نظر گرفت که در گذشته مستقل بوده‌اند و از نظر عملکردی پتانسیل مکمل یکدیگر بودن را داشته باشند. هنگامی که این شهرها تلاش کنند با یکدیگر همکاری داشته باشند و به سطح بالایی از توسعه دست یابند، یک شبکه شهری به وجود می‌آید. این ادعا که توسعه منطقه‌ای به‌واسطه مدل تک مرکزها تکامل می‌یابد، چندان با شرایط استان گیلان و نیز اهداف بنیادین برنامه آمایش همخوانی ندارد. بر این اساس چهار ناحیه کلان برنامه‌ریزی و مرکزیت شهرهای همکار هر یک در استان شناسایی‌شده است که عبارت‌اند از:

۳۶۵



شکل ۲۳- چهار ناحیه کلان برنامه‌ریزی

علاوه بر این، درون این نواحی نیز می‌توان زیر نواحی برنامه‌ریزی با نواحی خرد برنامه‌ریزی را بر اساس ویژگی‌های محیط طبیعی استخراج کرد که از طریق تلفیق نواحی محیط طبیعی و نواحی برنامه‌ریزی استخراج‌شده است.



در طرح آمایش استان گیلان و در بخش سیاست‌گذاری‌های آمایش، شهرستان رشت جزء مناطق برنامه‌ریزی شماره ۲ با سیاست آمایشی «توسعه و پالایش» محسوب شده است؛ و برای توسعه‌ی کارکردهای جنگلداری، آبخیزداری و طبیعت‌گردی پیشنهاد شده است. این ناحیه شامل شهرستان‌های رشت، بندر انزلی، رشت، ماسال، فومن، شفت است و با توجه رهنمودهای استاد فرادست و نتایج مطالعات موجود تخصص‌های این ناحیه شامل موارد زیر است:

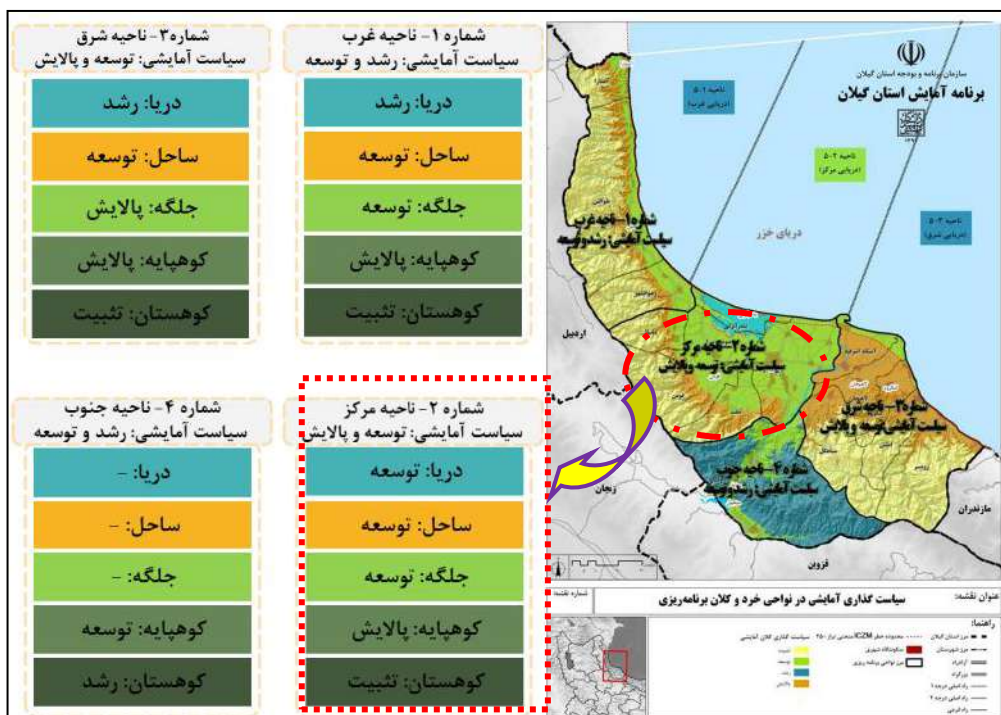
- حمل‌ونقل، ترانزیت، بازرگانی با تأکید بر نقش بندر انزلی - صنعت بزرگ با ارزش‌افزوده بالا، صنایع تبدیلی و تکمیلی با اولویت صنایع پاک و با فناوری بالا؛ صنایع چرم و محصولات چرمی منسوجات و پوشاک، ماشین‌آلات، لاستیک و پلاستیک و بازیافت پلاستیک، مواد و محصولات شیمیایی چوب و محصولات چوبی و معدن؛
- گردشگری سلامت، طبیعی، ورزش‌های آبی؛
- خدمات پشتیبان تولید کشاورزی و صنعتی، گردشگری، بازرگانی، مالی، بانک و بیمه آموزش و بهداشت در مقیاس منطقه‌ای؛
- کشاورزی (زراعت، باغداری، کشت گلخانه‌ای، دام‌سنگین، پرورش طیور و نوغانداری با محوریت رشت)، صیادی؛

از دیگر راهبردهای مرتبط با این منطقه می‌توان به پیشرفت بخش‌های خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های شهری شهر اطاقور، بهره‌گیری از توان کرانه‌های رودخانه‌های بارکیلی و کورا که در شهر جریان دارند، برای گسترش زیرساخت‌ها و کارکردهای گردشگری در کرانه‌های جنگلی و رودخانه‌ای و اکوتوریسم پایدار، بهره‌گیری از تکنولوژی سبز در کشاورزی اشاره نمود.

در ارتباط با منطقه رشت راهبردهای زیر در نظر گرفته شده‌اند:

- بهره‌گیری از تکنولوژی‌های سبز؛
- گسترش همکاری و مشارکت منطقه‌ای به منظور کاهش اثرات منفی زیست‌محیطی؛
- ایجاد و تقویت عدالت دربرگیرنده و گسترش انسجام و سرمایه اجتماعی؛
- ایجاد زمینه اشتغال و آموزش افراد آسیب‌دیده؛
- مقتدرسازی اجتماعات محلی و ایجاد زمینه مشارکت فعال و مؤثر؛
- تقویت و بهبود پیوندهای پسین و پیشین بین فعالیت‌های اقتصادی و اصلاح و تکمیل زنجیره‌های تولید و تشکیل خوشه‌های صنعتی؛
- مدرن‌سازی بخش کشاورزی و توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی با تأکید بر شیوه‌های نوین سبز؛
- بازاریابی و تبلیغات مدرن گسترده و توسعه گردشگری پایدار اجتماع‌محور و مسئولانه و ایجاد زنجیره ترکیبی گردشگری؛
- توسعه گردشگری و اکوتوریسم پایدار؛
- توسعه و ارتقاء نظام انرژی سبز، تاب‌آور، توزیع‌شده و با بهره‌وری بالا؛
- ایجاد تعادل در ساختار فضایی مورفولوژیکی و کارکردی نظام شهری و روستایی؛
- افزایش تاب‌آوری محیط ساخته‌شده در برابر مخاطرات طبیعی؛

- توسعه خوشه‌های صنعتی و گسترش صنایع رقابت‌پذیر و High Tech؛
- مدیریت یکپارچه و خردمندانانه پسماند و کاهش آلاینده‌ها.



نقشه ۵- سیاست فضایی شهرستان رشت در طرح آمایش استان گیلان - منبع: طرح آمایش استان گیلان، مصوب ۱۳۹۶

۲-۲-۲۵- جمع‌بندی بازنگری برنامه آمایش استان گیلان

در این طرح توانایی‌ها و قابلیت‌های سرشار گیلان شناسایی شده است، سرمایه‌های اقتصادی استان عبارت‌اند از:

- قابلیت طبیعی تولید با بهره‌وری بالای محصولات ویژه (برنج، چای، زیتون، فندق، ابریشم، کیوی، گیاهان دارویی، شیلات)؛
- سابقه پیشتازی در صنایع ابریشم، نساجی، شیلات، چوب، الکترونیک و اخیراً داروسازی؛
- امکان بهره‌برداری از منابع و فعالیت‌های دریایی مرسوم (شیلات، گردشگری، حمل‌ونقل، نفت و گاز) و نیز منابع دریایی نوین (انرژی‌های تجدیدپذیر، پرورش ماهی و کشاورزی آبی، زیست‌فناوری، معادن دریایی و صنایع و خدمات پشتیبانی آن‌ها)؛
- وجود تنوع فعالیتی بالا و غلبه فعالیتی منطبق بر قابلیت‌های طبیعی؛
- موفقیت نسبی در کیفیت محیط کسب‌وکار دارا بودن بندر انزلی با سابقه بازرگانی موفق با قفقاز و اروپا، تنها منطقه آزاد سواحل شمال؛
- اشتیاق ملی به سرمایه‌گذاری در گردشگری و اسکان در استان گیلان؛
- بازارهای هفتگی سنتی، فضای تعامل گیلانی
- وجود واحدهای بهره‌برداری دهقانی خانوادگی.

از سوی دیگر ده هدف بنیادین در جهت تحقق توسعه استان گیلان در برنامه آمایش استان عبارت‌اند از:



۱. حفاظت فعال و مدیریت خردمندانه از منابع طبیعی منحصربه‌فرد گیلان؛
۲. تقویت هویت و خودآگاهی‌های استانی مقدم بر هویت‌های محلی؛
۳. گردشگری بوم آورد، خلاق و مسئولیت‌پذیر مبتنی بر هم‌زیستی و هم‌افزایی جوامع مهمان و میزبان؛
۴. اقتصاد سبز آبی، پویا، برون‌نگر، رقابت‌پذیر و جهان محلی شده؛
۵. محیط نوآور، قابلیت افزا و محرک کارآفرینی و کسب‌وکار؛
۶. توسعه اقتصاد دریا محور پایدار و مبتنی بر مزیت‌های فعالیتی و حمل‌ونقل چندوجهی؛
۷. نظام سکونتگاهی فعال متعادل، متوازن و مبتنی بر ظرفیت‌های زیستی؛
۸. سازمان فضایی کارکردی شبکه‌ای، هم‌افزا، متنوع، یکپارچه و همیارانه؛
۹. تکمیل زنجیره ارزش کارکردی - فضایی بخش‌های کشاورزی، صنعت و خدمات گیلان؛
۱۰. نظام و محیط نهادی چندکشش‌گرانه، توسعه‌گرا و همکارانه (طرح توسعه اشتغال‌زایی استان گیلان، ۱۳۹۸: به نقل از سند آمایش استان گیلان، ۱۳۹۷: ۴۸-۴۷).

و درنهایت راهبردهای توسعه استان گیلان در سند آمایش چنین آمده است:

- تنوع‌بخشی اقتصادی و گسترش صنایع و خدمات پشتیبان تولید دانش‌بنیان، پیشرو، سبز و صادرات مینا به‌ویژه در مناطق آزاد تجاری - صنعتی؛
- حمایت و توسعه بخش‌های دارای مزیت نسبی و رقابتی به‌ویژه کشاورزی، نساجی و پوشاک، حمل‌ونقل ترانزیت و انبارداری؛
- بهره‌گیری از تکنولوژی‌های سبز؛
- توسعه گردشگری و اکوتوریسم پایدار، اجتماع‌محور و برخوردار از زنجیره‌های ترکیبی کامل؛
- حفظ و ارتقای، هویت و میراث تاریخی - فرهنگی به‌ویژه گشودگی فرهنگی و پیشگامی در عرصه نوآوری پذیری؛
- بهبود نظام حمل‌ونقل و ایجاد یکپارچگی، تنوع و دربرگیرندگی؛
- بهره‌گیری کارآمد و بهینه از ظرفیت‌های کنونی بنادر و مناطق آزاد (سند آمایش استان گیلان، ۱۳۹۷: ۷۹).

عمده‌ترین اهداف ذکرشده راستای نظام سکونتگاهی در طرح آمایش استان گیلان:

- توزیع متوازن شبکه‌ای نظام شهری و توجه به شهرهای کوچک و میانی به‌عنوان مراکز تعدیل گر جریان‌های مهاجرتی ضمن تکمیل نظام سلسله مراتبی سکونتگاه‌های روستایی؛
- ایجاد نقش‌های مکمل‌گرا و تخصصی در نظام شهری و اتصال زنجیره سکونتگاه‌های روستایی به شبکه نظام شهری؛
- اتصال نظام بنادر به نظام شهری استان و ایفای نقش مؤثر، فعال و پررنگ‌تر در سازمان فضایی آن؛
- توزیع متوازن و شبکه‌ای فرصت‌های پشتیبان زیست و فعالیت؛
- تناسب استقرار جمعیت و فعالیت در نظام سکونتگاهی با ظرفیت زیستی؛
- توسعه کنترل‌شده شهرها و جلوگیری از دست‌اندازی به اراضی زراعی، جنگلی، باغی و حفاظت‌شده پیرامون آن‌ها.



همچنین در تصویر چشم‌انداز ترسیم‌شده و در بخش تصویر فضایی-کالبدی چشم‌انداز اشاره می‌شود که:

«گیلان دارای شبکه‌های شهری منسجم، یکپارچه و متوازن، برخوردار از ساختار فضایی شبکه‌ای چند سطحی، نظام روستایی مکمل و پشتیبان شبکه شهری است.»

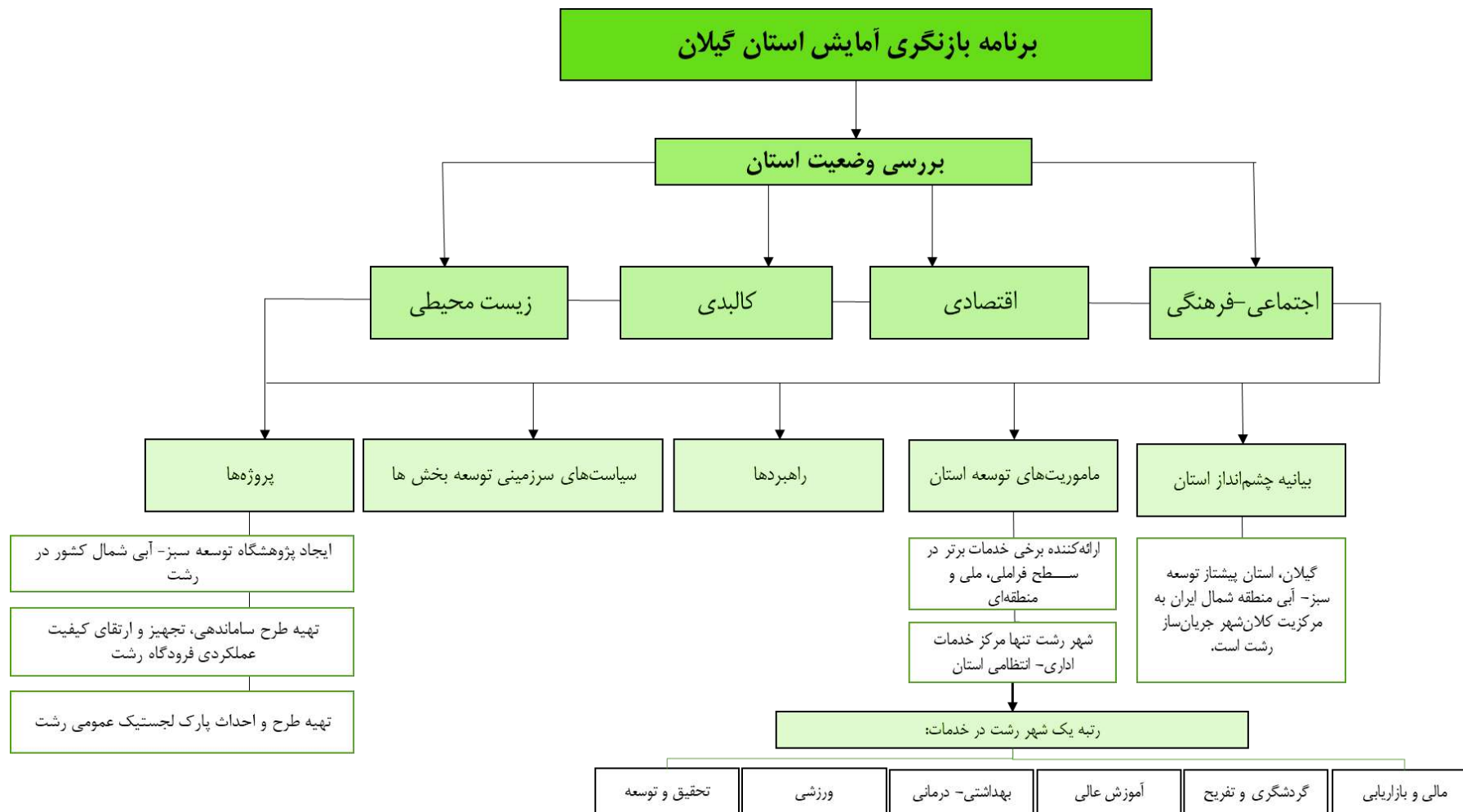
بر این اساس و با توجه به رهنمودهای سند آمایش سرزمین گیلان، تحقق راهبردهای توسعه استان بدون شک مستلزم برنامه‌های عملیاتی و با ضمانت اجرایی در سطوح پایین‌تر است. در این بین شبکه نظام شهری در استان گیلان می‌تواند نقش مؤثری در تحقق آرمان برنامه آمایش داشته باشد. شبکه گسترده نظام شهری گیلان از شرق تا غرب و از حاشیه دریای خزر تا جنوب استان همواره نقش پشتیبان تولید و تأمین بازار مصرف و سایر نهاده‌های تولید را برای نظام کشاورزی، صنعت و خدمات ایفا نموده است. به همین جهت باید در سیاست‌های برنامه‌ریزی شهری همواره به رهنمودهای آمایش سرزمین توجه کرد.

با بررسی وضعیت استان از لحاظ اقتصادی، فرهنگی-اجتماعی، زیست محیطی و کالبدی به تدوین چشم‌انداز، ماموریت‌های توسعه استان، راهبردها، سیاست‌ها و در نهایت پروژه‌هایی پرداخته شده است که ۲۱ مورد از پروژه‌ها به طور مستقیم در خصوص شهر رشت عنوان شده است. همچنین جایگاه شهر رشت در این سند به عنوان بزرگترین کرانه حاشیه جنوبی دریای خزر و مرکزیت راهبردی تعاملات اقتصادی و بازرگانی با کشورهای حوزه دریای خزر بیان شده است.

از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به منابع طبیعی، میراث انسانی، مشارکت، کارآفرینی و گردشگری بوم‌آورد را عنوان کرد. ده پروژه اولویت‌دار مرتبط با شهر رشت عبارتند از:

- ایجاد پژوهشگاه توسعه سبز-آبی شمال کشور در رشت
- تهیه طرح ساماندهی، تجهیز و ارتقای کیفیت عملکردی فرودگاه رشت
- تهیه طرح و احداث پارک لجستیک عمومی رشت
- تهیه طرح و ایجاد شهرک فناوری گیلان در رشت
- توسعه و تجهیز مجموعه ورزشی عضدی رشت
- ارتقای عملکرد مراکز آموزش عالی موجود در شهر رشت از طریق جذب اساتید مجرب و مقیم، توسعه و تجهیز آزمایشگاه‌ها، برگزاری همایش‌های علمی بین‌المللی و...
- احداث نمایشگاه بین‌المللی استان در رشت با هدف توسعه صادرات
- احداث و تجهیز بیمارستان‌های تخصصی و فوق تخصصی در رشت
- تجهیز و توسعه مراکز فرهنگی و اجتماعی با عملکرد استانی در رشت
- بازنگری در طرح مجموعه شهری رشت و تدوین ضوابط و مقررات توسعه فضایی آن با رویکرد مهار رشد شهر مرکزی.

شهر رشت با توجه اینکه مرکز استان است در این طرح از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. توجه به دارایی‌ها، ویژگی‌ها و پتانسیل‌های این شهر که تعدادی از آن‌ها در این سند ذکر شده است، می‌تواند در مسیر تهیه برنامه راهبردی شهر رشت دقیق‌تر و کاربردی‌تر عمل کرد.



شکل ۲۴- جمع‌بندی برنامه بازنگری آمایش استان گیلان



در این سند آمده است، در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور، نظریه پایه توسعه ملی و جهت‌گیری‌های آمایش سرزمین، با توجه به ویژگی‌های استان، مأموریت‌ها و وظایف اصلی استان بر پایه: کشاورزی، گردشگری، صنعت، فعالیت‌های دریا محور و بازرگانی استوار خواهد بود. تکیه بر اولویت‌های فوق مانع بهره‌گیری از سایر توانمندی‌ها و ظرفیت‌های استان نخواهد بود.

بنابراین اصلی‌ترین راهبردهای توسعه استان به شرح زیر است:

۱- توسعه فعالیت‌های کشاورزی با اولویت زیر بخش‌های زراعت، باغداری، دامداری، پرورش و صید آبزیان؛

۲- توسعه کیفی و افزایش بازدهی بخش کشاورزی با تأکید بر ارتقا سطح فناوری، افزایش بهره‌وری عوامل تولید، استفاده هرچه بیشتر از روش‌های نوین تولید و آبیاری و ارتقا مهارت‌های فنی بهره‌برداران به‌منظور تحول کشاورزی استان تا حد یک فعالیت مدرن و رقابتی؛

۳- مهار و انتقال آب‌های سطحی، گسترش شبکه‌های آبیاری و زهکشی و توسعه روش‌های نوین آبیاری به‌منظور افزایش بازدهی سیستم‌های آبیاری و حفاظت از منابع آب‌و خاک و عرصه‌های زیست‌محیطی و تقویت تشکلهای بهره‌بردارانی نظیر تشکلهای آب بران و تعاونی‌های تولید در جهت گسترش تحویل حجمی آب و مدیریت بهینه آب کشاورزی؛

۴- ساماندهی بازار محصولات کشاورزی و توسعه صادرات فرآورده‌های دارای مزیت نسبی و قابل‌رقابت در بازارهای بین‌المللی؛

۵- گسترش دامنه تولید محصولات کشاورزی استان در عرصه کشت فراسرزمینی، با تأکید بر نواحی جنوب روسیه فدراتیو؛

۶- توسعه روستایی همه‌جانبه با تأکید بر کاهش فقر و توانمندسازی روستاییان، افزایش بهره‌وری و انباشت سرمایه در مناطق روستایی، گسترش فعالیت‌های غیرکشاورزی و بهینه‌سازی نظام سلسله مراتبی سکونتگاه‌های روستایی؛

۷- توسعه، تقویت و تجهیز امکانات و تأسیسات گردشگری به‌منظور افزایش ظرفیت جذب و ماندگاری گردشگران داخلی و خارجی، با تأکید بر زون‌های گردشگری به‌عنوان قطب‌های اصلی با کارکرد ملی و فراملی؛

۸- شناسایی، ارتقا و تقویت نقاط و محورهای گردشگری استان، ساماندهی ظرفیت‌ها، زیباسازی شهرها، آزادسازی، حفظ، ساماندهی و استانداردسازی سواحل و عرصه‌های طبیعی، بافت‌های تاریخی- فرهنگی و ایجاد زمینه مناسب برای گسترش و بازاریابی صنایع‌دستی استان و کالاهای فرهنگی جوامع سنتی استان؛

۹- ارتقا سطح خدمات برتر با تأکید بر خدمات پشتیبان تولید، مالی، بازرگانی، گردشگری، آموزش عالی و سلامت به‌منظور ارائه خدمات پشتیبانی فرایندهای توسعه در منطقه شمال کشور و پاسخ به نیازهای فراملی؛

۱۰- تقویت، تجهیز و توسعه شبکه حمل‌ونقل پرسرعت جاده‌ای، ریلی، توسعه ارتباطات دریایی و هوایی بین‌المللی با قابلیت ارائه خدمات بندری و فرودگاهی و تسهیل ترانزیت کالا و مسافر با توجه به موقعیت استان در کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی؛

۱۱- تأمین سوخت‌های جایگزین برای مناطق روستایی و جنگل‌نشینان در راستای حفظ منابع جنگلی؛

۱۲- اعمال مدیریت جامع زیست‌محیطی مبتنی بر رویکرد مشارکتی و اشاعه فرهنگ و اخلاق زیست‌محیطی با تأکید بر حفاظت منابع آب، خاک و هوا، کنترل حوادث پیش‌بینی‌نشده و صیانت از تنوع زیستی و ذخایر ژنتیکی؛

۱۳- ساماندهی سواحل استان در راستای طرح جامع ساماندهی سواحل کشور با همکاری استان‌های ساحلی شمال، با تأکید بر تعیین و آزادسازی حریم و استقرار مدیریت یکپارچه؛

۱۴- بهره‌برداری بهینه از امکانات گردشگری ساحل - دریا در چارچوب پیوند ارگانیک و سازمان‌یافته با کشورهای حاشیه دریای خزر، با هدف جذب گردشگران خارجی؛

۱۵- توسعه شهری با رویکرد آماده‌سازی، تجهیز و توسعه امکانات زیربنایی، اجتماعی، رفاهی، ساماندهی و توسعه سکونتگاه‌ها، ارتقای جاذبه‌های شهری و خدمات ویژه گردشگران؛

۱۶- توسعه صنایع استان با اولویت صنایع با تکنولوژی بالا، برق و الکترونیک، تولید کالاهای مصرفی بادوام، صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی، شیلاتی، سلولزی، بهداشتی آرایشی و دارویی، نساجی و صنایع دریایی؛

۱۷- توسعه و تجهیز شهرک‌های صنعتی، مجتمع‌های کارگاهی، شهر صنعتی رشت و استقرار صنایع در آن‌ها با تأکید بر تأمین الزامات توسعه پایدار صنعت استان؛

۱۸- استفاده بهینه از توان موجود در زمینه تولید انرژی‌های نو (باد و دریا...)

۱۹- اکتشاف، توسعه و تولید نفت و گاز به‌عنوان پشتوانه تولید نفت و گاز در استان و شمال کشور؛

۲۰- تکمیل و تقویت زنجیره ارزش محصولات کشاورزی و صنعتی و تعمیق پیوند میان بخش‌های یادشده با تأکید بر توسعه خوشه‌های صنعتی؛

۲۱- همکاری و تعامل با استان‌های هم‌جوار شمالی در راستای تأمین نیازها، ایفای نقش استان معین در ارتباط با کشورهای CIS و مناطق جنوبی روسیه و نیز تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل مشترک با هدف بالا بردن توان رقابت در بازارهای ملی و فراملی؛

۲۲- توسعه عرصه‌ها و فضاهای لجستیکی و پشتیبان فعالیت‌های بندری و دریایی در پس کرانه‌ها و نواحی اقماری و ایجاد بنادر خشک؛

۲۳- بسترسازی، شکل‌گیری و توسعه فعالیت‌های صنعتی و معدنی، گردشگری، کشاورزی، خدمات و بازرگانی مبتنی بر راهبرد توسعه دریا محور، با توجه به وجود دریا و سواحل خزر و همچنین بنادر و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی مستقر در نواحی ساحلی استان؛

۲۴- توسعه و تجهیز سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شبکه ارتباطی و اطلاعاتی استان با هدف تبدیل شدن استان به کانون تجارت الکترونیکی شمال با دامنه برد ملی و فراملی؛

۲۵- جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی، شناسایی و توسعه منابع مالی جدید و تجهیز بازارهای پولی و مالی موجود؛

۲۶- توسعه فعالیت‌های بازرگانی با توجه به قرار گرفتن استان در مسیر کریدورهای بین‌المللی از طریق گسترش خدمات بازرگانی نوین، تقویت و تجهیز زیرساخت‌های بازرگانی استان با تأکید بر بهره‌برداری از پتانسیل‌های مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در راستای تقویت جایگاه و نقش استان در مبادلات خارجی؛

۲۷- توسعه امکانات و تجهیزات مخابراتی و ارتقای سطح مهارت‌های لازم برای به‌کارگیری فناوری ارتباطات و اطلاعات در توسعه استان در زمینه‌های آموزشی، بهداشتی، بازرگانی و خدماتی؛

۲۸- توسعه زیرساخت‌های لازم برای رشد فعالیت‌های دانش‌بنیان از طریق ساماندهی مجموعه‌ای از مراکز علمی، پژوهشی و فناوری در قالب کریدور علم و فناوری گیلان و پارک‌های علم و فناوری و گسترش فعالیت‌های پژوهشی در گرایش‌های اصلی توسعه استان؛

۲۹- توسعه فعالیت‌های آموزشی و تحقیقاتی مراکز آموزش عالی استان با هدف تربیت نیروی انسانی متخصص موردنیاز با عملکرد منطقه‌ای، ملی و فراملی؛

۳۰- توسعه آموزش‌های فنی و حرفه‌ای با توجه به الزامات توسعه و گرایش‌های تخصصی فعالیت‌ها در استان؛

۳۱- توسعه، تقویت و تجهیز مراکز درمانی استان با هدف عرضه خدمات درمانی تخصصی و فوق تخصصی با عملکرد منطقه‌ای، ملی و فراملی و توسعه، تقویت و تجهیز مؤسسات پژوهشی - تحقیقاتی در زمینه بیماری‌های رایج و خاص استان؛

۳۲- تعادل بخشیدن به نظام استقرار جمعیت و فعالیت در پهنه استان، تراکم‌زدایی از شهر رشت و تقویت نقش شهرهای کوچک و متوسط مستعد، برای پذیرش برخی از نقش‌های محلی و منطقه‌ای آن (سازمان برنامه‌بودجه کشور، ۱۳۹۳).



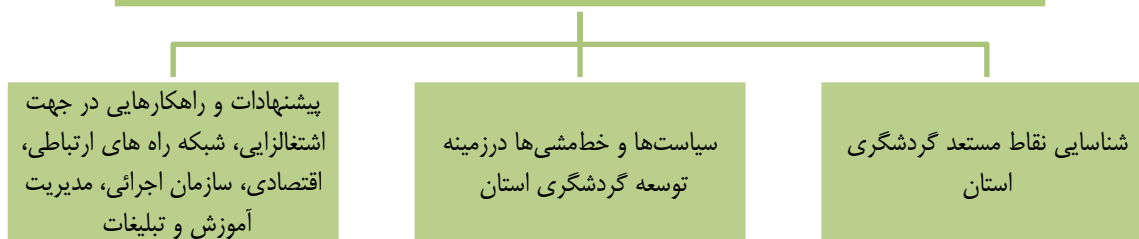
۲-۲-۳- طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان

مقدمه

طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان از اسناد سطح منطقه‌ای و موضوعی است. در شمال کشور، دست‌درازی‌های نابخردانه به منابع طبیعی و نظام اکولوژیک شمال کشور و هرج و مرج در استفاده‌های نادرست از زمین به از بین رفتن اراضی کشاورزی، باغات و جنگل منجر شد که جبران خسارات ناشی از آن ناممکن و محال به نظر می‌رسد. خوشبختانه گیلان نسبت به استان همجوار خود (مازندران)، تا به اندازه‌ای از این هجوم در امان مانده و هنوز منابع طبیعی و جاذب آن به صورت بکر پابرجاست. لذا در راستای توجه مجدد به امر گردشگری و صنعت توریسم در برنامه سوم توسعه ملی و بازگرداندن جایگاه ایران به عرصه‌های جهانی، گیلان نیز می‌تواند با بازگشت به ارزش‌های گذشته خود مجدداً در عرصه توریسم ملی، بین‌المللی و محلی نقش ویژه‌ای ایفا کند. بنابراین هدف استانداری گیلان با شناخت از وضعیت موجود و صیانت از منابع طبیعی و محیط‌زیست استان و نیز برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش گردشگری «طرح جامع توریسم گیلان» و طرح حاضر یعنی «طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان» را در دستور برنامه قرار داد.

روش و فرآیند طرح بر پایه دو محور تئوری، از طریق مطالعات طرح‌های انجام‌پذیرفته و منابع موجود و آمار و اطلاعات به‌روز بوده و هدف این طرح صرفاً شناسایی و کسب اطلاعات از نقاط مستعد گردشگری استان است.

طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان



شکل ۲۵- طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان

در شمال کشور، گیلان با توجه به مقام والای خود در عرصه گردشگری ایران به تبع وضعیت نامتعادل توریسم در کشور در زمان شکوفایی، رونق گرفت و در دوره رکود به سکون کشیده شد. در این سال‌ها منابع ارزشمند گردشگری، تأسیسات و تجهیزات موجود و مشاغل ناشی از آن رو به اضمحلال نهاده شد و رفته رفته از چرخه اقتصاد خارج گردید. دست‌یازی‌های نابخردانه به منابع طبیعی و نظام اکولوژیک شمال کشور و هرج و مرج در استفاده‌های نادرست از زمین به از بین رفتن اراضی کشاورزی، باغات و جنگل منجر شد که جبران خسارات ناشی از آن ناممکن و محال به نظر می‌رسد. خوشبختانه گیلان نسبت به استان همجوار خود (مازندران)، تا به اندازه‌ای از این هجوم در امان مانده و هنوز منابع طبیعی و جاذب آن به صورت بکر پابرجاست. لذا در راستای توجه مجدد به امر گردشگری و صنعت توریسم در برنامه سوم توسعه ملی و بازگرداندن جایگاه ایران به



عرصه‌های جهانی، گیلان نیز می‌تواند با بازگشت به ارزش‌های گذشته خود مجدداً در عرصه توریسم ملی، بین‌المللی و محلی نقش ویژه‌ای ایفا کند. بنابراین هدف استانداری گیلان با شناخت از وضعیت موجود و صیانت از منابع طبیعی و محیط‌زیست استان و نیز برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش گردشگری «طرح جامع توریسم گیلان» و طرح حاضر یعنی «طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان» را در دستور برنامه قرار داد. طرح پیش‌رو، در واقع، راهبرد مطالعات طرح اول است.

جدول ۳۶- شناسنامه بررسی طرح توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاست‌ها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
۲	شناخت شهر	پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
		کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

سند توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان
سال ۱۳۸۳
سطح منطقه‌ای



۲-۲-۳-۱- سیاست‌ها و خط‌مشی‌ها در زمینه توسعه گردشگری استان (صص ۱۲-۱۳)

- مردمی‌کردن فعالیت‌های جهانگردی در استان از طریق تقویت ارتباطات اجتماعی، فرهنگی و خدماتی میان مردم ساکن در مراکز سیاحتی با مسافران و تقویت انجمن‌های مردمی برای حفظ میراث و محیط طبیعی.
- برقراری نظام اطلاع‌رسانی کارآمد و گویا به مسافران و هدایت آن‌ها به فضاهای مطلوب و مناسب با توجه به انگیزه‌های مسافرت آن‌ها
- سازمان‌دهی طرح‌های ساحلی استان و برنامه‌ریزی برای استفاده مؤثر از نوار ساحلی و آزادسازی زمین‌های تسخیرشده
- نگاه توریستی به جاذبه‌های تاریخی با کاربری مناسب
- ایجاد قطب‌های توریستی بزرگ در استان با توجه به توانمندی‌ها و قابلیت‌های متنوع استان
- جذب گردشگر در سایر فصول با سیاست‌های خاص
- تأکید بر اجرای محورهای توریستی استان از قبیل (فومن، ماسوله، آستانه، کیشهر، حسن رود، چمخاله).
- ایجاد تأسیسات زیربنایی توسط دولت جهت جلب مشارکت بخش خصوص

۲-۲-۳-۲- پیشنهادات و راهکارهایی به منظور تحقق هدف اشتغال‌زایی (صص ۱۳-۱۵)

۲-۲-۳-۱- کوتاه‌مدت

- احداث تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی با حجم سرمایه‌گذاری محدود در مناطق و نواحی پرجاذبه و برخوردار از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های گردشگری با هدف ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و با اولویت اشتغال‌زایی فارغ‌التحصیلان بومی بیکار که این امر نه تنها باعث مهارت افراد بومی می‌گردد بلکه منجر به تقویت و رشد اقتصادی خانواده‌ها و ساکنین محلی خواهد شد.
- اجرای طرح افزایش سقف پرداخت وام تعمیرات و تجهیزات به کلیه تأسیسات فعال گردشگری موجود استان گیلان در ازای ایجاد یک فرصت شغلی
- به‌کارگیری ابزارهای تبلیغاتی انتشاراتی نظیر بروشور، نقشه سیاحتی، کارت پستال و... باهدف افزایش میزان جذب گردشگران داخلی و خارجی
- ایجاد و راه‌اندازی دفاتر اطلاعات و راهنمای گردشگری در ۱۶ شهرستان استان گیلان با اشتغال حداقل پنج نفر نیروی متخصص از فارغ‌التحصیلان بومی جویای کار برای هر دفتر به‌منظور ارائه خدمات گردشگری نظیر توزیع بروشور و نقشه سیاحتی، رزرواسیون هتل، راهنمایی و معرفی جاذبه‌های گردشگری حوزه شهرستان مربوطه و غیره.



- برگزاری جشنواره‌های محلی و استانی به‌خصوص در زمان برداشت چای، برنج، مرکبات، زیتون و برپائی جشنواره غذاهای محلی گیلان جهت ایجاد فرصت‌های شغلی فصلی.

۲-۲-۳-۲-۲-۲-۲-۲ بلندمدت

- توسعه، تعریض و تجهیز محورهای گردشگری منتهی به استان گیلان مانند رشت به قزوین، مازندران و اردبیل با نصب علائم راهنمایی استاندارد بین‌المللی سازمان جهانی جهانگردی WTO.
- توسعه و تجهیز فرودگاه به اصطلاح بین‌المللی رشت با پیشرفته‌ترین دستگاه‌های ناوبری هوایی با هدف افزایش تعداد پروازهای داخلی و خارجی به‌ویژه از کشورهای بازار توریست گیلان نظیر کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس شامل امارات متحده عربی.
- ایجاد دهکده‌های توریستی و مجتمع‌های سیاحتی و تفریحی با حجم سرمایه‌گذاری سنگین با ظرفیت توریست‌پذیری روزانه حداقل ۵۰۰ نفر با هدف ایجاد اشتغال پایدار حداقل ۱۰۰ نفر در مناطق مستعد ساحلی و نواحی مناسب جنگلی و بیلاقات دلفریب استان گیلان.
- ایجاد خدمات آب، برق، تلفن، درمانگاه، سرویس‌های بهداشتی و تعمیرگاه‌های اتومبیل در جاده‌های مناطق کوهستانی و بیلاقی استان که از جاذبه‌های گردشگری برخوردار هستند.
- تهیه و اجرای طرح تقویت و حمایت از صنایع‌دستی در روستاهایی که قابلیت و توان جذب گردشگران داخلی و خارجی را دارند با هدف ایجاد اشتغال روستایی به‌منظور جلوگیری از مهاجرت روستائیان و افزایش درآمد اقتصادی ساکنین روستاهای استان.

۲-۲-۳-۳-۲-۲-۳-۲-۲-۲-۲ پیشنهاد توسعه و تجهیز زیرساخت‌ها (شبکه راه‌های ارتباطی) (صص ۱۶-۱۷)

۲-۲-۳-۳-۲-۲-۱-۳-۲-۲-۲ در زمینه راه‌های برون منطقه‌ای

- تسریع در تبدیل جاده موجود رشت به تهران به‌صورت آزادراه
- تکمیل و تخصیص اعتبارات لازم در اجرای پروژه آزادراه جدید رشت به تهران
- احیا جاده لوشان به شرق گیلان
- تبدیل جاده رشت به آستارا و اردبیل به آزادراه
- تکمیل راه ترانزیت سراوان - شفت به سمت پونل
- تکمیل راه سنتو (پونل به زندانه و میانه)
- ایجاد راه توریستی رحیم‌آباد به اشکورات و به قزوین
- تعریض و ایجاد پارکینگ در جوار راه کناره (رشت به رامسر)

۲-۲-۳-۲- در زمینه توسعه راه‌های داخلی گیلان

- در برنامه چهارم توسعه گیلان، توسعه راه‌های داخلی استان با اولویت مناطق و جاده‌های جهانگردی تعریف شود.
- تعریض جاده ماسوله و ایجاد پارکینگ مناسب در محلی خارج از ماسوله و به‌وجودآوردن امکان ارتباط و حمل‌ونقل بین پارکینگ و ماسوله توسط سرویس‌های همگانی یا کالسکه‌های اسبی
- ایجاد راه‌های ارتباطی به مناطق کوهستانی و بیابانی
- تنظیم و اتصال راه‌های کوهستانی به یکدیگر به‌عنوان محورهای گردشگری
- ایجاد راه‌های جدید ساحلی با هدف محوریت گردشگری
- ایجاد امکانات رفاهی بین‌جاده‌ای برای تأمین نیازها

۲-۲-۳-۴- تعیین ظرفیت‌پذیری تفرجگاه‌ها (صص ۲۶-۲۸)

هر تفرجگاه تا حد معینی ظرفیت مطلوبی دارد، ولی مرز این حد مطلوب ثابت و مشخص نیست و تابع عملکرد متغیرهای بسیار پیچیده است. به همین جهت، برای استفاده معادل و بهینه از منابع محیطی و توزیع عملکردهای متنوع تفرجی، لازم است که توان‌های تفرجی منابع مختلف، مورد شناسایی قرار گرفته، سپس بر اساس نوع و مقیاس فعالیت و عملکرد هر کدام از آن‌ها، برنامه‌ریزی، ظرفیت‌پذیری و طرح ساختاری انجام پذیرد. در زیر فهرست خلاصه‌ای از انواع تدابیر مربوط به حفظ ظرفیت و بهره‌برداری مطلوب از گردشگاه‌ها ارائه شده است.

- ایجاد مناطق حفاظت‌شده
- توسعه گردشگاه‌های انسان‌ساخت
- سهمیه‌بندی میزان استفاده
- ایجاد محدودیت در نحوه دسترسی
- حذف دسترسی سواره
- محدود کردن زمان استفاده
- وضع قوانین و جریمه‌ها
- افزایش مبلغ ورودی‌ها
- توسعه سازمان نظارت و حفاظت
- توسعه و تجهیز همزمان گردشگاه‌های مختلف
- توسعه و ترویج فرهنگ تفرج

۲-۳-۲-۵- پیشنهادات اقتصادی (صص ۲۹-۳۵)

۲-۳-۲-۱-۵- روش‌های تأمین هزینه‌های مالی پروژه‌ها

گیلان در برنامه سوم توسعه به‌عنوان قطب گردشگری کشور مطرح گردید و سهم آن از اعتبارات فصل جهانگردی و میراث‌فرهنگی در سال ۸۲ به ۲۰۰۰ میلیون ریال رسید. شهرداری‌های استان نیز با اجرای برخی از طرح‌های گردشگری در حوزه مسئولیت خود علاوه بر حدود اعتبارات دریافتی، از منابع داخلی هزینه نموده و مشارکت قابل‌توجهی داشتند. تسهیلات تکلیفی بانک‌ها نیز سهم قابل‌توجهی بود. اما با این‌همه به نظر می‌رسد که بودجه‌های اختصاص داده‌شده چندان تکافوی اجرای پروژه‌های کلان گردشگری را نداشته و بعضاً سبب کندی و حرکت بطئی پروژه‌ها شده است. طی این مدت سهم مشارکت عمومی و بخش خصوصی کم‌رنگ و غیر قابل‌توجه بود. بر همین اساس بنابر نگرش مجدد به تأمین سرمایه و نحوه جلب مشارکت عمومی و برای رسیدن به مقصود، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- اعتبارات خاص دولتی برای بهسازی و انجام پروژه‌های نیمه‌تمام افزایش یابد.
- با اولویت‌بندی نقاط مستعد تعیین‌شده، بودجه‌های اجرایی (زیرساخت‌ها) هرکدام تدوین و در سرفصل اعتبارات دوره چهارم توسعه قرار گیرد.
- ترغیب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی
- استفاده از سرمایه‌های خارجی
- مشارکت سیستم بانکی با ارائه تسهیلات تکلیفی

۲-۳-۲-۵-۲- آموزش نیروی انسانی شاغل در بخش گردشگری

- آموزش شاغلین فعال در بخش خدمات رستوران و هتلداری
- آموزش راهنمایان تور به‌ویژه تورگردانان محلی
- الزام به‌کارگیری نیروهای آموزش‌دیده در واحدهای اقامتی و پذیرایی
- آموزش‌های عمومی از طریق دفترچه‌های راهنما

۲-۳-۲-۶- پیشنهادات مربوط به سازمان اجرائی، مدیریت آموزش و تبلیغات (صص ۳۶-۴۶)

۲-۳-۲-۶-۱- مدیریت بخش جنگل و منابع

• مدیریت کنترل خطرات و سوانح

- شناخت مناطق لرزه‌خیز و جلوگیری از ایجاد پارک‌ها و مستعدتات تفرجی در جوار گسل‌ها
- ایجاد گارد امنیتی و نیروهای امدادسانی در نقاط تفریحی زیر نظر مدیریت پارک‌ها و تفرجگاه‌ها
- نصب تابلوهای هدایت‌کننده و آموزشی در سطوح مختلف و در نقاط حادثه‌خیز
- شناسایی حیوانات وحشی و نحوه برخورد با آن‌ها بدون این‌که به وجود آن‌ها آسیبی وارد آید.

• **مدیریت پوشش گیاهی**

- بازسازی جنگل‌های مخروبه در طول برنامه، با کاشت گونه‌های گیاهی مناسب
- شناسایی گونه‌های مناسب با فصول مختلف و کاشت آن در جوار راه‌های ارتباطی و مکان‌های استقرار خدمات
- هویت‌بخشی به گرہ‌های اتصالی معابر از طریق ایجاد جزیره‌های گیاهی مناسب
- کنترل و جلوگیری از آتش‌سوزی‌های احتمالی و راه‌های مقابله با بروز آن
- جلوگیری از قطع درختان یا به عبارتی هرگونه عملیاتی برای حذف پوشش گیاهی منوط به صدور مجوز از مدیریت بخش پوشش گیاهی خواهد بود.
- ارائه برنامه‌های آموزشی در قالب تابلوهای راهنما و آموزشی برای بازدیدکنندگان جهت حفظ پوشش گیاهی
- کمک و راه‌اندازی موزه حیات وحش و پوشش گیاهی
- تأسیس واحدهای پرورش گل و تکثیر آن که می‌تواند تأثیرگذار بر اقتصاد پارک باشد.
- نظارت بر احداث هرگونه تأسیسات و خدمات در سطح پارک‌ها با مدنظر قرار دادن حفظ پوشش گیاهی
- فراهم کردن مقدمات و زمینه‌های لازم جهت خدمات گیاه‌پزشکی برای حفظ پوشش گیاهی و جلوگیری از آفات گیاهی
- تهیه و برنامه‌ریزی جهت تأمین هیزم و ذغال برای مسافران جهت پخت‌وپز و سایر نیازهای مسافران

• **مدیریت اکوسیستم**

- مسئول مدیریت اکوسیستم ضروری است که فوق‌دیپلم یا لیسانس محیط‌زیست را دارا باشد.
- نظارت بر ساخت‌وساز در جوار عناصر طبیعی درون پارک‌ها از وظایف این مدیریت به شمار می‌رود.
- حفظ گونه‌های جانوری و هماهنگی در احداث باغ وحش و موزه حیات وحش
- ساماندهی حریم رودخانه‌ها و آماده‌سازی جوانب آن جهت بهره‌برداری تفریحی
- در فصول مناسب، رها کردن بچه ماهی در رودخانه‌ها در حیطه وظایف مدیریت اکوسیستم است.
- نظارت و کنترل بر صید ماهی و نوع صید
- هماهنگی کامل با مدیریت پوشش گیاهی در جهت حفظ گونه‌های گیاهی آسیب‌پذیر
- هماهنگی و نظارت در ساماندهی اطراف عناصر طبیعی همچون تالاب‌ها، رودخانه‌ها و آبشارها

• **مدیریت نمای زمین**

- شناسایی چشم‌اندازهای طبیعی پارک‌ها و علامت‌گذاری آن‌ها با توجه به آنچه در نقشه‌ها مشخص شده است.



- کلیه عملیات و برنامه‌های پیرامون چشم‌اندازها و نقاط جاذب از نظر ارتفاعی و... به عهده مدیریت نمای زمین خواهد بود.
- ایجاد مبلمان طبیعی در سطوح مختلف پارک‌های جنگلی و سایر تفرجگاه‌ها
- نامسازی مسیرهای سواره و پیاده و نقاط استقرار خدمات با مصالح طبیعی (سنگ و...)
- نظارت بر ساخت‌وساز راه‌های درون پارک‌های جنگلی و سایر گردشگاه‌ها

۲-۲-۳-۶-۲- مدیریت بازدیدکنندگان

• برنامه بهداشت و امنیت

- جمع‌آوری و دفع زباله‌های تفرجگاه‌ها به وسیله نصب سطل‌های زباله در سرتاسر محوطه تفرجگاهی و فراهم کردن وسیله نقلیه برای حمل آن به مکان مناسب
- تأمین آب آشامیدنی و نصب شیرهای آب برداشت عمومی
- جلوگیری از آلوده کردن محیط به وسیله وسایل نقلیه و احیاناً ریختن روغن و سایر استفاده‌های غیرمجاز
- تأسیس حمام در جوار محل‌های کمپینگ و اردو
- معرفی گونه‌های احیاناً مضر برای بازدیدکنندگان
- جلوگیری از آلودگی رودخانه‌ها و سایر منابع آبی
- کنترل تفرجگاه‌ها جهت جلوگیری از آتش‌سوزی که این امر نیازمند به ساخت محل‌های مشخص شده طبخ غذا برای مسافران از مصالح بتونی است.

• برنامه اطلاعات و آموزش

- استفاده آموزشی از پارک‌های جنگلی و تفرجگاه‌های طبیعی جهت انجام تحقیقات علمی با هماهنگی مدیریت پارک و واحدهای زیست‌محیطی در زمینه‌های مختلف مجاز است.
- کلیه نتایج تحقیقات الزاماً باید یک نسخه در اختیار مدیریت پارک برای حفظ و نگهداری در کتابخانه پارک قرارگیرد.
- برنامه‌هایی چون برپایی اردو توسط آموزش و پرورش، دانشگاه‌ها و سایر مؤسسات در پارک‌ها با کسب مجوز قبلی از مدیریت مجاز است.
- در زمان عملیات آموزشی، مسئولین آموزشی الزاماً باید تعداد افراد گروه خود را تا حدی که به محوطه آسیب نرساند محدود نمایند.
- موزه طبیعی از حیات وحش و گونه‌های گیاهی در مناطق پارک‌های جنگلی و تفرجگاهی برای تحقیق و پژوهش ایجاد گردد.
- نمایش فیلم و اسلاید
- نصب تابلوهای تفسیری که اهداف تفرجگاه را نشان دهد، در دروازه‌های ورودی و گرہ‌ها



- چاپ و توزیع نشریه‌های چاپ‌شده رنگی که منابع تفرجگاه و اهداف آن را با عکس و نقشه نشان دهد.
- چاپ بروشورهای نشان‌دهنده زون‌های مختلف تفرجگاه، جاده‌ها، پیاده‌روها، مسیرهای دوچرخه، انواع ورزش‌های گسترده و تسهیلات توریستی
- برنامه تحقیقاتی در زمینه تفرج متمرکز - تسهیلات توریستی، رفتارهای اجتماعی و تقاضا برای تفرج زیر نظر مدیریت تفرجگاه انجام گیرد.
- تهیه برنامه‌های تجدیدنظر
- بررسی نیازهای مردم (بازدیدکنندگان)
- تدوین برنامه‌های بازدید در طول هفته، ماه و سال
- اطلاع‌رسانی به مسافران در کلیه جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، محیطی و آگاهی از مناطق پیرامونی
- تحقیق و بررسی در زمینه گسترش آتی تفرجگاه

۲-۲-۳-۶-۳- مدیریت خدمات

- ایجاد دبیرخانه اصلی کارگروه گردشگری و استفاده تخصص‌ها و کارشناسان سایر سازمان‌های ذی‌ربط در بررسی طرح‌های رسیده و ارائه آن به شورای اصلی برای تصویب
- ایجاد هماهنگی بین سازمان‌های مختلف
- معرفی مراکز گردشگری و تفرجگاه‌ها به کلیه کسانی که به‌عنوان ایرانگرد و جهانگرد وارد استان می‌شوند.
- چاپ و توزیع بروشورهای نقاط گردشگری استان به مسافران
- شناسایی گروه‌ها و سازمان‌هایی که امکان دارد در زمینه احداث و گسترش و توسعه گردشگاه‌ها همکاری نمایند.
- معرفی نقاط گردشگری و توریستی به سایر سازمان‌های ایرانگردی و جهانگردی در سایر استان‌ها
- همکاری در زمینه ایجاد هتل‌ها و مهمانسراها و سایر واحدهای ایرانگردی و جهانگردی
- تسهیل در ارائه مجوزهای لازم برای ایجاد مراکز تفرجگاهی و یا احداث اماکن اقامتی از سوی سرمایه‌گذاران خصوصی
- برپایی نمایشگاه‌ها و جشنواره‌های محلی و سنتی
- شرکت در نمایشگاه‌ها و جشنواره‌های برون‌استانی برای معرفی جاذبه‌های گردشگری استان



۲-۳-۷- جمع‌بندی سند توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان

از سیاست‌های عنوان شده در طرح می‌توان به مواردی چون مردمی‌کردن فعالیت‌های جهانگردی در استان از طریق تقویت ارتباطات اجتماعی، فرهنگی و خدماتی میان مردم ساکن در مراکز سیاحتی با مسافران و تقویت انجمن‌های مردمی برای حفظ میراث و محیط طبیعی، برقراری نظام اطلاع‌رسانی کارآمد و گویا به مسافران و هدایت آن‌ها به فضاهای مطلوب و مناسب با توجه به انگیزه‌های مسافرت آن‌ها، جذب گردشگر در سایر فصول با سیاست‌های خاص و نگاه توریستی به جاذبه‌های تاریخی با کاربری مناسب اشاره کرد که در خصوص شهر رشت نیز می‌توان به آن‌ها توجه کرد.

توسعه، تعریض و تجهیز محورهای گردشگری منتهی به استان گیلان مانند رشت با نصب علائم راهنمایی استاندارد بین‌المللی سازمان جهانی جهانگردی WTO و تهیه و اجرای طرح تقویت و حمایت از صنایع‌دستی در روستاهایی که قابلیت و توان جذب گردشگران داخلی و خارجی را دارند با هدف ایجاد اشتغال روستایی به‌منظور جلوگیری از مهاجرت روستائیان و افزایش درآمد اقتصادی ساکنین روستاهای استان دو نمونه از پیشنهادات طرح بوده که در خصوص شهر رشت عنوان شده‌اند.

در زمینه شبکه راه‌های ارتباطی، تسریع در تبدیل جاده موجود رشت به تهران به‌صورت آزادراه، تکمیل و تخصیص اعتبارات لازم در اجرای پروژه آزادراه جدید رشت به تهران و تعریض و ایجاد پارکینگ در جوار راه کناره (رشت به رامسر) از پیشنهادات عنوان شده است.

همچنین جایگاه شهر رشت در این طرح با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های گردشگری موجود در آن حائز اهمیت است. و از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به دهکده‌های توریستی، فارغ‌التحصیلان بومی، جشنواره‌های محلی، نظام اطلاع‌رسانی و فرودگاه بین‌المللی رشت اشاره کرد.

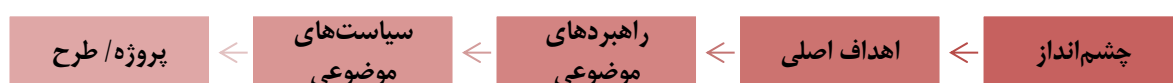


شکل ۲۶- جمع‌بندی سند توسعه، مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان

۲-۲-۴- بررسی طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان

مقدمه

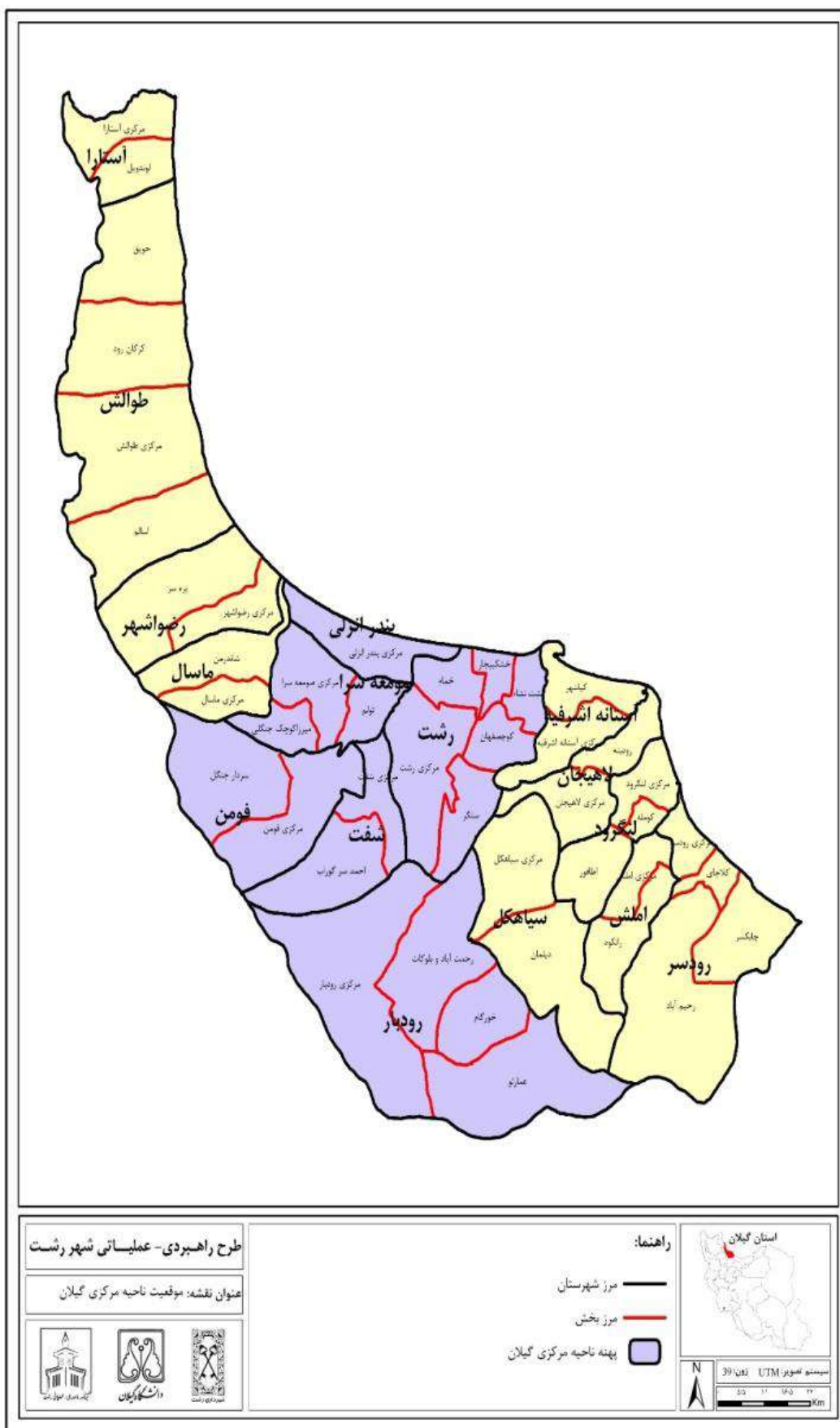
هدف از بررسی سند حاضر شناخت راهبردهای کلیدی در جهت بهبود مشکلات شهر رشت به عنوان مرکز استان و هم‌راستا شدن اهداف طرح راهبردی رشت با کلیه طرح‌های سطوح منطقه‌ای است. در این راه لازم است با بررسی شرایط ناحیه و کلیه پتانسیل‌های موجود آن و نیز در نظر گرفتن کلیه محدودیت‌های اساسی پیش‌روی توسعه، سلسله‌ای از انگاره‌ها و ایده‌ها در قالب فرآیند زیر ارائه شود تا ضمن پرداختن به کلیه جوانب موجود در ناحیه در حوزه‌های کشاورزی، کالبدی، گردشگری، توسعه مناطق صنعتی، زیرساخت‌ها، شبکه‌های ارتباطی و نظام توزیع سکونتگاه‌های روستایی و شهری چارچوب مورد نظر برای توسعه فراهم آید.



شکل ۲۷- فرآیند بررسی سند جامع ناحیه مرکزی گیلان

جدول ۳۷- شناسنامه بررسی طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان

چک‌لیست	توضیحات	موضوع فرعی	موضوع اصلی	ردیف	منطقه ای سال ۱۳۸۷	سند فرادست طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان
✓	کلان و خرد	اهداف	بررسی چشم‌انداز	۱		
✓		راهبردها				
✓	بخش مدیریت شهری	سیاست‌ها				
✓	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	برنامه‌ها				
✓	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	پروژه‌ها				
	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	کمیودها	شناخت شهر	۲		
	بخصوص نظرات مردمی	دارایی‌ها				
	بخصوص نظرات مردمی	تهدیدها				
	بخصوص نظرات مردمی	فرصت‌ها				
	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	نقش شهر در اسناد	جایگاه رشت در اسناد	۳		
	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	الگوهای پیشنهادی توسعه				
		سناریوهای احتمالی				
	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	پیش‌بینی آینده				
	انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد				نکات دریافتی کارشناسان	۴



نقشه ۶- موقعیت ناحیه مرکزی گیلان



ناحیه مرکزی گیلان شامل شهرستان‌های رشت، بندرانزلی، صومعه سرا، فومن، شفت و رودبار است که در سطح منطقه‌ای سعی بر ارائه راهبردها و سیاست‌های متناسب در جهت بهینه‌سازی استقرار فعالیت‌ها و ترسیم نظام سکونتگاهی متناسب با آن تا افق طرح را دارد:

۲-۴-۲-۱- چشم‌انداز ناحیه مرکزی گیلان تا افق سال ۱۴۰۵

از جمع‌بندی کلیه پتانسیل‌ها و نقاط قوت و ضعف ناحیه مرکزی گیلان و با استناد به نظریه‌های توسعه منطقه‌ای چشم‌انداز زیر را می‌توان تا افق سال ۱۴۰۵ برای ناحیه مرکزی گیلان تدوین نمود (طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان، ۱۳۸۷: ۱):

«تبدیل ناحیه مرکزی گیلان به یکی از کانون‌های اصلی تمرکز جمعیت و فعالیت در منطقه شمالی کشور در زمینه کشاورزی و توریسم و صنایع مرتبط با آن ضمن حفاظت از منابع و عرصه‌های حیاتی ناحیه با به‌کارگیری و فعال‌سازی پتانسیل‌های کالبدی و محیطی آن و کاستن از خطرات و تهدیدات موجود تا افق سال ۱۴۰۵»

۲-۴-۲-۲- اهداف اصلی توسعه ناحیه

متناسب با چشم‌انداز فوق‌میتوان اهداف اصلی Main Goals توسعه ناحیه را بیان نمود این اهداف در ۷ محور زیر ارائه شده‌اند (طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان، ۱۳۸۷: ۲):

۱. پاسخگویی به نیازهای سکونت و استقرار خدمات و صنعت در ناحیه با توجه به تحولات اقتصادی در سطح ناحیه، منطقه و کشور
۲. ساماندهی استقرار فعالیت‌ها در سطح ناحیه با توجه به ویژگی‌های خاص زیست محیطی در گیلان بویژه ناحیه مرکزی آن
۳. حفاظت از منابع و عرصه‌های ارزشمند ناحیه بویژه در زمینه‌های زیست محیطی طبیعی و تاریخی - فرهنگی
۴. توسعه فعالیت‌های گردشگری در سطح ناحیه با توجه به فرصت‌های ویژه ناحیه در زمینه‌های زیست محیطی، طبیعی و تاریخی فرهنگی
۵. ساماندهی فعالیت‌های کشاورزی در سطح ناحیه با استفاده از ظرفیت‌های این بخش
۶. بهبود ارتباطات ناحیه با نواحی پیرامونی و سایر مناطق کشور
۷. توسعه اقتصادی ناحیه با استفاده از فرصت‌های طبیعی و انسان ساخت موجود در آن

۲-۴-۲-۳- راهبردها، سیاست و برنامه‌های طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان

راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان به تفکیک حوزه‌ها توسعه صنعتی، توسعه گردشگری، مدیریت بحران، توسعه شبکه ارتباطی و زیرساخت، نظام استقرار سکونتگاه‌های ناحیه، نظام توزیع خدمات و نظام مدیریت به شرح جدولی که در ادامه آمده است، عبارتند از:

جدول ۳۸- راهبرد، سیاست و برنامه (طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان، ۱۳۸۷: ۶).

حوزه	راهبرد (Strategies)	سیاست (Policy)	اقدام/پروژه (Project)
توسعه صنعتی	توسعه صنعت در ناحیه با توجه به ویژگی های خاص زیست محیطی آن و لزوم حفظ آن	لزوم رعایت استاندارد های زیست محیطی توسط صنایع مستقر شونده در شهرک صنعتی	احداث تصفیه خانه و شبکه مدرن جمع آوری در شهرک صنعتی رشت
توسعه گردشگری	توسعه گردشگری از طریق جذب گردشگر بین المللی بویژه از کشورهای همسایه شمالی	ارتقا استاندارد های خدمات گردشگری در سطح بین المللی	توسعه فرودگاه بین المللی رشت
مدیریت بحران	برآورد و بررسی مستمر شاخص ای مهم و اساسی در تخمین میزان تهدیدات ناحیه	لزوم توجه و بررسی شاخص های آلودگی هوا و منابع آب های سطحی و زیر زمینی	اتصال خط راه آهن سراسری آستارا به جمهوری آذربایجان و اتصال خط فوق به رشت و بندر انزلی
توسعه شبکه ارتباطی و زیرساخت	توسعه گردشگری از طریق توسعه خدمات رفاهی و اقدامات مدیریتی متناسب	توسعه گردشگری در داخل شهر ها توسط شهرداری	ساماندهی رودخانه های داخل شهر و آزادسازی و بهسازی حاشیه رودخانه
توسعه شبکه ارتباطی و زیرساخت	تاکید بر استقرار زیرساخت های اساسی و مهم مطابق نیازهای توسعه ای ناحیه	توسعه و احداث شبکه های جمع آوری و دفع فاضلاب	طراحی شبکه های جمع آوری فاضلاب در شهرهای ناحیه
نظام استقرار سکونتگاه های ناحیه	شکل دهی به سازمان فضایی آینده ناحیه با تأکید بر شبکه شهری آینده ناحیه و ساختار آن	ایجاد و تعریف مجموعه های شهری در ناحیه	طرح مجموعه شهری رشت
نظام توزیع خدمات	کنترل نظام استقرار جمعیت و فعالیت در سطح ناحیه	جلوگیری از اسکان غیررسمی در ناحیه	ساماندهی حاشیه شهرها و اجرای کمربند سبز زراعی جهت جلوگیری از پدیده حاشیه نشینی
نظام توزیع خدمات	تأمین زمین مورد نیاز اسکان جمعیت از طریق افزایش تراکم و زمینه های دولتی داخل شهرها	استقرار خدمات برتر در زمینه های آموزشی، درمانی، ورزشی، بازرگانی و ... به ترتیب شهرهای بزرگ، کوچک و میانی بر مبنای طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال کشور	احداث استادیوم بزرگ ورزشی در رشت و انزلی
نظام مدیریت سکونتگاه های شهری و روستایی ناحیه	تقویت شهرداری ها و دهیارها به عنوان نهادهای اصلی مدیریت در شهرداری ها سکونتگاه های شهری و روستایی ناحیه	یافتن منابع مالی جدید برای شهرداری ها و دهیاری ها	مطالعه تعیین منابع مالی جدید برای شهرداری های شهرهای ناحیه

۲-۲-۴- جمع بندی طرح جامع ناحیه مرکزی استان گیلان

با توجه به نکات مطرح شده در طرح جامع ناحیه مرکزی گیلان هدف این طرح بهبود ساختار مدیریتی شهرها، حفاظت از منابع و عرصه های ارزشمند ناحیه در زمینه های زیست محیطی طبیعی و تاریخی- فرهنگی، توسعه گردشگری، ساماندهی نظام سکونتگاهی و توسعه فعالیت های صنعتی بوده است. شهر رشت به عنوان مرکز استان گیلان جایگاه قابل توجهی در این طرح دارد. حفظ اراضی کشاورزی حاشیه شهر و جلوگیری از پراکنده رویی و حاشیه نشینی، ساماندهی شهرک صنعتی رشت، توسعه شبکه ارتباطی زمینی (خط راه آهن رشت-آستارا)، تأکید بر ساماندهی دو رودخانه اصلی شهر و منبع اصلی آلودگی حوضه آبخیز استان گیلان و همچنین احداث تصفیه خانه در شهر رشت به عنوان مهم ترین ماموریت های این طرح در نظر گرفته شده است. لذا



نظر به وجود مشکلات عدیده در بخش‌های مختلف شهر رشت، توجه به رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود به عنوان دو پتانسیل طبیعی با ارزش و پاکسازی این دو رودخانه با تغییر سیستم فاضلاب رشت و همچنین ساماندهی حاشیه شهرها و جلوگیری از پدیده حاشیه‌نشینی به عنوان دو مأموریت مهم، از اهمیت ویژه‌ای در دستیابی به اهداف طرح راهبردی رشت برخوردار است:



شکل ۲۸- جمع بندی طرح جامع ناحیه مرکزی استان گیلان

کادرنوشت ۴- طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای

این طرح در اجرای وظایف محول شده در قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳- و تصویب‌نامه شماره ۷۰۹۷۱/ت/۴۰۷ ه مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۵ هیئت‌وزیران، به‌منظور تدوین سیاست‌ها و ارائه راهبردها در زمینه هدایت و کنترل توسعه و استقرار مطلوب مراکز فعالیت، مناطق حفاظتی و همچنین توزیع متناسب خدمات برای ساکنان شهرها و روستاها در یک یا چند شهرستان که از نظر ویژگی‌های طبیعی و جغرافیایی همگن بوده و از نظر اقتصادی، اجتماعی و کالبدی دارای ارتباطات فعال متقابل باشند تهیه می‌شود.

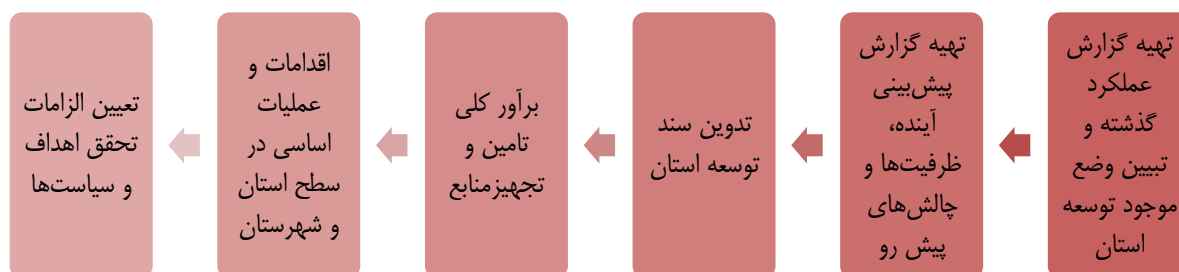
۲-۲-۵- سند توسعه استان گیلان (۱۳۸۶)

مقدمه

برنامه‌های توسعه علاوه بر ابعاد ملی، بخشی و فرابخشی دارای بعد استانی نیز است زیرا توجه به رویکرد آمایشی برنامه و این که تعادل و توازن منطقه‌ای از جمله محورهای و مضامین مورد توجه در برنامه، واجد اهمیت است. در هر استان ذیل سیاست‌های کلان برنامه و اسناد بالادست، تهیه و تدوین برنامه در دو سطح در دستور کار خواهد بود:

- سند توسعه استان
- برنامه عملیاتی استان

سند توسعه استان که ماهیتی راهبردی دارد در جریان تدوین لایحه برنامه، به طریقی که ذکر می‌گردد تهیه می‌شود و برنامه عملیاتی استان در ادامه و استمرار برنامه راهبردی تنظیم و پس از ابلاغ قانون برنامه و برنامه‌های عملیاتی بخش‌ها تدوین نهایی می‌گردد. لازم به ذکر است در این بررسی توجه به الزامات قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران از یک سو و مشارکت آحاد جامعه به‌ویژه تشکل‌های مردمی و تخصصی و به‌کارگیری و استفاده مناسب از ظرفیت نظام شورایی مورد تأکید است. مراحل تهیه این سند به شرح زیر است:



شکل ۲۹- فرایند تهیه سند توسعه استان

جدول ۳۹- شناسنامه بررسی سند توسعه استان گیلان (۱۳۸۶)

چک لیست	توضیحات	موضوع فرعی	موضوع اصلی	ردیف	منطقه‌ای	سال ۱۳۸۶	سند توسعه استان گیلان
✓	بلندمدت	اهداف	بررسی چشم‌انداز	۱			
✓	بلندمدت	راهبردها					
✓	اجرایی	سیاست‌ها					
✓	اقدامات اولویت‌دار	برنامه‌ها پروژه‌ها					
✓	مسائل اساسی استان	کمبودها	شناخت شهر	۲			
✓	توانمندی‌های بالقوه استان	دارایی‌ها					
		تهدیدها فرصت‌ها					
	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	نقش شهر در اسناد	جایگاه رشت در اسناد	۳			
	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	الگوهای پیشنهادی توسعه					
		سناریوهای احتمالی					
	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	پیش‌بینی آینده					
	انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد		نکات دریافتی کارشناسان	۴			

۲-۵-۱- توانمندی‌های بالقوه استان در سند توسعه استان گیلان

در سند توسعه استان به توانمندی‌های بالقوه مختلفی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، منابع محیطی و کالبدی اشاره شده است که در زیر به قسمتی از آن‌ها اشاره می‌شود:

- موقعیت ممتاز طبیعی و قابلیت‌های زیست‌محیطی، اقلیم مناسب و برخورداری از بالاترین میزان بارندگی سالانه در کشور، مجاورت با دریای خزر، وجود تالاب‌های متعدد و دیگر اکوسیستم‌های باارزش؛
- بالا بودن سطح سواد، آگاهی و فرهنگ عمومی، مشارکت اجتماعی و فرهنگی زنان و وجود نیروی انسانی تحصیل‌کرده؛
- قابلیت توسعه کشاورزی و دامپروری در تولید محصولاتی چون برنج، چای، زیتون، بادام‌زمینی، توتون، مرکبات، کشت گلخانه‌ای، گردو و فندق، گیاهان دارویی، تزئینی و علوفه‌ای، ابریشم، خاویار، محصولات شیلاتی و آبی‌پروری، عسل، انواع محصولات دام و طیور و تولید چوب؛



- قرار گرفتن در مسیر فراقاره‌ای کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل آزاد، توان ارائه و ارتقاء خدمات پیشرفته بندری، گمرکی و حمل‌ونقل شامل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی و وجود تنها منطقه آزاد تجاری - صنعتی شمال کشور (بندر انزلی)، بازارچه مرزی و منطقه ویژه اقتصادی در آستارا؛
- وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی، تاریخی، زیارتی و فرهنگی از جمله سواحل دریای خزر، تالاب‌های انزلی، استیل آستارا، کیا کلایه لنگرود، امیر کلایه لاهیجان، بوجاق آستانه اشرفیه، نواحی جنگلی کوهستانی و کوهپایه‌ای، آبشارها، بیابان‌های استان، پارک‌های جنگلی، شهرک ماسوله، قلعه رودخان، آق اولر، بقاع متبرکه نظیر مرقد سید جلال‌الدین اشرف، صنایع دستی متنوع و بازارهای محلی و امکان گسترش صنایع متناسب با قابلیت‌های استان؛
- برخورداری از مؤسسات و مراکز آموزش عالی، پژوهشی و مهارت‌های فنی و حرفه‌ای و امکان توسعه آن با توجه به استعدادهای منطقه‌ای و تقاضاهای تعریف‌شده در گستره ملی و فراملی در زمینه سلامت، تجارت، بازرگانی، آبریزان، توریسم و علوم دریایی؛
- بسترهای مناسب جهت توسعه ورزش‌های گروهی و انفرادی و همچنین برخورداری از روحیه قهرمان‌پروری؛
- وجود سابقه طولانی از مشارکت افراد خیر در زمینه کمک‌رسانی به فقرا، آسیب دیدگان اجتماعی و احداث مراکز آموزشی؛
- عمده‌ترین تنگناها و محدودیت‌های توسعه استان گیلان در سند توسعه؛
- تراکم بالای جمعیت، نرخ بالای بیکاری، محدودیت اراضی، فرسایش شدید منابع خاک، سیل و رانش زمین، تخریب منابع آب به‌خصوص تخریب سفره‌های آب زیرزمینی، فرسودگی بافت‌های قدیمی، کیفیت نامناسب شبکه‌های زیربنایی موجود و گسترش سکونتگاه‌های غیراستاندارد در شهرهای مهم استان؛
- ضعف شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و تأسیسات شبکه‌های مخابراتی نوین متناسب با نیازهای توسعه استان؛
- گستردگی خطی مناطق جلگه‌ای، تمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و خدمات برتر اجتماعی فنی و مهندسی در شهر رشت، نابرابری شدید فضایی در نظام شهری و خدماتی استان؛
- بالا بودن سرعت فرسودگی و طولانی بودن دوره ساخت تسهیلات و امکانات زیربنایی با توجه به اقلیم مرطوب و بارندگی‌های فراوان؛
- حجم بالا و پراکندگی بافت روستایی و عدم تمرکز واحدهای مسکونی که منجر به افزایش هزینه احداث شبکه‌های خدمات‌رسانی در استان می‌گردد؛
- شکنندگی محیط‌زیست به لحاظ محدودیت اسکان جمعیتی و فعالیت‌های اقتصادی.

۲-۵-۲- مسائل اساسی استان گیلان در سند توسعه

- آلودگی‌های شهری و صنعتی در محدوده‌های زیست‌محیطی، آلودگی شدید رودخانه‌ها، خطر نابودی گونه‌های باارزش گیاهی و جانوری؛
- نامناسب بودن فعالیت آبخیزداری در اراضی بالادست متناسب با حفاظت از منابع پایه و زیربنای ایجادشده؛



- وجود تکنولوژی از رده خارج در صنایع بزرگ استان و برخوردار نبودن آن‌ها از سیستم‌های مناسب دفع یا تصفیه فاضلاب؛
- وجود رقابت نامتعادل در کاربری زمین جهت توسعه شهری، صنعتی، کشاورزی و دیگر فعالیت‌های اقتصادی در استان؛
- مشکلات موجود ناشی از استفاده غیراصولی و با کارایی پایین اقتصادی از قابلیت‌های متنوع گردشگری در نوار ساحلی و نواحی جنگلی کوهستانی؛
- نبود مقررات و ضوابط اجرایی شفاف و مدون و عدم التزام در پیگیری ضوابط موجود در خصوص کاربری اراضی، فعالیت‌های صنعتی، فاصله حریم راه‌ها و نحوه ساخت‌وسازهای تأسیسات گردشگری و بهره‌برداری از دریا و ساحل آن، رودخانه‌ها، تالاب‌ها، جنگل‌ها و نواحی بیلاقی؛
- نبود امکانات و تأسیسات زیربنایی متناسب با نیازهای واحدهای صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان؛
- محدودیت تأسیسات انتقال آب از سد مخزنی سفیدرود، کمبود و فرسودگی تأسیسات شبکه آبیاری موجود؛
- پایین بودن شاخص برخورداری نقاط روستایی استان از خدمات زیربنایی (راه، آب، گاز و فاضلاب)؛
- وابستگی به اقتصاد تک‌محصولی (برنج) و درآمد سرانه پایین به‌خصوص در نقاط روستایی؛
- تخریب گسترده زیست‌محیطی ناشی از عدم وجود برنامه مدون مدیریتی کلان و ضعف مشارکت همگانی در مورد حفاظت از محیط‌زیست؛
- ناکافی بودن و استاندارد پایین ارائه خدمات پزشکی و درمانی در مراکز درمانی استان؛
- ناکارآمدی در بازار و بازاریابی محصولات، صنایع تبدیلی و نگهداری محصولات کشاورزی و سیاست‌های حمایتی؛
- ناکافی و پایین بودن سطح استاندارد امکانات و فضاهای فرهنگی و هنری، ورزشی و آموزشی نسبت به جمعیت استان؛
- بهره‌برداری و برداشت غیرمجاز شن و ماسه از بستر رودخانه‌ها که حیات آبریان را به مخاطره می‌اندازد؛
- وجود تداخل در عملیات مربوط به فعالیت‌های فرهنگی و هنری؛
- نبود امکانات و تأسیسات زیربنایی متناسب با نیازهای واحدهای صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان.

۲-۲-۳- اهداف بلندمدت سند توسعه استان گیلان

- با توجه به قابلیت‌ها و تنگناها، توسعه استان بر محوریت بخش‌های کشاورزی و زیربخش‌های مرتبط آن یعنی گردشگری، بازرگانی و صنایع استوار است. بدین ترتیب اهداف بلندمدت توسعه استان عبارت خواهند بود از:
- افزایش بازدهی فعالیت‌های کشاورزی و زیربخش‌های مرتبط با رویکرد تأمین نیازهای ملی و رقابت‌پذیری در بازارهای فراملی؛
 - تقویت جایگاه صنعت گردشگری با توجه به توان و قابلیت‌های استان با عملکرد ملی و فراملی؛



- گسترش فعالیت‌های بازرگانی (با تأکید بر ترانزیت، حمل‌ونقل و بازرگانی خارجی) با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل؛
- تأمین شبکه‌های ارتباطی کارآمد متناسب با ضرورت‌های توسعه فعالیت‌های محوری استان؛
- حفظ، احیا و بهره‌برداری بهینه از منابع طبیعی و محیط‌زیست و ارتقای استانداردهای زیست‌محیطی استان؛
- استفاده بهینه از زمین و اولویت‌بندی اصولی کاربری‌های آن متناسب با ضرورت‌های توسعه‌ای استان؛
- ایجاد توازن فضایی در نظام شهری و روستایی با استفاده از قابلیت‌های شهری موجود؛
- ارتقای فعالیت‌های آموزشی، فنی و حرفه‌ای و پژوهش و فن‌آوری در استان متناسب با بخش‌های محوری توسعه و با عملکرد ملی و فراملی؛
- تثبیت نرخ مناسب رشد جمعیت، کاهش ضریب تکفل و تحول و توسعه فرصت‌های شغلی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی؛
- توسعه مشارکت مؤثر و همه‌جانبه مردم خصوصاً زنان، جوانان، نهادهای محلی و سازمان‌های غیردولتی در فرآیندهایی نظیر تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و خدمات‌رسانی؛
- توانمند نمودن اقشار آسیب‌پذیر به‌ویژه جوانان و زنان؛
- افزایش امید به زندگی و ارتقای سطح بهداشت و درمان و افزایش پوشش بیمه‌های اجتماعی به‌منظور کسب استانداردهای قابل قبول سلامت در استان؛
- ارتقاء کمی و کیفی خدمات بهداشتی، پیشگیری، کنترلی و درمانی دام و طیور.

۲-۲-۴- راهبردهای بلندمدت توسعه در سند توسعه استان

- احیاء و ضابطه‌مند نمودن بهره‌برداری از منابع طبیعی و زیست‌محیطی با تأکید بر صیانت اکوسیستم‌های ملی و ویژه استان؛
- ایجاد زمینه‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (داخلی و خارجی)، تعاونی‌ها، بانک‌ها و بخش عمومی غیردولتی در فعالیت‌های محوری توسعه استان؛
- گسترش و تجهیز شبکه‌های زیر بنایی با اولویت شبکه‌ای ارتباطی سریع و مطمئن؛
- تجهیز سلسله‌مراتب شبکه‌ای از شهرهای کوچک، روستا- شهرها و روستاهای مرکزی به خدمات اجتماعی و پشتیبان تولید؛
- توسعه صنایع با اولویت در صنایع تبدیلی و تکمیلی، صنایع تولید کالاهای مصرفی بادوام برای تقاضای خارجی، صنایع برق و الکترونیک با توجه به منابع انسانی استان در حدی که امکانات تأمین اراضی غیر کشاورزی اجازه دهد؛
- توسعه عمودی شهرها و تأکید بر اختصاص زمین‌های غیرقابل کشت برای ایجاد شهرک‌ها و نواحی صنعتی و توسعه شهری؛



- ضابطه‌مند نمودن نحوه واگذاری اراضی ساحلی و جنگلی برای استفاده اختصاصی اعم از بخش‌های دولتی و غیردولتی و اختصاص آن‌ها برای کاربری‌های عمومی با تأکید بر حفظ جنگل‌ها و حریم دریا و رودخانه‌ها؛
- ضابطه‌مند نمودن ساخت‌وساز در اراضی ساحلی، جنگلی و حاشیه محورهای گردشگری؛
- شناسایی، ارتقا و تقویت نقاط گردشگری استان؛
- جلب گردشگران داخلی با هدف توزیع مجدد و کسب درآمد و جلب گردشگران خارجی (تفریحی، فرهنگی، علمی و ورزشی) با هدف بازاریابی و تبلیغ در گستره فراملی؛
- توسعه ارتباطات و زیرساخت‌های ارتباطی و فناوری اطلاعات متناسب با سیاست‌های توسعه فناوری در کشور؛
- استفاده بهینه از توان موجود در زمینه تولید انرژی‌های نو؛
- تغییر الگوی مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری در بخش‌های مختلف در راستای کاهش سهم فرآورده‌های نفتی و افزایش سهم گاز طبیعی و برق؛
- توسعه و تعمیق مشارکت مردم و تقویت بخش غیردولتی در فعالیتهای عام‌المنفعه؛
- تدوین و رعایت استانداردهای استانی و ملی در حفظ محیط‌زیست؛
- ساماندهی بازار محصولات کشاورزی و توسعه صادرات محصولات و فرآورده‌های دارای مزیت نسبی؛
- تلاش در جهت حفظ اماکن فرهنگی و هنری موجود و گسترش فضاهای جدید با توجه به قابلیت‌ها و نیازهای جمعیتی استان.

۲-۲-۵- سیاست‌های اجرایی سند توسعه استان

- ترویج مکانیزاسیون در شالیزارها و باغات چای؛
- تعیین تکلیف مالکیت اراضی و ممانعت از تفکیک و خرد کردن اراضی کشاورزی؛
- گسترش مراکز آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و ترویج یافته‌های علمی متناسب با محورهای توسعه؛
- شناسایی و بهره‌برداری مؤثرتر از منابع آب‌های زیرزمینی و تلفیق بهینه آن با آب‌های سطحی؛
- کاهش میزان ورود فاضلاب‌های شهری و صنعتی به رودخانه‌ها و تالاب‌های استان به‌ویژه تالاب انزلی؛
- اختصاص اراضی ساحلی و جنگلی با کاربری عمومی با تأکید بر احیا و حفظ جنگل‌ها و حریم دریا و رودخانه‌ها؛
- ساماندهی حاشیه رودخانه‌های داخل شهری و حاشیه محورهای ارتباطی گردشگری و تجمیع خدمات بین‌راهی در مجتمع‌های ویژه؛
- برقراری تشویق‌ها و محدودیت‌های لازم برای آزادسازی تدریجی اراضی در ساحل دریا و حاشیه رودخانه‌ها؛
- تخصیص زمینه‌ای غیرقابل کشت به ایجاد شهرک‌ها و نواحی صنعتی و توسعه شهری؛
- سطح‌بندی و تعیین استانداردهای لازم برای قطب‌ها و کانون‌ها و محورهای گردشگری استان با عملکرد ملی و فراملی؛



- برقراری تسهیلات لازم برای جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی جهت توسعه زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری در قطب‌ها و کانون‌ها و محورهای با عملکرد ملی و فراملی؛
- توسعه شبکه‌های ارتباطی سریع؛
- واگذاری نگهداری تأسیسات حمل‌ونقل به بخش خصوصی؛
- جایگزینی مصرف گاز طبیعی با اولویت مراکز صنعتی و شهری و جایگزینی مصرف CNG به جای سایر فرآورده‌های نفتی؛
- کاهش مصرف نیروگاه‌ها و تلفات شبکه؛
- به‌کارگیری انرژی‌های نو تجدید پذیر برای تأمین برق؛
- گسترش فیبر نوری و پوشش کامل خدمات عالی مخابراتی؛
- اولویت توسعه شهری با تقویت مراکز شهرستان‌ها و تجهیز فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در شهرهای واقع در محورهای شرقی و غربی و شمال غربی استان؛
- توسعه عمودی شهرها، بهره‌گیری از اراضی موات و بایر داخل شهرها، احیاء و نوسازی و بهسازی بافت‌های تاریخی و قدیمی شهرها و تدوین مقررات ساخت‌وسازهای شهری؛
- انتقال صنایع بزرگ قدیمی به شهرک‌ها و نواحی صنعتی و ساماندهی صنایع مزاحم و آلاینده شهرها؛
- تجهیز سلسله‌مراتب شبکه شهرهای کوچک، روستا شهرها و روستاهای مرکزی به خدمات اجتماعی و پشتیبانی تولید؛
- اولویت توسعه روستایی با تقویت روستاهای مرکزی و بالا بردن توان عملکرد آن‌ها با نواحی مجاور، ایجاد تنوع شغلی در روستاها به‌منظور توانمندی خانوارهای روستایی؛
- سرمایه‌گذاری جهت ایجاد شهرک‌های علمی و دانشگاهی؛
- ساماندهی نظام خدمات‌رسانی و پشتیبانی تولید در بخش کشاورزی؛
- توسعه و حمایت از فعالیت‌های پیشین و پسین نوغانداری؛
- توسعه و گسترش جنگل‌های دست کاشت اقتصادی؛
- ایجاد بسترهای مناسب به‌منظور افزایش بخش خصوصی و تعاونی در فعالیت‌های جهانگردی استان از طریق تقویت ارتباطات اجتماعی، فرهنگی، خدماتی میان مردم ساکن در مراکز سیاحتی با مسافران و تقویت انجمن‌های مردمی برای حفظ میراث و محیط طبیعی؛
- تقویت جاذبه‌های بیلاقی، جنگلی و تلفیق آن با توریسم ورزشی، تفریحی و فرهنگی با هدف طولانی کردن مدت اقامت گردشگران؛
- تکمیل پروژه‌های زیر بنایی، احداث و تجهیز روبناها به‌منظور تقویت نقاط گردشگری متعارف و همچنین احداث پروژه‌های زیر بنایی جهت شناساندن و ارتقاء جذابیت نقاط گردشگری غیر معروف؛
- تقویت فعالیت‌های بالاسری و فعالیت‌های صرفاً مولد بخش گردشگری با هدف جلب گردشگران داخلی و در راستای توزیع مجدد و افزایش درآمد و همچنین جلب گردشگران خارجی با هدف بازاریابی و تبلیغ؛



- کمک و حمایت بخش خصوصی در ایجاد تأسیسات اقامتی، تفریحی و ورزشی؛
- جذب گردشگران در تمام فصول سال با توجه به تنوع جاذبه‌های سیاحتی؛
- ایمن‌سازی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان به‌منظور کاهش تصادفات جاده‌ای؛
- فراهم نمودن امکان دسترسی سریع و آسان کلیه مردم استان به شبکه دیتا؛
- مکانیزه کردن خدمات مربوط به مدیریت شهری با استفاده از IT برای روان‌سازی جریان اطلاعات در شهرها؛
- افزایش حفاظت از شهرها و سایر سکونتگاه‌های جمعیتی از خطرات ناشی از حوادث غیرمترقبه خصوصاً سیل و زلزله؛
- جهت‌دهی استقرار صنایع کوچک در نقاط روستایی؛
- مدیریت بهینه دفع اصولی فاضلاب‌های شهری و صنایع آلاینده؛
- بسترسازی برای ورود بخش خصوصی و تشکل‌های مردمی NGO در زمینه فرهنگی با نظارت بخش دولتی؛
- بسط و توسعه ورزش‌های همگانی، قهرمانی و حرفه‌ای؛
- گسترش مراکز آموزش عالی با اولویت دوره‌های دکترا و کارشناسی ارشد و مراکز تحقیقاتی و پژوهشی متناسب با قابلیت‌ها و محورهای توسعه استان؛
- تقویت گروه‌های کار و تشکل‌های کوچک؛
- گسترش بیمه اجتماعی زنان سرپرست خانوار؛
- اولویت اعطای تسهیلات بانکی به طرح‌های نیمه‌تمام و راکد صنعتی و طرح‌های مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی و کارگاهی؛
- تأمین و توزیع آب شرب بهداشتی با استانداردهای قابل قبول؛

۲-۲-۵-۶- اقدامات اولویت‌دار سند توسعه استان

- تدوین ضوابط بهره‌برداری از آب‌بندان‌ها استان با همکاری وزارت نیرو؛
- تسریع و تسهیل در تکمیل و راه‌اندازی مجتمع کشتارگاهی صنعتی کشتار دام جهت پوشش تمامی شهرستان‌های استان؛
- مطالعه و اجرای کمربند سبز برای تحدید توسعه فعالیت‌های غیر کشاورزی و مرتعداری؛
- تدوین راهکارهای حمایتی به‌منظور توسعه نوغانداری صنعتی و فعالیت‌های مرتبط با پرورش کرم ابریشم؛
- حفظ، اصلاح و توسعه توستان‌های شهرستان متناسب با اهداف توسعه نوغانداری؛
- تشکیل کلینیک گیاه‌پزشکی با همکاری بخش خصوصی؛
- ایجاد مرکز کنترل حوادث در جنگل‌ها و آتش‌سوزی جنگل‌ها؛
- مطالعه و احداث نواحی صنعتی در مناطق روستایی جهت استقرار واحدهای تولیدی و صنعتی کوچک؛
- تدوین راهبردها و سیاست‌های توسعه صنعتی با توجه به فعالیت‌های محوری توسعه استان و سازگاری با شرایط زیست‌محیطی و تأکید بر ارتقاء کیفی صنایع دستی استان؛



- تسریع در آماده‌سازی و تأمین امکانات زیربنائی به‌ویژه احداث تصفیه‌خانه و شبکه جمع‌آوری فاضلاب در شهرک‌ها و نواحی صنعتی؛
- ایجاد پارک‌های تحقیقاتی و فن‌آوری با هماهنگی وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری؛
- توسعه شهرک‌های صنعتی (برای حفظ اراضی کشاورزی و شرایط زیست‌محیطی)؛
- ایجاد و گسترش صنایع تخصصی مرتبط با فرآوری ضایعات برنج با عملکرد ملی؛
- مطالعه و تهیه طرح‌های جایگزین معادن کوهی به‌جای معادن رودخانه‌ای؛
- ایجاد فضاهایی به‌منظور نمایشگاه صنایع‌دستی در چهار نقطه استان؛
- ایجاد بازارچه‌های صنایع‌دستی در مناطق مستعد گردشگری استان؛
- احداث مجتمع‌های کارگاهی خصوصاً در شهرهای بزرگ استان؛
- جلب تورهای گردشگری طبیعی، ورزشی، تجاری، اکوتوریسم و سیاحتی از طریق راه‌اندازی جشنواره‌ها، نمایشگاه‌ها، سمینارها، مسابقات قایقرانی، اسب‌سواری و ...؛
- استقرار نظام اطلاع‌رسانی جامع در زمینه گردشگری؛
- تأمین فضا به‌منظور برگزاری جشنواره‌های بومی محلی از قبیل کُشتی گیله‌مردی، طناب‌بازی و ...؛
- ساماندهی طرح‌های ساحلی و برنامه‌ریزی برای استفاده مؤثر از نوار ساحلی و آزادسازی اراضی متصرفه؛
- کمک به طرح‌های بزرگ گردشگری استان؛
- تأسیس امکانات اقامتی در نقاط گردشگری متناسب با سطوح مختلف درآمدی در قالب هتل، مهمان‌پذیر، رستوران، آلاچیق، اقامتگاه‌های کوهستانی و تأسیس نمازخانه‌ها یا مساجد متناسب در داخل و یا کنار آن‌ها برای انجام مراسم مذهبی؛
- تلاش به‌منظور شناسایی، کاوش، احیاء و بازسازی میراث فرهنگی؛
- تسریع در تدوین ضوابط و ارائه تسهیلات برای بهره‌برداری بخش خصوصی از کاروانسراهای بین‌راهی و قلعه‌های تاریخی؛
- تسریع در احداث موزه مردم‌شناسی گیلان؛
- تکمیل و اصلاح سایت‌های پژوهشی میراث در نقاط گردشگری استان؛
- احداث و راه‌اندازی مجموعه موزه و امکانات فرهنگی؛
- ایجاد دهکده‌های توریستی و ساحلی در نقاط مستعد استان.

۲-۵-۷- جمع‌بندی سند توسعه استان گیلان

با توجه به اینکه گیلان یک پهنه جغرافیای خاص را در نوار جنوبی دریا کاسپین شکل داده است، بدون شک در برنامه‌ریزی‌های فضایی باید به این پیوستگی و ارتباط بین فضاهایی مختلف (نقطه‌ها، خطوط و پهنه‌ها) توجه شود. در این پهنه جغرافیایی انواع فعالیت‌ها در زمینه‌های مختلف جریان دارند و بر هم دیگر تأثیر متقابلی را اعمال می‌کنند. شهرها از مهم‌ترین و مؤثرترین نقاط شکل‌دهنده به فضا و متأثر از آن هستند. شهرستان رشت و بخصوص شهر رشت یکی از این فضاها است که



به‌عنوان یک مرکز و کانون سکونتگاهی در مرکز استان دارای توان‌ها و عملکردهای خاصی است. این سند به ایجاد توازن فضایی در نظام شهری و روستایی با استفاده از قابلیت‌های شهری موجود؛ توسعه مشارکت مؤثر و همه‌جانبه مردم خصوصاً زنان، جوانان، نهادهای محلی و سازمان‌های غیردولتی در فرآیندهایی نظیر تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و خدمات‌رسانی؛ حفظ، احیا و بهره‌برداری بهینه از منابع طبیعی و محیط‌زیست و ارتقای استانداردهای زیست‌محیطی استان؛ استفاده بهینه از زمین و اولویت‌بندی اصولی کاربری‌های آن متناسب با ضرورت‌های توسعه‌ای استان و... غیره تأکید دارد که لازم است در تدوین طرح‌های محلی خصوصاً در حوزه‌های شهری به این موارد توجه شود. موضوعی که با اهداف طرح راهبردی شهر و شهرداری سازگاری دارد. همچنین در این سند محور توسعه استان با توجه به قابلیت‌ها و تنگناها، بر بخش‌های کشاورزی و زیر بخش‌های مرتبط آن یعنی گردشگری، بازرگانی و صنایع استوار است که در این خصوص نقش نظام شهری بخصوص شهر رشت بسیار حیاتی خواهد بود. به‌واقع اگر ماهیت فضا را در نتیجه استقرار ساختارهای مختلف در نظر بگیریم، شهر رشت بخشی از فضای جغرافیای گیلان است که باید در راستای اهداف این فضا رشد کند و به سمت جلو هدایت شود. در نتیجه هرگونه برنامه‌ریزی برای توسعه شهر باید با اهداف بلندمدت استان هم‌جهت و یا حداقل مانع توسعه نباشد.

این سند با هدف تحقق جایگاه شایسته استان به بررسی توانمندی‌ها و محدودیت‌های استان گیلان و شهر رشت پرداخته است و براساس آن راهبردها، سیاست‌ها و اولویت‌های اجرایی توسعه استان را تعیین کرده است. مهم‌ترین توانمندی‌ها و محدودیت‌های این سند که می‌توان در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت مورد استفاده قرار داد به شرح زیر هستند:

➤ توانمندی‌های بالقوه استان گیلان

- موقعیت ممتاز طبیعی و قابلیت‌های زیست‌محیطی، اقلیم مناسب و برخورداری از بالاترین میزان بارندگی سالانه در کشور، مجاورت با دریای خزر، وجود تالاب‌های متعدد و دیگر اکوسیستم‌های بارز
- بالا بودن سطح سواد، آگاهی و فرهنگ عمومی، مشارکت اجتماعی و فرهنگی زنان و وجود نیروی انسانی تحصیل‌کرده
- برخورداری از مؤسسات و مراکز آموزش عالی، پژوهشی و مهارت‌های فنی و حرفه‌ای

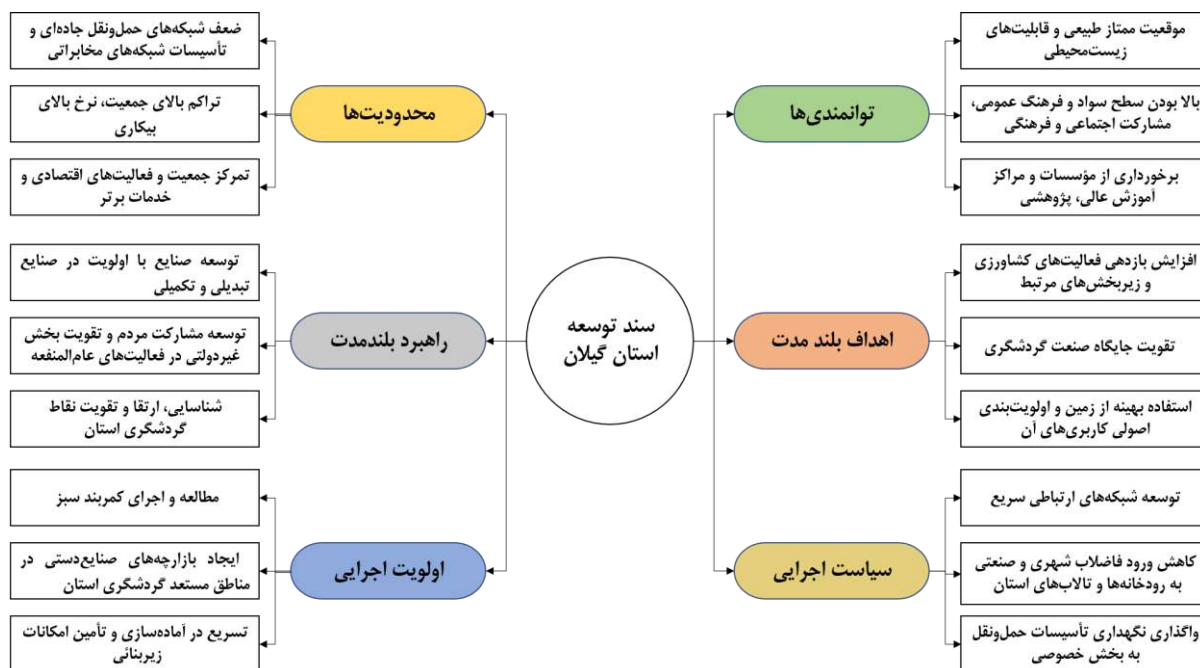
➤ محدودیت‌های استان گیلان

- ضعف شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و تأسیسات شبکه‌های مخابراتی نوین متناسب با نیازهای توسعه استان
- تراکم بالای جمعیت، نرخ بالای بیکاری
- تمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و خدمات برتر اجتماعی فنی و مهندسی در شهر رشت

که می‌بایست در برنامه پیش‌رو شهر رشت با لحاظ کردن این موارد و گزینش مناسب‌ترین نوع مداخله و سیاست به دنبال ارتقا شرایط فعلی استان بود. از دیگر نکاتی که در این سند به آن‌ها تأکید شده؛ سیاست و راهبردهای حفظ محیط‌زیست و افزایش توانایی‌های گردشگری است که این دو رویکرد برای شهر رشت جایگاه ویژه‌ای دارند که چرا شهر هم از پتانسیل‌های فراوان



گردشگری بهره‌مند است که به خوبی از آن‌ها استفاده نشده و هم دو رودخانه زرجوب و گوهررود در این شهر جاری هستند که به شدت درگیر معضلات زیست‌محیطی هستند.



شکل ۳۰- جمع‌بندی سند توسعه استان گیلان

۲-۲-۶- جمع‌بندی اسناد سطح منطقه‌ای

اسناد مورد بررسی در سطح منطقه‌ای ساختار کلی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر را شکل می‌دهد و توانایی برقراری ارتباط در میان برنامه‌های خرد و کلان شهری مطرح شده و محورهای راهبردی این سند از طریق تدقیقی سیاست‌ها را دارد. در بررسی انجام شده در این بخش از مطالعات ویژگی‌های منحصربه‌فرد اجتماعی و یگانه اقتصادی مورد تاکید قرار گرفته و کلیه ضعف‌های نظام ساختاری شهری و در مرکز و پیرامون آن مورد توجه قرار گرفته است. اصلی‌ترین نکته‌ای که در گزارش ارائه شده می‌توان به صورت مشترک از میان اسناد مطالعات شده دریافت نمود، مسئله توازن در توزیع امکانات است که در طراحی پروژه‌های پیشنهادی و تکمیل روند پروژه‌های موجود یا در دست اقدام سازمان‌های مرتبط امکان تسریع روند تعادل بخشی به منطقه نیز فراهم خواهد آمد.

اسناد فرادست منطقه‌ای با هدف شناخت فرصت‌های بالقوه و بالفعل، محدودیت‌ها و ضوابط توسعه استان گیلان و شهرستان رشت مورد بررسی قرار گرفته‌اند. اسناد بررسی شده در این بخش زیرمجموعه‌ای از اسناد ملی هستند که به صورت راهبردی به بررسی وضعیت موجود و پیش‌بینی آینده منطقه پرداخته‌اند که می‌تواند ساختار اصلی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت را شکل دهد. یافته‌ها نشان می‌دهند که این اسناد بر دو حوزه اصلی تمرکز دارند که اجرا سیاست و پروژه‌های کارا در این دو حوزه را راه‌حلی برای چالش‌ها و تهدیدهای استان گیلان و شهر رشت می‌دانند. که این دو مهم عبارتند از: محیط‌زیست و گردشگری.

بر اساس موارد اشاره شده در بازنگری طرح آمایش استان (۱۳۹۷) و طرح مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۱۳۸۳ استان گیلان و شهر رشت از پتانسیل‌های فراوانی در حوزه گردشگری بهره‌منداند اما فاقد سیاست‌های مناسب برای بهره‌برداری بهینه است. از مهم‌ترین ویژگی‌های گردشگری استان گیلان می‌توان به وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی و مناطق بکر، صنایع دستی و هنرهای بومی، برگزیده شدن شهر رشت به عنوان شهر خلاق خوراک توسط یونسکو، بافت‌های تاریخی و ارزشمند با بناهای شاخص شهر و ... اشاره کرد.

در بعد زیست‌محیطی که مهم‌ترین مسئله در منطقه به شمار می‌آید، وجود تالاب‌ها، رودخانه‌ها و پهنه‌های آبی، جنگل‌ها و فضای سبز شهری برای حیات شهر، اکوسیستم و اکولوژیک آن ضروری هستند اما تاکنون هیچ‌گونه مدیریت و برنامه‌ریزی کارآمدی برای آن رخ نداده و اکنون مسئله زیست‌محیطی، به بحرانی در منطقه تبدیل شده است. عدم لایروبی و ورود فاضلاب‌های شهری و خانگی به رودخانه‌های زرجوب و گوهررود که از رودخانه سفیدرود سرچشمه می‌گیرند و آلودگی آنها به تالاب انزلی که نقش مهمی برای گونه‌های گیاهی و جانوری و همچنین ساکنین شهرهای رشت، انزلی، صومعه‌سرا و ... دارد، سرایت کرده است. از سوی دیگر مسئله دفع پسماند مدیریت نشده در سراوان و بحران آلودگی‌های ناشی از شیرابه و بخارات سمی آن مطرح است که با توجه به سطح سرانه تولیدی پسماند در استان گیلان بر وخامت این مشکل افزوده خواهد شد.

جدول ۴۰- جمع‌بندی اسناد منطقه‌ای

عنوان سند	نکات قابل استناد	عنوان سند	نکات قابل استناد
مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) ۱۳۸۸	<ul style="list-style-type: none"> راهبردهای مهم طرح در راستای: حفاظت از محیط زیست تمرکززدایی توسعه پایدار محرومیت‌زدایی 	<ul style="list-style-type: none"> دو مأموریت مهم طرح: حفظ اراضی کشاورزی حاشیه شهر و جلوگیری از پراکنده روی و حاشیه نشینی ساماندهی شهرک صنعتی رشت توسعه شبکه ارتباطی زمینی احداث تصفیه خانه در شهر رشت پروژه‌های مهم طرح: طراحی شبکه های جمع‌آوری فاضلاب شهری ساماندهی رودخانه‌های داخل شهر و بهسازی حاشیه رودخانه‌ها ساماندهی حاشیه شهرها 	
طرح مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۱۳۸۳	<ul style="list-style-type: none"> پروژه‌های با اولویت بالای طرح: توسعه تعریض و تجهیز محورهای گردشگری دهکده‌های توریستی جشنواره‌های محلی نظام اطلاع‌رسانی فرودگاه بین‌المللی رشت. 	<ul style="list-style-type: none"> مهم‌ترین ویژگی‌های استان گیلان از دیدگاه طرح: مجاورت با دریای خزر موقعیت ممتاز طبیعی و قابلیت‌های زیست‌محیطی بالا بودن سطح سواد، آگاهی و فرهنگ عمومی مشارکت اجتماعی ضعف شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای تراکم بالای جمعیت نرخ بالای بیکاری 	
بازنگری برنامه آمایش استان گیلان ۱۳۹۷	<ul style="list-style-type: none"> پتانسیل‌های برجسته استان از نظر طرح: منابع طبیعی سرمایه انسانی مشارکت کارآفرینی گردشگری بوم‌آورد مهم‌ترین پروژه‌های طرح: ایجاد پژوهشگاه توسعه سبز- آبی شمال کشور در رشت تهیه طرح و ایجاد شهرک فناوری گیلان در رشت 		



شکل ۳۱- ابر واژگان اسناد سطح منطقه‌ای

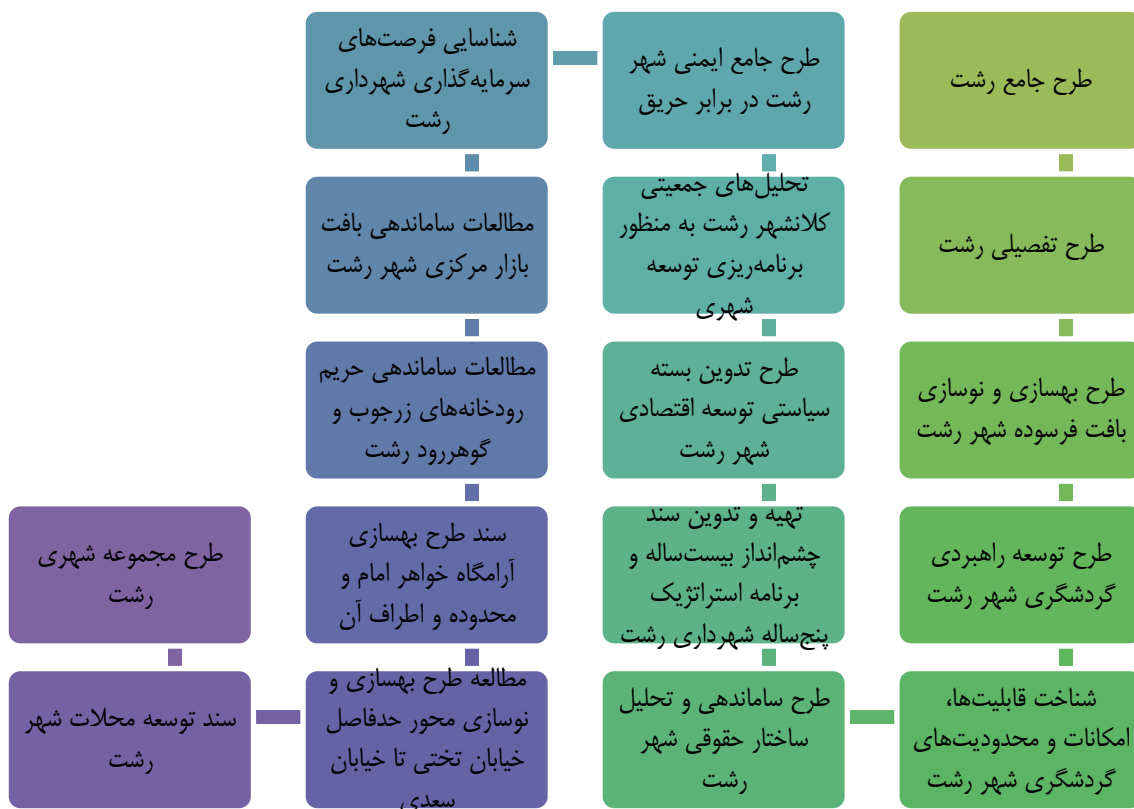


۳- بررسی اسناد برنامه‌های توسعه شهری مصوب (طرح جامع و تفصیلی) و استخراج جایگاه شهر

رشت در آن‌ها و جهت‌گیری‌های راهبردی برای توسعه شهر

۳-۱- اسناد سطح شهری

در برنامه‌ریزی شهری، یک فرایند فنی و سیاسی است که به مسائلی مانند توسعه و طراحی کاربری زمین و محیط ساخته شده، شامل هوا، آب و زیرساخت‌هایی که از داخل مناطق شهری عبور می‌کند، مانند حمل‌ونقل، ارتباطات و شبکه‌های توزیع می‌پردازد. برنامه‌ریزی شهری با چیدمان فیزیکی مناطق ساخته شده توسط انسان سر و کار دارد. اصلی‌ترین هدف برنامه‌ریزی شهری رفاه عمومی است که شامل در نظر گرفتن بهره‌وری، آب و فاضلاب، محافظت و استفاده از محیط‌زیست و همچنین فعالیت‌های اجتماعی و سیاسی می‌شود. طرح‌های مقیاس شهری و محلی شامل طرح‌های موضوعی، طرح‌های محدوده عمل و طرح‌های پایه بخش تهیه شده توسط مراجع بخشی با هدف تدوین سیاست‌های تفصیلی‌تر و پیشنهادهای مشخص مکانی در چارچوب طرح ساختاری فرادست، جهت هدایت توسعه در محل اجرای طرح است. تغییرات قانونی سال ۱۹۹۰، ارائه طرح‌های واحد توسعه (UDP) را در دستور کار مراجع تهیه و تصویب طرح قرار داد که با شباهت‌های بسیاری به طرح‌های مبتنی بر قانون سال ۱۹۸۶، همچنان دارای دو بخش عمده «سیاست‌های راهبردی و کلان» برای بخش دوم، و «سیاست‌های تفصیلی‌تر و پیشنهادهای مکانی مشخص برای ناحیه» بودند. در ادامه کلیه اسناد مورد مطالعه در این بخش از این گزارش ارائه شده‌است:



شکل ۳۲- اسناد شهری مورد بررسی

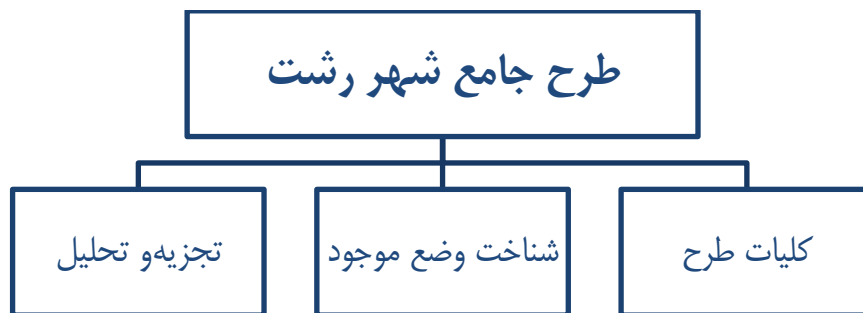


۳-۱-۱- طرح جامع رشت (۱۳۸۶)

مقدمه

طرح‌های جامع شهری، طرح یا برنامه‌ای است که کاربری و نحوه استفاده اراضی شهری و یا مورد نیاز شهرها در پهنه‌ها و قطعات بزرگ تعیین تکلیف می‌کنند. در این طرح که جز اسناد در سطح شهری اسناد فرادست و ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی مورد مطالعه قرار گرفت و سپس مشخصه‌های اصلی زیست‌محیطی و محیط‌های انسان‌ساخت در قالب جدول تحلیلی سوات بررسی شد که تحلیل نتایج حاصل از این جداول مذکور منجر به ارائه راهبردهایی شد که با استفاده از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های موجود به‌منظور رفع مشکلات و مقابله با تهدیدهای ناشی از توسعه و عمران شهر خواهد شد. اهداف کلان بررسی شده در این طرح شامل موارد زیر است:

- بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار
- توسعه کالبدی - اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به‌منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری
- دستیابی به سیستم کارای حمل‌ونقل متناسب با جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای
- ارتقای شهر رشت به مرکز سطح یک در سازمان فضایی بخش صنعت در سطح ملی
- ارائه خدمات برتر بازرگانی، ارتباطی، جهانگردی و... با عملکرد منطقه‌ای



شکل ۳۳- طرح جامع رشت

جدول ۴۱- شناسنامه بررسی طرح جامع رشت ۱۳۸۶

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چکلیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	✓
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	✓
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

سند طرح جامع رشت
سال ۱۳۸۶
سطح منطقه‌ای

۳-۱-۱- جایگاه رشت در اسناد (جلد اول، صص ۶۸-۱)

تدوین برنامه‌های بلندمدت در ایران دارای سابقه ۵۰ ساله است. تجربه اول آن با تهیه طرح آمایش سرزمین طی دهه ۵۰ توسط مهندسين مشاور ستیران سازمان یافت و به‌گونه‌ای طراحی شده بود که در قالب مجموعه‌ای از برنامه‌های میان‌مدت عملیاتی شود. در مقایسه تطبیقی طرح‌ها و برنامه‌های مصوب فرادست با تغییرات حادث در شهر، نمی‌توان موقعیت مناسبی را برای این برنامه‌ها رقم زد. گرچه برخی از برنامه‌های طرح‌های فرادست انجام شده و یا در حال انجام است، اما هنوز تا تحقق اهداف آنها، راه زیادی باقی است.



۳-۱-۱-۲- بررسی پیشنهادهای اساسی طرح‌های فرادست (کالبدی، منطقه‌ای، ناحیه‌ای، آمایش سرزمین و چشم‌انداز توسعه استان)، در زمینه نقش شهر

طرح‌های فرادست و برنامه‌های استانی ارتقای سطح خدمات برتر با عملکرد منطق‌های در شهر رشت را از اهداف اصلی توسعه منطقه و استان برشمرده‌اند و براین اساس اجرای طرح‌های زیربنایی از جمله تقویت شبکه‌های ارتباطی، فراهم نمودن امکان صادرات محصولات استانی و شهر رشت و ارتقای سطح خدمات جهانگردی از اولویت‌های توسعه بخش خدمات شهر رشت محسوب می‌شوند.

۳-۱-۱-۳- شناسایی محیط طبیعی (جلد سوم، صص ۳۱-۱)

۳-۱-۱-۳- موقعیت جغرافیایی شهرستان رشت

شهر رشت مرکز شهرستان و استان گیلان و بزرگ‌ترین شهر کناره دریای خزر است. این شهر در مسیر محور مهم تهران- بندرانزلی و تا مرز جمهوری آذربایجان و در ابتدای جاده مهم کناره قرار دارد که باتوجه به اتصالات محلی می‌توان گفت که در محل اتصال ۴ محور ارتباطی واقع شده و به عبارتی مرکز ثقل توریستی مهم استان گیلان نیز شمرده می‌شود، که از شمال به بندرانزلی، از جنوب به امامزاده هاشم، رودبار و منجیل و جنگل‌های سراوان، از شرق به کوچصفهان و لاهیجان و از غرب به فومن و ماسوله منتهی می‌شود. به دلیل اهمیت تقسیمات سیاسی در نظام برنامه‌ریزی کشور، بررسی قابلیت‌های توسعه شهر رشت در سطح استان و مقایسه آن با سایر استان‌ها خصوصاً دو استان مازندران و گلستان ضروری به نظر می‌رسد.

شهرستان رشت به دلیل تجمع فعالیت‌های صنعتی و برخورداری از جمعیت بالا نسبت به سایر شهرستان‌های استان برتری دارد. به دلیل وجود شهر رشت در این شهرستان، شهرها و روستاهای شهرستان به خدماتی چون دستگاه‌های اداری، سیاسی، تأسیسات و تجهیزات زیربنایی، امکانات حمل‌ونقل و بازار مصرف، دسترسی مناسب‌تری دارند.

در یک نتیجه‌گیری کلی بررسی توان اجاره خانوارهای کم‌درآمد شهر رشت نشان می‌دهد از بین ۵ گروه اول درآمدی که خانوارهای دارای مشکل تأمین مسکن را تشکیل می‌دهند، گروه‌های دوم تا پنجم قادرند واحد مسکونی استاندارد و متناسب بودجه خود در پهنه دوم و در برخی شرایط در پهنه‌های گران‌تر شهر، اجاره نمایند. بنابراین فقط گروه اول درآمدی هستند که در هیچ شرایطی قادر به خرید یا اجاره واحد مسکونی در سطح شهر نیستند و به عبارتی زیرخط فقر سکونتی قرار دارند.

همچنین بخش عمده‌ای از کارگاه‌های شهر رشت را کارگاه‌های دارای تعداد کارکنان کمتر از ۵ نفر تشکیل می‌دهد و طی دوره‌های سرشماری کارگاهی، کارگاه‌های بزرگ شهر رشت از رشد قابل توجهی برخوردار نبوده‌اند. سهم عمده کارگاه‌های بزرگ شهر رشت را سازمان‌ها و ادارات دولتی، بیمارستان‌ها و مراکز آموزشی شهر تشکیل می‌دهد.

۳-۱-۱-۳- عوامل طبیعی و عوارض زمینی (عوامل محدودکننده توسعه شهر)

عامل محیط در شکل‌گیری کانون‌های زیستی و شهرها نقش اساسی داشته است، به گونه‌ای که بسیاری معتقدند که بدون وجود محیط مساعد، هیچ‌گونه شکل‌گیری کالبدی ممکن نبوده و نمی‌باشد. آنچه دارای اهمیت است، تأثیر قطعی محیط بر شکل‌گیری کالبدی و تظاهرات فضایی کانون‌های زیستی و شهرها است و علی‌رغم پیشرفت‌هایی که در زمینه ایجاد یست



مصنوعی انجام شده، هنوز نمی‌توان از عوامل طبیعی صرف‌نظر نمود. به دلیل محدودیت‌های محیطی که در ایران وجود دارد (ارتفاعات، کویر، کمبود آب و ...) شهرها در فضایی که کمترین محدودیت‌های طبیعی را داشته است به وجود آمده‌اند. این عوامل به‌طور کلی عبارت‌اند از:

- اراضی حاصلخیز کشاورزی که گرداگرد شهر قرار گرفته و ۷۰ درصد آن‌ها دارای قابلیت درجه یک کشاورزی‌اند و برای کشت برنج و چای مناسب‌اند، که مرتباً تحت تأثیر هجوم کاربری‌های مسکونی به عقب رانده می‌شود،
- رودخانه‌های زرجوب و گوهررود که از ارتفاعات جنوب شهر سرچشمه گرفته، در یک سطح هموار جریان می‌یابند و داخل شهر شده و از آن عبور می‌نمایند.
- جنگل سراوان که در جنوب شهر قرار گرفته است،
- زمین‌های باتلاقی واقع در شمال غرب شهر که با نزدیکی به مرداب انزلی بر وسعت آن‌ها افزوده می‌شود،
- استخرهای پرورش ماهی که در غرب، جنوب و شمال غربی شهر واقع شده‌اند.
- زیستگاه‌های طبیعی که در محدوده‌هایی از شمال و جنوب شهر واقع شده‌اند.

۳-۱-۱-۳-۳- آلودگی‌های محیطی (جلد سوم، صص، ۱۳۷-۱۳۰، ۶۱-۳۱)

نیاز به آب پاک، هوای پاک و خاک سالم، پایه بقای انسان است. نیاز به هوای پاک نیز، موجب می‌شود که انسان در معرض ابتلا به بیماری‌های گوناگون قرار نگیرد. طبق این اصل، نه‌تنها باید ورود مواد سمی به هوا تحت کنترل قرار گیرد، بلکه باید از هر وسیله موجود برای کاهش آلودگی هوا استفاده شود

• نحوه جمع‌آوری زباله در شهر رشت

نحوه جمع‌آوری زباله در شهر رشت به‌صورت دستی-مکانیزه است، زباله در سطح معابر و محلات به‌صورت دستی جمع‌آوری می‌شود و به محل‌های حمل برده می‌شود و سپس با ماشین به محل دفن فرستاده می‌شود.

• محل دفع فاضلاب

در شهر رشت محل دفع فاضلاب، نزدیک‌ترین خروجی و تخلیه‌گاه به رودخانه‌های شهر است. از جمله مشکلاتی که هم‌اکنون و از سال‌ها قبل گریبان‌گیر شهر رشت شده است، مشکل دفع فاضلاب این شهر است. به دلیل بالابودن سطح آب زیرزمینی، امکان دفع به چاه‌های جاذب وجود ندارد و از این‌رو فاضلاب خام تولیدی مناطق مسکونی، تجاری، صنعتی و بهداشتی شهر مستقیماً به داخل رودخانه‌های زرجوب و گوهررود که از داخل شهر عبور می‌نمایند، تخلیه می‌گردد.

• آلودگی آب‌های سطحی

دو رودخانه زرجوب و گوهررود از ارتفاعات جنوبی شهر رشت سرچشمه می‌گیرند و سپس با گذر از شهر، به سمت مرداب انزلی می‌روند، اما به دلیل آلودگی‌های شهری و صنعتی، از ابتدای ورود به داخل شهر آلوده شده و تا خروج از شهر، این آلودگی به نهایت می‌رسد. عوامل آلوده‌کننده رودخانه‌ها متفاوت است، اما عمدتاً آلودگی رودخانه‌ها از سه طریق صورت می‌گیرد.

- آلودگی ناشی از فاضلاب‌های شهری و زباله‌های شهری
- آلودگی ناشی از فاضلاب‌های صنعتی
- آلودگی ناشی از فاضلاب‌های کشاورزی

• آلودگی خاک

از عوامل آلوده‌شدن خاک در شهرها، دفن زباله است. زایدات جامد شهری که حاوی ترکیبات ارگانیکی و آلی است، فرایندهای بیولوژیکی ایجاد می‌کنند که به شرح زیر است:

- مقادیر زیادی حرارت تولید می‌کنند،
- مجموعه‌ای از گازها از جمله دی‌اکسیدکربن و متان، به‌عنوان دو گاز عمده و اصلی تولید می‌شود،
- پساب آلوده‌ای که به شیرابه معروف است، تولید می‌کند،
- همچنین تجمع و تراکم گاز متان در مراکز دفن، اغلب باعث ایجاد انفجارات ناگهانی و آتش‌سوزی می‌شود.

• آلودگی هوا

در گیلان آلودگی هوا از دو منبع سرچشمه می‌گیرد. یکی صنایع و کارخانه‌ها و دیگری وسایل نقلیه و اتومبیل‌ها؛ وسایل نقلیه از عواملی هستند که در آلودگی هوا نقش مؤثری ایفا می‌کنند. هرچند آلودگی هوا در شهر رشت نسبت به سایر آلودگی‌ها کمتر است، اما در قسمت‌های مرکزی شهر قابل توجه است.

۳-۱-۱-۳-۴ وضعیت زلزله‌خیزی شهر رشت

شهر رشت در پهنه بندی زلزله در ایران، جزء محدوده‌های با خطر نسبی بالا معرفی شده است و به علت نزدیکی رشت به خطوط هم‌ارز ناشی از زلزله در گسل‌های لاهیجان و طالش و باتوجه به زلزله‌های رخ داده در منطقه گیلان، احتمال وقوع زلزله دیگری نیز برای شهر وجود دارد. هرچند زلزله و سستی خاک از موارد محدودکننده ساخت و ساز است، اما به دلیل آنکه ایران در کمربند زلزله خیز جهان قرار دارد، عامل فوق را نباید به عنوان یک عامل محدودکننده در نظر گرفت بلکه به عنوان یک مسئله، باید با ارائه راه حل و راهکارهای مناسب از میزان خطرآفرینی آن کاست.

۳-۱-۱-۳-۵- شیب شهر و جهات توسعه

شیب عمومی شهر در دو جهت جنوب به شمال که منطبق بر قرارگیری ارتفاعات در جنوب و ساحل در شمال است و همچنین جنوب شرقی به شمال غربی است. اختلاف ارتفاع بین سطوح داخل شهر بسیار اندک است و در مواجهه با شهر کاملاً وضعیت مسطح و هموار بودن شهر مشخص می‌گردد. به‌طور کلی سطح شهر در شیب بین ۰ تا ۲ درصد واقع شده است مهم‌ترین نتیجه حاصل از وضعیت توپوگرافی شهر و شیب عمومی آن جهت توسعه شهر است. توسعه رو به جنوب است که به علت ارتفاع بیشتر نسبت به سایر مناطق شهر و از نظر آب‌وهوایی باتوجه به رطوبت شدید هوای شهر، امکان جاذبه بیشتری را فراهم می‌کند.

۳-۱-۱-۳-۴- تنظیم جدول قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها در فرایند توسعه شهر (جلد ششم، فصل سوم،

صص ۱۱، ۱۴۸-۱۱۳؛ جلد هفتم، فصل اول، صص ۱-۵)

ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی، جزئی از کلیت شهر و نیز روح و جریان حیات در کالبد شهر است. تعیین کاربری‌ها، نحوه استقرار فعالیت‌ها، بلندی و کوتاهی بناها، نوع و کیفیت ساختمان‌ها، کمیت و کیفیت معابر و دسترسی‌ها، وجود یا عدم وجود فضاهای سبز و تفریحی و ... همگی در گرو اقتصاد شهر و روابط و ساختار اجتماعی و فرهنگی آن و نیز ساختار مدیریت شهری است. شهر رشت به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و جمعیتی دارای امکانات و نقاط قوت و نیز دارای قابلیت‌ها و پتانسیل‌هایی است که به رفع مشکلات و محدودیت‌های شهر کمک می‌کند و در صورت استفاده مناسب از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های موجود، امکان جلوگیری از تهدیدها، تخریب‌ها و آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی نیز وجود دارد. جداول ذیل، جمع‌بندی مطالعات پیشین در زمینه فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی شهر است.

جدول ۴۲- جدول سوات شهر رشت

دارایی	کمیود	فرصت	تهدید
<p>➤ رشد قابل ملاحظه شاغلین بخش صنایع</p> <p>➤ شاغلین زیربخش صنعت ساخت بیشترین سهم نسبی شاغلین را دارا هستند</p> <p>➤ نسبت کارفرما به کارگر در شهر کاهش یافته که نشانه بزرگ مقیاس تر شدن کارگاه‌ها و کاهش هزینه‌های ناشی از مقیاس است</p> <p>➤ گروه شغلی صنعتگران و کارکنان مشاغل مربوط بیشترین سهم نسبی را دارا است</p> <p>➤ وضعیت بار تکفل واقعی و نظری و تحول آن در شهر رشت از نقاط شهری استان و کل کشور بهتر است.</p> <p>➤ نرخ مشارکت اقتصادی در شهر از استان و کل کشور بهتر است.</p> <p>➤ نزدیکی به مواد اولیه جهت گسترش صنایع</p> <p>➤ برخورداری از تأسیسات و تجهیزات زیربنایی موردنیاز</p> <p>➤ تمرکز نیروی متخصص و ماهر در این شهر</p> <p>➤ وجود نیروی کار فعال برای اشتغال در صنایع</p>	<p>➤ پایین بودن شاغلین بخش کشاورزی و سهم نسبی این بخش در اقتصاد</p> <p>➤ بیشترین شاغلان جدید جذب بخش خدماتی شده‌اند</p> <p>➤ باوجود افزایش شاغلان بخش خصوصی سهم نسبی آن‌ها در مقایسه با نقاط شهری استان هنوز کمتر است</p> <p>➤ بیشترین کمیود شاغلین مربوط به گروه کارکنان ماهر کشاورزی و ماهیگیری است.</p> <p>➤ متوسط نرخ رشد سالانه بیکاران شهر رشت از مناطق شهری استان کمتر است</p> <p>➤ ثبات شغلی در شهر رشت از مناطق شهری استان کمتر است</p> <p>➤ یافتن کار در شهر از مناطق شهری استان امری دشوارتر است</p> <p>➤ عدم برخورداری استان از معادن فعال</p> <p>➤ محدودیت در اخذ مجوزهای قانونی بهره‌برداری از معادن استان</p> <p>➤ شهر رشت از نظر کارگاه‌های بزرگ صنعتی که به فعالیت تولیدی می‌پردازند دچار کمیود است و سهم اندکی از کارگاه‌های بخش صنعت را کارگاه‌های بزرگ و با تعداد کارکنان بالا تشکیل می‌دهد.</p>	<p>➤ رشد شاغلین بخش صنعت باعث حرکت اقتصاد شهر به سمت اقتصاد تولیدی است</p> <p>➤ تعداد بالای شاغلین در شهر رشت می‌تواند با برنامه‌ریزی صحیح موجب افزایش سطح رفاه شود</p> <p>➤ نرخ رشد متوسط سالانه شاغلین شهر رشت از مناطق شهری استان گیلان بیشتر است</p> <p>➤ امکان توسعه صنایع چوب و محصولات چوبی به دلیل سطح وسیع جنگل‌ها و تنوع گونه‌های درختان در استان</p> <p>➤ برتری مزیت‌های استان گیلان نسبت به استان‌های مجاور (مازندران - گلستان) از نظر حجم تولید محصولات زراعی</p> <p>➤ شهر صنعتی از امکانات ویژه توسعه صنعت در شهر رشت</p> <p>➤ شهر رشت قابلیت تبدیل شدن به کانون تجمع و توزیع کالاها و محصولات شهرستان، استان و منطقه را داراست.</p>	<p>➤ نرخ رشد متوسط سالانه محصلین در شهر رشت حدود بهتر از مناطق شهری استان گیلان است</p>
<p>➤ انتشار روزنامه‌ها و مجلات محلی</p> <p>➤ بالای بودن سطح فرهنگ عمومی</p> <p>➤ بالای بودن سطح سواد و دانش عمومی</p> <p>➤ تکثیر و پخش روزنامه و نشریات در تیراژ بالا و ارائه به موقع آنها به متقاضیان</p>	<p>➤ خرده‌فرهنگ نامناسب روستایی بر اثر گسترش شهر و وارد شدن روستاهای اطراف به داخل شهر</p>	<p>➤ روند روبه‌رشد سهم کالاهای فرهنگی در سید کالاهای مصرفی خانوار</p> <p>➤ توجه به احداث فرهنگسرا و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی و احساس نیاز آن توسط مسئولین</p>	
<p>➤ حضور فعال اهالی تا پاسی از ساعات شب در عرصه‌های شهری</p> <p>➤ جوانی جمعیت و در حال گذار بودن آن</p> <p>➤ کوچک بودن بعد خانوار شهر رشت نسبت به نقاط دیگر</p> <p>➤ افزایش سطح و میزان یاسواد و همگرایی بین دو جنس</p> <p>➤ متعادل شدن شاخص‌های توزیع و ترکیب جمعیت در افق طرح</p> <p>➤ کاهش میزان CBR و CDR افق طرح</p> <p>➤ پایین بودن میزان باروری کل TFR شهر رشت نسبت به متوسط روستایی کشوری در همه دوره‌ها</p> <p>➤ کاهش میزان مرگومیر و افزایش طول عمر</p> <p>➤ وجود زمینه‌های تحرک اجتماعی</p>	<p>➤ عدم مشارکت عمده مردم در امور شهری و کمیود NGOها در شهر</p> <p>➤ افزایش نسبت وابستگی و افت شاخص‌های رفاه</p> <p>➤ پیشی گرفتن رشد تعداد خانوار نسبت به رشد جمعیت</p> <p>➤ افزایش نسبت جمعیت هرگز ازدواج‌نکرده (کاهش هویت ازدواج و افزایش نسبت مجرد قطعی)</p> <p>➤ تمایل حجم زیادی از خانوارهای رشتی برای سکونت در محله‌های شمال شهر</p> <p>➤ چهار برابر شدن جمعیت شهر طی ۴۰ سال</p> <p>➤ بالای بودن میزان شیوع آسیب‌های اجتماعی در برخی محلات شهر</p> <p>➤ عدم تعادل میان طبقات اجتماعی و قرارگرفتن حجم زیادی از شهروندان در طبقه پایین و متوسط روبه‌پایین</p> <p>➤ بالای بودن نسبت جمعیت مهاجر ساکن شهر به‌خصوص مهاجران</p> <p>➤ سالخورده شدن جمعیت در آینده</p> <p>➤ تمرکز جمعیت در برخی مناطق شهر و کمیود جمعیت در سایر نقاط</p>	<p>➤ افزایش نرخ مشارکت زنان در عرصه‌های اجتماعی</p> <p>➤ توجه به مشارکت مردم در طرح‌ها و تقویت بخش غیردولتی</p> <p>➤ تلاش برای ریشه‌کن کردن فقر در جامعه</p> <p>➤ ایجاد بسترهای مناسب در جهت افزایش مشارکت زنان در توسعه شهر</p> <p>➤ تلاش برای گسترش سطح پوشش بیمه تأمین اجتماعی توسط مسئولین</p> <p>➤ بهبود کیفیت زندگی شهری و ایجاد تعادل میان جمعیت و منابع</p> <p>➤ فراهم‌شدن زمینه برای کنترل جمعیت</p> <p>➤ فراهم آمدن زمین‌های تنظیم خانواده و کنترل جمعیت</p> <p>➤ نزدیک‌شدن به اهداف توسعه هزاره</p> <p>➤ گسترش قشر متوسط در آینده و رونق چهره فرهنگی شهر</p> <p>➤ ایجاد پنجره جمعیتی جهت تسریع روند توسعه</p> <p>➤ توسعه سطح رفاه خانوار</p>	<p>➤ روند رو به گسترش سکونتگاه‌های غیررسمی که سرچشمه عمده جرم و جنایت و ناامنی شهر است.</p> <p>➤ عدم موفقیت در جلوگیری از رشد روزافزون مهاجرت به شهر</p> <p>➤ تبدیل فضاهای خالی به فضای بی‌دفاع شهری</p> <p>➤ افزایش مسائل و آسیب‌های اجتماعی ناشی از جوانی جمعیت</p> <p>➤ تراکم بیش از حد جمعیت در چنین مناطقی و ایجاد مشکلاتی چون ترافیک و ...</p> <p>➤ افزایش تقاضا برای مسکن و گسترش بحران مسکن</p>
<p>➤ شرایط مساعد آب‌وهوایی استان گیلان برای تولید انواع محصولات کشاورزی، دامپروری، ماهیگیری</p> <p>➤ آبگیرهای طبیعی</p> <p>➤ پارک‌های جنگلی</p> <p>➤ اراضی وسیع زراعی و باغات</p> <p>➤ پوشش گیاهان درون‌شهری</p> <p>➤ وجود مرداب عینک در غرب شهر</p> <p>➤ استخرهای پرورش ماهی</p> <p>➤ وجود کارخانه کمپوست</p>	<p>➤ تخریب تعدادی از آبگیرهای طبیعی</p> <p>➤ عدم مدیریت صحیح بهره‌برداری</p> <p>➤ ازبین‌رفتن پوشش گیاهی در محدوده شهر</p> <p>➤ انباشت زباله در حریم مرداب</p> <p>➤ عدم مدیریت صحیح در استفاده از فضای طبیعی اطراف مرداب</p> <p>➤ فرسوده بودن شبکه جمع‌آوری و هدایت فاضلاب شهری</p> <p>➤ ورود مقادیر زیاد فاضلاب‌های شهری به منابع آب سطحی و زیرزمینی</p> <p>➤ هدایت فاضلاب‌ها به سمت گودال‌های حاشیه‌ای شهر</p> <p>➤ تخلیه فاضلاب‌های صنعتی و کشاورزی به رودخانه‌های شهر</p>	<p>➤ کنترل جریان سیلاب</p> <p>➤ امکان جذب گردشگر</p> <p>➤ تأکید طرح‌های فرادست به توسعه عمودی شهر در جهت حفظ اراضی</p> <p>➤ تلفیق محیط طبیعی با شهر</p> <p>➤ وجود سیاست‌های کلان برای جلوگیری از توسعه بی‌رویه شهر در جهت حفظ محیط‌زیست</p> <p>➤ تبدیل‌شدن به نمادهای زیبایی‌شناسی</p> <p>➤ کنترل آلودگی هوا</p> <p>➤ تأکید طرح‌های بالادست برای حفظ چشم‌اندازهای منطقه</p> <p>➤ طرح در دست تهیه جنگل‌های شهرستان</p> <p>➤ تلاش در جهت حفظ و احیاء جنگل‌های شهرستان</p> <p>➤ تدوین استانداردهای ملی و استانی برای حفظ محیط‌زیست</p> <p>➤ تلفیق خاک و آب و ایجاد محیط طبیعی قابل استفاده به‌عنوان فضای تفریحی</p> <p>➤ حل مشکلات ناشی از آلودگی آب‌های سطحی و زیرزمینی با طراحی و اجرای سیستم دفع فاضلاب شهری و صنعتی</p> <p>➤ بازیافت و استفاده دوباره از پسماند مواد غذایی موجود در توده زباله شهری</p>	<p>➤ تبدیل‌شدن به کانون انتشار آلودگی و بیماری</p> <p>➤ هدایت جریان‌ات سطحی آب‌های آلوده به سمت رودخانه‌ها</p> <p>➤ تخریب اراضی کشاورزی و باغات به دلیل توسعه افقی و گسترش شهر</p> <p>➤ تحت‌تأثیر قراردادن بخش عمده‌ای از بافت اقتصادی شهر و منطقه</p> <p>➤ تخریب سیمای طبیعی</p> <p>➤ امکان جاری‌شدن سیلاب</p> <p>➤ آلودگی رودخانه‌ها و کانال‌های هم‌جوار مراکز پرورش ماهی</p> <p>➤ تداوم کمیود موجود در شبکه جمع‌آوری و دفع فاضلاب کنونی</p> <p>➤ تعارض میان بهره‌برداری از معادن و حفظ منابع طبیعی به‌ویژه جنگل‌ها</p>
<p>➤ استفاده از مصالح بادوام در ساخت بناهای جدید</p> <p>➤ شکل ساخت‌وساز به‌صورت شیروانی و بر روی پیلوت منطبق و هماهنگ با شرایط اقلیمی</p> <p>➤ افزایش متوسط طبقات ساختمان</p> <p>➤ وجود طرح‌های مقاوم‌سازی سازه‌ها</p> <p>➤ وجود فضاهای باز در شهر برای احداث پارک و فضاهای عمومی</p>	<p>➤ عدم برنامه‌ریزی در احیاء بافت‌های فرسوده</p> <p>➤ ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم رودخانه</p> <p>➤ عدم مقاومت کافی بافت قدیمی در مقابل زلزله</p> <p>➤ عدم تحقق طرح‌های شهری گذشته</p> <p>➤ وجود سکونتگاه‌های غیرمتعارف در اطراف شهر</p> <p>➤ بالای بودن سطح آب‌های زیرزمینی و نیاز به زهکش برای ساخت‌وساز</p> <p>➤ عدم اقتدار لازم شهرداری جهت جلوگیری از ساخت‌وسازهای خارج از محدوده شهر</p> <p>➤ عدم وجود فضاهای عمومی مناسب</p> <p>➤ مشکلات ترافیکی گسترده در داخل شهر و عرض نامناسب و شبکه ناقص معابر</p>	<p>➤ تأکید به توسعه عمودی شهر در طرح‌های فرادست</p> <p>➤ تأکید بر نوسازی بافت‌های فرسوده باتوجه‌به سودآوری و مزیت‌های اقتصادی و سیاست‌های طرح‌های بالادست</p> <p>➤ تأکید طرح‌های فرادست به کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز و اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین</p> <p>➤ امکان احیاء و مرمت بافت‌ها و عناصر تاریخی باتوجه‌به خواست و علاقه مردم و سازمان میراث‌فرهنگی</p> <p>➤ امکان جذب ارزش‌های اضافی ناشی از فعالیت‌های عمرانی برای توسعه و عمران شهر</p>	<p>➤ نزدیکی به گسل و خطر زمین‌لرزه</p> <p>➤ رشد روزافزون ساخت‌وسازهای غیرمجاز</p> <p>➤ رشد بیشتر تعداد خانوار نسبت به تعداد واحدهای مسکونی در دست احداث</p> <p>➤ فرسایش بافت کالبدی بر اثر رطوبت بالای هوا</p> <p>➤ تهدید زمین‌های زیر کشت و شالیزارها به علت توسعه شهر</p> <p>➤ تخریب و تهدید منابع آب به علت توسعه شهر</p> <p>➤ تبدیل فضاهای خالی به فضاهای بی‌دفاع شهری</p>



۳-۱-۱-۵- چشم‌انداز توزیع فضایی مراکز شغلی و فرصت‌های اشتغال در آینده

۳-۱-۱-۵-۱- توزیع فضایی مراکز شغلی از نظر نوع فعالیت

بازار شهر رشت و محدوده اطراف آن مرکز اصلی تجمع فعالیت‌های عمده‌فروشی است. در واقع بازار سنتی شهر رشت نقش خود به‌عنوان مرکز فروش و توزیع عمده کالا را حفظ نموده است و از این جهت کانون اصلی تجمع گروه شغلی عمده‌فروشی شهر رشت محسوب می‌شود. البته بازار شهر رشت و محدوده اطراف میدان شهرداری و سبزه‌میدان، محل تمرکز انواع فعالیت‌های اقتصادی است که از آن جمله فعالیت‌هایی خرده‌فروشی، تولید پوشاک، دفاتر شرکت‌ها و کارخانه‌ها و بانک‌ها را می‌توان نام برد بنابراین مرکز اقتصادی شهر رشت یکی از اصلی‌ترین مراکز شغلی شهر است و باتوجه‌به صرفه‌های ناشی از تجمع، انتظار می‌رود این نقش در آینده تقویت گردد.

هسته مرکزی شهر رشت منطبق بر بازار شهر و میدان شهرداری و سبزه‌میدان کانون تجمع انواع فعالیت‌های اقتصادی است که محورهای عمده تجاری شهر به آن منتهی می‌شوند. مسیر خطی از مرکز شهر به سمت جاده فومن و جاده لاهیجان، مسیر تاریخی بازرگانی شهر رشت است و مرکز تجمع انواع فعالیت‌های اقتصادی است. پس از این محور، محورهای بلوار امام خمینی به‌طرف جاده قزوین، بلوار شهید انصاری به‌طرف جاده انزلی و بلوار شهید نامجو به‌طرف جاده لاکان مسیرهای توسعه شهر رشت هستند. جاده قزوین محور توسعه کارگاه‌های بزرگ صنعتی، جاده فومن محور توسعه کارگاه‌های کشاورزی و جاده‌های لاهیجان، انزلی و فومن مرکز تجمع رستوران‌ها و خدمات تعمیر وسایل نقلیه هستند.

بازار شهر رشت و محدوده اطراف آن مراکز اصلی شغلی شهر رشت است که انواع مشاغل خدماتی و صنعتی در آن تمرکز یافته‌اند. محور شرقی - غربی شهر، از مرکز به سمت جاده لاهیجان و جاده فومن، مرکز مشاغل صنعتی است که عمدتاً کارگاه‌های کوچک صنعتی را شامل می‌گردد. این محور، برای انواع مشاغل خدماتی از جمله خرده‌فروشی، رستوران، دفاتر و ادارات و... نیز یک مرکز قوی شغلی محسوب می‌شود. محور بلوار امام خمینی به‌طرف جاده قزوین محل اصلی استقرار صنایع بزرگ و کارخانه‌ها در شهر رشت است و در کنار محور جاده لاکان و شهر صنعتی رشت یک مرکز قوی شغلی در فعالیت‌های صنعتی به وجود آورده است. محورهای اداری - تجاری شهر نیز مراکز شغلی مهمی هستند که محل تجمع انواع فعالیت‌های خرده‌فروشی و خدماتی هستند و اگرچه اغلب کارگاه‌های کوچک با تعداد کارکنان کم هستند اما تعداد کارگاه‌ها زیاد و تراکم بالای این کارگاه‌ها در امتداد محورهای اصلی تجاری - اداری شهر، این محورها را به مراکز عمده شغلی شهر مبدل ساخته که اهم آن‌ها عبارت‌اند از: خیابان‌های طالقانی، ۲۲ بهمن، امام خمینی، شریعتی، تختی، سعدی، علم‌الهدی، شهدا، بلوار گلزار و بلوار آزادی.

۳-۱-۱-۶- تدوین و تبیین اهداف کلان و خرد برنامه‌ریزی در محدوده شهر و حریم آن (جلد ۹، فصل چهارم، صص ۱۳-۱)

همواره انتظار می‌رود که اسناد و برنامه‌های توسعه شهری، به‌عنوان یکی از اسناد بالادستی کلیدی برنامه‌ریزی بتوانند دستورالعمل‌های راهبردی که در آماده‌سازی و هماهنگی برنامه‌های توسعه، بیانیه‌های سیاست برنامه‌ریزی و اقدامات توسعه شهری و منطقه‌ای به کار می‌روند را تنظیم کنند. این رویکرد یک هماهنگی جامع بین تمامی برنامه‌های شهری و الگوهای



توسعه در راستای توسعه بلندمدت ایجاد می‌کند. اهداف برنامه‌ریزی معمولاً بر اساس مسائل و مشکلاتی که در هر منطقه وجود دارد، تنظیم می‌شود و در جهت حل تنگناها و محدودیت‌ها و استفاده بهینه از پتانسیل‌ها و نقاط قوت شهرها تعیین می‌شود، اهداف معمولاً به هدف‌های کلان و هدف‌های خرد تقسیم می‌شود. اهداف کلی نماینده آرمان‌های یک جامعه در رابطه با مسائل و تنگناهای آن‌ها است هدف‌های کلی با خطامشی ما و سیاست‌های کلی یک شهر یا منطقه سروکار دارد و مسائل مهم شهری را در بلندمدت مدنظر قرار می‌دهد و اهداف خرد، اهدافی هستند که از کلیت و انتزاع کمتری نسبت به اهداف کلان برخوردارند و به‌عنوان نقاط مهم بینابینی در مسیر اهداف کلان و طرح‌ها و برنامه‌های پیشنهادی، بازتاب عینی اهداف کلان در عرصه‌های برنامه‌ریزی هستند، در تدوین اهداف کلان و خرد برنامه‌ریزی شهر رشت، بر حفظ محیط طبیعی اطراف شهر و حفظ اراضی کشاورزی، بازسازی و احیاء مناطق مرکزی شهر و نوسازی بافت فرسوده، افزایش کارایی ارائه خدمات شهری و امکانات زیر ساختاری، افزایش رفاه اجتماعی در قالب توسعه پایدار، بهره‌گیری از منابع و پتانسیل‌هایی موجود شهر، افزایش کارایی عملکردهای شهری در جهت کارآمدی و استفاده بهینه از منابع موجود با تأکید بر حفظ محیط طبیعی، رفع آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش کارایی محیط تأکید شده است.

جدول ۴۳- تدوین و تبیین اهداف کلان و خرد برنامه‌ریزی در محدوده شهر و حریم آن

اهداف کلان	اهداف خرد
بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مدیریت نظارتی زیست‌محیطی به طرح‌ها و پروژه‌های عمران و توسعه شهری (با تأکید به اصل پنجاهم قانون اساسی) ➤ حفاظت اکولوژیکی زیستگاه‌های طبیعی ➤ توسعه کشاورزی و دامپروری به‌منظور حفاظت از اراضی و ایجاد ساختار کلان سبز ➤ بهسازی کیفی محیط باهدف کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی
توسعه کالبدی - اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به‌منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی ➤ بهسازی، نوسازی و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی فرسوده و مسئله‌دار شهری ➤ ساماندهی سیما و منظر شهری ➤ دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری ➤ فراهم سازی زمینه مشارکت جوامع محلی، قومی و فرهنگی در فرایندهای ➤ تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و نظارت بر طرح‌ها و پروژه‌های توسعه و عمران شهری
دستیابی به سیستم کارای حمل‌ونقل متناسب با جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد شبکه حمل و نقل پاک درون شهری ➤ ایجاد سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا در سطح شهر ➤ افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راه‌ها ➤ کاهش و حذف سفرهای زائد درون‌شهری و کاهش طول سفرهای موتوری
ارتقای شهر رشت به مرکز سطح یک در سازمان فضایی بخش صنعت در سطح ملی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیش‌گامی در صنایع مکمل کشاورزی باتوجه‌به قابلیت‌ها و مزیت‌های بخش ➤ کشاورزی در منطقه شمالی، استان گیلان و شهر رشت ➤ توسعه صنایع پربازده و پیشرو باهدف جلب سرمایه‌گذاری داخلی و ➤ خارجی و با تأکید بر صنایع تولید محصولات صادراتی
ارائه خدمات برتر بازرگانی، ارتباطی، جهانگردی و... با عملکرد منطقه‌ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل شهر رشت به کانون تعاملات تجاری بین مراکز تولید مستقر در استان با ➤ منطقه آزاد و سطح بین‌المللی ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی ➤ ایجاد قطب آموزشی - تحقیقاتی در شهر رشت ➤ ارائه خدمات فوق‌تخصصی درمانی در سطح منطقه



۳-۱-۱-۷- تدوین سیاست‌ها و راهبردهای کالبدی - فضایی توسعه و عمران

راهبردها، راهکارهای اصلی دستیابی به اهداف کلان هستند که از قوت‌ها و فرصت‌ها برای غلبه بر یک یا چند ضعف و تهدید بهره می‌برند و بدین لحاظ موجب تغییر در ساختار، رفتار و یا دگرگونی در عملکرد سیستم می‌شوند، راهبردها رفع‌کننده موانع اصلی موجود در راه دستیابی به اهداف کلان هستند و سیاست‌ها نیز تعیین‌کننده نحوه دستیابی به اهداف خرد بر بسترهای راهبردی تعیین شده برای هر یک از اهداف کلان هستند.

در جهت رفع معضلات و مشکلات شهر و - اهداف کلان و اهداف خرد مطرح شده در بند ۴ استفاده بهینه از محیط و شناخت پتانسیل‌های آن است و راهبردهای کالبدی - فضایی، زیست‌محیطی و مدیریتی، بسترساز و زمینه‌ساز تحقق اهداف کلان و رفع موانع و مشکلات آن است. سیاست‌هایی که در پی می‌آید در جهت دستیابی بر اهداف خرد ذکر شده، ارائه گردیده است.

جدول ۴۴- سیاست‌ها و راهبردهای کالبدی - فضایی توسعه و عمران

سیاست	راهبرد	سیاست	راهبرد
<p>شناسایی و حفظ بناهای باارزش معماری</p> <p>اجرای طرح‌های مقاوم‌سازی در بناها و بافت‌های تاریخی</p> <p>تدوین راه کارهایی در زمینه جلب مشارکت ساکنین بافت‌های تاریخی از طریق نهادهای محلی و NGOها</p> <p>تعیین کاربری‌های مناسب که بتواند به اقتصاد زمین هم پاسخگو باشد.</p>	<p>احیاء و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی هم به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و هم به لحاظ بارگذاری جمعیتی</p>	<p>جلوگیری از جهت‌گیری توسعه کالبدی و ساخت‌وساز به سمت اراضی باتلاقی و استفاده از این</p> <p>اراضی در جهت احداث پارک و فضای سبز</p> <p>هدایت توسعه شهر به سمت مناطق مرتفع‌تر و دارای خاک مقاوم</p> <p>توسعه عمودی شهر در جهت حفظ منابع خاک و جلوگیری از تخریب این منابع</p> <p>ارائه تسهیلات لازم جهت انبوه‌سازی به بخش خصوصی در مناطق پیش‌بینی شده</p>	<p>برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی</p>
<p>ایجاد پیوند فضایی میان بافت تاریخی و بافت نوساز از طریق ابزارهایی چون ایجاد عملکردهای فرامنطقه‌ای، طراحی مناسب شبکه دسترسی و الگوی بهینه استقرار کاربری‌ها</p> <p>اصلاح معابر و زیرساخت‌های شهری در محلات قدیمی</p> <p>تأمین تأسیسات و تجهیزات شهر متناسب با بافت تاریخی</p> <p>تدوین برنامه‌ها و طرح‌های کوچک و اجرایی جهت تقویت و تجهیز فضاها و بناهای ارزشمند و با هویت</p> <p>اعطای امتیازات و سیاست‌های تشویقی (معافیت از مالیات و عوارض، اعطای وام و...) به منظور جلب مشارکت‌های مردمی در جهت حفظ و نگهداری از بافت‌های تاریخی</p>	<p>جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی</p>	<p>هدایت آب‌های سطحی به سمت رودخانه‌های موجود در جهت کاهش آب‌گرفتگی اراضی و معابر</p> <p>ایجاد زیرساخت‌های مناسب شهری در اراضی دارای خاک سست و کم مقاومت</p> <p>اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین در جهت تأمین نیازهای بخش مسکن</p> <p>زه‌کشی اراضی باتلاقی و احیای دوباره تاملون‌های شهری (دریاچه‌های جاذب آب)</p>	<p>برنامه‌ریزی در جهت بهبود زیرساخت‌های شهری</p>
<p>تخصیص فضا و امکانات زیربنایی جهت استقرار مشاغل مولد در سکونتگاه‌های اقشار کم‌درآمد به منظور کاهش نابرابری‌های اجتماعی در این بافت‌ها</p> <p>طراحی معابر و شبکه دسترسی و تأمین خدمات شهری به منظور برخورداری ساکنان بافت‌ها از سرانه‌های متناسب با توان ساکنین به‌جای رعایت کور استاندارد شهری</p> <p>تدوین قوانین و نظارت بر اجرای آن‌ها به منظور پیشگیری از گسترش بدون برنامه شهر و ایجاد سکونتگاه‌های غیررسمی</p> <p>بهره‌وری از فضاهای قابل‌بازیافت مانند اضافات معابر، روی معابر و غیره برای تأمین خدمات</p>	<p>ساماندهی سکونتگاه‌های غیرمتعارف و بافت‌های مسئله‌دار با رویکرد توانمندسازی و بهسازی این بافت‌ها</p>	<p>عدم استقرار کاربری‌های تجاری جدید عمده در محدوده‌های مرکز شهر (کاربری‌های شهری و فراشهری)</p> <p>عدم استقرار کاربری‌های جدید درمانی، فرهنگی، هنری عمده در مرکز شهر (کاربری‌های شهری و فراشهری)</p> <p>عدم استقرار کاربری‌های جدید اداری در مرکز شهر</p> <p>شناسایی و برنامه‌ریزی محدوده‌های خارج از هسته‌های مرکزی شهر جهت استقرار کاربری‌ها نامناسب</p> <p>برنامه‌ریزی به منظور هدایت و توسعه کاربری‌های شهری و فراشهری در محدوده‌های پیش‌بینی‌شده (پهنه‌ها و قطب‌های جهانگردی، آموزشی، درمانی و...)</p> <p>تدوین سیاست‌های تشویقی برای مالکان اراضی بایر داخل و پیرامون بافت برای ایجاد ابنیه چند عملکردی</p> <p>تدوین ضوابط و مقررات به منظور جلوگیری از تغییر کاربری از مسکونی به سایر کاربری‌ها در محدوده‌های مرکزی</p> <p>تدوین سیاست‌های تشویقی برای تجمیع قطعات</p> <p>طراحی مبادی ورودی جدید به بازار به منظور کاهش ازدحام ناشی از آلوده شدن به این محدوده</p> <p>تدوین ضوابط و مقررات به منظور انتقال کاربری‌های مزاحم از محدوده مرکزی و ایجاد فضاهای باز در این محدوده</p>	<p>تمرکززدایی و تغییر ساختار تک هسته‌ای از طریق جابه‌جایی تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف</p>
<p>توجه به رعایت خط آسمان در ساختمان‌های جدیدالاحداث</p> <p>ایجاد فضاهای مسقف مانند رواق در حاشیه خیابان‌های جدیدالاحداث با توجه به وضعیت اقلیمی و بارندگی</p> <p>حفظ و تقویت نشانه‌ها و عناصر هویت‌ساز شهر</p> <p>حفظ بدنه‌های تاریخی بافت قدیم</p> <p>توسعه میلمان شهری با توجه به ویژگی‌های بافت کالبدی منطقه از نظر قدمت، عملکرد غالب منطقه، طبقات اجتماعی ساکن و...</p> <p>تهیه طرح تفصیلی ساماندهی نماها و سیمای شهری</p>	<p>توجه به اصول طراحی شهری و زیباسازی در کالبد شهر</p>	<p>شناخت و تعیین محدوده‌های تهدیدکننده و خطرناک (خطر سیل، زلزله و...)</p> <p>رعایت حریم رودخانه‌ها به منظور فاصله‌گرفتن ساخت‌وسازهای شهری از مناطق و پهنه‌های سیل‌گیر</p> <p>برنامه‌ریزی و تدوین ضوابط تراکم ساختمانی و جمعیتی بر اساس مطالعات دقیق مقاومت و ایمنی</p> <p>در برابر زلزله و سایر سوانح طبیعی</p> <p>ایجاد و تجهیز واحدهای امداد و نجات و مقابله با سوانح (آتش‌نشانی، فوریت‌های پزشکی و...)</p> <p>کلیه نقاط شهر</p> <p>تدارک فضاهای باز به شکل پارک‌ها، میدا، باغ‌ها و... حداقل به مساحت ۲۰۰۰ مترمربع در شهر برای اقامت بعد از سوانح (زلزله، سیل و...)</p>	<p>برنامه‌ریزی به منظور کنترل و کاهش پیامدهای مخرب ناشی از سوانح و بلایای طبیعی</p>
<p>بازیافت فضا و استفاده مجدد از فضاهای بلااستفاده و یا در حال تخریب</p> <p>توجه به اصول اختلاط کاربری‌ها به منظور استفاده چند منظوره از فضاها</p> <p>حفظ و احیای فضای سبز طبیعی و بافت‌های واجد ارزش تاریخی و جلوگیری از تغییر کاربری آنها</p> <p>تعیین کاربری بناهای واجد ارزش تاریخی به کاربری‌های فرهنگی و گردشگری (موزه، هتل، رستوران سنتی و...)</p> <p>افزایش تراکم براساس مطالعات دقیق در زمینه ظرفیت جمعیت‌پذیری و ظرفیت قابل تحمل محیط</p>	<p>استفاده بهینه از فضا و برنامه‌ریزی نحوه استقرار کاربری‌ها متناسب با ظرفیت قابل تحمل محیط</p>	<p>مطالعه مسائل و مشکلات حاشیه‌نشینی در محلات شهر و حل آن با استفاده از راهکار مددکاری و مهندسی اجتماعی</p> <p>سنجش سرمایه اجتماعی و نقش آن بر روابط همسایگی</p> <p>افزایش زیرساخت‌های فرهنگی - اجتماعی در سطح شهر</p> <p>دایر کردن دوره‌های آموزش حقوق و رفتار شهروندی</p>	<p>تلاش در جهت فراهم کردن فضایی اجتماعی متناسب با استانداردهای زندگی شهری</p>
<p>تقویت نقش بازار به‌عنوان مرکز اصلی و درجه یک تجاری شهر از طریق انتقال کاربری‌های مزاحم و آلوده‌زا به خارج از این بافت</p> <p>مکان‌یابی مراکز و هسته‌های درجه دو و سه با عملکرد منطقه‌ای و محلی به منظور تمرکززدایی از هسته بازار و توزیع متعادل خدمات تجاری در سطح شهر</p> <p>مکان‌یابی مراکز کوچک تجاری خدماتی در سطح محلات به منظور تأمین نیازهای روزمره ساکنین (بازار روز، بازارچه هفتگی و...)</p> <p>تأمین و توسعه فضاهای فراغتی، تفریحی، فرهنگی و خدمات شهری برای تمام گروه‌های درآمدی</p> <p>پیش‌بینی فضاهای باز عمومی با عملکرد شهری، منطقه‌ای و محلی به منظور استفاده بهینه از امکانات طبیعی شهر و تأمین سرانه استاندارد فضای سبز برای ساکنین شهر</p> <p>انتقال صنایع آلاینده و مزاحم به شهرک صنعتی</p> <p>مکان‌یابی واحدهای کوچک و غیرآلاینده تولیدی در مراکز و محورهای اصلی تجاری خدمات (واحدهای کوچک پارچه‌بافی و تولید پوشاک، تولید دکوراسیون چوبی، تهیه و تولید مواد غذایی سنتی و محلی و...)</p>	<p>توزیع متعادل کاربری‌های دارای عملکرد شهری، منطقه‌ای و محلی باتوجه به نیاز جمعیت، شبکه دسترسی و اصول سازگاری و تناسب کاربری‌ها</p>	<p>پهنه‌بندی مناسب شهر باتوجه به ویژگی‌های موجود و باهدف ایجاد تعادل فضایی، اصلاح ناهمخوانی‌ها و انعطاف در بهره‌وری</p> <p>مکان‌یابی و طراحی پهنه استقرار خدمات برتر آموزشی پژوهشی و شهرک علمی - تحقیقاتی به منظور دستیابی به اهداف چشم‌انداز توسعه مبنی بر ارائه خدمات برتر و دانش‌پایه</p> <p>مکان‌یابی پهنه‌ها و محورهای استقرار خدمات جهانگردی پذیرایی به منظور استفاده بهینه از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی شهر و منطقه</p> <p>توسعه و تجهیز مراکز ارائه خدمات تخصصی درمانی به منظور تقویت نقش شهر به‌عنوان ارائه دهنده خدمات برتر درمانی در سطح منطقه‌ای و ملی (تأمین امکانات دسترسی شهری و فراشهری،</p> <p>انتقال کاربری‌های ناسازگار از محورهای تجمع خدمات درمانی، پیش‌بینی فضا برای امکانات توسعه</p> <p>(آتی)</p>	<p>مکان‌یابی و برنامه‌ریزی عملکردهای اصلی و پهنه‌های عمده کاربری در یک الگوی متعادل و منسجم از ساختار فضایی شهر</p>



سیاست	راهبرد	سیاست	راهبرد
<p>➤ مکان‌یابی مجموعه‌های کوچک کشت و صنعت در بافت‌های روستایی پیوسته به شهر (تولید صنایع دستی چوبی، بافت فرش و گلیم، شیرین یجات و ترشیجات محلی و...)</p>			
<p>➤ مکان‌یابی مجموعه‌های کوچک کشت و صنعت در پهنه شمال و شمال غربی شهر (محدوده بین ➤ جاده‌های انزلی، پیربازار و جیره ده) به منظور حفظ اراضی زراعی ➤ برنامه ریزی استقرار صنایع کوچک برنج کوبی، آردسازی، تولید و فراوری محصولات لبنی و گوشتی، ➤ تولید کنسرو و پودر ماهی در اطراف اراضی دامپروری و استخرهای پرورش ماهی واقع در جنوب ➤ و جنوب غربی شهر ➤ هدایت و ساماندهی استقرار واحدهای بزرگ تولید مواد غذایی و آشامیدنی مانند نوشابه‌های سرد، ➤ تولید آبمیوه و کنسراتر، کنسروسازی و... در شهر صنعتی و امتداد جاده قزوین</p>	<p>ایجاد قطب توسعه کشاورزی و صنایع تولید، تبدیل، فراوری و بسته بندی محصولات زراعی، دامی و شیلات در تعامل با مناطق روستایی اطراف شهر</p>	<p>➤ استفاده از مبانی طرح سیال در تهیه طرح جامع که یکی از ویژگی‌های آن، پاسخگویی به حداکثر تمایلات مردم می‌باشد ➤ تدوین و اجرای ضوابط و مقررات در راستای تشکیل شوراهای محلی و تشکل‌های غیردولتی (NGO) ➤ ایجاد و توسعه فضاهای عمومی در سطح مناطق و محلات (فرهنگسراها، مجموع‌های ورزشی، تفریحی، محلی و...) به منظور افزایش برخورد و تعامل اجتماعی میان مردم و نمایندگان محلی ➤ پیش‌بینی فضاهای برگزاری گردهمایی محلی برای نظرخواهی و اطلاع‌رسانی متخصصان، برنامه ریزان و تصمیم‌گیران به مردم (پیش‌بینی مکان برگزاری جلسات در فضاهای عمومی مانند پارک‌ها، مساجد، کتابخانه‌ها، فرهنگسراها و...) ➤ استفاده از امکانات ارتباط راه دور (اینترنت، تابلوهای الکترونیکی اعلانات و...) به منظور ارتقاء آگاهی عمومی در زمینه اهداف، برنامه‌ها و پیشرفت‌های اجرایی طرح‌های توسعه و عمران شهری</p>	<p>جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری</p>
<p>➤ ساماندهی مراکز تجمع خدمات درمانی شهر رشت از جمله محور شهید نامجو با هدف ارائه انواع خدمات درمانی (بیمارستان، کلینیک، رادیولوژی، فیزیوتراپی و...) به متقاضیان این خدمات در سطح استان و منطقه و کشورهای هم‌مرز شمالی ➤ تجهیز بیمارستان‌ها و مراکز درمانی موجود به مراکز تحقیقاتی، ابزار مدرن پزشکی و نیروی متخصص در رشت‌های گوناگون علوم پزشکی</p>	<p>تجهیز خدمات درمانی با هدف ارائه خدمات تخصصی و فوق تخصصی در سطح منطقه</p>	<p>➤ تقویت شبکه حمل و نقل زمینی، ریلی و هوایی شهر رشت در ارتباط با سایر نقاط استان و کشور به منظور جمع‌آوری و توزیع کالاهای استانی و ملی در سطح ملی و بین‌المللی ➤ تقویت محور تهران - قزوین - رشت - انزلی به عنوان محور بازرگانی خارجی ➤ تأمین خدمات مالی و ارتباطی به منظور توسعه نقش بازرگانی: ایجاد تالار بورس، ایجاد بازار مشترک بین‌المللی، تقویت بازار ارزی و خدمات مالی مرتبط و گسترش خدمات پیشرفته تجارت الکترونیک</p>	<p>توسعه بازرگانی شهر رشت به عنوان یکی از مراکز اصلی ترانزیت کالا در مسیر بین‌المللی شمال - جنوب کشور</p>
<p>➤ احداث مسیر ویژه پیاده و کاملاً جدا از فضاهای معابر موتورسیکلت در امتداد خیابان علم‌الهدی حدفاصل میدان شهرداری و سبزه میدان، خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری و حاشیه رودخانه‌های زرچوب و گوهررود ➤ جذب سفرهای پیاده از طریق ایجاد حریم سبز و منظر مناسب یا احداث اینگونه معابر در جوار رودخانه‌ها ➤ جذب سفرهای پیاده از طریق ایجاد بازارچه‌های سنتی و محلی و امکانات ورزشی و تفریحی در مکان مناسب (حاشیه پیاده‌راه رودخانه‌های زرچوب و گوهررود) ➤ انجام تبلیغات لازم در مورد اینگونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده</p>	<p>تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای پیاده</p>	<p>➤ پیش‌بینی فضا برای احداث واحدهای اقامتی و پذیرایی درجه یک به منظور ارائه خدمات به گردشگران با سطح درآمد بالا و گردشگران خارجی ➤ پیش‌بینی فضا برای احداث هتل، رستوران و مراکز فرهنگی تفریحی در محدوده بازار و در نزدیکی جاذبه‌های تاریخی به منظور ارائه خدمات به گردشگران متقاضی بازدید از اماکن تاریخی ➤ مکان‌یابی واحدهای اقامتی و پذیرایی در مسیر جاده‌های اطراف شهر به منظور ارائه خدمات به گردشگران متقاضی سفر به سایر نقاط استان (انزلی، ماسوله، لاهیجان و...) ➤ ساماندهی تعمیرگاه‌ها و رستوران‌ها در مسیر جاده‌های تهران، لاکان، فومن، لاهیجان و انزلی به منظور ارائه خدمات به تعداد قابل توجه گردشگران متقاضی بازدید از جاذبه‌های استان با وسیله نقلیه شخصی و اتوبوس ➤ ساماندهی محدوده‌های اطراف جاذبه‌های طبیعی شهر از جمله مرداب عینک و پیش‌بینی فضاهای کمپینگ و خدمات پذیرایی تفریحی مرتبط</p>	<p>ارتقاء خدمات جهانگردی و پذیرایی مطابق استانداردهای کیفی بین‌المللی با هدف ارائه خدمات به گردشگران داخلی و خارجی استان</p>
<p>➤ احداث مسیرهای ویژه دوچرخه رو با امکانات مورد نیاز ➤ طراحی مسیر دوچرخه در حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهررود در امتداد خیابان‌های امام خمینی، طالقانی، شریعتی، سعدی، ۲۲ بهمن، آزادگان و پرستار ➤ فراهم نمودن امکان استفاده از دوچرخه بصورت رایگان در مسیرهای ویژه آموزش و تبلیغات لازم به منظور ترویج استفاده از دوچرخه برای تمام سنین</p>	<p>تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای با دوچرخه</p>	<p>➤ جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی در ایجاد کارخانجات تولید انواع محصولات الکترونیکی خانگی، صنعتی و اداری ➤ جلب سرمایه‌گذاری در صنایع الکترونیک شامل تولید قطعات کامپیوتر، سیستم‌های صوتی، تصویری، ارتباطی و... ➤ فراهم نمودن امکان دسترسی سریع و آسان به وسیله شبکه اتوبوسرانی به کلیه نقاط شهر ➤ احداث مسیرهای ویژه اتوبوس برای افزایش سرعت حرکت اینگونه خطوط در خیابان‌های بخش مرکزی شهر مانند شریعتی، شهدا، طالقانی، امام خمینی و سعدی ➤ تجهیز ناوگان حمل و نقل اتوبوسرانی به اتوبوس‌های مدرن و گازسوز افزایش اتوبوس‌ها و سرویس‌های آن‌ها با توجه به تقاضای استفاده از این سیستم</p>	<p>توسعه صنایع محصولات الکترونیکی با توجه به پیشینه شهر رشت در تولید این محصولات و ارزش افزوده و اشتغال‌زایی بالای این صنایع</p>
<p>➤ طراحی و جانمایی سیستم حمل و نقل ریلی سبک شهری در شبکه معابر ➤ احداث خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریلی در محل‌های با تقاضای مناسب ➤ ترکیب سیستم‌های اتوبوسرانی، ریلی و تراموا در جابجایی مسافر و تأمین امکانات دسترسی آسان تبلیغ و تشویق شهروندان به استفاده از سیستم‌های ریلی</p>	<p>تأمین زیرساخت تجهیز و توسعه قطارهای سبک شهری و تراموا و مونوریل، اتوبوس برقی</p>	<p>➤ مطالعه و مکان‌یابی دقیق ایستگاه‌ها و پوشش کامل شبکه در ترکیب سیستم ریلی و اتوبوسرانی به منظور اقتصادی نمودن حمل و نقل عمومی و کاهش قیمت تمام شده ➤ استفاده از یارانه‌های دولتی در جهت کاهش هزینه حمل و نقل عمومی و در نتیجه ترغیب شهروندان به استفاده از این سیستم</p>	<p>تکمیل و تجهیز شبکه اتوبوسرانی</p>
<p>➤ برنامه ریزی و جانمایی مجتمع‌ها و شهرک‌های پژوهشی با هدف اجرای پروژه‌های تحقیقاتی در ➤ علوم کشاورزی و صنایع استان و برگزاری سمینارهای بین‌المللی ➤ تجهیز دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی موجود و گسترش فضاهای آموزشی</p>	<p>ارتقاء سطح آموزش عالی، ایجاد و تجهیز مجتمع‌های پژوهشی</p>	<p>➤ ایجاد معابر شریانی درجه یک و دو به صورت غیرهمسطح ترجیحاً زیرسطح ➤ ایجاد تقاطع غیرهمسطح در برخورد با شریان‌ها ➤ عدم دسترسی مستقیم عابر به شریانی درجه یک و ایجاد معبر بصورت غیرهمسطح یا جداکننده‌های فیزیکی ➤ تسهیلات عبور از شریان‌ها بصورت غیرهمسطح</p>	<p>کاهش هزینه‌های سیستم حمل و نقل عمومی برای مصرف‌کنندگان</p>
<p>➤ طراحی معابر بصورت همسطح با حریم سبز یا مانع فیزیکی (جمع‌کننده و محلی) ➤ طراحی معابر بصورت زیرهمسطح (شریانی‌ها) یا همسطح با مانع فیزیکی و حریم سبز ➤ طراحی معابر با اختلاف سطح از معابر پیاده ➤ تأمین امکانات استفاده از سوخت غیرفسیلی</p>	<p>تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با کمترین آلودگی صوتی و هوا</p>	<p>➤ آموزش همگانی سیستم‌های مخابراتی و الکترونیکی ➤ راه‌اندازی سیستم‌های شبکه هوشمند خرید و فروش (خرید در منزل) ➤ ایجاد امکانات انجام امور اداری در مبدأ از طریق شبکه‌های اینترنتی ➤ توسعه و ترویج استفاده از امکانات بانکداری الکترونیکی</p>	<p>کاهش هزینه‌های سیستم حمل و نقل عمومی برای مصرف‌کنندگان</p>
<p>➤ برنامه ریزی نحوه استقرار مراکز خرید محلی و منطقه‌ای به منظور توزیع متناسب و کارآمد این مراکز در سطح شهر ➤ جانمایی عملکردهای عمده (بیمارستان، ادارات دولتی، دانشگاه و...) بصورت متناسب و متنوع در سطح شهر و جلوگیری از تجمع این عملکردها در مراکز و یا نقاطی خاص از شهر ➤ طراحی محدوده طرح ترافیک در مراکز تجاری شهر برای جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی</p>	<p>برنامه‌ریزی صحیح الگوی کاربری شهری به منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون شهری</p>		<p>کاهش و حذف سفرهای شهری غیرضروری از طریق تأمین زیرساخت و تجهیز و توسعه ارتباطات مخابراتی و الکترونیکی</p>



۳-۱-۱-۸- تهیه برنامه‌های توسعه و عمران شهر (جلد ۹، فصل چهارم، صص ۱۱۵-۱۲۱)

برنامه‌ریزی عبارت است از مکانیزم تصمیم‌گیری و هدایت عقلانی توسعه اقتصادی - اجتماعی در ابعاد زمانی بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت به منظور بهره‌برداری منطقی و هماهنگ از امکانات و منابع در جهت تأمین نیازمندی‌های عمومی و اساسی جامعه.

۳-۱-۱-۸-۱- برنامه‌های عمرانی کوتاه‌مدت و میان‌مدت

تشکیل کمیته‌ای تخصصی برای کنترل و نظارت بر توسعه شهر، از جمله نظارت بر حریم شهر، مهم‌ترین گامی است که می‌توان برای تحقق‌پذیری طرح جامع برداشت.

• محیط زیست

- کنترل و هدایت آبهای سطحی از طریق جوی و کانو
- توسعه فضای سبز در حریم کابل‌های فشار قوی
- فضاسازی در حریم رودخانه‌ها و ساماندهی و طراحی رودخانه‌های شهر
- توسعه ظرفیت کارخانه کمپوست و بهبود دفع زباله شهری
- ساماندهی اراضی اطراف تالاب عینک
- ایجاد استخرهای تامپون در نقاط پیشنهادشده طرح
- توسعه و تجهیز شبکه فاضلاب شهری

• ارتباطات و ترافیک

- گشودگی و تعریض معابر:
- ❖ اجرای معبر جدید حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی
- ❖ اجرای معبر جدید حدفاصل میدان صیقلان تا خیابان تختی
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی در امتداد بلوار آیت الله ضیابری و اتصال آن به بلوار رشتیان
- ❖ احداث کمربندی از میدان گیل تا بلوار شهید افتخاری
- ❖ احداث کمربندی از جاده انزلی تا بلوار شهید افتخاری
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی حدفاصل بلوار ولی عصر تا جاده پیربازار
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی در امتداد بلوار معلم و اتصال آن به بلوار اصفهانی
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل خیابان سعدی تا خیابان معلم
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل خیابان معلم تا بلوار شهیدرجایی (رشتیان)
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی امتداد بلوار شهید احمدزاده به بزرگراه خرمشهر



- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی امتداد بلوار دیلمان به بلوار شهید احمدزاده
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی حدفاصل بلوار شهید انصاری به خیابان خرمشهر
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی از بلوار کشاورز تا خیابان شهدا
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل میدان ولی عصر تا بلوار دیلمان
- ❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی امتداد بلوار کشاورز از خیابان شهدا تا خیابان شهید انصاری
- ❖ تعریض خیابان شهدا (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)
- ❖ تعریض جاده سنگر (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)
- ❖ تعریض جاده لاکان (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)
- ❖ طرح احداث پل رودخانه زرچوب جهت اتصال بلوار اصفهان گلزار به جاده پیربازار
- ❖ طرح احداث ۵ تقاطع غیرهمسطح در میدانیهای گاز، انتظام، باستانی شعار، آزادگان و مصلی
- ایجاد محورهای پیاده در خیابان علم الهدی، خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری
- زیرگذر کردن میدان اصلی شهر
- احداث تسهیلات تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده یا پله برقی

• کالبدی

- تشکیل کمیته فنی نظارت بر توسعه شهر
- ساماندهی مبادی ورودی شهری
- تعیین محدوده‌های دارای طرح‌های ویژه شهری و تهیه طرح‌های موضعی و موضوعی
- تهیه اصلاحیه ضوابط و مقررات تفصیلی طرح
- تملک اراضی برای احداث خدمات توسط سازمان‌های مربوطه (آموزش و پرورش، بهداشت و درمان و شهرداری)
- انتقال صنایع آلوده به خارج از شهر یا رعایت استانداردهای محیط‌زیست، بازیافت فضاهای مورد نیاز سطوح شهری
- مدیریت اراضی بایر، متروکه و فرسوده شهری

• تأسیسات

- افزایش میدانی تره‌بار شهری
- افزایش تعداد ایستگاه‌های آتش‌نشانی
- افزایش تعداد مخازن آب
- ایجاد پارکینگ در محدوده مرکزی شهر

۳-۱-۱-۸-۲- برنامه‌های عمرانی بلندمدت شهر رشت

مطابق بررسی‌های انجام شده، برخی از اقدامات و فعالیت‌های عمرانی نیازمند دوره‌های زمانی بیش از ده سال است. این اقدامات به شرح زیر است:

• محیط زیست

➤ حفظ منابع آب زیرزمینی از آلودگی با آب‌های سطحی و نشتاب فاضلاب

• ارتباطات

➤ گشودگی و تعریض معابر:

❖ احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه خرمشهر حدفاصل میدان ولی عصر تا میدان

جانبازان

❖ احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه مدرس حدفاصل میدان جانبازان تا میدان مصلی

❖ احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه بهشتی حدفاصل میدان مصلی تا میدان شهدای

گمنام

❖ احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه شهدای گمنام حدفاصل میدان گمنام تا میدان جهاد

❖ احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه شهید قلی پور حدفاصل میدان جهاد تا میدان قلی

پور

❖ احداث معبر جمع‌کننده اصلی از جاده تهران به جاده سنگر

❖ احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی به موازات بلوار خرمشهر

❖ تعریض معبر موجود حدفاصل بزرگراه مدرس تا بلوار امام رضا

❖ تعریض خیابان پرند به موازات بلوار امام رضا

❖ تعریض خیابان شهید چمران حدفاصل جاده سنگر تا میدان امام حسین

❖ تعریض جاده پیرکلاچای در محدوده شهر (از میدان امام حسین)

❖ تعریض خیابان عباس پور حد فاصل جاده سنگر تا بلوار امام خمینی

❖ تعریض و احداث امتداد خیابان حجتی تا بلوار شهید افتخاری

❖ تعریض و احداث امتداد خیابان ۱۴ متری سجاد تا بلوار شهید افتخاری

❖ تعریض و احداث امتداد خیابان امام حسین تا بلوار شهید افتخاری

❖ تعریض و احداث امتداد خیابان حمیدیان و لاله تا بلوار

➤ گسترش و تقویت نظام حمل و نقل عمومی

➤ توسعه و تقویت زیرساخت‌های دسترسی هوایی به شهر

➤ تجهیز ناوگان حمل و نقل اتوبوسرانی و اتوبو سهای مدرن و گازسوز

➤ احداث خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریل در محل‌های مناسب



• کالبدی

- بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده
- تأکید بر رعایت مقاوم سازی ابنیه مسکونی در برابر خطر زلزله
- توسعه صنعت توریسم و گردشگری از طریق توسعه زیرساخت ها (هتل، مهمانسرا و ...)
- تجهیز امکانات و زیرساخت های شهر صنعتی، به منظور ایجاد و گسترش صنایع سنگین و آلوده زا
- ایجاد زیرساخت ها و خدمات گردشگری

۳-۱-۱-۹- پیشنهاد تهیه طرح های تفصیلی

در این بخش، محدوده های نیازمند برای تهیه طرح های تفصیلی پایه، طرح های موضوعی و موضعی تعیین خواهند شد.

• طرح های موضوعی

- مکانیابی و ضوابط بلندمرتبه سازی شهر رشت
- ساماندهی سکونتگاه های غیرمتعارف اطراف شهر
- بررسی اثرات ناشی از حضور جمعیت غیرساکن (روستاهای اطراف، گردشگران، مسافران عبوری و ...)
- ساماندهی نماها و سیمای شهری
- طرح جامع ساماندهی نماها و سیمای شهری
- طرح تفصیلی ساماندهی نماها و سیمای شهری
- طرح جامع پیاده راه های شهر (طرح ایجاد محور پیاده در مرکز شهر و پارک های نواری در حریم رودخانه های زرجوب و گوهررود)
- مطالعه پدافند غیرعامل در سطح شهر رشت

• طرح های موضعی

- طرح اراضی آزاد شده حریم فرودگاه
- ساماندهی کاربری های مزاحم مبادی ورودی شهر
- طرح انتقال کاربری های مزاحم خط ماشین (خیابان سعدی)
- طرح جامع احیاء و ساماندهی محدوده مرکزی شهر (به عنوان محدوده فرهنگی - گردشگری - تجاری)
- طرح مکانیابی و ایجاد پارکینگ های عمومی در مرکز شهر و در مجاورت راه های منتهی به پیاده راه ها
- ساماندهی محلات مسئله دار شهر (معلولین، عینک، چومارسرا، جماران)
- تأمین حرکت وسائل نقلیه عمومی در مرکز شهر
- طرح بهسازی تعدادی از میادین شهر رشت



➤ طراحی سیمای شهری تعدادی از معابر شهر رشت

۳-۱-۱-۱۰- جمع‌بندی طرح جامع رشت

استان گیلان و همچنین شهرستان رشت دارای توان تولیدی بسیار بالایی در زمینه محصولات کشاورزی و همچنین صنایع چوبی است. اما عدم توجه کافی به فراوری محصولات می‌تواند سبب کاهش سود ناشی از فروش تولیدات و خام‌فروشی آن‌ها و افزایش واسطه‌گری می‌شود. لذا پیشنهاد می‌شود در زمینه تدوین پروژه‌های آتی به تقویت صنایع تبدیلی و تکمیلی مرتبط با محصولات کشاورزی، دامی و چوبی توجه گردد. همچنین برخورداری استان گیلان و شهرستان رشت از مناظر بکر و طبیعی شرایط جذب گردشگر را میسر کرده است. در این راستا بهبود کیفیت زیرساخت‌ها اعم از راه‌های ارتباطی و تاسیسات زیربنایی و علاوه بر آن افزایش امکانات رفاهی جهت توسعه صنعت گردشگری ضروری است. البته لازم به ذکر است تحقق این امر در گرو کاهش مشکلات موجود است.

جدول ۴۵- کلیات محتوی طرح جامع رشت

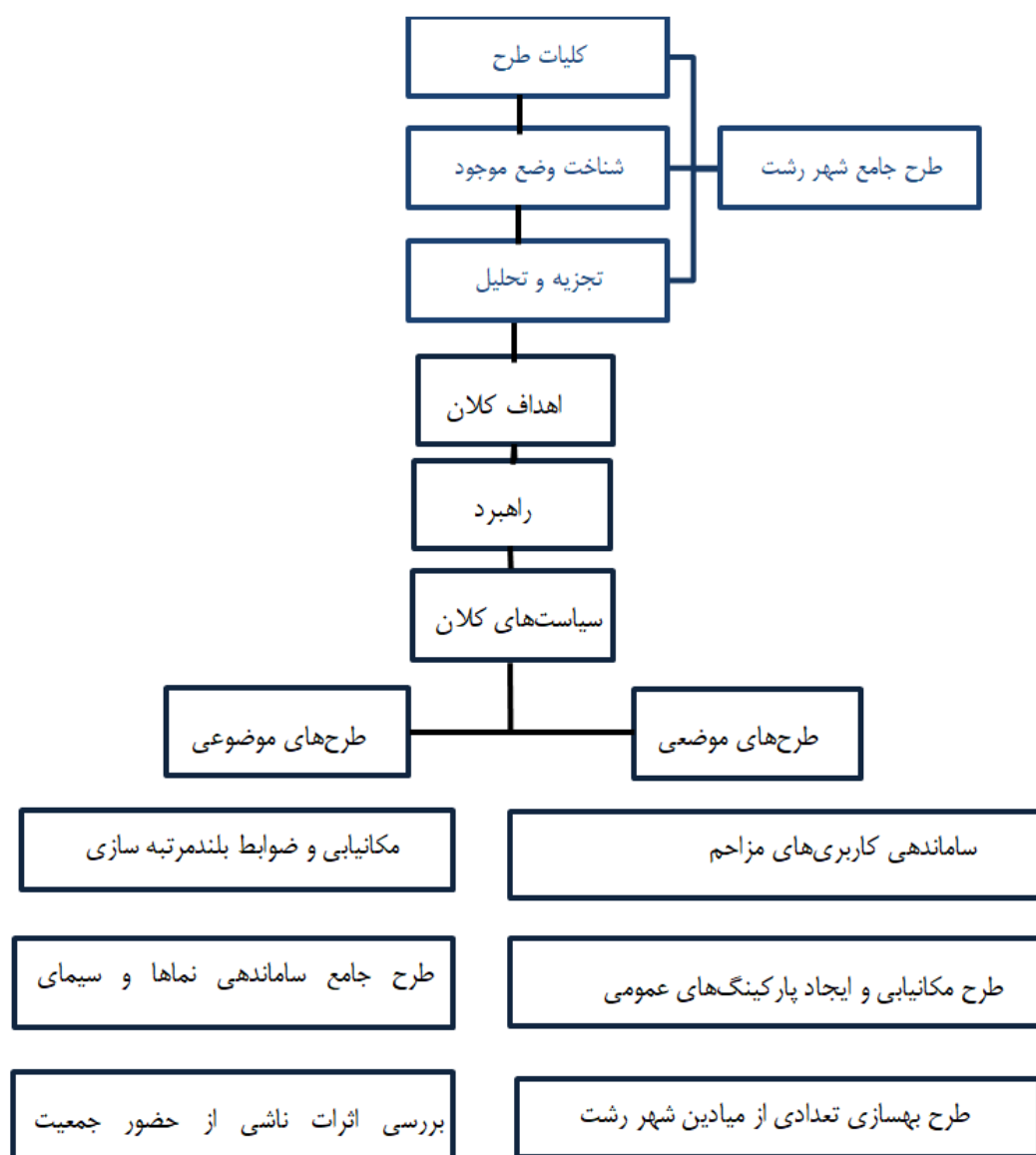
مورد	زیربخش‌ها
ضرورت‌ها و برنامه‌های افزایش جمعیت و توسعه	<ul style="list-style-type: none"> ادامه روند کنترل و کاهش باروری؛ افزایش طول عمر و امید به زندگی؛ کنترل و کاهش جریان‌های مهاجرتی به‌خصوص مهاجرت روستا شهری؛ توجه به ساختمان سنی جمعیت، در حال گذار بودن جمعیت و فراهم بودن پنجره جمعیتی، در برنامه‌های توسعه اقتصادی اجتماعی شهر.
اولویت‌های ملی و اقتصادی و زیست‌محیطی بهره‌وری سرزمین و محدودیت‌های توسعه ناشی از آن‌ها	<ul style="list-style-type: none"> پیشگامی در صنایع مکمل کشاورزی با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های بخش کشاورزی در منطقه شمالی، استان گیلان و شهر رشت توسعه صنایع پربازده و پیشرو، با هدف جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و تأکید بر توسعه صنایع تولید محصولات صادراتی ارتقا شهر رشت به مرکز ارائه خدمات سطح یک در سازمان فضایی منطقه‌ای بهبود و ارتقا کیفیت محیط‌زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار
نقش و عملکرد اصلی شهر	<ul style="list-style-type: none"> چشم‌انداز طرح جامع برای شهر بر اساس طرح‌های فرادست رشت شهر برتر حوزه دریای خزر شهر پایدار مبتنی بر اقتصاد دانش‌پایه شهر برتر در سطح منطقه‌ای، ملی و فراملی <p>بر اساس چشم‌انداز طرح‌های فرادست و قابلیت‌ها و امکانات و محدودیت‌های موجود در دستیابی به توسعه اقتصادی شهر رشت کانون تعاملات تجاری استان با منطقه آزاد و سطح بین‌المللی خواهد بود.</p>
برنامه‌های هماهنگی عمرانی بخش‌های عمومی و خصوصی	<ul style="list-style-type: none"> افزایش نقش و مشارکت مردم در اجرای طرح ارتقا نقش شهروندان در مدیریت شهری ارتقا نقش شهرداری در مدیریت شهری تشکیل ستاد هماهنگی طرح‌ها استفاده از درآمدها و ارزش‌های اضافی حاصل از طرح‌های توسعه عمران برای افزایش امکانات مالی شهر و تأمین هزینه‌های طرح
ضرورت‌ها و مبانای دیگر	<ul style="list-style-type: none"> توسعه کالبدی-اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی در فرایندهای تصمیم‌گیری و نظارت بر طرح، به‌منظور ارتقا کیفیت سکونت و زندگی شهری به وجود آوردن زمینه دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری‌ها و عملکردهای شهری تکمیل و بهبود وضعیت تأسیسات شهری بهبود وضعیت شبکه معابر شهری و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی

منبع: مسکن و شهرسازی استان گیلان، ۱۳۸۷

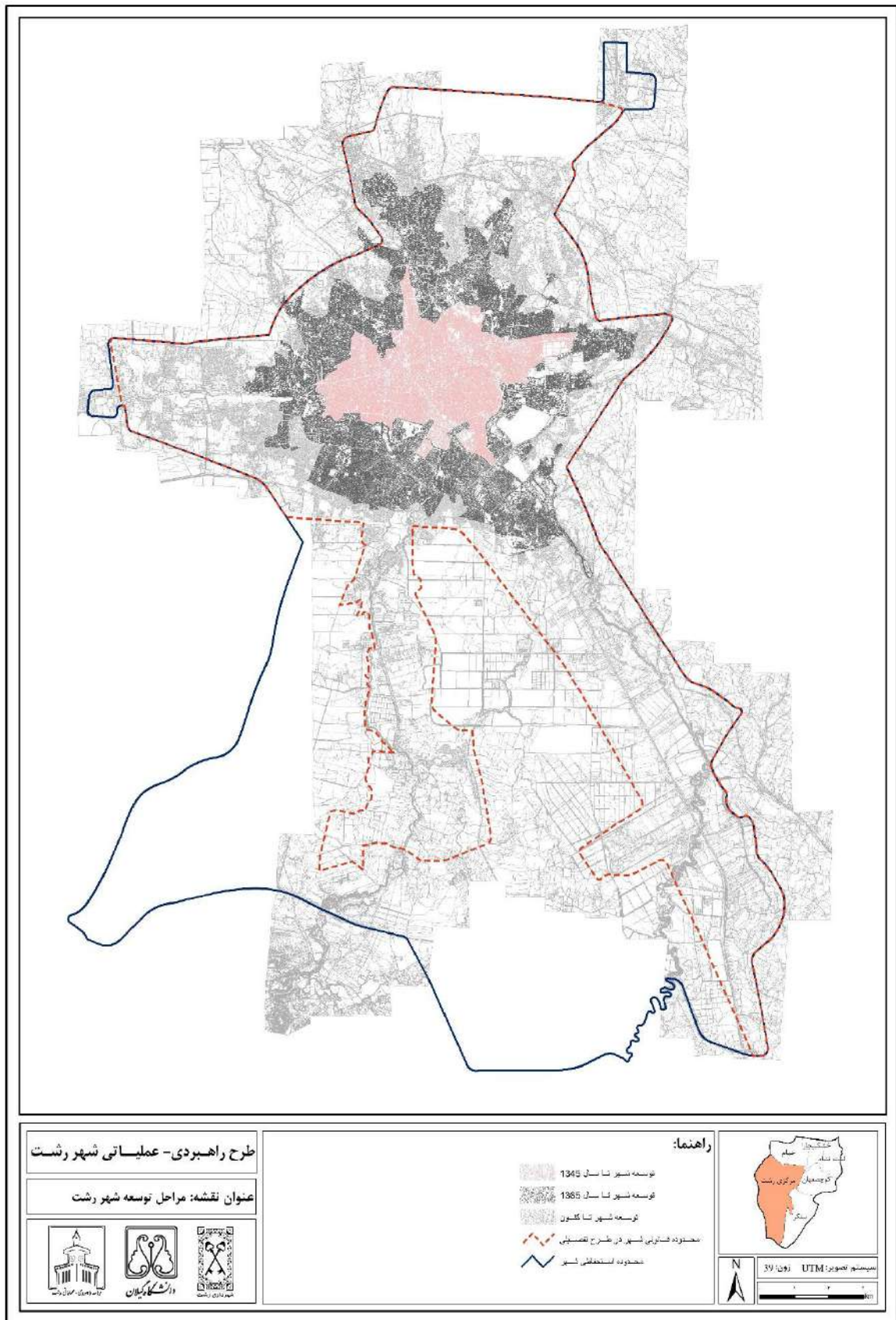


نتایج حاصل از بررسی طرح جامع شهر رشت نشان می‌دهد که این طرح در راستای رسیدن به اهداف کلان مطرح شده راهبرها و سیاست‌هایی اتخاذ کرده است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان بیه موارد زیر اشاره کرد:

- ایجاد قطب توسعه کشاورزی و صنایع تولید، تبدیل، فراوری و بسته بندی محصولات زراعی، دامی و شیلات در تعامل با مناطق روستایی اطراف شهر
- تجهیز خدمات درمانی با هدف ارائه خدمات تخصصی و فوق تخصصی در سطح منطقه
- تأمین زیر ساخت، تجهیز و توسعه سفرهای پیاده
- تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با کمترین آلودگی صوتی و هوا
- جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه ریزی و اجرای طرح های توسعه و عمران شهری



شکل ۳۴- جمع‌بندی طرح جامع رشت



نقشه ۷- مراحل توسعه شهر رشت

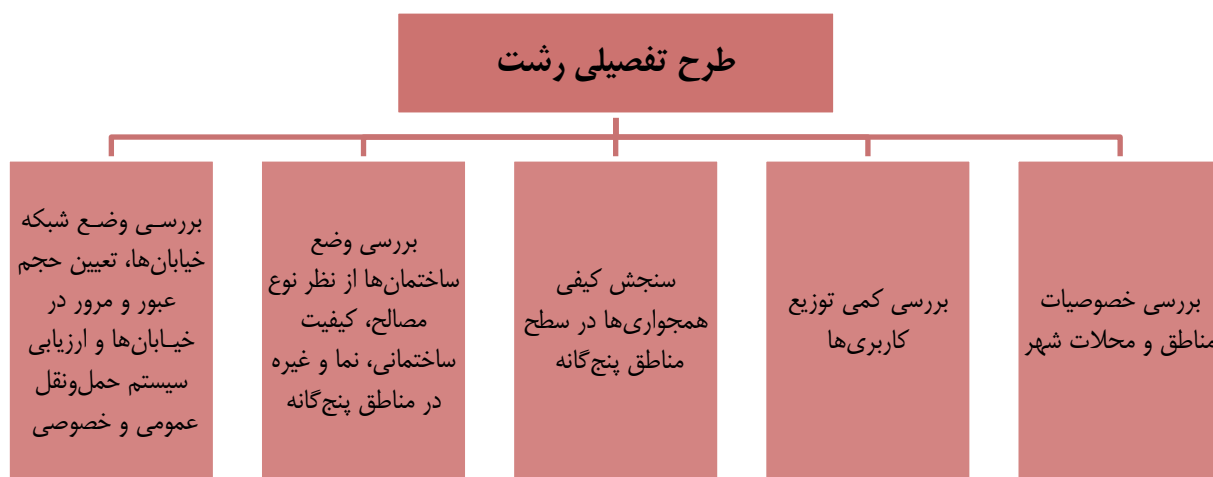


۳-۱-۲- طرح تفصیلی رشت (۱۳۹۴)

مقدمه

طرح تفصیلی در سطح اسناد شهری و جز اسناد مرجع است. طرح تفصیلی در حقیقت، تنظیم برنامه‌های مفصل و انجام اقدامات جزئی در مناطق و محلات شهری و طراحی آن‌ها است. در طرح تفصیلی، خدمات و فضاهای شهری با مشخص کردن جزییات قابل اجرا تعیین می‌شود. با استفاده از این طرح‌ها می‌توان برنامه‌های مشخص بخش عمومی را تعیین و این برنامه‌ها را کم‌کم و برحسب اولویت در برنامه‌ریزی اجرایی سالیانه شهرداری منعکس کرد. در این طرح بر اساس معیارها و ضوابط کلی و طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمین‌های شهری در سطح محلات مختلف شهر، موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آن‌ها، وضع دقیق و تفصیلی شبکه عبور و مرور و میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری، اولویت‌های مربوط به مناطق بهسازی، نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین می‌شود و نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی، تهیه و تنظیم می‌گردد. هدف اصلی و نهایی طرح تفصیلی در واقع عملی شدن اهداف و اصول طرح جامع شهری است تا با بهتر شدن شرایط و بالارفتن کیفیت محیط، تمامی محدودیتها و نیازها برطرف شود و میزان توان مدیریت شهری به همراه ساماندهی‌کردن محلات افزایش یابد.

طرح تفصیلی در حقیقت، تنظیم برنامه‌های مفصل و انجام اقدامات جزئی در مناطق و محلات شهری و طراحی آن‌ها است. در طرح تفصیلی، خدمات و فضاهای شهری با مشخص کردن جزییات قابل اجرا تعیین می‌شود. با استفاده از این طرح‌ها می‌توان برنامه‌های مشخص بخش عمومی را تعیین کرد و این برنامه‌ها و برحسب اولویت در برنامه‌ریزی اجرایی سالیانه شهرداری منعکس کرد. در همین راستا اولین طرح تفصیلی شهر رشت به روش پهنه‌بندی (سکونت-کار-فعالیت-فراغت) با قابلیت انعطاف‌پذیری بیشتر در جهت رعایت حقوق شهروندی و عدالت اجتماعی تصویب و ابلاغ شد.



شکل ۳۵- طرح تفصیلی رشت

جدول ۴۶ - شناسنامه بررسی طرح تفصیلی رشت ۱۳۹۴

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژهها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	ساخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	• معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	• جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری	✓
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت

سال ۱۳۹۰

شهری

۳-۱-۲-۱- بررسی خصوصیات مناطق و محلات واقع در محدوده مطالعات تفصیلی - مناطق پنج گانه رشت (ص ۱)

طرح تفصیلی شهر رشت به سفارش اداره کل راه و شهرسازی استان گیلان و توسط مهندسين مشاور نقش جهان پارس تهیه شده است.

۳-۱-۲-۱-۱- خصوصیات مناطق شهر رشت

خصوصیات برجسته مناطق شهرداری رشت در ادامه به تفکیک مناطق ذکر شده است:



منطقه ۱
نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ از مهم‌ترین عناصر طبیعی واقع در این منطقه می‌توان به رودخانه‌های گوهررود و زرجوب اشاره نمود که می‌توانند طراوت‌بخش منظر این منطقه باشند. ➤ از دیگر ویژگی‌های بارز این منطقه، وجود زمین‌های کشاورزی و بایر بسیار است. ➤ از مهم‌ترین عناصر شاخص مصنوع نیز می‌توان به فرودگاه سردار جنگل رشت (خارج از محدوده)، بیمارستان‌های آریا و گلزار، تقاطع غیر هم‌سطح باستانی شعار، محور شهری گلزار و استانداری اشاره نمود. ➤ وجود شبکه معابر اندیشیده شده، خیابان‌های منظم و شطرنجی، سیمای بصری مطلوب، خدمات شهری برنامه‌ریزی شده و حضور اقشار پردرآمد جامعه در گلزار از جمله علل افزایش تقاضا برای ساخت‌وساز در محدوده گلزار بوده که عاملی برای افزایش قیمت زمین و ساختمان در آن است.
نقاط ضعف
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بخش قابل‌توجهی از منطقه یک در طی سال‌های اخیر به زیر ساخت‌وساز رفته است. ➤ در سال‌های اخیر، با ساخت‌وسازهای بی‌رویه و افزایش تراکم ساختمانی و جمعیتی در منطقه یک، این منطقه با کمبود سرانه خدمات شهری و فضای سبز روبه‌رو بوده است. ➤ به دلیل قرار گرفتن در حاشیه شمال شرقی شهر، وجود کاربری‌های غیر جاذب همچون خدمات خودرو و عدم دسترسی مناسب به خدمات شهری و کاربری‌های موردنیاز روزانه از دلایل پایین بودن قیمت زمین در برخی محلات این منطقه است.
نقاط فرصت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ برخورداری از ظرفیت توسعه شهری و جذب جمعیت بیشتر نسبت به منطقه میانی شهر رشت، بستر مناسبی برای طرح‌های آماده‌سازی و تفکیکی دارد.
منطقه ۲
نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ از مهم‌ترین عناصر طبیعی واقع در این منطقه می‌توان به رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب اشاره نمود که می‌توانند طراوت‌بخش منظر این منطقه باشند. ➤ از دیگر ویژگی‌های بارز این منطقه، انطباق آن بر مرکز تاریخی شهر رشت و وجود آثار و ابنیه تاریخی بسیار است. ➤ از مهم‌ترین عناصر شاخص مصنوع در این منطقه می‌توان به بازار تاریخی رشت، ابنیه تاریخی همچون عمارت کلاه‌فرنگی، مساجد حاج صمدخان و حاج سمیع، اداره‌های کل استان همچون اداره کل امور مالیاتی، اداره کل پست و اداره کل انتقال خون و کلیسای آرامنه و مدرسه حضرت مریم، بقعه بی‌بی فاطمه خواهر امام رضا (ع)، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی و درمانی گیلان، دانشگاه گیلان، کتابخانه ملی رشت و مجتمع فرهنگی - تجاری سپیدرود اشاره نمود. ➤ این منطقه دربرگیرنده محله‌های قدیمی هشتگانه است، از این‌رو دارای بیشترین آثار ثبت‌شده به نسبت مناطق دیگر شهر است.
منطقه ۳
نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ از مهم‌ترین عناصر طبیعی واقع در این منطقه می‌توان به رودخانه زرجوب اشاره نمود که می‌تواند طراوت‌بخش منظر این منطقه باشد. ➤ از دیگر ویژگی‌های بارز این منطقه وجود مساحت نسبتاً بالایی از زمین‌های کشاورزی است. ➤ منطقه سه از مناطق جدید شهر است که بخش قابل‌توجهی از آن روستاهای الحاق‌شده به شهر است. از این‌رو ساخت‌وساز زیاد و پتانسیل رشد و توسعه در آن به‌وضوح قابل دیدن است.
منطقه ۴
نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ از مهم‌ترین عناصر طبیعی واقع در این منطقه می‌توان به رودخانه گوهر رود و تالاب عینک اشاره نمود که می‌توانند طراوت‌بخش منظر این منطقه باشند. ➤ از دیگر ویژگی‌های بارز این منطقه، وجود زمین‌های کشاورزی و بایر بسیار و استخرهای پرورش ماهی است. ➤ از مهم‌ترین عناصر شاخص مصنوع نیز می‌توان به ایستگاه تحقیقات توتون، دانشکده پرستاری و مامایی، رصدخانه کوشیار گیلانی، دانشکده علوم پایه دانشگاه گیلان، مقبره میرزا کوچک‌خان جنگلی، بقعه امامزاده هارون، بیمارستان بین‌المللی قائم (عج)، بیمارستان ۱۷ شهریور و بوستان دانشجو اشاره نمود.
نقاط ضعف
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بخش قابل‌توجهی از منطقه چهار در طی سال‌های اخیر به زیر ساخت‌وساز رفته است.
منطقه ۵
نقاط قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ از مهم‌ترین عناصر طبیعی منطقه پنج می‌توان به رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود اشاره کرد که با گذر از بخش غربی و شرقی منطقه به سمت روستاهای واقع در جنوب شهر حرکت می‌کنند. ➤ دانشگاه گیلان، مصلی رشت، کارخانجات ایران برک و دانشگاه آزاد اسلامی نیز از مهم‌ترین عناصر مصنوع واقع در محدوده منطقه پنج شهر رشت هستند.



۳-۱-۲-۲- جمع‌آوری و بررسی وضعیت طرح‌های تفکیکی (صص ۱-۳)

بر طبق ماده ۲ قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶، وزارت راه و شهرسازی موظف است زمین‌های موردنیاز امر مسکن و خدمات عمومی را در وهله اول از زمین‌های موات و دولتی و در گام بعدی در شهرهای دارای ضرورت از زمین‌های بایر و دایر شهری تأمین نماید. بر طبق پیوست قانون مذکور، شهر رشت از شهرهای دارای ضرورت به شمار می‌رود. از این رو با توجه به کمبودهایی که در حوزه خدمات‌دهی به شهروندان در شهر رشت وجود دارد، لزوم تخصیص قدرالسهم شهرداری‌ها از زمین‌های تفکیک‌شده، به خدمات عمومی شهری، روشن است.

مناطق توسعه جدید شهر قبل از آنکه تحت هرگونه عملیات عمرانی قرار بگیرند، نیازمند طرح‌های آماده‌سازی هستند. مطالعات صورت گرفته در ارتباط با عملکرد شهرداری‌های کشور، بیانگر این موضوع است که شهرداری‌ها در اغلب موارد فاقد امکانات اجرایی و مالی برای تهیه طرح‌های آماده‌سازی در شهرها بوده‌اند. لذا در بیشتر موارد طرح‌های تفکیک به‌عنوان جایگزین این طرح‌ها ارائه می‌شوند.

مهم‌ترین مواردی که بهتر است در طرح‌های آماده‌سازی زمین و تفکیک اراضی موردتوجه قرار گیرند به این شرح است:

- توجه به ضوابط و چارچوب‌های طرح‌های بالادست؛
- توجه به بستر و توپوگرافی طرح‌های تفکیک زمین؛
- ایجاد توازن بین اندازه قطعات مسکونی، میزان تراکم ساختمانی و جمعیتی و سرانه‌ی فضاهای باز؛
- اتخاذ تدابیری که بر پایه‌ی آن‌ها، زمین‌های بزرگ‌تر برای کاربری‌هایی مانند فضاهای سبز، ورزشگاه‌ها، مکان‌های تجاری بزرگ که باید در لبه‌ی محله‌ها به وجود آیند و... مورد استفاده قرار گیرد؛
- کارایی شبکه دسترسی و ارتباط مناسب میان ساختمان‌ها، پارکینگ‌ها و خدمات عمومی؛
- آرام‌سازی حرکت سواره و افزایش ایمنی پیاده با استفاده از مفهوم وون ارف؛

منطقه یک، سه و چهار به سبب برخورداری از ظرفیت توسعه شهری و جذب جمعیت بیشتر نسبت به منطقه میانی شهر رشت، بستر مناسبی برای طرح‌های آماده‌سازی و تفکیکی دارد. شناسایی ظرفیت منطقه برای توسعه‌های آتی بر دیگران نیز پوشیده نبوده و تمایل به ساخت‌وساز در زمین‌های کشاورزی مستعد سکونت را افزایش داده است. برخی از ساخت‌وسازها در قالب طرح‌های تفکیکی و آماده‌سازی صورت گرفته و بسیاری دیگر نیز به‌صورت خودرو و فاقد برنامه منسجم ایجاد شده‌اند. با توجه به وجود جاذبه برای زیر خشت بردن زمین‌های کشاورزی و باغات از یک طرف و کمبود سرانه‌های خدماتی و اسکان قسمتی از جمعیت شهر رشت در توسعه‌های جدید از سوی دیگر، نیاز به هدایت نقاط قوت و فرصت‌ها در جهت مرتفع نمودن نقاط ضعف و کم‌رنگ کردن تهدیدها بیش‌ازپیش نمایان می‌شود. در این میان در اولویت قرار دادن زمین‌های بایر برای بارگذاری جمعیتی و خدماتی و حفظ زمین‌های دایر تا حد امکان از تمهیدات سیاست‌گذاری طرح تفصیلی است (صص ۱-۳، ۶-۸ و ۵-۷).

منطقه دو به سبب انطباق بر هسته تاریخی شهر نسبت به سایر مناطق رشت از ظرفیت توسعه شهری کم‌تری بر روی زمین برخوردار است و بارگذاری بیشتر فعالیت و جمعیت عموماً می‌تواند از طریق افزایش تراکم ساختمانی بر



ساخت‌وسازهای موجود صورت پذیرد. در مواردی نیز به سبب برخورداری از بافت به هم فشرده و ارگانیک شهری می‌توان انتظار داشت، قطعاتی از یک بلوک شهری با یکدیگر تجمیع شده و از نو تفکیک صورت پذیرد. همچنین لازم به ذکر است هیچ طرح تفکیکی در محدوده منطقه دو یافت نشد (ص ۶).

بالابودن میزان زمین‌های خالی در منطقه پنج شهر رشت، جذابیت این منطقه را برای توسعه و جمعیت‌پذیری افزایش داده است و مکانی مناسب برای اجرای طرح‌های آماده‌سازی ایجاد کرده است. روند روبه‌رشد ساخت‌وساز در این منطقه گواهی بر شناسایی ظرفیت‌های توسعه آن است. بررسی روند تفکیک اراضی در منطقه ۵ نشان می‌دهد که این تفکیک‌ها تنها در برخی از قسمت‌ها دارای برنامه بوده است و در برخی از محله‌ها، توسعه به صورت خودرو رخ داده است. علاوه بر لزوم تامین سرانه‌های خدماتی در منطقه ۵، توجه به حفظ اراضی کشاورزی موجود در محدوده این منطقه نیز ضروری است و تمهیدات لازم باید در این زمینه صورت گیرد (صص ۶-۷).



جدول ۴۷- وضعیت طرح‌های تفکیکی در مناطق یک، سه، چهار و پنج شهر رشت

مناطق	شماره طرح	مساحت کل با تقریب (مترمربع)	وضعیت اجرایی	قابلیت تحقق	مناطق	شماره طرح	مساحت کل با تقریب (مترمربع)	وضعیت اجرایی	قابلیت تحقق
منطقه یک	۱	۵۶۰۲۰	کاملاً اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور	منطقه سه	۱	۱۲۱۰۰	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است
	۲	۳۱۰۴۰	کاملاً اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور		۲	۹۸۰۰	بخشی اجرا شده	منوط به نظر مشاور
	۳	۱۰۵۷۰	کاملاً اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور		۳	۹۵۰۰	بخشی اجرا شده	منوط به نظر مشاور
	۴	۱۱۸۱۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۴	۲۱۵۰۰	اجرا نشده	منوط به نظر مشاور
	۵	۱۵۳۲۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۵	۷۰۰۰	بخشی اجرا شده	منوط به نظر مشاور
	۶	۱۴۴۷۰	بخشی اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۶	۳۶۹۰۰	اجرا نشده	منوط به نظر مشاور
	۷	۴۰۹۸۰	بخشی اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور		۷	۷۷۰۰	اجرا نشده	منوط به نظر مشاور
	۸	۶۰۲۲۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۸	۷۴۰۰	بخشی اجرا شده	قابلیت تحقق دارد
	۹	۴۹۷۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۹	۳۸۹۰۰	اجرا نشده	منوط به نظر مشاور
	۱۰	۲۶۷۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۱۰	۲۶۰۰۰	کاملاً اجرا نشده	منوط به نظر مشاور
	۱۱	۱۳۴۰	کاملاً اجرا نشده است.	منوط به نظر مشاور		۱۱	۴۵۰۰۰	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است
	۱۲	۸۳۰۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۱۲	۳۸۳۰۰	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است
	۱۳	۸۶۴۴۰	بخشی اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور		۱۳	۸۴۰۰	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است
	۱۴	۶۰۴۰	کاملاً اجرا شده است.	تحقق یافته است.		۱۴	۶۰۶۰۰	کاملاً اجرا شده	قابلیت تحقق دارد
	۱۵	۳۸۳۰	بخشی اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور		۱۵	۹۷۴۰۰	بخشی اجرا شده	قابلیت تحقق دارد
منطقه چهار	۱۶	۲۷۲۰	بخشی اجرا شده است.	منوط به نظر مشاور	منطقه پنج	۱	۲۳۵۸۴	بخشی از آن اجرا شده است	قابلیت تحقق دارد
	۱	۸۹۴۹	کاملاً اجرا نشده	منوط به نظر مشاور		۲	۱۸۷۰۸	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۲	۱۹۶۴۳	بخشی اجرا شده	منوط به نظر مشاور		۳	۵۸۴۰۸	بخشی از آن اجرا شده است (خیابان‌ها اجرا شده است)	قابلیت تحقق دارد
	۳	۵۲۷۴۲	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۴	۱۳۵۰۸	بخشی از آن اجرا شده است	منوط به نظر مشاور
	۴	۷۵۵۴	کاملاً اجرا نشده	قابلیت تحقق دارد		۵	۲۶۶۴۱	بخشی از آن اجرا شده است (خیابان‌ها اجرا شده است)	قابلیت تحقق دارد
	۵	۶۳۵۳۲	کاملاً اجرا شده	منوط به نظر مشاور		۶	۴۷۷۲۰۴	بخشی از آن اجرا شده است	قابلیت تحقق دارد
	۶	۵۸۰۱۱	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۷	۱۲۰۵۴۱	بخشی از آن اجرا شده است (خیابان‌ها اجرا شده است)	قابلیت تحقق دارد
	۷	۸۸۲۱	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۸	۶۴۷۳۲۲	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۸	۶۴۶۵۵	کاملاً اجرا نشده	تحقق یافته است		۹	۱۸۶۰۷	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۹	۱۹۵۴۸	کاملاً اجرا نشده	منوط به نظر مشاور		۱۰	۲۵۱۸۴	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۱۰	۵۵۷۳۵	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۱۱	۸۳۸۲۹	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۱۱	۲۰۵۷۵	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۱۲	۵۱۴۶۳	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۱۲	۲۹۳۳۵	کاملاً اجرا شده	تحقق یافته است		۱۳	۳۶۴۳۸	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور
	۷۳۳۶۴	کاملاً اجرا نشده	منوط به نظر مشاور	۱۴	۱۵۱۰۸۰۷	کاملاً اجرا شده است (تمامی قطعات ساخته نشده است)	قابلیت تحقق دارد		
				۱۵	۱۰۳۴۲۱	کاملاً اجرا شده است (تفکیک زمین‌ها و خیابان‌ها اجرا شده است ولی تمامی قطعات ساخته نشده است)	قابلیت تحقق دارد		
				۱۶	۲۵۴۷۵۶	کاملاً اجرا شده است (تفکیک زمین‌ها و خیابان‌ها اجرا شده است ولی تمامی قطعات ساخته نشده است)	قابلیت تحقق دارد		
				۱۷	۱۹۶۸۱	اجرا نشده است	منوط به نظر مشاور		
				۱۸	۵۱۶۱۶	بخشی از آن اجرا شده است	قابلیت تحقق دارد		



۳-۱-۲-۳- بررسی کمی توزیع کاربری‌ها در سطح مناطق پنج‌گانه

• منطقه یک (صص ۲۶-۷۵)

جمعیت برآورد شده منطقه یک شهر رشت برای سال ۱۳۹۲، ۱۶۵۶۰۰ نفر است. بر اساس جمعیت نفر در سطح ۲۱۳۰ هکتار، تراکم جمعیتی ناخالص در منطقه یک ۷۷/۷ نفر در هکتار و سرانه‌ی هر شهروند ساکن منطقه ۱۲۹ مترمربع است. از سطح منطقه ۱۰۶۲ هکتار (۵۰ درصد) به کاربری‌های شهری و مرتبط با ساکنان و نزدیک به ۱۰۶۷ هکتار (۵۰ درصد) مربوط به کاربری‌های غیرشهری است.

سرانه‌ی مسکونی در منطقه از ۲۵/۶ مترمربع تا ۸۶ مترمربع در نوسان است. اما به سبب اقلیت بودن قطعه‌های مسکونی درشت‌دانه، میانگین سرانه‌ی مسکونی در منطقه به سمت کرانه پایین‌گرایش دارد (۳۴/۷ مترمربع). بنا بر برداشت‌های میدانی در این منطقه، میانگین سطح قطعه مسکونی معمولی ۲۰۱ مترمربع و میانگین تراکم ساختمانی ۱۳۰ درصد است.

مساحت زمین‌های مسکونی منطقه ۵۷۴ هکتار برابر با ۲۷ درصد از سطح منطقه است. سرانه کاربری مسکونی در منطقه برابر با ۳۴/۷ مترمربع است؛ این میزان، هم‌رده سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کل شهر (تا سال ۱۴۰۵ - ۳۵ مترمربع) بوده و در بازه‌ی سرانه پیشنهادی در هسته‌های دربرگیرنده منطقه (۲۲/۳ تا ۴۴/۳ مترمربع) قرار دارد. به نظر می‌رسد با توجه به تمایل به افزایش تراکم ساختمانی و همچنین گرایش به کوچک‌سازی ساخت‌وسازها در بافت‌های شهری این منطقه و در پی آن افزایش جمعیت، سرانه مسکونی در آینده کاهش خواهد یافت و سرانه مسکونی طرح جامع عملاً غیرقابل تحقق خواهد شد.

در توسعه‌های جدید منطقه یک، تمایل به ریزدانگی و تشکیل بافت‌های فشرده و درهم‌تنیده دیده می‌شود. بیشتر این اراضی تا مدتی پیش از این زمین‌های کشاورزی بوده، که به دلیل صرفه‌های اقتصادی به قطعه‌های خرد تقسیم شده و بدور از چشم ناظرین و مدیریت شهری به سکونت مهاجران روستایی و یا ساکنان کم‌درآمد شهری اختصاص یافته است.

کاربری تجاری با ۴۰/۵ هکتار، ۱/۹ درصد از زمین‌های واقع در منطقه یک را به خود اختصاص داده است. سرانه کاربری تجاری به ازای هر نفر ساکن در منطقه، ۲/۱ مترمربع است. فعالیت‌های تجاری منطقه از تنوع عملکردی فراوانی برخوردار است و بیش‌ترین سهم نیز به خرده‌فروشی‌ها، خدمات فروش و تعمیر خودرو و خدمات فنی و حقوقی اختصاص دارد.

با توجه به شاخص‌های کمی، منطقه یک با کمبودی در تعداد و مساحت واحدهای تجاری روبه‌رو نیست ولی از نظر کیفی بسیاری از فعالیت‌های موجود فاقد کارایی لازم است. دلیل بالا بودن سرانه تجاری در برخی از محله‌های این منطقه، جمعیت کم آن و پیشی گرفتن فضاهای کار و فعالیت نسبت به سکونت به سبب قرارگیری در مجاورت محور دسترسی‌دهنده به بندر انزلی است. ضمن آن که این محور دارای عملکرد ترافیکی فراشهری و فرا منطقه‌ای است، استقرار واحدهای تجاری با فعالیت‌های تأمین‌کننده خدمات جاده‌ای از دیگر علل افزایش سرانه کاربری تجاری در این محله‌ها است.

مساحت کاربری آموزش عمومی در منطقه یک، حدود ۱۷۰۰۰۰ مترمربع است. سرانه آموزش عمومی در این منطقه ۱/۰۳ مترمربع به ازای هر نفر است که با توجه به استانداردهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و پیشنهاد طرح جامع با کمبود مواجه است. طرح جامع سرانه‌ها را برای کاربری آموزشی به تفکیک گروه‌های عملکردی مجاز پیشنهاد داده است؛ این سرانه‌ها برای کل شهر ۲۹۲ مترمربع و بر اساس ویژگی‌های هسته‌های تقسیمات کالبدی، از ۲ تا ۱۹۱ مترمربع



متغیر است. آموزش عمومی، در سطح محله‌های منطقه یک از پراکندگی مطلوبی برخوردار نیست. آموزش عالی به‌عنوان کاربری خدماتی که در حوزه عملکرد شهری و فراشهری قرار دارد، از سرانه قابل قبولی در منطقه یک برخوردار است.

در مجموع کمبود فضاهای مانند فرهنگسرا، سینما و سالن نمایش، خانه فرهنگ و از این دست فعالیت‌ها در منطقه یک با توجه به برخورداری از جمعیت جوان و نوجوان، به طور محسوس احساس می‌شود. از مهم‌ترین مراکز فرهنگی که در منطقه یک وجود دارند می‌توان به کتابخانه ملی رشت، مجتمع فرهنگی و هنری خاتم‌الانبیاء، خانه میرزا کوچک‌خان امیرکبیر، سینما ۲۲ بهمن و خانه فرهنگ و هنر اشاره کرد.

پراکندگی کاربری درمانی در منطقه یک نسبتاً متوازن صورت گرفته است؛ با این وجود در محله‌هایی کمبود و نبود خدمات درمانی عمومی دیده می‌شود.

کمبود در کاربری‌های ورزشی و مذهبی، تاسیسات و تجهیزات شهری و فضای سبز. با توجه به سطح عملکرد شهری کاربری تفریحی و گردشگری، قرار گرفتن منطقه یک در مسیر سفر به بندر انزلی و ترجیح جانمایی کاربری‌های تفریحی و گردشگری در مناطق دور از مرکز شهر، سرانه وضع موجود این کاربری توجیه‌پذیر نیست.

شهر رشت به علت داشتن شرایط مساعد اقلیمی و خاک مناسب، دارای محصولات کشاورزی و پوشش گیاهی خاص است. زمین‌های فاقد کاربری، به‌عنوان زمین‌های ذخیره شهری، پتانسیل مناسبی برای جبران کمبود خدمات و سکونت هستند. کاربری بایر و مخروبه در منطقه یک مساحتی ۲۰۶/۹ هکتار (۹/۷ درصد از سطح منطقه یک) را به خود اختصاص داده و سرانه‌ی آن ۱۲/۵ مترمربع است.

• منطقه دو (صص ۲۶-۶۵)

بر اساس جمعیت ۸۸۹۰۰ نفر در سطح ۶۶۲ هکتار، تراکم جمعیتی ناخالص در منطقه دو ۱۳۴ نفر در هکتار و سرانه‌ی هر شهروند ساکن منطقه ۷۴/۴۸ مترمربع است. ۵۹۸ هکتار (۹۰/۳ درصد) از سطح منطقه به کاربری‌های شهری و مرتبط با ساکنان و بالغ بر ۶۴ هکتار (۹/۷ درصد) مربوط به کاربری‌های غیرشهری است. در بین کاربری‌های زمین در وضع موجود منطقه دو شهر رشت، کاربری مسکونی، بیش‌ترین سهم را به خود اختصاص داده است (۴۶/۸ درصد از مساحت محدوده). پس از کاربری مسکونی، شبکه رفت‌وآمد با ۲۰/۴ درصد، تجاری با ۸/۲ درصد و اراضی بایر و مخروبه با ۶/۳ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند.

سرانه‌ی مسکونی در منطقه از ۲۵/۶ مترمربع تا ۷۵ مترمربع در نوسان است. همچنین میانگین سرانه سکونت ۳۴/۸ مترمربع است. بر اساس برداشت‌های میدانی، میانگین سطح قطعه مسکونی در این منطقه ۲۱۹ مترمربع و میانگین تراکم ساختمانی ۱۴۵ درصد به دست آمده است. مساحت زمین‌های مسکونی منطقه ۳۱۰ هکتار برابر با ۴۶/۸ درصد از سطح منطقه است. این میزان، از سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کل شهر (برای سال ۱۴۰۵، ۳۵ مترمربع) و در هسته‌های پیشنهادی طرح جامع در منطقه (۱۷ تا ۲۴/۴ مترمربع) بسیار بیشتر است. به نظر می‌رسد با توجه به تمایل به افزایش تراکم ساختمانی و



همچنین گرایش به ساخت و سازهای ریزدانه در بافت‌های پیرامونی و در پی آن افزایش جمعیت، سرانه مسکونی در آینده کاهش خواهد داشت.

کاربری تجاری با ۵۴ هکتار، ۸/۲ درصد از زمین‌های واقع در منطقه دو را به خود اختصاص داده است. سرانه کاربری تجاری به ازای هر نفر ساکن در منطقه، ۶/۰۷ مترمربع است. وجود بازار تاریخی شهر رشت در این منطقه و عملکرد فراشهری فعالیت‌های واقع در این محدوده، سرانه‌ی این کاربری را در منطقه بالا برده است. طیف وسیعی از خدمات تجاری از انواع خرده‌فروشی و عمده‌فروشی‌ها گرفته تا خدمات فنی و حقوقی، آموزشی و غیره در این محدوده استقرار یافته است. با توجه به شاخص‌های کمی، منطقه دو با کمبودی در تعداد و مساحت واحدهای تجاری روبرو نیست اما این واحدها باید از نظر کیفی نیز مورد ارزیابی قرار گیرند. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کاربری تجاری در این منطقه برابر با ۰/۵ تا ۱/۳ مترمربع به ازای هر نفر است، درحالی‌که این میزان با توجه به نقش اقتصادی این منطقه خارج از منطق شهرسازانه و برنامه‌ریزی شهری است. بر اساس سرانه پیشنهادی طرح جامع کاربری تجاری در این منطقه از مازاد حدود ۵ مترمربع به ازای هر نفر برخوردار است. دلیل بالا بودن سرانه تجاری در برخی از محله‌های این منطقه، جمعیت کم آن‌ها و پیشی گرفتن فضاهای کار و فعالیت نسبت به سکونت است. ضمن آن که این محله‌ها دارای عملکرد تجاری فراشهری هستند.

مساحت کاربری آموزش عمومی در منطقه دو ۱۳۵۶۰۰ مترمربع است. سرانه آموزش عمومی در این منطقه ۱/۵۲ مترمربع به ازای هر نفر است که با توجه به استانداردهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و پیشنهاد طرح جامع با کمبود قابل توجهی مواجه است. طرح جامع سرانه‌ها را برای کاربری آموزشی به تفکیک گروه‌های عملکردی مجاز پیشنهاد داده است این سرانه‌ها برای کل شهر ۲/۹ مترمربع و بر اساس ویژگی‌های هسته‌های تقسیمات کالبدی، از ۲ تا ۲/۵ مترمربع متغیر است. آموزش عمومی، در سطح محله‌های منطقه دو با وجود کمبودهایی به‌طور متوازن پراکنده شده است. آموزش عالی به‌عنوان کاربری خدماتی که در حوزه عملکرد شهری و فراشهری قرار دارد، از سرانه قابل قبولی در منطقه دو برخوردار است.

در مجموع کمبود فضاهایی مانند فرهنگسرا، سینما و سالن نمایش، خانه فرهنگ و از این دست فعالیت‌ها در منطقه دو با توجه به برخورداری از جمعیت جوان و نوجوان، احساس می‌شود. سرانه کاربری مذهبی در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع برای هسته‌ها، (برابر با ۵/۳ مترمربع) نشان‌دهنده‌ی مازاد سطح است.

سرانه کاربری درمانی در منطقه دو ۱/۱۸ مترمربع است که فراتر از بازه پیشنهادی طرح جامع (۰/۱ مترمربع در هسته‌ها و ۰/۹ مترمربع برای کل شهر) قرار دارد. پراکندگی این کاربری در منطقه دو به صورت نامتوازن از نظر فضایی و توزیع جمعیتی بوده و محله‌های بسیاری از حداقل مورد نیاز کاربری درمانی بی‌بهره‌اند.

کاربری ورزشی در منطقه دو حدود ۱۵۵۰۰ مترمربع وسعت دارد و سرانه آن ۰/۱۷ مترمربع به ازای هر نفر است. این سرانه در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (برای کل شهر رشت ۳/۹ و برای هسته‌ها ۱/۶ مترمربع) دارای کمبود است. همچنین پراکندگی کاربری‌ها و فعالیت‌های ورزشی در سطح منطقه دو به‌صورت متوازن صورت نگرفته است.



کاربری تفریحی و گردشگری در منطقه دو حدود یک هکتار برابر با $0/2$ درصد از مساحت کل منطقه را به خود اختصاص داده است. سرانه این کاربری $0/11$ مترمربع است و در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع ($0/2$) برای کل شهر و $0/1$ مترمربع برای هسته‌ها) از کمبود سطح و سرانه برخوردار است. با توجه به سطح عملکرد شهری این کاربری، قرار گرفتن منطقه دو در مرکز شهر رشت و وجود ظرفیت‌های بسیار برای کاربری‌های تفریحی و گردشگری در مناطق تاریخی شهر، سرانه وضع موجود این کاربری در این منطقه اندک است همچنین پراکندگی این کاربری نسبتاً متوازن است.

سرانه کاربری فضای سبز $2/17$ مترمربع به ازای هر نفر بوده و در مقایسه با سرانه‌ی پیشنهادی طرح جامع ($2/5$ مترمربع) کمبود دارد. کاربری تاسیسات و تجهیزات شهری با کمبود سطح و سرانه در منطقه دو مواجه است. پراکندگی این کاربری در منطقه دو از توازن نسبی برخوردار بوده و تقریباً همه محله‌ها را پوشش داده است.

کاربری کارگاهی و صنعتی در منطقه دو مساحتی حدود 11500 مترمربع برابر با $0/2$ درصد از زمین‌های منطقه را به خود اختصاص داده و سرانه آن $0/13$ مترمربع است. طرح جامع برای کل شهر رشت سرانه‌ی 5 مترمربع را پیشنهاد کرده است، اما این پیشنهاد با توجه به ناسازگاری این کاربری برای سکونت و خروج صنایع بزرگ‌مقیاس از شهرها بسیار زیاد بوده و نیاز به تعدیل دارد.

در منطقه دو حدود 94 درصد کاربری باغات و کشاورزی را باغ‌ها تشکیل داده‌اند و در درجه بعدی با 6 درصد سهم، زمین‌های کشاورزی قرار دارند. با افزایش آهنگ تمایل به ساخت‌وساز با تراکم بیشتر، این زمین‌ها در خطر ساخت‌وساز هستند. زمین‌های بایر و مخروبه به‌عنوان زمین‌های ذخیره شهری، پتانسیل مناسبی برای جبران کمبود خدمات و سکونت هستند. کاربری بایر و مخروبه در منطقه دو مساحت $41/4$ هکتار ($6/3$ درصد از سطح منطقه دو) را به خود اختصاص داده و سرانه‌ی آن $4/7$ مترمربع است. این زمین‌ها تقریباً در سطح منطقه به‌صورت متوازن پراکنده شده‌اند.

• منطقه سه (صص ۳۶-۷۸)

بر اساس جمعیت 150985 نفر در سطح 1756 هکتار، تراکم جمعیتی ناخالص در منطقه سه 86 نفر در هکتار و سرانه‌ی هر شهروند ساکن منطقه 116 مترمربع است. از سطح منطقه 1142 هکتار (65 درصد) به کاربری‌های شهری و مرتبط با ساکنان و نزدیک به 614 هکتار (35 درصد) مربوط به کاربری‌های غیرشهری است.

کاربری مسکونی، بیشترین سهم را در بین کاربری‌های وضع موجود منطقه سه شهر رشت، به خود اختصاص داده است (30 درصد از مساحت محدوده). پس از کاربری مسکونی، شبکه رفت‌وآمد با 20 درصد و باغات و کشاورزی با 19 درصد بیش‌ترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. سرانه‌ی مسکونی در منطقه از 28 مترمربع تا 41 مترمربع در نوسان است. میانگین سرانه مسکونی $35/5$ مترمربع بوده که به بیشینه این میزان نزدیک‌تر است. در برداشت‌های میدانی، میانگین سطح قطعه مسکونی در این منطقه 180 مترمربع و میانگین تراکم ساختمانی 101 درصد به‌دست‌آمده است. مساحت زمین‌های مسکونی منطقه 536 هکتار برابر با 30 درصد از سطح منطقه است. این میزان، از سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کل شهر ($35/4$ مترمربع) و در هسته‌های پیشنهادی طرح جامع در منطقه (32 تا 68 مترمربع) کمتر است. به نظر می‌رسد با توجه به تمایل به افزایش تراکم ساختمانی و همچنین گرایش به ساخت‌وساز در بافت‌های پیرامونی و در پی آن افزایش جمعیت،



سرانه مسکونی در آینده کاهش بیشتری نیز خواهد داشت. در توسعه‌های جدید منطقه سه در رابطه با بافت‌های روستایی دو نوع گرایش ساخت‌وساز دیده می‌شود، نخست، تمایل به مجتمع در زمین‌های اطراف و دوم اگر نوسازی در داخل بافت باشد بیش‌تر به صورت ساختمان‌های دوطبقه است. در رابطه با شهرک‌های مسکونی داخل بافت منطقه نیز توسعه بدون برنامه‌ریزی اراضی باز داخل آن‌ها مسئله‌ای است که این شهرک‌ها را تهدید می‌کند.

کاربری تجاری با ۶۳ هکتار، ۳/۶ درصد از زمین‌های واقع در منطقه سه را به خود اختصاص داده است. سرانه کاربری تجاری به ازای هر نفر ساکن در منطقه، ۴/۲ مترمربع است. بیشترین سهم فعالیت‌های تجاری به خرده‌فروشی‌ها، خدمات فروش و تعمیر خودرو اختصاص دارد. با توجه به شاخص‌های کمی، منطقه سه با کمبودی در تعداد و مساحت واحدهای تجاری روبرو نیست ولی از نظر کیفی بسیاری از فعالیت‌های موجود فاقد کارایی لازم است. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کاربری تجاری در این منطقه بازه‌ای از ۰/۵ تا ۱ مترمربع را در برمی‌گیرد، بنابراین کاربری تجاری از مزاد ۳/۲ مترمربع به ازای هر نفر برخوردار است. دلیل بالابودن سرانه تجاری در برخی از محله‌های این منطقه، جمعیت کم آن‌ها و پیشی گرفتن فضاهای کار و فعالیت نسبت به سکونت است. ضمن آن‌که این محله‌ها دارای عملکرد تجاری فراشهری هستند.

مساحت کاربری آموزش عمومی در منطقه سه ۱۷۰۰۰۰ مترمربع است. سرانه آموزش عمومی در این منطقه ۱/۱ مترمربع به ازای هر نفر است که با توجه به استانداردهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و پیشنهاد طرح جامع با کمبود قابل توجهی مواجه است. طرح جامع سرانه‌ها را برای کاربری آموزشی به تفکیک گروه‌های عملکردی مجاز پیشنهاد داده است این سرانه‌ها برای کل شهر ۲/۹ مترمربع و بر اساس ویژگی‌های هسته‌های تقسیمات کالبدی، ۱/۹ مترمربع است. آموزش عمومی، در سطح محله‌های منطقه سه به‌طور متوازن پراکنده نشده است. آموزش عالی به‌عنوان کاربری خدماتی که در حوزه عملکرد شهری و فراشهری قرار دارد، از سرانه قابل قبولی در منطقه سه برخوردار است.

سرانه کاربری فرهنگی و هنری در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع برای هسته‌های دربرگیرنده این منطقه (۰/۳ مترمربع) با کمبود قابل توجهی مواجه است. همچنین پراکندگی فضاهای فرهنگی و هنری در سطح منطقه سه، متوازن نیست. سرانه کاربری مذهبی در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع برای هسته‌ها، (برابر با ۳/۰ مترمربع) نشان‌دهنده‌ی مناسب بودن سرانه کاربری مذهبی در این منطقه است.

سرانه کاربری درمانی در منطقه سه ۰/۲ مترمربع است که در میانه بازه پیشنهادی طرح جامع (۰/۱ مترمربع در هسته‌ها و ۰/۹ مترمربع برای کل شهر) قرار دارد. پراکندگی این کاربری در منطقه سه به‌صورت نامتوازن از نظر فضایی و توزیع جمعیتی بوده و محله‌های بسیاری از حداقل موردنیاز کاربری درمانی بی‌بهره‌اند.

کاربری ورزشی در منطقه سه حدود ۱۶۴۰۰ مترمربع وسعت دارد و سرانه آن ۱/۱ مترمربع به ازای هر نفر است. این سرانه در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (برای کل شهر رشت ۳/۹ و برای هسته‌ها ۱/۶ مترمربع) دارای کمبود است. همچنین پراکندگی کاربری‌ها و فعالیت‌های ورزشی در سطح منطقه سه به‌صورت متوازن صورت نگرفته است.



کاربری تفریحی و گردشگری در منطقه سه $8/3$ هکتار برابر با $0/5$ درصد از مساحت کل منطقه را به خود اختصاص داده است. سرانه این کاربری $0/5$ مترمربع است و در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع ($0/2$) برای کل شهر و $0/1$ مترمربع برای هسته‌ها) از مازاد سطح و سرانه برخوردار است.

سرانه کاربری فضای سبز $1/1$ مترمربع به ازای هر نفر بوده و در مقایسه با سرانه‌ی پیشنهادی طرح جامع ($2/5$ مترمربع) بسیار اندک است. کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری با مازاد سطح و سرانه در منطقه سه مواجه است. پراکندگی این کاربری در منطقه سه به گونه‌ای است که همه محله‌ها را پوشش نداده است.

کاربری کارگاهی و صنعتی در منطقه سه مساحتی حدود 15000 مترمربع برابر با $0/8$ درصد از زمین‌های منطقه را به خود اختصاص داده و سرانه آن 1 مترمربع است. طرح جامع برای کل شهر رشت سرانه‌ی 5 مترمربع را پیشنهاد کرده است، اما این پیشنهاد با توجه به ناسازگاری این کاربری برای سکونت و خروج صنایع بزرگ مقیاس از شهرها بسیار زیاد بوده و نیاز به تعدیل دارد.

کاربری باغات و کشاورزی در منطقه سه، 336 هکتار وسعت دارد که 19 درصد کل منطقه را شامل می‌شود و سرانه‌ی آن $22/3$ مترمربع است. زمین‌های کشاورزی که در اطراف منطقه سه قرار دارند، عموماً درجه یک بوده و در آن‌ها زراعت انجام می‌شود. با افزایش آهنگ مهاجرت به شهر، این زمین‌ها در خطر تفکیک و ساخت‌وساز هستند. زمین‌های بایر و مخروبه به‌عنوان زمین‌های ذخیره شهری، پتانسیل مناسبی برای جبران کمبود خدمات و سکونت هستند. کاربری بایر و مخروبه در منطقه سه مساحت 213 هکتار (12 درصد از سطح منطقه سه) را به خود اختصاص داده و سرانه‌ی آن 14 مترمربع است. این زمین‌ها تقریباً در سطح منطقه به‌صورت متوازن پراکنده شده‌اند.

• منطقه چهار (صص ۳۳-۷۶)

بر اساس جمعیت 196200 نفر در سطح 1962 هکتار، تراکم جمعیتی ناخالص در منطقه سه 100 نفر در هکتار و سرانه‌ی هر شهروند ساکن منطقه 100 مترمربع است. از سطح منطقه 1011 هکتار (52 درصد) به کاربری‌های شهری و مرتبط با ساکنان و نزدیک به 951 هکتار (48 درصد) مربوط به کاربری‌های غیرشهری است. کاربری باغات و کشاورزی، بیش‌ترین سهم را در بین کاربری‌های وضع موجود منطقه چهار شهر رشت، به خود اختصاص داده است (36 درصد از مساحت محدوده). پس از کاربری باغات و کشاورزی، کاربری مسکونی با 28 درصد، شبکه رفت‌وآمد با 16 درصد و اراضی بایر و مخروبه با 9 درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند.

سرانه‌ی مسکونی در منطقه از 20 مترمربع تا 67 مترمربع در نوسان است. اما از آنجاکه الگوی روستایی - خودرو غلبه‌ی بیشتری دارد میانگین سرانه‌ی مسکونی در منطقه به سمت کمترین میزان گرایش یافته است (28 مترمربع). در برداشت‌های میدانی، میانگین سطح قطعه مسکونی در این منطقه 143 مترمربع و میانگین تراکم ساختمانی 92 درصد به‌دست آمده است. مساحت زمین‌های مسکونی منطقه $546/6$ هکتار برابر با $27/86$ درصد از سطح منطقه است. این میزان، از سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کل شهر (35 مترمربع) و در هسته‌های پیشنهادی طرح جامع در منطقه ($15/8$ تا $46/3$ مترمربع) کمتر است. به نظر می‌رسد با توجه به تمایل به افزایش تراکم ساختمانی و همچنین گرایش به



ساخت‌وسازهای ریزدانه در بافت‌های پیرامونی و در پی آن افزایش جمعیت، سرانه مسکونی در آینده کاهش بیشتری نیز خواهد داشت.

در توسعه‌های جدید منطقه چهار، تمایل به ریزدانی و تشکیل بافت‌های فشرده و درهم‌تنیده به سبب وجود زمین‌های ارزان قیمت، دیده می‌شود. بیشتر این اراضی تا مدتی پیش از این زمین‌های کشاورزی بوده، که به دلیل صرفه‌های اقتصادی به قطعه‌های خرد تقسیم شده و بدور از چشم ناظرین و مدیریت شهری! به سکونت مهاجران روستایی و یا ساکنان کم‌درآمد شهری اختصاص یافته است.

کاربری تجاری با $37/3$ هکتار، $1/9$ درصد از زمین‌های واقع در منطقه چهار را به خود اختصاص داده است. سرانه کاربری تجاری به ازای هر نفر ساکن در منطقه، $1/9$ مترمربع است. بیشترین سهم فعالیت‌های تجاری به عمده‌فروشی‌ها و خدمات فروش و تعمیر خودرو اختصاص دارد. با توجه به شاخص‌های کمی، منطقه سه با کمبودی در تعداد و مساحت واحدهای تجاری روبرو نیست ولی از نظر کیفی بسیاری از فعالیت‌های موجود فاقد کارایی لازم است. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کاربری تجاری در این منطقه برابر با $0/5$ مترمربع است، بنابراین کاربری تجاری از مازاد $1/4$ مترمربع به ازای هر نفر برخوردار است. دلیل بالابودن سرانه تجاری در برخی از محله‌های این منطقه، جمعیت کم آن‌ها و پیشی گرفتن فضاهای کار و فعالیت نسبت به سکونت است. ضمن آن که این برخی محورهای این محلات دارای عملکرد ترافیکی فراشهری، فرا منطقه‌ای و ملی هستند.

مساحت کاربری آموزش عمومی در منطقه چهار، 101974 مترمربع است. سرانه آموزش عمومی در این منطقه $0/52$ مترمربع به ازای هر نفر است که با توجه به استانداردهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و پیشنهاد طرح جامع با کمبود قابل توجهی مواجه است. طرح جامع سرانه‌ها را برای کاربری آموزشی به تفکیک گروه‌های عملکردی مجاز پیشنهاد داده است این سرانه‌ها برای کل شهر $2/9$ مترمربع و بر اساس ویژگی‌های هسته‌های تقسیمات کالبدی، از $1/9$ تا $2/5$ مترمربع متغیر است. آموزش عمومی، در سطح محله‌های منطقه چهار به‌طور متوازن پراکنده نشده است. آموزش عالی به‌عنوان کاربری خدماتی که در حوزه عملکرد شهری و فراشهری قرار دارد، از سرانه قابل قبولی در منطقه چهار برخوردار است.

فضاهای فرهنگی و هنری در این منطقه، مساحتی حدود 7300 مترمربع را به خود اختصاص داده‌اند که حدود $0/04$ درصد کل محدوده را شامل می‌شود و به ازای هر نفر $0/04$ مترمربع زمین فرهنگی وجود دارد. این کاربری در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع ($0/3$ مترمربع) با کمبود قابل توجهی مواجه است. در مجموع کمبود فضاهایی مانند فرهنگسرا، سینما و سالن نمایش، خانه فرهنگ و از این دست فعالیت‌ها در منطقه چهار با توجه به برخورداری از جمعیت جوان و نوجوان، به‌طور محسوس احساس می‌شود.

مساحت کاربری مذهبی در منطقه چهار حدود 17700 مترمربع ($0/1$ درصد مساحت کل) و سرانه‌ی این کاربری به ازای هر شهروند، $0/09$ مترمربع است. سرانه‌ی این کاربری در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع برای هسته‌ها، (برابر با $3/0$ مترمربع) نشان‌دهنده‌ی کمبود است.



سرانه کاربری درمانی در منطقه چهار ۰/۵۴ مترمربع است که در میانه بازه پیشنهادی طرح جامع (۰/۱ مترمربع در هسته‌ها و ۰/۹ مترمربع برای کل شهر) قرار دارد. پراکندگی این کاربری در منطقه چهار به صورت نامتوازن از نظر فضایی و توزیع جمعیتی بوده و محله‌های بسیاری از حداقل مورد نیاز کاربری درمانی بی‌بهره‌اند.

کاربری ورزشی در منطقه چهار حدود ۱۸۳۰۰۰ مترمربع وسعت دارد و سرانه آن ۰/۹۳ مترمربع به ازای هر نفر است. این سرانه در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (برای کل شهر رشت ۳/۹ و برای هسته‌ها ۱/۶ مترمربع) دارای کمبود است. همچنین پراکندگی کاربری‌ها و فعالیت‌های ورزشی در سطح منطقه چهار به صورت متوازن صورت نگرفته است و سرانه آن در بسیاری از محله‌ها کمتر از سرانه ملاک عمل طرح جامع است.

کاربری تفریحی و گردشگری در منطقه سه ۵۳۳۰۰ مترمربع برابر با ۰/۲۷ درصد از مساحت کل منطقه را به خود اختصاص داده است. سرانه این کاربری ۰/۲۷ مترمربع است و در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (۰/۲) برای کل شهر و ۰/۱ مترمربع برای هسته‌ها) از مازاد سطح و سرانه برخوردار است.

سرانه کاربری فضای سبز ۰/۵۴ مترمربع به ازای هر نفر بوده و در مقایسه با سرانه‌ی پیشنهادی طرح جامع (۲/۵ مترمربع) بسیار اندک است. کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری با کمبود سطح و سرانه در منطقه چهار مواجه است. پراکندگی این کاربری در منطقه چهار به گونه‌ای است که همه محله‌ها را پوشش نداده است.

کاربری کارگاهی و صنعتی در منطقه چهار مساحتی حدود ۲۹۱۰۰۰ مترمربع برابر با ۱/۵ درصد از زمین‌های منطقه را به خود اختصاص داده و سرانه آن ۱/۵ مترمربع است. طرح جامع برای کل شهر رشت سرانه‌ی ۵ مترمربع را پیشنهاد کرده است، اما این پیشنهاد با توجه به ناسازگاری این کاربری برای سکونت و خروج صنایع بزرگ مقیاس از شهرها بسیار زیاد بوده و نیاز به تعدیل دارد.

کاربری باغات و کشاورزی در منطقه چهار، ۷۰۶/۳ هکتار وسعت دارد که ۳۶ درصد کل منطقه را شامل می‌شود و سرانه‌ی آن ۳۶ مترمربع است. زمین‌های کشاورزی که در اطراف منطقه چهار قرار دارند، عموماً درجه یک بوده و در آن‌ها زراعت انجام می‌شود. با افزایش آهنگ مهاجرت به شهر، این زمین‌ها در خطر تفکیک و ساخت‌وساز هستند. زمین‌های بایر و مخروبه به‌عنوان زمین‌های ذخیره شهری، پتانسیل مناسبی برای جبران کمبود خدمات و سکونت هستند. کاربری بایر و مخروبه در منطقه چهار مساحت ۱۷۵/۹۷ هکتار (۹ درصد از سطح منطقه سه) را به خود اختصاص داده و سرانه‌ی آن ۹ مترمربع است. این زمین‌ها تقریباً در سطح منطقه به صورت متوازن پراکنده شده‌اند.

• منطقه پنج (صص ۳۷-۷۸)

جمعیت برآورد شده برای منطقه ۵ در سال ۱۳۹۲ برابر با ۶۸۳۱۵ نفر و مساحت آن برابر با ۴۲۹۴ هکتار است. براین اساس، تراکم جمعیتی ناخالص در این منطقه برابر با ۱۶ نفر در هکتار است. از مجموع سطح منطقه ۱۴۷۹ هکتار به کاربری‌های شهری و ۲۸۱۴ هکتار به کاربری‌های غیرشهری اختصاص دارد.

کاربری‌های آموزش، تحقیقات و فناوری و حمل‌ونقل و انبارداری با دارا بودن مساحتی معادل ۵۰۸ هکتار و ۴۳۴ هکتار بیش‌ترین سطح را به خود اختصاص داده‌اند و کاربری فرهنگی - هنری با مساحتی برابر با ۳۳۳ مترمربع کم‌ترین مساحت را



داراست. در بین کاربری‌های غیرشهری نیز کاربری باغات و کشاورزی با مساحتی برابر با ۲۰۴۳ هکتار بیش‌ترین مساحت و کاربری رودخانه و مسیل با مساحتی برابر با ۲۴ هکتار کم‌ترین مساحت را داراست.

سرانه کاربری مسکونی در منطقه ۵ برابر با ۴۳ مترمربع به ازای هر فرد ساکن و مساحت این کاربری برابر با ۲۹۵ هکتار است. مقایسه سرانه موجود کاربری مسکونی با سرانه پیشنهادی طرح جامع برای محلات نشان می‌دهد که سرانه مسکونی تمامی محلات به جز سه محله از سرانه طرح جامع بیشتر است.

۱۶ هکتار از مساحت منطقه ۵ به کاربری تجاری اختصاص دارد که برابر با ۰/۳۷ درصد از مساحت کل منطقه است. سرانه این کاربری در منطقه ۲/۴ مترمربع به ازای هر فرد ساکن است. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کاربری تجاری - خدماتی برابر با ۲/۱ است و بر این اساس، سرانه کاربری تجاری وضع موجود در منطقه ۵ مناسب است و پیشنهاد طرح جامع برآورده شده است. به‌طور کلی تعداد واحدهای تجاری موجود مناسب نیست و بسیاری از واحدهای تجاری موجود در منطقه در سطح شهری عمل می‌کنند و پاسخگویی پایینی به نیازهای روزانه و هفتگی دارند.

مساحت کل کاربری‌های آموزشی موجود در منطقه پنج، ۱۶۷۶۶۵ مترمربع است. سرانه آن ۲/۴۵ مترمربع به ازای هر نفر ساکن است که با توجه به استانداردهای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و پیشنهاد طرح جامع با کمبود مواجه است. طرح جامع سرانه‌ها را برای کاربری آموزشی به تفکیک گروه‌های عملکردی مجاز پیشنهاد داده است این سرانه‌ها برای کل شهر ۲/۹ مترمربع و بر اساس ویژگی‌های هسته‌های تقسیمات کالبدی، از ۱/۹ تا ۲/۵ مترمربع متغیر است. بخش زیادی از کاربری آموزشی موجود در این منطقه در مقیاس شهر عمل می‌کنند و کاربری آموزشی فعال در سطح محله و ناحیه با کمبود قابل توجهی مواجه است. علاوه بر وجود کمبود در سرانه کاربری آموزشی، این کاربری در سطح محله‌های منطقه پنج به‌طور متوازن پراکنده نشده است. کاربری آموزش عالی یکی از کاربری‌های مهم مستقر در منطقه ۵ رشت است و اغلب مراکز آموزش عالی معتبر شهر رشت در این منطقه قرار گرفته‌اند. از جمله مهم‌ترین مراکز آموزش عالی و علمی-پژوهشی موجود در منطقه ۵ می‌توان به دانشگاه گیلان، دانشگاه آزاد رشت، دانشگاه پیام نور رشت، موسسه تحقیقات برنج کشور، مرکز تحقیقات هواشناسی کشاورزی استان گیلان و مرکز رشد واحدهای فناور کشاورزی و منابع طبیعی استان اشاره کرد. در مجموع، ۵۰۸۰۱۴۵ مترمربع از مساحت منطقه ۵ به کاربری آموزش، تحقیقات و فن‌آوری اختصاص دارد و سرانه آن به ازای هر فرد ساکن برابر با ۷۴/۴ مترمربع است که فراتر از استانداردهای ملاک عمل است.

این منطقه از لحاظ کاربری‌های فرهنگی در وضعیت مساعدی به سر نمی‌برد و تنها فضاهای فرهنگی موجود در این منطقه، دو کتابخانه و یک موزه هستند که همگی در یک محله قرار دارند. در مجموع ۳۳۳ مترمربع فضای فرهنگی در منطقه ۵ قرار دارد و سرانه این کاربری برابر با ۰/۰۵ است که بسیار پایین‌تر از استانداردهای رایج است.

در مجموع ۴۷۶۷۶ مترمربع از سطح منطبق پنج به کاربری مذهبی اختصاص یافته است و سرانه این کاربری ۰/۷ مترمربع به ازای هر نفر است. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای این کاربری برابر با ۰/۵ است که مقایسه این میزان با سرانه موجود، نشان‌دهنده وجود مازاد در این کاربری است.



مساحت کل کاربری‌های درمانی واقع در منطقه ۵ برابر با ۱۱۶۴۴۳ مترمربع است و سرانه آن به ازای هر فرد ساکن برابر با ۱/۷ مترمربع است. سرانه پیشنهادی طرح جامع برای کل شهر رشت برابر با ۰/۹ مترمربع است که سرانه مذکور بالاتر از این میزان است ولی علت بروز این موضوع، وجود بیمارستان ۲۰۰ تختخوابی حضرت رسول اکرم در این منطقه است که در مقیاس شهر رشت فعالیت دارد. اما با این وجود بسیاری از محلات از وجود فضای درمانی بی‌بهره‌اند و به همین دلیل می‌توان گفت این منطقه از این لحاظ دچار کمبود قابل توجهی است.

کاربری ورزشی در منطقه پنج حدود ۸۶۷۹۴ مترمربع وسعت دارد و سرانه آن ۱/۲۷ مترمربع به ازای هر نفر است. این سرانه در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (برای کل شهر رشت ۳/۹ و برای هسته‌ها ۱/۶ مترمربع) دارای کمبود است.

کاربری تفریحی و گردشگری در منطقه چهار ۱۶۳۶۴ مترمربع و سرانه این کاربری ۰/۲۴ مترمربع به ازای هر نفر است و در مقایسه با سرانه پیشنهادی طرح جامع (۰/۲ برای کل شهر و ۰/۱ مترمربع برای هسته‌ها) کمبودی وجود ندارد.

سرانه کاربری فضای سبز ۰/۹۶ مترمربع به ازای هر نفر بوده و در مقایسه با سرانه‌ی پیشنهادی طرح جامع (۲/۵ مترمربع) بسیار ناچیز است. کاربری تأسیسات و تجهیزات شهری با کمبود سطح و سرانه در منطقه پنج مواجه نیست. کاربری کارگاهی و صنعتی در منطقه پنج مساحتی برابر با ۱۳۱۱۵۸۲ مترمربع داشته و سرانه آن ۱۹/۲۰ مترمربع به ازای هر فرد ساکن است.

کاربری باغات و کشاورزی در منطقه پنج، ۲۰۴۳۹۸۰۲ مترمربع وسعت دارد و سرانه‌ی آن ۲۹۹/۲۰ مترمربع به ازای هر فرد ساکن است. بیش‌ترین سطح این کاربری به زمین‌های زراعی اختصاص دارد و بعد از آن باغات درصد بالایی را به خود تخصیص داده‌اند. این کاربری در تمامی نواحی این منطقه به جز یک محله وجود دارد.

زمین‌های بایر و مخروبه به‌عنوان زمین‌های ذخیره شهری، پتانسیل مناسبی برای جبران کمبود خدمات و سکونت هستند. کاربری بایر و مخروبه در منطقه پنج مساحت ۵۱۳۶۸۷۸ مترمربع را به خود اختصاص داده و سرانه‌ی آن ۷۵/۱۹ مترمربع به ازای هر فرد ساکن است.

۱-۳-۲-۱-۳- سطوح عملکردی کاربری‌های خدماتی در مناطق پنج‌گانه رشت (صص ۸۷، ۶۹، ۸۲ و ۸۶)

در منطقه یک در مجموع حدود ۱۴/۲۷ مترمربع به ازای هر نفر، در منطقه دو حدود ۷/۵ مترمربع، در منطقه سه حدود ۵/۸ مترمربع و در منطقه چهار حدود ۱۳/۵۷ مترمربع کمبود خدمات به ازای هر نفر در همه سطوح عملکردی وجود دارد. همچنین توزیع خدمات در منطقه یک و چهار دارای ساختار منسجمی نیست و مراکز عملکردی را تقویت نمی‌کند. در منطقه دو و سه توزیع خدمات دارای ساختار منسجمی بوده و مراکز عملکردی را تقویت کرده است.



۳-۱-۲-۳-۲- سنجش کیفی همجواری‌ها در سطح مناطق پنج‌گانه رشت (صص ۸۷-۹۰)

سنجش کیفی همجواری کاربری‌ها با استفاده از ماتریس سازگاری بررسی شده و مطابق این بررسی راهبردهای زیر در رابطه با افزایش سازگاری در میان کاربری‌های مناطق پیشنهاد می‌شود:

- خروج کارخانجات و صنایع بزرگ‌مقیاس و آلاینده، از محدوده شهر به ویژه بافت‌های متراکم مسکونی
- تعریف کاربری‌های مناسب برای زمین‌های بایر و فاقد کاربری در جهت افزایش امنیت، پویایی و کارایی
- رعایت فاصله مناسب بین کاربری‌های آموزشی محله‌ای - ناحیه‌ای و تأسیسات شهری با رودخانه، مسیل و تالاب در جهت افزایش ایمنی دانش‌آموزان و تأسیسات شهری که همجواری با آب و رطوبت در کارایی آن اختلال ایجاد کرده یا موجبات بروز سوانح را فراهم می‌آورد. ناسازگاری نسبی بین عوامل طبیعی و دو کاربری یادشده، می‌تواند با تمهیدات اجرایی لازم برای افزایش ایمنی و کاهش مخاطرات، رفع شود.
- تغییر کاربری انبارهای واقع در بافت مسکونی به کاربری‌های سازگار با بافت مسکونی
- مکان‌یابی کاربری‌های آموزشی با توجه به ناسازگاری نسبی آن با کاربری‌های اداری و انتظامی

۳-۱-۲-۴- بررسی تراکم موجود (جمعیتی و ساختمانی)، مساحت قطعه و سطح اشغال در مناطق پنج‌گانه رشت

جدول ۴۸- بررسی تراکم موجود (جمعیتی و ساختمانی)، مساحت قطعه و سطح اشغال در مناطق پنج‌گانه شهر رشت

مناطق منابع	تراکم جمعیتی (نفر در هکتار)		مساحت قطعه (مترمربع)	سطح اشغال (درصد)	تراکم ساختمانی (درصد)	
	خالص	ناخالص			میانگین	حداکثر
منطقه یک (صص ۱۷۷-۱۹۴)	۲۸۹	۷۸	۵۶۵ (دانه متوسط)	۷۲	۱۲۵	۱۵۰۰
منطقه دو (صص ۱۲۴-۱۳۸)	۲۸۷	۱۳۴	۲۶۳ (دانه متوسط رو به ریزدانه)	۷۲	۱۴۵	۸۰۰
منطقه سه (صص ۱۳۳-۱۴۹)	۲۸۲	۸۶	۳۳۱ (ریزدانه)	۷۳/۴	۱۰۱	-
منطقه چهار (صص ۱۴۹-۱۶۵)	۳۵۹	۱۰۰	۱۶۶ (ریزدانه)	۷۵	۹۱/۳	۷۰۰
منطقه پنج (صص ۱۳۲-۱۴۹)	۲۳۱	۱۶	۱۶۹۲ (درشت‌دانه)	۷۲	۸۱	۴۲۲/۶



۳-۱-۲-۵- بررسی وضع ساختمان‌ها از نظر نوع مصالح، کیفیت ساختمانی، نما و غیره در مناطق پنج‌گانه رشت

جدول ۴۹- بررسی وضع ساختمان‌ها از نظر نوع مصالح، کیفیت ساختمانی، نما و عمر در مناطق پنج‌گانه رشت

مناطق	نوع مصالح	کیفیت ساختمانی	عمر ساختمان	نمای ساختمان
منطقه یک (صص ۲۰۹-۲۲۶)	غالب روش استفاده‌شده به‌کارگیری دیوار باربر و اسکلت فلزی و بتنی است	غالب ساختمان‌ها در گروه قابل نگهداری قرار دارند و پس‌از آن ساختمان‌های نوساز بافاصله محسوسی در رتبه دوم قرار می‌گیرد.	تقریباً همه گروه‌های سنی در تعداد برابر هستند	حدود ۸۱ درصد ساختمان‌های منطقه یک شهر رشت، نماهای سیمانی و سنگی دارند
منطقه دو (صص ۱۵۰-۱۷۳)	عموماً با سازه دیوار باربر صورت گرفته است	غالب ساختمان‌ها در گروه ساختمان‌های قابل نگهداری قرار دارند و پس از آن ساختمان‌های نوساز با فاصله محسوسی در رتبه دوم قرار می‌گیرد.	اکثر ساختمان‌های منطقه دو عمری بیشتر از ۳۰ سال دارند. این میزان حدود ۵۷ درصد کل ساختمان‌ها را در برمی‌گیرد. (بافت کهنسال)	حدود ۹۳ درصد ساختمان‌های منطقه دو شهر رشت، نماهای سیمانی و سنگی دارند.
منطقه سه (صص ۱۶۱-۱۸۰)	عموماً با سازه فلزی با سقف چوبی صورت گرفته است.	غالب ساختمان‌ها در گروه ساختمان‌های قابل نگهداری قرار دارند و پس از آن ساختمان‌های نوساز با فاصله محسوسی در رتبه دوم قرار می‌گیرد	اکثر ساختمان‌های منطقه سه عمری بیشتر از ۳۰ سال دارند. این میزان حدود ۳۶ درصد کل ساختمان‌ها را در برمی‌گیرد. (بافت کهن‌سال)	حدود ۸۷ درصد ساختمان‌های منطقه سه شهر رشت، نماهای سیمانی و سنگی دارند.
منطقه چهار (صص ۱۷۸-۱۹۸)	عموماً با سازه دیوار باربر صورت گرفته است.	غالب ساختمان‌ها در گروه ساختمان‌های قابل نگهداری قرار دارند و پس از آن ساختمان‌های نوساز با فاصله محسوسی در رتبه دوم قرار می‌گیرد.	بیش‌ترین ساختمان‌های منطقه چهار عمری بین ۱۶ تا ۳۰ سال دارند. و در مجموع حدود ۹۶ درصد آن از قدمتی کمتر از ۳۰ سال برخوردارند. (بافت نیمه جوان)	حدود ۸۲ درصد ساختمان‌های منطقه چهار شهر رشت، نماهای سیمانی و سنگی دارند.
منطقه پنج (صص ۱۵۹-۱۷۸)	عموماً با سازه تمام فلزی و بتنی صورت گرفته است.	غالب ساختمان‌ها در گروه ساختمان‌های قابل نگهداری قرار دارند (۸۳ درصد) و پس از آن ساختمان‌های نوساز با فاصله محسوسی در رتبه دوم قرار می‌گیرد.	بیش‌ترین ساختمان‌های منطقه چهار عمری بین ۶ تا ۱۵ سال دارند. (بافت نیمه جوان)	۹۴ درصد ساختمان‌های منطقه پنج شهر رشت، نماهای سیمانی و سنگی دارند.

۳-۱-۲-۶- بررسی محوطه‌های تاریخی

منطقه یک رشت، که بخش شمالی شهر را در برمی‌گیرد در بخش جنوبی خود شامل محله‌های قدیمی شهر نظیر استادسرا و قسمت غربی مجموعه میدان شهرداری است. به همین دلیل هرگونه طراحی در این منطقه باید با توجه به حرائم آثار تاریخی موجود در منطقه باشد (صص ۲۲۷-۲۲۸).

بیشتر آثار تاریخی این شهر در محدوده‌ای واقع است که این محدوده تقریباً همه سطح منطقه دو را پوشش می‌دهد از این‌رو بسیاری از آثار تاریخی ثبت‌شده در اداره میراث فرهنگی در این منطقه قرار دارند. به همین دلیل هرگونه طراحی در این منطقه باید با توجه به حرائم آثار تاریخی موجود در منطقه باشد (صص ۱۸۶-۱۸۸).



منطقه چهار رشت، بخش غربی شهر را در برمی گیرد از این رو در قسمت های شرقی این منطقه که با مرکز شهر مجاور است، آثار تاریخی و ارزشمند ثبت شده و ثبت نشده بیشتر دیده می شود. از میان آثار تاریخی ثبت شده، دو اثر پل تاریخی چمارسرا و آرامگاه میرزا کوچک خان در منطقه چهار قرار دارند. به همین دلیل هرگونه طراحی در این محدوده ها باید با توجه به حرائم آثار تاریخی باشد (صص ۲۰۶-۲۰۷). در مناطق سه و پنج هیچ گونه آثاری ثبت نشده است.

جدول ۵۰- فهرست آثار ثبت شده مناطق یک، دو و چهار شهر رشت

مناطق	عنوان	شماره ثبت	نشانی فعلی	نوع بهره برداری فعلی	قدمت اثر تاریخی
منطقه یک	شهرداری رشت	۳۴۹۸	میدان شهرداری	اداری	پهلوی
	کتابخانه ملی رشت	۲۳۶۸	میدان شهرداری - اول اعلم الهدی	فرهنگی	پهلوی
	هتل ایران	۳۴۹۹	میدان شهرداری	فرهنگی	پهلوی
	ساختمان استانداری	۳۴۹۶	خیابان سعدی	اداری	پهلوی
	خانه آوانسیان	۲۲۲۳۷	میدان شهرداری	مسکونی	قاجاریه
	خانه قدیری	۲۶۸۶	سبزه میدان	اداری	پهلوی
	محراب و جداره جنوبی مسجد مستوفی	۲۷۴۲۵	سبزه میدان، استادسرا	مذهبی	قاجاریه
	منزل سردار جنگل	۲۲۵۰۸	سبزه میدان، استادسرا	فرهنگی	قاجاریه
	کوره آجریزی	۲۰۲۷۰	گلسار، بلوار توحید	بلااستفاده	پهلوی
منطقه دو	مجموعه میدان، ساختمان و کتابخانه شهرداری	۱۵۱۶	میدان شهرداری	میدان عمومی	پهلوی
	کاروانسرای چینی چیان	۳۳۶۸	شمال غرب بازار	تجاری	قاجاریه
	کاروانسرای طاقی کوچک	۳۳۶۹	ضلع شمالی بازار	تجاری	قاجاریه
	ساختمان استانداری	۳۴۹۶	خیابان سعدی	اداری	پهلوی
	اداره پست	۳۴۹۷	میدان شهرداری	اداری	پهلوی
	هتل ایران	۳۴۹۹	میدان شهرداری	فرهنگی	پهلوی
	آرامگاه استاد پور داوود	۸۷۸۱	بازارچه سبزه میدان	آرامگاه خانوادگی	قاجاریه
	کاروانسرای طاقی بزرگ	۹۹۱۴	خیابان شریعتی - کوچه بازار	تجاری - انبار	قاجاریه
	کاروانسرای سعادت	۹۹۱۵	بازار	تجاری	قاجاریه
	کاروانسرای ملک	۹۹۱۶	خیابان شریعتی - کوچه بازار	تجاری	قاجاریه
	مسافرخانه کاروان	۱۳۶۳۸	میدان شهرداری، خ امام خمینی	تجاری	قاجاریه
	کاروانسرای محتشم	۱۵۲۱۹	بافت بازار	تجاری	قاجاریه
	کلیسای ارامنه	۲۱۵۲۳	میدان شهرداری، خ سعدی	مذهبی	اواخر قاجاریه - اوایل پهلوی
	دبستان مریم	۲۱۵۲۴	میدان شهرداری، خ سعدی	آموزشی	پهلوی
	خانه ممیزی	۲۱۵۲۵	میدان شهرداری، خ سعدی	مسکونی	پهلوی
	سرای میخچی	۲۱۵۵۶	خیابان شریعتی	تجاری	پهلوی
	خانه آوانسیان	۲۲۲۳۷	میدان شهرداری	مسکونی	قاجاریه
	مدرسه فروغ	۲۴۳۷۹	آفخرا، کوچه فروغ	آموزشی	قاجاریه
	مسجد بادی اله	۲۹۳۱۵	خیابان مطهری	مذهبی	پهلوی
	سبزه میدان	۳۰۲۶۱	مرکز شهر	میدان عمومی	قاجاریه
مسجد صفی (مسجد سفید)	-	خیابان مطهری، ابتدای بازار	مذهبی	نامشخص	
جداره خانه آذربانی	-	خیابان امام خمینی	مسکونی	پهلوی اول	
کاروانسرای گلشن	-	بافت بازار	تجاری	اواخر صفویه	



مناطق	عنوان	شماره ثبت	نشانی فعلی	نوع بهره‌برداری فعلی	قدمت اثر تاریخی
	مهمان‌پذیر بهار	-	خیابان امام خمینی	مهمان‌پذیر	پهلوی
	ساختمان جلوه	-	خیابان امام خمینی	تجاری	پهلوی
	تلفنخانه رشت	-	خیابان بحرالعلوم	تجاری	پهلوی اول
	هتل فردوسی	-	خیابان شریعتی - سرای میخچی	فاقد کاربری	پهلوی اول
	مسجد مستوفی	۲۰۲۷۶	خیابان مطهری	مذهبی	-
	عمارت کلاه‌فرنگی رشت	۱۷۶۴	پارک قدس (باغ محتشم)	فرهنگی	قاجاریه
	خانه ابریشمی	۳۳۶۵	میدان صیقلان	آموزشی	قاجاریه
	سر در بقعه خواهر امام	۹۳۸۰	خیابان مطهری - ساغریسازان	ورودی محوطه	قاجاریه
	مسجد حاج حاکم نصیر رشتی	۹۳۸۲	خیابان مطهری - ساغریسازان	مذهبی	قاجاریه
	خانه رحمت سمعی	۱۱۱۴۰	خیابان مطهری - ساغریسازان	مسکونی	قاجاریه
	خانه اشکوری	۱۱۱۴۲	خیابان مطهری - دهانه بازار	مسکونی	قاجاریه
	حمام حاجی	۱۱۱۴۸	خیابان مطهری - ساغریسازان	بلا استفاده	قاجاریه
	سر در حمام گلزار	۱۱۱۵۰	سبزه میدان - پیرسرا	بلا استفاده	قاجاریه
	خانه پورعباس	۲۰۲۷۱	میدان صیقلان، ابتدای خ مطهری	اداری	قاجاریه
	ساختمان آموزش و پرورش	۲۲۵۱۵	میدان صیقلان، ساغریسازان	-	قاجاریه
	خانه بازرگانی	۲۶۶۷۲	خیابان تختی، پل چراغعلی	-	-
	محراب و جداره جنوبی مسجد مستوفی	۲۷۴۲۵	سبزه میدان، استادسرا	مذهبی	قاجاریه
	خانه شیرازی	۲۹۳۱۶	مابین پیرسرا و سبزه میدان	مسکونی	قاجاریه
	منبع آب (گونی آب)	۲۹۳۱۷	میدان فرهنگ، خیابان پرستار	متروکه	پهلوی
	خانه مفخم‌السلطنه (خانه فرهنگ)	-	ساغریسازان	مسکونی	قاجاریه
	منزل دکتر کاشانی	-	خیابان تختی - کوچه چکشلاز	مسکونی (خالی از سکنه)	اواخر قاجاریه
	خانه حاجی صیف	-	خیابان امام خمینی، چله‌خانه	مسکونی	پهلوی اول
	خانه پورجواد	-	ساغریسازان	مسکونی	اواخر قاجاریه
خانه چینی چیان	-	خیابان شریعتی - سرای میخچی	مسکونی	پهلوی اول	
مسجد حاج صمدخان	۲۳۶۴	خیابان سعدی - خیابان گلرنگ	مذهبی	-	
منطقه چهارم	پل خشتی چمارسرا	۲۳۷۶	غرب رشت - روی رودخانه گوهررود	پل عبوری	قاجاریه
	آرامگاه میرزا کوچک	۸۷۷۲	محله سلیمان داراب	آرامگاه	معاصر (۱۳۹۰ ه . ش)



۳-۱-۲-۷- بررسی وضع شبکه خیابان‌ها، تعیین حجم عبور و مرور در خیابان‌ها و ارزیابی سیستم حمل‌ونقل عمومی و خصوصی و پیشنهادات طرح جامع

منطقه یک در شمال شهر رشت قرار دارد و بر اثر توسعه افقی شهر از مرکز به سمت شمال در طی دهه‌های اخیر شکل گرفته است. این بخش از شهر از دو بافت شهری متفاوت برخوردار است. بخش شرقی آن (گلسار و اراضی پیرامونی آن) به دلیل برنامه‌ی از پیش اندیشه شده دارای شکل منسجم و از سلسله مراتب شهری برخوردار است در حالی که بخش غربی ترکیبی از سکونتگاه‌های الحاق شده به شهر و پلاک‌های احداث شده از طرح‌های تفکیک اراضی است. با این همه جزو مناطق جوان‌تر شهر بشمار می‌رود. شبکه ارتباطی آن از ساختار منظم‌تری نسبت به مناطق قدیمی‌تر شهر برخوردار است (ص ۲۳۱).

منطقه دو، هسته اولیه و تاریخی شهر رشت است و در حد فاصل دو رودخانه زرجوب و گوهر رود با محوریت بازار، شکل گرفته است. توسعه تدریجی و پیروی از شهرسازی سنتی و استوار بر ویژگی‌های طبیعی منطقه، زمینه‌ساز شکل‌گیری مورفولوژی بافت منطقه، به صورت ارگانیک و خودرو شده است.

شکل اصلی راه‌های ارتباطی در این منطقه به صورت صلیبی است و راه‌های دیگر بر اساس نیاز به وجود آمده‌اند. با توجه به قدمت منطقه دو وجود راه‌های پر پیچ و خم و ارگانیک بدیهی است. به دلیل شکل‌گیری راه‌های جدید بر اساس راه‌های قدیمی برخی از راه‌های ارتباطی دارای ضعف دسترسی و پرترافیک هستند. یکی از ویژگی‌های شاخص ترافیکی در این منطقه وجود دو میدان مرکزی شهرداری و سبزه میدان است که چهار محور اصلی ورودی شهر در انتها به آن‌ها متصل می‌شود. مسئله مهم دیگر در مطالعات ترافیکی منطقه دو، وجود بافت‌های تاریخی گسترده در این منطقه است.

ارتباط مابین منطقه دو با مناطق اطراف از طریق پل‌های متعددی که روی دو رودخانه زرجوب و گوهر رود احداث شده است، برقرار می‌گردد. سه شریان اصلی (بلوار امام خمینی - خیابان شریعتی و طالقانی - بخشی از بزرگراه شریعتی) شاخص‌ترین محورهای انسان‌ساخت منطقه دو هستند که عمده ترافیک ورودی و خروجی منطقه، بوسیله آن‌ها جابجا می‌گردند (صص ۲۰۲-۲۰۴).

منطقه سه جزو مناطق جدید شهر رشت است که در سال‌های اخیر با الحاق مناطق روستایی به آن بر جمعیت و وسعت آن افزوده شده است. الگوی کلی شبکه رفت‌وآمد در منطقه سه از نوع نیمه حلقوی و شاخه‌ای است. در مجموع از مهم‌ترین ویژگی‌های ترافیکی منطقه سه می‌توان به عدم رعایت سلسله مراتب شبکه معابر، نقص در امتداد شبکه معابر (ناتمام ماندن معابر) و همچنین تشکیل سه‌راهی در تقاطع معابر اصلی (سبب کاهش ظرفیت عبوری تقاطع می‌گردد)، اشاره کرد (ص ۱۹۳).

منطقه چهار در قسمت غربی شهر رشت قرار گرفته با الحاق روستاهای پیرامون شهر رشت به آن در سال‌های اخیر به وسعت و جمعیت آن افزوده شده است. سیستم شبکه معابر این منطقه از نوع شاخه‌ای است بدین صورت که اکثر راه‌ها منشعب از شبکه‌های ارتباطی اصلی هستند (صص ۲۱۰-۲۱۳)

منطقه پنج جزو مناطق جدید شهر رشت است که در سال‌های اخیر با الحاق مناطق روستایی به آن بر جمعیت و وسعت آن افزوده شده است. شبکه حمل‌ونقل در منطقه ۵ از الگوی مشخص و منظمی پیروی نمی‌کند و عوامل انسان‌ساخت و عوامل



طبیعی در شکل‌گیری فرم کلی این منطقه تاثیر توامان دارد. در مجموع از مهم‌ترین ویژگی‌های ترافیکی منطقه پنج می‌توان به معابر عریض و نابسامان، عدم رعایت سلسله مراتب شبکه معابر، نقص در امتداد شبکه معابر (ناتمام ماندن معابر) اشاره کرد (ص ۱۸۸).

۳-۱-۲-۷-۱- بررسی سطح و سرانه شبکه ارتباطی به تفکیک عملکرد در مناطق پنج‌گانه رشت (صص ۲۴۸-۲۴۹)

سرانه معابر از جمله عواملی است که می‌تواند در تعیین تراکم‌های شهری نقش عمده‌ای داشته باشد. علاوه بر این برای سنجش میزان کمبود و یا مازاد معبر در یک منطقه می‌توان از شاخص نسبت سطح معابر به مساحت یک منطقه استفاده کرد. بر طبق استانداردهای موجود معمولاً در شهرهایی با بافت ارگانیک حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد شهر را معابر تشکیل می‌دهند در حالی که در شهرهای طراحی شده این میزان حدود ۱۳ درصد است و حجم ترافیک نیز به مراتب کم‌تر از شهرهای با بافت ارگانیک است.

جدول ۵۱- بررسی سرانه کل معابر و سهم معابر نسبت به کل مساحت در مناطق پنج‌گانه رشت

منطقه پنج (ص ۲۰۴)	منطقه چهار (ص ۲۲۹)	منطقه سه (ص ۲۱۰)	منطقه دو (ص ۲۱۹)	منطقه یک (ص ۲۴۹)	سرانه و سهم معابر
۳۹/۹	۱۶	۲۳/۸	۱۶	۲۲/۶	سرانه کل معابر (مترمربع)
۷/۷ (کمبود)	۱۵/۸ (کمبود)	۲۰/۳	۲۱/۴	۱۷/۵ (کمبود)	سهم معابر نسبت به کل مساحت (درصد)

جدول ۵۲- مشخصات کلی معابر موجود در مناطق پنج‌گانه شهر رشت

مناطق	دسته‌بندی شبکه معابر	طول معابر (متر)	سهم نسبی	مساحت معابر (مترمربع)	سهم نسبی	عرض میانگین	سرانه معابر	نسبت سطح معابر به مساحت کل	نسبت سطح معابر به مساحت فضای ساخته شده
منطقه یک	شریانی درجه یک	۵۹۳۳	۱/۵	۲۳۱۲۶۱	۶/۲	۳۹	۱/۴	۱/۱	۲/۲
	شریانی درجه دو اصلی	۱۰۱۵۲	۲/۵	۲۶۱۳۵۶	۷	۲۶	۱/۶	۱/۲	۲/۵
	شریانی درجه دو فرعی (جمع و پخش‌کننده)	۶۸۶۳	۱/۷	۱۹۱۹۳۷	۵/۱	۲۸	۱/۲	۰/۹	۱/۸
	خیابان محلی اصلی	۲۱۸۹۱	۵/۵	۳۷۸۶۰۴	۱۰/۱	۱۷	۲/۳	۱/۸	۳/۶
	خیابان محلی فرعی	۳۵۵۳۴۷	۸۸/۸	۲۶۷۱۷۳۴	۷۱/۵	۸	۱۶/۱	۱۲/۵	۲۵/۲
	جمع کل	۱۰۰۱۸۵	۱۰۰	۳۷۳۴۸۹۳	۱۰۰	۹	۲۲/۶	۱۷/۵	۳۵/۲
منطقه دو	شریانی درجه یک	۱۴۵۵	۰/۸	۳۳۶۴۶	۲/۴	۲۳	۰/۴	۰/۵	۰/۶
	شریانی درجه دو اصلی	۱۰۲۳۱	۵/۷	۲۸۸۴۹۲	۲۰/۴	۲۸	۳/۲	۴/۴	۴/۸
	شریانی درجه دو	۷۳۸۲	۴/۱	۱۴۳۸۵۶	۱۰/۲	۱۹	۱/۶	۲/۲	۲/۴



مناطق	دسته بندی شبکه معابر	طول معابر (متر)	سهم نسبی	مساحت معابر (مترمربع)	سهم نسبی	عرض میانگین	سرانه معابر	نسبت سطح معابر به مساحت کل	نسبت سطح معابر به مساحت فضای ساخته شده
	فرعی (جمع و بخش کننده)								
	خیابان محلی اصلی	۹۹۴۶	۵/۵	۱۳۱۶۹۶	۹/۳	۱۳	۱/۵	۲/۰	۲/۲
	خیابان محلی فرعی	۱۵۰۸۰۸	۸۳/۹	۸۱۵۹۲۷	۵۷/۷	۵	۹/۲	۱۲/۳	۱۳/۵
	جمع کل	۱۷۹۸۲۱	۱۰۰	۱۴۱۳۶۱۷	۱۰۰	۸	۱۵/۹	۲۱/۴	۲۳/۴
	شیرینانی درجه یک	۶۰۱۹	۱/۸	۲۹۳۴۳۱	۹/۴	۴۹	۲/۲	۱/۹	۲/۹
	شیرینانی درجه دو اصلی	۱۴۲۹۶	۴/۴	۴۰۹۴۴۱	۱۳/۱	۲۹	۳/۱	۲/۷	۴/۰
	شیرینانی درجه دو فرعی (جمع و بخش کننده)	۲۶۳۰	۰/۸	۷۳۱۲۶	۲/۳	۲۸	۰/۶	۰/۵	۰/۷
	خیابان محلی اصلی	۱۴۵۹۲	۴/۵	۲۴۶۷۲۹	۷/۹	۱۷	۱/۹	۱/۶	۲/۴
	خیابان محلی فرعی	۲۸۹۱۴۵	۸۸/۵	۲۱۰۹۳۵۴	۶۷/۳	۷	۱۶/۰	۱۳/۷	۲۰/۸
	جمع کل	۳۳۶۶۸۲	۱۰۰	۳۱۳۲۰۸۰	۱۰۰	۱۰	۲۳/۸	۲۰/۳	۳۱/۰
	شیرینانی درجه یک	۱۱۲۴۵	۲/۹	۴۸۹۴۴۶	۱۵/۵	۴۴	۲/۵	۲/۴	۲/۹
	شیرینانی درجه دو اصلی	۵۲۷۷	۱/۴	۱۸۹۶۴۷	۶/۰	۳۶	۱/۰	۰/۹	۱/۱
	شیرینانی درجه دو فرعی (جمع و بخش کننده)	۱۴۵۹۱	۳/۸	۲۶۰۵۶۹	۸/۲	۱۸	۱/۳	۱/۳	۱/۵
	خیابان محلی اصلی	۱۴۱۵۴	۳/۷	۱۶۹۶۵۹	۵/۴	۱۲	۰/۹	۰/۸	۱/۰
	خیابان محلی فرعی	۳۳۸۵۶۴	۸۸/۲	۲۰۵۵۳۶۱	۶۴/۹	۶	۱۰/۵	۱۰/۲	۱۲/۲
	جمع کل	۳۸۳۸۲۲	۱۰۰	۳۱۶۴۶۸۱	۱۰۰/۰	۸	۱۶/۱	۱۵/۸	۱۸/۸
	شیرینانی درجه یک	۲۰۴۵	۰/۹	۹۸۱۵۸	۲/۸	۴۸	۱/۱	۰/۲	-
	شیرینانی درجه دو اصلی	۲۰۱۶۱	۹/۲	۸۸۷۰۶۸	۲۵/۵	۴۴	۱۰/۲	۲/۰	-
	شیرینانی درجه دو فرعی (جمع و بخش کننده)	۴۱۶۱	۱/۹	۱۲۴۷۱۹	۳/۶	۳۰	۱/۴	۰/۳	-
	خیابان محلی اصلی	۵۴۷۷	۲/۵	۱۰۷۴۱۷	۳/۱	۲۰	۱/۲	۰/۲	-
	خیابان محلی فرعی	۱۸۸۴۱۰	۸۵/۵	۲۲۶۰۹۲۰	۶۵/۰	۱۲	۲۵/۹	۵/۰	-
	جمع کل	۲۲۰۲۵۴	۱۰۰/۰	۳۴۷۸۲۸۲	۱۰۰/۰	۱۶	۳۹/۹	۷/۷	-



۳-۱-۲-۲-۲- بررسی شیب، عرض و نوع پوشش کف معابر (صص ۲۴۹-۲۵۲)

شیب عمومی معابر شهر رشت با توجه به شیب منطقه گیلان (به سمت دریای خزر)، به سمت شمال است.

در مناطق یک و چهار در اغلب معابر فرعی این منطقه که نسبتاً عرض بالاتری نسبت به عرض استاندارد دارند، تفکیک مناسبی بین حریم پیاده‌رو از سواره‌رو وجود ندارد. این مسئله در برخی از معابر اصلی نیز دیده شده است. همچنین کمبود پل‌های عابر پیاده در سطح این مناطق علی‌الخصوص معابر اصلی منتهی به مرکز شهر که عمدتاً پر تردد هستند، مشهود است (صص ۲۵۱) در مناطق دو، سه و پنج اغلب معابر اصلی عرض بالاتری نسبت به عرض استاندارد دارند و تفکیک مناسبی بین حریم پیاده‌رو از سواره‌رو وجود ندارد. این مسئله در برخی از معابر محلی نیز دیده شده است. همچنین کمبود پل‌های عابر پیاده در سطح منطقه دو علی‌الخصوص معابر اصلی منتهی به مرکز شهر که عمدتاً پر تردد هستند، مشهود است (صص ۲۲۱).

مسئله دیگری که سبب شکل‌گیری ترافیک در بعضی محورها می‌شود و در اکثر محورهای شهر رشت قابل مشاهده است، متغیر بودن عرض معابر موجود از ابتدا تا انتهای آن است که از یک سو حجم بالایی از وسایل نقلیه وارد یک خیابان می‌شوند اما به دلیل باریک شدن راه، عرض خیابان پاسخ‌گوی حجم ترافیک نیست و عبور و مرور را دچار اختلال می‌کند.

به‌طور کل وضعیت پوشش معابر در سطح منطقه یک و چهار نسبتاً مناسب است. در منطقه سه به‌طور کلی وضعیت آسفالت متوسط است. وضعیت پیاده‌روها نیز در بیشتر معابر وضعیت نابسامانی دارد. در منطقه دو به‌طور کلی وضعیت پوشش معابر در سطح متوسط است. وضعیت پیاده‌روها نیز در بیشتر معابر مناسب است. همچنین عمده معابر منطقه پنج پوشش معابر نامناسبی دارند و از کیفیت پایینی برخوردارند.

از مهم‌ترین علائمی که در هدایت ترافیک کمک می‌نماید، خط‌کشی معابر شهری است. کیفیت آن در سطح معابر شهر رشت نامناسب است و بعضی از معابر فاقد خط‌کشی مناسب هستند. علاوه بر علائم افقی ترافیکی، تعداد علائم ترافیکی عمودی (تابلوهای راهنمای و رانندگی، تابلو راهنمای شهری و ...) نیز کم است.

۳-۱-۲-۲-۳- بررسی سطح سرویس معابر مناطق پنج‌گانه (صص ۲۵۵، ۲۲۵، ۲۱۷، ۲۳۵ و ۲۱۱)

- اکثر معابر موجود منطقه یک و دو شهر رشت، با سطح سرویس خارج از استاندارد عمل می‌کنند.
- بیش‌تر معابر موجود منطقه سه و پنج شهر رشت با سطح سرویس متوسط و ضعیف عمل می‌کنند.
- بیش‌تر معابر موجود منطقه چهار شهر رشت با سطح سرویس نسبتاً استاندارد عمل می‌کنند.

۳-۱-۲-۲-۴- بررسی و ارزیابی سیستم حمل‌ونقل عمومی و خصوصی مناطق پنج‌گانه رشت (صص ۲۶۸-۲۷۲)

از نظر وضعیت ظاهری، اکثر ایستگاه‌های تاکسی خطی در وضعیت نامناسبی هستند و فقدان امکانات و تجهیزات ایمنی مشهود است.

از دیدگاه مسافری	از دیدگاه رانندگان	مزایا و فواید شبکه تاکسیرانی از دیدگاه مسافری	پیشنهادات مردم، مسئولین و رانندگان در ارتباط با حل مشکلات شبکه تاکسیرانی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ترافیک بالا و تردد نامناسب در معابر شریانی. ➤ نامناسب بودن نرخ کرایه تاکسی در بعضی از خطوط در مقایسه با خطوط دیگر ➤ مشکل در پرداخت کرایه و دریافت باقیمانده آن. ➤ عدم سرویس دهی به کل یک مسیر ➤ علیرغم تعریف خطوط توسط سازمان تاکسیرانی (چند قطعه کردن خطوط به منظور کسب درآمد بیشتر) ➤ عدم فعالیت برخی از رانندگان در ساعات پیک ترافیک و ایجاد ازدحام در ایستگاهها. ➤ عدم رعایت نوبت دهی توسط برخی از رانندگان. ➤ نامناسب بودن ایستگاهها از حیث ایمنی مسافری. ➤ عدم وجود امکانات مناسب در ایستگاهها با توجه به در نظر گرفتن شرایط جوی شهر رشت. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم اعمال جدی قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح شهر. ➤ حجم سنگین ترافیک ➤ بی نظمی و آشفتگی فراوان در معابر اصلی و فرعی ➤ در نظر نگرفتن خطوط ویژه تاکسی ➤ تمایز قائل نشدن بین تاکسی و خودروهای شخصی در سوار کردن مسافر. ➤ بی توجهی برخی از مسافری به رعایت قوانین و ضوابط شهروندی. ➤ مشک دریافت و پرداخت باقیمانده کرایه تاکسی. ➤ عدم نظارت بر جایجایی مسافر توسط برخی از خودروهای شخصی ➤ زیاد بودن تعداد تاکسی های فعال در شهر. ➤ عدم پرداخت تسهیلات بانکی از سوی مسئولین جهت تعویض خودروهای فرسوده و نوسازی ناوگان تاکسیرانی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ سرعت مناسب تاکسی ها نسبت به اتوبوس و مینی بوس ➤ پایین بودن زمان انتظار در ایستگاه. ➤ آسایش و راحتی در سوار و پیاده شدن. ➤ قیمت مناسب با توجه به در دسترس بودن در هر نقطه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد خط ویژه تاکسیرانی در معابر شریانی و مرکزی شهر رشت ➤ نصب تاکسیمتر به منظور تعیین دقیق کرایه به ویژه برای خطوط گردشی. ➤ تعیین مبلغ کرایه به نحوی که پرداخت و دریافت باقیمانده آن به سهولت انجام پذیرد. ➤ ایجاد امکانات رفاهی در تاکسی ها و ایستگاهها ➤ به کارگیری سیستم های حمل و نقل جدید درون شهری. ➤ ساماندهی و اجرای دقیق قوانین و ضوابط تاکسیرانی ➤ ایجاد تسهیلات به منظور نوسازی ناوگان تاکسیرانی و خارج کردن خودروهای فرسوده ➤ جایگزینی کارت هوشمند به جای پول نقد.

• سامانه اتوبوس رانی

میانگین سرعت حرکت اتوبوس در تمام خطوط برابر ۱۴ کیلومتر در ساعت بوده که مقدار نسبتا پایینی برای یک سامانه حمل و نقل عمومی با تقاضای سفر بالا است.

• ایستگاه های اتوبوس

بررسی های صورت گرفته در طرح جامع حمل و نقل حاکی از این است که ایستگاه های اتوبوس تمام مناطق شهر رشت از کیفیت مناسبی برخوردار نبوده و جز بعضی از آنها، اکثر ایستگاهها از لحاظ امکانات اولیه (تابلو ایستگاه اتوبوس، خط کشی ایستگاه، باجه فروش بلیط، نیمکت، سرپناه، ارتفاع مناسب سکو، کف پوش مناسب، تبلیغات، نمای ایستگاه و روشنایی و ...) در وضعیت نامطلوبی قرار دارند و مشکلات فراوانی را در بازه های زمانی مختلف برای مسافران ایجاد می کنند. ناوگان اتوبوس رانی شهر رشت فرسوده است و اکثر مسافران از فرسودگی و کیفیت بد وسیله نقلیه گلهمند هستند.

۳-۱-۲-۵- شبکه معابر پیشنهادی طرح جامع (ص ۲۷۳)

طرح جامع جهت حل مسائل ترافیک شهر رشت سه پیشنهاد کلی را مدنظر قرار داد که به شرح زیر است:

➤ برای حل مشکل تداخل ترافیک عبوری با ترافیک درون شهری و کاهش حجم ترافیک معابر داخلی شهر خصوصا در ایام تعطیل (با توجه به توریستی بودن شهر رشت)، پیشنهاد احداث کمربندی خارجی شهر را مطرح نمود.

➤ برای حل مشکل ترافیک در ناحیه میانی شهر (حداصول رینگ خارجی شهر تا رینگ مرکزی)، اقدام به تعریض معابر موجود و تکمیل چند معبر پیشنهادی طرح قبلی نمود و هم‌چنین در محل تقاطع معابر متصل‌کننده رینگ داخلی به رینگ خارجی، پیشنهاد احداث چندین تقاطع غیره مسطح را مطرح نمود.

➤ برای حل مشکل ترافیک در محدوده مرکزی شهر رشت، پیشنهاد تکمیل رینگ مرکزی، تشکیل رینگ به صورت ناقص، تشکیل نیم رینگ و احداث چند تقاطع غیر همسطح را مطرح نمود.

سلسله‌مراتب شبکه معابر پیشنهادی طرح جامع رشت به شش دسته کلی تقسیم می‌شوند که عبارت است از: کمربندی پیشنهادی، شریانی درجه ۱ (ویژه با کندرو، شریانی درجه دو اصلی، شریانی درجه دو فرعی، جمع‌کننده اصلی و جمع‌کننده فرعی).

۳-۱-۲-۸- بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید مناطق پنج‌گانه رشت (صص ۲۸۲-۲۹۵)

در بررسی هر یک از مناطق می‌توان از هسته‌هایی که بخش عمده‌ای از آن‌ها در منطقه قرار گرفته است استفاده کرد. از این‌رو در بررسی نحوه استفاده از زمین‌های پیش‌بینی شده در منطقه سه، طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت، هسته‌هایی که با منطقه مورد بررسی همپوشانی داشته‌اند مورد بررسی قرار گرفته‌اند. که جمع‌بندی کلی آن در جداول زیر خلاصه شده است.

• منطقه یک

جدول ۵۴- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۱۱، ۱۲، ۱۹، ۲۰، ۲۱ و ۲۸ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه یک) (صص ۲۸۲-۲۹۵)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود ۲۵ هکتار اراضی فاقد کاربری ➤ وجود پنج هکتار اراضی کشاورزی در هسته ➤ وجود اراضی بایر ➤ وجود فرودگاه به عنوان مهم‌ترین کانون حمل‌ونقل شهر ➤ وجود خیابان گل‌سار در هسته به عنوان یک کانون تجاری در هسته ➤ استفاده از راسته تجاری هسته به عنوان مرکز تفریحی و گذران اوقات فراغت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود بعضی از محدوده‌های ناامن اجتماعی ➤ آب‌گرفتگی در بلوار معلم ➤ ورود فاضلاب واحدهای مسکونی به رودخانه‌ها ➤ وجود آلودگی صوتی به دلیل فراز و فرود هواپیماها ➤ کمبود کاربری‌های خدماتی ➤ پست بودن اراضی محدوده گل‌سار و آبرگیر بودن محلاتی از آن 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان تجمیع قطعات ➤ امکان بهره‌برداری از بناهای باارزش تاریخی و فرهنگی و ثبت آن‌ها ➤ امکان حفظ اراضی کشاورزی با اتخاذ تدابیر تشویقی ➤ امکان فضاسازی و منظرسازی در حاشیه رودخانه‌ها ➤ پتانسیل احداث کاربری‌های مناسب با کاربری فرودگاه در جهت توسعه بازرگانی و اقتصاد شهر و این هسته ➤ هویت خیابان گل‌سار به عنوان یک معبر تجاری اداری و تبدیل به یکی از عناصر هویتی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تهدید بافت فرهنگی تاریخی باارزش ➤ مسدود شدن قسمتی از بلوار در هنگام بارش‌های طولانی ➤ آلودگی زمین‌ها و محصولات کشاورزی به دلیل آبیاری توسط آب رودخانه‌ها ➤ ساخت‌وساز در حریم فرودگاه ➤ امکان پدید آمدن محدوده‌های حاشیه‌نشین ➤ بالا زدن سطح آب‌های زیرزمینی به هنگام بارش فراوان و طولانی ➤ تمرکز بیش از حد کاربری‌های تجاری در خیابان گل‌سار و افزایش تعداد طبقات بی‌ضابطه ساختمان‌ها و تراکم ساختمانی



• منطقه دو

جدول ۵۵- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۰۱ تا ۱۰، ۱۰، ۱۰، ۱۰ و ۲۹ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه دو) (صص ۲۵۲-۲۶۹)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود ادارات مهم در هسته و مرکزیت مکانی هسته ➤ وجود بناهای باارزش معماری در داخل بافت ➤ وجود رودخانه ➤ مقاومت نسبی خاک نسبت به سایر سطوح ➤ وجود بناهای باارزش تاریخی در داخل بافت ➤ بالا بودن سرانه کاربری مسکونی ➤ وجود ۴/۶ درصد اراضی فاقد کاربری ➤ وجود رودخانه زرجوب در مرز هسته ➤ وجود معابر شهری درجه یک و دو پیرامون هسته و سهولت دسترسی شبکه به محدوده‌های اطراف ➤ وجود اراضی بایر و سبز شهری در هسته (پارک شهر) ➤ پتانسیل بالای هسته در استقرار کاربری عمده شهری و فراشهری ➤ وجود چهار هکتار اراضی فاقد کاربری عمدتاً در اطراف رودخانه ➤ تمرکز بالای هتل‌های موجود در شهر در هسته و کاربری‌های مهمی چون دانشگاه، ورزشگاه ➤ دسترسی سریع به کمربندی ➤ وجود خیابان پیرسرا به عنوان مرکز صنایع‌دستی ➤ وجود ۱۰/۶ هکتار اراضی فاقد کاربری (اراضی بایر) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ آلودگی رودخانه ➤ کهنه بودن ساختمان‌های موجود ➤ آلودگی آب و بوی نامطبوع ➤ از بین رفتن زیبایی منظر رودخانه به دلیل وجود زباله در شهر ➤ ترافیک در معابر اطراف به دلیل وجود کاربری تجاری و تردد شهروندان ➤ افزایش آلودگی به داخل هسته توسط شهروندان ➤ ورود فاضلاب به داخل رودخانه و آلودگی آن ➤ بافت کالبدی هسته عمدتاً بافتی خودرو محور و همراه با معابر بی نظم و کم عرض ➤ کم عرض بودن معبر پیرسرا ➤ ساخت‌وساز در حاشیه رودخانه ➤ ساخت‌وساز در حریم رودخانه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از فضای اطراف رودخانه برای منظرسازی ➤ امکان افزایش تراکم ساختمانی برای رفع کمبودهای خدماتی ➤ امکان ایجاد محورهای جذاب پیاده ➤ ارزش فرهنگی بافت و استفاده از بناهای باارزش تاریخی به عنوان میراث فرهنگی و جاذبه توریستی ➤ امکان ایجاد محور گردشگری در اطراف رودخانه ➤ امکان استفاده از فضای طبیعی توسط عابرین ➤ توسعه فروشگاه‌های صنایع‌دستی و تبدیل معبر به معبر پیاده، با تاکید بر توسعه ویژگی گردشگری معبر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم مقاومت ساختمان‌ها در برابر خطرات طبیعی (زلزله) ➤ تهدید امنیت هسته در ساعات پایانی شب به دلیل توسعه فعالیت‌های تجاری ➤ امکان آب‌گرفتگی معابر به هنگام بارش‌های شدید ➤ تهدید حریم اطراف رودخانه با پیشروی ساخت‌وساز ➤ آلودگی منظر و از بین رفتن چشم‌انداز زیبای رودخانه ➤ عدم استفاده مناسب از اراضی بایر و حریم رودخانه (استقرار کاربری‌های نامناسب در آن)

• منطقه سه

جدول ۵۶- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۰۷، ۰۸، ۰۹، ۱۰، ۱۱ و ۲۷ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه سه) (صص ۲۴۱-۲۵۱)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود ۵/۶ هکتار اراضی فاقد کاربری عمدتاً در طول رودخانه ➤ وجود معابر اصلی پیرامون هسته ۷ ➤ وجود ۳،۳ هکتار اراضی فاقد کاربری ➤ وجود ۴۰ هکتار اراضی فاقد کاربری (اراضی بایر) ➤ وجود ۷۱۰ هکتار اراضی کشاورزی ➤ وجود پارک ملت به عنوان یکی از عناصر هویتی شهر رشت و فضای تفریحی- گردشگری ➤ وجود ۱۰۲ هکتار اراضی بایر و مخروبه در هسته ۲۲ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش مسافت‌های درون‌شهری ➤ توسعه بی‌برنامه و ادغام با مناطق روستایی که به گسیختگی محلات و بافت مسکونی منجر شده است ➤ عبور کابل برق فشار قوی از هسته ➤ ساخت‌وساز در حریم رودخانه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان تجمیع قطعات ➤ امکان فضاسازی در مبادی ورودی شهر با استفاده از پتانسیل اراضی کشاورزی پیرامون جاده ➤ امکان احداث فضای سبز در حریم و اراضی محل عبور کابل ➤ امکان استفاده از اراضی بایر جهت فضاسازی ➤ امکان استقرار کاربری‌های فرهنگی پیرامون پارک ملت (استفاده از اراضی بایر واقع در جنوب پارک ملت) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش محدوده‌های حاشیه‌نشین ➤ تغییر کاربری و استقرار کاربری‌های نامناسب ➤ تهدید اراضی کشاورزی ➤ تهدید سلامت شهروندان در صورت ساخت‌وساز در حریم کابل فشار قوی



• منطقه چهار

جدول ۵۷- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۵، ۱۰، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۲۴ و ۲۸ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه چهار) (صص ۲۶-۳۷)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود اراضی بایر و سبز شهری در هسته (پارک شهر) ➤ وجود کاربری‌های مهم شهری (پارک شهر، بیمارستان‌ها و...) ➤ وجود چهار هکتار اراضی فاقد کاربری عمدتاً در اطراف رودخانه ➤ وجود چهار هکتار حریم رودخانه ➤ وجود ۱۰/۶ هکتار اراضی فاقد کاربری (اراضی بایر) در هسته ۱۰ ➤ وجود ۲۷ هکتار اراضی فاقد کاربری (اراضی بایر) در هسته ۱۳ ➤ وجود ۸۰۶ هکتار اراضی کشاورزی در هسته ➤ وجود ۷۷/۹ هکتار اراضی فاقد کاربری (اراضی بایر) در هسته ۱۴ ➤ وجود تالاب عینک در هسته ➤ وجود ۳۳۷ هکتار اراضی کشاورزی در هسته ۱۴ ➤ پایین بودن سطح آب‌های زیرزمینی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود بوی نامطبوع به دلیل ورود فاضالب خانگی، بیمارستان‌ها به داخل رودخانه ➤ بافت فشرده و وجود معابر کم عرض ➤ ساخت‌وسازهای غیر قانونی اطراف مرداب عینک ➤ رانت خواری زمین ➤ تعداد و سطح کم خدمات ➤ وجود بافت روستایی در معرض هجوم شهر همراه با بافت کالبدی خودرو و ارگانیک ➤ گسیختگی محله‌های مسکونی از یکدیگر ➤ رشد بی‌برنامه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان پاک‌سازی رودخانه و فضاسازی در مجاورت رودخانه ➤ امکان فضاسازی در مجاورت رودخانه ➤ وجود اراضی بایر و پتانسیل ایجاد برخی از کاربری‌های موردنیاز از جمله فضای سبز اطراف رودخانه ➤ امکان تجمیع قطعات ➤ امکان برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای جدید ➤ امکان استفاده از اراضی کشاورزی جهت طراحی‌های محیطی و احداث خانه - مزرعه ➤ امکان استقرار کاربری‌های مناسب و متناسب با تالاب عینک (استقرار صنایع دستی و رستوران‌ها) ➤ امکان افزایش پتانسیل جهانگردی با فضاسازی اراضی اطراف مرداب ➤ امکان استقرار پارکینگ در زیرزمین به دلیل پایین‌تر بودن سطح آب‌های زیرزمینی نسبت به سایر سطوح 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ از بین رفتن ارزش منازل مسکونی مستقر در کناره رودخانه به علت آلودگی آن ➤ آلودگی منظر و از بین رفتن چشم‌انداز زیبایی رودخانه ➤ عدم استفاده مناسب از اراضی بایر و حریم رودخانه (استقرار کاربری‌های نامناسب در آن) ➤ غیر کاربری اراضی کشاورزی ➤ به وجود آمدن حاشیه‌نشینی در صورت عدم برنامه‌ریزی ➤ تهدید تالاب عینک ➤ بافت اجتماعی نامناسب

• منطقه پنج

جدول ۵۸- جمع‌بندی ویژگی‌های کالبدی هسته‌های ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۲۳ و ۲۶ طرح توسعه و عمران (جامع) شهر رشت (کل منطقه پنج) (صص ۲۳۰-۲۳۹)

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود ۱۱۹۴ هکتار اراضی کشاورزی در هسته ۱۵ ➤ پایین بودن آب‌های زیرزمینی ➤ وجود ۲۹۴ هکتار اراضی کشاورزی در هسته ۱۶ ➤ استقرار دانشگاه گیلان و موسسات تحقیقاتی وابسته ➤ وجود ۷۲ هکتار فضای سبز ➤ وجود ۲۲ هکتار فضای باز ➤ استقرار در حاشیه شهر و دسترسی به فضای باز 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رانت‌خواری زمین ➤ گسیختگی محله‌های مسکونی از یکدیگر ➤ رشد بی‌برنامه ➤ وجود بافت روستایی در معرض هجوم شهر همراه با بافت کالبدی خودرو و ارگانیک ➤ عدم امکان کنترل توسعه در اراضی کشاورزی و در امتداد جاده تهران ➤ ادغام معبر ورودی شهر با کاربری‌های شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان منظرسازی و فضاسازی اطراف رودخانه با توجه به اراضی کشاورزی اطراف آن ➤ تجمیع قطعات ➤ امکان احداث پارک و همچنین طراحی‌های محیطی در میدا ورودی شهر ➤ پتانسیل برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای جدید با توجه به زمین‌های کشاورزی اطراف 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تهدید و تغییر کاربری اراضی کشاورزی ➤ بافت اجتماعی نامناسب ➤ به زیر ساخت‌وساز رفتن حریم رودخانه ➤ توسعه آلودگی و عوارض ناشی از کاربری صنعتی و تهدید فضاهای مسکونی ➤ به وجود آمدن حاشیه‌نشینی در صورت عدم برنامه‌ریزی برای اراضی موجود

۳-۱-۲-۹- جمع‌بندی طرح تفصیلی رشت

در این سند راهبردهایی در خصوص افزایش سازگاری در میان کاربری‌ها عنوان شده است که عبارتند از: ۱) خروج کارخانجات و صنایع بزرگ‌مقیاس و آلاینده، از محدوده شهر به ویژه بافت‌های متراکم مسکونی. ۲) تعریف کاربری‌های مناسب برای زمین‌های بایر و فاقد کاربری در جهت افزایش امنیت، پویایی و کارایی. ۳) رعایت فاصله مناسب بین کاربری‌های آموزشی محله‌ای - ناحیه‌ای و تأسیسات شهری با رودخانه، مسیل و تالاب در جهت افزایش ایمنی دانش‌آموزان و تأسیسات شهری که همجواری با آب و رطوبت در کارایی آن اختلال ایجاد کرده یا موجبات بروز سوانح را فراهم می‌آورد. ناسازگاری نسبی بین عوامل طبیعی و دو کاربری یادشده، می‌تواند با تمهیدات اجرایی لازم برای افزایش ایمنی و کاهش مخاطرات، رفع شود. ۴) تغییر کاربری انبارهای واقع در بافت مسکونی به کاربری‌های سازگار با بافت مسکونی. ۵) مکان‌یابی کاربری‌های آموزشی با توجه به ناسازگاری نسبی آن با کاربری‌های اداری و انتظامی.

از مهم‌ترین عناصر طبیعی موجود نیز می‌توان به رودخانه‌های گوهررود و زرجوب اشاره نمود که می‌توانند طراوت‌بخش منظر مناطق شهر رشت باشند. از ویژگی‌های مهم منطقه دو انطباق آن بر مرکز تاریخی شهر رشت و وجود آثار و ابنیه تاریخی بسیار است. از ویژگی‌های مهم منطقه سه جدیدبودن آن است که بخش قابل‌توجهی از آن روستاهای الحاق‌شده به شهر است. از این‌رو ساخت‌وساز زیاد و پتانسیل رشد و توسعه در آن به‌وضوح قابل‌رویت است. از ویژگی‌های بارز منطقه چهار وجود زمین‌های کشاورزی و بایر بسیار و استخرهای پرورش ماهی است و دانشگاه گیلان، مصلی رشت، کارخانجات ایران برک و دانشگاه آزاد اسلامی نیز از مهم‌ترین عناصر مصنوع واقع در محدوده منطقه پنج شهر رشت هستند. در خصوص بررسی کمی توزیع کاربری‌ها مناطق یک تا چهار از نظر کاربری‌های تجاری و آموزش عالی در وضعیت مناسبی قراردارند. اما منطقه پنج از این نظر دچار کمبود است. در خصوص کاربری‌های فرهنگی و هنری و آموزش عمومی نیز تمامی پنج منطقه دارای ضعف می‌باشند.

در خصوص وضع ساختمان‌ها می‌توان بیان کرد که کیفیت ساختمان‌ها غالباً قابل‌نگهداری بوده، عمر ساختمان‌ها در منطقه یک برابر، در منطقه دو و سه اکثراً عمری بیش از سی سال، در منطقه چهار غالباً بین ۱۶ تا ۳۰ سال و در منطقه پنج بین ۶ تا ۱۵ سال دارند. نمای ساختمان‌ها نیز غالباً سیمانی و سنگی است. در خصوص وضع شبکه خیابان‌ها، از مهم‌ترین ویژگی‌های ترافیکی منطقه سه می‌توان به عدم رعایت سلسله مراتب شبکه معابر، نقص در امتداد شبکه معابر (ناتمام ماندن معابر) و همچنین تشکیل سه‌راهی در تقاطع معابر اصلی (سبب کاهش ظرفیت عبوری تقاطع می‌گردد)، اشاره کرد. همچنین در منطقه پنج معابر عریض و نابسامان، عدم رعایت سلسله مراتب شبکه معابر، نقص در امتداد شبکه معابر (ناتمام ماندن معابر) از مهم‌ترین ویژگی‌های ترافیکی است.

از موارد موردتوجه در این سند می‌توان به مکان‌یابی بهینه، فضاهای فرهنگی، کیفیت معابر و کاربری‌های متنوع اشاره کرد.



طرح تفصیلی رشت



شکل ۲۶- جمع‌بندی طرح تفصیلی رشت

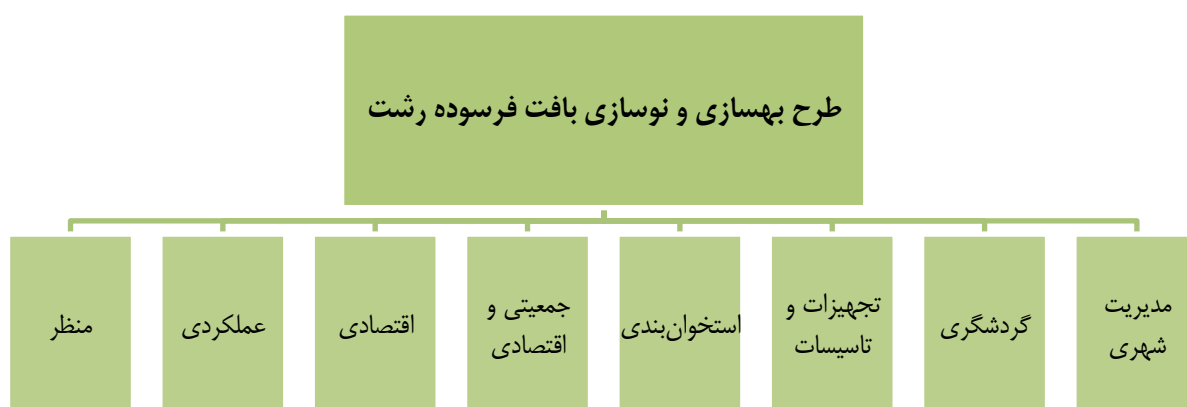


۳-۱-۳- طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت (۱۳۹۰)

مقدمه

بحران ناشی از سردرگمی دست اندرکاران امور شهری در اصلاح و بهبود وضعیت بافت های فرسوده تاکنون هرگونه برنامه ریزی و طراحی را در این مقوله با شکست مواجه کرده است و مراکز شهری به ویژه در شهرهای بزرگتر، بیش از پیش از درون گسسته شده اند پرداختن به بافت قدیمی و برنامه ریزی در آن جدا از پرداختن به واقعیات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی نبوده و سلاقی شخصی در حل معضلات آن جایی ندارد دخالت در مجموعه های زیست محیطی و بافت مراکز شهری بدون در نظر گرفتن پارامترهای اشاره شده به طور قطع به صدمات جبران ناپذیری منجر خواهد شد. از این رو توجه به احیا بافت های فرسوده شهری بیش از پیش مود توجه قرار گرفته است. طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت در راستا پیشنهاداتی برای بهبود و اصلاح وضعیت کالبدی، اقتصادی و اجتماعی مراکز قدیمی و بافت های فرسوده حاشیه شهر ارائه کرده است.

بافت فرسوده شهر رشت با مساحت تقریبی ۸۴۷ هکتار و جمعیت ۱۱۵۳۹۱ نفر شامل بخش های مرکزی (هسته اولیه شکل گیری شهر رشت) و تعدادی از محدوده های حاشیه ای می شود که به مرور زمان و در نتیجه توسعه منفصل و متصل شهری در داخل محدوده قانونی شهر قرار گرفته اند. طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت از مجموعه طرح های در مقیاس شهری است که خود می تواند سند فرادست برای طرح های محلی تر باشد. این طرح باهدف بهبود و ساماندهی وضعیت کالبدی، اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی بافت های فرسوده ناحیه مرکزی شهر و همچنین مناطق حاشیه ای است. بررسی طرح با استفاده از جدول سوات (SWOT) در بخش های اقتصادی، منظر شهری، عملکردی، مدیریتی، جمعیتی و اجتماعی، گردشگری و تأسیسات و تجهیزات شهری و استخوان بندی فضاهای همگانی تشریح شده است و برای بخش های مدیریتی، تجهیزات و تأسیسات راهکارهایی ارائه شده است که در ادامه به آن پرداخته می شود.



شکل ۳۷- طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت

جدول ۵۹- شناسنامه بررسی طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت (۱۳۹۰)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
۲	ساخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	✓
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت

سال ۱۳۹۰

شهری



۱-۳-۱-۳- محدودده بافت فرسوده تاریخی شهرداری منطقه یک رشت (جلد چهارم، صص ۱۴۶)

مکان‌های مهمی چون استانداری شهرداری رشت، سازمان بیمه تأمین اجتماعی استان، اداره کل مخابرات استان، اداره کل پست بیمارستان گلزار درمانگاه و کلینیک تخصصی صابرین، بیمارستان آریا معاونت راهنمایی و رانندگی، فرودگاه رشت آموزشگاه عالی شهید، چمران مرکز تربیت معلم بنت الهدی، صدر موزه، رشت کتابخانه ملی، بقعه متبرکه دانای علی و بقعه متبرکه سید رقیه در محدوده خدماتی شهرداری منطقه ۱ قرار دارند.

۱-۳-۲- محدودده بافت فرسوده تاریخی شهرداری منطقه دو رشت (جلد چهارم، صص ۱۴۷)

شمال: از خیابان اعلم الهدی تا سبزه، میدان از ابتدای خیابان طالقانی (بیستون) و سمت چپ تا سه راه سام

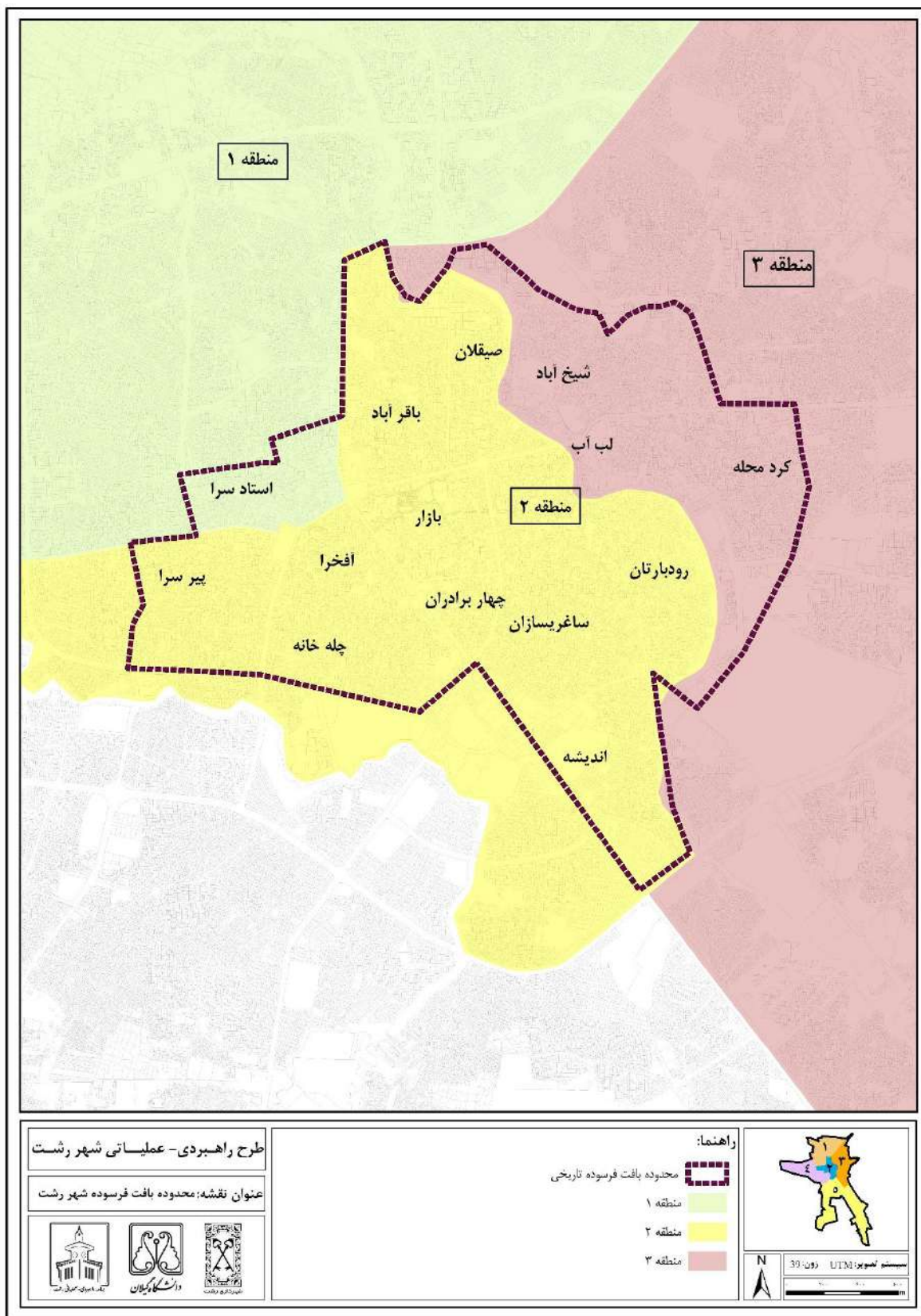
غرب: از سه راه سام ابتدای خیابان سردار جنگل تا خیابان عطا آفرین از ابتدای خیابان نقره دشت تا انتهای آن به سمت کوچه‌های حق شناس و پتکی تا رودخانه گوهررود از رودخانه گوهررود تا بازارچه میرزا کوچک خان از بازارچه به سمت شمال تا ابتدای خیابان نقره دشت.

جنوب: از ابتدای خیابان عطا آفرین خیابان (سردار جنگل تا انتهای خیابان عطا آفرین خیابان ۲۲ بهمن یا لاکانی) از ابتدای خیابان امین تا فلکه دفاع مقدس و از فلکه دفاع مقدس تا چهارراه میکائیل

شرق: از چهارراه میکائیل تا میدان دکتر حشمت و خیابان علم الهدی

۱-۳-۳- محدودده بافت فرسوده تاریخی موجود در منطقه سه رشت (جلد چهارم، صص ۱۴۷)

شامل محدوده های باقرآباد صیقلان شیخ ، آباد کرد محله رودبارتان، ساغریسازان، بازار چهار برادران، اندیشه ،جام جم، فرهنگیان، کیژده، شالکه، شهید مدنی و شهرک ولیعصر میباشد. نقشه زیر محدوده بافت فرسوده تاریخی شهر رشت را نشان می دهد.



نقشه ۸- محدوده بافت فرسوده تاریخی شهر رشت

۳-۱-۳-۴- نظام مدیریت شهری در محدوده بافت فرسوده رشت

۳-۱-۳-۴-۱- مسائل و مشکلات در حوزه مدیریت شهری (جلد چهارم، صص ۱۵۰)

شهر رشت به عنوان یک کلان شهر بزرگ و مرکز استان گیلان نقش و جایگاه مهمی در شبکه شهری شمال کشور ایفا می‌کند ولی با این حال از معضلات مدیریتی رنج میبرد از جمله مشکلات موجود در بافت فرسوده که در ارتباط با مدیریت شهری است، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- نبود ثبات مدیریت در شهرداری و سایر دستگاه های مسئول در مدیریت شهری
- عدم هماهنگی مدیریت شهری با بخش های مختلف اجرایی از جمله سازمان میراث فرهنگی استان
- نبود مدیریت واحد و یکپارچه در زمینه اداره امور شهر کمبود منابع درآمدی برای اداره امور شهر و از جمله نظارت بر بازسازی بافت فرسوده
- عدم علاقه و مشارکت و همکاری مردم با این نهاد به منظور نوسازی بافت های فرسوده

۳-۱-۳-۴-۲- راهبردها در حوزه مدیریت شهری (جلد چهارم، صص ۱۵۱)

بدیهی است در محور مدیریت شهری بافت های فرسوده شهرداری ها به عنوان اصلی ترین نهاد متولی امور از جایگاه ویژه ای برخوردارند در زمینه بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده مدیریت شهری باید گرایش بیشتر به سطح محلی داشته باشد از جمله راهبردهای ضروری در زمینه کاهش و یا برطرف کردن مشکلات مربوط به محلاتی که فرسوده نامیده میشوند میتوان به موارد زیر اشاره کرد:

- کوتاه کردن مسیری که هر شهروند برای نوسازی ملک خویش باید طی کند
- ایجاد هماهنگی بین سازمان های متولی بافت فرسوده
- اولویت بندی در ارائه راه حل ها ایجاد انگیزه و حس مشارکت در مردم و ساکنین تأمین منابع مالی برای پروژه های لازم الاجرا
- تدقیق وظایف و شرح خدمات سازمانهای متولی مداخله در بافتهای فرسوده
- ساده سازی روابط پیچیده بین سازمانی (طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت، ۱۳۹۰، جلد چهارم: ۱۵۱).

۳-۱-۳-۴-۳- اقدامات شهرداری در ارتباط با نوسازی بافت فرسوده (جلد چهارم، صص ۱۴۵)

- انعقاد قرارداد با مشاور گزینه در زمینه نوسازی محدوده بازار مرکزی رشت و محدوده اطراف آن
- انعقاد قرارداد با مشاور گزینه در زمینه نوسازی محدوده خواهر امام که مطالعات اولیه آن هم اکنون در حال انجام است.



➤ انعقاد قرارداد با مشاور راهوند شهر در زمینه نوسازی محدوده آرامگاه خواهر امام که هم اکنون در دست مطالعه است.

➤ انعقاد قرارداد با مشاور بعد تکنیک در رابطه با بازگشایی ادامه محور صیقلان که هم اکنون آماده اجرا است.

۳-۱-۳-۴- مصوبات و اقدامات شورای شهر رشت در ارتباط با نوسازی بافت فرسوده (جلد چهارم، صص ۱۵۰-۱۴۸)

➤ تصویب سیاست‌های تشویقی ۱۹ گانه شهرداری رشت: به منظور ترغیب و تشویق سازندگان در بافت های فرسوده سیاست های تشویقی ۱۹ گانه شهرداری رشت پس از تصویب توسط شورای شهر به مرحله اجرا درآمد.

➤ تصویب اساسنامه سازمان نوسازی و بهسازی شهرداری رشت: با توجه به وجود هکتارها بافت فرسوده در شهر رشت و ضرورت ساماندهی به بافت های فرسوده براساس ماده ۱۱۱ قانون شهرداری مصوب ۱۳۴۶، پس از طرح در جلسات مورخ ۱۳۸۹/۱/۲۷ کمیسیون توسعه و عمران شهری شورا و نیز مورخ ۱۳۹۰/۱/۲۹ کمیسیون برنامه و بودجه و حقوقی شورا و اخذ گزارش از کمیسیون های مذکور در جلسه مطرح و پس از بحث و تبادل نظر، اساسنامه پیشنهادی سازمان نوسازی و بهسازی شهرداری رشت مشتمل بر ۵ فصل، ۳۶ ماده، ۳۰ تبصره و ۸۳ بند مورد تصویب قرار گرفت.

➤ صدور مجوز انتشار اوراق مشارکت جهت احیاء بافت فرسوده شهری: براساس تصویب نامه هیأت وزیران در سفر دوم ریاست جمهوری به استان گیلان مبنی بر انتشار مبلغ ۶۰۰۰ میلیارد ریال اوراق مشارکت به شهرداری رشت و ابلاغ تصویب نامه بانک مرکزی به بانک تجارت به عنوان بانک عامل با توجه به ارائه کلیات طرح توجیهی آن از سوی شهرداری پس از طرح در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۷/۱۸ کمیسیون برنامه و بودجه و حقوقی شورا و اخذ گزارش از کمیسیون مذکور در جلسه مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با کلیات پیشنهاد شهرداری موافقت گردید و مقرر شد شهرداری نسبت به تشکیل واحدی جداگانه به منظور برنامه ریزی و سیاست گذاری فروش اوراق مشارکت اقدام و در هر مقطع چگونگی و نحوه فروش را جهت اخذ تصمیم لازم به شورا ارائه نماید.

➤ تأمین قسمتی از منابع مالی احیاء بافت فرسوده: شورا با تأمین قسمتی از منابع مالی احیاء بافت فرسوده از طریق دریافت مبلغ ۴ میلیارد ریال وام جهت اجرای پروژه بافت فرسوده پس از طرح در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۷/۲۵ کمیسیون برنامه و بودجه و حقوقی شورا و اخذ گزارش از کمیسیون مذکور موافقت کرد.



➤ **تصویب آیین نامه نحوه مشارکت مالکین املاک واقع در مسیر طرح های عمرانی:** با توجه

به مصوبه شماره ۱۳۶ مورخ ۱۳۸۹/۱/۲۱ شورای اسلامی شهر رشت در ارتباط با تصویب آیین نامه نحوه مشارکت مالکین املاک واقع در مسیر طرح های عمرانی و تمدید آن به مدت یکسال به منظور برخورداری شهروندان و مالکین از امتیازات اعطایی به هنگام صدور پروانه ساختمانی در بافت های فرسوده به میزان ۶۰ برابر قیمت منطقه ای شهرداری با توجه به اجرایی شدن طرح مذکور در مناطق ۳ گانه شهرداری و اعمال امتیازات اعطایی برای این گونه املاک که گاهی مشاهده میگردد املاکی که در محدوده مذکور قرار دارند قسمتی از مساحت آن ها در داخل بافت فرسوده و قسمتی خارج از این بافت قرار دارد، در نظر دارد برای آن دسته از مالکینی که جهت احداث به شهرداری مراجعه میکنند برابر ضوابط فوق آن قسمت ملک خارج از بافت فرسوده نیز همانند داخل بافت مشمول اخذ امتیازات گردد تا موجبات رضایتمندی آنان حاصل و همچنین گام مؤثری در راستای نیل به اهداف شهرداری و تغییر و تحول در سیمای شهری گذارده شود. پس از طرح در جلسات مورخ ۱۳۹۰/۱/۲۱ کمیسیون توسعه و عمران شهری و نیز مورخ ۱۳۹۰/۲/۰۱ کمیسیون برنامه و بودجه و حقوقی شورا و اخذ گزارش از کمیسیون های مذکور در جلسه مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با پیشنهاد شهرداری به اتفاق آرا موافقت گردید و مقرر شد موضوع در موارد ۱۹ گانه تشویقی لحاظ گردد.

چنانچه اقداماتی که این نهاد در رابطه با نوسازی بافت فرسوده در مواردی است که ملک مورد نظر خارج از حیطه اختیارات شهرداری باشد در این صورت آن را به شورای شهر ارجاع میدهد تا در مورد آن ملک خاص مصوبه ای توسط شورای شهر صادر شود.

۳-۱-۳-۵- نظام جمعیتی و اجتماعی در محدوده بافت فرسوده شهر رشت (جلد چهارم، صص ۶۹)

بافت فرسوده شهر رشت پذیرای ۱۹۳۰۴ نفر مهاجر میباشد که این تعداد ۱۶,۷۳ درصد از کل جمعیت بافت را شامل می شود. از طرف دیگر ۱۵:۵۷ درصد مهاجرین وارد شده به شهر رشت در محدوده بافت فرسوده ساکن میباشند. در محدوده بافت فرسوده بیشترین تعداد مهاجران وارد شده در محدوده های ساغریسازان چله خانه و کرد محله ساکن هستند. به طوری که محدوده های فوق به ترتیب ۸,۳۷ و ۸,۴۹ و ۸,۲۴ درصد از مهاجرین بافت فرسوده را در خود جای داده است.

نسبت جمعیت مهاجر به جمعیت ساکن نیز در محدوده های مختلف بافت فرسوده بیانگر این مطلب می باشد که تمامی محدوده ها دارای جمعیت مهاجر میباشند و در این بین محدوده های چهار برادران ولیعصر و جام جم دارای درصد بیشتری از مهاجران نسبت به کل جمعیت میباشند و محدوده های اندیشه و حسین آباد دارای نسبت کمتری از مهاجرین می باشند.

شاخص دیگری که در رابطه با مطالعات اجتماعی بررسی می گردد نسبت باسوادی است. درصد افراد باسواد در یک محدوده شاخص مهمی در زمینه توسعه یافتگی اجتماع محسوب می شود. مطالعه و بررسی جداول نرخ باسواد و بی سواد نشان میدهد که درصد باسواد مردان این محدوده بیشتر از زنان است لذا لزوم تشویق زنان به باسواد شدن و ایجاد مراکز آموزشی و ... در این محدوده به خوبی احساس می شود.



متوسط نرخ باسوادی طبق آمار ارائه شده توسط مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۵ در محدوده بافت فرسوده ۹۱,۳ درصد میباشد که نسبت به متوسط این شاخص در ایران (۸۸,۰۵ درصد) بسیار بالاتر است. متوسط نرخ بی سوادی در محدوده بافت فرسوده شهر در سال ۱۳۸۵ در حدود ۸,۶۸ درصد است. نرخ بیسوادی در میان مردان بافت ۸,۸۶ درصد و در میان زنان ۱۰,۱۹ درصد است.

۳-۱-۳-۶- نظام اقتصادی در محدوده بافت فرسوده شهر رشت (جلد چهارم، صص ۱۱۲)

- بازار مرکزی شهر رشت در میان چهار خیابان اصلی شهر (امام - مطهری - حاجی آباد شریعتی)، خیابان امام خمینی محور، شریعتی خیابان ۲۲ بهمن، بلوار مطهری، محور طالقانی (بیستون) محور شهدا و محور سعدی به عنوان مهمترین محورهای تجاری شهر نقش مهمی را از لحاظ اقتصادی در محدوده بافت ایفا می کنند.
- مانند اغلب شهرهای بزرگ و متوسط در مرکز شهر رشت که محل مبادلات تجاری و بازرگانی شهر است در محدوده بازار و خیابان های منتهی به آن مانند امتداد محور امام، مطهری، صیقلان و ... که از دیرباز نیز مرکز شهر شمرده میشده ارزش ملکی کاربری های تجاری و مسکونی از ماکزیمم ارزش برخوردار هستند. و با حرکت به داخل بافت از ارزش املاک کاسته می شود. در مجموع ارزش معاملاتی املاک ارتباط مستقیمی با نوع کاربری و موقعیت کاربری در محدوده دارد.
- با توجه به فرسودگی ابنیه در سطح محدوده های بافت فرسوده ارزش این گونه املاک با زمین های بایر با کاربری مسکونی برابری می کند.

جدول ۶۰- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام اقتصادی محدوده بافت فرسوده رشت

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ قرار گیری بازار و محدوده های عمده تجاری در بافت فرسوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فقدان المان های شهری برای جذب سرمایه از طریق گردشگران و عدم سرمایه گذاری کافی ➤ محدودیت توسعه صنایع به دلیل مشکلات زیست محیطی ➤ عدم تعادل میان طبقات اجتماعی و قرار گرفتن حجم زیادی از شهروندان در طبقه پایین و متوسط 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود پتانسیل جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی ➤ تأکید طرح های فرادست بر توسعه صنعت توریسم در شهر رشت و تعیین نقش گردشگری شهر و در نهایت جذب سرمایه و تأثیر مستقیم اقتصادی بر محدوده بافت فرسوده ➤ توسعه فعالیت مربوط به گردشگری و جهانگردی از جمله ارائه خدمات اقامتی و پذیرایی از امکانات توسعه اقتصادی محدوده محسوب می گردد ➤ افزایش رشد شاغلین باعث حرکت اقتصاد محدوده به سمت اقتصاد تولیدی است. ➤ سرمایه گذاری بخش خصوصی و ایجاد ارزش افزوده و در نهایت سطح رفاه بالا ➤ بالا بردن میزان نقش زنان در مشارکت های اقتصادی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ثبات شغلی و یافتن کار مناسب ➤ مشکلات زیست محیطی و محدودیت زمین ناشی از توسعه صنعتی ➤ افزایش نرخ تورم ➤ عدم مقاومت بافت در مقابل زلزله و زیان اقتصادی غیر قابل جبران ناشی از آن ➤ فرسایش تدریجی بافت و عدم برنامه ریزی صحیح جهت بالا بردن راندمان اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی



۳-۱-۳-۷- نظام عملکردی در محدوده بافت فرسوده شهر رشت (جلد اول، صص ۲۲۱)

بر اساس نتایج حاصل از بررسی تفصیلی نظام عملکرد و فعالیت در سطح کلیه محدوده های بافت فرسوده، کاربری مسکونی با اختصاص عمده مساحت محدوده به خویش به عنوان کاربری غالب شناسایی می شود. در این میان انواع کاربری ها اعم از تجاری، آموزشی، فرهنگی، مذهبی، درمانی و ... سطوح متفاوتی از محدوده را شامل می شوند. به طور کلی نظام کاربری محدوده بافت فرسوده به گونه ایست که هرچه از محدوده های حاشیه ای بافت فرسوده به سمت محدوده های مرکزی پیش میرویم با فعالیت های غیر مسکونی بیشتری مواجه می شویم، به طوریکه در محدوده بازار فعالیت های تجاری به عنوان عملکرد غالب عمده وسعت محدوده را در بر گرفته اند. در این قسمت با هدف درک بهتر نظام فعالیت محدوده مورد مطالعه خلاصه ای از ویژگی های نظام کاربری در قالب نقاط قوت، فرصت، ضعف و تهدید در جدول زیر ارائه می شود.

جدول ۶۱- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام عملکردی

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود سکونتگاه های بومی که عمدتاً در نواحی مرکزی متمرکز شده اند. ➤ تنوع فعالیتی در محدوده های مرکزی سرزندگی و پویایی محورهای عملکردی اصلی ➤ تعدد اماکن مذهبی در سطح بافت ➤ وفور فعالیت های شاخص در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود فعالیت های ناسازگار با کاربری مسکونی ➤ کمبود عرصه های عمومی و فضاهای جمعی ➤ عدم تناسب عرض معبر و مقیاس فعالیت ها در محدوده های مرکزی ➤ کمبود فعالیتهای تفریحی - گردشگری در سطح بافت ➤ کمبود واحد مسکونی در بخش هایی از محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وسعت بالای اراضی بایر مخروبه و متروکه به عنوان فرصتی در جهت تأمین کمبودها در زمینه های مختلف ➤ وجود دو رودخانه زرجوب و گوهررود به عنوان فرصتی در جهت تقویت نقش تفریحی و گردشگری محدوده ➤ امکان گسترش فضاهای همگانی و فضاهای سبز سامان یافته با توجه به وفور فضای سبز در محدوده ➤ تجمع فعالیت های با مقیاس عملکرد شهری و فراشهری در محدوده بافت فرسوده ➤ وجود سکونت گاه های بومی که عمدتاً در نواحی مرکزی متمرکز شده اند به عنوان الگوی مناسب معماری در گسترش ساخت و سازهای جدید 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وسعت زیاد اراضی بایر به عنوان تهدیدی در راستای گسترش جرم و جنایت و رکود در سطح محدوده ➤ تعدد فضاهای ناامن خصوصاً در حاشیه رودخانه ➤ کمبود واحد مسکونی در بخش هایی از محدوده

۳-۱-۳-۸- نظام منظر شهری (جلد سوم، صص ۱۰۸)

علی رغم فرصت بهره برداری از حضور رودخانه ها و پارکها در سازمان بصری شهر، ارتباطات بصری و کریدورهای خوانا از محورهای اصلی و عناصر شاخص فضایی شهر به اندامهای طبیعی وجود ندارد که یکی از مهم ترین علت های آلودگی محیطی ناشی از ورود فاضلاب شهری به رودخانه هاست و با برطرف کردن آنها در بسیاری عرصه های پیرامون رودخانه در محلات و یا در حاشیه فضاهای سبز فرصت تعریف کریدورهای پیاده در امتداد یا به طرف رودخانه ها وجود دارد که می تواند به ارتقاء خوانایی و تقویت لبه های رودخانه ها بی انجامد. بجز بحث آلودگی رودخانه ها که کیفیت محیطی اطراف آنها را تضعیف کرده است، پل عراق که به عنوان یکی از مبادی ورودی دسترسی به حوزه پیرامون رودخانه زرجوب شناخته می شود کریدور بصری مناسب به رودخانه دارد و گشایش بصری پیرامون پل همراه با فرم خوانا و هویت دار کیفیت بصری مطلوبی دارد. همچنین در اطراف پل تختی و بوسار فرصت تعریف فضای سبز تعریف شده و کریدورهای بصری مطلوب وجود دارد. همچنین با توجه به وجود



نشانه‌های ارزشمند تاریخی و عملکردی و تندیس محدودی مورد نظر، در برخی از خیابان‌های اصلی مانند خیابان تختی بیستون و شریعتی نیاز به تعبیه نشانه‌هایی به منظور تقویت خوانایی و جهت‌یابی در ابتدا و انتهای مسیر وجود دارد.

در خیابان‌های اصلی محدوده ساختمان‌های نوسازی وجود دارد که از نظر ارتفاع الگوی معماری، رنگ، مصالح و ... با الگوی معماری بومی و ساختمان‌های همجوار تضاد شدیدی دارند و موجب اغتشاش بصری در جداره‌ها می‌شوند. علاوه بر آن ساختمان‌های مرتفع نوساز با ارتفاع ناهمگون خود موجب مسدود شدن کریدورهای بصری و دید به نشانه‌های شاخص می‌شوند که این امر با استخراج اصول معماری و شهرسازی بومی از بافت قدیم و رعایت آن در ساخت‌وسازهای جدید قابل دستیابی است. وجود الگوهای ارزشمند همچون ساختمان، آذربانی تلفنخانه سابق رشت، هتل ساوی، مجموعه میدان شهرداری و ... با وجود تناسب منطقی در بازشوها، ریتم، مصالح رنگ و دیگر عوامل نقش مهمی در غنای حس بصری محدوده ایفا می‌کنند.

جدول ۶۲- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام منظر شهری

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود نشانه‌های متعدد مصنوع از قبیل بازار و بازارچه‌ها مانند بازارچه طاقی بزرگ و کوچک بازارچه صنایع دستی و تره بار راسته پیرسرا تندیسها مجموعه ساختمانهای میدان شهرداری سبزه میدان و ... نقش مهمی در تصویر ذهنی محدوده دارند ➤ وجود نشانه‌های متعدد طبیعی از قبیل پارک‌های ملت، محشم کشاورز رودخانه‌های زرچوب و گوهرود ➤ وجود الگوهای معماری ارزشمند همچون ساختمان آذربانی در خیابان امام خمینی، مسافرخانه کاروان در خیابان مطهری، کتابخانه ملی در خیابان اعلم الهدی و ... نقش مهمی در غنای حسن بصری جداره‌های اصلی ایفا میکند ➤ ترکیب رنگی مناسب در مجموعه میدان شهرداری ➤ گشودگی‌های فضایی در برخی از قسمت‌ها با اختلاف ارتفاع سبک بناها عقب‌رفتگی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ناخوانایی برخی از بخش‌ها مانند راسته پیرسرا فقدان هم‌پوندی بین نشانه‌ها با عناصر سازمان فضایی شهر ➤ تصویر ذهنی نامطلوب مردم شهر از رودخانه‌های زرچوب و گوهرود به علت آلودگی آب و بوی نامطبوع آن‌ها ➤ بخشایش نامناسب و فرسوده میلان شهری ➤ فقدان میلان شهری مناسب با اقلیم و نیازهای عابران ➤ کف‌سازی نامناسب در برخی از قسمت‌های محدوده نظیر راسته‌های بازار ساروق بندان پیاده رو جداره شمالی سبزه میدان و ... ➤ وجود بناهای تخریبی متعدد در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان استفاده از ابزار طراحی و الگوی و مصالح مشابه و هماهنگ با اقلیم در جهت تقویت جداره خیابان‌های اصلی ➤ امکان استخراج اصول معماری و شهرسازی بومی از بافت قدیم برای ساخت و سازهای جدید ➤ توجه به نگهداری و حفاظت بناهای با ارزش تاریخی در جداره‌ها ➤ تقویت کریدورهای بصری به رودخانه‌ها ➤ تقویت ارتباط بصری رودخانه‌ها با ساختمان‌های اطراف ➤ تقویت سیمای جداره پیرامون پل‌ها به عنوان مبادی دسترسی ➤ فرصت تعریف کریدورهای بصری از رودخانه زرچوب و پارک کشاورز 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساخت و ساز بی ضابطه در جداره‌های اصلی موجب از بین رفتن ریتم و محصوریت در خیابان‌های اصلی می‌شود. ➤ فرسودگی تدریجی برخی از بدنه‌ها موجب تضعیف کیفیت بصری جداره‌های اصلی می‌شود. ➤ امکان مسدود شدن محورهای دید به آسمان با افزایش ارتفاع بناهای نوساز ➤ روند رو به رشد فرسودگی بسیاری از بناها بر اثر عدم رسیدگی و نوسازی منجر به ناهنجاری در سیمای بدنه‌ها می‌شود.

۳-۱-۳-۹- بررسی گردشگری در محدوده بافت فرسوده رشت (جلد سوم، ص ۱۲۸)

به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های مناسب و کافی (بجز گردشگری مذهبی و فرهنگی و تجاری) شهر رشت در امر گردشگری ناموفق است. با توجه به اقلیم منطقه، پتانسیل شکل‌گیری جداره طبیعی سبز و اکوتوریسم در حاشیه رودخانه وجود دارد، ولی آنچه به لحاظ گردشگری در حاشیه رودخانه‌ها قابل مشاهده است ضعف کیفیت بصری جداره‌های مصنوع و ارتباط بصری آن‌ها با اندام طبیعی است. بر این اساس اکثر قسمت‌های رودخانه زرچوب و گوهرود که در مجاورت بافت شهری قرار گرفته‌اند به



موجب ساخت‌وسازهای بی‌کیفیت جداره‌های پشت به رودخانه و فاقد ارتباط بصری و عملکردی با رودخانه، جداره‌های نامطلوب محسوب می‌شوند و نیازمند ارتقاء کیفیت بصری هستند. علاوه بر بحث بصری، آلودگی هوایی نیز در اثر تبدیل شدن رودخانه‌ها به مکان دفع و انباشت فاضلاب و زباله در رودخانه‌ها وجود دارد که نیازمند اصلاح سیستم زهکشی و فاضلاب و در ادامه جداره‌سازی مطلوب و جایگزینی کاربری‌های مناسب مرتبط با خدمات تفریحی و ورزشی-گردشگری است. همچنین شهر رشت دارای تاریخچه‌ای غنی همراه با حوزه‌ها و بناهای باارزش تاریخی در بافت فرسوده با عملکردهای متنوع همچون تجاری و اداری و مذهبی و بهداشتی است که ساماندهی حوزه‌ها و ابنیه تاریخی از قبیل اصلاح شبکه حمل‌ونقل عمومی و تغییر کاربری برخی بناها و مرمت آن‌ها می‌تواند نقش مهمی در جذب گردشگر داشته باشد. محورهای جدید تجاری خیابان‌های شکل‌گرفته در دوره پهلوی و بعد از آن با عملکرد غالب تجاری یکی دیگر از جاذبه‌هایی است که ساماندهی آن‌ها و استفاده از زمین‌های بایر اطراف آن‌ها جهت جانمایی خدمات تفریحی در سطح شهر از فرصت‌های دیگر گردشگری مطرح می‌شود.

جدول ۶۳- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام گردشگری

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود بناهای متعدد تاریخی با عملکردهای تجاری و اداری و مذهبی و بهداشتی همچون سر در کاروانسراها و ساعت میدان شهرداری و گنبد مساجد و برخی از حمام‌ها که نقش مهمی در جذب گردشگر دارند. ➤ حوزه بازار به عنوان قطب تجاری بافت قدیم شهر و قطب تجاری در مقیاس شهری و فراشهری است و همچنین دارای قابلیت جذب گردشگر در گروه‌های سنی گوناگون میباشد ➤ وجود الگوهای معماری ارزشمند در کاروانسراها و خانه‌های ارزشمند (با توجه به تأثیر اقلیم که اکثر بناها نمای آجری و سقف شیروانی دارند) ➤ عدم مداخله زیاد در بخش‌های درونی بافت و باقی ماندن بخشهایی از محلات قدیمی با ویژگیهای بافت ارگانیک و حفظ هویت شهر ➤ میدان شهرداری و سبزه میدان به دلیل تجمع کاربری‌های فرهنگی و تفریحی از دیرباز تاکنون قرارگاه‌های رفتاری اصلی و جاذب توریسم در سطح شهر بوده‌اند ➤ وجود بناهای فرهنگی و تاریخی مانند سینما و کتابخانه در جداره‌ها ➤ سرزندگی بازار در شب و حضور مردم در ساعت مختلف از روز 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شبکه حمل‌ونقل عمومی شهری نامناسب و فرسوده ➤ حوزه فرسودگی ➤ کارکردی و کالبدی اکثر بناهای تاریخی در بافت ➤ فقدان توجه و رسیدگی به مرمت و حفاظت ساختمان‌های با ارزش تاریخی مانند کاروانسرای سعادت و ملک و وجود بناهای تخریبی متعدد در محدوده و کیفیت بسیار نازل محدوده در برخی از بخش‌ها در بافت ➤ عدم برنامه ریزی گردشگری در خصوص زمین‌های بایر موجود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان استفاده از زمین‌های بایر در اطراف محور اصلی در ایجاد فضاهای پذیرایی و تفریحی برای گردشگران ➤ امکان استفاده از ابزار طراحی و الگوی مشابه و مصالح مشابه و هماهنگ با بافت تاریخی در جهت تقویت هویت بافت تاریخی ➤ توجه به حفاظت و نگهداری اماکن بناهای تاریخی در حوزه ➤ نورپردازی مناسب بناهای تاریخی در شب ➤ تغییر کاربری برخی از بناها و تبدیل شدن آنها به کاربریهای مورد نیاز جذب گردشگر ➤ فرصت برای انتخاب الگوی مناسب با هویت تاریخی عرصه با استفاده از تناسبات بازشوها جنس مصالح و اجزای نماهای ارزشمند تاریخی ➤ تقویت نقش پیاده‌روها به عنوان محورهای اتصال به کانونها و محدود کردن حرکت سواره در برخی از معابر ➤ امکان استفاده از ابزار طراحی و الگوی مشابه و مصالح مشابه و هماهنگ با بافت تاریخی در جهت تقویت هویت با بافت تاریخی امکان استخراج اصول معماری و شهرسازی بومی از بافت قدیم برای ساخت و سازهای 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ از بین رفتن انسجام بافت قدیمی با گشودن مسیرهای ارگانیک و خدشه دار کردن هویت تاریخی بافت و کاهش جذابیت گردشگری ➤ ساخت و ساز بی ضابطه در محدوده بازار موجب کاهش هویت تاریخی هسته اصلی شهر می‌شود ➤ فرسودگی تدریجی بافت محله بازار از نظر عملکردی و کالبدی و عدم توجه به بهره‌برداری از ارزشهای موجود بافت ➤ وجود صنایع و کارگاه‌های مزاحم و کاربری‌های ناسازگار در محور اصلی تهدیدی برای کاهش کیفیت زیست محیطی و جذب گردشگر به حساب می‌آید ➤ روند رو به رشد تردد وسایل نقلیه و عدم توجه به هویت تاریخی سرزندگی و حس مکان در محورها باعث نابودی بسیاری از بناها و معابر قدیمی می‌شود ➤ از بین رفتن انسجام بافت قدیمی با گشودن مسیرهای ارگانیک ➤ ساخت و ساز بی ضابطه در محدوده بازار موجب کاهش هویت تاریخی هسته اصلی شهر می‌شود



۳-۱-۳-۱۰- مطالعه تاسیسات و تجهیزات محدوده بافت فرسوده شهری (جلد سوم، ص ۱۸۴)

مقوله تاسیسات و تجهیزات شهری از جهت این که با رفاه و آسایش شهروندان ارتباط مستقیم دارد دارای اهمیت ویژه ای است. در جدول زیر نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت تاسیسات و تجهیزات زیر بنایی محدوده بافت فرسوده شهر رشت را نشان می دهد. و همچنین در ادامه راه کار هایی برای بر طرف کردن مشکلات و مسائل نظام تاسیسات و تجهیزات شهری ارائه شده است.

جدول ۶۴- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام تاسیسات و تجهیزات زیربنایی

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود فضای باز در محله ها و امکان تبدیل آن به فضای سبز به منظور استفاده در مواقع بحرانی ➤ وجود پیاده روهای عریض در سطح محدوده ها ➤ جداسازی آبهای سطحی از فاضلاب شهر ➤ مکانیابی مناسب پمپ بنزین ها در داخل شهر و در مجاورت محورهای اصلی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود گذرهای تنگ و باریک و ارگانیک در داخل بافت ➤ عدم وجود آبروهای مناسب برای جمع آوری آبهای سطحی ➤ آلودگی بصری حاصل از تعدد سیم های هوایی انتقال برق ➤ بالا بودن میزان تلفات آب به دلیل فرسودگی تاسیسات شبکه های آب آلودگی رودخانه ➤ کمبود فضاهای باز عمده در محدوده های، بازار چهار برادران آفرا، پیرسرا و کیژده ➤ فرسودگی سیستم فاضلاب در شهر رشت ➤ جایگیری نامناسب تیرهای برق در برخی مناطق که باعث ایجاد مشکل در تردد وسایل نقلیه می شود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود اراضی بایر بزرگ مقیاس و سایت های فرسوده در محله ها و امکان تبدیل آنها به فضای سبز به منظور استفاده در مواقع بحرانی ➤ امکان مداخله در طراحی تاسیسات و تجهیزات در مورد ساخت و سازهای جدید ➤ امکان استفاده از تونل مشترک ➤ امکان توسعه برخی تجهیزات شهری از قبیل میادین میوه و تره بار به منظور خدمات رسانی به عموم ➤ تعریض معابر به منظور ورود ماشین آلات حمل زباله و آتش نشانی ➤ امکان اتخاذ تدابیری از قبیل ایجاد شیرهای آتش نشانی در کوچه های کم عرض ➤ امکان ایجاد شرايطی به منظور تفکیک زباله در محل ➤ امکان استفاده از سیستم فاضلاب آگو 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ آلودگی رودخانه به دلیل ورود فاضلاب شهری به آن ➤ خطر ایجاد آتش سوزی به دلیل فرسوده بودن سیم های برق ➤ آلودگی بصری بالا در مجاورت رودخانه به علت تجمع زباله ➤ مانداب های موجود در سطح محلات ➤ آلودگی منابع آب زیرزمینی به دلیل ورود پساب ناشی از زباله های شهری ➤ کمبود سیستم روشنایی در شب در سطح محلات و امکان ایجاد خطر برای ساکنین

۳-۱-۳-۱۰-۱- راهکارهای ارائه شده در مورد زیرساخت های محدوده بافت فرسوده (جلد سوم، صص ۱۸۴)

- تعریض کوچه ها و معابر باریک به منظور تسهیل ورود ماشین آلات حمل زباله و نیز ماشین های آتش نشانی هنگام بروز حادثه
- کانال کشی و جدول کشی در معابر برای جلوگیری از ایجاد رواناب سطحی
- هم سطح سازی دریچه ها و سطح معابر
- تشکیل جلسات پرسش و پاسخ و برقراری ارتباط مستقیم بین مردم و عوامل شهرداری و طرح مشکلات آن ها



- طرح زمانبندی حمل زباله در سطح بافت به منظور تسریع در امر جمع آوری مواد زائد جامد شهری و رعایت اصول بهداشتی از طریق کاهش زمان ماندگاری زباله در معابر
- ساماندهی خودروهای مخصوص جمع آوری مواد زائد جامد شهری
- در نظر گرفتن محل های مناسب جهت تخلیه و جمع آوری زباله و ضایعات در قسمت های مختلف بافت و انتقال آنها پس از کار روزانه
- محل های جمع آوری موقت زباله باید در نقاط مناسب و سرپوشیده باشند
- برنامه ریزی برای ایجاد شهرکهای بازیافت
- در نظر گرفتن زمینی در نزدیکی گورستانهای شهر به منظور گسترش سطح فضای سبز و کاهش تنش های محیطی موجود در آرامستان ها
- در نظر گرفتن محل های مناسب جهت مدیریت بحران و اسکان موقت در داخل محدوده بافت فرسوده
- تجهیز زمین های مناسب در میان بافت به منظور استفاده در مواقع بحرانی
- ایجاد شیرهای آتش نشانی در نقاط مختلف شهر و محلات و نیز در کوچه های کم عرض بافت فرسوده و مناطق مرتفع
- افزایش ایمنی تأسیسات زیربنایی و اصلاح و تعویض تأسیسات فرسوده موجود در بافت های شهری نامناسب
- بهبود روش های مدیریت و فناوری های موجود به ویژه در مورد ایمن سازی خدمات، تأسیسات و ساختمانهای شهر
- جلوگیری از ریزش فاضلاب به رودخانه ها
- احداث تونل مشترک تأسیسات زیرزمینی
- تعویض و اصلاح تأسیسات فرسوده
- مکانیابی مناسب تیرهای برق در معابر
- ایجاد سیستم روشنایی مناسب در داخل معابر.

۳-۱-۳-۱۱- بررسی و تحلیل استخوان بندی شهر رشت (جلد سوم، صص ۱۰)

ساختار کالبدی شهر رشت به دو قسمت قدیم و جدید ارگانیک و خودرو تقسیم شده است. روند شکل گیری شهر رشت ابتدا از هسته ای اولیه در بین رودخانه های گوهررود و زرجوب با کمی تمایل به شرق آغاز شده است. بافت قدیم از هسته اولیه در بین رودخانه های گوهررود و زرجوب شکل گرفته است. این گسترش ها در دوران صفویه و قاجاریه ادامه یافته و در دوران پهلوی تقریباً تمام حد فاصل بین دو رودخانه را اشغال کرده بود. در این دوران ساختار شهر ارگانیک خودرو و سرشار از ارزش های فضایی بوده است. در این دوران میداین تیمچه ها و مراکز محلات به عنوان فضاهای باز عمومی وجود داشته اند سلسله مراتب فضایی قوی در این فضاهای عمومی وجود داشته است. محلات موجود در بافت پهنه هایی همگن ایجاد کرده اند در دوران



پهلوی اول گسترش شهر در جهات شرقی غربی (جاده های فومن و لاهیجان) افزایش یافته و بخشی از شهر به شرق رودخانه زرجوب توسعه یافته است. با وجود خیابان کشی های جدید که کل ساختار شهر را تغییر داده اما خللی در همگن بودن این بخش از شهر با بخش های قبلی ایجاد نکرده است. ساخت و سازهای بی رویه و بدون برنامه شهرنشینی شهر به صورت بافت های ارگانیک و خودرو گسستگی در ساختار شهر ایجاد کرده است. مهم ترین بخش فرسوده شهر بخش مرکزی شهر است.

جدول ۶۵- نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت نظام استخوان بندی

نقاط قوت	نقاط ضعف	نقاط فرصت	نقاط تهدید
<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود محورهای ساختاری شمالی جنوبی با ویژگی های کالبدی و عملکردی و میزان مراجعات بالا همچون خیابان امام خمینی، سعدی تختی بلوار شهدای گمنام و خیابان مطهری ➤ محورهای امام خمینی علم الهدی و شریعی از جمله محورهای عملکردی محدوده و اتصال دهنده عناصر با ارزش کالبدی تاریخی و عملکردی محدوده بافت فرسوده ➤ واقع شدن اغلب بناهای با ارزش در امتداد محورهای ساختاری ➤ - وجود میدان شهرداری و سبزه میدان به عنوان فضاهای باز عمومی در مرکز شهر رشت و محدوده بافت فرسوده ➤ بازار به عنوان مرکز تجاری فرهنگی سیاحتی و قلب تپنده شهر رشت و بافت فرسوده لبه های تجاری فعال 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کمبود محورهای ارتباطی شرقی غربی در محدوده و عدم برقراری ارتباط آسان دو قسمت شمالی و جنوبی ➤ عدم تناسب عرض معابر اصلی با مقیاس فعالیت آنها ➤ - کمبود فضاهای باز و عمومی تجهیز شده در مراکز محلات ➤ عدم وجود فضاهای سبز و تفریحی در محلات بافت فرسوده ➤ عدم طراحی مسیرهای مجهز و سازماندهی شده برای دسترسی به مراکز تاریخی و با ارزش محدوده ➤ اراضی بایر وسیع در جداره رودخانه عاملی هستند در جهت ایجاد ناامنی و منفصل شدن فعالیت های جداره رودخانه و سایر فعالیت های محدوده ➤ چندپاره شدن شهر رشت و بافت فرسوده به لحاظ کالبدی عملکردی و اجتماعی توسط رودخانه های زرجوب و گوهررود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان استفاده از اراضی بایر مخروبه و متروکه دریافت به منظور ایجاد فضاهای باز و تفریحی ➤ استفاده از اراضی بلا استفاده در بافت به منظور فراهم آوردن نیازهای خدماتی محدوده ➤ ساماندهی کالبدی و عملکردی جداره رودخانه های زرجوب و گوهر رود ➤ امکان ایجاد پارک خطی و مسیرهای پیاده و دوچرخه در جداره رودخانه های زرجوب و گوهر ورود ➤ اتصال عناصر تاریخی (بناهای تاریخی و مذهبی با ارزش و طبیعی (رودخانه های زرجوب و گوهر رود) موجود در محدوده ➤ جانمایی عناصر نشانه ای محلی در محدوده های فاقد هویت ساختاری و کالبدی مناسب 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احتمال تضعیف کیفیت کار کردی و کالبدی بناهای عمومی در صورت عدم بهسازی ➤ احتمال تضعیف ساختار محدوده ها به علت نبود فضاهای باز و عمده در محدوده های پیرامونی بافت فرسوده ➤ احتمال تضعیف پیوستگی ساختار بافت به دلیل وجود رودخانه زرجوب و گوهررود ➤ وجود اراضی بایر و مخروبه در سطح بافت مسکونی عامل ایجاد ناامنی و گسستگی فضایی

۳-۱-۳- جمع بندی طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت

باتوجه به شرح مشکلات و نواقص موجود بخش های گفته شده، می توان به معضلات مدیریتی موجود در بافت فرسوده که در ارتباط با مدیریت شهری است، نبود ثبات مدیریت در شهرداری و سایر دستگاه های مسئول در مدیریت شهری، عدم هماهنگی مدیریت شهری با بخش های مختلف اجرایی از جمله سازمان میراث فرهنگی استان، عدم علاقه و مشارکت و همکاری مردم با این نهاد به منظور نوسازی بافت های فرسوده اشاره کرد. هر چند اقداماتی نظیر سیاست های تشویقی و تهیه طرح برای محدوده بافت های فرسوده تاریخی نظیر خواهر امام و بازار مرکزی شهر انجام شده است؛ اما همچنان اهداف مطلوب طرح به سرانجام نرسیده است.



به‌طور کلی می‌توان در بخش مشکلات بافت‌های فرسوده به فرسودگی بناها، مشکلات باریک بودن معابر، فرسوده بودن سیستم فاضلاب شهری، کمبود فضاهای باز و عمومی تجهیز شده در مراکز محلات، کمبود فعالیت‌های تفریحی - گردشگری، کمبود زیرساخت‌ها و تجهیزات شهری و ... اشاره کرد. همچنین راهکارهای پیشنهاد شده در سند فقط در حوزه‌های تأسیسات و تجهیزات شهری و مدیریتی انجام شده است؛ لذا توجه به راهکارهای ارائه شده در بدنه اصلی مدیریت شهری به عنوان راهبرد برای حل مشکلات می‌تواند مورد توجه طرح راهبردی شهر رشت قرار گیرد.



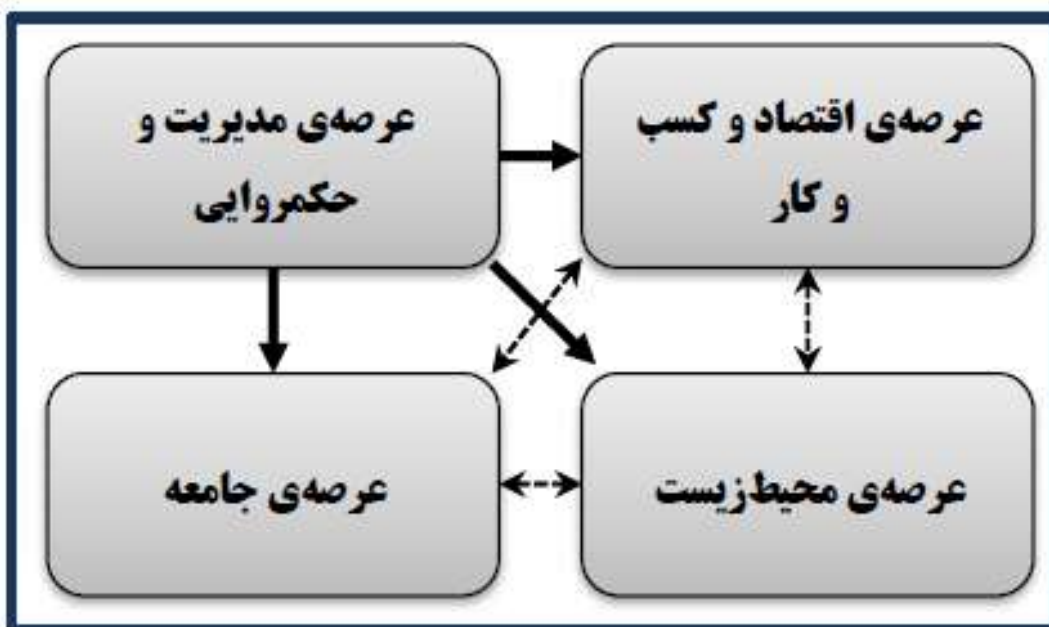
شکل ۳۸- جمع‌بندی طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده رشت

۳-۱-۴- طرح مجموعه شهری رشت (۱۳۹۲)

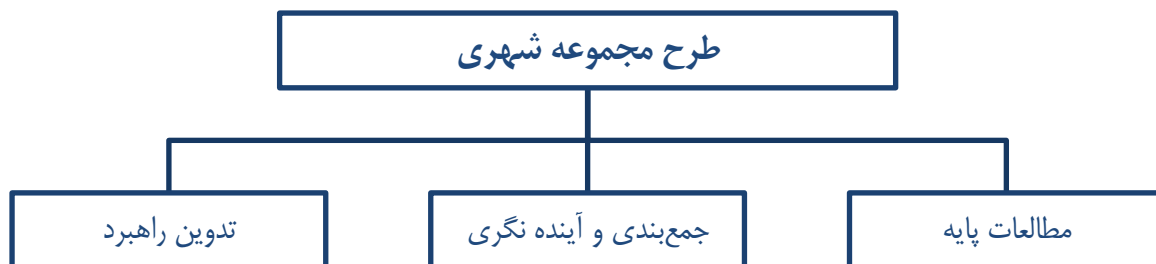
مقدمه

سند طرح مجموعه شهری جز اسناد در سطح شهری است که مورد بررسی قرار گرفته است. سابقه و ریشه شکل‌گیری مجموعه شهری (که عنوان‌های دیگری از قبیل منطقه کلان‌شهری، شهر منطقه و جز آن نیز برای آن به کار برده می‌شود) به جوامع صنعتی پیشرفته برمی‌گردد، اما اکنون سرعت شکل‌گیری و رشد آن‌ها در جوامع در حال توسعه از کشورهای توسعه یافته پیشی گرفته است. در طرح مجموعه شهری شهر رشت با انجام مطالعات پایه طبیعی و زیست‌محیطی، اجتماعی و فرهنگی، مطالعات اقتصادی و گردشگری و مطالعات کالبدی و زیرساخت به کمک آینده‌نگری برای شهر رشت در جهت نیل به اهداف کلان این شهر، راهبردهایی تدوین شد و در نهایت بر اساس یافته‌های مطالعات پروژه‌هایی ارائه شد.

سابقه و ریشه شکل‌گیری مجموعه شهری (که عنوان‌های دیگری از قبیل منطقه کلان‌شهری، شهر منطقه و جز آن نیز برای آن به کار برده می‌شود) به جوامع صنعتی پیشرفته برمی‌گردد، اما اکنون سرعت شکل‌گیری و رشد آن‌ها در جوامع در حال توسعه از کشورهای توسعه یافته پیشی گرفته است. رویکردهای مقدماتی طرح مجموعه‌ی شهری رشت برای رویارویی با مسئله‌های شناسایی شده در چهار عرصه اصلی به شرح نمودار زیر معرفی خواهند شد. بدیهی است باتوجه به امکان‌ناپذیری جدایی این عرصه‌ها از یکدیگر، به دلیل میان‌کنش‌های برقرار، از یک سو و تاثیر عرصه‌ی اقتصادی بر سایر موضوعات روابط تودرتویی میان آن‌ها وجود دارد که در نتیجه رویکردهای مورد پذیرش را نیز متضرر خواهد کرد و از تحدید موضوعی آن‌ها به تنها یک انتظام جلوگیری می‌کند.



شکل ۳۹- عرصه‌های تدوین رویکرد در طرح مجموعه شهری رشت



شکل ۴۰- طرح مجموعه شهری

جدول ۶۶- شناسنامه بررسی ۲-۳-۴- طرح مجموعه شهری رشت (۱۳۹۲)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

شهری

سال ۱۳۹۲

طرح مجموعه شهری رشت



۳-۱-۴-۱- مطالعات پایه طبیعی

محیط طبیعی: پهنه جغرافیایی و محیط طبیعی مجموعه شهری رشت را از لحاظ ویژگی‌های توپوگرافی، فیزیوگرافی، اقلیم و زمین‌شناسی می‌توان یکی از پهنه‌های ویژه در قیاس با سایر نقاط کشور دانست.

زیست‌محیطی: مطالعات نشان‌دهنده این امر است که افزایش جمعیت، توسعه شهری، صنعتی و کشاورزی و به تبع آن مداخلات بی‌رویه انسانی در اکوسیستم‌های طبیعی به تخریب همه‌جانبه پوشش گیاهی و فرسایش خاک در منطقه مطالعاتی منجر شده است.

۳-۱-۴-۲- مطالعات پایه فضایی - کالبدی

• جمعیتی

تشخیص و استنتاج روندهای جمعیتی بر اساس مطالعات وضع موجود استخراج شده است. در این مرحله تمامی عوامل به دو دسته کلی زیر تقسیم‌بندی شده‌اند:

یک: تمامی عواملی که منجر به پایداری جمعیت می‌شوند در زیرمجموعه توان‌ها قرار گرفته‌اند. تمامی این عوامل در ارتباط مستقیم با وضع موجود مجموعه شهری رشت قرار دارند.

دوم: تمامی عواملی که منجر به ناپایداری در ترکیب و ساختار جمعیت می‌شوند جزو محدودیت‌ها حساب شده است. این موارد نیز رابطه مستقیمی با ویژگی‌های درونی مجموعه شهری رشت دارند و ممکن است با معیارها و شاخص‌های تعریف شده در مناطق دیگر متفاوت باشند.

• اجتماعی - فرهنگی

مطالعات پایه اجتماعی و فرهنگی مجموعه شهری رشت بر اساس ۷ زیربند اصلی شرح خدمات شامل؛ پیشینه تحولات تاریخی اجتماعی مجموعه شهری، بررسی ترکیب قومی و ویژگی‌های فرهنگی مراکز شهری و روستاهای عمده، بررسی جامعه عشایری، بررسی قشریندی اجتماعی و نحوه توزیع فضایی اقشار اجتماعی، بررسی وضعیت کلی اسکان غیررسمی، بررسی تأثیر عوامل اجتماعی بر کیفیت مسکن و مکان‌گزینی جمعیت و تأثیر سیاست‌ها و برنامه‌ها بر آن (رفتار سکونتی قشرهای گوناگون)، بررسی گرایش‌ها و مؤلفه‌های مهم اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر روند توسعه مجموعه شهری بررسی شده است.

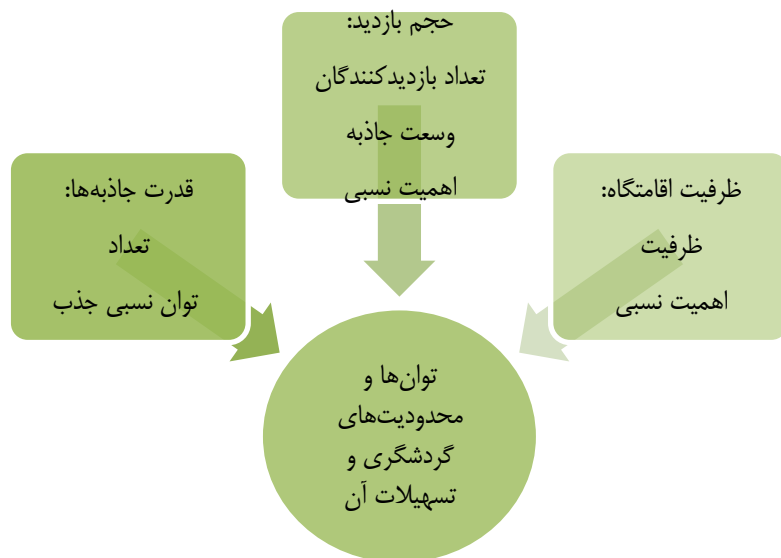
• اقتصادی

مطالعات پایه اقتصادی مجموعه شهری رشت بر اساس ۵ زیربخش اصلی شامل: جایگاه اقتصادی مجموعه شهری رشت در طرح‌های ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای، روندها و گرایش‌های شاخص‌های اصلی توسعه اقتصادی مجموعه شهری و مقایسه آن با سطح ملی، بررسی تحولات نیروی انسانی در مجموعه شهری رشت، بررسی رابطه اشتغال با مهاجرت و جمعیت‌پذیری مجموعه شهری و برآورد جابه‌جایی‌های روزمره کار و سکونت در محدوده مجموعه شهری انجام شده است.



• گردشگری

در این بخش به تفکیک ۵ دسته اصلی شامل جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی، حریم‌ها، ضوابط و مقررات موجود در زمینه جاذبه‌های تاریخی فرهنگی و طبیعی، خدمات و تسهیلات موجود گردشگری، نحوه گذران اوقات فراغت و تفریح و برنامه‌های موجود و آینده نهادهای مسئول بخش گردشگری در محدوده مجموعه شهری به شرح زیر بررسی شده است.



شکل ۴۱- توان و محدودیت‌های گردشگری

• حمل‌ونقل و ارتباطات

بخش حمل‌ونقل به عنوان پیش نیاز و زیربنای توسعه، دارای نقش اساسی و کارآمد در باروری امکانات و استعدادها بالقوه جوامع است و از این طریق جابه‌جایی مسافر و بار پیوند ناگسستنی بین عوامل مختلف رشد و توسعه را فراهم می‌آورد و به تناسب توسعه جوامع، نیاز به حمل‌ونقل سریع، ایمن و ارزان گسترش پیدا می‌کند؛ بنابراین می‌توان گفت حمل‌ونقل، فرایند تکامل تدریجی و تغییرات بنیادی زندگی انسان و دگرگونی‌های اساسی در امر تولید، توزیع، مصرف و پیشرفت‌های فنی است و موجب برقراری ارتباط هر چه سریع‌تر و گسترده‌تر بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود.

• زیرساخت‌ها

زیرساخت‌ها به عنوان اصلی‌ترین عناصر شاخص شهرها، اساس زندگی شهری و روستایی و همچنین جزء پایه‌ها و ستون‌های یک مجموعه به‌شمار می‌روند. مدیریت و مکان‌یابی صحیح آن‌ها در کاستن از هزینه‌های اقتصادی و زمانی و هم چنین مدیریت در بهره‌برداری از آن‌ها در جلوگیری از آلودگی بصری و کاستن از آسیب‌پذیری آن‌ها در شرایط بحران، ضروری است. مجموعه شهری رشت از نظر امکانات زیرساختی از وضعیت نسبتاً مطلوبی برخوردار است.

• کالبدی

هدف بخش حاضر بر مبنای روندها، توان‌ها و محدودیت‌های ساختار عمومی کاربری زمین مجموعه شهری رشت به تفکیک ۵ نظام اصلی شامل نظام اسکان، نظام حمل‌ونقل و ارتباطات، نظام فعالیت و خدمات، نظام طبیعی (سبز و باز) و زراعت و



باغداری استنتاج شده است. سه محور اصلی مورد استنتاج در مطالعات کالبدی مجموعه شهری رشت، استنتاج روندها، توان‌ها و محدودیت‌های این ساختار در بخش کالبدی و تشخیص پتانسیل‌ها و ضعف‌ها در وضع موجود در روند تحولات آن در آینده است.

۳-۱-۳-۴-۳- مطالعات پایه مدیریت فضا (جلد دوازدهم، صص ۵۰-۵)

در این بند، ابتدا محدوده‌های تحت پوشش نهادهای مدیریت شهری (محدوده و حریم شهرها) بررسی می‌گردد و نهادها و سازمان‌های فعال در مدیریت مجموعه شهری در سطوح مختلف ملی، منطقه‌ای و محلی شناسایی خواهند شد. در نهایت روابط میان این نهادها در وضع موجود مدیریت مجموعه تعیین می‌گردد. سپس قوانین و مقرراتی که محتوای آن‌ها مؤثر بر مدیریت مجموعه شهری هستند، بررسی می‌شود تا تأثیر نظام قانونی بر روند کنونی مدیریت در محدوده مشخص گردد. شناسایی امکانات و محدودیت‌های جلب مشارکت نهادها و ساکنان نیز از دیگر موضوعاتی است که بررسی خواهد شد و در پایان، روندها، توان‌ها و محدودیت‌های مرتبط با مدیریت فضا در مجموعه شهری رشت مطرح می‌گردد.

جدول ۶۷- بررسی توان‌ها و محدودیت‌های مجموعه شهری رشت

محدودیت‌ها	توان‌ها	ابعاد
<ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش قدرت خودپالایی‌ندگی اغلب رودخانه‌ها و تالاب‌ها ➤ آلودگی شدید برخی از منابع آب سطحی و زیرزمینی به واسطه فعالیت‌های انسانی ➤ وجود گسل‌های فعال و جنبان به واسطه جوان بودن ساختار زمین‌شناسی ➤ بالا بودن سطح آب ➤ محدودیت بودجه برای حفظ جاذبه‌های تاریخی و طبیعی ➤ خردشدن زمین ➤ تغییر کاربری اراضی کشاورزی ➤ ورود فاضلاب‌های خانگی، شهری، صنعتی و بیمارستانی به آب‌های سطحی وزیر زمینی. ➤ آب‌های زیرزمینی باتوجه به بالا بودن سطح سفره‌ها در این مناطق ➤ توسعه بدون برنامه‌ریزی و گسترش ناموزون شهرها. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ سهم بالای اراضی هموار و کم شیب در محدوده ➤ پوشش گیاهی منحصربه‌فرد ➤ وجود بارندگی در تمام ماه‌های سال ➤ وجود رودخانه‌های پر آب و دائمی ➤ وجود قوانین سختگیرانه در مورد کنترل صدور مجوز تغییر کاربری 	زیست‌محیطی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ میزان بالای تراکم جمعیت ➤ وجود سکونتگاه‌های نابسامان به عنوان عوامل کاهشدهنده کیفیت مسکن ➤ بی‌توجهی در ترمیم و بازسازی جاذبه‌های ارزشمند طبیعی و تاریخی آسیب‌دیده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ قابلیت بارگذاری فعالیت‌های نیازمند زیرساخت‌های ارتباطی و اطلاعاتی در مجموعه در صورت استفاده از سیستم‌های اینترنت ماهواره‌ای دوطرفه مشروط به جانمایی مناسب و پذیرفتن هزینه آن 	فکالی - کالبدی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ پدیده پیری جمعیت در شهری رشت به دلایل به سن پیری رسیدن گروه‌های پرجمعیت‌تر میان‌سال، مهاجرت نیروی جوان. ➤ عدم تمایل نهادهای رسمی به مشارکت با یکدیگر ➤ سهم متفاوت و نامتوازن گروه‌های قومی از جمعیت محدوده مجموعه شهری. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود کانون‌های زیستی نسبتاً مستقل و خودکفا ➤ وجود گروه‌های قومی متنوع با ویژگی‌های فرهنگی متفاوت عامل ایجاد تبادلات اجتماعی در سطح مجموعه شهری 	اجتماعی



<p>➤ پایین بودن بهره‌وری تمام فعالیت‌های اقتصادی مجموعه شهری نسبت به میانگین کشور.</p> <p>➤ گردشگری طبیعی ناپایدار در منطقه</p> <p>➤ بالاتر بودن بیکاری در شهرستان‌های مجاور رشت و پایین تر بودن آن در شهرستان‌های کرانه‌ای.</p> <p>➤ جذب بیکارشدگان بخش صنعت، ابتدا در ساختمان، سپس حمل‌ونقل و دست آخر در بخش کشاورزی یا فعالیت‌های خدماتی غیرمؤثر</p>	<p>➤ امکان ارتقای منزلت شغلی، بر اثر پالای فعالیت‌های صنعتی موجود و همچنین، افزایش فعالیت‌های خدماتی.</p> <p>➤ سهم به نسبت بالای بخش خدمات در تولید ناخالص مجموعه شهری.</p> <p>➤ بالابودن سهم ارزش افزوده فعالیت‌های فرو نسبت به میانگین کشور.</p>	<p>توسعه</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

۳-۱-۴-۴- آینده‌نگری تعاملات اقتصادی، اجتماعی، مراکز جمعیتی واقع در مجموعه شهری (جلد پانزدهم، صص ۸۲)

مهم‌ترین نکته در این بخش این است که لایه‌بندی اجتماعی در تقابل با یکدیگر نمی‌توانند شکاف زیادی را تحمل کنند و به‌ناچار به‌سوی تعادل گرایش خواهند یافت. براین‌اساس برای آینده‌نگری لایه‌بندی‌های اجتماعی شهرستان‌های مجموعه شهری رشت و سناریو به شرح زیر مطرح شده است.

سناریوی نخست: تداوم وضع موجود برای کسب تعادل‌های درونی: این سناریو معرف شرایط متوسط استان است. بر اساس آن امکان فراهم‌سازی برای شکل‌گیری گسترده‌ترین طیف لایه‌های اجتماعی از بسیار پایین تا بسیار بالا در شهر رشت به وجود خواهد آمد که براین‌اساس شهرها و روستاهای پیرامون شهر رشت پناهگاهی برای پایین‌ترین لایه‌های اجتماعی خواهند شد و شهرستان رشت و مرکز آن، مهم‌ترین عنصر و گره‌گاه اصلی چرخه‌های معیوب این مجموعه خواهد شد. این فرایندها و شکل‌گیری چرخه‌های معیوب مهاجرتی شرایط را هم برای شهرستان رشت، به لیل افزایش فشار بر ساختارهای شهری و گسترش بی‌رویه شهرها و هم برای سایر شهرستان‌ها به لیل تهی‌شدن از سرمایه‌های انسانی و اقتصادی خود، سخت‌تر می‌سازد.

سناریوی دوم، بهبود شرایط اجتماعی برای کسب تعادل‌های منطقه‌ای: بر اساس این سناریو برای تصحیح چرخه‌های معیوب، شهر رشت داوطلبانه بر گسترش افقی و عمودی خود غلبه می‌کند. شهرداری رشت خواهد توانست منابع درآمدی پایدار و درونی، به جز فروش تراکم را جانشین کند و شهر رشت اجازه می‌هد که فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی در نقاط دیگر مجموعه شهری پراکنده شوند. برون‌فکنی فعالیت‌های بلوغ‌یافته انجام می‌گیرد و تنها به جذب آن چیزی خواهد پرداخت که آستانه‌های اقتصادی و اجتماعی‌اش ایجاب می‌کنند در این حین ضمن ارتقای شخصیت رهبرانه خود در این مجموعه، سایر سکونت‌گاه‌ها را به شرایط لازم برای توسعه پایدار نزدیک می‌سازد. در این سناریو و بر طبق موارد مطرحه، شهر و شهرستان رشت لایه‌های اجتماعی تشکیل‌دهنده آن، طیف آرام‌تر نسبت به سناریوی اول خواهد داشت.

۳-۱-۴-۵- تدوین بیانیه مأموریت‌های مجموعه شهری رشت بر مبنای چشم‌انداز (جلد شانزدهم، صص ۳۷)

بر مبنای چشم‌انداز پیش‌گفته مأموریت‌های پایه مجموعه شهری را می‌توان چنین برشمرد:

- ایفای نقش و سهم مؤثر متناسب در تحقق برنامه‌های توسعه ملی
- ایفای نقش مؤثر در نظام بازرگانی در سطوح ملی و بین‌المللی
- تضمین و تقویت پایداری و پویایی محیط‌زیست حساس، پیچیده و منحصربه‌فرد



- طراحی روابط متوازن بر پایه اصول توسعه پایدار فضایی (رقابت‌پذیری، زیست‌پذیری و پایداری محیطی)
- تدارک سیستم فضایی پشتیبان بقا، تعادل و توازن در نظام‌های گوناگون و تنظیم روابط و ساختار درونی مجموعه شهری به صورت شبکه‌های همکار
- سازماندهی الزامات توسعه فضایی شامل کیفیت زندگی، کیفیت محیط‌زیست، کیفیت کسب‌وکار
- تقویت همکاری و سرمایه‌های اجتماعی و نظام مدیریت یکپارچه و هوشمند
- کاهش اتکای اقتصاد به رشد و تحریک بخش مستقلات و بازار زمین

۳-۱-۴-۶- تدوین بیانیه اهداف توسعه فضایی مجموعه شهری رشت (جلد شانزدهم، صص ۳۹)

منطبق بر بیانیه چشم‌انداز و بیانیه مأموریت، اهداف کلان مجموعه شهری بر مبنای سه اصل اساسی به شرح زیر تدوین می‌شوند:

جدول ۶۸- اهداف کلان و خرد طرح مجموعه شهری رشت

اهداف کلان	اهداف خرد
دستیابی به الگوی مناسب زیست‌پذیری یکپارچه سیستم فضایی مجموعه شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ دستیابی به الگوی متوازن خدمات رفاه عمومی مبتنی بر اصل عدالت توزیعی و توازن منطقه‌ای ➤ دستیابی به کیفیت اجتماعی پایدار و یکپارچه سیستم فضایی مجموعه شهری رشت ➤ دستیابی به الگوی پایدار و یکپارچه کیفیت زندگی برای همه رده‌های سنی، جنسی قومی، جسمی و درآمدی در همه نواحی مجموعه شهری
دستیابی به الگوی پایدار و یکپارچه رقابت‌پذیر سیستم فضایی مجموعه شهری رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقویت و ارتقای توانایی اجتماعی سیستم فضایی مجموعه شهری رشت ➤ تقویت و ارتقای و حفظ توانایی طبیعی پشتیبان رقابت‌پذیری توسعه فضایی ➤ افزایش کارایی اقتصادی پایدار فرایندهای توسعه فضایی ➤ افزایش کارایی کالبدی فرایندهای توسعه فضایی پایدار
دستیابی به الگوی مناسب افزایش پایداری محیطی فرایند توسعه فضایی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش میزان خود پالایی فرایندهای توسعه فضایی مجموعه شهری ➤ افزایش کیفیت زیست‌محیطی سیستم فضایی مجموعه شهری

۳-۱-۴-۷- تحلیل و ارزیابی راهبردهای توسعه مجموعه شهری به منظور تعیین میزان سازگاری آن‌ها و

تدوین سیاست‌های توسعه مجموعه شهری (جلد شانزدهم، صص ۴۶-۴۵؛ ۴۸-۵۵)

با استفاده از ماتریس سازگاری راهبردها، راهبردهای سازگار و ناسازگار با یکدیگر شناخته می‌شوند. این راهبردها به شرح زیر هستند:



جدول ۶۹- جدول راهبرد و سیاست‌های مجموعه شهری رشت

سیاست	راهبرد
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تثبیت، پایش و تقویت فعالیت‌های مولد سبزی‌نگی و پشتیبان اقتصاد اکولوژیک ➤ تدوین ضوابط و چارچوب‌های تشویقی و تنبیهی برای افزایش پایداری نظم سکونت و فعالیت ➤ پرهیز از توسعه فضایی در نواحی ارزشمند حساس و حفاظت شده محیطی ➤ کاهش آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های صنعتی ➤ کاهش مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر فعالیت‌های شهری، روستایی و صنعتی ➤ اصلاح و تجدید ساختار الگوی تردد و حرکت سیستم مجموعه شهری ➤ تدوین چارچوب‌های تشویقی و تنبیهی برای میزان مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر ➤ تدوین برنامه جامع یکپارچه سیستم مدیریت پسماند و بازیافت ➤ تقویت و ارتقای تنوع، میزان و کیفیت خدمات رفاه عمومی در نواحی و مراکز نواحی ➤ تدوین برنامه‌های تشویقی افزایش مشارکت اجتماعی در فرایندهای توسعه فضایی ➤ تقویت و تشویق به توسعه سازمان‌های مردم‌نهاد اجتماعی، صنفی و حرفه‌ای ➤ تقویت و ارتقای آگاهی‌های اجتماعی با تأکید بر گروه‌های اجتماعی آسیب‌پذیر اجتماعی ➤ تقویت و ارتقای اعتماد و همبستگی اجتماعی بین نواحی مجموعه شهری ➤ تقویت و ارتقا حک تعلق جمعی و هویت‌های منطقه‌ای و خرد منطقه‌ای ➤ کاهش تعارض‌های اجتماعی - فرهنگی درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ➤ تقویت و افزایش کیفیت و دسترسی به خدمات رفاه عمومی در نواحی مرزی، محروم و روستایی مبتنی بر اصل خودبسندگی ➤ تعیین نواحی برنامه‌ریزی فضایی مبتنی بر اصل همگنی به سه ناحیه غربی، میانی و شرقی ➤ تقویت و ارتقای تنوع، میزان و کیفیت خدمات رفاه عمومی در نواحی و مراکز نواحی ➤ تعیین نواحی برنامه‌ریزی فضایی مبتنی بر اصل همگنی به سه ناحیه غربی، میانی و شرقی ➤ تقویت و ارتقای تنوع، میزان و کیفیت خدمات رفاه عمومی در نواحی و مراکز نواحی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تثبیت، پایش و تقویت فعالیت‌های پالاینده محیطی ➤ تنظیم و بارگذاری نظام فعالیت و سکونت مبتنی بر مناسبت و ظرفیت‌های محیطی ➤ تناسب پایدار و کاهش تعارض میان سکونت، فعالیت و مناسبت‌های محیطی ➤ کنترل و کاهش آلاینده‌های محیطی ➤ طراحی الگوی مناسب مدیریت بازیافت و پسماند ➤ سازماندهی چندمرکزی خدمات رفاه عمومی مبتنی بر اصول توازن و تعادل منطقه‌ای ➤ ارتقا و توان فضایی شاخص توسعه انسانی در سیستم فضایی مجموعه شهری رشت ➤ ارتقا و تقویت سرمایه انسانی در مجموعه شهری و در میان مراکز سکونتی آن ➤ تقویت و افزایش کیفیت و دسترسی‌پذیری خدمات رفاه عمومی ➤ تقویت و افزایش ایمنی و امنیت در ساختار فضایی مجموعه شهری ➤ تقویت و افزایش کیفیت محیط شهری و روستایی در مراکز سکونت ➤ کاهش شاخص‌های فقر و محرومیت به‌سوی همگنی اجتماعی ➤ تقویت و ارتقاء تبادل فضایی درون منطقه‌ای ➤ تقویت، ارتقای و توازن سطح سرمایه انسانی درون منطقه‌ای ➤ یکپارچگی قلمرویی مدیریت فضایی مجموعه شهری ➤ پایش و اصلاح الگوی مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر ➤ ارتقا و بهبود شرایط و کیفیت محیط کسب‌وکار ➤ تقویت و ارتقای پیوندها و روابط مکمل در زنجیره تولید و کسب‌وکار ➤ تقویت تعادل و توان اقتصادی درون منطقه‌ای ➤ پرهیز، کاهش و کنترل فعالیت‌های اقتصادی ناپایدار ➤ کاهش و تضعیف بازار زمین و مستغلات در مجموعه شهری ➤ تقویت و ارتقای میزان نظم کارکردی سازمان فضایی مجموعه شهری ➤ تقویت و ارتقای میزان نظم معنایی سازمان فضایی مجموعه شهری

۳-۱-۴-۸- تعیین محدوده‌های کلی و مناطق خاص برای طرح‌های موضوعی (جلد هفدهم، صص ۱۳۸)

بسیاری از طرح‌های موضوعی نیازمند انجام مطالعات تکمیلی است که در قالب آن‌ها پروژه‌های معرفی می‌شوند. بر اساس یافته‌های مطالعات حاضر و همان گونه که در بحث منطقه‌بندی کاربری زمین اشاره شد به جز در موارد خاص نیازی به تخصیص زمین برای پروژه‌های موضوعی موردنیاز تا افق طرح وجود ندارد. این موارد عبارت بودند از:

۱. تخصیص بخشی از اراضی برای مجتمع‌های گردشگری برای ایجاد مدارهای گردشگری در حوزه‌های معرفی

شده و رونق گردشگری متمرکز

۲. تخصیص بخشی از اراضی برای حمل‌ونقل و انبارداری در سطح فراملی

۳. تخصیص زمین برای ایجاد مرکز تولید، فراوری و صادرات محصولات کشاورزی

۴. تخصیص زمین برای ایجاد مکان‌های دفع و بازیافت زباله مشترک

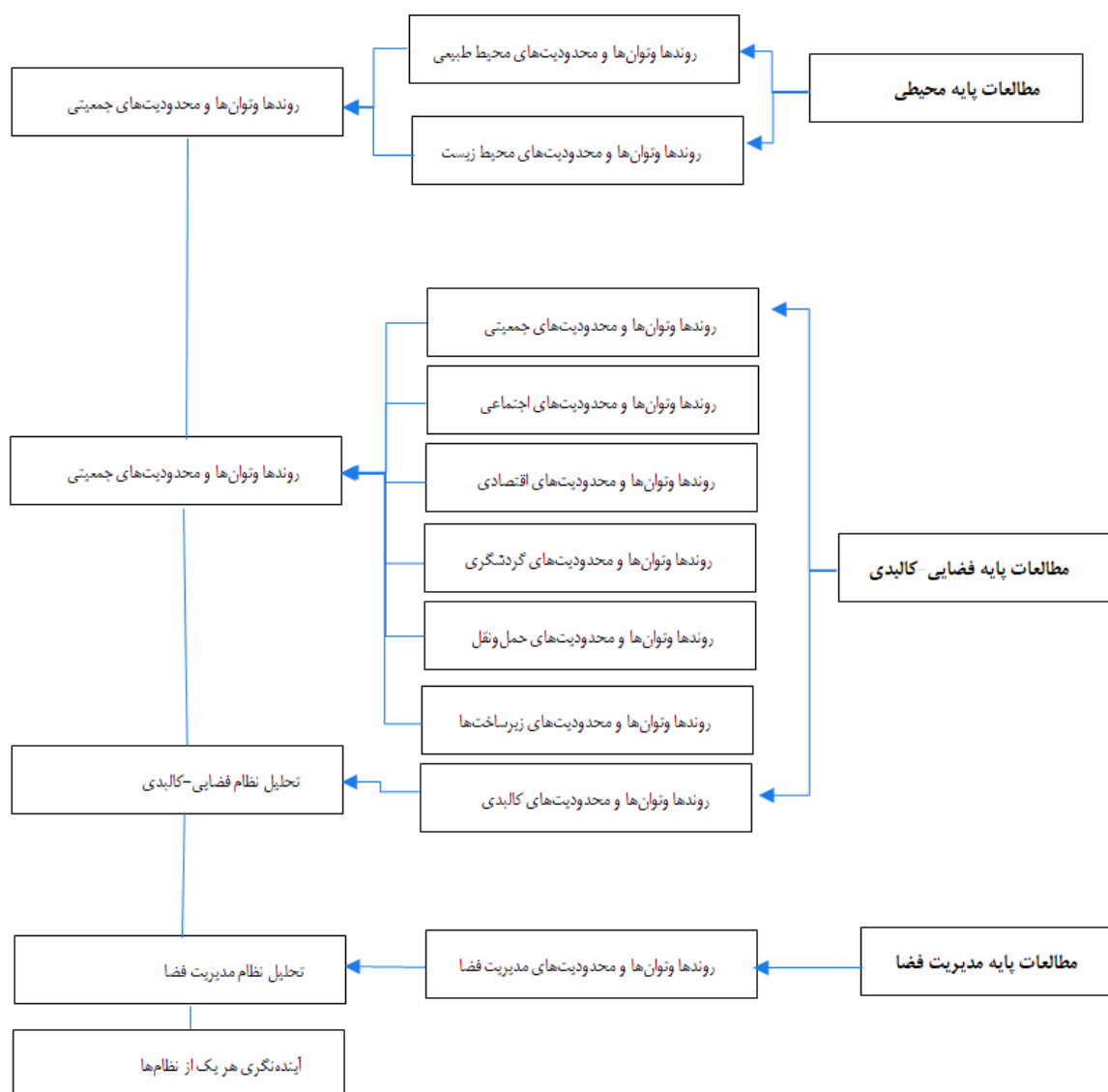
۳-۱-۴-۹- جمع‌بندی طرح مجموعه شهری رشت

محور اصلی جمع‌بندی مطالعات پایه مجموعه شهری رشت بر اساس این ایده که برای گذار از شرایط موجود به شرایط مطلوب و برای دستیابی به اهداف برنامه و سیاست‌گذاری‌های مناسب در تحلیل، باید بر توان‌ها که مجموعه عوامل مثبت در توسعه به شمار می‌آیند و محدودیت‌ها که مجموعه عوامل منفی در برابر توسعه تعریف می‌شوند تأکید ویژه‌ای داشت، تدوین شده و در نهایت به بیانیه امکانات، محدودیت‌ها و روندهای حاکم در وضع موجود می‌انجامد.

بدین منظور بدنه اصلی این جمع‌بندی شامل تدوین و استنتاج روندها، توان‌ها و محدودیت‌ها در قالب جداول تنظیم شده به تفکیک ۹ زیربخش مطالعات پایه است. لازم به ذکر است هریک از موارد فوق باتوجه به چارچوب تعاریف زیر در هر سه بخش از مطالعات پایه استخراج شده‌اند:

- روندها: شامل کلیه جهت‌گیری‌ها و گرایش‌هایی است که در وضع موجود شناسایی و تاحدامکان کمی‌سازی شده‌اند.
- توان‌ها: شامل کلیه امکاناتی هستند که به صورت بالقوه و بالفعل قابلیت کنترل، اصلاح و هدایت گرایش‌های معرفی شده در روندها را دارند.
- محدودیت‌ها: کلیه عواملی هستند که به صورت بالقوه و بالفعل موانعی را بر سر راه گرایش حاکم در شرایط وضع موجود رقم زده‌اند و یا می‌توانند موثر باشند.

وضعیت کنونی مجموعه شهری رشت به صورتی است که به دلیل تعدد نهادها و وابسته بودن تصمیم‌گیری‌ها به چند نهاد مختلف، طرح‌ها و برنامه‌های پیشنهادی برای توسعه و عمران مجموعه شهری در مرحله تصویب با موانع متعددی روبرو می‌شوند و این امر موجب کندشدن روند تصویب طرح‌ها و بروز مشکلات در فرایند اجرا می‌شود. با بررسی این طرح درمیابیم که برای اجرای مصوبات و برنامه‌های پیشنهادی نیازمند چه ابزارها و عناصری است که قدرت ایجاد ضمانت اجرایی برای طرح‌ها را فراهم آورند.



شکل ۴۲- جمع‌بندی طرح مجموعه شهری رشت

۳-۱-۵- طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت (۱۳۹۰)

مقدمه

در قرن حاضر با توجه به گستردگی مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی؛ جوامع مختلف با مقولاتی جدید روبه‌رو شده‌اند که پیگیری، بررسی و برنامه‌ریزی برای آن ضروری و لازم به نظر می‌رسد. یکی از این مقولات گردشگری است، که امروزه به عنوان یک صنعت قابل توجه در جهان مطرح است و چنان اهمیتی دارد که علمی چون جغرافیا، اقتصاد، جامعه‌شناسی، مردم‌شناسی و ... به مطالعه و ارائه راهکارها و پیشنهادهایی برای گسترش آن می‌پردازند. این امر خود نشان دهنده اهمیت این صنعت و نیاز انسان امروزی به آن است و این اهمیت تا جاییست که گردشگری را در چهارمین بخش فعالیت‌های انسانی پس از کشاورزی، صنعت و خدمات قرار می‌دهد. به کمک این صنعت می‌توان علاوه بر سودآوری اقتصادی و اشتغال‌زایی، اشاعه و پایداری فرهنگی را موجب شد. در کشورهای توسعه‌یافته با وقوف به این امر، گردشگری را ارج می‌نهند و در راه توسعه روزافزون آن می‌کوشند.

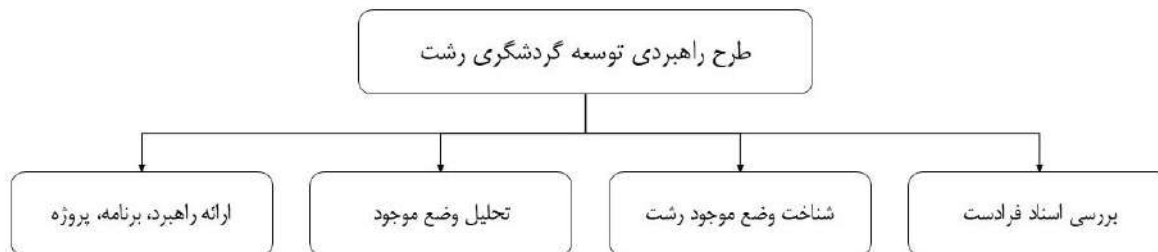
هدف از بررسی طرح‌های فرادست و سیاست‌ها و خط‌مشی‌ها و چشم‌انداز مصوب جمهوری اسلامی ایران دستیابی به اهداف مطالعات و تبیین جهت‌گیری انجام مطالعات در اجرای برنامه‌های توسعه صنعت گردشگری طبیعی، تاریخی، فرهنگی و اجتماعی در فرآیند برنامه‌ریزی توسعه صنعت گردشگری شهر رشت است. لذا در این سند ضمن بررسی طرح‌ها از دیدگاه گردشگری در مقیاس‌های ملی، ناحیه‌ای، استانی و شهرستان‌ها و ارائه چارچوب و خط‌مشی‌های مطرح شده به بیان عمده مسائل، مشکلات، اهداف، راهبردها و اقدامات در این طرح‌ها و برنامه‌ها در سطح استان و شهرستان‌ها پرداخته شده‌است. این سند در قالب هفت فصل تنظیم شده است و ابتدا از بررسی طرح‌های فرادست ملی و منطقه‌ای آغاز و در نهایت به ارائه اهداف، چشم‌انداز، برنامه‌ها و پروژه‌ها پرداخته‌است. این بررسی به تفکیک زیر رخ داده‌است.

فصل اول بررسی کلیات و ویژگی‌های عمومی شهر رشت، فصل دوم شناخت عمومی شهر رشت، فصل سوم بررسی ویژگی‌های طبیعی شهر رشت، فصل چهارم مطالعات پایه اجتماعی-فرهنگی شهر رشت، فصل پنجم مطالعات پایه روندها، جاذبه‌ها، زیرساخت‌ها و تسهیلات گردشگری شهر رشت، فصل ششم مطالعات پایه سازمانی و مدیریت، گردشگری الکترونیک و گردشگری سلامت و در نهایت فصل هفتم بررسی قابلیت‌ها، محدودیت‌ها، اهداف و راه کارها. اهداف اصلی این طرح عبارتند از:

- بهره‌برداری منطقی و خردمندانه از منابع و قابلیت‌های طبیعی و انسانی با حفاظت از محیط زیست طبیعی و مصنوعات آن
- دستیابی به توسعه شهری و روستایی متوازن و متعادل و توزیع متعادل و متناسب جمعیت در سلسله مراتب جوامع شهری و روستایی شهرستان و استان
- توسعه و گسترش کمی و کیفی صنعت گردشگری
- تامین و تقویت زیربنایها
- حفظ و ارتقا شاخص‌های محیطی (آب، دفع فاضلاب، توالی بهداشتی، دفع زباله و بهداشتی نمودن اماکن) و حفظ و ارتقا شاخص‌های محیط کار



➤ حفظ و حراست از جنگل‌ها، کنترل پساب‌های شهری و صنعتی و جلوگیری از آلودگی آب‌های سطحی و زیرزمینی



شکل ۴۳- طرح راهبردی توسعه گردشگری رشت

جدول ۷۰- شناسنامه بررسی طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت (۱۳۹۰)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	✓
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	✓
		سناریوهای احتمالی		✓
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت

سال ۱۳۹۰

شهری

۳-۱-۵-۱- طرح جامع توسعه گردشگری در ایران (ص ۶)

این طرح در فاصله سال‌های ۱۳۵۱-۱۳۵۲ توسط توریست کنسولت تهیه و تدوین شده است. این طرح بر اساس دورنگری تا سال ۱۳۶۸ تهیه و نتیجه فعالیت مطالعاتی مشاور در مورد رشد فعالیت گردشگری، از نظر کمی و کیفی است. به طور کلی طرح مورد نظر دارای دو مرحله بود: مرحله اول (۱۳۵۱) و مرحله دوم (۱۳۵۲).

۳-۱-۵-۲- برنامه ملی گردشگری (ص ۲۰)

یکی از اقدامات مثبت سازمان ایرانگردی و جهانگردی در راستای آمایش فضایی فعالیت‌های گردشگری، دسته‌بندی استان‌های ۳۰ گانه کشور در هفت منطقه گردشگری است. از این طریق فعالیت‌های بین استانی با جهت‌گیری منظم سازماندهی گردیده و با تقویت همکاری‌های منطقه‌ای استان‌ها، فرآیند توسعه گردشگری در استان‌ها هماهنگ شده و دستیابی به بازارها براساس آوردها و جاذبه‌های مشترک تسهیل می‌شود. برنامه ملی توسعه گردشگری کشور، استان‌ها را براساس تقسیم‌بندی در هفت منطقه گردشگری ساماندهی و دسته‌بندی نموده است؛ که براساس این تقسیم‌بندی، استان گیلان در منطقه دو قرار گرفته است.

۳-۱-۵-۳- بررسی طرح‌های توسعه گردشگری استان و انطباق اهداف طرح گردشگری با محدوده شهر (ص ۵۳)

۳-۱-۵-۳-۱- توسعه صنعت گردشگری در محدوده ساحلی دریای مازندران

این طرح را می‌توان مهم‌ترین و کلیدی‌ترین طرح فرادست در مطالعه حاضر به حساب آورد. بر اساس طرح مورد نظر کل استان گیلان از نظر توسعه به حوزه‌ها و بخش‌هایی تقسیم شده است. این حوزه‌ها شامل حوزه غربی، میانی و شرقی است که منطقه مورد مطالعه در حوزه میانی قرار دارد.

۳-۱-۵-۳-۲- طرح توسعه صنعت گردشگری در محدوده ساحلی دریای مازندران

این طرح را می‌توان مهم‌ترین و کلیدی‌ترین طرح فرادست در مطالعه حاضر به حساب آورد. بر اساس طرح مورد نظر کل استان گیلان از نظر توسعه به حوزه‌ها و بخش‌هایی تقسیم شده است. این حوزه‌ها شامل حوزه غربی، میانی و شرقی است که منطقه مورد مطالعه در حوزه میانی قرار دارد.

۳-۱-۵-۳-۳- مطالعات توسعه گردشگری استان گیلان در حوزه‌های گردشگری استان و زون‌های ساحلی

مهم‌ترین اهداف طرح مذکور عبارت است از:

- تامین زیرساخت‌ها و سرویس‌های لازم برای جذب گردشگران خارجی و در نتیجه رونق اقتصاد محلی؛
- هدایت سرمایه‌گذاران و جذب سرمایه‌گذاری در این بخش اعم از داخلی و خارجی؛



➤ مشارکت موثر جوامع محلی در توسعه گردشگری استان و بهره‌مندی از فرصت‌ها در توسعه و رفاه جوامع محلی و ...

۳-۱-۵-۴- سند ملی توسعه استان گیلان (ص ۵۴)

سند ملی توسعه استان گیلان توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان و با همکاری دستگاه‌های اجرایی تهیه و به تصویب عالی‌ترین مرجع تصویب و اجرایی استان یعنی شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان رسیده‌است. این طرح در موضوعات مربوط به: اصلی‌ترین قابلیت‌های توسعه، عمده‌ترین تنگناها و محدودیت‌های توسعه، مسائل اساسی استان، اهداف بلندمدت، راهبردهای بلند مدت توسعه و شاخص‌های هدف کمی در برنامه چهارم تشکیل شده‌است.

۳-۱-۵-۴-۱- سند توسعه شهرستان رشت

این طرح که در سال ۱۳۸۲ توسط کمیته برنامه‌ریزی شهرستان تهیه‌شده، ازجمله اسناد بالادست شهر رشت هست که در سطحی بالاتر شامل رشت و تعدادی شهر و روستای دیگر خطوط اصلی توسعه شهرستان را در غالب راهبرد، اهداف بلندمدت و سیاست نشان می‌دهد، مهم‌ترین اهداف کلان بلندمدت این برنامه عبارت‌اند از:

- ارتقاء سطح دانش فنی تولیدکنندگان دامی برای اصلاح و توسعه نظام دامداری، بهبود کیفی تولیدات دامی و افزایش بهره‌وری منابع؛
- اصلاح و توسعه نظام دامداری، بهبود کیفی تولیدات دامی و افزایش بهره‌وری منابع از طریق ارتقاء سطح دانش فنی تولیدکنندگان
- بهینه‌سازی سازمان فضایی شهرستان بر اساس مرکزیت شهر رشت؛
- تشکیل بازارهای داخلی و مشترک منطقه‌ای در سطح شهرستان رشت؛
- توجه و تأکید بر توسعه صنایع تبدیلی و پشتیبانی با توجه به وجود مواد اولیه و زمینه گسترش آن‌ها؛
- دستیابی به توسعه شهری و روستایی متوازن که توزیع متعادل و متناسب جمعیت در سلسله‌مراتب جوامع شهری و روستایی شهرستان و استان را موجب می‌گردد؛
- استفاده از پساب‌های شهری و روستایی برای آب موردنیاز بخش کشاورزی با بهره‌گیری از شیوه‌های مهندسی نوین؛
- تهیه طرح جامع آب در شهرستان جهت بهره‌برداری مناسب از آن در بخش کشاورزی، صنعت و شرب؛
- توسعه شبکه راه‌های ارتباطی به‌منظور ارتقاء ظرفیت حمل‌ونقل شهرستان که موجب تسهیل در امر جابه‌جایی کالا و مسافر می‌گردد.

پس از بررسی برنامه ملی گردشگری کشور و طرح توسعه صنعت گردشگری در محدوده و سند توسعه استان، لازم است به بررسی سند توسعه شهرستان رشت در جهت روشن شدن قابلیت‌های توسعه، محدودیت‌ها و مسائل اساسی شهرستان، سیاست‌ها و اهداف بلند مدت آن در ارتباط با صنعت گردشگری پرداخته شود.



• اصلی ترین قابلیت های توسعه شهرستان رشت

- شکل گیری سازمان فضایی براساس مرکزیت شهر رشت به عنوان مرکز شهرستان و استان، توزیع و پراکندگی شهرها حول محور جاده های اصلی چهارگانه و تثبیت نقش و موقعیت مرکز استان در محل اتصال این چهار محور اصلی؛
- جاذبه های اکوتوریستی مانند دریا و سواحل آن، تالاب، رودخانه ها و چشمه، جنگل های انبوه در مناطق کوهپایه ای و کوهستانی و آثار ارزشمند تاریخی، فرهنگی اعم از بناها، بافت ها، مجموعه ها و محوطه های باستانی جهت توسعه صنعت گردشگری؛
- موقعیت مناسب طبیعی شهرستان به واسطه برخورداری از منابع آب سطحی و زیرزمینی، خاک حاصلخیز جهت کشاورزی به ویژه برنج، چای و برخورداری از محدوده های کوهپایه ای-جنگلی نوار ساحلی جهت گردشگری؛
- وجود بازارهای محلی و هفتگی و دائمی برای مبادله و محصولات کشاورزی و تولیدات غیر کشاورزی از جمله بازار شهر رشت.

• عمده ترین تنگناها و محدودیت های توسعه

- طرح هندسی نامناسب تعداد زیادی از محورهای فرعی و وجود نقاط حادثه خیز فراوان در شبکه حمل و نقل زمینی شهرستان؛
- توسعه و گسترش فیزیکی شهرها و روستاها به ویژه در مرکز شهرستان به سمت محدوده های جنگلی در قالب کاربری های جدید و تهدید جدی جنگل.

• مسائل اساسی شهرستان

- ضعف ساختاری در زیرساختارهای شبکه حمل و نقل (هوایی، دریایی و زمینی) به عنوان عوامل موثر محدود کننده توسعه صادرات؛
- آلودگی منابع آب های سطحی به ویژه رودخانه های شهرستان؛
- کمبود فضاهای عمومی (تفریحی، فرهنگی-دینی، آموزشی-تربیتی، توریستی و ...)

• اهداف بلند مدت

- بهره برداری منطقی و خردمندانه از منابع و قابلیت های طبیعی و انسانی با حفاظت از محیط زیست طبیعی و مصنوعات آن؛
- تامین و تقویت زیربناها (حمل و نقل، ارتباطات، سوخت، آب و انرژی)؛
- حفظ، احیا و توسعه جنگل های شهرستان و جلوگیری از تخریب آن ها؛
- توسعه و گسترش کمی و کیفی صنعت گردشگری



• راهبردهای بلند مدت

- حفظ و حراست از جنگل‌ها، کنترل پساب‌های شهری و صنعتی و جلوگیری از آلودگی آب‌های سطحی و زیرزمینی؛
- نوسازی و بازسازی شبکه‌های شهری، بین شهری و بین‌المللی و افزایش ضریب دسترسی به امکانات ارتباطی؛

• سیاست‌های اجرایی

- توسعه شبکه راه‌های ارتباطی به منظور ارتقا ظرفیت حمل‌ونقل و جابجایی کالا و مسافران؛
- احیا و توسعه ورزش‌های سنتی در شهرستان؛
- شناسایی و معرفی جاذبه طبیعی، تاریخی و زیارتی؛
- توسعه و تجهیز شهرستان به‌عنوان عرضه‌کننده خدمات برتر جهانگردی نظیر: آژانس‌های مسافرتی بین‌المللی، هتل‌های پنج و چهار ستاره و غیره.

۳-۱-۵-۵- شناخت قابلیت‌ها، امکانات و محدودیت‌های گردشگری شهر رشت (صص ۲۹۴-۳۰۶)

این قابلیت‌ها، امکانات و محدودیت‌ها که در رابطه با پتانسیل توسعه گردشگری شهر رشت ارائه شده در قالب ابعاد محیطی، اجتماعی-فرهنگی، زیرساخت‌ها و تشکیلات گردشگری، سازمانی و تشکیلاتی، گردشگری الکترونیک و ساختار فیزیک و کالبدی دسته‌بندی شده‌اند و همچنین تحلیل این موارد در ابعاد مذکور در قالب تحلیل سوات انجام گرفته‌است.

جدول ۷۱- جدول سوات گردشگری شهر رشت

ابعاد	فرصت‌ها (O)	قوت‌ها (S)	تهدیدها (T)	ضعف‌ها (w)
محیطی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهره‌گیری بهتر از فضای رودخانه گوهررود و زرجوب ➤ مجاورت با سفیرود و نزدیکی به سواحل دریای خزر و تالاب بین‌المللی انزلی، بوجاق و ... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهررود در شهر ➤ دسترسی به اقلیم و آب و هوای چهار فصل و تنوع اقلیم ➤ برخورداری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های آگروتوریسم ➤ فضای سبز حاشیه شهر و بهره‌مندی از باغات، چشم‌اندازهای طبیعی و پارک‌های جنگلی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ورود منابع مختلف آلودگی از جمله پساب‌های صنعتی، کشاورزی، خانگی و بهداشتی به دو رودخانه شهر و همجواری عرصه‌های صنعتی، کارگاهی و کارخانجات آلوده‌زای محیطی در نزدیکی این رودها ➤ شیب کم در شهر و خطر سیل‌گیری ➤ افزایش آلودگی‌های زیست محیطی و افزایش روز افزون زباله توسط گردشگران و افراد محلی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ناهماهنگی مراکز تصمیم‌گیری و نهادهای مرتبط با گردشگری در بخش‌های دولتی و خصوصی ➤ عدم تامین تجهیزات و امکانات مناسب به منظور استفاده بهینه از چهار فصل



ابعاد	فرصت‌ها (O)	قوت‌ها (S)	تهدیدها (T)	ضعف‌ها (w)
اجتماعی-فرهنگی	<ul style="list-style-type: none"> امکان گسترش برگزاری نمایشگاه‌های ایرانگردی و جهانگردی و صنایع دستی در نمایشگاه بین‌المللی رشت امکان تجدید حیات صنایع دستی و بومی با توجه به وجود هنرمندان حرفه‌ای وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی-فرهنگی 	<ul style="list-style-type: none"> وجود بازارهای محلی و هفتگی و دائمی برای مبادله محصولات کشاورزی و تولیدات غیر کشاورزی از جمله بازار شهر رشت تنوع میراث فرهنگی اعم از: آداب و رسوم، لباس‌های محلی، بازی‌های محلی، صنایع دستی و موسیقی و ... برخوردراری از تنوع شدید غذاهای محلی وجود آثار و اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی 	<ul style="list-style-type: none"> اختلافات فرهنگی و عقیدتی صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران سازمان‌های مرتبط درباره چگونگی توسعه گردشگری تخریب بناهای تاریخی در اثر استفاده بی‌رویه، تغییر کاربردی عدم نظارت بر کیفیت و قیمت صنایع دستی و مایحتاج عمومی گردشگران 	<ul style="list-style-type: none"> نبود تبلیغات صحیح و کافی در خصوص معرفی آثار تاریخی، فرهنگی و محیطی تخریب آگاهانه و ناآگاهانه انسانی در آثار تاریخی و فرهنگی و کم‌اطلاعی در حفاظت و مرمت آن‌ها کاهش تولید و عرضه نامناسب برخی از رشته‌های صنایع دستی کمبود مکان‌های فرهنگی در سطح شهر رشت
زیرساخت‌ها و تسهیلات گردشگری	<ul style="list-style-type: none"> وجود امکانات برتر شهر در زمینه بهداشت و درمان با وجود پزشکان مجرب و راه‌اندازی بیمارستان فوق تخصصی مغز و اعصاب افتتاح اتوبان رشت- قزوین و راه‌اندازی راه آهن قزوین-رشت-استارا 	<ul style="list-style-type: none"> موقعیت مکان مرکزی شهر و دسترسی مناسب به سایر نقاط استان وجود سامانه جامع مرز هوایی در فرودگاه سردار جنگل رشت 	<ul style="list-style-type: none"> رقابت استان‌های مجاور در توسعه فعالیت‌های گردشگری عدم توجه حوزه معماری شهرداری به هویت شهری و نداشتن برنامه و مدل معماری و ظاهر ساختمان‌های بالاتکلیف طرح گردشگری عینک رشت 	<ul style="list-style-type: none"> نارسایی‌های اقامتی و کمبود هتل‌ها و مسافرخانه‌های مناسب و مجهز، کمبود کمپینگ و توقفگاه‌های عمومی عدم سرمایه‌گذاری لازم در بخش گردشگری و بی‌توجهی به این بخش با توجه به مزیت‌های استان و شهر رشت وجود ترافیک سنگین و کمبود پارکینگ‌های مناسب از حیث کمی و کیفی نامشخص بودن کرایه برخی از وسایل نقلیه عمومی و ناتوانی شرکت‌های حمل‌ونقل بر اعمال مدیریت کمبود سرویس‌های بهداشتی عمومی در سطح شهر و بی‌توجهی به نظافت آن‌ها آب گرفتگی معابر و خیابان‌های رشت بر اثر کوچکترین بارندگی
سازمانی و تشکیلاتی	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود نیروی انسانی متخصص با مهارت‌های کافی در امور گردشگری تداوم روند بی‌توجهی به جمع‌آوری دقیق آمار در بخش‌های مختلف گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> عدم هماهنگی بین بخش‌های دولتی و خصوصی عدم هماهنگی بین آژانس‌های مسافرتی و هتل‌ها و افرادی که در زمینه توریست مایل به سرمایه‌گذاری‌اند. عدم وجود ساختار پاسخگویی شبانه روزی به گردشگران عدم برنامه‌ریزی صحیح و مدیریت واحد برای توسعه گردشگری
گردشگری الکترونیک	<ul style="list-style-type: none"> زمینه استفاده از فناوری اطلاعاتی و گستردگی آن بالقوه موثر است 	<ul style="list-style-type: none"> دسترسی به امکانات الکترونیکی قابل نیاز به منظور استفاده در بخش گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود تکنولوژی مطلوب و زیرساخت‌های بهره‌گیری از فناوری اطلاعات 	<ul style="list-style-type: none"> بهره‌گیری پایین تکنولوژی اطلاعات برای معرفی جاذبه‌های گردشگری، رزرواسیون و ... محدودیت استفاده از خدمات الکترونیک در مراکز اقامتی و رفاهی عدم وجود سایت‌های تخصصی کامل و مجهز



ابعاد	فرصت‌ها (O)	قوت‌ها (S)	تهدیدها (T)	ضعف‌ها (w)
ساختار فیزیکی و کالبدی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مجاورت با منطقه آزاد اقتصادی انزلی ➤ نزدیکی شهر رشت به کلان شهرهای تهران و کرج ➤ مجاورت با کشورهای حاشیه دریای خزر و وجود تنوع بازارهای گردشگری خارجی مثل آسیای مرکزی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کلیت شهر رشت با توجه به بافت تاریخی و قدیمی و وجود عناصر کالبدی، تاریخی، فرهنگی و گردشگری ➤ وجود اماکن و بازار سنتی و تاریخی و دسترسی‌های موجود ➤ مجموعه تفریحی و توریستی در چشمه جوشان استخر عینک در مسیر ارتباطی رشت-فومن 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بالا بودن هزینه‌های اجرایی طرح‌های توسعه گردشگری در ساختار کالبدی شهر ➤ اشغال پیاده‌روها توسط دستفروش‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فقدان نظام کنترل و نظارت بر ساخت و ساز ➤ محدودیت جغرافیایی توسعه شهر (عدم پایداری زمین، احاطه شدن شهر با فعالیت‌های کشاورزی و ...) ➤ کمبود فضاهای مناسب برای برپا کردن چادر توسط مسافران و گردشگران ➤ عرض کم معابر اصلی

۳-۱-۵-۶- اهداف، راهبرد، برنامه اجرایی توسعه گردشگری شهر رشت (ص ۳۰۸)

۳-۱-۵-۶-۱- اهداف توسعه گردشگری

- بهره‌برداری منطقی و خردمندانه از منابع و قابلیت‌های طبیعی و انسانی با حفظ از محیط زیست طبیعی و مصنوعات آن؛
- دستیابی به توسعه شهری روستایی متوازن و متعادل و توزیع متعادل و متناسب جمعیت در سلسله مراتب جوامع شهری و روستایی شهرستان و استان؛
- حفظ و حراست از جنگل‌ها، کنترل پساب‌های شهری و صنعتی و جلوگیری از آلودگی‌های آب‌های سطحی و زیرزمینی؛
- تامین و تقویت زیربناها.

۳-۱-۵-۶-۲- راهبردهای بلندمدت

- توسعه و تکمیل موزه‌ها در رشت با ایجاد موزه فرهنگ مردم و بخش خاص به منظور نمایش بهترین نمونه‌های هنری و صنایع دستی؛
- ساماندهی شبکه راه‌های ارتباطی در سطح شهر به‌خصوص راه‌هایی که به مراکز تفریحی و توریستی ختم می‌شود؛
- آموزش به مردم از طریق رسانه‌های گروهی برای حفاظت از منابع طبیعی، آثار تاریخی و برخورد با گردشگران؛
- معرفی شهر رشت به‌عنوان قطب گردشگری با توجه به امکانات و ظرفیت‌ها؛
- یکپارچه سازی امکانات گردشگری شهر با پیرامون جهت افزایش ظرفیت‌پذیری گردشگر.



۳-۱-۵-۶-۳- راهبردهای میان مدت

- حمایت از نشر آثار مرتبط با معرفی جاذبه‌های گردشگری منطقه و برگزاری مسابقاتی همچون وبلاگ نویسی، عکاسی، فیلم سازی و گرافیک با موضوع رشت؛
- گسترش گردشگری علمی و فرهنگی با توجه به قابلیت‌های موجود در زمینه مراکز آموزش عالی استان؛
- مشارکت نظام بانکی در ایجاد اقامتگاه‌های مناسب و واحدهای ویژه حمل‌ونقل؛
- جلوگیری از آلودگی رودخانه زرجوب و گوه‌رود و تبدیل محیط اطراف آن به یک محیط جذاب توریستی و ایجاد تسهیلات رفاهی؛
- ایجاد هتل‌ها و توسعه مهمانسراها و ساخت ویلاها به‌ویژه تاسیسات ارزان قیمت برای طبقات کم درآمد؛
- تلاش و کوشش در زمینه ساماندهی و مرمت و بازسازی آثار تاریخی و بهسازی محیط اطراف این مراکز.

۳-۱-۵-۶-۴- راهبردهای کوتاه مدت

- افزایش ظرفیت فرودگاه رشت برای جابجایی مسافر و حمل کالا و خدمات؛
- در اختیار گذاشتن مجلات و بروشورهای تبلیغاتی و نقشه‌های راهنما با کیفیت مطلوب به مسافران داخلی و خارجی؛
- ارائه مقالات درباره دیدنی‌های شهر رشت در نشریات مهم جهان؛
- برگزاری همایش‌های داخلی و خارجی برای فروش صنایع دستی، غذاها و بازی‌های محلی.

۳-۱-۵-۷-۱- پروژه‌های ویژه توسعه گردشگری شهر رشت

۳-۱-۵-۷-۱-۱- برخی پروژه‌های مهم سطح شهر

در این بخش پروژه‌های اجرایی در جهت توسعه گردشگری شهر رشت آمده‌است که در ادامه برخی از مهم‌ترین این پروژه‌ها اشاره شده‌است.

- اجرای پروژه قطار شهری
- اجرای طرح بازساخت رودخانه‌های شهر رشت (گوه‌رود و زرجوب) از سرچشمه تا مصب، اعم از پروژه‌های تعیین، حفظ و نگهداری حریم
- ایجاد یک مرکز بزرگ بازی‌های آبی نظیر موج‌های آبی مشهد در شهر رشت
- ایجاد یک باغ پرندگان و گل‌ها در حاشیه جنوبی شهر
- احداث انواع تاسیسات اقامتی که عبارتند از: هتل، مهمانسرا و خدمات لازم آن، خدمات فروشگاه‌ها، بازار و مراکز خرید و ...
- راه‌اندازی پارکینگ هوشمند در مناطق مختلف شهر

• پروژه مجتمع بزرگ فرهنگی-هنری

با توجه به نیاز شهر و پیش‌بینی جمعیت در دهه آینده و همچنین ایفای نقش فرهنگی و هنری با رویکرد گردشگری مکان‌گزینی و ایجاد مجتمع بزرگ فرهنگی-هنری با کارکردهای چند منظوره (کتابخانه، سالن‌های همایش و نمایش، محل برگزاری انواع جشنواره‌های فرهنگی، هنری، جشنواره غذاها، موسیقی و بازی‌های محلی، رستوران، پارکینگ و ...) یکی از ضروریات توسعه شهر رشت تلقی می‌گردد. در نتیجه در این بخش به ارائه پیشنهادهای جهت مکان‌گزینی مراکز فرهنگی-هنری در سطح شهر رشت پرداخته شده‌است و همچنین پیشنهاد می‌شود طراحی این مجموعه کاملاً منطبق با معماری سنتی گیلان باشد. گزینه‌های ارائه شده شامل:

۱- احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده غربی و در مسیر خروجی شهر به سمت فومن، در مجاورت تالاب عینک با در نظر گرفتن مسئله سازگاری، مطلوبیت و دسترسی. از جمله نقاط قوت این پروژه سازگاری کاربری‌های اطراف با کاربری فرهنگی و همچنین برخورداری قابل توجه از فضای سبز و زمین‌های بایر می‌توان اشاره کرد. همچنین نقاط ضعف این محدوده وجود یک کاربری صنعتی، مالکیت خصوصی زمین و دور بودن از جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و اجتماعی است.

۲- احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده پارک جنگلی سراوان چرا که این جنگل بسیار زیبا همه روزه پذیرای بسیاری از گردشگران است و همچنین از امکاناتی مانند پارک بازی کودکان، کلبه‌های اقامتی و پارکینگ برخوردار است. پارک سراوان به لحاظ نزدیکی به مرکز استان، نزدیکی به جاده سراسری که دسترسی آسان را برای علاقه‌مندان امکان‌پذیر می‌سازد و به دلیل بافت جنگلی از سایر پارک‌های جنگلی گیلان دارای اهمیت بیشتری است. از جمله نقاط قوت این محدوده بهره‌گیری از طبیعت بکر و چشم‌اندازهای طبیعی، دارا بودن امکانات تاسیساتی و تجهیزاتی و زیرساخت‌های لازم و دسترسی آسان و نزدیک اشاره کرد. تنها نقطه ضعف این مکان فاصله از مرکز تجمع شهری است.

۳- احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده جنوبی شهر، در منطقه لاکان شهر و بعد از دانشگاه آزاد پل طالبان. زمین مورد نظر در نزدیکی مجموعه مسکونی مهر واقع شده‌است. زمینی که انتخاب شده، در طرح جامع، بایر شناخته شده‌است و در نزدیکی مرکز آموزش عالی، باغات، فضای سبز بسیار، بافت مسکونی، فضاهای در حال احداث، انبار و مکان‌های مربوط به حمل‌ونقل واقع شده‌است. نقاط قوت این سایت سازگاری تقریباً مناسب با کاربری‌های اطراف و فضای سبز و زمین‌های ساخته نشده و دسترسی تقریباً خوب است و نقاط ضعف آن نیز وجود چند کاربری ناسازگار نظیر کاربری صنعتی، دامداری و حمل‌ونقل در نزدیکی این مجموعه می‌توان اشاره کرد.

• طرح بازساخت رودخانه‌های شهر رشت

در شهر رشت دو رودخانه نسبتاً بزرگ به نام‌های گوهررود و زرجوب جاری هستند. این رودها در شرایط فعلی بسیار نامناسب، آلوده و غیرکارا در امور شهری محسوب می‌گردند. در طرح تفصیلی شهر رشت، رودخانه‌های زرجوب و گوهررود به صورت دو اندام طبیعی (فاقد همپیوندی با سایر اجزا ساختار فضایی شهر) دیده شده‌است. در این طرح مرداب عینک به صورت فرصت جهانگردی دیده شده اما در حاشیه رودخانه‌های زرجوب و گوهررود که فرصتی برای بهره‌برداری توریستی از کیفیت‌های طبیعی‌اند، به جز دو پارک منطقه‌ای در شاخه جنوبی رودخانه زرجوب پیشنهاد نشده‌است. به نظر می‌رسد بره‌گیری از جاذبه‌های



طبیعی مناطق اکولوژیکی حاشیه رودخانه‌های شهر رشت در راستای توسعه اکوتوریسم بر مبنای ضوابط زیست محیطی و استقرار مناسب کاربری‌های مرتبط جهانگردی متناسب با قابلیت‌های محیط طبیعی و همچنین پیش‌بینی مناطق حاشیه رودها برای تخصیص به فضاهای عمومی، پارکینگ، پارک و فضای سبز شهری، مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، فضاهای فرهنگی، هنر و ورزشی، مراکز خرید و ... ضرورت دارد. انجام این مهم به یک طرح جامع بازساخت رودخانه‌های شهر رشت از سرچشمه تا مصب را می‌طلبد و در این راستا احیای طرح قایقرانی از رشت به تالاب انزلی مهم‌ترین پروژه گردشگری رشت محسوب می‌شود.

۳-۱-۵-۸- تفکیک وظایف سازمانی در طرح گردشگری رشت

هر چند طرح راهبردی گردشگری به جهت‌گیری اساسی و اقدامات مهم در زمینه توسعه گردشگری می‌پردازد. لازم به ذکر است برخی از اقدامات ذیل از توان مدیریت شهری و همچنین مدیریت استان خارج است. لذا با توجه به اهمیت این پروژه‌ها لازم است در سطح ملی و جذب سرمایه‌گذاران خارجی اقدام شود. برخی از این پروژه‌ها شامل موارد زیر است:

- طرح بازساخت رودخانه‌های شهری رشت به نحوی که امکان ایجاد اتوبوس‌های دریایی، انواع ورزش‌های آبی، طرح قایقرانی از رشت به تالاب انزلی و بلعکس و ایجاد کارکردهای مختلف فرهنگی، ورزشی، تجاری و ... فراهم گردد.
- جابجایی بازار بزرگ رشت، پی‌گیری پروژه‌های گردشگری سلامت (احداث بیمارستان فوق تخصصی، هتل ۵ ستاره، فروشگاه بزرگ و خدمات وابسته)
- اجرای بسته گردشگری ورزشی (ورزشگاه بزرگ سرپوشیده، ورزش‌های آبی و ...) برای تامین زیرساخت‌های لازم.

۳-۱-۵-۹- جمع‌بندی طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت

پس از بررسی و مطالعه اسناد فرادست شهر رشت و دستیابی به شناختی کامل از شهر رشت در حوزه قابلیت‌های توسعه گردشگری، در فصل آخر به بررسی قابلیت‌ها و محدودیت‌های شهر رشت در حوزه توسعه گردشگری پرداخته شده و سپس اهداف و راهکارهایی در این راستا ارائه شده‌است که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از:

- راهبردهای بلندمدت شامل:
 - توسعه و تکمیل موزه‌ها در رشت به منظور نمایش بهترین نمونه‌های هنری و صنایع دستی؛
 - ساماندهی شبکه راه‌های ارتباطی در سطح شهر به‌خصوص راه‌هایی که به مراکز تفریحی و توریستی ختم می‌شود؛
 - آموزش به مردم از طریق رسانه‌های گروهی برای حفاظت از منابع طبیعی، آثار تاریخی و برخورد با گردشگران؛
 - یکپارچه سازی امکانات گردشگری شهر با پیرامون جهت افزایش ظرفیت‌پذیری گردشگر.



- راهبردهای میان مدت شامل:
 - حمایت از نشر آثار مرتبط با معرفی جاذبه‌های گردشگری منطقه و برگزاری مسابقاتی همچون وبلاگ‌نویسی، عکاسی، فیلم‌سازی و گرافیک با موضوع رشت؛
 - جلوگیری از آلودگی رودخانه زرجوب و گوهررود و تبدیل محیط اطراف آن به یک محیط جذاب توریستی و ایجاد تسهیلات رفاهی؛
 - ایجاد هتل‌ها و توسعه مهمانسراها و ساخت ویلاها به‌ویژه تاسیسات ارزان قیمت برای طبقات کم درآمد؛
 - تلاش و کوشش در زمینه ساماندهی و مرمت و بازسازی آثار تاریخی و بهسازی محیط اطراف این مراکز.
- راهبردهای کوتاه‌مدت شامل:

- افزایش ظرفیت فرودگاه رشت برای جابجایی مسافر و حمل کالا و خدمات؛
- در اختیار گذاشتن مجلات و بروشورهای تبلیغاتی و نقشه‌های راهنما با کیفیت مطلوب به مسافران داخلی و خارجی؛
- برگزاری همایش‌های داخلی و خارجی برای فروش صنایع دستی، غذاها و بازی‌های محلی.

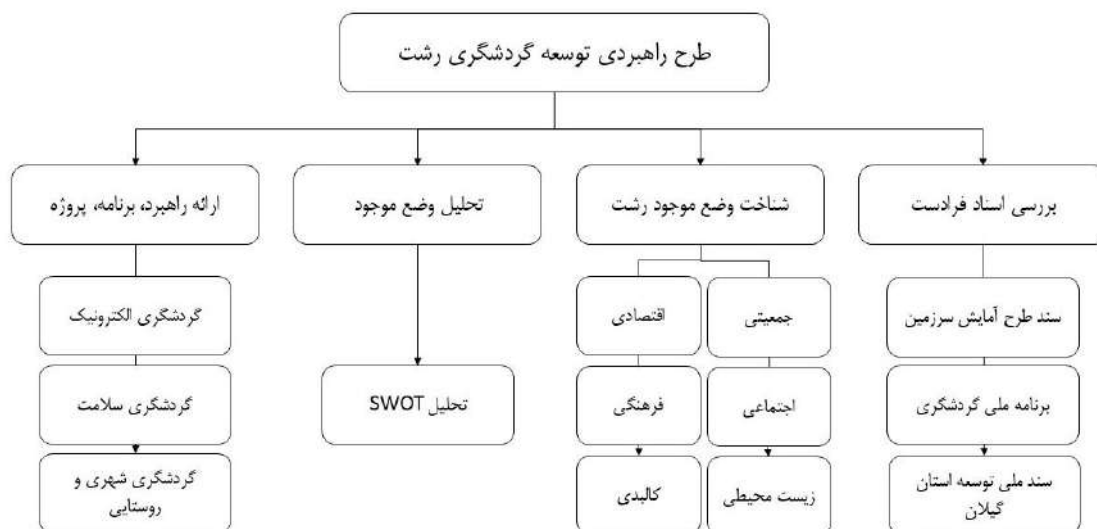
اما در راستای این راهبردها پروژه‌های ویژه‌ای نیز تعریف شده‌اند که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از:

- پروژه مجتمع بزرگ فرهنگی-هنری؛
- طرح بازساخت رودخانه‌های شهر رشت؛
- تفکیک وظایف سازمانی در طرح گردشگری رشت و ...

در طی دهه گذشته پروژه‌ها و اقداماتی در سطح شهر رشت به اجرا در آمده و یا در دست اقدام است که مرتبط با گردشگری شهری است. این اقدامات را می‌توان در زمینه‌های تغییر کاربری شامل تغییر کاربری مسکونی به تجاری، فرهنگی، ورزشی و گردشگری، پروژه‌های تسهیل رفت‌وآمد (کاهش ترافیک) شامل احداث تقاطع غیر همسطح جانبازان و میدان گاز و ... و پروژه‌های احداث پارکینگ طبقاتی سبزمیدان، خیابان امام، گل‌باغ نماز، مصلی و ... دسته بندی کرد. آنجایی که گردشگری چهارمین مهم‌ترین فعالیت انسانی در جهان محسوب می‌شود، شناسایی نقاط ضعف و قوت اینگونه طرح‌ها به ما کمک می‌کند تا بتوانیم برای بهبود و ارتقا این نقاط ضعف راهکار و برنامه‌هایی ارائه دهیم و در راستای حفظ و تقویت نقاط قوت تلاش کنیم. توسعه گردشگری یک شهر برابر با توسعه اقتصادی آن شهر می‌باشد، در نتیجه با توسعه گردشگری شهر رشت نه تنها از پتانسیل‌های فرهنگی، تاریخی و نیروی انسانی استفاده کرده‌ایم، بلکه توسعه اقتصادی نیز گسترش خواهد یافت.

کلمات کلیدی: گردشگری الکترونیک، گردشگری سلامت، گردشگری شهری، گردشگری روستایی، جاذبه‌های فرهنگی، جاذبه‌های تاریخی، تسهیلات گردشگری، پارک‌ها و فضای سبز، زیرساخت‌های گردشگری، امکانات گردشگری، پارکینگ، شهر خلاق خوراک، صنایع دستی، گوهر رود، زرجوب، تالاب

عینک



شکل ۴۴ - جمع‌بندی طرح راهبردی توسعه گردشگری رشت

مورد	تفصیل
<p>راهدرد</p>	<p>احداث و تسریع در راهاندازی شبکه جمع‌آوری فاضلاب شهرک صنعتی و سیستم تصفیه پساب</p> <p>-انتقال صنایع بزرگ و قدیمی و مزاحم از داخل شهر رشت به شهر صنعتی.</p> <p>-ایجاد بستر مناسب به‌منظور افزایش تعاملات اقتصادی و تجاری در میان مراکز تولید مستقر در استان با منطقه آزاد و منطقه ویژه، بازارچه مرزی و تعاونی مرزنشینان به‌منظور گسترش دامنه نفوذ استان در مبادلات تجارت خارجی.</p> <p>-ایجاد زمینه‌های مناسب برای گسترش و ارتقای فعالیت‌های پژوهشی و فناوری متناسب با فعالیت‌های محوری؛</p> <p>-تجمیع تپ سکونتگاه‌های روستایی شهرستان، به‌منظور جلوگیری از انهدام زمین‌های کشاورزی و کاهش هزینه‌های خدمات‌رسانی به آن‌ها و آلودگی زیست‌محیطی؛</p> <p>-تجهیز سلسله مراتبی شبکه‌ای از شهر؛</p> <p>-تراکم زدایی از شهر رشت؛</p> <p>-تقویت زیربناها و محورهای منتهی به شهرک‌ها و نواحی صنعتی به‌ویژه اتمام هر چه سریع‌تر آزادراه رشت قزوین و احداث هر چه سریع‌تر راه‌آهن آستارا -رشت قزوین و افزایش ظرفیت‌های فرودگاه رشت برای جابجایی مسافر و حمل کالا و خدمات؛</p> <p>-توجه به شهر رشت به‌عنوان مرکز سطح ۱ در سازمان فضایی بخش صنعت در سطح ملی؛</p> <p>-توسعه صنایع با اولویت دادن به صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی، صنایع تولید کالاهای مصرفی بادوام برای تقاضای خارجی، صنایع برق و الکترونیک، صنایع غذایی، شیمیایی و سلولزی، نساجی، معدنی، ماشین‌سازی و تجهیزات با توجه به منابع انسانی استان در حدی که امکانات تأمین اراضی غیر کشاورزی اجازه دهد؛</p> <p>-توسعه عمودی شهرها و تأکید بر اختصاص صرفاً زمین‌های غیرقابل کشت برای ایجاد شهرک‌ها و نواحی صنعتی و توسعه شهری؛</p> <p>-حفظ، احیا و ضابطه‌مند کردن بهره‌برداری از منابع طبیعی؛</p> <p>-ذخیره‌سازی، تنظیم و کنترل آب‌های سطحی برای تأمین آب مطمئن زراعی و بهره‌برداری از منابع آب‌های زیرزمینی از طریق حفر چاه‌های عمیق و نیمه عمیق با رعایت کلیه اصول فنی، مهندسی و برداشت اصولی؛</p> <p>-رشد عمودی شهرهای به‌ویژه مرکز شهرستان به منظور جلوگیری از انهدام زمین‌های کشاورزی و توجه به نوسازی به افت‌های کهن و فرسوده شهری؛</p> <p>-زمین‌سازی برای تهیه طرح‌ریزی مجموعه‌های شهری شهرستان رشت و بهبود مدیریت شهری و منطقه‌ای؛</p> <p>-ضابطه‌مند کردن ساخت‌وساز در اراضی ساحلی، جنگلی و حاشیه محورهای گردشگری؛</p> <p>-ضابطه‌مند کردن نحوه واگذاری اراضی ساحلی و جنگلی و اختصاص آن‌ها برای کاربری‌های عمومی با تأکید بر حفظ جنگل‌ها و حریم دریا و رودخانه‌ها؛</p> <p>-گسترش و تجهیز شبکه‌های زیربنایی با اولویت شبکه‌های ارتباطی سریع و مطمئن؛</p> <p>-مدیریت فاضلاب‌ها و پساب‌ها و بازیافت آن جهت بهره‌وری بهینه از منابع آب؛</p> <p>-مکانیزه کردن خدمات مربوط به شهرداری‌ها با استفاده از GIS شهری و IT برای روان‌سازی جریان اطلاعات در شهرها؛</p> <p>-نظارت بر انتقال صنایع بزرگ و قدیمی و مزاحم از داخل شهر رشت به شهر صنعتی؛</p> <p>-نوین‌سازی واحدهای بهره‌برداری، بزرگ‌مقیاس کردن اراضی کشاورزی و محدود کردن تغییر کاربری زمین‌های کشاورزی.</p>
<p>سیاست / خط مشی</p>	<p>احیا، بازسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت هم به لحاظ جاذبه‌ای توریستی و هم بارگذاری جمعیتی.</p> <p>-اولویت دادن به سرمایه‌گذاری صنعتی با رویکرد صادراتی در شهر صنعتی رشت و جلب سرمایه‌گذاری خارجی برای مشارکت.</p> <p>-ایجاد شهرک علمی و دانشگاهی در جهت سرمایه‌گذاری نیروی انسانی در گسترش علوم پایه و فن‌آوری نوین؛</p> <p>-ایجاد کمربند سبز میان شهر و مزارع کشاورزی، جنگل‌ها و مراتع؛</p> <p>-تأمین اعتبارات و تسهیلات بانکی به‌منظور سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی؛</p> <p>-تجهیز شهرستان به‌عنوان عرضه‌کننده خدمات برتر جهانگردی نظیر آژانس‌های مسافرتی خارجی، هتل‌های پنج و چهار ستاره و ...</p> <p>-توسعه و بهسازی کامل فرودگاه گیلان بر اساس طرح جامع مصوب فرودگاه؛</p> <p>-کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز (اسکان غیررسمی) و اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین برای احداث بنا؛</p> <p>-کمک و حمایت از بخش خصوصی در ایجاد تأسیسات اقامتی، تفریحی، ورزشی، ... و بهبود کیفیت ارائه خدمات گردشگری؛</p> <p>-مدیریت بهینه دفع اصولی فاضلاب‌های شهری و روستایی و صنایع آلاینده.</p> <p>-مطالعه و ساماندهی رودخانه‌های شهرستان و حفاظت از بستر و حریم آن‌ها به‌منظور استفاده مطلوب و بهینه و جلوگیری از آلودگی آب‌ها و خسارت‌های ناشی از سیلاب و طغیان رودخانه در بعضی مواقع؛</p> <p>-نوسازی و بازسازی شبکه‌های شهری، بین‌شهری و بین‌المللی و افزایش ضریب دسترسی به امکانات ارتباطی؛</p>
<p>اقدامات اولویت‌دار</p>	<p>اجرای طرح‌های مقاوم‌سازی سازه‌ها در نقاط شهری و روستایی؛</p> <p>-اجرای کامل رینگ شهر و کمربندی به‌منظور کاهش بار ترافیکی؛</p> <p>-احداث مراکز پرورش ماهیان گرمابی؛</p> <p>-ارائه امکانات و خدمات و فعال‌سازی فعالیت‌های اقتصادی متناسب با نظام سلسله مراتبی، جهت بهینه‌سازی سازمان فضایی؛</p> <p>-افزایش ارزش‌افزوده فعالیت‌های اقتصادی شهرستان از طریق حمایت از پروژه‌های تولیدی با توجه به مزیت‌های منطقه؛</p> <p>-آماده‌سازی راه‌های ارتباطی مناسب؛</p> <p>-زمینی: ۱. بزرگراه قزوین رشت، ۲. -رشت آستارا، ۳. رشت رامسر، ۴-جاده آسفالت‌ه سرآوان میانه و توجه به راه‌آهن و تقویت فرودگاه؛</p> <p>-ایجاد پارک بزرگ، تأسیس سینما و مجتمع فرهنگی تفریحی، احداث فرهنگ‌سرا، مجتمع و مجموعه‌های فرهنگی بر اساس سلسله‌مراتب جمعیتی؛</p> <p>-ایجاد کمپ‌های اقامتی توریستی؛</p> <p>-تقویت و ساماندهی بازارهای سنتی هفتگی به‌منظور عرضه مستقیم تولیدات محلی؛</p> <p>- تقویت و ساماندهی بازارهای سنتی هفتگی در شهرهای تابعه و مناطق روستایی به‌منظور عرضه مستقیم تولیدات؛</p> <p>-تهیه طرح جامع آب شهرستان جهت بهره‌برداری مناسب شرب، صنعتی و کشاورزی؛</p> <p>-تهیه طرح جامع حریم شهر رشت و بررسی و مطالعه بر روی کاربری‌های حساس شهری و اقدام در جهت تهیه طرح‌های تجدیدنظر جامع و تفصیلی؛</p> <p>-توجه به بخش صنعت از طریق اختصاص بیشتر اعتبارات؛</p> <p>-توجه به صنایع‌دستی شهرستان به‌عنوان مزیت مناسب جهت ایجاد اشتغال؛</p> <p>-توسعه شهرهای کوچک شهرستان (مرکز بخش‌ها، روستاها) جهت توزیع بهینه جمعیت؛</p> <p>-جلوگیری از تردد خودروهای دودزا و اجرای طرح ممنوعیت منطقه‌ای و احداث ایستگاه‌های بخش آلودگی هوا در برخی از مراکز متراکم شهری؛</p> <p>-جلوگیری از گسترش افقی شهرها و اجرای طرح تجمیع تپ روستاهای جلگه‌ای شهرستان؛</p> <p>- چهار خطه کردن محور رشت - قزوین و رشت - انزلی؛</p> <p>-حفظ چشم‌اندازهای بی‌نظیر و منحصربه‌فرد شهرستان؛</p> <p>-ساماندهی حاشیه شهرها و اجرای کمربند سبز زراعی جهت جلوگیری از پدیده حاشیه‌نشینی در شهرهای شهرستان به‌ویژه شهر رشت</p>

۳-۱-۶- سند توسعه محلات شهر رشت (۱۳۹۴)

مقدمه

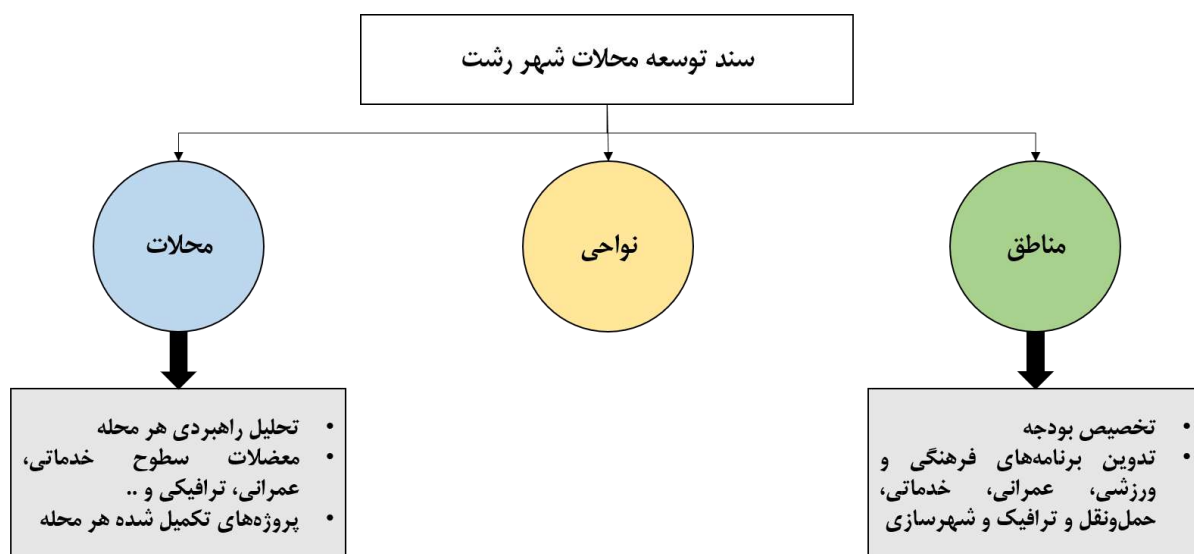
سند توسعه محلات شهر رشت را می‌توان تنها سند شهری دانست که به صورت جزئی و تحلیلی به بررسی ۵۵ محله شهر می‌پردازد. تا با توجه به نیازها و وضعیت موجود از دیدگاه تحلیل راهبردی آن در برنامه‌های آتی پروژه‌های عمرانی، فرهنگی - ورزشی، خدمات شهری، حمل‌ونقل و ترافیک و شهرسازی تعریف شود. همچنین بر اساس این برنامه‌ها، اقدام به تخصیص بودجه برای مناطق می‌گردد. در سند توسعه محلات در راستای شناخت فرصت‌های توسعه هر محله به بررسی تحلیلی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تحلیل هر یک از ۱۱ محله، پنج منطقه شهر رشت پرداخته شده که در ادامه به صورت کلی به آن‌ها اشاره می‌شود. هدف از بررسی سند توسعه محلات شهر رشت درک عوامل داخلی و خارجی موثر در هر منطقه براساس مطالعات محله‌ای آن است.

تقسیم‌بندی شهر رشت بدین‌گونه است که از پنج منطقه شهری تشکیل شده و هر منطقه شامل سه ناحیه و یازده محله می‌باشد. که هسته مرکزی و بافت تاریخی شهر در منطقه دو، محدوده متمول و مرفه‌تر در منطقه یک و فعالیت‌های بزرگ مقیاس و صنعتی در منطقه پنج قرار دارد.



۴۸۹

شکل ۴۵- تقسیم‌بندی رسمی شهر رشت



شکل ۴۶- ساختار طرح توسعه محلات شهر رشت



جدول ۷۳- شناسنامه بررسی سند توسعه محلات شهر رشت ۱۳۹۴

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	
		برنامهها	فهرست برنامههای کوتاهمدت، میانمدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژهها	پروژههای موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستیها	✓
		داراییها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصتها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارشها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرحهای فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرحها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
		نکات دریافتی کارشناسان	انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

سند توسعه محلات شهر رشت

سال ۱۳۹۴

شهری



۳-۱-۶-۱- محلات شهر رشت

در جدول زیر اسامی محلات شهر رشت به تفکیک منطقه و ناحیه بیان شده است:

جدول ۷۴- اسامی محلات شهر رشت به تفکیک منطقه و ناحیه

منطقه	ناحیه یک	ناحیه دو	ناحیه سه
منطقه یک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله کوی عرفان ➤ محله پستک ➤ محله بلوار گیلان ➤ محل گلزار - کاکتوس ➤ محله کوی بهشتی ➤ محله گلزار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله کوی حسینی ➤ محله کوی علی آباد - رجایی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله نیکمرام ➤ محله معلم ➤ محله آزادگان
منطقه دو	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله بازار ➤ محله باقرآباد 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله پارک شهر ➤ محله پیرسرا ➤ محله چله‌خانه ➤ محله ضیابری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله خواهر امام - ساغریسازان ➤ محله صومعه سرا ➤ محله فرهنگ ➤ محله پامچال ➤ محله دباغیان
منطقه سه	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله هلال احمر ➤ محله آزاد ➤ محله کوی امام رضا (ع) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله شالکو ➤ محله فلسطین ➤ محله پردیسان ➤ محله دیانتی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله آب - آسیاب ➤ محله پیرکلاچای ➤ محله چمران ➤ محله کسبج
منطقه چهار	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله نخودچر ➤ محله یخساز ➤ محله خرسندی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله صف‌سر ➤ محله حمیدیان ➤ محله پاسکیاب ➤ محله ولکس ➤ محله عینک 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله الکتریک ➤ محله سلیمانداراب ➤ محله شهرک قدس
منطقه پنج	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله بیانی ➤ محله مسکن مهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله شهر برق ➤ محله دهکده گیل ➤ محله شهرک سید احمد خمینی ➤ محله شهرک کمپوست ➤ محله لاکانشهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محله دانشگاه گیلان ➤ محله دولت آباد ➤ محله سیمکو ➤ محله قلعه سرا

۳-۱-۶-۲- تحلیل عوامل درونی و بیرونی مناطق شهر رشت

در ادامه نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید هر یک از پنج منطقه شهر رشت براساس اطلاعات تحلیل جمع‌آوری شده از یازده محله این مناطق که در سند توسعه محلات شهر رشت بیان شده است، ارائه می‌گردد:

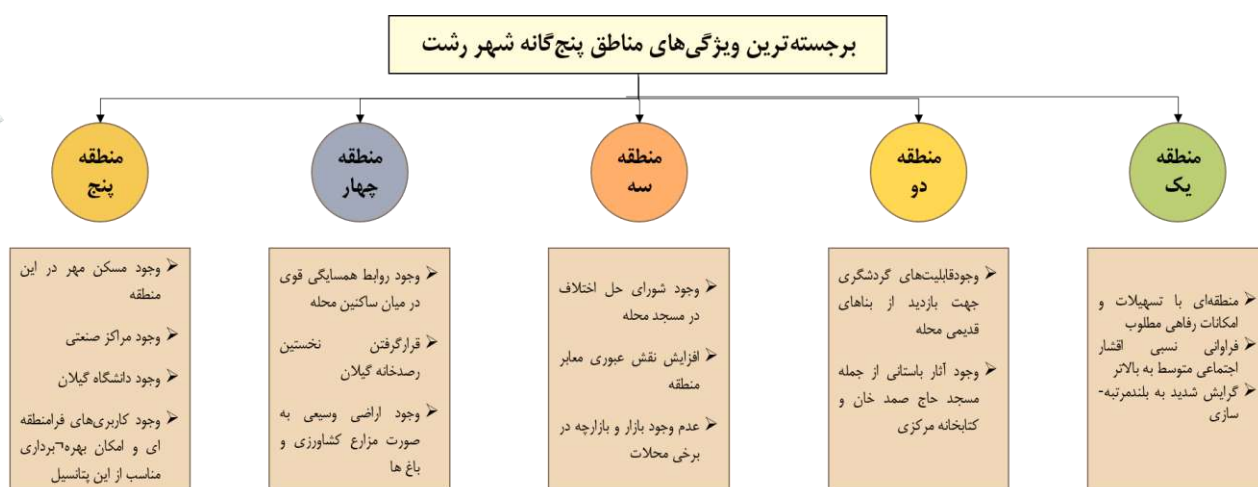
جدول ۷۵- تحلیل عوامل درونی و بیرونی مناطق شهر رشت

مناطق	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
منطقه یک	<ul style="list-style-type: none"> وجود محور اصلی خط کناره رشت به انزلی برخورداری از پتانسیل بالا برای تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه های عمومی و حرکت پیاده افزایش پروژه های بزرگ اقتصادی تاثیرگذار در شهر فراوانی نسبی اقشار اجتماعی متوسط به بالاتر دسترسی آسان به شبکه حمل و نقل شهری با توجه به احداث پل دو طبقه بالا بودن نرخ باسوادی منطقه نزدیکی به مناطق مهم و مرکزی شهر از نظر توسعه یافتگی 	<ul style="list-style-type: none"> ساخت و ساز و تراکم حوزه های مسکونی ناپایدار کمبود زیرساخت های آموزشی، فرهنگی و ورزشی برای گذران اوقات فراغت به ویژه برای جوانان کمبود وجود فضای سبز شهری عدم وجود عناصر هویت بخش ملی و مذهبی عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی ساکنان بالا بودن پیک ترافیک شهری و کمبود تجهیزات نقلیه عمومی پایین بودن سطح مشارکت محله ای 	<ul style="list-style-type: none"> زمینه مناسب برای استقرار پروژه ها با بازدهی اقتصادی بالا در منطقه با توجه به هزینه فرصت بالای اراضی موجود در آن جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های محیطی و محلی سنتی ایجاد مراکز فروش چندمنظوره ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم اندازهای طبیعی وجود زمینه سرمایه گذاری و رونق فعالیت های خدماتی در منطقه ایجاد مراکز عمومی علمی، پژوهشی و تحقیقاتی امکان فضا سازی و منظر سازی در حاشیه رودخانه 	<ul style="list-style-type: none"> عدم توزیع یکسان فضاهای کار و فعالیت در سطح توسعه لجام گسیخته ساخت و ساز و تخریب بافت قدیم گرایش شدید به بلندمرتبه سازی افزایش تدریجی تراکم جمعیت در منطقه به دلیل مهاجرت افزایش سطح ناراضیاتی شهروندان از ارائه نامطلوب خدمات شهری تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار کاهش هویت و احساس تعلق محله ای
منطقه دو	<ul style="list-style-type: none"> وجود برخی مکان های زیارتی (امامزاده، مسجد وحسینیه) وجود آثار باستانی از جمله مسجد حاج صمد خان و کتابخانه مرکزی وجود محورهای شهری موثر در استخوانبندی محله و شهر دسترسی آسان به سیستم حمل و نقل وجود فعالیتهای خرده فروشی تأثیرگذار در اقتصاد محله پتانسیل بالا جهت تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه های عمومی وجود قابلیت های گردشگری جهت بازدید از بناهای قدیمی محله وجود اکثر ادارات و سازمانها در مرکز محله فرهنگ 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود زیرساخت های فرهنگی و ورزشی برای گذران اوقات فراغت به ویژه برای جوانان گسیختگی و تفکیک حوزه ها و وجود محله در حاشیه رودخانه وجود حوزه های مسکونی ناپایدار در بافت های مرکزی از بین رفتن بافت قدیمی بازار وجود فاضلاب قدیمی در محله استقرار نامناسب برخی فعالیتهای شغلی در ساعت شب و روز در معابر پیاده رو پائین بودن رفت و آمد در شب و ایجاد زمینه های ناامنی در معابر دسترسی های فرعی وجود بافت فرسوده در محله 	<ul style="list-style-type: none"> جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های محیطی در رشت تعدد خطوط ایستگاه های اتوبوس بستر مناسب برای گردشگری - تفریحی و تقویت پهنه مرکزی محله افزایش تدریجی تراکم جمعیت در محله به دلیل مهاجرت ایجاد فضای سبز و بازی برای کودکان بستر مناسب برای ایجاد فضاهای تفریحی و شهرگردی و تقویت آن شکل گیری راسته های تجاری اصلی در سطح منطقه وجود کاربری های فرامحله ای و امکان بهره برداری مناسب از این پتانسیل 	<ul style="list-style-type: none"> وجود مناطق حاشیه ای وجود گرایش قوی برای استفاده از اراضی بایر، به کاربری مسکونی تجاری گرایش به انبوه سازی مسکن تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین بقیمت بازار
منطقه سه	<ul style="list-style-type: none"> وجود محور مواصلاتی با شهر های اطراف پتانسیل بالا جهت تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه های عمومی مشارکت پذیری شهروندی در اجرای پروژه های عمرانی - فرهنگی و اجتماعی وجود شورای حل اختلاف در مسجد محله بالاتر بودن هزینه اراضی 	<ul style="list-style-type: none"> افزایش نقش عبوری معابر منطقه وجود حوزه های مسکونی ناپایدار در بافت محله عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی ساکنان کمبود عناصر هویت بخش در بافت های جدید محله عدم سامان دهی حرابیم رود خانه عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب های سطحی عدم وجود بازار و بازارچه در برخی محلات 	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد مراکز تولیدی پر بازده اقتصادی با تمرکز بر مشاغل صنعتی جایگاه ویژه محله به لحاظ ارزش های محیطی شناسایی املاک شهرداری در محلات افزایش گرایش به سرمایه گذاری در بخش ساختمان و مسکن وجود زمینه سرمایه گذاری و رونق فعالیت های اقتصادی تولیدی و خدماتی کوچک پربازده در محله وجود بستر طبیعی مناسب فعالیت های گردشگری و تفریحی در منطقه و جاذب جمعیت 	<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود کنترل مناسب بر مناطق حاشیه ای وجود گرایش قوی برای استفاد از اراضی بایر به کاربری مسکونی تجاری تجمع افراد بیکار و معتادین در سطح کوی اما رضا وفور آسیب های اجتماعی به لحاظ مهاجرپذیر بودن منطقه ازدیاد بافت نجاری در محله و سلب آسایش اهالی از ازدحام در محله تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار عدم توزیع یکسان فضاهای کار و فعالیت موجود
منطقه چهار	<ul style="list-style-type: none"> وجود روابط همسایگی قوی در میان ساکنین محله وجود سرای محله وجود مساجد به عنوان کانون های مذهبی و فرهنگی قرار گرفتن نخستین رصدخانه گیلان در محدوده محله و لکس وجود آرامگاه میرزا کوچک خان 	<ul style="list-style-type: none"> زمین بایر محل دیوی زباله و نوحاله ترافیک عبوری بواسطه بارگیری غیرمجاز خودروهای سنگین تیر برق های موجود در وسط خیابان ضعف سیستم روشنایی معابر و پیاده رو استفاده از استعداد رصدخانه به منظور ایجاد جو علمی در محله 	<ul style="list-style-type: none"> وجود قابلیت های گردشگری و فضاهای تفریحی همچنین باغات در استفاده جهت مکان های گذران اوقات فراغت در منطقه وجود اراضی وسیعی به صورت مزارع کشاورزی و باغ ها نسبتا جوان بودن جمعیت به عنوان سرمایه اجتماعی استفاده از استعداد رصدخانه به منظور ایجاد جو علمی در محله مستعد جهت سرمایه گذاری مجتمع تجاری 	<ul style="list-style-type: none"> بروز مشکلات ایمنی و بهداشتی بدلیل عدم رعایت حریم برق فشار قوی تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار وجود گرایش قوی برای تبدیل اراضی بایر به کاربری صنعتی و ساخت و ساز بدون مجوز وجود بستر های مناسب آسیب های اجتماعی به دلیل نبود مراکز ورزشی و تفریحی و نبود شغل
منطقه پنج	<ul style="list-style-type: none"> وجود اماکن مذهبی مانند مسجد و حسینیه با تعدد نسبی بالا وجود مسکن مهر در این منطقه شکل گیری پروژه های بزرگ مقیاس تاثیر گذار در رونق فعالیتهای خدماتی در سطح منطقه مرغوبیت مکانی بالای زمین محله وجود مراکز صنعتی 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود سرانه فضای عمومی اعم از فضای سبز، پارک و فضاهای فرهنگی کمبود وسایل حمل و نقل عمومی و ایستگاهها ی مربوطه شکل گیری فعالیت های ناسازگار با نواحی سکونت فراوانی نسبی اقشار اجتماعی ضعیف و مهاجر مشکلات زیست محیطی ناشی از کارخانه کود آلی 	<ul style="list-style-type: none"> مناسب بودن هزینه های ارائه خدمات شهری با توجه به تراکم بالای جمعیت در واحد سطح پتانسیل اجرا برنامه های جمعی و فرهنگی در سطح محله با مشارکت ساکنین بستر مناسب برای بارگذاری مناطق گردشگری - تفریحی وجود کاربری های فرامنطقه ای و امکان بهره برداری مناسب از این پتانسیل بستر مناسب برای ایجاد فضاهای پژوهشی 	<ul style="list-style-type: none"> بروز مشکلات ایمنی و بهداشتی بدلیل عدم رعایت حریم برق فشار قوی تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار وجود گرایش قوی برای تبدیل اراضی بایر به کاربری صنعتی و ساخت و ساز بدون مجوز وجود بستر های مناسب آسیب های اجتماعی به دلیل نبود مراکز ورزشی و تفریحی و نبود شغل

۳-۱-۶-۳- جمع‌بندی سند توسعه محلات شهر رشت

هدف از بررسی این سند درک پتانسیل‌های بالفعل و بالقوه هر منطقه و محله شهر رشت است تا در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی پیشرو بتوان سیاست‌های اجرایی را به درستی اولویت‌بندی و شناسایی نمود. با توجه به موارد ذکر شده می‌توان مهمترین چالش‌های شهر رشت را بر اساس این سند این‌گونه بیان کرد:

- شهر رشت با کمبود فضاهای تفریحی، ورزشی، فرهنگی و فضای سبز مواجه است؛
- کیفیت آسفالت و راه‌سازی و همچنین ترمیم و لکه‌گیری آن‌ها در حد مطلوب قرار ندارد؛
- به طور جدی با معضل سوداگری زمین مواجه است؛
- فضاهای عمومی برای گذران اوقات فراغت و تعاملات شهروندان وجود ندارد؛
- امکانات رفاهی و تسهیلات به صورت متوازن و عادلانه در مناطق توزیع نشده که این خود تفکیک طبقات اجتماعی و اقتصادی شهروندان را تشدید و آسیب‌های اجتماعی را در مناطق فرودست افزایش می‌دهد؛
- در بافت‌های جدید مناطق عناهر هویتی و ارزشمند کمرنگ شده‌اند؛
- عدم توجه کافی به پتانسیل مشارکت مردمی در طرح‌های عمرانی؛
- مکان‌گزینی کاربری‌های ناسازگار در کنار یکدیگر.



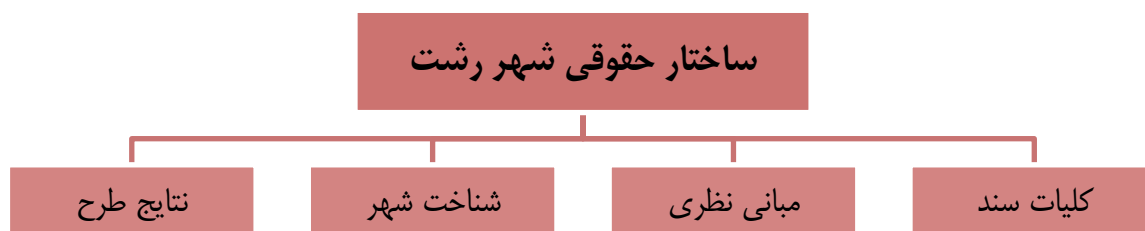
شکل ۴۷- برجسته‌ترین ویژگی‌های مناطق شهر رشت



۳-۱-۷- طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰)

مقدمه

سند ساختار حقوقی شهر رشت با هدف افزایش حداکثر کارایی شهرداری رشت جز اسناد در سطح شهری بوده که در سال ۱۳۹۱ در بخش حقوقی شهر رشت انجام شده است. این تحقیق ضمن آسیب‌شناسی و تحلیل کمی و کیفی، نخست چالش‌ها و مشکلات ساختاری بخش حقوقی شهرداری رشت را بررسی کرده و ضمن شناسایی نقاط ضعف و نقایص موجود، راهکارهایی در جهت ارتقای کیفی حقوقی ارائه داده است. به طور کلی این پژوهش در جهت ارتقای کیفی دعوی حقوقی و افزایش بهره‌وری و راندمان کاری برای رسیدن به اهداف ذکر شده تدوین گردیده است.



شکل ۴۸- طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت

جدول ۷۶- شناسنامه بررسی طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فراملی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت
سال ۱۳۹۰
شهری



۱-۷-۱-۳- اهداف کلان (صص ۵)

- شناسایی مشکلات اداره حقوقی و ارائه راهکارهایی در جهت بر طرف نمودن آن‌ها
- هدف دوم حفظ و نگهداری سرمایه‌های منقول و غیرمنقول شهرداری

۱-۷-۱-۳- زیرمجموعه شهرداری‌ها (صص ۳۲-۵۷)

معاونت برنامه‌ریزی و توسعه دفتر تشکیلات و نیروی انسانی وزارت کشور وظایف شهرداری به این شرح مشخص گردیده است:

- مدیریت اداره حقوقی شهرداری رشت
- واحد املاک شهرداری رشت
- پرونده‌های حقوقی
- کمیسیون ماده صد
- وظایف شهرداری در ارتباط با آموزش شهروندی

۱-۲-۷-۱-۳- مدیریت اداره حقوقی شهرداری رشت و وظایف آن

مدیریت اداره حقوقی یکی از ادارات تعیین شده در سازمان تفصیلی شهرداری رشت است که زیرمجموعه معاونت اداری و مالی است. وظایف پیش‌بینی شده برای این اداره به شرح زیر است:

- رسیدگی به معضلات و مشکلات حقوقی واحدها و مؤسسات شهرداری و اعلام نظر مشورتی در موارد ارجاعی؛
- تهیه و تنظیم لوایح دفاعی و انجام وظایف نمایندگی واحد متبوع در جریان دعاوی مطروحه در مراجع قانونی؛
- بررسی حقوقی کلیه قراردادهای داخلی و خارجی مرتبط با شهرداری و اظهارنظر حقوقی در خصوص رعایت یا عدم رعایت ضوابط و موازین قانونی؛
- طرح دعاوی و دفاع از حقوق شهرداری و پاسخگویی به کلیه دعاوی و شکایات مطروحه علیه شهرداری در مراجع قضایی و غیرقضایی؛
- پاسخ به استعلامات مطروحه از سوی معاونت‌ها، مدیریت‌های ستادی، مناطق و سازمان‌های وابسته به شهرداری و رفع ابهام از قوانین موجود و ارائه مشاوره قانونی به آن‌ها؛
- نظارت بر نحوه عملکرد کارشناسان حقوقی مناطق در خصوص دعاوی مطروحه؛
- ارائه پیشنهادهای در خصوص طرح‌ها و لوایح ارائه شده به شورای اسلامی شهر و ارائه پیشنهادهای اصلاحی و نیز بررسی جایگاه قانونی مصوبات شورا و در صورت نیاز اعتراض به مصوبات مذکور و گزارش به مقام مافوق.

۳-۱-۷-۲- واحد املاک شهرداری رشت و وظایف آن

واحد کوچک که زیر نظر اداره حقوقی فعالیت می‌کند واحد ارزشمند برای شهرداری است این اداره هم اکنون در حال تلاش برای اخذ سند ثبتی برای املاک شهرداری است.

- ارزیابی جهت تحصیل حریم و تکمیل پرونده خرید املاکی که در طرح توسعه معابر و یا در مسیر طرح‌های موردنیاز شهرداری قرار می‌گیرد.
- بررسی و ارزیابی و کارشناسی اراضی و املاک مورد معامله شهرداری اعم از خریدوفروش و اجاره و استیجاری و تهیه فهرست‌های موردنیاز هر طرح
- ثبت دفاتر املاک و اراضی شهرداری و تغییرات آن طبق دستورالعمل‌های صادره
- رسیدگی به اعتراضات و شکایات رسیده در اثر اجرای طرح و اظهارنظر در مورد آن‌ها و تهیه گزارش جهت کسب دستور مافوق
- اقدام به انجام کلیه معاملات ملکی شهرداری در دفاتر اسناد رسمی

۳-۱-۷-۳- پرونده‌های حقوقی شهر رشت

تعداد پرونده‌های واحد حقوقی در سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۰ ۱۲۹ فقره است که این واحد وظیفه انجام اقدامات لازم در خصوص دعاوی و شکایات مطروحه له و علیه شهرداری را بر عهده دارد.

۳-۱-۷-۳- کمیسیون ماده صد و وظایف آن

کمیسیون ماده صد مرجع رسیدگی و صدور رای جهت تخلف ساختمانی در محدوده و حریم شهر است. در معنای عام و کلیه اعضاء کمیسیون ماده صد قضاتی هستند که بر اساس طرح مصوب شهر داوری می‌نمایند.

- نظارت بر عملیات ساختمانی، تفکیک اراضی و هرگونه اقدام عمرانی در محدوده و حریم شهر اعم از عملیاتی که با مجوز یا بدون مجوز صورت می‌پذیرد.
- جلوگیری از عملیات ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه با ابلاغ کتبی مقام مسئول شهرداری به‌وسیله مأمورین خود و در صورت لزوم ماموران انتظامی
- پیگیری در جهت تشکیل کمیسیون یا کمیسیون‌های ماده ۱۰۰
- تشکیل پرونده تخلف ساختمانی برای کلیه بناهایی که بدون پروانه یا مغایر مفاد پروانه شروع به احداث شده باشد.
- ارائه پرونده تخلف ساختمانی به کمیسیون جهت تصمیم‌گیری
- تعیین نماینده‌ای جهت حضور در کمیسیون برای ادای توضیحات لازم پیرامون پرونده‌های طرح شده.
- اعلام به ذی‌نفعان که پرونده آن‌ها در کمیسیون مطرح است (از طرف کمیسیون) که حداکثر ظرف ۱۰ روز توضیحات خود را کتباً به کمیسیون ارسال کنند. موارد تخلف باید دقیق و مشخص به ذی‌نفع تفهیم گردد.
- ابلاغ آرای کمیسیون‌ها به ذی‌نفعان



- اجرای رای کمیسیون پس از مهلت تعیین شده از طرف کمیسیون در صورتی که مالک در مهلت مقرر اقدام ننموده باشد و محاسبه و پیگیری جهت وصول هزینه‌های مربوط از مالک طبق مقررات.
- اظهار نظر کارشناسی در کلیه پرونده‌هایی که به کمیسیون ارسال می‌نماید.
- محاسبه حداقل و حداکثر جریمه متعلقه باتوجه به نوع خلاف بر مبنای تبصره‌های ماده ۱۰۰ جهت ارائه به کمیسیون به همراه پرونده مربوطه
- نظارت بر عملکرد مهندسین ناظر ساختمانی که نظارت پرونده‌های صادره از طرف شهرداری را تقبل نموده‌اند و اخذ گزارش مهندسین ناظر نسبت به هر بنام، چنانچه مهندسین ناظر موردی را بر خلاف واقع گواهی نمایند و یا تخلف را به موقع به شهرداری اعلام نکند و موضوع منتهی به طرح در کمیسیون و صدور رأی جریمه یا تخریب ساختمان گردد شهرداری مکلف است مراتب را به نظام معماری و ساختمانی منعکس نماید.
- کنترل بر عملکرد ماموران شهرداری که در امر نظارت ساختمانی فعالیت می‌نمایند و رسیدگی به تخلفات احتمالی ماموران مربوطه
- صدور عدم خلافی و پایان کار ساختمانی.
- پاسخ استعلامات دفتر اسناد رسمی در خصوص نقل و انتقال املاک
- تهیه آیین‌نامه ارزش معاملاتی ساختمان که مبنای محاسبه جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ قرار می‌گیرد و ارائه به شورای شهر.

۳-۱-۳-۷-۱-۳- وظایف شهرداری در ارتباط با آموزش شهروندی

بی شک نمی‌توان آموزش شهروندان را در ارتقای سیستم مدیریت شهری انکار کرد. این امر در کاهش برخی تقاضاهای شهروندان که به سبب ناآشنا بودن با وظایف و خدمات شهرداری به طور مستقیم و یا غیرمستقیم از طریق زندگی شهری بر شهرداری تحمیل می‌گردد کاهش می‌یابد منظور از «فرهنگ شهروندی» در این آیین‌نامه بینش‌ها آگاهی‌ها گرایش‌ها مهارت‌ها و رفتارهایی است که افراد جامعه از حیث سکونت یا اقامت خود در شهر باید واجد آن باشند در واقع فرهنگ شهروندی بخشی از فرهنگ فردی و اجتماعی است که متناسب با مفهوم شهر شکل یافته است.

- آموزش نظام‌مند: آموزش‌هایی که عمیق، مستمر، ماندگار با طرح
- آموزش فراگیر: آموزش‌های سطحی مقطعی فراگیر

۳-۱-۳-۷-۲- راهکارهایی در جهت تقویت چشمگیر سیستم و کاهش ضعف در سازمان شهرداری‌ها (صص)

(۱۱۹-۱۲۲)

باتوجه به بررسی‌های انجام شده مهم‌ترین مواردی که می‌تواند به طور چشمگیر در تقویت سیستم و کاهش ضعف‌ها اثر داشته باشد به شرح زیر است:

- اجرای آموزش شهروندی
- اجرای آموزش ضابطین قضایی



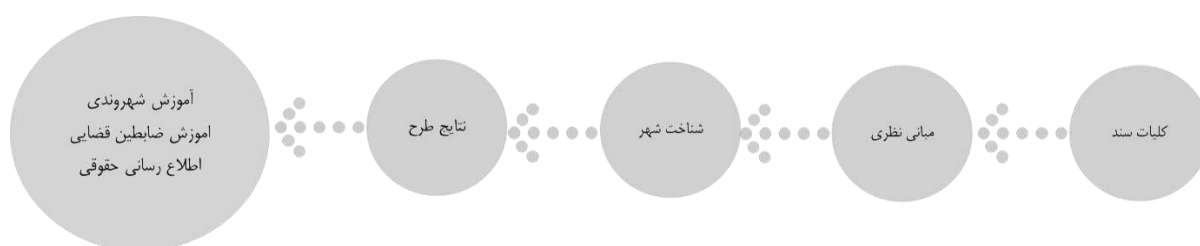
- استقرار سیستم مدیریت اسناد و مدارک
- استقرار بانک اطلاعات املاک و مستغلات
- اصلاح ساختار حقوقی در سازمان تفصیلی شهرداری‌ها
- استفاده از اتوماسیون اداری
- اطلاع‌رسانی حقوقی

۳-۷-۴- جمع‌بندی طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰)

با بررسی سند ساختار حقوقی شهر رشت به این نتیجه می‌رسیم که این سند با بررسی موارد مطرح شده در مقدمه اعم از آسیب‌شناسی و بررسی مشکلات ساختاری بخش حقوقی شهر رشت به اهداف خود که شامل شناسایی مشکلات اداره حقوقی شهر رشت و ارائه راهکارهایی در جهت برطرف کردن آن‌ها و حفظ و نگهداری سرمایه‌های منقول رسیده است. در این سند برای ارزیابی بهتر وضعیت اداره حقوقی پرسش‌نامه‌ای تنظیم شد و در اختیار مدیران قرار و معاونین و... قرار گرفت که مهم‌ترین نتایج حاصل از آن نشان می‌دهد:

- مهم‌ترین ضعف حقوقی شهرداری رشت نداشتن نیروی انسانی لازم و باتجربه است.
- تاثیر مدیریت کلان حقوق شهری بر فعالیت‌های شهرداری نبود مدیریت واحد شهرداری است.
- مهم‌ترین چالش‌ها و مشکلات بخش حقوقی مکانیزه نبودن تشکیلات و ساختار حقوقی است.
- بیشترین نوع حکم علیه شهرداری املاکی که در مسیر طرح بوده‌اند.

بنابراین، باتوجه به موارد مطرح شده در سند نکته‌ای که در روند طرح راهبردی رشت حائز اهمیت است تعدد پرونده‌های مربوط به طرح‌های این شهر بوده که شناخت درست شهر می‌توان مشکلات به وجود آمده را مرتفع ساخت.



شکل ۴۹- جمع‌بندی طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت (۱۳۹۰)



۳-۱-۸- تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت (۱۳۹۱)
(ص ۲-۲۰۱)

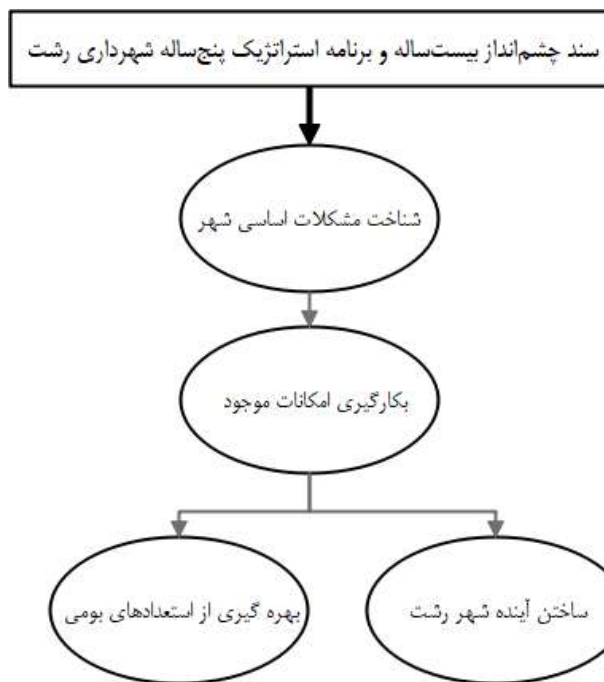
مقدمه

سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت در سال ۱۳۹۱ تهیه و تدوین شده است. این طرح به منظور شناخت مشکلات و مسائل کلان‌شهر رشت بوده و باعث به کارگیری امکانات و استعدادهای بومی برای بهبود وضعیت سکونت و زندگی جمعی می‌شود، به عبارت دیگر این طرح باعث می‌شود که تصمیم‌های منطقی در امور کلان‌شهر رشت با رعایت محدودیت‌های خاص گرفته شود. کاربرد این طرح در تشخیص ضرورت‌ها برای ساختن آینده کلان‌شهر رشت است. تهیه سند چشم‌انداز و برنامه‌ریزی استراتژیک شهری در کلان‌شهر رشت با توجه به افق برنامه بیست‌ساله کشور تدوین گردیده تا جایگاه خود را در ایران ۱۴۰۴ مشخص نماید. کلان‌شهر رشت با داشتن ۹ چشم‌انداز و ۱۵ استراتژی سعی دارد موقعیت خود را با تدوین استراتژی‌های توسعه گردشگری، ارتقای فرهنگ عمومی، بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها، غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان، هوشمندسازی شهر، توسعه حمل و نقل، محیط‌زیست‌گرایی، بهبود مزیت‌های بومی، آموزش و توسعه منابع انسانی، توسعه سلامت شهروندان، ارتقای ایمنی شهر، توسعه و زیباسازی شهر، توسعه سرمایه‌گذاری‌های کلان در شهر، مدیریت واحد شهری و ... بیش از گذشته تثبیت نموده و توسعه پایدار در این شهر تحقق یابد. از این رو دستاوردهای این طرح را می‌توان به صورت زیر طبقه‌بندی نمود:

- ساماندهی وضعیت موجود در زمینه مسائل شهری ترافیک فضای مسکونی فضای سبز، پارکینگ فضاهای فراغتی و ویژگی‌های فنی ساخت و سازها، ایمنی، مصرف انرژی و ...
- توجه به ضرورت‌های اجتماعی و فرهنگی برای بالندگی کلانشهر رشت
- توجه به زندگی اقتصادی در کلانشهر
- تشخیص استانداردهای فیزیکی و کالبدی در ساخت‌وسازها
- در نظر گرفتن عوامل سیاسی اداری و بین‌المللی در توسعه کلانشهر رشت
- هدف اصلی این طرح تنظیم سند چشم‌انداز توسعه کلانشهر و تدوین برنامه استراتژیک پنج‌ساله توسعه این شهر است.

جهت نیل به این هدف می‌توان اهداف فرعی زیر را در نظر گرفت:

- تهیه بیانیه مأموریت و ارزش‌های شهرداری رشت در توسعه این کلانشهر
- تنظیم چشم‌انداز توسعه کلانشهر رشت
- شناخت فرصت‌ها و ضعف‌های در فرایندهای توسعه کلانشهر رشت
- شناخت قوت‌ها و ضعف‌ها در فرایندهای توسعه کلانشهر رشت
- تهیه سطوح مختلف اهداف در توسعه کلانشهر رشت



شکل ۵۰- سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت
جدول ۷۷- شناسنامه بررسی تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	✓
		سناریوهای احتمالی		✓
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل‌استفاده تلقی گردد	

تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت

سال ۱۳۹۱

شهری



۱-۸-۱-۳- ضرورت و اهمیت موضوع

این طرح به منظور شناخت مشکلات و مسائل کلان‌شهر رشت بوده و باعث به‌کارگیری امکانات و استعدادهای بومی برای بهبود وضعیت سکونت و زندگی جمعی می‌شود. به عبارت دیگر این طرح باعث می‌شود که تصمیم‌های منطقی در امور کلان‌شهر رشت با رعایت محدودیت‌های خاص گرفته شود.

۲-۸-۱-۳- کاربردها و دستاوردهای احتمالی طرح

کاربرد این طرح در تشخیص ضرورت‌ها برای آینده کلان‌شهر رشت است. از این رو دستاوردهای این طرح را می‌توان به صورت زیر طبقه‌بندی نمود:

- ساماندهی وضعیت موجود در زمینه مسائل شهری (ترافیک؛ فضای مسکونی، فضای سبز، پارکینگ، فضاهای فراغتی، ویژگی‌های فنی ساخت‌وسازها، ایمنی، مصرف انرژی...)
- توجه به ضرورت‌های اجتماعی و فرهنگی برای بالندگی کلان‌شهر رشت
- توجه به زندگی اقتصادی در کلان‌شهر رشت
- تشخیص استانداردهای فیزیکی و کالبد در ساخت‌وسازها
- در نظر گرفتن عوامل سیاسی، اداری و بین‌المللی، در توسعه کلان‌شهر رشت

۳-۸-۱-۳- اهداف (کلی، اختصاصی، کاربردی) فرضیات و سوال پژوهش (صص ۴-۱)

هدف اصلی این طرح، تنظیم سند چشم‌انداز توسعه کلان‌شهر، و تدوین برنامه استراتژیک پنج‌ساله توسعه این شهر است. جهت نیل به این هدف می‌توان اهداف فرعی زیر را در نظر گرفت:

- تهیه بیانیه مأموریت، و ارزش‌های شهرداری، در توسعه این کلان‌شهر
- تنظیم چشم‌انداز توسعه کلان‌شهر رشت
- شناخت فرصت‌ها، ضعف‌ها، قوت‌ها و تهدیدها در فرایند توسعه کلان‌شهر رشت
- تهیه سطوح مختلف اهداف در توسعه کلان‌شهر رشت

اهداف کاربردی این طرح در تهیه سند چشم‌انداز و برنامه‌ریزی استراتژیک پنج‌ساله نهفته است که با توجه به آن می‌توان استراتژی‌های توسعه شهری را برای رشت تدوین نمود. همچنین این طرح می‌تواند در تبیین وظایف آتی معاونت‌های شهرداری رشت جهت حرکت به سوی برنامه توسعه شهری به خدمت گرفته شود.



۳-۱-۸-۴- بررسی تطبیقی اهداف طرح‌های فرادست و مقایسه آن‌ها با وضع موجود (صص ۹۰-۸۸)

۳-۱-۸-۴-۱- جلوگیری از رشد مهاجرت

طی دوره ده‌ساله ۱۳۶۵ - ۱۳۷۵ جمعاً ۷۴۸۶۳ نفر مهاجر به شهر وارد شده‌اند که در مقایسه با ده‌ساله (۵۵-۶۵) که تعداد مهاجران ۲۹۹۶۵ نفر اعلام شده است رشدی بیش از دوبرابر داشته است و این نشان‌دهنده دوری از سیاست‌ها و راهبردهای طرح‌های بالادست است.

۳-۱-۸-۴-۲- جلوگیری از رشد افقی شهر

مساحت شهر با احتساب ساخت و سازهای بلافصل اطراف شهر و بدون احتساب اراضی کشاورزی اطراف آن در سال ۱۳۸۴ حدود ۷۵۰۰ هکتار است که در مقایسه با ۳/۶۴۵۴ هکتار پیش بینی شده در طرح قبلی، افزایش یافته است. این امر نشان‌دهنده عدم دستیابی به اهداف چند برنامه فرادست مبنی بر گسترش شهر به جای توسعه افقی آن است.

۳-۱-۸-۴-۳- احداث شهر صنعتی رشت

این امر، جامه عمل پوشیده و شهر صنعتی رشت احداث شده است؛ ولی اولاً به اهداف کمی خود دست نیافت و ثانیاً بعد از نزول برف سنگین ۱۳۸۳ و تخریب برخی از کارخانه‌ها صاحبان صنایع ترجیح دادند که از فرصت حاصله برای تعطیل کار خود استفاده نمایند که این امر ناشی از عدم بازده مناسب فعالیت شهر صنعتی بوده است. البته عوامل اقلیمی مثل رطوبت زیاد هوا که موجب پوسیدگی دستگاه‌ها و تجهیزات صنعتی می‌شود در افزایش استهلاک وسائل و ماشین‌آلات و عدم رشد مناسب صنایع این شهرک بی‌تأثیر نبوده است.

۳-۱-۸-۴-۴- ایجاد امکانات برای فعال‌نمودن حوزه نفوذ شهر و احیای بافت‌های فرسوده و کهن شهر

طرح‌ها و برنامه‌ها کمتر در این جهت حرکت کرده. اند ولی عملاً توسعه نفوذ شهر به صورت ساخت‌وسازهای قانونی و غیرقانونی مسکونی و کارگاهی و کاربری‌های بزرگ صنعتی و خدماتی، به گونه دیگری در این جهت حرکت کرده است. این امر با وجود کوشش برای اجرای طرح تاکنون آغاز نشده است.

۳-۱-۸-۴-۵- طراحی و اجرای شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر

در این رابطه هیچ طرح مدون و کاملی تهیه نشده است؛ طرح ایجاد مسیرهای خاصی از اتوبوس و بستن برخی از مراکز شهری بر روی اتومبیل‌های شخصی برای تسهیل حرکت اتومبیل‌های عمومی عملی نشده است. ایجاد مترو با وجود آب‌های زیرزمینی و ایجاد تراموا با توجه به عرض معابر چندان عملی نیست. بررسی احداث منوریل هم در دستور کار قرار نگرفته است.

۳-۱-۸-۴-۶- افزایش طبقات و تراکم ساختمانی در جهت توسعه عمودی شهر و صنایع

اگرچه در شهر رشت؛ مانند تمام شهرهای متوسط و بزرگ، تعداد ساختمان‌های بالای ۵ طبقه روبه‌افزایش است، اما این افزایش مانع توسعه افقی شهر نشده. است با مطالعه پروانه‌های ساختمانی صادره از سال ۱۳۸۱ الی ۱۳۸۳ نتایج غیرقابل‌انتظاری



حاصل می‌شود. در سه سال مورد بحث، سهم ساختمان‌های سه طبقه و بیشتر به ترتیب از ۸۰ درصد به ۷۹ درصد و به ۷۸ درصد کاهش یافت است.

۳-۱-۸-۴-۷- جمع‌آوری و دفع بهینه فاضلاب شهری

برای تحقق این امر برنامه‌هایی در دست اجرا است از جمله؛ تهیه طرح توسعه آبی شبکه فاضلاب شهر از طریق آب و فاضلاب استان گیلان و همچنین مشاور ایران با در دست اقدام است که در دو مرحله تهیه و اجرا خواهد شد. مرحله اول این طرح، کلیه مناطق مرکزی شهر واقع در بین دو رودخانه زرجوب و گوهررود را تحت پوشش قرار می‌دهد که عملیات اجرایی آن در جریان است و مرحله دوم مربوط به محدوده خارج مناطق مرکزی است که جمعیت شهر تا سال ۱۴۰۵ را در برمی‌گیرد. هدف از این طرح جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب شهر جمع‌آوری و انتقال فاضلاب خام محدوده‌های شرقی و غربی توسعه شهر رشت به محل پیشنهادی تصفیه‌خانه در روستای کماکل و تصفیه آن در حد استانداردهای موجود سازمان حفاظت محیط‌زیست جهت تخلیه به رودخانه است فاضلاب تصفیه شده نهایتاً به رودخانه صیقلان رود که محل تلاقی رودهای زرجوب و گوهر رود است، تخلیه می‌شود.

در حال به طور کامل این سیستم به کار نیفتاده است و هنوز بخشی از فاضلاب شهر به رودخانه‌ها می‌ریزد. شبکه فاضلاب نیز کامل نشده است و تمامی محدوده‌های شهر را پوشش نمی‌دهد. در برخی محلات دفع فاضلاب به صورت روباز صورت می‌گیرد. فرسوده بودن لوله‌ها و نشت آب فاضلاب از محل اتصالات به منابع آب زیرزمینی، حل مشکل را پیچیده‌تر می‌کند.

۳-۱-۸-۴-۸- توسعه خدمات و جایگاه برتر شهر

در برنامه‌ها مقرر شده که شهر رشت نه تنها به یک شهر منطقه‌ای ارتقا یابد؛ بلکه با استقرار خدمات برتر، نقشی در کل آسیای میانه بیابد. توسعه بندر آزاد انزلی، گسترش اتوبان‌ها و تقویت شبکه راه‌آهن برای تسهیل ارتباط با سایر استان‌ها، می‌تواند نقش منطقه‌ای را تقویت نماید. اگرچه بخشی از برنامه‌های اجرا و آماده‌سازی اتوبان‌ها و شبکه ریلی در دست اقدام است. اما هنوز خدمات ملی و بین‌المللی برتر برای القا و اعطای نقش واسط به شهر مانند بین‌المللی شدن فرودگاه ایجاد مناطق آزاد تجاری و سایر خدمات برتر شکل نگرفته است.

۳-۱-۸-۵- طرح‌های مطالعاتی شهر رشت (صص ۹۰-۱۱۹)

در این بخش برخی از طرح‌های مطالعاتی شهر رشت به اختصار معرفی شده‌اند:

۳-۱-۸-۵-۱- انجام مطالعات و امکان‌سنجی، پتانسیل‌های توسعه و عمران استخر عینک

استخر عینک منطقه فرهنگی، توریستی، تفریحی است که در این طرح به طراحی مجموعه‌های پیشنهادی فرهنگی، تفریحی، توریستی پرداخته شده است. این طرح در دو مرحله پیشنهاد گردیده که به شرح ذیل است:

- مرحله مطالعات، بررسی، شناخت
- پیشنهادهای راهبردی و کاربردی



➤ استنتاج و طرح

• خدمات راهبردی کاربردی

- برنامه‌ریزی توسعه ارزش طرح جامع پیشنهادی
- برنامه‌ریزی فضائی بر اساس کلیات طرح جامع به صورت راهبردی
- محاسبه سطوح لازم اراضی برای فعالیت‌های مختلف
- مهر و امضا - محاسبه سطوح لازم اراضی برای فعالیت‌های مختلف
- تدوین آیین‌نامه و مقررات ایجاد مستحدثات در محدوده طرح
- تعیین فضای موردنیاز برای استقرار کاربری‌های مرتبط با گردشگری توریسم و خدمات فرهنگی
- تعیین فضاهای رفاهی و تأسیساتی و تجهیزات شهری در محدوده طرح
- طراحی بر طبق ضوابط و شرایط سرمایه‌گذاری
- طراحی مناسب برای ساکنان و متقاضیان بهره‌برداری اعم از پیاده‌ها سواره دوچرخه تأسیسات و تجهیزات و مبلمان مناسب شهری و طراحی دقیق تأسیسات و تجهیزات شهری
- برنامه‌ریزی و طراحی مبتنی بر قابلیت پذیری عملکرد اصلاح ساختار و حذف بازتاب‌های مانع
- برنامه‌ریزی و طراحی مبتنی بر قابلیت پذیری دستیابی در بر آوردن تقاضا به بهینه‌ترین شکل ممکن باشد.
- برنامه‌ریزی و طراحی مبتنی بر قابلیت پذیری اطمینان بدون تغییر در شرایط طبیعی و فرهنگی عملکرد مثبت ایجاد نماید.
- برنامه‌ریزی و طراحی مبتنی بر قابلیت پذیری نگهداری در بازتاب اقتصاد شهری تداوم و در تمام سطوح مؤثر باشد.
- تلفیق ایده‌های طراحی در مورد عملکرد مختلط منطقه با جنبه‌های زیباشناسانه محیط
- به نظم در آوردن تدابیر و قواعد ساخت ساز ملی و بین‌المللی

• استنتاج و طرح

- امکان‌سنجی معماری و شهرسازی و تهیه طرح تفصیلی و اجرائی خدمات راهبردی کاربردی
- تهیه طرح جامع و تفصیلی هر یک از محدوده‌ها.
- تهیه طرح و نقشه‌های جامع و تفصیلی
- تهیه نقشه‌های تفصیلی و لکه‌گذاری کاربری‌های پیشنهادی

• مرحله دوم

- تهیه نقشه‌های فاز اول معماری ابنیه و مستحدثات پیشنهادی
- تهیه نقشه‌های فاز دوم و مجموعه نقشه‌های اجرائی.
- تهیه ماکت از مجموعه با عنایت به طرح‌های معماری پیشنهادی.

۳-۱-۸-۵-۲- ساماندهی حریم رودخانه‌های زر چوب و گوهر رود

به‌منظور ساماندهی حریم رودخانه‌های موجود در سطح شهر رشت که شامل ۲ رودخانه به نام‌های گوهر رود و زرچوب است در منطقه‌ای به طول ۲۵ کیلومتر در داخل محدوده شهر رشت و منطقه‌ای به طول ۲۶ کیلومتر در حریم شهر رشت، مطالعات جامعی توسط شرکت مهندسان مشاور در پارهاس و همکاران که طرف قرارداد با شهرداری رشت است به انجام رسید در این طرح نحوه مداخله و برنامه‌ریزی جامع برای ساماندهی حریم رودخانه‌ها و املاک حاشیه آن در چند مقطع مقاومت در نظر گرفته شده است که باتوجه‌به گسترده بودن حوزه عمل پس از تهیه طرح‌های مقطعی مناسب برای سرمایه‌گذاری مکان در ابعاد وسیع خواهد بود. این طرح قابلیت تأثیرگذاری شگرف در کالبد شهری رشت را داشته و هم‌زمان با اجرای این طرح در کنار طرح پاک‌سازی رودخانه‌ها از ورود شبکه فاضلاب شهری و صنعتی به داخل آن بستر مناسبی برای جذب گردشگری فراهم می‌آورد و در پیوستگی با رودخانه‌های پایین‌دست شهر رشت مناسب برای دسترسی به مرداب انزلی و استفاده از مواهب طبیعی آن خواهد گردید در این پروژه ابتدا این مناطق به چند قطعه تقسیم می‌گردد و فرصت‌های آن بررسی و متناسب با آن توصیه‌هایی ارائه گردیده است.

۳-۱-۸-۵-۳- نقش و اهداف کیفی پروژه‌های پیشنهادی قابل سرمایه‌گذاری و اجرا

عنوان پروژه: مسیر سلامت

• اهداف کیفی پروژه

- ارتقای کیفیت سیما آرایی زمین در مسیرهای خطی جهت پیاده‌روی شهروندان و فعالیت‌های ورزشی
- ایجاد مسیر خطی پیاده‌روی و بهره‌مند از کیفیت‌های محیط طبیعی
- تجهیز مسیر
- سلامت به وسایل ورزشی قابل استفاده برای همه گروه‌های سنی و جنسی
- ایجاد فضایی ایمن و قابل‌رویت و بسترسازی حضور شهروندان

عنوان پروژه: باغ گلگشت

• اهداف کیفی پروژه

- ارتقا کیفیت سیمای طبیعی زمین به‌ویژه در مجاورت بافت مصنوع
- ارتقا سرزندگی و حضور شهروندان در عرصه‌های عمومی رودخانه با ایجاد فضاهایی مناسب اردوزدن و سکونت موقت تفریحی توأم با گردش و رویت منظر
- حفظ انطباق تجهیزات محوطه‌ای اردو زنی با محیط طبیعی رودخانه کمترین مداخله در فضای پیرامون رودخانه در تأمین تسهیلات لازم

عنوان پروژه: باغ موزه تفریحی گردشگری

• اهداف کیفی پروژه

- حفظ گشودگی دید و منظر و حذف موانع بصری و ایجاد فضای گردشگری و تفریح گسترده در پهنه سبز رودخانه‌ها
- ارتقای کیفیت سیما آرایایی زمین و ایجاد عرصه‌های فعال تجهیز شده و پارک‌های موضوعی مانند پارک‌های گل و گیاه و پارک کودکان
- ایجاد پیوستگی پهنه‌های اکولوژیک و برقراری ارتباط پیاده سبز از پارک دانشجو در مجاورت مرداب عینک به عرصه‌های سبز رودخانه و ایجاد مسیرهای پیاده فرعی ارگانیک در پهنه گردشگری
- ایجاد باغ‌موزه‌های موضوعی مانند باغ‌موزه مشاهیر، باغ‌موزه هنرمندان
- ساماندهی منظر طبیعی و بهره‌گیری از آن در جهت استقرار ابنیه بلندمرتبه بانفوذ بصری و دید گسترده به کیفیت‌های طبیعی محیط رودخانه
- ایجاد دسترسی به آب و فراهم‌سازی حس ارتباط به سفره آب برای شهروندان به‌صورت مسیرهای پلکانی منشعب از مسیرهای پیاده
- حفاظت محیط اکولوژیک و حفظ موازنه سیمای زمین طبیعی و مصنوع از طریق ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه با کفسازی چوبی

عنوان پروژه توسعه اراضی بازیافت کارخانه پارس‌الکتریک و توسعه فضاهای تفریحی - تجاری در

عرصه سبز عمومی

• اهداف کیفی پروژه

- بهره‌گیری از اراضی قابل بازیافت کارخانه متروکه شرکت سهامی پارس‌الکتریک در جهت گسترش عرصه سبز تفریحی گردشگری و اتصال آن به پارک‌شهر از طریق محورهای سبز
- سیما آرایایی زمین و تشویق فعالیت‌های سبز مانند برپایی نمایشگاه‌های گل و گیاه در فضای باز و گشوده مشرف به رودخانه و افزایش سرانه پهنه‌های سبز شهر
- بهره‌گیری از جریان هوا بر سفره آب جهت تلطیف مسیرهای پیاده‌روی و ورزشی
- بهره‌گیری از کانون‌های بصری جهت استقرار نشانه و خوانایی مسیر
- بهره‌برداری از تداوم کریدورهای بصری به مناظر طبیعی رودخانه
- ایجاد مسیرهای پیاده‌روی ایمن و دارای دید به نشانه‌های شهری و عاری از آلودگی‌های بصری مسدودکننده دید.
- ایجاد مکان‌های جذاب برای حضور شهروندان با استقرار آلاچیق‌های روستایی برای گذراندن اوقات فراغت پیک‌نیک و فضای گردشگری خانواده‌ها



- فراهم کردن عرصه مناسب استقرار ساختمان‌های بلند مستقل در فضای سبز و باز دارای ارتباط بصری با محیط پیرامون رودخانه

عنوان: پروژه مرکز خدماتی گردشگری و دریاچه مرکز شهر

• اهداف کیفی پروژه

- ایجاد سفره آب (دریاچه تفریحی)، در کانون تمرکز رودخانه و محوطه آرایشی و تجهیز عرصه عمومی پیرامون آن به‌عنوان یک فضای شهری مطلوب و خاص شهر رشت با منظر گسترده به کیفیت‌های اکولوژیک و کریدورهای بصری در امتداد محور شمال و محور غرب رودخانه گوهر رود در ارتباط با چشم‌اندازهای محیط طبیعی جهت ایجاد فعالیت‌های سازگار با آب مانند قایق‌سواری و ماهیگیری
- تجهیز فضای سبز دریاچه تفریحی به جداره‌های فعال دارای فعالیت‌های خرده‌فروشی و اغذیه‌فروشی و اتصال جداره‌های فعال به محورهای عملکرد و فعالیت سطح شهر
- ایجاد مسیر قطار گردشگری در امتداد رودخانه و سفره آب در جهت بهره‌مندی از کیفیت‌های طبیعی رودخانه و جذاب
- نمودن فضای گردشگری
- ایجاد پهنه‌های باز و سبز ایمن برای تفرج گسترده شهروندان و خانواده‌ها و مناسب سفره باغ

عنوان پروژه باغ گردشگری

• اهداف کیفی پروژه

- ایجاد باغ گردشگری با رویکرد حفاظت از پهنه اکولوژیک موجود و ایجاد سفره باغ و تأمین تجهیزات تفرج گسترده
- تداوم مسیر قطار تفریحی گردشگری تا منتهی‌الیه محدوده مطالعه
- حفاظت از پهنه‌های دارای پوشش گیاهی ارزشمند با کمترین مداخله برای ایجاد مسیر پیاده
- سامان‌دهی پوشش گیاهی انبوه در جهت ایجاد فضاهای ایمن و رویت پذیر برای گردش و پیاده‌روی شهروندان

عنوان پروژه: مسیر سلامت ۲ و جاده تندرستی رودخانه زر جوب

• اهداف کیفی پروژه

- ایجاد جاده تندرستی به موازات رودخانه مجهز به وسایل ورزشی و بازی و تأمین امنیت مسیر در جهت جذب شهروندان به ورزش‌های صبحگاهی و پیاده‌روی
- بهره‌گیری از گشایش فضایی پیرامون رودخانه به‌منظور ایجاد زمین‌های بازی و ورزش مانند زمین والیبال و تنیس در عرصه‌های باز و سبز در امتداد جاده پیربازار



➤ ایجاد آلاچیق‌های روستایی برای توقف و استراحت ورزشکاران و شهروندان در امتداد کریدورهای بصری به رودخانه

➤ ایجاد سرزندگی و جذابیت در طول محور با استقرار غرفه‌های فروش گل و گیاه

عنوان پروژه پذیرایی ساحلی

• اهداف کیفی پروژه

➤ ایجاد عرصه فعال گردشگری خطی در امتداد رودخانه مجهز به جداره‌های تجاری خرده‌فروشی غذایی‌فروشی و پذیرایی

➤ ارتقا ارتباط محور عملکرد و فعالیت گلسار با عرصه عمومی خطی رودخانه از طریق محورهای فعال فرعی

➤ ارتقاء کیفیت سیما و منظر جداره‌های مشرف به رودخانه‌ها

عنوان پروژه بازارچه ساحلی

• اهداف کیفی پروژه

➤ تداوم فعالیت‌های بازارچه خوداشتغالی در نوار سبز رودخانه

➤ بهره‌گیری از حریم سبز رودخانه در جهت ایجاد بازارهای مکاره و بازارهای هفتگی و عرضه صنایع دستی و بومی

➤ ایجاد بازارچه‌های ساحلی در امتداد رودخانه برای جذب عملکرد و فعالیت و حضور شهروندان در نوار سبز رودخانه

➤ اصلاح سیمای جداره در جهت ارتقای کیفیت بصری حوزه‌های مشرف به رودخانه

عنوان پروژه شهرسازی

• اهداف کیفی پروژه

➤ ایجاد فضاهای جذاب و دارای حضور شهروندان با احداث پارک تفریحی خطی و شهرسازی به موازات رودخانه

➤ ارتقاء کیفیت سیمای زمین با احداث پارک‌ها و نمایشگاه‌های گل و گیاه بهره‌مند از دید و منظر رودخانه

➤ محوطه‌سازی و سیما آرایی زمین و بهره‌گیری از هنرهای عمومی در جهت جذاب نمودن فضاهای باز و پارک‌های خطی رودخانه

➤ ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه و کفسازی مسیر نورپردازی محوطه‌های باز و سبز



عنوان: پروژه پارک‌های نمایشگاهی و فرهنگی

• اهداف کیفی پروژه

- خوانا نمودن رودخانه‌ها از طریق بهره‌گیری از ارتباط بصری مسیرهای پیشنهادی دوچرخه و پیاده‌موازی رودخانه با نشانه شهری مصلی
- بهره‌گیری از فرصت‌های تحول کاربری‌های بزرگ‌مقیاس و ناسازگار با عرصه سبز رودخانه در جهت ایجاد پارک‌های نمایشگاهی و فرهنگی مرتبط با مصلی
- حذف موانع بصری و ساماندهی منظر طبیعی به منظور رویت پذیر نمودن نشانه‌های مرکز شهر

عنوان پروژه: کمپینگ و اقامت موقت گردشگری ساحلی

• اهداف کیفی پروژه

- بهره‌گیری از کیفیت‌های سبز رودخانه‌ها در جهت ایجاد اردوگاه‌های گردشگری جهت اقامت موقت مسافران و گردشگران
- خوانا نمودن دروازه ورود از سمت تهران از طریق ارتباط با پهنه سبز رودخانه و ایجاد عملکردهای اقامت موقت و کمپینگ مسافران
- ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه سبز مرتبط با محورهای اصلی و دارای نفوذ دسترسی از بافت مصنوع پیرامون
- ایجاد کلبه‌های روستایی هماهنگ با سیمای زمین طبیعی
- حفظ تداوم نفوذ بصری و نفوذ دسترسی از محور اصلی شهر به رودخانه زرجوب در پیرامون پهنه اکولوژیک

۳-۱-۸-۵-۴ طرح بهسازی و نوسازی محور صیقلان شهر رشت

با وجود قرارگیری محدوده مطالعه در اراضی شهرهای شمالی به دلیل تراکم نسبتاً بالای ساختمانی، فضاهای سبز چندانی در محدوده دیده نمی‌شود. آلودگی‌های محیطی عوامل و فاکتورهای مختلفی را شامل می‌شود که آلودگی خاک، آب‌وهوا از جمله این عوامل است. محدوده موردنظر مطالعه از یک سو تحت تأثیر عوامل آلودگی خارج از محدوده و از سمت دیگر تحت تأثیر عوامل آلودگی داخل محدوده طرح قرار دارد که از عوامل بیرونی می‌توان به آلودگی ناشی از آلودگی منابع آب زیرزمینی، آلودگی ناشی از تخلیه فاضلاب در رودخانه‌های، شهر آلودگی هوا ناشی از قرارگیری در مجاورت منطقه مرکزی شهر نام برد. این پروژه با مشاورت شرکت مهندسی مشاور بعد تکنیک صورت گرفته است.

مطالعات پایه خصوصی و شناخت بستر طرح

• تدوین برنامه فیزیکی و طراحی‌های مقدماتی



مطالعات اولیه انجام گرفته در محدوده طرح زمینه برای تجزیه تحلیل و استنتاج از مطالعات و تدوین نیازها و کاربری‌های مناسب و مطلوب محدوده طرح را به وجود می‌آورد؛ اما پیش از تحلیل کامل و جامع‌تر به درخواست کارفرمای محترم و طبق شرح خدمات موضوع قرارداد با توجه به شناخت‌های اولیه از موضوع طرح و استنتاج‌های انجام گرفته، طرح اولیه کاربری اراضی در چند گزینه با نمایش موقعیت کالدها به صورت لکه‌گذاری ارائه می‌گردد پیش از وارد شدن به بحث لکه‌گذاری، ضروری است که نقش محور از لحاظ کاربری‌ها و نوع فعالیت در پهنه شهری مشخص شده تا بتوان بر اساس آن برای استقرار انواع خرد کاربری‌ها در محدوده طرح تصمیم‌گیری نمود و این مهم نیز تنها از طریق آنالیز شناخت وضع موجود محدوده و نیز محورهای اطراف آن امکان‌پذیر است.

• طراحی اولیه نقشه کاربری اراضی به صورت لکه‌گذاری

ایده اول: در تمام طول محور واحدهای تجاری نواری در طبقات همکف استقرار یافته در حالیه طبقات بالاتر به کاربری مسکونی اختصاص یافته‌اند و به موازات آن ۳ کانون تجاری خدماتی متمرکز نیز در ابتدا و انتها و میانه محور محل تقاطع با خیابان باقرآباد تکمیل‌کننده این ایده می‌باشند که ساختار و شالوده آن را در یک محور تجاری نواری و سه کانون تجاری - خدماتی شکل می‌دهند.

ایده دوم: در این آلترناتیو نوع استقرار پهنه‌های کاربری به گونه‌ای است که یک محور تجاری محله‌ای (باقرآباد)، دو محور منقطع تجاری - خدماتی متمرکز در ابتدا و انتهای خیابان صیقلان و دو کانون فرهنگی و یا فرهنگی - مذهبی در دو طرف محور باقرآباد ساختار آن را تشکیل می‌دهند. در این گزینه از وجود مسجد حاج صمدخان و منطقه آموزشی موجود در راستای تقویت و توسعه کاربری فرهنگی و یا فرهنگی - مذهبی در طول محور بهره گرفته شده است و جهت تأمین فعالیت تجاری در محور تا عمقی از طرفین آن به کاربری تجاری - خدماتی اختصاص داده شده است.

ایده سوم: در این آلترناتیو از استقرار کاربری‌های تجاری متمرکز چشم‌پوشی شده است و ساختار و شالوده آن را در محور تجاری عمود برهم صیقلان - باقرآباد شکل می‌دهند که در طبقات همکف کاربری تجاری در طبقات بالاتر کاربری مسکونی استقرار یافته‌اند.

• توصیه‌های اقتصادی پروژه

- ضرورت نوسازی بافت‌های فرسوده شهری از منظر اقتصادی
- امکان‌سنجی اقتصادی طرح و متدولوژی توجیه اقتصادی پروژه
- ویژگی‌های کالبدی و اقتصادی بافت
- کانون‌های تجمع و فعالیت‌های موجود اقتصادی بافت

• پیش‌نیازهای ارزیابی

- مطالعه بازار
- بررسی‌های فنی
- تحلیل و تشخیص مراکز و نقاط فایده‌زا



• معیارهای ارزیابی اقتصادی

- خالص ارزش حال (NPV)
 - منافع به هزینه
 - نرخ بازده داخلی (IRR)
 - دوره بازگشت سرمایه
 - نرخ تنزیل
 - بررسی میزان تقاضای هر یک از کاربری در شهر رشت
- در طول روز جمعیت این شهر ۸۰۰ هزار نفر میرسد و در شب جمعیت شهر معادل ۶۰۰ هزار نفر است. با توجه به مطالعات میدانی، کاربری‌های مورد تقاضای این محدوده به کاربری‌های تجاری، خدماتی، مسکونی و پارکینگ خلاصه می‌شود.

- تدوین چارچوب کلی مداخله با در نظر گرفتن تقاضای موجود از نظر مطالعات اقتصادی
- ایجاد مجتمع تجاری، فرهنگی در مجاورت خیابان‌های اصلی
- ایجاد مجتمع‌های بلندمرتبه مسکونی
- ایجاد فضای باز شهری
- اصلاح معابر در قالب طرح ساماندهی محدوده
- احداث پارکینگ

جمع‌آوری اطلاعات جهت پیش‌بینی نیاز و تقاضای آتی هر یک از کاربری‌ها در محدوده مورد مطالعه با توجه به عوامل مؤثر رشد مصاحبه با ساکنین بافت.

• ساکنین خیابان گلرنگ

- عدم صدور مجوز ساخت و نوسازی توسط شهرداری
- عدم استطاعت مالی جهت نوسازی
- آب‌گرفتگی معابر در هنگام رانندگی
- نبود مراکز خرید و خدمات‌رسانی
- نبود مرکز فوریت‌های پزشکی و اورژانس
- کمبود فضای سبز و امکانات ورزشی

• ساکنین خیابان باقرآبادی

- آب‌گرفتگی معابر در هنگام بارندگی
- وجود و سکونت افراد غریبه و مجرد در محدوده
- عدم وجود مرکز آتش‌نشانی و عدم وجود پارکینگ
- فقدان فضای سبز و فضای بازی کودکان

• ساکنین خیابان انبار نفت (قربانی)



➤ عدم وجود شبکه فاضلاب و رطوبت گرفتگی مسکن

تحلیل و ضوابط و مقررات و تمایلات موجود در بازنگری ضوابط مربوطه

احداث خیابان، تمایل برای ارائه کارگردهای تجاری در جداره پیرامون را افزایش خواهد داد. کاربری‌های مسکونی مجاور محور احداثی به عمق در طرفین محور ارتباطی رانده شده و یا در صورت تثبیت در مکان کنونی تمایل به استقرار در طبقات بالا خواهد داشت. باتوجه به افزایش ارتباطات پیاده بازارچه احداث بازارچه محلی، پارکینگ مشترک و عمومی، خدمات تجاری پذیرایی و جهانگردی، دفاتر تجاری، بوتیک‌های لوازم منزل به لحاظ اقتصادی و همچنین برآوردن نیازهای خرید محلی و ارائه خدمات توجیه خواهد شد. ایجاد پارکینگ‌های عمومی و مشترک در طرفین محور احداثی ضرورت داشته است. باتوجه به کمبود نسبتاً بالای فضاهای مذکور ایجاد پارک محله‌ای در قطعات آزاد شده در عمق محور در ادامه به تحلیل پروژه از ابعاد مختلف پرداخته شد. از جمله:

➤ تحلیل ویژگی‌های کاربری - فعالیت که شامل نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید است.

➤ تحلیل دسترسی حرکت سواره و پیاده که شامل نقاط قوت، ضعف فرصت و تهدید است.

سپس در مرحله تدوین اهداف و سیاست‌ها در ابتدا به تدوین اهداف خرد و کلان و سپس به تدوین سیاست‌ها جهت هر یک از اهداف خرد پرداخته شد و در نهایت تدوین راهبردهای طراحی به تفکیک هر یک از مؤلفه‌های کیفیت محیطی صورت گرفت که به شرح ذیل است:

• راهبردهای مؤلفه کیفیت عملکردی

➤ تقویت کاربری‌ها برای گروه‌های مختلف اجتماعی و در سنین مختلف در اطراف کاربری‌های شاخص موجود مانند مسجد:

➤ تزریق کاربری مناسب به ابنیه موجود قدیمی و تقویت قرارگاه رفتاری موجود در اطراف آن

➤ ایجاد اتصال عملکردی میان جبهه شمالی و جنوبی با استفاده از تقویت عملکردی نقاط خاطره‌انگیز در ذهن مردم؛ مانند گشایش‌های موجود

➤ ساماندهی و ایجاد کاربری‌های جدید گردشگری و پذیرایی در ابنیه با ارزش تاریخی

➤ طراحی و ساماندهی مسیرهای اصلی شمالی - جنوبی و تبدیل آنها به گذرهای فعال شهری همچون باقر (آباد)

➤ استفاده از پتانسیل خیابان صیقلان و فعال نمودن خطوط حمل‌ونقل عمومی در آن

➤ آرام‌سازی ترافیکی در خیابان‌های اطراف جهت افزایش امنیت حضور در محله

➤ استفاده از پتانسیل خیابان صیقلان جهت تزریق کاربری‌های موردنیاز محله

➤ استفاده از اراضی بایر جهت تزریق کاربری‌های مناسب

➤ رونق‌دادن به قرارگاه‌های مناسب رفتاری موجود در امتداد محورهای اصلی شمالی - جنوبی موجود

➤ ساماندهی نقاط اتصال محور تختی و سعدی به صیقلان به‌عنوان مبادی ورودی و خروجی گذر



- ساماندهی نقاط اتصال معابر متعدد که در اثر احداث محور صیقلان ایجاد می‌شود
- تقویت فضاهای سبز و کاربری فضای سبز عمومی با ایجاد سبز راه صیقلان
- برنامه‌ریزی جهت نفوذ متناسب کاربری‌های حاشیه خیابان صیقلان به داخل بافت
- ایجاد پارکینگ‌های عمومی و ساماندهی پارک حاشیه‌ای در محور فیض
- ساماندهی حرکت پیاده درون گذرهای بافت
- انطباق مسیر جدید خیابان صیقلان با ساختار حرکتی موجود در بافت
- ساماندهی کاربری‌های شاخص درون محدوده
- ایجاد کانون‌های عملکردی مناسب در نقاطی که در وضع موجود به‌عنوان مراکز درون محله‌ای عمل می‌کنند. ساماندهی سلسله‌مراتب گذرها پس از احداث محور صیقلان
- ساماندهی و تفکیک مناسب حرکت سواره و عبوری و محله‌ای پیاده درون بافت
- جلوگیری از تبدیل شدن کلیه گذرهای درون بافت به معابر عبوری
- ساماندهی محور صیقلان به‌گونه‌ای که بتواند با ساختار ارگانیک موجود ارتباط مناسبی داشته باشد.
- افزایش ایمنی و امنیت در بافت با تزریق کاربری‌های مناسب و استفاده از تمهیداتی نظیر روشنایی مناسب معابر تقویت تعاملات اجتماعی ساکنین با استفاده از ساماندهی نقاطی که در آنها برخوردهای اجتماعی مانند مراسم جشن و یا عزاداری صورت می‌گیرد.
- استفاده بهینه از علاقه مردم به سکونت در محل با استفاده از سیاست‌های تشویقی در راستای نوسازی و بهسازی مناسب ابنیه
- تقویت حس تعلق ساکنین از طریق تقویت عناصر خاص و هویت‌بخش
- جلوگیری از جابه‌جایی تدریجی ساکنان اصلی با مهاجران غیربومی با استفاده از سیاست‌های تشویقی

• راهبردهای مؤلفه کیفیت‌های زیبایی‌شناختی

- جلوگیری از ایجاد دوپارگی در پهنه بافت و به‌هم‌خوردن نظام و ساختار کنونی
- ایجاد اتصال میان بافت شمالی و جنوبی با استفاده از طراحی عناصر کالبدی نمادین در نقاط عطف شاخص
- توجه به هویت بستر موجود در طراحی موجود
- ساماندهی مناسب محور صیقلان به‌عنوان استخوان‌بندی اصلی جدید پهنه حوزه محلی
- جلوگیری از افزایش بی‌رویه تراکم ساختمانی
- حفظ ویژگی‌های معماری باارزش و باهویت موجود در برخی ابنیه بافت و ادامه آن در طراحی جدید
- ساماندهی استخوان‌بندی جدید در راستای تأمین دسترسی‌های سواره موردنیاز قطعات
- جلوگیری از کاهش تدریجی فضاهای خالی بافت و تغییر سازمان کالبدی



- استفاده بهینه از افزایش نفوذپذیری در بافت جهت تأمین خدمات و جلوگیری از کاهش امنیت در اثر این عامل
- جلوگیری از تخریب ابنیه با ارزش بافت و تعریف سیاست‌ها و ضوابط مناسب جهت نگهداری این ابنیه ایجاد پیوند مناسب در بلوک بزرگ که در اثر احداث محور صیقلان بریده می‌شوند.
- تقویت سازه‌های ابنیه با ارزش قدیمی با استفاده از تمهیدات مناسب برای جلوگیری از آسیب‌های ناشی از زلزله ساماندهی گروهی و مجموعه‌ای ابنیه با هویت و ارزشمند درون بافت در راستای تزریق کاربری‌های اجتماعی - فرهنگی
- طراحی کالبد جدید خیابان صیقلان منطبق با نظام ارگانیک بافت موجود
- تقویت هویت سیمای بام به واسطه استفاده از فرم‌ها و الگوهای شیروانی مرسوم بومی و مردم استفاده از نظام پر و خالی موجود در ابنیه با هویت در طراحی کالبد ابنیه جدید
- حفظ و تقویت سیلوئت شهری واجد ارزش به دلیل حضور سقفهای شیبدار مطلوب و پهنه‌های سبز
- جلوگیری از استفاده مصالح غیربومی و صنعتی در ساختن سقف‌ها که موجب فاصله‌گرفتن از ویژگی‌های بومی و ارزشمند خود می‌شود.
- تدوین ضوابط مناسب سیمای جداره از لحاظ نوع استفاده از مصالح و نوع پر و خالی نما برای حفظ هویت بافت
- تزریق مبلمان شهری مناسب و کف‌سازی و بهینه‌سازی معابر در بافت
- جلوگیری از کاهش مطلوبیت معابر به دلیل نوسازی قطعات بدون در نظر گرفتن هویت بومی
- ارائه ضوابط ویژه به منظور حفظ کریدورهای بصری و دیدهای متوالی
- جلوگیری از حذف دیدهای مطلوب به ارتفاعات سبز اطراف در اثر ارتفاع گرفتن ابنیه
- تقویت عناصر و نشانه‌های ذهنی موجود مانند مسجد حاج صمد خان در راستای ایجاد خوانایی هر چه بیشتر در بافت

• راهبردهای مؤلفه کیفیت‌های زیست‌محیطی

- تقویت پوشش گیاهی سبز در پهنه
- الگوبرداری از ابنیه قدیمی برای رعایت شرایط اقلیمی در ساخت و ساز
- تدوین معیارهای آسایش اقلیمی و ویژگی‌های مطلوب بافت ارگانیک جهت اجرا در بناهای نوساز
- توجه به معماری همساز با اقلیم در معماری خیابان صیقلان
- ایجاد تمهیداتی نظیر فیلتر سبز برای جلوگیری از نفوذ آلودگی صوتی و هوایی محور فیض به داخل پهنه بافت
- توسعه محورهای اکولوژیک موجود در خیابان جمهوری و محور صیقلان با ایجاد سبز راه صیقلان



۳-۱-۸-۵-۵- برنامه‌های عمرانی و مصوب شهرداری و گزارش مالی و فنی میزان تحقق برنامه‌ها (۱۹۴-

(۱۸۸

➤ مطالعات توسعه و عمران استخر عینک که در سال ۱۳۸۸ به اتمام رسید.

هدف: تبدیل منطقه اطراف استخر به یک مرکز بزرگ سیاحتی تفریحی و فرهنگی در مقیاس ملی و همچنین کمک به افزایش درآمد شهر از طریق جذب ایرانیگردان به این مرکز سیاحتی

➤ طرح بهسازی و نوسازی محور صیقلان تقاطع تختی تا بلوار معلم که در سال ۱۳۸۹ به اتمام رسید.

هدف: با احداث و تکمیل این محور تردد خودرو در بافت مرکزی شهر به حداقل خواهد رسید و در کنار آن یافت فرسوده اطراف و پشت پذیرفته و احیا خواهد شد.

➤ ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود شهر رشت که در سال ۱۳۸۹ به اتمام رسید.

هدف: با اجرای این طرح در کنار طرح پاک‌سازی رودخانه‌ها از ورود شبکه فاضلاب شهری و صنعتی به داخل آن، بستر مناسبی برای جذب گردشگری فراهم می‌آورد و در پیوستگی با رودخانه‌های پایین‌دست شهر رشت مناسب برای دسترسی به مرداب انزلی و استفاده از مواهب طبیعی آن خواهد گردید.

➤ زیرگذرهای عابر پیاده خیابان‌های منتهی به میدان شهرداری رشت که در دست انجام است.

➤ تصویب محدوده بافت فرسوده به مساحت ۵۵/۷۹۷ هکتار طی بند ۱ مصوبه مورخ ۱۷/۱۲/۸۴

کمیسیون محترم ماده ۵ و به استناد آن تهیه طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت توسط مهندسین مشاور کهن دژ که در دست انجام است.

➤ ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت که در محدوده‌ای به مساحت حدود ۳۲ هکتار دست انجام بوده و از جمله پروژه‌های بهسازی بافت فرسوده است.

هدف : ساماندهی بازار به لحاظ آنکه تنها بازار تاریخی شهر رشت بوده و در مرکز شهر رشت واقع شده است.

➤ بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف که در محدوده‌ای به مساحت حدودی ۲۳ هکتار دست انجام بوده و از جمله پروژه‌های بهسازی بافت فرسوده است.

هدف ایجاد ذهنیت مثبت در ذهن، گردشگران توسعه گردشگری با ابعاد زیارتی و اقتصادی و ارتقاء نظام خدمات‌رسانی محله.

➤ بهسازی آرامگاه میرزا کوچک جنگلی و محدوده اطراف که در محدوده‌ای به مساحت حدودی ۱۳ هکتار دست انجام بوده و از جمله پروژه‌های بهسازی بافت فرسوده است.

هدف: ایجاد ذهنیت مثبت در ذهن، گردشگران توسعه گردشگری با ابعاد زیارتی و اقتصادی و ارتقای نظام خدمات‌رسانی محله

سلیمان داراب

➤ تصویب افزایش تعداد مناطق شهرداری رشت از ۳ منطقه به ۵ منطقه در سال ۸۹



هدف افزایش خدمات‌رسانی به شهروندان با توجه به افزایش وسعت و جمعیت شهر رشت

- ابلاغ طرح جامع به شهرداری طی نامه شماره ۱۵۴۴۱/۱/۸۰-۲۹/۰۲/۸۹ استانداری محترم و افزایش محدوده قانونی شهر به ۱۰۱۶۳ هکتار

• **پروژه‌های مهم سرمایه‌گذاری مشارکتی شهرداری با بخش خصوصی**

- پروژه مشارکتی شهرداری با سازمان تبلیغات اسلامی در ۱۲ طبقه و ۱ طبقه زیرزمین به آدرس خیابان امام، جنب بانک مسکن
- پروژه مشارکتی با شرکت تراز پی‌ریز زمین ترابری شهرداری شامل ۷ بلوک ۵/۹ و ۱۰ و ۳ و ۴ طبقه به آدرس کمربندی شهید بهشتی سه‌راه لامپ‌سازی
- پروژه مشارکتی شهرداری با شرکت تراز پی‌ریز در ۶ طبقه روی زیرزمین به آدرس بلوار شهید انصاری
- پروژه مشارکتی با شرکت عمران و مسکن‌سازان ایران به صورت ۱۱ طبقه روی پیلوت و زیرزمین واقع در گلسارزمین سابق منبع آب
- پروژه احداث مجموعه تجاری و فرهنگی آقای امیر برنجیان به صورت ۸ طبقه روی تجاری و زیرزمین واقع در گلسار، بلوار گیلان نبش خیابان ۱۶۴

• **پروژه‌های مهم سرمایه‌گذاری در شهر رشت**

- پروژه بزرگ جام‌جم در اراضی صداوسیما، بلوار شهید انصاری
- مجموعه تجاری اداری در دست احداث ۱۱ طبقه واقع در نبش بلوار نماز
- پروژه ساختمان ۲۰ طبقه دیلمان گیل واقع در بلوار نماز، روبروی سناتور
- احداث پروژه تجاری مسکونی بانک پاسارگاد در ۶ طبقه روی بانک و زیرزمین واقع در خیابان مطهری که در دست بهره‌برداری است.
- احداث پروژه تجاری مسکونی بانک پاسارگاد در ۱۱ طبقه روی بانک و زیرزمین واقع در میدان باستانی شعار که در دست بهره‌برداری است.
- بیمارستان ۱۲۰ تختخوابی در دست احداث قائم به صورت ۴ طبقه روی زیرزمین واقع در جاده فومن
- بیمارستان ۱۲۰ تختخوابی در دست احداث پارس به صورت ۶ طبقه روی زیرزمین واقع در بلوار شهید قلی‌پور
- احداث پارکینگ طبقاتی و تجاری در ۴ طبقه واقع در سبزه‌میدان
- احداث پارکینگ طبقاتی و تجاری در ۸ طبقه واقع در خیابان امام
- تالار در دست احداث بزرگ شهر رشت در ۳ طبقه واقع در انتهای پارک، ملت تقاطع خیابان امین‌الضرب و خیابان شهید احمدزاده
- پروژه مجموعه تجاری آدینه در جوار مصلی رشت



➤ پروژه مجموعه تجاری اداری ایرانیان با سرمایه‌گذاری شرکت پارس مسکن خزر واقع در گلزار، میدان باستانی شعار

• تحلیل تعدادی از امکانات موجود و پیش بینی آن‌ها در راستای برنامه پنج ساله اول استراتژیک شهر رشت (۱۳۹۵-۱۳۹۱) (صص ۳۳۲-۲۹۷)

➤ وضع موجود سینماها و گنجایش آنها و وضع مطلوب پیش‌بینی تعداد سینما در برنامه ۵ ساله

باتوجه به بررسی‌های انجام شده و روند ثابت تعداد سینما در سال‌های اخیر احداث ۲ سینما برای شهر رشت پیش‌بینی می‌شود که یکی در سال ۱۳۹۴ و دیگری در سال ۱۳۹۵ اجرایی می‌گردد؛ بنابراین تعداد سینماهای شهر رشت در پایان برنامه ۵ سال اول به ۶ سینما افزایش خواهد یافت. همچنین در مورد گنجایش، سینماها باتوجه به پیش‌بینی احداث ۲ سینما در شهر رشت به طور متوسط هر سینما ۵۸۰ نفر در کل ۱۱۶۰ نفر به گنجایش سینماهای شهر رشت اضافه خواهد شد. بدین ترتیب ظرفیت سینماها تا پایان برنامه ساله اول ۳۲۳۶ نفر خواهد شد.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب (پیش‌بینی) روزنامه‌ها و مجلات

تعداد روزنامه‌های محلی در شهر رشت ۴۴ نسخه است که با توجه به روند فرهنگی شهر پیش‌بینی می‌شود تا پایان برنامه ۵ ساله به ۵۰ نشریه برسد. همچنین تعداد مجلات در سال ۱۳۸۴ برابر با ۳۵ مورد است که این تعداد در سال ۱۳۸۸ به ۵۸ مورد رسید. باتوجه به این پیش‌بینی می‌شود با ۵ درصد رشد تا پایان برنامه پنج‌ساله اول تعداد مجلات به ۶۱ جلد برسد.

➤ وضع موجود و مطلوب (پیش‌بینی) کتابخانه‌ها

تعداد کتابخانه‌ها در سال ۱۳۸۴ برابر با ۹ مورد است که این تعداد ارسال ۱۳۸۸ به ۱۰ مورد افزایش یافته است. باتوجه به بررسی‌های صورت گرفته پیش‌بینی می‌شود. تعداد کتابخانه‌ها به ۱۲ مورد تا پایان برنامه پنج‌ساله اول برسد. ضمن اینکه پیش‌بینی یک مورد کتابخانه در ۱۳۹۲ و مورد دیگر در سال ۱۳۹۵ است.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب (پیش‌بینی) مساجد

تعداد مساجد در سال ۱۳۸۴ برابر با ۲۴۶ مورد بوده که در سال ۱۳۸۸ به ۴۸۸ مورد افزایش یافته است. همچنین پیش‌بینی می‌شود که تعداد مساجد در برنامه ۵ سال اول دو مورد افزایش و در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ هر سال یک مورد افزایش داشته باشد.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب بازید از موزه‌ها

باتوجه به تعطیلی موزه در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ روند آن دچار مشکل شده که نمی‌توان به طور قاطع در مورد آن نظر داد. اما باتوجه به بررسی‌های انجام شده و پیش‌بینی ۸ درصد رشد برای بازدید از موزه رشت و متوسط میزان بازدیدکنندگان در سال‌های مختلف پیش‌بینی می‌شود تعداد ۱۳۷۴۷ نفر در سال ۱۳۹۱ تعداد ۱۴۸۴۶ نفر در سال ۱۳۹۲ تعداد ۱۶۰۳۳ نفر در سال ۱۳۹۳ تعداد ۱۷۳۱۵ نفر در سال ۱۳۹۴ و بالاخره تعداد ۱۸۷۰۰ نفر در سال ۱۳۹۵ (پایان برنامه ۵ ساله اول) خواهد بود.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب ایستگاه‌های آتش‌نشانی



در سال ۱۳۸۴ تعداد این ایستگاه‌ها ۵ مورد بوده است در سال ۱۳۸۸ به ۶ مورد رسیده است. همچنین پیش‌بینی می‌شود تعداد ۲ ایستگاه برای پایان برنامه ۵ سال اول در نظر گرفته شود. به‌طوری‌که یک ایستگاه در سال ۱۳۹۲ و ایستگاه دیگر در سال ۱۳۹۴ احداث گردد.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب میدان تره‌بار

تعداد میدان تره‌بار در سال ۱۳۸۴ از یک مورد به دو مورد در سال ۱۳۸۸ رسیده است. باتوجه‌به روند آماری میدان میوه‌تره‌بار در شهر رشت و رشد صعودی نمودار آن پیش‌بینی می‌شود تعداد ۲ میدان به میداین میوه‌تره‌بار تا پایان برنامه ۵ساله اول اضافه شود که به ترتیب میدان اول در سال ۱۳۹۳ و میدان دوم در سال ۱۳۹۵ محقق خواهد شد.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب میزان حمل زباله در شهر رشت

میزان حمل زباله در سال ۱۳۸۴ از ۴۵ تن به ۹۷ تن در سال ۱۳۸۸ رسیده است. میزان زباله نیز باتوجه‌به سیر صعودی آن تا پایان برنامه ۵ساله اول بدین شرح خواهد بود در سال ۱۳۹۱، ۱۰۲ تن در سال ۱۳۹۲، ۱۰۴ تن در سال ۱۳۹۳، ۱۰۷ تن در سال ۱۳۹۴، ۱۱۰ تن در سال ۱۳۹۵، ۱۱۳ تن. همچنین زباله حمل شده در روز نیز در سال‌های متممادی روند روبه‌افزایش را دنبال نموده بدین ترتیب پیش‌بینی می‌شود در سال‌های برنامه پنج‌ساله اول این‌گونه باشد، ۱۳۹۱ ۶۵۲ تن در روز، ۱۳۹۲ ۶۵۵ تن در روز ۱۳۹۳، ۶۶۳ تن در روز، ۱۳۹۴، ۶۷۰ تن در روز و ۱۳۹۵، ۶۸۰ تن در روز است.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب پارک‌های عمومی

تعداد پارک‌های عمومی از ۲۷ مورد سال ۱۳۸۴ به ۴۱ مورد در سال ۱۳۸۸ رسید. همچنین باتوجه‌به بررسی‌ها پیش‌بینی می‌شود تعداد ۹ پارک به تعداد پارک‌های شهر رشت اضافه شود.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب مساحت فضای سبز

مساحت فضای سبز در شهر رشت از ۱۳۱ هکتار به ۱۴۲ هکتار در سال ۱۳۸۸ رسید همچنین طبق پیش‌بینی برنامه پنج‌ساله اول مقدار فضای سبز در سال ۱۳۹۱ معادل ۱۴۵ هکتار در سال ۱۳۹۲ معادل ۱۴۷ هکتار، در سال ۱۳۹۳ معادل ۱۴۹ هکتار، در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۵۱ هکتار و در سال ۱۳۹۵ معادل ۱۵۳ هکتار خواهد بود که این مقدار در هر سال دو هکتار در نظر گرفته شده است.

➤ وضع موجود و وضع مطلوب تعداد جهانگردان خارجی

تعداد جهانگردان خارجی وارده شده به هتل‌های استان گیلان از ۴۹۲۱ نفر در سال ۱۳۸۴ به ۱۹۹۱۷ نفر در سال ۱۳۸۸ افزایش یافته است.

• بیانیه ارزش‌ها

گزاره‌های ارزشی مندرج در بیانیه ارزش‌ها باید و نبایدهایی است که لازم است تمام اجزا و مولفه‌های چشم‌اندازی دینی قرآن کریم سنت پیامبر اکرم (ص) و ائمه معصومین (ع) رهنمودهای حضرت امام خمینی (ره) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران سند چشم‌انداز بیست‌ساله، برنامه پنج‌ساله توسعه، سند توسعه استان و طرح جامع شهری و سایر طرح‌های و مطالعه شده و توافق شده در حوزه شهر رشت است.

گزاره‌های ارزشی سند چشم‌انداز بیست‌ساله شهر رشت عبارت‌اند از:

- آموزه‌های قرآن کریم نقش معنوی پیامبر (ص) و ائمه معصومین (ع) میراث نظری و عملی حضرت امام خمینی (ره) و مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (دامت برکاته) برای ارتقای اخلاق اسلامی اعتلای فضایل انسانی متناسب با هویت اسلامی ناب محمدی (ص) جهت تحقق جامعه مهدوی
- بصیرت و تعالی شهروندان در زمینه‌های گوناگون با هویت اسلامی ایرانی برای تقویت روحیه حق محوری و گسترش مهرورزی
- تأکید بر نقش محوری اماکن مذهبی، نهادهای ارزشی و فعالیت‌های فرهنگی برای ایجاد و پابندی و افتخار به ارزش‌های اصیل و ماندگار انقلاب اسلامی ایران و حفظ هویت اسلامی و ایرانی قانون محوری
- ارج نهادن به دستاوردهای علمی و تجربه‌های بشری و استفاده از فناوری‌های نوین در ارائه خدمات موردنیاز شهروندان برای حفظ کرامت انسانی، تکریم ارباب‌رجوع و ایجاد آسایش و آرامش در شهر
- تأکید بر عوامل اثرگذار اجتماعی و مولد نیروی انسانی و سرمایه فرهنگی و معنوی جهت رشد و پیشرفت همه‌جانبه و پایدار شهر و اعتلای فرهنگ عمومی و صیانت از وحدت ملی و انسجام اجتماعی مبتنی بر نظام معیار اسلامی
- جامعیت یکپارچگی راهبردها و برنامه‌ها و تناسب آن با مقتضیات فرهنگی جغرافیایی و تاریخی و متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی ملی و انقلابی و ...
- آینده‌پژوهی و پایش تحولات در ابعاد گوناگون خدمات‌رسانی بر شهروندان و ارزیابی آگاهانه و تعامل نقادانه و ایجاد آمادگی برای مواجهه فعال و هوشمندانه جهت پیشگیری و مدیریت چالش‌های پیش‌بینی‌نشده جهت تأمین رفاه عمومی

• بیانیه مأموریت

ایجاد شهری سالم با تأکید بر مزیت‌سازی هوشمند و پایدار برای رفاه شهروندان و همچنین رعایت مسئولیت‌های اجتماعی با دیدگاه جهانی با حفظ هویت اسلامی ایرانی که می‌تواند دربرگیرنده موارد زیر باشد:



- توسعه فضای شهری با مقتضیات، فرهنگی جغرافیایی و تاریخی متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی به‌منظور ارتقای کیفیت و ایجاد نشاط در شهروندان معاونت شهرسازی معماری معاونت خدمات شهری، معاونت فنی عمرانی
- بهبود فضای کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری با مشارکت بخش‌های مختلف در سطح داخلی و خارجی (معاونت اداری مالی)
- بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل و معابر عمومی از طریق ایجاد زیرساخت‌های مناسب و مدیریت ترافیک معاونت حمل‌ونقل معاونت شهرسازی - معماری معاونت خدمات شهری، معاونت فنی - عمرانی
- بهبود نظام اداری شهرداری رشت به‌منظور بهره‌وری و چابک‌سازی از طریق مهندسی مجدد فرایندها برون‌سپاری کاهش تصدی‌گری توانمندسازی نیروی انسانی و اتوماسیون اداری (معاونت اداری - مالی)
- پاسخگویی به شهروندان از طریق تمرکززدایی مدیریت بحران‌ها و خدمات‌رسانی مطلوب معاونت اداری - مالی معاونت فنی عمرانی معاونت خدمات شهری
- ارتقا ایمنی و استحکام در فضای شهری به‌منظور کار، اوقات فراغت و استراحت (معاونت فنی - عمرانی)
- حفظ، احیا و توسعه نمادهای مذهبی، تاریخی و فرهنگی به‌منظور ایجاد فضایی جذاب برای شهروندان و گردشگران معاونت شهرسازی - معماری، معاونت فنی و عمرانی ایجاد توازن بین رشد و توسعه شهری کیفیت زندگی و محیط‌زیست معاونت اداری مالی معاونت فنی عمرانی معاونت حمل‌ونقل، معاونت شهرسازی معماری معاونت خدمات شهری
- ایجاد زمینه تحقق مدیریت یکپارچه شهری از طریق حفظ و جذب مشارکت‌های مردمی، هماهنگی و گسترش نهادها و تشکیلات غیردولتی معاونت اداری مالی معاونت فنی عمرانی معاونت حمل‌ونقل معاونت شهرسازی معماری، معاونت خدمات شهری
- حفظ هویت شهری برای شناساندن و ارتقای جایگاه رشت معاونت اداری مالی معاونت فنی عمرانی، معاونت حمل‌ونقل معاونت شهرسازی معماری معاونت خدمات شهری

۳-۱-۸-۵-۷- سند چشم‌انداز شهر رشت

سند چشم‌انداز بیست‌ساله که پس از انقلاب برای اولین بار در تاریخ ایران تدوین شده است بیانگر افق آینده‌ای است که ساخته می‌شود. به‌عبارت‌دیگر این سند به آینده نه به‌عنوان جایی که ایران به آنجا می‌رود، بلکه به‌عنوان آنجا که ایرانیان آن را به وجود می‌آورند نگاه می‌کند براین اساس راه‌هایی که به آینده ختم می‌شوند، یافتنی نیستند، بلکه ساختنی‌اند. این نگرش به آینده توسعه و پیشرفت در سند چشم‌انداز بر پایه تفکر راهبردی پایه‌ریزی شده است و صد البته می‌بایست بر پایه برنامه‌ریزی راهبردی نیز عملیاتی گردد مقصود از تفکر استراتژیک خلق راهبردی‌های ابتکاری و نو است که می‌تواند چشم‌انداز آینده‌ای بالقوه را ترسیم



کند که به طور قابل توجهی باحال متفاوت است و مقصود از برنامه‌ریزی راهبردی عملیاتی کردن راهبردی‌های خلق شده و حمایت از فرایند تفکر راهبردی است و بدین‌گونه است که سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی، ایران نه بر اساس پیش‌بینی که بر اساس آینده‌نگری شکل گرفته و به تعبیر زیبایی‌مقام معظم رهبری سطر آن با محاسبه و کارشناسی تدوین شده و اصلاً بلندپروازانه نیست.

توضیح اینکه کشورهای مختلف جهان در تهیه و تنظیم چشم‌انداز بلندمدت خود به یکی از دو رویکرد کلی توجه دارند که عبارت‌اند از:

- رویکرد پیش‌بینی که برای تنظیم سند چشم‌انداز بر اساس آن ابتدا وضعیت موجود به‌دقت بررسی شده و بر اساس، امکانات قابلیت‌ها و فرصت‌های موجود تصویری از آینده ترسیم می‌گردد.
- رویکرد آینده‌نگری که بر اساس آن ابتدا تصویری از وضع مطلوب و آرمانی در نظر گرفته می‌شود و توانایی‌ها و قابلیت‌های لازم برای رسیدن به آن ایجاد می‌شود.

آن‌چنان که ملاحظه می‌شود افق آینده ترسیم شده در چشم‌انداز بر پایه رویکرد، دوم قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌های موجود آینده را شکل نمی‌دهند؛ بلکه آینده فی‌نفسه به‌عنوان وضع مطلوب در نظر گرفته می‌شود و همه قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌ها باید برای تحقق آن به شکل حداکثر رایانه تجهیز و به کار گرفته شوند با این مقدمه می‌توان گفت چشم‌انداز عبارت است از تصویر مطلوب و آرمان قابل‌دستیابی جامعه در یک افق زمانی معین بلندمدت که متناسب با مبانی ارزشی و آرمان‌های نظام و مردم تعیین می‌گردد.

اهمیت چشم‌انداز و چشم‌اندازسازی در تعیین سرنوشت اقتصادی اجتماعی و کالبدی شهرها به‌گونه‌ای است که می‌توان آن را به‌مثابه «قلب» فرایند برنامه‌ریزی و طراحی شهری محسوب نمود در وضعیت کنونی، یعنی در عصر جهانی سند چشم‌انداز بیست‌ساله که پس از انقلاب برای اولین بار در تاریخ ایران تدوین شده است بیانگر افق آینده‌ای است که ساخته می‌شود. به‌عبارت‌دیگر این سند به آینده نه به‌عنوان جایی که ایران به آنجا می‌رود، بلکه به‌عنوان آنجا که ایرانیان آن را به وجود می‌آورند نگاه می‌کند براین‌اساس راه‌هایی که به آینده ختم می‌شوند، یافتنی نیستند، بلکه ساختنی‌اند. این نگرش به آینده توسعه و پیشرفت در سند چشم‌انداز بر پایه تفکر راهبردی پایه‌ریزی شده است و صدالبته می‌بایست بر پایه برنامه‌ریزی راهبردی نیز عملیاتی گردد مقصود از تفکر استراتژیک خلق راهبردی‌های ابتکاری و نو است که می‌تواند چشم‌انداز آینده‌ای بالقوه را ترسیم کند که به طور قابل توجهی باحال متفاوت است و مقصود از برنامه‌ریزی راهبردی عملیاتی کردن راهبردی‌های خلق شده و حمایت از فرایند تفکر راهبردی است و بدین‌گونه است که سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی، ایران نه بر اساس پیش‌بینی که بر اساس آینده‌نگری شکل گرفته و به تعبیر زیبایی‌مقام رهبری سطر آن با محاسبه و کارشناسی تدوین شده و اصلاً بلندپروازانه نیست. توضیح اینکه کشورهای مختلف جهان در تهیه و تنظیم چشم‌انداز بلندمدت خود به یکی از دو رویکرد کلی توجه دارند که عبارت‌اند از:

- رویکرد پیش‌بینی که برای تنظیم سند چشم‌انداز بر اساس آن ابتدا وضعیت موجود به‌دقت بررسی شده و بر اساس، امکانات قابلیت‌ها و فرصت‌های موجود تصویری از آینده ترسیم می‌گردد.



➤ رویکرد آینده‌نگری که بر اساس آن ابتدا تصویری از وضع مطلوب و آرمانی در نظر گرفته می‌شود و توانایی‌ها و قابلیت‌های لازم برای رسیدن به آن ایجاد می‌شود.

آن چنان که ملاحظه می‌شود افق آینده ترسیم شده در چشم‌انداز بر پایه رویکرد، دوم قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌های موجود آینده را شکل نمی‌دهند؛ بلکه آینده فی‌نفسه به‌عنوان وضع مطلوب در نظر گرفته می‌شود و همه قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌ها باید برای تحقق آن به شکل حداکثر گرایانه تجهیز و به کار گرفته شوند با این مقدمه می‌توان گفت چشم‌انداز عبارت است از تصویر مطلوب و آرمانی قابل‌دستیابی جامعه در یک افق زمانی معین بلندمدت که متناسب با مبانی ارزشی و آرمان‌های نظام و مردم تعیین می‌گردد.

اهمیت چشم‌انداز و چشم‌اندازسازی در تعیین سرنوشت اقتصادی اجتماعی و کالبدی شهرها به‌گونه‌ای است که می‌توان آن را به‌مثابه «قلب» فرایند برنامه‌ریزی و طراحی شهری محسوب نمود در وضعیت کنونی، یعنی در عصر جهانی‌شدن و تشدید رقابت شهرها که بر سر کسب سهم بیشتری از ثروت‌ها، استعداد‌های درخشان و جلب توجه جامعه بین‌المللی صورت می‌گیرد امر تدوین و اجرای چشم‌انداز برای شهرها دیگر نه یک انتخاب بلکه به یک «ضرورت» بدل شده است. مرور ادبیات موضوع نشان می‌دهد که در زمینه فرایند چشم‌اندازسازی مدل‌های گوناگونی وجود دارد و در زمینه تأمین مشارکت مردم و استخراج چشم‌انداز مشترک نیز تکنیک‌های متنوعی در دسترس است.

با این وجود بررسی‌ها نشان می‌دهد که در مورد شیوه صورت‌بندی بیانیه «چشم‌انداز» خلأ قابل‌توجهی وجود دارد. اگرچه برخی از منابع به پاره‌ای از ویژگی‌های یک بیانیه خوب چشم‌انداز اشاره داشته‌اند مع‌هذا این موضوع هنوز به‌صراحت و عمق لازم مورد بحث قرار نگرفته و مدل جامعی که متکی بر پایه‌های نظری پذیرفته شده‌ای باشد در خصوص شیوه صورت‌بندی بیانیه چشم‌انداز ارائه نگردیده است. برای جامعه نامشخص آینده یک اصل مشخص وجود دارد و آن تغییر و دگرگونی مستمر آن است؛ لذا جامعه را نمی‌توان به‌سان یک برکه آب راکد تصور کرد، بلکه جامعه به‌سان یک رود خروشان است که «دوبار» نمی‌توان در آن گام گذاشت. جامعه شهری مشابه ارگانیسم زنده است که دائم در حال تغییر و تحول است و همواره نیازمند مراقبت، کنترل و نظارت دقیق است.

برنامه‌ریزی و آینده‌نگری، امروز ابزاری است در دست دولت و دولتمردان و همچنین صاحبان صنعت و سرمایه؛ بنابراین چشم‌انداز، رسالت و مأموریت‌های آن نیز نیاز به طرح و برنامه دارد و آن هم از نوع برنامه‌های «جهشی» زیرا رشت شهری است با ویژگی‌های بالقوه توسعه. امید است با اجرای این برنامه و با تلاش جدی به‌منظور نیل به اهداف موردنظر گامی برای رشد و اعتلای جایگاه شهری رشت در سلسله‌مراتب شهرهای مهم کشور برداریم. قصه قصه شهر هزارساله است که روزگاری مرکز تجاری حکومت صفویان بود و ۸۰ سال پیش راه آهن داشت، شهری که دروازه فرنگ بود و روزگاری به داشتن بام‌های سفالی به خود می‌بالید و شهر ابرهای باران‌خیز و باران‌های نقره‌ای معروف بود و هست.

• چشم‌اندازهای شهر رشت (صص ۴۵۷-۲۵۲)

➤ رشت شهری با هویت اسلامی ایرانی فراگیر که ضامن رشد و تعالی فضایل انسانی و اخلاق اسلامی است

➤ رشت شهری با مردم بانشاط، مسئولیت‌پذیر مشارکت، جو مورداعتماد و اندیشمند



- رشت شهری پاک سالم، جذاب و سازگار با محیط
- رشت شهری با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی اسلامی ایرانی
- رشت شهری هوشمند در خدمات رسانی و دارای مدیریت یکپارچه شهری
- رشت شهری توسعه یافته متوازن و تعادل بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب
- رشت شهری با هویت معماری اسلامی ایرانی
- رشت شهری، چابک، پاسخگو با آمدوشد روان و رفاه عمومی و عدالت محور
- رشت شهری ایمن همراه با آسایش برای جامعه

چشم انداز اول

- رشت شهری با هویت اسلامی ایرانی فراگیر که ضامن رشد و تعالی فضایل انسانی و اخلاق اسلامی است.

حفظ کرامت انسانی: انسان‌ها بالاتر از حق حیات، دارای حق کرامت‌اند. این حق امری قابل زوال نیست و مشروط به برخورداری صحیح از همه نیروها و استعدادها و ابعاد مثبت است که در انسان وجود دارد. کرامت یعنی اینکه انسان دارای شرف و عزت و حیثیت ارزشی است. از دید اسلام حق حیات و کرامت انسان‌ها می‌بایست نزد حکومت‌ها و توسط آنها محفوظ بماند. نهادهای فرهنگی سازمانی مبتنی بر ارزش‌های اسلامی و کرامت انسانی و ارج نهادن به سرمایه‌های انسانی و اجتماعی ابلاغ (سیاست‌های کلی نظام اداری مقام معظم رهبری) ۱۳۸۹/۰۱/۳۱

اعتلای ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار جهاد شهادت و تفکر بسیجی در جامعه و نهادهای ساختن آن در اندیشه باور، منش و رفتار مردم و مسئولان و مقابله عوامل بازدارنده و تضعیف‌کننده آن (سیاست‌های کلی نظام در امور ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران مقام معظم رهبری) ۱۳۸۹/۱۱/۲۹

باتوجه به فرمایشات رهبر معظم انقلاب حضرت آیت‌الله خامنه‌ای و تأکید ایشان بر حفظ هویت اسلامی ایرانی مبانی و اساس چشم‌انداز شهرداری رشت بر این جمله استوار است:

ما به برکت اسلام توانسته‌ایم هویت ایرانی خود را حفظ کنیم. حضرت آیت‌الله خامنه‌ای یکی از خصوصیات برجسته و بارز نظام جمهوری اسلامی ایران را استقلال و هویت دانستند و تأکید کردند ما به برکت اسلام توانسته‌ایم هویت ایرانی خود را حفظ کنیم و این حقیقت باید در همه خدمات و امور شهری خود را نشان دهد. (۱۳۹۰/۲/۱۰).

چشم‌انداز دوم

- رشت شهری با مردم بانشاط مسئولیت‌پذیر مشارکت‌جو مورد اعتماد و اندیشمند

برخورداری از فضای مناسب و سالم فعالیت‌های فرهنگی نظیر سینما طرح‌های شادکامی، موسیقی محلی ورزشی و صرف اوقات فراغت حق همه شهروندان است. توسعه امکانات ادبی و هنری ۱ نمایشگاه‌ها ۲ جشنواره‌ها ۳ نشریات ۴ کتابخانه‌ها همایش‌ها تبدیل شهرنشینان به شهروندان به منظور افزایش حسن تعلق خاطر و مسئولیت‌پذیری در مداخله برای اداره امور



شهری. سرزندگی و نشاط دارای دو بعد است که یک بعد آن فردی است و به بینش و فرهنگ مردم و به ادراک آنها وابسته است و دیگری به فضاهای شهری و معماری مربوط می‌شود که این دو بعد باهم ارتباط متقابل دارند و از یکدیگر نیز تأثیر می‌پذیرند. جامعه‌شناسان همیشه تأکید می‌کنند که مدیران شهری باید امکان حضور مردم در فضاهای شهری را به وجود آورند تا ارتباطات اجتماعی به نحو گسترده‌ای بین شهروندان ایجاد شود گسترده شدن ارتباطات اجتماعی باعث تقویت تعلق خاطر افراد به محل زندگی و بالا رفتن ضریب امنیت روانی جامعه و نشاط اجتماعی می‌شود.

• مسئولیت پذیری

نگرش به قانون عبارت است از ارزیابی فایده و انتظار فایده از رعایت قانون و حقوق دیگران رفیع‌پور (۱۳۷۱:۲۶) مانند این احساس که رعایت قانون باعث احساس موفقیت می‌شود یا قانون به نفع همه مردم است.

عدم توجه به بهداشت عمومی، امکان ایجاد آلودگی صوتی و دیداری، عدم حفظ اماکن عمومی، بی‌توجهی به قوانین راهنمایی‌وراندگی آسیب‌های اجتماعی را فراهم می‌آورد (ماهرویی، ۱۳۸۱:۱۳) از این رو در تبیین عدم مسئولیت‌پذیری فقر فرهنگی و اجتماعی و شیوع آسیب‌های اجتماعی اهمیت اساسی دارند (کلانتری و دیگران ۱۳۸۴:۴). مشارکت شهروندان که نوعی تمرکززدایی در اداره امور شهری است تواند باعث تحقق می‌عدالت اجتماعی و مسئولیت‌پذیری آنان گردد (حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۸۳:۱۳۴).

• مشارکت

مشارکت دارای دو بعد فعال و غیرفعال است؛ مشارکت فعال حق شهروندان و مشارکت غیرفعال وظیفه ایشان تلقی می‌شود. روند بلوغ فرهنگ شهرنشینی در این پیوستار شکل می‌گیرد با توجه به این که شهروند فعال کسی است که مشارکت را حق خود می‌داند فرض بر این است که آگاهی در فراگرد تبدیل شدن ساکنین شهر به شهروندان فعال و مشارکت‌جو نقشی اساسی دارد تلاش بر این است که شهرداری با به‌کارگیری برخی آموزش‌های مردمی بستر مشارکت بیشتر شهروندان را فراهم نماید. از جمله این آموزش‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- شناسایی، تبادل اطلاعات و جلب مشارکت از گروه‌ها و پایگاه‌های مردم‌نهاد سنتی مساجد، حسینیه‌ها، تکایا، هیئت‌های مذهبی و جلسات قرآنی از طریق برگزاری همایش عمومی و جلسات تخصصی و حوزه بندی توانایی‌های آنان جهت مشارکت فعال در اداره امور
- شهر شناسایی همکاری و مشارکت مؤثر با سازمان‌های غیردولتی شورایی‌ها و نخبگان و فرهیختگان در خصوص موضوعات مورد نیاز شهرداری از طریق برگزاری همایش عمومی و جلسات تخصصی و حوزه بندی توانایی‌های آنان جهت مشارکت فعال در اداره امور شهر
- حمایت از طرح‌ها و برنامه‌های مفید در حوزه آموزش و مشارکت‌های شهروندی ارائه شده از سوی گروه‌ها و پایگاه‌های مردم‌نهاد
- توانمندسازی و شبکه‌سازی گروه‌ها و پایگاه‌های مردم‌نهاد در جهت اهداف مأموریت‌ها و وظایف شهرداری (اداره کل آموزش، ۱۳۸۶)



جهت تقویت مشارکت به جز استفاده از نهادهای مدنی غیردولتی مردم‌نهاد سنتی و خیریه می‌توان به تقویت تحزب پرداخت و فرهنگ مشارکت را از طریق فعالیت‌های اقتصادی و همسویی منافع اجتماعی ایجاد کرد. یکی از مفاهیم عمده در ادبیات آموزشی تدوین محتوای آموزشی منطبق با نیاز شهر و شهروند است که حاوی موضوعات اساسی ای چون هدفهای نهایی و کلی باتوجه به فلسفه، آموزش اهداف و راهبردهای لازم برای رفع نیاز است؛ همانند موضوع ترافیک بازیافت حفظ فضای سبز حفظ نظافت شهر

محتوای آموزشی فرایندی است مستمر که به صورت مجموعه‌ای از مفاهیم متشکل و کلی مجموعه نیازهای آموزشی را برای تدبیری راهبردی و موضوعی هدایت می‌کند و شامل کلیه نیازهای آموزشی جامعه و اولویت‌ها و مقاصد و اهداف بر اساس سیاست‌ها و خطمشی‌های مورد نظر اطلاعات و دانش مطابق با نیازها وسایل و ابزارهای لازم برای تحقق اهداف است. در آموزش‌های شهروندی به چند نکته مهم باید توجه کرد؛ ابتدا باید به فعالیت‌های شهروندی، ساخت‌وساز شهری، رشد جمعیت مناطق شهری پرداخت و سپس با در نظر داشتن اینکه از لحاظ جمعیت‌شناسی شهر هسته جمعیت دائم و ثابت با معیارها و حجم‌های متفاوت است به ساختار فرهنگی قومیتی و اجتماعی شهر توجه کرد.

• آموزش شهروندی توسط شهرداری و مشارکت مردم به عنوان سرمایه‌های اجتماعی

امروزه شهرداری متولی آموزش شهروندان است و ادامه مستمر آموزش‌ها در جامعه ضرورت دارد؛ چرا که در نهایت اثرات منفی ناآگاهی مردم از فرهنگ شهرنشینی و شهروندی و ضررهای آن مستقیماً به شهرداری برمی‌گردد و از طرفی دیگر ضروری است که شهروندان نیز در مورد نحوه تعامل با حوزه شهری مطالبی را فراگیرند تا بتوانند شهری بهنجار داشته باشند چرا که کلیه تعاملات شهری در فضای شهر صورت می‌گیرد و پیامدهای مثبت و منفی به‌نوعی دامنگیر شهروندان نیز می‌شود؛ بنابراین متولی آموزش‌های شهری و شهروندی شهرداری بوده و در این میان با تعامل درون‌سازمانی و برون‌سازمانی می‌تواند در حوزه خدمات‌رسانی خود به شهروندان آموزش دهد و در زمینه‌های برنامه‌ریزی با نظام اطلاع‌رسانی صحیح شهروندان را به مشارکت سوق دهد.

• اعتمادسازی

شهرداری رشت می‌تواند با اعتمادسازی در بین شهروندان زمینه مشارکت سرمایه‌گذاری را فراهم آورد. اعتماد در فرهنگ انگلیسی آکسفورد به‌عنوان اتکا یا اطمینان به‌نوعی کیفیت یا صفت یک شخص یا یک چیز یا اطمینان به حقیقت یک گفته توصیف می‌شود. اعتماد عمومی یکی از سرمایه‌های اجتماعی است که وحدت را در سیستم‌های اجتماعی ایجاد و حفظ نموده و ارزش‌های دموکراتیک را پرورش می‌دهد. اعتماد شهروندان را به نهادها و سازمان‌هایی که نمایندگان آنها هستند پیوند می‌دهد.

چشم‌انداز سوم

• رشت شهری پاک، سالم، جذاب و سازگار با محیط

در قرآن کریم ۱۱۳ بار در ارتباط با پاکیزگی و سلامت تأکید شده است. بهره‌گیری ارتقای سلامت نظام اداری و رشد ارزش‌های اخلاقی در آن از طریق اصلاح فرایندهای قانونی و اداری و برخورد با تخلفات از امکانات فرهنگی و به‌کارگیری نظام



مؤثر پیشگیری آن. (ابلاغ سیاست‌های کلی نظام اداری مقام معظم رهبری) (سیاست‌های کلی برنامه پنجم توسعه اقتصادی اجتماعی و کاهش مخاطرات و آلودگی‌های تهدیدکننده سلامت فرهنگی جمهوری اسلامی ایران)

• رشت شهری پاک

- برنامه‌ریزی برای جمع‌آوری - دفع - دفن صحیح زباله
- اجرای قانون پسماند و آئین‌نامه‌های اجرائی
- تقویت سازمان مرتبط برنامه‌ریزی برای تنظیف نیمه مکانیزه شهری
- برنامه‌ریزی ساماندهی جدی سیمای شهری و پاک‌سازی آلودگی‌های بصری و دیداری
- توسعه فضای سبز شهری و ساماندهی مبلمان و تجهیزات شهری
- لایروبی رودخانه‌های رشت

• رشت شهری جذاب

توجه به گردشگری معنوی زیارتی باتوجه به مراکز زیارتی استقرار گردشگری سلامت در بیمارستان قائم (عج) رشت وجود بیش از ۴۰ پارک جهت گذراندن اوقات فراغت شهروندان تنوع غذاهای محلی و همچنین وجود فروشگاه‌های لوکس در شهر از مهم‌ترین جذابیت‌های رشت به شمار می‌رود. مهم‌ترین سوغات صنایع دستی و غذاهای محلی است.

• اجرای قانون پسماند

توسعه بی‌رویه شهرها، صنایع و مصرف بی‌رویه منابع و تغییر الگوهای مصرف سبب به وجود آوردن بحران‌های عظیم زیست‌محیطی گردیده و سلامت و شادابی انسان‌ها بخصوص شهرنشینان را تهدید می‌کند. بدون شک تولید پسماندها مبحثی اجتناب‌ناپذیر است و تولید بی‌رویه آن باعث گردیده که این موضوع در رأس مشکلات متعدد شهری قرار گیرد. در اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۳ قانون پسماند مشتمل بر ۳۹ ماده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده که پس از تصویب و تدوین آیین‌نامه اجرایی آن به‌عنوان اصلاحیه تبصره ۴ بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ مشتمل ۳۹ ماده بر در مورخ ۸۳/۱۲/۱۶ به تصویب هیئت وزیران رسیده است.

شهرداری رشت باید در برنامه‌های خود در نظر داشته باشد که در راستای اجرای دقیق و نیل به اهداف عالیه قانون و آیین‌نامه اجرایی مذکور گام‌های ارزنده‌ای را بر دارد تا برای شهروندان محترم شهری سالم و پاک به ارمغان بیاورد در این راستا الزامات زیر ضروری به نظر می‌آید:

- ساماندهی سیستم جمع‌آوری پسماندهای شهری
- جهت‌گیری به‌طرف مکانیزاسیون جمع‌آوری و حمل
- جهت‌گیری به‌طرف پردازش و بازیافت پسماندهای شهری
- مکانیزاسیون تنظیف شهری
- ایجاد ایستگاه‌های پردازش موقت شهری
- تفکیک از مبدأ و برنامه‌ریزی‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی



- شناسایی و برنامه‌ریزی جهت مشاغل پر زباله
- تأمین هزینه‌های اجرایی درآمدزایی بخش پسماند و نیل به اهداف زیست‌محیطی
- اجرای کاری شیوه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های قانون مدیریت پسماند

• الزامات ساماندهی جدی سیمای شهری

- تحقیق، طراحی و پیشنهاد آیین‌نامه تبلیغات شهری به‌منظور برقراری هماهنگی بین تبلیغات شهری و ساماندهی سیمای شهری
- حذف موانع و تابلوهای مزاحم جهت پیشگیری از تخریب چهره شهر و ساماندهی لبه‌ها و جداره‌های شهری
- مکان‌یابی بازار محله‌ای و ساماندهی بازار محله‌ای وضعیت کنونی به‌منظور تقویت پایگاه اقتصادی
- ساماندهی مشاغل شهری با مشارکت نهادها و بخش‌های ذی‌ربط
- استفاده از رنگ و نور در مراکز و فضاهای شهری جهت زیباسازی
- استفاده از تابلوها و علائم به‌عنوان نمادهای شهری و نظام اطلاع‌رسانی و راهنمای شهری
- حذف المان‌های اضافی و چشم‌آزار از عرصه‌های شهری
- ایجاد فضاهای شهری با عملکرد اجتماعی و اقتصادی و یا تقویت فضاهای موجود
- فرهنگ‌سازی و تقویت هنجارهای اجتماعی زندگی شهری
- تلاش برای کاهش فاصله شمال - جنوب - شرق - غرب

• شهر سالم

شهری است که در آن با ایجاد و گسترش پیوسته شرایط فیزیکی و اجتماعی زیست‌محیطی و استفاده بهینه از منابع و امکانات موجود، محیطی فراهم شود که در اثر آن مردم جامعه ضمن حمایت یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام کلیه امور زندگی، قابلیت خود را به حداکثر می‌رسانند. در حقیقت تعدیل رفتارهای مناسب جامعه که منتهی به سلامت جامعه می‌شود در گرو همکاری‌های بین‌بخشی و جامعیت این برنامه‌ریزی است.

در نگاه اول به شهر کالبد اولیه آن به نظر می‌رسد و در کنار آن و در نظر بعدی است که مشکلات عدیده آن مانند ترافیک، آلودگی و ... مطرح می‌شود؛ بنابراین از نظر شهرسازی شهر، سالم شهری است که در آن امکانات زندگی را برای انسان و حیوان و گیاه فراهم کند. به‌عبارت‌دیگر شهر سالم باید شرایط بقا و حیات را در خود داشته باشد. در قدیم با شکل‌گیری فرم سنتی شهر و همچنین خانه‌ها شرایط احیاء کاملاً مهیا بوده است. ساکنین محلات قدیم تمام مایحتاج روزانه و نیازهای اولیه خود را بدون دغدغه و ترس از ترافیک فراهم می‌کردند خانه‌ها طوری ساخته می‌شد که صرف‌نظر از پاسخگویی به نیازهای بیولوژیک صاحبخانه مثل تأمین نور و گرما در زمستان و برودت در تابستان و فقدان سروصدا و تأمین امنیت این خانه‌ها جوابگویی احتیاجات روحی و درونی خانواده نیز بود برای مثال در خانه‌های تاریخی برای خانواده دو نوع حرکت انتقالی و وضعی متصور است.



حرکت انتقالی یعنی خانواده در طی فصول سال و نسبت به تغییرات هوا از زیرزمین به اندرونی و حوض خانه و سرپوشیده و از آنجا به پشت‌بام ... در گردش بوده‌اند چرا که معتقد بودند که تنوع چاشنی زندگی نیست؛ بلکه اصل انست. حرکت وضعی خانواده همان دسترسی‌هایی است مثل آشپزخانه و انبارها و سرویس‌ها که در جای مشخصی از خانه استقرار داشته و در طی شبانه‌روز و فصول با آن سروکار داشته‌اند هر فضا در خانه‌های قدیمی معنی و مفهوم خاص خود را داشته و دارد و در گذشته برای تلطیف روح فرم زیبایی تصویری از عملکرد فضایی تبعیت می‌کرده، بنابراین از جهت زیبایی‌شناختی نیز قابل قبول بوده و معمارانه بنا شده است.

متأسفانه، در خانه‌های مدرن البته از نوع بسازوبفروش و ساختمان‌سازی، آن بخشی از عوامل معمارانه که روح بخشی فضا را بر عهده داشته یکسره از میان‌رفته‌اند اکنون در ایجاد و طراحی یک شهر سالم ما به دنبال برخورداری کامل از صحت روان آدمیان هستیم ما هرچقدر شهر را زیبا کنیم و خیابان‌هایش را وسعت دهیم و کوچه‌ها و هر عرصه‌ای را آسفالت کنیم و شهرمان رنگ‌آمیزی چشم، نواز بولوارهای منظم و آب‌نما و چمن داشته باشد؛ ولی وقتی نتواند احتیاجات طبیعی و زندگی‌بخش انسان‌ها را تأمین کند، حتماً شهری ناسالم است.

یک خصیصه دیگر شهر سالم امنیت و رفاه روحی است. انسان برای اینکه بی‌دغدغه زندگی کند باید از نظر مسائل مالی و جانی احساس امنیت داشته باشد به‌طور کلی مفهوم واقعی امنیت را باید در عدم ترس از دزد، تصادفات، زلزله و سیل و ... جستجو کرد. شهرهای سابق ما نمونه‌های خوبی برای شهر سالم بودند؛ زیرا ارتباط معنوی و منطقی متقابلی با محیط اطراف خود داشتند. الگوسازی سال‌ها قبل در فرهنگ شهرسازی ما از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است. اکنون اگر این عناصر و اجزاء شهرسازی و معماری را احیاء کنیم می‌توانیم به شهر سالم برسیم.

رشت به‌عنوان شهر سلامت در سازمان بهداشت جهانی به ثبت رسیده است (سایت شهرداری رشت و دانشگاه علوم پزشکی گیلان) تعریف واژه سلامتی مساوی با فقدان بیماری است و رفاه کامل جسمی و روانی را معنا می‌دهد و باتوجه به پیشرفت روزافزون علم سلامتی بسیار گسترده و حق همه انسان‌ها است. علوم پزشکی تنها در ۲۵ درصد سلامت مردم نقش دارد ۱۰ درصد این نقش به عوامل محیط‌زیست ۱۵ درصد عوامل بیولوژیک و ژنتیک و ۵۰ درصد نیز به عوامل اجتماعی اقتصادی و فرهنگی بستگی دارد. رشت نیز به‌عنوان شهر سالم در این سازمان بهداشت جهانی به ثبت رسیده و معرفی شده و در همین ارتباط ۳۶ شهر کشور نیز ثبت شده است. همکاری‌های بین‌بخشی نقش پلیس در ایجاد جامعه ایمن و اهتمام جدی به ورزش‌های همگانی نظیر راهپیمایی و کوهنوردی خانوادگی از دیگر برنامه‌ها است. همچنین نباید از نقش مشارکت مردم در رعایت، قوانین نقش شهرداری‌ها در توسعه شهر سالم نقش بهداشت و درمان در ارتقای آگاهی‌های بهداشتی آحاد مردم غافل ماند.

چشم‌انداز چهارم

• رشت شهری با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی ایرانی - اسلامی

شهر رشت در دوره صفویه یعنی هنگامی که رشت مرکز دارمرز گیلان شناخته می‌شد اهمیت زیادی داشت و در واقع این شهر در سر راه بازرگانی قرار گرفته و بندر انزلی را به دیگر نقاط گیلان و ایران می‌پیوندد و از این نظر بدون شک هیچگاه اهمیت



خود را از دست نخواهد داد درباره شهر رشت سیاحان و جغرافی‌دانان دوره صفویه در کتب مختلف تاریخی مطالب بسیاری گفته‌اند که از این مطالب می‌توان به وضعیت این شهر در گذشته و روند تغییرات آن پی برد. جان بل که در سال ۱۱۲۹ هجری قمری رشت را دیده است درباره آن می‌نویسد: شهر رشت در دشت و است که وسیعی همه اطراف آن را جنگل‌های انبوه فراگرفته است و نزدیک‌ترین راه آن با ساحل خزر یک روز راه است. خانه‌های پراکنده‌اش به این شهر آرایشی روستا وار داده است به سبب جلگه‌ای بدون رطوبت این منطقه مردم رشت ناچارند خانه‌های خود را در جاه‌های خشک بنا کنند خانه‌های رشت در مقایسه با نقاط دیگر ایران حقیرتر است. برای اینکه باران‌های فراوان این منطقه سقف خانه‌ها را فرومی‌ریزد بام‌ها را سفالی می‌سازند تا آب در آن‌ها جریان پیدا نکند.

چشم‌انداز پنجم

• رشت شهری هوشمند در خدمات‌رسانی و دارای مدیریت یکپارچه شهری

- خدمات‌رسانی، برتر نوین و کیفی به‌منظور ارتقای سطح رضایتمندی و اعتماد مردم ابلاغ سیاست‌های کلی نظام اداری مقام معظم رهبری
 - کارآمدسازی و هماهنگی ساختارها و شیوه‌های نظارت و کنترل در نظام اداری و یکپارچه‌سازی اطلاعات (ابلاغ سیاست‌های کلی نظام اداری مقام معظم رهبری).
 - توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات با رعایت ملاحظات امنیتی
 - طرح تهیه و تدوین سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله رشت
- شهر هوشمند به شهری گفته می‌شود که داری شش معیار اصلی زندگی هوشمند جدید از جمله اقتصاد هوشمند حمل‌ونقل هوشمند محیط هوشمند شهروندان هوشمند روش زندگی هوشمند و در آخر یک مدیریت اداری هوشمند باشد.

• الزامات در معیارهای چشم‌انداز شهرداری الکترونیکی

در این مبحث مزایا و قابلیت‌های آرمانی شهرداری الکترونیک به‌عنوان یکی از آرمان‌های توسعه مدیریت شهری، مدنظر قرار می‌گیرد؛ بدین مفهوم که چشم‌انداز مدیریت شهری توسعه‌یافته در قالب شهرداری الکترونیک از چه مزایا و ویژگی‌هایی برخوردار است.

- تأمین رفاه و رضایت شهروندان
- برقراری عدالت
- تحقق آرمان شهر پاک و سالم
- اعتلای چهره مدیریت شهری و حاکمیت فرهنگ شهروندی الکترونیک نزد شهروندان
- فرهنگ‌مداری و تعامل شهروندان
- چشم‌انداز مدیریت شهری در توسعه شهرداری الکترونیک

در این محور مدیریت الکترونیک شهر مدیریت شهری الکترونیک به‌عنوان یکی از آرمان‌های توسعه مدیریت شهری مدنظر قرار می‌گیرد. بدین مفهوم که چشم‌انداز مدیریت شهری توسعه‌یافته در راستای دستیابی به آرمان‌های شهرداری الکترونیک



چیست. توفیق شهرداری در بهره‌گیری از قابلیت‌های شهرداری الکترونیک در راستای اثربخشی و کارایی مدیریت شهری در حوزه‌های:

- مدیریت یکپارچه شهر و مدیریت و اداره مشارکتی شهر
- مدیریت و مهندسی محیط‌زیست شهری
- مدیریت سفر (حمل‌ونقل و ترافیک شهری)
- موفقیت شهرداری در راستای نوآوری و شکوفایی در عرصه مدیریت شهری و خدمات‌رسانی
- موفقیت شهرداری در راستای اصلاح الگوی مصرف
- توفیق شهرداری در کسب جایگاهی برتر در استقرار شهرداری الکترونیک در رقابت با شهرداری‌های سایر شهرهای مشابه در سطح کشور و استان

مدیریت یکپارچه: وحدت فرد با جامعه، وحدت جامعه با محیط، وحدت در نگرش، وحدت در کالبد و سیمای شهری، وحدت مردم شهر با مسئولان و بالعکس، وحدت تفکر در رسیدن به خشنودی خالق یکتا، وحدت نظر و عمل، همگی نشانه‌هایی دال بر وحدت در شهر اسلامی است. یکی از اصلی‌ترین موانع فراروی مدیریت شهری - بخصوص در کلان‌شهرها - چندپارگی مدیریت شهری در عرصه سیاست‌گذاری تصمیم‌سازی برنامه‌ریزی هدایت و نظارت است شهر سیستمی باز است که ساختارهای این سیستم هرکدام دارای کارکردهای خاص خود است. این عملکردها و کارکردها در پیوستگی زمانی و مکانی - فضایی - در حال تغییر و تحول و همچنین در حال باز تولیدند ولی بایستی توجه شود کل سیستم شهر چیزی فراتر از تمام اجزاء، ساختارها کارکرد و عملکردهای آن است؛ یعنی اگر ساختارها و عملکردهای یک شهر از هم منفک و تجزیه شوند پیوند دوباره آنها دیگر شمایل سیستم شهر را ندارد. بر اساس مطالعات عمیق و روشنگر پژوهشگران عرصه مدیریت شهری از شهرنشینی فراگیر و در حال رشد گریزی نیست و از طرف دیگر این رشد همراه با ناپایداری‌هایی است که گزارش‌ها این ناپایداری‌ها بخصوص از بعد زیست‌محیطی، اقتصادی و کالبدی نگران‌کننده است. مشاهدات روزمره ما تأییدکننده نابسامانی و ناپیوستگی کارکردها و عملکردهای فضای شهری است باتوجه به این وضعیت پیش‌بینی می‌شود مسائل حاصل از شهرنشینی در آینده نزدیک جایگزین دغدغه‌های کنونی مدیران کلان مملکتی خواهد شد و نقش حاکمیتی پیدا خواهد کرد.

پس جدا از نقش افزاینده شهرنشینی فراگیر و رو به شهر برای اثرات بازدارنده و کاهنده این نوع از سکونت‌گزینی بایستی چاره‌اندیشی شود تا حدود سال‌های ۱۹۷۰ تأکید اصلی برای چاره‌جویی، سخت‌افزار نه و مبتنی بر رویکردهای از بالا به پایین متمرکز اقتصادی و کالبدی، بود نهایت این روند چاره‌جویی پاسخگو به مسائل شهرسازی و به‌طور کلی شهرنشینی نبود و اکنون اجماع بر سر شیوه‌های مدیریت شهری نوین است و پاسخ ناپایداری‌های شهری را در ارتقای کیفیت شیوه مدیریت شهری جستجو می‌کند به طوری که منابع علمی جهان در بین عوامل اصلی تولید در هر شکلی چه مادی و چه معنوی سهم مدیریت و نیروی انسانی در توسعه بیشتر از سرمایه‌های مادی و سخت‌افزار نه می‌داند.

راه پایداری شهری از تغییر رویکرد مدیریت شهری می‌گذرد مدیریت شهری خوب دارای پارامترهای مختلف و متنوعی چون کارآمدی، شفافیت مشارکت‌طلبی حق اظهار نظر همگانی انصاف، دانایی محوری و ... است. بعلاوه آنکه یکی از مؤلفه‌های مهم مدیریت شهری برای رسیدن به شهر پایدار یکپارچگی در عرصه سیاست‌گذاری، تصمیم‌سازی، اجرا و نظارت است. با نیم‌نگاهی



به تحلیل وضعیت شهرنشینی و مدیریت شهری در ایران متوجه می‌شویم در شرایط کنونی ما فاقد سازمان‌های توانمند محلی مستقل هستیم.

باوجودآنکه در اکثر کشورهای جهان چه با مشخصه‌های تمرکزگرا و چه با مشخصه‌های فدرالی شهرداری‌ها دارای قدرت بالا در امور محلی هستند و به‌عنوان نهادی فرابخشی عمل می‌کنند شهرداری‌ها همراه با شوراهای دارای حکومت محلی‌اند و تمام امور محلی در حیطه اختیارات و وظایف آنها می‌گنجد؛ ولی متأسفانه با وجود عمر ۱۰۰ ساله مدیریت شهری از اولین قانون بلدیة ۱۲۸۶ که اولین قانون مدون راجع به مدیریت شهری ایران است در ایران شهرداری‌ها در عرصه تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری امور محلی جایگاه بایسته پیدا نکرده‌اند و هر بار که قانون شهرداری‌ها و شوراهای در دستور تغییر دولت و مجلس قرار گرفته‌اند از اهداف اولیه فرابخشی بودن و همچنین اقتدار حکومت محلی کاسته می‌شود دلیل واقعیت این امر به عواملی چون وابسته بودن منابع درآمدی مدیریت شهری به دولت ضعف نهادهای مدنی و محلی و به‌طور کلی مشارکت در اداره امور شهر و برنامه‌ریزی متمرکز و از بالا به پایین و... برمی‌گردد.

درحالی‌که مدیریت شهری کارآمد و پایدار کل امور محلی سیستم شهر را بایستی برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، هدایت ساماندهی نظارت و هماهنگی کند؛ بنابراین اموری چون تهیه طرح‌های توسعه شهری مدیریت زمین و مسکن امور آموزش و پرورش حمل‌ونقل بازیافت مدیریت اسکان غیررسمی نواحی کهن و قدیمی، شهر گردشگری امور فرهنگی محیط‌زیست و ... جزء وظایف محلی و به عبارتی در حوزه اختیارات شهرداری‌ها و شوراهای هستند، در حالی‌که مدیریت شهری ما در شرایط کنونی بین ۲۵ نهاد دولتی و شهرداری تقسیم شده است. ناراحت‌کننده‌تر از این وضعیت این است که این متولیان گوناگون فاقد هماهنگی و همسو نگریند نتیجه این چندپارگی در مدیریت شهری باز تولید مسائل شهری چون ترافیک اسکان غیررسمی اشتغال غیررسمی بورس‌بازی زمین و مسکن و مسائلی گسترده‌ای از این دست است.

نهایت این نابسامانی در عرصه مدیریت شهری در برنامه پنج‌ساله سوم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کارشناسان را به چاره‌جویی واداشت - البته ناگفته پیداست این چاره‌اندیشی خود به‌طور جدی تحت‌تأثیر دولت و گسترش نهادهای محلی و مدنی بود که زایش شوراهای نمونه عینی این سیاست‌گذاری جدید بود - در ماده ۱۳۶ برنامه سوم توسعه آمده است به دولت اجازه داده می‌شود باتوجه‌به توانایی‌های شهرداری‌ها آن گروه از تصدی‌های مربوط به دستگاه‌های اجرایی را در حیطه مدیریت شهری که ضروری تشخیص می‌دهد بر اساس پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان امور اداری و استخدامی کشور همراه با منابع اعتبار ذی‌ربط به شهرداری‌ها واگذار کند.

خوشبختانه در برنامه چهارم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی مجدداً مدیریت یکپارچه شهری موردتوجه قرار گرفت و این بار در بند «ب» ماده ۱۳۷ مورد تأکید مجدد قرار گرفت و به شورای عالی استان‌ها به‌عنوان نهادی محلی و مردمی فرصت محدود داده شده است که بعد از مطالعه امکان‌سنجی تصدی‌های قابل‌واگذاری به شهرداری‌ها استخراج و برای بررسی و تصویب مستقیماً یا از طریق دولت به مجلس بفرستند. ولی همان‌طور که گفته شد تاکنون اقدام مؤثری صورت نگرفته است جدا از ضرورت یکپارچگی مدیریت شهری از بعد مدیریت کلان‌شهری در شرایط کنونی توجه به چند نکته مهم است:

➤ گاهی در بین مدیران شهری و یا حتی پژوهشگران چنین تصور می‌شود منظور از واگذاری خدمات

و تصدی‌های محلی به شهرداری‌ها شکل‌گیری امپراتوری شهرداری است درحالی‌که ماده ۱۳۶



برنامه سوم و بند «ب» ماده ۱۳۷ رویکرد هماهنگی و یکپارچگی دارد و بیشتر هماهنگی سازمانی و نهادهای خدمات‌رسانی به ذهن می‌آورد به عبارتی بیشتر وحدت اقدامات و برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌هاست و در این میان مرکز این وحدت رویه شهرداری‌ها و شوراهای هستند باتوجه به تجربیات جهانی در هیچ شهری تمام امور محلی فقط توسط شهرداری‌ها انجام نمی‌شود. بلکه شهرداری‌ها همراه با دیگر نهادهای خدمات‌رسان شهری دارای هماهنگی و همسویی هستند و در سیاست‌ها و برنامه‌های خود دارای وحدت رویه و عملکرد هستند.

➤ گاهی در بین مدیران و یا حتی، پژوهشگران شکل‌گیری مدیریت یکپارچه و وحدت سازمانی نهادهای خدمات‌رسان شهری را نهایت برنامه‌های مدیریت شهری آرزو و چشم‌انداز بلندمدت مدیریت شهری خوانده می‌شود در حالی‌که واقعیت این است که در صورت اتفاق افتادن چنین هدفی هنوز تا رسیدن به شهر پایدار و انسان‌گرا فاصله زیاد است؛ لذا مدیریت شهری باید خود را ملزم به رعایت اهدافی چون دیدگاه‌های شهر پایدار و انسان‌گرا و در نهایت سیاست‌های حکمروایی خوب چون انصاف شفافیت پاسخگویی پاک حسابی حق اظهار نظر همگانی مشارکت‌طلبی و ... بداند. به فرض اتفاق افتادن دیدگاه‌ها و خواسته‌های مدیریت یکپارچه و هماهنگ تازه مدیریت شهری ما در شرایطی قرار می‌گیرد که حداقل ۵۰ سال پیش توسط مدیریت شهری در دیگر شهرهای جهان تجربه شده است پس بنابراین مدیریت یکپارچه شهری گام اولیه در پایداری نه تنها یک چشم‌انداز بلکه یک گام اولیه در توسعه پایداری شهری است.

برخورداری از خدمات عمومی شهری و خانگی و حمایت از آنها ذخایر آب آشامیدنی سالم، نیروی برق، روشنایی و بسیاری از خدمات دیگر حق همه شهروندان بوده و برای همه یکسان است.

چشم‌انداز ششم

• **رشت شهری توسعه‌یافته متوازن و تعادل‌بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب**

کلان‌شهر: به‌گونه‌ای از شهرهای جدید اطلاق می‌شود که جمعیت متراکم و ثروت بسیاری را در خود متمرکز نموده و عموماً برنامه‌ریزی‌های گوناگون، اقتصادی اجتماعی در یک منطقه بزرگ و یا به‌مثابه مرکز اصلی تصمیم‌گیری و تعیین روبرو می‌شوند که می‌نماید. بسیاری از برنامه‌ریزی‌های شهری و مسکونی از آن‌رو با مشکل در یک کشور عمل آنها تلاش می‌کنند این کارکردها را صرفاً با دست‌اندرکاران آنها درک روشنی از کارکردهای اجتماعی شهر ندارند نیازهای موجود در صحنه شهرهای معاصر درک کنند در واقع پرسش این انداختن نگاهی سطحی به فعالیت‌ها و عبارت‌اند مثابه یک نهاد اجتماعی چگونه باید تبیین کرد؟ ابزار فیزیکی اساسی برای وجود شهر است که شهر را به ذخیره‌سازی و ابزار اجتماعی اساسی از یک کالبد، ثابت مسکن، پایدار تأسیسات دائم برای گردآوردن، تبادل و اقتصادی بلکه فرایندهای فرهنگی را نیز تضمین می‌کند.



بنابراین، عبارت‌اند از تقسیم اجتماعی کارگر نه فقط زندگی عبارت است از یک گستره جغرافیایی یک سازمان اقتصادی یک فرایند، صنعتی، شهر در معنای کامل آن برای کنش اجتماعی و نهادی زیباشناختی از وحدت جمعی صحنه‌ای مناسب‌سازی بناها و مراکز خدمات عمومی معابر شهری مراکز اداری تفریحی و ورزشی و وسائط نقلیه منطبق بر معیارهای عمومی مطلوب وضعیت جسمی جانبازان و ناتوانان جسمی و حرکتی سیاست‌های کلی نظام در امور ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران مقام معظم رهبری.

• رشد و توسعه شهر رشت

از دهه ۱۹۱۹ میلادی (به بعد ۱۲۹۸ ه) ش سهم جمعیت شهری ساکن در خاورمیانه به شدت افزایش یافته است. گروهی معتقدند که تمرکز، اقتصادی کشمکش‌های سیاسی داخلی تغییرات در الگوهای تجارت خارجی در روابط با بیگانگان و بالاخره استخراج نفت عوامل اصلی این‌چنین رشدی است. (کاستللو، ۱۳۷:۶۳) این سوال که چه مقدار از رشد شهری رشت معلول مهاجرت از روستا به مناطق شهری و چه میزان متعلق به افزایش طبیعی جمعیت است حداقل به این دلیل که الگوی واحدی در سراسر کشور حاکم نیست، موضوعی قابل بحث است. در واقع، مهاجرت و رشد طبیعی جمعیت از یکدیگر مستقل نیست، در آغاز رشد شدید شهری رشت نتیجه مهاجرت بوده؛ ولی در مدتی کمتر از زندگی چند نسل نرخ رشد طبیعی جمعیت شهری بالاتر از مناطق روستایی می‌شود؛ زیرا جمعیت مهاجر جوان است و نرخ مرگومیر کمتری در شهر داراست؛ بنابراین مهاجرت جوانانی که صاحب فرزندان خود می‌شوند عامل بسیار مهمی در رشد سریع شهری است.

چشم‌انداز هفتم

• رشت شهری با هویت معماری اسلامی - ایرانی

تجارب ارزنده گذشتگان در طول تاریخ همواره سرمایه اصلی اندیشمندان در گره‌گشایی از مشکلات و حرکت به سوی آینده بهتر بوده است انتقال تجارب گذشتگان از نسلی به نسل دیگر باعث پیشرفت علمی و فنی تداوم فرهنگی، تحکیم هویت ملی تقویت حس خوداتکایی بوده و زمینه را برای موفقیت‌های جدیدتر علمی و فنی و دستیابی به توسعه پایدار فراهم آورده است. معماری گذشته ایران به‌خصوص در دوران پس از اسلام مملو از نمونه‌های بارزش به‌کارگیری شیوه‌های پردازش بنا به‌صورت کارا و بهینه و دستیابی به آنچه که امروز معماری پایدار نامیده می‌شود است.

علی‌رغم این واقعیت، روشن، متأسفانه تاریخ معاصر ایران به دلایل زیاد و در ابعاد مختلف با انقطاع فرهنگی و گسست از تجارب تاریخی و اصول بی‌زمان جاری در سنت‌های ارزشمند فرهنگ خودی مواجه شده است و یکی از آثار این گسست دورشدن از هویت بومی و ارزش‌های اسلامی در آثار معماری امروز ایران است عدم استفاده درست از تجارب ارزشمند تاریخی در حوزه معماری، ساماندهی محیط مصنوع و فناوری‌های آن در دستیابی به اصل پایداری در بنا شاهد روشن این مدعاست و بازشناسی و فهم معماری و شهرسازی اسلامی ایران چشم‌انداز شهر رشت با استفاده از مطالعه تطبیقی و تحلیلی روش‌های موجود در مراجعه به سنت‌های معماری اسلامی ایرانی به شناخت نقاط ضعف و قوت آنها می‌پردازد و تلاش در جهت یافتن راهکارهای مناسب برای برون‌رفت از مشکلات متدولوژیک موجود در این روش‌ها و تبیین مسیری مناسب برای باززنده‌سازی



هویت بومی معماری اسلامی ایرانی و بهره‌برداری عالمانه از سنت‌های آن را در جهت دستیابی به معماری پایدار مدنظر قرار می‌دهد.

• اهداف ساختن بناها

در جامعه اسلامی با اهداف، مختلف بناهایی گوناگون ساخته می‌شوند بناهای شخصی و اماکن که شامل مراکز فرهنگی مذهبی بهداشتی خدماتی و دولتی مدیریتی است فایده وجود بناهای شخصی حفاظت از سرما و گرما، سلامت ساکنان تأمین آزادی‌های فردی حفظ هویت فکری و اعتقادی و به گونه کلی برای آسایش و آرامش است. حکمت وجود هر یک از بناهای عمومی منافع عمومی مربوط به آن به این ترتیب است: ترویج دانش و فرهنگ، حفظ و ترویج شعائر، دینی حفظ و گسترش، بهداشت ارائه خدمات به مردم و اداره جامعه و حفظ اهداف نظام اسلامی که باید در چهره عمومی بناها و اماکن شهر، نمایان باشد و نیز برای بهره‌گیری از اماکن عمومی لازم است. حرمت هر یک از زن و مرد و نیز حقوق کودک و جوان و میان سال و سالمند رعایت شود.

• الزامات برنامه‌ریزی برای ساماندهی بافت‌های فرسوده شهری

تجارب شهرهای بزرگ و مراکز استان‌ها و برخی از شهرهای استان نشان می‌دهد که اجرای برنامه‌های ساماندهی بافت‌های فرسوده از حساسیت و پیچیدگی‌های خاص برخوردار است و لذا شهرداری‌ها عموماً با دقت کافی و مطالعه همه‌جانبه وارد حوزه ساماندهی بافت‌های فرسوده می‌شوند به نظر می‌رسد با بررسی و شناخت حاصله نسبت به شهر رشت و شرایط خاصی که حاکم است روش‌های ذیل راحت‌تر هستند .

➤ انجام برنامه از طریق مشارکت بخش خصوصی

➤ مداخله شهرداری از طریق اعطا تشویقات و ابزارهای انگیزشی بدین جهت ضروری‌ترین برنامه انتخاب مشاور ذی‌صلاح با عملکرد مناسب و تجارب مربوط به ساماندهی بافت‌های فرسوده به شمار می‌رود که پس از آن بستر نرم‌افزاری لازم برای تسهیل در راه جلب مشارکت بخش خصوصی را پیش‌بینی نماید.

چشم‌انداز هشتم

• رشت شهری، چابک پاسخگو با آمدونشد روان و رفاه عمومی و عدالت‌محور

رویکردها و راه‌حل‌های گذشته دیگر قابلیت و توانایی خود برای رویارویی با چالش‌های سازمانی و محیط بیرونی را از دست داده‌اند؛ یا بهتر است با رویکردها و دیدگاه‌های جدیدی جایگزین شوند؛ از این رو یکی از راه‌های پاسخگویی به این عوامل تغییر و تحول سازمانی چابکی است در واقع چابکی به‌عنوان پارادایم جدیدی برای مهندسی سازمان‌ها و بنگاه‌های رقابت است.

• تغییرات محیطی عامل اصلی نیاز به چابکی

به نظر می‌رسد، تغییر یکی از ویژگی‌های اصلی سازمان‌ها در عصر رقابتی جدید باشد کمتر سازمانی را می‌توان یافت که در یک دوره مثلاً سه تا شش ماهه یا حتی یک‌ساله تغییری را در محیط خود شاهد نباشد. باتوجه به بافتی که در حال حاضر بر دنیای



کسب و کار سازمان‌ها حکم فرماست سازمان‌ها ناگزیر از انجام تغییراتی در نگرش، دانش رویکردها رویه‌ها و نتایج مورد انتظار خود هستند شریفی و ژانگ (۱۹۹۹) با مطالعه فراوان عرصه‌های دستخوش تغییر در محیط کسب و کار را بدین‌گونه طبقه‌بندی می‌کنند:

- ناپایداری و بی‌ثباتی بازار که به علت رشد بخش کوچکی از بازار کثرت ارائه محصولات جدید و نیز افول دوره عمر محصول ناشی می‌شود.
- رقابت شدیدی که به دلیل بازار در حال تغییر سریع افزایش فشار هزینه‌های رقابت‌پذیری فزاینده و توسعه کوتاه‌مدت محصولات جدید به وجود می‌آید.
- تغییرات نیازهای مشتریان که به دلیل تقاضای سفارشی افزایش انتظارهای کیفی و زمان حمل سریع‌تر به وجود می‌آید.
- شتاب تغییرات تکنولوژیکی که با معرفی تسهیلات تولیدی جدید و کارآمد یکپارچگی سخت‌افزاری و نرم‌افزاری سیستم‌ها حاصل می‌گردد.
- تغییرات عوامل اجتماعی که برای حفاظت محیط‌زیست انتظارهای نیروی کار و فشارهای حقوقی و قانونی پدیدار می‌شود. البته علت تغییر و تحولات دنیای کسب و کار را می‌توان این‌گونه نیز برشمرد قابلیت دسترسی فزاینده به فناوری رقابت شدید بر سر توسعه فناوری جهانی شدن بازارها و رقابت، تجاری رشد سریع دسترسی به فناوری تغییر در میزان حقوق و دستمزد و مهارت‌های شغلی مسئولیت زیست‌محیطی و محدودیت‌های منابع و مهم‌تر از همه افزایش انتظارهای مشتری (اس تی جان و همکاران، ۲۰۰۱).

• تعریف‌های مفهوم چابکی

واژه چابک در فرهنگ لغت به معنای حرکت سریع چالاک، فعال و چابکی توانایی حرکت به صورت سریع است و رنادات (۱۹۹۹) معتقد است چابکی را می‌توان به صورت هم‌راستایی نزدیک سازمان با نیازهای متغیر کاری در جهت کسب مزیت رقابتی تعریف کرد در چنین سازمانی، هدفهای کارکنان باهدف‌های سازمان در یک راستا قرار داشته و این دو توان با یکدیگر درصدد هستند تا به نیازهای متغیر مشتریان پاسخ مناسبی بدهند.

بر حسب نتایج و پیامدها، چابکی به معنای تغییرات، پویا موقعیت گرا و جسورانه (متهورانه) است که متضمن موفقیت در زمینه سهم، بازار و دستیابی به مشتریان انبوه است به عبارت دیگر در اینجا منظور از چابکی توانایی یک واحد کسب و کار برای رشد و بقای در یک محیط رقابتی است که تغییرات آن مستمر و غیرقابل پیش‌بینی بوده نیازمند واکنش سریع به بازارهای متغیر است بدون تردید این امر از راه ارزش‌آفرینی در محصولات و خدمات موردنیاز مشتریان صورت می‌گیرد. (گولدمن و همکاران ۱۹۹۵). بنابراین چابکی ممکن است به صورت توانایی یک سازمان برای واکنش سریع به نیازمندی‌های بازار و نیازهای مشتریان تعریف شود. کاید یکی از جامع‌ترین تعریف‌های چابکی سازمانی را این‌گونه ذکر می‌کند.

سازمان چابک یک کسب و کار با سرعت سازگار و آگاهانه است که قابلیت سازگاری سریع در واکنش به تحولات و وقایع غیرمنتظره پیش‌بینی نشده فرصت‌های بازار و نیازمندی‌های مشتری را دارد. در چنین کسب و کاری فرایندها و ساختارهایی



یافت می‌شود که سرعت انطباق و استحکام را تسهیل کرده دارای سازمان هماهنگ و منظمی است که توانایی نیل به عملکرد رقابتی در محیط تجاری کاملاً پویا و غیرقابل پیش‌بینی را دارد و البته این محیط با کارکردهای کنونی سازمان بی‌تناسب نیست (کید، ۲۰۰۰).

مزایای حاصل از بهبود و افزایش سطح چابکی در شهرداری رشت را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- پیشبرد سریع‌تر شهرداری به سمت هدفهای از پیش تعیین شده
- خدمت‌رسانی بهتر کاهش قیمت‌ها، و ثبات سازمان
- کسب ارزش در قبال سرمایه‌گذاری در زمینه فناوری اطلاعات
- کاهش حجم بودجه اختصاصی در زمینه فناوری اطلاعات
- برقراری هماهنگی لازم بین سرویس‌دهندگان فناوری اطلاعات
- توانایی سازمان در تغییر فرایندها و بهبود عملیات کاری
- پاسخگویی سریع‌تر شهرداری به نیازهای ارباب‌رجوع و افزایش رضایت خاطر کارکنان
- پاسخگویی مناسب به تغییرات و توسعه چشمگیر مهارت‌های کارکنان
- افزایش ارزش‌های کاری و عملیاتی و تأکید بر کنترل شهرداری
- پیشرفت ساختار فرایندهای شهرداری

توسعه شهر باید به طور متعادل و بدون اخلال در روند حفاظت از میراث هنری، تاریخی، فرهنگی و زیست‌محیطی شهر انجام شود. شهروندان حق دارند در تدوین بودجه شهری و اتخاذ تصمیم درباره توزیع منابع عمومی مشارکت نمایند. کلیه اعمال کمیسیون‌های مسئول اداره‌ها و سازمان‌های، قضایی یا تلاش‌های اجتماعی در جهت ایجاد مانع برای عملی شدن این منشور یا مسدود ساختن راه مشارکت افراد و گروه‌ها در مدیریت شهر و تصمیمات مرتبط با زندگی در شهر ناقض حقوق شهروندی تلقی می‌شود. با عنایت به این که در صورت روشن بودن حقوق و وظایف شهروندان تکامل فرهنگ شهروندینی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. گزاره‌های مورد تأکید در پرسش‌نامه این تحقیق به شرح زیر و با استفاده از شاخص‌های کیفیت زندگی بنیاد مرسر و ۷ منشور بین‌المللی حقوق شهروندی استخراج شده است: الف - حقوق شهروندی (حقوق مدنی، حقوق اجتماعی)

• تکالیف شهروندی

- قانون‌مداری عمل و احترام به قانون مشارکت مردم در ترغیب یکدیگر به قانون
- مشارکت مدنی: مشارکت در تصمیم‌گیری‌های عمومی
- مسئولیت و مشارکت شهروندی: شهروند مدرن در قبال حقوق شهروندی می‌بایست تعهداتی را نیز تقبل کند؛ زیرا شهروندی مفهومی گسترده‌تر از شهروندینی دارد و شهروندان منفعل را فاقد شخصیت مدنی می‌دانیم.



• عدالت محوری

مهم‌ترین جنبه عدالت مفهوم اجتماعی آن است که به صورت عمده مباحث اندیشمندان در زمینه عدالت را به خود اختصاص داده است به دلیل اهمیتی که این جنبه عدالت دارد بیشتر مورد توجه بوده است. همچنین این جنبه عدالت، بیشتر با توسعه و مفهوم آن سنخیت دارد و بحث عدالت و توسعه نزد اندیشمندان نیز بیشتر از این جهت مورد توجه بوده است.

به طور کلی سازمان‌های غیردولتی از جایگاه ویژه‌ای در جریان تصمیم‌گیری ملی و بین‌المللی برخوردارند و سطح نفوذ آنها از مسائل فرهنگی اقتصادی تا امور بشردوستانه گسترده شده و به مشورت، دهی تدوین برنامه و تأثیرگذاری در مذاکرات رسمی دولتی در طبقه‌های مختلف، رسیده است انجمن‌ها به دلیل استقلال منابع مالی و انسانی تصمیم‌گیری سریع و به‌دوراز بوروکراسی دولتی انعطاف‌پذیر بودن و کارآمدی روبه‌رشد دارند این انجمن‌ها با تکیه به همیاری، مردم ساختن جامعه مدنی را اصل کلی حاکم بر فعالیت خود قرار داده‌اند و به این لحاظ یکی از اساسی‌ترین شاخصهای توسعه انسانی به شمار می‌روند NGOها بهترین ابزاری هستند که می‌توانند اطلاعات را از جزیی‌ترین اجزای جامعه دریافت و سپس ساماندهی و طبقه‌بندی کرده در اختیار قان‌ن‌گذار قرار دهند ایجاد شبکه‌ای میان سازمانهای غیر دولتی نظیر خانه تشکیلها میتواند قدرت سازمانهای غیر دولتی را جهت تقویت مشارکت مضاعف کند (سعیدی، ۱۳۸۴، ۵۱).

در فرهنگ دینی ما از گذشته‌های دور به مسئله مشارکت توجه می‌شده است؛ با توجه به این که وجود مسجد جامع در شهرها علاوه بر نقش، مذهبی نقش‌های سیاسی اجتماعی را داشته است مردم با شرکت در نماز جمعه، مشارکت بسیار گسترده‌ای جهت اداره امور رفاهی محلی و شهری ایفا می‌نموده‌اند. همچنین ماده ۱۹۴ قانون برنامه سوم توسعه که برای دوره چهارم نیز تنفیذ شده است به مسئله نهادها و مؤسسات مردمی اشاره دارد. در بند "ه" این ماده آمده است:

چنین ارتقا مشارکت نهادهای غیردولتی و مؤسسات خیریه در برنامه‌های فقرزدایی و شناسایی کودکان یتیم و خانواده‌های زیرخط فقر در کلیه مناطق کشور توسط مدیریت‌های منطقه‌ای و اعمال حمایت‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی برای افراد یادشده توسط آنان و دستگاه‌ها و نهادهای مسئول در نظام تأمین اجتماعی صورت می‌گیرد. در قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی؛ در ادامه بنده بر این مسئله تأکید شده است که اتخاذ رویکرد توانمندسازی و مشارکت محلی بر اساس الگوی نیازهای اساسی توسعه و تشخیص نیاز توسط جوامع محلی برای ارائه خدمات اجتماعی ... از جمله اهداف توسعه‌ای دولت به شمار می‌آید.

چشم‌انداز نهم

• رشت شهری ایمن همراه با آسایش برای جامعه

کلمه امین برگرفته و استناد به یکی از سوره‌های قرآن کریم است که خداوند به بلد امین قسم یاد می‌کند. شهر امن از دیدگاه قرآن:

➤ شهر امن قرآنی و اسلامی شهری است که از امنیت همه‌جانبه در زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، اخلاقی، روانی و معنوی برخوردار باشد.



- شهر امن قرآنی همان آرمان شهر اسلامی شهر امنیت و صلح و اطمینان خاطر است ایمان و مؤمن نیز از ریشه امن اند . وجود ایمان و افراد مؤمن در شهر حکایت از امن بودن شهر را دارد و بالعکس، آرمان شهر اسلامی امنیت را در نظر و عمل برای شهروندان فراهم می‌آورد.
- در قرآن کریم موضوع امنیت شهر و دیار در ابعاد مختلف در آیات مختلفی مورد توجه قرار گرفته که به برخی از آنها اشاره می‌شود (سوره ابراهیم آیه ۳۵)

جالب این است که حضرت ابراهیم نخستین تقاضایی را که در این سرزمین از خداوند کرد تقاضای امنیت بود، این نشان می‌دهد که نعمت امنیت نخستین شرط برای زندگی انسان و سکونت در یک منطقه و برای هرگونه عمران و آبادی و پیشرفت و ترقی است و به‌راستی هم چنین است. اگر جایی امن نباشد قابل سکونت نیست، هرچند تمام نعمت‌های دنیا در آن جمع باشد. اصولاً شهر و دیار و کشوری که فاقد نعمت امنیت است همه نعمت‌ها را از دست خواهد داد.

• رشت شهری ایمن

برنامه‌ریزی برای ایمن‌سازی ساختمان‌ها و اماکن عمومی برنامه‌ریزی برای تقویت و تجهیز کامل بخش خدمات ایمنی و آتش‌نشانی برنامه‌ریزی برای اصلاح ساختار موجود ایمن‌سازی نقاط پرتردد شهری:

- پیاده‌روها، معابر، بوستان‌ها
- برنامه‌ریزی برای آسایش و امنیت خاطر شهروندان
- برنامه‌ریزی برای اصلاح ساختار ترافیکی شهر و جذب امکانات بیشتر
- توسعه قابلیت و دسترسی سریع به مراکز اصلی مدیریت و تجارت (۱. توسعه فرودگاه ۲. ایجاد بزرگراه)
- توسعه امکانات زیرساختی. (۱. تأمین و توزیع آب ۲. تأمین مسکن ۳. بهینه کردن راه‌های دسترسی داخل شهرستان ۴. تأمین برق ۵. تأمین گاز)
- توسعه امکانات سیاسی امنیتی (۱. نظم اجتماعی ۲. قانونمندی ۳. ثبات سیاسی ۴. امنیت اجتماعی)

• اهداف کلان شهرداری رشت

اهداف کلان شهرداری رشت در امور شهری در دوره پنج‌ساله ۱۳۹۵-۱۳۹۱ به شرح زیر است:

- بالابردن میزان ماندگاری تعداد گردشگران در شهر رشت و افزایش توانمندی منابع انسانی شهرداری رشت
- بهبود شاخص امید به زندگی شهروندان و بهبود وضعیت کتاب‌خوانی در شهروندان
- بهبود رعایت قوانین راهنمایی‌وراندگی
- افزایش تعداد کاربران الکترونیکی
- افزایش میزان استقبال مردم از مراسم‌های مذهبی و فرهنگی
- بهبود نگرش شهروندان درباره فعالیت فرهنگی و مذهبی شهرداری



- کاهش خسارات ناشی از حوادث سیل زمین لرزه آتش سوزی، برف و بحران‌ها
- افزایش سرانه فضای سبز و پارک‌ها و بهبود دیدگاه شهروندان در مورد مبلمان شهری
- رشد میزان سرمایه‌گذاری در امور شهری رشت و افزایش کارایی در انجام فعالیت‌های شهرداری
- تسریع در انجام فعالیت‌های در شهرداری
- افزایش مکان‌های ورزشی، فرهنگی، مذهبی و تفریحی
- افزایش تعداد پیشنهادها شهروندان و افزایش خدمات پورتال شهرداری
- افزایش استفاده شهروندان از وسایط نقلیه عمومی
- کاهش بار ترافیکی در شهر رشت، کاهش آلودگی شهر رشت
- بهبود صنعت‌هایی مانند کشاورزی با تأکید بر برنج و ابریشم و صنایع دستی مانند: بامبوافی و صنعت خدمات
- مانند بانکداری و گردشگری

• استراتژی‌ها مراحل پیاده‌سازی و آنالیز مدل چارچوب جامع تدوین استراتژی (swot)

بیشترین امتیاز وزنی در عوامل استراتژیک داخلی در (قوت‌ها) مربوط به داشتن واحد اتوبوس‌رانی، و تاکسیرانی، و کمترین آن مربوط به وجود امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری است. در (ضعف‌ها) بیشترین امتیاز مربوط به فقدان برنامه‌ریزی نیروی انسانی و کمترین آن مربوط به نبود سیاست‌های تشویقی در بافت قدیم است. بیشترین امتیاز وزنی در عوامل استراتژیک خارجی در (فرصت‌ها) مربوط به وجود باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت، برخورداری از آب‌وهوای معتدل و فرصت‌های سرمایه‌گذاری کلان کمترین آن وجود محلات دیدنی و قدیمی در شهر رشت است. در (تهدیدها) بیشترین امتیاز مربوط به وجود گره‌های ترافیکی در شهر رشت، وجود بافت‌های فرسوده و قدیمی در شهر رشت و ممانعت از خدمات‌رسانی به‌موقع و آب‌گرفتگی شهر رشت و نامطلوب بودن کیفیت آگوی شهر رشت و کمترین امتیاز مربوط به حاشیه‌نشینی در شهر رشت است.

جدول ۷۸- عوامل استراتژیک داخلی و خارجی در شهر رشت

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم هماهنگی بین مدیران شهری با شهرداری در بهبود فعالیت‌های شهری و برنامه‌ریزی ➤ بارندگی اکثر فصول سال و تعطیلی پروژه‌ها ➤ عدم وجود جاده مناسب مواصلاتی شهر رشت با دیگر استان‌های کشور ➤ عدم وجود مجتمع‌های توریستی و اقامتی برای گردشگران در حوزه نفوذ شهری به‌اندازه کافی ➤ عدم وجود امکانات رفاهی کافی در هتل‌های شهر رشت ➤ تمرکز ادارات در مرکز شهر رشت ➤ آب‌گرفتگی شهر رشت و نامطلوب بودن 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ موقعیت مناسب شهر رشت به‌عنوان مرکز نقل شهرهای دیگر استان ➤ فرصت‌های تبادل فرهنگی با گردشگران ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ فرصت‌های مناسب سرمایه‌گذاری‌های کلان ➤ وجود دانشگاه‌ها و مراکز علمی در شهر رشت ➤ وجود فرودگاه بین‌المللی در شهر رشت ➤ کلان‌شهر بودن رشت و فرهنگ مردم شهر رشت ➤ داشتن محصولات کشاورزی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ درآمدهای عمومی شهرداری ➤ وجود برنامه آموزشی مستمر پرسنل و مدیران شهرداری ➤ رسمی نبودن اکثر پرسنل شهرداری ➤ ساختار اداری دیوان‌سالار و متمرکز شهرداری ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت ➤ نبود سیاست‌های 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط شهرداری رشت با مراکز علمی و دانشگاهی ➤ وجود مرکز پژوهش شورای شهر ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ دارا بودن طرح‌های جامع تفصیلی، طرح گردشگری و ... ➤ واحدهای آتش‌نشانی در شهر رشت ➤ وجود سیستم پیشنهادهای مردمی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر ➤ شیوه اطلاع‌رسانی کارآمد



تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<p>کیفیت آگوی شهر</p> <p>➤ عدم توجه به حفظ میراث فرهنگی شهر رشت</p> <p>➤ تغییر شکل سیمای شهر بر اثر ساخت وسازهای بدون برنامه</p> <p>➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی</p> <p>➤ مهاجرت به شهر رشت</p> <p>➤ وجود گره‌های ترافیکی در شهر</p> <p>➤ بیکاری در شهر رشت</p> <p>➤ وجود بافت‌های فرسوده و قدیمی در شهر رشت و ممانعت از خدمات‌رسانی به موقع</p> <p>➤ عدم وجود علاقمندی به گویش محلی در شهر رشت</p> <p>➤ عدم علاقه به پیاده‌روی در شهروندان</p> <p>➤ وجود دست‌فروش‌ها در سطح پیاده‌رو و خیابان‌ها</p> <p>➤ وجود متکدیان در شهر رشت</p> <p>➤ قرارگرفتن شهر رشت در کانون زلزله</p> <p>➤ حاشیه‌نشینی در شهر رشت</p>	<p>رشت</p> <p>➤ داشتن صنایع‌دستی در شهر رشت</p> <p>➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آن‌ها</p> <p>➤ وجود رستوران‌های سنتی و ارائه غذاهای محلی</p> <p>➤ وجود باغات و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت</p> <p>➤ وجود محلات قدیمی و دیدنی در شهر رشت</p> <p>➤ داشتن مشاهیر معروف مثل آیت‌الله لاکانی و پروفیسور رضا و پروفیسور سمیعی</p> <p>➤ وجود آرامگاه میرزا کوچک جنگلی</p> <p>➤ حضور گردشگران در فصول مختلف سال</p>	<p>تشویقی در زمینه بافت قدیم</p> <p>➤ فقدان برنامه‌ریزی نیروی انسانی</p> <p>➤ عدم وجود کارخانه</p> <p>➤ آسفالت به اندازه کافی</p> <p>➤ فقدان شناخت کافی و تعریف مشخص از معماری و شهرسازی بومی</p> <p>➤ مشکلات مربوط به رعایت سلامت کارکنان و شهروندان</p> <p>➤ ضعف بانک‌های اطلاعاتی عمومی شهر</p>	<p>➤ دارابودن طرح‌های جامع تفصیلی، طرح گردشگری و ...</p> <p>➤ پراکندگی ساختمان‌های شهرداری در سطح شهر</p> <p>➤ داشتن ماشین‌آلات پیشرفته برای ارائه خدمات شهری</p> <p>➤ وجود امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری</p> <p>➤ استقرار شهرداری‌های مناطق سه‌گانه در مکان‌های مناسب</p> <p>➤ داشتن واحد اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی کارآمد</p> <p>➤ دارابودن امکانات رفاهی نظیر بانک شهر شرکت‌تعاونی و ... در شهرداری رشت</p> <p>➤ نیروهای باتجربه در شهرداری</p>

○ استراتژی‌های توسعه شهر رشت

➤ استراتژی توسعه گردشگری

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و قوت‌ها و رفع تهدیدهای زیر به وجود می‌آید:

جدول ۷۹- عوامل استراتژیک توسعه گردشگری

تهدید	فرصت	قوت
<p>➤ عدم وجود امکانات رفاهی کافی در هتل‌های شهر رشت</p>	<p>➤ فرصت‌های تبادل فرهنگی با گردشگران</p> <p>➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت</p> <p>➤ برخورداری از آب‌وهوای معتدل</p> <p>➤ داشتن صنایع‌دستی در شهر رشت</p> <p>➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آن‌ها</p> <p>➤ وجود رستوران‌های سنتی و ارائه غذاهای محلی</p> <p>➤ وجود باغات و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت</p> <p>➤ داشتن مشاهیر معروف مثل آیت‌الله لاکانی و احسان، بخش پروفیسور بهزاد</p> <p>➤ پروفیسور رضا و پروفیسور و وجود آرامگاه میرزا کوچک جنگلی</p> <p>➤ حضور گردشگران در فصول مختلف سال</p>	<p>➤ دارابودن طرح‌های جامع تفصیلی طرح گردشگری و ...</p>

➤ استراتژی آموزش و توسعه منابع انسانی



این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۰- عوامل استراتژیک آموزش و توسعه منابع انسانی

تهدید	فرصت	ضعف
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرصت‌های تبادل فرهنگی با گردشگران ➤ وجود دانشگاه‌ها و مراکز علمی در شهر رشت ➤ فرهنگ مردم شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود برنامه آموزش مستمر پرسنل و مدیران شهری ➤ فقدان برنامه‌ریزی نیروی انسانی

➤ استراتژی توسعه سلامت شهروندان

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۱- عوامل استراتژیک توسعه سلامت شهروندان

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی ➤ وجود گره‌های ترافیکی در شهر ➤ عدم علاقه به پیاده‌روی در شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ برخورداری از آب و هوای معتدل ➤ قابلیت‌های پارک‌های شهر رشت ➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آن‌ها ➤ وجود رستوران‌های سنتی و ارائه غذاهای محلی ➤ وجود باغات و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مشکلات مربوط به رعایت سلامت کارکنان و شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شیوه اطلاع‌رسانی کارآمد ➤ وجود سیستم پیشنهاددهای مردمی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر ➤ پراکندگی ساختمان‌های شهرداری در سطح شهر

➤ استراتژی ارتقای فرهنگ عمومی

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدهای زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۲- عوامل استراتژیک ارتقای فرهنگ عمومی

تهدید	فرصت	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم توجه به حفظ میراث فرهنگی شهر رشت ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی ➤ عدم وجود علاقه‌مندی به گویش محلی در شهر رشت ➤ وجود متکدیان در شهر رشت ➤ وجود دست‌فروش‌ها در سطح پیاده‌رو و خیابان‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرصت‌های تبادل فرهنگی با گردشگران ➤ فرهنگ مردم شهر رشت ➤ داشتن مشاهیر معروف مثل آیت‌الله لاکانی و احسان، بخش پروفیسور بهزاد پروفیسور رضا و پروفیسور سمعی ➤ حضور گردشگران در فصول مختلف سال 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط شهرداری رشت با مراکز علمی و دانشگاهی ➤ وجود مرکز پژوهش شورای شهر ➤ شیوه اطلاع‌رسانی کارآمد ➤ وجود سیستم پیشنهاددهای مردمی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر ➤ نیروهای باتجربه در شهرداری

➤ استراتژی ارتقا ایمنی شهر

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۳- عوامل استراتژیک ارتقا ایمنی شهر

تهدید	فرصت	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود جاده مناسب مواصلاتی شهر رشت با دیگر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرهنگ مردم شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ واحدهای آتش‌نشانی در شهر رشت



<ul style="list-style-type: none"> استان‌های کشور ➤ آب‌گرفتگی شهر رشت و نامطلوب بودن کیفیت آگوی شهر ➤ وجود گره‌های ترافیکی در شهر ➤ قرارگرفتن شهر رشت در کانون زلزله 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شیوه‌های اطلاع‌رسانی کارآمد ➤ پراکندگی ساختمان‌های شهرداری در سطح شهر ➤ داشتن ماشین‌آلات پیشرفته برای ارائه خدمات شهری ➤ داشتن واحد اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی کارآمد
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

➤ استراتژی توسعه و زیباسازی شهر

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۴- عوامل استراتژیک توسعه و زیباسازی شهر

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود جاده مناسب مواصلاتی شهر رشت با دیگر استان‌های کشور ➤ تغییر شکل سیمای شهر بر اثر ساخت‌وسازهای بدون برنامه ➤ وجود بافت‌های فرسوده و قدیمی در شهر رشت و ممانعت از خدمات‌رسانی به‌موقع ➤ قرارگرفتن شهر رشت در کانون زلزله 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ برخورداری از آب‌وهوای معتدل 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نبود سیاست‌های تشویقی در زمینه بافت قدیم ➤ عدم وجود کارخانه آسفالت به‌اندازه کافی ➤ فقدان شناخت کافی و تعریف مشخص از معماری و شهرسازی بومی ➤ مشکلات مربوط به رعایت سلامت کارکنان و شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ داشتن ماشین‌آلات پیشرفته برای ارائه خدمات شهری

➤ استراتژی توسعه سرمایه‌گذاری

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و قوت‌ها و رفع تهدیدهای زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۵- عوامل استراتژیک توسعه سرمایه‌گذاری

تهدید	فرصت	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود جاده مناسب مواصلاتی شهر رشت با دیگر استان‌های کشور ➤ بیکاری در شهر رشت ➤ وجود دست‌فروش‌ها در سطح پیاده‌رو و خیابان‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ موقعیت مناسب شهر رشت به‌عنوان مرکز نقل شهرهای دیگر استان ➤ فرصت‌های مناسب سرمایه‌گذاری‌های کلان ➤ وجود دانشگاه‌ها و مراکز علمی در شهر رشت ➤ وجود فرودگاه بین‌المللی در شهر رشت ➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آن‌ها ➤ حضور گردشگران در فصول مختلف سال 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط شهرداری رشت با مراکز علمی و دانشگاهی ➤ وجود مرکز پژوهش شورای شهر ➤ شیوه اطلاع‌رسانی کارآمد

➤ استراتژی مدیریت واحد شهری

این استراتژی از ترکیب قوت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۶- عوامل استراتژیک مدیریت واحد شهری

تهدید	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم هماهنگی بین مدیران شهری با شهرداری در بهبود فعالیت‌های شهری و برنامه‌ریزی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساختار اداری دیوان‌سالار و متمرکز شهرداری ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت ➤ مشکلات مربوط به رعایت سلامت کارکنان و شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط شهرداری رشت با مراکز علمی و دانشگاهی ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی

➤ استراتژی بهره‌وری و کاهش هزینه

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۷- عوامل استراتژیک بهره‌وری و کاهش هزینه

فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرصت‌های مناسب سرمایه‌گذاری‌های کلان ➤ فرهنگ مردم شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پایین بودن درآمدهای عمومی شهرداری ➤ رسمی نبودن اکثر پرسنل شهرداری ➤ ساختار اداری دیوان‌سالار و متمرکز شهرداری ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب ➤ با توسعه پایدار شهری رشت ➤ فقدان برنامه‌ریزی نیروی انسانی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط شهرداری رشت با مراکز علمی و دانشگاهی ➤ وجود مرکز پژوهش شورای شهر ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ وجود امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ➤ داشتن واحد اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی کارآمد ➤ نیروهای باتجربه در شهرداری

➤ استراتژی غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۸- عوامل استراتژیک غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم هماهنگی بین مدیران شهری با شهرداری در بهبود فعالیت‌های شهری و برنامه‌ریزی ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی ➤ عدم علاقه به پیاده‌روی در شهروندان ➤ حاشیه‌نشینی در شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ فرهنگ مردم شهر رشت ➤ افزایش امید به زندگی شهروندان ➤ قابلیت‌های پارک‌های شهر رشت ➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آن‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مشکلات مربوط به رعایت سلامت کارکنان و شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر

➤ استراتژی توسعه مشارکت شهروندان

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۸۹- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کلان‌شهر بودن رشت ➤ فرهنگ مردم شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساختار اداری دیوان‌سالار و متمرکز شهرداری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ وجود سیستم پیشنهادهای مردمی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر

➤ استراتژی هوشمندسازی شهری

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۹۰- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم برنامه منسجم جهت آموزش شهروندی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرصت‌های تبادل فرهنگی با گردشگران ➤ وجود دانشگاه‌ها و مراکز علمی در شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت ➤ ضعف بانک‌های اطلاعاتی عمومی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ وجود امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ➤ نیروهای باتجربه در شهرداری

استراتژی توسعه بهبود حمل و نقل شهر

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۹۱- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بارندگی اکثر فصول سال و تعطیلی پروژه‌ها ➤ وجود گره‌های ترافیکی در شهر ➤ وجود بافته‌های فرسوده و قدیمی در شهر رشت و ممانعت از خدمات‌رسانی به‌موقع 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ برخورداری از آب‌وهوای معتدل ➤ فرصت‌های مناسب سرمایه‌گذاری‌های کلان ➤ کلان‌شهر بودن رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت ➤ عدم وجود کارخانه آسفالت به‌اندازه کافی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود مرکز پژوهش شورای شهر ➤ پراکندگی ساختمان‌های شهرداری در سطح شهر ➤ استقرار شهرداری‌های مناطق سه‌گانه در مکان‌های مناسب ➤ داشتن واحد اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی کارآمد

استراتژی محیط‌زیست‌گرایی

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید.

جدول ۹۲- عوامل استراتژیک توسعه مشارکت شهروندان

فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ موقعیت مناسب شهر رشت به‌عنوان مرکز ثقل شهرهای دیگر استان ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ برخورداری از آب‌وهوای معتدل ➤ قابلیت‌های پارک‌های شهر رشت ➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آنها ➤ وجود باغات و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت ➤ حضور گردشگران در فصول مختلف سال 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود برنامه استراتژیک و بلندمدت گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ وجود سیستم پیشنهادهای مردمی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر ➤ تهدیدها: ➤ وجود بافته‌های فرسوده و قدیمی در شهر رشت و ممانعت از خدمات‌رسانی به‌موقع ➤ حاشیه‌نشینی در شهر رشت

استراتژی بهبود مزیت‌های بومی

این استراتژی از ترکیب فرصت‌ها و رفع تهدیدها و ضعف‌های زیر به وجود می‌آید:

جدول ۹۳- عوامل استراتژیک بهبود مزیت‌های بومی

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم توجه به حفظ میراث فرهنگی شهر رشت ➤ تغییر شکل سیمای شهر بر اثر ساخت‌وسازهای بدون برنامه ➤ عدم وجود علاقه‌مندی به گویش محلی در شهر رشت ➤ بیکاری در شهر رشت ➤ حاشیه‌نشینی در شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نزدیکی به دریا و جنگل و دسترسی سریع به طبیعت ➤ فرهنگ مردم شهر رشت ➤ داشتن محصولات کشاورزی شهر رشت ➤ داشتن صنایع دستی در شهر رشت ➤ وجود رودخانه‌های زیبا در داخل و اطراف شهر رشت و امکان بهره‌برداری بیشتر از آنها ➤ وجود رستوران‌های سنتی و ارائه غذاهای محلی ➤ وجود باغات و زمین‌های کشاورزی در اطراف شهر رشت ➤ وجود محلات قدیمی و دیدنی در شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود زمینه گسترده نوآوری‌های مدیریتی ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم در انجام خدمات شهری و اداره امور شهر ➤ داشتن واحد اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی کارآمد ➤ دارا بودن امکانات رفاهی نظیر بانک، شهر شرکت‌تعاونی و ... در شهرداری رشت



• تحلیل استراتژی‌ها

باتوجه به استراتژی‌های تعیین شده بیشترین امتیاز وزنی مربوط به استراتژی توسعه حمل‌ونقل، همین‌طور استراتژی بهره‌وری و کاهش هزینه با است. همچنین کمترین میانگین وزنی با به ترتیب مربوط به استراتژی آموزش و توسعه منابع انسانی و استراتژی غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندی است.

• انطباق استراتژی‌ها با چشم‌اندازها

چشم‌اندازها:

- رشت شهری با هویت ایرانی‌اسلامی فراگیر که ضامن رشد و تعالی فضایل انسانی و اخلاق اسلامی است
- رشت شهری با مردم بانشاط، مسئولیت‌پذیر مشارکت‌جو و اندیشمند
- رشت شهری پاک، سالم، جذاب و سازگار با محیط
- رشت شهری با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی ایرانی - اسلامی
- رشت شهری هوشمند در خدمات‌رسانی و دارای مدیریت یکپارچه شهری
- رشت شهری توسعه‌یافته متوازن و تعادل‌بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب
- رشت شهری با هویت معماری ایرانی - اسلامی
- رشت شهری، چابک، پاسخگو با آمدوشد روان و رفاه عمومی و عدالت‌محور
- رشت شهری ایمن همراه با آسایش برای جامعه

• استراتژی غنی‌سازی اوقات فراغت چشم‌انداز اول، دوم و سوم

اوقات فراغت مسئله‌ای مهم است که فاقد استراتژی کلان و یک برنامه جامع است و این مورد یکی از پنج نیاز اصلی انسان است. تأمین و برنامه‌ریزی آن از وظایف دولت‌ها و حکومت است و بروز خلاقیت‌ها و نوآوری‌ها، توسعه مهارت‌های شناختی، مهارت‌های حسی و حرکتی رفتارهای، اجتماعی، تاریخی، اختراعات نوآوری‌ها و ... در اوقات فراغت به‌دست‌آمده است. اشکال گذران اوقات فراغت در بین شهروندان شهر رشت نشانگر این است که سهم عمده با فعالیت‌هایی است که فرد در حالت منفعل و اثرپذیر قرار دارد و پرداختن به فعالیت‌هایی که حضور فعال فرد را می‌طلبد کمتر مشاهده می‌شود و بیشتر فعالیت‌ها جنبه سرگرمی و تفریح دارد و به‌نوعی اوقات فراغت را تبدیل به اوقات بطلالت کرده است و جذابیت کمتری برای مردم ایجاد نموده است.

• استراتژی توسعه مشارکت شهروندان چشم‌انداز اول و دوم

از جدیدترین اسلوب‌ها و زمینه‌های مشارکتی مشارکت شهروندان در مدیریت شهری در جهت اداره شهرهاست. این مشارکت یکی از الزامات زندگی اجتماعی مدرن است و هنگامی تحقق می‌یابد که شهرنشینان از شرایط فردگرایی و انزوای اجتماعی خارج و از طریق تحقق حقوق شهروندی از حالت فردیت به طریق شهروندگرایی و جمعیت‌تعبیر هویت دهند. مشارکت بین مردم و جامعه در سطوح و ابعاد مختلف مادی و معنوی به آنها توان بیشتری بخشیده و منجر به شکل‌گیری مواردی از قبیل افزایش



بهره‌وری در تولید پرتوان کردن سازمان‌های بازرگانی و صنعتی نیرومند کردن نیروی کار فراهم‌آوردن امکان مالکیت گسترده مردمان و سرانجام پدیدآوردن یگانگی و وحدت شهروندان در جامعه می‌شود مشارکت به معنی برانگیختن حالت مردم و نتیجتاً به معنی افزایش درک و توان روستایان جهت پاسخگویی به طرح‌های توسعه و نیز به مفهوم تشویق ابتکارات است.

• استراتژی بهره‌وری و کاهش هزینه چشم‌انداز (پنجم)

بهره‌وری، رمز تقویت رشد اقتصاد کشور است. بهره‌وری امکان ایجاد یک زندگی خوب یا یک زندگی باکیفیت بالا را برای عموم افراد جامعه فراهم می‌سازد و به آنها امکان می‌دهد تا به صورت یک مجموعه، به سمت خوشبختی، سعادت و رفاه، رهنمون شوند. بهره‌وری ابزاری برای ارتقای سطح استاندارد زندگی است. اصطلاح سطح استاندارد زندگی، مفهومی است عام و کلی، با ابعادی بسیار گسترده که هنوز تعریفی قابل قبول در سطح جهانی برای آن ارائه نشده است. با این وجود برای سنجش سطح استاندارد زندگی، عموماً از معیاری به نام تولید ناخالص داخلی سرانه استفاده می‌شود.

یعنی تولید ناخالص داخلی، تقسیم بر جمعیت کشور، بر اساس این معیار، هراندازه سرعت رشد تولید ناخالص داخلی سرانه بیشتر باشد، به همان نسبت، متوسط ستاده یا ثروت تقسیم شده بین مردم افزایش می‌یابد. این افزایش توان شهروندان را برای خرید کالاها و خدماتی باکیفیت بهتر بالا می‌برد و در نتیجه به آنها امکان می‌دهد تا به استانداردهای بالاتر سطح زندگی دست یابند اصلاح فرایندهای انجام کار و انجام کارهای ارباب رجوع با حداقل هزینه و انجام پروژه با هزینه کمتر و در حداقل زمان می‌تواند در افزایش بهره‌وری مؤثر باشد.

• استراتژی آموزش و توسعه منابع انسانی چشم‌انداز اول، دوم و هشتم

علاوه بر تولید ناخالص داخلی سرانه که مرسوم‌ترین معیار برای سنجش استاندارد زندگی به شمار می‌رود، معیارهای دیگری نیز در این زمینه وجود دارد که به عوامل غیراقتصادی بر می‌گردند. معروف‌ترین این معیارها، شاخص توسعه انسانی است که توسط برنامه سازمان ملل برای توسعه تهیه می‌شود که از طریق آموزش به دست می‌آید. برنامه‌ریزی نیروی انسانی برنامه‌ریزی، خدمتی جانشین‌پروری آموزش هدفمند و به‌روزرسانی دانش پرسنل نقش مهمی در تحقق برنامه‌های کلان در شهرداری دارد.

• استراتژی توسعه و زیباسازی شهر چشم‌انداز (سوم)

طرح توسعه و زیباسازی شهر رشت از طرح‌های استراتژیک شهرداری بوده و هدف اصلی آن عمل نمودن به رهنمودهای مقام معظم رهبری مبنی بر هدف قراردادن مباحث فرهنگی و اجتماعی در مطالعات شهری است که در برنامه پنجم توسعه نیز توصیه شده است. طرح‌های تفضیلی شهر بعد از تدوین طرح جامع شهر صورت می‌گیرد و این طرح‌ها بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع، نحوه استفاده از زمین‌های شهری در سطح محلات شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها را بر اساس وضعیت دقیق و تفضیلی شبکه عبور و مرور و میزان تراکم، جمعیت تراکم واحدهای شهری، اولویت‌های مربوط به مناطق، توسعه و حل مشکلات شهری تدوین می‌شود. در تدوین طرح زیباسازی شهر رشت در نهایت برای مبلمان شهری نورپردازی، با سیما و منظر شهری، نماهای ساختمان‌ها تبلیغات شهری موقتی کاغذی تجهیزات پارکی معابر و پیاده‌روها ورودی‌ها تعیین تکلیف می‌شود.



• استراتژی توسعه سلامت شهروندان چشم‌انداز (سوم)

برنامه‌ریزی مدیریت شهری می‌تواند با طراحی فضاهای شهری برای کمک به فعالیت بدنی قانون‌گذاری در زمینه منع دخانیات و سلامت و ایمنی غذا سهم خود را در بهبود سلامت شهروندان ایفا کند؛ لذا جلب مشارکت بین‌بخشی مهم‌ترین وظیفه مدیران و متخصصان سلامت عمومی در زمان حاضر است بحث سلامت شهری باتوجه به تغییر بافت جمعیتی به یک واژه جدید رسیده به طوری که سازمان جهانی بهداشت در سال ۲۰۱۰ سلامت و شهروندی را شعار خود قرارداد. شهر سالم در واقع شهری است که در آن پیوسته شرایط اجتماعی کالبدی و زیست‌محیطی روبه‌توسعه و بهبود است و با استفاده بهینه از منابع و امکانات موجود محیطی را فراهم می‌آورد که بر اثر آن مردم ضمن حمایت از یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام تمامی امور تلاش می‌کنند زندگی خود را به سطح مطلوبی برسانند.

لذا باید از توده مردم یک نیروی محرک فعال خلاق و پویا ایجاد شود در این مورد با بالابردن سطح آگاهی‌های مردم و جلب مشارکت آنان در زمینه مسائل بهداشتی زیست‌محیطی فرهنگی و اجتماعی در راستای فعالیت‌های توسعه شهری تلاش مضاعف صورت می‌گیرد. در نهایت می‌توان گفت که در پروژه شهر سالم تلاش می‌شود که فرهنگ شهروندی به فرهنگ شهروندان فعال و آگاه تبدیل شود.

• استراتژی توسعه بهبود حمل‌ونقل شهر چشم‌انداز هشتم

حمل‌ونقل در رشت نیازمند تغییر از خودرو محوری به انسان‌محوری است، تحول لازمه رشد و توسعه است و نباید از آن واهمه داشت؛ چون ترس از تغییر بلایی است که جان شهروندان را مورد تهدید قرار داده است. سیستم حمل‌ونقل با محوریت انسان به سیستمی اطلاق می‌شود که به منظور پاسخ‌گویی به اکثر نیازهای انسانی و با اولویت دسترسی به جابه‌جایی انسان‌ها واجد ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی فرهنگی و زیست‌محیطی است.

ایمنی راحتی، اطمینان سلامت جسمی و روحی و حفظ محیط‌زیست به‌جای تخریب محیط زندگی را از جمله انتظارات و مطالبات مردم در آموشدهای شهری است. امروزه مصرف روزافزون منابع تجدیدناپذیر و تولید آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازه‌های گلخانه‌ای سلامت شهروندان را به مخاطره انداخته و تغییرات آب‌وهوایی را به وجود آورده است. فرهنگ‌سازی و تغییر نگرش از خودرو محوری به انسان‌محوری به‌عنوان اصلی‌ترین رویکرد مدیریت شهری در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک باید باشد به این منظور توسعه امکانات و تسهیلات پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، رویکرد مهم حمل‌ونقل انسان‌محور به‌جای حمل‌ونقل خودرو محور است. به منظور امکان زندگی مطلوب و ایمن برای شهروندان باید کم‌کم استفاده از خودروی شخصی در حمل‌ونقل داخل شهر را به بوتله فراموشی بسپاریم تا به زندگی غیرموتوری یا وسایل حمل‌ونقل عمومی باز گردیم نه تنها تأثیر چشمگیری بر ارتقا و بهبود زیرساخت‌های ترافیکی دارد؛ بلکه در اقتصاد ملی نیز اثرگذار است.

• استراتژی محیط‌زیست‌گرایی چشم‌انداز دوم و سوم

منظور از محیط‌زیست‌گرایی تمامی صور رفتار جمعی است که در گفتار و عمل، خود تصحیح و اصلاح روابط مخرب کنش بشری و محیط طبیعی را هدف گرفته است که در تضاد با منطق نهادی و ساختاری مسلط و رایج قرار می‌گیرد.



محیط‌زیست‌گرایی صرفاً یک نهضت آگاهی‌بخش نیست این نهضت از همان آغاز توجه خود را به تأثیرگذاری بر قانون‌گذاری هم معطوف کرده است.

• استراتژی مدیریت واحد شهری چشم‌انداز (پنجم)

در این استراتژی هماهنگ‌سازی واحدها و ارتباط مطلوب بین سازمان‌های وابسته به شهر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است به طوری که اعتمادسازی بین سازمان باید وجود داشته باشد.

• استراتژی هوشمندسازی شهر چشم‌انداز پنجم

در عصر حاضر، اطلاعات و اطلاع‌رسانی از مهم‌ترین ابزار استراتژیک مدیریت اتربخش و کارآمد تمامی سازمان‌های دولتی و خصوصی محسوب می‌گردند به دلیل اهمیت اطلاعات در فرایند تصمیم‌گیری فناوری اطلاعات و ارتباطات در جهان با سرعت چشمگیری توسعه یافته و تمامی فعالیت‌های روزمره بشر را تحت تأثیر قرار داده است. از سوی دیگر با توسعه روزافزون فناوری اطلاعات و ارتباطات و به کارگیری گسترده آن در جوامع شهری و زندگی روزمره شهروندان، مفهوم اهمیت راهبردی و تمرکز جغرافیایی «خدمات» نیز دستخوش تحولات گسترده‌ای شده است. شهرهای امروزی به عنوان نقاط تجلی شکل نوین زندگی در عصر ارتباطات و موج چهارم که به نهضت مجازی شدن تعبیر می‌شود، به سبب تمرکز خدمات و حجم بیشینه تعاملات اجتماعی و اقتصادی در بالاترین سطح نیاز به بهره‌گیری از فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطاتی قرار دارند بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات در عرصه مدیریت شهری نیز تأثیرات و تحولات ژرفی را در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی فرهنگی و سیاسی در پی داشته و خواهد داشت. در این میان به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات در قالب خدمات الکترونیک شهری در تعاملات و تراکنش‌های میان شهروندان نهادهای مدیریتی و سایر سازمان‌های ارائه‌دهنده خدمات شهری به عنوان راهکاری اثربخش و کارآمد در راستای توسعه ارتقای کیفیت و نوآوری در حوزه‌های مختلف ارائه خدمات به شهروندان به شمار می‌رود.

بدین ترتیب شهرداری‌ها نیز به عنوان مراکز عمده مدیریت و ارائه خدمات شهری، می‌توانند با استقرار و توسعه خدمات الکترونیک تعاملی در قالب شهرداری‌های الکترونیک از قابلیت‌ها و مزایای فراوان آن در عرصه خدمت‌رسانی به شهروندان بهره گیرند.

• استراتژی توسعه گردشگری چشم‌انداز اول، دوم و هفتم

باتوجه به وجود آثار تاریخی متعدد، فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل، نزدیکی به دریا، جنگل و دسترسی سریع به طبیعت شهر رشت نیازمند طرح توسعه گردشگری به صورت کاربردی است.

• استراتژی توسعه سرمایه‌گذاری چشم‌انداز ششم

فرصت مناسب سرمایه‌گذاری‌های، کلان در زمینه‌های مختلف، صنایع فولاد و ... در رشت این موقعیت را برای سرمایه‌گذاران فراهم می‌نماید تا با ارزیابی مناسب به مکان‌یابی پروژه‌های سرمایه‌گذاری همت گمارند.

• استراتژی ارتقای ایمنی شهر چشم‌انداز نهم

تلاش آتش‌نشانی و سایر خدماتی از این قبیل باعث گردیده مشاور به ارتقای ایمنی شهر به کمک مسئولان امر فکر نماید.



• استراتژی ارتقای فرهنگ عمومی چشم‌انداز اول و چهارم

فرهنگ مردم رشت؛ وجود رستوران‌های سنتی و ارائه غذاهای محلی پیش‌نیازهای مهمی هستند در این استراتژی به آنها پرداخته خواهد شد.

• استراتژی بهبود مزیت‌های بومی چشم‌انداز (ششم)

داشتن صنایع دستی محصولات کشاورزی وجود، باغات و مزارع در اطراف شهر و از همه مهم‌تر وجود دانشگاه هایس متعدد با کادر مجرب و دانشجویان متخصص استفاده از مزیت‌های بومی رشت را افزایش می‌دهد البته رابطه بین استراتژی‌ها و چشم‌اندازها تناظر یک‌به‌یک نیست؛ بلکه هرکدام از استراتژی‌های تعیین شده مکمل هستند و از همدیگر تأثیرپذیر و بر همدیگر تأثیرگذار هستند چنانچه در اجرای استراتژی جامعه‌نگری و به‌صورت فرایند برنامه‌ریزی شود. بر توسعه شهر هم‌افزایی خواهند داشت؛ بنابراین تحقق چشم‌اندازهای تعیین شده نیازمند اجرای استراتژی پانزده‌گانه است.

• برنامه‌های استراتژی‌ها

• استراتژی توسعه گردشگری

- احداث برج باران به‌عنوان نماد شهری رشت
- برگزاری سفر فرهنگی جهت تبادل امور فرهنگی با شهرهای هم‌تراز
- هماهنگی با سازمان میراث فرهنگی جهت نصب تابلوهای معرفی اماکن تاریخی و گردشگری به‌صورت هماهنگ با تابلوهای راهنمای مسیر
- یکسان‌سازی اسامی فارسی و انگلیسی معابر و نقاط جاذب سفر به‌ویژه نقاط گردشگری در تابلوها، نقشه‌ها و سایت‌های اینترنتی با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط
- توسعه، تجهیز و تقویت مناطق و راسته‌های مستعد در عرصه‌های مختلف گردشگری
- ساخت و پخش برنامه گیلان شناسی از طریق رسانه‌ها
- احداث پارک مینیاتوری جاذبه‌های گردشگری ایران و گیلان
- احداث پارک مشاهیر گیلان
- هماهنگی جهت اجرای تورهای غیرمستقل توسط شهرداری
- احداث فضای نمایشگاهی برای عرضه صنایع دستی به گردشگران
- احداث کمپینگ برای مسافرانی که قصد بیتوته کردن جهت سفر به مناطق دیگر دارند
- ایجاد موزه نمایشگاه دائمی هنرها جغرافیا آیین و رسوم شرایط اقلیمی نمادها و هویت شهری و مشاهیر تهیه استراتژی توسعه محلات ویژه‌سازی محلات جهت جذب گردشگر

• استراتژی آموزش و توسعه منابع انسانی

- تدوین طرح جامع آموزش شهروندی و آموزش مجازی شهروندان و کارکنان



- طراحی و تدوین نظام آموزشی مستمر و هدفمند بر اساس تخصص‌ها و شرح وظایف کارکنان و مدیران ایجاد مرکز آموزش عالی شهرداری رشت
- طراحی و اجرای الگوی بالندگی شغلی و حرفه‌ای منابع انسانی
- توسعه روابط شهرداری با دانشگاه‌ها (تنظیم تفاهم‌نامه همبستگی شهرداری با دانشگاه‌ها) توسعه مشارکت‌های مردمی و تقویت بخش خصوصی در توسعه آموزش‌های فنی و تخصصی توانمندسازی نیروی انسانی
- ارتقای سازوکارهای توانمندسازی
- تدوین برنامه‌ریزی نیروی انسانی برنامه‌ریزی خدمتی به برنامه‌ریزی جانشینی

• استراتژی توسعه سلامت شهروندان

- ارتقای سطح سلامت و بهداشت شهر
- توسعه الگوهای جدید ورزش همگانی و تفریحات، ورزشی سازگار با محدودیت‌های اقتصادی و زندگی شهری کاهش آلودگی صوتی و افزایش کاربری‌های آرام‌بخش
- توسعه ورزش شهروندی با محوریت محله
- افزایش بودجه ورزشی و نیز کمک مالی به هیئت ورزش‌های همگانی شهر به‌منظور برگزاری مسابقات مختلف معرفی ورزش‌های کم‌هزینه و سالم به شهروندان
- راه‌اندازی خانه سلامت در پارک منتخب
- ارتقای شاخص‌های زیست‌محیطی شهر در جهت تحقق توسعه پایدار
- استانداردسازی و تدوین شاخص‌های کیفی و کمی برای ارزیابی فعالیت‌ها

• استراتژی ارتقای فرهنگ عمومی

- تدوین منشور اخلاق حرفه‌ای در حوزه کسب‌وکار
- ایجاد فرصت‌های تبادل فرهنگی بین شهرداری‌های کشور
- گسترش کتابخانه به فرهنگسرا و سرای محلات و تدوین برنامه هویت شهری
- تعامل اثربخش با مراکز، فرهنگی اجتماعی و استفاده از ظرفیت، مساجد بقاع متبرکه، رسانه‌های مطبوعات و نشریات و مراکز فرهنگی
- توجه به میراث فرهنگی شهر و خانه‌های قدیمی رشت
- تشکیل و ساماندهی واحد مدیریت فرهنگی محلات و افزایش برنامه‌های فرهنگی بسیار در پارک‌ها
- ارتقا و حفظ ارزش‌های فرهنگی و ویژگی‌های هویتی و متناسب‌سازی زمینه‌های گذران اوقات فراغت برای اقشار مختلف جامعه



• استراتژی ارتقای ایمنی شهر به روزرسانی تجهیزات ایمنی شهری

- ایجاد معابر ایمن سواره و پیاده برای تمامی افراد در سنین و شرایط گوناگون، زندگی شامل کودکان سالمندان و معلولین تأمین تأسیسات بهداشتی و درمانی در دسترس همه و در فواصل مناسب شامل مراکز مراقبت بهداشتی مراکز درمانی و اقدامات لازم برای تأمین بهداشت محیط زیست شهری
- توانمندسازی نهادهای مدیریت شهری در راستای ارتقای ایمنی
- روان سازی امور و افزایش بهره‌وری در راستای ارتقای ایمنی شهری

• استراتژی توسعه و زیباسازی شهر

- تهیه طرح جامع زیباسازی و مبلمان شهری رشت
- اطلاع‌رسانی و جلب مشارکت همگانی مردم در زیباسازی و نماسازی با تهیه برنامه‌های آموزشی و پخش آن از طریق صداوسیما تلویزیون شهری و ...
- احداث فروشگاه شهروندی در ۴ نقطه شهر جاده (فومن انزلی، تهران و لاهیجان)
- احداث پمپ‌بنزین، کارواش تعویض روغن به صورت زنجیره‌ای
- توسعه و ساماندهی پارک‌ها و فضای سبز
- بهسازی و حفاظت از بستر و حریم رودخانه‌ها و جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌رویه در جهت بهبود سیمای شهری
- یکسان‌سازی و زیباسازی تابلوهای فروشگاه‌ها و مغازه‌های شهر رشت
- احداث پارکینگ اصلاح هندسی، معابر، چهارراه حذف تقاطع غیرضرور

• استراتژی توسعه سرمایه‌گذاری

- مدیریت بهینه منابع و مصارف و شناخت سازی عملکرد مالی
- مطالعه و شناسایی زمینه‌های بالقوه و مناسب جهت تعریف پروژه‌های اقتصادی و اجتماعی قابل مشارکت با سرمایه
- گذران و تعیین اولویت طرح‌ها و پروژه‌های شناسایی شده
- تدوین طرح جهت مشارکت نهادها و مؤسسات مالی و اعتباری در تأمین مالی پروژه‌های شهری
- ایجاد فضایی توأم از اطمینان برای سرمایه‌گذاران و ترغیب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت حضور در پروژه‌های جذاب شهری
- بازاریابی برای طرح سرمایه‌گذاری در منطقه‌ای و ملی
- ارتقای سطح خدمات به‌عنوان مکمل فعالیت‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری
- تهیه طرح جامع درآمدهای پایدار و تنظیم مناسبات مالی دولت و شهرداری
- برگزاری همایش سالیانه جذب سرمایه‌گذاری خارجی



- تدوین روش‌های مشارکت در سرمایه‌گذاری در امور شهر رشت - طراحی سازوکارهای تنوع‌بخشی به منابع درآمدی به‌غیراز منابع موجود

• استراتژی مدیریت واحد شهر

- عضویت شهرداری رشت در کمیسیون‌ها - کارگروه‌ها و کمیته‌های مرتبط شهری در سطح استان
- استفاده از نوآوری‌های مدیریتی در شهر رشت
- شناسایی سازمان‌های معین شهرداری برای ارتقای سلامت، اوقات فراغت و فعالیت‌های فرهنگی
- ایجاد ساختار هماهنگ در امور شهری
- تدوین طرح جهت محور قراردادن شهرداری در امور ترافیک راهنمایی‌وراندگی، آب، برق، گاز و سایر خدمات زیربنایی و ...

• استراتژی بهره‌وری و کاهش هزینه

- ایجاد تعادل در توزیع امکانات و زیربنای اقتصادی در محلات
- ایجاد سازوکار مناسب قانونی و ساختار متناسب برای سنجش ارزیابی عملکرد و نظام ارزشیابی نتیجه محور
- اصلاح ساختار اجرا و کاهش تعداد واحدهای اداری متناسب با مدیریت کارآمد و اثربخش
- کوچک‌سازی متناسب‌سازی و برون‌سپاری فعالیت‌های اداری
- اجرای بودجه‌ریزی مبتنی بر عملیات
- مهندسی مجدد فرایندها، اتوماسیون اداری استقرار سیستم اطلاعات
- احداث خانه اسباب‌بازی برای گذراندن اوقات فراغت کودکان
- افزایش سهم اعتبارات ورزشی از کل بودجه شهرداری
- احیای ورزش‌های سنتی با محوریت محله

• استراتژی غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان

- ارتقای جایگاه ورزش شهروندی در برنامه پنجم توسعه با تأکید بر انتقال مدیریت و منابع ورزش همگانی به شهرداری
- احداث زمین ورزشی روباز برای ورزش جوانان
- ایجاد سیستم پیاده‌روی مناسب در سطح خیابان‌های قدیمی شهر
- توسعه ورزش همگانی و تفریحات ورزشی
- تنظیم برنامه اوقات فراغت فصلی و اطلاع‌رسانی به شهروندان (چهارفصل)



• استراتژی توسعه مشارکت شهروندان

- تهیه نظام‌نامه جهت مشارکت عمومی شهروندان در سطح منطقه‌ای و محله‌ها جهت همبازی و ارائه خدمات
- جلب مشارکت سازنده و اثربخش شهروندان
- حمایت مادی و معنوی از طرح‌های موفق و نوآوری شهروندان و مدیران موفق شهرداری
- ساماندهی محلات شهری جهت دریافت پیشنهادهای از محلات
- شناسایی و تقویت سازمان‌های غیردولتی مؤثر در مشارکت‌های اجتماعی
- ایجاد سامانه پیشنهادهای مناسب جهت مشارکت بیشتر شهروندان

• استراتژی هوشمندسازی شهری

- استفاده از شناساگرهای مختلف، القایی، لیزری، صوتی فتوالکتریک راداری و غیره جهت گردآوری اطلاعات لحظه‌ای ترافیک
- استفاده از نرم‌افزارهای تحلیل ترافیک بر اساس اطلاعات گردآوری شده از حجم، سرعت، تأخیر و غیره نصب دوربین‌های کنترل و ثبت تخلف سرعت در نقاط حادثه‌خیز شهر و ایجاد سامانه مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی برای پلیس راهنمایی و رانندگی
- نصب دوربین‌های ثبت تخلفات عبور از چراغ قرمز در تقاطع‌ها
- ایجاد سامانه‌های اطلاع‌رسانی آنلاین اینترنت (پیامک)
- طراحی و توسعه شبکه اتوماسیون اداری
- آموزش شهروندان در راستای هوشمندسازی شهری

• استراتژی توسعه (بهبود) حمل‌ونقل شهر

- تعامل با شورای هماهنگی ترافیک استان جهت اصلاح معابر شهر تهیه نظام کسب درآمد از حمل‌ونقل و ترافیک شهری
- تقویت و گسترش شبکه‌های حمل‌ونقل متناسب با شرایط توسعه
- تبدیل معاونت حمل‌ونقل و ترافیک به حوزه ستادی و افزایش نظارت بر فرایندهای عملیاتی سازمان‌ها سازمان‌دهی ایجاد خطوط حمل‌ونقل عمومی شبانه در سازمان‌های اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی در سطح شهر تبدیل خیابان‌های مرکز شهر به گذرگاه‌های ویژه عابر پیاده بهسازی و تعویض پیاده‌روها و تنظیم برنامه‌های اسکیت سواری و دوچرخه‌سواری به‌صورت گروهی در شهر پیاده‌روی
- انجام اقدامات عملی برای افزایش سهم دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی در شهر
- مکان‌یابی و ساخت پل عابر پیاده و زیرگذر ویژه عابر پیاده در شهر
- ایجاد، توسعه و ارتقای مشخصات محورهای ارتباطی

• استراتژی محیط‌زیست‌گرایی

- نظارت بر حفظ محیط‌زیست در فعالیتهای اقتصادی
- احداث پارک ایجاد فضای سبز و کمربند سبز حاشیه خیابان‌ها و درختکاری در معابر
- افزایش آگاهی‌های زیست‌محیطی و شیوه‌های حل مسائل مربوط به بخش خصوصی
- توسعه برنامه‌های منطقه‌ای برای پایداری محیط‌زیست
- ارائه مشاوره به بخش‌های مختلف محیط زیستی
- ساماندهی فضایی فعالیت‌ها و استقرار جمعیت شهری رشت با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی

• استراتژی بهبود مزیت‌های بومی

- افزایش کمی و کیفی شبکه‌های فرعی آبیاری در جهت استفاده چندمنظوره از منابع آب
- تدوین نظام حمایت از پژوهشگران و هدایت موضوعات و اهداف پژوهشی در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز
- ایجاد شبکه پژوهشی فعال و فراگیر
- مستندسازی تجربیات مدیران و شهروندان
- تدوین اتحاد استراتژیک گردشگری بین شهرهای لاهیجان انزلی، آستارا، رشت و فومن
- توسعه بازارهای هفتگی در سطح شهر
- حمایت از تشکلهای موجود صنایع‌دستی و ایجاد تشکلهای جدید در راستای توسعه، ترویج و تقویت صنایع‌دستی

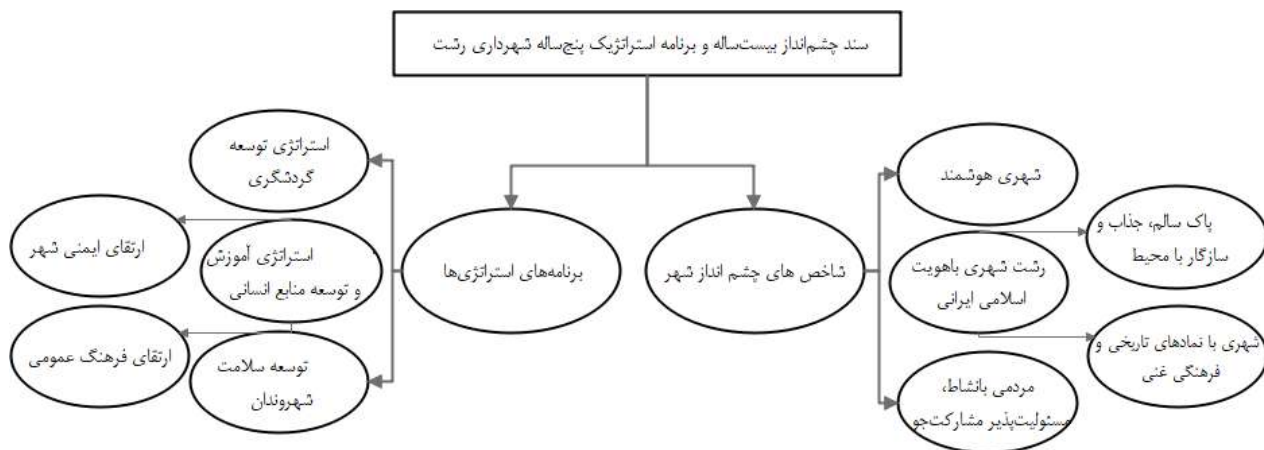
۳-۸-۶- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت ۱۳۹۱

با بررسی این سند به آینده نه به‌عنوان جایی که ایران به آنجا می‌رود، بلکه به‌عنوان آنجا که ایرانیان آن را به وجود می‌آورند نگاه می‌کند. براین‌اساس راه‌هایی که به آینده ختم می‌شوند، یافتنی نیستند، بلکه ساختنی‌اند. توضیح اینکه کشورهای مختلف جهان در تهیه و تنظیم چشم‌انداز بلندمدت خود به یکی از دو رویکرد کلی توجه دارند که عبارت‌اند از:

- رویکرد پیش‌بینی که برای تنظیم سند چشم‌انداز بر اساس آن ابتدا وضعیت موجود به‌دقت بررسی شده و بر اساس، امکانات قابلیت‌ها و فرصت‌های موجود تصویری از آینده ترسیم می‌گردد.
- رویکرد آینده‌نگری که بر اساس آن ابتدا تصویری از وضع مطلوب و آرمانی در نظر گرفته می‌شود و توانایی‌ها و قابلیت‌های لازم برای رسیدن به آن ایجاد می‌شود.

آنچنان که ملاحظه می‌شود افق آینده ترسیم شده در چشم‌انداز بر پایه رویکرد دوم قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌های موجود آینده را شکل نمی‌دهند؛ بلکه آینده‌فی‌نفسه به‌عنوان وضع مطلوب در نظر گرفته می‌شود و همه قابلیت‌ها و امکانات و فرصت‌ها باید برای تحقق آن به شکل حداکثر تجهیز و به کار گرفته شوند چشم‌انداز عبارت است از تصویر مطلوب و آرمان قابل‌دستیابی جامعه در یک افق زمانی معین بلندمدت که متناسب با مبانی ارزشی و آرمان‌های نظام و مردم تعیین می‌گردد. سند چشم‌انداز

بیست‌ساله جمهوری اسلامی، ایران نه بر اساس پیش‌بینی که بر اساس آینده‌نگری شکل گرفته و به تعبیر زیباییای مقام معظم رهبری سطر سطر آن با محاسبه و کارشناسی تدوین شده و اصلاً بلندپروازانه نیست.



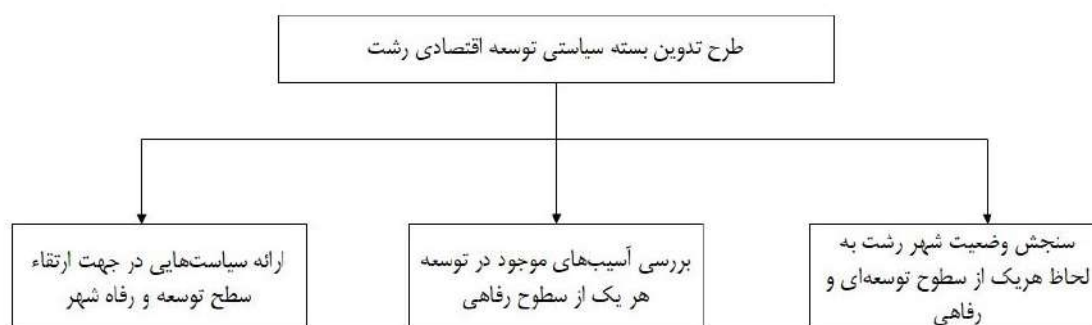
شکل ۵۱- جمع‌بندی سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت ۱۳۹۱



۳-۱-۹- طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی شهر رشت (۱۳۹۰)

مقدمه

طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی از اسناد در سطح شهری و موضوعی بوده که به اسناد مرجع شهری وابسته است. در این طرح تلاش شده است با تعبیر مفهوم توسعه اقتصادی به رفاه و آن نیز به برخورداری از حداقل معاش، دسترسی به امکانات و خدمات عمومی و بهره‌مندی از درآمد و اشتغال، وضعیت شهر رشت به لحاظ هریک از سطوح توسعه‌ای و رفاهی مذکور سنجیده شود. سپس به بررسی آسیب‌های موجود در توسعه هر یک از سطوح رفاهی مذکور پرداخته شده است و در نهایت با توجه به آسیب‌های شناسایی شده، سیاست‌هایی در جهت ارتقاء سطح توسعه و رفاه شهر ارائه گردیده است. هدف این سند تقویت و شروع برنامه‌ریزی منطقه‌ای در شهر رشت است. از دیگر اهداف کلی این طرح می‌توان به توصیف وضعیت رفاهی (توسعه‌ای) شهر رشت، تبیین علل عدم توسعه (سطح پایین‌تر رفاه) شهر رشت و تبیین راهکارهای علمی و عملی (مؤثر) جهت ارتقاء وضعیت رفاهی شهر رشت - در هریک از سطوح سه‌گانه - با در نظر گرفتن مشکلات و توانمندی‌های خاص منطقه اشاره کرد.



شکل ۵۲- طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی

جدول ۹۴- شناسنامه بررسی طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چکلیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		داریی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی شهر رشت

سال ۱۳۹۰

شهری

۳-۱-۹-۱- اهداف طرح (ص ۵)

- توصیف وضعیت رفاهی (توسعه‌ای) شهر رشت
- تبیین علل عدم توسعه (سطح پایین تر رفاه) شهر رشت
- تبیین راهکارهای علمی و عملی (مؤثر) جهت ارتقاء وضعیت رفاهی شهر رشت - در هریک از سطوح سه‌گانه- با در نظر گرفتن مشکلات و توانمندی‌های خاص منطقه



۳-۱-۹-۲- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی مشتمل بر وضعیت کمیته امداد امام خمینی، سازمان تأمین اجتماعی و سازمان بهزیستی (صص ۴۷-۵۵)

۳-۱-۹-۲-۱- آسیب‌شناسی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط

جدول ۹۵- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط

معضلات و آسیب‌های مربوط به فرآیندها در خدمات‌رسانی	آسیب‌های منبعث از کمبود امکانات	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ در خصوص شناسایی نیازمندان (بدین‌صورت که تنها به بررسی وضعیت نیازمندان می‌پردازد و اقدام فراگیری در شناسایی نیازمندان واقعی انجام نمی‌دهد). ➤ هم‌پوشانی با سایر سازمان‌ها و ادارات ➤ طولانی بودن فرآیند شناسایی تا حمایت ➤ اگرچه نیازمند در مراجعه ➤ مشخص نبودن نیازها ➤ در خصوص حمایت‌ها نارسایی‌هایی همچون تأخیر در پرداخت حمایت‌ها و همچنین بعضاً عدم رعایت شان نیازمندان وجود دارد. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کمبود منابع مالی و سرمایه‌ای (جهت تحت پوشش قرار دادن نیازمندی که اخیراً شناسایی می‌شوند)؛ ➤ کمبود نیروی انسانی (برای برنامه‌ریزی و کنترل و هدایت و راهبری)؛ ➤ کمبود مراکز خدمات‌رسانی؛ ➤ کمبود تجهیزات (وسایل نقلیه استاندارد و تجهیزات لازم برای طرح‌های کارآفرینی و...). 	<p>کمیته امداد امام خمینی (ره)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ شناسایی فقط و صرفاً با مراجعه‌ی خود متقاضی صورت می‌گیرد. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع انسانی (افراد با تخصص در مدیریت‌ها کم به کار گرفته می‌شوند)؛ ➤ منابع مالی؛ ➤ فضای فیزیکی؛ ➤ تجهیزات 	<p>سازمان تأمین اجتماعی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ فعالیت‌های موازی و هم‌پوشانی ادارات؛ ➤ فقر فرهنگی خانواده‌های نیازمند؛ ➤ کمبود منابع و اعتبارات اختصاصی؛ ➤ دوری مراکز حمایتی از مناطق محروم؛ ➤ تنوع نیازهای مالی مانند: درمان، تحصیل، ازدواج، ساختمان، مستمری و... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی (البته به‌شرط توزیع عادلانه و جذب به‌موقع اعتبارات و هزینه صحیح و بجا)؛ ➤ کمبود منابع انسانی متخصص (به‌خصوص برای آموزش و نظارت مستمر)؛ ➤ کمبود تأسیسات و تجهیزات 	<p>سازمان بهزیستی</p>

۳-۱-۹-۲-۲- آسیب‌شناسی بر اساس نظرات اهالی شهر رشت

جدول ۹۶- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط

معضلات و آسیب‌های مربوط به فرآیندها در خدمات‌رسانی	آسیب‌های منبعث از کمبود امکانات	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ در خصوص شناسایی افراد نیازمند روش مناسبی استفاده نمی‌شود. ➤ برخی رفتارها باعث می‌شود نحوه‌ی برخورد مراجع خوب به نظر نرسد. ➤ فرآیند تشخیص نیاز به‌گونه‌ای است که به‌طور دقیق نمی‌تواند افراد نیازمند را شناسایی نماید. ➤ در تشخیص نیاز گاهی سلیقه‌ای عمل می‌شود. ➤ عدم اطلاع ارباب‌رجوع از قوانین باعث سردرگمی آن‌ها می‌شود. ➤ فرآیند ارائه‌ی خدمات از زمان تشخیص تا رفع نیاز طولانی است. البته این نظر موارد خلاف نیز دارد که برخی متقاضیان زمان دو یا سه‌روزه و یا چندروزه را در رفع مشکلاتشان اعلام کرده‌اند. ➤ غالب و کلیشه‌ی خاصی در تشخیص نیاز وجود دارد و نیازها طبقه‌بندی و آنالیز نمی‌شوند. ➤ کمک‌هایی که صورت می‌گیرد فقط می‌توانند از شدت فقر بکاهند و هرگز رفع فقر نمی‌کنند. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع انسانی ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ فضای فیزیکی ➤ تجهیزات ➤ پشتیبانی مناسب از طرف دولت و دستگاه‌ها ➤ تعهد کاری ➤ فرهنگ‌سازی در جامعه 	<p>کمیته امداد امام خمینی (ره)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ اطلاع‌رسانی در خصوص شناسایی نیازمندان کم است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی 	<p>سازمان تأمین اجتماعی</p>



معضلات و آسیب‌های مربوط به فرآیندها در خدمات‌رسانی	آسیب‌های منبث از کمبود امکانات	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرآیند شناسایی علمی نیست و بسیار ابتدایی است. ➤ برخورد مراجع با درخواست‌ها مطلوب نیست. ➤ زمان طولانی از زمان ارائه درخواست تا تشخیص نیاز صرف می‌شود. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع انسانی (افراد دانا لازم است تا کار انجام شود). ➤ تجهیزات و فضای فیزیکی ➤ عدم سهولت دریافت وام از بانک‌ها 	اجتماعی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرآیند شناسایی مطلوب نیست. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی ➤ منابع انسانی ➤ فضا و تجهیزات 	سازمان بهزیستی

۳-۱-۹-۲-۳- آسیب‌شناسی بر اساس اظهارات کارشناسان و مردم و مشاهدات گروه اجرایی (جمع‌بندی)

جدول ۹۷- آسیب‌شناسی بر اساس اظهارات کارشناسان و مردم و مشاهدات گروه اجرایی آسیب‌شناسی

معضلات و آسیب‌های مربوط به فرآیندها در خدمات‌رسانی	آسیب‌های منبث از کمبود امکانات	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم توفیق کامل در فرآیند شناسایی نیازمندان واقعی ➤ وجود بروکراسی زیاد در ارائه خدمات (که علت آن کمبود نیروی انسانی ماهر و یا ضعف مدیریت در طراحی کارآمد فرآیندهاست) ➤ نبود یک برنامه‌ی منسجم حمایتی بین دستگاه‌های حمایتی ➤ ضعف شدید‌بنده‌ی کارشناسی در دستگاه‌های حمایتی ➤ عدم تطابق برنامه‌های حمایتی سراسری با برخی نیازهای منطقه‌ای 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مشکلات مالی (جهت تحت پوشش قرار دادن افراد نیازمند) ➤ نیروی انسانی ماهر (جهت شناسایی نیازمندان واقعی و ارائه‌ی ایده‌های نو و انجام مدیریت‌های لازم و برنامه‌ریزی و نظارت و کنترل) ➤ فضا و ساختمان 	کمیته امام خمینی، سازمان تأمین اجتماعی و سازمان بهزیستی

۳-۱-۹-۳- وضعیت رفاهی (سطح یک): سیاست‌گذاری (صص ۵۵-۶۰)

۳-۱-۹-۱-۳- سیاست‌های پیشنهادی کارشناسان و مسئولان دستگاه‌های اجرایی

جدول ۹۸- سیاست‌های پیشنهادی کارشناسان و مسئولان دستگاه‌های اجرایی

سیاست‌های پیشنهادی	
<p>افزایش مستمری به‌منظور تقویت بنیه خانواده‌ها برای رفع مشکلات مالی و معیشتی</p> <p>ارتقاء سطح فرهنگ و آموزش خانواده‌ها برای استفاده از امکانات موجود در منطقه برای ایجاد شغل</p> <p>تقویت و تأسیس امکانات اشتغال‌زا مناسب با فرهنگ و فضای منطقه</p> <p>ترویج فرهنگ، قناعت، خودباوری و جلوگیری از اسراف و توجه اغنیاء به فقرا</p> <p>تلاش برای رشد و ارتقاء کشاورزی در منطقه و مساعدت دولت در خصوص احیاء اراضی و استفاده بهینه از امکانات کشاورزی</p> <p>موجود مثل تولید برنج دو بار در سال و یا تولید ۲ محصول در یک سال از یک زمین کشاورزی</p> <p>هدایت جوانان تحصیل‌کرده به دوری از زندگی صرف اداری (پشت‌میزنشینی و...) آموزش و راهنمایی آنان</p> <p>به استفاده از فضاهای مناسب کشاورزی و دام‌پروری و ایجاد کارگاه‌های زودبازده با حداقل سرمایه</p> <p>فراهم آوردن بستر مشارکت مفید و سودمند قشرهای مختلف مردم</p> <p>رفع تبعیض‌ها و فاصله‌های طبقاتی</p> <p>باور داشتن به اینکه می‌توان فقر را از بین برد.</p> <p>تلاش‌های اساسی‌تر در رفع فقر مانند سهام عدالت و هدفمندسازی یارانه‌ها و...</p> <p>استفاده از تکنولوژی‌های جدید و IT برای شناسایی نیازمندان و کاستن از کاغذبازی</p> <p>تلاش برای حفظ آبروی نیازمندان</p> <p>شناسایی دقیق‌تر مستحقان و شناسایی نیازمندان واقعی</p> <p>جلوگیری از تجاوز به بیت‌المال.</p>	کمیته امداد امام خمینی (ره)
<p>ایجاد اشتغال در منطقه</p> <p>حمایت از کارگران و کارفرمایان به نحو صحیح در موقع رسیدگی به اختلافات احتمالی در حین اشتغال و تولید از سوی مراجع</p>	سازمان تأمین



سیاست‌های پیشنهادی	
اجتماعی	رسیدگی (اداره کار و امور اجتماعی) توجه به بخش کشاورزی و رونق بخشیدن موضوع با فراهم نمودن زیرساخت‌های تولید و بازار فروش جلوگیری از ورود کالاهای خارجی و اهمیت و ایجاد بازار کالاهای داخلی با کیفیت
سازمان بهزیستی	شناسایی دقیق نیازها و نیازمندا ایجاد تناسب بین کمک‌ها و نیازها تلاش در جهت ایجاد انگیزه در فعالیت اشتغال‌زایی بالا بردن سطح آگاهی فرهنگی-اقتصادی و سایر آموزش‌ها به خانواده‌ها حمایت مالی، درمانی و... برای افراد ناتوان در اجرای طرح‌های خودکفایی

۳-۱-۹-۲- اولویت‌های سیاستی

با در نظر گرفتن موارد مربوط به آسیب‌های موجود در خصوص ارائه خدمات رفاهی سطح یک و با توجه به سیاست‌های پیشنهادی مسئولان و کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط و با توجه به مشاهدات و تحلیل‌های گروه اجرایی طرح، موارد ذیل به‌عنوان اولویت‌های سیاستی این سطح در دو بخش ارتقاء امکانات و بهبود فرآیندها در ادامه مطرح می‌گردد.

سیاست‌ها در بخش ارتقاء امکانات عبارت‌اند از:

• حل مشکلات مالی

در خصوص تأمین منابع مالی موردنیاز، موارد ذیل قابل ذکر است:

مبلغ مذکور، در مقابل بودجه‌ی نزدیک به شش هزار میلیارد رقم بسیار ناچیزی است. در صورت عدم وجود منابع دیگر و با توجه به اهمیت مساله رفع فقر مطلق و وظیفه خطیر دولت در این زمینه، لازم است مبالغ مذکور از محل بودجه عمومی دولت اختصاص پیدا کند.

هم‌اکنون بخش قابل‌توجهی از منابع مالی سازمان‌های حمایتی موردنظر هدررفته و یا به‌صورت نا بهینه مصرف می‌شود. از مصادیق این موضوع، عدم وصول مبالغ حق بیمه (در خصوص سازمان تأمین اجتماعی)، پوشش دهی موازی سازمان‌ها و اجرای طرح‌های ناکارآمد. بدین لحاظ با رفع این مسائل بخش قابل‌توجهی از منابع دستگاه‌های مذکور جهت پوشش دهی به نیازمندان واقعی و نیز اجرای برخی طرح‌های عمرانی ضروری - از جمله احداث و تجهیز مراکز موردنیاز و... آزاد خواهد شد.

تلاش و برنامه‌ریزی برای جلب مشارکت‌های بیشتر مردمی و حرکت‌های خودجوش و مردمی نیز می‌تواند با هزینه‌های اندک، پاسخگوی نیازهای بزرگ باشد. این موضوع به‌عنوان یک مسئله‌ی اقتصادی فرهنگی قابل‌بررسی است، به این صورت که آیا نهادهای حمایتی از تمام ظرفیت بالقوه‌ی مردم و خیرین در جهت اهداف خود استفاده می‌کنند؟

• تأمین نیروی انسانی متخصص و ماهر

لازم است افراد مذکور، دارای خصوصیات مناسب اخلاقی باشند. همچنین لازم است به‌منظور ارتقاء کار آیی عملیات افراد مذکور، فرآیندهای مناسبی طراحی شود. متخصصینی برای تهیه‌ی بانک‌های اطلاعاتی، برنامه‌ریزی و نظارت و همچنین تهیه‌ی



برنامه‌های استراتژیک و ارائه‌ی ایده‌های نو نیاز است. یکی از منابع مهم جهت تأمین نیروی انسانی مورد نیاز، تجدید ساختار سازمانی نیروی انسانی این دستگاه‌ها است. همچنین استفاده از منابع انسانی داوطلب و سازمان‌دهی آن‌ها، می‌تواند در رفع کمبود مورد نظر بسیار مؤثر باشد. با توجه به ویژگی‌های فرهنگی و قومی مردم می‌توان از ظرفیت مردمی موجود در این شهر بهره‌مند شد. در برخی موارد مانند دستیابی به ایده‌های نو و شایسته می‌توان با برگزاری نشست‌ها و سمینارها و یا حتی برگزاری مسابقات و نظام پیشنهادات از ظرفیت بیرون از سازمان نیز به‌خوبی بهره گرفت. برگزاری مسابقات و هم‌اندیشی‌ها نه تنها باعث استفاده از یک خرد جمعی می‌شود بلکه باعث افزایش مشارکت مردمی و تألیف قلوب نیز خواهد شد.

سیاست‌ها در بخش بهسازی فرآیندها عبارت‌اند از:

• اصلاح فرآیند شناسایی نیازمندان

این مسئله بسیار مهم است و با وجود عملکرد مثبت نهادهای حمایتی، از آسیب‌های اساسی در ارائه خدمات در این سطح رفاهی محسوب می‌شود. این مسئله نه در خصوص این شهر بلکه مسئله‌ای فراگیر است که باید مورد توجه قرار گیرد. بدین لحاظ لازم است فرآیندهای کارا در این زمینه طراحی شود.

یک نکته اساسی که باید به آن توجه کرد اصلاح فکر مسئولین مربوطه است. شاید مسئولین حمایتی، خود را صرفاً در مقابل نیازمندان مراجعه‌کننده مسئول می‌دانند و قائل به پاسخگویی و رفع نیاز نیازمندی که برای دریافت حمایت به آن‌ها مراجعه نمی‌کنند نیستند. با وجود چنین اندیشه‌ای هرگز راهی برای شناسایی نیازمندان واقعی وجود نخواهد داشت.

• تقویت انگیزه و توان کارآفرینی در اقشار نیازمند و تحت پوشش

دستگاه‌های حمایتی در ایجاد اشتغال و فرصت‌های کارآفرینی برای اقشار ضعیف، ضمن درالویت قرار دادن این نحوه از کمک‌رسانی به دلیل استمرار و اساس بودن آن، می‌بایست حمایت‌های بعدی را تا حصول به نتیجه ادامه بدهند. همچنین دستگاه‌های حمایتی می‌بایست فرصت‌های مناسب سرمایه‌گذاری را شناسایی کرده و نحوه‌ی کارآفرینی در آن فضا را به افراد تحت حمایت آموزش دهند. چراکه عموماً افراد مراجعه‌کننده به این سازمان‌ها برای جذب منابع اشتغال‌زایی افراد کم‌سواد و دارای قابلیت‌های بالفعل پایینی هستند.

• طراحی یک برنامه‌ی منسجم حمایتی (همپوشانی و عدم تناسب پوشش‌ها)

آنچه در سطح این شهر قابل‌اجراست و بر انجام سریع آن تأکید می‌شود، تهیه بانک اطلاعات جامع نظام حمایتی و تأمین اجتماعی برای شهر است که در آن، کلیه دستگاه‌های ذی‌ربط، اطلاعات مربوط به افراد تحت پوشش خود را وارد نموده، و بانک اطلاعاتی مورد نظر در ساختاری شبکه‌ای، در اختیار تمامی دستگاه‌های مربوطه قرار گیرد. بدین ترتیب موارد پوشش موازی مشخص شده و نیز از تکرار اشتباهاتی از این قبیل در آینده جلوگیری خواهد شد.

علاوه بر این می‌توان طرح جامع شناسایی نیازهای مختلف را نیز در شهر اجرا کرد و با قرار دادن رفع هریک از نیازها به عهده‌ی دستگاه مربوطه با استفاده از بانک اطلاعاتی مربوطه نیازهای مختلفی که لازم است توسط دستگاه‌های مختلف ذی‌ربط پاسخ داده شود را به سرانجام رساند. حتی با اجرای این دو طرح می‌توان برخی نیازهای جدید را که متصدی خاصی ندارد را



شناسایی نموده و در صورت نیاز در سطح ملی آن‌ها را پیگیری نمود. بعلاوه با به وجود آوردن چنین بانک‌های اطلاعاتی می‌توان سایر مؤسسات خیریه و غیرانتفاعی را نیز برای کمک‌رسانی مورد استفاده قرار داد. ایجاد چنین بانک‌هایی زمینه را برای رفع نیاز، نیازمندان واقعی و کاستن از سوءاستفاده‌های احتمالی هموار می‌کند.

۳-۱-۹-۴- آسیب‌شناسی عملکرد دستگاه‌های ذی‌ربط در ارائه خدمات رفاهی سطح دو (صص ۶۶-۷۲)

۳-۱-۹-۱-۳- آسیب‌شناسی عملکرد از دیدگاه مسئولین و کارشناسان دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط

در ادامه آسیب‌های شناسایی شده از دیدگاه مسئولین و کارشناسان در ابعاد متفاوت ارائه شده‌اند:

جدول ۹۹- آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح دوم رفاهی بر اساس نظرات کارشناسان دستگاه‌های ذی‌ربط

ابعاد	آسیب‌های منبعت از کمبود امکانات (به ترتیب اولویت)	معضلات و آسیب‌های مربوط به فرآیندها در خدمات‌رسانی (به ترتیب اولویت)
آب سالم	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ منابع انسانی (نیروی کار متخصص) ➤ تکنولوژی ➤ تجهیزات ➤ مواد اولیه ➤ منابع انسانی (نیروی کار ماهر) ➤ انرژی ➤ منابع انسانی (نیروی کار ساده) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم مصرف صحیح منابع مالی در خدمات‌رسانی و حیفاومیل نمودن منابع
برق	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ منابع انسانی (نیروی کار متخصص) ➤ منابع انسانی (نیروی کار ماهر) ➤ تحریم‌های اقتصادی و سیاسی ➤ تکنولوژی ➤ تجهیزات 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عوامل معارض حقوقی که باعث کندی انجام پروژه‌ها می‌شود. ➤ تأخیر در پرداخت اعتبارات دولتی ➤ سرقت برق ➤ فرسودگی شبکه برق و تجهیزات ➤ کمبودهای تکنولوژیک و نیروی متخصص ➤ عدم آموزش‌های لازم حین خدمت ➤ استفاده از تکنولوژی‌های قدیمی (باید از کنتورهای دیجیتالی و هوشمند استفاده شود). ➤ تحریم‌های بین‌المللی
مخابرات و ارتباطات راه دور	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تکنولوژی ➤ تجهیزات ➤ منابع انسانی (نیروی کار متخصص) ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ منابع انسانی (نیروی کار ماهر) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ سختی اخذ مجوزهای لازم از شهرداری، اداره راه و منابع طبیعی و... ➤ وجود کشاورزی در منطقه شمال و بارندگی‌های زیاد باعث عقب‌افتادن پروژه‌های عمرانی و اصلاحی می‌گردد. علاوه بر این کسب اجازه از مالکان زمین‌ها برای کاشت دکل و تیر نیز معضل ثالثی است که در این میان وجود دارد.
خدمات بهداشتی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ منابع انسانی (نیروی کار متخصص) ➤ تکنولوژی ➤ تجهیزات ➤ منابع انسانی (نیروی کار ماهر) ➤ انرژی ➤ مواد اولیه ➤ منابع انسانی (نیروی کار ساده) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ برنامه جامعی برای شناسایی نیازهای بهداشتی و درمانی وجود ندارد و هم‌اکنون هم اجرا نمی‌شود. برنامه‌های پیمایشی و آماری که منجر به شناسایی نیازها و نیازمندان می‌شود از ضرورت‌هایی است که بعضاً در برخی مناطق روستایی و محروم انجام می‌شود و در شهر صورت نمی‌گیرد. برنامه‌های بهداشتی و درمانی در این شهر نیز همانند سایر شهرها به‌صورت متمرکز انجام می‌شود.
خدمات آموزشی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منابع انسانی (نیروی کار متخصص) ➤ منابع مالی و سرمایه‌ای ➤ منابع انسانی (نیروی کار ماهر) ➤ تجهیزات 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ سرانه هزینه‌های رفاهی تقریباً محدود است و با توجه به تعداد متقاضیان جواب‌گوی نیازهای آنان نمی‌باشد. ➤ در محیط آموزشی آموزش و پرورش باید علاوه بر آموزش، در حیطه فرآیندهای علمی و آموزشی پا را فراتر گذاشته و به فرآیندهای اعتقادی، اخلاقی، اجتماعی، و سایر مهارت‌های



<ul style="list-style-type: none"> ➤ مراجعین نیز توجه شود. ➤ عدم توجه به آموزش مهارت‌های زندگی همراه آموزش‌های علمی ➤ توجه اندک به هم‌ردیف بودن تعلیم و تربیت ➤ کاغذبازی و بخش‌نامه‌ها و کارهای حاشیه‌ای زیاد 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تکنولوژی ➤ مواد اولیه ➤ انرژی ➤ منابع انسانی (نیروی کار ساده)
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

۳-۱-۹-۴-۲- آسیب‌شناسی بر اساس اظهارات کارشناسان و مشاهدات گروه اجرایی (جمع‌بندی)

- عدم اجرای طرح‌های نیازسنجی
- توان کارشناسی و تخصصی پایین
- عدم همکاری مناسب نهادهای مرتبط

۳-۱-۹-۴-۳- میزان مطلوبیت خدمات عمومی برای اهالی شهر رشت

جدول ۱۰۰- میزان مطلوبیت خدمات عمومی برای اهالی شهر رشت (تعیین ضریب اهمیت- حداکثر نمره: ۱۰)

خدمات عمومی	گاز	تلفن و پست	برق	خدمات آموزشی	خدمات بهداشتی و درمانی	آب سالم (لوله‌کشی)	جاده مناسب (آسفالت و...)
رشت	۹/۴۷۸۳	۹/۴۳۴۸	۹/۲۶۰۹	۸/۹۵۶۵	۸/۷۳۹۱	۸/۳۹۱۳	۸/۰۸۷۰

۵۶۴

۳-۱-۹-۵- پیشنهادهای سیاستی (ص ۷۳)

- برنامه‌ریزی و انجام طرح‌های نیازسنجی مبنایی
- ارتقاء توان کارشناسی و تخصصی دستگاه‌های دولتی و همچنین تقویت بخش خصوصی
- تقویت همکاری و هماهنگی بین نهادها و دستگاه‌های مرتبط

۳-۱-۹-۶- مزیت‌سنجی بخش‌های تولیدی شهر رشت (صص ۸۹-۱۰۷)

۳-۱-۹-۶-۱- روش تحلیل سلسله‌مراتبی

انتخاب روش فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی، به‌عنوان روشی از الگوهای تصمیم‌گیری چند معیاره، به علت جامعیت و توجه به جوانب مختلف مسئله است.



جدول ۱۰۱- معیارهای مزیت سنجی در مدل تصمیم‌گیری چند معیاره

عوامل اصلی	عوامل فرعی درجه ۱	عوامل فرعی درجه ۲
عوامل مؤثر بر عرضه	عوامل مؤثر بر عرضه فعلی	عوامل و منابع طبیعی
		عوامل مالی
		عوامل سیاسی- اداری
		دسترسی به نهاده‌های تولید
		عوامل اجتماعی- امنیتی
		عوامل فنی
	عوامل مؤثر بر عرضه آتی	عوامل زیربنایی
		قابلیت توسعه زمین
		وضعیت نهاده‌ها در دوره‌های آتی
		قابلیت توسعه در دوره‌های آتی
عوامل مؤثر بر تقاضا	عوامل مؤثر بر تقاضای فعلی	توان جمعیتی منطقه
		سطح درآمد اهالی منطقه
		حساسیت تقاضای محلی به قیمت
		میزان تقاضای واسطه‌ای
		مصرف سرانه در منطقه
		سهم مصرف از کل درآمد منطقه
		وجود مازاد تقاضای فعلی
		امکان صادرات

بر اساس نتایج رتبه‌بندی، به ترتیب بخش‌های ساخت ماشین‌آلات اداری، تولید رادیو و تلویزیون، شیلات، تولید ابزار پزشکی، انتشار و چاپ مهم‌ترین مزیت‌های شهر رشت هستند و در مقابل، تأمین برق، زراعت و تصفیه و توزیع آب از کم‌ترین میزان مزیت برخوردار هستند.

جدول ۱۰۲- رتبه‌بندی بخش‌های ۳۳ گانه تولیدی به لحاظ میزان مزیت در شهر رشت با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP)

رتبه	عنوان فعالیت تولیدی	رتبه	عنوان فعالیت تولیدی
۱۸	محصولات فلزی فابریکی	۱	ساخت ماشین‌آلات اداری
۱۹	حمل‌ونقل زمینی	۲	تولید رادیو، تلویزیون و ...
۲۰	صنایع لاستیکی و پلاستیکی	۳	شیلات
۲۱	عمده‌فروشی، خرده‌فروشی	۴	تولید ابزار پزشکی
۲۲	استخراج زغال سنگ	۵	انتشار و چاپ
۲۳	صنایع پالایشگاهی	۶	منسوجات
۲۴	صنایع شیمیایی	۷	ساخت وسایل موتوری
۲۵	بازیافت	۸	صنایع غذایی و آشامیدنی
۲۶	خدمات فرهنگی و تفریحی	۹	محصولات کاغذی
۲۷	تولید فلزات اساسی	۱۰	آژانس مسافرتی و توریستی
۲۸	باغداری	۱۱	محصولات چوبی
۲۹	استخراج کانه‌های فلزی	۱۲	دامداری
۳۰	استخراج سایر سنگ‌های معدنی	۳	پوشاک
۳۱	تأمین برق	۱۴	آموزش
۳۲	زراعت	۱۵	تحقیق و توسعه
۳۳	تصفیه و توزیع آب	۱۶	کیف و کفش
		۱۷	هتل و رستوران‌داری



۳-۱-۹-۶-۲- تحلیل تغییر سهم

• تحلیل تغییر سهم چهار بخش اصلی (کشاورزی و ماهیگیری، صنعت و معدن، ساختمان، برق و گاز و خدمات)

ارزش افزوده بخش ساختمان در شهر رشت در این دوره تقریباً ۱۷۴ درصد رشد داشته است که رشد این بخش نسبت به رشد آن در استان، ۳۰ درصد و نسبت به رشد آن در کل کشور ۶۸ درصد کمتر بوده است. پیشروترین بخش در شهر رشت و حتی استان گیلان رشد کمتری نسبت به کل کشور دارد. توجه به درصد بالای (۶۸ درصد) عقب ماندگی بخش پیشرو علامت سؤال بزرگی در مقابل مشکلات و تنگناهای موجود در مقابل این بخش نشان می دهد. پس از این بخش، ارزش افزوده بخش خدمات در این دوره با افزایش ۱/۶۷ برابری، دارای بیشترین رشد بوده است. مشابه بخش ساختمان، رشد این بخش در مقایسه با رشد آن در استان و کشور به ترتیب ۲۹ درصد و ۴۵ درصد کمتر بوده است. بعد از بخش خدمات به ترتیب بخش های صنعت و معدن و کشاورزی و ماهیگیری به لحاظ این تحقیق، در رده های بعدی مزیتی قرار دارند. تمام بخش های اقتصادی در مقایسه با سطح کل استان و کل کشور دارای رشد کمتری بوده اند. این مسئله می تواند بیانگر مشکلات و آسیب های جدی در ساختار و فرآیندهای فعالیت های اقتصادی باشد.

• تحلیل تغییر سهم ۱۵ بخش تولیدی

رشد ارزش افزوده بخش سایر خدمات عمومی، اجتماعی، شخصی و خانگی با ۲۷۶ درصد رشد بیشترین مقدار است که نسبت به رشد این بخش در کل استان حدود ۴۲ درصد کمتر و نسبت به کل کشور، ۲۸ درصد بیش تر بوده است. سه بخش آموزش، واسطه گیری های مالی و مستغلات، کرایه و خدمات کسب و کار نیز به ترتیب با اختصاص رشدهای ۲۳۴، ۲۱۹ و ۲۱۳ درصدی رتبه های بعدی را به خود اختصاص داده اند. رشد این بخش ها نیز همانند بخش پیشرو نسبت به رشد بخش های متناظر در کل استان کمتر بوده است. همچنین به جز بخش مستغلات، کرایه و خدمات کسب و کار که در مقایسه با کل کشور ۱۸ درصد بیشتر رشد داشته است، دو بخش آموزش و واسطه گیری مالی رشد کمتری نسبت به کل کشور به دست آورده اند رشد ارزش افزوده در تمام بخش های تولیدی همواره مثبت بوده و تفاوت عمده آن در میزان رشد متناظر است. از میان بخش های تولیدی هیچ یک رشد بیشتری نسبت به بخش متناظر خود در سطح استان را به دست نیاورده است. در سطح کشور نیز پنج بخش تولیدی توانسته اند رشد بیشتری نسبت به بخش متناظر به دست آورند. بخش عمده فروشی، خرده فروشی، تعمیر وسایل نقلیه و کالاها با ۲۲۸ درصد رشد بیشتر نسبت به کل کشور، بیشترین رشد را نسبت به بخش متناظر در کل کشور داشته است.

۳-۱-۹-۶-۳- تحلیل داده - ستانده

متأسفانه جداول داده - ستانده برای کل کشور و برای برخی از استان ها و برای سال های معدودی تهیه می شود. ولی این جدول مهم با توجه به هزینه نسبت قابل توجه آن برای سطوح شهری و شهرستانی تهیه نمی شود. با توجه به عدم دسترسی به جدول داده ستانده شهری در شهر رشت نمی توان از تحلیل داده - ستانده نیز برای مزیت سنجی بخش های تولیدی در این شهر استفاده کرد.

۳-۱-۹-۴- تکنیک نسبت مکانی (ضریب)

در سال ۱۳۸۰ بخش‌های ماهیگیری، تأمین آب، برق و گاز طبیعی، هتل و رستوران، ساختمان و بهداشت و مددکاری اجتماعی دارای بیشترین نسبت مکانی و بخش‌های معدن و واسطه‌گری مالی دارای کمترین ضریب مکانی بوده‌اند. در سال ۱۳۸۵، تغییرات قابل توجهی در نسبت مکانی بخش‌های تولیدی به وجود آمده است. بخش هتل و رستوران بیشترین مقدار نسبت مکانی را دارد و رتبه دوم به واسطه‌گری مالی اختصاص دارد که در سال ۱۳۸۰ یکی از کمترین نسبت مکانی‌ها را دارا بود. وضعیت مشابهی برای بخش معدن به وجود آمده است. رتبه این بخش تولیدی در سال ۱۳۸۵ سوم است در حالی که در سال ۱۳۸۰ آخرین رتبه را دارا بود.

تغییرات نسبت مکانی بخش‌های پانزده‌گانه تولیدی شهر رشت از سال ۱۳۸۰ تا سال ۱۳۸۵ را نشان می‌دهد. همان‌گونه که در این جدول مشاهده می‌شود، بخش‌های هتل و رستوران، سایر خدمات عمومی، اجتماعی، شخصی و خانگی، مستغلات، کرایه و خدمات کسب‌وکار، به لحاظ تغییرات نسبت مکانی، رشد خوبی را تجربه نموده‌اند که نشان‌دهنده بروز توسعه‌ای چشمگیر در این بخش‌ها در طول سال‌های تحلیل است. آنچه قابل توجه است، کاهش نسبت مکانی بخش‌هایی مانند تأمین آب، برق و گاز طبیعی، حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات و ماهیگیری در این دوره است.

۳-۱-۹-۵- جمع‌بندی مزیت سنجی بخش‌های تولیدی شهر رشت

برای مزیت سنجی بخش‌های تولیدی شهر رشت از تکنیک‌هایی چون تحلیل سلسله مراتبی، تحلیل تغییر سهم، تحلیل داده-ستانده و شاخص نسبت مکانی استفاده شده است که در نتیجه هرکدام از این تحلیل‌ها نتایج مزیت سنجی متفاوت است. با این وجود، روش فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، با در نظر گرفتن عوامل متعدد و تأکید بر وجود مقدمات واقعی مورد نیاز بخش‌های تولیدی، بهترین روش مزیت سنجی در بین روش‌های به کار گرفته شده دیگر در این طرح است.

توجه به این نکته در خصوص روش‌های مورد استفاده برای مزیت سنجی حائز اهمیت است. هرچند روش تصمیم‌گیری چندمعیاره (تحلیل سلسله مراتبی) برای مزیت سنجی بخش‌های تولیدی مناسب‌تر از سایر روش‌هاست ولی روش‌های دیگر نیز قوت‌هایی دارند که نمی‌توان از آن‌ها چشم‌پوشی کرد.

۳-۱-۹-۷- جمع‌بندی سند تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی

آسیب‌شناسی ارائه خدمات در سطح اول رفاهی به طور کلی دو دسته را شامل می‌شود. در دسته اول که منبعث از کمبود امکانات است مواردی چون کمبود منابع مالی و سرمایه‌ای، کمبود نیروی انسانی متخصص، کمبود فضای فیزیکی و کمبود تجهیزات را می‌توان نام برد. در دسته دوم که منبعث از فرآیندها در خدمت رسانی می‌باشد مواردی چون شناسایی نیازمندان، طولانی بودن فرآیند شناسایی تا حمایت، هم‌پوشانی با سایر سازمان‌ها و ادارات و نبود یک برنامه‌ی منسجم حمایتی بین دستگاه‌های حمایتی را می‌توان نام برد. در همین راستا با توجه به موارد بررسی شده و نتایج به دست آمده، اولویت‌های سیاستی



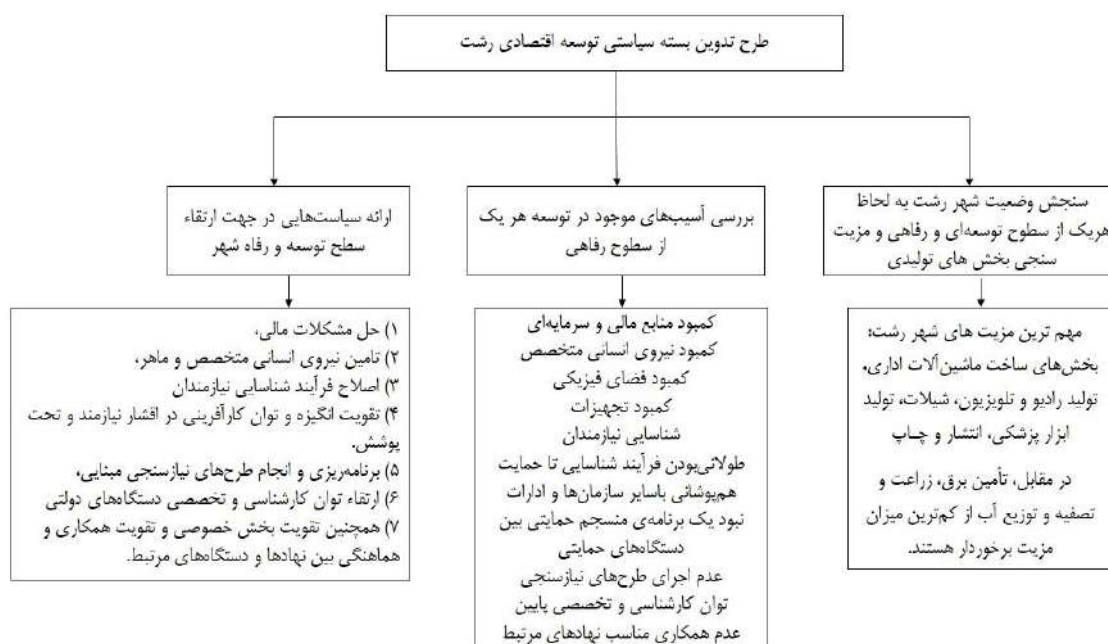
مورد نظر عبارتند از: حل مشکلات مالی، تامین نیروی انسانی متخصص و ماهر، اصلاح فرآیند شناسایی نیازمندان و تقویت انگیزه و توان کارآفرینی در اقشار نیازمند و تحت پوشش.

در سطح دوم رفاهی نیز مواردی چون عدم اجرای طرح‌های نیازسنجی، توان کارشناسی و تخصصی پایین و عدم همکاری مناسب نهادهای مرتبط را می‌توان نام برد. بر همین اساس سیاست‌های عنوان شده عبارتند از برنامه‌ریزی و انجام طرح‌های نیازسنجی مبنایی، ارتقاء توان کارشناسی و تخصصی دستگاه‌های دولتی و همچنین تقویت بخش خصوصی و تقویت همکاری و هماهنگی بین نهادها و دستگاه‌های مرتبط.

در خصوص مزیت‌سنجی بخش‌های تولیدی شهر رشت به ترتیب بخش‌های ساخت ماشین‌آلات اداری، تولید رادیو و تلویزیون، شیلات، تولید ابزار پزشکی، انتشار و چاپ مهم‌ترین مزیت‌های شهر رشت هستند و در مقابل، تأمین برق، زراعت و تصفیه و توزیع آب از کم‌ترین میزان مزیت برخوردار هستند.

از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به **بانک اطلاعات جامع، آگاهی فرهنگی، مشارکت، تکنولوژی‌های جدید و فقر فرهنگی** توجه کرد.

از این سند می‌توان در خصوص مطالعات بخش اقتصادی شهر در برنامه راهبردی شهر رشت بهره گرفت و موارد عنوان شده در این سند را مورد توجه قرار داد.



شکل ۵۳- جمع‌بندی سند تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی



۳-۱-۱۰- تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری

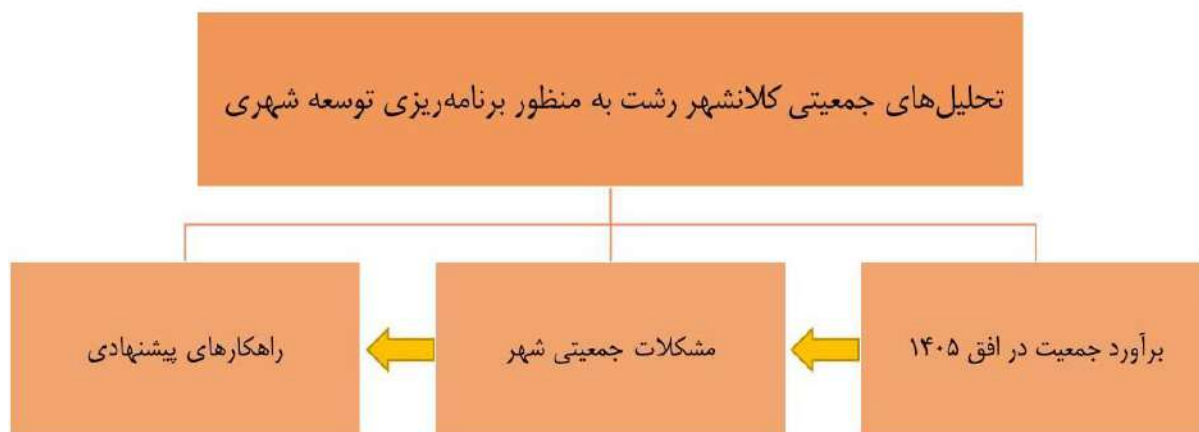
مقدمه

تحلیل جمعیتی شهر رشت یک طرح تحقیقاتی با همکاری شهرداری رشت و دانشگاه آزاد اسلامی است که شهر را از لحاظ الگوی فضایی جمعیت، ترکیب و ساختار سنی و جنسی را برای دستیابی به اهداف زیر بررسی می‌کند:

- تعیین و برآورد جمعیت در افق ۱۴۰۵
- تعیین مسائل و مشکلات جمعیتی و ارائه راه‌حل برای آن‌ها
- ارائه راهکارهای مناسب برای توزیع بهینه جمعیت در سطح مناطق

آگاهی بر ویژگی‌های یک جمعیت مانند توزیع، تراکم، ساختمان سنی، میزان شهرنشینی و روستانشینی، مرگ و میر، مولد (باروری)، مهاجرت، اشتغال، بیکاری، کم‌کاری و... در طرح برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی به منظور جهت‌گیری سیاست‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. جمعیت، هم به عنوان هدف برنامه‌ریزی شهری و هم به عنوان مهم‌ترین عامل در تحولات شهری لازم است در تمامی برنامه‌های توسعه شهری مورد توجه قرار گیرد. در این راستا جمعیت شهر رشت و تحولات آن در فاصله سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۱ و براساس نتایج سرشماری در سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۰ و همچنین آمارگیری نمونه‌ای از برخی ویژگی‌های جمعیتی در سال ۱۳۹۱ بررسی شده‌است تا بتوان براساس آن چشم‌انداز آتی جمعیت شهر رشت را مجسم کرده و در برنامه‌ریزی‌ها منظور نمود.

۵۶۹



شکل ۵۴- مراحل بررسی سند تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری

جدول ۱۰۳- شناسنامه بررسی تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل‌استفاده تلقی گردد	

تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری

سال ۱۳۹۴

شهری

۳-۱-۱-۱- برآورد جمعیت در افق چشم‌انداز ۱۴۰۵ (صص ۲۸۴-۲۹۵)

در این پژوهش با بهره‌گیری از روش ریاضی ضمن محاسبه نرخ رشد جمعیت در فاصله سالهای ۱۳۹۰-۱۳۷۵ به پیش‌بینی و آینده‌نگری جمعیت شهر رشت در سال ۱۴۰۵ پرداخته شده است و اما برای آرایه و ارزیابی گزینه‌های مختلف برآورد جمعیت، پیش‌بینی جمعیت در برنامه‌ریزی اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و... اولین گام در برنامه‌ریزی است.

براین اساس برای پیش‌بینی جمعیت شهر رشت، با مطالعه نرخ رشد در دوره‌های مختلف فرض نرخ رشد ۲/۵ را پیشنهاد نموده که جمعیت در سال افق طرح (سال ۱۴۰۵) بر مبنای جمعیت سرشماری سال ۱۳۹۰ (۶۳۷۵۱۷) نفر به ۹۲۳۳۱۵ نفر افزایش خواهد یافت. بر این اساس برای برآورد و پیش‌بینی جمعیت و تعیین روند تغییرات تا افق طرح (۱۰ سال آینده) با مبنا قرار دادن جمعیت پایه سال ۱۳۹۰ سرشماری که ۶۳۷۵۱۷ نفر است به ارزیابی شش گزینه فرض نرخ رشد و انتخاب گزینه نهایی (گزینه پنجم)، نرخ رشد جمعیت بر اساس طرح جامع شهر رشت پرداخته شده است.

با انتخاب گزینه نهایی نرخ رشد ۲,۵ درصد براساس جمعیت مبنا سال ۱۳۹۰ برابر با ۶۳۷۵۱۷ نفر و برآورد آن تا سال ۱۳۹۵ به ۷۲۱۲۹۲ نفر جمعیت پیش‌بینی شده در افق ده ساله طرح سال ۱۴۰۵، ۹۲۳۳۱۵ نفر خواهد بود بدین ترتیب تعداد ۲۸۵۷۹۸ نفر به جمعیت شهر رشت افزوده می‌گردد.

جدول ۱۰۴- پیش بینی جمعیت کلانشهر رشت در افق طرح بر اساس شش گزینه فرض نرخ رشد (۱۳۹۵-۱۴۰۵)

شاخص	نرخ رشد پیشنهادهی	جمعیت سال ۱۳۹۰	برآورد جمعیت سال ۱۳۹۵	جمعیت پیش بینی شده تا سال ۱۴۰۵	تغییرات ۱۳۹۵-۱۴۰۵
فرض نرخ رشد (۹۰-۱۳۸۵)	۲,۷۴	۶۳۷۵۱۷	۷۲۹۷۷۶	۹۵۶۲۸۰	۲۲۶۵۰۴
فرض نرخ رشد (۸۵-۱۳۷۵)	۲,۹۲	۶۳۷۵۱۷	۷۳۶۱۹۱	۹۸۱۷۲۲	۲۴۵۵۳۱
فرض نرخ رشد (۹۰-۱۳۷۵)	۲,۸۶	۶۳۷۵۱۷	۷۳۴۰۴۸	۹۷۳۱۷۲	۲۳۹۱۲۴
نرخ رشد ناحیه مرکزی استان گیلان	۲,۴۵	۶۳۷۵۱۷	۷۱۹۵۳۴	۹۱۶۵۸۲	۱۹۷۰۴۷
نرخ رشد جمعیت شهری طرح جامع شهر رشت- ۱۳۸۵	۲,۵	۶۳۷۵۱۷	۷۲۱۲۹۲	۹۲۳۳۱۵	۲۰۲۰۲۳
نرخ رشد جمعیت ساکن در نقاط شهری استان گیلان	۲,۹۳	۶۳۷۵۱۷	۷۳۵۴۹	۹۸۳۱۵۴	۲۴۶۶۰۵

جدول ۱۰۵- پیش‌بینی نهایی خانوار، جمعیت و بعد خانوار کلانشهر رشت در افق طرح (۱۳۹۵-۱۴۰۵)

شاخص	نرخ رشد پیشنهادهی	جمعیت سال ۱۳۹۰	جمعیت سال ۱۳۹۵	جمعیت پیش بینی شده تا سال ۱۴۰۵	تغییرات ۱۳۹۵-۱۴۰۵
خانوار	۲,۵	۲۰۳۳۹۹	۲۳۰۱۲۷	۲۹۴۵۸۲	۶۴۴۵۵
جمعیت		۶۳۷۵۱۷	۷۲۱۲۹۲	۹۲۳۳۱۵	۲۰۲۰۲۳
بعد خانوار		۳,۱	۳,۱	۳,۱	-

۳-۱-۱-۲- مسائل و مشکلات جمعیتی کلانشهر رشت (صص ۲۹۷-۴۵۸)

با توجه به مطالعات میدانی در خانوارهای نمونه شهر رشت برحسب محلات، نواحی و مناطق آن مسایل و مشکلات جمعیتی شهر رشت در سطح کل شهر رشت در ابعاد محیطی - اکولوژیک اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی، نهادی- مدیریتی و کالبدی- فضایی با رویکرد توسعه پایدار شهری به منظور اولویت بندی آنها و ارایه راهکارهای عملی با هدف تأمین آسایش و رفاه جمعیت شهری ارائه شده است. رشد بی‌رویه جمعیت شهر کلانشهر رشت در طی سال‌های گذشته و بویژه در بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و توسعه محدوده شهری از نظر وسعت و تصویب و اجرای تقسیمات آن از سه منطقه به پنج منطقه و به تبع آن افزایش تعداد نواحی و محلات موجب افزایش مسایل و مشکلات جمعیت شهری رشت شده است.

بر این اساس و با بهره‌گیری از مدل تحلیلی مسایل کلانشهر رشت براساس پاسخ‌های دریافتی از پاسخگویان محلات، نواحی و مناطق آن در قالب ابعاد محیطی - اکولوژیک اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی، نهادی- مدیریتی و کالبدی- فضایی با تعیین میزان و درجه اهمیت آنها از طرف شهروندان شهر رشت امتیاز وزنی هر یک تعیین و رتبه و اولویت هر یک در سطح کل شهر به شرح مشخص گردید که به منظور رفع آنها از سوی مدیریت شهری در قالب جدول زیر با بیان مسایل و مشکلات جمعیتی در سطح کلانشهر رشت و اولویت بندی آنها در کل شهر مناطق، نواحی و محلات و ابعاد پنج گانه توسعه پایدار شهری ارائه گردید. در کل کلانشهر رشت مسایل و مشکلات جمعیتی در بعد نهادی- مدیریتی، کالبدی - فضایی و اجتماعی- فرهنگی به ترتیب با ۶/۳۱، ۱۲/۲۷ و ۵۸/۲۴ درصد در رتبه‌های اول تا سوم قرار گرفته‌اند. ملموس بودن این سه بعد در مقایسه با ابعاد محیطی اکولوژیک و اقتصادی دلیل مورد توجه بودن آنها از طرف شهروندان می‌باشد اگر چه آنها نیز از اهمیت خاصی در رویکرد توسعه



پایدار شهری برخوردارند و نیز این سه بعد ضروری تر از بقیه ابعاد میباشند و در صورت حل مسایل و مشکلات مذکور سایر ابعاد نیز به تبع آنها مرتفع می شوند.

جدول ۱۰۶- اولویت بندی مسائل و مشکلات جمعیتی در سطح کلانشهر رشت

ردیف	شرح	اولویت بندی
۱	کالبدی- فضایی	مشکلات آب شهر و فشار کم آب
۲	محیطی- اکولوژیک	مشکلات فاضلاب شهری (اگو)
۳	محیطی- اکولوژیک	عدم جمع آوری به موقع زباله
۴	کالبدی- فضایی	مشکلات برق و نوسان آن و جانمایی نامناسب تیر برق ها
۵	نهادی- مدیریتی	مشکلات فاضلاب شهری (اگو)
۶	کالبدی- فضایی	مشکلات آسفالت معابر و نامناسب بودن آن
۷	محیطی- اکولوژیک	شلوغی و تراکم بالای جمعیت و کاهش نظم آسایش
۸	نهادی- مدیریتی	آبگرفتنی معابر
۹	اجتماعی- فرهنگی	شلوغی و تراکم بالای جمعیت و کاهش نظم آسایش
۱۰	نهادی- مدیریتی	آبگرفتنی معابر
۱۱	اجتماعی- فرهنگی	نبود پارک و فضای سبز و امکانات تفریحی
۱۲	نهادی- مدیریتی	عدم جمع آوری به موقع زباله
۱۳	اجتماعی- فرهنگی	عدم جمع آوری به موقع زباله
۱۴	اجتماعی- فرهنگی	کاهش امنیت، تعداد زیاد معتا، تعداد زیاد قلیان سرا
۱۵	نهادی- مدیریتی	مشکلات برق و نوسان آن و جانمایی نامناسب تیر برق ها
۱۶	کالبدی- فضایی	عرض کم معابر محله اعم از معابر اصلی، فرعی و دسترسی
۱۷	محیطی- اکولوژیک	مشکلات بهداشت و عدم رعایت نظافت معابر
۱۸	محیطی- اکولوژیک	کمبود و نبود سطل زباله
۱۹	نهادی- مدیریتی	شلوغی و تراکم بالای جمعیت و کاهش نظم آسایش
۲۰	کالبدی- فضایی	مشکلات گاز شهری- فشار کم گاز، قطعی گاز بعضی اوقات
۲۱	نهادی- مدیریتی	عرض کم معابر محله اعم از معابر اصلی، فرعی و دسترسی
۲۲	اقتصادی	مشکل کمبود یا نبود امکانات خرید نان و نبود نانوائی
۲۳	کالبدی- فضایی	شلوغی و تراکم بالای جمعیت و کاهش نظم و آسایش
۲۴	اجتماعی- فرهنگی	مشکلات اجتماعی و فرهنگی ناشی از کمبود فرهنگی و نبود مسجد در محله
۲۵	کالبدی- فضایی	نبود پارکینگ
۲۶	نهادی- مدیریتی	بوی بد و آزار دهنده رودخانه
۲۷	اجتماعی- فرهنگی	نبود مراکز آموزشی، نبود مدرسه متوسطه
۲۸	اجتماعی- فرهنگی	کمبود و نبود سطل زباله
۲۹	اجتماعی- فرهنگی	مشکلات بهداشت و عدم رعایت نظافت معابر
۳۰	اجتماعی- فرهنگی	مشکل کمبود یا نبود امکانات بهداشتی و پزشکی
۳۱	کالبدی- فضایی	مشکل آنتن دهی تلفن همراه و اینترنت
۳۲	نهادی- مدیریتی	نبود پارکینگ
۳۳	کالبدی- فضایی	نبود پارک و فضای سبز و امکانات تفریحی



ردیف	شرح	اولویت بندی
۳۴	کالبدی - فضایی	شرایط خطرناک برخی معابر - نبود پل هوایی
۳۵	نهادی - مدیریتی	کاهش امنیت، تعداد زیاد معناده، تعداد زیاد قلیان سرا
۳۶	محیطی - اکولوژیک	بوی بد گاوداری در ورودی محله
۳۷	کالبدی - فضایی	وجود ترافیک
۳۸	نهادی - مدیریتی	عدم پلاک بندی بعضی از واحد های مسکونی
۳۹	کالبدی - فضایی	مشکلات بهداشت و عدم رعایت نظافت معابر
۴۰	اقتصادی	مشکل کمبود یا نبود امکانات و مراکز خرید
۴۱	کالبدی - فضایی	مشکلات فاضلاب شهری (اگو)
۴۲	محیطی - اکولوژیک	بوی بد و آزار دهنده رودخانه
۴۳	نهادی - مدیریتی	وجود ترافیک
۴۴	نهادی - مدیریتی	مشکل حمل و نقل عمومی - نبود تاکسی و خط واحد
۴۵	کالبدی - فضایی	مشکلات ناشی از بافت قدیمی فرسوده
۴۶	اجتماعی - فرهنگی	مشکلات اجتماعی و فرهنگی ناشی از کمبود امکانات رفاهی و بانک
۴۷	اجتماعی - فرهنگی	وجود ترافیک
۴۸	کالبدی - فضایی	آبگرفتگی معابر
۴۹	نهادی - مدیریتی	ساخت و ساز واحد های مسکونی بیش از حد مجاز
۵۰	نهادی - مدیریتی	مشکل کمبود یا نبود امکانات خرید نان و نبود نانوايي

۳-۱-۱-۳- راهکارهای پیشنهادی برای حل مسائل و مشکلات تحولات شهر رشت در سطح رشت (صص ۴۶۱-۴۶۹)

با توجه به بیان مسائل و مشکلات جمعیتی کلانشهر رشت و نیز تقسیمات درون شهری آن در قالب، مناطق نواحی و محلات از یک طرف و اولویت بندی مسایل و مشکلات جمعیتی براساس امتیاز وزنی بالاتر از میانگین به منظور ارایه راهکارها و اولویت بندی آنها در ابعاد محیطی - اکولوژیک اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، نهادی مدیریتی و کالبدی - فضایی و به تفکیک مناطق، نواحی و محلات مختلف شهر رشت در این فصل براساس مسایل و مشکلات جمعیتی اولویت بندی شده به ارایه اولویت بندی راهکارهای پیشنهادی برای حل مسایل و مشکلات جمعیتی براساس امتیاز وزنی بالاتر از میانگین به شرح زیر پرداخته شده است: اگرچه اولویت مسایل و مشکلات جمعیتی کلانشهر رشت به ترتیب در ابعاد نهادی مدیریتی کالبدی - فضایی، اجتماعی - فرهنگی، محیطی - اکولوژیک و اقتصادی بوده است. به جهت عدم امکان عملیاتی کردن ابعاد نهادی مدیریتی مسایل و مشکلات به منظور ارایه راهکارهای پیشنهادی علیرغم اولویت اول آن در سطح کلانشهر رشت راهکارهای پیشنهادی ارایه شده به ترتیب در ابعاد کالبدی - فضایی، نهادی - مدیریتی، اجتماعی - فرهنگی محیطی - اکولوژیک بوده است.

جدول ۱۰۷- اولویت بندی راهکارهای پیشنهادی برای حل مشکلات جمعیتی در سطح کلانشهر رشت

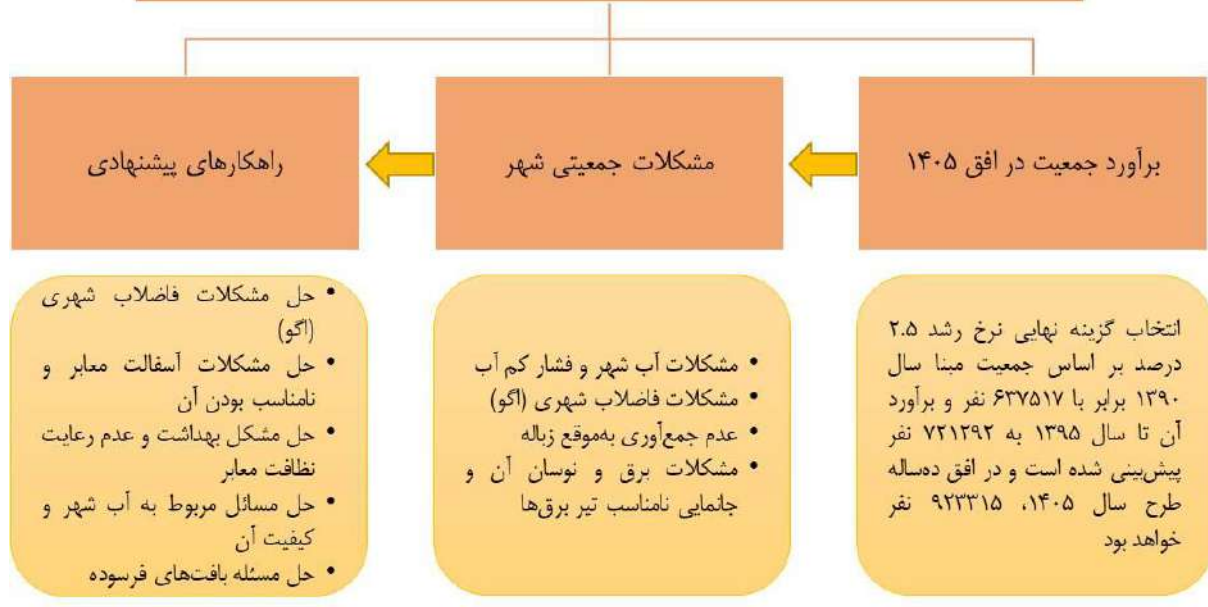
اولویت بندی	شرح	ردیف
۱	حل مشکلات فاضلاب شهری (اگو)	محیطی - اکولوژیک و نهادی - مدیریتی
۲	حل مشکلات آسفالت معابر و نامناسب بودن آن	کالبدی - فضایی
۳	حل مشکل بهداشت و عدم رعایت نظافت معابر	نهادی - مدیریتی و اجتماعی - فرهنگی
۴	حل مسائل مربوط به آب شهر و کیفیت آن	کالبدی فضایی و نهادی - مدیریتی
۵	حل مسئله بافت های فرسوده	کالبدی فضایی و نهادی - مدیریتی
۶	حل مسئله نبود پارک و فضای سبز و نبود امکانات تفریحی	اجتماعی - فرهنگی
۷	حل مسائل کاهش امنیت، تعداد زیاد معتاد، تعداد زیاد قلیان سرا	اجتماعی - فرهنگی
۸	حل مشکل برق و نوسان آن و جانمایی نامناسب تیر برق ها	کالبدی - فضایی
۹	حل مشکل نبود پارکینگ های عمومی	کالبدی - فضایی
۱۰	حل نصب سطل زباله در کوچه ها	اجتماعی - فرهنگی

۳-۱-۱۰-۴- جمع بندی تحلیل های جمعیتی کلان شهر رشت به منظور برنامه ریزی توسعه شهری

برآوردهای انجام شده در این سند نشان می دهد که گزینه نهایی نرخ رشد جمعیت شهر رشت ۲,۵ درصد است که براساس جمعیت سال مبنا یعنی سال ۱۳۹۰، برابر با ۵۱۷,۶۳۷ نفر و برآورد آن تا سال ۱۳۹۵، ۲۹۲,۷۲۱ نفر جمعیت پیش بینی شده است. همچنین جمعیت شهر رشت در افق ده ساله طرح (سال ۱۴۰۵)، ۳۱۵,۹۲۳ نفر خواهد بود. بدین ترتیب تعداد ۷۹۸,۲۸۵ نفر به جمعیت شهر رشت اضافه خواهد شد. لازم به ذکر است که این طرح در سال ۱۳۹۴ انجام شده است و سرشماری انجام شده در سال ۱۳۹۵ نشان می دهد جمعیت شهر رشت برابر با ۶۷۹,۹۹۵ نفر بوده است که چیزی حدود ۴۱ هزار نفر با عدد پیش بینی شده اختلاف دارد. پس می توان نتیجه گرفت نرخ رشد ۲,۵ درصد مناسب پیش بینی ها نبوده و نرخ رشد واقعی کمتر از ۲,۵ بوده است. همچنین هدف این تحقیق شناسایی مسائل و مشکلات جمعیتی شهر بوده که با توجه به اولویت بندی صورت گرفته به ترتیب: مشکلات آب شهر و فشار کم آب، مشکلات فاضلاب شهری (اگو)، عدم جمع آوری به موقع زباله، مشکلات برق و نوسانات آن و جانمایی نامناسب تیربرق ها و... دارای اهمیت است. به جهت عدم امکان عملیاتی کردن ابعاد نهادی مدیریتی مسائل و مشکلات به منظور ارائه راهکارهای پیشنهادی علی رغم اولویت اول آن در سطح شهر رشت راهکارهای پیشنهادی ارائه شده به ترتیب عبارتند از: حل مشکلات فاضلاب شهری (اگو)، حل مشکلات آسفالت معابر و نامناسب بودن آن، حل مشکل بهداشت و عدم رعایت نظافت معابر، حل مسائل مربوط به آب شهر و کیفیت آن، حل مسئله بافت های فرسوده است. با توجه به اینکه پیشنهادات مطرح شده تحقق پیدا نکرده و همچنان مشکلات پابرجاست، لذا تاکید و بازنگری در پیشنهادات در طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت می تواند مورد توجه قرار گیرد. لازم به ذکر است این مطالعه به لحاظ قلمرو مکانی در سطح شهر بوده است و تحلیل ها و داده های آماری بدست آمده می تواند برای طرح های سطح محلی نیز مورد استفاده قرار گیرد.



تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری



شکل ۵۵- جمع‌بندی تحلیل‌های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه‌ریزی توسعه شهری

۳-۱-۱۱- طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق (۱۳۹۶)

مقدمه

شهرنشینی در ایران در سده اخیر و به‌ویژه در چند دهه اخیر به دلایل مختلف و گاهی بدون برنامه‌ریزی و هدف‌مندی خاصی رشدی شتابان به خود گرفته‌است. در بسیاری از توسعه‌های جدید شهری ناشی از روند شهرنشینی کنونی و نیز در اکثر محلات قدیمی شهری هیچ‌گونه پیش‌اندیشی منسجمی برای برخورد با سوانح و حوادث مختلف انجام نشده‌است. به طوری که تاکنون نه در طرح‌های شهری به این موضوع پرداخته شده‌است و نه طرح‌های از سوی نهادهای خدمات‌رسان در زمینه ایمنی و آتش‌نشانی در شهرها تهیه شده‌است. در حال حاضر نظام شهرسازی کشور نسبت به تهیه طرح جامع، هادی و تفصیلی برای شهرها اقدام می‌شود. هدف از تهیه طرح‌ها تدوین اصول و تنظیم چارچوب‌هایی برای توسعه موزون و هدایت شده کالبد شهر و توجه به ابعاد و جنبه‌های اجتماعی و اقتصادی است. مسئله‌ای که در اینجا روشن است، بی‌توجهی و کم‌توجهی به مقوله ایمنی شهری در این طرح‌هاست. امروزه به‌همراه پیشرفت‌های به‌دست آمده در شهرها و نیز افزایش رفاه شهرنشینان، خطرات و حوادث تهدیدکننده حیات شهری ناشی از پیچیدگی زندگی شهری نیز افزایش یافته‌است. از طرفی تراکم بیش از حد جمعیت در شهر و روند رو به رشد آن‌ها از لحاظ کالبدی موجب تقاضا و توجه روزافزون به مسئله توسعه شهری گردیده‌است. تقاضا برای توسعه شهری از مهم‌ترین مشکلات و موانع پیش‌روی بشر در آینده است. بر این اساس و برای حل این مشکلات و موانع، سیستم ایمنی شهر در همین جهت باید توسعه یابد تا بتواند پوشش کافی را برای کل سطح شهر داشته‌باشد. بنابر این ضرورت دارد که شهرداری‌ها در همکاری با سایر نهادهای اداره‌کننده شهر برای کنترل، پیشگیری و نیز کاهش مخاطرات موجود اقداماتی را انجام دهد که تهیه طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق یکی از این موارد است.

۵۷۶

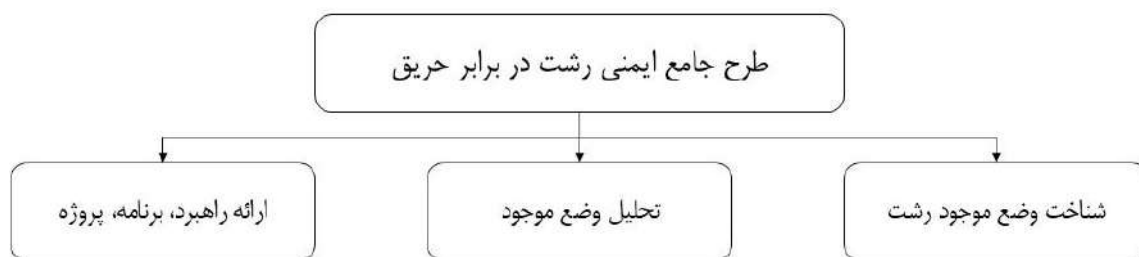
طرح جامع ایمنی شهر عبارتست از تدوین اصول و برنامه راهبردی و پیش‌بینی و ایجاد تمهیدات لازم در جهت مقابله با خطرات طبیعی و انسانی و کاهش تلفات ناشی از خطرات با در نظر گرفتن توسعه و رشد در ابعاد اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهرها که منجر به ایمنی شهری و پایداری کالبدی در برابر مخاطرات طبیعی و ایجاد رفاه و سلامتی پایدار در جامعه برای شهر و شهروندان می‌شود، طرحی راهبردی بوده که در آن به شناسایی و پیشنهاد زمینه‌ها و خطوط کلی افزایش ایمنی شهر پرداخته می‌شود و طرح‌ها و برنامه‌های موضوعی ایمنی شهری باید با توجه به پیشنهادهای این طرح و در هماهنگی با آن تهیه شوند. طبق آمار به‌دست آمده، مستندات موجود براساس جلسات صورت‌گرفته در نهاد شورای اسلامی از دوره اول (۱۳۷۸-۱۳۸۲) تا دوره آخر یعنی دوره چهارم (سال ۱۳۹۴ تاکنون) مورد بررسی قرار گرفته‌است. از این رو مواردی که در شورای اسلامی شهر رشت مورد بررسی قرار گرفته‌است شامل: امور مربوط به بیمه، کمک‌های مالی، هزینه‌های تسهیلاتی، مساعدت‌های مالی، امور آموزشی و جذب نیروی انسانی است.

در فصل اول با عنوان کلیات تحقیق ضمن توجه به بیان مسئله، اهمیت و ضرورت تحقیق، اهداف، جامعه‌آمار، نمونه، سوالات و فرضیه‌های تحقیق پرداخته شده‌است. در فصل دوم با عنوان مطالعات مقدماتی و شناخت وضع موجود شهر رشت با بهره‌گیری از منابع موجود در این زمینه به بیان مشخصات اجمالی موقعیت جغرافیایی، ویژگی‌های محیط طبیعی، فرهنگی و اجتماعی - جمعیتی، اقتصادی و کالبدی پرداخته شده‌است. در فصل سوم با عنوان وضعیت ایمنی شهر در برابر آتش‌سوزی، عوامل مختلف مؤثر در مکان‌یابی ایستگاه‌های آتش‌نشانی، نیروی انسانی و تجهیزات و ... بر اساس مطالعات میدانی مشتمل بر



دستگاه‌های مرتبط با ایمنی شهر رشت در برابر حریق، بازار و بازارچه‌های شهر و واحدها و مجتمع‌های مسکونی، تجاری، اداری، خدماتی و صنعتی، تولیدی - کارگاهی و در چارچوب شرح خدمات طرح پرداخته شده‌است. در فصل چهارم با عنوان قوانین، مقررات ضوابط و معیارهای آتش‌نشانی و خدمات ایمنی به بیان قوانین و طرح‌های فرادست، ضوابط و مقررات و توصیه‌های ارائه شده در زمینه آتش‌نشانی و خدمات ایمنی، دستورالعمل‌های ابلاغی از سوی مراجع ذیربط ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی، مصوبات شورای اسلامی شهر رشت در زمینه ایمنی و آتش‌نشانی و قوانین و مقررات و دستورالعمل‌های مرتبط مورد عمل سایر سازمان‌ها و ایستگاه‌های امدادی پرداخته شده‌است. در فصل پنجم با عنوان تجزیه و تحلیل و تعیین کمبودها به تجزیه و تحلیل مشخصات و ویژگی‌های شهر رشت از جنبه‌های موقعیت جغرافیایی، محیط طبیعی، فرهنگی، اجتماعی-جمعیتی، اقتصادی، کالبدی-فضایی، امکانات، محدودیت‌ها و تهدیدها و فرصت‌ها در زمینه ایمنی ساختمان‌های شهر و همکاری آتش‌نشانی و خدمات ایمنی با سایر سازمان‌های امدادی در بحران‌ها و حوادث غیرمترقبه پرداخته شده‌است. نهایتاً در فصل ششم با عنوان ارزیابی طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر آتش‌سوزی ضمن بیان اهداف و راهبردها به ارزیابی طرح پیشنهادی در سطح شهر رشت پرداخته شده‌است. از جمله مهم‌ترین اهداف این تحقیق عبارتند از:

- تهیه طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق در قالب مجموعه تمهیدات و فعالیت‌هایی به منظور کاهش و یا از میان بردن خسارات جانی و مالی ناشی از بروز حریق
- افزایش ضریب ایمنی کلان‌شهر رشت در برابر حریق و آمادگی لازم برای مقابله با خطرات احتمالی پیش‌رو ناشی از حریق و ارتقا فرهنگ ایمنی شهروندی
- توسعه فضایی متوازن و متعادل شهری در ارتباط با امور مربوط به خدمات ایمنی در برابر حریق و حفاظت و بهبود محیط زیست شهری در امور مربوط به آتش‌نشانی و خدمات ایمنی



شکل ۵۶- طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق



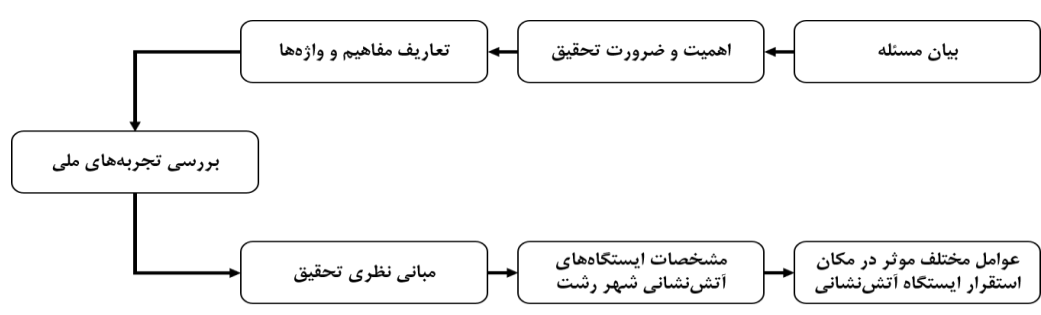
جدول ۱۰۸- شناسنامه بررسی طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق ۱۳۹۶

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		✓
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
		نکات دریافتی کارشناسان	انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق
سال ۱۳۹۶
شهری

۳-۱-۱۱-۱- فرآیند تحقیق

در این بخش در قالب نمودار زیر به بررسی روند طی شده در این سند از ابتدا تا انتهای فصل اول در راستای پاسخ به این سوال که چه عواملی موثر بر مکان‌یابی استقرار ایستگاه‌های آتش‌نشانی است، برای رسیدن به بهترین مکان در جهت ارائه بهترین و سریع‌ترین خدمات در زمان وقوع حوادثی که ایمنی شهروندان را به مخاطره می‌اندازد.



شکل ۵۷- فرآیند تحقیق سند طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق



۱-۳-۱۱-۲- تجزیه و تحلیل ویژگی‌های سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر رشت (ص ۳۵۳)

جدول ۱۰۹- تجزیه و تحلیل ویژگی‌های سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر رشت

زمینه	فرصت (O)	قوت (S)	تهدید (T)	ضعف (W)
ایمنی ساختمان‌ها در برابر آتش‌سوزی	<ul style="list-style-type: none"> اجباری نمودن نصب سیستم اطفاء حریق در کلیه واحدهای تجاری و مسکونی قدیمی؛ استفاده از لوله‌های خشک در ساخت‌وساز؛ ایمن ساختن ساختمان‌ها، تجهیز ساختمان‌های نوساز به امکانات ایمنی، ایجاد امکانات ایمنی جهت اطفاء حریق؛ نصب سیستم‌های اعلان حریق و کپسول‌های آتش‌نشانی و سیستم اعلام خودکار در ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی، قرار دادن کپسول‌های آتش‌نشانی در هر واحد مسکونی؛ به‌کارگیری آلام‌های اعلام حریق در ساختمان‌ها. 	<ul style="list-style-type: none"> وجود لوله‌کشی آتش‌نشانی در ساختمان و اجبار نمودن آن توسط شهرداری؛ وجود ساختمان‌های بتنی متعدد؛ مقاوم بودن مصالح ساختمان‌ها، سیم‌کشی‌های مرغوب و استاندارد کردن تجهیزات ساختمان در چند سال اخیر. 	<ul style="list-style-type: none"> خانه‌ها و ساختمان‌های قدیمی، سیم‌کشی‌های فرسوده، قدیمی و غیراستاندارد، سیم‌کشی نامناسب و معیوب، تاسیسات فرسوده؛ عدم ایمنی ساختمان‌ها در برابر زلزله، موقعیت نامناسب ساختمان‌های اطراف و حاشیه شهر از لحاظ استحکام بنا در صورت وقوع زلزله؛ وجود منازل فاقد امکانات اطفاء حریق، نبود کپسول آتش‌نشانی در ساختمان، نبودن سیستم اعلام حریق خودکار. 	<ul style="list-style-type: none"> عدم رعایت ایمنی در ساخت‌وساز آپارتمان‌ها، استفاده از یونولیت در لابه‌لای طبقات؛ ازدیاد آپارتمان‌سازی، تراکم بالای بافت مسکونی و تراکم بالای جمعیت؛ ارتفاع زیاد ساختمان‌ها بدون رعایت ایمنی و نبود آسانسور؛ وجود ساختمان‌های فرسوده، قدیمی و تراکم زیاد ساختمان‌ها؛ قدیمی بودن سیستم برق‌کشی، سیم‌کشی نامناسب ساختمان‌ها.
تشکیلات نیروی انسانی	<ul style="list-style-type: none"> جذب نیروی جوان، علاقمند و مستعد و استخدام نیروهای باسواد؛ استفاده از مدیران لایق و آگاه به شهرسازی، وجود مسئولین با دید علمی که پارامترهای علمی را شناسایی کنند، کارشناسان مجرب در شهرداری که جوابگو هستند؛ وجود بیش از ۱۰۰۰ نفر آتش‌نشان داوطلب در سطح شهر که موفق به دریافت گواهینامه آموزشی شده‌اند؛ دادن آموزش‌های پیشرفته و آموزش تخصصی 	<ul style="list-style-type: none"> استخدام نیروی کارآمد و جوان و ورزیده؛ به‌کارگیری نیروی جوان، آموزش‌دیده، متخصص و مجرب در امر حریق و امداد‌رسانی؛ وجود نیروی دلسوز و مجرب در آتش‌نشانی و نیروهای با تجربه و کاردان در سازمان. 	<ul style="list-style-type: none"> از دست رفتن منابع انسانی و سرمایه‌های ملی به‌علت عدم رعایت نکات ایمنی؛ نداشتن آموزش لازم، عدم تکمیل کادر آموزشی، کمبود نیروی آموزش‌دیده؛ عدم جذب نیروی جدید و متخصص در سازمان. 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود پرسنل؛ کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده و ایستگاه آتش‌نشانی که باعث ضعف بسیاری در خصوص ایمنی می‌شود؛ نبود تجهیزات و امکانات لازم در سازمان.
ماشین‌آلات و تجهیزات	<ul style="list-style-type: none"> افزایش تجهیزات و امکانات پیشرفته، آتش‌نشانی را مجهز به امکانات و نیروی بیشتر کنند، افزودن هلیکوپتر افزایش پایگاه‌ها و ایستگاه‌های سازمان، احداث ایستگاه جدید، تشخیص بودجه مرتبط در این خصوص، استفاده از زمین‌های بایر و بلااستفاده شهرداری در مناطق مرکزی و فرسوده جهت احداث ایستگاه، توسعه ایستگاه‌ها در محلات احداث ایستگاه‌های آتش‌نشانی در مسیر قابل دسترسی، وجود ایستگاه‌های آتش‌نشانی در محدوده یک کیلومتری منطقه، ارائه طرحی برای اختصاص مسیری ویژه برای خودروهای آتش‌نشانی و آمبولانس و پلیس به روز بودن امکانات آتش‌نشانی و کاربران مجرب، استفاده از امکانات جدید، استفاده از تکنولوژی جدید، استفاده از دانش روز، وجود تجهیزات اولیه و حداقل امدادی در شهر 	<ul style="list-style-type: none"> احداث هیدرانت (منابع آب روباز) در نزدیکی مکان‌های متراکم استقرار شیر آتش‌نشانی داشتن آژیر خطر مجهز بودن به لوله‌های آتش‌نشانی مجهز بودن ساختمان به سیستم هشدار دهنده مجهز بودن ساختمان‌ها به کپسول آتش‌نشانی و شیر آتش‌نشانی 	<ul style="list-style-type: none"> دور بودن مسیر ایستگاه‌های آتش‌نشانی نبود ایستگاه آتش‌نشانی، کافی نبودن ایستگاه‌های آتش‌نشانی موجود، نبود ایستگاه‌های ثابت و سیار 	<ul style="list-style-type: none"> به روز نبودن اطلاعات و امداد‌رسانی آتش‌نشانی، عدم بهره‌بری کافی از تکنولوژی روز در خدمت‌رسانی سریع و موثر نبود ایستگاه‌هایی که در کمترین زمان پوشش بدهند، پاتاخیر رسیدن ماشین‌های آتش‌نشانی کمبود امکانات و تسهیلات اطفاء حریق یا گرانی آن‌ها، کمبود تجهیزات مدرن امدادی، فقدان ایستگاه امداد و نجات، کمبود امکانات ایمنی عدم وجود شیرهای آب جهت کمک‌رسانی در آتش‌نشانی، نبود شیر آتش‌نشانی در کنار پیاده‌روها، نبود شیر آتش‌نشانی مرکزی در مدخل ورودی کوچه‌های همجوار عدم داشتن امکانات لازم جهت اعلام حریق، نداشتن لوله‌های آتش‌نشانی و سیستم لوله‌کشی نداشتن خودروهای نردبان بلند مرتبه برای حریق ساختمان‌های بلندمرتبه
منابع درآمدی	<ul style="list-style-type: none"> تشخیص بودجه مرتبط در خصوص احداث ایستگاه‌ها پرداخت انواع تسهیلات به مناطق بافت فرسوده جهت بازسازی 	<ul style="list-style-type: none"> داشتن درآمد از بابت بازدهی‌های ایمنی 	<ul style="list-style-type: none"> عدم ارائه خدمات به‌موقع عدم تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی عدم رضایت کارکنان 	<ul style="list-style-type: none"> عدم تخصیص بودجه کافی به سازمان عدم تحقق بودجه‌های پیش‌بینی شده
آموزشی و پیشگیری	<ul style="list-style-type: none"> دادن آموزش‌های پیشرفته و آموزش تخصصی به پرسنل آتش‌نشانی، آموزش اطفاء حریق پیش‌بینی دقیق و جمع‌آوری آمار و اطلاعات از نقاط ضعف کلیه مناطق توسط سازمان آتش‌نشانی آموزش‌های همگانی، آموزش افرادی محلی، زنان‌خانه‌دار، آموزش رایگان برای خانواده‌ها در منازل و مساجد، آموزش صحیح به مردم برای تسهیل حرکت خودروها و آمادگی در برابر حریق آموزش به مردم در مورد استفاده از پله‌های فرار در مواقع اضطرار اعلام به‌موقع حریق و اطلاع‌رسانی سریع به آتش‌نشانی توسط مردم، خاموش کردن آتش با کپسول و خاک آموزش همگانی در استفاده از وسایل برقی و گازی 	<ul style="list-style-type: none"> آموزش به روز پرسنل آتش‌نشانی اطلاع‌رسانی قابل قبول توسط مردم در خصوص اعمال حادثه‌ساز آموزش نظری و عملی در شهر در مکان‌های عمومی، در مدارس، مهدکودک، مساجد، ادارات و کارخانجات توسط سازمان آتش‌نشانی تلاش برای ارتقاء سطح آگاهی ایمنی مردم 	<ul style="list-style-type: none"> نداشتن آموزش لازم، عدم تکمیل کادر آموزشی، کمبود نیروی آموزش‌دیده عدم آگاهی‌های عمومی، عدم آشنایی مردم به وسایل اطفاء حریق و طرز استفاده از آن نبود فرهنگ تجمع نکردن در موقع حادثه، عدم فرهنگ‌سازی در جامعه در هنگام برخورد با حوادث غیرمترقبه 	<ul style="list-style-type: none"> نبود دانش لازم در حرفه آتش‌نشانی، نبود آموزش‌های لازم برای پرسنل آتش‌نشانی فقدان آگاه‌سازی و آموزش اولیه، عدم آموزش رایگان، عدم آموزش و اطلاع‌رسانی شهروندان در زمینه حریق تبلیغات ناکافی، ضعف آگاهی مردم و عدم اطلاع‌رسانی ایستگاه‌های آتش‌نشانی از طریق رسانه‌ها کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده آتش‌نشانی
قوانین و مقررات	<ul style="list-style-type: none"> اجباری کردن تمام ساختمان‌ها به داشتن کپسول اطفاء حریق اجباری نمودن نصب سیستم اطفاء حریق در کلیه واحدهای تجاری و مسکونی قدیمی اجباری نمودن نصب کپسول آتش‌نشانی در محل کار و منازل مسکونی و آموزش آن به شهروندان نصب سیستم اعلام خطر خودکار در ساختمان‌ها تشدید ضوابط ایمنی در آتش‌نشانی در ساخت‌وسازهای جدید نظارت بیشتر و کنترل مسئولان و متولیان در خصوص ساخت‌وسازهای جدید و ایمن کردن ساختمان‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> نظارت سازمان در سال‌های اخیر از ساختمان‌های در حال احداث و دارای پایان کار اجباری نمودن مغازه‌ها در موقع گرفتن پروانه به داشتن کپسول آتش‌نشانی بازدید از ساختمان‌های بلندمرتبه بازدید از سیم‌کشی‌ها و لوله‌های آتش‌نشانی 	<ul style="list-style-type: none"> عدم اجرای نهایی ضوابط و قوانین مصوب جهت کاهش حریق و اطفاء عدم رعایت استانداردهای ایمنی در احداث بنا عدم رعایت قوانین و مقررات شهرسازی و توسعه شهری 	<ul style="list-style-type: none"> عدم رعایت قوانین ساختمانی اجباری نبودن نصب سیستم اعلام حریق و کپسول‌های آتش‌نشانی ساخت‌وساز غیرمجاز و عدم رعایت استاندارد در ساخت‌وسازها عدم کنترل دقیق ساخت‌وسازها در مجتمع‌ها از نظر فنی
هماهنگی و همکاری با سایر سازمان‌های امدادی در بحران‌ها و حوادث غیرمترقبه	<ul style="list-style-type: none"> حضور کارشناسان مجرب و پاسخگو در شهرداری 	<ul style="list-style-type: none"> آموزش نظری و عملی در شهر در مکان‌های عمومی، مدارس، مهدکودک، مساجد، ادارات و کارخانجات توسط سازمان آتش‌نشانی مشاوره با کارشناسان حریق قبل از احداث ساختمان 	<ul style="list-style-type: none"> عدم نظارت دقیق سازمان شهرسازی بر ساخت‌وساز عدم اجرای دقیق طرح تفصیلی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> عدم نظارت دستگاه‌های مسئول در ساختمان‌سازی‌ها عدم مدیریت و کم‌توجهی مسئولین



۳-۱۱-۱-۳- اهداف (ص ۳۹۹)

در ادامه اهداف اصلی و جزئی این طرح ارائه شده‌اند:

۳-۱۱-۱-۳- اهداف اصلی طرح

- ارایه طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق در قالب مجموعه تمهیدات و فعالیت‌هایی به منظور کاهش و یا از میان بردن خسارات جانی و مالی ناشی از بروز حریق
- افزایش ضریب ایمنی شهر در برابر حریق و کاهش آسیب‌پذیری در جریان حوادث ناشی از آتش‌سوزی
- شناسایی مخاطرات تهدید کننده شهر و کنترل ریسک ناشی از حریق
- توسعه فضایی متوازن و متعادل شهری در ارتباط با امور مربوط به خدمات ایمنی و آتش‌نشانی
- ارتقاء فرهنگ ایمنی شهروندی و افزایش مشارکت شهروندان در ایمنی شهری

۳-۱۱-۱-۳- اهداف جزئی طرح

- به حداقل رساندن آمار مرگ و میر و جراحات‌های ناشی از حریق در سطح شهر
- حداقل کردن هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ناشی از آتش‌سوزی در سطح شهر
- افزایش بهره‌وری در امداد پزشکی در مواقع وقوع آتش‌سوزی در سطح شهر
- کاهش تاثیر مواد خطرناک آزاد شده ناشی از آتش‌سوزی در سطح شهر

۳-۱۱-۱-۳- راهبردها (ص ۴۰۰)

- توسعه ایستگاه‌ها و پایگاه‌های عملیاتی در سطح شهر رشت
- ارتقای کمی و کیفی تجهیزات و امکانات مورد نیاز برای افزایش اثربخشی خدمات
- ایجاد و توسعه سطح دانش ایمنی و آتش‌نشانی
- آگاهی و مهارت کارکنان سازمان در جهت مقابله با خطرات ناشی از آتش‌سوزی

جدول ۱۱۰- راهکارهای اجرایی در استقرار مراکز آتش‌نشانی

زمینه	راهکارهای اجرایی
چگونگی حفاظت از ساختمان‌های شهر در برابر آتش‌سوزی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کنترل کیفیت ساختمان‌ها و ساماندهی ساخت‌وسازها، نظارت جدی‌تر، جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌کیفیت و حمایت از ساخت‌وساز اصولی و استاندارد؛ ➤ احیاء و مرمت بافت قدیمی و فرسوده، بهینه‌سازی ساختمان‌های قدیمی مثل ساغریسازان، نوسازی ساختمان‌ها، عقب‌نشینی ساختمان‌های فرسوده حوالی خواهر امام و زرچوب؛ ➤ جلوگیری از ساخت‌وسازهای مسکونی در حاشیه‌ها و ممانعت از همسایگی جایگاه‌های پمپ‌بنزین با منازل؛ ➤ برای حفظ جان افراد راه‌های خروج و فرار از حریق مناسب در ساختمان پیش‌بینی شود؛ ➤ بیمه کردن منازل.
ارتقا و بهبود ساختار و تشکیلات سازمان آتش‌نشانی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از دانش روز، ارتقا سطح دانش کارکنان آتش‌نشانی و تجهیز آنان به جدیدترین ابزار و ماشین‌آلات روز دنیا، به‌روز رسانی اطلاعات نیروی انسانی ➤ جایگذاری مدیران با دانش و متخصص در مدیریت مهندسی شهری به‌جای مدیران انتصابی ➤ افزایش ایستگاه‌های آتش‌نشانی و تجهیزات پیشرفته در سطح شهر به نسبت وسعت شهر و جمعیت شهر و با توجه به بافت محلات و اصناف
بهبود وضعیت ماشین‌آلات و تجهیزات آتش‌نشانی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از تجهیزات پیشرفته حریق و امداد و نجات در بازار ➤ افزایش تجهیزات کارآمد، قراردادن پمپ‌های آب سیار یا زیرزمینی، افزایش هیدرانت‌های سطح شهر، وجود ماشین‌های آتش‌نشانی زیاد در همه نقاط شهر ➤ دادن اجباری کپسول‌های آتش‌نشانی به خودروهای شخصی و عمومی و کپسول رایگان به تاکسی‌ها ➤ سهل‌الوصول بودن تجهیزات ایمنی برای شهروندان
پیشگیری و آموزش عمومی و ارتقا سطح مهارت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش نیروی انسانی جهت عملیات و آموزش در سطح شهر، استخدام کارشناسان کاربلد، باسواد و کارآمد، بکارگیری نیروی جوان و متفکر در امر آتش‌نشانی ➤ استفاده از نیروهای آموزش‌دیده و متخصصین تحصیل کرده در برابر حریق ➤ اتحاد سازمان‌های امدادی، ایجاد مرکز تبادل اطلاعات با پلیس به‌صورت آنلاین و فوری ➤ ایجاد مدرسه آتش‌نشانی، ایجاد رشته‌های دانشگاهی و آکادمیک در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی کشور و استان
جلب مشارکت‌های مردمی و نیروهای داوطلب	<ul style="list-style-type: none"> ➤ آموزش افراد غیرمتخصص و افراد جامعه به مسائل ایمنی، آگاهی به مردم در خصوص بروز مشکل و چگونگی برخورد با خطرات ➤ تشکیل کلاس‌های آموزشی برای مردم، آموزش آتش‌نشانی برای مدیرها و نگهبان‌های ساختمان‌ها، برگزاری کلاس‌های آموزشی برای ادارات و سازمان‌ها و ارگان‌ها، انتخاب نماینده از هر اداره و سازمان و آموزش تخصص‌های مورد نیاز

۳-۱-۱۱-۶- جمع‌بندی طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق

با توجه به اهداف اصلی، فرعی و یافته‌های تحقیق بر اساس مطالعات اسنادی و میدانی در سطح شهر و نیز مرور قوانین، مقررات، ضوابط و آیین‌نامه‌های مرتبط با آتش‌سوزی، خدمات آتش‌نشانی و ایمنی و در نهایت تجزیه و تحلیل ابعاد مختلف حریق در سطح شهر بر اساس مدل تحلیلی SWOT و سپس اولویت‌بندی نقاط قوت، ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها به عنوان عوامل درونی و بیرونی و نیز عوامل بازدارنده و پیش‌برنده در زمینه وقوع آتش‌سوزی، امکانات، تجهیزات و مدیریت آن، ضمن اشاره به اهداف سازمان آتش‌نشانی، راهبردهای تحقق ایمنی شهر رشت در برابر حریق با رویکرد طرح جامع ایمنی در قالب راهبردهای کاهش وقوع خطر و کاهش آسیب‌پذیری ارائه گردید و در ادامه راهکارهای اجرایی از جمله؛ چگونگی حفاظت ساختمان‌های شهر در برابر آتش‌سوزی، ارتقا و بهبود ساختار و تشکیلات سازمان آتش‌نشانی در قالب؛ حوزه عملیات، آموزش و



تربیت بدنی، پیشگیری، مالی-اداری، فنی و توسعه، بهبود وضعیت ماشین آلات و تجهیزات آتش‌نشانی، راهکارهای اجرایی در زمینه تجهیز، مکانیابی و مقاوم‌سازی ایستگاه‌های آتش‌نشانی، راهکارهای اجرایی در زمینه پیشگیری و آموزش عمومی و ارتقا سطح مهارت آتش‌نشانان و بالاخره راهکارهای اجرایی در زمینه جلب مشارکت‌های مردمی و نیروهای داوطلب آورده‌شد. همچنین تعیین و تدقیق وظایف و مسئولیت‌های هر یک از دستگاه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای مسئول در شهرداری و سایر دستگاه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای مسئول غیرمستقیم خارج از شهرداری با هدف دستیابی به دستورالعمل‌های ایمنی ساختمان با رویکرد پیشگیری و اقدام حین و بعد از وقوع آتش‌سوزی و تعیین جایگاه مشارکت مردمی و نیروهای داوطلب در این زمینه اعم از پیشگیری و اقدام و تعیین جایگاه قانونی آن پرداخته شده‌است.

خطر آتش‌سوزی یک خطر همیشگی و غیر قابل پیش‌بینی می‌باشد. با توجه به اینکه در اطراف شهر رشت جنگل‌های فراوانی وجود دارد، اهمیت حفاظت از میراث فرهنگی و بناهای تاریخی و همچنین حفظ سلامت جانی و مالی شهروندان؛ شهر رشت باید در برابر حوادث ناشی از حریق آگاه و آماده باشد و مهم‌تر از آن برای پیشگیری از وقوع اینگونه حوادث زیرساخت‌های لازم، نیروی انسانی کافی و آگاهی جمعی لازم را داشته باشد. در نتیجه با استناد به موارد ذکر شده اهمیت موجودیت این سند برای شهر رشت مشخص می‌شود و در ادامه با توجه به تحلیل SWOT انجام شده این سند می‌تواند در ارائه برنامه و راهکارهای اجرایی در شهر رشت در نظر گرفته شود. این راهکارها می‌توانند شامل؛ گسترش زیرساخت‌ها، افزایش ایمنی ساختمان‌ها و شهروندان و گسترش آگاهی جمعی نسبت به مسائل و خطرات آتش‌سوزی که جنبه‌های کالبدی طرح را در بر می‌گیرد باشد.



شکل ۵۸- جمع‌بندی طرح جامع ایمنی رشت در برابر حریق

۳-۱-۱۲- شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت

مقدمه

طرح مطالعاتی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت جز اسناد در سطح شهری است که در سال ۱۳۹۰ تهیه و تدوین شده است. این طرح ابتدا به بررسی رشد و پیشرفت ملل در طول تاریخ و پدیده‌های شهر و شهرنشینی پرداخته سپس با رویکرد پژوهش‌محور به دنبال شناسایی ایده‌های سرمایه‌گذاری در امور شهر رشت بوده است. گسترش شهرنشینی و افزایش انتظارات شهروندان در زمینه‌هایی مانند مسکن، اشتغال، بهداشت، اوقات فراغت و سایر موارد مربوط به رفاه زندگی چالش‌های اصلی دولت‌ها در مسیر مدیریت یکپارچه است که به‌طور کلی این طرح به شناسایی و طبقه‌بندی مسائل و مشکلات شهری و همچنین نیاز و خواسته‌های شهروندان به‌صورت متمرکز به شناخت فرصت‌های سرمایه‌گذاری در شهر رشت و چگونگی تامین مالی آن‌ها پرداخته است.

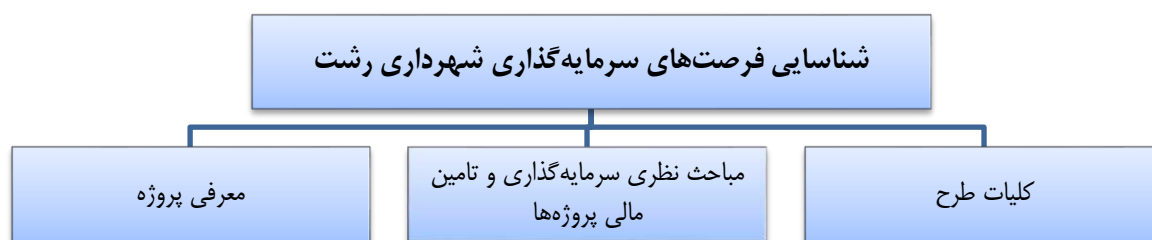
جدول ۱۱۱- شناسنامه بررسی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
۲	شناخت شهر	پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
		کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل‌استفاده تلقی گردد	✓

شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت

سال ۱۳۹۰

شهری



شکل ۵۹- شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت

مهم‌ترین عامل در طراحی پروژه‌های عنوان شده افزایش قیمت زمین - بهبود رضایت ساکنین و کیفیت زندگی آنان - کاهش نرخ بیکاری و... با استفاده از پتانسیل‌های نهفته در شهر است. به طور مثال پروژه‌های مرتبط با تأسیس بازارچه:

- شناسایی ایده‌های سرمایه‌گذاری در امور شهر رشت
- پالایش ایده‌های سرمایه‌گذاری
- تشخیص طرح‌ها و پروژه‌های سرمایه‌گذاری بر اساس نظرسنجی از صاحب‌نظران
- تهیه شرح کوتاه از ویژگی‌های هر طرح یا پروژه سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذاران
- پیشنهاد اولیه برای چگونگی تأمین مالی طرح‌ها و پروژه‌های سرمایه‌گذاری
- تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری برای طرح‌ها و پروژه‌های تصویب شده در شهرداری رشت
- تهیه کتاب فرصت‌های سرمایه‌گذاری در کلانشهر رشت

۱-۱۲-۱-۳- پروژه‌های شهری (صص ۴۹ الی ۷۳)

در این قسمت به معرفی پروژه‌های شهری مربوط به کلان‌شهر رشت پرداخته می‌شود.

• احداث تأسیسات خاک و نخاله

این پروژه در محدوده منطقه لاکان اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۵۰۰۰ مترمربع است. با انجام این پروژه ضمن ساماندهی نخاله‌های ساختمانی رها شده در محیط‌زیست، می‌توان به تولید محصول جدید با قابلیت‌های عمرانی دست پیدا نمود.

• احداث تقاطع‌های غیرهمسطح گیل و مصلی

این پروژه در دو میدان اصلی رشت به نام‌های میدان گیل و میدان مصلی اجرایی می‌شود. انجام این پروژه ضمن روان‌سازی ترافیک شهری، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و افزایش ایمنی مسیرهای حمل‌ونقل می‌تواند با بهبود تردد شهروندان، نقش اساسی در رضایت‌مندی آن‌ها داشته باشد.

• بازارچه محلی دیانتی

این پروژه در کوی دیانتی رشت اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۱۱۳۰ مترمربع است انجام این پروژه می‌تواند توزیع کالاها را کارآمد نموده تا دسترسی به آنها برای شهروندان آسان‌تر گردد.



• بازارچه محلی فرهنگیان

• این پروژه در کوی فرهنگیان رشت اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۷۸۶ مترمربع است. انجام این پروژه می‌تواند نظام توزیع را کارآمد نموده تا دسترسی به کالاها برای شهروندان آسان‌تر گردد.

• بازارچه محلی وارث

این پروژه در جنب ایستگاه آتش‌نشانی شماره ۱۳۲ واقع در بلوار شهید مدرس رشت اجرایی می‌شود. مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۴۳۸۰ مترمربع است. این بازارچه می‌تواند توان برنامه‌ریزی و نظارت در ارائه خدمات مطلوب شهری را افزایش داده و موجب رضایت‌مندی شهروندان گردد. ایجاد اشتغال، تمرکززدایی در ارائه کالاها گسترش رقابت و شکل‌دهی رفتارهای مناسب در هنگام خرید کالا از جمله سایر مزایای دیگر انجام این پروژه خواهد بود.

• باغ پرندگان و باغ وحش

این پروژه در محدوده باغ سالار مشکات واقع در چهارسرای رشت اجرایی می‌شود. مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۲۶۰۰۰ مترمربع است. این پروژه با دارابودن قسمت‌های تجاری و تفریحی می‌تواند در زمینه‌های مختلف در خدمت شهروندان قرار گرفته و موجب رضایت‌مندی آن‌ها گردد.

• بلوار تختی به معلم و احداث حوزه نفوذ

این پروژه در محدوده خیابان تختی به خیابان‌های سعدی و معلم در رشت اجرایی می‌شود. این پروژه در کاهش بار ترافیکی، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و بهبود مسیرهای حمل‌ونقل شهری مؤثر است پیش‌بینی می‌شود احداث مجتمع‌های تجاری مسکونی و فرهنگی در محدوده بلوار تختی به معلم با توجه به قیمت بالای زمین این منطقه بتواند در توجیه اقتصادی این پروژه و نیز رضایت شهروندان مورد استفاده قرار گیرد.

• بلوار چهارده کیلومتری شهید افتخاری به شهید انصاری و احداث حوزه نفوذ

این پروژه در محدوده میدان گیل به طرف جاده انزلی اجرایی می‌شود. مسیر تقریبی این بلوار معادل ۱۳ کیلومتر بنا متوسط عرض ۹۰ متر در ساخت و ۳۰۰ متر با حوزه نفوذ معین و تفکیک قطعات به کاربری‌های خاص است که تقاطع غیرمسطح نیز در این مسیر پیش‌بینی می‌شود. این پروژه در روان‌سازی ترافیک بین‌شهری صرفه‌جویی در مصرف انرژی بهبود مسیرهای حمل‌ونقل و احداث رینگ دوم شهر رشت مؤثر است.

• بلوار معلم به گلزار و احداث حوزه نفوذ

این پروژه در محدود خیابان معلم به غرب شهرک گلزار رشت اجرایی می‌شود مسیر تقریبی این بلوار معادل ۱۲۰۰ متر با متوسط عرض ۹۰ متر با حوزه نفوذ معین و تفکیک قطعات به کاربری‌های خاص است ارزش زمین در محدوده اجرای پروژه بالا است. انجام این پروژه می‌تواند در روان‌سازی ترافیک صرفه‌جویی در مصرف انرژی و بهبود سیرهای حمل‌ونقل شهری در رشت مؤثر باشد.



• بلوار یازده کیلومتری گیل به احمد گوراب و احداث حوزه نفوذ

این پروژه در محدوده میدان گیل به طرف احمد گوراب جاده فومن اجرایی می شود مسیر تقریبی این بلوار معادل ۱۱۰۰۰ متر با عرض ۹۰ متر با حوزه نفوذ معین و تفکیک قطعات به کاربری های خاص است که تقاطع غیرهمسطح نیز در این مسیر پیش بینی می شود انجام این پروژه در روان سازی ترافیک شهری صرفه جویی در مصرف انرژی، بهبود مسیرهای حمل و نقل و احداث رینگ دوم شهر رشت مؤثر است.

• پارک مینیاتوری

این پروژه در محدوده اراضی جنگلی لاکان اجرایی می شود مساحت کل مکان پیش بینی شده برای این پروژه شامل چندین زیر پروژه معادل ۳۰ هکتار است. انجام این پروژه می تواند در جذب گردشگر و قابلیت های برنامه ریزی برای نشاط شهروندان مؤثر بوده و همچنین در ارتقای هویت شهر رشت و نیز معرفی جاذبه های گردشگری گیلان و حتی کشور ایران قابل استفاده باشد.

• پارکینگ طبقاتی تجاری سعدی

این پروژه در محدوده فعلی بازار روز رشت واقع در خیابان سعدی اجرایی می شود. مکان پیش بینی شده رای این پروژه معادل ۵۷۰۰ مترمربع است انجام پروژه در ساماندهی حمل و نقل شهری و کاهش بار ترافیکی شهر رشت مؤثر بوده ضمناً موجب صرفه جویی در مصرف انرژی نیز خواهد شد که از این طریق می تواند در دسترسی به اهداف کلان کشور کمک نماید.

• پایانه های مسافربری برون شهری

این پروژه در چهار ورودی اصلی به رشت اجرایی می شود. برای احداث هر یک از پایانه های مسافربری پیش بینی می شود که نیاز به تملک ۵ تا ۱۵ هزار مترمربع زمین باشد. انجام این پروژه می تواند در ساماندهی حمل و نقل مسافران برون شهری از طریق جاده مؤثر باشد.

• پل های مکانیزه عابر پیاده

انجام این پروژه بر اساس طرح جامع شهر رشت در ۵۰ مکان قابلیت اجرایی خواهد داشت. با انجام این پروژه ایمنی حرکت شهروندان در خیابان ها ارتقا یافته و بار ترافیکی شهر رشت کاهش پیدا می کند.

• ساماندهی حریم رودخانه های زرچوب و گوهررود

این پروژه به منظور ساماندهی حریم دو رودخانه مشهور رشت به نام های زرچوب و گوهر رود اجرایی می شود. این پروژه دارای ۱۲ زیر پروژه مستقل است و اجرای آن می تواند در حفظ محیط زیست بر اساس استانداردهای جهانی مؤثر باشد.

• قطار شهری

این پروژه دارای دو خط خواهد بود خط اول شرق - غرب دارای طول ۱۲/۳ کیلومتر از ابتدای بلوار شهدا (آج بیشه) شروع و با عبور از میدان شهرداری رشت به بلوار شهید افتخاری در ابتدای جاده فومن منتهی می گردد خط دوم از بلوار گیلان و فرودگاه



رشت شروع شده و با عبور از میدان شهرداری و خیابان امام به جاده تهران با طول ۱۰/۳ کیلومتر ختم می‌گردد. این پروژه در کاهش بار ترافیکی، رشت حمل‌ونقل سریع و ایمن کاهش مصرف انواع انرژی و افزایش رضایت شهروندان بسیار مؤثر است.

• مجتمع تجاری زیرگذر میدان شهرداری

این پروژه در محدوده میدان شهدای ذهاب میدان شهرداری رشت در زیرگذر عابر پیاده اجرایی می‌شود. مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه حدود ۵۰۰۰ مترمربع است انجام این پروژه ضمن حفظ هویت بناهای اطراف میدان شهرداری به تسهیل رفت‌وآمد شهروندان با ایمنی بیشتر کمک خواهد نمود که می‌تواند در رضایت شهروندان بسیار مؤثر باشد.

• مجتمع تجاری و اداری سردار جنگل

این پروژه در محل فعلی سازمان خدمات موتوری شهرداری رشت واقع در تقاطع خیابان‌های سردار جنگل و ضیایی اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۲۴۹۸ مترمربع است. این پروژه با دارا بودن قسمت‌های تجاری اداری آموزشی و تفریحی می‌تواند در زمینه‌های مختلف در خدمت شهروندان قرار گرفته و موجب رضایت‌مندی آن‌ها گردد.

• مجتمع فرهنگی و ورزشی پارک آبی

این پروژه در محدوده کوچه فجر واقع در بلوار شهید انصاری اجرا می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۲۰۰۰۰ مترمربع است. این پروژه با دارا بودن قسمت‌های تجاری اداری آموزشی و تفریحی می‌تواند در زمینه‌های مختلف در خدمت شهروندان قرار گرفته و موجب رضایت‌مندی آن‌ها گردد.

• مجتمع گردشگری عینک

این پروژه در محدوده مرداب عینک واقع در بلوار شهید افتخاری رشت اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه شامل ۲ زیر پروژه (مستقل) معادل ۱۶۰ هکتار بوده که ۲۴ هکتار آن محدودهایی است. انجام این پروژه ضمن بهبود سیمای ظاهری شهر می‌تواند در معرفی بهتر هویت تاریخی و جغرافیایی شهر رشت مورد استفاده قرار گرفته و زمینه‌های جذب گردشگر را ارتقا دهد.

• نیروگاه زباله‌سوز

این پروژه در محدوده کیلومتر ۱۰ جاده لاکان اجرایی می‌شود مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۲۰۰۰۰ مترمربع است. انجام این پروژه می‌تواند در ساماندهی امور دفن زباله‌ها بر اساس استانداردهای زیست‌محیطی مؤثر باشد.

• هتل و مرکز گردشگری

این پروژه در محل کنونی سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری رشت واقع در خیابان پرستار اجرایی می‌شود. مساحت کل مکان پیش‌بینی شده برای این پروژه معادل ۲۵۰۰۰ مترمربع است. این پروژه می‌تواند در برنامه‌ریزی برای غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان و نشاط آن‌ها به خدمت گرفته شود.



۱-۱۲-۲- فهرست فرصت‌های سرمایه‌گذاری در کلانشهر رشت (صص ۷۴)

نظرسنجی از عموم شهروندان در رشت و نیز متخصصان رشته‌های مختلف نشان داده که ایده‌های زیر می‌توانند در آینده به عنوان فرصت سرمایه‌گذاری مورد استفاده قرار گیرند:

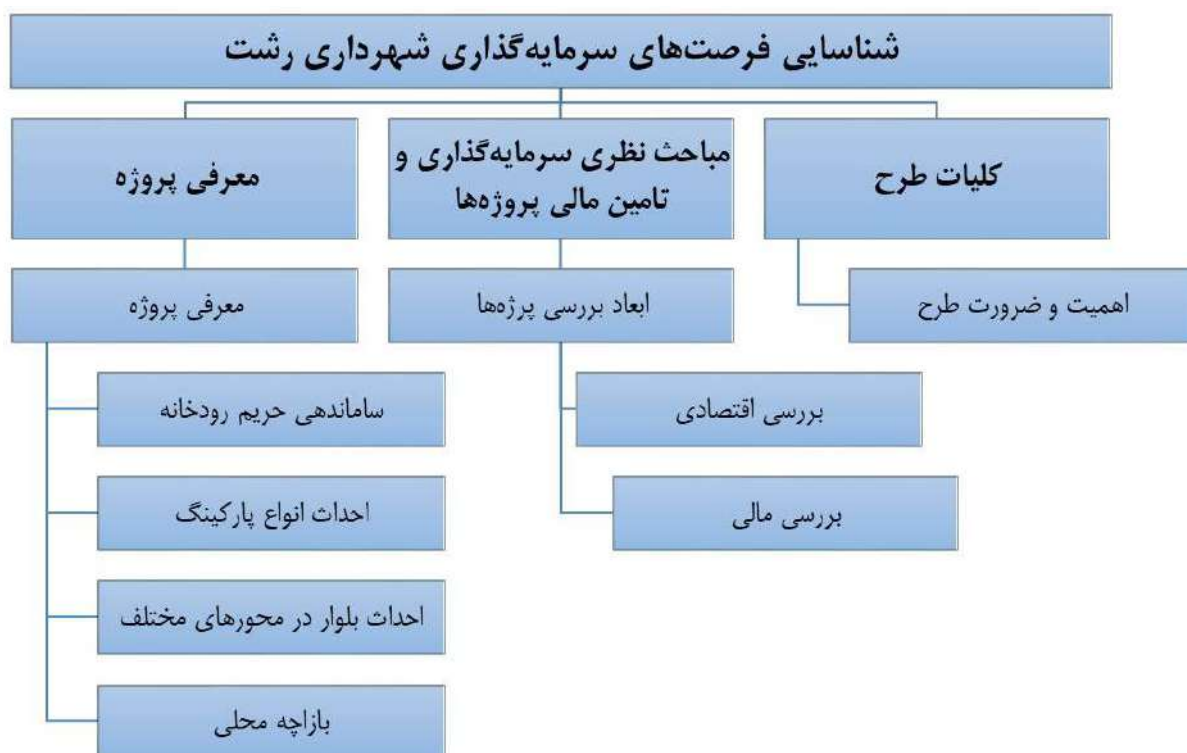
- گسترش توریسم کشاورزی
- هوشمند نمودن نظام حمل‌ونقل شهری
- تجمیع زنجیره تولید و توزیع صنعتی گوشت مرغ
- احداث کارخانه‌های تولید انواع ماشین کشاورزی ویژه برنج‌کاری
- استفاده از قایق‌های خشکی رو در مناطق توریستی
- احداث مجتمع اکوتوریسم اسب و اسب‌سواری
- تولید خانه‌های پیش‌ساخته
- گسترش توریسم دریایی
- بسترسازی جهت راه‌اندازی و گسترش کسب‌وکار الکترونیکی و اینترنتی
- ایجاد مراکز نمایشگاهی بین‌المللی
- ساخت گل‌دان‌های گیاه گودی با استفاده از پسماندهای گیاهی
- احداث هتل دریایی
- احداث بناهای هویتی در ورودی‌های شهر رشت
- احداث کتابخانه‌های ویژه محلات
- احداث رینگ جدید شهر رشت
- احداث انواع سردخانه‌ها
- اجرای مسابقات ماهیگیری و آشپزی
- اجرای طرح سخنگوی محلات در رشت
- گسترش و بهبود تبلیغات الکترونیکی در شهر رشت
- برپایی نمایشگاه و جشنواره غذاهای محلی
- برپایی نمایشگاه و جشنواره گل و گیاهان دارویی
- احداث کارخانه آسفالت‌سازی
- احداث سینما و سالن‌های فرهنگی مخصوص کودکان بسترسازی جهت نمایشگاه‌های مجازی
- برپایی نظام‌مند تجلیل از مشاهیر گیلانی و برگزیدگان علمی، هنری، فرهنگی و اجتماعی
- احداث کارخانه تبدیل ضایعات میوه و تره‌بار به خوراک دام
- احداث میدان مرکزی میوه تره‌بار
- احداث کارخانه بسته‌بندی میوه و تره‌بار



- برپایی نمایشگاه و جشنواره‌های صنایع‌دستی گردشگری و فرش دستباف
- احداث مکان‌هایی برای انجام بازی‌های محلی
- ایجاد بیمه شهرداری برای گسترش خدمات بیمه‌ای به شهروندان
- ایجاد فرهنگ‌سراهای تخصصی زبان و ادبیات گیلکی، هنری و ...

۳-۱-۱۲-۳- جمع‌بندی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت

با بررسی سند شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت به این نتیجه می‌رسیم که شناسایی فرصت‌های مهم سرمایه‌گذاری می‌تواند گامی مهم در تخصیص منابع و یافتن راه صحیح تامین مالی است که در زمان افزایش نرخ رشد جمعیت شهری و کمبود منابع شهرداری‌ها می‌تواند با اهمیت باشد. به‌طور کلی شناخت فرصت‌های سرمایه‌گذاری هر منطقه بر اساس مزیت‌ها می‌تواند ظرفیت‌های مولد و بهره‌ور را افزایش دهد در ادامه باعث اشتغال‌زایی پیشرفت‌های فنی گسترش مهارت‌ها و افزایش درآمد گردد. این طرح با رویکرد توصیفی و با تاکید بر نظر متخصصان برنامه‌ریزی شهری فرصت‌های سرمایه‌گذاری در شهر رشت را شناسایی کرده است. مهم‌ترین پروژه‌های ارائه شده نیز مربوط به حمل و نقل و دسترسی‌های شهر رشت است. نقش این سند در طرح راهبردی شهر رشت نیز همین موضوع اولویت‌بندی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در شهر رشت است تا با برنامه درست از هدر رفت هزینه‌ها جلوگیری کرده و برنامه‌ای درست در مدت زمان کمتری پروژه‌هایی با کارایی بالاتری ارائه شود.



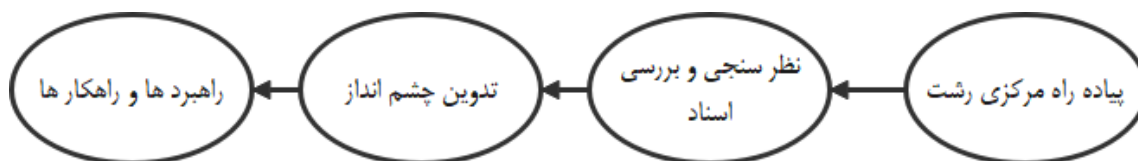
شکل ۶۰- جمع‌بندی شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت



۱۳-۱-۳- طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای محدوده مرکزی شهر رشت

مقدمه

طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت در طول سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳، در سطح شهری تدوین شده است و پروژه در دست پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کیفیت کالبدی محدوده شهر رشت را مدنظر دارد. این طرح محدوده مرکزی شهر رشت را که جزئی از حریم تاریخی شهر نیز است، در بر گرفته است. محدوده طرح شامل میدان شهرداری و محورهای منتهی به آن یعنی؛ خیابان سعدی، خیابان امام خمینی، خیابان شریعتی، علم‌الهدی و سبزه‌میدان است. مطالعات پروژه مذکور از دو قسمت اصلی تشکیل شده است. قسمت اول مربوط به طراحی سیمای کف (عرصه عمومی) در محدوده (به جز خیابان علم‌الهدی) و قسمت دوم شامل طراحی جداره (عرصه نیمه‌عمومی - نیمه‌خصوصی) محدوده است. گام نخست پروژه، نظرسنجی از مسئولان و بررسی اسناد فرادست بوده تا بر اساس آن چشم‌انداز مقدماتی شکل گیرد، سپس شناخت محدوده مذکور از منظر حمل‌ونقل و دسترسی، سیما و منظر شهری، مطالعات اجتماعی - اقتصادی انجام شده، که درانتهای آن و با توجه به شناخت حاصل، چشم‌انداز و اهداف طراحی در محدوده تدقیق گشته و با توجه به اهداف و سیاست‌های مطرح شده، طراحی محدوده در دو قسمت اصلی ذکر شده، ارائه شده است. هدف از تدوین این سند ایجاد فضای سرزنده و پویا و منطبق با هویت در مرکز شهر رشت است.



شکل ۶۱- طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت

جدول ۱۱۲- شناسنامه بررسی طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای محدوده مرکزی شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	• معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	• جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری	✓
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

طرح پیاده راه سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت

سال ۱۳۹۲-۱۳۹۳

سطح شهری

۱-۳-۱-۳- سنجش وضعیت و تحلیل یکپارچه با روش SWOT (صص ۱۳۷-۱۴۱)

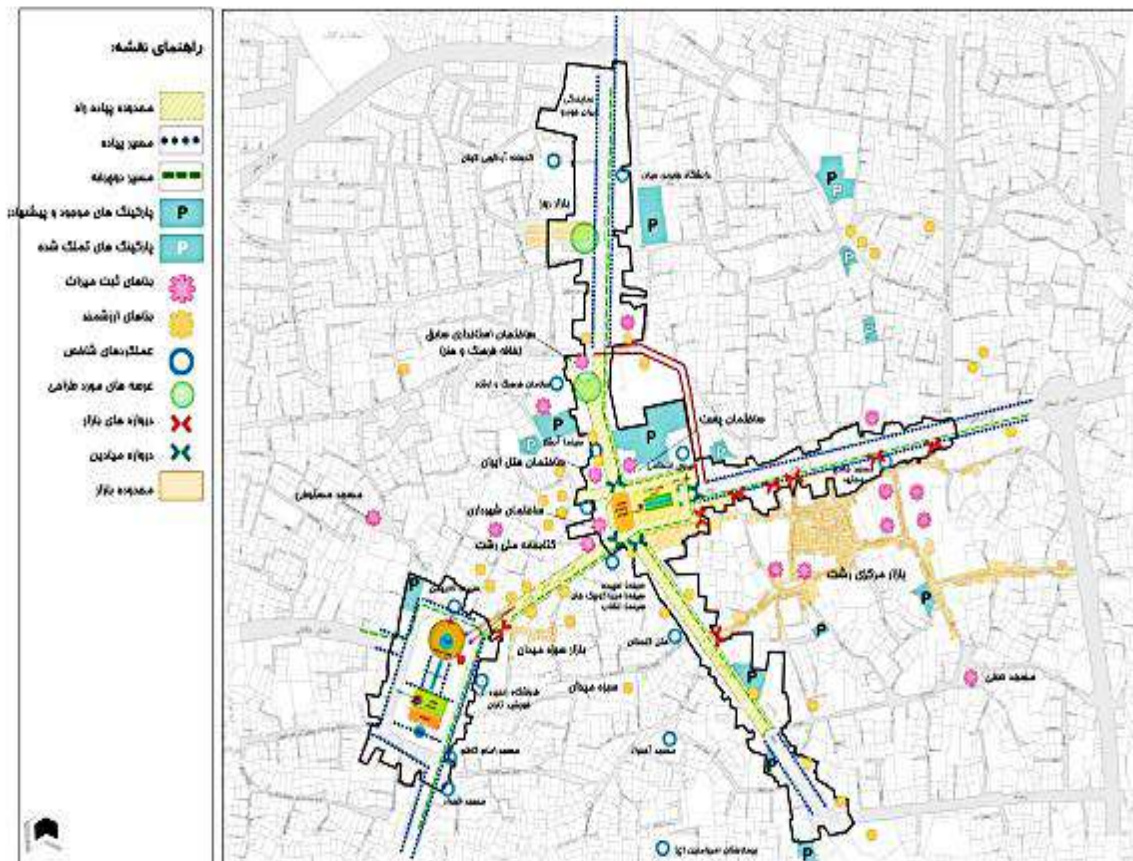
در سنجش یکپارچه با قراردادن نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در هر یک از ابعاد در مقابل یکدیگر، ارزیابی یکپارچه‌ای از محدوده مورد مطالعه در تمامی ابعاد به دست می‌آید و این امر دید همه‌جانبه‌ای نسبت به خصوصیات محدوده مورد مطالعه ارائه می‌نماید. در ادامه این جدول ارائه شده است.

۱-۳-۱-۳-۲- تدوین اهداف، راهبردها و چارچوب‌های ارتقای کیفی محدوده طرح در حوطه مداخله مستقیم در زمینه‌های مختلف (صص ۱۴۸-۱۵۵)

در درختواره طرح در حوزه مداخله مستقیم، اهداف، راهبردها و سیاست‌ها به تفکیک ابعاد نظام حرکت و دسترسی، فضاهای همگانی نیازمند حفاظت و بهسازی، فرم کالبدی و منظر شهری، مشارکت مردمی و سازمانی و مواردی از این دست ارائه شده که در ادامه این گزارش به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است.

۳-۱-۱۳-۳- تدوین چارچوب طراحی شهری (قسمت اول، مرحله دوم، صص ۹-۴۹)

نقشه چارچوب پیشنهادی به صورت زیر معرفی می‌شود:



شکل ۶۲- نقشه چارچوب پیشنهادی

• چارچوب مفهومی پیشنهادی؛ خیابان سعدی

خیابان سعدی در گذشته به عنوان مسیر اصلی حرکت به سمت بندر انزلی شناخته می‌شده است که تا کنون و با وجود محورهای جایگزین این کارکرد را حفظ نموده است. همچنین این خیابان را با توجه به قرارگیری آن در محدوده تاریخی شهر رشت، استقرار بناهایی شاخص همچون ساختمان پست (که در حال تغییر کاربری به موزه پست است)، هتل ایران در ابتدای آن، ساختمان استانداری سابق (فرهنگ و هنر امروزی) و کلیسای مریم مقدس (ع) در میانه آن که بیشتر دارای ماهیتی فرهنگی هستند، می‌توان به عنوان محور فرهنگی بازشناسی نمود. براین اساس چارچوب طراحی مفهومی پیاده‌راه سعدی با ماهیت و محوریت کارکرد فرهنگی - هنری در نظر گرفته می‌شود. این چارچوب با ماهیت و توقعات موضوعی از پیاده‌راه که همان حرکت و مکث سازگاری دارد. در راستای هماهنگی با کارکرد محوری مطرح شده کانون‌هایی با بستر فعالیتی مناسب و نقاط اکیدی در این زمینه پیش‌بینی خواهند شد.

• چارچوب مفهومی پیشنهادی؛ خیابان امام خمینی

خیابان امام خمینی از ابتدای احداث به‌عنوان مسیر حرکت اصلی به سمت تهران شناخته می‌شده است و در حال حاضر نیز باتوجه به وجود مسیرهای متعدد جایگزین نیز از این نظر دارای اهمیت است. همچنین قرارگیری این محور در لبه بازار مرکزی شهر رشت و استقرار بیشترین بناهای ثبت میراث فرهنگی و ارزشمند، موجب می‌گردد تا دو وجه ماهوی تاریخی و اقتصادی این خیابان برجسته گردد. براین اساس طرح مفهومی پیشنهادی برای این خیابان متناسب با ماهیت تاریخی و اقتصادی پیش‌بینی می‌شود.

• چارچوب مفهومی پیشنهادی؛ میدان شهرداری

میدان شهرداری نقطه کانونی بافت تاریخی شهر رشت و مرکز تلاقی خیابان‌های اصلی و تاریخی آن است. این میدان، محوره‌ای متصل به آن در کنار سبزه‌میدان استخوان‌بندی اصلی شهر را تشکیل می‌دهند. مهم‌ترین مراکز و کانون‌های حکومتی و اداری شهر رشت در کنار میدان شهرداری واقع شده‌اند. حضور شهرداری مرکزی رشت، اداره پست و کاخ استانداری (که در حال حاضر تغییر کاربری یافته است) در میدان شهرداری و اطراف آن، بر نقش و اهمیت این میدان در شهر تأکید دارد. باتوجه به این نکات، چارچوب مفهومی پیشنهادی برای طراحی این میدان باتوجه به حذف حرکت سواره و اختصاص کل فضای میدان به پیاده و فعالیت‌های مرتبط با آن، همچنین استقرار آن در مرکز و کانون بافت تاریخی رشت و وجود بناهای تاریخی و حکومتی و مجاورت با بازار رشت، به‌صورت میدان عمومی، تاریخی، حکومتی و اقتصادی در نظر گرفته می‌شود.

• چارچوب مفهومی پیشنهادی؛ خیابان شریعتی

خیابان شریعتی به‌عنوان یکی از محوره‌های استخوان‌بندی شهر رشت و محور اتصال به لاهیجان شناخته می‌شده است. در حال حاضر نیز این سمت حرکت برای آن یکی از موضوعات اصلی شناخت آن در ذهن شهروندان است قرارگیری این محور در لبه بازار مرکزی شهر رشت و نیز جایگاه آن در استخوان‌بندی شهر، وجه اقتصادی آن را تقویت می‌نماید. براین اساس طرح مفهومی پیشنهادی برای این خیابان متناسب با ماهیت اقتصادی آن پیش‌بینی می‌شود.

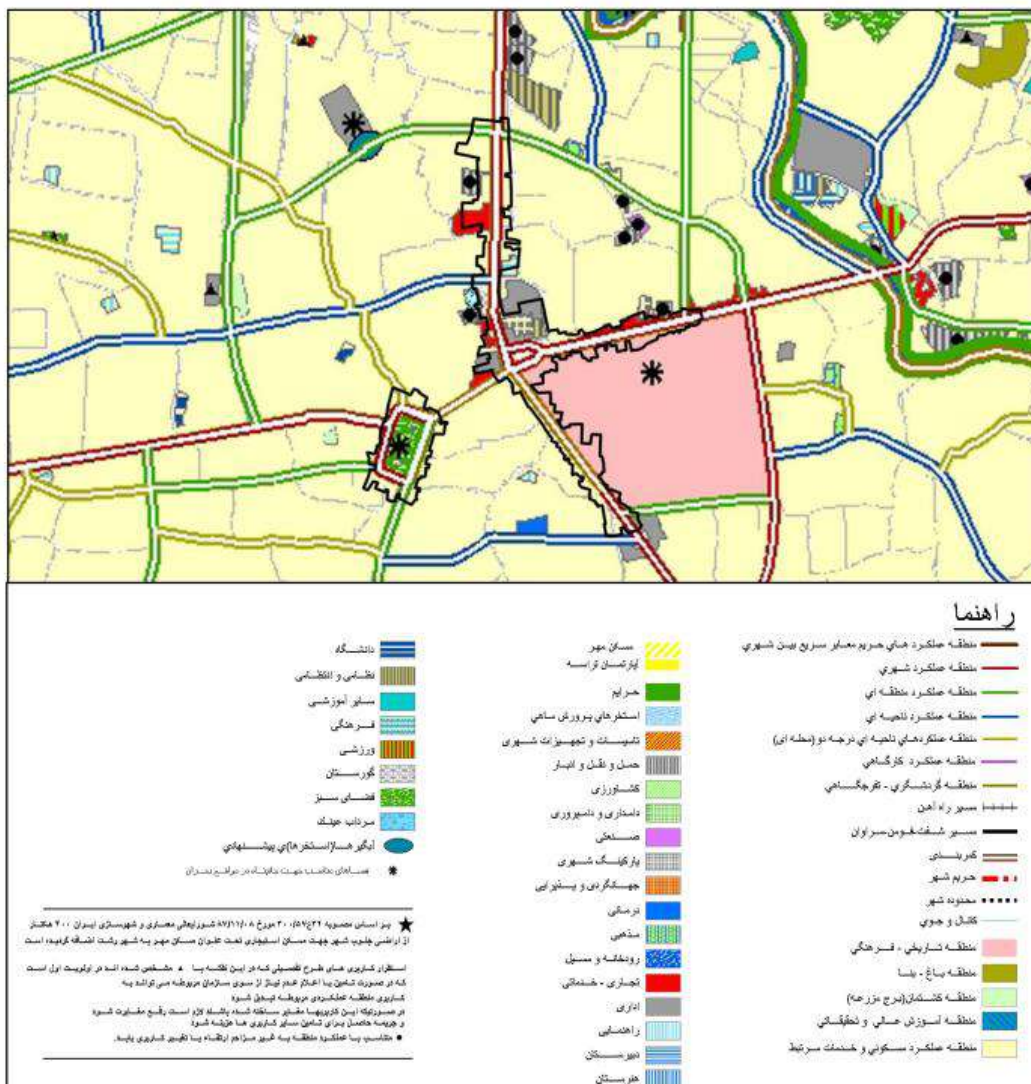
• چارچوب مفهومی پیشنهادی؛ سبزه‌میدان

سبزه‌میدان نه‌تنها به‌عنوان میدان تاریخی شهر رشت؛ بلکه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین فضاهای سبز شهری و پارک در شهر رشت مطرح است. همچنین این میدان کانون عناصر فرهنگی از جمله کتابخانه سبزه‌میدان، سینما ۲۲ بهمن و کلاس‌های آموزشی است. براین اساس رویکرد و چارچوب مفهومی پیشنهادی برای طراحی سبزه‌میدان به‌صورت زیر است:

- حفظ و تأکید بر استخوان‌بندی موجود میدان به‌عنوان یک فضای ثبت میراث؛
- کارکرد میدان در سطح محلی - منطقه‌ای - شهری؛
- تأکید بر حرکت در فضاهای مختلف میدان؛
- در نظر گرفتن کاربری‌ها و فعالیت‌های متناسب با فضا و مقیاس آن و جانمایی متعادل آن؛



➤ تأکید بر ایجاد فضاهای مکتب مختلف جهت استفاده اقشار مختلف.



شکل ۶۳- طرح جامع شهر رشت (۱۳۸۶) کاربری های پیشنهادی در محدوده طرح



جدول ۱۱۳ - عوامل بیرونی و درونی در ابعاد مختلف

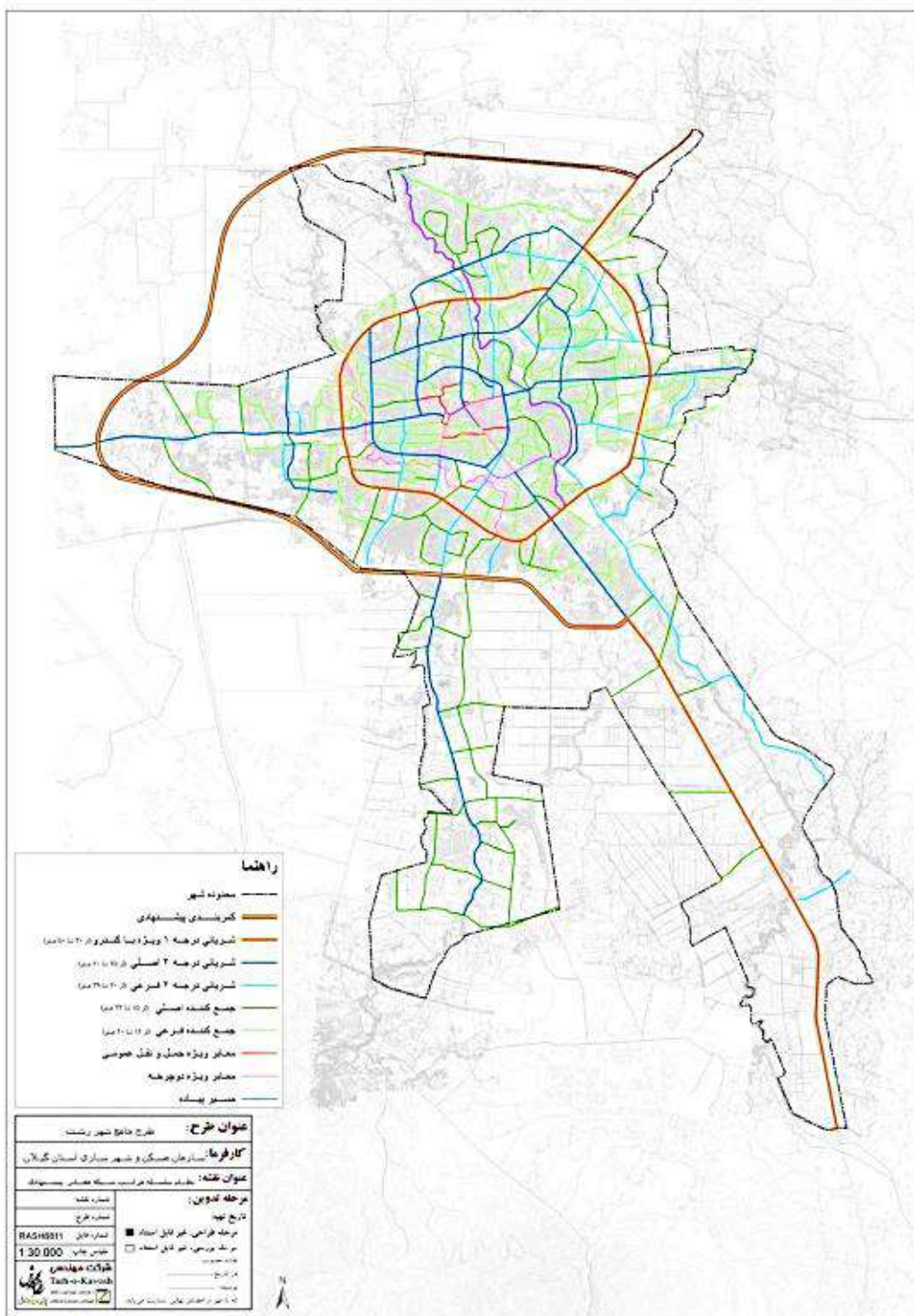
ابعاد	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
اجتماعی و اقتصادی	<ul style="list-style-type: none"> محدوده طرح به‌عنوان یک هسته اقتصادی قوی در مرکز شهر و منطبق بر بازار شهر حضور فعال اهالی تا پاسی از شب در عرصه‌های شهری حضور هم‌زمان قشرهای مختلف اجتماعی و سنی در محدوده وجود ادارات مهم در هسته و مرکزیت مکانی محدوده طراحی وجود تجهیزات اقامتی در حد قابل قبول در محدوده تعدد جاذبه‌های گردشگری موجود در محدوده مانند بناهای تاریخی، مراکز فرهنگی و تفریحی، راسته‌ها و کانون‌های تجاری با مخاطبان. 	<ul style="list-style-type: none"> وجود خرده‌فرهنگ‌های نامناسب روستایی در محدوده نبود سرمایه‌گذاری کافی و مناسب در بخش گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> تجمع فعالیت‌های اقتصادی در مرکز شهر آن را به کانون اقتصادی شهر مبدل کرده است. پتانسیل بالای محدوده در پذیرش کاربری تجاری امکان تقویت و تأکید بر امکانات بصری ناشی از عوامل طبیعی و مصنوع در محدوده توجه به حفاظت و نگهداری اماکن تاریخی و فرصت جذب بیشتر گردشگر از این طریق 	<ul style="list-style-type: none"> در صورت عدم برنامه‌ریزی صحیح شبکه دسترسی، تمرکز انواع فعالیت‌های صنعتی و خدماتی در هسته مرکزی شهر، ارائه خدمات به سایر نقاط شهر را با مشکلات دسترسی مواجه می‌سازد. تهدید بافت مسکونی توسط کاربری‌های تجاری و انتفاعی با عملکرد شهری تمرکز بالای فعالیت‌ها و توسعه فعالیت‌های ناسازگار در محدوده، ممکن است موجب طرد فعالیت‌های جدید و سازگار با کارکرد مرکز شهری و نقش گردشگری فراشهری آن باشد.
کالبدی و فضایی	<ul style="list-style-type: none"> وجود بناهای بارز معماری در داخل بافت قلمداد شده محورهای حوزه طراحی به‌عنوان محورهای مهم تجاری شهر وجود تراکم ساختمانی کم در پلاک‌های قدیمی و بازسازی نشده وجود معابر شهری درجه یک و دو پیرامون محدوده و سهولت دسترسی به محدوده‌های اطراف 	<ul style="list-style-type: none"> فشرده‌گی بافت کالبدی بخصوص در محورها قلمداد شدن به‌عنوان بخشی از محدوده بافت فرسوده شهر و فرسودگی بافت و بناها محدودیت توسعه معابر به لحاظ فشرده‌گی بافت محصور شدن برخی از محلات مسکونی توسط کاربری تجاری و به‌خصوص بازار بافت کالبدی فشرده، همراه با قطعات و معابر نامنظم 	<ul style="list-style-type: none"> فرصت افزایش کاربری‌های شبانه امکان شناسایی و حفاظت از بناهای دارای ارزش تاریخی و فرهنگی ارزش فرهنگی بافت و استفاده از بناهای بارز تاریخی امکان تجمیع قطعات ریزدانه در بافت در فرایند نوسازی آن فرصت برنامه‌ریزی و هماهنگ‌سازی محورها با تأکید بر الگوی بناهای ارزشمند 	<ul style="list-style-type: none"> فرسودگی و در معرض خطر بودن بافت کالبدی محدوده به دلیل قدمت بناها و کهنگی آنها تهدید امنیت محدوده در ساعات پایانی شب به دلیل توسعه فعالیت‌های تجاری و کاهش سهم سکونت در آن امکان تخریب بناهای بارز معماری بر اثر بی‌توجهی مسئولین و توسعه فعالیت‌های تجاری تشدید تخریب بافت واجد ارزش تاریخی به دلیل انجام فعالیت‌های عمرانی
زیست محیطی	<ul style="list-style-type: none"> غنا فضای سبز میانی سبزه‌میدان و کارکرد آن به‌عنوان فعال‌ترین فضای عمومی شهر مقاومت نسبی مناسب خاک 	<ul style="list-style-type: none"> وجود آلودگی صوتی و آلودگی هوا ناشی از ترافیک زیاد محدوده ایجاد آلودگی صوتی و آلودگی هوا ناشی از آلودشد ترافیک داخل بافت شرایط اقلیمی ویژه منطقه محل اقامت طولانی‌مدت گردشگران می‌شود. 	<ul style="list-style-type: none"> امکان تقویت و یکپارچه‌سازی طراحی فضای سبز در محدوده و استفاده از امکانات آن در تعدیل شرایط اقلیمی محیط و تأمین شرایط آسایش 	<ul style="list-style-type: none"> آسیب‌پذیری ساختمان‌ها از زمین‌لرزه بهره‌گیری نامناسب از فضای سبز و بی‌توجهی از نقش آن در تعدیل شرایط اقلیمی
حمل و نقل و ترافیک	<ul style="list-style-type: none"> ناچیز بودن شیب طولی در محورها که بر اثرگذاری روی ظرفیت مناسب محورها مؤثر است. عرض مناسب پیاده‌روها در محورها اصلی محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> شبکه نامنظم در داخل بافت‌ها که از قاعده متعارف پیروی نمی‌کند کیفیت سطح آسفالت، خط‌کشی معابر و علائم در سطح پایینی قرار دارد. عدم توجه به قوانین و مقررات راهنمایی‌وراندگی عدم طراحی هندسی معابر و عدم مدیریت ترافیک صحیح ترافیک در معابر اطراف به دلیل وجود کاربری تجاری و تردد شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> امکان تقویت سیستم حمل‌ونقل عمومی با ساماندهی و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل عمومی از جمله اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی امکان تأمین محل پارکینگ‌های عمومی بخصوص در محدوده که جاذب سفر است امکان توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر در سطح کلان و خرد 	<ul style="list-style-type: none"> روند روبه‌افزایش ورود خودروهای شخصی به شبکه ترافیکی شهر

جدول ۱۱۴ - درختواره طرح در حوزه مداخله مستقیم

ابعاد	اهداف	راهبرد	سیاست
نظام حرکت و دسترسی	تسهیل دسترسی و جریان‌های ترافیکی موجود	<ul style="list-style-type: none"> روانی، آرام‌سازی و کنترل حرکت سواره ایمنی حرکت پیاده در برابر سواره بهبود کیفیت معابر و دسترسی‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین پارکینگ‌ها و توقفگاه‌های متمرکز پیش‌بینی توقفگاه‌های اتوبوس پیش‌بینی وسایل حمل‌ونقل عمومی در محدوده‌های پیاده‌راهی امکان دسترسی سواره به محدوده بازار در زمان‌های خاصی از روز ایجاد مسیرهای مختص پیاده (پیاده‌راه) در محدوده تخصیص قسمت‌هایی از مسیر خیابان جهت عبور ایمن عابر پیاده از عرض خیابان
فضاهای همگانی نیازمند حفاظت و بهسازی	انعطاف‌پذیری	<ul style="list-style-type: none"> انعطاف‌پذیری کالبد محدوده انعطاف‌پذیری عملکردی 	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد یکپارچگی در فضا و جلوگیری از خردکردن کف پرهیز از به‌کارگیری مصالحی چون آسفالت و بتن درجا ایجاد قابلیت استفاده‌های متفاوت از فضا در طول شبانه‌روز هماهنگ نمودن فعالیت‌های هر ساکنان با حوزه‌های پیرامون در راستای وحدت
	سرزندگی	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد تنوع فعالیتی و کالبدی ایجاد دل‌بازی 	<ul style="list-style-type: none"> به‌کارگیری عناصر طبیعی مانند آب در فضا استفاده متنوع از نور روز در فضا و نورپردازی آن در شب ساماندهی کاربری‌های متنوع به لحاظ زمانی به‌نحوی که در طول شبانه‌روز فضا روشن و فعال باشد. تنوع در انواع کاربری‌ها به‌نحوی که جاذب گروه‌های مختلف اجتماعی، سنی و ... باشد.
فرم کالبدی و منظر شهری	ارتقای کیفیت کالبدی - فضایی	<ul style="list-style-type: none"> نوسازی و بهسازی ابنیه یکپارچگی کالبدی جداره محور و میدان تعیین فضایی میدان‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> رعایت و توجه به همگونی در وحدت و کالبد جداره محدوده توجه به استفاده از سبک و مصالح بومی و محلی و هویتی حفظ بر سادگی فرم و فضای میدان ساماندهی جداره‌های فرسوده محدوده



اهداف	سیاست	اهداف	اهداف
اهداف و راهبردهای فضاهای سبز (بلوار - پارک و ...) پیشنهادی و موجود	<ul style="list-style-type: none"> شناسایی و حفظ بناهای باارزش معماری تعیین عملکردهای مناسب در این فضاها اصلاح زیرساخت‌های شهری در بافت‌های تاریخی و فرسوده ساماندهی جداره‌ها و حذف الحاقات از نمای بناها 	<ul style="list-style-type: none"> احیاء و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی هم به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و هم به لحاظ بارگذاری جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی 	ساماندهی بافت‌های تاریخی
اهداف و راهبردهای الگوی لفاف فضایی بلوک‌ها	<ul style="list-style-type: none"> حفظ و تقویت کالبدی بناهای تاریخی و شاخص محدوده مانند ساختمان شهرداری، هتل ایران، ساختمان پست و ... حفظ و تقویت یکپارچگی کالبدی - فضایی میدان شهرداری و عناصر پیرامونی آن استفاده از برخی ویژگی‌های کالبدی ساختمان‌های تاریخی و یادمانی در ساخت‌وسازها (جداره و کف) تقارن نسبی جداره‌ها برای افزایش وضوح و خوانایی ایجاد نشانه‌های متوالی با استفاده از بناهای ارزشمند محدوده حذف کاربری‌های موجد آلودگی بصری 	<ul style="list-style-type: none"> تقویت ویژگی‌های تاریخی - هویتی محدوده ارتقای خوانایی و ادراک فضایی انسجام و ساماندهی بصری محدوده 	ارتقای کیفیت‌های بصری - ادراکی با تأکید بر حفظ هویت تاریخی
اهداف و راهبردهای الگوی کلی منظر شهری	<ul style="list-style-type: none"> استفاده از امکانات همچون تابلوهای تبلیغاتی، اعلانات و ... در ارتقای آگاهی عمومی در زمینه اهداف پروژه برگزاری جلسات در سطح مناطق و محلات به منظور افزایش برخورد و تعامل میان مردم منطقه با عوامل اجرایی پیش‌بینی فضاها برای برگزاری گردهمایی محلی برای نظرخواهی و اطلاع‌رسانی متخصصان، برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران به مردم (مانند مساجد، پارک‌ها و ...) اعطای امتیازات و سیاست‌های تشویقی به منظور جلب مشارکت‌های مردمی 	<ul style="list-style-type: none"> جلب مشارکت مردمی در فرایند اجرای طرح 	مشارکت مردمی و سازمانی
اهداف و راهبردهای الگوی لفاف فضایی بلوک‌ها	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد هماهنگی لازم بین سازمان‌ها و نهادهای دولتی و بخصوص شرکت‌های آب و برق و گاز و مخابرات با شهرداری ایجاد هماهنگی بین سطوح مدیریتی و نهادهای اجرایی هماهنگی میان ارگان‌های دولتی و شهرداری به منظور جلوگیری از تداخل تصمیم‌گیری‌ها آموزش و ارتقای سطح آگاهی مردم از نحوه اجرای پروژه افزایش توان فنی در جهت پیاده‌کردن طرح 	<ul style="list-style-type: none"> تشکیل ستاد هماهنگی اجرای پروژه مشارکت مردم در اجرای طرح تقویت سازمان‌های اجرایی آموزش نیروی انسانی 	مدیریتی - سازمانی، حقوقی - قانونی، تحقق‌پذیری
اهداف و راهبردهای الگوی کلی منظر شهری	<ul style="list-style-type: none"> کاشت درخت در فواصل مابین درختان موجود در طرفین محورها و میداين محصوریت محورها به وسیله درختان استفاده از زمین‌های خالی محدوده جهت ایجاد پهنه‌های سبز و توسعه فضاهای سبز استفاده و چیدمان مناسب میلان و تجهیزات شهری فضاهای سبز و یا مجاورت آن‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> تعریف لبه پیوسته و منسجم نرم (لبه طبیعی) توسعه فضای سبز در محدوده تجهیز فضاهای سبز 	ارتقا و حفظ کیفیت سیمای منظر شهری
اهداف و راهبردهای الگوی کلی منظر شهری	<ul style="list-style-type: none"> استفاده از فرم شیروانی در سقف در نظر گرفتن ضوابط میراث‌فرهنگی در خصوص حداکثر ارتفاع مجاز ساختمان‌های واقع در محدوده (5/8 متر) استفاده از جداره کاذب برای افزایش ارتفاع و هم‌تراز شدن با ساختمان‌های ارزشمند (در صورت نوساز بودن بنا) 	<ul style="list-style-type: none"> تبعیت لفاف ساختمانی محدوده از ارتفاع ساختمان‌های ارزشمند ایجاد خط آسمان هماهنگ هماهنگی لفاف ساختمانی با بستر موجود 	تعالی بخشی لفاف ساختمانی
اهداف و راهبردهای الگوی کلی منظر شهری	<ul style="list-style-type: none"> تقویت دید از خیابان امام به میدان شهرداری با محصور کردن خیابان امام با استفاده از درختان استفاده از عناصر کالبدی و طبیعی شاخص با نقش نشانه‌ای در میدان شهرداری به عنوان یک فضای استراتژیک در محدوده طرح حفظ، مرمت و شاخص‌سازی بناهای تاریخی در نظر گرفتن عناصر کالبدی مانند مجسمه و ... و یا عناصر طبیعی مانند فضای سبز، آب و ... ایجاد نقاط شاخص مصنوع و طبیعی متوالی در طول مسیرها 	<ul style="list-style-type: none"> تقویت دیدهای راهبردی و محلی تعریف ورودی‌ها تقویت نشانه‌ها کالبدی و عملکردی بهسازی و ساماندهی جداره‌ها 	اهداف و راهبردهای الگوی کلی منظر شهری



شکل ۶۵_ طرح جامع شهر رشت ۱۳۸۶، نقشه سلسله مراتب شبکه معابر پیشنهادی



۳-۱-۱۳-۴- جمع‌بندی طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت

در نتیجه با بررسی این سند می‌توان بیان کرد که در طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت، ایده‌های طراحی بسیار مناسبی برای محورهای (سعدی، امام خمینی، سبزه میدان، شریعتی و میدان شهرداری) تدوین شده است. پیشنهادهای طراحی این طرح از نظر حرکت و دسترسی، کالبد و فعالیت، کف‌سازی، مبلمان شهری، نظام منظر شهری است و نهایتاً جایگاه شهر رشت در این سند نیل به رویکرد توسعه پایدار است. ایده‌های طراحی برای پیاده‌راه در خیابان‌های محدوده مرکزی شهر رشت به صورت زیر است:

- چارچوب طراحی مفهومی پیاده راه سعدی با ماهیت و محوریت کارکرد فرهنگی - هنری در نظر گرفته می‌شود.
- طرح مفهومی پیشنهادی برای خیابان امام خمینی متناسب با ماهیت تاریخی و اقتصادی پیش بینی می‌شود.
- چارچوب مفهومی پیشنهادی برای طراحی میدان شهرداری با توجه به حذف حرکت سواره و اختصاص کل فضای میدان به پیاده و فعالیت‌های مرتبط با آن، همچنین استقرار آن در مرکز و کانون بافت تاریخی رشت و وجود بناهای تاریخی و حکومتی و مجاورت با بازار رشت، به صورت میدان عمومی، تاریخی، حکومتی و اقتصادی در نظر گرفته می‌شود.
- طرح مفهومی پیشنهادی برای خیابان شریعتی متناسب با ماهیت اقتصادی آن پیش بینی می‌شود.

رویکرد و چارچوب مفهومی پیشنهادی برای طراحی سبزه میدان به صورت زیر است:

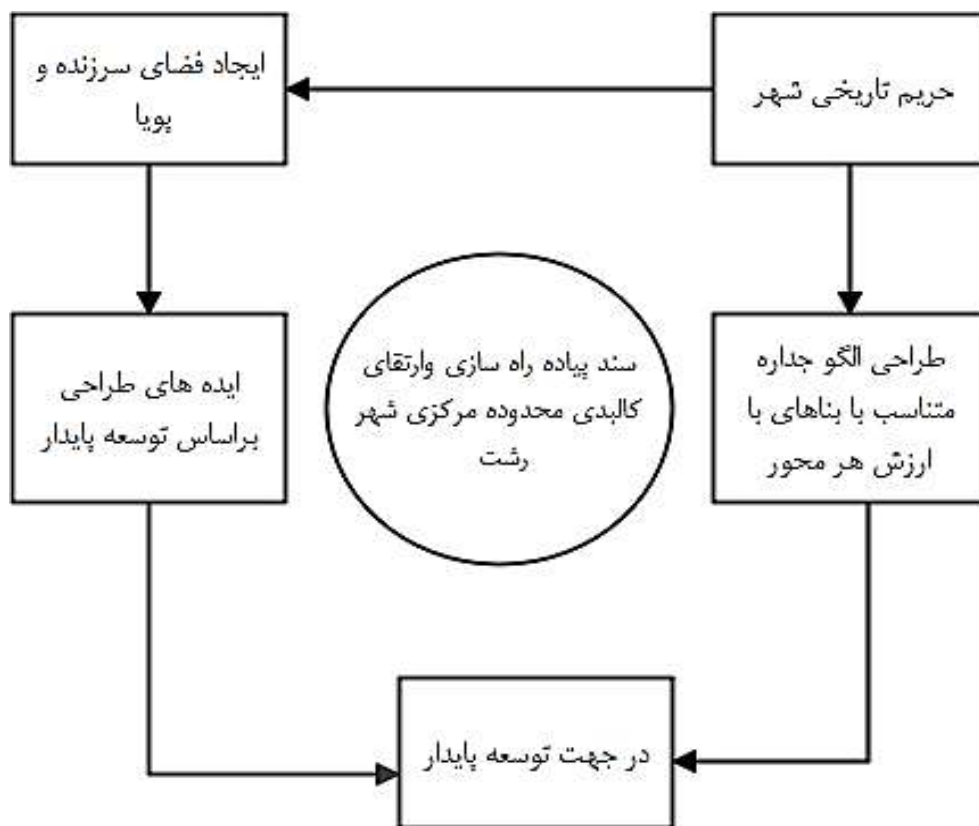
- حفظ و تاکید بر استخوان بندی موجود میدان به عنوان یک فضای ثبت میراث
- کارکرد میدان در سطح محلی - منطقه ای - شهری
- تاکید بر حرکت در فضاهای مختلف میدان
- در نظر گرفتن کاربری‌ها و فعالیت‌های متناسب با فضا و مقیاس آن و جانمایی متعادل آن
- تاکید بر ایجاد فضاهای مکث مختلف جهت استفاده اقشار مختلف

در ذیل به پیشنهادات برای طراحی الگو جداره محور ها و میادین پرداخته شده است:

- در جهت رعایت الگوی جداره خیابان امام خمینی با توجه به تعدد بناهای شاخص و در عین حال شباهت نسبی عناصر آنها با یکدیگر، سعی شده تا این عناصر تکرار شوند.
- در طراحی الگوی جداره خیابان سعدی با توجه به قرارگیری سه بنای شاخص پست، هتل ایران و استانداری سابق در اکثر اجزاء الگو از این سه بنا اقتباس شده است
- در طراحی الگوی جداره خیابان شریعتی با توجه به قرارگیری بنای شاخص هتل فردوسی، در اکثر اجزاء از الگو این بنا اقتباس شده است.



- در طراحی الگوی جداره محور علم‌الهدی با توجه به تعدد بناهای شاخص و در عین حال شباهت نسبی عناصر این بناها با یکدیگر، سعی شده تا این عناصر تکرار شوند.
- در طراحی الگوی جداره میدان شهرداری با توجه به قرارگیری بناهای شاخص همچون ساختمان شهرداری، پست و هتل ایران در اطراف آن، در اکثر اجزاء از الگو این بناها اقتباس شده است.
- در طراحی الگوی جداره سبزه میدان با توجه به بناهای شاخص میدان و همین طور الگوی محور علم‌الهدی با توجه به مجاورت یکدیگر، از عناصر این بناها و الگوی جداره محور علم‌الهدی استفاده شود.



شکل ۶۶- جمع‌بندی طرح پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کالبدی محدوده مرکزی شهر رشت



۱-۱۴-۳- مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت (۱۳۹۲)

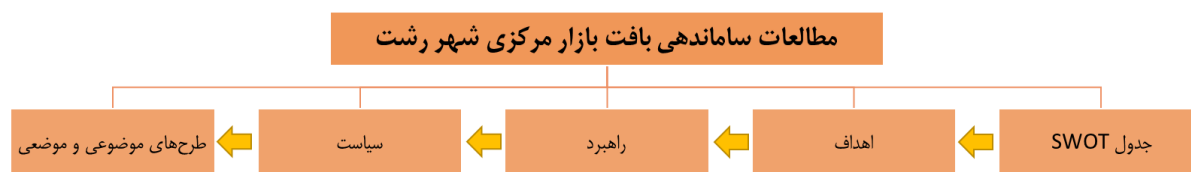
مقدمه

بازار رشت مهمترین کانون فعالیت های تجاری و بازرگانی استان محسوب می شود و روزانه هزاران نفر از ساکنین شهرها و روستاهای مجاور رشت، برای داد و ستد در این بازار حضور می یابند. این بازار برای گردشگران نیز همواره جذاب و دیدنی بوده است. بازار رشت علاوه بر داشتن نقش اساسی در امور بازرگانی و تجاری در تحولات اجتماعی همواره نقش عمده ای ایفا کرده است. محدوده بازار رشت با مساحتی معادل ۳۲ هکتار در میان خیابان های امام خمینی، شهید مطهری، حاجی آباد و دکتر شریعتی و در منطقه دو شهرداری رشت قرار گرفته است. محدوده بازار متشکل است از بافتی متراکم که بصورت ارگانیک شکل گرفته است. عرض کم معابر به حدی است که وسایل نقلیه به راحتی در آنها امکان تردد ندارند و به همین دلیل تمامی راسته های بازار به صورت پیاده راه تعریف شده اند.

طرح ساماندهی بازار مرکزی شهر رشت باتوجه به نقش و اهمیت بازار به عنوان قدیمی ترین هسته مرکزی بازرگانی استان گیلان در بین شهرهای دیگر از جایگاه ویژه ای در سطح شهری و منطقه ای برخوردار است. این سند شهری با کلیه اسناد فرادستی خود در حوزه های سرمایه گذاری و توسعه اقتصادی استان گیلان ارتباط نزدیکی دارد و در رفع کمبودهای اقتصادی از آن ها تاثیر می پذیرد. در این مطالعه ابتدا به شناخت کمبودها و فرصت ها در نظام های مختلفی مانند: حرکتی، اقتصادی، عملکردی، کالبدی - فضایی، زیست محیطی، اجتماعی - جمعیتی و مدیریتی پرداخته شده است. مهم ترین اهداف این طرح عبارتند از:

- تجدید ساختار کالبدی - فضایی بازار رشت متکی بر گذشته
- مرمت و بهسازی عناصر تاریخی ارزشمند در محدوده بازار
- تقویت مراکز و فعالیت های فرهنگی متکی به توان های کالبدی
- توسعه نظام حرکت و دسترسی با استراتژی تهاجمی
- بهره گیری از نقاط قوت

در این راستا با استفاده از تحلیل انجام شده اقدام به ارائه ماموریت ها و برنامه های موضوعی و موضعی در قالب سه مداخله تثبیت وضع موجود، تحول اساسی و اقدامات اصلاحی ارائه شده است.



شکل ۶۷- مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت

جدول ۱۱۵ - شناسنامه بررسی مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت (۱۳۹۲)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

طرح ساماندهی بازار مرکزی شهر رشت

سال ۱۳۹۲

شهری



۱-۳-۱۴-۱- تحلیل وضعیت موجود محدوده بازار رشت (مرحله اول، صص ۹-۱)

سنتز موضوعی در مطالعات تحلیلی بازار از روش سوات SWOT براساس ده عنوان مطالعاتی انجام می پذیرد ماتریس سوات در مراحل گوناگون فرآیند برنامه ریزی راهبردی از مرحله ی تحلیل وضعیت تا تدوین راهبرد موضوعیت دارد برای تحلیل وضعیت شیوههای گوناگونی موجود است.

جدول ۱۱۶- تحلیل راهبردی وضع موجود بازار شهر رشت

ضعف	قوت	تهدید	فرصت
<ul style="list-style-type: none"> تغییر تدریجی در کالبد بازار یا نوسازی های بدون نظارت و الگو مداخله در کالبد و عملکرد بناهای با ارزش بازار استقرار نامناسب و نامنظم دستفروشان در جای جای محدوده بازار و مشکلات ترددی در بافت 	<ul style="list-style-type: none"> استمرار نقش بازار به عنوان هسته مرکزی بازرگانی استان گیلان برخورداری محدوده از هویتی ویژه بازار رشت به عنوان قدیمی ترین و بزرگترین بازار شهر مجموعه ای از بناهای با ارزش تاریخی یکی از بزرگترین مراکز اقتصادی استان گیلان مراجعه بازرگانان و ساکنان دیگر شهرهای استان 	<ul style="list-style-type: none"> کاهش مراجعه به بازار به دلیل عدم برنامه ریزی صحیح در حوزه های تاسیسات، نظام عملکردی و دسترسی 	<ul style="list-style-type: none"> امکان ارتقاء جایگاه بازار رشت با تبلیغات ملی و بین المللی افزایش جذب توریست وجود اینبه تاریخی و مذهبی در محدوده وجود کاروانسرا و تیمچه های قدیمی در محدوده بازار یا کارکردهای عملکردی و هویتی خود
<ul style="list-style-type: none"> کمبود تاسیسات زیربنایی وجود مشکلات بهداشت شهری وجود انواع عملکردهای ناسازگار در بازار استقرار دستفروشان در میداين ورودی وجود برخی انبارها و عمده فروشی ها در محدوده مرکزی و متراکم بازار 	<ul style="list-style-type: none"> تمرکز فعالیت های بازرگانی و خدماتی در بازار تامین نیازهای شهروندان در مقیاس های گوناگون وجود راسته های هم عملکرد استقرار فعالیت های نو به واسطه تغییر نیازهای شهروندان 	<ul style="list-style-type: none"> عدم وضع مقررات توسط نهادهای مسئول در استقرار کاربری های ناسازگار در بازار گسترش عملکردی و فیزیکی بازار در پهنه های مجاور 	<ul style="list-style-type: none"> بازشناسی هویت عملکردی بافت استفاده از پتانسیل و توان بلقوه در تقویت نقش عناصر شاخص
<ul style="list-style-type: none"> اختلال در رفت و آمد در نتیجه وضعیت نامناسب دستفروشان و فضای نامناسب قرار گیری آن ها وجود الگوی رفتاری نامناسب کاسبان و مراجعان جهت مراجعه به محدوده تا نهایی ترین حد ممکن کمبود پارکینگ های مناسب و کارآمد در داخل بافت و محدوده بلافصل آن پارک خودروها در فضاهای باز موجود در محدوده و یا فضاهای مخروبه در بازار و همچنین فضای داخلی کاروانسراها به عنوان پارکینگ عدم سهولت در بارگیری و بار اندازی واحد های تجاری از انبارها به علت قرارگیری نامناسب انبارها اختلاط در حرکت پیاده و چرخ دستی های حمل بار در راسته های پیاده و کم عرض عدم دسترسی ماشین های آتش نشانی و امداد در مواقع اضطراری به برخی قسمت های بازار 	<ul style="list-style-type: none"> وجود موانعی چون بولارد جهت مسدود کردن ورود سواره ورودی های مختص پیاده به بازار بزرگ در خیابان های امام خمینی و شریعتی اولویت حرکت در بازار در بخش شمالی آن به صورت حرکت پیاده وجود چهار خیابان اصلی شهر در اطراف بازار ناچیز بودن شیب طولی معابر وجود معابر مهم دسترسی و عملکردی در اطراف هسته 	<ul style="list-style-type: none"> وارد شدن اتومبیل به برخی قسمت های مختص پیاده بروز خطر در راسته های مختلط سواره و پیاده بازار آب گرفتگی سطح معابر ناشی از عدم وجود کانال های جمع کننده آبهای سطحی در هنگام بارندگی برنامه ریزی صحیح در استقرار کاربری های جاذب سفر روند رو به افزایش ورود خودروهای شخصی به بازار 	<ul style="list-style-type: none"> پیشنهاد پیاده راه با عملکرد گردشگری - تفرجگاهی طرح جامع رشت برای خیابان امام خمینی از میران شهرداری تا خیابان آذربانی پیشنهاد دو میدان صیقلان در شمال شرقی محدوده و میدان شهرداری در شمال غربی محدوده در طرح مطالعات ساماندهی حریم رودخانه زرجوب به عنوان کانون های حمل و نقل عمومی ارتقاء کیفیت ترافیکی معابر با طرح ممنوعیت پارک نواری امکان ایجاد مسیر عبور دوچرخه پیشنهاد شده در طرح جامع پیشنهاد ایجاد مسیر تراموا قطار سبک شهری در طرح جامع در اطراف محدوده مورد مطالعه
<ul style="list-style-type: none"> جریان پویای تعاملات اقتصادی در بازار از رونق افتادن برخی مشاغل سنتی در بازار وجود تعداد زیاد دستفروشان در محدوده ایجاد و تقویت روز افزون شغل های کاذب در محدوده وجود کاربری های اقتصادی ناسازگاری چون کاربری های کلان چون چوب فروشی و خطر ساز چون سیلندر پر کنی در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> بالا بودن سطح معاملات در بازار ارزش زیاد زمین در واحدهای تجاری بازار پویایی جریان های مالی در بازار وجود و پویایی صنوف در بازار وجود راسته های مختلف عملکردی چون طلافروشان، بلورفروشان لوازم خانگی میوه و ماهی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> تقویت و حمایت ویژه از سایر بازارها در اشکال جدید و مدرن منبعث از مصرف گرایی جامعه شهرنشین مورد مراجعه قرار گرفتن بازار توسط افراد طبقه متوسط و متوسط رو به پایین و به واسطه تغییر الگوهای رفتاری شهروندان به خصوص در خرده فرهنگ های سنی جوان و تسهیلات سایر بازارهای شهر و استان 	<ul style="list-style-type: none"> بالا بردن سطح اقتصادی بازار سابقه مشارکت صنوف در بهسازی بازار سابقه به روز بودن و رقابت محدوده بازار و سایر بازارهای شهر رشت و استان گیلان اختصاص راسته ای در بازار به عنوان راسته ی فروش صنایع دستی
<ul style="list-style-type: none"> کمبود مراکز فرهنگی اجتماعی در محدوده عدم وجود زندگی شبانه در محدوده و شکل گیری برخی نقاط آسیب زا در ساعات پایانی کارکرد بازار برای خرده فرهنگ جنسی زنان 	<ul style="list-style-type: none"> انجام فعالیت های موسمی در محله مانند عزاداری ایام سوگواری اعتکاف، جشن های مذهبی و ... تاریخی بودن بافت مذکور و وجود عناصر شاخص تاریخی امنیت خوب بازار در ساعات مختلف کارکرد آن پذیرایی بازار از تمامی خرده فرهنگ های سنی و جنسی به واسطه جذابیت های مختلف و چند عملکردی بودن آن اصالت رشتی داشتن در حدود ۶۶ درصد از ساکنان یافت باسواد بودن ۸۶ درصد از ساکنان بافت تمایل به مشارکت کسبه بازار در بهبود وضعیت موجود بازار 	<ul style="list-style-type: none"> اغاز مهاجر فرستی در دوره ۱۵ ساله اخیر روند رو به رو شد سالخوردگی جمعیت ساکن بافت 	<ul style="list-style-type: none"> قابلیت تبدیل فضاهای باز محله برای انجام فعالیت های فرهنگی - اجتماعی مناسب برای تمامی اقشار تمایل ۸۳ درصد ساکنان محله از سکونت در آن به همراه نوعی حس تعلق مراجعه مسافران داخلی و خارجی جهت خرید سوغات وجود الگوی رفتاری پرسه زنی در تلقی بودلری آن به عنوان شاخصی از مدنیت در مردم گیلان و به خصوص رشت بهره بردن محدوده از توان های بالقوه در تبدیل محدوده به مکانی دیدنی برای جذب گردشگران مراجعه ۳۰ درصدی مراجعان به بازار با مقاصدی غیر از خرید چون گذران اوقات فراغت دیدن و دیده شدن و ...



فرصت	تهدید	قوت	ضعف	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ پایین بودن میزان آسیب دیدگی بنا های نوساز 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل شدن بازار به کانون انتشار آلودگی ➤ عدم مقاومت ساختمانها در برابر خطرات طبیعی ➤ امکان آب گرفتگی معابر به دلیل بارش شدید 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شیب کم و مناسب معابر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود فضاهای آلوده در برخی راسته ها به دلیل کمبود سطل زباله ➤ وجود بوهای آزار دهنده، آلودگی های موجود در راسته های ماهی فروشان ، میوه فروشی و... ➤ مشکل کنترل و دفع آب های سطحی ➤ انباشت زباله در برخی قسمت های بازار ➤ مشکل دفع فاضلاب محدوده بازار به طبع مشکل شهر رشت در این خصوص ➤ استفاده از پوشش های موقتی پلاستیکی در مواقع بارندگی و عدم دستیابی به الگویی مناسب جهت این امر با توجه به دفعات زیاد بارندگی در شهر ➤ فقدان فضای سبز در محدوده 	<p>نظام زیست محیطی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ - استفاده از معماری بناهای ارزشمند با مصالح شاخص در بازار در ساخت بناهای جدید ➤ - ایجاد وحدت و خوانایی در بازار با طرح مبلمان واحد و هماهنگ در کل محدوده ➤ - امکان ساماندهی بازار ➤ - استفاده از زمین های فاقد کاربری و بناهای تخریبی جهت بازسازی و ایجاد فضاهای جذاب ➤ - بهره گیری از پتانسیل های موجود در بازار جهت بهسازی، بازسازی، نوسازی ➤ - بهسازی جداره های راسته های اصلی بازار ➤ - ارتقاء کیفی کالبد از طریق تنظیم ضوابط ساخت و ساز ➤ - تدارک فضاهای باز در قسمت های ریزدانه و فشرده بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود الگوی طرح مرمت شهری مناسب در بافت ➤ برنامه ریزی شهری نامناسب در توسعه بازار ➤ آبرفتگی شدید راسته های بدون سقف هنگام ریزش باران ➤ فرسایش بافت کالبدی بر اثر رطوبت بالای هوا ➤ تبدیل شدن فضاهای خالی به فضاهای بی دفاع ➤ فقدان ضوابط و مقررات جامع بنا برای ساخت و سازهای جدید ➤ تهدید بافت مسکونی توسط کاربری تجاری ➤ در معرض خطر بودن بافت کالبدی هسته به دلیل قدمت بناها ➤ و کهنگی آن ها ➤ عدم توجه به عرض معابر و کوچکی قطعات در صدور پروانه ➤ عدم وجود دستورالعملی خاص در محدوده بازار جهت مدیریت تراکم ارتفاعی اینیه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود سلسله مراتب در راسته های بازار ➤ سر پوشیده بودن برخی راسته ها که هنگام بارش باران سرپناه مناسبی برای عابران و مراجعین بازار است مانند راسته طلافروشان ➤ وجود تابلوهای هشدار دهنده جهت منع پارک خودرو در راسته ها ➤ وجود عناصر با ارزش تاریخی در محدوده بازار ➤ ساخت و ساز یا سقف شیروانی هماهنگ با شرایط اقلیمی ➤ پتانسیل بالای هسته بازار در پذیرش کاربری تجاری ➤ مجاورت محله با دیگر محلات تاریخی ➤ وجود لبه قوی شرقی غربی بحرالعلوم به عنوان خط انفصال دو بافت تجاری و مسکونی محدوده بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کفپوش نامناسب و ناهموار محدوده و آبرفتگی در مواقع ریزش باران ➤ استفاده از پلاستیک به عنوان سقف برخی راسته ها هنگام بارش ➤ وجود سایبان های متفاوت برخی واحدهای تجاری بدون همخوانی یا کل مجموعه ➤ بروز مشکل برای مسقف کردن بازار به دلیل اختلاف طبقات راسته ها و همچنین یکسان نبودن ارتفاع طبقات اول ➤ فقر مبلمان شهری محدوده بازار ➤ نابسامانی و پراکندگی مبلمان شهری موجود در سرتاسر بازار ➤ ناهماهنگی در عناصر الحاقی موجود چون کولرهای گازی نصب شده در بیرون ساختمان ها سایبان ها و مبلمان شهری مانند صندوق صدقات و... ➤ آلودگی برخی فضاها به دلیل کمبود سطل زباله در بازار 	<p>نظام کالبدی فضای</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ - استفاده از سیاست های تشویقی جهت رشد و ساماندهی بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم تحقق پذیری طرح های کف سازی و زیباسازی طرح های موضعی و موضوعی پیشنهادی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فعال بودن صنوف واحد های تجاری بازار در داخل بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پایین بودن میزان مشارکت مغازه داران و کسبه با نهاد های دولتی و شهرداری 	<p>نظام مدیریت و تحقق پذیری</p>



اهداف کلان، راهبردها و سیاست‌های موضوعی در تجدید ساختار کالبدی- فضایی بازار رشت متکی بر گذشته تاریخی و مبتنی بر نیازهای آتی، مرمت و بهسازی عناصر تاریخی ارزشمند در محدوده بازار، بازسازی و احیای مکان‌های خاص با کارکرد اجتماعی، تقویت مراکز و فعالیت‌های فرهنگی متکی به توان‌های کالبدی و ظرفیت‌های جمعیت‌پذیری و خصوصیات ساختاری آن، ساماندهی و توسعه نظام حرکت و دسترسی و تقویت نقش اثرگذار ادراکی مجموعه بازار از طریق ساماندهی فضاهای ارزشمند تاریخی در جدول زیر شرح داده شده‌اند.

جدول ۱۱۷- اهداف، راهبرد و سیاست‌های موضوعی

سیاست	راهبرد	اهداف	زمینه
<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه مراکز فرهنگی - هنری با الویت بهسازی و نوسازی بناهای تاریخی و کاروانسراها ➤ بازسازی و نوسازی راسته ی میوه و تره بار ➤ ساماندهی راسته فروش لوازم خانگی در امتداد بحر العلوم ➤ اعمال ضوابط برای ساعات حرکت بار برای مراکز فروش نیازمند حمل بار (فروش مواد غذایی لوازم خانگی و ...) ➤ عدم دسترسی مستقیم وسایل نقلیه حمل بار بطور مستقیم به داخل بلوک بازار ➤ ترکیب فعالیت‌های تجاری با فعالیت‌های تفریحی - گذران اوقات فراغت و پرسه زنی ➤ بالا بردن کیفیت محیط در هر یک از راسته‌های بازار با توجه به نیازهای مشتریان و ویژگی‌های مورد نیاز هر صنف 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه مراکز فعالیتی ➤ ارتباط نظامند حرکت کالا براساس نیازمندی‌های هر صنف در داخل بلوک بازار ➤ تقویت نقش بازار به عنوان مرکز اصلی و درجه یک تجاری شهر از طریق بهبود کیفیت کالبدی و فعالیت‌های تخصصی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پهنه بندی کارکردی در بلوک بازار براساس فرایند توسعه 	تجدید ساختار کالبدی- فضایی بازار رشت متکی بر گذشته تاریخی و مبتنی بر نیازهای آتی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بازیافت زمین و استفاده مجدد از فضاهای بلااستفاده و یا در حال تخریب ➤ توجه به اصول اختلاط کاربری‌ها به منظور استفاده چند منظوره از فضاها ➤ تزریق فعالیت به بناهای واجد ارزش تاریخی به کاربری‌های فرهنگی و گردشگری موزه هتل رستوران سنتی و ...) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده بهینه از فضا و برنامه ریزی نحوه استقرار کاربری‌ها متناسب با ظرفیت قابل تحمل محیط 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ شناسایی و حفظ بناهای با ارزش معماری با رویکرد تزریق فعالیت‌های جذاب و تفریحی رستوران گالری و ...) ➤ تعریف بناهای تپ در زمینه بازسازی بناها برای حفظ الگوی معماری بومی ➤ تدوین ضوابط برای نوسازی بازسازی و بهسازی در پلاک‌های مسکونی برای حفظ الگوی بنای اندامواره شهرهای مجاور خزر براساس معاصر سازی ضوابط معماری بومی ➤ جلب مشارکت ساکنین و کسبه از طریق نهادهای محلی و NGOها برای مشارکت در بهبود کیفیت بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیاء و باز زنده سازی بافت‌های تاریخی به لحاظ جاذبه‌های گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های تاریخی و مسئله دار شهری 	مرمت و بهسازی عناصر تاریخی ارزشمند در محدوده بازار
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد پیوند فضایی میان بافت تاریخی و بافت نوساز از طریق ابزارهایی چون ایجاد طراحی مناسب شبکه دسترسی و الگوی بهینه استقرار کاربری‌ها ➤ استقرار مبلمان شهری متناسب با ویژگی‌های اقلیم شهر رشت در بازار ➤ تجهیز تأسیسات و تجهیزات متناسب با بافت تاریخی بازار علی‌الخصوص در زمینه بروز آتش سوزی ➤ اعطای سیاست‌های تشویقی معافیت از مالیات و عوارض اعطای وام و ... به منظور جلب مشارکت‌های مردمی در جهت حفظ نگهداری از بافت‌های تاریخی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ توجه به رعایت خط آسمان در ساختمان‌های جدید الاحداث ➤ ایجاد فضاهای مسقف مانند رواق در حاشیه خیابان‌های با توجه به وضعیت اقلیمی و بارندگی ➤ حفظ و تقویت نشانه‌ها و عناصر هویت ساز در بازار ➤ حفظ بدنه‌های تاریخی بافت قدیم بازار ➤ توسعه مبلمان شهری با توجه به ویژگی‌های بافت کالبدی منطقه از نظر، قدمت عملکرد غالب، منطقه طبقات اجتماعی ساکن و ... ➤ تهیه ضوابط ساماندهی نماها و سیمای شهری در محورهای اصلی داخلی بازار طرح موضوعی) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توجه به اصول طراحی شهری و زیبا شناختی در کالبد بازار و ساخت و سازها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احترام به بافت با ارزش محدوده مرکزی شهر رشت و محدوده بازار در ساخت و سازهای جدید 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از نقاط تقاطع دو راسته در بازار به عنوان یک فضای شهری پویا و نقطه مکث ➤ توسعه کیفی راسته بازارها به عنوان فضای شهری با اولویت پیاده ➤ ارتباط فضایی محور فعال شهری امام خمینی با خیابان مطهری و در ادامه با رودخانه زرجوب 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش فضاهای عمومی با تقویت بات فعالیت‌های شهری و فراشهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقویت فضاهای عمومی برای حضور شهروندان 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تشخیص فضایی نقاط مکث بوسیله نوع سنگفرش فعالیت و مبلمان ➤ گسترش فعالیت‌های شهری برای جذب شهروندان برای هدفی غیر از خرید از مغازه‌های بازار ➤ گسترش فعالیت‌های ریزدانه به صورت فروش تنقلات و مواد غذایی پذیرایی در نقاط مکث 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تجهیز نقاط عطف برای حضور هدفمند شهروندان 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث واحدهای اقامتی و پذیرایی به منظور ارائه خدمات به گردشگران با سطح درآمد بالا و گردشگران خارجی ➤ احداث هتل رستوران و مراکز فرهنگی تفریحی در محدوده بازار و در نزدیکی جاذبه‌های تاریخی به منظور ارائه خدمات به گردشگران متقاضی بازدید از اماکن تاریخی ➤ توسعه راسته فروش صنایع دستی و محصولات بومی برای جذب گردشگران در بازار سنتی شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقاء خدمات جهانگردی و پذیرایی مطابق استانداردهای کیفی بین‌المللی با هدف ارائه خدمات به گردشگران داخلی و خارجی استان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استاندارد‌های جهانی 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم استقرار کاربری‌های اداری و تجاری با مقیاس مرکز اصلی در محدوده‌های مرکز شهر کاربری‌های شهری و فراشهری ➤ تدوین سیاست‌های تشویقی برای مالکان اراضی بایر داخل و پیرامون بافت برای ایجاد ابنیه چند عملکردی ➤ تدوین ضوابط و مقررات به منظور انتقال کاربری‌های مزاحم از محدوده بازار و ایجاد فضاهای باز در این محدوده ➤ تمرکز زدایی از طریق جابه‌جایی تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف ➤ توسعه راسته بازارها در داخل بلوک بازار براساس شاخص‌های کالبدی راسته و متناسب با الگوی سازگاری فضاهای پیرامون 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تمرکز زدایی از مرکز شهر و خیابان‌های پیرامون بازار 		جلوگیری از گسترش بازار
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساماندهی خیابان‌های پیرامون بلوک بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رشد و توسعه هدفمند فعالیتی و کالبدی بازار 		



سیاست	راهبرد	اهداف	زمینه
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تدوین ضوابط برای رشد کیفی راسته های بازار براساس معیارهای زیبایی شناختی و طراحی شهری 			
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهسازی و نوسازی بناهای تاریخی و کاروانسراها برای توسعه مراکز فرهنگی در بازار بافت مرکزی شهر رشت ➤ توسعه واحدهای تجاری عرضه محصولات فرهنگی ➤ نوسازی مراکز فرهنگی موجود (مانند: سینما انقلاب در خیابان امام خمینی) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه مراکز فرهنگی و تفریحی در همراهی با فعالیت خرید بازار 		تقویت مراکز و فعالیت های فرهنگی متکی به توان های کالبدی و ظرفیت های جمعیت پذیری و خصوصیات ساختاری آن
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ممانعت از استقرار دستفروشان در خیابانهای پیرامون بلوک بازار امام خمینی شریعتی، مطهری و انقلاب ➤ طراحی فضاهای باز شهری و تعریف محل استقرار دستفروشان با اعمال ضوابط زیبایی شناسی ➤ نظارت بر نوع فروش محصولات و نحوه فروش دستفروشان در فضاهای باز شهری ➤ ممانعت از استقرار دستفروشان در راسته های کم عرض بازار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساماندهی فعالیت دستفروشان 		پالایش فعالیت های ناسازگار در تعامل با سازماندهی مشاغل و صنایع مزاحم
<ul style="list-style-type: none"> ➤ اعمال ضوابط برای سرریز کالای واحدهای تجاری در محور پیاده ➤ عدم فعالیت واحدهای کارگاهی در خارج از واحد کارگاهی و درون محور پیاده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساماندهی فعالیت واحد های تجاری در راسته بازارها 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی و جانمایی خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریلی در محل های مناسب ➤ ترکیب سیستم های اتوبوسرانی ریلی و تراموا در جابجایی مسافر و تأمین امکانات دسترسی آسان ➤ فراهم نمودن امکان دسترسی سریع و آسان به وسیله شبکه اتوبوسرانی به کلیه نقاط شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین زیر ساخت تجهیز و توسعه قطارهای سبک شهری و اتوبوس 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی کارا در سطح شهر 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث مسیرهای دسترسی جمع کننده) و محلی با طراحی برای سرعت مناسب و ایجاد امنیت در آن ➤ احداث تسهیلات دسترسی و تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده با پله برقی (توصیه) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین زیر ساخت تجهیز و توسعه شبکه راه های سطحی یا ویژگی های خاص دسترسی و ایمنی (راه های جمع کننده و محلی) 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث مسیر ویژه پیاده و کاملاً جدا از فضاهای معابر موتوری در امتداد خیابان امام خمینی حد فاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری (طرح جامع) ➤ انجام تبلیغات لازم در مورد اینگونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده ➤ طراحی مسیر دوچرخه در امتداد خیابان های امام خمینی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین زیرساخت تجهیز و توسعه شبکه راههای زیر سطحی بدون دسترسی (راه های شریانی درجه یک و دو) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راه ها 	ساماندهی و توسعه نظام حرکت و دسترسی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه پارکینگ های بیرون بلوک بازار برای توسعه حرکت پیاده درون بلوک بازار ➤ برنامه زمان بندی برای بارگیری و خدمات شهری در داخل بازار و محورهای پیاده ➤ طراحی محدوده طرح ترافیک در مراکز تجاری شهر برای جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی توصیه برای طرح های جامع حمل و نقل) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ برنامه ریزی صحیح الگوی کاربری شهری به منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش و حذف سفر های زائد درون شهری و کاهش طول سفر های موتوری 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تزریق فعالیت های فرهنگی و تفریحی در ترکیب با جریان خرید در بازار برای مکان های تاریخی و با ارزش معماری ➤ تاکید بر عناصر نشانه ای بازار با طراحی دوباره فضاهای عمومی ➤ ساماندهی فضاهای عمومی با رویکرد حضور مردم در این فضاها (تقاطع راسته ها) ➤ تقویت عناصر هویت بخش در بلوک بازار اسامی گذشته راسته بازارها و خیابان ها ➤ گسترش حوزه عملکرد رستورانها و قهوه خانه ها در پیاده رو ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهسازی و نوسازی بناهای تاریخی و با ارزش 		تقویت نقش اثرگذار ادراکی مجموعه بازار از طریق ساماندهی فضاهای ارزشمند تاریخی

۳-۱-۱-۳- طرح‌های موضوعی و موضوعی (مرحله ۵، صص ۸۴-۸۶)

در این طرح ارتقاء و ساماندهی محله بازار به عنوان یک محله فعالیتی و سکونتی در قالب سه نوع مداخله تثبیت وضع موجود اقدامات اصلاحی (بهبود و تحول اساسی انجام گرفته است. پروژه های تعریف شده که در قالب سیاست های اجرایی پروژه تعریف شده است برنامه اجرایی پروژه های پیشنهادی در محدوده طرح تابع شرایط آتی محدوده و میزان آماده بودن بستر مناسب اجتماعی و خصوصاً اقتصادی است. شاخص های مختلفی بر دسته بندی اجرایی پروژه های پیش رو موثرند. تجارب نشان داده است اولین و مهمترین گام در الگوی توسعه یک محدوده ایجاد اعتماد اجتماعی در مورد فرآیند ارتقاء کیفیت محدوده و بستر سازی حرکت های توسعه ای میان مدت و بلند مدت است. در کوتاه مدت نیز بر آغاز عملیات اجرائی و کیفیت را (حداکثر ۱ تا ۲ ساله) که اثرات ملموسی بر فعالیت های اقتصادی و اجتماعی ساکنان و فعالان فرهنگی و هنری محدوده داشته باشد تاکید می گردد.

جدول ۱۱۸- طرح های موضوعی و موضوعی

عنوان طرح	نوع اقدام
<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از نقاط تقاطع دو راسته در بازار به عنوان یک فضای شهری پویا و نقطه مکث ➤ تدوین ضوابط برای رشد کیفی راسته های بازار براساس معیارهای زیبایی شناختی و طراحی شهری ➤ احداث مسیرهای دسترسی جمع کننده و محلی با طراحی برای سرعت مناسب ➤ انجام تبلیغات لازم در مورد اینگونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده ➤ تاکید بر عناصر نشانه ای بازار یا طراحی دوباره فضاهای عمومی ➤ گسترش حوزه عملکرد رستوران ها و قهوه خانه ها در پیاده روها 	تثبیت وضع موجود(حفاظت)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ترکیب فعالیت های تجاری با فعالیت های تفریحی ➤ بالا بردن کیفیت محیط در هر یک از راسته های بازار با توجه به نیازهای مشتریان و ویژگی های مورد نیاز هر صنف ➤ ایجاد پیوند فضایی میان بافت تاریخی و بافت نوساز از طریق ابزارهایی چون ایجاد طراحی مناسب شبکه دسترسی و الگوی بهینه استقرار کاربری ها ➤ استقرار میلمان شهری متناسب با ویژگیهای اقلیم شهر رشت در بازار ➤ توجه به رعایت خط آسمان در ساختمان های جدید الاحداث ➤ ضوابط ساماندهی نماها و سیمای شهری در محورهای اصلی داخلی بازار ➤ توسعه کیفی راسته بازارها به عنوان فضای شهری با اولویت پیاده ➤ عدم استقرار شعبات مرکز ادارات رشت در محدوده بازار رشت کاربری های شهری و فراشهری) ➤ تدوین سیاست های تشویقی برای مالکان اراضی بایر داخل و پیرامون بافت برای ایجاد اینبه چند عملکردی ➤ تدوین ضوابط و مقررات به منظور انتقال کاربریهای مزاحم از محدوده بازار و ایجاد فضاهای باز در این محدوده ➤ تمرکز زدایی از طریق جابه جایی تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف ➤ ساماندهی خیابان های پیرامون بلوک بازار ➤ ممانعت از استقرار دستفروشان در خیابان های پیرامون بلوک بازار و راسته های کم عرض بازار ➤ طراحی فضاهای باز شهری و تعریف محل استقرار دستفروشان با اعمال ضوابط زیبایی شناسی ➤ نظارت بر نوع فروش محصولات و نحوه فروش دستفروشان در فضاهای باز شهری ➤ احداث تسهیلات دسترسی و تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده با پله برقی ➤ احداث مسیر ویژه پیاده و کاملاً جدا از فضاهای معابر موتورسی در امتداد خیابان امام خمینی حد فاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری ➤ تدارک فضاهای باز به شکل پارک ها، میدانی باغ ها به مساحت ۲۰۰۰ متر مربع در بازار یا مراکز پیرامون برای اقامت بعد از سوانح ➤ ارائه ضوابط برای نحوه چیدمان کالا جهت نمایش در فضای مقابل واحدهای تجاری و سرریز فعالیت 	اقدامات اصلاحی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ساماندهی راسته فروش لوازم خانگی در امتداد بحرالعلوم ➤ اعمال ضوابط برای ساعات حرکت بار برای مراکز فروش نیازمند حمل بار ➤ عدم دسترسی مستقیم وسایل نقلیه حمل بار به داخل بلوک بازار ➤ بازیافت زمین و استفاده مجدد از فضاهای بلااستفاده و یا در حال تخریب ➤ تزریق فعالیت به بناهای واجد ارزش تاریخی به کاربری های فرهنگی و گردشگری 	تحولات اساسی



عنوان طرح	نوع اقدام
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تجهیز تأسیسات و تجهیزات متناسب با بافت تاریخی بازار علی الخصوص در زمینه بروز آتش سوزی ➤ افزایش تجهیزات ایمنی مانند شیرهای آتش نشانی در تمامی سطح بازار مخصوصا در محورهای پیاده ➤ رفع مشکلات سیستم برق رسانی بازار برای جلوگیری از بروز آتش سوزی ➤ ارتباط فضایی محور فعال شهری امام خمینی یا خیابان مطهری و در ادامه با رودخانه زرچوب ➤ احداث واحدهای اقامتی و پذیرایی به منظور ارائه خدمات به گردشگران با سطح درآمد بالا و گردشگران خارجی ➤ احداث هتل، رستوران و مراکز فرهنگی تفریحی در محدوده بازار و در نزدیکی جاذبه های تاریخی به منظور ارائه خدمات به گردشگران متقاضی بازدید از اماکن تاریخی ➤ ترکیب سیستم های اتوبوسرانی، ریلی و تراموا در جایجایی مسافر و تأمین امکانات دسترسی آسان ➤ طراحی و جانمایی خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریلی در محل های مناسب ➤ طراحی مسیر دوچرخه در امتداد خیابان های امام خمینی ➤ توسعه پارکینگ های بیرون بلوک بازار برای توسعه حرکت پیاده درون بلوک بازار ➤ طراحی محدوده طرح ترافیک در مراکز تجاری شهر برای جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی ➤ تعریف مکان هایی برای استقرار تابلوهای تبلیغاتی مخصوصا در امتداد محور بیرونی بلوک بازار و محور درونی مخصوصا بحر العلوم ➤ تزریق فعالیت های فرهنگی و تفریحی در ترکیب با جریان خرید در بازار برای مکان های تاریخی و با ارزش معماری 	

۳-۱-۱۴-۴- جمع بندی طرح ساماندهی بازار مرکزی شهر رشت

با توجه به نقش و اهمیت بازار مرکزی شهر رشت به عنوان یکی از بزرگترین مراکز اقتصادی استان گیلان در سطح شهری و منطقه ای، مهم ترین راهبردها در جهت ارتقا این نقش و کاهش مشکلات موجود در بافت بازار از دیدگاه این سند را می توان موارد این گونه بیان کرد:

۶۰۹

- احیاء و باززنده سازی بافت های تاریخی به لحاظ جاذبه های گردشگری
- تقویت نقش بازار به عنوان مرکز اصلی و درجه یک تجاری شهر از طریق بهبود کیفیت کالبدی و فعالیت راسته های تخصصی
- استفاده بهینه از فضا و برنامه ریزی نحوه استقرار کاربری ها متناسب با ظرفیت قابل تحمل محیط
- جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی
- توجه به اصول طراحی شهری و زیبا شناختی در کالبد بازار و ساخت وسازها
- تمرکززدایی از مرکز شهر و خیابان های پیرامون بازار
- تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه

در جهت عملیاتی سازی این راهبردها، پروژه های طرح در قالب سه مداخله تثبیت وضع موجود، تحول اساسی و اقدامات اصلاحی تعیین شده اند. در پروژه های تثبیت وضع موجود؛ گسترش حوزه عملکرد کاربری های پذیرایی - گردشگری در پیاده روها و اصول زیبایی شناختی مورد توجه قرار گرفته است. همچنین در پروژه های تثبیت تحولات اساسی و اقدامات اصلاحی به تدوین و اعمال ضوابط و مقررات، احداث کاربری های جاذب سفر و طراحی مسیرهای حرکتی اعم از سواره و پیاده اشاره شده است.

نظر به اینکه در سال های گذشته اقدامات پیشنهاد شده آن طور که انتظار می رفت، صورت نگرفته و این اقدامات در جهت افزایش مشکلات محدوده مرکزی به خصوص بازار رشت گام برداشته اند، لذا تغییر رویکرد و شناسایی عوامل بازدارنده اجرایی



این پروژه‌ها در تمام اسناد مطالعه شده می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین وظایف طرح راهبردی شهر رشت مورد توجه قرار گیرد.



شکل ۶۸- جمع‌بندی طرح ساماندهی بازار مرکزی شهر رشت

۳-۱-۱۵- مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود رشت (۱۳۸۶)

مقدمه

مطالعات ساماندهی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود شهر رشت در سطح قلمرو شهری با هدف ارتقاء کیفیت محیط طبیعی رودخانه‌ها و بافت‌های پیرامونی در جهت دستیابی به فضاهای مطلوب و سرزنده و تغییر از وضعیت آلوده به شرایط مطلوب و پایدار صورت گرفته است. این طرح در راستای اهداف یاد شده راهبردهایی نظیر: حفظ و احیای ویژگی‌های اکولوژیک رودخانه، بسترسازی تغییر در سرزندگی فضاهای شهری و رونق اقتصادی و گردشگری در ارتباط با حوزه‌های گردشگری رودخانه‌ها مطرح می‌کند.

مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های شهر رشت به عنوان یکی از راهبردهای اصلی اسناد فرادستی همچون؛ طرح جامع ناحیه مرکزی استان گیلان است. رودخانه‌های زرجوب و گوهررود در شرایط موجود عملاً فاضلاب روباز شهر می‌باشند که وضعیت آلودگی و عفونت آن‌ها، همجواری از فاصله زیاد را نیز غیرممکن ساخته است. تحولات توسعه شهری سبب قطع رابطه انسان و محیط با پیوند اولیه بوم‌گرایی گردیده و متأسفانه رشد لجام گسیخته شهرگرایی در جهت تخریب محیط زیست در حرکت می‌باشد. بدیهی‌ست ارتقاء کیفیت رودخانه‌ها تأثیرات مثبتی در نظام عملکردی و فعالیتی حوزه پیرامونی آن‌ها به ویژه در عرصه‌های فعال شهر خواهد داشت و موجب رونق فعالیت‌های گردشگری شهری و فضاهای تفریحی شهر خواهد شد؛ بنابراین پرداختن به این موضوع برای شهر رشت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.



شکل ۶۹- مراحل بررسی مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود رشت

جدول ۱۱۹- شناسنامه بررسی مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود رشت ۱۳۸۶

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	✓
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

مطالعات ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود رشت

سال ۱۳۸۶

شهری

۳-۱-۱۵- تحلیل وضعیت موجود (جلد اول، صص ۱۳۱-۱۳۳)

مهمترین قابلیت های موجود شهر رشت در ارتباط با رودخانه های زرجوب و گوهررود به شرح ذیل می باشند:

- عبور اندام های طبیعی از داخل شهر با پوشش گیاهی انبوه در حرایم آنها به ویژه در بالادست
- تداوم محورهای عملکرد و فعالیت اصلی شهر تا تقاطع رودخانه ها
- همجواری برخی شبکه های داخل شهر و جاده های برون شهری لاکان، سنگر و پیربازار با رودخانه‌ها
- پتانسیل بالای دسترسی از اقصی نقاط شهر با حریم رودخانه ها از طریق تقاطع های (پل های) موجود
- وجود مرداب عینک، باغ کشاورزی، باغ محتشم (پارک شهر) و پارک های محله ای به عنوان عرصه های عمومی و عناصر اکولوژیک پیرامون رودخانه



➤ وجود فضاهای شهری بازار، سبزه میدان، میدان شهرداری به عنوان عرصه های عمومی و فعالیت در مرکز شهر

مهمترین محدودیت های موجود در شهر در ارتباط با رودخانه ها با رویکرد مساله مداری به ترتیب ذیل است:

- تبدیل رودخانه های شهر به کانال دفع فاضلاب
- فقدان معیار مشخص در طرح تفصیلی جهت تعیین حریم رودخانه های شهر
- تعرض به حریم رودخانه ها توسط بافت های مسکونی و صنعتی
- بهره گیری نامناسب از اندام های طبیعی در شکل گیری کانون های عملکردی و به ویژه تفریحی و گردشگری شهر
- فقدان هر گونه ارتباط عملکردی شهر با رودخانه ها
- فقدان ارتباط عملکردی محورهای مجهز شهری با رودخانه ها
- فقدان ارتباط ساختاری رودخانه با بافت پیرامون به ویژه در محل های تلاقی با فقرات شهری
- عدم اتصال عرصه های عمومی شهر با رودخانه
- تبدیل شدن رودخانه ها به محل های رها شده و انباشت زباله

مهمترین فرصت های شهر در ارتباط با رودخانه ها با رویکرد هدف مداری به ترتیب ذیل ارائه می گردند:

- فرصت ایجاد عملکردهای تفریحی در مسیر رودخانه ها
- فرصت ایجاد محور اکوتوریسم با بهره گیری از قابلیت های رودخانه ها
- فرصت بهره گیری مطلوب از عرصه های همجواری شبکه های شهری و برون شهری بارودخانه ها در جهت ایجاد گستره ها و کانون های تفرج و گردشگری
- فرصت برقراری ارتباط مطلوب بین مرداب عینک و رودخانه گوهر رود
- فرصت احیاء اقتصادی عرصه های همجوار رودخانه پس از اولین اقدامات ساماندهی حریم
- فرصت بهره برداری مطلوب از عرصه های پیرامون رودخانه گوهر رود در امتداد جاده لاکان به لحاظ مطلوبیت دسترسی، وجود عرصه های بکر سبز و عدم توسعه صنایع کارگاهی در این محور
- فرصت یکپارچه کردن محور گردشگری گلسار با شمال رودخانه زرچوب
- فرصت ایجاد محور سبز گردشگری در امتداد گوهر رود از طریق اتصال فضای سبز حاشیه مرداب عینک، باغ کشاورزی و باغ محتشم (پارک شهر)
- اتصال و یکپارچه کردن عرصه عمومی و عرصه پیاده شهر با فضاهای سبز خطی پیرامون رودخانه ها
- فرصت خوانا کردن رودخانه ها در سازمان فضایی شهر
- فرصت شفاف سازی جداره محورهای منتهی به رودخانه جهت ایجاد ارتباط بصری



اساسی‌ترین تهدیدات مرتبط با رودخانه‌ها در شهر عمدتاً مربوط به مسائل و معضلات موجود و تداوم آنها در آینده و یا در ارتباط با عدم تحقق اهداف و چشم انداز طراحی رودخانه‌ها مطرح هستند، که عبارتند از:

- تهدید امنیت اجتماعی در فضاهای رها شده حریم
- تهدید آلودگی‌های فاضلاب شهری و صنعتی در رودخانه
- تهدید سموم و پساب‌های عرصه‌های کشاورزی پیرامون رودخانه در فرادست
- تهدید عدم جابجایی بافت‌های حاشیه نشین حریم رودخانه‌ها و عدم تحقق پذیری طرح ساماندهی
- شیب کم در شهر و خطر سیل‌گیری
- وجود شهرک صنعتی و مجتمع‌های بزرگ کارگاهی در اراضی بالادست رودخانه‌ها
- تهدید رها شدن اراضی سبز حاشیه رودخانه پس از ساماندهی
- تهدید رها شدن حاشیه رودخانه به شکل اراضی بلااستفاده سبز
- انسداد بصری محورهای موجود با ساخت و ساز بی ضابطه در پیرامون اندام‌های طبیعی

۳-۱۵-۲- چشم‌انداز (جلد اول، صص ۱۳۷)

چشم‌انداز شکل‌گیری رودخانه‌ها که دستیابی به آن در افق دراز مدت تدوین شده در تعامل با جهت‌گیری‌های برنامه توسعه شهر است. بر این اساس به منظور دستیابی به شرایط پایداری رودخانه دگرگونی‌های اساسی در آن رخ خواهد داد و شهر رشت هزینه حذف آلودگی‌های محیطی رودخانه را برای تبدیل به یک محیط جذاب و پایدار تامین خواهد نمود. بدین ترتیب چشم‌انداز جایگاه رودخانه در افق توسعه به قرار ذیل است:

«تبدیل رودخانه به مطلوب‌ترین اندام زیست‌محیطی و تفریحی شهر رشت و بهره‌گیری از آن به‌عنوان عرصه عمومی جذاب و سرزنده در تلفیق با سازمان فضایی شهر»

۳-۱۵-۳- اهداف کلان (جلد اول، صص ۱۳۸)

- اهداف کلان ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهررود شهر رشت به ترتیب ذیل تعیین می‌گردند:
- توسعه پایدار و باز زنده‌سازی ارزش‌های محیط طبیعی و اکولوژیک شهر رشت
 - انسجام اندام‌های طبیعی در سازمان فضایی شهر رشت
 - گسترش عرصه‌های عمومی و امکانات تفریحی در پهنه اندام‌های طبیعی و اکولوژیک
 - ارتقاء کیفیت محیط طبیعی رودخانه‌ها و بافت‌های پیرامونی در جهت دستیابی به فضاهای مطلوب و سرزنده
 - ایمنی در اندام‌های طبیعی و برقراری امنیت اجتماعی
 - تاکید بر مشارکت و مدیریت در تحقق‌پذیری ساماندهی و احیاء اندام‌های رودخانه‌ای در شهر

مهمترین راهبردها در جهت دستیابی به اهداف کلان به شرح ذیل تعیین می گردند:

جدول ۱۲۰- اهداف و راهبرد طرح ساماندهی رودخانه‌های گوهررود و زرچوب

اهداف	راهبردها
توسعه پایدار و باز زنده سازی ارزش های محیط طبیعی و اکولوژیک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ حفظ و احیای ویژگی های اکولوژیک رودخانه ➤ برقرارسازی شرایط تغییر و تحول جهت ارتقاء کیفیت اندام های اکولوژیک از وضع نامطلوب به کیفیت بهینه ➤ کنترل ورود آلودگی ها به رودخانه ها
انسجام اندام های طبیعی در سازمان فضایی شهر	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتباط و انتظام فضاهای شهری با عناصر محیط اکولوژیک رودخانه ای ➤ ارتقاء کیفیت های اکولوژیک و گسترش سفره آب در همجواری با عناصر کلیدی سازمان فضایی به منظور بسترسازی شرایط تحول در پیرامون ➤ امتداد حوزه اکولوژیک تالاب عینک و تداوم عملکردهای تفریحی و گردشگری شهری به سمت رودخانه و مرکز شهر ➤ تاکید بر نقش مرکز شهر و ارتباط آن با رودخانه ها در ساماندهی اندام های طبیعی ➤ خواناسازی حضور رودخانه ها در فضاهای شهری پیرامونی به کمک باز-پیرایی کریدورهای بصری متقاطع با رودخانه و شفاف سازی عرصه های پیرامونی ➤ تقویت خوانایی دروازه های ورود به پهنه مرکزی در تلاقی محورهای اصلی با رودخانه ➤ ارتقاء نظام دسترسی به فعالیت های قابل احداث در فرصت های حریم رودخانه ها ➤ تقویت ارتباط محور مجهز و محور مختلط به عنوان فقرات شهری با رودخانه ها ➤ ایجاد ارتباط بین کانون های عملکرد و فعالیت رودخانه ها با مرکز شهر و سایر عناصر سازمان فضایی شهر
گسترش عرصه های عمومی و امکانات تفریحی در پهنه اندام های طبیعی و اکولوژیک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل رودخانه ها به ناحیه تفریحی و گردشگاهی شهری ➤ راهبرد ۲: تلفیق الگوهای رفتاری و فعالیت های تفریحی - گردشگری در اندام های رودخانه ای ➤ راهبرد ۳: بهره گیری از فرصت های تحول محیط شهری در ارتباط با شرایط نوین رودخانه جهت ایجاد فعالیت های مرتبط با تفریح و گردشگری شهری (Transition area) ➤ راهبرد ۴: توسعه طبیعت گردی و بسترسازی محیط های ورزشی در امتداد رودخانه ها ➤ راهبرد ۵: یکپارچگی عرصه عمومی، عرصه پیاده و کانون های حمل و نقل عمومی شهر با فضاهای سبز خطی رودخانه ای ➤ راهبرد ۶: ارتقاء نظام دسترسی به فعالیت های قابل استقرار در حوزه های گردشگری شهری حاشیه رودخانه ها
ارتقاء کیفیت محیط طبیعی رودخانه ها و بافت های پیرامونی در جهت دستیابی به فضاهای مطلوب و سرزنده	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقاء کیفیت های محیط طبیعی و کیفیت سیمای شهری در جوار حوزه های تغییر جهت جذب فعالیت های گردشگری شهر ➤ تجهیز و سیما آرایی حرایم جهت استفاده فعال شهروندان ➤ ارتقاء محیط کیفی مرکز شهر در جوار رودخانه ها ➤ بهره گیری از فرصت های توسعه باز زنده سازی مرکز شهر جهت نفوذ و جذب فعالیت به حاشیه رودخانه ها ➤ بسترسازی تغییر در سرزندگی فضاهای شهری و رونق اقتصادی و گردشگری در ارتباط با حوزه های گردشگری رودخانه‌ها و تالاب عینک ➤ ایجاد ارتباط عملکردی بین محور تفریحی گلزار و رودخانه زرچوب
ایمنی در اندام های طبیعی و برقراری امنیت اجتماعی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایمن سازی حرایم رودخانه‌ها در مقابل سیل و روانگرایی خاک ➤ بهره گیری از حرایم رودخانه‌ها در مدیریت بحران زلزله ➤ بالا بردن امنیت و نظارت اجتماعی در ارتباط با فضاهای باز حاشیه رودخانه‌ها ➤ ایجاد فعالیت در عرصه‌های حریم رودخانه ➤ روشنایی در شب در فضاهای تفرجگاهی حریم
تاکید بر مشارکت و مدیریت در تحقق پذیری ساماندهی و احیاء اندام های رودخانه ای در شهر	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عرصه‌های تحول و تغییر درشت دانه پیرامون حریم به عنوان فرصت های اقتصاد گردشگری شهری ➤ راهبرد ۲: تشویق مشارکت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در ساماندهی عرصه‌های جدید ➤ راهبرد ۳: تاکید بر نقش نظارتی و مدیریت عالی شهرداری بر تحولات آبی و پروژه‌های ساماندهی ➤ راهبرد ۴: تاکید بر جایگاه شرکت توسعه عمران رودخانه‌ها با مدیریت بخش خصوصی ➤ راهبرد ۵: تاکید بر ارائه املاک معوض به معارضین حریم

۳-۱-۱۵-۵- استراتژی سازمان فضایی (جلد اول، صص ۱۴۲-۱۴۶)

مهمترین بخش از استراتژی فضایی آتی رودخانه چگونگی تلفیق آن با سازمان فضایی شهر و بهره گیری حداکثر از نقاط اتصال رودخانه با عناصر سازمان فضایی به ویژه اتصال با محور مجهز شهر است.

➤ نظم فضایی شهر رشت متأثر از حضور هسته تاریخی شامل بازار، میدان شهرداری، سبزه میدان در مرکز شهر، محور شرقی غربی (خیابان شریعتی) مرکزی شهر و محور مجهز امام خمینی به عنوان فقرات شهری و ارتباط سایر کانون های عملکرد و فعالیت با این عناصر شاخص است. لیکن عناصر نام برده شده فاقد ارتباط و انتظام قوی با مهمترین عنصر سازمان فضایی شهر رشت یعنی عناصر اکولوژیک هستند.

➤ رودخانه های زرجوب و گوهر رود و مرداب عینک از کیفیت های اکولوژیک با ارزش سازمان فضایی رشت هستند که لازم است در تدوین استراتژی سازمان فضایی به تقویت ارتباط عملکردی و ارتباط بصری آنها با رودخانه ها و ارتقاء نفوذپذیری بصری و نفوذپذیری پیاده از محلات به جداره رودخانه توجه ویژه مبذول گردد.

➤ حوزه توسعه مرداب عینک یکی از این فرصت های توسعه است. کیفیت های اکولوژیک مرداب عینک، حاشیه سبز رودخانه گوهر رود و باغ کشاورزی قابلیت تبدیل به یک حوزه توسعه اکوتوریسم دارد و یکی از مهمترین اتصالات اندام طبیعی با محورهای اصلی می باشد که بخش عمده ای از عملکرد و فعالیت شهر را به حاشیه رودخانه جذب خواهد کرد.

➤ حوزه توسعه و در حال تغییر پارک شهر و اراضی پیرامون آن یکی دیگر از فرصت های ایجاد عرصه های عمومی فعال مرتبط با اندام طبیعی است.

➤ از آنجا که مرداب عینک به عنوان یک اندام زیست محیطی خود یکی از عناصر سازمان فضایی شهر می باشد، لازم است تلاقی آن با رودخانه زرجوب ادغام شده و یکی از پروژه های استراتژیک سازمان فضایی شهر را در قالب دروازه فومن مطرح می سازد.

➤ تقویت محورهای عملکرد و فعالیت حاشیه هسته تاریخی شهر، ارتقاء عملکرد و فعالیت و ارتقاء خوانایی نقاط تلاقی رودخانه با محورهای اصلی و محلی به عنوان فرصت ایجاد کانونهای عملکرد و فعالیت مرتبط با رودخانه نقش کلیدی در خوانا کردن رودخانه در سازمان فضایی رشت خواهد داشت.

➤ از آنجا که رودخانه های شهر با کلیه محورهای اصلی ورود به پهنه مرکزی در تلاقی می باشند لذا پهنه های تلاقی رودخانه با محورهای فوق فرصت های ایفای نقش دروازه ای و ورود به پهنه مرکزی شهر می باشد. این راهبرد سبب خوانایی عرصه عمومی پیرامون رودخانه ها با نشانه ها و نمادهای نوین می گردد.



➤ در استراتژی سازمان فضایی رشت تغییر جهت گیری ساختمان ها و فعالیت های حاشیه رودخانه از حالت پشت به رودخانه به حالت عکس مد نظر است. تغییر جهت و اصلاح ارتباط بصری و عملکردی نسبت به رودخانه با تقویت کریدورهای بصری از محورهای محلی به سمت رودخانه و پاکسازی آلودگی های بصری اتفاق می افتد.

➤ خوانا کردن خیابان های موازی رودخانه های زرچوب و گوهر رود منجر به تغییر جهت گیری ساختمان ها و محلات به سمت رودخانه و ارتقاء نفوذپذیری بصری خواهد شد.

➤ تلفیق فضاهای حاشیه رودخانه با محورهای پیاده و عرصه های همگانی به صورت نفوذ محورهای پیاده از هسته اصلی و محورهای عملکرد و فعالیت محلات تا حاشیه سبز رودخانه فرصت مناسبی برای تلفیق رودخانه ها با شبکه پیاده و عرصه عمومی شهر فراهم می سازد.

➤ سازمان فضایی نوین رشت باید با توسعه کانون های حمل و نقل عمومی رشت همسو باشد و بتواند در جهت ارتقاء جایگاه پیاده در ارتباط با رودخانه ها و فقرات شهری عمل کند. کانون های حمل و نقل عمومی اعم از کانون های حمل و نقل ریلی سبک یا اتوبوس سریع السیر بر ساختار محورهای اصلی و فقرات شهری تاثیر خواهند گذاشت.

استراتژی فضایی آتی شهر متاثر از چگونگی تلفیق رودخانه ها با عناصر سازمان فضایی به ویژه محور مجهز، محورهای عملکرد و فعالیت، دروازه های ورودی شهر، نشانه های شهری و ارتباط عرصه های عمومی با اندام های طبیعی است و از این رو حوزه های در حال تغییر و تحول مرداب عینک، پارک شهر و پیرامون بلوار کشاورز (موازی رودخانه زرچوب) از فرصت های توسعه و پروژه های مطرح خوانا نمودن رودخانه ها در ساختار فضایی شهر هستند.

۳-۱۵-۶- جمع بندی طرح ساماندهی حریم رودخانه های زرچوب و گوهر رود

بر اساس آنچه ذکر شد این طرح در پاسخ به تهدیداتی نظیر: عدم وجود امنیت اجتماعی در فضاهای رها شده حریم، آلودگی های فاضلاب شهری و صنعتی در رودخانه ها، سموم و پساب های زمین های کشاورزی پیرامون رودخانه در بالادست، وجود شهرک صنعتی و مجتمع های بزرگ کارگاهی در اراضی بالادست رودخانه ها و مشکلات عدیده زیست محیطی و ... تهیه شده است. از راهبردهای مهمی که برای عملیاتی شدن این طرح پیشنهاد شده می توان تاکید بر گردشگر محور کردن رودخانه ها، ارتقاء کیفی محیط های طبیعی و کیفیت سیمای شهری و ارتباط و انتظام فضاهای شهری با عناصر محیط اکولوژیک رودخانه ای اشاره کرد. همچنین با تاکید بر پیوند سازمان فضایی شهر و تلفیق فضاهای حاشیه رودخانه با محورهای پیاده و عرصه های همگانی به صورت نفوذ محورهای پیاده از هسته اصلی و محورهای عملکردی و فعالیتی محلات تا حاشیه سبز رودخانه فرصت مناسبی برای تلفیق رودخانه ها با شبکه پیاده و عرصه عمومی شهر فراهم می سازد.

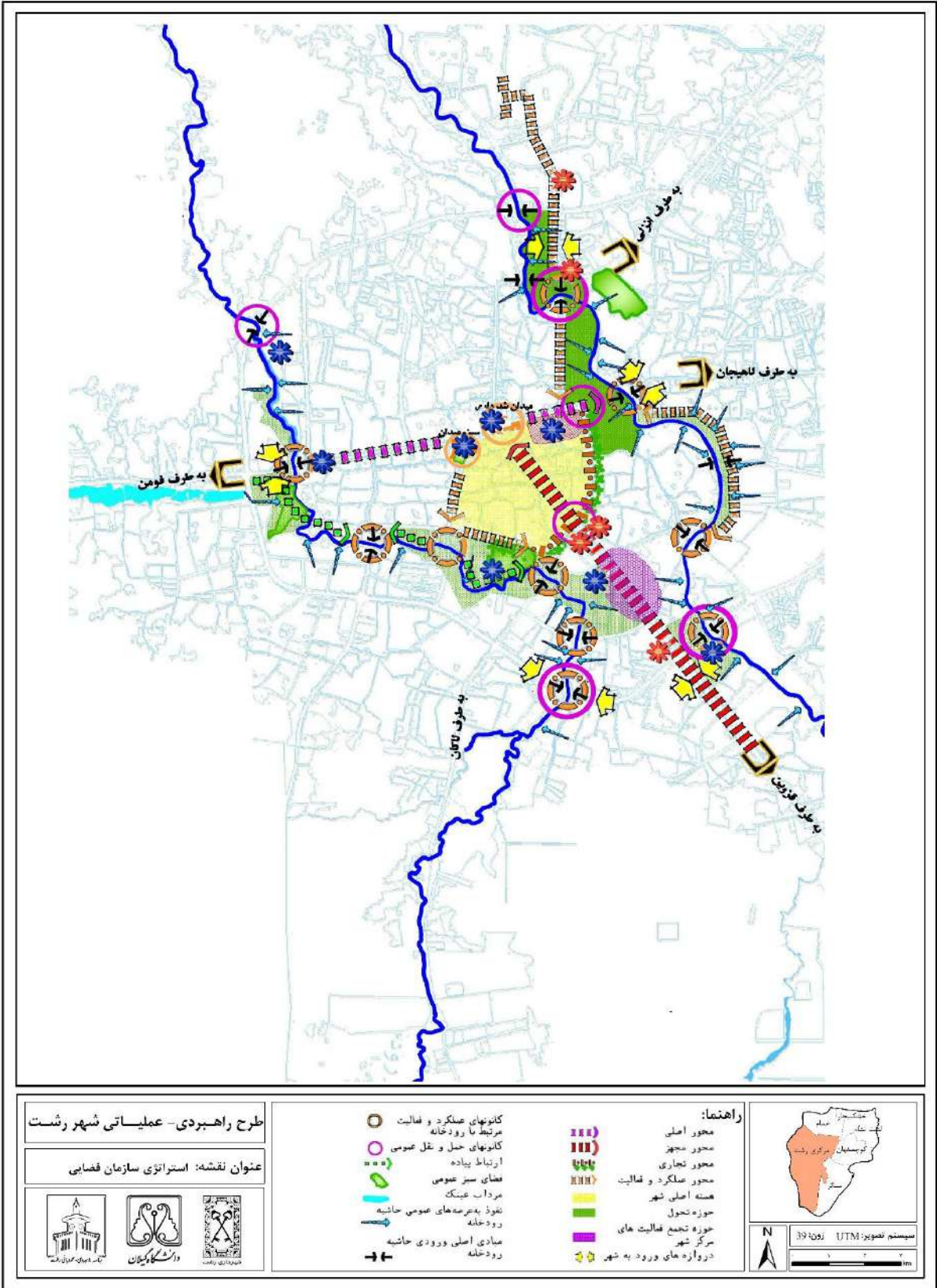
همانطور که قبلا به آن اشاره شد تاثیرات زیست محیطی این طرح نه تنها در سطح شهری نمایان شده است بلکه بر رودخانه های منشعب و حتی آبگیرهای کوچک و بزرگ نظیر تالاب انزلی در سطح استان فاجعه های زیست محیطی فراوانی برجای گذاشته است. لذا مقوله پاکسازی دو رودخانه زرچوب و گوهر رود نیازمند تعیین اقدامات فوری در طرح ها در سطوح شهری



و منطقه‌ای است و مطالعات تفصیلی انجام شده در این طرح می‌تواند به عنوان داده‌های اولیه برای پروژه‌های مرتبط با برنامه راهبردی شهر رشت مورد استفاده قرار گیرد:



شکل ۷۰- جمع‌بندی طرح ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود



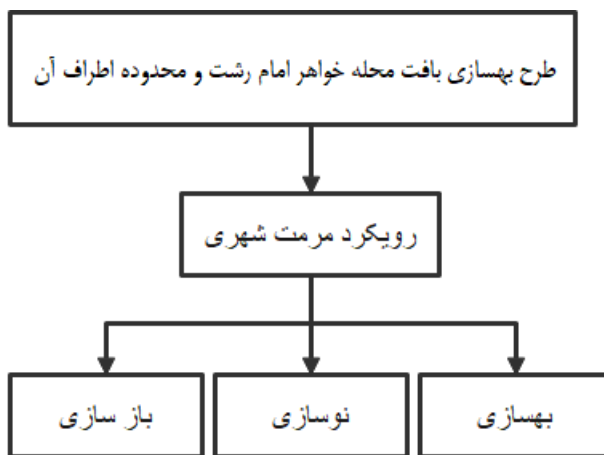
نقشه ۱۱- استراتژی سازمان فضایی شهر رشت



۱-۱۶-۳- سند طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن (۱۳۹۲)

مقدمه

سند شهری طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن توسط مهندسین مشاور گزینه، در سال ۱۳۹۲ تدوین شده است. در این سند محدوده خواهر امام از نظر موضوعاتی چون بافت فرسوده موجود، دارای بناهای تاریخی با معماری بارز، و خانه‌ها و بناهای ثبت شده بی‌شمار در سطح محدوده با مرکزیت قطب مذهبی خواهر امام بررسی می‌شود. این سند به مواردی چون چشم انداز، شناخت وضع موجود شهر و محدوده، به سناریوهای احتمالی آینده شهر پرداخته و هدف از تدوین آن، بررسی سه رویکرد کلی مرمت شهری (بهسازی، بازسازی، نوسازی) است. بنابراین احیای بافت محدوده مورد نظر با سه رویکرد فوق می‌تواند با تعریف پروژه‌های خردتر و شناسایی پتانسیل‌های درونی بافت همچون ساختمان‌های بارز با نگاه بهسازی یک کاربری فعال شهری، مراکز فعال شهری فرسوده یا نگاه نوسازی و استفاده از اراضی بایر و مخروبه و ساختمان‌های فرسوده با نگاه بازسازی به یک فضای شهری همسو با هویت محدوده دنبال نمود. به طور مثال، طراحی بهسازی فرایندی است که طی آن می‌توان به بهبود وضعیت فضا و بنای نه‌چندان مطلوب موجود پرداخت و با تغییر عملکرد و معاصر سازی، سازمان فضایی مطلوبی را ایجاد کرد. بنابراین، در فرایند نوسازی، اقدامات عمده و مهم مانند تجدید حیات، انطباق، تبدیل، حفاظت، نوشدن، احیا و تعمیر پیگیری می‌شود. فرایند طرح‌های بازسازی به معنای از نو ساختن است، این امر معمولاً برای ایجاد حیات جدید در سازمان فضایی فرسوده به کار می‌رود. احیای بافت محدوده مورد نظر با سه رویکرد فوق می‌تواند با تعریف پروژه‌های خردتر با شناسایی پتانسیل‌های درونی بافت همچون ساختمان‌های بارز، با نگاه بهسازی یک کاربری فعال شهری، مراکز فعال شهری و فرسوده یا نگاه نوسازی و استفاده از اراضی بایر و مخروبه و ساختمان‌های فرسوده با نگاه بازسازی به یک فضای شهری همسو با هویت محدوده دنبال نمود. محدوده مورد مطالعه، به وسعت ۲۳ هکتار در مرکز شهر، در ناحیه ۲ منطقه ۲ شهرداری رشت قرار گرفته است و از لحاظ تقسیمات شهری، در محله ساغری سازان قرار دارد. این منطقه از قدیمی‌ترین مناطق شهر است، و بافت آن به صورت ریزدانه است. همچنین وجود مسجد سوخته تکیه، مسجد حاج سمیع، مسجد امام صادق (ع)، موجب شده که نقش فرهنگی و مذهبی آن تقویت شود. وجود واحدها تجاری در مقیاس ناحیه‌ای و شهری در این محله متأثر از مجاورت با بازار مرکزی شهر رشت است. عرض کم معابر، کوچه‌های پرپیچ‌وخم بن‌بست، فشردگی، ریزدانی و قدمت بالای بافت و عدم وجود فضای سبز در سطح محله، از نقاط ضعف آن محسوب می‌شود.



شکل ۷۱- طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن

جدول ۱۲۱- شناسنامه بررسی سند طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن ۱۳۹۲

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاستها		✓
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		پیشنهادی توسعه الگوهای	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	✓
		سناریوهای احتمالی		✓
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	✓
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

سند طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده و اطراف آن

سال ۱۳۹۲

سطح شهری

۳-۱-۱۶-۱- روندها و گرایش‌ها، قابلیت‌ها و فرصت‌ها، محدودیت‌ها و تهدیدها (جلد اول، ص ۷۵)

توجه به هرم سنی جمعیت و امید به زندگی در حال افزایش حکایت از حرکت ساختمان سنی جمعیت به سوی میانسالی و کهن‌سالی میکند. از این نکته میتوان استنباط کرد که طراحیهای محیطی باید به گونهای باشد تا عبور و مرور افراد میانسال فردا و کهنسالانه فرداهای دور را فراهم کند. همچنین در طراحی شهری، باید فضاهای عمومی برای گذران اوقات فراغت افراد میانسال و کهنسال را مدنظر قرار داد.



جدول ۱۲۲- عوامل درونی و بیرونی جمعیتی شهر رشت

تهدیدها	فرصت‌ها	ضعف‌ها	قوت‌ها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش تراکم جمعیت در سن فعالیت ➤ سالخورده شدن جمعیت در آینده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پتانسیل عظیم نیروی کار (بالغ بر ۷۰ درصد جمعیت) ➤ وجود پتانسیل‌های بالای اشتغال‌پذیری با توجه به نقش گردشگری، زیارتی و فعالیتی و محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ از دست دادن جمعیت در ۲۰ سال ➤ روند روبه رشد سالخوردگی - جمعیت (بالارفتن میانگین و میانه سنی ➤ اخیر وجود برخی کوچه‌های نسبتاً آسیب‌زا ➤ کم‌توجهی به خدمات رفاه عمومی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ همجواری با بازار بزرگ شهر جوانی ➤ جمعیت به‌ویژه در سنین فعالیت (۶۴- ۱۵ سال) ➤ پایین بودن نرخ بیکاری ➤ متعادل شدن بعد خانوار ➤ رواج برخی ویژگی‌های سبک زندگی گذشته ➤ افزایش میزان باسواد بودن وجود ➤ حرم در محدوده

۳-۱-۱۶-۲- بررسی طرح‌های مرتبط با موضوع پروژه - طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده

اطراف آن (حوزه معاونت معماری و شهرسازی، صص ۹۳_۹۲)

در این طرح معبر پیشنهادی غالباً معابر احداثی بوده و می‌توان گفت معابر پیشنهادی بافت محله را دچار از هم گسیختگی کرده‌است. با توجه به قطعه بندی و کاربری پیشنهادی طرح، بافت سنتی از بین رفته و نوسازی کلی در بافت رخ می‌دهد که این مسئله تا حد زیادی مغایر ارزش‌ها و هویت سنتی و مذهبی - فرهنگی بافت محله خواهر امام می‌باشد. عرض معابر پیشنهادی به گونه ای است که سرعت حرکت وسایل نقلیه بالا است و حرکت سواره دارای ارجحیت است. در صورتی که این گونه مکان‌ها پتانسیل ایجاد پیاده راه و حرکت پیاده و یا دوچرخه (حمل و نقل غیر موتوری) را دارا می‌باشند و باید از این امکان حداکثر استفاده را نمود. تنها در شرق حرم، پیاده راه طراحی شده است که بین دو معبر سواره قرار گرفته و انسجام قابل قبولی در شبکه پیاده راه دیده نمی‌شود. همچنین معبر مجاور رودخانه در طرح جامع بصورت پیاده راه و مسیر ویژه دوچرخه در نظر گرفته شده است، اما در این طرح معبر برای عبور سواره پیش بینی شده است که با نظرات این مشاور و اهداف اصلی طرح جامع مغایرت دارد.

۳-۱-۱۶-۳- تشخیص ساختار کلی نظام شبکه ارتباطی و حمل و نقل (سواره-پیاده)

در داخل محله ساغریسازان به دلیل حضور عناصر با اهمیت تاریخی - مذهبی همچون بقعه خواهر امام، و با توجه به بافت ارگانیک و کوچه‌های پر پیچ و خم محله، در برخی نقاط آن نیاز به افزایش راه‌های دسترسی احساس می‌شود. البته وجود دسترسی‌های اصلی سواره در قسمت‌های شمالی و غربی محله، باعث نفوذ پذیری بیشتر در این نقاط نسبت به مناطق دیگر محدوده شده است. خیابان‌های اصلی از جمله مطهری، شریعتی و بادی‌الله دسترسی سواره دو طرفه داشته و خیابان‌های داخل بافت و دسترسی‌های اطراف حرم بیشتر به دلیل بافت ارگانیک و کوچه‌های پر پیچ و خم و انبوه کاربری‌های تجاری، فروش اجناس دست دوم و فعالیتهای متنوع، شاهد محدودیت در حرکت خودروها بوده و در نتیجه دسترسی سواره یک طرفه دارند.



تقریباً تمامی معابر در این محدوده سواره بوده، به جز بخشی از محدوده کناره رودخانه زرجوب که دسترسی پیاده امکان پذیر می باشد.

۳-۱-۱۶-۴- نقاط بحرانی (ص ۱۲۷)

گره ترافیکی در خیابان شریعتی که در تقاطع خیابان کشاورزی ایجاد شده و در نقشه زیر مشخص شده است، به علت نبود چراغ راهنمایی و عدم اجرای موانع کنترلی جهت کنترل سواره و گشایش دو خیابان به این قسمت، به یک نقطه بحرانی سواره تبدیل شده است. بافت محدوده به علت فشردگی زیاد و ارگانیک بودن، در قسمتهایی دارای کوچهها و خیابانهای باریک و پر پیچ و خم میباشد، که وجود این نوع خیابان در راسته تجاری پر رفت و آمد محدوده که تردد سواره زیاد است و دو طرفه است، معضل ایجاد می کند و یک نقطه بحرانی محسوب می شود. برای مثال نقطه جنوبی در شکل زیر، یک گذر با عرض تقریبی ۴ متر است و عبارت «حق عبور با احتیاط» بر روی تابلو ورود ممنوع آن باعث عبور اتومبیل ها در هر دو جهت شده و مشکلاتی را به همراه می آورد. عکس های گذر مورد نظر در ادامه آمده است.

۳-۱-۱۶-۵- روندها، گرایشها، قابلیتها و فرصتها، محدودیتها و تهدیدها (ص ۱۷۳)

بررسی قلمروها و کویهای عملکردی، هستهها، مراکز و کانونهای فعالیتی در راستای بهینه سازی سازمان فضایی - ادراکی و سازمان کالبدی بافت محله با محوریت آرامگاه خواهر امام صورت گرفته است. نتایج زیر از روند فوق به دست آمده است:

- سازمان کالبدی محله خواهر امام از بافت مسکونی ارگانیک و با الگوی سنتی خانههای مسکونی شهر رشت، بافت مسکونی نوساز عمدتاً در غرب محدوده، محور تجاری دست دوم فروشی با محوریت گذر خواهر امام و مراکز مذهبی و مساجد با مرکزیت آرامگاه خواهر امام شکل گرفته است.
- عدم تحرک و تغییر در بازسازی و نوسازی واحدهای تجاری دست دوم فروشی محدوده خواهر امام.
- عدم تعریف مناسب از فضاهای باز و عرصه های عمومی در نقاط عطف و گرههای فعالیتی محدوده آرامگاه خواهر امام (فضاهای گشایش یافته در تقاطعها عمدتاً به فضای پارک خودروهای مراجعین تبدیل شدهاند).
- رویکرد غالب مسئولین و شهروندان نسبت به بافت محدوده رویکرد تخریب و بازسازی میباشد.
- نقش شهری و فراشهری محورهای پیرامون محله خواهر امام (دو محور شریعتی و مطهری در مقیاس شهر رشت و فراتر چه در مقیاس عبور سواره و چه در مقیاس تردد عابر پیاده عمل می نمایند).



- وجود بناهای باارزش با شاخصهای معماری و هویت کالبدی شهر رشت در محدوده خواهر امام، پتانسیل طراحی شهری محرک برای احیای دوباره و تزریق فعالیت و جریان زندگی به بافت محدوده خواهر امام. (ساختمان شورای شهر، خانه دکتر سمیعی، آرامگاه خواهر امام و ...)
- محله خواهر امام دارای بافت فشرده ارگانیک با الگوی سنتی شهر رشت میباشد. در تقاطع راسته‌ها و گذرها گشودگی‌هایی شکل گرفته است که امکان تبدیل شدن به فضای باز همگانی و مرکز محله را دارند.
- محوطه باز و سبز درون محله خواهر امام از معدود فضاهای سبز محدوده به شمار می‌آید. این فضا با توجه به پتانسیلی که دارد و قرارگیری در مجاورت آرامگاه خواهر امام و راسته فعالیت تجاری، می‌تواند فضا را به عنوان یکی از کانون‌های شاخص و معرف محله که امکان ایجاد پاتوق‌های جمعی را نیز فراهم می‌کند، به وجود آورد.



۱-۳-۱۶-۶- جمع‌بندی و تحلیل در قالب جداول SWOT و تلفیق نقاط بخشی موثر (صص ۲۱۲-۱۹۵)

جدول ۱۲۳- جدول سوات

ابعاد	قوت‌ها	ضعف‌ها	فرصت‌ها	تهدیدها
زیست محیطی	<ul style="list-style-type: none"> ویژگیهای اقلیم معتدل شهر رشت و تاثیرگذار در جذابیت های طبیعی فضای باز با پوشش گیاهی مناسب در قسمتی از محله خواهر امام در امتداد خیابان تحویلی جداره سبز طبیعی در امتداد رودخانه زرجوب 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود فضاهای سبز و باز شهری در محدود آرامگاه خواهر امام آلودگی زیست محیطی بد و چهره نازیبا ی رودخانه زرجوب به علت وجود آلودگی های ناشی از انتقال فاضلاب شهری به رودخانه آبگرفتگی قسمت‌هایی از خیابان‌ها و کوچه‌ها ناهمواری سطح پوشش زمین انباشت زباله در زیر پل رودخانه زرجوب در تقاطع خیابان شریعتی عدم کارایی شبکه جمع آوری و هدایت فاضلاب شهری و آبهای سطحی (سیستم اگو) 	<ul style="list-style-type: none"> فضاسازی در امتداد رودخانه زرجوب ایجاد مناظر واجد قابلیت های طبیعی در جوار رودخانه جذب گردشگر با تقویت جداره رودخانه به عنوان یک فضای شهری در خدمت همه شهروندان رشت تلفیق محیط طبیعی رودخانه با فضای شهری پیرامون 	<ul style="list-style-type: none"> فضاسازی در امتداد رودخانه زرجوب ایجاد مناظر واجد قابلیت های طبیعی در جوار رودخانه جذب گردشگر با تقویت جداره رودخانه به عنوان یک فضای شهری در خدمت همه شهروندان رشت تلفیق محیط طبیعی رودخانه با فضای شهری پیرامون
جمعیتی- اجتماعی	<ul style="list-style-type: none"> کنار هم قرار گیری دو قشر فقیر و غنی در محله به علت تلفیق مسکونی های نوساز و قدیمی در کنار هم وجود جمعیت غالب جوان در محدوده پایین بودن بعد خانوار (به طور میانگین ۳/۵۶) بالا بودن جمعیت باسواد محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> وضعیت نامناسب زندگی طبقات پایین در برخی قسمت ها به خصوص در مسکونی های کنار رودخانه زرجوب تراکم بالای سکونتی در هر هکتار وجود معضلات اجتماعی در سطح محدوده کاسته شدن مطلوبیت محله به علت سکونت مهاجرینی که از توان مالی پایین برخوردارند. 	<ul style="list-style-type: none"> مکان بازدهی زیاد برای توسعه و بهبود محله به علت آشنایی شهروندان با محله خواهر امام و البته گذر کهنه فروشان جذب طبقات بالا و سرمایه گذاری در آینده با تقویت بافت 	<ul style="list-style-type: none"> ترک ساکنین قدیمی بافت در صورت عدم رسیدگی به مشکلات محدوده گسترش بزهکاری عدم جذب مخاطب از خارج بافت بعلت معضلات اجتماعی محدوده
اقتصادی و ساختار عملکرد و فعالیت	<ul style="list-style-type: none"> ارزش بالای هر متر زمین در واحد های تجاری در محورهای اصلی وجود راسته های تخصصی از زمانهای دور در این محله و شناخته بودن آن در شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود شرایط و جذابیت‌های لازم برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی ارزش کم زمین های قرار گرفته در کنار رودخانه به دلیل قرارگیری در حریم رودخانه که ساخت و ساز در آنها مجاز نمی باشد مهاجرت تعداد زیادی از افراد ثروتمند محدوده به مکانهای دیگر به علت تصاحب اموال آنها بعد از طرح اصلاح اراضی پایین آمدن شاخص های کیفی 	<ul style="list-style-type: none"> افزایش قیمت زمین مسکونی در صورت بهبود بافت داشتن پتانسیل تبدیل محله خواهر امام به یکی از بهترین نقاط شهر رشت و جذب سرمایه و فعالیت رشد و توسعه فعالیت‌های اقتصادی در محدوده در شرایط بعد از بهبود محله، امکان امتداد راسته بازار منتهی به خیابان صیقلان در محله و در نتیجه ایجاد ارزش افزوده بیشتر برای زمین‌ها، مغازه ها و کارکردهای تجاری کنونی و آینده جذب گردشگران و شهروندان با تعریف پروژه های فضاسازی جداره های رودخانه تبدیل خیابان شریعتی و مطهری به یکی از سرزنده‌ترین و مورد توجه‌ترین محورهای شهر رشت با اجرای طرح های بهسازی مناسب آثار ارزشمند در کنار دیگر جاذبه‌های سرمایه‌گذاری این محدوده، فرصت مناسب برای جلب سرمایه‌گذاری در زمینه گردشگری جذب مخاطب خارجی با گسترش واحد های آموزشی بیشتر در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ترک سرمایه گذارهای محدوده در صورت نداشتن بازدهی کافی عدم اعتماد چشمگیر در مردم محلی و فعالان اقتصادی عدم آمادگی و اعتماد کافی در مشارکت در طرح های بهسازی در محدوده توسط ساکنین و سرمایه گذاران هزینه ی بسیار زیاد تملک واحدهای تجاری در طرح های بهسازی
حمل و نقل	<ul style="list-style-type: none"> بافت ارگانیک ، بافت مسکونی منجر به کاهش سرعت وسایل نقلیه شده است وجود پارکینگ اختصاصی برای آرامگاه خواهر امام ناچیز بودن شیب طولی خیابانها که برای استفاده پیاده و دوچرخه کمترین میزان خستگی را دارد وجود شبکه حمل‌ونقل عمومی، مینی بوس رانی، اتوبوس رانی در سطح محل جداسازی خیابان مطهری با رفوژ میانی شکل گیری خیابانها درونی بافت مسکونی به طوریکه دعوت کنندگی برای سواره های گذری در خیابان مطهری و شریعتی ندارد فاصله اندک پیاده از خیابان های اصلی مجاور بافت در شمال، غرب و جنوب تا مرکز محله 	<ul style="list-style-type: none"> عدم توجه به حرکت پیاده و اولویت با حرکت سواره. نامناسب بودن مسیر سواره در برخی راسته‌های اصلی و عرض کم آن. کمبود فضاهای پارک خودرو و پارک وسایل نقلیه عرض کم خیابانها و عدم روسازی مناسب و اجرای ناقص طرح های تعریض (دنداننه شدن خیابانها) عدم مدیریت ترافیک صحیح در جریان ترافیکی داخلی محدوده. فقدان و کمبود برخی کاربری ها از جمله کاربری های آموزشی، فرهنگی، فضای سبز. وجود گره‌های ترافیکی در بسیاری از تقاطعهای اطراف و درون محدوده کمبود روشنایی خیابانها و کیفیت نامناسب سطح آسفالت و علائم راهنمایی 	<ul style="list-style-type: none"> تعریف مسیرهای ویژه دوچرخه در طرح های قراردست اصلاحات هندسی، نصب علائم افقی و عمودی و تابلوهای رانندگی و تسهیلات و تجهیزات ترافیک که باعث روانی ترافیک می شود تامین محل پارکینگ های عمومی و خصوصی در مرکز محله و مراکز تجاری اداری. وجود محل های مناسب و وسیع در جهت در نظر گیری محل به پارکینگ‌های طبقاتی 	<ul style="list-style-type: none"> تبدیل گره ترافیکی در خیابان شریعتی تقاطع خیابان کشاورزی به نقطه بحرانی شکل گیری تقاطع های شهری در اطراف محله جمع شدن آب سطح خیابانها ناشی از عدم وجود کانال های جمع آوری آبهای سطحی در هنگام بارندگی تردد وسایل نقلیه زائران و توقف آنها در پیرامون آرامگاه.
طراحی شهری- کالبدی	<ul style="list-style-type: none"> جلوگیری از تردد زیاد وسایل نقلیه عبوری به علت وجود راسته های یک طرفه کیفیت نسبتا مناسب ساخت و سازهای 	<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود فضاهای عمومی مناسب در جهت تبدیل شدن به پاتوق و قرارگاه های رفتاری وجود قطعه های ریزدانه در حاشیه خیابان شریعتی با کارکردی در مقیاس شهر. 	<ul style="list-style-type: none"> وجود مسیر پیاده پیرامون هسته مرکزی بافت توسعه فعالیت های عمرانی و خدمات در اراضی بایر و مخروبه (توسعه درونزا) تجمیع بعضی از قطعات ریزدانه برای گسترش 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید دائم در اطراف رودخانه با پیشروی ساخت و سازها مکان تخریب آثار تاریخی فرهنگی در اثر توسعه و تکمیل شبکه خیابانها.



ابعاد	قوت‌ها	ضعف‌ها	فرصت‌ها	تهدیدها
	<p>جدید در محدوده.</p> <p>وجود بناهای با ارزش در محله، حفظ هویت محله با وجود حداقل تخریب</p> <p>شکل ساخت و ساز به صورت شیروانی و بر روی پیلوت منطبق و هماهنگ با شرایط اقلیمی</p> <p>وجود محور مهم تاریخی ساغریسازان</p> <p>وجود یکی از کانون های مذهبی شهر رشت (حرم خواهر امام)</p> <p>انسجام و وحدت به دلیل عدم وجود کاربریهای عمده درشت دانه</p> <p>رودخانه زرجوب در مرز شرقی به عنوان یک لبه طبیعی مهم در شهر رشت.</p> <p>وجود طرح های مقاوم سازی سازه ها</p>	<p>سهم بالای کاربری مسکونی و کمبود بسیاری از کاربریها.</p> <p>عدم برنامه ریزی در احیا بناهای تاریخی و بازسازی بافت فرسوده.</p> <p>عدم مقاومت کافی بافت مسکونی در مقابل زلزله</p> <p>ساخت و ساز غیر مجاز در حریم رودخانه</p> <p>عدم تحقق طرح های شهری گذشته</p> <p>سرپوشیده نبودن راسته تجاری و دشواری های پیش آمده برای خریداران و فروشندگان با توجه به بارش فراوان به ویژه در فصل های پر بارش</p> <p>نبود فضاهای خدماتی برای راسته تجاری (انبار، دسترسی خدماتی، پارکینگ، سرویس بهداشتی و ...</p>	<p>ایجاد محور گردشگری در اطراف رودخانه زرجوب</p> <p>پتانسیل تبدیل شدن محله به یک محله مسکونی کارا</p> <p>فرصت نوسازی بافت فرسوده مشرف به رودخانه</p> <p>قانونمند ساختن ساخت و سازها توسط مدیریت شهری</p> <p>تاکید بر نوسازی بافت های فرسوده با توجه به سودآوری و مزیت های اقتصادی و سیاست های طرح های بالا دست</p> <p>مرمت بافت و عناصر تاریخی با توجه به خواست و علاقه مردم و میراث فرهنگی</p> <p>احداث پارک و فضای های عمومی با وجود فضاهای باز در محله</p> <p>تجمع، افزایش ارتفاع مجاز و تراکم ساختمان ها</p> <p>درحاشیه خیابان های اصلی با تاکید بر گوناگونی کاربری ها</p>	<p>افزایش ساخت و سازهای ناهماهنگ به دلیل فقدان ضوابط و مقررات جامع و هماهنگ برای احداث بنا</p> <p>تبدیل فضاهای خالی به فضاهای بی دفاع محله.</p> <p>امکان آب گرفتگی خیابانها به هنگام بارش های شدید</p> <p>توسعه درونی بافت مسکونی با توجه به درشت دانگی و میانگین طبقات پایین</p>
طراحی شهری، سازمان فضایی	<p>وجود بناهای نسبتاً قدیمی و ارزشمندی همچون حمام، مسجد، آرامگاه، مدرسه و پلاکهای مسکونی با ارزش به لحاظ معماری</p> <p>وجود محورهای فعال و سرزنده در بصورت راسته ی تجاری در داخل محدوده محور سوخته تکیه و خارج محدوده محور ساغریسازان، شریعتی و مطهری</p> <p>داشتن فعالیت‌های خرده فروشی و فراغتی محورهای اصلی با معماری سنتی و ردیف های بلند درختان مناسب برای پیادهروی و حضور شهروندان در امتداد محور مطهری</p> <p>تاثیرگذاری بر خاطرات جمعی شهروندان با وجود مساجد قدیمی و با هویت</p> <p>وجود نقاط عطف در ورودی بادی الله و ورودی سوخته تکیه</p> <p>بلوار مطهری به عنوان خیابانی خاطره انگیز با جداره‌های تجاری و ردیف درختان بلند</p> <p>وجود سلسله مراتب در محورهای عملکردی از بیرون تا درون محدوده</p> <p>نقش شهری و فراشهری محورهای پیرامون محله خواهر امام و هزینه ی بسیار زیاد تملک واحدهای تجاری در طرح های بهسازی</p> <p>وجود عنصر اکولوژیک رودخانه زرجوب از مهمترین عناصر سازمان فضایی محدوده</p> <p>وجود دیدهای مناسب به رودخانه زرجوب از درون بافت</p> <p>مطلوبیت بصری فضای باز با پوشش گیاهی درون محله</p> <p>داشتن دید مطلوب در بلوار مطهری با ردیف سبز درختان</p> <p>محدودیت دید مستقیم به علت بافت ارگانیک محله و تغییر زاوی کوچکها، در بافت مسکونی</p>	<p>بریده شدن راسته تجاری/کارکردی با رسیدن به رودخانه زرجوب</p> <p>عدم تعریف مناسب از فضاهای باز و عرصه های عمومی در نقاط عطف و گر-های فعالیتی محدوده آرامگاه خواهر امام</p> <p>عدم تحرک و تغییر در بازسازی و نوسازی واحدهای تجاری دست دوم فروشی محدوده خواهر امام.</p> <p>تبدیل شدن فضاهای باز همگانی در بافت پیرامون آرامگاه خواهر امام و فضاهای باز در امتداد محورهای اصلی به پارکینگ خودرو ها</p> <p>دید نامطلوب به علت آلودگی بصری و دیوارنویسیها، ساخت و ساز های نیمه کاره، میلمان نامناسب و خط آسمان تعریف نشده</p> <p>وجود ساختمانهای مخروبه، جلوآمدگی و عقب نشستگی زیاد ساختمانها</p> <p>عدم وجود ویتترین های مناسب و قرار گیری کالاهای مغازه ها درون راسته</p> <p>نصب عناصر الحاقی چون کولر و عناصر تبلیغاتی ناهماهنگ چون تابلوهای تبلیغاتی مغازه ها در اندازه و فرم های مختلف به طور ناهماهنگ</p> <p>دید نامطلوب به بناهای بی کیفیت و فرسوده در محله</p> <p>دید نامطلوب به آلودگی رودخانه و نامناسب بودن فضای کناری آن</p> <p>دید نامطلوب با وجود تعریف نامناسب ورودی ها</p>	<p>پتانسیل بالای تبدیل شدن فضاهای باز عمومی محله به مرکز محله به دلیل قرارگیری مساجد قدیمی در محل و گشودگی در فضا</p> <p>وجود بناهای با ارزش با شاخصهای معماری و هویت در محدوده خواهر امام، پتانسیل طراحی شهری محرک برای احیای دوباره و تزریق فعالیت و جریان زندگی به بافت</p> <p>نمایانی و ادراک کارکردها با تخصصی شدن آنها</p> <p>ایجاد پاتوق های جمعی در محوطه باز و سبز درون محله خواهر امام که از معدود فضاهای سبز محدوده به شمار می آید</p> <p>تقویت کردیور های دید طولانی راسته های تجاری</p> <p>تقویت دید به عنصر اکولوژیک و فضاهای وابسته آن</p> <p>وحدت بخشی به محله با تعریف ضوابطی در خصوص نما</p> <p>تقویت محوطه باز و سبز درون محله خواهر امام</p> <p>دیدهای استراتژیک در برخی فضاهای باز محله بعد از ساماندهی</p>	<p>از دست رفتن حس مکان، با از بین رفتن عناصر معنایی محیطی به مرور زمان</p> <p>از دست رفتن بناهای با ارزش با جزئیات معماری براساس الگوی سنتی و غالب شدن الگوی مدرن بی هویت در ساخت و سازهای جدید</p> <p>عدم نمایانی عناصر تاثیرگذار و شاخص با فرسودگی بافت این محدوده و نگاه بازسازی به جای نوسازی و بهسازی به بافت مسکونی و با ارزش این محدوده</p> <p>رویکرد تخریب و بازسازی به عنوان رویکرد غالب مسئولین و شهروندان نسبت به بافت محدوده</p> <p>افزایش دیدهای نامطلوب با افزایش آلودگی ها در صورت عدم توجه</p> <p>از بین رفتن وحدت بافت با ناهماهنگی های موجود در راسته های تجاری</p> <p>ایجاد دید نامطلوب به یک اکوسیستم طبیعی با آلودگی رودخانه و نامناسب بودن فضای کناری آن</p>
منابع و جاذبه های زیارتی	<p>وجود سه بنای با ارزش ثبت شده در میراث فرهنگی</p> <p>وجود فضاهای خاطره انگیز برای ساکنین دریافت</p> <p>قرارگیری یکی از مهم ترین زیارتگاه های رشت (مقبره خواهر امام) در این محدوده</p>	<p>کمبود کاربری های اقامتی گردشگری جهت استفاده زائرین.</p> <p>کمبود کاربری پذیرایی که جزو مهمترین نیازهای استفاده کنندگان می باشد.</p> <p>نداشتن کاربری فرهنگی مانند خانه فرهنگ، کتابخانه و ... برای بهره برداری مردم خود محله (به ویژه کودکان، نوجوانان و سالمخوردگان</p>	<p>تولید و فروش صنایع دستی، طرحها و تولیدات مناطق مختلف در تجاریهای اطراف حرم</p> <p>تبدیل شدن محوطه باز خواهر امام به فضایی با خاطره ذهنی ساکنان و اهالی در مناسبتهای خاص</p> <p>استفاده از مراکز آموزشی در ایام تعطیلی مدارس به عنوان مراکز اقامتی زائرین</p> <p>افزایش تجهیزات و تسهیلات رفاهی با توجه به حجم زوار مراجعه کننده به حرم خواهر امام</p>	<p>از بین رفتن بناهای با ارزش با گذشت زمان در صورت عدم توجه به آن</p>



۳-۱-۱۶-۷- ارائه چشم‌انداز توسعه محدوده و تبیین نقش آن در شهر

در بررسی چشم‌اندازهای گذشته ابتدا به بررسی چشم‌انداز طرح‌های بالادست شامل طرح جامع شهر رشت می‌پردازیم. چشم‌انداز افق طرح جامع شهر رشت: شهر برتر حوزه دریای خزر، شهر پایدار مبتنی بر اقتصاد دانش پایه، شهر برتر در سطح منطقه‌ای، ملی و فراملی.

جدول ۱۲۴- اهداف کلان و خرد در طرح جامع مصوب شهر رشت

اهداف کلان	اهداف خرد
بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مدیریت نظارتی زیست محیطی به طرح‌ها و پروژه‌های عمران و توسعه شهری ➤ حفاظت اکولوژیکی زیستگاههای طبیعی ➤ توسعه کشاورزی و دامپروری به منظور حفاظت از اراضی و ایجاد ساختار کلان سبز ➤ بهسازی کیفی محیط با هدف کنترل آلودگی‌های زیست محیطی
توسعه کالبدی - اجتماعی با رویکرد مشارکت مردمی و به منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی ➤ بهسازی، نوسازی و باززنده سازی بافت‌های تاریخی فرسوده و مسئله دار شهری ➤ ساماندهی سیما و منظر شهری ➤ دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری ➤ فراهم سازی زمینه مشارکت جوامع محلی، قومی و فرهنگی در فرآیندهای تصمیم سازی، تصمیم‌گیری و نظارت بر طرحها و پروژه‌های توسعه و عمران شهری
دستیابی به سیستم کارای حمل‌ونقل متناسب با جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد شبکه حمل‌ونقل پاک درون شهری ➤ ایجاد سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا در سطح شهر ➤ افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راه‌ها ➤ کاهش و حذف سفرهای زائد درون شهری و کاهش طول سفرهای موتوری
ارتقاء شهر رشت به مرکز سطح یک در سازمان فضایی بخش صنعت در سطح ملی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیشگامی در صنایع مکمل کشاورزی با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های بخش کشاورزی در منطقه شمالی، استان گیلان و شهر رشت ➤ توسعه صنایع پربازده و پیشرو با هدف جلب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و با تاکید بر صنایع تولید محصولات صادراتی
ارائه خدمات برتر بازرگانی، ارتباطی، جهانگردی و ... با عملکرد منطقه‌ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل شهر رشت به کانون تعاملات تجاری بین مراکز تولید مستقر در استان با منطقه آزاد و سطح بین‌المللی ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی ➤ ایجاد قطب آموزشی - تحقیقاتی در شهر رشت ➤ ارائه خدمات فوق تخصصی درمانی در سطح منطقه

آنچه از چشم‌انداز و اهداف کلان و خرد طرح جامع شهر رشت برای طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و بافت پیرامون براساس دسته بندی مطالعاتی برداشت میگردد، شامل موارد زیر است:

• زیست محیطی

- مدیریت نظارتی زیست محیطی به طرح‌ها و پروژه‌های عمران و توسعه شهری.
- حفاظت اکولوژیکی زیستگاههای طبیعی.
- بهسازی کیفی محیط با هدف کنترل آلودگی‌های زیست محیطی.

• طراحی شهری

- ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی.
- بهسازی، نوسازی و باززنده سازی بافت‌های تاریخی فرسوده و مسئله‌دار شهری.



- ساماندهی سیما و منظر شهری.
- دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری.
- فراهم سازی زمینه مشارکت جوامع محلی، قومی و فرهنگی در فرآیندهای تصمیم سازی، تصمیم گیری و نظارت بر طرحها و پروژههای توسعه و عمران شهری
- ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی

• حمل و نقل

- ایجاد شبکه حمل و نقل پاک درون شهری.
- ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی کارا در سطح شهر.
- افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راهها
- کاهش و حذف سفرهای زائد درون شهری و کاهش طول سفرهای موتوروی.

• جمعیتی - اجتماعی

- ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی

• اقتصادی

- توسعه صنایع پربازده و پیشرو با هدف جلب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و با تاکید بر صنایع تولید محصولات صادراتی
- تبدیل شهر رشت به کانون تعاملات تجاری بین مراکز تولید مستقر در استان با منطقه آزاد و سطح بین المللی

• زیارتی

- ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی
- ساماندهی سیما و منظر شهری

۳-۱-۱۶-۷-۱- شناسایی و تدوین چشم انداز

در مطالعات بافت های فرسوده شهرهای مشابه، موارد زیر در تدوین چشم انداز رعایت گردیده است:

- افزایش کیفیت های محیطی فضای عمومی برای بالا بردن حضور ساکنین در فضای شهری و عرصه عمومی
- افزایش جذابیت های فعالیتی و کارکردی برای احیای فعالیتی در محدوده
- افزایش کیفیت های کالبدی با سه رویکرد نوسازی، بهسازی و بازسازی

در تدوین چشم انداز رویکردهای زیر دنبال گردیده است:

- شاخص کالبدی و اجتماعی: با ارج نهادن و پاسداری از این ویژگی ها، این محله خود را از دیگر محله های شهر برجسته می نماید .



- هویت ویژه کالبدی - فرهنگی - مذهبی: گسترش و حفظ بافت کهنه نمونه وار شهرهای کناره خزر با جایگیری فشرده تجاری، مذهبی و مسکونی در کنار یکدیگر و با استفاده از ساختمان های بارزش، کناره رودخانه، شلوغی زندگی اقتصادی در کنار آرامش زندگی مسکونی، قشر ساکن و...
- کاربری های گوناگونی را به تناسب برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان، از مردم محله تا سطح شهر، در خود جای داده است .
- سکونت - فعالیت : با جداسازی چهار بخش سکونت درون محله، تجاری درون محله، کناره خیابان و کناره رودخانه
- در کنار محله های مرکزی شهر رشت و با پیوستگی و وابستگی کالبدی و کارکردی دوسویه با آنها، قلب تپنده شهر رشت را تشکیل می دهد .
- کالبدی - اقتصادی - اجتماعی: پیوند با بازار، پیوند با سه محله همجوار در شمال، جنوب و شرق، جداره خیابان های صیقلان، شریعتی و بادی الله.
- محله ای پاک، سبز و دیدنی که گردشگران عام و خاص و دوستداران طبیعت شهری را از همه شهر و استان به خود می کشاند .
- زیست محیطی - گردشگری: کناره رودخانه زرچوب، فضاهای سبز درون محله، بافت کهنه، ساختمان های بارزش، بقعه خواهر امام و ...

۱-۳-۱۶-۷-۲- بیانیه چشم انداز

محله خواهر امام در افق طرح محله ای است با:

- ویژگی یگانه مرکزیت زیارتی در سطح محلات شهر رشت، که با ارج نهادن و پاسداری از این ویژگی و اهتمام به افزایش تشخص و امکانات زیارتی - فرهنگی، از دیگر محله های شهر متمایز خواهد کرد.
- ویژگی هم پیوندی در مرکزیت تجاری شهر با محله بازار و محورهای پیرامون، که فعالیت های گوناگون اقتصادی را در شکل پهنه ها و راسته های تخصصی و متناسب با موقعیت مکانی و شئون فرهنگی تاریخی خود برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان و گردشگران و زائران در خود جای خواهد داد.
- ویژگی همسان حاشیه رودخانه ای به همراه سایر محلات شهری امتداد محور طبیعی زرچوب، که فرصت پالایش محیطی و ارائه فعالیت های متناسب اوقات فراغت در محیط طبیعی را برای گردشگران و شهروندان (در مقیاسهای مختلف محله ای تا فراشهری) فراهم خواهد آورد .
- ویژگی تداوم ارزش سکونت درون بخش های احاطه شده با ک اربری ها ی (تجاری، اداری، خدماتی) که با ایجاد بخش های مسکونی در قلب محله تامین خواهد شد .



- ویژگی عمومی بافت‌های کهنه و با ارزش رشت از جمله کیفیت توده و فضا، سرسبزی که با اجرای ساماندهی همراه با بهبود دسترسی ها، سرانه های رفاهی و زیرساخت‌های شهری بارز خواهد شد.
- محله خواهر امام در افق طرح به دلیل ویژگی یگانه ی مرکزیت زیارتی در سطح محلات شهر رشت، محله ای است متمایز از دیگر محله های شهر، هم پیوند در مرکزیت تجاری شهر با بازار و محورهای پیرامون است و همسان با حاشیه رودخانه (به همراه سایر محلات شهری موجود در امتداد محور طبیعی زرچوب). محله ای است با تداوم ارزش سکونت، درون بافت احاطه شده با دیگر کاربری‌های شهری.

۳-۱-۱۶-۷-۳- تدوین اهداف و راهبردها در زمینه های زیست محیطی، جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، حمل‌ونقل، طراحی شهری و زیارتی

براساس تدوین چشم انداز فوق اهداف کلان و خرد طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام تدوین شده است که در جدول زیر ارائه میگردد. شایان ذکر است در تدوین اهداف کلان و خرد طرح، به اهداف تبیین شده در طرح جامع مصوب شهر رشت توجه شده است. همانطور که در چشم انداز تدوین شده ملاحظه میگردد، موارد زیر مورد توجه بوده است.

- بافت تاریخی و بناهای باارزش محدوده
- بالا بردن کیفیت زندگی در مقیاس محله
- افزایش کیفیت کارکردهای شهری و استفاده از پتانسیلهای فرامحلهای محدوده شامل بناهای باارزش، رودخانه زرچوب و آرامگاه خواهر امام.

جدول ۱۲۵- اهداف کلان و خرد در طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام

اهداف کلان	اهداف خرد _ راهبرد
بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار	مدیریت نظارتی - زیست محیطی به طرح ها و پروژه‌های عمران و توسعه شهری. بهسازی کیفی محیط با هدف کنترل آلودگی های زیست محیطی
بالا بردن کیفیت محیط در دو مقیاس محله مسکونی و محدوده با خدمات فرامحلهای و شهری با رویکرد ایجاد پویایی در ساکنین برای افزایش مشارکت.	ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی بهسازی، نوسازی و باززنده سازی بافت های تاریخی فرسوده و مسئله دار شهری ساماندهی سیما و منظر شهری. دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری فراهم سازی زمینه مشارکت جوامع محلی، قومی و فرهنگی در فرآیندهای تصمیم سازی، تصمیم گیری و نظارت بر طرحها و پروژه‌های توسعه و عمران شهری
انسانی کردن نظام حرکت و دسترسی	ایجاد سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا در سطح محله ایجاد شبکه حمل و نقل پاک درون محله ای افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راهها
گسترش کارکردهای فرامحله‌ای و شهری با رویکرد گردشگری تفریحی و مذهبی	بهسازی بناهای تاریخی با رویکرد کاربری های جاذب جمعیت در جهت جذب مخاطب بیرونی



۳-۱-۱۶-۸- طراحی سازمان فضایی (ارائه گزینه های طراحی سازمان فضایی، تعیین مراکز، ساختار و محدوده پهنه های عملکردی) (جلد دوم، بخش اول، صص ۳۵-۵)

۳-۱-۱۶-۸-۱- الگوی مراکز متمرکز تک هسته‌ای

در این الگو قسمت عمده‌های از خدمات را که میتواند در یک محدوده و در مجاورت یکدیگر قرار گیرند، در مجموعه‌های خاص و به صورت متمرکز مستقر می‌سازند. در ارائه این الگو سعی شده است که این مرکز با توجه به مرکزیت عملکردی و هویتی محدوده که آرامگاه خواهر امام است تعیین گردد. البته این عملکرد در وضع موجود نیز از نظر مرکزیت فضایی و دسترسی مناسب بوده و نقش مرکزیت محدوده طرح را نیز دارا است.

۳-۱-۱۶-۸-۲- الگوی مراکز متمرکز چند هسته‌ای

در این الگو نیز خدمات شهری در نقاط مختلف توزیع میشوند و دستیابی به بافتی همگن و یکدست از طریق توزیع فرصتها و مراکز فعالیت آن در یک ساختار متعادل امکان‌پذیر می‌گردد. در ارائه این الگو نیز مانند الگوی مراکز تک هسته‌ای سعی شده است که این مراکز بر روی اراضی دارای قابلیت مستقر گردند اراضی که از نظر مرکزیت فضایی و دسترسی مناسب بوده کیفیت کالبدی آنها به گونه‌ای باشد که قابلیت اجرای طرح‌های ایجاد مراکز را داشته باشند. نکته لازم توجه در ارائه این الگو نحوه ارتباط این مراکز با یکدیگر است.

۳-۱-۱۶-۸-۳- الگوی مراکز خطی

در این الگو مرکز خدمات به صورت خطی و با تبعیت از شکل محورهای اصلی دسترسی و عملکردی محدوده شکل می‌گیرد. توجه به وضعیت موجود محورها بالاترین اهمیت را در تعیین محورهای اصلی عملکردی در طرح پیشنهادی محدوده خواهد داشت. آنچه در شکل‌گیری نظام مراکز عمدتاً به چشم می‌خورد این است که الگوهای ترکیبی به ویژه ترکیب نظام مراکز خطی و هسته‌های از بهترین نوع نظام استقرار مراکز شهری هستند. که به بهترین نحوه پاسخگویی نیازهای افراد استفاده‌کننده از فضا خواهد بود و سایر هسته‌ها در مقیاس زیر حوزه‌ها تامین می‌گردد. بر این اساس و با توجه به انواع الگوهای نظام مراکز ارائه شده در فوق گزینه نهایی برای نظام استقرار مراکز در محله خواهر امام به صورت زیر خواهد بود.

• نظام تقسیمات زیر حوزه‌های محله خواهر امام

در ارائه نظام تقسیمات محله و زیر محله محدوده طرح به عنوان یک محله تعیین شده است و تقسیمات درونی آن به صورت سه آلترناتیو زیر ارائه شده است لازم به ذکر است که در تعیین تقسیمات خرد تر عوامل زیر به عنوان عوامل موثر در تعیین زیر محله‌ها یا حوزه‌ها در نظر گرفته شده‌اند:

- عوامل تفکیک‌کننده کالبدی مانند معابر و یا جداره‌ها
- مساحت هر حوزه و تناسب تقسیمات کالبدی با یکدیگر
- حجم عملکردهای موجود در هر زیر حوزه



➤ دسترسی و پیوند با مرکز عملکردی محله

در گزینه اول محله به سه زیر حوزه تقسیم شده است در گزینه دوم محله را در سطح خرد تر به چهار زیر محله تقسیم نموده و در گزینه سوم محله به پنج زیر محله تقسیم شده است. هر یک از سه گزینه ارائه شده، محله‌ها با توجه وضعیت موجود کالبدی و اجتماعی تفکیک شده‌اند آنچه در هر سه الگوی فوق مشخص است، اینکه مرکزیت محله در مرکز محدوده طرح یعنی در پیرامون آرامگاه خواهر امام خواهد بود. همانطور که در بخش تعیین مرکز محله نیز اشاره گردید، مراکز هر واحد از تقسیمات کالبدی، مکانی شکل یافته و متمرکز از انواع فعالیت‌ها است که در مقیاس همان حوزه عمل میکنند و خدماتی را شامل میگردد که دارای قابلیت همجواری میباشند.

• الگوی مراکز در سه قالب تک هسته‌ای، چند هسته‌ای و خطی در زیر حوزه‌ها

در محدوده هر زیر حوزه، خدمات را میتوان در یک محدوده و در مجاورت یکدیگر در قالب تک هسته‌ای، چند هسته‌ای و خطی قرار داد، در مجموعه‌ای خاص و به صورت متمرکز مستقر میسازند. در ارائه این الگوها سعی شده است که این مراکز بر روی اراضی دارای قابلیت مستقر گردند. اراضی که که از نظر مرکزیت فضایی و دسترسی مناسب بوده کیفیت کالبدی آنها به گونه‌ای باشد که قابلیت اجرای طرح‌های ایجاد مراکز را داشته باشند. اراضی بایر با دسترسی مناسب که در مرکز فضایی هر زیر محله قرار میگیرند، بهترین مکان‌ها برای مراکز زیر محله را تشکیل میدهند. همچنین در الگوی خطی، با تبعیت از شکل محور اصلی محدوده شکل میگیرد. در ارائه این الگوها محورهای اصلی واقع در هر زیر محله که بهترین نوع دسترسی به خدمات را برای افراد استفاده کننده از فضا تامین مینماید به عنوان محورهای اصلی عملکردی و مرکز خدماتی زیر محله‌ها تعیین میشود این محورها غالباً بر اساس سلسله مراتب دسترسی‌ها نیز اصلی ترین محور در هر زیر محله خواهند بود.

آنچه در شکل گیری نظام مراکز عمدتاً به چشم میخورد این است که الگوهای ترکیبی به ویژه ترکیب نظام مراکز خطی و چند هسته‌ای از بهترین نوع نظام استقرار مراکز شهری هستند که به بهترین نحو پاسخگوی نیازهای افراد استفاده کننده از فضا خواهند بود. همچنین با توجه به سطح هر حوزه و محدودیتهای کالبدی درون هر حوزه، الگوی تک هسته‌ای، چند هسته‌ای و خطی تعریف می‌گردد.

• ترکیب لایه‌های فوق

با توجه به الگوی مفهومی پیشنهادی در فوق شامل مراکز خدمات ارتباطات مراکز و نظام مراکز، با انطباق آنها بر روی یکدیگر، الگوهای اولیه پیشنهادی ملاک طراحی قرار خواهند گرفت.

• ارتباط گزینه‌های طراحی با شبکه پیرامون و رودخانه زرچوب

موقعیت رودخانه زرچوب و نقش گردشگری و تفریحی این رودخانه با توجه به چشم انداز و اهداف و راهبردهای تعیین شده دارای نقش پررنگی در گزینه پیشنهادی از میان سه گزینه طراحی میباشد. همچنین سه محور، شریعتی، مطهری و ساغریسازان دارای اهمیت ویژه‌ای در طراحی و کاربری پیشنهادی گزینه بهینه دارای هستند.



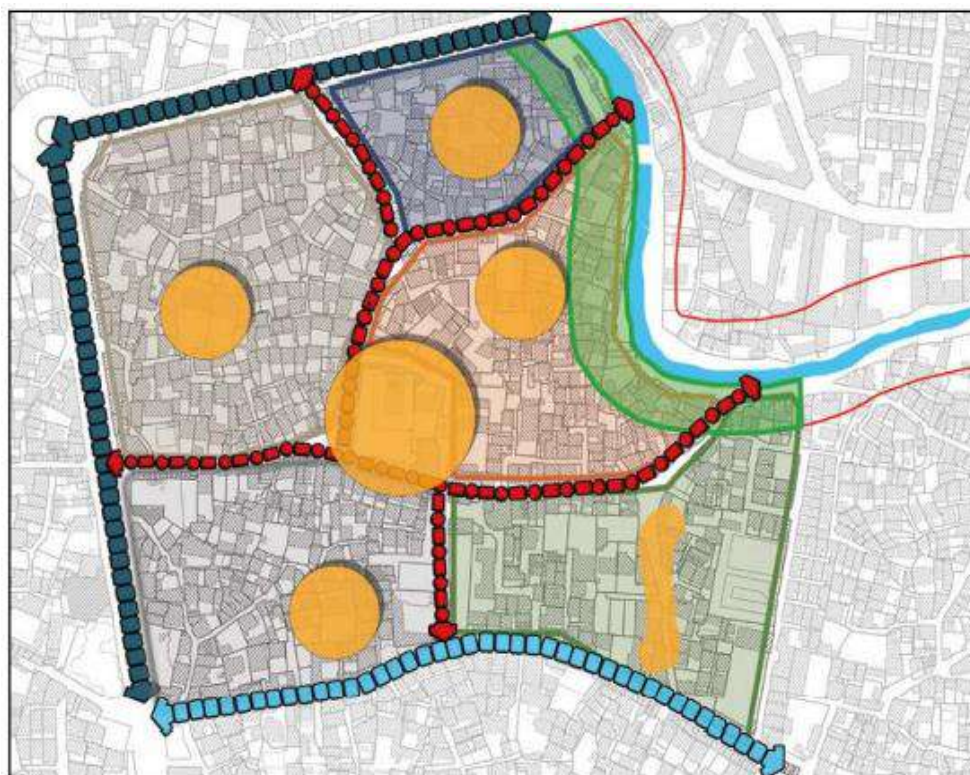
۳-۱-۱۶-۸-۴- اهداف

حداکثر امتیاز در دستیابی به معیار مذکور ۳ میباشد که هر یک از الگوها با توجه به میزان دستیابی به معیار مربوطه امتیاز دریافت خواهند نمود.

جدول ۱۲۶- بررسی الگوها بر اساس معیارها و تعیین الگوی برتر

الگو ۳	الگو ۲	الگو ۱	امتیاز	هدف و معیار
۳	۳	۲	۳	توزیع مراتبی انسان و عملکرد در فضاها و زمینهها
۳	۲	۱	۳	ایجاد نظام دسترسی سواره و پیاده در تناسب با فضا و با رعایت ملاحظات ایمنی در مواقع عادی و اضطراری
۳	۳	۳	۲	ایجاد تناسب و تعادل در ساختمانهای فضا (مرکز/ مسکن/ زیرساختها)
۳	۲	۲	۲	ایجاد نظام منطقی در عناصر بر حسب عملکرد/ اشکال/ سیما در هر مقیاس از فضا
۲	۲	۲	۲	ایجاد نظامی از علائم نشانهای در جهت خوانا کردن فضا در نسبت با انسان
۳	۲	۱	۳	حفظ ساکنان، ضمن تقویت جنبه های انسانی محیط پیرامون
۳	۳	۲	۳	تقویت گردشگری و حس زنده بودن و پویایی فضا با ایجاد فعالیت های فراغتی
۴۹	۴۴	۳۲	-	امتیاز کل هر آلترناتیو

الگوهای ارائه شده به صورت اولیه بوده و در نهایت با توجه به نظرات و پیشنهادات مدیریت شهری و سایر افراد و کارشناسان و با توجه به معایب و محاسنی که در بررسی الگوها دیده شده سعی در بهره‌گیری از راهبر $\max \min$ -خواهد بود یعنی سعی میشود که میزان استفاده از محاسن الگوها به صورت حداکثر و میزان معایب به حداقل کاهش یابد. و الگوی ارائه شده در زیر الگوی بهینه و ملاک طراحی است.



شکل ۷۲- آلترناتیو منتخب سازمان فضایی محله خواهر امام



۳-۱-۱۶-۹- برنامه اجرایی، راهکارها و تحقق‌پذیری طرح (جلد دوم، بخش سوم، صص ۷-۱)

• ارتقای پتانسیل‌های زیارتی مرقد مطهر

در حال حاضر به لحاظ وضعیت اشتغال واحدهای کسبی پیرامون مرقد خواهر امام و سرریز فعالیت آنها به معابر پیرامون کیفیت نامناسبی برای زائران ایجاد شده است. در این پروژه با استفاده از امکانات سازمان اوقاف زمینه لازم برای جابجایی مستأجران موجود به مجتمع جدید فراهم آمده است. برابر این طرح اراضی پیش بینی شده برای ساخت مجتمع جدید مورد استفاده قرار خواهد گرفت. پس از جابجایی مشاغل نسبت به تخریب واحدها و توسعه فضای حرم اقدام و محصوریت بصری آن کاهش خواهد یافت. بدیهی ضمن افزایش امکانات برگزاری مناسبت‌های مذهبی از جمله سنت تعزیه در این مکان، متناسباً بهبود معابر و فضای باز شهری پیرامون حرم در دستور کار قرار داده خواهد شد.

پروژه پیشنهادی شامل آزادسازی پیرامون آرامگاه خواهر امام و انتقال کاربریهای تجاری پیرامون به پلاک دیگری در شمال غربی آرامگاه میباشد. که در وضع موجود، ۵۸۲ متر مربع و در طرح پیشنهادی پس از اصلاحی به ۴۸۹ متر مربع تغییر مییابد. با توجه به مالکیت اوقاف برای زمین مذکور که شامل ۱۶ واحد تجاری و یک واحد مسکونی متروکه میباشد، امکان جایگزینی و پوشش بخشی از پلاکهای تجاری در اجرا یک مرکز تجاری امکان پذیر است.

• بازگشایی پیاده‌راه حرم تا زرجوب

در این پروژه با استفاده از پلاک‌های مشخص شده می‌توان پیاده راه موجود از مرکز تجاری شهر تا قطب زیارتی شهر رشت را به رودخانه زرجوب به عنوان یکی از قطب‌های گردشگری شهر رشت متصل کرد.

• آزادسازی حریم زرجوب

با توجه به حریم مصوب رودخانه زرجوب، حریم تعریف شده برای این رودخانه ۴۵ متر از طرفین خط القعر رودخانه زرجوب است. از همین رو، کلیه ابنیه موجود در این حریم برداشته شده و با توجه به طرح جامع و طرح رودخانه‌های زرجوب و گوهررود، مسیر پیاده راهی در جهت گردشگری ساکنان طراحی و اجرا می‌شود. این پروژه در راستای اهداف زیست محیطی در محدوده پیشنهاد شده است. ایجاد مسیر پیاده و دوچرخه در این مکان و ایجاد مرکز گردشگری-تفریحی در مجاورت زرجوب از اهداف طرح‌های بالادست برای ارتقای کیفیت محیطی در این محدوده می‌باشد.

در غرب زرجوب تعدادی واحدهای تجاری با کیفیت غالباً نازل قرار دارند. دیگر اراضی مستقر در حریم رودخانه واحدهای مسکونی میباشند. تملک کلیه پلاک‌های مستقر در حریم رودخانه نیاز به بودجه بالایی دارد ولی تعامل با مالکان و کسبه محدوده می‌توانند تحقق‌پذیری این پروژه را افزایش داده و به اهداف بلندمدت زیست محیطی و گردشگری ساحل این رودخانه نزدیک کند.

• مرکز محله

یکی از نقاط اصلی در هر محله است که لزوم وجود آن در محله خواهرامام، در حال حاضر احساس می‌شود. از دلایل الزام وجودی آن را می‌توان فشردگی بافت و عدم وجود فضاهای باز در داخل بافت محله دانست. یک فضای باز شهری و چند



عملکردی است که با تجهیز آن توسط مبلمان مناسب و فضای سبز می توان بخشی از کمبودهای فضای باز و سبز شهری را در این محدوده مرتفع نمود. همجواری آن با فضاهای تجاری و فرهنگی و نزدیکی آن به هسته اصلی محله یعنی مرقد خواهر امام باعث شکل گیری مجموعه ای منسجم و مجهز در سطح محله خواهد شد. دلایل کارشناسان در تعیین این پروژه را می توان توجه به رویکردهای زیر دانست :

- رویکرد پیرامونی شایسته برای مرکزیت معنوی محله متوازن با توسعه کالبدی عملکردی آن از رویکرد های اصلی اداره اوقاف
- رویکرد بهبود شرایط زیستی برای تداوم ارزش سکونت در محله (از رویکرد های اصلی طرح های بافت فرسوده
- رویکرد ضرورت توسعه کنترل شده ظرفیت تجاری متناسب محله (که با نتایج مطالعات اقتصادی اجتماعی و اطمینان از واقعی بودن درآمدهای مورد انتظار و بازگشت سرمایه های بکار گرفته شده محقق می شود) و اجتناب از استقرار فعالیت هایی با مقیاس شهری در محله
- رویکرد گشایش و تحول تدریجی محور تجاری موجود از بازار تا زرجوب با وظیفه توسعه گردشگری زیارت و تجارت خرده فروشی و خرید تفریحی در آن در ادامه مسیر تا خیابان شریعتی و یا ادامه مسیر تا رودخانه زرجوب-بواسطه محور احداثی پیشنهادی.
- رویکرد بهبود شبکه معابر سواره پیاده موجود بر اساس الگوی پازلی و توام با بهبود زیرساختها و نوسازی و بهسازی بافت و تاکید بر اثرات جانبی اجتماعی اصلاح معابر.

افزایش کیفیت و کاهش مشکلات ترافیکی در محور موجود بین مرقد و شریعتی (در دوسر فوق الذکر)، بهسازی بافت بلافاصل و ایجاد اماکن و فضاهای شهری در قطعات موجود متناسب با محله و ایجاد یک مرکز کوتاه مرتبه تجاری که در پیرامون مرکز محله به صورت U قرار گرفته و دارای واحد های تجاری خرده فروشی و خدمات محله ای می باشد. در مرکزیت آن نیز یک فضای باز (سبز محله ای، بازی کودکان، استراحت عابران و) تعبیه می شود تا از تراکم بالای بافت کاسته شود. در طراحی مجموعه امکان بازگشایی فضاهای پیرامون با نگرش توسعه دسترسی بافت پیرامون امکان پذیر است. همچنین با ایجاد یک فضای باز و استقرار کاربری های خدماتی در سطح محله می توان یک مرکز محله پویا را تعریف نمود. وجود اراضی بایر و مخروبه تحقق پذیری این پروژه را افزایش می دهد.

• مجموعه پذیرایی - تجاری

گزینه پیشنهادی پتانسیل های یک فضا با ظرفیت های مختلف را برای این زمین ایجاد مینماید. سطح قابل توجه مجموعه اراضی بیش از ۶۰۰۰ مترمربع است. فعالیت های پذیرایی شامل هتل، رستوران و تالار پذیرایی در بافت مرکزی شهر رشت و استفاده از جذابیت های معماری سنتی گیلان در طراحی مجموعه و پوشش گیاهی باغات در وضع موجود، از ویژگی های منحصر به فرد این مجموعه قبل از اجرای این پروژه میباشد که می توان از این مزیت استفاده نمود. از مشکلات پیشروی این پروژه تعداد بالای قطعات لازم برای تملک، تعداد بالای واحدهای تجاری و بنای با ارزش حمام میباشد.



مشاور در یک نگاه اولیه راهکارهایی را مورد توجه قرار داده است. با توجه به نوع ماهیت انتفاعی پروژه، واحدهای تجاری لبه-ی محور ساغریسازان، میتوانند در پروژه پیشنهادی بصورت واحدهای تجاری در لبهی ساغریسازان با عقب نشینی صورت گرفته توسط پروژه با حفظ مساحت وضع موجود مستقر گردند. همچنین بمنظور پیشبرد سریعتر پروژه می توان تملک و تخریب واحدهای تجاری را در فاز نهایی اجرای پروژه قرار داد. نکته دیگر در مورد حمام متروکه میتواند با مرمت صورت گرفته بصورت جزئی از کل مجموعه با فعالیت رستوران سنتی فعال گردد.

• مرکز فرهنگی

در محدوده مورد نظر ابنیه بسیاری وجود دارد که یکی از آنها یک ملک مسکونی در حاشیه شمالی خیابان بادی ا... است. مشخصات ظاهری و نوع نما و استراکچر بنا به گونه است که می تواند پذیرای فعالیت های فرهنگی بوده و از پتانسیل تاریخی بنا نیز استفاده نمود.

• مرکز پذیرایی

همانگونه که بیان شد، وجود تعداد متعدد مراکز تاریخی (میراثی) در محدوده پتانسیل مناسبی را جهت ایجاد مراکز عمومی درخور توجه (بدون آسیب زدن به بنا) فراهم نموده است. از موارد قابل ذکر با مشخصات فوق می توان به خانه سمیعی اشاره کرد که با رعایت ضوابط میراث و استفاده از فنون بازاریابی مکان مناسبی جهت پذیرایی از شهروندان در محیطی مناسب می باشد که بدین وسیله از تخریب و فرسودگی بنا نیز جلوگیری می شود.

۳-۱۶-۱۰- جمع بندی طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده و اطراف آن

براساس مطالعه طرح بهسازی خواهر امام در نهایت به پیش بینی آینده برای محدوده مورد نظر و دستیابی به پروژه هایی در ابعاد، زیست محیطی، طراحی شهری، حمل و نقل، اقتصادی و... پرداخته شده است. بیانیه چشم انداز محله خواهر امام در افق طرح محله ای است با:

- ویژگی یگانه مرکزیت زیارتی در سطح محلات شهر رشت، که با ارج نهادن و پاسداری از این ویژگی و اهتمام به افزایش تشخص و امکانات زیارتی - فرهنگی، از دیگر محله های شهر متمایز خواهد کرد.
- ویژگی هم پیوندی در مرکزیت تجاری شهر با محله بازار و محورهای پیرامون، که فعالیت های گوناگون اقتصادی را در شکل پهنه ها و راسته های تخصصی و متناسب با موقعیت مکانی و شئون فرهنگی تاریخی خود برای پاسخگویی به نیازهای شهروندان و گردشگران و زائران در خود جای خواهد داد.
- ویژگی همسان حاشیه رودخانه ای به همراه سایر محلات شهری امتداد محور طبیعی زرجوب، که فرصت پالایش محیطی و ارائه فعالیت های متناسب اوقات فراغت در محیط طبیعی را برای گردشگران و شهروندان (در مقیاسهای مختلف محله ای تا فراشهری) فراهم خواهد آورد.

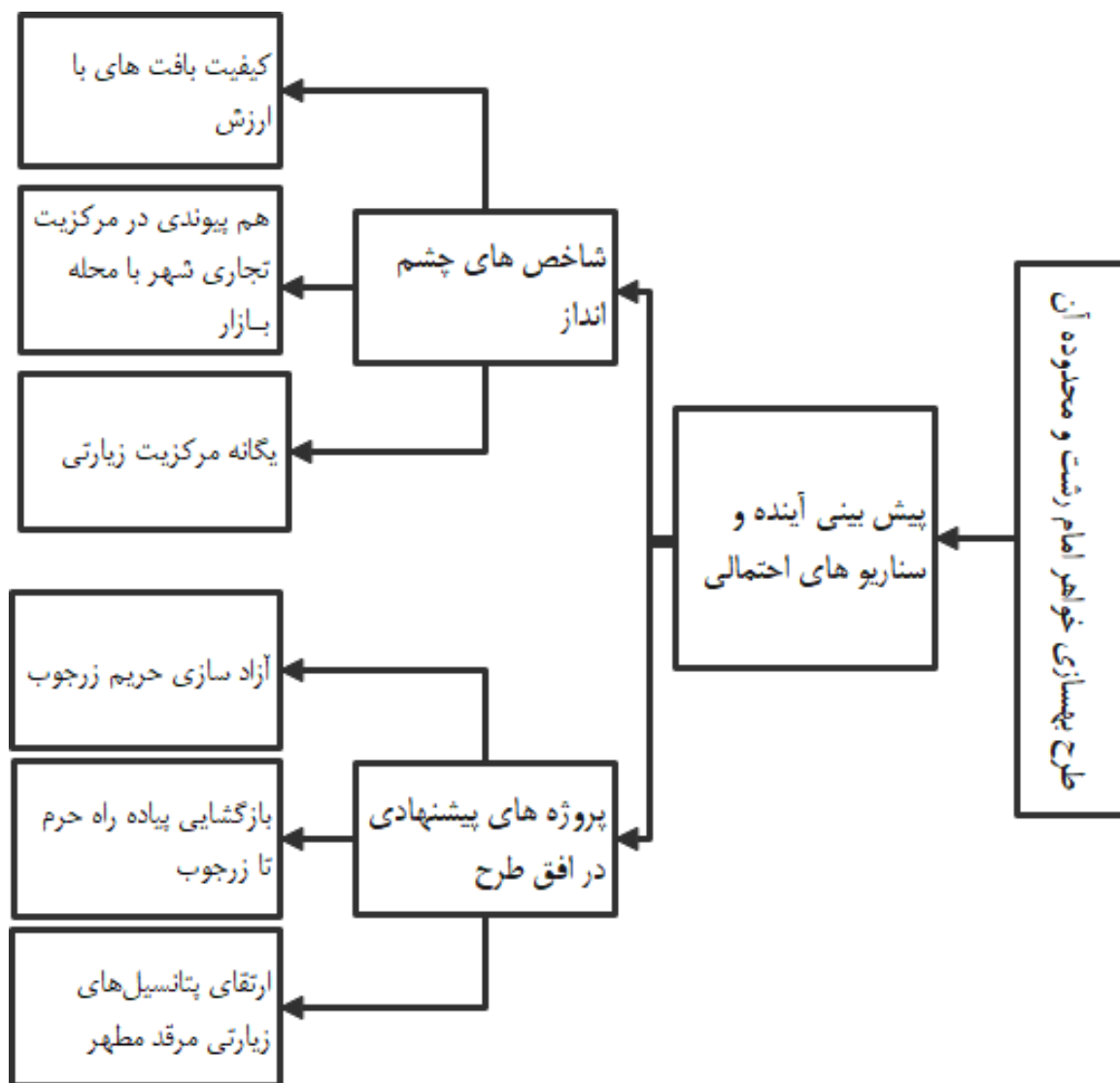


- ویژگی تداوم ارزش سکونت درون بخش‌های احاطه شده با کاربری‌های (تجاری، اداری، خدماتی) که با ایجاد بخش‌های مسکونی در قلب محله تامین خواهد شد.
- ویژگی عمومی بافت‌های کهنه و با ارزش رشت از جمله کیفیت توده و فضا، سرسبزی که با اجرای ساماندهی همراه با بهبود دسترسی‌ها، سرانه‌های رفاهی و زیرساخت‌های شهری بارز خواهد شد.
- محله خواهر امام در افق طرح به دلیل ویژگی یگانه‌ی مرکزیت زیارتی در سطح محلات شهر رشت، محله‌ای است متمایز از دیگر محله‌های شهر، هم پیوند در مرکزیت تجاری شهر با بازار و محورهای پیرامون است و همسان با حاشیه رودخانه (به همراه سایر محلات شهری موجود در امتداد محور طبیعی زرچوب). محله‌ای است با تداوم ارزش سکونت، درون بافت احاطه شده با دیگر کاربری‌های شهری.

راهبردها و رویکردهای مهم و مورد توجه در طرح بهسازی محدوده خواهر امام به صورت زیر است:

- حفظ بافت تاریخی و بناهای باارزش محدوده
- بالا بردن کیفیت زندگی در مقیاس محله
- افزایش کیفیت کارکردهای شهری
- استفاده از پتانسیل‌های فرامحله‌ای محدوده شامل بناهای باارزش، رودخانه زرچوب و آرامگاه خواهر امام.
- بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار

از جمله برنامه‌های اجرایی پیش‌بینی شده در طرح شامل مواردی مانند؛ ارتقای پتانسیل‌های زیارتی مرقد مطهر، بازگشایی پیاده‌راه حرم تا زرچوب، آزادسازی حریم زرچوب است، که برای تحقق برنامه‌های فوق راهکارهایی نیز پیشنهاد شده است. در افق طرح، حرم خواهر امام و محدوده آن مرکزیت زیارتی در سطح شهر رشت است و در کنار محله‌های مرکزی شهر با پیوستگی کالبدی و کارکردی دوسویه، قلب تپنده شهر رشت را تشکیل می‌دهد.



شکل ۷۳- جمع بندی طرح بهسازی آرامگاه خواجه امام و محدوده و اطراف آن

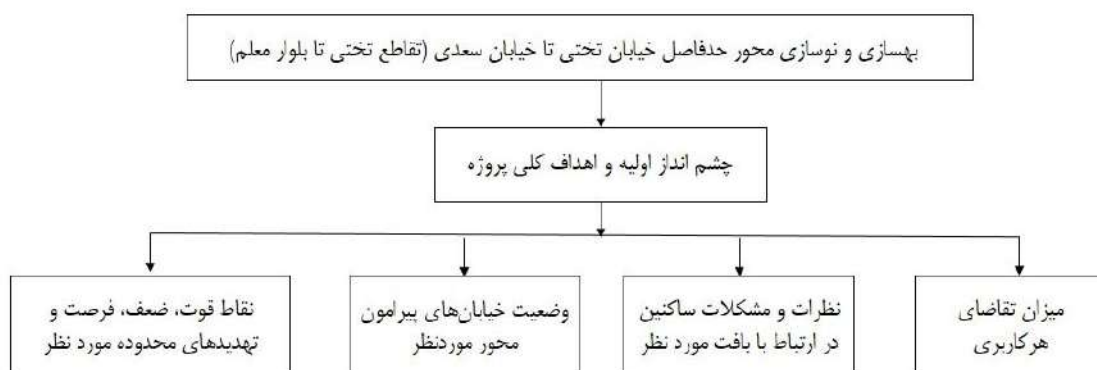


۱-۱۷-۳- مطالعه طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی (۱۳۸۹)

مقدمه

شهرداری رشت طی قراردادی با مهندسان مشاور بُعد تکنیک برای احیای بافت فرسوده در منطقه مرکزی شهر رشت و همچنین تکمیل رینگ مرکزی اقدام به تعریف یک پروژه با اثرگذاری بیش از احداث یک خیابان به صورت تهیه و طرح تفصیلی موضعی در محور خیابان حدفاصل خیابان‌های تختی تا سعدی و اراضی حاشیه آن با کاربری‌های مسکونی - تجاری - اداری - فرهنگی - آموزشی - مذهبی نمود. با احداث و تکمیل این محور تردد خودرو در بافت مرکزی شهر به حداقل خواهد رسید و در کنار آن بافت فرسوده اطراف و پشت این مسیر به تدریج تأثیر خواهد پذیرفت و احیا خواهد شد. طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی از اسناد در سطح شهری و موضعی است. این طرح با هدف احیای بافت فرسوده در منطقه مرکزی شهر رشت و همچنین تکمیل رینگ مرکزی تهیه شده؛ بدین صورت که اقدام به تعریف یک پروژه با اثرگذاری بیش از احداث یک خیابان به صورت تهیه و طرح تفصیلی موضعی در محور خیابان حدفاصل خیابان‌های تختی تا سعدی و اراضی حاشیه آن با کاربری‌های مسکونی - تجاری - اداری - فرهنگی - آموزشی - مذهبی شده است. در همین راستا چشم‌انداز اولیه پروژه ارتقاء کیفیت زیست‌محیطی محدوده با تأکید بر هویت تاریخی و ماندگاری ساکنین بوده و اهداف کلی آن عبارتند از: به حداقل رساندن آسیب‌های مداخله در بافت، افزایش کیفیت‌های محیطی محور تجاری و فعال باقرآباد، باز زنده‌سازی بافت قدیم و سعی در حفظ ویژگی‌های مطلوب آن، ایجاد فضای شهری با کیفیت مطلوب و بهبود وضعیت ترافیک حمل‌ونقل سواره و پیاده.

برای انجام این طرح میزان تقاضای هر کاربری، نظرات و مشکلات ساکنین در ارتباط با بافت مورد نظر، وضعیت خیابان‌های پیرامون محور مورد نظر و نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدهای محدوده مورد نظر بررسی شده‌اند. در نهایت نیز با احداث و تکمیل این محور و به عبارتی تحقق این طرح، تردد خودرو در بافت مرکزی شهر به حداقل خواهد رسید و در کنار آن بافت فرسوده اطراف و پشت این مسیر به تدریج تأثیر خواهد پذیرفت و احیا خواهد شد.



شکل ۷۴- طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی

جدول ۱۲۷- شناسنامه بررسی مطالعه طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی (۱۳۸۹)

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاست‌ها		✓
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین‌شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته‌شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی‌شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی
سال ۱۳۸۹
سطح شهری

۳-۱۷-۱- چشم‌انداز اولیه (جلد خلاصه، ص ۵)

ارتقاء کیفیت زیست‌محیطی محدوده با تأکید بر هویت تاریخی و ماندگاری ساکنین

۳-۱۷-۲- اهداف کلی پروژه (جلد خلاصه، ص ۵)

- به حداقل رساندن آسیب‌های مداخله در بافت
- افزایش کیفیت‌های محیطی محور تجاری و فعال باقرآباد
- باز زنده سازی بافت قدیم و سعی در حفظ ویژگی‌های مطلوب آن
- ایجاد فضای شهری با کیفیت مطلوب
- بهبود وضعیت ترافیک حمل‌ونقل سواره و پیاده



۳-۱۷-۱-۳- بررسی میزان تقاضای هر یک از کاربری‌ها (تجاری، اداری، خدماتی و مسکونی) در شهر رشت (جلد دوم، ص ۱۰۵)

با توجه به اینکه شهر رشت در سلسله‌مراتب منطقه‌ای و استانی از نظر نقش اقتصادی، دارای نقش خدماتی می‌باشد. لذا کاربری‌های موردتقاضا در راستای پایه اقتصادی در شهر رشت توجیه‌پذیر است. میزان مراجعات روزانه به شهر رشت از شهرهای اطراف به‌گونه‌ای نمایان است که در طول روز جمعیت این شهر به ۸۰۰ هزار نفر می‌رسد و در شب جمعیت شهر معادل ۶۰۰ هزار نفر است. توجه به این نکته بیانگر این است که شهر رشت با اقتصاد خدماتی، منطقه شهری خود را پوشش می‌دهد و در این راستا در برنامه‌ریزی برای این شهر بخصوص در مقوله فضا و فعالیت توجه به این نکته ضروری به نظر می‌رسد. بررسی فعالیت‌های فرا منطقه‌ای محدوده مورد مطالعه نشان می‌دهد که در طراحی و تعریف فعالیت‌ها جدید در محدوده مورد مطالعه کاربری‌های تجاری، خدماتی، مسکونی و پارکینگ موردتقاضا می‌باشد. این کاربری‌ها سودآوری اقتصادی را با توجه به نیازهای موجود در شهر رشت توجیه می‌نماید.

۳-۱۷-۴- جمع‌آوری اطلاعات جهت پیش‌بینی نیاز و تقاضای آتی هر یک از کاربری‌ها (خلاصه نظرات و مشکلات ساکنین در ارتباط با بافت موردنظر) (جلد دوم، صص ۱۱۲-۱۱۴)

جدول ۱۲۸- خلاصه نظرات و مشکلات ساکنین در ارتباط با بافت موردنظر

ساکنین خیابان گلرنگ	ساکنین خیابان باقراباد	ساکنین خیابان نفت انبار (قربانی)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم صدور مجوز ساخت و نوسازی توسط شهرداری ➤ عدم استطاعت مالی جهت نوسازی ➤ آب‌گرفتگی معابر در هنگام بارندگی ➤ نبود مراکز خرید و خدمات‌رسانی ➤ نبود مرکز فوریت‌های پزشکی و اورژانس ➤ کمبود فضای سبز و امکانات ورزشی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ آب‌گرفتگی معابر در هنگام بارندگی ➤ وجود و سکونت افراد غریبه و مجرد در محدوده ➤ عدم وجود مرکز آتش‌نشانی ➤ عدم وجود پارکینگ ➤ فقدان فضای سبز و فضای بازی کودکان ➤ عدم استطاعت مالی جهت نوسازی ➤ عرض کم معابر جهت دسترسی در مواقع اضطراری ➤ عدم وجود نانوایی و مرکز خرید ➤ عدم جمع‌آوری آب‌های سطحی ➤ مشکلات زیست‌محیطی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود شبکه فاضلاب و رطوبت گرفتگی مساکن ➤ نبود فضای سبز و پارک ➤ نبود امکانات خدمات در بافت ➤ سیمای نازیبای بافت ➤ عرض کم معابر و نبود پارکینگ ➤ نبود فضاهای فرهنگی و مذهبی در بافت ➤ نبود امکانات اوقات فراغت ➤ محدودیت عبور و مرور در شب ➤ نبود فضاهای خدماتی و عمومی در محله ➤ نبود فضای سبز و فضای بازی کودکان



۳-۱-۱۷-۵- بررسی وضعیت خیابان‌های پیرامون محور مورد نظر (جلد ارائه طرح‌ها و پیشنهادات، صص ۲۰-۲۲)

جدول ۱۲۹- بررسی کلی وضعیت خیابان‌های تختی، شریعتی، سعدی و معلم

خیابان معلم	خیابان سعدی	خیابان شریعتی	خیابان تختی
<ul style="list-style-type: none"> ➤ رویه آسفالت این بلوار خوب است. ➤ خطکشی و تابلو و علائم در این خیابان قابل قبول است. ➤ پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان کم است. ➤ خیابان معلم در ساعت اوج هم آرامش ترافیکی دارد. ➤ عرض کلی خیابان ۳۰ متر است که ۲۱ متر آن در اختیار ترافیک موتوری است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رویه آسفالت این خیابان در حد متوسط است. ➤ خطکشی و تابلو و علائم در این خیابان قابل قبول است. ➤ پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان زیاد است. ➤ خیابان سعدی دچار تراکم در ساعت اوج است. ➤ عرض کلی خیابان ۲۹ متر است که ۱۹ متر آن در اختیار ترافیک موتوری است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رویه آسفالت این خیابان در حد متوسط است. ➤ خطکشی و تابلو و علائم این خیابان ضعیف است. ➤ پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان زیاد است. ➤ خیابان شریعتی در ساعت اوج آرامش ترافیکی دارد. ➤ عرض کلی خیابان ۳۰ متر است که ۱۱ متر آن در اختیار ترافیک موتوری است. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رویه آسفالت این خیابان در حد متوسط است. ➤ خطکشی و تابلو و علائم این خیابان ضعیف است. ➤ پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان زیاد است. ➤ تختی دچار تراکم در حد اشباع است. ➤ عرض کلی خیابان ۲۱ متر است که ۱۳ متر آن در اختیار ترافیک موتوری است.

۳-۱-۱۷-۶- تحلیل ویژگی‌های جمعیتی، اجتماعی و فرهنگی ساکنین آینده منطقه (جلد سوم، صص ۲۴-۲۵)

با اجرای این چنین طرح‌هایی که به تخریب تعداد زیادی واحد مسکونی و نوسازی تعداد دیگری از واحدها که در لبه محور قرار می‌گیرند، می‌انجامند و غالباً افزایش قیمت که در این نوع طرح‌ها بعد از اجرا دیده می‌شود، تعداد خانوار ساکن در هر واحد افزایش یافته و به تبع آن جمعیت محدوده نیز افزایش خواهد یافت. با انجام این پروژه برخی از واحدها که غالباً در جداره محور فوق‌الذکر قرار خواهند گرفت به دلایل موقعیتی از لحاظ قیمت دستخوش تغییر و بعضاً افزایش شدیدی به نسبت سایر نقاط محدوده می‌شوند که این خود در ارتقاء سطح کیفی ساکنین و همچنین جذب اقشار پردرآمد بسیار موثر واقع می‌شود.

از دیگر نتایج این طرح می‌تواند جابجایی اقشار و در واقع از بین بردن ویژگی بومی ساکنین باشد زیرا برخی که مجبور به فروش واحد خود جهت احداث خیابان می‌شوند، احتمالاً به قسمت‌های دیگر شهر نقل مکان خواهند نمود و جایگزین آن‌ها افراد و خانواده‌های جدیدی می‌گردند که تعلق خاطری به محیط خود نخواهند داشت.



۱-۱۷-۳- تدوین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید (SWOT) (جلد سوم، صص ۲۹-۳۷)

جدول ۱۳۰- نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید محدوده مورد مطالعه

بعد	قوت‌ها	ضعف‌ها	فرصت‌ها	تهدیدها
بصری و سیمایی	<ul style="list-style-type: none"> جداره نسبتاً بالارزش خیابان تختی در پاره‌ای نقاط وجود مسجد جامع صمدخان به عنوان نشانه مهم و تأثیرگذار بصری دید مطلوب به عنصر شاخص مسجد حاج صمدخان کریدور سبز مطلوب در اطراف خیابان‌های تختی و سعدی وجود تنها فضای سبز در محدوده هویت عمومی بافت باوجود سقف‌های شیب‌دار تعریف شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> اغتشاش برخی ابنیه در درون بافت نبود هیچ‌گونه ضوابط و مقرراتی جهت استفاده از مصالح در نمای ابنیه در ساخت‌وسازهای جدید کمبود فضای سبز در کل محدوده عدم توجه به بهسازی سیمای بصری عناصر بالارزش درون بافت نبود محورهای سبز در محورهای اصلی و فرعی داخل محدوده کمبود و یا نبود عناصر سیمایی زمین نظیر مبلمان شهری کف‌سازی نامطلوب در اغلب گذرهای موجود در بافت 	<ul style="list-style-type: none"> تقویت جداره‌های بالارزش در کلیه نقاط محدوده فرصت تقویت عناصر شاخص بصری نظیر مسجد حاج صمدخان تقویت دیدهای مطلوب به عناصر شاخص بصری توسط ایجاد فضاهای باز و مکث در اطراف این‌گونه عناصر تیین قوانین و ضوابطی جهت طراحی نمای ابنیه در حال ساخت استفاده از فضاهای خالی و فاقد کالبد در جهت احداث فضای سبز ساماندهی کف‌سازی‌های موجود در گذرهای اصلی و فرعی 	<ul style="list-style-type: none"> عدم توجه به نمای مسجد حاج صمدخان به‌مرور نقش نشانه‌ای آن را کم‌رنگ خواهد نمود.
کالبدی- فضایی	<ul style="list-style-type: none"> تأثیر فراوان ساختار ارگانیک بافت بر سازمان کالبدی- فضایی محدوده معدود ابنیه ارزشمند که در تطبیق با اقلیم و هویت بومی طراحی شده‌اند، در حوزه محلی می‌درخشند نظیر مسجد حاج صمدخان هویت عمومی بافت مطرح در حوزه محلی با ابنیه دو و سه طبقه تعریف شده است. تناسب بین فضاهای پر و خالی در ابنیه بالارزش و قدیمی 	<ul style="list-style-type: none"> عدم رعایت دانه‌بندی متناسب و برهم زدن نظم فضایی و کالبدی جداره‌ها در اثر ساخت‌وسازهای نامنظم عدم رسیدگی به بناهای بالارزش معدودی که در محدوده قرار گرفته‌اند. کمبود فضاهای شهری و مورد نیاز ساکنین وجود زمین‌های بایر و فاقد کالبد کمبود ورودی‌های کالبدی جاذب به درون بافت عدم رعایت ساخت‌وسازهای جدید در نحوه استفاده از مصالح و استراکچرهای مناسب و متناسب با محدوده گستره ابنیه بی‌هویت در برخی نقاط محدوده کمبود و ضعف شبکه‌های زیربنایی و زیرساختی فقدان شبکه مناسب و کافی جهت دفع آب‌های سطحی 	<ul style="list-style-type: none"> تعریف ورودی‌های کالبدی دعوت‌کننده به درون محدوده تقویت نشانه‌های موجود کالبدی و باهویت محدوده تیین ضوابطی جهت ساخت‌وسازهای جدید در تقسیم‌بندی قطعات متقاضی ساخت‌وساز تیین قوانینی به جهت نحوه استفاده از مصالح و استراکچرهای مناسب با محدوده ایجاد کالبد مناسب برای زمین‌های فاقد کالبد (بایر) تعریف فضاهای مکث شهری جهت رفع نیازهای ساکنین محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید امنیت ساکنین به دلیل وجود زمین‌های بایر محصور و غیر محصور عدم توجه به کالبد مسجد حاج صمدخان به‌مرور نقش نشانه‌ای آن را کم‌رنگ خواهد نمود. تهدید ایمنی ساکنین به دلیل عدم رعایت ساخت‌وسازهای جدید در نحوه استفاده از مصالح و استراکچرهای مناسب
کاربری- فعالیت	<ul style="list-style-type: none"> تجاری‌های مقیاس محله‌ای در طول خیابان باقرآباد و ریزش فعالیت به معبر اصلی قرارگاه‌های فعالیتی مطلوبی را سامان داده است. وجود بازارچه و محور باقرآباد با ارائه خدمات رده محله‌ای در خدمت تداوم سکونت وجود مراکز و کانون‌های فعالیتی مانند مسجد حاج صمدخان و مدارس موجود در محدوده تشدید سرزندگی محدوده به علت وجود کاربری‌های محله‌ای و فرا محله‌ای در چهارراه سرخبنده واقع در محور تختی به‌عنوان گره فعالیتی عمده نمایش تداوم زندگی با حضور کودکان در حال بازی در محدوده جریان زندگی همسایگی با ارتباط زیاد ساکنین با یکدیگر در برخی از نقاط بافت وجود نشانه شاخص عملکردی و فعالیتی مسجد حاج صمدخان و ایجاد قرارگاه‌های رفتاری مناسب در اطراف آن 	<ul style="list-style-type: none"> وجود کاربری‌های مزاحمی از جمله قهوه‌خانه در درون بافت بالأخص محور باقرآباد عدم توجه به مرکز محله و کانون‌های فعالیتی نظیر مسجد جامع حاج صمدخان تبدیل خیابان کارگر (خط ماشین) به مرکزی از واحدهای خدمات اتومبیل و انواع فعالیت‌های مزاحم در دل منطقه مسکونی عدم ساماندهی گره‌های فعالیتی نظیر سرخبنده و... اغتشاش فعالیت‌های جاری در محور باقرآباد نفوذ سواره به داخل بافت به دلیل حضور کاربری‌هایی همچون تعمیرات اتومبیل و جرتقیل و... عدم وجود فضاهای مناسب ورزشی، سبز و پارک‌ها برای استفاده کودکان و اقشار ساکن حضور پهناهای بایر و فاقد کاربری در سطح محدوده و به خطر انداختن ایمنی و امنیت ساکنین 	<ul style="list-style-type: none"> فرصت تعریف و تقویت مراکز محله و کانون‌های فعالیتی فرصت ساماندهی فعالیت‌های جاری در محور باقرآباد فرصت ساماندهی گره‌های فعالیتی نظیر چهارراه سرخبنده تعریف مرکز محله جهت ریزش فعالیت‌ها و قرارگاه‌های رفتاری مطلوب حذف کاربری‌های مزاحم از جمله تعمیر اتومبیل و... در محور خط ماشین حذف کاربری‌های مزاحم از جمله قهوه‌خانه در درون بافت فرصت ساماندهی گستره‌های مسکونی بافت ساماندهی و ایجاد فضاهای شهری و مکث در اطراف کانون‌های فعالیتی تعریف فضاهای مناسبی همچون ورزشگاه، فضاهای سبز عمومی و پارک‌ها برای کودکان و سایر اقشار ساکن محدوده فرصت تزریق کاربری‌های مناسب و نیازمند در پهناهای بایر و فاقد کاربری 	<ul style="list-style-type: none"> حضور قرارگاه‌های رفتاری مزاحم همچون قهوه‌خانه برای امنیت اجتماعی ساکنین وجود فعالیت‌های مزاحم همچون تعمیر اتومبیل و حضور جرتقیل و... در محور کارگر و به خطر افتادن جان ساکنین و عابرین وجود زمین‌های بایر فاقد کاربری و فعالیت و ایجاد ناامنی اجتماعی برای ساکنین و عابرین
دسترسی- حرکت سواره و پیاده	<ul style="list-style-type: none"> ساختار ارگانیک شبکه معابر اصلی و فرعی داخل بافت قرارگیری بر روی دو شبکه اصلی رفت‌وآمد شهری (خیابان‌های تختی و سعدی) تفکیک محور سواره و پیاده در دو خیابان اصلی تختی و سعدی 	<ul style="list-style-type: none"> تردد زیاد سواره در بازارچه باقرآباد و تداخل سواره و پیاده تردد ماشین‌های سنگین مثل جرتقیل و... در خیابان خط ماشین عدم ساماندهی ترافیکی محورهای اصلی در اطراف محدوده و وجود ازدحام و شلوغی عرض بسیار کم برخی معابر فرعی و اصلی در درون بافت عدم تفکیک محورهای سواره و پیاده در محورهای داخل بافت فقدان شبکه دسترسی کافی به بافت 	<ul style="list-style-type: none"> تعریض برخی معابر کم‌عرض اصلی و فرعی محدوده فرصت ساماندهی محورهای اصلی و گره‌های ترافیکی موجود نظیر چهارراه سرخبنده تعریف مسیرهای پیاده در دل بافت و تفکیک آن‌ها از مسیر سواره تأمین ایمنی و امنیت در معابر کم‌عرض و بن‌بست از طریق افزایش بازشوهای ابنیه به داخل آن‌ها و تعریض نسبی‌شان 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید امنیت ساکنین به دلیل تردد ماشین‌های سنگین در محدوده تهدید امنیت ساکنین به واسطه تردد زیاد سواره در بازارچه باقرآباد تهدید امنیت اجتماعی ساکنین و عابرین به دلیل حضور معابر بسیار کم‌عرض و در پاره‌ای مواقع بن‌بست‌ها

جدول ۱۳۱- اهداف کلان، خرد و سیاست‌های طرح

سیاست‌ها	اهداف خرد	اهداف کلان	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین نیازهای فیزیکی در حد استاندارد ➤ پراکندگی مناسب عملکردها ➤ ترکیب مناسب کاربری‌ها (Mixed Use) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهبود کمی و کیفی عملکردهای موجود در سطح حوزه 	ارتقاء کیفیت زندگی ساکنین حوزه محلی	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ مناسب‌سازی دسترسی‌ها برای حرکت پیاده ➤ ایجاد محور پیاده ➤ تأمین پارکینگ موردنیاز فضاهای شهری داخل محدوده طراحی ➤ تأمین پارکینگ موردنیاز ساکنین ➤ تأمین ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در خیابان صیقلان ➤ کاهش تردد خودروهای شخصی در داخل محدوده تا حد امکان ➤ جلوگیری از تردد خودروهای عبور غیر محلی از داخل گذرهای محلی ➤ تقویت و احیاء حرکت‌های سبز (دوچرخه- پیاده) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بازتعریف سلسله‌مراتب دسترسی با تأکید بر حرکت پیاده 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیاء مرکز محله و ایجاد مرکز محله جدید ➤ ایجاد کانون‌های فعالیتی در محدوده خیابان ➤ احیاء فعالیت‌های درون محله‌ای ➤ افزایش حس همسایگی و تعلق خاطر ➤ ایجاد تجهیزات و میلمان شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیاء و ایجاد فضاهای شهری جهت تعامل اجتماعی در بافت جدید و بستر قدیم 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ حفظ و رعایت سلسله‌مراتب دسترسی به فضاها ➤ کاهش سرعت موتورسیکلت ➤ جلوگیری از تردد سواره عبوری غیر محلی ➤ کاهش سرعت سواره در داخل بافت ➤ کنترل و کاهش تردد سواره داخل محله ➤ تأمین دسترسی مناسب جهت ناتوانان جسمی و حرکتی ➤ تأمین دید مناسب در شب و روز ➤ استفاده از تمهیدات مناسب در تقاطع حرکتی پیاده و سواره ➤ استفاده از کاربری‌های مختلف در جهت ایجاد فضاهای زنده در حداکثر ساعات روز ➤ ایجاد فعالیت‌ها و کاربری‌های جدید در مناطق متروکه یا مخروبه ➤ جلوگیری از متروکه شدن و یا کاهش ارزش ابنیه ➤ ایجاد فضاهای مناسب جهت توقف و مکث پیاده ➤ ایجاد فعالیت در جداره‌های فاقد فعالیت ➤ تشویق به ایجاد کاربری‌های مناسب در جداره مسیرهای حرکتی اصلی ➤ تقویت دید ناظر ساکن محله (از طریق افزایش بازشوها) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش ایمنی و امنیت 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقویت اقتصاد خرد در سطح محله ➤ امکان مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها توسط ساکنان ➤ تشویق ساکنان به ماندن در محله خود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توانمندسازی اجتماعی 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهینه‌سازی شبکه فاضلاب محدوده ➤ ساماندهی سیستم دفع آب‌های سطحی ➤ تأمین سیستم‌های تأسیساتی ایمنی شهری (در مواقع اضطراری) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقاء کیفیت شبکه تأسیسات شهری به‌واسطه طراحی شبکه جدید برای خیابان صیقلان 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تعیین مسیرهایی که قابلیت تبدیل به محور ارتباطی میان بافت موجود و جدید را دارند. ➤ تزریق کاربری‌هایی خدماتی و موردنیاز ساکنان در محورهای ارتباطی میان بافت موجود و جدید در حاشیه محور صیقلان ➤ اتصال محورهای داخل محدوده با مسیرهای طراحی شده ➤ ساماندهی مسیرهای تعریف‌شده و موجود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تأمین دسترسی‌های مناسب میان پهنه بافت و بافت حاشیه‌ای محور 		ایجاد پیوند مناسب میان بافت موجود و بافت جدید در اطراف محور صیقلان
<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی با توجه به ویژگی‌های مطلوب معماری قدیم محدوده ➤ حفظ ابعاد ارتفاعی و حجمی بافت در طراحی جدید ➤ حفظ الگوهای پروخالی مناسب موجود 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی هماهنگ با بافت 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ تهیه شناسنامه برای ابنیه باارزش ➤ تهیه طرح‌های ویژه برای ساماندهی محوطه و محدوده اطراف ➤ مرمت و احیا ابنیه باارزش ➤ تزریق کاربری‌های همساز با ابنیه باارزش 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ حفظ بناهای باارزش در محدوده مداخله 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود لبه بین بافت جدید و قدیم ➤ حفظ نقاط ارتفاعی و حجم کالبدی بافت قدیم در کنار بافت جدید ➤ طراحی سیمای جداره هماهنگ با ارزش‌های کالبدی موجود ➤ طراحی ابنیه جدید در کنار بافت موجود با توجه به ویژگی‌های بافت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقویت پیوستگی میان بافت موجود و بافت طراحی شده جدید اطراف محور صیقلان 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ حفظ ویژگی‌های معماری موجود و ادامه آن در طراحی جدید ➤ حفظ بناهای مهم و استفاده از ویژگی‌های مثبت آن در طراحی پیرامون ➤ ارائه الگوی معماری مناسب برای طراحی‌های آینده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی با حفظ و احترام به بستر موجود 	به حداقل رسانیدن آسیب‌های مداخله در بافت	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ شناسایی و ساماندهی عملکردها و کاربری‌های موجود ➤ تقویت کارکردها با فراهم آوردن بستر مناسب برای آن در بافت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقا کارکردهای مثبت بافت 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ سهیم کردن ساکنان در تصمیم‌گیری‌ها ➤ تقویت شورایی و شورای محله ➤ آموزش و تبلیغات مناسب برای مشارکت در فضاهای شهری ساکنان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فراهم آوردن بستر مناسب برای مشارکت ساکنان 		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از معابر پیاده مشخص برای سواره ➤ بهینه‌سازی تعداد تقاطع‌های سواره و پیاده ➤ ایجاد دید مناسب برای سواره در محل تقاطع و همجواری با پیاده ➤ آرام‌سازی سرعت سواره در نواحی عبور پیاده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تعریف مناسب نحوه ارتباط سواره و پیاده در محدوده 	بهبود وضعیت ترافیک سواره و پیاده	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقا و ایجاد خطوط اتوبوسرانی و تاکسی ➤ طراحی مسیر مناسب برای حرکت روان وسایل نقلیه عمومی ➤ تشویق ساکنان به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقاء سیستم حمل‌ونقل عمومی 		



اهداف کلان	اهداف خرد	سیاست‌ها
	روان‌سازی حرکت سواره در مسیرهای اصلی	<ul style="list-style-type: none"> حفظ تقاطع‌های پیاده غیرضروری حذف موانع دید و موانع فیزیکی ساماندهی تقاطع‌ها
باززنده‌سازی بافت موجود و سعی در حفظ ویژگی‌های مطلوب آن	احیاء و تقویت ساختار فضایی - کالبدی بافت موجود	<ul style="list-style-type: none"> جلوگیری از ایجاد گذرهای جدید جلوگیری از تعریض معابر تا حد امکان جلوگیری از تغییر ساختار در مواردی که تعریض گذر موردنیاز می‌باشد.
	حفظ و ساماندهی عناصر کالبدی هویت‌دهنده موجود	<ul style="list-style-type: none"> استفاده از تمهیدات لازم جهت تعریف ورودی محله ایجاد محدودیت مناسب حفظ تناسب و مقیاس انسانی ایجاد و تقویت نشانه‌ها تقویت عناصر نقش انگیز و خاطره‌انگیز تقویت و تأکید بر عناصر مسلط (دانه‌های بارزش و خاص) افزایش خوانایی و نفوذپذیری به داخل بافت
ایجاد هماهنگی در کیفیت‌های کالبدی جدید و قدیم	ایجاد هماهنگی در کیفیت‌های کالبدی جدید و قدیم	<ul style="list-style-type: none"> جلوگیری از تخریب کالبد‌های با هویت (بر اثر تعریض، فرسودگی و...) باززنده‌سازی قسمت‌های تخریبی محله با حفظ هویت کالبد قدیم حفظ و توسعه الگوی کالبدی - فضایی متداول و بومی حفظ تراکم غالب در محدوده حفظ و ایجاد ترکیب مناسب دانه‌بندی الگوپردازی استقرار بنا در ابنیه با هویت و ماندگار و رعایت اصول آن حفظ ترکیب مناسب گونه شناختی معماری مطلوب و با هویت طراحی با توجه به ویژگی‌های بافت موجود
	ایجاد و احیاء دید و منظر مطلوب به پهنه‌های سبز	<ul style="list-style-type: none"> حفظ و تقویت کریدورهای بصری موجود ایجاد دید و منظر به عناصر مهم کالبدی تعریف لفاف حجمی مناسب در محدوده دید و منظر مناسب
ایجاد فضای شهری با کیفیت مطلوب	تأکید بر ارزش‌های ویژه و ایجاد مطلوبیت‌های جدید در سیمای جداره	<ul style="list-style-type: none"> حفظ جداره بناهای ارزشمند ایجاد هماهنگی در سیمای جداره تجاری ساماندهی تابلوهای تبلیغاتی ساماندهی طراحی نما و نوع مصالح مورد استفاده
	تقویت و ایجاد عناصر مؤثر در خوانایی محیط	<ul style="list-style-type: none"> حفظ ساختار خوانایی موجود و تقویت آن حفظ نشانه‌ها و عناصر منظر ذهنی ساکنان و تقویت آن ارتقا و ایجاد عناصر خوانایی جدید استفاده از بناهای بارزش به عنوان نقاط نشانه‌ای در خوانایی
تقویت و ایجاد حس مکان در فضاهای شهری موجود و جدید	تقویت و ایجاد حس مکان در فضاهای شهری موجود و جدید	<ul style="list-style-type: none"> توجه به کیفیت طراحی حفظ ویژگی‌های مثبت بافت موجود افزایش حضور مردم و سرزندگی در فضای شهری اولویت با فضاهای پیاده و مخصوص پیاده در فضاهای شهری
	حفظ هویت سیمای بام	<ul style="list-style-type: none"> استفاده از فرم‌های رایج قدیمی مانند سقف‌های شیب‌دار طراحی و مرمت بناهای قدیمی با توجه به حفظ فرم بام انجام شود. حفظ نقاط ارتفاعی
به حداقل رسانیدن آسیب‌های مداخله در بافت موجود	حفظ دیدهای مطلوب	<ul style="list-style-type: none"> توجه به مرکز محله به عنوان فضایی با بار خاطرات جمعی توجه به عناصر مصنوعی و طبیعی موجود در حوزه که بار خاطرات جمعی و نقش انگیزی دارد تأکید و یا ایجاد نشانه‌هایی با نقش انگیزی بیشتر
	حفظ بناهای بارزش و با هویت و ساماندهی و مرمت آن	<ul style="list-style-type: none"> شناسایی و حفظ بناهای بارزش ساماندهی جداره پیرامون عناصر بارزش ساماندهی محوطه پیرامون بناهای ارزشمند در فضای شهری
رعایت معماری بومی	رعایت معماری بومی	<ul style="list-style-type: none"> توجه به الگوهای بومی محله در ساخت‌وساز جدید استفاده از مواد و مصالح بومی در ساخت‌وساز جدید رعایت فرم‌های مناسب مورد استفاده در معماری بومی در جهت آسایش اقلیمی
	ارتقاء کیفیت آسایش اقلیمی	<ul style="list-style-type: none"> ارتقاء افزایش پوشش گیاهی (در حد استانداردهای مورد نیاز) استفاده از عناصر با هویت طبیعی در ایجاد فضاهای سبز جدید رعایت تناسبات فضاهای شهری
رعایت احکام آسایش اقلیمی در طراحی‌های جدید (نوسازی)	رعایت احکام آسایش اقلیمی در طراحی‌های جدید (نوسازی)	<ul style="list-style-type: none"> جلوگیری از افزایش تراکم بی‌برنامه (افزایش ارتفاع) انتخاب بهترین جبهه برای استقرار ابنیه نوساز رعایت عرض مناسب گذرها برای دریافت تابش مناسب ایجاد تمهیداتی برای جلوگیری از ورود باد مزاحم به داخل گذرها و ورود باد مطلوب
	تقلیل و کاهش آلودگی‌ها (هوا، آب، صدا، زمین)	<ul style="list-style-type: none"> بهبودسازی دسترسی‌های سواره در جهت آسایش محیطی دور نمودن ترافیک سنگین خودروها بهبود و توسعه پوشش گیاهی کاهش استفاده از خودروهای شخصی
صرفه‌جویی در مصرف انرژی	صرفه‌جویی در مصرف انرژی	<ul style="list-style-type: none"> بهبودسازی ساخت‌وسازهای کالبدی - فضایی در جهت مصرف حداقل انرژی استفاده از مصالح بومی برای حداقل تبادل حرارتی استفاده از عایق‌های حرارتی استفاده از تکنیک‌های قابل دسترسی و کم‌هزینه و استفاده از انرژی خورشیدی
	تشویق ساکنین به امر مشارکت در ساخت‌وساز	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد سیاست‌های تشویقی مانند وام و... جهت نوسازی و یا بهسازی ابنیه استفاده از سیستم‌های مالی کارآمد مانند فروش اوراق مشارکت و... جهت نوسازی قطعات القای ساکنین بومی جهت استفاده از حسن تعلق برای شرکت در ساخت‌وساز
امکان‌پذیری اقتصادی و اجتماعی	ایجاد کاربری‌ها و مراکز فروش در جهت بازگشت سرمایه و هزینه‌های اجرای پروژه	<ul style="list-style-type: none"> اولویت‌دهی در انجام پروژه در حوزه‌های با قابلیت ایجاد درآمد ایجاد کاربری‌های تجاری در سطح محله یا منطقه ایجاد مراکز فروش صنایع دستی استفاده از سیستم‌های سنتی مالی (مورد تأیید اهالی محل) در جریان پروژه (وقف و موقوفات)
	ایجاد امکان جذب توریست داخلی و خارجی	<ul style="list-style-type: none"> تغییر عملکرد و احیاء عناصر بارزش در جهت جذب توریست (قهوه‌خانه سنتی و...)



اهداف کلان	اهداف خرد	سیاست‌ها
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد فضاهای فروش صنایع دستی ➤ احیاء عناصر باارزش محله در جهت جذب توریست ➤ ایجاد کاربری‌های خدماتی - توریستی (هتل، مهمانسرا) در حد امکان
ایجاد زمینه مشارکت در بخش خصوصی	تأمین تسهیلات مالی و امکانات برای ساکنین محل در جهت تشویق، احیاء و ایفاء ابنیه	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش یا حذف مالیات‌ها ➤ سیاست‌های تشویقی تغییر کاربری بعد از مرمت ➤ ارائه خدمات تخصصی جهت مرمت و احیاء ➤ ارائه طراحی و الگوبرداری ابنیه با هویت در ساخت‌وساز جدید ➤ ارائه تراکم‌های تشویقی (در قسمت‌هایی که امکان افزایش تراکم وجود دارد)
	ایجاد گروه‌ها و کمیته‌های تخصصی ناظر در طول زمان اجرا (Review Board)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد کمیته‌های تخصصی در نهادهای مسئول نظارت بر اجرای طرح ➤ تبیین چارت سازمانی کمیته‌های نظارت محله‌ای ➤ تبیین شرح خدمات و حوزه قابل مداخله و تصمیم‌گیری کمیته‌های تخصصی
	امکان مشارکت مردمی در کلیه مراحل	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد شورای محلی ➤ ایجاد کارگاه‌های تخصصی در محله ➤ برگزاری نشست‌های محلی در جریان پروژه ➤ استفاده از نظرات ساکنین در مراحل طراحی و تدوین استراتژی طراحی شهری (پرسشنامه) ➤ نظرسنجی از مردم در مراحل تصویب و اجرای پروژه ➤ فازبندی اجرای پروژه بر اساس رای مردم ➤ امکان استفاده از نیروهای بومی و ساکن محلات (تخصص‌های موردنیاز) ➤ امکان واگذاری مسئولیت اجرای پروژه به شورای محلی

۳-۱-۱۷-۹-۱- راهبردهای مؤلفه کیفیت عملکردی

- تقویت کاربری‌ها برای گروه‌های مختلف اجتماعی و در سنین مختلف در اطراف کاربری‌های شاخص موجود مانند مسجد
- تزریق کاربری مناسب به ابنیه موجود قدیمی و تقویت قرارگاه رفتاری موجود در اطراف آن
- ایجاد اتصال عملکردی میان جبهه شمالی و جنوبی با استفاده از تقویت عملکردی نقاط خاطره‌انگیز در ذهن مردم مانند گشایش‌های موجود
- ساماندهی و ایجاد کاربری‌های جدید گردشگری و پذیرایی در ابنیه با ارزش تاریخی
- طراحی و ساماندهی مسیرهای اصلی شمالی - جنوبی و تبدیل آن‌ها به گذرهای فعال شهری (همچون باقرآباد)
- استفاده از پتانسیل خیابان صیقلان و فعال نمودن خطوط حمل‌ونقل عمومی در آن
- آرام‌سازی ترافیکی در خیابان‌های اطراف جهت افزایش امنیت حضور در محله
- استفاده از پتانسیل خیابان صیقلان جهت تزریق کاربری‌های موردنیاز محله
- استفاده از اراضی بایر جهت تزریق کاربری‌های مناسب
- رونق دادن به قرارگاه‌های مناسب رفتاری موجود در امتداد محورهای اصلی شمالی - جنوبی موجود
- ساماندهی نقاط اتصال محور تختی و سعدی به صیقلان به‌عنوان مبادی ورودی و خروجی گذر
- ساماندهی نقاط اتصال معابر متعدد که در اثر احداث محور صیقلان ایجاد می‌شود.
- تقویت فضاهای سبز و کاربری فضای سبز عمومی با ایجاد سبز راه صیقلان
- برنامه‌ریزی جهت نفوذ متناسب کاربری‌های حاشیه خیابان صیقلان به داخل بافت
- ایجاد پارکینگ‌های عمومی و ساماندهی پارک حاشیه‌ای در محور فیض
- ساماندهی حرکت پیاده درون گذرهای بافت
- انطباق مسیر جدید خیابان صیقلان با ساختار حرکتی موجود در بافت
- ساماندهی کاربری‌های شاخص درون محدوده
- ایجاد کانون‌های عملکردی مناسب در نقاطی که در وضع موجود به‌عنوان مراکز درون محله‌ای عمل می‌کنند.
- ساماندهی سلسله‌مراتب گذرها پس از احداث محور صیقلان
- ساماندهی و تفکیک مناسب حرکت سواره و عبوری و محله‌ای پیاده درون بافت
- جلوگیری از تبدیل شدن کلیه گذرهای درون بافت به معابر عبوری
- ساماندهی محور صیقلان به‌گونه‌ای که بتواند با ساختار ارگانیک موجود ارتباط مناسبی داشته باشد.



- افزایش ایمنی و امنیت در بافت با تزریق کاربری‌های مناسب و استفاده از تمهیداتی نظیر روشنایی مناسب معابر
- تقویت تعاملات اجتماعی ساکنین با استفاده از ساماندهی نقاطی که در آن‌ها برخوردهای اجتماعی مانند مراسم جشن و یا عزاداری صورت می‌گیرد.
- استفاده بهینه از علاقه مردم به سکونت در محل با استفاده از سیاست‌های تشویقی در راستای نوسازی و بهسازی مناسب ابنیه
- تقویت حس تعلق ساکنین از طریق تقویت عناصر خاص و هویت‌بخش
- جلوگیری از جابجایی تدریجی ساکنان اصلی با مهاجران غیربومی با استفاده از سیاست‌های تشویقی

۳-۱-۱۷-۹-۲- راهبردهای مؤلفه کیفیت‌های زیبایی‌شناختی

- جلوگیری از ایجاد دوپارگی در پهنه بافت و به هم خورده نظام و ساختار کنونی
- ایجاد اتصال میان بافت شمالی و جنوبی با استفاده از طراحی عناصر کالبدی نمادین در نقاط عطف شاخص
- توجه به هویت بستر موجود در طراحی موجود
- ساماندهی مناسب محور صیقلان به عنوان استخوان‌بندی اصلی جدید پهنه حوزه محلی
- جلوگیری از افزایش بی‌رویه تراکم ساختمانی
- حفظ ویژگی‌های معماری باارزش و با هویت موجود در برخی ابنیه بافت و ادامه آن در طراحی جدید
- ساماندهی استخوان‌بندی جدید در راستای تأمین دسترسی‌های سواره مورد نیاز قطعات
- جلوگیری از کاهش تدریجی فضاهای خالی بافت و تغییر سازمان کالبدی
- استفاده بهینه از افزایش نفوذپذیری در بافت جهت تأمین خدمات و جلوگیری از کاهش امنیت در اثر این عامل
- جلوگیری از تخریب ابنیه باارزش بافت و تعریف سیاست‌ها و ضوابط مناسب جهت نگهداری این ابنیه
- ایجاد پیوند مناسب در بلوک بزرگ که در اثر احداث محور صیقلان بریده می‌شوند.
- تقویت سازه‌های ابنیه باارزش قدیمی با استفاده از تمهیدات مناسب برای جلوگیری از آسیب‌های ناشی از زلزله
- ساماندهی گروهی و مجموعه‌ای ابنیه با هویت و ارزشمند درون بافت در راستای تزریق کاربری‌های اجتماعی - فرهنگی
- طراحی کالبد جدید خیابان صیقلان منطبق با نظام ارگانیک بافت موجود



- تقویت هویت سیمای بام به واسطه استفاده از فرم‌ها و الگوهای شیروانی مرسوم بومی و مردم
- استفاده از نظام پر و خالی موجود در ابنیه با هویت در طراحی کالبد ابنیه جدید
- حفظ و تقویت سیلوئت شهری واجد ارزش به دلیل حضور سقف‌های شیب‌دار مطلوب و پهنه‌های سبز
- جلوگیری از استفاده مصالح غیربومی و صنعتی در ساختن سقف‌ها که موجب فاصله گرفتن از ویژگی‌های بومی
- و ارزشمند خود می‌شود.
- تدوین ضوابط مناسب سیمای جداره از لحاظ نوع استفاده از مصالح و نوع پر و خالی نما برای حفظ هویت بافت
- تزریق مبلمان شهری مناسب و کف‌سازی و بهینه‌سازی معابر در بافت
- جلوگیری از کاهش مطلوبیت معابر به دلیل نوسازی قطعات بدون در نظر گرفتن هویت بومی
- ارائه ضوابط ویژه به منظور حفظ کریدورهای بصری و دیدهای متوالی
- جلوگیری از حذف دیدهای مطلوب به ارتفاعات سبز اطراف در اثر ارتفاع گرفتن ابنیه
- تقویت عناصر و نشانه‌های ذهنی موجود مانند مسجد حاج صمدخان در راستای ایجاد خوانایی هر چه بیشتر در بافت

۳-۱-۱۷-۹-۳- راهبردهای مؤلفه کیفیت‌های زیست‌محیطی

- تقویت پوشش گیاهی سبز در پهنه
- الگوبرداری از ابنیه قدیمی برای رعایت شرایط اقلیمی در ساخت‌وساز
- تدوین معیارهای آسایش اقلیمی و ویژگی‌های مطلوب بافت ارگانیک جهت اجرا در بناهای نوساز
- توجه به معماری همساز با اقلیم در معماری خیابان صیقلان
- ایجاد تمهیداتی نظیر فیلتر سبز برای جلوگیری از نفوذ آلودگی صوتی و هوایی محور فیض به داخل پهنه بافت
- توسعه محورهای اکولوژیک موجود در خیابان جمهوری و محور صیقلان با ایجاد سبز راه صیقلان

۳-۱-۱۷-۱۰- ریز پروژه‌های اولیه با در نظر گرفتن تقاضای موجود (جلد سوم، صص ۲۷-۲۸)

- ایجاد مجتمع تجاری، فرهنگی در مجاورت خیابان‌های اصلی
- ایجاد مجتمع‌های مسکونی بلندمرتبه
- ایجاد فضاهای باز شهری
- اصلاح معابر در قالب طرح ساماندهی محدوده
- احداث پارکینگ



۳-۱-۱۷-۱۱- جمع‌بندی سند بهسازی و نوسازی محور حذفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی

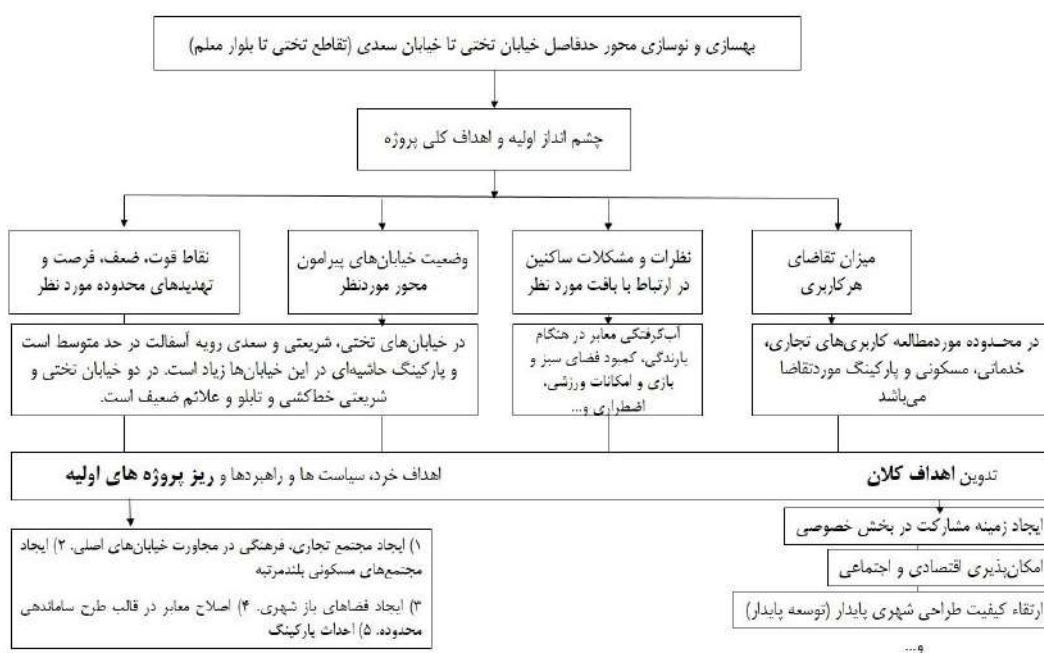
در خصوص میزان تقاضای کاربری‌ها، با توجه به اینکه شهر رشت در سلسله‌مراتب منطقه‌ای و استانی از نظر نقش اقتصادی، دارای نقش خدماتی است. لذا کاربری‌های موردتقاضا در راستای پایه اقتصادی در شهر رشت توجیه‌پذیر است. همچنین بررسی فعالیت‌های فرامنطقه‌ای محدوده مورد مطالعه نشان می‌دهد که در طراحی و تعریف فعالیت‌ها جدید در محدوده مورد مطالعه کاربری‌های تجاری، خدماتی، مسکونی و پارکینگ مورد نیاز هستند. این کاربری‌ها سودآوری اقتصادی را با توجه به نیازهای موجود در شهر رشت توجیه می‌نماید.

در خصوص مشکلات مطرح شده توسط ساکنین می‌توان به مواردی چون آب‌گرفتگی معابر در هنگام بارندگی، کمبود فضای سبز و بازی و امکانات ورزشی، عرض کم معابر جهت دسترسی در مواقع اضطراری، عدم جمع‌آوری آب‌های سطحی، نبود فضاهای فرهنگی و مذهبی در بافت، نبود فضاهای خدماتی و عمومی در محله و... اشاره نمود.

در خصوص وضعیت خیابان‌های تختی، شریعتی و سعدی رویه آسفالت در حد متوسط است و پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان‌ها زیاد است. در دو خیابان تختی و شریعتی خط‌کشی و تابلو و علائم ضعیف و در خیابان‌های سعدی و معلم قابل قبول است. رویه آسفالت در خیابان معلم خوب و پارکینگ حاشیه‌ای در این خیابان کم است.

و از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به **هویت تاریخی، آسایش اقلیمی، باززنده سازی، هویت عمومی و کیفیت زیست محیطی** اشاره کرد.

با توجه به بررسی این محدوده از شهر رشت از جنبه‌های ذکر شده در دیاگرام بالا می‌توان در تهیه برنامه راهبردی شهر رشت از این سند استفاده نمود.



شکل ۷۵- جمع‌بندی سند بهسازی و نوسازی محور حذفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی



عنوان سند	نکات قابل استناد	عنوان سند	نکات قابل استناد
طرح جامع رشت	<p>مهم‌ترین پروژه‌های ارائه شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ مکانیابی بهینه، فضاهای فرهنگی، کیفیت معابر و کاربری‌های متنوع ➤ خروج کارخانجات و صنایع بزرگ مقیاس و آلاینده، از محدوده شهر به ویژه بافت‌های متراکم مسکونی ➤ تعریف کاربری‌های مناسب برای زمین‌های بایر و فاقد کاربری در جهت افزایش امنیت، پویایی و کارآیی ➤ رعایت فاصله مناسب بین کاربری‌های آموزشی محله‌ای ناحیه‌ای و تأسیسات شهری با رودخانه، مسیل و تالاب ➤ در جهت افزایش ایمنی دانش‌آموزان و تأسیسات شهری که همجواری با آب و رطوبت در کارایی آن اختلال ایجاد کرده یا موجبات بروز سوانح را فراهم می‌آورد ➤ تغییر کاربری انبارهای واقع در بافت مسکونی به کاربری‌های سازگار با بافت مسکونی ➤ مکانیابی کاربری‌های آموزشی با توجه به ناسازگاری نسبی آن با کاربری‌های اداری و انتظامی 	طرح تفصیلی رشت	<p>مهم‌ترین پروژه‌های ارائه شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ بهبود کیفیت زیرساخت‌ها اعم از راه‌های ارتباطی و تأسیسات زیربنایی و افزایش امکانات رفاهی جهت توسعه صنعت گردشگری ➤ ساماندهی کاربری‌های مزاحم مبادی ورودی شهر ➤ طرح جامع احیاء و ساماندهی محدوده مرکزی شهر ➤ ساماندهی نماها و سیمای شهری ➤ ساماندهی سکونتگاه‌های غیرمتراف اطراف شهر
طرح مجموعه شهری رشت	<p>مهم‌ترین پروژه‌های ارائه شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه و تکمیل موزه‌ها در رشت به منظور نمایش بهترین نمونه‌های هنری و صنایع دستی ➤ ساماندهی شبکه راه‌های ارتباطی در سطح شهر به خصوص راه‌هایی که به مراکز تفریحی و توریستی ➤ آموزش به مردم از طریق رسانه‌های گروهی برای حفاظت از منابع طبیعی، آثار تاریخی و برخورد با گردشگران ➤ یکپارچه‌سازی امکانات گردشگری شهر با پیرامون جهت افزایش ظرفیت‌پذیری گردشگر 	طرح جامع توسعه گردشگری در ایران	<p>مهم‌ترین پروژه‌های ارائه شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ تخصیص زمین برای ایجاد مکان‌های دفع و بازیافت زباله مشترک ➤ تخصیص بخشی از اراضی برای مجتمع‌های گردشگری برای ایجاد مدارهای گردشگری ➤ تخصیص بخشی از اراضی برای حمل و نقل و انبارداری در سطح فراملی ➤ تخصیص زمین برای ایجاد مرکز تولید، فراوری و صادرات محصولات کشاورزی
طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت	<p>مهم‌ترین برنامه‌های بررسی شده در طرح:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه گردشگری ➤ آموزش و توسعه منابع انسانی ➤ ارتقای ایمنی شهر رشت <p>توسعه سلامت شهروندان</p>	تهیه و تدوین سند چشم انداز بیست ساله و برنامه استراتژیک پنج ساله شهرداری رشت	<p>مهم‌ترین معضلات مطرح شده در طرح که باید به آن‌ها تماس شود :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ معضلات مدیریتی موجود در بافت فرسوده ➤ نبود ثبات مدیریت در شهرداری و سایر دستگاه‌های مسئول در مدیریت شهری، عدم هماهنگی مدیریت شهری با بخش‌های مختلف اجرایی از جمله سازمان میراث فرهنگی استان ➤ مشکلات بافت‌های فرسوده به فرسودگی بناها، مشکلات باریک بودن معابر ➤ فرسوده بودن سیستم فاضلاب شهری، کمبود فضاهای باز و عمومی تجهیز شده در مراکز محلات، کمبود فعالیت‌های تفریحی گردشگری ➤ کمبود زیرساخت‌ها و تجهیزات شهری
طرح تدوین بسته سیاستی توسعه اقتصادی شهر رشت	<p>مهم‌ترین پروژه‌های طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش توریسم کشاورزی ➤ هوشمند نمودن نظام حمل‌ونقل شهری ➤ احداث کارخانه‌های تولید انواع ماشین کشاورزی ویژه برنج کاری ➤ استفاده از قایق‌های خشکی رو در مناطق توریستی ➤ احداث مجتمع اکوتوریسم اسب و اسب سواری ➤ تولید خانه‌های پیش‌ساخته ➤ گسترش توریسم دریایی ➤ بسترسازی جهت راه اندازی و گسترش کسب و کار الکترونیکی و اینترنتی ➤ ایجاد مراکز نمایشگاهی بین‌المللی <p>احداث هتل دریایی</p>	فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت	<p>اهداف مهم بررسی شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد بانک اطلاعات جامع ➤ افزایش آگاهی فرهنگی ➤ افزایش مشارکت ➤ استفاده از تکنولوژی‌های جدید و فقر فرهنگی
طرح ساماندهی و تحلیل ساختار حقوقی شهر رشت	<p>اهداف مهم بررسی شده در طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش بهره‌وری اقتصادی ➤ ارتقاء ایمنی ➤ بهبود تردد ➤ کاهش مصرف سوخت ➤ افزایش کارایی سیستم حمل‌ونقل <p>مهم‌ترین پروژه‌های طرح :</p>	مطالعات جامع حمل‌ونقل هوشمند (ITS) شهر رشت	<p>مسائل قابل توجه از نظر طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ مهم‌ترین ضعف حقوقی شهرداری رشت نداشتن نیروی انسانی لازم و باتجربه است. ➤ تاثیر مدیریت کلان حقوق شهری بر فعالیت‌های شهرداری نبود مدیریت واحد شهرداری است. ➤ مهم‌ترین چالش‌ها و مشکلات بخش حقوقی مکانیزه نبودن تشکیلات و ساختار حقوقی است. ➤ بیشترین نوع حکم علیه شهرداری املاکی که در مسیر طرح بوده‌اند. <p>راهبردهای مهم طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ آموزش شهروندی



عنوان سند	نکات قابل استناد	عنوان سند	نکات قابل استناد
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ آموزش ضابطین قضایی ➤ اطلاع رسانی حقوقی 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد سامانه مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی ➤ ایجاد سامانه اطلاع رسانی به کاربران حمل و نقل عمومی ➤ ایجاد سامانه مدیریت تقاطعات ➤ ایجاد سامانه نظارت تصویری ترافیکی
سامادهی بافت بازار مرکزی شهر رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تمرکز بر ظرفیت و توان های موجود ➤ مداخله به سه شیوه: ➤ تثبیت وضع موجود ➤ تحول اساسی ➤ اقدامات اصلاحی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طرح بهسازی و نوسازی محور ➤ حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی 	<p>مهم ترین پروژه های طرح :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ پارکینگ حاشیه ای در این خیابان ها ➤ ایجاد فضای باز شهری ➤ اصلاح معابر ➤ ایجاد مجتمع تجاری
ساماندهی حریم رودخانه های زرجوب و گوهررود	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مهم ترین پیشنهادات طرح: ➤ گردشگر محوری رودخانه ➤ ارتباط و انتظام فضایی ➤ ارتقا کیفیت محیط زیستی و سیمای شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مکان یابی پارکینگ های طبقاتی در سطح شهر رشت 	<p>سیاست های مهم طرح:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ حمایت از سرمایه گذاران ➤ مدیریت پارک حاشیه ای
طرح بهسازی بافت محدوده اطراف مرقد خواهر امام	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مهم ترین پروژه های این طرح: ➤ آزادسازی حریم رودخانه زرجوب ➤ بازگشایی پیاده راه حرم تا زرجوب ➤ ارتقا پتانسیل های زیارتی حرم 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اصلاح سیستم حمل و نقل عمومی ➤ مدیریت پایانه ها با رویکرد تمرکز زدایی از مرکز شهر ➤ بهسازی و تعریض معابر با حفظ بهم پیوستگی آنها
طرح پیاده راه محدوده مرکزی شهر رشت (میدان شهرداری)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تکرار الگو و عناصر ساختمان های شاخص در هر محور و اقتباس از آنها ➤ تلاش بر ارتقا محوریت کارکردی فرهنگی - هنری، تاریخی و اقتصادی محدوده مرکزی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی مسیر دوچرخه سواری 	<p>پیشنهاد سه محور دوچرخه سواری:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ گلسار - توشیبا ➤ خیابان طالقانی - خیابان فلسطین ➤ بلوار انصاری - مسکن مهر
طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق	<ul style="list-style-type: none"> ➤ راهکارهای طرح در راستای ایمنی در برابر آتش سوزی: ➤ حفاظت از ساختمان در برابر آتش ➤ بهبود ساختار و تجهیزات سازمان آتش نشانی ➤ ارتقا مهارت آتش نشانیان ➤ مشارکت مردمی ➤ آگاهی جمعی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه محلات شهری 	<p>مهم ترین چالش های شهر رشت از دیدگاه این طرح:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ناسازگاری کاربریها ➤ سوداگری زمین ➤ فقدان فضاهای عمومی، تفریحی، فرهنگی و ورزشی و... ➤ توزیع نامتوازن تسهیلات و خدمات شهری
تحلیل های جمعیتی کلانشهر رشت به منظور برنامه ریزی توسعه شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تعیین نرخ رشد ۲/۵ درصد و بر آورد جمعیتی افق ۱۴۰۵ ➤ از مهم ترین راهکارهای طرح: ➤ حل مسائل بافت فرسوده ➤ رعایت بهداشت معابر ➤ و توجه به مسئله آب و کیفیت آن 		



۴- بررسی اسناد برنامه‌های بخشی برای توسعه شهر و استخراج جهت‌گیری‌های راهبردی برای

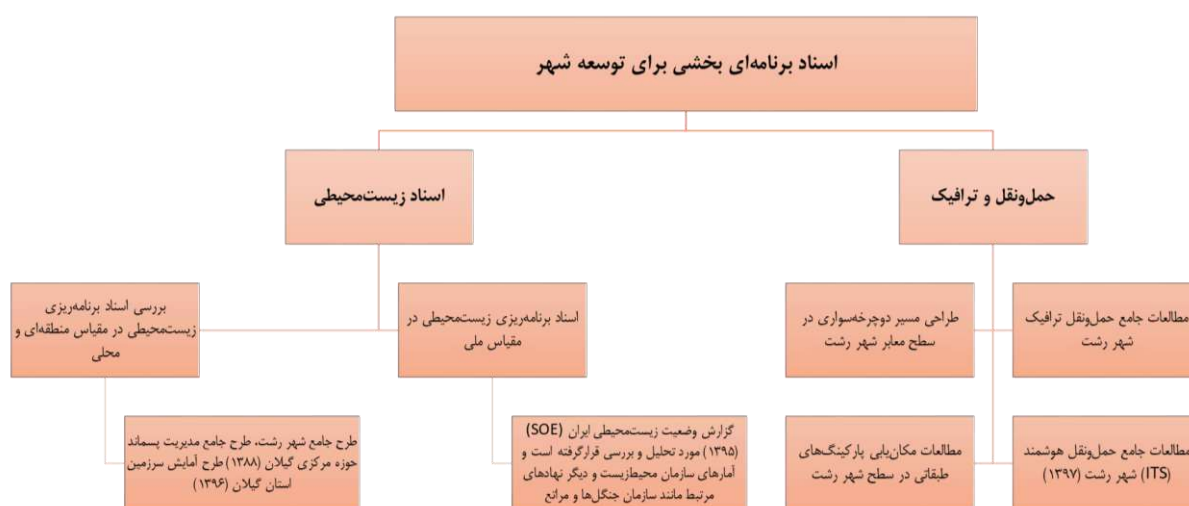
توسعه شهر

با وجود نگاه جامع‌نگر در طرح‌های توسعه شهری، همواره لزوم توجه ویژه و خاص به بخش‌هایی از برنامه‌های شهری است که در صورت نبود نگرش تخصص‌محور به‌طور قطع بهترین طرح‌ها و برنامه‌ها را نیز دچار خسران و هدررفت سرمایه خواهد کرد؛ از این رو در تمام طرح‌ها و برنامه‌های شهری در هر مقیاس و زمینه‌ای نیاز است به برنامه‌های بخشی توجه ویژه‌ای نمود. در این بخش به مروری بر برخی از اسناد بخشی اثرگذار بر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت خواهد شد. لازم به ذکر است که در میان این برنامه‌ها، به‌طور ویژه تمرکز بر ترافیک و محیط‌زیست به‌عنوان دو عنصر ویژه بوده است.

بحران ترافیک شهری به‌شدت بر زندگی شهروندان و کیفیت آن اثرگذار است و می‌تواند بهترین برنامه‌های شهری را نیز دچار چالش‌های جدی کند. ترافیک جزئی جدانشدنی از زندگی شهری است اما این چالش در چند سال اخیر در شهرهای بزرگ و روبه‌رشدی چون رشت تبدیل به بحران شده است و در صورت عدم توجه و رسیدگی به‌زودی گام در راه فاجعه شدن خواهد گذاشت.

در خصوص محیط‌زیست نیز بر هیچ فرد متخصص و غیرمتخصص ساکن در شهر رشت پوشیده نیست که آلودگی‌های زیست‌محیطی روزبه‌روز عرصه را برای زندگی شهروندان سخت‌تر می‌کند. بحران ناشی از آلودگی دو رودخانه مهم شهر رشت و همچنین فاجعه دفع زباله در حاشیه این شهر، مواردی هستند که در صورت عدم توجه و رسیدگی به‌زودی به مرحله‌ای خواهند رسید که حتی با اقدامات پرهزینه نیز سودی نخواهد داشت.

لازم به‌ذکر است در ادامه به مروری بر برخی از برنامه‌های بخشی برای توسعه شهر پرداخته می‌شود:



شکل ۷۷- اسناد بخشی



۴-۱- حمل و نقل و ترافیک

۴-۱-۱- مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک شهر رشت

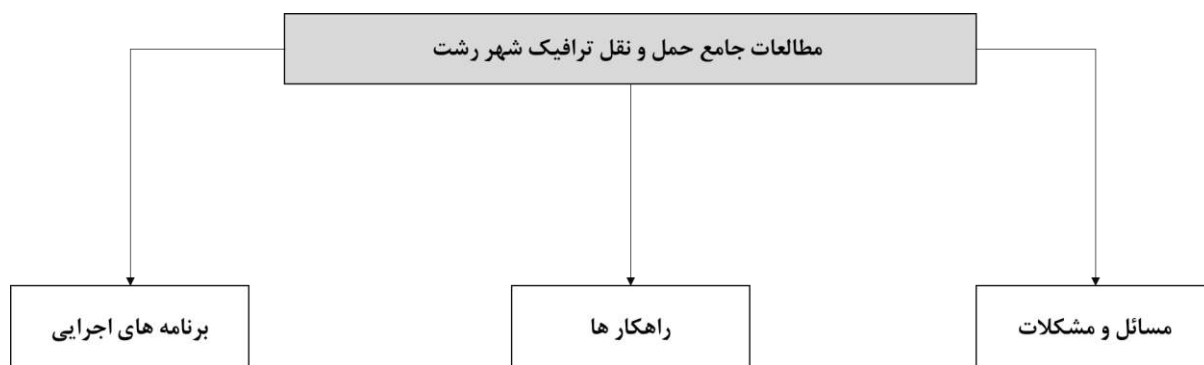
مقدمه

مطالعات جامع حمل و نقل شهری که به آن طرح جامع حمل و نقل شهری اطلاق می‌شود، نوعی برنامه‌ریزی بلند مدت است که به هدف طرح و پردازش سیستم حمل و نقل یک شهر مطالعه و تدوین می‌شود. در این طرح سعی بر ایجاد توازن بین همه عناصر حمل و نقلی است. مانند سایر مطالعات حمل و نقل، گام اول انجام طرح جامع حمل و نقل شهری شناخت وضع موجود و مشکلات مربوطه است. گام بعد برداشت و تحلیل اطلاعات مربوط به حجم تردد و سامانه‌های حمل و نقلی است. گام نهایی نیز ارائه یک سلسله اقدامات اجرایی جامع و مقرون به صرفه است. با توجه به مطالب فوق بهنگام سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت توسط مهندسان مشاور اندیشکار انجام پذیرفته است. آمارگیری این مطالعات در اردیبهشت ماه ۱۳۹۴ صورت گرفته و پس از تحلیل نتایج آمارگیری مدل سازی و ارائه پیشنهادات کل مطالعات در دی ماه ۱۳۹۵ به شهرداری رشت تحویل شده است.

طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت، سندی است یکپارچه در جهت برآورده ساختن اهداف ترافیکی شهر رشت در بخش حمل و نقل عمومی و خصوصی که ارتباط تنگاتنگی با طرح جامع شهر دارد. لذا ارائه جزئیات در این طرح منوط به تایید برنامه‌های پیشنهاد شده در طرح جامع می باشد. به علت وجود تردهای فراشهری در سطح شهر رشت، کارکردهای فرانهام می‌توان برای حمل و نقل درون شهری در نظر داشت و این نشانگر ارتباط با اسناد فرداستی منطقه‌ای نظیر آمایش استان است که ماموریت‌ها حمل و نقلی طرح آمایش باید در راستای اهداف طرح جامع حمل و نقل شهر رشت باشد. اهداف مورد نظر این طرح عبارتند از:

- اصلاح و گسترش سیستم حمل و نقل عمومی یکپارچه
- مدیریت پایانه‌ها و احداث پارک سوار با رویکرد تمرکز زدایی از مرکز شهر
- برقراری اتصال و پیوستگی در شبکه معابر
- ایجاد مسیرهای جایگزین برای محورهای پرتراکم
- مدیریت تقاضا و کاهش تقاضای سفر
- بهسازی و تعریض معابر
- و احداث معابر جدید

در ادامه به تفکیک حوزه‌های حمل و نقل همگانی، شخصی و پیاده پروژه‌های اجرایی در بازه زمانی کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت پیشنهاد شده است.



شکل ۷۸- مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت

جدول ۱۳۳- شناسنامه بررسی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژهها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح موردبررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	• معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	• جهات توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک شهر رشت

سال ۱۳۹۶

شهری

جدول ۱۳۴ - مشکلات و راهکارهای جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت

مشکلات	راهکارها	پیشنهاد مشاور
<p>همپوشانی بالای خطوط و تجمع در معابر اصلی شهر</p> <p>عدم پوشش مناسب در کل شبکه</p> <p>سهم بسیار پایین سیستم حمل و نقل همگانی موجود به دلیل فرسودگی و کمبود ناوگان</p> <p>زمان انتظار بالا برای مسافران در ایستگاه ها</p> <p>وجود پایانه ها در مرکز شهر و عدم تمرکز زدایی</p>	<p>اصلاح خطوط اتوبوسرانی شامل افزایش حذف ادغام و تغییر مسیر خطوط</p> <p>بهینه سازی ناوگان و سرفاصله زمانی حرکت وسایل نقلیه همگانی</p> <p>تامین پوشش خطوط اتوبوسرانی در معابر شریانی</p> <p>مدیریت پایانه ها و احداث پارک سوار با رویکرد تمرکز زدایی از مرکز شهر</p> <p>راه اندازی خطوط ویژه اتوبوس تندرو و خطوط انبوه بر</p>	<p>بهینه سازی تعداد ۲۱ خط اتوبوسرانی شهر رشت در سال ۱۳۹۴ و کاهش تعداد خطوط تا افق ۱۴۱۰ به همراه برآورد تعداد ناوگان مورد نیاز در هر افق</p> <p>انتقال پایانه ها به مرزهای خارجی محدوده بافت مرکزی</p> <p>احداث پارک سوار در نقاط ورودی به محدوده بافت مرکزی</p> <p>راه اندازی خطوط ویژه اتوبوس در خیابان های امام خمینی شریعی و ولیعصر تا افق ۱۴۰۰</p> <p>راه اندازی خطوط ویژه اتوبوس در نیمه غربی رینگ درون شهری تا افق ۱۴۰۵</p> <p>راه اندازی خطوط اتوبوس سریع شهری در مسیر شرقی - غربی خیابان های شریعی و طالقانی از افق ۱۴۰۵ و در رینگ درون شهری از افق ۱۴۱۰</p> <p>راه اندازی خطوط اتوبوس سریع شهری در رینگ درون شهری از افق ۱۴۰۱</p> <p>گزینه خط انبوه بر در مسیر جاده انزلی (فرودگاه) جاده و تهران مسکن مهر</p>
<p>انقطاع در شبکه و عدم وجود معابر ممتد</p> <p>گسستگی و وجود حلقه های مفقوده در شبکه معابر</p> <p>عدم امکان دسترسی آسان به مرکز شهر</p> <p>عدم انسجام و یکپارچگی کریدورها و محورهای شریانی به دلیل نوع تقاطع ها و همچنین عدم وجود کمان های ارتباط دهنده بین محورهای شریانی</p> <p>عدم وجود شبکه پشتیبان برای معابر اصلی</p> <p>عملکرد نامناسب شبکه و تاخیر بالا</p> <p>عدم وجود کمربندی پیرامونی کارآمد</p> <p>حجم بالای سفرهای بین شهری به ویژه وسایل نقلیه سنگین از شهرهای همجوار به مرکز استان گیلان که عموماً از طریق رینگ درون شهری رشت صورت می گیرد.</p>	<p>کاهش زمان سفر بین نقاط مولد و جاذب سفر</p> <p>برقراری اتصال و پیوستگی در شبکه معابر</p> <p>ایجاد مسیرهای جایگزین برای محورهای پرتراکم</p> <p>بهسازی و تعریض معابر</p> <p>احداث شریان های جدید</p> <p>رفع گره های ترافیکی با ایجاد تقاطع های غیرمسطح</p> <p>ایجاد رینگ های پیرامونی هسته مرکزی شهر</p> <p>احداث کمربندی جدید</p>	<p>امتداد کمربندی جنوبی از سمت شرق جاده (تهران) و اتصال به جاده لاهیجان</p> <p>کمان های پیشنهادی در امتداد بلوار معلم و اتصال به خیابان ۲۲ بهمن</p> <p>امتداد بلوار آزادی از سمت شرق و اتصال به بلوار رسالت (تکمیل رینگ داخلی)</p> <p>امتداد بلوار رسالت از سمت شمال و اتصال به بلوار نماز (تکمیل رینگ داخلی)</p> <p>امتداد بلوار فلسطین به سمت شمال و اتصال به بلوار دیلمان</p> <p>تعریض و بهسازی رینگ درون شهری</p> <p>احداث کمربندی بر اساس مسیر پیشنهادی طرح تفصیلی</p> <p>احداث ۱۳ تقاطع غیرمسطح در مسیر محورها و کمان های پیشنهادی</p>
<p>اختلال در جریان ترافیک و انباشتگی وسایل نقلیه در بخش هایی از شبکه</p> <p>افزایش مصرف سوخت و تولید آلاینده ها</p>	<p>مدیریت تقاضا و کاهش تقاضای سفر با تغییر ساعت شروع فعالیت کارمندان دانش آموزان و فرهنگیان</p> <p>ایجاد محدودیت ورود وسایل نقلیه و طرح زوج و فرد یا LEZ همراه با افزایش عرضه خدمات حمل و نقل عمومی در محدوده اجرای طرح</p> <p>بهبود فرهنگ ترافیک با تاکید بر طراحی و برنامه ریزی</p> <p>آموزش عمومی و اجرای برنامه ها و قوانین</p> <p>تغییر کاربری بعضی معابر از سواره رو به پیاده راه، با اولویت دادن به سامانه حمل و نقل عمومی و نیز تشویق بیشتر مردم به پیاده روی در مسیرهای کوتاه و همچنین کاهش آلودگی صوتی و زیست محیطی</p>	<p>ارایه پیشنهادات در خصوص دورکاری و توسعه دولت الکترونیک تغییر ساعت شروع به کار دانش آموزان و فرهنگیان داخل شهر رشت، به گونه ای که یک ساعت دیرتر به محل تحصیل و کار مراجعه کنند و یا نیمی از کارمندان شهر رشت نیم ساعت زودتر به محل کار بروند.</p> <p>مدیریت جهات حرکتی معابر در محدوده بلوار معلم.</p> <p>ارائه سناریوی طرح زوج و فرد یا LEZ در محدوده مرکزی شهر.</p> <p>ایجاد مرکز کنترل ترافیک</p> <p>بررسی زیرساخت ها و توسعه سامانه های حمل و نقل هوشمند و ثبت تخلفات</p> <p>بررسی میزان و موقعیت فضای پارکینگ در سطح شهر بررسی طرح توسعه پیاده راه محدوده مرکزی شهر.</p>

جدول ۱۳۵ - برنامه اجرایی بهنگام سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت

شرح	کوتاه مدت (۱۴۰۰)	میان مدت (۱۴۰۵)	بلند مدت (۱۴۱۰)
همگانی (اتو بوسرانی و ریلی)	<p>۳ خط ویژه اتوبوس</p> <p>۱- میدان شهرداری خیابان سعدی بلوار شهید انصاری میدان ولیعصر</p> <p>۲- میدان شهرداری خیابان شریعی بلوار شهدا - ترمینال آج بیشه</p> <p>۳- میدان شهرداری - بلوار امام خمینی ترمینال میدان گیل</p> <p>۱۳ خط اتوبوس عادی</p> <p>۶ خط مینی بوس برون شهری</p> <p>فاقد پیشنهاد خطوط انبوه بر</p>	<p>۱ خط انبوه بر (تراموا)</p> <p>جاده انزلی (فرودگاه) خیابان ولیعصر - بلوار شهید انصاری خیابان سعدی - میدان شهرداری بلوار امام خمینی میدان گیل مسکن مهر</p> <p>۱ خط اتوبوس تندرو (BRT)</p> <p>ترمینال غرب خیابان بیستون (طالقانی)</p> <p>سبزه میدان میدان شهرداری خیابان شریعی بلوار شهدا میدان جانبازان ترمینال آج بیشه</p>	<p>۱ خط انبوه بر (تراموا)</p> <p>۲ خط اتوبوس تندرو (BRT)</p> <p>۱- خط پیشنهادی افق ۱۴۰۵</p> <p>۲- ترمینال غرب - میدان شهدای گمنام - بلوار شهدای گمنام - میدان جهاد - بلوار شهید قلی پور - میدان نماز - میدان ولیعصر - بزرگراه خرمشهر میدان جانبازان - بزرگراه شهید مدرس - میدان مصلی - بزرگراه شهید بهشتی - میدان شهدای گمنام - ترمینال غرب</p>
تاکسیرانی	<p>ناوگان مورد نیاز: ۳۰۰۰ دستگاه تاکسی</p>	<p>ناوگان مورد نیاز: ۲۹۰۰ دستگاه تاکسی</p>	<p>ناوگان مورد نیاز: ۲۷۰۰ دستگاه تاکسی</p>
احداث یا تعریض مسیر کمربندی	<p>احداث بخش شمال شرقی کمربندی (حد فاصل جاده لاهیجان تا جاده پیربازار</p> <p>احداث بخش جنوبی کمربندی حد فاصل میدان گیل تا جاده لاگان</p>	<p>احداث بخش جنوب شرقی کمربندی (حد فاصل میدان گیل تا جاده لاهیجان</p>	<p>احداث بخش غربی کمربندی حد فاصل جاده لاگان تا جاده پیربازار</p>
تقاطع غیر همسطح	<p>۵ تقاطع غیرمسطح</p> <p>۱- بلوار انصاری - بلوار نماز (گلپایه نماز)</p> <p>۲- فلکه نیروی دریایی</p> <p>۳- میدان مصلی</p> <p>۴- خیابان ولیعصر - کمربندی (مسیر آج بیشه)</p> <p>۵- کمربندی - دسترسی بلوار سنبل</p>	<p>۲ تقاطع غیرمسطح</p> <p>۱- میدان ولیعصر</p> <p>۲- میدان امام حسین (ع)</p>	<p>۶ تقاطع غیرمسطح</p> <p>۱- میدان گیل</p> <p>۲- بلوار لاگان - کمربندی</p> <p>۳- شیون فومنی - کمربندی</p> <p>۴- شهید افتخاری - کمربندی</p> <p>۵- کمربندی - دسترسی خیابان گلزاران</p> <p>۶- کمربندی - جاده پیربازار</p>
خودرو شخصی	<p>دسترسی بلوار سنبل به کمربندی دسترسی میدان ولیعصر به شهرک امام علی (ع)</p> <p>احداث معبر گلزاران حد فاصل جاده پیربازار تا ابتدای بلوار معلم</p> <p>ارتباط خیابان سعدی (پیچ سعدی) و بلوار معلم</p> <p>ارتباط بلوار شهدا و بلوار شهید انصاری (احداث و تعریض)</p> <p>ارتباط خیابان تختی و خیابان سعدی</p> <p>تعریض معبر حد فاصل بلوار معلم و بلوار شهید رجایی (رشتیان)</p> <p>ارتباط بلوار شهید چمران و بلوار شهدا</p> <p>تعریض رینگ درون شهری (بزرگراه شهید بهشتی حد فاصل میدان شهدای گمنام تا میدان مصلی و بزرگراه شهید مدرس، حد فاصل میدان مصلی تا میدان امام حسین (ع))</p> <p>دسترسی مسکن مهر به کمربندی</p>	<p>تعریض رینگ درون شهری (بزرگراه شهید مدرس حد فاصل میدان امام حسین (ع) تا میدان ولیعصر)</p> <p>ارتباط بلوار چمران به بلوار شهدا و دسترسی به کمربندی</p> <p>ارتباط بلوار امام خمینی به بلوار کشاورز و خیابان پاسداران</p> <p>ارتباط بلوار آزادی به خیابان ملت و بلوار حافظ</p>	<p>دسترسی خیابان گلزاران به کمربندی</p> <p>دسترسی بلوار شهدای گمنام به کمربندی</p>
سایر موارد پس از انجام مطالعه تکمیلی	<p>احداث ۳۴ دهانه پل عابر پیاده</p> <p>ایجاد مرکز کنترل ترافیک</p> <p>نصب و راه اندازی ۱۲۰ سامانه ثبت تخلف اتوماتیک به منظور ثبت انواع تخلفات ترافیکی</p>	-	-
مسیر دوچرخه - پیاده راه	<p>گسترش مسیر پیاده راه محدوده مرکزی رشت</p> <p>پیشنهاد مسیر ویژه دوچرخه سواری</p>	-	-

۴-۱-۱-۳- جمع‌بندی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر رشت

بر اساس آنچه گفته شد به علت وجود اهمیت شریان‌های حیاتی شهر رشت و کارکرد فراشهری معابر در سطح منطقه، بر شهر نیز تأثیراتی می‌گذارد. لذا معابر شهر در راستای کاهش بار ترافیکی نیازمند اقدامات حمل‌ونقلی در فرانه‌ها هم هستند. راهکارهای مطرح شده در این طرح به احداث تقاطع‌های غیر هم‌سطح، احداث مسیر یکپارچه اتوبوس‌رانی و تراموا، احداث مسیرهای دوچرخه‌سواری، گسترش معابر پیاده‌محرور در بافت مرکزی شهر، تعریض و دسترسی معابر، احداث کمربندی‌های جدید برای انتقال ترافیک عبوری از ناحیه مرکزی به رینگ بیرونی شهر و... ختم می‌شود. در این بین بازنگری و تأکید بر عملیاتی شدن مسیرهای ویژه اتوبوس‌رانی (BRT) و احداث رینگ‌های بیرونی شهر می‌تواند از مهم‌ترین پروژه‌های این طرح باشد. زیرا همانطور که گفته شد به علت کمبود در شبکه ارتباطی بین شهری از جنوب استان گیلان به شهرهای انزلی، لاهیجان و شهرهای غربی استان، شهر رشت به عنوان گره مواصلاتی عمل می‌کند که این امر موجب تحمیل بار اضافی (تردد‌های فراشهری) بر سطح معابر رشت می‌شود که نیازمند توجه ویژه در طرح‌های توسعه شهری است. همچنین فقدان یا ضعف شبکه مناسب اتوبوس‌رانی یکی دیگر از چالش‌های ترافیکی معابر سطح شهر است.



شکل ۷۹- جمع‌بندی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر رشت

۴-۱-۲- طراحی مسیر دوچرخه‌سواری در سطح معابر شهر رشت

مقدمه

استفاده از دوچرخه به عنوان بخشی مهم از راهبرد کشورهای مختلف جهان برای حل مشکلات حمل‌ونقل شهری در نتیجه بحران‌های انرژی و زیست محیطی می‌باشد. با توجه به مزایای چشمگیر حمل‌ونقل غیر موتوری در زمینه‌های مختلف حمل‌ونقل اقتصادی، اجتماعی بهداشتی و غیره، گسترش حمل‌ونقل غیر موتوری یک ضرورت اجتناب ناپذیر به نظر می‌رسد. علیرغم مطالب بیان شده، دوچرخه به عنوان یک مد حمل‌ونقل آن طور که شایان توجه است در شهر رشت گسترش نیافته است که دلیل این امر را می‌توان نامناسب بودن شرایط آب و هوایی، مشخصات فیزیکی نامناسب شبکه معابر شهری (عرض کم سواره رو و پیاده‌روها، روسازی‌های نامناسب)، فقدان تسهیلات و امکانات کافی نظیر مسیرهای مناسب و ایمن پارکینگ و ایستگاه دوچرخه دانست. با توجه به مطالب فوق، معاونت محترم حمل‌ونقل و امور زیربنایی شهرداری رشت پروژه انجام طراحی مسیر دوچرخه‌سواری در سطح معابر شهر رشت را در سال ۱۳۹۶ کلید زد.

این طرح با توجه به پیشنهادات طرح جامع رشت و طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک در سطح شهر رشت تهیه شده است. هدف از این طرح ایجاد شبکه‌های پیوسته دوچرخه‌سواری در کریدورهای پیشنهادی شمالی - جنوبی، شرقی - غربی و شمال شرقی - جنوب غربی است. البته سوابق مطالعاتی نشان می‌دهد که این مسیرها قبلاً پیشنهاد شده‌اند اما هیچ‌کدام به جز حد فاصل فلکه گیل و میدان مصلی به مرحله اجرا نرسیده است. این طرح شامل ضوابط و مقررات طراحی مسیرها با تمام جزئیات است که در سند اصلی طرح قابل مشاهده بوده و در این بخش فقط کلیات مطرح گردیده است. این گزارش توسط مهندسين مشاور ارکان ارهان آریان در سال ۱۳۹۷ ارائه شده است.

گزارش مذکور در هشت بخش شامل؛ «بخش اول: بررسی وضعیت موجود محدوده مورد مطالعه»، «بخش دوم: سوابق مطالعات طراحی مسیر دوچرخه در شهرهای ایران و خارج از کشور»، «بخش سوم: وضعیت موجود شبکه معابر شهر رشت»، «بخش چهارم: امکان‌سنجی احداث مسیرهای دوچرخه‌سواری در کریدورهای پیشنهادی»، «بخش پنجم: نقشه‌های اجرایی مسیرهای دوچرخه‌سواری درجه ۱، ۲ و ۳ پیشنهادی به همراه جزئیات اجرایی مورد نیاز»، «بخش ششم: انجام نقشه‌برداری ۱/۵۰۰ مسیرهای منتخب به طول ۱۰ کیلومتر، نقشه‌های فاز ۲»، «بخش هفتم: ضوابط و مقررات فنی مربوط به مسیرهای دوچرخه، ایستگاه دوچرخه، نوع دوچرخه» و «بخش هشتم: ارزیابی اقتصادی طرح پیشنهادی» تهیه شده است.



شکل ۸۰- طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت

جدول ۱۳۶- شناسنامه بررسی طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	✓
		راهبردها		✓
		سیاستها	بخش مدیریت شهری	✓
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
		پروژهها	پروژه‌های موضوعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	✓
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تأکید مشکلات و کاستیها	✓
		داراییها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	✓
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	✓
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارشها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرحهای فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرحها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش بینی آینده	پیش بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	

طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت

سال ۱۳۹۷

شهری

۴-۱-۲-۱- سوابق اجرایی مسیر دوچرخه در سطح معابر شهر رشت (بخش دوم، ص ۵۴)

طی سال‌های گذشته حداثت میدان گیل تا میدان مصلی مسیر دوچرخه سواری به طول ۲۰۰۰ متر اجرا گردیده است. مسیر اجرا گردیده با توجه به مشکلات عدیده مورد استفاده شهروندان واقع نگردیده است. از جمله این مشکلات میتوان به موارد ذیل اشاره نمود:

- وجود مانع در طول مسیر پارک وسایل نقلیه در طول مسیر
- وضعیت نامناسب کف مسیر
- وجود کاربری‌های خدماتی مانند تعمیرگاه‌های خودرو و توقف وسایل نقلیه در مقابل آنها
- عدم خط کشی مناسب و استاندارد مسیر جهت تامین ایمنی مسیر
- عبور عابرین پیاده در مسیر دوچرخه سواری
- عدم یکپارگی مسیر

سند دوم | بررسی اسناد و برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط



• عدم موجود خانه دوچرخه و یا پارکینگ دوچرخه

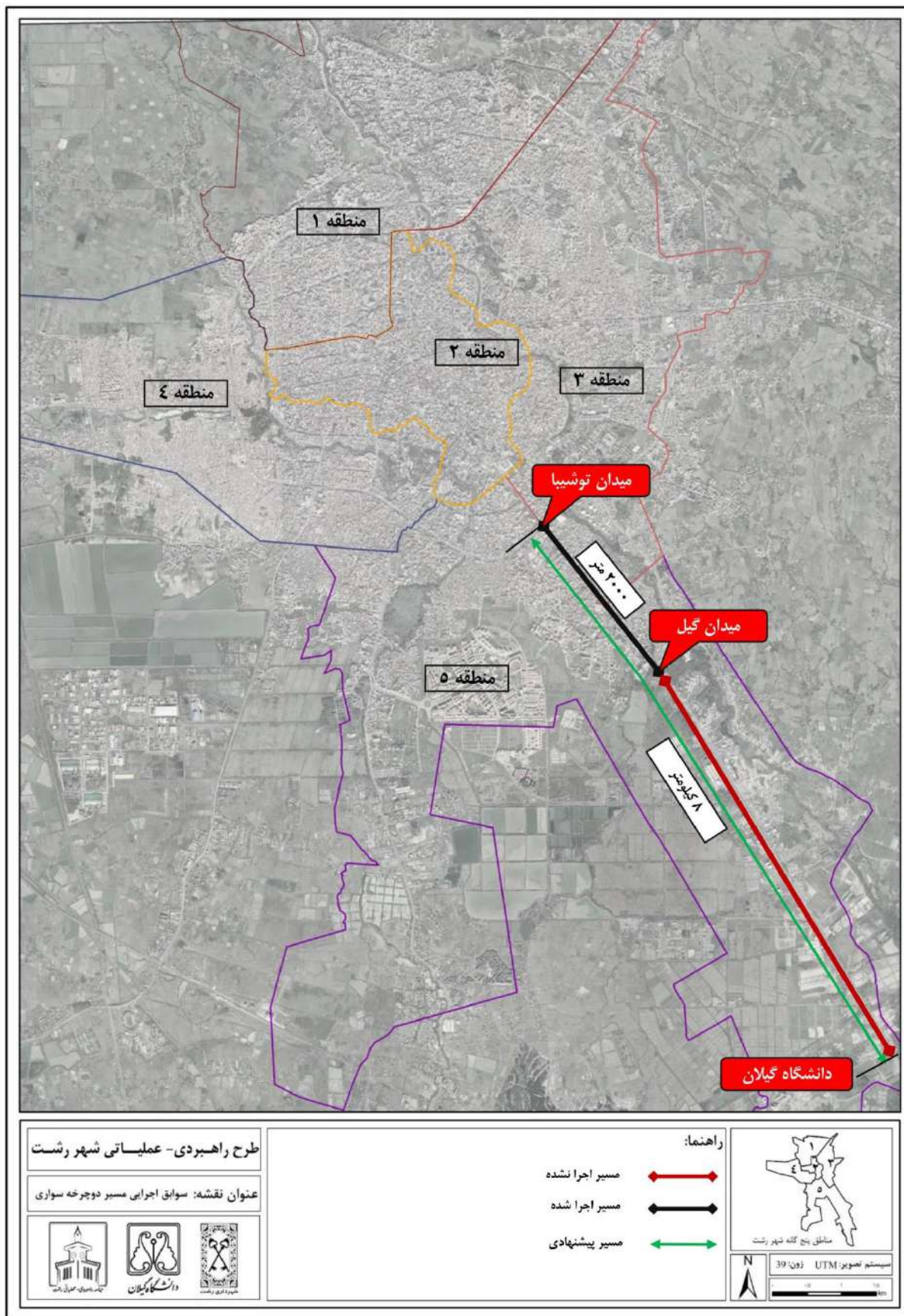
با توجه به مطالب بیان گردیده میتوان اینطور نتیجه گیری نمود که شهروندان زمانی از مد حمل و نقلی دوچرخه استقبال خواهند نمود که زیر ساخت های استاندارد و ایمن طراحی و اجرا گردد. هر زمان مسیر دوچرخه سواری با کیفیت و در خور شان کاربران ایجاد گردد، قطعاً موجب افزایش تقاضا خواهد گردید در غیر اینصورت نتیجه عکس خواهد داشت و این به منزله تلف نمودن سرمایه است.

۴-۲-۲- پیش بینی سهم مد دوچرخه از کل سفرهای انجام شده در هر کلان منطقه ترافیکی (گزارش

شورای ترافیک استان، صص ۹۰)

تعداد کل سفرهای انجام شده با دوچرخه از ۱۲۲۶۵ سفر در وضع موجود در پایان دوره بلند مدت به ۱۵۳۴۶۸ سفر خواهد رسید. افزایش تقاضا از زمان اجرای مسیرهای پیشنهادی در کوتاه مدت برابر با (۳ درصد در طی ۳ سال) میان مدت برابر با (۵ درصد در طی ۵ سال) و بلندمدت برابر با (۸ درصد در طی ۸ سال پیش بینی شده است. رشد متوسط تعداد سفرهای انجام شده به طور متوسط ۲ درصد در نظر گرفته شده است.

۱۱/۵ کیلومتر از مسیرهای پیشنهادی می بایست در طی دوره کوتاه مدت سه سال (اول) و ۱۹/۵ کیلومتر نیز در دوره میان مدت پنج سال اول اجرا گردد.



نقشه ۱۲ - سوابق اجرایی مسیر دوچرخه سواری



۴-۱-۲-۳- مسیره‌های پیشنهادی دوچرخه سواری (بخش چهارم، صص ۱۴-۲۰)

۴-۱-۲-۱-۳- مسیر کریدور شمالی - جنوبی

این مسیر از بلوار گلزار تا میدان توشیبا (مصلی) به طول تقریبی ۶,۴ کیلومتر شمال شهر را به جنوب شهر متصل می نماید. کریدور شمالی جنوبی با عبور از بلوار گلزار خیابان، سعدی خیابان امام خمینی مراکز مختلف تجاری، اداری آموزشی و مسکونی را پوشش خواهد داد.

۴-۱-۲-۲-۱-۳- مسیر یکپارچه کریدور شرقی - غربی

این مسیر از تقاطع خیابان طالقانی و بلوار شهید حبیب زاده تا تقاطع بلوار شهدا و خیابان فلسطین به طول تقریبی ۴,۳ کیلومتر غرب شهر را به شرق متصل می نماید. کریدور شرقی غربی با عبور از خیابان طالقانی، خیابان اعلم الهدی، خیابان شریعتی و خیابان شهدا، مراکز مختلف، تجاری، اداری، آموزشی و مسکونی را پوشش خواهد داد.

۴-۱-۲-۳-۱-۳- مسیر یکپارچه کریدور شمال شرقی - جنوب غربی

این مسیر از تقاطع بلوار شهید انصاری و بلوار دیلمان تا مسکن مهر به طول تقریبی ۹,۱ کیلومتر شمال شرق شهر را به جنوب غرب متصل می نماید. کریدور شمال شرقی جنوب غربی با عبور از بلوار شهید انصاری خیابان، سعدی خیابان اعلم الهدی بلوار لاکانی خیابان، حافظ نامجو به مسکن مهر منتهی می گردد که در طول مسیر مراکز مختلف، تجاری اداری آموزشی و مسکونی را پوشش خواهد داد.

۴-۱-۲-۴- اولویت بندی اجرایی (کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت) مسیر های یکپارچه دوچرخه سواری (بخش چهارم، صص ۱۰۱)

در حمل و نقل سه نوع برنامه ریزی وجود دارد که به صورت های برنامه ریزی کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت مطرح می باشند معمولاً برنامه ریزی های کوتاه مدت و میان مدت دارای پیچیدگی های کمتری هستند و بالطبع به سرمایه گذاری های بزرگ و ساخت و سازهای وسیع هم نیازی ندارند. به طور کلی در این نوع برنامه ریزی هدف به دست آوردن حداکثر ظرفیت و یا بهره برداری بهینه از تجهیزات موجود میباشد. در مقابل برنامه ریزی های درازمدت جامع و راهبردی مسائل پیچیده ای به دنبال داشته و دارای هزینه های مالی زیاد و همراه با ساخت و سازهای بزرگ و گسترده بوده و پیامدهای آنها اجتماع محیط زیست و اقتصاد جامعه را تحت تأثیر قرار می دهند. راه حل های موردنظر در برنامه ریزی بلندمدت با استفاده از روش های دارای دقت زیاد به دست می آیند. از این رو با توجه مطالب فوق اولویت بندی انجام شده بر اساس معیارهای موردنظر از قبیل تقاضا، مشخصات مسیر و سهم مسیر درجه ۱ دوچرخه سواری اولویت بندی اجرایی کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت مسیره‌های یکپارچه دوچرخه سواری در جدول زیر ارائه شده است.



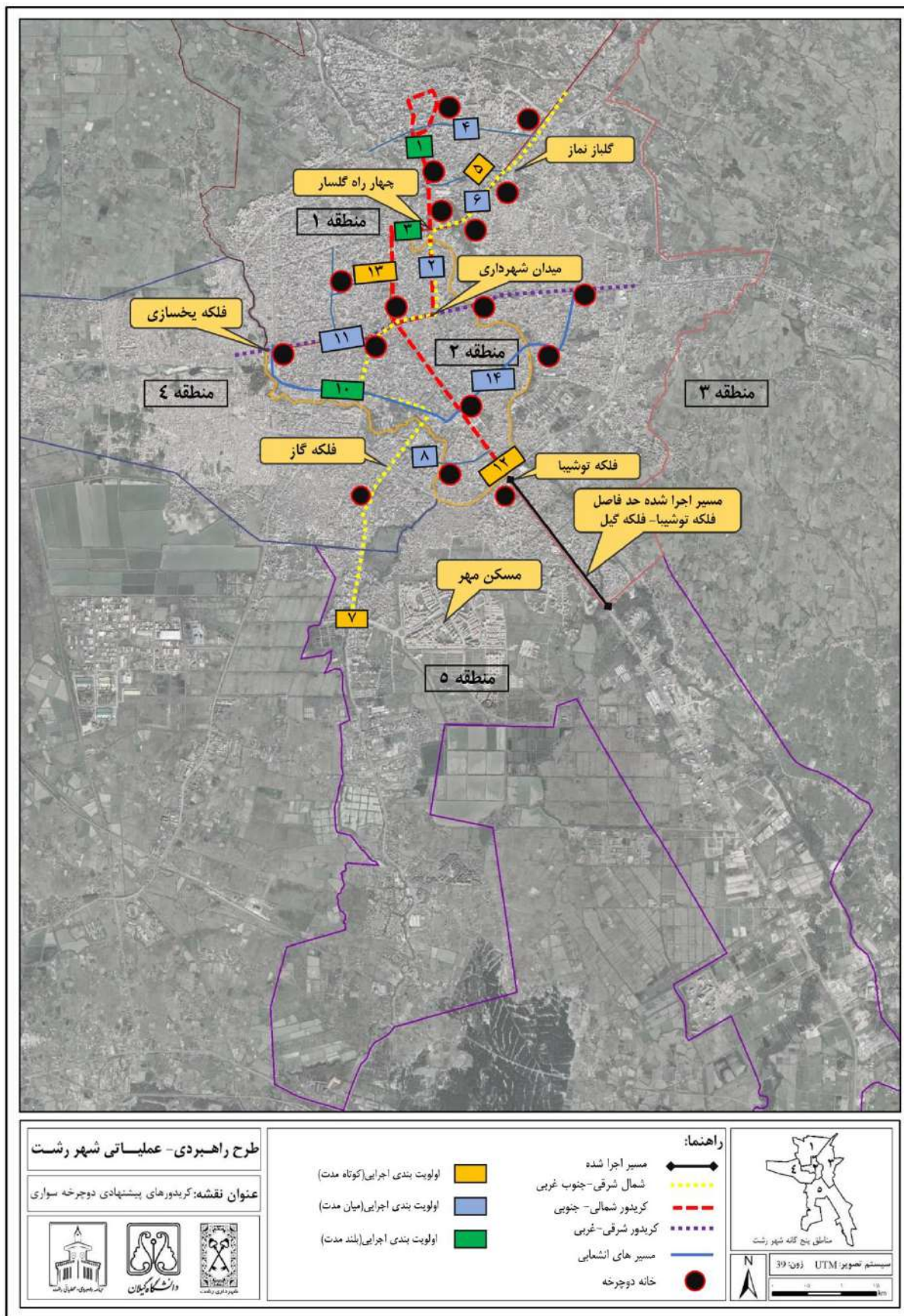
جدول ۱۳۷- اولویت بندی اجرایی مسیرهای یکپارچه دوچرخه سواری

بلند مدت				میان مدت						کوتاه مدت				اولویت اجرایی
۳	۱	۹	۱۰	۱۱	۴	۲	۱۴	۶	۸	۱۳	۵	۱۲	۷	شماره مسیر

با توجه به نقشه زیر مسیر های پیشنهادی، اولویت اجرایی مسیر ها با رنگ های مختلف و شماره مسیر و همچنین پوشش خانه های دوچرخه مشخص شده است.

پوشش خانه های دوچرخه از فاکتورهای اصلی در طرح ریزی مسیرهای دوچرخه سواری برای مطلوب نمودن سیستم و در اختیار قرار دادن سیستم برای افراد بیشتر است زمانی که تسهیلات استفاده از دوچرخه در دسترس نباشد میزان کارایی و تقاضای استفاده از این سیستم کاهش خواهد یافت. خانه های دوچرخه باید در یک فاصله پیاده روی معقول از مبدا و مقصد باشد تا امکان انتخاب استفاده کردن از دوچرخه برای فردی در مجاورت، مسیرهای پیشنهادی دوچرخه سواری را افزایش دهد. سطح پوشش خانه های دوچرخه و دوچرخه، بند مساحتی است که توسط یک مسیر مشخص در فاصله پیاده روی پوشش داده شده است.

مطابق ضوابط و استانداردهای موجود پیشنهاد می شود در مناطق مسکونی و تجاری با تراکم جمعیت بالا فاصله خانه های دوچرخه و دوچرخه بند از یکدیگر حداکثر ۶۰۰ متر لحاظ گردد از این رو در این مطالعه با توجه تراکم بالای جمعیت و تعدد کاربرهای متعدد سعی بر آن شده است تا افراد متقاضی استفاده از دوچرخه حداکثر مسافتی که به منظور دسترسی به خانه دوچرخه یا دوچرخه بند در مسیرهای پیشنهادی دوچرخه می بایست طی نماید برابر با ۳۰۰ متر باشد یعنی زمانی که فرد در محدوده کریدورهای پیشنهادی دوچرخه قرار میگیرد با پیمودن مسافتی در حدود ۳۰۰ متر به خانه دوچرخه یا دوچرخه بند دسترسی پیدا خواهد کرد این مهم منجر به پوشش تقاضاهای استفاده از دوچرخه در محدوده مورد مطالعه خواهد گردید.



شکل ۸۱- مسیرهای پیشنهادی دوچرخه سواری

۴-۱-۲-۵- جمع‌بندی طراحی مسیر دوچرخه‌سواری

استفاده از دوچرخه به عنوان بخشی مهم از راهبرد اصلی در جهت حل مشکلات ترافیک شهر رشت و کاهش استفاده از خودروهای شخصی است. برای حل این مشکلات، طرح جامع حمل و نقل ترافیک رشت پیشنهاد احداث مسیرهای دوچرخه‌سواری را ارائه کرده‌اند که به صورت یک سند جداگانه منتشر شده است لذا هدف از این طرح شناسایی ویژگی‌های هندسی و پتانسیل‌های معابر برای احداث مسیرهای دوچرخه‌سواری است و خروجی این طرح به تعریف مسیرهای یکپارچه دوچرخه‌سواری همراه با ضوابط اجرایی و طراحی هندسی معابر است. این مسیرها عبارت‌اند از:

➤ مسیر کریدور شمالی - جنوبی

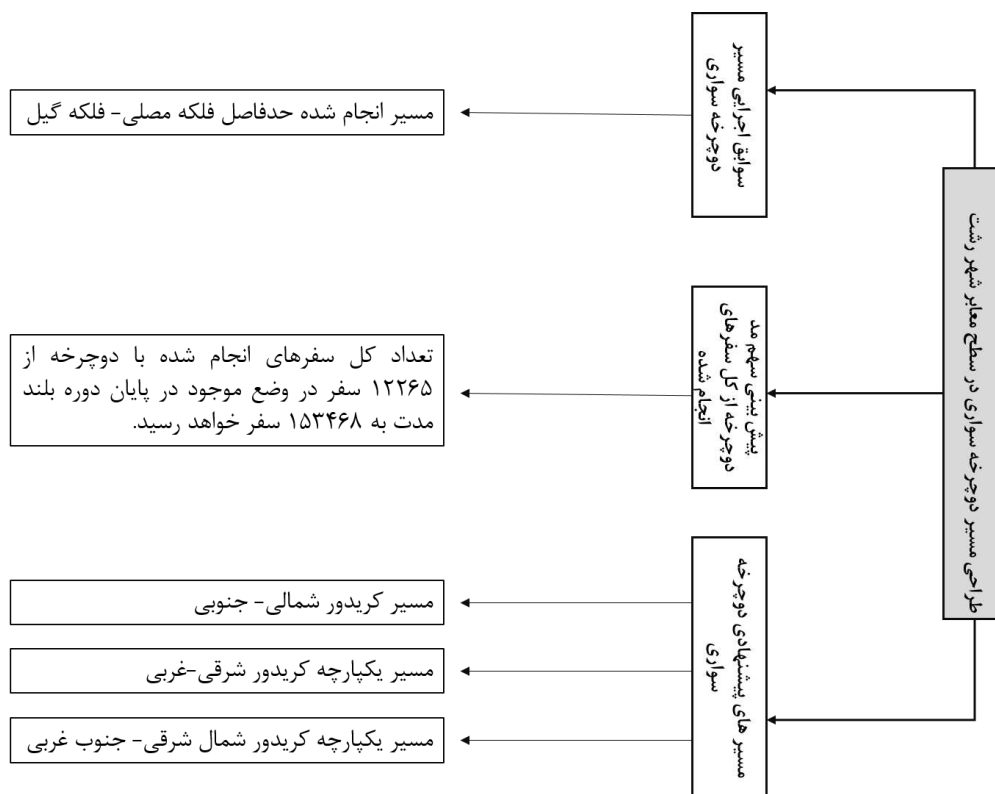
این مسیر از بلوار گلزار تا میدان توشییا (مصلی) به طول تقریبی ۶٫۴ کیلومتر شمال شهر

➤ مسیر یکپارچه کریدور شرقی - غربی

این مسیر از تقاطع خیابان طالقانی و بلوار شهید حبیب‌زاده تا تقاطع بلوار شهدا و خیابان فلسطین به طول تقریبی ۴٫۳ کیلومتر غرب شهر را به شرق متصل می‌نماید.

➤ مسیر یکپارچه کریدور شمال شرقی - جنوب غربی

این مسیر از تقاطع بلوار شهید انصاری و بلوار دیلمان تا مسکن مهر به طول تقریبی ۹٫۱ کیلومتر شمال شرق شهر را به جنوب غرب متصل می‌نماید.



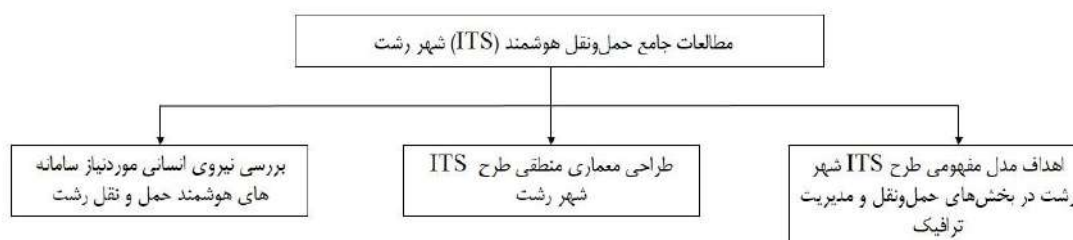
شکل ۸۲- جمع‌بندی طراحی مسیر دوچرخه سواری



۳-۱-۴ - مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند (ITS) شهر رشت (۱۳۹۷)

مقدمه

طرح مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند (ITS) شهر رشت از اسناد در سطح شهری و موضعی است. این طرح ابتدا با بیان اهداف در بخش های حمل و نقل و مدیریت ترافیک به طراحی معماری منطقی در سامانه های حمل و نقل عمومی، مدیریت ترافیک، ایمنی، اطلاع رسانی، حمل و نقل تجاری، مدیریت اضطراری، مدیریت ساخت و نگهداری و پرداخت الکترونیک پرداخته، همچنین میزان نیروی انسانی مورد نیاز در سامانه های هوشمند مورد نظر نیز برآورد می شود. در نهایت برنامه کوتاه مدت و میان مدت اولویت بندی اجرای سامانه های پیشنهادی و طرح توسعه برای هر یک از سامانه های پیشنهادی مورد نظر معرفی شده و برای یک محدوده به صورت پایلوت هوشمندسازی با استفاده از این سامانه ها صورت می گیرد. هدف این سند در نظر گرفتن محدوده ای در شهر رشت به صورت پایلوت برای هوشمندسازی با استفاده از سامانه های معرفی شده در طرح است.



شکل ۸۳- سند مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند (ITS) شهر رشت



جدول ۱۳۸ - شناسنامه بررسی مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک لیست
۱	بررسی چشم انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاستها		
		برنامهها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت پیشنهادی	✓
۲	شناخت شهر	پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
		کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تاکید مشکلات و کاستی‌ها	
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
۴	نکات دریافتی کارشناسان	پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
			انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مقید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

بررسی شناسنامه بررسی مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند شهر رشت
 سال ۱۳۹۷
 سطح شهری - سایر

۱-۳-۱-۴ - طراحی مدل و معماری ITS شهر رشت (فصل چهارم، صص ۱۲-۱۴)

معماری سیستم‌های هوشمند حمل و نقل، طراحی فعالیت‌هایی است که منجر به هوشمند سازی شبکه حمل و نقل (مانند جمع آوری داده‌های ترافیکی، مدیریت ناوگان عمومی و...) می‌گردد، همچنین در این طراحی، موقعیت و مکان انجام فعالیت مانند در طول مسیر، مراکز، وسایل نقلیه و... شناسایی می‌شود و جریان داده‌هایی که میان این فعالیت‌ها وجود دارد تبیین می‌گردد.

پس از مشخص کردن سامانه‌های هوشمند پیشنهادی، با توجه به ضرورت‌ها و نیازهای شهر رشت، برنامه راهبردی اجرای هریک از سامانه‌ها تدوین می‌شود. برنامه راهبردی نشان‌دهنده فوریت اجرای هریک از سامانه‌ها است که بر اساس دوره‌های کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت طبقه‌بندی می‌شود. در بخش پایانی، میزان اثربخشی معماری‌های طراحی شده برای ITS شهر رشت و منافی که بهره‌برداری از این سامانه‌ها به همراه خواهد داشت، به صورت کیفی مورد تحلیل و ارزیابی قرار خواهد گرفت.



۴-۱-۳-۲- اهداف مدل مفهومی طرح ITS شهر رشت در بخش‌های حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک (فصل چهارم، صص ۱۵-۲۴)

۴-۱-۳-۱- اهداف مدل مفهومی خدمات حمل‌ونقل عمومی

- افزایش بهره‌وری اقتصادی
- ارتقاء ایمنی
- بهبود تردد
- کاهش مصرف سوخت
- افزایش کارایی سیستم حمل‌ونقل

۴-۱-۳-۲- اهداف مدل مفهومی خدمات حوزه مدیریت ترافیک

- استفاده بهینه از شبکه ارتباطی معابر موجود
- افزایش ایمنی معابر
- آرام‌سازی جریان ترافیک با ابزار سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل
- هماهنگی میان ذینفعان مرتبط با این حوزه

۴-۱-۳-۳- طراحی معماری منطقی طرح ITS شهر رشت (فصل چهارم، صص ۳۸-۸۳)

به‌طور کلی در خصوص شهر رشت ۲۳ سامانه‌ی مختلف در ۸ بخش مختلف پیشنهاد شده‌اند که عبارت‌اند از:

سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی

با توجه به شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر رشت، چهار سامانه اساسی و موردنیاز آن به‌صورت زیر پیشنهاد می‌گردد:

- سامانه مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی
- سامانه اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی
- سامانه پرداخت الکترونیکی کرایه
- سامانه اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار

سامانه‌های مدیریت ترافیک

- سامانه مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی
- سامانه مدیریت محدودیت سرعت
- سامانه کنترل تخلفات پارک غیرمجاز



- سامانه مدیریت پارکینگ
- سامانه مدیریت تقاطعات
- سامانه نظارت تصویری ترافیکی

سامانه‌های ایمنی

- سامانه کنترل سرعت
- سامانه کنترل تخلفات تقاطعات چراغدار
- سامانه هشدار عبور عابر پیاده

سامانه‌های اطلاع‌رسانی

- سامانه اطلاع‌رسانی
- سامانه مدیریت تابلوهای پیام متغیر

سامانه‌های حمل‌ونقل تجاری

- سامانه ساماندهی اطلاعات بار
- سامانه مدیریت حمل‌ونقل بار
- سامانه مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی
- سامانه مدیریت تسهیلات باری
- سامانه توزین ناوگان باری

سامانه‌های مدیریت اضطراری

- سامانه مدیریت سوانح ترافیکی و بحران

سامانه‌های مدیریت ساخت، نگهداری و ساخت

- سامانه نگهداری معابر

سامانه پرداخت الکترونیک

- سامانه مدیریت پرداخت الکترونیک



۱-۴-۳-۴- تدوین برنامه کوتاه مدت و میان مدت، وضعیت زیرساخت‌های موجود و پیشنهاد نیروی انسانی
موردنیاز (بخش چهارم، صص ۱۳۳-۱۶۰)

۱-۴-۳-۱-۴- تدوین برنامه کوتاه مدت و میان مدت اولویت بندی اجرای سامانه‌های پیشنهادی

پس از طراحی سامانه‌ها بر اساس نیازهای مدیریت ترافیک شهری و معضلات حمل و نقل شهر رشت می‌بایست برحسب درجه اهمیت هر یک، اولویت خاصی را برای آن‌ها قرارداد. درعین حال باید آن‌ها را بر اساس معیارهایی نظیر مطلوبیت از نظر انتظارات جامعه و ذینفعان، اسناد بالادستی، زیرساخت‌های موجود، توجه به اهداف حمل و نقل و پیش‌نیازی سامانه‌ها به یکدیگر موردبررسی قرارداد. بر این اساس ۲۳ سامانه طرح شده به دو برنامه کوتاه مدت (فاز اول) و برنامه میان مدت (فاز دوم) تقسیم شده است.

جدول ۱۳۹- پیش‌نیازی و هم‌نیازی سامانه‌های هوشمند حمل و نقل شهر رشت

ردیف	سامانه	پیش‌نیاز	هم‌نیاز
۱	مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی	-	۴,۳,۲
۲	اطلاع‌رسانی به کاربران حمل و نقل عمومی	۱	۱۴
۳	پرداخت الکترونیکی کرایه	۲۳	۱
۴	اولویت‌دهی به ناوگان حمل و نقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار	۹	۱
۵	مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی	-	۱۶,۱۴,۱۳
۶	مدیریت محدودیت سرعت	۱۵,۲۱,۱۱,۱۰	۱۴
۷	کنترل تخلفات پارک غیرمجاز	-	۱۰
۸	مدیریت پارکینگ	-	۲۳,۱۴
۹	مدیریت تقاطعات	-	۱۲,۴
۱۰	نظارت تصویری ترافیکی	-	۲۱,۱۸,۱۴,۶
۱۱	کنترل سرعت	-	۶
۱۲	کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار	-	۹
۱۳	هشدار عبور عابر پیاده	-	-
۱۴	اطلاع‌رسانی	-	۲۲,۲۱,۱۹,۱۸,۱۵,۱۰,۸,۶,۵,۲
۱۵	مدیریت تابلوهای پیام متغیر	۱۴	۶
۱۶	ساماندهی اطلاعات بار	۵	۱۷
۱۷	مدیریت حمل و نقل بار	۱۶	۲۳,۲۰,۱۹,۱۸
۱۸	مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی	۱۷	۲۱,۱۴,۱۰
۱۹	مدیریت تسهیلات باری	-	۲۳,۲۰,۱۴
۲۰	توزین ناوگان باری	۱۷	۱۹
۲۱	مدیریت سوانح ترافیکی و بحران	۱۰	۲۲,۱۸,۱۴,۱۰,۶
۲۲	نگهداری معابر	۲۱,۱۴	-
۲۳	پرداخت الکترونیکی	-	۱۹,۱۷,۸,۵,۱

جدول ۱۴۰ - وضعیت زیرساخت‌های موجود سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل شهر رشت

ردیف	سامانه	زیرساخت		
		مناسب	متوسط	کم
۱	مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی			*
۲	اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی			*
۳	پرداخت الکترونیکی کرایه			*
۴	اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار			*
۵	مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی		*	
۶	مدیریت محدودیت سرعت			*
۷	کنترل تخلفات پارک غیرمجاز			*
۸	مدیریت پارکینگ			*
۹	مدیریت تقاطعات			*
۱۰	نظارت تصویری ترافیکی		*	
۱۱	کنترل سرعت			*
۱۲	کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار		*	
۱۳	هشدار عبور عابر پیاده			*
۱۴	اطلاع‌رسانی			*
۱۵	مدیریت تابلوهای پیام متغیر		*	
۱۶	ساماندهی اطلاعات بار			*
۱۷	مدیریت حمل‌ونقل بار			*
۱۸	مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی			*
۱۹	مدیریت تسهیلات باری			*
۲۰	توزین ناوگان باری			*
۲۱	مدیریت سوانح ترافیکی و بحران			*
۲۲	نگهداری معابر			*
۲۳	پرداخت الکترونیک			*

جدول ۱۴۱ - سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل در برنامه کوتاه‌مدت (فاز اول)

ردیف	سامانه
۱	مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی
۲	پرداخت الکترونیکی کرایه
۳	مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی
۴	کنترل تخلفات پارک غیرمجاز
۵	مدیریت پارکینگ
۶	مدیریت تقاطعات
۷	نظارت تصویری ترافیکی
۸	کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار
۹	اطلاع‌رسانی
۱۰	ساماندهی اطلاعات بار
۱۱	پرداخت الکترونیک



جدول ۱۴۲- سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل در برنامه میان‌مدت (فاز دوم)

ردیف	سامانه
۱	اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی
۲	اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار
۳	مدیریت محدودیت سرعت
۴	نگهداری معابر
۵	کنترل سرعت
۶	هشدار عبور عابر پیاده
۷	مدیریت تابلوهای پیام متغیر
۸	مدیریت حمل‌ونقل بار
۹	مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی
۱۰	مدیریت تسهیلات باری
۱۱	توزین ناوگان باری
۱۲	مدیریت سوانح ترافیکی و بحران

طرح توسعه سامانه‌های پیشنهادی با نگاه بلندمدت

در این بخش با رویکرد بلندمدت به طرح‌های توسعه ۲۳ سامانه طراحی شده پرداخته می‌شود. با در نظر گرفتن اهداف ایجاد سامانه‌ها و همچنین بررسی نیازها، طرح‌های معرفی شده به لحاظ اجرایی دارای مدت‌زمان‌های مختلفی خواهند بود که پس از ایجاد و راه‌اندازی سامانه‌ها و همچنین بر اساس تکنولوژی روز قابل تصمیم‌گیری خواهد بود.

• سامانه مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی

در این سامانه تمامی ناوگان به تجهیزات موقعیت‌یاب و همچنین ارتباط با راننده تجهیز می‌شوند، همچنین کاربران پس از پیاده شدن از ناوگان عمومی، اقدام به طی کردن مسیر از طریق یک مد حمل‌ونقلی دیگر شامل تاکسی، خودرو شخصی، پیاده و... می‌نمایند. بخشی از این مسافران، کسانی هستند که قصد ادامه مسیر خود با خط دیگری از ناوگان عمومی دارند. ایجاد هماهنگی میان ناوگان در زمانی که به ایستگاه‌های نزدیک به نقاط تلاقی خطوط مختلف می‌رسند، می‌تواند موجب کاهش تاخیر سفر گردد. این هماهنگی بر اساس اطلاعات موقعیت ناوگان و ارتباط با راننده به صورت اطلاع‌رسانی جهت توقف به مدت بیشتر در ایستگاه صورت می‌پذیرد، به صورتی که شخص پیاده شده از یک اتوبوس بتواند خود را به ایستگاه خط دیگر برساند. این ایستگاه می‌تواند میان دو خط یا چند خط مختلف، مشترک باشد.

• سامانه اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی

با استفاده از نرم‌افزار اطلاع‌رسانی، در طرح توسعه سامانه می‌توان موقعیت تمامی ناوگان و همچنین زمان حدودی رسیدن آنان به ایستگاه‌های پیشرو و مسیر تردد را به کاربران نمایش داد تا بتوانند نسبت به برنامه‌ریزی سفر خود اقدام نمایند و همچنین قابلیت دریافت مسیر مناسب جهت رسیدن به مقصد با استفاده از حمل‌ونقل عمومی امکان‌پذیر خواهد بود.



• سامانه پرداخت الکترونیکی کرایه

در طرح توسعه این سامانه می‌توان قابلیت یکپارچه‌سازی سامانه با حساب شهروندی را مطرح نمود که تمامی عملیات مورد نیاز شهروندان از طریق این حساب صورت خواهد گرفت. همچنین از دیگر خدماتی که می‌توان جزئی از طرح‌های آتی این سامانه دانست، پرداخت بر اساس مسافت طی شده است. بدین صورت کاربر با ثبت ورود و خروج خود به خودرو می‌تواند متناسب با میزان استفاده از خدمات حمل و نقل عمومی نسبت به پرداخت کرایه اقدام نماید.

• سامانه اولویت‌دهی به ناوگان حمل و نقل عمومی در تقاطعات چراغ‌دار

با توجه به اینکه هدف این سامانه کاهش تأخیر در سفرهای شیوه حمل و نقلی عمومی است، خدمات آتی نیز باید در جهت این هدف طرح‌ریزی گردد. پشتیبانی از عملکرد سامانه از طریق ارسال موقعیت ناوگان به سامانه اولویت‌دهی امکان‌پذیر خواهد بود. از آنجایی که این ناوگان در مسیر ثابتی تردد می‌نمایند، با برقراری سامانه مدیریت تقاطعات و یکپارچه‌سازی آن‌ها، امکان کاهش بار ترافیکی در مسیرهای تردد این ناوگان امکان‌پذیر خواهد بود. همچنین خدمات دیگری نظیر اولویت‌دهی به سایر ناوگان نظیر خودروهای امدادی و اورژانس نیز به عنوان طرح‌های توسعه قابل اشاره است.

• سامانه مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی

با گسترش این سامانه می‌توان چندین محدوده با محدودیت‌های زمانی، مکانی، نوع خودرو و همچنین عوارض متفاوت به منظور مدیریت تردد تعریف نمود. همچنین با احداث مسیرهای جدید و خاص نظیر پل، تونل، بزرگراه و...، امکان دریافت عوارض تردد در این معابر نیز می‌تواند به سامانه افزوده شود.

در برنامه آتی ثبت خودرو نیز می‌تواند زیرمجموعه سامانه حساب شهروندی لحاظ شده و تمامی عملیات مربوط به خودرو نظیر خرید تعرفه تردد در محدوده طرح ترافیک و حتی پرداخت عوارض شهرداری از طریق آن صورت پذیرد. این کار همچنین می‌تواند قابلیت‌هایی نظیر رهگیری و شناسایی ناوگان فاقد معاینه فنی، مسروقه و... را نیز به همراه داشته باشد.

• سامانه مدیریت محدودیت سرعت

با ورود به حوزه پردازش تصویر و داده، امکان تشخیص سرعت مناسب بر اساس شرایط موجود و به صورت خودکار امکان‌پذیر خواهد بود. همچنین این اطلاعات می‌تواند به صورت به‌هنگام برای ناوگان پلیس راهور ارسال گردد.

• سامانه کنترل تخلفات پارک غیرمجاز

در طرح توسعه این سامانه می‌توان عملیات شناسایی تخلفات به صورت هوشمند و از دو طریق خودروهای ثبت مکانیزه تخلف و دوربین‌های نظارت تصویری را ارائه نمود. با توجه به اینکه هدف اصلی این سامانه کاهش ترافیک و معضلات ناشی از توقف در مکان‌های ممنوع و یا پارک دوبله است، با در اختیار داشتن اطلاعات مالکان ناوگان می‌توان پیامی مبنی بر جابجایی خودرو به آنان ارسال نمود تا نسبت به جابجایی خودرو خود اقدام نمایند.

• سامانه مدیریت پارکینگ

در طرح توسعه این سامانه می‌توان فرآیندهایی نظیر شناسایی نزدیک‌ترین پارکینگ و مسیریابی آن اشاره نمود.



• سامانه مدیریت تقاطعات

از جمله معایب سیستم‌های مدیریت تقاطعات به کار گرفته شده در ایران، عدم توجه به طول صف ایجاد شده در هریک از رویکردهای تقاطع است. در زمان‌های اوج ترافیک، در صورتی که میزان تقاضا از عرضه پیشی بگیرد، در هر سیکل از چراغ به طول صف ایجاد شده افزوده می‌شود که می‌تواند موجب مسدودی تقاطعات و معابر بالادست خود گردد. به منظور شناسایی طول صف در هر رویکرد تقاطع و جلوگیری از ایجاد صف‌های طولانی، روش‌هایی نظیر پردازش تصویر دوربین‌های نظارتی در تقاطعات، اطلاعات نقشه‌های ترافیکی مختلف و یا حتی نصب شناسگر در بالادست رویکرد استفاده نمود.

از دیگر فعالیت‌های آتی این سامانه می‌توان به تعمیم سامانه اولویت‌دهی به ناوگان امدادی و اورژانسی اشاره نمود. این ناوگان نیز با استفاده از تجهیزات آشکارسازی در زمان انجام عملیات می‌توانند درخواست خود جهت اولویت‌دهی عبور از تقاطعات چراغ‌دار را برای کنترلر چراغ تقاطع ارسال نمایند.

• سامانه نظارت تصویری ترافیکی

در مراحل آتی می‌توان قابلیت پردازش تصویر شامل شناسایی سانحه ترافیکی، ثبت تخلفات راهنمایی و رانندگی به صورت خودکار و غیره را به این سامانه افزود. این قابلیت امکان واکنش سریع‌تر و نظارت دقیق‌تر بر تصاویر دریافتی را مقدور می‌سازد.

• سامانه کنترل سرعت

با توجه به اینکه فرآیند این سامانه از طریق دوربین‌های مدار بسته و پردازش تصویر صورت می‌پذیرد، قابلیت‌های دیگری نظیر شناسایی تخلفات مختلفی همچون عدم رعایت فاصله طولی، خوردن و آشامیدن در حین رانندگی، عدم استفاده از کمربند ایمنی، عدم حرکت بین خطوط و ثبت اطلاعات متخلفان اقدام را به سامانه افزود.

• سامانه کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار

در طرح توسعه خدمات دیگری نظیر پایش محدوده‌های مکانی و زمانی، ثبت تخلف ناوگان فاقد معاینه فنی و همچنین شمارش عبور از هر رویکرد و ارسال اطلاعات آن به سیستم کنترل‌کننده چراغ نیز از این سامانه قابل استحصال است.

• سامانه هشدار عبور عابر پیاده

در طرح توسعه می‌توان با نصب شناسگرهای حضور خودرو در فاصله مناسب با گذر عرضی - فاصله‌ای که عابر تا زمان رسیدن خودرو بتواند از گذرگاه عبور نماید - و پس از درخواست عبور عابر پیاده، در صورت عدم وجود خودرویی در این فاصله، سیستم به عابر اجازه عبور می‌دهد.

• سامانه اطلاع‌رسانی

همکاری شهروندان در ایجاد اطلاعات و همچنین صحت‌سنجی اطلاعات دریافتی می‌تواند در طرح‌های توسعه سامانه اطلاع‌رسانی به کار گرفته شود. اطلاعاتی نظیر وضعیت ترافیکی، وقوع تصادفات و... نیز می‌تواند از سوی کاربران برای سامانه ارسال گردد.



• سامانه مدیریت تابلوهای پیام متغیر

بخش اصلی توسعه این سامانه، پوشش مناسب شبکه راه درون شهری به تابلوهای پیام متغیر جهت نمایش پیام‌های متنی، حدود سرعت مجاز و همچنین وضعیت ترافیکی معابر حاشیه محل نصب تابلو را در برمی‌گیرد.

• سامانه ساماندهی اطلاعات بار

این سامانه می‌تواند در طرح توسعه خود نسبت به صدور پروانه‌های اشتغال، فعالیت و بهره‌برداری اقدام نماید تا بتوان نظارت دقیق‌تری بر عملکرد ذینفعان حوزه حمل‌ونقل بار درون شهری اعمال نمود.

• سامانه مدیریت حمل‌ونقل بار

پس از راه‌اندازی سامانه و همچنین عمومیت پیدا کردن آن، در طرح توسعه سامانه می‌توان نسبت به ثبت تخلفات عبور ناوگان غیرمجاز از طریق دوربین‌های پلاک خوان و دوربین‌های نظارت تصویری اقدام نمود. سایر موارد نظیر پایش تردد ناوگان و صحت‌سنجی اطلاعات رهگیری ناوگان از طریق این دوربین‌ها نیز می‌تواند صورت پذیرد.

• سامانه مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی

با استفاده از تجهیزات درون خودرویی شامل دوربین‌های پایش راننده و مسیر و سنسورهای مختلف نصب‌شده بر روی ناوگان می‌توان وضعیت راننده و مسیر را پایش نمود و موجب افزایش سرعت واکنش به سانحه می‌گردد. همچنین این سنسورها می‌تواند فاصله جانبی ناوگان با خودروها و موانع اطراف را تشخیص داده و علاوه بر هشدار برخورد، نسبت به اقدام خودکار جهت جلوگیری از برخورد نیز اقدام نماید.

• سامانه مدیریت تسهیلات باری

از قابلیت‌هایی که در طرح توسعه این سامانه می‌توان مدنظر قرارداد، امکان ارائه خدمات تسهیلات باری به ناوگان باری ورودی به شهر است. کاربرانی که از معابر بین‌شهری به شهر رشت رسیده و قصد ورود به شهر دارند، بتوانند با برقراری ارتباط با سامانه، نسبت به رزرو فضای توقف موردنظر خود و همچنین دریافت اطلاعاتی نظیر محدودیت‌های ترددی و... اقدام نمایند.

• سامانه توزین ناوگان باری

امروزه از سامانه‌های توزین در حین حرکت برای توزین ناوگان باری استفاده می‌گردد. تجهیزات پس از شناسایی ناوگان دارای بار بیش‌ازحد مجاز تعریف‌شده، نسبت به گزارش تخلف به پلیس راهور و مرکز مدیریت توزین اقدام کرده تا علاوه بر توقف ناوگان و خالی نمودن بار، عوارض عبور بار سنگین و جریمه برای آنان ثبت گردد.

• سامانه مدیریت سوانح ترافیکی و بحران

قابلیت‌هایی نظیر امکان شناسایی خودکار سانحه از طریق پردازش تصاویر دوربین‌های نظارتی و یا نصب تجهیزات شناساگر وقوع سانحه از خدماتی هستند که در طرح توسعه می‌توان به این سامانه افزود.



• سامانه نگهداری معابر

در طرح توسعه سامانه نگهداری معابر، نصب تجهیزات پایش وضعیت زیرساخت‌ها حائز اهمیت است.

• سامانه پرداخت الکترونیک

در طرح توسعه این سامانه و با ایجاد یک حساب شهروندی مستقل، کاربران می‌توانند تمامی خدمات ارائه‌شده توسط شهرداری را از طریق این بستر به انجام رسانند. خدماتی نظیر خرید تعرفه تردد در محدوده طرح ترافیک، پرداخت عوارض خودرو، ملک و...، پرداخت کرایه حمل‌ونقل همگانی، استفاده از خدمات دوچرخه اشتراکی و سایر خدمات دیگر به‌وسیله این سامانه امکان‌پذیر خواهد بود.

۱-۳-۴- طراحی سیستم‌های مستقر در مرکز کنترل ترافیک و مراکز محلی و اصلی مدیریت

سامانه‌های پیشنهادی

هر یک از سامانه‌های طراحی‌شده، علاوه بر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطی و تجهیزات، به یک مرکز جهت مدیریت سامانه نیاز دارد. سامانه‌ها متناسب با میزان فعالیت و نوع عملکرد خود می‌توانند دارای تنها یک مرکز اصلی و یا چند مرکز محلی باشند. بر این اساس در زیر مراکزی که هریک از سامانه‌های نام‌برده می‌توانند در آن‌جا مستقر شوند، مشخص شده‌اند.

سامانه‌های مستقر در مرکز کنترل ترافیک

- سامانه مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی
- سامانه مدیریت محدودیت سرعت
- سامانه کنترل تخلفات پارک غیرمجاز
- سامانه مدیریت پارکینگ
- سامانه مدیریت تقاطعات
- سامانه اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار
- سامانه نظارت تصویری ترافیکی
- سامانه کنترل سرعت
- سامانه کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار
- سامانه هشدار دهی عبور عابر پیاده
- سامانه مدیریت تابلوهای پیام متغیر
- سامانه مدیریت سوانح ترافیکی و بحران

مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری رشت (فاوا)

- سامانه اطلاع‌رسانی
- سامانه پرداخت الکترونیک

سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر شهرداری رشت

- سامانه مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی
- سامانه اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی
- سامانه پرداخت الکترونیکی کرایه
- سامانه ساماندهی اطلاعات بار
- سامانه مدیریت حمل‌ونقل بار
- سامانه مدیریت تردد محموله‌های خطرناک و بار ترافیکی
- سامانه مدیریت تسهیلات باری
- سامانه توزین ناوگان باری

۱-۴-۳-۴-۳- بررسی نیروی انسانی جهت پشتیبانی اپراتوری سامانه‌های پیشنهادی

هر یک از سامانه‌های طراحی‌شده، به‌منظور مدیریت در مراکز تعریف‌شده در قسمت قبلی، به نیروی انسانی جهت مدیریت بخش‌های مختلف سامانه نیاز دارد. نیروی انسانی موردنیاز در هر سامانه را می‌توان به سه دسته مدیر، کارشناس و اپراتور تقسیم نمود.

جدول ۱۴۳- نیروی انسانی موردنیاز سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل شهر رشت

زیرساخت			سامانه	ردیف
اپراتور	کارشناس	مدیر		
۱	۱	۱	مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی	۱
۱	۱		اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی	۲
۱	-		پرداخت الکترونیکی کرایه	۳
۱	-	۱	اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار	۴
۲	۱		مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی	۵
۱	۳	۱	مدیریت محدودیت سرعت	۶
۱			کنترل سرعت	۷
۱			مدیریت پارکینگ	۸
۱			کنترل تخلفات پارک غیرمجاز	۹
۵	۲	۱	نظارت تصویری ترافیکی	۱۰
۱	۱	۱	مدیریت تقاطعات	۱۱
۱	۱		کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار	۱۲
-	۱		هشدار عبور عابر پیاده	۱۳
۳	۱	۱	اطلاع‌رسانی	۱۴



زیرساخت			سامانه	ردیف
اپراتور	کارشناس	مدیر		
۲	۱	۱	مدیریت تابلوهای پیام متغیر	۱۵
۱	۱	۱	ساماندهی اطلاعات بار	۱۶
۲	۱		مدیریت حمل و نقل بار	۱۷
۲	۱	۱	مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی	۱۸
۱	۱	۱	مدیریت تسهیلات باری	۱۹
۱	۱		توزین ناوگان باری	۲۰
۲	۱	۱	مدیریت سوانح ترافیکی و بحران	۲۱
۲	۱	۱	نگهداری معابر	۲۲
۴	۲	۱	پرداخت الکترونیک	۲۳

۴-۱-۳-۴- بررسی و ارزیابی سامانه‌های پیشنهادی با استناد به تأثیر مثبت آن بر شاخص‌های حمل و نقل (فصل چهارم، صص ۲۲۰-۲۳۰)

طرح پیشنهادی باید در جهت بهبود عملکرد و یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل درون شهری و همچنین بهبود شرایط زندگی شهروندان برنامه‌ریزی گردد. هدف این بخش تعیین تأثیر ۲۳ سامانه هوشمند حمل و نقل طرح شده در این مطالعه و تعیین تأثیر آن بر شاخص‌های حمل و نقل شهر رشت به صورت کیفی است.

۴-۱-۳-۵- معرفی شاخص‌های حمل و نقل

شاخص‌های حمل و نقلی در این طرح حاصل از جمع‌بندی اسناد بالادستی و فعالیت‌های مشابه جمع‌آوری شده‌اند که عبارت‌اند از:

- مدیریت شبکه حمل و نقل و افزایش روانی ترافیک
- افزایش ایمنی حمل و نقل
- کاهش اثرات مخرب زیست‌محیطی
- حفاظت از زیرساخت‌ها
- افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی
- افزایش رضایت شهروندان



۴-۱-۳-۴- بررسی مزایا و منافع سامانه‌های طراحی شده بر شاخص‌های حمل‌ونقلی

جدول ۱۴۴- تأثیرات سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل بر شاخص‌های حمل‌ونقل

زیرساخت						سامانه	ردیف
افزایش رضایت شهروندان	افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی	حفاظت از زیرساخت‌ها	کاهش اثرات مخرب زیست‌محیطی	افزایش ایمنی حمل‌ونقل	مدیریت شبکه حمل‌ونقل و افزایش روانی ترافیک		
*	*		*		*	مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی	۱
*	*					اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی	۲
*	*					پرداخت الکترونیکی کرایه	۳
*	*		*		*	اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار	۴
*		*	*		*	مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی	۵
		*	*	*	*	مدیریت محدودیت سرعت	۶
*					*	کنترل تخلفات پارک غیرمجاز	۷
*			*		*	مدیریت پارکینگ	۸
			*		*	مدیریت تقاطعات	۹
				*	*	نظارت تصویری ترافیکی	۱۰
				*	*	کنترل سرعت	۱۱
				*	*	کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار	۱۲
*				*	*	هشدار عبور عابر پیاده	۱۳
*			*	*	*	اطلاع‌رسانی	۱۴
*			*	*	*	مدیریت تابلوهای پیام متغیر	۱۵
						ساماندهی اطلاعات بار	۱۶
*		*	*		*	مدیریت حمل‌ونقل بار	۱۷
		*		*	*	مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی	۱۸
					*	مدیریت تسهیلات باری	۱۹
		*				توزین ناوگان باری	۲۰
*		*		*	*	مدیریت سوانح ترافیکی و بحران	۲۱
*		*		*		نگهداری معابر	۲۲
*					*	پرداخت الکترونیکی	۲۳



۴-۱-۳-۵- محدوده اصلی طرح پایلوت هوشمند سازی حمل و نقل شهر رشت (فصل پنجم، صص ۷-۱۱)

محدوده اصلی طرح پایلوت شهر رشت از میدان صیقلان در شرق شروع شده و به دانای علی در غرب شهر می‌رسد. در شمال و جنوب نیز به ترتیب به میدان سرگل و میدان دفاع مقدس می‌رسد. این محدوده برای پوشش سامانه‌های زیر در نظر گرفته شده است که ۱۳ سامانه از ۲۳ سامانه پیشنهادی هستند.

- سامانه مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی
- سامانه کنترل تخلفات پارک غیرمجاز
- سامانه مدیریت پارکینگ
- سامانه مدیریت تقاطعات
- سامانه نظارت تصویری ترافیکی
- سامانه هشدار عبور عابر پیاده
- سامانه اطلاع‌رسانی
- سامانه مدیریت تابلوهای پیام متغیر
- سامانه ساماندهی اطلاعات بار
- سامانه مدیریت حمل و نقل بار
- سامانه مدیریت تردد محموله‌های خطرناک و بار ترافیکی
- سامانه مدیریت تسهیلات باری
- سامانه توزین ناوگان باری

۴-۱-۳-۵-۱- محور پایلوت حمل و نقل عمومی

نخستین مسیر اتوبوس‌های تندرو در محور بلوار امام خمینی در حد فاصل میدان مصلی (توشیبا) تا میدان دکتر حشمت مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. این محور در طرح پایلوت به عنوان مسیر پایلوت جهت به کارگیری ۴ سامانه هوشمند حوزه حمل و نقل عمومی در نظر گرفته شده است که این سامانه‌ها به شرح زیر است:

- سامانه مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی
- سامانه اطلاع‌رسانی به کاربران حمل و نقل عمومی
- سامانه پرداخت الکترونیکی کرایه
- سامانه اولویت‌دهی به ناوگان همگانی در تقاطعات چراغ‌دار

۴-۱-۳-۲- محور پایلوت محدودیت و کنترل سرعت

به منظور سنجش سرعت و عملکرد نصب تجهیزات ثبت تخلف و همچنین اعمال محدودیت‌های سرعتی مختلف، نیاز به یک محور با سرعت عملکردی بالا وجود دارد. بدین منظور کریدورهای ورودی شهر گزینه‌های مناسبی هستند که در این طرح، مسیر ورودی از سمت قزوین در حدفاصل آرامستان باغ رضوان تا میدان گیل بدین منظور در نظر گرفته شده است. برای این محور دو سامانه هوشمند در نظر گرفته شده است که به شرح زیر است:

- سامانه مدیریت محدودیت سرعت
- سامانه کنترل سرعت

۴-۱-۳-۳- طرح پایلوت کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار

یکی از معضلات اصلی شهر رشت عدم توجه به چراغ راهنمایی و تصادفات ناشی از آن است. چهارراه احمدزاده یکی از تقاطعات چراغ‌داری است که میزان تصادفات در آن چشمگیر است. بر اساس احجام شمارش شده در ساعات مختلف روز، میزان تردد در این تقاطع قابل توجه بوده و با توجه به بازدهی میدانی صورت گرفته، تخلفات عبور از تقاطع و عدم توجه به چراغ و توقف پشت خط عابر پیاده از معضلات اصلی این تقاطع به حساب می‌آید که به همین دلیل می‌تواند به عنوان طرح پایلوت سامانه کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار مورد مطالعه قرار گیرد.

۴-۱-۳-۶- تهیه طرح مکانیزم هماهنگی و تعامل درون - برون سازمانی جهت اجرا و اعمال مقررات

محدودیت و کنترل محدوده (فصل پنجم، صص ۱۹-۲۰)

اجرای طرح‌هایی نظیر اعمال محدودیت تردد، تعامل میان تمامی ارگان‌های دخیل در حوزه حمل‌ونقل شهری را می‌طلبد. این تعاملات از جنس تعاملات بین سازمانی است.

۴-۱-۳-۱-۶- ارگان‌های مرتبط در حوزه مدیریت محدودیت تردد

شهرداری رشت به عنوان متولی اصلی اجرای محدودیت تردد و پلیس راهور به عنوان متولی اعمال قانون متخلفین، دو بازوی اصلی کنترل محدوده و اعمال مقررات می‌باشند. به طور کلی تمامی ارگان‌های مرتبط عبارت‌اند از:

- معاونت حمل‌ونقل و امور زیربنایی شهرداری رشت
- شهرداری شهر رشت
- شورای اسلامی شهر رشت
- شورای هماهنگی ترافیک شهر رشت
- شورای هماهنگی ترافیک استان گیلان
- پلیس راهور شهر رشت
- شورای عالی ترافیک وزارت کشور



۴-۱-۳-۷- جمع‌بندی سند مطالعات جامع حمل‌ونقل هوشمند (ITS) شهر رشت

در خصوص اهداف مدل مفهومی این طرح در بخش حمل‌ونقل می‌توان به افزایش بهره‌وری اقتصادی، ارتقاء ایمنی، بهبود تردد، کاهش مصرف سوخت و افزایش کارایی سیستم حمل و نقل و در بخش مدیریت ترافیک می‌توان به استفاده بهینه از شبکه ارتباطی معابر موجود، افزایش ایمنی معابر، آرام سازی جریان ترافیک و هماهنگی میان ذینفعان مرتبط با این حوزه اشاره کرد. در خصوص بررسی نیروی انسانی موردنیاز سامانه‌های هوشمند حمل و نقل رشت اکثر سامانه‌ها به یک نفر مدیر، یکی الی دو نفر کارشناس و یک الی پنج نفر اپراتور نیاز دارند. می‌توان گفت در مجموع ۱۳ مدیر، ۲۲ نفر کارشناس و ۳۶ نفر اپراتور نیاز است. در خصوص اولویت‌بندی اجرایی سامانه‌های پیشنهادی نیز تعدادی از سامانه‌ها در فاز اول (کوتاه‌مدت) و تعداد باقیمانده نیز در فاز دوم (میان‌مدت) برنامه‌ریزی شده‌اند.

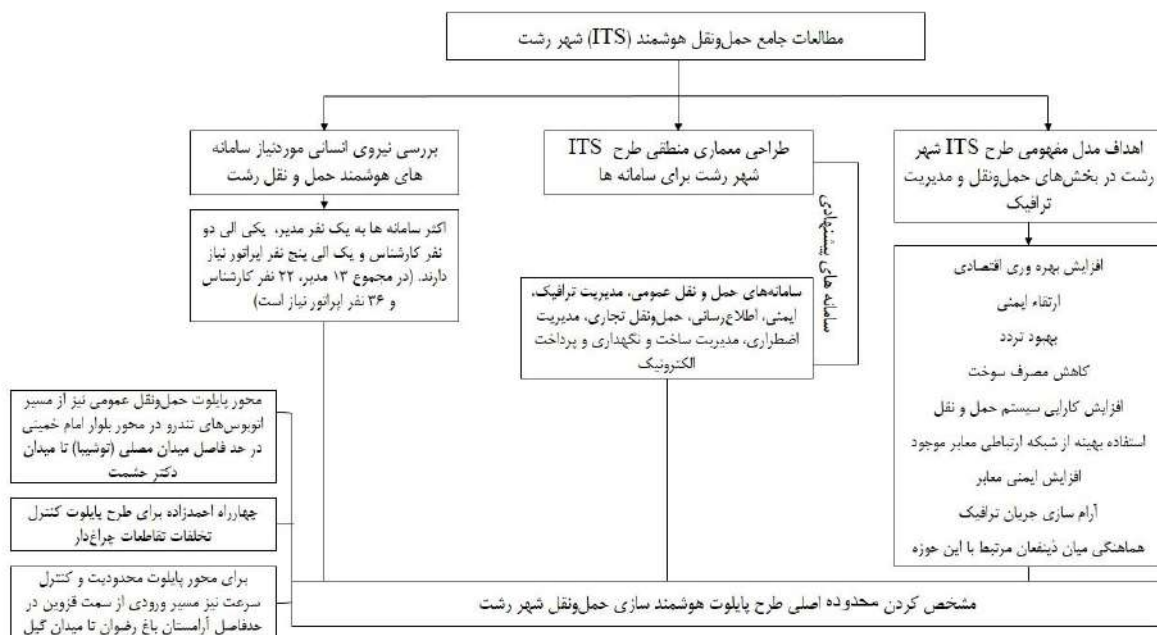
به‌طور کلی در خصوص شهر رشت ۲۳ سامانه‌ی مختلف در ۸ بخش مختلف پیشنهاد شده‌اند که عبارت‌اند از: سامانه مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی، سامانه اطلاع‌رسانی به کاربران حمل‌ونقل عمومی، سامانه پرداخت الکترونیکی کرایه، سامانه اولویت‌دهی به ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تقاطعات چراغ‌دار، سامانه مدیریت محدوده‌های مکانی و زمانی، سامانه مدیریت محدودیت سرعت، سامانه کنترل تخلفات پارک غیرمجاز، سامانه مدیریت پارکینگ، سامانه مدیریت تقاطعات، سامانه نظارت تصویری ترافیکی، سامانه کنترل سرعت، سامانه کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار، سامانه هشدار عبور عابر پیاده، سامانه اطلاع‌رسانی، سامانه مدیریت تابلوهای پیام متغیر، سامانه ساماندهی اطلاعات بار، سامانه مدیریت حمل‌ونقل بار، سامانه مدیریت تردد محموله خطرناک و بار ترافیکی، سامانه مدیریت تسهیلات باری، سامانه توزین ناوگان باری، سامانه مدیریت سوانح ترافیکی و بحران، سامانه نگهداری معابر و سامانه مدیریت پرداخت الکترونیک.

۶۸۴

محدوده اصلی طرح پایلوت شهر رشت از میدان صیقلان در شرق شروع شده و به دانای علی در غرب شهر می‌رسد. در شمال و جنوب نیز به ترتیب به میدان سرگل و میدان دفاع مقدس می‌رسد. این محدوده برای پوشش ۱۳ سامانه از ۲۳ سامانه پیشنهادی انتخاب شده‌است. همچنین محور پایلوت حمل‌ونقل عمومی نیز از مسیر اتوبوس‌های تندرو در محور بلوار امام خمینی در حد فاصل میدان مصلی (توشییا) تا میدان دکتر حشمت مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. این محور در طرح پایلوت به‌عنوان مسیر پایلوت حمل‌ونقل عمومی جهت به‌کارگیری ۴ سامانه هوشمند حوزه حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته شده است. برای محور پایلوت محدودیت و کنترل سرعت نیز مسیر ورودی از سمت قزوین در حدفاصل آرامستان باغ رضوان تا میدان گیل و برای طرح پایلوت کنترل تخلفات تقاطعات چراغ‌دار نیز چهارراه احمدزاده در نظر گرفته شده‌است.

از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به معماری منطقی، مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری رشت و

نیروی انسانی اشاره کرد.



شکل ۸۴- جمع بندی سند مطالعات جامع حمل و نقل هوشمند (ITS) شهر رشت



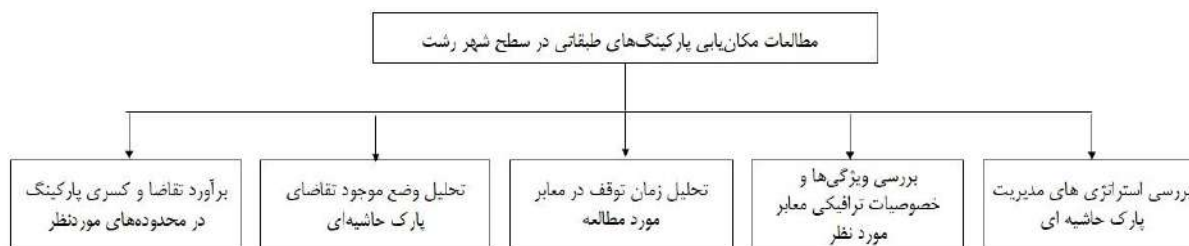
۴-۱-۴- مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت

مقدمه

طرح مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت از اسناد در سطح شهری و موضعی است. این طرح با بررسی استراتژی‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای، بررسی ویژگی‌ها و خصوصیات ترافیکی معابر مورد نظر، تحلیل زمان توقف در معابر مورد مطالعه، تحلیل وضع موجود تقاضای پارک حاشیه‌ای و برآورد تقاضا و کسری پارکینگ در محدوده‌های موردنظر به اولویت‌بندی معابر مورد مطالعه جهت اجرای طرح مدیریت پارکینگ و تعیین اولویت نهایی جهت ایجاد پارکینگ می‌پردازد. هدف این طرح شناسایی نقاط و معابری در سطح شهر رشت است که بیشترین نیاز به احداث پارکینگ طبقاتی در آن احساس می‌شود. اهمیت و ضرورت قیمت‌گذاری مناسب پارکینگ‌های حاشیه‌ای به‌منظور حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه پارکینگ‌های طبقاتی و تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و استفاده اختصاصی این مکان‌ها توسط یک گروه خاص و محدود کردن زمان پارک پیشنهاد می‌شود. با به‌کارگیری این مدل قیمت‌گذاری پارک حاشیه‌ای از قیمت بیشتری نسبت به فضاهای پارک غیر حاشیه‌ای برخوردار است و به دلیل اینکه هزینه پارک مهم‌ترین فاکتور در انتخاب نوع پارکینگ از سوی استفاده‌کنندگان است در نتیجه این نوع قیمت‌گذاری از مطلوبیت پارکینگ‌های حاشیه‌ای کاسته و به میزان استفاده از پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای می‌افزاید و تضمین اقتصادی سرمایه‌گذاری در این زمینه را فراهم می‌آورد. یکی از اصلی‌ترین مشکلات در زمینه پارک‌های حاشیه‌ای، کمبود مکان‌های پارک در مناطق عمده جاذب سفر است که علاوه بر تهدید حیات اقتصادی و اجتماعی نقاط مذکور باعث ایجاد سفرهای سرگردان، پارک‌های دوبله، افزایش تصادف، آلودگی هوا و غیره می‌گردد که برای کاهش مشکلات مذکور اعمال سیاست قیمت‌گذاری پارکینگ ضروری است.

۶۸۶

در گزارش حاضر موارد انجام‌شده توسط مشاور، مطابق با شرح خدمات؛ شناسایی وضعیت موجود، میزان تقاضای پارکینگ در وضع موجود، عرضه پارکینگ، محاسبه میزان کسری مساحت پارکینگ، محاسبه قیمت پارکینگ و... بوده که مورد تحلیل و برآورد قرار گرفت. همچنین در ادامه مطالعات ذکرشده در بالا در سال ۱۴۰۱ سندی تحت عنوان «مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت» توسط همان مهندسين مشاور تهیه شد که مربوط به شناسایی نقاط و معابری در سطح شهر رشت است که بیشترین نیاز به احداث پارکینگ طبقاتی در آن احساس می‌شود. در این مطالعه معابری که در مناطق پرتراфик و پرتقاضا شناسایی گردید و میزان تقاضا، عرضه و کسری اولویت احداث پارکینگ در آن معابر نیز اعلام گشت. در مرحله بعدی، ۸ نقطه ملکی توسط کارفرما به مشاور ابلاغ گردید و مطالعه بر روی آن نقاط انجام شد و اولویت‌های اجرایی آن نقاط نیز ارائه گردید.



شکل ۸۵- سند مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت

جدول ۱۴۵- شناسنامه بررسی مطالعات مکانیابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت

ردیف	موضوع اصلی	موضوع فرعی	توضیحات	چک‌لیست
۱	بررسی چشم‌انداز	اهداف	کلان و خرد	
		راهبردها		
		سیاست‌ها		
		برنامه‌ها	فهرست برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت پیشنهادی	
		پروژه‌ها	پروژه‌های موضعی و موضوعی پیشنهادی در طرح مورد بررسی	
۲	شناخت شهر	کمبودها	بخصوص نظرات مردمی با تاکید مشکلات و کاستی‌ها	✓
		دارایی‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
		تهدیدها	بخصوص نظرات مردمی	
		فرصت‌ها	بخصوص نظرات مردمی	
۳	جایگاه رشت در اسناد	نقش شهر در اسناد	<ul style="list-style-type: none"> معرفی نقش تعیین شده در گزارش‌ها برای شهر رشت در توسعه سطوح فرا شهری (ناحیه، منطقه، کشور) استخراج نقش در نظر گرفته شده برای شهر رشت در طرح‌های فرامحلی سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای 	
		الگوهای پیشنهادی توسعه	<ul style="list-style-type: none"> جهت توسعه و رشد افقی و عمودی پیش‌بینی شده برای شهر رشت انواع تأکیدات طرح‌ها روی مناطق ویژه و خاص اطراف شهر و نقش آن در توسعه شهری 	
		سناریوهای احتمالی		
		پیش‌بینی آینده	پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای آینده مجموعه در هر چارچوب و قالبی	
۴	نکات دریافتی کارشناسان		انتقال هر نکته دیگری که به نظر کارشناسی شما همکار گرامی در تدوین برنامه راهبردی رشت مفید و قابل استفاده تلقی گردد	✓

بررسی مطالعات مکانیابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت

سال ۱۳۹۷

سطح شهری - سایر

۱-۴-۱- استراتژی‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای (صص ۶-۱۳)

۱-۴-۱-۱- استراتژی‌های ممنوع‌کننده پارک

این استراتژی‌ها در پی تحقق اهدافی به کار گرفته می‌شود که این هدف‌ها شامل تسهیل جریان ترافیک عبوری، افزایش ایمنی عابرین پیاده و وسایل نقلیه عبوری، تشویق به استفاده از حمل‌ونقل همگانی و ایجاد تقاضای کافی برای پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای در جهت حمایت از سرمایه‌گذاران در این بخش است.

۱-۴-۱-۲- استراتژی‌های محدودکننده زمان پارک

مهم‌ترین هدف گروه دوم استراتژی‌های پارک، محدود نمودن زمان توقف در مکان‌هایی است که تقاضای پارک بلندمدت (پارک بیش از ۲ ساعت) وجود دارد و بدین ترتیب در این روش اولویت به پارک‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت (کمتر از ۲ ساعت)

سند دوم | بررسی اسناد و برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط



داده خواهد شد. استفاده از استراتژی‌های محدودکننده زمان پارک، کاربران بیشتری می‌توانند از فضاهای پارک حاشیه‌ای موجود استفاده نمایند. انواع مختلف استراتژی‌های محدودکننده زمان پارک عبارت‌اند از:

- دستگاه توقف‌سنج (پارکومتر)
- پارکینگ بلیتی
- موبایل پارک
- کارت پارک
- مجوزهای پارک
- پارک حاشیه‌ای اختصاصی

۱-۴-۱-۳- استراتژی‌های تکمیلی

این استراتژی‌ها به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مسئله پارکینگ را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند:

- اولویت استفاده از وسایل نقلیه پر سرشین
- ایجاد خطوط ویژه برای وسایل نقلیه پر سرشین
- محدودیت عبور وسایل نقلیه موتوری در مناطق پیاده راه‌ها
- تشویق سفر با وسایل نقلیه غیرشخصی
- ارتقای سطح سرویس حمل‌ونقل عمومی

۱-۴-۲- اتخاذ روش‌های مدیریت پارکینگ در مناطق تجاری شهرها

با توجه به آنکه مشکلات پارک حاشیه‌ای در مناطق تجاری اغلب شهرها از وضعیت بحرانی‌تری نسبت به سایر مناطق برخوردار است، در این قسمت سعی می‌شود توصیه‌های کلی در خصوص نحوه مدیریت پارک حاشیه‌ای در این مناطق عنوان گردد که عبارت‌اند از:

- در صورتی که نسبت تقاضا به ظرفیت معابر جهت پارک حاشیه‌ای در محدوده مورد مطالعه کمتر از ۰/۸ در ساعات اوج باشد، پیشنهاد می‌گردد، روش‌های مدیریتی پارک حاشیه‌ای در محدوده مورد بررسی اتخاذ نگردد و اجازه داده شود، پارک به‌صورت آزادانه انجام گیرد.
- در صورتی که نسبت تقاضا به عرضه (ظرفیت) در محدوده تجاری شهر در حفاصل ۰/۸ تا ۱ در ساعات اوج پارک حاشیه‌ای باشد، با توجه به اینکه ممکن است آماربرداری دارای خطای جزئی بوده و یا در روزهای دیگری که آماربرداری در آن‌ها انجام نشده است، وضعیت پارک حاشیه‌ای بحرانی‌تر گردد، و یا در طی گذشت زمان کوتاهی با رشد تعداد وسایل نقلیه، وضعیت پارک حاشیه‌ای فوق اشباع شود، لذا پیشنهاد می‌گردد روش‌های مدیریتی پارک حاشیه‌ای با توجه به درصد پارک‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت که در ادامه توضیح داده می‌شود در محدوده مورد مطالعه اتخاذ گردد.



- در صورتی که نسبت تقاضا به ظرفیت در محدوده تجاری بیش از ۱ و در حالت فوق اشباع باشد، لازم است با توجه به درصد پارک‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت (ویژگی‌های زمانی پارک حاشیه‌ای) که در ادامه توضیح داده می‌شود، روش‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای در محدوده مورد مطالعه اتخاذ گردد.

در صورتی که در محدوده تجاری شهر، شرایط (ب) و (ج) صادق باشد، لازم است درصد پارک‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت محاسبه شده و اتخاذ سیاست مدیریتی مناسب با توجه به خصوصیات پارک و به شکل زیر انجام گردد:

- در صورتی که درصد پارک بلندمدت بیش از ۵۰ درصد باشد، پیشنهاد می‌گردد با استفاده از استراتژی‌های محدود نمودن زمان پارک حاشیه‌ای، پارک بلندمدت (بیش از ۲ ساعت) حذف شده و برای انتقال پارک حاشیه‌ای بلندمدت، در مکان مناسبی از محدوده منطقه تجاری با در نظر گرفتن فاصله مناسب پیاده‌روی، اقدام به احداث پارکینگ غیر حاشیه‌ای با ظرفیت مناسب شود.

- در صورتی که درصد پارک بلندمدت بین ۲۰ تا ۵۰ درصد باشد، پیشنهاد می‌شود با استفاده از استراتژی‌های محدود نمودن زمان پارک حاشیه‌ای، پارک بلندمدت (بیش از ۲ ساعت) حذف شده و با تابلوهای هدایتی مناسب کاربران به پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای اطراف محدوده مورد مطالعه حتی در صورتی که فاصله پارکینگ‌ها بیش از فاصله مطلوب پیاده‌روی باشد، انتقال یابد.

- در صورتی که درصد پارک بلندمدت کمتر از ۲۰ درصد باشد، پیشنهاد می‌شود با استفاده از استراتژی‌های محدود نمودن زمان پارک حاشیه‌ای، پارک بلندمدت (بیش از ۲ ساعت) حذف شده و با توجه به درصد کم تقاضای بلندمدت حذف شده، این وسایل نقلیه می‌توانند به خیابان‌های اطراف که دارای ظرفیت پارک حاشیه‌ای مناسب می‌باشند، انتقال یابند و یا از پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای خارج از محدوده مورد مطالعه استفاده نمایند. زیرا در این شرایط با توجه به درصد کم تقاضای بلندمدت حذف شده، احداث پارکینگ غیر حاشیه‌ای مقرون به صرفه نیست.

- در صورتی که درصد پارک کوتاه‌مدت و میان‌مدت بیشتر از ۸۰ درصد باشد و نسبت تقاضا به ظرفیت در محدوده مورد مطالعه بیشتر از ۱ و در شرایط فوق اشباع قرار داشته باشد، پیشنهاد می‌شود از سیاست‌های کلانی که به صورت غیرمستقیم بر روی پارک حاشیه‌ای تأثیر می‌گذارند، استفاده گردد تا به طور کلی از تقاضای پارک حاشیه‌ای در محدوده مورد مطالعه کاسته شود. با توجه به تجربه به کارگیری روش کارت پارک در کشور، این روش می‌تواند به عنوان گزینه مناسب نسبت به سایر روش‌ها به منظور محدودیت زمان پارک در نظر گرفته شود. لذا لازم است این روش مدیریت، همراه با برنامه‌ریزی و به شکلی مناسب و با هماهنگی سازمان‌های مسئول در محل‌هایی با کارایی مناسب اجرا گردد.

۳-۴-۱-۴- بررسی ویژگی‌ها و خصوصیات ترافیکی معابر مورد مطالعه (صص ۲۴-۲۵)

با توجه به اینکه لازمه‌ی طراحی‌های ترافیکی و طراحی مکان‌هایی جهت پارک در خیابان‌های شهری، مشخصات و وضعیت موجود معابر است، از این رو طی چندین بازدید توسط کارشناسان مشاور به صورت برداشت‌های میدانی و فیلمبرداری از محدوده مورد مطالعه در طی ساعات پارامترهای مختلف هندسی، ترافیکی و... عنوان شده در جدول زیر ثبت و برداشت شده‌اند.

جدول ۱۴۶ - ویژگی‌ها و خصوصیات ترافیکی معابر مورد مطالعه

نام خیابان	مطهری	تختی	شریعتی	لاکانی
عرض کل سواره‌رو رفت و برگشت (متر)	۲۰/۱	۱۸/۶	۲۰/۰	۲۱/۳۵
عرض هر خط (متر)	۳/۲۵	۳/۴۰	۳/۵	۳/۵
تعداد خط عبوری	۲ خط در هر طرف	۲ خط در هر طرف	۲ خط در هر طرف	۲ خط در هر طرف
عرض پارک حاشیه‌ای	۲/۵	۳	۳	۲/۵
وضعیت پارک حاشیه‌ای	دوبله پارک بسیار	متوسط	دوبله پارک بسیار	متوسط
تخلفات پارک	بسیار زیاد	مانور دوبله در سر تقاطع	بسیار زیاد	مانور دوبله در سر تقاطع
تابلوه‌های ترافیکی	موجود است	موجود است	موجود است	موجود است
خط‌کشی عرضی و طولی	موجود است	موجود است	موجود است	موجود است
عبور عابر پیاده از عرض	زیاد	متوسط	زیاد	متوسط
گذرگاه عرضی عابر پیاده	موجود است	موجود است	موجود است	موجود است
پیاده‌رو	۴/۵	۴	۵	۶
عبور وسایل نقلیه سنگین	فاقد وسیله نقلیه سنگین	فاقد وسیله نقلیه سنگین	فاقد وسیله نقلیه سنگین	فاقد وسیله نقلیه سنگین
عبور حمل‌ونقل عمومی	تاکسی	تاکسی	تاکسی و اتوبوس	تاکسی
حجم ترافیک عبوری	بسیار زیاد	بسیار زیاد در ساعت اوج	بسیار زیاد در ساعت اوج	بسیار زیاد در ساعت اوج
وجود چراغ راهنمایی	موجود است	موجود است	موجود است	فاقد
درخت و پوشش گیاهی	فضای سبز وسط و درختان حاشیه	دارای فضای سبز و درختان در حاشیه	درخت در حاشیه خیابان	درخت در حاشیه خیابان و فضای سبز وسط
تیر برق	در پیاده‌رو و بلوار	در پیاده‌رو	در پیاده‌رو	در پیاده‌رو و بلوار
ایستگاه اتوبوس	فاقد ایستگاه	فاقد ایستگاه	ایستگاه رسمی	فاقد ایستگاه
ایستگاه تاکسی	ایستگاه رسمی	ایستگاه رسمی	ایستگاه رسمی	ایستگاه رسمی

۴-۱-۴-۴- تحلیل زمان توقف (مدت زمان پارک) در معابر مورد مطالعه (صص ۲۸-۲۹)

در معابر مورد مطالعه (لاکانی، مطهری، شریعتی و تختی) درصد بالایی از توقف‌ها را زمان‌های زیر ۳۰ دقیقه تشکیل می‌دهند. با توجه به آنکه این معابر در مناطق پر رفت‌وآمد مرکز شهر رشت قرار دارند، طبیعی است که توقف‌های کوتاه‌مدت فراوانی بیشتری نسبت به توقف‌های بلندمدت داشته باشند.

۴-۱-۴-۵- تحلیل وضع موجود تقاضای پارک حاشیه‌ای نسبت به عرضه در معابر مورد مطالعه (صص ۳۷)

تمامی چهار معبر در وضعیت نامطلوب و فوق‌اشباع قرار دارند. طبق منابع موجود، قیمت‌گذاری و مدیریت پارکینگ باید به نحوی صورت گیرد که فضاهای پارک در حالت اشباع قرار داشته باشند اما زمان جستجوی خودروها برای پیدا کردن جای پارک به نزدیک صفر برسد. لازم به ذکر است این موارد با فرض وجود سطح پارک غیر حاشیه‌ای کافی امکان‌پذیر است. از نظر وجود فضای پارک غیر حاشیه‌ای کافی، خیابان مطهری با ۷۰۴ فضای پارک و مجموعه‌ی خیابان‌های تختی و شریعتی با ۳۰۱ فضای پارک در وضعیت نسبتاً مطلوبی قرار دارند اما خیابان لاکانی با وجود فقط دو پارکینگ عمومی با ظرفیت مجموعاً ۳۰ خودرو در وضعیت نامناسبی قرار دارد.



۴-۱-۴-۶- اولویت بندی معابر مورد مطالعه جهت اجرای طرح مدیریت پارکینگ (صص ۳۹-۴۰)

از آنجاکه یکی اهداف اصلی قیمت گذاری پارکینگ، حذف پارک های بلندمدت و هدایت آن ها به سمت پارکینگ های غیر حاشیه ای و استفاده از حمل و نقل همگانی است، برای اولویت بندی معابر برای اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه ای باید تمامی این موارد مورد توجه قرار گیرند. در این خصوص در گزارش حاضر برای این اولویت بندی مواردی چون نسبت تقاضا به عرضه، متوسط زمان پارک، وجود سیستم حمل و نقل عمومی مناسب و تعداد فضای پارک غیر حاشیه ای در محدوده های مورد نظر بررسی شدند.

جدول ۱۴۷- اطلاعات اولویت بندی معابر جهت اجرای طرح پارکومتر

اولویت اجرای طرح	خطوط تاکسی	خطوط اتوبوس	نسبت تقاضا به عرضه در ساعت اوج	تعداد فضای پارک غیر حاشیه ای در محدوده	میانگین زمان پارک (دقیقه)	معبر
۱	وضعیت مطلوب	-	۳/۵۸۷	۷۰۴	۴۱	خیابان مطهری
۲	وضعیت مطلوب	-	۲/۵۸	۳۰۱	۳۵	خیابان تختی
۲	وضعیت مطلوب	یک ایستگاه	۲/۴۸	۳۰۱	۴۶	خیابان شریعتی
۳	وضعیت مطلوب	-	۳/۶۴	۳۰	۲۴	خیابان لاکانی

۴-۱-۴-۷- برآورد عرضه، تقاضا و کسری پارکینگ در محدوده های مورد نظر (مطالعات مکان یابی پارکینگ های طبقاتی در سطح شهر رشت، ۱۴۰۱: صص ۱۰۶-۱۳۰)

۴-۱-۴-۷-۱- برآورد تقاضای پارکینگ در زمین های مورد نظر کارفرما

در این بخش زمین هایی که از طرف کارفرما جهت ساخت پارکینگ طبقاتی ارائه گردید از نظر تقاضای کاربری ها مورد تحلیل قرار گرفت. به طور خلاصه می توان بیان کرد که برای محدوده خیابان نواب بیشترین تقاضا برای کاربری ساختمان پزشکان، محدوده خیابان احسانبخش فروشگاه زنجیره ای، محدوده خیابان طالقانی سینما، محدوده خیابان کارگر شهرداری، محدوده خیابان سعدی شهرداری، محدوده خیابان بحرالعلوم میادین میوه و تره بار و محدوده خیابان استادسرا موسسه آموزشی است.



جدول ۱۴۸- برآورد تقاضای پارکینگ در زمین‌های موردنظر کارفرما

میزان تقاضا							کاربری‌های مهم
محدوده خیابان استادسرا	محدوده خیابان بحرالعلوم	محدوده خیابان سعدی	محدوده خیابان کارگر (خط ماشین)	محدوده خیابان طالقانی (بیستون)	محدوده خیابان احسانبخش	محدوده خیابان نواب	
۴	۲۷	۹	۹	-۱۱	۲۰۴	۳۵	فروشگاه زنجیره‌ای
۳	۱۲۵	۱۱۴	۱۱۴	۶۹	۱۱۱	۷۵	اداری
۲۳	۲۷	۲۱	۲۱	۱۳	۲	۱۲۶	ساختمان مرکزی ادارات
-	-	۱۳	۹	۱۱	۱۱	۱۵	دفتر اسناد رسمی
۲۰	-	۲۲	۱۸	۱۸	۱۳	۱۸	خدمات الکترونیک
۱۱	۲۳	۱۲	-	-	-	۷۴	درمانگاه و کلینیک
-	۱۶	۱۳	-	-	-	۳۰۷	ساختمان پزشکان
-	-	۰	-۹	-	-	۱	هتل
-	۹۰	۲۳	۲۳	۵۸	۶۸	-	مجتمع تجاری (پوشاک) منطقه‌ای
-	۷۲	۲	۲	۷۱	۳۷	-	مجتمع تجاری (موبایل و کامپیوتر)
-	۹۸	۰	۰	۱۰۱	۶۳	-	بانک و موسسه مالی
۷۲	-	۱۰	۱۸	۴۲	۱۲	-	موسسه آموزشی
۱۶	۳۰	۱۲۰	۱۲۰	۵۸	۴۸	-	مسجد
-	۹	۰	۵	۴	۱۲	-	رستوران
-	۲۲۹	۳۱	۳۱	۱۰	-	-	میادین میوه و تره‌بار
-	-	-	-	۱۴۳	-	-	سینما
-	-	۰	۶	۷	-	-	بوستان
۱	-	۱	۱	۱	-	-	مجموعه ورزشی
۵۰	-	۱۹۶	۱۹۶	۴۴	-	-	شهرداری
-	-	-	-	۰	-	-	بیمارستان خصوصی
۱۷	۷	۵	۵	۵	-	-	فست فود
-	۱۶	۱۳	۱۳	-	-	-	ساختمان پزشکان

۴-۱-۴-۲-۷-۴- برآورد عرضه پارکینگ در زمین‌های موردنظر کارفرما

عرضه پارکینگ به مقدار فضای موجود در معابر، جهت پارک خودروها و پارکینگ‌های عمومی سطح شهر گفته می‌شود. جهت شناسایی مقدار عرضه پارکینگ نیاز است که با بازدید میدانی و انجام شمارش فضای خودرو این مقدار به دست آید. بازدید میدانی از این جهت اهمیت دارد تا تقاطع‌ها و پل‌ها موجود در معبر که امکان پارک خودرو وجود ندارد شناسایی گردد. بر همین اساس بیشترین مقدار عرضه پارک حاشیه‌ای در خیابان نواب و بیشترین مقدار عرضه پارک عمومی مربوط به خیابان طالقانی است. همچنین خیابان بحرالعلوم فاقد فضایی برای پارک حاشیه‌ای است.



جدول ۱۴۹- برآورد عرضه پارکینگ در زمین‌های موردنظر کارفرما

نوع عرضه	خیابان نواب	خیابان احسانبخش	خیابان طالقانی (بیستون)	خیابان کارگر (خط ماشین)	خیابان سعدی	خیابان بحرالعلوم	خیابان استادسرا
پارک حاشیه‌ای	۲۵۰	۲۲۳	۹۷	۲۱۰	۲۴۰	-	۵۵
پارک عمومی	۲۵	۱۸۰	۴۱۵	۱۶۲	۱۴۴	۴۰۹	۱۳۸
مجموع عرضه	۲۷۵	۴۰۳	۵۱۲	۳۷۲	۳۸۴	۴۰۹	۱۹۳

۴-۱-۴-۳- خلاصه نتایج میزان عرضه، تقاضا و کسری پارکینگ

خلاصه نتایج مطالعات مبنی بر میزان عرضه، تقاضا و کسری پارکینگ در محدوده‌های مورد مطالعه در این بخش آورده شده است. محدوده‌ها شامل ۱۸ معبر اصلی رشت که در کلان منطقه‌های پر تقاضای ترافیکی و جمعیتی قرار دارند و همچنین ۷ نقطه از زمین‌های پیشنهادی کارفرما جهت مطالعه تقاضای پارکینگ است. به‌طور کلی می‌توان عنوان کرد که بیشترین تقاضای پارکینگ در خیابان مطهری از معابر اصلی رشت و خیابان بحرالعلوم از محدوده‌های پیشنهادی کارفرما است. بر همین اساس بیشترین کسری پارکینگ نیز مربوط به دو معبر یادشده است.

جدول ۱۵۰- مقدار تقاضا و کسری پارکینگ در معابر مورد مطالعه

معبر مورد مطالعه	تقاضای پارکینگ	کسری
مطهری	۶۹۳	۲۵۳
شریعتی	۶۰۱	۲۲۶
لاکانی	۴۲۳	۲۰۵
سعدی	۵۰۷	۱۹۸
سعدی و نواب	۴۵۰	۱۶۰
گلباغ نماز	۴۲۴	۱۵۴
امام خمینی	۶۰۹	۱۲۱
بیستون	۶۲۱	۸۶
پرستار	۲۲۹	۸۰
رازی	۳۲۳	۵۳
انصاری - صابری	۱۸۶	۳۹
حاجی‌آباد	۳۰۰	۳۰
شهید انصاری جنوبی	۳۲۴	۴
چهارراه میکائیل	۴۰۱	۰
تختی	۲۶۰	۰
گلسار شمالی	۱۹۲	۰
فلسطین	۱۷۱	۰
شهیدا	۱۰۳	۰



جدول ۱۵۱- مقدار تقاضا و کسری پارکینگ در محدوده زمین‌های پیشنهادی کارفرما

معتبر مورد مطالعه	تقاضای پارکینگ	کسری
بحرالعلوم	۷۵۱	۳۴۲
خیابان کارگر (خط ماشین)	۶۵۱	۲۷۹
نواب	۵۱۴	۲۳۹
احسان بخش	۶۳۹	۲۳۶
ایران ناسیونال	۵۹۹	۲۱۵
طالقانی (روبروی پاساژ بیستون)	۶۱۴	۱۱۷
استادسرا (روبروی خانه میرزا کوچک)	۲۳۵	۴۲

۸-۴-۱-۴- میزان کسری فضای پارک در منطقه تأثیر هر یک از نقاط مورد مطالعه

با توجه برآورد عرضه و تقاضا و در نهایت کسری پارکینگ در زمین‌های مورد مطالعه مشخص شد که زمین واقع در استادسرا با کم‌ترین میزان کسری مواجه است. بافت مسکونی غالب در استادسرا و فاصله زیاد با معبر اصلی یکی از مهم‌ترین عوامل در کم بودن تقاضا و کسری پارکینگ در آن نقطه است. بنابراین احداث پارکینگ اعم از سازه‌های و مکانیزه در این نقطه توجیه‌پذیر نیست.

- برای طرح پارکینگ سازه‌ای حداقل به ۱۰۰۰ مترمربع مساحت و ابعاد ۳۰ در ۳۴ متر نیاز است. در میان زمین‌های معرفی شده، زمین‌های واقع در خیابان احسانبخش و استادسرا به دلیل مساحت زیر ۱۰۰۰ متر (احسانبخش ۶۰۰ مترمربع و استادسرا ۹۲۷ مترمربع) امکان احداث پارکینگ طبقاتی سازه‌ای وجود ندارد.
- با توجه به عرض کم خیابان بحرالعلوم، احداث هر نوع پارکینگ طبقاتی به دلیل ایجاد طول صف، معبر حاضر را با مشکل ترافیک شدید روبرو می‌کند.
- طبق ضوابط و مقررات احداث بنا در کاربری پارکینگ‌های عمومی، احداث پارکینگ در فاصله‌ی کمتر از ۵۰ متر از تقاطع‌های شریانی و کمتر از ۳۵۰ متر از تقاطع‌های بالاتر از شریانی ممنوع است.

جدول ۱۵۲- امکان‌سنجی احداث پارکینگ طبقاتی در زمین‌های پیشنهادی مورد مطالعه

محل زمین	مساحت زمین (مترمربع)	میزان کسری	امکان احداث پارکینگ طبقاتی		تعداد فضای پارک خودرو در هر طبقه
			سازه‌ای	مکانیزه	
نواب	۲۵۰۰	۲۳۹	●	●	۷۰
احسانبخش	۶۰۰	۲۳۶	×	●	۱۷
طالقانی	۲۰۰۰	۱۱۷	●	●	۵۶
بحرالعلوم ۱	۱۰۰۰	۴۳۲	●	●	۲۸
بحرالعلوم ۲	۱۷۰۰	۴۳۲	●	●	۴۸
خط ماشین	۱۳۰۰	۲۷۹	●	●	۳۲
سعیدی	۲۷۰۰	۲۱۵	●	●	۷۶
استادسرا	۹۰۰	۴۲	×	●	۲۵



۹-۴-۱-۴- بررسی تقاضای پارک در صورت ترکیب پارکینگ‌های طبقاتی و سازه‌ای با کاربری‌های خاص

(تجاری، اداری و غیره) در هریک از نقاط موردنظر (مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت، ۱۴۰۱: ص ۱۳۱)

با توجه به هزینه‌های بالای احداث پارکینگ‌های طبقاتی، ترکیب این سازه‌ها با کاربری‌های مختلف تجاری و اداری سبب جبران بخشی از هزینه‌های اجرایی و بازگشت سریع‌تر سرمایه‌گذاری انجام‌شده می‌گردد. همچنین بهترین گزینه برای اجرای پارکینگ طبقاتی، پارکینگ مکانیزه است. در تمامی زمین‌های پیشنهادی امکان ترکیب پارکینگ طبقاتی با کاربری‌های خاص وجود دارد و فقط ذکر چند نکته ضروری است.

- برای زمین پیشنهادی واقع در استادسرا به دلیل اینکه کاربری غالب مسکونی است، امکان احداث پارکینگ طبقاتی توجیه ندارد.
- زمین واقع در خیابان احسانبخش به دلیل مساحت کم امکان احداث پارکینگ طبقاتی سازه‌ای وجود ندارد.
- در محدوده خیابان بحرالعلوم که کاربری‌های غالب تجاری است امکان ترکیب با کاربری تجاری وجود ندارد و همچنین به دلیل عرض کم معبر جهت جلوگیری از ایجاد طول صف طولانی نیاز به مدیریت ترافیک دارد.
- در زمین خیابان کارگر به دلیل هندسه نامناسب امکان ترکیب با کاربری تجاری و اداری وجود ندارد.
- محدودیت ارتفاع در زمین واقع در بیستون (روبروی پاساژ بیستون) وجود دارد. به دلیل واقع شدن زمین در کوچه تراکم ساختمانی نیز وجود دارد و ایجاد طول صف در کوچه وجود دارد.
- زمین ایران ناسیونال در خیابان سعدی به دلیل دور بودن به پیاده راه توجیه کم‌تری دارد ولی از لحاظ موقعیت و قرارگیری در معبر اصلی در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

۱۰-۴-۱-۴- تعیین اولویت نهایی جهت ایجاد پارکینگ (مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت، ۱۴۰۱: ص ۱۳۲)

- به دلیل پر تقاضا بودن معابر هسته مرکزی شهر، ایجاد پارکینگ طبقاتی در هرکدام از معابر مورد مطالعه، باعث برون‌رفت از کسری پارکینگ می‌شود. خیابان مطهری بیش‌ترین میزان تقاضا و بیش‌ترین میزان کسری را در کل شهر رشت دارد. وجود کاربری‌های متعدد تجاری و بازار در این خیابان دلیل عمده ایجاد تقاضا است و بهترین نقطه جهت ایجاد پارکینگ طبقاتی در حدفاصل حاجی‌آباد تا میدان صیقلان است.
- در خیابان مطهری ۳ پارکینگ عمومی وجود دارد که برای جبران کسری پارکینگ ناکافی است.
- خیابان طالقانی دارای تقاضای پارکینگ بالایی است ولی به دلیل ایجاد پارکینگ‌های عمومی مناسب، کمبود پارکینگ را تا حدودی جبران نموده‌اند. باین‌حال احداث پارکینگ طبقاتی همچنان مورد نیاز این خیابان است.
- زمین پیشنهادی واقع در خیابان سعدی به دلیل فاصله بیش از ۳۰۰ متر به پیاده راه، با توجه به اینکه پیاده راه یکی از هدف‌های سفر شهروندان و گردشگران است، پاسخگوی کسری پارکینگ پیاده راه ناست. با ادامه و گسترش پیاده راه تا تقاطع معلم این نقطه قابل توجیه است.



- زمین‌های واقع در خیابان بحرالعلوم پاسخگوی تقاضای ایجادشده بازار و پیاده راه است و جزو اولویت‌های اجرایی است. ایجاد پارکینگ در این نقطه نیازمند مدیریت ترافیک به جهت کاستن طول صف ایجادشده در معبر کم‌عرض خیابان بحرالعلوم است.
- زمین پیشنهادی در استادسرا به دلیل تقاضا و کسری پارکینگ کم جزو اولویت‌های اجرایی آخر است. کاربری غالب مسکونی و دوری از معبر اصلی یکی از دلایل کم بودن تقاضا و کسری پارکینگ است.
- به دلیل ایجاد مراکز تجاری در خیابان احسانبخش، ایجاد پارکینگ طبقاتی در آینده جزو ضروریات این خیابان خواهد بود. همچنین این نقطه پوشش‌دهنده کسری پارکینگ بخش از خیابان‌های مطهری، شریعتی و تختی خواهد بود.

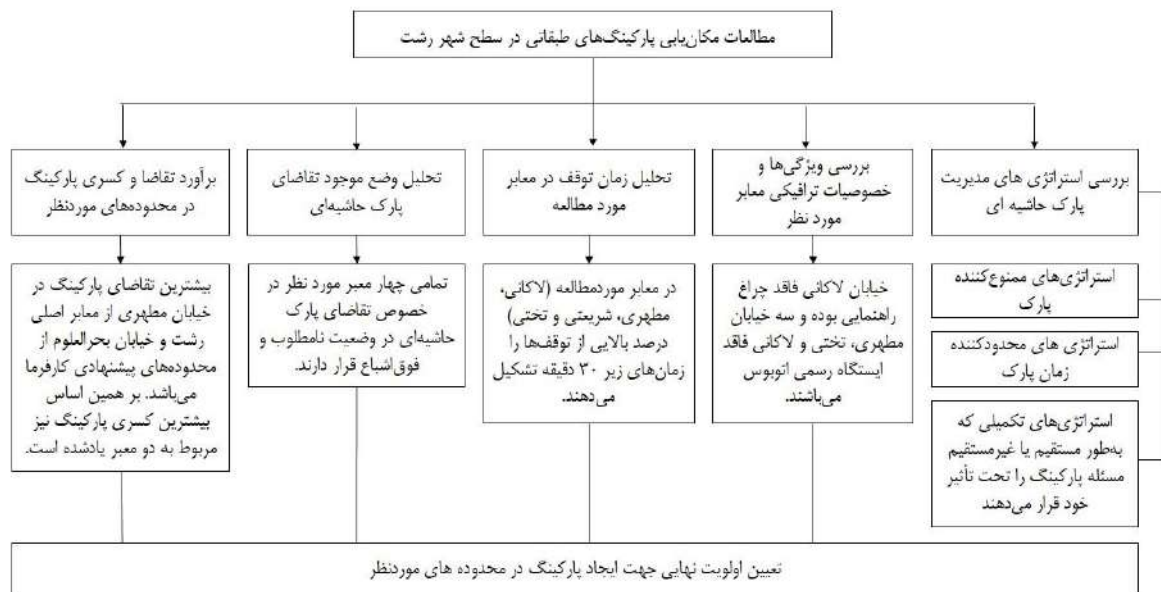
۱-۴-۱۱- جمع‌بندی سند مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت

در خصوص بررسی استراتژی‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای، استراتژی‌های ممنوع‌کننده پارک، محدودکننده زمان پارک و نمونه‌هایی از استراتژی‌های تکمیلی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مسئله پارکینگ را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند، عنوان شده‌اند.

در خصوص ویژگی‌ها و خصوصیات ترافیکی معابر مورد نظر برای خیابان‌های تختی، مطهری، شریعتی و لاکانی مواردی چون عرض کل سواره‌رو رفت‌و برگشت، تعداد خط عبوری، عرض و وضعیت پارک حاشیه‌ای، پیاده‌رو و... مشخص شده‌اند. خیابان لاکانی فاقد چراغ راهنمایی بوده و سه خیابان مطهری، تختی و لاکانی فاقد ایستگاه رسمی اتوبوس هستند.

در معابر مورد مطالعه (لاکانی، مطهری، شریعتی و تختی) درصد بالایی از توقف‌ها را زمان‌های زیر ۳۰ دقیقه تشکیل می‌دهند. با توجه به آنکه این معابر در مناطق پر رفت‌وآمد مرکز شهر رشت قرار دارند، طبیعی است که توقف‌های کوتاه‌مدت فراوانی بیشتری نسبت به توقف‌های بلندمدت داشته باشند. همچنین تمامی چهار معبر مورد نظر در خصوص تقاضای پارک حاشیه‌ای در وضعیت نامطلوب و فوق‌اشباع قرار دارند.

در خصوص برآورد تقاضای پارکینگ به‌طور خلاصه می‌توان بیان کرد که برای محدوده خیابان نواب بیشترین تقاضا برای کاربری ساختمان پزشکان، محدوده خیابان احسانبخش فروشگاه زنجیره‌ای، محدوده خیابان طالقانی سینما، محدوده خیابان کارگر شهرداری، محدوده خیابان سعدی شهرداری، محدوده خیابان بحرالعلوم میدین میوه و تره‌بار و محدوده خیابان استادسرا موسسه آموزشی است. همچنین می‌توان عنوان کرد که بیشترین تقاضای پارکینگ در خیابان مطهری از معابر اصلی رشت و خیابان بحرالعلوم از محدوده‌های پیشنهادی کارفرما ارائه شده است. بر همین اساس بیشترین کسری پارکینگ نیز مربوط به دو معبر یادشده است. از موارد مورد توجه در این سند می‌توان به حمایت از سرمایه‌گذاران، تقاضای پارکینگ، مدیریت پارک حاشیه‌ای، استراتژی‌های محدودکننده و استراتژی‌های ممنوع‌کننده اشاره کرد.



شکل ۸۶- جمع‌بندی سند مطالعات مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی در سطح شهر رشت



۴-۲- اسناد زیست محیطی

مقدمه

در سال‌های اخیر رشد روزافزون شهرنشینی، خصوصاً در کشورهای در حال توسعه، تغییرات سریعی را در روند توسعه و میزان جمعیت شهرها رقم زده است. تغییراتی که بیش از هر چیز نیازمند مدیریت و کنترلی آگاهانه است. مدیریت شهری به طور کلی ارتباط تنگاتنگی با محیط زیست دارد؛ اما در بسیاری از موارد به واسطه فقدان دانش‌های پایه در زمینه محیط زیست، موفقیت یا عدم موفقیت مدیران شهری با شاخص‌هایی از قبیل میزان دستیابی آنان به نرخ بالای رشد اقتصادی، میزان ارزش افزوده ایجاد شده در شهر و توسعه زیرساخت‌های شهری سنجیده می‌شود و کمتر به این امر پرداخته می‌شود که دستیابی به این میزان از توسعه به چه بهایی و یا با وارد آمدن چه میزان فشار بر منابع طبیعی تحقق یافته است. به نظر می‌رسد، این معضل با وارد نمودن هزینه‌های وارده به محیط زیست در انجام محاسبات مربوط به تحلیل‌های هزینه فایده پروژه‌های توسعه، به تدریج حل شود. مدیریت محیط زیست شهری از ابعاد وسیع و جنبه‌های گوناگونی برخوردار است که از آن جمله می‌توان به مدیریت کمی و کیفی منابع آب، کنترل آلودگی هوا، مدیریت پسماند، افزایش کارایی انرژی، توسعه حمل و نقل شهری، کنترل آلودگی صوتی، تخصیص بهینه کاربری‌ها با توجه به قابلیت‌های محیطی و نیازهای موجود، توزیع بهینه فضای سبز شهری و کاهش مخاطرات زیست محیطی اشاره نمود. این طیف وسیع و متنوع از وظایف حکم می‌کند که نهادها و سازمان‌های مختلفی در تحقق بهینه هر یک از این اهداف سهیم باشند، اما از آنجاکه هدف غایی و نهایی همه این فعالیت‌ها دستیابی به توسعه پایدار شهر و ارتقای سطح رفاه شهروندان است، نیاز به مدیریتی یکپارچه برای ایجاد هماهنگی‌های لازم میان این بخش‌ها کاملاً مشهود است. برای مثال به منظور دفع مناسب پسماندهای شهری، تنها پیدا کردن مکان دفع مناسب کافی نیست زیرا محدودیت‌های محیطی و رشد جمعیت همواره دو عامل تهدیدکننده در زمینه موفقیت پروژه‌های دفع پسماند به شمار می‌آیند. در این زمینه همسو گشتن عوامل تولیدکننده محصولات در تولید زباله کمتر، ظرفیت‌سازی برای اصلاح الگوی مصرف و استفاده از مواد تجزیه‌پذیر در فرایند تولید، می‌تواند کمک بزرگی به موفقیت پروژه‌های دفع پسماند نماید. بر اساس گزارش مشترک سازمان حفاظت محیط زیست ایران و بانک جهانی، حدود ۷/۴ درصد از محصول ناخالص ملی ایران در سال زبان‌های زیست محیطی بوده است، که معادل ۸/۴ میلیارد دلار است.

بررسی وضعیت مدیریت محیط زیست شهری در رشت نشان‌دهنده وجود ضعف‌های فراوانی در زمینه هماهنگی میان بخشی و عدم برخورداری از مدیریت یکپارچه در این زمینه است. تعدد نهادهای تصمیم‌گیری، اعمال مدیریت‌های موازی، عدم وضوح حیطه اختیارات و مسئولیت‌های هر نهاد و عدم هماهنگی میان نهادهای درگیر در مدیریت شهری موجب دامن زدن به مشکلات و ناکارایی سیستم مدیریت محیط زیست شهری گردیده است. به نظر می‌رسد ایجاد یک مرکز هماهنگ‌کننده میان سازمان‌های درگیر در مدیریت شهر رشت می‌تواند راه‌حل مناسبی برای سامان بخشیدن به وضعیت موجود باشد. با تشکیل این نهاد، سیاست‌گذاری در زمینه محیط زیست شهری با نگرشی راهبردی و بر مبنای محدودیت‌ها و قابلیت‌های اقتصادی، اجتماعی و طبیعی شهر صورت گرفته و با نگاهی فرابخشی و همه‌سونگر هماهنگی میان نهادهای درگیر در زمینه مدیریت محیط زیست شهری امکان‌پذیر می‌شود. از جمله مهم‌ترین راهکارهای مناسب برای بهبود وضعیت فعلی مدیریت محیط زیست شهری در رشت، می‌توان به ایجاد بانک اطلاعات جامع شهرداری رشت با امکان استفاده گسترده برای همه کاربران، استفاده از تجربیات جهانی



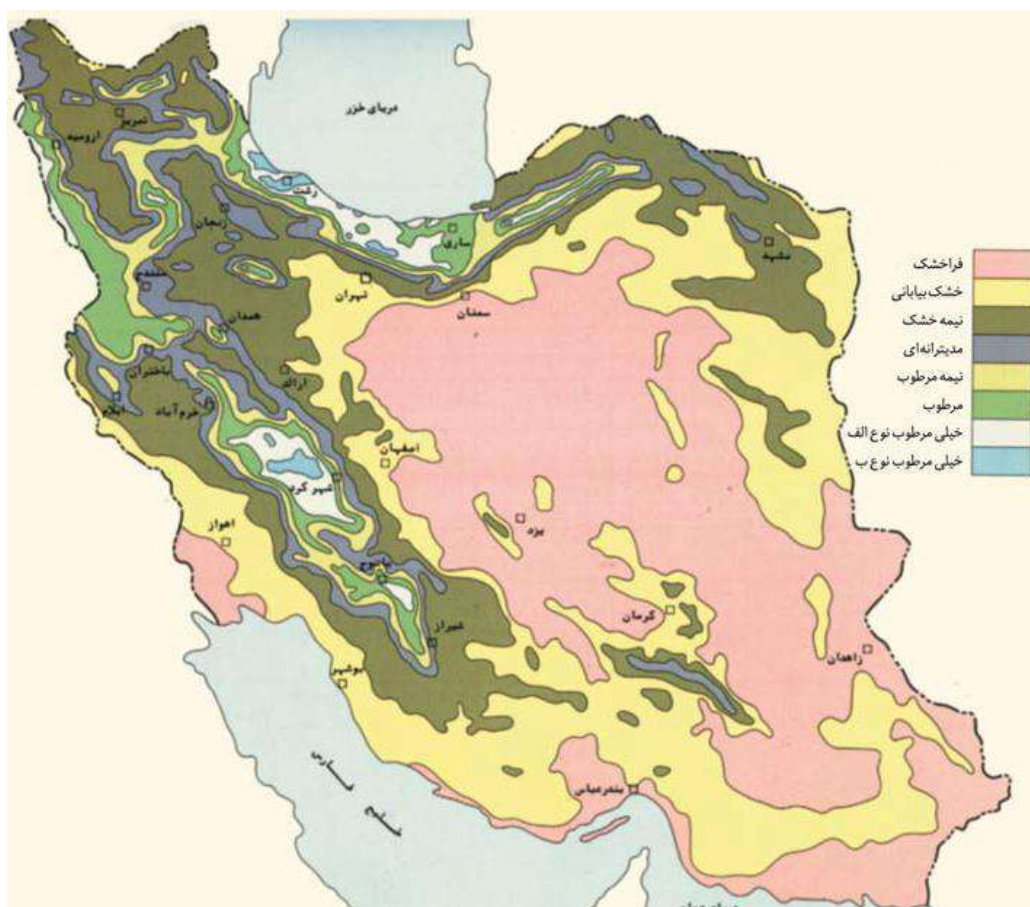
در شفاف‌سازی حیطه وظایف و اختیارات مدیران شهری، ظرفیت‌سازی و بسترسازی مناسب به‌منظور ارتقاء سطح پذیرش طرح مدیریت یکپارچه توسط مدیران، توجه ویژه به سازمان‌های مردم‌نهاد به‌منظور تحقق اهداف مدیریت شهری، برخورداری نهادهای محله‌ای از وزن لازم در اخذ تصمیمات و مدیریت محیط‌زیست شهری، اصلاح شرح خدمات طرح‌های جامع شهری در جهت ارتقاء جایگاه مطالعات مربوط به بخش محیط‌زیست شهری، ایجاد بستر مناسب برای ارتقاء فرهنگ زیست‌محیطی با تکیه بر قابلیت‌های آموزشی و پژوهشی موجود در شهر رشت، پایش مستمر و به‌روزرسانی سیستم‌های مدیریت زیست‌محیطی مستقر در مناطق مختلف شهرداری رشت، بهره‌گیری حداکثر از فناوری اطلاعات و ارتباطات در تحقق اهداف مدیریت یکپارچه شهر رشت و تدوین الگوی بومی مدیریت یکپارچه و پایدار شهر رشت در بخش محیط‌زیست اشاره نمود.

۴-۲-۱- بررسی اسناد برنامه‌ریزی فرادست زیست‌محیطی

۴-۲-۱-۱- اسناد برنامه‌ریزی زیست‌محیطی در مقیاس ملی

برای بررسی اسناد فرادست در مقیاس ملی عمدتاً اساس گزارش وضعیت زیست‌محیطی ایران (SOE) (۱۳۹۵) مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است و آمارهای سازمان محیط‌زیست و دیگر نهادهای مرتبط مانند سازمان جنگل‌ها و مراتع نیز مورد استناد قرار گرفته است.

کشور ایران با دارا بودن مساحتی برابر ۱۶۴۸'۱۹۶ کیلومترمربع پهناوری، دومین کشور بزرگ خاورمیانه و هجدهمین کشور پهناور جهان است. ایران از سوی شمال غرب با ترکیه، ارمنستان و جمهوری آذربایجان، از سوی شمال با دریای خزر، از سوی شمال شرق با ترکمنستان، از سمت شرق با افغانستان، از سوی جنوب شرق با پاکستان و دریای عمان، از سوی جنوب با خلیج فارس و تنگه هرمز و از سوی غرب با عراق هم‌مرز است. ایران همچنین از طریق دریای خزر با روسیه و قزاقستان، از طریق دریای عمان با امارات متحده عربی و عمان و از طریق خلیج فارس با کویت، عربستان، قطر، بحرین و امارات متحده عربی مرز آبی و ارتباط دریایی دارد. در تقسیمات کشوری، ایران به ۳۱ استان تقسیم می‌شود. گیلان یکی از استان‌های شمالی ایران به مرکزیت کلان‌شهر رشت است. این استان، از شمال به دریای کاسپین و کشور آذربایجان که از طریق آستارا با آن دارای مرز بین‌المللی است، از غرب به استان اردبیل، از جنوب به استان زنجان و قزوین و از شرق به استان مازندران محدود می‌شود. مساحت استان گیلان ۱۴'۰۴۴ کیلومترمربع و طبق سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیت آن ۲'۵۳۰'۶۹۶ نفر است. گیلان دهمین استان پرجمعیت و دومین استان پرجمعیت شمال ایران پس از استان مازندران است. تراکم جمعیت در این استان با ۱۷۷ نفر در هر کیلومترمربع جایگاه سوم را در ایران دارد. کلان‌شهر رشت با داشتن ۴۶ درصد جمعیت کل استان، مرکز و پرجمعیت‌ترین شهر شمال کشور و یازدهمین شهر پرجمعیت ایران است. از دیگر شهرهای پرجمعیت این استان می‌توان به ترتیب به شهرهای بندر انزلی، مهم‌ترین بندر ایرانی در حاشیه دریای خزر لاهیجان، لنگرود، تالش، رودسر، بندر آستارا، صومعه‌سرا و اشاره کرد. طبیعت گیلان، پوشیده از جنگل و دارای آب‌وهوای معتدل و مرطوب است. این استان شامل مناطق سرسبز شمال غربی رشته‌کوه البرز و بخش غربی کرانه‌های جنوبی دریای خزر است.



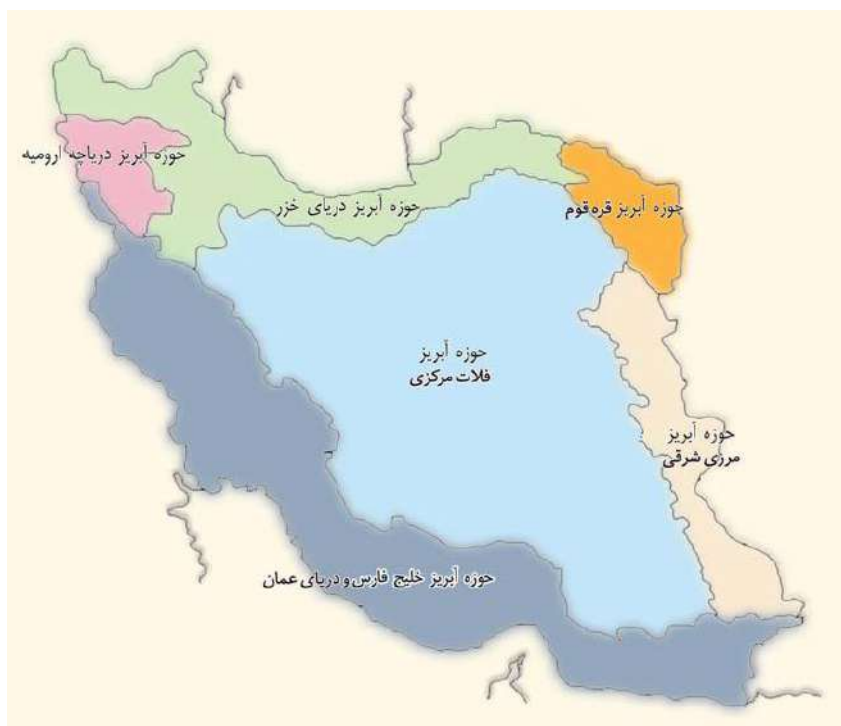
شکل ۸۷- نقشه تقسیمات اقلیمی ایران

سازمان خواروبار و کشاورزی سازمان ملل متحد (فائو) فرسایش در ایران را ۳ تا ۴ میلیارد تن خاک در سال اعلام نموده است ولی منابع داخلی میزان فرسایش سالانه را یک و نیم (۱/۵) میلیارد تن اعلام کرده‌اند که با توجه به میزان کل سالانه فرسایش خاک در جهان که ۷۵ میلیارد تن است و متوسط جهانی فرسایش که ۲ تن در هکتار است در ایران میزان فرسایش حدود ۵ برابر متوسط جهانی است. خاک‌ها، مخلوطی از مواد معدنی و آلی بوده که از تخریب و تجزیه سنگ‌ها بر اثر شرایط آب و هوایی به وجود می‌آیند. جلوگیری از فرسایش خاک بسیار حیاتی است زیرا برای تشکیل هر سانتی‌متر خاک به ۳۰۰ سال زمان نیاز است. شرایط اقلیمی استان گیلان در وضعیت خیلی مرطوب قرار دارد. بر اساس گزارش‌های مربوطه در حوزه‌های آبریز کشور از بین بردن پوشش گیاهی از علل عمده فرسایش است که این مسئله در مورد استان‌های ساحلی دریای خزر به‌ویژه استان گیلان صادق است. فرسایش عامل تهدید منابع آب‌و خاک است و در شاخص‌های فرسایش ایران از کشورهای بحرانی است. تنوع زیستی، کشاورزی حفاظتی، جلوگیری از فرسایش، افزایش ماده آلی و مدیریت پایدار خاک از جمله موضوعاتی است که در قانون برای حفاظت از خاک آمده است. پرهیز از تخریب مزارع و زمین و لزوم حفظ بقایای گیاهی در اراضی کشاورزی استان گیلان نسبت به سایر استان‌ها در زمینه اقلیم و حفظ آن بهتر است. بیش از ۹۰ درصد مواد غذایی انسان وابسته به خاک است و تا سال ۲۰۵۰، نیاز به غذا حدود ۶۰ درصد افزایش می‌یابد و ضروری است مدیریت خاک در اولویت امور باشد. تنوع زیستی در خاک یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر امنیت غذایی است، تأمین امنیت غذایی و آینده پایدار در گرو حفظ خاک است و خاک‌های سالم قادر به حفظ بهره‌وری، تنوع زیستی و خدمات محیط‌زیست در اکوسیستم‌های خشکی هستند. شور شدن خاک یکی از



چالش‌های عمده عصر حاضر است که مانع تحقق امنیت غذایی و محیط‌زیست پایدار می‌شود. باید ذکر شود که خاک جایگاه مهمی در کره زمین دارد و تقاضای غذا در حال افزایش است درحالی‌که شاهد کاهش سرانه زمین هستیم. اگر خاک باکیفیت داشته باشیم غذای باکیفیت تولید می‌شود و به دنبال آن سلامت جامعه ارتقاء یافته و هزینه سرانه جامعه کاهش می‌یابد. چند عامل محدودکننده در خاک از جمله فرسایش بادی، آبی، تغییر کاربری، آلودگی خاک، حاصلخیزی خاک، آبخیزداری و آبخوانداری در کاهش حاصلخیزی این عنصر ارزشمند تأثیرگذار است. ۳/۰ درصد از خاک‌های کشور در کوهپایه‌های دامنه شمالی البرز و سواحل خزر قرار دارد که بلافاصله پس از دریا (حدود منفی ۳۰ متر) آغاز و امتداد آن تا دامنه‌های البرز شمالی می‌رسد.

ایران در بین ۵۶ کشور دارای جنگل در مقام ۴۵ قرار دارد و سهم هر ایرانی ۰/۲ هکتار (سرانه جنگل) است. ایران با نرخ جنگل‌زدایی سالانه ۱۵۰ هزار هکتار در زمره کشورهای با نرخ بالای جنگل‌زدایی قرار دارد به گونه‌ای که در منطقه آسیا پسیفیک دارای رتبه نخست است.



شکل ۸۸- حوزه‌های آبریز اصلی کشور

استان گیلان در حوزه آبریز دریای خزر قرار می‌گیرد و دریای خزر زهکش اصلی این حوزه محسوب می‌شود. تخریب در محیط‌زیست و منابع طبیعی به‌ویژه در استان گیلان در اثر عواملی همچون طوفان، بارندگی‌های شدید و فقر پوشش گیاهی اتفاق می‌افتد. چرای بیش‌ازحد در مراتع و جنگل‌ها از دیگر عوامل فرسایش خاک هستند و در حال حاضر در مراتع استان گیلان حدود چهار تا شش برابر ظرفیت مراتع دام در حال تعلیف است که این امر باعث تشدید فرسایش و سبب کاهش ضخامت لایه سطحی خاک می‌شود. در هشت منطقه از گیلان فرسایش خاک بسیار شدید است: شهر تاریخی ماسوله، حیران آستارا، آق برتالش، پل رود رودسر و علی‌آباد رودبار فرسایش خاک بیشتر از سایر مناطق استان است.



سرانه مصرف آب در ایران بیش از ۲ برابر سرانه آب در اروپا است و الگوی متوسط در شبانه‌روز ۱۵۰ لیتر تعیین شده است که در ایران این الگو رعایت نمی‌شود. میزان بارش و توزیع منابع آب در ایران ناهمگن است و برخلاف فلات داخلی ایران که میانگین بارش ۲۵۰ میلی‌متر در سال است در استان گیلان میزان بارش بیش از ۱۵۰۰ میلی‌متر در سال است. حجم جریان منابع آب سطحی در حوزه دریای خزر ۱۰ میلیون مترمکعب در سال است. بیش از ۸۵ درصد از منابع آب در بخش کشاورزی مورد استفاده قرار می‌گیرد و رشد مصرف آب در این بخش سهم بالایی از استحصال منابع آبی را به خود اختصاص داده است ولی بخش آب شرب شهری روستایی و بخش صنعت نیز در کل در کمبود منابع آبی تأثیرگذار است. زائادات جامد و فاضلاب‌های شهری از جمله موارد اصلی در ایجاد آلودگی در منابع آب سطحی و زیرزمینی هستند. متأسفانه گسترش آلودگی در رودخانه‌های استان گیلان (زرچوب و سفارود) بیش از ۷۰ درصد است و در طبقه‌بندی رودخانه‌های آلوده قرار می‌گیرند. رودخانه سفیدرود با تخلیه ۱۸۴۰ تن (بیش از ۸۰ درصد) نیترات و فسفر به دریای خزر آلوده‌ترین رودخانه ایرانی در ساحل دریای خزر محسوب می‌شود. همچنین این رودخانه با تخلیه بیش از ۱۶ تن انواع حشره‌کش آلوده‌ترین رودخانه ایرانی ساحل دریای خزر از نظر سموم کشاورزی است. این امر به دلیل وسعت بالای حوزه آبریز رودخانه مزبور در مقایسه با سایر رودخانه‌ها و نیز وجود کشتزارهای وسیع برنج در این حوزه است که پس از استفاده از سموم شیمیایی از طریق زهکش‌های طبیعی به رودخانه وارد می‌شوند، صورت می‌پذیرد. یادآوری می‌شود که سفیدرود به‌تنهایی بیش از ۵۰ درصد بار آلودگی تخلیه‌شده از سموم کشاورزی را در سواحل شمالی به خود اختصاص داده و پس‌از آن به ترتیب رودخانه‌های آستارا، چالوس و بابل رود قرار دارند.

ضریب تبدیل آب شرب مصرفی به پساب خانگی و فاضلاب در مناطق شهری روستایی استان گیلان ۷۵ درصد است که تخمین زده می‌شود حدود ۳۵۰ میلیون مترمکعب میزان فاضلاب تولیدشده باشد. با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از پساب خانگی آلوده به مواد شوینده مختلف و روغن و چربی است و شوینده‌ها باعث کاهش اکسیژن محلول در آب می‌گردند و مقدار فراوانی فسفات همراه دارند، تخلیه پساب‌ها باعث آلودگی‌های مختلف منابع آب می‌گردد.

فهرست مناطق چهارگانه حفاظتی شامل پارک ملی، آثار طبیعی ملی، پناهگاه حیات‌وحش و منطقه حفاظت‌شده در استان گیلان در جداول زیر آمده است.

جدول ۱۵۳- فهرست مناطق چهارگانه حفاظتی در استان گیلان

نام	مساحت تدقیق یافته	محل جغرافیایی	تاریخ آخرین مصوبه	شماره آخرین مصوبه
پارک ملی	۳۴۴۴	گیلان	۱۳۸۱،۰۳،۲۱	۵۱۱
پناهگاه حیات‌وحش	۱۰۸۹	گیلان	۱۳۵۴،۰۵،۲۱	۵۷۸
	۱۰۸۱	گیلان	۱۳۹۷،۰۵،۰۱	۶۱۰
	۳۶۱	گیلان	۱۳۵۴،۰۵،۲۱	۵۷۹
	۱۲۱۴	گیلان	۱۳۸۱،۰۳،۲۱	۵۹۲
	۴۴۶	گیلان	۱۳۹۷،۰۵،۰۱	۶۱۱
اثر طبیعی ملی	۰،۶۰	گیلان	۱۳۵۵،۰۵،۰۶	۵۳۳
	۰،۶۳	گیلان	۱۳۶۶،۰۶،۲۰	۵۳۵
	۲۶۰،۰۰	گیلان	۱۳۹۵،۱۰،۲۹	۵۶۷
	۰،۰۵	گیلان	۱۳۸۸،۱۱،۱۱	۵۶۱
منطقه	۳۱۱۳۵	گیلان	۱۳۹۶،۱۲،۰۲	۷۳۶



نام	مساحت تدقیق یافته	محل جغرافیایی	تاریخ آخرین مصوبه	شماره آخرین مصوبه
حفاظت شده	سیاه کشیم	گیلان	۱۳۶۱،۰۶،۲۱	۶۴۱
	گشت رودخان و سیاه مزگی	گیلان	۱۳۷۸،۱۰،۱۵	۶۵۷
	سیاهرود رودبار	گیلان	۱۳۹۶،۱۲،۰۲	۷۳۴
	سرولات و جواهر دشت	گیلان	۱۳۷۸،۱۰،۱۵	۶۵۶

۴-۲-۲- بررسی اسناد برنامه ریزی زیست محیطی در مقیاس منطقه‌ای و محلی

برای بررسی اسناد در مقیاس محلی به گزارش‌های طرح جامع شهر رشت، طرح جامع مدیریت پسماند حوزه مرکزی گیلان (۱۳۸۸) طرح آمایش سرزمین استان گیلان (۱۳۹۶) و آمار و اطلاعات سازمان‌های مربوطه و نتایج پژوهش‌ها و تحقیقات علمی استناد شده است. در این بخش هریک از موارد به‌طور جداگانه بررسی شده‌اند:

۴-۲-۲-۱- هوا

در شهر رشت بیشترین سهم (۹۰ درصد) از کل انتشار آلاینده‌ها متعلق به بخش حمل‌ونقل بوده، به قسمی که ۹۸ درصد از مونواکسید کربن، ۹۷/۲ درصد از هیدروکربن‌ها، ۹۱/۱ درصد ذرات معلق، ۵۲/۱ درصد از اکسیدهای نیتروژن و ۲۷/۲ درصد از دی‌اکسید گوگرد از این بخش منتشر شده است. این در حالی است که صنایع و نیروگاه‌ها حدود ۵ درصد از کل آلاینده‌ها را منتشر کرده و بخش خانگی، تجاری و عمومی سهم ۲ درصدی در انتشار کل آلاینده‌ها را داشته است. به‌طور کلی بیش از ۸۶ درصد کل آلاینده‌های منتشره ناشی از مصرف بنزین و ۸ درصد نیز به‌واسطه مصرف نفت گاز بوده است. بخش خانگی تجاری و عمومی نیز سهم بیش از ۷۱ درصدی در مصرف انواع سوخت‌های فسیلی دارد. بخش خانگی تجاری و عمومی ۹/۹ درصد از SO_۲، ۰/۹ درصد از HC، ۰/۴ درصد از CO، ۱۸/۸ درصد از NO_x و ۳/۶ درصد از SPM را منتشر کرده و در کل سهم ۲/۴ درصد در انتشار کل آلاینده‌های هوا را داشته است. بخش صنعت سهم ۱۵/۸ درصدی از کل مصرف سوخت‌های فسیلی را به خود اختصاص داده است. طی سال ۱۳۹۶ بخش صنعت ۴۱/۶ درصد از SO_۲، ۰/۵ درصد از HC، ۰/۸ درصد از CO، ۱۰/۹ درصد از NO_x و ۲/۶ درصد از SPM را منتشر کرده که بدین ترتیب سهمی معادل ۳/۶ درصد در کل انتشار آلاینده‌های هوا را داشته است. بخش نیروگاه‌ها در شهر رشت با مصرف انواع سوخت‌های فسیلی، سهم حدود ۱۰/۳ درصد در مصرف انواع سوخت فسیلی داشته است. بخش نیروگاه‌ها ۱۶/۵ درصد از SO_۲، ۰/۸ درصد از HC، ۱۷/۳ درصد از NO_x، ۱/۷ درصد از SPM و سهم بسیار ناچیزی (۰/۱ درصد) از CO را منتشر کرده و بدین ترتیب سهمی معادل ۲/۲ درصد در کل انتشار آلاینده‌های هوا را به خود اختصاص داده است. یکی از بهترین شاخص‌ها در توصیف وضعیت هوا، شاخص استاندارد آلاینده یا PSI است که بر اساس میزان پنج آلاینده NO_۲، CO، PM_{۱۰}، SO_۲ و محاسبه می‌شود ولی به دلیل نبود ایستگاه‌های پایش و سنجش محاسبه و پهنه‌بندی آن در شهر رشت مشکل می‌نماید.

به‌منظور ارائه پاسخ به مشکلات و فشارهای موجود در زمینه آلودگی هوا باید سیاست‌هایی اتخاذ شده و مطالعاتی در این زمینه انجام شود. از جمله مهم‌ترین اقدامات پیشنهادی در این زمینه می‌توان به طرح جامع کاهش آلودگی هوای رشت اشاره نمود که



بایستی بر نه محور اساسی استوار انجام شود. این محورها شامل هفت محور ارتقای کیفی خودروهای تولیدی، جمع‌آوری خودروهای فرسوده، ترویج و اشاعه حمل‌ونقل همگانی، بهبود کیفیت سوخت، معاینه فنی خودروها، مدیریت ترافیک شهری و گسترش آموزش و آگاهی در زمینه آلودگی هوا و دو محور پیشنهادی کنترل منابع ثابت آلاینده هوا و لزوم پایش مستمر هستند. عدم اجرای مصوبات و یا اجرای ناقص آن‌ها را می‌توان از جمله مهم‌ترین علل عدم موفقیت سیاست‌های موجود دانست.

۴-۲-۲-۲- آب

از آنجاکه بروز اختلال در منابع آبی از دو جنبه کمی و کیفی قابل مطالعه است، در بخش آب این دو جنبه بایستی به تفکیک مورد بررسی قرار بگیرند. مهم‌ترین نیروی محرکه و تأثیرگذار بر کمیت آب مصرفی در شهر رشت علاوه بر عوامل طبیعی و اقلیمی، جمعیت است.

یکی از عوامل فشار بر کمیت آب، سرانه مصرف آب در شهر رشت است که تقریباً برابر با ۳۳۷ لیتر در روز بوده است. تأمین این رقم از سرانه در روز برای جمعیت شهری رشت، منجر به وارد آمدن فشار مضاعف بر منابع تأمین آب شهر که شامل سدها، آب‌های سطحی و آب‌های زیرزمینی هستند، شده است... این در حالی است که مطابق برآوردهای انجام‌شده حدود ۲۳ درصد از حجم آب ورودی به سیستم آب‌رسانی هدر می‌رود.

در پاسخ به وضعیت موجود سیاست‌ها و راهکارهایی در جهت بهینه‌سازی مصرف منابع پایه از جمله منابع آبی، در برنامه ششم توسعه پیش‌بینی شده و فعالیت‌ها و مطالعاتی نیز در این زمینه صورت پذیرفته است. از جمله مهم‌ترین سیاست‌های پیشنهادی در این بخش می‌توان به لزوم تفکیک شبکه آب شرب از آب غیرشرب، ارتقاء مدیریت بهره‌برداری از منابع آب سطحی، منطقی نمودن قیمت آب، ارزیابی اثرات ناشی از پروژه‌های آبی بر محیط‌زیست و ترویج فرهنگ مصرف پایدار منابع آبی اشاره نمود.

رودخانه زرجوب یکی از دو رود شهر رود گذر رشت است. از کوه‌های کم ارتفاع هزار مرز، نیزه سر، جوکلبندان و کچا از حدود ۲۵ کیلومتری جنوب شهر رشت سرچشمه می‌گیرد، پس از عبور از منطقه «بهدان» و «چوماچا» و پیوستن به رودخانه گوهررود رودخانه پیربازار رود را تشکیل می‌دهد به بخش شرقی تالاب انزلی وارد می‌شود. این رودخانه با متوسط حجم سالانه ۴/۱۷۳ میلیون مترمکعب یکی از منابع اصلی و مهم تأمین آب تالاب انزلی به شمار می‌رود. در گذشته این رودخانه از مکان‌های دیدنی رشت به شمار می‌آمد و کنار زرجوب (سیاه رود) دو چشمه وجود داشت که آب آشامیدنی ساکنانش را تأمین می‌کرد؛ و در آن ماهیگیری نیز می‌شد؛ اما امروزه این رود با ورود فاضلاب موجب آلودگی و انتقال این آلودگی‌ها به تالاب انزلی و ایجاد چهره ناخوشایند شهری می‌شود. رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب رشت به کانال انتقال فاضلاب تبدیل شده است که از این فاضلاب خالص در کشاورزی استفاده می‌شود و این استان از استان‌های پرخطر در آلودگی آب است.

رودخانه گوهر رود از ارتفاعات بالادست روستای عزیزکیان واقع در ۱۵ کیلومتری جنوب رشت سرچشمه می‌گیرد و پس از عبور از دهستان لاکان و ورود به شهر رشت و گذر از محله‌های پل طالشان، منظریه، پارک شهر، رازی، قلی پور و پیر بازار، سرانجام با پیوستن به دیگر رودخانه رشت یعنی رود زرجوب رودخانه پیر بازار رود را تشکیل می‌دهد و از شمال شهر رشت خارج شده در انتها به دریای کاسپین و تالاب انزلی می‌ریزد. درحالی‌که امروزه سدسازی با توجه به اثرات سوء زیست‌محیطی در بسیاری از کشورها خصوصاً کشورهای توسعه‌یافته مورد تجدیدنظر قرار گرفته و منسوخ شده و جنبش برچیدن سدهای ساخته‌شده



چشم‌انداز تازه‌ای برای حفظ اکوسیستم رودخانه‌ها و توسعه پایدار به وجود آورده است، متأسفانه خشکاندن گوهر رود و به دنبال آن تالاب انزلی با اتمام مطالعات سد عزیزکیان برای احداث در بالادست رودخانه گوهر رود و در روستای سرسبز عزیزکیان خطر خشک شدن کامل این رودخانه در مسیر شهر رشت یا تبدیل شدن این رودخانه به کانال صرفاً فاضلاب را به شدت تهدید می‌کند. به جز یک بیمارستان (رسول اکرم) از مجموع ۱۴ بیمارستان دولتی، خصوصی و نظامی رشت پساب بقیه بیمارستان‌ها وارد رودخانه‌های رشت می‌شود. بیمارستان که خود یک ملجأ برای بهداشت و درمان است یکی از عوامل اصلی آلاینده‌های رودخانه‌ها و تهدیدکننده سلامت شهروندان در رشت به شمار می‌رود. بیمارستان ۱۷ شهریور رشت بدون احداث سیستم تصفیه فاضلاب با ایجاد سپتیک تانک و لوله‌گذاری در عرض خیابان در حوالی باغ محتشم فاضلاب بیمارستانی را مستقیم به رودخانه گوهر رود وارد می‌کند. تصاویر بسیاری از ورود مستقیم فاضلاب و مواد شوینده از بیمارستان توتون‌کاران رشت و ایجاد مشکل برای اندک موجودات باقی‌مانده که در این رودخانه زندگی می‌کنند (لاک‌پشت) منتشر شده است. وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب گیلان به‌عنوان متولی اصلی و قانونی جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب تنها فاضلاب شهرها به رودخانه‌ها، دریای کاسپین و تالاب انزلی هدایت می‌کنند. آلودگی این رودخانه‌های رشت یکی از عوامل اصلی کسب رتبه نخست ابتلا به سرطان استان گیلان در ایران است.

شرکت آب و فاضلاب گیلان در بخش پساب‌های ورودی، شرکت سهامی آب منطقه‌ای گیلان در بخش تملک زمین‌های حریم رودخانه و شهرداری رشت در بخش زیباسازی از دستگاه‌های اجرایی اصلی در پاک‌سازی این رودخانه‌ها هستند. پس از انجام مطالعات پاک‌سازی باید تأیید از مجلس بگیرد و پس از آن به تأیید دولت یعنی شورای عالی اقتصاد برسد و مجوز فاینانس را از این شورا دریافت کند مانند به‌صورت ای پی سی اف انجام شود؛ که تاکنون از سوی مسئولین استان گیلان و نمایندگان اقدامی در رابطه صورت نگرفته است. احداث سیستم تصفیه‌خانه فاضلاب صنعتی شهر رشت، ساماندهی جایگاه دفن زباله و کنترل شیرابه‌های زباله سراوان را از راه‌های حل بحران و رفع آلودگی این رودخانه اجرای طرح ساماندهی فاضلاب شهر رشت از راه‌های جلوگیری ورود آلودگی‌ها و افزایش آلاینده‌های این رودخانه‌ها است. از بیمارستان‌های موجود در رشت فقط یک بیمارستان مجهز به سیستم تصفیه‌خانه است و فاضلاب بقیه بیمارستان‌ها مستقیم به رودخانه هدایت می‌شوند. بهترین و ایده‌آل‌ترین حالت این است که تأسیس شبکه فاضلاب شهری به اتمام برسد باید هر بیمارستان تصفیه‌خانه مجزا داشته، شهرک صنعتی نیز هم مجهز به تصفیه‌خانه باشد و شیرابه‌ها نیز پس از تصفیه شدن و رسیدن به حد استاندارد به رودخانه تخلیه شوند.

وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب شهری گیلان به‌عنوان متولی و دستگاه مسئول اصلی جمع‌آوری فاضلاب شهری رشت (۱۳۹۱) اعلام کرد برای جمع‌آوری فاضلاب رشت فقط حدود یک‌سوم آن اجرا شده و تنها ۱۰ درصد از کل پروژه در خط بهره‌برداری قرار دارد. این پروژه پس از ۵ سال با عدم مدیریت با ۱۰ درصد پیشرفت نیمه‌کاره رها شد تا همچنان فاضلاب رشت به رودخانه‌های این شهر سرازیر شود. برای نجات و حفظ رودخانه‌های رشت باید فاضلاب شهر دارای شبکه بهداشتی و تصفیه‌خانه فاضلاب شود. شبکه فاضلاب رشت به چهار منطقه تقسیم شده که منطقه اول با ایستگاه پمپاژ PSW، در ماه‌های آبی ۲۰ درصد فاضلاب شهر را به تصفیه‌خانه فخب انتقال می‌دهد و برای انتقال ۸۰ درصد باقی‌مانده نیاز به تأمین اعتبار است. با توجه به این که در حال حاضر از اعتبارات ملی و استانی برای پروژه فاضلاب رشت استفاده می‌شود برای اتمام سریع‌تر این شبکه و تصفیه‌خانه فاضلاب نیاز به منابع مالی دیگری است.



لایروبی کامل رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود رشت نیازمند اعتبارات کلان است و برای پاک‌سازی این رودخانه‌ها باید اقدام عاجل صورت بگیرد. توجه به وضع بحرانی این رودخانه‌ها، رفع چالش‌های محله دفن زباله سراوان و لایروبی رودخانه‌های رشت با تعامل همه‌جانبه قابل انجام و پیگیری است. طرح ملی ساماندهی دو رودخانه زرجوب و گوهر رود شهر رشت باید تصمیمات جدی گرفته شود. قرار بر این است که در حاشیه رودخانه‌های رشت ۱۰ تصفیه‌خانه لوکال احداث شود و هرسال دو تصفیه‌خانه برای دو رودخانه شهر رشت به بهره‌برداری برسد دیگر هیچ فاضلاب شهری به رودخانه‌های رشت وارد نشود.

دفع فاضلاب‌های خانگی و صنعتی مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر کیفیت منابع آبی رشت به شمار می‌رود. بدین ترتیب عدم تعادل بارزی میان سیستم آبرسانی و جمع‌آوری فاضلاب در شهر رشت مشهود است. با توجه به آنکه بخشی از تصفیه‌خانه‌های موجود دارای خروجی استاندارد نیستند، تنها بخش اندکی تحت پوشش تصفیه‌خانه‌هایی با خروجی استاندارد قرار دارند. از نقطه نظر وضعیت کیفیت آب، مطالعه کیفی آب حاکی از آن است که سطح فلزات سنگین در موارد متعددی بیش از حد مجاز بوده است. مطالعات متعددی در زمینه کیفیت آب منابع زیرزمینی صورت گرفته که نتایج آن به‌عنوان آمار و اطلاعات رسمی به‌ندرت انتشار یافته است. مطالعات انجام‌شده نشان داده که بخش قابل‌توجهی از آب‌های زیرزمینی رشت دارای غلظت نترات بین ۵۰ تا ۱۰۰ و در مواردی نیز بیش از ۱۰۰ میکروگرم بر لیتر هستند که استفاده از آن‌ها خطرناک محسوب می‌شود. البته این امر لزوماً به مفهوم آلوده بودن نیست، چراکه صرفاً حدود ۳۰ درصد از آب شرب شبکه آبرسانی از منابع زیرزمینی تأمین می‌شود.

با توجه به مطالب فوق کیفیت آب شرب شهر رشت در معرض تهدید قرار داشته و اقدام عاجل در این زمینه اجتناب‌ناپذیر است. از جمله مهم‌ترین سیاست‌ها در پاسخ به وضعیت موجود می‌توان به لزوم تدوین و اجرای برنامه جامع مدیریت کیفیت منابع آب، تسریع در توسعه و تکمیل شبکه فاضلاب شهری، ارتقاء آگاهی‌های عمومی در زمینه مصرف بهینه منابع آب و اصلاح الگوی مصرف، حفاظت از منابع آب سطحی و زیرزمینی در برابر خطرات ناشی از نشت فاضلاب، فراهم شدن امکان دسترسی و ورود بازرسی نهاد‌های قانونی و ناظران بهداشتی جهت بازدید از منابع تأمین و مخازن ذخیره آب و کارآمد نمودن تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری برای بازچرخانی آب اشاره نمود

۴-۲-۳- خاک

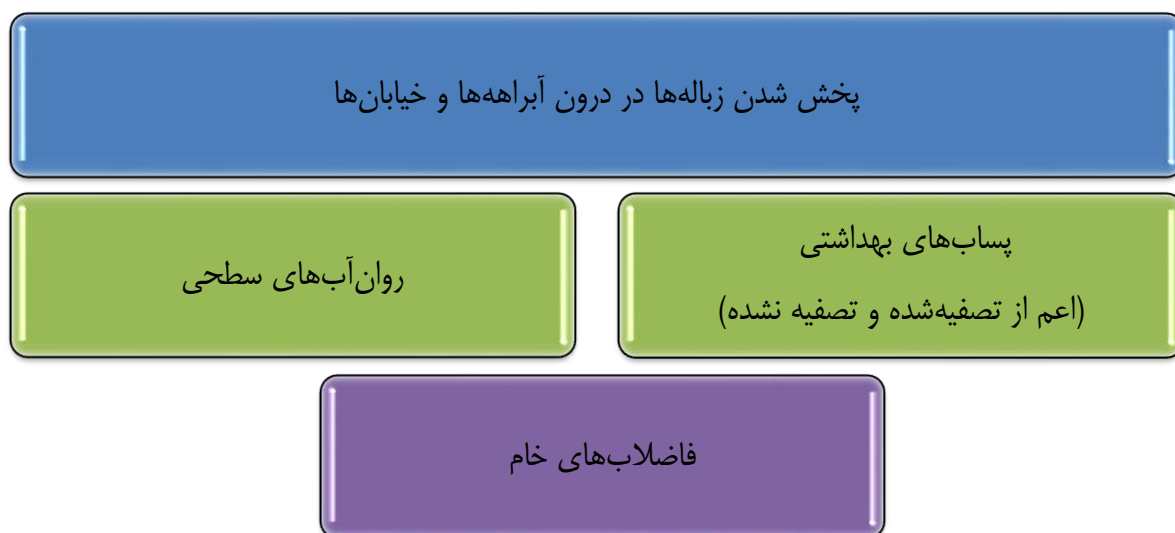
خاک مهم‌ترین جزء محیط‌زیست پس از آب و هوا محسوب می‌شود. واکنش‌های طبیعی برای تشکیل خاک بسیار به‌کندی صورت می‌پذیرد و به‌طور متوسط حدود ۷۰۰ سال لازم است تا طی مراحل مختلف، یک سانتیمتر خاک زراعی به وجود آید. شاید بتوان از خاک به‌عنوان یکی از تغییر یافته‌ترین بخش‌ها در اثر توسعه شهرنشینی یاد کرد. به‌عنوان نیروی محرکه، افزایش جمعیت و تراکم بالای آن و در نتیجه نیاز به فضا موجب شده که هرروز بخش وسیعی از خاک مناطق شهری دچار تغییر کاربری شده و زیر انبوهی از ساختمان‌ها مدفون شود. افزایش جمعیت در نقاط شهری موجب مصرف آب و انرژی به‌صورت متمرکز در محیط‌های محدودتر می‌شود. افزون بر این، افزایش فعالیت‌های اقتصادی فاجعه‌های زیست‌محیطی جبران‌ناپذیری را به همراه دارد که از آن جمله می‌توان به تبدیل شدن خاک به مکانی برای پذیرش فاضلاب و پسماندهای جمعیت شهرنشین اشاره کرد.

از جمله مهم‌ترین مصادیق فشار ناشی از این محرک‌ها تغییر کاربری و تبدیل اراضی مزروعی و بایر به مناطق مسکونی و صنعتی است. تغییر در کاربری اراضی باعث فرسایش خاک در مناطقی می‌شود که تغییر کاربری در آن‌ها با جایگزینی



کاربری‌های زیان‌آور همراه هستند. بیشترین کاربری در شهر رشت به بخش مسکونی تعلق داشته و شبکه معابر و دسترسی و فضای سبز در رده‌های بعدی جای گرفته‌اند. از جمله موارد دیگری که موجب بروز فشار به خاک می‌شود، می‌توان به نمک‌پاشی معابر در فصل زمستان اشاره نمود که سالانه خسارات بسیاری به فضای سبز شهری وارد می‌سازد. بارش باران اسیدی نیز از دیگر عوامل ورود فشار به این بخش است که به واسطه وجود اکسیدهای نیتروژن و دی‌اکسید گوگرد در هوا صورت می‌گیرد. باران اسیدی باعث اسیدی شدن خاک شده و مواد غذایی موردنیاز گیاهان را شسته و از بین می‌برد. باران اسیدی می‌تواند مواد سمی مانند آلومینیوم و جیوه عادی در خاک را حل نموده، آزاد کردن این سم‌ها باعث جذب در گیاهان شده و آن‌ها را آلوده کند. از دیگر سو اجرای فعالیت‌های عمرانی نیز منجر به تغییر شکل خاک و وارد شدن صدماتی به افق سطحی خاک به‌عنوان یکی از ارزشمندترین و غنی‌ترین افق‌های خاک می‌شود. در سطح شهر رشت عملیات تخریب و نوسازی واحدهای مسکونی زیادی صورت گرفته است. ورود پسماندهای صنعتی که حاصل فعالیت‌های صنعتی است و خصوصاً پسماندهای غیرقابل تجزیه در خاک مانند فلزات سنگین، نیز فشارهای مضاعفی را بر خاک وارد می‌سازد. عناصر و عوامل آلوده‌کننده در فاضلاب‌های صنعتی شامل یک یا چند عنصر مانند نمک‌های غیرآلی، اسیدها یا بازها، مواد آلی، ذرات معلق، آب داغ، مواد رنگی و مواد سمی است. در این بین مواد غیرآلی دارای مشکلات زیادتری بوده و خطرات زیست‌محیطی آن‌ها بیشتر است.

فلزات سنگین اکثراً در بخش ریزدانه خاک تجمع یافته و توسط کانی‌های رسی و مواد آلی خاک جذب می‌شوند و بنابراین فاضلاب‌های شهری و صنعتی که دارای میزان زیادی فلزات سنگین هستند، توان تخریبی بالایی دارند. همچنین شیرابه ناشی از حجم عظیم زباله‌های تولیدشده در شهر رشت، از جمله مهم‌ترین منابع آلوده‌کننده خاک به شمار می‌آیند. در استان گیلان روزانه بالغ بر ۲۵۰۰ تن زباله تولید می‌شود که در شهر رشت روزانه ۸۰۰ تن زباله تولید می‌شود که ۱۷۰ تن آن زباله خشک است. سرانه تولید زباله در کشور ۷۰۰ گرم، ولی در رشت دو کیلوگرم است علاوه بر عوامل آلودگی ذکرشده در بالا می‌توان به عوامل زیر به‌عنوان آلاینده‌های خاک شهر رشت اشاره کرد:



شکل ۸۹- عوامل آلاینده خاک در شهر رشت



از جمله عمده‌ترین سیاست‌های موردنیاز در این بخش که به‌عنوان پاسخی به وضعیت موجود به کار گرفته می‌شود می‌توان به لزوم تدوین قانون جلوگیری از آلودگی خاک، جایگزینی صنایع مبتنی بر فناوری پاک با صنایع آلاینده در محدوده شهر رشت، حفظ باغات و اراضی کشاورزی و توسعه فضاهای سبز در محدوده حریم و حوزه نفوذ شهری رشت، بهینه‌سازی مدیریت پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک، بیمارستانی و نخاله‌های ساختمانی، استفاده از روش‌های مدرن و مکانیکی جهت برف‌روبی، تدوین استاندارد آلودگی خاک، استقرار مدیریت پیشگیری و کنترل آلودگی خاک، تدوین و تصویب دستورالعمل زیست‌محیطی فعالیت‌های آلوده‌کننده منابع خاک کشور و الزام واحدهای صنعتی به پرداخت هزینه‌های ناشی از آلودگی اشاره نمود.

۴-۲-۲-۴- پسماند

شهرنشینی و تراکم جمعیت در شهرهای بزرگ ره‌آوردهای مختلفی از جمله تجمع پسماند و مواد زائد شهری و به دنبال آن آلودگی روزافزون محیط‌زیست را در برداشته است تا آنجا که همه‌ساله درصد قابل‌توجهی از بودجه شهرداری‌ها به‌خصوص شهرداری‌های شهرهای بزرگ و پرجمعیت صرف جمع‌آوری و دفع پسماند می‌شود. عواملی همچون جمعیت، رفاه خانوار و الگوی مصرف مهم‌ترین محرک‌های تولید پسماند در شهر رشت به شمار می‌آیند. از جمله منابع تولیدکننده پسماند، واحدهای مسکونی؛ اماکن تجاری، اداری، آموزشی و فرهنگی؛ کارگاه‌های صنعتی؛ و مراکز بهداشتی و درمانی هستند. میزان پسماند تولیدی، بیش از ۸۰۰ تن بوده که این حجم عظیم از زباله فشار بسیاری را به محیط‌زیست وارد می‌سازد. سطح رفاه خانوار در مناطق مختلف رشت، تأثیر مستقیمی بر میزان و نوع پسماند تولیدی در این مناطق داشته است، به‌طوری‌که مناطق برخوردار از رفاه بالاتر علاوه بر آنکه پسماند بیشتری تولید می‌کنند، سهم پسماند خشک از کل پسماند تولیدشده‌شان نیز بیشتر است. صنعتی شدن و فناوری جدید که تولید انبوه مواد زائد را به دنبال دارد، الگو و شیوه زندگی مردم را دگرگون ساخته و علاوه بر افزایش میزان پسماند ترکیب آن را نیز تغییر داده است.

میزان پسماند شهری دارای متوسط نرخ رشد سالانه‌ای معادل ۱/۶ درصد، به میزان ۰/۳ درصد بیش از نرخ رشد سالانه جمعیت (۱/۳ درصد) در این دوره بوده است. مقایسه بین درصد میزان مواد خشک و تر در این بازه زمانی، نشان‌دهنده افزایش حدود ۹ درصدی سهم پسماند خشک و به همان میزان کاهش سهم پسماند تر در پسماندهای تولیدی شهر رشت است. این امر را می‌توان ناشی از تغییر در الگوی مصرف شهروندان رشتی و روی آوردن بیشتر به استفاده از کالاها و ظروف یک‌بارمصرف دانست. در بین اجزای ترکیبی پسماند خشک، سهم انواع پلاستیک از ۵/۷۲ درصد به ۷/۸۷ درصد افزایش یافته است. از طرف دیگر تولید سرانه روزانه پسماند دریافتی در مراکز دفن از ۸۴۰ گرم به ۸۵۰ گرم رسیده است که این میزان به علت تفکیک غیرمجاز و مجاز پسماند خشک و تر، واقعی نبوده و میزان واقعی بیش از آمار فوق است.

پسماندهای بیمارستانی که در طبقه پسماندهای خطرناک قرار دارند از نقطه‌نظر زیست‌محیطی و در مراحل جمع‌آوری، حمل‌ونقل و دفع به‌صورت یکی از معضلات شهری درآمده است. درحالی‌که میزان پسماندهای بیمارستانی کشور ۵۰۰ تن در روز است، ۵۵ تن از آن، متعلق به شهر رشت است. در رشت به‌طور متوسط در هرروز به ازای هر تخت بیمارستانی ۳/۰۹۲ کیلوگرم انواع پسماندهای بیمارستانی تولید می‌شود. از جمله پسماندهایی که مشکلات خاص خود را داراست و مدیریت مستقلی را در بین مدیریت‌های سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهر رشت به خود اختصاص داده، خاک و نخاله ساختمانی است.



در زمینه پاسخ‌های لازم برای بهبود وضعیت جمع‌آوری و دفع زباله در شهر رشت، علاوه بر سیاست‌های اخذ شده توسط شهرداری‌ها و خصوصاً سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری رشت، می‌توان به سیاست‌ها و راهکارهای پیشنهادی اشاره کرد که عبارت‌اند از تفکیک زباله در ایستگاه‌های واسط جمع‌آوری پسماند و تجهیز آن‌ها به دستگاه‌های عدل‌سازی، افزایش سطح پوشش جمع‌آوری مکانیزه پسماندهای جامد از سطح منابع تولید، افزایش سهم زباله بازیافتی، احداث مراکز بازیافت با تکنولوژی برتر و به‌روز دنیا، گسترش تولید انرژی از پسماند، برنامه‌ریزی در جهت پوشش کامل بی‌خطر سازی و دفع نهایی پسماندهای صنعتی و بیمارستانی به‌طور جداگانه و ارتقاء آموزش و آگاهی‌های عمومی.

۴-۲-۵- طرح جانمایی مخازن موجود و پیشنهادی شهر رشت (۱۳۸۸)

این طرح در پنج بخش به تفکیک «اطلاعات پایه»، «نرم‌افزار WAGS»، «تجزیه و تحلیل مکانی مخازن ذخیره پسماند با استفاده از نرم افزار GIS»، «آموزش و اطلاع‌رسانی جهت اجرای طرح مکانیزه مخازن» و «پیشنهادات» تهیه شده است. بعد از مروری بر ویژگی‌های کلی شهر رشت شامل مشخصات جمعیتی و اقلیمی شهر، مشخصات زیست‌محیطی، کاربری، شبکه معابر و همچنین ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی، به بررسی وضعیت سیستم ذخیره‌سازی پسماند، مخازن مخصوص ذخیره‌سازی موقت پسماندهای تر (شامل: کیسه‌های کاغذی؛ کیسه‌های کاغذی؛ مخازن پلاستیکی و فلزی ذخیره‌سازی پسماند؛ مخازن گالوانیزه؛ مخازن چرخدار؛ مخازن مخصوص بارگیری از عقب؛ مخازن غلطان) و مخازن مخصوص ذخیره سازی موقت پسماندهای خشک () به همراه مزایا و معایب هر یک معرفی شده‌اند. در گام بعدی به معرفی انواع وسایل تخلیه‌کننده و جمع‌آوری پسماندها از مخازن و معابر شهری (شامل دو سیستم: سیستم‌های با ظروف متحرک و سیستم‌های با ظروف ثابت) پرداخته شده است و روش‌های جمع‌آوری به تفکیک جمع‌آوری با گاری دستی و جمع‌آوری با بارگیری نیمه‌اتوماتیک معرفی شده‌اند. بعد از معرفی‌های صورت گرفته، وضعیت موجود مدیریت پسماند در شهر رشت تا سال ۱۳۸۸ و آنالیز فیزیکی و شیمیایی آن ارائه شده‌اند. بر مبنای این مطالعه، آمار تولید زباله شهر رشت در سال ۱۳۸۳ که ۳۰۰ تن در روز بوده است در سال ۱۳۸۸ به ۵۹۳ تن در روز رسیده است.^۶

در گام بعدی، ذخیره‌سازی و نگهداری موقت پسماند شهری در شهر رشت مورد مطالعه قرار گرفته است که ۱۵٪ از وسایل نگهداری مربوط به سطل‌های فلزی و ۸۵٪ کیسه پلاستیکی در سال ۱۳۸۸ برآورد شده است و ماشین‌آلات و تجهیزات جمع‌آوری در مناطق سه‌گانه^۷ و به تفکیک نواحی شهر رشت ارائه شده‌اند. همچنین به بررسی ایستگاه انتقال پسماندها در محدوده مورد مطالعه پرداخته شده است. در سال ۱۳۸۸ ایستگاه انتقال شهر رشت (از نوع بارگیری مستقیم) در میدان گیل و کنار ترابری قرار داشته است. طبق اطلاعات جمع‌آوری شده از کلیه مناطق شهر رشت، روزانه ۳۷۰ تن زباله به محل ایستگاه انتقال زباله رشت وارد شده و توسط کامیون‌های رنو ۹ تنی به سراوان منتقل می‌شود. مابقی زباله‌ها یا به‌طور مستقیم به محل دفن منتقل شده و یا به کارخانه کمپوست لاکان منتقل می‌شود. ایستگاه انتقال شهر رشت یک هکتار مساحت دارد و ۲۴ کیلومتر تا محل دفن فاصله دارد. علاوه بر ۹ کامیون رنو ۹ تنی یک سمی تریلر و دو دستگاه لودر در این ایستگاه وجود دارد اما بلااستفاده هستند.

^۶ حجم تولید زباله روزانه در شهر رشت در سال ۱۴۰۲، ۵۶۱ تن است.

^۷ در سال ۱۳۸۸، مناطق شهرداری رشت سه منطقه بوده است.



بنا بر گزارش مذکور از ابتدای سال ۱۳۸۸ جمع‌آوری زباله خشک ۱۰۰۰۰ خانوار از شهر رشت به پیمانکار واگذار شده که جمع‌آوری و حمل و نقل و فروش آن را بر عهده دارد. همچنین جمع‌آوری و حمل زباله‌های خشک حدود ۲۱۰۰۰ خانوار شهر رشت توسط کارکنان سازمان مدیریت پسماند انجام می‌شود. این زباله خشک شامل کاغذ، مقوا، شیشه، پلاستیک و پت می‌باشد. براساس آمار اعلام شده از سازمان مدیریت پسماند شهرداری رشت، در یک ماه حدود ۱۰۰ تن زباله خشک جمع‌آوری و به لاگان انتقال داده شده است و طی برگزاری مزایده به حدود یک میلیون و پانصد هزار تومان فروخته شده است.

در خصوص محل دفن سراوان نیز در این گزارش آمده است که «با بررسی‌های صورت گرفته روزانه حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ تن از پسماندهای شهر رشت در محل دفن سراوان دفن می‌شود. این منطقه مدت ۲۴ سال است که محل دپو و دفن زباله می‌باشد محل دفن سراوان در حدود ۲۵ کیلومتری جاده رشت-قزوین در روی یک تپه با وضعیت توپوگرافی جلگه‌ای - مرتعی قرار دارد که مساحت آن در حدود ۱۰ هکتار و کاربری اراضی در تمام جهات جنگل می‌باشد».

با استفاده از نرم‌افزار WAGS به‌عنوان یکی از ابزارهای مدیریت مواد زائد جامد شهری در این گزارش مورد استفاده قرار گرفته است و بر اساس پارامترهایی از قبیل جمعیت، نرخ رشد جمعیت، میزان تولید زباله، نرخ رشد تولید زباله، چگالی زباله، درصد تغییر در چگالی زباله، اسیدپت زباله، زبری زباله، موقعیت شهر نسبت به مناطق ساحلی، روش جمع‌آوری، مسافت از محل جمع‌آوری تا محل دفن/دفع، حداکثر بار مجاز، عرض کوچه و خیابان، فاکتور جاده‌ها، تعداد هفته‌های کاری، تعداد روزهای کاری، تعداد شیفت کاری/نوبت کاری، تعداد ساعات کاری در هر نوبت، نرخ بهره‌وری، نرخ بهره‌وری، فاکتور سایه کارگری، هزینه راننده و ...، مقادیر مورد نیاز برآور شدند و خروجی‌ها شامل ۱- اطلاعات عمومی؛ ۲- پیش‌بینی میزان تولید زباله؛ ۳- پیش‌بینی ماشین‌آلات مورد نیاز؛ ۴- پیش‌بینی سرمایه مورد نیاز برای خرید ماشین‌آلات؛ ۵- پیش‌بینی سرمایه مورد نیاز برای تامین نیروی انسانی؛ ۶- پیش‌بینی هزینه‌های تامین سوخت، تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات؛ ۷- پیش‌بینی هزینه‌های فینانس، به دست آمدند. بر مبنای این مطالعه، مجموع مخازن مورد نیاز در مناطق سه‌گانه شهر رشت ۶۷۷۴ مخزن و پیشنهاداتی در خصوص آموزش تفکیک و جمع‌آوری صحیح زباله نیز ارائه شده است.

۴-۳- جمع‌بندی اسناد بخشی

در این بند از گزارش، اسناد بخشی در جهت توسعه شهری با تاکید بر ترافیک و محیط‌زیست مورد بررسی قرار گرفتند و در دسته‌بندی زیر مضامین راهبردی شهر رشت شناسایی شدند که مهم‌ترین راهبردهای این حوزه‌ها به شرح زیر هستند:

• حوزه مدیریت منابع:

- مدیریت واحد شهری
- برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی
- توسعه کالبدی اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به‌منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری
- احیاء و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی هم به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و هم به لحاظ بارگذاری جمعیتی
- جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی



- ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیرمتعارف و بافت‌های مسئله‌دار با رویکرد توانمندسازی و بهسازی این بافت‌ها
- توجه به اصول طراحی شهری و زیباساختی در کالبد شهر
- مکان‌یابی و برنامه‌ریزی عملکردهای اصلی و پهنه‌های عمده کاربری در یک الگوی متعادل و منسجم از ساختار فضایی شهر
- جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری
- ارتقاء نقش شهروندان در مدیریت شهری
- برنامه‌ریزی جهت کاهش مسائل و مشکلات مربوط به حریم و پیرامون شهر
- تقویت سازمان‌های اجرایی
- آموزش نیروی انسانی
- ...

• حوزه محیط‌زیست:

- برنامه‌ریزی مدیریت بهره‌برداری از مناطق
- بهره‌گیری از جاذبه‌های طبیعی مناطق اکولوژیکی در راستای توسعه
- اکو توریسم بر مبنای ضوابط زیست‌محیطی
- حفاظت از اراضی زراعی به‌ویژه اراضی مرغوب و درجه‌یک
- اصلاح ساختار فعالیت صنایع و معادن باهدف ایجاد تعامل با محیط‌زیست
- احیاء و ساماندهی وضعیت اکولوژیکی و بیولوژیکی
- رودخانه‌ها، مسیل‌ها، آبگیرها و حفاظت از سفره‌های آب زیرزمینی
- اصلاح و بازنگری در سیستم مدیریت زباله شهری
- بهره‌گیری از جاذبه‌های طبیعی مناطق اکولوژیکی در راستای توسعه اکو توریسم بر مبنای ضوابط زیست‌محیطی
- اصلاح ساختار فعالیت صنایع و معادن با هدف ایجاد تعامل با محیط‌زیست (توسعه صنعتی و معدنی پایدار)
- احیاء و ساماندهی وضعیت اکولوژیکی و بیولوژیکی رودخانه‌ها، مسیل‌ها، آبگیرهای طبیعی و حفاظت از سفره‌های آب زیرزمینی
- برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی
- برنامه‌ریزی به‌منظور کنترل و کاهش پیامدهای مخرب ناشی از سوانح و بلایای طبیعی
- محیط‌زیست‌گرایی.

• حوزه پسماند:

- اصلاح و بازنگری در سیستم مدیریت زباله شهری

• حوزه ترافیک:



- تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای پیاده
 - توسعه و بهبود حمل و نقل شهر
 - ارتقا ایمنی شهر
 - تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای با دوچرخه
 - تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای موتوری با سوخت هیدروژنی یا برقی یا سایر سوخت‌های غیر آلاینده
 - تکمیل و تجهیز شبکه اتوبوس‌رانی
 - تأمین زیرساخت تجهیز و توسعه قطارهای سبک شهری و تراموا و مونوریل، اتوبوس برقی
 - کاهش هزینه‌های سیستم حمل و نقل عمومی برای مصرف‌کنندگان
 - تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با ویژگی‌های خاص دسترسی و ایمنی (راه‌های جمع‌کننده و محلی)
 - تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های زیرسطحی بدون دسترسی (راه‌های شریانی درجه یک و دو)
 - تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با کمترین آلودگی صوتی و هوا
 - کاهش و حذف سفرهای شهری غیرضروری از طریق تأمین زیرساخت و تجهیز و توسعه ارتباطات مخابراتی و الکترونیکی
 - برنامه‌ریزی صحیح الگوی کاربری شهری به‌منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون‌شهری
 - جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری
- همانطور که از بررسی‌های صورت‌گرفته مشخص است در تمامی حوزه‌ها به نقش کلیدی مردم، اصلاح روند مدیریت و همچنین تغییر در الگوهای مرسوم مکان‌گزینی در شهر اشاره قابل توجهی شده است. نکته بااهمیت دیگر در این میان تاکید بسیار بر مباحث زیست‌محیطی و اثرات حاصل از آن است.
- در ادامه جدول جمع‌بندی اسناد بخشی در حوزه‌های ذکر شده در دو سطح راهبرد و سیاست ارائه شده است:



سیاست	راهبردها
مهم ترین مضامین راهبردی شهر رشت در حوزه ترافیک	
<ul style="list-style-type: none"> احداث مسیر ویژه پیاده و کاملاً جدا از فضاهای معابر موتوری در امتداد خیابان علم الهدی حدفاصل میدان شهرداری و سبزه میدان، خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری و حاشیه رودخانه‌های زرچوب و گوهررود جذب سفرهای پیاده از طریق ایجاد حریم سبز و منظر مناسب یا احداث این گونه معابر در جوار رودخانه‌ها جذب سفرهای پیاده از طریق ایجاد بازارچه‌های سنتی و محلی و امکانات ورزشی و تفریحی در مکان مناسب (حاشیه پیاده راه رودخانه‌های زرچوب و گوهررود) انجام تبلیغات لازم در مورد این گونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای پیاده
<ul style="list-style-type: none"> تعامل با شورای هماهنگی ترافیک استان جهت اصلاح معابر شهر تهیه نظام کسب درآمد از حمل و نقل و ترافیک شهری تقویت و گسترش شبکه‌های حمل و نقل متناسب با شرایط توسعه تبدیل معاونت حمل و نقل و ترافیک به حوزه ستادی و افزایش نظارت بر فرایندهای عملیاتی سازمان‌ها سازمان‌دهی ایجاد خطوط حمل و نقل عمومی شبانه در سازمان‌های اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی در سطح شهر تبدیل خیابان‌های مرکز شهر به گذرگاه‌های ویژه عابر پیاده، بهسازی و تعویض پیاده‌روها و تنظیم برنامه‌های پیاده‌روی، اسکیت سواری و دوچرخه‌سواری به صورت گروهی در شهر 	<ul style="list-style-type: none"> توسعه و بهبود حمل و نقل شهر
<ul style="list-style-type: none"> به‌روزرسانی تجهیزات ایمنی شهر ایجاد معابر ایمن سواره و پیاده برای تمامی افراد در سنین و شرایط گوناگون زندگی، شامل کودکان، سالمندان و معلولین تأمین تأسیسات بهداشتی و درمانی در دسترس همه و در فواصل مناسب شامل: مراکز مراقبت بهداشتی، مراکز درمانی و اقدامات لازم برای تأمین بهداشت محیط زیست شهری توانمندسازی نهادهای مدیریت شهری در راستای ارتقای ایمنی روان‌سازی امور و افزایش بهره‌وری در راستای ارتقای ایمنی شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ارتقا ایمنی شهر
<ul style="list-style-type: none"> احداث مسیرهای ویژه دوچرخه‌رو با امکانات مورد نیاز طراحی مسیر دوچرخه در حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهررود در امتداد خیابان‌های امام خمینی، طالقانی، شریعتی، سعدی، ۲۲ بهمن، آزادگان و پرستار فراهم نمودن امکان استفاده از دوچرخه به صورت رایگان در مسیرهای ویژه آموزش و تبلیغات لازم به منظور ترویج استفاده از دوچرخه برای تمام سنین 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای با دوچرخه
<ul style="list-style-type: none"> بررسی امکان استفاده از وسایل نقلیه موتوری با سوخت هیدروژنی در نقاط مختلف شهر رشت طراحی این وسایل به گونه‌ای که در سطح شهر با مسیرهای ویژه دوچرخه قابل استفاده باشد بررسی امکان استفاده از سایر سوخت‌های غیر آلاینده در سطح شهر و مسیرهای ویژه 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای موتوری با سوخت هیدروژنی یا برقی یا سایر سوخت‌های غیر آلاینده
<ul style="list-style-type: none"> فراهم نمودن امکان دسترسی سریع و آسان به وسیله شبکه اتوبوس‌رانی به کلیه نقاط شهر احداث مسیرهای ویژه اتوبوس برای افزایش سرعت حرکت این گونه خطوط در خیابان‌های بخش مرکزی شهر مانند شریعتی، شهدا، طالقانی، امام خمینی و سعدی تجهیز ناوگان حمل و نقل اتوبوس‌رانی به اتوبوس‌های مدرن و گازسوز افزایش اتوبوس‌ها و سرویس‌های آن‌ها با توجه به تقاضای استفاده از این سیستم 	<ul style="list-style-type: none"> تکمیل و تجهیز شبکه اتوبوس‌رانی
<ul style="list-style-type: none"> طراحی و جانمایی سیستم حمل و نقل ریلی سبک شهری در شبکه معابر احداث خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریلی در محل‌های با تقاضای مناسب ترکیب سیستم‌های اتوبوس‌رانی، ریلی و تراموا در جابجایی مسافر و تأمین امکانات دسترسی آسان تبلیغ و تشویق شهروندان به استفاده از سیستم‌های ریلی 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت تجهیز و توسعه قطارهای سبک شهری و تراموا و مونوریل، اتوبوس برقی
<ul style="list-style-type: none"> مطالعه و مکان‌یابی دقیق ایستگاه‌ها و پوشش کامل شبکه در ترکیب سیستم ریلی و اتوبوس‌رانی به‌منظور اقتصادی نمودن حمل و نقل عمومی و کاهش قیمت تمام‌شده استفاده از یارانه‌های دولتی درجهات کاهش هزینه حمل و نقل عمومی و در نتیجه ترغیب شهروندان به استفاده از این سیستم 	<ul style="list-style-type: none"> کاهش هزینه‌های سیستم حمل و نقل عمومی برای مصرف‌کنندگان
<ul style="list-style-type: none"> احداث مسیرهای دسترسی (جمع‌کننده و محلی) با طراحی برای سرعت مناسب و ایجاد امنیت در آن احداث تسهیلات دسترسی و تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده یا پله برقی 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با ویژگی‌های خاص دسترسی و ایمنی (راه‌های جمع‌کننده و محلی)
<ul style="list-style-type: none"> ایجاد معابر شریانی درجه یک و دو به صورت غیرهمسطح ترجیحاً زیرسطحی ایجاد تقاطع غیرهمسطح در برخورد با شریان‌ها عدم دسترسی مستقیم عابر به شریانی درجه یک و ایجاد معبر به صورت غیرهمسطح یا جداکننده‌های فیزیکی تسهیلات عبور از شریان‌ها به صورت غیرهمسطح 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های زیرسطحی بدون دسترسی (راه‌های شریانی درجه یک و دو)
<ul style="list-style-type: none"> طراحی معابر به صورت هم‌سطح با حریم سبز یا مانع فیزیکی (جمع‌کننده و محلی) طراحی معابر به صورت زیرهمسطح (شریانی‌ها) یا هم‌سطح با مانع فیزیکی و حریم سبز طراحی معابر با اختلاف سطح از معابر پیاده تأمین امکانات استفاده از سوخت غیرفسیلی 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه شبکه راه‌های سطحی با کمترین آلودگی صوتی و هوا



سیاست	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> - آموزش همگانی سیستم‌های مخابراتی و الکترونیکی - راه‌اندازی سیستم‌های شبکه هوشمند خریدوفروش (خرید در منزل) - ایجاد امکانات انجام امور اداری در مبدأ از طریق شبکه‌های اینترنتی - توسعه و ترویج استفاده از امکانات بانکداری الکترونیکی 	<ul style="list-style-type: none"> • کاهش و حذف سفرهای شهری غیرضروری از طریق تأمین زیرساخت و تجهیز و توسعه ارتباطات مخابراتی و الکترونیکی
<ul style="list-style-type: none"> - برنامه‌ریزی نحوه استقرار مراکز خرید محلی و منطقه‌ای به‌منظور توزیع متناسب و کارآمد این مراکز در سطح شهر - جانمایی عملکردهای عمده (بیمارستان، ادارات دولتی، دانشگاه و...) به‌صورت متناسب و متنوع در سطح شهر و جلوگیری از تجمع این عملکردها در مراکز و یا نقاطی خاص از شهر - طراحی محدوده طرح ترافیک در مراکز تجاری شهر برای جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی 	<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی صحیح الگوی کاربری شهری به‌منظور ساماندهی و کاهش سفرهای درون‌شهری
<ul style="list-style-type: none"> - استفاده از مبانی طرح سیال در تهیه طرح جامع که یکی از ویژگی‌های آن، پاسخگویی به حداکثر تمایلات مردم است - تدوین و اجرای ضوابط و مقررات در راستای تشکیل شوراهای محلی و تشکل‌های غیردولتی NGO - ایجاد و توسعه فضاهای عمومی در سطح مناطق و محلات (فرهنگسراها، مجموعه‌های ورزشی، تفریحی، محلی و...) به‌منظور افزایش برخورد و تعامل اجتماعی میان مردم و نمایندگان محلی - پیش‌بینی فضاهای برگزاری گردهمایی محلی برای نظرخواهی و اطلاع‌رسانی متخصصان، برنامه ریزان و تصمیم‌گیران به مردم (پیش‌بینی مکان برگزاری جلسات در فضاهای عمومی مانند پارک‌ها، مساجد، کتابخانه‌ها، فرهنگسراها و ...) - استفاده از امکانات ارتباط راه دور (اینترنت، تابلوهای الکترونیکی اعلانات و...) به‌منظور ارتقاء آگاهی عمومی در زمینه اهداف، برنامه‌ها و پیشرفت‌های اجرایی طرح‌های توسعه و عمران شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری
مهم‌ترین مضامین راهبردی رشت در حوزه پسماند	
<ul style="list-style-type: none"> - اجرای طرح تفکیک از مبدأ زباله - توسعه طرح‌ها و پروژه‌های بازیافت و افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش - جمع‌آوری و انتقال زباله‌های شهری به روش مکانیزه - طراحی و احداث ایستگاه‌های انتقال به‌منظور نگهداری موقت زباله در شرایط کاملاً ایمن و بهداشتی - نظارت فنی بر انجام دفن بهداشتی زباله - امکان‌سنجی استفاده از روش‌های نوین دفع زباله‌های شهری - آموزش عمومی و ترویج فرهنگ مشارکت مردمی در تمامی مراحل سیستم مدیریت مواد زائد جامد شهری - تغییر الگوی مصرف باهدف کاهش استفاده از مواد خام و کاهش میزان تولید زباله بر مبنای استفاده بهینه از مواد و انرژی - در نظر گرفتن تمهیداتی به‌منظور دفع ایمن زائدات بیمارستانی و صنعتی 	<ul style="list-style-type: none"> • اصلاح و بازنگری در سیستم مدیریت زباله شهری
مهم‌ترین مضامین راهبردی شهر رشت در حوزه محیط‌زیست	
<ul style="list-style-type: none"> - زون‌بندی زیستگاه‌های طبیعی به‌منظور تعیین محدوده کاربری‌های ممکن و مجاز - ممانعت از انجام فعالیت‌های تخریبی و آلاینده در زیستگاه‌ها - طراحی و اجرای پروژه‌های توسعه گردشگری اکولوژیکی بر مبنای معیارهای زیست‌محیطی - استقرار مناسب کاربری‌های مرتبط با جهانگردی متناسب با قابلیت‌های محیط طبیعی - مدیریت دفع اصولی فاضلاب اراضی زراعی، ترویج استفاده از روش‌های بیولوژیک به‌جای سموم شیمیایی 	<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی مدیریت بهره‌برداری از مناطق بهره‌گیری از جاذبه‌های طبیعی مناطق اکولوژیکی در راستای توسعه اکو توریسم بر مبنای ضوابط زیست‌محیطی • حفاظت از اراضی زراعی به‌ویژه اراضی مرغوب و درجه یک • اصلاح ساختار فعالیت صنایع و معادن باهدف ایجاد تعامل با محیط‌زیست
<ul style="list-style-type: none"> - ممانعت از تخریب و تغییر کاربری اراضی زراعی موجود، مراتع و جنگل‌ها - مدیریت دفع اصولی فاضلاب واحدهای دامداری و مرغداری - مکان‌یابی مناسب و هم‌جواری اصولی صنایع سازگار با یکدیگر - استقرار سیستم مدیریت محیط‌زیست برای تمامی واحدهای صنعتی و شهرک صنعتی - انتقال واحدهای صنعتی آلاینده به شهرک صنعتی - تعیین حریم حفاظت کمی و کیفی منابع آب - جلوگیری از تخلیه فاضلاب شهری، صنعتی و کشاورزی به رودخانه‌ها - ممانعت از تخلیه و انباشت زباله شهری در حاشیه رودخانه‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> • احیاء و ساماندهی وضعیت اکولوژیکی و بیولوژیکی رودخانه‌ها، مسیل‌ها، آبگیرها و حفاظت از سفره‌های آب زیرزمینی • اصلاح و بازنگری در سیستم مدیریت زباله شهری
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد کمیته گردشگری - طراحی و اجرای پروژه‌های توسعه گردشگری اکولوژیکی (طبیعت‌گردی) بر مبنای معیارهای زیست‌محیطی - برنامه‌ریزی نحوه استقرار کاربری‌های مرتبط با جهانگردی (واحدهای اقامتی، پذیرایی، تفریحی و...) متناسب با قابلیت‌های محیط و استانداردهای زیست‌محیطی - بهره‌گیری از مشارکت اهالی بومی منطقه در طرح‌های گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> • بهره‌گیری از جاذبه‌های طبیعی مناطق اکولوژیکی در راستای توسعه اکو توریسم بر مبنای ضوابط زیست‌محیطی
<ul style="list-style-type: none"> - مکان‌یابی مناسب و هم‌جواری اصولی صنایع سازگار با یکدیگر - طراحی و استقرار سیستم مدیریت محیط‌زیست برای تمامی واحدهای صنعتی و شهرک صنعتی - انتقال واحدهای صنعتی آلاینده به محدوده تعیین‌شده شهرک صنعتی با هدف کاهش مشکلات مرتبط با تداخل عملکردی شهر و صنعت - استقرار واحدهای صنعتی بر اساس معیارها و ضوابط حفاظت از محیط‌زیست 	<ul style="list-style-type: none"> • اصلاح ساختار فعالیت صنایع و معادن با هدف ایجاد تعامل با محیط‌زیست (توسعه صنعتی و معدنی پایدار)



سیاست	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> - نظارت بر فعالیت واحدهای صنعتی مستقر در شهر و شهرک صنعتی - پایش جامع (مداوم یا متناوب) فرآیندها و خروجی‌های صنایع و کارگاه‌های تولیدی - نظارت بر بهره‌برداری از معادن و منابع طبیعی 	
<ul style="list-style-type: none"> - تعیین حریم حفاظت کمی و کیفی منابع آبی - ممانعت از تخلیه مستقیم فاضلاب خام تولیدی شهری، صنعتی و کشاورزی به منابع آب سطحی و زیرزمینی - نظارت بر نحوه جمع‌آوری و دفع فاضلاب‌های تولیدی در شهر صنعتی و طراحی سیستم اصولی تصفیه فاضلاب و ممانعت از تخلیه فاضلاب خام شهر صنعتی به رودخانه‌ها - ممانعت از تخلیه و تلبار زباله‌های شهر در حواشی رودخانه‌ها - برنامه‌ریزی به‌منظور افزایش سطح آگاهی عمومی در استفاده بهینه از منابع آب سطحی و زیرزمینی و تغییر الگوی مصرف در فعالیت‌های شهری، صنعتی و زراعی - اتخاذ تدابیر لازم برای استفاده از پساب‌های تصفیه‌شده شهری، صنعتی و زراعی با هدف کاهش بهره‌برداری از منابع آبی موجود 	<ul style="list-style-type: none"> • احیاء و ساماندهی وضعیت اکولوژیکی و بیولوژیکی رودخانه‌ها، مسیل‌ها، آبگیرهای طبیعی و حفاظت از سفره‌های آب زیرزمینی
<ul style="list-style-type: none"> - جلوگیری از جهت‌گیری توسعه کالبدی و ساخت‌وساز به سمت اراضی باتلاقی و استفاده از این اراضی در جهت احداث پارک و فضای سبز - هدایت توسعه شهر به سمت مناطق مرتفع‌تر و دارای خاک مقاوم - توسعه عمودی شهر در جهت حفظ منابع خاک و جلوگیری از تخریب این منابع - ارائه تسهیلات لازم جهت انبوه‌سازی به بخش خصوصی در مناطق پیش‌بینی‌شده 	<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی
<ul style="list-style-type: none"> - شناخت و تعیین محدوده‌های تهدیدکننده و خطرناک (خطر سیل، زلزله و ...) - رعایت حریم رودخانه‌ها به‌منظور فاصله گرفتن ساخت‌وسازهای شهری از مناطق و پهنه‌های سیل گیر - برنامه‌ریزی و تدوین ضوابط تراکم ساختمانی و جمعیتی بر اساس مطالعات دقیق مقاومت و ایمنی در برابر زلزله و سایر سوانح طبیعی - ایجاد و تجهیز واحدهای امداد و نجات و مقابله با سوانح (آتش‌نشانی، فوریت‌های پزشکی و ...) - در کلیه نقاط شهر - تدارک فضاهای باز به شکل پارک‌ها، میادین، باغ‌ها و ... حداقل به مساحت ۲۰۰۰ مترمربع در شهر برای اقامت بعد از سوانح (زلزله، سیل و ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی به‌منظور کنترل و کاهش پیامدهای مخرب ناشی از سوانح و بلایای طبیعی
<ul style="list-style-type: none"> - نظارت بر حفظ محیط‌زیست در فعالیت‌های اقتصادی - احداث پارک، ایجاد فضای سبز و کمربند سبز حاشیه خیابان‌ها و درختکاری در معابر - افزایش آگاهی‌های زیست‌محیطی و شیوه‌های حل مسائل مربوط به بخش خصوصی - توسعه برنامه‌های منطقه‌ای برای پایداری محیط‌زیست - ارائه مشاوره به بخش‌های مختلف محیط‌زیستی - ساماندهی فضایی فعالیت‌ها و استقرار جمعیت شهری رشت با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی 	<ul style="list-style-type: none"> • محیط‌زیست‌گرایی
مهم‌ترین مضامین راهبردی رشت در حوزه مدیریت منابع	
<ul style="list-style-type: none"> - شناسایی سازمان‌های معین شهرداری برای ارتقای سلامت، اوقات فراغت و فعالیت‌های فرهنگی - ایجاد ساختار هماهنگ در امور شهری - عضویت شهرداری رشت در کمیسیون‌ها، کارگروه‌ها و کمیته‌های مرتبط شهری در سطح استان - استفاده از نوآوری مدیریتی در شهر رشت - شناسایی سازمان‌های معین شهرداری برای ارتقای سلامت، اوقات فراغت و فعالیت‌های فرهنگی - ایجاد ساختار هماهنگ در امور شهری - تدوین طرحی در جهت محور قرار دادن شهرداری در امور 	<ul style="list-style-type: none"> • مدیریت واحد شهری
<ul style="list-style-type: none"> - جلوگیری از جهت‌گیری توسعه کالبدی و ساخت‌وساز به سمت اراضی باتلاقی و استفاده از این اراضی در جهت احداث پارک و فضای سبز - هدایت توسعه شهر به سمت مناطق مرتفع‌تر و دارای خاک مقاوم - توسعه عمودی شهر در جهت حفظ منابع خاک و جلوگیری از تخریب این منابع - ارائه تسهیلات لازم جهت انبوه‌سازی به بخش خصوصی در مناطق پیش‌بینی‌شده 	<ul style="list-style-type: none"> • برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی - بهسازی، نوسازی و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی فرسوده و مسأله‌دار شهری - ساماندهی سیما و منظر شهری - دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری - فراهم‌سازی زمینه مشارکت جوامع محلی، قومی و فرهنگی در فرآیندهای تصمیم‌سازی، - تصمیم‌گیری و نظارت بر طرح‌ها و پروژه‌های توسعه و عمران شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • توسعه کالبدی اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به‌منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری
<ul style="list-style-type: none"> - عدم استقرار کاربری‌های تجاری جدید عمده در محدوده‌های مرکز شهر (کاربری‌های شهری و فراشهری) - عدم استقرار کاربری‌های جدید درمانی، فرهنگی، هنری عمده در مرکز شهر (کاربری‌های شهری فراشهری) - عدم استقرار کاربری‌های جدید اداری در مرکز شهر - شناسایی و برنامه‌ریزی محدوده‌های خارج از هسته‌های مرکزی شهر جهت استقرار کاربری‌ها نامناسب 	<ul style="list-style-type: none"> • تمرکززدایی و تغییر ساختار تک‌هسته‌ای از طریق جابه‌جایی تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف



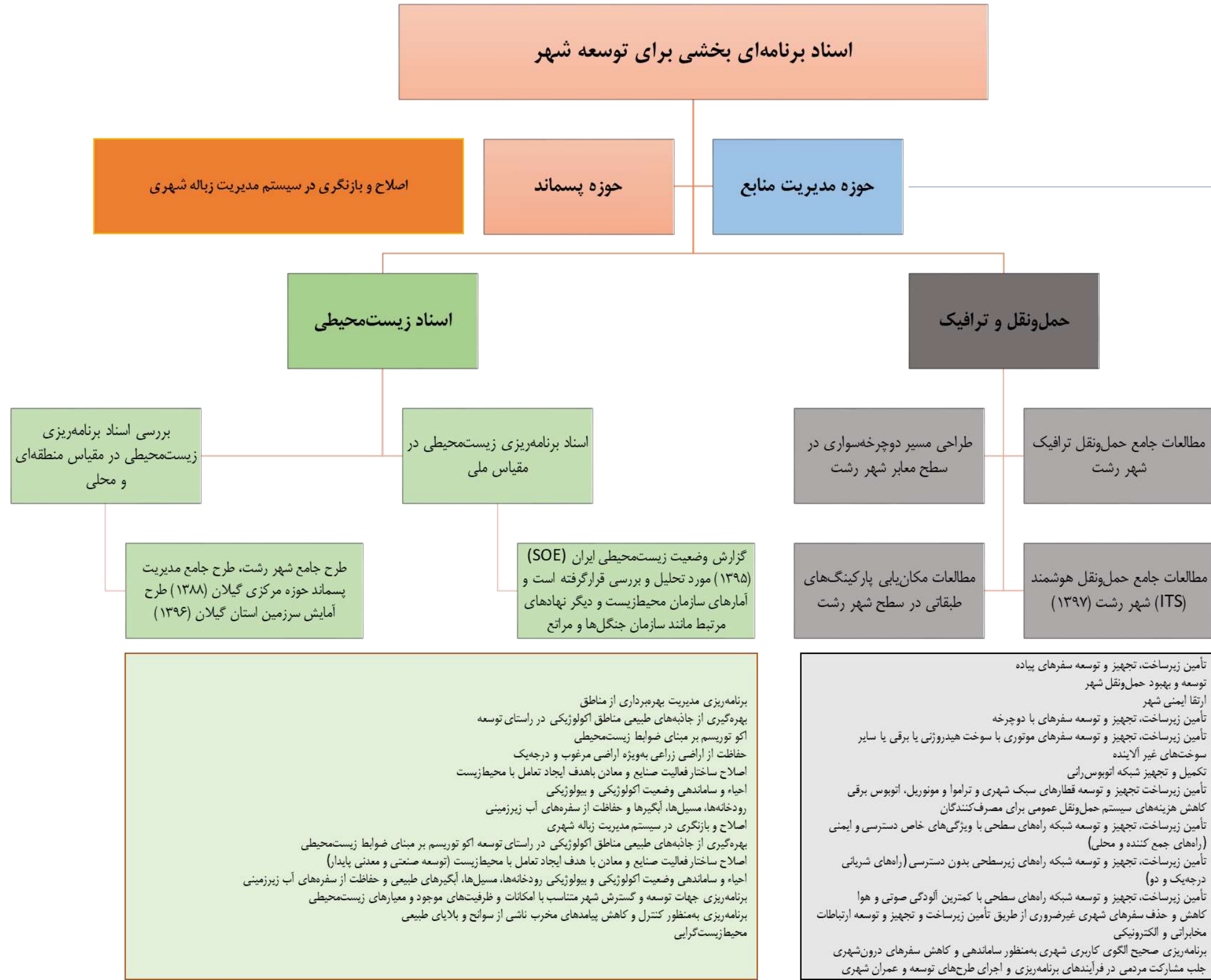
سیاست	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> - برنامه‌ریزی به‌منظور هدایت و توسعه کاربری‌های شهری و فراشهری در محدوده‌های پیش‌بینی‌شده (پهنه‌ها و قطب‌های جهانگردی، آموزش، درمانی و ...) - تدوین سیاست‌های تشویقی برای مالکان اراضی بایر داخل و پیرامون بافت برای ایجاد ابنیه چند عملکردی - تدوین ضوابط و مقررات به‌منظور جلوگیری از تغییر کاربری از مسکونی به سایر کاربری‌ها در محدوده‌های مرکزی - تدوین سیاست‌های تشویقی برای تجمیع قطعات - طراحی میدادی ورودی جدید به بازار به‌منظور کاهش ازدحام ناشی از آلوده‌ها به این محدوده - تدوین ضوابط و مقررات به‌منظور انتقال کاربری‌های مزاحم از محدوده مرکزی و ایجاد فضاهای باز در این محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> • احیاء و باززنده‌سازی بافت‌های تاریخی هم به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و هم به لحاظ بارگذاری جمعیتی
<ul style="list-style-type: none"> - شناسایی و حفظ بناهای بارزش معماری - اجرای طرح‌های مقاوم‌سازی در بناها و بافته‌های تاریخی - تعیین کاربری‌های مناسب که بتواند به اقتصاد زمین هم پاسخگو باشد 	<ul style="list-style-type: none"> • جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد پیوند فضایی میان بافت تاریخی و بافت نوساز از طریق ابزارهایی چون ایجاد عملکردهای فرامنطقه‌ای، طراحی مناسب شبکه دسترسی و الگوی بهینه استقرار کاربری‌ها - اصلاح معابر و زیرساخت‌های شهری در محلات قدیمی - تأمین تأسیسات و تجهیزات شهر متناسب با بافت تاریخی - تدوین برنامه‌ها و طرح‌های کوچک و اجرایی جهت تقویت و تجهیز فضاها و بناهای ارزشمند و با هویت 	<ul style="list-style-type: none"> • ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیرمتعارف و بافت‌های مسئله‌دار با رویکرد توانمندسازی و بهسازی این بافت‌ها
<ul style="list-style-type: none"> - تخصیص فضا و امکانات زیربنایی جهت استقرار مشاغل مولد در سکونت‌گاه‌های اقشار کم‌درآمد به‌منظور کاهش نابرابری‌های اجتماعی در این بافت‌ها - طراحی معابر و شبکه دسترسی و تأمین خدمات شهری به‌منظور برخورداری ساکنان بافت‌ها از - سرانه‌های متناسب با توان ساکنین به‌جای رعایت کور استاندارد شهری - تدوین قوانین و نظارت بر اجرای آن‌ها به‌منظور پیشگیری از گسترش بدون برنامه شهر و ایجاد سکونت‌گاه‌های غیررسمی - بهره‌وری از فضاهای قابل بازیافت مانند اضافات معابر برای تأمین خدمات 	<ul style="list-style-type: none"> • توجه به اصول طراحی شهری و زیباشناختی در کالبد شهر
<ul style="list-style-type: none"> - توجه به رعایت خط آسمان در ساختمان‌های جدیدالاحداث - ایجاد فضاهای مسقف مانند رواق در حاشیه خیابان‌های جدیدالاحداث با توجه به وضعیت اقلیمی و بارندگی - حفظ و تقویت نشانه‌ها و عناصر هویت‌ساز شهر - حفظ بدنه‌های تاریخی بافت قدیم - توسعه مبلمان شهری با توجه به ویژگی‌های بافت کالبدی منطقه از نظر قدمت، عملکرد غالب منطقه، طبقات اجتماعی ساکن و ... - تهیه طرح تفصیلی ساماندهی نماها و سیمای شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • استفاده از زمین‌های بایر، بکر و حرائم موجود
<ul style="list-style-type: none"> - حفظ و آزادسازی حریم رودخانه و احداث فضای سبز عمومی در این حریم‌ها - آزادسازی اراضی واقع در حریم مرداب به‌منظور احداث پارک و فضای سبز و برنامه‌ریزی برای استفاده بهینه از جاذبه‌های گردشگری طبیعی آن - رعایت حریم برق و کانال در احداث معابر - حفظ حریم فرودگاه و احداث پارک و فضای سبز عمومی در این محدوده - برنامه‌ریزی صحیح در جهت بهره‌وری از جنگل‌های اطراف شهر برای توسعه گردشگری طبیعی 	<ul style="list-style-type: none"> • مکان‌یابی و برنامه‌ریزی عملکردهای اصلی و پهنه‌های عمده کاربری در یک الگوی متعادل و منسجم از ساختار فضایی شهر
<ul style="list-style-type: none"> - پهنه‌بندی مناسب شهر با توجه به ویژگی‌های موجود و با هدف ایجاد تعادل فضایی، اصلاح ناهمخوانی‌ها و انعطاف در بهره‌وری - مکان‌یابی و طراحی پهنه استقرار خدمات برتر آموزشی پژوهشی و شهرک علمی تحقیقاتی به‌منظور دستیابی به اهداف چشم‌انداز توسعه مبنی بر ارائه خدمات برتر و دانش‌پایه - مکان‌یابی پهنه‌ها و محورهای استقرار خدمات جهانگردی پذیرایی به‌منظور استفاده بهینه از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی شهر و منطقه - توسعه و تجهیز مراکز ارائه خدمات تخصصی درمانی به‌منظور تقویت نقش شهر به‌عنوان ارائه‌دهنده خدمات برتر درمانی در سطح منطقه‌ای و ملی (تأمین امکانات دسترسی شهری و فراشهری، انتقال کاربری‌های ناسازگار از محورهای تجمع خدمات درمانی، پیش‌بینی فضا برای امکانات توسعه آتی) 	<ul style="list-style-type: none"> • توزیع متعادل کاربری‌های دارای عملکرد شهری، منطقه‌ای و محلی با توجه به نیاز جمعیت، شبکه دسترسی و اصول سازگاری و تناسب کاربری‌ها
<ul style="list-style-type: none"> - تقویت نقش بازار به‌عنوان مرکز اصلی و درجه‌یک تجاری شهر از طریق انتقال کاربری‌های مزاحم و آلوده‌ها به خارج از این بافت - مکان‌یابی مراکز و هسته‌های درجه‌دو و سه با عملکرد منطقه‌ای و محلی به‌منظور تمرکززدایی از هسته بازار و توزیع متعادل خدمات تجاری در سطح شهر - مکان‌یابی مراکز کوچک تجاری خدماتی در سطح محلات به‌منظور تأمین نیازهای روزمره ساکنین (بازار روز، بازارچه هفتگی و ...) - تأمین و توسعه فضاهای فراغتی، تفریحی، فرهنگی و خدمات شهری برای تمام گروه‌های درآمدی - پیش‌بینی فضاهای باز عمومی با عملکرد شهری، منطقه‌ای و محلی به‌منظور استفاده بهینه از امکانات طبیعی شهر و تأمین سرانه استاندارد فضای سبز برای کلیه ساکنین شهر - انتقال صنایع آلاینده و مزاحم به شهرک صنعتی - مکان‌یابی واحدهای کوچک و غیر آلاینده تولیدی در مراکز و محورهای اصلی تجاری خدماتی (واحدهای کوچک پارچه‌بافی و تولید پوشاک، تولید دکوراسیون چوبی، تهیه و تولید مواد غذایی سنتی و محلی و ...) - مکان‌یابی مجموعه‌های کوچک کشت و صنعت در بافت‌های روستایی پیوسته به شهر (تولید صنایع دستی چوبی، بافت فرش و گلیم، شیرینی‌جات و ترشیجات محلی و ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • استفاده بهینه از فضا و برنامه‌ریزی نحوه استقرار کاربری‌ها متناسب با ظرفیت قابل تحمل محیط
<ul style="list-style-type: none"> - بازیافت فضا و استفاده مجدد از فضاهای بلااستفاده و یا در حال تخریب - توجه به اصول اختلاط کاربری‌ها به‌منظور استفاده چندمنظوره از فضاها - حفظ و احیای فضای سبز طبیعی و بافت‌های واجد ارزش تاریخی و جلوگیری از تغییر کاربری آن‌ها 	



سیاست	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> - تغییر کاربری بناهای واجد ارزش تاریخی به کاربری‌های فرهنگی و گردشگری (موزه، هتل، رستوران سنتی و...) - افزایش تراکم بر اساس مطالعات دقیق در زمینه ظرفیت جمعیت‌پذیری و ظرفیت قابل‌تحمل محیط 	
<ul style="list-style-type: none"> - استفاده از مبانی طرح سیال در تهیه طرح جامع که یکی از ویژگی‌های آن، پاسخگویی به حداکثر تمایلات مردم است - تدوین و اجرای ضوابط و مقررات در راستای تشکیل شوراهای محلی و تشکل‌های غیردولتی (NGO) - ایجاد و توسعه فضاهای عمومی در سطح مناطق و محلات (فرهنگسراها، مجموعه‌های ورزشی، تفریحی، محلی و ...) به‌منظور افزایش برخورد و تعامل اجتماعی میان مردم و نمایندگان محلی - پیش‌بینی فضاهای برگزاری گردهمایی محلی برای نظرخواهی و اطلاع‌رسانی متخصصان، - برنامه ریزان و تصمیم گیران به مردم(پیش‌بینی مکان برگزاری جلسات در فضاهای عمومی مانند پارک‌ها، مساجد، کتابخانه‌ها، فرهنگسراها و ...) - استفاده از امکانات ارتباط راه دور(اینترنت، تابلوهای الکترونیکی اعلانات و ...) به‌منظور ارتقاء آگاهی عمومی در زمینه اهداف، برنامه‌ها و پیشرفت‌های اجرایی طرح‌های توسعه و عمران شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری
<ul style="list-style-type: none"> - مکان‌یابی مجموعه‌های کوچک کشت و صنعت در پهنه شمال و شمال غربی شهر (محدوده بین جاده‌های انزلی، پیر بازار و جیره ده) به‌منظور حفظ اراضی زراعی - برنامه‌ریزی استقرار صنایع کوچک برنج‌کوبی، آردسازی، تولید و فراوری محصولات لبنی و گوشتی، تولید کنسرو و پودر ماهی در اطراف اراضی دام‌پروری و استخرهای پرورش ماهی واقع در جنوب و جنوب غربی شهر - هدایت و ساماندهی استقرار واحدهای بزرگ تولید مواد غذایی و آشامیدنی مانند نوشابه‌سازی، تولید آبمیوه و کنسراتره، کنسروسازی و ... در شهر صنعتی و امتداد جاده قزوین 	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد قطب توسعه کشاورزی و صنایع تولید، تبدیل، فراوری و بسته‌بندی محصولات زراعی، دامی و شیلات در تعامل با مناطق روستایی اطراف شهر
<ul style="list-style-type: none"> - جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی در ایجاد کارخانه‌ها تولید انواع محصولات الکتریکی خانگی، صنعتی و داری - جلب سرمایه‌گذاری در صنایع الکترونیک شامل تولید قطعات کامپیوتر، سیستم‌های صوتی، تصویری، ارتباطی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> • توسعه صنایع محصولات الکتریکی با توجه به پیشینه شهر رشت در تولید این محصولات و ارزش افزوده و اشتغال‌زایی بالای این صنایع
<ul style="list-style-type: none"> - جلب بخش خصوصی و دولتی به سرمایه‌گذاری در صنایع سنگین در شهر صنعتی رشت - تجهیز امکانات و زیرساخت‌های شهر صنعتی رشت به‌منظور ایجاد و گسترش صنایع سنگین و آلوده زا 	<ul style="list-style-type: none"> • توسعه صنایع تولید محصولات فلزی و ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی با هدف تأمین نیازهای بخش کشاورزی و صنعت استان گیلان و شهر رشت
<ul style="list-style-type: none"> - جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حذف تنگناها و مشکلات ناشی از بروکراسی اداری - ایجاد بستر مناسب و تدوین قوانینی برای جلب مشارکت بخش خصوصی در امر ساخت‌وساز در زمینه‌های آموزشی فرهنگی هنری ورزشی و... - تشکیل کمیته‌ای فعال و کارا برای بررسی مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در عمران شهری - تأکید اساسی بر روشن ساختن حقوق شهروندی و رعایت حقوق شهروندان در تمامی رده‌های مدیریت شهری - تصویب قوانین تشویقی جهت جلب مشارکت مردمی برای ساخت‌وسازهای ورزشی و آموزشی و ساماندهی بافت‌های فرسوده شهر - ایجاد حس مسئولیت شهروندان از طریق شوراهای محله - تدوین برنامه‌هایی در جهت ایجاد انگیزه مشارکت شهروندان در طرح‌های شهری - زمینه‌سازی به‌منظور ارتقاء آگاهی عمومی از قوانین شهری - استفاده از اوراق مشارکت سرمایه‌گذاری به‌منظور جلب مشارکت مالی شهروندان در طرح‌ها و پروژه‌های شهری - ایجاد زمینه انطباق طرح‌های شهری با تمایلات مردمی در مرحله اجرا، از طریق اعطای اختیارات به دستگاه‌های اجرایی 	<ul style="list-style-type: none"> • ارتقاء نقش شهروندان در مدیریت شهری
<ul style="list-style-type: none"> - ادغام و یا حذف سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی موازی با اختیارات و مسئولیت‌های مشترک و متداخل - ایجاد هماهنگی لازم بین سازمان‌ها و نهادهای دولتی و بخصوص شرکت‌های آب و برق و گاز و مخابرات با شهرداری - ایجاد سلسله‌مراتب افقی نهادهای اجرایی شهری با سازمان‌های دولتی - ایجاد هماهنگی بین سطوح مدیریتی و نهادهای اجرایی - هماهنگی میان ارگان‌های دولتی و شهرداری به‌منظور جلوگیری از تداخل تصمیم‌گیری و تغییر کاربری اراضی برخلاف سیاست‌های شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • تشکیل ستاد هماهنگی طرح‌ها
<ul style="list-style-type: none"> - واگذاری اختیارات و مسئولیت‌های مدیریت واحد شهری به شهرداری و مشارکت دولت و شورای شهر از طریق ارائه راهبرد و نظارت بر مدیریت شهری در راستای کارآمد شدن شهرداری - واگذاری تدریجی بخش‌هایی از خدمات دولتی مربوط به شهر نظیر آب برق مخابرات و مراکز درمانی و بهداشتی و... به شهرداری - تنوع‌بخشی به منابع مالی و ایجاد منابع مالی جدید متناسب با خدمات شهری و بازنگری در نحوه وصول درآمدهای شهرداری - تدوین و توسعه ضوابط و مقررات در خصوص افزایش اختیارات شهرداری در تصمیم‌گیری و اجرا - افزایش اختیارات قانونی برای برخورد قاطعانه با متخلفین ساخت‌وساز - تجهیز شهرداری به ادوات و امکانات مناسب در مقابله با سوانح طبیعی مرتبط با ویژگی‌های طبیعی شهر رشت (خطر سیل، زلزله و ...) - محدود نمودن اختیارات کمیسیون ماده پنج در اعمال تغییرات بر روی طرح‌های شهری - به‌روز نمودن قوانین شهرداری - آموزش و ارتقاء سطح آگاهی مردم از طریق رسانه‌های جمعی، به‌منظور جلب حمایت‌های مردمی و کاهش هزینه‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> • ارتقاء نقش شهرداری در مدیریت شهری
<ul style="list-style-type: none"> - توجه و اجرای اصل شایسته‌سالاری در سازمان‌دهی مدیریت شهری در تمامی سطوح آن با رویکرد بهره‌گیری از نیروهای متخصص و کارآمد - تخصیص منابع درآمدی پایدار به شهرداری - تأکید بر راهبردی و اجرایی بودن طرح‌ها و برنامه‌های شهری تهیه‌شده توسط مشاوران طرف قرارداد - استفاده از تجارب کشورهای پیشرفته در امور مدیریتی به‌خصوص حذف دستگاه‌های موازی - رفع نواقص و ابهامات قوانین و مقررات شهری 	<ul style="list-style-type: none"> • ارتقاء و تقویت نقش مدیریت شهری



سیاست	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> افزایش اختیارات شورای شهر برگزاری کارگاه‌های تخصصی آموزشی به‌منظور افزایش سطح آگاهی اعضای شوراهای محلی تدوین ضوابط و راه‌کارهایی در جهت افزایش تبادله نظر و ارتباط تنگاتنگ شورای شهر و شوراهای محلات تبیین و تدقیق نقش شورای شهر در ساختار مدیریت شهری و حوزه وظایف و اختیارات این شورا در ارتباط با شهرداری به‌عنوان اصلی‌ترین نهاد شهری 	<ul style="list-style-type: none"> برنامه‌ریزی جهت کاهش مسائل و مشکلات مربوط به حریم و پیرامون شهر
<ul style="list-style-type: none"> تدوین و اجرای ضوابط و مقررات مربوط به حریم شهر مشخص نمودن برنامه‌های عمرانی مرتبط با حریم شهر و وضعیت اراضی و روستاهای واقع در حریم مشخص بودن ضوابط مرتبط به تفکیک اراضی واقع در حریم شهر مشخص بودن برنامه تملک اراضی برای طرح‌های شهری استفاده از نتایج مطالعات حوزه نفوذ انجام‌گرفته توسط مشاور 	<ul style="list-style-type: none"> تعیین و تبیین جایگاه برنامه‌های توسعه و عمران
<ul style="list-style-type: none"> تطابق و هماهنگی میان طرح‌های توسعه و عمران با بعد زمانی برنامه‌های عمرانی ملی و کالبدی تدوین ضوابطی در جهت افزایش نقش و اهمیت طرح‌های توسعه و عمران در دستگاه‌های اجرایی، به‌عنوان یک سند برنامه‌ای استفاده از روش‌های نوین برنامه‌ریزی و ارزیابی در تهیه طرح‌های توسعه و عمران شهری به‌منظور تسریع در فرایند تهیه طرح و دستیابی به نتایج راهبردی و عملی تهیه طرح‌های میان‌مدت توسط شهرداری در راستای تحقق اهداف طرح‌های توسعه عمران 	<ul style="list-style-type: none"> تقویت سازمان‌های اجرایی
<ul style="list-style-type: none"> نظارت و مشارکت سازمان اجرایی طرح بر تهیه، تصویب و نظارت و احاطه بر تمامی اهداف طرح داشتن اختیار و قدرت در تجهیز و هماهنگی منابع انسانی و مادی تقویت نقش مدیریت شهرسازی در شهرداری‌ها ارتباط میان مدیریت فضای سبز و اداره پارک‌ها و زیباسازی با مدیریت شهرسازی 	<ul style="list-style-type: none"> مشارکت مردم در اجرای طرح
<ul style="list-style-type: none"> ارتقاء سطح آگاهی عمومی با استفاده از رسانه‌های جمعی به‌منظور جلب مشارکت مردم در ساخت کاربری‌های فرهنگی، آموزشی، درمانی عام‌المنفعه مشارکت بخش خصوصی و شهرداری در نوسازی اراضی متعلق به شهرداری بر اساس طرح توسعه و عمران 	<ul style="list-style-type: none"> تأمین منابع مالی شهرداری‌ها
<ul style="list-style-type: none"> تهیه برنامه‌های میان‌مدت توسط شهرداری در راستای تحقق طرح‌های توسعه و عمران هم‌آهنگی سیستم برنامه‌ریزی شهری با سیستم تدوین بودجه کشور انعکاس مسائل مالی طرح‌ها در بودجه عمومی کشور پیش‌بینی منابع ثابت و پایدار در درآمدهای شهرداری برآورد هزینه‌های مربوط به پروژه‌های طرح مشاور مطابق با توان اقتصادی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> آموزش نیروی انسانی
<ul style="list-style-type: none"> تعیین کادر متخصص و آگاه برای نظارت بر طرح‌های توسعه و عمران افزایش توان فنی در جهت پیاده کردن طرح استفاده از خدمات مرحله سوم قراردادهای تیپ ۱۲، برای جلب مشارکت مشاوران طرح برای نظارت بر اجرای طرح 	<ul style="list-style-type: none"> کاهش و حذف سفرهای شهری غیرضروری از طریق تأمین زیرساخت و تجهیز و توسعه ارتباطات مخابراتی و الکترونیکی
<ul style="list-style-type: none"> آموزش همگانی سیستم‌های مخابراتی و الکترونیکی راه‌اندازی سیستم‌های شبکه هوشمند خریدوفروش (خرید در منزل) ایجاد امکانات انجام امور اداری در مبدأ از طریق شبکه‌های اینترنتی توسعه و ترویج استفاده از امکانات بانکداری الکترونیکی 	<ul style="list-style-type: none"> توسعه بازرگانی شهر رشت به‌عنوان یکی از مراکز اصلی ترانزیت کالا در مسیر بین‌المللی شمال جنوب کشور
<ul style="list-style-type: none"> تقویت شبکه حمل‌ونقل زمینی، ریلی و هوایی شهر رشت در ارتباط با سایر نقاط استان و کشور به‌منظور جمع‌آوری و توزیع کالاهای استانی و ملی در سطح ملی و بین‌المللی تقویت محور تهران قزوین رشت انزلی به‌عنوان محور بازرگانی خارجی و ... تأمین خدمات مالی و ارتباطی به‌منظور توسعه نقش بازرگانی؛ ایجاد تالار بورس، ایجاد بازار مشترک بین‌المللی، تقویت بازار ارزی و خدماتی مالی مرتبط و گسترش خدمات پیشرفته تجارت الکترونیک 	<ul style="list-style-type: none"> تجهیز خدمات درمانی با هدف ارائه خدمات تخصصی و فوق تخصصی در سطح منطقه
<ul style="list-style-type: none"> ساماندهی مراکز تجمع خدمات درمانی شهر رشت از جمله محور شهید نامجو با هدف ارائه انواع خدمات درمانی (بیمارستان، کلینیک، رادیولوژی، فیزیوتراپی و ...) به متقاضیان این خدمات در سطح استان و منطقه و کشورهای هم‌مرز شمالی تجهیز بیمارستان‌ها و مراکز درمانی موجود به مراکز تحقیقاتی، ابزار مدرن پزشکی و نیروی متخصص در رشته‌های گوناگون علوم پزشکی 	



مدیریت واحد شهری
 برنامه‌ریزی جهات توسعه و گسترش شهر متناسب با امکانات و ظرفیت‌های موجود و معیارهای زیست‌محیطی
 توسعه کالبدی اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به‌منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری
 تمرکززدایی و تغییر ساختار تک‌هسته‌ای از طریق جابه‌جایی تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف
 احیاء و باز زنده سازی بافت‌های تاریخی هم به لحاظ جاذبه‌های گردشگری و هم به لحاظ پارکداری جمعیتی
 جلوگیری از فرسودگی بافت تاریخی
 ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیرمتعارف و بافت‌های مسئله‌دار با رویکرد توانمندسازی و بهسازی این بافت‌ها
 توجه به اصول طراحی شهری و زیباساختی در کالبد شهر
 استفاده از زمین‌های بایر، بکر و حرث‌موجود
 مکان‌یابی و برنامه‌ریزی عملکردهای اصلی و پهنه‌های عمده کاربری در یک الگوی متعادل و منسجم از ساختار فضایی شهر
 توزیع متعادل کاربری‌های دارای عملکرد شهری، منطقه‌ای و محلی با توجه به نیاز جمعیت، شبکه دسترسی و اصول سازگاری و تناسب کاربری‌ها
 استفاده پهنه از فضا و برنامه‌ریزی نحوه استقرار کاربری‌ها متناسب با ظرفیت قابل‌تحمل محیطا جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری
 ایجاد قطب توسعه کشاورزی و صنایع تولید، تبدیل، فراوری و بسته‌بندی محصولات زراعی، دامی و شیلات در تعامل با مناطق روستایی اطراف شهر
 توسعه صنایع محصولات الکترونیکی با توجه به پیشینه شهر رشت در تولید این محصولات و ارزش‌افزوده و اشتغال‌زایی بالای این صنایع
 توسعه صنایع تولید محصولات فلزی و ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی با هدف تأمین نیازهای بخش کشاورزی و صنعت استان گیلان و شهر رشت
 ارتقاء نقش شهروندان در مدیریت شهری
 تشکیل ستاد هماهنگی طرح‌ها
 ارتقاء نقش شهرداری در مدیریت شهری
 ارتقاء و تقویت نقش مدیریت شهری
 برنامه‌ریزی جهت کاهش مسائل و مشکلات مربوط به حریم و بیرامون شهر
 تعیین و تبیین جایگاه برنامه‌های توسعه و عمران
 تقویت سازمان‌های اجرایی
 مشارکت مردم در اجرای طرح
 تأمین منابع مالی شهرداری‌ها
 آموزش نیروی انسانی
 کاهش و حذف سفرهای شهری غیرضروری از طریق تأمین زیرساخت و تجهیز و توسعه ارتباطات مخابراتی و الکترونیکی
 توسعه بازرگانی شهر رشت به‌عنوان یکی از مراکز اصلی ترانزیت کالا در مسیر بین‌المللی شمال جنوب کشور
 تجهیز خدمات درمانی با هدف ارائه خدمات تخصصی و فوق تخصصی در سطح منطقه

شکل ۹۰- جمع‌بندی اسناد بخشی



۵- تحلیل و بررسی برنامه‌های راهبردی پیشین شهر و شهرداری رشت

در این بخش به منظور مروری بر تجربه نخست شهر رشت در تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی، مروری بر برنامه تدوینی دانشگاه شریف صورت خواهد گرفت، لازم به ذکر است که این برنامه تصویب قرار نشده است و تنها به منظور مرور مورد بررسی قرار گرفته است:

مقدمه

در بخش مطالعاتی به منظور آشنایی با تجربه‌های پیشین شهر رشت به بررسی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت در افق ۱۳۹۶ پرداخته می‌شود. این طرح آخرین برنامه تهیه شده برای شهر رشت است که توسط دانشگاه شریف تدوین شده اما به تصویب نرسیده است. روش مطالعاتی این برنامه مطابق با شیوه‌نامه ابلاغی سازمان شهرداری‌های کشور است که ذیل ساختار مطالعاتی طرح و مهم‌ترین بخش‌های آن بیان شده است:



شکل ۹۱- روند تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی هر رشت در افق ۱۳۹۶

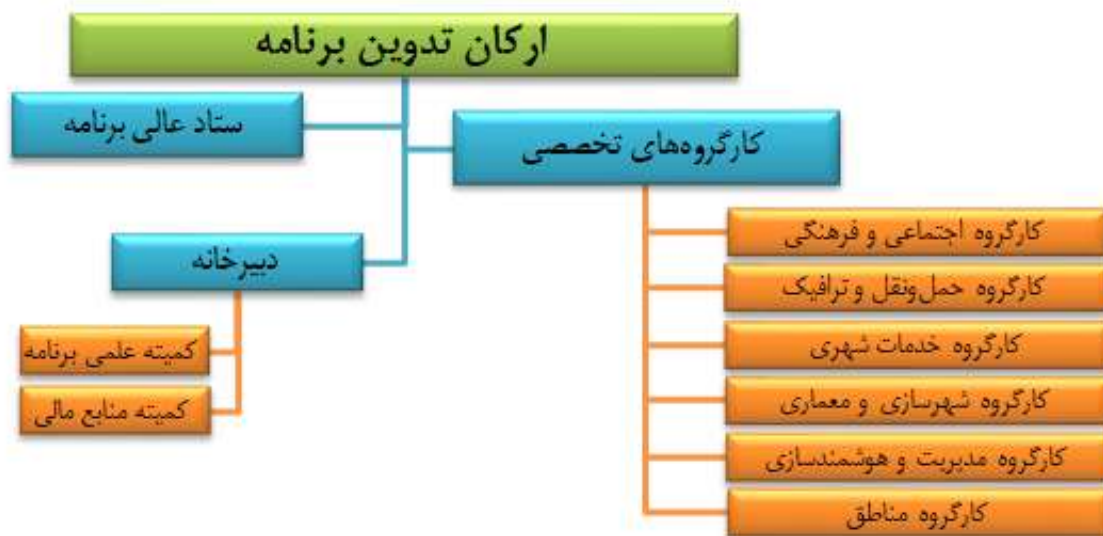
۵-۱- معرفی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

رشت یکی از کلان‌شهرهای شمال ایران، مرکز استان گیلان و شهرستان رشت است. همچنین مادرشهر استان نیز به حساب می‌آید. این کلان‌شهر به عنوان پرجمعیت‌ترین شهر شمال ایران، جمعیتی برابر ۶۷۹،۹۹۵ نفر در سال ۱۳۹۵ داشته است. این شهر در سال ۲۰۱۵ به شبکه شهرهای خلاق جهان به عنوان شهر خلاق خوراک‌شناسی زیر نظر یونسکو پیوست. رشت با مساحت از شمال به دریای خزر و شهرستان خمam و از شمال غرب به شهرستان انزلی، از غرب به رودخانه پسیخان و شفت، صومعه‌سرا و فومن، از جنوب به بخش سنگر و شهرستان رودبار و از شرق به کوچصفهان و آستانه اشرفیه محدود است.



۵-۱-۱- کارگروه‌ها

ساختار ارکان تدوین برنامه و کارگروه‌های برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۶ رشت به شرح ذیل است:



شکل ۹۲- ساختار ارکان تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

۵-۱-۲- بیانیه چشم‌انداز

در افق این چشم‌انداز، رشت به عنوان یکی از دروازه‌های تعامل ایران با منطقه آسیای مرکزی و قفقاز (اوراسیا)، بوم شهری است؛ سبز، پایدار، هوشمند، رقابت‌پذیر، مشارکت‌جو و برخوردار از فرهنگ و هویت غنی ایرانی - اسلامی که به عنوان شهری پویا، پیاده‌مدار و برخوردار از حمل‌ونقل عمومی گسترده، ایمن و سریع، متکی بر ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی (به‌ویژه رودخانه‌های زرجوب، گوهررود و دریاچه عینک) و انسان‌ساخت موجود در آن، مقصدی جذاب برای گردشگران داخلی و خارجی محسوب شده و به عنوان کانون اصلی خدمات پشتیبان گردشگری پایدار در منطقه ایفای نقش می‌نماید.

اتکای رشت به استعدادهای بومی و محلی سرمایه اجتماعی ارزشمند آن و همچنین شکل‌گیری نظام مدیریت یکپارچه شهر منطقه رشت مبتنی بر حکمروایی خوب شهری و نقش آفرینی فعال در عرصه دیپلماسی شهری، آن را به الگویی برای شهرهای منطقه و دیگر کلان‌شهرهای کشور و کانون اصلی خدمات دانش پایه و پیشرفته پشتیبان تولید بدل ساخته است.

۵-۱-۳- محورهای چشم‌انداز

رشت کلان‌شهری است؛

- بوم شهری سبز و ایمن با تکیه بر قابلیت‌های ارزشمند طبیعی (به‌ویژه رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود و دریاچه عینک) و برخوردار از انسجام فضایی و کالبدی؛
- شهری هوشمند، رقابت‌پذیر، کانون اصلی گردشگری و خدمات پیشرفته پشتیبان تولید در پهنه ساحلی خزر؛



- شهری با فرهنگ غنی و مشارکت‌جو باتکیه بر هویت ایرانی اسلامی؛
- شهری پیاده‌مدار با حمل‌ونقل عمومی گسترده، ایمن و سریع؛
- منطقه‌ای برخوردار از نظام مدیریت یکپارچه مبتنی بر حکمروایی خوب شهری و اثرگذار در دیپلماسی شهری.

۵-۱-۴- بیانیه ماموریت

➤ فلسفه وجودی شهرداری رشت ابعاد زیر را در برمی‌گیرد:

- ارتقای دائمی کیفیت محیطی (Environmental Quality) شهر با تأکید بر حفاظت پایدار از سرمایه‌های طبیعی و انسان‌ساخت شهر - منطقه رشت؛
- ایفای نقش متناسب با جایگاه بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای رشت و منزلت آن به عنوان مرکز استان گیلان؛
- تأمین خدمات و نیازمندی‌های متنوع شهروندان رشت به‌منظور دستیابی به بالاترین سطح کیفیت زندگی (Quality of Life)؛
- تحقق شهر پایدار، زیست‌پذیر، رقابتی و جذاب برای شهروندان، سرمایه‌گذاران و گردشگران؛
- ایجاد سازوکار برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه شهر - منطقه رشت؛
- خدمت‌رسانی شایسته، کارآمد، اثربخش و در شأن شهروندان رشت؛
- کاهش نابرابری‌های شهری و تلاش جهت تحقق شهر عدالت‌محور رشت با محوریت تحقق عدالت فضایی؛
- مدیریت و سیاست‌گذاری شهری منعطف، پویا، برنامه‌محور و علمی به‌منظور تحقق چشم‌انداز توسعه رشت مبتنی بر چشم‌انداز بیست‌ساله کشور.

➤ عناصر و عوامل زیر شهرداری رشت را تشکیل می‌دهند:

- شهرداری مرکز و معاونت‌های ستادی؛
- سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه شهرداری رشت؛
- شهرداری مناطق پنج‌گانه و نواحی وابسته؛
- کلیه کارکنان شهرداری رشت و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه؛
- درعین حال شهرداری رشت از تعامل و تشریک‌مساعی عناصر زیر نیز بهره می‌برد:
 - شورای اسلامی شهر رشت به عنوان شهروندان رشت و بدنه نظارتی و تقنینی مدیریت شهری رشت؛
 - شورایی محلات شهر رشت به عنوان بازوی محلی شورای اسلامی شهر رشت؛



- نهادها و مؤسسات بخش خصوصی به عنوان مجریان، پیمانکاران و بهره‌برداران پروژه‌ها و خدمات شهرداری رشت؛
- سازمان‌های غیردولتی همکار شهرداری رشت؛
- سازمان‌ها و دواير دولتی خدمات‌رسان شهر رشت.

➤ نظام مدیریت منطقه کلان‌شهری انجام وظایف و ارائه خدمات عمده زیر را برعهده دارد:

- ارتقای سیما و منظر شهری رشت؛
- ایجاد تعادل در سرانه‌های خدماتی شهر رشت؛
- فراهم نمودن سازوکارهای برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه کاربری اراضی شهری رشت؛
- ایجاد سازوکارهای حمایت از تولید و عرضه مسکن عمومی و مسکن قابل‌استطاعت برای شهروندان؛
- تدارک سامانه‌های اطلاعاتی و پایگاه‌داده‌های شهری به‌منظور برنامه‌ریزی و نظارت علمی بر توسعه شهر رشت؛
- ایفای نقش فعال در برنامه‌ریزی و مدیریت اجتماعی و فرهنگی شهر و توسعه فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و هنری در پیگیری رویکرد تحول شهرداری به نهادی اجتماعی؛
- برنامه‌ریزی و اقدام در حوزه مدیریت پسماند و کنترل آلودگی هوا، آب و خاک؛
- آمادگی در مقابل سوانح طبیعی و انسان‌ساخت در قالب ایجاد و توسعه سامانه‌های مدیریت بحران، امداد و نجات؛
- برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه ترافیک و حمل‌ونقل شهری؛
- بهبود کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونتی شهروندان؛
- تأمین و توسعه منابع درآمدی پایدار برای شهرداری رشت؛
- تشریک‌مساعی در ارتقای سطح رقابت‌پذیری شهری و بهبود محیط کسب‌وکار و حمایت از ایجاد فرصت‌های شغلی با استفاده از صنایع سازگار با محیط‌زیست پایدار؛
- تشویق، تسهیل و مدیریت نوسازی بافت‌های فرسوده شهر رشت؛
- توسعه گردشگری شهری در تعامل با نهادهای مرتبط بخشی؛
- توسعه نظام حمل‌ونقل و ایجاد و مدیریت سیستم‌های متنوع حمل‌ونقل عمومی؛
- حفظ و احیای میراث تاریخی و طبیعی (چشم‌اندازهای طبیعی و تاریخی) شهر رشت؛
- حمایت از توسعه فضاهای فرهنگی، تفریحی، فراغتی و گردشگری؛



- زمینه‌سازی به منظور توسعه پایدار و متوازن شهر منطقه رشت و حفاظت از حریم شهر رشت به عنوان تنفس‌گاه طبیعی - کنترل ساخت‌وساز و کاهش تخلفات ساختمانی با همکاری نهادهای ذی‌ربط؛
- نگهداری فضاهای تاریخی و فرهنگی ارزشمند معاصر؛
- هدایت و کنترل آب‌های سطحی و ساماندهی مسیل‌ها با تشریک‌مساعی دیگر نهادهای مربوطه.

➤ شهرداری رشت متعهد به ارزش‌های زیر است:

- احترام به محیط‌زیست و حفاظت از محیط طبیعی و انسان ساخت رشت؛
- ارتقای توأمان سطح رقابت‌پذیری و عدالت شهری؛
- ارجحیت تصمیم‌گیری و اقدام جمعی و توافقی بر سیاست‌گذاری تکنوکراتیک یا بوروکراتیک؛
- آزادی دسترسی شهروندان به اطلاعات مرتبط با مدیریت شهری به‌ویژه در حوزه‌های درآمد و هزینه؛
- اصلاح نظام مالی و درآمدی شهر رشت متکی بر پایدارسازی درآمدهای شهرداری رشت؛
- برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه شهر - منطقه رشت؛
- تحول از یک نهاد خدماتی به یک نهاد اجتماعی؛
- توسعه حکمروایی الکترونیک، شهر و شهرداری هوشمند؛
- حذف فساد و ارتقای سلامت اداری با پیگیری رویکرد حکمروایی خوب شهری (در قالب اعتلای مشارکت عمومی، مشروعیت، شفافیت، پاسخگویی، قانونمندی)؛
- خلاقیت، نوآوری و برنامه‌ریزی و مدیریت علمی؛
- نقش‌آفرینی فعال در عرصه دیپلماسی شهری و همکاری‌های شهر با شهر در سطح ملی و فراملی.

۵-۲- بررسی اسناد فرادست اقتصادی

مقدمه

اسناد فرادست مجموعه‌ای از قوانین، دستورالعمل‌ها، الزامات و خط‌مشی‌هایی است که به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ورودی‌ها در هر سیستم برنامه‌ریزی مورد استفاده قرار می‌گیرند. در موضوعات برنامه‌ریزی شهری اسناد بالاسری در حوزه‌های ملی، استانی و شهری دسته‌بندی می‌شوند. اسناد فرادست ملی مجموعه الزاماتی هستند که در سطح ملی برای کلیه شهرها در مقیاس شهری مختلف ارائه گردیده است از این جمله می‌توان به مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی ایران در خصوص الزامات شهرسازی در کلانشهرها اشاره کرد. اسناد فرادست استانی غالباً ناظر بر مزیت‌ها و برنامه‌های توسعه استانی هستند از آن جمله می‌توان طرح آمایش سرزمین و سند توسعه استان اشاره نمود. اسناد فرادست شهری نیز مجموعه‌ای از طرح‌های ساختاری راهبردی شهری هستند که در قالب طرح‌های جامع و تفصیلی برنامه‌های توسعه شهری را تبیین می‌کنند، همچنین کلیه طرح‌های جامع موضوعی نیز به عنوان بخشی از اسناد فرادست شهری شناخته می‌شود.

در این بخش و در مسیر تدوین سند راهبردی شهرداری رشت، در گام‌های ابتدایی پروژه، کلیه اسناد فرادست ملی، منطقه‌ای و استانی مرتبط با شهر رشت استخراج و در مسیر پروژه مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. لیست اسناد فرادست که در تدوین این سند مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است عبارتند از:

اسناد مورد بررسی در بخش اقتصادی

- سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴
- برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور ۱۳۹۶-۱۴۰۰
- سیاست‌های کلی نظام در حوزه‌های مختلف
- قوانین تعیین‌کننده وظایف و مأموریت‌های شهرداری‌ها و توسعه شهری
- سند آمایش سرزمین استان گیلان
- طرح جامع شهر رشت
- بیانیه چشم‌انداز شهر رشت در افق ۱۴۱۴

شکل ۹۳- اسناد مورد بررسی در بخش اقتصادی

۵-۲-۱- سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ با رویکرد اقتصادی

متن کامل سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی؛ که در تاریخ ۱۳ آبان ۱۳۸۲ توسط رهبر معظم انقلاب به سران قوای سه‌گانه ابلاغ شد:



با اتکال به قدرت لایزال الهی و در پرتو ایمان و عزم ملی و کوشش برنامه‌ریزی شده و مدیرانه جمعی و در مسیر تحقق آرمان‌ها و اصول قانون اساسی، در چشم‌انداز بیست‌ساله، ایران کشوری است توسعه‌یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه با هویت اسلامی و انقلابی، الهام‌بخش در جهان اسلام و با تعامل سازنده و موثر در روابط بین‌الملل.

جامعه ایرانی در افق این چشم‌انداز چنین ویژگی‌هایی خواهد داشت:

- توسعه‌یافته، متناسب با مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی خود، متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی، ملی و انقلابی، با تأکید بر مردم‌سالاری دینی، عدالت اجتماعی، آزادی‌های مشروع، حفظ کرامت و حقوق انسان‌ها و بهره‌مندی از امنیت اجتماعی و قضایی؛
- برخوردار از دانش پیشرفته، توانا در تولید علم و فناوری، متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی در تولید ملی؛
- امن، مستقل و مقتدر با سامان دفاعی مبتنی بر بازدارندگی همه‌جانبه و پیوستگی مردم و حکومت؛
- برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده، به دور از فقر، تبعیض و بهره‌مند از محیط‌زیست مطلوب؛
- فعال، مسئولیت‌پذیر، ایثارگر، مؤمن، رضایت‌مند، برخوردار از وجدان کاری، انضباط، روحیه تعاون و سازگاری اجتماعی، متعهد به انقلاب و نظام اسلامی و شکوفایی ایران و مفتخر به ایرانی بودن؛
- دست‌یافته به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقاء نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل؛
- الهام‌بخش، فعال و مؤثر در جهان اسلام با تحکیم الگوی مردم‌سالاری دینی، توسعه‌ی کارآمد، جامعه اخلاقی، نواندیشی و پویایی فکری و اجتماعی، تأثیرگذار بر همگرایی اسلامی و منطقه‌ای بر اساس تعالیم اسلامی و اندیشه‌های امام خمینی(ره)؛
- دارای تعامل سازنده و مؤثر با جهان بر اساس اصول عزت، حکمت و مصلحت.

ملاحظه اقتصادی: در تهیه، تدوین و تصویب برنامه‌های توسعه و بودجه‌های سالیانه، این نکته مورد توجه قرار گیرد که شاخص‌های کمی کلان آن‌ها از قبیل نرخ سرمایه‌گذاری، درآمد سرانه، تولید ناخالص ملی، نرخ اشتغال و تورم، کاهش فاصله درآمد میان دهک‌های بالا و پایین جامعه، رشد فرهنگ و آموزش و پژوهش و توانایی‌های دفاعی و امنیتی، باید متناسب با سیاست‌های توسعه و اهداف و الزامات چشم‌انداز، تنظیم و تعیین گردد و این سیاست‌ها و هدف‌ها به صورت کامل مراعات شود. نکات قابل احصاء برای برنامه راهبردی عملیاتی شهرداری رشت بشرح زیر است:

جدول ۱۵۵- نکات قابل برداشت و دریافت از سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴

نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی
توسعه و تقویت سیستم حمل‌ونقل، بویژه حمل‌ونقل دریایی برای استفاده بیشتر از ظرفیت‌های تجارت بین‌الملل در راستای نیل به اهداف سند چشم‌انداز	
تقویت شهر رشت به‌عنوان یکی از مراکز منطقه‌ای ارائه خدمات برتر در ساحل شمالی کشور	
برخوردار از دانش پیشرفته، توانا و تولید علم و فناوری متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی	
حرکت به سمت نظم و انضباط شهری و اجتماعی	
حرکت به سمت توسعه شهری پایدار	
حرکت به سمت تأمین نیازها و خدمات پایه شهروندان	
الزام به تدوین برنامه‌ها و بودجه‌های سالیانه در راستای تحقق مفاد سند چشم‌انداز	
حرکت به سمت امنیت شهری پایدار	
حرکت به سمت شهر دانش‌بنیان	
بکارگیری از ظرفیت‌های گردشگری شهر رشت و ارتقای ارزش افزوده صنعت گردشگری کشور	
تقویت و بهبود عملکرد اقتصادی منطقه با اقتصاد جهانی و تحقق اهداف مانند تأمین سرمایه، ارتقاء سطح فناوری و گسترش بازارها و افزایش صادرات	
گسترش واحدهای تولیدی و تبدیلی کوچک و متوسط در شهر رشت بویژه در زمینه کشاورزی و ماهیگیری	

۵-۲-۲- برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور (۱۳۹۶-۱۴۰۰)

این برنامه به‌عنوان یکی از اسناد مهم و اثرگذار در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، واجد اهمیت بسیار است که نکات شاخص اقتصادی آن به شرح زیر قابل برداشت است:

جدول ۱۵۶- نکات قابل برداشت و دریافت از برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور (۱۳۹۶-۱۴۰۰)

نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی
بهبود مستمر فضای کسب‌وکار و تقویت ساختار رقابتی و رقابت‌پذیری	
توسعه امنیت شهری	
افزایش تاب‌آوری شهر در مقابل مخاطرات محیطی	
توسعه فضای فرهنگی و آموزشی شهرها	
بهره‌گیری از مشارکت‌های مردمی و سازمان‌های مردم‌نهاد در مدیریت کنترل و کاهش آسیب‌های اجتماعی	
توانمندسازی ساکنان مناطق حاشیه و بافت‌های ناکارآمد	
ایجاد و استقرار سیستم یکپارچه آمار و اطلاعات شهری	
مشارکت و بهره‌گیری مناسب از ظرفیت نهادهای عمومی غیردولتی	
توسعه پیوندهای اقتصادی و تجاری متقابل و شبکه‌ای کشور	
گسترش و تعمیق نظام جامع تأمین مالی و ابزارهای آن (بازار پول، بازار سرمایه و بیمه‌ها) با مشارکت اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی و افزایش سهم مؤثر بازار سرمایه در جهت توسعه سرمایه‌گذاری با تأکید بر ارتقاء شفافیت و سلامت نظام مالی	
تأمین مالی فعالیت‌های خرد و متوسط بوسیله نظام بانکی	
جذب سرمایه ایرانیان خارج از کشور و سرمایه‌گذاران خارجی با ایجاد انگیزه و مشوق‌های لازم	
سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل‌ونقل ریلی درون شهری	
اعمال سیاست‌های تشویقی و در چارچوب قانون حمایت از احیای بافت‌های فرسوده	
نصب، نگهداری و به‌روزرسانی سامانه‌های کنترلی و مراقبتی هوشمند در کلیه معابر اصلی، میدین و بزرگراه‌ها در مراکز استان‌ها و کلان‌شهرها	
توسعه گردشگری	
فناوری نوین، توسعه و کاربست علم و فناوری و انرژی	
مشارکت با سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان داخلی به‌منظور افزایش توانمندی، رقابت‌پذیری و صادرات کالاها و خدمات تولیدی	
امکان‌سنجی، طراحی و ایجاد سامانه‌های دفع بهداشتی زباله‌های روستایی در خارج از محدوده	
اولویت‌بخش ریلی در توسعه حمل‌ونقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن	
دانش‌بنیان نمودن شیوه تولید و محصولات صنعتی و خدمات وابسته به آن	
افزایش سهم انرژی‌های تجدیدپذیر و نوین	



نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	
ارتقاء شاخص‌های عدالت اجتماعی	
توسعه دولت الکترونیک در بستر شبکه ملی اطلاعات	
ارتقاء سلامت اداری و اقتصادی و مبارزه با فساد در این عرصه	
توانمندسازی و خوداتکائی اقشار و گروه‌های محروم در برنامه‌های مربوط به رفاه و تأمین اجتماعی	
توسعه تربیت‌بدنی و ورزش همگانی	
هویت‌بخشی به سیمای شهر و روستا و بازآفرینی و روزآمدسازی معماری اسلامی - ایرانی	
توسعه پایدار صنعت ایرانگردی	

۵-۲-۳- سیاست‌های کلی نظام در حوزه‌های مختلف

سیاست‌های کلی نظام در راستای تحقق قانون اساسی، تعیین جهت‌گیری برنامه‌های توسعه بخشی، تحقق سند چشم‌انداز و ارائه الگویی برای تحقق اهداف توسعه کشور ارائه شده‌اند. از سال ۱۳۷۷ تاکنون چندین سیاست در حوزه‌های مختلف از جمله سیاست‌های کلی نظام در بخش‌های مسکن، شهرسازی، امنیت اقتصادی، حمل‌ونقل، مشارکت اجتماعی و تشویق سرمایه‌گذاری ارائه گردیده است. مهم‌ترین نکات قابل احصاء در این سیاست‌ها که می‌تواند قابل کاربرد در برنامه راهبردی - عملیاتی شهرداری رشت باشد، به شرح زیر است:



جدول ۱۵۷- نکات قابل برداشت و دریافت از سیاست‌های کلی نظام در حوزه‌های مختلف

نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	سند	گزاره اصلی
<ul style="list-style-type: none"> توسعه شهری در چارچوب طرح های توسعه کالبدی بازآفرینی بافت های ناکارآمد و تکیه بر توسعه درونی شهرها تامین مسکن گروه های کم درآمد انجام ممیزی املاک با رویکرد تهیه پایگاه جامع زمین و مسکن بسترسازی برای بخش خصوصی برای تامین مسکن بهینه سازی مصرف انرژی در ساختمان های شهری معماری مبتنی بر ارزش های ایرانی- اسلامی 	<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش مسکن</p> <ul style="list-style-type: none"> مدیریت زمین برای تامین مسکن و توسعه شهر و روستا در چارچوب استعداد اراضی و سیاست‌ها و ضوابط شهرسازی و طرح‌های توسعه و عمران کشور و ایجاد و توسعه شهرهای جدید. احیای بافت‌های فرسوده شهری و روستایی از طریق روش‌های کارآمد برنامه‌ریزی دولت در جهت تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد و نیازمند و حمایت از ایجاد و تقویت موسسات خیریه و ابتکارهای مردمی برای تامین مسکن اقشار محروم برنامه ریزی جامع برای بهبود وضعیت مسکن روستایی با اولویت مناطق آسیب پذیر از سوانح طبیعی و متناسب با ویژگی‌های بومی ایجاد و اصلاح نظام مالیات‌ها و ایجاد بانک اطلاعاتی زمین و مسکن حمایت از تولید طرح‌های انبوه و صنعتی مسکن اجباری کردن استانداردهای ساخت‌وساز مقررات ملی ساختمان و طرح‌های صرفه‌جویی انرژی رعایت ارزش‌های فرهنگی و حفظ حرمت و منزلت خانواده در معماری مسکن تقویت پژوهش و ارتقاء سطح دانش علمی در حوزه مسکن 	
<ul style="list-style-type: none"> توسعه کالبدی شهرها مبتنی بر ظرفیت ها و ملاحظات اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی برنامه‌پذیری شهرداری ایجاد منابع درآمدی پایدار برای شهرداری تکیه بر عناصر و شاخصه‌های تاریخی- هویتی در توسعه شهر بازآفرینی بافت‌های ناکارآمد و تکیه بر توسعه درونی شهرها تاب‌آور نمودن شهرها در مقابل مخاطرات محیطی تامین دسترسی به فضاهای شهری برای همه گروه‌ها اعم از زنان، ناتوانان، کم توانان و سایر 	<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش شهرسازی</p> <ul style="list-style-type: none"> مکان‌یابی توسعه شهرها در چارچوب طرح آمایش سرزمینی و بر اساس استعدادهای اقتصادی و با رعایت معیارهای زیست محیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی، و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری. تعیین ابعاد کالبدی شهرها در گسترش افقی و عمودی با تاکید بر هویت ایرانی-اسلامی و با رعایت ملاحظات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، امنیتی، حقوق همسایگی و امکانات زیربنایی و الزامات زیست محیطی و اقلیمی. هماهنگ سازی مقررات و ایجاد هماهنگی در نظام مدیریت تهیه، تصویب و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی. تامین منابع پایدار برای توسعه و عمران و مدیریت شهری و روستایی با تاکید بر نظام درآمد- هزینه‌ای و در چارچوب طرح‌های مصوب. حفظ هویت تاریخی در توسعه موزون شهر و روستا با احیاء بافت‌های تاریخی و بهسازی یا نوسازی دیگر بافت‌های قدیمی. جلوگیری از گسترش حاشیه‌نشینی در شهرها و ساماندهی بافت‌های حاشیه‌ای و نامناسب موجود. تقویت و کارآمد کردن نظام مهندسی. ایمن سازی و مقاوم‌سازی محیط شهری و روستایی. رعایت هویت تاریخی و معنوی شهرها در توسعه و بهسازی محیط شهری بویژه شهرهایی از قبیل قم و مشهد. سطح‌بندی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی رویه کلان شهرها. رعایت نیاز و آسایش جانبازان و معلولان در طراحی فضای شهری و اماکن عمومی. 	
<ul style="list-style-type: none"> توسعه حمل‌ونقل پایدار شهری ایجاد زیرساخت‌های کارآمد با توجه به موقعیت منطقه‌ای بسترسازی جذب سرمایه‌گذاری خارجی، بخش خصوصی و مردمی در توسعه شبکه حمل‌ونقل شهری 	<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل</p> <ul style="list-style-type: none"> ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی و با توجه به جهات زیر: <ul style="list-style-type: none"> ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی کاهش شدت مصرف انرژی کاهش آلودگی زیست محیطی افزایش ایمنی برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌ونقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات توسعه و اصلاح شبکه‌ی حمل‌ونقل با توجه به نکات زیر: <ul style="list-style-type: none"> نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها آمایش سرزمین ملاحظات دفاعی - امنیتی سودآوری ملی موقعیت ترانزیتی کشور تقاضا فراهم کردن زمینه‌ی جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همه‌ی فعالیت‌های این بخش. دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی. 	
<ul style="list-style-type: none"> بسترسازی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی در محیط های شهری 	<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش امنیت اقتصادی</p> <ul style="list-style-type: none"> حمایت از ایجاد ارزش افزوده و سرمایه‌گذاری و کارآفرینی از راه‌های قانونی و مشروع. هدف از امنیت سرمایه‌گذاری، ایجاد رفاه عمومی و رونق اقتصادی و زمینه‌سازی برای عدالت اقتصادی و از بین بردن فقر در کشور است. وضع قوانین و مقررات مربوط به مالیات و دیگر اموری که به آن هدف کمک می‌کند، وظیفه‌ی الزامی دولت و مجلس است. قوانین و سیاست‌های اجرایی و مقررات باید دارای سازگاری و ثبات و شفافیت و هماهنگی باشند. نظارت و رسیدگی و قضاوت در مورد جرایم و مسائل اقتصادی باید دقیق و روشن و تخصصی باشد. شرایط فعالیت اقتصادی (دسترسی به اطلاعات، مشارکت آزادانه‌ی اشخاص در فعالیتهای اقتصادی و برخورداری از امتیازات قانونی) برای بخشهای دولتی، تعاونی و خصوصی، در شرایط عادی باید یکسان و عادلانه باشد. 	
<ul style="list-style-type: none"> زمینه سازی و توسعه مشارکت مردم در سازمان های مردم نهاد (NGOs) توسعه نهادهای مشارکت سنتی نظیر مساجد، مراکز 	<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش مشارکت اجتماعی</p> <ul style="list-style-type: none"> مشارکت اجتماعی در نظام جمهوری اسلامی ایران رکنی اساسی است برای اداره امور کشور و مبتنی است بر بینش اسلامی و ویژگیهای خاص جامعه ایرانی با هدف تداوم انقلاب اسلامی و توسعه همه جانبه، تعالی و شکوفایی استعدادهای انسانی و تقویت پویایی و نشاط اجتماعی، ارتقاء اعتماد عمومی و مقبولیت نظام سیاسی و استقرار نظم و آرامش، امنیت و انسجام اجتماعی. توسعه الگوهای عملی مشارکت اجتماعی و نهادینه کردن آن در همه عرصه ها و تقویت حوزه عمومی و آزادیهای سیاسی و اجتماعی از طریق گسترش احزاب، شوراها، نهادهای و تشکلهای سیاسی و اجتماعی و استفاده از مؤسسات و روشهای مردمی در ساماندهی امور 	



سند	گزاره اصلی	نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت
	<p>اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی بر مبنای موازین اسلامی و قانون اساسی.</p> <ul style="list-style-type: none">کاهش تصدی اجرائی دولت همراه با تقویت حاکمیت به منظور توسعه مشارکت مردم در چارچوب قانون اساسی. توسعه نظارت اجتماعی از طریق احیاء، تقویت و تعمیم اصل اسلامی امر به معروف و نهی ازمنکر و ایجاد و تقویت نهادهای نظارتی حکومتی و مردمی با تضمین قانونی و قضایی لازم و بهره گیری از رسانه ها. تبیین و اشاعه فرهنگ مشارکت و افزایش آگاهی های لازم با بهره گیری از رسانه های جمعی و مراکز دینی، آموزشی، فرهنگی و هنری. تقویت ساز و کارهای مشارکت همگانی بخصوص شیوه های سنتی و دینی از قبیل فعالیتهای مساجد، اماکن دینی، هیئات مذهبی، نماز جمعه، تظاهرات و راهپیمایی های عمومی مردمی، وقف، انفاق، مؤسسات عام المنفعه و خیریه و بسیج مردمی در پیشبرد برنامه ها و حل مشکلات اجتماعی و معضلات ملی. تضمین مشارکت اجتماعی زنان با صیانت از استحکام نهاد خانواده با رعایت موازین اسلامی. اهتمام مشارکت اجتماعی جوانان و آموزش و ترویج فرهنگ و روحیه مسؤولیت پذیری در آنها. تحکیم همبستگی ملی در فرآیند مشارکت اجتماعی با هدایت افکار عمومی و تقویت روحیه ملی بر محور عناصر مقاوم وحدت ملی بویژه اسلام و مذهب رسمی، میهن دوستی و زبان فارسی، استقلال و تمامیت ارضی، نظام جمهوری اسلامی و قانون اساسی، ولایت فقیه، سلطه ناپذیری و دشمن ستیزی. حمایت از مشارکت ملی در امور فراملی و هدایت آن درجهت تقویت امت اسلامی و نقش آفرینی آن در نظام بین المللی.	<p>محلات و سایر</p> <ul style="list-style-type: none">بهره گیری از نهادهای خیریه ای و عام المنفعه در توسعه خدمات عمومی و همگانی تقویت و برجسته سازی عناصر تاریخی، ایرانی، اسلامی و نمادهای هویت ساز زمینه سازی توسعه مشارکت های اجتماعی در محیط های شهری توسعه دیپلماسی شهریبر مبنای اشتراکات فرهنگی و تاریخی
<p>سیاست‌های کلی نظام در امور تشویق سرمایه‌گذاری</p>	<ul style="list-style-type: none">حمایت از مالکیت و کلیه حقوق ناشی از آن از جمله مالکیت معنوی. تقویت و حمایت از توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تعاونی در فعالیت‌های اقتصادی کشور برابر با سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی. تنظیم سیاست‌های پولی، مالی و ارزی با هدف دستیابی به ثبات اقتصادی و مهار نوسانات و تقویت تولید ملی. افزایش بهره‌وری اقتصاد کشور با اصلاحات و اقدامات لازم بویژه اصلاحات ساختاری و مدیریتی و کاهش هزینه‌های مبادله و رفع موانع. افزایش توان رقابت اقتصادی در داخل و صحنه‌های بین‌المللی از طریق لغو انحصارات غیرضرور و تقویت ساختار رقابتی و زیرساخت‌های لازم و حمایت از کارآفرینی و ارتقاء خلاقیت و نوآوری. اصلاح نظام مالیاتی در جهت تقویت سرمایه‌گذاری از طریق ثبات مالیات‌ها، شفافیت درآمدها، صراحت در مقررات و منطقی کردن معافیت‌ها. تجهیز پس‌انداز ملی، تقویت نظام پولی و هدایت بازارهای پول و سرمایه در جهت حمایت از سرمایه‌گذاری. توجه به کسب دانش فنی، دسترسی به بازارهای بین‌المللی، رشد اقتصادی، توسعه اشتغال و ارتقاء مدیریت و بهره‌وری، در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، با اولویت سرمایه گذاری مستقیم و بلند مدت. تنظیم فعالیت مجاز سرمایه‌گذاری خارجی در بورس اوراق بهادار به نحوی که ثبات و تعادل بازارهای مالی و ارزی حفظ شود. سازماندهی رفتار تقنینی، اداری، قضایی، بازرسی، نظارت، حسابرسی و تخصصی کردن امور در جهت حمایت از سرمایه‌گذاری و تولید. توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی بر ایفای فعالیت‌های گسترده و اداره بنگاه‌های اقتصادی بزرگ.	<ul style="list-style-type: none">تقویت رقابت پذیری شهری ایجاد چارچوب نظام نوآوری شهری زمینه سازی جذب سرمایه گذاری بین المللی در محیط های شهری
<p>الف- توسعه‌ی منابع انسانی به عنوان رکن اصلی آمایش سرزمین از طریق:</p> <p>۱- تربیت انسان‌های سالم، با انگیزه، شاداب، متدین، وطن‌دوست، جمع‌گرا، نظم‌پذیر و قانون‌گرا.</p> <p>۲- ارتقای سطح آموزش، پژوهش و بهره‌وری نیروی کار در جهت افزایش سهم منابع انسانی در ترکیب عوامل مؤثر در تولید ثروت ملی.</p> <p>۳- برقراری تناسب کمی و کیفی جمعیت و استقرار متعادل آن در پهنه‌ی سرزمین و تعمیم و گسترش شبکه‌های ارتباطی و اطلاعاتی.</p> <p>۴- بهبود شاخص‌های توسعه‌ی انسانی با تأکید بر تدین، شکوفایی استعدادها و خلاقیت‌ها، گسترش سلامت و ارتقای سطح دانش عمومی.</p> <p>ب- توجه به یکپارچگی ملی و سرزمینی و تقویت هویت اسلامی – ایرانی و مدیریت سرزمین از طریق:</p> <p>۱- استفاده‌ی مؤثر از موقعیت، میراث تاریخی و جاذبه‌های فرهنگی و طبیعی کشور در مسیر اهداف توسعه، تقویت گردشگری و حفاظت از سوابق تاریخی.</p> <p>۲- تنظیم اثربخش رابطه‌ی دولت و مردم و افزایش سازمان‌یافته‌ی سهم مردم در امور کشور با توجه به سیاست‌های کلی مصوب در بخش "وحدت و همبستگی ملی"، "امنیت ملی" و "اقوام و مذاهب".</p> <p>۳- تعامل سازنده میان ارزش‌ها و مزیت‌های مناطق گوناگون کشور با استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی، آموزشی، اقتصادی و انگیزه‌های ملی و اقدام در جهت تفویض اختیارات مناسب قانونی به سطوح منطقه‌ای و محلی با رعایت تمرکز امور سیاست‌گذاری و حاکمیتی.</p>	<ul style="list-style-type: none">توسعه دیپلماسی شهری تامین خدمات و زیرساخت های شهری با رویکرد عدالت فضایی و جغرافیایی بسترسازی ایفای نقش موثر در روابط منطقه ای، ملی و فراملی توسعه کالبدی مبتنی بر ملاحظات محیطی و طبیعی	
<p>سیاست‌های کلی نظام در بخش آمایش سرزمین</p>	<p>ج- ارتقای کارایی و بازدهی اقتصادی و تسهیل روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور با:</p> <p>۱- تقسیم کار ملی با توجه به استعدادهای طبیعی و خلق مزیت‌های جدید در مناطق مختلف کشور.</p> <p>۲- هم‌افزایی مزیت‌های کشور، نوسازی بخش کشاورزی متناسب با منابع تولید و پهنه‌بندی اقلیمی، اصلاح و تکمیل زنجیره‌های تولید صنعتی، سازماندهی بخش خدمات نوین و تولید کالا و خدمات دانش‌پایه.</p> <p>۳- فراهم آوردن زمینه‌های مناسب مدیریتی و زیربنایی در مناطق مختلف و ارتقای مستمر سطح شاخص بهره‌وری ملی و افزایش سهم منابع انسانی در تولید ثروت ملی متناسب با استعداد مناطق کشور.</p> <p>د- دستیابی به تعادل‌های منطقه‌ای متناسب با قابلیت‌ها و توان‌های هر منطقه با توجه به نکات زیر:</p> <p>۱- ایجاد امکانات عادلانه و فرصت‌های برابر و رفع تبعیض ناروا در مناطق کشور.</p> <p>۲- تعیین نقش ملی و فرامرزی مناطق مختلف کشور برای رسیدن به تعادل‌های منطقه‌ای و تقویت وحدت و یکپارچگی ملی.</p> <p>۳- فراهم آوردن زمینه‌های مناسب برای افزایش سهم جمعیت و فعالیت در مناطق کم‌تراکم با اولویت مناطق شرقی و جنوبی کشور.</p> <p>هـ- سامان‌بخشی فضای مناسب مراکز زیست و فعالیت به‌ویژه در مناطق مرزی با تأکید بر مشارکت مؤثر مردم با:</p> <p>۱- ساماندهی، مدیریت کلان و نظارت مستمر بر پیشرفت و آبادانی کشور با ایجاد شبکه‌ی به‌هم‌پیوسته‌ی مناطق اسکان و فعالیت‌های ملی و تعریف نقش و کارکرد فراملی هریک از آن‌ها در جهت تحقق اهداف چشم‌انداز و اصول آمایش سرزمین.</p> <p>۲ -تقویت هدفمند عوال پیشرفت و آبادانی در مناطق حساس و ویژه با توجه به ملاحظات دفاعی، امنیتی، فرهنگی، اجتماعی و زیست‌محیطی و افزایش نقش و فعالیت مردم در فرایند توسعه.</p> <p>۳ -توسعه‌ی هماهنگ جزایر و سواحل جنوب و شمال کشور با بهره‌گیری از ظرفیت استان‌های همجوار، موقعیت جغرافیایی، زیربناهای اساسی، منابع دریایی و نفت و گاز و استقرار صنایع مرتبط، پشتیبان و انرژی‌بر و توسعه‌ی بازرگانی، گردشگری، آموزش عالی، فنی – حرفه‌ای و تحقیقات با تقویت تعامل فراملی (طی ده سال در قالب دو برنامه‌ی پنج‌ساله).</p>	



نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	سند	گزاره اصلی
		<p>۴- توسعه‌ی هماهنگ مناطق مرزی در شرق و غرب کشور با تقویت امور زیربنایی و بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی جهت توسعه‌ی ظرفیت ملی گردشگری، آموزشی، بازرگانی و تعامل فرامرزی.</p> <p>و- رعایت ملاحظات امنیتی و دفاعی در استقرار جمعیت و فعالیت در سرزمین با تکیه بر:</p> <p>۱- انتخاب مکان‌های مناسب و استقرار مراکز زیست و فعالیت و همچنین مراکز حیاتی و حساس، متناسب با ملاحظات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی به‌ویژه امنیتی و پدافند غیرعامل.</p> <p>۲- ارتقای فعالیت‌های توسعه‌ای ملی و استانی در مناطق مرزی با اعطای مشوق‌های اقتصادی و تقویت زیربنایها و استقرار مناسب جمعیت و تقویت نیروهای نظامی و انتظامی متناسب با تهدیدات.</p> <p>۳- ساماندهی سطوح خدمات و استقرار جمعیت در کشور با توجه به مدیریت سوانح طبیعی، حوادث و منابع آب و رعایت شرایط زمین‌شناسی جهت افزایش ضریب ایمنی تأسیسات زیربنایی و حیاتی و ابنیه‌ی مراکز جمعیتی و شهرها و روستاها.</p> <p>۴- تقویت همگرایی، یکپارچگی ملی، وحدت و پیوندهای اجتماعی با ارتقای سطح توسعه‌یافتگی مناطق مختلف کشور و ایجاد قطب‌ها و کانون‌های توسعه.</p> <p>۵- پیشگیری از مهاجرت‌های بی‌رویه به مراکز استان‌ها با تدابیر لازم.</p> <p>ز- استفاده از موقعیت ممتاز جغرافیایی در جهت کسب جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی از طریق:</p> <p>۱- تعامل و همکاری با کشورهای منطقه و جهان به‌ویژه حوزه‌ی تمدن ایرانی - اسلامی با تقویت نقش‌آفرینی سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و امنیتی کشور در جهت تأمین منافع ملی یا مشترک.</p> <p>۲- تقویت شبکه‌ی ریلی و راه‌های ارتباطی اصلی و شریانی سرزمین و تبدیل کشور به مرکز عبور و مرور هوایی منطقه برای ترانزیت کالا و مسافر و نیز ایفای نقش مرکزیت مبادله‌ی انرژی (نفت، گاز، برق) و مخابرات در منطقه به‌منظور حفظ امنیت و منافع ملی.</p> <p>۳- جلب مشارکت کشورهای منطقه در طراحی، سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های مشترک در زمینه‌های مختلف به‌ویژه اقتصادی و زیربنایی در جهت تأمین منافع مشترک منطقه‌ای.</p> <p>۴- ایجاد و تقویت نهادها و تشکل‌های منطقه‌ای در زمینه‌های گوناگون به‌ویژه علمی، فرهنگی، اقتصادی، و زیست‌محیطی با بهره‌گیری از عناصر هویت ایرانی - اسلامی.</p> <p>۵- انتخاب تعدادی از کلان‌شهرها، بنادر و جزایر مستعد کشور و تجهیز آن‌ها به خدمات پیشرفته‌ی ارتباطی و اطلاعاتی برای پذیرش نقش فراملی.</p> <p>۶- ایفای نقش محوری در تعاملات علمی - فنی با منطقه و سایر کشورها با صدور خدمات فنی، مهندسی و آموزشی .</p> <p>ح- حفظ، احیا و بهره‌وری بهینه از سرمایه‌ها، منابع طبیعی تجدیدشونده و حفظ محیط زیست در طرح‌های توسعه.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● ایجاد زیرساخت‌های تقویت بنیاد خانواده در محیط‌های شهری ● ایجاد مراکز و پاتوق‌های محله‌ای ● حمایت از خانواده‌های کم‌درآمد ● توسعه نهادهای مشاوره‌ای ● برنامه جامع کاهش آسیب‌های اجتماعی ● توسعه نظام جامع سلامت خانواده 	<p>خانواده واحد بنیادی و سنگ بنای جامعه اسلامی و کانون رشد و تعالی انسان و پشتوانه سلامت و بالندگی و اقتدار و اعتدالی معنوی کشور و نظام است و سمت‌وسوی حرکت نظام باید معطوف باشد به:</p> <p>۱. ایجاد جامعه‌ای خانواده‌محور و تقویت و تحکیم خانواده و کارکردهای اصلی آن بر پایه الگوی اسلامی خانواده به‌عنوان مرکز نشو و نما و تربیت اسلامی فرزند و کانون آرامش‌بخش.</p> <p>۲. محور قرار گرفتن خانواده در قوانین و مقررات، برنامه‌ها، سیاست‌های اجرایی و تمام نظامات آموزشی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی به‌ویژه نظام مسکن و شهرسازی.</p> <p>۳. برجسته کردن کارکردهای ارتباط خانواده و مسجد برای حفظ و ارتقاء هویت اسلامی و ملی و صیانت از خانواده و جامعه.</p> <p>۴. ایجاد نهضت فراگیر ملی برای ترویج و تسهیل ازدواج موفق و آسان برای همه دختران و پسران و افراد در سنین مناسب ازدواج و تشکیل خانواده و نفی تجرد در جامعه با وضع سیاست‌های اجرایی و قوانین و مقررات تشویقی و حمایتی و فرهنگ‌سازی و ارزش‌گذاری به تشکیل خانواده متعالی بر اساس سنت الهی.</p> <p>۵. تحکیم خانواده و ارتقاء سرمایه اجتماعی آن بر پایه رضایت و انصاف، خدمت و احترام و مودت و رحمت با تأکید بر:</p> <p>- به‌کارگیری یکپارچه ظرفیت‌های آموزشی، تربیتی و رسانه‌ای کشور در جهت تحکیم بنیان خانواده و روابط خانوادگی.</p> <p>- فرهنگ‌سازی و تقویت تعاملات اخلاقی.</p> <p>- مقابله مؤثر با جنگ نرم دشمنان برای فروپاشی و انحراف روابط خانوادگی و رفع موانع و زدودن آسیب‌ها و چالش‌های تحکیم خانواده.</p> <p>- ممنوعیت نشر برنامه‌های مخمل ارزش‌های خانواده.</p> <p>- ایجاد فرصت برای حضور مفید و مؤثر اعضای خانواده در کنار یکدیگر و استفاده مؤثر خانواده از اوقات فراغت به صورت جمعی.</p> <p>۶. ارائه و ترسیم الگوی اسلامی خانواده و تقویت و ترویج سبک زندگی اسلامی-ایرانی با:</p> <p>- ترویج ارزش‌های متعالی و سنت‌های پسندیده در ازدواج و خانواده.</p> <p>- پر رنگ کردن ارزش‌های اخلاقی و زدودن پیرایه‌های باطل از آن.</p> <p>- مبارزه با اشرافیت و تجمل‌گرایی و مظاهر فرهنگ غرب.</p> <p>- اصلاح رفتار گروه‌های مرجع و برجسته‌سازی رفتارهای شایسته آنها و جلوگیری از شکل‌گیری گروه‌های مرجع ناسالم.</p> <p>۷. بازنگری، اصلاح و تکمیل نظام حقوقی و رویه‌های قضایی در حوزه خانواده متناسب با نیازها و مقتضیات جدید و حل‌وفصل دعاوی در مراحل اولیه توسط حکمیت و تأمین عدالت و امنیت در تمامی مراحل انتظامی، دادرسی و اجرای احکام در دعاوی خانواده با هدف تثبیت و تحکیم خانواده.</p> <p>۸. ایجاد فضای سالم و رعایت روابط اسلامی زن و مرد در جامعه.</p> <p>۹. ارتقاء معیشت و اقتصاد خانواده‌ها با توانمندسازی آنان برای کاهش دغدغه‌های آینده آنها درباره اشتغال، ازدواج و مسکن.</p> <p>۱۰. ساماندهی نظام مشاوره‌ای و آموزش قبل، حین و پس از تشکیل خانواده و تسهیل دسترسی به آن بر اساس مبانی اسلامی-ایرانی در جهت استحکام خانواده.</p> <p>۱۱. تقویت و تشویق خانواده در جهت جلب مشارکت خانواده برای پیشبرد اهداف و برنامه‌های کشور در همه عرصه‌های فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و دفاعی.</p> <p>۱۲. حمایت از عزت و کرامت همسری، نقش مادری و خانه‌داری زنان و نقش پدری و اقتصادی مردان و مسؤولیت تربیتی و معنوی زنان و مردان و توانمندسازی اعضای خانواده در مسؤولیت‌پذیری، تعاملات خانوادگی و ایفاء نقش و رسالت خود.</p> <p>۱۳. پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی و عوامل تزلزل نهاد خانواده به‌ویژه موضوع طلاق و جبران آسیب‌های ناشی از آن با شناسایی مستمر عوامل طلاق و فروپاشی خانواده و فرهنگ‌سازی کراهت طلاق.</p> <p>۱۴. حمایت حقوقی، اقتصادی و فرهنگی از خانواده‌های با سرپرستی زنان و تشویق و تسهیل ازدواج آنان.</p> <p>۱۵. اتخاذ روش‌های حمایتی و تشویقی مناسب برای تکریم سالمندان در خانواده و تقویت مراقبت‌های جسمی و روحی و عاطفی از آنان.</p> <p>۱۶. ایجاد سازوکارهای لازم برای ارتقاء سلامت همه‌جانبه خانواده‌ها به‌ویژه سلامت باروری و افزایش فرزندآوری در جهت برخورداری از جامعه جوان، سالم، پویا و بالنده.</p>	

۵-۲-۴- سند آمایش سرزمین استان گیلان با رویکرد اقتصادی

این سند از اسناد مهم و راهنما در سطح ملی به حساب می‌آید که در ادامه نکات شاخص و قابل استفاده این سند در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت از دیدگاه اقتصادی ارائه شده‌اند:

جدول ۱۵۸- نکات قابل برداشت و دریافت از سند آمایش سرزمین استان گیلان

نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	
توسعه، تکمیل و تجهیز زنجیره‌ها، خوشه‌های تعاونی‌ها و واحدهای فعال و نیمه‌فعال صنعتی	سند آمایش سرزمین استان گیلان
توسعه، تجهیز و تکمیل زیرساخت‌ها، فضاها و تسهیلات مرتبط با صنایع	
حفاظت و صیانت از محیط‌زیست و کاهش آلودگی‌ها منتج از فعالیت‌های صنعتی و معدنی	
توسعه دریامحور پایدار استان (ایجاد و توسعه صنایع دریایی)	
بسط و تجهیز زیرساخت‌های پارک علم و فناوری، ایستگاه‌های تحقیقاتی و مراکز رشد	
گسترش زیرساخت‌های بخش ارتباطات و فناوری اطلاعات	
ارتقاء امنیت فضای ارتباطات و فناوری	
ساماندهی آموزشی مراکز و موسسات آموزش عالی	
توسعه و ساماندهی زیرساخت‌های آموزش و پرورش و آموزش فنی و حرفه‌ای	
گسترش زیرساخت‌ها، تأسیسات و خدمات مرتبط با گردشگری (اعم از طبیعی، تاریخی، مذهبی، سلامت و غیره)	
بازاریابی و تبلیغات جاذبه‌ها و فعالیت‌های گردشگری	
ایجاد محورهای گردشگری دریایی	
منطقه‌ای کردن توسعه بنادر و تجهیز مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در چارچوب بازرگانی بین‌المللی (صادرات مینا)	
ارتقای ایمنی حمل‌ونقل	
ایجاد و توسعه موسسات و پایانه‌های حمل‌ونقل	
توسعه خدمات لجستیکی حمل‌ونقل	
توسعه و تجهیز حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی	
بسط، تجهیز و تکمیل زیرساخت‌های مرتبط با بازرگان ی (زیربنای بازرگانی، قطب‌ها، کریدورها و غیره)	
توسعه و تکمیل ساختارها، خوشه‌ها، زنجیره‌ها و شبکه‌های بازرگانی	
گسترش خدمات پشتیبان و لجستیک	
ساماندهی مالکیت اراضی (کشاورزی، جنگل‌ها، مراتع و غیره)	
مدیریت مخاطرات محصولات کشاورزی	
توسعه پرورش زنبورداری	
ارتقاء تولید محصولات اساسی و استراتژیک	
مدیریت جامع جنگل‌ها و مراتع استان	
توسعه مکانیزاسیون کشاورزی	
بهبودسازی بهره‌برداری تولید و فرآوری آبزیان	
افزایش محصولات باغی و زراعی با تاکید بر محصولات دارای مزیت نسبی استان	
توسعه کشت و فرآوری گیاهان دارویی	
تولید محصولات ارگانیک و سالم	
توسعه انرژی‌های نوین و تجدید پذیر	
توسعه دریامحور پایدار استان با تولید انرژی از دریا	
ساماندهی و حفاظت از بستر و حریم رودخانه‌ها	
مدیریت تقاضای آب	
ارائه خدمات آب شرب و بهداشتی شهری و روستایی	
بهبودسازی و توسعه تأسیسات آب و فاضلاب و بازچرخانی آب	
ارتقاء بهره‌وری آب در بخش‌های مختلف	
حفاظت و پایش کمی و کیفی منابع آب‌های سطحی و زیرزمینی	
حفاظت خاک	



نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت
احیاء و بهره‌برداری پایدار از مراتع و جنگل‌ها
پایش و مدیریت کاهش آلاینده‌ها
حفاظت و احیاء زیست‌بوم‌های آبی
حفاظت و احیاء زیست‌بوم‌های خشکی
مدیریت و بازیافت پسماند
بهبود بهره‌وری آب و اصلاح الگوی کشت
بازسازی و تکثیر آبریان
تکمیل و توسعه زنجیره‌های ارزش محصولات کشاورزی
توسعه و توانمندسازی تعاونی‌ها، تشکل‌های و بهره‌برداران کشاورزی
توسعه پرورش دام و طیور
هوشمندسازی و توسعه کشاورزی دانش‌بنیان
توسعه دریامحور پایدار استان براساس شکل‌دهی کشاورزی مبتنی بر دریا

۵-۲-۵- طرح جامع شهر رشت با رویکرد اقتصادی

طرح جامع شهر راهنمای توسعه و گسترش شهر رشت به حساب می‌آید و از این باب حائز اهمیت است، در ادامه نکات شاخص و قابل استفاده این طرح در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت از دیدگاه اقتصادی ارائه شده‌اند:

جدول ۱۵۹- نکات قابل برداشت و دریافت از طرح جامع رشت

نکات قابل استناد در برنامه راهبردی رشت	طرح جامع رشت
رعایت ضوابط و مقررات سازمان میراث فرهنگی به هنگام انجام فعالیت‌های عمرانی در حریم درجه یک و دو آثار تاریخی	طرح جامع رشت
حفظ حریم رودخانه‌ها	
حفظ حریم تالاب عینک	
فضاسازی در حریم رودخانه‌ها و استفاده به عنوان مسیر پیاده	
حفظ باغات درون شهر و رعایت ضوابط و مقررات سازمان حفاظت از محیط زیست	
رعایت معماری بومی گیلان در احداث بنا	
استفاده از سقف شیروانی بجای بام به عنوان نمای پنجم،	
آزادسازی محل اشغال بنا در قطعات با توجه به ویژگی‌های مکانی و کالبدی قطعات	
تاکید بر رعایت فضای باز متناسب با تعداد طبقات	
تاکید بر بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست براساس لایروبی رودخانه‌ها، جلوگیری از ساخت وساز در حریم رودخانه‌ها،	
تاکید بر رعایت ضوابط سازمان حفاظت از محیط زیست توسط صنایع داخل شهر در جهت پالایش و تصفیه و یا انتقال آنها به شهرک صنعتی	
بهبود امکانات و تقویت زیرساختها در مناطق آسیب‌پذیر شهر (از لحاظ اجتماعی)	
جلوگیری از توسعه افقی شهر و حفظ اراضی کشاورزی	
افزایش تراکم ساختمانی و توسعه عمودی شهر	
حفظ شبکه ارتباطی موجود شهر با انجام اقداماتی نظیر ساماندهی عبور و مرور وسائط نقلیه در مرکز شهر، ایجاد کندرو، گشودگی و تعریض برخی از معابر و غیره	
افزایش نقش و مشارکت مردم در اجرای طرح	
ارتقاء نقش شهروندان در مدیریت شهری	
استفاده از درآمدها و ارزش‌های اضافی حاصل از طرح‌های توسعه عمران برای افزایش امکانات مالی شهر و تأمین هزینه‌های طرح	
جلب مشارکت مردمی در فرآیندهای تصمیم‌گیری و نظارت بر طرح بمنظور ارتقاء کیفیت سکونت و زندگی شهری	
تکمیل و بهبود وضعیت تأسیسات شهری	
بهبود وضعیت شبکه معابر شهری و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی	
پیشگامی در صنایع مکمل کشاورزی با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های بخش کشاورزی در منطقه شمال کشور	
توسعه صنایع پربازده و پیشرو، با هدف جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و تأکید بر توسعه صنایع تولید محصولات صادراتی	
ارتقاء شهر رشت به مرکز ارائه خدمات سطح یک در سازمان فضایی منطقه‌ای	
بهبود و ارتقاء کیفیت محیط زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار	



۵-۲-۶- بیانیه چشم انداز شهر رشت در ۱۴۱۴ افق با رویکرد اقتصادی

در افق این چشم‌انداز، رشت به‌عنوان شهری خلاق از شبکه شهرهای خلاق جهانی، یکی از دروازه‌های تعامل ایران با منطقه آسیای مرکزی و قفقاز (اوراسیا)، بوم‌شهری است سبز، پایدارتر، هوشمند، رقابت پذیر، مشارکت جو، خلاق و برخوردار از فرهنگ و هویت غنی ایرانی-اسلامی که با دارا بودن تنوع خوراک به عنوان شهری سرزنده، پویا، پیاده‌مدار و برخوردار از حمل و نقل عمومی گسترده، ایمن و سریع، متکی بر ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی (بوئژه رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود و تالاب عینک) و انسان‌ساخت موجود در آن، مقصدی جذاب برای گردشگران داخلی و خارجی محسوب شده و به‌عنوان کانون اصلی خدمات پشتیبان گردشگری پایدار درحوزه هنر، سلامت و خوراک شناسی در منطقه ایفای نقش می‌نماید.

اتکای رشت به استعدادهای بومی و محلی سرمایه اجتماعی ارزشمند آن و همچنین شکل‌گیری نظام مدیریت یکپارچه شهر- منطقه رشت مبتنی بر حکمروایی خوب شهری و نقش آفرینی فعال در عرصه دیپلماسی شهری، آن را به الگویی برای شهرهای منطقه و دیگر کلانشهرهای کشور و کانون اصلی خدمات دانش پایه و پیشرفته پشتیبان تولید بوئژه در حوزه گردشگری هنر، سلامت و همچنین خوراک شناسی بدل ساخته است. براساس این چشم‌انداز، شهر رشت شهری است.

بر اساس برنامه پیشنهادی برای مدیریت شهری کلان‌شهر رشت، راهبردها و سیاست‌های مربوطه در ۶ حوزه مأموریتی به قرار ذیل طبقه‌بندی شده‌اند:

جدول ۱۶۰- حوزه‌های مدیریتی چشم‌انداز رشت

اقتصاد شهر و مالیه شهری	حوزه‌های مأموریتی
<ul style="list-style-type: none"> • بهبود و رونق فضای کسب‌وکار در سطح شهر • ارتقاء جایگاه شهر در حوزه خدمات رسانی • استفاده بهینه از موقعیت شهر در جذب گردشگران و توسعه بخش گردشگری • توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در سطح شهر رشت • افزایش توان مالی شهرداری به منظور افزایش توان خدمات‌رسانی به شهروندان و توسعه عمرانی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> • حمل‌ونقل و ترافیک و امور زیربنایی • شهرسازی و نظام کالبدی-فضایی • محیط زیست، فضای سبز و خدمات شهری • فرهنگی- اجتماعی و گردشگری شهری • برنامه‌ریزی و نظام مدیریت شهری • اقتصاد شهر و مالیه شهری



محورهای بیانیه چشم‌انداز شهر رشت در افق ۱۴۱۴

- توسعه یافته و برخوردار از شاخص‌های توسعه پایدار و همه جانبه در تمامی حوزه های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و کالبدی.
- برخوردار از جایگاه منطقه‌ای، ملی و بین المللی ویژه و مرکز تبادلات اقتصادی، کالا و سرمایه، فرهنگ و هنر و فعالیت‌های اجتماعی در سطوح مذکور .
- شهری سالم، پاک و عاری از معضلات زیست محیطی با سرانه فضای سبز مناسب و سیستم های مطلوب دفع پساب و پسماندهای جامد شهری.
- برخوردار از سطح عالی مشارکت و اعتماد شهروندان و تشکل های مردم نهاد در مدیریت شهر.
- شهری مطلوب برای زندگی جمعی، تکریم و رعایت حقوق شهروندی، رفع نیازهای شهروندان و تقویت تعاملات اجتماعی
- برخوردار از سیستم عدالت اجتماعی در تمامی بخشهای خدماتی، عمرانی، فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی.
- شهری پویا، محرک و پیشرو در حوزه های فرهنگی و هنری و به عنوان قطب در منطقه شمال کشور.
- برخوردار از حاکمیت شهری مطلوب و مدیریت یکپارچه در سطح شهر و تعاملات سازنده بین شهرداری و سایر سازمانها و نهادهای دولتی و محلی جهت اجرای پروژه های شهری.
- برخوردار از سیستم های نوین و پیشرفته و زیرساختهای الکترونیکی و مجازی، متناسب با رشد و ارتقاء فناوری در مدیریت شهری.
- برخوردار از نظام ترافیکی روان و سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد و متناسب.
- برخوردار از ساختار سازمانی مطلوب و توسعه یافته، نظام درآمدی پایدار ، پاسخ گو و شفاف با کارشناسان و متخصصان مجرب و کارآمد.
- برخوردار از سیما و منظر مناسب و مطلوب همخوان با ویژگی های هویتی، اقلیمی، تاریخی و مذهبی.
- برخوردار از سیستم خدمات شهری مطلوب و مکانیزه در تمامی سطوح شهری.
- شهری عاری از بافت‌های فرسوده و حاشیه‌ای و ایمن در برابر حوادث قهریه طبیعی.
- شهری مناسب برای سرمایه‌گذاری و میزبان خوب برای سرمایه‌گذاران و برخوردار از رونق اقتصادی.
- شهری منظم و قانونمند با سازمان‌یافتگی اصناف و صنایع و شهری عاری از فعالیت‌های مزاحم.
- شهری برخوردار از محلات دارای هویت اجتماعی و فرهنگی، خدمات مناسب و پیشرفته.
- برخوردار از تعاملات سازنده با سایر کلانشهرهای داخلی و خارجی و همکاری با سازمان‌های منطقه‌ای و بین المللی.

راهبرد	سیاست	راهبرد	سیاست
ارتقای انسجام فضایی و تعادل بخشی به سازمان فضایی شهر رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بهسازی و توسعه دائمی زیرساخت‌ها و باززنده‌سازی بافت‌های فرسوده شهری ➤ حفظ و پالایش پهنه‌های کنونی فعالیت و بهره‌وری مناسب از این فضاها برای ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و تأمین اشتغال 	احیاء و تقویت هویت محله‌ای	<ul style="list-style-type: none"> ➤ طراحی و استقرار سازوکارهای مدیریت محله‌ای از قبیل شورایی‌های محلات و مدیران محله ➤ ایجاد خانه‌های فرهنگ محلات
بهسازی، نوسازی و باززنده‌سازی بافت‌های فرسوده شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تسهیلگری و ترویج فرهنگ نوسازی مردمی در بافت‌های فرسوده ➤ هماهنگی تأمین زیرساخت‌ها و ایجاد محرک توسعه در بافت‌های فرسوده 	ترویج فرهنگ ایرانی‌اسلامی و ارتقای سرمایه فرهنگی و اجتماعی شهروندان	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شناسایی، بازیابی و حفاظت اماکن و فضاهای ارزشمند ملی و مذهبی ➤ واگذاری فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی به مؤسسات غیردولتی و سازمان‌های مردم‌نهاد
نظارت و کنترل ساخت‌وساز در محدوده و حریم شهر رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تدوین و نظارت بر اجرای ضوابط و مقررات معماری و ساختمان ➤ برخورد جدی با هرگونه تخلف در رعایت ضوابط و ساخت‌وساز در محدوده و حریم شهر رشت 	ساخت و تکمیل و بهسازی شبکه حمل‌ونقل شهری رشت مبتنی بر رویکردهای شهر پیاده‌مدار و انسان‌محور	<ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش و توسعه تسهیلات وسایل حمل‌ونقل غیرموتوری ➤ بهبود و ارتقای ایمنی شبکه معابر و تسهیلات مرتبط
ارتقای کیفیت محیطی شهر رشت (زیباسازی و هویت‌بخشی سیما و منظر شهری)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیاء و بازتولید مفاهیم و شیوه‌های معماری پایدار بومی ایرانی و اسلامی و حفاظت و بازیابی ابنیه تاریخی ➤ تقویت نشانه‌ها و احیای الگوهای هویتی سیما، نما و منظر شهری در شهر رشت 	ایجاد هماهنگی میان کاربری زمین و حمل‌ونقل	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیگیری رویکرد توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) ➤ هماهنگی با طرح‌ها و الگوهای کاربری زمین متناسب با سلسله‌مراتب معابر شهری
ارتقای سطح بهداشت و محیط‌زیست شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش و پایش آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل ➤ استفاده از روش‌های نوین در پردازش، بازیافت و دفن پسماند 	مدیریت عرضه و تقاضای سفر	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اعمال محدودیت برای تردد وسایل نقلیه موتوری غیرعمومی ➤ استفاده بهینه از منابع و تسهیلات موجود در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک
توسعه پدافند غیرعامل و ایمن‌سازی شهر در برابر سوانح طبیعی و انسان‌ساز و ارتقای سیستم ایمنی، آتش‌نشانی و مدیریت بحران	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استقرار نظام پایش و کنترل مقررات ملی ساختمان در حوزه ایمنی و آتش‌نشانی ➤ فرهنگ‌سازی و پیگیری رویکرد اجتماع‌محور در مدیریت بحران و امداد اضطراری 	روان‌سازی جریان ترافیک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش و ارتقای سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند (ITS) در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک ➤ بهبود مدیریت توزیع و جابه‌جایی بار، کالا و مواد خطرناک
توسعه یکپارچه و متوازن فضای سبز شهری و پیراشهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه فضای سبز شهری با در نظر گرفتن مقیاس عملکرد شهری، منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محله‌ای ➤ استفاده از سیستم‌های نوین آبرسانی، آبیاری فضای سبز و ساماندهی و احیاء منابع آبی پایدار 	بسترسازی برای جلب مشارکت فعالانه شهروندان، بخش خصوصی و سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و ترافیک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ترویج، ارتقا و آموزش فرهنگ و دانش ترافیک ➤ افزایش و توسعه ظرفیت‌های پلیس راهور
تعدیل نابرابری‌های فضایی و حرکت به سوی تحقق شهر عدالت‌محور رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توزیع متوازن فضاهای خدماتی و تجاری متناسب با نیاز شهروندان ➤ بازتوزیع هدفمند درآمدهای شهرداری رشت به‌منظور محرومیت‌زدایی از پهنه‌ها و نواحی کمتر توسعه‌یافته شهری 	توسعه دیپلماسی شهری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مشارکت فعال در عرصه همکاری‌های داوطلبانه و رسمی با دیگر شهرها (داخلی و بین‌المللی) ➤ عضویت فعال و دریافت خدمات فنی و مشاوره‌ای از سازمان‌ها و نهادهای فعال در عرصه مدیریت شهری
برنامه‌ریزی و اقدام ویژه به‌منظور ارتقای نقش‌های فراملی، ملی و منطق‌های شهر رشت با استفاده مناسب از ظرفیت‌های شهر	<ul style="list-style-type: none"> ➤ فرصت‌سازی برای مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه و عمران شهر ➤ دانش‌محور نمودن شهرداری رشت در قالب استقرار مدیریت دانش و حمایت از پژوهش‌های کاربردی 	اصلاح نظام مالی و درآمدی شهرداری رشت با تأکید بر توسعه مشارکت مالی شهروندان و بخش خصوصی در توسعه و عمران شهر	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تسهیل و تقویت مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌ها و فضاهای شهری ➤ تنظیم روابط مالی شهرداری رشت با دولت به‌منظور دریافت منابع مالی لازم شهرداری رشت
ترویج الگوهای گردشگری پایدار	<ul style="list-style-type: none"> ➤ جذب مشارکت جامعه محلی و شهروندان رشت در توسعه گردشگری شهری ➤ پیش‌بینی برنامه‌های فرهنگی و هنری به‌منظور غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان و گردشگران 	حکروایی خوب و یکپارچه در محدوده شهر منطقه رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد سازوکارهای مدیریت یکپارچه در شهر منطقه (شهر و منطقه کلان‌شهری) رشت ➤ ارتقای سلامت سازمانی و مبارزه با مفاسد اداری
توسعه حکمروایی الکترونیک و هوشمندسازی سازمان شهرداری	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تدوین سند راهبردی هوشمندسازی و توسعه حکمروایی الکترونیک در شهر رشت ➤ توسعه خدمات الکترونیکی غیرحضوری به شهروندان 	تمرکززدایی از ستاد شهرداری رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیگیری ناحیه محوری و محلی‌گرایی در مدیریت شهری رشت (تصمیم‌سازی و اجرا) ➤ چابک‌سازی و منطقی‌سازی ساختار شهرداری رشت توأم با هوشمندسازی و تحول در فرایندها و رویه‌های اجرایی
توسعه زیرساخت‌های شهر الکترونیک و هوشمند رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مساعدت در فراهم‌آوردن خدمات اینترنت باکیفیت و سرعت بالا برای شهروندان ➤ راه‌اندازی و توسعه دفاتر خدمات الکترونیک در شهر رشت 	تحول شهرداری رشت از یک نهاد خدماتی به نهادی اجتماعی	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توانمندسازی اقشار آسیب‌پذیر، کارآفرینی برای اقشار آسیب‌پذیر اجتماعی و ساماندهی مراکز نگهداری گروه‌های بد مسکن ➤ ارتقای مشارکت شهروندان در حوزه فعالیت‌های اجتماعی/ فرهنگی و هنری با رویکرد محله محوری

۵-۳- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی

۵-۳-۱- تحلیل (SWOT) حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی

در مطالعات شناخت، نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌روی حوزه فرهنگی و اجتماعی استخراج شده که در جدول زیر بخشی از آن آمده است تا با استفاده از این جمع‌بندی توصیه‌های سیاستی از این بخش به دست آیند. تاکید پروژه‌های مطرح شده عمدتاً حول محور مسائل مالی و فرصت‌های مرتبط با عناصر فرهنگی و ویژگی‌های طبیعی شهر رشت بوده است.

جدول ۱۶۲- تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی اجتماعی - فرهنگی

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ روشن نبودن نحوه دریافت هزینه‌های ➤ معوض از دولت یا نهادهای حمایتی ➤ عدم اخذ عوارض از محصولات انحصاری ملی که زبان‌های اجتماعی تحمیل می‌کند، نظیر، چوب دخانیات و ... ➤ عدم ارائه تسهیلات بانکی کم‌بهره به بخش خصوصی در احداث باشگاه‌های ورزشی ➤ ناپایداری اشتغال و نرخ بالای بیکاری ➤ عدم موفقیت در جلوگیری از رشد روزافزون مهاجرت به شهر و روند رو به گسترش سکونتگاه‌های غیررسمی که گروه‌های کم‌درآمد در آن ساکن هستند. ➤ وجود پاتوق معتادان و ارادل‌واوباش و خریدوفروش مواد مخدر تجمع فروشندگان مواد مخدر در بافت‌های حاشیه‌ای و بروز مشکلات و اختلافات گوناگون بین همسایگان ➤ افزایش تقاضای مسکن و گسترش بحران کمبود مسکن ➤ رشد تعداد خانوار نسبت به جمعیت ➤ تراکم بالای جمعیت و مشکلات عدم تعادل جمعیت و منابع، ترافیک و.. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود جریانی ملی تاکید بر فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی ➤ تاکید برنامه پنجم بر حمایت از شهرداری و استفاده شهرداری از حمایت دولتی در توسعه فضاهای فرهنگی و ➤ تکمیل پروژه‌های ناتمام مراکز فرهنگی و هنری پیش‌بینی تدوین الگوی توسعه ایرانی - اسلامی و تهیه پیوست فرهنگی در برنامه پنجم ➤ وجود طرح‌های مطالعاتی همچون توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی و امکان استفاده از آن‌ها ➤ افزایش نرخ مشارکت زنان در عرصه‌های اجتماعی ➤ وجود نیروی انسانی تحصیل کرده و دارای تخصص بالا ➤ وجود اماکن مذهبی و جاذبه‌های تاریخی هنری فرهنگی و گردشگری جهت توسعه‌های فرهنگی و گردشگری در قیاس شهری و فراشهری همچون صنایع دستی بازارهای محلی و... ➤ برخورداری از مؤسسات و مراکز آموزش عالی، پژوهشی و مهارت‌های فنی و حرفه‌ای در زمینه بافت‌های تاریخی و هنرهای سنتی و... با امکان توسعه بیشتر ➤ افزایش سطح باسوادی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کمبود اعتبارات در بخش‌های فرهنگی اجتماعی و ورزشی ➤ عدم جذب کامل اعتبارات تخصیص‌یافته ➤ به سازمان فرهنگی ورزشی محدودشدن نقش شهرداری به تأمین زیرساخت و فضاهای ➤ لازم و بی‌توجهی به نقش شهرداری‌ها در برنامه‌ریزی و توسعه فرهنگی شهر ➤ محدودشدن نقش شهرداری‌ها در امور ➤ اجتماعی به معافیت گروه‌های نیازمند ➤ وابستگی شدید منابع مالی بخش ورزش به درآمدهای عمومی ➤ عدم تعادل بین عرضه و تقاضا و امکانات ➤ کم‌توجهی مسئولان به عناصر و بافت‌های تاریخی و میراث فرهنگی شهر و فقدان قوانین لازم و کارآمد در امر بهسازی و نوسازی بافت قدیم ➤ عدم مشارکت عمده در امور شهری و کمبود NGOها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اتخاذ تصمیم تشکیل معاونت فرهنگی و اجتماعی جهت یکپارچه‌سازی فعالیت‌های این حوزه ➤ تشکیل مدیریت فرهنگی و اجتماعی فعال‌بودن و عملکرد مناسب مدیریت در مدت کوتاه شکل‌گیری ➤ تهیه برنامه عملیاتی پنج‌ساله شهرداری در حوزه اجتماعی و فرهنگی ➤ مدیریت فعلی کارآمد حوزه اجتماعی و فرهنگی ➤ توجه به برنامه‌ریزی مشارکتی و حل مشکلات محلات شهر رشت ➤ برگزاری جشن‌ها و مسابقات متعدد در مناسبت‌ها توسط سازمان فرهنگی ورزشی شهرداری ➤ عملکرد مناسب سازمان فرهنگی و ورزشی به نسبت درآمدزا نبودن فعالیت‌های حوزه و تشکیل آن در دوره زمانی چندساله کوتاه ➤ توجه به محلات و طرح محله محوری در شهرداری رشت ➤ اهتمام مسئولان شهر برای رسیدگی به امور جوانان و اشتغال ➤ توجه به احداث فرهنگسرا و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی



۵-۳-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری

باتوجه به تحلیل استراتژیک صورت گرفته با استفاده از ماتریس SWOT و در راستای نیل به چشم‌انداز شهر و شهرداری و تبدیل رشت به شهری عدالت‌محور دارای انسجام اجتماعی و تنوع فرهنگی با اتکا به سرمایه‌های اجتماعی خود توصیه‌های سیاستی ارائه شد که در حوزه فرهنگی و اجتماعی این توصیه‌ها در راستای تحقق عدالت‌محوری و تحول شهرداری از نهادی خدمت‌محور به نهادی اجتماعی است که تحولی بنیادین در نظام شهرداری محسوب شدند و از اهمیت بسیاری برخوردار بودند. در واقع دستیابی به چشم‌انداز و اهداف طرح باید با مشارکت خود مردم و جلب همکاری سایر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط اعم از دولتی خصوصی و مردم‌نهاد تحقق یابد برای نزدیک شدن به چنین آرمانی، توصیه‌های سیاستی مطرح می‌گردد که به شرح زیر است:

- تحقق مدیریت یکپارچه اجتماعی در سطح شهر و حریم‌های قانونی آن به عنوان یکی از بسترهای مهم تبدیل شهرداری به نهاد اجتماعی؛
- برنامه‌ریزی برای افزایش اعتبار تخصیص یافته به فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی با توجه اهمیت این حوزه در تحقق تحول شهرداری به نهادی اجتماعی و درآمدزا نبودن بسیاری از فعالیت‌های حوزه؛
- تسریع در انجام پروژه‌های عمرانی پیش‌بینی شده جهت جذب بودجه اختصاص یافته سالانه؛
- برنامه‌ریزی در جهت مشارکت و تعامل سازمان‌ها و نهادهای مسئول در زمینه مسائل اجتماعی و زیست شهری و تشکیل کمیته‌ای مرکزی برای فعالیت‌های این حوزه؛
- ارتقای سطح رضایتمندی و اعتمادسازی شهروندان در راستای کاهش و حذف ذهنیت تاریخی منفی نسبت به شهرداری؛
- توجه به ارتقای سطح عملکرد در دو حوزه اطلاع‌رسانی و تبلیغات با محوریت تبیین رویکردهای حاکم بر مدیریت شهری؛
- برنامه‌ریزی برای استفاده از مؤسسات و مراکز آموزشی و مهارت‌های فنی و حرفه‌ای در زمینه آموزش هنرهای سنتی صنایع دستی و برای ایجاد اشتغال در منزل و فروش آن‌ها؛
- ارتباط با مراکز پژوهشی استادان و پژوهشگران فعال در حوزه اجتماعی و انجام پژوهش‌های اجتماعی آینده‌اندیشی و پایش مستمر تحولات مرتبط با اهداف اجتماعی در شهر رشت برنامه‌ریزی برای تشکیل NGOها در راستای تحقق اهداف حوزه کارکردی و افزایش انگیزه و بستر مشارکت‌های مردمی شهروندان در حل مسائل شهر؛
- ساماندهی نظام اطلاعات مدیریت برای ذخیره‌سازی و پردازش داده‌های اجتماعی؛
- برنامه‌ریزی برای استفاده از نیروی انسانی تحصیل کرده و نرخ بالای مشارکت زنان در عرصه‌های اجتماعی؛



- استفاده از مشارکت افراد خیر در زمینه کمک‌رسانی به آسیب‌دیدگان اجتماعی و احداث مراکز آموزشی باتوجه‌به سابقه طولانی خیرین رشت در این امر؛
- برنامه‌ریزی در جهت اجرای طرح مدیریت محله محوری؛
- تقویت محورهای تجاری و گردشگری و قرارگاه‌های رفتاری در مقیاس مختلف محلی و شهری و استفاده از گرہ‌های فعالیت‌ی جاذب جمعیت همچون سبزه‌میدان، شهرداری، گلزار، بازار و ...؛
- تلاش برای کاهش فقر در جامعه و رسیدن به اهداف توسعه هزاره و شاخص‌های توسعه انسانی
- استفاده از ظرفیت‌های مذهبی شهر رشت با وجود بقعه خواهر امام و مقبره دانای علی که در مقیاسی فراشه‌ری عمل می‌نمایند؛
- برنامه‌ریزی برای کاهش معضلات اجتماعی بافت‌های حاشیه‌ای شهر و رودخانه‌های شهری و سکونتگاه‌های غیررسمی؛
- افزایش آگاهی‌ها و توانمندی‌های مدیران و کارشناسان شهرداری در خصوص مدیریت و برنامه‌ریزی اجتماعی؛
- برنامه‌ریزی برای استفاده از پتانسیل علاقه‌مندی به غذا بخصوص غذاهای سنتی و کباب در رشت برای درآمدزایی حوزه فرهنگی و اجتماعی؛
- برنامه‌ریزی برای استفاده از حضور فعال مردم شهر رشت تا پاسی از شب در عرصه‌های شهری؛
- برنامه‌ریزی برای همکاری با نیروی انتظامی در سطح محلات مسئله‌دار برای انجام اقدامات و طرح‌های پیشگیری در رفع معضلات اجتماعی و ناامنی؛
- شناسایی و ساماندهی مراکز تجمع معتادان و ارادل‌واوباش در محلات مسئله‌دار شهری؛
- برگزاری همایش‌ها و مسابقاتی در راستای افزایش علاقه‌مندی جوانان به استفاده از گویش محلی برنامه‌ریزی برای ساماندهی وضعیت کودکان کار و زنان سرپرست خانوار؛
- استفاده از فضاهای خالی محلات شهری برای برگزاری مراسم و مسابقات به‌منظور جلوگیری از تبدیل آن‌ها به فضاهای ناامن و بی‌دفاع.

۵-۳-۳- پروژه‌های کلان حوزه مأموریتی اجتماعی و فرهنگی

در این بخش پروژه‌های کلان حوزه مأموریتی اجتماعی - فرهنگی که بیشتر رویکرد خدمات‌رسانی فرهنگی به شهروندان را بر عهده دارد بیان شده و این پروژه‌ها گامی برای تبدیل رشت به شهری عدالت‌محور، دارای انسجام اجتماعی و تنوع فرهنگی و با اتکا بر سرمایه‌های اجتماعی که موجب تحقق عدالت‌محوری و تحول شهرداری از نهادی خدماتی به نهادی اجتماعی خواهد شد. پروژه‌های پیشنهادی در حوزه اجتماعی و فرهنگی بر جلب مشارکت مردم همکاری سایر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط اعم از دولتی، خصوصی و مردم‌نهاد تأکید دارد:

- تکمیل مطالعات طرح‌های محله‌ای؛
- احداث فرهنگسرا در سطح مناطق شهرداری؛



- مطالعات ساماندهی و توانمندسازی گروه‌های آسیب‌پذیر اجتماعی؛
- طراحی، ایجاد و تجهیز سرای محلات؛
- بهسازی خانه فرهنگ و هنر؛
- ایجاد خانه ورزش محلات و حمایت از فعالیت‌های ورزشی؛
- ایجاد مراکز موقت مدیریت محله؛
- ایجاد مرکز کارآفرینی توانمندسازی و اشتغال برای زنان جوانان افراد در معرض آسیب‌های اجتماعی و معلولین؛
- ایجاد مرکز همایش‌ها و ارتباطات سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) شهر رشت ویژه سمن‌های فعال در حوزه‌های مرتبط با مدیریت شهری؛
- ایجاد و تجهیز گرم‌خانه.

۵-۴- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی حمل‌ونقل و ترافیک

۵-۴-۱- تحلیل راهبردی (SWOT) حوزه حمل‌ونقل و ترافیک

در این قسمت با بازنگری کاملی بر روی کلیه اسناد فرادست (حوزه حمل‌ونقل و ترافیک) و تحلیل این مطالعات که در واقع نشان‌دهنده امکان‌ها و محدودیت‌های موجود بر سر راه اجرای طرح‌های پیشنهادی است، SWOT مورد بررسی قرار گرفت. سپس از تلفیق این جداول و جمع‌بندی آن‌ها، تحلیل جامعی از روند انجام حوزه حمل‌ونقل و ترافیک به دست آمد که در جدول شماره زیر ارائه می‌شود. لازم به ذکر است که در ادامه فرایند انجام برنامه عملیاتی، سعی بر آن بوده تا برنامه‌ها و پروژه‌ها و حتی اهداف کمی بر اساس نتایج این تحلیل و در راستای ازبین‌بردن ضعف‌ها و تهدیدها و تقویت قوت‌ها و فرصت‌ها و ارزیابی آتی در این خصوص تعریف، تعیین و تدقیق شوند.



جدول ۱۶۳- تحلیل راهبردی حوزه حمل و نقل و ترافیک

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ افزایش آلودگی صوتی و محیط ناشی از ترافیک زیاد ➤ نابسامانی فعالیت به دلیل شدت فرسودگی بافت در محدوده حسین آباد ➤ تردد بالای وسایل نقلیه موتوری در بافت تاریخی ➤ کمبود اعتبار لازم برای ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مناسب ➤ توسعه فرودگاه و ارتقای سطح کیفی تا حد بین‌المللی و تقاضای سفر به شهر رشت باتوجه به سطح معابر و امکانات شهر رشت ➤ نداشتن امکانات کافی جهت مقابله با سوانح طبیعی نظیر سیل و بارش برف ➤ تهدید خوانا نشدن دروازه‌های ورودی مرکز شهر ➤ انقطاع ارتباط هسته اصلی و بازار با رودخانه و تهدید عدم ارتباط آن‌ها در آبی ➤ توسعه و گسترش تقاطع‌های شهری به صورت سه‌راهی ➤ آب‌گرفتگی‌های شدید در سطح معابر به دلیل عدم وجود کانال‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان استفاده از شبکه ریلی در افق بلندمدت ➤ در اختیار قرارگرفتن ردیف بودجه دولتی برای گسترش حمل و نقل عمومی و احداث پروژه قطار شهری رشت ➤ امکان راه‌اندازی خطوط ویژه اتوبوس و ترکیب مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی ➤ امکان توزیع سفرهای درون‌شهری در تمامی ساعت شبانه‌روز ➤ امکان راه‌اندازی و تبدیل مرکز شهر به محیطی امن و نشاط‌بخش با اجرای طرح پیاده‌راه ➤ انجام اصلاحات هندسی مناسب، نصب علائم و تابلوهای راهنمای شهری، رنگ‌آمیزی، تسهیلات و تجهیزات ترافیکی که باعث روانی ترافیکی می‌شود. ➤ امکان تبدیل کمربندی دور شهر به شریانی درجه ۱ با احداث تقاطع‌های غیرهمسطح ➤ تکمیل و توسعه راه‌آهن و به منظور جابجایی مسافر و بار برون شهری با توجه به در نظر گرفتن امکانات مورد نیاز 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نبود خیابان‌های موازی ➤ عدم رعایت سلسله‌مراتب دسترسی در شبکه معابر ➤ عملکرد نامناسب مسیرهای شمالی - جنوبی و بالعکس و همچنین مسیرهای غربی - شرقی ➤ کثرت آثار تاریخی و فرهنگی در مرکز شهر رشت ➤ عدم رسیدگی چندساله به حمل و نقل عمومی و به‌ویژه سیستم حمل و نقل ریلی ➤ عمومی رشت نداشتن رینگ مرکزی مناسب ➤ کمبود خیابان در بعضی نقاط شهر رشت مورد ➤ استفاده جهت سفر (کمان‌های گم شده) ➤ عرض کم معابر اصلی شهر ➤ کمبود تعداد اتوبوس‌ها و همچنین نبود خط ویژه برای اتوبوس ➤ عدم مطالعات و برنامه‌ریزی برای آینده ➤ عدم وجود زیرساخت‌های شهری مناسب 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان توسعه سریع‌تر معابر به دلیل عدم ساخت‌وساز در معابر از پیش تعیین شده ➤ تجهیزات ترافیک و علائم راهنمایی و رانندگی در حد قابل قبول ➤ تنوع در زیرساخت‌های موجود شبکه حمل و نقل فعلی به‌منظور دستیابی به بهترین راه‌حل‌های روان‌سازی جریان رفت و آمدی و توسعه شبکه سریع ترابری ➤ در دسترس بودن یک معبر شریانی درجه ۲ در حد شریانی درجه ۱ در محیط شهر ➤ وجود معابر عریض محلی و جمع‌کننده در جهت تقویت و کمک به معابر شریانی درجه یک و دو ➤ وجود اراضی مسطح در سطح شهر ➤ وجود محورهای فعالیتی در سیمای شهری، ناحیه‌ای و محلی ➤ خوانا بودن مسیرهای ارتباطی در محدوده بافت تاریخی ➤ روشنایی معابر در اکثر معابر تامین شده است

۵-۴-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل SOWT منطبق بر چشم‌انداز

- حمل و نقل در مرکز شهر باید به‌گونه‌ای باشد که کارکرد و رشد آن را به همراه داشته باشد و بتوان از آن برای بهسازی شرایط زیست‌محیطی و اقتصادی بهره جست؛
- ساختار شبکه شهری در CBD و سایر مراکز مهم تجاری باید بدون تراکم ترافیکی شدید و قابل دسترسی باشد؛
- حمل و نقل در شهر باید امکان فعالیت‌های گوناگون که نیاز به تراکم‌های مختلفی دارند را برای شهروندان فراهم کند؛
- امکان جابجایی سریع، ایمن، راحت و اقتصادی در انجام سفرهای کاری، اداری، تفریحی و ... برای همه گروه‌های جمعیتی شهر ایجاد شود؛



- در شهرهای متوسط و بزرگ نظیر شهر رشت، طراحی سیستم‌های حمل‌ونقل بین‌شهری باید به‌گونه‌ای باشد که بتوان ارتباط مناسبی با ایستگاه‌های تبدالی ورودی شهرها برقرار ساخت؛
- نکته مهم در طراحی شبکه حمل‌ونقل، در نظر گرفتن سیستم مناسب برای بخش‌های کم‌درآمد شهر و همچنین پوشش این مناطق با حمل‌ونقل عمومی است؛
- مدیریت شهری باید سفر به‌صورت پیاده در CBD و سایر مراکز شهری را تشویق نماید و همچنین در محلات مسکونی شهر با ایجاد مسیرهای مناسب پیاده‌روی و سایر تسهیلات ایمن سیاست فوق را عملی نماید؛
- راه‌اندازی سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی و یا استفاده از وسایل نقلیه‌ای همچون دوچرخه، اتوبوس‌های هیبریدی، اتوبوس‌های برقی و ... برای رسیدن به حمل‌ونقل عمومی پاک با حمایت از اقلیم جهانی، سلامتی عامه و حفظ منابع طبیعی؛
- طراحی شهری بر اساس مقیاس انسانی و فراهم‌آوردن دسترسی آسان معلولین به سیستم‌های مختلف حمل‌ونقل؛
- توسعه اطراف ایستگاه یک سیستم حمل‌ونقل عمومی در مقیاس کوچک و با چگالی بالا و به‌صورت چند عملکردی؛
- کاهش خطای انسانی و عدم رعایت اصول و مقررات راه و ایمنی و همچنین ایمن‌سازی معابر و گلوگاه‌های شهر به عنوان یک اقدام مهندسی مؤثر.

۵-۴-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی حمل‌ونقل و ترافیک

در این بخش با بررسی سه رکن اساسی شهروند، معابر و وسیله نقلیه؛ برای بهبود وضع ترافیک و جلوگیری از تبدیل شدن آن به یک بحران درون‌شهری، مانند آنچه که در کلان‌شهرهایی چون تهران اتفاق افتاده است، کلان‌پروژه‌هایی در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهر رشت برای افق‌های میان‌مدت و بلندمدت تعریف شده است:

- مطالعات ترافیکی تقاطعات غیرهمسطح؛
- مطالعه و احداث پیاده‌راه‌های شهر رشت؛
- طراحی و اجرای محدوده ویژه ترافیکی در مرکز شهر رشت؛
- بازنگری نحوه آرام‌سازی ترافیکی شبکه شهری و اجرای آن؛
- طراحی و احداث حمل‌ونقل همگانی ترکیبی (اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و قطار شهری)؛
- مکان‌یابی ایستگاه‌های تاکسی، مینی‌بوس و اتوبوس؛
- طراحی، مکان‌یابی و ساخت پارکینگ‌های خیابانی در گره‌های شهری؛
- طراحی و اجرای خطوط و تسهیلات ویژه دوچرخه‌سواری؛
- شناسایی نقاط حادثه‌خیز و ارائه راهکارهای اصلاحی؛



- جانمایی و اجرای پل عابر پیاده در معابر شهری؛
- بازنگری مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر؛
- مطالعات هوشمندسازی حمل و نقل برای شهر رشت؛
- مطالعات مدیریت سیستم در راستای کاهش تقاضا و مدیریت عرضه؛
- مطالعه و اجرای پروژه مرکز کنترل ترافیک شهرداری رشت؛
- اجرای خط ویژه اتوبوس رانی؛
- طراحی و احداث پایانه‌های جدید برون شهری؛
- احداث جایگاه سوخت در پایانه مرکزی؛
- مطالعه برای تکمیل رینگ مرکزی شهر و زیرگذر آن؛
- توسعه و تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی؛
- طراحی فاز اجرایی معابر جدید برای توسعه شبکه شهری؛
- تکمیل مطالعات خطوط ۱ و ۲ پروژه قطار شهری رشت؛
- اجرای خط ۱ پروژه قطار شهری رشت و ایستگاه‌های آن؛
- اجرای خط ۲ پروژه قطار شهری رشت و ایستگاه‌های آن؛
- اجرای قطار سبک سطحی (تراموا لاستیکی) در محدوده مرکزی شهر.

۵-۵- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی خدمات شهری

۵-۵-۱- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی خدمات شهری

باتوجه به موارد بیان شده در مطالعات شناخت، نقاط قوت و ضعف و همچنین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش رو حوزه ماموریتی خدمات شهری استخراج شده و در جدول زیر قابل مشاهده است تا با استفاده از این جمع‌بندی توصیه‌های سیاستی از این بخش به دست آید.

جدول ۱۶۴ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی خدمات شهری شهر رشت

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ نابرابری شدید فضایی در نظام شهری و خدماتی استان و ناحیه ➤ شکنندگی محیط زیست به لحاظ محدودیت اسکان جمعی و فعالیت‌های اقتصادی ➤ عدم دفع بهداشتی فاضلاب (بخصوص فاضلاب‌های صنعتی) به عنوان یکی از عوامل ایجاد آلودگی رودخانه‌ها و محصولات کشاورزی ➤ تبدیل فضاهای خالی و بایر به فضاهای نامن و بی‌دفاع ➤ وجود کانون بزرگ دفن زباله در جنگل سراوان در بالادست رودخانه زرچوب و تهدید زیست‌محیطی آن ➤ توسعه ناهمگون بخش‌های متفاوت شهری در توزیع امکانات خدماتی و رفاهی ➤ عدم وجود مجتمع‌های توریستی و اقامتی برای گردشگران در حوزه نفوذ شهری ➤ آلودگی‌های زیست‌محیطی در حاشیه رودخانه‌ها ➤ وجود حجم بالایی از اراضی بایر، مخروبه و متروکه مجاور رودخانه و افزایش ناامنی محیطی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ برخورداری از شهر صنعتی و فرودگاه رشت و تقویت مبادلات کالایی و بازرگانی در سطح ملی و بین‌المللی ➤ لایروبی رودخانه‌ها و مرداب عینک ➤ فرصت بهره‌گیری از هم‌جواری شبکه‌های شهری و برون شهری با رودخانه‌ها در جهت ایجاد کانون‌های تفرج و گردشگری ➤ تبدیل حاشیه سبز رودخانه‌ها به مسیرهای سبز تفریحی مرتبط با محلات ➤ امکان تشکیل بازارهای داخلی و مشترک منطقه‌ای در شهر رشت و در نتیجه توسعه تعاملات اقتصادی میان رشت و سایر نقاط شهرستان، استان و کشور ➤ استفاده از اراضی دست‌نخورده در محدوده قانونی شهر جهت تامین و بهبود سرانه‌هایی نظیر فضای سبز و ورزشی توریستی ➤ امکان توسعه خدمات همگانی و عمومی در بافت فرسوده ➤ توسعه عمودی شهر در جهت حفظ محیط‌زیست و اراضی مرغوب 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نزدیکی و پراکندگی بافت روستایی اطراف شهر و عدم تمرکز واحدهای مسکونی که منجر به افزایش هزینه شبکه خدمات‌رسانی می‌شود ➤ دفن زباله‌های شهری و عدم استفاده از روش‌های جدید امحا و بازیافت زباله و مدیریت پسماند ➤ تخلیه فاضلاب‌های شهر در رودخانه‌ها و مرداب عینک ➤ عرض و کیفیت نامناسب آسفالت معابر و عدم وجود پیاده‌رو در برخی از آن‌ها که منجر به کاهش امنیت برای پیاده‌ها شده است. ➤ بهره‌گیری نامناسب از بستر طبیعی موجود برای فعالیت‌های تفریحی و گردشگری ➤ عدم سرمایه‌گذاری کافی در بخش گردشگری ➤ تفاوت جمعیتی روز و شب رشت و فشار اضافی به تاسیسات و تجهیزات و بخش خدمات شهری ➤ کمبود امکانات رفاهی و فعالیت‌های عمومی مناسب در سطح شهر ➤ توزیع نامناسب فعالیت‌ها و خدمات شهری و هم‌جواری‌های نامناسب و ناسازگار 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی، تاریخی و فرهنگی ➤ وجود فرودگاه و دسترسی مناسب به مناطق گردشگری به‌منظور توسعه گردشگری و بازرگانی همراه آن ➤ وجود مراکز اقامتی و فرهنگ مهمان‌دوستی مردم برای جذب گردشگر ➤ وجود بازارهای محلی و منطقه‌ای و توسعه سطح‌بندی خدمات و رونق امور بازرگانی در منظومه‌ها و مجموعه‌های خدماتی ➤ جاری بودن رودخانه‌ها مرداب عینک در سطح شهر به عنوان عناصر شاخص گردشگری ➤ وجود پوشش گیاهی انبوه و خودرو در حریم رودخانه‌ها ➤ وجود پارک‌های درون شهر و پارک‌های جنگلی مناسب در خارج شهر ➤ وجود خدمات برتر با عملکرد منطقه‌ای مانند دانشگاه، مراکز اداری، تجاری و درمانی در سطح شهر ➤ سهم بالای خدمات جهانگردی - پذیرایی رشت در مقایسه با استان گیلان

۵-۵-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل راهبردی منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری

مهم‌ترین توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل SWOT مرتبط با معاونت خدمات شهری که منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری است:

- تمرکز جمعیت در قالب شهر فشرده در راستای کاهش هزینه احداث شبکه‌های خدمات‌رسانی؛
- بهره‌گیری از ظرفیت‌های گردشگری ناشی از موقعیت ممتاز طبیعی و زیست‌محیطی و پوشش گیاهی و اقلیم مناسب رشت در بیشتر فصول سال؛
- استفاده از پتانسیل منطقه در راستای ایجاد بازارهای محلی و منطقه‌ای و توسعه امور بازرگانی؛



- سطح‌بندی ارائه خدمات در سطح محلات، ناحیه‌ها و مناطق شهری در راستای جلوگیری از واردشدن فشار اضافی به مناطق مرکزی شهر؛
- بهره‌گیری از روش‌های نوین امحا و بازیافت زباله و مدیریت پسماند به‌جای روش سنتی دفن زباله در راستای درآمدزایی و همچنین کاهش اثرات زیست‌محیطی به طبیعت شکننده و آسیب‌پذیر منطقه؛
- برنامه‌ریزی جهت ایجاد سیستم دفع بهداشتی فاضلاب (به‌خصوص فاضلاب‌های صنعتی) در راستای جلوگیری از آلودگی آب رودخانه‌ها؛
- بهره‌گیری از فضاهای خالی و بایر داخل محدوده شهر جهت احداث کاربری‌های موردنیاز و برطرف نمودن کمبودهای سطح خدمات شهری؛
- ساماندهی و ایجاد پارک و محورهای خطی تجاری و فضاهای جاذب گردشگری و تفریحی در امتداد رودخانه‌ها به عنوان اندامهای طبیعی و جاذب سازمان فضایی شهر؛
- برنامه‌ریزی جهت ساماندهی حریم رودخانه‌های شهر و جلوگیری از تجاوز به آن از طریق ساخت‌وسازهای غیرقانونی و شکل‌گیری حاشیه‌نشینی و همچنین استقرار فعالیت‌های تعمیرگاهی؛
- توجه به مسئله دفع آب‌های سطحی و جلوگیری از خطر سیل و آب‌گرفتگی معابر در نتیجهی مسطح بودن و شیب کم مناطق مختلف شهر؛
- لزوم توجه به پسماند شهری و راهکارهای بنیادی در جهت بازیافت زباله و احداث کارخانه‌های مرتبط با آن به دلیل مکان‌یابی شهرک صنعتی و مجتمع‌های بزرگ کارگاهی و مرکز دفن زباله سراوان در اراضی بالادست رودخانه‌ها و تهدید زیست‌محیطی ناشی از آن؛
- سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری و در نظر گرفتن المان‌های شاخص شهری در جهت جذب گردشگر و توریست؛
- جلوگیری از توسعه شهر به سمت شهر صنعتی و بروز مشکلات زیست‌محیطی مرتبط با تداخل شهر و صنعت؛
- تقویت امکانات رفاهی و سطح سرویس خدمات شهری در تمام محلات به‌منظور برقراری تعادل و جلوگیری از ناهمخوانی در مجموعه شهری و ایجاد محلات بهره‌مند و محلات محروم.

۵-۳-۵- پروژهای کلان حوزه ماموریتی خدمات شهری

حوزه ماموریتی خدمات شهری از بخش‌های خدمات‌رسان و پشتیبان مجموعه شهری و شهروندان است که با برعهده‌داشتن وظایفی نظیر پاک‌سازی و نظافت و رفت‌وروب شهری، جمع‌آوری زباله‌ها، نورپردازی و مبلمان شهری و فضای سبز و مواردی از این قبیل سهم شایانی را در مجموعه شهری شامل می‌شود. علاوه بر ادارات و مدیریت‌ها سازمان‌هایی نیز تعریف شده‌اند که به‌صورت تابعه معاونت خدمات شهری به ارائه خدمات پرداخته و به فعالیت مشغول هستند که شامل سازمان‌های؛ مدیریت



پسماند، میداین میوه و تره‌بار، آرامستان، پارک‌ها و فضای سبز، آتش‌نشانی و خدمات ایمنی و خدمات موتورسی می‌شود. یکی از مهم‌ترین وظایفی که در شرح خدمات حوزه خدمات شهری لحاظ شده است توزیع عادلانه خدمات کل سطح شهر، بالابردن سطح رفاه عمومی و برطرف نمودن کمبودهای خدماتی مناطق شهری در قالب تدوین پروژه‌های پیش‌تاز و کلان است. توصیه‌های سیاستی برای حوزه خدمات شهری در شهر رشت همسو با چشم‌اندازهای شهر بوده و دربردارنده مواردی از قبیل توسعه فعالیت‌های گردشگری، توسعه خدمات پشتیبان گردشگری، توجه به محیط‌زیست منطقه، بهره‌گیری از طبیعت در توسعه پارک و فضای سبز و فضاهای فعال و جاذب جمعیت و همچنین بهره‌گیری از رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب در ایجاد فضاهای فعال شهری بوده است. در این راستا پروژه‌های کلان پیشنهادی برای شهر در حوزه خدمات به شرح ذیل است:

- طراحی نقشه‌های معماری و اجرایی و ساماندهی بازار مرکزی رشت؛
- ساماندهی باغ رضوان و تجهیز آن به زمین ورزشی و پارک و امکانات رفاهی؛
- احداث کشتارگاه صنعتی به همراه فضایی برای نگهداری احشام؛
- احداث شش ایستگاه آتش‌نشانی جدید و تجهیز آن در سطح شهر؛
- احداث تأسیسات بازیافت نخاله ساختمانی؛
- احداث پارک مینیاتوری؛
- احداث کارخانه تولید انرژی از زباله؛
- مجتمع پیست کارتینگ، موتورسواری و اسکیت سرپوشیده؛
- هتل و مرکز گردشگری؛
- باغ پرندگان و باغ‌وحش؛
- لایروبی و ساماندهی گوهررود و زرجوب؛
- خرید و ساماندهی دکان‌ها سطح شهر؛
- ساماندهی استندها و بیلبوردها و مبلمان خیابانی و سطح پارک‌ها؛
- ساماندهی مشاغل و دست‌فروشان با ایجاد بانک اطلاعاتی.

۵-۶- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری

۵-۶-۱- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری

باتوجه به موارد بیان شده در مطالعات شناخت، نقاط قوت و ضعف و همچنین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش رو حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری استخراج شده و در جدول زیر قابل مشاهده است تا با استفاده از این جمع‌بندی توصیه‌های سیاستی از این بخش به دست آید.

جدول ۱۶۵- تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری شهر رشت

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ سرعت پایین در تخریب بناهای واقع در حریم رودخانه ➤ عدم توجه به نزدیکی به غسل و خطر زمین لرزه ➤ ناخوانایی ورودی‌های اصلی شهر ➤ فقدان فاصله دید کافی از داخل بافت شهری به رودخانه‌ها که باعث قطع شدن ارتباط بصری با آنها می‌گردد ➤ کمبود فضای باز عمده در محدوده‌های بازار، چهار برداران، آفخرا، پیرسرا ➤ وجود بناهای فرسوده و مخروبه فراوان در بافت قدیم ➤ فقدان شناخت کافی و تعریف مشخص از معماری و شهرسازی بومی ➤ فقدان عملکردهای تفریحی و گردشگری در شهر رشت و مراجعه شهروندان به شهرهای هم‌جوار (مانند لاهیجان) ➤ از بین رفتن آسایش ساکنین در صورت ساخت‌وساز در اطراف فرودگاه ➤ عدم برخورداری از خدمات و تسهیلات زیربنایی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تاکید طرح‌های فرادست به کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز و اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین ➤ امکان جذب ارزش‌های اضافی ناشی از فعالیت‌های عمرانی، برای صرف در توسعه و عمران شهر ➤ تلفیق طبیعت با شهر ➤ فرصت ایجاد محور اکوتوریسم با بهره‌گیری از قابلیت‌های رودخانه‌ها ➤ وجود بناهای بارزش قدیمی ➤ الگوی ساختمانی بناهای قدیمی با تاثیر از اقلیم ➤ افزایش ساخت‌وسازهای جدید در محدوده‌های چله‌خانه، پیرسرا، استادسرا و صیقلان ➤ موقعیت مناسب شهر رشت به عنوان مرکز نقل شهرهای دیگر استان ➤ فرصت بهره‌گیری مطلوب از عرصه‌های هم‌جواری شبکه‌های شهری و برون شهری با رودخانه‌ها در جهت ایجاد گستره‌ها و کانون‌های تفرج و گردشگری ➤ فرصت یکپارچه کردن محور گردشگری گلسار با رودخانه زرچوب 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم تحقق طرح‌های شهری گذشته ➤ عدم اقتدار لازم شهرداری جهت جلوگیری از ساخت‌وسازهای خارج از محدوده شهر ➤ عدم برنامه‌ریزی برای استفاده از فضاهای عمومی شهر ➤ فقدان قوانین کارآمد در امر بهسازی و نوسازی بافت قدیم ➤ اتوماسیون نبودن سیستم شهرداری در بررسی کاربری‌ها؛ پرونده‌ها ➤ نبود استراتژی جامع و هماهنگ ➤ اجرایی نشدن برنامه‌ها در رابطه با وجود سکونتگاه‌های غیرمتمعارف در اطراف شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ برنامه‌ریزی برای احیاء و مرمت بافت‌ها و عناصر تاریخی باتوجه‌به خواست و علاقه مردم و سازمان میراث‌فرهنگی ➤ تاکید بر نوسازی بافت‌های فرسوده باتوجه‌به سودآوری و مزیت‌های اقتصادی و سیاست‌های طرح‌های بالادست ➤ وجود طرح‌های مقاوم‌سازی سازه‌ها ➤ وجود فضاهای باز در شهر برای احداث پارک و فضاهای عمومی ➤ وجود اراضی مرغوب کشاورزی در اطراف شهر ➤ ارائه طرح‌هایی برای فضاهای شهری بازار ➤ استفاده از مصالح پایدار در ساخت‌وسازهای جدید ➤ وجود محلات قدیمی و دیدنی در شهر رشت ➤ وجود اماکن و ابنیه تاریخی و مساجد معروف در شهر رشت ➤ برنامه‌ریزی و ارائه ضوابط برای طراحی نماها در واحدهای ساختمانی

۵-۶-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل راهبردی منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری

مهم‌ترین توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل SWOT مرتبط با معاونت خدمات شهری که منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری است:

➤ برنامه‌ریزی برای توسعه شهر و پیشگیری از توسعه افقی بی‌رویه

- برنامه‌ریزی برای توسعه عمودی شهر؛
- ایجاد ساختار چنددهسته‌ای در شهر به‌جای تک‌هسته‌ای با حرکت تدریجی ادارات دولتی و دفاتر خصوصی از مرکز شهر به اطراف؛



- جذب ارزش‌های اضافی ناشی از فعالیت‌های، عمرانی برای توسعه و عمران شهر؛
 - توسعه شهر بدون افزایش هزینه‌های تسطیح و خاک‌برداری؛
 - توسعه شهر در قالب طرح‌های خانه - مزرعه؛
 - جلوگیری از توسعه ساخت‌وسازهای خارج از محدوده شهر؛
 - جلوگیری از تغییر کاربری‌های زراعی؛
 - بهسازی و تامین خدمات مناطق حاشیه شهر و ارائه راهکارهایی برای جلوگیری از رشد بی‌رویه این مناطق؛
 - تعیین حریم سبز در دور محدوده شهر به عنوان مانعی برای توسعه شهر؟ ارائه راهکاری برای جلوگیری از توسعه شهر؛
 - توسعه درون‌زا و استفاده از حداکثر ظرفیت جمعیت‌پذیری محلات داخل محدوده شهر.
- احیاء رودخانه‌های شهر رشت و حریم آن‌ها و برقراری ارتباط آن‌ها با سایر عناصر ساختار اصلی شهر**
- ایجاد عملکردهای تفریحی در مسیر رودخانه‌ها؛
 - ایجاد محور گردشگری سبز با بهره‌گیری از قابلیت‌های رودخانه‌ها؛
 - بهره‌گیری مطلوب از عرصه‌های هم‌جواری شبکه‌های شهری و برون‌شهری با رودخانه‌ها در جهت ایجاد گستره‌ها و کانون‌های تفرج و گردشگری؛
 - برقراری ارتباط مطلوب بین آبگیر عینک و رودخانه گوهررود و ارتباط مطلوب بین اندام‌های طبیعی ایجاد محورهای خطی تجاری و مختلط گردشگری و تفریحی در امتداد رودخانه به‌ویژه در محل تلاقی با دروازه‌های شهر؛
 - ایجاد دسترسی از محورهای عملکرد و فعالیت شهر به رودخانه‌ها؛
 - اتصال کانون‌های عملکرد و فعالیت رودخانه‌ها به هم از طریق محورهای عملکرد و فعالیت میان‌رودی؛
 - تأکید کالبدی در کانون‌های عملکرد و فعالیت رودخانه‌ها به عنوان دروازه‌های ورودی مرکز شهر از سمت تهران، لاهیجان انزلی فومن و لاکان؛
 - اتصال و یکپارچه کردن عرصه عمومی و عرصه پیاده شهر با فضاهای سبز خطی پیرامون رودخانه‌ها؛
 - تبدیل حاشیه رودخانه‌ها به مسیرهای سبز تفریحی مرتبط با محلات؛
 - خوانا کردن رودخانه‌ها در سازمان فضایی شهر؛
 - شفاف‌سازی جداره محورهای منتهی به رودخانه جهت ایجاد ارتباط بصری؛
 - طرح در حال اجرای لایروبی رودخانه‌ها و آبگیر؛
 - تقویت و بهره‌برداری از دسترسی‌های پیرامون بازار برای ارتباط با رودخانه؛



- برقراری ارتباط فضاهای شهری هسته اصلی با عناصر اکولوژیک؛
- تداوم محورهای عملکرد و فعالیت اصلی شهر تا تقاطع رودخانه‌ها؛
- ایجاد کانون گردشگری و محرک توسعه صنعت گردشگری در مرکز شهر رشت با محور تهران با ایجاد سفره آب در امتداد رودخانه‌های شهر؛
- وجود عملکرد و فعالیت در خیابان‌های اصلی منتهی به مرکز شهر به عنوان فقرات شهری و تلاقی آنها با رودخانه‌ها وجود آبگیر، عینک باغ، کشاورزی باغ محتشم (پارک شهر) و پارک‌های محله‌ای به عنوان عرصه‌های عمومی و عناصر اکولوژیک پیرامون رودخانه؛
- فرصت ایجاد محور سبز گردشگری در امتداد گوهررود از طریق اتصال فضای سبز حاشیه آبگیر عینک، باغات کشاورزی و باغ محتشم پارک شهر؛
- بهره‌گیری از محل‌های تلاقی فقرات شهری با رودخانه‌ها به عنوان کانون‌های عملکرد و فعالیت؛
- فرصت یکپارچه کردن محور گردشگری گلسار با شمال رودخانه زرچوب؛
- فرصت بهره‌برداری مطلوب از عرصه‌های پیرامون رودخانه گوهر رود در امتداد جاده لاکان به لحاظ مطلوبیت دسترسی وجود عرصه‌های بکر سبز و عدم توسعه صنایع کارگاهی در این محور؛
- ایجاد ارتباط هسته اصلی و بازار با رودخانه و تهدید عدم ارتباط آن‌ها در آتی؛
- کنترل و ارائه ضوابط برای ارتفاع ساختمان‌ها در محدوده آبگیر عینک؛
- آزادسازی حریم رودخانه‌ها؛
- جذب سرمایه‌های خصوصی برای ایجاد فضاهای گردشگری و تجاری در مناطق حاشیه رودخانه؛
- از بین بردن مشکلات اجتماعی و بزهکاری موجود در اطراف رودخانه و محلات اطراف رودخانه؛
- تامین کاربری‌های عمومی مانند ورزشی پارک، فضای سبز، فرهنگی و ... در حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهر رود (کاربری‌های بدون نیاز به ساختمان)؛
- جلوگیری از ورود فاضلاب شهری رودخانه.

➤ بازیابی و استفاده از زمینه‌ای بایر و فضاهای باز شهر و پیشگیری از ایجاد فضاهای گمشده و دارای پتانسیل شهر

- ایجاد فضای باز عمده در مقیاس زیرحوزه‌ها در محدوده‌هایی که از فضاهای باز عمده موجود دور هستند؛
- ایجاد کاربری‌های مناسب در اراضی بایر؛
- استفاده از اراضی آزاد برای تدوین الگوهای طراحی مجتمع‌های مسکونی؛
- تبدیل فضاهای باز شهری به فضاهای سبز یا سایر کاربری‌های موردنیاز و پیشگیری از تبدیل این فضاها به فضاهای بی‌دفاع شهری؛



- تامین کاربری‌های عمومی شهری در زمین‌های بایر در مناطقی که از کمبود سرانه خدمات عمومی رنج می‌برند؛
- جلوگیری از ساخت‌وساز غیرقانونی در زمین‌هایی بایر شهری.

➤ برنامه‌ریزی و ارائه قوانین و الگو برای ساخت‌وساز و جداره‌های شهری

- کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز و اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین؛
- مداخله در طراحی واحدهای مسکونی به دلیل نازل بودن کیفیت ساخت‌وساز استحکام تفکیک، طبقات؛
- استفاده از مصالح متنوع و متناسب در عین وحدت؛
- قانونمند نمودن ساخت‌وسازها توسط مدیریت شهری؛
- تسریع در فرایند تولید مسکن با وجود برنامه‌های دولتی ساخت مسکن؛
- ارائه ضوابط و مقررات جامع و هماهنگ برای احداث بنا؛
- ارائه تسهیلات و تشویقات به نوسازی و ساخت‌وساز برای کسانی که اصول جداره‌سازی و نماسازی موردنظر مدیریت شهری را رعایت می‌کنند.

➤ برنامه‌ریزی برای مکان‌یابی و ارائه خدمات شهری به مردم به طور مساوی

- ایجاد فضاهای خدماتی و عمومی در تمامی محدوده‌ها؛
- ایجاد مرکز خدماتی منطقه‌ای برای خدمات‌رسانی به شهروندان رشت و شهرهای اطراف و مسافران؛
- هماهنگی با سازمان مربوطه در خصوص جمع‌آوری مرتب زباله‌ها؛
- بهبود وضعیت شبکه فاضلاب شهری متناسب با میزان فاضلاب تولیدی در افق طرح؛
- تامین خدمات عمومی جدید در خارج از مرکز شهر و ایجاد هسته‌های جدیدی خدماتی - اداری و ... در سطح شهر؛
- تامین کمبود سرانه‌های خدمات عمومی با توجه به شعاع دسترسی کاربری‌ها.

➤ حفظ زمین‌های کشاورزی داخل شهر و برنامه‌ریزی برای استفاده از آن‌ها در هم‌پیوندی اکولوژی شهر

- افزایش کاربری‌های وابسته به کشاورزی در شهر رشت؛
- حفظ زمین مناسب برای کشاورزی؛
- اتصال زمین‌های کشاورزی به سایر عناصر طبیعی مانند رودخانه‌ها، آبگیر، سبز راه‌ها، پارک‌ها و دیگر عناصر طبیعی؛
- حفظ اراضی کشاورزی اطراف شهر.



➤ بهسازی و نوسازی محلات فرسوده شهر

- ساختاربخشی به محلات به وسیله باز طراحی در سازمان فضایی آنها؛
- تأکید بر نوسازی بافت‌های فرسوده باتوجه به سودآوری و مزیت‌های اقتصادی و سیاست‌های طرح‌های بالادست؛
- برنامه‌ریزی برای احیاء و مرمت بافت‌ها و عناصر تاریخی باتوجه به خواست و علاقه مردم و سازمان میراث‌فرهنگی؛
- بهسازی بافت و بهبود وضعیت سکونت و برطرف‌شدن بسیاری از معضلات بر طبق طرح؛
- تأکید بر نوسازی بافت‌های فرسوده؛
- مقاوم‌سازی ابنیه در پروژه توانمندسازی؛
- استفاده از بافت تاریخی و بناهای تاریخی در جذب گردشگران و ارتقای فضای شهری؛
- استفاده از الگوی مرکز محله در بافت قدیم به منظور افزایش تعاملات اجتماعی در بافت مسکونی؛
- حفظ و نگهداری بناهای تاریخی ثبت شده در سازمان میراث‌فرهنگی و آثار باارزش تاریخ توسط میراث‌فرهنگی استفاده و بهره‌گیری الگوهای مناسب در بافت قدیم برای هویت بخشیدن به بافت؛
- پررنگ کردن نقش خیابان‌های ۱۷ شهریور ساغری سازان و انقلاب به عنوان مرز زیرحوزه‌ها؛
- بازسازی کالبدی و مرمت ابنیه شاخص موجود در محورهای کالبدی؛
- ایجاد سازگاری بین کاربری‌ها در شهر رشت.

➤ بهبود دید و منظر

- ایجاد ارتباطات بصری از فضاهای پیرامون بازار و هسته اصلی با عناصر اکولوژیک؛
- استفاده از برنامه‌ها و طرح بالادست مطالعات ساماندهی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود شهر؛
- توجه به بافت تاریخی شهر و طراحی خط آسمان جداره و مسیرهای اصلی سواره و پیاده شهر؛
- بهبود دید و منظر در ارتقای محدوده آبگیر عینک؛
- ارتقای دید و منظر در تقاطع‌ها و پل‌های شهر و تقاطع‌های غیرهمسطح؛
- ترمیم و نوسازی پیاده‌راه‌های شهر؛
- ارائه ساختار اصلی مناسب برای شهر و مکان‌یابی عناصر شاخص و با طراحی ویژه برای شهر.

➤ توجه به اقلیم ویژه شهر در برنامه‌ریزی و طراحی شهر و مکان‌یابی کاربری‌های شاخص

- بهره‌مندی از اقلیم مناسب‌تر در جنوب شهر؛
- وجود شیب مناسب‌تر در محدوده‌های جنوبی؛
- عدم توجه به نزدیکی به گسل و خطر زمین‌لرزه؛
- برنامه‌ریزی در وقوع سیل در محدوده‌های مسطح؛
- شیب کم در شهر و خطر سیل‌گیری؛



- . تاکید بر ساخت و ساز متناسب با اقلیم شهر؛
- ایجاد کریدورهای مناسب در سطح شهر با ایجاد شبکه‌های مناسب؛
- جانمایی مناسب ساختمان متناسب با ویژگی‌های اقلیمی.

➤ ساماندهی و برنامه‌ریزی اسکان غیررسمی شهر

- سازماندهی به بافت روستایی پراکنده و چسبیده به شهر؛
- برنامه‌ریزی در پیشگیری از رشد روزافزون ساخت و سازهای غیرمجاز؛
- وضع قوانین برای پروانه‌ها و عوارض در ساخت و سازهای غیرمجاز در محدوده‌های حاشیه شهر و حرایم شهری؛
- پذیرش این ساکنین توسط مدیریت شهری؛
- رفع مشکل سند مالکیت در زمین‌های مناطق حاشیه شهر؛
- تامین کاربری‌های عمومی در مناطق حاشیه شهر؛
- جلوگیری از ساخت و ساز در زمین‌های کشاورزی توسط ساکنین مناطق حاشیه شهر؛
- بهبود وضعیت اجتماعی در مناطق حاشیه‌نشین؛
- فرهنگ‌سازی و مشارکت ساکنین در بهسازی و توانمندسازی محلات خود.

۵-۶-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری

حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری به بررسی شهر رشت در موضوعات حریم و محدوده، بافت فرسوده و بافت تاریخی، رودخانه‌های زرجوب و گوهررود و آبگیر، عینک محلات شهر رشت و همچنین بررسی معاونت شهرسازی و معماری پرداخته است. طرح‌های بالادست، بسیاری مانند طرح جامع شهر، رشت طرح بهسازی و بازسازی بافت فرسوده شهر رشت مطالعات ساماندهی رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود مطالعه شده و اهداف کلان و خرد راهبردها و سیاست‌های این طرح‌ها بررسی گردید تا بتوان با توجه به طرح‌های بالادست و نیازهای مردم به تعریف پروژه‌هایی رسید که سیاست‌ها به مرحله اجرا برسند:

- مطالعات کالبدی هسته مرکزی شهر رشت؛
- طراحی منظر شهری خیابان بیستون؛
- طراحی منظر شهری میداين اصلی شهر؛
- طراحی منظر شهری مبادی ورودی شهر؛
- طراحی منظر شهری بوستان بزرگ گیلان (مقیاس استانی) در منطقه ۵؛
- طراحی منظر شهری زون ۱-۲۶؛
- طراحی منظر و طراحی شهری زون ۱-۶۶ رودخانه گوهررود؛
- آزادسازی حریم آبگیر عینک؛
- مطالعه و طراحی منظر، تفریحی و فرهنگی آبگیر عینک؛



- طراحی مسیرهای دوچرخه در اطراف آبگیر عینک؛
- طراحی مسیرهای پیاده در اطراف آبگیر عینک؛
- ارتقای دید و منظر آبگیر عینک؛
- طراحی فضاهای تفریحی و گردشگری در آبگیر عینک؛
- مطالعات آزادسازی و جهت‌دهی معابر اطراف آبگیر عینک به سمت آبگیر؛
- احداث مجموعه اقامتی - پذیرایی؛
- مطالعات احیاء مرمت و ساماندهی عملکردی کاروان‌سراها و راسته بازارهای، بازار مرکزی شهر رشت؛
- طراحی محور گردشگری - تفریحی بلوار بوسار؛
- پیاده‌راه‌سازی محور میرزا کوچک‌خان؛
- مطالعات طرح ساماندهی عملکردی خیابان باقرآباد؛
- مطالعات مکان‌یابی شهرک‌های اقماری شهر رشت؛
- طرح مطالعاتی حفظ و احیاء بناهای ثبت‌شده با ارزش تاریخی شهر رشت؛
- طرح خیابان آیت‌الله احسان‌بخش؛
- مطالعات و طراحی شهری محور شهدا؛
- طراحی بدنه میدان شهرداری رشت؛
- اجرای محور تجاری - فرهنگی ساغریسازان؛
- طراحی محور فرهنگی - گردشگری پیرسرا؛
- طرح مطالعات طراحی محور فرهنگی - گردشگری میرزا کوچک‌خان؛
- مطالعات بهسازی و طراحی مساجد و محدوده اطراف.

۷-۵- برنامه عملیاتی حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت

۷-۵-۱- تحلیل SWOT حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت

باتوجه به موارد بیان شده در مطالعات شناخت، نقاط قوت و ضعف و همچنین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش رو حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری استخراج شده و در جدول زیر قابل مشاهده است تا با استفاده از این جمع‌بندی توصیه‌های سیاستی از این بخش به دست آید.



جدول ۱۶۶ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت شهر رشت

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ خطر وقوع سیل و تخریب تاسیسات زیربنایی ➤ کمبود سطح معابر نسبت به وسعت شهر و جمعیت ➤ نقض در ارتباط معابر و دسترسی باتوجه به سلسله مراتب معابر شهری ➤ عدم احداث کمربندی مجزا برای عبور ترافیک عبوری ➤ از بین رفتن جنگل ها در صورت ساخت وساز بی ضابطه ➤ نداشتن امکانات کافی در جهت مقابله با سوانح طبیعی ➤ نظیر سیل و بارش برف ➤ دست بالا فرض کردن ظرفیت مسیبرها در طرح توسعه و عمران ➤ عدم توجه به توزیع جمعیت و کاربری های جاذب سفر و در نتیجه عدم تعادل در تولید و جذب سفر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان تبدیل کمربندی دور شهر به شریانی درجه ۱ با احداث تقاطع های غیرهمسطح ➤ تکمیل و توسعه راه آهن و به منظور جابه جایی مسافر و بار ➤ برون شهری باتوجه به در نظر گرفتن امکانات مورد نیاز ➤ امکان امتداد مسیر بزرگراه شفت سراوان به سنگر و لاهیجان ➤ امکان توسعه شهر بدون افزایش هزینه های تسطیح و خاک برداری ➤ فرصت توسعه شهر به شکل طبیعی و هماهنگ با ویژگی های استان ➤ امکان توسعه خدمات همگانی و عمومی در محدوده ➤ بالا بودن سطح کیفیت محورهای ارتباطی بافت تاریخی 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم شناسایی منابع آب های زیرزمینی ➤ جهت برنامه ریزی و استفاده بهینه ➤ عدم کارایی کمربندی موجود ➤ پایین بودن کیفیت سطح آسفالت، خط کشی معابر و علائم افقی و عمودی ➤ عدم طراحی هندسی معابر و عدم مدیریت ترافیک صحیح ➤ شکل توسعه نامناسب با ویژگی های منطقه ➤ عدم هماهنگی سازمان های موثر در توسعه و عمران شهر ➤ عدم نظارت کافی نظام مهندسی در کنترل سازه ها ➤ کمبود تجهیزات فنی و ماشین آلات در شهرداری ➤ محدود بودن سقف هزینه های شهرداری و ضرورت طی مراحل زمان بر برای طرح های ضروری ➤ بالا بودن سرعت فرسودگی و طولانی بودن دور ساخت باتوجه به اقلیم مرطوب ➤ مشکلات حقوقی با مالکین اراضی مسیر اجرای پروژه ها ➤ کمبود خدمات عمومی در محدوده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ امکان توسعه سریع تر معابر به دلیل عدم ساخت وساز در معابر ➤ از پیش تعیین شده ➤ عدم وجود ارتفاعات به عنوان مانع توسعه در اطراف شهر ➤ شبکه نسبتاً مناسب حمل و نقل برون شهری ➤ ایجاد زمینه مساعد در مورد تعیین موقعیت و ظرفیت پایانه های مختلف ➤ تنوع زیاد در تراکم ها که از تراکم بسیار بالا در منطقه مرکزی و اطراف گره ها آغاز و در امتداد محورها با دور شدن از شهر کاهش می یابد ➤ امکان بالقوه و مناسب اختلاط اجتماعی و تنوع مسکن ➤ خالی بودن حریم خطوط انتقال نیرو ➤ پتانسیل بالای دسترسی از اقصی نقاط شهر با حریم رودخانه ها از طریق تقاطع های موجود ➤ دارا بودن طرح های جامع، تفصیلی، گردشگری و ...

۵-۷-۲- پروژه های کلان حوزه ماموریتی عمران و زیرساخت

با در نظر گرفتن مسائل فوق و به منظور تدوین یک الگوی مناسب برای توسعه شهری سعی گردید تا جای ممکن کلیه اسناد فرادست موجود و نیازهای فعلی شهر مورد بررسی قرار گیرد تا بتوان به یک نقشه راه معتبر دست یافت. در جدول زیر مشخصات کلان پروژه های پیشنهادی حوزه عمران و زیرساخت های شهرداری برای افق پنج ساله پیش رو ارائه شده است:

- تقاطع غیرهمسطح مصلی؛
- احداث تقاطع زیرگذر دانای علی (رشتیان - ضیابری)؛
- احداث تقاطع روگذر حمیدیان در محل بزرگراه شهید بهشتی؛
- احداث تقاطع غیرهمسطح بلوار انصاری - بلوار نماز؛
- احداث تقاطع غیرهمسطح بلوار قلی پور - بلوار معلم؛
- احداث تقاطع غیرهمسطح میدان دفاع مقدس؛
- تقاطع غیرهمسطح میدان گیل؛
- تقاطع غیرهمسطح میدان نیروی دریایی؛
- تقاطع غیرهمسطح میدان ولی عصر (فرزانه)؛



- تملک و بازگشایی محور تختی - معلم (تکمیل رینگ اول شهر)؛
- اتصال میدان ولی عصر تا بلوار دیلمان؛
- اتصال انتهای بلوار معلم به بلوار اصفهان گلسار؛
- اتصال بلوار نماز به خیابان شهدا و ادامه آن تا بلوار رسالت؛
- اتصال بلوار منظریه به بلوار رسالت؛
- اجرای فاز اول کمربندی دوم از میدان گیل تا بلوار شهید افتخاری (عینک)؛
- ادامه بلوار باهنر تا رینگ دوم ۹۰ متری؛
- تعریض و بازگشایی مسیر ۳۰ متری اتصال خیابان شریعتی به سعدی؛
- تعریض مسیر اتصال چهارراه استادسرا به خیابان شهید رجایی؛
- تعریض جاده پیربازار حدفاصل میدان قلی پور تا بلوار اصفهان؛
- تعریض خیابان پاسداران حدفاصل رسالت تا میدان نیروی دریایی؛
- تونل زیرگذر رینگ مرکزی از سه راه معلم - بیستون تا بلوار حافظ (چهارراه استانداری سابق)؛
- احداث ساختمان‌های اداری مناطق جدید شهرداری؛
- احداث ساختمان آتش‌نشانی در سایت مسکن مهر؛
- احداث ساختمان برای پایانه‌های مسافربری شمال و غرب و شرق؛
- تکمیل ساختمان ستادی شهرداری رشت؛
- دیواره‌سازی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود؛
- طراحی و اجرای شبکه دفع آب‌های سطحی در نقاط آبگیر شهر.

۵-۸- برنامه عملیاتی حوزه مأموریتی هوشمندسازی

۵-۸-۱- تحلیل راهبرد و جدول SOWT حوزه مأموریتی توسعه مدیریت و هوشمندسازی شهری

پس از به‌تصویر کشیدن عملکرد حوزه مأموریتی توسعه مدیریت و هوشمندسازی شهری به تفکیک زیرمجموعه‌ها، در این بخش نقاط قوت و ضعف و تهدیدها و فرصت‌ها به تفکیک حوزه‌های عملکردی، پژوهش آموزش تشکیلات و معماری سازمانی فناوری اطلاعات و ارتباطات امور حقوقی روابط عمومی و بین‌الملل دیپلماسی شهری، اداری و مالی پاسخگویی به شکایات و برنامه‌ریزی پرداخته خواهد شد.



جدول ۱۶۷ - تحلیل راهبردی حوزه ماموریتی مدیریت و هوشمندسازی

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> ➤ گرش نسبتاً نامطلوب شهروندان به مجموعه مدیریت شهری رشت در حوزه سلامت و شفافیت اداری و مالی ➤ عدم شکل‌گیری فرایندهای مدیریت محله‌ای به عنوان ابزاری برای نظارت بر فعالیت‌های مدیریت شهری ➤ روشن نبودن نحوه استفاده شهرداری‌ها از تسهیلات مالی خارجی و تامین منابع مالی طرح‌های با استفاده از روش بیع مقابل ➤ تعلل ایجاد شفافیت کامل در مورد عملکرد مالی و اجرایی شهرداری به دلیل هراس از پیگردهای قانونی ➤ عدم تکمیل سلسله مراتب طرح‌ها و برنامه‌های مورد نیاز از فراشه‌ری (ملی، منطقه‌ای و استانی) تا شهری و فرو شهری ➤ عدم وجود مدیریت واحد شهری و وجود سازمان‌های موازی دخیل در مدیریت شهر با قوانین ملاک عمل متفاوت و گاه متعارض ➤ تداوم تفرق و ناکارایی قوانین و مقررات ناظر بر مدیریت توسعه شهری در سطح کشور 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تاکید اسناد بالادست به‌ویژه برنامه پنجم بر پایدارسازی منابع درآمدی شهرداری ➤ امکان آموزش و ارتقای فرهنگ شهروندی در پرداخت به‌موقع عوارض و وجوه درآمدی متعلق به شهرداری ➤ فرصت استفاده از روش‌های نوین تامین مالی توسط شهرداری‌ها و اعطای مجوز جهت انتشار اوراق مشارکت و انواع صکوک اسلامی ➤ افزایش سهم شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده ➤ وجود ظرفیت‌های قانونی مرتبط با الزام شهرداری به پاسخگویی موثر به شهروندان ➤ تصمیم به تشکیل معاونت برنامه‌ریزی شهرداری ➤ امکان ارائه برنامه‌های جلب مشارکت مردم و سرمایه‌گذاران در پروژه‌های شهری ➤ برنامه جذب نیروی متخصص در مجموعه شهرداری ➤ وجود مراکز آموزش عالی متعدد در استان و قابلیت ارتقای سطح ➤ تاکید قوانین و برنامه‌های بالادست بر توسعه حکمروایی الکترونیک در شهرداری‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عدم وجود سیستم جامع اداری و مالی ➤ سهم پایین درآمدهای پایدار از مجموعه درآمدهای شهرداری و وابستگی به درآمدهای ناشی از ساخت‌وساز ➤ محدودیت منابع درآمدی حاصل از کمک‌های دولتی و سهم شهرداری از بودجه‌های سنواتی کشور ➤ محدودیت دائمی اعتبارات در برابر نیازهای توسعه و عمران شهر ➤ دیون قابل توجه شهرداری به پیمانکاران و مجریان پروژه‌های عمرانی شهر ➤ ضعف واحدهای مختلف شهرداری در مدیریت هزینه‌کرد و جذب اعتبارات و مطالبات از دستگاه‌ها و ادارات و نهادها ➤ سیستم سنتی ممیزی املاک و اراضی ➤ تبدیل سیستم نقدی حسابداری به سیستم تعهدی ➤ فقدان مطالعات اقتصادی جامع در شناسایی مزیت‌های نسبی و مطلق و تحت اختیار شهرداری امکانات تحت اختیار شهرداری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نظارت به نسبت مطلوب شورای اسلامی شهر بر هزینه عملکرد شهردار ➤ پیگیری مناسب حساب دریافت عوارض و درآمدهای شهری ➤ وجود آیین‌نامه‌های مالی و معاملاتی ملاک عمل ➤ استقرار سامانه ۱۳۷ ➤ تلاش برای ارتقای پاسخگویی و رسیدگی به شکایات توسط مدیریت شهری ➤ برخورداری شهر از استاد و برنامه‌های بخشی و فرابخشی متنوع و گسترده ➤ پوشش خبری و اطلاع‌رسانی نسبتاً مطلوب در خصوص شهردار و اعضای شورای شهر ➤ انجام اقدامات اطلاع‌رسانی و ترویجی در ایام مناسبتی سالانه ➤ برخورد مناسب اکثر واحدها با ارباب‌رجوع ➤ وجود سوابق قانونی و سازوکار نهادی مدیریت حقوقی در حوزه‌های مختلف فعالیت شهری رشت

۵-۸-۲- توصیه‌های سیاستی منتج از تحلیل سوات منطبق بر چشم‌انداز شهر و ماموریت شهرداری

باتوجه به تحلیل استراتژیک صورت گرفته با استفاده از ماتریس SWOT و در راستای نیل به چشم‌انداز شهر و شهرداری و تبدیل رشت به شهری دانش‌پایه، هوشمند و رقابت‌پذیر برخوردار از نظام مدیریت یکپارچه و مبتنی بر حکمروایی الکترونیک توصیه‌های سیاستی ارائه می‌گردد در حوزه مدیریت و هوشمندسازی این توصیه‌ها در راستای تحقق حکمروایی خوب و اثرگذار در دیپلماسی شهری و در جهت افزایش پایدارسازی درآمدهای شهرداری است که تحولی بنیادین در نظام شهرداری محسوب می‌شود. در واقع برای دستیابی به چشم‌انداز و اهداف فوق توصیه‌های سیاستی مطرح می‌گردد که به شرح زیر است:

➤ احداث کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد شهرداری رشت به‌منظور حفظ و دسترسی مناسب به داده‌ها و

اطلاعات؛



- ارتقای تجهیزات و زیرساخت‌های لازم برای توسعه شهر و شهرداری الکترونیک همچون توسعه شبکه فیبر نوری، شبکه WI-Fi و افزایش خدمات اینترنتی باکیفیت و سرعت بالا؛
- استفاده از فرصت بهره‌برداری شهرداری از خدمات مشمولان وظیفه در رفع کمبود نیروی انسانی متخصص؛
- استفاده از فرصت وجود مراکز آموزش عالی متعدد در استان و قابلیت ارتقای سطح توانمندی‌های نیروی انسانی از این طریق؛
- استمرار فعالیت‌های تمرکززدایی از ستاد به مناطق و واگذاری اختیارات و وظایف؛
- استقرار کامل و پشتیبانی مستمر جامع اداری و مالی شهرداری رشت؛
- اصلاح فرایندهای تملک اراضی به‌منظور اجرای طرح‌های توسعه شهری؛
- اصلاح نظام مالی و درآمدی شهرداری رشت با تاکید بر توسعه مشارکت مالی شهروندان و بخش خصوصی در توسعه و عمران شهر؛
- افزایش تعاملات علمی و خرید خدمات فنی تخصصی از دانشگاه‌ها و مراکز علمی پژوهشی کشور؛
- افزایش تعاملات فراشه‌ری روابط شهر با شهر با شهرداری‌های سایر کلان‌شهرهای کشور و شهرداری‌های سایر کشورها جهت استفاده از تجارب آنها و حضور فعال در عرصه دیپلماسی شهری؛
- گسترش و اجرای طرح‌های مرتبط با خواهرخوانده‌ها شهرهای هانوفر، آلمان ترابوزان ترکیه مولتان پاکستان و همچنین ارومیه به عنوان خواهرخوانده‌های شهر رشت معرفی شده‌اند افزایش سهم درآمدهای پایدار از مجموعه درآمدهای شهرداری و کاهش وابستگی به درآمدهای ناشی از ساخت‌وساز جرایم و عوارض؛
- آموزش و ارتقای فرهنگ شهروندی در پرداخت به‌موقع عوارض و وجوه درآمدی متعلق به شهرداری؛
- انتشار ادواری اطلاعات و داده‌های مرتبط با شکایات مردمی برای بهره‌برداری مدیران و تصمیم‌گیران؛
- ایجاد شفافیت کامل در مورد عملکرد مالی و اجرایی شهرداری؛
- ایجاد مرکز پژوهش و مطالعات در مجموعه شهرداری رشت در قالب یکپارچه‌سازی تشکیلات سازمانی و فرایندهای مالی و اداری حاکم بر حوزه پژوهش و مطالعات در شهرداری و شورای اسلامی رشت؛
- بازسازی ساختاری نیروی انسانی شهر رشت باهدف ارتقای کمی و کیفی نیروی انسانی در پیوند با تشکیلات سازمانی در حال تحول شهرداری رشت؛
- برنامه‌ریزی ایجاد تغییرات در سازمان‌های موجود برای استفاده از نیروها در مشاغل مرتبط با مدارک تحصیلی، در جهت افزایش کارایی و اثربخشی نیروی انسانی موجود؛
- برنامه‌ریزی برای جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه و عمران شهر.



۵-۸-۳- پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی مدیریت و هوشمندسازی

در این بخش پروژه‌های کلان حوزه ماموریتی مدیریت و هوشمندسازی که بیشتر درون‌سازمانی هستند بیان خواهد شد. این پروژه‌ها نیز گامی است برای تبدیل رشت به شهری دانش‌پایه هوشمند و رقابت‌پذیر برخوردار از نظام مدیریت یکپارچه و مبتنی بر حکمروایی الکترونیک که بتواند حکمروایی خوب و اثرگذار در دیپلماسی شهری و در جهت افزایش پایداری درآمدی درآمدهای شهرداری شهر رشت را رقم زند. پروژه‌های پیشنهادی در حوزه‌های اداری و مالی و برنامه‌ریزی است، توسعه بهسازی، طراحی، استقرار و نگهداری اتوماسیون جامع اداری و مالی تحت وب از مواردی است که به عنوان پروژه‌های کلان این حوزه تعریف شده‌اند:

- طراحی، استقرار و نگهداری اتوماسیون جامع اداری و مالی تحت وب شهرداری رشت؛
- طراحی، استقرار تجهیز و نگهداری سامانه یکپارچه شهرسازی رشت در ستاد و مناطق (سامانه سرا)؛
- راه‌اندازی و تکمیل سامانه‌های پرداخت الکترونیکی عوارض و وجوه قانونی شهرداری عوارض خودرو، نوسازی و... با امکان استعلام لحظه‌ای؛
- توسعه، بهسازی مقاوم‌سازی و تجهیز ساختمان‌های شهرداری رشت؛
- توسعه فضایی و تجهیز سخت‌افزاری و نرم‌افزاری سامانه‌های الکترونیک نظارت همگانی شهر رشت (۱۳۷) و (۱۸۸۸)؛
- توسعه فضایی و تجهیز نرم‌افزاری و اطلاعاتی مرکز مطالعات و پژوهش‌های مدیریت شهری رشت؛
- طراحی، تامین محتوا و انتشار نشریه علمی تخصصی شهرداری رشت (چاپی و الکترونیکی)؛
- طراحی، تامین محتوا و انتشار سالنامه آماری شهر و شهرداری رشت (۵) گزارش سالانه در دوره ۱۳۹۶-۱۳۹۲؛
- توسعه و به‌روزرسانی پرتال دوزبانه شهرداری رشت؛
- توسعه سامانه‌های نظارت تصویری؛
- تکمیل و تجهیز سامانه الکترونیک مستغلات اموال و سایر نرم‌افزارهای مورد استفاده و نیاز شهرداری رشت؛
- راه‌اندازی دفاتر خدمات الکترونیک و مراکز آموزش‌های مجازی شهر و شهرداری رشت (۵ دفتر)؛
- ایجاد خانه IT در محلات.

۹-۵- برنامه عملیاتی مناطق پنج گانه رشت

۹-۵-۱- پروژه‌های تکمیلی مناطق

هدف از ایجاد تقسیم‌بندی جدید و تشکیل مناطق پنج‌گانه استقلال مناطق و واگذاری پروژه‌های موجود به شهرداری مناطق بوده است که در برنامه‌ریزی‌های آتی نیز واگذاری مسئولیت‌ها و ایجاد پروژه‌ها و انجام آن‌ها توسط شهرداری منطقه مدنظر است:

جدول ۱۶۸- پروژه‌های در دست اقدام و تکمیل شده مناطق رشت

مناطق	پروژه‌های تکمیلی و در دست اقدام
منطقه ۱	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقاطع غیرهمسطح باستانی شعار و شهید قلی‌پور ➤ تقاطع غیرهمسطح زیرگذر دانای علی - بلوار رجایی ➤ لوله‌گذاری جهت جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی بلوار دیلمان
منطقه ۲	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث روگذر بلوار رودباری ➤ احداث سرویس بهداشتی در زرجوب به طرف خواهر امام ➤ احداث سرویس بهداشتی در چهارسرا جنب پل ➤ پیاده‌روسازی خیابان منظریه محدوده منطقه ۲
منطقه ۳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تقاطع غیرهمسطح مصلی ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر منطقه ➤ عملیات دستمزدی زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر خاکی منطقه ➤ عملیات ترمیم و لکه‌گیری آسفالت در اجرای اصلاح هندسی معابر محدوده ➤ پیاده‌روسازی کف‌پوش بتنی دو طرف خیابان احمدزاده ➤ احداث سرویس بهداشتی بلوار شهید مدرس بعد از مجتمع آدینه جنب پل ➤ احداث سرویس بهداشتی در میدان امام حسین ➤ احداث سرویس بهداشتی تقاطع جانبازان جنب پل برقی ➤ پروژه تکمیل ترمینال مرکزی شهر رشت ➤ پروژه جدول‌گذاری فاز جدید محور جاده سنگر ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر ➤ جدول‌گذاری کوی دینانی پشت مجتمع پردیسان ➤ عملیات دیوار‌گذاری در محدوده منطقه ➤ اجرای فاز اول پیاده‌روسازی شامل تخریب موزائیک فرسوده و نصب کف‌پوش در منطقه ➤ تخریب موزائیک نصب کف‌پوش در محدوده میدان جانبازان ➤ ترمیم نوار حفاری موزائیک پیاده‌روی محدوده منطقه ۳ ➤ آسفالت و ترمیم نوار حفاری کوچه و معابر منطقه ➤ تخریب و نصب کف‌پوش و جدول‌گذاری مجتمع مروارید ➤ بازسازی و راه‌اندازی پروژه آکواریوم پارک ملت ➤ پروژه دیوار‌گذاری محوطه اداره واقع در جاده سنگر ➤ عملیات خط‌کشی تقاطع غیرهمسطح میدان جانبازان ➤ نصب علائم و بازتاب (چشم‌گره‌ای تقاطع میدان جانبازان) ➤ ترمیم و مرمت آسفالت در منطقه ➤ اصلاح هندسی تقاطع غیرهمسطح میدان جانبازان
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ لوله‌گذاری جهت هدایت آب‌های سطحی بلوار دیلمان فاز ۱ و ۲ ➤ احداث سرویس بهداشتی در محل پل بوسار جنب ایستگاه باران
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیاده‌روسازی با کف‌پوش بتنی مسیر خیابان رودباری ➤ پیاده‌روسازی با کف‌پوش بتنی با ملات ماسه سیمان و جدول‌گذاری سمت چپ از فرهنگ تا مصلی ➤ جدول‌گذاری خیابان احسان‌بخش ➤ عملیات دیوار حفاظتی خیابان شهید سیادت
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ جدول کانپو و کف‌پوش در کمربندی خرمشهر جنب فاز ۶ مجتمع ابریشم ➤ اجرای عملیات تیر‌گذاری جهت سیستم روشنایی ابتدای جاده سنگر ➤ ترمیم و مرمت آسفالت محدوده منطقه ➤ ترمیم نوار حفاری زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر محدوده ➤ متمم قرارداد پروژه ادامه تعریض جاده سنگر و اجرا جدول‌گذاری و - ➤ پروژه متمم قرارداد گاردریل میدان جانبازان ➤ اجرای برکه سمور آبی واقع در بوستان ملت ➤ پروژه مطالعات احداث تقاطع هم سطح میدان مصلی ➤ نظارت بر پروژه ساختمان ترمینال مرکزی رشت ➤ نظارت بر پروژه احداث تقاطع غیرهمسطح میدان جانبازان ➤ نظارت بر اجرای عملیات ترمینال مرکزی رشت ➤ عملیات اصلاح هندسی معابر فاز اول (خیابان شهدا) ➤ پیاده‌روسازی با کف‌پوش بتنی از سواره کانادا الی میدان ولیعصر (عج) سمت راست ➤ زیرسازی و آسفالت انتهایی کوچه مرداد کوی محمدی کوچه آزادگان ➤ ۸ شهرک فرهیختگان ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر منطقه ➤ ترمیم و مرمت آسفالت کوچه و معابر منطقه ➤ روکش آسفالت و معابر واقع در محدوده منطقه ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر منطقه ➤ پیاده‌روسازی با کف‌پوش بتنی با ملات ماسه سیمان دو طرف خیابان احمدزاده ➤ پیاده‌روسازی با کف‌پوش بتنی با ملات ماسه سیمان از مسیر خیابان آزادگان تا میدان فرهنگ ➤ پیاده‌روسازی خیابان‌ها و معابر مسیر خیابان فلسطین حدفاصل پاس‌توریزه تا چمران ➤ لوله‌گذاری جهت جمع‌آوری و هدایت آب‌های خیابان شهدا



منطقه	پروژه‌های تکمیلی و در دست اقدام
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ زیرسازی و اسفالت کوچه و معابر منطقه ➤ حق‌الزحمه و نگهداری سیستم آکواریوم پارک ملت ➤ تخریب موزائیک فرسوده و نصب کفپوش بتنی در محدوده منطقه
<p style="text-align: center;">منطقه ۴</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ جدول‌گذاری از فلکه گاز به طرف انتظام و مصلی ➤ لوله‌گذاری جهت جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی شهرک حمیدیان ➤ احداث سرویس بهداشتی در محل بلوار یخ‌سازی مسجد صاحب‌الزمان (عج) ➤ احداث سرویس بهداشتی در محل چهارسرا جنب پل ➤ احداث سرویس بهداشتی در خیابان آیت‌الله رودباری جنب پل ➤ تکمیل ساختمان و محوطه‌سازی سالن چندمنظوره آتش‌نشانی ➤ عملیات احداث رصدخانه واقع در عینک احداث کمپینگ در منطقه عینک ➤ دیوارکشی محوطه‌سازی روشنایی و نصب سکوه‌های کمپینگ استخر عینک ➤ تکمیل ساختمان سرویس بهداشتی مسجد امیرالمؤمنین حافظ آباد ➤ احداث ساختمان سرویس بهداشتی عینک ➤ مطالعات طراحی مسیر میدان گیل به شهید افتخاری ➤ مطالعات احداث تقاطع غیرهمسطح میدان انتظام ➤ مطالعات طراحی استخر سرپوشیده و سالن اجتماعات در محوطه ستاد مرکزی آتش‌نشانی ➤ خدمات بازرسی فنی و کنترل کیفی جوشکاری پروژه سالن ورزشی چندمنظوره توانایی جسمانی آتش‌نشانی ➤ طراحی فاز ۲۱۱ احداث رصدخانه جنب استخر عینک ➤ خدمات مشاوره مرحله دوم و سوم کمپینگ مینک رشت عملیات طرح اصلاح هندسی در دو نقطه شهر بلوار شهید افتخاری و بلوار سمیه ➤ طراحی احداث ساختمان شهرداری منطقه ۲ قدیم در خیابان استقامت مساحت ۲۰۰۰ مترمربع ➤ نظارت پروژه سالن چندمنظوره توانایی جسمانی آتش‌نشانی ➤ نظارت بر پروژه تقاطع همسطح و غیرهمسطح میدان شهدای گمنام ➤ نظارت بر پروژه تقاطع غیرهمسطح میدان گاز ➤ آزمایشگاه پل شهدای گمنام ➤ آزمایشگاه مستقر در پل گاز ➤ خدمات مشاوره مرحله سوم نظارت کارگاهی و نظارت عالیه پروژه اصلاح هندسی بلوار شهید افتخاری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ عملیات روشنایی زیرگذر میدان انتظام ➤ احداث روگذر بلوار آیت‌الله رودباری ➤ عملیات احداث تقاطع روگذر حمیدیان در محل بزرگراه شهید بهشتی ➤ عملیات روشنایی روگذر میدان انتظام رشت ➤ تقاطع غیرهمسطح پل میدان انتظام ➤ گاردریل کوبی سمت راست محور رشت به جیرده ➤ متمم گاردریل کوبی سمت راست محور رشت به جیرده ➤ عملیات تیر گذاری جهت روشنایی بلوار شهید افتخاری ➤ عملیات تیر گذاری جهت روشنایی مسیر جاده لاکان ➤ تقاطع غیرهمسطح میدان شهدای گمنام ➤ تقاطع غیرهمسطح پل میدان گاز ➤ نصب گاردریل و علائم مربوطه واقع در صف سرمحور رشت - فوم ➤ پروژه اصلاح هندسی انتهای بلوار شهید افتخاری ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی مسیر خیابان رودباری ➤ فاز دوم عملیات پیاده‌روسازی و جدول‌گذاری در احمدیان ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی با ملات ماسه سیمان قلکه رازی تا سه‌راه معلولین ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی در مسیر بلوار تندگویان ➤ روبروی بازارچه عینک ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی مسیر رفت‌وبرگشت قلکه رازی - معلولین ➤ عملیات جدول‌گذاری - نصب کفپوش و نصب کار دریل محور جاده لاکان ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی با ملات ماسه سیمان از مسیر رودباری تا کمربندی ➤ پیاده‌روسازی و جدول‌گذاری انتهای کوی شهید رجائی - احمدیان ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی با ملات ماسه سیمان خیابان استقامت ➤ عملیات جدول‌گذاری و کارهای جانبی آن و پیاده‌روسازی در مجتمع فدک در بلوار افتخاری ➤ عملیات جدول‌گذاری بلوار شهید افتخاری روبروی ولکس
<ul style="list-style-type: none"> ➤ پیاده‌روسازی با کفپوش بتنی با ملات ماسه سیمان ادامه خیابان باهنر ➤ پروژه عملیات جدول‌گذاری رفوز وسط ➤ نصب کفپوش و نصب گاردریل محور جاده لاکان ➤ دیوار گذاری تعمیرگاه ماشین‌آلات اداره آب منطقه‌ای گیلان ➤ دیوار گذاری زمین فوتبال اداره آب منطقه‌ای گیلان ➤ اجرای عملیات تیر گذاری جهت سیستم روشنایی ابتدای جاده سنگر ➤ تخریب موزائیک فرسوده و نصب کفپوش و جدول جدید (کوی بیانی) 	<p style="text-align: center;">منطقه ۵</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ پروژه جدول‌گذاری فاز جدید محور جاده سنگر ➤ پروژه پل سواره‌رو ➤ عملیات تیر گذاری جهت روشنایی مسیر جاده لاکان ➤ نمای دیوار محوطه حوزه معاونت راهداری جاده سنگر ➤ پروژه دیوار گذاری محوطه اداره راه واقع در جاده سنگر ➤ پیاده‌روسازی کفپوش بتنی در معبر ورودی مسکن مهر رشت ➤ احداث ساختمان ستادی شهرداری رشت



۵-۹-۲- گزارش تحلیلی پیمایش نیازسنجی شهروندان در مناطق رشت

برای دستیابی به نیازهای مردم پیمایشی در سطح منطقه توسط مشاور صورت گرفته و پرسش‌نامه‌هایی در سطح منطقه پخش و توسط ساکنین منطقه پر شده است. در پرسش‌نامه سعی شده است تا مشکلات و موانعی که برای مردم وجود دارد، مشخص گردید. پس از جمع‌آوری پرسش‌نامه و تجزیه تحلیل صورت گرفته مشخص شد که مردم سطح منطقه در زمینه حمل‌ونقل عمومی و پارکینگ عمومی با مشکل عدیده‌ای مواجه هستند و نیازمند تقویت سیستم حمل‌ونقل عمومی تاکسی، اتوبوس و قطار شهری هستند. توجه ویژه ساکنین به سیستم قطار شهری بیانگر مشکلات زیاد در سطح منطقه است.

۵-۹-۳- تحلیل راهبردی (SWOT) مناطق رشت

در این بخش کمبودها، محدودیت‌ها و قابلیت‌ها و پتانسیل‌های توسعه در مناطق رشت تحلیل می‌شود که اساس برنامه‌ریزی و طراحی شهری و برآورد جمعیت‌پذیری و ساختار استقرار فعالیت‌ها و تعیین تراکم‌های ساختمانی خواهد بود.

جدول ۱۶۹ - تحلیل راهبرد مناطق پنجگانه رشت

منطقه	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
منطقه یک	<ul style="list-style-type: none"> سرانه بالای کاربری مسکونی توسعه بر تجاری در امتداد بلوار معلم برخورداری توامان محدوده از یافت قدیم و جدید وجود اراضی کشاورزی در حاشیه شمالی منطقه وجود فرودگاه به عنوان مهم‌ترین کانون حمل‌ونقل شهری استقرار کاربری تعمیرگاهی امتداد جاده انزلی و پیربازار یافت کالبدی منظم و وجود سلسله‌مراتب تقسیمات کالبدی در شهرک گلزار وجود خیابان گلزار به عنوان یک کانون تجاری اداری شاخص در منطقه برای تمام شهر استفاده از بلوار گلزار به عنوان مرکز تفریحی و گذران اوقات فراغت نوساز بودن بناها و منظر مناسب شهری در گلزار و بلوار معلم وجود بافت تاریخی و بناهای با معماری با لرزش در محله استادسرا وجود اولین پیاده‌راه شهری در خیابان علم‌الهدی در منطقه یک وجود کاربری‌های تجاری فرهنگی کتابخانه و آموزشگاه در پیاده‌راه علم‌الهدی 	<ul style="list-style-type: none"> ازبین‌رفتن انسجام کالبدی در اثر احداث معابر جدید (امتداد بلوار معلم به قلی‌پور) سیمای نامناسب به دلیل وجود اراضی بایر و فاقد کاربری در محدوده و ایجاد نقاط ناامن سهم بالای کاربری مسکونی و کمبود کاربری‌های متناسب آب‌گرفتگی معابر در بلوار معلم عبور گوهررود از لبه خارجی محدوده به دلیل بوی نامطبوع کمبود کاربری‌های خدماتی محله‌ای و ناحیه‌ای وجود بافت روستایی و خودرو در شمال منطقه گسیختگی محلات (فقیر و غنی نظیر پیربازار و گلزار) دوری پهنه شمالی منطقه از کاربری‌های شهری ورود فاضلاب واحدهای مسکونی به رودخانه ساخت‌وساز در حریم رودخانه استقرار کاربری تعمیرگاهی و مزاحمت برای یافت مسکونی وجود و گسترش یافت مسکونی روستایی در حاشیه منطقه و اتصال آن به شهر وجود آلودگی صوتی به دلیل فرازوفرود هواپیما 	<ul style="list-style-type: none"> پتانسیل ایجاد کاربری‌های مناسب با فرودگاه جهت توسعه بازرگانی و اقتصاد شهر و منطقه یک تجهیز خیابان گلزار جهت جذب مراجعه‌کنندگان و گردشگران ظرفیت پیاده‌راه علم‌الهدی در پذیرش گردشگران و توسعه کاربری‌های تجاری فرهنگی و جذب گردشگر امکان تبدیل محدوده حریم رودخانه در منطقه یک به محور گردشگری و پارک دسترسی مناسب تمام نقاط شهر وجود کاربری فراشهری استانداری و امکان توسعه در محدوده وجود اراضی بایر و فاقد کاربری در محدوده و ظرفیت برطرف نمودن کمبودهای منطقه تغییروتحول کالبدی در جهت رونق محدوده در نتیجه امتداد بلوار معلم به قلی‌پور ظرفیت بلوار قلی‌پور جهت کاربری‌های فراشهری امکان توسعه فضای سبز در محدوده استفاده از پتانسیل رودخانه در غنا بخشیدن به منطقه امکان فضاسازی و منظر سازی در حاشیه 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید بافت مسکونی توسط کاربری‌های تجاری و انتفاعی با عملکرد شهری عدم مقاومت در ساختمان‌ها در برابر خطرات طبیعی (زلزله) عدم پاسخگویی هسته به پذیرش کاربری جدید به دلیل تمرکز بالا در معرض خطر بودن بافت کالبدی هسته به دلیل قدمت بناها کهنگی آنها تهدید امنیت هسته در ساعات پایانی شب به دلیل توسعه فعالیت‌های تجاری امکان تخریب آثار تاریخی و فرهنگی در اثر توسعه و تکمیل شبکه معابر امکان آب‌گرفتگی معابر به هنگام بارش‌های شدید درصد بالای تخریب بناها به لحاظ انجام فعالیت‌های عمرانی استقرار و هم‌جواری نامناسب کاربری‌ها در برخی محلات عدم استفاده مناسب از اراضی بایر و حریم رودخانه منجر به استقرار کاربری‌های نامناسب در آن می‌شود
منطقه دو	<ul style="list-style-type: none"> وجود ادارات مهم و ایجاد مرکزیت مکانی وجود بناهای باارزش معماری در داخل بافت استقرار خیابان تختی به عنوان یکی از محورهای تجاری شهر غالب‌بودن کاربری هسته تجاری در مرکزی وجود یکی از کانون‌های مذهبی شهر رشت محله خواهر امام در منطقه وجود سبزه‌میدان و پارک‌شهر در منطقه به عنوان فضاهای جاذب جمعیت تمرکز بالای مسافرخانه و هتل در منطقه فضاسازی مجاور رودخانه در بلوار آزادی و رودباری استقرار کاربری‌های عمده پیرامون بلوار امام خمینی وجود خیابان پیرسرا به عنوان مرکز صنایع‌دستی وجود معبرهای مهم دسترسی و عملکردی در داخل منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> فشردگی بافت کالبدی و عدم وجود اراضی بایر محدودیت توسعه هسته و انجام فعالیت‌های عمرانی به لحاظ فشردگی بافت قدمت بالا و کیفیت پایین بناها وجود تعمیرگاه‌ها در بافت مسکونی موجود آلودگی رودخانه‌ها و بوی نامطبوع عدم رعایت حریم رودخانه به دلیل ساخت‌وساز غیرمجاز آلودگی صوتی و هوا ناشی از ترافیک زیاد محدودیت توسعه معابر به لحاظ فشردگی بافت و بناهای تاریخی احاطه برخی از محلات مسکونی توسط کاربری تجاری (بازار) وجود معابر باریک و کم‌عرض در داخل هسته مرکزی عدم کفایت سطح معابر برای تردد وسایط نقلیه نامناسب‌بودن منظر رودخانه به دلیل وجود زباله در حریم آن ترافیک در معابر به دلیل وجود کاربری تجاری و تردد شهروندان ورود فاضلاب به داخل رودخانه و آلودگی آن بافت کالبدی خودرو در محلات قدیمی با معابری بی‌نظم و کم‌عرض کم‌عرض بودن معبر پیرسرا در مقایسه با میزان تقاضا 	<ul style="list-style-type: none"> امکان افزایش ارتفاع ساختمان‌ها در بناهای مجاور خیابان سعدی و تختی امکان شناسایی و ثبت بناها به عنوان بناهای دارای ارزش تاریخی و فرهنگی امکان تجمیع قطعات استفاده از فضای اطراف رودخانه‌ها برای منظرسازی امکان افزایش تراکم ساختمانی برای رفع کمبودهای خدماتی پتانسیل بالای هسته در پذیرش کاربری‌های عمده و تجاری امکان ایجاد محورهای جذاب پیاده ارزش فرهنگی بافت و استفاده از بناهای باارزش تاریخی به عنوان میراث‌فرهنگی و جاذبه توریستی وجود معبر تاریخی ساغریسازان پتانسیل ایجاد فضاهای مفرح به دلیل گذر رودخانه زرجوب داخل بافت منطقه امکان تشکیل و تکمیل سلسله‌مراتب عملکردی فرصت یافت مرکزی توسعه فروشگاه‌های صنایع‌دستی و تبدیل معبر پیرسرا به پیاده‌راه با تاکید بر توسعه گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید بافت مسکونی توسط کاربری‌های تجاری و انتفاعی با عملکرد شهری عدم مقاومت در ساختمان‌ها در برابر خطرات طبیعی (زلزله) عدم پاسخگویی هسته به پذیرش کاربری جدید به دلیل تمرکز بالا در معرض خطر بودن بافت کالبدی هسته به دلیل قدمت بناها کهنگی آنها تهدید امنیت هسته در ساعات پایانی شب به دلیل توسعه فعالیت‌های تجاری امکان تخریب آثار تاریخی و فرهنگی در اثر توسعه و تکمیل شبکه معابر امکان آب‌گرفتگی معابر به هنگام بارش‌های شدید درصد بالای تخریب بناها به لحاظ انجام فعالیت‌های عمرانی استقرار و هم‌جواری نامناسب کاربری‌ها در برخی محلات عدم استفاده مناسب از اراضی بایر و حریم رودخانه منجر به استقرار کاربری‌های نامناسب در آن می‌شود
منطقه سه	<ul style="list-style-type: none"> وجود کاربری‌های عمده شهری و فراشهری و متمرکز شهری وجود معابر شهری پیرامون منطقه وجود وسعت زیادی از اراضی فاقد کاربری عبور رودخانه از مرز منطقه وجود اراضی کشاورزی بسیار زیاد در منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> عدم انسجام کاربری مسکونی و در نتیجه شکل برنامه‌ریزی برای آن ساخت‌وساز در حریم رودخانه کمبود کاربری‌های خدماتی وجود محلات خودرو و بافت ارگانیک استقرار کاربری‌های تعمیرگاهی در مجاورت جاده لاهیجان به عنوان مبدا ورودی شهر توسعه بی‌برنامه و ادغام با مناطق روستایی که به گسیختگی محلات و بافت مسکونی منجر شده است 	<ul style="list-style-type: none"> استقرار کاربری‌های عمده شهری و فراشهری پیرامون معابر هسته به‌خصوص بلوار شهید مدرس امکان فضاسازی حریم رودخانه امکان تبدیل حریم رودخانه به فضای سبز شهری امکان اجرای پروژه‌های شهرسازی و طراحی شهری امکان تجمیع قطعات 	<ul style="list-style-type: none"> توسعه ساخت‌وساز در حریم رودخانه بی‌توجهی به اراضی کشاورزی موجود در هسته موجب استقرار کاربری‌های نامناسب بر روی آن‌ها می‌شود. گسترش محدوده حاشیه‌نشین استقرار کاربری‌های نامناسب در اراضی کشاورزی افزایش کاربری‌های تعمیرگاهی و خدماتی وابسته به آن



منطقه	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود بوستان کشاورز و چشم‌انداز زیبا در مجاورت رودخانه ➤ استقرار در حاشیه شهر و برخورداری از فضای باز اطراف ➤ استقرار پارک ملت به عنوان یک فضای سبز تفریحی - گردشگری ➤ دسترسی به کمربندی و مبادی ورودی اصلی لاهیجان انزلی و تهران. ➤ بالابودن آب‌های زیرزمینی ➤ وجود سازمان و صداوسیما مرکز استان گیلان ➤ وجود ترمینال شهر رشت 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محدودیت توسعه شهر به دلیل وجود اراضی کشاورزی مرغوب ➤ استقرار کاربری‌های تعمیرگاهی در سطح منطقه ➤ کمبود معابر جمع‌کننده با عملکرد ناحیه‌ای ➤ ساخت‌وساز در حریم رودخانه ➤ عبور کابل فشارقوی و ساخت‌وساز در حریم کابل ➤ گسترش کاربری‌های شهر به داخل بافت مسکونی ➤ آلودگی رودخانه ➤ وجود گورستان تازه‌آباد در شمال غربی هسته ➤ وجود بافتی ناهماهنگ و نامنسجم با یکدیگر و عدم وجود معابر ارتباط‌دهنده محلات با یکدیگر ➤ نامنظم‌بودن معابر و عرض کم آن ➤ وجود اسکان غیررسمی در داخل منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود معابر با پتانسیل استقرار کاربری‌های خدماتی موردنیاز ➤ امکان فضاسازی در مبادی ورودی شهر یا استفاده از پتانسیل اراضی کشاورزی پیرامون جاده ➤ دسترسی به کاربری‌های فراشهری و تعمیرگاهی پیرامون جاده کمربندی ➤ پتانسیل طراحی فضایی و اجرای پروژه‌های متناسب با اراضی کشاورزی در جهت حفظ این اراضی ➤ امکان افزایش تراکم ساختمانی جهت رفع کمبودهای خدماتی ➤ تامین کاربری‌های خدمات شهری و ناحیه‌ای ➤ امکان استقرار کاربری‌های فرهنگی پیرامون پارک ملت ➤ استفاده از اراضی بایر واقع در جنوب پارک ملت ➤ امکان استفاده از اراضی بایر جهت فضاسازی ➤ امکان تجهیز کاربری‌های خدمات شهری و فراشهری پیرامون معبرهای نامبرده 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ گسترش بی‌ضابطه کاربری‌ها و توسعه مسکونی ➤ تغییر کاربری اراضی و استقرار کاربری‌های نامناسب ➤ عدم رعایت هم‌جواری مناسب کاربری‌ها ➤ آلودگی منابع آب زیرزمینی ➤ افزایش کاربری‌های کارگاهی و آلوده‌کننده باتوجه‌به پتانسیل معابر ➤ تهدیدهای آتی ناشی از احداث و توسعه در منطقه‌ای که آب‌های زیرزمینی بالاست
منطقه چهارم	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود مرداب عینک به عنوان اکوسیستم بارزش و جاذب گردشگر ➤ وجود مرز طبیعی رودخانه گوهر رود یا دیگر مناطق ➤ وجود اراضی مرغوب کشاورزی ➤ وجود شهرک‌هایی با بافت کالبدی منظم ➤ وجود پارک‌هایی همچون پارک (دانشجو، رازی و چند بوستان محلی) ➤ وجود هتل کادوس، ورزشگاه عضدی و دانشگاه گیلان به عنوان نشانه‌های شاخص در منطقه ➤ بالابودن سطوح درمانی و وجود بیمارستان‌های الزهرای، رازی و آسایشگاه معلولین ➤ وجود آرامگاه میرزا کوچک ➤ وجود پهنه اداری در میدان انتظام و بزرگراه بهشتی ➤ وجود سه تقاطع غیرهم‌سطح در منطقه ➤ وجود حدود نیمی از فضاهای ورزشی شهرداری در منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود حدود ۸۸٪ یافت سکونتگاه‌های غیررسمی شهر در منطقه یا بافت فشرده و خودرو ➤ استقرار کاربری‌های صنعتی و تعمیرگاهی در حاشیه معابر رشت فومن، جبرده و لاکان ➤ وجود کارخانه غیرفعال پارس‌الکترونیک ➤ وجود مکان‌های زیادی با آسیب اجتماعی بالا و ایجاد نقاط ناامن ➤ سیمای نامناسب به دلیل وجود اراضی بایر و فاقد کاربری در محدوده ➤ سهم بالای کاربری مسکونی و کمبود کاربری‌های خدماتی محله‌ای و ناحیه‌ای ➤ کمبود فضاهای شهری و کاربری‌های فرهنگی و مذهبی ➤ تراکم بالای جمعیتی در محدوده ➤ درصد بالای واحدهای مسکونی تنها با یک یا دو اتاق ➤ وجود نقاط آنگیر در محدوده ➤ بوی نامطبوع در نواحی اطراف رودخانه گوهر رود ➤ وجود بافت روستایی و خودرو در امتداد محور رشت به فومن و توسعه ساخت‌وسازهای خارج از محدوده شهر ➤ فقدان ضوابط و مقررات جامع و هماهنگ برای احداث بنا ➤ عدم وجود پیاده‌رو در محلات 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ وجود طرح‌های مطالعاتی ساماندهی رودخانه‌ها، عینک و توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی ➤ تاکید به توسعه عمودی شهر در طرح‌های فرادست ➤ وجود فضاهای باز و بایر جهت احداث کاربری‌های موردنیاز ➤ وجود اراضی کشاورزی در پیرامون منطقه و قابلیت توسعه کشاورزی با تدابیر و ضوابط ویژه ➤ وجود باغ‌هایی همچون باغ کشاورزی و باغ سالار ➤ امکان توسعه فضای سبز در محدوده ➤ امکان استفاده از پتانسیل آنگیر عینک و زیستگاه پرندگان مهاجر در منطقه احمد گوراب در غنا بخشیدن به منطقه ➤ امکان فضاسازی و منظرسازی در حاشیه رودخانه و تبدیل محدوده حریم رودخانه در منطقه به محور گردشگری و پارک ➤ امکان استقرار کاربری خانه - مزرعه در پهنه غربی منطقه ➤ امکان تکمیل حلقه کمربندی حول شهر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رعایت‌نکردن مقررات مبتنی بر حفظ احیا و بهره‌برداری از ذخایر آبی، جنگل‌ها و مراتع ➤ عدم مقاومت اکثر واحدهای مسکونی در مقابل حوادث از جمله زلزله ➤ ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم رودخانه و آنگیر عینک ➤ وجود اراضی بایر و فاقد کاربری در محدوده و امکان ایجاد نقاط ناامن ➤ توسعه کاربری‌های کارگاهی حول کمربندی بهشتی و محورهای جبرده لاکان فومن ➤ توسعه سریع و بدون ضابطه واحدهای مسکونی در ازای عدم شکل‌گیری معابر و سایر خدمات ➤ عدم جلوگیری از ساخت‌وسازهای خارج از محدوده شهر ➤ بافت اجتماعی نامناسب ➤ بورس‌بازی و رانت‌خواری زمین
منطقه پنجم	<ul style="list-style-type: none"> ➤ موقعیت ممتاز طبیعی و قابلیت‌های زیست‌محیطی ➤ وجود جاذبه‌های گردشگری ➤ برخورداری از مؤسسات و مراکز آموزش عالی ➤ وجود دو خط لوله کار ۲۰ اینچ و ۳۰ اینچ سراسری ➤ تاکید به توسعه عمودی شهر در طرح‌های فرادست ➤ وجود برنامه‌های دولتی ساخت مسکن ➤ وجود اراضی مرغوب کشاورزی در اطراف شهر ➤ کم‌تر بودن رطوبت نسبی در محدوده‌های جنوبی شهر مرتفع بودن اراضی در جنوب شهر ➤ امکان بهره‌مندی از اقلیم مناسب‌تر در جنوب شهر ➤ وجود شب مناسب‌تر در محدوده‌های جنوبی ➤ دسترسی سریع به طبیعت ➤ پالایش هوا به دلیل وجود درختان 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رعایت‌نکردن مقررات مبتنی بر حفظ احیا و بهره‌برداری از ذخایر آبی، جنگل‌ها و مراتع ➤ غیرمقاوم بودن واحدهای مسکونی ➤ گرایش به ساخت‌وساز با تراکم کم و پایین‌بودن حدت استفاده از زمین ➤ ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم رودخانه ➤ وجود بافت روستایی پراکنده و چسبیده به شهر ➤ وجود سکونتگاه‌های غیررسمی ➤ عرض نامناسب و شبکه ناقص معابر ➤ عدم وجود فضاهای عمومی مناسب ➤ وجود صنایع و کارخانه‌ها در جنوب شهر ➤ وجود کارخانه کمپوست در جنوب شهر ➤ عدم برخورداری از تسهیلات و خدمات زیربنایی ➤ ازبین‌رفتن زمین‌های کشاورزی و شالیزارها در اثر ساخت‌وساز ➤ کافی‌نبودن کاربری‌های آموزشی، مذهبی دست بودن و مقاومت کم خاک عدم رعایت حریم رودخانه و 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ قابلیت توسعه کشاورزی و دامپروری ➤ امکان گسترش صنایع مناسب با قابلیت‌های استان ➤ قانونمند نمودن ساخت‌وسازها توسط مدیریت شهری ➤ پتانسیل بالای محدوده اجرای پروژه‌های توسعه شهر ➤ امکان منظرسازی و فضاسازی اطراف رودخانه ➤ افزایش ارزش زمین ➤ تجمیع قطعات ➤ امکان استفاده از اراضی باز در طراحی‌های محیطی و منظر ➤ سیاست منطقه محوری و فرصت رسیدگی بهتر به منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بورس‌بازی و رانت‌خواری زمین ➤ استقرار نامناسب کاربری‌ها ➤ تخریب و تهدید منابع آب به علت توسعه شهر ➤ بافت اجتماعی نامناسب ➤ افزایش سهم زمین در قیمت مسکن ➤ کاهش توان اقتصادی خانوارهای کم‌درآمد در تأمین مسکن ➤ رشد روزافزون ساخت‌وسازهای غیرمجاز ➤ ورود فاضلاب شهر صنعتید و ساختمان‌ها به داخل رودخانه ➤ تهدید زمین‌های زیر کشت و شالیزارها به علت توسعه شهر ➤ ازبین‌رفتن جنگل‌ها در صورت ساخت‌وساز بی‌ضابطه ➤ تبدیل فضاهای خالی به فضاهای بی‌دفاع شهری ➤ تردد ماشین‌های سنگین به‌واسطه حضور صنایع و شهر صنعتی ➤ ازبین‌رفتن اراضی کشاورزی در صورت توسعه افقی شهر



منطقه	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ درصد بالای قطعات نوساز ➤ بهسازی بافت و بهبود وضعیت سکونت و برطرف شدن بسیاری از معضلات بر طبق طرح ➤ استفاده از مصالح بادوام در ساخت‌وساز برخی از بناهای نوساز ➤ وجود پروژه توانمندسازی اسکان غیررسمی ➤ تسریع در فرایند تولید مسکن با وجود برنامه‌های دولتی ساخت مسکن 	<ul style="list-style-type: none"> مرداب ➤ قطعات با اسکلت‌بندی کم‌دوام و یا بی‌دوام عدم مقاومت اکثر ساختمان‌ها در مقابل حوادث از جمله زلزله ➤ عدم وجود ایستگاه آتش‌نشانی در منطقه 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ استقرار کاربری نامتجانس نامناسب

جدول ۱۷۰- پروژه‌های سرمایه‌های مناطق رشت

منطقه	پروژه‌های سرمایه‌های
منطقه یک	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیای زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری مکان‌ها و تجهیزات و زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری تاسیسات شهری آب‌نما و ➤ تجهیز نگهداری و پشتیبانی نرم‌افزاری سرا منطقه ۱ سامانه یکپارچه شهرسازی رشت ➤ احداث بازارچه میوه و تره‌بار محلی در صحت کوی عرفان ➤ احداث بازارچه میوه و تره‌بار محلی در محله کوی بهشتی ➤ احداث بازارچه میوه و تره‌بار محلی در محله بلوار گیلان ➤ احداث بازارچه میوه و تره‌بار محلی در محله علی‌آباد ➤ احداث بازارچه میوه و تره‌بار محلی در محله کوی حسینی ➤ هزینه رفت‌و‌رو و حمل زباله و سایر هزینه‌های خدمات شهری ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای در محله آزادگان ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای در محله علی‌آباد
منطقه دو	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای در محله ضیابری ➤ نگهداری و بهبود فضای سبز ➤ پروژه اصلاح و مرمت و نگهداری آب‌های سطحی و ➤ اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها ➤ نگهداری تقاطع غیرمسطح و پل‌ها ➤ مکان‌یابی و تجهیز ایستگاه موقت آتش‌نشانی در خواهر امام ➤ پیاده‌روسازی خیابان‌ها و معابر اصلی و فرعی (رفوژها) ➤ تعمیر و نگهداری پل‌های عابر پیاده و نصب نرده زیر آن ➤ اصلاح هندسی معابر شهر ➤ خرید نصب و نگهداری انواع تابلوها و چراغ‌ها
منطقه سه	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احیای زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری مکان‌ها و تجهیزات و زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری تاسیسات شهری آب‌نما و ... ➤ تجهیز نگهداری و پشتیبانی نرم‌افزاری سرا منطقه (سامانه یکپارچه شهرسازی رشت) ➤ پروژه پشتیبانی نرم‌افزار منطقه ۳ ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای (محله آزاد) ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای (محله کوی امام رضا) ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای (محله هلال‌احمر) ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای (محله پردیسان) ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای (محله شالکو) ➤ احداث پارک و فضای سبز محله‌ای (محله دیانتی) ➤ نگهداری و بهبود فضای سبز
منطقه چهار	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث و تجهیز مجتمع‌های فرهنگی و هنری ➤ احداث مرکز فرهنگی در محله نخودچر پاسکیاب ➤ احداث مجتمع ورزشی در محله پاسکیاب و نخودچر ➤ احیای زمین‌های ورزشی



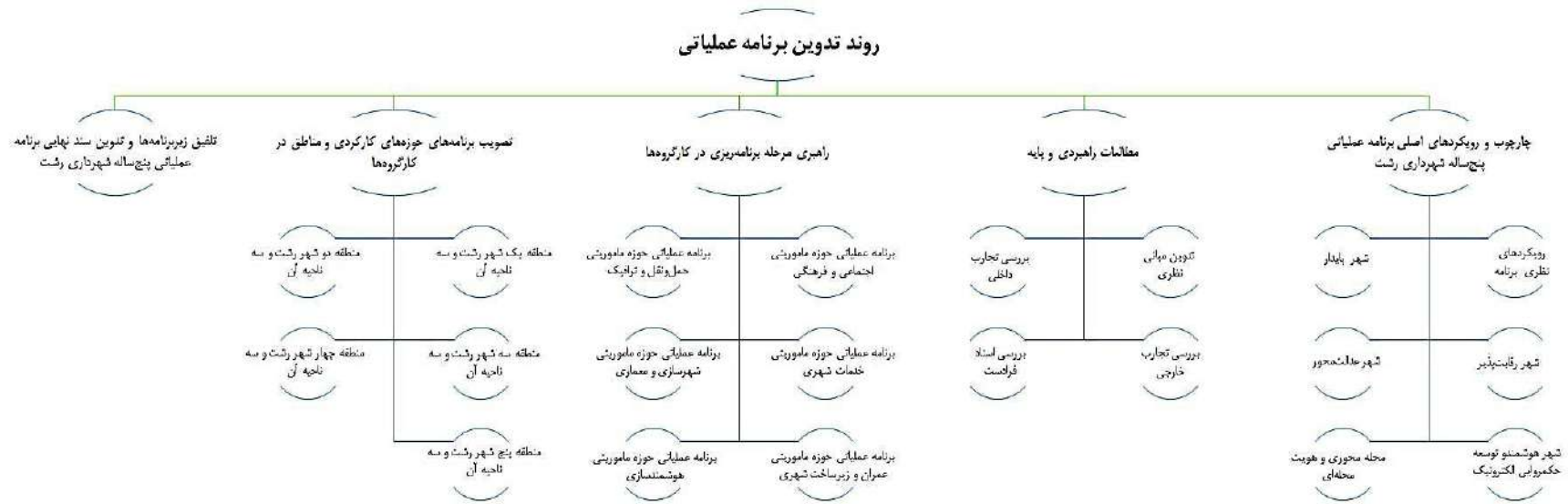
منطقه	پروژه‌های سرمایه‌ای		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نگهداری مکان‌ها و تجهیزات و زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری تاسیسات شهری (آب‌نما و...) ➤ تجهیز نگهداری و پشتیبانی نرم‌افزاری ➤ سرا منطقه ۲ (سامانه یکپارچه شهرسازی رشت) ➤ ساماندهی و پاک‌سازی اراضی بایر محلات استخر عینک پاسکیاب و نخودچر ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در محله نخودچر ➤ هزینه رفت‌و‌رو و حمل زباله و سایر هزینه‌های خدمات شهری ➤ ایجاد فضای سبز محله‌ای در محله استخر عینک ➤ ایجاد فضای سبز عمومی در حریم کابل فشارقوی در محله استخر عینک ➤ ایجاد فضای سبز محله‌ای در محله نخودچر- پاسکیاب ➤ احداث فضای سبز عمومی در حریم رودخانه محله پاسکیاب - نخودچر ➤ احداث پارک و فضای سبز محله‌ای در صفا سر 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ نگهداری و بهبود فضاهای سبز ➤ مکان‌یابی و تجهیز ایستگاه آتش‌نشانی در بلوار شهید افتخاری ➤ هدایت آب‌های سطحی جوی و (جدول) محله استخر عینک ➤ هدایت آب‌های سطحی محله نخودچر - پاسکیاب ➤ بهسازی و پیاده‌روسازی معابر محله استخر عینک ➤ تعمیر و پیاده‌روسازی معابر محله نخودچر - پاسکیاب ➤ پیاده‌روسازی خیابان‌ها و معابر اصلی و فرعی (رفوژها) ➤ اصلاح و مرمت و نگهداری آب‌های سطحی و... ➤ تعمیر و نگهداری پل‌های عابر پیاده و نصب نرده زیر آن ➤ اصلاح هندسی معابر شهر ➤ اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر خاکی ➤ تعریض و احداث شبکه معابر محله استخر عینک ➤ اصلاح و تعریض معابر محله نخودچر - پاسکیاب ➤ خرید، نصب و نگهداری انواع تابلوها و چراغ‌ها ➤ خرید کانکس ➤ نگهداری تقاطع غیرهمسطح و پل‌ها ➤ خرید رنگ، ایمن‌سازی معابر عرضی و طولی سطح شهر و پیاده و سرعت‌گیر ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در محله صفا سر ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در محله حمیدیان ➤ احداث پارک و فضای سبز محله‌ای در ولکس ➤ احداث پارک و فضای سبز محله‌ای در حمیدیان
<p style="text-align: center;">منطقه پنج</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای کسب‌جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ احداث مرکز فرهنگی در محله جماران ➤ احداث باشگاه ورزشی در محله جماران ➤ احیای زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری مکان‌ها و تجهیزات و زمین‌های ورزشی ➤ نگهداری تاسیسات شهری آب‌نما و ➤ تجهیز، نگهداری و پشتیبانی نرم‌افزاری سرا منطقه (سامانه یکپارچه شهرسازی رشت) ➤ احداث مرکز تفریحی در محله جماران ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای کوی مهر جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای شهرک امام خمینی جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای شهرک برق جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ اجرای ساختمان تجاری مسکن مهر ➤ نگهداری و بهبود فضای سبز ➤ تعریض و پیاده‌روسازی معابر محله جماران ➤ پیاده‌روسازی خیابان‌ها و معابر اصلی و فرعی (رفوژها) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ هدایت آب‌های سطحی محله جماران ➤ تعریض و احداث معابر در محله جماران ➤ تعمیر و نگهداری پل‌های عابر پیاده و نصب نرده زیر آن ➤ اصلاح و مرمت و نگهداری آب‌های سطحی و... ➤ اصلاح هندسی معابر شهر ➤ خرید، نصب و نگهداری انواع تابلوها و چراغ‌ها ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای در کوی مهر ➤ اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها ➤ خرید رنگ ایمن‌سازی معابر عرضی و طولی سطح شهر و پیاده و سرعت‌گیر ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای در لاکانشهر ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای کوی بیانی جهت کمبود سرانه فضاهای سبز ➤ نگهداری تقاطع غیرهمسطح و پل‌ها ➤ ترمیم و لکه‌گیری آسفالت در اجرای هندسی معابر ➤ خرید زمین و احداث بازارچه در مقیاس محله‌ای در دولت‌آباد 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ هزینه رفت‌و‌رو و حمل زباله و سایر هزینه‌های خدمات شهری ➤ ایجاد فضای سبز محله‌ای در محله جماران ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای لاکان شهر جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ ایجاد فضای سبز عمومی در حریم کابل فشارقوی و رودخانه در محله جماران ➤ احداث پارک و فضای سبز در مقیاس محله‌ای دهکده گیل جهت کمبود سرانه فضای سبز ➤ پروژه ایجاد فضای سبز خروجی شهر ➤ لکه‌گیری و ترمیم آسفالت نوارهای حفاری ➤ مکان‌یابی و تجهیز ایستگاه نشانی در کوی مهر ➤ نگهداری و تعمیرات و خرید ماشین‌آلات عمرانی و ترافیکی ➤ مکان‌یابی و تجهیز ایستگاه آتش‌نشانی در لاکان شهر ➤ روکش آسفالت معابر فرعی ➤ مکان‌یابی و تجهیز ایستگاه آتش‌نشانی در دولت‌آباد ➤ زیرسازی و آسفالت کوچه و معابر خاکی ➤ خرید کانکس

۵-۱۰ - جمع‌بندی برنامه راهبردی - عملیاتی نخست شهر رشت

پس از تحلیل و بررسی‌های صورت گرفته بر طرح پنج ساله راهبردی - عملیاتی شهر رشت در افق ۱۳۹۶ می‌توان اینگونه استنتاج کرد:

اسناد فرادست این طرح به صرف ضرورت انتخاب شده‌اند تا مضامین راهبردی آنها استخراج شود سپس در فرآیند چشم‌انداز سازی، نمونه‌های داخلی و خارجی از رویکردهای مطرح شده بیان گردیده که بر همین اساس نیز در مطالعات تحارب داخلی و خارجی برنامه راهبردی، شهرهایی انتخاب شده‌اند که این رویکردها در آنها اجرا و یا ارائه شده باشد.

در این برنامه راهبردی - عملیاتی اطلاعات اعم از مدیریتی، تاریخی، وضع موجود و ... به تفکیک مناطق و نواحی شهر جمع‌آوری شده‌اند و شهروندان با مشارکت از طریق پرسشنامه، الزامات و نیازهای خود را بیان کردند. البته که با توجه به تفاوت کدهای اقتصادی و فرهنگی هر یک از مناطق و نواحی شهر رشت این نیازسنجی به تفکیک این اصل تهیه شده است و در آخر تحلیل راهبردی SWOT ارائه شده به تفکیک مناطق و کارگروه‌های این برنامه است.



شکل ۹۴ - جمع‌بندی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت ۱۳۹۶ - ۱۳۹۲



۶- جمع‌بندی و تحلیل جهت‌گیری‌های راهبردی توسعه شهر رشت مستخرج از اسناد فرادست و

مرتبط

برنامه و طرح‌های توسعه همواره در جهت پیشبرد اهداف یک شهر که در والاترین آن بهبود کیفیت زندگی شهروندانش است امری مهم و تاثیرگذار به حساب می‌آید. نگاه یک‌جانبه و سطحی به پدیده پیچیده‌ای همچون شهر به‌طور حتم نه‌تنها راهگشای حل معضلات و چالش‌های شهری نخواهد شد، بلکه بیش از پیش بر آن‌ها خواهد افزود و شهر را به سوی بحران‌هایی سوق می‌دهد که در صورت عدم توجه و کنش به‌موقع حاصلی جز فاجعه در بر نخواهد داشت. چنانچه در زندگی شهری امروز به‌خصوص در شهرهای بزرگ شاهد بروز چنین بحران‌هایی هستیم، از بحران‌های زیست‌محیطی گرفته تا کاهش کیفیت زندگی در سطح شهر. شهر رشت به‌عنوان مرکز استان گیلان و همچنین یکی از قطب‌های مهم گردشگری که در ارتباط با استان‌های همجوار نقش ارتباطی و مواصلاتی نیز دارد، به‌همان اندازه که دارایی‌های ارزشمندی دارد، در معرض بحران‌های متعددی نیز هست، بحران‌هایی که برخی از آن‌ها با شدت بسیار میل به سوی فاجعه دارند که شاخص‌ترین آن‌ها مباحث زیست‌محیطی و آلودگی‌ها و تبعات حاصل از آن است.

در راستای تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت در این سند با نگاهی جامع سعی بر آن بود که با تکیه بر نقش شهر در اسناد، دارایی‌ها، ضعف‌ها، پتانسیل‌ها و تهدیداتی که شهر رشت را تحت تاثیر مستقیم و غیرمستقیم قرار می‌دهند به بررسی اسناد و برنامه‌هایی پرداخته شود که زمینه‌ساز انجام دیگر مراحل تدوین برنامه هستند. در این راستا با یک دسته‌بندی کلان موارد زیر مورد بررسی قرار گرفتند:

- قوانین، مقررات و ضوابط ناظر بر توسعه شهری با تاکید بر قوانین زیست‌محیطی؛
- بررسی اسناد و برنامه‌های توسعه شهری با تاکید بر طرح جامع و تفصیلی که خود در سه سطح انجام شد:
 - اسناد سطح ملی؛
 - اسناد سطح منطقه‌ای؛
 - اسناد سطح شهری: با در نظر گرفتن طرح جامع و تفصیلی به‌عنوان اسناد مرجع و سایر طرح‌ها به‌عنوان اسنادی که یاری‌رسان امر توسعه شهری هستند.
- بررسی اسناد برنامه‌ای بخشی برای توسعه شهری با تاکید بر مباحث مربوط به ترافیک و محیط‌زیست به‌عنوان مسائل اصلی که شهر رشت با آن‌ها روبه‌رو است.
- معرفی برنامه راهبردی - عملیاتی پیشین شهر رشت؛
- جمع‌بندی مباحث.

بر این اساس در جدول پیش‌رو بررسی اثر سیاست‌گذاری‌ها و نقش شهر در اسناد فرادست مختصراً مورد بررسی قرار گرفته است:

اسناد فرادست	
قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران	
سند چشم‌انداز کشور ۱۴۰۴	
 طرح کالبدی منطقه‌ای	
 طرح مطالعات جامع توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی گروه بتل (گزارش جامع نهایی، منطقه: گیلان، مازندران – گرگان):	
 طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان)	
گزارش سنتز مطالعات آمایش منطقه یک (استان‌های گلستان، مازندران، گیلان و سمنان)	
 طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای	
مطالعات برنامه آمایش استان گیلان	
سند نظریه پایه استان گیلان	

جدول ۱۷۱– بررسی اثر سیاست‌گذاری‌ها و نقش شهر در اسناد فرادست

سیاست‌گذاری	نقش شهر
در اصل ۱۰۰ قانون اساسی، برای پیشبرد سریع برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی و سایر امور رفاهی از طریق همکاری مردم با توجه به مقتضیات محلی، اداره امور هر روستا، بخش، شهر، شهرستان یا استان با نظارت شورایی به نام شورای ده، بخش، شهر، شهرستان یا استان صورت می‌گیرد که اعضای آن را مردم همان محل انتخاب می‌کنند.	در این اصل قانون به‌صراحت به اصل مشارکت اشاره می‌کند که باید از اصول اصلی و مؤثر در نظام برنامه‌ریزی شهری باشد. موضوعی که ماهیت طرح راهبردی عملیاتی را قوام می‌بخشد.
در این سند هرچند به‌طورکلی می‌توان اهمیت نظام برنامه‌ریزی شهری را در بخش‌ها و بندهای مختلف به‌عنوان یک عامل مؤثر در تحقق سند چشم‌انداز ملاحظه نمود اما به‌طور خاص در این موارد بیشتر به چشم می‌خورد: <p>جامعه ایران در افق زمانی سند چشم‌انداز؛ جامعه‌ای برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده، به‌دوراز فقر، فساد، تبعیض و بهره‌مند از محیط‌زیست مطلوب خواهد بود.</p> <p>بدون شک بخش مهمی از این اهداف درگرو برنامه‌ریزی و ساماندهی شبکه نظام شهری کشور است که اهمیت برنامه‌های راهبردی خصوصاً برنامه راهبردی– عملیاتی شهر و شهرداری را دوچندان می‌کند. همچنین در این سند به؛</p> <p>ایجاد جامعه‌ای سالم، اخلاقی، مبتنی بر ارزش‌های اسلامی، فرهنگ‌مدار و شهروندانی آگاه، عزتمند و برخوردار از ملاک‌های درستکاری و احساس رضایتمندی.</p> <p>تعمیم عدالت از طریق توسعه قضایی، به‌منظور دستیابی آحاد جامعه به حقوق شهروندی</p> <p>پیشگیری و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله در شهرها و روستاها و افزایش ضریب ایمنی در ساخت‌وسازهای جدید از طریق؛</p> <p>مکان‌یابی و مناسب‌سازی کاربری‌ها در مراکز جمعیتی شهری و روستایی و تأسیسات حساس و مهم متناسب با پهنه‌بندی خطر نسبی زلزله در کشور .</p> <p>تدوین و اصلاح طرح‌های توسعه و عمران شهری و روستایی متناسب با پهنه‌بندی خطر نسبی زلزله در مناطق مختلف کشور.</p> <p>هویت بخشی به سیمای شهر و روستا از طریق؛</p> <p>بازآفرینی و روزآمدسازی معماری ایرانی – اسلامی</p> <p>رعایت معیارهای پیشرفته برای ایمنی بناها و استحکام ساخت‌وسازها</p> <p>توسعه روستایی و توسعه شهری (فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی) تأکید شده است که از اهداف و اصول ماهیتی در برنامه راهبردی عملیاتی شهر و شهرداری است.</p>	با توجه به اینکه بخش مهمی از این اهداف وابسته به فضاهای شهری بوده، نقش و اهمیت نظام شهری و لزوم تهیه طرح‌های راهبردی– عملیاتی که به این روند شتاب می‌بخشند، بیش‌ازپیش نمایان خواهد شد.
در طرح کالبدی ملی مصوب سال ۱۳۷۵ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مقررشده بود که ایران به ۱۰ منطقه برنامه‌ریزی کالبدی/ فضایی، منطقه‌ای تقسیم شود و برای هر یک مطابق شرح خدمات مصوب، طرح کالبدی/ فضایی منطقه‌ای تهیه شود. تفاوت طرح‌های ملی و منطقه‌ای به شرح زیر تعریف‌شده بود: <p>۱– افزایش دقت؛ یعنی مقیاس نقشه‌ها از ۱:۱۰۰۰،۰۰۰ تا ۱:۲۵۰،۰۰۰ ملی به ۱:۲۵۰،۰۰۰ تا ۱:۵۰،۰۰۰ تغییر یابد.</p> <p>۲– افزایش موضوعات بررسی (برای مثال علاوه بر خطر زمین‌لرزه، بررسی اثر آبرفت، حرکات دامنه‌ای، روانگرایی، فرونشست و…)</p> <p>۳– همچنین پیش‌بینی‌شده بود که مطالعات طرح‌های منطقه‌ای جایگزین قسمتی از مطالعاتی شوند که در شرح خدمات طرح‌های جامع و تفصیلی وقت و طرح‌های ناحیه‌ای به عهده مشاوران شهرها و نواحی منفرد بود؛ زیرا مطالعات مذکور به دلیل ماهیت (مانند شبکه شهری منطقه)، می‌بایستی یکجا تهیه شوند و برخی دیگر به دلیل نیاز به تخصص‌های متعدد (مانند خاک‌شناسی، هواشناسی، ژئوتکنیک، منابع آب و …) با بنیه مالی طرح‌های شهرها و نواحی منفرد، تناسب نداشتند</p>	این طرح با هدف مکان‌یابی برای گسترش آینده شهرهای موجود و ایجاد شهرها و شهرک‌های جدید، پیشنهاد شبکه شهری آینده ی کشور یعنی اندازه شهرها، چگونگی استقرار آن‌ها در پهنه کشور و سلسله مراتب میان شهرها به‌منظور تسهیل و مدیریت سرزمین و امر خدمت‌رسانی به مردم و پیشنهاد چارچوب مقررات ساخت‌وساز در کاربری‌های مجاز زمین‌های سراسر کشور تدوین می‌شود.
نیاز به منطقه بندی کشور و تعیین امکانات، تنگناها و راهبردهای اساسی توسعه هر منطقه، ضرورت توجه به اشتغال به‌عنوان اولویت اساسی برای اهداف اجتماعی، تقلیل اختلاف درآمد و کم کردن شکاف بین نواحی، تحقق هدف‌های ملی برنامه پنجم همراه با تحقق هدف کلی که بر اساس این اهداف کشور به ۱۱ منطقه برنامه‌ریزی که وسیع‌تر از استان بود و بین آن‌ها تا حدی هماهنگی اجتماعی و طبیعی وجود داشت تقسیم شد.	
هدف اصلی طرح‌های کالبدی «مدیریت جامع سرزمین» در برابر یا علاوه بر «مدیریت بخشی» است؛ یعنی به‌جای آن‌که هر دستگاه (وزارتخانه یا سازمان) از دیدگاه خاص خود (برای مثال وزارت راه تنها از دیدگاه احداث راه‌های زمینی، ریلی، هوایی و آبی یا وزارت جهاد کشاورزی تنها از دیدگاه زراعت، باغداری، دامداری و شیلات و…) با موضوع استفاده از سرزمین برخورد کند، درباره چگونگی استفاده از زمین‌ها با توجه به جهات و پیامدهای گوناگون آن، تصمیم گرفته شود.	
در این گزارش آمده است؛ منطقه یک بر اساس تقسیم‌بندی شورای عالی آمایش سرزمین، محیط‌زیست و توسعه پایدار، از استان‌های گلستان، مازندران، گیلان و سمنان تشکیل‌شده است. مهم‌ترین مباحث مطرحه در سند مذکور به شرح زیر است: <p>تبیین و تحلیل مشترکات و تعارضات درون منطقه‌ای در حوزه‌های مختلف</p> <p>– مشترکات (حوزه تقسیمات سیاسی – اداری، حوزه منابع آب، حوزه محیط‌زیست و منابع پایه، حوزه فرهنگی و گروه‌های قومی و دینی)</p> <p>– تعارضات (حوزه تقسیمات سیاسی – اداری، حوزه منابع آب، حوزه محیط‌زیست و منابع پایه، حوزه فعالیت‌های اقتصادی (صنعت، معدن، کشاورزی، خدمات)، حوزه فرهنگی و گروه‌های قومی و دینی)</p>	
این طرح در اجرای وظایف محول شده در قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن – مصوب ۱۳۵۳– و تصویب‌نامه شماره ۷۰۹۷۱/ت/۴۰۷ ه مورخ ۱۳۳۳/۱۱/۵ هیئت‌وزیران، به‌منظور تدوین سیاست‌ها و ارائه راهبردها تهیه می‌شود.	
به‌طور روشن آمایش استان برنامه‌ای برای تنظیم و هماهنگی اقدامات فضایی و بخشی استان‌ها در چارچوب‌های روش‌ها و اقدامات اجرایی در استان است که با توجه به اسناد، مقررات، برنامه‌ها و سیاست‌های پیشنهادی آمایش سرزمین و طرح‌های توسعه استان تهیه می‌شود و رابطه دوسویه‌ای با آن‌ها دارد.	
در این سند آمده است، در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور، نظریه پایه توسعه ملی و جهت‌گیری‌های آمایش سرزمین، با توجه به ویژگی‌های استان، مأموریت‌ها و وظایف اصلی استان بر پایه: کشاورزی، گردشگری، صنعت، فعالیت‌های دریا محور و بازرگانی استوار خواهد بود. تکیه‌بر اولویت‌های فوق مانع بهره‌گیری از سایر توانمندی‌ها و ظرفیت‌های استان نخواهد بود.	

برنامه راهبردی– عملیاتی شهر رشت





اسناد فرادست	سیاست‌گذاری	نقش شهر
سند برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان گیلان (۱۴۰۰-۱۳۹۶)	سند توسعه استان که ماهیتی راهبردی دارد در جریان تدوین لایحه برنامه، به طریقی که ذکر می‌گردد تهیه می‌شود و برنامه عملیاتی استان در ادامه و استمرار برنامه راهبردی تنظیم و پس از ابلاغ قانون برنامه و برنامه‌های عملیاتی بخش‌ها تدوین نهایی می‌گردد. لازم به ذکر است در این بررسی توجه به الزامات قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران از یک‌سو و مشارکت آحاد جامعه به‌ویژه تشکل‌های مردمی و تخصصی و به‌کارگیری و استفاده مناسب از ظرفیت نظام شورایی مورد تأکید است.	جهت‌گیری‌ها و محورهای توسعه استان در افق زمانی برنامه و راهبردها و سیاست‌های مناسب برای تحقق جایگاه شایسته استان متناسب و هماهنگ با اسناد بالادست ازجمله ضوابط ملی آمایش سرزمین و چشم‌انداز سند توسعه منطقه و استان است. همچنین شامل محورهای توسعه شهرستان‌ها و نقش و جایگاه هر کدام بوده و اقدامات اساسی شهرستان‌ها را بیان می‌کند.
سند ملی توسعه استان گیلان (مصوب ۱۳۸۶)	در سند ملی توسعه استان به توانمندی‌های بالقوه مختلفی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، منابع محیطی و کالبدی اشاره‌شده است.	شهر رشت نیز به‌عنوان یکی از شهرهای مستعد در استان گیلان دارای قابلیت‌های به‌سزایی است که می‌بایست موردبررسی قرار گیرد
آمایش سرزمین استان گیلان	-حمل‌ونقل، ترانزیت، بازرگانی با تأکید بر نقش بندر انزلی – صنعت بزرگ باارزش افزوده بالا، صنایع تبدیلی و تکمیلی با اولویت صنایع پاک و با فناوری بالا (صنایع چرم و محصولات چرمی منسوجات و پوشاک، ماشین‌آلات، لاستیک و پلاستیک و بازیافت پلاستیک، مواد و محصولات شیمیایی چوب و محصولات چوبی و معدن -گردشگری سلامت، طبیعی، ورزش‌های آبی -خدمات پشتیبان تولید کشاورزی و صنعتی، گردشگری، بازرگانی، مالی، بانک و بیمه آموزش و بهداشت در مقیاس منطقه‌ای -کشاورزی (زراعت، باغداری، کشت گلخانه‌ای، دام‌سنگین، پرورش طیور و نوغانداری)	با توجه به این موارد چشم‌انداز شهر رشت را می‌توان در زمینه کشاورزی، صنعت و گردشگری مورد مطالعه قرارداد.
طرح جامع راهبردی توسعه بومگردی استان گیلان	-جلوگیری از تغییرات کاربری اراضی و ساخت‌وسازهای جدید؛ - گسترش بومگردی کشاورزی- ساحلی؛ - توسعه گردشگری کشاورزی در استان؛ - تولید جاذبه‌های جدید انسان‌ساخت در استان؛ - توسعه خدمات فناوری اطلاعات و ارتباطات و ابزارهای هوشمند در مدیریت فضاها بومگردی؛ - توسعه زیرساخت‌های مناسب بومگردی خاص (علاق خاص، ژئوتوریسم، علمی و ماجراجویانه)؛ - افزایش اطلاعات عمومی بوم گردان از ویژگی‌های اجتماعی- فرهنگی (غذا، پوشاک، مسکن صنایع‌دستی، موسیقی، شیوه زندگی، آداب‌ورسوم) ساکنان بومی استان	با توجه به قابلیت‌های بالا و با توجه به این طرح می‌توان به نقش گردشگری در شهر رشت اشاره نمود.
طرح جامع شهرستان رشت	۱- ضرورت‌ها و برنامه‌های افزایش جمعیت و توسعه ۲-اولویت‌های ملی و اقتصادی و زیست‌محیطی بهره‌وری سرزمین و محدودیت‌های توسعه ناشی از آن‌ها ۳- نقش و عملکرد اصلی شهر ۴- برنامه‌های هماهنگی عمرانی بخش‌های عمومی و خصوصی ۵- ضرورت‌ها و مبانی دیگر	چشم‌انداز شهر در طرح جامع رشت، مبتنی «شهر برتر دریای خزر، شهری پایدار مبتنی بر اقتصاد دانش‌پایه و شهری برتر در سطح منطقه‌ای، ملی و فراملی که در آن حفظ محیط طبیعی اطراف شهر و حفظ اراضی کشاورزی، بازسازی و احیاء مناطق مرکزی شهر و نوسازی بافت فرسوده، افزایش کارایی ارائه خدمات شهری و امکانات زیر ساختاری، افزایش رفاه اجتماعی در قالب توسعه پایدار، بهره‌گیری از منابع و پتانسیل‌های موجود شهر، افزایش کارایی عملکردهای شهری در جهت کارآمدی و استفاده بهینه از منابع موجود با تأکید بر حفظ محیط طبیعی، رفع آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش کارایی محیط» تدوین‌شده است.
طرح توسعه شهرستان رشت	احیاء، بازسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت هم به لحاظ جاذبه‌ای توریستی و هم بارگذاری جمعیتی. -اولویت دادن به سرمایه‌گذاری صنعتی با رویکرد صادراتی در شهر صنعتی رشت و جلب سرمایه‌گذاری خارجی برای مشارکت. -ایجاد شهرک علمی و دانشگاهی در جهت سرمایه‌گذاری نیروی انسانی در گسترش علوم پایه و فن‌آوری نوین؛ -ایجاد کمربند سبز میان شهر و مزارع کشاورزی، جنگل‌ها و مراتع؛ -تأمین اعتبارات و تسهیلات بانکی به‌منظور سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی؛ -تجهیز شهرستان به‌عنوان عرضه‌کننده خدمات برتر جهانگردی نظیر آژانس‌های مسافرتی خارجی، هتل‌های پنج و چهار ستاره و... -توسعه و بهسازی کامل فرودگاه گیلان بر اساس طرح جامع مصوب فرودگاه؛ -کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز (اسکان غیررسمی) و اجرای طرح‌های آماده‌سازی زمین برای احداث بنا؛ -کمک و حمایت از بخش خصوصی در ایجاد تأسیسات اقامتی، تفریحی، ورزشی، ... و بهبود کیفیت ارائه خدمات گردشگری؛ -مدیریت بهینه دفع اصولی فاضلاب‌های شهری و روستایی و صنایع آلاینده.	این طرح که در سال ۱۳۸۲ توسط کمیته برنامه‌ریزی شهرستان تهیه‌شده ازجمله اسناد بالادست شهر رشت است که در سطحی بالاتر شامل رشت و تعدادی شهر و روستای دیگر خطوط اصلی توسعه شهرستان را در غالب راهبرد، اهداف بلندمدت و سیاست نشان می‌دهد.



در جمع‌بندی گزارش ارائه شده به مروری بر نتیجه حاصل از بررسی ویژگی‌های مطالعه در هر یک از اسناد مطالعاتی و طرح‌های برنامه‌ریزی شهر رشت نیز در این گزارش پرداخته شده است. در این راستا اهمیت این موضوع که هر یک از طرح‌های توسعه باید قابلیت اجرایی داشته باشند و راهبردها و سیاست‌های خاص مطرح شده در هر طرح، باید بر این اساس سنجیده شوند که تا چه میزان توانایی تحقق را دارند. لازمه این امر، انجام برآورد واقعی از میزان منابع موجود برای اجرای طرح طی فرایند تهیه طرح است، که در این گزارش صرفاً به بررسی محتوایی هر یک از اسناد و طرح‌های برنامه‌ریزی در سطوح مختلف ملی، منطقه‌ای - ناحیه‌ای و شهری پرداخته شده است. در فرآیند بررسی هر کدام از این اسناد الگو و فرآیند برنامه‌ریزی شامل چشم‌انداز برنامه و همچنین اهداف، راهبردها، سیاست‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌ها پرداخته و در بعد شناخت ویژگی‌های شهر؛ کمبودها، دارایی‌ها، تهدیدها و فرصت‌ها، همچنین نقش شهر در اسناد مورد مطالعه و الگوهای پیشنهادی، سناریوها و گزینه‌های احتمالی توسعه پرداخته شده است. در ادامه به ارائه خلاصه‌ای از اطلاعات گردآوری شده در این گزارش نیز پرداخته می‌شود. اجزای بنیادین و اساسی اسناد مورد مطالعه در این گزارش، اهداف و راهبردهای هر سند است که تشکیل‌دهنده ساختار اصلی برنامه‌ریزی آن‌هاست. در خصوص شهر رشت با دوراندیشی به وضعیت آتی شهرستان امکان تدقیق برنامه‌های اجرایی برای شهر فراهم شده است. موضوعاتی همچون:

- پایداری زیست‌محیطی؛
- اقتصاد متکی بر خود؛
- افزایش واحدهای درآمدزا با رونق گردشگری؛
- بافت‌های ارزشمند شهری؛
- توسعه درونزا شهر رشت

اصلی‌ترین محورهای مورد تاکید در اسناد است.

در ادامه مهم‌ترین اهداف و راهبردهای استخراج شده در اسناد و همچنین فهرستی از طرح‌ها و پروژه‌های تعریف شده در اسنادی که بررسی شدند، آمده است:

جدول ۱۷۲- جمع‌بندی اهداف و راهبردهای اسناد مورد بررسی

اهداف	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> ➤ توسعه پایدار سکونتگاه‌ها و مدیریت خردمندان سرزمین ➤ حفاظت فعال و بهره‌برداری خردمندان از منابع طبیعی و میراث انسانی منحصر به فرد ➤ اقتصاد سبز- آبی، پویا، برون‌گرا، صادرات محور، رقابت‌پذیر و جهان- محلی شده ➤ گردشگری بوم‌آورد، خلاق و مسئولیت‌پذیر، مبتنی بر همزیستی و هم‌افزایی جوامع محلی و میزبان ➤ پایداری اجتماعی- فرهنگی (بر مبنای عدالت محوری، انسجام بخشی، تنوع طلبی، ارتقای کیفیت زندگی، سطح آزادی و حکومت مداری) برای ایجاد جامعه ای سالم و پرنشاط ➤ نظام و محیط نهادی چندکش‌گرانه، توسعه‌گرا و همکارانه ➤ دستیابی به الگوی مناسب زیست‌پذیری یکپارچه سیستم فضایی مجموعه شهری ➤ دستیابی به الگوی پایدار و یکپارچه رقابت‌پذیر سیستم فضایی مجموعه شهری رشت ➤ دستیابی به الگوی مناسب افزایش پایداری محیطی فرایند توسعه فضایی ➤ بهره‌برداری منطقی و خردمندان از منابع و قابلیت‌های طبیعی و انسانی با حفاظت از محیط زیست طبیعی و مصنوعات آن ➤ تامین و تقویت زیربناها (حمل‌ونقل، ارتباطات، سوخت، آب و انرژی) ➤ حفظ، احیا و توسعه جنگل‌های شهرستان و جلوگیری از تخریب آن‌ها ➤ توسعه و گسترش کمی و کیفی صنعت گردشگری ➤ بهره‌برداری منطقی و خردمندان از منابع و قابلیت‌های طبیعی و انسانی با حفظ از محیط زیست طبیعی و مصنوعات آن ➤ دستیابی به توسعه شهری روستایی متوازن و متعادل و توزیع متعادل و متناسب جمعیت در سلسله مراتب جوامع شهری و روستایی شهرستان و استان ➤ حفظ و حراست از جنگل‌ها، کنترل پساب‌های شهری و صنعتی و جلوگیری از آلودگی‌های آب‌های سطحی و زیرزمینی ➤ بالا بردن میزان ماندگاری تعداد گردشگران در شهر رشت و افزایش توانمندی منابع انسانی شهرداری رشت ➤ بهبود شاخص امید به زندگی شهروندان و بهبود وضعیت کتاب‌خوانی در شهروندان ➤ افزایش تعداد کاربران الکترونیکی ➤ افزایش سرانه فضای سبز و پارک‌ها و بهبود دیدگاه شهروندان در مورد میلان شهری ➤ رشد میزان سرمایه‌گذاری در امور شهری رشت و افزایش کارایی در انجام فعالیت‌های شهرداری ➤ افزایش مکان‌های ورزشی، فرهنگی، مذهبی و تفریحی ➤ افزایش استفاده شهروندان از وسایط نقلیه عمومی ➤ دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکرد های شهری ➤ بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت های تاریخی و مسئله دار شهری ➤ احترام به بافت با ارزش محدوده مرکزی شهر رشت و محدوده بازار در ساخت و ساز های جدید ➤ تقویت فضاهای عمومی برای حضور شهروندان ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استاندارد های جهانی ➤ افزایش دسترسی و ایمنی شبکه راه ها ➤ کاهش و حذف سفرهای زائد درون شهری و کاهش طول سفرهای موتوروی ➤ توسعه پایدار و باز زنده‌سازی ارزش‌های محیط طبیعی و اکولوژیک شهر رشت ➤ انسجام اندام‌های طبیعی در سازمان فضایی شهر رشت ➤ گسترش عرصه های عمومی و امکانات تفریحی در پهنه اندام های طبیعی و اکولوژیک ➤ ارتقاء کیفیت محیط طبیعی رودخانه ها و بافت های پیرامونی در جهت دستیابی به فضاهای مطلوب و سرزنده ➤ ایمنی در اندام های طبیعی و برقراری امنیت اجتماعی ➤ تاکید بر مشارکت و مدیریت در تحقق پذیری ساماندهی و احیاء اندام های رودخانه ای در شهر ➤ مدیریت نظارتی زیست محیطی به طرح ها و پروژه های عمران و توسعه شهری ➤ حفاظت اکولوژیکی زیستگاههای طبیعی ➤ توسعه کشاورزی و دامپروری به منظور حفاظت از اراضی و ایجاد ساختار کلان سبز ➤ بهسازی کیفی محیط با هدف کنترل آلودگی‌های زیست محیطی ➤ ساماندهی سیما و منظر شهری ➤ دستیابی به الگوی بهینه استقرار کاربری و عملکردهای شهری ➤ توسعه صنایع پربازده و پیشرو با هدف جلب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و با تاکید بر صنایع تولید محصولات صادراتی ➤ تبدیل شهر رشت به کانون تعاملات تجاری بین مراکز تولید مستقر در استان با منطقه آزاد و سطح بین المللی ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی ➤ ایجاد قطب آموزشی - تحقیقاتی در شهر رشت ➤ ارائه خدمات فوق تخصصی درمانی در سطح منطقه ➤ مدیریت نظارتی- زیست محیطی به طرح ها و پروژه‌های عمران و توسعه شهری ➤ بهسازی کیفی محیط با هدف کنترل آلودگی های زیست محیطی ➤ ایجاد یک ساختار منسجم کالبدی ➤ بهسازی، نوسازی و باززنده‌سازی بافت های تاریخی فرسوده و مسئله‌دار شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تنوع‌بخشی به اقتصاد متناسب با مزیت‌ها، قابلیت‌ها و تخصص‌های سرزمینی ➤ تمرکززدایی و تغییر الگوی شبکه شهری سرزمین از تک مرکزی به شبکه چندمرکزی و چندسطحی ➤ مدیریت یکپارچه و خردمندان پسماند و کاهش آلایندها ➤ گسترش همکاری و مشارکت منطقه‌ای به منظور کاهش اثرات منفی محیط‌زیستی ➤ انسجام بخشی و تنوع بخشی نظام فعالیت اقتصادی و تکمیل زنجیره‌های ارزش ➤ حفظ و ارتقای هویت و میراث تاریخی- فرهنگی به ویژه گشودگی فرهنگی و پیشگامی در عرصه نوآوری‌پذیری ➤ توسعه گردشگری و اکوتوریسم پایدار، اجتماع محور، برخوردار از زنجیره‌های ترکیبی کامل و مبتنی بر بازاریابی و تبلیغات مدرن ➤ توسعه و بهره‌گیری کارآمد و بهینه از ظرفیت‌های منطقه‌آزاد، مناطق ویژه اقتصادی، بندر و پس‌کرانه‌های آن ➤ توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای سطح دسترسی به فناوری‌های نوین اطلاعات و ارتباطات ➤ ایجاد تعادل در ساختار فضایی مورفولوژیکی و کارکردی نظام شهری و روستایی ➤ افزایش تاب‌آوری محیط ساخته شده در برابر مخاطرات طبیعی و در مطابقت با اصول پدافند غیرعامل ➤ ایجاد و تقویت عدالت دربرگیرنده و ارتقای سرمایه اجتماعی ➤ توانمندسازی و ایجاد زمینه‌های مشارکت فعال و موثر اجتماعات محلی ➤ تأمین زیرساخت، تجهیز و توسعه سفرهای با دوچرخه ➤ تأمین زیر ساخت تجهیز و توسعه قطارهای سبک شهری و تراموا و مونوریل، اتوبوس برقی ➤ شبکه راه‌های سطحی با کمترین آلودگی صوتی و هوا ➤ اولویت بندی در ارائه راه حل ها ایجاد انگیزه و حس مشارکت در مردم و ساکنین تأمین منابع مالی برای پروژه های لازم الاجرا ➤ تثبیت، پایش و تقویت فعالیت‌های پالاینده محیطی ➤ تنظیم و بارگذاری نظام فعالیت و سکونت مبتنی بر مناسبت و ظرفیت‌های محیطی ➤ تناسب پایدار و کاهش تعارض میان سکونت، فعالیت و مناسبت‌های محیطی ➤ طراحی الگوی مناسب مدیریت بازیافت و پسماند ➤ تقویت و افزایش ایمنی و امنیت در ساختار فضایی مجموعه شهری ➤ تقویت و افزایش کیفیت محیط شهری و روستایی در مراکز سکونت ➤ کاهش شاخص‌های فقر و محرومیت به‌سوی همگنی اجتماعی ➤ تقویت و ارتقاء تبادل فضایی درون منطقه‌ای ➤ تقویت، ارتقای و توازن سطح سرمایه انسانی درون منطقه‌ای ➤ یکپارچگی قلمرویی مدیریت فضایی مجموعه شهری ➤ پایش و اصلاح الگوی مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر ➤ ارتقا و بهبود شرایط و کیفیت محیط کسب‌وکار ➤ تقویت و ارتقای پیوندها و روابط مکمل در زنجیره تولید و کسب‌وکار ➤ پرهیز، کاهش و کنترل فعالیت‌های اقتصادی ناپایدار ➤ تقویت و ارتقای میزان نظم کارکردی سازمان فضایی مجموعه شهری ➤ تقویت و ارتقای میزان نظم معنایی سازمان فضایی مجموعه شهری ➤ حفظ و حراست از جنگل‌ها، کنترل پساب‌های شهری و صنعتی و جلوگیری از آلودگی آب‌های سطحی و زیرزمینی ➤ نوسازی و بازسازی شبکه‌های شهری، بین شهری و بین‌المللی و افزایش ضریب دسترسی به امکانات ارتباطی ➤ توسعه و تکمیل موزه‌ها در رشت با ایجاد موزه فرهنگ مردم و بخش خاص به منظور نمایش بهترین نمونه‌های هنری و صنایع دستی ➤ ساماندهی شبکه راه‌های ارتباطی در سطح شهر به‌خصوص راه‌هایی که به مراکز تفریحی و توریستی ختم می‌شود ➤ معرفی شهر رشت به‌عنوان قطب گردشگری با توجه به امکانات و ظرفیت‌ها ➤ یکپارچه سازی امکانات گردشگری شهر با پیرامون جهت افزایش ظرفیت‌پذیری گردشگر ➤ استفاده بهینه از علاقه مردم به سکونت در محل با استفاده از سیاست‌های تشویقی در راستای نوسازی و بهسازی مناسب ابنیه ➤ تقویت حس تعلق ساکنین از طریق تقویت عناصر خاص و هویت‌بخش ➤ جلوگیری از جابه‌جایی تدریجی ساکنان اصلی با مهاجران غیربومی با استفاده از سیاست‌های تشویقی ➤ جلوگیری از ایجاد دوبارگی در پهنه بافت و به‌هم‌خوردن نظام و ساختار کنونی ➤ ایجاد اتصال میان بافت شمالی و جنوبی با استفاده از طراحی عناصر کالبدی نمادین در نقاط عطف شاخص ➤ توجه به هویت بستر موجود در طراحی موجود ➤ ساماندهی مناسب محور صیقلان به‌عنوان استخوان‌بندی اصلی جدید پهنه حوزه محلی ➤ جلوگیری از افزایش بی‌رویه تراکم ساختمانی ➤ حفظ ویژگی‌های معماری بارزش و باهویت موجود در برخی ابنیه بافت و ادامه آن در طراحی جدید ➤ ساماندهی استخوان‌بندی جدید در راستای تأمین دسترسی‌های سواره موردنیاز قطعات ➤ جلوگیری از کاهش تدریجی فضاهای خالی بافت و تغییر سازمان کالبدی ➤ استفاده بهینه از افزایش نفوذپذیری در بافت جهت تأمین خدمات و جلوگیری از کاهش امنیت در اثر این عامل ➤ جلوگیری از تخریب ابنیه بارزش بافت و تعریف سیاست‌ها و ضوابط مناسب جهت نگهداری این ابنیه ایجاد پیوند مناسب در بلوک بزرگ که در اثر احداث محور صیقلان بریده می‌شوند. ➤ تقویت سازه‌های ابنیه بارزش قدیمی با استفاده از تمهیدات مناسب برای جلوگیری از آسیب‌های ناشی از زلزله ساماندهی گروهی و مجموعه‌ای ابنیه باهویت و ارزشمند درون بافت در راستای تزریق کاربری‌های اجتماعی - فرهنگی ➤ طراحی کالبد جدید خیابان صیقلان منطبق با نظام ارگانیک بافت موجود ➤ تقویت هویت سیمای بام به‌واسطه استفاده از فرم‌ها و الگوهای شیروانی مرسوم بومی و مردم ➤ استفاده از نظام پر و خالی موجود در ابنیه باهویت در طراحی کالبد ابنیه جدید ➤ حفظ و تقویت سیلوئت شهری واجد ارزش به دلیل حضور سقفهای شیبدار مطلوب و پهنه های سبز ➤ جلوگیری از استفاده مصالح غیربومی و صنعتی در ساختن سقف‌ها که موجب فاصله‌گرفتن از ویژگی‌های بومی و ارزشمند خود می‌شود. ➤ تدوین ضوابط مناسب سیمای جداره از لحاظ نوع استفاده از مصالح و نوع پر و خالی نما برای حفظ هویت بافت ➤ تزریق میلان شهری مناسب و کف‌سازی و بهینه‌سازی معابر در بافت ➤ جلوگیری از کاهش مطلوبیت معابر به دلیل نوسازی قطعات بدون درنظرگرفتن هویت بومی ➤ ارائه ضوابط ویژه به‌منظور حفظ کریدورهای بصری و دیدهای متوالی ➤ جلوگیری از حذف دیدهای مطلوب به ارتفاعات سبز اطراف در اثر ارتفاع‌گرفتن ابنیه ➤ تقویت عناصر و نشانه‌های ذهنی موجود مانند مسجد حاج صمد خان در راستای ایجاد خوانایی هر چه بیشتر در بافت ➤ ارتقاء خدمات جهانگردی و پذیرایی مطابق استانداردهای کیفی بین المللی با هدف ارائه خدمات به گردشگران داخلی و خارجی استان ➤ تمرکز زدایی از مرکز شهر و خیابان های پیرامون بازار ➤ رشد و توسعه هدفمند فعالیتی و کالبدی بازار ➤ ارتقاء کیفیت‌های اکولوژیک و گسترش سرفه آب در همجواری با عناصر کلیدی سازمان فضایی به منظور بسترسازی شرایط تحول در پیرامون ➤ تقویت ارتباط محور مجهز و محور مختلط به عنوان فقرات شهری با رودخانه‌ها ➤ بهره گیری از فرصت‌های توسعه باززنده‌سازی مرکز شهر جهت نفوذ و جذب فعالیت به حاشیه رودخانه‌ها ➤ ایمن‌سازی حرایم رودخانه‌ها در مقابل سیل و روانگرایی خاک

منطقه	ماموریت	پروژه	سند
-	خدمات مدیریت	ایجاد پژوهشگاه توسعه سبز- آبی شمال کشور در رشت	آمایش سرزمین گیلان (۱۳۹۷-۱۳۹۹)
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تعریف راه اصلی رشت- چیرده	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	ایجاد و توسعه خط ریلی قزوین-رشت- بندرانزلی	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	ایجاد و توسعه خط ریلی رشت- آستارا	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی رشت- بندرانزلی به منطقه آزاد	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- فرودگاه- خام- منطقه‌آزاد- بندرانزلی	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- مرچغل- صومعه‌سرا- فومن	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح امکان‌سنجی و اتصال خط ریلی سبک رشت- کوچصفهان- آستانه‌اشرفیه- لاهیجان- لنگرود- رودسر	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح ساماندهی، تجهیز و ارتقای کیفیت عملکردی فرودگاه رشت	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تهیه طرح و احداث پارک لجستیک عمومی رشت	
-	خدمات مدیریت	تهیه طرح امکان‌سنجی و ایجاد خوشه صنعتی غذایی و نساجی و شیمیایی (پژوهش، تولید، فرآوری، نمایشگاهی، بازاریابی، پشتیبانی و نوآوری) در منطقه مرکزی (رشت- صومعه‌سرا- فومن- آستانه‌اشرفیه)	
-	خدمات مدیریت	تهیه طرح و ایجاد شهرک فناوری گیلان در رشت	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث و تجهیز بیمارستان‌های تخصصی و فوق‌تخصصی در رشت- بندرانزلی- لاهیجان- تالش و آستارا	
-	اجتماعی و فرهنگی	تجهیز و توسعه مراکز فرهنگی و اجتماعی با عملکرد استانی در رشت، بندرانزلی و لاهیجان	
۴	اجتماعی و فرهنگی	توسعه و تجهیز مجموعه ورزشی عضدی رشت و تختی انزلی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ارتقای عملکرد مراکز آموزش عالی موجود در شهر رشت از طریق جذب اساتید مجرب و مقیم، توسعه و تجهیز آزمایشگاه‌ها، برگزاری همایش‌های علمی بین‌المللی و...	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث و تجهیز مراکز خدمات تخصصی حرفه‌ای، مالی و بازاریابی و بیمه‌ای با عملکرد فراراستانی در رشت، بندرانزلی و آستارا	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث نمایشگاه بین‌المللی استان در رشت باهدف توسعه صادرات	
-	کابردی و شهرسازی	تهیه و اجرای طرح توسعه محور رشت- بندرانزلی با رویکرد محدودنمودن استقرار فعالیت‌های جدید در این محور به خدمات برتر و صنایع با فناوری بالا	
-	کابردی و شهرسازی	بازنگری در طرح مجموعه شهری رشت و تدوین ضوابط و مقررات توسعه فضایی آن با رویکرد مهار رشد شهر مرکزی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	اتمام احداث تصفیه‌خانه و شبکه جمع‌آوری پساب (فاضلاب) شهری در شهرهای رشت، بندرانزلی، لاهیجان، رودسر، آستانه‌اشرفیه، صومعه‌سرا، تالش و آستارا	
-	محیط زیست و خدمات شهری	کنترل و هدایت آبهای سطحی از طریق جوی و کانپو	طرح جامع (۱۳۸۱)
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه فضای سبز در حریم کابل‌های فشار قوی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	فضاسازی در حریم رودخانه‌ها و ساماندهی و طراحی رودخانه‌های شهر	
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه ظرفیت کارخانه کمپوست و بهبود دفع زباله شهری	
۴	محیط زیست و خدمات شهری	ساماندهی اراضی اطراف تالاب عینک	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ایجاد استخرهای تامپون در نقاط پیشنهادشده طرح	
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه و تجهیز شبکه فاضلاب شهری	
۲ و ۱	حمل‌ونقل و ترافیک	اجرای معبر جدید حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	اجرای معبر جدید حدفاصل میدان صیقلان تا خیابان تختی	
۲ و ۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی در امتداد بلوار آیت الله ضیابری و اتصال آن به بلوار رشتیان	
۵ و ۴ و ۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث کمربندی از میدان گیل تا بلوار شهید افتخاری	
۵ و ۴ و ۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث کمربندی از جاده انزلی تا بلوار شهید افتخاری	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی حدفاصل بلوار ولی عصر تا جاده پیربازار	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی در امتداد بلوار معلم و اتصالی آن به بلوار اصفهانی	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل خیابان سعدی تا خیابان معلم	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل خیابان معلم تا بلوار شهیدرجایی (رشتیان)	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی امتداد بلوار شهید احمدزاده به بزرگراه خرمشهر	
۳ و ۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی امتداد بلوار دیلمان به بلوار شهید احمدزاده	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی حدفاصل بلوار شهید انصاری به خیابان خرمشهر	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی از بلوار کشاورز تا خیابان شهدا	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی حدفاصل میدان ولی عصر تا بلوار دیلمان	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ اصلی امتداد بلوار کشاورز از خیابان شهدا تا خیابان شهید انصاری	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	تعریض خیابان شهدا (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تعریض جاده سنگر (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تعریض جاده لاکان (تأکید بر اجرای آن طبق طرح تفصیلی)	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	طرح احداث پل رودخانه زرجوب جهت اتصال بلوار اصفهان گلسار به جاده پیربازار	
۵ و ۴ و ۱	حمل‌ونقل و ترافیک	طرح احداث ۵ تقاطع غیرهمسطح در میدا نه‌ای گاز، انتظام، باستانی، شعار، آزادگان و مصلی	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	ایجاد محورهای پیاده در خیابان علم الهدی، خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	زیرگذر کردن میدان اصلی شهر	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث تسهیلات تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده یا پله برقی	
-	کابردی و شهرسازی	تشکیل کمیته فنی نظارت بر توسعه شهر	
-	کابردی و شهرسازی	ساماندهی مبادی ورودی شهری	
-	کابردی و شهرسازی	تعیین محدوده‌های دارای طرح‌های ویژه شهری و تهیه طرح‌های موضوعی و موضوعی	
-	کابردی و شهرسازی	تهیه اصلاحیه ضوابط و مقررات تفصیلی طرح	
-	کابردی و شهرسازی	تملک اراضی برای احداث خدمات توسط سازمان‌های مربوطه (آموزش و پرورش، بهداشت و درمان و شهرداری)	
-	کابردی و شهرسازی	انتقال صنایع آلوده به خارج از شهر یا رعایت استانداردهای محیط‌زیست، بازیافت فضاهای مورد نیاز سطوح شهری	
-	کابردی و شهرسازی	مدیریت اراضی بایر، متروکه و فرسوده شهری	
-	محیط زیست و خدمات شهری	افزایش میادین تره‌بار شهری	
-	ایمنی و مدیریت بحران	افزایش تعداد ایستگاه‌های آتش‌نشانی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	افزایش تعداد مخازن آب	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	ایجاد پارکینگ در محدوده مرکزی شهر	
-	محیط زیست و خدمات شهری	حفظ منابع آب زیرزمینی از آلودگی با آب‌های سطحی و نشتاب فاضلاب	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه خرمشهر حدفاصل میدان ولی عصر تا میدان جانبازان	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه مدرس حدفاصل میدان جانبازان تا میدان مصلی	



منطقه	ماموریت	پروژه	سند
۵ و ۴	حمل و نقل و ترافیک	احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه بهشتی حدفاصل میدان مصلی تا میدان شهدای گمنام	سند
۴ و ۱	حمل و نقل و ترافیک	احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه شهدای گمنام حدفاصل میدان گمنام تا میدان جهاد	
۱	حمل و نقل و ترافیک	احداث کندرو در حریم کمربندی بزرگراه شهید قلی پور حدفاصل میدان جهاد تا میدان قلی پور	
-	حمل و نقل و ترافیک	احداث معبر جمع کننده اصلی از جاده تهران به جاده سنگر	
۳	حمل و نقل و ترافیک	احداث معبر شریانی درجه ۲ فرعی به موازات بلوار خرمشهر	
۳	حمل و نقل و ترافیک	تعریض معبر موجود حدفاصل بزرگراه مدرس تا بلوار امام رضا	
۳	حمل و نقل و ترافیک	تعریض خیابان پرند به موازات بلوار امام رضا	
۳	حمل و نقل و ترافیک	تعریض خیابان شهید چمران حدفاصل جاده سنگر تا میدان امام حسین	
۳	حمل و نقل و ترافیک	تعریض جاده پیرکلاچای در محدوده شهر (از میدان امام حسین)	
۳	حمل و نقل و ترافیک	تعریض خیابان عباس پور حد فاصل جاده سنگر تا بلوار امام خمینی	
۴	حمل و نقل و ترافیک	تعریض و احداث امتداد خیابان حاجتی تا بلوار شهید افتخاری	
۴	حمل و نقل و ترافیک	تعریض و احداث امتداد خیابان ۱۴ متری سجاد تا بلوار شهید افتخاری	
۴	حمل و نقل و ترافیک	تعریض و احداث امتداد خیابان امام حسین تا بلوار شهید افتخاری	
۴	حمل و نقل و ترافیک	تعریض و احداث امتداد خیابان حمیدیان و لاله تا بلوار	
-	حمل و نقل و ترافیک	گسترش و تقویت نظام حمل و نقل عمومی	
-	حمل و نقل و ترافیک	توسعه و تقویت زیرساختهای دسترسی هوایی به شهر	
-	حمل و نقل و ترافیک	تجهیز ناوگان حمل و نقل اتوبوسرانی و اتوبوسهای مدرن و گازسوز	
-	حمل و نقل و ترافیک	احداث خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریل در محل های مناسب	
-	کابردی و شهرسازی	بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده	
-	کابردی و شهرسازی	تأکید بر رعایت مقاومت سازی ابنیه مسکونی در برابر خطر زلزله	
-	کابردی و شهرسازی	توسعه صنعت توریسم و گردشگری از طریق توسعه زیرساختها (هتل، مهمانسرا و ...)	
۴	کابردی و شهرسازی	تجهیز امکانات و زیرساختهای شهر صنعتی، به منظور ایجاد و گسترش صنایع سنگین و آلودهزا	
-	کابردی و شهرسازی	ایجاد زیرساختها و خدمات گردشگری	
-	کابردی و شهرسازی	مکانیابی و ضوابط بلندمرتبه سازی شهر رشت	
-	کابردی و شهرسازی	ساماندهی سکونتگاههای غیرمتعارف اطراف شهر	
-	کابردی و شهرسازی	بررسی اثرات ناشی از حضور جمعیت غیرساکن (روستاهای اطراف، گردشگران، مسافران عبوری و ...)	
-	کابردی و شهرسازی	ساماندهی نماها و سیمای شهری	
-	کابردی و شهرسازی	طرح جامع ساماندهی نماها و سیمای شهری	
-	کابردی و شهرسازی	طرح تفصیلی ساماندهی نماها و سیمای شهری	
۵ و ۴ و ۳ و ۲ و ۱	کابردی و شهرسازی	طرح جامع پیاده راههای شهر (طرح ایجاد محور پیاده در مرکز شهر و پارکهای نواری در حریم رودخانههای زرجوب و گوهررود)	
-		مطالعه پدافند غیرعامل در سطح شهر رشت	
۱	کابردی و شهرسازی	طرح اراضی آزاد شده حریم فرودگاه	
-	کابردی و شهرسازی	ساماندهی کاربریهای مزاحم مبادی ورودی شهر	
۲	کابردی و شهرسازی	طرح انتقال کاربریهای مزاحم خط ماشین (خیابان سعدی)	
۲	کابردی و شهرسازی	طرح جامع احیاء و ساماندهی محدوده مرکزی شهر (به عنوان محدوده فرهنگی - گردشگری - تجاری)	
۲	حمل و نقل و ترافیک	طرح مکانیابی و ایجاد پارکینگهای عمومی در مرکز شهر و در مجاورت راههای منتهی به پیادهراهها	
۵ و ۴ و ۲	کابردی و شهرسازی	ساماندهی محلات مسئله دار شهر (معلولین، عینک، چومارسرا، جماران)	
۲	حمل و نقل و ترافیک	تأمین حرکت وسائل نقلیه عمومی در مرکز شهر	
-	حمل و نقل و ترافیک	طرح بهسازی تعدادی از میدان شهر رشت	
-	حمل و نقل و ترافیک	طراحی سیمای شهری تعدادی از معابر شهر رشت	
-	اجتماعی و فرهنگی	تخصیص بخشی از اراضی برای مجتمعهای گردشگری برای ایجاد مدارهای گردشگری در حوزههای معرفی شده و رونق گردشگری متمرکز	
-	حمل و نقل و ترافیک	تخصیص بخشی از اراضی برای حمل و نقل و انبارداری در سطح فراملی	
-	خدمات مدیریت	تخصیص زمین برای ایجاد مرکز تولید، فراوری و صادرات محصولات کشاورزی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	تخصیص زمین برای ایجاد مکانهای دفع و بازیافت زباله مشترک	
-	حمل و نقل و ترافیک	اجرای پروژه قطار شهری	
-	محیط زیست و خدمات شهری	اجرای طرح بازساخت رودخانههای شهر رشت (گوهررود و زرجوب) از سرچشمه تا مصب، اعم از پروژههای تعیین، حفظ و نگهداری حریم	
-	خدمات مدیریت	ایجاد یک مرکز بزرگ بازیهای آبی نظیر موجهای آبی مشهد در شهر رشت	
۵	خدمات مدیریت	ایجاد یک باغ پرندگان و گلها در حاشیه جنوبی شهر	
-	کابردی و شهرسازی	احداث انواع تاسیسات اقامتی که عبارتند از: هتل، مهمانسرا و خدمات لازم آن، خدمات فروشگاهها، بازار و مراکز خرید و ...	
-	حمل و نقل و ترافیک	راهاندازی پارکینگ هوشمند در مناطق مختلف شهر	
۴	خدمات مدیریت	احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده غربی و در مسیر خروجی شهر به سمت فومن، در مجاورت تالاب عینک	
-	اجتماعی و فرهنگی	احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده پارک جنگلی سراوان	
۵	اجتماعی و فرهنگی	احداث یک مجتمع فرهنگی در محدوده جنوبی شهر، در منطقه لاکان شهر و بعد از دانشگاه آزاد پل طالشان	
-	خدمات مدیریت	احیای طرح قایقرانی از رشت به تالاب انزلی	
-	خدمات مدیریت	طرح بازساخت رودخانههای شهری رشت به نحوی که امکان ایجاد اتوبوسهای دریایی، انواع ورزشهای آبی، طرح قایقرانی از رشت به تالاب انزلی و بلعکس و ایجاد کارکردهای مختلف فرهنگی، ورزشی، تجاری و ...	
-	خدمات مدیریت	جابجایی بازار بزرگ رشت، پیگیری پروژههای گردشگری سلامت (احداث بیمارستان فوق تخصصی، هتل ۵ ستاره، فروشگاه بزرگ و خدمات وابسته)	
-	خدمات مدیریت	اجرای بسته گردشگری ورزشی (ورزشگاه بزرگ سرپوشیده، ورزشهای آبی و ...) برای تأمین زیرساختهای لازم	
۴		انجام مطالعات و امکانسنجی، پتانسیل های توسعه و عمران استخر عینک	
-	خدمات مدیریت	پروژه مسیر سلامت	
-	خدمات مدیریت	باغ گلگشت	
-	خدمات مدیریت	باغ موزه تفریحی گردشگری	
-	خدمات مدیریت	توسعه اراضی بازیافت کارخانه پارس الکتریک و توسعه فضاهای تفریحی - تجاری در عرصه سبز عمومی	
۲	خدمات مدیریت	پروژه مرکز خدماتی گردشگری و دریاچه مرکز شهر	
-	خدمات مدیریت	پروژه باغ گردشگری	
-	خدمات مدیریت	پروژه مسیر سلامت ۲ و جاده تندرستی رودخانه زر جوب	
-	خدمات مدیریت	پروژه پذیرایی ساحلی	
-	خدمات مدیریت	پروژه بازارچه ساحلی	
-	خدمات مدیریت		

طرح مجموعه شهری رشت (۱۳۹۲)

طرح توسعه راهبردی گردشگری شهر رشت (۱۳۹۰)

تهیه و تدوین سند چشم انداز بیست ساله و برنامه استراتژیک پنج ساله شهرداری رشت (۱۳۹۱)



منطقه	ماموریت	پروژه	سند
-	خدمات مدیریت	پروژه شهرسازی	
-	خدمات مدیریت	پروژه پارک‌های نمایشگاهی و فرهنگی	
-	خدمات مدیریت	کمپینک و اقامت موقت گردشگری ساحلی	
۲	کالبدی و شهرسازی	طرح بهسازی و نوسازی محور صیقلان شهر رشت	
۱	خدمات مدیریت	پروژه بزرگ جام‌جم در اراضی صداوسیما، بلوار شهید انصاری	
۱	خدمات مدیریت	مجموعه تجاری اداری در دست احداث ۱۱ طبقه واقع در نبش بلوار نماز	
۱	خدمات مدیریت	پروژه ساختمان ۲۰ طبقه دیلمان گیل واقع در بلوار نماز	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	احداث پروژه تجاری مسکونی بانک پاسارگاد در ۶ طبقه روی بانک و زیرزمین واقع در خیابان مطهری	
۱	محیط زیست و خدمات شهری	احداث پروژه تجاری مسکونی بانک پاسارگاد در ۱۱ طبقه روی بانک و زیرزمین واقع در میدان باستانی شعار	
۴	محیط زیست و خدمات شهری	بیمارستان ۱۲۰ تختخوابی در دست احداث قائم به‌صورت ۴ طبقه روی زیرزمین واقع در جاده فومن	
۱	محیط زیست و خدمات شهری	بیمارستان ۱۲۰ تختخوابی در دست احداث پارس به‌صورت ۶ طبقه روی زیرزمین واقع در بلوار شهید قلی‌پور	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث پارکینگ طبقاتی و تجاری در ۴ طبقه واقع در سیزدهمیدان	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث پارکینگ طبقاتی و تجاری در ۸ طبقه واقع در خیابان امام	
۳	خدمات مدیریت	تالار در دست احداث بزرگ شهر رشت در ۳ طبقه واقع در انتهای پارک، ملت	
۳	خدمات مدیریت	پروژه مجموعه تجاری آدینه در جوار مصلی رشت	
۱	محیط زیست و خدمات شهری	پروژه مجموعه تجاری اداری ایرانیان واقع در گلزار، میدان باستانی شعار	
-	اجتماعی و فرهنگی	احداث برج باران به‌عنوان نماد شهری رشت	
-	اجتماعی و فرهنگی	برگزاری سفر فرهنگی جهت تبادل امور فرهنگی با شهرهای هم‌تراز	
-	اجتماعی و فرهنگی	هماهنگی با سازمان میراث‌فرهنگی جهت نصب تابلوهای معرفی اماکن تاریخی و گردشگری به‌صورت هماهنگ با تابلوهای راهنمای مسیر	
-	اجتماعی و فرهنگی	یکسان‌سازی اسامی فارسی و انگلیسی معابر و نقاط جاذب سفر به‌ویژه نقاط گردشگری در تابلوها، نقشه‌ها و سایت‌های اینترنتی با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط	
-	خدمات مدیریت	توسعه، تجهیز و تقویت مناطق و راسته‌های مستعد در عرصه‌های مختلف گردشگری	
-	اجتماعی و فرهنگی	ساخت و پخش برنامه گیلان شناسی از طریق رسانه‌ها	
-	خدمات مدیریت	احداث پارک مینیاتوری جاذبه‌های گردشگری ایران و گیلان	
-	خدمات مدیریت	احداث پارک مشاهیر گیلان	
-	اجتماعی و فرهنگی	هماهنگی جهت اجرای تورهای غیرمستقل توسط شهرداری	
-	اجتماعی و فرهنگی	احداث فضای نمایشگاهی برای عرضه صنایع‌دستی به گردشگران	
-	خدمات مدیریت	احداث کمپینک برای مسافرانی که قصد بیتوته‌کردن جهت سفر به مناطق دیگر دارند	
-	خدمات مدیریت	ایجاد موزه نمایشگاه دائمی هنرها جغرافیا آیین و رسوم شرایط اقلیمی نمادها و هویت شهری و مشاهیر	
-	خدمات مدیریت	تهیه استراتژی توسعه محلات ویژه‌سازی محلات جهت جذب گردشگر	
-	خدمات مدیریت	تدوین طرح جامع آموزش شهروندی و آموزش مجازی شهروندان و کارکنان	
-	خدمات مدیریت	طراحی و تدوین نظام آموزشی مستمر و هدفمند بر اساس تخصص‌ها و شرح وظایف کارکنان و مدیران	
-	خدمات مدیریت	ایجاد مرکز آموزش عالی شهرداری رشت	
-	خدمات مدیریت	طراحی و اجرای الگوی بالندگی شغلی و حرفه‌ای منابع انسانی	
-	خدمات مدیریت	توسعه روابط شهرداری با دانشگاه‌ها (تنظیم تفاهم‌نامه همبستگی شهرداری با دانشگاه‌ها) توسعه مشارکت‌های مردمی و تقویت بخش خصوصی در توسعه آموزش‌های فنی و تخصصی توانمندسازی نیروی انسانی	
-	خدمات مدیریت	ارتقای سازوکارهای توانمندسازی	
-	خدمات مدیریت	تدوین برنامه‌ریزی نیروی انسانی برنامه‌ریزی خدمتی به برنامه‌ریزی جانشینی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ارتقای سطح سلامت و بهداشت شهر	
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه الگوهای جدید ورزش همگانی و تفریحات، ورزشی سازگار با محدودیت‌های اقتصادی و زندگی شهری کاهش آلودگی صوتی و افزایش کاربری‌های آرام‌بخش	
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه ورزش شهروندی با محوریت محله	
-	محیط زیست و خدمات شهری	افزایش بودجه ورزشی و نیز کمک مالی به هیئت ورزش‌های همگانی شهر به‌منظور برگزاری مسابقات مختلف معرفی ورزش‌های کم‌هزینه و سالم به شهروندان	
-	محیط زیست و خدمات شهری	راه‌اندازی خانه سلامت در پارک منتخب	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ارتقای شاخص‌های زیست‌محیطی شهر در جهت تحقق توسعه پایدار	
-	محیط زیست و خدمات شهری	استانداردسازی و تدوین شاخص‌های کیفی و کمی برای ارزیابی فعالیت‌ها	
-	اجتماعی و فرهنگی	تدوین منشور اخلاق حرفه‌ای در حوزه کسب‌وکار	
-	اجتماعی و فرهنگی	ایجاد فرصت‌های تبادل فرهنگی بین شهرداری‌های کشور	
-	اجتماعی و فرهنگی	گسترش کتابخانه به فرهنگسرا و سرای محلات و تدوین برنامه هویت شهری	
-	اجتماعی و فرهنگی	تعامل اثربخش با مراکز، فرهنگی اجتماعی و استفاده از ظرفیت، مساجد بقاع متبرکه، رسانه‌های مطبوعات و نشریات و مراکز فرهنگی	
-	اجتماعی و فرهنگی	توجه به میراث‌فرهنگی شهر و خانه‌های قدیمی رشت	
-	اجتماعی و فرهنگی	تشکیل و ساماندهی واحد مدیریت فرهنگی محلات و افزایش برنامه‌های فرهنگی سیار در پارک‌ها	
-	اجتماعی و فرهنگی	ارتقا و حفظ ارزش‌های فرهنگی و ویژگی‌های هویتی و متناسب‌سازی زمینه‌های گذران اوقات فراغت برای اقشار مختلف جامعه	
-	ایمنی و مدیریت بحران	ایجاد معابر ایمن سواره و پیاده برای تمامی افراد در سنین و شرایط گوناگون، زندگی شامل کودکان سالمندان، معلولین و ...	
-	محیط زیست و خدمات شهری	تأمین تأسیسات بهداشتی و درمانی در دسترس همه و در فواصل مناسب شامل مراکز مراقبت بهداشتی مراکز درمانی و اقدامات لازم برای تأمین بهداشت محیط‌زیست شهری	
-	ایمنی و مدیریت بحران	توانمندسازی نهادهای مدیریت شهری در راستای ارتقای ایمنی	
-	ایمنی و مدیریت بحران	روان‌سازی امور و افزایش بهره‌وری در راستای ارتقای ایمنی شهری	
-	کالبدی و شهرسازی	تهیه طرح جامع زیباسازی و مبلمان شهری رشت	
-	کالبدی و شهرسازی	اطلاع‌رسانی و جلب مشارکت همگانی مردم در زیباسازی و ناسازی با تهیه برنامه‌های آموزشی و پخش آن از طریق صداوسیما تلویزیون شهری و ...	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث فروشگاه شهروندی در ۴ نقطه شهر جاده (فومن انزلی، تهران و لاهیجان)	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث پمپ‌بنزین، کارواش تعویض روغن به‌صورت زنجیره‌ای	
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه و ساماندهی پارک‌ها و فضای سبز	
-	کالبدی و شهرسازی	بهسازی و حفاظت از بستر و حریم رودخانه‌ها و جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌رویه در جهت بهبود سیمای شهری	
-	کالبدی و شهرسازی	یکسان‌سازی و زیباسازی تابلوهای فروشگاه‌ها و مغازه‌های شهر رشت	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث پارکینگ اصلاح هندسی، معابر، چهارراه حذف تقاطع غیرضروور	
-	خدمات مدیریت	مدیریت بهینه منابع و مصارف و شناخت سازی عملکرد مالی	
-	خدمات مدیریت	مطالعه و شناسایی زمینه‌های بالقوه و مناسب جهت تعریف پروژه‌های اقتصادی و اجتماعی قابل‌مشارکت با سرمایه	



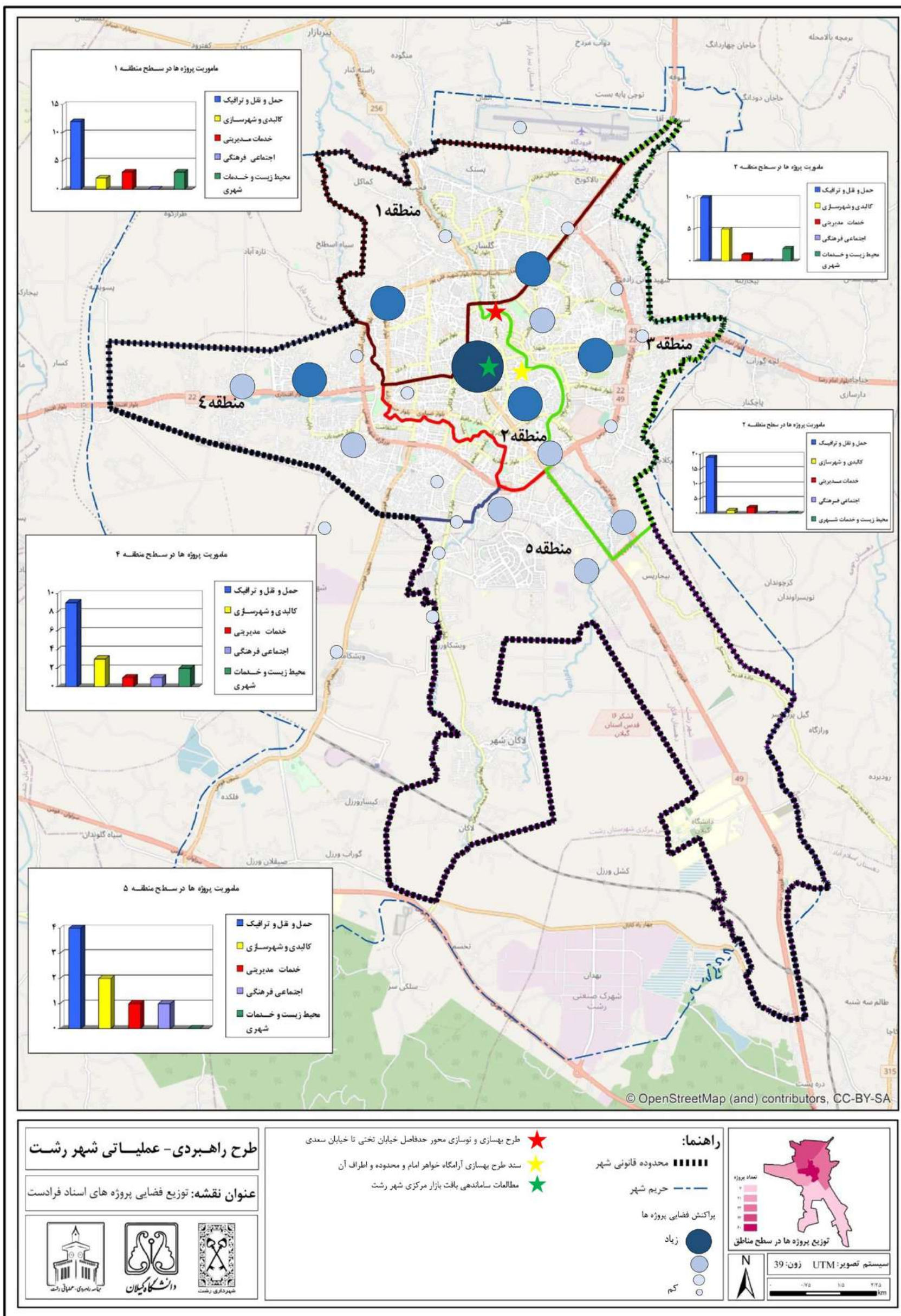
منطقه	ماموریت	پروژه	سند	
-	خدمات مدیریت	گذران و تعیین اولویت طرح‌ها و پروژه‌های شناسایی شده		
-	خدمات مدیریت	تدوین طرح جهت مشارکت نهادها و مؤسسات مالی و اعتباری در تأمین مالی پروژه‌های شهری		
-	خدمات مدیریت	ایجاد فضایی توأم از اطمینان برای سرمایه‌گذاران و ترغیب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت حضور در پروژه‌های جذاب شهری		
-	خدمات مدیریت	بازاریابی برای طرح سرمایه‌گذاری در منطقه‌ای و ملی		
-	خدمات مدیریت	ارتقای سطح خدمات به‌عنوان مکمل فعالیت‌های تولیدی و سرمایه‌گذاری		
-	خدمات مدیریت	تهیه طرح جامع درآمدهای پایدار و تنظیم مناسبات مالی دولت و شهرداری		
-	خدمات مدیریت	برگزاری همایش سالیانه جذب سرمایه‌گذاری خارجی		
-	خدمات مدیریت	تدوین روش‌های مشارکت در سرمایه‌گذاری در امور شهر رشت - طراحی سازوکارهای تنوع‌بخشی به منابع درآمدی به‌غیر از منابع موجود		
-	خدمات مدیریت	عضویت شهرداری رشت در کمیسیون‌ها - کارگروه‌ها و کمیته‌های مرتبط شهری در سطح استان		
-	خدمات مدیریت	استفاده از نوآوری‌های مدیریتی در شهر رشت		
-	خدمات مدیریت	شناسایی سازمان‌های معین شهرداری برای ارتقای سلامت، اوقات فراغت و فعالیت‌های فرهنگی		
-	خدمات مدیریت	ایجاد ساختار هماهنگ در امور شهری		
-	خدمات مدیریت	تدوین طرح جهت محور قراردادن شهرداری در امور ترافیک راهنمایی‌وراندگی، آب، برق، گاز و سایر خدمات زیربنایی و ...		
-	خدمات مدیریت	ایجاد تعادل در توزیع امکانات و زیربنای اقتصادی در محلات		
-	خدمات مدیریت	ایجاد سازوکار مناسب قانونی و ساختار متناسب برای سنجش ارزیابی عملکرد و نظام ارزشیابی نتیجه محور		
-	خدمات مدیریت	اصلاح ساختار اجرا و کاهش تعداد واحدهای اداری متناسب با مدیریت کارآمد و اثربخش		
-	خدمات مدیریت	کوچک‌سازی متناسب‌سازی و برون‌سپاری فعالیت‌های اداری		
-	خدمات مدیریت	اجرای بودجه‌ریزی مبتنی بر عملیات		
-	خدمات مدیریت	مهندسی مجدد فرایندها، اتوماسیون اداری استقرار سیستم اطلاعات		
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث خانه اسباب‌بازی برای گذراندن اوقات فراغت کودکان		
-	خدمات مدیریت	افزایش سهم اعتبارات ورزشی از کل بودجه شهرداری احیای ورزش‌های سنتی با محوریت محله مدیریت mis		
-	اجتماعی و فرهنگی	ارتقای جایگاه ورزش شهروندی در برنامه پنجم توسعه با تأکید بر انتقال مدیریت و منابع ورزش همگانی به شهرداری		
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث زمین ورزشی روباز برای ورزش جوانان		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	ایجاد سیستم پیاده‌روی مناسب در سطح خیابان‌های قدیمی شهر		
-	اجتماعی و فرهنگی	توسعه ورزش همگانی و تفریحات ورزشی		
-	اجتماعی و فرهنگی	تنظیم برنامه اوقات فراغت فصلی و اطلاع‌رسانی به شهروندان (چهارفصل)		
-	اجتماعی و فرهنگی	تهیه نظام‌نامه جهت مشارکت عمومی شهروندان در سطح منطقه‌ای و محله‌ها جهت همیاری و ارائه خدمات		
-	اجتماعی و فرهنگی	جلب مشارکت سازنده و اثربخش شهروندان		
-	اجتماعی و فرهنگی	حمایت مادی و معنوی از طرح‌های موفق و نوآوری شهروندان و مدیران موفق شهردار		
-	اجتماعی و فرهنگی	ساماندهی محلات شهری جهت دریافت پیشنهادهای از محلات		
-	اجتماعی و فرهنگی	شناسایی و تقویت سازمان‌های غیردولتی مؤثر در مشارکت‌های اجتماعی		
-	اجتماعی و فرهنگی	ایجاد سامانه پیشنهادهای مناسب جهت مشارکت بیشتر شهروندان		
-	خدمات مدیریت	استفاده از شناساگرهای مختلف، القایی، لیزری، صوتی فتوالکترونیک راداری و غیره جهت گردآوری اطلاعات لحظه‌ای ترافیک		
-	خدمات مدیریت	استفاده از نرم‌افزارهای تحلیل ترافیک بر اساس اطلاعات گردآوری شده از حجم، سرعت، تأخیر و غیره نصب دوربین‌های کنترل و ثبت تخلف سرعت در نقاط حادثه‌خیز شهر و ایجاد سامانه مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی برای پلیس راهنمایی‌وراندگی		
-	خدمات مدیریت	نصب دوربین‌های ثبت تخلفات عبور از چراغ قرمز در تقاطع‌ها		
-	خدمات مدیریت	ایجاد سامانه‌های اطلاع‌رسانی آنلاین اینترنت (پیامک)		
-	خدمات مدیریت	طراحی و توسعه شبکه اتوماسیون اداری		
-	خدمات مدیریت	آموزش شهروندان در راستای هوشمندسازی شهری		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تعامل با شورای هماهنگی ترافیک استان جهت اصلاح معابر شهر تهیه نظام کسب درآمد از حمل‌ونقل و ترافیک شهری		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	تقویت و گسترش شبکه‌های حمل‌ونقل متناسب با شرایط توسعه		
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	تبدیل معاونت حمل‌ونقل و ترافیک به حوزه ستادی و افزایش نظارت بر فرایندهای عملیاتی سازمان‌ها سازمان‌دهی ایجاد خطوط حمل‌ونقل عمومی شبانه در سازمان‌های اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی در سطح شهر		
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	تبدیل خیابان‌های مرکز شهر به گذرگاه‌های ویژه عابر پیاده بهسازی و تعویض پیاده‌روها و تنظیم برنامه‌های اسکیت سواری و دوچرخه‌سواری به‌صورت گروهی در شهر پیاده‌روی		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	انجام اقدامات عملی برای افزایش سهم دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی در شهر		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	مکان‌یابی و ساخت پل‌عابر پیاده و زیرگذر ویژه عابر پیاده در شهر		
-	حمل‌ونقل و ترافیک	ایجاد، توسعه و ارتقای مشخصات محورهای ارتباطی		
-	محیط زیست و خدمات شهری	نظارت بر حفظ محیط‌زیست در فعالیت‌های اقتصادی		
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث پارک ایجاد فضای سبز و کمربند سبز حاشیه خیابان‌ها و درختکاری در معابر		
-	محیط زیست و خدمات شهری	افزایش آگاهی‌های زیست‌محیطی و شیوه‌های حل مسائل مربوط به بخش خصوصی		
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه برنامه‌های منطقه‌ای برای پایداری محیط‌زیست		
-	محیط زیست و خدمات شهری	ارائه مشاوره به بخش‌های مختلف محیط‌زیستی		
-	محیط زیست و خدمات شهری	ساماندهی فضایی فعالیت‌ها و استقرار جمعیت شهری رشت با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی		
-	محیط زیست و خدمات شهری	افزایش کمی و کیفی شبکه‌های فرعی آبیاری در جهت استفاده چندمنظوره از منابع آب		
-	خدمات مدیریت	تدوین نظام حمایت از پژوهشگران و هدایت موضوعات و اهداف پژوهشی در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز		
-	خدمات مدیریت	ایجاد شبکه پژوهشی فعال و فراگیر		
-	اجتماعی و فرهنگی	مستندسازی تجربیات مدیران و شهروندان		
-	خدمات مدیریت	تدوین اتحاد استراتژیک گردشگری بین شهرهای لاهیجان انزلی، آستارا، رشت و فومن		
-	محیط زیست و خدمات شهری	توسعه بازارهای هفتگی در سطح شهر		
-	اجتماعی و فرهنگی	حمایت از تشکل‌های موجود صنایع‌دستی و ایجاد تشکل‌های جدید در راستای توسعه، ترویج و تقویت صنایع‌دستی		
-		کنترل کیفیت ساختمان‌ها و ساماندهی ساخت‌وسازها، نظارت جدی‌تر، جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌کیفیت و حمایت از ساخت‌وساز اصولی و استاندارد		<p>برای شهر رشت در برابر جامع آیینی شهر رشت در برابر حریق (۱۳۹۱)</p>
۲		احیاء و مرمت بافت قدیمی و فرسوده، بهینه‌سازی ساختمان‌های قدیمی مثل ساغریسازان، نوسازی ساختمان‌ها، عقب‌نشینی ساختمان‌های فرسوده حوالی خواهر امام و زرچوب		
۲	ایمنی و مدیریت بحران	جلوگیری از ساخت‌وسازهای مسکونی در حاشیه‌ها و ممانعت از همسایگی جایگاه‌های پمپ‌بنزین با منازل؛ برای حفظ جان افراد راه‌های خروج و فرار از حریق مناسب در ساختمان پیش‌بینی شود		
-		بیمه کردن منازل		
-		استفاده از دانش روز، ارتقا سطح دانش کارکنان آتش‌نشانی و تجهیز آنان به جدیدترین ابزار و ماشین آلات روز دنیا، به‌روز رسانی اطلاعات نیروی انسانی		



منطقه	ماموریت	پروژه	سند
-		جایگذاری مدیران بادانش و متخصص در مدیریت مهندسی شهری به جای مدیران انتصابی	شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت
-		افزایش ایستگاه‌های آتش‌نشانی و تجهیزات پیشرفته در سطح شهر به نسبت وسعت شهر و جمعیت شهر و توجه به بافت محلات و اصناف	
۲		استفاده از تجهیزات پیشرفته حریق و امداد و نجات در بازار	
-		افزایش تجهیزات کارآمد، قراردادن پمپ‌های آب سیار یا زیرزمینی، افزایش هیدرانت‌های سطح شهر، وجود ماشین‌های آتش‌نشانی زیاد در همه نقاط شهر	
-		دادن اجباری کپسول‌های آتش‌نشانی به خودروهای شخصی و عمومی و کپسول رایگان به تاکسی‌ها، سهولت‌الوصول بودن تجهیزات ایمنی برای شهروندان	
-		افزایش نیروی انسانی جهت عملیات و آموزش در سطح شهر، استخدام کارشناسان کاربرد، باسواد و کارآمد، بکارگیری نیروی جوان و متفکر در امر آتش‌نشانی	
-		استفاده از نیروهای آموزش‌دیده و متخصصین تحصیل کرده در برابر حریق	
-		اتحاد سازمان‌های امدادی، ایجاد مرکز تبادل اطلاعات با پلیس به صورت آنلاین و فوری	
-		ایجاد مدرسه آتش‌نشانی، ایجاد رشته‌های دانشگاهی و آکادمیک در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی کشور و استان	
-		آموزش افراد غیرمتخصص و افراد جامعه به مسائل ایمنی، آگاهی به مردم در خصوص بروز مشکل و چگونگی برخورد با خطرات	
-		تشکیل کلاس‌های آموزشی برای مردم، آموزش آتش‌نشانی برای مدیران و نگهبان‌های ساختمان‌ها، برگزاری کلاس‌های آموزشی برای ادارات و سازمان‌ها و ارگان‌ها، انتخاب نماینده از هر اداره و سازمان و آموزش تخصص‌های مورد نیاز	
-	محیط زیست و خدمات شهری	احداث تأسیسات خاک و نخاله	
۳	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث تقاطع‌های غیرهمسطح گیل و مصلی	
۳	محیط زیست و خدمات شهری	بازارچه محلی دیانتی	
۱	محیط زیست و خدمات شهری	بازارچه محلی فرهنگیان	
-	محیط زیست و خدمات شهری	بازارچه محلی وارث	
-	خدمات مدیریت	باغ پرندگان و باغ‌وحش	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	بلوار تختی به معلم و احداث حوزه نفوذ	
۴ و ۱	حمل‌ونقل و ترافیک	بلوار چهارده کیلومتری شهید افتخاری به شهید انصاری و احداث حوزه نفوذ	
۱	حمل‌ونقل و ترافیک	بلوار معلم به گلزار و احداث حوزه نفوذ	
۳ و ۴ و ۵	حمل‌ونقل و ترافیک	بلوار یازده کیلومتری گیل به احمد گوراب و احداث حوزه نفوذ	
-	خدمات مدیریت	پارک مینیاتوری	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	پارکینگ طبقاتی تجاری سعدی	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	پایانه‌های مسافربری برون‌شهری	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	پل‌های مکانیزه عابر پیاده	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ساماندهی حریم رودخانه‌های زرچوب و گوهررود	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	قطار شهری	
۲	خدمات مدیریت	مجتمع تجاری زیرگذر میدان شهرداری	
۴ و ۲	خدمات مدیریت	مجتمع تجاری و اداری سردار جنگل	
-	اجتماعی و فرهنگی	مجتمع فرهنگی و ورزشی پارک آبی	
۴	اجتماعی و فرهنگی	مجتمع گردشگری عینک	
-	محیط زیست و خدمات شهری	نیروگاه زباله‌سوز	
-	اجتماعی و فرهنگی	هتل و مرکز گردشگری	
۲	کابندی و شهرسازی	استفاده از نقاط تقاطع دو راسته در بازار به عنوان یک فضای شهری پویا و نقطه مکث	مطالعات ساماندهی بافت بازار مرکزی شهر رشت (۱۳۹۲)
۲	کابندی و شهرسازی	تدوین ضوابط برای رشد کیفی راسته‌های بازار براساس معیارهای زیبایی شناختی و طراحی شهری	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث مسیرهای دسترسی جمع‌کننده و محلی با طراحی برای سرعت مناسب	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	انجام تبلیغات لازم در مورد اینگونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده	
۲	کابندی و شهرسازی	تاکید بر عناصر نشانه‌ای بازار یا طراحی دوباره فضاهای عمومی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	گسترش حوزه عملکرد رستوران‌ها و قهوه‌خانه‌ها در پیاده‌روها	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ترکیب فعالیت‌های تجاری با فعالیت‌های تفریحی	
۲	کابندی و شهرسازی	بالا بردن کیفیت محیط در هر یک از راسته‌های بازار با توجه به نیازهای مشتریان و ویژگی‌های مورد نیاز هر صنف	
-	کابندی و شهرسازی	ایجاد پیوند فضایی میان بافت تاریخی و بافت نوساز از طریق ابزارهایی چون ایجاد طراحی مناسب شبکه دسترسی و الگوی بهینه استقرار کاربری‌ها	
۲	کابندی و شهرسازی	استقرار میلمان شهری متناسب با ویژگی‌های اقلیم شهر رشت در بازار	
-	کابندی و شهرسازی	توجه به رعایت خط آسمان در ساختمان‌های جدید الاحداث	
۲	کابندی و شهرسازی	ضوابط ساماندهی نماها و سیمای شهری در محورهای اصلی داخلی بازار	
۲	کابندی و شهرسازی	توسعه کیفی راسته بازارها به عنوان فضای شهری با اولویت پیاده	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	عدم استقرار شعبات مرکز ادارات رشت در محدوده بازار رشت کاربری‌های شهری و فراشهری	
۲	کابندی و شهرسازی	تدوین سیاست‌های تشویقی برای مالکان اراضی بایر داخل و پیرامون بافت برای ایجاد این‌گونه عملکردی	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	تدوین ضوابط و مقررات به منظور انتقال کاربری‌های مزاحم از محدوده بازار و ایجاد فضاهای باز در این محدوده	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	تمرکز زدایی از طریق جابه‌جایی تدریجی ادارات دولتی و دق‌تر خصوصی از مرکز شهر به اطراف	
۲	کابندی و شهرسازی	ساماندهی خیابان‌های پیرامون بلوک بازار	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	ممانعت از استقرار دستفروشان در خیابان‌های پیرامون بلوک بازار و راسته‌های کم‌عرض بازار	
-	کابندی و شهرسازی	طراحی فضاهای باز شهری و تعریف محل استقرار دستفروشان با اعمال ضوابط زیبایی‌شناسی	
-	محیط زیست و خدمات شهری	نظارت بر نوع فروش محصولات و نحوه فروش دستفروشان در فضاهای باز شهری	
-	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث تسهیلات دسترسی و تردد عابر در سطح معابر مانند پل عابر پیاده با پله برقی	
۲	حمل‌ونقل و ترافیک	احداث مسیر ویژه پیاده و کاملاً جدا از فضاهای معابر موتوری در امتداد خیابان امام خمینی حد فاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	تدارک فضاهای باز به شکل پارک‌ها،	
-	محیط زیست و خدمات شهری	میدانین باغ‌ها به مساحت ۲۰۰۰ متر مربع در بازار یا مراکز پیرامون برای اقامت بعد از سوانح	
-	محیط زیست و خدمات شهری	ارائه ضوابط برای نحوه چیدمان کالا جهت نمایش در فضای مقابل واحدهای تجاری و سرریز فعالیت	



منطقه	ماموریت	پروژه	سند	
۲	محیط زیست و خدمات شهری	ساماندهی راسته فروش لوازم خانگی در امتداد بحر العلوم		
-	حمل و نقل و ترافیک	اعمال ضوابط برای ساعات حرکت بار برای مراکز فروش نیازمند حمل بار		
۲	حمل و نقل و ترافیک	عدم دسترسی مستقیم وسایل نقلیه حمل بار به داخل بلوک بازار		
-	کابردی و شهرسازی	بازیافت زمین و استفاده مجدد از فضاهای بلااستفاده و یا در حال تخریب		
-	کابردی و شهرسازی	تزیین فعالیت به بناهای واجد ارزش تاریخی به کاربری های فرهنگی و گردشگری		
۲	ایمنی و مدیریت بحران	تجهیز تأسیسات و تجهیزات متناسب با بافت تاریخی بازار علی الخصوص در زمینه بروز آتش سوزی		
۲	ایمنی و مدیریت بحران	افزایش تجهیزات ایمنی مانند شیرهای آتش نشانی در تمامی سطح بازار مخصوصاً در محورهای پیاده		
۲	ایمنی و مدیریت بحران	رفع مشکلات سیستم برق رسانی بازار برای جلوگیری از بروز آتش سوزی		
۲	کابردی و شهرسازی	ارتباط فضایی محور فعال شهری امام خمینی یا خیابان مطهری و در ادامه با رودخانه زرچوب		
-	خدمات مدیریت	احداث واحدهای اقامتی و پذیرایی به منظور ارائه خدمات به گردشگران با سطح درآمد بالا و گردشگران خارجی		
۲	اجتماعی و فرهنگی	احداث هتل، رستوران و مراکز - فرهنگی تفریحی در محدوده بازار و در نزدیکی جاذبه های تاریخی به منظور ارائه خدمات به گردشگران متقاضی بازدید از اماکن تاریخی		
-	حمل و نقل و ترافیک	ترکیب سیستم های اتوبوسرانی، ریلی و تراموا در جابجایی مسافر و تأمین امکانات دسترسی آسان		
۲	حمل و نقل و ترافیک	طراحی و جانمایی خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریلی در محل های مناسب طراحی مسیر دوچرخه در امتداد خیابان های امام خمینی		
۲	حمل و نقل و ترافیک	توسعه پارکینگ های بیرون بلوک بازار برای توسعه حرکت پیاده درون بلوک بازار		
-	حمل و نقل و ترافیک	طراحی محدوده طرح ترافیک در مراکز تجاری شهر برای جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی		
۲	کابردی و شهرسازی	تعریف مکان هایی برای استقرار تابلوهای تبلیغاتی مخصوصاً در امتداد محور بیرونی بلوک بازار و محور درونی مخصوصاً بحر العلوم		
۲	اجتماعی و فرهنگی	تزیین فعالیت های فرهنگی و تفریحی در ترکیب با جریان خرید در بازار برای مکان های تاریخی و با ارزش معماری		
۲	محیط زیست و خدمات شهری	آزادسازی پیرامون آرامگاه خواهر امام و انتقال کاربریهای تجاری پیرامون به پلاک دیگری در شمال غربی آرامگاه		سند طرح بهسازی آرامگاه خواهر امام و محدوده اطراف آن (۱۳۹۳)
۲	حمل و نقل و ترافیک	بازگشایی پیاده راه حرم تا زرچوب		
-	محیط زیست و خدمات شهری	آزاد سازی حریم زرچوب		
۲	اجتماعی و فرهنگی	احداث مرکز محله		
۲	محیط زیست و خدمات شهری	احداث مجموعه پذیرایی - تجاری		
۲	اجتماعی و فرهنگی	احداث مرکز فرهنگی		
۲	محیط زیست و خدمات شهری	احداث مرکز پذیرایی		
۲	محیط زیست و خدمات شهری	ایجاد مجتمع تجاری، فرهنگی در مجاورت خیابان های اصلی	مطالعه طرح بهسازی و نوسازی محور حدفاصل خیابان تختی تا خیابان سعدی (۱۳۸۹)	
۲	کابردی و شهرسازی	ایجاد مجتمع های مسکونی بلندمرتبه		
۲	کابردی و شهرسازی	ایجاد فضاهای باز شهری		
-	حمل و نقل و ترافیک	اصلاح معابر در قالب طرح ساماندهی محدوده		
۲	حمل و نقل و ترافیک	احداث پارکینگ		



شکل ۹۵- جمع‌بندی بررسی اسناد برنامه‌های توسعه فرادست و مرتبط - توزیع پروژه‌ها



در ادامه تحلیل و استنتاج از موارد مورد بررسی در بخش اسناد فرادست، پروژه‌های استخراج شده از اسناد شهری در یک نقشه مکان‌یابی شدند تا وضعیت توزیع پروژه‌ها از نظر موقعیت و موضوع مشخص شوند. با توجه به این نقشه، در خصوص موضوعات پروژه‌ها موارد زیر به دست آمد:

- بیشترین پروژه‌ها مربوط به حوزه حمل‌ونقل و ترافیک است؛
- در سطح دوم پروژه‌ها، پروژه‌های حوزه کالبدی و شهرسازی قرار دارند که لازم به ذکر است که اختلاف معناداری با پروژه‌های حمل‌ونقل و ترافیک دارند؛
- کمترین پروژه‌های موضوعی مربوط به پروژه‌های اجتماعی - فرهنگی، خدمات مدیریتی و همچنین محیط‌زیست و خدمات شهری است.

همچنین در خصوص توزیع مکانی پروژه‌ها موارد زیر به دست آمد:

- منطقه دو بیشترین تعداد پروژه را به خود اختصاص داده است؛
- در سطح میانی، منطقه ۳ و ۴ قرار دارند؛
- منطقه ۱ و ۵ کمترین تعداد پروژه‌ها را در اختیار دارند.

با استناد به موارد به دست آمده از اسناد و با تکیه بر پروژه‌های شاخص تعریف شده، می‌توان تاکید موضوعی بر حوزه حمل‌ونقل و ترافیک را ادراک کرد، از آنجا که معضلات ترافیکی یکی از مهم‌ترین مسائل شهر رشت به حساب می‌آید این امر توجیه‌پذیر است، اما نکته‌ای که در این میان حائز اهمیت است، عدم توجه به مباحث مهم و اثرگذاری همچون مباحث زیست‌محیطی، اجتماعی و شهرسازی است که در میان پروژه‌ها مورد توجه ویژه قرار نگرفته‌اند. این در صورتی است که بحران زیست‌محیطی با تاکید بر دو رودخانه شهر رشت به شدت نیاز به توجه جدی دارد و علیرغم تعریف طرح‌های موضوعی برای ساماندهی این دو رودخانه، با توجه به شواهد امر به نظر می‌رسد که چندان موفق نبوده است. در طرح کالبدی به این گزاره اشاره شده است که «برای توسعه رشت گریزی جز تخریب زمین‌های کشاورزی نیست» و یا در طرح ساماندهی رودخانه آمده است که «رشد شهر به سمت تخریب محیط‌زیست است» و این گزاره‌ها خود مبین آن هستند که توجه به محیط‌زیست امری بسیار حیاتی برای شهر به حساب می‌آید.

همچنین با تاکید بر شهروندان به عنوان مهم‌ترین مولفه در شهر که رضایت و اعتمادشان می‌تواند زمینه‌ساز تحولات بسیار در عرصه شهر باشد، کمبود پروژه‌های این حوزه امری است که باید مورد توجه و تاکید جدی قرار بگیرد. زندگی شهری بدون توجه به شهرنشینان و بدون در نظر گرفتن آن‌ها در فرایند تدوین برنامه‌ها و همچنین بدون در نظر گرفتن نیازهایشان در پروژه‌های شهری در نهایت منجر به اختلالات در سیستم‌های شهری خواهد شد. درست است که تمامی پروژه‌های شهری در گام اول با هدف بهبود کیفیت زندگی شهروندان طراحی می‌شوند ولی تنها با تکیه بر بعد ترافیکی نمی‌توان امید به اصلاح امور شهری داشت. در نهایت آنچه لازم به تاکید است ضرورت تدوین برنامه‌ای راهبردی - عملیاتی با تکیه بر الگوی مردم‌محور است که در کنار چالش‌های شناسایی شده تخصصی بتوان محیط شهر را پذیرای شهروندانی ساخت که اصلی‌ترین مالکان شهر به حساب می‌آیند.



منابع

- ابراهیم زاده، عیسی. (۱۳۹۳). آمایش سرزمین و نقش آن در تبیین الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، تهران، مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت.
- بهنگام سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت (۱۳۹۶)، مهندسین مشاور اندیشکار.
- پوراحمد، احمد. (۱۳۸۵). قلمرو و فلسفه جغرافیا، تهران، دانشگاه تهران.
- توکلی، مرتضی؛ ابراهیمی، آرام؛ حمیدی تهرانی، سمیرا. (۱۳۹۷). تحلیل الگوی منطقه بندی آمایش سرزمین در ایران از پسامشروطه تا به حال، برنامه ریزی و آمایش فضا، دوره بیست و دوم، شماره ۱، صفحات ۱۷۹-۱۴۳.
- حسین زاده دلیر، کریم. (۱۳۹۱). برنامه ریزی ناحیه ای، چاپ یازدهم، تهران، سمت.
- زالی، نادر. (۱۳۹۴). آینده پژوهی و برنامه ریزی توسعه منطقه ای با رویکرد الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، تهران، مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت.
- زیاری، کرامت الله. (۱۳۸۳). مکتب ها، نظریه ها و مدل های برنامه و برنامه ریزی منطقه ای، چاپ اول، یزد، دانشگاه یزد.
- زیاری، کرامت الله؛ محمدی، علیرضا. (۱۳۹۴). تحلیلی از ویژگی های مدیریت توسعه منطقه ای در ایران طی دوره های قبل و بعد از انقلاب اسلامی (از ۱۲۸۶ تا ۱۳۹۴)، مجلس و راهبرد، سال بیست و دوم، شماره ۸۴، صفحات ۹۸-۷۳.
- زیاری، کرامت الله؛ محمدی، علیرضا. (۱۳۹۵). آسیب شناسی وضع موجود و ارائه الگوی مطلوب مدیریتی توسعه منطقه ای در ایران، راهبرد، سال بیست و پنجم، شماره ۷۹، صفحات ۲۸۶-۲۵۹.
- سازمان برنامه و بودجه کشور. (۱۳۹۳). سند نظریه ی پایه ی استان گیلان، تهران، امور آمایش و توسعه منطقه ای، معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور.
- سازمان بنادر و دریا نوردی (اداره کل مهندسی سواحل و بنادر). (۱۳۹۱). طرح جامع مدیریت یکپارچه ی مناطق ساحلی، تهران، شورای عالی معماری و شهرسازی ایران.
- سازمان مسکن و شهرسازی استان گیلان. (۱۳۸۷). سومین طرح جامع شهر رشت، رشت، مهندسین مشاور طرح و کاوش.
- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گیلان. (۱۳۹۸). سند آمایش استان گیلان، تهران، سازمان برنامه و بودجه کشور.
- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گیلان. (۱۳۹۹). سند برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان گیلان (۱۴۰۰-۱۳۹۶)، تهران، سازمان برنامه و بودجه کشور.
- سازمان همکاری های اقتصادی و توسعه. (۱۳۹۳). پارادایم های نوین توسعه روستایی - سیاست ها و حکمروایی، ترجمه: رضوانی، محمد رضا؛ باغیانی، حمید رضا؛ جعفری، سارا، اصفهان، دارخوین.
- سجودی، مریم، ۱۴۰۱، تبیین و ارائه الگوی توسعه یکپارچه ی منطقه ای شمال کشور (مطالعه موردی استان گیلان)، رساله دکترا، استاد راهنما: زیاری، کرامت اله، دانشگاه تهران، دانشکده جغرافیا.
- شریف زادگان، محمدحسین؛ خوانین زاده، اصغر؛ فتحی، حمید؛ ملک پور اصل، بهزاد. (۱۳۹۲). به کارگیری رویکرد شبکه ی هم پیوندی در سطح بندی فضاهای سکونت گاهی استان قم برای بهبود برنامه ریزی و آمایش منطقه، آمایش سرزمین، دوره پنجم، شماره ۲، صفحات ۲۴۰-۲۱۱.
- کمیسیون رشد و توسعه. (۱۳۸۸). استراتژی های رشد و توسعه پایدار، ترجمه: مهدی زاده، محمد رضا، تهران، مطالعات بین المللی انرژی.
- گریفین، کیت؛ مک کنلی، تری. (۱۳۷۵). تحقق استراتژی توسعه انسانی، ترجمه: خواجه پور، غلامرضا، تهران، موسسه ی عالی پژوهش تامین اجتماعی.
- لطیفی، غلامرضا. (۱۳۹۱). مبانی و اصول برنامه ریزی توسعه منطقه ای، تهران، علم.



- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. (۱۳۸۸). طرح کالبدی منطقه‌ای، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
- مطالعات طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر رشت (۱۳۹۷)، آرکان راهان آریان، شهرداری رشت
- یاسوری، مجید؛ سجودی، مریم. (۱۳۹۶). (ب)، استراتژی توسعه منطقه ای (RDS) راهکاری برای تدوین چشم انداز توسعه منطقه ای (مطالعه موردی شهرستان رشت)، اولین همایش بین المللی برنامه ریزی اقتصادی، توسعه پایدار و توسعه متوازن منطقه ای، رویکردها و کاربردها، کردستان، دانشگاه کردستان.

- Ahmad.Ijaz and Bajwa .Ihsan Ullah. (۲۰۰۵). regional development planning.
- Bock, Stephanie. (۲۰۰۳). Kommunale Zukunft zwischen Stadt und Region: Perspektiven der Regionalisierung, vhw Forum .Wohneigentum, ۵, pp ۲۳۸-۲۴۲
- finlands regional development strategy ۲۰۲۰. (۲۰۱۰). publication of the ministry of Employment and the economy Regional development
- Office of the Deputy prime Minister. (۲۰۰۴). Planning Policy Statement ۱۱:Regional Spatial Strategies London: TSO.
- Pavičić Kaselj ,Ana. (۲۰۱۲). Cohesion and coherence of strategic development plans in Istria County .SEENET Programme: A trans-local network for the cooperation between Italy and South East Europe.Horizontal Action C – Research.
- Porter, M.E. (۲۰۰۳). The Economic Performance of Regions, Regional Studies, Vol. ۳۷, No. ۶ and ۷, PP ۵۴۹-۵۷۸
- Wesley Scott.James.De-coding New Regionalism Shifting Socio-political Contexts in Central Europe and Latin America. (۲۰۰۹). Chapter ۱Introduction.Edited by James W. Scott.ASHGATE e-BOOK.
- While, A. (۱۹۹۹). Looking for Regional Politics: the Logics of Institution-building in Two English Regions',mimeo, copy available from author, CUDEM, LeedsMetropolitan University, Brunswick Building, Leeds LS۸ ۲BU.
- <http://fekrebozorg.ir>

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله دوم: مطالعات پایه و موضوعی

سند سوم: سنجش و تحلیل وضع موجود

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش دوم

اسفند ماه ۱۴۰۲



شناسنامه سند سوم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	سوم: مطالعات پایه و موضوعی (سنجش و تحلیل وضعیت موجود)
ویرایش	دوم
کد سند	ب.ر.ع - ۲/۳/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی اکبر سالاری پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
همکار گروه جغرافیا	دکتر مجید یاسوری - دکتر اسماعیل آقایی زاده
همکار گروه حمل و نقل و ترافیک	دکتر ایرج برگ گل
همکار گروه جامعه شناسی	دکتر رضا علیزاده
همکار گروه اقتصاد	دکتر فرزاد رحیم زاده
همکار گروه محیط زیست	دکتر سید محمود هاشمی
کارشناسان مسئول	مریم صفای کارپور، سیده فاطمه امامی
کارشناسان	زهرا احمدی، شبنم دادو، عرفان خانی، مرجان عالمی



فهرست مطالب

۷۸۳	..... سند سوم؛ مرحله دوم: مطالعات پایه و موضوعی (سنجش و تحلیل وضعیت موجود)
۷۸۴	..... ۱- بررسی سیر تحول تاریخی و توسعه شهر تا دوران معاصر
۷۸۵	..... ۱-۱- شناسایی و بررسی هسته‌های اولیه شکل‌گیری شهر و علل پیدایش و گسترش آن
۷۸۵	..... ۱-۱-۱- پیشینه شکل‌گیری و روند توسعه فیزیکی شهر
۷۹۸	..... ۲-۱- وجه تسمیه شهر و رابطه آن با بسترهای تاریخی، اجتماعی و جغرافیایی
۸۰۵	..... ۱-۲-۱- القاب رشت
۸۰۶	..... ۳-۱- بررسی الگوی رشد شهری در ادوار تاریخی مختلف و شناسایی عوامل تاریخی، اجتماعی و اقتصادی تاثیرگذار
۸۰۸	..... ۱-۳-۱- بررسی مراحل رشد شهری رشت
۸۰۸	..... ۱-۳-۱-۱- رشت در دوران صفویه (۱۱۴۸-۹۰۵-ق)
۸۱۱	..... ۲-۳-۱-۱- رشت در دوره افشاریه و زندیه (۱۱۹۳-۱۱۴۸-ق)
۸۱۱	..... ۳-۳-۱-۱- رشت در دوره قاجاریه (۱۳۴۳ تا ۱۲۰۰ ه.ق برابر با ۱۳۰۳-۱۱۶۴ ه شمسی)
۸۱۵	..... ۴-۳-۱-۱- رشت در دوره پهلوی (۱۳۰۴-۱۳۵۷)
۸۱۸	..... ۵-۳-۱-۱- رشت پس از انقلاب (۱۳۵۷ تاکنون)
۸۲۴	..... ۴-۱- شناسایی عوامل اصلی و اساسی طبیعی و انسانی تاثیرگذار بر ساختار کالبدی و مورفولوژی شهر رشت در ادوار مختلف توسعه
۸۲۶	..... ۱-۴-۱- بررسی عوامل طبیعی
۸۲۶	..... ۱-۴-۱-۱- موقعیت جغرافیایی
۸۲۶	..... ۲-۴-۱-۱- زمین‌شناسی
۸۲۸	..... ۳-۴-۱-۱- توپوگرافی
۸۲۸	..... ۴-۴-۱-۱- پوشش گیاهی، فضای سبز، عناصر طبیعی
۸۳۶	..... ۲- سنجش و تحلیل بعد جغرافیای طبیعی و محیط زیست
۸۳۶	..... ۱-۲- شناسایی محدودیت‌ها، موانع و فرصت‌های طبیعی و زیست محیطی شهر رشت
۸۳۶	..... ۱-۱-۲- ویژگی‌های طبیعی شهر رشت
۸۳۶	..... ۱-۱-۱-۲- توپوگرافی
۸۳۸	..... ۲-۱-۱-۲- شیب و ارتفاع منطقه
۸۴۰	..... ۳-۱-۱-۲- خاک‌شناسی شهر رشت
۸۴۲	..... ۴-۱-۱-۲- زمین‌شناسی شهر رشت



- ۲-۱-۲- ویژگی‌های اقلیمی ۸۴۶
- ۱-۲-۱-۲- آب‌وهوای شهر رشت ۸۴۷
- ۲-۲-۱-۲- بارش ۸۴۷
- ۳-۲-۱-۲- رطوبت نسبی ۸۴۸
- ۴-۲-۱-۲- دما ۸۴۹
- ۵-۲-۱-۲- باد ۸۵۱
- ۶-۲-۱-۲- روزهای همراه ابر ۸۵۲
- ۷-۲-۱-۲- ساعات آفتابی ۸۵۲
- ۳-۱-۲- وضعیت هوا در رشت ۸۵۳
- ۴-۱-۲- وضعیت هیدرولوژی رشت ۸۵۴
- ۵-۱-۲- وضعیت پسماندها در رشت ۸۵۶
- ۲-۲- سنجش و تحلیل وضعیت طبیعی و زیست‌محیطی شهر رشت در حوزه‌های آب، خاک، هوا و مدیریت پسماند ۸۵۸
- ۳- سنجش و تحلیل بعد جمعیتی و اجتماعی ۸۶۰
- ۱-۳- شناسایی، سنجش و تحلیل ویژگی‌ها و تحولات ساختار کلان جمعیت شهر رشت (ساختار سنی جنسی، گروه‌های جمعیتی، رشد جمعیت و تحلیل مهاجرت، سواد و ...) ۸۶۰
- ۱-۱-۳- تعداد و توزیع جمعیت ۸۶۱
- ۲-۱-۳- نرخ رشد جمعیت ۸۶۳
- ۳-۱-۳- بعد و تراکم خانوار ۸۶۴
- ۴-۱-۳- ترکیب سنی شهر رشت ۸۶۴
- ۵-۱-۳- ترکیب جنسی شهر رشت ۸۶۴
- ۶-۱-۳- قومیت ۸۶۵
- ۷-۱-۳- مذهب ۸۶۵
- ۲-۳- شناسایی و سنجش و تحلیل ظرفیت‌ها، توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکانات جمعیتی و اجتماعی شهر رشت ... ۸۶۶
- ۱-۲-۲- بررسی عملکرد گذشته و تبیین وضع موجود بخش جمعیت ۸۶۶
- ۱-۱-۲-۳- توصیف و تحلیل وضع موجود ۸۶۶
- ۲-۱-۲-۳- وضعیت شاخص‌های اجتماعی به تفکیک مناطق ۸۷۶
- ۳-۱-۲-۳- تنگناها و چالش‌های بخش جمعیت ۸۷۶
- ۴- سنجش و تحلیل بعد اقتصادی ۸۷۸
- ۱-۴- شناسایی، سنجش و تحلیل شاخص‌های اقتصادی جمعیتی شهر رشت طی دوره‌های گذشته (نرخ بیکاری و اشتغال، نرخ فعالیت و ...) ۸۷۸



- ۱-۱-۴-۱- ویژگی‌های اقتصادی شهر رشت ۸۷۸
- ۱-۱-۴-۱- بخش کشاورزی ۸۷۸
- ۱-۱-۴-۲- بخش صنعت ۸۸۱
- ۱-۱-۴-۳- بخش معدن ۸۸۳
- ۱-۱-۴-۴- بخش گردشگری ۸۸۶
- ۱-۱-۴-۵- نرخ بیکاری ۸۸۹
- ۱-۱-۴-۶- نرخ تورم ۸۹۱
- ۱-۱-۴-۷- عمران شهری ۸۹۲
- ۱-۱-۴-۸- کلیات منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲ ۸۹۴
- ۱-۱-۴-۸-۱- منابع بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲ ۸۹۵
- ۱-۱-۴-۸-۲- مصارف بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲ ۸۹۸
- ۱-۱-۴-۹- بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱ ۹۰۴
- ۱-۱-۴-۱۰- روند منابع و مصارف بودجه شهرداری در دوره ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۳
- ۱-۱-۴-۱۰-۱- روند منابع بودجه شهرداری رشت ۹۱۳
- ۱-۱-۴-۱۰-۲- روند مصارف بودجه شهرداری رشت ۹۱۸
- ۲-۴- شناسایی، سنجش و تحلیل ظرفیت‌ها، توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکانات شهر رشت در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی ۹۲۰
- ۳-۴- شناسایی، سنجش و تحلیل پتانسیل‌های رقابت‌پذیری اقتصادی شهر رشت در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی ۹۲۰
- ۵- سنجش و تحلیل وضعیت عمومی کالبدی و مسکن ۹۲۱
- ۱-۵- بررسی نحوه تخصیص کاربری زمین در سطح شهر با استفاده از مطالعات طرح‌های جامع و تفصیلی ۹۲۱
- ۱-۱-۵- مقایسه کاربری‌های شهر رشت با سرانه‌های کمینه/ میانگین/ بیشینه شورایعالی ۹۲۱
- ۱-۱-۵- کاربری وضع موجود مناطق مختلف شهر رشت ۹۲۴
- ۱-۱-۵- بررسی طرح‌های توسعه شهری، مصوبات کمیسیون ماده ۵، طرح‌های تفکیکی ۹۳۰
- ۲-۵- بررسی کاربری‌های عمده و پهنه‌بندی اراضی در شهر بر اساس مطالعات طرح‌های جامع و تفصیلی ۹۳۷
- ۳-۵- سنجش و تحلیل وضعیت شاخص‌های عمومی کالبدی و زیرساخت‌های شهر رشت ۹۴۰
- ۱-۳-۵- ساختار و استخوان بندی کالبدی- فضایی شهر رشت ۹۴۰
- ۱-۱-۳-۵- معیارهای طبیعی ۹۴۱
- ۲-۱-۳-۵- معیارهای مصنوع ۹۴۱
- ۳-۱-۳-۵- عرصه‌های عمومی ۹۴۱



- ۹۴۲ ۴-۱-۳-۵ - گره‌های عملکردی
- ۹۴۲ ۵-۱-۳-۵ - عناصر نشانه‌ای
- ۹۴۲ ۲-۳-۵ - سیر تحول شکل‌گیری استخوان‌بندی در شهر رشت
- ۹۴۵ ۳-۳-۵ - محلات تاریخی شهر رشت
- ۹۴۸ ۱-۳-۳-۵ - محدوده بازار شهر رشت
- ۹۴۹ ۲-۳-۳-۵ - بررسی و شناخت محدوده پیرامونی موثر بازار در مرکز شهر
- ۹۵۱ ۴-۳-۵ - شاخص‌های عمومی کالبدی
- ۹۵۱ ۱-۴-۳-۵ - الگوی کلی عملکرد طبقات در بناها
- ۹۵۲ ۲-۴-۳-۵ - فضای سبز و پوشش گیاهی شهر رشت
- ۹۵۵ ۴-۵ - سنجش و تحلیل مراکز و محورها و پهنه‌های ارائه‌دهنده خدمات به شهر رشت
- ۹۵۸ ۶- سنجش و تحلیل وضعیت حمل‌ونقل و ترافیک
- ۹۵۸ ۱-۶ - شناخت وضعیت عمومی حمل‌ونقل و ترافیک در سطح شهر
- ۹۵۸ ۱-۱-۶ - بررسی طرق شبکه ارتباطی شهر (هوایی، جاده‌ای و ریلی)
- ۹۵۸ ۱-۱-۶ - شبکه ارتباط هوایی
- ۹۶۰ ۲-۱-۶ - شبکه ارتباطی ریلی
- ۹۶۱ ۳-۱-۶ - شبکه ارتباطی جاده‌ای
- ۹۶۳ ۲-۱-۶ - بررسی ساختار کلی شبکه معابر شهر
- ۹۶۴ ۳-۱-۶ - نظام سلسه مراتب شبکه راه‌های درون شهری
- ۹۶۷ ۱-۳-۶ - نقش عملکردی معابر شهری
- ۹۶۷ ۴-۱-۶ - مشخصات سامانه سیستم حمل‌ونقل عمومی
- ۹۶۸ ۱-۴-۶ - بررسی اطلاعات کلی خطوط اتوبوس‌رانی شهر
- ۹۶۹ ۵-۱-۶ - بررسی کیفیت ترافیک در سطح معابر اصلی شهر
- ۹۶۹ ۱-۵-۶ - بررسی حجم تردد در محورهای ورودی شهر رشت بر اساس اطلاعات تردد جاده‌ای اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور
- ۹۶۹ ۶-۱-۶ - پراکنش پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر
- ۹۸۰ ۱-۶-۶ - مدیریت ترافیک
- ۹۸۳ ۲-۶ - سنجش و تحلیل موانع و فرصت‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی
- ۹۸۳ ۱-۲-۶ - شناسایی مشکلات و موانع حمل‌ونقلی شهر رشت
- ۹۸۹ ۷- سنجش و تحلیل بعد تاریخی، فرهنگی، گردشگری و فراغتی



- ۷-۱- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های وضعیت عمومی گذران اوقات فراغت و ورزش در شهر رشت ۹۹۱
- ۷-۱-۱- مراکز فرهنگی شهر رشت ۹۹۱
- ۷-۱-۱-۱- موسسات فرهنگی - هنری ۹۹۱
- ۷-۱-۱-۲- دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی ۹۹۲
- ۷-۱-۱-۳- کتابخانه‌ها ۹۹۲
- ۷-۱-۱-۴- موزه‌ها ۹۹۲
- ۷-۱-۱-۵- بررسی وضعیت هتل‌های شهر رشت ۹۹۳
- ۷-۱-۲- شناخت قابلیت‌ها، امکانات و محدودیت‌ها ۹۹۵
- ۷-۱-۲-۱- قابلیت‌ها و محدودیت‌های محیطی ۹۹۵
- ۷-۱-۲-۲- قابلیت‌ها و محدودیت‌های اجتماعی - فرهنگی ۹۹۶
- ۷-۱-۲-۳- قابلیت‌ها و محدودیت‌ها در زمینه زیر ساخت‌ها و تسهیلات گردشگری ۹۹۷
- ۷-۲- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های کلان گردشگری در شهر رشت ۹۹۸
- ۷-۳- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های حفظ و ارتقاء میراث فرهنگی و تاریخی و توسعه پایدار فرهنگی شهر رشت ۱۰۰۷
- ۸- سنجش و تحلیل مدیریت و مالیه شهرداری رشت ۱۰۱۱
- ۸-۱- بررسی و تحلیل ساختار مدیریتی و تشکیلاتی شهرداری رشت ۱۰۱۱
- ۸-۲- بررسی و تحلیل عملکرد بودجه مصوب پیشین شهرداری رشت ۱۰۱۴
- ۸-۲-۱- روند مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۰۱۶
- ۸-۳- بررسی و تحلیل منابع اصلی درآمد شهرداری و محل‌های هزینه‌کرد آن ۱۰۱۸
- ۸-۴- شناسایی و تحلیل محدودیت‌ها و فرصت‌های جذب درآمد و محل‌های هزینه‌کرد شهرداری رشت ۱۰۲۷
- ۸-۴-۱- پیش‌بینی مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت ۱۰۲۷
- ۸-۴-۲- درآمد شهرداری‌ها و لزوم پایدار بودن آن ۱۰۲۸
- ۹- سنجش و تحلیل ساختار نهادی - مدیریتی ۱۰۳۳
- ۹-۱- شناسایی ساختار سیاسی، مدیریتی و نهادی شهر رشت ۱۰۳۳
- ۹-۲- سنجش و تحلیل ساختار مدیریت شهری رشت و بررسی وضعیت مدیریت یکپارچه شهری ۱۰۳۵
- ۹-۲-۱- شهرداری مناطق ۱۰۳۶
- ۹-۲-۲- معاونت حمل‌ونقل و امور زیربنایی منطقه ۱۰۴۴
- ۹-۲-۳- سازمان‌های ده‌گانه شهرداری ۱۰۴۸



- ۱۰- سنجش و تحلیل زیست پذیری شهری ۱۰۶۷
- ۱-۱۰- مطالعات زیست پذیری شهری به منظور ارزیابی وضعیت کیفیت زندگی ساکنین شهر رشت ۱۰۶۸
- ۱۱- سنجش و تحلیل یکپارچه وضعیت موجود ابعاد توسعه شهر رشت با تکنیک **SWOT** ۱۰۸۵
- ۱-۱۱- شناخت عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) موثر بر توسعه شهر ۱۰۸۷
- ۲-۱۱- شناخت عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) موثر بر توسعه شهر ۱۰۹۱
- ۳-۱۱- شناسایی مسائل و مشکلات کلیدی و استراتژیک شهر (Strategic Issue) ۱۰۹۴
- ۴-۱۱- نمایش پراکنش فضایی نقاط فرصت، قوت، ضعف و تهدید بر روی نقشه تحلیل یکپارچه شهر رشت ۱۰۹۵

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱- ویژگی‌های نظام شهرنشینی ایران در دهه‌های اخیر- (حبیبی، ۱۳۸۵، ۱۹۱) ۷۸۶
- شکل ۲- هسته اولیه شهر رشت ۷۸۷
- شکل ۳- عوامل موثر در شکل‌گیری شهر رشت ۷۸۷
- شکل ۴- بافت و ساختار قدیمی شهر رشت در سال ۱۳۴۹ ۷۸۹
- شکل ۵- ساختار شهر قدیم و بازار ۷۹۰
- شکل ۶- هسته اولیه و روند توسعه کالبدی شهر رشت در دوره‌های مختلف ۷۹۱
- شکل ۷- محله‌بندی شهر رشت در دو دوره ۱۳۳۵ و ۱۳۸۵ ۷۹۲
- شکل ۸- توسعه فراتر از حد مصوب شهر رشت ۷۹۳
- شکل ۹- معیارهای موثر در توسعه شهر رشت ۷۹۴
- شکل ۱۰- پهنه‌بندی توان توسعه شهر رشت ۷۹۵
- شکل ۱۱- نقشه پیش‌بینی کاربری اراضی شهر رشت با استفاده از CA-Markov برای سال ۲۰۲۷ (منبع: اکبری و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۶۴) ۷۹۶
- شکل ۱۲- موقعیت رشت در دوران صفویه و ماقبل آن ۸۰۷
- شکل ۱۳- شهر رشت در قبل از دوره صفویه ۸۰۷
- شکل ۱۴- ساختار شرق و غرب گیلان- سفردوست - ۱۳۸۴ ۸۰۹
- شکل ۱۵- ساختار فضایی-کالبدی شهر رشت در دوره قبل از صفویه- سفردوست - ۱۳۸۴ ۸۰۹
- شکل ۱۶- شهر رشت در دوره صفویه ۸۱۰
- شکل ۱۷- شهر رشت در اواخر دوره قاجار- سفردوست - ۱۳۸۴ ۸۱۲



- شکل ۱۸ - ساختار فضایی شهر رشت در دوره قاجار - سفردوست - ۱۳۸۴ ۸۱۲
- شکل ۱۹ - رشت در دوره قاجار ۸۱۳
- شکل ۲۰ - شهر رشت در دوره قاجار ۸۱۵
- شکل ۲۱ - شهر رشت در سال تهیه اولین طرح جامع (۱۳۴۵) ۸۱۶
- شکل ۲۲ - شهر رشت در دوره پهلوی ۱۳۰۴-۱۳۵۷ ۸۱۷
- شکل ۲۳ - گسترش شهر رشت در دوره های مختلف ۸۱۷
- شکل ۲۴ - مراحل توسعه کالبدی شهر رشت ۸۱۸
- شکل ۲۵ - توسعه فیزیکی شهر رشت در سه مقطع زمانی (قبل از ۴۵، ۴۵-۵۷، ۵۷ تا ۸۵) ۸۲۱
- شکل ۲۶ - علل اصلی این توسعه شتابان شهری (پورشیکان و نظریان، ۱۳۸۹، ۴۰-۴۳) ۸۲۲
- شکل ۲۷ - عوامل شکل گیری شهر رشت ۸۲۵
- شکل ۲۸ - توزیع تغییرات ارتفاع در سطح شهرستان رشت ۸۳۷
- شکل ۲۹ - شیب زمین شهرستان رشت ۸۳۸
- شکل ۳۰ - جهت شیب زمین شهرستان رشت ۸۳۹
- شکل ۳۱ - آلاینده های خاک شهر رشت ۸۴۱
- شکل ۳۲ - نقشه تعداد معادن استان گیلان - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۵
- شکل ۳۳ - ایستگاه و مسیر خطوط راه آهن استان گیلان ۹۶۱
- شکل ۳۴ - ساختار شبکه معابر شهر رشت ۹۶۳
- شکل ۳۵ - طبقه بندی سلسله مراتب معابر شهری بر اساس آیین نامه وزارت راه و شهرسازی ۹۶۴
- شکل ۳۶ - موقعیت قرار گیری کلان مناطق ترافیکی شهر رشت ۹۸۱
- شکل ۳۷ - حداکثر مزاد تقاضای ساعتی پارکینگ برای کل روز در سال ۱۳۹۵ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت ۹۸۲
- شکل ۳۸ - حداکثر مزاد تقاضای ساعتی پارکینگ برای کل روز در سال ۱۴۰۰ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت ۹۸۲
- شکل ۳۹ - حداکثر مزاد تقاضای ساعتی پارکینگ برای کل روز در سال ۱۴۰۵ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت ۹۸۳
- شکل ۴۰ - وجود دسترسی های فراوان در برخی معابر شهر رشت ۹۸۴
- شکل ۴۱ - مسیر های ورودی و خروجی وسایل نقلیه سنگین به رینگ داخلی شهر رشت ۹۸۵
- شکل ۴۲ - مصلی شهر رشت در حاشیه جنوب شرق میدان مصلی ۹۹۱
- شکل ۴۳ - بوستان ملت ۹۹۱
- شکل ۴۴ - پارک دانشجو (تالاب عینک) ۹۹۱



- شکل ۴۴- پارک شهر (عمارت کلاه فرهنگی)..... ۹۹۱
- شکل ۴۵- تعیین جایگاه شهر رشت در مدل SWOT..... ۱۰۰۱
- شکل ۴۶- لوگوی شهر خلاق خوراک شناسی رشت..... ۱۰۰۲
- شکل ۴۷- موقعیت هتل‌های شهر رشت..... ۱۰۰۵
- شکل ۴۸- موقعیت هتل آپارتمان‌های شهر رشت..... ۱۰۰۶
- شکل ۴۹- منابع بودجه شهرداری رشت..... ۱۰۱۸
- شکل ۵۰- ویژگی‌های درآمدی شهرداری..... ۱۰۲۹
- شکل ۵۱- مدل مفهومی سطوح مدیریت شهری..... ۱۰۳۳
- شکل ۵۲- نمودار سازمانی شهرداری رشت..... ۱۰۳۴
- شکل ۵۳- عناصر مدیریت شهری..... ۱۰۳۵
- شکل ۵۴- چارت سازمانی سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافربری..... ۱۰۴۸
- شکل ۵۵- مراحل تکامل سوات..... ۱۰۸۶
- شکل ۵۶- سیر مشکل تا فاجعه..... ۱۰۹۴

فهرست نمودارها

- نمودار ۱- متوسط بارندگی ماهانه بر حسب میلیمتر..... ۸۴۷
- نمودار ۲- متوسط ماهانه روزهای بارانی ایستگاه سینوپتیک رشت..... ۸۴۸
- نمودار ۳- متوسط ماهانه رطوبت نسبی ایستگاه سینوپتیک رشت..... ۸۴۹
- نمودار ۴- متوسط دمای حداکثر و حداقل ماهانه ایستگاه سینوپتیک رشت..... ۸۵۰
- نمودار ۵- سرعت متوسط باد شبانه روزی در ایستگاه سینوپتیک رشت (متر بر ثانیه)..... ۸۵۱
- نمودار ۶- متوسط ماهانه تعداد روزهای ابری ایستگاه سینوپتیک رشت..... ۸۵۲
- نمودار ۷- متوسط ماهانه ساعات آفتابی در رشت..... ۸۵۳
- نمودار ۸- جمعیت شهر رشت بر حسب سن و جنسیت..... ۸۶۱
- نمودار ۹- جمعیت شهر رشت بر حسب محل سکونت..... ۸۶۱
- نمودار ۱۰- تراکم نسبی در کشور و استان گیلان در سال‌های ۹۰-۱۳۶۵..... ۸۶۶
- نمودار ۱۱- ارزش افزوده بخش کشاورزی، شکار، جنگلداری و ماهیگیری در سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹ (میلیون ریال)- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰..... ۸۷۹



- نمودار ۱۲- ارزش افزوده بخش صنعت در سال ۱۳۹۵-۱۳۹۹ - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۱
- نمودار ۱۳- سرمایه‌گذاری کارگاه‌های صنعتی دارای پروانه بهره‌برداری صادر شده توسط اداره کل صنعت، معدن و تجارت بر حسب نوع فعالیت - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۱
- نمودار ۱۴- ارزش افزوده فعالیت صنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای ده نفر کارکن و بیش‌تر بر حسب نوع فعالیت و طبقات کارکن صنعتی- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۲
- نمودار ۱۵- تعداد شرکت‌های تعاونی خدماتی فعال ۱۳۹۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۳
- نمودار ۱۶- تعداد شرکت‌های تعاونی صنعتی فعال ۱۳۹۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۳
- نمودار ۱۷- ارزش افزوده بخش معدن در استان گیلان در بازه زمانی ۱۳۹۰-۱۳۹۹ (میلیون ریال)- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۴
- نمودار ۱۸- وضعیت معادن در حال بهره‌برداری استان گیلان در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۶
- نمودار ۱۹- وضعیت معادن در حال بهره‌برداری استان گیلان در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰ ۸۸۶
- نمودار ۲۰- شهرهای نخست جذب گردشگران داخلی در سال ۱۴۰۰- مرکز آمار ایران، ۱۴۰۱ ۸۸۹
- نمودار ۲۱- روند نرخ مشارکت اقتصادی در رشت و کل استان گیلان- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹ ۸۹۰
- نمودار ۲۲- روند جمعیت فعال اقتصادی و غیرفعال اقتصادی در رشت و کل استان گیلان- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹ ۸۹۰
- نمودار ۲۳- روند نرخ بیکاری در رشت و کل استان ۱۳۷۵-۱۳۹۵- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹ ۸۹۱
- نمودار ۲۴- شاغلین شهر رشت به تفکیک جنسیت - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹ ۸۹۱
- نمودار ۲۵- تورم نقطه به نقطه کالاها و خدمات مصرفی خانوارهای کشور-آبان ماه ۱۴۰۲(درصد)- گزارش شاخص تورم مرکز آمار ایران ۸۹۲
- نمودار ۲۶- تورم نقطه به نقطه به تفکیک استان-آبان ماه ۱۴۰۲(درصد)- گزارش شاخص تورم مرکز آمار ایران ۸۹۲
- نمودار ۲۷- متوسط قیمت یک مترمربع واحدهای مسکونی معامله شده در بنگاه‌های معاملات ملکی در شهر رشت (هزار ریال)- منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹ ۸۹۳
- نمودار ۲۸- ترکیب انواع درآمدها در منابع شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ ۸۹۶
- نمودار ۲۹- ترکیب درآمدها در منابع بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ ۸۹۶
- نمودار ۳۰- اهم درآمدهای غیرساختمانی شهرداری رشت، ۱۴۰۱ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱ ۸۹۷
- نمودار ۳۱- ترکیب فروش دارایی‌های منقول و غیرمنقول در بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ ۸۹۷
- نمودار ۳۲- ترکیب استقراض در منابع بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ ۸۹۸
- نمودار ۳۳- ترکیب مصارف بخش خدمات مدیریت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ ۸۹۹



نمودار ۳۴ - روند مصارف بخش خدمات مدیریت در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۸۹۹
نمودار ۳۵ - ترکیب مصارف بخش حمل و نقل و ترافیک، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲.....	۹۰۰
نمودار ۳۶ - روند مصارف بخش حمل و نقل و ترافیک در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۹۰۰
نمودار ۳۷ - ترکیب مصارف بخش کالبدی و شهرسازی، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲.....	۹۰۱
نمودار ۳۸ - روند مصارف بخش کالبدی و شهرسازی در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۹۰۱
نمودار ۳۹ - ترکیب مصارف بخش محیط زیست و خدمات شهری، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲.....	۹۰۲
نمودار ۴۰ - روند مصارف بخش محیط زیست و خدمات شهری در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۹۰۲
نمودار ۴۱ - ترکیب مصارف بخش ایمنی و مدیریت بحران، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲.....	۹۰۳
نمودار ۴۲ - روند مصارف بخش ایمنی و مدیریت بحران در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۹۰۳
نمودار ۴۳ - ترکیب مصارف بخش اجتماعی و فرهنگی، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲.....	۹۰۴
نمودار ۴۴ - روند مصارف بخش اجتماعی و فرهنگی در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲.....	۹۰۴
نمودار ۴۵ - سهم درآمدهای مختلف از منابع درآمدی بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱.....	۹۰۷
نمودار ۴۶ - اهم درآمدهای غیرساختمانی شهرداری رشت، ۱۴۰۱.....	۹۰۸
نمودار ۴۷ - فروش دارایی های منقول و غیرمنقول شهرداری رشت، ۱۴۰۱.....	۹۰۹
نمودار ۴۸ - ترکیب استقراض شهرداری رشت، ۱۴۰۱.....	۹۰۹
نمودار ۴۹ - مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱.....	۹۱۰
نمودار ۵۰ - هزینه های جاری شهرداری رشت در بودجه شهرداری.....	۹۱۱
نمودار ۵۱ - هزینه های عمرانی شهرداری رشت ۱۴۰۰-۱۴۰۱.....	۹۱۱
نمودار ۵۲ - هزینه های عمرانی شهرداری رشت به تفکیک نوع هزینه ها در بودجه ۱۴۰۱.....	۹۱۲
نمودار ۵۳ - تملک دارایی های مالی (بازپرداخت بدهی ها).....	۹۱۲
نمودار ۵۴ - سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲.....	۹۱۴



- نمودار ۵۵ - سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۵
- نمودار ۵۶ - سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۵
- نمودار ۵۷ - سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۶
- نمودار ۵۸ - سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۷
- نمودار ۵۹ - سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۹۱۷
- نمودار ۶۰ - ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۹-۱۴۰۲ (درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲ ۹۱۹
- نمودار ۶۱ - روند ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۴-۱۳۹۸ (سهم به درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۹۲۰
- نمودار ۶۲ - فراوانی مصوبات دوره پنجم و ششم شورا ۹۳۷
- نمودار ۶۳ - تعداد پرواز های داخلی ۹۵۹
- نمودار ۶۴ - تعداد پرواز های خارجی ۹۶۰
- نمودار ۶۵ - حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - فومن بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱ ۹۷۲
- نمودار ۶۶ - حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - سراوان بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱ ۹۷۳
- نمودار ۶۷ - حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - کوچصفهان بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱ ۹۷۴
- نمودار ۶۸ - حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - خمام بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱ ۹۷۵
- نمودار ۶۹ - بررسی حجم ترافیک محور های ورودی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه ۹۷۶
- نمودار ۷۰ - بررسی حجم ترافیک محور های خروجی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه ۹۷۷
- نمودار ۷۱ - مقایسه درآمد و هزینه‌ها به تفکیک مناطق و سازمان‌ها ۱۰۱۶
- نمودار ۷۲ - سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۱ ۱۰۱۷
- نمودار ۷۳ - سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۸-۱۳۹۳ ۱۰۱۸
- نمودار ۷۴ - سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱ ۱۰۱۹
- نمودار ۷۵ - سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱ ۱۰۱۹



- نمودار ۷۶- سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱..... ۱۰۲۰
- نمودار ۷۷- سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱..... ۱۰۲۰
- نمودار ۷۸- سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱..... ۱۰۲۱
- نمودار ۷۹- سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱..... ۱۰۲۱
- نمودار ۸۰- منابع بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱..... ۱۰۲۲
- نمودار ۸۱- معادله رگرسیونی برآورد شده به‌مراه مقادیر واقعی و پسماند رگرسیون..... ۱۰۲۸
- نمودار ۸۲- نمودار دایره‌ای متغیر موقعیت منطقه پاسخگویان..... ۱۰۶۸
- نمودار ۸۳- نمودار میله‌ای متغیر مدت اقامت پاسخگویان..... ۱۰۶۹
- نمودار ۸۴- نمودار دایره‌ای متغیر جنسیت پاسخگویان..... ۱۰۷۰
- نمودار ۸۵- نمودار میله‌ای متغیر سن پاسخگویان..... ۱۰۷۱
- نمودار ۸۶- نمودار دایره‌ای متغیر تحصیلات پاسخگویان..... ۱۰۷۲
- نمودار ۸۷- نمودار دایره‌ای متغیر وضعیت اشتغال پاسخگویان..... ۱۰۷۳
- نمودار ۸۸- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد اقتصادی..... ۱۰۷۴
- نمودار ۸۹- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد اجتماعی..... ۱۰۷۵
- نمودار ۹۰- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری..... ۱۰۷۶
- نمودار ۹۱- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد کالبدی - فضایی..... ۱۰۷۷
- نمودار ۹۲- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد زیست‌محیطی..... ۱۰۷۸
- نمودار ۹۳- نمودار هیستوگرام متغیر زیست‌پذیری..... ۱۰۷۹

فهرست نقشه

- نقشه ۱- موقعیت شهر رشت در استان گیلان..... ۷۸۴
- نقشه ۲- عوامل محدود کننده و تسهیل کننده رشد شهری و یا شکل دهنده ساختار شهری..... ۸۲۹
- نقشه ۳- کاربری‌های دارای عملکرد شهری رشت..... ۸۳۰
- نقشه ۴- شبکه معابر پیشنهادی شهر رشت..... ۸۳۱
- نقشه ۵- الگوی استراتژیک توسعه فضایی رشت..... ۸۳۲
- نقشه ۶- شبکه معابر پیشنهادی شهر رشت..... ۸۳۳
- نقشه ۷- کاربری‌های دارای عملکرد شهری رشت..... ۸۳۴



- نقشه ۸- گونه‌شناسی اراضی رشت..... ۸۳۵
- نقشه ۹- نقشه پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۲ متری..... ۸۴۳
- نقشه ۱۰- پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۴ متری..... ۸۴۴
- نقشه ۱۱- پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۸ متری..... ۸۴۵
- نقشه ۱۲- پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۱۲ متری..... ۸۴۶
- نقشه ۱۳- کاربری منطقه یک شهر رشت..... ۹۲۵
- نقشه ۱۴- کاربری منطقه دو شهر رشت..... ۹۲۶
- نقشه ۱۵- کاربری منطقه سه شهر رشت..... ۹۲۷
- نقشه ۱۶- کاربری منطقه چهار شهر رشت..... ۹۲۸
- نقشه ۱۷- نقشه کاربری منطقه پنج شهر رشت..... ۹۲۹
- نقشه ۱۸- طرح‌های موضعی شهر رشت..... ۹۳۱
- نقشه ۱۹- طرح‌های موضعی شهر رشت..... ۹۳۲
- نقشه ۲۰- پهنه‌بندی شهر رشت..... ۹۳۹
- نقشه ۲۱- نقشه سیر تحول شهر رشت..... ۹۴۴
- نقشه ۲۲- محلات شهر تاریخی شهر..... ۹۴۷
- نقشه ۲۳- نقشه محدوده بازار رشت..... ۹۵۰
- نقشه ۲۴- نقشه پوشش گیاهی شهر رشت..... ۹۵۴
- نقشه ۲۵- تجمع مراکز فعالیت در شهر رشت..... ۹۵۷
- نقشه ۲۶- راه‌های ارتباطی شهر رشت..... ۹۶۲
- نقشه ۲۷- سلسله‌مراتب‌راه‌های موجود..... ۹۶۶
- نقشه ۲۸- پراکنش پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر..... ۹۷۹
- نقشه ۲۹- راه‌های بین شهری استان گیلان..... ۹۸۶
- نقشه ۳۰- مسیر رودها شهر رشت..... ۹۹۰
- نقشه ۳۱- پراکنش فضایی سوات..... ۱۰۹۵

فهرست جداول

- جدول ۱- توزیع طبقات ارتفاعی شهرستان رشت..... ۸۳۸
- جدول ۲- توزیع شیب در سطح شهرستان رشت..... ۸۳۹



- جدول ۳ - متوسط بارندگی ماهانه بر حسب میلیمتر ۸۴۷
- جدول ۴ - متوسط ماهانه روزهای بارانی ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۴۸
- جدول ۵ - متوسط ماهانه رطوبت نسبی ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۴۸
- جدول ۶ - متوسط ماهانه تعداد روزهای یخبندان ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۴۹
- جدول ۷ - متوسط ماهانه و سالانه درجه حرارت ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۵۰
- جدول ۸ - متوسط دمای حداکثر و حداقل ماهانه ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۵۰
- جدول ۹ - سرعت متوسط باد شبانه‌روزی در ایستگاه سینوپتیک رشت (متر بر ثانیه) ۸۵۱
- جدول ۱۰ - سرعت و سمت شدیدترین باد در ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۵۲
- جدول ۱۱ - متوسط ماهانه تعداد روزهای ابری ایستگاه سینوپتیک رشت ۸۵۲
- جدول ۱۲ - متوسط ماهانه ساعات آفتابی در رشت ۸۵۳
- جدول ۱۳ - نقاط برجسته در حیظه زیست‌محیطی ۸۵۹
- جدول ۱۴ - جمعیت رشت و استان گیلان به تفکیک خانوار شهری و روستایی، ۱۳۹۵ ۸۶۰
- جدول ۱۵ - توزیع نسبی جمعیت استان گیلان بر حسب شهرستان در سال‌های ۹۰-۱۳۶۵ ۸۶۲
- جدول ۱۶ - رشد جمعیت شهر رشت از سال ۱۳۳۵-۱۳۹۵ ۸۶۲
- جدول ۱۷ - سهم عوامل مؤثر در افزایش جمعیت شهر رشت ۸۶۲
- جدول ۱۸ - نرخ رشد جمعیت شهر رشت ۸۶۳
- جدول ۱۹ - تعداد خانوار و بعد خانوار در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۹۵ ۸۶۴
- جدول ۲۰ - مقایسه توزیع جمعیت رشت در گروه‌های سنی عمده با جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵ ۸۶۴
- جدول ۲۱ - مقایسه نسبت جنسی جمعیت شهر رشت یا جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵ ۸۶۵
- جدول ۲۲ - روند تحول نرخ خالص مهاجرت به شهر طی ۸۵-۱۳۹۵ ۸۶۷
- جدول ۲۳ - مهاجران وارد شده (جابه‌جا شده داخل استان و وارد شده از سایر استان‌ها) به استان گیلان و نقاط شهری و روستایی ۸۶۹
- جدول ۲۴ - موازنه مهاجرتی استان گیلان طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰ ۸۷۰
- جدول ۲۵ - وضعیت مهاجران وارد شده درون و برون استانی به شهرستان رشت بر اساس مبدأ و مقصد مهاجرت در دو دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰ ۸۷۱
- جدول ۲۶ - مهاجران درون استانی شهرستان رشت طی دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰ ۸۷۲
- جدول ۲۷ - مهاجران برون استانی وارد شده و خارج شده شهرستان رشت طی دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰ ۸۷۲
- جدول ۲۸ - جدول مهاجران وارد شده به شهرستان رشت بر حسب جنس در دو دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰ ۸۷۳



- جدول ۲۹- توزیع نسبی و نسبت جنسی مهاجران وارد شده به شهرستان رشت برحسب سن و جنس در دو دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰..... ۸۷۴
- جدول ۳۰- متوسط رشد سالانه استان به تفکیک نقاط شهری و روستایی بر حسب شهرستان و دوره‌های مختلف (درصد)..... ۸۷۵
- جدول ۳۱- وضعیت شاخص‌های مختلف به تفکیک مناطق..... ۸۷۶
- جدول ۳۲- نقاط برجسته در حیطة اجتماعی - فرهنگی..... ۸۷۷
- جدول ۳۳- تعداد بهره‌برداری کشاورزی بر حسب نوع فعالیت و شهرستان..... ۸۷۹
- جدول ۳۴- تعداد و مساحت بهره‌برداری‌های با زمین به تفکیک آبی و دیم بر حسب شهرستان..... ۸۷۹
- جدول ۳۵- سطح زیر کشت و تولید برخی از محصولات سالانه (به استثنای نباتات صنعتی) بر حسب شهرستان (هکتار- تن)..... ۸۸۰
- جدول ۳۶- مراکز عرضه فرآورده‌های خام دامی (شامل دام و طیور و آبزیان و سایر)..... ۸۸۰
- جدول ۳۷- تعداد شناورهای صیادی و صیادان عضو تعاونی صیادی (فروند)..... ۸۸۰
- جدول ۳۸- ارزش افزوده مهمترین صنایع فعال در بخش صنعت استان گیلان (میلیون ریال) - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰..... ۸۸۲
- جدول ۳۹- تعداد اقامتگاه‌های استان..... ۸۸۸
- جدول ۴۰- شهرهای نخست جذب گردشگران داخلی در سال ۱۴۰۰..... ۸۸۸
- جدول ۴۱- جمعیت فعال و غیرفعال اقتصادی رشت و استان گیلان طی دوره ۱۳۷۵-۱۳۹۵..... ۸۸۹
- جدول ۴۲- پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای احداث ساختمان برحسب مساحت زمین و زیربنا (فقره-متر مربع)..... ۸۹۳
- جدول ۴۳- پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای احداث ساختمان به تفکیک کاربری (فقره-متر مربع)..... ۸۹۳
- جدول ۴۴- متوسط قیمت یک مترمربع واحدهای مسکونی معامله شده در بنگاه‌های معاملات ملکی در شهر رشت (هزار ریال)..... ۸۹۳
- جدول ۴۵- مساحت پارک‌های جنگلی طبیعی، فضاهاى سبز و ذخیره‌گاه‌های جنگلی در پایان سال ۱۳۹۹ (هکتار)..... ۸۹۴
- جدول ۴۶- تعداد مشترکان فاضلاب شهری..... ۸۹۴
- جدول ۴۷- کلیات منابع و مصارف شهرداری رشت ۱۴۰۲ - بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲..... ۸۹۴
- جدول ۴۸- منابع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ - منبع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲..... ۸۹۵
- جدول ۴۹- کلیات منابع و مصارف شهرداری رشت ۱۴۰۱..... ۹۰۵
- جدول ۵۰- منابع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱..... ۹۰۶
- جدول ۵۱- مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۹-۱۴۰۲ (میلیون ریال و درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت..... ۹۱۸
- جدول ۵۲- ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۴-۱۳۹۸ (سهم به درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت..... ۹۱۹



- جدول ۵۳- نقاط برجسته در حیطه اقتصادی..... ۹۲۱
- جدول ۵۴- جدول سرانه و کاربری شهر رشت..... ۹۲۳
- جدول ۵۵- نقاط برجسته در حیطه کالبدی..... ۹۵۶
- جدول ۵۶- تعداد پرواز و مسافر پرواز های داخلی و خارجی فرودگاه رشت (۱۳۹۴-۱۳۹۸)..... ۹۵۹
- جدول ۵۷- طول انواع خطوط و تعداد ایستگاه های راه آهن..... ۹۶۰
- جدول ۵۸- مسافر و بار خالص حمل شده..... ۹۶۱
- جدول ۵۹- انواع راه های تحت حوزه استحفاظی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان گیلان (کیلومتر)..... ۹۶۱
- جدول ۶۰- تعداد وسایل نقلیه درون شهری برحسب نوع..... ۹۶۷
- جدول ۶۱- اسامی خطوط اتوبوس رانی شهر رشت..... ۹۶۸
- جدول ۶۲- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- فومن بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱..... ۹۷۰
- جدول ۶۳- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- سراوان بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱..... ۹۷۰
- جدول ۶۴- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- کوچصفهان بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱..... ۹۷۱
- جدول ۶۵- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- خمام بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱..... ۹۷۱
- جدول ۶۶- بررسی حجم ترافیک محور های ورودی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه (سال ۱۴۰۱)..... ۹۷۶
- جدول ۶۷- بررسی حجم ترافیک محور های خروجی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه(سال ۱۴۰۱)..... ۹۷۶
- جدول ۶۸- وضعیت پارکینگ های عمومی در سطح شهر رشت..... ۹۷۸
- جدول ۶۹- میزان کمبود فضای پارکینگ در هر یک از کلان مناطق ۲۱ گانه در وضع موجود و افق مطالعات طرح جامع حمل و نقل ۱۳۹۶..... ۹۸۰
- جدول ۷۰- نقاط برجسته در حیطه حمل و نقل..... ۹۸۸
- جدول ۷۱- عوامل مؤثر بر گردشگری شهر رشت بر پایه مدل SWOT..... ۹۹۹
- جدول ۷۲- تعداد مراکز اقامتی و پذیرایی شهر رشت..... ۱۰۰۱
- جدول ۷۳- جشنواره های سالانه شهر خلاق خوراک..... ۱۰۰۲
- جدول ۷۴- تحلیل وضع موجود شهر رشت در قالب مولفه های برند شهر خلاق خوراک به وسیله SWOT..... ۱۰۰۹
- جدول ۷۵- خلاصه کل بودجه مصوب ۱۴۰۰ شهرداری رشت..... ۱۰۱۴
- جدول ۷۶- بودجه مصوب خدمات مدیریتی سال ۱۴۰۰ شهرداری رشت..... ۱۰۱۵
- جدول ۷۷- کلیات بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت..... ۱۰۱۵
- جدول ۷۸- طبقه بندی درآمدهای شهرداری از نظر پایداری..... ۱۰۲۳



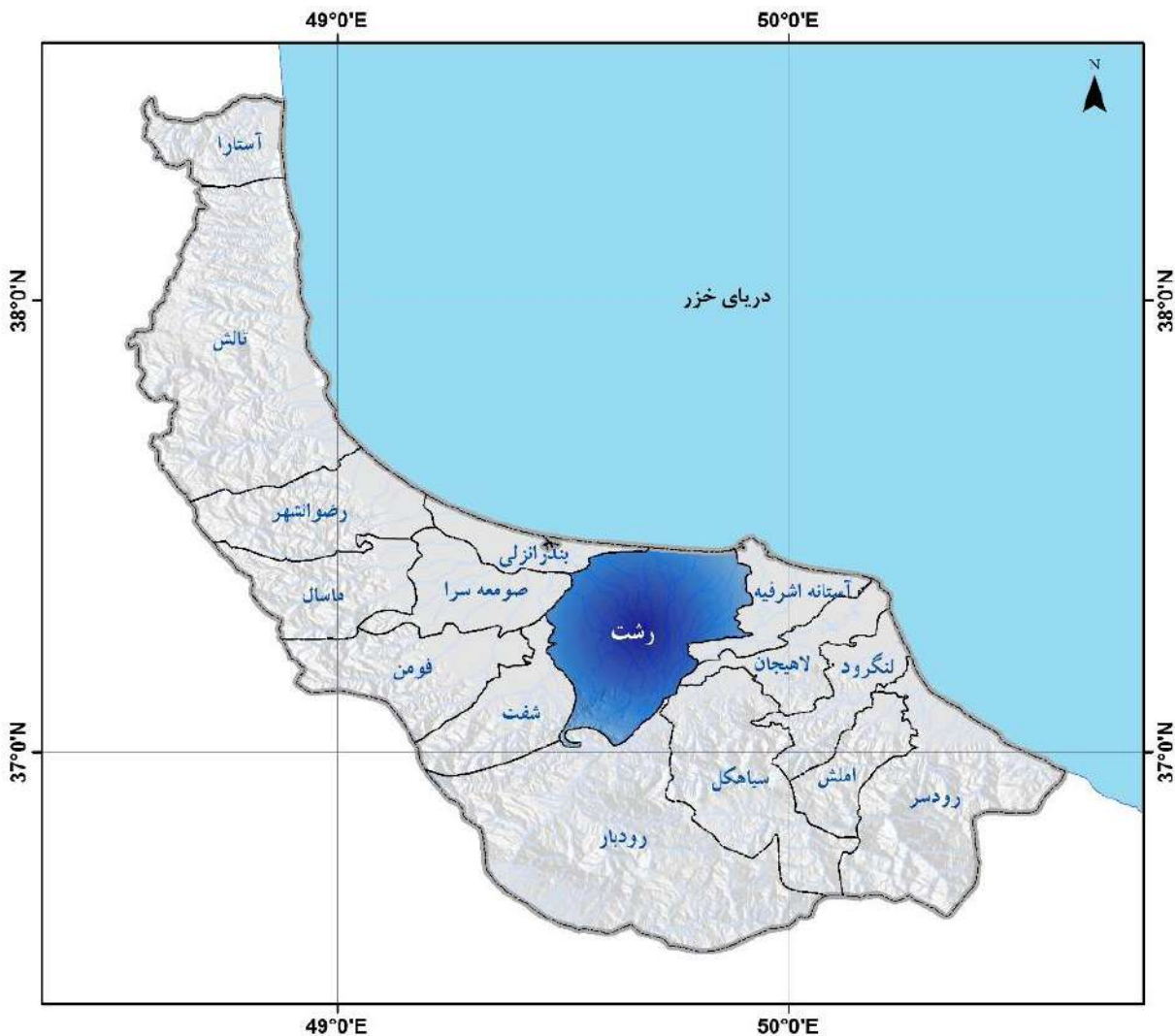
- جدول ۷۹-الگوهای فرضی برای کسب درآمد و تخصیص هزینه در شهرداری‌ها..... ۱۰۲۶
- جدول ۸۰- مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت تا سال ۱۴۱۰..... ۱۰۲۸
- جدول ۸۱- نقاط برجسته در حیطه مدیریتی و نهادی..... ۱۰۶۶
- جدول ۸۲- ضرایب آلفای کرونباخ متغیرهای پرسشنامه پژوهش..... ۱۰۶۷
- جدول ۸۳- نتایج بررسی موقعیت منطقه پاسخگویان..... ۱۰۶۸
- جدول ۸۴- نتایج بررسی مدت اقامت پاسخگویان..... ۱۰۶۹
- جدول ۸۵- نتایج بررسی جنسیت پاسخگویان..... ۱۰۷۰
- جدول ۸۶- نتایج بررسی سن پاسخگویان..... ۱۰۷۱
- جدول ۸۷- نتایج بررسی تحصیلات پاسخگویان..... ۱۰۷۲
- جدول ۸۸- نتایج بررسی وضعیت اشتغال پاسخگویان..... ۱۰۷۳
- جدول ۸۹- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد اقتصادی..... ۱۰۷۴
- جدول ۹۰- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد اجتماعی و شاخص‌های آن..... ۱۰۷۵
- جدول ۹۱- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری و شاخص‌های آن..... ۱۰۷۶
- جدول ۹۲- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد کالبدی - فضایی و شاخص‌های آن..... ۱۰۷۷
- جدول ۹۳- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد زیست محیطی و شاخص‌های آن..... ۱۰۷۸
- جدول ۹۴- نتایج آمار توصیفی متغیر زیست‌پذیری..... ۱۰۷۹
- جدول ۹۵- نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف جهت بررسی نرمال بودن داده‌های پژوهش..... ۱۰۸۰
- جدول ۹۶- نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف جهت بررسی نرمال بودن داده‌های پژوهش..... ۱۰۸۱
- جدول ۹۷- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد اقتصادی در مناطق مختلف..... ۱۰۸۲
- جدول ۹۸- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد اجتماعی در مناطق مختلف..... ۱۰۸۲
- جدول ۹۹- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری در مناطق مختلف..... ۱۰۸۲
- جدول ۱۰۰- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد کالبدی - فضایی در مناطق مختلف..... ۱۰۸۳
- جدول ۱۰۱- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد زیست محیطی در مناطق مختلف..... ۱۰۸۳
- جدول ۱۰۲- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت زیست‌پذیری در مناطق مختلف..... ۱۰۸۳
- جدول ۱۰۳- نتایج آزمون فریدمن برای مقایسه رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری..... ۱۰۸۴
- جدول ۱۰۴- مشکلات، دغدغه‌ها، مسائل، معضلات، چال‌ها، بحران‌ها و فاجعه‌های شهر رشت..... ۱۰۹۴



سند سوم؛ مرحله دوم: مطالعات پایه و موضوعی (سنجش و تحلیل وضعیت موجود)

شهرستان رشت یکی از شهرستان‌های ساحلی استان گیلان در ایران به مرکزیت شهر رشت است. این شهرستان از شمال به دریای خزر از غرب به تالاب انزلی و شهرستان‌های بندر انزلی، صومعه‌سرا و شفت، از جنوب به شهرستان رودبار و از شرق به شهرستان‌های آستانه‌اشرفیه، لاهیجان و سیاهکل محدود می‌شود. شهر رشت از نظر موقعیت جغرافیایی در ۲۹ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه شمالی واقع شده است (خامی زاده، ۱۳۷۹، ۵). رشت در دشتی هموار قرار دارد و رودخانه سفیدرود از سمت شرق و از فاصله ۲۰ کیلومتری آن عبور کرده و در بندر کیشهر به دریا می‌ریزد. دو رودخانه زرجوب و گوهررود از حومه جنوب شهر، وارد شهر می‌شوند. رودخانه زرجوب پس از قطع بزرگراه مدرس (نزدیک مصلی رشت)، خیابان پاسداران (پل عراق)، خیابان شریعتی (نزدیک میدان زرجوب)، خیابان تختی (نزدیک چهارراه گلزار)، خیابان سعدی (پل بوسار)، در حاشیه غربی شهرک گلزار، به موازات جاده پیربازار به سمت شمال غربی و خارج از شهر جریان می‌یابد (gilan.ir). رودخانه گوهررود پس از قطع جاده لاکان (مقابل دانشگاه آزاد) وارد شهر شده و پس از قطع بزرگراه شهید بهشتی (حاشیه شهرک قدس) و بلوار آزادی (منظریه) به سمت غرب جریان می‌یابد و پس از قطع خیابان نامجو (نزدیک ورزشگاه تختی)، از حاشیه پارک شهر (باغ محتشم) عبور و پس از قطع خیابان ملت به سمت غرب شهر منحرف می‌شود و آنگاه پس از قطع خیابان سردار جنگل (نزدیک بیمارستان رازی) و خیابان طالقانی (پل چمارسرا) به سمت شمال غربی جریان می‌یابد. گرچه وجود این دو رودخانه می‌توانست منشأ زیبایی و جلوه‌های طبیعی مناسبی برای شهر باشد اما تصرف حاشیه‌های این رودخانه و جریان یافتن فاضلاب‌های صنعتی (شهر صنعتی رشت و دیگر کارخانه‌ها) و فاضلاب‌های خانگی به داخل این دو رودخانه آن‌ها را از حالت طبیعی خارج کرده و آلودگی‌های زیست‌محیطی را برای جانوران درون این دو رود و ساکنان شهر فراهم کرده است. چهار جاده اصلی (جاده لاهیجان، جاده رودبار، جاده انزلی و جاده فومن) و چهار جاده فرعی (جاده سنگر، جاده لاکان، جاده جیرده و جاده پیر بازار) رشت را به نقاط دیگر استان و استان‌های دیگر ارتباط می‌دهد (شکرگزار، ۱۳۸۵، ۱۲۹-۱۲۸).

بر اساس آخرین سرشماری عمومی کشور در سال ۱۳۹۵، جمعیت شهرستان رشت بالغ بر ۹۵۶۹۷۱ نفر بوده و با مساحت ۱۰۶۰ کیلومترمربع شامل ۷ شهر رشت، خشک‌بیجار، سنگر، کوچصفهان، لشت نشا، خام و لولمان و ۵ بخش و ۱۵ دهستان است (سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹).



نقشه ۱- موقعیت شهر رشت در استان گیلان

۱- بررسی سیر تحول تاریخی و توسعه شهر تا دوران معاصر

توسعه فیزیکی شهر رشت عمدتاً در محورهای هشتگانه جاده‌ای شهر صورت می‌گیرد. اطراف شهر را عمدتاً مزارع برنج فراگرفته است. البته با توسعه افقی شهر سطح تحت پوشش باغات و مزارع برنج در داخل محدوده و خارج از محدوده شهر به تدریج کاهش می‌یابد. با کاهش و یا از بین رفتن باغات دارای پوشش درختی در داخل محدوده و حومه شهری بر شدت گرمای شهر افزوده شده است تا جایی که در بعضی از روزهای تابستان (سال ۱۳۸۹) گرمای شهر به بیش از ۴۵ درجه رسیده است. یکی از جهانگردان آلمانی سیمای شهر رشت را در نیمه اول قرن هفده میلادی (۱۶۳۸ م) این‌گونه توصیف می‌کند: «رودخانه‌های شهر چنان در میان درختان مستور است که چون انسان قدم به شهر می‌گذارد، فکر می‌کند که گام در جنگلی نهاده است، تا شخصی به وسط شهر نرسیده باشد هیچ احساس نمی‌کند که اینجا شهر است» (خمایی زاده، ۱۳۹۰، ۵).

مطالعات تاریخی شهرستان رشت نشان می‌دهد که رونق این ناحیه از دوران صفویه و پس از استقرار دارالحکومه در آن روی داد و در حقیقت این ناحیه به تدریج از حالت روستا خارج شده و به تدریج شکل شهر به خود گرفته است. بالطبع جمعیت از این



تغییرات اجتماعی تاثیر پذیرفته است و مردم روستاهای اطراف از همان دوران سعی داشتند به نوعی فاصله مکانی خود را با شهر کم کنند و به مهاجرت دست بزنند. در واقع هسته اولیه بسیاری از شهرهای گیلان از جمله رشت، روستاهای توسعه یافته‌ای هستند که به مرور زمان وسعت و گسترش یافته و به شهر تبدیل گردیده‌اند. رشت در سال ۱۲۸۵ خورشیدی که قانون ایالت و ولایت به تصویب رسید از توابع ولایت گیلان بوده که با ارتقا سطح ولایت گیلان به ایالت، شهر رشت مرکز ایالت گیلان گردید. با تغییر قانون و تبدیل ایالت و ولایت به استان و شهرستان و تصویب قانون تقسیمات کشوری در آبان ماه سال ۱۳۱۶، شهرستان رشت که دربرگیرنده تمامی مناطق استان گیلان به جز آستارا بود، در تابعیت استان شمال واقع شده و با اصلاح قانون در همین سال شهرستان‌های رشت، زنجان، قزوین، ساوه، سلطان‌آباد و شهسوار استان یکم را تشکیل دادند. شهرستان رشت متشکل از بخش‌های رشت، صومعه‌سرا، رودبار، لاهیجان، بندر پهلوی، کوچصفهان، خام و لنگرود بوده و با انتزاع بخش سفارود از استان سوم و الحاق آن به شهرستان رشت در سال ۱۳۱۷، تعداد بخش‌های شهرستان رشت به ۹ بخش رسید. در ۱۴ فروردین ماه سال ۱۳۲۰، بخش لنگرود از شهرستان رشت منتزع شد و به شهرستان شهسوار ملحق گردید. در آذر ماه همان سال بخش مذکور، بار دیگر از شهرستان شهسوار منتزع شد. در سال ۱۳۶۶ و اجرای ماده ۴ قانون تعارف و ضوابط تقسیمات کشوری شهرستان رشت به ۱۸ دهستان و ۳۱۶ روستا تقسیم شد. از این رو، شهرداری رشت سابقه‌ای هم‌تراز با شهرداری تهران دارد و پس از شکل گیری مشروطیت در ایران با تصویب قانون بلدیه در سال ۱۲۸۶ رسماً تاسیس شد و در زمره اولین بلدیه‌های ایران قرار گرفت. همچنین لازم به ذکر است که براساس گزارشات مرکز آمار ایران، دریافتی‌های بودجه استان گیلان در سال ۱۳۹۹ بر مبنای عملکرد ۲۲۹۱۱ میلیارد ریال بوده که مبلغ ۲۲۳۹۶ میلیارد ریال از محل درآمدهای استانی و ۵۱۱۴ میلیارد ریال نیز از محل درآمدهای ملی تامین مالی شده است. همچنین در بین منابع درآمدهای عمومی، مالیات نقش پررنگ‌تری داشته و از کل درآمدهای عمومی (۲۲۱۶۶ میلیارد ریال)، ۲۰۲۶۲ میلیارد ریال از محل درآمدهای مالیاتی محقق شده است (سالنامه آماری استان گیلان، مرکز آمار ایران، ۱۴۰۱).

۱-۱- شناسایی و بررسی هسته‌های اولیه شکل‌گیری شهر و علل پیدایش و گسترش آن

۱-۱-۱- پیشینه شکل‌گیری و روند توسعه فیزیکی شهر

«در زبان فارسی کلمه شهر از لغت شار یا شارستان گرفته شده است و شهرستان همان شارستان است و آن عبارتست از بخشی از محل سکونت و تراکم انسان‌ها که از هر جهت دارای اهمیت بوده و در حقیقت هسته اصلی شهر را تشکیل می‌دهد. در این نقطه از شهر مراکز حساس سیاسی و اقتصادی از قبیل مراکز تصمیم‌گیری، اداری، نظامی، بازار و اطراف آن محلات مسکونی قرار دارند و معمولاً با حصار بلند و برج و بارویی عظیم می‌باشند» (خمر، ۱۳۸۸، ۴۴)؛ به طور کلی وصف پیدایش زندگی شهری در مراکز متعددی صورت گرفته ولی مدنیت و فرهنگ شهرنشینی در ایران قدیمی و پرسابقه است که در تمام فلات ایران توسعه و گسترش یافته و به تناسب در دوره‌های مختلف تاریخی به مقتضای شرایط سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیما و ویژگی‌های متفاوتی را از خود نشان داده است. بدین ترتیب علی‌رغم اشتراکات فراوانی که بین شهرهای ایران در دوره‌های مختلف تاریخی وجود دارد، تعریف جامع در این مورد امکان‌پذیر به نظر نمی‌رسد (نظریان، ۱۳۹۲، ۳۷) با این وجود، نظام شهرنشینی در ایران طی ۲-۳ دهه گذشته دارای ۳ ویژگی به شرح زیر بوده است:



شهر کشور ناشی از مهاجرت جمعیت ها افزایش تعداد و اندازه شهرهای بزرگ و کلان

افزایش تعداد شهرهای کوچک ناشی از تورم جمعیتی شهر، روستاهای عمده که به جرگه شهرها پیوسته‌اند

ثبات نسبی، نسبت شهرنشینی در شهرهای متوسط کشور علیرغم افزایش تعداد جمعیت آن‌ها

شکل ۱- ویژگی‌های نظام شهرنشینی ایران در دهه‌های اخیر - (حبیبی، ۱۳۸۵، ۱۹۱)

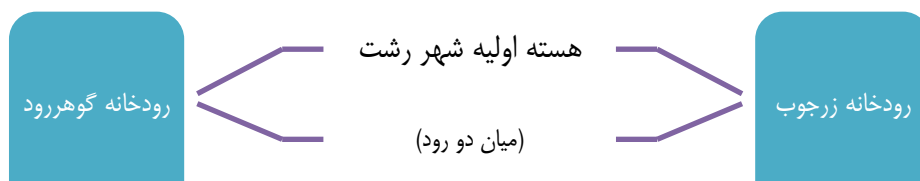
بنا بر نظر برخی گیلان‌شناسان، بنای اولیه رشت نیز به صورت یک آبادی با بافت روستایی به قبل از میلاد مسیح و به قوم گیل و دیلم نسبت داده می‌شود (اصلاح عربانی، ۱۳۸۹، ۸۹)، با توجه به این که رشت در مرکز جلگه گیلان قرار گرفته است، استعداد زیادی برای رشد و توسعه داشت؛ اما چون تا قرون میانه اسلامی به علت آشفته‌گی‌های سیاسی منطقه، بیشتر شهرهای مهم گیلان برای برخورداری از امنیت در کوهپایه‌ها قرار داشتند، آبادی رشت نیز به این جهت چندان توسعه پیدا نکرد (Romberger، 2011، 16). با این همه تردیدی نیست که رشت سابقه‌ای دیرینه دارد و یکی از قدیمی‌ترین مناطق مسکونی در جلگه گیلان است؛ اگرچه برخی از مظاهر تاریخی و طبیعی آن به سبب صنعتی شدن از بین رفته است (فرهنگ جغرافیای آبادی‌ها، ۱۳۷۱، ۱۹۰، ۱۳۷۱؛ ستوده، ۱۳۴۹، ۱۴۷؛ Rabino et al., 1917؛ لاهیجی، ۱۳۸۹، ۲۲۰).

درواقع یکی از هسته‌های جغرافیای سیاسی گیلان در گذشته، فقدان شهر بود. چنان که نویسنده «حدود العالم» نیز برای معرفی سکونت‌گاه‌های گیلان صراحتاً به جای شهر، از واژه «ده» و «ناحیه» استفاده کرده است؛ چراکه شهر به معنای واقعی در گیلان وجود نداشت. مردم گیلان در آبادی‌های پراکنده زندگی می‌کردند و معمولاً به صورت هفتگی با تشکیل گوراب (بازار) در یک نقطه گرد هم می‌آمدند و احتیاجات خود را رفع می‌کردند. فقدان شهر در گیلان از یک سو به فقدان تمرکز قدرت در این محدوده جغرافیایی و از سوی دیگر به توان محیط طبیعی گیلان برمی‌گردد که به سبب سخاوت محیط طبیعی و فراهم بودن نیازهای اولیه، مردم گیلان نیازی به ذخیره‌سازی انبوه و تدارک سازوکار شهری نداشتند (محمدپور و همکاران، ۱۳۹۶، ۱۰۰).

بر اساس منابع تاریخی چنین به نظر می‌رسد که رشت نیز بسان دیگر نواحی گیلان، مجموعه‌ای از آبادی‌های کوچک و نزدیک به هم بود. این آبادی‌ها در قرن هشتم به تدریج رشد کرده، به هم پیوند خوردند و آبادی رشت را به وجود آوردند. هسته مرکزی این آبادی، تربت استاد جعفر بود که مورد احترام اهالی گیلان بوده است، چراکه بیشتر مردم رشت به سبب ارشادات او مسلمان شده بودند. پیرامون تربت او، مسجد، بازار و میدان بزرگی شکل گرفته بود که به نظر می‌رسد هسته اولیه شهر رشت باشد (اصلاح عربانی، ۱۳۸۹، ۵۰۲-۵۰۱). با توجه به نوشته روی قبر که متعلق به شاه عباس اول صفوی است و تاریخ ۱۰۰۹ ه. ق که روی آن حک شده، این قبر منسوب به سید ابو جعفر پسرخاله پیامبر (ص) و برادر رضاعی امام حسن مجتبی است (75-76، 1917 Rabino)، به روایتی استاد جعفر از فرزندان امام موسی کاظم (ع) است. همچنین عبدالفتاح فومنی صاحب این قبر را استاد جعفر



نامیده و معتقد است که این محله را به نام او استادسرا نامیده‌اند (فومنی، ۱۳۸۴، ۲۶۹). ظهیرالدین مرعشی پیش از او به محلی به نام وستاسرا (استادسرا) اشاره کرده و نوشته است که قبر کارکیا سید ناصر کیای لاهیجی در آن جا قرار دارد (مرعشی، ۱۳۴۷، ۲۵۶). لذا همان‌گونه که بیان شد؛ هسته اولیه شکل‌گیری رشت میان دو رودخانه زرجوب (سیاه رودبار یا صیقلان رودبار) در مشرق و گوهررود در مغرب صورت گرفته است.



شکل ۲- هسته اولیه شهر رشت

از ابتدای شکل‌گیری رشت مزار استاد ابوجعفر، که گفته می‌شود گروهی از اهالی گیلان به هدایت او اسلام آوردند، مرکزیت معنوی آبادی را تشکیل می‌داد، به طوری که بافت روستایی محله‌های مسکونی و خانه‌های پراکنده اهالی در اطراف آن شکل گرفته بودند. بر اساس روایات، استاد ابوجعفر در محله استادسرا زندگی می‌کرد و مدفن او نیز در همان محله، یعنی میدان مرکزی آبادی قرار داشت. در زمان ناصرالدین شاه بخشی از اراضی مزار استاد ابوجعفر را به ساختمان دارالحکومه اختصاص دادند. این مزار تا سال ۱۳۰۴ خورشیدی زیارتگاه مردم بوده است. شکل‌گیری و تکوین محله‌های مسکونی اولیه شهر رشت نیز غالباً بر اساس وجود مزار بقعه یک بزرگوار یا مرشد ویا دیگر نمادهای مقدس مذهبی صورت گرفته است، چنانکه قبل از مرکزیت ایالت گیلان، رشت قصبه‌ای بوده که محله‌های آن نام خود را از عارفان، زاهدان یا پیراهن طریقت ساکن در محله گرفته بودند.

بنا بر نظر برخی گیلان‌شناسان بنای اولیه رشت به صورت یک آبادی با بافت روستایی، به شهادت برخی از اسناد تاریخی، به قبل از میلاد مسیح و به قوم گیل و دیلم نسبت داده می‌شود (اصلاح عربانی، ۱۳۸۹، ۴۸۹).

از نگاهی دیگر در پیدایش، شکل‌گیری و گسترش رشت، همانند سایر شهرهای گیلان، عوامل طبیعی و انسانی اثرگذار بوده است. منظور از عامل طبیعی گذر کردن دو رودخانه به نام‌های گوهررود و زرجوب (صیقلان رود) از میانه شهر رشت است که بی‌تردید این دو رود برای ساکنان آن ناحیه اهمیت فراوانی داشت و علت اصلی پیدایش هسته اولیه شهر رشت بود. شاید رشت بازار بین این دو رود و در دو سوی آن برپا می‌شد. بسیاری از محلات دیرین رشت از جمله صیقلان، ساغریسازان، کیاب، چمارسرا و نظایر آن در پیرامون این دو رود جای گرفته‌اند. از همین‌رو این دو رودخانه را باید از عوامل اصلی پیدایش و شکل‌گیری رشت در روزگاران کهن دانست. منظور از عوامل انسانی نیز، کارکرد چند عامل نظیر عوامل ارتباطی، اقتصادی و اعتقادی در شکل‌گیری هسته‌های شهری رشت است (کشوردوست و فاخته جوبنه، ۱۳۸۵، ۹۶).



شکل ۳- عوامل موثر در شکل‌گیری شهر رشت

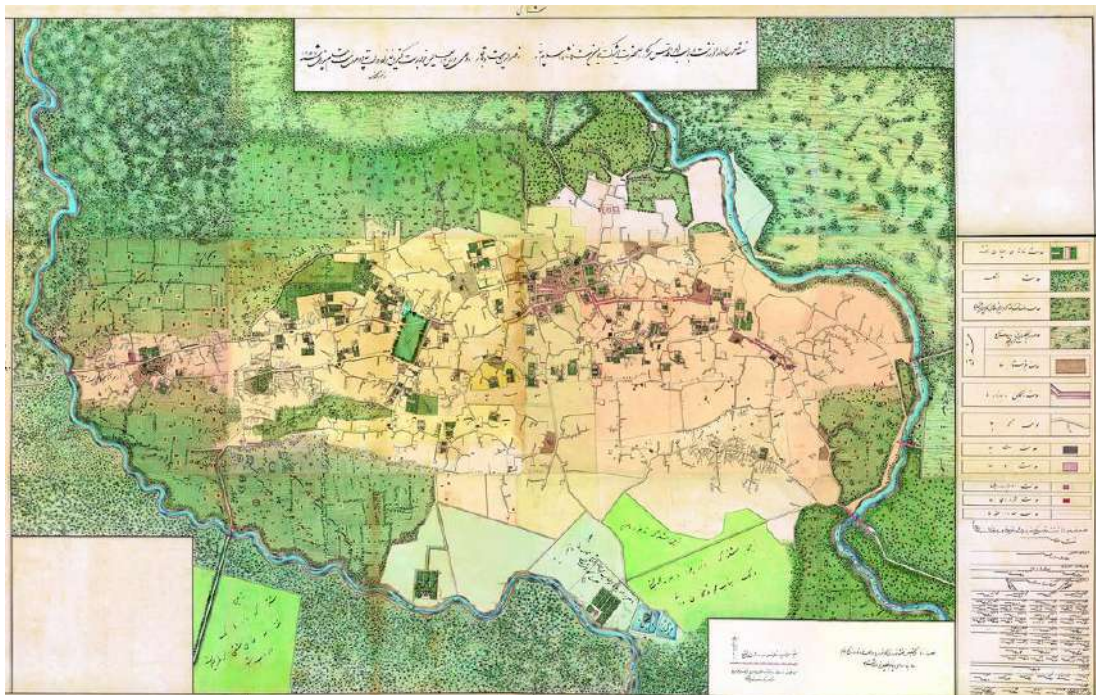


حال مشخصاً روند شکل‌گیری شهر رشت ابتدا از هسته اولیه در بین رودخانه‌های گوهررود و زرچوب با کمی تمایل به شرق آغاز شده و در بین دو رودخانه گسترش یافته است. از خصوصیات بافت قدیمی در شهر رشت، تعداد زیاد خانه‌های دارای شیروانی در وسط زمین، باغچه یا باغ است. راه‌های پر پیچ و خم با میدان‌ها و میدانچه‌ها در عمق محلات که مراکز محلات قدیم را تشکیل می‌دادند و سلسله‌مراتب فضایی قوی در همین فضاهای عمومی نیز از خصوصیات این پهنه است. این پهنه شامل محلات بازار، استادسرا، کیاب، باقرآباد، زاهدان، صیقلان، چله‌خانه و چومارسرا هستند که می‌توان آن‌ها را به عنوان اولین گروه از بافت‌های همگن طبقه‌بندی کرد که این محلات هم‌اکنون جز بافت‌های فرسوده شهر رشت محسوب می‌شوند. مراکز این محلات عموماً محل تمرکز ابنیه با ارزش تاریخی و استقرار عملکردهای مهم در محلات قدیم بوده است.

به علاوه بازار بزرگ رشت با توجه به دارا بودن راسته‌های مختلف و میدان و میدانچه‌های گوناگون به عنوان گونه‌ای از بازارهای سنتی غیرمسقف دارای ارزش می‌باشد. وجود کاروان‌سراهای مختلف دوره قاجار و پهلوی بر اهمیت این بازار افزوده است. بر اثر ورود معماری مدرن و خیابان‌کشی‌های رضاشاهی بازار دچار تحولات گوناگونی شده است (پوردکریا، ۱۳۹۶، ۲۰). این بازار که در جوار محوطه میدانی شکل مقبره استاد ابوجعفر و در ضلع شرقی آن شکل گرفته بود پس از برگزیدن شهر به عنوان مرکزیت ایالت و رونق مبادلات بازرگانی، گسترش فراوان یافت. رشت در طول تاریخ همواره دارای بازار هفتگی بود. اما امروزه با بزرگ شدن شهر این بازارها دیگر برپا نمی‌شد. هفته بازار رشت و حومه روزهای یکشنبه در «گوراب رشت» روزهای چهارشنبه در آج‌بیشه (حومه رشت) تشکیل می‌شد. بنابر گفته برخی از اهالی قدیمی و کهنسال، در رشت «جمعه بازار» نیز برپا می‌گردید. بازارهای هفتگی شهر، محل پررونقی جهت مبادله کالا کشاورزی و روستایی آبادی‌های موجود در قلمرو پیرامونی شهر بود. این بازار در حقیقت انتظام‌دهنده اقتصاد و سازمان فضایی روابط میان شهر مرکزی و منطقه وسیع حوزه نفوذ آن بشمار می‌رفت و نقش بسزایی در تکوین و توسعه شهر رشت ایفا می‌کردند. شرایط ویژه اقلیمی همچون میزان بارندگی زیاد و رطوبت در چگونگی ساخت‌وسازهای شهر تاثیر فراوان می‌نهد، این ویژگی در نوع مصالح ساختمان و نحوه ساخت نماها و بام‌ها، که شیب‌دار و سفالین بودند، به خوبی مشاهده می‌گردد. گذشته از فعالیت‌های بازرگانی، که شامل صادرات محصولات کشاورزی منطقه، به‌ویژه ابریشم و برنج بوده و به‌تبع خود، کشاورزی را نیز توسعه می‌بخشیده، فعالیت‌های صنعتی هم در رشت، جان و قوت گرفته بود. اهم کارخانه‌های موجود در این شهر، عبارتند بودند از: ابریشم‌تابی حاج امین‌الضرب، برق معین‌السلطنه رشتی، ابریشم‌بافی آقامحمد حسن رشتی، چند کارخانه کبریت‌سازی و تعدادی کارخانه‌های کوچک و کارگاه صنعتی. به‌علاوه بازارهای روستایی در منطقه گیلان نقش مهمی ایفا کرده‌اند. این بازارها، که معمولاً به صورت هفتگی برگزار می‌شد، بازارهایی محلی بودند که گروه زیادی از روستاییان برای دادوستد در آن گرد هم می‌آمده‌اند. در حقیقت این بازارهای هفتگی حلقه ارتباطی برای پیوند اقتصاد روستایی منطقه با اقتصاد شهری بوده‌اند. در این نقاط، نخست، در روزهای معینی از هفته، بازار تشکیل می‌شد که با گذشت زمان این بازارها به آبادی و پس از آن به شهر تبدیل شده است (پوردکریا، ۱۳۹۶، ۴). به طور کلی بازار رشت مهم‌ترین کانون فعالیت‌های تجاری و بازرگانی استان محسوب می‌شود و روزانه هزاران نفر از ساکنین شهرها و روستاهای مجاور رشت، برای دادوستد در این بازار حضور می‌یابند. ازدحام جمعیت و افزایش دادوستد در بازار رشت، سبب شکل‌گیری بازارچه‌های متعدد مانند بازارچه تختی، میرزا کوچک، فلسطین، سعدی، زرچوب و شده است. این بازار برای گردشگران نیز همواره جذاب و دیدنی بوده است. بازار رشت علاوه بر داشتن نقش اساسی در امور بازرگانی و تجاری، در تحولات اجتماعی-سیاسی نیز همواره نقش عمده‌ای ایفا کرده است (طرح جامع شهر رشت، ۱۳۸۵).



حال گفته می‌شود نقشه شهر رشت در سال ۱۲۸۷ هجری قمری معادل ۱۲۴۹ هجری شمسی، به دستور ناصرالدین شاه قاجار به دست ذوالفقار مهندس یا همان ذوالفقار کرمانی ترسیم شده است. وی در بالای نقشه در مورد فرمان ناصرالدین شاه چنین نوشته است: «نقشه معموره دارالمرز شهر رشت برحسب امر اقدس سرکار اعلیحضرت قوی شوکت همایون شاهنشاه اسلام‌پناه ناصرالدین شاه قاجار روحی و روح‌العالمین فداه به دست کمترین خانه‌زاد دولت جاویدمدت سمت اتمام پذیرفت». ذوالفقار خان نقشه را آنطور که در پایین آن نوشته در طول نه ماه و هشت روز به پایان برده است: «طول زمان کشیدن نقشه از روزی که شروع در عمل نمود تا روزی که به اتمام رسانید، سوای ایام تعطیل، نه ماه و هشت روز بود. هر میلی‌متر روی نقشه مذکور برابر سه ذرع است». ذوالفقار خان مهندس در پایین نقشه در کنار مقیاس خطی آن چنین می‌نویسد: «این مقیاس از روی متر برداشته شده و هر میلی‌متر سه ذرع است. پس نسبت این مقیاس به ذرع مثل نسبت یک به سه هزار و یکصد و بیست است». روبرت واهانیان، معمار و گیلان‌شناس، این سند را در مرکز اسناد موسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران می‌یابد که نخستین نقشه رشت در دوره ناصری بود و بعد از مطالعه و بررسی جزئیات این نقشه می‌گوید: «ذوالفقار خان، با کمک گرفتن از فرزندان اعیان و اشراف، ۱۴۰ سال پیش در رشت، با دستگاه تئودولیت و با وسواس ویژه، رشت را نقشه‌برداری کرد و یافته‌های خود را با وسواس تمام، در مدت نه ماه و چند روز، با ذکر کلیه جزئیات در نقشه آورده بود. امروزه شاید باورپذیر نباشد که نقشه‌های هوایی، با تمام ابزارهای علمی، نمی‌توانند آن کنند که ذوالفقار خان مهندس با نقشه‌برداری میدانی از شهر رشت تهیه کرده است» (khabaronline.ir).



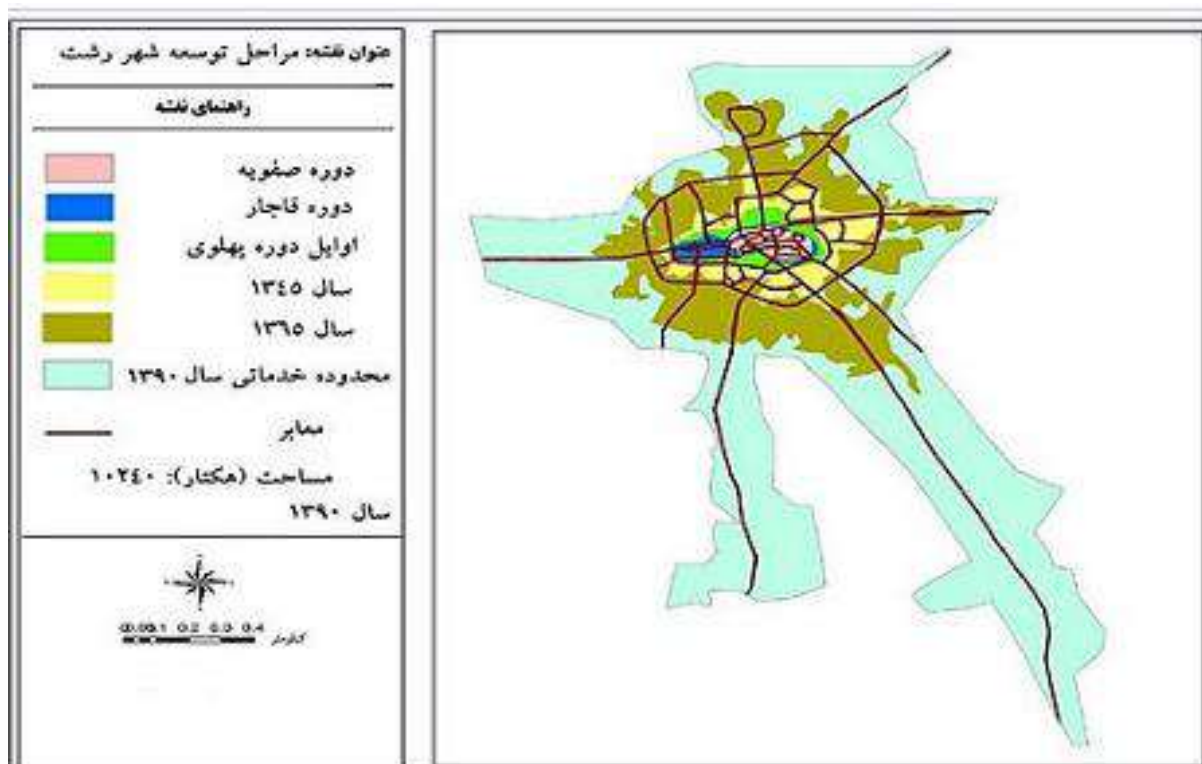
شکل ۴- بافت و ساختار قدیمی شهر رشت در سال ۱۲۴۹

در نقشه زیر ساختار شهر قدیم با تاکید بر بازار ارائه شده است:



شکل ۵- ساختار شهر قدیم و بازار

با توجه به همه آن چه در باب هسته شهر رشت بیان شد، می‌توان گفت با توجه به این که شهر رشت در مرکز جلگه گیلان قرار گرفته بود، استعداد زیادی برای رشد و توسعه داشت؛ اما چون تا قرون میانه اسلامی به سبب آشفتگی‌های سیاسی منطقه، بیشتر شهرهای مهم گیلان برای برخورداری از امنیت در کوهپایه‌های قرار داشتند، آبادی رشت چندان مورد توجه نگرفته بود (Bromberger, 2011, 7). عوامل رشد اقتصادی موثر در توسعه شهر رشت را می‌توان بدین شکل خلاصه کرد که «رشت در زمان شاه عباس دوم، کریم خان زند و آغا محمد خان قاجار به سبب رونق بازرگانی، توسعه کشاورزی، فزونی صادرات ابریشم و برنج و پیشرفت صنایع شهرت فراوان داشت» این شهر در زمان شاهان صفویه رو به توسعه و آبادانی نهاد، در زمان قاجاریه به واسطه بسط روابط بازرگانی با جهان «دروازه اروپا» نام گرفت و در دوران پهلوی ها گسترش یافت: «برای شهر رشت حاکم مخصوص تعیین می‌شد و امور شهر زیر نظر کلاتران، که در توزیع مالیات‌ها و سرشکن کردن عوارض بین اصناف نظارت داشتند اداره می‌گردید و کدخدایان، که مسئول وصول مالیات محلات هفتگانه شهر بودند، زیر نظر کلاتران انجام وظیفه می‌کردند». شهر رشت، همچون دیگر شهرهای گیلان، در اطراف خود حصار و دروازه‌ای نداشت، اما حاکمان در آن قلعه‌ای داشتند. امیران حاکم بر رشت را «رشت سالار» می‌خواندند. شکل زیر هسته اولیه شهر رشت و روند توسعه کالبدی شهر را نشان می‌دهد.

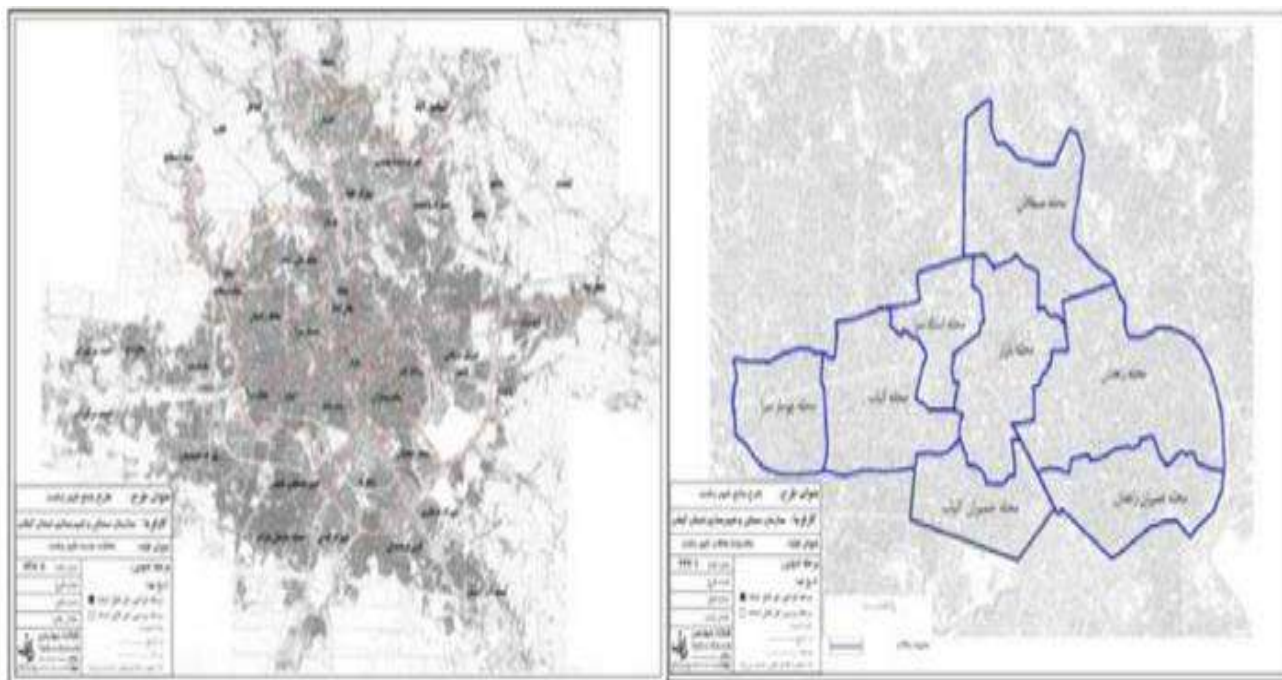


شکل ۶- هسته اولیه و روند توسعه کالبدی شهر رشت در دوره های مختلف

در اواخر دوران قاجاریه رشت دارای هفت محله مسکونی بزرگ و قدیمی بود که هریک از چند محله کوچک تر تشکیل می شد. محلات مزبور بدین قرارند:

۱. استادسرا در شمال ناحیه مرکزی شهر؛
۲. محله بازار در مرکز شهر؛
۳. محله صیقلان در شرق ناحیه مرکزی شهر؛
۴. محله خمیران زاهدان در جنوب شرقی ناحیه مرکزی شهر؛
۵. محله پاسکیاب (خمیران کیاب) در جنوب غربی ناحیه مرکزی شهر؛
۶. محله کیاب در غرب ناحیه مرکزی شهر؛
۷. محله زاهدان در مشرق و جنوب شرقی ناحیه مرکزی شهر.

تاریخ تاسیس شهرداری رشت به صورت رسمی مربوط به سال ۱۲۹۸ خورشیدی است (سازمان برنامه و بودجه استان گیلان، ۱۳۷۲، ۲۱). در نقشه زیر محله بندی مذکور در دو دوره ۱۳۳۵ و ۱۳۸۵ نشان داده شده است:



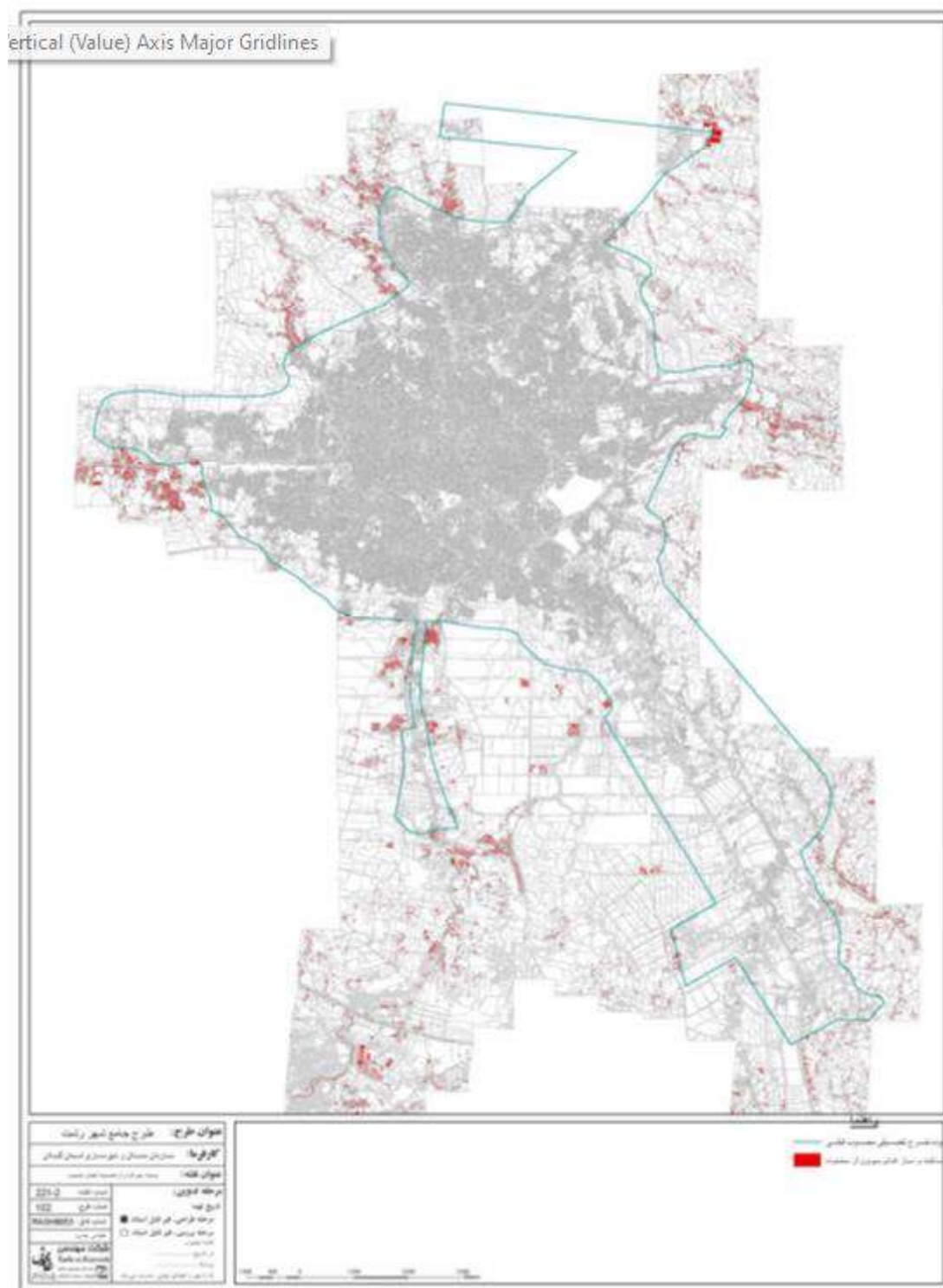
شکل ۷- محله‌بندی شهر رشت در دو دوره ۱۳۳۵ و ۱۳۸۵

(طرح جامع شهرستان رشت، ۱۳۸۵)

امروز و پس از طی فراز و نشیب‌های متعدد؛ میدان شهرداری رشت همچنان به عنوان هسته مرکزی شهر کاربرد اداری، تجاری، فرهنگی و تفریحی دارد و با شماره ۱۵۱۵ جزو آثار ملی کشور به ثبت رسیده است. مجموعه میدان در سال‌های ۱۳۰۲ تا ۱۳۱۰ خورشیدی شکل گرفته و شامل شهرداری، هتل ایران و نیز ساختمان پست است که قبل از ایجاد بنا به صورت گورستان بود بقعه آقا سید محمد نیز در آن قرار داشته است، هم‌اکنون نیز مقبره مزبور در حیاط شهرداری دیده می‌شود. معماری مجموعه و بناها اقتباس از شیوه‌های معماری اروپای شرقی است که برای نخستین بار در ایران مورد توجه قرار گرفت. بنای شهرداری دارای مساحتی معادل ۱۸۰ متر مربع است که در وسط آن برج ساعت دیده می‌شود. ساختمان شهرداری در زلزله سال ۱۳۶۹ به سختی آسیب دید ولی توسط اداره کل میراث فرهنگی بازسازی شد. شهر رشت از لحاظ سایر ویژگی‌های کالبدی و سلسله‌مراتب فضایی، مانند دیگر شهرهای کهن می‌باشد. به طوری که هنوز هم با گذشت سال‌ها، ارزش‌های فضایی برخاسته از مکتب اصفهان (دوره صفوی) و مکتب تهران (دوره قاجاریه) به خوبی در این بافت‌ها مشهود است. لذا با مطالعه نقشه‌ی کنونی مرکز شهر رشت و آن چه در زمان قاجاریه بوده است درمی‌یابیم که اسکلت‌بندی آن تقریباً دست نخورده باقی مانده است که این یعنی عدم‌مغایرت ساختار شهر با تمامی نیازهای فعلی شهر و شهروندان. در حال حاضر حدود توسعه شهر بدین شرح می‌باشد:

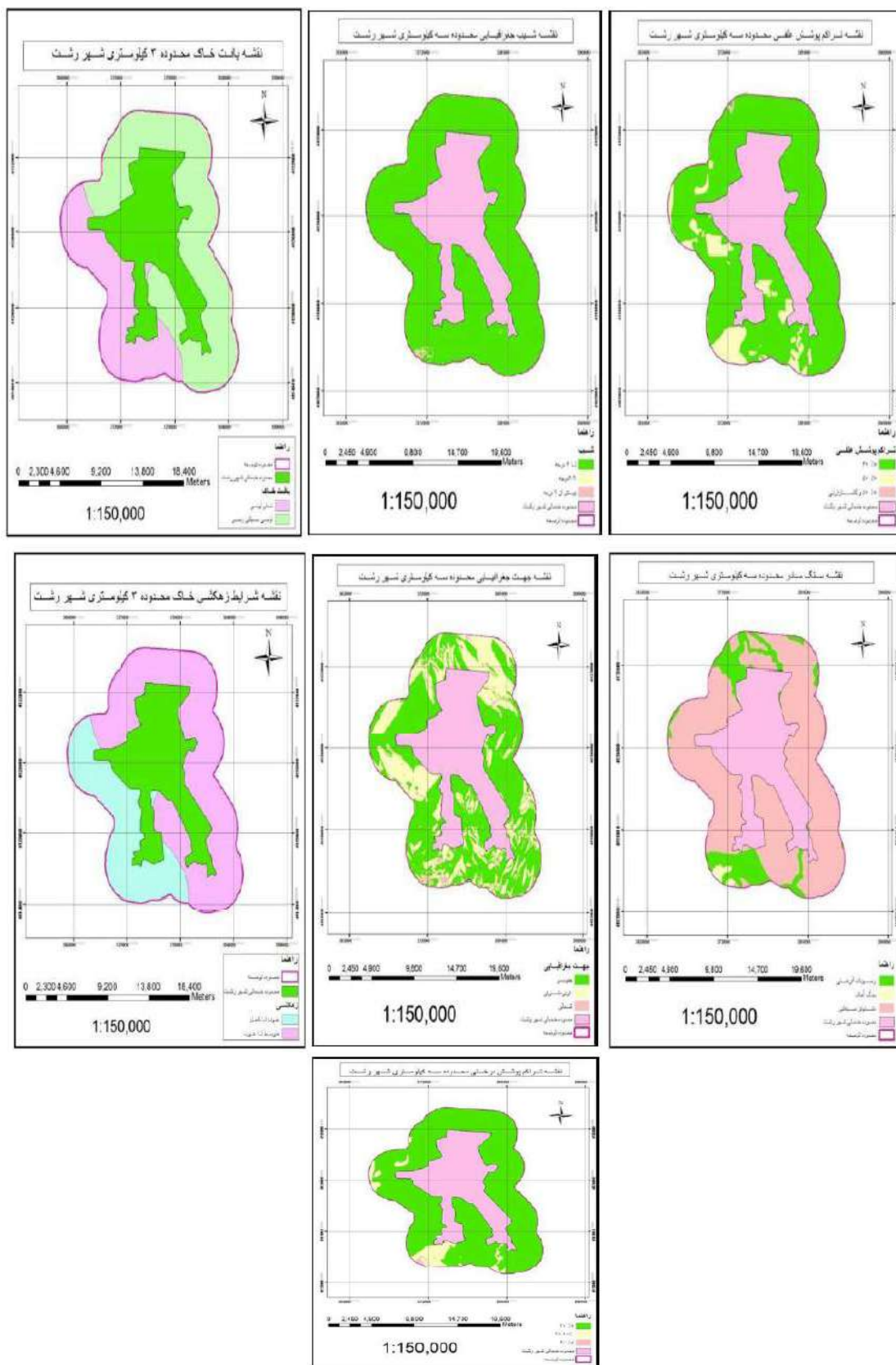
- از سمت شمال تا محدوده تصویبی طرح جامع قبلی، تا انتهای محدود گلسار؛
- از سمت شرق تا حریم جاده اس-پی-آی برای استفاده ناحیه صنایع سبک؛
- از سمت جنوب تا اراضی متعلق به دامپروری سفیدرود؛
- از سمت غرب نیز تا اراضی متعلق به دامپروری سفیدرود و در حد ساماندهی بافت‌های موجود.

نقشه زیر توسعه شهر فراتر از محدوده مصوب را نشان می‌دهد.



شکل ۸- توسعه فراتر از حد مصوب شهر رشت

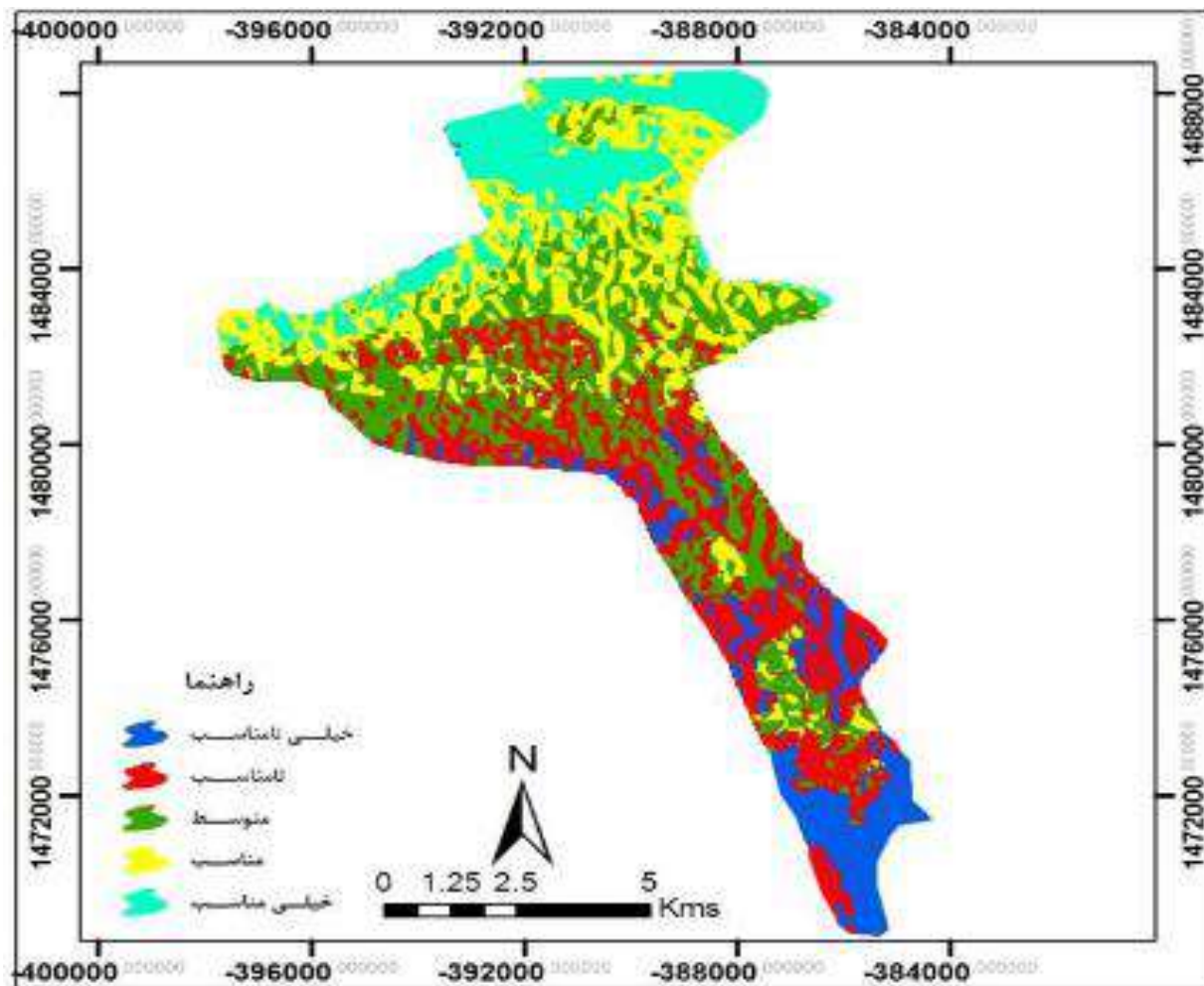
برای توسعه آتی شهر رشت؛ محدوده سه کیلومتر از مرز محدوده خدماتی شهر انتخاب شده و نقشه معیارها به شرح زیر ارائه می‌شود:



شکل ۹- معیارهای موثر در توسعه شهر رشت

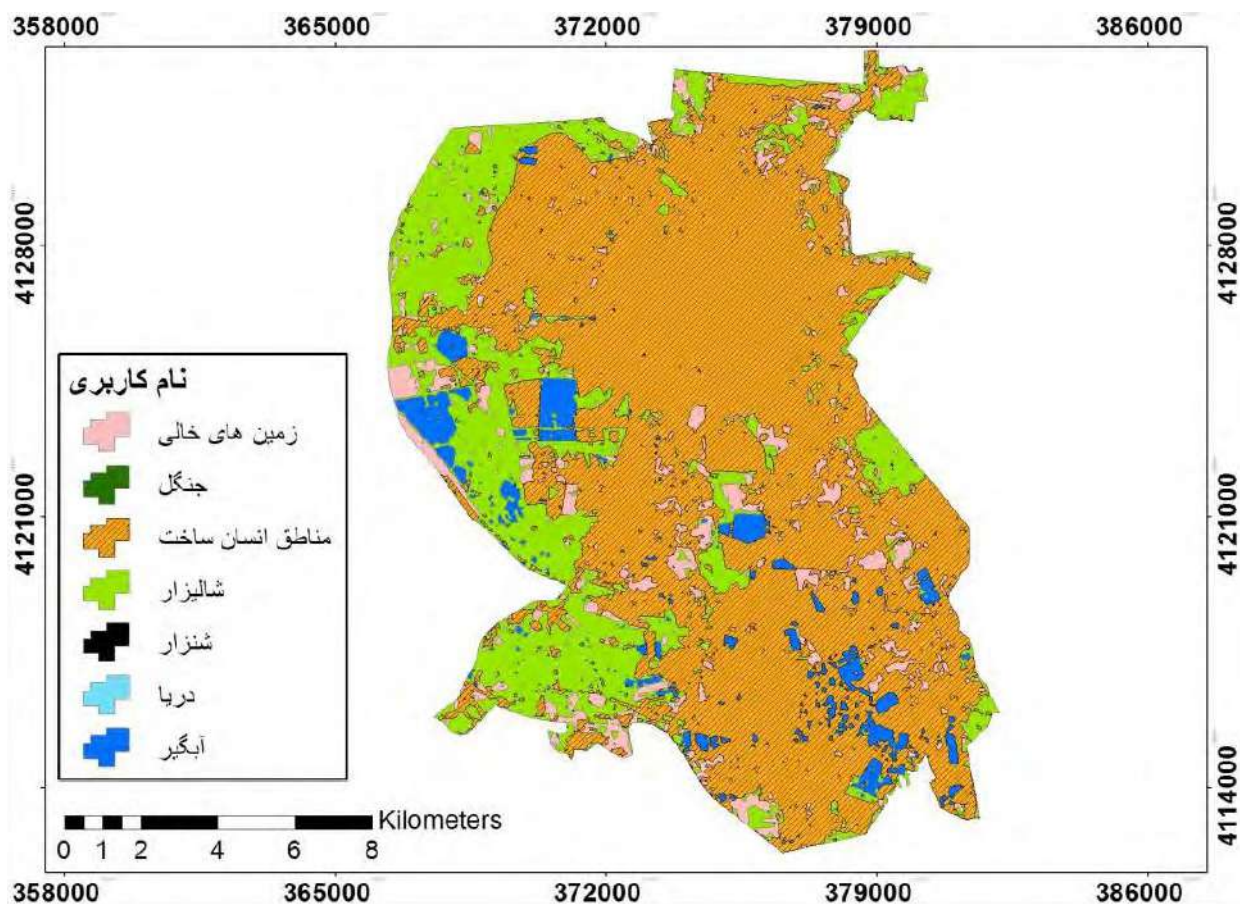


در نقشه زیر پهنه‌بندی توان توسعه شهر رشت بر اساس توان‌ها و قابلیت‌های اکولوژیک ارائه شده است؛



شکل ۱۰- پهنه‌بندی توان توسعه شهر رشت

پیش‌بینی کاربری شهر رشت در سال ۲۰۲۷ با روش CA-MARKOV در نقشه ذیل ارائه شده است:



شکل ۱۱- نقشه پیش بینی کاربری اراضی شهر رشت با استفاده از CA-Markov برای سال ۲۰۲۷ (منبع: اکبری و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۶۴)

محدوده قانونی شهر رشت و محدوده خدماتی آن باتوجه به ویژگی شهر بر یکدیگر منطبق بوده و از شمال، ناحیه شمالی فرودگاه و از شرق تا خیابان کمربندی فعلی و اراضی داخل محدوده و همچنین در امتداد جاده تهران فعلی به مرز کاربری‌های پیشنهادی و از سمت غرب در حد کاربری‌های پیشنهادی و از سمت جنوب در امتداد جاده لاکان مورد تصویب قرار گرفت. در جاده لاکان در جنوب شهر این گسترش مشهودتر و عمیق‌تر است، وجود شهرک‌های مختلف ساخته شده و هم چنین شهرک‌های جدید در حال ساخت در طول این مسیر، نشان می‌دهد که این محور مهم‌ترین جهت گسترش شهر محسوب می‌شود. وجود اراضی مناسب با ارتفاع بالاتر نسبت به سایر زمین‌های شهر، رطوبت نسبتاً کمتر (باتوجه به رطوبت شدید هوای شهر) وجود زمین‌های دولتی قابل توجه در این قسمت و احداث شهرک‌های مسکونی توسط سازمان‌های دولتی و نیمه‌دولتی، از دلایل جاذبه بیشتر این قسمت از شهر برای سکونت است.

از دیگر دلایلی که به این توسعه ناموزون در سال‌های اخیر دامن زده است موضوع مهاجرت است. رشت به عنوان کانون اصلی مهاجرپذیر استان نیاز به مطالعه و اجرای طرح‌ها پژوهشی مختلف در زمینه پدیده مهاجرت، عوامل و پیامدهای آن دارد. مهاجرت پدیده‌ای است که از مباحثی مثل رشد جمعیت و مباحث اقتصادی و اجتماعی نشأت می‌گیرد. مهاجرت از دیدگاه‌های مختلفی مورد بررسی قرار گرفته است. یکی از این‌ها از دید طرح‌ریزی‌های شهری و منطقه‌ای می‌باشد و در این نگرش مهاجران را عامل توسعه غیرمنطقی ابعاد فیزیکی شهرها و سکونت‌گاه‌های شهری می‌دانند و با درهم آمیختن مفاهیم مهاجرت و حاشیه‌نشینی به پیش‌داوری‌های منفی درباره آن‌ها می‌پردازند، در این میان مهاجرت از روستا به شهر را براساس انگیزه می‌توان به دو دسته



تقسیم کرد. از یک طرف مهاجرین متحرک که به طور فعالی به دنبال فرصت‌ها هستند دیده می‌شوند. آن‌ها معمولاً به طور مثبت از بین تحصیل کرده‌ها انتخاب شده و احتمالاً تمایل به تجربه تحرک فزاینده اقتصادی - اجتماعی بعد از مهاجرت دارند. مطالعات مختلف در زمینه مهاجرت نشان می‌دهد که مهاجرین متحرک اکثریت مهاجرینی را تشکیل می‌دهند که در مراحل اولیه شهری شدن به شهرها می‌آیند. یافته‌های مطالعات میدانی ما در مورد مهاجرین ساکن رشت این نکته را تأیید می‌کند. از طرف دیگر دسته دوم مهاجرین، مهاجرین کم‌تحرک هستند که نسبت به شرایطی که آن‌ها را مجبور به مهاجرت می‌کند واکنش نشان می‌دهند. آن‌ها ممکن است آماده مهاجرت نباشند، اما چاره دیگری ندارند. این مهاجرین برعکس مهاجرین متحرک، به طور مثبت انتخاب نشده، اغلب از خانواده‌های فقیر روستایی بوده و بی‌سواد یا کم‌سواد و کم‌درآمد هستند. بخش قابل توجهی از مهاجرین ساکن رشت نیز از این دسته‌اند.

به نظر می‌رسد در شهر رشت به دلیل تفاوت‌های ظاهری و محسوس در وضعیت معیشت مردم شهر و روستا، مهاجرین - متحرک و کم‌تحرک - به وسیله عوامل اقتصادی تحریک شده باشند؛ در واقع مهاجرین متحرک پاسخی به فرصت‌های اقتصادی جاذب می‌دهند، اما شرایط اقتصادی تنها علت کافی و لازم برای مهاجرت نیست. عوامل اجتماعی، آموزشی یا شخصی ممکن است در تعیین وقوع و زمان مهاجرت نقش اساسی داشته است. به هر حال شهر رشت به عنوان یک کانون مهاجرپذیر در همه ادوار آماری، آثار و تبعات مهاجرت را تجربه کرده است. به طور کلی برای توقف مهاجرت و یا کاهش آن دو راهبرد عمومی وجود دارد که بعضی مواقع مجزا و برخی اوقات توأم با یکدیگر بوده است؛ یک دسته از برنامه‌ها بر کاهش برون‌کوچی از روستا، از طریق گسترش راه‌حل‌های اقتصادی و اجتماعی در خود روستا تمرکز نموده و دسته دیگری از خط مشی‌ها جهت کاهش مهاجرت به شهر رشت طرح گردیده که از طریق تغییر جهت مهاجرین به این شهر، می‌توان با توان بخشی به روستاها و نواحی حاشیه‌ای وضع را به سمت دیگری سوق داد. بررسی مهاجرین شهر رشت برحسب منشأ جغرافیایی و علت اصلی مهاجرت نشان می‌دهد که اکثریت مهاجرین، منشا روستایی داشته و انگیزه اصلی برای مهاجرت، عوامل اقتصادی و اشتغال می‌باشد (طرح جامع شهر رشت، ۱۳۸۵).

لذا پیشنهاد می‌شود، از طریق توسعه اقتصادی و اجتماعی نقاط روستایی، برون‌کوچی از روستا به شهر را کنترل کرده و با توسعه شهرهای بازاری و رشد مراکز منطقه‌ای یا شهرهای متوسط، جهت مهاجرین به رشت را تغییر داد. از بررسی‌های انجام شده این طور استنباط می‌شود که توسعه ناموزون در شهر رشت هم به علت وجود شرایط مساعد و عدم هدایت آن‌ها در مسیری درست و هم وجود پاره‌ای شرایط منفی در راه توسعه بوده است. در واقع به دلیل مدیریت نامناسب و ناکارآمد هم عوامل منفی و هم مثبت به صورت نامناسب و حتی مخرب عمل نموده‌اند.



۱-۲- وجه تسمیه شهر و رابطه آن با بسترهای تاریخی، اجتماعی و جغرافیایی

درباره نام واژه رشت دیدگاه‌های گوناگونی از سوی پژوهشگران ارائه گردیده است. در هند باستان واژه رشتی به معنای «نیزه» آمده است در اوستا و ارسی باستان «ارشتی» نیز گویند. در زبان ارمنی نیز این واژه به معنای «نیزه و نیزه‌دار» است. برخی واژه رشت را با واژه رشتن یا رسیدن هم‌ریشه می‌یابند و باورشان بر این است که چون این جایگاه از روزگاران قدیم، کانون مهم فراوری و دادوستد ابریشم بوده به همین سبب به این نام خوانده شده است. برخی نیز بر این باورند که واژه رشت پیوندیافته از دو بخش «رش» و «ت» است. رش به معنای ابریشم نازک و ظریف و هم به معنای باران‌ریز و ملایم است و پسوند «ت» نیز معنای جایگاه و مکان را می‌دهد. بدین‌گونه رشت به معنا و مفهوم «جایگاه ابریشم ظریف» یا «سرزمین باران ملایم» است. همچنین از نظر لغوی واژه رشت را به فتح نخست را به معنای فروافتاده، در گوی جای گرفته یا جای فرودین نیز آورده‌اند. رشت به این مفهوم، صفتی بود برای هفته بازاری که در روزهای چهارشنبه در آج بیشه رشت برپا می‌شد. از آنجاکه محل برپایی این بازار، در مقایسه با پیرامونش، در جای گودی قرار داشت به رشت بازار معروف شد. زیرا مسافران و پیله‌ورانی که از باختر، جنوب و خاور رشت به این مکان راهی می‌شدند، درواقع از جاهای بلند به محل پست و گود فرود می‌آمدند. به‌مرور باگذشت زمان واژه بازار کنار نهاده شد و تنها نام رشت کاربرد داشت (کشور دوست، ۱۳۸۵:۹۵).

بررسی جغرافیای تاریخی شهرها، چه به معنای تاثیر جغرافیا بر حوادث تاریخی و چه به معنای بررسی نام‌گذاری آن‌ها به مورخ کمک می‌کند تا با استفاده از این روش، افزون بر تحلیل داده‌های تاریخی و ارائه‌ی اطلاعات جدید، صحت و سقم برخی دیدگاه‌ها و تحقیقات مشهور را بررسی کند (محمد پور و همکاران، ۱۳۹۶، ۹۷). به بیان دیگر، بیک محمدی جغرافیای تاریخی را همان جغرافیای انسانی (در گذشته) می‌داند. در عین حال ابوالفضل نبئی نیز در مقاله «روش تحقیق تاریخ از جغرافیا، نقش عوامل جغرافیایی در رویدادهای تاریخی یا بررسی مطالب جغرافیایی» تأکید می‌کند بحث از تغییرات جغرافیایی در طول زمان، مثلاً اینکه روزی دریاچه آرال و دریاچه خزر یکی بوده و امثال آن، در واقع تاریخ جغرافیا یا سرگذشت مناطق جغرافیایی است. از نظر او جغرافیای تاریخی به بررسی نقش جغرافیا در تاریخ، یعنی پیروزی‌ها، شکست‌ها، مهاجرت‌ها، تأثیر کوه‌ها، معابر، صحراها و ... در شکل‌گیری حوادث تاریخی و نیز ساخت پایتخت‌ها براساس استقرار در قلب مناطق جغرافیایی و در ارتباط با تأمین امنیت و ... می‌پردازد. جغرافیای تاریخی تأکیدی فراوان بر انسان و نقش عامل محیط بر حوادث زندگی او دارد (احمدوند، ۱۳۸۸، ۲)؛ مطالعه در تاریخ ملل مختلف نشان می‌دهد که بخش‌هایی از تاریخ جوامع، شباهت‌های فراوانی به لحاظ معنایی با یکدیگر دارند.

ریشه‌شناسی (Etymology) یا علم اشتقاق، علوم مطالعه تاریخی واژه‌ها است. اتمولوژی واژه‌های یونانی است که از زبان لاتین به زبان فرانسوی راه یافته است (ابوالقاسمی، ۱۳۸۹، ۱۱). در واقع مسائلی مانند این که واژگان مورد نظر، از چه موقع وارد زبانی شده‌اند، از چه منبعی وارد شد‌اند و این که در طول زمان چه تغییری در ساختار (فرم) و معنای آن‌ها ایجاد شده است، در این حیطه بررسی می‌شود. علمای قدیم در نوشته‌های خود گاهی با ذکر «وجه تسمیه» و «وجه اشتقاق» به شرح واژه‌های می‌پردازند. مقصود علمای قدیم از وجه تسمیه و وجه اشتقاق، ریشه‌شناسی بوده است (ابوالقاسمی، ۱۳۸۹، ۵۷). به‌رغم گفته‌های مستقیم و غیرمستقیم برخی از محققان، هرگز نباید ریشه‌شناسی را با معنی‌شناسی یکی دانست. هدف اصلی ریشه‌شناسی این نیست که معانی واژگان یک زبان را، چه در حال و چه در ادوار گذشته، تعیین کند، بلکه پروژه‌های ریشه‌شناسی، علاوه بر جست‌وجوی مفاهیم واژه‌ها در مراحل متعدد، در پی آن است که با بررسی عناصر تشکیل‌دهنده یک واژه، صورت نخستین و



معنای اولیه آن را به دست دهد. در ریشه‌شناسی، شناخت دگرگونی‌های معنایی الفاظ به همان میزان شناخت تحولات آوایی اهمیت دارد (سرکاراتی، ۱۳۷۸، ۳۸-۳۷).

در مورد معنای لغوی و اصطلاحی واژه رشت، بین صاحب نظران اختلاف نظر وجود دارد. درباره این واژه و معانی آن، بحث‌های زیادی از سوی نویسندگان و گیلان‌شناسان صورت گرفته است. فرهنگ‌نویسان، معانی مختلفی برای این واژه آورده‌اند که در مورد شهری با ویژگی‌های رشت همخوانی ندارد و صرفاً درباره معنای لغوی واژه رشت است (نیکویه، ۱۳۸۴، ۱۱۹). هریک از واژه‌نویسان واژه «رشت و رشتی» را به توجه به فرهنگ محیط زندگی خود معنا کرده‌اند و کاربرد این واژه‌ها علی‌القاعده باید مربوط به محیط جغرافیایی خود آنان بود باشد؛ زیرا به کارگیری لغات، اصولاً متناسب با محیط زندگی است. از این رو، برای رسیدن به معنا و مفهوم و کاربرد هر واژه باید در استفاده از فرهنگ‌ها دقت کرد (ضیا پور، ۱۳۷۳، ۱۰). در این راستا گفته می‌شود؛ رشت، ابتدا قصبه‌ای بود که در میان دو رودخانه گوهررود و سیاهرود قرار داشت و از این جهت نیز قدمت دیرینه دارد. ولی از جهت سابقه شهری، اولین بار حمدا... مستوفی، در قرن هشتم هجری، از این شهر نام برده است. نام قدیمی رشت دارالمرز یا دارالامان بوده که قبل از این دو، به آن بیه می‌گفته‌اند.

نخستین گزارش درباره این آبادی متعلق به «التاجی» (تالیف ۳۶۸ ه.ق) و «حدود العالم» (تالیف ۳۷۲ ه. ق) است. در هر دو گزارش، رشت صرفاً به صورت یک ناحیه، نه یک آبادی مشخص معرفی شده است (صابی، ۱۹۸۷، ۱۴؛ حدود العالم، ۱۳۴۰، ۱۴۹). رشت در این گزارش‌ها یکی از نواحی یازده‌گانه کرانه‌های غربی سپید رود واقع در گیلان بوده است؛ محدوده‌ای که دست کم از سده نهم هجری به این سو «بیه پس» یا «گیلان بیه پس» نام گرفته است (سمرقندی، ۱۳۸۳، ۲۴).

با این همه اگر مراد از «قریه الرصد» در کتاب «احسن التقاسیم» مقدسی، چنان که محمد قزوینی حدس زده است، همان رشت (رشت) باشد؛ می‌توان به وجود روستای رشت هم در سده چهارم اطمینان یافت. اطلاع بعدی از رشت در تاریخ اولجایتو (تالیف کاشانی) است که بر اساس آن رشت در سال‌های نخستین سده هشتم، شهری آباد بود و در کنار میدان بزرگ آن مسجد و نیز تربت استاد ابو جعفر (استاد جعفر) برپا بود که بیشتر اقوام گیلان به ارشاد او مسلمان شده بودند اولین گزارش جامعی که در آن از رشت به عنوان یک آبادی مستقل یاد شده، مربوط به حمله مغولان به گیلان است. در سال ۷۰۶ ه. ق فردی به نام شرف‌الدین از خاندان تجاسبی بر رشت حکمرانی داشت. او به همراه سایر حاکمان محلی گیلان در برابر حمله اولجایتو مقاومت کرد (زوزنی به نقل از کاشانی، ۱۳۸۴، ۵۸) پس از شرف‌الدین حکومت به فرزندش امیره محمد تجاسبی رسید که از مهم‌ترین حاکمان گیلان در آن زمان بود (سمرقندی، ۱۳۸۳، ۹۹۷)؛ رشت در آن ایام از شهرهای گیلان به شمار می‌رفت (دمشقی، ۱۹۹۸، ۲۹۷) و مردمش کوهی و بی‌تمییز بودند (مستوفی، ۱۳۶۲، ۱۶۳-۱۶۲).

چنین تعبیری تا حدی می‌تواند بیانگر تازه تاسیس بودن رشت باشد. زوزنی نیز در همان دوره، رشت را از نواحی گیلان غربی برشمرده و گزارش می‌دهد که رشت دارای بازار مسجد و میدان بزرگی است (زوزنی به نقل از کاشانی، ۱۳۸۴، ۵۹-۵۷). در سایر منابع جغرافیایی نیز گزارش خاصی تا قرن نهم از رشت در دست نیست. با این حال، تاریخ آبادی رشت با خاندان تجاسبی گره خورد است. این خاندان از اوایل سد هشتم تا نیمه دوم سد نهم هجری با مرکزیت رشت بر نواحی اطراف آن حکمرانی داشتند. گستره فرمانروایی این خاندان، از غرب تا رود پسیخان و از جنوب تا کوهدم و از شرق تا کوچصفهان و لشت نشا و از شمال به دریای خزر محدود می‌شد. خاندان تجاسبی، زیرسلطه خاندان اسحاقوندان بودند که با استقرار در فومن بر تمامی بیه پس (گیلان غربی) حکمرانی می‌کردند (زوزنی به نقل از کاشانی، ۱۳۸۴، ۵۷-۵۸).



از آغاز قرن یازدهم هجری که گیلان به تصوف صفویان در آمد و با نام ایالت گیلان جزوی از ایران شد، حکومت‌های محلی گیلان برجیده شدند. در آن زمان صفوریان برای کنترل امیرنشین‌های گیلان، رشت را که به لحاظ جغرافیایی در مرکز جلگه گیلان (سفیدرود) قرار داشت، مرکز ایالت جدیدالتاسیس قرار دادند. سفیدرود با طول حدود ۱۴۰ کیلومتر پس از عبور از رستم‌آباد به بخش سنگر شهرستان رشت می‌رسد و از آن‌جا به تدریج بر پهنه بستر آن افزود می‌شود. مسیر این رود از ابتدا کوهستانی است و در امامزاده هاشم از منطقه کوهستانی خارج شده، وارد جلگه می‌شود و در نهایت به دریای خزر می‌رسد (اصلاح عربانی، ۱۳۸۹، ۴۸۱).

«شهر رشت به تدریج توسعه یافت و به صورت یکی از مراکز مهم بازرگانی درآمد. در زمان شاه طهماسب دوم و نادرشاه افشار با انعقاد قراردادهای متعدد با روسیه و انگلستان و برخی کشورهای اروپایی و آسیایی کار بازرگانی و صادرات و واردات در گیلان، مخصوصاً در شهر رشت رونق بسیار گرفت» (دریاگشت، ۱۳۷۱، ۵۰) و این شهر با موقعیت تجاری ممتاز یکی از عمده‌ترین انبارهای مال‌التجاره در ایران شد. در دوره قاجاریه با توسعه و گسترش روابط بازرگانی ایران و روسیه بر اهمیت و وسعت رشت افزوده شد. احداث جاده شوسه قزوین-رشت و ایجاد خط‌آهن رشت-پیربازر، در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی توسط روس‌ها و سپس احداث راه شوسه رشت-مازندران، بازرگانی بین‌المللی منطقه را با استفاده از بندر انزلی، بیش از پیش رونق بخشید (دریاگشت، ۱۳۷۱، ۵۰). کالاهایی از قبیل ابریشم، پنبه و برنج از رشت به روسیه و برخی کشورهای اروپایی صادر می‌شد. متقابلاً کالاهایی بنادر روسیه وارد و از رشت به قزوین، زنجان، همدان، مازندران، تهران و سایر نقاط ایران حمل می‌گردید.

اهالی رشت در دوره مشروطیت با بسیاری از مظاهر جدید تمدن، از جمله راه‌آهن، برق، تلفن، تلگراف، تاتر، مدارس جدید، روزنامه و امثال آن‌ها آشنایی یافته بودند. در این زمان تعداد جمعیت رشت را سی هزار نفر برآورد کرده بودند. با توجه به جمعیت شهر و تعداد مدارس، کاروانسراها، مساجد و کارگاه‌ها و غیره رشت را می‌توان در این دوره بزرگ‌ترین مرکز اقتصادی و فرهنگی ساکنان کناره دریای خزر معرفی کرد (دریاگشت، ۱۳۷۱، ۴۹). گذشته از گسترش فعالیت‌های بازرگانی که شامل صادرات محصولات کشاورزی منطقه به‌ویژه ابریشم و برنج بوده و به تبع خود کشاورزی را نیز توسعه بخشیده، فعالیت‌های صنعتی هم به موازات گسترش بازرگانی و کشاورزی تحرک بیشتری یافته بود. چند کارخانه نظیر ابریشم‌تایی و ابریشم‌بافی و برق و گونی‌بافی و کبریت‌سازی تاسیس یافته اقتصاد منطقه را متحول ساخته بودند. چون بخش عظیمی از صادرات و واردات کشور از طریق رشت و بندر انزلی انجام می‌گرفت، گاه این دو شهر به عنوان «دروازه اروپا» معرفی می‌شدند.

در دوره‌های گذشته تا اواخر عهد قاجار برای شهر رشت حاکم مخصوص تعیین می‌گردد و امور شهر زیر نظر کلانتران اداره می‌شد. آن‌ها مسئولیت توزیع مالیات‌ها و سرشکن کردن عوارض بین اصناف را بر عهده داشتند. کدخدایان، که مسئول وصول مالیات‌ها در محلات هفتگانه شهر بودند زیر نظر کلانتران انجام وظیفه می‌کردند. آن‌ها توسط مردم انتخاب می‌شدند و چون مورد اعتماد و وثوق مردم بودند برمسائل محل نظارت داشته در امور مربوط به حفظ اموال عمومی دخالت می‌کردند (دریاگشت، ۱۳۷۱، ۱۶۷).

با توجه به مناقشات و حساسیت‌هایی که در باب نام شهر رشت وجود دارد؛ در ادامه ابتدا به اهم وجه‌تسمیه‌ها و تعابیری که برای معنا کردن آن به کار رفته اند؛ اشاره می‌شود:

- بیه در لغت‌نامه‌ها، رود و یا مصب بین دو رودخانه معنی شده است و چنین به نظر می‌رسد که دلیل این نام‌گذاری، قرار گرفتن آن در میان دو رودخانه است که به مثابه حفاظ و دیوار شهر محسوب می‌گردید.



وجه تسمیه رشت، در فرهنگ دساتیر، به معنی گچی که بنایان، سنگ و آجر را به آن محکم نمایند و در لغت‌نامه‌های انجمن آراء، آندراج، فرس اسدی، لغت محلی شوشتری، برهان، ناظم‌الاطبا و لغت‌نامه جهانگیری: چیزی که از هم فرو ریزد - هر چیزی که از هم فرو ریزد و فروپاشد - دیوار مشرف بر افتادن. گچ را نیز گویند که بدان خانه سفید کنند - لجن و خاکروبه - خاک و گرد - خاک را گویند - رنگ کرده نیز معنی شده است.

- دهخدا معتقد است: چون شهر رشت در سال ۹۰۰ هجری ساخته شده، بنابراین برای نام این مکان از ماده تاریخ آن استفاده کرده اند و کلمه رشت به حساب ابجد ۹۰۰ هجری است.
- آبادانی شهر رشت، از زمان شاه عباس صفوی که در آن زمان، به صورت قصبه بوده شروع شد و در زمان قاجار، به دلیل توسعه اقتصادی ایران و روسیه، گسترش پیدا کرده و نام قدیمی محلات شهر رشت، که اکثراً بیانگر پیشه ساکنین آن است، در سفرنامه‌ها نیز آمده و جز دو سه مورد از آن‌ها بقیه به همان نام‌های قدیمی خود مشهور و معروف هستند که عمده‌ترین آن‌ها عبارتند از: ساغریسازان - رودبارتان - خمیران زاهدان - دباغیان - کوزه‌گران - خمیران چهل تن - چله‌خانه - چمارسرا - استادسرا - پاسکیاب - سرخبنده - آتشگاه بیستون - صیقلان - زرچوب - کیاب - سبزه میدان - دو برادران (چهار برادران) که از جمله محلات قدیمی شهر رشت محسوب می‌شود. این بافت قدیمی، ضمن آنکه جزئی از میراث فرهنگی است و آثار و بقایا و سنن و آداب و رسوم دوران قدیم را تداعی می‌کند، می‌تواند از معضلات قابل توجه در بافت شهری این شهر نیز محسوب شود. رشت که به شهر باران‌های نقره‌ای معروف است، مرکز استان گیلان است و برای اولین بار نام آن در کتاب حدودالعالم که به سال ۳۷۲ هـ ق نگارش یافته با صفت ناحیه بزرگ آمده است.
- وجه تسمیه آن، به لحاظ موقعیت جغرافیائی‌اش، یعنی واقع شدن در محل پست و فرو افتاده، مثلاً مزارع برنج را که در گودی قرار داشته باشد، رشت بیجار می‌گویند و روستای مذکور که در واقع هفته بازار (چهارشنبه بازار) بوده است، به رشت بازار (یعنی بازار در سرازیری) معروف بوده است و به مرور به مرکز داد و ستد کالاهای تجارتي و محصولات کشاورزی تبدیل شد.
- برپایه تحقیقات زبان‌شناسی واژه های RŠti در هندی باستان، ArŠti در اوستا و فارسی باستان، ArŠt در پهلوی و Asteay در ارمنی به معنای نيزه و و زوبین هم‌ریشه و هم‌معنا با واژه خشت (xist) و همانندهای آن می‌دانند. این محققان با نظر به این واژه که ریشه لغوی یکسانی دارند، رشت و رشتی را به معنای نیز کوتاه و تیرانداز معنا کردند و کوشیده‌اند گزارش‌هایی را که درباره جنگاوری قوم گیل و دیلم در منابع قدیم و تحقیقات جدید آمده (مقدسی، ۱۹۶۷، ۳۶۰)، شاهدهی بر این معنا قلمداد کنند.
- رشت از سال ۱۰۰۴ هجری قمری به فرمان شاه عباس مرکز استان گیلان و مرکز معاملات نوغان و ابریشم شد که در آن زمان محصول اول گیلان بود. این امر موجب شد که مالکان بزرگ و بازرگانان ایرانی، روسی، یونانی و ارمنی که تاجر نوغان ابریشم بودند به این شهر توجه کنند و شهر رشت رشد چشمگیری پیدا نماید.



- ملگونف، جهانگرد روس که در سال ۱۲۷۵ هجری قمری به رشت سفر کرده بود، در خاطرات خود نوشته است که این شهر در آن روزگار دارای ۵۴۶۳ خانه ۱۰۲۱ مغازه و ۲۷۳۱۴ نفر جمعیت بوده است. در نظر او رشت شهری بود بسیار خوش وضع با خانه‌های زیبای رو به دریا که بازرگانان از هند، بخارا، روم و عثمانی به سودای ابریشم به آن سفر می‌کردند. در دوران مشروطه و بعد از آن، گیلان به یکی از کانون‌های تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی ایران تبدیل شد. نهضت استقلال طلبانه جنگل، گسترش شهرها، تاسیس آموزشگاه‌های متعدد و ارتقای سطح فرهنگ شهروندان رشت، این شهر را در زمره پیشروترین شهرهای کشور قرار داد (invest.rasht.ir).
- برخی دیگر با اتکا بر وجود مشابهت‌های ظاهری میان واژه رشت و آست به معنای ستاره و با در نظر گرفتن باور قدیم گروهی از ایرانیان به ستاره‌پرستی و نیز با استناد به وجود شهرها و مکان‌هایی با ترکیب ستاره در نواحی شمال ایران، مانند استرآباد و آستارا و نظایر این‌ها، کوشیده‌اند واژه رشت را هم پیوند با واژه ستاره در نظر بگیرند (ضیایور، ۱۳۷۳، ۱۱-۱۰).
- در لغت‌نامه‌های عمومی، رشت به معنای خاکروبه، گرد و غبار، لجن، گچ و نظایر این‌ها آمده است (معین و دهخدا، ذیل واژه رشت) که چندان با ویژگی‌های این شهر سازگاری ندارد. چنان که در شعر فرالایوی: "چون نباشد بنای خانه درشت؛ بی‌گمانم که زیر رشت آید" (فروچی، ۱۳۷۲، ۷-۶).
- برخی رشت را به معنای نیزه کوتاه و تیرانداز، رشتن یا ریسیدن، ستاره، خاکروبه، گرد و غبار، در گودی قرار گرفته، چیزی که از هم فروریزد، باران ریز و مداوم، جای پست و گود و نظایر این‌ها (محمد پور و همکاران، ۱۳۹۶، ۹۹) می‌دانند.
- علی‌اکبر نفیسی (ناظم‌الاطبا) نیز معتقد است رشت نام شهر حاکم‌نشین ملک گیلان بوده است و گویند این کلمه، تاریخ بنای این شهر است؛ زیرا این شهر در سال نهصد هجری بنا شد است. وی جاروب و کسی که لجن پاک می‌کند و پستی و حقارت و فروتنی و خاکساری را از معانی رشتی دانسته است (نفیسی، ۱۶۵۷).
- سرتیپ‌پور در کتاب «نام‌ها و نامدارهای گیلان» درباره معنای رشت می‌نویسد: «معنی رشت به فتح اول، در فروافتاده، در گودی قرار گرفته، یا جای فرودین، صفتی بود برای هفته‌بازار رشت و حومه که روزهای یکشنبه در شهر رشت تشکیل می‌شد» (سرتیپ‌پور، ۱۳۷۰، ۲۲۰-۲۱۹).
- صفت «رشت بازار» به این دلیل بود که مسافری که از بخش‌های جنوبی، مانند کههدم و رودبار، یا از مناطق غربی، مانند فومن و یا از مناطق شرقی، مانند لاهیجان به سوی رشت حرکت می‌کرد، از منطقه‌ای بلندتر به ناحیه‌ای که در سطح پایین قرار داشت سرازیر می‌شد. تدریجاً بازار از آخر نام حذف شد و نام رشت علم شد (سرتیپ‌پور، ۱۳۷۰، ۲۲۰-۲۱۹).
- واژه رشت در مفهوم جای پست و گود، در جاهای دیگر گیلان نیز به کار رفته است؛ مثل رشت بیچار به معنای برنج زار، یا رشت‌رود یا رشت خان به معنای رودی که در گودی در جریان است.



- ویژگی آب و هوایی رشت، وجه تسمیه دیگری از این شهر را بیش چشم محققان نهاده است؛ چنان که مهدی‌زاده با توجه به شهرت و مقبولیت نظر پیشین در بین گیلان‌شناسان معتقد است که رشت از نظر لغوی چنین بار معنایی را با خود به همراه ندارد و این فقط یک ارتباط منطقی و ذهنی بین موقعیت جغرافیایی این شهر با شهرهای اطراف آن است. وی با استفاده از زبان‌شناسی گویش گیلکی، معتقد است رشت از نظر لغوی، واژه‌ای مرکب از رَش+ت و به معنای باران ریز و مداوم است که خصوصیت اصلی و بارز این شهر پر باران و سرسبز به شمار می‌رفته است. وی قبل از ارائه نظریه خود از منوچهر هدایتی خوش‌کلام از محققان و ادبای محلی، رشت را برگرفته از واژه اوستایی تیشتر (الهه باران) آورده است. این نظر با توجه به بارانی بودن شهر رشت، قابل طرح است؛ چرا که فرهنگ کنونی ایرانیان و به ویژه گیلانیان، از فرهنگ‌های بیش از اسلام نیز یادگارهایی را حفظ نمود است که نمونه‌های زیادی از آن در فولکلور و آداب و سنن مردم گیلان قابل مشاهده و نشان از دیرینگی تمدن و فرهنگ این دیار است.
- واژه رشت را برخی محققین صفت می‌دادند که در گویش محلی قبل از موصوف می‌آید. بر همین اساس آن‌ها معتقدند که واژه رشت صفت بازاری بوده که در این محل تشکیل می‌شده «رشت بازار» نام داشته است، به معنی بازاری که در گودی قرار گرفته است. صفت رشتی به معنی فرو افتاده، در گودی قرار گرفته و جای پست واژه‌ای است که در گیلان به عنوان صفت موارد استعمال زیاد دارد؛ مثلاً به رودی که در جنب آب فومنات است «رشت رود» می‌گویند و برنج‌زارهای در گودی قرار گرفته را «رشت بجار» می‌خوانند. رشت نیز «صفتی بود برای بازار رشت و حومه که روزهای یک‌شنبه در شهر رشت و روزهای چهارشنبه در آج بیشه، حومه رشت، تشکیل می‌شد. رشت بازار، مساوی بازار در گودی قرار گرفته و این صفت بدان اعتبار بود که هر پبلهور یا مسافری که از بخش‌های جنوبی مانند کهدم و رودبار، یا از مناطق غربی مانند فومن یا از مناطق شرقی مثل لاهیجان به سوی رشت حرکت می‌کردند از منطقه‌ای بلندتر به ناحیه‌ای که در سطح پایین قرار داشت سرازیر می‌شد. تدریجاً بازار از آخر نام حذف شد و رشت علم شد» (سرتیپ پور، ۱۳۷۰، ۲۲۰).
- همچنین در برخی فرهنگ‌ها، از جمله برهان قاطع، فرهنگ اسدی و فرهنگ معین، رشت به معنی گرد و غبار و خاک و خاک‌روبه و لای و لجن آمده ولی این معنی با شهر رشت، که ناحیه بارانی و رطوبتی و بدون گرد و غبار است، مناسبتی ندارد.
- هنوز به عقیده برخی وجه تسمیه نام رشت مشخص نیست و درباره آن تنها گمان زنی شده است. بنا به گمانی تلفظ دقیق این نام رشت بوده که آن نیز از بن رسیدن گرفته شده است و دلیل این نام‌گذاری مطرح بودن این شهر در تولید رشته‌های ابریشمی دانسته شده است. هم‌چنین گفته می‌شود در ابتدا رشت به صورت روستایی بزرگ میان یک فضای جنگلی بوده و از آبادی‌های کهن ایران به شمار می‌رفته که نامش در کتاب حدودالعالم، سال ۳۷۲ هجری آمده است.



- در خصوص نام رشت نظرات متعددی وجود دارد؛ از جمله بیه یعنی بین دو رود یا دارالمرز یعنی سرزمین پست و گود و جلگه‌ای و یا به نظر دهخدا چون ساخت اصلی این شهر در سال ۹۰۰ هجری بوده و این عدد در حروف ابجد رشت است این نام را برای آن برگزیدند. از دیگر دلایل این نام‌گذاری رشت کلمه «رِش» به معنای باران بسیار ریز است. زیرا آب و هوا در این منطقه تقریباً ۸ ماه در سال است که به این نوع باران رش گفته می‌شد و ممکن بود در هفته تا چهار روز نیز ادامه پیدا کند. و پاره واژه «ت» نیز که از زبان پهلوی به جا مانده به معنای جا و مکان است که ادغام این دو پاره واژه، ترکیب رشت به معنای مکان باران مداوم را پدید آورده است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۷۰).
- ریشه نامگذاری رشت واژه «رش» به معنای باران بسیار ریز است. زیرا آب‌وهوا در این منطقه بیشتر سال بارانی است که نوع باران «رش» است. در این صورت رشت یعنی جایی که در آنجا باران پیوسته می‌بارد واژه گیلکی «وارش» که به معنای باران است نشان‌گر این نکته است که این واژه پیوندی از «وا+رش» است. در زبان کردی فیلی (فَهْلَوِی) واژه (اَوَه رَشَه) به معنای (آب پاشی) است که همین معنای «وارش» را به یاد می‌آورد.
- تلفظ درست نام رشت، رِشت بوده که آن نیز از بن «ریسیدن» گرفته شده و ریشه این نامگذاری تولید رشته‌های ابریشمی در شهر است.
- رشت دارالمرز یا دارالامان بوده که پیش‌تر، به آن بیه یا بیه پس می‌گفتند. بیه در فرهنگ لغت، رود و یا دهانه میان دو رودخانه معنا شده است. چون در لغت اوستا و پارسی «بی‌اوه» به معنای منسوب به دو آب است. چنین به نظر می‌رسد که ریشه این نامگذاری، قرار گرفتن آن در میان دو رودخانه است که به مانند دیوار شهر به شمار می‌آید. بنابراین نام بیه پس (بی-آو-پاس) به معنای جای پاسداری شده توسط دو رودخانه است. اگر نام رشت را با همین ویژگی این شهر معنا کنیم درست می‌نماید. نخست باید بیندازیم بخش نخست «بیه» (منسوب به دو) به همراه نام رشت در آغاز آن به کار می‌رفته است، یعنی در اصل نام شهر رشت، در آغاز «بی -آو، را-ایشت» (یعنی ناحیه نگهبانی شده در میان دو رود) بوده که بخش اوستایی دوم آن یعنی «را ایشت» (جایگاه پاسداری شده) در گذر زمان کوتاه شده و تبدیل به رشت شده است.
- به نظر علامه علی‌اکبر دهخدا چون ساخت اصلی شهر در سال ۹۰۰ هجری بوده و واژه رشت در حساب ابجد ۹۰۰ است این نام را برگزیده‌اند. گویا فرمانروای شهر فرد ادیبی بوده که با حساب ابجد شهر را نامگذاری کرده است (ر=۳۰۰، ش=۴۰۰، ت=۵۰۰ پس رشت = ۹۰۰) به این سخن می‌شود خرده گرفت؛ زیرا نام شهر رشت در کتاب «حدود العالم من المشرق الی المغرب» که کهن‌ترین جغرافیا به زبان فارسی بوده و به سال ۳۷۲ هجری قمری در زمان نوح بن منصور سامانی نگارش یافته، با صفت ناحیه بزرگ آمده و جزء یازده ناحیه بزرگ «آنسوی رودیان» یا گیلان بیه پس (گیلان غربی) شمرده شده که معلوم می‌شود، رشت تا آن زمان و به گمان بسیار در روزگار باستان بوده است، مگر اینکه در سال ۹۰۰ این شهر بازسازی شده باشد.



- رشت به معنای «در فروافتاده»، «در گودی قرار گرفته» یا «جای پست» است. صفتی بوده برای هفته بازار رشت و پیرامون آن که در آج بیشه حومه رشت تشکیل می‌شد.
- در اوستا واژه «هو رشت» آمده است. هو به معنای نیک و رشت به معنای کردار است. شاید رشت در پارسی به معنای کار یا عمل یا کردار یا جای کار برای کار باشد.
- برخی بر این گمانند که نام رشت از نام ایزد باران در زبان پهلوی یعنی تیشتر گرفته شده است.

نهایتاً بر اساس آنچه در باب وجه تسمیه شهر رشت بیان شد می‌توان گفت؛ نظری که برگرفته از تحلیل تاریخی این آبادی است و آن را به معنای در گودی قرار گرفته می‌داند و دیگری که برگرفته از آیین‌های کهن و باستانی است و با استفاده از زبان‌شناسی گویش‌های گیلکی به دست آمده و رشت را به معنای شهر باران می‌داند، از دیگر وجه تسمیه‌ها موجه‌تر است؛ چرا که این دو وجه تسمیه ناظر بر وضع جغرافیایی این شهر نیز هستند (محمد پور و همکاران، ۱۳۹۶، ۱۰۷-۱۰۶).

۱-۲-۱- القاب رشت

شهر رشت که سابقاً به دروازه «اروپا» و «عروس شهرهای ایران» معروف بوده و امروزه ملقب به «شهر باران» یا «شهر باران‌های نقره‌ای» و «شهر ستاره» است همانند بسیاری از شهرها دارای عناوین و القابی بوده که احتمالاً از اواخر قرن نهم و اوایل قرن دهم هجری بر آن گذاشته شده است. شهر مزبور سابقاً دارای القابی: چون «دارالاماره» و «دارالمرز» بود که قبل از آن دو به آن «بیه» می‌گفتند بیه در فرهنگ‌ها «رود» و یا مصب بین دو رودخانه معنی شده است و چنین به نظر می‌رسد که دلیل این نام‌گذاری قرار گرفتن آن در میان دو رودخانه است که به‌مثابه حفاظ و دیوار شهر محسوب می‌گردید.

لقب «دارالمرز» ظاهراً از اواسط قرن دوازدهم هجری به بعد به این شهر گذاشته شده و این لقب بر سکه‌های طلایی که در دوره قاجاریه به‌ویژه دوره فتح علی‌شاه در این شهر ضرب شده‌اند، دیده می‌شوند که عبارت «دارالمرز رشت فتحعلی‌شاه» (خسرو کشورستان) در آن‌ها حک است. در مورد ضرب سکه باید دانست که شهر رشت همانند دیگر شهرهای قدیمی گیلان مانند (لاهیجان و فومن)، سابقاً ضربخانه سلطنتی داشته و تا اواسط سال ۱۲۹۴ ه.ق؛ یعنی تا پیش از ورود ماشین‌آلات ضرب سکه از کشورهای فرانسه و بلژیک توسط ناصرالدین‌شاه به ایران محل ضرب سکه بوده تا اینکه در این سال ضربخانه‌های شهرهای ایران برچیده شده و محل ضرب سکه‌ها فقط شهر تهران شد (پندی، ۱۳۸۷، ۶۷).



۱-۳- بررسی الگوی رشد شهری در ادوار تاریخی مختلف و شناسایی عوامل تاریخی، اجتماعی و اقتصادی تاثیرگذار

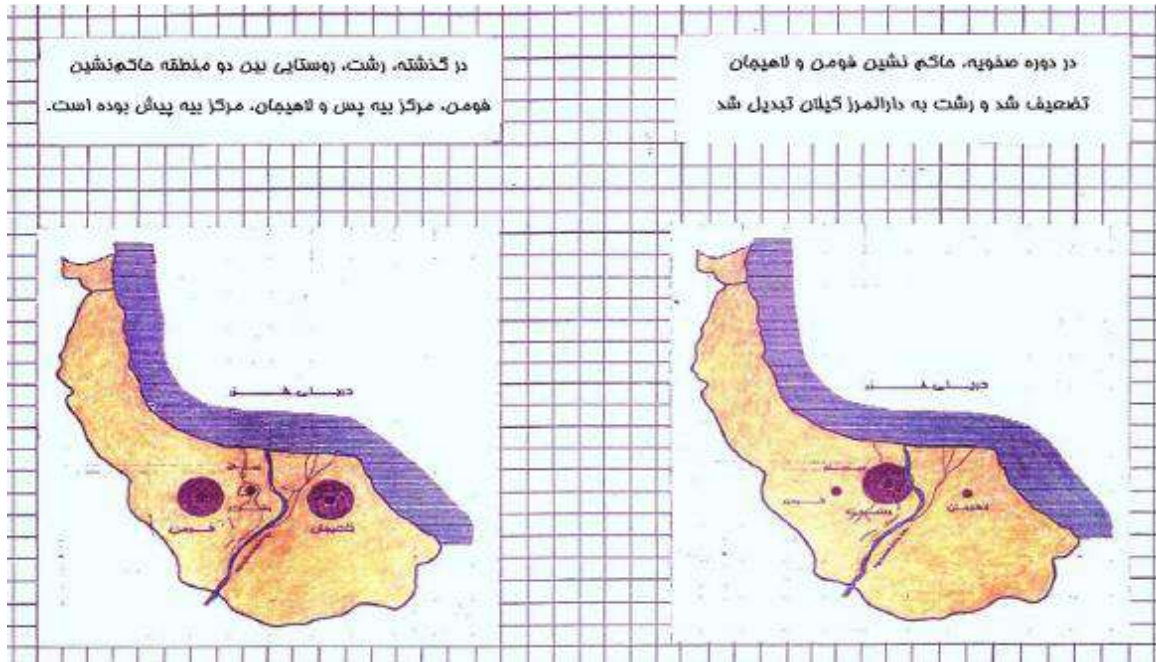
زمانی که در سال ۱۰۰۴ ه. ق شهر رشت به فرمان شاه‌عباس صفوی مرکز استان گیلان شد، تحولاتی شگرفی به تدریج در آن ظاهر شد. مرکزیت جغرافیایی و سیاسی شهر رشت نسبت به سایر شهرهای دیگر استان به‌خصوص لاهیجان و فومن شرایط ممتازی را فراهم آورد. قرار گرفتن شهر در محل تقاطع راه‌های ارتباطی و تجارت پرسود ابریشم از یک طرف و اهمیت یافتن نقش‌های خدماتی، سیاسی و اداری از طرف دیگر، زیربنای زندگی را در آن، دگرگون ساخته و عملکرد صرفاً کشاورزی آن را با عملکردهای تجاری و بازرگانی همراه ساخت و گسترش فضایی و کالبدی آن را در طی زمان رقم زد (فومنی، ۱۳۴۹، ۱۷۸). نقش عوامل سیاسی در سطح بین‌المللی نیز در رشد و گسترش شهر رشت انکارناپذیر است. مهم‌ترین عامل سیاسی اثرگذار در این زمینه نفوذ روس‌ها در گیلان برای نشان دادن سلطه و حضور در فلات مرکزی ایران، جهت رقابت با دول اروپایی، از جمله انگلستان بود. آنان برای حضور و تثبیت خود به تقویت مهم‌ترین محور ارتباطی با فلات مرکزی ایران، انزلی، رشت، قزوین و تهران پرداختند. توجه روس‌ها به این محور به مرکزیت رشت، دولت مردان صفویه و قاجاریه را بر آن داشت که برای مقابله با نفوذ و سلطه خارجی، حضور فعال‌تری در گیلان و از جمله شهر رشت داشته باشند. در نتیجه، توجه دو جانبه نیروهای خارجی مانند روسیه و انگلستان و حکومت‌های مرکزی ایران، به‌طور نسبی موجب تقویت و گسترش این شهر شد (سفر دوست، ۱۳۸۴، ۶۹). در سطح منطقه‌ای جذب مازاد مناطق پیرامونی و تنوع فعالیتهای اقتصادی در شهر رشت، با موقعیت استقرار آن ارتباط بسیار نزدیکی داشته است، زیرا رشت در مسیر ارتباطی دو حکومت محلی قدرتمند لاهیجان در شرق و فومن در غرب گیلان قرار داشت و نقطه پیوند و محل گذر جریان کالا و مسافر در سطح استان بود (عظیمی دوبخشری، ۱۳۸۱، ۱۸).

مؤلف «حدود العالم من المشرق الی مغرب» در قرن چهارم از رشت با عنوان ناحیه‌ای بزرگ یاد کرده است. رشت تا دوره صفویه جز بیه پس (گیلان غربی) با مرکزیت شهر فومن بود. در این دوره با انتخاب شهر رشت برای مرکزیت ولایت گیلان به دستور شاه عباس صفوی، این شهر رو به توسعه نهاد و گوی سبقت را از دیگر رقبای خود نظیر لاهیجان و فومن ربود. مخصوصاً با توجهی که شاه عباس صفوی به مزارات و مقابر بزرگان شیعه نظیر آقا سید ابوالقاسم و استاد ابوجعفر نشان دادند، محلات رشت رو به آبادانی نهاد (فومنی، ۱۳۸۴، ۹۱؛ Olearius, 1669). پس از آن با انعقاد قراردادهای متعدد تجاری بین ایران و دولت‌های خارجی، خصوصاً روسیه، رشت به عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای تجاری ایران در دوره صفوی و قاجار در آمد. رشت در این ایام به سبب مرکزیت در کرانه‌های جنوبی دریای خزر به «دارالمرز» معروف شد. «دروازه اروپا» و «شهر باران‌های نقره‌ای با بام‌های سفالین مه‌آلود» از دیگر القابی است که به شهر زیبای رشت، کرسی و مرکز گیلان داده شده است (فروچی، ۱۳۹۱، ۵).

این شهر دوران پر فراز و نشیب و رو به رشدی را از آغاز شکل‌گیری تا پایان دوره قاجاریه طی کرده است. برخورداری از عوامل مطلوب جغرافیایی و تاثیر این عوامل در شکوفایی اقتصادی، عامل مهمی در توجه و تصرف رشت توسط دولت‌های خارجی به ویژه روسیه بود (محمدپور و همکاران، ۱۳۹۶، ۹۹).



حال در دوره قبل از صفویه، در دو سوی سفیدرود، دو سرزمین قرار داشت، سرزمین واقع در جنوب و شرق آن «بیه پیش» یا «روپیش» می‌گفتند و مرکز آن لاهیجان بود و به سرزمین واقع در مغرب آن «بیه پس» یا «پساگیلان» می‌گفتند (سازمان عمران و بهسازی شهری، ۱۳۷۹، ۳).



شکل ۱۲- موقعیت رشت در دوران صفویه و ماقبل آن

شهر کنونی رشت، در ادوار گذشته، روستائی بین دو منطقه فومن و لاهیجان و محل توقف کاروان‌های عبوری بوده است. در قرن چهارم هجری در کتاب حدودالعالم چنین ذکر شده است: رشت را میدان بزرگی است پر از دکاکین، در آن انواع و اقسام ضروریات زندگی، به ویژه خواربار فروخته می‌شود. همه چیز آن ارزان است، با آنکه شهر رشت از کلیه شهرهای ایالات بزرگتر است، خان ندارد، فقط داروغه ای به نام علیقلی بیگ شهر را اداره می‌کند.



شکل ۱۳- شهر رشت در قبل از دوره صفویه



۱-۳-۱- بررسی مراحل رشد شهری رشت

شهر رشت همانند اکثر شهرهای دیگر دارای هسته‌ای روستایی بوده است که در دوران قبل از صفویه ما بین دو منطقه حاکم نشین فومن و لاهیجان قرار داشته است (که در آن زمان به بیه پس و بیه پیش شهرت داشته‌اند) و محل توقف کاروان‌های عبوری بوده است (مهندسین مشاور طرح و بنا، ۱۳۷۹). وجه تسمیه شهر رشت، موقعیت جغرافیایی آن و واقع شدن آن در محل پست و فرو افتاده بود و از آنرو که هفته بازاری (چهارشنبه بازار) بین دو منطقه بوده، به رشت بازار (یعنی بازار در سرازیری) معروف شده است که بعدها به مرور زمان به مرکز دادوستد کالاهای تجاری و محصولات کشاورزی تبدیل می‌شود. هسته اولیه شکل‌گیری شهر نیز در محل تقریبی بازار کنونی است و تقویت روستای رشت را در دوران قبل از صفویه نقش بازرگانی این روستا می‌توان دانست. اما در قرن دهم هجری بعد از براندازی دولت‌های نیمه مستقل گیلان توسط شاه عباس، رشت به عنوان مرکز ایالات گیلان انتخاب شد و از آن زمان رو به پیشرفت نهاد. با این حال این شهر در طول تاریخ خود دچار زمین‌لرزه‌ها و آتش‌سوزی‌های مکرر شده است و فراز و نشیب‌های زیادی را به خود دیده است. رشت در عرصه فضایی استان گیلان بصورت بالقوه و در مقایسه با سایر نقاط حوزه عملکردی وسیعی داشت که زمینه‌ساز جذب مازاد مناطق پیرامونی نیز بود. در نتیجه مازاد حاصل از جریان‌های اتراقی غرب و شرق گیلان همراه مازاد حاصل از حوزه پیرامونی جریان شهری شدن رشت را تقویت کرد.

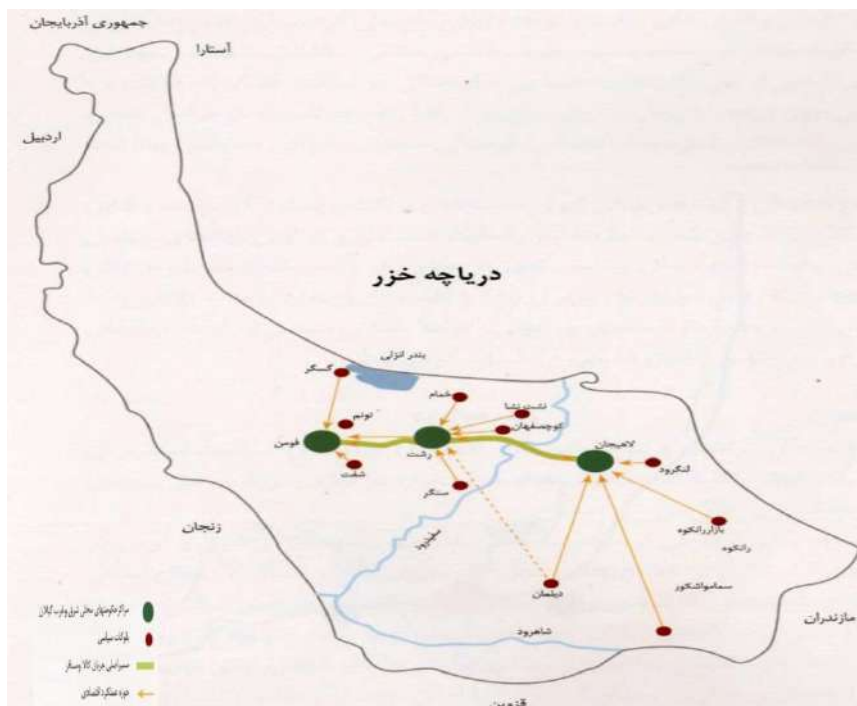
علاوه بر ویژگی ارتباطی از نظر سیاسی هم در تمام عرصه‌های گیلان رشت چهارراهی بود که همزمان با جریان‌های اصلی، جریان‌های فرعی کالا و مسافر را هم جذب می‌کرد. چنین امتیازی موجب فعالیت می‌شد و پذیرش جمعیت را به شدت تقویت می‌کرد. به مرور زمان جریان‌های اتراقی به جریان‌های دائمی و شکل‌گیری یک مرکز مبادلاتی به صورت بازار و شبکه ارتباطی تعریف شده تبدیل شد که از جمله نتایج آن تثبیت و هم‌سویی تمام کنش‌ها در فرآیند شهری شدن بود. مکان اولیه شکل‌گیری شهر که در ابتدا در بین رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب با کمی تمایل به شرق آغاز شده، در زمان‌های صفویه و قاجار نیز بدون تغییر محسوسی ادامه پیدا کرده است. در ابتدای دوران پهلوی - قبل از آغاز خیابان‌کشی‌های دوران رضا شاهی - شهر تقریباً تمام فاصله بین دو رودخانه را اشغال کرده و به طور کلی گسترش شهر در این دوره بسیار محسوس است و در امتداد شمالی شروع به رشد می‌کند.

۱-۳-۱-۱- رشت در دوران صفویه (۱۱۴۸-۹۰۵-ق)

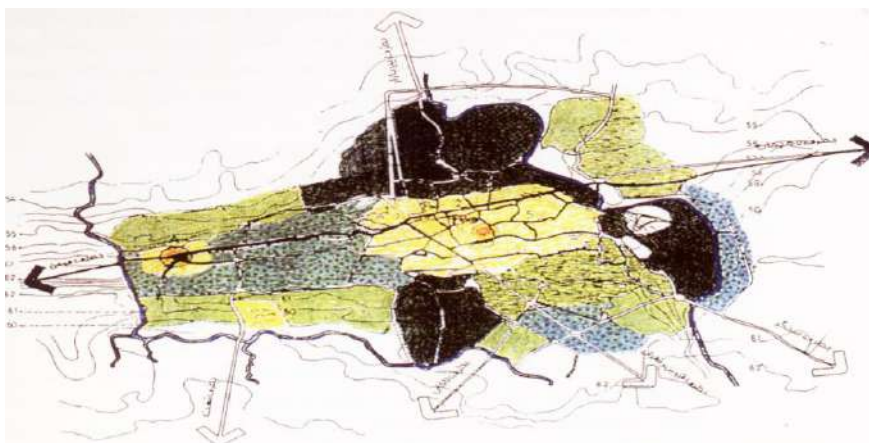
در دوره قبل از صفویه، در دو سوی سفید رود، دو سرزمین قرار داشت، سرزمین واقع در جنوب و شرق آن «بیه‌پیش» یا «روپیش» می‌گفتند و مرکز آن لاهیجان بود و به سرزمین واقع در مغرب آن «بیه‌پس» یا «پسی‌گیلان» می‌گفتند (طرح ساماندهی بافت قدیم شهر رشت، ۱۳۷۹، ۳).

شهر کنونی رشت در ادوار گذشته روستائی بین دو منطقه فومن و لاهیجان و محل توقف کاروان‌های عبوری بوده است. وجه تسمیه آن به لحاظ موقعیت جغرافیایی آن یعنی واقع شدن در محلی پست و فرو افتاده است. مثلاً مزارع برنج را که در گودی قرار داشته باشد، رشت بیجار می‌گویند و روستای مذکور که در واقع هفته بازار (چهارشنبه بازار) بوده است به رشت بازار (یعنی بازار در سرازیری) معروف بوده است و به‌مرور به مرکز دادوستد کالاهای تجاری و محصولات کشاورزی تبدیل شد. در قرن چهارم هجری در کتاب حدودالعالم چنین ذکر شده است: «رشت را میدان بزرگی است پر از داکین، در آن انواع و اقسام

ضروریات زندگی به ویژه خواربار فروخته می‌شود. همه‌چیز آن ارزان است با آن که شهر رشت از کلیه شهرهای ایالات بزرگتر است، خان ندارد فقط داروغه‌ای به نام علیقلی بیگ شهر را اداره می‌کند».



شکل ۱۴- ساختار شرق و غرب گیلان- سفردوست - ۱۳۸۴

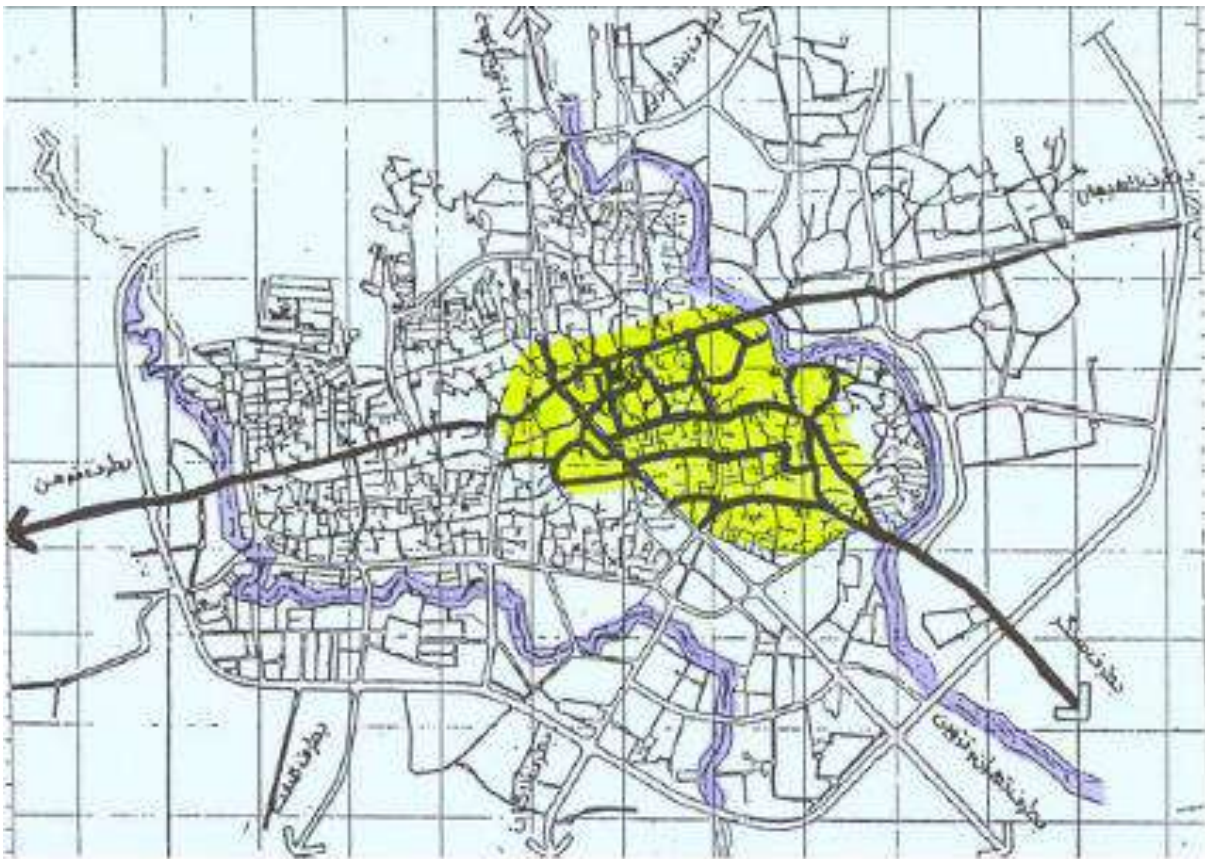


شکل ۱۵- ساختار فضایی-کالبدی شهر رشت در دوره قبل از صفویه- سفردوست - ۱۳۸۴

در روزگار صفویه، گیلان به دو قسمت تقسیم شده بود، تا اینکه در سال ۹۳۴ ه. ق، شاه طهماسب حکومت هر دو قسمت گیلان را به «احمدخان لاهیجانی» سپرد. در دوره وی، رشت اهمیت اقتصادی و سیاسی فراوانی یافت. لکن بر اثر تباری وی با روس‌ها، علیه شاه عباس صفوی، در سال ۱۰۴۵ ه. ق، به امر یک سردار روسی، شهر رشت تاراج شد. در قرن دهم هجری، شاه عباس پس از شکست خان احمدخان، به لاهیجان وارد شد و پس از برانداختن دودمان‌های نیمه‌مستقل گیلان، روستاهای دو سوی سفید رود (بیه پس و بیه پیش) از رونق افتاد و رشت به عنوان مرکز ایالات گیلان انتخاب گردید. انتخاب رشت به عنوان مرکز گیلان، به علت موقعیت مکانی ویژه آن بود. این ویژگی‌ها عبارتند از:

- برخورداری از موقعیت میان راهی مناسب؛
- دسترسی به آب و محصور بودن بین دو رودخانه صیقلان و گوهررود؛
- نزدیک بودن به دریای خزر و در نتیجه موقعیت مناسب آن برای ارتباط با خارج؛
- بالا بودن توان طبیعی از نظر تولیدات کشاورزی؛
- عدم وجود عوارض توپوگرافی بازدارنده.

به قول گملین سیاح و جغرافیدان فرانسوی، در سال ۱۱۸۴ هجری، برجذب جمعیت شهر افزوده شده و بازار باربندان (ساغریسازان) به وجود آمد و مرکز معامله کالاهایی شد که از تهران و قزوین می‌آمد. تجار ابریشم، از ایرانی و خارجی، که سابقاً خود برای خرید ابریشم به دهات ابریشم خیز گیلان سفر می‌کردند، به دستور شاه عباس در رشت جمع می‌شدند و اجتماع آن‌ها موجب ایجاد سراهای متعدد گردید و کلیه معاملات در آنجا انجام می‌گرفت (طرح جامع شهر رشت، ۱۳۸۶). در سال ۱۱۳۵ ه. ق، مهاجمان افغانی، شهر رشت را محاصره کردند، حاکم رشت که از کمک شاه طهماسب و لشکریان حکومت مایوس بود، نماینده‌ای نزد پتر کبیر فرستاد و خواستار پشتیبانی سپاهیان روس شد، که این دعوت موجب تصرف گیلان گردید.



شکل ۱۶- شهر رشت در دوره صفویه



۱-۳-۲- رشت در دوره افشاریه و زندیه (۱۱۹۳-۱۱۴۸ ه.ق)

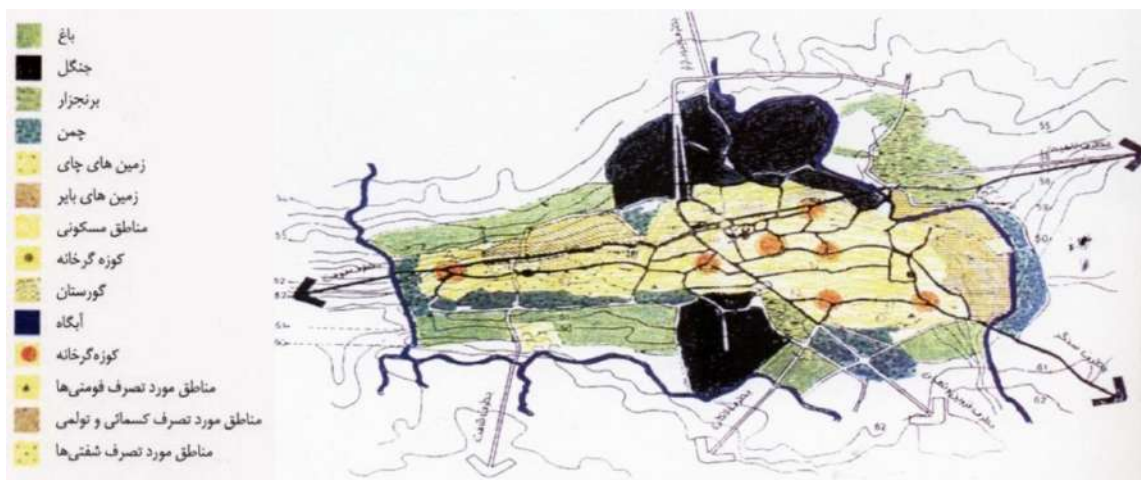
رشت در طول تاریخ خود گرفتار زمین‌لرزه‌ها و آتش‌سوزی‌های مکرر شده است؛ زمین‌لرزه‌هایی که مورخین ذکر کرده‌اند، در سال‌های ۱۱۲۱، ۱۱۲۵، ۱۱۲۶، ۱۱۲۳ ه. ق اتفاق افتاده است. آتش‌سوزی‌های مهم در سال‌های ۱۱۷۰، ۱۱۹۱، ۱۱۹۳، ۱۳۰۴، ۱۳۱۷، ۱۳۲۰ قمری اتفاق افتاده است. در آتش‌سوزی ۱۳۲۰ قمری در حدود هزار دکان و ده کاروانسرا، از میان رفت. در آتش‌سوزی سال ۱۳۲۰ قمری در حدود هزار دکان و ده کاروانسرا از میان رفت. در زمان نادر شاه افشار، صدور ابریشم ایران از طریق روسیه در انحصار یک شرکت انگلیسی به نام «راسا» قرار گرفت. متعاقب آن در رشت یک کارخانه انگلیسی تأسیس یافت. در زمان کریم خان زند از گیلان سالانه ۵۰۰ من ابریشم به رسم مالیات به دولت مرکزی تحویل می‌شد. در آن زمان رشت محل اقامت تعداد زیادی بازرگان ارمنی، روسی، یهودی و هندی بود که بیشتر به صدور ابریشم و کمتر به صدور برنج و چوب شمشاد اشتغال داشتند. در سال ۱۱۸۳ ه. ق محلات شهر عبارت بودند از: کیاب، خمیران، چومار سرا، پسکیا، استاد سرا، بازار صیقلان، زاهدان (طرح جامع رشت، ۱۳۸۶). بر اساس نوشته‌های ویلیام ریچارد هولمز، در سال ۱۲۵۶ ه. ق، مهم‌ترین بازار حریر صادراتی ایران، در انگلستان بوده است، هولمز میزان صادرات آن سال را ۴۷۵۶۸ من شاهی ضبط کرده است، در حالی که میزان صادرات ابریشم به روسیه فقط ۹۹۴۹ من شاهی و بغداد ۷۷۵۰ من شاهی بوده است. در سال ۱۱۸۳ ه. ق محلات شهر عبارت بودند از: کیاب، خمیران، چومار سرا، پسکیا، استاد سرا، بازار، صیقلان، زاهدان. مساجد شهر عبارت بودند از: جامع، صیقلان، کوچک، سفید، گوهر رودبار، ملا رجبعلی، جیرکباب، چومار سرا، پسکیا. تکیه‌ها عبارت بودند از: کیاب، خمیران، کیاب، نیلوانسرا، چومار سرا، پسکیا، زاهدان، بازار، استاد سرا. در رشت، قبلاً کلیسای کاتولیک وجود داشته و مبلغین مسیحی کاتولیک روم، در آنجا زندگی می‌کرده‌اند. ریشه اسکان آرامنه، در گیلان، به دوره شاه عباسی صفوی می‌رسد.

۱-۳-۳- رشت در دوره قاجاریه (۱۳۴۳ تا ۱۲۰۰ ه.ق برابر با ۱۳۰۳-۱۱۶۴ ه. شمسی)

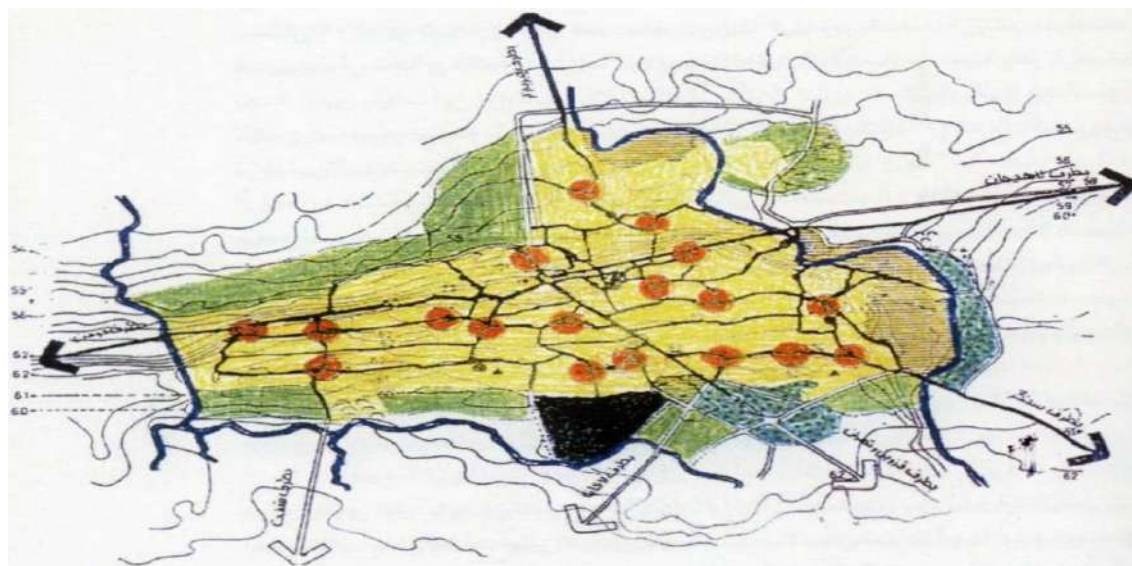
در این دوره رشت دارای دو بازار بود، بازار باربندان (ساغریسازان) و بازار ساروق‌بندان که در مرکز شهر واقع بود. در زمان قاجاریه، رشت به طور چشمگیری توسعه یافت. در فاصله ۱۱ کیلومتری این شهر در محل برخورد دو رودخانه گوهررود و زرجوب، بندر ارتباطی پیربازار به وجود آمد. بدین ترتیب کالاهای تجاری از روسیه تا بندر پیربازار و از آن به بعد به وسیله خط‌آهن تا رشت منتقل می‌شد. پیربازار روستایی از بخش مرکزی رشت بود که به علت مجاورت با مرداب و دریا، پره بازار یا بازار ساحلی و بازار مرکزی نامیده می‌شد و تدریجاً به پیربازار یا پبله بازار شهرت یافت و لنگرگاه و بندر مهم رشت شد. در هنگام فزونی آب سیاهرود، از پیربازار تا رشت با کرجی طی می‌شد، لکن به مرور زمان راه مالرو و سپس راه درشکه رو رشت را به این بندر ارتباط می‌داد. در سال ۱۲۴۶ طاعون و وبا به کلی شهر را از پا در آورد. در سال ۱۲۶۰ زلزله شهر را ویران کرد و ساکنان آن را کاهش داد. در سال ۱۲۶۷، ۲۰ کاروانسرا، ۴۰ مسجد، ۱۰ مدرسه بزرگ و ۱۷ کتابخانه در شهر رشت دایر بود. در سفرنامه بهلر آمده که رشت شهری است بزرگ، که دارالحکومه گیلان است. در سال ۱۳۱۷ ایجاد چهار خیابان اطراف باغ سبزه میدان، پوشاندن خندق‌های سرباز ناحیه و تبدیل آن به آگو، ایجاد مدرسه، تقسیم اراضی بایر به شرط احداث بناهای دو طبقه، نتیجه



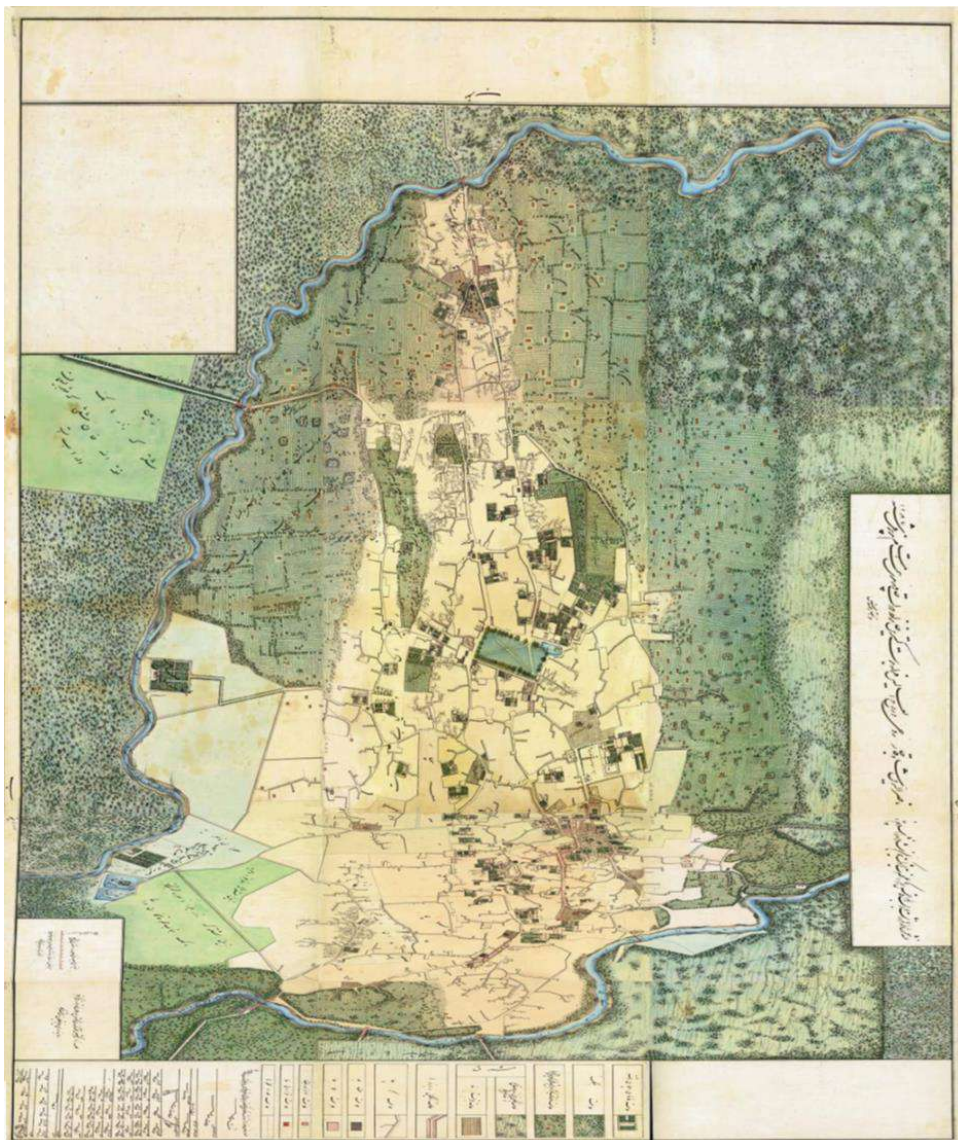
تدابیر عمرانی حاکم وقت بود. در دوره قاجاریه برنامه‌های عمرانی بسیاری در شهر رشت اجرا شد که مهم‌ترین آن‌ها ایجاد آبروی فاضلاب شهر، پوشاندن آن، تأسیس انجمن عمرانی مصلحت خانه است.



شکل ۱۷- شهر رشت در اواخر دوره قاجار- سفردوست - ۱۳۸۴



شکل ۱۸- ساختار فضایی شهر رشت در دوره قاجار- سفردوست - ۱۳۸۴



شکل ۱۹- رشت در دوره قاجار

• شهر رشت در اوایل دوره قاجار

در دوره قاجاریه، برنامه‌های عمرانی بسیاری در شهر رشت اجرا شد، که مهم‌ترین آن‌ها ایجاد آبروی فاضلاب شهر، پوشاندن آن و تأسیس انجمن عمرانی مصلحت‌خانه است. کارهای عمرانی که این انجمن انجام داد بدین قرار است:

- درختکاری سبزه میدان و ایجاد نهر؛
- محصور کردن محوطه آرامگاه استاد ابوجعفر با دیوار آجری (محل فعلی شهرداری رشت)؛
- ایجاد باغ و میدانی مقابل بقعه مذکور که از شمال شرقی مجاور دارالحکومه و از سمت جنوب مجاور تکیه دولت بود، که بعداً به علت مجاورت با شهربانی، باغ نظمی نام گرفت؛
- تکمیل و تعریض جاده رشت به منجیل.



فراهانی، ادیب و محقق دربار ناصرالدین شاه، در روزنامه خویش در تاریخ ۱۳۰۲ ه. ق درباره شهر رشت چنین نگاشته است: شهر از بناهای قدیم نیست. طول این شهر از یک طرف منتهی می‌شود به همین پل حاجی محمدباقر که بر سر رود کلاسه رودبار (پل منجیل) است که از اینجا به عراق می‌رود و از یک طرف به پل چمارسرا منتهی می‌گردد، که پل بر سر رودخانه گوهررود است که از آنجا به فومن می‌رود و عرض این شهر از یک طرف به صحرای ناصریه و از آنجا به کوچصفهان و لاهیجان می‌رود.

از محله‌های شهر رشت، محله کیاب، زاهدان، بازار، صیقلان، چمارسرا، خمیران و خمیران کیاب است. دو محله مهم این شهر، یکی محله کیاب است که عمارت دولتی، توپخانه و تلگرافخانه و خانه کنسول انگلیس در آن است و دیگری محله زاهدان، که خانه‌های جهودی‌های فرنگی سابق در این محله است. این شهر، قریب پنج هزار خانه دارد که در هر خانه، دو خانوار نشسته و هر خانوار ۴ نفر است و چهل هزار نفوس آن می‌شود و در بازار و محلات آن قریب ۲ هزار دکان وجود دارد.

اولین مدرسه دارای سالن نمایش به نام مدرسه اشرف مظفری در سال ۱۳۱۷ در بخش جنوبی سبزه میدان تأسیس گردید اولین تئاتر عمومی در سال ۱۳۸۰ ه. ش بر روی قطعه زمینی از قبرستان استاد جعفر ساخته شد که بعداً مرکز مخابرات گردید.

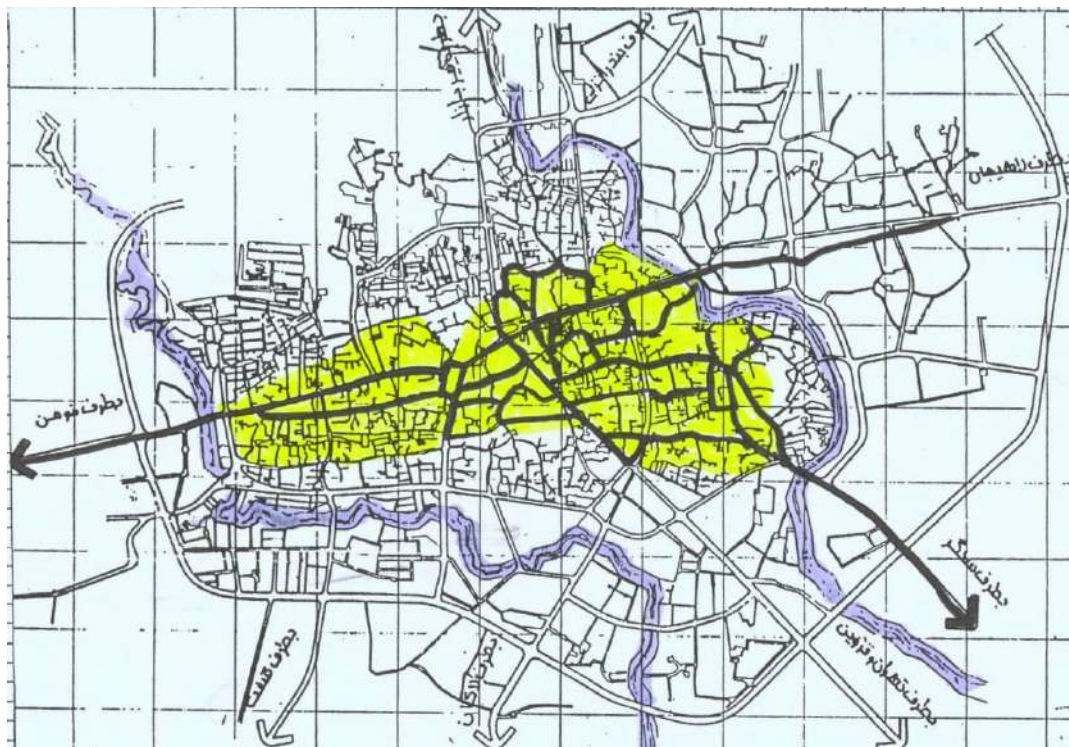
به طور کلی فعالیت‌های عمرانی این دوره عبارتند از:

- ایجاد آبروی فاضلاب و پوشاندن چاه‌ها و خندق‌های روباز؛
- ایجاد بندر ارتباطی پیر بازار و احداث خط آهن رشت - پیر بازار؛
- تسطیح جاده رشت به منجیل؛
- ایجاد بلدیة (شهرداری)، اولین مدرسه جدید، تئاتر عمومی؛
- ایجاد نهر دور سبزه میدان و سنگفرش مسیرهای اصلی؛
- تأسیس دباغ‌خانه (کشتارگاه).

به‌طور کلی استخوان‌بندی و ساختار شهر در دوره قاجاریه به این شرح است که در شهر دو جهت عمده ارتباطی از شرق به غرب و تقریباً از شمال به جنوب شکل گرفته است، مسیر شمالی - جنوبی از یک‌سو به طرف تهران و قزوین رفته و بازار ساغریسازان در مسیر آن شکل گرفته و از سوی دیگر از طریق بازار به بندر پیربازار اتصال می‌یابد. در جهت شرقی - غربی نیز راه ارتباطی اصلی، از بازار گذشته و در شرق به لاهیجان و در غرب به فومن اتصال می‌یابد و مراکز محلات کیاب و روستای چومارسرا (که به مرور جزء محلات شهر شد) را به یکدیگر متصل می‌نماید. مسیرهای دیگری از شرق به غرب کشیده شده که یکی از آن‌ها که اصلی‌تر از بقیه است مراکز محلات خمیران، زاهدان، خمیران کیاب، کیاب و چومارسرا را به یکدیگر اتصال داده است. این دو مسیر موازی (شرقی - غربی) به عنوان محور تجهیزاتی کل شهر در دوره قاجاریه عمل می‌کند. البته مسیر شمالی‌تر به دلیل نزدیکی به بازار و گذشتن از محلات زاهدان و کیاب و بازار اصلی و بازارچه‌های فرعی، دارای اهمیت بیشتری است. مسیر جنوبی، بیشتر اتصال‌دهنده مراکز محلات مسکونی و محل اسکان خانوارهای کم‌درآمدتر است. در این دوره شهر دارای چهار فضای شهری به شکل میدان است که عبارتند از میدان بزرگ، میدان کوچک، سبزه میدان و باغ نظمیه (میدان داروغه). قرار گرفتن دارالحکومه، تکیه دولت، شهربانی، خانه کنسول انگلیس، اولین مدارس و تئاتر شهر در حوالی سبزه میدان، قطب



حکومت شهر را تشکیل می داده است. قرارگیری مدارس علمیه و دینی و مکتب‌خانه‌ها در جوار امامزاده خواهر امام قطب فرهنگی - مذهبی شهر را تشکیل داده و بازار نیز، به عنوان قطب تجاری شهر است.



شکل ۲۰- شهر رشت در دوره قاجار

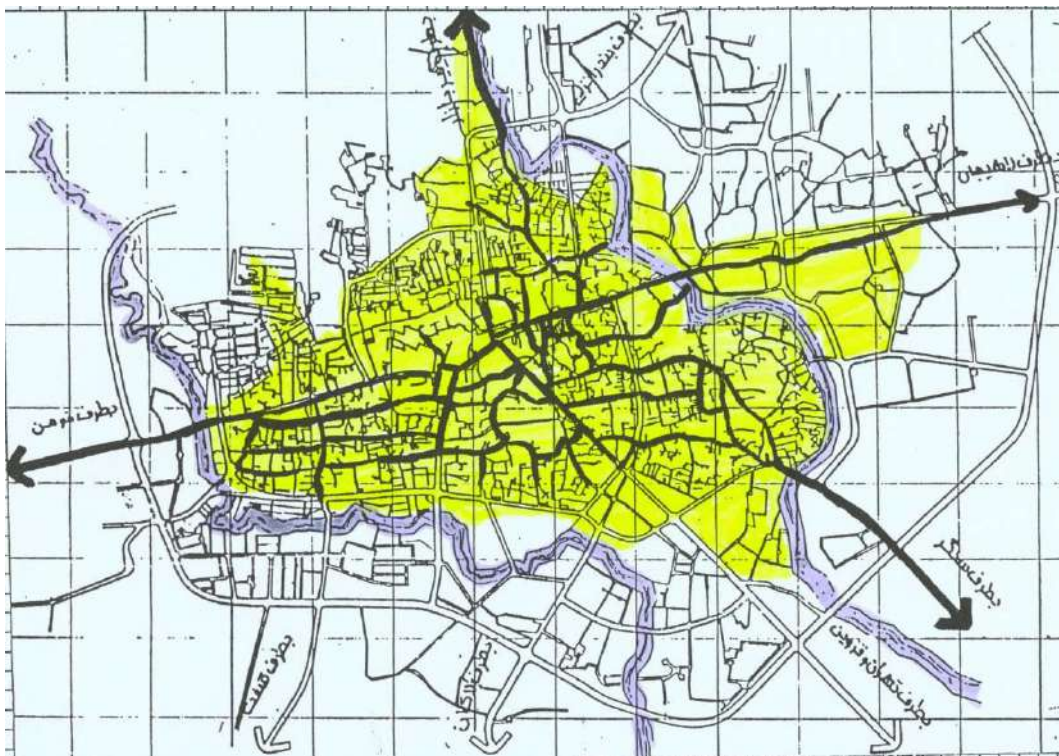
۱-۳-۴- رشت در دوره پهلوی (۱۳۰۴-۱۳۵۷)

در این دوره ساختار فضایی و کالبدی شهر رشت دگرگون گشت؛ برپایی چهار خیابان از چهار سوی ورودی به هسته مرکزی شهر از جمله این گام‌ها بود. بدین‌گونه بخشی از انبوه کارهای بازار به کنار خیابان‌های نوین‌ساز کشانده شد. تقاطع این چهار خیابان در زمین‌های روبروی آقا سید ابوجعفر و برپایی ساختمان شهرداری سبب ویرانی گورستان آقا سید جعفر گردید، دیری نگذشت که در کنار محلات کهن محلات نو شکل گرفت که بیشتر دگرگونی‌های ساختار در کالبد شهر در حاشیه چهار خیابان اصلی پدیدار گشت. از سال ۱۳۲۰ خورشیدی کوی‌های مسکونی تازه‌ای در پیرامون هسته مرکزی شهر ساخته شد و به تدریج شهر رشت از رودهای زرجوب و گوهررود فاصله گرفت. از سال ۱۳۵۰ خورشیدی شهر به جانب شمال و شمال باختری گسترش بیشتری یافت و مجموعه نوپدید گلسار در شمال شهر ایجاد گردید. کوی‌های احداثی در این دوره می‌توان به کوی بیانی کوی رشتیان و گلسار اشاره نمود (کشور دوست، ۱۳۸۵، ۱۰۱). آثار این دوره که همراه با تجددطلبی و تأثیرپذیری از اروپا بروز کرد به شرح زیر قابل طبقه‌بندی است:

- ایجاد میادین و ساخت بناهای اداری و حکومتی و تئاتر به سبک اروپائی؛
- تأسیس مدارس جدید دخترانه و پسرانه، دانشسراها، تأسیسات کارخانجات برق، ساختمان‌های انتظامی؛
- احداث خیابان پهلوی (امام خمینی) در سال ۱۳۰۴ از باغ نظمیه تا میدان شهرداری؛
- احداث خیابان سعدی از باغ نظمیه تا محل استانداری؛

- احداث خیابان دکتر شریعتی (شاهپور) در سال ۱۳۱۴؛
- احداث ساختمان‌های اداری و توریستی از جمله اداره پست، ساختمان استانداری، ساختمان شهرداری و برج ساعت آن کتابخانه ملی و هتل ایران؛
- احداث مدرسه و کلیسای مریم؛
- تأسیس کارخانه‌های بلورسازی، حریربافی، کبریت‌سازی، پیله خفه کنی، ابریشم کشی، برنج کوبی و کارخانه برق در حواشی شهر و در مسیر راه‌های جدید.

علیرغم تحولات کالبدی این دوره، شهر همچنان ساختار عهد قاجاریه را با قوت حفظ کرده و در بسیاری از موارد از قانون‌مندی‌های شهر ارگانیک آن دوره پیروی نموده است. به عنوان مثال خیابان اصلی کشیده شده در شهر که لاهیجان را به فومن اتصال می‌دهد، با تعریض و تخریب جاده قبلی همراه نبوده، بلکه به موازات آن احداث گردیده که تقریباً از حاشیه بازار عبور کرده و استخوان‌بندی آن دست نخورده مانده است. خیابان‌های ساخته شده در داخل بافت، در حد کمی، مراکز محلات را از بین برده است و از سویی هم مدارس و دانشسراها در جوار مراکز محلات، احداث شده و آن‌ها را تقویت کرده است. در این دوره، اولین طرح جامع شهر رشت تهیه شد و در آن، تغییرات محسوسی در شبکه معابر شهر داده شد. شبکه معابر پیشنهادی، سهمی حدود ۲۰ درصد سطح شهر داشت، که ۱۰ درصد آن شبکه اصلی عبور و مرور شهری و ۱۰ درصد بقیه، مربوط به شبکه فرعی دسترسی به منازل بوده است. بطور کلی، در این دوره گسترش شهر بسیار محسوس است. مجموعه مسکونی گلزار، طی سال‌های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۷ در شمال شهر ساخته می‌شود و اراضی کشاورزی شمال غربی به تدریج به واحدهای مسکونی تبدیل می‌شود. به همین ترتیب در سمت شمال شرقی و شرق، واحدهای مسکونی، تجاری، خدمات و صنایع کارگاهی شکل می‌گیرند.

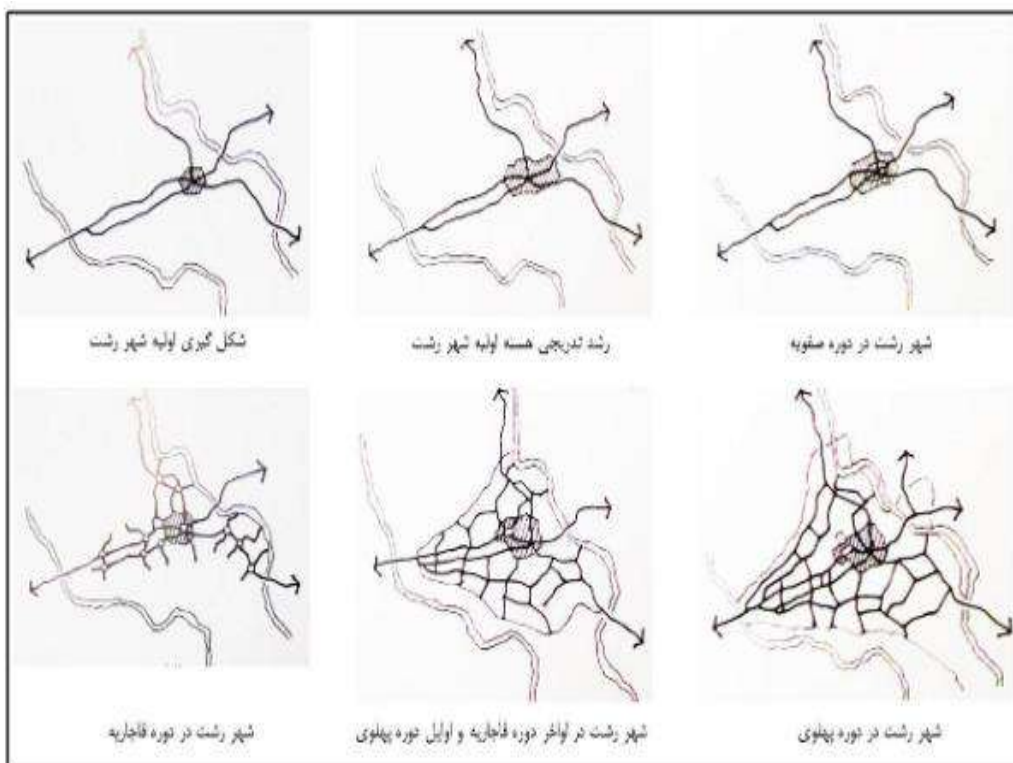


شکل ۲۱- شهر رشت در سال تهیه اولین طرح جامع (۱۳۴۵)



شکل ۲۲- شهر رشت در دوره پهلوی ۱۳۰۴-۱۳۵۷

در نقشه زیر گسترش شهر رشت از شکل گیری هسته اولیه تا پایان دوره پهلوی نشان داده شده است:



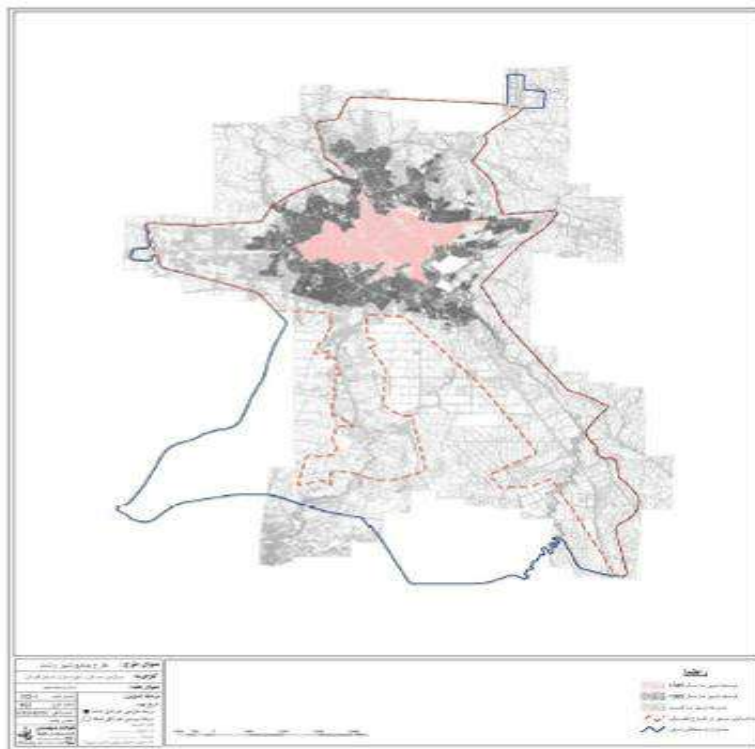
شکل ۲۳- گسترش شهر رشت در دوره های مختلف

(پورذکریا، ۱۳۹۶، ۳۰)

۱-۳-۵- رشت پس از انقلاب (۱۳۵۷ تاکنون)

در این دوره روند گسترش شهر گرایش بیشتری در جهت شمال و شمال باختری داشت و در خاور و باختر رشت گسترش واحدهای مسکونی و تجاری ادامه یافت. برپایی خیابان‌های بزرگ و کمربندی‌ها از جمله این اقدامات است (کشور دوست، ۱۳۸۵، ۱۰۱). طی این دوره در سمت شهرک گلزار واحدهای مسکونی پراکنده تا نزدیکی فرودگاه رشت احداث شد. بعلاوه در جهت غرب و شرق یعنی در اطراف جاده فومن و لاهیجان واحدهای مسکونی خدمات و صنایع کارگاهی افزایش یافت. در این دوره جاده کمربندی که جاده‌های بندر انزلی، لاهیجان، تهران و فومن را به یکدیگر اتصال می‌دهد احداث شد. احداث شهرک صنعتی در این دوره، وجود دانشگاه رشت در جاده تهران و نیز تعیین بخشی از جاده لاکان به عنوان محور توسعه به تعداد زیادی از ساخت‌وسازهای جدید را به این جهات هدایت کرد (طرح جامع رشت، ۱۳۸۷). وجود آبادی‌های متعدد و نزدیک به هم در اطراف شهرهای شمالی از جمله شهر رشت، موجب شده است به مرور و با گسترده شدن شهر، این آبادی‌ها نیز به شهر نزدیک شده و به آن ملحق شوند. توسعه پیشنهادی شهر به صورت پیوسته با تعیین محدود قانونی بوده است و علیرغم تاکید برگسترش عمودی شهر هنوز شاهد گسترش شدید شهر در جهات افقی هستیم و اکثر گسترش‌های اطراف شهر پیرو شبکه‌های ارتباطی موجود و پتانسیل‌های آن بوده و به همین دلیل گسترش‌ها دارای ویژگی‌های فیزیکی متفاوتی نسبت به همدیگر هستند. حد توسعه شهر در طرح جامع سوم شهر رشت که به تازگی کلیات آن مصوب شده است به قرار ذیل تعیین گردیده:

- از شمال تا انتهای محدوده گلزار؛
- از جنوب تا اراضی متعلق به دامپروری سفیدرود؛
- از غرب تا اراضی متعلق به دامپروری سفیدرود و در حد ساماندهی بافت‌های موجود (طرح جامع شهر رشت-۱۳۸۷).



شکل ۲۴- مراحل توسعه کالبدی شهر رشت



شهرنشینی در استان گیلان حاصل تلاقی‌های تاریخی، اجتماعی و مازاد اقتصادی است. شهرنشینی در این منطقه از سابقه طولانی برخوردار نیست زیرا روند تاریخی شهرنشینی گیلان بیش از آنکه متأثر از سطوح ملی باشد، متأثر از شهرنشینی کشور روسیه بوده است. چون به دلیل موقعیت جغرافیایی، گسترش روابط تجاری به‌خصوص تجارت ابریشم، اشغال و حضور روس‌ها در دو جنگ جهانی اول و دوم در منطقه سبب این تأثیر پذیری شده بود. ولی با ظهور سلسله صفویه روند شهرنشینی گیلان متأثر از حکومت‌های مرکزی ایران گردید و کم‌کم دسترسی به منابع اقتصادی مانند زمین‌های کشاورزی، جنگل، دریا و راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی اقتصاد این نواحی را رونق بخشید و موجب پیدایش کانون‌های شهری و فراوانی جمعیت در آن گردید (رهنمایی، ۱۳۸۲، ۱۰۳). به عبارتی کانون‌های شهری استان گیلان؛ متأثر از نظام جغرافیایی منطقه، عمدتاً در نواحی شرقی و مرکزی، به‌ویژه در جلگه‌ها و نواحی هموار شکل گرفته‌اند. جامعه‌ی شهری اساساً به‌عنوان متاخرترین ساختار اجتماعی در استان درواقع روستاهایی بوده‌اند که به‌تدریج به لحاظ موقعیت‌های مناسب مکانی و جغرافیایی، دسترسی‌های مناسب و زیربناها، جمعیت بیشتری را جذب کرده و بنا بر مقتضیات سیاسی - اداری تبدیل به شهر شده‌اند. درواقع تمامی شهرهای استان به‌عنوان ارائه‌گر خدمات به نقاط روستایی و شهری دیگر هستند، به‌عنوان مکان‌های مرکزی قلمداد می‌شوند.

به عبارتی ساختار فضایی استان گیلان، متشکل از اجزا متنوع و مختلفی است که چگونگی قرارگیری این اجزا نسبت به هم چشم‌اندازهای خاصی را به استان بخشیده و خطوط و نقاطی که شکل‌دهنده سازمان فضایی هستند، باعث به وجود آمدن یا تقویت یکدیگر شده و گاه پدیدآورنده پهنه‌ها در سطح استان هستند. به صورتی که سکونت‌گاه‌های شهری و روستایی گاه به‌تبعیت از استقرار در مسیر راه‌های ارتباطی اصلی استان قرار گرفت و از این طریق همین خطوط نیز تغذیه می‌گردند. همچنین عبور یکی از محورهای اصلی کشور؛ محور تهران - رشت - انزلی - آستارا از پهنه غربی استان گیلان، موجب تشدید گرایش استقرار نقاط جمعیتی در این پهنه و به‌تبع آن شکل‌گیری بسیاری از پهنه‌های اصلی فعالیت مانند پهنه‌های تجاری و ترانزیت یا مراکز صنعتی و حتی عبور خطوط اصلی انتقال نیرو و انواع راه‌های ارتباطی، نظیر بزرگراه و درآینده نزدیک راه‌آهن، در این محور شده است. درواقع؛ در دهه‌های اخیر سامان شهری استان، به‌سوی بی‌توازی بیشتر روان بوده است. سبب این بی‌تناسبی، وجود کلان‌شهر استانی (رشت) و انباشت جمعیت در بالای هرم رده بندی شهری است. در استان گیلان فضاهای استانی، پیرامون شهر بزرگ و برتر (رشت) شکل گرفته است. این شهر، جایگاه جایگاه نیروی انسانی چیره دست، اقتصادی و سیاسی، رده‌بالاست، جای بزرگ‌ترین بازار تولید، کار و مصرف استان می‌باشد.

همان گونه که نخست‌شهری در استان گیلان، در سال‌های ۱۳۵۵، ۱۳۶۵، ۱۳۷۵، ۱۳۸۵ به ترتیب معادل ۳/۴۱، ۳/۳۴، ۴/۲۴، ۵/۰۴ بود که در سال ۱۳۹۰ رسیده است. براین اساس مقدار این شاخص به‌غیر از سال ۱۳۶۵ همواره افزایشی بوده است. سنجش نماگر نخست شهری در استان گیلان در دوره‌های مختلف بیانگر اختلاف جمعیتی اولین شهر استان (رشت) و دومین شهر (انزلی) برای کلیه دوره‌ها است. نماگر چهار شهر در استان گیلان نیز در دوره زمانی ۱۳۵۵ تا ۱۳۹۰ همواره به‌سوی برتری بیشتر شهر اول است و از سال ۱۳۷۵ برتری بسیار نخست‌شهر بر سامان شهری استان چیره شده است. در دوره ۱۳۵۵-۱۳۹۰ از میان ۳۵ شهر، شهر رشت، مرکز استان و شهر غالب، همواره به‌عنوان شهر اول، در استان بوده است. بندر انزلی همواره شهر دوم استان، شهر لاهیجان شهر سوم است و شهر لنگرود شهر چهارم استان محسوب می‌شود. در مجموع می‌توان توسعه کالبدی و فیزیکی شهر رشت را در سه دوره بررسی کرد:

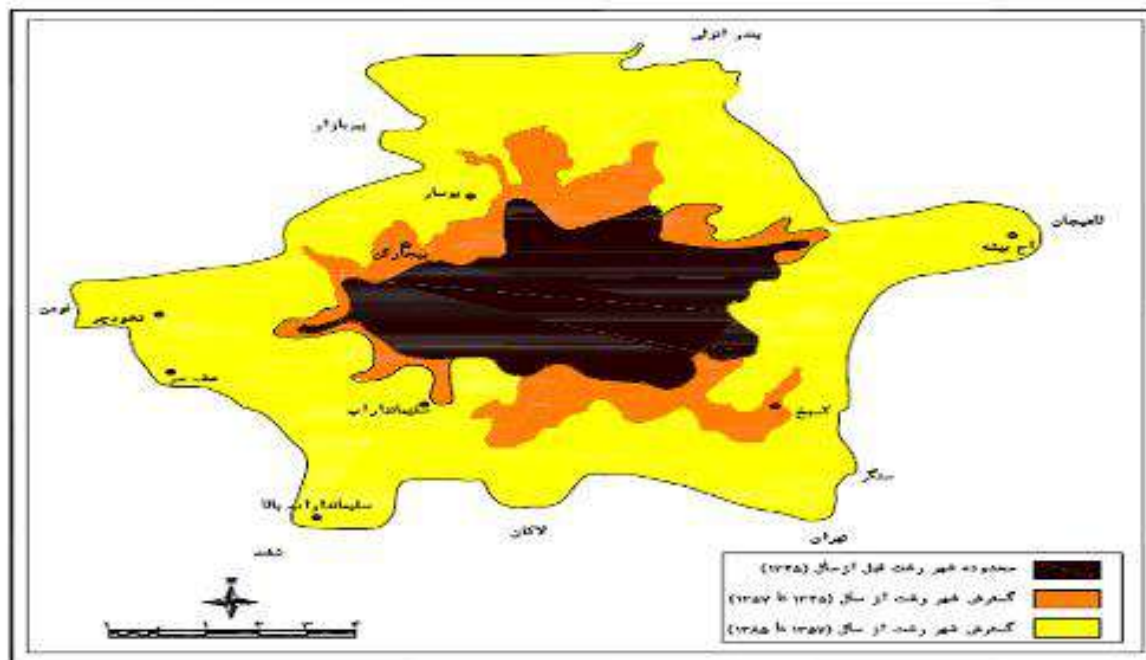


○ **دوره اول توسعه قبل از سال ۱۳۴۵:** در این دوره هفت محله ساختار شهر را تشکیل می‌دادند و بازارهایی مانند ساروق بندان، ساغریسازان و صیقلان از رونق خوبی برخوردار شده بودند. در فاصله بین محلات مسکونی و بازار، بازارچه‌ها و سراهای متعددی قرار داشتند و محلات به‌عنوان واحدی شهری با ساختار اجتماعی تجزیه نشده عمل می‌کردند و سلسله‌مراتب طبقاتی و جدایی‌گزینی اجتماعی هنوز چندان نمایان نشده بود. طی سال‌های ۱۳۱۴ تا ۱۳۲۷، مهم‌ترین محورهای ارتباطی شهر رشت که شامل توسعه و تعریض معابر موجود بود، با گرایش برون‌شهری در مسیرهای جاده پیربازار، انزلی، لاهیجان، سنگر، تهران و لاکان شکل گرفت. مهم‌ترین فعالیت‌های انجام‌شده در این مرحله، پرهیز از دخالت در شبکه‌های داخلی و مداخله در پیرامون شهر بود. این شیوه مداخله زمینه‌ساز توسعه شهر به حوزه پیرامونی شد. در سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۴۳ شبکه ارتباطی رشت - فومن و محدوده سبزه میدان تعریض شده و توسعه یافت. در این دوره هدف بیشتر محدود کردن گسترش بی‌رویه شهر بود تا بتوان آن را در قالب یک شبکه حلقوی محدود کرد. این تفکر از سال ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۷ با احداث جاده‌های کمربندی در اطراف شهر تقویت شد (سفردوست، ۱۳۸۴، ۹۰). توسعه و گسترش شهر رشت در دوره پهلوی دوم با توجه به شیوه‌های مداخله، زمینه‌ساز دو نوع توسعه شد؛ توسعه خودرو و بدون اندیشه که از موج مهاجرت متأثر بود و در حاشیه شهر و پیرامون اتفاق افتاد و توسعه مبتنی بر مصوبات طرح جامع، که مهم‌ترین نتایج آن در قالب مجتمع‌های مسکونی جدید و شهرک‌سازی بروز یافت. از آنجاکه اقتدار مقامات محلی با زمینه‌های مهاجرتی هماهنگ نبود، شیوه توسعه و گسترش شهر ناهنجاری‌هایی را نشان می‌داد. در این دوره توسعه و گسترش خودرو ناشی از مهاجرت‌ها بیش از طرح توسعه پیش‌بینی شده بود و این بر هم خوردن تعادل، بافت ناموزونی را به شهر تحمیل کرد.

○ **دوره دوم توسعه از سال ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۷:** در قبل از انقلاب به دنبال تغییرات بنیادی در ساختار سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور بافت شهری دچار تغییر گردید، در این دوره شهر رشت چهره خود را تغییر داده و تحت تأثیر عوامل ملی و درون‌زا و عوامل بیرونی متأثر از نوگرایی و غرب‌گرایی تغییرات کالبدی در خود ایجاد نمود. تغییرات کالبدی شهر رشت در دوره دوم متأثر از عوامل متنوعی بوده است. از جمله افزایش قیمت نفت در اوایل دهه ۵۰، اثرات کالبدی اصلاحات ارضی که با تأخیر وارد این دوره شده بود، پیوند هرچه بیشتر اقتصاد منطقه با اقتصاد ملی را می‌توان ذکر کرد. افزایش روزافزون جمعیت و گسترش فضای شهری به دنبال تمرکز درآمدهای نفتی در شهرها و تشدید جاذبه‌های شهری و نمایان شدن عوامل دافعه روستاها، شهر را با مسائل جدی اشتغال، مسکن، خدمات و تأسیسات شهری و عوارض اقتصادی و اجتماعی خاصی روبه‌رو ساخت. در این دوره با تهیه و اجرای اولین طرح جامع شهر رشت که افق ۲۵ ساله آینده را بر اساس نیازهای خدماتی و روند توسعه فیزیکی شهر را مشخص می‌کرد، زمینه لازم برای کنترل و هدایت شهر بر اساس برنامه تعیین گردید. در این دوره با توسعه فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در اندام شهر رشت، تغییرات ویژه‌ای در کالبد شهر به وجود آمده است. توسعه فضاهای کالبدی مانند مدارس جدید، ادارات، بیمارستان، سینما، هتل، پارک و صنایعی چون گونی‌بافی، بلورسازی و کنفبافی در رشت مستقر گردید. همچنین با خیابان‌کشی‌های جدید و گسترش بازارهای مدرن در کنار بازارهای سنتی روزبه‌روز با افزایش جمعیت، فضای شهری نیز گسترده‌تر شد (طرح جامع شهر رشت، ۱۳۸۶، ۳۲ - ۳۳).

در این دوران بافت‌های جدید شهری در بیرون بافت‌های قدیمی شکل گرفت و شهرسازی نوین باعث به وجود آمدن کوی‌های مسکونی جدید در چهارگوشه شهر شده است. در واقع این بافت‌های جدید شهری جهت توسعه شهر رشت را در دهه‌های اخیر رقم زده‌اند. به صورتی که هم‌اکنون مرزهای فیزیکی جدید شهری بسیار فراتر از رودخانه‌های زرچوب و گوهررود قرار دارد و شهر از چهار سو به موازات چهار خیابان اصلی احداث شده، به صورت خطی رشد نموده است. در این دوره کاربری‌های جدید به‌ویژه کاربری تجاری در سطح شهر پراکنده شد و با ورود پرشتاب اتومبیل و ساخت خیابان‌های جدید شهر با سرعت در اطراف محلات قدیمی با دست‌اندازی به اراضی کشاورزی به توسعه خود پرداخت.

○ **دوره سوم توسعه از سال ۱۳۵۷ تا ۱۳۸۵:** استخوان‌بندی ساختار کالبدی فعلی یا وضع موجود شهر رشت تحت تأثیر عوامل و مقتضیات روز شکل گرفته است. با وقوع انقلاب اسلامی در ایران، اقدامات شهرسازی با پیروی از طرح جامع قبلی و گاه با مداخله مقامات محلی انجام شد (غمامی، ۱۳۸۳، ۹۵). در این دوره در گسترش بر اثر ساخت‌وسازهای غیر مجاز کاملاً مشهود است که هنوز هم غیر قابل "خودروی شهر" فضایی-کالبدی شهر، رشد کنترل به نظر می‌رسد. با مقایسه توسعه شهر از پایان حکومت پهلوی و توسعه فعلی آن، مشخص می‌گردد که علاوه بر ساخت‌وسازهای غیرمجاز، نبود اقتدار در مدیریت شهری و ناآگاهی از عواقب ساخت‌وسازهای بی‌رویه، حتی در بخش‌هایی از شهر که طرح مصوب نیز داشت، خارج از چارچوب اهداف طرح جامع شهری انجام شده است. در دهه‌های اخیر رشد فیزیکی شهر شتاب بیشتری گرفت و با تمرکز سرمایه و خدمات و شکل‌گیری کارخانجات و صنایع در پیرامون، توسعه و گسترش شهر ادامه یافت و هسته‌های جمعیتی جدیدی در حاشیه شهر شکل گرفت.



شکل ۲۵- توسعه فیزیکی شهر رشت در سه مقطع زمانی (قبل از ۴۵، ۴۵-۵۷، ۵۷ تا ۸۵)

منبع: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گیلان، ۱۳۸۵



شکل ۲۶- علل اصلی این توسعه شتابان شهری (پورشیکان و نظریان، ۱۳۸۹، ۴۰-۴۳).

همچنین سیاست‌های توسعه فضایی بیانگر این است که؛ شهر رشت با دارا بودن نیمی از جمعیت شهرنشین استان گیلان، به‌عنوان مهم‌ترین کلان‌شهر ناحیه‌ای در شمال ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. این شهر با عملکردهای متنوع و گسترده اقتصادی و اجتماعی از موقعیت ممتاز منطقه‌ای بهره‌مند بوده و علاوه بر تسلط همه‌جانبه در منطقه شهری خود بر شهرهای اقماری مانند، خمام، کوچصفهان، لشت نشاء، سنگر و خشکبیجار، نفوذ خدماتی مؤثری نیز بر کانون‌های شهری و روستایی سراسر ناحیه دارد. شهر رشت با توسعه فضایی و کالبدی خود، به‌سرعت جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی خود را به نواحی حاشیه‌ای سوق داده و از طرف دیگر با جذب امکانات شهرهای اقماری، تغییرات شگرفی را در کالبد شهری خود ایجاد کرده و بازتاب‌های متنوعی را از نظر تراکم و تمرکز جمعیت، رشد و گسترش شتابان و ناموزون شهری، ادغام روستاهای پیرامون و روند اشغال اراضی کشاورزی ایجاد کرده است. این شهر به‌جای توزیع بهینه سرمایه و امکانات در سطح شهرهای پیرامونی، گرایش روزافزونی به تمرکزگرایی دارد. وابستگی شهرهای اقماری به شهر رشت سبب فقدان تنوع اقتصادی و اجتماعی در آن‌ها شده و این شهرها را از انسجام و پویایی درونی محروم ساخته و با وجود دارا بودن جمعیت و خدمات شهری به مراکز خوابگاهی گروه‌های کم‌درآمد تبدیل کرده است. عدم پویایی شهرهای پیرامونی بیش از آنکه متأثر از عدم دانش فنی و یا کمبود سرمایه باشد، بیشتر مربوط به روابط متقابل و نابرابر شهر رشت با شهرهای پیرامون استوار است و همیشه این رابطه به نفع مادرشهر و به زیان شهرهای اقماری است. به عبارتی؛ شهر رشت که در ابتدا روستایی کوچک بیش نبود با تضعیف و فروپاشی قدرت حاکمان محلی در بیه پیش (لاهیجان) و بیه پس (فومن) از زمان صفویه مطرح می‌شود. بعدها به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب، پتانسیل‌های طبیعی متنوع، مکان‌گزینی بهینه، دسترسی به راه‌های ارتباطی، بهره‌مندی از رودخانه سفیدرود و همچنین مقر کانونی آن در جلگه گیلان نقش مرکزیت آن در حاکمیت‌های بعدی نیز تقویت شده است. در دهه‌های اخیر به دنبال تغییرات سیاسی و اقتصادی در عرصه‌های منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی شهر رشت با افزایش شدید جمعیت روبه‌رو شده و با تمرکز هرچه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی به گسترش فضایی و کالبدی خود دست زده است. در حال حاضر شهر



رشت با تمرکز کارکردهای خدماتی، اداری و سیاسی به‌عنوان نیروی محرکه اصلی توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه عمل نموده و با ایفای نقش مدیریت داخلی استان و حوزه‌های نفوذ نسبت به مراکز همجوار خود مانند شهرهای گرگان، ساری، قزوین، زنجان و اردبیل به‌عنوان قوی‌ترین مادر شهر ناحیه‌ای در شمال ایران مطرح است (پورشیخان و نظریان، ۱۳۸۹، ۳۳-۳۴). بر این اساس شهر و سکونت‌گاه‌های شهری در اثر گذشت زمان با تغییرات زیادی روبه‌رو می‌شوند. رشد و گسترش و تغییرات به وجود آمده در شهرهای ایران، از دیرباز تا کنون به دلایل گوناگون با سرعت و کندی در مراحل مختلف روبه‌رو بوده است. از جمله این دگرگونی‌ها، تغییرات کالبدی - فضایی است. عوامل مؤثر در آن عبارت‌اند از: افزایش جمعیت، مهاجرت، گسترش شبکه‌های ارتباطی، تهیه و اجرای طرح‌های فیزیکی - کالبدی، حوادث طبیعی و زیرساخت‌ها (شبکه‌های آب، برق و گاز و تأسیسات زیربنایی و ربنایی و...). که در این میان افزایش جمعیت و نیاز به مسکن و مسأله مهاجرت و تغییر در محدوده شهر، مهم‌ترین مواردی هستند که تأثیر زیادی در تغییرات کالبدی - فضایی سکونت‌گاه‌های شهری بر جای می‌گذارند. اثرات گسترش فیزیکی مادر شهر رشت را می‌توان در طیف‌های وسیعی از شکل‌ها و روابط انسان با محیط مشاهده کرد، با گسترش کالبدی - فضایی شهر رشت، نه تنها نواحی حاشیه شهر، بلکه مناطق پیرامونی در سطح ناحیه تحت تأثیر این گسترش قرار گرفته‌اند، از جمله:

۱. به هم خوردن نظام سلسله‌مراتب شهری با افزایش تعداد جمعیت و اندازه شهر، نظام شهری گسیخته شده و روز به روز فاصله شهر رشت با سایر شهرها بیشتر می‌شود، به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۸۵ رشت ۵ برابر دومین شهر یعنی بندر انزلی جمعیت داشته است. این شرایط شهرهای کوچک را از توسعه باز داشته و با تمرکز خدمات و سرمایه در مرکز، زمینه را برای مهاجرت بیشتر به شهر رشت فراهم می‌کند؛
۲. ادغام روستاهای متعدد به داخل بافت شهر در دهه‌های گذشته با توسعه فیزیکی شهر رشت، روستاهای متعددی از جهات مختلف جغرافیایی وارد محدوده شهری شده‌اند و با توجه به کثرت نقاط روستایی در پیرامون شهر، این روند کماکان در آینده ادامه خواهد یافت؛
۳. تغییر کاربری اراضی از کشاورزی به کاربردهای خدماتی با توسعه فیزیکی شهر اراضی کشاورزی به کاربری‌های تجاری، مسکونی و خدماتی تغییر یافته و حتی اراضی وسیعی از فعالیت کشاورزی خارج شده و به انتظار گذاشته می‌شود؛
۴. تغییر در چشم‌اندازهای طبیعی گسترش روزافزون شهر سبب پیدایش مشاغل متعدد خدماتی، به‌ویژه در مدخل‌های ورودی و خروجی شهر شده و منظر شهری را به شکل نامناسب جلوه می‌کند. انباشت ضایعات شهری، گسترش انبارها، پارکینگ‌ها، تعمیرگاه‌ها و مشاغل خدماتی سبب آلودگی محیط‌زیست شده و زندگی را در مناطق حاشیه شهر با مشکلات اساسی مواجه ساخته است.
۵. تغییر اشتغال با توسعه کالبدی شهر، مشاغل کشاورزی از بین رفته و افراد روستایی که الان بخشی از جمعیت شهر هستند جذب مشاغل خدماتی رتبه پایین و غیررسمی می‌شوند. این افراد غالباً از وارد شدن روستاهایشان به محدوده شهر نفع زیادی نمی‌برند، زیرا بورس بازان زمین از سال‌های گذشته به دلیل دسترسی به اطلاعات مربوط به چگونگی جهت توسعه و برنامه‌های عمرانی، زمین روستائیان را با قیمت‌های بسیار نازل خریداری کرده و آن‌ها به اجبار وارد محدوده‌ی شهر و مشاغل غیررسمی می‌شوند.

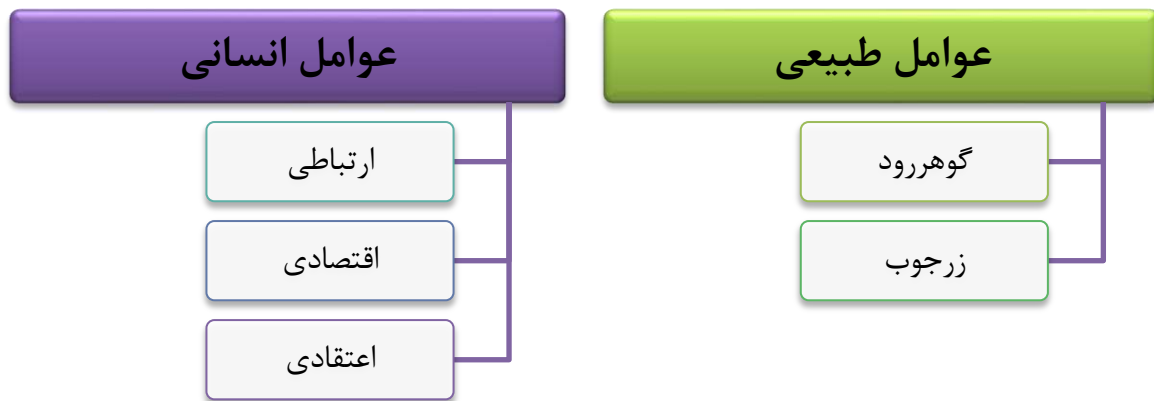


۶. تبدیل شهرگرا به شهرنشین رشد سریع شهر را سبب می‌شود که روستائیان پیرامون شهر بدون نهادینه شدن فرهنگ شهرنشینی وارد حیطه شهری شده و با فرهنگ روستایی در شهر زندگی کنند.
۷. تمرکز خدمات؛ تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی به دنبال خود تمرکز جمعیت را نیز سبب می‌شود. در شهرهای بزرگ به دلیل صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس تراکم سرمایه سبب گسترش سرمایه‌گذاری و به تبع ایجاد اشتغال و درآمد می‌گردد. تمرکز خدماتی در کلان شهر رشت ساختار اقتصادی و اجتماعی همه شهرهای گیلان را تحت تأثیر قرار داده و رشد طبیعی آن‌ها را با مشکلاتی مواجه می‌کند.
۸. تغییرات جمعیتی؛ با افزایش روزافزون جمعیت و تمرکز فعالیت‌های انسانی حوزه نفوذ و دامنه کشش کلانشهر رشت در سطح منطقه دائماً رو به افزایش است و با ادغام پی‌درپی روستاها به محدوده شهری، تعداد جمعیت روستایی و شهری آن دائماً در حال تغییر است (پورشیخان و نظریان، ۱۳۸۹، ۴۷-۴۸).

۱-۴- شناسایی عوامل اصلی و اساسی طبیعی و انسانی تاثیرگذار بر ساختار کالبدی و مورفولوژی شهر رشت در ادوار مختلف توسعه

لینچ در کتاب تئوری شکل شهر هویت را اینگونه تعریف می‌کند: هویت یعنی «معنی یک محل»، هویت یعنی حدی که شخص می‌تواند یک مکان را به عنوان مکان متمایزی از سایر مکان‌ها شناخته و یا بازشناسی نماید، به طوری که شخصیتی مشخص، بی‌نظیر، یا حداقل مخصوص به خود را دارا شود (لینچ، ۱۳۷۶، ۱۶۸). عوامل متعددی در شکل‌گیری هویت یک شهر دخیل هستند. مانند عوامل کالبدی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و طبیعی که توجه به همه آن‌ها در شناخت روند شکل‌گیری شهر ضروری به نظر می‌رسد. عواملی مانند ارتباطات فضایی، هم‌پیوندی‌های فضایی، حس کالبدی و ساختار کالبدی-فضایی شهر، فرم فضاهای عمومی، رخدادهای تاریخی و سیاسی، بازار و عوامل طبیعی و زیبایی‌های مصنوعی و بالاخره انسان‌ها، اشیاء و رویدادها، همه و همه به شهر شکل و معنا داده‌اند. عواملی که در نمایانی و خوانایی شهر نقش داشته و موجبات تعلق خاطر و حس فضایی را برای شهروندان و گردشگران فراهم می‌کند. داشتن فضای دید مناسب و گشودگی فضا که در شناخت اولیه و زمینه‌سازی خوانایی و نمایانی اثر دارد. لینچ در کتاب سیمای شهر می‌گوید غرض از خوانایی این است که اجزای شهر را بتوان به آسانی شناخت و بتوان آن‌ها را در ذهن و در قالبی به هم پیوسته به یکدیگر پیوند داد (لینچ، ۱۳۷۶، ۱۲). عناصر کالبدی شهر، نقش بافت‌ها، خطوط، تقارن در بدنه، نمادها و نشانه‌ها و عناصر محتوایی محیطی در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی-مذهبی در این زمینه بسیار موثرند. در واقع مجموعه عواملی که در سیما و منظر شهری نقش داشته و در شکل‌گیری نقشه‌های ذهنی شهروندان نقش‌آفرینی می‌کند. این نقشه‌ها باعث خلق لحظات خوب و بیاد ماندنی و گاه تلخ بازدیدکنندگان می‌شود.

از زمان پیدایی شهر رشت آگاهی درستی در دسترس نیست. آن‌گونه که پیداست در پیدایش، شکل‌گیری و گسترش رشت همانند سایر گیلان شهرها، عوامل طبیعی و انسانی اثرگذار بوده است:



شکل ۲۷- عوامل شکل‌گیری شهر رشت

الف) عامل طبیعی: از میانه شهر رشت دو رود به نام‌های گوهر رود در باختر و زرچوب (صیقلان رود) در خاور شهر گذر می‌کنند. بی‌تردید این دو رود که برای نخستین نشیمن‌گزیدگان رشت اهمیت فراوانی داشتند، از سبب‌های اصلی پیدایش نخستین هسته‌های شهری رشت بوده‌اند.

ب) عوامل انسانی: در سبب‌های اثربخش انسانی چند عامل کارکرد بنیانی در شکل‌گیری نخستین هسته‌های شهری رشت داشته‌اند که بدان‌ها اشاره می‌شود:

۱- عامل ارتباطی

رشت از دیدگاه جغرافیایی به سبب قرار داشتن در جلگه کانونی گیلان، این امتیاز ویژه را داشت که گذرگاه یا پیوندگاه شمال به جنوب و خاور به باختر جلگه گیلان باشد. این جای‌گیری ارزنده جغرافیایی سبب شد تا شاهراه ارتباطی قزوین - انزلی - اروپا از میانه آن بگذرد. از آن زمان تا پایان دروه قاجار، رفت و آمد مسافران، قافله‌های بازرگانی و دادوستد ابریشم به گسترش سیمای کالبدی رشت کمک شایان نمود.

۲- عامل اقتصادی

فزونی فراورده‌های کشاورزی نیز در بخش نخستین هسته‌های شهری گیلان از جمله رشت اثرگذاری چشمگیری داشت. پایه‌های نخستین هسته‌های شهری گیلان را بازارهای هفتگی تشکیل می‌داد که در جاهای ویژه‌ای همچون پیوندگاه‌های رود و جاده، جاده با جاده، کرانه رودها یا دو رود و دیگر چشم‌اندازهای طبیعی چشم‌نواز پا می‌گرفتند.

۳- عامل اعتقادی

بدون تردید یکی از عوامل مهم شکل‌دهنده هسته‌های شهری و گسترش سیمای کالبدی آن در روزگاران گذشته، وجود مزارها، آرامگاه‌های بزرگان دینی و عارفان مورد احترام مردم در آن بود. این امر سبب می‌شد تا باورمندان و حاجت‌مندان در پیرامون آن مزارها و آرامگاه‌ها گرد آیند و به این ترتیب محله‌هایی را بر پا دارند. در این میان می‌توان به تربت استاد ابوجعفر که از نخستین گسترش‌دهندگان اسلام در میان گیلانیان بود، خواهر ابوالقاسم، سید کلان (صیقلان) برمی‌خوریم که نشان‌دهنده زمینه‌های اعتقادی در پیدایش این محلات است (کشور دوست، ۱۳۸۵، ۹۶).



۱-۴-۱- بررسی عوامل طبیعی

۱-۱-۴-۱- موقعیت جغرافیایی

شهر رشت تقریباً در مرکز جلگه گیلان، بین ۳۷ درجه و ۳۰ ثانیه تا ۳۷ درجه و ۲۷ دقیقه و ۲۰ ثانیه عرض شمالی و طول جغرافیایی ۴۹ درجه و ۲۷ دقیقه و ۴۲ ثانیه تا ۴۹ درجه و ۵۵ دقیقه و ۱۸ ثانیه شرقی قرار گرفته است.

۱-۲-۱-۴-۱- زمین شناسی

استان گیلان مانند نقاط دیگر ایران، در ادامه فرایند کوهزایی آلپی در دوران سوم به همراه البرز از آب خارج شده و شکل تثبیت شده خود را در اواخر دوران سوم یافته است. در دوران چهارم (کواترنر) تغییرات تکتونیکی و تغییرات کلیماتیک (آب و هوایی) و فرایندهای فرسایش مهم‌ترین اثر را در تغییر شکل چهره خارجی زمین در این ناحیه داشته است. از نظر زمین‌شناسی پهنه جلگه شمال البرز (گیلان، مازندران، گلستان) قسمت واحد زمین‌شناسی ساختمانی، زون گرگان-رشت نام‌گذاری شده است. ویژگی‌های زمین‌شناسی منطقه در دوران‌های مختلف به قرار زیر است: دوره پره کامبرین: مجموعه‌های دگرگونی گشت در جنوب غرب فومن و شرق ماسوله است که شامل دو بخش تحتانی و فوقانی است. بخش زیرین از میکاشیست سبز تا آمفیبولیت گنیست دانه درشت بیوتیت‌دار تشکیل شده است و بخش فوقانی از شیست‌های دگرگون شده دانه‌ریزتر شامل شیست و سرینیت و کلریت‌دار است:

دوران اول: سازند لالون - این سازند در قسمت‌های مرتفع رشته کوه‌های جنوبی رشت در جنوب غربی بندرانزلی در نزدیکی دهکده تطف رود دیده می‌شود. روی آن اسپیلتهای آتشفشانی تطف رود، آهک قرمز تریلوبیت‌دار اردوئین و سنگ آهک قرمز رنگ سیلورین، مادستون سفید و صورتی سیلورین و دونین و سنگ آهک کربونیفر قرار دارد. واحد ساختمانی کربونیفر: سنگ‌های کربونیفر در دامنه‌های شمالی ارتفاعات البرز، بین رشت - چالوس گسترش دارند که گاهی با ضخامت زیاد روی دونین تا پره کامبرین می‌نشیند. در رشته کوه‌های جنوبی رشت - لاهیجان سنگ‌های دگرگونی نظیر شیست و فیلت وجود دارد که سن آن کربونیفر زیرین است. وسعت سنگ‌های فیلتی ناحیه رشت - لاهیجان کم‌تر از پنج کیلومتر مربع است.

دوران دوم: واحد ساختمانی دوره تریاس: آهک دولومیتی توده‌ای سنگ ایلیکا در بخش غربی رشت در سرشاخه‌های گشت رودخان، قلعه رودخان، ماسال و ماسوله رودخان دیده می‌شود. در این نقاط ستبری نسبتاً کمی از کوارتزیت‌های سفید تا سفید خاکستری تشکیل شده است که همراه با لایه‌های نازکی از شیل‌های توفی و کربناته و ماسه سنگ دانه‌ریز ۱۰۴ هستند که در ارتفاعات جنوبی رشت - بندرانزلی گسترش بیش‌تری دارد و معمولاً با آهک دولومیت‌هایی شروع می‌شود که می‌تواند معادل تشکیلات ایلیکا باشد. واحد کربناته زمان ژوراسیک - کرتاسه (نئوکومین). در برخی از دامنه‌های شمالی پهنه‌های البرز غربی در گیلان رسوبگذاری از دوره‌های ژوراسیک به کرتاسه بطور پیوسته ادامه داشته است. سنگ‌های مربوطه به نئوکومیک از ارتفاعات گیلان از آهک‌هایی به رنگ خاکستری تا خاکستری روشن گاهی با رنگ کرم روشن با لایه‌بندی خوب و در بعضی جاها با چرت، ماسه سنگ و شیل و مقدار قابل توجهی سنگ‌های آتشفشانی نوع بازیک تشکیل شده است. این نهشته را می‌توان در محدوده فومنات و در سرشاخه‌های رودخانه‌های جیرده، چوبرود، سیاه مزگی، گشت‌رودخان و ماسوله رودخان ملاحظه نمود. نهشته‌های متعلق به کرتاسه: با توجه به مدت طولانی و مساحت حوزه تلفیق سفیدرود و تالاب انزلی و غرب گیلان از تنوع



زیادی برخوردار است و ویژگی‌های آن به اختصار در محدوده‌های مختلف مطالعاتی به شرح زیر است: کرتاسه در محدوده تالش در دره خطبه‌سرا از سنگ آهک کریستالین با لایه‌بندی نازک تا متوسط که گاه مارنی و ماسوله‌ای است، به ضخامت بیش از ۵۰۰ متر تشکیل شده است. امتداد آن شمالی - جنوبی است و در سمت غرب آن آهک آئوسن زیرین بطور دگرشیب آن را می‌پوشاند و در مناطق دیگر به وسیله نهشته‌های رسوبی و ژئوکلاستیک‌های پالئوسن پوشیده شده است. سنگ‌های آتشفشانی و گدازه‌های برشی به رنگ خاکستری تیره و مجموعه‌ای شیل و ماسه سنگ به همراه لایه‌های توف به ضخامت بیش از ۱۰۰۰ متر، از دیگر نهشته‌های کرتاسه در منطقه تالش است که در هسته تاق‌دیس خطبه‌سرا واقعند. سرزمین کرتاسه با توجه به گسترش زیاد آن در گیلان از تنوع زیادی برخوردار است. سازندهای زمان کرتاسه پایین با پیشروی دریای کرتاسه با نهشته‌های کنگلومرایی کم ضخامت آغاز می‌شود و در برخی نقاط میان لایه‌هایی از ماسه سنگ‌های دانه درشت به رنگ خاکستری قهوه‌ای تا قرمز روشن در آن وجود دارد. روی این واحد، سنگ آهک کرتاسه زیرین قرار می‌گیرد که از نظر لیتولوژی از آهک‌های اسپاری تشکیل شده است. از دیگر سنگ‌های دوره کرتاسه می‌توان به سنگ‌های آتشفشانی بازالتی و آندزیتی اشاره نمود که در محدوده مطالعاتی آستانه - کوچصفهان رخمون دارد. سنگ‌های آتشفشانی و آذر آواری دوره کرتاسه در ارتفاعات مشرف بر جلگه ساحلی گیلان توزیع شده‌اند. این سنگ‌ها واقع در حوزه‌های آبریزی غرب گیلان دارای ضخامت قابل توجهی بوده است و از نظر لیتولوژی از سنگ‌های رسوبی توفی و آذر آواری‌های به رنگ تیره و خاکستری تشکیل شده‌اند. در این مجموعه سنگ‌های آتشفشانی از نوع آندزیت و بازالت نیز وجود دارد. همزمان با رسوبات آذر آواری در حوزه آبریز رودخانه‌های ماسال رود، پلنگ‌ور (جیرده)، شاندرمن، ماسوله، سیاهرود، سنگ آهک ماسه‌ای و سنگ آهک متعلق به کرتاسه بالایی تشکیل یافته‌اند. سنگ‌های مزبور ناخالص، تیره رنگ، با لایه‌بندی متوسط تا ضخیم، همراه با لایه‌هایی از شیل، شیل‌های سیلتی و ماسه سنگی می‌باشد.

دوران سوم: سازند فجن و زیارت در محدوده آستانه - کوچصفهان، فومنات و تالش سازند فجن از نظر لیتولوژی از کنگلومرای قرمز رنگ چندزادی با لایه‌بندی ضخیم تا توده‌ای تشکیل شده است. در بعضی جاها این سازند در بخش ۱۰۵ زیرین از ماسه سنگ دانه درشت قرمز تشکیل شده است و به تدریج به کنگلومرای ریز تبدیل می‌گردد. این سازند در حوزه آبریز رودخانه‌های سیاهرود، نصفی رود و آستارا چای برون زد دارد. واحد کنگلومرایی و سنگ جوش متعلق به نئوژن با وسعت ۳۵۶ کیلومتر مربع، در محدوده‌های منجیل، آستانه و کوچصفهان رخمون دارد. رسوبات

دوران چهارم: در محدوده تالش، فومنات، آستانه - کوچصفهان که دشت‌های ساحلی گیلان را شامل می‌شود. رسوبات متعلق به دوران چهارم عموماً در اثر عملکرد مشترک دریای کاسپین و رودخانه‌های منتهی به آن پایه‌گذاری شده است و از تنوع زیاد برخوردار است. این رسوبات در یک بیان کلی شامل رسوبات کرانه‌ای دریا از نوع ماسه ساحلی جدید و قدیمی، رسوبات آبرفتی جدید که در پهنه عادی و سیلابی رودخانه‌های متعدد حوزه گسترده است. همچنین نهشته‌های تراسی، رسوبات مخروط افکنه‌ای، رسوبات ناشی از زمین لغزش‌ها و سنگ لغزش‌ها، رسوبات دریاچه‌ای و مردابی پلیستوسن رسوبات تراورتنی و رسوبات بادی است (مهندسین کنکاش عمران، ۱۳۸۸).



۱-۴-۳- توپوگرافی

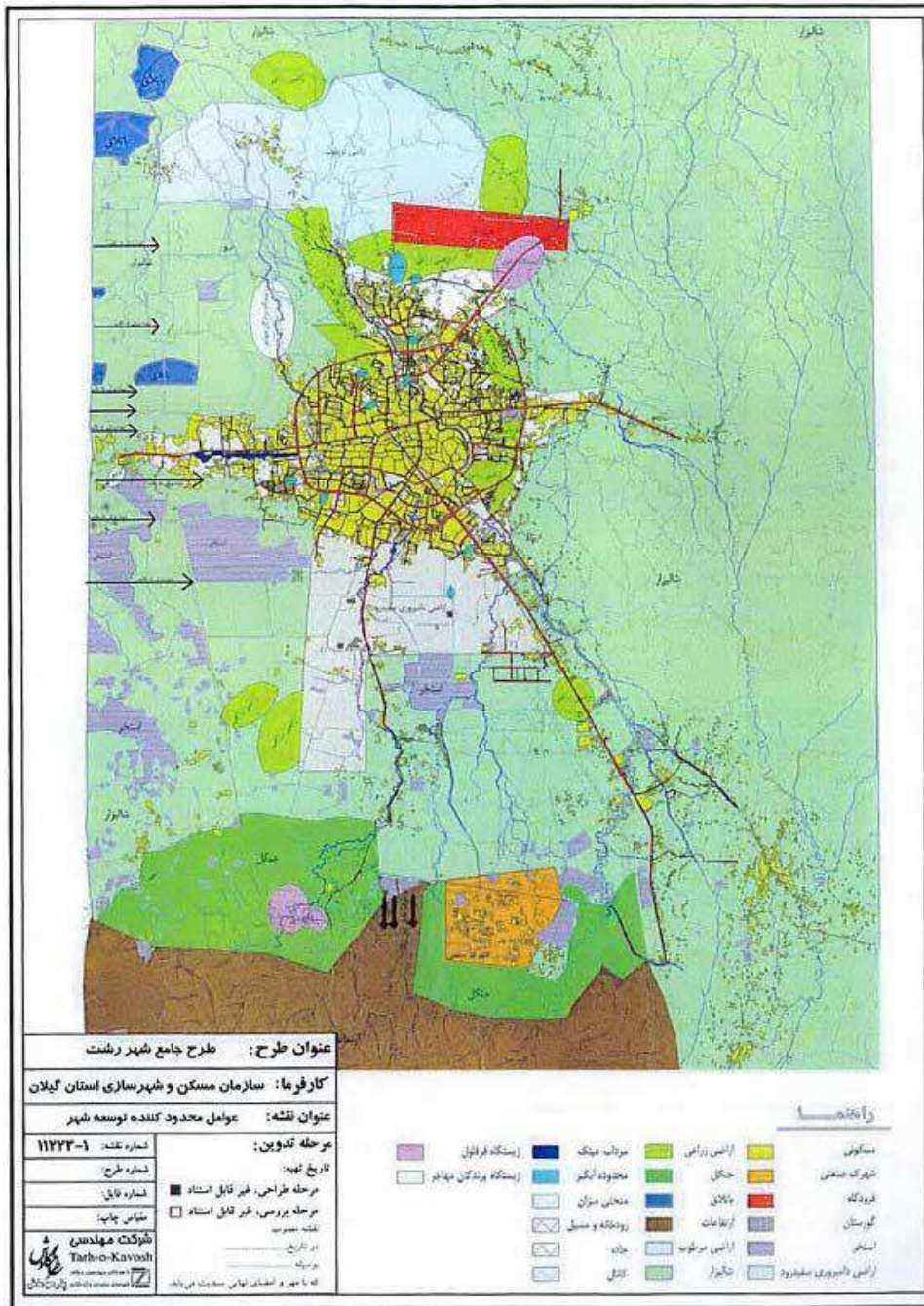
از نظر توپوگرافی، باید رشت را شهری مسطح دانست و می‌توان گفت که شهر رشت، روی یک برآمدگی، به درازای ۴ کیلومتر و به پهنای ۲ کیلومتری قرار دارد. ارتفاع قسمت‌های مرکزی شهر، میان (+۱) و (+۲) تغییر می‌کند. خط تراز، در قسمت‌های پر جمعیت برابر (-۷) متر است. در قسمت جنوب و جنوب باختری و خاور هم که زمین‌ها به سوی رودخانه می‌رود پست‌تر می‌شود (پایگاه اطلاع‌رسانی شهرداری رشت، ۱۳۸۵). در واقع شهر رشت در دلتای ورودی سفید رود به دشت حاصلخیز گیلان واقع گردیده و بعد از سلسله ارتفاعات البرز در سواحل دریای کاسپین، هیچ‌گونه پستی و بلندی مهمی به چشم نمی‌خورد. ارتفاع این شهر از دریا (-۷) متر است. شهر رشت دارای دو شیب ملایم است که یکی از سمت جنوب به طرف شمال و دیگری از جانب جنوب شرق به سوی شمال غرب است. شیب سطح شهر از جنوب شرقی به سوی شمال غربی ۱۰۷ است. شیب سطح شهر از جنوب به طرف شمال ۰/۲۶ درصد و از جنوب شرق به سمت شمال غرب ۰/۱۶ درصد است. ارتفاع حاشیه جنوبی شهر برابر ۱۰ متر از سطح دریا، حاشیه شمالی شهر (-۱۵) متر، حاشیه شرقی (-۵) متر و حاشیه غربی آن (-۱۰) متر از سطح دریا است. بنابراین شیب عمده و عمومی شهر از طرف جنوب به طرف شمال است. میزان ارتفاع این شهر از سطح دریا و شیب ملایم آن در شرایط خاص آب و هوایی گیلان تأثیرات عمده‌ای را بر شرایط زیست محیطی و کالبدی این شهر بر جای می‌گذارد که مناطق مختلف شهر نسبت به عوامل فوق دارای شرایط نسبتاً مشابهی هستند. بنابراین جهت عمومی شیب در شهر رشت از سمت جنوب به شمال (منطبق بر جهت قرارگیری ارتفاعات و دشت به سمت ساحل) است و به دلیل آنکه کوه‌ها در جنوب شهر قرار دارند، از سمت دامنه به شهر شیب ملایمی جریان دارد. به‌طور کلی محدوده اصلی شهر از نظر پهنه‌بندی در یک محدوده تقریباً مسطح قرار گرفته و درصد شیب عمومی شهر (-۲) درصد است که هرچه به سمت شمال شهر حرکت کنیم از درصد شیب کاسته می‌شود. تنها محدوده‌های پر شیب داخل شهر را می‌توانیم کنار رودخانه‌ها نام ببریم که شیبی در حدود ۲۴ - ۱۳ درصد دارند. مهم‌ترین تفاوتی را که می‌توان مشاهده نمود، گرایش توسعه کالبدی شهر به سمت جنوب است. حاشیه‌های جنوبی شهر به دلیل این که دارای ارتفاع بیش‌تری نسبت به سایر نقاط شهر هستند و از نظر آب و هوایی با توجه به رطوبت شدید هوای شهر، امکان آسایش بیش‌تری را فراهم می‌سازند، برای ساکنین دارای جاذبه بیش‌تری هستند. از مهم‌ترین اثراتی که عوامل خاص توپوگرافی و شیب عمومی شهر و ارتفاع آن از سطح دریا در شهر بر جای می‌گذارد، می‌توان گرایش توسعه به سمت جنوب، وجود مانداب‌های فراوان در سطح و حاشیه شهر خصوصاً در مواقع بارندگی، عدم توانایی جذب کافی آب توسط لایه‌های زمین و معضلات دفع فاضلاب این شهر را نام برد (سازمان مسکن و شهرسازی گیلان، ۱۳۶۹).

۱-۴-۴- پوشش گیاهی، فضای سبز، عناصر طبیعی

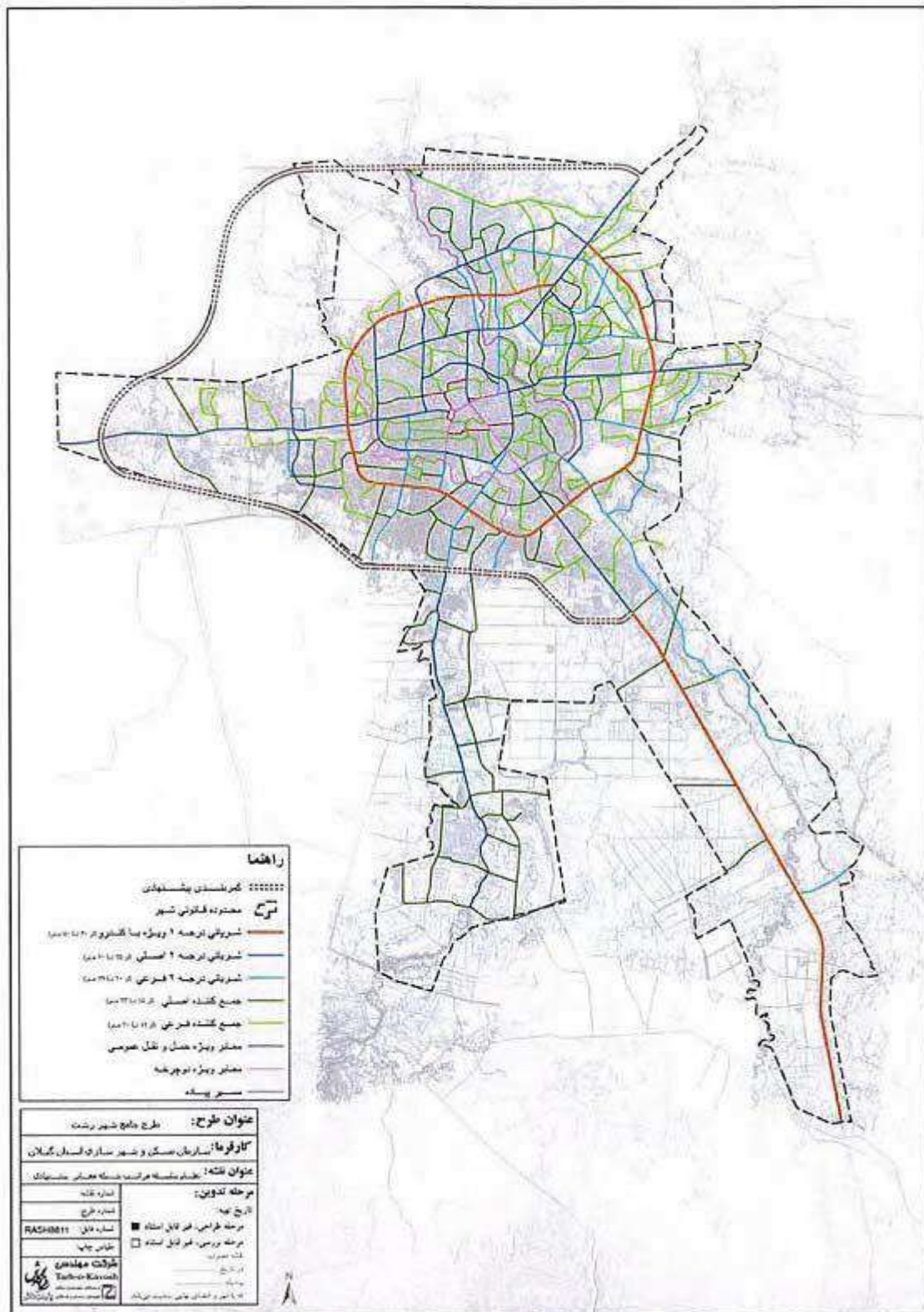
رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در داخل شهر از عوامل طبیعی مهم در شهر هستند که عمدتاً لبه رودخانه تا لبه معبر مجاور توسط گیاهان خودرو، خزه‌ها و پیچک‌ها و درختان پوشیده شده است و خود منظر زیبایی را پدید آورده است. مرداب عینک نیز، آبگیر وسیعی است که در غرب شهر رشت و در ابتدای جاده رشت به فومن به دلیل داشتن طبیعت بکر و زیبا و امکانات بالقوه تفریحی و زیست محیطی، یکی از مناسب‌ترین مکان‌ها برای یک منطقه گردشگری به شمار می‌رود و زمین‌های اطراف آن کمابیش به فضای سبز و بیشه‌زار اختصاص یافته است. شهر رشت با آنکه از نظر اقلیمی شرایط بسیار مناسبی را برای توسعه فضاهای سبز دارد، اما به‌غیر از چند بوستان و باغ در داخل شهر فضاهای سبز و تفریحی دیگری ندارد، هر چند زمین‌های



کشاورزی و زمین‌های سبز اطراف شهر، جبران مسئله فوق را در از بین بردن آلودگی هوا و تلطیف آن انجام می‌دهند، اما با توجه به پتانسیل‌های ویژه‌ای که شهر در جهت پرورش گیاهان دارد و همچنین وجود بیشه‌زارها، باغات، فضاها و زمین‌ها خالی و رها شده در داخل شهر پدید آوردن فضاها سبز عمومی بیش‌تری که مورد استفاده مستقیم شهروندان باشد، امکان‌پذیر است. همچنین فضا سازی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهررود علاوه بر توسعه فضای سبز شهری، باعث پدید آمدن یک مسیر پیاده روی ۱۰۸ جدید در داخل شهر می‌گردد و به علت عبور رودخانه‌ها از محلات مختلف، موجب ارتباط و پیوند بین محلات مختلف شهر می‌گردد (سازمان مسکن و شهر سازی گیلان، ۱۳۸۵).



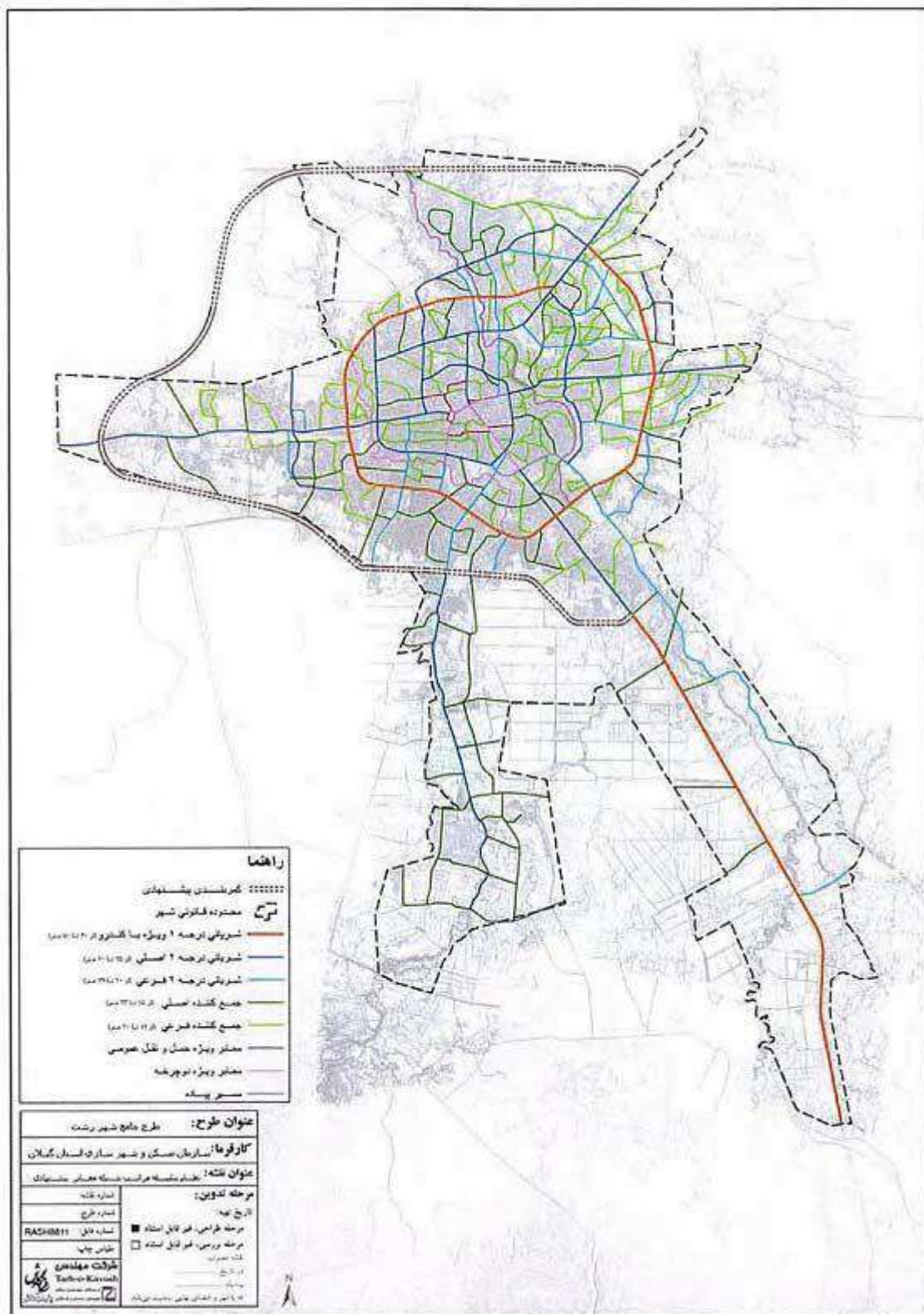
نقشه ۲- عوامل محدود کننده و تسهیل کننده رشد شهری و یا شکل‌دهنده ساختار شهری



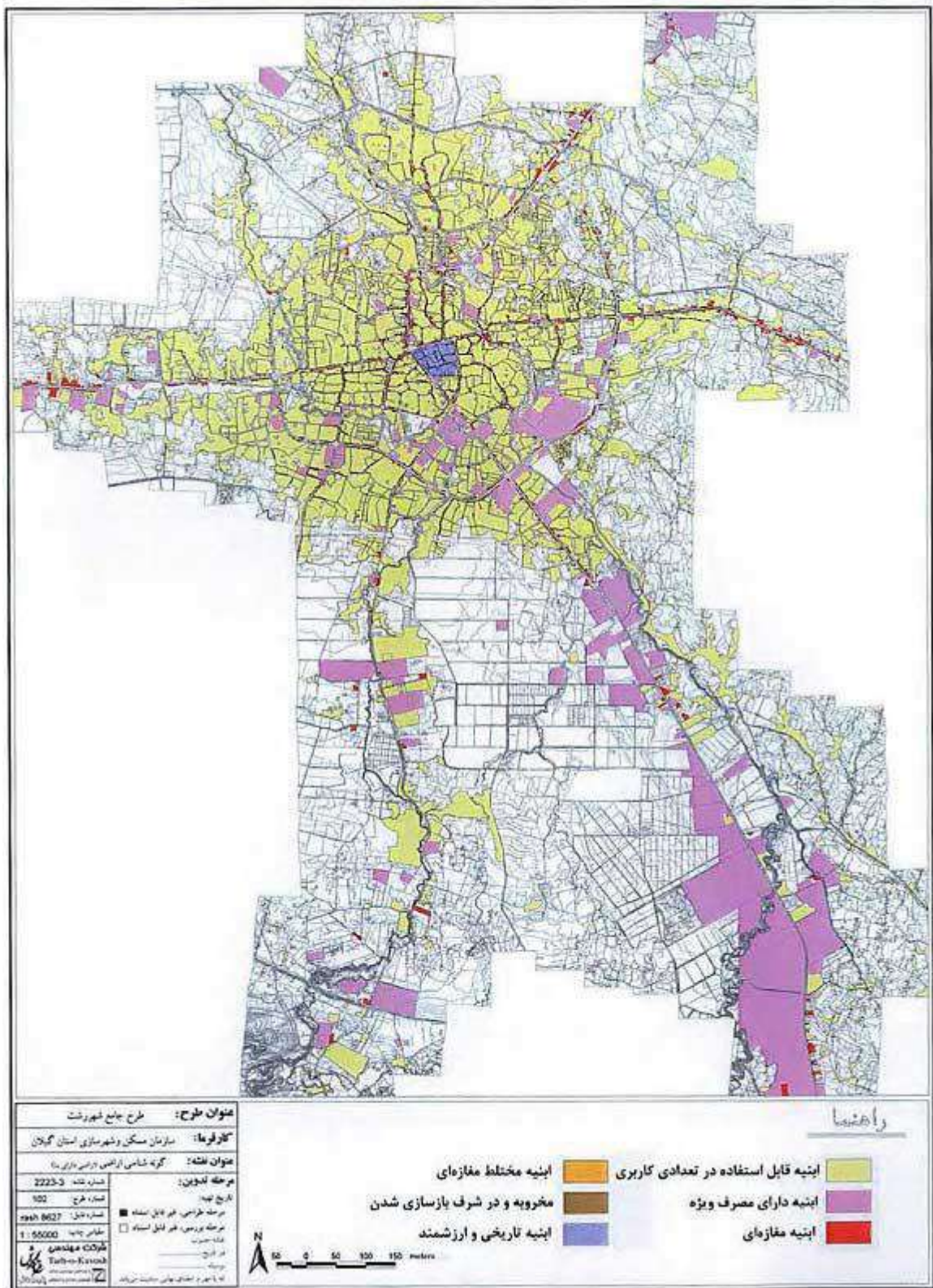
نقشه ۴- شبکه معابر پیشنهادی شهر رشت



نقشه ۵- الگوی استراتژیک توسعه فضایی رشت



نقشه ۶- شبکه معابر پیشنهادی شهر رشت



نقشه ۸- گونه‌شناسی اراضی رشت



۲- سنجش و تحلیل بعد جغرافیای طبیعی و محیط زیست

۲-۱- شناسایی محدودیت‌ها، موانع و فرصت‌های طبیعی و زیست محیطی شهر رشت

گزارش وضعیت موجود محیط‌زیست یکی از ارزشمندترین شیوه‌های دستیابی به اطلاعات وضعیت منابع طبیعی و پایداری الگوهای مصرف منابع برای سیاست‌گذاران، جامعه‌ی مدنی و سایر دست‌اندرکاران نظیر برنامه‌ریزان و مدیران منابع طبیعی، صنعت، رسانه‌ها، مؤسسات آموزشی و سازمان‌های بین‌المللی است. این گزارش‌ها به بررسی شرایط و وضعیت محیط زیست و منابع طبیعی و ارائه‌ی سنجشی از وضعیت محیط زیست شهری رشت می‌پردازند و ابزاری برای برجسته‌سازی شرایط محیط بیوفیزیکی می‌باشد. به دلیل مسایل و مشکلات متعددی که فراروی محیط زیست شهر رشت قرار دارد، یکی از اولویت‌های کاری، تدوین گزارش وضع موجود محیط زیست شهر رشت می‌باشد. فرایند ارزیابی همه‌جانبه محیط زیستی بایستی در قالبی ارائه شود تا اطلاعات گردآوری شده و تحلیل‌ها، پاسخگوی پرسش‌های اساسی باشند. این پرسش‌ها عبارتند از:

- بر سر محیط زیست چه آمده است؟
- چرا و چگونه این اتفاق افتاده است؟
- چه کاری انجام می‌شود و چقدر موثر است؟

در این بخش سعی شده است که مؤلفه‌های محیط زیستی بررسی شده (اقلیم و آب و هوا، خاک و زمین شناسی، توپوگرافی، پسماند) به اختصار بیان شود:

۲-۱-۱- ویژگی‌های طبیعی شهر رشت

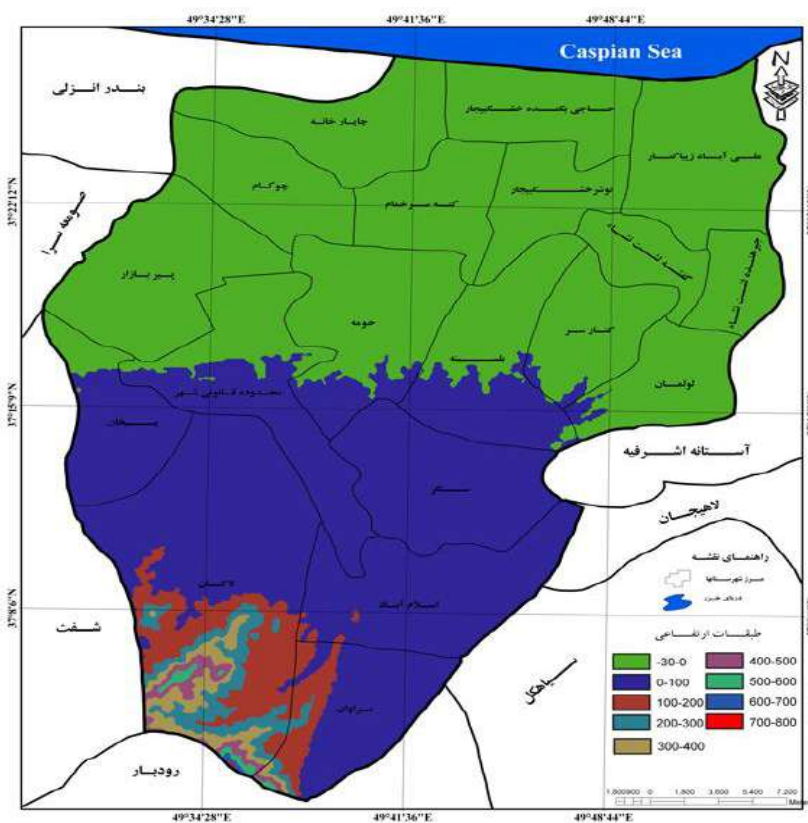
۲-۱-۱-۱- توپوگرافی

خصوصیات توپوگرافی، روی مدیریت اراضی، نوع کاربری اراضی، ضریب رواناب، شدت و ضعف دبی سیلاب‌ها و بیلان آبی یک حوضه یا منطقه تاثیر فراوانی دارند. مطالعات خصوصیات توپوگرافی یک منطقه یا یک حوضه آبخیز از دو جهت اهمیت خود را بیشتر نمایان می‌کند؛ اولاً؛ لزوم دستیابی به کمیت‌هایی که بتواند برای تجزیه تحلیل بهتر آمار و ارقام و استفاده از آن‌ها در فرمول‌های هیدرولوژیک مورد استفاده قرار گیرد. ثانیاً در طرح‌های جامع، تأکید بر شناخت وضعیت کلی منطقه به منظور برنامه‌ریزی بهینه ضروری به نظر می‌رسد.

پستی و بلندی یا به عبارتی تغییرات ارتفاعی تعیین‌کننده وضعیت اقلیمی منطقه و پارامترهای اکولوژیک منطقه هستند. عموماً در حوضه‌های مناطق مرتفع نه تنها بارندگی بیشتر از حوضه‌های پست است بلکه در قله‌ها غالباً نزولات جوی بصورت برف هستند. ارتفاع هر مکان عبارت است از پستی و بلندی یک حوضه از سطح دریای آزاد. ارتفاع یک مکان در میزان وقوع بارندگی، درجه حرارت و تغییرات آن، میزان تبخیر و تعرق، شدت تشعشعات خورشیدی و بطور کلی در آب و هوای منطقه و به همراه آن در تشکیل وتوسعه خاک، نوع و تراکم پوشش گیاهی اثر دارد و به همین دلیل دانستن ارتفاع متوسط یک منطقه و اختلاف ارتفاع و بخصوص نحوه توزیع سطح- ارتفاع و اینکه چند درصد از سطح حوضه مطالعاتی از ارتفاع بالاتر یا پایین تر برخوردار هستند می‌تواند در شناخت رژیم آبدهی حوضه کمک بسزایی نماید.



شهر رشت شهری است مسطح؛ تنها در ناحیه جنوبی شهر، که با خود شهر رشت در حدود ۱۰ کیلومتر فاصله دارد، ارتفاعات رسالوکوه و قیصرکوه واقع شده‌اند که دارای پستی و بلندی و دره‌های نسبتاً وسیعی است (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۲۰). به‌طور کلی شهر رشت از لحاظ ارتفاع به ۶ گروه تقسیم شده است. شهر از ارتفاع ۶۶ متر از جنوب شهر (محدوده لاگان) شروع می‌شود و به ارتفاع حدوداً ۲۰ متر زیر سطح آب‌های آزاد در شمال شهر شود. میزان ارتفاع شهر از سطح دریا و شیب ملایم آن با توجه به شرایط آب و هوایی، گیلان، تأثیرات عمده‌ای را بر شرایط زیست‌محیطی و کالبدی شهر بر جای گذارده که کمابیش در مناطق مختلف شهر، شرایط نسبتاً مشابهی هستند. مهم‌ترین تفاوتی که در این زمینه می‌توان مشاهده نمود گرایش توسعه کالبدی شهر به سمت جنوب و نیز شمال است. حاشیه‌های جنوبی، شهر دارای ارتفاع بیشتری نسبت به سایر مناطق شهر است و از نظر آب و هوایی با توجه به رطوبت شدید هوای، شهر امکان آسایش بیشتری را فراهم می‌سازد و در ضمن فاقد مشکلات آب‌گرفتگی شمال شهر است مهم‌ترین اثراتی که عوامل خاص توپوگرافی و شیب عمومی شهر و ارتفاع آن از سطح دریا در شهر برجای گذارند می‌توان از وجود ماندآب‌های فراوان در سطح و حاشیه شهر خصوصاً در مواقع بارندگی، عدم توانایی جذب کافی آب توسط لایه‌های زمین و معضلات دفع فاضلاب این شهر نام برد (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۱۳).



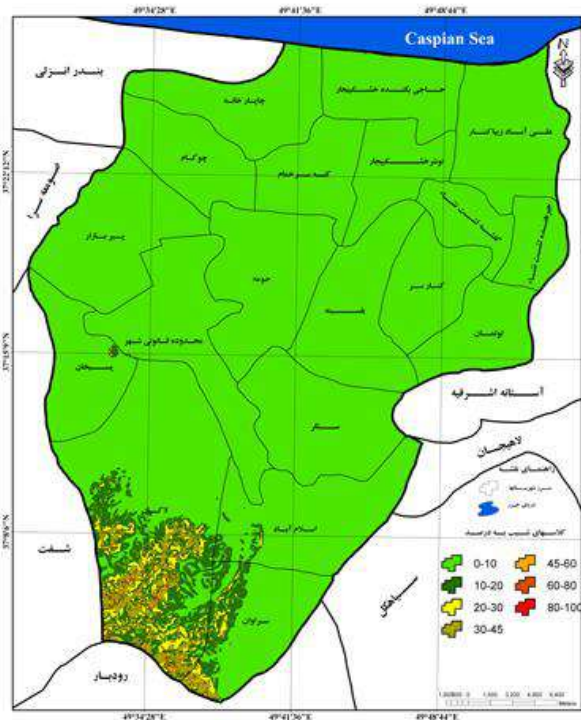
شکل ۲۸- توزیع تغییرات ارتفاع در سطح شهرستان رشت

جدول ۱- توزیع طبقات ارتفاعی شهرستان رشت

مد ارتفاعی	ارتفاع میانه	درصد فراوانی تجمعی (%)	درصد فراوانی جزئی (%)	مساحت به هکتار	ارتفاع (متر)
-۳۰	-۵	۰/۰۲	۰/۰۲	۲۰/۹۷	>۳۰
		۵۵/۵۹	۵۵/۵۷	۶۷۸۰۵/۷۴	-۳۰ -۰
		۹۲/۰۸	۳۶/۴۹	۴۴۵۲۷/۹۷	۰-۱۰۰
		۹۶/۱۷	۴/۰۹	۴۹۸۷/۶۵	۱۰۰-۲۰۰
		۹۹/۱۶	۲/۹۹	۳۶۴۸/۶۴	۲۰۰-۴۰۰
		۹۹/۹۵	۰/۷۹	۹۶۶/۳۷	۴۰۰-۶۰۰
		۱۰۰	۰/۰۵	۶۲/۹۱	۶۰۰-۸۰۰
		۲۰۰	۱۰۰	۱۲۲۰۲۰/۱۵	مجموع

۲-۱-۱-۲- شیب و ارتفاع منطقه

نسبت اختلاف ارتفاع بین دو نقطه در طبیعت به فاصله افقی بین آن دو نقطه را شیب بین آن دو مکان گویند. شیب حوضه یکی از فاکتورهای بسیار مهم در واکنش هیدرولوژیکی و همچنین زمان تمرکز حوضه آبخیز می‌باشد. بنابر این تعریف شیب عبارت است از اختلاف ارتفاع در واحد طول.



شکل ۲۹- شیب زمین شهرستان رشت

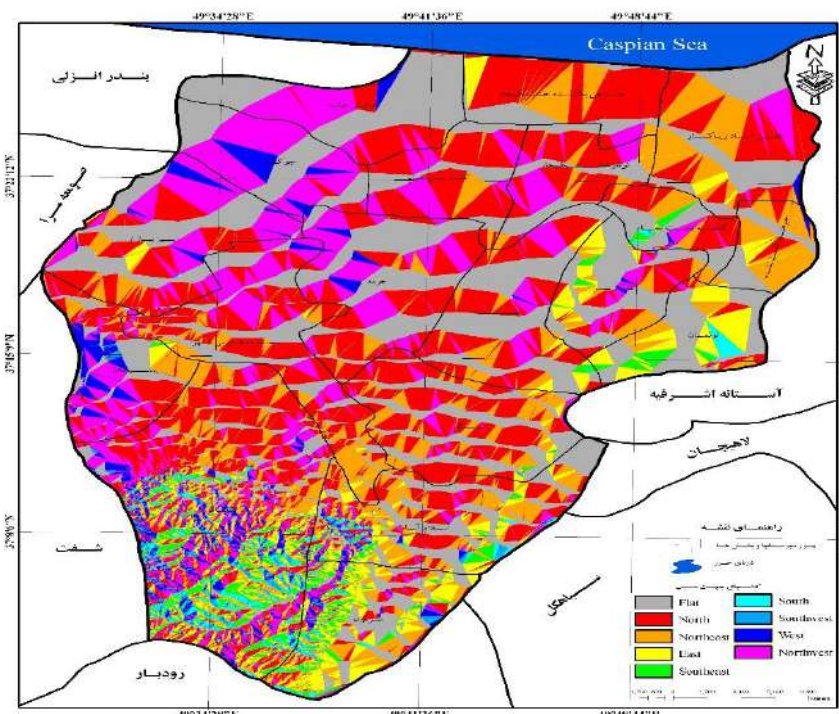
شیب عمومی شهر رشت ۴ درصد برآورد شده است. هر چه به سمت ناحیه شمالی شهر حرکت کنیم، از میزان شیب کاسته می‌شود، تنها محدوده‌های واقع در کنار رودخانه‌ها شیبی در حدود ۱۳ تا ۲۴ درصد دارند. جهت شیب عمومی شهر رشت در دو سمت جنوب به شمال و جنوب شرقی به شمال غربی است اختلاف ارتفاع بین سطوح در داخل شهر بسیار ناچیز است و سیمای عمومی، شهر مسطح و هموار به نظر می‌رسد این شهر از نظر ارتفاعی در ارتفاع بسیار کمی از سطح دریاهای آزاد واقع شده است و



محدوده‌های عمده شهر در ارتفاع ۴ تا ۸ متری واقع شده‌اند. هر چه به سمت شمال شهر حرکت کنیم از میزان ارتفاع کاسته می‌شود. شهر از ارتفاع ۶۶ متری در جنوب (محدوده لاکان)، شروع و به ارتفاع حدوداً ۲۰ متری زیر سطح آب‌های آزاد در شمال ختم می‌شود. ارتفاع بیشتر در ناحیه جنوبی شهر رشت، شرایط مناسب‌تری را از نظر آب و هوایی و در نتیجه جذابیت‌های بیشتری را برای توسعه شهری، نسبت به دیگر نواحی شهر به وجود آورده است (مهندسين مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۲۰، ۲۱).

• جهت شیب

جهت شیب جهتی است که اگر از بالای شیب به پایین نگاه شود، سطح شیب به آن جهت متوجه است. مهمترین اثر جهت شیب در میزان نور خورشید و تأثیرات ناشی از آن و از جمله پیدایش اقلیم‌های محلی و موضعی است. در نیمکره شمالی جهات رو به جنوب و غرب نسبت به جهات رو به شمال و شرق برای مدت طولانی تری در معرض نور خورشید قرار می‌گیرد.



شکل ۳۰- جهت شیب زمین شهرستان رشت

جدول ۲- توزیع شیب در سطح شهرستان رشت

شیب (%)	مساحت به هکتار	درصد فراوانی جزیی (%)	درصد فراوانی تجمعی (%)	شیب میانه	مد شیب
۰-۱۰	۱۱۳۲۹۷/۸۹	۹۲/۸۵	۹۲/۸۵	۰/۸۷	۰-۱۰
۱۰-۲۰	۴۴۰۰/۳۶	۳/۶۱	۹۶/۴۶		
۲۰-۳۰	۲۲۹۱/۲۴	۱/۸۸	۹۸/۳۳		
۳۰-۴۵	۱۶۳۵/۷۳	۱/۳۴	۹۹/۶۷		
۴۵-۶۰	۳۴۸/۴۲	۰/۲۹	۹۹/۹۶		
۶۰-۸۰	۴۵/۸۰	۰/۰۴	۱۰۰		
۸۰-۱۰۰	۰/۷۱	۰	۱۰۰		
مجموع	۱۲۲۰۲۰/۱۵	۱۰۰	۲۰۰		



۲-۱-۱-۳- خاک‌شناسی شهر رشت

خاک مهم‌ترین جزء محیط زیست پس از آب و هوا محسوب می‌شود. واکنش‌های طبیعی برای تشکیل خاک بسیار به کندی صورت می‌پذیرد و به طور متوسط حدود ۷۰۰ سال لازم است تا طی مراحل مختلف، یک سانتیمتر خاک زراعی به وجود آید. شاید بتوان از خاک به عنوان یکی از تغییر یافته‌ترین بخش‌ها در اثر توسعه شهرنشینی یاد کرد. به عنوان نیروی محرکه، **افزایش جمعیت و تراکم بالای آن** و در نتیجه نیاز به فضا موجب شده که هر روز بخش وسیعی از خاک مناطق شهری دچار تغییر کاربری شده و زیر انبوهی از ساختمان‌ها مدفون شود. افزایش جمعیت در نقاط شهری موجب مصرف آب و انرژی به صورت متمرکز در محیط‌های محدودتر میشود. افزون بر این، افزایش **فعالیت‌های اقتصادی** فاجعه‌های زیست محیطی جبران‌ناپذیری را به همراه دارد که از آن جمله می‌توان به تبدیل شدن خاک به مکانی برای پذیرش فاضلاب و پسماندهای جمعیت شهرنشین اشاره کرد.

از جمله مهم‌ترین مصادیق فشار ناشی از این محرک‌ها **تغییر کاربری** و تبدیل اراضی مزروعی و بایر به مناطق مسکونی و صنعتی است. تغییر در کاربری اراضی باعث فرسایش خاک در مناطقی میشود که تغییر کاربری در آنها با جایگزینی کاربریهای زیانآور همراه هستند. بیشترین کاربری در شهر رشت به بخش مسکونی تعلق داشته و شبکه معابر و دسترسی و فضای سبز در رده‌های بعدی جای گرفته‌اند. از جمله موارد دیگری که موجب بروز فشار به خاک می‌شود، می‌توان به **نمک‌پاشی معابر در فصل زمستان** اشاره نمود که سالانه خسارات بسیاری به فضای سبز شهری وارد می‌سازد. **بارش باران اسیدی** نیز از دیگر عوامل ورود فشار به این بخش است که به واسطه وجود اکسیدهای نیتروژن و دی اکسید گوگرد در هوا صورت می‌گیرد. باران اسیدی باعث اسیدی شدن خاک شده و مواد غذایی مورد نیاز گیاهان را شسته و از بین می‌برد. باران اسیدی میتواند مواد سمی مانند آلومینیوم و جیوه عادی در خاک را حل نموده، آزاد کردن این سمها باعث جذب در گیاهان شده و آنها را آلوده کند. از دیگر سو اجرای **فعالیت‌های عمرانی** نیز منجر به تغییر شکل خاک و وارد شدن صدماتی به افق سطحی خاک به عنوان یکی از ارزشمندترین و غنی‌ترین افق‌های خاک می‌شود. در سطح شهر رشت عملیات تخریب و نوسازی واحدهای مسکونی زیادی صورت گرفته است. ورود **پسماندهای صنعتی** که حاصل فعالیت‌های صنعتی است و خصوصاً پسماندهای غیرقابل تجزیه در خاک مانند فلزات سنگین، نیز فشارهای مضاعفی را بر خاک وارد می‌سازد. عناصر و عوامل آلوده‌کننده در فاضلابهای صنعتی شامل یک یا چند عنصر مانند نمک‌های غیرآلی، اسیدها یا بازها، مواد آلی، ذرات معلق، آب داغ، مواد رنگی و مواد سمی است. در این بین مواد غیرآلی دارای مشکلات زیادتری بوده و خطرات زیست محیطی آنها بیشتر است.

فلزات سنگین اکثراً در بخش ریزدانه خاک تجمع یافته و توسط کانیهای رسی و مواد آلی خاک جذب میشوند و بنابراین فاضلابهای شهری و صنعتی که دارای میزان زیادی فلزات سنگین هستند، توان تخریبی بالایی دارند. همچنین شیرابه ناشی از **حجم عظیم زباله‌های تولیدشده** در شهر رشت، از جمله مهم‌ترین منابع آلوده‌کننده خاک به شمار می‌آیند. در استان گیلان روزانه بالغ بر ۲۵۰۰ تن زباله تولید می‌شود که در شهر رشت روزانه ۸۰۰ تن زباله تولید میشود که ۱۷۰ تن آن زباله خشک است. سرانه تولید زباله در کشور ۷۰۰ گرم، ولی در رشت دو کیلوگرم است علاوه بر عوامل آلودگی ذکر شده در بالا می‌توان به عوامل زیر به عنوان آلاینده‌های خاک شهر رشت اشاره کرد:



شکل ۳۱- آلاینده‌های خاک شهر رشت

از جمله عمده‌ترین سیاست‌های مورد نیاز در این بخش که به عنوان پاسخی به وضعیت موجود به کار گرفته می‌شود می‌توان به لزوم تدوین قانون جلوگیری از آلودگی خاک، جایگزینی صنایع مبتنی بر فناوری پاک با صنایع آلاینده در محدوده شهر رشت، حفظ باغات و اراضی کشاورزی و توسعه فضاهای سبز در محدوده حریم و حوزه نفوذ شهری رشت، بهینه‌سازی مدیریت پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک، بیمارستانی و نخاله‌های ساختمانی، استفاده از روشهای مدرن و مکانیکی جهت برفروبی، تدوین استاندارد آلودگی خاک، استقرار مدیریت پیشگیری و کنترل آلودگی خاک، تدوین و تصویب دستورالعمل زیست محیطی فعالیت‌های آلوده‌کننده منابع خاک کشور، و الزام واحدهای صنعتی به پرداخت هزینه‌های ناشی از آلودگی اشاره نمود.

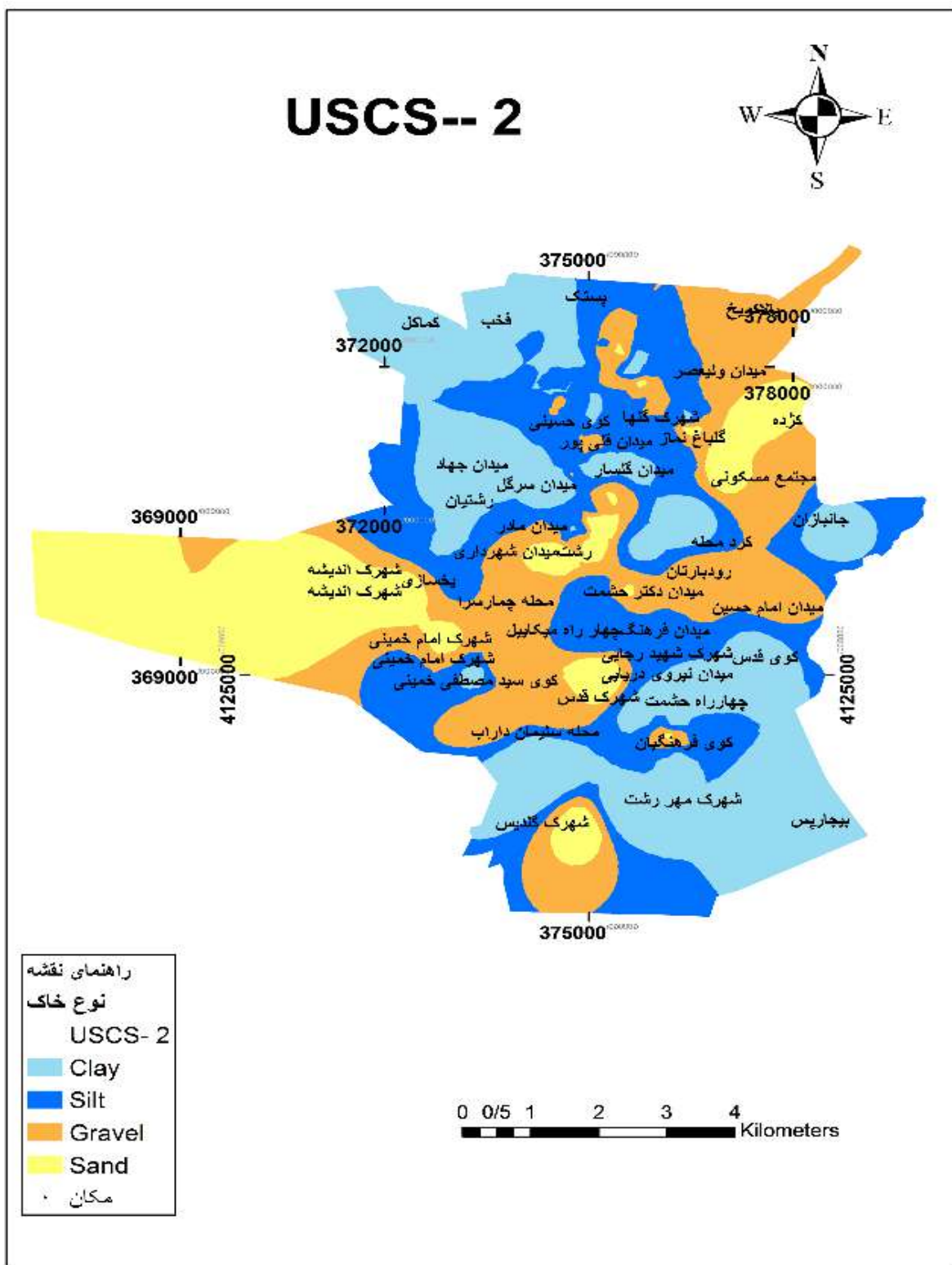
شهر رشت در جنوب جلگه خزر، دارای لایه‌های خاکی متنوعی از ریزدانه‌ها با نفوذپذیری پایین تا مصالح ماسه‌ای است. اغلب رسوبات این شهر را خاک‌های رسی و یا لای دار و گاه لایه‌هایی از ماسه‌های ریزدانه با نفوذپذیری پایین تا مصالح ماسه‌ای است. ماسه‌ها از فرسایش فیزیکی سنگ مادر به وجود می‌آیند، در حالی که رس‌ها و لای‌ها حاصل از تخریب شیمیایی هستند و لذا خصوصیات آن‌ها با سنگ مادر متفاوت است.

خاک‌هایی که در دره‌ها و جلگه‌های استان گیلان قرار گرفته‌اند بیشتر از جنس خاک‌های رسوبی هستند، خاک‌های رسوبی ترکیب‌یافته از رسوبات جدید آبی که روی اراضی مسطح و یا شیب‌های ملایم و دامنه‌ها رسوب کرده‌اند، هستند (مهندسین مشاور طرح کاوش ۱۳۸۶، ۴۷) جنس خاک شهر رشت، عمدتاً از جنس رس و ماسه و غالباً سست و با مقاومت کم است، به‌ویژه که نزدیکی سفره‌های زیرزمینی آب به سطح زمین این مسئله را شدت بیشتری می‌بخشد (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۲۲) برخی از مناطق به لحاظ جنس خاک مشابه هستند ولی از نظر سختی خاک متفاوت هستند بر اساس نظر مشاور شهر از نظر پهنه‌بندی به پهنه E، D، C، B، A، G، F تقسیم شده است که هر کدام از پهنه‌های موردنظر عمدتاً در یک محدوده پراکنش دارند (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۴۷).



۲-۱-۱-۴- زمین شناسی شهر رشت

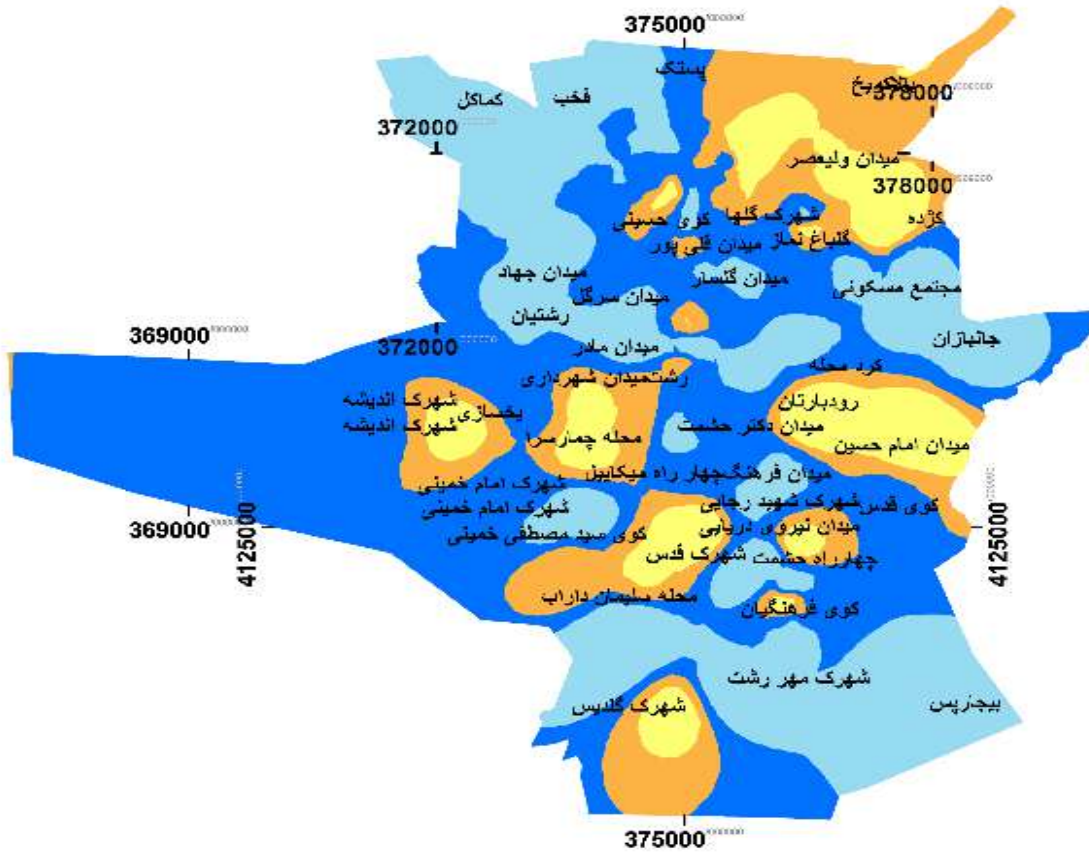
به طور کلی از نظر تقسیم‌بندی زمین‌شناسی، شهر رشت بر روی نهشته‌های کواترنری دشت خزر که موسوم به دشت رشت است، واقع شده است. مطابق نقشه‌های زمین‌شناسی شهر رشت، رسوبات تشکیل‌دهنده آن از انواع نهشته‌های دریایی، دلتایی و آبرفتی است. این موضوع در گمانه‌های حفاری شده به صورت رسوبات ریزدانه، شن و ماسه قابل مشاهده است. این نهشته‌ها در نواحی مختلفی در بسیاری از نقاط حوزه آبریز دریای خزر، خصوصاً دره سفیدرود و حوزه بین کوهستانی منجیل واقع شده و رسوبات یخچالی نیز بر روی تعدادی از زمین‌های مرتفع، توسط یخچال‌های طبیعی، انباشته شده است. در بحث چینه‌شناسی به ویژه مراحل زمین‌ساخت ناهمواری‌های گیلان، به ایجاد گسل‌های متعدد منطقه‌ای یا ناحیه‌ای اشاره شده است. این گسل‌ها در زمان‌های متفاوت ایجاد شده و به احتمال زیاد، در اثنای هر حرکت، علاوه بر ایجاد گسل‌های جدید، متناسب با کیفیت نیرو و چگونگی مقاومت سنگ‌ها در برابر آن گسل‌های قدیمی‌تر نیز فعال می‌شده‌اند. اصولاً استان گیلان در چین‌خوردگی‌های آلپ - هیمالیا قرار دارد، جز قلمروهای ناپایدار کره زمین محسوب می‌شود و پوسته جامد در حوزه این سیستم به تعادل قطعی دست نیافته است. مهمترین گسل‌های استان گیلان شامل گسل البرز، گسل آستارا و گسل سفیدرود هستند. با توجه به موارد فوق توان لرزه‌خیزی منطقه بالا بوده و در طراحی سازه‌ها می‌بایست تمهیدات لازم لحاظ گردد.



نقشه ۹- نقشه پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۲ متری



USCS-- 4

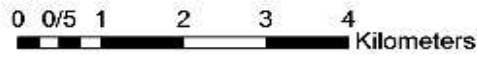


راهنمای نقشه

نوع خاک

USCS-4

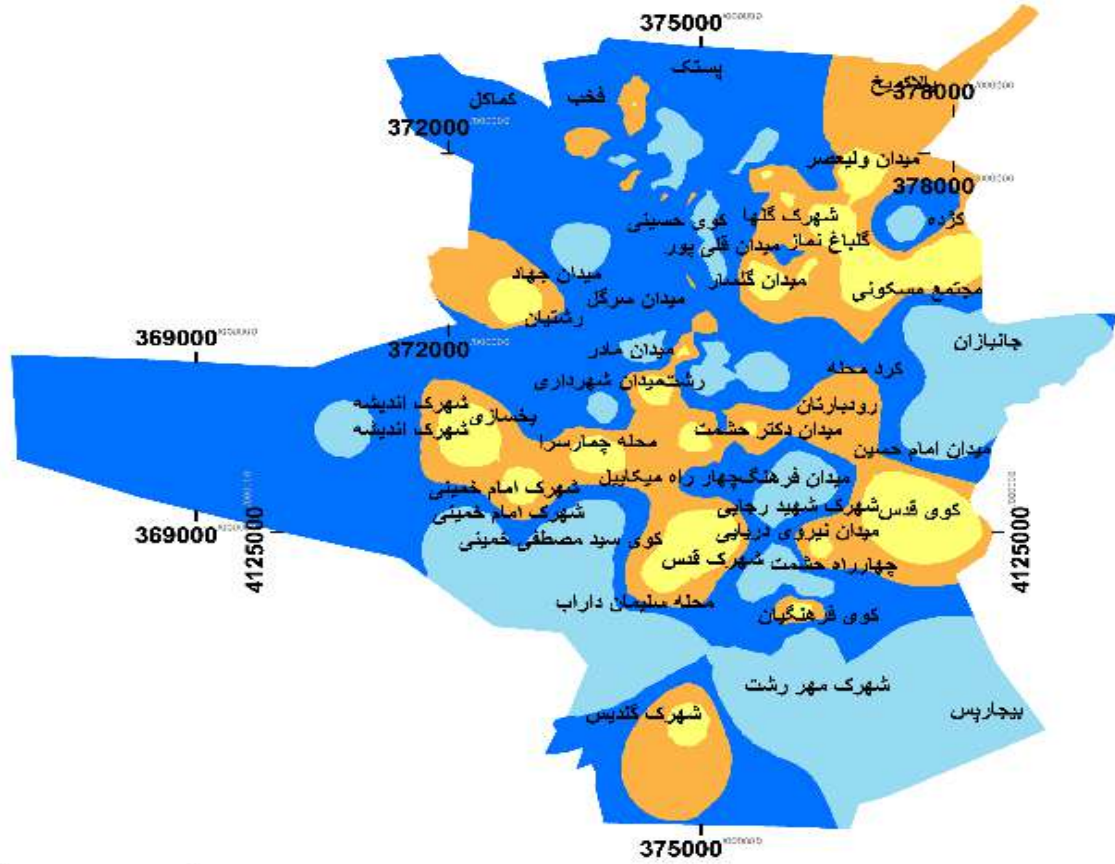
- Clay
- Silt
- Gravel
- Sand
- مکان



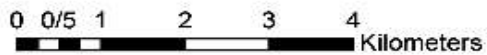
نقشه ۱۰- پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۴ متری



USCS-- 8



- راهنمای نقشه
 نوع خاک
 USCS- 8
 Clay
 Silt
 Gravel
 Sand
 مکان



نقشه ۱۱- پهنه‌بندی نوع خاک‌های رشت در عمق ۸ متری



۱-۲-۱-۲- آب‌وهوای شهر رشت

استقرار استان گیلان بین ارتفاعات البرز و دریای خزر و تأثیر متقابل این دو پدیده مهم جغرافیایی بر یکدیگر و بازتاب آن بر شرایط جوی و اقلیمی این بخش از جغرافیای کشور موجب پیدایش یکی از شاخص‌ترین شرایط آب و هوایی ایران در منطقه گیلان گردیده است که ویژگی بارز آن بارندگی زیاد، دمای معتدل و پوشش گیاهی انبوه است (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۱۰۹) شهر رشت از دیدگاه اقلیمی دارای آب‌وهوای خیلی مرطوب معتدل است. این شهر یکی از مرطوب‌ترین شهرهای ایران به‌ویژه در فصل پاییز شناخته می‌شود. دلیل این مسئله، نفوذ توده هوای سرد از مراکز پرفشار شمالی به سمت استان گیلان در فصل پاییز و جذب رطوبت از منبع رطوبتی دریای خزر توسط این توده هوا است که علاوه بر بارش‌های زیاد رطوبت نسبی هوا نیز به بالاترین حد خود می‌رسد (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۱۹).

۱-۲-۲-۲- بارش

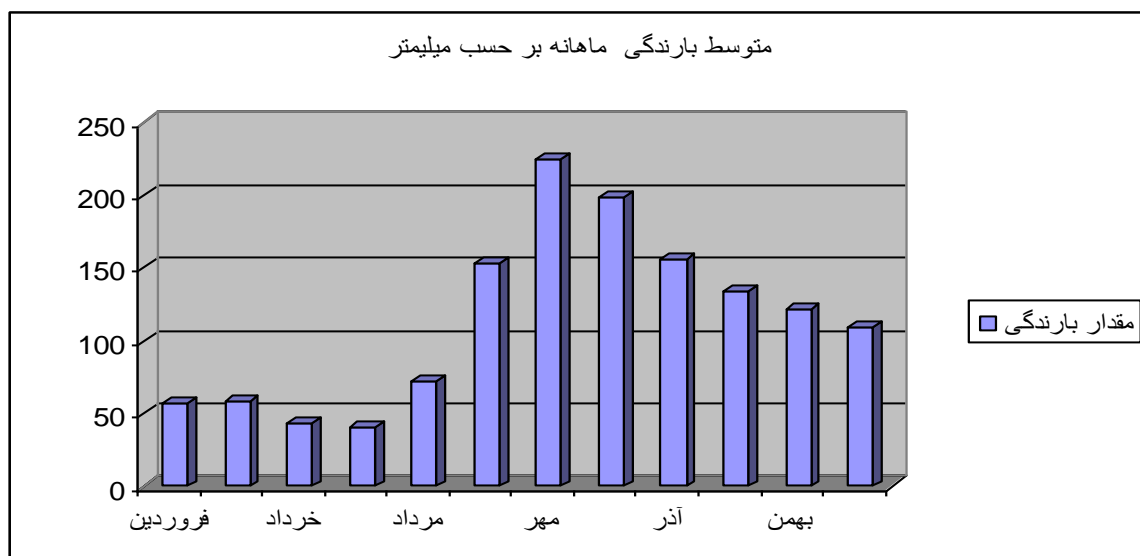
بررسی آمار ایستگاه سینوپتیک رشت نشان می‌دهد متوسط بارندگی سالیانه در منطقه مورد بررسی ۱۳۶۸/۵ میلی‌متر است که بیشترین مقدار در مهرماه و کمترین آن در تیرماه مشاهده می‌شود. ضمناً در رژیم عمومی بارندگی، فصل پاییز بیشترین درصد بارندگی (مرطوب‌ترین فصل) و فصل بهار کمترین بارندگی (خشک‌ترین فصل) را به خود اختصاص داده است:

جدول ۳ - متوسط بارندگی ماهانه بر حسب میلی‌متر

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۵۴/۵	۵۸/۷	۴۳/۲	۴۰/۳	۷۲/۲	۱۵۳/۶	۲۳۴/۶	۱۹۸/۹	۱۵۴/۲	۱۳۳/۷	۱۳۱/۱	۱۰۹/۵	۱۳۶۸/۵

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۱- متوسط بارندگی ماهانه بر حسب میلی‌متر



• تعداد روزهای بارانی



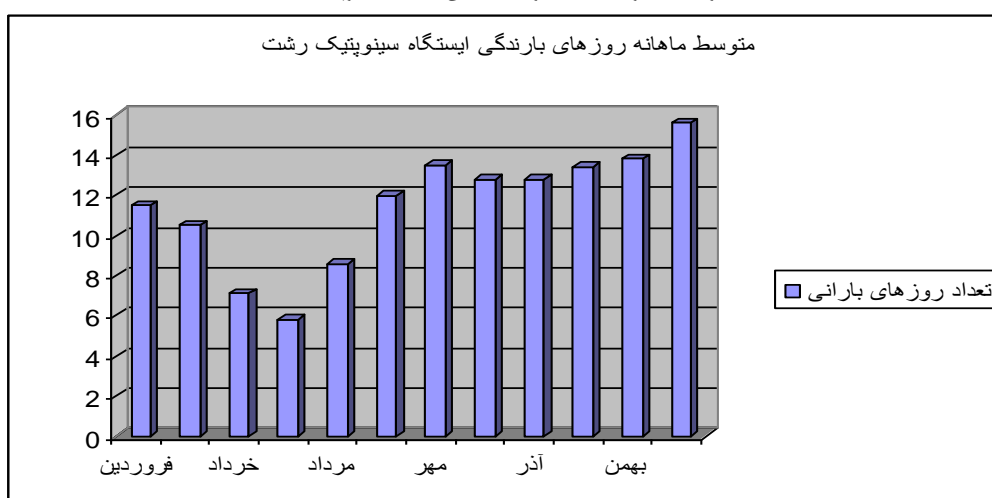
بر اساس آمار موجود، تعداد روزهای بارانی در ایستگاه رشت ۱۳۶/۴ روز در سال می باشد که بیشترین روزهای بارانی در مهر، اسفند و کمترین روزهای بارانی در تیرماه دیده می شود:

جدول ۴ - متوسط ماهانه روزهای بارانی ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۱۱/۵	۱۰/۵	۷/۱	۵/۸	۸/۶	۱۲	۱۳/۵	۱۲/۸	۱۲/۸	۱۳/۴	۱۲/۸	۱۵/۶	۱۳۶/۴

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۲ - متوسط ماهانه روزهای بارانی ایستگاه سینوپتیک رشت



۲-۱-۲-۳- رطوبت نسبی

متوسط رطوبت نسبی ماهانه در منطقه مورد بررسی اغلب بیش از ۸۵ درصد است که بیانگر رطوبت بالای منطقه همراه با مه صبحگاهی است. در طول سال در ایستگاه مورد مطالعه بالاترین مقدار نم نسبی در سه ماه فصل پاییز با ۸۶ درصد و کمترین آن در خرداد و تیر با ۷۰ درصد به چشم می خورد. از توزیع نم نسبی چنین بر می آید که هوای تابستان با توجه به دمای بالا، شرجی می باشد. علیرغم پایین تر بودن دمای مرداد نسبت به تیر (۳/۰ درجه سانتیگراد)، به علت بیشتر بودن رطوبت نسبی مرداد نسبت به تیر (۸ درصد)، گرما محسوس تر بوده و هوا به شرجی ترین حالت خود می رسد:

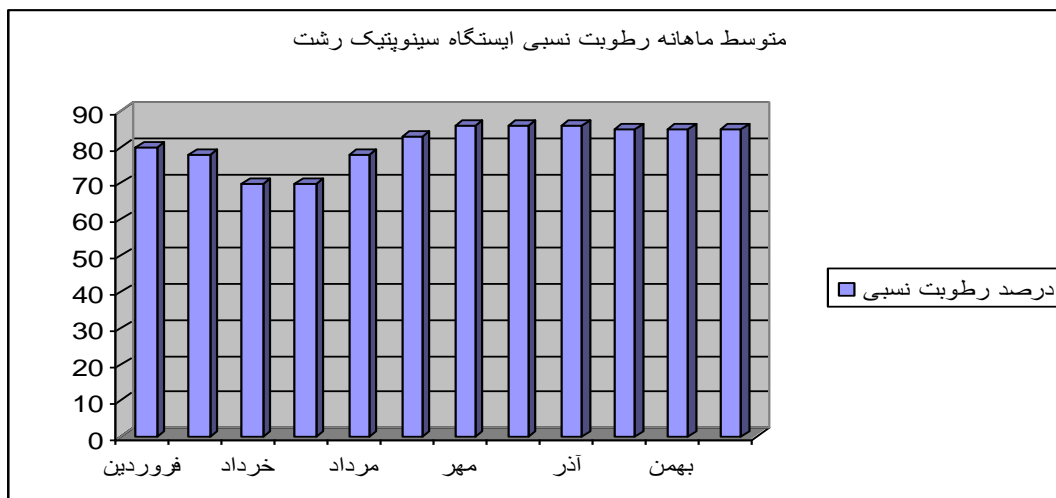
جدول ۵ - متوسط ماهانه رطوبت نسبی ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۸۰	۷۸	۷۰	۷۰	۷۸	۸۳	۸۶	۸۶	۸۶	۸۵	۸۵	۸۵	۸۱

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان



نمودار ۳- متوسط ماهانه رطوبت نسبی ایستگاه سینوپتیک رشت



۲-۱-۲-۴- دما

به علت استقرار هوای استان گیلان در بین ارتفاعات البرز و دریای خزر و برخورداری استان از رژیم اقلیمی معتدل خزری، رطوبت هوا در سطح استان درد بالائی قرار داشته و به این جهت عامل رطوبت موجب تعدیل درجه حرارت هوا در تابستان و زمستان به‌ویژه در نواحی جلگه‌ای نزدیک به دریا می‌گردد و این امر از بالا رفتن درجه حرارت هوا در تابستان و افت شدید دما در ماه‌های سرد سال جلوگیری می‌کند میانگین دمای هوا در سردترین ماه سال در دی‌ماه به ۶/۶ درجه سانتی‌گراد می‌رسد و در فصل تابستان به دلیل رطوبت زیاد هوای رشت دمای هوا افزایش چشمگیری نداشته و مقدار آن در تیرماه و مردادماه به ترتیب به ۲۵/۱ و ۲۴/۸ درجه سانتی‌گراد می‌رسد. با شروع فصل پائیز کاهش دمای هوا که پس از تیرماه آغاز می‌شود، با شتاب بیشتری تداوم یافته و در آذرماه که آخرین ماه فصل پائیز است، به ۷/۸ درجه سانتی‌گراد می‌رسد (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۱۱۹).

• متوسط ماهانه تعداد روزهای یخبندان

با توجه به آمار موجود، متوسط روزهای یخبندان در ایستگاه رشت ۲۶/۳ روز در سال است که بسیار ناچیز است. در ماه‌های آذر، دی، بهمن و اسفند وقوع یخبندان گزارش شده و بیشترین روزهای یخبندان در دی ماه (۹/۷ روز) مشاهده می‌شود:

جدول ۶- متوسط ماهانه تعداد روزهای یخبندان ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۵/۱	۹/۷	۷/۴	۹/۸	۲۶/۳

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان



• میانگین سالانه و ماهانه درجه حرارت

با توجه به جدول ذیل، میانگین سالانه درجه حرارت در ایستگاه رشت ۱۵/۸ درجه سانتیگراد است. بالاترین درجه حرارت ماهانه (۲۵/۲ درجه سانتیگراد) در تیر ماه و پایین ترین درجه (۶/۶ درجه سانتیگراد) در دی ماه گزارش شده است:

جدول ۷ - متوسط ماهانه و سالانه درجه حرارت ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۱۴/۴	۱۹/۳	۲۳	۲۵/۲	۲۵	۲۲	۱۷/۴	۱۲/۷	۸/۹	۶/۶	۶/۷	۹	۱۵/۸

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

• میانگین حداقل و حداکثر دمای ماهانه

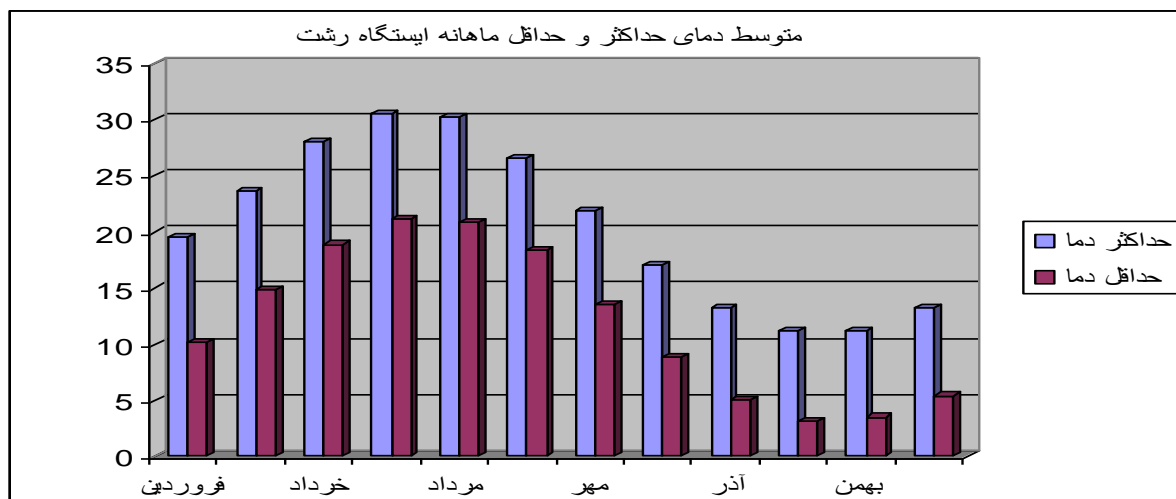
با حرکت توده‌های هوا به سمت عرض‌های شمالی، حداکثر درجه حرارت منطقه از اواسط بهار شروع شده و به تدریج افزایش می‌یابد و سرانجام در تیر ماه با ۳۰/۵ درجه سانتیگراد به بالاترین میزان خود می‌رسد و از مرداد به تدریج کاهش می‌یابد. بالاترین حد دمای حداقل در ایستگاه رشت، در تیر ماه (۲۱/۱ درجه) گزارش شده که به تدریج کاهش یافته و در دی ماه به پایین ترین مقدار خود می‌رسد:

جدول ۸ - متوسط دمای حداکثر و حداقل ماهانه ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
حداکثر	۱۹/۵	۲۳/۷	۲۸	۳۰/۵	۳۰/۳	۲۶/۴	۲۱/۹	۱۷/۱	۱۳/۳	۱۱/۲	۱۱/۳	۱۳/۳
حداقل	۱۰/۳	۱۴/۸	۱۸/۹	۲۱/۳	۲۰/۹	۱۸/۴	۱۳/۴	۸/۸	۵/۰	۲/۱	۲/۵	۵/۴

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۴ - متوسط دمای حداکثر و حداقل ماهانه ایستگاه سینوپتیک رشت





۲-۱-۲-۵- باد

محاسبات انجام گرفته در مورد سرعت و جهت باد، بیانگر آن است که در ایستگاه رشت در فصل بهار بیش از ۱۶ درصد از بادهای از سوی شمال شرقی به سمت جنوب غربی می‌وزد و جهات شمالی و شرقی دارای تواتر بیشتری هستند. بطور کلی در بهار بیش از ۲۵ درصد جریان شمالی یا شرقی می‌وزد و در ۵۷ درصد موارد آرام است. بنابراین در فصل بهار، منطقه در معرض وزش جریان‌های ربع شمالی تا شرقی قرار می‌گیرد. در تابستان میزان باد آرام در رشت کمی افزایش داشته و به بیش از ۵۸ درصد می‌رسد. جهت بادهای شمالی تا شرقی نیز به ۲۳ درصد می‌رسد. ضمناً نفوذ هوای سرد نیز از طریق شمال، شمال غرب و شمال شرق صورت می‌گیرد که در این صورت از ۶۳ درصد تجاوز می‌کند. در پاییز جهت باد آرام از شمال شرقی به سمت شمال غربی به بیش از ۶۳ درصد می‌رسد و جهت باد غربی کم و حدود ۱۱ درصد است. در زمستان باد آرام رشت به ۵۹ درصد می‌رسد و بادهای غالب در درجه اول، غربی و شمال غربی بوده، سپس جنوب غربی و شمالی. به طور کلی در رشت متوسط سرعت باد از آذر لغایت اسفند بین ۱/۵ تا ۱/۹ متر بر ثانیه است و در سایر ماه‌ها کمتر از ۱/۵ متر بر ثانیه است.

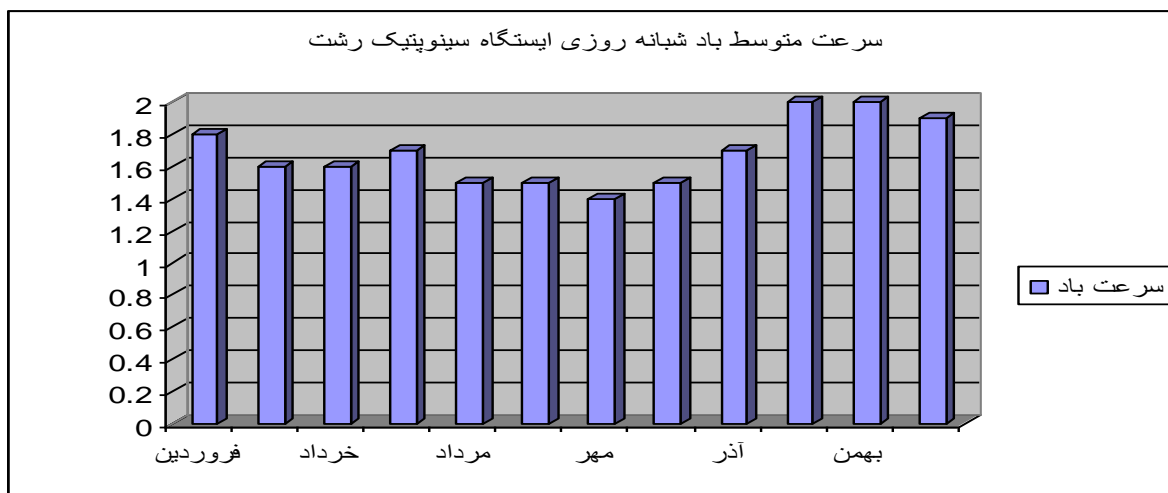
از نظر طبقه‌بندی، منطقه مورد مطالعه تحت اثر وزش بادهای آرام، خیلی آرام و نسیم است. شدیدترین سرعت باد در ایستگاه رشت در اسفند ماه گزارش شده که از ۴۰ متر بر ثانیه تجاوز نمی‌کند. سمت شدیدترین باد در ایستگاه رشت اغلب شمال غربی یا شمال شرقی است و تنها دو مورد جنوبی و یک مورد شرقی گزارش شده است. بادهای مذکور اغلب در ماه‌های آبان و آذر می‌وزند که به نام محلی گرمیش یا گرمیج مشهورند و سبب حرکات شدید شاخ و برگ درختان و حتی شکسته شدن و سرنگونی درختان فرتوت خواهند شد.

جدول ۹- سرعت متوسط باد شبانه‌روزی در ایستگاه سینوپتیک رشت (متر بر ثانیه)

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۱/۸	۱/۶	۱/۶	۱/۷	۱/۵	۱/۵	۱/۴	۱/۵	۱/۷	۲/۰	۲/۰	۱/۹	۱/۷

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۵- سرعت متوسط باد شبانه‌روزی در ایستگاه سینوپتیک رشت (متر بر ثانیه)





جدول ۱۰ - سرعت و سمت شدیدترین باد در ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
رشت	۱۴	۱۳	۱۳	۱۰	۱۳	۱۰	۲۱	۱۶	۲۳	۲۱	۱۷	۱۶
	۳۰۰	۲۶۰	۳۴۰	۳۶۰	۳۶۰	۳۶۰	۲۶۰	۳۳۰	۳۳۰	۳۳۰	۳۴۰	۳۳۰

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

۲-۱-۲-۶- روزهای همراه ابر

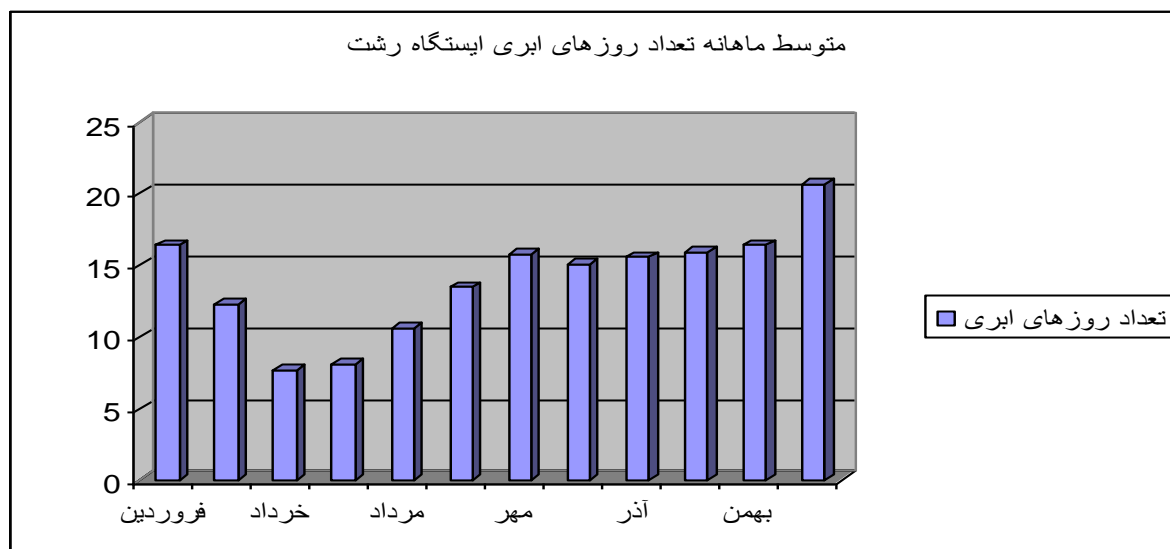
ابرنای آسمان مقدار رطوبت ورودی و درصد احتمال بارندگی را نشان می‌دهد. بر اساس آمار موجود، متوسط روزهای ابری در سال ۱۶۸/۱ روز (حدود ۵/۵ ماه) است که بیشترین حد آن در ماههای دی (۱۵/۹ روز)، بهمن (۱۶/۴ روز) و اسفند (۲۰/۷ روز) به چشم می‌خورد:

جدول ۱۱ - متوسط ماهانه تعداد روزهای ابری ایستگاه سینوپتیک رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۱۶/۴	۱۲/۳	۷/۷	۸/۱	۱۰/۶	۱۳/۵	۱۵/۸	۱۵/۱	۱۵/۶	۱۵/۹	۱۶/۴	۲۰/۷	۱۶/۸

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۶- متوسط ماهانه تعداد روزهای ابری ایستگاه سینوپتیک رشت



۲-۱-۲-۷- ساعات آفتابی

متوسط ماهانه ساعات آفتابی در ایستگاه رشت ۱۶۸۸/۳ ساعت در سال می‌باشد که حداکثر آن با ۲۵۵ ساعت در مرداد ماه و حداقل آن با ۷۴ ساعت در بهمن ماه گزارش شده است:

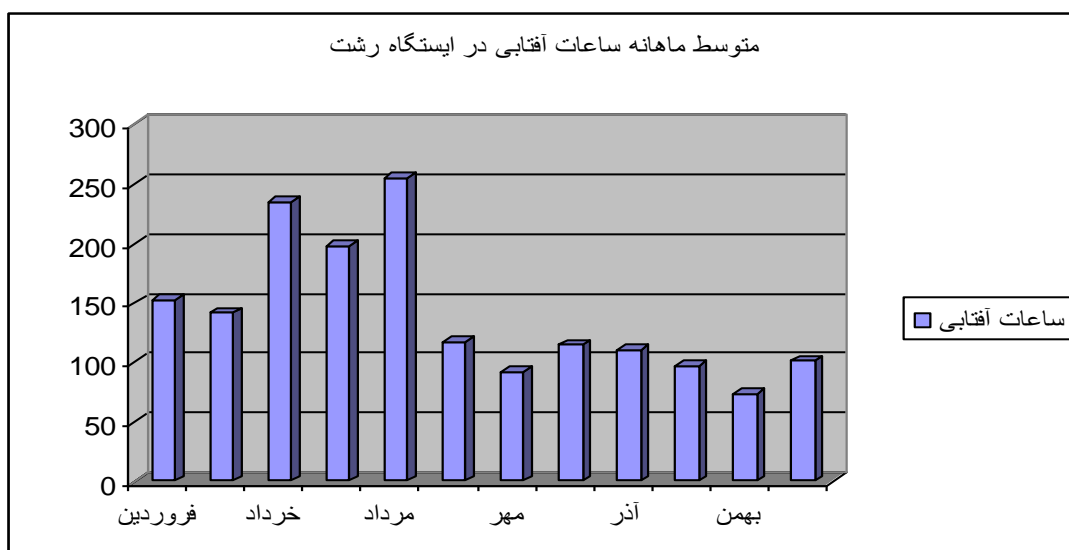


جدول ۱۲ - متوسط ماهانه ساعات آفتابی در رشت

ایستگاه ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	سالانه
رشت	۱۵۳	۱۴۱/۷	۲۳۳/۹	۱۹۸/۵	۲۵۵	۱۱۶/۶	۹۱/۵	۱۱۳/۹	۱۱۰/۴	۹۴/۵	۷۴	۱۰۱/۳	۱۶۸۸/۳

ماخذ: اداره کل هواشناسی استان گیلان

نمودار ۷- متوسط ماهانه ساعات آفتابی در رشت



۲-۱-۳- وضعیت هوا در رشت

در شهر رشت بیشترین سهم (۹۰ درصد) از کل انتشار آلاینده‌ها متعلق به بخش حمل و نقل بوده، به قسمی که ۹۸ درصد از مونواکسیدکربن، ۹۷/۲ درصد از هیدروکربن‌ها، ۹۱/۱ درصد ذرات معلق، ۵۲/۱ درصد از اکسیدهای نیتروژن و ۲۷/۲ درصد از دی‌اکسید گوگرد از این بخش منتشر شده است. این در حالی است که صنایع و نیروگاه‌ها حدود ۵ درصد از کل آلاینده‌ها را منتشر کرده و بخش خانگی، تجاری و عمومی سهم ۲ درصدی در انتشار کل آلاینده‌ها را داشته است. به طور کلی بیش از ۸۶ درصد کل آلاینده‌های منتشره ناشی از مصرف بنزین و ۸ درصد نیز به واسطه مصرف نفت گاز بوده است. بخش خانگی تجاری و عمومی نیز سهم بیش از ۷۱ درصدی در مصرف انواع سوخت‌های فسیلی دارد. بخش خانگی تجاری و عمومی ۹/۹ درصد از SO₂، ۹/۰ درصد از HC، ۴/۰ درصد از CO، ۸/۱۸ درصد از NO_x و ۳/۶ درصد از SPM را منتشر کرده و در کل سهم ۲/۴ درصد در انتشار کل آلاینده‌های هوا را داشته است. بخش صنعت سهم ۱۵/۸ درصدی از کل مصرف سوخت‌های فسیلی را به خود اختصاص داده است. طی سال ۱۳۹۶ بخش صنعت ۴۱/۶ درصد از SO₂، ۵/۰ درصد از HC، ۸/۰ درصد از CO، ۹/۱۰ درصد از NO_x و ۲/۶ درصد از SPM را منتشر کرده که بدین ترتیب سهمی معادل ۳/۶ درصد در کل انتشار آلاینده‌های هوا را داشته است. بخش نیروگاه‌ها در شهر رشت با مصرف انواع سوخت‌های فسیلی، سهم حدود ۱۰/۳ درصد در مصرف انواع سوخت فسیلی داشته است. بخش نیروگاه‌ها ۱۶/۵ درصد از SO₂، ۸/۰ درصد از HC، ۳/۱۷ درصد از NO_x، ۷/۱ درصد از SPM و سهم بسیار ناچیزی (۰/۱ درصد) از CO را منتشر کرده و بدین ترتیب سهمی معادل ۲/۲ درصد در کل انتشار



آلاینده‌های هوا را به خود اختصاص داده است. یکی از بهترین شاخص‌ها در توصیف وضعیت هوا، شاخص استاندارد آلاینده یا PSI است که براساس میزان پنج آلاینده PM_{10} ، O_3 ، NO_2 ، CO و SO_2 محاسبه می‌شود ولی به دلیل نبود ایستگاه‌های پایش و سنجش محاسبه و پهنه‌بندی آن در شهر رشت مشکل می‌نماید. به منظور ارائه پاسخ به مشکلات و فشارهای موجود در زمینه آلودگی هوا باید سیاست‌هایی اتخاذ شده و مطالعاتی در این زمینه انجام شود. از جمله مهم‌ترین اقدامات پیشنهادی در این زمینه می‌توان به طرح جامع کاهش آلودگی هوای رشت اشاره نمود که بایستی بر نه محور اساسی استوار انجام شود. این محورها شامل هفت محور ارتقای کیفی خودروهای تولیدی، جمع‌آوری خودروهای فرسوده، ترویج و اشاعه حمل و نقل همگانی، بهبود کیفیت سوخت، معاینه فنی خودروها، مدیریت ترافیک شهری، و گسترش آموزش و آگاهی در زمینه آلودگی هوا، و دو محور پیشنهادی کنترل منابع ثابت آلاینده هوا و لزوم پایش مستمر هستند. عدم اجرای مصوبات و یا اجرای ناقص آنها را می‌توان از جمله مهم‌ترین علل عدم موفقیت سیاست‌های موجود دانست.

۲-۱-۴- وضعیت هیدرولوژی رشت

از آنجا که بروز اختلال در منابع آبی از دو جنبه کمی و کیفی قابل مطالعه است، در بخش آب این دو جنبه بایستی به تفکیک مورد بررسی قرار بگیرند. مهم‌ترین نیروی محرکه و تأثیرگذار بر کمیت آب مصرفی در شهر رشت علاوه بر عوامل طبیعی و اقلیمی، جمعیت است. یکی از عوامل فشار بر کمیت آب، سرانه مصرف آب در شهر رشت است که تقریباً برابر با ۳۳۷ لیتر در روز بوده است. تأمین این رقم از سرانه در روز برای جمعیت شهری رشت، منجر به وارد آمدن فشار مضاعف بر منابع تأمین آب شهر که شامل سدها، آب‌های سطحی و آب‌های زیرزمینی هستند، شده است. این در حالی است که مطابق برآوردهای انجام شده حدود ۲۳ درصد از حجم آب ورودی به سیستم آب‌رسانی هدر می‌رود. در پاسخ به وضعیت موجود سیاست‌ها و راهکارهایی در جهت بهینه‌سازی مصرف منابع پایه از جمله منابع آبی، در برنامه ششم توسعه پیش‌بینی شده و فعالیتهای و مطالعاتی نیز در این زمینه صورت پذیرفته است. از جمله مهم‌ترین سیاست‌های پیشنهادی در این بخش می‌توان به لزوم تفکیک شبکه آب شرب از آب غیرشرب، ارتقاء مدیریت بهره‌برداری از منابع آب سطحی، منطقی نمودن قیمت آب، ارزیابی اثرات ناشی از پروژه‌های آبی بر محیط زیست و ترویج فرهنگ مصرف پایدار منابع آبی اشاره نمود.

رودخانه زرجوب یکی از دو رود شهر رودگذر رشت است. از کوه‌های کم ارتفاع هزار مرز، نیزه سر، جوقلبندان و کچا از حدود ۲۵ کیلومتری جنوب شهر رشت سرچشمه می‌گیرد، پس از عبور از منطقه «بهدان» و «چوماچا» و پیوستن به رودخانه گوهررود رودخانه پیربازار رود را تشکیل می‌دهد به بخش شرقی تالاب انزلی وارد می‌شود. این رودخانه با متوسط حجم سالانه ۴/۱۷۳ میلیون متر مکعب یکی از منابع اصلی و مهم تأمین آب تالاب انزلی به‌شمار می‌رود. در گذشته این رودخانه از مکان‌های دیدنی رشت به‌شمار می‌آمد و کنار زرجوب (سیاهرود) دو چشمه وجود داشت که آب آشامیدنی ساکنانش را تأمین می‌کرد؛ و در آن ماهیگیری نیز می‌شد. اما امروزه این رود با ورود فاضلاب موجب آلودگی و انتقال این آلودگی‌ها به تالاب انزلی و ایجاد چهره ناخوشایند شهری می‌شود. رودخانه‌های گوهررود و زرجوب رشت به کانال انتقال فاضلاب تبدیل شده‌است که از این فاضلاب خالص در کشاورزی استفاده می‌شود و این استان از استان‌های پرخطر در آلودگی آب است.

رودخانه گوهررود از ارتفاعات بالادست روستای عزیزکیان واقع در ۱۵ کیلومتری جنوب رشت سرچشمه می‌گیرد و پس از عبور از دهستان لاکان و ورود به شهر رشت و گذر از محله‌های پل طالشان، منظریه، پارک شهر، رازی، قلی پور و پیربازار، سرانجام



با پیوستن به دیگر رودخانه رشت یعنی رود زرجوب رودخانه پیربازار رود را تشکیل می‌دهد و از شمال شهر رشت خارج شده در انتها به دریای کاسپین و تالاب انزلی می‌ریزد. در حالی که امروزه سد سازی با توجه به اثرات سوء زیست محیطی در بسیاری از کشورها خصوصاً کشورهای توسعه یافته مورد تجدید نظر قرار گرفته و منسوخ شده و جنبش برجیدن سدهای ساخته شده چشم‌انداز تازه‌ای برای حفظ اکوسیستم رودخانه‌ها و توسعه پایدار بوجود آورده است، متأسفانه خشکاندن گوهررود و به دنبال آن تالاب انزلی با اتمام مطالعات سد عزیزکیان برای احداث در بالادست رودخانه گوهررود و در روستای سرسبز عزیزکیان خطر خشک شدن کامل این رودخانه در مسیر شهر رشت یا تبدیل شدن این رودخانه به کانال صرفاً فاضلاب را به شدت تهدید می‌کند. به جز یک بیمارستان (رسول اکرم) از مجموع ۱۴ بیمارستان دولتی، خصوصی و نظامی رشت پساب بقیه بیمارستان‌ها وارد رودخانه‌های رشت می‌شود. بیمارستان که خود یک ملجا برای بهداشت و درمان است یکی از عوامل اصلی آلاینده‌های رودخانه‌ها و تهدیدکننده سلامت شهروندان در رشت به‌شمار می‌رود. بیمارستان ۱۷ شهریور رشت بدون احداث سیستم تصفیه فاضلاب با ایجاد سپتیک تانک و لوله‌گذاری در عرض خیابان در حوالی باغ محتشم فاضلاب بیمارستانی را مستقیم به رودخانه گوهر رود وارد می‌کند. تصاویر بسیاری از ورود مستقیم فاضلاب و مواد شوینده از بیمارستان توتون کاران رشت و ایجاد مشکل برای اندک موجودات باقی‌مانده که در این رودخانه زندگی می‌کنند (لاک‌پشت) منتشر شده است. وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب گیلان به عنوان متولی اصلی و قانونی جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب تنها فاضلاب شهرها به رودخانه‌ها، دریای کاسپین و تالاب انزلی هدایت می‌کنند. آلودگی این رودخانه‌های رشت یکی از عوامل اصلی کسب رتبه نخست ابتلا به سرطان استان گیلان در ایران است.

شرکت آب و فاضلاب گیلان در بخش پساب‌های ورودی، شرکت سهامی آب منطقه‌ای گیلان در بخش تملک زمین‌های حریم رودخانه و شهرداری رشت در بخش زیباسازی از دستگاه‌های اجرایی اصلی در پاکسازی این رودخانه‌ها هستند. پس از انجام مطالعات پاکسازی باید تأیید از مجلس بگیرد و پس از آن به تأیید دولت یعنی شورای عالی اقتصاد برسد و مجوز فاینانس را از این شورا دریافت کند مانند به صورت ای پی سی اف انجام شود؛ تاکنون از سوی مسئولین استان گیلان و نمایندگان اقدامی در رابطه صورت نگرفته است. احداث سیستم تصفیه خانه فاضلاب صنعتی شهر رشت، ساماندهی جایگاه دفن زباله و کنترل شیرابه‌های زباله سراوان را از راه‌های حل بحران و رفع آلودگی این رودخانه اجرای طرح ساماندهی فاضلاب شهر رشت از راه‌های جلوگیری ورود آلودگی‌ها و افزایش آلاینده‌های این رودخانه‌ها است. از بیمارستان‌های موجود در رشت فقط یک بیمارستان مجهز به سیستم تصفیه خانه است و فاضلاب بقیه بیمارستان‌ها مستقیم به رودخانه هدایت می‌شوند. بهترین و ایده‌آل‌ترین حالت این است که تأسیس شبکه فاضلاب شهری به اتمام برسد باید هر بیمارستان تصفیه‌خانه مجزا داشته، شهرک صنعتی نیز هم مجهز به تصفیه خانه باشد و شیرابه‌ها نیز پس از تصفیه شدن و رسیدن به حد استاندارد به رودخانه تخلیه شوند.

وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب شهری گیلان به عنوان متولی و دستگاه مسئول اصلی جمع‌آوری فاضلاب شهری رشت (۱۳۹۱) اعلام کرد برای جمع‌آوری فاضلاب رشت فقط حدود یک سوم آن اجرا شده و تنها ۱۰ درصد از کل پروژه در خط بهره‌برداری قرار دارد. این پروژه پس از ۵ سال با عدم مدیریت با ۱۰ درصد پیشرفت نیمه کاره رها شد تا همچنان فاضلاب رشت به رودخانه‌های این شهر سرازیر شود. برای نجات و حفظ رودخانه‌های رشت باید فاضلاب شهر دارای شبکه بهداشتی و تصفیه خانه فاضلاب شود. شبکه فاضلاب رشت به چهار منطقه تقسیم شده که منطقه اول با ایستگاه پمپاژ PSW، در ماه‌های



آتی ۲۰ درصد فاضلاب شهر را به تصفیه خانه فخب انتقال می‌دهد و برای انتقال ۸۰ درصد باقی‌مانده نیاز به تامین اعتبار است. با توجه به این که در حال حاضر از اعتبارات ملی و استانی برای پروژه فاضلاب رشت استفاده می‌شود برای اتمام سریعتر این شبکه و تصفیه خانه فاضلاب نیاز به منابع مالی دیگری است.

لایروبی کامل رودخانه‌های زرجوب و گوهررود رشت نیازمند اعتبارات کلان است و برای پاکسازی این رودخانه‌ها باید اقدام عاجل صورت بگیرد. توجه به وضع بحرانی این رودخانه‌ها، رفع چالش‌های محله دفن زباله سراوان و لایروبی رودخانه‌های رشت با تعامل همه‌جانبه قابل انجام و پیگیری است. طرح ملی ساماندهی دو رودخانه زرجوب و گوهررود شهر رشت باید تصمیمات جدی گرفته شود. قرار بر این است که در حاشیه رودخانه‌های رشت ۱۰ تصفیه‌خانه لوکال احداث شود و هر سال دو تصفیه‌خانه برای دو رودخانه شهر رشت به بهره‌برداری برسد دیگر هیچ فاضلاب شهری به رودخانه‌های رشت وارد نشود.

دفع فاضلاب‌های خانگی و صنعتی مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر کیفیت منابع آبی رشت به شمار می‌رود. بدین ترتیب عدم تعادل بارزی میان سیستم آب‌رسانی و جمع‌آوری فاضلاب در شهر رشت مشهود است. با توجه به آنکه بخشی از تصفیه‌خانه‌های موجود دارای خروجی استاندارد نیستند، تنها بخش اندکی تحت پوشش تصفیه‌خانه‌هایی با خروجی استاندارد قرار دارند. از نقطه نظر وضعیت کیفیت آب، مطالعه کیفی آب حاکی از آن است که سطح فلزات سنگین در موارد متعددی بیش از حد مجاز بوده است. مطالعات متعددی در زمینه کیفیت آب منابع زیرزمینی صورت گرفته که نتایج آن به عنوان آمار و اطلاعات رسمی به ندرت انتشار یافته است. مطالعات انجام شده نشان داده که بخش قابل توجهی از آب‌های زیرزمینی رشت دارای غلظت نترات بین ۵۰ تا ۱۰۰ و در مواردی نیز بیش از ۱۰۰ میکروگرم بر لیتر هستند که استفاده از آن‌ها خطرناک محسوب می‌شود. البته این امر لزوماً به مفهوم آلوده بودن نیست، چرا که صرفاً حدود ۳۰ درصد از آب شرب شبکه آب‌رسانی از منابع زیرزمینی تأمین می‌شود.

با توجه به مطالب فوق کیفیت آب شرب شهر رشت در معرض تهدید قرار داشته و اقدام عاجل در این زمینه اجتناب‌ناپذیر است. از جمله مهم‌ترین سیاست‌ها در پاسخ به وضعیت موجود می‌توان به لزوم تدوین و اجرای برنامه جامع مدیریت کیفیت منابع آب، تسریع در توسعه و تکمیل شبکه فاضلاب شهری، ارتقاء آگاهی‌های عمومی در زمینه مصرف بهینه منابع آب و اصلاح الگوی مصرف، حفاظت از منابع آب سطحی و زیرزمینی در برابر خطرات ناشی از نشت فاضلاب، فراهم شدن امکان دسترسی و ورود بازرسی نهاد‌های قانونی و ناظران بهداشتی جهت بازدید از منابع تأمین و مخازن ذخیره آب و کارآمد نمودن تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری برای بازچرخانی آب اشاره نمود.

۲-۱-۵- وضعیت پسماندها در رشت

شهرنشینی و تراکم جمعیت در شهرهای بزرگ رهاوردهای مختلفی از جمله تجمع پسماند و مواد زائد شهری و به دنبال آن آلودگی روزافزون محیط‌زیست را در برداشته است، تا آنجا که همه ساله درصد قابل توجهی از بودجه شهرداری‌ها به خصوص شهرداری‌های شهرهای بزرگ و پرجمعیت صرف جمع‌آوری و دفع پسماند می‌شود. عواملی همچون جمعیت، رفاه خانوار و الگوی مصرف مهم‌ترین محرک‌های تولید پسماند در شهر رشت به شمار می‌آیند. از جمله منابع تولیدکننده پسماند، واحدهای مسکونی؛ اماکن تجاری، اداری، آموزشی و فرهنگی؛ کارگاه‌های صنعتی؛ و مراکز بهداشتی و درمانی هستند. میزان پسماند تولیدی، بیش از



۸۰۰ تن بوده که این حجم عظیم از زباله فشار بسیاری را به محیط زیست وارد می‌سازد. سطح رفاه خانوار در مناطق مختلف رشت، تأثیر مستقیمی بر میزان و نوع پسماند تولیدی در این مناطق داشته است، به طوری که مناطق برخوردار از رفاه بالاتر علاوه بر آنکه پسماند بیشتری تولید می‌کنند، سهم پسماند خشک از کل پسماند تولید شده‌شان نیز بیشتر است. صنعتی شدن و فناوری جدید که تولید انبوه مواد زائد را به دنبال دارد، الگو و شیوه زندگی مردم را دگرگون ساخته و علاوه بر افزایش میزان پسماند ترکیب آن را نیز تغییر داده است.

میزان پسماند شهری دارای متوسط نرخ رشد سالانه‌ای معادل ۱/۶ درصد، به میزان ۰/۳ درصد بیش از نرخ رشد سالانه جمعیت (۱/۳ درصد) در این دوره بوده است. مقایسه بین درصد میزان مواد خشک و تر در این بازه زمانی، نشان‌دهنده افزایش حدود ۹ درصدی سهم پسماند خشک و به همان میزان کاهش سهم پسماند تر در پسماندهای تولیدی شهر رشت است. این امر را می‌توان ناشی از تغییر در الگوی مصرف شهروندان رشتی و روی آوردن بیشتر به استفاده از کالاها و ظروف یک بار مصرف دانست. در بین اجزای ترکیبی پسماند خشک، سهم انواع پلاستیک از ۵/۷۲ درصد به ۷/۸۷ درصد افزایش یافته است. از طرف دیگر تولید سرانه روزانه پسماند دریافتی در مراکز دفن از ۸۴۰ گرم به ۸۵۰ گرم رسیده است، که این میزان به علت تفکیک غیرمجاز و مجاز پسماند خشک و تر، واقعی نبوده و میزان واقعی بیش از آمار فوق است.

پسماندهای بیمارستانی که در طبقه پسماندهای خطرناک قرار دارند از نقطه نظر زیست محیطی و در مراحل جمع‌آوری، حمل و نقل و دفع به صورت یکی از معضلات شهری درآمده است. در حالی که میزان پسماندهای بیمارستانی کشور ۵۰۰ تن در روز است، ۵۵ تن از آن، متعلق به شهر رشت است. در رشت به طور متوسط در هر روز به ازای هر تخت بیمارستانی ۳/۰۹۲ کیلوگرم انواع پسماندهای بیمارستانی تولید میشود. از جمله پسماندهایی که مشکلات خاص خود را داراست و مدیریت مستقلی را در بین مدیریتهای سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهر رشت به خود اختصاص داده، خاک و نخاله ساختمانی است.

در زمینه پاسخ‌های لازم برای بهبود وضعیت جمع‌آوری و دفع زباله در شهر رشت، علاوه بر سیاست‌های اخذ شده توسط شهرداری‌ها و خصوصاً سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری رشت، می‌توان به سیاست‌ها و راهکارهای پیشنهادی اشاره کرد که عبارتند از تفکیک زباله در ایستگاه‌های واسط جمع‌آوری پسماند و تجهیز آنها به دستگاه‌های عدلسازی، افزایش سطح پوشش جمع‌آوری مکانیزه پسماندهای جامد از سطح منابع تولید، افزایش سهم زباله بازیافتی، احداث مراکز بازیافت با تکنولوژی برتر و به روز دنیا، گسترش تولید انرژی از پسماند، برنامه‌ریزی در جهت پوشش کامل بی‌خطر سازی و دفع نهایی پسماندهای صنعتی و بیمارستانی به طور جداگانه و ارتقاء آموزش و آگاهی‌های عمومی.



۲-۲- سنجش و تحلیل وضعیت طبیعی و زیست‌محیطی شهر رشت در حوزه‌های آب، خاک، هوا و مدیریت پسماند

شهر رشت با وجود داشتن سرمایه‌های طبیعی بسیار ارزشمند، متأسفانه از منظر زیست‌محیطی دچار معضلات بسیاری است که در بخش قبل به صورت تفصیلی مورد توجه و بررسی قرار گرفتند. در ادامه مروری تحلیلی بر این موارد خواهد شد:

- **هوا:** آلودگی هوا در شهر رشت نسبت به دیگر شهرهای ایران وضعیت بهتری دارد، با این حال بیشترین سهم (۹۰ درصد) از کل انتشار آلاینده‌های هوا در شهر رشت نیز مانند بسیاری از شهرهای دیگر مربوط به بخش حمل و نقل است که ناشی از مصرف سوخت غیراستاندارد، خودروهای فرسوده و مواردی از این دست است؛
- **آب:** آب از مهم‌ترین ارکان حیات یک زیستگاه به حساب می‌آید که از منظر کمی و کیفی قابلیت بررسی دارد؛ مهم‌ترین نیروی محرکه و تأثیرگذار بر کمیت آب مصرفی در شهر رشت علاوه بر عوامل طبیعی و اقلیمی، جمعیت است. شهر رشت با وجود دو سرمایه طبیعی به نام‌های رودخانه‌های زرجوب و گوهررود، متأسفانه با حجم وسیعی از آلودگی در این دو رودخانه مواجه است به نحوی که به عنوان آلوده‌ترین رودخانه‌های کشور و حتی در سطح جهان شناخته می‌شوند. این رودخانه‌ها و تهدیدکننده سلامت شهروندان در رشت به شمار می‌رود و آنرا که فاضلاب بسیاری از واحدهای صنعتی و درمانی وارد آن‌ها می‌شود. در مجموع باید در نظر داشت که کیفیت آب شرب شهر رشت در معرض تهدید قرار داشته و اقدام عاجل در این زمینه اجتناب‌ناپذیر است.
- **پسماند:** عواملی همچون جمعیت، رفاه خانوار و الگوی مصرف مهم‌ترین محرک‌های تولید پسماند در شهر رشت به شمار می‌آیند. از جمله منابع تولیدکننده پسماند، واحدهای مسکونی؛ اماکن تجاری، اداری، آموزشی و فرهنگی؛ کارگاه‌های صنعتی؛ و مراکز بهداشتی و درمانی هستند. میزان پسماند تولیدی، بیش از ۸۰۰ تن بوده که این حجم عظیم از زباله فشار بسیاری را به محیط زیست وارد می‌سازد. پسماندهای بیمارستانی که در طبقه پسماندهای خطرناک قرار دارند از نقطه نظر زیست محیطی و در مراحل جمع‌آوری، حمل و نقل و دفع به صورت یکی از معضلات شهری درآمده است. به واسطه دفع پسماند در سراوان، آلودگی‌ها محدود به آن منطقه نمانده و به شهر نیز نفوذ می‌کند.
- **خاک:** خاک مهم‌ترین جزء محیط زیست پس از آب و هوا محسوب می‌شود. افزایش فعالیت‌های اقتصادی فاجعه‌های زیست‌محیطی جبران‌ناپذیری را به همراه دارد که از آن جمله می‌توان به تبدیل شدن خاک به مکانی برای پذیرش فاضلاب و پسماندهای جمعیت شهرنشین اشاره کرد. مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر آلودگی خاک عبارتند از: روان‌آب‌های سطحی، پساب‌های بهداشتی (اعم از تصفیه شده و تصفیه نشده)، فاضلاب‌های خام، پخش شدن زباله‌ها در درون آبراهه‌ها و خیابان‌ها. برای جلوگیری از آلودگی خاک، جایگزینی صنایع مبتنی بر فناوری پاک با صنایع آلاینده در محدوده شهر رشت، حفظ باغات و اراضی کشاورزی و توسعه فضاهای سبز در محدوده حریم و حوزه نفوذ شهری رشت، بهینه‌سازی مدیریت پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک، بیمارستانی و نخاله‌های ساختمانی، استفاده از روش‌های مدرن و مکانیکی جهت برف‌روبی، تدوین استاندارد آلودگی خاک، استقرار مدیریت



پیشگیری و کنترل آلودگی خاک، تدوین و تصویب دستورالعمل زیست محیطی فعالیت‌های آلوده‌کننده منابع خاک کشور، و الزام واحدهای صنعتی به پرداخت هزینه‌های ناشی از آلودگی اشاره کرد.

از شاخص‌ترین نقاط برجسته در حیطه زیست‌محیطی به شرح زیر است:

جدول ۱۳- نقاط برجسته در حیطه زیست‌محیطی

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none"> وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر استقرار برخی از پارک‌ها در مجاورت رودخانه به عنوان چشم‌انداز زیبا استقرار پارک ملت به عنوان فضای سبز تفریحی و گردشگری وجود مرداب عینک به عنوان اکوسیستم بارز و جاذب گردشگر وجود اراضی مرغوب کشاورزی وجود طرح‌های مطالعاتی ساماندهی رودخانه‌ها و مرداب عینک وجود باغ‌هایی همچون باغ کشاوری و باغ سالار فعال بودن کارخانه کمپوست و کودآلی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه زیست‌محیطی وجود سازمان‌های مردم‌نهاد با محوریت دغدغه‌های زیست‌محیطی امکان جذب گردشگر در بستر جاذبه‌های گردشگری طبیعی دسترسی سریع به طبیعت امکان توسعه شهر با محوریت مزرعه و باغ امکان پالایش هوا از طریق درختان فرصت ایجاد عملکرد تفریحی در مجاورت رودخانه‌ها فرصت تبدیل شدن به قطب گردشگری شمال کشور 	<ul style="list-style-type: none"> آلودگی ناشی از استقرار گورستان و رودخانه‌های آلوده در داخل محدوده شهر آب گرفتگی به علت ضعف در شبکه فاضلاب و سیستم هدایت آب‌های سطحی وجود آلودگی زیست‌محیطی اعم از فاضلاب خانگی، بیمارستانی و صنعتی و حجم بالای زباله آلودگی‌های آبی - خاکی و هوا ورود منابع مختلف آلودگی از جمله پساب‌های صنعتی کشاورزی خانگی و بهداشتی به دو رودخانه شهر و همجواری عرصه‌های صنعتی کارگاهی و کارخانه‌ها آلوده‌های محیطی در نزدیکی این رودها طولانی بودن ابرناکی هوا ایجاد آلودگی حاصل از تخریب مراتع و قطع درختان جنگل و آتش‌سوزی عدم سازگاری قوانین و مقررات موجود در زمینه ویژگی‌های محیطی نامناسب بودن منظر رودخانه به دلیل وجود زباله در حریم آن بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی وجود کشتارگاه‌ها و واحدهای دامداری و دامپروری در نزدیکی شهر خطر آلودگی آب‌های زیر زمینی و خاک به دلیل شیوه نامناسب دفع فاضلاب خطر نفوذ سموم و آفات کشاورزی به خاک و آب شیب کم در شهر و خطر سیل‌گیری تهدید سموم و پساب‌های عرصه‌های کشاورزی پیرامون رودخانه در فرادست افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش روزافزون زباله توسط گردشگران و افراد محلی نبود فضای سبز مناسب در سطح شهر گسترش بحران‌های زیست‌محیطی عدم توجه به غسل و خطر لرزه‌خیزی خطر سیل‌گیری شهر به واسطه شیب کم روند کند تخریب ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم رودخانه عوارض ناشی از استقرار واحدهای دامداری و دامپروری در نزدیکی شهر



۳- سنجش و تحلیل بعد جمعیتی و اجتماعی

نظام شهری شهرهای استان از نظر جمعیت در پنج سطح به شرح زیر طبقه‌بندی می‌شود:

- شهرهای درجه ۱: با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر (کلان شهر) شامل رشت؛
- شهرهای درجه ۲: با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار و کمتر از ۵۰۰ هزار نفر (شهر برتر منطقه‌ای) شامل بندر انزلی؛
- شهرهای درجه ۳: با جمعیت بیش از ۲۵ هزار و کمتر از ۱۰۰ هزار نفر (مراکز شهرستان‌های برتر استان) شامل لاهیجان، لنگرود، با جمعیت بیشتر از ۵۰ هزار نفر و شهرهای تالش، آستارا، صومعه‌سرا، آستانه‌اشرفیه، رودسر، فومن با جمعیت بالای ۲۵ هزار نفر؛
- شهرهای درجه ۴: با جمعیت بیش از ۵ هزار و کمتر از ۲۵ هزار نفر (مراکز سایر شهرستان‌ها و شهرهای با کارکرد محلی) شامل منجیل، سیاهکل، املش، لوشان، بندر کیشهر، خمام، رضوانشهر، رستم آباد، رودبار، کلاچای، ماسال، لشت نشاء، اسالم، کوچصفهان، چابکسر، پره سر، رحیم آباد، خشکبیجار، تولم شهر، سنگر، لوندویل، شفت، کومله، شلمان.
- شهرهای درجه ۵: شهرهای با جمعیت کمتر از ۵ هزار نفر (روستاشهرها) شامل واجارگاه، گوراب زرمیخ، شاندرمن، رودبند، جیرنده، حویق، لیسار، رانکوه، احمد سر گوراب، توتکابن، بره سر، اطافور، چوبر، دیلمان، ماسوله.

۳-۱- شناسایی، سنجش و تحلیل ویژگی‌ها و تحولات ساختار کلان جمعیت شهر رشت (ساختار سنی جنسی،

گروه‌های جمعیتی، رشد جمعیت و تحلیل مهاجرت، سواد و ...)

براساس داده‌ها و اطلاعات منتشرشده از سوی مرکز آمار ایران، استان گیلان شامل ۸۵۱۳۸۲ خانوار با جمعیتی بالغ بر ۲۵۳۰۶۹۶ نفر است که از این میزان جمعیت، ۱۲۶۷۵۹۷ نفر مرد و ۱۲۶۳۰۹۹ نفر زن است. همچنین ۱۶۰۳۰۲۶ نفر ساکن مناطق شهری بوده و ۹۲۷۶۶۰ نفر در روستاها ساکن هستند. بررسی هرم سنی استان گیلان نیز بیانگر این است که بخش عمده‌ای از جمعیت اغلب بین سنین ۳۰ تا ۳۴ سال قرار گرفته‌اند. بررسی محل سکونت خانوارها در استان به تفکیک شهرستان نیز نشان می‌دهد ۳۲۱۷۰۳ خانوار ساکن رشت بوده و جمعیتی بالغ بر ۹۵۶۹۷۱ نفر را شامل می‌شوند. این میزان بیانگر ۳۸ درصد کل جمعیت استان گیلان است و شهر رشت را بعنوان یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای استان گیلان تبدیل نموده است.

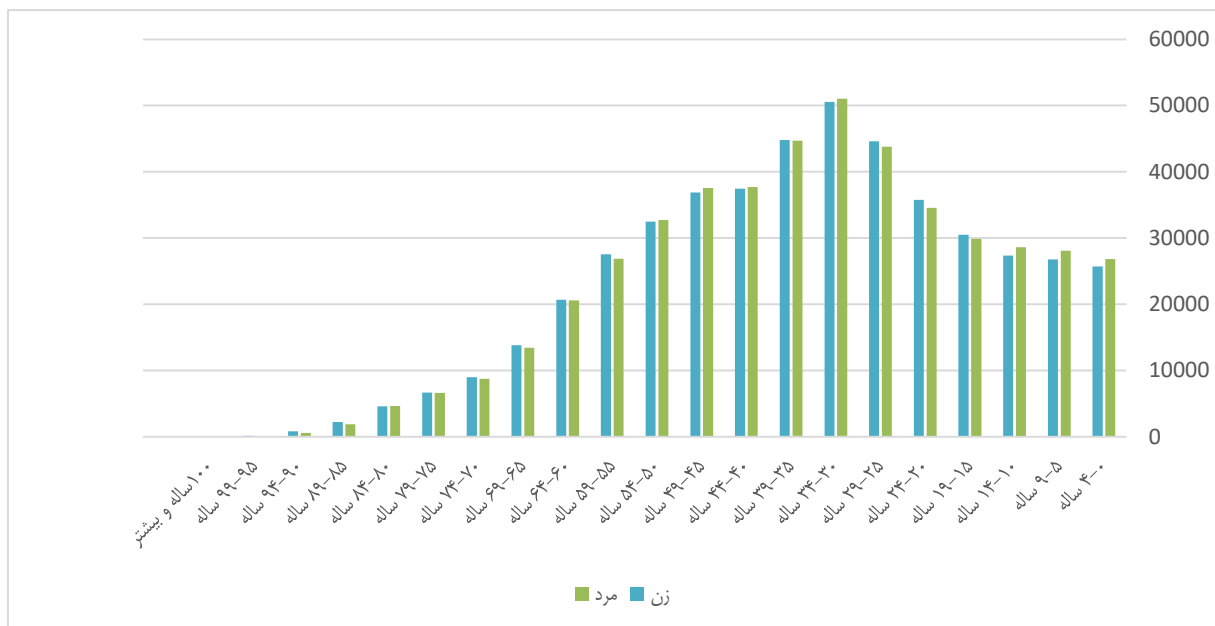
جدول ۱۴- جمعیت رشت و استان گیلان به تفکیک خانوار شهری و روستایی، ۱۳۹۵

ساکن روستا		ساکن شهر		جمع		
جمعیت	خانوار	جمعیت	خانوار	جمعیت	خانوار	
۲۰۸۲۵۶	۶۹۷۸۹	۷۴۸۷۱۱	۲۵۱۹۱۲	۹۵۶۹۷۱	۳۲۱۷۰۳	شهر رشت
۹۲۷۶۶۰	۳۱۳۹۵۷	۱۶۰۳۰۲۶	۵۳۴۴۱۷	۲۵۳۰۶۹۶	۸۵۱۳۸۲	کل استان
۲۲/۴	۲۲/۲	۴۶/۷	۴۶/۸۷	۳۷/۸۱	۳۷/۷۸	سهم (درصد)

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

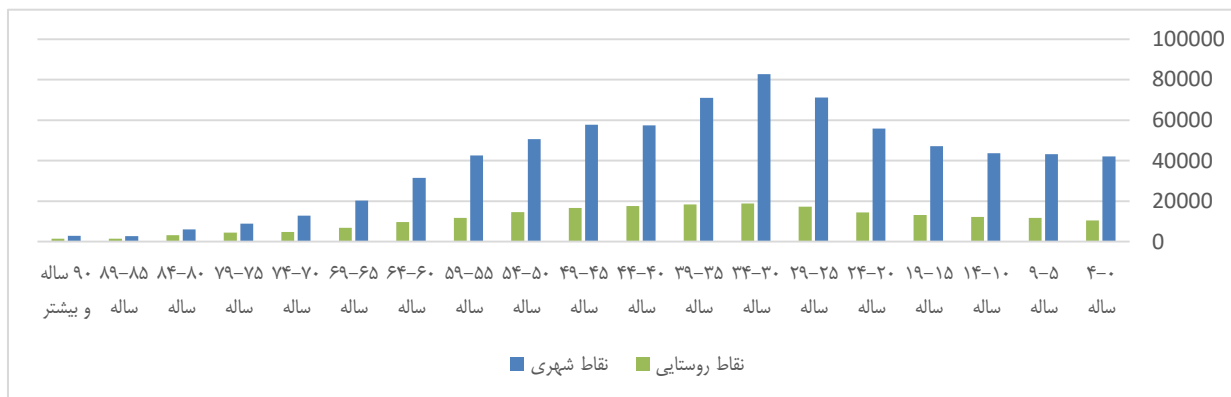


نمودار ۸- جمعیت شهر رشت برحسب سن و جنسیت



منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

نمودار ۹- جمعیت شهر رشت برحسب محل سکونت



منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

۳-۱-۱- تعداد و توزیع جمعیت

اولین آمار معتبر و قابل استناد از جمعیت رشد به سال ۱۳۳۵ ه.ش برمی‌گردد. سرشماری عمومی نفوس و مسکن این سال، جمعیت شهر را معادل ۱۰۹۴۹۱ نفر گزارش کرده است. ده سال بعد (۱۳۴۵) جمعیت شهر رشت به ۱۴۳۵۵۷ نفر رسید که با رشد ۲/۷۸٪ در سال مواجه بوده است. جمعیت این شهر در سال ۱۳۵۵ حدود ۱۸۸۹۵۷ نفر گزارش شده است که برآوردها رشدی معادل ۲/۷۴٪ در سال برای این دهه به دست می‌دهد. سرشماری عمومی کشور در سال ۷۵ نشانگر آن است که جمعیت شهر مورد مطالعه با رشدی معادل ۳/۷٪ در سال به ۴۱۷۷۴۸ نفر رسیده است.



جدول ۱۵- توزیع نسبی جمعیت استان گیلان بر حسب شهرستان در سال‌های ۱۳۶۵-۹۰

شرح	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰
کل استان	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
آستارا	۲/۶	۲/۸	۳/۳	۳/۵
آستانه اشرفیه	۴/۸	۵/۱	۴/۵	۴/۳
املش	۲/۴	۲/۳	۱/۹	۱/۸
بندر انزلی	۵/۴	۵/۳	۵/۵	۵/۶
تالش	۶/۴	۶/۹	۷/۵	۷/۷
رشت	۲۹/۶	۳۱/۹	۳۵/۷	۳۷
رضوانشهر	۲/۵	۲/۷	۲/۷	۲/۷
رودبار	۶	۵	۴/۳	۴/۱
رودسر	۷/۴	۶/۸	۶/۱	۵/۸
سیاهکل	۲/۲	۲/۳	۱/۹	۱/۹
شفقت	۲/۷	۳/۱	۲/۶	۲/۴
صومعه سرا	۶/۳	۶/۱	۵/۴	۵/۱
فومن	۵/۷	۴/۶	۴/۱	۳/۸
لاهیجان	۸/۵	۶/۸	۶/۸	۶/۸
لنگرود	۵/۳	۶/۱	۵/۶	۵/۵
ماسال	۲/۱	۲/۱	۲	۲/۱

ماخذ: مرکز آمار ایران، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال‌های ۱۳۶۵، ۱۳۷۵، ۱۳۸۵، ۱۳۹۰.

جدول ۱۶- رشد جمعیت شهر رشت از سال ۱۳۳۵-۱۳۹۵

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۰	۱۳۸۵	۱۳۹۰	۱۳۹۵
جمعیت	۱۰۹۴۹۱	۱۴۳۵۵۷	۱۸۸۹۵۷	۲۹۰۰۶۳	۴۱۷۷۴۸	۴۸۳۸۱۴	۵۵۷۳۶۶	۶۳۹۹۵۱	۶۷۹۹۹۵
ضریب افزایش جمعیت	-	۲/۷۸	۲/۷۴	۴/۳۸	۳/۷	۲/۹۷	۲/۹	۲/۳۱	-

ماخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۳۵-۱۳۹۵

بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، شهر رشت دارای ۵۵۷۳۶۶ نفر جمعیت و ۱۶۰۰۶۴ خانوار هست. طی سال‌های ۷۵ تا ۸۵ جمعیت این شهر از ۴۱۷۷۴۸ نفر به ۵۵۷۳۶۶ نفر و تعداد خانوار آن از ۱۰۰۳۰۹ خانوار به ۱۶۰۰۶۴ خانوار افزایش پیدا کرده است. با توجه به این امر توسط رشد سالانه جمعیت این شهر بین سال‌های ۷۵ تا ۸۵، ۲/۹۳ درصد بوده است.

جدول ۱۷- سهم عوامل مؤثر در افزایش جمعیت شهر رشت

دوره آماری	شرح	رشد مطلق	رشد طبیعی	اثر مهاجرت	ادغام روستا
۱۳۳۵-۴۵	نرخ رشد	۲/۷۵	۲/۸	-۰/۰۵	-
	جمعیت	۳۴۰۶۶	۳۴۸۲۳	-۷۵۷	-
۱۳۴۵-۵۵	نرخ رشد	۲/۷۸	۲/۸	-۰/۰۲	-
	جمعیت	۴۵۴۰۰	۴۵۶۵۸	-۲۵۸	-
۱۳۵۵-۶۵	نرخ رشد	۴/۳۸	۲/۳	۱/۷	۰/۳۸
	جمعیت	۱۰۱۱۰۶	۵۳۲۹۴	۳۹۴۶۶	۸۳۴۶
۱۳۶۵-۷۵	نرخ رشد	۳/۷	۱/۵۴	۲/۱۶	-
	جمعیت	۱۲۷۶۸۵	۵۳۱۹۷	۷۴۴۸۸	-



دوره آماری	شرح	رشد مطلق	رشد طبیعی	اثر مهاجرت	ادغام روستا
۱۳۷۵-۸۵	نرخ رشد	۲/۹۳	۱/۵۱	۰/۹۶	۰/۴۶
	جمعیت	۱۳۹۵۸۸	۷۲۱۵۳	۴۵۷۷۸	۲۱۶۵۷
مجموع	نرخ رشد	۴۴۷۸۴۵	۲۵۸۱۱۰	۱۵۹۷۳۲	۳۰۰۰۳
	جمعیت	%۱۰۰	%۵۸	%۳۵	%۷

شهر رشت طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ اندکی مهاجرفرست بوده است، بدین ترتیب که رشد طبیعی جمعیت در این شهر از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ حدود ۲/۸ درصد در سال بوده اما رشد مطلق جمعیت در همین دوره ۲/۷۵ درصد بوده است، بنابراین در این مدت ۱۰ ساله شهر رشت سالانه ۰/۰۵ درصد مهاجرفرستی داشته است این وضعیت در دوره ده‌ساله دوم نیز برقرار بوده به طوری که از سال ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵ رشد طبیعی جمعیت برابر با ۲/۸ درصد در سال به دست آمده است اما رشد مطلق جمعیت در این مدت ۲/۷۸ درصد در سال بوده است از سال ۱۳۵۵ تا ۱۳۶۵ متوسط رشد سالانه جمعیت این شهر به ۴/۳۸ درصد رسیده که از رشد طبیعی جمعیت حدود ۱/۷ درصد بیشتر است، بنابراین می‌توان گفت که در این ۱۰ سال شهر مهاجرپذیر شده است. افزایش جمعیت شهر رشت از سال ۱۳۵۵ تا سال ۱۳۶۵ برابر ۱۰۱۱۰۶ نفر بوده که از این تعداد حدود ۵۳۲۹۴ نفر در اثر افزایش طبیعی جمعیت (فزونی موالید بر مرگومیر) بوده ۳۹۴۶۶ نفر در اثر مهاجرت به جمعیت شهر اضافه شده و تعداد ۸۳۴۶ نفر نیز در اثر گسترش محدوده شهر و ادغام دو روستای شالکو و صف سر به جمعیت این شهر اضافه گردیده است. به طور کلی می‌توان گفت که ۲/۳ درصد از رشد جمعیت شهر ناشی از رشد طبیعی بوده، ۱/۷ درصد به علت مهاجرت و ۰/۳۸ درصد نیز در اثر گسترش محدوده شهر و ادغام روستاهای مذکور در محدوده خدماتی شهر بوده است روند افزایش جمعیت شهر رشت در دوره ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۵ بدین صورت بود که طی این مدت ۱۰ ساله ۱۲۷۶۸۵ نفر به جمعیت شهر افزوده شد که از این تعداد ۵۲۸۲۲ نفر در اثر رشد طبیعی جمعیت و ۷۴۸۶۳ نفر در اثر مهاجرت بوده است. در این دوره آماری متوسط رشد سالانه جمعیت این شهر ۳/۷ درصد بوده است که از این مقدار ۱/۵۳ درصد ناشی از رشد طبیعی جمعیت و ۲/۱۷ درصد ناشی از تأثیر مهاجرت بوده است از سال ۱۳۷۵ تا سال ۱۳۸۵ متوسط رشد سالانه جمعیت شهر رشت که ۱/۵۱ درصد آن مربوط به رشد طبیعی جمعیت و ۰/۹۶ درصد آن مربوط به مهاجرت بوده و نیز ۰/۴۶ درصد از افزایش جمعیت این دوره متعلق به گسترش فضایی شهر و ادغام روستاهای اطراف در محدوده خدماتی شهر بوده است. در کل در طول این دوره آماری ۱۳۹۵۸۸ نفر به جمعیت شهر رشت افزوده شد که از این تعداد ۷۲۱۵۳ نفر در اثر رشد طبیعی، جمعیت ۴۵۷۷۸ نفر در اثر مهاجرت و ۲۱۶۵۷ نفر در اثر ادغام روستاها در محدوده خدماتی شهر بوده است (موسی کاظمی و دیگران، ۱۳۹۱، ۸۸).

۳-۱-۲- نرخ رشد جمعیت

بر اساس آمار و اطلاعات به دست آمده از جمعیت شهر رشت طی سال‌های ۶۵ الی ۸۵ نرخ رشد جمعیت شهر طی جدول زیر اعلام می‌گردد:

جدول ۱۸- نرخ رشد جمعیت شهر رشت

سال	۵۵-۶۵	۶۵-۷۵	۷۵-۸۵
نرخ رشد	۴/۶۴	۳/۵۹	۲/۹۳

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۸۵



۳-۱-۳- بعد و تراکم خانوار

بعد خانوار استان گیلان در طول پنج دهه گذشته کاهش نشان می‌دهد. نکته قابل تأمل در بررسی بعد خانوار استان گیلان در تفاوت و کمتر بودن آن از ارقام مشابه کشوری است این استان در سرشماری‌های ۱۳۸۵، ۱۳۹۰ و ۱۳۹۵ پایین‌ترین بعد خانوار را در کشور داشته است، از دلایل آن می‌توان به مهاجرت به سایر نقاط کشور و پایین بودن میزان باروری در خانوارها اشاره کرد (طیفوری اکبری، ۱۳۹۵، ۱۲).

جدول ۱۹- تعداد خانوار و بعد خانوار در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۹۵

۱۳۹۵	۱۳۹۰	۱۳۸۵	۱۳۷۵	۱۳۶۵	۱۳۵۵	۱۳۴۵	۱۳۳۵	
۲۲۸۱۴۲	۲۰۴۰۵۴	۱۶۰۰۶۴	۱۰۰۳۴۶	۶۵۸۳۳	۴۲۴۱۶	۳۰۰۰۶	۲۳۴۱۸	تعداد خانوار
۶۷۹۹۹۵	۶۳۹۹۵۱	۵۵۷۳۶۶	۴۱۷۷۴۸	۲۹۰۰۳۶	۱۸۸۹۵۷	۱۴۰۸۷۸	۱۰۹۴۹۱	جمعیت
۳	۳/۱۳	۳/۴۸	۴/۱۶	۴/۴	۴/۴۵	۴/۷	۴/۶۷	بعد خانوار

مأخذ: مرکز آمار ایران ۱۳۹۰ و ۱۳۹۵

۳-۱-۴- ترکیب سنی شهر رشت

بیشتر کشورهای در حال توسعه که در مرحله گذار جمعیتی به سر می‌برند ساخت سنی در حال انتقال از جوانی به سالخوردگی دارند، بدین معنی که به تدریج از نسبت درصد جمعیت کمتر از ۱۵ سال کاسته شده و به جمعیت واقع در سنین فعالیت افزوده می‌شود تا در نهایت پس از چندین دهه این افزایش در سنین سالخوردگی متجلی شود (مهندسین مشاور طرح کاوش ۱۳۸۶، ۱۸) مقایسه ترکیب سنی کل کشور در سال ۹۵ در مقایسه با شهر رشت بیانگر این مسئله است که اختلاف محسوسی بین دو گروه عمده سنی صرفاً چهارده سال و پانزده تا ۶۴ سال شهر رشت در مقایسه با کل کشور وجود دارد؛ یعنی نسبت جمعیت صرفاً چهارده سال شهر رشت که شامل گروه سنی خردسالان کودکان و نوجوانان می‌باشد کمتر از کل کشور بوده است؛ در حالی که این گروه سنی در رشت ۱/۱۷ درصد را به خود اختصاص داده است در کل کشور این گروه سنی ۷ درصد بیشتر و ۲۴ درصد می‌باشد.

جدول ۲۰- مقایسه توزیع جمعیت رشت در گروه‌های سنی عمده با جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵

گروه‌های عمده سنی	تعداد کشور	تعداد رشت	درصد کشور	درصد رشت
۱۴ تا ۱۵ سال	۱۹۱۹۲۶۶۵	۱۱۶۳۴۰	۲۴	۱۷/۱
۱۵ تا ۱۵ سال	۵۵۸۵۲۰۸۴	۵۱۶۷۸۲	۶۵/۹	۷۶
۶۵ به بالا	۴۵۷۱۵۱۸	۴۶۸۷۳	۶/۱	۶/۹

۳-۱-۵- ترکیب جنسی شهر رشت

همچنین نسبت جنسی در شهر رشت از رقم طبیعی آن یعنی ۱۰۵ مرد در مقابل ۱۰۰ نفر زن کمتر بوده است لذا . توان استنباط کرد که برخلاف دیگر نقاط کشور که در سرشماری‌ها باکم شماری زنان روبرو بوده و لذا نسبت جنسی حد طبیعی داشته‌اند (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸۶، ۱۷)، در شهر رشت این نسبت کاملاً برعکس و بالاتر نسبت جنسی ۹۷/۹ است.



جدول ۲۱- مقایسه نسبت جنسی جمعیت شهر رشت یا جمعیت کل کشور در سال ۱۳۹۵

سال ۱۳۹۵	کشور	درصد	رشت	درصد
مرد	۴۰۴۹۸۴۴۲	۵۰/۷	۳۳۶۳۱۳	۴۹/۵
زن	۳۹۴۲۷۸۲۸	۴۹/۳	۳۴۳۶۸۲	۵۰/۵
نسبت جنسی	۱۰۲/۷	-	۹۷/۹	-

۳-۱-۶- قومیت

اکثر مردم شهر رشت، گیلک هستند. گیلک یا همان گیل به زبان پهلوی «گل=Gel» و به تازی «الجیل» ثبت شده است، در نیمه اول قرن میلادی از طرف «کاپوس پلینوس» بانام «گلای Gelae» معرفی شده است. خودزکو در کتاب تاریخ گیلان، به نقل از پلین-و-دوسنت کروآ و دنیس لوپری یه ژت قوم گیل را از اخلاف کادوس قدیم معرفی می کند؛ که از زمان ژوستینین امپراتور روم پس از دفع حمله آماردها بر ارتفاعات شرقی گیلان مسلط شده اند. درباره سلاح این قوم نیز گفته است عبارت بود از سپر و نیزه و شمشیری که از شانه آویزان می شد و سه زوبین و یک خنجر که به دست چپ می گرفتند. اریستوفن اقوام جنوب خزر را چنین معرفی می کند: از شرق به غرب هیرگانیان - مردها - اناریاکان - کادوس - آلبانی - کاسپی - اوتیان. استرابن، جغرافی دان عهد قدیم که در فاصله ۴۰ قبل از میلاد تا ۴۰ بعد از میلاد می زیسته و در کتاب ۱۱ فصل ۸ خود آورده است که: در نواحی شمالی کوه «پراخواتراس=همان سلسله البرز که حائل بین نجد ایران و گیلان و مازندران است» اقوام گلای Gelae و کادوس (به زبان یونانی باستان: Καδούσιοι و به انگلیسی: Cadusii) و ماردی و بعضی قبایل گرگانی زیست می کنند؛ و بدین ترتیب جایگاه گیل - گیلان را نشان می دهد (سرتیپ پور، ۱۳۵۶، ۳۵-۳۷).

۳-۱-۷- مذهب

پیش از ورود اسلام به ایران، گروهی از ساکنان گیلان زرتشتی و گروهی دیگر بی دین بودند. با آنکه دو نفر کشیش مسیحی در گیلان و دو کشیش دیگر در ری و طبرستان وجود داشته اند اما آئین مسیحیت پیروان چندانی را در منطقه گیلان به خود جذب نکرده بود. پس از شکست ایرانیان در قادسیه، چهار هزار نفر از سربازان دیلم تصمیم گرفتند به اسلام بگردند و به تازیان در جنگ جلولای کمک کنند، به همین سبب با مسلمانان در کوفه مستقر شدند. از آن به بعد کسانی که از طرف خلیفه بغداد تحت شکنجه و تعقیب بودند می توانستند در گیلان پذیرایی شوند. (خامی زاده، ۱۳۹۱) مذهب گیلک ها که اکثریت جمعیت شهر رشت را تشکیل می دهند، شیعه است؛ ولی تعدادی اقلیت مذهبی از سال های بسیار دور در کنار دیگر مردم رشت زندگی می کنند.



۲-۳- شناسایی و سنجش و تحلیل ظرفیت‌ها، توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکانات جمعیتی و اجتماعی شهر رشت

۳-۲-۱- بررسی عملکرد گذشته و تبیین وضع موجود بخش جمعیت

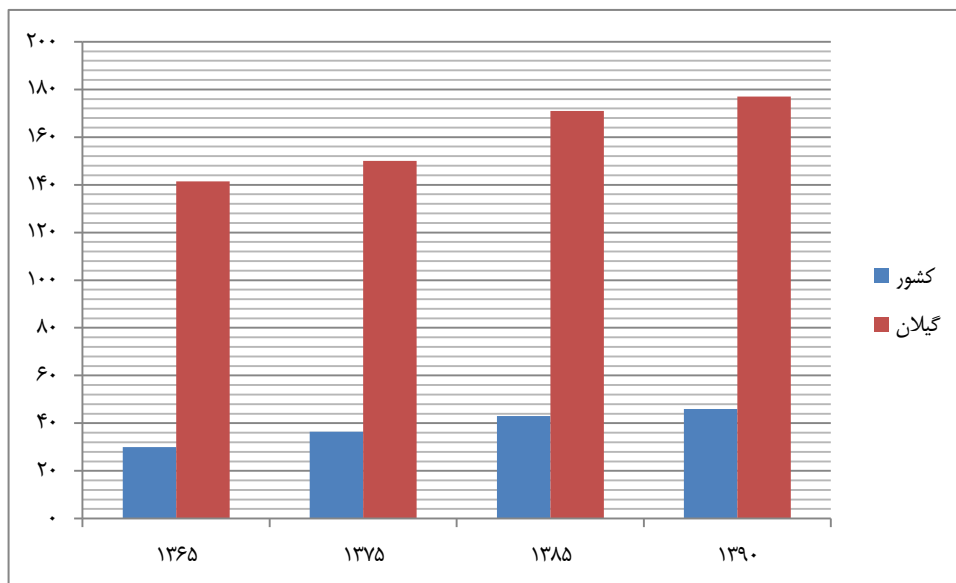
۳-۲-۱-۱- توصیف و تحلیل وضع موجود

• تحلیل تراکم جمعیت

استان گیلان با ۱۴۰۴۴ کیلومتر مربع قریب به ۰/۹ مساحت خاکی کشور را دارد و از این لحاظ در رتبه ۲۹ کشور بعد از استان‌های قم و البرز قرار می‌گیرد. در واقع استان گیلان از کوچکترین استان‌های کشور محسوب می‌شود. گیلان در سال ۱۳۹۰ با مساحت اندک خود ۳/۳ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده است. تراکم جمعیت در کشور بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، ۴۶ نفر در هر کیلومتر مربع از مساحت است. رقم متناظر آن در استان گیلان ۱۷۷ نفر است و از این نظر، رتبه سوم را بعد از استان تهران و البرز دارد. در هر کیلومتر مربع از خاک گیلان ۱۲۱ نفر بیش از رقم متناظر کشور، زندگی می‌کنند.

براساس نتایج سرشماری‌های مختلف، تراکم نسبی جمعیت در استان گیلان همواره بیشتر از تراکم موجود در کشور بوده است. در سال ۱۳۶۵، ۳۰ نفر در هر کیلومتر مربع در کشور زندگی می‌کردند در مقابل تراکم نسبی جمعیت استان ۱۴۱/۴ نفر در هر کیلومتر مربع بوده است. در سال ۱۳۷۵ تراکم نسبی جمعیت در کشور و استان به ترتیب برابر با ۳۶/۴ نفر و ۱۵۰ نفر و در سال ۱۳۸۵، ۴۳ نفر و ۱۷۱ نفر در هر کیلومتر مربع بوده است. تراکم نسبی جمعیت استان از ۱۰۷/۵ نفر در سال ۱۳۶۵ با ۷۰ نفر افزایش به ۱۷۷ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است.

نمودار ۱۰- تراکم نسبی در کشور و استان گیلان در سال‌های ۹۰-۱۳۶۵





• میزان مهاجرت به شهر رشت

میزان مهاجرت یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر روند تحول جمعیت در شهرهای کشور است. مهاجرت در روند تحول جمعیت شهر رشت طی دهه‌های مختلف تأثیر بسیار قابل‌ملاحظه‌ای داشته است. بر پایه نتایج در سرشماری‌ها در دوره ده سال ۹۰-۱۳۸۵، تعداد جمعیت شهر رشت بالغ بر ۸۲۵۱۵ نفر افزایش جمعیت یافته است که از این تعداد، اثر جمعیتی خالص مهاجرت به شهر حدود ۵۸۰۴۲ نفر بوده است که نزدیک به ۷۱ درصد افزایش جمعیت شهر رشت در این دوره زمانی مربوط به خالص مهاجرت شهر رشت بوده است.

جدول ۲۲- روند تحول نرخ خالص مهاجرت به شهر طی ۸۵-۱۳۹۵

دوره زمانی	نرخ خالص مهاجرت (درصد)
۱۳۹۵-۸۵	۷۱

مأخذ: مرکز آمار ایران ۱۳۹۰

• مهاجران وارد شده و جا به جا شده در استان گیلان

بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰ در دوره ۵ ساله ۹۰-۱۳۸۵، ۲۲۷۱۸۵ نفر وارد شهرستان‌های استان شده‌اند که از این تعداد ۴۰ درصد (۹۰۴۲۷ نفر) در داخل شهرستان‌های محل سرشماری جابه‌جا شده‌اند یعنی از نقطه شهری شهرستان به آبادی یا برعکس وارد شده‌اند و ۱۷ درصد (۳۹۴۶۸ نفر) در سایر شهرستان‌های استان جابه‌جا شده‌اند و ۳۸ درصد (۸۶۷۰۵ نفر) از سایر استان‌های کشور وارد شهرستان‌های استان شده‌اند که نسبت به دوره ۸۵-۱۳۷۵، ۴ درصد کمتر شده است. نکته قابل توجه در خصوص مهاجران وارد شده این است که تعداد مردان و زنان وارد شده تقریباً در کل یکسان است اما تحرک جمعیتی درون شهرستانی از شهرستانی به شهرستان دیگر و سایر استان‌ها متفاوت است، چرا که ۵۳ درصد مهاجران جابه‌جا شده در داخل شهرستان را زنان تشکیل می‌دادند و ۵۰ درصد زنان در شهرستان‌های استان جابه‌جا شده‌اند اما سهم زنان وارد شده از سایر استان‌ها ۴۵ درصد است.

همچنین ۷۰ درصد (۱۵۱۹۰۲ نفر) به نقاط شهری استان وارد شده‌اند که ۴۴ درصد (۶۶۷۴۴ نفر) از سایر استان‌ها وارد نقاط شهری استان شده‌اند که نسبت به سال ۱۳۸۵؛ ۸ درصد بیشتر شده است. در نقاط روستایی استان در فاصله سال‌های ۹۰-۱۳۸۵ در مجموع ۷۵۲۸۳ نفر جابه‌جا یا وارد استان شده‌اند که تنها ۲۷ درصد از سایر استان‌ها وارد نقاط روستایی شده‌اند و بیش از ۷۰ درصد در داخل استان جابه‌جا شده‌اند که سهم سایر شهرستان‌ها به غیر از شهرستان‌های محل سرشماری، ۱۴ درصد بوده است و ۸۶ درصد از افراد داخل خود شهرستان محل زندگی یا سرشماری جا به جا شده‌اند.

همچنین بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰ مشاهده می‌شود که در فاصله سال‌های ۹۰-۱۳۸۵ بر عکس دهه قبل، موازنه مهاجرتی از استان تهران به گیلان مثبت شده است و تعداد مهاجران وارد شده به استان گیلان بیشتر از خارج شدگان از استان به استان تهران است و علت اصلی آن را می‌توان انتقالی کارکنان دولت بر اساس مصوبه هیات محترم دولت دانست. پس از استان تهران، استان البرز با ۷۸۳۵ نفر مهاجر به گیلان در رتبه بعدی قرار دارد. به طور کلی می‌توان گفت در فاصله سال‌های ۹۰-۱۳۸۵ استان گیلان مهاجرپذیری بیشتری داشته است و علت اصلی مهاجرت در استان، پیروی از خانوار، تحصیل و پایان خدمت سربازی و خدمت سربازی بوده است.



• توزیع جمعیت در شهرستان‌های استان گیلان

توزیع جمعیت، در شهرستان‌ها حکایت از عدم تعادل دارد. شهرستان رشت که مرکز استان است با ۹۱۸۴۴۵ نفر جمعیت مانند دهه‌های گذشته همچنان پر جمعیت‌ترین شهرستان استان است و به تنهایی ۳۷ درصد از جمعیت استان را در خود جای داده است. در شهرستان تالش واقع در غرب گیلان ۱۸۹۹۳۳ نفر زندگی می‌کنند و این شهرستان با فاصله ۲۹/۳ درصد از مرکز استان در رتبه دوم استان قرار دارد و ۷/۷ درصد جمعیت استان را در خود جای داده است. سومین شهرستان پر جمعیت استان، شهرستان لاهیجان است که با ۱۶۸۸۲۹ نفر و ۶/۸ درصد جمعیت در شرق استان، قرار دارد. چهارمین و پنجمین شهرستان‌های استان از نظر تعداد و درصد جمعیت شهرستان‌های رودسر و بندر انزلی هستند که به ترتیب دارای ۱۴۴۳۶۶ و ۱۳۸۰۰۴ نفر و ۵/۸ و ۵/۶ درصد جمعیت استان هستند.



جدول ۲۳- مهاجران وارد شده (جابه‌جا شده داخل استان و وارد شده از سایر استان‌ها) به استان گیلان و نقاط شهری و روستایی

۱۳۹۰												مردوزن	درصد
اظهار نشده	خارج از کشور	شهرستان‌های سایر استان‌ها			سایر شهرستان‌های استان			شهرستان محل سرشماری			جمع		
		اظهار نشده	آبادی	شهر	اظهار نشده	آبادی	شهر	اظهار نشده	آبادی	شهر			
۱۰۱۵۵	۴۲۰	۷۸۱	۲۲۶۱	۸۱۶۶۳	۳۸۲	۵۱۶۱	۳۳۹۲۵	۳۸۵	۴۲۸۳۳	۴۷۲۰۹	۲۲۷۱۸۵	کل	
۴/۵	-/۲	-/۳	۱/۰	۳۶/۸	-/۲	۲/۳	۱۴/۹	-/۲	۱۸/۹	۲۰/۸	۱۰۰		
۵۱۵۶	۲۶۵	۴۰۰	۱۱۶۳	۴۶۳۴۵	۱۸۱	۲۴۰۸	۱۷۰۵۳	۱۹۱	۱۹۲۲۸	۲۲۷۶۲	۱۱۵۰۵۲	مرد	
۴/۵	-/۲	-/۳	۱/۰	۴۰/۲	-/۲	۲/۱	۱۴/۸	-/۲	۱۶/۷	۱۹/۸	۱۰۰	درصد	
۳۹۹۹	۱۶۵	۳۸۱	۱۰۹۸	۳۷۴۱۸	۲۰۱	۲۷۵۳	۱۶۸۱۲	۱۹۴	۲۳۶۰۵	۲۴۴۴۷	۱۱۲۱۳۳	زن	
۴/۵	-/۱	-/۳	۱/۰	۳۳/۴	-/۲	۲/۵	۱۵/۰	-/۲	۲۱/۱	۲۱/۸	۱۰۰	درصد	
۷۴۸۸	۳۴۹	۷۱۱	۱۷۱۶	۶۴۳۱۷	۳۵۲	۳۰۱۷	۲۵۶۹۲	۳۰۱	۱۷۸۴۱	۳۰۱۱۸	۱۵۱۹۰۲	مردوزن	
۴/۹	-/۲	-/۵	۱/۱	۴۲/۳	-/۲	۲/۰	۱۶/۹	-/۲	۱۱/۷	۱۹/۸	۱۰۰	درصد	
۳۸۱۴	۲۰۲	۳۶۱	۸۶۰	۳۴۰۹۵	۱۶۷	۱۴۴۰	۱۲۵۵۷	۱۴۷	۸۲۲۲	۱۴۵۱۰	۷۶۳۷۵	مرد	نقاط شهری
۵/۰	-/۳	-/۵	۱/۱	۴۴/۶	-/۲	۱/۹	۱۶/۴	-/۲	۱۰/۸	۱۹/۰	۱۰۰	درصد	
۳۶۷۴	۱۴۷	۳۵۰	۸۵۶	۳۰۲۲۲	۱۸۵	۱۵۷۷	۱۳۱۳۵	۱۵۴	۹۶۱۹	۱۵۶۰۸	۷۵۵۲۷	زن	
۴/۹	-/۲	-/۵	۱/۱	۴۰/۰	-/۲	۲,۱	۱۷,۴	-/۲	۱۲/۷	۲۰/۷	۱۰۰	درصد	
۲۶۶۷	۸۱	۷۰	۵۴۵	۱۹۳۴۶	۳۰	۲۱۴۴	۸۲۳۳	۸۴	۲۴۹۹۲	۱۷۰۹۱	۷۵۲۸۳	مردوزن	
۳/۵	-/۰۱	-/۱	-/۷	۲۵/۷	-/۰	۲/۸	۱۰/۹	-/۱	۳۳/۲	۲۲/۷	۱۰۰	درصد	
۱۳۴۲	۶۳	۳۹	۳۰۳	۱۲۱۵۰	۱۴	۹۶۸	۴۴۹۶	۴۴	۱۱۰۰۶	۸۲۵۲	۳۸۶۷۷	مرد	نقاط روستایی
۳/۵	-/۲	-/۱	-/۸	۳۱/۴	-/۰	۲/۵	۱۱/۶	-/۱	۲۸/۵	۲۱/۳	۱۰۰	درصد	
۱۳۲۵	۱۸	۳۱	۲۴۲	۷۱۹۶	۱۶	۱۱۷۶	۳۷۳۷	۴۰	۱۳۹۸۶	۸۸۳۹	۳۶۶۰۶	زن	
۳/۶	-/۰	-/۱	-/۷	۱۹/۷	-/۰	۳/۲	۱۰/۲	-/۱	۳۸/۲	۲۴/۱	۱۰۰	درصد	

ماخذ: مرکز آمار ایران. نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰



جدول ۲۴- موازنه مهاجرتی استان گیلان طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰

کل (۱۳۹۰)			استان
موازنه مهاجرتی	خارج شدگان کل	وارد شدگان کل	
۲۹۸۱۸	۵۶۱۰۶	۸۵۹۲۴	مرد و زن
۱۷۰	۱۶۲۳	۱۷۹۳	آذربایجان شرقی
۷۰۱	۶۳۸	۱۳۳۹	آذربایجان غربی
۳۶۴۹	۲۶۸۱	۶۳۳۰	اردبیل
۳۸۵	۱۷۱۷	۲۱۰۲	اصفهان
۱۴۱۴	۶۴۲۱	۷۸۳۵	البرز
۱۶۸	۹۱	۲۵۹	ایلام
۲۵۲	۹۸۰	۱۲۳۲	بوشهر
۱۴۷۲۲	۱۹۳۴۹	۳۴۰۷۱	تهران
۱۲۸	۷۶	۲۰۴	چهارمحال و بختیاری
۸	۱۱۱	۱۱۹	خراسان جنوبی
۷۳۴	۱۳۵۳	۲۰۸۸	خراسان رضوی
۹۹	۱۷۹	۲۷۸	خراسان شمالی
۹۷۴	۵۱۳	۱۴۸۷	خوزستان
۳۱۶	۱۲۰۹	۱۵۲۵	زنجان
۴۸	۴۲۲	۴۷۰	سمنان
۶۹۱	۴۹۳	۱۱۸۴	سیستان و بلوچستان
۵۷۱	۶۸۷	۱۲۵۸	فارس
۱۸۸۲	۳۷۲۶	۵۶۰۸	قزوین
۵۲۸	۸۸۹	۱۴۱۷	قم
۳۸۲	۴۱۷	۷۹۹	کردستان
۴	۸۳۱	۸۳۵	کرمان
۷۰۷	۴۸۶	۱۱۹۳	کرمانشاه
۱۳	۴۱	۵۴	کهگیلویه و بویراحمد
۱۴۵-	۹۳۶	۷۹۱	گلستان
۳۶۰	۱۱۲	۴۷۲	لرستان
۳۸۲-	۵۵۲۹	۵۱۴۷	مازندران
۱۵۳-	۱۵۰۶	۱۳۵۳	مرکزی
۱۱۴۴	۲۱۷۸	۳۳۲۲	هرمزگان
۵۰۴	۵۳۹	۱۰۴۳	همدان
۵۶-	۳۷۲	۳۱۶	یزد

ماخذ: مرکز آمار ایران. نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰.



• بررسی روند مهاجرت در شهرستان رشت

در دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰ ۶۳۱۱۲۱ نفر مهاجر به این شهرستان وارد شده‌اند که از این تعداد ۵۵۲۷۸ نفر معادل ۸۷/۶ درصد نقاط شهری رشت را برای سکونت خود انتخاب کرده‌اند، همچنین در این دوره ۷۸۴۳ نفر معادل ۱۲/۴ درصد به نقاط روستایی شهرستان رشت مهاجرت کرده‌اند، که در مجموع تعداد کل مهاجران وارد شده نسبت به دوره قبل ۱۶/۳ درصد کاهش داشته است.

جدول ۲۵- وضعیت مهاجران واردشده درون و برون استانی به شهرستان رشت بر اساس مبدأ و مقصد مهاجرت در دو دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰

دوره زمانی		۱۳۸۵-۹۰		۱۳۹۰-۹۵	
مبدأ	مقصد	تعداد	سهم	تعداد	سهم
شهر	شهر	۴۷۲۱۴	۶۲/۶	۴۸۰۶۱	۷۶/۱
	آبادی	۱۰۸۸۹	۱۴/۴	۵۸۲۹	۹/۲
آبادی	شهر	۶۲۱۸	۸/۳	۶۸۱۳	۱۰/۸
	آبادی	۵۵۸۷	۷/۴	۱۹۹۳	۳/۲
خارج از کشور	شهر	۱۶۴	۰/۲	۳۷۹	۰/۶
	آبادی	۱۴	۰/۰	۱۷	۰/۱
اظهار نشده	شهر	۴۴۴۶	۵/۹	۲۵	۰/۱
	آبادی	۸۷۷	۱/۲	۴	۰/۱
جمع		۷۵۴۰۹	۱۰۰	۶۳۱۲۱	۱۰۰

ماخذ: مرکز آمار ایران، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن

نتایج مهاجرت درون استانی (شهرستان‌های استان ۱۳۹۵) نشان می‌دهد شهرستان رشت مهاجرپذیر بوده و خالص مهاجرت آن ۸۹۷۲ نفر است، تعداد ۱۶۶۳۲ نفر از شهرستان‌های استان گیلان به شهرستان رشت مهاجرت کرده‌اند، که شهرستان رودبار با ۲۶۹۲ نفر (۱۶/۲ درصد) بیشترین سهم را داشته است و شهرستان‌های صومعه‌سرا با ۲۰۶۶ نفر (۱۲/۴ درصد) و بندرانزلی با ۱۹۲۰ نفر (۱۱/۵ درصد) در رتبه‌های بعدی قرار دارند عمده‌ترین مهاجرین خارج شده از شهرستان رشت که داخل استان نقل مکان کرده‌اند ۱۳۳۲ نفر (۱۷/۴ درصد) به شهرستان، بندرانزلی ۱۱۱۱ نفر (۱۴/۵ درصد) به شهرستان صومعه‌سرا و مابقی به سایر شهرستان‌های استان مهاجرت کرده‌اند.

در بین مهاجرین وارد شده از سایر استانهای کشور به این، شهرستان استان تهران با ۱۱۰۲۳ نفر (۳۵/۷ درصد) بیشترین سهم از مهاجرت به این شهرستان را داشته استان اردبیل با ۳۰۴۰ نفر (۹/۸ درصد) و استان البرز با ۲۵۱۰ نفر (۸/۱ درصد) در رتبه‌های بعدی قرار دارند و همچنین ۴۰/۱ درصد (۸۳۴۶ نفر) از مهاجران خارج شده شهرستان استان تهران را مقصد بعدی خود انتخاب نموده‌اند بعد از تهران استان‌های البرز با ۲۳۶۶ نفر (۱۱/۴ درصد) و استان مازندران با ۱۵۱۸ نفر (۷/۳ درصد) در رتبه‌های بعدی قرار دارند.



جدول ۲۶- مهاجران درون استانی شهرستان رشت طی دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰

شهرستان	وارد شدگان از سایر شهرستان های استان		خارج شدگان به سایر شهرستان های استان		خالص مهاجرت
	تعداد	سهم	تعداد	سهم	
جمع	۱۶۶۳۲	۱۰۰	۷۶۶۰	۱۰۰	۸۹۷۲
آستارا	۵۷۲	۳/۴	۲۱۸	۲/۸	۳۵۴
آستانه اشرفیه	۹۲۶	۵/۶	۹۰۸	۱۱/۹	۱۸
املش	۳۰۲	۱/۸	۷۸	۱/۰	۲۲۴
بندرانزلی	۱۹۲۰	۱۱/۵	۱۳۳۲	۱۷/۴	۵۸۸
تالش	۹۸۴	۵/۹	۲۹۶	۳/۹	۶۸۸
رضوانشهر	۵۱۹	۳/۱	۲۲۲	۲/۹	۲۹۷
رودبار	۲۶۹۲	۱۶/۲	۵۵۱	۲/۷	۲۱۴۱
رودسر	۹۴۲	۵/۷	۳۹۳	۵/۱	۵۴۹
سیاهکل	۴۰۴	۲/۴	۱۹۳	۲/۵	۲۱۱
شفقت	۱۸۰۰	۱۰/۸	۴۹۲	۶/۴	۱۳۰۸
صومعه سرا	۲۰۶۶	۱۲/۴	۱۱۱۱	۱۴/۵	۹۵۵
فومن	۱۲۱۶	۷/۳	۵۷۵	۷/۵	۶۴۱
لاهیجان	۱۰۶۱	۶/۴	۷۴۵	۹/۷	۳۱۶
لنگرود	۷۰۴	۴/۲	۳۷۰	۴/۸	۳۳۴
ماسال	۵۲۴	۳/۲	۱۷۶	۲/۳	۳۴۸

مأخذ - مرکز آمار ایران - نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵

جدول ۲۷- مهاجران برون استانی وارد شده و خارج شده شهرستان رشت طی دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰

استان	وارد شدگان به شهرستان از سایر استان ها		خارج شدگان از شهرستان به سایر استان ها	
	تعداد	سهم	تعداد	سهم
جمع	۳۰۹۴۶	۱۰۰	۲۰۷۹۰	۱۰۰
آذربایجان شرقی	۴۸۲	۱/۶	۳۷۵	۱/۷
آذربایجان غربی	۳۰۱	۱/۰	۳۱۱	۱/۵
اردبیل	۳۰۴۰	۹/۸	۱۰۸۸	۵/۲
اصفهان	۹۴۸	۳/۱	۶۱۴	۳/۰
البرز	۲۵۱۰	۸/۱	۲۳۶۶	۱۱/۴
ایلام	۷۶	۰/۲	۵۲	۰/۳
بوشهر	۳۹۷	۱/۳	۲۱۴	۱/۰
تهران	۱۱۰۲۳	۳۵/۶	۸۳۴۶	۴۰/۱
چهارمحال و بختیاری	۷۱	۰/۲	۵۲	۰/۳
خراسان جنوبی	۵۷	۰/۲	۴۵	۰/۲
خراسان رضوی	۹۳۹	۳/۰	۷۲۰	۳/۵
خراسان شمالی	۱۲۵	۰/۴	۴۹	۰/۲
خوزستان	۶۵۳	۱/۲	۱۷۲	۰/۸
زنجان	۷۶۴	۲/۵	۴۲۸	۲/۱
سمنان	۱۸۶	۰/۶	۱۸۵	۰/۹
سیستان و بلوچستان	۴۴۱	۱/۴	۱۸۷	۰/۹
فارس	۵۲۱	۱/۷	۳۴۰	۱/۶



استان	واردشدگان به شهرستان از سایر استان‌ها		خارج‌شدگان از شهرستان به سایر استان‌ها	
	تعداد	سهم	تعداد	سهم
قزوین	۱۳۹۸	۴/۵	۸۹۹	۳/۴
قم	۴۲۷	۱/۴	۴۳۸	۲/۱
کردستان	۴۴۱	۱/۴	۲۵۱	۱/۲
کرمان	۲۵۰	۰/۸	۱۰۶	۰/۵
کرمانشاه	۳۲۲	۱/۰	۱۴۹	۰/۷
کهگیلویه و بویراحمد	۳۲	۰/۱	۲۷	۰/۱
گلستان	۴۴۳	۱/۴	۲۴۶	۱/۲
لرستان	۱۷۷	۰/۶	۷۴	۰/۴
مازندران	۲۳۶۵	۷/۶	۱۵۱۸	۷/۳
مرکزی	۵۰۶	۱/۶	۲۸۴	۱/۴
هرمزگان	۱۵۱۶	۴/۹	۸۹۹	۳/۴
همدان	۳۷۱	۱/۲	۱۸۵	۰/۹
یزد	۱۶۴	۰/۵	۱۸۷	۰/۹

مأخذ - مرکز آمار ایران - نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵

در شهرستان رشت طی دوره زمانی ۹۵-۱۳۹۰، گروه سنی میانسالان با ۴۵۲۶ نفر (۶۰/۲ درصد) بیشترین سهم را در مهاجران داشته‌اند و پس از آن گروه سنی جوان با ۱۳۴۸ نفر (۱۷/۹ درصد) در رتبه بعدی قرار دارند که در مقایسه با دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ به ترتیب ۱۴/۴ و ۴۴/۶ درصد کاهش داشته‌اند از لحاظ جنسی در دوره‌های زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰ در اغلب گروه‌های سنی بیشتر مهاجران را مردان تشکیل می‌دهند.

جدول ۲۸- جدول مهاجران وارد شده به شهرستان رشت برحسب جنس در دو دوره زمانی ۹۰-۱۳۸۵ و ۹۵-۱۳۹۰

۱۳۹۰-۹۵			۱۳۸۵-۹۰			گروه های سنی
زن	مرد	جمع	زن	مرد	جمع	
۳۳۲۸۰	۳۰۸۴۱	۶۳۱۱۲۱	۳۷۸۸۴	۲۷۵۲۵	۱۷۵۴۰۹	کل
۳۴۱۶	۳۶۷۷	۷۰۹۳	۴۶۳۴	۴۷۵۲	۹۳۸۶	اطفال نوباوگان و کودکان (۰-۹ ساله)
۱۷۵۹	۱۸۱۶	۳۵۷۵	۲۳۵۳	۲۳۲۶	۴۶۷۹	نوجوانان (۱۰-۱۴ ساله)
۷۶۵۴	۵۴۹۳	۱۳۱۴۷	۹۹۹۱	۹۲۱۷	۱۹۲۰۸	جوانان (۱۵-۲۴ ساله)
۱۶۵۶۸	۱۶۶۴۸	۳۳۲۱۶	۱۸۲۱۳	۱۸۳۶۳	۳۶۵۷۶	میان سالان
۲۱۰۴	۲۴۷۲	۴۵۷۶	۱۸۹۶	۲۱۸۰	۴۰۷۶	۵۰-۶۴ ساله
۷۷۹	۷۳۵	۱۵۱۴	۷۹۷	۶۷۲	۱۴۶۹	بزرگسالان (۶۵ ساله و بیشتر)

^۱ علت اختلاف سرجمع با اعضا به دلیل لحاظ نشدن سن نامشخص است.



جدول ۲۹- توزیع نسبی و نسبت جنسی مهاجران وارد شده به شهرستان رشت برحسب سن و جنس در دو دوره زمانی ۱۳۸۵-۹۰ و ۱۳۹۰-۹۵

۱۳۹۰-۹۵			۱۳۸۵-۹۰			گروه های سنی		
نسبت جنسی مهاجران	زن	مرد	جمع	نسبت جنسی مهاجران	زن	مرد	جمع	
۱۰۲/۶	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰/۲	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	کل
۱۰۷/۶	۱۰/۶	۱۱/۹	۱۱/۲	۱۰۲/۵	۱۲/۲	۱۲/۷	۱۲/۴	اطفال نوباوگان و کودکان (۰-۹ ساله)
۱۰۳/۲	۵/۴	۵/۹	۵/۷	۹۸/۹	۶/۲	۶/۲	۶/۲	نوجوانان (۱۰-۱۴ ساله)
۷۱/۸	۲۳/۷	۱۷/۸	۲۰/۸	۹۲/۳	۲۶/۴	۲۴/۶	۲۵/۵	جوانان (۱۵-۲۴ ساله)
۱۰۰/۵	۵۱/۳	۵۴/۰	۵۲/۶	۱۰۰/۸	۴۸/۱	۴۸/۹	۴۸/۵	میان سالان
۱۱۷/۵	۶/۵	۸/۰	۷/۲	۱۱۵/۰	۵/۰	۵/۸	۵/۴	۲۶۵۷۶ ۵۰-۶۴ ساله
۹۴/۴	۲/۴	۲/۴	۲/۴	۸۴/۳	۲/۱	۱/۸	۱/۹	بزرگ سالان (۶۵ ساله و بیشتر)

• متوسط رشد سالانه شهرستان های استان گیلان ۹۰-۱۳۶۵

روند نرخ رشد جمعیت شهرستان های استان گیلان در سال های ۹۰-۱۳۶۵، شهرستان آستارا با ۱/۹۶ درصد، بیشترین رشد جمعیت و شهرستان رشت با ۱/۶۱ درصد پس از آستارا رتبه دوم را در این زمینه به خود اختصاص داده است. بعد از شهرستان های آستارا و رشت، شهرستان تالش با رشدی معادل ۱/۴۳ درصد در فاصله سال های ۹۰-۱۳۶۵ در رتبه بعدی قرار دارد. از ویژگی های مهم این شهرستان، رشد مثبت جمعیت هم در مناطق شهری و هم در مناطق روستایی آن بوده است. رشد مثبت شهرستان رشت به دلیل مهاجرت از سایر شهرستان ها به این شهرستان به ویژه شهر رشت است که مرکز استان نیز است. شهرستان های تالش و آستارا هم به نظر می رسد از شهرستان های همجوار مهاجر می پذیرند همچنین نرخ باروری شان نیز موجب تأثیر مثبت بر متوسط رشد سالانه شهرستان بوده است. شهرستان های املش، رودبار، رودسر، لاهیجان، صومعه سرا و فومن شهرستان هایی هستند که در فاصله سال های ۹۰-۱۳۶۵ دارای رشد جمعیتی منفی بوده اند که شهرستان فومن با رشدی معادل ۰/۹۶- درصد بالاترین رتبه را داشته است.

مقایسه متوسط رشد سالانه نقاط شهری استان در فاصله سال های ۹۰-۱۳۶۵ نشان می دهد که نقاط شهری شهرستان تالش با ۴/۶۵ درصد بالاترین رشد را داشته است که مهم ترین دلیل را می توان ایجاد شهرهای جدید و جذب آبادی ها در شهر دانست که در صورت بازسازی و تصحیح جغرافیایی جمعیت نقاط شهری با رشد کمتری مواجه خواهیم شد. نقاط شهری شهرستان های آستارا و صومعه سرا هم با رشدی معادل ۳/۶ درصد در رتبه های بعدی قرار دارند. کمترین میزان رشد جمعیتی نقاط شهری را شهرستان رودسر با ۰/۵۷ درصد به خود اختصاص داده است. از مهم ترین دلایل آن می توان به تغییر نکردن محدوده شهرهای آن و ایجاد نشدن شهر جدید و پایین بودن باروری در این شهرستان اشاره نمود. از شهرستان های دیگری که رشد جمعیت آن ها علاوه بر کل شهرستان در نقاط شهری و روستایی هم مثبت بود می توان به رضوانشهر و ماسال اشاره کرد که از الگوی شهرستان تالش، تبعیت کرده اند. روند نرخ رشد جمعیت در نقاط روستایی استان در سال های ۹۰-۱۳۶۵ حاکی از کاهش رشد جمعیت در سطح استان و به تبع آن در اکثر شهرستان های استان دارد.



جدول ۳۰- متوسط رشد سالانه استان به تفکیک نقاط شهری و روستایی بر حسب شهرستان و دوره‌های مختلف (درصد)

شهرستان	کل			نقاط شهری			نقاط روستایی			کل	شهری	روستایی
	۱۳۶۵-۱۳۷۵	۱۳۸۵-۱۳۹۰	۱۳۸۵-۱۳۹۰	۱۳۷۵-۱۳۸۵	۱۳۸۵-۱۳۹۰	۱۳۹۰-۱۳۹۰	۱۳۷۵-۱۳۸۵	۱۳۸۵-۱۳۹۰	۱۳۹۰-۱۳۹۰			
گیلان	-۰/۷۵	-۰/۷۰	-۰/۶۲	۲/۹۶	۲/۱۳	۲/۹۳	-۰/۸۴	-۰/۷۲	-۲/۳۷	۲/۶۲	-۱/۱۰	
آستارا	۱/۷۲	۲/۳۶	۱/۱۶۷	۲/۳۶	۴/۴۶	۴/۴۹	۱/۱۶	-۰/۰۵	-۳/۱۳	۳/۶۲	-۰/۱۹	
آستانه اشرفیه	۱/۳۴	-۰/۵۷	-۰/۴۸	۲/۴۶	۰/۵۲	۱/۶۸	۰/۶۲	-۱/۴۲	-۲/۵۱	۱/۵۳	-۰/۸۳	
املش	-۰/۳۵	-۰/۸۹	-۰/۹۴	۴/۱۶	۱/۱۹	۱/۳۳	-۰/۸۰	-۱/۸۱	-۲/۲۳	۲/۳۹	-۱/۴۹	
بندرانزلی	-۰/۶۷	۱/۰۶	۰/۷۲	۱/۲۵	۱/۱۶	۱/۰۷	-۱/۶۰	۰/۵۵	-۱/۰۵	۱/۱۸	-۰/۶۳	
تالش	۱/۵۱	۱/۵۵	۱/۰۳	۳/۳۶	۴/۱۱	۸/۴۰	۱/۰۶	-۰/۷۲	-۲/۵۲	۴/۶۵	۰/۲۰	
رشت	۱/۵۰	۱/۸۳	۱/۳۸	۳/۴۶	۲/۷۷	۲/۹۵	-۱/۲۴	-۰/۰۶	-۲/۸۱	۳/۰۸	-۱/۰۹	
رضوانشهر	۱/۲۶	-۰/۷۹	-۰/۷۱	۳/۲۲	۲/۵۰	۲/۳۹	۰/۶۴	-۰/۱۰	-۰/۱۰	۲/۷۷	۰/۲۸	
رودبار	-۱/۰۶	-۰/۸۲	-۰/۶۱	۴/۲۹	۱/۴۶	۰/۴۴	-۴/۰۹	-۳/۳۵	-۲/۲۳	۲/۳۸	-۳/۴۲	
رودسر	-۰/۰۸	-۰/۳۹	-۰/۲۳	۱/۹۱	-۱/۴۵	۲/۰۰	-۱/۶۰	-۰/۵۰	-۲/۰۸	۰/۵۷	-۰/۶/۸۶	
سیاهکل	۱/۴۵	-۰/۷۸	-۰/۲۹	۴/۴۸	۲/۳۵	۲/۹۹	۰/۵۷	-۲/۱۵	-۲/۳۳	۳/۳۳	-۱/۱۱	
شفت	۲/۲۶	-۰/۹۹	-۱/۶۴	۱/۱۸	۵/۳۰	۱/۰۲	۲/۳۵	-۱/۶۷	-۲/۰۸	۲/۷۷	-۰/۱۶	
صومعه سرا	۰/۳۴	-۰/۴۴	-۰/۴۷	۵/۲۰	۳/۱۴	۱/۴۵	-۰/۹۰	-۲/۰۳	-۱/۶۷	۳/۶۲	-۱/۵۱	
فومن	-۱/۴۵	-۰/۵۸	-۰/۷۶	۲/۱۹	-۱/۱۳	۱/۷۶	-۲/۷۰	-۰/۳۴	-۱/۸۹	۰/۷۷	-۱/۶۰	
لاهیجان	-۱/۵۲	-۰/۶۵	-۰/۷۲	۱/۹۲	۳/۷۲	۵	-۲/۹۳	-۱/۴۱	-۳/۸۰	۳/۲۵	-۲/۵۰	
لنگرود	۲/۱۰	-۰/۱۹	-۰/۴۹	۳/۰۳	۱/۳۵	۳/۲۳	۱/۲۵	-۲/۰۱	-۳/۹۸	۲/۳۹	-۱/۱۲	
ماسال	-۰/۸۸	-۰/۰۳	۱/۷۷	۲/۲۱	-۰/۴۶	۵/۰۵	۰/۳۰	-۰/۲۶	-۰/۱۳	۱/۶۹	۰/۲۵	

ماخذ: مرکز آمار ایران، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال‌های ۱۳۶۵، ۱۳۷۵، ۱۳۸۵، ۱۳۹۰

۳-۲-۱-۲- وضعیت شاخص‌های اجتماعی به تفکیک مناطق

جدول زیر نمرات شاخص‌های مختلف را به تفکیک مناطق نشان می‌دهد. در مجموع نمره اعتماد به شهرداری در سال ۹۵ نمره ۴۴/۷۲ بوده، البته نمره اعتماد در منطقه چهار بیش از سایر مناطق است. نمره تمایل به مشارکت در سال ۹۵ نمره ۳۹/۶۶ بوده و تمایل به مشارکت در منطقه یک بیش از سایر مناطق بود. در ضمن نمره اعتماد به شهرداری ۱۰/۰۴۶۳ است. هرچند در مناطق پاسخگویان منطقه پنج بیشترین اعتماد را به مجموعه شهرداری دارند. در ضمن نمره مشارکت شهروندان جهت بهبود کیفیت خدمات شهری در سال ۹۸، ۳۵/۷۸۷۰ بوده و در مناطق هم بیشترین تمایل به مشارکت در مناطق دو است. همچنین نمره رضایت کلی شهروندان از عملکرد شهرداری در سال ۹۸، ۴۴/۴۹۵۴ بود که منطقه سه دارای بیشترین رضایت از عملکرد شهرداری داشت.

جدول ۳۱- وضعیت شاخص‌های مختلف به تفکیک مناطق

مناطق شاخص‌ها	منطقه ۱	منطقه ۲	منطقه ۳	منطقه ۴	منطقه ۵	جمع کل
اعتماد به شهرداری در سال ۹۵	۴۳/۵۶	۴۴/۰۶	۴۴/۰۵	۵۰	۴۱/۴۸	۴۴/۷۲
تمایل به مشارکت در سال ۹۵	۴۱/۱۶	۴۰/۵	۳۵/۷۸	۴۰/۶۲	۴۱/۱۵	۳۹/۶۶
اعتماد شهروندان به شهرداری در سال ۹۸	۱۲/۰۴۵۵	۸/۵۲۲۷	۷/۳۸۶۴	۱۰/۲۲۷۳	۱۲/۲۵۰۰	۱۰/۰۴۶۳
نمره مشارکت شهروندان جهت بهبود کیفیت خدمات شهری در سال ۹۸	۳۵/۶۸۱۸	۳۸/۵۲۲۷	۳۵/۹۰۹۱	۳۳/۷۵۰۰	۳۵/۰۰۰۰	۳۵/۷۸۷۰
نمره رضایت کلی شهروندان از عملکرد شهرداری در سال ۹۸	۴۴/۲۰۴۵	۴۳/۵۲۲۷	۴۴/۵۴۵۵	۴۲/۷۲۷۳	۴۲/۳۷۵۰	۴۳/۴۹۵۴

۳-۲-۱-۳- تنگناها و چالش‌های بخش جمعیت

چالش‌های بخش جمعیت به شرح زیر هستند:

- کاهش نرخ باروری به پائین‌تر از سطح جانشینی؛
- افزایش گرایش به تک‌فرزندی؛
- تجمل‌گرایی در امر ازدواج (انتقال به خانواده)؛
- مهاجرت جمعیت جوان به خارج از استان؛
- مهاجرت بی‌رویه به شهرها و به ویژه کلان شهر رشت؛
- بالابودن نرخ طلاق؛
- سالخوردگی جمعیت؛
- ساختار سنی ناهمگون به ویژه در مناطق روستایی؛
- توزیع نامتعادل فضایی و جغرافیایی جمعیت در استان؛
- بالا بودن نسبت جنسی در مناطق روستایی استان.



جدول ۳۲- نقاط برجسته در حیطه اجتماعی - فرهنگی

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none"> • برخورداری از عناصر هویتی • ساختار اجتماعی منسجم و برخوردار از تنوع قومیتی • نرخ بالای سواد و بالا بودن سطح آگاهی شهروندان • وجود فضاهای عمومی-همگانی و حیات جمعی برای برقراری تعاملات و ارتباطات اجتماعی (نظیر پارک، مسیر های پیاده و توقفگاه ها) • وجود بقعه‌ها و امامزاده‌ها بقعه امامزاده هاشم خواهر امام بقعه دانای علی و خانه‌های تاریخی خانه قدیری خانه، سمیعی خانه، ابریشمی خانه اولین شهردار رشت • شهر خلاق خوراک • شهر دوستدار کودک • شهر دوستدار سالمند • برگزاری جشن‌ها و مسابقات متعدد در مناسبت‌ها توسط سازمان فرهنگی - ورزشی شهرداری • ایجاد بسترهای مناسب در جهت افزایش مشارکت زنان در توسعه شهر • توجه به احداث فرهنگسرا و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی و احساس نیاز آن • وجود کتابخانه‌هایی با بانک اطلاعاتی غنی • تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری درحوزه اجتماعی و فرهنگی • توجه به محلات و طرح محله‌محوری در شهرداری رشت • توجه ویژه به جوانان و اشتغال • وجود پژوهشکده گیلان‌شناسی در دانشگاه گیلان • تنوع میراث فرهنگی اعم از غذاهای محلی تنوع صنایع‌دستی بازی‌های محلی و لباس محلی، موسیقی و . • نزدیکی شهر رشت به کلان شهرهای تهران و کرج • همکاری آموزش و پرورش در مسائل فرهنگی • بالا بودن سطح آگاهی و فرهنگ عمومی مردم شهر و روحیه مهمان‌نوازی مردم • ظرفیت پیاده‌راه علم‌الهدی در پذیرش گردشگران و توسعه کاربری‌های تجاری، فرهنگی . جذب گردشگر • تاکید برنامه ششم بر توسعه فضاهای فرهنگی • روند رو به رشد تهیه طرح‌هایی با محوریت مسائل اجتماعی • پتانسیل بهره‌گیری از مراکز آموزش عالی همچون دانشگاه گیلان در مباحث جامعه‌شناختی • تنوع فرهنگی • نگرش مثبت جامعه به فعالیت‌های فرهنگی، هنری و ورزشی • تمایل به مشارکت بین شهروندان • روند رو به رشد شکل‌گیری سازمان‌های مردم‌نهاد با محوریت مسائل و دغدغه‌های اجتماعی 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود فضاهای رها شده و بی دفاع در سطح شهر و جرم خیز • بالا بودن ترافیک شهری مشکل دسترسی به مراکز دارای جاذبه گردشگری و کمبود شدید پارکینگ‌های عمومی • ناهماهنگی مراکز تصمیم‌گیری و نهادهای مرتبط با گردشگری در بخش‌های دولتی و خصوصی • کمبود مراکز و سرویس‌های بهداشتی • عدم همکاری و اطلاع‌رسانی در زمینه حمایت‌های بخش دولتی و بروکراسی فرساینده بخش اداری • نارسایی‌های اقامتی و کمبود هتل‌ها و مسافرخانه‌های مناسب و مجهز کمبود کمپینگ و توقفگاه‌های عمومی • کنترل و نظارت واحد تسهیلات در امور مختلف جهانگردی • عدم توجه حوزه معماری شهرداری به هویت شهری و نداشتن برنامه و مدل معماری و ظاهر ساختمان‌های بلاتکلیفی طرح گردشگری عینک رشت • کیفیت غیراستاندارد و نامطلوب برخی از تأسیسات اقامتی • کمبود اعتبارات در بخش‌های فرهنگی، اجتماعی و ورزشی • وابستگی شدید منابع مالی بخش ورزش به درآمدهای عمومی • فقدان طرح سازماندهی بافت فرهنگی - تاریخی و نبود ضوابط و مقررات ساخت‌وساز متناسب • عدم مشارکت عمده در امور شهری و کمبود NGOها • کمبود برنامه‌های گذران اوقات فراغت مخصوصا برای جوانان و بانوان • پیامدهای منفی بر انسجام پیوندهای اجتماعی تحت تاثیر رواج گردشگری خانه های دوم • خطر افزایش جرم و بزهکاری در فضاهای باز و رها شده • کاهش حس خاطره انگیزی ساکنین بافت با ساخت و سازهای جدید بدون توجه به هویت محله • ناهمگنی اجتماعی و وجود خرده فرهنگ نامتناسب و تداخل فرهنگ شهرنشینی و روستایی در سکونتگاه‌های غیررسمی • کاهش علاقمندی به گویش محلی در شهر • دور بودن عناصر میراثی و ارزشمند، محورهای گردشگری و محدوده‌های حاشیه‌ای از یکدیگر • روند رو به رشد فضاهای بی‌دفاعی شهری و کاهش امنیت اجتماعی



۴- سنجش و تحلیل بعد اقتصادی

۴-۱- شناسایی، سنجش و تحلیل شاخص‌های اقتصادی جمعیتی شهر رشت طی دوره‌های گذشته (نرخ بیکاری و اشتغال، نرخ فعالیت و ...)

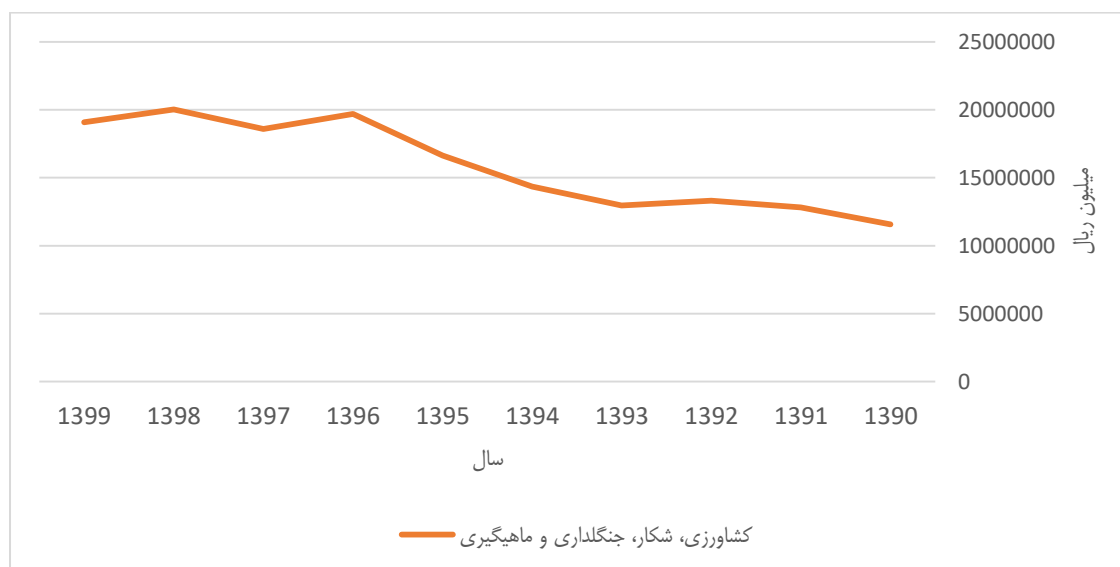
۴-۱-۱- ویژگی‌های اقتصادی شهر رشت

۴-۱-۱-۱- بخش کشاورزی

جایگاه بخش کشاورزی به‌عنوان موتور محرک رشد و توسعه اقتصادی در ساختار شهری و روستایی از جمله موضوعاتی است که همواره مورد بحث و اظهار نظر کارشناسان بوده است. شواهد موجود نشان می‌دهد در حال حاضر، سه دیدگاه مختلف درباره کارکردهای بخش کشاورزی در اقتصاد ایران وجود دارد. تفکر نخست با رویکرد صرف اقتصادی بر مبنای نظریه «تغییرات ساختاری» و بر اساس یافته‌های نظام حسابداری بخشی معتقد است بخش کشاورزی تنها می‌تواند به‌عنوان بخش تأمین‌کننده امنیت غذایی مورد توجه باشد. درحالی که طرفداران دیدگاه دوم بر این عقیده‌اند که بخش کشاورزی در به حرکت درآوردن چرخ‌های اقتصادی کشور نقش اساسی را ایفا می‌نماید. نظر به ساحت چندبعدی فعالیت‌های بشری، ارتباط تنگاتنگ و تأثیرپذیری هریک از جنبه‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی این فعالیت‌ها از یکدیگر و با در نظر گرفتن تجارب موجود در این زمینه که نشان می‌دهد طی نزدیک به ربع قرن گذشته جهت‌گیری‌های تک‌ساحتی بالاترین سهم را در تحمیل انواع نابسامانی‌های اقتصادی و اجتماعی و ایجاد فاجعه‌های زیست‌محیطی به کشور داشته است، دیدگاه سوم با تأکید بر ضرورت بررسی ابعاد گوناگون آثار و تبعات گسترش فعالیت‌های کشاورزی در مناطق شهری و روستایی، بر جایگاه بخش کشاورزی از منظر نقش برقرارکننده تعادل اقتصادی-اجتماعی تأکید دارد (مومنی و همکاران، ۱۳۹۶). این بخش به علت ارتباطات گسترده‌ای که با سایر بخش‌های اقتصادی دارد می‌تواند با رشد خود زمینه تولید ثروت، ایجاد بازار و ارزآوری و رشد صنعت را فراهم نماید. بنابراین کشورهای در حال توسعه برای برون‌رفت از بحران‌های اقتصادی باید بخش کشاورزی را از ارکان اصلی توسعه اقتصادی به شمار آورند و به دلیل نقش به‌سزایی که این بخش در تامین غذا، رفاه جامعه، تولید ناخالص ملی و در نهایت رشد اقتصاد ملی ایفا می‌کند، آن را سرلوحه برنامه‌های اقتصادی خود قرار دهند.

براساس اطلاعات آماری ارائه شده در سالنامه آماری استان، ارزش افزوده بخش کشاورزی^۳، شکار، جنگلداری و ماهیگیری در سال ۱۳۹۰ از ۱۱۵۸۲۴۹۲ میلیون ریال به ۱۹۰۸۲۵۳۶ میلیون ریال در سال ۱۳۹۹ رسیده است. این امر بیانگر این است که سهم بخش کشاورزی، شکار، جنگلداری و ماهیگیری استان گیلان، تقریباً ۳ درصد کل ارزش افزوده بخش کشاورزی کشور را تشکیل داده است. مشاهده می‌گردد که در طی دوره ۱۳۹۰-۱۳۹۹، ارزش افزوده بخش کشاورزی، شکار، جنگلداری و ماهیگیری روند صعودی داشته اما از سال ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹ روند آن ثابت است و تغییر محسوسی نداشته است.

^۳ - در حساب‌های ملی و در آمار رسمی کشور، فعالیت‌های کشاورزی مشتمل بر فعالیت‌های زراعت، باغداری، کشت گلخانه‌ای، پرورش دام سنگین، پرورش دام سبک، پرورش زنبورعسل، پرورش کرم ابریشم، پرورش طیور به روش سنتی و پرورش ماهی می‌باشد (بانک مرکزی ج.ا. ایران، ۱۴۰۱).



نمودار ۱۱- ارزش افزوده بخش کشاورزی، شکار، جنگلداری و ماهیگیری در سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹ (میلیون ریال) - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

همچنین بررسی تعداد فعالیت های بهره برداری کشاورزی بر حسب نوع فعالیت و شهرستان بیانگر این است که در سال ۱۳۹۹، شهر رشت در مقایسه با سایر شهرهای استان گیلان، به لحاظ تعداد فعالیت های بهره برداری شده بخش کشاورزی، در زمینه پرورش ماهی بیشترین سهم را داشته و در زمینه پرورش کرم ابریشم و پرورش زنبور عسل کمترین سهم را دارد. همچنین مطالعه وضعیت بهره برداری با زمین به تفکیک زمین های دیم و آبی نشانگر این است که بهره برداری ها اغلب در زمین های آبی انجام شده است.

جدول ۳۳- تعداد بهره برداری کشاورزی بر حسب نوع فعالیت و شهرستان

پرورش ماهی	پرورش طیور به روش سنتی	پرورش کرم ابریشم	زنبور عسل	پرورش دام سنگین و سبک	کشت گلخانه ای	باغداری	زراعت	
۲۵.۰۶	۳۰۹۶۶	۱۰	۵۹	۱۵۸۳۹	۴۴	۲۸۰۸۲	۴۱۱۱۹	شهر رشت
۵۸۸۶	۱۶۱۳۵۰	۳۷۲۳	۳۶۴۸	۸۵۱۷۳	۳۸۵	۱۷۵۱۰۰	۲۱۹۰۱۲	کل استان
۴۲/۵۷	۱۹/۲	۰/۲۷	۱/۶	۱۸/۶	۱۱/۴	۱۶	۱۸/۷۷	سهم (درصد)

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

جدول ۳۴- تعداد و مساحت بهره برداری های با زمین به تفکیک آبی و دیم بر حسب شهرستان

مساحت (هکتار)			تعداد بهره برداری			
دیم	آبی	جمع	دیم	آبی	جمع	
۱۷۷۳	۳۲۲۰۵	۳۳۹۷۸	۱۲۴۳۴	۴۰۵۵۶	۴۳۱۷۲	شهر رشت
۶۱۸۰۲	۱۴۷۹۶۳	۲۰۹۱۶۵	۱۱۵۳۸۱	۲۲۱۳۶۴	۲۶۸۵۵۴	کل استان
۲/۸۶	۲۱/۷	۱۶/۲	۱۰/۷۷	۱۸/۳	۱۶	سهم (درصد)

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹



علاوه بر این، براساس داده‌ها و اطلاعات مرکز آمار ایران، بررسی سطح زیر کشت و تولید برخی از محصولات سالانه (به استثنای نباتات صنعتی) نشان می‌دهد که سطح زیر کشت گندم و جو در شهر رشت صفر بوده اما این شهر سهم ۲۵/۵ درصدی را در تولید شلتوک و در مقایسه با سایر شهرهای استان در اختیار دارد.

جدول ۳۵- سطح زیر کشت و تولید برخی از محصولات سالانه (به استثنای نباتات صنعتی) بر حسب شهرستان (هکتار- تن)

شهر رشت	شلتوک		گندم		جو	
	سطح	تولید	سطح	تولید	سطح	تولید
شهر رشت	۲۳۸۰۲	۲۷۹۲۹۳	۰	۰	۰	۰
کل استان	۶۲۴۳۰	۱۰۹۵۴۴۲	۱۳۰۳۴	۲۳۷۲۰	۵۷۳۱	۹۹۵۶
سهم (درصد)	۳۸	۲۵/۵	۰	۰	۰	۰

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

همچنین بررسی تعداد و ظرفیت کشتارگاه‌های طیور فعال در سال ۱۳۹۹ بیانگر این است که سهم شهرهای مختلف استان از ۸ واحد فعال، ۳ واحد برای رشت، ۲ واحد برای صومعه‌سرا و برای شهرهای آستانه اشرفیه، رودبار و سپاهکل هر کدام ۱ واحد است. تعداد مراکز عرضه دام در کل استان نیز ۸ مرکز بوده و سهم شهر رشت ۲ مرکز است. شهر لنگرود نیز دارای ۲ مرکز بوده و سهم شهرهای ماسال، صومعه‌سرا، رضوانشهر و لاهیجان هر کدام یک مرکز است. علاوه بر این، مراکز عرضه فرآورده‌های خام دامی (شامل دام، طیور، آبزیان و سایر) نیز اغلب در شهر رشت فعال بوده و بالغ بر ۲۳۴۵ واحد است. این میزان در مقایسه با کل واحدهای مذکور در استان سهم ۲۰ درصدی را نشان می‌دهد.

جدول ۳۶- مراکز عرضه فرآورده‌های خام دامی (شامل دام و طیور و آبزیان و سایر)

شهر رشت	مراکز عرضه فرآورده‌های خام دامی
شهر رشت	۲۳۴۵
کل استان	۱۱۷۴۷
سهم (درصد)	۲۰

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

در بخش ماهیگیری نیز، سهم شهر رشت از مجموع قایق، لنج و کشتی موجود در استان ۱۲/۴ درصد بوده و ۱۷/۶ درصد از صیادان کل استان در این شهر واقع شده‌اند.

جدول ۳۷- تعداد شناورهای صیادی و صیادان عضو تعاونی صیادی (فروند)

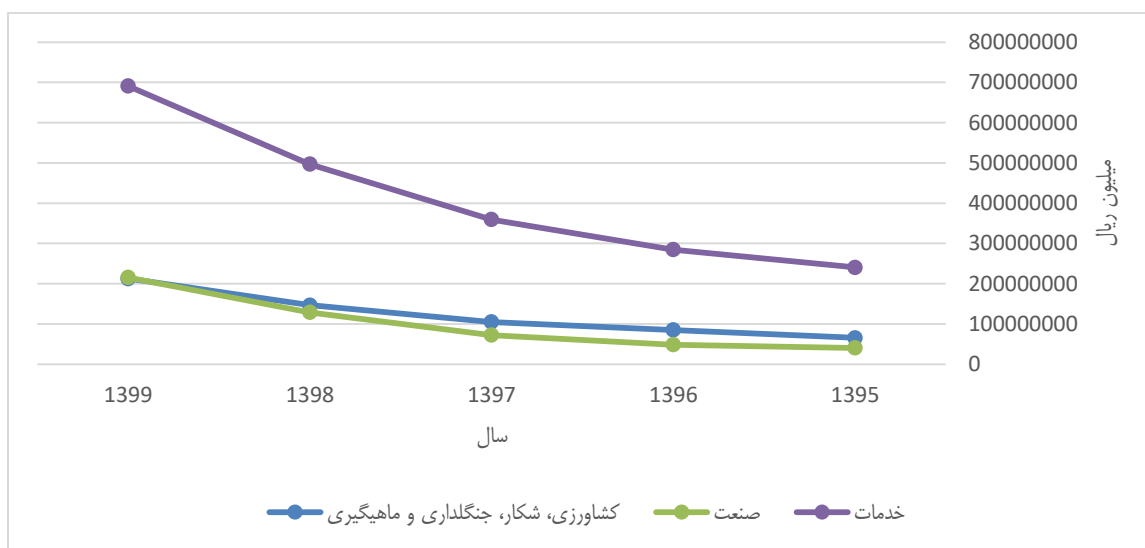
شهر رشت	تعداد شناور صیادی				تعداد صیاد
	جمع	قایق	لنج	کشتی	
شهر رشت	۲۸	۲۸	۰	۰	۶۶۶
کل استان	۲۲۶	۱۹۶	۳۰	۰	۳۷۶۹
سهم (درصد)	۱۲/۴	-	-	-	۱۷/۶

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹



۲-۱-۱-۴- بخش صنعت

بخش صنعت، بعد از بخش خدمات و کشاورزی نقش کلیدی در اقتصاد استان گیلان دارد. ارزش افزوده این بخش از ۴۰۶۲۰۵۸۳ میلیون ریال در سال ۱۳۹۵ به ۲۱۵۴۶۵۴۰۷ میلیون ریال در سال ۱۳۹۹ رسیده است. این بخش، در سال ۱۳۹۵-۱۳۹۹ رشد مناسبی داشته بطوریکه در سال ۱۳۹۹، ارزش افزوده آن از ارزش افزوده بخش کشاورزی بیشتر شده است. روند سرمایه‌گذاری کارگاه‌های صنعتی دارای پروانه بهره‌برداری صادر شده توسط اداره کل صنعت، معدن و تجارت نیز نشان می‌دهد که این روند در بازه زمانی ۱۳۹۰-۱۴۰۰ تنها در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۴۰۰ کاهش داشته است، با این حال روند مذکور صعودی است.

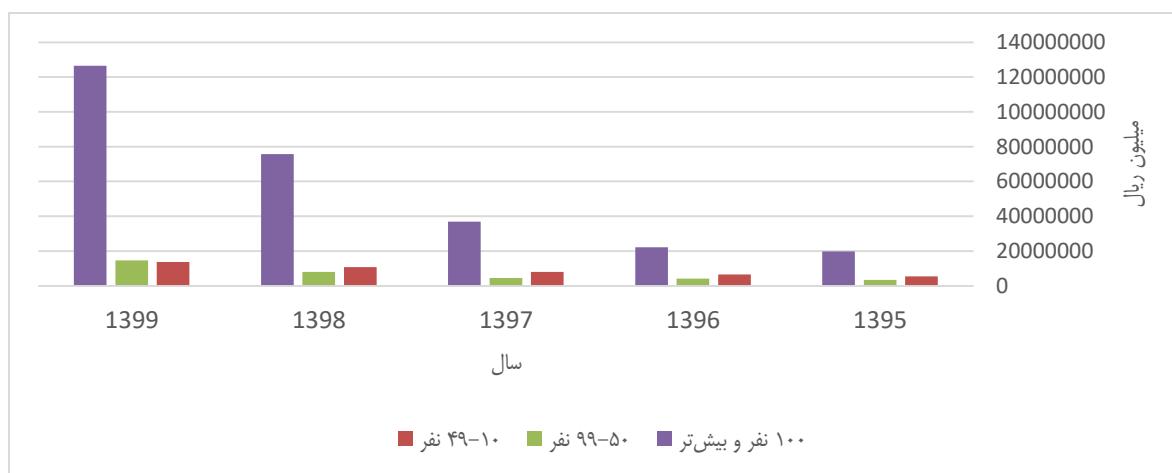


نمودار ۱۲- ارزش افزوده بخش صنعت در سال ۱۳۹۵-۱۳۹۹ - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰



نمودار ۱۳- سرمایه‌گذاری کارگاه‌های صنعتی دارای پروانه بهره‌برداری صادر شده توسط اداره کل صنعت، معدن و تجارت بر حسب نوع فعالیت - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

همچنین ارزش افزوده فعالیت صنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای ده نفر کارکن و بیش‌تر بیانگر این است که کارگاه‌های صنعتی دارای ۱۰۰ نفر کارکن و بیش‌تر، ارزش افزوده بمراتب بیشتری در مقایسه با کارگاه‌های صنعتی دیگر داشته و این اختلاف در سال‌های اخیر بیشتر نیز شده است. علاوه بر این صنایع مرتبط با تولید فلزات پایه، تولید فراورده‌های غذایی، تولید محصولات فلزی ساخته شده (به‌جز ماشین‌آلات و تجهیزات)، تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر و تولید تجهیزات برقی جزو صناعی بودند که بیشترین ارزش افزوده در بخش صنعت استان گیلان را ایجاد نمودند.

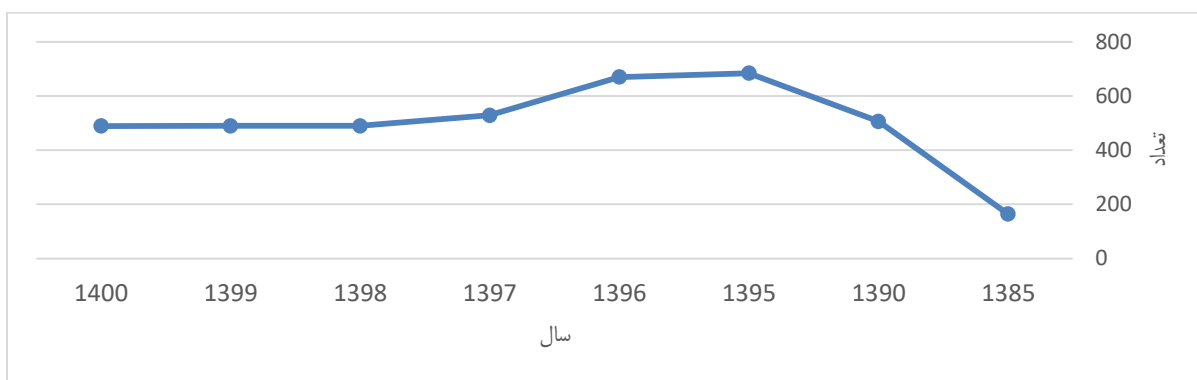


نمودار ۱۴- ارزش افزوده فعالیت صنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای ده نفر کارکن و بیش‌تر بر حسب نوع فعالیت و طبقات کارکن صنعتی - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

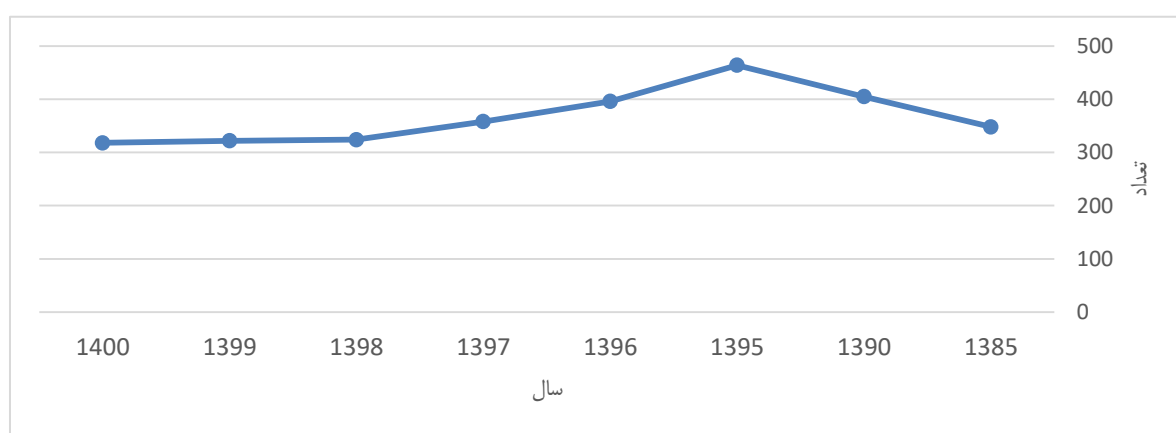
جدول ۳۸- ارزش افزوده مهمترین صنایع فعال در بخش صنعت استان گیلان (میلیون ریال) - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

بخش	ارزش افزوده	سهم از کل (درصد)
تولید فراورده‌های لاستیکی و پلاستیکی	۶۳۳۲۰۲۱	۴,۰۹۱۰۳۷
تولید چوب و فراورده‌های چوب و چوب پنبه به‌جز مبلمان، ساخت کالا از حصیر و مواد حصیربافی	۸۸۵۴۹۹۷	۵,۷۲۱۱
تولید داروها و فراورده‌های دارویی شیمیایی و گیاهی	۱۰۳۷۴۹۶۷	۶,۷۰۳۱۳۳
تولید تجهیزات برقی	۱۳۰۲۸۹۲۹	۸,۴۱۷۸۲۳
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۱۳۰۵۳۵۴۶	۸,۴۳۳۷۲۸
تولید محصولات فلزی ساخته شده، به‌جز ماشین‌آلات و تجهیزات	۱۴۶۳۳۷۱۲	۹,۴۵۴۶۵۳
تولید فراورده‌های غذایی	۱۶۷۶۰۸۲۰	۱۰,۸۲۸۹۵
تولید فلزات پایه	۴۴۱۶۲۹۸۳	۲۸,۵۳۳۱۴

همچنین روند تعداد شرکت‌های تعاونی خدماتی فعال در سال ۱۴۰۰-۱۳۹۵ نشان می‌دهد که تعداد این تعاونی‌ها از سال ۱۳۹۵ کاهش یافته و در ۳ سال اخیر تغییر محسوسی نداشته است. با این حال شهر رشت با دارا بودن ۱۰۳ شرکت تعاونی خدماتی فعال، بیشترین تعداد در سال ۱۴۰۰ را دارا است. تعداد شرکت‌های تعاونی فعال صنعتی نیز همانند شرکت‌های تعاونی خدماتی، از سال ۱۳۹۵ نزولی بوده و شهر رشت با دارا بودن ۳۹ شرکت تعاونی بعد از تالش و رودبار بیشترین تعداد شرکت‌های تعاونی فعال صنعتی در سال ۱۴۰۰ را داراست.



نمودار ۱۵- تعداد شرکت‌های تعاونی خدماتی فعال ۱۳۹۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰



نمودار ۱۶- تعداد شرکت‌های تعاونی صنعتی فعال ۱۳۹۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

۴-۱-۳- بخش معدن

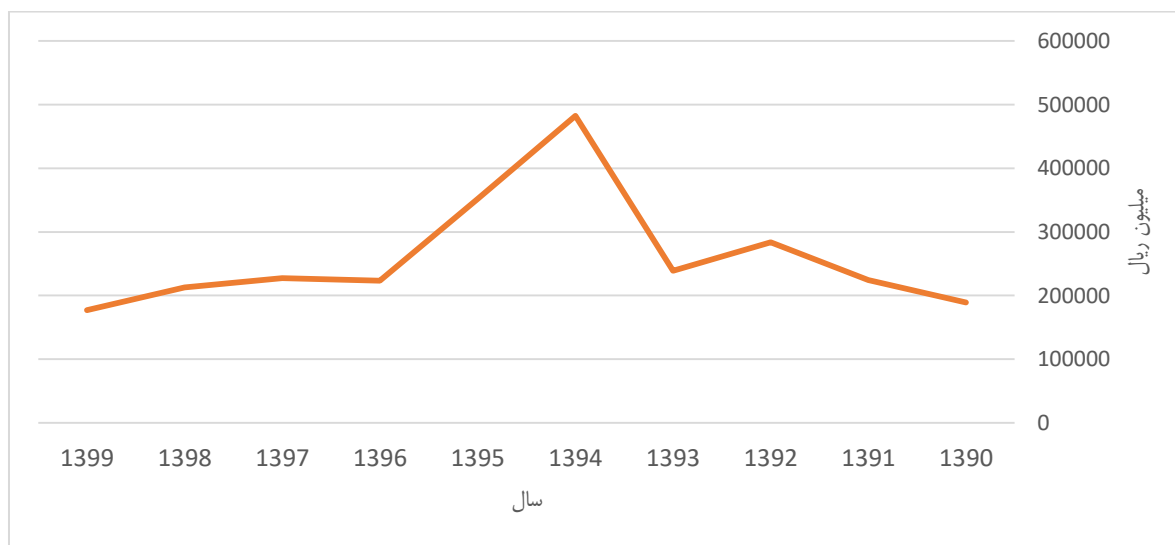
بخش معدن از عمده‌ترین بخش‌های تامین کننده مواد اولیه صنایع و ساختمان محسوب شده و ذخایر غنی مواد معدنی به عنوان یک امکان بالقوه می‌تواند نقش اساسی در توسعه صنعتی کشور ایفا نموده و راهگشای بسیاری از معضلات خودکفایی صنعتی کشور باشد. ظرفیت بی‌نظیر ایران در ذخایر معدنی و تنوع عناصر معدنی موجود در خاک ایران، این قابلیت را دارد که این بخش بتواند جای درآمدهای نفتی را در اداره کشور بگیرد. همچنین با توجه به وجود ذخایر گسترده معدنی و با در نظر گرفتن پیوندهای بسیار قوی و طولانی بین فعالیت‌های معدنی با طیف وسیعی از صنایع و خدمات کشور، توسعه معادن و صنایع معدنی می‌تواند سهم تعیین کننده‌ای در رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال ایفا کند.

بهره‌برداری اقتصادی از معادن کشور دارای سابقه‌ای بس طولانی است ولیکن در سالهای اخیر به دلایل گوناگون نقش و اهمیت بخش معدن در اقتصاد کشور فزونی یافته است. بهره‌برداری صحیح و علمی از ذخایر انبوه و متنوع معدنی کشور مستلزم برنامه‌ریزی دقیق بوده و این هدف جز با در اختیار داشتن آمار و اطلاعات دقیق و بهنگام از فعالیت‌های این بخش میسر نمی‌باشد. از دیدگاه زمین‌شناسی استان گیلان شامل مجموعه متنوعی از سرزمین‌های بسیار قدیمی متعلق به پرکامبرین (ابردوران) تا سرزمین‌های عصر حاضر است که فازهای کوهزایی، ولکانیسم و پلوتونیسم متعددی را تحمل کرده و از لحاظ زمین‌شناسی



ساختمانی نیز جزء نواحی فعال محسوب می‌شود. در پهنه استان معادن زیادی وجود دارد که مهمترین آنها شامل معادن سنگ آهک، شن و ماسه، معدن مارن، معدن صدف دریایی آستارا و تالش، معدن خاک نسوز سنگرود، معدن میکای املش و سایر مواد معدنی از قبیل سیلیس، سنگ نما، ماسه ریخته گری، سنگ لاشه و غیره است. هر چند مواد معدنی برای بقای بشر ضروری هستند و افزایش جمعیت در استان و شدت مهاجرپذیری و به تبع آن افزایش ساخت و ساز و توسعه پروژه‌های راه سازی و غیره استفاده بیشتر از منابع معدنی را می‌طلبد و بخش معدن در کنار بخش های دیگر اقتصادی می‌تواند زمینه ایجاد اشتغال و شکوفایی اقتصادی استان را فراهم آورد اما تهدید اثرات منفی ناشی از عدم بهره برداری درست از معادن را نباید نادیده گرفت. در سرتاسر دنیا استخراج و فرآوری مواد معدنی نقش مهمی در مشکلات زیست محیطی از جمله کاهش سطح جنگلها، فرسایش خاک و آلودگی هوا و آب ایفا می‌کند. در مقیاس جهانی و منطقه‌ای بخش مواد معدنی یکی از بزرگترین مصرف کنندگان انرژی است و از این طریق به آلودگی هوا و گرم شده کره زمین می‌افزاید. بسیاری از مشکلات هیدرولوژیکی ناشی از عملیات معدنکاری به علت تغییر در وضع موجود شبکه جریان آب زیرزمینی و یا شبکه جریان جدید می‌باشد. هر چند معادن استان به عنوان ثروت‌های ملی باید به درستی حفظ و بهره‌برداری شوند تا نسل‌های آینده بتوانند از آن استفاده کنند اما از طرفی با توجه به شرایط اقلیمی استان و مشکلات جدی که در این خصوص وجود دارد. کمترین بی توجهی به مسائل زیست محیطی و همچنین بهره برداری غیراصولی و غیرقانونی از معادن، به خصوص معادن شن و ماسه خطرات جبران ناپذیری را برای نسل حاضر و نسل آینده برجای می‌گذارد که امروز اثرات آن در شکل های مختلف همانند ریزگرد، سیلاب، فرونشست زمین و تخریب سازه‌ها قابل مشاهده است

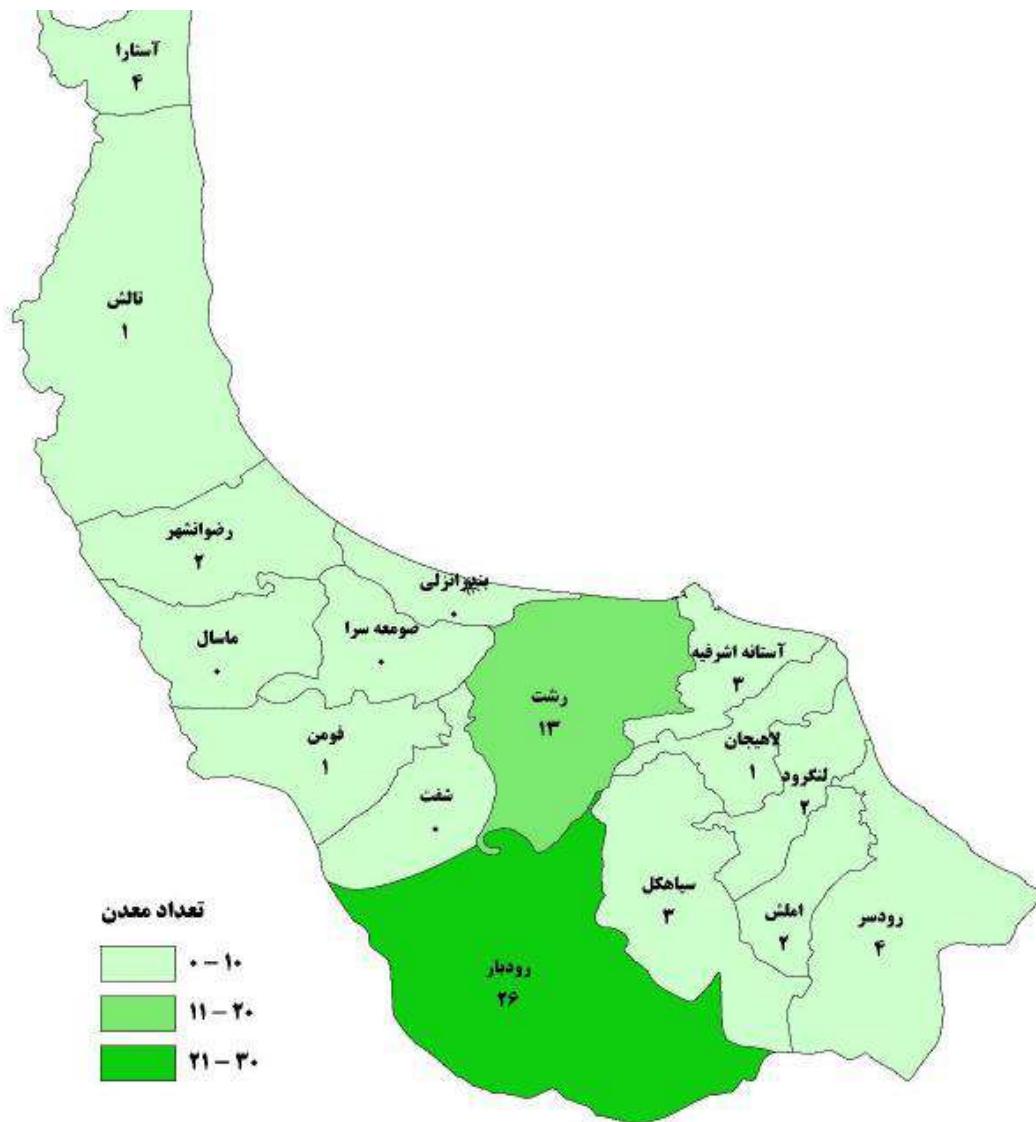
براساس داده‌ها و اطلاعات ارائه شده در سالنامه آماری استان گیلان، ارزش افزوده بخش معدن استان از ۱۸۸۹۷۲ میلیون ریال در سال ۱۳۹۰ به ۱۷۷۱۳۲ میلیون ریال در سال ۱۳۹۹ رسیده است. این روند نزولی بوده و تنها در بازه ۱۳۹۰-۱۳۹۴ صعودی است، بطوریکه ارزش افزوده بخش معدن در سال ۱۳۹۴ به ۴۸۲۴۲۴ میلیون ریال رسیده است. همچنین براساس این داده‌ها و اطلاعات، ارزش افزوده بخش معدن استان گیلان همواره کمتر از یک درصد ارزش افزوده بخش معدن در کل کشور بوده است.



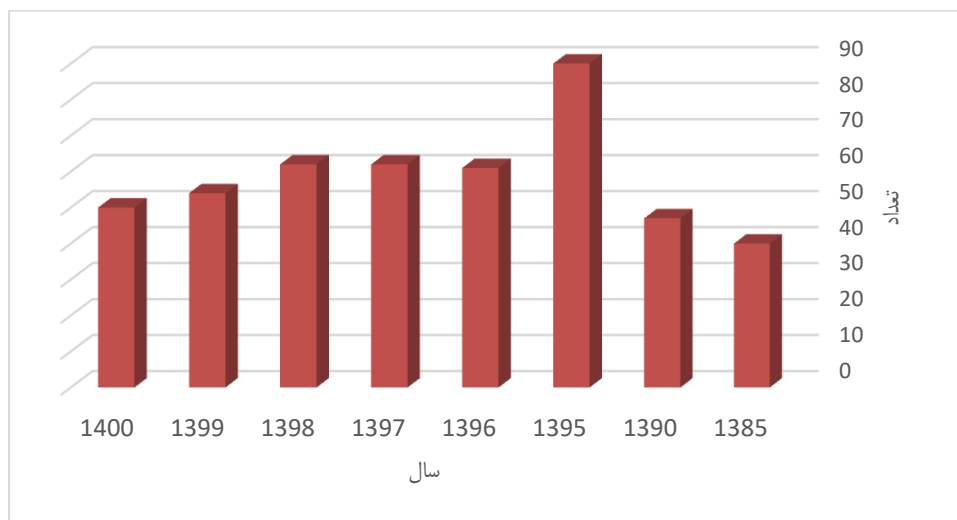
نمودار ۱۷- ارزش افزوده بخش معدن در استان گیلان در بازه زمانی ۱۳۹۰-۱۳۹۹ (میلیون ریال)- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰



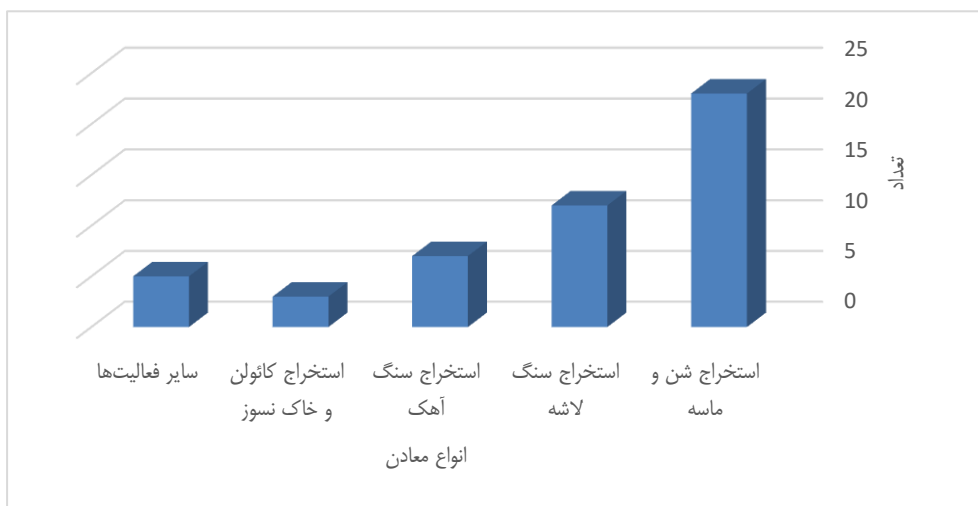
بررسی وضعیت معادن در حال بهره‌برداری استان گیلان نشان می‌دهد که در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۴۰۰، به استثنای سال ۱۳۹۵، تعداد معادن در حال بهره‌برداری استان همواره پایین‌تر از ۶۰ معدن بوده است. بطوریکه روند معادن در حال بهره‌برداری در بازه زمانی ۱۳۹۵-۱۴۰۰ نزولی است. در سال ۱۴۰۰، شهر رشت بعد از شهر رودبار بیشترین تعداد معادن در حال بهره‌برداری را داشته است. این معادن اغلب شامل استخراج شن و ماسه و استخراج سنگ لاشه می‌باشد. براین اساس، حجم زیادی از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش معدن استان گیلان در دو بخش استخراج شن و ماسه و استخراج سنگ لاشه انجام شده است. بطوریکه ارزش تولیدات این دو بخش در مقایسه با سایر معادن در بازه زمانی ۱۳۹۵-۱۴۰۰ بیشتر و قابل توجه بوده است.



شکل ۳۲- نقشه تعداد معادن استان گیلان - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰



نمودار ۱۸- وضعیت معادن در حال بهره‌برداری استان گیلان در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰



نمودار ۱۹- وضعیت معادن در حال بهره‌برداری استان گیلان در دوره زمانی ۱۳۸۵-۱۴۰۰- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۰

۴-۱-۴- بخش گردشگری

صنعت گردشگری یکی از مهمترین منبع ایجاد درآمد و خلق شغل در اغلب کشورهاست. این صنعت که با عنوان موتور توسعه از آن نام برده می‌شود، به علت اهمیتی که از نظر اقتصادی، اجتماعی دارد روزبه‌روز بیشتر مورد توجه قرار گرفته و دولت‌ها به آن اهمیت می‌دهند. صنعت گردشگری نقش مثبتی از طریق مستقیم و غیرمستقیم در اقتصاد جوامع ایفا می‌کند. اثرات مستقیم صنعت گردشگری از مخارج اولیه گردشگران برای کالاها و خدمات مصرفی ایجاد می‌شود. این بخش از اثرات باعث ایجاد اشتغال مستقیم و کسب درآمدهای ارزی از طریق خرید و فروش کالاها و خدمات به گردشگران می‌شود. گردشگری به صورت غیرمستقیم نیز بر رشد تاثیر می‌گذارد، چراکه اثر پویایی را در کل اقتصاد به شکل آثار سرریز و یا دیگر آثار خارجی نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، گردشگری می‌تواند به عنوان موتور محرک برای رشد اقتصادی عمل کند و رشد سایر فعالیت‌های اقتصادی را نیز که با آن صنعت مرتبط هستند و به آن، کالا یا خدمت ارائه می‌دهند و یا محصول آن را مصرف می‌کنند به همراه داشته باشد.



کشور ایران یکی از قطب‌های مهم گردشگری در جهان به شمار می‌رود که با برخورداری از سابقه دیرین تمدن و فرهنگ، طبیعت و شرایط اقلیمی گوناگون و عوامل دیگر از این دست، توانایی قرارگیری در جایگاه مناسب نقاط پرجاذبه گردشگری در سطح آسیا و بین‌المللی را دارد. همچنین از لحاظ ابنیه و آثار تاریخی، جزء ۹ کشور نخست دنیا و از لحاظ جاذبه‌های اکوتوریستی در میان ۱۰ کشور برتر دنیا قرار دارد که این امر نشان‌دهنده استعداد و قابلیت زیاد کشور در جهت رشد و توسعه صنعت گردشگری است. با توجه به اتکای بیش از حد اقتصاد ایران به صادرات نفت خام و آسیب‌پذیری فراوان آن در اثر تغییرات قیمت نفت و سایر شوک‌های اقتصادی و غیراقتصادی، توسعه صنعت گردشگری تا حد زیادی می‌تواند این آسیب‌پذیری را بکاهد و عامل موثری برای مقابله با فقر باشد و موجب افزایش درآمد قشرهای مختلف جامعه، توزیع عادلانه ثروت، کاهش نرخ بیکاری، رونق اقتصاد و در نتیجه بهبود سطح رفاه و کیفیت زندگی مردم شود. در ایران صنعت گردشگری آن چنان که باید و شایسته آن است گسترش و توسعه نیافته است. با وجود اینکه در تمامی برنامه‌های توسعه سالیانه اخیر، به‌رهایی از اقتصاد تک‌محصولی متکی بر صادرات نفت تأکید شده، ولی در مقام عمل موفقیتی در این زمینه بدست نیامده است (شیبانی نیا و همکاران، ۱۴۰۰).

با این حال، مطابق با سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران لازم است سهم ایران از شمار گردشگران جهانی به ۱/۵ درصد در سال ۱۴۰۴ افزایش یابد، یعنی حدود ۲۰ میلیون نفر گردشگر از بازار جهانی را سالانه به خود جذب نماید که این امر مستلزم سرمایه‌گذاری بیش از ۳۰ میلیارد تومان در این صنعت با سهم حدوداً ۱۶ درصدی بخش دولتی و مابقی از بخش خصوصی است. همچنین، طبق سند چشم‌انداز، سهم ایران از درآمد گردشگری جهانی باید به ۲ درصد در سال ۱۴۰۴ رشد یابد؛ به گونه‌ای که کشور ایران در سال ۱۴۰۴ سالانه نزدیک ۲۵ میلیارد دلار از محل گردشگر ورودی، درآمد کسب نماید اما روند کنونی به هیچ عنوان رضایت‌بخش نیست و راه دشوار ایران برای دستیابی به ۲ درصد از درآمد جهانی توریسم را نمایان می‌سازد. لذا توجه به اهداف سند چشم‌انداز در این راستا می‌تواند عامل مهمی برای شتاب بخشیدن به آهنگ رشد و توسعه را فراهم نماید (نرگسی و همکاران، ۱۳۹۷).

در ایران نیز، شهر رشت یکی از قطب‌های اصلی گردشگری در کشور است. این شهر با دارا بودن جاذبه‌های طبیعی، مناظر دیدنی و معروف بودن به شهر خلاق خوراک، همواره مقصد گردشگران داخلی و خارجی بوده است. امروزه تغییر الگوی سفر ناشی از افزایش تعطیلات آخر هفته در تهران و البرز و سرازیر شدن گردشگران از استان‌های مجاور استان گیلان به وضوح قابل مشاهده بوده و سفرهای کوتاه‌مدت به مقاصد نزدیک سال‌هاست در برنامه آخر هفته‌های چنین شهروندانی قرار گرفته و آن‌ها ترجیح می‌دهند به جای یک سفر طولانی مدت چندین سفر کوتاه مدت به مقاصد نزدیک را انتخاب کنند. از این‌رو، حجم وسیع گردشگران از تهران، البرز و سایر استان‌های مجاور، برای گذران تعطیلات کوتاه‌مدت خودشان (عمدتاً دو روز پایانی هفته) گیلان را انتخاب می‌کنند. از این‌رو ضروری است تا مؤلفه‌های اصلی و ثانویه موثر در توسعه گردشگری به دقت مورد ارزیابی گردیده و در جهت بهبود مؤلفه‌های ثانویه تلاش گردد. مؤلفه‌های اصلی، ترکیبی از جاذبه‌های بی‌مانند و جذابی هستند که گردشگر را به خود جذب می‌کنند. مؤلفه‌های ثانویه نیز طیفی از خدمات شهری هستند که به کمک گردشگران می‌آیند تا آن‌ها تجربیات بهتری از سفر خود داشته باشند. در این راستا تجربیات جهانی موید این موضوع است که کیفیت بهداشت محیط و سلامتی مقصد، بسیار مورد توجه گردشگران بوده و همواره توریست‌ها از مناطقی که دارای سطح کیفی پائینی از نظر سلامتی و بهداشت هستند دوری می‌کنند و مناطقی را برای گذران تعطیلات کوتاه‌مدت به‌منظور تمدد روحی روانی برمی‌گزینند که از ترافیک انبوه و



سنگین به دور بوده تا بتوانند برای احیاء مجدد روحی-جسمی و بازگشت به محیط کاری پس از تعطیلات خود را آماده کنند. با این حال، رضایتمندی گردشگران از ترافیک مسیر تقریباً تا ورودی‌های شهر رشت قابل‌لمس بوده و ترافیک سنگین شهری در رشت، باعث می‌گردد تا حجم بسیار اندکی از گردشگران ورودی استان را برای وارد شدن به شهر رشت انتخاب نموده و تقریباً اکثر آن‌ها پیش از ورودی شهر به سایر نقاط شهر رشت رهنمون می‌شوند. اگرچه طرح توسعه اقامتگاه‌های بوم‌گردی به شرط اجرای صحیح تا حدودی می‌تواند منجر به جذب گردشگر گردیده و شهر رشت را از منافع آن منتفع سازد.

در کل می‌توان بیان نمود که وجود جاذبه‌های متنوع در شهرها چون اماکن تاریخی، فضاهای سبز، مراکز فرهنگی، امکانات ورزشی، مراکز خرید و بازارها و غیره جزو فاکتورهای مهم شکل‌گیری گردشگری شهری محسوب می‌شود. موقعیت‌هایی که در حال حاضر می‌تواند ظرفیت‌های رشت را در زمینه گردشگری افزایش دهد، بسیار است. مثال بارز آن تالاب عینک که از موقعیت و پتانسیل کم‌نظیری برخوردار بوده و می‌تواند مکان مناسبی برای تفریح و گردشگری باشد. همچنین جنگل ۴۵۰ هکتاری لاکان که یکی از فرصت‌های سرمایه‌گذاری استان است و در راستای گسترش و افزایش سرانه فضای سبز به شهرداری واگذار شد اما احداث پارک جنگلی لاکان که در سال ۹۶ و طی انعقاد تفاهم‌نامه سه جانبه‌ای بین استانداری، منابع طبیعی و شهرداری رشت به مدیریت شهری رشت واگذار شد، هنوز در انتظار سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. یکی دیگر از ظرفیت‌های گردشگری دو رودخانه زرجوب و گوهررود است که می‌توان ضمن پاکسازی آن‌ها از فاضلاب، از حاشیه این دو رودخانه با الاچیق‌های کوچک که با فرهنگ و سنت گیلان هماهنگی داشته باشد، بهره برد. همچنین استفاده درست از برند شهر خلاق خوراک و نیز شهر دوستدار کودک که می‌توان با اجرای برنامه‌های متنوع در این عرصه، باعث افزایش روزافزون و ماندگاری مسافری در شهر رشت شد. در کنار این موارد، داشتن هتل‌های مناسب و خانه مسافرهای شیک و مدرن در شهر رشت یکی از مطالبات جدی شهروندان و نیز گردشگران تلقی می‌گردد. در این زمینه، بررسی تعداد اقامتگاه‌های استان بیانگر این است که از ۱۰۵ هتل با درجات مختلف (از ۱ ستاره تا ۵ ستاره)، تعداد ۱۱ هتل در شهر رشت واقع شده است. این میزان در مقایسه با کل هتل‌های موجود در استان، سهم ۱۰/۴۷ درصدی شهر رشت را نشان می‌دهد. با این حال بررسی جذب گردشگران در کشور بیانگر این است که شهر رشت بعد از شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، شیراز و تبریز بیشترین جذب گردشگر در سال ۱۴۰۰ را به خود اختصاص داده است.

جدول ۳۹- تعداد اقامتگاه‌های استان

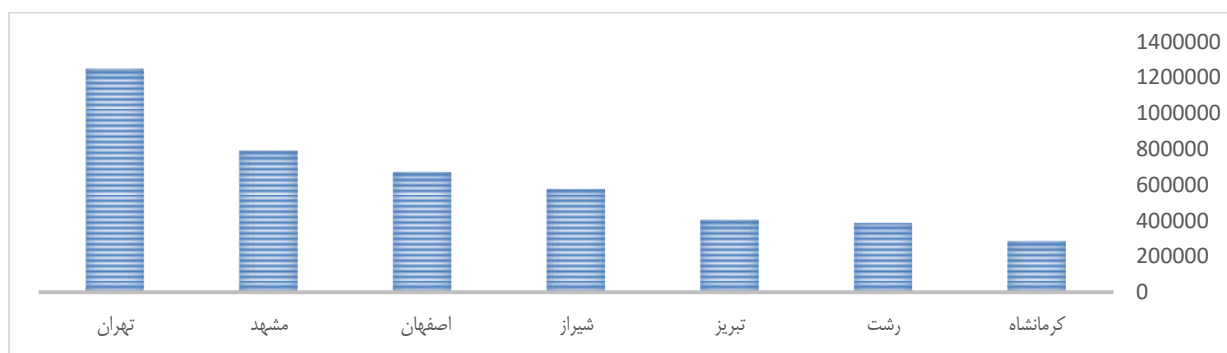
اقامتگاه بوم‌گردی	اقامتگاه سنتی	هتل	
۱۹	۱	۱۱	شهر رشت
۱۱۲	۲	۱۰۵	کل استان
۱۷	۵۰	۱۰/۴۷	سهم (درصد)

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

جدول ۴۰- شهرهای نخست جذب گردشگران داخلی در سال ۱۴۰۰

شهر	تهران	مشهد	اصفهان	شیراز	تبریز	رشت	کرمانشاه
تعداد گردشگر	۱۲۴۹۵۰۷	۷۹۱۹۱۶	۶۷۳۳۹۲	۵۷۸۵۲۹	۴۰۵۹۷۶	۳۸۷۰۳۷	۲۸۸۴۰۲

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۴۰۱



نمودار ۲۰- شهرهای نخست جذب گردشگران داخلی در سال ۱۴۰۰ - مرکز آمار ایران، ۱۴۰۱

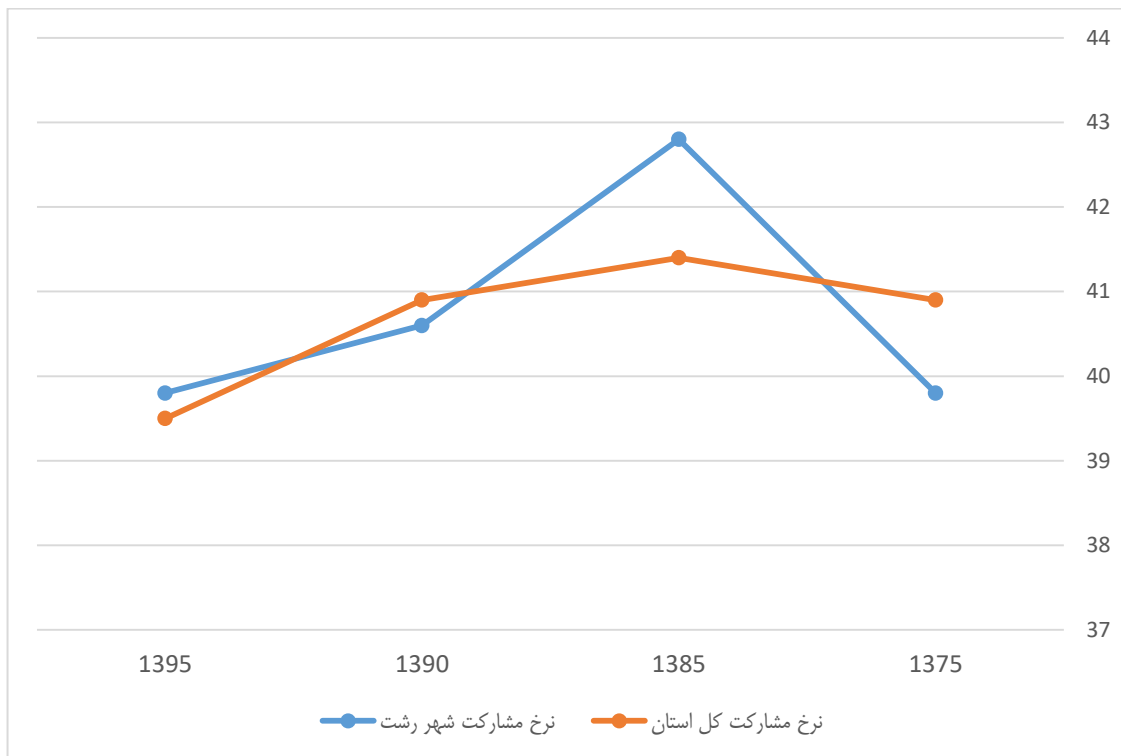
۴-۱-۱-۵- نرخ بیکاری

نرخ بیکاری یکی از مهم‌ترین شاخص‌های شناخته شده بازار کار تلقی می‌گردد. نرخ بیکاری نشان‌دهنده عدم استفاده کافی از نیروی کار عرضه شده بوده و عدم توانایی اقتصاد را جهت بوجود آوردن اشتغال برای افراد متقاضی آن با وجود در دسترس بودن آن‌ها و جستجوی فعالانه آن‌ها برای یافتن شغل را نشان می‌دهد. براساس اطلاعات سالنامه آماری استان در سال ۱۳۹۵، نرخ بیکاری در استان گیلان ۱۲/۷ درصد بوده و بخش‌های خدمات با سهم ۴۸/۱ درصدی، صنعت با سهم ۲۶/۳ درصد و کشاورزی با سهم ۲۵/۶ درصدی بیشترین نقش را در ایجاد اشتغال استان دارا هستند. براساس این اطلاعات، زنان در مقایسه با مردان، اغلب در بخش کشاورزی شاغل بوده و برعکس آن، مردان بیشتر در بخش صنعت فعالیت دارند. همچنین میزان بیکاری برای زنان در ۵ سال اخیر، بیشتر از نرخ بیکاری مردان و بالاتر از نرخ بیکاری در سطح استان بوده است.

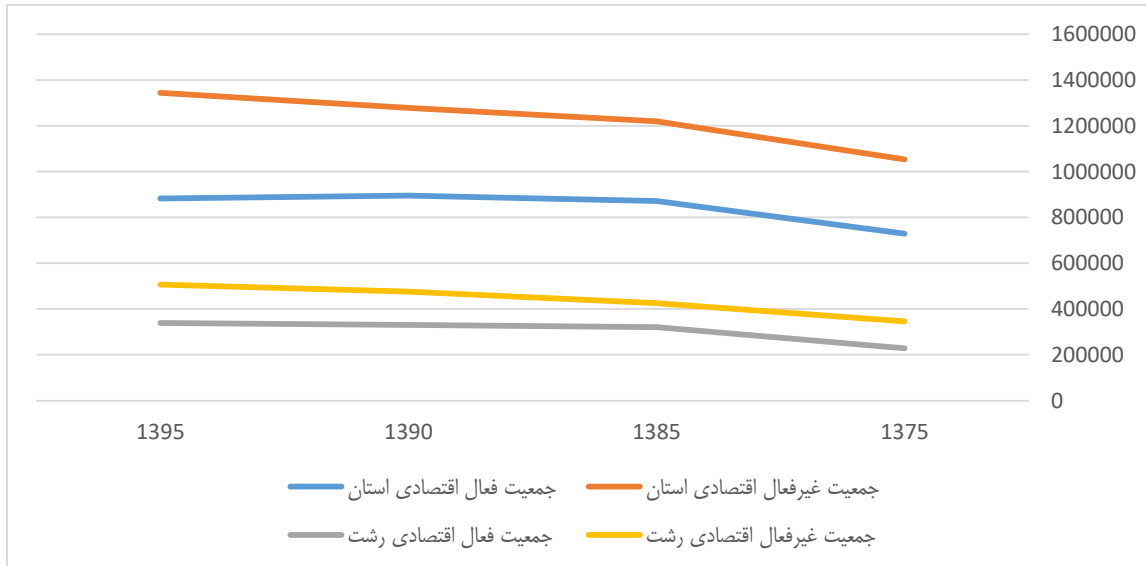
جدول ۴۱- جمعیت فعال و غیرفعال اقتصادی رشت و استان گیلان طی دوره ۱۳۷۵-۱۳۹۵

سال ۱۳۹۵		سال ۱۳۹۰		سال ۱۳۸۵		سال ۱۳۷۵		
رشت	کل استان	رشت	کل استان	رشت	کل استان	رشت	کل استان	
۹۵۶۹۷۱	۲۵۳۰۶۹۶	۹۱۸۴۴۵	۲۴۸۰۸۷۴	۸۵۷۶۰۶	۲۴۰۴۸۶۱	۷۱۳۹۱۳	۲۳۴۱۸۹۶	جمعیت
۸۴۹۶۰۷	۲۲۳۳۹۵۸	۸۱۴۶۸۶	۲۱۸۹۶۲۳	۷۵۰۴۲۷	۲۱۰۳۱۴۷	۵۷۴۷۰۳	۱۷۸۲۴۵۷	جمعیت ۱۰ سال و بیشتر
۳۳۸۳۴۶	۸۸۳۱۶۲	۳۳۱۱۴۳	۸۹۴۸۶۸	۳۲۱۱۱۰	۸۷۰۸۶۰	۲۲۹۰۳۲	۷۳۹۲۳۳	جمع
۲۹۵۱۳۰	۷۷۰۷۸۱	۲۷۶۰۷۷	۷۵۹۸۵۳	۲۷۱۵۴۸	۷۴۰۷۲۲	۱۹۷۱۱۵	۶۳۱۵۲۰	شاغل
۴۳۲۱۶	۱۱۲۳۸۱	۵۵۰۶۶	۱۳۰۵۰۱۶	۴۹۵۶۲	۱۳۰۱۳۸	۳۱۹۱۷	۹۷۸۱۳	بیکار جویای کار
۵۰۶۴۹۶	۱۳۴۳۷۵۱	۴۷۵۸۹۷	۱۲۷۸۴۵۳	۴۲۶۱۰۲	۱۲۲۰۰۱۸	۳۴۵۶۷۱	۱۰۵۳۱۲۴	جمع
۱۴۱۴۳	۳۵۹۳۹۷	۱۴۴۱۳۹	۳۷۶۱۱۷	۱۴۳۹۸۹	۴۰۱۷۷۵	۱۴۶۲۷۶	۴۶۷۳۶۴	محصل
۲۵۰۹۰۷	۶۹۰۱۷۷	۲۲۷۹۱۳	۶۴۰۷۲۷	۱۸۹۶۳۸	۵۴۹۰۳۶	۱۵۶۷۲۸	۴۴۸۹۷۷	خانه دار
۷۲۳۸۶	۱۶۷۷۷۸	۶۶۷۲۶	۱۵۰۷۰۲	۵۹۹۰۲	۱۵۵۱۶۱	۲۰۷۶۷	۶۴۵۷۹	درآمد بدون کار
۴۱۷۶۶	۱۲۶۴۰۴	۳۷۱۱۹	۱۱۰۹۰۷	۳۲۵۷۳	۱۱۴۰۴۶	۲۱۹۰۰	۷۲۲۰۴	سایر
۳۹٫۸	۳۹٫۵	۴۰٫۶	۴۰٫۹	۴۲٫۸	۴۱٫۴	۳۹٫۸	۴۰٫۹	نرخ مشارکت

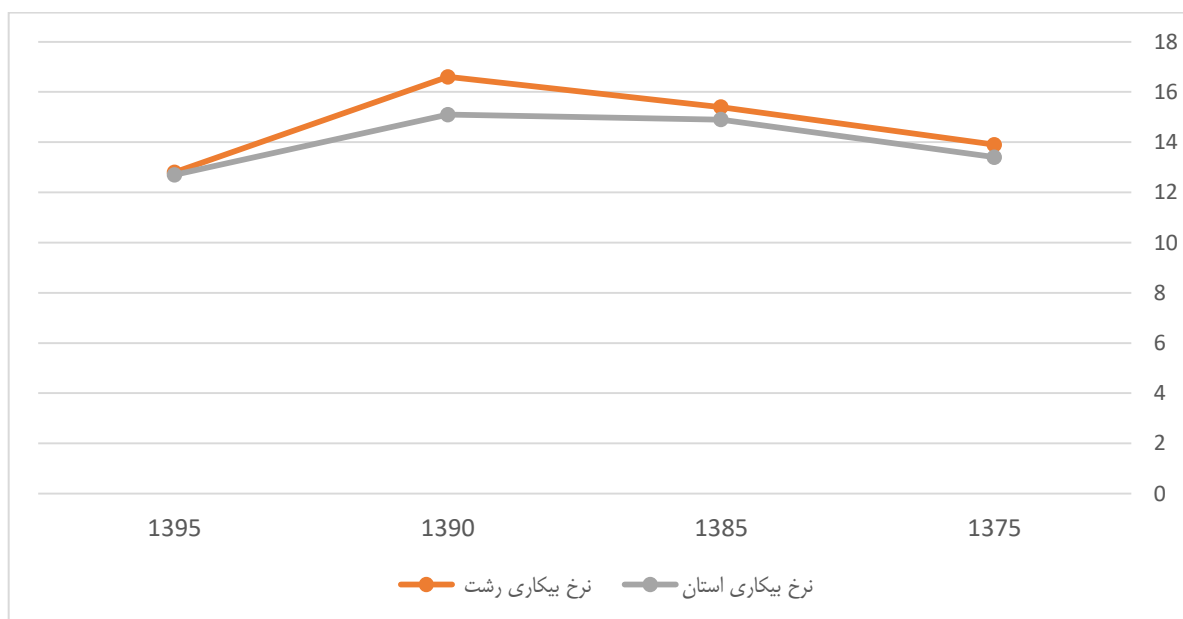
منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹



نمودار ۲۱- روند نرخ مشارکت اقتصادی در رشت و کل استان گیلان- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

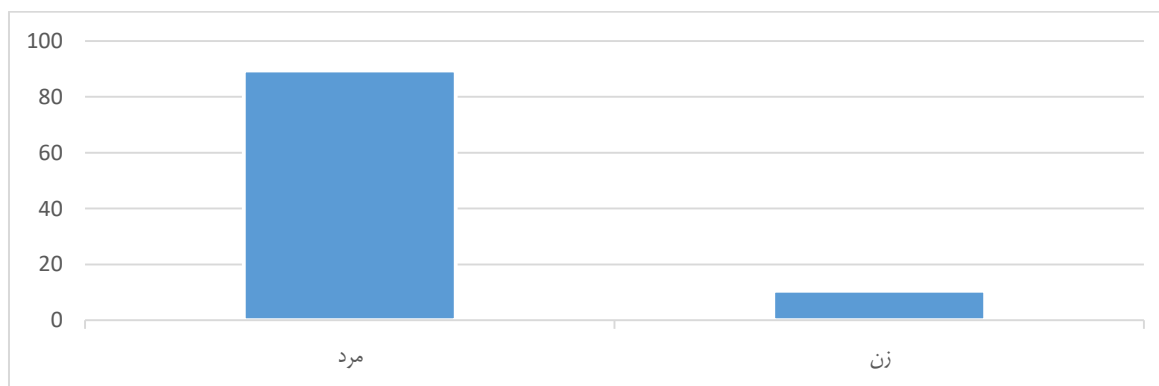


نمودار ۲۲- روند جمعیت فعال اقتصادی و غیرفعال اقتصادی در رشت و کل استان گیلان- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹



نمودار ۲۳- روند نرخ بیکاری در رشت و کل استان ۱۳۷۵-۱۳۹۵- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

در شهر رشت نیز تعداد شاغلین ۶۵۷۱۰ نفر بوده که از این میزان، ۵۸۷۵۹ نفر مرد و ۶۹۵۱ نفر زن هستند. نسبت شاغلین شهر رشت به تفکیک سواد نیز بیانگر این است که بخش اعظم شاغلین مدرک تحصیلی زیردیپلم دارند، بطوریکه ۵۸ درصد این افراد سواد و تحصیلاتشان متوسطه اول و پایین تر از آن است.



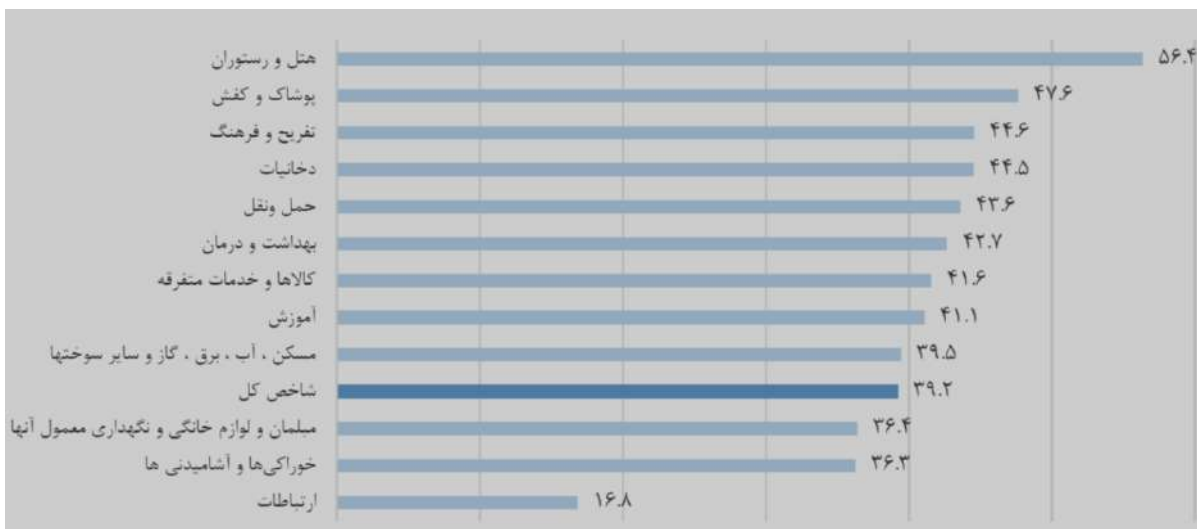
نمودار ۲۴- شاغلین شهر رشت به تفکیک جنسیت - سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

۴-۱-۱-۶- نرخ تورم

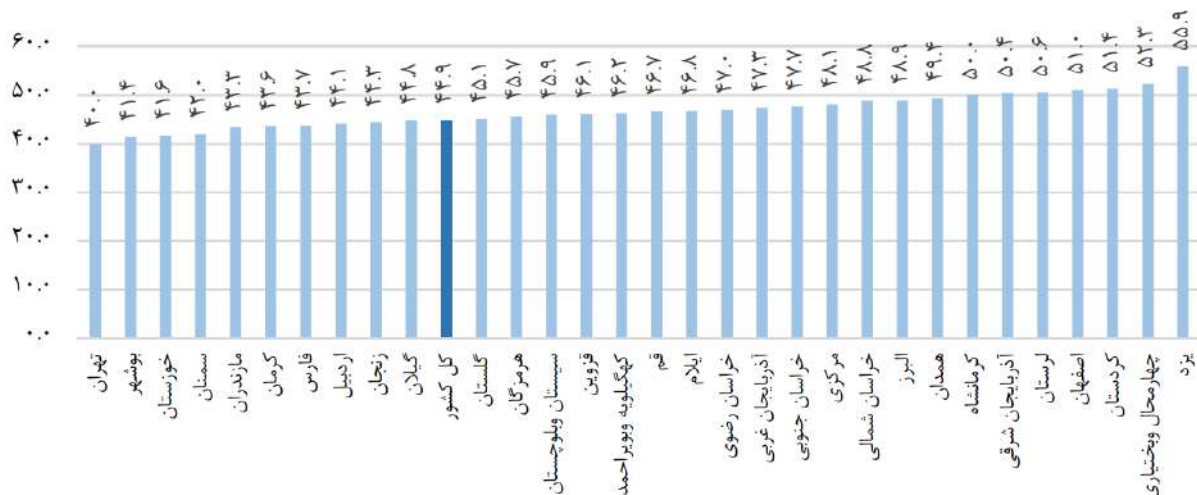
تورم به معنای افزایش مداوم و پیوسته سطح عمومی قیمت کالاها و خدمات در یک جامعه و برای یک دوره زمانی معین است. تورم باعث می شود قدرت خرید خانوارها کاهش یابد که این کاهش قدرت خرید در همه کالاها به طور یکسان نخواهد. براساس گزارش شاخص تورم مرکز آمار ایران در آذر ماه ۱۴۰۲، تورم نقطه به نقطه کالاها و خدمات مصرفی خانوارهای کشور ۳۹/۲ درصد بوده است. بر این اساس، هتل و رستوران بیشترین نرخ تورم و ارتباطات کمترین نرخ تورم را تجربه کرده است. استان گیلان نیز نرخ تورم ۱۲ ماهه ۴۴/۸ درصدی داشته که این میزان پایین تر از متوسط نرخ تورم کشور (۴۴/۹) است. در این



گزارش استان تهران، کمترین نرخ تورم دوازده ماهه (۱۴۰ درصد) را به خود اختصاص داده و استان لرستان بیشترین نرخ تورم (۵۵/۹ درصد) را داشته است.



نمودار ۲۵- تورم نقطه به نقطه کالاها و خدمات مصرفی خانوارهای کشور-آبان ماه ۱۴۰۲ (درصد)- گزارش شاخص تورم مرکز آمار ایران



نمودار ۲۶- تورم نقطه به نقطه به تفکیک استان-آبان ماه ۱۴۰۲ (درصد)- گزارش شاخص تورم مرکز آمار ایران

۴-۱-۱-۷- عمران شهری

شهرداری رشت با قدمتی هم‌تراز با شهرداری تهران، پس از شکل‌گیری مشروطیت در ایران و با تصویب قانون بلدیة در سال ۱۲۸۶ هجری شمسی رسماً تاسیس گردید. شهرستان رشت دارای ۲ میدان میوه و تره بار، ۲ آرامستان و ۱۴ ایستگاه آتش‌نشانی با ۳۰۰ پرسنل در مناطق ۵ گانه خود بوده و ۶۴ بوستان به مساحت ۷۹۳۸۲۳ مترمربع دارد. براساس داده‌های موجود در سالنامه آماری استان گیلان، در سال ۱۳۹۹، بررسی پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای احداث ساختمان برحسب مساحت زمین و زیربنا در نقاط شهری نشانگر این است که از بین ۶۵۴۴ پروانه صادره در کل استان، ۱۶۷۱ پروانه در شهر رشت صادر گردیده



است. به عبارت دیگر ۲۵/۵ درصد پروانه‌های صادر شده استان در شهر رشت بوده است. همچنین بیشترین پروانه‌های صادر شده، اغلب در بخش مسکونی و در بخش مسکونی توام با کارگاه بوده است.

جدول ۴۲ - پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای احداث ساختمان برحسب مساحت زمین و زیربنا (فقره-متر مربع)

پروانه	مساحت زمین	مساحت زیربنا	
شهر رشت	۱۶۷۱	۷۴۵۸۸۱	۱۲۴۶۵۶۳
کل استان	۶۵۴۴	۲۱۵۶۴۳۹	۳۰۴۹۲۰۵
سهم (درصد)	۲۵/۵	۳۴/۵	۴۰/۸

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

جدول ۴۳ - پروانه‌های ساختمانی صادر شده برای احداث ساختمان به تفکیک کاربری (فقره-متر مربع)

جمع	مسکونی	مسکونی و کارگاه توام	بازرگانی	صنعتی، آموزشی و بهداشتی	سایر	
شهر رشت	۱۵۱۳	۹۷	۵۷	۳	۱	۱۶۷۱
کل استان	۵۷۵۵	۵۳۹	۲۳۷	۱۱	۲	۶۵۴۴
سهم (درصد)	۲۶	۱۸	۲۴	۲۷	۵۰	۲۵/۵

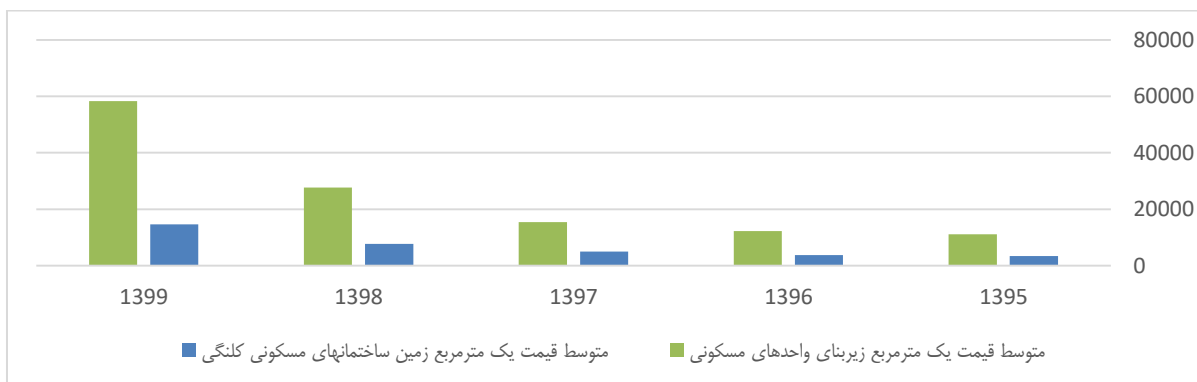
منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

بررسی متوسط قیمت یک مترمربع زمین نیز نشانگر این است که متوسط قیمت زمین در هر دو بخش ساختمان‌های مسکونی و کلنگی هر دو افزایشی بوده و این روند افزایشی بیشتر در مورد واحدهای مسکونی محسوس بوده است. بطوریکه متوسط قیمت یک مترمربع زیربنای واحدهای مسکونی از ۱۱۱۴۳ در سال ۱۳۹۵ به ۵۸۲۵۶ هزار ریال در سال ۱۳۹۹ افزایش یافته است.

جدول ۴۴ - متوسط قیمت یک مترمربع واحدهای مسکونی معامله شده در بنگاههای معاملات ملکی در شهر رشت (هزار ریال)

متوسط قیمت یک مترمربع زمین ساختمان‌های مسکونی کلنگی	متوسط قیمت یک مترمربع زیربنای واحدهای مسکونی	
۳۴۰۳	۱۱۱۴۳	۱۳۹۵
۳۸۱۵	۱۲۲۹۸	۱۳۹۶
۴۹۸۹	۱۵۴۶۱	۱۳۹۷
۷۶۸۸	۲۷۶۷۵	۱۳۹۸
۱۴۷۱۳	۵۸۲۵۶	۱۳۹۹

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹



نمودار ۲۷ - متوسط قیمت یک مترمربع واحدهای مسکونی معامله شده در بنگاههای معاملات ملکی در شهر رشت (هزار ریال) - منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

در زمینه پارک‌ها، فضای سبز و ذخیره‌گاه‌های جنگلی نیز می‌توان گفت که جمع عرصه‌های جنگلی در کل استان ۸۰۹۶۹۸ هکتار بوده که از این میزان، ۱۴۸۴۵ هکتار متعلق به شهر رشت است.



جدول ۴۵ - مساحت پارک‌های جنگلی طبیعی، فضاهای سبز و ذخیره‌گاه‌های جنگلی در پایان سال ۱۳۹۹ (هکتار)

جمع کل عرصه‌های جنگلی	پارک‌های جنگلی طبیعی	فضاهای سبز	ذخیره‌گاه‌های جنگلی	
۱۴۸۴۵	۲۰۷۱	۱۹۷	۰	شهر رشت
۸۰۹۶۹۸	۲۱۲۹۶	۸۴۹	۴۰۸۷	کل استان
۱/۸	۹/۷	۲۳	۰	سهام

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

داده‌ها و آمار مربوط به تعداد مشترکان فاضلاب شهری نیز نشانگر این است که این تعداد مشترکان در فاصله زمانی ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹ رشد داشته و از ۱۳۲۰۱۱ مشترک در سال ۱۳۹۶ به ۱۴۲۱۸۷ مشترک در سال ۱۳۹۹ رسیده است.

جدول ۴۶ - تعداد مشترکان فاضلاب شهری

۱۳۹۹	۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	
۱۴۲۱۸۷	۱۳۹۲۱۴	۱۳۶۱۳۲	۱۳۲۰۱۱	شهر رشت
۲۹۳۹۵۹	۲۸۷۰۳۸	۲۷۹۳۳۳	۲۷۱۷۵۷	کل استان
۰	۰			سهام

منبع: سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۹

۴-۱-۱-۸- کلیات منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲

کلیات منابع و مصارف شهرداری و سازمان‌ها یکی از شاخص‌های بودجه مناسب در دولت‌های ملی و محلی است تا براساس آن بتوان در مورد شرایط درآمدی و هزینه کرد بودجه اظهارنظر نمود. در این بخش می‌توان اهم منابع درآمدی و محل‌های هزینه کرد بودجه شهرداری را به تفکیک مشاهده نموده و سهم هر یک از منابع درآمدی و هزینه کرد از بودجه شهرداری را سنجید. براساس ارقام و داده‌های بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲، پیش‌بینی گردیده است که ۶۸ درصد منابع بودجه از طریق درآمدها بدست آمده و ۳۲ درصد آن نیز از طریق واگذاری دارایی سرمایه‌ای و مالی تامین گردد. همچنین در سمت مصارف بودجه، خدمات مدیریت، حمل و نقل و ترافیک و محیط زیست و خدمات شهری بخش‌هایی هستند که عمده مصارف بودجه را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۴۷ - کلیات منابع و مصارف شهرداری رشت ۱۴۰۲ - بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

شرح	ارقام به میلیون ریال	
درآمدها	۲۵۴۱۶۰۰۰	منابع
واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای	۵۶۸۴۰۰۰	
واگذاری دارایی‌های مالی	۶۳۰۰۰۰۰	
جمع	۳۷۴۰۰۰۰۰	
کالبدی و شهرسازی	۱۴۷۸۰۰۰	مصارف
محیط زیست و خدمات شهری	۹۰۷۱۰۰۰	
ایمنی و مدیریت بحران	۵۱۱۰۰۰	
حمل و نقل و ترافیک	۱۱۹۰۳۰۰۰	
خدمات مدیریت	۱۳۲۱۱۰۰۰	
اجتماعی و فرهنگی	۷۲۶۰۰۰	
بدهی‌های قطعی شده سنواتی	۵۰۰۰۰۰	
جمع	۳۷۴۰۰۰۰۰	

۴-۱-۱-۱-۱- منابع بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲

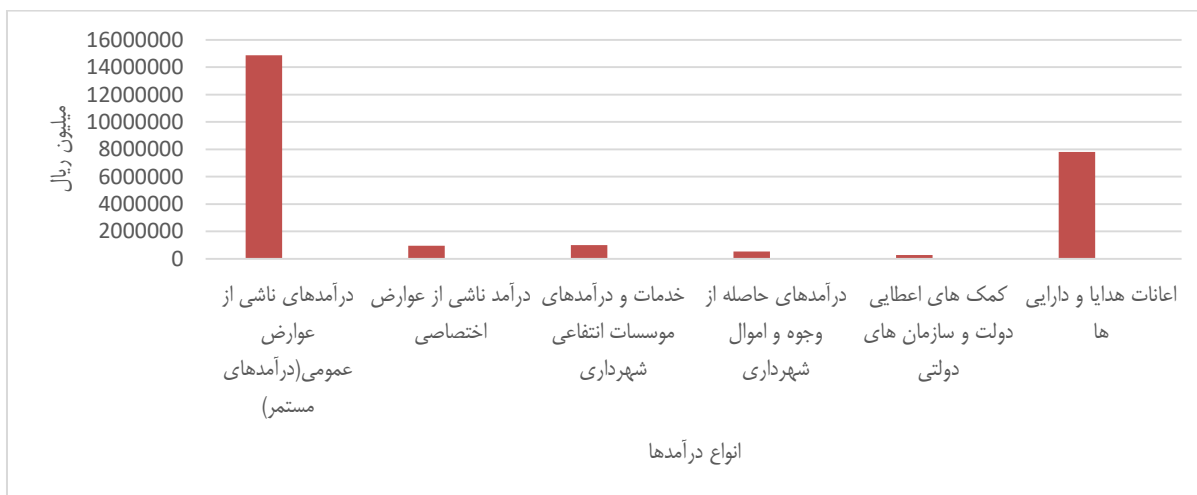
یکی از مهمترین مسایل شهرداری، چگونگی و نحوه تامین منابع مالی به منظور ارائه کالا و خدمات مورد نیاز شهروندان است. طور کلی منابع شهرداری به دو دسته درآمدهای پایدار و ناپایدار تقسیم می‌شوند. درآمدهای پایدار به صورت مستمر قابل وصول هستند؛ دچار نوسان در کوتاه مدت نمی‌شوند؛ قابلیت جایگزینی دارند؛ ارزش‌شان با توجه به گذر زمان افزایش می‌یابد؛ با توسعه پایدار شهر سازگارند و به ساختار اقتصادی و زیست محیطی شهر لطمه نمی‌زند. در نقطه مقابل، درآمدهای ناپایدار ویژگی‌های ذکر شده در درآمدهای پایدار را ندارند و مثال مناسب آن، عوارض بر مازاد تراکم و تغییر کاربری است. مقدار این درآمدها با توجه به منابع مالی محقق شده سال گذشته برآورد می‌شود. لازم به ذکر است منابع مترادف با درآمدها نیست و معنای گسترده‌تری از درآمد دارد و در تقسیم بندی به سه بخش زیر تقسیم می‌شود.

جدول ۴۸- منابع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲ - منبع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

شرح	ارزش به میلیارد ریال	سهم
درآمدها	۲۵۴۱۶۰۰۰	۶۸
فروش دارایی	۵۶۸۴۰۰۰	۱۵
استقراض	۶۳۰۰۰۰۰	۱۷
جمع	۳۷۴۰۰۰۰۰	۱۰۰

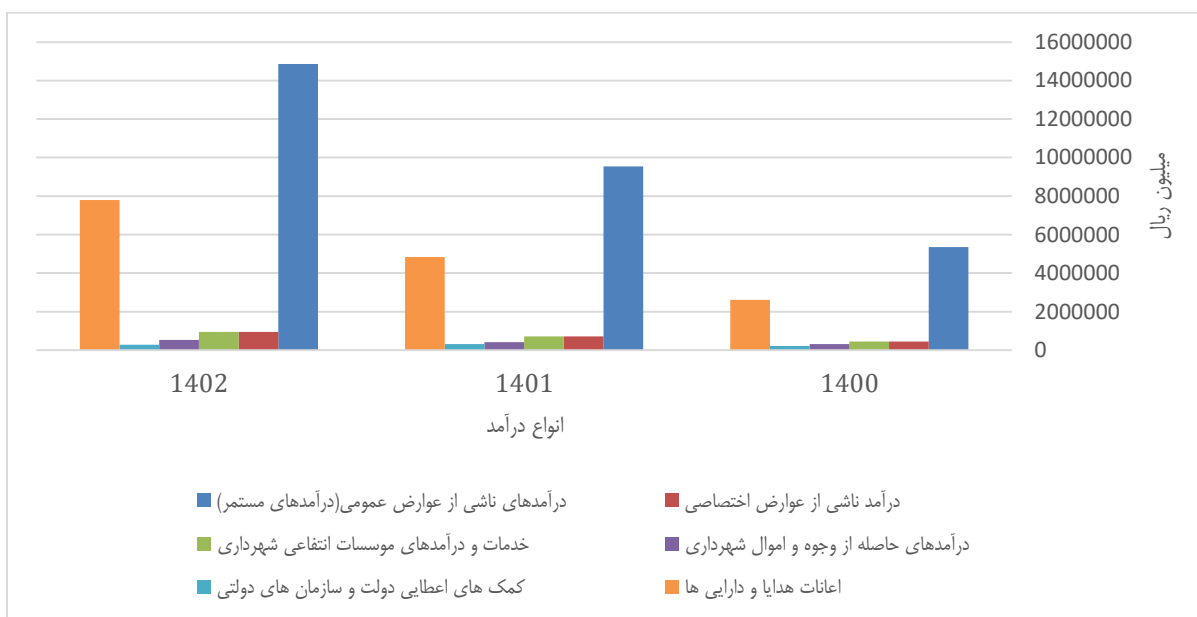
• درآمدها

همانطور که اشاره شد، درآمدها یکی از سه بخش اصلی منابع شهرداری رشت بوده و حدود ۶۸ درصد آن را تشکیل می‌دهد. درآمدها از ردیف‌های متعددی کسب می‌شوند و تفاوت اصلی‌شان با منابع دیگر در این است که نه از فروش دارایی‌های شهر به دست می‌آیند و نه از طریق استقراض. در بودجه ۱۴۰۲ شهرداری رشت، درآمدها شامل ۶ بخش درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)، درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی، بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری، درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری، کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی و اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی است. در سال ۱۴۰۲، درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) با سهم ۴۰ درصدی، بیشترین سهم را از کل منابع بودجه شهرداری دارا است. اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی منبع درآمد دیگری است که با سهم حدود ۲۱ درصدی، نقش پررنگ‌تری در منابع بودجه شهرداری رشت دارد. سایر محل‌های درآمدی نیز روی هم رفته سهم حدود ۷ درصدی در منابع بودجه شهرداری رشت دارا هستند.



نمودار ۲۸- ترکیب انواع درآمدها در منابع بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

مقایسه ترکیب درآمدها در بودجه شهرداری رشت در طی سال های ۱۴۰۰-۱۴۰۲ نیز نشان می دهد که در تمامی این سال ها، میزان درآمدهای ناشی از عوارض عمومی که بخش اصلی آن درآمد ناشی از توسعه شهر و عوارض موضوع قانون مالیات برارزش افزوده تشکیل می دهد، نقش تاثیرگذار در درآمدهای شهرداری رشت داشته و میزان این نوع درآمدها در حال افزایش است. همچنین اعانات و هدایا و دارایی هایی که بصورت اتفاقی نصیب شهرداری می گردد، بدلیل شامل شدن جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، سهم پررنگی در درآمدهای شهرداری رشت دارد.

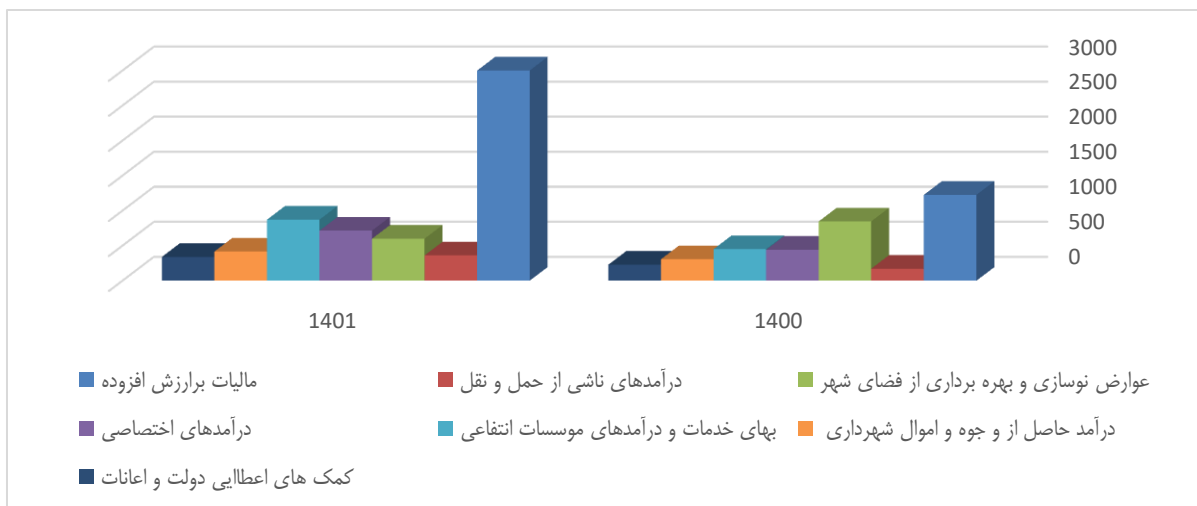


نمودار ۲۹- ترکیب درآمدها در منابع بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

همچنین براساس اطلاعات بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری، عوارض ساختمانی (۲۸ درصد)، تخلفات (۲۴ درصد)، عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده (۱۵ درصد) و فروش اموال و املاک (۱۲ درصد) نقش مهمی در درآمد شهرداری رشت داشته است. عوارض ساختمانی یکی از مهمترین بخش های درآمدی شهرداری محسوب می شود که شامل درآمدهای صدور مجوزات ساختمانی، پروانه و پایان کار است. این درآمدها در حوزه عوارض ساختمانی ۳۳ درصد و در بخش تخلفات ساختمانی



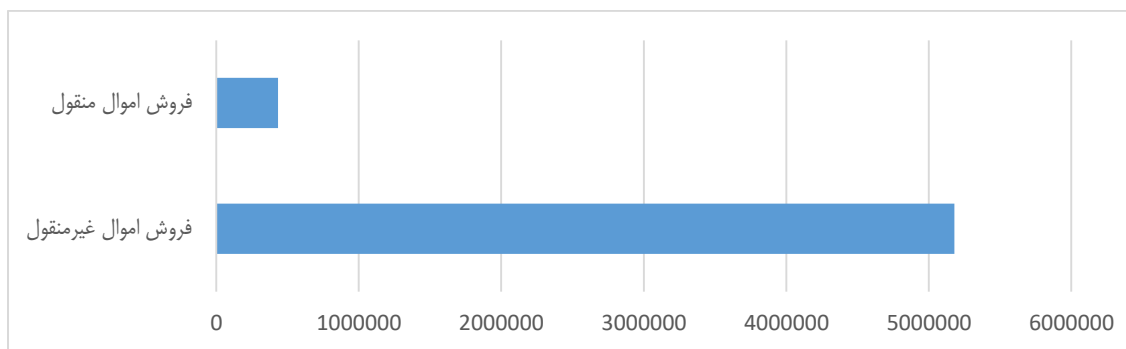
۲۹ درصد از کل بودجه درآمدی شهرداری را به خود اختصاص داده است. همچنین ۳۸ درصد از کل درآمدهای عمومی شهرداری را درآمدهای غیر ساختمانی تشکیل می‌دهند. مهمترین این درآمدها شامل عوارض نوسازی، عوارض سالیانه خودرو و درآمدهای حاصل از مالیات بر ارزش افزوده است. پرداخت به موقع عوارض و یا مالیات‌ها توسط شهروندان رشت نقش مهمی در پیشبرد سریعتر پروژه‌های عمرانی شهر ایفا می‌کند. همانطور که در نمودارهای پیشین اشاره شد، کلیه انواع درآمدهای غیر ساختمانی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد داشته است. رشد محسوس در این بخش متعلق به درآمد ناشی از مالیات بر ارزش افزوده است که در مقایسه با سال ۱۴۰۰، رشد ۱۴۵ درصدی را نشان می‌دهد.



نمودار ۳۰- اهم درآمدهای غیر ساختمانی شهرداری رشت، ۱۴۰۱ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱

• فروش دارایی‌ها

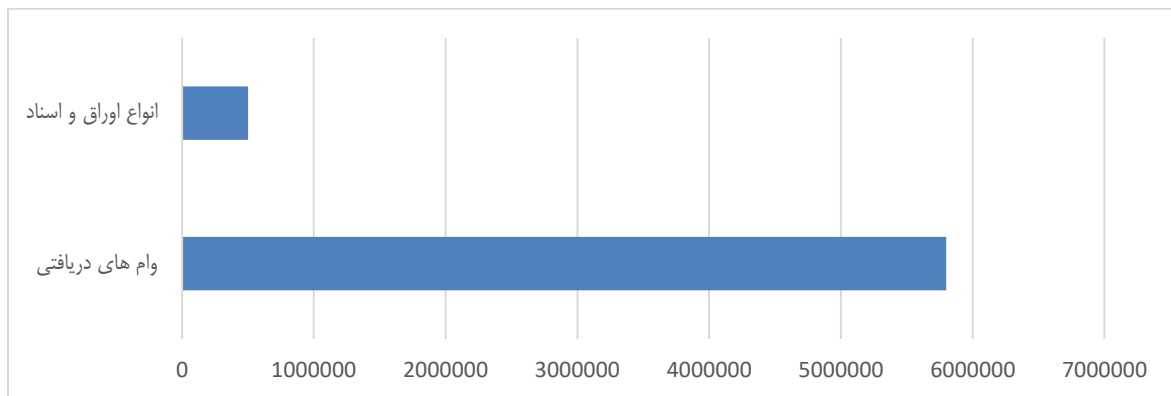
این نوع درآمد بیانگر این است که شهرداری برای تامین منابع مالی خود چقدر روی فروش دارایی‌ها حساب باز کرده است. قسمت عمده این منابع از محل فروش اموال منقول مانند فروش ساختمان‌ها و تاسیسات شهرداری و فروش اموال غیرمنقول و اسقاط مانند فروش وسایل نقلیه و ماشین‌آلات و تجهیزات و یا فروش اموال اسقاطی و ضایعات است. این نوع منابع ماهیت ناپایدار دارد و شهرداری رشت هر سال به دنبال کاهش آن است. در بودجه ۱۴۰۲ شهرداری رشت، بیش از ۹۱ درصد فروش دارایی‌ها (۵۱۸۰۰۰۰ میلیون ریال) مربوط به فروش دارایی‌های غیرمنقول بوده و فروش دارایی‌های منقول تنها سهم ۷/۶ درصدی (۴۳۲۵۴۹ میلیون ریال) دارد.



نمودار ۳۱- ترکیب فروش دارایی‌های منقول و غیرمنقول در بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

• استقراض

گرفتن وام برای تامین مصارف شهر و به بیان دیگر، هرگونه قرض گرفتن برای گذران امور شهر را شامل می‌شود که این گونه پول‌ها درآمد محسوب نمی‌شود و می‌بایست بعداً بازپرداخت گردد. استقراض حدود ۱۷ درصد منابع بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲ را به خود اختصاص داده است که ۹۲ درصد این مبلغ (۵۸۰۰ میلیارد ریال از ۶۳۰۰ میلیارد ریال) متعلق به دریافت اخذ وام‌ها و تنها ۸ درصد (۵۰۰ میلیارد ریال از ۶۳۰۰ میلیارد ریال) مربوط به فروش انواع اوراق و اسناد از قبیل فروش اوراق مشارکت و صکوک است.



نمودار ۳۲- ترکیب استقراض در منابع بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

۴-۱-۱-۱-۲- مصارف بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲

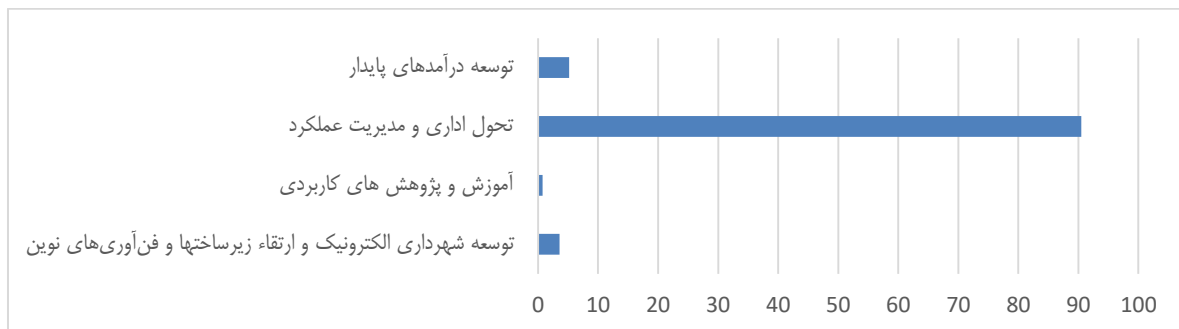
در نقطه مقابل منابع و درآمد شهرداری رشت، مصارف و هزینه‌های آن قرار دارد. کلمه مصارف، مترادف با هزینه نبوده و سه گروه از پرداخت‌ها را در برمی‌گیرد. مصارف بودجه شهرداری، عمدتاً شامل هزینه‌های جاری و هزینه‌های عمرانی یا سرمایه‌ای بوده و در قالب موارد زیر هزینه می‌گردد:

- کالبدی و شهرسازی
- محیط زیست و خدمات شهری
- ایمنی و مدیریت بحران
- حمل و نقل و ترافیک
- خدمات مدیریت
- اجتماعی و فرهنگی

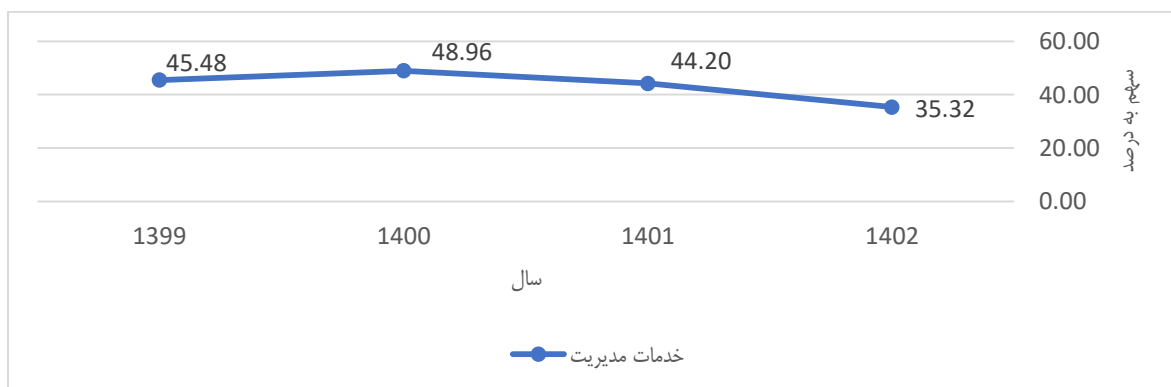


• خدمات مدیریت

براساس داده‌ها و اطلاعات بودجه شهرداری رشت، روند سهم بخش خدمات مدیریت در مصارف بودجه در طی سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ نزولی بوده و از ۴۵/۵ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۳۵/۳ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. بخش خدمات مدیریت مواردی نظیر توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساخت‌ها و فن‌آوری‌های نوین، آموزش و پژوهش‌های کاربردی، تحول اداری و مدیریت عملکرد و توسعه درآمدهای پایدار را شامل می‌گردد. در بودجه ۱۴۰۲، بیش از ۹۰ درصد مصارف بخش خدمات مدیریت، در زیربخش تحول اداری و مدیریت عملکرد انجام شده است. مصارف این زیربخش، اغلب برای انجام هزینه جهت بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمان‌ها و تاسیسات اداری، ساخت و تکمیل ساختمان ناحیه ۳ منطقه ۲ (پارک اندیشه)، تکمیل ساختمان جدید شهرداری و ساختمان فرهنگی مرکز شامل محوطه‌سازی، دیوارگذاری، ساختمان نگهبانی و غیره، تکمیل ساختمان اداری منطقه، عملیات طراحی و احداث ساختمان دیتا سنتر، مانیتورینگ و مدیریت بحران شهرداری رشت واقع در محوطه ساختمان مرکزی شهرداری، حقوق و امتیازات (انشعابات)، سایر لوازم فنی و تجهیزات عمده و لوازم مصرف نشدنی اداری، احداث ساختمان با کاربری تجاری، اداری، مسکونی و غیره بر روی زمین‌های شهرداری، احداث ساختمان اداری واقع در کود آلی، احداث ساختمان ناحیه ۲ منطقه سه، خرید ماشین‌آلات عمرانی و خدمات شهری، خرید ماشین‌آلات و وسایط نقلیه، دیون پروژه‌های عمرانی، دیون پروژه‌های ترافیکی و دیون تملک پیش‌بینی شده است.



نمودار ۳۳- ترکیب مصارف بخش خدمات مدیریت، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

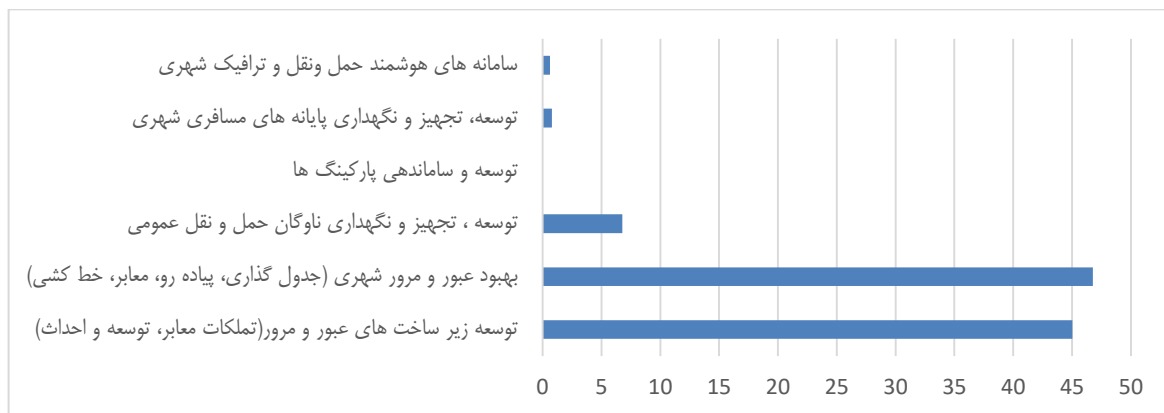


نمودار ۳۴- روند مصارف بخش خدمات مدیریت در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

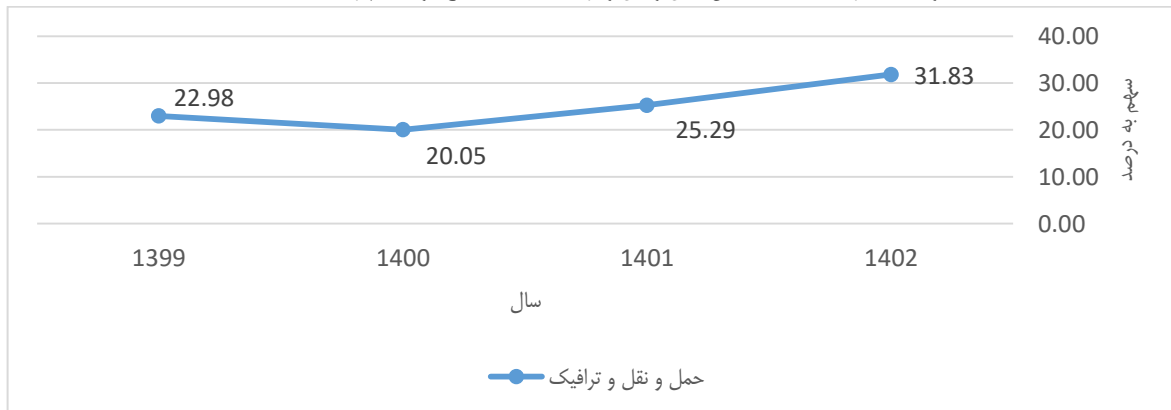


• حمل و نقل و ترافیک

بر اساس داده‌ها و اطلاعات بودجه شهرداری رشت در سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲، سهم بخش حمل و نقل و ترافیک در مصارف بودجه از ۲۳ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۳۱/۸ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده و افزایش داشته است. این بخش، مواردی نظیر توسعه زیرساخت‌های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث)، بهبود عبور و مرور شهری (جدول‌گذاری، پیاده‌رو، معابر، خط‌کشی)، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل عمومی، توسعه و ساماندهی پارکینگ‌ها، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل ریلی، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه‌های مسافری شهری و سامانه‌های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر را شامل می‌گردد. در این بخش، عمده منابع در زیربخش‌های توسعه زیرساخت‌های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث) و بهبود عبور و مرور شهری (جدول‌گذاری، پیاده‌رو، معابر، خط‌کشی) صرف گردیده است. در مبحث عبور و مرور شهری، مصارف اعلام شده اغلب برای انجام هزینه جهت طرح زیرسازی و روکش آسفالت، لکه‌گیری و ترمیم معابر سطح شهر، طرح ساماندهی مبادی‌ها ورودی شهر، احداث پیاده‌روسازی، لاین کندرو، فضای مکت، جدول‌گذاری و رفیوژ و ترمیم و بهسازی پیاده‌روها، طرح بهبود عبور و مرور و طرح نگهداری کارخانه آسفالت، خرید مصالح مورد نیاز و حمل آن‌ها پیش‌بینی شده است. در بخش توسعه زیرساخت‌های عبور و مرور نیز، مخارج این بخش برای پاسخگویی به طراحی و احداث خیابان‌ها، کمربندی‌ها و بلوارها، طرح احداث و تعمیر نگهداری تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح (پل) و پل‌های عابر پیاده، طرح تعریض خیابان‌ها و معابر و طرح تملک املاک و اراضی تدارک دیده شده است.



نمودار ۳۵- ترکیب مصارف بخش حمل و نقل و ترافیک، ۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲

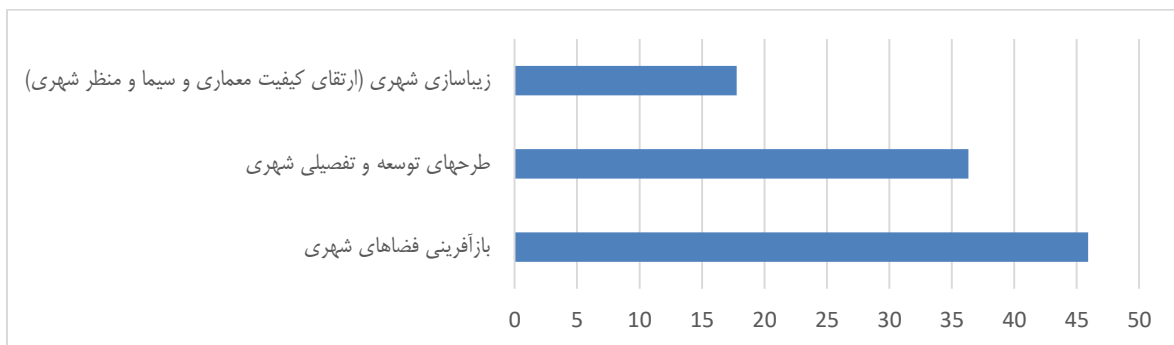


نمودار ۳۶- روند مصارف بخش حمل و نقل و ترافیک در بودجه سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

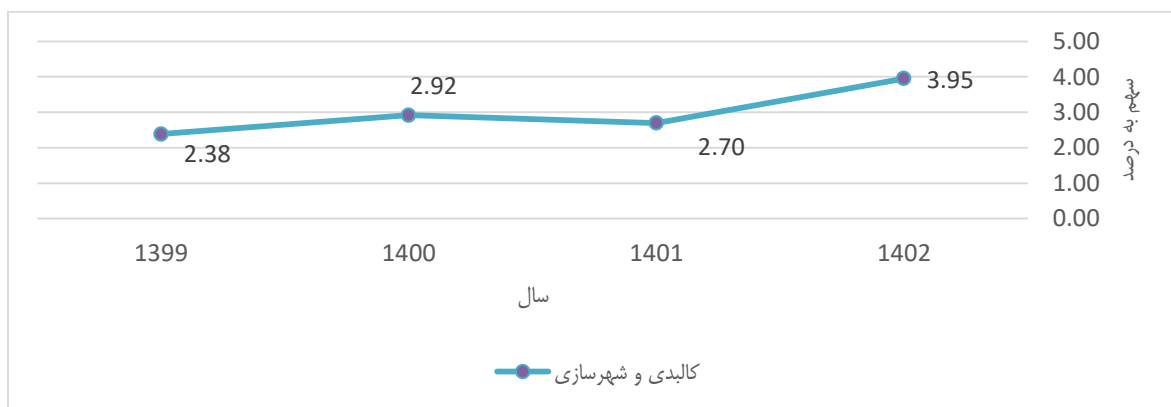


• کالبدی و شهرسازی

براساس داده‌ها و اطلاعات بودجه شهرداری رشت، سهم بخش کالبدی و شهرسازی از مصارف بودجه در سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ بسیار ناچیز بوده و از ۲/۴ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۳/۹۵ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. بخش کالبدی و شهرسازی اغلب شامل بازآفرینی فضاهای شهری، طرح‌های توسعه و تفصیلی شهری و زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری) است. در این بخش نیز، اغلب مصارف بودجه اختصاص یافته، برای هزینه در زیربخش بازآفرینی فضاهای شهری پیش‌بینی شده است.



نمودار ۳۷- ترکیب مصارف بخش کالبدی و شهرسازی، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲



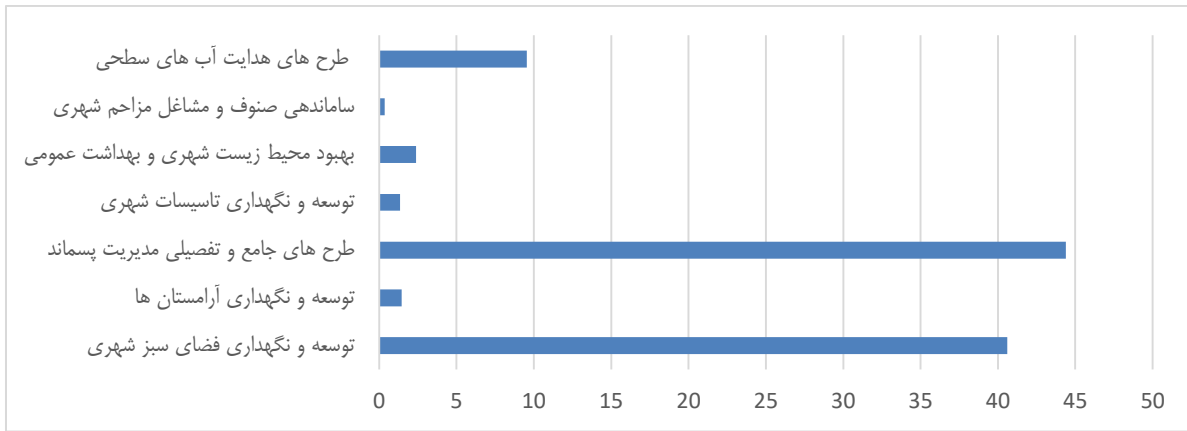
نمودار ۳۸- روند مصارف بخش کالبدی و شهرسازی در بودجه سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

• محیط زیست و خدمات شهری

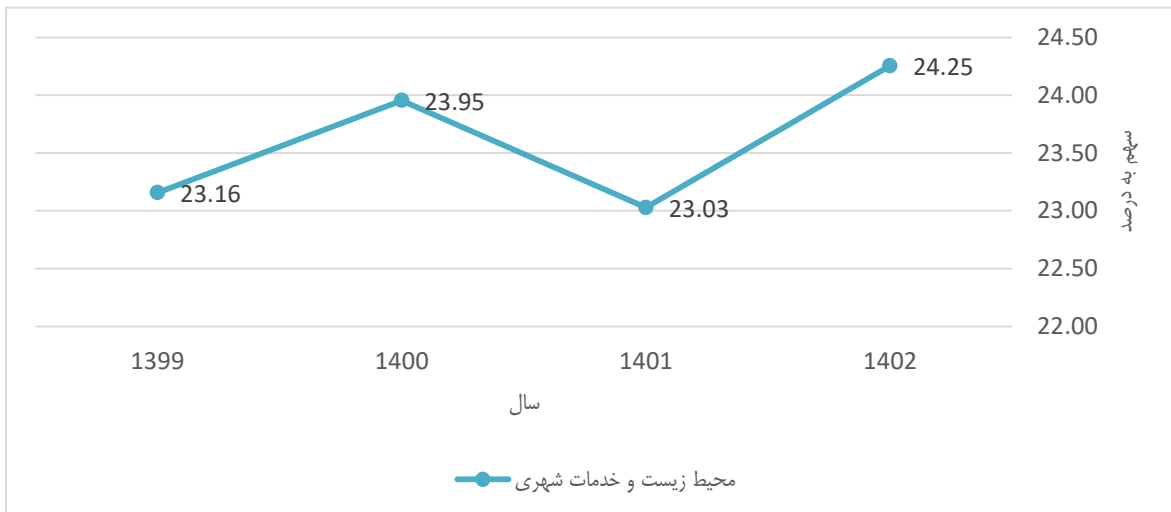
بخش محیط زیست و خدمات شهری دربرگیرنده مواردی همچون توسعه و نگهداری فضای سبز شهری، توسعه و نگهداری آرامستان‌ها، طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند، توسعه و نگهداری تاسیسات شهری، بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی، ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری و طرح‌های هدایت آب‌های سطحی است. سهم این بخش از مصارف بودجه در سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ قابل توجه و در حال رشد بوده و از ۲۳/۱۶ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۲۴/۲۵ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. در بودجه سال ۱۴۰۲ شهرداری رشت، عمده مصارف پیش‌بینی شده در این بخش، برای هزینه در



زیربخش‌های توسعه و نگهداری فضای سبز شهری، طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند و طرح‌های هدایت آب‌های سطحی تدارک دیده شده است.



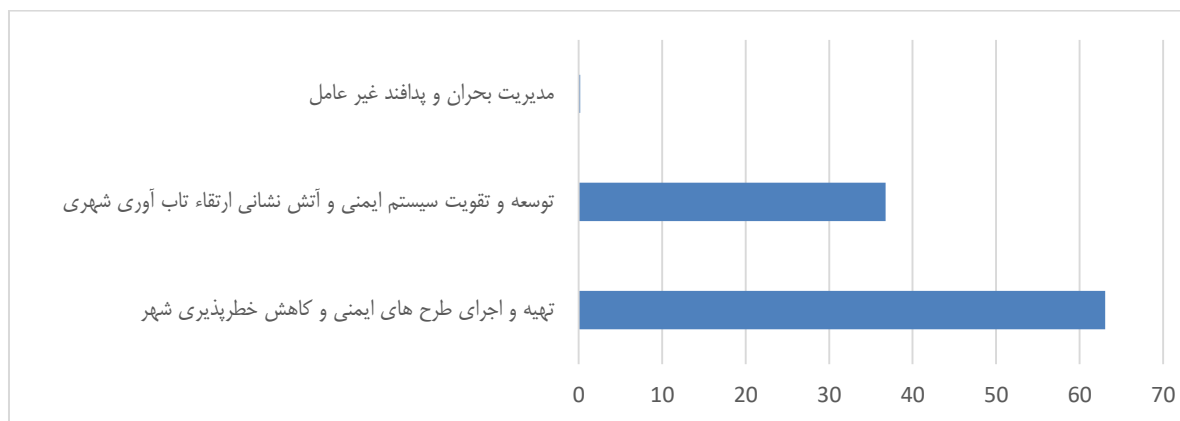
نمودار ۳۹- ترکیب مصارف بخش محیط زیست و خدمات شهری، ۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲



نمودار ۴۰- روند مصارف بخش محیط زیست و خدمات شهری در بودجه سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

• ایمنی و مدیریت بحران

ایمنی و مدیریت بحران بخشی است که کمترین سهم را از مصارف بودجه شهرداری رشت دارد. مصارف این بخش اغلب برای تهیه و اجرای طرح‌های ایمنی و کاهش خطرپذیری شهر، توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش‌نشانی ارتقاء تاب‌آوری شهری، مدیریت بحران و پدافند غیر عامل هزینه می‌گردد. سهم این بخش از مصارف بودجه شهرداری در سال‌های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ پایین بوده و با یک روند نزولی از ۱/۹۳ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۱/۳۷ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. در بودجه سال ۱۴۰۲ شهرداری رشت نیز، عمده مصارف پیش‌بینی شده در این بخش، برای هزینه در زیربخش تهیه و اجرای طرح‌های ایمنی و کاهش خطرپذیری شهری تدارک دیده شده است.



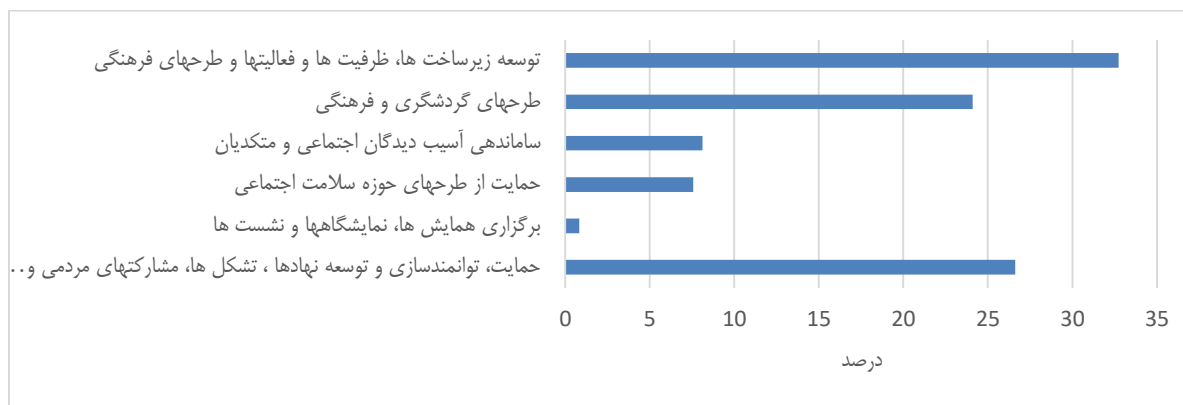
نمودار ۴۱- ترکیب مصارف بخش ایمنی و مدیریت بحران، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲



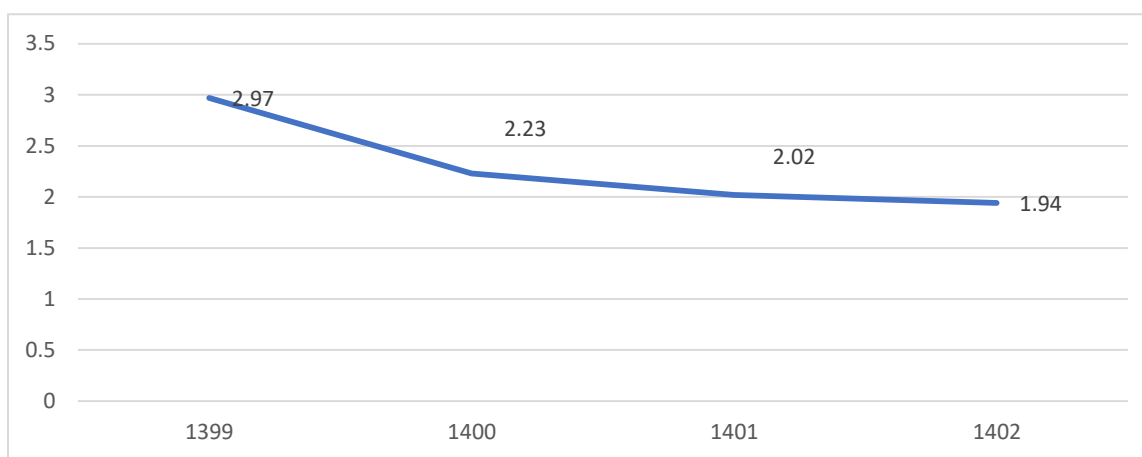
نمودار ۴۲- روند مصارف بخش ایمنی و مدیریت بحران در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

• اجتماعی و فرهنگی

سهم بخش اجتماعی و فرهنگی از مصارف بودجه شهرداری در سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ همانند مصارف بخش ایمنی و مدیریت بحران، نزولی بوده و از ۲/۹۷ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۱/۹۴ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. حمایت، توانمندسازی و توسعه نهادها، تشکل ها، مشارکت های مردمی و سازمان های مردم نهاد، برگزاری همایش ها، نمایشگاه ها و نشست ها، حمایت از طرح های حوزه سلامت اجتماعی، ساماندهی آسیب دیدگان اجتماعی و متکدیان، طرح های گردشگری و فرهنگی و توسعه زیرساخت ها، ظرفیت ها و فعالیت ها و طرح های فرهنگی زیربخش هایی هستند که از مصارف بخش اجتماعی و فرهنگی استفاده بهره می برند. در این بخش از مصارف بودجه، زیربخش های حمایت، توانمندسازی و توسعه نهادها، تشکل ها، مشارکت های مردمی و سازمان های مردم نهاد و توسعه زیرساخت ها، ظرفیت ها و فعالیت ها و طرح های فرهنگی سهم عمده ای از هزینه های اجتماعی و فرهنگی را دارا هستند.



نمودار ۴۳- ترکیب مصارف بخش اجتماعی و فرهنگی، ۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۲



نمودار ۴۴- روند مصارف بخش اجتماعی و فرهنگی در بودجه سال های ۱۳۹۹-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

۹-۱-۱-۴- بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱

بودجه شهرداری مهمترین سند سالانه در مقیاس شهر است و دلیل اهمیت آن حجم بالای اعتبارات و پیچیدگی محاسبات و نحوه تصمیم گیری در مورد آن می باشد. بودجه ۱۴۰۱ ویژگیهای زیر را داراست:

- اصلاح بخشی از نظام تعیین عوارض و تعرفه بهای خدمات امتیازات و زیرساختهای شهری براساس بهای تمام شده؛
- تعیین تکلیف پروژههای نیمه تمام و متوقف کردن پروژههای فاقد مطالعه و ارزش افزوده پایین؛
- اعمال صرفه جویی در هزینههای عمومی مدیریت شهری؛
- افزایش سهم درآمدهای پایدار از کل درآمدها؛
- اعمال صرفه جویی در هزینههای عمومی مدیریت شهری؛
- تهیه و تدوین بودجه با رویکرد منطقه و محله محوری؛
- توجه به پروژههای توسعه نواحی کمبرخوردار و حاشیه ای؛
- رعایت الگوی اولویت بندی برنامه ها، عملیات و خدمات در توزیع بهینه منابع؛



- تمرکز روی تحقق حداکثری منابع بودجه سال آینده؛
- نگرش ویژه به برش‌های موضوعی مانند بازآفرینی شهری، شهر دوست‌دار کودک، کاهش الودگی هوا، ایمنی و انضباط ترافیکی؛
- توجه ویژه به مناسب‌سازی فضاهای شهری، ورزش و نشاط گروهی با نیازهای ویژه معلولین؛
- تمرکز بر بازپرداخت بدهی‌های بانکی نگاه ویژه به ایجاد و توسعه منابع درآمدی و تنوع‌بخشی به روش‌های تامین مالی.

• کلیات منابع و مصارف

کلیات منابع و مصارف شهرداری و سازمان‌ها یکی از شاخص‌های بودجه مناسب در دولت‌های ملی و محلی است تا براساس آن بتوان در مورد شرایط درآمدی و هزینه کرد بودجه اظهار نظر نمود. اغلب حالت مطلوب این است که هزینه‌های عمومی از درآمدهای عمومی کمتر باشد یا به عبارتی تراز عملیاتی این بخش مثبت باشد. همچنین در صورتی فروش دارایی‌ها مجاز است که ماب‌از آن پروژه‌های سرمایه‌ای (عمرانی) ایجاد نمایند. اطلاعات ارائه شده در جدول ذیل نشان می‌دهد تراز عملیاتی دو بخش فوق‌الذکر مساعد است و در سال ۱۴۰۱ با توجه به تمهیداتی که صورت گرفته است تنها ۴۶ درصد درآمدهای عمومی صرف هزینه‌های جاری شهرداری رشت گردیده و مازاد منابع حاصل از این بخش در جهت زیرساخت‌های سرمایه‌ای در سطح شهر هزینه شده است که این امر قطع به یقین موجب افزایش سطح کمی و کیفی عمران و آبادانی شهر رشت خواهد شد.

جدول ۴۹- کلیات منابع و مصارف شهرداری رشت ۱۴۰۱

شرح	ارزش به میلیارد ریال	
درآمدها	۱۶۶۸۸	منابع
واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای	۲۵۱۲	
واگذاری دارایی‌های مالی	۱۰۰۰	
جمع	۲۰۲۰۰	
اعتبارات هزینه‌ای	۹۲۷۵	مصارف
تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	۱۰۴۹۷	
تملك دارایی‌های مالی	۱۵۰	
تعهدات قطعی شده سنواتی	۲۷۸	
جمع	۲۰۲۰۰	

منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

• منابع درآمدی شهرداری رشت

یکی از مهمترین مسایل شهرداری، چگونگی و نحوه تامین منابع مالی به منظور ارائه کالا و خدمات مورد نیاز شهروندان است. طور کلی منابع شهرداری به دو دسته درآمدهای پایدار و ناپایدار تقسیم می‌شوند. درآمدهای پایدار به صورت مستمر قابل وصول هستند؛ دچار نوسان در کوتاه‌مدت نمی‌شوند؛ قابلیت جایگزینی دارند؛ ارزش‌شان با توجه به گذر زمان افزایش می‌یابد؛ با توسعه پایدار شهر سازگارند و به ساختار اقتصادی و زیست محیطی شهر لطمه نمی‌زند. در نقطه مقابل، درآمدهای ناپایدار ویژگی‌های ذکر شده در درآمدهای پایدار را ندارند و مثال مناسب آن، عوارض بر مازاد تراکم، تغییر کاربری است. مقدار این درآمدها با توجه



به منابع مالی محقق شده سال گذشته برآورد می‌شود. لازم به ذکر است منابع مترادف با درآمدها نیست و معنای گسترده‌تری از درآمد دارد و در تقسیم‌بندی به سه بخش زیر تقسیم می‌شود:

جدول ۵۰- منابع بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱

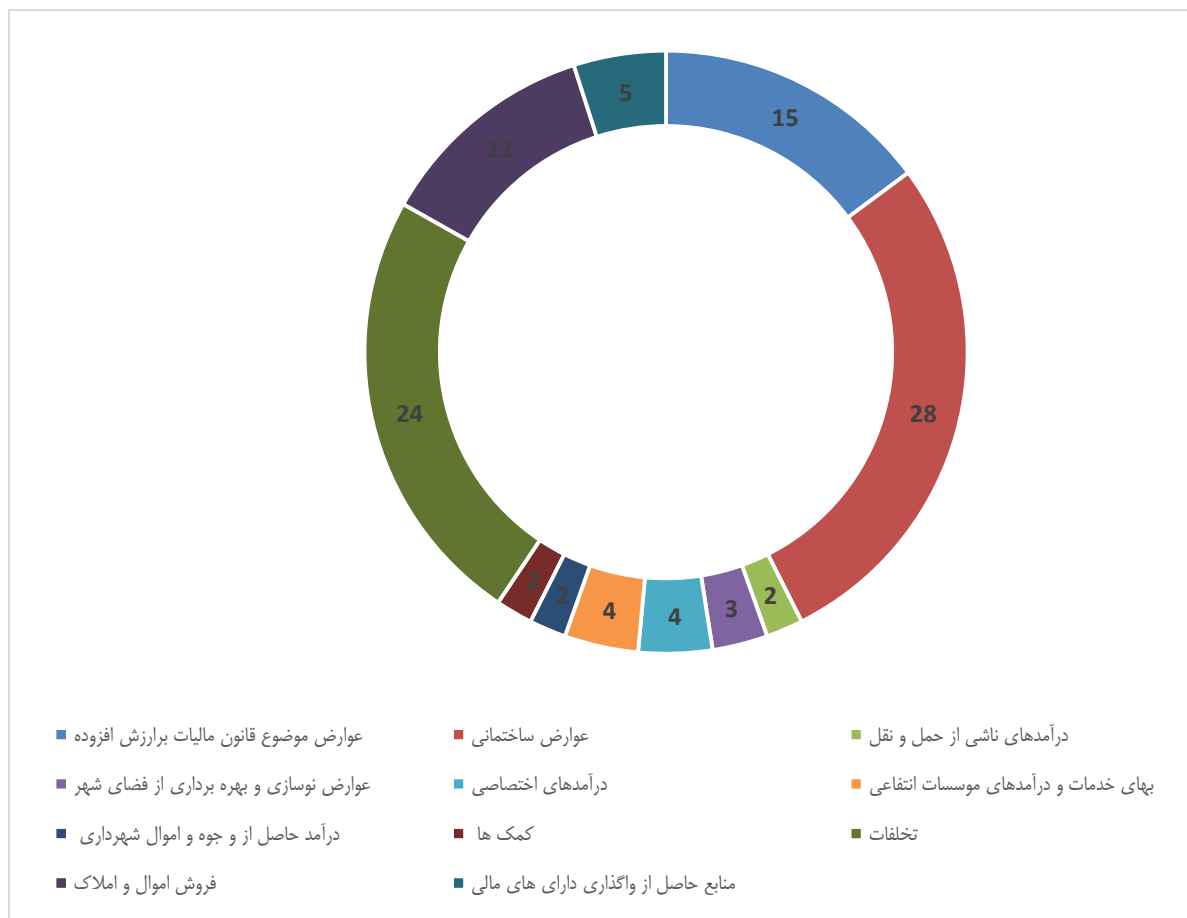
شرح	ارزش به میلیارد ریال	سهم
درآمدها	۱۶۶۶۸	۸۳
فروش دارایی	۲۵۱۲	۱۲
استقراض	۱۰۰۰	۵
جمع	۲۰۲۰۰	۱۰۰

منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱

همانطور که اشاره شد، درآمدها یکی از سه بخش اصلی منابع شهرداری رشت بوده و حدود ۸۳ درصد از آن را تشکیل می‌دهد. درآمدها از ردیف‌های متعددی کسب می‌شوند و تفاوت اصلی‌شان با منابع دیگر در این است که نه از فروش دارایی‌های شهر به دست می‌آیند و نه از طریق استقراض. سهم فروش دارایی‌ها در منابع بودجه شهرداری ۱۲ درصد بوده و سهم استقراض نیز ۵ درصد است. در بودجه ۱۴۰۱ شهرداری رشت درآمدها شامل موارد زیر است:

- درآمد حاصل از عوارض عمومی مانند سهم شهرداری از محل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض نوسازی، عوارض خودرو، پروانه‌های ساختمانی؛
- درآمد حاصل از عوارض اختصاصی مانند درآمد غسل‌خانه و گورستان و همچنین بهای خدمات مدیریت پسماند؛
- درآمد حاصل از بهای خدمات شهری که شهرداری ارائه می‌نماید مانند بهای خدمات ایمنی و آتش‌نشانی و همچنین بهای خدمات صدور معاینه فنی خودرو؛
- درآمد حاصل وجوه و اموال شهرداری مانند مال‌الاجاره ساختمان‌ها و تاسیسات شهرداری و سود سپرده‌های بانکی؛
- درآمد حاصل از کمک‌های اهدایی دولت.

نمودار ۴۵ - سهم درآمدهای مختلف از منابع درآمدی بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱

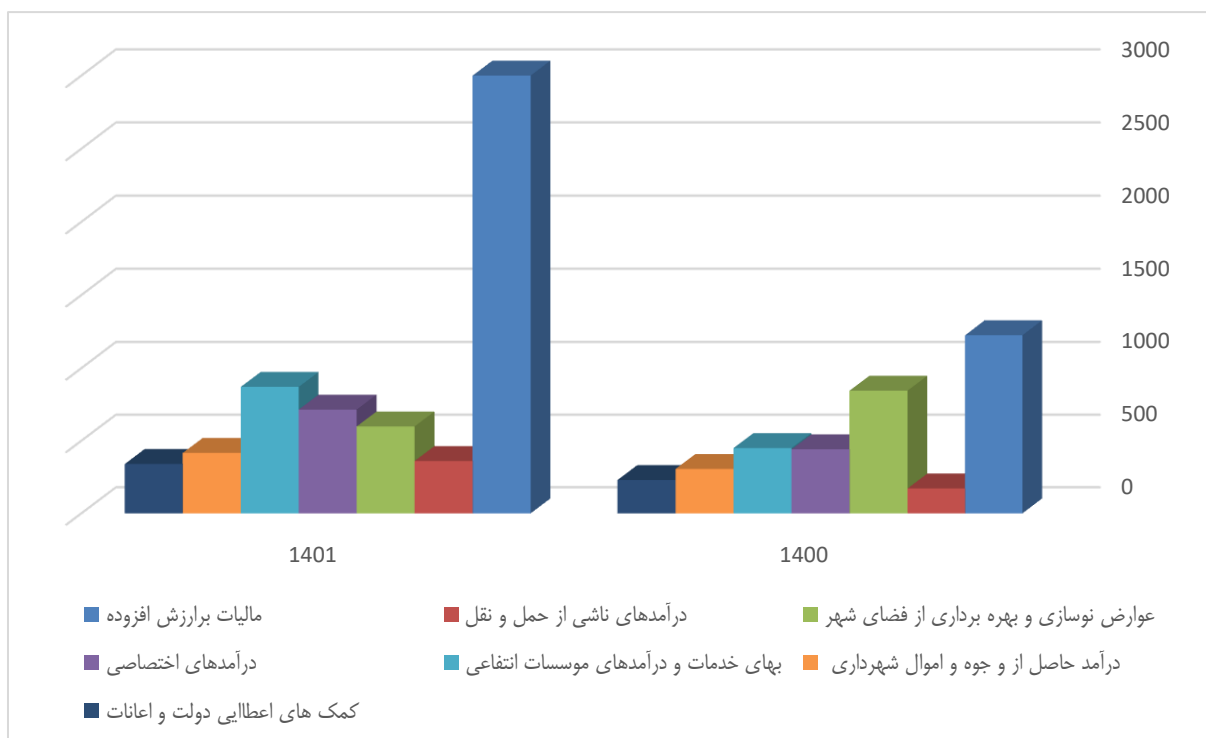


منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

براساس اطلاعات نمودار بالا، در سال ۱۴۰۱، عوارض ساختمانی (۲۸ درصد)، تخلفات (۲۴ درصد)، عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده (۱۵ درصد) و فروش اموال و املاک (۱۲ درصد)، نقش مهمی در درآمد شهرداری رشت داشته است. عوارض ساختمانی یکی از مهمترین بخشهای درآمدی شهرداری محسوب می شود که شامل درآمدهای صدور مجوزات ساختمانی، پروانه و پایان کار است. این درآمدها در حوزه عوارض ساختمانی ۳۳ درصد و در بخش تخلفات ساختمانی ۲۹ درصد از کل بودجه درآمدی شهرداری را به خود اختصاص داده است. همچنین ۳۸ درصد از کل درآمدهای عمومی شهرداری را درآمدهای غیرساختمانی تشکیل می دهند. مهمترین این درآمدها شامل عوارض نوسازی، عوارض سالیانه خودرو و درآمدهای حاصل از مالیات بر ارزش افزوده است. پرداخت به موقع عوارض و یا مالیاتها توسط شهروندان رشت نقش مهمی در پیشبرد سریع تر پروژه های عمرانی شهر ایفا می کند. براساس اطلاعات نمودار زیر، کلیه انواع درآمدهای غیرساختمانی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد داشته است. رشد محسوس در این بخش متعلق به درآمد ناشی از مالیات بر ارزش افزوده است که در مقایسه با سال ۱۴۰۰، رشد ۱۴۵ درصدی را نشان می دهد.



نمودار ۴۶- اهم درآمدهای غیرساختمانی شهرداری رشت، ۱۴۰۱



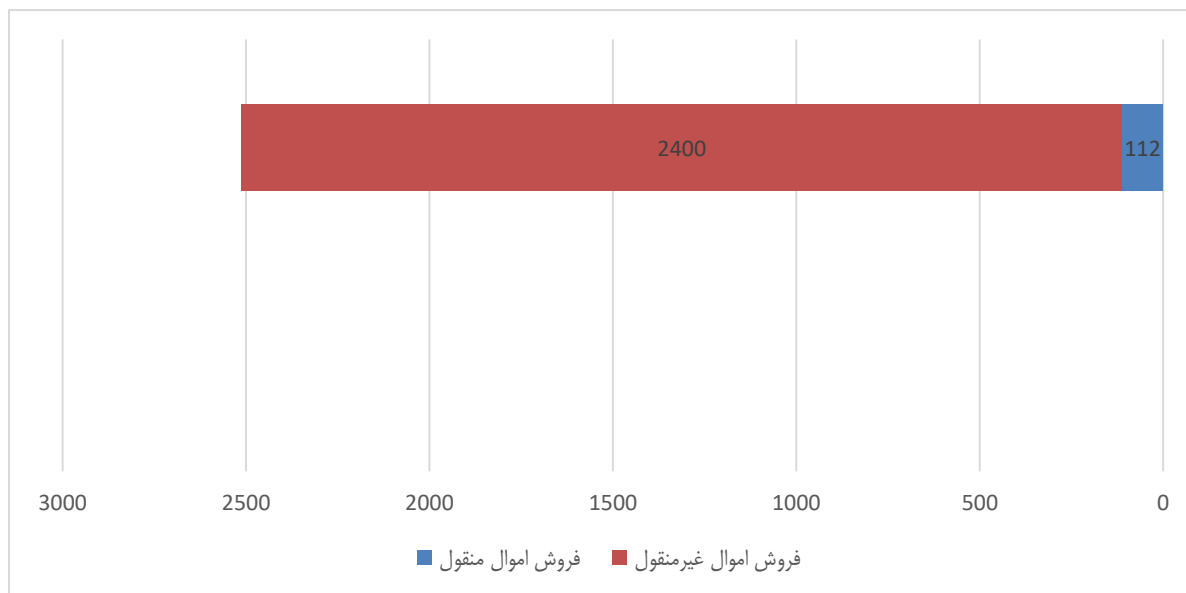
منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

• فروش دارایی‌ها

این نوع درآمد بیانگر این است که شهرداری برای تامین منابع مالی خود چقدر روی فروش دارایی‌ها حساب باز کرده است. قسمت عمده این منابع از محل فروش اموال منقول مانند فروش ساختمان‌ها و تاسیسات شهرداری و فروش اموال غیرمنقول و یا فروش اموال اسقاطی و ضایعات (مانند وسایل نقلیه و ماشین‌آلات و تجهیزات) است. این نوع منابع ماهیت ناپایدار دارد و شهرداری رشت هر سال به دنبال کاهش آن است. در بودجه ۱۴۰۱ شهرداری رشت، بیش از ۹۵ درصد فروش دارایی‌ها مربوط به فروش دارایی‌های غیرمنقول بوده و فروش دارایی‌های منقول تنها سهم ۴/۵ درصدی دارد.



نمودار ۴۷ - فروش دارایی‌های منقول و غیرمنقول شهرداری رشت، ۱۴۰۱

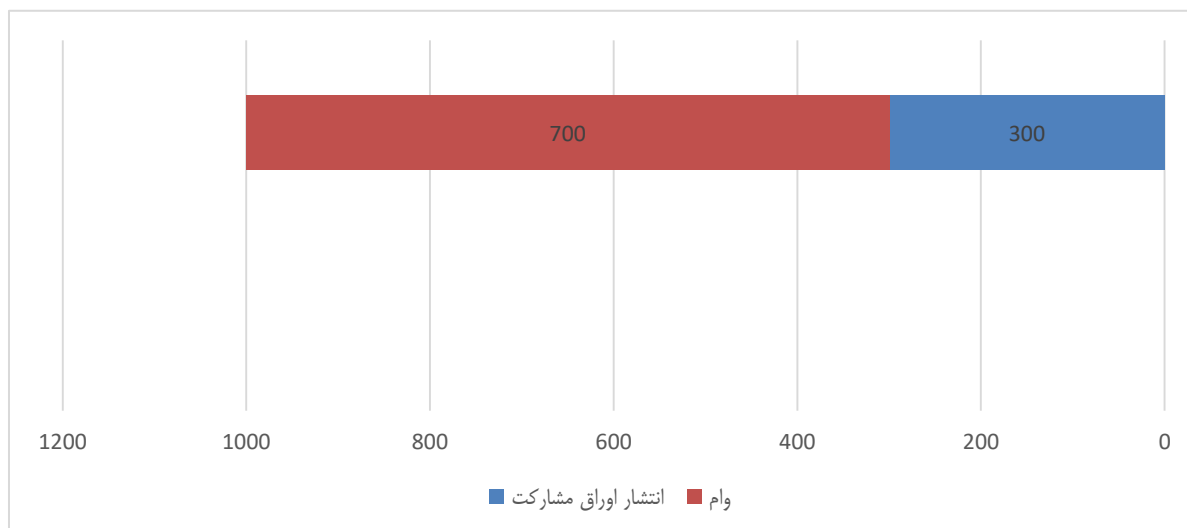


منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

• استقراض

گرفتن وام برای تامین مصارف شهر و به بیان دیگر، هرگونه قرض گرفتن برای گذران امور شهر را شامل می‌شود که این گونه پول‌ها درآمد محسوب نمی‌شود و می‌بایست بعداً بازپرداخت گردد. استقراض ۵ درصد منابع درآمدی سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت را به خود اختصاص داده است که ۷۰ درصد این مبلغ (۷۰۰ میلیارد ریال از ۱۰۰۰ میلیارد ریال) متعلق به دریافت اخذ وام‌ها و ۳۰ درصد (۳۰۰ میلیارد ریال از ۱۰۰۰ میلیارد ریال) مربوط به فروش اوراق مشارکت است:

نمودار ۴۸ - ترکیب استقراض شهرداری رشت، ۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱



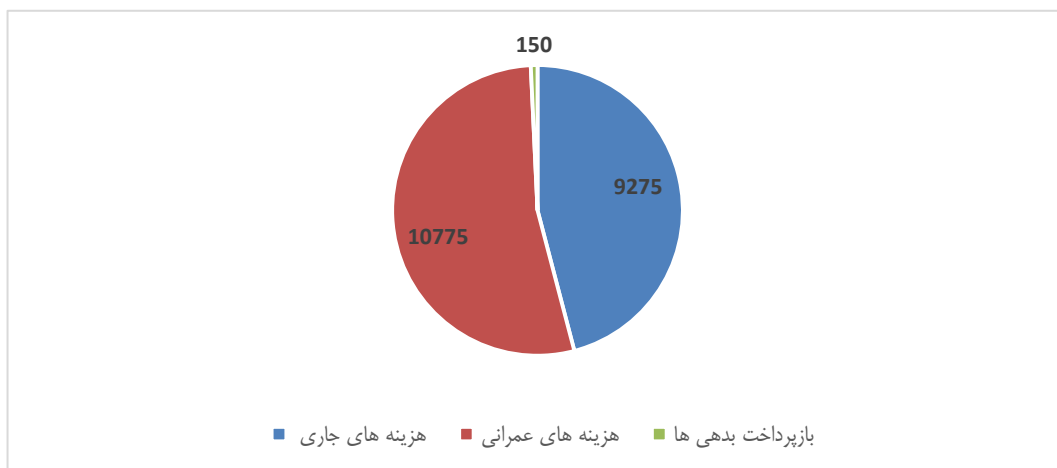
• نگاهی به مصارف شهرداری رشت

کلمه مصارف، مترادف با هزینه نبوده و سه گروه از پرداخت‌ها را در برمی‌گیرد:

۱. هزینه‌های جاری (شامل هزینه‌های اداره و نگهداشت شهر)؛
۲. هزینه‌های عمرانی یا سرمایه‌ای (شامل هزینه‌های پروژه‌های زیرساختی و توسعه‌ای)؛ و
۳. بازپرداخت بدهی‌ها (شامل پرداخت اصل و سود وام‌ها و اوراق مشارکت و تسهیلات).

براساس داده‌ها و اطلاعات ارائه شده در بودجه شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱، هزینه‌های عمرانی یا سرمایه‌ای (شامل هزینه‌های پروژه‌های زیرساختی و توسعه‌ای) بخش عمده‌ای از مصارف بودجه شهرداری رشت را به خود اختصاص داده است (۵۳ درصد). سهم هزینه‌های جاری (شامل هزینه‌های اداره و نگهداشت شهر) در مصارف بودجه ۱۴۰۱ شهرداری رشت نیز ۴۶ درصد بوده و سهم بازپرداخت بدهی‌ها (شامل پرداخت اصل و سود وام‌ها و اوراق مشارکت و تسهیلات) تنها ۱ درصد است.

نمودار ۴۹- مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱



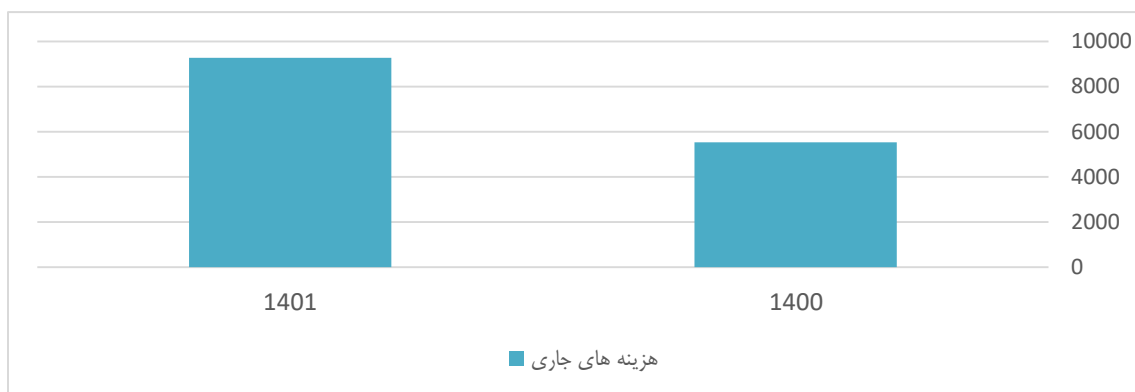
منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

• هزینه‌های جاری

بخشی از مصارف به گونه‌ای است که پس از مصرف، چیزی به دارایی‌های شهر یا شهرداری اضافه نمی‌گردد. از این مصارف به عنوان اعتبارات هزینه‌ای (هزینه‌های جاری) تعبیر می‌شود. بخشی از این هزینه‌ها، هزینه حقوق و مزایای کارکنان و بخش دیگر برای نگهداشت شهر مانند نگهداری فضای سبز رفت و روب و تنظیف معابر به مصرف می‌رسد. مهمترین بخش هزینه‌های جاری شهرداری رشت شامل رفت و روب روزانه و رفع سد معبر و هزینه‌های نگهداشت شهر و تاسیسات، پژوهش و آموزش فرهنگی شهروندی و غیره است. هزینه‌های جاری شهرداری رشت در فاصله زمانی ۱۴۰۰-۱۴۰۱، رشد ۶۷/۷ درصدی را نشان داده و از ۵۵۳۰ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۹۲۷۵ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۱ رسیده است.



نمودار ۵۰- هزینه‌های جاری شهرداری رشت در بودجه شهرداری



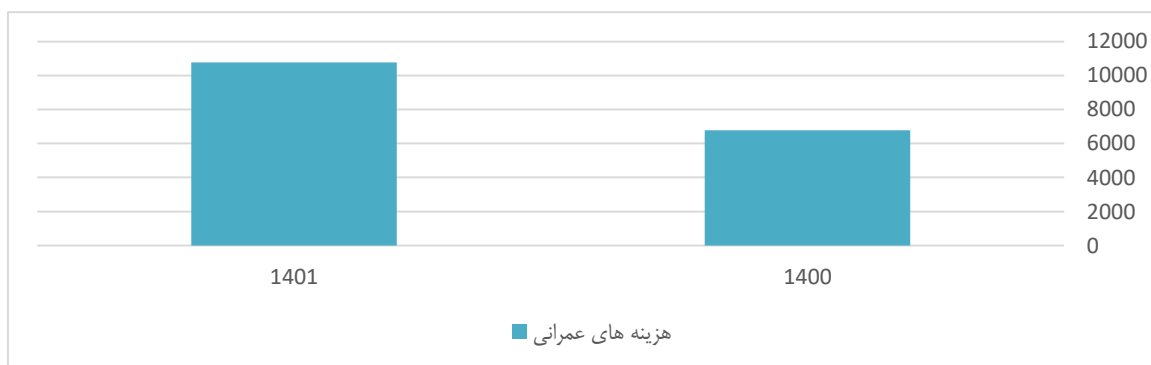
منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۴۰۱

همچنین مبالغی که صرف ایجاد یک دارایی جدید برای شهر می‌شوند و در بخش هزینه طبقه‌بندی نمی‌شوند به آن‌ها نیز تملک دارایی سرمایه‌ای گفته می‌شود، زیرا پولی که خرج شده، برای به تملک درآوردن یا ایجاد یک دارایی سرمایه‌ای برای شهر صرف شده است. مانند ایجاد یک پارک محلی، ساخت زیرگذر، آسفالت خیابان‌ها، ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح، ساخت پل و غیره.

• هزینه‌های عمرانی

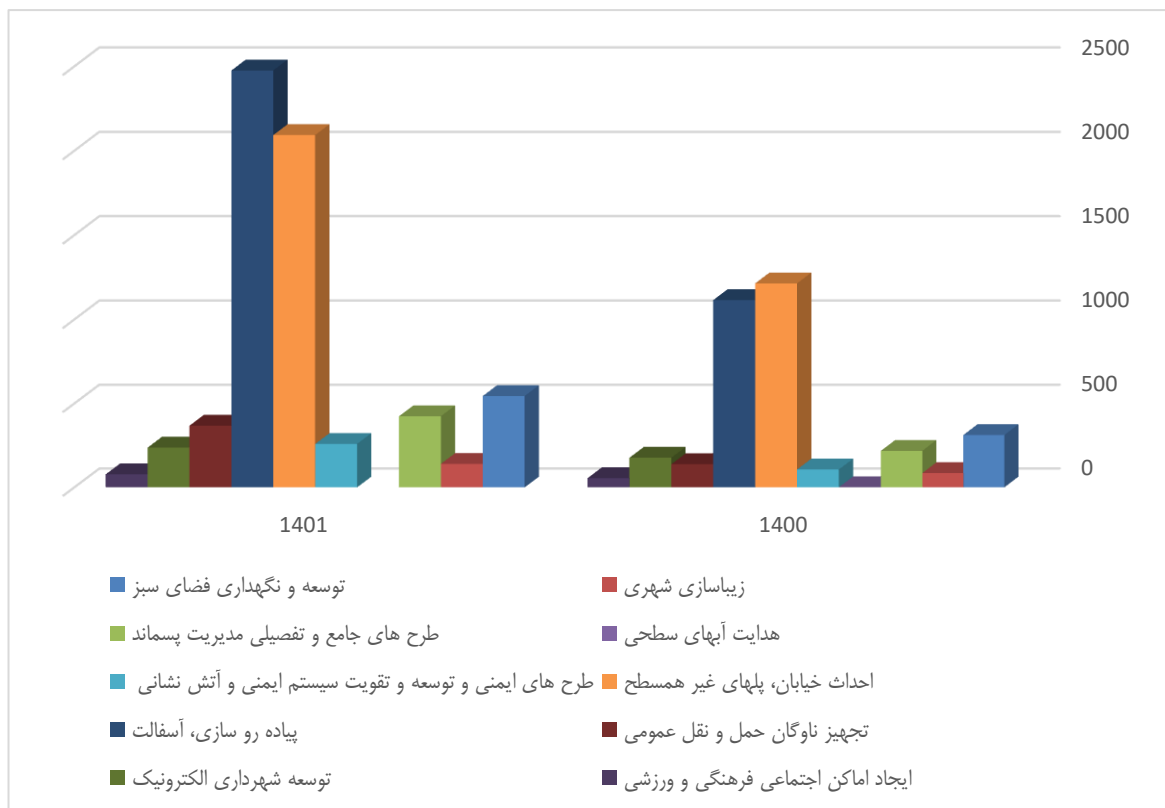
در بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت ۵۳ درصد از اعتبارات به این بخش اختصاص داده شده و بیش از ۳۰۰ پروژه عمرانی پیش‌بینی گردیده است که از مهمترین آن‌ها می‌توان به تامین تقاطع‌های هم‌سطح سواره‌رو، تامین معابر اصلی و فرعی سواره‌رو، تامین پارکینگ، ایجاد پارک‌های محله‌ای و غیره می‌توان اشاره نمود. براساس داده‌ها و اطلاعات بودجه شهرداری رشت، هزینه‌های عمرانی شهرداری در سال ۱۴۰۱، حدود ۵۹ درصد افزایش یافته و از ۶۷۷۰ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۱۰۷۵۵ میلیارد ریال رسیده است. این افزایش اغلب در بخش احداث خیابان و پل‌های غیرهمسطح (رشد حدود ۷۵ درصد افزایش) و پیاده‌روسازی و آسفالت (رشد ۱۲۲ درصد) محسوس بوده است. این دو نوع هزینه نقش پررنگ‌تری در بودجه عمرانی شهرداری رشت داشته و حدود ۴۲/۵ درصد از بودجه عمرانی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱ را تشکیل می‌دهند.

نمودار ۵۱- هزینه‌های عمرانی شهرداری رشت ۱۴۰۰-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

نمودار ۵۲- هزینه‌های عمرانی شهرداری رشت به تفکیک نوع هزینه‌ها در بودجه ۱۴۰۱

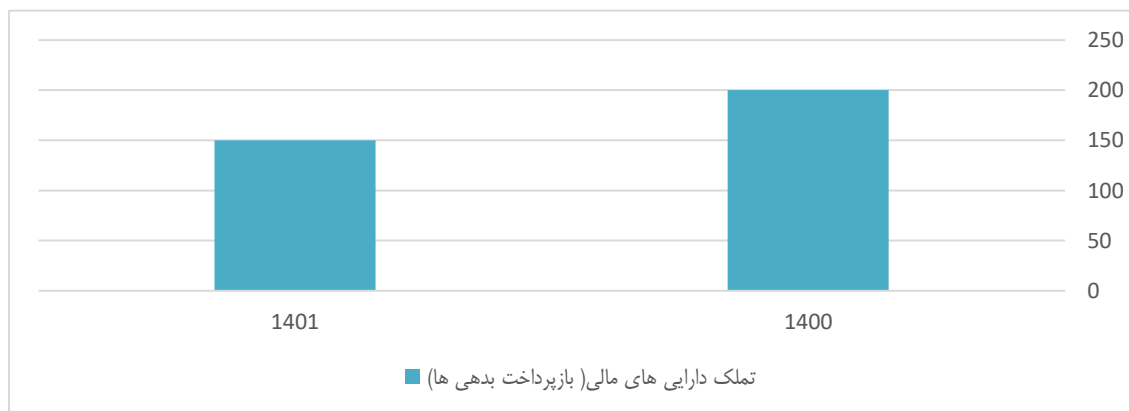


منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

• بازپرداخت بدهی

به بازپرداخت بدهی و دیون مانند بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت و یا بازپرداخت وام‌ها «تملك دارایی مالی» گفته می‌شود. در سال ۱۴۰۱، یکصد و پنجاه میلیارد ریال از بدهی‌ها که در سنوات گذشته بابت توسعه زیرساخت‌های شهری اخذ شده پیش‌بینی و بازپرداخت گردیده است. این میزان در مقایسه با سال ۱۴۰۰، ۵۰ میلیارد ریال کاهش داشته است.

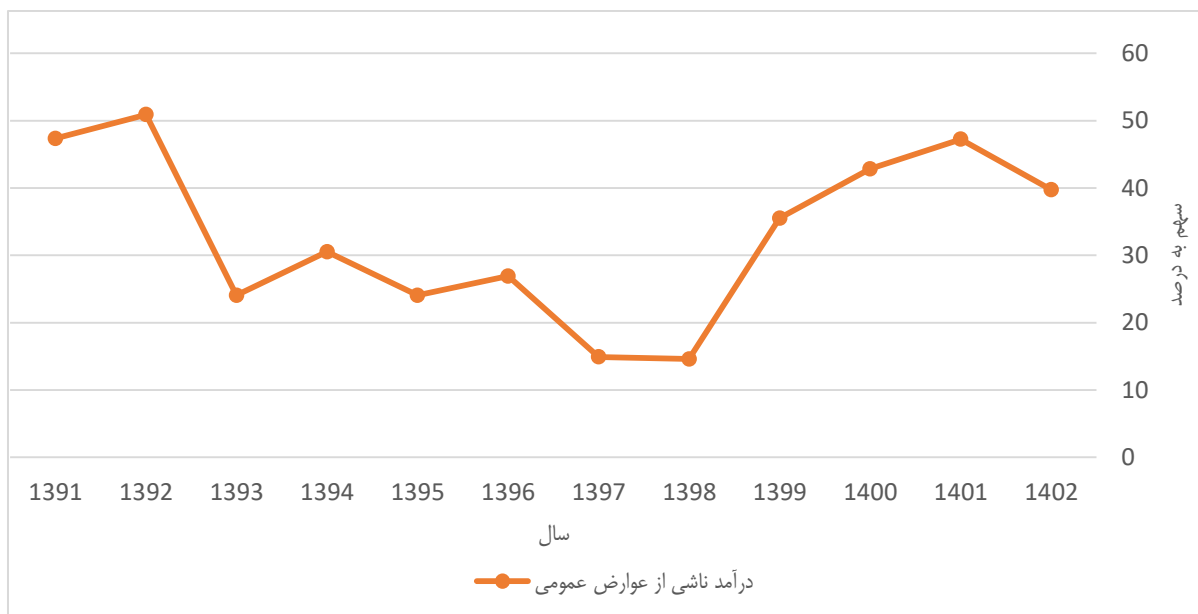
نمودار ۵۳- تملك دارایی‌های مالی (بازپرداخت بدهی‌ها)



منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱



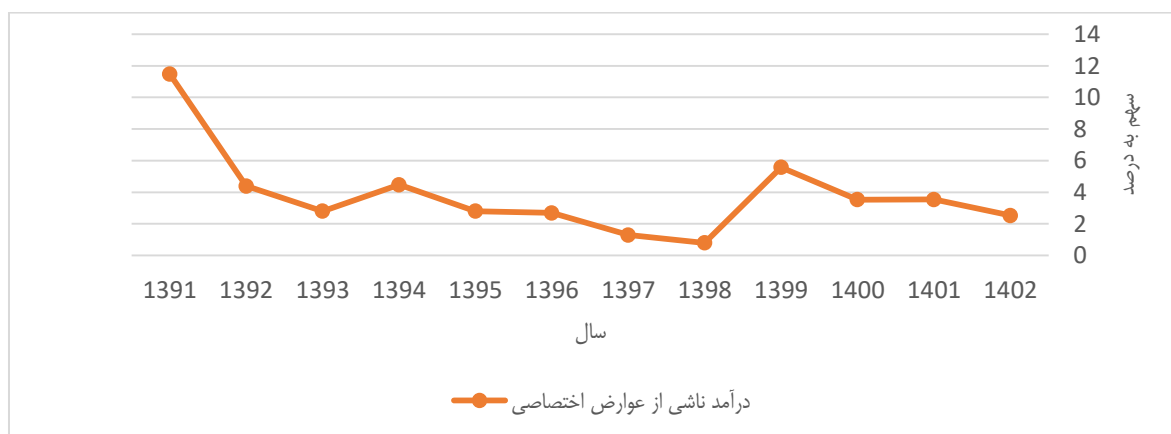
زیاله‌سوز و ورزشگاه سلیمانداراب مدنظر بود. بدلیل بالا بودن میزان درآمد ناشی از واگذاری دارایی مالی و سرمایه‌ای در منابع بودجه، سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ کاهش چشمگیر داشته است و از ۵۱ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۱۴/۶ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است. علاوه بر این قابل ذکر است که متوسط سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع بودجه در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، تقریباً ۳۳/۲ درصد است.



نمودار ۵۴- سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

• درآمد ناشی از عوارض اختصاصی

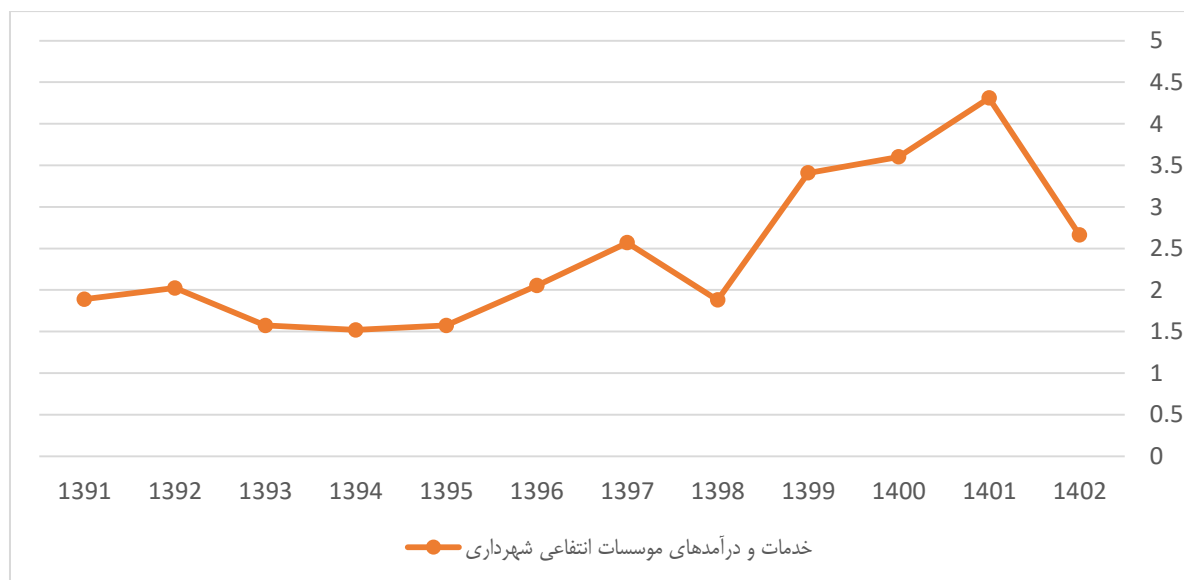
درآمد ناشی از عوارض اختصاصی اغلب شامل درآمد غسالخانه و گورستان، بهای خدمات جمع آوری و حمل زباله نوسازی و بهای خدمات مدیریت پسماند می باشد. این درآمدها از ۱۷۸۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۹۴۷۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و ۵/۳ برابر شده است. با توجه به رو به رشد بودن شهر رشت و افزایش جمعیت شهری در آن، روشن است که درآمدهای اصلی تشکیل دهنده درآمد اختصاصی شهرداری نیز در سال های آتی روند افزایشی خواهد داشت. بررسی روند سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از منابع بودجه نیز بیانگر این است که این روند نزولی بوده و از ۱۱/۴۸ در سال ۱۳۹۱ به ۲/۵۳ در سال ۱۴۰۲ رسیده است. بعبارت دیگر، متوسط رشد سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱، ۳/۸۲ بوده است.



نمودار ۵۵- سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

• خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری

گروه درآمدی خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری عمدتاً از سه زیربخش بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری، بهای خدمات آسفالت و لکه‌گیری و ترمیم حفاری و بهای خدمات ایمنی و آتش‌نشانی تشکیل شده است. این گروه درآمدی، در طی دوره ۱۳۹۱-۱۴۰۲، روند افزایشی قابل ملاحظه‌ای داشته و انتظار بر این است که روند مذکور در سال‌های آتی نیز ادامه‌دار باشد. علاوه بر این، سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ روند صعودی داشته و با سهم متوسط ۲/۴۲ درصدی، از ۱/۸۹ درصد به ۲/۶۶ درصد رسیده است.



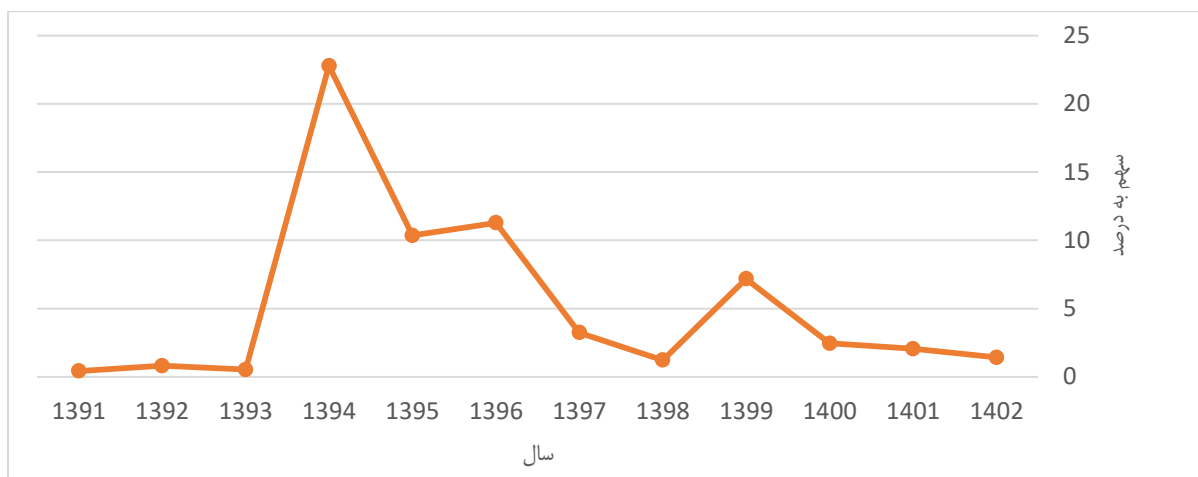
نمودار ۵۶- سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

• درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری

این گروه از درآمد شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ نوسانی بوده و عموماً از سه زیر بخش درآمد و مال الاجاره مستحدثات شهرداری و اموال غیر منقول شهرداری، درآمد حاصل از فروش محصولات و خدمات کارخانجات شهرداری و درآمد



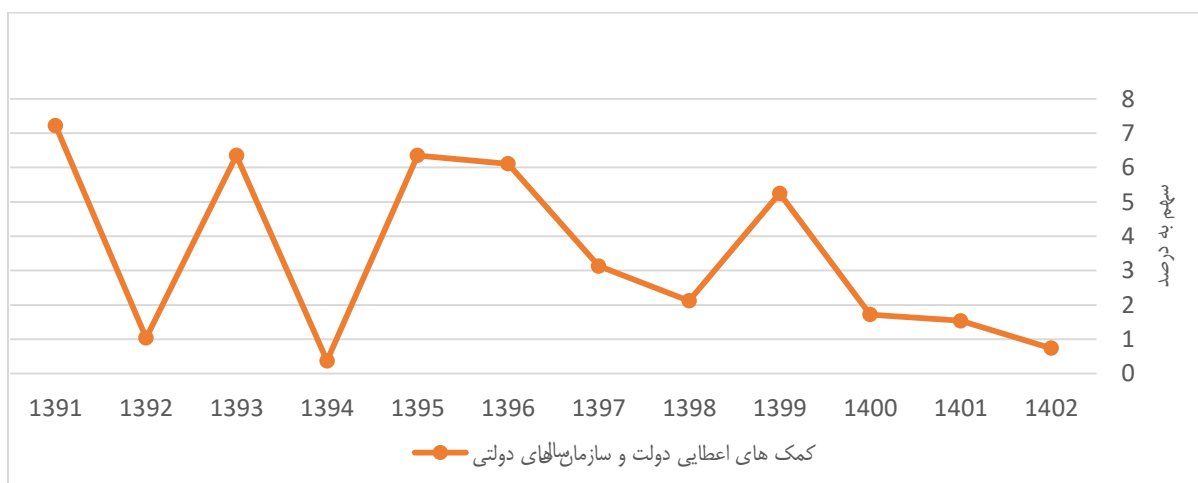
حاصل از فروش محصولات کارخانه آسفالت تشکیل شده است. این درآمد از ۶۵۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۵۲۹۳۱۵ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و تقریباً ۸۱ برابر شده است. علاوه بر این، سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری نیز در سال ۱۳۹۴ در مقایسه با سایر سال‌ها بیشتر بوده و با سهم ۲۲/۷۸ درصدی باعث شده است تا میانگین سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع بودجه شهرداری رشت در دوره زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ به ۵/۳۱ درصد برسد.



نمودار ۵۷- سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

• کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی

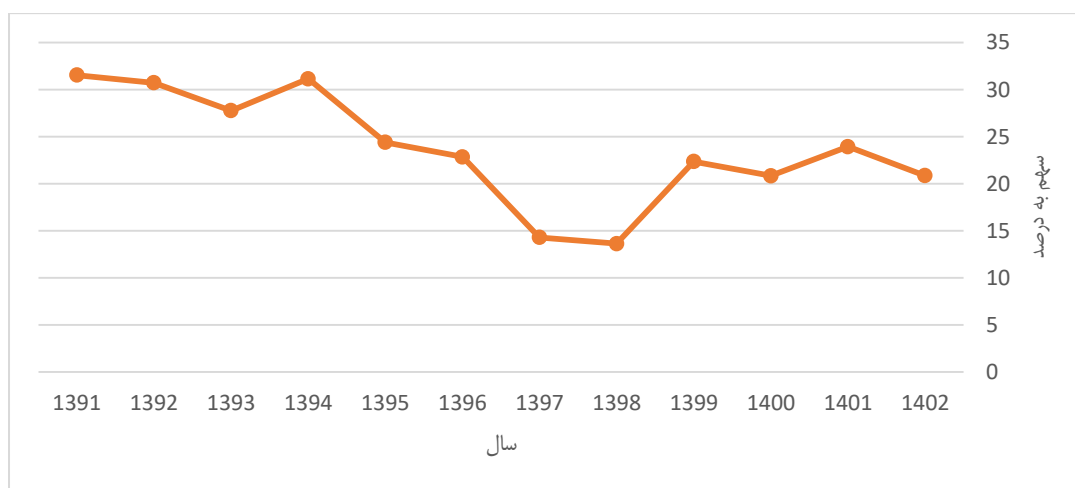
کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از ۱۱۲۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۲۷۸۲۳۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است. می‌توان مشاهده نمود که سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ نوسانی بوده و روند آن نیز نزولی است. بر این اساس، سهم این گروه درآمدی از کل منابع بودجه از ۷/۲۲ درصدی سال ۱۳۹۱ به ۰/۷۴ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. این منبع درآمدی، نوسانی‌ترین بخش منابع بودجه را تشکیل داده است. زیرا این بخش درآمدی تابعی از شرایط مالی دولت و کمک دولت به شهرداری بوده و کمک‌های دولت برای پروژه مشخص، مهمترین بخش تشکیل دهنده آن است. با توجه به شرایط مالی دولت و کسری بودجه متوالی و سالیانه آن و عدم دستیابی به شرایط مطلوب برای فروش نفت، امید چندانی به رشد این گروه درآمدی وجود ندارد. همچنین، میانگین رشد این درآمدها در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، ۱۲/۱۴ درصد بوده است.



نمودار ۵۸- سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

• اعانات، هدایا و دارایی

اعانات، هدایا و دارایی نیز بخش دیگری از منابع بودجه شهرداری رشت است که اغلب بعد از درآمد ناشی از عوارض عمومی، بیشترین سهم را در منابع بودجه به خود اختصاص می‌دهد. بخش اصلی این درآمد از جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ تشکیل شده است. این درآمدها از ۴۸۸۶۱۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۷۷۹۸۹۳۲ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و حدود ۱۶ برابر شده است. همچنین روند کلی سهم این بخش از منابع درآمدی بودجه شهرداری نیز نزولی بوده و از ۳۱/۵ درصد در سال ۱۳۹۱ به ۲۰/۸ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. انتظار بر این است که با توجه به شرایط اقتصادی و رکود نسبی در ساخت و ساز و بازار مسکن، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ نتواند رشد سالهای ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ را تکرار کند. بنابراین برای این متغیر، روند افزایشی فزاینده دور از انتظار بوده و در خوشبینانه‌ترین حالت روند رشد یکنواخت برای آن قابل تصور است.



نمودار ۵۹- سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

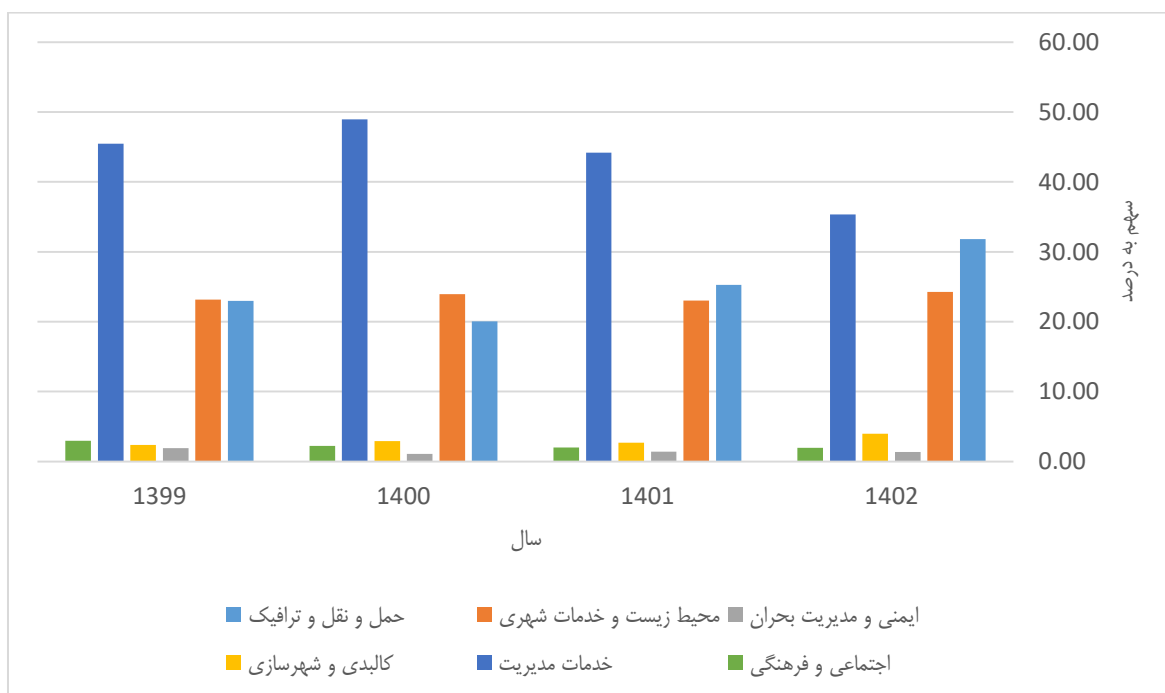
۴-۱-۱-۱-۲- روند مصارف بودجه شهرداری رشت

بررسی روند مصارف شهرداری رشت در قالب دو بازه زمانی متفاوت قابل بررسی است. بازه نخست مربوط به سال ۱۳۹۹ و بعد از آن بوده و بازه بعدی مربوط به دوره قبل از سال ۱۳۹۹ است. دلیل این امر تغییر کدهای هزینه در بخش مصارف بودجه شهرداری رشت از سال ۱۳۹۹ به بعد است. مروری بر هزینه‌های انجام شده شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که سه بخش خدمات مدیریت، حمل‌ونقل و ترافیک و محیط‌زیست و خدمات شهری بخش‌هایی بوده‌اند که بیشترین مقدار منابع در آن‌ها هزینه شده است. بر این اساس، در طی دوره ۱۳۹۹-۱۴۰۲، خدمات مدیریت بیش از ۴۳ درصد مصارف بودجه شهرداری را به خود اختصاص داده و این سهم روند کاهشی دارد. سهم بخش محیط‌زیست و خدمات شهری در مصارف بودجه شهرداری رشت و در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۹ نیز حدود ۲۳ درصد بوده و روند خاصی را نشان نمی‌دهد. همچنین در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۲، سهم بخش حمل‌ونقل و ترافیک از مصارف بودجه شهرداری نیز، بطور میانگین حدود ۲۵ درصد بوده و روند آن افزایشی است. براساس اطلاعات ارائه شده در جدول پیش‌رو، بخش ایمنی و مدیریت بحران نیز کمترین سهم را در مصارف بودجه سال‌های مختلف داراست.

با بررسی روند مصارف بودجه شهرداری رشت و چشم انداز اقتصادی کشور، انتظار بر این است که مصارف بودجه شهرداری رشت در سال‌های آتی و در حوزه‌های خدمات مدیریت، حمل‌ونقل و ترافیک و محیط‌زیست و خدمات شهری روند افزایشی داشته باشد. زیرا با توجه به دورنمای شرایط اقتصادی کشور و بالا بودن نرخ تورم، افزایش سالیانه حقوق کارکنان و افزایش هزینه‌های اداره شهر نظیر توسعه زیرساخت‌های عبور و مرور و بهبود عبور و مرور شهری نظیر جدول‌گذاری، پیاده‌رو، معابر و خط‌کشی، افزایشی بودن مصارف بودجه در بخش‌های مذکور را شاهد خواهیم بود.

جدول ۵۱- مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۹-۱۴۰۲ (میلیون ریال و درصد)- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

سال		۱۳۹۹		۱۴۰۰		۱۴۰۱		۱۴۰۲	
		مقدار	سهم	مقدار	سهم	مقدار	سهم	مقدار	سهم
کالبدی و شهرسازی		۲۱۵۷۳۵	۲.۳۸	۳۶۴۴۵۵	۲.۹۲	۵۴۴۴۱۵	۲.۷۰	۱۴۷۷۶۵۰	۳.۹۵
محیط زیست و خدمات شهری		۲۰۹۵۶۷۶	۲۳.۱۶	۲۹۹۴۲۷۰	۲۳.۹۵	۴۶۵۱۶۳۴	۲۳.۰۳	۹۰۷۱۲۱۶	۲۴.۲۵
ایمنی و مدیریت بحران		۱۷۴۳۱۴	۱.۹۳	۱۳۷۱۵۰	۱.۱۰	۲۸۳۰۹۰	۱.۴۰	۵۱۱۴۸۲	۱.۳۷
حمل و نقل و ترافیک		۲۰۷۹۵۵۵	۲۲.۹۸	۲۵۰۵۸۳۷	۲۰.۰۵	۵۱۰۷۶۵۰	۲۵.۲۹	۱۱۹۰۳۰۰۰	۳۱.۸۳
خدمات مدیریت		۴۱۱۵۸۳۵	۴۵.۴۸	۶۱۱۹۶۹۴	۴۸.۹۶	۸۹۲۸۵۵۱	۴۴.۲۰	۱۳۳۱۰۶۶۲	۳۵.۳۲
اجتماعی و فرهنگی		۲۶۸۸۸۵	۲.۹۷	۲۷۸۵۹۳	۲.۲۳	۴۰۷۱۶۰	۲.۰۲	۷۲۵۹۹۰	۱.۹۴

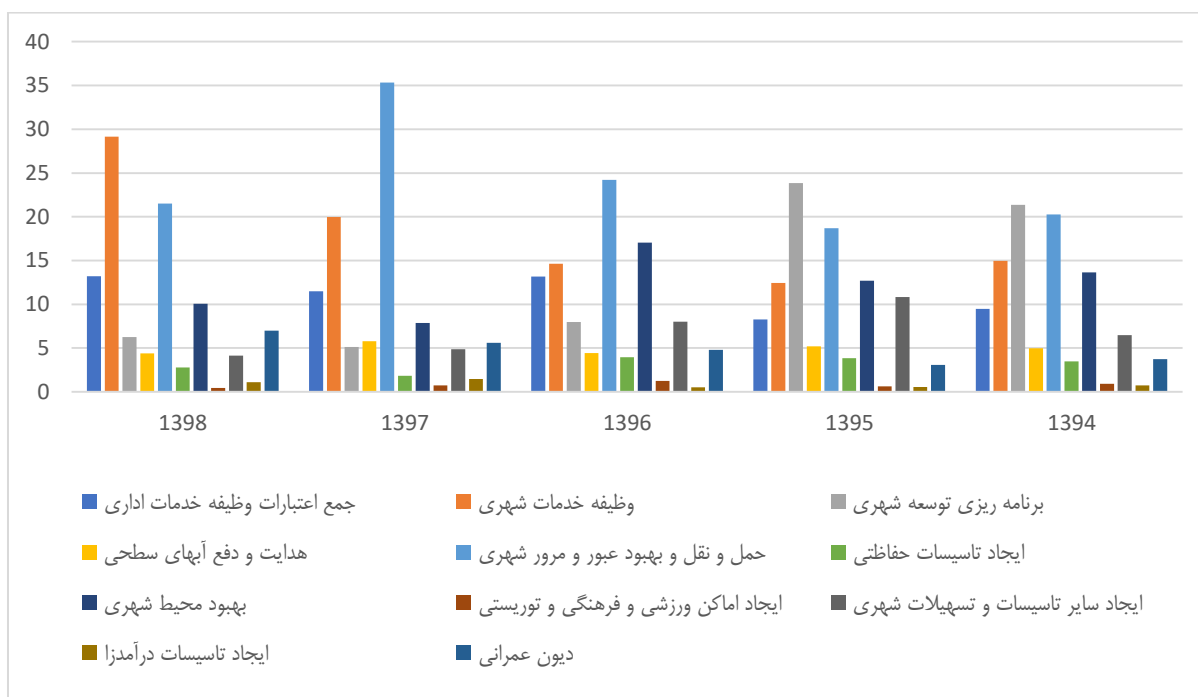


نمودار ۶۰- ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۹-۱۴۰۲ (درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۲

بررسی مصارف بودجه در دوره ۱۳۹۴-۱۳۹۸ نیز بیانگر این است که بطور متوسط، بخش‌های وظیفه خدمات شهری، حمل و نقل و بهبود عبور و مرور شهری و برنامه‌ریزی توسعه شهری بیشترین سهم را از مصارف بودجه داشته‌اند. بطوریکه میانگین مصارف بودجه در زیربخش‌های وظیفه خدمات شهری، حمل و نقل و بهبود عبور و مرور شهری و برنامه‌ریزی توسعه شهری بترتیب ۱۸/۲، ۲۴ و ۱۲/۹ درصد بوده است:

جدول ۵۲ - ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۴-۱۳۹۸ (سهم به درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	
۱۳.۲۱	۱۱.۴۸	۱۳.۱۶	۸.۲۷	۹.۴۸	جمع اعتبارات وظیفه خدمات اداری
۲۹.۱۴	۱۹.۹۷	۱۴.۶۲	۱۲.۴۴	۱۴.۹۷	وظیفه خدمات شهری
۶.۲۵	۵.۱۱	۷.۹۹	۲۳.۸۳	۲۱.۳۷	ریزی توسعه شهری
۴.۳۹	۵.۷۶	۴.۴۴	۵.۱۹	۴.۹۶	هدایت و دفع آبهای سطحی
۲۱.۵۲	۳۵.۳۳	۲۴.۲۳	۱۸.۶۹	۲۰.۲۷	حمل و نقل و بهبود عبور و مرور شهری
۲.۷۹	۱.۸۱	۳.۹۴	۳.۸۵	۳.۴۷	ایجاد تاسیسات حفاظتی
۱۰.۰۶	۷.۸۱	۱۷.۰۶	۱۲.۶۹	۱۳.۶۳	بهبود محیط شهری
۰.۴۳	۰.۷۴	۱.۲۴	۰.۶۳	۰.۹۱	ایجاد اماکن ورزشی و فرهنگی و توریستی
۴.۱۲	۴.۸۱	۸.۰۱	۱۰.۸۳	۶.۴۸	ایجاد سایر تاسیسات و تسهیلات شهری
۱.۰۸	۱.۴۵	۰.۵۰	۰.۵۳	۰.۷۴	ایجاد تاسیسات درآمدزا
۷.۰۰	۵.۵۹	۴.۸۰	۳.۰۷	۳.۷۲	دیون عمرانی



نمودار ۶۱- روند ترکیب مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف (سهم به درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

۲-۴- شناسایی، سنجش و تحلیل ظرفیت‌ها، توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکانات شهر رشت در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی

در شهر رشت وجود بازارهای فروش محصولات بعنوان مرکز مبادلات محلی و جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های آگروتوریسم و همچنین وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری به شدت تاثیرگذار بر زمینه‌سازی گردشگری و در نتیجه افزایش درآمدهای پایدار شهری شده است. اما در کنار این نقاط قوت به واسطه ضعف در ارائه خدمات توریستی و گردشگری، ضعف در ارائه محصولات تولیدی منحصر به فرد در منطقه و برندسازی و ارائه به بازار، عدم وجود توازن مالی بین درآمد و هزینه در سازمان‌های وابسته به شهرداری و شهرداری مناطق (جز منطقه یک)، عدم توزیع عادلانه درآمد در بین مناطق مختلف و کم رنگ شدن فعالیت اقتصادی بازار سنتی به دلیل ضعف کالبدی با معضلات و محدودیت‌هایی مواجه هستیم که به‌ویژه آن ظرفیت‌های مالی اقتصادی شهر را در سطوح مختلف به چالش می‌کشد.

۳-۴- شناسایی، سنجش و تحلیل پتانسیل‌های رقابت‌پذیری اقتصادی شهر رشت در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی

برند خاص شهر رشت در زمینه شهر خلاق خوراک بزرگ‌ترین پتانسیل در زمینه ایجاد رقابت‌پذیری شهر رشت در سطوح مختلف به حساب می‌آید. از سوی دیگر، دیگر مولفه‌های گردشگری از قبلی جشنواره‌های فرهنگی، بومی و سنتی و نزدیکی به سایر شهرهای استان که در زمینه گردشگری فعال هستند می‌تواند زمینه‌ساز برای ایجاد عرصه رقابتی شهر باشد. لازم به ذکر



است که ماهیت شهر رشت به عنوان مرکز استان گیلان و وجود صنایع و تولیدات خاص این استان، زمینه مهم دیگری در ایجاد عرصه رقابت پذیری به حساب می آید.

جدول ۵۳- نقاط برجسته در حیطه اقتصادی

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none"> وجود بازارهای فروش محصولات بعنوان مرکز مبادلات محلی برخورداری از جاذبه های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه ای، کوهپایه ای و کوهستانی، جاذبه های اکروتوریسم وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه ساز گردشگری علمی فرهنگی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه اقتصادی توانایی تقویت کار و اشتغال از طریق تزریق صنایع تولیدی و فرآوری نوین قابلیت برگزاری جشنواره و نمایشگاه های بومی و محلی در راستای توسعه گردشگری و توریست وجود کاربری های صنایع دستی و غذایی فروشی در جهت برندسازی امکان ایجاد پیوستگی در محدوده گردشگری از طریق اتصال نقاط ارزشمند تاریخی امکان تقویت گره های تجاری به وسیله ساماندهی دستفروشان و منظم ساختن این کاربری ها امکان هویت بخشی در صورت مرمت بناهای شاخص شهر معرفی محورهای تاریخی بعنوان معبری سنتی و تاریخی در جهت جذب توریست و صاحبان سرمایه امکان بهره روری اجتماعی- فرهنگی در صورت مرمت و احیای بناهای متروکه و مخروبه قدیمی امکان تبدیل بناهای تاریخی و باارزش در محله میتواند به گره های مثبت اجتماعی تمایل بالا به ایجاد تغییر شهر خلاق خوراک پتانسیل بالای گردشگری 	<ul style="list-style-type: none"> ضعف در ارائه خدمات توریستی و گردشگری ضعف در ارائه محصولات تولیدی منحصر به فرد در منطقه و برندسازی و ارائه به بازار عدم وجود توازن مالی بین درآمد و هزینه در سازمان های وابسته به شهرداری و شهرداری مناطق (جز منطقه یک) عدم توزیع عادلانه درآمد در بین مناطق مختلف کم رنگ شدن فعالیت اقتصادی بازار سنتی به دلیل ضعف کالبدی از بین رفتن فرصت های اقتصادی در پی عدم جذب سرمایه گذار رقابت مناطق مجاور منطقه مورد مطالعه در جذب گردشگر مانند استان های مازندران و اردبیل تبلیغات منفی رسانه های خارجی در نتیجه تنش های سیاسی گسترش بحران های اقتصادی

۵- سنجش و تحلیل وضعیت عمومی کالبدی و مسکن

۵-۱- بررسی نحوه تخصیص کاربری زمین در سطح شهر با استفاده از مطالعات طرح های جامع و

تفصیلی

۵-۱-۱- مقایسه کاربری های شهر رشت با سرانه های کمینه / میانگین / بیشینه شورایعالی

نحوه پهنه بندی اراضی در بخش های گذشته توضیح داده شد، در این بخش نحوه توزیع کاربری های مختلف و نحوه تخصیص زمین به هر یک از فعالیت ها بررسی می شود. چنانچه کاربری اراضی را در غالب پهنه های عملکردی مطالعه نماییم، چندین پهنه خطی و گسترده در سطح شهر قابل تشخیص است که عبارتند از: پهنه عملکردی تولیدی و صنعتی، پهنه کارگاهی، تعمیرگاهی و فروش با عملکرد شهری و فراشهری، پهنه عملکرد کارگاهی و انبارشهری، پهنه خدمات انتفاعی شهری، پهنه خدمات ناحیه ای و پهنه خدمات محله ای.

تعریف پهنه های فوق در بخش های گذشته ذکر شده است. علاوه بر آن ها کاربری های عمده ای در سطح شهر وجود دارند که به علت نقش، اهمیت و عملکرد آن ها، تحت عنوان کاربری های عمده آورده شده اند.

مساحت و سهم کلیه فعالیت ها و کاربری ها به تفکیک عملکرد، در نقشه و در جدول آورده شده اند. بدین ترتیب مطابق جدول کاربری اراضی، سطح مورد مطالعه شهر رشت ۸۱۱۸ هکتار است که ۲۶٪ بیش از سطح پیشنهادی طرح جامع قبلی (برای سال ۱۳۷۹) است و علاوه بر محدوده قانونی شهر، ساخت و سازهای ۴۳/۵ درصد سطح شهر به پهنه مسکونی و خدمات مرتبط و وابسته آن اختصاص یافته است. سرانه کاربری مسکونی و خدمات مرتبط آن ۶۵/۶ است.



کاربری‌های آموزشی شامل دبستان، راهنمایی، دبیرستان، هنرستان و سایر فعالیت‌های آموزشی حدود ۱۰۰۰ هکتار از اراضی شهر را به خود اختصاص داده‌اند که نزدیک ۱/۱ درصد از سطح شهر را دربرمیگیرد. مجموعاً سرانه کاربری‌های آموزشی ۱/۷ مترمربع است. مجموع کاربری آموزش عالی و آموزشگاه‌های تحقیقاتی ۵۳۶/۷ هکتار و حدود ۶/۶ درصد از اراضی را در برمیگیرد. شهر رشت به عنوان مرکز استان جایگاه مناسبی از لحاظ فعالیت‌های آموزشی عالی دارد.

خدمات درمانی ۵۲/۷ هکتار از سطح شهر را اشغال کرده‌اند. بیمارستان‌های بزرگ شهر عمدتاً در نیمه جنوبی شهر قرار گرفته‌اند. لکن در تمام سطح شهر کلینیک‌ها و ساختمان پزشکان پراکنده‌اند. کاربری درمانی ۰/۶ درصد از سطح شهر را به خود اختصاص داده است و سرانه آن به ازای هر نفر جمعیت ۱ متر است.

سرانه تاسیسات و تجهیزات ۰/۵ متر است. این کاربری دارای عملکردهای مختلف در سطح شهر رشت است. مساحت اراضی اختصاص یافته به تاسیسات و تجهیزات شهری مجموعاً ۲۸/۷ هکتار است. که حدود ۶/۱۷ هکتار آن فعالیت‌های کوچک محله‌ای و ناحیه مانند پست برق و واحدهای کوچک تاسیساتی و پمپ بنزین را شامل می‌شود و ۲۲۵/۵ هکتار آن مربوط به کاربری‌های بزرگ تاسیساتی است.

فعالیت‌های ورزشی نیز مجموعاً ۳۲/۶۶ هکتار مساحت دارند. ۱۲/۵ هکتار آن‌ها دارای عملکرد محله‌ای و ناحیه‌ای و ۲۰/۱ هکتار بقیه عملکرد شهری دارند. استادیوم رشت گاه دارای نقش و عملکرد فراشهری می‌شود. سرانه ورزشی در شهر ۰/۶ متر مربع است. فضای سبز شهر رشت ۲۴۴/۵ هکتار مساحت دارد که شامل پارک‌های شهری و پارک‌های کوچک محله‌ای می‌شود و مجموعاً ۳ درصد سطح شهر را به خود اختصاص داده است و سرانه آن ۴/۵ مترمربع است. بعلاوه شهر در امتداد جاده لاکان دارای ۱۱۰ هکتار پارک و اراضی جنگلی است، که اگرچه فاصله زیادی تا محدوده قانونی دارد، اما در محدوده مورد مطالعه شهر واقع شده و دارای عملکرد فراشهری است. کاربری‌های اداری ۱۷۰/۶ هکتار مساحت دارند که قریب ۲۹ هکتار آنها عملکرد ناحیه‌ای و ۱۴۱/۶ هکتار عملکرد شهری دارند، بعلاوه تعدادی دیگر از آنها که دفاتر خصوصی و خدماتی را تشکیل می‌دهند در غالب پهنه‌های عملکردی معابر منظور شده‌اند. کاربری‌های نظامی و انتظامی مجموعاً ۴۹/۴ هکتار از اراضی را به خود اختصاص داده‌اند و ۰/۶ درصد سطح شهر را فرا می‌گیرند و سرانه آن به ازای هر نفر جمعیت ۰/۹ مترمربع است. کاربری جهانگردی عمدتاً شامل هتل‌ها و مهمانپذیرهای شهر می‌شود و مجموعاً مساحت آنها ۴/۵ هکتار است. کاربری فرهنگی مجموعاً ۲/۷۳ هکتار مساحت دارد و سرانه آن به ازای هر نفر جمعیت ۰/۱ مترمربع است. کاربری مذهبی مجموعاً ۹/۶ هکتار مساحت دارد و سرانه هر نفر ۰/۲ مترمربع است. صنایع عمده شهر ۳۶۷/۸ هکتار مساحت دارند که ۴/۵ درصد از سطح مورد مطالعه را به خود اختصاص داده‌اند. فعالیت‌های تجاری و خدماتی انتفاعی عمدتاً در حول معابر با عملکردهای معین مستقر شده‌اند که در پهنه‌های خطی عملکردی مورد بحث قرار خواهند گرفت، از کاربری‌های عمده تجاری و خدماتی می‌توان از بازار میوه و تره‌بار و فعالیت‌های تجاری اطراف میدان زرجوب به عنوان کاربری‌های عمده و متمرکز نام برد که مجموعاً ۸/۷۸ هکتار مساحت دارند.

هفت پهنه عملکردی در اطراف معابر مشخص شده‌اند. پهنه عملکردی تولیدی و صنعتی که عمدتاً در حول جاده تهران و جاده لاکان شکل گرفته، در طول این مسیر صنایع سنگین و سبک، شهرک صنعتی و سایر صنایع و تجهیزات وابسته آنها مستقر شده‌اند کاربری‌های عمده صنعتی جداگانه محاسبه و در جدول آورده شده و کاربری‌های خرد اطراف این معابر مجموعاً



۱۸/۱۶ هکتار وسعت دارند. پهنه عملکردی کارگاهی، تعمیرگاهی و فروش فراشهری عمدتاً در اطراف کمربندی مستقر شده اند. مجموعه کاربری های دارای چنین عملکردی ۵۲/۰۸ هکتار مساحت دارد. پهنه عملکردی کارگاهی و تعمیرگاهی شهری ۲۶/۵ هکتار از شهر را اشغال کرده است. یکی از مهمترین پهنه های عملکردی در مرکز شهر و اطراف آن شکل گرفته و عمدتاً کاربری های تجاری، مغازه ای و خدمات انتفاعی را شامل می شود که آن ها را پهنه خدمات انتفاعی با عملکرد شهری نامیده ایم و ۷۲/۵۸ هکتار از اطراف معابر مرکزی و اصلی شهر را اشغال کرده اند. عملکرد شهری درجه ۲ و عملکرد ناحیه ای و محله ای در درجات عملکردی پایین تر قرار گرفته و به ترتیب ۱۴/۱، ۱۴/۱ و ۱۱/۹ هکتار از اراضی شهری را اشغال کرده اند.

جدول ۵۴ - جدول سرانه و کاربری شهر رشت

پهنه ها و کاربری های عمده	نام کاربری	درصد کاربری (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)
آموزشی	دبستان	۰/۱	۰/۲
	راهنمایی	۰/۱	۰/۲
	دبیرستان	۰/۱	۰/۱
	هنرستان	۰/۷	۱
	سایر آموزشی	۰/۱	۰/۲
جمع آموزشی			۱/۷
آموزش عالی	دانشگاه	۲/۳	۳/۴
	آموزشگاه های علمی پژوهشی	۴/۳	۶/۵
جمع آموزش عالی			۹/۹۶
تاسیسات و تجهیزات			۰/۵
سبز - تفریحی	ورزشی	۰/۴	۰/۶
	فضای سبز	۳	۴/۵
	پارک جنگلی	۱/۴	۲/۱
اداری	اداری	۲/۱	۳/۲
	نظامی و انتظامی	۰/۶	۰/۹
جهانگردی (هتل)			۰/۱
فرهنگی	فرهنگی	۰	۰/۱
	مذهبی	۰/۱	۰/۲
صنعتی			۶/۸
تجاری و خدمات انتفاعی			۰/۲
جمع خدمات			۲۰/۱۳
شبکه معابر	معابر اصلی تا حد جمع کننده های فرعی	۱۷/۷	۲۶/۷
	پارکینگ های شهری	۰/۱	۰/۱
	حمل و نقل و انبار	۱/۴	۲/۲
جمع شبکه معابر			۲۹
بایر و مخروبه	زمین طبیعی	۵/۸	۸/۷
	در حال ساخت	۱/۷	۲/۶
	گورستان	۰/۴	۰/۵
جمع بایر و مخروبه و سایر			۱۱/۸۸
باغات و مزارع	باغ	۰/۷	۱
	کشاورزی	۳/۲	۴/۹
	دامداری	۱	۱/۵
	رودخانه و مسیل	۲/۸	۴/۲
	حریم رودخانه	۰/۵	۰/۷

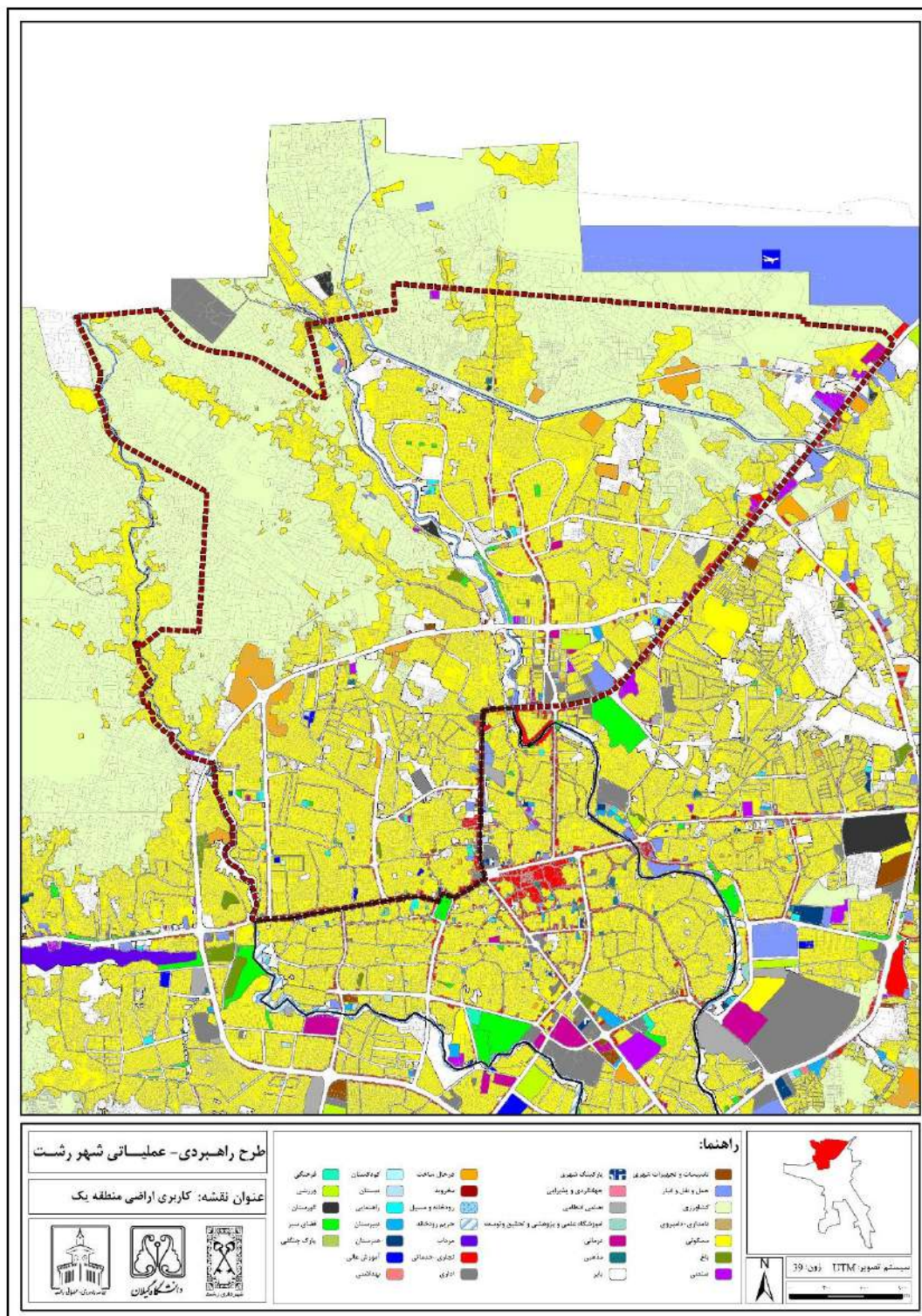


پهنه‌ها و کاربری‌های عمده	نام کاربری	درصد کاربری (درصد)	سرانه زمین (متر مربع)
پهنه‌های عملکردی	جمع باغات و مزارع	۸/۲	۱۲/۳۷
	پهنه عملکرد تولیدی و صنعتی	۰/۲	۰/۳
	پهنه عملکرد تعمیر کارگاهی	۰/۶	۱
	پهنه عملکرد کارگاهی و انبارداری	۰/۳	۰/۵
	پهنه عملکرد خدمات انتفاعی شهری	۰/۹	۱/۳
	پهنه عملکرد خدمات شهری ۲	۰/۲	۰/۳
	پهنه عملکرد خدمات انتفاعی ناحیه‌ای	۰/۵	۰/۸
	پهنه عملکرد خدمات انتفاعی محله‌ای	۰/۱	۰/۲
	جمع پهنه عملکردی	۲/۹	۴/۳۹
	جمع بدون مسکونی	۵۶/۵	۸۵/۰۹
	پهنه مسکونی و خدمات مرتبط آن	۴۳/۵	۶۵/۶
	جمع کل کاربری‌ها	۱۰۰	۱۵۰/۷

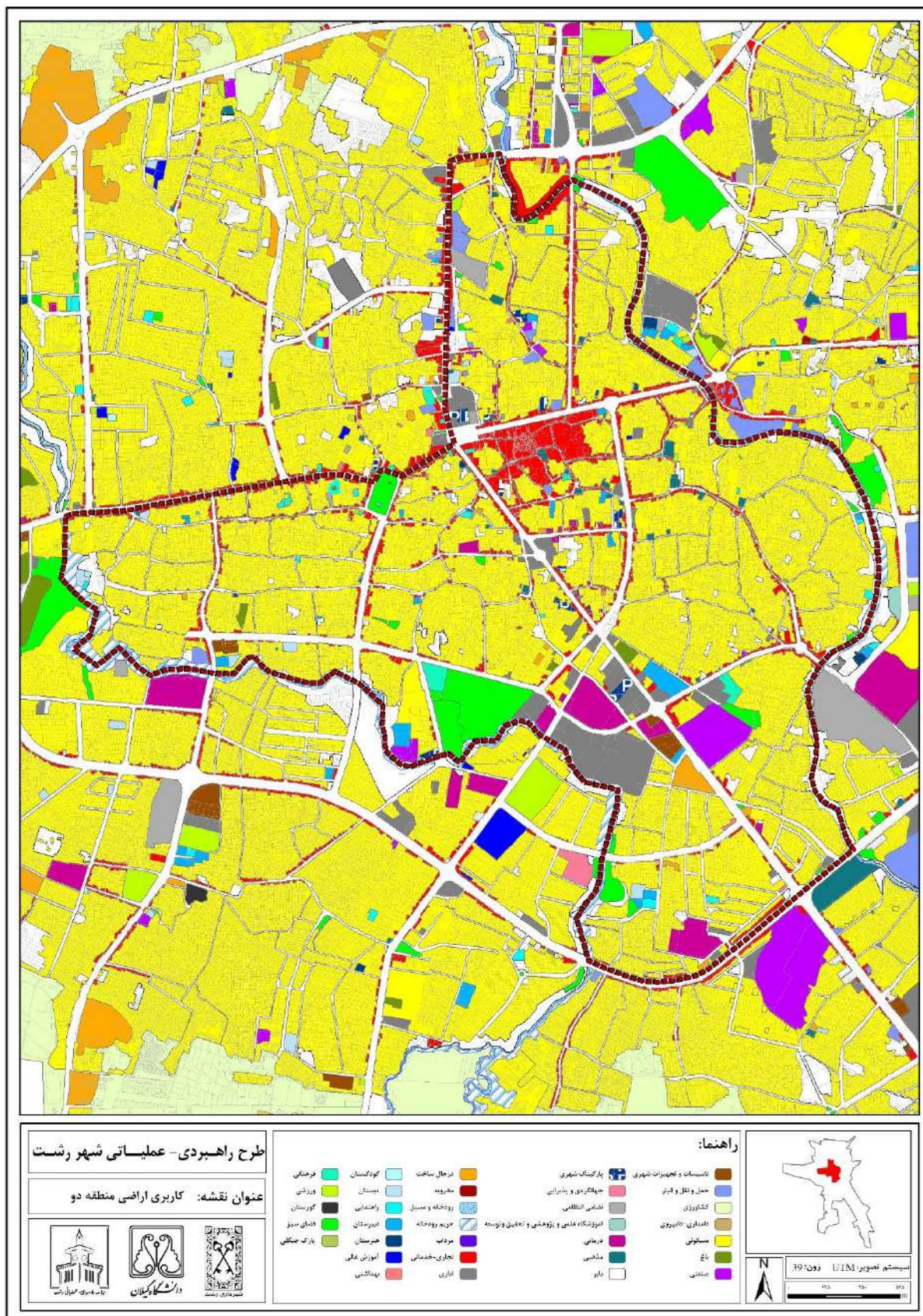
۵-۱-۲- کاربری وضع موجود مناطق مختلف شهر رشت

در شهر ها قطعاتی وجود دارند که می توانند عملکردهای متفاوتی را بپذیرند. عملکرد هایی که به سادگی تغییر یافته و بهم بدل می شوند. در مورد مغازه ها این امر به سرعت بین عملکردهای تجاری، خدماتی و تولیدی کوچک (مثل شیرینیپزی و غیره) اتفاق می افتد. در مورد ساختمان های غیر ویژه مثل مسکونی نیز این امر صادق است و آپارتمان های زیادی دیده می شوند که از مسکونی به دفتری، مهدکودک، اداری و یا مدارس بدل میگردند و یا برعکس.

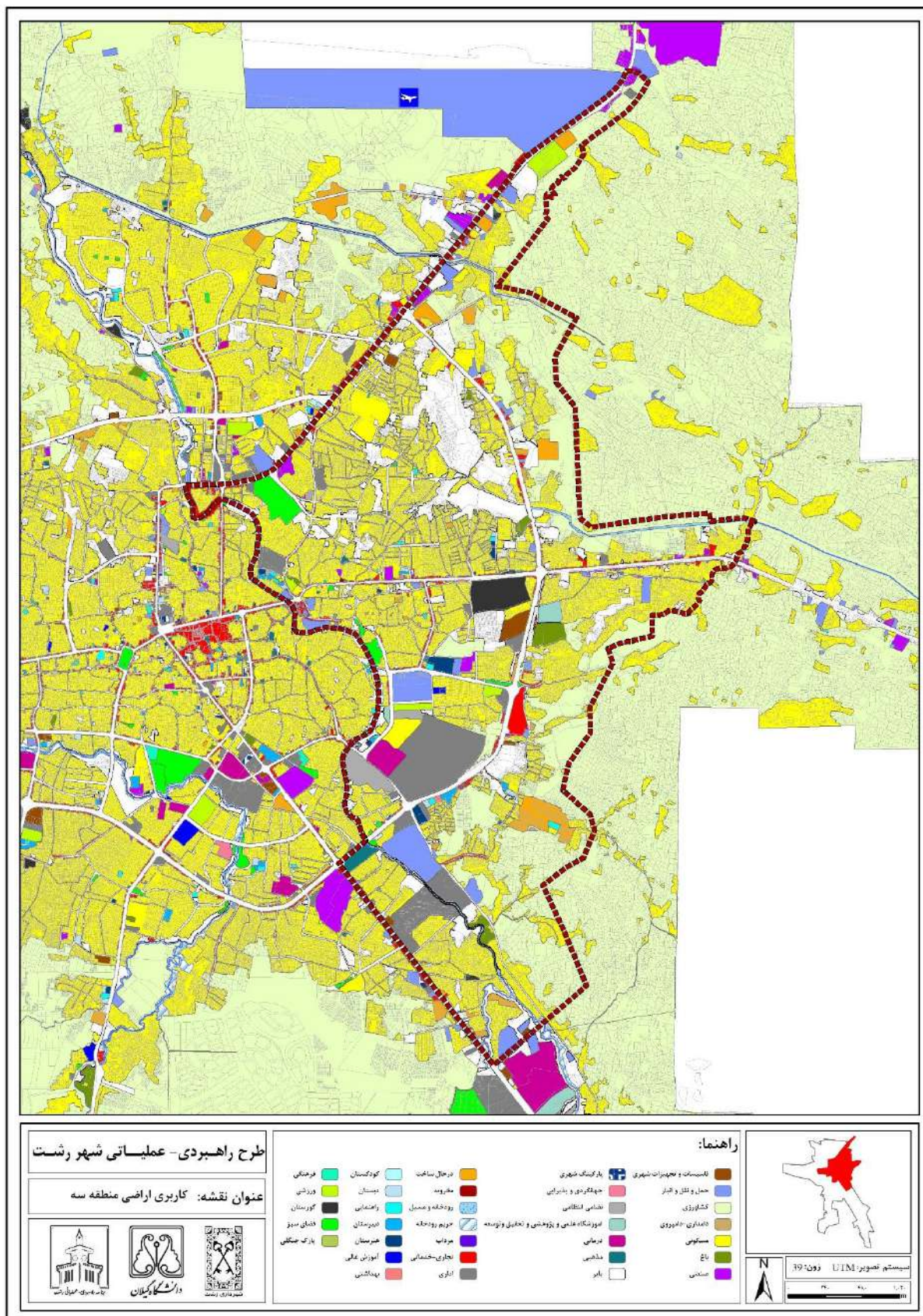
در مورد اراضی بدون کاربری نیز این امر صادق است و هر زمین بسته به مکان استقرار، عرض معبر همجوار، عملکرد معبر همجوار، مساحت و شکل زمین، می توان د به عملکردهای مختلفی اختصاص یابد. در نتیجه با ادغام این دو می توان شهر را به جای قطعات به پهنه های بدل کرد که از کنار هم قرار گرفتن تعدادی قطعه همگون، شکل میگیرند.



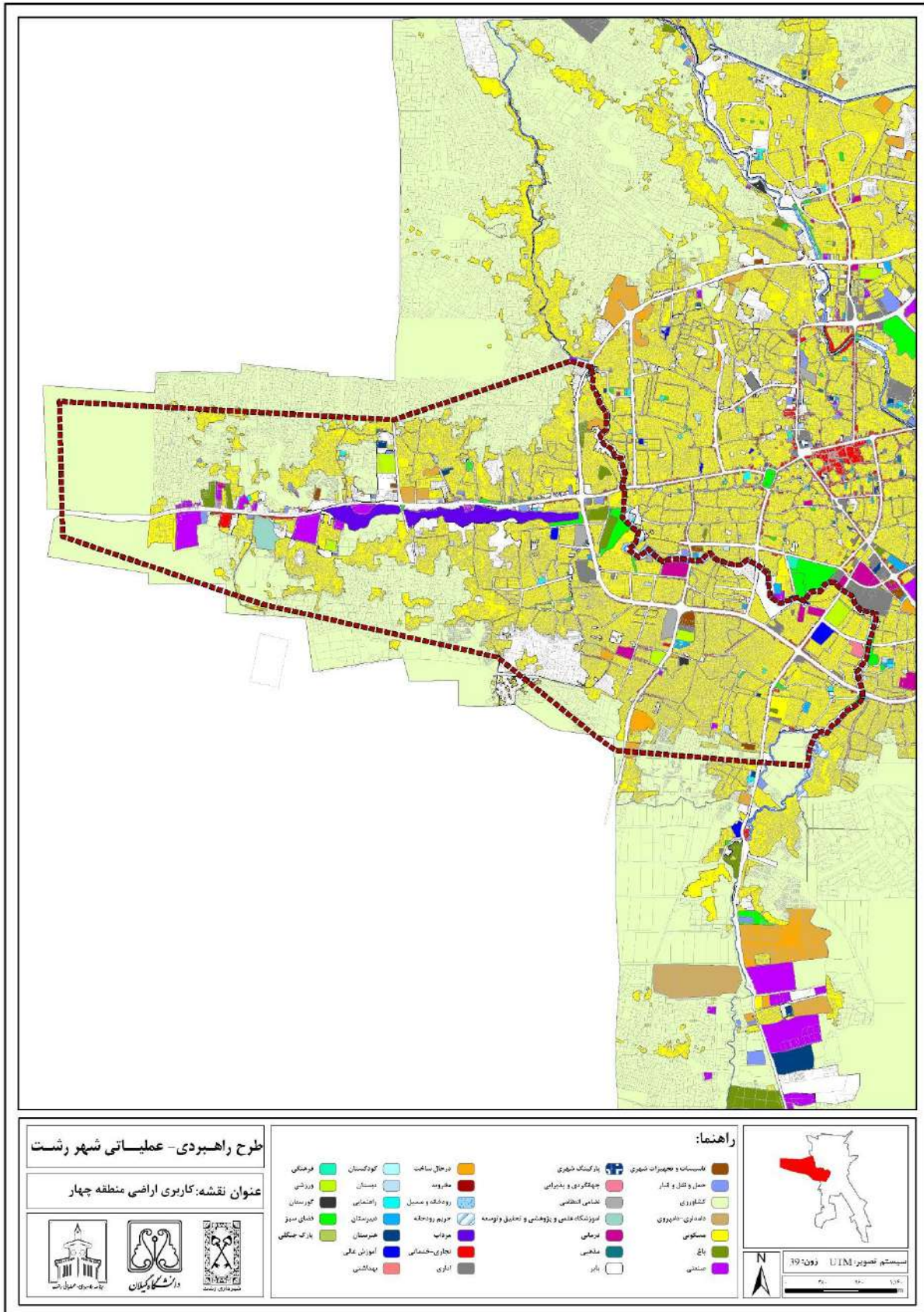
نقشه ۱۳- کاربری منطقه یک شهر رشت



نقشه ۱۴ - کاربری منطقه دو شهر رشت



نقشه ۱۵- کاربری منطقه سه شهر رشت



نقشه ۱۶- کاربری منطقه چهار شهر رشت



۵-۱-۳- بررسی طرح‌های توسعه شهری، مصوبات کمیسیون ماده ۵، طرح‌های تفکیکی

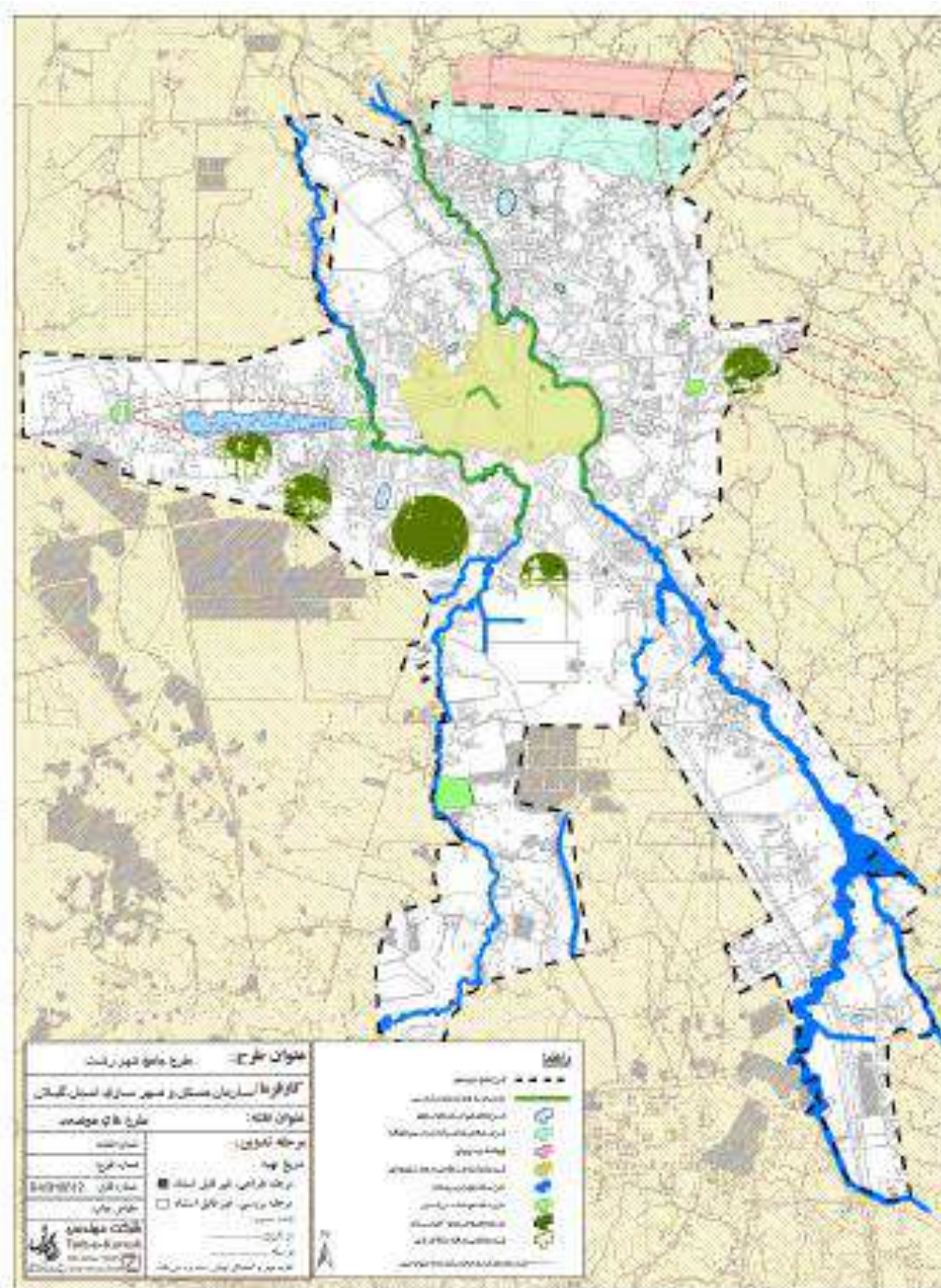
• طرح‌های موضوعی و موضوعی طرح تفصیلی

طرح‌های موضوعی

۱. مکانیابی و ضوابط بلندمرتبه‌سازی شهر رشت
۲. ساماندهی سکونتگاه‌های غیرمتعارف و خودرو اطراف شهر
۳. بررسی اثرات ناشی از حضور جمعیت غیرساکن (روستاهای اطراف، گردشگران، مسافران عبوری و... در شهر رشت)
۴. ساماندهی نماها و سیمای شهری
الف) طرح جامع ساماندهی نماها و سیمای شهری
ب) طرح تفصیلی ساماندهی نماها و سیمای شهری
۵. طرح جامع پیاده‌راه‌های شهر (طرح ایجاد محور پیاده در مرکز شهر و پارک‌های نواری در حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهررود)
۶. مطالعه پدافند غیرعامل در سطح شهر رشت

طرح‌های موضوعی

۱. طرح اراضی آزاد سده حریم فرودگاه
۲. ساماندهی کاربری‌های مزاحم خط ماشین (خیابان سعدی)
۳. طرح جامع احیاء و ساماندهی محدوده مرکزی شهر (به عنوان محدوده فرهنگی - گردشگری - تجاری)
۴. طرح مکانیابی و ایجاد پارکینگ‌های عمومی در مرکز شهر و در مجاورت راه‌های منتهی به پیاده‌راه‌ها
۵. ساماندهی محلات مسئله‌دار شهر (معلولین، عینک، چمارسرا، صف‌سر و جماران)
۶. تامین حرکت وسائط نقلیه عمومی در مرکز شهر
۷. طرح بهسازی تعدادی از میداین شهر رشت
۸. طراحی سیمای شهری تعدادی از معابر شهر رشت



نقشه ۱۸- طرح‌های موضوعی شهر رشت



برنامه‌های عمرانی کوتاه‌مدت و میان‌مدت

محیط زیست

- کنترل و هدایت آب‌های سطحی از طریق جوی و کانپو
- توسعه فضای سبز در حریم کابل‌های فشار قوی
- فضاسازی در حریم رودخانه‌ها و ساماندهی و طراحی رودخانه‌های شهری
- توسعه ظرفیت کارخانه کمپوست و بهبود دفع زباله شهری
- ساماندهی اراضی اطراف تالاب عینک
- ایجاد استخرهای تامپون در نقاط پیشنهاد شده طرح
- توسعه و تجهیز شبکه فاضلاب شهری

ارتباطات و ترافیک

- گشودگی و تعریض معابر
- ایجاد محورهای پیاده در خیابان علم‌الهدی، خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان انقلاب تا میدان شهرداری
- زیرگذر کردن میدان اصلی شهر
- احداث تسهیلات تردد عابر در سطح معابر مانند: پل عابر پیاده یا پله برقی

کالبدی

- تشکیل میته فنی نظارت بر توسعه شهر
- ساماندهی مبادی ورودی شهری
- تعیین محدوده‌های دارای طرح‌های ویژه شهری و تهیه طرح‌های موضعی و موضوعی
- تهیه اصلاحیه ضوابط و مقررات تفصیلی طرح
- تملک اراضی برای احداث خدمات توسط سازمان‌های مربوطه (آموزش و پرورش، بهداشت و درمان و شهرداری)
- انتقال صنایع آلاینده به خارج از شهر یا رعایت استانداردهای محیط‌زیست، بازیافت فضاهای موردنیاز سطوح شهری
- مدیریت اراضی بایر، متروکه و فرسوده شهری

تاسیسات

- افزایش میادین تره‌بار شهری
- افزایش تعداد ایستگاه‌های آتش‌نشانی
- افزایش تعداد مخازن آب
- ایجاد پارکینگ در محدوده مرکزی شهر



برنامه‌های عمرانی بلندمدت شهر رشت

محیط زیست

- حفظ منابع آب زیرزمینی از آلودگی با آب‌های سطحی و نشتاب فاصلاب

ارتباطات

- گشودگی و تعریض معابر
- گسترش و تقویت نظام حمل‌ونقل عمومی
- توسعه و تقویت زیرساخت‌های دسترسی هوایی به شهر
- تجهیز ناوگان حمل‌ونقل اتوبوس‌رانی و اتوبوس‌های مدرن و گازسوز
- احداث خطوط ریلی سبک یا تراموا یا مونوریل در محل‌های مناسب

کالبدی

- بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده
- تأکید بر رعایت مقاومت‌سازی ابنیه مسکونی در برابر خطر زلزله
- توسعه صنعت توریسم و گردشگری از طریق توسعه زیرساخت‌ها (هتل، مهمانسرا و ...)
- تجهیز امکانات و زیرساخت‌های شهر صنعتی، به منظور ایجاد و گسترش صنایع سنگین و آلاینده
- ایجاد زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری

- طرح تفصیلی

پیشنهاد‌های مورد نظر برای بازنگری طرح جامع رشت

این طرح در موضوع‌هایی چون پیش‌بینی ساختار جمعیتی و اقتصادی، چشم‌اندازسازی و تدوین برنامه راهبردی، مطالعات کالبدی، سطوح و سرانه‌ها، محدوده و حریم پیشنهادی دچار ضعف است. میان مطالعات اجتماعی و اقتصادی رابطه اندام‌واره‌ای برقرار نیست.

به پیشنهاد طرح تفصیلی در زمان بازنگری طرح جامع توجه به نکات زیر ضروری است:

- تدوین نظریه پایه توسعه شهر رشت
- تدوین هدف‌های توسعه شهر بر پایه چشم‌انداز شهر، با توجه به افق‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت
- ارائه راه‌حل‌های کوتاه‌مدت، قاطع و توافقی برای مهم‌ترین مشکلات شهر
- حل مشکلات محیط‌زیستی شهر و حوزه نفوذ مستقیم رشت



- شکست چرخه معیوب گسترش محله‌ها و سکونتگاه‌های غیررسمی در کرانه و پس‌کرانه‌های شهر رشت
- تدقیق محدوده و حریم شهر
- توجه به ساختار سلسه مراتبی مراکز منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محله‌ای و برقراری تعریفی جدید از رابطه میان وظایف آن‌ها
- تغییر ساختار شعاعی شهر به ساختار شبکه‌ای با محوریت مراکز منطقه‌ای

مصوبات دوره پنجم و ششم

براساس مصوبات دریافتی از شورا اسلامی شهر رشت در دوره‌های پنجم و ششم تا تاریخ ۱۴۰۲/۲/۶ می‌توان دریافت که اهم این مصوبات مرتبط با بخش‌های: کمک‌های مالی شهرداری (به اقشار آسیب‌پذیر، موسسات بخش خصوصی، حمایت از گروه‌های ورزشی و...)، افزایش اعتبار و چگونگی تخصیص بودجه، بررسی و تصویب طرح‌های پیشنهادی، نام‌گذاری معابر شهری و تصویب تعرفه خدمات است. در ادامه به بیان مهم‌ترین مصوبات تاثیرگذار بر روند تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت پرداخته می‌شود.

بررسی و تصویب طرح

۱. موافقت با لایحه پیشنهادی شهرداری در خصوص اصلاح بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت با مجموع ۲۰/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ هزار ریال.
۲. موافقت با اصلاح بودجه سال ۱۴۰۱ شورای اسلامی شهر رشت با مبلغ ۲۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (درآمد) و مبلغ ۲۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (هزینه).
۳. تصویب "طرح الزام آور تهیه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت ۱۴۰۱" مشتمل بر مقدمه، ماده ۷ و ماده ۴ تبصره".
۴. تصویب طرح "الزام شهرداری رشت به ایجاد خانه مشروطه گیلان در عمارت حاج میرزا خلیل رفیع، ساختمان فعلی شورای اسلامی شهر رشت"
۵. تصویب طرح "تدوین سند راهبردی و برنامه عملیاتی بهبود کیفیت آسفالت معابر شهر رشت".
۶. تصویب طرح "الزام شهرداری رشت به خرید زادگاه دو تن از مفاخر گیلانی عرصه شعر و ادب کشور و تبدیل آن به خانه شعر و غزل سایه"، پس از استعلام سیر ثبتی ملک و اثبات مالکیت قبلی خانواده ابتهاج و مذاکره با مالکان
۷. تصویب طرح "الزام شهرداری جهت ایجاد اقامتگاه‌های موقت (کمپینگ) در مدخل‌های ورودی شهر و همچنین برنامه ریزی جهت بهره‌گیری مطلوب از کلیه ظرفیت‌های مرکز استان از جمله خوابگاه‌های دانشجویی، مدارس و ... جهت استفاده گردشگران با مشارکت بخش خصوصی و همکاری دیگر دستگاه‌های متولی"
۸. تصویب طرح "خریداری و تملک زمین‌های متعلق به شرکت سهامی کشاورزی - دامپروری سفیدرود گیلان توسط شهرداری رشت در راستای حفاظت از منابع طبیعی و برنامه ریزی اصولی برای آینده شهر"
۹. تصویب طرح "الزام شهرداری رشت به ایجاد ستاد توسعه گردشگری شهرداری رشت"
۱۰. تصویب طرح "الزام شهرداری به امکان‌سنجی و مکان‌یابی شهرک‌های جدید در محدوده و حریم قانونی شهر رشت"

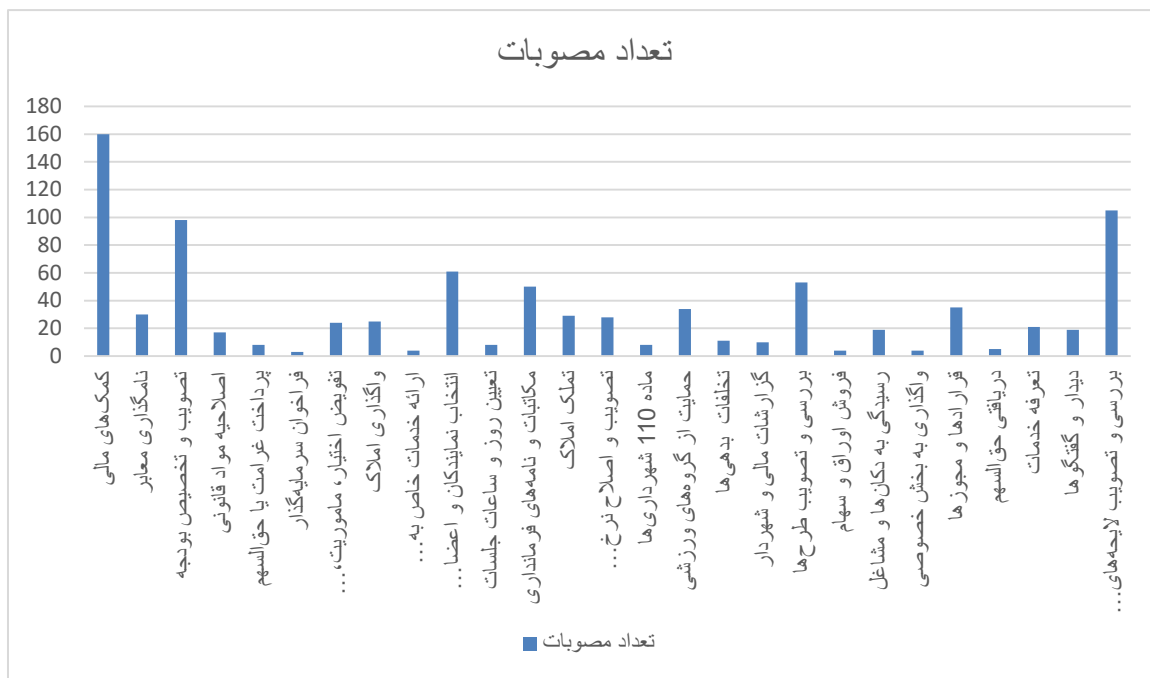


۱۱. تصویب طرح "شفاف سازی ساختاری و عملکردی مدیریت شهری" مشتمل بر مقدمه، ۵ ماده و یک تبصره، با رعایت صرفه و صلاح شهرداری و از طریق فراخوان عمومی و با نظارت کارگروهی متشکل از آقایان؛ بهراد ذاکری، احمد رضانیور، رضا رسولی، اسماعیل حاجی پور و فرهام زاهد.
۱۲. تصویب طرح "الزام شهرداری رشت به تشکیل دبیرخانه دائمی بزرگداشت روز رشت"
۱۳. تصویب طرح "چهل یادمان، چهل خاطره به مناسبت چهلمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی ایران"
۱۴. تصویب طرح "الزام شهرداری رشت به نحوه اداره و ساماندهی مدیریت مراکز فرهنگی، فرهنگسراها، خانه های فرهنگ و هنر، سرای محلات، گذر و پیاده راه های فرهنگی، هنری، بوستان های موضوعی فرهنگی و هنری".
۱۵. بررسی و تصویب طرح "تشکیل کارگروه قطار شهری رشت"
۱۶. بررسی طرح "الزام شهرداری به تشکیل کارگروه تخصصی منظر شهری".
۱۷. بررسی طرح "الزام شهرداری به تشکیل کارگروه تخصصی فضای سبز شهری"
۱۸. بررسی طرح "ارائه خدمات الکترونیک شهروندی شهرداری".
۱۹. تصویب طرح "راه اندازی تور گردشگری پیاده تاریخی شهر رشت (ولایت دارالمرز گیلان) توسط شهرداری رشت"
۲۰. موافقت با کلیات لایحه پیشنهادی شهرداری رشت در خصوص پروژه مجموعه تفریحی - تجاری - خدماتی و پارک آبی در زمین بایری به مساحت ۱۰ هکتار واقع در جنب آرامستان،
۲۱. تصویب طرح ایجاد کتابخانه مستقل در محل شورای اسلامی شهر رشت"
۲۲. تصویب طرح "ایجاد کمیسیون توسعه پایدار در ساختار شورای اسلامی شهر رشت"
۲۳. تصویب طرح "طرح شناسایی و تقدیر از مفاخر و پیشکسوتان علمی، فرهنگی، هنری، ادبی، مذهبی و ورزشی شهر رشت"
۲۴. بررسی طرح کمیسیون بهداشت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر رشت در خصوص "بوگمپ (بوم گردی-گردشگری طبیعی، معیشت پایدار و زیست پذیری "تالاب عینک رشت")".
۲۵. بررسی طرح سنجش رضایت مراجعین به شهرداری های مناطق پنج گانه از خدمات اداری شهرداری توسط شورای اسلامی شهر رشت"
۲۶. تصویب مفاد طرح "الزام شهرداری نسبت به تهیه پیوست اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی پروژه های شهری"

قراردادها و مجوزها

۱. موافقت با کلیات پیشنهاد شهرداری مبنی بر صدور مجوز برگزاری میزبانی شهر رشت به عنوان شهر خلاق خوراک شناسی یونسکو و مقرر شد با توجه به اینکه تاریخ میزبانی به آذرماه ۱۳۹۷ تغییر یافته است، پس از گزارش شهرداری از برنامه ها و جزئیات جشنواره مذکور و اعلام مراتب به شورا در این خصوص تصمیم گیری گردد.
- موافقت با لایحه شهرداری رشت در خصوص صدور مجوز فروش اسناد خزانه مرتبط با پروژه مشارکت و سرمایه گذاری احداث و بهره برداری نیروگاه زباله سوز ۶۰۰ تنی رشت و پرداخت هزینه تنزیل آن از محل اسناد حفظ ارزش قدرت خرید توسط سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و در صورت عدم تأمین آن توسط سازمان شهرداری ها با پادار نمودن ردیف اعتباری ۳۰۵۰۲۰۲۰۱۱ تحت عنوان «پروژه احداث جایگاه زباله سوز» به مبلغ ۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و با کسر مبلغ مذکور از ردیف ۳۰۷۰۱۰۱۰۰۸ تحت عنوان «اجرای پروژه های بازآفرینی و مشارکتی».

نمودار ۶۲- فراوانی مصوبات دوره پنجم و ششم شورا



۵-۲- بررسی کاربری‌های عمده و پهنه‌بندی اراضی در شهر بر اساس مطالعات طرح‌های جامع و تفصیلی

در شهر رشت پهنه‌بندی قطعات شهری شامل ویژگی‌های زیر هستند:

یک- عملکرد کاربری‌های همجوار معابر، با تمایز رنگ معابر آنها نش‌ان داده شده است، و در هفت گروه و پهنه تقسیم شده اند:

- پهنه تولیدی و صنعتی: که کاربری‌های حول جاده تهران، جاده لاکان، جاده انزلی و بخشی از جاده لاهیجان را در بر می‌گیرد، که البته مورد آخر فراتر از محدوده مورد مطالعه طرح است و لیکن در برنامه‌ریزی مدنظر قرار خواهد گرفت.
- پهنه کارگاهی و تعمیرگاهی و فروش با عملکرد شهری و فراشهری: که بزرگراه خرمشهر، بلوار شهید قلی پور، و در جنوب غرب شهر بخشی از بزرگراه شهید بهشتی، بلوار افتخاری و بلوار ولیعصر و بلوار امام رضا را در بر می‌گیرد. قطعات اطراف این معابر عمدتاً به کارگاه‌ها، تعمیرگاه‌ها، فروش وسائط نقلیه سنگین و سبک، فروش مصالح، انبار و از این قبیل اختصاص دارد.
- پهنه‌های کارگاهی، تعمیرگاهی و انبار با عملکرد شهری و سکونت: این پهنه در محورهای عملکردی منتهی به روستاهای اطراف مثل جاده قدیم تهران، پیربازار و نیز در بخشی از بلوار شهید قلی پور وجود دارد و شامل فعالیت‌های سبک کارگاهی و تعمیرگاهی و انبار است که البته نقش سکونت هم در آنها کاملاً از بین نرفته است.

- پهنه خطی (راسته) خدمات انتفاعی شهری: این پهنه عمدتاً مناطق مرکزی و محورهای عملکردی قوی ارائه خدمات انتفاعی را در بر می‌گیرد. محدوده بازار، خیابان‌های تختی، سعدی، گل‌سار، مطهری، شریعتی، امام خمینی، آزادی، بزرگراه شهید بهشتی، خیابان حافظ، همگی محورهای با فعالیت‌های دارای عملکرد شهری درجه یک می‌باشند. فعالیت‌های اطراف بسیاری



از معابر نامبرده، مختلط مغازه ای- اداری است در مورد کاربری طبقات آنها که در طبقه اول مغازه ای و خدمات انتفاعی و در طبقه دوم اغلب اداری-دفتری و برخی تجاری است، توضیح داده شده است.

• پهنه خدمات انتفاعی شهری درجه د و: این پهنه نیز فعالیت های اطراف معابر مثل خیابان پیرسرا، خیابان سردار جنگل، خیابان اسلامآباد و باقرآباد را در بر می گیرد.

• پهنه خطی خدمات انتفاعی ناحی های: که فعالیت های دارای عملکرد ناحیه ای در اطراف آن مستقر شده اند.

• پهنه خدمات محلهای: معبری را در بر می گیرد که فعالیت اطراف آنها خدمات انتفاعی و غیرانتفاعی محلهای است.

دو- کاربری های عمده و بزرگ در سطح شهر مثل بیمارستان ها، پارک ها، ادارات بزرگ، صنایع و از این قبیل، مانند یک پهنه تلقی شده و کاربری آنها بطور مشخص در نقشه مشخص شده است.

سه- زمین های بایر و اراضی در حال ساخت چنانچه وسعت اندکی داشته اند در داخل پهنه مسکونی آورده شده اند. لازم به ذکر است که پهنه مسکونی و خدمات مرتبط آن با رنگ زرد معابر مشخص شده است.

چهار- بافت تاریخی بازار اگرچه برداشت تفصیلی شده است، اما به صورت یک پهنه نمایش داده شده است. تا ارزش کل اراضی داخل این محدوده حفظ و تحت ضوابط طرح مربوطه آن عمل شود.

پنج- خدمات غیر انتفاعی آموزشی، فرهنگی، مذهبی، بهداشتی و سبز، اگرچه گاه به لحاظ عملکرد محله ای و خدمات، مرتبط با سکونت است، اما از آنجا که در نحوه توزیع خدمات محله ای که در بخش های پیشین آورده شد، به تفکیک و بطور جداگانه، شعاع عملکرد و نحوه توزیع و محل استقرار آنها بررسی شد، در این نقشه های زیر نیز بطور جداگانه برای هر منطقه نشان داده شده است.



۵-۳- سنجش و تحلیل وضعیت شاخص‌های عمومی کالبدی و زیرساخت‌های شهر رشت

در دهه‌های اخیر با تقدم شهرنشینی بر شهرسازی و تقاضای بالا برای زمین، رشد شهرها با چالش‌های فراوانی روبه‌رو شده است. تامین زمین جهت توسعه؛ شهرها را به سمت تخریب بهترین زمین‌های پیرامون آن کشانده است. شهر رشت نیز همانند شهرهای دیگر با محدودیت‌های زمین برای توسعه کالبدی مواجه است. استفاده مناسب از توان‌های محیطی پیرامون شهر باعث افزایش کارایی اقتصادی و کاهش آسیب‌پذیری به منابع موجود می‌شود. در شرایط کنونی مواجه اغلب شهرها با توسعه کالبدی سریع و فزاینده، لزوم شناخت و مکان‌یابی اراضی مناسب به منظور حفظ منابع نایب در شهرها را ضروری می‌سازد. شهر رشت نیز با توجه به وضعیت استقرار خود در جلگه حاصلخیز گیلان و وجود محدودیت‌های فیزیکی توسعه شهری مانند اراضی باتلاقی، زمین‌های زراعی و باغات حاصلخیز، جنگل و... نمی‌تواند به صورت گسترده توسعه یابد. شهر رشت با پدیده نخست‌شهری درحاشیه جنوبی دریای خزر به علت رشد طبیعی جمعیت و مهاجرپذیری در سه دهه اخیر به توسعه فزاینده شهری رسیده است. فرآیند این افزایش جمعیتی توسعه فیزیکی شهری بوده که اکنون در مسیر خود با محدودیت‌های زیادی روبه‌رو گردیده است که یکی از راهکارهای مدیریتی برای مدیریت مناسب‌تر این محدودیت‌های تقویت زیرساخت‌ها و تجهیزات مورد نیاز است.

• تسهیلات و تجهیزات اقامتی و پذیرایی، تسهیلات رفاهی و عمومی

زیرساخت‌های شهر رشت شامل بانک‌ها، بیمارستان‌ها، داروخانه‌ها، کلانتری‌ها، پمپ‌بنزین‌ها، مراکز آتش‌نشانی و تسهیلات و خدمات عمومی گردشگری که یکی از اجزاء تشکیل دهنده بسیار موثر در نظام فعالیت‌های گردشگری هستند، شامل پایانه‌های حمل و نقل، فرودگاه‌ها، راه آهن، کشتی، ترمینال‌ها، سفره‌خانه‌های سنتی، تاسیسات اقامتی، دفاتر خدمات مسافرتی و ... است.

۵-۳-۱- ساختار و استخوان بندی کالبدی- فضایی شهر رشت

ساختار کالبدی شهر رشت به دو قسمت قدیم و جدید ارگانیک و خودرو تقسیم شده است. روند شکل‌گیری شهر رشت ابتدا از هسته ای اولیه در بین رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب با کمی تمایل به شرق آغاز شده است. بافت قدیم از هسته اولیه در بین رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب شکل گرفته است. این گسترش‌ها در دوران صفویه و قاجاریه ادامه یافته و در دوران پهلوی تقریباً تمام حد فاصل بین دو رودخانه را اشغال کرده بود. در این دوران ساختار شهر ارگانیک خودرو و سرشار از ارزش‌های فضایی بوده است. در این دوران، میادین تیمچه‌ها و مراکز محلات به عنوان فضاهای باز عمومی وجود داشته‌اند. سلسله مراتب فضایی قوی در این فضاهای عمومی وجود داشته است. محلات موجود در بافت، پهنه‌هایی همگن ایجاد کرده‌اند در دوران پهلوی اول گسترش شهر در جهات شرقی غربی جاده‌های فومن و لاهیجان افزایش یافته و بخشی از شهر به شرق رودخانه زرجوب توسعه یافته است. با وجود خیابان‌کشی‌های جدید که کل ساختار شهر را تغییر داده اما خللی در همگن بودن این بخش از شهر با بخش‌های قبلی ایجاد نکرده است. ساخت و سازهای بی‌رویه و بدون برنامه شهرنشینی شهر به صورت بافت‌های ارگانیک و خودرو گسستگی در ساختار شهر ایجاد کرده است. بافت قدیمی شهر رشت از مرکز شهر کنونی یعنی بازار آغاز شده است بازار به عنوان قطب تجاری عناصر اداری حکومتی در بخش غربی شهر و بخش شرقی بازار به عنوان قطب فرهنگی و مذهبی شهر شکل گرفته‌اند:



۵-۳-۱-۱- معیارهای طبیعی

- معیارهای طبیعی نیز بر استخوان بندی شهر رشت تاثیر گذار بوده اند مهمترین عوارض طبیعی که تشکیل دهنده ساخت اصلی شهر میباشند عبارتند از: رودخانه های زرجوب و گوهررود. این دو رودخانه به لحاظ کالبدی باعث چندپارگی شهر شده اند. عبور این دو رودخانه از داخل شهر تأثیر قابل توجهی بر ساختار فضایی شهر گذاشته و خواهد گذاشت که می تواند به صورت فضاهای باز با پتانسیل بالا و با قابلیت ایجاد پارک های خطی در حریم آن، نقش خود را ایفا نماید.
- از محورهای طبیعی دیگر فضاهای سبز اطراف این رودخانه ها در بعضی از مقاطع است که به عنوان محورهای سبز به صورت طبیعی و مصنوعی وجود دارند.
- از عناصر طبیعی دیگری که در شهر رشت وجود دارد مرداب عینک میباشد که در بخش غربی شهر رشت قرار گرفته است.

۵-۳-۱-۲- معیارهای مصنوعی

- کمربندی شهر: کمربندی شهر به صورت حلقوی و به شکل یک رینگ ناقص و شکسته به دور شهر احداث شده است. این کمربندی که در شمال شرقی، شهر در میدان ولیعصر به صورت ناقص رها شده نقش غیر قابل انکاری در کاهش ترافیک داخل شهر دارد. شکل ناقص آن به عنوان یک نارسایی کلی در ساختار استخوان بندی و شبکه ترافیک شهر محسوب میشود. این محور اغلب جایگزین مسیرهای پرترافیک مرکزی شهر میشود. بزرگراه شهید مدرس در نقاط مختلف شهر با تغییر نام به عملکرد خود ادامه میدهد. این بزرگراه از تقاطع بلوار شهدای گمنام در غرب شهر تا تقاطع خیابان امام خمینی در جنوب شهر تحت عنوان بزرگراه شهید بهشتی با نقش شریانی درجه ۱ اصلی (ویژه)، از تقاطع خیابان امام خمینی تا تقاطع آن با میدان جانبازان و خیابان شهدا به سمت شمال تحت عنوان بزرگراه شهید مدرس و به سمت شمال تا بلوار شهید انصاری تحت عنوان بزرگراه خرمشهر ایفای نقش میکند. این لوپ ارتباطی از میدان شهدای گمنام به سمت شمال با عنوان بلوار شهدای گمنام و در امتداد آن بلوار شهید قلی پور و بلوار نماز تا تقاطع بلوار شهید انصاری نقش شریانی درجه ۱ اصلی را دارا میباشد و نقش بسیار مهمی به لحاظ کالبدی و عملکردی در شهر دارد. در حقیقت این بزرگراه بدنه اصلی شهر را دربر می گیرد.
- اصلی ترین خیابان شهر که از جنوب به مرکز شهر میرسد خیابان امام است و پس از آن در امتداد به سمت شمال شهر به وسیله خیابان سعدی و سپس خیابان شهید انصاری با چند انحنای به جاده انزلی متصل میشود.
- خیابان طالقانی که از سمت فومن به سبزه میدان متصل شده و در امتداد آن خیابان اعلم الهدی و میدان شهرداری و سبزه میدان را به هم متصل میکند.
- خیابان شریعتی و بلوار شهدا بخشی از یک مسیر شرقی-غربی هستند و به جاده لاهیجان ختم میشوند. فعالیت های مجاور محورهای مذکور نقش شهری داشته و به طور غالب مراکز تجاری تعمیرگاهی و نمایشگاهی می باشند.

۵-۳-۱-۳- عرصه های عمومی

- فضاهای باز و عمده در سطح شهر شامل مکان های خرید، بازارها، مکان های خدمات عمومی و دولتی، فضاهای شهری عمومی، شبکه های اصلی رفت و آمد، راسته ها و پارک های اصلی که دارای جنبه عملکردی اند و جاذب جمعیت میباشند.



- پارک ملت (از بوستان های مهم شهر واقع در بلوار شهید انصاری که از باغ های قدیمی شهر رشت است و به یک فضای سبز شهری تبدیل گردیده است). باغ محتشم (که در جنوب شهر واقع شده است تفرجگاه تمام گروههای سنی و عنصری خوانا در شهر می باشد). پارک کشاورز (که به دلیل مجاورت با رودخانه زرجوب دارای زیبایی خاصی است و به عنوان یک جداره قوی در بدنه معبر رسالت قرار گرفته است).
- محلات شهر و بافت آنها نیز نقش زیادی در ساختار کلی شهر ایفا می کنند.
- از دیگر عناصر عملکردی تشکیل دهنده ساخت شهر رشت میتوان به بازار کتابخانه ملی و مسجد جامع اشاره کرد.
- ساختمان های میدان شهرداری مقبره دانای، علی مسجد صفی، مقبره خواهر امام، عمارت کلاه فرنگی در باغ محتشم به لحاظ ارزش تاریخی فرهنگی و دوام آنها از عناصر شکل دهنده ساخت اصلی شهر می باشند.

۵-۳-۱-۴- گره های عملکردی

گره های فعال شهری عبارتند از فضاهایی که علاوه بر این که در تلاقی دو یا چند محور قرار دارند از فعالیت های جذاب شهری و عملکردهای سرزنده مانند: مراکز خرید، ملاقات، تجمع و گفتگو، استفاده گردشگری و فراغتی، اداری، خدماتی، ورزشی و... برخوردار باشند. این کانون ها اکثراً بر روی ستون فقرات شهری رشت یعنی محور امام خمینی محور شریعتی، شهدا، سعدی، تختی اعلم الهدی و محور عملکرد و فعالیت گلسار قرار گرفته اند.

میدان فرهنگ، چهارراه میکائیل و میدان شهرداری گره های مهمی هستند که همگی در مسیر محور فعال امام خمینی شکل گرفته اند و به عنوان گره های فعال شهری عمل میکنند. سبزه میدان، میدان شهید انصاری، میدان زرجوب، میدان صیقلان، میدان دفاع مقدس، میدان پاسداران و میدان حشمت با توجه به توزیع فعالیت های مجاور آنها از جمله گره های فعال شهری هستند که نقش بسیار مهمی را در شکل دهی به ساختار شهر دارا می باشند.

۵-۳-۱-۵- عناصر نشانه ای

ساختمان میدان شهرداری، مقبره دانای علی مسجد صفی، مقبره خواهر امام، عمارت کلاه فرنگی در باغ محتشم به عنوان نشانه شهری عمل میکند را نام برد. برخی از عناصر عملکردی استخوان بندی نیز که به دلیل عملکرد و فعالیت هایی که در آنها انجام میشود از سایر عناصر متمایزگشته و به عنوان نشانه ها در شهر رشت شناخته میشوند که شامل پارک ها، ادارات دولتی، بازار و بازارچه ها شامل بازار اصلی و سایر بازارچه های شهر، بیمارستان ها و مراکز درمانی و هتل های بزرگ می باشند.

۵-۳-۲- سیر تحول شکل گیری استخوان بندی در شهر رشت

در دوره قبل از صفویه در دو سوی رودخانه سفید رود، دو سرزمین با نام های بیه پس (فومن امروزی) و بیه پیش (لاهیجان امروزی) قرار داشتند. شهر رشت در ادوار گذشته، روستایی بین دو منطقه فومن و لاهیجان و محل توقف کاروان های عبوری بوده است. از دوران صفویه، مرکز بیه پس از فومن به رشت منتقل گشت و لاهیجان (پایتخت بیه پیش) اهمیت پیشین خود را از دست داد و رشت مرکز گیلان شناخته شد.

انتخاب رشت به عنوان مرکز گیلان، به علت موقعیت مکانی ویژه ی آن بوده است که این ویژگی ها عبارتند از:

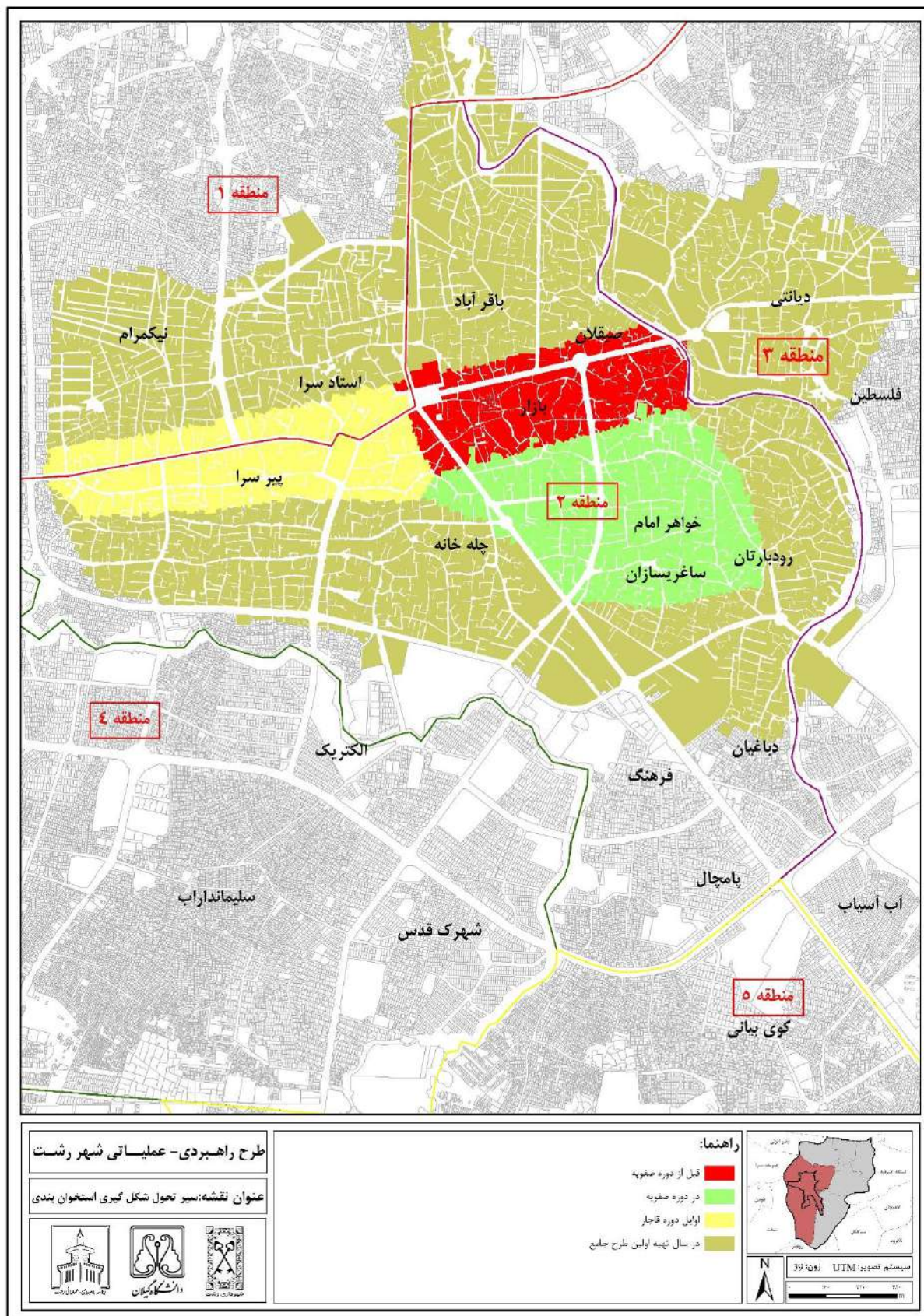
- برخورداری از موقعیت میان راهی مناسب
- دسترسی به آب و محصور بودن بین دو رودخانه زرجوب و گوهررود
- نزدیک بودن به دریای خزر و در نتیجه موقعیت مناسب آن برای ارتباط با خارج



- بالا بودن توان طبیعی از نظرتولیدات کشاورزی
- عدم وجود عوارض توپوگرافی بازدارنده

در دوران بعد از صفویه شهر رشت از نظر بازرگانی و اقتصادی رونق بسیاری پیدا کرد. در زمان قاجار شهر از دو جهت عمده ارتباطی از شرق به غرب و تقریباً از شمال به جنوب شکل گرفته است: مسیر شمالی - جنوبی از یک سو به طرف تهران و قزوین رفته و بازار ساغری سازان در مسیر آن شکل گرفته و از سوی دیگر از طریق بازار به بندر پیربازار اتصال می یابد. در جهت شرقی - غربی نیز راه ارتباطی اصلی، از بازار گذشته و در شرق به لاهیجان و در غرب به فومن اتصال می یابد. مسیر شمالی تر به دلیل نزدیکی به بازار و گذشتن از محلات زاهدان و کیاب و بازار اصلی و بازارچه های فرعی، دارای اهمیت بیشتری است. مسیر جنوبی، بیشتر اتصال دهنده مراکز محلات مسکونی و محل اسکان خانوارهای کم درآمدتر است.

علیرغم تحولات کالبدی در دوره پهلوی، شهر همچنان ساختار عهد قاجاریه را با قوت حفظ کرده و در بسیاری از موارد از قانونمندی های شهر ارگانیک آن دوره پیروی نموده است. در این دوره، اولین طرح جامع شهر رشت تهیه شد. بطور کلی، در این دوره گسترش شهر بسیار محسوس است. مجموعه مسکونی گلزار، طی سال های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۷ در شمال شهر ساخته می شود و اراضی کشاورزی شمال غربی به تدریج به واحدهای مسکونی تبدیل می شود. به همین ترتیب در سمت شمال شرقی و شرق، واحدهای مسکونی، تجاری، خدمات و صنایع کارگاهی شکل میگیرند. نقشه زیر سیر تحول شکل گیری استخوان بندی شهر رشت را نشان نشان می دهد:



نقشه ۲۱- نقشه سیر تحول شهر رشت



۵-۳-۳- محلات تاریخی شهر رشت

محلات قدیمی رشت شامل محدوده ای است که مراکز هشت محله تاریخی شهر را در برمی گیرد. مراکز محلات عموماً محل تمرکز ابنیه با ارزش تاریخی و استقرار عملکردهای مهم در محلات قدیم بوده است. بسیاری از منابع شهر رشت را دارای هفت محله دانسته اند که شامل: بازار، زاهدان، کیاب، خمیران کیاب، استاد سرا و صیقلان می باشند. در بعضی از منابع چومارسرا نیز محله هشتم شهر رشت بحساب آمده و در پاره ای دیگر از منابع از آن به عنوان روستا یاد شده است.

➤ محله کیاب

این محله واقع در بخش غربی شهر رشت است که از یک طرف به سبزه میدان و از طرف دیگر به چومارسرا محدود می شود. در این محله راسته پیرسرا بخشی از راهی است که در گذشته به طرف فومن میرفته است و شامل دو بازارچه متفاوت می باشد. یکی بازارچه میوه و تره بار که محصولاتش را روستائیان حوزه نفوذ در بخش غرب مستقیماً به محل حمل و عرضه می نمایند و دیگری بازارچه صنایع دستی است که تنها بازارچه ای است که از قدیم الایام تاکنون مکان استقرار صنعتگران بومی و دستی بوده است.

➤ زاهدان

این محله از قدیمیترین محلات شهر رشت است و از قدیم مرکز فرهنگی و مذهبی شهر بوده است. وجود امامزاده خواهرامام، مدارس عالی، مساجد و بقعه های نزدیک به هم در همجواری دومین بازار شهر رشت یعنی ساغریسازان نقش آن را تعیین می کرده است.

از جمله نواحی تشکیل دهنده این محله شامل: حاجی آباد، بادی الله، ساغریسازان، مسجد سوخته تکیه، صومعه بچار، لب زرجو، پهلودی تپه، لب آب، کردمحله، جیر باغ، باغشاه، و نصیر آباد می باشد.

➤ بازار

عنصر شاخص محله بازار، بازار ساروق بندان - که - بزرگترین بازار شهر رشت است - می باشد. نقش و عملکرد عمده آن تجاری است که این ویژگی را از گذشته تاکنون همچنان حفظ کرده است و تنها تغییری که در آن روی داده این است که بازار همواره عرضه خود را با نیاز جامعه تطبیق داده است. از بناهای مذهبی این محله امامزاده آقا سید فقرا، آستانه آقا، چله خانه نظام الدین و بقعه آقاسید فخرالدین نیز نام برده شده و از حمام های معروف آن نیز حمام شهریار و سامان ذکر شده است.

➤ خمیران کیاب

محله خمیران کیاب به دلیل قرارگیری در بخش باتلاقی و در لبه شیب جنوبی شهر، محل سکونت افراد کم درآمدتر، از قبیل مهاجران و کارگران بود. در گذشته به دلیل نزدیکی به صحرای ناصریه که معدن گل رس بوده، محل استقرار کارگاه های ساخت سفال و کوزه گرخانه ها بوده است.

در حال حاضر نه اثری از کوزه گرخانه ها به چشم می خورد و نه از صحرای ناصریه ولی این دو محله همچنان محل استقرار اشخاص کم درآمدتر می باشد.

➤ صیقلان

از محلاتی است که در بخش گودتر شهر رشت قرار گرفته است. راه ارتباطی به طرف پیربازار، که بازارچه باقرآباد در مسیر آن شکل گرفته از این محله می باشد. این محله در گذشته محل انبارهای نفت بوده که از طرف پیربازار به شهر رشت می آورند. رابینو در کتاب دارالمرز ایران از محله صیقلان یاد کرده و نواحی آن را سرخه بند و صیقلان نام برده است.



- سرخه بنده شامل: تکیه آقا کوچک و پهلوان حسن و تکیه سرخه بنده
- صیقلان شامل: مسجد ملاصادق یا حاجی شیخ صادق، دو مسجد، تکیه صیقلان و زیارتگاه آقا سید کلان.

➤ استاد سرا

وجود میدان شهرداری قرارگیری آثار تاریخی از قبیل ساختمان شهرداری با برج ساعت، ساختمان استانداری، کتابخانه ملی و نیز کاربری‌های فرهنگی و توریستی شهر رشت در آن حوالی نشانگر نقش اداری حکومتی این محله است. این نقش از دوره قاجاریه تاکنون در این محله وجود داشته و هنوز به قوت خود باقی است. نواحی این محله شامل صالح آباد و بیجار کن است و مساجد و تکایای موجود در آن به شرح ذیل میباشند:

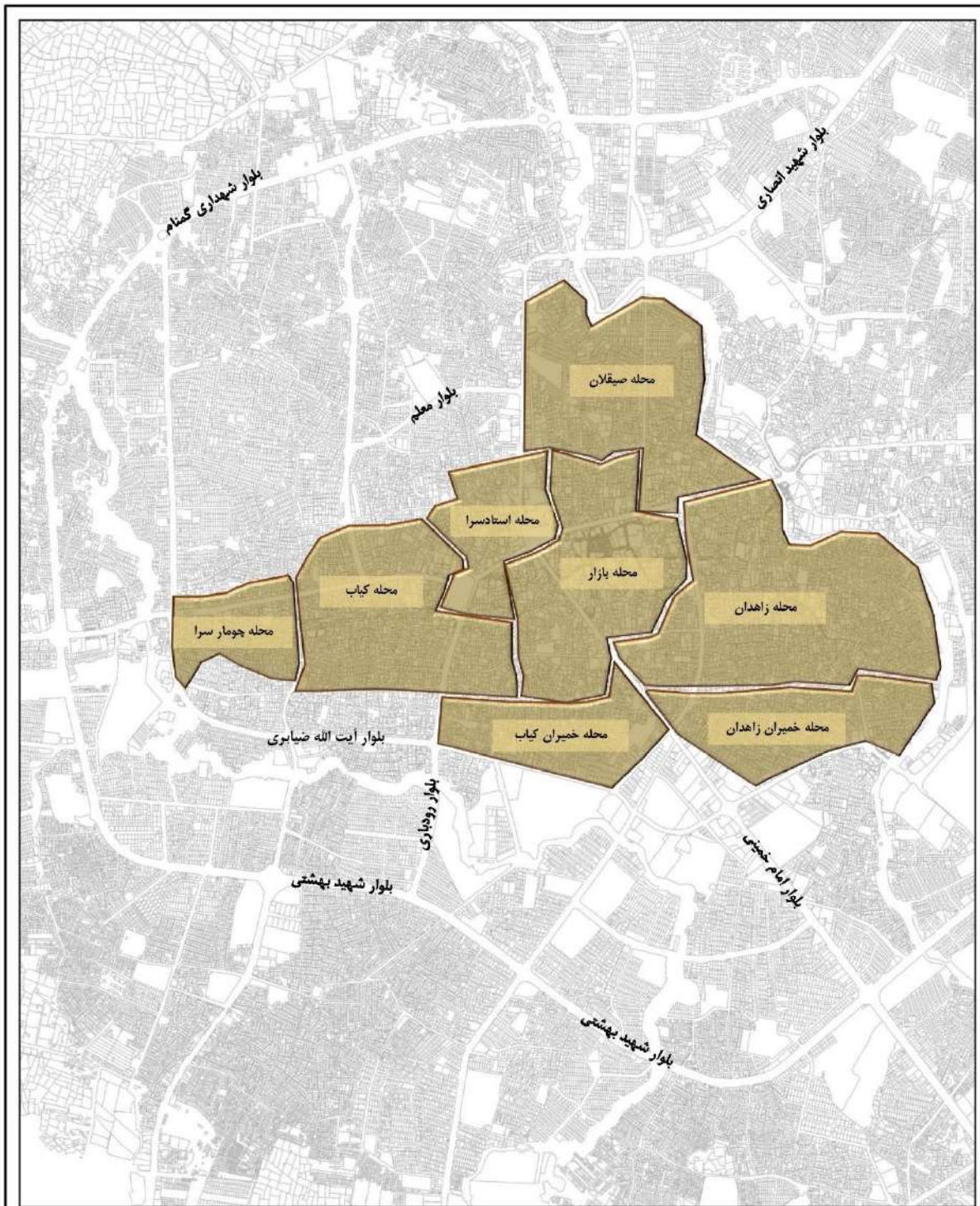
- صالح آباد شامل: مسجد امام الدوله، تکیه دولت، بقعه و تکیه سید ابوجعفر
- بیجار کن شامل: مسجد و مدرسه حاجی، حسن مسجد و مدرسه و تکیه مستوفی

➤ خمیران زاهدان

محله خمیران زاهدان در گذشته مانند محله خمیران کیاب به دلیل نزدیکی به صحرای ناصریه که معدن گل رس بوده محل استقرار کارگاه‌های ساخت سفال و کوزه گرخانه ها بوده است. از نواحی این محله میتوان محله باربند کلا (به طرف رود کلاچ رودبار)، محله باغشاه (جنب میدان سومار بجار)، محله نصیر آباد، شیخ زاهد و میان تکیه را نام برد.

➤ چومار سرا

این محله که غربی ترین محله قدیمی شهر رشت محسوب می شود، بافت تاریخی روستایی تری دارد زیرا از زمان قاجاریه به بعد به شهر متصل شده است. از آثار تاریخی موجود در آن از بقعه دانای علی نام برده شده است.



طرح راهبردی- عملیاتی شهر رشت

عنوان نقشه: محلات تاریخی شهر رشت



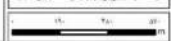
راهنما:

مرز محلات



سیستم تصویر: UTM

زون: 39



نقشه ۲۲- محلات شهر تاریخی شهر



۵-۳-۱- محدوده بازار شهر رشت

بازارهای روستایی در رشد شهر نشینی در منطقه گیلان نقش مهمی ایفا کرده اند. این بازارها، که معمولاً به صورت هفتگی برگزار می‌شود، بازارهای محلی بودند که گروه زیادی از روستائیان برای داد و ستد در آن گرد هم می‌آمده‌اند. در حقیقت این بازارهای هفتگی حلقه‌ی رابطی برای پیوند اقتصاد روستایی منطقه با اقتصاد شهری بوده‌اند. در این نقاط نخست در روزهای معینی از هفته بازار تشکیل می‌شد که با گذشت زمان این بازارها به آبادی و پس از آن به شهر تبدیل شده‌اند.

در بررسی ریشه‌ی تاریخی واژه‌ی رشت به کلمه رشت بازار (بازار قرار گرفته در سرازیری و گودی) بر می‌خوریم. این نام از آن رو به این بازار اطلاق شده است که هر مسافری که از بخش‌های دیگر به سوی رشت حرکت می‌کرد. از منطقه مرتفع‌تر به ناحیه‌ای در سطح پایین‌تر می‌رسید. از آن رو که هفته‌بازاری (چهارشنبه‌بازار) بین دو منطقه وجود داشت (که بعدها و به مرور زمان به مرکز داد و ستد محصولات کشاورزی و تجاری در مناطق پیرامونی خود تبدیل شد) و به رشت بازار معروف شده بود. به تدریج بازار از آخر نام رشت بازار حذف شد و واژه رشت باقی ماند. این بازار در بافت قدیمی و مرکزی شهر قرار دارد و هسته‌ی اولیه شکل‌گیری شهر نیز تقریباً در محل بازار کنونی می‌باشد. همچنین در ارتباط با نقش بازار رشت در استان گیلان می‌توان گفت که بازار رشت مهمترین کانون فعالیت‌های تجاری و بازرگانی استان محسوب می‌شود و روزانه هزاران نفر از ساکنین شهرها و روستاهای مجاور رشت برای داد و ستد در این بازار حضور می‌یابند. ازدحام جمعیت و افزایش داد و ستد در بازار رشت سبب شکل‌گیری بازارچه‌های متعدد مانند بازارچه تختی، میرزا کوچک، فلسطین، سعدی، زرجوب و شده است. این بازار برای گردشگران نیز همواره جذاب و دیدنی بوده است. بازار رشت علاوه بر داشتن نقش اساسی در امور بازرگانی و تجاری در تحولات اجتماعی - سیاسی نیز همواره نقش عمده‌ای ایفا کرده است.

محدوده بازار رشت با مساحتی معادل ۳۲ هکتار در میان خیابان‌های امام خمینی، شهید مطهری، حاجی‌آباد و دکتر شریعتی قرار گرفته است. محدوده بازار متشکل است از بافتی متراکم که بصورت ارگانیک شکل گرفته است. عرض کم معابر به حدی است که وسایل نقلیه به راحتی در آنها امکان تردد ندارند و به همین دلیل تمامی راسته‌های بازار به صورت پیاده راه تعریف شده‌اند. بازار شهر رشت محدوده‌ای به شکل یک ذوزنقه است. این محدوده علاوه بر این که مرکز فعالیت‌های اقتصادی و تجاری است دارای هویتی تاریخی نیز می‌باشد. در مجموعه بازار علاوه بر کاروانسراها و تیمچه‌های قدیمی که در برخی از آنها تنها سر در آنها حفظ شده است بناهایی با قدمت بالا در قالب بناهای مسکونی و یا اماکن مذهبی وجود دارد.

بازار نبض اقتصادی شهر است و به عنوان یک نیروی جاذبه بسیاری از کاربری‌های هم‌گروه، هم‌تراز و گاه مکمل خود را به سمت خود میکشد و چه بسا عملکرد آن در طول زمان دچار دگرگونی شود چنین است که در ابتدا بازار به عنوان محلی برای داد و ستد ابریشم و محصولات وابسته به آن و همچنین محصولات کشاورزی شکل گرفت و سپس به راسته‌ها و گذرهای تجاری مطابق با نیاز شهروندان و ساکنانش بدل شد؛ کاروانسراها پدید آمد و در قالب بازارچه‌های، ملک گلشن، میرزا بزرگ چینی چیان سعادت و ... گسترش یافت. این عناصر که واحدی کل بنام بازار مرکزی شهر رشت را تشکیل می‌دهد و با عناوین خردتر چون راسته بلورفروشان، بازار ماهی فروشان، راسته زائران و ... هویت می‌یابد، به تدریج معابر مجاور خود چون محور امام خمینی تا چهار راه دکتر حشمت، خیابان زائران و ... شریعتی و خیابان مطهری را به چالش میکشاند. این تکاپوی اقتصادی منجر به فعالیت‌های اقتصادی غیر رسمی (دستفروشی) در محورهای پیرامونی بازار میگردد این کار کرد گستره خود را تا خیابان علم الهدی و سبزه میدان نیز ادامه می‌دهد.



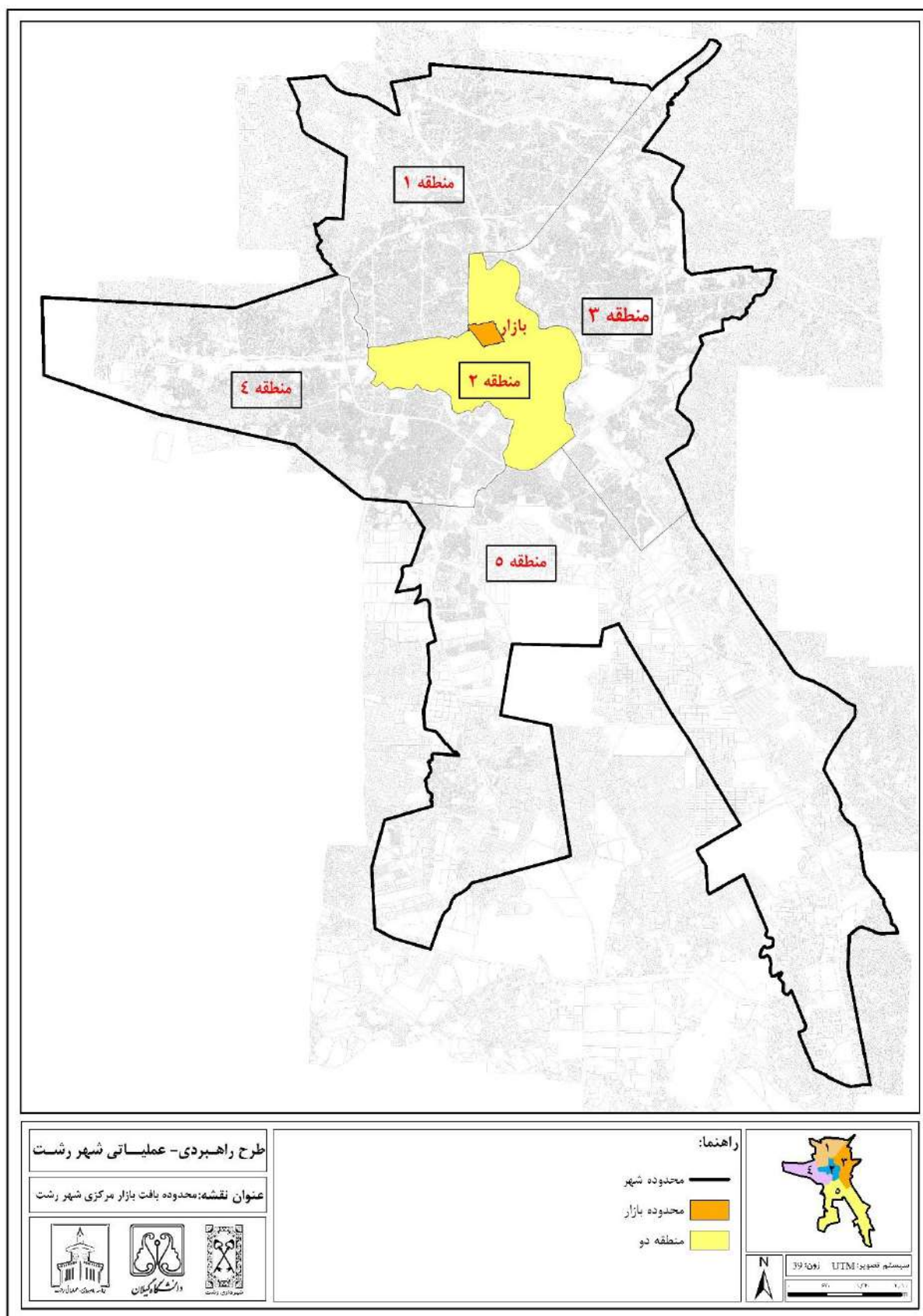
نکته حائز اهمیت توسعه جریان های اقتصادی از نوع فعالیت اداری و خدمات دفتری در محورهای پیرامون بازار و فعالیت تجاری بصورت مراکز تجاری - اداری و مجتمع های تجاری پاساژ می باشد. در نتیجه حرکت جریان سرمایه به مرکز شهر و به تبع آن حرکت، پویایی، تجمع، سفرهای مبدا - مقصدی بصورت شعاعی در سطح شهر از پیرامون به مرکز را به دنبال دارد. با توسعه و رشد بازار و گردش سرمایه در بازار و محورهای پیرامون خدمات وابسته و پشتیبان نیز با توجه به نیاز مرکز در پیرامون با کمترین شعاع شروع به رشد میکنند. گسترش شعب بانک ها در محورهای امام خمینی، شریعتی، انقلاب و مطهری مراکز انبارداری و نگهداری کالا در خیابان های شریعتی، مسگران و فارابی، پارکینگ های متعدد در خیابان های شریعتی و انقلاب از این موارد می باشند.

۵-۳-۲- بررسی و شناخت محدوده پیرامونی موثر بازار در مرکز شهر

اولین ارتباط بلوک بازار با محیط پیرامون از طریق چهار محور پیرامونی صورت میپذیرد. ارتباط شهروندان در دو مقیاس سواره و پیاده برای ارتباط با بازار از شمال از طریق خیابان شریعتی از غرب به وسیله خیابان مطهری از جنوب از طریق خیابان انقلاب و از غرب از خیابان امام خمینی می باشد.

- **خیابان شریعتی:** این خیابان که از قدیمی ترین خیابان های شهر است. دو میدان مهم شهر - صیقلان و شهرداری را بهم متصل میکند. این خیابان در دوره معاصر تعریض شده است و با عواملی چون وجود نشانه و نوع معماری بدنه و اجتماع پذیری ناشی از وجود کاربری های مهم ارزش گذاری میشود. اجتماع مردم و حجم تردد، توان بالای کارکرد تجاری و خدماتی، جمعیت پذیری و تراکم بالای جمعیتی و عناصر محتوایی محیطی از جمله سابقه تاریخی از ویژگی های این خیابان است. ضمناً آنچه که محسوس و مشهود است کلیتی به نام بازار در یک بدنه جنوبی این خیابان است.
- **خیابان مطهری:** این خیابان که از چهارراه میکائیل به فلکه صیقلان کشیده شده است از گذرهای قدیمی بازار ساغریسازان است که براساس طرح جامع سال ۱۳۴۵ تعریض شده است. وجود ابنیه زیارتی و مذهبی در لبه این خیابان مانند مسجد بادی الله و واحدهای تجاری و خدماتی که نقش دوگانه به این معبر داده است.
- **خیابان امام خمینی:** اولین خیابان خیابان پهلوی (امام خمینی) از سال ۱۳۰۲ تا ۱۳۰۴ از باغ نظمیه (میدان شهرداری فعلی) تا محل کنونی بانک ملی کشیده شد و متعاقب آن مقدمات احداث خیابان رضا شاه (شریعتی فعلی) فراهم گردید و در سال ۱۳۱۲ کار احداث این خیابان آغاز گردید ولی چون خیابان مذکور از وسط سرای ها و تجارتخانه های عمده عبور میکرد تاسیس آن به طول انجامید و بالاخره در سال ۱۳۱۴ افتتاح گردید. احداث آن خیابان بیشترین تاثیر را بر بافت بازار و محلات مرکزی مانند صیقلان بازار و زرجوب بر جای گذاشت و موجب شد که شهر در مسیر آن توسعه یافته و بازار به حاشیه خیابان ها کشانده شوند.

خیابان انقلاب (حاجی آباد): خیابان حاجی آباد از خیابان های قدیمی در اطراف محدوده بازار است که محل سکونت اقشار فرهیخته محسوب میشود. از عوامل شاخص این خیابان برای ناظرین پیش فضای ساختمان ثبت و لبه های حد فاصل ساختمان بیمه با خیابان امام خمینی و خیابان منتهی به دادگستری است.



نقشه ۲۳- نقشه محدوده بازار رشت



۵-۳-۴- شاخص‌های عمومی کالبدی

۵-۳-۴-۱- الگوی کلی عملکرد طبقات در بناها

افزایش طبقات معمولاً ناشی از افزایش ارزش زمین و کمبود زمین شهری است، چنانچه محدودیتی برای عرضه زمین نباشد، ضرورتی هم به احداث طبقات نیست. مگر در مواردی که مطلوبیت مکان استقرار زمین و یا ویژگی‌های دیگر کالبدی چنین ضرورتی را ایجاب کند.

بررسی تعداد طبقات ساختمانی نشان می‌دهد که بیشترین (۸۱/۵ درصد) ساختمان‌های شهر رشت یک و دو طبقه‌اند، اگرچه احداث ساختمان‌های بلندتر نیز در شهر روبه افزایش است، اما در یک نظر کلی ساختمان‌های موجود شهر اغلب کوتاه و کم‌طبقه‌اند.

همانطور که در نقشه مشاهده می‌شود بیشتر ساختمان‌های بیش از دو طبقه در نیمه جنوبی شهر در داخل محدوده کمربندی بزرگراه شهید بهشتی و در اولین بلوک‌های بلافاصله خارج آن مستقر شده‌اند و البته به شکل پهنه‌های پراکنده‌ای در امتداد جاده تهران، لاکان، در شهرک گل‌سار (شمال شهر) نیز گسترده شده‌اند. مطالعه نقشه مذکور نشان می‌دهد، که بجز شهرک گل‌سار که به لحاظ ارزش زمین و ویژگی‌های شهرسازی، مورد استقبال شهروندان برای سکونت و احداث بناهای بیش از دو طبقه است، سایر مناطقی که تجمع ساختمان‌های بیش از دو طبقه در آنها زیاد است، مناطقی‌اند که دارای یک یا چند ویژگی کالبدی‌اند از جمله می‌توان ارتفاع نسبتاً بیشتر اراضی و پایین بودن سطح آب‌های زیرزمینی، تجمع و تمرکز بیشتر کاربری‌های اداری و خدماتی و تولیدی بزرگ، مثل بیمارستان‌ها، دانشگاه‌ها و دانشکده‌ها، صنایع و زمین‌های در راستای خیابان‌های اصلی شهر و ویژگی‌های انزوای قطعات و معابر و کاربری‌های همجوار آنها را در این مناطق نام برد.

علاوه بر پهنه‌های اداری، خدماتی و صنعتی، بسیاری ساختمان‌های منفرد بالای ۵ طبقه را می‌توان مشاهده کرد که در محدوده مرکزی شهر در اطراف بازار و در جوار معابر اصلی احداث شده‌اند و جزء ساختمان‌های شاخص شهر شمرده می‌شوند. چنانکه ذکر شد، بجز کاربری‌های تجاری و اداری که در اطراف معابر واقع شده‌اند و گاه کاربری طبقه دوم آن‌ها متفاوت از کاربری طبقه اول (مختلط) است.

کاربری‌های مختلط اغلب در بر معابر اصلی و در ساختمان‌های بیش از دو طبقه مستقر شده‌اند این امر بدلیل:

۱. برخورداری از دسترسی مناسب‌تر.
۲. برخورداری از امتیاز تجمع و تمرکز واحدهای تجاری همکار، و افزایش بهره‌وری استفاده از زمین با امکان استقرار کاربری‌های مختلف، مکمل و تبعی در کنار یکدیگر است.

بدین ترتیب مشاهده می‌شود که مجموعه کاربری‌های طبقه اول و طبقات بالاتر با هم، عملکرد معابر را تعیین می‌کند. در معابری که دارای عملکرد شهری‌اند، کاربری در اغلب طبقات، شهری است و این امر، نقش و عملکرد معبر را تقویت می‌نماید. بدیهی است که این امر به معنای ضعف عملکردی معابری که ساختمان‌های یک طبقه در اطراف آنها مستقر شده‌اند، نیست بلکه شدت استفاده از زمین که ممکن است گسترده یا متمرکز باشد و نحوه تخصیص آن، عملکردهای معبر را تعیین می‌کند.



۵-۳-۴-۲- فضای سبز و پوشش گیاهی شهر رشت

فضاهای سبز در شهر رشت بصورت بوستان‌های شهری و بیشه‌زارها و همچنین فضای بین میدین و همچنین پوشش گیاهی مجاور معابر شهری و زمین‌های کشاورزی و باغات است، در داخل شهرها، بوستان‌های شهری سطح عمده فضای سبز را به خود اختصاص داده اند. پارک‌ها و بوستان‌ها در مجموع، سطحی در حدود ۵۰ هکتار را به خود اختصاص داده است. نحوه تأمین آب این پارک‌ها از طریق چاه و یا همچنین آب خام صورت می‌گیرد و سیستم آبیاری پوشش سطح توسط تانکر و یا شبکه آبیاری تحت فشار صورت می‌گیرد. بزرگترین پارک، پارک شهر با وسعت ۱۴۴ هکتار مترمربع است که در سال ۱۳۲۷ ه. ق. احداث گردیده است و قدیمی ترین پارک شهر نیز محسوب می‌شود و سپس پارک ملت با ۱۲۰ هزارمترمربع و بوستان دانشجو با وسعت ۷۰ هزار مترمربع در رده‌هایی بعدی قرار می‌گیرند. تقریباً در مناطق و ۳ پراکنش پارک‌ها بیشتر است، اما فضای سبز در سطح منطقه ۲، سطح بیشتری را اشغال نموده است (منطقه دو، ۲۷ هکتار و منطقه سه، ۱۸ هکتار). به ویژه آنکه پارک شهر نیز در این منطقه واقع گردیده است. و منطقه یک نیز با ۶ پارک و مساحت تقریبی ۴ هکتار، کم‌ترین فضای سبز را دارد.

➤ نوع پوشش گیاهی بوستان‌های شهر رشت

نوع پوشش گیاهی موجود در شهر برحسب مکان و نوع گیاه متفاوت است. انواع گیاهانی که در شهر می‌رویند عبارتند از: درختچه، بوته زیستی، گیاهان فصلی، گیاهان پیازی و گیاهان یک ساله و یا چندساله. عمده‌ترین نوع پوشش گیاهی در سطح شهر عبارتند از:

درختچه: انواع درختچه‌های موجود در شهر عبارتند از: ختمی، طوری، ارغوان، پری کانتا، بداغ، توت مجنون، طاووسی، به ژاپنی، ماهوینا، مور، جونی پروس، رونده و ایستاده، سرو نقره‌ای، ابریشم مصری، خرزهره، انواع یاس، مروارید، یاس هلندی، پر (فقط در پارک)، (اسپیره)، که در میان گیاهان فوق، ختمی، طوری و ارغوان، رشد بهتری را در سطح شهر دارند.

بوته‌های زینتی: نوع بوته‌های زینتی موجود در شهر عبارتند از: رز، انواع شمشاد (نقره‌ای و طلایی)، لاوان دولاب، اسطوخودوس، بومادران.

گیاهان فصلی: این نوع گیاهان دارای رشد بهتری هستند، که عبارتند از: گیاهان دو یا چند ساله، یک‌ساله و پیازدار.

گیاهان دو یا چند ساله: مارگریت، کوبک کوهی، کوبک غده‌ای، رعنا، زیبای طائمی، گزاینه، ستاره‌ای، داوودی، کلم زینتی، آفتابگردان زینتی.

گیاهان یک ساله: شقایق زرد، گل ناز، جعفری، آهار، دگمه‌ای، انواع تاج خروس، مریم‌گلی، بنفشه، گل همیشه بهار، میناچمنی، سیلن، مینا اصفهانی، آلیسون، اصفهانی.

گیاهان پیازی و ریزوم دار: لاله، نرگس، اختر، زنبق، سنبل.

درختان بومی: که عبارتند از: آزاد، ون بومی (خیلی کم)، اوجا، افرا، بلوط، توسکا، انجیلی، سفید پلت، سرو فروردین

زمین‌های کشاورزی بزرگ



شهر رشت در یک جلگه بزرگ وسیع پراکنده شده است و توسط زمین های کشاورزی احاطه شده است. انواع محصولاتی که در اطراف شهر و دهستانهای اطراف آن کاشت می شود عبارتند از: برنج، چای، توتون، سیبزمینی، هندوانه، گوجهفرنگی، خیار، لوبیا، باقلا، شبدر و زیره.

زمین های اطراف شهر از نظر قابلیت کشاورزی عمدتاً درجه یک محسوب می شوند ، بطوریکه ۷۰ درصد از اراضی اطراف شهر جزء زمین های کشاورزی درجه یک هستند که در آنها کشت برنج انجام می شود، ۱۵ درصد درجه ۲ هستند که کشت محصولات باغی و صیفی و سبزی دارند، ۵ درصد جزء زمین های کشاورزی درجه ۳ هستند که در آنها درختان مثمر و غیرمثمر کاشت می شود و ۲۰ درصد نیز درجه ۴ هستند که کشتی در آنها انجام نمی شود. بطور کلی ۲۵ هکتار از اراضی اطراف شهر به زراعت (کشت صیفی و شالیزار و چای کاری) اختصاص دارد.



۴-۵- سنجش و تحلیل مراکز و محورها و پهنه‌های ارائه‌دهنده خدمات به شهر رشت

در سنجش و تحلیل مراکز، محورها و پهنه‌های ارائه‌دهنده خدمات به شهر رشت می‌توان به بازار شهر و محدوده پیرامون آن به عنوان یکی از هسته‌های مهم و اثرگذار اشاره نمود. بازار قدیمی شهر که یکی از مهمترین مراکز تجاری از قدیم تاکنون محسوب می‌شده، به صورت یک گستره وسیع در مرکز شهر، قلب تجاری شهر را تشکیل داده است.

وجود چندین بیمارستان مهم و کلینیک‌های تخصصی در اطراف بلوار نامجو و خیابان پرستار و همچنین تجمع ساختمان‌های پزشکی و داروخانه‌های متعدد در بین پل بوسر و میدان شهید انصاری، دو قطب MRI آزمایشگاه‌ها و مراکز درمانی مهم شهر را تشکیل داده‌اند. وجود دانشگاه به عنوان مهم‌ترین مرکز آموزشی، موجب تجمع فعالیت‌های مرتبط و وابسته همانند کتابفروشی و مراکز تایپ و فتوکپی و ترجمه در اطراف خود شده است، که پهنه آموزشی و خدمات فرهنگی را در بلوار نامجو بین منظره و فلکه گاز به علت وجود دانشگاه علوم پایه گیلان شکل داده است.

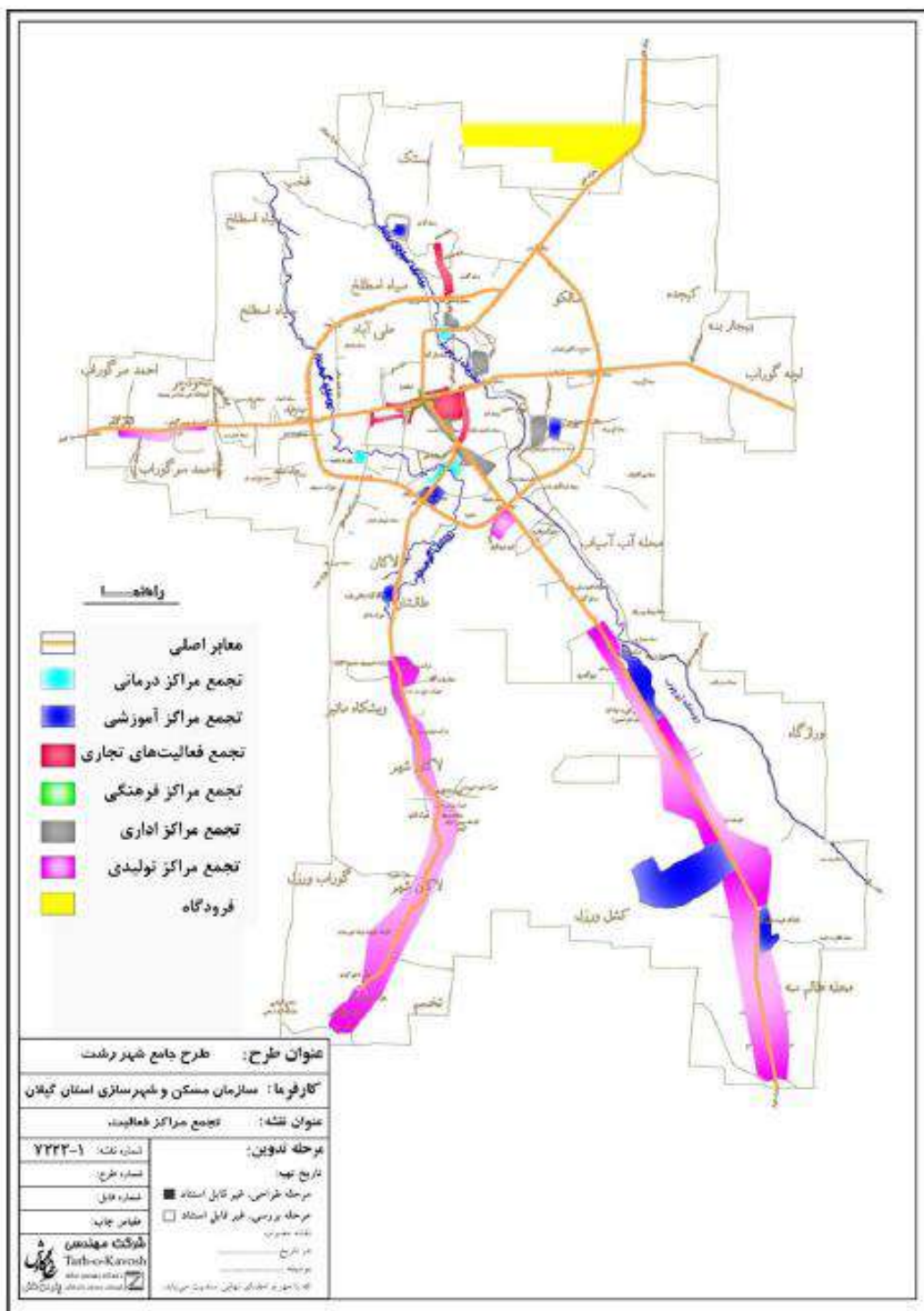
زمین‌های وسیع اطراف جاده تهران که به استقرار فعالیت‌های آموزشی و تحقیقاتی نظیر دانشگاه فنی مهندسی و دانشکده‌های کشاورزی و تربیت بدنی و مراکز تحقیقاتی اختصاص یافته‌اند، آن را تقویت کرده‌اند. مراکز تولیدی در محورهای خروجی شهر، به خصوص در جاده تهران و لاکان مستقر شده‌اند، که یکی از دلایل انتخاب این مکان برای صنایع، نزدیکی به شهر صنعتی و دسترسی مناسب و رعایت فاصله الزامی با مراکز سکونت است.

به طور کلی بررسی نحوه استقرار خدمات و فعالیت‌ها در سطح شهر نشان می‌دهد که خدمات محله‌ای که عمدتاً در میدانچه‌های مرکزی محله مستقر شده‌اند، به مرور زمان خود را به جوار راه‌های نه‌چندان عریض منتهی به میدان یا میدانچه کشیده و شکل خطی یافته‌اند. الگوی استقرار خدمات و کاربری‌های انتفاعی، خطی و تابع شکل معابر است.



جدول ۵۵ - نقاط برجسته در حیطه کالبدی

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none"> • دسترسی مناسب پیاده به مراکز خدماتی در مرکز شهر • وجود نماهای قدیمی و ارزشمند در ساختمان های قدیمی • امنیت نسبتا بالا در سطوح مختل شهر • وجود مساجد و اماکن مذهبی شاخص • برنامه ریزی برای توسعه عمودی شهر در طرح های فرادست • قانونمند کردن استفاده از مصالح با دوام در ساخت بناهای جدید • ارائه طرح هایی برای فضاهای شهری بازار • شبکه زیرساختی و تاسیساتی قابل قبول در سطح شهر • تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه کاربری و کالبدی • امکان توسعه فضایی مناسب و ارتقاء کیفیت محیطی بازار محصولات محلی در مبادی ورودی شهر • نگه داری نامطلوب خانه های تاریخی و ارزشمند • پایین بودن سطح تسهیلات خدماتی مانند فضاهای فرهنگی ورزشی درمانی. • پایین بودن کیفیت ابنیه در بافت قدیمی • وجود فضاهای تخریبی رها شده در محدوده • امکان تعریف پروژه و تجمیع نوسازی محدوده های دارای بافت ریزدانه. • امکان بهره گیری قطعات زمین بایر برای ایجاد کاربری های گردشگری و خدمات • امکان ایجاد فضاهای سبز در قطعات بایر • امکان ایجاد پیوستگی در محدوده گردشگری از طریق اتصال نقاط ارزشمند تاریخی 	<ul style="list-style-type: none"> • فرسودگی بخشی از بافت شهر • ضعف بصری و عملکردی امان های شهری (تابلو ها و علائم) • کیفیت پایین زیرساخت ها و میلان شهری (آسفالت معابر و کف سازی پیاده روها، نورپردازی نامناسب معابر) • کیفیت فضایی و کالبدی پایین و ضعف در خدمات عملکردی مبادی ورودی • وجود نماهای تکراری و یکنواخت • آب گرفتگی معابر و خیابان های رشت بر اثر کوچک ترین بارندگی • خطوط آسمان نامنظم و بسیار مختلف در سطح شهر • عدم تناسب ارتفاع های ساختمان ها با عرض معابر • عقب نشینی و جلو آمدگی های نامنظم باعث ایجاد اختلال بصری در کریدورهای بصری محل شده اند. • اکثر مغازه های بازار سنتی بدون نما هستند. • عدم رعایت استانداردهای ایمنی در نصب سنگ نماهای بناها. • اغتشاشات بصری فراوان که محصول تابلوهای مغازه ها ، نرده های ساختمان ها ، تیر های برق و... هستند. • آسیب پذیری بالای اغلب قطعات در برابر بلاهای طبیعی به دلیل فرسودگی کالبدی و شبکه معابر نامنظم. • عدم توجه ساخت و سازهای جدید به الگوهای متناسب با اقلیم. • ناکارآمدی معابر در پخش بارترافیکی و ایمنی پایینشان • کف سازی نامناسب معابر • عدم وجود پارکینگ کافی • ساخت و ساز در حریم رودخانه • عدم وجود امکانات کافی جهت مقابله با سوانح طبیعی • ناخوانایی ورودی های شهر • خطر آسیب پذیری گسترده بافت در برابر سوانح و حوادث غیر مترقبه • زیرساخت ها نامناسب و کافی فرصت رشد های آبی را کم می کند. (بلاخص در زمینه جذب توریست • کم بود زیرساخت ها و ضعف کالبدی محل در صورت تداوم باعث دفع سرمایه گذاران می شود • آسیب پذیری بالای قطعات در برابر بلاهای طبیعی در صورت وقوع به دلیل فرسودگی کالبدی به خصوص در بخش شمالی و مرکزی محله • تشدید فرسودگی کالبدی در اکثر بخش های محدوده در صورت بی توجهی به اصلاح آن ها. • نابودی بناهای تاریخی در سایه ی عدم توجه به مرمت و بازسازی آنها. • تخریب بناهای تاریخی در اثر استفاده بی رویه، تغییر کاربردی • گسترش بحران مسکن • خطر تخریب بناهای ارزشمند قدیمی • ضعف در نگهداشت آثار تاریخی



نقشه ۲۵- تجمع مراکز فعالیت در شهر رشت



۶- سنجش و تحلیل وضعیت حمل و نقل و ترافیک

امروزه حمل و نقل جزء مهمی از زندگی همه افراد (از هر قشر و سن و ...) تبدیل شده است. مردم تمامی مسائل و مشکلات آن را از نزدیک احساس نموده و برای برون رفت از چالش‌های آن راهکار طلب می‌کنند. لذا نگاه تخصصی و فنی به این مساله اهمیت بسزایی دارد. از آنجاکه انسان و وسیله نقلیه اجزای اصلی حمل و نقل هستند، هرگونه تغییر در شرایط آلوده‌شد، بصورت مستقیم در سطح خرد و کلان اقتصاد اثر گذار بوده و می‌تواند منافع یا مضرات احتمالی را در سطح بنگاهی و ملی متوجه سرمایه‌گذار یا کشور نماید که نمونه آن عبارت است از: تغییر زمان سفر و عنایت به ارزش اقتصادی زمان مسافران در طول سفر، تغییر میزان مصرف سوخت و ارتباط مستقیم آن با مسائل اقتصادی، کاهش یا افزایش تصادفات و رابطه آن با ارزش جان افراد یا هزینه بروز هر تصادف در سطح ملی، امکان ایجاد اشتغال در این حوزه با توجه به گستردگی حوزه‌های مرتبط با آن، امکان تامین درآمد مستقیم از برخی حوزه‌های حمل و نقل به واسطه فروش بلیت، دریافت عوارض و ... علاوه بر موارد مذکور، حمل و نقل ارتباط تنگاتنگی با مباحث اجتماعی، توسعه، محیط زیست و ... دارد. افزایش عدالت اجتماعی و رفع محرومیت‌زدایی از منطقه، به واسطه ایجاد دسترسی به زیرساخت حمل و نقل در یک ناحیه حاصل می‌شود. برقراری توسعه متوازن در بخش‌های مختلف بواسطه استفاده از امکانات حمل و نقلی به صورت برابر در سطح کشور، بدست خواهد آمد. حفاظت از محیط‌زیست از طریق توجه به عدم عبور زیرساخت حمل و نقلی از نواحی حفاظت شده زیست‌محیطی و کاهش تولید آلاینده‌های هوا، از مقوله‌های مهم در این زمینه است.

در بخش حمل و نقل درون شهری که ترافیک و آلوده‌شد شهری را در برمی‌گیرد، بایستی از لحاظ وضعیت شبکه‌بندی معابر مسائلی از قبیل عبور و مرور عمومی و خصوصی مدنظر قرار گیرد، زیرا جابجایی کالا و انسان در درون شهر نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است همانطور که اکنون معضلات جوامع شهری از قبیل ترافیک و کندی حرکت و در نتیجه آلودگی هوا و سایر اثرات آن از مشکلات اصلی و دغدغه‌های خاص مدیران شهری به شمار می‌رود.

۶-۱- شناخت وضعیت عمومی حمل و نقل و ترافیک در سطح شهر

۶-۱-۱- بررسی طرق شبکه ارتباطی شهر (هوایی، جاده‌ای و ریلی)

۶-۱-۱-۱- شبکه ارتباط هوایی

امکانات حمل و نقل هوایی استان محدود به یک فرودگاه در ۷ کیلومتری شهر رشت با مساحتی در حدود ۲۰۰ هکتار است. برغم محدودیت تعداد فرودگاه در استان با نصب و توسعه امکانات راداری قوی، این فرودگاه قادر است تا به صورت شبانه روزی کلیه پروازهای هوایی به مقصد ایران و از آنجا به آسیای میانه و روسیه را حتی در شرایط اقلیمی نامناسب پشتیبانی کند و خدمات هوایی را به آن‌ها ارائه دهد. فرودگاه رشت از لحاظ رتبه بندی از نوع درجه دو است. با توجه به اینکه فرودگاه شهر رشت تنها فرودگاه استان بوده و قابل توسعه است و همچنین از نظر ایکائو و یاتا دارای جایگاه بین‌المللی است، بایستی نشست و برخاست هواپیماهای پهن پیکر در فرودگاه برای سال‌های آینده برنامه ریزی شود و همچنین ضروری است که بستر اطراف فرودگاه در شعاع اعلام شده باز بوده و ساخت و سازها در این محدوده با در نظر گرفتن طرح جامع فرودگاه انجام شود.



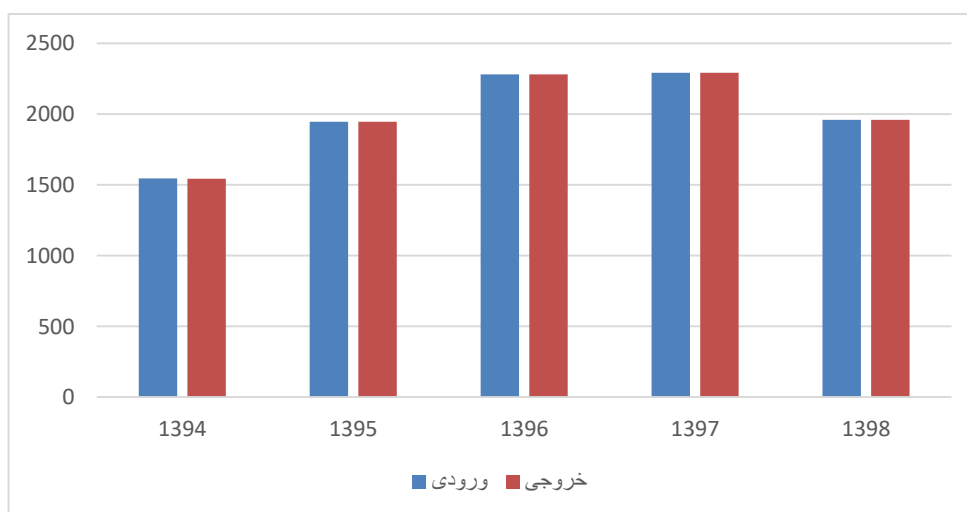
با توجه به نزدیکی فرودگاه به شهر رشت ساخت و سازهای مجاز و غیر مجاز در حوالی فرودگاه موجبات عدم توسعه فرودگاه را در درازمدت ایجاد می‌نماید. از طرفی فرودگاه رشت تنها فرودگاه استان است که باتوجه به امکانات موجود خود ضمن برقراری و گسترش پروازهای داخلی و خارجی سعی در ایجاد تنوع مسیر پروازی نیز داشته است. باتوجه به داده‌های استخراج شده از سالنامه آماری استان گیلان، از پروازهای داخلی انجام شده در سال ۱۳۹۸ تعداد ۱۹۵۸ پرواز ورودی و ۱۹۵۸ پرواز خروجی انجام شده که ۱۸۷۱۲۸ نفر وارد فرودگاه رشت شده و ۱۹۰۶۹۴ نفر از این فرودگاه خارج شده‌اند. براساس این آمار پروازهای بین‌المللی در سال ۱۳۹۸ تعداد ۲ پرواز ورودی و ۲ خروجی انجام شده که ۲۳۴ نفر وارد فرودگاه رشت شده و ۶۷ نفر از این فرودگاه خارج شده‌اند. تغییرات تعداد پروازهای داخلی در بازه زمانی سال های ۱۳۹۴-۱۳۹۶ نشان می‌دهد که تعداد پرواز و مسافران وارد شده و خارج شده افزایش داشته است و در سال ۱۳۹۸ این تعداد روند کاهشی به خود گرفته است. همچنین تعداد پروازهای خارجی در بازه زمانی ۴ ساله روند کاهشی داشته و در سال ۱۳۹۸ به دو پرواز در سال رسیده است (طرح جامع رشت، ۱۳۸۶).

جدول ۵۶- تعداد پرواز و مسافر پرواز های داخلی و خارجی فرودگاه رشت (۱۳۹۴-۱۳۹۸)

سال	تعداد پرواز		تعداد مسافر		
	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	
۱۳۹۴	۱۵۴۴	۱۵۴۳	۱۴۶۴۲۸	۱۴۷۲۲۶	پرواز های داخلی
۱۳۹۵	۱۹۴۶	۱۹۴۶	۱۹۱۲۰۷	۱۹۴۳۱۵	
۱۳۹۶	۲۲۷۹	۲۲۸۱	۲۲۰۱۹۹	۲۲۴۰۳۵	
۱۳۹۷	۲۲۹۱	۲۲۹۱	۱۹۷۳۶۵	۲۰۴۴۰۰	
۱۳۹۸	۱۹۵۸	۱۹۵۸	۱۸۷۱۲۸	۱۹۰۶۹۴	
۱۳۹۴	۲۰	۲۰	۲۸۶۲	۲۷۵۴	پرواز های بین المللی
۱۳۹۵	۴۳	۴۴	۴۱۸۷	۴۱۳	
۱۳۹۶	۷۱	۷۱	۷۹۵۰	۸۴۲۵	
۱۳۹۷	۵	۵	۵۸۳	۶۱۱	
۱۳۹۸	۲	۲	۲۳۴	۶۷	

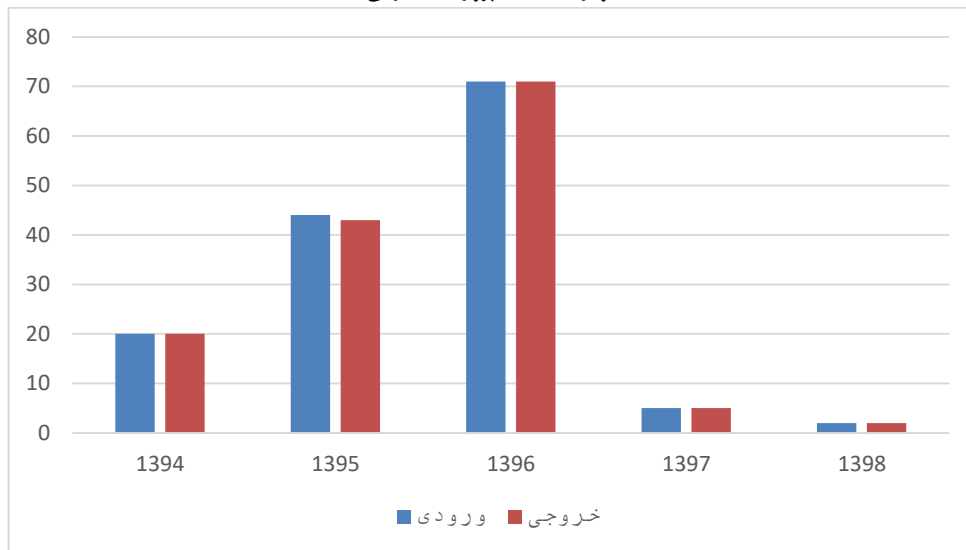
مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان سال ۱۳۹۸

نمودار ۶۳- تعداد پرواز های داخلی





نمودار ۶۴- تعداد پرواز های خارجی



۶-۱-۱-۲- شبکه ارتباطی ریلی

خط راه آهن قزوین-رشت یا راه آهن گیلان از طرح های ملی خطوط ریلی ایران است که از مهر ۱۳۸۵ احداث آن شروع شد و در ۱۵ اسفند ۱۳۹۷ به بهره برداری رسید. راه آهن قزوین - رشت به صورت یک خطه از ایستگاه سیاه چشمه در استان قزوین شروع شده و با عبور از روستاهای کوهین و شیرین سو در محدوده شهرهای لوشان، منجیل، رودبار، رستم آباد و امامزاده هاشم ادامه مسیر داده و به ایستگاه رشت می رسد. این طرح علاوه بر آنکه از لحاظ حمل و نقل داخلی بار و مسافر برای استان های قزوین و گیلان اهمیت دارد، از نظر ایجاد یک کریدور ریلی جدید برای صادرات و واردات کشور و همچنین ترانزیت کالا از مناطق شمالی کشور به خلیج فارس و آب های آزاد بین المللی و دیگر کشورهای همسایه ایران بسیار مهم است.

این خط که دارای ۱۶۴ کیلومتر طول است از شهر قزوین آغاز و در شهر رشت به پایان می رسد، بنابر برنامه در آینده این خط از شهر رشت به طور مجزا در سه مسیر خط راه آهن رشت - بندر کاسپین، خط راه آهن رشت-بندر انزلی و خط راه آهن رشت-بندر آستارا امتداد پیدا می کند. خط راه آهن رشت آستارا به راه آهن کشور جمهوری آذربایجان متصل می شود. از زمان راه اندازی راه آهن رشت -قزوین؛ دو مسیر ریلی رشت - تهران و رشت - مشهد برای آن تعریف شد که روزانه مسافران بسیاری از این مسیرهای خط آهن سفر می کنند؛ مسیری با مزیت های بسیار که یکی از زیباترین مسیرهای شبکه ریلی از حیث گردشگری است. با توجه به جدول زیر با توجه به افتتاح پروژه راه آهن در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۸ حدود ۸۰ کیلومتر به طول خطوط اصلی ریلی اضافه شده است. همچنین با توسعه خطوط حمل و نقل ریلی، میزان استفاده از قطار از سال ۱۳۹۷ الی ۱۳۹۸ ۱۰۰ برابر شده است (سالنامه آماری، ۱۳۹۸).

جدول ۵۷- طول انواع خطوط و تعداد ایستگاه های راه آهن

تعداد ایستگاه	طول خطوط (کیلومتر)			سال
	صنعتی و تجاری	فرعی و مانوری	اصلی	
۵	۰	۳,۷	۸۶	۱۳۹۷
۵	۰	۱۵۵۷۰	۱۶۳,۳	۱۳۹۸

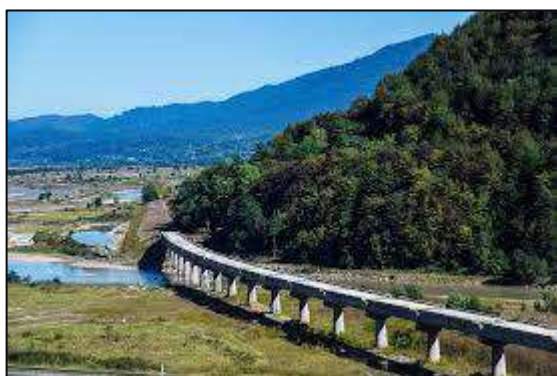
مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان سال ۱۳۹۸



جدول ۵۸- مسافر و بار خالص حمل شده

سال	مسافر		بار خالص	
	تعداد	نفر کیلومتر ^۴	وزن (تن)	تن کیلومتر
۱۳۹۷	۲۷۳۴	۱۳۷۳۷۵۸	-	-
۱۳۹۸	۲۹۵۱۱۶	۱۵۵۹۱۳۵۰۱	۹۹۳۴۸۰	۴۱۶۳۷۴۸۳

مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان سال ۱۳۹۸



شکل ۳۳- ایستگاه و مسیر خطوط راه آهن استان گیلان

۳-۱-۱-۶- شبکه ارتباطی جاده ای

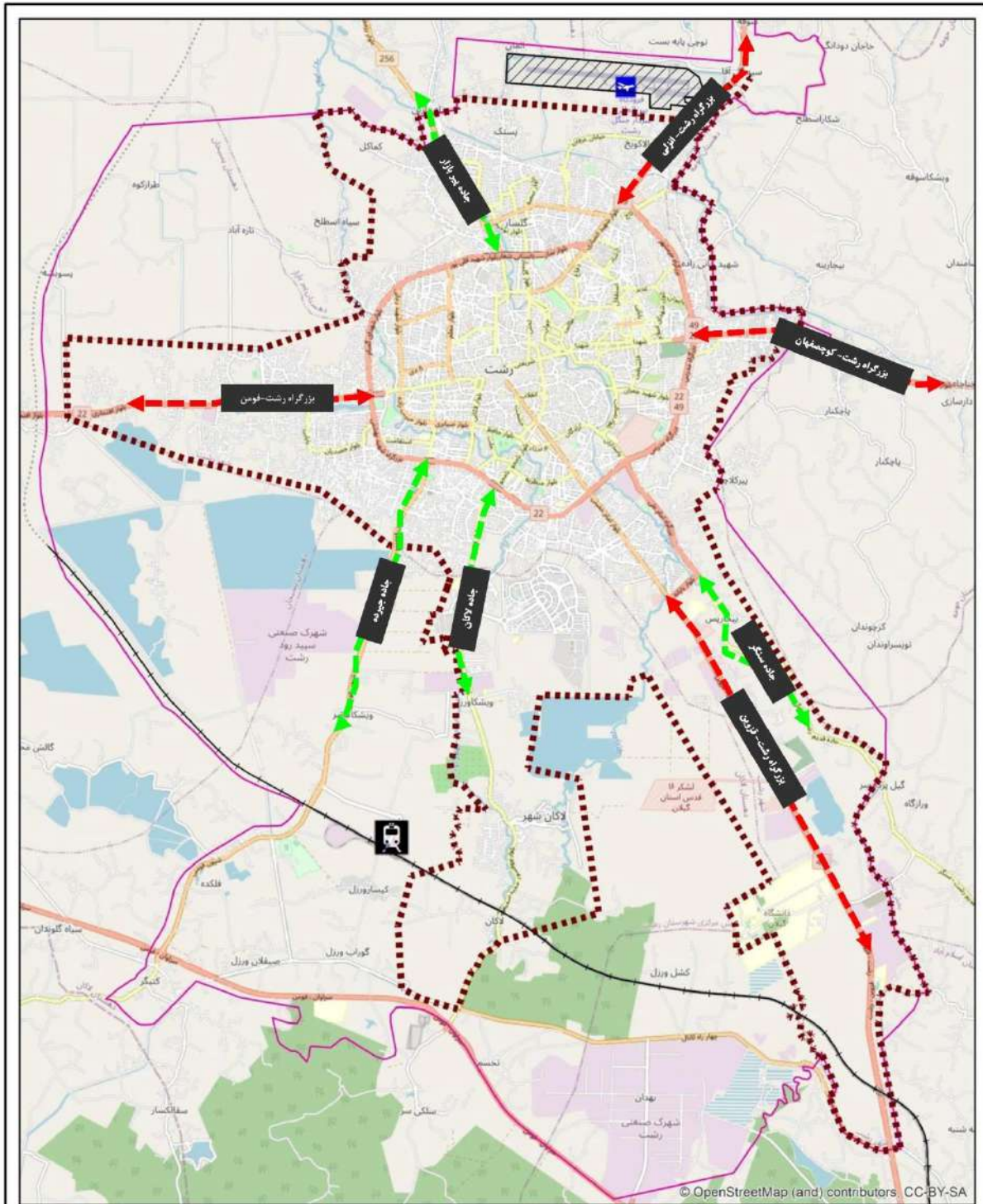
چهار محور اصلی ارتباطی شهر رشت محور تهران انزلی، فومن، لاهیجان است. که در آن ها سه محور دیگر وجود دارد که نسبتاً حجم تردد کمتری دارند این محورها به نام های سنگر، شفت و پیربازار خوانده می شوند که محورهای جانبی یا فرعی محسوب می شوند اما ترافیک قابل ملاحظه ای را از خود عبور می دهند. براساس آمارهای موجود طول کل راه های بین شهری استان شامل: آزادراه، بزرگراه، راه های اصلی و فرعی شهری در سال ۱۳۹۸ معادل ۱۹۱۲ کیلومتر بوده است. مجموع طول راه های بین شهری شهر رشت تا حد فاصل حریم شهر، ۵۱ کیلومتر است که از این مقدار ۲۳ کیلومتر بزرگراه (محورهای رشت - انزلی، رشت - فومن، رشت - لاهیجان و رشت - تهران) و ۲۸ کیلومتر طول راه های اصلی (پیربازار، سنگر و شفت) است (سالنامه آماری، ۱۳۹۸).

جدول ۵۹- انواع راه های تحت حوزه استحفاظی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان گیلان (کیلومتر)

راه بین شهری					شهر/شهرستان/استان
راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه	جمع	
-	۲۸	۲۳	-	۵۱	رشت
۱۶۷/۵	۵۰/۲	۱۱۴/۶	۲	۳۳۴	شهرستان رشت
۱۰۵۵/۱	۳۰۱/۷	۴۸۶/۶	۶۸/۶	۱۹۱۲	کل استان
-	۹/۳	۴/۷	-	۲/۶	سهم راه های شهر نسبت به استان (درصد)
۱۵/۸	۱۶/۶	۲۳/۴	۲/۹	۱۷/۴	سهم راه های شهرستان نسبت به استان (درصد)

مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان سال ۱۳۹۸

^۴ مسافرت یک نفر در یک کیلومتر



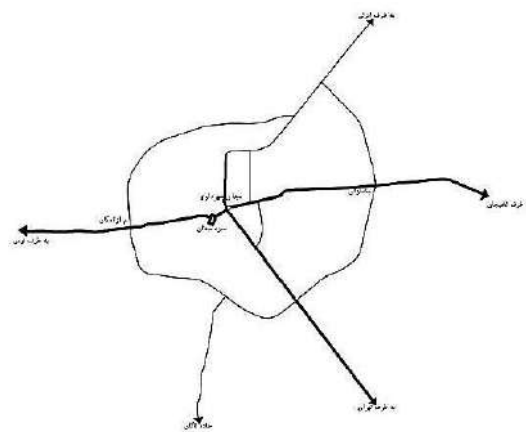
<p>طرح راهبردی- عملیاتی شهر رشت</p>	<p>راهنما:</p> <ul style="list-style-type: none"> خطوط راه آهن حريم شهر فرودگاه رشت ایستگاه قطار بزرگراه راه اصلی درجه دو 	<p>سیستم تصویر: UTM، زون: 39</p>
<p>عنوان نقشه: راه های ارتباطی شهر رشت</p>		

نقشه ۲۶- راه‌های ارتباطی شهر رشت



۶-۱-۲- بررسی ساختار کلی شبکه معابر شهر

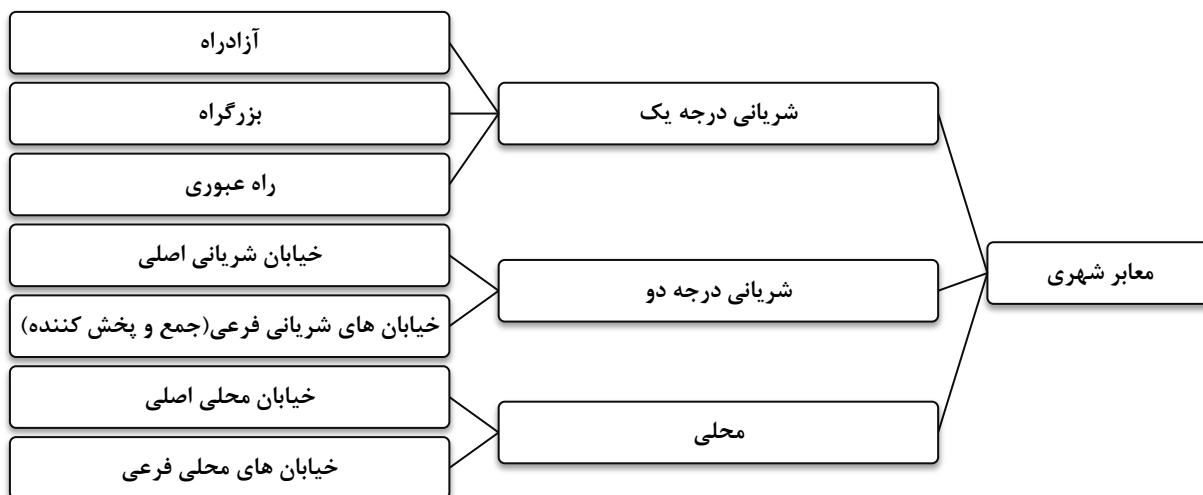
شهر رشت دارای دو میدان مرکزی به نام‌های شهدا (شهرداری) و سبزه‌میدان است که چهار محور اصلی از خارج شهر به آن‌ها متصل می‌شود. خیابان امام خمینی که از سمت جاده تهران به میدان شهرداری متصل می‌شود، خیابان طالقانی که از سمت فومن به سبزه میدان متصل شده و در امتداد آن پیاده راه علم الهدا میدان‌های شهدا و سبزه میدان را به یکدیگر متصل می‌نماید. محور بعدی خیابان شریعتی و بلوار شهدا است که مسیر شرقی - غربی را تأمین می‌نماید و به جاده لاهیجان ختم می‌شود، محور انزلی نیز با چند پیچ و خم توسط خیابان سعدی و بلوار شهید انصاری به میدان شهدا متصل می‌گردد. این خیابان‌ها از لحاظ شبکه معابر به صورت زاویه‌ای کشیده شده است که مرکز آن میداين یاد شده است و به جز آن‌ها هیچگونه خیابان دیگری در زوایای مختلف وجود ندارد. کمربندی شهر به صورت حلقوی و به شکل یک رینگ ناقص و شکسته به دور شهر احداث شده و با معابر فوق‌الذکر تشکیل یک شبکه نامنظم و زولیبایی شکل را داده است. این کمربندی که در شمال شرقی شهر در میدان ولیعصر به صورت ناقص رها شده است نقش غیرقابل انکاری در کاهش ترافیک داخل شهر دارد و اغلب جایگزین مسیرهای پرتراffیک مرکزی شهر می‌شود و شکل ناقص آن به عنوان یک نارسایی کلی در ساختار استخوان‌بندی و شبکه ترافیک شهر محسوب می‌شود. یکی دیگر از مواردی که باعث کاهش کارایی کمربندی شده، تقاطع‌هایی است که به صورت فلکه‌های پی‌درپی در طول مسیر کمربندی قرار گرفته؛ هر کدام از این فلکه‌ها در یکی از ورودی‌های شهر واقع شده‌اند. امروزه به علت گسترش افقی شهر از اطراف توسعه شهر به شکل گسترده‌ای خارج از کمربندی شهر صورت گرفته است و «ورودی» و «دروازه» شهر، تعریف، نشانه و مرز معینی را تداعی نمی‌کند. بعلاوه توسعه گسترده شهر موجب شده که کمربندی نقش اصلی خود را به عنوان یک راه صرفاً عبوری از دست داده و امروزه به یک خیابان جمع‌کننده اصلی برای محلات اطراف خود تبدیل شود. ضمن این که چنانکه ذکر شد به عنوان معبر جایگزین معابر مرکزی و پرتراffیک شهر نیز عمل نماید. در طول مسیر کمربندی، خیابان‌هایی به داخل و خارج از آن به شکل سهرای منشعب شده‌اند که محلات و روستاهای اطراف را به کمربندی متصل می‌کنند که علاوه بر تشدید مشکلات ترافیکی باعث بروز بی‌نظمی در استخوان‌بندی شهر شده است. همچنین بدنه کمربندی که سابقاً فقط از کاربری‌های درشت دانه از جمله کارگاه‌ها و نمایشگاه‌ها و تعمیرگاه‌های بزرگ تشکیل شده بود. امروزه با تفکیک قطعات بزرگ به قطعات کوچکتر به سوی بافت کالبدی ریزدانه در حال تغییر است که اغتشاش و بی‌نظمی فضای کالبدی اطراف کمربندی را موجب شده است (طرح جامع رشت، ۱۳۸۶).



شکل ۳۴- ساختار شبکه معابر شهر رشت

۳-۱-۶- نظام سلسله مراتب شبکه راه های درون شهری

طبقه‌بندی عملکردی راه‌های شهری در ایران بر اساس آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری وزارت راه شهرسازی بدین صورت است (آیین‌نامه طراحی معابر شهری، ۱۳۹۹):



شکل ۳۵- طبقه‌بندی سلسله‌مراتب معابر شهری بر اساس آیین‌نامه وزارت راه و شهرسازی

• راه‌های شریانی درجه ۱:

در راه‌های شریانی درجه ۱، جابجایی تنها نقش اصلی است و نقش‌های دسترسی و اجتماعی به نفع آن تنظیم می‌شوند. بنابراین عملکرد اصلی راه‌های شریانی درجه ۱، ارتباط دادن مناطق دور شهرهای بزرگ با یکدیگر و اتصال شبکه راه‌های درون شهری آن‌ها به شبکه راه‌های برون شهری است. نقش اجتماعی با عملکرد اصلی راه‌های شریانی درجه ۱ عمیقاً تضاد دارد و برای این راه‌ها هیچ نقش اجتماعی در نظر گرفته نمی‌شود:

- حداکثر سرعت مجاز در این راه‌ها بین ۷۰ تا ۹۰ کیلومتر در ساعت است.
- کنترل دسترسی‌ها اساسی‌ترین مشخصه‌ی هندسی در این راه‌هاست.
- پارکینگ حاشیه‌ای در این راه‌ها مجاز نیست.
- تقاطع‌های همسطح مناسب این راه‌ها نمی‌باشد.
- راه‌های شریانی درجه ۱ به انواع آزادراه، بزرگراه و راه عبوری دسته‌بندی می‌شوند.

• راه‌های شریانی درجه ۲ (خیابان‌های شریانی)

در راه‌های شریانی درجه ۲ نقش‌های جابجایی و دسترسی هر دو اصلی است و نقش اجتماعی راه به نفع این دو نقش تنظیم می‌شود. به عبارت دیگر راه‌هایی هستند که در طراحی و بهره‌برداری از آن‌ها به جابجایی و دسترسی وسایل نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. به دلیل تعارضی که بین نقش‌های دسترسی و جابجایی وجود دارد، هر چه دسترسی بیشتری فراهم شود از کارایی راه در جابجا کردن وسایل نقلیه کاسته می‌شود. سرعت مجاز حرکت وسایل نقلیه در این راه‌ها بین ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر در ساعت

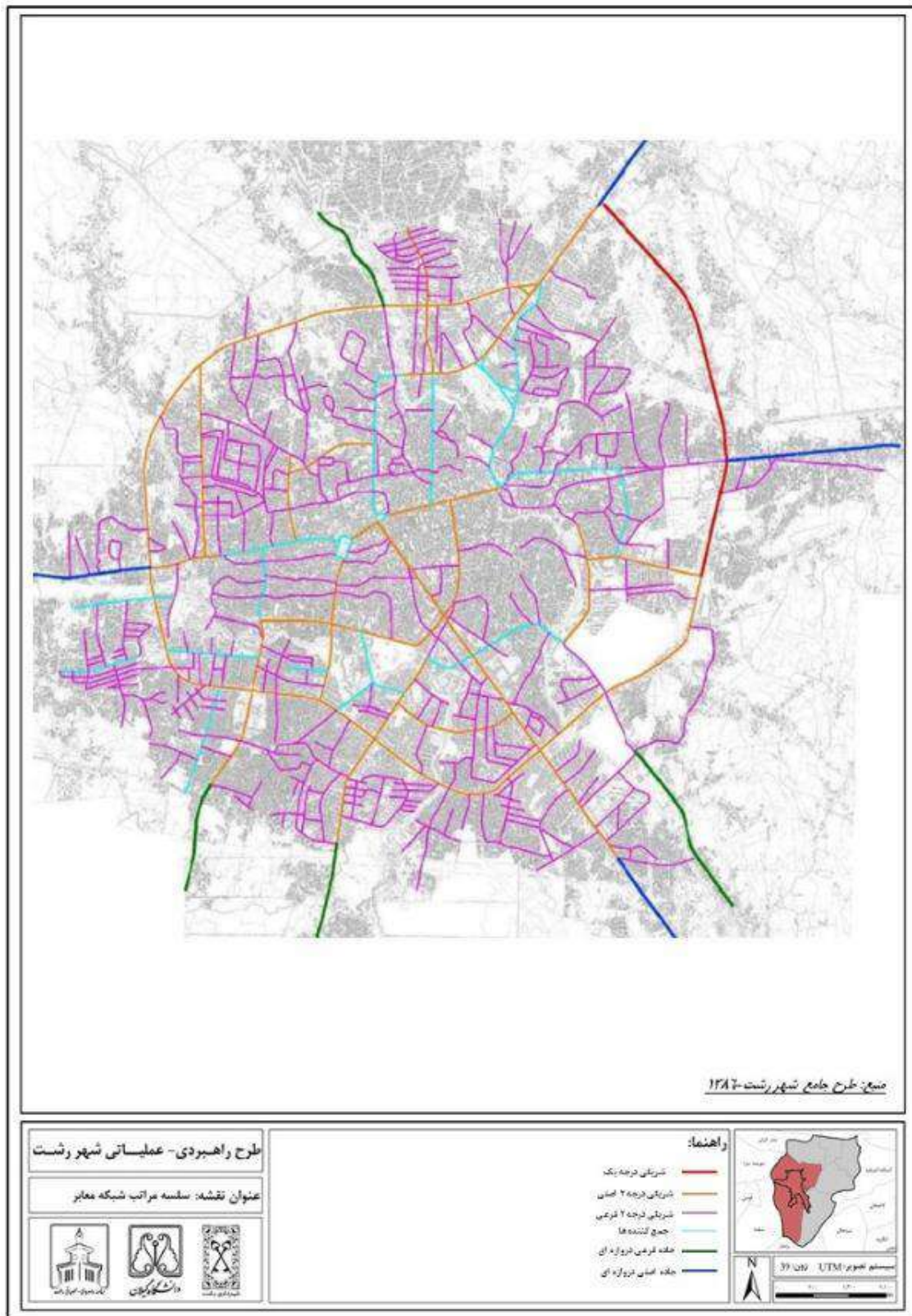


تعیین می‌شود. راه‌های شریانی درجه ۲ شبکه اصلی ارتباطی درون شهری را تشکیل می‌دهند. چنین شبکه‌ای تا حدی که برای محدود نگه داشتن تعداد دسترسی‌ها در این راه‌ها ضرورت دارد.

• خیابان‌های محلی

در خیابان‌های محلی هر سه نقش، جابجایی، دسترسی و اجتماعی اصلی‌اند و به آن‌ها توجه می‌شود. از آنجا که بطور طبیعی غلبه با وسایل نقلیه موتوری است، رعایت نقش اجتماعی ایجاب می‌کند که سرعت و حجم ترافیک موتوری به شدت کنترل شود. حرکت وسایل نقلیه موتوری در خیابان‌های محلی باید به نحوی تنظیم شود که این خیابان‌ها به صورت عامل جداکننده‌های درنیابند. سرعت حرکت وسایل نقلیه در خیابان‌های محلی باید کم و به اندازه‌ای باشد که خیابان بتواند به نقش اجتماعی خود عمل کند حداکثر سرعت مجاز برای خیابان‌های محلی واقع در مناطق مسکونی و تجاری و سایر مناطق پرآمد و رفت پیاده‌ها ۳۰ کیلومتر در ساعت تعیین می‌شود.

با توجه به تعاریف و استانداردهای معابر در سطح یک شهر از طول کل شبکه معابر شهری، بین ۵ تا ۱۰ درصد آن بایستی شریانی درجه یک باشد که ۴۰ تا ۴۵ درصد طول رفت و آمد (کیلومتر × وسیله) در آن انجام می‌گیرد. بین ۱۵ تا ۲۵ درصد از کل شبکه به شریانی درجه ۲ اختصاص می‌یابد که ۶۵ تا ۷۵ درصد طول کل رفت و آمد در شهر را به خود اختصاص داده است. معابر جمع‌کننده در حدود ۱۰-۵ درصد طول کل شبکه را به خود اختصاص می‌دهند و در همین حدود نیز طول کل رفت و آمد در آن انجام می‌شود و در نهایت معابر محلی ۶۵-۸۰ درصد کل شبکه را اشغال کرده اما تنها ۵-۳۰ درصد از کل رفت و آمد انجام شده متعلق به آن است. با توجه به نقشه زیر سلسله مراتب راه‌های شهری، مشاهده می‌شود که هیچ‌کدام از معابر شهری رشت شرایط معابر شریانی درجه یک را تأمین نمی‌کند، یعنی با توجه به تعاریف بالا که بایستی ۵ تا ۱۰ درصد از معابر شریانی درجه یک باشد تا چیزی در حدود ۴۰ تا ۴۵ درصد ترافیک عبوری از آن عبور نماید، در شهر رشت وجود ندارد و شریانی درجه ۲ نیز کمتر از حد انتظار است. البته قابل ذکر است مطالعات مربوط به این نقشه مربوط به سال ۱۳۸۴ است و خیلی از معابر فعلی در آن وجود ندارد یا تغییراتی داشته است. همچنین نحوه درجه‌بندی معابر با توجه به وضع موجود معابر نیازمند بازنگری است به عنوان مثال: در این نقشه جاده پیر بازار به عنوان یک جاده فرعی در نظر گرفته است در صورتی که کارکرد فعلی آن استانی و تا حدودی ملی است و به عنوان شریان ارتباطی بین شهرهای شمالی و حتی استان‌های مجاور (اردبیل) است که سلسله‌مراتبی که برای آن در نظر گرفته شده است جاده فرعی بوده است. نقشه زیر سلسله‌مراتب معابر درون شهری را نشان می‌دهد. یا نمونه دیگر حد فاصل سبزه میدان تا دانای علی که در نقشه به عنوان جمع‌وپخش‌کننده در نظر گرفته شده است در صورتی که همیشه این معبر از قدیم به صورت شریان اصلی عمل کرده پس نمی‌توان درجه این معبر را پایین در نظر گرفت.



نقشه ۲۷ - سلسله مراتب راه های موجود



۶-۱-۳-۱- نقش عملکردی معابر شهری

راه‌های شهری را شیوه‌های مختلفی تقسیم‌بندی می‌کنند که یکی از این شیوه‌ها بر حسب عملکرد معابر شهری است. معابر شهری دارای نقش‌های مختلفی هستند که شش نقش اصلی آن‌ها به شرح زیر است (آیین‌نامه طراحی معابر شهری، ۱۳۹۹):

۱. فراهم آوردن امکان جابجایی برای وسایل نقلیه موتوری نقش (جابجایی)
۲. فراهم آوردن امکان دسترسی وسایل نقلیه موتوری به بناها و تأسیسات (نقش دسترسی)
۳. ایجاد بستری برای ارتباط‌های اجتماعی نظیر، کار، گردش بازی و ملاقات نقش (اجتماعی)
۴. شکل دادن به ساختار معماری (نقش معماری شهری)
۵. تأثیر در آب و هوای محیط اطراف راه نقش (تأثیرات آب و هوایی)
۶. تأثیر در اقتصاد شهر (نقش اقتصادی)

راه‌ها معمولاً بیش از یک نقش به عهده می‌گیرند و بعضی از این نقش‌ها با یکدیگر در تعارض‌اند. از شش نقش فوق سه نقش جابجایی، دسترسی و اجتماعی معیارهای اصلی طبقه‌بندی راه‌های شهری هستند. با توجه به نقشه سلسله‌مراتب معابر شهر رشت:

- راه‌های شریانی درجه یک: نقشه جابجایی
- شریانی درجه ۲ اصلی و فرعی: جابجایی بیشتر نقش دسترسی
- معابر جمع‌وپخش‌کننده: نقش دسترسی تاحدودی اجتماعی
- معابر محلی: نقش اجتماعی و دسترسی

یک نمونه از معابری که نقش اجتماعی آن در تعارض با نقش جابجایی است خیابان مطهری است. این خیابان با توجه به طول زیاد آن که عملکرد جابجایی آن از حد فاصل فلکه گاز تا چهار راه گلزار شروع شده در تعارض با نقش اجتماعی این معبر می‌باشد. که همین امر از عملکرد اصلی معبر کاسته و این خیابان را دچار مشکل کرده است.

۶-۱-۴- مشخصات سامانه سیستم حمل‌ونقل عمومی

با توجه به آمار به دست آمده از سالنامه آماری سال ۱۳۹۸ تعداد وسایل نقلیه عمومی شهر رشت جمعاً ۵۵۷۶ دستگاه است که از این تعداد ۵۰ اتوبوس، ۱۹۸ مینی‌بوس و ۵۳۲۸ تاکسی است. ۵۰ درصد از ناوگان حمل‌ونقل عمومی استان در شهر رشت متمرکز است و ۷۹/۳ درصد از اتوبوس‌های شهری استان در شهر رشت مستقر هستند که البته تمام این ناوگان قابل استفاده نبوده و تعداد کمی از آن‌ها در سطح شهر مشغول به سرویس‌دهی هستند.

جدول ۶۰- تعداد وسایل نقلیه درون شهری برحسب نوع

شهر/ استان	جمع	اتوبوس	مینی بوس	تاکسی
شهر رشت	۵۵۷۶	۵۰	۱۹۸	۵۳۲۸
سایر شهرها	۵۵۴۶	۱۳	۲۳	۵۵۱۰
کل استان	۱۱۱۲۲	۶۳	۲۲۱	۱۰۸۳۸
سهم شهر نسبت به کل استان (درصد)	۵۰/۱	۷۹/۳	۸۹/۵	۴۹/۱

مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان سال ۱۳۹۸



۱-۴-۱-۶- بررسی اطلاعات کلی خطوط اتوبوس رانی شهر

در حال حاضر ناوگان اتوبوسرانی شهر رشت در وضع موجود شامل ۱۳ مسیر جداگانه است که در قالب ۴ محور امام خمینی، سعدی، شریعتی و طالقانی گنجانده شده است. البته جدولی در طرح جامع حمل و نقل سال ۱۳۹۱ ارائه شده است که امروزه خیلی از مسیر های آن فاقد سرویس دهی و بوده و حذف شده اند. با توجه به وضع موجود اطلاعات آن جدول بروزرسانی و اصلاح شده است. هر یک از این محورها یکی از چهار جهت اصلی شهر رشت را پوشش داده است. بدین ترتیب محورهای خطوط اتوبوسرانی شهر رشت به صورت زیر تعریف می گردند:

- محور سعدی: به سمت شمال رشت
- محور امام: به سمت جنوب رشت
- محور شریعتی: به سمت شرق رشت
- محور طالقانی: غرب شهر و روستاهای اطراف

جدول ۶۱- اسامی خطوط اتوبوس رانی شهر رشت

ردیف	نام محور	نام مسیر	ابتدا	انتهای	تعداد ناوگان
۱	امام	ترمینال	خیابان امام	فلکه امام علی	۶
۲		دور شهر	خیابان امام	خیابان شریعتی	۲
۳		مسکن مهر	خیابان امام	داخل مسکن مهر	۴
۴	شریعتی	دور شهر	خیابان شریعتی	خیابان امام	۲
۵		جعفر آباد	خیابان شریعتی	دارسازی	۲
۶		شهرک صبا	خیابان شریعتی	داخل شهرک صبا	-
۷	سعدی	گلسار	خیابان سعدی	بلوار گیلان	۳
۸		فرودگاه	خیابان سعدی	پرسی گاز	-
۹	طالقانی	شهرک حمیدیان	سبزه میدان	شهرک امام	۲
۱۰		چیرده	سبزه میدان	چیرده	۱
۱۱		مالسرا	سبزه میدان	پلیس راه شفت	۴
۱۲		رشتیان	سبزه میدان	میدان جهاد	۱

مأخذ: گروه پژوهشی آمایش سرزمین

بررسی سیستم حمل و نقل عمومی شهر رشت نشان می دهد که تعداد ناوگان حمل و نقلی و تعداد مسیرهای پوشش دهنده شهر رشت بسیار کم است. به عنوان مثال هیچگونه مسیر اتوبوس رانی برای کمربندی شهر رشت در نظر گرفته نشده است. همین امر موجب استفاده بیشتر وسایل نقلیه شخصی شده و مشکلات ترافیکی شهر را بحرانی تر می کند.



۶-۱-۵- بررسی کیفیت ترافیک در سطح معابر اصلی شهر

خیابان‌های امام خمینی، سعدی، بلوار شهید، طالقانی، شریعی، مدرس، مطهری، پاسداران، آزادگان، چمران، بهشتی، ضیابری سردار جنگل، نامجو، خرمشهر، امین‌الضرب، قلی‌پور، مشخص شد که معابر مرکزی شهر به دلیل ظرفیت پایین از سطح سرویس پایینی برخوردار هستند. این حجم‌ها گاهی تا بیش از ۲۰۰۰ وسیله نقلیه بر ساعت برای یک جهت می‌رسد که برای معابر مرکزی بسیار زیاد است. اگر ظرفیت در حالت ایده آل در نظر گرفته شود، یعنی از پارک حاشیه ای و توقف‌ها صرف نظر کنیم باز هم معابری همچون امام خمینی، طالقانی، شهید، سرچشمه، پاسداران در یک مقطع باریک بلوار انصاری، امین‌الضرب، تختی، سعدی و خمسه بازار و کمربندی اصلی شهر دچار مشکل هستند و اگر مواردی مانند پارک حاشیه ای و توقف را در نظر بگیریم اکثر معابر ذکر شده که بالای ۱۰۰۰ وسیله نقلیه بر ساعت از آنها عبور می‌نماید دچار مشکل خواهند بود و سطح سرویس آنها F یعنی اشباع شده بوده و برای روانسازی حرکت خودروها بایستی چاره ای اندیشید. مشکل بعدی که در شهر رشت وجود دارد همه گیر شدن ساعات ترافیک در طول روز است به عبارت دیگر در تمام طول روز شریان‌های اصلی رشت دچار کندی حرکت می‌باشند. کمربندی دور شهر که وظیفه جابجایی وسایل نقلیه را به عنوان شریان حیاتی شهر بر عهده دارد، نمی‌تواند این عملکرد را انجام دهد و دچار مشکل می‌شود. نکته قابل توجه دیگر این است که گاهی اتفاق افتاده معابر داخلی با عملکرد دسترسی و سلسه مراتب پایین تر، خلوت تر از کمربندی اصلی شهر بوده و نقشه جابجایی را به خود می‌گیرد. این نشان می‌دهد نقش و عملکرد معابر بشدت در حال تغییر پذیری است و شهر نیازمند رینگ خارجی برای پخش کردن ترافیک‌های عبوری و کم کردن بار ترافیکی شریان‌های اصلی شهر است.

۶-۱-۵-۱- بررسی حجم تردد در محورهای ورودی شهر رشت بر اساس اطلاعات تردد

جاده‌ای اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

در این بخش با توجه به داده‌های تردد شماری سال ۱۴۰۱ گرفته شده از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور اقدام به تحلیل حجم تردد در محورهای اصلی (بزرگراهی) ورودی شهر رشت شده است. به علت کم تردد بودن دیگر محورها از بررسی آن‌ها صرف نظر شده است. در جداول زیر بیشترین تعداد وسیله نقلیه عبوری بر اساس نوع وسیله نقلیه (سواری و وانت، کامیونت، کامیون‌های کمتر ۱۰ متر، اتوبوس و تریلر‌ها) در هر محور ملاک عمل قرار گرفته است و سپس میانگین تردد سالانه هر کلاس محاسبه شده است. با توجه به جدول زیر محور فومن- رشت با حداکثر مجموع ۲۷۵۹ وسیله نقلیه در فصل بهار بیشترین و محور رشت- فومن با حداکثر مجموع ۲۲۱۷ وسیله نقلیه در تابستان کمترین مقدار را داشته است. همچنین میانگین سالانه مجموع وسایل نقلیه محور فومن- رشت نشان می‌دهد این محور تردد بیشتری نسبت به محور رشت - فومن داشته است.



جدول ۶۲- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- فومن بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱

فصل	محور رشت- فومن						محور فومن- رشت					
	تریلر ها	اتوبوس	کامیون های کمتر ۱۰ متر	کامیونت	سواری و وانت	مجموع وسایل نقلیه	تریلر ها	اتوبوس	کامیون های کمتر ۱۰ متر	کامیونت	سواری و وانت	مجموع وسایل نقلیه
بهار	۱۷	۸	۵۶	۳۸۸	۳۴۰۴	۳۴۸۹	۱۰۱	۱۸	۵۶	۳۹۷	۲۶۶۴	۳۷۵۹
تابستان	۱۲	۸	۱۸	۴۴	۲۱۹۳	۲۲۱۷	۹	۳	۱۰	۷۴	۲۶۵۴	۲۷۱۳
پاییز	۱۲	۸	۱۷	۱۸۶	۳۷۰۱	۳۷۷۲	۱۱	۸	۱۸	۸۷	۲۲۸۹	۲۳۵۵
زمستان	۸۱	۱۵	۲۳	۴۳۵	۲۱۶۴	۲۲۳۵	۱۴	۵	۵۴	۱۵۹	۲۴۳۵	۲۴۶۱
میانگین سالانه	۳۱	۱۰	۲۹	۲۶۳	۲۳۶۶	۲۴۲۸	۳۴	۹	۳۵	۱۵۴	۲۵۱۱	۲۵۷۲

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

با توجه به جدول زیر محور سراوان- رشت با حداکثر مجموع ۳۵۵۹ وسیله نقلیه در فصل بهار بیشترین و محور رشت- فومن با حداکثر مجموع ۱۶۶۴ وسیله نقلیه در زمستان کمترین مقدار را داشته است. همچنین میانگین سالانه مجموع وسایل نقلیه محور سراوان-رشت نشان می دهد این محور تردد بیشتری نسبت به محور رشت - سراوان داشته است.

جدول ۶۳- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- سراوان بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱

فصل	محور رشت- سراوان						محور سراوان- رشت					
	تریلر ها	اتوبوس	کامیون های کمتر ۱۰ متر	کامیونت	سواری و وانت	مجموع وسایل نقلیه	تریلر ها	اتوبوس	کامیون های کمتر ۱۰ متر	کامیونت	سواری و وانت	مجموع وسایل نقلیه
بهار	۳۶	۸	۲۹	۵۷۲	۱۸۵۶	۲۰۶۱	۶۳	۱۶	۲۲	۳۰۳	۳۵۱۰	۳۵۵۹
تابستان	۶۵	۱۱	۲۳	۱۰۵	۱۹۲۵	۱۹۶۱	۵۸	۱۳	۲۳	۱۰۰	۲۶۸۵	۲۷۲۸
پاییز	۷۶	۹	۲۱	۱۹۶	۲۲۲۳	۲۲۹۷	۵۷	۲۱	۱۳	۳۰۳	۲۳۴۲	۲۳۹۷
زمستان	۷۰	۱۲	۲۳	۶۵۲	۱۵۹۶	۱۶۶۴	۵۹	۱۶	۲۰	۳۸۴	۱۷۹۰	۱۸۶۱
میانگین سالانه	۶۲	۱۰	۲۴	۳۸۱	۱۹۰۰	۱۹۹۶	۵۹	۱۷	۲۰	۲۷۳	۲۵۸۲	۲۶۳۶

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

با توجه به جدول زیر محور کوچصفهان- رشت با حداکثر مجموع ۳۵۴۱ وسیله نقلیه در فصل تابستان بیشترین و محور رشت- فومن با حداکثر مجموع پاییز وسیله نقلیه در زمستان کمترین مقدار را داشته است. همچنین میانگین سالانه مجموع وسایل نقلیه محور کوچصفهان-رشت نشان می دهد این محور تردد بیشتری نسبت به محور رشت - کوچصفهان داشته است.



جدول ۶۴- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - کوچصفهان بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱

فصل	محور کوچصفهان- رشت						محور رشت- کوچصفهان					
	مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلر ها	مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلر ها
بهار	۳۵۰۸	۳۳۲۲	۱۹۷	۴۱	۱۵	۴۱	۳۲۸۵	۳۰۹۲	۸۷۱	۴۲	۱۲	۳۵
تابستان	۳۵۴۱	۳۴۶۹	۳۴۴	۲۷	۸	۲۷	۳۰۹۰	۳۰۰۲	۳۵۷	۳۰	۱۱	۱۷
پاییز	۳۲۳۹	۳۱۸۰	۱۷۶	۲۳	۷	۲۳	۲۸۶۷	۲۷۲۵	۳۴۷	۴۷	۱۲	۲۳
زمستان	۳۳۷۲	۳۳۰۳	۲۴۲	۲۳	۹	۲۳	۳۰۲۸	۲۹۵۶	۷۴۴	۲۶	۹	۶۸
میانگین سالانه	۳۴۱۵	۳۳۱۹	۲۴۰	۲۹	۱۰	۲۹	۳۰۶۸	۲۹۴۴	۵۸۰	۳۶	۱۱	۳۶

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

با توجه به جدول زیر محور خمام- رشت با حداکثر مجموع ۳۴۶۸ وسیله نقلیه در فصل تابستان بیشترین و محور رشت- خمام با حداکثر مجموع ۳۰۶۴ وسیله نقلیه در زمستان کمترین مقدار را داشته است. همچنین میانگین سالانه مجموع وسایل نقلیه محور خمام-رشت نشان می دهد این محور تردد بیشتری نسبت به محور رشت - خمام داشته است.

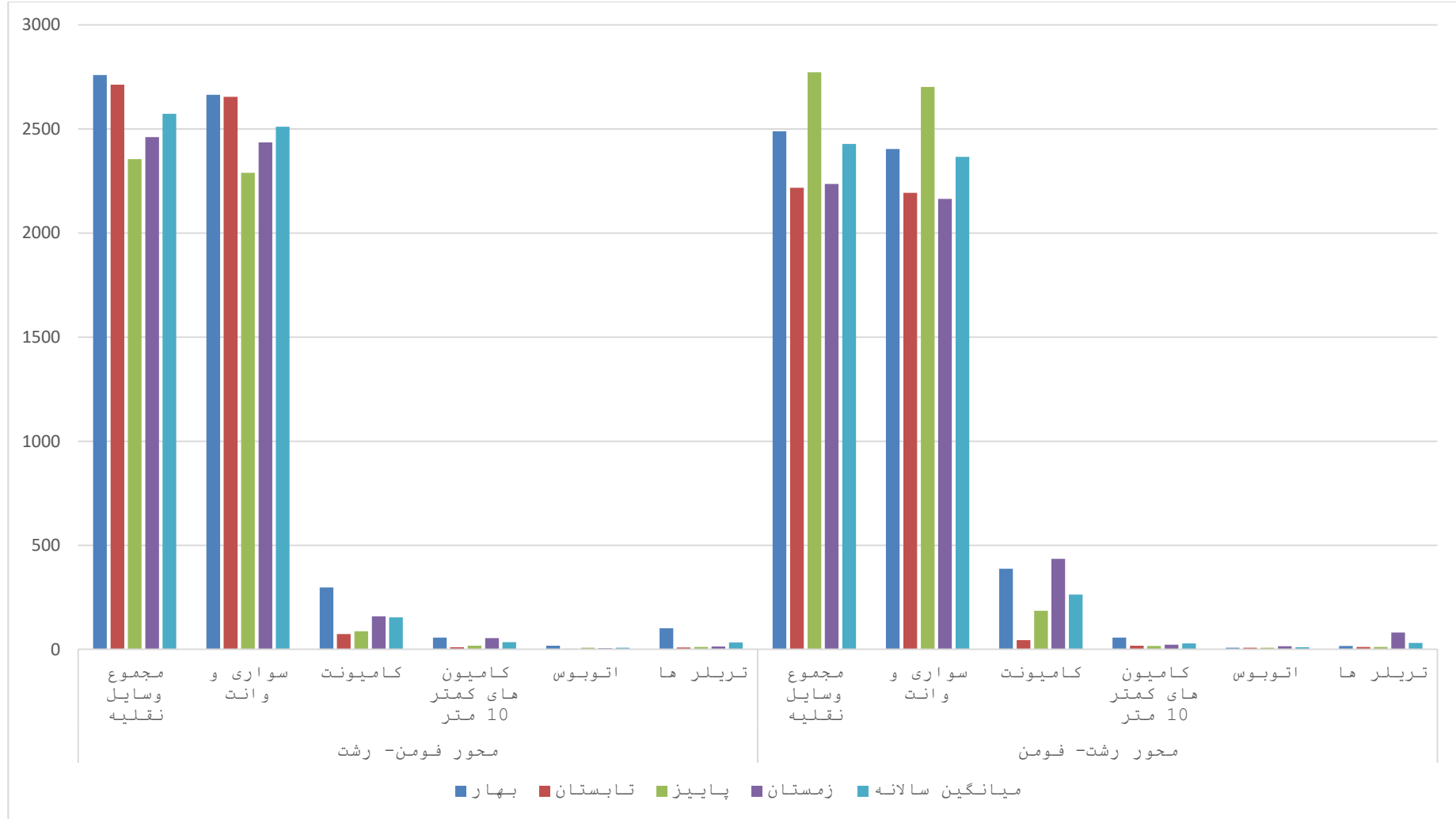
جدول ۶۵- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت- خمام بر اساس نوع وسیله نقلیه-سال ۱۴۰۱

فصل	محور خمام- رشت						محور رشت- خمام					
	مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلر ها	مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلر ها
بهار	۳۲۶۹	۳۲۳۲	۷۵	۱۹	۱۲	۵۶	۳۲۹۰	۳۲۲۴	۹۴	۲۷	۱۰	۳۸
تابستان	۳۴۶۸	۳۳۸۴	۷۵	۲۳	۱۲	۵۱	۳۵۸۳	۳۵۱۸	۲۳۵	۶۷	۹	۴۵
پاییز	۳۲۹۰	۳۲۳۷	۱۸۰	۲۱	۱۲	۵۵	۳۱۴۲	۳۰۸۱	۸۳۸	۱۹	۸	۳۹
زمستان	۳۲۰۸	۳۱۵۰	۱۶۳	۴۳	۱۱	۶۴	۳۰۶۴	۲۹۹۲	۱۲۳	۳۳	۱۰	۳۹
میانگین سالانه	۳۳۰۹	۳۲۵۱	۱۲۳	۲۷	۱۲	۵۷	۳۲۷۰	۳۲۰۴	۳۲۳	۳۷	۹	۴۰

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

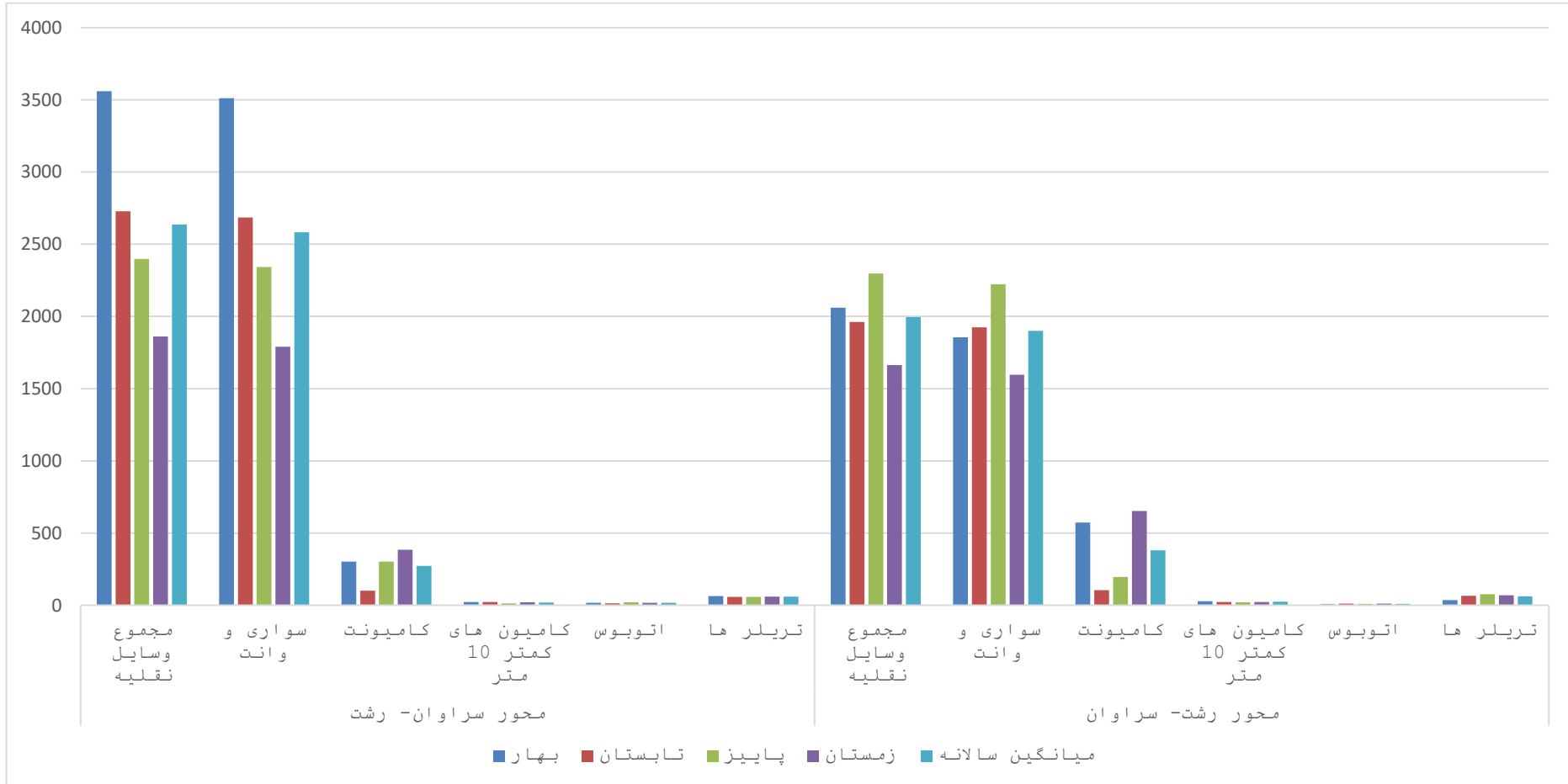


نمودار ۶۵- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - فومن بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱



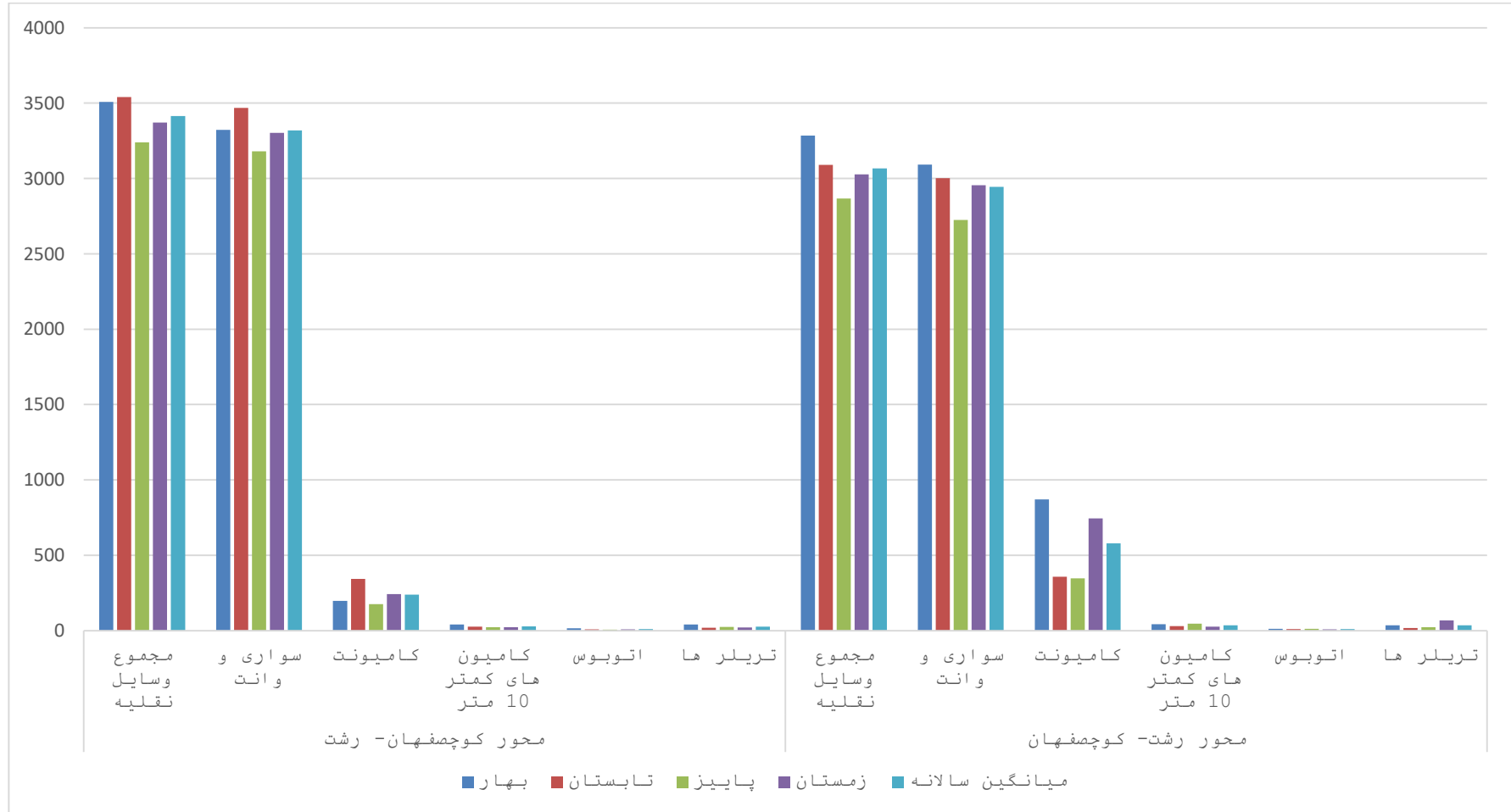


نمودار ۶۶- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - سراوان بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱



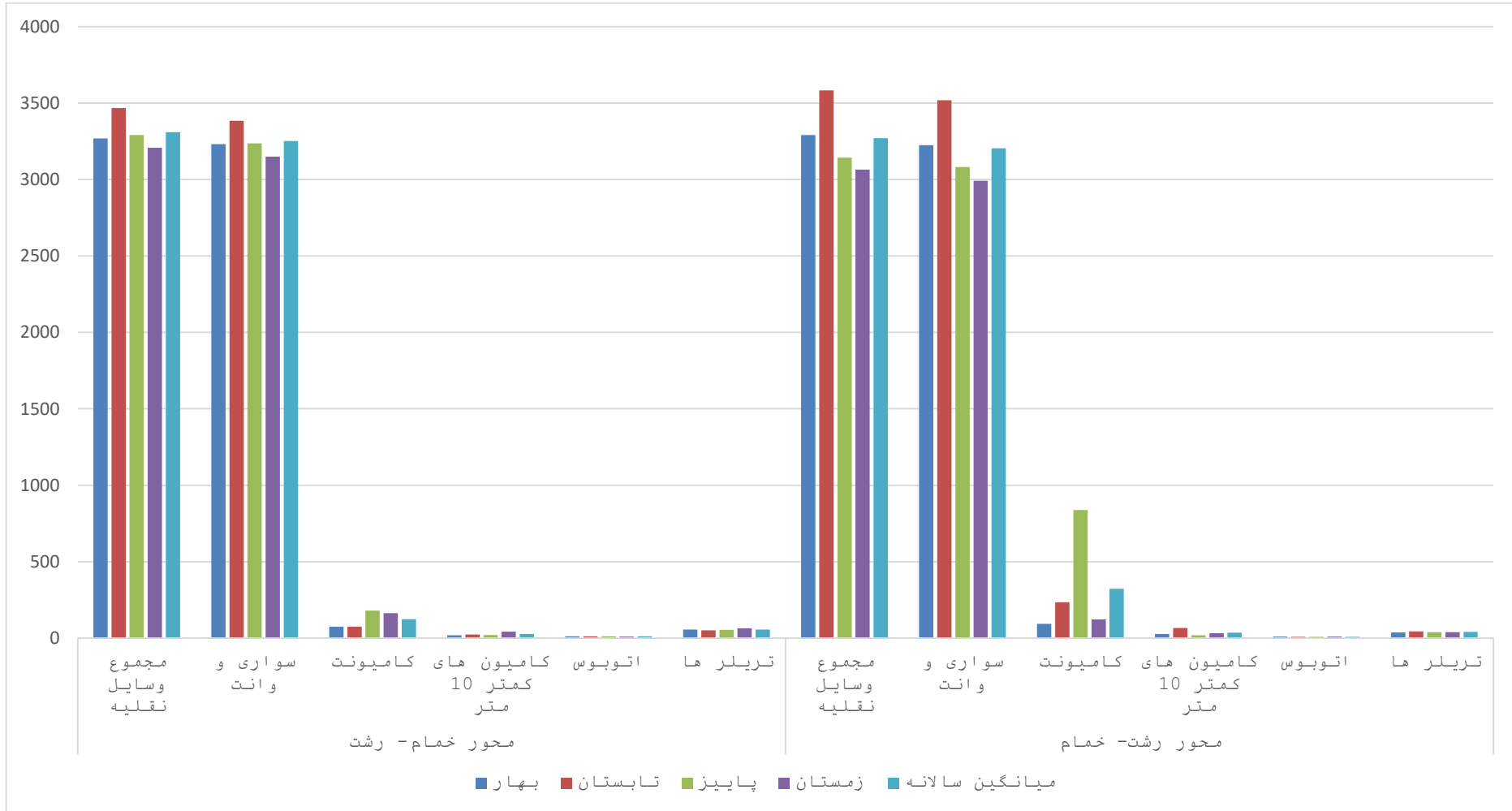


نمودار ۶۷- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - کوچصفهان بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱





نمودار ۶۸- حجم ترافیک محور ورودی و خروجی رشت - خمام بر اساس نوع وسیله نقلیه - سال ۱۴۰۱





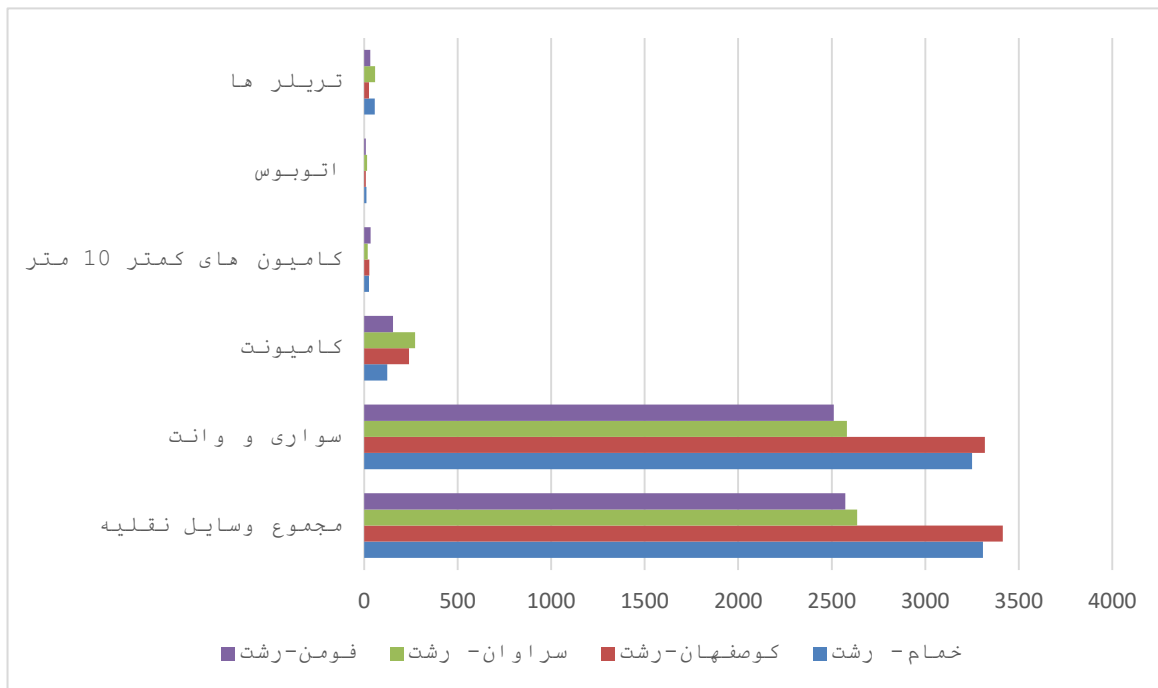
مابین چهار محور اصلی ورودی شهر رشت، محور کوچصفهان - رشت بیشترین حجم ترافیک و محور فومن - رشت کمترین حجم ترافیک را در سال ۱۴۰۱ داشته است. تعداد تریلی های عبوری از محور سراوان - رشت بیشترین مقدار و از محور کوچصفهان - رشت کمترین مقدار را به خود اختصاص داده است.

جدول ۶۶- بررسی حجم ترافیک محور های ورودی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه (سال ۱۴۰۱)

مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلرها	
۳۳۰۹	۳۲۵۱	۱۲۳	۲۷	۱۲	۵۷	خمام- رشت
۳۴۱۵	۳۳۱۹	۲۴۰	۲۹	۱۰	۲۷	کوچصفهان-رشت
۲۶۳۶	۲۵۸۲	۲۷۳	۲۰	۱۷	۵۹	سراوان- رشت
۲۵۷۲	۲۵۱۱	۱۵۴	۳۵	۹	۳۴	فومن-رشت

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

نمودار ۶۹- بررسی حجم ترافیک محور های ورودی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه



در محور های خروجی از رشت، محور رشت- خمام بیشترین تردد و محور رشت- سراوان کمترین تردد را داشته است. همچنین تعداد تریلی های عبوری از محور های خروجی شهر از سمت رشت به سراوان بیشترین تعداد و از سمت رشت- فومن کمترین تعداد را به خود اختصاص داده است.

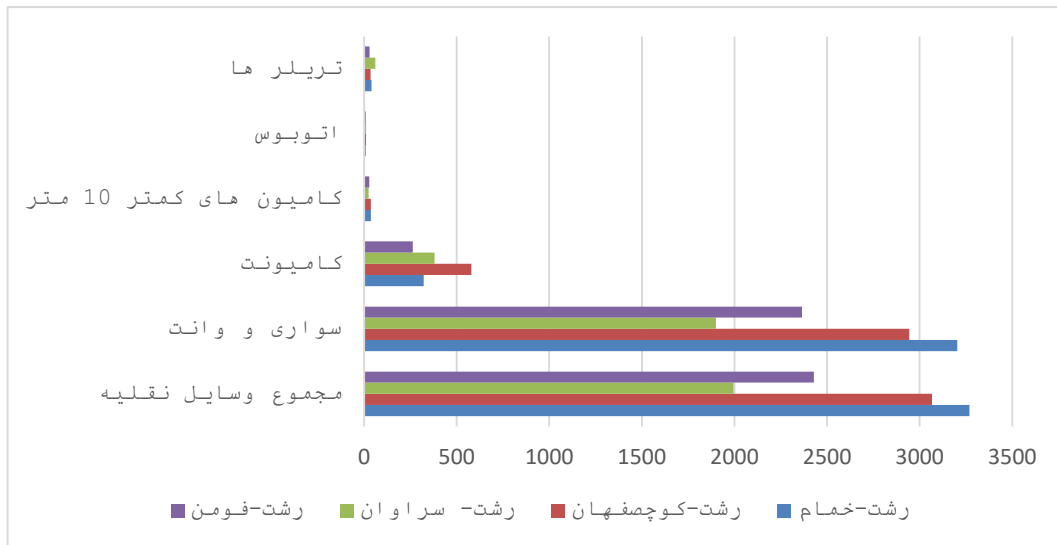
جدول ۶۷- بررسی حجم ترافیک محور های خروجی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه (سال ۱۴۰۱)

مجموع وسایل نقلیه	سواری و وانت	کامیونت	کامیون های کمتر ۱۰ متر	اتوبوس	تریلرها	
۳۲۷۰	۳۲۰۴	۳۲۳	۳۷	۹	۴۰	رشت-خمام
۳۰۶۸	۲۹۴۴	۵۸۰	۳۶	۱۱	۳۶	رشت-کوچصفهان
۱۹۹۶	۱۹۰۰	۳۸۱	۲۴	۱۰	۶۲	رشت- سراوان
۲۴۲۸	۲۳۶۶	۲۶۳	۲۹	۱۰	۳۱	رشت-فومن

مأخذ: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور



نمودار ۷۰- بررسی حجم ترافیک محور های خروجی شهر رشت بر اساس نوع وسایل نقلیه



از این مطالب می‌توان نتیجه گرفت که شهر رشت به دلیل توریستی بودن از حجم ثابت اتومبیل برخوردار نبوده و سفرهای عبوری به این شهر بسیار زیاد است و این حجم علاوه بر افزایش در زمان های خاص دارای نوسانات زیادی است. همچنین عبور مرور تریلی‌های حامل بار از کمربندی اصلی شهر از مهم ترین معضلات ترافیکی شهر رشت است که بیشترین مسیری که تریلی‌ها از آن عبور و مرور می‌کنند از محور وردی شهر از سمت سراوان است.

۶-۱-۶- پراکنش پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر

هنگامی که صحبت از مشکلات ترافیکی شهری به میان می‌آید شلوغی خیابان‌ها، حرکات کند وسایل نقلیه و تأخیری ناخواسته در شبکه معابر به ذهن خطور می‌کند. یکی از مسائلی که در معابر شهری این مشکلات را تشدید می‌نماید پارک وسایل نقلیه در حاشیه معابر است. این مشکل بیشتر در شهرهای بزرگ به خصوص در مراکز تجاری اداری و مراکز عمده خرید در مرکز شهر موجب ایجاد سفر در این نواحی شده به همین دلیل فضایی به منظور پارک وسایل نقلیه خصوصی در آن محل ضروری بوده و اجتناب‌ناپذیر است. اغلب مراکز تجاری و اداری تأسیس شده نیاز پارک وسایل نقلیه پرسنل شاغل در آن مکان‌ها را تأمین می‌نماید و یا حتی قسمتی از آن را تأمین می‌نمایند ولی قسمت عمده وسایل نقلیه مربوط به مراجعین و ارباب رجوع است که در نظر گرفته نمی‌شود. از طرف دیگر می‌توان یک شهر را به نوعی ساماندهی کرد که شهرنشینان نیاز به وسیله نقلیه شخصی نداشته باشند و همین امر باعث می‌گردد که به تسهیلات مربوط به پارک وسیله نقلیه توجه خاص گردد. مدت زمان پارک اتومبیل به مراتب بیشتر از زمان حرکت آن است و پیش بینی فضای لازم برای وسایل نقلیه در هنگامی که از آن استفاده نمی‌شود از معضلات بزرگ شهرها به شمار میرود و باتوجه به ارتباط تنگاتنگ کاربری و نیاز به پارکینگ مشکل اصلی قیمت زمین است که در مناطق تجاری بسیار گران است و اصولاً مشکل تعبیه محل پارک وسایل نقلیه در زمان پیک ترافیک حادث می‌شود. زیرا حجم وسایل نقلیه در آن زمان بیشتر بوده و نیاز به پارک نیز به طور طبیعی افزایش می‌یابد. با توجه به آن چه گفته شد برای بهبود وضعیت پارکینگ در سطح معابر شهری نیاز به بررسی و شناخت ویژگی‌های پارکینگ در سطح شهر می‌باشد. جدول زیر مشخصات پارکینگ‌های عمومی سطح شهر نظیر: ادرس پارکینگ، ظرفیت، مساحت، مالکیت، تعداد کارگر و بازه زمانی را نشان می‌دهد.



جدول ۶۸- وضعیت پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر رشت

ردیف	نام پارکینگ	آدرس محل پارکینگ	مساحت (مترمربع)	ظرفیت عملی (خودرو)	مالکیت		وضع فعالیت		تعداد کارگر	بازه زمانی
					شهرداری	خصوصی	فعال	غیرفعال		
1	مرکز خرید گلزار	بلوار گلزار، جنب خیابان ۱۰۸	500	20	*	*	*	*	-	سالانه
2	-	خیابان طالقانی، ابتدای مسیر از سمت سبزه میدان	1300	95	*	*	*	*	2	سالانه
3	ایران	سبزه میدان، جنب تأمین اجتماعی	1600	120	*	*	*	*	4	سالانه
4	استادسرا	استادسرا، جنب اداره درآمد شهرداری	1000	60	*	*	*	*	2	سالانه
5	توکل	استادسرا، جنب پارکینگ استادسرا	1000	30	*	*	*	*	4	سالانه
6	آرمان	شهرداری، جنب هتل اردیبهشت	800	37	*	*	*	*	3	سالانه
7	دارا	استادسرا، جنب خیابان دبیری	800	46	*	*	*	*	-	سالانه
8	مرکز خرید دیلمان	بلوار دیلمان، ابتدای مسیر از بلوار انصاری	2000	140	*	*	*	*	3	سالانه
9	میلاذ	خیابان سعدی، روبروی کلینک پاستور	1300	60	*	*	*	*	1	سالانه
10	سید محمود	خیابان سعدی، قبل از میدان بازار روز	1000	10	*	*	*	*	-	سالانه
11	برج گلزار	بلوار توحید، جنب میدان غزنوی	500	20	*	*	*	*	-	سالانه
12	آرسن	خ امام خمینی جنب فروشگاه رفاه	1000	180	*	*	*	*	3	سالانه
13	مهران	حاجی آباد پارکینگ بزرگ روبروی کوچه سپهدار	1500	150	*	*	*	*	5	سالانه
14	سید رود	حاجی آباد کوچه حافظی	800	40	*	*	*	*	1	سالانه
15	پارکینگ اصلی بازار	خ امام بحر العلوم کوچه سید الملک	1000	60	*	*	*	*	1	سالانه
16	پارکینگ	خ امام بحر العلوم کوچه سید الملک	1500	25	*	*	*	*	1	سالانه
17	بازار	خ امام بحر العلوم کوچه سید الملک	1500	22	*	*	*	*	1	سالانه
18	امین (طلوع)	خ مطهری راسته مسگران بطرف میل فروشان	600	20	*	*	*	*	1	سالانه
19	آریا	خ امام روبروی گیلان اسپرت	1000	50	*	*	*	*	1	سالانه
20	لوانتور	خ امام جنب پاساژ سالار	3000	27	*	*	*	*	1	سالانه
21	احمد زاده فر	خ امام بحر العلوم روبروی ناحیه یک	1000	35	*	*	*	*	2	سالانه
22	فروشگاه احمدی	حاجی آباد کوچه شهید عالمی (فروشگاه احمدی)	2000	150	*	*	*	*	3	سالانه
23	زهرایی	خ سعدی کوچه محمدی	500	17	*	*	*	*	2	سالانه
24	دوستان	خ سعدی کوچه محمدی اقتصاد	300	25	*	*	*	*	2	سالانه
25	ایران ۴۶	خ شریعتی زیر کوچه کوچه اقتصاد روبروی اداره گذرنامه	450	25	*	*	*	*	2	سالانه
26	حیدری	خ شریعتی کوچه اقتصاد بعد از اداره زندان	200	10	*	*	*	*	2	سالانه
27	ملت	خ شریعتی زیر کوچه جنب مسجد	800	50	*	*	*	*	2	سالانه
28	فردوسی	خ شریعتی زیر کوچه ورودی کوچه فردوسی	1000	50	*	*	*	*	3	سالانه
29	شمال	خ شریعتی زیر کوچه نرسیده به مرکز بهداشت	700	60	*	*	*	*	3	سالانه
30	امیر	خ مطهری جنب پاساژ امیر	1000	50	*	*	*	*	1	سالانه
31	مکارچیان	محله باقر آباد روبروی کوچه خباز	2000	150	*	*	*	*	1	سالانه
32	عقاب المپیک	خ سعدی ورودی خط ماشین	350	20	*	*	*	*	1	سالانه
33	تختی	خ تختی کوچه آخوندزاده	1000	70	*	*	*	*	1	سالانه
34	امام رضا	خ شریعتی کوچه عاقلی	1000	70	*	*	*	*	3	سالانه
35	گیلار	بلوار آیت الله احسانبخش	2000	120	*	*	*	*	1	سالانه
36	صیقلانی	بلوار آیت الله احسانبخش	600	40	*	*	*	*	2	سالانه
37	پارکینگ آمارد	بلوار حافظ نرسیده به دفتر آقای کوچکی نژاد	1000	30	*	*	*	*	2	سالانه
38	پارکینگ شهر	خیابان امام خمینی بالاتر از میدان دکتر حشمت جنب ایستگاه اتوبوس	1300	70	*	*	*	*	3	سالانه
39	پارکینگ صدف	بلوار حافظ نرسیده به دفتر آقای کوچکی نژاد	1150	70	*	*	*	*	2	سالانه
40	پارکینگ سبزمیدان	سبزمیدان جنب تأمین اجتماعی	700	50	*	*	*	*	2	سالانه
41	پارکینگ آرمان	لاکانی خیابان امین اصغری	350	18	*	*	*	*	1	سالانه
42	پارکینگ بیستون	خیابان بیستون نرسیده به سبزمیدان روبروی پاساژ بیستون	1100	60	*	*	*	*	3	سالانه
43	جلال احمد	چهارراه میکائیل	2400	220	*	*	*	*	2	سالانه
44	دیلیم	مطهری، کوچه عالمی (پارکینگ + تعمیرگاه)	500	30	*	*	*	*	1	سالانه
45	چهارراه میکائیل	چهارراه میکائیل - کوچه اصغر نیا	350	40	*	*	*	*	1	سالانه
46	ایزدیار	مطهری - سوخته تکیه	500	30	*	*	*	*	1	سالانه
47	خواهرامام	مطهری - ساغریسازان، روبروی حرم خواهر امام	700	50	*	*	*	*	1	سالانه
48	فرهنگ	فرهنگ - کوچه بانک ملی	400	30	*	*	*	*	1	سالانه
49	جواهریان	خیابان پاسداران روبروی بیمارستان ولیعصر انتهای کوچه	600	70	*	*	*	*	2	سالانه
50	یاسین	خیابان پاسداران روبروی دادگستری خیابان اصلی	250	14	*	*	*	*	1	سالانه
51	مطمئن	خیابان پاسداران جنب کوچه خبرنگار	900	40	*	*	*	*	4	سالانه
52	دریادلان	خیابان پاسداران روبروی کوچه خبرنگار	1200	120	*	*	*	*	5	سالانه
53	توسن	بلوار امام رضا کوچه سمیه ۱۰ روبروی شهرداری رشت ناحیه ۱ منطقه ۳	2400	200	*	*	*	*	1	سالانه
54	مایه	چهار راه گلزار خیابان سعدی کوچه ملک	580	30	*	*	*	*	2	سالانه
55	نجم	سبزه میدان - جنب فروشگاه نجم	800	50	*	*	*	*	4	سالانه
56	امام حسین (ع)	میدان امام حسین (ع)	1500	70	*	*	*	*	1	سالانه
57	بازارچه سردار جنگل	جنب بازارچه سردار جنگل	300	30	*	*	*	*	2	سالانه

مآخذ: فرم سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گیلان



نقشه ۲۸- پراکنش پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر

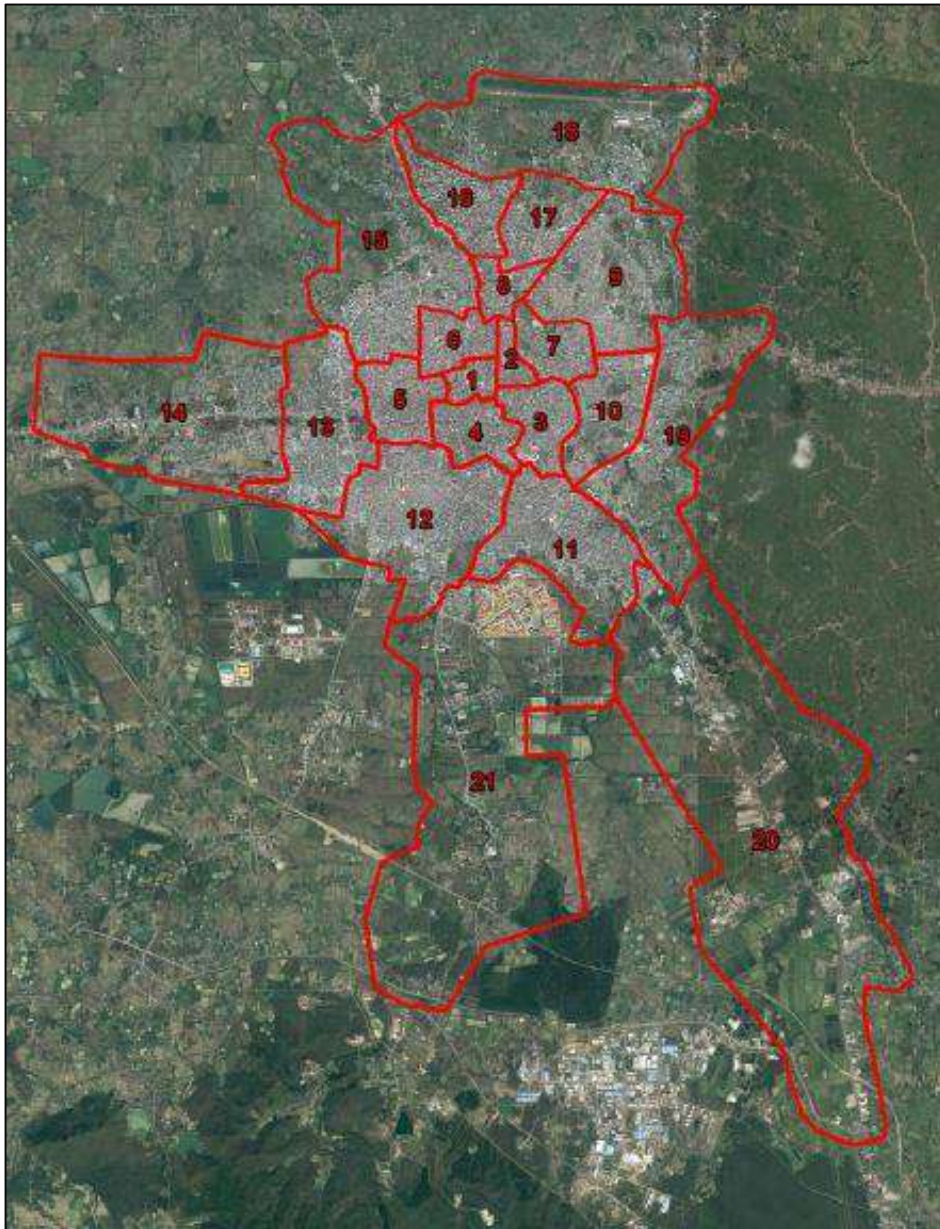


۱-۶-۱-۶- مدیریت ترافیک

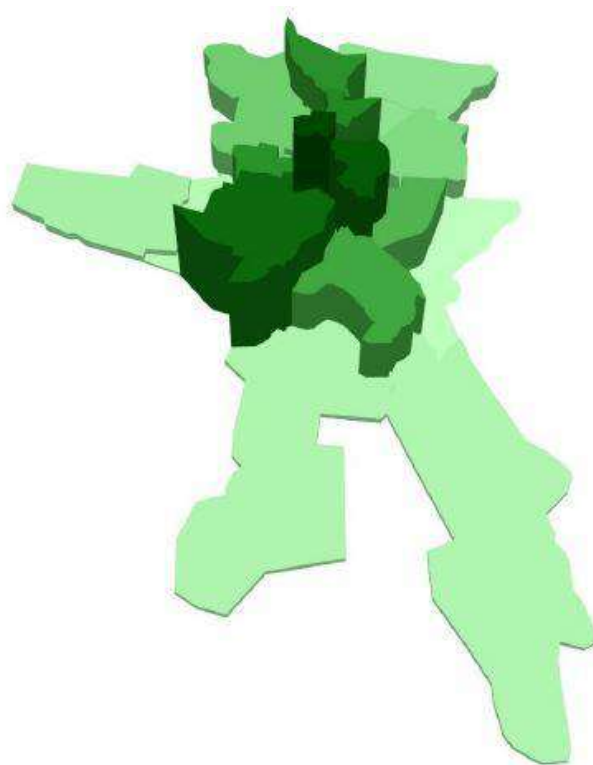
به منظور برآورد فضای پارکینگ مورد نیاز در شهر رشت، اطلاعات مربوط به پارک غیرحاشیه‌ای به تفکیک کلان مناطق جمع‌آوری شده است. سپس با استفاده از شبکه معابر برداشت شده شهر رشت و بر اساس فضای استاندارد پارک مجموع پارک حاشیه‌ای نیز برای هر کلان منطقه محاسبه گردیده است. در فرآیند مدلسازی نیز تقاضای فضای پارکینگ در افق‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای هر کلان منطقه برآورد شده است پس از محاسبه مجموع پارک حاشیه‌ای و غیرحاشیه‌ای و همچنین تقاضای فضای پارکینگ به تفکیک کلان مناطق کمبود فضای پارکینگ مورد نیاز در هر کلان منطقه به دست آمده است. در جدول زیر این مقادیر به تفکیک ارائه شده‌اند:

جدول ۶۹- میزان کمبود فضای پارکینگ در هر یک از کلان مناطق ۲۱ گانه در وضع موجود و افق مطالعات طرح جامع حمل و نقل ۱۳۹۶

کلان منطقه	۱۳۹۵ (وضع موجود)	۱۴۰۰	۱۴۰۵
۱	۴۵۲۹	۳۴۰۷	۳۸۹۹
۲	۰	۰	۰
۳	۴۰۷۲	۳۳۸۷	۳۷۲۴
۴	۱۶۹۸	۱۰۲۰	۱۴۷۳
۵	۲۶۹۰	۲۶۷۹	۳۵۳۷
۶	۹۴۲	۴۲۶	۸۴۹
۷	۰	۰	۰
۸	۲۹۲۴	۳۱۳۵	۳۶۱۷
۹	۹۰۹	۸۰۴	۹۵۱
۱۰	۱۸۱۸	۲۵۴۶	۲۸۵۵
۱۱	۲۱۵۷	۱۷۴۷	۳۱۰۸
۱۲	۳۶۹۳	۳۵۸۱	۴۶۹۰
۱۳	۱۱۹	۶۱۰	۱۰۸۲
۱۴	۳۴۳	۸۷۲	۱۴۰۸
۱۵	۱۲۱۶	۶۲۹	۱۱۸۱
۱۶	۳۶۹۹	۲۷۱۹	۳۲۹۹
۱۷	۶۸۱	۶۶۴	۱۰۳۲
۱۸	۶۸۹	۸۹۴	۱۲۱۷
۱۹	۰	۰	۰
۲۰	۲۱۰	۱۲۲۳	۱۴۶۹
۲۱	۲۲۸	۶۱۷	۱۲۴۳
مجموع	۳۱۶۱۷	۳۰۹۶۰	۴۰۶۳۳



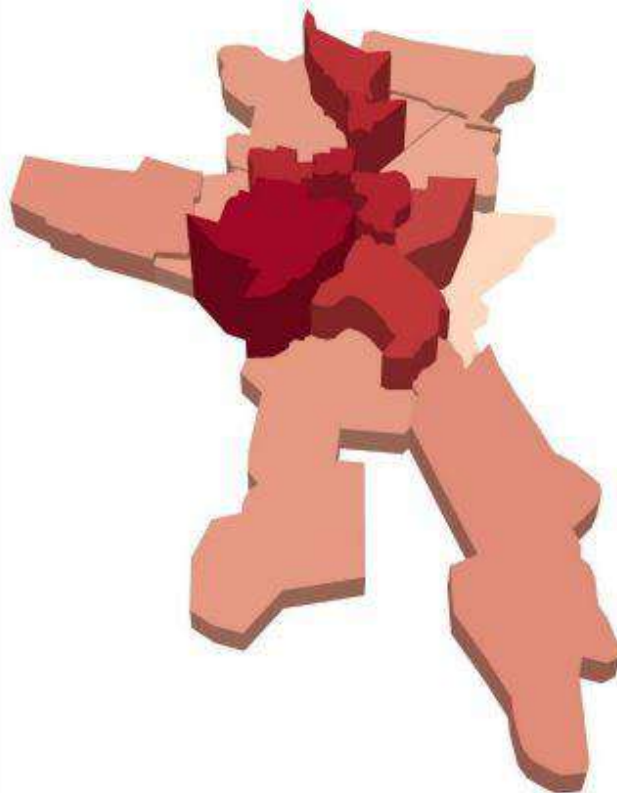
شکل ۳۶- موقعیت قرار گیری کلان مناطق ترافیکی شهر رشت



شکل ۳۷- حداکثر مازاد تقاضای ساعتی فضای پارکینگ برای کل روز در سال ۱۳۹۵ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت



شکل ۳۸- حداکثر مازاد تقاضای ساعتی فضای پارکینگ برای کل روز در سال ۱۴۰۰ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت



شکل ۳۹- حداکثر مازاد تقاضای ساعتی فضای پارکینگ برای کل روز در سال ۱۴۰۵ به تفکیک کلان مناطق ۲۱ گانه شهر رشت

۲-۶- سنجش و تحلیل موانع و فرصت‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی

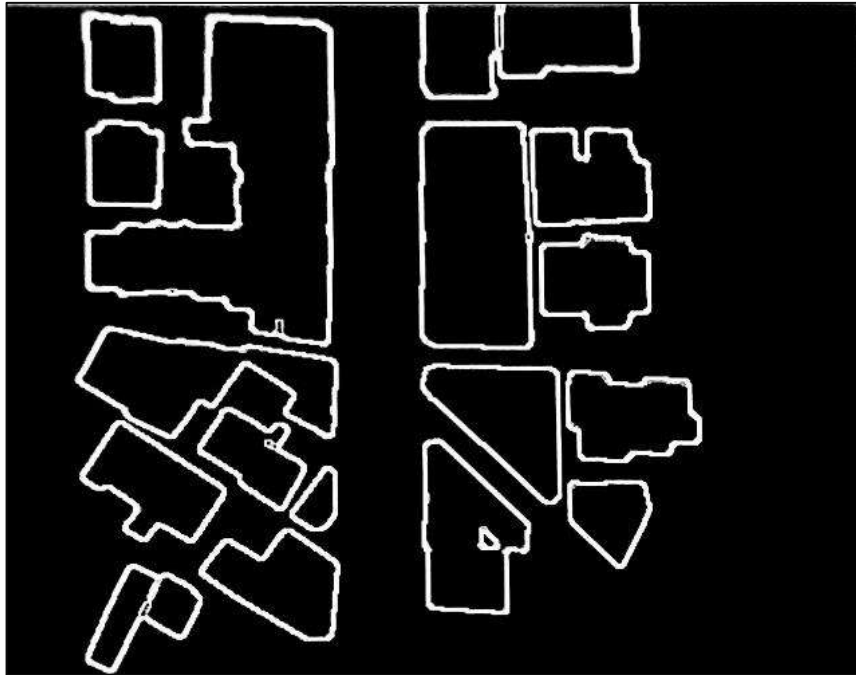
۱-۲-۶- شناسایی مشکلات و موانع حمل‌ونقلی شهر رشت

برای بررسی مشکلات موجود در شهر رشت با توجه شناخت ویژگی‌های حمل‌ونقل عمومی در سطح شهر، آن‌ها را می‌توان در دو دسته مشکلات کالبدی و مشکلات فرهنگی تقسیم بندی کرد. مشکلات کالبدی آن دسته از مشکلاتی است که به دلیل فرم غلط و نادرست اجزایی شهر همچون خیابان‌ها، تقاطع‌ها و ... پدید آمده است. مشکلات کالبدی نیز خود شامل سه قسمت می‌شود. قسمت اول مشکلاتی است که مسبب آن مهندسين ترافیک و حمل و نقل می‌باشند مثلاً در سطح شهر ما شاهد چراغ‌هایی هستیم که زمان بندی آنها متناسب با حجم عبوری ترافیک نمی‌باشد. قسمت دوم مشکلاتی است که برنامه ریزان و طراحان شهری مسبب آن می‌باشند. مثلاً در هنگام تعیین کاربری زمین گاه شهرسازان به نقش خیابان‌های شهری توجه نمی‌کنند و کاربری‌های غلط و نیازمند پارکینگ را در کنار راه‌هایی قرار می‌دهند که ماهیت آن با توقف و پارک حاشیه‌ای در تقاضا است و بدین گونه بر هم زنده سیستم شبکه شهری و ایجاد کننده ترافیک می‌شود. قسمت سوم مشکلات به مسئولین اجرایی برمی‌گردد بسیاری از طرح‌های درست و بی‌نقص توسط شهرسازان و مهندسين حمل و نقل طراحی شده و به تصویب رسیده اما اجرای این طرح به کندی صورت می‌پذیرد و یا گاه اصلاً صورت نمی‌پذیرد. پروژه‌های نظیر تبدیل فلکه جانبازان به تقاطع غیر هم سطح و همچنین تقاطع‌های گاز و فلکه رازی که با هدف کم کردن ترافیک و تقویت شبکه اصلی راه‌های شهری شروع شده امروزه به عنوان معضلی محسوب می‌شود که عامل بی‌نظمی و نابسامانی در شهر رشت شده است. همان



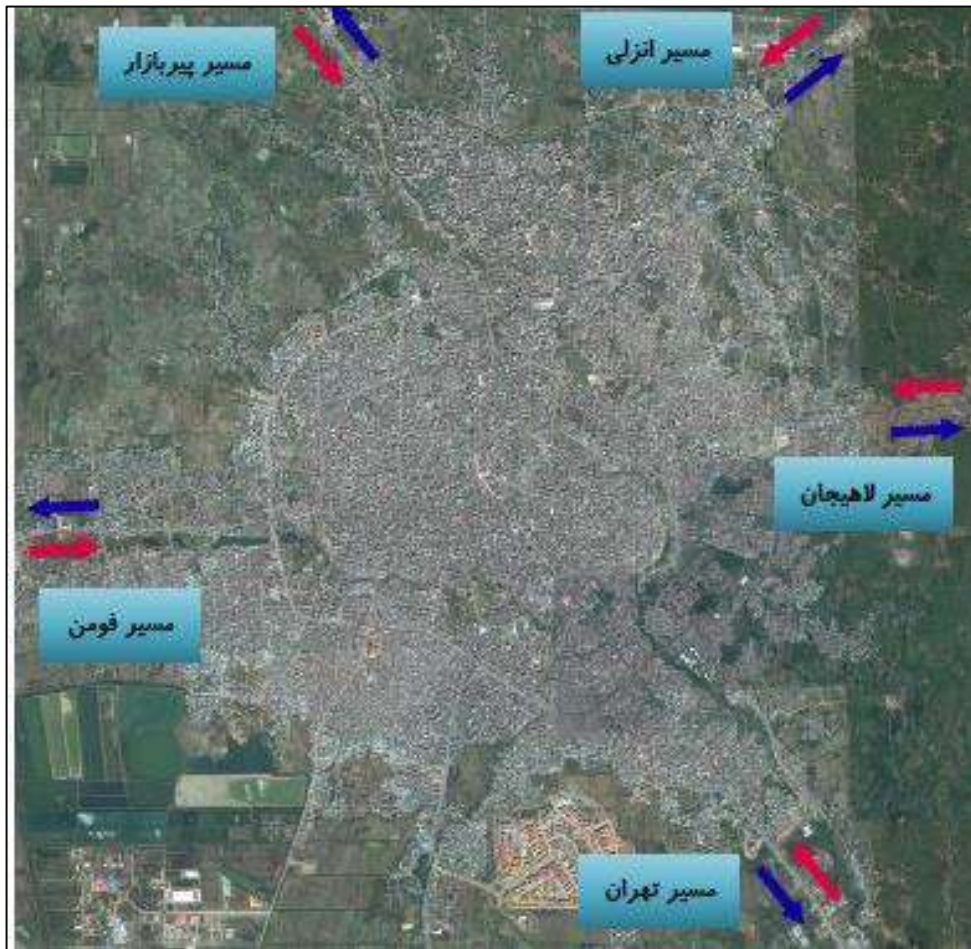
طور که ذکر شد دسته دوم از مشکلات ترافیکی شهر، رشت مشکلات فرهنگی است. عدم رعایت قوانین نه تنها باعث ترافیک در شهر رشت شده بلکه جان و مال شهروندان را نیز به خطر انداخته و هزینه های زمانی را برای شهروندان تحمیل کرده است. به طور کلی مسائل و مشکلات موجود در نظام حمل و نقل معابر سطح شهر به شرح زیر است:

- **مسئله اول:** وجود دسترسی های فراوان در قوی ترین شریان های شهر رشت؛ کوچه و خیابان های محلی بسیار زیادی به شریان های اصلی می ریزند و باعث انتقال ترافیک و گردش های مکرر از شریان به کوچه ها و بالعکس می شوند. این حرکت ها باعث بی نظمی و آشفتگی بسیار زیاد در شبکه اصلی راه های شهری شده است.



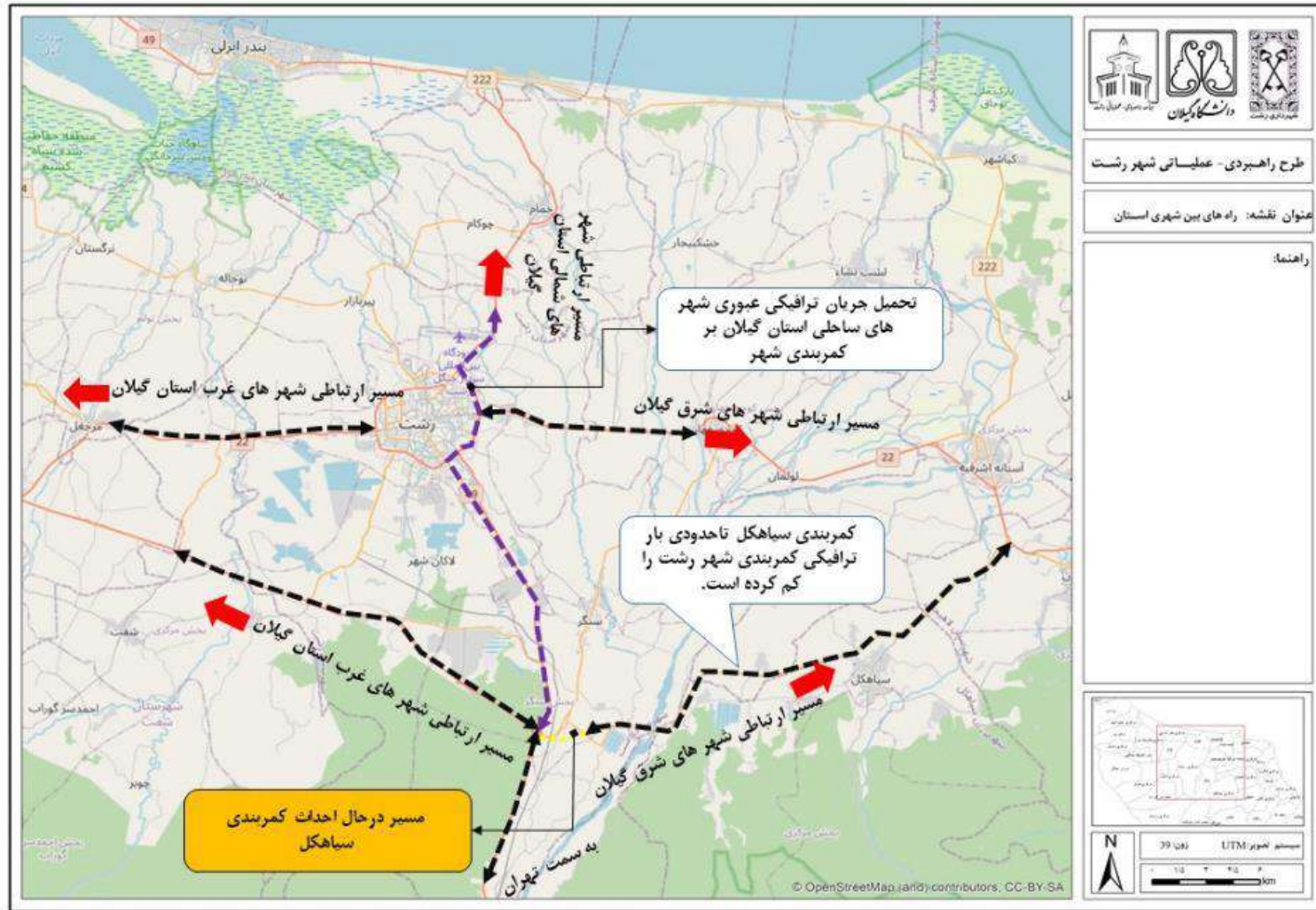
شکل ۴۰- وجود دسترسی های فراوان در برخی معابر شهر رشت

- **مسئله دوم:** شبکه اصلی راه های درون شهری ناقص است. با نگاهی به نقشه راه های شهر رشت می توان جای خالی راه هایی را مشاهده کرد که می تواند در تقویت شبکه راه های شهری نقش بسیاری را ایفا کنند.
- **مسئله سوم:** تردد وسایل نقلیه سنگین از رینگ درون شهری؛ با توجه به اینکه شهر رشت به عنوان مرکز استان گیلان از شهرهای مهم و پر جمعیت این خطه محسوب می شود تبادل خدمات و کالا بین این شهر و شهرهای پیرامون آن نیز از حجم قابل توجهی برخوردار است. همچنین موقعیت جغرافیایی آن این شهر را در شاهراه ارتباطی شهرهای لاهیجان فومن، انزلی و تهران قرار داده است. بر این اساس تردد وسایل نقلیه باری از حریم شهر رشت امری غیر قابل اجتناب است که به دلیل فقدان کمربندی در حومه شهر موجب انتقال ترافیک عبوری وسایل نقلیه سنگین به رینگ داخلی شهر می گردد.



شکل ۴۱- مسیر های ورودی و خروجی وسایل نقلیه سنگین به رینگ داخلی شهر رشت

- **مسئله چهارم:** شهر رشت دارای شبکه معابر گسسته ای است و یا به تعبیری به دلیل عدم شکل گیری مناسب آنها و پیروی نمودن از قاعده مشخص این گونه شبکه معابر دارای تداخل های حرکتی بسیار هستند و نتیجه این مسئله حرکت با تداخل زیاد کندی حرکت و تراکم بیش از حد وسایل نقلیه و کاهش سطح سرویس دهی معبر خواهد بود. این شبکه معابر باتوجه به شکل آنها و تبدیل تقاطع ها به صورت سه راه باعث گردیده تا علاوه بر نقص های قبلی، حرکت وسایل نقلیه به صورت پیچیده و غیر قابل پیش بینی انجام گردد؛ وجود ترافیک های سنگین در مرکز شهر باعث می گردد تا خودروها مسیرهای تازه ای برای خود انتخاب نموده و حتی در برخی از موارد خیابان های محلی به عنوان یک معبر شریانی مورد استفاده قرار گیرد.
- **مسئله پنجم:** عبور وسایل نقلیه عبوری به شهرهایی نظیر انزلی از داخل کمربندی شهر مشکلی بزرگی است که این روز ها شهر رشت را در ایام تعطیلات دچار مشکل کرده است. با وجود نمونه اقدامات صورت گرفته در بخش حمل و نقل جاده ای در منطقه و احداث اتوبان حد فاصل پلیس راه رشت-قزوین و سیاهکل بخشی از تردد های عبوری شرق گیلان را از کمربندی شهر حذف کرده است اما همچنان تردد های عبوری به سمت شهر های شرقی، غربی و شمالی از کمربندی اصلی شهر رشت نیز صورت می گیرد.



نقشه ۲۹- راه‌های بین شهری استان گیلان



- **مسئله ششم:** شهروندان امکان عبور از عرض هر نقطه ای از خیابان های شریانی را ندارند. پس با توجه به راحتی خود و بدون هیچ محدودیتی از عرض خیابان گذر کرده و نظم خیابان را بر هم می زنند. این عبور از عرض خیابان به دلیل کاربری های نادرست در طرفین خیابان می باشد. (عدم ارتباط برنامه ریزی حمل و نقل با برنامه ریزی کاربری زمین)
- **مسئله هفتم:** ایستگاه های تاکسی و اتوبوس در شهر رشت معضل بزرگی است. این ایستگاه ها اغلب در تقاطع خیابان ها و فلکه ها به صورت بی نظم و آشفته می باشند.
- **مسئله هشتم:** ضعف در سیستم حمل و نقل عمومی شهر رشت؛ در سال های اخیر تلاش های زیادی برای بهبود اوضاع نابسامان سیستم حمل و نقل عمومی شهر رشت صورت گرفته است اما اکثر این پروژه ها که مهم ترین آن خط BRT حد فاصل میدان حشمت - میدان توشییا بوده، با شکست مواجه شده است و هیچ گونه کمکی به رفع نواقص در این سیستم نکرده است. همچنین نبود مسیر های اتوبوس رانی در شریان های اصلی از ایرادات سیستم حمل و نقل عمومی شهر رشت می باشد که تقاضا برای استفاده از وسایل نقلیه شخصی را بالا برده است.
- **مسئله نهم:** مسافر بر های شخصی در کنار تاکسی مشکلی دیگری است که شهر رشت با آن دست و پنجه نرم می کند.
- **مسئله دهم:** مشکلات اجرایی و مدیریتی؛ این مشکلات، دسته مشکلاتی هستند که ناشی از به تأخیر افتادن بهره برداری پروژه های شهری هستند که همه آنها با زمان بندی و هزینه تعیین شده خاصی که قبلا توسط متخصصین ذی ربط برآورد شده، مشخص شده اند اما هنگام اجرا به علت ضعف مدیریتی و اجرایی کمبود بودجه و ... به تأخیر افتد. این پروژه در مرحله اجرا که بسیار طولانی است بر هم زنده نظم شهری و ایجاد آشفته گی بسیار در شبکه راه- های شهری می باشند.
- **مسئله یازدهم:** عدم هماهنگی سازمان های دولتی باعث آشفته گی معابر شهری می شود. به عنوان نمونه سازمان آب و فاضلاب یک روز خیابان ها را تخریب و چند روز بعد دوباره می سازد و بعد از یک هفته سازمان گاز شهری دست به تعمیر و تخریب همان معبر می زند. کوچه و خیابان های محلی شهر رشت همیشه گل آلود و همراه با چاله ها و دست اندازهای بسیار زیادی هستند که نه تنها منظر شهری را بر هم می زنند بلکه در رفت و آمد اتومبیل ها نیز ایجاد مشکل می کنند.
- **مسئله دوازدهم:** تغییر در نقش و عملکرد معابر موجود؛ با توجه گسترش شهر رشت معابر فعلی جوابگوی نیاز های حمل و نقلی شهر نمی باشد به همین دلیل معابری که قبلا نقش جابجایی یا دسترسی داشته اند کارکرد خود را از دست داده اند.
- **مسئله سیزدهم:** نبود مسیر های دوچرخه سواری در سطح معابر رشت؛ در سال های اخیر پیشنهادهای در مورد احداث مسیرهای ویژه دوچرخه سواری انجام گرفته است که تنها حدفاصل فلکه توشییا تا فلکه گیل احداث شده است که آن هم معطلات و مشکلاتی را دارد که دوچرخه سواران کمی از آن استفاده می کنند.
- **مسئله چهاردهم:** نداشتن رینگ مرکزی مناسب: خیابان های قوی و مناسبی در دور محدوده مرکزی شهر وجود ندارد. با توجه به این موضوع اجرای بسیاری از طرح های مدیریت ترافیک که مختص مراکز شهر هاست نمی



تواند در محدوده مرکزی شهر با حداث کارایی به کار گرفته شود. نمونه آن پیاده راه شهرداری می باشد که بدون در نظر گرفتن مسیر جایگزین برای مهمترین راه مواصلاتی جنوب به شمال شهر اقدام به مسدود سازی شده است که ترافیک قابل توجهی را به رینگ (کمربندی) شهر تحمیل کرده است.

- مسئله پانزدهم: مشکلات مربوط به تردد های عبوری به سمت مسکن مهر

با توجه به مطالب گفته شده در بخش کلیات نظام حمل و نقلی شهر و در بخش دوم مشکلات و نواقص سیستم شبکه معابر، بزرگترین معضل شهر رشت مشکلات ترافیکی می باشد که روز به روز در حال افزایش می باشد که در پی آن هزینه های زمانی و مالی زیادی را به شهروندان تحمیل کرده است. این مشکلات همانطور که گفته شد ریشه در مسائل مدیریتی - اجرایی، هندسه معابر، مباحث حمل و نقل منطقه ای و ضعف در سیستم حمل و نقل عمومی دارد. جمع بندی تمام موارد گفته شده در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول ۷۰- نقاط برجسته در حیطه حمل و نقل

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none"> وجود فرودگاه وجود راه آهن اتصال به شبکه ارتباطی بزرگراهی کشور دسترسی های بالا در قوی ترین شریان های شهری همزمانی مطالعات طرح جامع شهر و مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک ایجاد زمینه مساعد در مورد تعیین موقعیت و ظرفیت پایانه های مختلف ناچیز بودن شیب معابر روشنایی مناسب معابر و شریان های اصلی کارکرد محور خیابان امام به عنوان قطب تجاری در مقیاس شهری و فراشهری خوانا بودن مسیرهای ارتباطی در محدوده بافت تاریخی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه ترافیک و حمل و نقل جایگاه شهر در سازمان ارتباطی استان امکان ارتباط ریلی با اکثر شهرهای کشور فرصت راه اندازی سیستم های حمل و نقل پاک امکان تامین محل های پارکینگ عمومی بخصوص در مرکز شهر و مراکز تجاری اداری جاذب سفر روند توسعه زیرساخت های الکترونیک و هوشمند در راستای کاهش تردد در سطح شهر 	<ul style="list-style-type: none"> نامناسب بودن زیرسازی معابر نبود پیاده رو عدم رعایت سلسله مراتب معابر کمبود پارکینگ نبود حمل و نقل عمومی ناقص بودن شبکه اصلی راه های درون شهری تردد وسایل نقلیه سنگین از رینگ درون شهری شبکه معابر گسسته ترافیک عبوری از کمربندی شهر نبود تاسیسات ایمنی شهری (پل عابر) نبود امکان گذر از عرض معابر شهری کمبود ایستگاه های تاکسی و اتوبوس مکانیابی نامناسب ایستگاه های حمل و نقل عمومی نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت نبود شبکه مخصوص دوچرخه بحران روبه تزاید ترافیک روند روبه افزایش خودرومحوری روند رو به رشد ترافیک عبوری محلی تاخیر و طولانی شدن پروژه های راه سازی و عمران شهری کمبود اعتبار لازم برای ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مناسب

۷- سنجش و تحلیل بعد تاریخی، فرهنگی، گردشگری و فراغتی

○ بررسی پیشینه تحولات تاریخی و اجتماعی شهر

گیلان سرزمینی بسیار کهن است که قدمت آن به قبل از ورود آریایی‌ها به ایران برمی‌گردد. از این سرزمین باستانی در کتاب مقدس زردشتیان نام برده شده که گواه قدمت آن است ایستادگی مردمانش در برابر حکومت مرکزی و پس از اسلام در برابر حاکمان بنی‌عباس و بنی‌امیه از خصوصیات بارز این منطقه به شمار می‌رود این سرزمین، در طی دوره‌های مختلف تاریخی اتفاق‌های بسیاری را از سر گذرانده است بعد از ورود آریایی‌ها به ایران و ادغام با مردم این سرزمین دوران شکوفایی فرهنگی گیلان آغاز شد و هنرهای مختلف به وجود آمد ساکنان این سرزمین در طول فرمانروایی حکومت‌های باستانی ایران توانستند استقلال خود را حفظ کنند و زیر بار حاکمیت پادشاهان سلسله‌های مختلف نروند.

با ورود اسلام به ایران، گیلان وارد مرحله دیگری از تاریخ خود شد ساکنان آن توانستند تا مدت‌ها استقلال خود را حفظ کنند و زیر فرمان تازیان نروند پس از مدتی گیلان پناهگاه ساداتی شد که از ظلم حاکمان عرب سرزمین خود را رها کرده و به این منطقه آمده بودند و تحت تأثیر اخلاق حسنه و برخورد شایسته این سادات بود که مردم گیلان کم‌کم با اسلام آشنا شدند و آن را پذیرفتند در زمان صفویان به علت شیعه بودن حاکمان، آیین شیعه اثنی‌عشری در سراسر کشور به رسمیت شناخته شد. در این دوران، به دلیل صلح و آرامش در کشور زمینه رونق و شکوفایی اقتصادی فراهم شد. در این میان شهر رشت به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه‌اش مورد اهمیت قرار گرفت؛ زیرا در مرکز جلگه گیلان قرار داشت و بر سر راه اروپا بود و از این مسیر تجارت ابریشم انجام می‌شد در زمان قاجار به علت شکل‌گیری روابط ایران با اروپا گیلان دچار تحرک شد و روبه‌رشد نهاد و آهنگ توسعه گیلان شتاب بیشتری یافت.

○ پیشینه تاریخی و فرهنگی گیلان

شهر رشت ابتدا به صورت قصبه‌ای بزرگ میان یک فضای جنگلی بوده و از آبادی‌های کهن به شمار می‌رفته است که نامش در کتاب حدودالعالم به سال ۳۷۲ هجری آمده است. این قصبه در میان دو رود رودگوهر رود و زرجوب قرار داشته است (طرح جامع رشت مصوب ۱۳۸۶). همچنین انتخاب رشت به عنوان مرکز گیلان، به علت موقعیت مکانی ویژه آن بود که این ویژگی‌ها عبارت‌اند از:

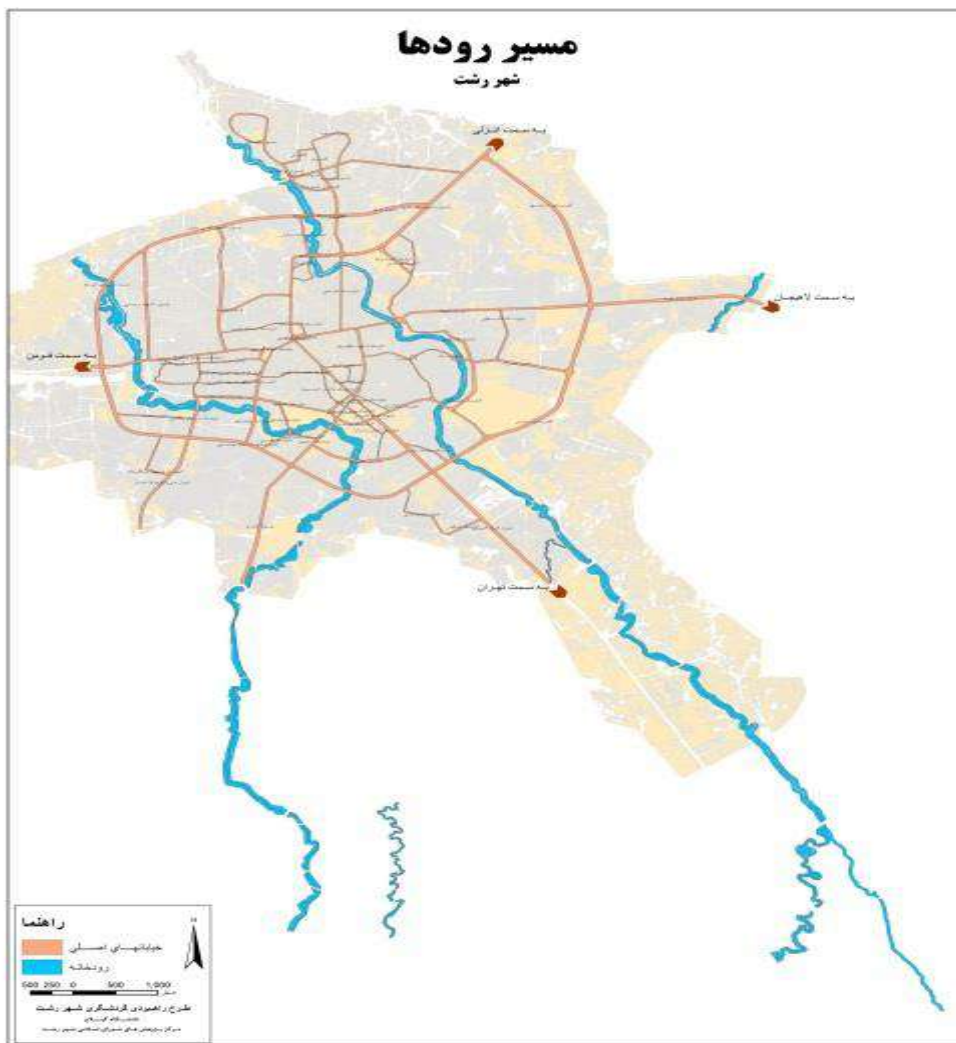
- ❖ برخورداری از موقعیت میان راهی مناسب؛
- ❖ دسترسی به آب و محصور بودن بین دو رودخانه زرجوب و گوهر رود؛
- ❖ نزدیک بودن به دریای خزر و در نتیجه موقعیت مناسب آن برای ارتباط با خارج؛
- ❖ بالابودن توان طبیعی از نظر تولیدات کشاورزی؛
- ❖ عدم وجود عوارض توپوگرافی بازدارنده.

باتوجه به پیشینه تاریخی و مکانی ذکر شده استنباط می‌شود که این شهر غنی از اماکن تاریخی مانند خانه‌های ارزشمند خانه ابریشمی، خانه قدیری، خانه میرزا کوچک‌خان جنگی و... حمام‌ها مختلف در نقاط مختلف شهری و بسیاری از آثار دیگر است که حفظ و نگهداری از آن‌ها باعث توسعه پایدار فرهنگی می‌شود.

شهر رشت در وضع طبیعی خود جزء کوچکی از جلگه گیلان و دشتهای جنوبی دریای کاسپین محسوب می‌شود. این جلگه که در دو حد جنوبی و شمالی خود بین کوه‌های البرز و نوار ساحلی قرار دارد، شهر رشت، بندر انزلی و لاهیجان را در بر گرفته



است. مساحت این شهر حدود ۱۳۶ کیلومتر مربع می‌باشد. رودخانه صیقلان رودبار (زرچوب یا سیاه رودبار) که یکی از شاخه‌های سفید رود است، از جهت خاور و شمال خاوری و رودخانه گوهر رود که از کوه رضا لو چما چاء در جنوب رشت سرچشمه می‌گیرد، از جانب جنوب و باختر، شهر رشت را در میان گرفته‌اند. این دو رودخانه در ۵/۴ کیلومتری شمال باختری رشت به هم پیوسته و سپس به نام پیربازار روگا به مرداب می‌ریزد. فاصله رشت از تهران ۳۲۵ کیلومتر است و از بندرانزلی ۳۰ کیلومتر است و با دو جاده آسفالتی به این دو شهر مربوط می‌شود. رشت دارای فرودگاهی است که در ۵ کیلومتری شمال خاوری آن ساخته شده است (پایگاه اطلاع رسانی شهرداری رشت، ۱۳۸۵).



نقشه ۳۰- مسیر رودها شهر رشت



شکل ۴۳- بوستان ملت



شکل ۴۲- مصلی شهر رشت در حاشیه جنوب شرق میدان مصلی



شکل ۴۵- پارک شهر (عمارت کلاه فرهنگی)



شکل ۴۴- پارک دانشجو (تالاب عینک)

۱-۷- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های وضعیت عمومی گذران اوقات فراغت و ورزشی در شهر رشت

۱-۱-۷- مراکز فرهنگی شهر رشت

۱-۱-۱-۷- موسسات فرهنگی - هنری

از ۴۴ مؤسسه فرهنگی هنری موجود در شهرستان، رشت ۲۸ واحد در رشت واقع شده‌اند که البته بعضی از آن‌ها غیرفعال‌اند و بعضی در حال انحلال یا جابه‌جایی واحدهای در حال فعالیت و ثابت شهر رشت به شرح زیرند:

- ❖ مؤسسه نسیم سبز شمال بلوار منظریه چهارراه ولیعصر، نبش خ، سجادیه، جنب پایگاه مقاومت؛
- ❖ مؤسسه خانه فرهنگ گیلان، بیستون نرسیده به سهراب سردار جنگل کوچه نصرالله‌زاده؛
- ❖ مؤسسه جام سبز فلکه گلسار، پل بوسار جنب انجمن داروسازان، پلاک ۶۵۵ طبقه اول؛
- ❖ مؤسسه پویش خرد، رسالت مقابل صداوسیما ساختمان؛
- ❖ مؤسسه پژوهشگران نسل دریا خ سردار جنگل خ شهید امین اصغری، پلاک ۱۵۴؛
- ❖ مؤسسه چشم‌انداز فردا، گلسار فلکه، صابرین جنب بانک پاسارگاد، خ ۸۷؛



- ❖ مؤسسه معین گستر - گیلان بلوار امام خمینی بالاتر از مصلی، روبروی رستوران خانواده؛
- ❖ مؤسسه هنر شاد، لاکانی کوی قلمستان ۲ جنب پارک؛
- ❖ مؤسسه خانه هنر گیلان مطهری روبروی حاجی، آباد، طبقه دوم، مطهر رایانه؛
- ❖ فرد آئین اول خ آیت‌الله طالقانی (بیستون)، کوچه بقراطی، پلاک ۶۸؛
- ❖ راهکار نوین - فرهنگ گلسار و بروی خ، ۱۱۶ طبقه سوم، واحد سمت چپ؛
- ❖ مهرپویان طوبی شمال خ مطهری روبروی مسجد چهار برادران کوچه مروارید، پلاک ۴۱۲؛
- ❖ نسیم بهشت خزر فلکه یخ‌سازی ده‌متری گلشن نیش بن‌بست چهارم، پلاک ۴۰۳؛
- ❖ اندیشه مدرن گیل لاکانی کوچه مانی پلاک ۱۲؛
- ❖ دانش ویرایش، آزادگان خ شهید صفایی، خ فرعی حاتم، پلاک ۴۹.

۷-۱-۲- دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی

مهم‌ترین مراکز آموزش عالی شهر رشت شامل؛ دانشگاه گیلان، دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام‌نور، جهاد دانشگاهی، دانشگاه علوم پزشکی، دانشگاه جامع علمی کاربردی، دانشگاه امام حسین (ع)، آموزشکده فنی دکتر معین (دخترانه)، آموزشکده فنی شهید چمران (پسرانه)، پژوهشکده گیلان‌شناسی و منابع آبی خزر، مراکز آموزش عالی غیرانتفاعی و ... است.

۷-۱-۳- کتابخانه‌ها

مهمترین کتابخانه‌های شهر رشت عبارت است از:

- ❖ امام حسن مجتبی (ع) - سبزه‌میدان؛
- ❖ امام رضا (ع) - بلوار رسالت بوستان کشاورز؛
- ❖ امیرالمؤمنین (ع) - خیابان امام (ره) بازار، رضا مسجد صفی، کوچه نایب صدر؛
- ❖ خاتم الانبیاء میدان، شهرداری، ابتدای خیابان سعدی؛
- ❖ سردار جنگل - میدان زرچوب خیابان امین‌الضرب، کوچه انبار قند و شکر ملی میدان شهرداری، ابتدای خیابان اعلم‌الهدی.

۷-۱-۴- موزه‌ها

موزه‌های شهر رشت به شرح زیر هستند:

- ❖ موزه رشت خیابان طالقانی (بیستون)؛
- ❖ گنجینه شهدا سبزه‌میدان پیرسرا مجتمع فرهنگی آموزشی شاهد و ایثارگران؛
- ❖ موزه تاریخ طبیعی رشت خیابان رسالت استخر؛
- ❖ موزه جانورشناسی و حشرات - رشت جاده تهران مجتمع دانشگاه گیلان.



۷-۱-۱-۵- بررسی وضعیت هتل‌های شهر رشت

تسهیلات و امکانات توریسم به‌طور کلی می‌توان تسهیلات و امکانات موردنیاز گردشگران را در سه سطح طبقه‌بندی کرد که هر کدام با یکدیگر رابطه مستقیم دارند و از هم غیر قابل تفکیک‌اند:

الف: تسهیلات و امکانات اقامتی؛

ب: تسهیلات و امکانات خدماتی؛

ج: تسهیلات و امکانات تجاری.

در پردازش تسهیلات و امکانات اقامتی در نظر گرفتن چگونگی مکان‌یابی و ساماندهی فضایی چه در مقیاس جغرافیایی و چه در مقیاس مکان اقامت (مثل تجهیز، هتل‌ها و...) در اولویت برنامه‌ریزی است. در یک انتخاب نوع امکاناتی که برای گردشگری موردنیاز است در اولویت بعدی قرار می‌گیرد؛ زیرا هر گردشگر بر اساس تمایل توان مالی‌اش در مراکز اقامتی خاصی سکونت می‌کند.

انواع تأسیسات اقامتی هر شهر بزرگ و گردشگری نیاز به تأسیسات اقامتی مجهز دارد و یکی از نیازهای ثانویه بخش گردشگری به شمار می‌آید این عناصر ثانویه علل جاذبی برای آمدن گردشگران به شهر نیستند؛ بلکه وجود آنان برای گردشگران ضروری است و هرچه از کمیت و کیفیت بیشتری برخوردار باشند عامل مهمی در ماندگاری گردشگران در شهر یا رغبت به سفر است. این عناصر عبارت‌اند از هتل مهمان‌سرا و خدمات لازم آن خدمات فروشگاه‌ها، بازار و مراکز خرید و... در بین عناصر ثانویه گردشگری شهری مراکز اقامتگاهی از اهمیت بیشتری برخوردار است گردشگران عوامل مختلفی را برای انتخاب مکانی به عنوان محل اقامت خود در شهر در نظر می‌گیرند؛ مانند امکانات مناسب، کیفیت مهمان‌سرا، درجه نزدیکی به جاذبه‌های شهری و - به دلیل تنوع سلیقه و توانایی مالی، گردشگران شهر به انواع مراکز اقامتی بر حسب درجات مختلف نیاز دارد. تأسیسات و مراکز اقامتی عبارت‌اند از هتل بازرگانی (تجاری) هتل آپارتمان هتل بزرگ هتل بین‌المللی هتل‌های زنجیره‌ای هتل‌های فرودگاهی هتل‌های غاری هتل‌های برقی و یخی، مسافرخانه‌ها، اتاق‌های اجاره‌ای پلاژها بناهای تاریخی استراحتگاه‌ها و مکان‌های اختصاصی دهکده‌های ساحلی و اردوگاه‌ها، مدارس و پارک‌ها، پانسیون شبانه‌روزی یکی از مهم‌ترین عوامل صنعت گردشگری و شناسایی جاذبه‌ها و خدمات گردشگری تبلیغات است. در خصوص آشنایی گردشگران با تأسیسات اقامتی از جمله هتل‌ها، اطلاع‌رسانی و تبلیغات بسیار مهم است. بر اساس نتایج حاصل از نظرسنجی بین گردشگران شهر رشت که در هتل‌های این شهر اقامت داشتند بیشترین میزان آشنایی از طریق بروشورهای تبلیغاتی (۳۲ درصد) بوده است. آشنایی از طریق معرفی دوستان و آشنایان، ۱۹ درصد و رسانه‌ها (رادیو، تلویزیون اینترنت) ۱۷٪ بوده است.

نحوه دسترسی بر اساس نتایج حاصل از بررسی مذکور دسترسی به هتل محل اقامت برای ۴۹ درصد بسیار راحت و برای عده معدودی دشوار بوده است و باتوجه‌به اینکه برای ۱۰۸ نفر (یعنی ۳۱ درصد) از ۳۲۷ نفر دسترسی به هتل در حد متوسط بوده است. می‌توان به این نکته دست یافت که موقعیت مکانی هتل‌های موجود به لحاظ دسترسی آسان مسافران تقریباً مناسب است و برای آن دسته از گردشگران که دسترسی دشوار را ذکر کرده‌اند ممکن است به علت عدم آشنایی گردشگران با مسیرهای دستیابی به هتل محل اقامت آنان باشد. موقعیت مکانی هتل یکی از مواردی که در انتخاب نوع هتل مسافران تأثیرگذار است.



موقعیت مکانی هتل، یعنی جایی که هتل در آن واقع شده است و ارتباط آن با مکان‌های مختلف است. بر اساس نتایج حاصل از پرسشگری تأثیرگذاری موقعیت مکانی هتل در انتخاب آن توسط مسافران بسیار زیاد با ۲۶ درصد در رتبه اول است. برای ۳۸ درصد از مسافران موقعیت مکانی هتل در انتخاب آن برای اقامت، نقش مهمی دارد و برای ۱۵ درصد مسافران، این مسئله بسیار کم‌اهمیت است؛ یعنی غالب گردشگران زمانی که می‌خواهند هتلی را برای اقامت خویش انتخاب نمایند. به این نکته که هتل در چه موقعیت مکانی قرار دارد و دسترسی به مکان‌های مختلف از آن چگونه است را مورد توجه خویش قرار می‌دهند. کیفیت سهولت دسترسی از هتل تا بازار باتوجه به این که بازار شهر رشت دارای ویژگی‌های قابل توجهی برای گردشگران به شمار می‌آید دسترسی آسان به آن نیز برای مسافران حائز اهمیت است. بر اساس نتایج حاصل بالاترین درصد سهولت دسترسی متوسط از هتل به بازار با ۲۸ درصد اختصاص دارد؛ ولی باتوجه به اینکه حد عالی و خوب دسترسی به بازار از هتل در مجموع ۳۹ درصد است می‌توان به این نتیجه رسید که تقریباً دسترسی از هتل به بازار با حدود ۵۰ درصد از دید گردشگران راحت بوده است. ضمن اینکه اگر مسافران با مسیرهای مختلف رسیدن به بازار آشنا باشند، ممکن است در ارزیابی آنها تغییر ایجاد نماید.

کیفیت سهولت دسترسی از هتل تا مرکز تفریحی: رشت بر اساس تحقیقات انجام شده کیفیت سهولت دسترسی از هتل تا مراکز تفریحی با ۲۵ درصد دارای نظر عالی بودند و ۱۱ درصد وضعیت نامناسب را ذکر کرده‌اند. در مجموع ۳۶ درصد افراد دسترسی از هتل تا تفرجگاه‌ها را در حد عالی و خوب عنوان نموده‌اند و این بدان معناست که موقعیت مکانی هتل‌ها به گونه‌ای است که تقریباً دسترسی از آنها به مراکز تفریحی در حد قابل قبول است و دستیابی به این مراکز تقریباً بدون دشواری میسر است.

کیفیت سهولت دسترسی از هتل تا اماکن زیارتی بر اساس تحقیقات نظر گردشگران در این مورد با میزان ۳۱ درصد متوسط است و سهولت دسترسی عالی و خوب ۳۷ درصد است؛ بنابراین می‌توان گفت دسترسی در هتل‌های شهر رشت به مراکز زیارتی در مجموع در حد متوسط است و شاید یکی از دلایل این امر این است که اکثر مساجد و بقاع متبرکه در خیابان‌های فرعی و محله‌های قدیمی رشت قرار دارند که دسترسی به آنها از هتل‌ها بسیار سخت است. کیفیت سهولت دسترسی از هتل تا مراکز درمانی و بیمارستان‌ها نظر ۲۵ درصد از گردشگران در این مورد عالی و خوب بوده است و می‌توان نتیجه گرفت که دسترسی از هتل‌های موجود به مراکز درمانی و بیمارستان‌ها در وضعیت خوبی است.

باتوجه به پیوستگی و وابستگی برنامه‌های توسعه گردشگری در سطوح مختلف محلی منطقه‌ای و ملی به منظور پرداختن به برنامه توسعه گردشگری شهر، رشت ابتدا خلاصه‌ای از وضعیت گردشگری در ابعاد ملی و منطقه‌ای پرداخته می‌شود. آمارها نشان می‌دهد که درآمد صنعت گردشگری و همچنین اشتغال‌زایی آن در جهان سالانه حدود ۱۲ درصد رشد دارد. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ میزان اشتغال‌زایی صنعت گردشگری به ۴۶ درصد افزایش پیدا خواهد کرد. کشور ما علی‌رغم وجود آثار تاریخی زیاد و برخورداری از ویژگی‌های طبیعی و انسانی متنوع از نظر توسعه صنعت جهانگردی هنوز در مراحل اولیه است دلیل این مسئله را می‌توان در ارتباط با عدم استفاده از بسیاری قابلیت‌های گردشگری کشور، کمبود امکانات زیر بنایی و خدمات تسهیلاتی مربوط به گردشگری و فقدان سیستم مدیریتی و نظارتی منسجم و قوی دانست که این اثر در تعداد اندک جهانگردان و در آمد ارزی کم‌حاصل از آن مشهود است هر چند گفته می‌شود ایران به لحاظ امکان بالقوه جلب گردشگر دهمین کشور مهم دنیاست ولی



سهم آن از بازار گردشگری جهانی هنوز خیلی ناچیز است و بی توجهی به این صنعت سبب شده از بین ۱۲۰ کشور رتبه ۶۶ قرار گیرد و از لحاظ درآمدی در رتبه ۷۷ جهان.

۷-۱-۲- شناخت قابلیت‌ها، امکانات و محدودیت‌ها

گردشگری امروزه نقش محوری در عرصه‌های اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کشورها داشته و باعث افزایش درآمد، ایجاد فرصت‌های شغلی و تحکیم مناسبات اجتماعی می‌گردد استان گیلان به عنوان یکی از کوچک‌ترین استان‌های کشور و به تبع آن شهرستان رشت به علت برخورداری از تنوع شدید محیطی، سواحل جلگه کوهستان فرهنگی و تاریخی، یکی از مراکز با قابلیت بالای گردشگری است. در یک دسته‌بندی کلی می‌توان جاذبه‌های گردشگری استان را به شرح زیر طبقه‌بندی کرد.

- جاذبه‌های طبیعی شامل دریا سواحل تالاب‌ها، رودها آب‌های معدنی جنگل نواحی بیلاقی، غارها و آبشارها
- جاذبه‌های تاریخی و یادمانی شامل آثار برجامانده از دوره‌های قبل و بعد از اسلام اعم از آرامگاه‌ها، قلاع ساختمان‌ها، مساجد، پل‌ها و دیگر آثار دیدنی
- جاذبه‌های زیارتی شامل اماکن و قبور متبرکه در سطح گسترده و تعداد زیاد
- جاذبه‌های فرهنگی و سنتی مانند ورزش‌های محلی آداب‌ورسوم پوشش، غذا و معماری ...
- جاذبه‌های اقتصادی نظیر بازارهای محلی و هفتگی و صنایع‌دستی گاه منحصر به فرد

عوامل مذکور منجر به شکل‌گیری گردشگری در ابعاد مختلف گردیده است. بدیهی است در کنار قابلیت‌های منحصر به فرد منطقه محدودیت‌هایی نیز جود داشته باشد. بهره‌برداری بهینه از منابع و قابلیت‌های گردشگری مناطق و جهت‌دهی سرمایه‌گذاری‌ها در ایجاد زیرساخت‌های لازم یکی از مهم‌ترین راهبردها در برنامه‌ریزی‌های توسعه به شمار می‌آید. شناخت و معرفی جاذبه‌های گردشگری اعم از جاذبه‌های اکوتوریسم تاریخی و فرهنگی مذهبی در شهرستان رشت می‌تواند در جهت شکوفایی این صنعت و جذب گردشگران بسیار مؤثر باشد. این تحقیق به دنبال شناخت قابلیت‌ها، امکانات، ظرفیت‌ها و محدودیت‌ها و مشکلات موجود در زمینه گردشگری در شهرستان و بخصوص شهر رشت ایجاد بانک اطلاعات و ارائه راهبردهای لازم در جهت تحقق اهداف توسعه گردشگری و بهره‌برداری از منابع و قابلیت‌های مختلف شهر رشت است. در ادامه به بررسی مهم‌ترین قابلیت‌ها امکانات و محدودیت‌ها در ابعاد مختلف منطقه پرداخته شود.

۷-۱-۲-۱- قابلیت‌ها و محدودیت‌های محیطی

قابلیت‌ها

- وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود که در امتداد شهرند
- جاذبه‌های اکوتوریستی مانند دریا و سواحل آن تالاب رودخانه‌ها و چشمه جنگل‌های انبوه در مناطق کوهپایه‌ای و کوهستانی و آثار ارزشمند تاریخی فرهنگی اعم از بناها، بافت‌ها مجموعه‌ها و محوطه‌های باستانی جهت توسعه صنعت گردشگری
- موقعیت مناسب طبیعی شهرستان به واسطه برخورداری از منابع آب سطحی و زیر زمینی، خاک حاصلخیز جهت کشاورزی به‌ویژه برنج چای و برخورداری از محدوده‌های کوهپایه‌ای - جنگلی نوار ساحلی جهت گردشگری
- وجود دریای خزر، تالاب، آب‌بندان‌ها به همراه ذخایر غنی آبزیان و امکان گسترش پرورش آبزی‌پروری در شهرستان
- فضای سبز حاشیه شهر و بهره‌مندی از باغات و چشم‌اندازهای طبیعی



- آب‌بندان‌های موجود در مناطق روستایی اطراف و بخصوص آب‌بندان و استخر عینک
- تنوع زیست‌محیطی
- اکولوژی آبی و ماهیان
- وجود پارک‌های جنگلی در اطراف شهر
- دسترسی به اقلیم و آب‌وهوای چهارفصل و تنوع اقلیم
- مجاورت با رودخانه سفیدرود و نواحی ساحلی آن

محدودیت‌ها:

- وجود آلودگی زیست‌محیطی اعم از فاضلاب خانگی، بیمارستانی و صنعتی و حجم بالای زباله
- آب‌گرفتگی معابر و خیابان‌های رشت بر اثر کوچک‌ترین بارندگی
- آلودگی‌های آبی - خاکی و هوا
- فقدان تناسب توسعه شهری با محیط طبیعی
- ورود منابع مختلف آلودگی از جمله پساب‌های صنعتی کشاورزی خانگی و بهداشتی به دو رودخانه شهر و همجواری عرصه‌های صنعتی کارگاهی و کارخانه‌ها آلوده‌های محیطی در نزدیکی این رودها
- تهدید سموم و پساب‌های عرصه‌های کشاورزی پیرامون رودخانه در فرادست
- شیب کم در شهر و خطر سیل‌گیری
- فرسودگی بافت قدیم شهری و بروز مشکلات در توسعه زیرساخت‌هایی چون حمل‌ونقل، آب، برق، گاز، تلفن و...
- عدم سرمایه‌گذاری و مدیریت در امور گردشگری و توریسم طبیعت‌گردی منطقه
- عدم تأمین مناسب تجهیزات و امکانات به‌منظور استفاده بهینه از چهارفصل
- عدم استفاده از راه‌های متناسب به‌منظور تشویق و توجیه بخش و نهاد غیردولتی در دعوت از اجرای طرح‌های مختلف
- ایجاد آلودگی حاصل از تخریب مراتع و قطع درختان جنگل و آتش‌سوزی
- عدم سازگاری قوانین و مقررات موجود در زمینه ویژگی‌های محیطی
- طولانی بودن ابرناکی هوا

۷-۱-۲-۲- قابلیت‌ها و محدودیت‌های اجتماعی - فرهنگی

قابلیت‌ها

- ساختمان‌های قدیمی (ساختمان شهرداری اداره پست هتل ایران استانداری و...)
- بقعه‌ها و امامزاده‌ها بقعه امامزاده هاشم خواهر امام بقعه دانای علی
- آرامگاه بزرگان و مشاهیر ایران‌زمین (آرامگاه میرزا کوچک دکنر حشمت و دکنر پورداوود)
- خانه‌های تاریخی خانه قدیری خانه، سمیعی خانه، ابریشمی خانه اولین شهردار رشت



- محلات قدیمی خمیران زاهدان صیقلان و
- کاروان سراها و مساجد قدیمی (کاروان سرای (لات) کاروان سرای طاقی بزرگ و کوچک و...)
- وجود بازارهای محلی و هفتگی و دائمی برای مبادله و محصولات کشاورزی و تولیدات غیرکشاورزی از جمله بازار شهر رشت
- موزه‌ها موزه رشت موزه میراث روستایی (سراوان)
- خوراک محلی (انواع خورش‌ها مرباها ترشی‌ها، شیرینی‌ها، نان‌ها و...)
- آیین‌های مذهبی (مراسم ماه محرم و صفر اعیاد شعبان، رجب، مراسم ماه رمضان)
- آیین‌های ملی جشن نوروز چهارشنبه‌سوری، سیزده‌بدر، شب چله و)
- آیین‌های فردی که به تولد و ازدواج و مرگ یک فرد مربوط می‌شود.
- بازی‌های محلی و نمایش‌های سنتی (جنگ لافندبازی، کشتی گیله مردی)
- موسیقی محلی و ترانه‌های گیلکی
- فرهنگ شفاهی و فولکلوریک اسطوره‌ها افسانه‌ها و داستان‌های قدیمی
- وجود موارث فرهنگی هنری، آداب و رسوم
- وجود سنت‌ها و گرایش‌های قومی و محلی گوناگون و تنوع آنها از جمله زبان و گویش و مقاومت زبان محلی در برابر تغییرات
- وجود مراکز علمی - فرهنگی متنوع شامل کتابخانه ملی دبیرستان بهشتی مساجد قدیمی، موزه، خانه‌های قدیمی
- تنوع میراث فرهنگی اعم از غذاهای محلی تنوع صنایع دستی بازی‌های محلی و لباس محلی، موسیقی.

محدودیت‌ها:

- نبود تبلیغات صحیح و کافی در خصوص معرفی آثار تاریخی، فرهنگی و محیطی منطقه
- عدم رعایت نظافت شهری (پارک‌ها و سطح شهر)
- کمبود سرویس‌های بهداشتی عمومی و بی‌توجهی به نظافت آنها
- کمبود نمازخانه و بسته‌بودن آنها در بیشتر ساعات روز
- ضعف فرهنگ گردشگری و توریسم پذیری و نامناسب بودن شیوه برخورد با گردشگران
- نبود مکان‌های فرهنگی کافی در سطح شهر رشت
- فقدان نظام جامع اطلاعاتی قومیت‌ها در شهر
- عدم تأمین مکانیزم‌های اجرایی جهت عملیاتی نمودن فرهنگ‌های موجود جوامع شهری روستایی
- عدم تناسب امکانات اجتماعی و فرهنگی متناسب با درصد باسوادی رشت

۷-۱-۲-۳- قابلیت‌ها و محدودیت‌ها در زمینه زیر ساخت‌ها و تسهیلات گردشگری

قابلیت‌ها



- وجود انگیزه بالا برای سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی و توانایی بالای جذب سرمایه در این بخش باتوجه به کیفیت محیطی مناسب قرارگیری مرداب عینک در درون بافت شهری
- راه‌های دسترسی به اماکن مذهبی و ییلاقی
- رودخانه‌های موجود و تلفیق آنها با معماری بومی گیلان
- طرح‌های در دست مطالعه و اجرا از جمله کمربندی پروژه قطار شهری و...
- موقعیت مکان مرکزی شهر و دسترسی مناسب به سایر نقاط استان

محدودیت‌ها

- عدم همکاری و اطلاع‌رسانی در زمینه حمایت‌های بخش دولتی و بروکراسی فرساینده بخش اداری
- نارسایی‌های اقامتی و کمبود هتل‌ها و مسافرخانه‌های مناسب و مجهز کمبود کمپینگ و توقفگاه‌های عمومی
- کنترل و نظارت واحد تسهیلات در امور مختلف جهانگردی
- عدم توجه حوزه معماری شهرداری به هویت شهری و نداشتن برنامه و مدل معماری و ظاهر ساختمان‌های بلاتکلیفی طرح گردشگری عینک رشت
- کیفیت غیراستاندارد و نامطلوب برخی از تأسیسات اقامتی
- بالابودن ترافیک شهری مشکل دسترسی به مراکز دارای جاذبه گردشگری و کمبود شدید پارکینگ‌های عمومی
- عدم سرمایه‌گذاری لازم در بخش گردشگری و بی‌توجهی به این بخش باتوجه به مزیت‌های استان و شهر رشته
- کمبود مراکز و سرویس‌های بهداشتی
- عدم رعایت قوانین شهرسازی توسط سازندگان مسکن و افزایش تراکم ساختمانی مناطق مرکزی شهر

۷-۲- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های کلان گردشگری در شهر رشت

برای تحلیل و نتیجه‌گیری در این مطالعه از مدل تحلیلی سوات (SWOT) استفاده خواهد شد. در واقع این روش درصدد روشن ساختن زوایای مبهم وضع موجود، مبنای تنظیم راهبردهای ساماندهی و توسعه قرار مبتنی بر شناخت دو محیط گرفته و در نهایت منجر به تنظیم طرح‌ها و پروژه‌های عملیاتی خواهد شد. در این روش، نگرش، سیستمی است و هر پدیده مثل گردشگری یا مانند یک وجه از وجوه گردشگری به عنوان یک سیستم در نظر گرفته شده و پس از شناخت کافی از این سیستم محیط درونی آن مورد ملاحظه قرار گرفته و نقاط قوت و ضعف آن استخراج می‌شود. لذا قوت‌ها و ضعف‌ها در محیط درونی و فرصت‌ها و تهدیدها در محیط بیرونی وجود دارند. نقاط قوت و ضعف داخلی در زمره فعالیت‌های قابل کنترل سازمان قرار می‌گیرند که سازمان آن‌ها را به شیوه‌ای بسیار عالی یا بسیار ضعیف انجام می‌دهد. سازمان‌ها می‌کوشند استراتژی‌هایی را به اجرا درآورند که نقاط قوت داخلی تقویت شود و ضعف‌های داخلی بر طرف شده یا بهبود یابد. مقصود از فرصت‌ها و تهدیدات خارجی رویدادها و روندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، بوم‌شناسی، محیطی، سیاسی، قانونی، دولتی، ف‌آوری و رقابتی است که می‌توانند به میزان زیادی در آینده به نفع یا زیان باشند. فرصت‌ها و تهدیدها به میزان زیادی خارج از کنترل یک سازمان است، از این‌رو از واژه خارجی استفاده می‌کنند (یاسوری، ۱۳۸۹، ۷۸).



قوت‌ها: نقاط قوت آن بخش‌هایی از عملیات را که نقش قابل توجهی در موفقیت این بخش ایفا می‌کنند، توصیف می‌کند و در گردشگری استان گیلان به نکاتی باز می‌گردد که در داخل این چرخه در منطقه علامت قوت و نکته قابلیت وجه و نگهدارنده می‌باشد. مثل وجود مؤسسات گردشگری، وجود امکانات رفاهی و یا وجود بانک‌های قوی و سرمایه‌گذاری متناسب در بخش اقتصاد گردشگری، محصولات محلی.

ضعف‌ها: نقاط ضعف به کاستی‌های موجود در عرصه گردشگری منطقه که باعث ایجاد ضعف در کارکرد مطلوب گردشگری باز می‌گردد. متغیرهایی همچون عدم وجود تسهیلات درمانی کافی، فقدان دسترسی برخی منابع گردشگری به مؤسسات گردشگری، فقدان هتل مناسب و کافی می‌تواند در این مقوله مورد توجه قرار گیرد.

فرصت‌ها: فرصت‌ها یا امکانات به موقعیت‌ها و امکانات پیرامون این سیستم مثل موقعیت جغرافیایی، روابط بین‌الملل، زیرساخت‌های توسعه منطقه، فرهنگ گردشگری‌پذیری در منطقه، کشور و جهان باز می‌گردد که فرصت کافی برای توسعه گردشگری یا توسعه یک بعد از ابعاد آن را فراهم می‌سازد.

تهدیدها: کاستی‌ها و تهدیدات همواره خارج از مقوله موردنظر باعث ایجاد کندی در فرایند توسعه آن می‌شود، لذا باید شناسایی شده و برای غلبه بر آن پیشنهادهای ارائه شود. اصل اساسی مدیریت استراتژیک این است که سازمان‌ها باید برای بهره‌جستن از فرصت‌های خارجی و پرهیز از اثرات ناشی از تهدیدات خارجی یا کاهش دادن آن‌ها در صدد تدوین استراتژی برآیند. بدین دلیل شناسایی، نظارت و ارزیابی فرصت‌ها و تهدیدات خارجی می‌تواند موفقیت سازمان را تضمین نمایند. در واقع با روشن ساختن زوایای مبهم وضع موجود پایه‌ای برای تنظیم راهبردهای SWOT روش تحلیل کیفی ساماندهی و توسعه قرار گرفته و در نهایت منجر به تنظیم طرح‌ها و پروژه‌های عملیاتی خواهد شد.

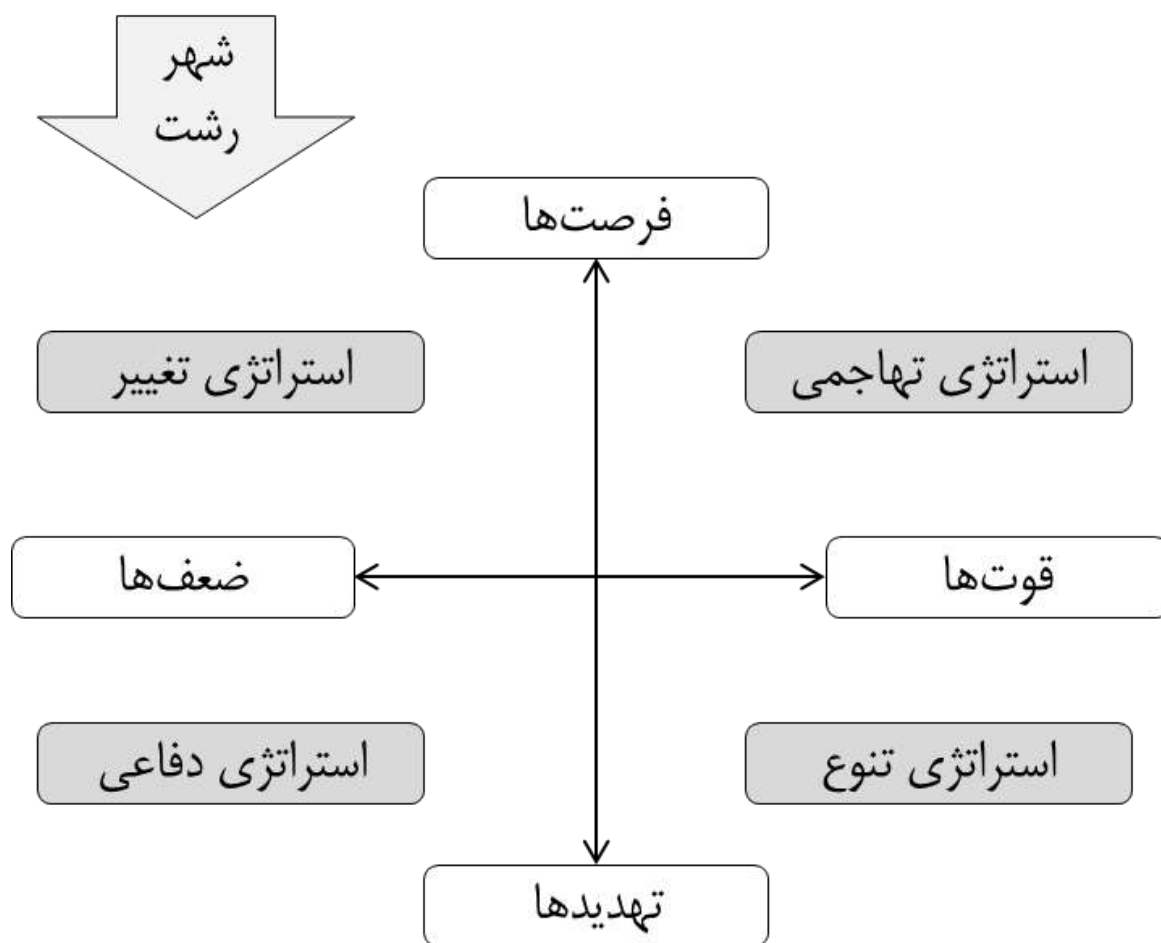
جدول ۷۱- عوامل مؤثر بر گردشگری شهر رشت بر پایه مدل SWOT

عوامل بیرونی		عوامل داخلی	
تهدیدها (T)	فرصت‌ها (O)	ضعف‌ها (W)	قوت‌ها (S)
T1: افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش روزافزون زباله توسط گردشگران و افراد محلی	O1: نزدیکی شهر رشت به کلان‌شهرهای تهران و کرج	W1: ناهماهنگی مراکز تصمیم‌گیری و نهادهای مرتبط با گردشگری در بخش‌های دولتی و خصوصی	S1: وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر
T2: بالابودن سطح آب‌های زیرزمینی و انتقال فاضلاب خانگی و صنعتی به منابع آبی	O2: مجاورت با کشورهای حاشیه دریای خزر و وجود تنوع بازارهای گردشگری خارجی مثل آسیای مرکزی و ...	W2: کمبود و پراکندگی نامناسب مراکز اقامتی، پذیرایی و دفترهای خدمات مسافرتی در استان گیلان و شهر رشت	S2: برخورداری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های اکروتوریسم
T3: رقابت مناطق مجاور منطقه مورد مطالعه در جذب گردشگر مانند استان‌های مازندران و اردبیل	O3: افتتاح اتوبان رشت - قزوین و راه‌اندازی راه آهن قزوین-رشت-آستارا	W3: کیفیت پایین خدمات و فضاهای پذیرایی و بهداشتی	S3: وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی فرهنگی
T4: تبلیغات منفی رسانه‌های خارجی در نتیجه تنش‌های سیاسی	O4: مجاورت با منطقه آزاد اقتصادی انزلی	W4: وجود ترافیک سنگین و کمبود پارکینگ‌های مناسب از حیث کمی و کیفی	S4: وجود صنایع دستی متعدد و متنوع
T5: تخریب بناهای تاریخی در اثر استفاده بی‌رویه، تغییر کاربردی	O5: مجاورت با سفیدرود و نزدیکی به سواحل دریای خزر و تالاب بین‌المللی انزلی، بوجاق و	W5: نامشخص بودن کرایه برخی از وسایل نقلیه و ناتوانی شرکت‌های حمل و نقل بر اعمال مدیریت	S5: برخورداری از تنوع شدید غذاهای محلی



عوامل بیرونی		عوامل داخلی	
	...		
T6: رقابت کشورهای آذربایجان و ارمنستان در جذب گردشگر به ویژه از کشور ایران	O6: امکان گسترش برگزاری نمایشگاه‌های ایرانگردی و جهانگردی و صنایع دستی در نمایشگاه بین المللی رشت	W6: بهره‌گیری پایین تکنولوژی اطلاعات برای معرفی جاذبه‌های گردشگری، رزرواسیون و ...	S6: وجود سامانه جامع مرز هوایی در فرودگاه سردار جنگل رشت
T7: اختلافات فرهنگی و عقیدتی صاحب نظران و دست اندرکاران سازمان‌های مرتبط درباره چگونگی توسعه گردشگری	O7: وجود امکانات برتر شهر در زمینه بهداشت و درمان با وجود پزشکان مجرب و راه اندازی بیمارستان فوق تخصصی مغز و اعصاب	W7: کمبود فضاهای ورزشی با توجه به استانداردهای جهانی - کمبود خدمات فرهنگی - تفریحی	S7: شرایط بسیار مطبوع آب و هوایی بخصوص در فصول بهار و پاییز
T8: تداوم روند بی‌توجهی به جمع‌آوری دقیق آمار در بخش‌های مختلف گردشگری	O8: بهره‌گیری بهتر از فضای رودخانه گوهررود و زرجوب	W8: تخریب آگاهانه و ناآگاهانه انسانی در آثار تاریخی و فرهنگی و کم اطلاعی در حفاظت و مرمت آن‌ها	S8: امکان تجدید حیات صنایع دستی و بومی با توجه به وجود هنرمندان حرفه‌ای
T9: پائین بودن سطح هزینه در کشورهای مجاور و وجود جاذبه‌ها مصنوع و انسان ساخت متنوع که موجب جذب گردشگران می‌گردد	O9: امکان گسترش فعالیت‌های ماهیگیری و اسب‌سواری، ورزش‌های آبی و ...	W9: کاهش تولید و عرضه نامناسب برخی از رشته‌های صنایع دستی	S9: وجود آثار و اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی
T10: عدم نظارت بر کیفیت و قیمت صنایع دستی و مایحتاج عمومی گردشگران	O10: مجاورت منطقه با پهنه آبی دریایی و قابلیت ایجاد مراکز اقامتی آبی در مناطق عمده گردشگری	W10: عدم اطلا رسانی در مراکز شهری و در جاذبه‌های مطرح در استان به ویژه در نوار ساحلی به عنوان قطب گردشگری استان	S10: ویژگی‌های منحصر به فرد فرهنگی نظیر؛ آداب و رسوم، لباس، غذاهای محلی، بازی‌های محلی و ...
T11: رقابت استان‌های مجاور در توسعه فعالیت‌های گردشگری			S11: وجود بازارهای هفتگی در منطقه
			S12: وجود امکانات صید و صیادی در جنگل، رودخانه و دریا
			S13: موقعیت مکان مرکزی مناسب نسبت به شهرها و استان‌های دیگر

همانطور که در جدول قبل مشاهده شد، در منطقه مورد مطالعه تعداد ۱۳ قوت داخلی در برابر ۱۰ ضعف داخلی و تعداد ۱۰ فرصت خارجی در برابر ۱۱ تهدید خارجی شناسایی و بررسی شده است. به این ترتیب در مجموع تعداد ۲۱ نقطه قوت و فرصت به‌عنوان مزیت‌ها و ۲۱ ضعف و تهدید به‌عنوان محدودیت‌ها و تنگناهای پیش روی این منطقه قابل شناسایی است. بنابراین طبق نمودار زیر شهر رشت از در منطقه دوم از مدل SWOT قرار دارد. لذا در یک جمع‌بندی و تحلیل ساده می‌توان گفت که آستانه آسیب‌پذیری این منطقه بسیار بالا بوده و نیازمند بازنگری و ارائه سیاست‌های مناسب در جهت رفع ضعف‌ها و تهدیدها با استفاده از نقاط قوت و فرصت‌ها است.



شکل ۴۶- تعیین جایگاه شهر رشت در مدل SWOT

با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی رشت و پذیرا بودن از گردشگران بسیار در تمامی سال به خصوص در ایام تعطیل و فصل تابستان و همچنین وجود جاذبه‌های توریستی و طبیعی متعدد در شهر رشت و استان گیلان، فعالیت‌های جهانگردی و توریستی در شهر رشت و استان گیلان از دیرباز به صورت خودگردان بوده است. همچنین به دلیل نزدیک بودن شهر رشت به دریای خزر و وجود فضاهای اقامتی متعدد در شهرهای ساحلی، فضاهای اقامتی موجود در رشت به حالت سنتی و محدود باقی مانده‌اند. در جدول زیر تعداد مراکز اقامتی و پذیرایی شهر رشت را مشاهده می‌کنید.

جدول ۷۲- تعداد مراکز اقامتی و پذیرایی شهر رشت

تعداد مراکز تفریحی	تعداد واحد پذیرایی	تعداد هتل آپارتمان	تعداد اقامتگاه‌بوم گردی	تعداد مجتمع گردشگری	تعداد مهمانپذیر	تعداد هتل
۱	۱۱۲	۱	۸	۱۰	۱۰	۹

اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گیلان، ۱۴۰۰



• پیوستن شهر رشت به شبکه شهرهای خلاق یونسکو

شبکه شهرهای خلاق یونسکو در سال ۲۰۰۴ و برای ترویج همکاری میان شهرهایی که از خلاقیت به عنوان عاملی راهبردی برای پیشرفت پایدار شهری استفاده کرده‌اند، شکل گرفته است. ۲۴۶ شهری که این شبکه را تشکیل داده‌اند، برای رسیدن به هدفی مشترک یعنی وارد کردن خلاقیت و صنایع فرهنگی در برنامه‌های توسعه‌ای خود در سطح محلی و بین‌المللی با هم کار می‌کنند شبکه شهرهای خلاق یونسکو، هفت حوزه خلاق را پوشش می‌دهد: صنایع دستی، هنرهای بومی، هنرهای رسانه‌ای، فیلم، طراحی، خوراک‌شناسی، ادبیات و موسیقی. شهر رشت در آذر ماه سال ۹۴ از سوی سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی یونسکو به عنوان شهر خلاق خوراک‌شناسی انتخاب و در فهرست شبکه شهرهای خلاق یونسکو ثبت شد. علت معرفی شهر رشت به عنوان شهر خلاق خوراک‌شناسی، وجود ۲۲۰ نوع خوراک محلی، تنوع فرآورده‌های غذایی محلی، فرآیند سلامت محور تولید غذای محلی، از مزرعه تا سفره است.



شکل ۴۷- لوگوی شهر خلاق خوراک شناسی رشت

شهر رشت به عنوان تنها شهر خلاق خوراک کشور از سال ۲۰۱۵ میلادی به عضویت شبکه شهرهای خلاق درآمد است. با توجه به سابقه کوتاه عضویت این شهر در شبکه شهرهای خلاق و بررسی شهرهایی که قبل یا همزمان با شهر رشت در شبکه عضو شده‌اند جدول ذیل را می‌توان استخراج کرد:

جدول ۷۳- جشنواره‌های سالانه شهر خلاق خوراک

نام شهر	سال عضویت	جشنواره‌های سالانه برگزار شده در حوزه خوراک محلی	میزبانی نشست سالانه
رشت	۲۰۱۵	جشنواره کدو جشنواره جوکول	-
قازیانتهپ	۲۰۱۵	جشنواره شیرا	۲۰۱۸
پوپایان	۲۰۰۵	جشنواره هفته مقدس کنگره خوراک شناسی پوپایان	-
اوسترسوند	۲۰۱۰	جشنواره غذای بین فرهنگی	۲۰۱۶
فلوریانوپولیس	۲۰۱۴	جشن ملی صدف و فرهنگ آزرایی-فنوستر جشنواره هفته کودکان نیازمند جشنواره هفته پخت و پز پایدار	-



○ وضعیت شرکت شهر رشت در نشست‌های سالانه خوراک‌شناسی یونسکو

با بررسی اسناد موجود و مصاحبه با مسئولین و صاحب‌نظران حوزه شهر خلاق خوراک شهرداری رشت، از زمان عضویت شهر رشت در شبکه شهرهای خلاق یونسکو، مسئولان شهر خلاق خوراک به طور منظم در نشست‌های شهر خلاق خوراک حضور داشته‌اند و در برخی موارد نیز غرفه معرفی خوراک محلی شهر رشت را در نمایشگاه نشست سالانه برپا کرده‌اند.

○ میزان تمایل مردم به مشارکت در جشنواره‌ها و نمایشگاه‌ها

یکی از عوامل افزایش اعتبار شهرها در شبکه شهرهای خلاق یونسکو، میزان مشارکت و مردمی بودن فعالیت‌های دبیرخانه شهر خلاق هر شهر است. با توجه به مصاحبه‌های انجام شده با مسئولین، بیشتر ساکنان شهر رشت به خاطر تفتن در نمایشگاه‌ها و جشنواره‌ها شرکت می‌کنند.

○ تلفیق صنایع فرهنگی و خلاق

این مولفه بر پیش‌نیازها، آموزش، خدمات اجتماعی و زیرساخت‌های شهری تاکید دارد. زیرمولفه‌های آن عبارتند از توسعه و نوآوری در صنایع خلاق خوراک و آموزش طبخ خوراک محلی. بهبود زندگی فرهنگی مردم و دانش الهام گرفته شده از آنان برای تبدیل به منبع نوآوری‌های خوراک محلی و همچنین ترویج خوراک محلی و پخت و پز سنتی از اهداف این مولفه است. شاخص‌های آن نیز میزان فعالیت بازار خوراک محلی در رشت، میزان تاثیر برند شهر خلاق خوراک در ارتقای کیفیت فضاهای شهری، تعداد غرفه‌های دائمی خوراک محلی در فضاهای عمومی، تعداد فضای اقامتی فعال در راستای شهر خلاق خوراک، تعداد مراکز تفریحی-فرهنگی فعال در راستای شهر خلاق خوراک، سهم پیاده‌راه‌ها در برگزاری رویدادهای شهر خلاق خوراک، میزان شناسایی، آموزش و حمایت از نیروهای متخصص در خوراک محلی، در دسترس بودن مواد اولیه و ظروف پخت و پز خوراک بومی و ایجاد فضا برای برگزاری کارگاه‌های آموزشی هستند.

○ میزان فعالیت بازار خوراک محلی در رشت

بازار مواد خوراکی، تاثیر به‌سزایی در ارتقای خوراک محلی، هر شهر دارد. به طوری که هر چه ارائه مواد غذایی در آن‌ها بیشتر و متنوع‌تر باشد، تهیه و ارائه خوراک محلی نیز افزایش خواهد یافت. طبق مصاحبه‌های صورت گرفته با مسئولان و فعالان حوزه شهر خلاق خوراک، بازار شهر رشت در ارائه مواد غذایی متنوع، بسیار فعال عمل می‌کند و یافتن مواد غذایی مخصوص خوراک محلی در آن بسیار آسان و قابل دسترس است.

○ میزان تاثیر برند شهر خلاق خوراک در ارتقای کیفیت فضاهای شهری

یکی از تاثیرهای مهم برند شهری، ارتقای کیفی فضاهای شهری است. با توجه به اینکه برند شهر خلاق خوراک از سال ۱۳۹۴ به شهر رشت اعطا شده است، تفاوت چشمگیری از لحاظ کیفیت فضاهای شهری در شهر رشت ایجاد نشده است. تنها فضای عمومی قابل توجه شهر رشت پیاده‌راه فرهنگی علم الهدی میباشد که سال‌ها قبل از اعطای برند شهر خلاق خوراک به شهر رشت احداث شده و در حال گسترش است.

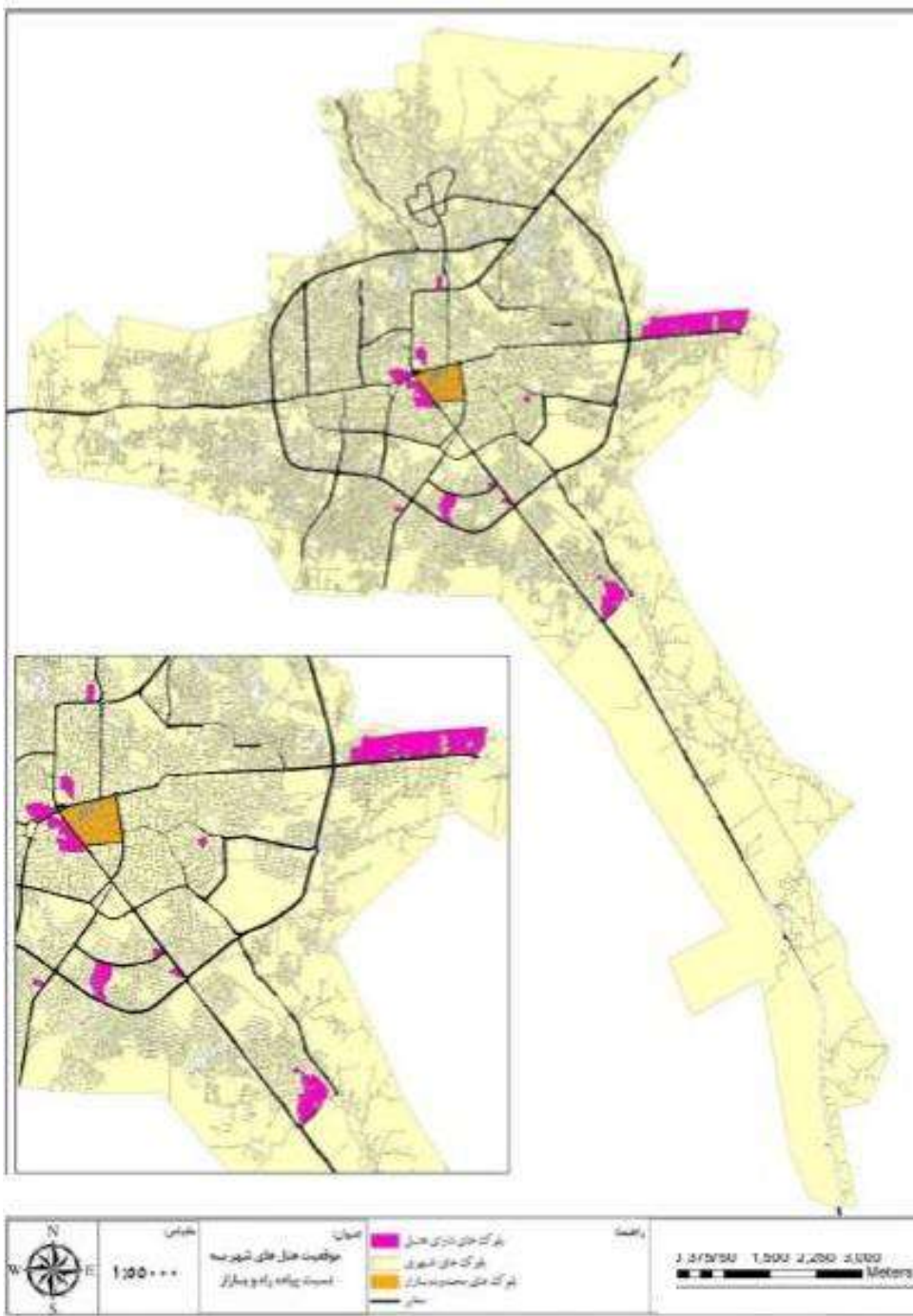


○ تعداد غرفه‌های دائمی خوراک محلی در فضاهای عمومی

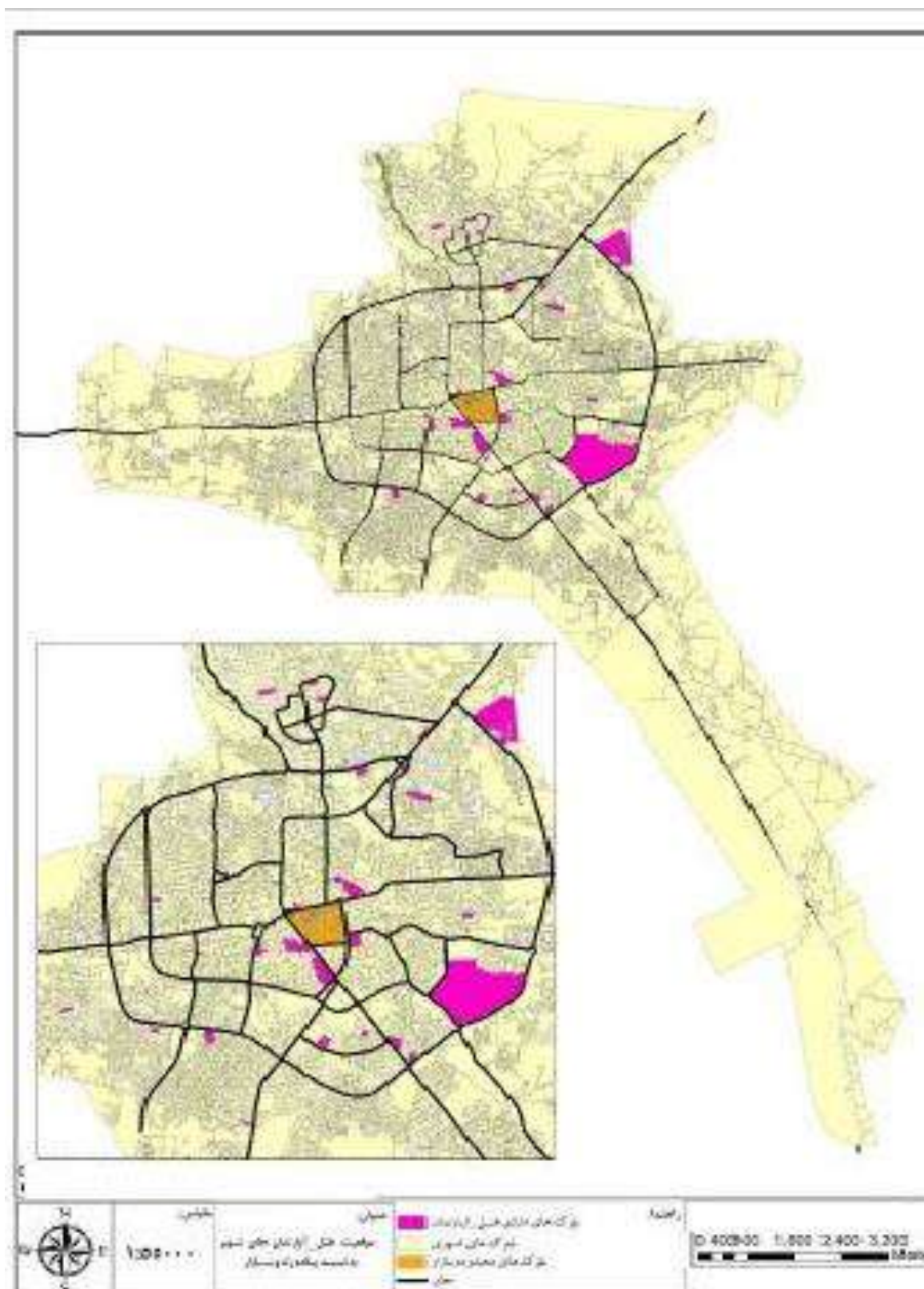
با ایجاد غرفه‌های دائمی و ثابت خوراک محلی در فضاهای عمومی انتظار می‌رود در اعتلای برند شهر خلاق خوراک تلاش شود. به استناد به مصاحبه‌های صورت گرفته با مسئولین شهری و فعالان حوزه شهر خلاق خوراک، تاکنون اقدامی جدی برای ایجاد غرفه‌های دائمی خوراک صورت نپذیرفته و بیشتر اقدامات انجام شده در راستای ایجاد غرفه‌های موقت بوده است.

○ تعداد فضاهای اقامتی فعال در راستای شهر خلاق خوراک

شهر رشت به دلیل قرارگیری در نوار شمالی کشور و برخورداری از طبیعت سبز، معمولاً در طول سال دارای بازدیدکننده به عنوان گردشگر است با توجه به تمرکز اکثر مراکز اقامتی و تفریحی شمال کشور در حاشیه دریای خزر، مراکز اقامتی محدودی در شهر رشت وجود دارد که جوابگوی نیاز گردشگران در طول سال نیست. با بررسی اسناد اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، تعداد مراکز اقامتی مورد تایید این ارگان ۳۶ مورد است.



شکل ۴۸- موقعیت هتل های شهر رشت



شکل ۴۹- موقعیت هتل آپارتمان های شهر رشت



۷-۳- سنجش و تحلیل قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و فرصت‌های حفظ و ارتقاء میراث فرهنگی و تاریخی و توسعه پایدار فرهنگی شهر رشت

• تحلیل برندهای گردشگری شهر رشت و گزارش انتقادی از فرآیند برندسازی گردشگری شهری

شهر رشت با در اختیار داشتن مولفه‌های بسیار زیاد در زمینه گردشگری، یکی از با استعدادترین و کم‌نظیرترین استان‌های کشور در حوزه صنعت گردشگری به شمار می‌آید. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان ارزش استراتژیکی که گردشگری می‌تواند برای ساختار اقتصادی گیلان و به‌ویژه شهر رشت به ارمغان بیاورد، قابل مقایسه با هیچ صنعت و فناوری دیگری نیست. با وضع موجود در شهری با اقلیم، تاریخ و فرهنگ رشت، هیچ ساز و کاری به اندازه گردشگری، ارزنده، اثربخش و با حداکثر بازدهی اقتصادی و فرهنگی نمی‌تواند باشد. قابلیت‌های ذکر شده، بخشی از مدیران شهری رشت را در طول سالین اخیر به این نتیجه رسانده که باید برای خارج شدن شهر از افول اقتصادی و تجاری موجود از پتانسیل‌های این صنعت بهره‌برداری لازم را ببرند. اما به نظر می‌رسد این مدیریت در امر توسعه مبتنی بر اصول این صنعت با چالش‌های جدی روبروست. در کنار فقدان یک طرح نظام‌مند و بالادستی مناسب برای توسعه این صنعت در استان و همچنین شهر رشت که توسعه این صنعت را در حد رشد پروژه‌های عمرانی و کالبدی تقلیل داده به نظر می‌رسد، مشکل عمده ریشه در جای دیگری دارد و برنامه‌ریزی و مدیریت شهری رشت دچار مسایل و مشکلاتی است که عموماً مناطق شهری کشورهای در حال توسعه با آن دست به گریبانند. از آن جمله می‌توان به: اهداف و برنامه‌های عمدتاً بلند پروازانه و غیر واقعی در کنار اظهار نظرهای غلو آمیز، عدم ملاحظه امکانات واقعی برای اجرای پروژه‌ها، فقدان نظام قانونی و ساختار سازمانی منسجم، کمبود منابع مالی، دانش فنی پایین و نارسایی مهارت‌ها در نیروی انسانی و در کنار همه این موارد عدم مشارکت شهروندان و ... اشاره کرد. البته به تفصیل می‌توان در مورد هر یک از آن‌ها به بحث نشست که یقیناً در این یادداشت نمی‌گنجد. گردشگری؛ محور توسعه اما آنچه لازم به تاکید است و باید مورد توجه جدی قرار گیرد، اینکه اصرار بیش از حد در خودمحوری و عدم مشارکت طلبی ذینفعان (جامعه محلی) در کنار رفتار غیر حرفه‌ای با متخصصان و دست‌اندرکاران صنعت گردشگری در نهایت منجر به کم اثر شدن توان بالقوه یک منطقه گردشگری خواهد شد برای اینکه دقیق‌تر به این موضوع پرداخته شود به اجمال مفهوم برند کردن شهری به ویژه در زمینه گردشگری را مرور می‌کنیم و به اختصار به بررسی شرایط موجود می‌پردازیم. برندسازی یکی از ابزارهای بازاریابی است و در تعریف کلاسیک، برند به تعیین هویت یک محصول و تمایزیابی از سایر رقبای آن از طریق بهره‌گیری از عنوان، آرم، طرح و دیگر نمادها و علامت‌های دیداری، حسی و ادراکی اطلاق می‌شود. اما «برندسازی مکان»، اصطلاحی نسبتاً جدید است که برندسازی شهرها، مناطق، ملت‌ها و... را در برمی‌گیرد و برندینگ شهری به فعالیت‌هایی اشاره دارد که اهداف آن تبدیل یک موقعیت مکانی (شهر) به مقصد است. فرآیند برندسازی شهری نیز فرآیندی دنباله‌دار است و رقابت برای جذب گردشگران، سرمایه‌گذاران، شهروندان و سایر منابع داخلی جزو اهداف عالی آن است، تا بقا و ثبات شهری را در میان سایر رقبای خود تضمین کند. عموماً تصور می‌شود ساخت برند برای یک مقصد صرفاً در تبلیغات و ارتباطات خلاصه می‌شود، درحالی که برند کردن یک مکان شامل شناسایی کامل اجزاء به همراه سازماندهی و هماهنگی میان تمام متغیرهای موجود است که بر تصویر برند مقصد تاثیرگذار است. از این روست که تصویر و شخصیت شهری باید بر پایه داشته‌های اصیل شهر که در نهاد و بطن مقصد است، طراحی و پایه گذاری شود. به عبارت دیگر، برند شهری ارائه دهنده تصویر و قابلیت‌هایی در مورد مکان است؛ که به تاکید بر ویژگی‌های منحصر به



فرد شهر می‌پردازد، به گونه‌ای که شهر بتواند در رقابت از سایر رقبا پیشی گرفته و به راحتی این قابلیت کی‌برداری نشود. در واقع داشتن برند شهری یعنی یک یا چند نشانه بارز که به کمک آن ما بتوانیم نوعی معنا به مکان و موقعیت شهر بدهیم و هویت یا معنای شهر را ارتقاء دهیم. از آنجا که امروزه توسعه نام تجاری شهرها، مبنای غالب برنامه ریزان در تصمیم‌گیری‌های سکونت شهری است باید برای رسیدن به برندسازی شهری تجربه‌های موجود جهانی و محلی را بازاندیشی کرد و به کمک چند نشانه شاخص شهری و بر اساس واقعیت‌های موجود این مهم را به سرانجام رساند. مکان‌ها دارای هویت و شخصیت هستند. به طبع آن دارای خصوصیت رقابت‌پذیری نیز هستند که در این مورد (هویت شهری) رقابت بر سر مواردی از قبیل: میزان جذب توریست، شهرت در مهمان‌نوازی، جذب سرمایه‌گذارها، ایجاد رفاه برای شهروندان و یا بابت منابعی که باعث تولید مزیت رقابتی می‌شوند، خواهد بود. نمونه‌های بارزی از تلاش شهرها و کشورهای گوناگون در دنیا و کشور وجود دارند که محصول یا محصولاتی از آن‌ها در طول سالیان مزیتی قابل توجه را برایشان به ارمغان آورده است از جمله آلمان (محصولات صنعتی)، فنلاند (گوشی موبایل و مشخصا برند نوکیا)، ترکیه (منسوجات و محصولات غذایی)، ژاپن (محصولات فن‌آوری پیشرفته)، ایتالیا (مد و فشن) و... یاد کرد. از مصادیق دیگر این موضوع در شهرهای کشورمان ایران می‌توان از چای لاهیجان، سوهان قم، چاقوی زنجان، کفش تبریز، گز اصفهان، باقلوای یزد و... نام برد که هر یک دارای هویت خاص خود هستند. در همین راستا برندسازی یک مکان به عنوان مقصد گردشگری به معنی چگونگی ادراک ذهنی مصرف‌کنندگان از یک مقصد گردشگری است و اساسا یک سیاست راهبردی است. همانطور که پیش‌تر نیز گفته شد برندسازی یک مقصد گردشگری تنها در مورد ایجاد یک لوگو یا شعار نیست، بلکه در مورد بدست آوردن عناصر متمایزی از مقصد در قالب برند و چگونگی ارتباط این عناصر از طریق اجزا برند است. این اجزا عبارتند از: هویت، جوهره، شخصیت، تصویر، مشخصه و فرهنگ. مدیریت این اجزا جهت ایجاد جایگاهی منحصر به فرد از برند مقصد گردشگری در ذهن مصرف‌کننده را اصطلاحا جایگاه‌یابی برند می‌نامند و شهرهای پیشرو جهانی به منظور ارتقاء موقعیت و جایگاه خودشان در نظام ارتباطات در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌کوشند موقعیت خود را در این زمینه ارتقاء دهند، البته این تلاش در سال‌های اخیر به تدریج در حوزه شهر و گفتمان فرهنگ محور مدیریت و توسعه شهری کشورمان نیز راه پیدا کرده است. همانطور که پیش‌تر گفته شد مدتی است در رشت هم از آن سخن به میان می‌آید. تجربه نشان داده است که وجود غنای فرهنگی در برندسازی مکان‌های شهری عاملی کلیدی است که بدون آن همواره برند ایجاد شده کم‌مایه باقی می‌ماند. خوشبختانه رشت در کنار جاذبه‌های طبیعی و اقلیمی مناسب از یک غنای فرهنگی قابل ملاحظه برخوردار است و برجستگی‌های ویژه و بی‌همتایی در این زمینه دارد که در کشور زبانزد است. اگر با یک تقسیم‌بندی کلی قابلیت‌های فرهنگی گیلان و رشت را در دو بعد میراث‌های فرهنگی - کالبدی (مانند، اماکن تاریخی همچون میدان شهرداری، باغ سبزه میدان و...) و میراث‌های معنوی (چون جشن‌ها، آیین‌ها و مراسم بومی محلی یا آداب مهمان‌نوازی، مهمان‌دوستی، خوراک و...) دسته‌بندی کنیم در خواهیم یافت که هر کدام گزینه‌های فراوانی را برای مطالعه برندسازی شهر در اختیار ما قرار می‌دهند که با بررسی دقیق آن‌ها و رسیدن به یک نشانه برجسته و ایجاد برند مناسب ضمن ایجاد، اعتماد و اطمینان در مراجعین و گردشگران سایر نقاط کشور به بهبود کیفیت زندگی در حیطه شهری و مردمان بومی کمک شایانی کرده‌ایم و البته همه این‌ها نیاز به پژوهش و مطالعات کافی دارد و یک شبه حاصل نمی‌شود. از این روی کشورها و شهرهای مختلف برای اینکه از غافل‌ه عقب‌نمانند با عزمی راسخ، تمام توان اقتصادی و انسانی خود را با اتکاء به دانش بومی در این علم برای سرمایه



گذاری و معرفی هرچه کامل تر و موثر تر به کار می‌گیرند. باشد که ما نیز از این غافله عقب نمانیم و با بهره‌گیری صحیح از اصول علمی در جهت توسعه این صنعت گام برداریم.

جدول ۷۴- تحلیل وضع موجود شهر رشت در قالب مولفه‌های برند شهر خلاق خوراک به وسیله SWOT

عوامل بیرونی		عوامل داخلی		مولفه‌ها
تهدیدها (T)	فرصت‌ها (O)	ضعف‌ها (W)	قوت‌ها (S)	
T1: سهم اندک خوراک محلی رشت در بازار صنایع خوراک کشور T2: نبود صادرات خوراک محلی رشت T3: پایین بودن میزان تولید مواد غذایی اولیه خوراک محلی	O1: تمایل ساکنان به مشارکت در جشنواره‌ها O2: علاقه‌مندی بازدیدکنندگان به جشنواره‌ها	W1: عدم استفاده از خوراک محلی به عنوان نماد شهر W2: ضعف در آگاهی و آموزش شهروندان	S1: برگزاری جشنواره‌های بین‌المللی و تخصصی خوراک شناسی S2: حضور فعال در نشست‌ها و برنامه‌های جهانی شبکه شهرهای خلاق یونسکو	شناخت و ارتقای تصویر خوراک شناسی محلی
T4: تخصص کم ساکنان در مشاغل خانگی خوراک محلی T5: عدم مشارکت سمن‌ها در حوزه شهر خلاق خوراک	O3: تمایل ساکنان به مشارکت در مشاغل خانگی خوراک محلی O4: وجود سرمایه‌گذاران علاقه‌مند به حوزه خوراک محلی O5: استقبال بازدیدکنندگان از خوراک محلی O6: تمایل ساکنان به شرکت در مسابقات خوراک محلی	W3: عدم اشتغال ساکنان در حوزه گردشگری خوراک W4: اشتغال کم ساکنان در حوزه خوراک محلی W5: ضعف مشارکت بین شهر خلاق خوراک و نهادها	S3: برگزاری نمایشگاه‌های مناسبی در حوزه خوراک محلی S4: وجود زمینه‌های مناسب برای جذب سرمایه‌گذار	مشارکت و توسعه خلاقیت در خوراک شناسی
O7: شناخت مردم رشت از خوراک محلی		W6: عدم پاسخگویی و ارتباط مسئولین شهر خلاق خوراک با ساکنان	S5: برگزاری کارگاه‌های آموزشی S6: برگزاری مسابقات آشپزی	ارزش گذاری با بالابردن دانش و آگاهی
T6: کمبود فضاهای اقامتی	O8: فعال بودن بازار سنتی رشت در ارائه مواد اولیه خوراک محلی O9: وجود پیاده راه به عنوان محل برای برگزاری رویدادهای شهر خلاق خوراک O10: نوع تولید صنایع دستی و ملزومات طبخ خوراک محلی	W7: نبود غرفه‌های دائمی ارائه خوراک محلی W8: نبود مراکز تفریحی و فرهنگی شهر خلاق خوراک W9: عدم حمایت از نیروهای متخصص در خوراک محلی W10: نبود فضای رسمی برای برگزاری کارگاه‌ها		تلفیق صنایع فرهنگی و خلاق
T7: ضعف رسانه‌ها در معرفی و آموزش خوراک محلی T8: عدم فعالیت شرکت‌های تولید مواد غذایی در حوزه خوراک محلی	O11: وجود مراکز آموزشی آشپزی	W11: ارائه محدود خوراک محلی در رستوران‌ها W12: نبود استاندارد در تهیه خوراک محلی	S7: تنوع برنامه‌های فرهنگی و محلی در راستای شهر خلاق خوراک	جامعه فعال و تقویت محصولات خوراکی محلی
T9: عدم پرداخت تسهیلات بانکی به فعالان حوزه	O12: وجود جاذبه‌های گردشگری متنوع	W13: نبود فعالیت در حوزه گردشگری غذا	S8: صدور مجوز برای حضور فعالان خوراک محلی در	استفاده از ظرفیت خوراک محلی برای تقویت



عوامل بیرونی		عوامل داخلی		مولفه‌ها
خوراک محلی T10: نبود معافیت‌های مالیاتی برای فعالان حوزه خوراک محلی T11: وجود قوانین و مقررات غیرمنعطف شهری در حوزه سرمایه‌گذاری	رشت O13: علاقه‌مندی بازدیدکنندگان به بازدید از شهر رشت	W14: درآمد ناپایدار فعالان خوراک محلی	جشنواره‌ها S9: وجود تفاهم‌نامه با نهادهای شهر رشت	گردشگری و اقتصاد محلی



۸- سنجش و تحلیل مدیریت و مالیه شهرداری رشت

۸-۱- بررسی و تحلیل ساختار مدیریتی و تشکیلاتی شهرداری رشت

شهرداری‌ها از جمله مؤسسات عمومی غیر دولتی‌اند که وظایف بسیاری در اداره شهر بر عهده آنان گذاشته شده است. این وظایف در گستره‌های گوناگون اجتماعی، فرهنگی، عمرانی، شهرسازی و خدماتی است؛ به گونه‌ای که هر فرد از آغاز تولد تا پایان زندگی نیازمند خدمات این نهاد غیردولتی است. شهرداری به عنوان شخصیت حقوقی، مستقلاً می‌تواند طرف حق و تکلیف قرار گیرد، علیه آن اقامه دعوا شود، یا خود از فردی حقیقی یا حقوقی شکایت کند (آشنایی با حوزه اداری و حقوقی شهرداری‌ها، ۶۷، ۱۳۸۵).

از نظر حقوقی، شهرداری سازمانی است که سکنه یک شهر با استفاده از حقوق طبیعی خود و اختیاراتی که قانون به آنها عطا کرده، به منظور ایجاد و اداره کردن تأسیسات عمومی، وضع و اجرای نظامات شهری و تامین نیازمندی‌های مشترک محلی به وجود می‌آورند و به آن اختیار و نمایندگی می‌دهند تا هزینه خدماتی را که بر عهده آن واگذار شده، به طریقی منطقی و عادلانه بین سکنه شهر و استفاده‌کنندگان توزیع و از آن‌ها وصول کند؛ در صورتی که هر یک از شهروندان از پرداخت سهمی که باید پرداخت کند خودداری و یا نظامات شهری را رعایت نکنند، شهرداری می‌تواند با استفاده از اختیارات قانونی که از سوی مردم شهر به آن داده شده است، آنها را وادار به پرداخت سهم خود و رعایت نظامات و مقررات شهری کند (ایمانی، مقاله با عنوان شهرداری‌ها به عنوان سازمان محلی، ۱۳۷۴). شهرداری سازمانی حقوقی، محلی و مستقل است که در محدوده شهر برای رفع نیازهای عمرانی رفاهی و خدماتی ساکنان شهر در سطح محلی تشکیل می‌شود (ایمانی، مقاله با عنوان شهرداری‌ها به عنوان سازمان محلی، ۱۳۷۴).

اداره حقوقی در سازمان شهرداری‌ها یکی از اداراتی که از قدیم‌الایام با نقش‌ها و اهم وظایف مقرر شهرداری ذی‌مدخل و موثر در امور مربوط به نقش‌های مذکور بوده؛ متصدی امور حقوقی بنام اداره حقوقی است که در طول سنوات گذشته یقیناً از بدو تأسیس بلدییه (در قوانین بلدییه، قانون اوقاف و بلدییه مصوب سال‌های ۱۲۸۸-۱۲۸۵، شمسی است) که به نحوی در بدایت شروع تصدی مسائل حقوقی مطروحه و ساختار و شرح وظایف شهرداری موثر و قابل‌اعمال بوده است؛ مسائلی چون اخذ و مطالبه عوارض هزینه‌های صدور پروانه ساخت، عوارض مختلف تحت عنوان عوارض دروازه‌ای، ایاب‌وذهاب مسافران و آنچه که در مقررات مربوطه منابع درآمد شهرداری را تشکیل و از سال ۱۲۸۸ شمسی تاکنون اجرا و در مسیر تحولات قانونی مواجه با مصوبات جدید و در کنار مقررات قانون مدنی به حیات خود ادامه داده است. در سال‌های اخیر نظر به تعداد وظایف شهرداری‌ها، توسعه شهری، افزایش جمعیت، کثرت ساختمان‌سازی و ابلاغ طرح‌های مصوب جامع و تفصیلی ایجاد رشته‌ای به نام حقوق شهرسازی را ایجاب می‌نموده است، تأسیس این رشته از حقوق که ارتباط ناگسستنی با دایره شمول قانون مدنی در دنیای معاصر و حقوق زنده دارد ایفای نقش شهرداری را در مقام تنظیم روند شهرسازی و اعمال مقررات و ایفای حقوق ناشی از اعمال آن مقررات بالاخص حقوق شهرداری را مبرهن و آشکار می‌نماید و با توسعه امور، اداره حقوق متولی پاسخگویی به مسائل حقوقی دعاوی مطروحه و اقامه دعوی ایفاگر حساس و موثر در قانونمندی‌سازی عملکرد بخش‌های حقوقی شهرداری است. اداره حقوقی شهرداری کماکان و بیش‌ازپیش در رابطه با حقوق شهرسازی نقش‌های محوله را که روزبه‌روز در حال توسعه و حل معضلات است فعالیت می‌نماید. (سایت شهرداری کرمانشاه)



ماده ۵۵ وظایف شهرداری‌ها را به دو قسمت عام و خاص تقسیم می‌شود (منصور، ۱۳۹۲ - ۱۳۹۰).

وظایف خاص شهرداری: مانند ایجاد خیابان، نظافت و نگهداری معابر، جلوگیری از سد معبر... (حسنی ۱۳۹۰-۱۳۷۲)

وظایف عام شهرداری: این وظایف را شهرداری به تنهایی و یا با همکاری سایر مؤسسات انجام می‌دهد؛ مانند انجام

معاملات، تهیه آمار مربوط به امور شهر، موالید و متوفیات (حسینی، ۱۳۹۰-۱۳۷۵)

امروزه امور حقوقی شهرداری‌ها چنان مرتبط با نظام حقوق شهروندی و - زیستن به عنوان شهروند - حقوق مدنی زنده است که بر وسعت و لزوم تنسيق مقررات افزوده می‌شود.

برخی از اقدامات بخش حقوقی شهرداری‌ها:

- پاسخ مراجع قضایی انتظامی
- تنظیم قراردادهای
- مطالبات حقوقی
- درخواست یا الزام به ایفای تعهدات و تسهیل روند شهرسازی است

تشکيلات حقوقی در شهرداری

مسئولیت حساس و خطیر اعمال قانون و مقررات و دفاع از حقوق شهرداری، در رابطه با دعاوی مطروحه علیه شهرداری و طرح دعاوی به منظور وصول دعاوی و وصول حقوق شهرداری، رفع اشکالات حقوقی موجود در واحدها و حل و فصل آن‌ها، روشن کردن بعضی از موارد غامضی (تفسیر و علیل) و اظهار نظر حقوقی در رابطه با سؤالات مطروحه از سوی واحدهای تابعه، همچنین تنظیم دادخواست شکوائیه کیفری، اظهارنامه و اخطاریه مزایده و مناقصه و همکاری در اجرای آرا کمیسیون‌های موضوع قانون شهرداری‌ها، پاسخ استعلام‌های مراجعه، ابلاغ قوانین و مقررات و چگونگی اجرای آن‌ها و شرکت در کمیته‌ها و کمیسیون‌های خاص و. از جمله وظایفی است که بر عهده اداره حقوقی شهرداری است شرح وظایف و مسئولیت‌ها در اداره حقوقی شهرداری رشت به شرح زیر است:

- ارائه مشاوره حقوقی به شهردار و سایر واحدهای شهرداری
- اقامه دعوی حقوقی و کیفری در ارتباط با دعاوی شهرداری
- دفاع از حقوق شهرداری و پرسنل شهرداری در خصوص دعاوی مطروحه به طرفیت شهرداری
- تنظیم تعهدنامه، صلح‌نامه و سایر قراردادهای
- شرکت در جلسات رسیدگی دادرسی در دیوان عدالت اداری و محاکم عمومی
- عضویت در گروه املاک و توافق منطقه

نظام حقوقی تملک املاک در شهرداری‌ها



شهرداری‌ها در پرتو شخصیت حقوقی باید دارای حق و تکلیف باشند تا در تحقق اهداف وجودی‌شان با خلأهای حقوقی روبرو نشده و امکانات لازم حقوقی را در این راستا داشته باشند. بر همین اساس ماده ۳ قانون شهرداری‌ها مصوب سال ۱۳۳۴ ه.ش هر شهرداری را دارای شخصیت حقوقی مستقل دانسته است.

همچنین همان‌طور که از نام شهرداری بر می‌آید هر شهرداری مختص به شهر خود بوده و از این جهت از اشخاص دیگر ولو «دولت» مستقل است. از همین رو شهرداری‌ها جزء نهادهای دولتی به حساب نمی‌آیند. بند ۱ ماده واحد قانون فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی مصوب ۱۹/۴/۱۳۷۳ مجلس شورای اسلامی نیز که ناظر بر تبصره ماده ۵ قانون محاسبات عمومی کشور مصوب ۱۳۶۶ است مشعر بر همین معناست. وقتی که شهرداری دارای شخصیت حقوقی است باید انتظار داشت که قطعاً دارای حقوق و تکالیف نیز باشد. این حقوق و تکالیف باتوجه به اصل اختصاصی بودن صلاحیت اشخاص حقوقی در قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۴ و آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها مصوب ۱۲/۴/۱۳۴۶ و سایر قوانین مرتبط با شهرداری‌ها مطرح هستند.

در هر صورت هر شهرداری یک شخص حقوقی است؛ لذا دارای اهلیت تمتع از حقوق و متعهد شدن به تعهدات است. یکی از نتایج این اصل آن است که شهرداری می‌تواند عنوان مالک را داشته و از حق مالکیت برخوردار باشد. این حق از حقوق زیربنایی و اساسی هر شخص حقیقی یا حقوقی است و در مورد شهرداری‌ها نیز این مطلب صادق است. شهرداری برای حفظ موجودیت خود و نیز تحقق تکالیفی که در قانون برای آن معین شده ناگزیر است که اهلیت تمتع از این حقوق را داشته باشد و آن را از طریق نماینده قانونی خویش اعمال کند.

مدیریت اداره حقوقی شهرداری رشت

مدیریت اداره حقوقی یکی از ادارات تعیین شده در سازمان تفصیلی شهرداری رشت است که زیر مجموعه معاونت اداری و مالی است و وظایف پیش‌بینی شده برای این اداره به شرح زیر است:

اهداف

شهرداری‌ها به لحاظ تلاش و جایگاه حساسی که در نظام مدیریت شهر ایفا می‌نمایند و طبعاً مجری و یا ناظر بر اجرای ضوابط و مقررات شهری هستند در مسائل گوناگون و متنوع مرتبط با شرح وظایف خود می‌بایستی در حسن اجرای کلیه مقررات و قوانین مورد عمل مراقبت کامل به عمل آورند و به موازات آن در جهت رفع مشکلات حقوقی و قراردادهای مؤسسات و واحدهای تابعه در تمام زمینه‌های اداری و مالی و شهری و غیره اقدام نمایند؛ لذا ایجاب می‌نماید که واحدهای تحت عنوان اداره حقوقی با بهره‌گیری از کارشناسان خبره و آشنا به قوانین و مقررات موضوعه و با مسئولیت کامل در حوزه تحت نظارت شهرداری پیش‌بینی گردد تا بتواند نیازمندی‌های حقوقی کلیه واحدهای اشاره شده را تامین و مورد پیگیری قرار دهد.

شرح وظایف

- رسیدگی به معضلات و مشکلات حقوقی واحدها و مؤسسات شهرداری و اعلام نظر مشورتی در موارد ارجاعی
- تهیه و تنظیم لوایح دفاعی و انجام وظایف نمایندگی واحد متبوع در جریان دعاوی مطروحه در مراجعه قانونی



- بررسی حقوقی کلیه قراردادهای داخلی و خارجی مرتبط با شهرداری و اظهار نظر حقوقی در خصوص رعایت یا عدم رعایت ضوابط و موازین قانونی و عنداللزوم حکم و اصلاح آن و گزارش به مقام مافوق
- نظارت بر انعقاد قراردادهای مختلف در شهرداری و ارائه نظرات مشورتی باتوجه به صلاح شهرداری
- بررسی اطلاعات جمع آوری شده جهت ارائه نظر مشورتی در قبال پرسش هایی که در زمینه مسائل حقوقی از واحد متبوع به عمل می آید.
- طرح دعاوی و دفاع از حقوق شهرداری و پاسخگویی به کلیه دعاوی و شکایات مطروحه علیه شهرداری در مراجع قضایی و غیرقضایی
- پاسخ به استعلامات مطروحه از سوی معاونت ها، مدیریت های ستادی، مناطق و سازمان های وابسته به شهرداری و رفع ابهام از قوانین موجود و ارائه مشاوره قانونی به آنها
- نظارت بر نحوه عملکرد کارشناسان حقوقی مناطق در خصوص دعاوی مطروحه
- ارائه پیشنهادها در خصوص طرح ها و لوایح ارائه شده به شورای اسلامی شهر و ارائه پیشنهادها اصلاحی و نیز بررسی جایگاه قانونی مصوبات شورا و در صورت نیاز اعتراض به مصوبات مذکور و گزارش به مقام مافوق
- انجام سایر وظایف محوله طبق دستور مافوق.

۸-۲- بررسی و تحلیل عملکرد بودجه مصوب پیشین شهرداری رشت

بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه شهرداری رشت، بودجه مصوب سال ۱۴۰۰ شهرداری رشت به شرح زیر است:

جدول ۷۵- خلاصه کل بودجه مصوب ۱۴۰۰ شهرداری رشت

منابع				مصارف			
ردیف	شرح	مبلغ پیشنهادی	مبلغ مصوب	ردیف	شرح	مبلغ پیشنهادی	مبلغ مصوب
درآمدها				مأموریت ها			
۱۱۰۰۰۰	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی	۵,۳۵۵,۶۵۳,۳۷۵	۵,۳۵۵,۶۵۳,۳۷۵	۱	کالبدی و شهرسازی	۳۶۴,۴۵۵,۰۰۰	۳۶۴,۴۵۵,۰۰۰
۱۲۰۰۰۰	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی شهرداری	۴۴۱,۲۵۵,۲۵۰	۴۴۱,۲۵۵,۲۵۰	۲	محیط زیست و خدمات شهری	۲,۹۹۴,۲۷۰,۰۰۰	۲,۹۹۴,۲۷۰,۰۰۰
۱۳۰۰۰۰	درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری	۴۵۰,۰۵۲,۸۷۵	۴۵۰,۰۵۲,۸۷۵	۳	ایمنی و مدیریت بحران	۱۳۷,۱۵۰,۰۰۰	۱۳۷,۱۵۰,۰۰۰
۱۴۰۰۰۰	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری	۳۰۶,۲۷۵,۰۰۰	۳۰۶,۲۷۵,۰۰۰	۴	حمل و نقل و ترافیک	۲,۵۰۵,۸۳۷,۵۰۰	۲,۵۰۵,۸۳۷,۵۰۰
۱۵۰۰۰۰	کمک های اعطائی دولت و سازمانهای دولتی	۲۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۵	خدمات مدیریت	۶,۱۱۹,۶۹۴,۵۰۰	۶,۱۱۹,۶۹۴,۵۰۰
۱۶۰۰۰۰	اعانات، کمک های اهدایی و دارائی ها	۲,۶۰۴,۰۰۸,۵۰۰	۲,۶۰۴,۰۰۸,۵۰۰	۶	اجتماعی و فرهنگی	۲۷۸,۵۹۳,۰۰۰	۲۷۸,۵۹۳,۰۰۰
۱۰۰۰۰۰	جمع کل درآمدها	۹,۳۷۲,۲۴۵,۰۰۰	۹,۳۷۲,۲۴۵,۰۰۰		جمع کل مأموریت ها	۱۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲۰۰۰۰۰	جمع کل منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه ای	۲,۵۴۹,۷۵۵,۰۰۰	۲,۵۴۹,۷۵۵,۰۰۰		تیمبر پرداخت بدهی های قطعی شده سنواتی**	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۳۰۰۰۰۰	جمع کل منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی	۵۷۸,۰۰۰,۰۰۰	۵۷۸,۰۰۰,۰۰۰				
	جمع کل منابع شهرداری	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰		جمع کل مصارف شهرداری	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
	منابع سازمانها، شرکتهای و مؤسسات				مصارف سازمانها، شرکتهای و مؤسسات		
	کسر می شود ارقامی که دوبار منظور شده است				کسر می شود ارقامی که دوبار منظور شده است		
	منابع بودجه کل تلقیای شهرداری	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰		مصارف بودجه کل تلقیای شهرداری	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
	درآمد حاصل از جذب اعتبارات دولتی	۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰		ساماندهی و بهسازی تالاب عینک، تعریض و بازگشایی خیابان اقتصاد، مرمت بنای تاریخی میرزاخلیل رفیع	۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۵۰,۰۰۰,۰۰۰
	درآمد حاصل از اجرای پروژه های سرمایه گذاری	۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰		اجرای پروژه های سرمایه گذاری	۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
	درآمد حاصل از بند (ز) تبصره ۵ بودجه	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰		بازپرداخت دیون	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰

* اینگونه سازمانهای وابسته، به استناد ماده ۸۴ قانون شهرداری تأسیس شده اند و بودجه آنها می بایست بصورت تلفیقی با بودجه عمومی شهرداری پیش بینی شده باشد
** موضوع جدول شماره (۱) فصل دوم دستورالعمل بودجه



که با بررسی آن می‌توان دریافت که بزرگترین منبع درآمدی شهرداری در سال مذکور، درآمدهای ناشی از عوارض عمومی با مبلغ مصوب ۵,۳۵۵,۶۵۳,۳۷۵ ریال است، که پس از احتساب منابع حاضری و واگذاری دارایی سرمایه‌ای و مالی، مجموع منبع درآمدی شهرداری برابر با ۱۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال است.

در بخش مصرفی نیز بیشترین هزینه‌کرد مختص به مأموریت خدمات مدیریتی با مبلغ مصوب ۶,۱۱۹,۶۹۴,۵۰۰ ریال است. که با توجه به زیربخش‌های تعریف شده برای بخش خدمات مدیریتی سهم بزرگی از بودجه تخصیصی برابر ۵,۸۹۳,۲۹۴,۵۰۰ ریال صرف زیربخش تحول اداری و مدیریت عملکرد می‌شود.

جدول ۷۶- بودجه مصوب خدمات مدیریتی سال ۱۴۰۰ شهرداری رشت

کد طبقه‌بندی	عنوان مأموریت/ برنامه	عملکرد قطعی سال ۱۳۹۸	مصوب سال ۱۳۹۹	بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۰	بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۱
۵	خدمات مدیریت	۳۴۴۹۲۵۱۵۵۶	۴۱۱۵۸۳۵۰۰۰	۶۱۱۹۶۹۴۵۰۰	۶۱۱۹۶۹۴۵۰۰
۵۰۱	توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقا زیرساخت‌ها و فناوری‌های نوین	۰	۱۶۱۷۴۵۰۰۰	۱۷۷۲۵۰۰۰۰	۱۷۷۲۵۰۰۰۰
۵۰۲	آموزش و پژوهش‌های کاربردی	۲۸۴۵۲۲۱	۳۳۷۶۰۰۰۰	۳۰۸۵۰۰۰۰	۳۰۸۵۰۰۰۰
۵۰۳	تحول اداری و مدیریت عملکرد	۳۴۴۶۴۰۶۳۳۵	۳۸۸۱۸۳۰۰۰۰	۵۸۹۳۲۹۴۵۰۰	۵۸۹۳۲۹۴۵۰۰
۵۰۴	توسعه درآمدهای پایدار	۰	۳۸۵۰۰۰۰۰	۱۸۳۰۰۰۰۰	۱۸۳۰۰۰۰۰

طبق آنچه در گزارش منتشر شده از بودجه ۱۴۰۱ در سامانه شهرداری رشت منتشر شده است، درآمد و مصارف شهرداری در این سال به شرح زیر است.

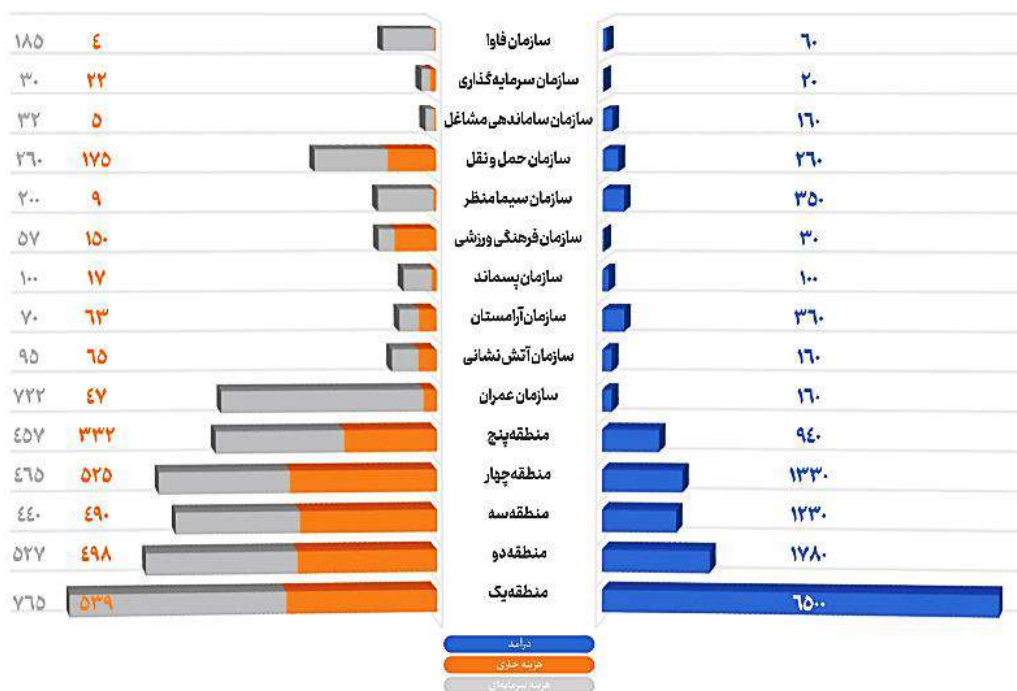
جدول ۷۷- کلیات بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت

مصادر	مصارف
درآمدها	۱۶/۶۸۸
واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای	۲/۵۱۲
واگذاری دارایی‌های مالی	۱/۰۰۰
جمع	۲۰/۲۰۰
اعتبارات هزینه‌ای	۹/۲۷۵
تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	۱۰/۴۹۷
تملك دارایی‌های مالی	۱۵۰
تعهدات قطعی شده سنواتی	۲۷۸
جمع	۲۰/۲۰۰

بزرگترین منبع درآمدی بودجه ۱۴۰۱ شهرداری رشت، عوارض ساختمانی با سهم ۲۸٪ و مبلغ ۵,۵۸۴ میلیارد ریال و پس از آن در رتبه دوم درآمدهای حاصل از تخلفات با سهم ۲۴٪ و مبلغ ۴,۸۰۲ میلیارد ریال است. در مبحث مصارف نیز بیشترین هزینه‌ها مربوط به بخش عمران با سهم ۵۴٪ و برابر با ۱۰,۷۷۵ میلیارد ریال است. که با توجه به زیربخش‌های تعریف شده برای پروژه‌های عمرانی، به ترتیب پروژه‌های پیاده‌روسازی، آسفالت و ... ۲,۴۷۶ میلیارد ریال و پروژه‌های احداث معابر، پل‌ها و ... ۲,۰۹۳ میلیارد ریال از بودجه را دریافت می‌کنند. که در نمودار زیر ساختار درآمد و هزینه به تفکیک مناطق و سازمان‌ها شرح داده

شده و استباط می شود که بیشترین جریان مالی در منطقه یک رخ می دهد اما در سایر مناطق و سازمان های تابع شهرداری جریان مالی نامتوازنی وجود دارد.

نمودار ۷۱- مقایسه درآمد و هزینه ها به تفکیک مناطق و سازمان ها



۸-۲-۱- روند مصارف بودجه شهرداری رشت

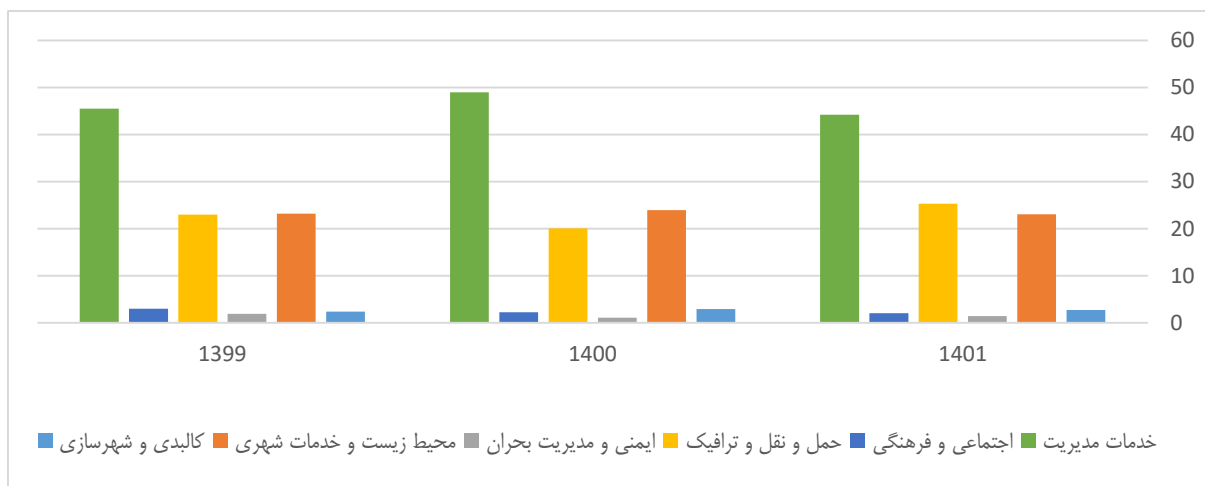
مصارف بودجه شهرداری رشت از سال ۱۳۹۹، اغلب در ۶ بخش ارائه می گردد که عبارتند از کالبدی و شهرسازی، محیط زیست و خدمات شهری، ایمنی و مدیریت بحران، حمل و نقل و ترافیک، خدمات مدیریت و اجتماعی و فرهنگی. بخش کالبدی و شهرسازی شامل بازآفرینی فضاهای شهری، طرحهای توسعه و تفصیلی شهری و زیباسازی شهری و ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری است. در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۱ سهم بخش کالبدی و شهرسازی از مصارف بودجه شهرداری رشت بسیار ناچیز می باشد. بخش محیط زیست و خدمات شهری شامل توسعه و نگهداری فضای سبز شهری، توسعه و نگهداری آرامستانها، طرح های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند، توسعه و نگهداری تاسیسات شهری، بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی، ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری و طرح های هدایت آب های سطحی می باشد. این بخش بعد از خدمات مدیریت و حمل و نقل و ترافیک بیشترین سهم را در مصارف بودجه شهرداری به خود اختصاص داده است. بخش ایمنی و مدیریت بحران شامل تهیه و اجرای طرح های ایمنی و کاهش خطرپذیری شهر، توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش نشانی و ارتقاء تاب آوری شهری، مدیریت بحران و پدافند غیر عامل است. سهم این بخش در مصارف بودجه شهرداری و در مقایسه با سایر بخش ها کمترین مقدار می باشد. بخش حمل و نقل و ترافیک نیز شامل مواردی از قبیل جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کش، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل عمومی، توسعه و ساماندهی پارکینگ ها، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل ریلی، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های مسافری شهری، سامانه های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر



و توسعه زیر ساخت های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث) می باشد. بخش حمل و نقل و ترافیک بعد از بخش خدمات مدیریت، بیشترین سهم را در مصارف بودجه شهرداری رشت دارا می باشد.

خدمات مدیریت نیز دربرگیرنده توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فن آوری های نوین، آموزش و پژوهش های کاربردی، تحول اداری و مدیریت عملکرد و توسعه درآمدهای پایدار بوده و بالاترین سهم را در بین موارد مندرج در مصارف بودجه شهرداری رشت دارا است. همچنین بخش اجتماعی و فرهنگی شامل حمایت، توانمندسازی و توسعه نهادها، تشکل ها، مشارکت های مردمی و سازمانهای مردم نهاد، برگزاری همایش ها، نمایشگاه ها و نشست ها، حمایت از طرح های حوزه سلامت اجتماعی، ساماندهی آسیب دیدگان اجتماعی و متکدیان، طرح های گردشگری و فرهنگی و توسعه زیرساختها، ظرفیت ها و فعالیت ها و طرح های فرهنگی است. سهم این بخش نیز از مصارف بودجه شهرداری رشت، در مقایسه با سایر بخش ها بسیار پایین است.

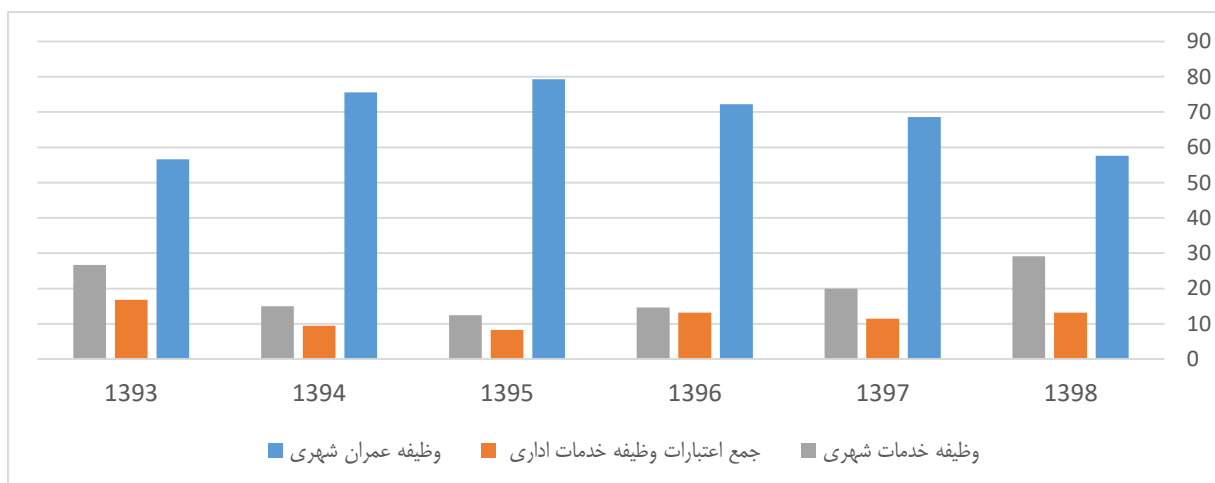
نمودار ۷۲- سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

قبل از سال ۱۳۹۹، مصارف بودجه شهرداری رشت شامل سه بخش کلی بوده است. بطوریکه در سال ۱۳۹۸، مصارف بودجه شامل سه عنوان کلی جمع اعتبارات و وظیفه خدمات اداری، وظیفه خدمات شهری و وظیفه عمران شهری بود. خود بخش وظیفه عمران شهری شامل مواردی همچون برنامه، برنامه ریزی توسعه شهری، برنامه هدایت و دفع آب های سطحی، برنامه حمل و نقل و بهبود عبور و مرور شهری، برنامه ایجاد تاسیسات حفاظتی، برنامه بهبود محیط شهری، برنامه ایجاد اماکن ورزشی و فرهنگی و توریستی، برنامه ایجاد سایر تاسیسات و تسهیلات شهری، برنامه ایجاد تاسیسات درآمدزا و دیون عمرانی است. مقایسه سهم هر یک از این بخش ها در مصارف بودجه شهرداری رشت و در بازه زمانی ۱۳۹۳-۱۳۹۸، نشان می دهد که بخش وظیفه عمران شهری بدلیل گسترده تر بودن آن، بیشترین سهم را از مصارف بودجه در اختیار دارد. بعد از این بخش، سهم وظیفه خدمات شهری قابل ملاحظه بوده و جمع اعتبارات و وظیفه خدمات اداری نیز کمترین سهم را از مصارف بودجه شهرداری رشت دارا است.

نمودار ۷۳- سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۸-۱۳۹۳



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

۳-۸- بررسی و تحلیل منابع اصلی درآمد شهرداری و محل های هزینه کرد آن

منابع بودجه شهرداری رشت از چندین بخش مهم و کلیدی تشکیل شده است. این بخش ها عبارتند از:



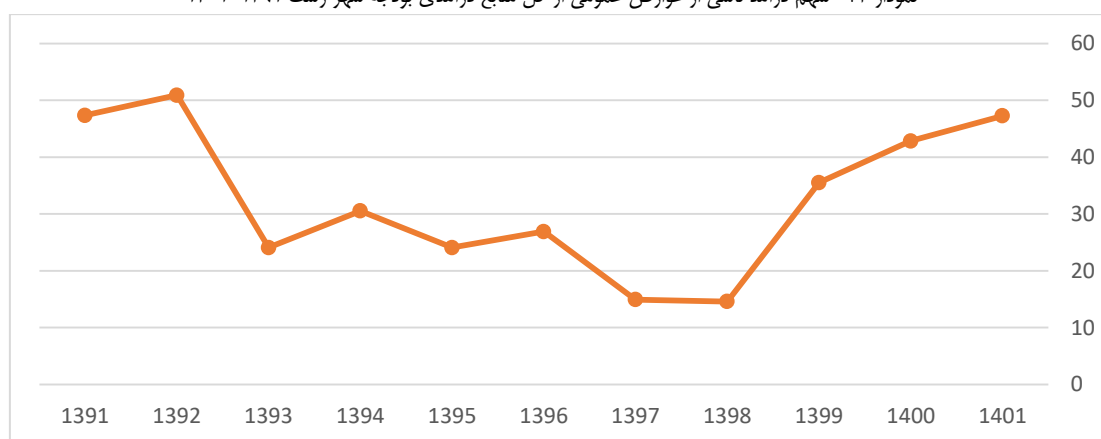
شکل ۵۰- منابع بودجه شهرداری رشت

بررسی روند سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت نشان می دهد که سهم این نوع درآمدها تا سال ۱۳۹۸ نزولی بوده و بعد از آن روند صعودی داشته است. دلیل اصلی این کاهش در سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸، پیش بینی فروش اوراق مشارکت از سوی شهرداری رشت برای تامین مالی فعالیت های متعدد بوده است. در سال ۱۳۹۷، فروش اوراق مشارکت اغلب برای تامین هزینه اجرای پروژه های پسماندی، لایروبی رودخانه ها و احداث دیوار حفاظتی، خرید دستگاه



زیاله‌سوز و ورزشگاه سلیمانداراب مدنظر بود. بدلیل بالا بودن میزان درآمد ناشی از واگذاری دارایی مالی و سرمایه‌ای در منابع بودجه، سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ کاهش چشمگیر داشته است و از ۵۱ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۱۴/۶ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است. همچنین قابل ذکر است که متوسط سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع بودجه در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱، تقریباً ۳۲/۶ درصد است.

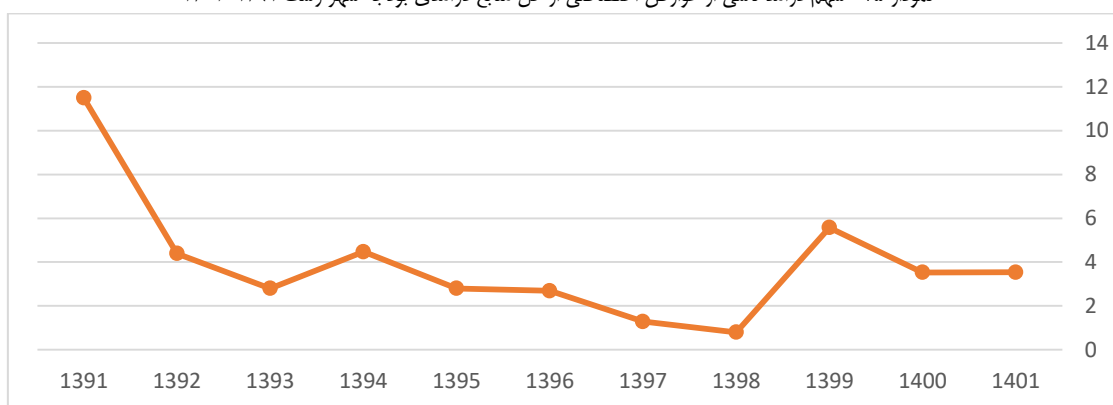
نمودار ۷۴- سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از منابع بودجه نیز روند نزولی داشته و از ۱۱/۴۸ در سال ۱۳۹۱ به ۳/۵۳ در سال ۱۴۰۱ رسیده است. بعبارت دیگر، متوسط رشد سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱، ۳/۹۴ بوده است. همچنین روند سهم درآمدهای اختصاصی از منابع بودجه تا سال ۱۳۹۸ تقریباً با روند درآمدهای ناشی از عوارض عمومی مشابه است.

نمودار ۷۵- سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱



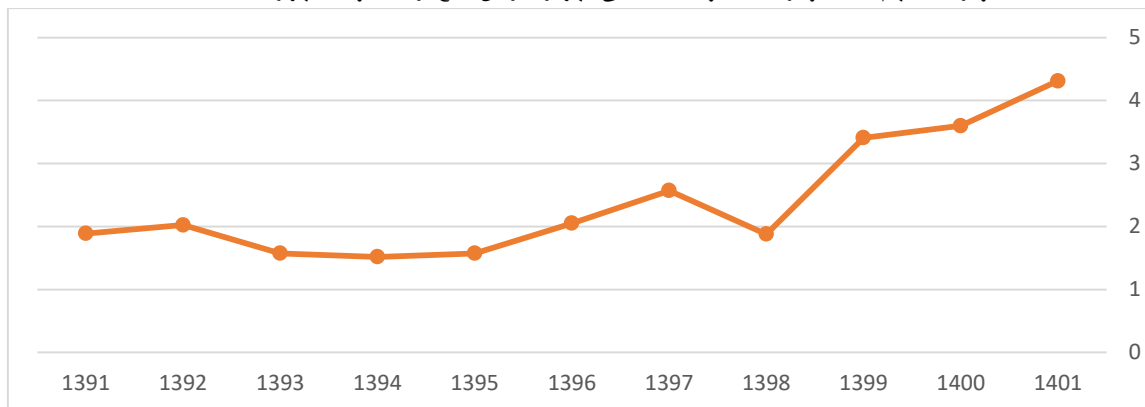
منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

با این حال، سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱ روند صعودی داشته و با سهم متوسط ۲/۴ درصدی، از ۱/۸۹ درصد به ۴/۳ درصد رسیده است. سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری نیز در سال ۱۳۹۴ در مقایسه با سایر سال‌ها بیشتر بوده و با سهم ۲۲/۷۸ درصدی باعث شده است تا میانگین سهم درآمدهای حاصل از



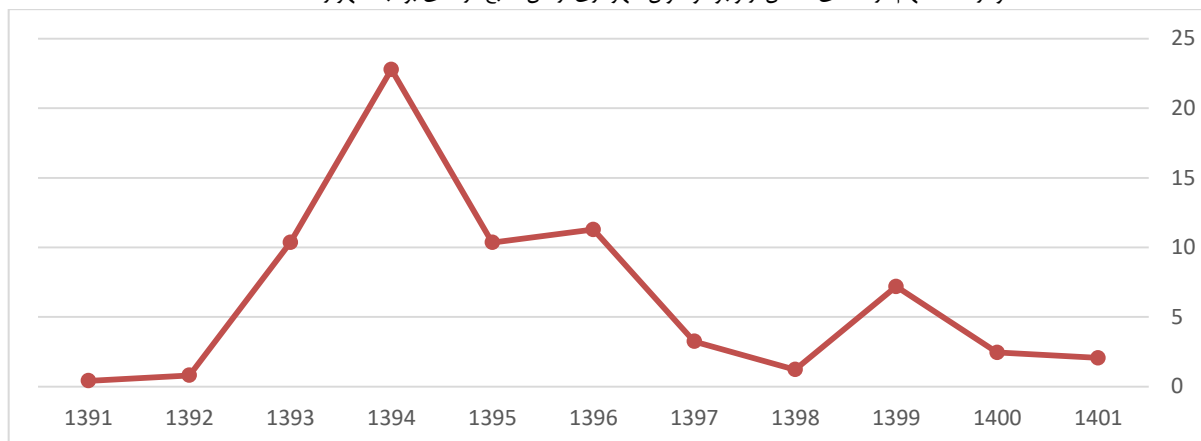
وجوه و اموال شهرداری از کل منابع بودجه شهرداری رشت در دوره زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱ به ۶/۵۶ درصد برسد. این بخش از منابع بودجه شهرداری رشت نوسان بالایی دارد.

نمودار ۷۶- سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

نمودار ۷۷- سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

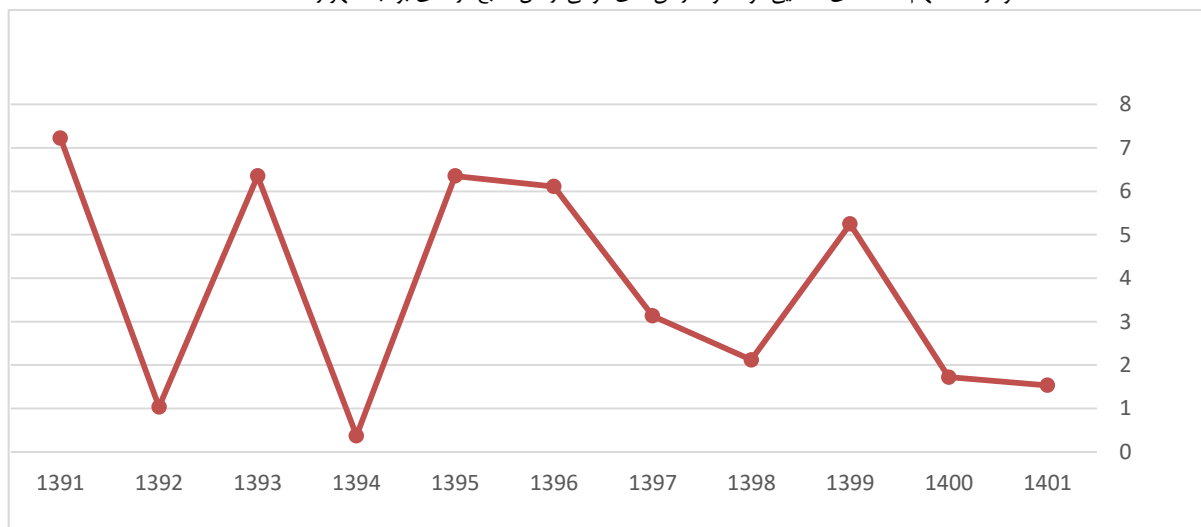


منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

همچنین کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی نوسانی‌ترین بخش منابع بودجه را تشکیل داده و نمودار آن در طی بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱ نوسانی است، با این حال، روند کلی این متغیر در بازه زمانی مذکور نزولی است.



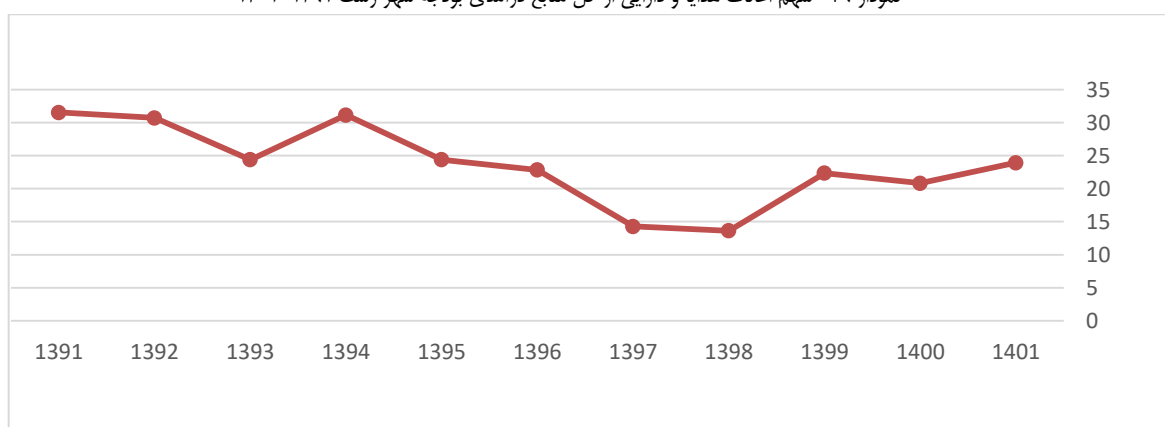
نمودار ۷۸- سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

اعانات هدایا و دارایی نیز بخش دیگری از منابع بودجه شهرداری رشت است که اغلب بعد از درآمد ناشی از عوارض عمومی، بیشترین سهم را در منابع بودجه به خود اختصاص می‌دهد. روند کلی سهم این بخش از منابع بودجه نیز نزولی بوده و از ۳۱/۵ درصد در سال ۱۳۹۱ به ۲۴ درصد در سال ۱۴۰۱ رسیده است.

نمودار ۷۹- سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

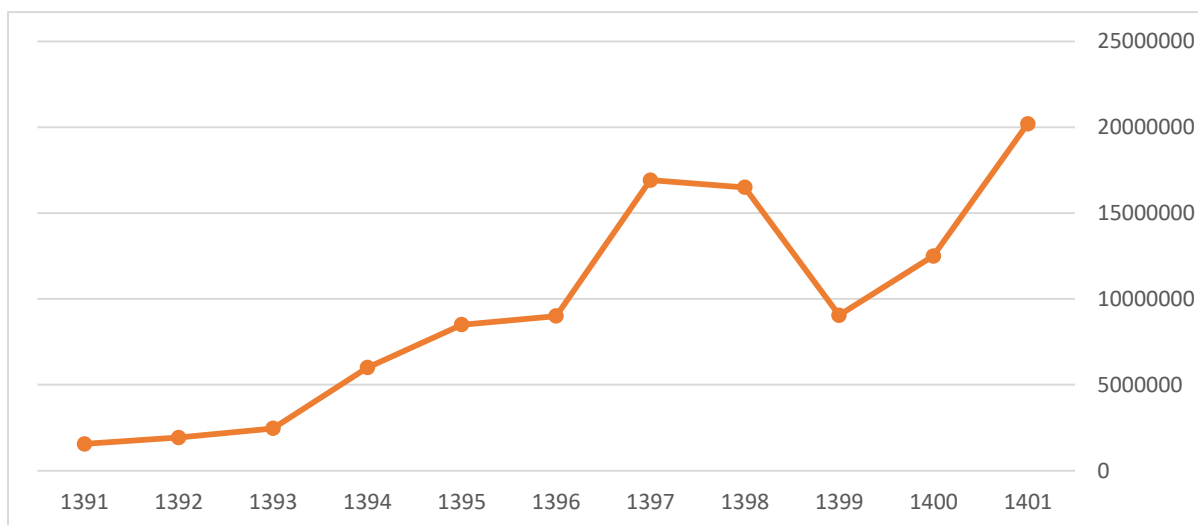


منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

در مجموع می‌توان بیان کرد که بررسی روند منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت نشان می‌دهد که این روند در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱ صعودی بوده و منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت در دوره مذکور از ۱۵۵۰۰۰۰۰ میلیون ریال به ۲۰۲۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال رسیده است. بعبارت دیگر، منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت با رشد ۱۲۰۳ درصدی بیش از ۱۳ برابر شده و به جز سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ همواره صعودی بوده است. همچنین میانگین رشد بودجه شهرداری رشت در بازه زمانی تقریباً ۲۹/۳ درصد بوده و بیشترین رشد منابع بودجه نیز مربوط به سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۴۰۱ بوده است.



نمودار ۸۰- منابع بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱



منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

بررسی امکانات مالی شهرداری:

امکانات مالی، فنی و اجرایی شهرداری و سایر سازمان‌های مؤثر در عمران شهر، امکانات مشارکت مردم و بخش خصوصی، ارزیابی کمبودهای اعتباری لازم برای اجرای طرح‌ها و برنامه‌های عمرانی شهر و در صورت لزوم تعدیل پیشنهادهای ارائه شده در جهت تطبیق با واقعیت‌های اجرایی به شرح زیر هستند:

سامانه مدیریت شهری در شهرها، مهم‌ترین سامانه‌ای است که بر روند مدیریت، کنترل و هدایت شهر و توسعه‌های آن اثربخش است. این سامانه اگر به‌درستی به مسئولیت‌های خود در قبال شهر و شهروندان عمل نماید و پاسخگوی نیازهای متغیر شهر و ساکنان آن باشد، ارتقای کیفیت زندگی در شهرها محقق خواهد شد از مهم‌ترین وظایف سامانه مدیریت شهری برقراری هماهنگی و ارتباط بین سه گروه افراد ذی‌نفع، ذی‌نفوذ و ذی‌مدخل در فرایند توسعه شهر است. این سامانه مدیریتی به‌تبع پویایی شهر از ماهیتی پویا برخوردار بوده و عوامل و نیروهای درونی و بیرونی را نظم می‌بخشد.

سیستم مدیریت شهری از زیرسیستم‌هایی متشکل شده که عبارت‌اند از: شهرداری شورای شهر، سازمان‌های مؤثر در عمران، شهر، شهروندان تعاونی‌ها، تشکل‌های خودجوش مردمی و جز آن. این زیرسیستم‌ها بنا به قدرتی که در تصمیم‌گیری برای شهر دارند در فرایند توسعه مؤثر خواهند بود؛ لذا بررسی آن‌ها و امکاناتشان می‌تواند یکی از زمینه‌های افزایش تحقق طرح‌های شهری را فراهم سازد.

براین‌اساس در ادامه به بررسی امکانات زیر سیستم‌های، شهرداری مشارکت مردمی و بخش خصوصی پرداخته می‌شود. بررسی این سه زیر سیستم از این جهت صورت گیرد که امکانات آنها تأثیر مستقیم در فرایند توسعه شهر خواهند داشت و قابلیت اتکای بیشتری دارند.

امکانات مالی و فنی شهرداری



تقسیم‌بندی آیین‌نامه‌ای منابع درآمدی شهرداری

امروزه یکی از مسائل مهم شهرداری‌ها در سراسر جهان ایجاد منابع کافی درآمد و تأمین هزینه خدمات شهری است. به‌طور کلی درآمد شهرداری‌ها از دو منبع تأمین می‌شود:

- منابع درآمد داخلی که شامل دریافت‌های مستقیم شهرداری از عوارض مستغلات (زمین و املاک) و درآمد حاصل از عوارض غیر مستغلات است.
- منابع درآمد خارجی که شامل درآمدهایی هستند که خارج از سازمان شهرداری دریافت می‌شوند؛ مانند عوارض دریافتی از آب، برق، تلفن و نیازمندی‌های شهری، مشابه کارخانه‌ها و همچنین کمک‌های بلاعوض دولت.

ماده ۲۹ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها، درآمد شهرداری‌ها را به شش طبقه زیر تقسیم کرده است:

- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)
- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
- بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری
- درآمدهای حاصله از وجوه اموال شهرداری
- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
- اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی و اموال و دارایی‌هایی که به‌موجب قانون به شهرداری تعلق می‌گیرد.

تقسیم‌بندی پیشنهادی منابع درآمدی شهرداری

منابع درآمدی شهرداری را می‌توان به دو دسته پایدار و ناپایدار تقسیم کرد، درآمدهای پایدار درآمدهایی هستند که به منابع پایدار وابسته بوده و به‌طور مستمر و دائم فعال بوده و در اختیار شهرداری قرار می‌گیرند و از ثبات مناسبی برخوردارند. در مقابل درآمدهای ناپایدار درآمدهایی هستند که به منابع ناپایدار متکی بوده و استمرار نداشته و نوسانات زیادی دارند. به‌عبارت‌دیگر درآمدهای پایدار، درون‌زا بوده و از قابلیت پیش‌بینی و برنامه‌پذیری برخوردار هستند درحالی‌که درآمدهای ناپایدار برون‌زا بوده و ممکن است بسته به رابط و موقعیت‌های مختلف به‌طور محسوس افزایش یا کاهش یابد. درآمدهای شهرداری‌ها بر حسب پایداری و ناپایداری به دسته‌های زیر تقسیم می‌شوند.

جدول ۷۸- طبقه‌بندی درآمدهای شهرداری از نظر پایداری

درآمدهای مستمر وصولی از سازمان‌ها و نهادهای مختلف		درآمدهای ناشی از عوارض عمومی	درآمد پایدار
عوارض سطح شهر	عوارض ساختمان‌ها و زمین		
عوارض نوسازی			
عوارض بلیت مسافرت و باربری	عوارض حمل‌ونقل و ارتباطات		
عوارض سالانه خودروهای سواری و موتورسیکلت			
عوارض بر معاینه وسائط نقلیه			
حق ثبت‌نام آزمون رانندگی			



عوارض پروانه‌های کسب فروش و خدمات		درآمدهای ناشی از بها خدمات و درآمد مؤسسات انتفاعی شهرداری	
درآمدهای حاصل از خدمات بازرگانی			
درآمدهای حاصل از خدمات پیمانکاری			
فروش و جمع‌آوری زباله			
آگهی‌های تجاری			
درآمد حاصل از خدمات آماده‌سازی			
تأسیسات شهرداری			
وجوه و اموال شهرداری			
عوارض بر پروانه‌های ساختمانی	عوارض ساختمان‌ها و زمین	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی	درآمدهای ناپایدار
عوارض بر معاملات غیرمنقول			
عوارض بر مازاد تراکم			
عوارض بر تفکیک زمین			
عوارض بر بالکن و پیش‌آمدگی			
عوارض شماره‌گذاری سالانه اتومبیل، موتورسیکلت	عوارض حمل‌ونقل و ارتباطات		
عوارض بر معاملات وسائط نقلیه			
عوارض صدور پروانه تاکسیرانی			
سه‌میه از عوارض وصولی متمرکز		درآمدهای ناپایدار ناشی از عوارض اختصاصی	
عوارض حذف پارکینگ			
عوارض حق بیمه حریق			
حق آسفالت و لکه‌گیری و ترمیم حفاری		درآمدهای ناپایدار ناشی از بهاء خدمات و درآمد مؤسسات انتفاعی شهرداری	
حق کارشناسی و فروش نقشه‌ها			
درآمد حاصل از نقل‌وانتقالات تاکسی			
اعانات کمک‌های اهدایی دولت، اشخاص و سازمان‌های غیردولتی و فروش اموال شهرداری و درآمدهای اتفاقی			

تقسیم‌بندی آیین‌نامه‌ای هزینه‌ها و مصارف شهرداری

در تقسیم‌بندی کنونی، هزینه‌های شهرداری‌ها به دو گروه تقسیم می‌شود:

هزینه‌های جاری؛ شامل دستمزد کارکنان، هزینه‌های جمع‌آوری زباله، نظافت شهر و سایر هزینه‌های اداری هزینه‌های عمرانی؛ شامل هزینه‌های ساخت و نگهداری معابر فضاهای سبز و فضاهای خدماتی متعلق به شهرداری است. از آنجاکه نوع هزینه‌های نگهداری شباهت زیادی با هزینه‌های احداث دارد این گروه از هزینه‌ها را جزء هزینه‌های عمرانی قلمداد کرده‌اند.

تقسیم‌بندی پیشنهادی هزینه‌ها و مصارف شهرداری



در الگوی پیشنهادی نیز هزینه‌های شهرداری رشت به دو دسته هزینه‌های جاری و هزینه‌های عمرانی طبقه‌بندی می‌شوند. با این تفاوت که هزینه‌های استهلاک شهر همچون؛ هزینه روکش معابر، بازسازی فضاهای سبز، تعمیر ساختمان‌های موجود متعلق به شهرداری نیز به عنوان هزینه‌های جاری در نظر گرفته می‌شوند. در مقابل هزینه‌های عمرانی، هزینه‌هایی هستند که برای توسعه و گسترش شهر صرف می‌شوند که در شهر رشت این هزینه‌ها را می‌توان دربرگیرنده برنامه‌ریزی توسعه شهری، هدایت و دفع آب‌های سطحی، توسعه حمل‌ونقل و بهبود عبور و مرور شهری، ایجاد تأسیسات حفاظتی، بهبود محیط شهر، ایجاد مکان‌های ورزشی، فرهنگی و گردشگری، ایجاد سایر تأسیسات و تسهیلات شهری و درآمدزا و هزینه‌های پیش‌بینی نشده دانست.

چگونگی تخصیص منابع درآمدی به مصارف هزینه‌ای

به طور معمول، شهرداری‌ها تمامی درآمدهای به دست آورده از منابع گوناگون را صرف کلیه هزینه‌های شهری می‌کنند و در این باره قائل به تفکیک در نحوه هزینه‌گذاری برحسب منابع درآمدی نیستند. اما با برقرار تفکیک در درآمدها و هزینه‌ها و مقایسه میان آنها می‌توان پی برد که اداره مالی شهر به شدت نامتعادل و بسیار مشکل‌زا است. در این شیوه اداره مالی، منابع محدود تجدیدناپذیر و موقتی شهر همچون؛ فروش تراکم، اعطای امتیاز کاربری، واگذاری شماره خودرو و جز آن‌ها به منبع درآمد اصلی تبدیل شده و این منابع درآمدی به مصارف لحظه‌ای، مقطعی و روزمره شهر، یعنی هزینه‌های دستمزدی استهلاکی و نگهداری شهری اختصاص می‌یابند این روش که از سوی بسیاری از اقتصاددانان شهری و حتی شهرداران با عنوان «فروش شهر برای جمع‌آوری زباله» تحلیل و نقد شده، در عمل به شرایط بحرانی در اقتصاد شهرها منجر شده است.

راه‌حل اداره مناسب مالی شهرداری‌ها، تخصیص درآمدهای پایدار برای هزینه‌های جاری (هزینه‌های اداری نگهداری و استهلاک شهر) و درآمدهای ناپایدار برای هزینه‌های عمرانی بدون هزینه‌های استهلاک شهر است.

درآمدهایی چون عوارض نوسازی، عوارض سالانه خودرو، بهای خدمات مؤسسات انتفاعی شهرداری، از نوع درآمدهایی هستند که شهرداری‌ها می‌توانند در درازمدت به آن‌ها اتکا داشته باشند. شهرها تا وجود دارند و شهروندان در آن‌ها ساکن‌اند، می‌توانند و باید از عوارض نوسازی استفاده کنند. از این‌رو، این درآمدها را باید به هزینه‌های دائمی شهر همچون هزینه‌های اداره و نگهداری و جبران استهلاک شهر اختصاص داد. درآمدهایی چون عوارض صدور پروانه‌های ساختمانی، عوارض شماره‌گذاری خودرو و کمک‌های دولتی درآمدهایی گذرا و موقتی هستند و شهرداری‌ها نمی‌توانند در درازمدت به آنها امید ببندند به سادگی می‌توان تصور کرد که اگر تقاضا برای سکونت در یک شهر برای درک چگونگی تأمین منابع مالی شهرداری که باید به نیازهای جاری و عمرانی تخصیص یابد، چند الگوی فرضی به شرح زیر معرفی می‌شوند.

نخستین الگوی فرضی، شرایطی است که یک شهر دارای جمعیت ثابتی است و سرانه‌های کاربری‌های آن کامل است. اما این شهر دچار استهلاک و هزینه‌های ناشی از مصرف فضاها است. برای اداره چنین شهری، استفاده از درآمد ناشی از صدور پروانه‌های ساختمانی، فروش تراکم، تغییر کاربری، شماره‌گذاری خودرو و جز آن، بی‌معنی و نشدنی است. برای پوشش این هزینه‌ها شهرداری باید به درآمدهایی از نوع عوارض نوسازی، عوارض کسب و پیشه، عوارض خودرو و سوخت و سایر درآمدهای پایدار تکیه کند چنین شهرهایی آرمانی نیستند و در بسیاری از کشورهای پیشرفته که دچار سکون جمعیتی شده و وضعیت رفاهی بالایی دارند رخ داده است و به همین روش به اداره شهرها می‌پردازند.



دومین الگوی، فرضی شرایطی است که یک شهر دارای جمعیت ثابتی است؛ اما سرانه‌های کاربری‌های آن ناکامل است؛ بنابراین علاوه بر هزینه‌های از نوع فرض اول، نیازمند برطرف‌سازی کمبودهای فضایی است. از آنجاکه تقاضایی برای افزایش ظرفیت جمعیتی شهر وجود ندارد، بنابراین استفاده از درآمدهایی همچون فروش تراکم، تغییر کاربری، عوارض پروانه‌های کسب و جز آن‌ها ناممکن است و یا توانایی پوشش‌دادن به هزینه‌های عمرانی را ندارند. در این گزینه، شهرداری با درج آگهی و درمیان‌گذاشتن نیازهای شهر با مردم و نهادهای مدنی آن‌ها، درآمدی مقطعی به‌منظور خاص کسب کند. بدیهی است پس از برطرف‌سازی نیازها شرایط شهر به الگوی اول باز می‌گردد. این گونه شهرها بیشتر در میان کشورهای توسعه‌یافته و یا شهرهایی که مراحل پایانی توسعه‌یافتگی را تجربه می‌کنند مشاهده می‌شوند.

سومین الگوی فرضی، شرایطی است که جمعیت شهر افزایش‌دهنده است و سرانه‌های مربوط به جمعیت موجود کامل هستند، اما ضروری است برای جمعیت افزوده شده به شهر، خدمات و فضاهای شهری برابر با نیازهای جمعیت موجود شهر تأمین شود؛ بنابراین برای جمعیت موجود از الگوی اول استفاده می‌شود و بخش‌های موجود شهر باید به اتکای درآمدهای پایدار اداره شوند؛ اما برای جمعیت افزوده شده از درآمدهای ناپایدار همچون عوارض پروانه ساخت، فروش تراکم، تغییر کاربری، عوارض پروانه‌های کسب و جز آن‌ها استفاده می‌شود این الگو به طور عمده در کشورهای توسعه‌یافته و یا کشورهای پیشرفته‌ای که در معرض مهاجرت هستند، دیده می‌شود. در این حالت، مدیریت مالی شهرها باید درآمدها و هزینه‌های شهرها را به تفکیک و بادقت تخصیص دهند. به‌طوری‌که درآمدهای پایدار برای هزینه‌های جاری و استهلاک و درآمدهای ناپایدار برای هزینه‌های عمرانی شهر صرف شود.

چهارمین الگوی فرضی، الگویی است که در آن جمعیت افزایش‌دهنده و سرانه‌ها نامناسب‌اند. این الگو در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته وجود دارد و البته تمامی شهرهای ایران نیز در زمره همین الگو هستند. در این حالت لازم است که از همه منابع مالی، استفاده شود؛ اما با این شرط که با تفکیک و مدیریت دقیق، درآمدهای پایدار برای نگهداری و اداره شهر و درآمدهای ناپایدار برای عمران و توسعه شهر تخصیص یابد. برای اداره این شهرها، بدترین روش آن است که با فروش و واگذاری تراکم و اعطای امتیازهای کاربری و سایر درآمدهای ناپایدار، به اداره امور روزمره شهرها پرداخت. در این صورت پس از مدتی که منابع فروش فضاهای شهرها به اتمام می‌رسد و درحالی‌که امکان دستیابی به منابع جدید مالی وجود ندارد، ساختار مالی شهرها به ورشکستگی کشیده شده و بحران‌های گسترده‌ای گریبان‌گیر شهرها می‌شود.

جدول ۷۹- الگوهای فرضی برای کسب درآمد و تخصیص هزینه در شهرداری‌ها

فرض‌ها	نوع هزینه‌ها	درآمدها	نوع درآمدها
جمعیت: ثابت سرانه‌ها: مناسب	نگهداری: جاری	عوارض نوسازی سایر درآمدهای پایدار	پایدار
جمعیت: ثابت سرانه‌ها: نامناسب	نگهداری: جاری	عوارض نوسازی سایر درآمدهای پایدار	پایدار
	توسعه: عمرانی	مشارکت مردمی عوارض مقطعی	ناپایدار
جمعیت: افزایش‌دهنده سرانه‌های جمعیت موجود: مناسب نیاز به تأمین سرانه برای جمعیت اضافه شونده	نگهداری: جاری	عوارض نوسازی سایر درآمدهای پایدار	پایدار
	توسعه: عمرانی	عوارض پروانه‌های ساختمان عوارض پروانه‌های کسب و پیشه	ناپایدار



نوع درآمدها	درآمدها	نوع هزینه‌ها	فرض‌ها
	سایر درآمدهای ناپایدار		
پایدار	عوارض نوسازی سایر درآمدهای پایدار	نگهداری: جاری	جمعیت: افزایش سرانه‌های جمعیت موجود: نامناسب نیاز به تامین سرانه برای جمعیت اضافه شونده
ناپایدار	مشارکت مردمی عوارض مقطعی عوارض پروانه‌های ساختمان عوارض پروانه‌های کسب و پیشه سایر درآمدهای ناپایدار	توسعه: عمرانی	

۸-۴- شناسایی و تحلیل محدودیت‌ها و فرصت‌های جذب درآمد و محل‌های هزینه‌کرد شهرداری رشت

همانطور که پیش‌تر اشاره شد، درآمدها یکی از سه بخش اصلی منابع شهرداری رشت بوده و بر اساس بودجه ۱۴۰۱ شهرداری رشت درآمدها شامل موارد زیر است:

- درآمد حاصل از عوارض عمومی مانند سهم شهرداری از محل مالیات برارزش افزوده، عوارض نوسازی، عوارض خودرو، پروانه‌های ساختمانی؛
- درآمد حاصل از عوارض اختصاصی مانند درآمد غسل‌خانه و گورستان و همچنین بهای خدمات مدیریت پسماند؛
- درآمد حاصل از بهای خدمات شهری که شهرداری ارائه می‌نماید مانند بهای خدمات ایمنی و آتش‌نشانی و همچنین بهای خدمات صدور معاینه فنی خودرو؛
- درآمد حاصل وجوه و اموال شهرداری مانند مال‌الاجاره ساختمان‌ها و تاسیسات شهرداری و سود سپرده‌های بانکی؛
- درآمد حاصل از کمک‌های اهدایی دولت.

نکته حائز اهمیت در زمینه درآمدزایی شهرداری لزوم توجه به ابعاد گردشگری شهر با تاکید بر برندخاص شهر رشت در زمینه شهر خلاق خوراک است، چرا که با تاکید بر این بعد می‌توان تا حد زیادی بر پایداری منابع درآمدی شهر و شهرداری تاکید نمود.

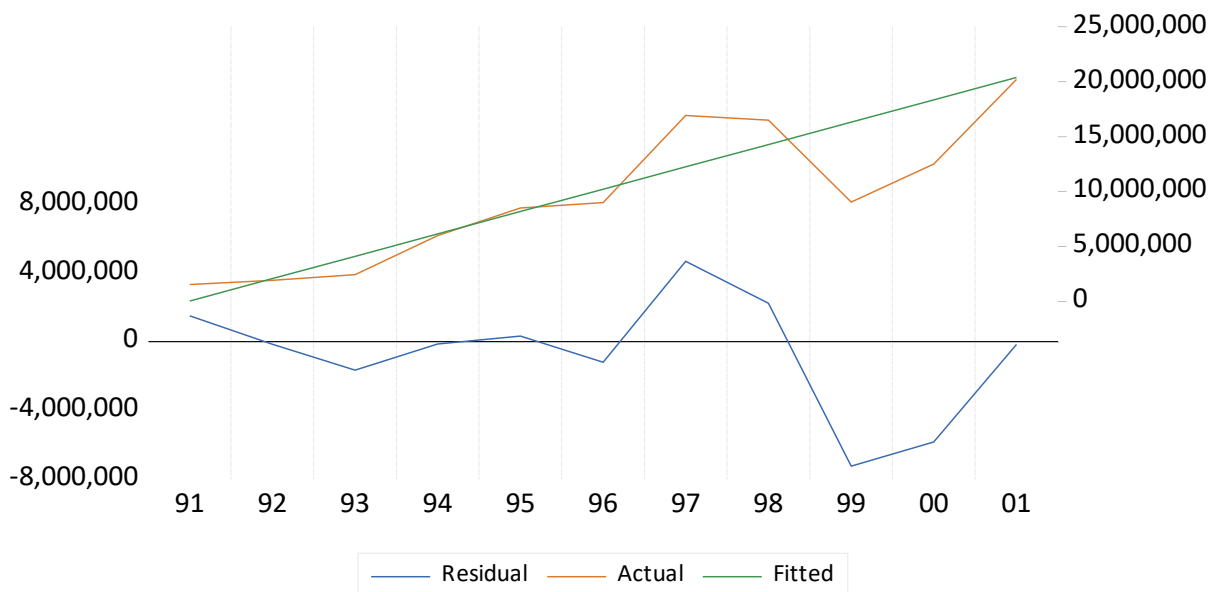
۸-۴-۱- پیش‌بینی مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت

در ادامه، برای پیش‌بینی مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت از دو روش استفاده شده است. در روش اول، میانگین هندسی رشد منابع بودجه شهرداری رشت محاسبه شده و از سال ۱۴۰۲، این میانگین بعنوان نرخ رشد منابع بودجه مدنظر قرار گرفت. محاسبه منابع بودجه شهرداری رشت با این روش، مقادیر پرت و دورافتاده ای را ارائه می‌کند. از این‌رو برای پیش‌بینی مقادیر آتی از روش رگرسیونی استفاده گردید. نتایج حاصل از برآورد رگرسیون با روش حداقل مربعات نیرومند (RLS) معادله رگرسیونی زیر را ارائه می‌کند که در آن T بیانگر زمان بوده و BUD میزان منابع بودجه را نشان می‌دهد:

$$BUD = -2827243408.89 + 2032561.5 \times T$$



نمودار ۸۱- معادله رگرسیونی برآورد شده به‌مراه مقادیر واقعی و پسماند رگرسیون



با استفاده از معادله رگرسیونی برآورد شده، مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت تا سال ۱۴۱۰ به شرح زیر است:

جدول ۸۰- مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت تا سال ۱۴۱۰

1402	22407816
1403	24440378
1404	26472939
1405	28505501
1406	30538062
1407	32570624
1408	34603185
1409	36635747
1410	38668308

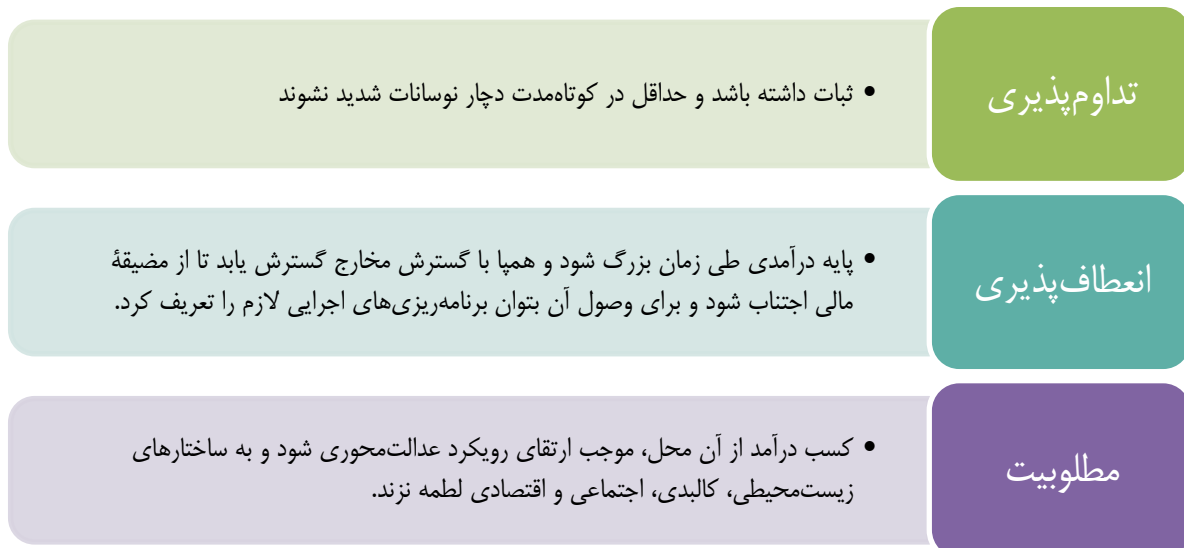
۸-۴-۲- درآمد شهرداری ها و لزوم پایدار بودن آن

کسب درآمد در شهرداری‌ها از اموری است که تاثیر عمده‌ای در ارائه خدمات شهری به شهروندان دارد. اگر شهرداری‌ها نتوانند درآمد کافی و پایدار به دست آورند، نخواهند توانست تاسیسات ضروری در شهر را ایجاد و اداره کنند. هر چند که منابع مالی شهرداری‌ها به صورت مختلف قابل حصول است، اما همه آن‌ها از خصوصیات درآمدهای پایدار برخوردار نیستند. پایداری در درآمدهای مستلزم آن است که اولاً این اقلام از استمرار نسبی برخوردار باشند و ثانیاً حصول این درآمد ها شرایط کیفی شهر را در معرض تهدید و تخریب قرار ندهد. از این رو دستیابی به روش‌های جدید تامین منابع درآمدی پایدار و مطمئن و بدون تبعات ناگوار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی نقش بسیار موثری در رضایت جامعه شهری، سرعت بخشیدن به توسعه و عمران محدوده‌های شهری و در نهایت مدیریت مطلوب شهرها خواهد داشت. با این حال، به دلیل وجود سیستم اقتصادی ناکارآمد، همچنین نظام‌های مالیاتی ضعیف و مشارکت نکردن شهروندان در تامین هزینه‌های شهرها، شهرداری‌ها را در تامین منابع درآمدی پایدار برای مناطق تحت پوشش خود با مشکل مواجه نموده است. بطوریکه با اعمال سیاست خودکفایی شهرداری‌ها،



سیستم تأمین درآمد آنها عمدتاً از منابع درآمدی ناپایدار و ناسالم و از طریق روش‌هایی همچون عوارض ساختمان‌ها، فروش تراکم و جریمه تغییر کاربری اراضی، جریمه افزایش تعداد طبقات ساختمان، جریمه حذف پارکینگ از ساختمان و جریمه کمیسیون ماده صد یا تخلفات ساختمانی تأمین می‌شود. بعبارت دیگر، کشورهایی که دارای سیستم اقتصادی ناکارآمد و مبتنی بر اقتصاد غیررسمی، نظام‌های مالیاتی ضعیف و فاقد مکانیزم‌های مشارکت شهروندان در تأمین هزینه‌های شهرها هستند، سیستم تأمین درآمد شهرداری‌ها عمدتاً به سمت منابع درآمدی ناپایدار و ناسالم کشیده می‌شود (مسگری و همکاران، ۱۳۹۷).

بنابراین می‌توان بیان نمود که از الزامات دستیابی به توسعه پایدار شهری، مدیریت یکپارچه شهری و منابع درآمدی پایدار است. برخورداری از نظام درآمدی پایدار، یکی از عناصر مهمی است که مدیریت شهری را در انجام مأموریت‌ها می‌تواند موفق کند تا در سایه آن به نیازها و انتظارات بتواند پاسخ دهد. برخورداری از منابع درآمدی پایدار، برنامه‌ریزی مالی و بودجه‌ای شهرداری‌ها را مختل می‌کند و با این روند منابع درآمدی فعلی جوابگوی هزینه‌های رو به افزایش شهرداری‌ها در سال‌های آتی نخواهد بود. این امر اهمیت مدیریت شهری را دوچندان می‌کند. مدیریت شهری به‌عنوان چارچوب سازمانی توسعه شهر به سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و عملیاتی مربوط می‌شود که در پی اطمینان از تطابق رشد جمعیت با دسترسی به زیرساخت‌های اساسی، مسکن و اشتغال هستند. کارایی مدیریت شهری وابستگی مشخص به عوامل زمینه‌ای از قبیل ثبات سیاسی، انجام یکپارچگی اجتماعی و رونق اقتصادی و نیز عوامل دیگری از جمله مهارت‌ها، انگیزه‌های سیاستمداران و افراد استفاده‌کننده از این سیاست‌ها دارد. تفرق و نبود مدیریت یکپارچه شهری در عرصه سیاست‌گذاری، تصمیم‌سازی، برنامه‌ریزی، اجرا، ارزیابی و نظارت از موانع اصلی اداره مطلوب شهر و دستیابی به توسعه پایدار شهری و عدالت اجتماعی است. برای دستیابی به توسعه پایدار شهری درباره ضرورت رویکرد سیستمی و یکپارچه، اتفاق نظر وجود دارد و کیفیت زندگی شهری، کیفیت عرضه خدمات شهری و توسعه کالبدی شهر از جمله ویژگی‌های آن به شمار می‌رود. در این میان، تأمین منابع پایدار شهری برای استمرار نظام مدیریت شهری، حیاتی و ضروری است (سیف‌اله و همکاران، ۱۳۹۳، ۱۵۶). براساس طرح جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری‌ها، درآمدهای پایدار از جمله درآمدهای شهرداری‌اند که از ویژگی‌های زیر برخوردار باشند (حاجی‌لو و همکاران، ۱۳۹۶):



شکل ۵۱ - ویژگی‌های درآمدی شهرداری



درآمدها به طور کلی از دو بخش داخلی و خارجی تأمین می‌شود. درآمدهای داخلی شامل دریافتی‌های مستقیم شهرداری از عوارض مستغلات و درآمد حاصل از عوارض غیر مستغلات بوده و از دریافتی‌های مستقیم شهرداری از اجاره اموال و مستغلات و فروش اموال به دست می‌آید. منابع درآمد خارجی نیز شامل درآمدهایی است که خارج از سازمانهای شهرداری دریافت می‌گردد. مانند عوارض آب، برق، تلفن و نیازمندی‌های شهری مشابه، کارخانه و کمک‌های بلاعوض دولت.

به طور کلی شهرداری‌ها در تمامی کشورها به دنبال ایجاد سیستمی علمی و عملیاتی برای کسب درآمد هستند و تلاش می‌کنند که به کمک این سیستم و راه کارهای تکمیلی، نوسانات درآمدی خود را به حداقل برسانند. در این بین نکته مهمی که باید به آن پرداخت، تناسب وظایف شهرداری و منابع درآمدی آن‌هاست. همچنین ماده ۲۹ آئین‌نامه مالی شهرداری‌ها، درآمد شهرداری‌ها را به طبقات ذیل تقسیم می‌کند:

۱- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)

۲- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی

۳- بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری

۴- درآمدهای حاصل از وجوه اموال شهرداری

۵- کمک‌های اعطائی دولت و سازمانهای دولتی

همچنین در داخل این تقسیم‌بندی منابع درآمدی مختلف تعریف شده‌اند که برخی از آن‌ها جزو درآمد پایدار بوده و برخی نیز ناپایدارند. این منابع درآمدی عبارتند از (حاجی لو و همکاران، ۱۳۹۶):

- **عوارض بر ساختمان‌ها و اراضی:** این عوارض شامل عوارض بر مازاد تراکم، عوارض بر تفکیک اراضی و ساختمان‌ها، عوارض بر بالکن و پیش‌آمدگی، عوارض بر پروانه‌های ساختمانی، عوارض نوسازی و غیره است. عوارض ثابت شهرداری همچون عوارض نوسازی و غیره از جمله درآمدهای پایدار است که مبلغ آن سهم اندکی از بودجه‌های سالیانه شهرداری را به خود اختصاص می‌دهد. ارتقای جایگاه اجتماعی شهرداری‌ها و افزایش اعتماد شهروندان به مدیریت شهری و همچنین نقش‌آفرینی برای مردم در پروژه‌های شهری از طریق ارزیابی‌های اجتماعی می‌تواند در وصول به هنگام عوارض مؤثر باشد.
- **عوارض بر پروانه‌های کسب و فروش:** این عوارض شامل مواردی از قبیل توسعه و گسترش نظام تاکسیرانی در سطح شهر به منظور ایجاد درآمدهایی همچون عوارض پروانه تاکسیرانی برای شهرداری، گسترش و توسعه فضاهای ورزشی و تفریحی با توجه به فضاهای خالی موجود و بدون استفاده در شهر برای بالابردن سرانه‌های شهری و عوارض ناشی از پروانه کسب اماکن ورزشی و تفریحی است. با توجه به اینکه ارتقای شرایط مدیریت شهری و بهبود وضعیت شهرداری‌ها، یکی از اهداف و برنامه‌ها و عوامل مؤثر در بهبود اداره شهرها و عملکرد شهرداری‌ها است، باید به این موارد توجه شود؛ از این رو، بررسی و اجرای این موارد به پایداری درآمد در شهرداری‌ها کمک می‌کند.



- **درآمد حاصل از اموال شهرداری:** درآمدهای کسب‌شده شهرداری در این منبع درآمدی از طریق درآمد حاصل از مال‌الاجاره ساختمان‌ها و تأسیسات و درآمد حاصل از حق‌مالکانه است که این موارد می‌توانند جزء منابع پایدار درآمدی محسوب شوند.
- **اعانات و دارایی‌هایی که به موجب قانون به شهرداری تعلق می‌گیرد:** این منبع درآمدی شامل مواردی همچون جریمه کمیسیون ماده صد، جرائم تخلفات ساختمانی شهری، ضبط سپرده‌های معاملات شهرداری، جریمه سد معبر و سایر موارد است.
- **سهام شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده:** این نوع مالیات رایج‌ترین و پذیرفته‌ترین مالیاتی است که دولت و شهرداری‌ها برای تأمین هزینه‌های خود دریافت می‌کنند. قانون مالیات بر ارزش افزوده گامی برای حرکت شهرداری‌ها به سوی درآمدهای مالی پایدار و همچنین شفاف‌سازی نظام اقتصادی کشور خواهد بود. مالیات انتقالی از دولت به شهرداری (مالیات مشترک)، چه در قالب مالیات بر ارزش افزوده و چه به صورت انتقال درصدی از مالیات‌های ملی به عنوان سهم شهرداری به آن شهر، پایدارترین نوع درآمد برای شهرداری در نظر گرفته می‌شود.
- **مشارکت در پروژه‌های سرمایه‌گذاری در حوزه مدیریت شهری:** یکی از راه‌های کاستن از مشکلات درآمدی شهرداری‌ها سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای رسیدن به درآمدهای پایدار در این زمینه است. جذب سرمایه‌گذار در حوزه‌های مختلف، عاملی برای تداوم رشد اقتصادی هر شهر است که شهرداری‌ها با ایجاد زمینه مناسب برای حضور کارآفرینان و رفع موانع سرمایه‌گذاری در اجرای پروژه‌های شهری به پیشبرد اهداف شهر کمک می‌کنند. با توجه به اینکه شهرداری‌ها وابسته به اعتبارات حاکمیتی نیستند، هنر مدیریت شهری برنامه‌ریزی مطلوب در راستای مشارکت سرمایه‌گذاران در طرح‌های مختلف اقتصادی و درآمدزایی است. با توجه به محدودیت منابع مالی شهرداری‌ها و کاهش درآمدها، سرمایه‌گذاری بهترین راهکار برای ایجاد درآمدهای پایدار شهری است. با توجه به اهمیت سرمایه‌گذاری در ایجاد درآمدهای پایدار شهری انتظار می‌رود با برگزاری جلسات و تبادل افکار بتوان زمینه تأمین بخش عمده‌ای از درآمدهای شهرداری را از طریق سرمایه‌گذاری و درآمدهای پایدار فراهم کرد.
- **مشارکت در تولیدات مربوط به خدمات شهری:** قراردادهای مشارکتی، توافقی بین بخش عمومی (شهرداری) و بخش خصوصی (سرمایه‌گذاران) است که همکاری بخش خصوصی را برای ارائه خدمات عمومی امکان‌پذیر کرده است. دریافت بهای خدمات و شارژ شهری از طریق خصوصی‌سازی خدمات و زیرساخت‌های شهری نظیر جمع‌آوری پسماندها، احداث پارکینگ‌های طبقاتی و مراکز تفریحی مانند سینما و تئاتر در این فرایند راه حل مؤثری برای کسب درآمد پایدار شهری است. شهرداری‌ها با تدوین آیین‌نامه مشوق‌های سرمایه‌گذاری شرایطی را می‌توانند محیا کنند که براساس آن، با مشارکت بخش خصوصی و تعریف بسته‌های اقتصادی جذاب به دنبال تأمین سرانه‌های خدماتی، آموزشی و فضای سبز باشند؛ این فعالیت‌های تولیدی باید هدفمند و در راستای استراتژی‌های توسعه پایدار باشد.
- **عوارض بر فروش کالاها و خدمات:** درآمد ناشی از عوارض بر کالا و خدمات یکی از مهم‌ترین درآمدهای پایدار شهرداری محسوب می‌شود و نقش بی‌بدیلی در تقویت درآمدهای شهرداری دارد. در هر شهری که فعالیت



اقتصادی، کارخانه‌های تولیدی یا مصرف کالا و خدمات بیشتر باشد، به دلیل وجود تراکنش و مبادلات اقتصادی بیشتر، عوارض ارزش افزوده بیشتری جمع‌آوری می‌شود؛ بنابراین درآمد شهرداری محل از این منبع بیشتر خواهد بود.

• **درآمد ناشی از بهای خدمات شهرداری:** درآمد ناشی از بهای خدمات شهرداری شامل حق کارشناسی، حق آسفالت‌گیری و ترمیم حفاری، درآمد حاصل از جمع‌آوری زباله، درآمد حاصل از خدمات آماده‌سازی و درآمد حاصل از خدمات شهری است.

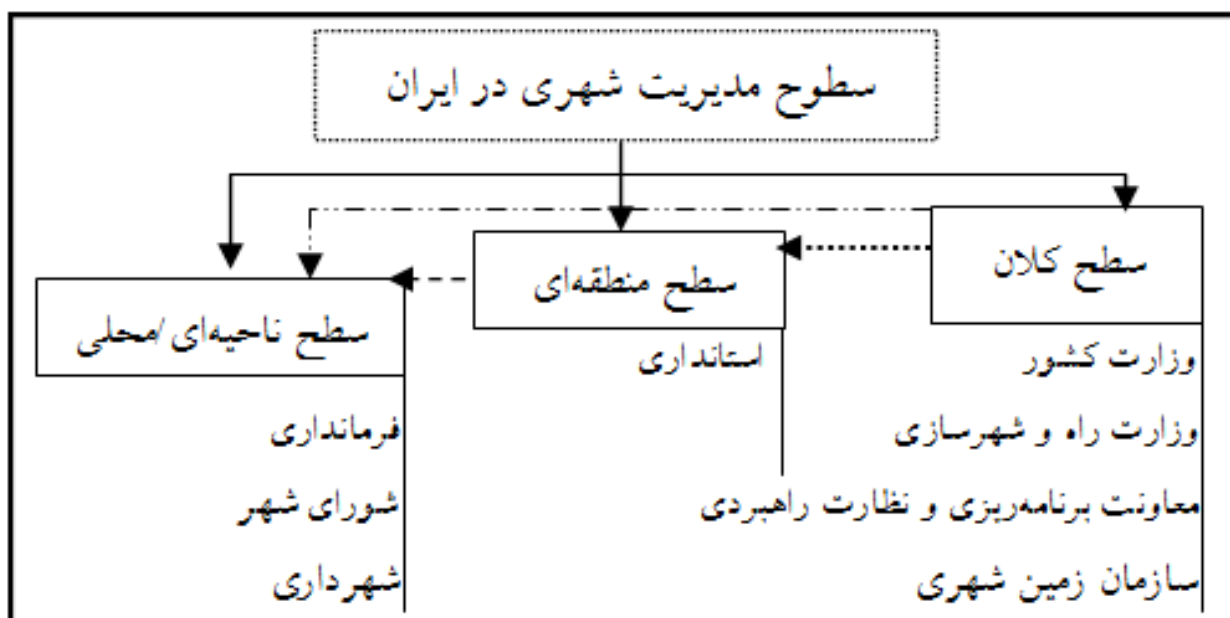
بنابراین می‌توان در کل بیان کرد که با گسترش جمعیت شهرنشینی، تقاضا برای خدمات عمومی شهری افزایش می‌یابد که این مورد، کسری بودجه شهرداری‌ها را تشدید می‌کند. به عبارت دیگر هر چه وظایفی که بر عهده شهرداری قرار داده می‌شود بیشتر باشد به طور منطقی باید منابع درآمدی بیشتری نیز به شهرداری تخصیص یابد. با نگاهی به ترکیب منابع شهرداری رشت، شاهد وابستگی زیاد به درآمدهای حاصل از صدور مجوز ساختمان و ایجاد تراکم‌های ساختمانی هستیم. بعبارت دیگر، عمده درآمدهای شهری از محل عوارض صدور مجوز ساختمانی است که کاملاً بستگی به دوران رونق و رکود مسکن دارد. لذا در زمان‌هایی که افزایش تقاضا برای ساخت و ساز وجود دارد شهرداری‌ها با فروش تراکم بیشتر، درآمدهای مطلوب‌تری کسب می‌کنند و زمانی که رکود اقتصادی در ساختار کلی کشور حاکم باشد به دنبال آن تقاضا برای ساخت و ساز کم می‌شود لذا درآمد شهرداری با چالش‌های زیادی روبرو می‌شود و به عبارتی نشان از ناپایداری این نوع درآمد است. کسب درآمدهای جدید باید از لحاظ شاخصه‌های عدالت، کارایی، شفافیت، پایداری، عملیاتی و کافی بودن برخوردار باشد. عدم توانایی شهرداری‌ها در جذب منابع کافی باعث وابستگی شهرداری به درآمدهای ناپایدار شده است. عدم پایداری و کفایت درآمدهای شهرداری‌ها، توسعه و مدیریت شهری را دچار چالش‌هایی کرده است. از این رو، شهرداری رشت باید به سمت پایدارسازی درآمدهای خود حرکت کنند. کاهش وزن عوارض ساختمانی در ترکیب درآمد و افزودن سهم درآمدهای پایدار مانند عوارض شهری، استفاده گسترده‌تر از امکانات و ابزارهای تأمین مالی جمعی که می‌توان در راستای پروژه‌های بزرگ شهری از آنها استفاده نمود، در صورتی که شهرداری رشت به دنبال منابع پایدار جدید حرکت نکنند، در آینده‌ای نه چندان دور دچار مشکلات بیشتری در حوزه مالی خواهند شد؛ زیرا جمعیت شهری و تقاضای خدمات شهری روز به روز در حال افزایش است اما تقاضا برای ساخت مسکن و دریافت عوارض ساختمانی مانند گذشته نیست.



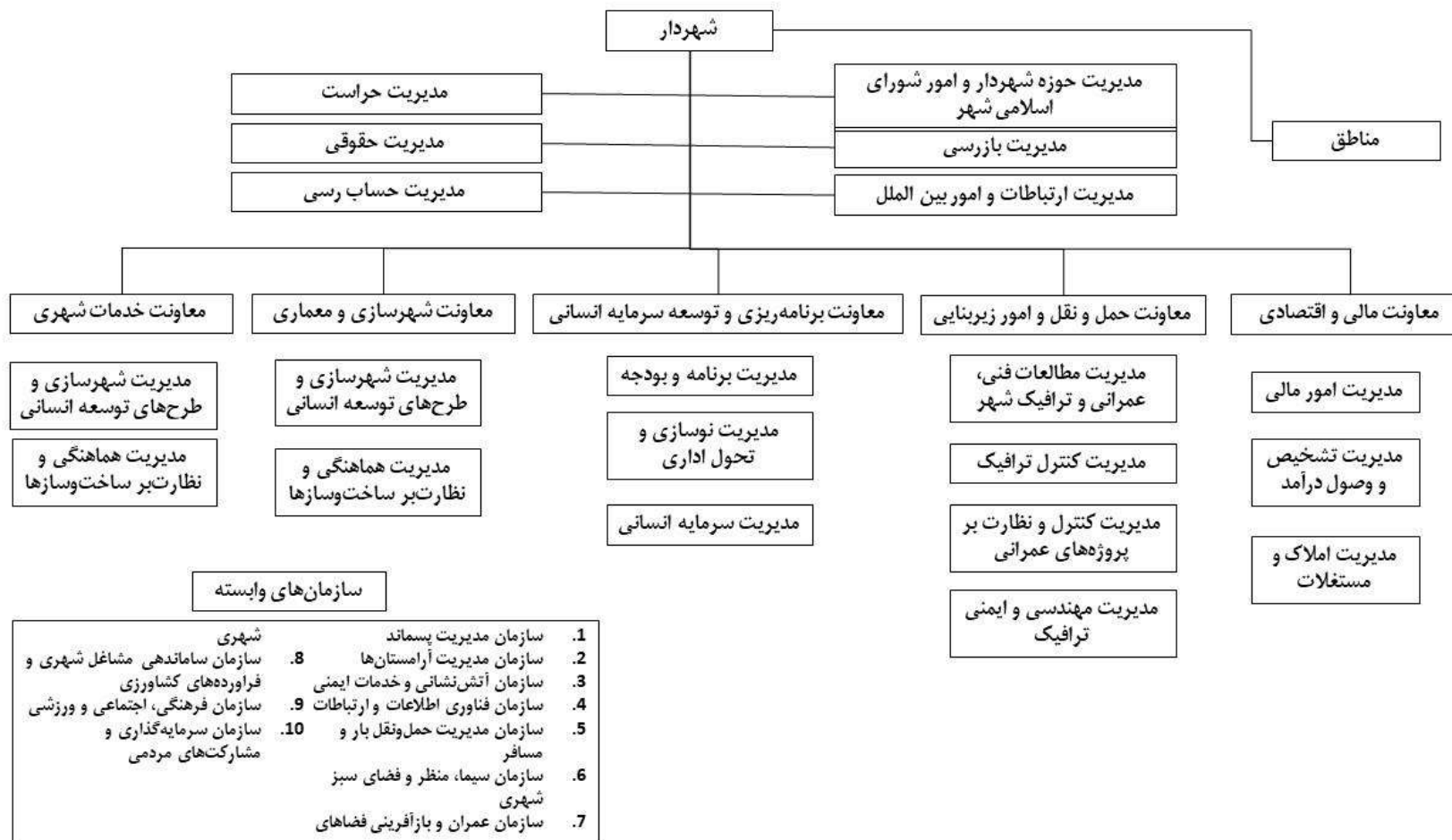
۹- سنجش و تحلیل ساختار نهادی - مدیریتی

۹-۱- شناسایی ساختار سیاسی، مدیریتی و نهادی شهر رشت

مدیریت شهری به عنوان چارچوب سازمانی توسعه شهر به سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و اقداماتی مربوط می‌شود که در پی اطمینان از تطابق رشد جمعیت با میزان دسترسی به زیرساخت‌های اساسی زندگی شهری خصوصاً مسکن و اشتغال است. نظام جدید مدیریت شهری شامل تعامل چهار عامل شهروندان، شورای اسلامی شهر، شهرداری و حکومت است (رهنا، ۱۳۸۰). دست‌اندرکاران امور شهری، اعم از مدیران شهر، بخش خصوصی باید به ترویج هنر و مهیا ساختن آموزش، زندگی ساکنان شهرها را بهبود بخشند و به نظر مایلز فریدمن باید در تدوین برنامه‌های مدیریت توسعه‌ای و برنامه‌های منطقه‌ای و کشوری، جایگاه شهر و مدیریت به‌روشنی تبیین گردد.



شکل ۵۲- مدل مفهومی سطوح مدیریت شهری



شکل ۵۳- نمودار سازمانی شهرداری رشت



۹-۲- سنجش و تحلیل ساختار مدیریت شهری رشت و بررسی وضعیت مدیریت یکپارچه شهری

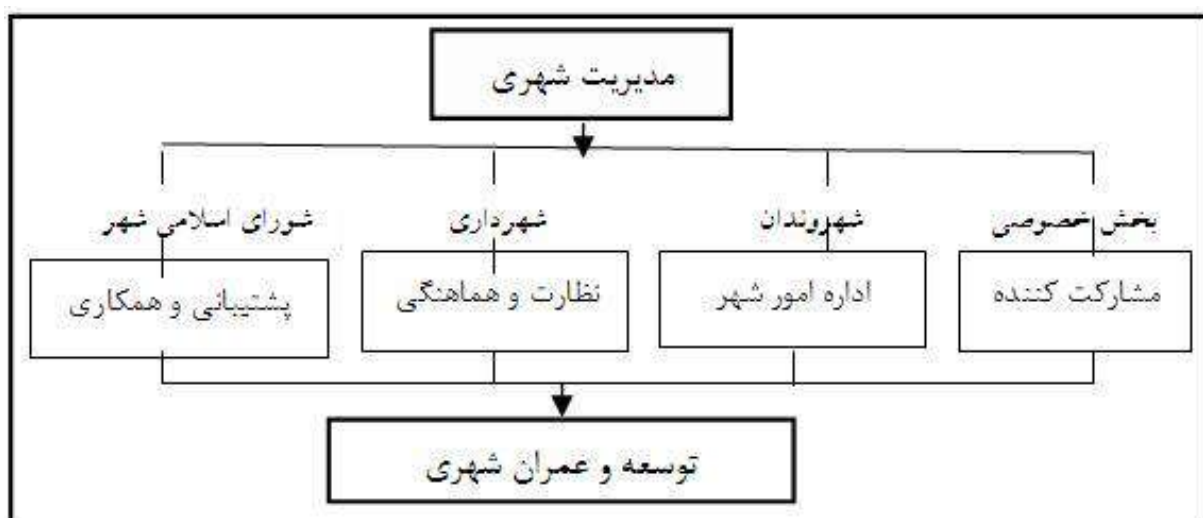
مدیریت شهری به عنوان یک نهاد محلی، مسئول نظارت، برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه پایدار شهرها است. در مدیریت شهری پایدار، تلاش بر پایداری منابع برای نسل‌های آتی و جلوگیری از اتلاف و تخریب منابع در کنار دستیابی به سطح قابل‌قبولی خدمات عمومی و رفاه شهری برای تمامی نسل‌ها است. درحالی‌که مدیریت شهری کارآمد و پایدار، کلیه امور محلی سیستم شهر را بایستی برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، هدایت، ساماندهی، نظارت و هماهنگی کند. بنابراین مدیریت یکپارچه شهری گام اولیه در پایداری شهری است نه چشم‌انداز و هدف درازمدت مدیریت شهری (سالاری سردری و کیانی، ۱۳۹۶).

شهرداری به عنوان مهم‌ترین عنصر مدیریت (مهم‌ترین سازمان اجرایی مدیریت شهری ایران) برای نیل و تحقق اهداف توسعه شهری ضروری است که بر اساس تامین نیازهای مشترک شکل گرفته شود (ایمانی جاجرمی و دیگران، ۱۳۸۱) و همچنین هدف اصلی تشکیل شورای اسلامی شهر، پیشبرد سریع برنامه‌های توسعه شهری از طریق همکاری و مشارکت مردم است به همین خاطر در ایران شوراها به عنوان یکی از نهادهای نظارتی بر عملکرد بخش عمومی، فلسفه وجودی پیدا می‌کند.

عوامل مؤثر در مدیریت شهری از جمله پویایی، تحول و دگرگونی‌های ساختاری (توسعه فیزیکی شهر) و اجتماعی (افزایش جمعیت شهر)، ناپایداری شهری تحت‌تأثیر تغییرات فناوری و به همراه تعدد وظایف مدیریت شهری، نوعی ساختار علمی، قابل‌انعطاف و مشارکتی مدیریت شهری می‌طلبد. براین‌اساس مدیریت جدید شهری تنها شامل بیان وظایف و فعالیت‌ها برای مدیران نمی‌باشد بلکه برخوردی نوین با مسئله مدیریت شهری است.

نارسایی‌های موجود در نظام مدیریت شهری کشور به علت ساختار متمرکز اداری و بخشی، بهبود و اصلاح این نظام می‌طلبد، چرا که مدیریت جدید شهری می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در فرآیند توسعه پایدار شهری کشور داشته باشد. رویکرد جدید در مدیریت شهری عبارت است: اداره امور شهر به‌منظور ارتقای مدیریت و رشد پایدار مناطق شهری در سطح محلی با تبعیت از اهداف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کل کشور است که به عنوان بخش ناگسستگی از مسئله تمرکززدایی نیز تلقی می‌شود.

۱۰۳۵



شکل ۵۴- عناصر مدیریت شهری



پراکنده بودن امور اداره شهر در بین دستگاه‌های مختلف اجرایی، موازی‌کاری، دوباره‌کاری و تداخل وظایف دستگاه‌های اجرایی (درگیری سازمانی و هدررفتن سرمایه) و عدم مدیریت یکپارچه شهری موجب ناهماهنگی در توسعه و عمران شهری شده است. بنابراین؛ ضروری است که چارچوبی مناسب به منظور بازسازماندهی ارتباطات سطوح مختلف مدیریت شهری در راستای تقویت حکومت‌های محلی، مشارکت مردمی ارائه و اصلاح ساختار و تصمیم‌گیری‌ها تا رسیدن به وضع مطلوب ادامه یابد. برای اداره موفق کلان‌شهر نمی‌توان از مدیریت‌های جداگانه و هدایتگرهای بخشی بهره گرفت. اگر هر یک از عناصر مجموعه مدیریت شهر بنا به حوزه اختیارات خود برای شهر تصمیم بگیرند و از منظر خرد و بخشی‌نگری به شهر بنگرند، ناهماهنگی تصمیمات در بعد کلان مشکلات عدیده‌ای را پیش خواهد آورد که می‌تواند بخشی از مسائل کنونی را حاصل این تفرق و عدم یکپارچگی مدیریت شهر دانست.

باتوجه به موارد مطرح‌شده، شهرداری شهر رشت از پنج معاونت و پنج مدیریت مختلف و همچنین ده سازمان تشکیل شده است. در زمینه ابعاد ساختاری، سازمانی و نهادی، جایگاه مدیریت‌ها و معاونت‌های مختلف نشان‌داده شده است.

۹-۲-۱- شهرداری مناطق

شهر رشت از پنج منطقه تشکیل شده است که شرح وظایف منطقه یک به تفصیل بیان شده است.

شرح وظایف شهرداری منطقه یک

- انجام کلیه امور و نظارت بر تمامی فعالیت‌ها که در چارچوب وظایف شهرداری انجام می‌شود با هماهنگی با معاونت‌های ذی‌ربط
- نظارت بر انجام امور مربوط به خدمات شهری و اهتمام در تامین نیازمندی‌های زیست‌محیطی اهالی و نظارت بر نحوه فعالیت پیمانکاران خدمات شهری محلات و نواحی تحت نظارت
- ایجاد و نگهداری فضاهای سبز و پارک‌ها شامل کلیه پارک‌های بزرگ (پارک‌های منطقه‌ای، ناحیه‌ای، محله‌ای و فضاهای سبز خطی و امثالهم)
- لکه‌گیری آسفالت معابر محدوده و تعمیر و مرمت پل‌ها، جداول، رفوژها، پیاده‌روسازی و دیوارکشی زمین‌های بایر و تعمیر و نگهداری ابنیه فنی و عمرانی همچنین تعمیر ساختمان‌ها و اماکن عام‌المنفعه
- اقدام به صدور پروانه ساختمان و مجوز تعمیرات و پایان کار و پاسخ استعلام در مورد املاک و پیشه‌وران باتوجه به مقررات و دستورالعمل‌های شهرسازی و صنعتی در حد اختیارات تفویض شده مصوب
- نظارت بر عملیات ساختمانی محدوده باتوجه به مقررات مصوب و دستورالعمل‌های صادره از معاونت‌های مربوطه
- نظارت بر امور اداری و استخدامی و مالی بر اساس اختیارات تفویض شده
- انجام برنامه‌های اجرائی در ارتباط با زیباسازی و طرح‌های هندسی ترافیک تحت نظارت واحدهای مربوطه در حوزه ستادی شهرداری
- همکاری در تنظیم بودجه و اقدام در وصول درآمدهای قانونی شهرداری و برنامه اجرائی سالانه و اعلام احتیاجات منطقه به واحدهای مربوط و پیگیری در تامین آن‌ها



- نظارت بر عملیات ساختمانی محدوده با رعایت مقررات شهرسازی و قانون نظام‌مهندسی و جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیرمجاز
- ارائه پیشنهادهای برای افزایش بهره‌وری و همکاری در تهیه و پیاده‌سازی پیشنهادهای پذیرفته شده
- ارزیابی عملکرد کارکنان و مجموعه‌های تحت سرپرستی، شناسایی نقاط ضعف و قوت مجموعه‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهبود نقاط قوت و رفع نقاط ضعف
- بازنگری و به‌روزرسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی
- بررسی نیازها و احتیاجات منطقه و پیگیری در تامین آنها از طریق برنامه‌ریزی بودجه‌ای عملیاتی
- بررسی و تحلیل مشکلات و موارد پیش‌آمده در منطقه تحت مدیریت باتوجه به آمار و اطلاعات واقعی و تصمیم‌گیری بر اساس اطلاعات واقعی جهت رفع آنها
- بررسی و اعلام نظر در رابطه با پیشنهادهای مربوط به حوزه تحت سرپرستی و برنامه‌ریزی جهت اجرایی‌شدن هرچه سریع‌تر پیشنهادهای مورد تأیید
- برقراری ارتباط کاری میان ستاد مرکزی شهرداری با منطقه در حوزه‌های مختلف اداری و مالی و عمرانی، خدمات شهری، شهرسازی، ترافیک و فرهنگی اجتماعی و برنامه‌ریزی
- برگزاری جلسات دوره‌ای برای بررسی مشکلات موجود در سیستم و یافتن راهکار برای حل مشکلات
- تأثیرگذاری بر افراد و انگیزش ایشان به‌نحوی که از روی میل و اشتیاق برای دستیابی به هدف‌های مجموعه تلاش کنند
- تحلیل، بررسی و پیشنهاد بودجه، متمم و اصلاح آن مربوط به شهرداری منطقه و اقدام در جهت اجرای بودجه مصوب
- جلوگیری از هرگونه عملیاتی که مغایر با عملیات شهرداری
- مشارکت با واحدهای ذی‌ربط در جهت تهیه آمار و اطلاعات واقعی، ارزیابی عملکرد، بهبود روش‌ها و تعالی سازمانی، اصلاحات ساختاری، نیازسنجی آموزشی، ارزشیابی
- کارکنان تحت سرپرستی و ممیزی سیستم، تعیین نیازهای پژوهشی
- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به‌منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- ... نظارت بر امور اجرایی ترافیکی در سطح منطقه مانند نصب علائم و تابلوهای ترافیکی، خط‌کشی معابر و نظارت بر امور مالی و وصول درآمد مطابق با دستورالعمل‌های صادره و تعرفه مصوب
- نظارت بر امور و فرایند صدور پروانه ساختمان و مجوز تعمیرات و پایان کار و استعلام
- نظارت بر انجام امور عمرانی منطقه مانند لکه‌گیری و آسفالت معابر محدوده منطقه، احداث و تعمیر و مرمت پل‌ها، جداول، رفوژها، پیاده‌روسازی و دیوارکشی



- زمین‌های بایر و تعمیر و نگهداری ابنیه فنی و عمرانی همچنین تعمیر ساختمان‌ها و اماکن عام‌المنفعه واقع در محدوده منطقه
- نظارت بر ایجاد و نگهداری فضاهای سبز و پارک‌های منطقه شامل کلیه پارک‌ها اعم از پارک‌های بزرگ، پارک‌های منطقه‌ای، ناحیه‌ای، محله‌ای و فضاهای سبزخطی و غیره
- نظارت بر برنامه‌های عملیاتی تعریف شده توسط زیرمجموعه‌ها به منظور تحقق اهداف و سیاست‌های کلان تعیین شده نظارت بر نحوه انجام آزادسازی املاک واقع در طرح‌های عمرانی
- نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی منطقه

- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- همکاری در تدوین ضوابط و استانداردهای شهری و جمع‌آوری شاخص‌ها و معیارهای شهری
- همکاری در بازنگری و به‌روزرسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی
- همکاری در برنامه‌ریزی در مورد فعالیت‌های مرتبط با توجه به برنامه‌های بالادستی و سیاست‌های تعیین شده و نظارت بر تهیه و تدوین برنامه‌های بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت با مشارکت واحدهای ذی‌ربط
- همکاری برای انجام اقدامات لازم جهت اصلاح ساختار تشکیلاتی شهرداری و واحدهای تابعه و نظارت بر اصلاح ساختار
- انجام اقدامات لازم جهت پویایی منطقه و اصلاح فرایندهای موجود و همکاری در برنامه‌ریزی برون‌سپاری امور تصدی‌گری
- همکاری در انجام امور سیستم‌های مکانیزه در منطقه و نظارت بر قراردادهای نرم‌افزاری و سخت‌افزاری منطقه
- همکاری در انجام امور مربوط به سیستم‌های اطلاعاتی و تجزیه و تحلیل آمار و اطلاعات مرتبط با امور منطقه
- نظارت بر بررسی گردشکار واحدهای منطقه و صدور دستورات جهت بهبود سیستم و روش‌های موجود و ابلاغ بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم در این زمینه
- انجام اقدامات لازم در جهت برنامه‌ریزی تعالی سازمانی منطقه و دستیابی به سرآمدی و ارتقای بهره‌وری
- همکاری در تهیه و نظارت مستمر بر اجرای بودجه، متمم بودجه و اصلاً بودجه سالیانه منطقه و تطبیق با برنامه‌های مصوب و سیاست‌های شهرداری قبل از تقدیم به مراجع تصویب‌کننده
- همکاری در تدوین برنامه‌های پژوهشی و ارتباط با مراکز تحقیقاتی و ایجاد پایگاه اطلاعاتی مرتبط با برنامه‌ریزی‌های شهری و شهرداری



- همکاری در تخصیص و ابلاغ و کنترل اعتبارات جاری و عمرانی منطقه باتوجه به بودجه مصوب شهرداری
- نظارت، کنترل و ارزیابی عملکرد کلیه واحدهای منطقه بر اساس برنامه‌ها، تنظیم و بودجه ابلاغ شده و شناسایی نقاط ضعف و قوت واحدهای منطقه و برنامه‌ریزی جهت بهبود نقاط قوت و رفع نقاط ضعف
- همکاری و نظارت بر حسن انتظام و گردش امور واحدهای منطقه مربوطه
- همکاری و نظارت بر اجرای دقیق آئین‌نامه‌ها و قانون استخدام کشوری، آئین‌نامه‌ها، مقررات استخدامی، قانون کار و تامین اجتماعی و نظایر آن در منطقه
- نظارت بر اجرای مقررات مربوط به بیمه و بازنشستگی و خدمات درمانی کارکنان در منطقه و نظارت در زمینه طرح‌های رفاهی بیمه و درمانی
- نظارت بر امور ارزشیابی کارکنان و رسیدگی به شکایات و اعتراضات آن در منطقه
- همکاری در انجام برنامه‌ها و دستورالعمل‌های تعیین حقوق و دستمزد پرسنل و صدور احکام کارگزینی کارکنان منطقه
- همکاری در اجرای آئین‌نامه‌ها و مقررات استخدامی، قانون کار و تامین اجتماعی و نظایر آن مربوط به کارکنان منطقه
- همکاری در اجرای مقررات مربوط به هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری و تجدیدنظر و آرای دیوان عدالت اداری و کمیته انضباطی برای کارکنان منطقه
- نظارت بر حفظ و نگهداری نامه‌ها، اوراق اسناد و مدارک و پرونده‌ها مطابق مقررات و اصول بایگانی با اولویت مکانیزه کردن آنها در منطقه
- نظارت بر بررسی درخواست‌های پرسنل منطقه مرتبط با حقوق اداری و مالی
- نظارت در تامین ارتباط اداری منطقه با مؤسسات و اشخاص حقوقی و حقیقی از لحاظ مکاتبات و مراجعات حسب دستور مافوق
- نظارت بر تحلیل آمار و عملکرد کارکنان منطقه
- نظارت بر انجام امور مربوط به احکام کارگری، کارمندی، قراردادی، شرکتی، مأمور به خدمت اعم از بازنشستگی، افزایش، ترمیم، تغییر گروه و... منطقه
- همکاری در نیازسنجی آموزشی، اجرای برنامه‌های آموزش‌های موردنیاز کارکنان منطقه و نیز پیگیری و همکاری در تشکیل کلاس‌ها و دوره‌های آموزشی
- انجام سایر وظایف محوله طبق دستور مافوق
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها



معاونت مالی و اقتصادی منطقه

- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به‌منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در تهیه و پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده
- ارزیابی عملکرد کارکنان و مجموعه‌های تحت سرپرستی، شناسایی نقاط ضعف و قوت مجموعه‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهبود نقاط قوت و رفع نقاط ضعف
- بازنگری و بروز رسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی به‌نحوی که تقسیم کار به‌درستی صورت پذیرد و عدالت اداری اجرا شود
- بررسی و اعلام نظر در رابطه با پیشنهادها مربوط حوزة تحت سرپرستی و برنامه‌ریزی جهت اجرایی‌شدن هرچه سریع‌تر پیشنهادها مورد تأیید
- بررسی و تحلیل مشکلات و موارد پیش‌آمده با توجه به آمار و اطلاعات واقعی و تصمیم‌گیری بر اساس آن
- برگزاری جلسات دوره‌ای برای بررسی مشکلات موجود در سیستم و یافتن راهکار برای حل مشکلات
- تأثیرگذاری بر افراد و انگیزش ایشان به‌نحوی که از روی میل و اشتیاق برای دستیابی به هدف‌های مجموعه تلاش کنند
- همکاری در تحلیل، بررسی و پیشنهاد بودجه، متمم و اصلاح آن در حوزه تحت سرپرستی
- تعیین وظایف و حدود مسئولیت و اختیارات رؤسای واحدهای تحت مدیریت
- زمینه‌سازی در جهت مشارکت فکری کارکنان در تعریف اهداف عملیاتی، برنامه‌ها و راهکارهای اجرایی مجموعه تحت سرپرستی
- صدور دستورات لازم به‌منظور تامین وسائل و ملزومات موردنیاز شهرداری صدور دستورالعمل‌های مالی برابر مقررات مصوب جهت به‌کارگیری در شهرداری منطقه
- نظارت بر تامین وسائل و ملزومات موردنیاز شهرداری در منطقه
- نظارت بر حفظ و اداره کردن دارایی‌های منقول و غیرمنقول متعلق به شهرداری در منطقه
- نظارت بر عملیات حسابرسی داخلی در منطقه
- نظارت بر نحوه انعقاد قراردادها و اجرای مفاد آنها در منطقه
- نظارت بر وصول درآمدها و سعی در ازدیاد درآمدها در منطقه
- نظارت بر کلیه هزینه‌ها و معاملات شهرداری و همچنین نظارت بر اعتبارات مصرف شده در منطقه
- نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها



اداره مالی منطقه

- ارائه پیشنهادهای برای افزایش بهره‌وری و همکاری در تهیه و پیاده‌سازی پیشنهادهای پذیرفته شده
- انجام تعهدات مالی در حدود اعتبارات بودجه مصوب طبق مقررات مالی در منطقه
- بررسی عملکرد مالی و مراقبت در حسن گردش امور مالی و حسابداری آنها در منطقه
- همکاری در تهیه برنامه عملیات مالی و هماهنگ ساختن وظایف در برنامه مذکور در منطقه
- همکاری در تهیه گزارش‌های مالی و ترازنامه و همکاری در تهیه تفریق بودجه سالانه شهرداری
- شرکت در کمیسیون‌ها و جلساتی که طبق آیین‌نامه ذی‌ربط به عهده امور مالی محول شده است
- کنترل و تأیید عملیات مربوط به دریافت و پرداخت‌های روزانه، ماهانه و تطبیق حساب‌ها در منطقه
- مراقبت در حفظ و نگهداری کلیه اموال شهرداری و نظارت در حسن اداره امور انبارهای موجود در واحدهای تابعه و انجام وظیفه انبارداران در منطقه
- نظارت بر کلیه امور واحدهای تحت سرپرستی و صدور دستورات و تعلیمات لازم و کوشش در رفع نواقص کار در منطقه
- نظارت در تهیه وسائل و لوازم موردنیاز منطقه با در نظر گرفتن اعتبارات مصوب و نظارت در انجام تشریفات مناقصه و مزایده در معاملات شهرداری و رعایت آیین‌نامه مالی معاملاتی
- نظارت در نگهداری حساب‌های هزینه و نظارت در ممیزی و رسیدگی لیست‌ها و اسناد هزینه در منطقه
- همکاری در تهیه و تنظیم بودجه، متمم و اصلاح بودجه، تفریق بودجه باتوجه به آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به منطقه
- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به منظور به کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- استخراج، مستندسازی، به روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

اداره درآمد و نوسازی منطقه

- برنامه‌ریزی برای ساده‌سازی رویه‌های وصول عوارض در منطقه
- اجرای دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه و ضوابط اجرایی در منطقه
- بررسی ثبت مبالغ اعتبارات مصوب در دفاتر اعتبارات نقدی و همچنین بررسی سیستمی دفاتر روزانه کل، معین و روزنامه
- بررسی و ثبت درآمدها در کدهای مربوطه
- بررسی ترازنامه آزمایشی مانده‌گیری و بستن حساب جهت اصلاح
- بررسی و به کارگیری رویکردها و روش‌های نوین کاری برای انجام کارآمد وظایف و فعالیت‌ها و عملکردها
- پیگیری و همکاری به منظور طراحی، اجرا و به هنگام‌سازی سیستم‌های مکانیزه و نرم‌افزاری وصول درآمد



- پیگیری وصول عوارض سازمان‌های دولتی
- پیگیری و همکاری به‌منظور طراحی و تشکیل بانک‌های اطلاعاتی درآمدی موردنیاز
- تهیه فهرست‌های لازم در مورد پرداخت‌های مختلف جهت ارائه به مقامات مافوق
- دریافت و تفکیک حساب‌های درآمدی جهت ممیزی
- کمک در تهیه صورت‌های مغایرت‌های بانکی
- نظارت بر وصول قدرالسهم شهرداری از عوارض تجمیع از دارایی و عوارض سوخت، حقوق گمرکی و کمک‌های دولتی از سازمان شهرداری‌ها
- نظارت بر وصول تعرفه مصوب شهرداری در زمینه عوارض مسافری، بازی‌ها و نمایش‌ها، پایانه‌های مسافری، خودرو و سایر عوارض مشابه
- وصول عوارض بر حمل‌ونقل
- وصول وجوه متمرکز، کمک‌های دولتی و سایر
- هماهنگی، برنامه‌ریزی، هدایت و نظارت بر وصول درآمدهای شهرداری توسط مناطق و واحدهای تابعه و اتخاذ تدابیر لازم
- همکاری به‌منظور مطالعه، بررسی و شناخت منابع پایدار درآمدی و بازنگری در منابع درآمدی و تهیه و تدوین روش‌های وصولی آن و کنترل و نظارت بر آنها و شناسایی نقاط ضعف عملیات مرتبط با وصول عوارض و درآمدها در شهرداری و ارائه راهکار برای رفع آنها
- همکاری در اتخاذ تدابیر لازم به‌منظور مطالعه و تشخیص و استیفای حقوق شهرداری و به حیثه وصول درآوردن بدهی معوقه مودیان
- همکاری در تهیه و تدوین بودجه و درآمد پیشنهادی جهت تصویب در شورای شهر
- همکاری در نظارت بر کلیه امور واحد تحت سرپرستی و صدور دستورات و تصمیمات لازم و کوشش در رفع نواقص تلاش در جهت به‌هنگام‌سازی سیستم‌های مکانیزه و نرم‌افزاری وصول درآمد
- نظارت بر وصول درآمدهای منطقه و اتخاذ تدابیر لازم برای جذب و وصول کامل و به‌موقع آنها
- برنامه‌ریزی برای ساده‌سازی و یکسان‌سازی رویه‌های وصول عوارض و درآمدهای منطقه
- پیشنهاد در خصوص لغو یا برقراری عوارض جدید
- همکاری در نظارت بر درآمد حاصل از اموال غیرمنقول و حاصل از فروش اموال و املاک منطقه باتوجه‌به دستورالعمل‌های صادره
- تهیه و تنظیم لوائح دفاعی در مورد آرای صادره از سوی دیوان عدالت در خصوص اعتراض مودیان نسبت به عوارض
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایند



معاونت شهرسازی و معماری منطقه

- تدوین هدف‌ها، سیاست‌ها، برنامه‌های جامع نظام شهرسازی و معماری و تجدیدنظر در آن باتوجه به احتیاجات فعلی و آتی
- به هنگام نمودن مستمر برنامه‌ها و طرح‌های مربوط به شهرسازی و معماری
- ارزیابی عملکرد کارکنان و مجموعه‌های تحت سرپرستی، شناسایی نقاط ضعف و قوت مجموعه‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهبود نقاط قوت و رفع نقاط ضعف
- بازنگری و به‌روزرسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی به نحوی که تقسیم کار به‌درستی صورت پذیرد و عدالت اداری اجرا شود
- بررسی و اعلام نظر در رابطه با پیشنهادهای مربوط حوزه تحت سرپرستی
- اجرای ضوابط و دستورالعمل‌ها در خصوص هماهنگی امور مربوط به ساخت‌وسازهای شهری
- نظارت بر نحوه استفاده از اراضی داخل محدوده و حریم شهر بر اساس ضوابط نقشه جامع و طرح‌های تفصیلی مصوب و قوانین و دستورالعمل‌های مربوطه
- انجام اقدامات لازم در خصوص تامین سرانه و زیرساخت‌های شهری
- همکاری در تهیه طرح‌های شهری از جمله طرح‌های ساختاری - راهبردی، تفصیلی، موضوعی و موضعی و...
- نظارت مستمر بر حسن اجرای نقشه‌های جامع و تفصیلی و ارائه پیشنهادهای لازم در ارتباط با ایجاد تغییرات در آن به طور اصولی و منطقی در منطقه
- نظارت بر بررسی و انتخاب مشاور ذیصلاح جهت تهیه طرح‌های معماری و شهرسازی در منطقه
- ایجاد هماهنگی و بسترسازی مناسب در منطقه به‌منظور ایجاد انسجام در کلیه اطلاعات تولیدی در وضع موجود
- نظارت بر پاسخگویی سریع و تسهیل گردش کاری ارباب‌رجوع
- برگزاری جلسات کمیته‌های فنی به‌منظور ایجاد وحدت رویه در منطقه
- بهره‌گیری از شیوه‌های نوین جهانی و بروز رسانی و ارتقای توان علمی معاونت شهرسازی و معماری از طریق شرکت در سمینارها، کنفرانس‌ها، نمایشگاه‌ها و دوره‌های تخصصی ملی و بین‌المللی
- نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

اداره نظارت بر صدور مجوزهای منطقه

- بررسی و تأیید نقشه
- انطباق مباحث مقررات ملی ساختمان با ضوابط شهرسازی و در نظر گرفتن موضوع در بررسی نقشه‌ها
- ارائه و به‌کارگیری راهکارهای لازم در جهت افزایش کیفیت ساخت‌وساز
- بررسی و پاسخ اعلام‌های موردی در خصوص ضوابط دفتر فنی



- بررسی صلاحیت و ظرفیت مهندسان به هنگام صدور پروانه و پایان کار
- بررسی نحوه عملکرد مهندسان در حین اجرا و در صورت مشاهده تخلفات احتمالی انعکاس به ستاد مرکز
- اجرای موارد اعلامی در قانون نظام مهندسی و مبحث دوم مقررات ملی ساختمان
- بررسی و پاسخ استعلام‌های مربوطه در خصوص امور مهندسان ناظر
- هماهنگی با سازمان نظام مهندسی در راستای کاهش نامه‌نگاری اداری
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

۹-۲-۲- معاونت حمل‌ونقل و امور زیربنایی منطقه

- ارائه پیشنهاد برای افزایش بهره‌وری و همکاری در پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده مربوطه
- بررسی پیرامون معضلات ترافیکی شهر و ارائه راهکار و انجام هماهنگی‌های لازم به‌منظور رفع آنها
- برنامه‌ریزی کلی در جهت ایجاد نظم ترافیکی مطلوب در شهر که منجر به کاهش اثرات منفی پدیده ترافیک شامل تراکم، تأخیر در حرکت و آلودگی محیط‌زیست، اتلاف در وقت و... گردد
- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به‌منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- نظارت بر اجرای طرح چراغ‌ها و زمان‌بندی و فازبندی
- نظارت بر اجرای طرح‌های هدایت موقت ترافیکی پروژه‌های عمرانی
- نظارت بر انجام کلیه امور مرتبط با سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته (اعم از سیاست‌گذاری‌ها و اجرای طرح‌های مربوط)
- نظارت بر انجام کلیه فعالیت‌های ترافیکی شهر اعم از اجرای طرح‌های ایمنی، هندسی، تغییر کاربری‌ها و هدایت موقت ترافیکی
- نظارت بر تعمیرات و بروز رساندن کلیه چراغ‌های راهنمایی‌وراندگی
- نظارت بر شناسایی و ساماندهی تقاطع بحرانی و گره‌های ترافیکی تصادف خیز در حد استاندارد
- نظارت بر طرح‌های اجراشده ترافیکی و ارائه گزارش در مورد کیفیت اجرا
- هماهنگی با اداره راهور در انجام امور مرتبط
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

اداره فنی مهندسی طراحی و نظارت بر ایمنی ترافیک منطقه

- اجرای سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری
- انجام هماهنگی‌های لازم با راهور، جهت اجرای طرح‌های ترافیکی و انجام امور ترافیکی
- برآورد میزان تجهیزات و علائم ترافیکی موردنیاز و بودجه لازم جهت تهیه آنها



- بررسی تجهیزات، چراغ‌های راهنمایی و تابلوهای سطح منطقه و نظارت بر عملکرد صحیح آنها
- بررسی و پاسخ درخواست‌های مردمی مربوط به امور حمل‌ونقل و ترافیک
- پیگیری رفع نقاط حادثه‌خیز در منطقه
- پیگیری و مدیریت اجرای طرح‌های ایمنی و هندسی
- پیگیری و هماهنگی جهت احداث و بهینه‌سازی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی
- پیگیری و هماهنگی جهت برآورد میزان خسارت وارد شده به تجهیزات ترافیکی و انجام اقدامات مورد لزوم در راستای اخذ خسارت وارد شده
- پیگیری و هماهنگی جهت نقشه‌برداری طرح‌های ترافیکی منطقه
- پیگیری و هماهنگی لازم در جهت اجرا و اصلاح هندسی و ایمنی سازی شبکه معابر منطقه
- تشخیص و شناسایی نقاط حادثه‌خیز و ایمن‌سازی آنها
- تلاش در جهت افزایش فرهنگ عمومی ترافیکی در سطح منطقه
- تهیه پیش‌طرح و برداشت محیطی به‌منظور تعیین طرح ایمنی یا هندسی
- تهیه شناسنامه‌های اطلاعات آماری مربوط به شبکه معابر، تجهیزات و علائم ترافیکی، سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی...
- مکان‌یابی جهت احداث پارکینگ بر مبنای طرح‌های مطالعاتی و نیازهای ترافیکی در سطح منطقه
- نظارت بر اجرای امور ترافیکی در سطح منطقه مانند نصب علائم و تابلوهای ترافیکی، خط‌کشی معابر...
- نظارت بر اجرای طرح‌های ترافیکی و ایمنی کارگاهی مربوط به حفاری‌ها و پروژه‌های عمرانی سطح منطقه
- نظارت بر عملکرد سیستم‌های هوشمند و غیرهوشمند کنترل ترافیک
- همکاری در اجرا و نظارت ترافیکی پروژه‌های ترافیکی منطقه
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در تهیه و پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده
- بررسی و تایید مراحل انجام کار توسط پیمانکار و صدور مجوزهای موردنیاز جهت پرداخت وجه صورت‌وضعیت پیمانکاران
- پیگیری و اجرای پروژه‌های ترافیکی شهرداری منطقه از لحاظ تامین اعتبار و انجام مناقصات
- نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

معاونت خدمات شهری منطقه

- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به‌منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده



- بازنگری و به‌روزرسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی به‌نحوی که تقسیم کار به‌درستی صورت پذیرد و عدالت اداری اجرا شود
- بررسی و اعلام نظر در رابطه با پیشنهادهای مربوط حوزه تحت سرپرستی و برنامه‌ریزی جهت اجرایی‌شدن هرچه سریع‌تر پیشنهادهای مورد تأیید
- برنامه‌ریزی به‌منظور آمادگی جهت مقابله با حوادث غیرمترقبه و نظارت بر اکیپ‌های موردنظر در منطقه ارائه بهینه و عادلانه خدمات شهری در سطح منطقه
- برنامه‌ریزی و نظارت در حسن انتظام امور جمع‌آوری، حمل، پردازش و دفع بهینه پسماند در سطح منطقه
- برنامه‌ریزی و هماهنگی امور مربوط به شناسایی، پاک‌سازی، لایروبی و نگهداری و حفظ کلیه مادی‌ها و مسیلهای شهر با هماهنگی واحدهای ذی‌ربط در شهرداری و سایر سازمان‌ها و ارگان‌های اجرائی شهرداری
- برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های آموزش شهروندی در حوزه خدمات شهری
- برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های ارتقای مشارکت، حمایت و همکاری شهروندان در امور خدمات شهری برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های کاهش تصدی‌گری و افزایش مشارکت بخش خصوصی در امور خدمات شهری
- برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر گسترش زیرساخت‌ها و فراهم‌آوردن وسایل و امکانات موردنیاز برای رشد و توسعه خدمات شهری
- برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر امور خدمات شهری، توسعه کیفی و کمی فضاهاى عمومی شهر
- همکاری در زمینه نیازسنجی طرح‌های مطالعاتی و پژوهشی شهروندان در امور خدمات شهری
- برنامه‌ریزی و نظارت بر نظافت شهر اعم از جمع‌آوری و حمل، پردازش و دفع بهینه پسماندهای شهر
- مشارکت با واحدهای ذی‌ربط در جهت تهیه آمار و اطلاعات واقعی، ارزیابی عملکرد بهبود روش‌ها و تعالی سازمانی، اصلاحات ساختاری، نیازسنجی آموزشی، ارزشیابی
- کارکنان تحت سرپرستی، ممیزی سیستم، نیازهای پژوهشی
- انتخاب مشاوران و پیمانکاران متخصص و حرفه‌ای در امور خدمات شهرداری
- برخورد با متخلفین مرتبط با مسائل شهری (مسدودی معابر و خلاف‌کاران در ساخت‌وساز) و دریافت احکام قضایی
- انجام امور و وظایف شهرداری ارتباط با بندهای ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها (مرتبط با خدمات شهری) و صدور دستورات لازم در هریک از زمینه‌های مذکور
- نظارت بر سیستم جمع‌آوری و امحای پسماندها و سایر ضایعات شهری و تدوین ضوابط مربوط و نظارت کمی و کیفی بر نحوه عملکرد کار پیمانکاران و همچنین رسیدگی
- به‌صورت وضعیت عملکرد ایشان در مواقع ضروری در منطقه
- همکاری در تهیه و تنظیم پیش‌نویس بودجه معاونت خدمات شهری
- استفاده از ظرفیت طرح‌های تفصیلی و بازنگری در توسعه و بهبود امکانات خدمات شهری در مناطق و افزایش این ظرفیت‌ها



- هماهنگی در استقرار نظام جامع آماری و جمع‌بندی ویرایش اطلاعات و استفاده از نتایج در برنامه‌ها و اقدامات
- آموزش و فرهنگ‌سازی نحوه حفاظت از محیط‌زیست و نحوه بهره‌برداری صحیح از منابع شهری در راستای حفظ آب
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

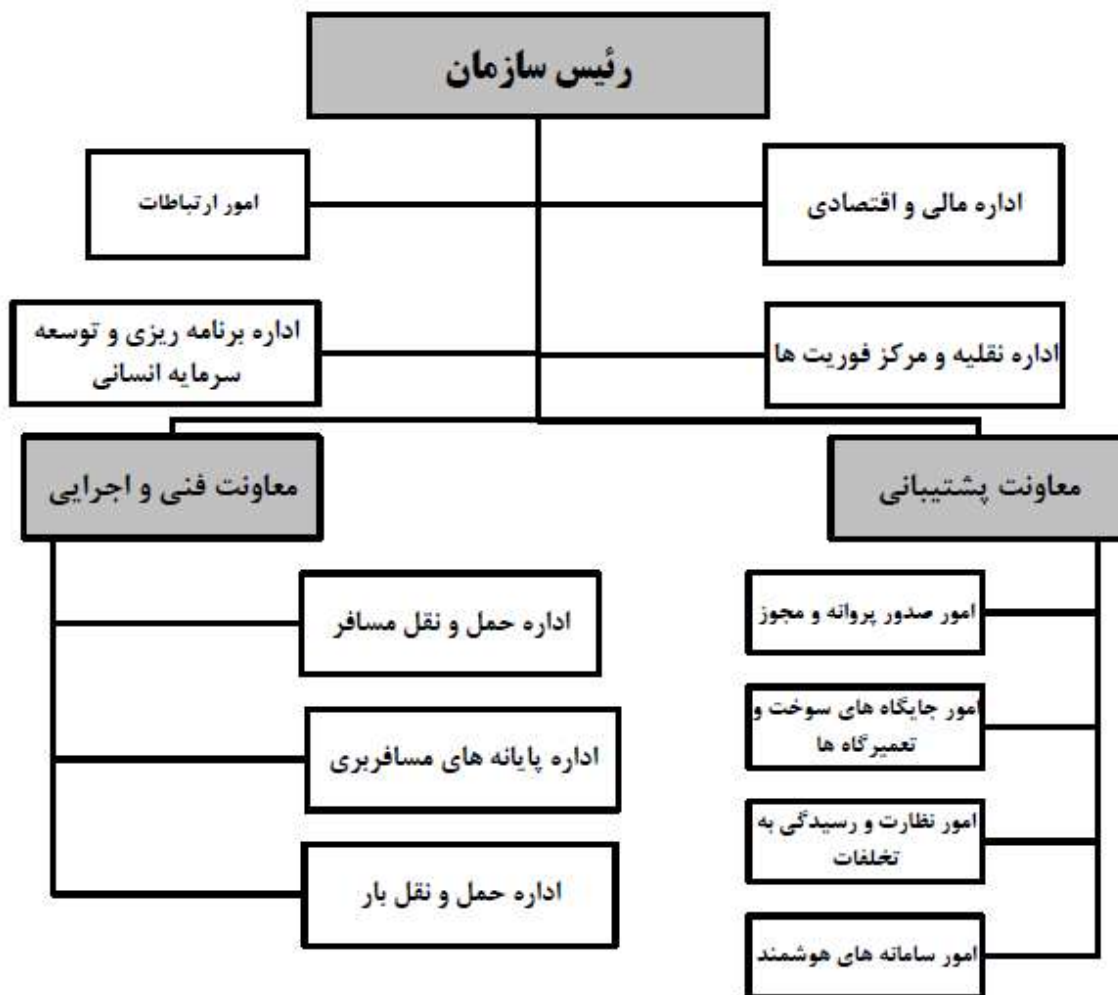
ناحیه

- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- پیشگیری و رفع تخلفات شهری در سطح ناحیه.
- جلوگیری از ایجاد و تأسیس صنایع و مشاغل آلاینده، مزاحم، مضر و خطرناک در سطح ناحیه و همکاری و انجام اقدامات لازم به‌منظور ساماندهی و انتقال صنایع آلاینده و مزاحم به خارج از شهر با رعایت مقررات و دستورالعمل‌های صادره و با هماهنگی واحدهای ذی‌ربط.
- جلوگیری از عملیات ساختمان‌های فاقد پروانه و همچنین کاربری‌های غیرمجاز املاک و اراضی در سطح ناحیه و گزارش عملیات مزبور به مبادی ذی‌ربط در منطقه.
- جذب و جلب مشارکت و همکاری ساکنان ناحیه در سطح ناحیه در جهت تحقق اهداف شهرداری، با هماهنگی و همکاری واحدهای ذی‌ربط و با رعایت دستورالعمل‌های مربوطه.
- نظارت بر فعالیت‌های فرهنگی، هنری و ورزشی مربوط به شهرداری نظیر سراهای معلم، کتابخانه‌ها و... در سطح ناحیه با هماهنگی و همکاری واحدهای ذی‌ربط.
- مراقبت در امر پاک‌سازی محیط ناحیه و جمع‌آوری و حمل زباله و لایروبی انهار عمومی و خاک و نخاله‌های ساختمانی باتوجه به ضوابط و دستورالعمل‌های صادره
- نظارت بر کار پیمانکاران خدمات شهری و گزارش نواقص موجود و پیگیری تا حصول انجام مفاد قرارداد منعقد.
- گزارش نواقص مربوط به عملیات عمرانی از قبیل مرمت جداول و پیاده‌روها، آسفالت معابر و امثالهم به منطقه و پیگیری تا حصول نتیجه نهایی.
- گزارش نواقص موجود در سطوح فضای سبز و زیباسازی ناحیه و پیگیری رفع آنها تا حصول نتیجه نهایی.
- جلوگیری از هر گونه سد معبر عمومی و مشاغل مزاحم و تکدی‌گری.
- همکاری با واحدهای ذی‌ربط جهت از بین بردن حشرات و حیوانات موذی و ولگرد.



۹-۲-۳- سازمان های دهگانه شهرداری

از بین سازمان های دهگانه شهر رشت سازمان سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر بری شهر رشت به عنوان جهت معرفی چارت سازمانی و شرح وظایف ادارات و معاونت های مختلف آن به شرح زیر است.



شکل ۵۵- چارت سازمانی سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافری

سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری رشت

- رئیس سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر
- مسئول دفتر
- کارشناس حقوقی و قراردادها
- کارشناس حقوقی
- کارشناس بازرسی سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر
- کارشناس حراست سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر



امور ارتباطات

- مسئول امور ارتباطات
- کارشناس ارتباطات
- کارشناس ارتباطات و آموزش شهروندی

اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی

- رئیس اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی
- کارشناس فناوری اطلاعات و ارتباطات
- کارشناس آمار و تحلیل اطلاعات
- اداره مالی و اقتصادی
- رئیس اداره مالی و اقتصادی
- کارشناس مالی اقتصادی
- کارشناس مالی
- حسابدار
- حسابدار
- کارشناس بودجه و اعتبارات
- کارپرداز
- انباردار و جمع دار امین اموال

اداره نقلیه و مرکز فوریت‌ها

- رئیس اداره نقلیه و مرکز فوریت‌ها
- کارشناس مکانیک
- کارشناس تأسیسات
- کارشناس ماشین‌آلات
- کارشناسی ایمنی و بهداشت حرفه‌ای
- کارشناس بیمه
- کارشناس محیط‌زیست (حمل و نقل پاک)
- کارشناس مکانیک (ناظر بر تعمیرات دیزل)
- کارشناس مکانیک ناظر بر تعمیرات بنزین و CNG



امور مرکز فوریت‌ها

- مسئول امور مرکز فوریت‌ها
- کارشناس نظارت بر فوریت‌ها
- کارشناس نظارت بر فوریت‌ها

امور سامانه‌های هوشمند

- مسئول امور سامانه‌های هوشمند
- کارشناس سامانه‌های هوشمند
- کارشناس سامانه‌های هوشمند

امور نظارت و رسیدگی به تخلفات

- مسئول امور نظارت و رسیدگی به تخلفات
- کارشناس رسیدگی به تخلفات
- کارشناس رسیدگی به تخلفات

امور جایگاه‌های سوخت و تعمیرگاه‌ها

- مسئول امور جایگاه‌های سوخت و تعمیرگاه‌ها
- کارشناس مکانیک (ناظر بر جایگاه‌های سوخت)
- کارشناس مکانیک (ناظر بر تعمیرگاه‌ها و معاینه فنی)
- کارشناس محیط‌زیست

امور صدور پروانه و مجوز

- مسئول امور صدور پروانه و مجوز
- کارشناس نظارت بر صدور پروانه اشتغال رانندگان
- کارشناس نظارت بر صدور پروانه فعالیت ناوگان
- کارشناس نظارت بر صدور پروانه شرکت‌ها
- کارشناس نظارت بر صدور مجوزهای تردد مکانی
- کارشناس نظارت بر صدور بارنامه

معاونت فنی و اجرایی

- معاون فنی و اجرایی



اداره حمل و نقل مسافر

- رئیس اداره حمل و نقل مسافر
- امور تاکسیرانی

مسئول امور تاکسیرانی

- کارشناس نظارت بر خطوط تاکسیرانی
- کارشناس نظارت بر خطوط تاکسیرانی

امور اتوبوس رانی

- مسئول امور اتوبوس رانی
- کارشناس نظارت بر خطوط اتوبوس رانی
- کارشناس نظارت بر خطوط اتوبوس رانی

اداره پایانه های مسافربری

- رئیس اداره پایانه های مسافربری

امور نظارت بر پایانه های درون شهری

- مسئول امور نظارت بر پایانه های درون شهری
- کارشناس نظارت بر پایانه ها، باراندازها و انبارهای درون شهری
- کارشناس نظارت بر پایانه ها، باراندازها و انبارهای درون شهری

امور نظارت بر پایانه های برون شهری

- مسئول امور نظارت بر پایانه های برون شهری
- کارشناس نظارت بر پایانه ها، باراندازها و انبارهای برون شهری
- کارشناس نظارت بر پایانه ها، باراندازها و انبارهای برون شهری

اداره حمل و نقل بار

- رئیس اداره حمل و نقل بار
- کارشناس نظارت بر حمل و نقل بار
- کارشناس نظارت بر حمل و نقل بار
- کارشناس نظارت بر حمل و نقل بار
- کارشناس نظارت بر حمل و نقل بار



شرح وظایف سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری رشت

رئیس سازمان

- نظارت بر اجرای دقیق آیین نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- برنامه‌ریزی، ساماندهی و بهبود وضعیت حمل و نقل بار و مسافر.
- تلاش در جهت ارائه خدمات مطلوب به شهروندان در راستای جابه‌جایی ایمن، ارزان، مناسب و سریع.
- مدیریت بهینه منابع سازمانی (انسانی، تجهیزاتی، مالی، اطلاعاتی و بازرگانی) در جهت اهداف سازمان.
- برنامه‌ریزی به منظور بهبود و توسعه سیستم‌ها و تکنولوژی مورد نیاز در زمینه حمل و نقل بار و مسافر.
- تلاش در جهت بهبود و توسعه خدمات قابل ارائه در پایانه‌های مسافربری و نیز توسعه و تجهیز پایانه‌ها.
- سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی به منظور تدوین برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت در راستای مدیریت حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و حومه و پیگیری تصویب در مراجع قانونی ذی‌ربط در راستای جابه‌جایی ایمن، راحت، ارزان و مدیریت شده بار و مسافر درون شهری و برون شهری.
- اعمال مدیریت صحیح بر کلیه امور ذی‌ربط و تلاش در حفاظت اموال و دارایی‌ها و ایجاد منابع پایدار.
- برنامه‌ریزی در راستای تشکیل شرکت‌های حمل و نقل بار درون شهری و حومه و صدور، تمدید، تعویض پروانه بهره‌برداری شرکت‌ها، پروانه فعالیت وسایل نقلیه باربر، پروانه اشتغال افراد به حمل و نقل بار و صدور و لغو بارنامه و برگ بار ترافیکی حسب ضوابط و مقررات مربوطه.
- ایجاد هماهنگی بین کلیه سازمان‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط با حمل و نقل بار درون شهری و حومه.
- برنامه‌ریزی، ساماندهی، نظارت و کنترل لازم در زمینه حمل و نقل بار درون شهری و حومه و ساماندهی وضعیت موجود.
- تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اجرایی لازم در خصوص اعمال ضوابط ایمنی و حفاظت حمل و نقل بار و مسافر.
- تلاش در راستای کاهش تقاضای سفر، مصرف انرژی و آلودگی محیط‌زیست با استفاده از توانمندی دولت الکترونیک و سامانه‌های هوشمند حمل و نقل بار درون شهری و حومه (ITS).
- نظارت بر به‌کارگیری و جذب نیروهای مورد نیاز بر اساس تشکیلات مصوب و راهنمایی و هدایت آن‌ها جهت نیل به اهداف.
- اقدامات لازم جهت ارتقای سطح دانش و بینش فنی کارکنان، کارشناسان و کلیه دست‌اندرکاران و تدوین و برگزاری دوره‌های آموزشی ذی‌ربط
- برنامه‌ریزی جهت مکانیزه نمودن سیستم‌های کنترل هوشمند ناوگان در راستای تقلیل بازرسی فیزیکی و کنترل تخلفات.
- نظارت بر اجرای احکام صادره توسط هیئت انضباطی.
- برنامه‌ریزی در راستای صدور مجوز جهت احداث پایانه‌های بار، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها با استفاده از توانمندی بخش خصوصی.



- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.
- اداره برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی
- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- تهیه برنامه‌های کوتاه، میان و بلندمدت در راستای اهداف حوزه و نظارت بر حسن اجرای پروژه‌ها مطابق با برنامه زمان‌بندی آنها.
- نیازسنجی و برنامه‌ریزی جهت انجام مطالعات، تحقیقات و پژوهش‌های لازم در راستای وظایف و مأموریت حوزه با هماهنگی معاونت برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی.
- همکاری در تنظیم و پیشنهاد بودجه سالانه، اصلاح بودجه، متمم و تفریق بودجه و پیش‌بینی اعتبارات و ملزومات موردنیاز و نظارت بر اجرای آن.
- نظارت بر پیاده‌سازی ساختار و تشکیلات سازمانی مصوب، تطبیق وضعیت نیروی انسانی با آن و نیازسنجی و به‌کارگیری نیروهای جدید از طریق اداره کل سرمایه انسانی شهرداری.
- اقدام در جهت توسعه، تعالی، توانمندسازی، ایمنی و بهداشت کارکنان، همچنین انجام مراحل ترفیع، ارتقا و انتصاب کارکنان طبق مقررات و اختیارات تفویضی.
- نظارت بر انضباط اداری کارکنان (ورود، خروج، مرخصی، مأموریت و...) و اجرای طرح تکریم ارباب‌رجوع.
- نظارت بر ارتباط اداری حوزه با اشخاص حقوقی یا حقیقی از لحاظ مکاتبات با رعایت مقررات مربوط به مکاتبات اداری و آیین نگارش.
- بررسی و تجدیدنظر در سیستم‌ها و روش‌های انجام کار به‌منظور جلوگیری از دوباره‌کاری در جهت بهبود و بالندگی با هماهنگی معاونت برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی.
- نظارت بر امور رایانه‌ای (سخت‌افزار، نرم‌افزار، شبکه و...) و تامین احتیاجات مربوطه با هماهنگی سازمان فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.

اداره مالی و اقتصادی

- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- تهیه و تنظیم بودجه، متمم بودجه، اصلاح و تفریق بودجه و نظارت بر حسن اجرای آن.
- کنترل و بررسی صورت‌وضعیت‌ها و اسناد مالی.
- تهیه و خریداری کلیه تجهیزات و ملزومات اداری درخواستی کارکنان و واحدها.
- تأیید و امضای اسناد حسابداری و مالی وفق مقررات و ضوابط اعلام شد.
- کنترل، بررسی و تأیید صورت‌وضعیت‌ها، پرداخت‌ها، اسناد مالی و قراردادهای.
- تهیه و تنظیم بودجه، متمم بودجه و تفریق بودجه جهت سازماندهی امور مالی.



- تهیه و تنظیم ترازنامه‌های آزمایشی و ترازنامه پایان سال جهت وصول اطمینان از صحت عملیات ثبت اطلاعات مالی.
- نظارت بر نگهداری و ثبت اطلاعات مالی در دفاتر روزنامه، کل و معین و نظارت در ممیزی و رسیدگی به اسناد مالی و هزینه.
- انجام تعهدات مالی در حدود اعتبارات بودجه مصوب طبق مقررات مالی شهرداری.
- کنترل و تأیید عملیات مربوط به دریافت و پرداخته‌ای روزانه و ماهانه و تطبیق حساب‌ها.
- مراقبت در حفظ و نگهداری کلیه اموال منقول و غیرمنقول سازمان از طریق ایجاد سیستم‌های مناسب کنترل، شماره‌گذاری و بازرسی ادواری اموال.
- اجرای بودجه مصوب و ابلاغ اعتبارات واحدهای مختلف به منظور رعایت سقف بودجه موردنظر.
- تنظیم لیست حقوقی کارکنان و اسناد هزینه و رسیدگی و پیگیری لیست‌ها و اسناد هزینه و تطبیق آنها با موازین و مقررات و دستورالعمل‌های مربوطه.
- ثبت آمار و ارسال به‌موقع اطلاعات درآمدی و اعلام بدهی و پیگیری جهت وصول درآمدها.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.

اداره نقلیه و مرکز فوریت‌ها

- بررسی و به‌کارگیری رویکردها و روش‌های نوین کاری برای انجام کارآمد وظایف و بهبود فعالیت‌ها و عملکردها.
- نظارت بر آماده‌سازی و بسترسازی معاینه فنی خودروهای سبک‌وسنگین شهرداری رشت.
- هماهنگی و فعال‌سازی ظرفیت و امکانات موجود.
- برنامه‌ریزی و نظارت جهت کاهش میزان آلودگی ناشی از سوخت خودروها، افزایش ایمنی تردد، کاهش خسارات جانی و مالی ناشی از عیوب فنی خودرو
- نظارت و هماهنگی در مدیریت جامع نگهداری و تعمیرات ماشین‌آلات شهرداری رشت.
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات به کمیته مستندسازی.
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها با هماهنگی مدیریت نوسازی و تحول اداری.
- معاونت پشتیبانی
- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- صدور پروانه‌های اشتغال افراد به حمل‌ونقل بار و مسافر، پروانه فعالیت وسایط نقلیه باربر، پروانه بهره‌برداری شرکت‌ها و تمدید و تعویض و تغییر آنها، به‌صورت مکانیزه.
- صدور مجوز احداث پایانه‌های بار و مسافر با ظرفیت‌های لازم متناسب با ارائه خدمات موردنیاز.
- بررسی و نظارت بر پروانه‌های تاکسیرانی و اتوبوس‌رانی معتبر، پروانه‌های بهره‌برداری، برگه‌های معاینه فنی خودرو.



- انجام امور مربوط به توسعه و نوسازی ناوگان.
- انجام امور مربوط به تمدید و لغو مجوز شرکت‌های حمل‌ونقلی و انجام امور مرتبط.
- ارتباط با شرکت‌های حمل‌ونقل و اطلاع‌رسانی به آنها در موارد مورد لزوم.
- پیگیری صدور، تمدید و لغو مجوز اشخاص و خودروهای تحت نظارت سازمان و انجام امور مرتبط.
- بررسی و صدور نامه‌های مربوط به بیمه خودرو و بیمه تأمین اجتماعی، سوخت و پاسخ به استعلامات مربوطه.
- انجام کلیه عملیات مربوط به نقل‌وانتقال، انطباق پرونده با آیین‌نامه‌ها و ضوابط سازمانی و صدور موافقت‌نامه اصولی جهت نقل‌وانتقال پروانه و مدیریت شرکت‌های حمل‌ونقل.
- تدوین ضوابط و دستورالعمل‌های مناسب در مورد نحوه برخورد با متخلفین.
- نظارت دقیق بر فعالیت و نحوه سرویس‌دهی ناوگان حمل‌ونقل بار و مسافر و تهیه گزارش‌های مربوطه.
- کنترل مستمر حمل‌ونقل شهری (تاکسیرانی، اتوبوس‌رانی) و منطبق نمودن آنها با موازین و مقررات و بازرسی بی‌وقفه آنها و تهیه گزارش.
- نظارت بر اجرای دقیق مصوبات مربوط به تردد ناوگان در سطح شهر
- نظارت بر اجرای دقیق احکام صادره توسط هیئت انضباطی.
- برنامه‌ریزی و نظارت بر کلیه امور مربوط به جایگاه تحت نظارت اعم از پیگیری سوخت، تعمیر قطعات جایگاه، امور مربوط به پرسنل مستقر و سامانه‌های هوشمند مورد استفاده و ...
- نظارت بر نحوه عملکرد معاینات فنی خودروهای سبک‌وسنگین.
- بازرسی دوره‌ای و ارائه گزارش از عملکرد معاینات فنی خودروهای سبک‌وسنگین.
- برطرف کردن مشکلات سیستم‌های مورد استفاده در معاینات فنی خودروهای سبک‌وسنگین.
- پیگیری اخذ مجوز ایجاد مراکز معاینه فنی جدید از مراجع ذی‌صلاح.
- بررسی و کنترل محتویات پرونده تشکیل شده با مشخصات واقعی مالک و خودرو و آماده‌سازی پرونده جهت صدور مجوزهای لازم.
- ارسال اطلاعات مراکز معاینه فنی خودرو شهر به وزارت کشور جهت تسریع در راه‌اندازی سیستم یکپارچه صدور برچسب مراکز معاینه فنی خودرو در سطح استان.
- مدیریت و نظارت بر امور توقفگاه‌ها و پایانه‌ها اعم از بخش خصوصی، تعاونی یا شهرداری برای اجرائی نمودن سیاست‌های ابلاغی شهرداری
- تنظیم دستورالعمل‌های اجرائی و گردشکار مراکز معاینه فنی خودروها و ارسال به حوزه‌های اجرایی.
- تنظیم و ارائه گزارش‌های لازم و گزارش‌های ادواری به مقام مافوق.

معاونت فنی و اجرایی

- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- تعیین اهداف مشخص برای حوزه‌های زیر مجموعه، همسو با اهداف کلی سازمان با رعایت استانداردهای موجود.



- جمع‌آوری اطلاعات و آمار، طراحی و برنامه‌ریزی و توسعه ترمینال‌ها.
- تکمیل و احداث غرفه‌های خدماتی و بهداشتی مجهز جهت تامین نیازهای مراجعین و مسافری و شرکت‌های مسافری و واگذاری آنها به بهره‌برداران با شرایط خاص برابر آئین‌نامه‌های معاملاتی و آئین‌نامه‌های موضوع تبصره ذیل ماده ۲ قانون احداث ترمینال‌های مسافری به‌منظور تامین منابع مالی سازمان از محل درآمد حاصل از اجاره‌بها آنها.
- مطالعات لازم برای تامین خطوط اتوبوس‌رانی در داخل شهر و حومه و در نظر گرفتن طول مسیر خطوط بر حسب نیازمندی‌ها و بازده کار و همچنین رعایت اولویت‌ها از لحاظ تمرکز جمعیت مناطق گردشگری، دانشجویی و غیره.
- انجام کلیه امور مربوط به معاملات اعم از خرید اتوبوس، لوازم موردنیاز و غیره و همچنین فروش ضایعات و نیز برگماردن افراد موردنیاز با رعایت مقررات مالی.
- اصلاح و ایجاد سیستم تاکسیرانی متناسب با بافت شهر و جمعیت و وضعیت ترافیکی آن.
- به‌کارگیری و استفاده از امکانات قانونی به‌منظور تامین رفاه و آسایش مسافری درون‌شهری و برنامه‌ریزی نحوه سرویس‌دهی سیستم تاکسیرانی متناسب و هماهنگ با سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری.
- توسعه و تکمیل سیستم تاکسیرانی با برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مناسب و پیش‌بینی لازم به‌منظور تامین نیازمندی‌های آتی شهر از لحاظ تعداد تاکسی، برای سرویس‌های عمومی ویژه.
- بالابردن سطح دانش و کارایی پرسنل و رانندگان دارندگان تاکسی در امور تاکسیرانی و علی‌الخصوص در برخورد با مسافری و جلوگیری از تخلفات آنها.
- اتخاذ روش‌های مناسب جهت نظم بخشیدن به سیستم تاکسیرانی و جلب همکاری سایر ارگان‌ها و نهادها و وزارتخانه‌ها در جهت تامین و تجهیز سیستم تاکسیرانی.
- مطالعات لازم برای تهیه نقشه شبکه مسیرهای تاکسیرانی درون‌شهری با استفاده از مطالعات مربوط به مبدا و مقصد سفرهای شهری و با رعایت و در نظر گرفتن طول مسیرها و تعداد خطوط و نیازمندی‌های مراکز خدمات شهری و بازدهی کار در ساعات مختلف شبانه‌روز و همچنین تشخیص و اعلام اولویت خطوط و مسیرهای مشخص شده با توجه به تمرکز جمعیت و تولید سفر، به‌ویژه در مناطق کارگری، کارمندی، دانشجویی، مدارس و مناسبت‌های خاص نظیر مسابقات ورزشی، جشن‌های مذهبی و ملی و اجتماعات مردمی و غیره.
- ایجاد ارتباط با ترمینال‌های داخل و خارج کشور به‌منظور تبادل اطلاعات و استفاده از دانش و تجربیات آنها در راستای تامین و تکمیل خدمات و حفظ بهداشت محیط و ارائه خدمات مطلوب به شهروندان.
- نظارت بر کلیه امور عمرانی سازمان اعم از ساخت، تعمیرات ساختمانی و محدوده‌ای و محوطه‌ای در کلیه مکان‌های تحت نظارت و اختیار سازمان.
- نظارت دقیق بر نحوه سرویس‌دهی اشخاص که به نمایندگی شهرداری به‌صورت حقیقی یا حقوقی متقبل ارائه سرویس در مسیرهای عمومی و یا مشخص شده گردیده‌اند.



- صدور و لغو تمدید پروانه اشتغال به حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری با تاکسی (پروانه تاکسیرانی) از طریق شهرداری یا سازمان بر اساس مفاد آیین نامه تصویبی و دستورالعمل های صادره از سوی وزارت کشور.
- تنظیم و ارائه گزارش های لازم و گزارش های ادواری به مقام مافوق.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.

اداره حمل و نقل بار

- اجرای دقیق آیین نامه ها، دستورالعمل ها، بخشنامه ها و ضوابط مربوطه.
- تهیه آمار و اطلاعات و ایجاد بانک اطلاعات حمل و نقل بار درون شهری و حومه و ارتباط با دستگاه های ذی ربط.
- بررسی و تعیین تعداد مورد نیاز ناوگان حمل و نقل بار درون شهری و حومه و تلاش در راستای نوسازی ناوگان فرسوده.
- انجام مطالعات مورد نیاز حمل و نقل بار درون شهری و حومه در چارچوب مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک و به هنگام سازی ادواری آنها و مطالعه
- برای شناسایی نقاط بارخیز و تعیین کریدورهای ویژه حمل و نقل بار.
- تدوین سیاست ها و خط مشی های اجرایی لازم در خصوص اعمال ضوابط ایمنی و حفاظت حمل و نقل بار درون شهری و حومه.
- اعمال نظارت بر کلیه امور مرتبط با ناوگان حمل و نقل بار درون شهری و حومه و دست اندرکاران مربوطه از مبدأ تا مقصد حسب آیین نامه ها و دستورالعمل های اجرایی و مفاد این اساسنامه.
- ارائه برنامه ها و اجرای خدمات مورد نیاز شهرداری که مرتبط با اهداف سازمان باشد.
- تدوین و اجرای برنامه آموزش عمومی برای ارتقای سطح فرهنگ و رفتار ترافیکی شهروندان با بهره گیری از سیاست های آموزشی مصوب و همکاری دیگر دستگاه ها با اولویت حمل و نقل بار درون شهری و حومه.
- برنامه ریزی، اداره، کنترل و نظارت بر وسائل حمل و نقل بار درون شهری و حومه که تحت پوشش بخش خصوصی فعالیت می نمایند.
- تهیه و تدوین نرخ حمل و نقل بار درون شهری و حومه حسب ضوابط و دستورالعمل های مربوطه.
- صدور پروانه های اشتغال به حمل و نقل بار، پروانه بهره برداری شرکت ها و تمدید و تعویض و تغییر آنها و صدور و یا لغو برنامه و برگ ویژه ترافیکی حسب ضوابط و مقررات مربوطه.
- مدیریت و نظارت بر امور توقفگاه ها و باراندازها و پایانه ها اعم از بخش خصوصی، تعاونی یا شهرداری.
- همکاری و تعامل با تشکل های صنفی و مدنی در راستای مشارکت همه جانبه و مسئولیت پذیری آنها برای اجرایی نمودن سیاست های ابلاغی شهرداری.
- به کارگیری و استفاده از امکانات قانونی به منظور تامین رفاه و امنیت و اطمینان بخشی به جابه جایی بار
- رعایت سیاست ها، استانداردها و قوانین برای حفظ محیط زیست و کاهش مصرف انرژی در کلیه طرح ها و راه کارهای اجرایی و نظارت مؤثر و مستمر بر انجام ادواری معاینه فنی خودروهای ناوگان حمل و نقل بار حسب ضوابط و مقررات مربوطه.



- برنامه‌ریزی جهت تشکیل شرکت‌های حمل‌ونقل بار درون‌شهری و حومه و صدور پروانه‌ها و مجوزهای ذی‌ربط حسب آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی مربوطه.
- همکاری مؤثر با سازمان‌ها و تشکلهای وابسته به امور حمل‌ونقل بار و اجرای دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های ابلاغی بالادست.
- همکاری و ارائه مشاوره با شرکت‌های حمل‌ونقل بار درون‌شهری و حومه و مجمع عمومی ذی‌ربط در راستای ارائه خدمات رفاهی، ورزشی، فرهنگی،
- تعمیراتی، قرض‌الحسنه، درمانی و... حسب ضوابط و مقررات مربوطه.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.
- اداره پایانه‌های مسافری
- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- اعمال مدیریت بر امور ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها و سایر تسهیلات ذی‌ربط حمل‌ونقل بار درون‌شهری و حومه اعم از بخش خصوصی،
- تعاونی و شهرداری.
- برنامه‌ریزی جهت هماهنگی بار درون و برون‌شهری در احداث پایانه‌های مشترک با مدیریت‌های مستقل تعریف شده در قوانین و آیین‌نامه‌های مربوطه.
- بررسی و پیگیری درآمدهای سازمان در ارتباط با واحد درآمد ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌های حمل بار سازمان.
- بررسی شرایط فیزیکی ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌های سازمان.
- بررسی مشکلات موجود و پیگیری از حصول نتیجه رفع عیب موارد مذکور.
- آماده‌سازی و واگذاری ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها به شرکت‌های مرتبط برابر مقررات و آیین‌نامه‌های مربوطه.
- آماده‌سازی ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها به‌منظور استفاده ماشین‌آلات حمل بار و تدوین برنامه مربوطه.
- نظارت بر مسائل ایمنی و بهداشتی ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها با هماهنگی دستگاه‌های مربوطه.
- تعیین نرخ خدمات قابل‌ارائه در ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها و جلوگیری از هرگونه تخلف.
- تجهیز و توسعه ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها با استفاده از روش‌های پیشرفته و متناسب با رشد جمعیت.
- برآورد نیازمندی‌ها و ملزومات ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها و پیگیری جهت رفع این نیازها.
- نظارت بر حسن اجرای ضوابط خدمات پیمانکاران و شرکت‌های باربری.
- مدیریت و نظارت بر امور توقفگاه‌ها و پایانه‌ها اعم از بخش خصوصی، تعاونی یا شهرداری برای اجرایی نمودن سیاست‌های ابلاغی شهرداری.



- ثبت ورود و خروج کلیه ماشین آلات حمل بار در ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، باراندازها، انبارها و توقفگاه‌ها.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف
- اداره حمل و نقل مسافر
- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- تنظیم خط‌مشی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌های لازم در خصوص شرکت‌های متولی امر حمل و نقل مسافر و ایجاد هماهنگی اجرایی بین حوزه‌های مختلف حمل
- و نقل مسافر و نظارت و کنترل در امور حمل و نقل مسافر.
- نظارت بر عملکرد شرکت‌های حمل و نقل مسافر مستقر در پایانه‌های مسافری به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای ضوابط و مقررات جابه‌جایی مسافر.
- تهیه و تنظیم لوایح، تصویب‌نامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم در خصوص امور ترابری داخلی و بین‌المللی و ارائه آنها به شورای عالی هماهنگی
- ترابری کشور و یا سایر مراجع جهت تأیید و تصویب و پیگیری مراحل تصویب.
- فراهم‌ساختن امکانات لازم به منظور تسهیل در امور ارتقای سطح ایمنی، خدمات و کاهش ضایعات زیست‌محیطی در حمل و نقل جاده‌های کشور.
- بررسی و تعیین نوع، تعداد و مشخصات ناوگان موجود و مورد نیاز حمل و نقل جاده‌ای و همکاری در تامین و توزیع آن.
- صدور مجوز احداث تأسیسات و مجتمع‌های خدماتی و رفاهی بین‌راهی توسط بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی.
- صدور مجوز بهره‌برداری‌های ویژه از شبکه راه‌های کشور از قبیل پروانه تردد وسایل نقلیه خارجی و مجوزهای ویژه عبور بارهای ترافیکی در چارچوب ضوابط و مقررات مربوط.
- برنامه‌ریزی و هماهنگی با واحدهای ذی‌ربط جهت آموزش عمومی و تخصصی کارکنان سازمان و فراهم‌ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش
- تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌های کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.
- انجام امور بازرگانی در بخش حمل و نقل جاده‌های و در راستای اهداف و وظایف اساسی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه
- صدور مجوز و موافقت اصولی احداث و بهره‌برداری از مراکز مکانیزه فنی وسایل نقلیه سبک و سنگین عمومی برون‌شهری مسافری.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.

اداره حمل و نقل مسافر

- اجرای دقیق آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و ضوابط مربوطه.
- تنظیم خط‌مشی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌های لازم در خصوص شرکت‌های متولی امر حمل و نقل مسافر و ایجاد هماهنگی اجرایی بین حوزه‌های مختلف حمل و نقل مسافر و نظارت و کنترل در امور حمل و نقل مسافر.



- نظارت بر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر مستقر در پایانه‌های مسافری به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای ضوابط و مقررات جابه‌جایی مسافر.
- تهیه و تنظیم لوایح، تصویب‌نامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم در خصوص امور ترابری داخلی و بین‌المللی و ارائه آنها به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا سایر مراجع جهت تأیید و تصویب و پیگیری مراحل تصویب.
- فراهم‌ساختن امکانات لازم به منظور تسهیل در امور ارتقای سطح ایمنی، خدمات و کاهش ضایعات زیست‌محیطی در حمل‌ونقل جاده‌های کشور
- بررسی و تعیین نوع، تعداد و مشخصات ناوگان موجود و موردنیاز حمل‌ونقل جاده‌ای و همکاری در تامین و توزیع آن.
- صدور مجوز احداث تأسیسات و مجتمع‌های خدماتی و رفاهی بین‌راهی توسط بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی.
- صدور مجوز بهره‌برداری‌های ویژه از شبکه راه‌های کشور از قبیل پروانه تردد وسایل نقلیه خارجی و مجوزهای ویژه عبور بارهای ترافیکی در چارچوب ضوابط و مقررات مربوط.
- برنامه‌ریزی و هماهنگی با واحدهای ذی‌ربط جهت آموزش عمومی و تخصصی کارکنان سازمان و فراهم‌ساختن زمینه‌های لازم به منظور ایجاد گسترش تخصص‌های موردنیاز ناوگان ترابری جاده‌های کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.
- انجام امور بازرگانی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و در راستای اهداف و وظایف اساسی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه.
- صدور مجوز و موافقت اصولی احداث و بهره‌برداری از مراکز مکانیزه فنی وسایل نقلیه سبک‌وسنگین عمومی برون‌شهری مسافری.
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف.

معاونت خدمات شهری

- معاون خدمات شهری
- مسئول دفتر
- کارشناس پیگیری

مدیریت هماهنگی و نظارت بر خدمات شهری

- مدیر هماهنگی و نظارت بر خدمات شهری
- مسئول دفتر
- کارشناس خدمات شهری (هماهنگی و پشتیبانی)
- کارشناس فضای سبز
- کارشناس محیط‌زیست
- کارشناس بهداشت محیط



- کارشناس ایمنی محیط شهری
- کارشناس خدمات شهری

مدیریت پیشگیری و رفع تخلفات شهری

- مدیر پیشگیری و رفع تخلفات شهری
- مسئول دفتر
- کارشناس خدمات شهری (هماهنگی و پشتیبانی)
- کارشناس بهداشت محیط
- کارشناس محیط زیست
- کارشناس تخلفات شهری
- کارشناس تخلفات شهری
- کارشناس ساماندهی آسیب دیدگان اجتماعی
- کارشناس سلامت و آسیب دیدگان اجتماعی

معاونت خدمات شهری

- برنامه ریزی و پیگیری انجام خدمات شهری خاص که به تنهایی در مناطق شهرداری و سازمان ها و واحدهای تابعه امکان پذیر نبوده و مستلزم اقدامات اجرایی یکسان و هم زمان به صورت متمرکز و هماهنگ در سطح شهر است
- تدوین ضوابط واگذاری رفت و روبرو و سایر خدمات شهری به پیمانکاران و نظارت بر حسن اجرای آنها
- نظارت بر گردشکار و تشکیل مرتب ستادهای رفع سد معبر و برف رویی و پیشگیری از خطر سیل و امثالهم و پیگیری اجرای مصوبات و تصمیمات ستادهای مذکور از طرف واحدهای اجرایی شهر و مناطق شهرداری
- برنامه ریزی و نظارت در حسن انتظام امور جمع آوری و معدوم نمودن حیوانات موذی و ولگرد
- پیگیری امور مربوط به تعطیل نمودن و انتقال کسبه و اسکان مشاغل مزاحم شهری به مناطق پیش بینی شده خاص (موضوع بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری ها) با هماهنگی سازمان میادین و ساماندهی مشاغل مزاحم
- برنامه ریزی در جهت تهیه آیین نامه و تشکیل مدیریت بحران و پیشگیری و مقابله با حوادث شهری
- هماهنگی با سایر ادارات و سازمان های ذی ربط در امور حوادث غیر مترقبه
- برنامه ریزی و نظارت بر ایجاد و توسعه فضای سبز
- نظارت بر حسن انتظام و گردش امور سازمان های وابسته مربوطه از نظر نیل به اهداف پیش بینی شده در اساسنامه آنها
- نظارت بر گردش امور کمیسیون های ذی ربط در امور اجرایی شهر از قبیل کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵، کمیسیون ایمنی اماکن عمومی و ستادهای اجرائی خدمات شهری
- نظارت بر حسن انتظام مسایل های شهری و هماهنگی در جهت آماده سازی و استفاده بهینه از آنها
- مطالعه و بررسی رویکردها و روش های نوین مدیریت به منظور به کارگیری و استقرار نظام ها و سبک های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش ها



- برنامه‌ریزی جهت ارائه بهینه و عادلانه خدمات شهری در سطح شهر
- برنامه‌ریزی جهت تامین آرامستان‌های موردنیاز
- همکاری در تهیه و بررسی و پیشنهاد بودجه، متمم و اصلاح آن در حوزه تحت سرپرستی
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های آموزش شهروندی در حوزه خدمات شهری
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های ارتقای مشارکت، حمایت و همکاری شهروندان در امور خدمات شهری
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای برنامه‌های کاهش تصدی‌گری و افزایش مشارکت بخش خصوصی در امور خدمات شهری
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر گسترش زیرساخت‌ها و فراهم‌آوردن وسایل و امکانات موردنیاز برای رشد و توسعه خدمات شهری
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر امور خدمات شهری
- سیاست‌گذاری و همکاری در زمینه نیازسنجی طرح‌های مطالعاتی و پژوهشی شهروندان در امور خدمات شهری
- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت بر نظافت شهر اعم از جمع‌آوری و حمل، پردازش و دفع بهینه پسماندهای شهر
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده
- نظارت بر برخورد با متخلفین مرتبط با مسائل شهری (مسدودی معابر و خلاف‌کاران در ساخت‌وساز) و دریافت احکام قضایی
- نظارت بر برنامه‌های عملیاتی تعریف شده توسط زیرمجموعه‌ها به‌منظور تحقق اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌های کلان تعیین شده
- نظارت بر حسن انتظام امور مادی‌ها و مسایل‌های شهر و هماهنگی در جهت آماده‌سازی و استفاده بهینه از آنها
- نظارت بر حسن انتظام و گردش امور سازمان‌های وابسته مربوط از لحاظ نیل به اهداف پیش‌بینی‌شده در اساسنامه آنها
- نظارت بر حسن انجام امور و وظایف شهرداری ارتباط با بندهای ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها و صدور دستورات لازم در هر یک از زمینه‌های مذکور نظارت بر فعالیت‌های زیباسازی شهری
- نظارت بر گردش امور کمیسیون‌های ذی‌ربط در امور اجرایی شهر از قبیل کمیسیون بند ۲۰
- انجام سایر وظایف محوله طبق دستور مافوق
- استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها

مدیریت هماهنگی و نظارت بر خدمات شهری

- مطالعه و بررسی رویکردها و روش‌های نوین مدیریت به‌منظور به‌کارگیری و استقرار نظام‌ها و سبک‌های مدیریت برای انجام کارآمد وظایف و بهبود روش‌ها
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده



- ارزیابی عملکرد کارکنان و مجموعه‌های تحت سرپرستی، شناسایی نقاط ضعف و قوت مجموعه‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهبود نقاط قوت و رفع نقاط ضعف
- بازنگری و به‌روزرسانی حدود اختیارات و تفویض مسئولیت‌ها و تعیین روابط میان کارکنان و واحدهای مختلف مجموعه تحت سرپرستی به نحوی که تقسیم کار به‌درستی صورت پذیرد و عدالت اجرا شود
- بررسی و اعلام نظر در رابطه با پیشنهادهای مربوط حوزة تحت سرپرستی و برنامه‌ریزی جهت اجرایی‌شدن هرچه سریع‌تر پیشنهادهای مورد تأیید
- بررسی و تحلیل مشکلات و موارد پیش‌آمده با توجه به آمار و اطلاعات واقعی و تصمیم‌گیری بر اساس آن
- برگزاری جلسات دوره‌ای برای بررسی مشکلات موجود در سیستم و یافتن راهکار برای حل مشکلات
- برنامه‌ریزی به‌منظور آمادگی جهت مقابله با حوادث غیرمترقبه و نظارت بر اکیپ‌های موردنظر در شهرداری‌های مناطق
- برنامه‌ریزی جهت ارائه بهینه و عادلانه خدمات شهری در سطح شهر
- برنامه‌ریزی جهت تامین آرامستان‌های موردنیاز
- برنامه‌ریزی و پیگیری انجام خدمات شهری خاص که به‌تنهایی در مناطق شهرداری و سایر سازمان‌ها و واحدهای تابعه امکان‌پذیر نبوده و مستلزم اقدامات اجرائی
- یکسان و هم‌زمان به‌صورت متمرکز و هماهنگ در سطح شهر
- برنامه‌ریزی و نظارت بر ایجاد و توسعه فضای سبز
- برنامه‌ریزی و نظارت در حسن انتظام امور جمع‌آوری، حمل، پردازش و دفع بهینه پسماند در سطح شهر
- برنامه‌ریزی و هماهنگی امور مربوط به شناسایی، پاک‌سازی، لایروبی و نگهداری و حفظ کلیه مادی‌ها و مسیلهای شهر با هماهنگی واحدهای ذی‌ربط در شهرداری و سایر
- سازمان‌ها و ارگان‌های اجرائی شهرداری
- تأثیرگذاری بر افراد و انگیزش ایشان به‌نحوی که از روی میل و اشتیاق برای دستیابی به هدف‌های مجموعه تلاش کنند
- تحلیل، بررسی و پیشنهاد بودجه، متمم و اصلاح آن در حوزه تحت سرپرستی
- تدوین دستورالعمل و آیین‌نامه‌های حفظ و بازسازی مادی‌ها و مسیلهای
- تهیه و تدوین طرح‌های لازم جهت بهینه‌کردن امور خدمات‌رسانی به شهروندان
- زمینه‌سازی در جهت مشارکت فکری کارکنان در تعریف اهداف عملیاتی، برنامه‌ها و راهکارهای اجرایی مجموعه تحت سرپرستی
- مشارکت در ستادهای متشکله در زمینه ارائه خدمات رفاهی به مسافرین و توریست‌های شهر و پیگیری اجرائی وظایف شهرداری در این خصوص
- نظارت بر انتخاب مشاوران و پیمانکاران متخصص و حرفه‌ای در امور خدمات شهری
- نظارت بر برخورد با متخلفین مسائل شهری (مسدودی معابر و خلاف‌کاران در ساخت‌وساز) و دریافت احکام قضایی



- نظارت بر برنامه‌های عملیاتی تعریف شده توسط زیرمجموعه‌ها به منظور تحقق اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌های کلان تعیین شده
- نظارت بر حسن انتظام امور مادی‌ها و مسیل‌های شهر و هماهنگی در جهت آماده‌سازی و استفاده بهینه از آنها
- نظارت بر حسن انتظام و گردش امور سازمان‌های وابسته مربوط از لحاظ نیل به اهداف پیش‌بینی شده در اساسنامه آنها
- نظارت بر حسن انجام امور و وظایف شهرداری ارتباط با بندهای ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها (مرتبط با خدمات شهری) و صدور دستورات لازم در هر یک از زمینه‌های مذکور
- نظارت بر سیستم جمع‌آوری و امحای پسماندها و سایر ضایعات شهری و تدوین ضوابط مربوط
- نظارت بر فعالیت‌های زیباسازی شهری
- نظارت بر گردش امور کمیسیون‌های ذی‌ربط در امور اجرایی شهر از قبیل کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵، کمیسیون ایمنی اماکن عمومی و ستادهای اجرائی خدمات شهری
- نظارت در حسن انتظام امور جمع‌آوری و معدوم نمودن حیوانات موذی و ولگرد
- نظارت کمی و کیفی بر نحوه عملکرد کار پیمانکاران و همچنین رسیدگی به صورت وضعیت عملکرد ایشان در مواقع ضروری
- همکاری در تهیه و تنظیم پیش‌نویس بودجه معاونت خدمات شهری
- استفاده از ظرفیت طرح‌های تفصیلی و بازنگری در توسعه و بهبود امکانات خدمات شهری در مناطق و افزایش این ظرفیت‌ها
- هماهنگی در استقرار نظام جامع آماری و جمع‌بندی ویرایش اطلاعات و استفاده از نتایج در برنامه‌ها و اقدامات
- استفاده از فن آوری و روش‌های جدید و افزایش اثربخشی روش‌های نظارت
- توسعه کیفی و کمی فضاها و عمومی شهر
- حفاظت از محیط‌زیست شهری و کنترل و کاهش آلودگی‌های شهری
- مدیریت و برنامه‌ریزی محیط‌زیست شهری استفاده از انرژی ناپایدار، پارک‌های طبیعی و آموزش و فرهنگ‌سازی نحوه حفاظت از محیط‌زیست و نحوه بهره‌برداری صحیح از منابع شهری
- مطالعه و تحقیق جهت شناسایی محیط‌زیست شهری و روش‌های کاهش تأثیرات ناشی از فشارهای وارده بر محیط‌زیست
- برنامه‌ریزی و تهیه فرمت‌هایی در جهت یکپارچه‌سازی، تسریع، قانونمند کردن موارد مرتبط
- تدوین ضوابط رفت‌ووروب و سایر خدمات شهری به پیمانکاران و نظارت بر حسن اجرای آنها
- کنترل و نظارت بر قراردادهای امور خدمات شهری رفت‌ووروب، جمع‌آوری زباله، رفع سد معبر و نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها



مدیریت پیشگیری و رفع تخلفات شهری

- بررسی و به‌کارگیری رویکردها و روش‌های نوین کاری برای انجام کارآمد وظایف و بهبود فعالیت‌ها و عملکردها
- ارائه پیشنهادها برای افزایش بهره‌وری و همکاری در پیاده‌سازی پیشنهادها پذیرفته شده
- انجام بررسی‌های کارشناس در خصوص طرح‌های شهرسازی و تفصیلی و موضعی ویژه
- بررسی و برنامه‌ریزی در مورد توسعه و توزیع عادلانه خدمات و امکانات شهری به‌منظور دسترسی عادلانه شهروندان به این خدمات در راستای تحقق عدالت اجتماعی
- برقراری ارتباط با مشاورین انجام پروژه‌های مطالعات شهری
- پیگیری انجام پروژه‌های مطالعاتی شهری موردنیاز شهرداری
- تهیه و تدوین برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت ویژه فعالیت‌ها و خدمات مراکز فرهنگی اجتماعی شهرداری
- همکاری در ارائه پیشنهاد و برنامه‌ریزی در زمینه مسائل اساسی شهری در امر تهیه لوایح و سیاست‌های شهرداری
- همکاری در انجام پروژه‌های مطالعاتی شهری موردنیاز شهرداری
- جانمایی دکه‌های سطح شهر
- نظارت بر میداين سطح شهر و پلمپ واحدهای غیرمجاز صنفی و مشاغل مزاحم بند ۲۴ ماده ۵۵، بند ۲۸ ماده ۵۵ و بند ۲۰ ماده ۵۵
- نظارت بر بازارهای سطح شهر و اصناف
- نظارت بر صورت‌جلسات رفع خلاف کمیسیون ماده صد
- حضور در جلسات کمیسیون بند ۲۰
- همکاری در جهت ساماندهی تابلوهای صنف
- همکاری در جهت جمع‌آوری متکدیان
- نظارت بر رفع سد معبر مناطق و نواحی
- نظارت بر ساخت‌وساز غیرمجاز مناطق و نواحی
- نظارت بر استخراج، مستندسازی، به‌روزرسانی و اشتراک‌گذاری اطلاعات منطبق با مدیریت دانش و ارائه مستندات
- نظارت بر پیشنهاد، تدوین و به‌روزرسانی فرایندهای تحت سرپرستی و همچنین تعریف و پایش شاخص‌های مرتبط با فرایندها
- تعامل، هماهنگی و همکاری با کلیه دستگاه‌ها و نهادهای ذی‌ربط در زمینه ساماندهی آسیب‌دیدگان اجتماعی
- برنامه‌ریزی و ساماندهی آسیب‌دیدگان اجتماعی از منظر فوریت‌های اجتماعی
- انجام سایر امور محوله از سوی مقام مافوق در چارچوب وظایف



جدول ۸۱- نقاط برجسته در حیطه مدیریتی و نهادی

توان و قوت	محدودیت و ضعف
<ul style="list-style-type: none">• تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه مدیریتی و نهادی• دیدگاه مثبت مدیریت شهری به برنامه‌ریزی مشارکتی• برنامه ریزی برای توسعه شهر در طرح‌ها و اسناد فرادست شهری• برنامه‌ریزی برای احیای فرهنگ و هویت شهر• تاکید بر قانونمند بودن ساخت‌وسازها• تاکید بر حفظ اراضی کشاورزی توسط مدیریت شهری• امکان جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی برای اجرا و تحقق طرح های عمرانی• امکان توسعه خدمات همگانی و عمومی در محدوده• حرکت ادارات مرتبط به مدیریت شهری به حاشیه‌ها• امکان جذب سرمایه برای پروژه‌های شهری	<ul style="list-style-type: none">• عدم تحقق طرح‌های گذشته• عدم اجرای برنامه های پیشین• نبود هماهنگی و سینرژی بین بخش‌های مختلف مدیریت شهری• تعدد پرونده‌های وارده به کمیسیون‌های تخلفات• عدم وجود شفافیت اطلاعات• اختلال در اطلاعات در دسترس برای شهروندان• آسیب‌های ناشی از فقدان قوانین و مقررات انضباط شهری• خطر عدم تعادل بین خدمات‌رسانی و جمعیت توسط مدیریت شهری



۱۰- سنجش و تحلیل زیست‌پذیری شهری

به منظور بررسی زیست‌پذیری شهری رشت، از پرسشنامه‌ای برای ارزیابی بهره گرفته شده است:

• روایی پرسشنامه

برای بررسی روایی سؤالات پرسشنامه پژوهش، پس از بررسی محتوای سؤالات، روایی محتوایی پرسشنامه برقرار شد. ضمن اینکه پرسشنامه پژوهش، استاندارد و برگرفته از پژوهش‌های معتبر است.

• پایایی پرسشنامه

به منظور محاسبه پایایی پرسشنامه پژوهش از روش آلفای کرونباخ محاسبه شده توسط نرم‌افزار SPSS26 استفاده گردید. ضریب آلفای کرونباخ برای تمامی ابعاد و متغیرهای پژوهش بالاتر از ۰/۷ به دست آمد که حاکی از میزان مناسب برای پایایی پرسشنامه پژوهش است. بنابراین می‌توان گفت که پرسشنامه پژوهش، از پایایی لازم برخوردار است. ضرایب آلفای کرونباخ سؤالات متغیرهای پرسشنامه پژوهش در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۲- ضرایب آلفای کرونباخ متغیرهای پرسشنامه پژوهش

متغیرها	شماره سؤالات	تعداد سؤالات	آلفای کرونباخ
ابعاد اقتصادی	۱ تا ۶	۶	۰/۷۵۰
ابعاد اجتماعی شاخص تفریح	۷ تا ۱۱	۵	۰/۸۳۹
ابعاد اجتماعی شاخص احترام	۱۲ تا ۱۵	۴	۰/۷۰۷
ابعاد اجتماعی شاخص هویت	۱۶ تا ۲۱	۶	۰/۷۸۹
ابعاد اجتماعی شاخص امنیت	۲۲ تا ۳۰	۹	۰/۸۷۲
کل ابعاد اجتماعی	۷ تا ۳۰	۲۴	۰/۸۹۵
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص دسترسی	۳۱ تا ۳۹	۹	۰/۸۹۵
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص حمل و نقل	۴۰ تا ۴۳	۴	۰/۸۵۳
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص تفریح و اوقات فراغت	۴۴ تا ۴۸	۵	۰/۸۶۷
کل خدمات و زیرساخت‌های شهری	۳۱ تا ۴۸	۱۸	۰/۹۲۷
ابعاد کالبدی - فضایی شاخص قلمرو جذاب عمومی	۴۹ تا ۶۲	۱۴	۰/۸۸۹
ابعاد کالبدی - فضایی شاخص مسکن	۶۳ تا ۶۹	۷	۰/۸۹۷
ابعاد کالبدی - فضایی چشم انداز تاریخی و طبیعی	۷۰ تا ۷۴	۵	۰/۷۹۱
کل ابعاد کالبدی - فضایی	۴۹ تا ۷۴	۲۶	۰/۹۲۵
زیست محیطی شاخص بهداشت محیطی	۷۵ تا ۸۳	۹	۰/۷۲۰
زیست محیطی شاخص فضای سبز	۸۴ تا ۸۶	۳	۰/۸۲۴
کل زیست محیطی	۷۵ تا ۸۶	۱۲	۰/۷۵۱
کل سؤالات (زیست‌پذیری)	۱ تا ۸۶	۸۶	۰/۹۶۴



۱-۱۰- مطالعات زیست‌پذیری شهری به منظور ارزیابی وضعیت کیفیت زندگی ساکنین شهر رشت

در ادامه نتایج آمار توصیفی متغیرهای جمعیت‌شناختی پژوهش به شرح زیر هستند:

• متغیر موقعیت منطقه پاسخگویان

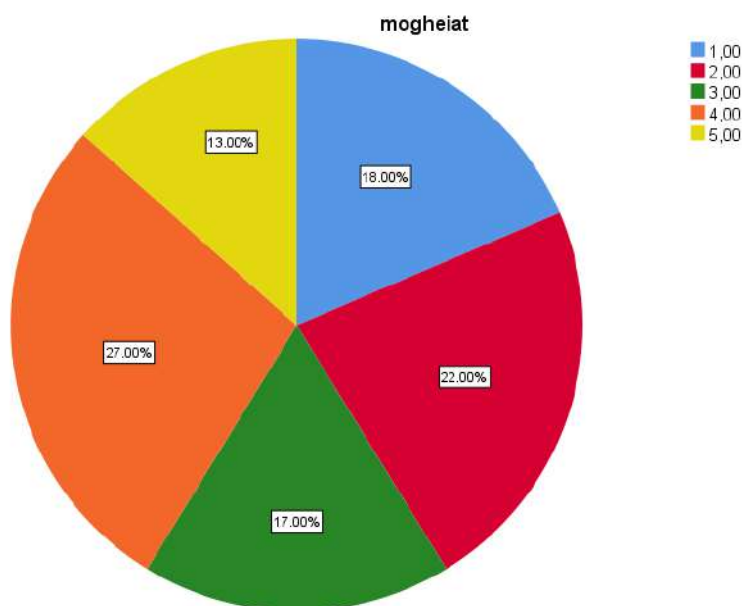
نتایج بررسی متغیر موقعیت منطقه پاسخگویان به شرح زیر است:

جدول ۸۳- نتایج بررسی موقعیت منطقه پاسخگویان

مد	درصد فراوانی	فراوانی	موقعیت منطقه
۴	۱۸/۶	۷۷	۱
	۲۲/۸	۹۴	۲
	۱۷/۷	۷۳	۳
	۲۷/۱	۱۱۲	۴
	۱۳/۸	۵۷	۵
	۱۰۰	۴۱۳	کل

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که موقعیت منطقه آن‌ها شامل ۱۸/۶ درصد (۷۷ نفر) منطقه ۱، ۲۲/۸ درصد (۹۴ نفر) منطقه ۲، ۱۷/۷ درصد (۷۳ نفر) منطقه ۳، ۲۷/۱ درصد (۱۱۲ نفر) منطقه ۴، ۱۳/۸ درصد (۵۷ نفر) منطقه ۵ می‌باشند. بنابراین بیشترین فراوانی موقعیت منطقه پاسخگویان، منطقه ۴ بوده است. نمودار دایره‌ای زیر متغیر موقعیت منطقه پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۲- نمودار دایره‌ای متغیر موقعیت منطقه پاسخگویان





• متغیر مدت اقامت پاسخگویان

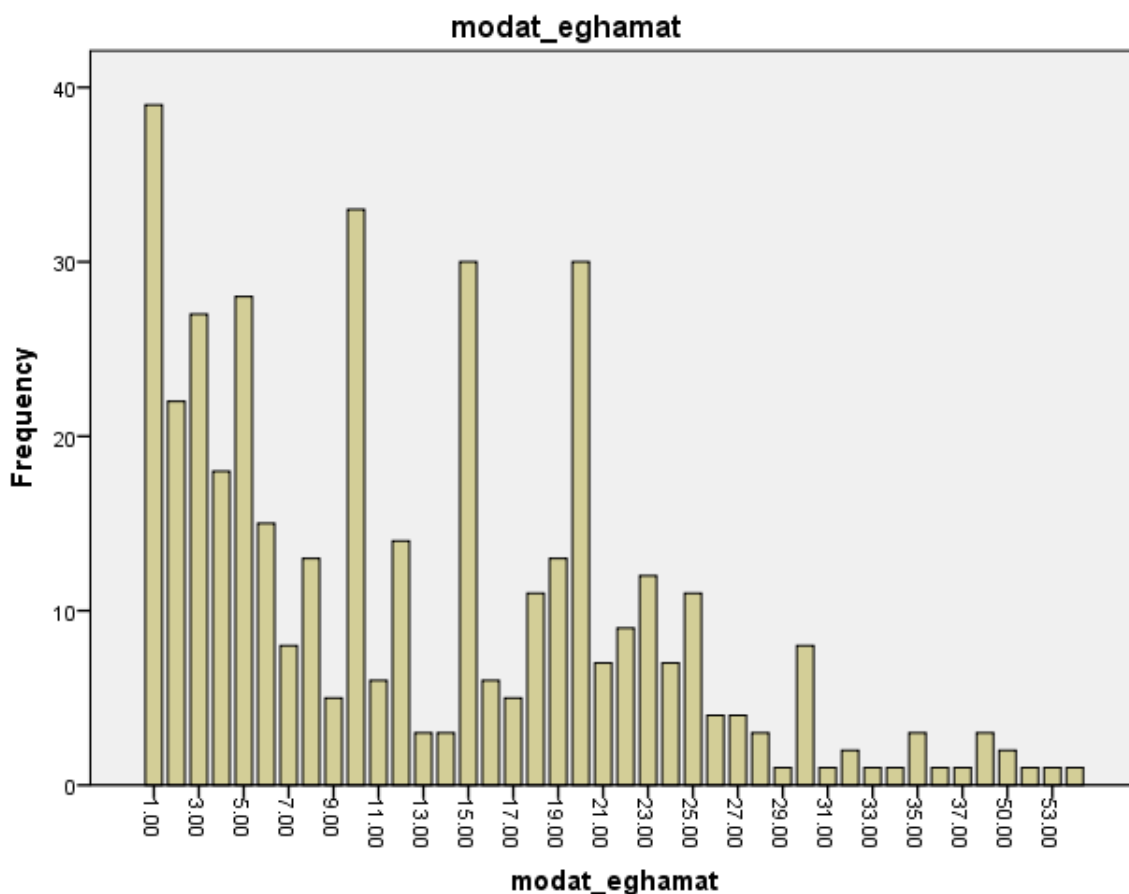
نتایج بررسی متغیر مدت اقامت پاسخگویان در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۴- نتایج بررسی مدت اقامت پاسخگویان

مدت اقامت	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	مد
از ۱ تا ۵۴ سال	۴۱۳	۱۲/۹۳	۱۰/۱۰	۱۰۲/۱۰	۱ سال

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که مدت اقامت آنها از ۱ تا ۵۴ سال، با میانگین ۱۲/۹۳ سال و انحراف معیار ۱۰/۱۰ سال هستند و بیشترین فراوانی مدت اقامت پاسخگویان، ۱ سال بوده است. در نمودار میله‌ای متغیر مدت اقامت پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۳- نمودار میله‌ای متغیر مدت اقامت پاسخگویان





• متغیر جنسیت پاسخگویان

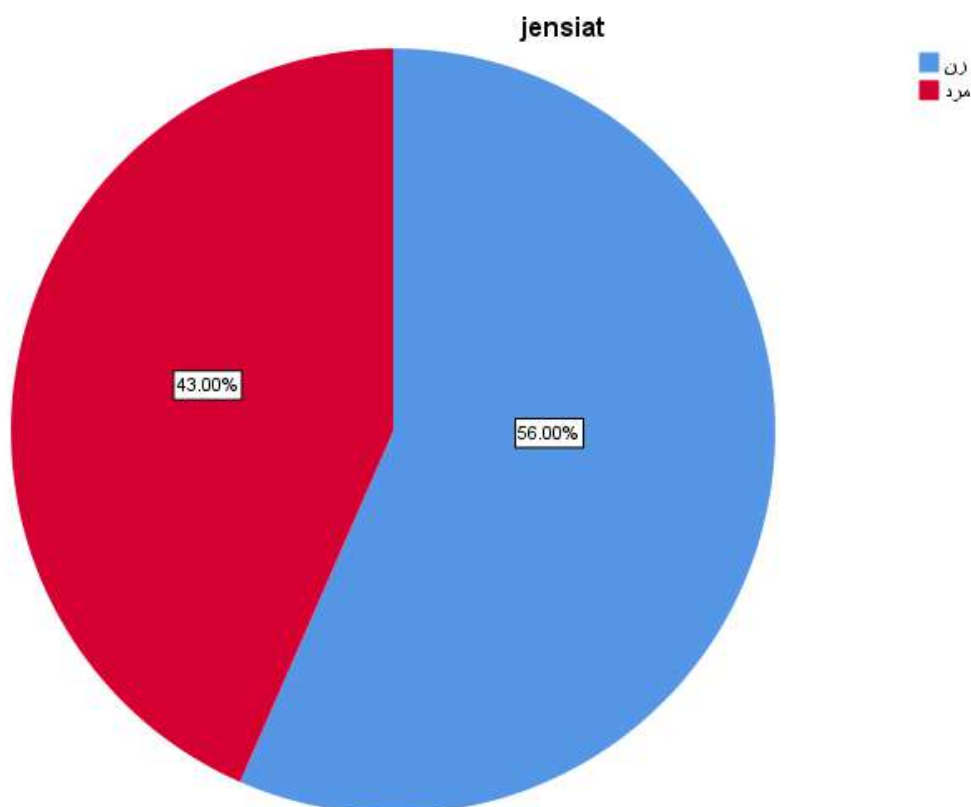
نتایج بررسی متغیر جنسیت پاسخگویان در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۵- نتایج بررسی جنسیت پاسخگویان

جنسیت	فراوانی	درصد فراوانی	مد
زن	۲۳۵	۵۶/۹	زن
مرد	۱۷۸	۴۳/۱	
کل	۴۱۳	۱۰۰	

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که جنسیت آن‌ها شامل ۵۶/۹ درصد (۲۳۵ نفر) زن و ۴۳/۱ درصد (۱۷۸ نفر) مرد هستند. بنابراین بیشترین فراوانی جنسیت پاسخگویان، زن بوده است. در نمودار دایره‌ای متغیر جنسیت پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۴- نمودار دایره‌ای متغیر جنسیت پاسخگویان





• متغیر سن پاسخگویان

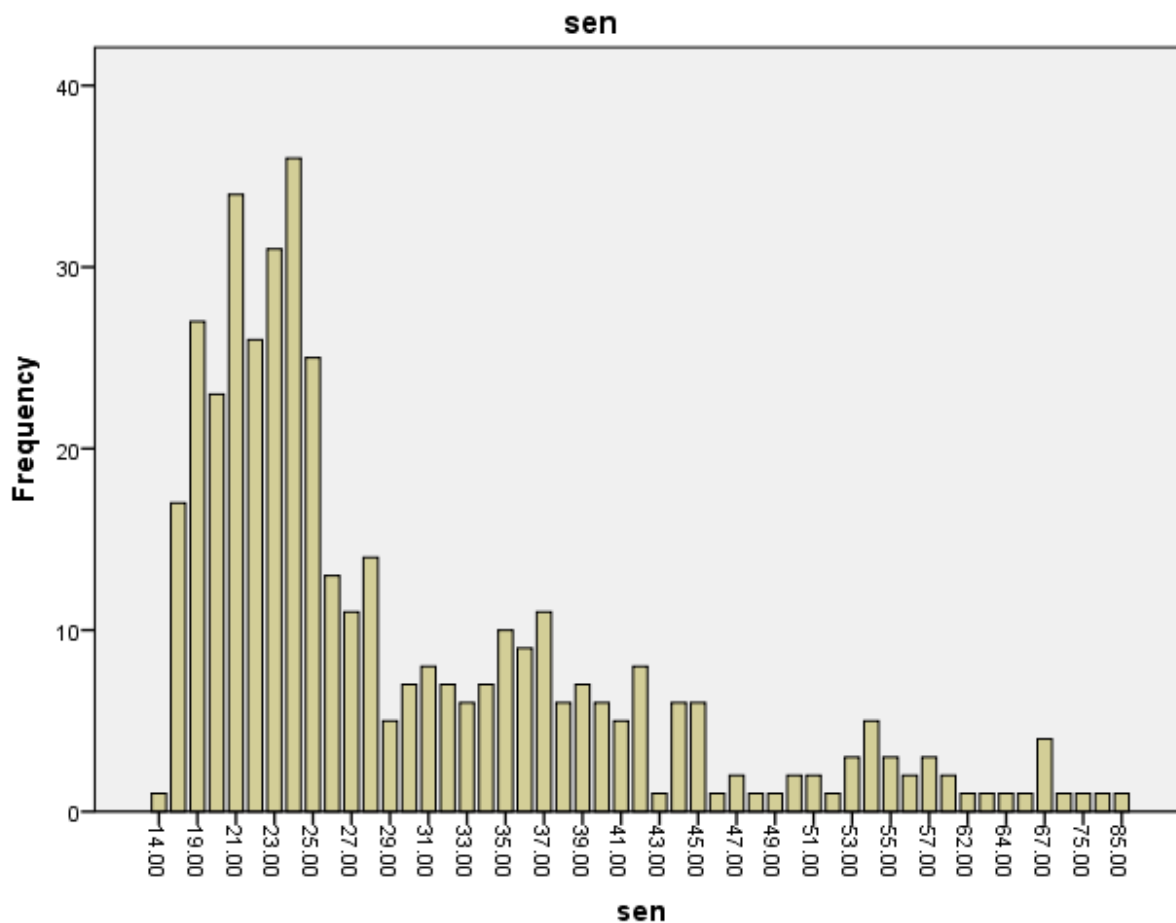
نتایج بررسی متغیر سن پاسخگویان در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۶- نتایج بررسی سن پاسخگویان

سن	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	مد
از ۱۴ تا ۸۵ سال	۴۱۳	۲۹/۸۷	۱۱/۹۲	۱۴۲/۱۸	۲۴ سال

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که سن آن‌ها از ۱۴ تا ۸۵ سال، با میانگین سنی ۲۹/۸۷ سال و انحراف معیار ۱۱/۹۲ سال هستند و بیشترین فراوانی سن پاسخگویان، ۲۴ سال بوده است. در نمودار میله‌ای زیر، متغیر سن پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۵- نمودار میله‌ای متغیر سن پاسخگویان





• متغیر تحصیلات پاسخگویان

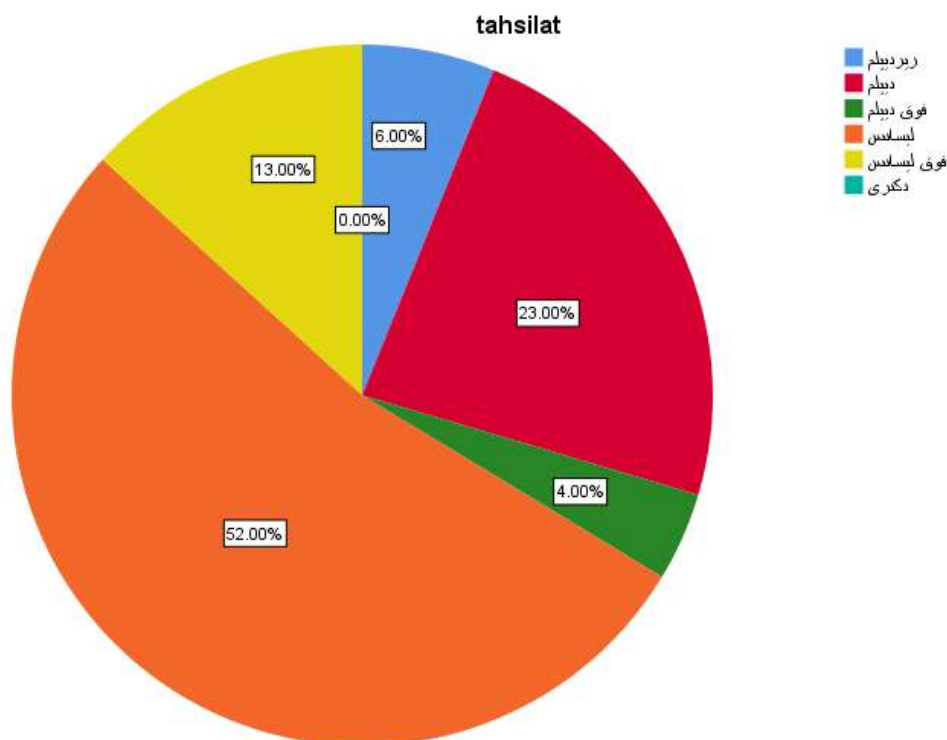
نتایج بررسی متغیر تحصیلات پاسخگویان در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۸۷- نتایج بررسی تحصیلات پاسخگویان

مد	درصد فراوانی	فراوانی	تحصیلات
لیسانس	۶/۳	۲۶	زیر دیپلم
	۲۳/۲	۹۶	دیپلم
	۴/۱	۱۷	فوق دیپلم
	۵۲/۳	۲۱۶	لیسانس
	۱۳/۱	۵۴	فوق لیسانس
	۱	۴	دکتری
	۱۰۰	۴۱۳	کل

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که تحصیلات آن‌ها شامل ۶/۳ درصد (۲۶ نفر) زیر دیپلم، ۲۳/۲ درصد (۹۶ نفر) دیپلم، ۴/۱ درصد (۱۷ نفر) فوق دیپلم، ۵۲/۳ درصد (۲۱۶ نفر) لیسانس، ۱۳/۱ درصد (۵۴ نفر) فوق لیسانس و ۱ درصد (۴ نفر) دکتری می‌باشند. بنابراین بیشترین فراوانی تحصیلات پاسخگویان، لیسانس بوده است. در نمودار دایره‌ای متغیر تحصیلات پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۶- نمودار دایره‌ای متغیر تحصیلات پاسخگویان





• متغیر وضعیت اشتغال پاسخگویان

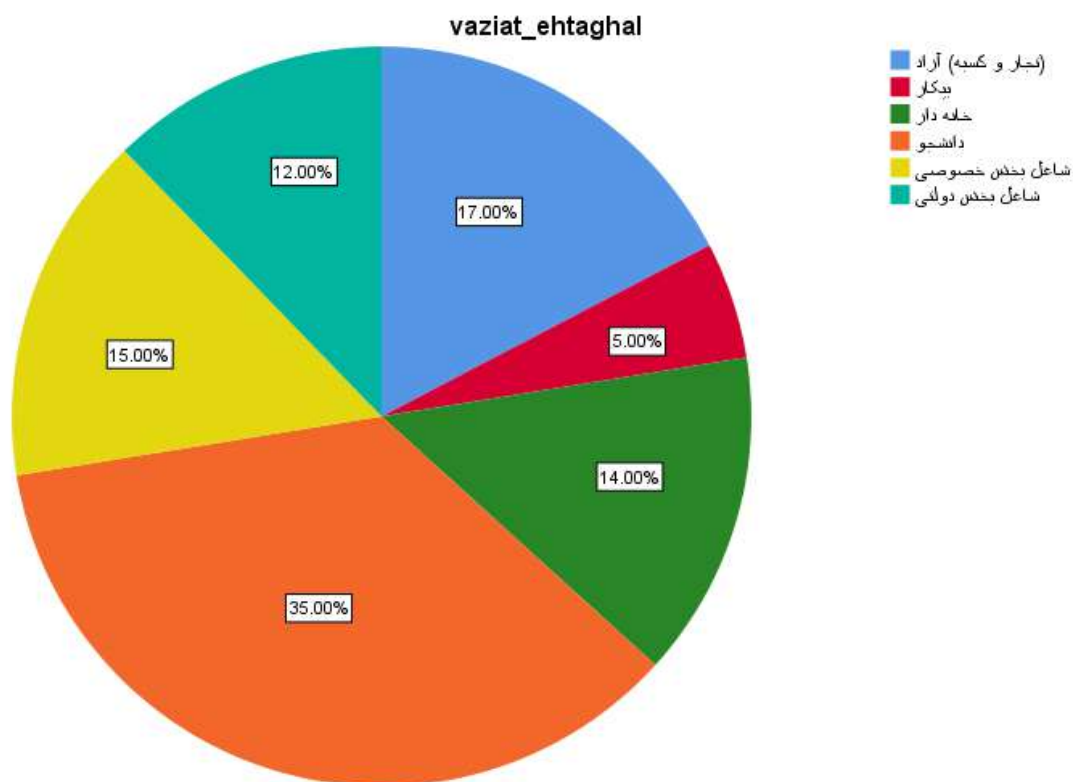
نتایج بررسی متغیر وضعیت اشتغال پاسخگویان در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۸- نتایج بررسی وضعیت اشتغال پاسخگویان

مد	درصد فراوانی	فراوانی	وضعیت اشتغال
دانشجو	۱۲/۳	۵۱	شاغل در بخش دولتی
	۱۵/۵	۶۴	شاغل در بخش خصوصی
	۱۷/۷	۷۳	آزاد (کسبه و تجار)
	۱۴/۳	۵۹	خانه‌دار
	۳۵/۱	۱۴۵	دانشجو
	۵/۱	۲۱	بیکار
	۱۰۰	۴۱۳	کل

با توجه به نتایج، تعداد مجموع پاسخگویان ۴۱۳ نفر بودند که وضعیت اشتغال آن‌ها شامل ۱۲/۳ درصد (۵۱ نفر) شاغل در بخش دولتی، ۱۵/۵ درصد (۶۴ نفر) شاغل در بخش خصوصی، ۱۷/۷ درصد (۷۳ نفر) دارای شغل آزاد (کسبه و تجار) و ۱۴/۳ درصد (۵۹ نفر) خانه‌دار، ۳۵/۱ درصد (۱۴۵ نفر) دانشجو و ۵/۱ درصد (۲۱ نفر) بیکار هستند. بنابراین بیشترین فراوانی وضعیت اشتغال پاسخگویان، دانشجو بوده است. در نمودار دایره‌ای متغیر وضعیت اشتغال پاسخگویان نشان داده شده است:

نمودار ۸۷- نمودار دایره‌ای متغیر وضعیت اشتغال پاسخگویان





• نتایج آمار توصیفی متغیرهای اصلی پژوهش

نتایج آمار توصیفی متغیرهای اصلی پژوهش محاسبه شده توسط نرم افزار SPSS به صورت زیر است:

○ متغیر ابعاد اقتصادی

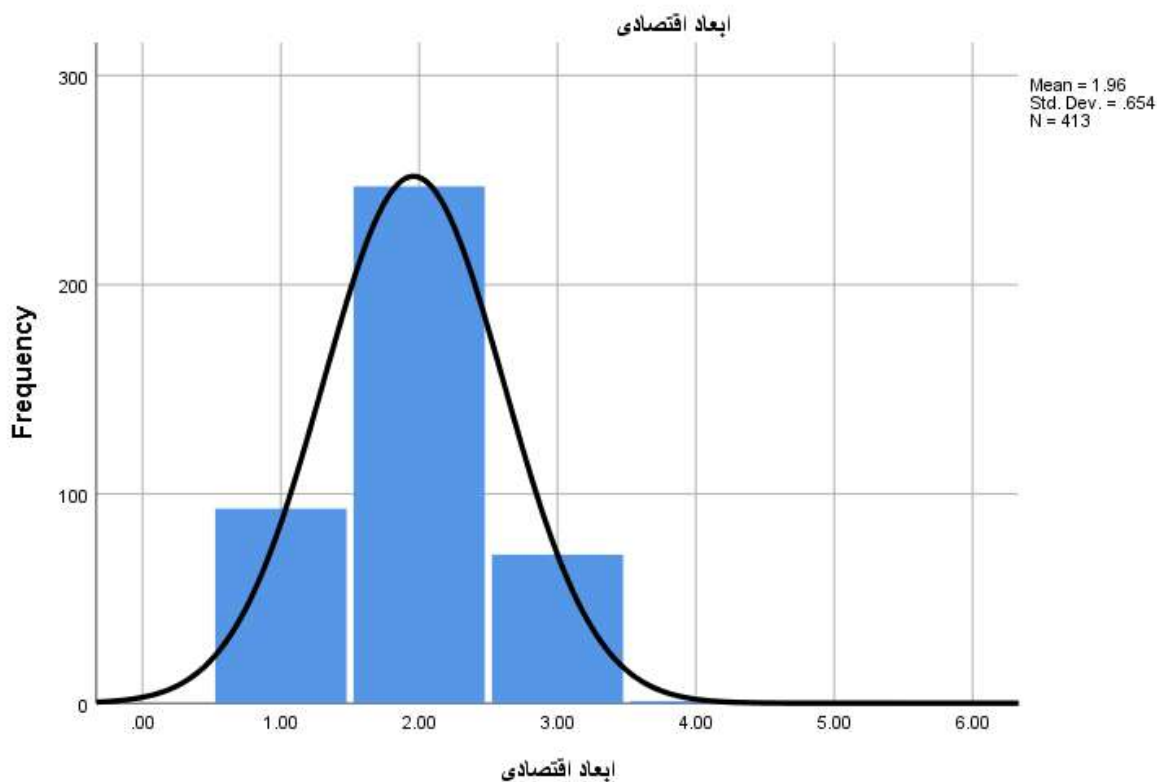
نتایج بررسی متغیر ابعاد اقتصادی در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۸۹- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد اقتصادی

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میانه
ابعاد اقتصادی	۴۱۳	۲/۳۵	۰/۶۳	۰/۴۰	۲/۳۳

با توجه به نتایج، متغیر ابعاد اقتصادی دارای میانگین ۲/۳۵ و انحراف معیار ۰/۶۳ است. در نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد اقتصادی نشان داده شده است.

نمودار ۸۸- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد اقتصادی





○ متغیر ابعاد اجتماعی

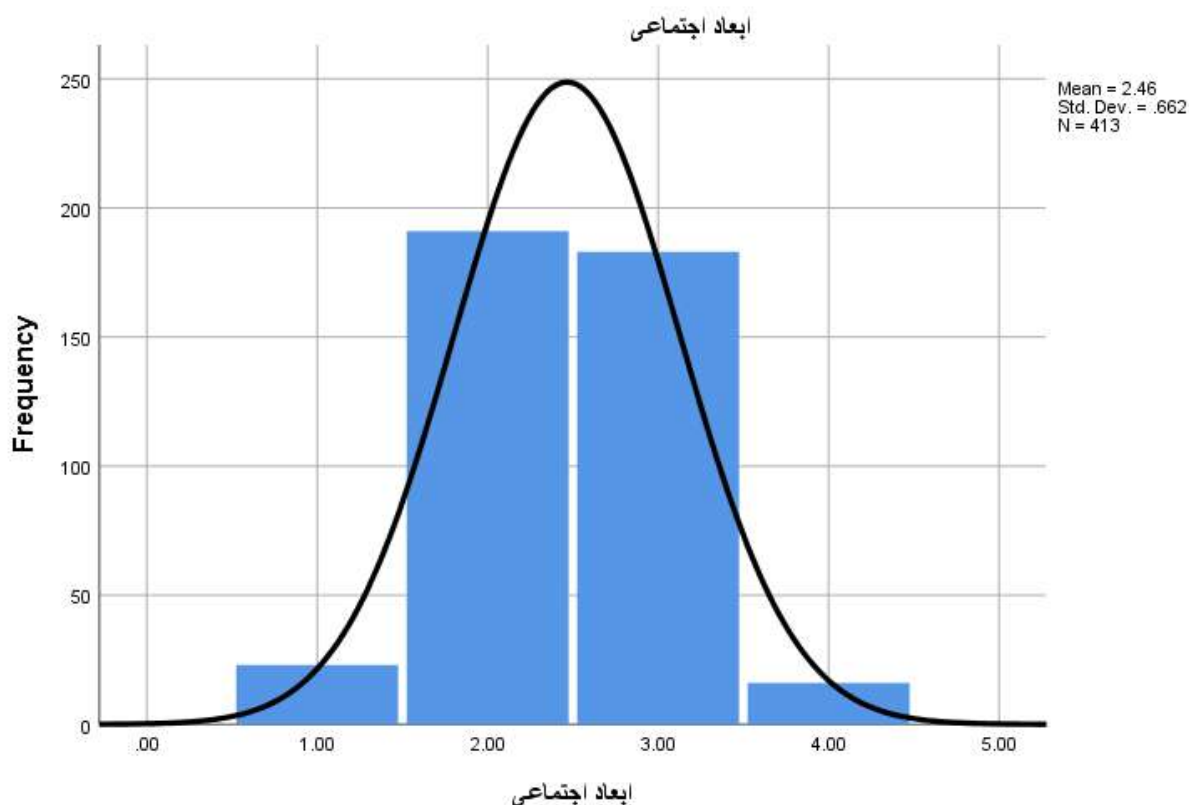
نتایج بررسی متغیر ابعاد اجتماعی در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۹۰- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد اجتماعی و شاخص‌های آن

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میان
تفریح	۴۱۳	۲/۵۶	۰/۸۷	۰/۷۵	۲/۶۰
احترام	۴۱۳	۳/۳۲	۰/۶۵	۰/۴۲	۳/۲۵
هویت	۴۱۳	۲/۷۰	۰/۸۲	۰/۶۸	۲/۶۷
امنیت	۴۱۳	۳/۱۴	۰/۷۱	۰/۵۰	۳/۱۱
ابعاد اقتصادی	۴۱۳	۲/۹۴	۰/۵۸	۰/۳۳	۲/۹۶

با توجه به نتایج، متغیر ابعاد اجتماعی دارای میانگین ۲/۹۴ و انحراف معیار ۰/۵۸ است. شاخص‌های ابعاد اجتماعی به ترتیب میانگین عبارتند از احترام با میانگین ۳/۳۲، امنیت با میانگین ۳/۱۴، هویت با میانگین ۲/۷۰ و تفریح با میانگین ۲/۵۶. در نمودار هیستوگرام زیر متغیر ابعاد اجتماعی نشان داده شده است:

نمودار ۸۹- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد اجتماعی





○ متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری

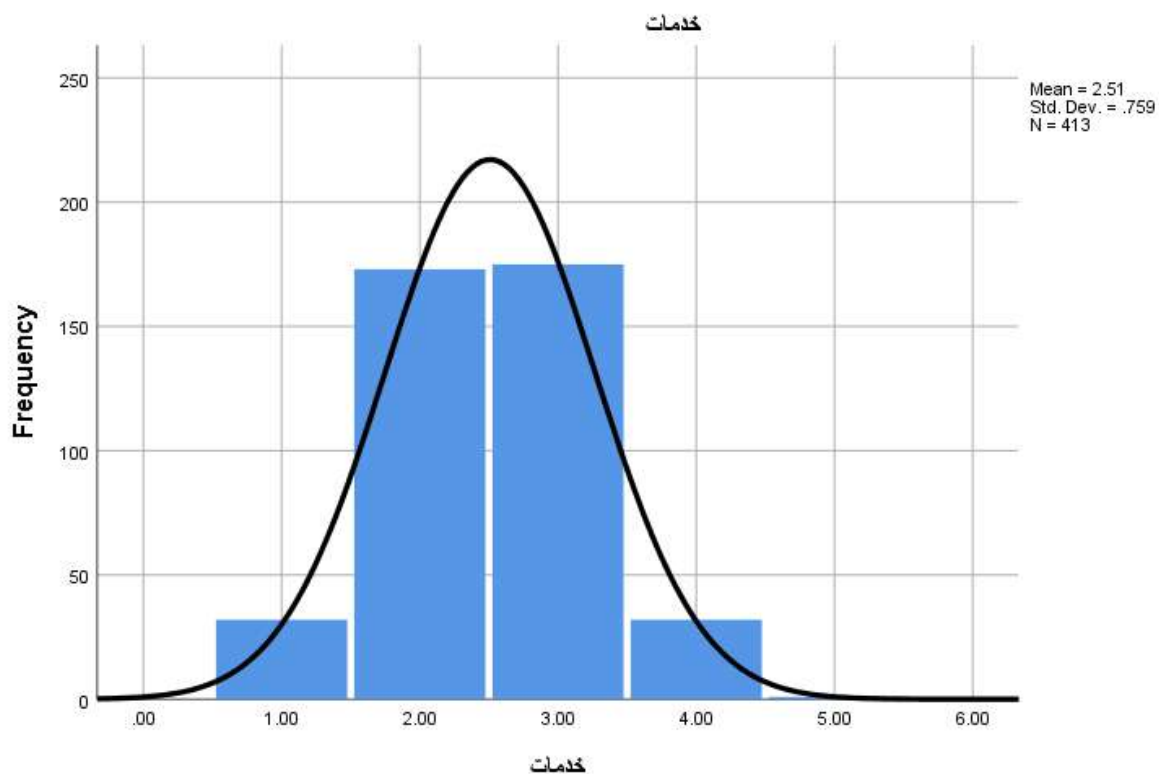
نتایج بررسی متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۹۱- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری و شاخص‌های آن

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میان
دسترسی	۴۱۳	۳/۳۰	۰/۷۸	۰/۶۰	۳/۲۲
حمل و نقل	۴۱۳	۲/۶۹	۰/۶۲	۰/۳۹	۲/۷۴
تفریح و اوقات فراغت	۴۱۳	۲/۵۵	۰/۸۹	۰/۷۹	۲/۶۰
ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری	۴۱۳	۲/۹۶	۰/۷۱	۰/۵۱	۳/۰۰

با توجه به نتایج، متغیر خدمات و زیرساخت‌های شهری دارای میانگین ۲/۹۶ و انحراف معیار ۰/۷۱ است. شاخص‌های ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری به ترتیب میانگین عبارتند از دسترسی با میانگین ۳/۳۰، حمل و نقل با میانگین ۲/۶۹، تفریح و اوقات فراغت با میانگین ۲/۵۵. در نمودار هیستوگرام زیر متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری نشان داده شده است:

نمودار ۹۰- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری





○ متغیر ابعاد کالبدی - فضایی

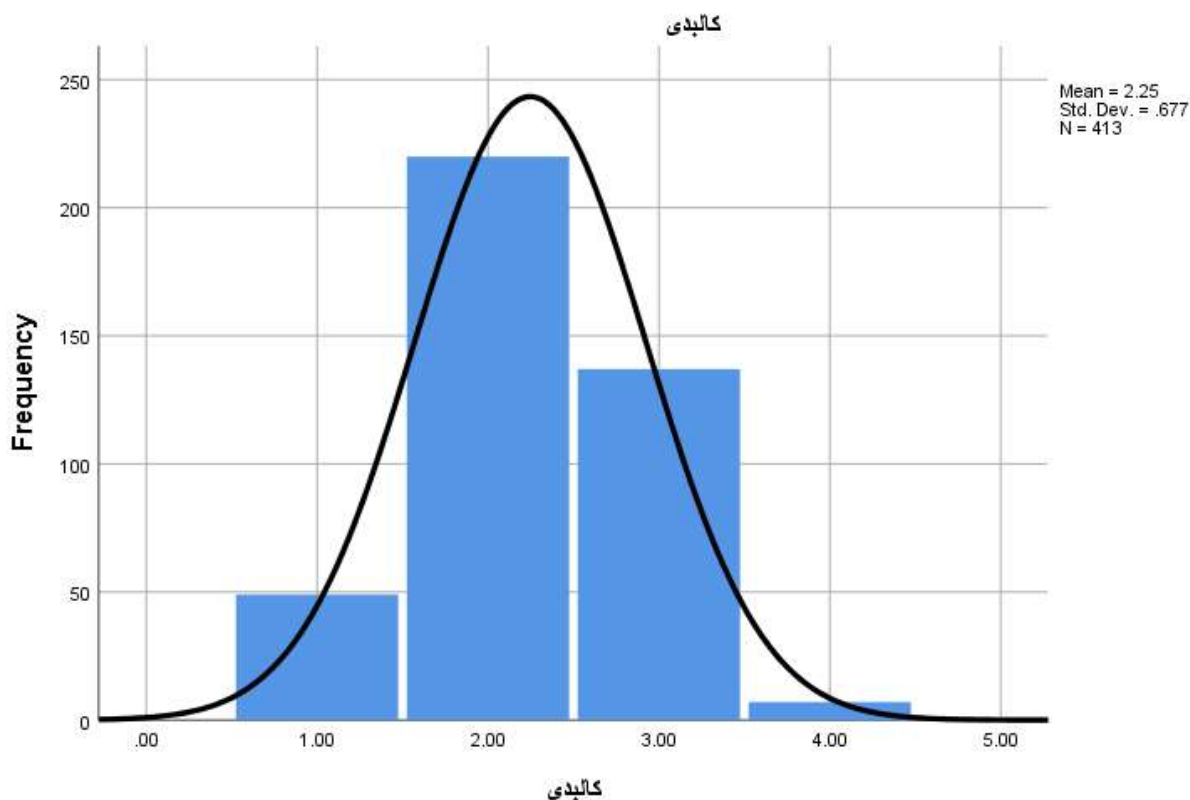
نتایج بررسی متغیر ابعاد کالبدی - فضایی در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۹۲- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد کالبدی - فضایی و شاخص‌های آن

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میان
قلمرو جذاب عمومی	۴۱۳	۲/۶۹	۰/۶۸	۰/۴۶	۲/۷۱
مسکن	۴۱۳	۲/۹۸	۰/۷۸	۰/۶۱	۳/۰۰
چشم‌انداز تاریخی و طبیعی	۴۱۳	۲/۳۸	۰/۸۰	۰/۶۴	۲/۴۰
ابعاد کالبدی - فضایی	۴۱۳	۲/۷۱	۰/۶۲	۰/۳۸	۲/۷۷

با توجه به نتایج، متغیر ابعاد کالبدی - فضایی دارای میانگین ۲/۷۱ و انحراف معیار ۰/۶۲ است. شاخص‌های ابعاد کالبدی - فضایی به ترتیب میانگین عبارتند از مسکن با میانگین ۲/۹۸، قلمرو جذاب عمومی با میانگین ۲/۶۹، چشم‌انداز تاریخی و طبیعی با میانگین ۲/۳۸. در نمودار هیستوگرام زیر متغیر ابعاد کالبدی - فضایی نشان داده شده است.

نمودار ۹۱- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد کالبدی - فضایی





○ متغیر ابعاد زیست محیطی

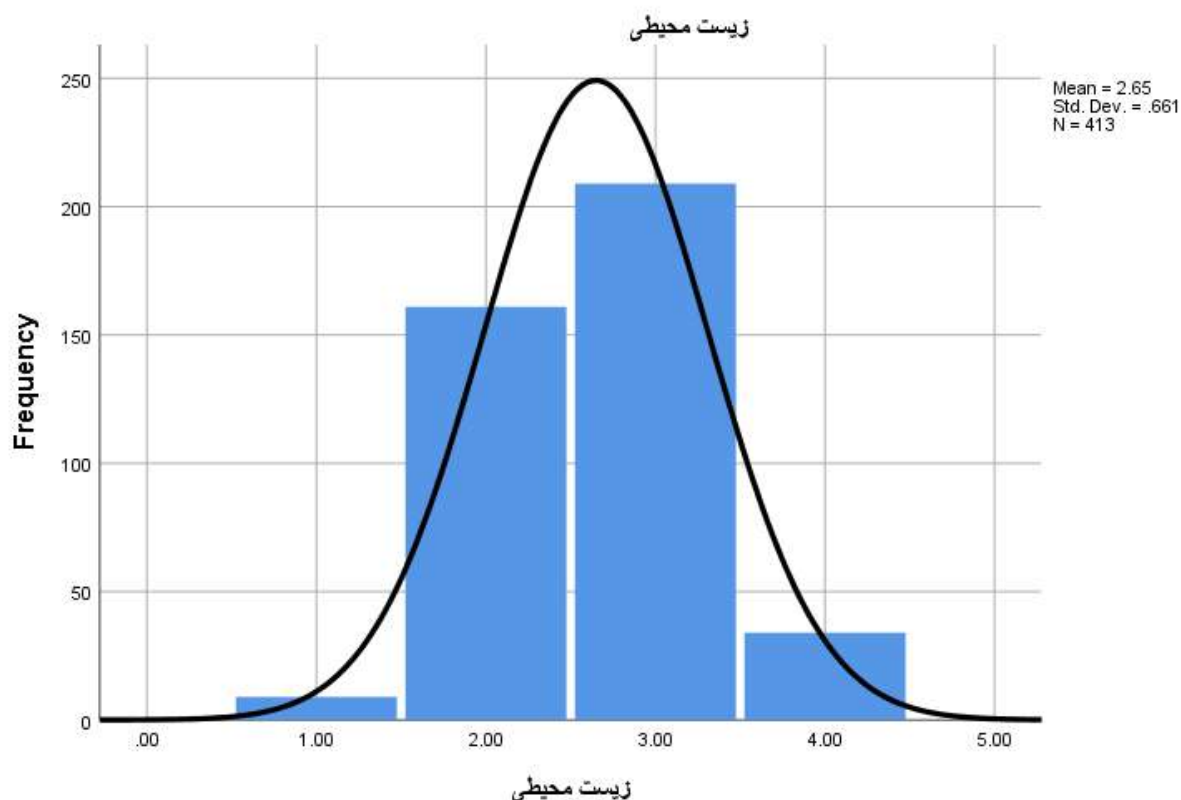
نتایج بررسی متغیر ابعاد زیست محیطی در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۹۳- نتایج آمار توصیفی متغیر ابعاد زیست محیطی و شاخص‌های آن

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میان
بهداشت	۴۱۳	۳/۱۲	۰/۶۰	۰/۳۷	۳/۱۷
فضای سبز	۴۱۳	۲/۸۱	۰/۹۵	۰/۹۰	۳/۰۰
ابعاد زیست محیطی	۴۱۳	۳/۰۶	۰/۵۸	۰/۳۳	۳/۰۸

با توجه به نتایج، متغیر ابعاد زیست محیطی دارای میانگین $۳/۰۶$ و انحراف معیار $۰/۵۸$ است. شاخص‌های ابعاد زیست محیطی به ترتیب میانگین عبارتند از بهداشت با میانگین $۳/۱۲$ ، فضای سبز با میانگین $۲/۸۱$. در نمودار هیستوگرام زیر متغیر ابعاد زیست محیطی نشان داده شده است.

نمودار ۹۲- نمودار هیستوگرام متغیر ابعاد زیست محیطی





○ متغیر زیست‌پذیری

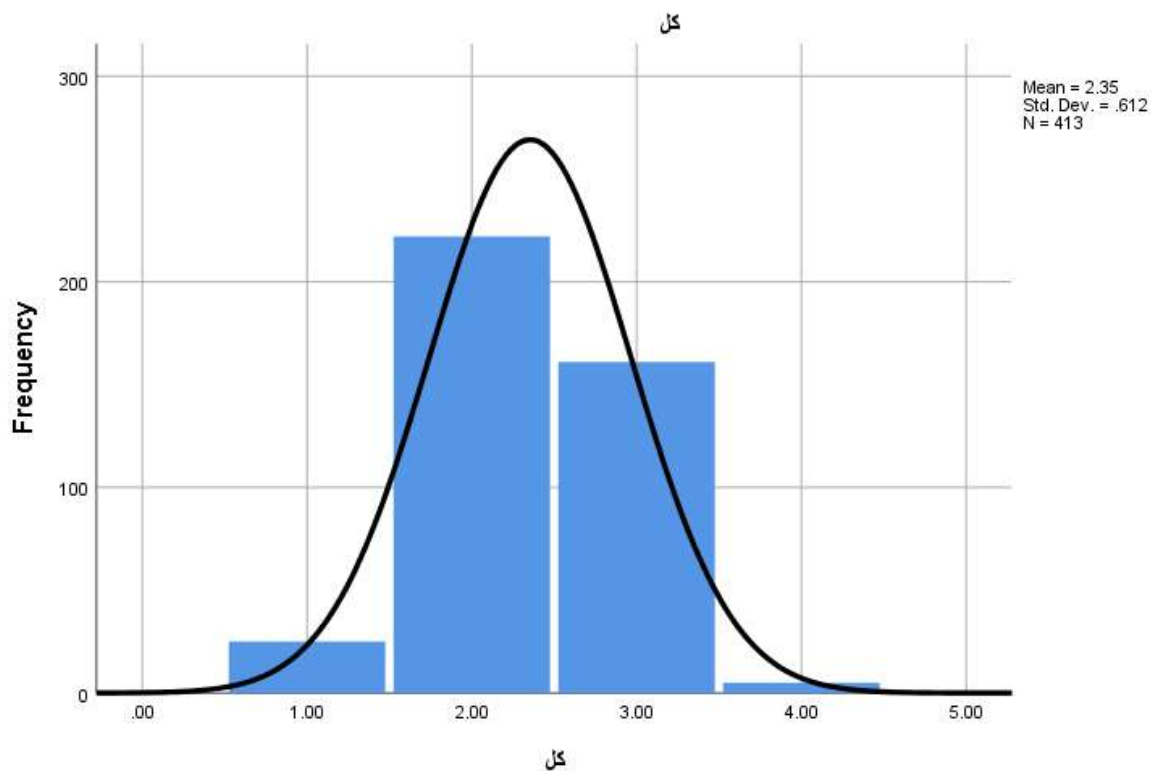
نتایج بررسی متغیر زیست‌پذیری در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۹۴- نتایج آمار توصیفی متغیر زیست‌پذیری

متغیر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	واریانس	میان
زیست‌پذیری	۴۱۳	۲/۸۵	۰/۵۲	۰/۲۷	۲/۸۷

با توجه به نتایج، متغیر زیست‌پذیری دارای میانگین ۲/۸۵ و انحراف معیار ۰/۵۲ است. در نمودار هیستوگرام زیر متغیر زیست‌پذیری نشان داده شده است.

نمودار ۹۳- نمودار هیستوگرام متغیر زیست‌پذیری



**• بررسی وضعیت نرمال بودن داده‌ها**

به منظور بررسی وضعیت نرمال بودن داده‌ها از آزمون کولموگروف - اسمیرنوف محاسبه شده توسط نرم‌افزار SPSS استفاده گردید. نتایج این آزمون در جدول زیر نشان داده شده است:

جدول ۹۵- نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف جهت بررسی نرمال بودن داده‌های پژوهش

وضعیت	سطح معناداری آزمون	متغیرها
غیرنرمال	۰/۰۰۰	ابعاد اقتصادی
غیرنرمال	۰/۰۰۰	ابعاد اجتماعی شاخص تفریح
غیرنرمال	۰/۰۰۰	ابعاد اجتماعی شاخص احترام
غیرنرمال	۰/۰۰۱	ابعاد اجتماعی شاخص هویت
غیرنرمال	۰/۰۰۵	ابعاد اجتماعی شاخص امنیت
غیرنرمال	۰/۰۰۹	کل ابعاد اجتماعی
غیرنرمال	۰/۰۰۳	خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص دسترسی
غیرنرمال	۰/۰۱۶	خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص حمل و نقل
غیرنرمال	۰/۰۰۰	خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص تفریح و اوقات فراغت
غیرنرمال	۰/۰۲۰	کل ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری
غیرنرمال	۰/۰۰۳	ابعاد کالبدی - فضایی شاخص قلمرو جذاب عمومی
غیرنرمال	۰/۰۰۰	ابعاد کالبدی - فضایی شاخص مسکن
غیرنرمال	۰/۰۰۰	ابعاد کالبدی - فضایی چشم انداز تاریخی و طبیعی
غیرنرمال	۰/۰۰۴	کل ابعاد کالبدی - فضایی
غیرنرمال	۰/۰۰۰	زیست محیطی شاخص بهداشت محیطی
غیرنرمال	۰/۰۰۰	زیست محیطی شاخص فضای سبز
غیرنرمال	۰/۰۰۰	کل ابعاد زیست محیطی
غیرنرمال	۰/۰۱۶	زیست‌پذیری

با توجه به نتایج، از آنجا که سطح معناداری آزمون کولموگروف - اسمیرنوف برای متغیرهای پژوهش و ابعاد آن‌ها کوچکتر از ۰/۰۵ به دست آمد، بنابراین داده‌های پژوهش نرمال نیستند و در ادامه باید از آزمون‌های ناپارامتری استفاده گردد.



• آزمون بررسی وضعیت ابعاد زیست‌پذیری

برای آزمون مطلوب بودن وضعیت در حالت غیرنرمال بودن داده‌ها از آزمون کای اسکوئر یک بعدی (تک متغیره نیکوئی برازش) به منظور مقایسه فراوانی‌های مشاهده شده با فراوانی‌های مورد انتظار بر اساس سطح معناداری استفاده می‌گردد. نتایج این آزمون در جدول زیر نشان داده شده است:

جدول ۹۶- نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف جهت بررسی نرمال بودن داده‌های پژوهش

متغیرها	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری	وضعیت
ابعاد اقتصادی	۲۲۶/۷۵۸	۱۹	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد اجتماعی شاخص تفریح	۹۰/۷۹۹	۱۸	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد اجتماعی شاخص احترام	۳۸۵/۴۳۴	۱۶	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد اجتماعی شاخص هویت	۱۳۴/۱۵۵	۲۲	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد اجتماعی شاخص امنیت	۲۷۷/۰۸۵	۳۴	۰/۰۰۰	مطلوب
کل ابعاد اجتماعی	۲۵۷/۶۱۵	۳۷	۰/۰۰۰	مطلوب
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص دسترسی	۲۳۲/۵۰۸	۳۴	۰/۰۰۰	مطلوب
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص حمل و نقل	۲۰۷/۸۳۵	۹۴	۰/۰۰۰	مطلوب
خدمات و زیرساخت‌های شهری شاخص تفریح و اوقات فراغت	۱۸۸/۴۷۵	۲۰	۰/۰۰۰	مطلوب
کل ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری	۲۲۹/۶۳۴	۶۳	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد کالبدی - فضایی شاخص قلمرو جذاب عمومی	۲۰۵/۲۷۱	۴۵	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد کالبدی - فضایی شاخص مسکن	۲۸۵/۳۷۳	۲۷	۰/۰۰۰	مطلوب
ابعاد کالبدی - فضایی چشم انداز تاریخی و طبیعی	۱۹۸/۲۸۳	۱۹	۰/۰۰۰	مطلوب
کل ابعاد کالبدی - فضایی	۲۳۰/۴۰۲	۷۴	۰/۰۰۰	مطلوب
زیست محیطی شاخص بهداشت محیطی	۲۶۰/۰۶۸	۲۰	۰/۰۰۰	مطلوب
زیست محیطی شاخص فضای سبز	۱۶۹/۱۰۴	۱۲	۰/۰۰۰	مطلوب
کل ابعاد زیست محیطی	۲۱۷/۹۳۲	۳۴	۰/۰۰۰	مطلوب
زیست‌پذیری	۱۷۷/۳۳۹	۱۶۱	۰/۰۳۹	مطلوب

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کای اسکوئر برای تمامی متغیرهای پژوهش کمتر از $0/05$ به دست آمد و بدین معنی است که در سطح اطمینان ۹۵ درصد، تمامی ابعاد و شاخص‌های متغیر زیست‌پذیری دارای وضعیت مطلوب است.



• آزمون بررسی تفاوت ابعاد زیست‌پذیری در مناطق مختلف

به منظور بررسی تفاوت ابعاد زیست‌پذیری در مناطق مختلف از آزمون ناپارامتری کروسکال والیس استفاده می‌گردد. در جداول زیر نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد زیست‌پذیری در موقعیت مناطق مختلف آورده شده است:

جدول ۹۷- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد اقتصادی در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
ابعاد اقتصادی	۲	۲۳۵/۹۱	۱۵/۶۱۲	۴	۰/۰۰۴
	۱	۲۲۰/۲۷			
	۳	۲۱۱/۳۸			
	۴	۱۹۲/۴۶			
	۵	۱۶۴/۳۵			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد اقتصادی، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد اقتصادی معنادار است. همچنین از لحاظ ابعاد اقتصادی، میانگین رتبه موقعیت منطقه ۲ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۵ پایین‌تر از سایر گروه‌ها است.

جدول ۹۸- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد اجتماعی در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
ابعاد اجتماعی	۲	۲۳۵/۶۹	۱۶/۹۹۳	۴	۰/۰۰۲
	۱	۲۳۳/۱۷			
	۵	۱۹۹/۹۹			
	۳	۱۹۲/۱۲			
	۴	۱۷۸/۲۰			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد اجتماعی، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد اجتماعی معنادار است. همچنین از لحاظ ابعاد اجتماعی، میانگین رتبه موقعیت منطقه ۲ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۴ پایین‌تر از سایر گروه‌ها است.

جدول ۹۹- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری	۱	۲۴۱/۳۰	۱۸/۲۳۶	۴	۰/۰۰۱
	۲	۲۳۲/۱۹			
	۳	۱۹۲/۳۲			
	۴	۱۸۴/۶۱			
	۵	۱۸۰/۶۵			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری معنادار می‌باشد. همچنین میانگین رتبه موقعیت منطقه ۱ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۵ پایین‌تر از سایر گروه‌ها می‌باشد.



جدول ۱۰۰- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد کالبدی - فضایی در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
ابعاد کالبدی - فضایی	۱	۲۴۸/۸۶	۲۸/۵۱۶	۴	. / ۰۰۰
	۲	۲۳۹/۶۳			
	۵	۱۸۹/۲۹			
	۴	۱۸۱/۳۵			
	۳	۱۷۴/۰۱			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد کالبدی - فضایی، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد ابعاد کالبدی - فضایی معنادار است. همچنین میانگین رتبه موقعیت منطقه ۱ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۳ پایین‌تر از سایر گروه‌ها است.

جدول ۱۰۱- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت ابعاد زیست محیطی در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
ابعاد زیست محیطی	۱	۲۴۳/۶۹	۲۲/۰۰۸	۴	. / ۰۰۰
	۲	۲۲۶/۲۸			
	۵	۲۲۱/۱۷			
	۴	۱۸۰/۵۷			
	۳	۱۷۲/۹۷			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد زیست محیطی، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد زیست محیطی معنادار است. همچنین میانگین رتبه موقعیت منطقه ۱ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۳ پایین‌تر از سایر گروه‌ها است.

جدول ۱۰۲- نتایج آزمون کروسکال والیس جهت بررسی تفاوت زیست‌پذیری در مناطق مختلف

موقعیت منطقه	تعداد	میانگین رتبه	آماره کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
زیست‌پذیری	۱	۲۴۵/۴۸	۲۷/۷۷۷	۴	. / ۰۰۰
	۲	۲۴۱/۹۷			
	۵	۱۸۶/۶۰			
	۳	۱۸۴/۶۴			
	۴	۱۷۶/۱۶			

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون کروسکال والیس در ابعاد زیست‌پذیری، کمتر از پنج صدم ($P < 0/05$) به دست آمد که نشان می‌دهد تفاوت میزان ابعاد زیست‌پذیری معنادار است. همچنین میانگین رتبه موقعیت منطقه ۱ بالاتر از سایر گروه‌ها بوده و میانگین رتبه موقعیت منطقه ۴ پایین‌تر از سایر گروه‌ها است.



• آزمون رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری

به منظور رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری، باید ابعاد آن توسط آزمون فریدمن رتبه‌بندی گردد. این آزمون برای مقایسه چند گروه از نظر میانگین رتبه‌های آنهاست و برای تجزیه و تحلیل واریانس دوطرفه برای داده‌های ناپارامتری از طریق رتبه‌بندی و همچنین مقایسه رتبه‌بندی گروه‌های مختلف به کار می‌رود. در جدول زیر نتایج آزمون فریدمن برای مقایسه رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری نشان داده شده است.

جدول ۱۰۳- نتایج آزمون فریدمن برای مقایسه رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری

سطح معناداری	درجه آزادی	آمار کای دو	تعداد	میانگین رتبه	ابعاد زیست‌پذیری
۰/۰۰۰	۴	۴۸۵/۰۷۲	۴۱۳	۳/۸۲	ابعاد زیست محیطی
				۳/۵۰	ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری
				۳/۳۹	ابعاد اجتماعی
				۲/۵۷	ابعاد کالبدی - فضایی
				۱/۷۲	ابعاد اقتصادی

با توجه به نتایج، سطح معناداری آزمون فریدمن کمتر از پنج صدم ($P < ۰/۰۵$) به دست آمد و بدین معنی است که در سطح اطمینان ۹۵ درصد، تفاوت میانگین ابعاد زیست‌پذیری معنادار است. همچنین از لحاظ رتبه‌بندی ابعاد زیست‌پذیری، میانگین رتبه ابعاد زیست‌محیطی بالاتر است. پس از آن ابعاد خدمات و زیرساخت‌های شهری در رتبه دوم، ابعاد اجتماعی در رتبه سوم، ابعاد کالبدی - فضایی در رتبه چهارم و ابعاد اقتصادی در رتبه پنجم قرار دارد.



۱۱- سنجش و تحلیل یکپارچه وضعیت موجود ابعاد توسعه شهر رشت با تکنیک SWOT

پس از معرفی شهر رشت در فصل اول و جمع‌بندی مطالعات مربوطه، به تجزیه و تحلیل این مطالعات در قالب تکنیک سوات پرداخته می‌شود. بر اساس این تکنیک و با توجه به اطلاعاتی که تا کنون جمع‌آوری شده‌اند، عواملی که باعث تقویت شهر رشت هستند و عواملی که موقعیت شهر رشت را به خطر می‌اندازند و باعث تضعیف عملکردی می‌شوند دسته‌بندی شده‌اند و مهمترین این عوامل به صورت جدول ارائه می‌شوند. همچنین برای عوامل بیرونی که شامل فرصت‌ها و تهدیدهای موجود هستند چنین جدولی تهیه شده است. فرصت‌ها و تهدیدها از درون بررسی‌های صورت گرفته در شهر رشت استخراج شده‌اند و وجود خارجی ندارند اما می‌توانند در طولانی مدت باعث پیشرفت و یا بروز مشکل در محله شوند که با کمک جدول سوات می‌توان به طور منطقی این عوامل را اولویت‌بندی کرده و نقاط ضعف را بهبود بخشیده و از فرصت‌ها به نحو بهینه‌ای استفاده نمود.

تکنیک یا ماتریس سوات (SOWT) ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناس ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد برای هدایت و کنترل آن سیستم است. این تکنیک به صورت تفصیلی در قالب مقاله‌ای کلاسیک در سال ۱۹۸۲ میلادی توسط هاینز وی ریچ با نام «ماتریس سوات: ابزاری برای سنجش وضعیت» معرفی شده است، با این وجود سابقه شکل‌گیری آن به پیش از تاریخ انتشار مقاله یاد شده برمی‌گردد و افراد و جریانات متعددی در تکوین و تکامل آن نقش داشتند به بیان دیگر شکل‌گیری تکنیک سوات تنها در تعامل با شکل‌گیری دیگر تکنیک‌های برنامه‌ریزی راهبردی قابل تبیین است چرا که پیش و یا همزمان با شکل‌گیری این تکنیک از ابزارهای دیگری نیز برای تدوین راهبرد استفاده شده است. بنا به گفته آلبرت هامفری-یکی از پایه‌گذاران آنچه امروز تحلیل سوات خوانده می‌شود- این تکنیک از درون پژوهش‌های سال‌های ۱۹۶۰ الی ۱۹۷۰ میلادی (انستیتو تحقیقات استانفورد) ریشه گرفته است. هامفری در مقاله‌ای به نام (سرچشمه‌های مدل تحلیلی سوات) شکل‌گیری این تکنیک را نتیجه تلاش جامعه برنامه‌ریزان شرکتی در راستای کشف علل ناکامی شیوه برنامه‌ریزی شرکتی در آن دوران و چاره‌جویی برای مشکلاتش معرفی می‌کند. بر مبنای گزارش هامفری، یک تیم تحقیقاتی در استانفورد مسئولیت انجام چنین مطالعه‌ای را بر عهده گرفت. در نتیجه آن تحقیقات معلوم شد برای آن که اعضای یک تیم برنامه‌ریزی شرکتی در مورد یک تصمیم به اجماع نظر نایل شوند لازم است یکایک حلقه‌های زنجیره‌ای که اصطلاحاً زنجیره منطق نام دارد مورد توجه قرار گیرد. یافته‌های آنان نشان می‌داد که زنجیره مطلق از هشت گام پی در پی تشکیل می‌شود:

۱. بازشناسی ارزش‌ها؛
۲. سنجش وضعیت؛
۳. انگیزش؛
۴. جستجو؛
۵. انتخاب؛
۶. برنامه؛
۷. اقدام؛ و
۸. پایش و تکرار گام‌های یک و دو و سه.



با وجود این، آن‌ها به زودی متوجه شدند از آنجا که نمی‌توان ارزش‌های اصولی و مبنایی نفرات تیم برنامه‌ریزی را تغییر داد بهتر است که کوشش خود را برای یافتن روش‌هایی برای انجام گام دوم یعنی سنجش وضعیت متمرکز کنند. در نتیجه این تلاش تکنیک سنجش وضعیتی موسوم به SOFT ابداع شد و هنگامی که این تکنیک در سال ۱۹۶۴ میلادی در سمینار برنامه‌ریزی بلندمدت در شهر زوریخ ارائه شد، به پیشنهاد دو تن از پژوهشگران حاضر در سمینار (یوریک و آر) حرف F به W تغییر داده شد و آن را تحلیل سوات نامیدند. در همین جا باید اضافه کرد که برخی از صاحب نظران نیز ادعا کرده‌اند تکنیک سوات اساساً تکنیک جدیدی نیست و در واقع لفظ جدیدی است که بر تکنیک‌های آشنای سنجش وضعیت که از گذشته وجود داشته‌اند، نظیر تکنیک «قابلیت‌های محوری سازمان» و «تعدادات و مسئولیت‌ها» - که به یافتن نقاط ضعف نیازمند اصلاح می‌پردازد- گذاشته شده است. در واقع این صاحب نظران معتقدند که سوات تنها یک «نام آوا» جدید برای تکنیک‌های پیشین است. در سیر شکل‌گیری تکنیک سوات سه مرحله تکاملی گزارش شده است که عبارتند از:

تدوین تکنیک‌هایی که به سنجش نقاط قوت و ضعف درونی سیستم پرداخته‌اند.

تدوین تکنیک‌هایی که به تحلیل تهدیدها و فرصت‌های محیط خارجی سیستم توجه داشته‌اند.

تدوین تکنیک سوات که به تعامل هماهنگ‌سازی این دو دسته متغیر داخلی و خارجی می‌پردازد.

شکل ۵۶- مراحل تکامل سوات

ماتریس سوات یک چارچوب مفهومی است که برای تلفیق عوامل درونی و بیرونی موسسه و پایه‌گذاری راهبرد براساس تعامل این متغیرها ایجاد شده است. این تکنیک همچنین ابزاری برای ترغیب تصمیم‌گیران برای یافتن تدابیر و اقدامات موثرتر است.



۱-۱۱ - شناخت عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) موثر بر توسعه شهر

در این بخش به مروری بر عوامل داخلی و یا بالفعل اثرگذار بر توسعه شهر رشت پرداخته شده است:

ابعاد	قوت	ضعف
اقتصادی	<ul style="list-style-type: none"> وجود بازارهای فروش محصولات بعنوان مرکز مبادلات محلی برخورداوری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های اگروتوریسم وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی فرهنگی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه اقتصادی افزایش اشتغال با ورود مهاجران وجود برندهای شهری در جهت درآمدزایی 	<ul style="list-style-type: none"> ضعف در ارائه خدمات توریستی و گردشگری و درآمدزایی ضعف در ارائه محصولات تولیدی منحصر به فرد در منطقه و برندسازی و ارائه به بازار عدم وجود توازن مالی بین درآمد و هزینه در سازمان‌های وابسته به شهرداری و شهرداری مناطق (جز منطقه یک) عدم توزیع عادلانه درآمد در بین مناطق مختلف کم رنگ شدن فعالیت اقتصادی بازار سنتی به دلیل ضعف کالبدی فروش تراکم منبع درآمد اصلی شهرداری بیشترین جذب نیروی شاغل مربوط به زیرگروه‌های عمده فروشی، خرده‌فروشی و هتل و رستوران (غیرمولد) افزایش هزینه‌های شهرداری در تأمین زیر ساخت‌های شهری معضل سوداگری زمین پایدار نبودن درآمدهای شهرداری نبود برنامه مالی متمرکز هزینه بر بودن اجرای طرح تفصیلی
فرهنگی - اجتماعی	<ul style="list-style-type: none"> برخورداوری از عناصر هویتی ساختار اجتماعی منسجم و برخوردار از تنوع قومیتی نرخ بالای سواد و بالا بودن سطح آگاهی شهروندان وجود فضاهای عمومی - همگانی و حیات جمعی برای برقراری تعاملات و ارتباطات اجتماعی (نظیر پارک، مسیر های پیاده و توقفگاه ها) وجود بقعه‌ها و امامزاده‌ها بقعه امامزاده هاشم خواهر امام بقعه دانای علی و خانه‌های تاریخی خانه قدیری خانه، سمیعی خانه، ابریشمی خانه اولین شهردار رشت شهر خلاق خوراک شهر دوستدار کودک شهر دوستدار سالمند برگزاری جشن‌ها و مسابقات متعدد در مناسبت‌ها توسط سازمان فرهنگی - ورزشی شهرداری ایجاد بسترهای مناسب در جهت افزایش مشارکت زنان در توسعه شهر توجه به احداث فرهنگسرا و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی و احساس نیاز آن وجود کتابخانه‌هایی با بانک اطلاعاتی غنی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه اجتماعی و فرهنگی توجه به محلات و طرح محله‌محوری در شهرداری رشت توجه ویژه به جوانان و اشتغال وجود پژوهشکده گیلان‌شناسی در دانشگاه گیلان همگنی و انسجام شهروندان از لحاظ اجتماعی همگنی و انسجام شهروندان از لحاظ اجتماعی امید به زندگی بالاتر از متوسط کشور وجود سرای محلات و شوراهای اجتماعی امنیت نسبتا بالا در سطوح مختلف شهر 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود اعتبارات در بخش‌های فرهنگی، اجتماعی و ورزشی وابستگی شدید منابع مالی بخش ورزش به درآمدهای عمومی فقدان طرح سازماندهی بافت فرهنگی - تاریخی و نبود ضوابط و مقررات ساخت‌وساز متناسب عدم مشارکت عمده در امور شهری و کمبود NGOها کمبود برنامه‌های گذران اوقات فراغت مخصوصا برای جوانان و بانوان عدم وجود فضاهای شهری مناسب در جهت تجمع اهالی و تبدیل شدن به پاتوق و قرارگاه‌های رفتاری نرخ پایین باروری از متوسط کشور نبود اطلس اجتماعی وجود مقاومت اجتماعی و تاثیر بر تحقق ناپذیری طرح‌ها مغفول ماندن سرمایه اجتماعی در مطالعات و طرح‌ها بی‌توجهی به مباحث فرهنگی و اجتماعی در طرح‌ها نادیده گرفتن مقوله ورزش در طرح‌ها و مطالعات



ضعف	قوت	ابعاد
<ul style="list-style-type: none"> • فرسودگی بخشی از بافت شهر • وجود فضاهای رها شده و بی دفاع در سطح شهر و جرم خیز • ضعف بصری و عملکردی المان‌های شهری (تابلو ها و علائم) • کیفیت پایین زیرساخت ها و مبلمان شهری (آسفالت معابر و کف سازی پیاده روها، نورپردازی نامناسب معابر) • کیفیت فضایی و کالبدی پایین و ضعف در خدمات عملکردی مبادی ورودی • وجود نماهای تکراری و یکنواخت • آب‌گرفتگی معابر و خیابان‌های رشت بر اثر کوچک‌ترین بارندگی • خطوط آسمان نامنظم و بسیار مختلف در سطح شهر و اغتشاش در پیوستگی خط آسمان • عدم تناسب ارتفاع‌های ساختمان ها با عرض معابر • عقب نشینی و جلوآمدگی های نامنظم و ایجاد اختلال بصری در کریدورهای بصری • بدون نما بودن اکثر مغازه‌های بازار سنتی • عدم رعایت استانداردهای ایمنی در نصب سنگ نماهای بناها • اغتشاشات بصری فراوان حاصل از تابلوهای مغازه‌ها ، نرده‌های ساختمان‌ها ، تیر های برق و ... • آسیب‌پذیری بالای اغلب قطعات در برابر بلاهای طبیعی به دلیل فرسودگی کالبدی و شبکه معابر نامنظم • عدم توجه ساخت و سازهای جدید به الگوهای متناسب با اقلیم • ساخت و ساز در حریم رودخانه • ناخوانایی ورودی‌های شهر • کمبود فضای سبز • فقدان امکانات تفریحی و فرهنگی برای گذران اوقات فراغت و سرگردانی جوانان و سالمندان در سطح محلات • فقدان مبلمان شهری مناسب در پیاده‌روها و فضاها • فقدان مرکز ورزشی و تفریحی • عدم وجود هماهنگی در اجزای کالبدی ساختمان‌ها • نابسامانی منظر کالبدی شهر • فقدان فضاهای عمومی و شهری انسجام بخش و پیونددهنده • وجود بافت‌های خودساخته و غیر مجاز • گسترش بی‌ضابطه شهر به تمامی جهات و عدم گسترش پیش‌بینی در طرح‌ها • عدم کارایی مناسب مراکز شهری به دلیل ناکارآمدی بافت کالبدی • مکان‌گزینی کاربری‌های ناسازگار • کمبود مراکز و سرویس‌های بهداشتی • عدم توجه حوزه معماری شهرداری به هویت شهری • نداشتن برنامه و مدل معماری و ظاهر ساختمان‌ها • باتکلیفی طرح گردشگری عینک رشت <p>سازمان آتش نشانی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • کمبود شدید نیروی انسانی • ورود نیروهای قراردادی (خارج از چارچوب ضوابط استخدامی آتش نشانی) و جانمایی آنان در چارت و عدم امکان جذب نیرو متخصص از طریق آزمون استخدامی • مشکلات حقوق و دستمزد آتش نشانان و عدم تفاوت سطح دریافتی نسبت به سایر کارمندان دولت (با توجه به سختی شغل) • قرار نگرفتن آتش نشانان مصدوم یا فوت شده در جرگه جانبازان و شهدا • کمبود لوازم، تجهیزات و امکانات آتش نشانی • کمبود تجهیزات حفاظت فردی مناسب برای آتش نشانان • کمبود ماشین آلات آتش نشانی و فرسوده بودن ناوگان خودرویی • متوقف ماندن احداث ایستگاه آتش نشانی در مسکن مهر • اعزام خودروهای اطفاییه و تیم‌های عملیاتی جهت کمک رسانی به خارج از محدوده شهری (بیش از ۱۱٪) • نیاز به مجوز خاص در زمینه معافیت حقوق گمرک واردات خودروهای عملیاتی پلاک منطقه متعلق به سازمان با توجه به پوشش حریق های خارج از محدوده (حریق شهرهای همجوار و یا سایر استان ها) • حضور آتش نشانان در عملیات های غواصی (با توجه به عدم وجود آتش نشان غواص در چارت سازمانی) • عدم اطلاع سازمان از تردد محموله های مواد خطرناک • وجود بیش از ۱۸۰۰ کوچه تنگ و باریک در سطح شهر • ذخیره سازی حدود ۲۰۰ میلیون لیتر مواد نفتی در مجاورت مناطق مسکونی و رودخانه (انبار نفت) • وجود خطرات و مشکلات ایمنی در سطح بازار بزرگ شهر رشت (از قبیل موانع موجود برای دسترسی مناسب خودروهای آتش نشانی، وجود مشاغل و انبارهای پرخطر و...) 	<ul style="list-style-type: none"> • دسترسی مناسب پیاده به مراکز خدماتی در مرکز شهر • وجود نماهای قدیمی و ارزشمند در ساختمان‌های قدیمی • وجود مساجد و اماکن مذهبی شاخص • برنامه‌ریزی برای توسعه عمودی شهر در طرح‌های فرادست • قانونمند کردن استفاده از مصالح با دوام در ساخت بناهای جدید • ارائه طرح‌هایی برای فضاهای شهری بازار • شبکه زیرساختی و تاسیساتی قابل قبول در سطح شهر • تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه کاربری و کالبدی • وجود فعالیت های تجاری سرزنده در سطح محلات • وجود محلات مختلف با شخصیت متمایز • توزیع نسبتاً مناسب کاربری‌های خدماتی محله‌ای و ناحیه‌ای در سطح شهر 	کالبدی



ابعاد	قوت	ضعف
زیست محیطی	<ul style="list-style-type: none"> ویژگی‌های اقلیم معتدل شهر رشت و تأثیرگذار در جذابیت های طبیعی وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر استقرار برخی از پارک‌ها در مجاورت رودخانه به عنوان چشم‌انداز زیبا استقرار پارک ملت به عنوان فضای سبز تفریحی و گردشگری وجود مرداب عینک به عنوان اکوسیستم بالارزش و جاذب گردشگر وجود اراضی مرغوب کشاورزی وجود طرح‌های مطالعاتی ساماندهی رودخانه‌ها و مرداب عینک وجود باغ‌هایی همچون باغ کشاوری و باغ سالار فعال بودن کارخانه کمپوست و کودآلی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه زیست محیطی وجود سازمان‌های مردم‌نهاد با محوریت دغدغه‌های زیست محیطی بارندگی بالا 	<ul style="list-style-type: none"> آلودگی ناشی از استقرار گورستان و رودخانه‌های آلوده در داخل محدوده شهر آب گرفتگی به علت ضعف در شبکه فاضلاب و سیستم هدایت آب‌های سطحی وجود آلودگی زیست محیطی اعم از فاضلاب خانگی، بیمارستانی و صنعتی و حجم بالای زباله آلودگی‌های آبی - خاکی و هوا ورود منابع مختلف آلودگی از جمله پساب‌های صنعتی کشاورزی خانگی و بهداشتی به دو رودخانه شهر و همجواری عرصه‌های صنعتی کارگاهی و کارخانه‌ها آلوده‌های محیطی در نزدیکی این رودها طولانی بودن ابرناکی هوا ایجاد آلودگی حاصل از تخریب مراتع و قطع درختان جنگل و آتش سوزی عدم سازگاری قوانین و مقررات موجود در زمینه ویژگی‌های محیطی نامناسب بودن منظر رودخانه به دلیل وجود زباله در حریم آن بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی وجود کشتارگاه‌ها و واحدهای دامداری و دامپروری در نزدیکی شهر عدم رعایت مسائل زیست محیطی توسط واحدهای تجاری در سطح شهر وجود تنها یک تصفیه‌خانه در شهر انتقال آلودگی صنایع سبک (تعمیرگاه‌ها) به رودخانه‌ها بوی بد ناشی از آلودگی رودخانه‌ها و تأثیر در جذب گردشگر نبود تصفیه فاضلاب و ورود آلودگی‌ها به جریان آبی استان کمبود فضای سبز حاشیه‌ای
ترافیک و حمل و نقل	<ul style="list-style-type: none"> وجود فرودگاه وجود راه آهن اتصال به شبکه ارتباطی بزرگراهی کشور دسترسی‌های بالا در قوی‌ترین شریان‌های شهری همزمانی مطالعات طرح جامع شهر و مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک ایجاد زمینه مساعد در مورد تعیین موقعیت و ظرفیت پایانه‌های مختلف ناچیز بودن شیب معابر روشنایی مناسب معابر و شریان‌های اصلی کارکرد محور خیابان امام به عنوان قطب تجاری در مقیاس شهری و فراشهری خوانا بودن مسیرهای ارتباطی در محدوده بافت تاریخی تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه ترافیک و حمل و نقل وجود شبکه حمل و نقل عمومی مانند اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی و تاکسیرانی 	<ul style="list-style-type: none"> نامناسب بودن زیرسازی معابر نبود پیاده‌رو عدم رعایت سلسله‌مراتب معابر کمبود پارکینگ نبود حمل و نقل عمومی ناقص بودن شبکه اصلی راه‌های درون شهری تردد وسایل نقلیه سنگین از رینگ درون شهری شبکه معابر گسسته ترافیک عبوری از کمربندی شهر نبود تاسیسات ایمنی شهری (پل عابر) نبود امکان گذر از عرض معابر شهری کمبود ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس مکانیابی نامناسب ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه‌های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت نبود شبکه مخصوص دوچرخه نا کافی بودن فضای پارکینگ و مسئله پارک حاشیه ای سد معبر توسط واحدهای تجاری در پیاده روی معابر اصلی نامناسب بودن کف سازی معابر بی توجهی به سامان دهی محورهای فرعی اختلاط حرکت سواره و پیاده در بخش‌های مرکزی شهر کمبود تقاطع های غیرهمسطح در سطح شهر یا مناسب نبود آن ناکارآمدی معابر در پخش بارترافیکی و ایمنی پایینشان کف سازی نامناسب معابر عدم وجود پارکینگ کافی
مدیریتی و نهادی	<ul style="list-style-type: none"> تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه مدیریتی و نهادی دیدگاه مثبت مدیریت شهری به برنامه‌ریزی مشارکتی برنامه ریزی برای توسعه شهر در طرح‌ها و اسناد فرادست شهری برنامه‌ریزی برای احیای فرهنگ و هویت شهر تاکید بر قانونمند بودن ساخت‌وسازها تاکید بر حفظ اراضی کشاورزی توسط مدیریت شهری سرمایه انسانی کارآمد انعطاف‌پذیری قوانین و مقررات سازمانی پراکندگی مناسب ادارات و سازمان‌ها در سطح منطقه کیفیت بالای نیروهای متخصص (مصاحبه) 	<ul style="list-style-type: none"> عدم تحقق طرح‌های گذشته عدم اجرای برنامه های پیشین نبود هماهنگی و سینرژی بین بخش‌های مختلف مدیریت شهری تعدد پرونده‌های وارده به کمیسیون‌های تخلفات عدم وجود شفافیت اطلاعات اختلال در اطلاعات در دسترس برای شهروندان عدم توجه به نقش و جایگاه سازمان های مردم نهاد و توسعه گران شهر عدم همکاری و اطلاع‌رسانی در زمینه حمایت‌های بخش دولتی و بروکراسی فرساینده بخش اداری پاسخگویی پایین مدیریت شهری و شفافیت کم قوانین ومقررات در مورد طرح های اجرایی و هزینه های آن عدم ثبات مدیریت عدم ارزشیابی مناسب و واقعی نبود سیستم شایسته‌سالاری نبود سیستم تنبیه و پاداش کارآمد نبود انگیزه کافی بین پرسنل مدیریت شهری دخالت شورا در عزل و نصب‌ها عدم پیوستگی بین مجموعه‌های شهرداری عدم اجرای طرح تفصیلی کمبود نیروهای متخصص در شهرداری (مصاحبه) قائم به فرد بودن برنامه‌های شهرداری (مصاحبه)



ابعاد	قوت	ضعف	
گردشگری	<ul style="list-style-type: none"> وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر برخوردراری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های آگروتوریسم برخوردراری از جاذبه‌های طبیعی مناسب برای افزایش توسعه گردشگری وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی فرهنگی وجود صنایع دستی متعدد و متنوع برخوردراری از تنوع شدید غذاهای محلی وجود سامانه جامع مرز هوایی در فرودگاه سردار جنگل رشت شرایط بسیار مطبوع آب و هوایی بخصوص در فصول بهار و پاییز امکان تجدید حیات صنایع دستی و بومی با توجه به وجود هنرمندان حرفه‌ای وجود آثار و اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی ویژگی‌های منحصر به فرد فرهنگی نظیر؛ آداب و رسوم، لباس، غذاهای محلی، بازی‌های محلی و ... وجود بازارهای هفتگی در منطقه وجود امکانات صید و صیادی در جنگل، رودخانه و دریا موقعیت مکان مرکزی مناسب نسبت به شهرها و استان‌های دیگر 	<ul style="list-style-type: none"> ناهماهنگی مراکز تصمیم‌گیری و نهادهای مرتبط با گردشگری در بخش‌های دولتی و خصوصی نارسایی‌های اقامتی و کمبود هتل‌ها و مسافرخانه‌های مناسب و مجهز کمبود کمپینگ و توقفگاه‌های عمومی کمبود و پراکندگی نامناسب مراکز اقامتی، پذیرایی و دفاتر خدمات مسافرتی در استان گیلان و شهر رشت بالا بودن ترافیک شهری مشکل دسترسی به مراکز دارای جاذبه گردشگری و کمبود شدید پارکینگ‌های عمومی کیفیت پایین خدمات و فضاهای پذیرایی و بهداشتی وجود ترافیک سنگین و کمبود پارکینگ‌های مناسب از حیث کمی و کیفی نامشخص بودن کرایه برخی از وسایل نقلیه و ناتوانی شرکت‌های حمل و نقل بر اعمال مدیریت بهره‌گیری پایین تکنولوژی اطلاعات برای معرفی جاذبه‌های گردشگری، رزرواسیون و ... کمبود فضاهای ورزشی با توجه به استانداردهای جهانی - کمبود خدمات فرهنگی - تفریحی تخریب آگاهانه و ناآگاهانه انسانی در آثار تاریخی و فرهنگی و کم اطلاعی در حفاظت و مرمت آن‌ها کاهش تولید و عرضه نامناسب برخی از رشته‌های صنایع دستی عدم اطلاع‌رسانی در مراکز شهری و در جاذبه‌های مطرح در استان به‌ویژه در نوار ساحلی به عنوان قطب گردشگری استان کمبود کاربری پذیرایی و خدماتی به‌عنوان مهمترین نیازهای گردشگران کمبود کاربری‌های اقامتی گردشگری برای استفاده گردشگران بوی بد ناشی از آلودگی رودخانه‌ها و تاثیر در جذب گردشگر نبود زیرساخت گردشگری نبود کنترل و نظارت واحد تسهیلات در امور مختلف گردشگری کیفیت غیراستاندارد و نامطلوب برخی از تأسیسات اقامتی 	
ایمنی، مدیریت بحران و پدافند غیرعامل	<ul style="list-style-type: none"> مطالعات پدافند غیرعامل در حال انجام انجام مطالعات ایمنی بازار انجام مطالعات اسکان اضطراری 	<ul style="list-style-type: none"> به‌روز نبود اطلاعات نبود رینگ شهری به‌منظور تخلیه اضطراری شهری نبود پناهگاه‌های زیرزمینی نامناسب بودن فضاهای باز شهری به‌منظور اسکان اضطراری عدم وجود امکانات کافی جهت مقابله با سوانح طبیعی 	
مناطق	منطقه ۱	<ul style="list-style-type: none"> وجود محور اصلی خط کناره رشت به انزلی برخوردراری از پتانسیل بالا برای تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه‌های عمومی و حرکت پیاده افزایش پروژه‌های بزرگ اقتصادی تاثیرگذار در شهر فراوانی نسبی اقشار اجتماعی متوسط به بالاتر دسترسی آسان به شبکه حمل‌ونقل شهری با توجه به احداث پل دو طبقه بالا بودن نرخ باسواد منطقه نزدیکی به مناطق مهم و مرکزی شهر از نظر توسعه یافتگی 	<ul style="list-style-type: none"> ساخت و ساز و تراکم حوزه‌های مسکونی ناپایدار کمبود زیرساخت‌های آموزشی، فرهنگی و ورزشی برای گذران اوقات فراغت به ویژه برای جوانان کمبود وجود فضای سبز شهری عدم وجود عناصر هویت بخش ملی و مذهبی عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی ساکنان بالا بودن پیک ترافیک شهری و کمبود تجهیزات نقلیه عمومی پایین بودن سطح مشارکت محله‌ای
	منطقه ۲	<ul style="list-style-type: none"> وجود برخی مکان‌های زیارتی (امامزاده، مسجد و حسینیه) وجود آثار باستانی از جمله مسجد حاج صمد خان و کتابخانه مرکزی وجود محورهای شهری موثر در استخوانبندی محله و شهر دسترسی آسان به سیستم حمل‌ونقل وجود فعالیتهای خرده فروشی تأثیرگذار در اقتصاد محله پتانسیل بالا جهت تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه‌های عمومی وجود قابلیت‌های گردشگری جهت بازدید از بناهای قدیمی محله وجود اکثر ادارات و سازمانها در مرکز محله فرهنگ 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود زیرساخت‌های فرهنگی و ورزشی برای گذران اوقات فراغت به ویژه برای جوانان گسیختگی و تفکیک حوزه‌ها و وجود محله در حاشیه رودخانه وجود حوزه‌های مسکونی ناپایدار در بافت‌های مرکزی از بین رفتن بافت قدیمی بازار وجود فاضلاب قدیمی در محله استقرار نامناسب برخی فعالیتهای شغلی در ساعت شب و روز در معابر پیاده رو پائین بودن رفت و آمد در شب و ایجاد زمینه‌های ناامنی در معابر دسترسی‌های فرعی وجود بافت فرسوده در محله
	منطقه ۳	<ul style="list-style-type: none"> وجود محور مواصلاتی با شهرهای اطراف پتانسیل بالا جهت تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه‌های عمومی مشارکت پذیری شهروندی در اجرای پروژه‌های عمرانی - فرهنگی و اجتماعی وجود شورای حل اختلاف در مسجد محله بالا بودن هزینه اراضی 	<ul style="list-style-type: none"> افزایش نقش عبوری معابر منطقه وجود حوزه‌های مسکونی ناپایدار در بافت محله عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی ساکنان کمبود عناصر هویت بخش در بافت‌های جدید محله عدم سامان‌دهی حریم رودخانه عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب‌های سطحی عدم وجود بازار و بازارچه در برخی محلات
	منطقه ۴	<ul style="list-style-type: none"> وجود روابط همسایگی قوی در میان ساکنین محله وجود سرای محله وجود مساجد به عنوان کانون‌های مذهبی و فرهنگی قرار گرفتن نخستین رصدخانه گیلان در محدوده محله ولکس وجود آرامگاه میرزا کوچک خان 	<ul style="list-style-type: none"> زمین بایر محل دیوی زباله و نوحاله ترافیک عبوری بواسطه بارگیری غیرمجاز خودروهای سنگین تیر برق‌های موجود در وسط خیابان ضعف سیستم روشنایی معابر و پیاده رو استفاده از استعداد رصدخانه به منظور ایجاد جو علمی در محله
	منطقه ۵	<ul style="list-style-type: none"> وجود اماکن مذهبی مانند مسجد و حسینیه با تعدد نسبی بالا وجود مسکن مهر در این منطقه شکل‌گیری پروژه‌های بزرگ مقیاس تأثیرگذار در رونق فعالیتهای خدماتی در سطح منطقه مرغوبیت مکانی بالای زمین محله وجود مراکز صنعتی 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود سرانه فضای عمومی اعم از فضای سبز، پارک و فضاهای فرهنگی کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی و ایستگاه‌های مربوطه شکل‌گیری فعالیت‌های ناسازگار با نواحی سکونت فراوانی نسبی اقشار اجتماعی ضعیف و مهاجر مشکلات زیست محیطی ناشی از کارخانه کود آلی



۱۱-۲- شناخت عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) موثر بر توسعه شهر

در این بخش به مروری بر عوامل خارجی و یا بالقوه اثرگذار بر توسعه شهر رشت پرداخته شده است:

تهدید	فرصت	ابعاد
<ul style="list-style-type: none"> از بین رفتن فرصت‌های اقتصادی در پی عدم جذب سرمایه گذار رقابت مناطق مجاور منطقه مورد مطالعه در جذب گردشگر مانند استان‌های مازندران و اردبیل تبلیغات منفی رسانه‌های خارجی در نتیجه تنش‌های سیاسی گسترش بحران‌های اقتصادی روند روبه افزایش نرخ بیکاری وابستگی درآمد شهرداری‌ها به درآمدهای ناپایدار جذب سهم عمده نیروی شاغل جدید در فعالیت‌های خدماتی و غیرتولیدی 	<ul style="list-style-type: none"> توانایی تقویت کار و اشتغال از طریق تزریق صنایع تولیدی و فرآوری نوین قابلیت برگزاری جشنواره و نمایشگاه‌های بومی و محلی در راستای توسعه گردشگری و توریست وجود کاربری‌های صنایع دستی و اغذیه فروشی در جهت برندسازی امکان ایجاد پیوستگی در محدوده گردشگری از طریق اتصال نقاط ارزشمند تاریخی امکان تقویت گره‌های تجاری به وسیله ساماندهی دستفروشان و منظم ساختن این کاربری‌ها امکان هویت‌بخشی در صورت مرمت بناهای شاخص شهر معرفی محورهای تاریخی بعنوان معبری سنتی و تاریخی در جهت جذب توریست و صاحبان سرمایه امکان بهره‌وری اجتماعی- فرهنگی در صورت مرمت و احیای بناهای متروکه و مخروبه قدیمی امکان تبدیل بناهای تاریخی و باارزش در محله می‌تواند به گره‌های مثبت اجتماعی تمایل بالا به ایجاد تغییر شهر خلاق خوراک پتانسیل بالای گردشگری امکان تولید و فروش صنایع دستی، طرح‌ها و تولیدات مناطق مختلف در محدوده امکان استفاده از متخصصان و کارشناسان به منظور افزایش کارایی اقتصادی طرح‌های اجرایی و آموزش حقوق شهروندی امکان تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در زمینه گردشگری از طریق اعطای تسهیلات از طرف دولت به سرمایه گذاران امکان استفاده از مزیت هم‌جواری با کلانشهر تهران در بازاریابی محصولات امکان ایجاد ورودیهای مناسب برای شهر و ایجاد کاربریهای تجاری در حاشیه مسیرهای ترانزیتی در جهت بالا بردن توان اقتصادی و تجاری شهر و ایجاد اشتغال امکان استفاده از نیروی کار اضافی مهاجران در بخش صنعت مرکزیت شهر رشت در فعالیت‌های خدماتی و بازرگانی در سطح استان، زمینه توسعه و ایجاد فرصت‌های شغلی در این گونه فعالیت‌ها امکان استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی و هویتی در درآمدزایی 	اقتصادی
<ul style="list-style-type: none"> پیامدهای منفی بر انسجام پیوندهای اجتماعی تحت تاثیر رواج گردشگری خانه‌های دوم خطر افزایش جرم و بزهکاری در فضاهای باز و رها شده کاهش حس خاطره‌انگیزی ساکنین بافت با ساخت و سازهای جدید بدون توجه به هویت محله ناهمگنی اجتماعی و وجود خرده فرهنگ نامتناسب و تداخل فرهنگ شهرنشینی و روستایی در سکونتگاه‌های غیررسمی کاهش علاقمندی به گویش محلی در شهر دور بودن عناصر میراثی و ارزشمند، محورهای گردشگری و محدوده‌های حاشیه‌ای از یکدیگر روند رو به رشد فضاهای بی‌دفاعی شهری و کاهش امنیت اجتماعی مهاجرت ساکنان اصیل و قدیمی از این بافت تاریخی و از بین رفتن ارزش‌ها، خاطرات جمعی، هویت و حس تعلق خاطر افراد روند روبه رشد بی‌اعتمادی بین مردم و مدیریت شهری و عدم تعریف ساز و کارهای قانونی مشارکت نرخ بالای باروری بین مهاجران از بین رفتن هویت بخش‌های قدیمی شهر و عدم ایجاد هویت در محله‌های جدید پروژه موانع جذب مخاطب در برخی محلات به واسطه معضلات اجتماعی خطر از دست رفتن زبان گیلکی روند رو به رشد پیری جمعیت 	<ul style="list-style-type: none"> تنوع میراث فرهنگی اعم از غذاهای محلی تنوع صنایع دستی بازی‌های محلی و لباس محلی، موسیقی و ... نزدیکی شهر رشت به کلان شهرهای تهران و کرج همکاری آموزش و پرورش در مسائل فرهنگی بالا بودن سطح آگاهی و فرهنگ عمومی مردم شهر و روحیه مهمان‌نوازی مردم ظرفیت پیاده‌راه علم‌الهدی در پذیرش گردشگران و توسعه کاربری‌های تجاری، فرهنگی . جذب گردشگر تاکید برنامه ششم بر توسعه فضاهای فرهنگی روند رو به رشد تهیه طرح‌هایی با محوریت مسائل اجتماعی پتانسیل بهره‌گیری از مراکز آموزش عالی همچون دانشگاه گیلان در مباحث جامعه‌شناختی تنوع فرهنگی نگرش مثبت جامعه به فعالیت‌های فرهنگی، هنری و ورزشی تمایل به مشارکت بین شهروندان روند رو به رشد شکل‌گیری سازمان‌های مردم‌نهاد با محوریت مسائل و دغدغه‌های اجتماعی امکان افزایش مشارکت و ایجاد انگیزش و تحرک در میان ساکنان بافت از طریق توسعه فضاهای باز به صورت فعالی ته‌ای جاذب جمعیت پتانسیل مشارکت مردمی امکان احیا سرای محلات و شوراهای اجتماعی امکان بهره‌گیری از سرمایه‌های خلاق اجتماعی امکان باززنده‌سازی بازی‌های بومی 	اجتماعی- فرهنگی



ابعاد	فرصت	تهدید
کالبدی	<ul style="list-style-type: none"> • امکان توسعه فضایی مناسب و ارتقاء کیفیت محیطی بازار محصولات محلی در مبادی ورودی شهر • نگه داری نامطلوب خانه های تاریخی و ارزشمند • پایین بودن سطح تسهیلات خدماتی مانند فضاهای فرهنگی ورزشی درمانی. • پایین بودن کیفیت ابنیه در بافت قدیمی • وجود فضاهای تخریبی رها شده در محدوده • امکان تعریف پروژه و تجمیع نوسازی محدوده های دارای بافت ریزدانه. • امکان بهره گیری قطعات زمین بایر برای ایجاد کاربری های گردشگری و خدمات • امکان ایجاد فضاهای سبز در قطعات بایر • امکان ایجاد پیوستگی در محدوده گردشگری از طریق اتصال نقاط ارزشمند تاریخی • امکان استفاده از تراکم بالا در فرآیند تخریب و نوسازی در محدوده به دلیل مساحت بالای قطعات در بخش هایی از شهر • امکان بهره گیری از عناصر شاخص شهر در جهت معرفی کانون های شهر • وجود بافت فرسوده و فرصت استفاده از اراضی بایر و قابل بازیافت در محلات • امکان استفاده از اراضی بایر و نظامی داخل محدوده برای تأمین سرانه ها 	<ul style="list-style-type: none"> • خطر آسیب پذیری گسترده بافت در برابر سوانح و حوادث غیر مترقبه • زیرساخت ها نامناسب و کافی فرصت رشد های آتی را کم می کند. (بالاخص در زمینه جذب توریست • کم بود زیرساخت ها و ضعف کالبدی محل در صورت تداوم باعث دفع سرمایه گذاران می شود • آسیب پذیری بالای قطعات در برابر بلاهای طبیعی در صورت وقوع به دلیل فرسودگی کالبدی به خصوص در بخش شمالی و مرکزی محله • تشدید فرسودگی کالبدی در اکثر بخش های محدوده در صورت بی توجهی به اصلاح آن ها. • ناپودی بناهای تاریخی در سایه ی عدم توجه به مرمت و بازسازی آنها. • تخریب بناهای تاریخی در اثر استفاده بی رویه، تغییر کاربردی • گسترش بحران مسکن • خطر تخریب بناهای ارزشمند قدیمی • ضعف در نگهداشت آثار تاریخی • رویکرد تخریب و بازسازی به عنوان رویکرد غالب مسئولان و شهروندان نسبت به بافت های آسیب دیده <p>سازمان آتش نشانی</p> <ul style="list-style-type: none"> • پراکندگی مناسب ایستگاه های آتش نشانی در سطح شهر • استفاده از ظرفیت منطقه آزاد انزلی جهت خرید خودروهای عملیاتی مورد نیاز سازمان • نصب هیدرانت های پایه بلند در برخی از مناطق شهر • برخورداری از دکل خود ایستای ۷۲ متری در سازمان • قابل دسترس بودن تجهیزات و امکانات روز دنیا در کشور جهت خرید و استفاده در آتش نشانی • فعالیت حوزه پدافند غیرعامل در سازمان • توجه به امور ایمنی در ساخت و ساز (دارای پروانه) • تعامل مناسب با سازمان های نظام مهندسی، مدیریت و برنامه ریزی، فوریت های پزشکی، اتاق اصناف استان، جمعیت هلال احمر • استقرار دائم اکیپ اورژانس در برخی از ایستگاه های آتش نشانی • ممیزی ایمنی ساختمان ها و اماکن سطح شهر در زمان نقل و انتقال سند • وجود فضایی مناسب در سازمان جهت آموزش ایمنی به مقاطع دبستان و پیش دبستانی • توجه به آموزش های آتش نشانی در مدارس و سطح جامعه
زیست محیطی	<ul style="list-style-type: none"> • امکان جذب گردشگر در بستر جاذبه های گردشگری طبیعی • دسترسی سریع به طبیعت • امکان توسعه شهر با محوریت مزرعه و باغ • امکان پالایش هوا از طریق درختان • فرصت ایجاد عملکرد تفریحی در مجاورت رودخانه ها • فرصت تبدیل شدن به قطب گردشگری شمال کشور • پتانسیل رودخانه و فضای سبز اطراف آن برای ایجاد پیاده راه ها • امکان استفاده از عناصر محیطی و ا کولوژیکی منطقه مانند رودخانه زرجوب و اراضی سبز حاشیه • امکان آموزش در خصوص پسماند به صورت مدرسه محور و خانه محور 	<ul style="list-style-type: none"> • خطر آلودگی آب های زیر زمینی و خاک به دلیل شیوه نامناسب دفع فاضلاب • خطر نفوذ سموم و آفات کشاورزی به خاک و آب • شیب کم در شهر و خطر سیل گیری • تهدید سموم و پساب های عرصه های کشاورزی پیرامون رودخانه در فرادست • افزایش آلودگی های زیست محیطی و افزایش روزافزون زباله توسط گردشگران و افراد محلی • نبود فضای سبز مناسب در سطح شهر • گسترش بحران های زیست محیطی • عدم توجه به گسل و خطر لرزه خیزی • خطر سیل گیری شهر به واسطه شیب کم • روند کند تخریب ساخت و سازهای غیرمجاز در حریم رودخانه • عوارض ناشی از استقرار واحدهای دامداری و دامپروری در نزدیکی شهر • از بین رفتن اراضی کشاورزی و جنگل ها در صورت توسعه ی افقی شهر • افزایش امکان تخریب و آتش سوزی • گونه سنبل آبی در تالاب عینک
ترافیک و حمل و نقل	<ul style="list-style-type: none"> • جایگاه شهر در سازمان ارتباطی استان • امکان ارتباط ریلی با اکثر شهرهای کشور • فرصت راه اندازی سیستم های حمل و نقل پاک • امکان تامین محل های پارکینگ عمومی بخصوص در مرکز شهر و مراکز تجاری اداری جاذب سفر • روند توسعه زیرساخت های الکترونیک و هوشمند در راستای کاهش تردد در سطح شهر • پتانسیل ایجاد پیاده راه ها در طول شبکه دسترسی های محلی • امکان تقویت محورها در جهت ارتباط شرق و غرب محدوده در پیوستن به خدمات شهری و منطقه ای • امکان تعریض برخی از معابر کم عر به دلیل وجود فضای مناسب در حریم آنها • امکان سازماندهی و برنامه ریزی حمل و نقل عمومی براساس وضعیت موجود و اعلام کمبود به منظور جبران آنها 	<ul style="list-style-type: none"> • بحران روبه تزايد ترافیک • روند روبه افزایش خودرومحوری • روند رو به رشد ترافیک عبوری محلی • تاخیر و طولانی شدن پروژه های راه سازی و عمران شهری • کمبود اعتبار لازم برای ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مناسب • عدم توجه به توزیع جمعیت و کاربری های جاذب سفر • روند افزایشی ورود بیش از حد وسایل نقلیه به شبکه حمل و نقل شهری • افزایش جمعیت و عدم برنامه ریزی درخصوص حمل و نقل عمومی در تمام ابعاد • کیفیت نامناسب آسفالت و راه سازی
مدیریتی و نهادی	<ul style="list-style-type: none"> • امکان جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی برای اجرا و تحقق طرح های عمرانی • امکان توسعه خدمات همگانی و عمومی در محدوده • حرکت ادارات مرتبط به مدیریت شهری به حاشیه ها • امکان جذب سرمایه برای پروژه های شهری • امکان استفاده از نخبگان و فرهیختگان شهر جهت توسعه و استفاده از پیشنهادات شان • امکان بسترسازی برای مشارکت شهروندان و نیروی کار جوان، متخصص و بومی شهر رشت، در امور مدیریت و عمران شهری • قابلیت هدایت سرمایه ها و استخدام نیروهای متخصص و جوان و بهبود مدیریت شهری در شهرداری 	<ul style="list-style-type: none"> • آسیب های ناشی از فقدان قوانین و مقررات انضباط شهری • خطر عدم تعادل بین خدمات رسانی و جمعیت توسط مدیریت شهری • عدم ثبات و تغییرات مکرر مدیریتی در سیستم مدیریت شهری • نقض قوانین و مقررات ساخت و ساز توسط مهاجران و ایجاد حاشیه نشینی

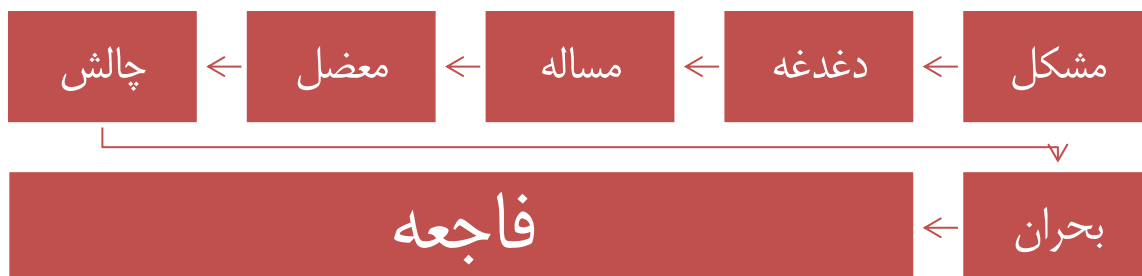


ابعاد	فرصت	تهدید	
گردشگری	<ul style="list-style-type: none"> • نزدیکی شهر رشت به کلان شهرهای تهران و کرج • مجاورت با کشورهای حاشیه دریای خزر و وجود تنوع بازارهای گردشگری خارجی مثل آسیای مرکزی و ... • افتتاح اتوبان رشت - قزوین و راه اندازی راه آهن قزوین-رشت-آستارا • مجاورت با منطقه آزاد اقتصادی انزلی • مجاورت با سفیدرود و نزدیکی به سواحل دریای خزر و تالاب بین المللی انزلی، بوجاق و ... • امکان گسترش برگزاری نمایشگاه‌های ایرانگردی و جهانگردی و صنایع دستی در نمایشگاه بین المللی رشت • وجود امکانات برتر شهر در زمینه بهداشت و درمان با وجود پزشکان مجرب و راه-اندازی بیمارستان فوق تخصصی مغز و اعصاب • بهره‌گیری بهتر از فضای رودخانه گوهررود و زرچوب • امکان گسترش فعالیت‌های ماهیگیری و اسب سواری، ورزش‌های آبی و ... • مجاورت منطقه با پهنه آبی دریایی و قابلیت ایجاد مراکز اقامتی آبی در مناطق عمده گردشگری • امکان ساماندهی و توسعه ی گردشگری روستایی • امکان استفاده از زمین های نظامی موجود و منظرسازی و تغییر کاربری آنها جهت فضاهای عمومی و تفریحی 	<ul style="list-style-type: none"> • افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش روزافزون زباله توسط گردشگران و افراد محلی • بالابودن سطح آب‌های زیرزمینی و انتقال فاضلاب خانگی و صنعتی به منابع آبی • رقابت مناطق مجاور منطقه مورد مطالعه در جذب گردشگر مانند استان‌های مازندران و اردبیل • تبلیغات منفی رسانه‌های خارجی در نتیجه تنش‌های سیاسی • تخریب بناهای تاریخی در اثر استفاده بی‌رویه، تغییر کاربردی • رقابت کشورهای آذربایجان و ارمنستان در جذب گردشگر به‌ویژه از کشور ایران • اختلافات فرهنگی و عقیدتی صاحب‌نظران و دست اندرکاران سازمان‌های مرتبط درباره چگونگی توسعه گردشگری • تداوم روند بی‌توجهی به جمع‌آوری دقیق آمار در بخش‌های مختلف گردشگری • پائین بودن سطح هزینه در کشورهای مجاور و وجود جاذبه‌ها مصنوع و انسان ساخت متنوع که موجب جذب گردشگران می‌گردد • عدم نظارت بر کیفیت و قیمت صنایع دستی و مایحتاج عمومی گردشگران • رقابت استان‌های مجاور در توسعه فعالیت‌های گردشگری 	
	منطقه ۱	<ul style="list-style-type: none"> • زمینه مناسب برای استقرار پروژه‌ها با بازدهی اقتصادی بالا در منطقه با توجه به هزینه فرصت بالای اراضی موجود در آن • جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های محیطی و محلی سنتی • ایجاد مراکز فروش چندمنظوره • ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم‌اندازهای طبیعی • وجود زمینه سرمایه‌گذاری و رونق فعالیت‌های خدماتی در منطقه • ایجاد مراکز عمومی علمی، پژوهشی و تحقیقاتی • امکان فضا سازی و منظرسازی در حاشیه رودخانه 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم توزیع یکسان فضاهای کار و فعالیت در سطح • توسعه لجام گسیخته ساخت و ساز و تخریب بافت قدیم • گرایش شدید به بلندمرتبه‌سازی • افزایش تدریجی تراکم جمعیت در منطقه به دلیل مهاجرت • افزایش سطح نارضایتی شهروندان از ارائه نامطلوب خدمات شهری • تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار • کاهش هویت و احساس تعلق محله ای
	منطقه ۲	<ul style="list-style-type: none"> • جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های محیطی در رشت • تعدد خطوط ایستگاه های اتوبوس • بستر مناسب برای گردشگری- تفریحی و تقویت پهنه مرکزی محله • افزایش تدریجی تراکم جمعیت در محله به دلیل مهاجرت • ایجاد فضای سبز و بازی برای کودکان • بستر مناسب برای ایجاد فضاهای تفریحی و شهرگردی و تقویت آن • شکل گیری راسته های تجاری اصلی در سطح منطقه • وجود کاربری های فرامحله ای وامکان بهره برداری مناسب از این پتانسیل 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود مناطق حاشیه ای • وجود گرایش قوی برای استفاده از اراضی بایر، به کاربری مسکونی تجاری • گرایش به انبوه سازی مسکن • تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین بقیمت بازار
	منطقه ۳	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد مراکز تولیدی پر بازده اقتصادی با تمرکز بر مشاغل صنعتی • جایگاه ویژه محله به لحاظ ارزش های محیطی • شناسایی املاک شهرداری در محلات • افزایش گرایش به سرمایه گذاری در بخش ساختمان و مسکن • وجود زمینه سرمایه گذاری و رونق فعالیت‌های اقتصادی تولیدی و خدماتی کوچک پربازده در محله • وجود بستر طبیعی مناسب فعالیت‌های گردشگری و تفریحی در منطقه و جاذب جمعیت 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود کنترل مناسب بر مناطق حاشیه ای • وجود گرایش قوی برای استفاد از اراضی بایر به کاربری مسکونی تجاری • تجمع افراد بیکار و معتادین در سطح کوی اما رضا • وفور آسیب های اجتماعی به لحاظ مهاجرپذیر بودن منطقه • ازدیاد بافت نجاری در محله و سلب آسایش اهالی از ازدحام در محله • تفکیک قطعات بزرگ و رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار • عدم توزیع یکسان فضاهای کار و فعالیت موجود
	منطقه ۴	<ul style="list-style-type: none"> • وجود قابلیت های گردشگری و فضاهای تفرج همچنین باغات در استفاده جهت مکان‌های گذران اوقات فراغت در منطقه • وجود اراضی وسیعی به صورت مزارع کشاورزی و باغ ها • نسبتا جوان بودن جمعیت به عنوان سرمایه اجتماعی • استفاده از استعداد رصدخانه به منظور ایجاد جو علمی در محله • مستعد جهت سرمایه گذاری مجتمع تجاری 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود مشکلات ایمنی و بهداشتی بدلیل عدم رعایت حریم برق فشار قوی
منطقه ۵	<ul style="list-style-type: none"> • مناسب بودن هزینه‌های ارائه خدمات شهری با توجه به تراکم بالای جمعیت در واحد سطح • پتانسیل اجرا برنامه های جمعی و فرهنگی در سطح محله با مشارکت ساکنین • بستر مناسب برای بارگذاری مناطق گردشگری- تفریحی • وجود کاربری های فرامنطقه ای و امکان بهره‌برداری مناسب از این پتانسیل • بستر مناسب برای ایجاد فضاهای پژوهشی 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود بستر های مناسب آسپ های اجتماعی به دلیل نبود مراکز ورزشی و تفریحی و نبود شغل 	



۱۱-۳- شناسایی مسائل و مشکلات کلیدی و استراتژیک شهر (Strategic Issue)

در سیر حرکت مشکلات تا فاجعه فرایند زیر طی می‌شود که در صورت عدم توجه و پاسخگویی به مشکلات در پله‌های مقدماتی، نتیجه چیزی جز ایجاد فاجعه نخواهد بود:



شکل ۵۷- سیر مشکل تا فاجعه

با توجه به مطالعات مربوط به اسناد و همچنین شناخت تفصیلی شهر رشت در مجموع می‌توان شاخص‌ترین مشکلات شهر رشت به شرح زیر هستند:

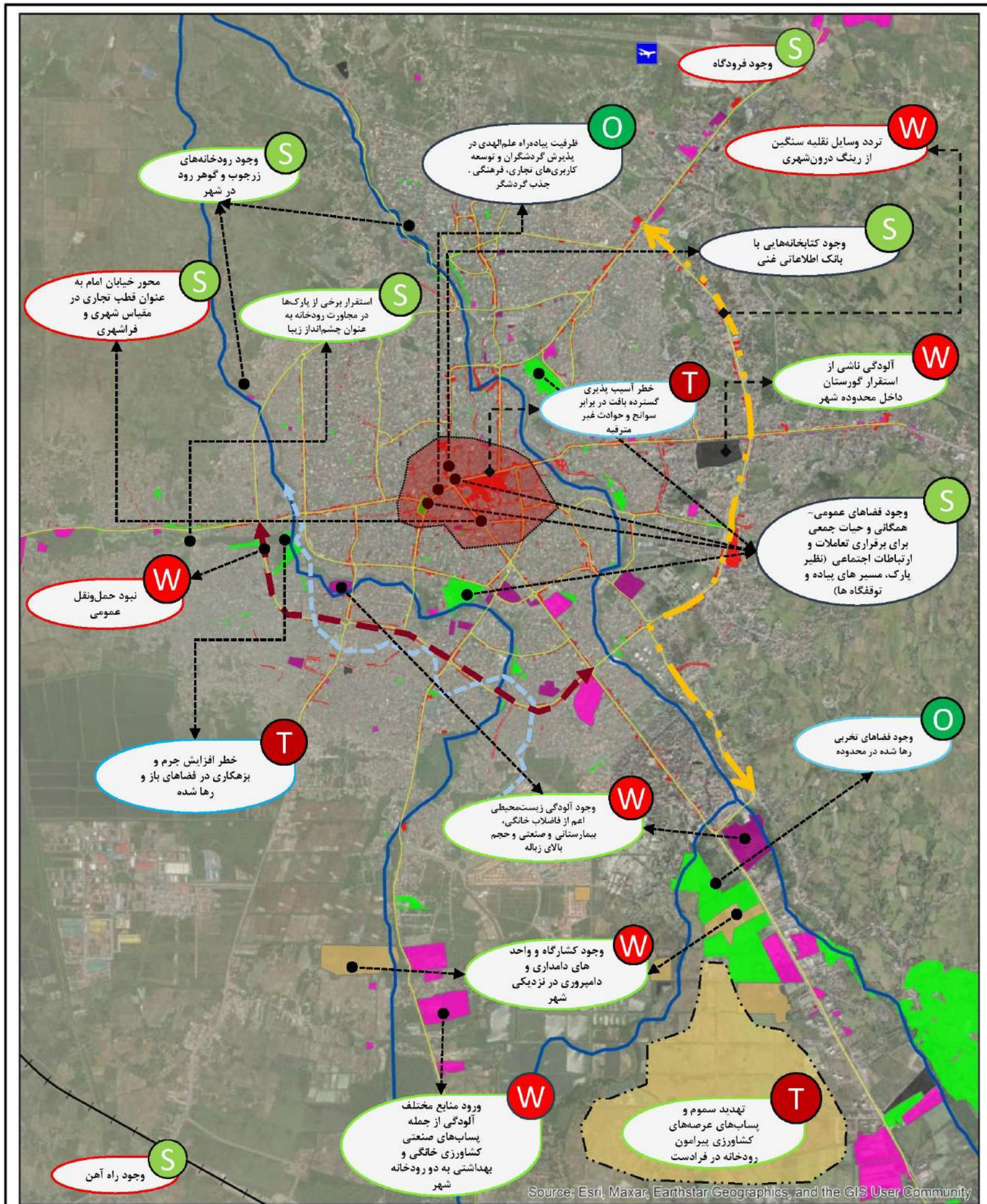
جدول ۱۰۴- مشکلات، دغدغه‌ها، مسائل، معضلات، چال‌ها، بحران‌ها و فاجعه‌های شهر رشت

سطح‌بندی	نمونه‌ها
مشکل	<ul style="list-style-type: none"> پاسخگو نبودن خدمات محلی و فرامحلی در سطح شهر بی‌توجهی به بهداشت و نظافت شهری
دغدغه	<ul style="list-style-type: none"> کم‌آبی
مساله	<ul style="list-style-type: none"> عدم همخوانی معماری بومی بی‌توجهی به سیما و منظر خیابانی
معضل	<ul style="list-style-type: none"> نبود هویت شهری نبود المان‌های هویت‌ساز مهاجرپذیری بالا کمبود پارکینگ کمبود شدید حمل‌ونقل عمومی تراکم بالای جمعیت ترافیک بالا در معابر محلی کمبود پیاده‌رو
چالش	<ul style="list-style-type: none"> کیفیت معابر عدم مدیریت آب بی‌توجهی به نقش پارک‌ها و فضاهای سبز شهری با توجه به مزیت اقلیمی شهر رشت نبود توازن امنیت در محلات شهری پراکنده‌رویی شهر رشت و رشد افقی
بحران	<ul style="list-style-type: none"> ترافیک شهر رشت عدم ایجاد ارتباط میان شهرسازی و برندهای شهر از جمله شهر خلاق، شهر دوستدار کودک و شهر دوستدار سالمندان بحران سلامت شهری در بستر آلودگی‌های زیست محیطی بحران خودرومحوری مهاجرت معکوس عدم ساماندهی آب‌های سطحی
فاجعه	<ul style="list-style-type: none"> رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود دفع پسماند



۴-۱۱- نمایش پراکنش فضایی نقاط فرصت، قوت، ضعف و تهدید بر روی نقشه تحلیل یکپارچه شهر رشت

در ادامه نمایش پراکنش فضایی سوات شهر رشت ارائه شده است:



<p>طرح راهبردی- عملیاتی شهر رشت</p> <p>عنوان نقشه: پراکنش نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید</p>	<p>راهنما:</p> <ul style="list-style-type: none"> دامداری- دامپروری صنعتی درمانی تجاری- خدماتی گورستان فضای سبز 	<p>سیستم تصویر: UTM زون: 39</p>
	<ul style="list-style-type: none"> بعد حمل و نقل و ترافیک بعد زیست محیطی بعد اجتماعی- فرهنگی بعد کالبدی 	

نقشه ۳۱- پراکنش فضایی سوات

منابع

- احمدوند، عباس (۱۳۸۸). تاملی در آموزش و پژوهش در جغرافیای تاریخی ایران، قم: تبلیغات اسلامی قم.
- اصلاح عربانی، ابراهیم (۱۳۸۷). کتاب گیلان. تهران: گروه پژوهشگران ایران.
- اکبری، داود؛ مرادی زاده، مینا؛ اکبری، محمد (۱۳۹۸). تغییرات کاربری اراضی و شبیه سازی رشد و توسعه شهر رشت با استفاده از مدل شبکه عصبی و سلول های خودکار زنجیره مارکوف، پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۱۰ (۳۹). ۱۷۰-۱۵۷.
- ابوالقاسمی، محسن (۱۳۸۹). ریشه شناسی (اتیمولوژی). تهران: ققنوس.
- ایمانی جاجرمی، حسین؛ و فیروزآبادی، سیداحمد (۱۳۸۶). بررسی مدل های سنجش عملکرد مدیریت محلی: با تاکید بر سازمانهای مدیریت شهری و روستایی در ایران، مجله نامه علوم اجتماعی، شماره ۳۲
- آیین نامه طراحی راه های شهری ایران (۱۲ جلدی)، معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی معاونت پژوهشی دانشگاه تهران، ویرایش ۱۳۹۹.
- بهنگام سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت (۱۳۹۶)، مهندسین مشاور اندیشکار،
- پایگاه اطلاع رسانی شهرداری رشت، ۱۳۸۵.
- پندی، کیون (۱۳۸۷) رشت در آینه تاریخ. رشت: کتیبه گیل.
- پور احمد، احمد (۱۳۹۲). قلمرو و فلسفه ی جغرافیا، چاپ ششم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- پورشیخان، علیرضا و نظریان، اصغر (۱۳۸۹). پیدایش منطقه ی کلان شهری و بازتاب فضایی آن، مطالعه ی موردی شهر رشت، فصلنامه ی جغرافیایی سرزمین. ۷ (۲۷). ۳۳-۵۱.
- پوردکریا، مریم (۱۳۹۶). بازخوانی سیر تحول کالبدی بازارهای شهری با تاکید بر بازار بزرگ رشت، پنجمین کنگره بین المللی عمران، معماری و توسعه ی شهری، تهران.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب (۱۳۴۰). تصحیح منوچهر ستوده. تهران: دانشگاه تهران.
- خمر، غلامعلی (۱۳۸۸). اصول ومبانی جغرافیای شهری. زابل: قومس.
- خماسی زاده، جعفر (۱۳۷۹). رشت هم نشین سفال ها و ابرهای باران خیز- راهنمایی سیاحت و زیارت در گیلان (جلد اول). تهران: انتشارات پوینده.
- داده های تردد شماری اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور، ۱۴۰۱.
- دمشقی، محمد بی ابی طالب. (۱۹۹۸). نخبه الدهر فی عجایب البر و البحر، بیروت، دار الصادر.
- دهخدا، علی اکبر. (۱۳۷۷). لغت نامه، زیر نظر محمد معین و جعفر شهیدی، تهران، دانشگاه تهران.
- رهنمایی، محمد تقی. (۱۳۸۲). مجموعه مباحث و روش های شهرسازی - جغرافیا، چاپ سوم، تهران: انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران.



- رهنما، محمدرحیم (۱۳۸۰). پارادیم بهبود مدیریت شهری (با تکیه بر شهر مشهد)، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۶۱.
- سازمان مسکن و شهرسازی استان گیلان. (۱۳۸۷). سومین طرح جامع شهر رشت، مهندسین مشاور طرح و کاوش.
- سازمان عمران و بهسازی شهری. (۱۳۷۹). دفتر مطالعات و تحقیقات سازمان مسکن و شهرسازی استان گیلان، مهندسین مشاور طرح و بنا، طرح ساماندهی بافت قدیم شهر رشت.
- سالاری سردری، فرضعلی؛ و کیانی، اکبر. (۱۳۹۶). تحلیل الگوی مدیریت شهری ایران (ساختار، عملکرد و راهبرد). مطالعات مدیریت شهری. ۹(۳۲): ۳۵-۵۲.
- سالنامه آماری استان گیلان، ۱۳۹۸.
- سرتیپ پور، جهانگیر، (۱۳۵۶). نشانی‌هایی از گذشته دور گیلان و مازندران. بررسی‌های تاریخی. ۲۸. ۳۵ - ۳۷
- ستوده، منوچهر (۱۳۴۹). از آستارا تا استرآباد، تهران، سلسله انتشارات انجمن آثار ملی.
- سرکاراتی، بهمن. (۱۳۷۸). درباره‌ی فرهنگ ریشه‌شناختی زبان فارسی و ضرورت تدوین آن، نامه فرهنگستان، شماره ۱۳.
- سرتیپ پور، جهانگیر. (۱۳۷۰). نام‌ها و نامدارهای گیلان، رشت، گیلکان.
- سفر دوست، احمد. (۱۳۸۴). پژوهش در شناخت هویت کالبد شهر رشت، تهران، وزارت مسکن و شهرسازی.
- سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق. (۱۳۸۳). مطلع سعدین و مجمع بحرین، تصحیح عبدالحسین نوایی، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- شکرگزار، اصغر (۱۳۸۵). توسعه مسکن شهری در ایران. رشت: نشر حق‌شناس.
- صابی، ابواسحاق ابراهیم بن هلال (۱۹۸۷). التاجی فی اخبار الدوله الدیلمیه، اخبار الائمہ الزیدیه فی طبرستان و دیلمان و جیلان، چاپ قیلفرد مادیلونخ، بیروت، دارالنشر فرنس.
- ضیاپور، جلیل. (۱۳۷۳). وجه تسمیه شهر رشت، گیله‌وا، سال دو، شماره ۳۰-۲۹.
- طرح جامع شهر رشت (۱۳۸۶). شرکت مهندس طرح و کاوش با همکاری مهندسین مشاور شهرسازی و معماری و گردشگری پارسو ماش، وزارت راه و شهرسازی.
- طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر رشت (۱۳۹۰).
- علیزاده، رضا. (۱۳۹۸). بررسی میزان رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری رشت، طرح پژوهشی دانشگاه گیلان
- علیزاده، رضا. (۱۳۹۶). بررسی میزان رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری رشت، طرح پژوهشی دانشگاه گیلان
- عظیمی دوبخشری، ناصر (۱۳۸۱). تاریخ تحولات اجتماعی - اقتصادی گیلان، رشت، انتشارات گیلکان.



- غمامی، مجید (۱۳۸۳). گزیده مطالعات طرح راهبردی توسعه کالبدی شهر تهران، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
 - فاخته جوبنه، قربان (۱۳۸۷). نگاهی به گیلان زمین، تهران، لوح زرین.
 - فروحی، حمید. (۱۳۹۱). هشت نوشتار: درباره تاریخ و فرهنگ و زبان گیلان و ایران، رشت: حرف نو.
 - فروحی، حمید. (۱۳۷۲). رشت شهر ستاره (پژوهشی در معنای لغوی رشت)، تهران، انتشارات روزبهان.
 - فومنی، عبدالفتاح. (۱۳۸۴). تاریخ گیلان، تهران، بنگاه نشر و ترجمه کتاب.
 - کاشانی، عبد الله بن محمد. (۱۳۸۴). تاریخ اولجایتو، تصحیح مهین همبلی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
 - کشوردوست، علیرضا؛ فاخته جوبنه، قربان. (۱۳۸۵). گیلانشهرها، رشت، وارسته.
 - کشوردوست، علیرضا (۱۳۸۵). گیلانشهرها. رشت: انتشارات وارسته.
 - گزارش اقلام آماری معاونت حمل و نقل و امور زیربنایی، مدیریت مهندسی و ایمنی ترافیک.
 - لاهیجی، محمد مهدوی سعیدی، ۱۳۸۹، جغرافیای گیلان، نجف، النعمان.
 - لینچ، کوین. (۱۳۷۶). سیمای شهر. ترجمه: منوچهر مزینی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
 - محمد پور، محمد؛ گلیجانی مقدم، ندا؛ خلیلی فر، سمانه. (۱۳۹۶). تاثیر عوامل جغرافیایی در شکل گیری و وجه تسمیه رشت، پژوهشنامه ی تاریخ اسلام، سال ۷، شماره ۲۵، صفحات ۹۷-۱۱۱.
 - مستوفی، حمدالله، نزهه القلوب. (۱۳۶۲). تصحیح گی لسترنج، تهران، چاپ افسست، از روی لیدن.
 - مرعشی، سید ظهیرالدین. (۱۳۴۷). تاریخ گیلان و دیلمستان، تصحیح منوچهر ستوده، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
 - مقدسی، محمد بن احمد. (۱۹۷۶). احسن تقاویم فی معرفه الاقالیم، چاپ افسست، از روی چاپ دخویه، لیدن.
 - معین، محمد. (۱۳۷۱). فرهنگ فارسی، تهران، انتشارات امیرکبیر.
 - موسی کاظمی، سید مهدی، حسینی، سید علی، باقری هره دشت، محمد. (۱۳۹۱). تحلیل عوامل موثر بر افزایش جمعیت شهر رشت و یامدهای آن بر نظام اکولوژی شهر، فصلنامه جمعیت. ۱۹ (۸۰). ۸۳-۱۰۰.
 - میرمسعودی، سید پویا، منصوری ارمکی. (۲۰۱۸). بررسی راهکارهای تحقق مدیریت یکپارچه شهری در شهر تهران. مطالعات مدیریت شهری. ۱۰ (۳۴). ۴۵-۶۰.
 - مهندسین کنکاش عمران ، ۱۳۸۸.
 - نظریان، اصغر. (۱۳۹۲). پویایی نظام شهری ایران، تهران، مبتکران.
 - نیکویه، محمود. (۱۳۸۴). وجه تسمیه و معانی رشت، گیلان ما، ۵ (۲).
 - یاسنت لوتی راینو. (۱۳۹۱). ولایات دارالمرز ایران (گیلان)، ترجمه جعفر خمایی زاده. رشت: انتشارات طاعتی
- Bromberger, Christian. 2011, "RASHT", Encyclopedia IRANICA (www.iranicaonline.org).



- Rabino H. L, Les Provinces Caspiennes, De La Perse Le Guilan, paris,1917 www.invest.rasht.ir
- www.invest.rasht.ir
- <https://www.khabaronline.ir>

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر

سند چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش سوم

اسفندماه ۱۴۰۲



شناسنامه سند چهارم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر
ویرایش	سوم
کد سند	ب.ر.ع - ۳/۴/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی‌اکبر سالاری‌پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
همکار گروه جغرافیا	دکتر مجید یاسوری - دکتر اسماعیل آقایی‌زاده
همکار گروه حمل‌ونقل و ترافیک	دکتر ایرج برگ‌گل
همکار گروه جامعه‌شناسی	دکتر رضا علیزاده
همکار گروه اقتصاد	دکتر فرزاد رحیم‌زاده
کارشناسان مسئول	مریم صفای کارپور، سیده فاطمه امامی
کارشناسان	زهرا احمدی، شبنم دادو، عرفان خانی، نسترن مردکاری، مرجان عالمی



فهرست مطالب

سند چهارم؛ مرحله چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر رشت ۱۱۰۰

چشم‌انداز ۱۱۰۱

۱- انجام فرایند چشم‌اندازسازی با جلب مشارکت بهره‌وران (تعیین مأموریت، چشم‌انداز، راهبردها و سیاست‌های اجرایی توسعه شهری) در صورت عدم کفایت جهت‌گیری‌های راهبردی مستخرج از اسناد فرادست و مرتبط جهت تدوین چشم‌انداز و راهبردها ۱۱۰۵

۱-۱- تبیین مأموریت‌ها و ارزش‌های مقدماتی شهرداری رشت ۱۱۰۶

۱-۱-۱- سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت (۱۳۹۱) ۱۱۰۶

۱-۱-۱-۱- بیانیه ارزش‌ها (۱۳۹۱) ۱۱۰۶

۱-۱-۱-۱- گزاره‌های ارزشی سند چشم‌انداز بیست‌ساله شهر رشت (۱۳۹۱) ۱۱۰۶

۱-۱-۱-۲- بیانیه مأموریت (۱۳۹۱) ۱۱۰۷

۱-۱-۱-۳- سند چشم‌انداز شهر رشت (۱۳۹۱) ۱۱۰۸

۱-۱-۱-۴- اهداف کلان شهرداری رشت (۱۳۹۵ - ۱۳۹۱) ۱۱۰۸

۱-۱-۲- چشم‌انداز برنامه اول راهبردی - عملیاتی شهر رشت (۱۳۹۶-۱۳۹۲) ۱۱۰۹

۱-۲-۱-۱- پیش‌نویس بیانیه چشم‌انداز شهر رشت ۱۱۰۹

۱-۲-۱-۱- محورهای چشم‌انداز شهر رشت ۱۱۰۹

۱-۲-۲-۱- پیش‌نویس بیانیه مأموریت شهرداری رشت ۱۱۱۰

۱-۳-۱-۱- برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت (۱۳۹۵) ۱۱۱۲

۱-۳-۱-۱- چشم‌انداز برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت ۱۱۱۳

۱-۳-۱-۲- اهداف برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت ۱۱۱۳

۱-۳-۱-۳- مأموریت‌های کلان و اولویت‌مند برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت ۱۱۱۳

۱-۴-۱- جمع‌بندی چشم‌اندازهای پیشین ۱۱۱۴

۲-۱- تبیین اهداف توسعه شهر مبتنی بر چارچوب نظری تدوین شده ۱۱۱۵

۱-۲-۱- توسعه پایدار ۱۱۱۶

۲-۲-۱- گردشگری خلاق ۱۱۱۶

۳-۲-۱- دوستدار کودک ۱۱۱۷

۴-۲-۱- گردشگری ۱۱۱۸

۵-۲-۱- تاب‌آوری ۱۱۲۱

۶-۲-۱- شهر هوشمند ۱۱۲۲

۷-۲-۱- رشد هوشمند ۱۱۲۴



- ۱۱۲۴-۸-۲-۱- توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) ۱۱۲۴
- ۱۱۲۶-۹-۲-۱- توسعه محلات سنتی (TND) ۱۱۲۶
- ۱۱۲۶-۱۰-۲-۱- گردشگری خلاق ۱۱۲۶
- ۱۱۲۸-۱۱-۲-۱- شهر فشرده ۱۱۲۸
- ۱۱۲۹-۱۲-۲-۱- شهر سبز ۱۱۲۹
- ۱۱۳۵-۳-۱- تعیین محورهای بیانیه چشم‌انداز مبتنی بر اهداف تبیین شده توسعه آبی شهر ۱۱۳۵
- ۱۱۳۵-۱-۳-۱- سطح ملی ۱۱۳۵
- ۱۱۳۷-۲-۳-۱- سطح منطقه‌ای ۱۱۳۷
- ۱۱۳۹-۳-۳-۱- سطح شهری ۱۱۳۹
- ۱۱۴۲-۴-۳-۱- جمع‌بندی اهداف توسعه شهری مبتنی بر اسناد فرادست ۱۱۴۲
- ۱۱۴۳-۴-۱- بیانیه چشم‌انداز توسعه‌ی شهر رشت ۱۱۴۳
- ۱۱۴۳-۱-۴-۱- استخراج محورهای مهم چشم‌انداز از تجارب داخلی و جهانی موثر ۱۱۴۳
- ۱۱۴۳-۱-۱-۴-۱- تجارب داخلی ۱۱۴۳
- ۱۱۴۶-۲-۱-۴-۱- تجارب جهانی ۱۱۴۶
- ۱۱۴۸-۳-۱-۴-۱- جمع‌بندی محورهای مهم چشم‌انداز از تجارب داخلی و جهانی موثر ۱۱۴۸
- ۱۱۴۹-۲-۴-۱- شناسایی گروه‌های مختلف بهره‌وران در شهر رشت (با استفاده از ماتریس تحلیلی منافع- قدرت) ۱۱۴۹
- ۱۱۵۰-۱-۲-۴-۱- وضعیت قدرت و منفعت ذینفعان شهر رشت ۱۱۵۰
- ۱۱۵۰-۳-۴-۱- مشارکت‌پذیری عمومی شهروندان جهت تبیین چشم‌انداز توسعه شهر رشت با روش‌هایی همچون انجام مطالعات میدانی (مانند مصاحبه، نظرسنجی، توزیع پرسشنامه آنلاین و حضوری)، برگزاری گردهم‌آیی و کارگاه‌های تخصصی، استفاده از ظرفیت رسانه‌های عمومی، شبکه‌های مجازی و ابزارهای محیطی در سطح فضاهای عمومی شهر و انجام دیگر اقدامات خلاقانه ۱۱۵۰
- ۱۱۵۵-۱-۳-۴-۱- پرسشنامه ۱۱۵۵
- ۱۲۱۲-۲-۳-۴-۱- مصاحبه ۱۲۱۲
- ۱۲۱۵-۳-۳-۴-۱- رویداد مردمی ۱۲۱۵
- ۱۲۲۷-۴-۴-۱- نظرسنجی و جلب آراء ذی‌نفعان (جلسات طوفان ذهنی با بازیگران کلیدی و راهبردی مانند اعضای شورای اسلامی شهر، شهردار و معاونان و...) ۱۲۲۷
- ۱۲۲۷-۱-۴-۴-۱- جلسات کارگروهی ۱۲۲۷
- ۱۲۳۱-۲-۴-۴-۱- مصاحبه‌های انفرادی ۱۲۳۱
- ۱۲۳۸-۵-۴-۱- نظرسنجی و اتخاذ نظرات نخبگان و تاثیرگذاران در شهر رشت (از طریق برگزاری طوفان ذهنی، برگزاری گروه‌های متمرکز و هدفمند، مصاحبه عمیق، ذهن کاوی و تحلیل تفسیری آراء و...) ۱۲۳۸
- ۱۲۴۱-۶-۴-۱- تدوین بیانیه چشم‌انداز (با تعیین محورهای تفکیک شده توسعه آبی شهر) ۱۲۴۱
- ۱۲۴۳-۵-۱- بازتعریف نقش و جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای و ملی ۱۲۴۳



- ۱-۶- بازپرسی مأموریت‌ها و ارزش‌های شهرداری رشت ۱۲۴۵
- ۲- تشکیل جدول تحلیل راهبردی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها (SWOT) جهت استخراج راهبردها و سیاست‌های اجرایی ۱۲۴۶
- ۲-۱- تحلیل عوامل درونی و بیرونی و تدوین راهبردها در اشکال توسعه‌ای (تهاجمی، تدافعی، اقتضایی و انطباقی) با استفاده از تشکیل جدول تحلیل راهبردی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها (SWOT) جهت استخراج راهبردها و سیاست‌های اجرایی ۱۲۴۷
- ۲-۱-۱- تشکیل ماتریس ارزیابی عوامل داخلی IFE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب ۱۲۴۸
- ۲-۱-۲- تشکیل ماتریس ارزیابی عوامل خارجی EFE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب ۱۲۵۴
- ۲-۱-۳- تشکیل ماتریس داخلی و خارجی IE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب ۱۲۵۹
- ۲-۱-۴- تبیین سناریوهای توسعه شهر، تدوین راهبردها و اولویت‌بندی آن‌ها ۱۲۶۱
- ۲-۱-۴-۱- سناریوهای توسعه شهر ۱۲۶۱
- ۲-۱-۴-۲- راهبردها و اولویت‌بندی آن‌ها ۱۲۶۳
- ۲-۱-۵- تفکیک راهبردهای مرتبط با شهرداری از مجموع راهبردهای شهر و تعیین نقش و مأموریت دستگاه‌ها و نهادهای شهری در اجرای راهبردها ۱۲۶۵
- ۳- تکمیل فرم شماره ۱ ۱۲۶۷
- ۴- تدوین اهداف عملیاتی و هدف‌گذاری آن‌ها و تکمیل فرم شماره ۵ ۱۲۶۸

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱- موضوعات اصلی برنامه‌ریزی راهبردی ۱۱۰۱
- شکل ۲- دلایل افزایش استقبال از CDS ۱۱۰۱
- شکل ۳- اصول چشم‌انداز ۱۱۰۲
- شکل ۴- مراحل چشم‌اندازسازی - (Ames, ۱۹۹۳) ۱۱۰۳
- شکل ۵- فرایند کلی گام چهارم ۱۱۰۳
- شکل ۶- فرایند تدوین چشم‌انداز ۱۱۰۴
- شکل ۷- فرایند کلی تدوین بیانیه چشم‌انداز ۱۱۰۵
- شکل ۸- مأموریت‌های شش‌گانه مصوب شهرداری ۱۱۰۸
- شکل ۹- ابر واژگان جمع‌بندی چشم‌اندازهای پیشین شهر رشت ۱۱۱۴
- شکل ۱۰- ابر واژگان اهداف منتخب مبانی نظری ۱۱۱۵
- شکل ۱۱- ویژگی‌های شهر هوشمند (Bhagya Nathali Silva, 2018) ۱۱۲۴



- شکل ۱۲- مولفه‌های توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی ۱۱۲۶
- شکل ۱۳- ابعاد و مولفه‌های شاخص‌های جهانی اقتصاد سبز (GGEI, 2014)..... ۱۱۳۴
- شکل ۱۴- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد ملی ۱۱۳۶
- شکل ۱۵- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد منطقه‌ای ۱۱۳۸
- شکل ۱۶- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد شهری ۱۱۴۰
- شکل ۱۷- ابر واژگان محورهای چشم‌انداز رشت برگرفته از اسناد فرادست و توسعه شهری ۱۱۴۲
- شکل ۱۸- ابر واژگان چشم‌اندازهای تجارب داخلی ۱۱۴۵
- شکل ۱۹- محورهای شاخص چشم‌انداز تجارب خارجی ۱۱۴۶
- شکل ۲۰- ابر واژگان تجارب خارجی ۱۱۴۷
- شکل ۲۱- ابر واژگان محورهای چشم‌انداز رشت برگرفته از تجارب ۱۱۴۸
- شکل ۲۲- ماتریس قدرت/منفعت ذینفعان - مأخذ: (اورلاندو و لاندین، ۲۰۰۵، برایسون، ۲۰۰۴، ادل، ۱۹۹۹ و اکرم‌ن ۲۰۱۱) ۱۱۵۰
- شکل ۲۳- رابطه هریک از عناصر ذینفع در برنامه راهبردی شهر رشت بر اساس ماتریس قدرت/منفعت ۱۱۵۳
- شکل ۲۴- ماتریس منفعت- قدرت در دسته‌بندی کلان ۱۱۵۴
- شکل ۲۵- ابزارهای نظرسنجی شهروندان ۱۱۵۵
- شکل ۲۶- بیشترین سطح مشارکت در محلات به تفکیک مناطق ۱۱۵۶
- شکل ۲۷- موقعیت نواحی و محلات مناطق ۱، ۲ و ۳ ۱۱۵۷
- شکل ۲۸- موقعیت نواحی و محلات مناطق ۴ و ۵ ۱۱۵۸
- شکل ۲۹- بیشترین فراوانی مشکلات شهر رشت به تفکیک محلات مناطق ۵ گانه ۱۲۱۲
- شکل ۳۰- بیشترین فراوانی چشم‌انداز تغییر به تفکیک محلات مناطق ۵ گانه ۱۲۱۲
- شکل ۳۱- مصاحبه‌های مردمی ۱۲۱۴
- شکل ۳۲- برگزاری رویداد مردمی - بخش چالش‌ها و دارایی‌ها ۱۲۱۶
- شکل ۳۳- رویداد مردمی - نقاشی کودکان با موضوع شهر دوست‌داشتنی من ۱۲۱۷
- شکل ۳۴- رویداد مردمی - چشم‌انداز مشترک ۱۲۱۷
- شکل ۳۵- چالش‌ها و مشکلات شهر رشت از دید ساکنان محلات مناطق ۵ گانه ۱۲۱۸
- شکل ۳۶- مشارکت مردمی در رویداد رشت ۱۴۲۲ ۱۲۱۹
- شکل ۳۷- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۱ ۱۲۲۰
- شکل ۳۸- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۲ ۱۲۲۱



شکل ۳۹- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۳.....	۱۲۲۲
شکل ۴۰- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۴.....	۱۲۲۳
شکل ۴۱- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۵.....	۱۲۲۴
شکل ۴۲- محورهای برگزیده معرف شهر رشت از دیدگاه مردم- مسابقه امی‌رشت.....	۱۲۲۶
شکل ۴۳- پوستر مسابقه امی رشت.....	۱۲۲۶
شکل ۴۴- کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت.....	۱۲۲۷
شکل ۴۵- جدول برگزاری جلسات کارگروهی.....	۱۲۲۸
شکل ۴۶- نمونه تصاویری از جلسات کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت.....	۱۲۲۹
شکل ۴۷- نمونه پرسشنامه کارگروه‌های تخصصی.....	۱۲۳۰
شکل ۴۸- نمونه تصاویری از مصاحبه‌های تخصصی.....	۱۲۳۱
شکل ۴۹- نمونه تصاویر جلسات مصاحبه شورا.....	۱۲۳۶
شکل ۵۰- منابع ترسیم چشم‌انداز شهر رشت.....	۱۲۴۲
شکل ۵۱- گزاره‌های اصلی چشم‌انداز.....	۱۲۴۲
شکل ۵۲- مراحل تکنیک سوات.....	۱۲۴۶
شکل ۵۳- راهبردهای اتخاذشده.....	۱۲۵۹
شکل ۵۴- سناریوی توسعه شهر.....	۱۲۶۲
شکل ۵۵- اولویت‌بندی استراتژی‌ها.....	۱۲۶۳
شکل ۵۶- استراتژی‌های سطوح مختلف مدیریت شهری.....	۱۲۶۵

فهرست جداول

جدول ۱- TOD.....	۱۱۲۵
جدول ۲- اصول (شاخص‌های) توسعه محلات سنتی.....	۱۱۲۶
جدول ۳- از گردشگری فرهنگی به خلاق.....	۱۱۲۷
جدول ۴- شاخص‌های شهر سبز.....	۱۱۳۱
جدول ۵- محورهای اصلی در اسناد ملی.....	۱۱۳۶
جدول ۶- محورهای اصلی در اسناد منطقه‌ای.....	۱۱۳۸
جدول ۷- محورهای اصلی در اسناد شهری.....	۱۱۴۰



- جدول ۸- محورهای چشم‌انداز تجارب داخلی ۱۱۴۳
- جدول ۹- نقش هر یک از ذینفعان با توجه به ماتریس قدرت/ منفعت ۱۱۴۹
- جدول ۱۰- میزان قدرت و منفعت هریک از عناصر و ذینفعان کلیدی برنامه راهبردی شهر رشت ۱۱۵۱
- جدول ۱۱- میزان قدرت و منفعت هریک از عناصر و ذینفعان کلیدی برنامه راهبردی شهر رشت ۱۱۵۳
- جدول ۱۲- حجم نمونه پرسشنامه ۱۱۵۵
- جدول ۱۳- چالش‌ها و خواسته‌های مردم به تفکیک محلات ۱۲۱۹
- جدول ۱۵- خروجی مصاحبه‌های مدیریت شهری و متخصصان ۱۲۳۲
- جدول ۱۶- پیشنهادات مصاحبه‌های فردی با کارشناسان و مسئولان ۱۲۳۴
- جدول ۱۷- اطلاعات حاصل از مصاحبه با اعضای شورا ۱۲۳۷
- جدول ۱۸- محورهای منتخب چشم‌انداز ۱۲۴۱
- جدول ۱۹- بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح ملی ۱۲۴۳
- جدول ۲۰- بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح منطقه‌ای ۱۲۴۴
- جدول ۲۱- بازپیرایی ماموریت‌های شهرداری رشت ۱۲۴۵
- جدول ۲۲- گونه‌بندی راهبردهای سوات ۱۲۴۷
- جدول ۲۳- تعداد قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها ۱۲۵۹
- جدول ۲۴- سناریوهای توسعه شهر رشت ۱۲۶۱
- جدول ۲۵- اولویت‌بندی راهبردها ۱۲۶۴
- جدول ۲۶- سطح‌بندی استراتژی‌ها ۱۲۶۵
- جدول ۲۷- سطح‌بندی راهبردها ۱۲۶۶
- جدول ۲۸- فرم شماره ۱: درختواره اهداف کلان، راهبرد، سیاست‌های اجرایی ۱۲۶۷
- جدول ۲۸- فرم شماره ۵: درختواره اهداف کلان، راهبردها و اهداف عملیاتی ۱۲۶۸



سند چهارم؛ مرحله چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر رشت

مفاهیم مرتبط با راهبرد توسعه شهر به‌طور کامل در ادبیات برنامه‌ریزی راهبردی تعریف و تبیین شده است و از این‌رو به‌آسانی می‌توان دریافت که: راهبرد توسعه شهر رویکردی است با ماهیت راهبردی که بر تهیه و اجرای سند راهبرد توسعه شهر تأکید داشته و تدوین آن بر پایه چشم‌اندازسازی و مشارکت شهروندان صورت گرفته است؛ اگرچه موارد ذکرشده شرط لازم برای راهبرد توسعه شهر است، اما این شروط بدون وجود حکومت‌های محلی، حکومت‌های شهری و حکمروایی شهری که شرط کافی برای این‌گونه از برنامه‌ریزی است، منطقی به نظر نمی‌رسد. توسعه مطلوب شهر، به معنای بررسی مشکلات برنامه‌ریزی، نظارت بر هماهنگی بخش‌های مختلف و چگونگی امکان‌تأمین و اجرای طرح‌ها و نیازهای عمومی مردم است که قبل از تولد تا هنگام مرگ با آن سروکار دارند. به‌عبارت‌دیگر، مدیریت باید بر کلیه جهات اجرایی که افراد ساکن در شهر با آن تماس دارند و در جهت اجرای صحیح امور و دفع مشکلات و تأمین نیازها بکوشد. هدف کلان توسعه راهبردی، ایجاد محیطی قابل‌زندگی برای همه و همراه با عدالت اجتماعی، کارایی اقتصادی و پایداری زیست‌محیطی است و توسعه راهبردی در محدوده‌های زمین و مسکن، شهری خدمات اجتماعی و زیربنایی توسعه اقتصادی و زیست‌محیطی به‌طور یکپارچه وارد می‌شود (صرافی، ۶۸: ۱۳۷۹). مسئله اصلی و کلیدی توسعه راهبردی این است که چگونه بهره‌وری را بالا ببریم و درعین‌حال به‌طور مستقیم فقر فزاینده شهری را مرتفع نموده و عدالت را بهبود بخشیم (رهنمایی و همکاران، ۱۳۸۸).

برنامه‌ریزی راهبردی شهری می‌تواند برای رسیدگی به نگرانی‌های خاص یا طیف وسیعی از مسائل مورد استفاده قرار گیرد. این در مورد همکاری در سطوح سازمانی، محلی و منطقه‌ای است. این برنامه پتانسیل بسیج منابع و هماهنگی فعالیت‌ها در مقیاس وسیع را دارد. همیشه باید در نظر داشت که:

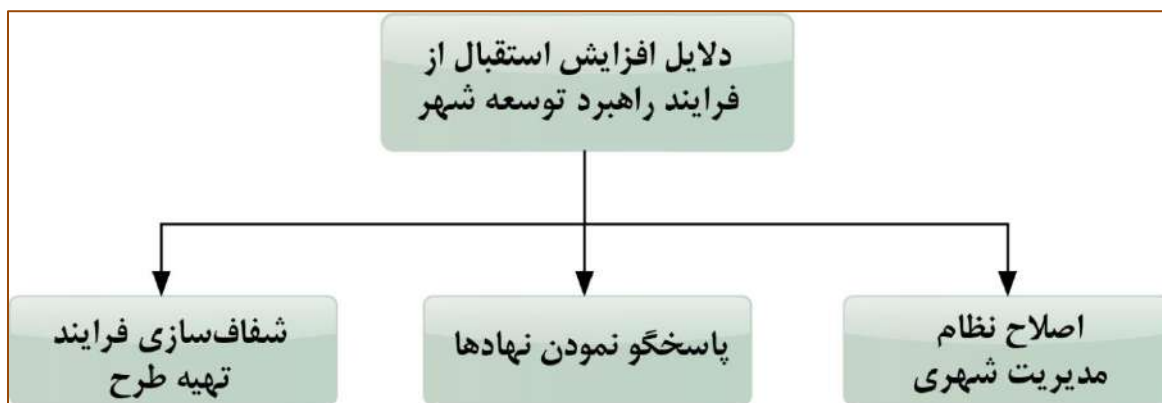
- برنامه‌ریزی راهبردی شهری اساساً یک فرآیند پویا است.
- مشارکت شهروندان در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی شهری به‌منظور تضمین اثربخشی آن ضروری است.
- پیاده‌سازی، کلید موفقیت‌آمیز برنامه‌ریزی راهبردی شهری است.

برنامه‌ریزی راهبردی شهری جهت توسعه یک شهر یا منطقه شهری را در چارچوب مشخصات فعلی و تحلیل‌های مختلف تعیین می‌کند. این رویکرد به شهر کمک می‌کند تا به رویدادها سریع پاسخ دهد، تغییرات را مدیریت کند و کیفیت زندگی را بهبود بخشد. این یک فرآیند ثابت نیست، باید تغییر کند تا وضعیت در حال تغییر در شهر را منعکس کند. به این منظور، پیش از رسیدن به مجموعه نهایی تصمیمات، این فرآیند چندین بار به جلو و عقب می‌رود (UNHSP, 2007). برنامه‌ریزی راهبردی جهت کاهش فشارهای فزاینده ناشی از تغییرات مختلف است (Hohmann & truffre, 2021). به‌طورکلی می‌توان گفت که برنامه‌ریزی راهبردی، فرآیندی است که راه‌های اصلی و اساسی برای رسیدن به هدف را ترسیم می‌کند و ابزارهای لازم را برای این مأموریت فراهم می‌نماید. اصلی‌ترین موضوعات و تمرکز رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی را می‌توان مطابق شکل زیر نام برد:



شکل ۱- موضوعات اصلی برنامه‌ریزی راهبردی

برنامه راهبردی همچنین بیانگر این است که برخی از تصمیمات و اقدامات مهم‌تر از سایرین در نظر گرفته می‌شوند، بنابراین، بسیاری از فرآیندها در تصمیم‌گیری‌های سخت نهفته است (Albrechts, 2004). علاوه بر این، برنامه‌ریزی باید با عدم قطعیت مواجه شود؛ حتی تصورات در مورد درست یا غلط و خوب یا بد ممکن است در طول چارچوب زمانی یک برنامه تغییر کند (Farago, 2005)؛ بنابراین، موفقیت یک طرح را می‌توان به‌عنوان توانایی آن برای هدایت تصمیم‌گیری‌های آینده درک کرد (Faludi, 1989). البته اگر به‌طور مکرر در فرآیندهای تصمیم‌گیری مورد استفاده قرار گیرد یا مورد مشورت قرار گیرد، موفق تلقی می‌شود (Bajmocy et al. 2020).



شکل ۲- دلایل افزایش استقبال از CDS

❖ چشم‌انداز

از مهم‌ترین مراحل در تدوین برنامه راهبردی شهر، مرحله چشم‌اندازسازی است؛ اما در فرآیند نوین برنامه‌ریزی راهبردی تهیه چشم‌انداز نقطه شروع این فرآیند است.

• اصول چشم‌انداز

در تهیه چشم‌انداز برای هر شهری، باید به اصول تخصصی و علمی آن که به اصول SMART (برگرفته از حروف اول اصول چشم‌انداز) معروف هستند، توجه شود. این اصول عبارت‌اند از:



شکل ۳- اصول چشم انداز

- **ویژه بودن**^۱: چشم انداز هر شهر باید ویژه آن شهر باشد؛ به عبارت دیگر، نمی توان چشم انداز یک شهر را برای شهر دیگری به کار برد.
- **قابل اندازه گیری**^۲: چشم انداز تدوینی باید قابلیت اندازه گیری داشته باشد.
- **قابل دسترسی**^۳: چشم انداز تدوینی باید طوری باشد که امکان رسیدن به آن وجود داشته باشد؛ به عبارت دیگر، چشم انداز نباید غیرواقعی و آرمانی باشد.
- **مناسب و مرتبط**^۴: عناصر تدوینی در چشم انداز باید مناسب و مرتبط با مکان جغرافیایی و ویژگی های محیطی شهر باشد.
- **دارای محدوده زمانی**^۵: محدوده زمانی چشم انداز باید مشخص باشد. چشم اندازها اغلب برای بازه های زمانی بلندمدت طراحی می شوند، اما چشم انداز می تواند کوتاه مدت هم باشد.

در تهیه سند توسعه شهر، چشم اندازسازی قلب فرآیند را تشکیل می دهد. چشم اندازسازی فرآیندی است درباره آینده تصویری که یک جامعه می خواهد و سپس طرحی برای اینکه چگونه باید به آن برسد (Green & others, 2000). چشم انداز آینده یک شهر باید چشم اندازی مشارکتی باشد. معنی آن این است چشم انداز باید به صورت متقابل درک شده و به وسیله بهره وران مختلف شهری حمایت شود. بنابراین چشم اندازسازی دو پایه اصلی و ضروری دارد:

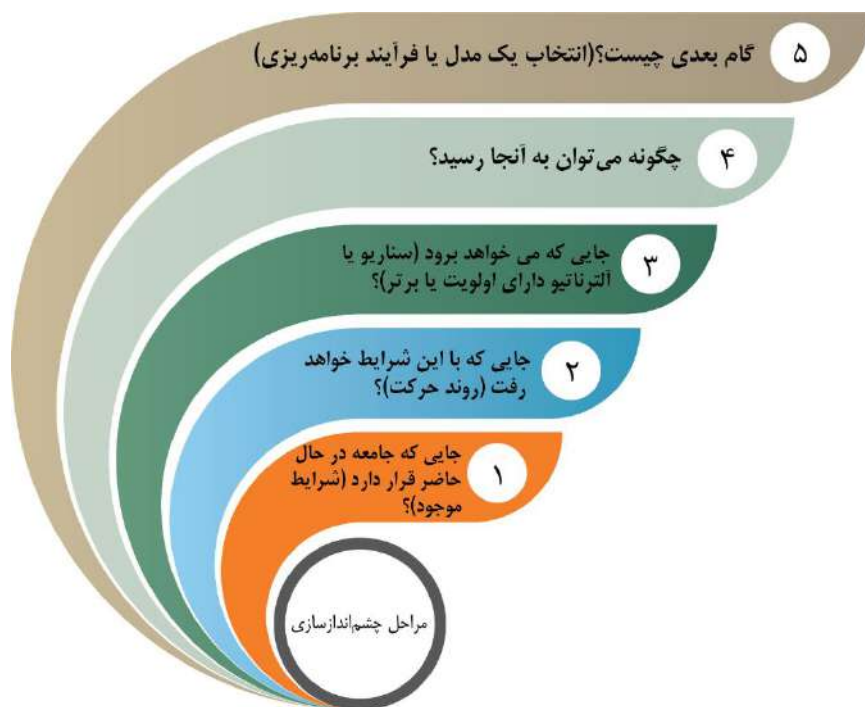
۱- اتکا چشم اندازسازی بر سنجش جامع وضعیت؛ و

۲- مشارکتی بودن (گلگار، ۱۳۸۴).

¹ Specific
² Measurable
³ Accessibility
⁴ Related
⁵ Time Trend



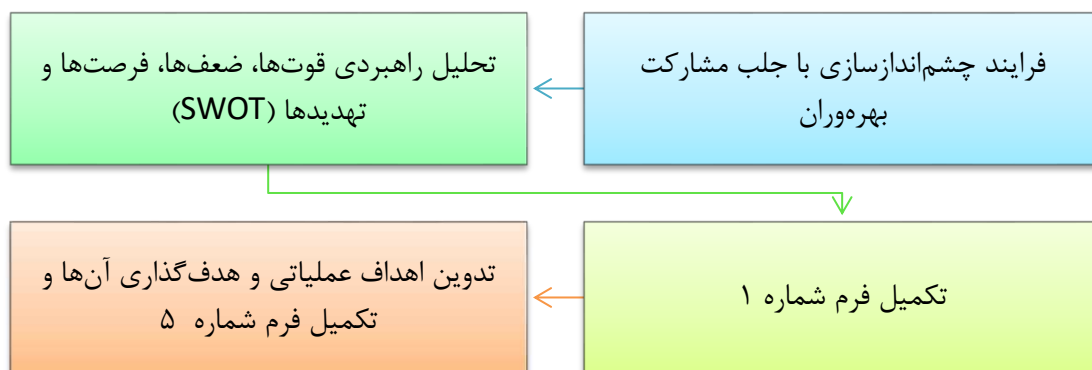
چشم‌انداز ۵ سؤال اساسی را برای پاسخگویی جستجو می‌کند:



شکل ۴- مراحل چشم‌اندازسازی - (Ames, ۱۹۹۳)

فرآیند توسعه شهر تدوین قاعده‌مندی از چشم‌انداز، استراتژی و پروژه‌های اجرایی برای تکمیل توسعه‌ی جامع شهر است. این فرآیند توانمندسازی بهره‌وران اصلی شهر برای ارائه نظرات فردی و کار با یکدیگر است. سازمان‌های مختلف عمومی، خصوصی و جامعه شهری با مداخله در این طرح مشارکت و همکاری را به‌عنوان نتیجه این مداخله شکل می‌دهند.

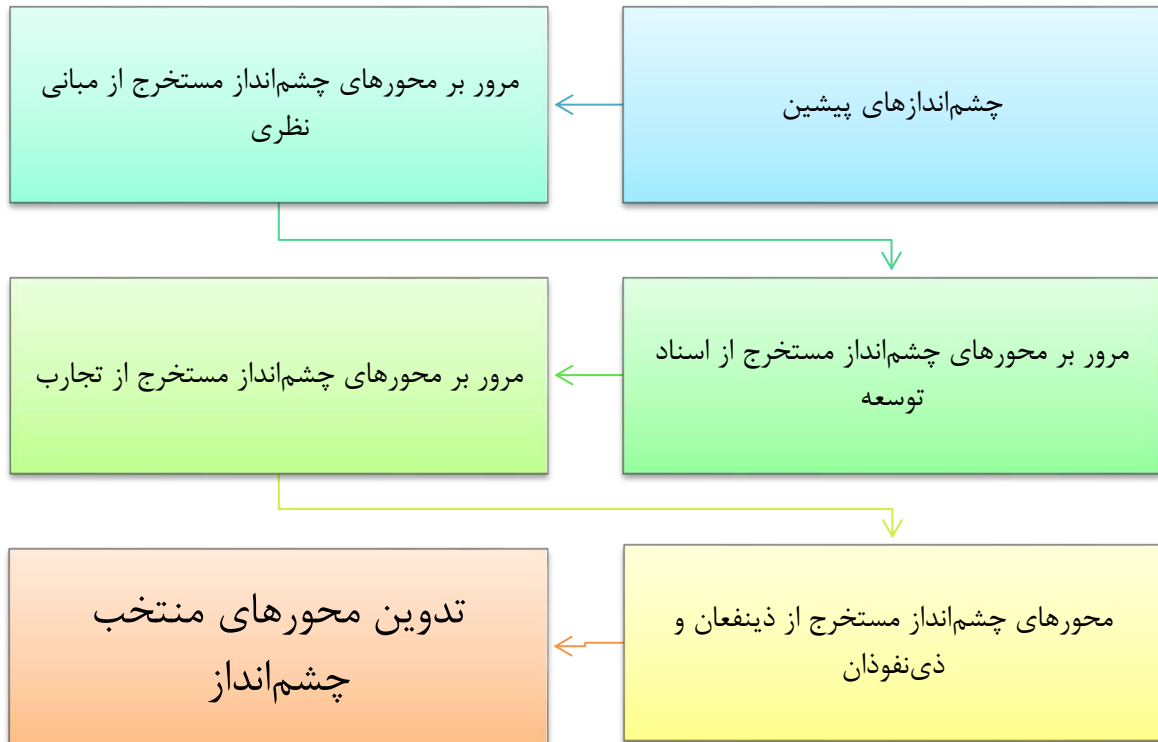
در گام چهارم تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت به مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر رشت پرداخته می‌شود:



شکل ۵- فرآیند کلی گام چهارم



در مسیر چشم‌اندازسازی شهر رشت در این بخش بعد از مروری بر فرایند چشم‌اندازسازی، چشم‌اندازهای پیشین مورد مطالعه قرار می‌گیرند و در گام بعد با تکیه بر مبانی نظری و تجارب مورد مطالعه به تدوین چشم‌انداز بیست ساله شهر رشت پرداخته می‌شود:



شکل ۶- فرایند تدوین چشم‌انداز



۱- انجام فرایند چشم‌اندازسازی با جلب مشارکت بهره‌وران (تعیین مأموریت، چشم‌انداز، راهبردها و سیاست‌های اجرایی توسعه شهری) در صورت عدم کفایت جهت‌گیری‌های راهبردی مستخرج از اسناد فرادست و مرتبط جهت تدوین چشم‌انداز و راهبردها

فرایند چشم‌اندازسازی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت مبتنی بر مولفه‌های متفاوتی که برگرفته از مبانی، تجارب، ذینفعان و ذی‌نفوذان است که در ادامه به تفصیل تشریح می‌گردد:



شکل ۷- فرایند کلی تدوین بیانیه چشم‌انداز



۱-۱- تبیین مأموریت‌ها و ارزش‌های مقدماتی شهرداری رشت

در گام اول تدوین چشم‌انداز شهر رشت، با مرور چشم‌اندازهای پیشین شهر رشت در ابتدا به چشم‌انداز تدوین شده در سال ۱۳۹۱ پرداخته و در مرحله بعد چشم‌انداز (غیرمصوب) برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت (شریف) مورد معرفی قرار می‌گردد. همچنین لازم به ذکر است که در این میان اشاراتی به چشم‌انداز برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت در سال ۱۳۹۵ نیز خواهد شد.

۱-۱-۱- سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه استراتژیک پنج‌ساله شهرداری رشت (۱۳۹۱)

در سال ۱۳۹۱، چشم‌اندازی برای شهرداری رشت تدوین شد که اهم آن به شرح زیر است:

۱-۱-۱-۱- بیانیه ارزش‌ها (۱۳۹۱)

گزاره‌های ارزشی مندرج در بیانیه ارزش‌ها باید و نبایدهایی است که لازم است تمام اجزا و مولفه‌های چشم‌اندازی دینی قرآن کریم سنت پیامبر اکرم (ص) و ائمه معصومین (ع) رهنمودهای حضرت امام خمینی (ره) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، سند چشم‌انداز بیست‌ساله، برنامه پنج ساله توسعه سند توسعه استان و طرح جامع شهری و سایر طرح‌های و مطالعه شده و توافق شده در حوزه شهر رشت است.

۱-۱-۱-۱- گزاره‌های ارزشی سند چشم‌انداز بیست ساله شهر رشت (۱۳۹۱)

گزاره‌های ارزشی سند چشم‌انداز بیست ساله شهر رشت عبارتند از:

۱. آموزه‌های قرآن کریم نقش معنوی پیامبر (ص) و ائمه معصومین (ع) میراث نظری و عملی حضرت امام خمینی (ره) و مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (دامتبرکاته) برای ارتقای اخلاق اسلامی اعتلای فضایل انسانی متناسب با هویت اسلامی ناب محمدی (ص) جهت تحقق جامعه مهدوی.
۲. بصیرت و تعالی شهروندان در زمینه‌های گوناگون با هویت اسلامی ایرانی برای تقویت روحیه حق‌محوری و گسترش مهرورزی.
۳. تأکید بر نقش محوری اماکن مذهبی، نهادهای ارزشی و فعالیت‌های فرهنگی برای ایجاد و پایبندی و افتخار به ارزش‌های اصیل و ماندگار انقلاب اسلامی ایران و حفظ هویت اسلامی و ایرانی قانون‌محوری.
۴. ارج نهادن به دستاوردهای علمی و تجربه‌های بشری و استفاده از فناوری‌های نوین در ارائه خدمات مورد نیاز شهروندان برای حفظ کرامت انسانی تکریم ارباب رجوع و ایجاد آسایش و آرامش در شهر.
۵. تأکید بر عوامل اثرگذار اجتماعی و مولد نیروی انسانی و سرمایه فرهنگی و معنوی جهت رشد و پیشرفت همه‌جانبه و پایدار شهر و اعتلای فرهنگ عمومی و صیانت از وحدت ملی و انسجام اجتماعی مبتنی بر نظام معیار اسلامی.
۶. جامعیت یکپارچگی راهبردها و برنامه‌ها و تناسب آن با مقتضیات فرهنگی جغرافیایی و تاریخی و متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی، ملی و انقلابی و ...



۷. آینده پژوهی و پایش تحولات در ابعاد گوناگون خدمات‌رسانی بر شهروندان و ارزیابی آگاهانه و تعامل نقادانه و ایجاد آمادگی برای مواجهه فعال و هوشمندانه جهت پیشگیری و مدیریت چالش‌های پیش‌بینی نشده جهت تامین رفاه عمومی.

۱-۱-۲- بیانیه ماموریت (۱۳۹۱)

ایجاد شهری سالم با تأکید بر مزیت‌سازی هوشمند و پایدار برای رفاه شهروندان و همچنین رعایت مسئولیت‌های اجتماعی با دیدگاه جهانی با حفظ هویت اسلامی ایرانی که می‌تواند در برگزیده موارد زیر باشد:

- توسعه فضای شهری با مقتضیات فرهنگی جغرافیایی و تاریخی متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی به منظور ارتقای کیفیت و ایجاد نشاط در شهروندان (معاونت شهرسازی، معماری، معاونت خدمات شهری معاونت فنی عمرانی)؛
- بهبود فضای کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری با مشارکت بخش‌های مختلف در سطح داخلی و خارجی (معاونت اداری مالی)؛
- بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل و معابر عمومی از طریق ایجاد زیرساخت‌های مناسب و مدیریت ترافیک (معاونت حمل و نقل معاونت شهرسازی - معماری معاونت خدمات شهری معاونت فنی - عمرانی)؛
- بهبود نظام اداری شهرداری رشت به منظور بهره‌وری و چابک‌سازی از طریق مهندسی مجدد فرایندها، برون‌سپاری، کاهش تصدی‌گری توانمندسازی نیروی انسانی و اتوماسیون اداری (معاونت اداری - مالی).
- پاسخگویی به شهروندان از طریق تمرکززدایی مدیریت بحران‌ها و خدمات‌رسانی مطلوب (معاونت اداری - مالی معاونت فنی عمرانی معاونت خدمات شهری)؛
- ارتقا ایمنی و استحکام در فضای شهری به منظور کار، اوقات فراغت و استراحت (معاونت فنی عمرانی)؛
- حفظ، احیا و توسعه نمادهای مذهبی، تاریخی و فرهنگی به منظور ایجاد فضایی جذاب برای شهروندان و گردشگران (معاونت شهرسازی - معماری، معاونت فنی و عمرانی)؛
- ایجاد توازن بین رشد و توسعه شهری، کیفیت زندگی و محیط زیست (معاونت اداری مالی، معاونت فنی عمرانی، معاونت حمل‌ونقل، معاونت شهرسازی - معماری، معاونت خدمات شهری)؛
- ایجاد زمینه تحقق مدیریت یکپارچه شهری از طریق حفظ و جذب مشارکت‌های مردمی، هماهنگی و گسترش نهادها و تشکیلات غیردولتی (معاونت اداری مالی، معاونت فنی عمرانی، معاونت حمل‌ونقل، معاونت شهرسازی معماری، معاونت خدمات شهری)؛
- حفظ هویت شهری برای شناساندن و ارتقاء جایگاه رشت (معاونت اداری مالی، معاونت فنی عمرانی، معاونت حمل‌ونقل معاونت شهرسازی - معماری، معاونت خدمات شهری).



شکل ۸- ماموریت‌های شش‌گانه مصوب شهرداری

۱-۱-۱-۳- سند چشم‌انداز شهر رشت (۱۳۹۱)

سند چشم‌انداز بیست‌ساله شهر رشت:

- رشت شهری با هویت اسلامی ایرانی فراگیر که ضامن رشد و تعالی فضایل انسانی و اخلاق اسلامی است؛
- رشت شهری با مردم بانشاط مسئولیت‌پذیر مشارکت‌جو، مورد اعتماد و اندیشمند؛
- رشت شهری پاک، سالم، جذاب و سازگار با محیط؛
- رشت شهری با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی اسلامی ایرانی؛
- رشت شهری هوشمند در خدمات‌رسانی و دارای مدیریت یکپارچه شهری؛
- رشت شهری توسعه‌یافته، متوازن و تعادل‌بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب؛
- رشت شهری با هویت معماری اسلامی ایرانی؛
- رشت شهری، چابک، پاسخگو با آمدوشد، روان و رفاه عمومی و عدالت‌محور؛
- رشت شهری ایمن همراه با آسایش برای جامعه.

۱-۱-۱-۴- اهداف کلان شهرداری رشت (۱۳۹۵ - ۱۳۹۱)

اهداف کلان شهرداری رشت در امور شهری در دوره پنج‌ساله ۱۳۹۵ - ۱۳۹۱ به شرح زیر است:

۱. بالا بردن میزان ماندگاری تعداد گردشگران در شهر رشت؛
۲. افزایش توانمندی منابع انسانی شهرداری رشت؛
۳. بهبود شاخص امید به زندگی شهروندان؛
۴. بهبود وضعیت کتابخوانی در شهروندان؛
۵. بهبود رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی؛
۶. افزایش تعداد کاربران الکترونیکی؛
۷. افزایش میزان استقبال مردم از مراسم‌های مذهبی و فرهنگی؛
۸. بهبود نگرش شهروندان درباره فعالیت فرهنگی و مذهبی شهرداری؛
۹. کاهش خسارات ناشی از حوادث (سیل، زمین لرزه آتش سوزی، برف) و بحران‌ها؛
۱۰. افزایش سرانه فضای سبز و پارک‌ها؛
۱۱. بهبود دیدگاه شهروندان در مورد مبلمان شهری؛



۱۲. رشد میزان سرمایه‌گذاری در امور شهری رشت؛
۱۳. افزایش کارایی در انجام فعالیت‌های شهرداری؛
۱۴. تسریع در انجام فعالیت‌های در شهرداری؛
۱۵. افزایش مکانهای ورزشی، فرهنگی مذهبی و تفریح؛
۱۶. افزایش تعداد پیشنهادات شهروندان؛
۱۷. افزایش خدمات پورتال شهرداری؛
۱۸. افزایش استفاده شهروندان از وسایط نقلیه عمومی؛
۱۹. کاهش بار ترافیکی در شهر رشت؛
۲۰. کاهش آلودگی شهر رشت؛
۲۱. بهبود صنعت‌هایی مانند کشاورزی با تاکید بر برنج و ابریشم و صنایع دستی مانند: بامبو بافی و صنعت خدمات مانند بانکداری و گردشگری.

۱-۱-۲- چشم‌انداز برنامه اول راهبردی - عملیاتی شهر رشت (۱۳۹۶-۱۳۹۲)

این چشم‌انداز مربوط به برنامه اول راهبردی - عملیاتی شهر رشت است که البته مورد تصویب قرار نگرفته است، اما به منظور مروری بر آنچه به عنوان چشم‌انداز های شهر است در این بخش ارائه می‌گردد:

۱-۱-۲-۱- پیش‌نویس بیانیه چشم‌انداز شهر رشت

در افق این چشم‌انداز، رشت به عنوان یکی از دروازه‌های تعامل ایران با منطقه آسیای مرکزی و قفقاز (اوراسیا)، بوم‌شهری است سبز، پایدار، هوشمند، رقابت‌پذیر، مشارکت‌جو و برخوردار از فرهنگ و هویت غنی ایرانی اسلامی که -به عنوان شهری پویا، پیاده‌مدار و برخوردار از حمل‌ونقل عمومی گسترده، ایمن و سریع، متکی بر ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی (به ویژه رودخانه زرجوب و گوهررود و دریاچه عینک) و انسان‌ساخت موجود در آن، مقصدی جذاب برای گردشگران داخلی و خارجی محسوب شده و به عنوان کانون اصلی خدمات پشتیبان گردشگری پایدار در منطقه ایفای نقش می‌نماید. اتکای رشت به استعدادهای بومی و محلی سرمایه اجتماعی ارزشمند آن و همچنین شکل‌گیری نظام مدیریت یکپارچه شهر منطقه رشت مبتنی بر حکمروایی خوب شهری و نقش‌آفرینی فعال در عرصه دیپلماسی شهری، آن را به الگویی برای شهرهای منطقه و دیگر کلانشهرهای کشور و کانون اصلی خدمات دانش‌پایه و پیشرفته پشتیبان تولید بدل ساخته است.

۱-۱-۲-۱-۱- محورهای چشم‌انداز شهر رشت

- رشت؛ بوم‌شهری سبز و ایمن با تکیه بر قابلیت‌های ارزشمند طبیعی (به ویژه رودخانه زرجوب و گوهر رود و دریاچه عینک) و برخوردار از انسجام فضایی و کالبدی؛
- رشت؛ شهری هوشمند، رقابت‌پذیر، کانون اصلی گردشگری و خدمات پیشرفته؛
- پشتیبان تولید در پهنه ساحلی خزر؛
- رشت؛ شهری با فرهنگ غنی و مشارکت‌جو با تکیه بر هویت ایرانی-اسلامی؛



- رشت؛ شهری پیاده‌مدار با حمل‌ونقل عمومی گسترده، ایمن و سریع؛
- رشت؛ شهر منطقه‌ای برخوردار از از نظام مدیریت یکپارچه مبتنی بر حکمروایی خوب شهری و اثرگذار در دیپلماسی شهری.

۱-۱-۲-۲-۲- پیش‌نویس بیانیه ماموریت شهرداری رشت

الف- فلسفه وجودی شهرداری رشت ابعاد زیر را در بر می‌گیرد:

- ارتقاء دائمی کیفیت محیطی (Environmental Quality) شهر با تاکید بر حفاظت پایدار از سرمایه‌های طبیعی و انسان ساخت شهر - منطقه؛
- ایفاء نقش متناسب با جایگاه بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای رشت و منزلت آن به عنوان مرکز استان گیلان؛
- تامین خدمات و نیازمندی‌های متنوع شهروندان رشت به منظور دستیابی به بالاترین سطح کیفیت زندگی (Quality of Life)؛
- تحقق شهر پایدار، زیست‌پذیر، رقابتی و جذاب برای شهروندان، سرمایه‌گذاران و گردشگران؛
- ایجاد سازوکار برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه شهر منطقه رشت؛
- خدمت‌رسانی شایسته، کارآمد، اثربخش و در شان شهروندان رشت؛
- کاهش نابرابری‌های شهری و تلاش جهت تحقق شهر عدالت‌محور رشت با محوریت تحقق عدالت فضایی؛
- مدیریت و سیاست‌گذاری شهری منعطف، پویا، برنامه‌محور و علمی به منظور تحقق چشم‌انداز توسعه رشت مبتنی بر چشم‌انداز بیست‌ساله کشور.

ب- عناصر و عوامل زیر شهرداری رشت را تشکیل می‌دهند:

- شهرداری مرکز و معاونت‌های ستادی؛
- سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه شهرداری رشت؛
- شهرداری مناطق پنج‌گانه و نواحی وابسته؛
- کلیه کارکنان شهرداری رشت و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه.

پ- نظام مدیریت منطقه کلان شهری انجام وظایف و ارائه خدمات عمده زیر را برعهده دارد:

- ارتقاء سیما و منظر شهری رشت؛
- ایجاد تعادل در سرانه‌های خدماتی شهر رشت؛
- فراهم نمودن ساز و کارهای برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه کاربری اراضی شهری رشت؛



- ایجاد سازوکارهای حمایت از تولید و عرضه مسکن عمومی و مسکن قابل استطاعت برای شهروندان؛
 - تدارک سامانه‌های اطلاعاتی و پایگاه داده‌های شهری به منظور برنامه‌ریزی و نظارت علمی بر توسعه شهر رشت؛
 - ایفای نقش فعال در برنامه‌ریزی و مدیریت اجتماعی و فرهنگی شهر و توسعه فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و هنری در پیگیری رویکرد تحول شهرداری به نهادی اجتماعی؛
 - برنامه‌ریزی و اقدام در حوزه مدیریت پسماند و کنترل آلودگی هوا، آب و خاک؛
 - آمادگی در مقابل سوانح طبیعی و انسان‌ساخت در قالب ایجاد و توسعه سامانه‌های مدیریت بحران، امداد و نجات؛
 - برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه ترافیک و حمل و نقل شهری؛
 - بهبود کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونت‌ی شهروندان؛
 - تامین و توسعه منابع درآمدی پایدار برای شهرداری رشت؛
 - تشریک مساعی در ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری و بهبود محیط کسب و کار و حمایت از ایجاد فرصت‌های شغلی با استفاده از صنایع سازگار با محیط زیست پایدار؛
 - تشویق، تسهیل و مدیریت نوسازی بافت‌های فرسوده شهر رشت؛
 - توسعه گردشگری شهری در تعامل با نهاد های مرتبط بخشی؛
 - توسعه نظام حمل و نقل و ایجاد و مدیریت سیستم‌های متنوع حمل و نقل عمومی؛
 - حفظ و احیای میراث تاریخی و طبیعی (چشم‌اندازهای طبیعی و تاریخی) شهر رشت؛
 - حمایت از توسعه فضاهای فرهنگی، تفریحی، فراغتی و گردشگری؛
 - زمینه‌سازی به منظور توسعه پایدار و متوازن شهر منطقه رشت و حفاظت از حریم شهر رشت به عنوان تنفس‌گاه طبیعی؛
 - کنترل ساخت‌وساز و کاهش تخلفات ساختمانی با همکاری نهادهای ذیربط؛
 - نگهداری فضاهای تاریخی و فرهنگی ارزشمند معاصر؛
 - هدایت و کنترل آب‌های سطحی و ساماندهی مسیل‌ها با تشریک مساعی دیگر نهادهای مربوطه.
- ت- شهرداری رشت متعهد به ارزش‌های زیر است؛**

- احترام به محیط زیست و حفاظت از محیط طبیعی و انسان‌ساخت رشت؛
- ارتقاء توانان سطح رقابت‌پذیری و عدالت شهری؛



- ارجحیت تصمیم‌گیری و اقدام جمعی و توافقی بر سیاست‌گذاری تکنوکراتیک یا بوروکراتیک؛
- آزادی دسترسی شهروندان به اطلاعات مرتبط با مدیریت شهری به ویژه در حوزه‌های درآمد و هزینه؛
- اصلاح نظام مالی و درآمدی شهر رشت متکی بر پایدارسازی درآمدهای شهرداری رشت؛
- برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه شهر منطقه رشت؛
- تحول از یک نهاد خدماتی به یک نهاد اجتماعی؛
- توسعه حکمروایی الکترونیک، شهر و شهرداری هوشمند؛
- حذف فساد و ارتقاء سلامت اداری با پیگیری رویکرد حکمروایی خوب شهری (در قالب اعتلای مشارکت عمومی، مشروعیت، شفافیت، پاسخگویی، قانونمندی)؛
- خلاقیت، نوآوری و برنامه‌ریزی و مدیریت علمی؛
- نقش‌آفرینی فعال در عرصه دیپلماسی شهری و همکاری‌های شهر با شهر در سطح ملی و فراملی.

۱-۱-۳- برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت (۱۳۹۵)

استان گیلان با در اختیار داشتن مولفه‌های فراوان در زمینه گردشگری، یکی از با استعدادترین و کم‌نظیرترین استان‌های کشور در حوزه صنعت گردشگری به شمار می‌آید. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان ارزش استراتژیکی که گردشگری می‌تواند برای ساختار اقتصادی گیلان و به ویژه شهر رشت به ارمغان بی‌آورد، قابل مقایسه با هیچ صنعت و فناوری دیگری نیست. با وضع موجود در شهری با اقلیم، تاریخ و فرهنگ رشت، هیچ ساز و کاری به اندازه گردشگری، ارزنده، اثربخش و با حداکثر بازدهی اقتصادی و فرهنگی نمی‌تواند باشد. قابلیت‌های ذکر شده، بخشی از مدیران شهری رشت (اعم از شورا و شهرداری) را در طول سالین اخیر به این نتیجه رسانده که باید برای خارج شدن شهر از افول اقتصادی و تجاری موجود از پتانسیل‌های این صنعت بهره‌برداری لازم را ببرند.

برندسازی یکی از ابزارهای بازاریابی است و در تعریف کلاسیک، برند به تعیین هویت یک محصول و تمایزبایی از سایر رقبای آن از طریق بهره‌گیری از عنوان، آرم، طرح و دیگر نمادها و علامت‌های دیداری، حسی و ادراکی اطلاق می‌شود. اما «برندسازی مکان»، اصطلاحی نسبتاً جدید است که برندسازی شهرها، مناطق، ملتها و ... را در برمی‌گیرد و برندینگ شهری به فعالیت‌هایی اشاره دارد که اهداف آن تبدیل یک موقعیت مکانی (شهر) به مقصد است. فرآیند برندسازی شهری نیز فرآیندی دنباله‌دار است و رقابت برای جذب گردشگران، سرمایه‌گذاران، شهروندان و سایر منابع داخلی جزو اهداف عالی آن است تا بقا و ثبات شهری را در میان سایر رقبای خود تضمین کند. عموماً تصور می‌شود ساخت برند برای یک مقصد صرفاً در تبلیغات و ارتباطات خلاصه می‌شود درحالی که برند کردن یک مکان شامل شناسایی کامل اجزاء به همراه سازماندهی و هماهنگی میان تمام متغیرهای موجود است که بر تصویر برند مقصد تاثیرگذار است. از این روست که تصویر و شخصیت شهری باید بر پایه داشته‌های اصیل شهر، که در نهاد و بطن مقصد است طراحی و پایه‌گذاری شود. به علت اهمیت برندسازی در شهر رشت و با



توجه به برند شهر خلاق رشت، به صورت ویژه به چشم‌انداز ترسیم شده در این بخش که در برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت (۱۳۹۵) به دست آمده، اشاراتی شده است:

۱-۳-۱-۱- چشم‌انداز برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت

چشم‌انداز شهر رشت در این برنامه به شرح زیر است:

- رشت، شهری پیشرو در تبیین و طی فرایند برندسازی شهری در ایران؛
- رشت، شهری با جایگاه برتر جهانی در زمینه گردشگری خلاق، گردشگری هنری و گردشگری سلامت با تکیه بر طی برندسازی شهری؛
- رشت باز آفریننده شهری پویا و پایدار با تکیه بر طی فرایند برندسازی شهری؛
- رشت شهر جشنواره‌ها.

۱-۳-۱-۲- اهداف برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت

اهداف منتج از چشم‌انداز این برنامه عبارتند از:

- هویت‌مندی در بستر توسعه فضایی؛
- توسعه گردشگری؛
- توسعه اقتصادی و ایجاد کارآفرینی؛
- افزایش حس تعلق شهروندان.

۱-۳-۱-۳- ماموریت‌های کلان و اولویت‌مند برنامه عملیاتی برندسازی شهر رشت

ماموریت‌های تدوین شده در این برنامه به شرح زیر است:

- تشکیل شورای سیاست‌گذاری جشنواره‌ها؛
- تشکیل کمیته اجرایی جشنواره‌ها؛
- راه‌اندازی پایگاه الکترونیکی در راستای فرایند برندسازی شهر رشت و برگزاری جشنواره‌ها؛
- اطلاع‌رسانی و ایجاد ارتباط بین برنامه‌ی جشنواره‌ها با تورهای داخلی و خارجی.



۴-۱-۱- جمع‌بندی چشم‌اندازهای پیشین

در مجموع با مرو چشم‌اندازهای پیشین شهر و شهرداری رشت می‌توان نتیجه گرفت نقش اصلی شهر رشت در تمامی چشم‌اندازها بر مبنای تاکید بر محیطی پایدار و سبز، آثار تاریخی، هویت، فرهنگ، پیشرو در برندسازی و مواردی از این دست است:

برخوردار از از نظام مدیریت یکپارچه مبتنی بر حکمروایی خوب شهری
با جایگاه برتر جهانی در زمینه گردشگری خلاق
چابک، پاسخگو با آمدوشد، روان **پویا و پایدار** پاک، سالم، جذاب و سازگار با محیط
و رفاه عمومی و عدالت‌محور
با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی اسلامی ایرانی
پیشرو در تبیین و طی فرایند برندسازی شهری
با مردمی بانشاط، مسئولیت‌پذیر،
مشارکت‌جو، مورد اعتماد و اندیشمند
رشت شهری؛ جشنواره‌ها
پیاوادمدار با حمل‌ونقل عمومی گسترده، ایمن و سریع
هوشمند، رقابت‌پذیر، کانون اصلی
گردشگری و خدمات پیشرفته
بوم‌شهری سبز و ایمن
هوشمند در خدمات‌رسانی و دارای مدیریت
یکپارچه شهری
ایمن همراه با آسایش برای جامعه
توسعه‌یافته، متوازن و تعادل‌بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب

شکل ۹- ابر واژگان جمع‌بندی چشم‌اندازهای پیشین شهر رشت



۱-۲- تبیین اهداف توسعه شهر مبتنی بر چارچوب نظری تدوین شده

در سند یکم این پژوهش مروری بر مبانی مرتبط با موضوع برنامه راهبردی - عملیاتی صورت پذیرفت و بر مبنای این مرور اهدافی به شرح زیر به دست آمدند:

- مشارکت محوری؛
- پایداری؛
- کارایی؛
- برابری؛
- شفافیت و پاسخگویی؛
- زندگی پذیری؛
- رقابت پذیری؛
- مدیریت و حکمروایی خوب؛
- بانک پذیری؛
- در دسترس بودن؛
- ویژه بودن؛
- مناسب و مرتبط بودن.



شکل ۱۰- ابرواژگان اهداف منتخب مبانی نظری



۱-۲-۱- توسعه پایدار

پایداری به‌عنوان وجه وصفی توسعه، وضعیتی است که در آن مطلوب بودن و امکانات موجود در طول زمان کاهش پیدا نمی‌کند و از کلمه (Sus) Sustenere، یعنی از پایین و Tenere، یعنی نگه‌داشتن (به‌معنای زنده نگه‌داشتن یا نگه‌داشتن گرفته شده است که بر حمایت یا دوام بلند مدت دلالت می‌کند.

مفهوم توسعه پایدار ناظر بر این واقعیت انکارناپذیر است که ملاحظات مربوط به اکولوژی میتواند و باید در فعالیت‌های اقتصادی به‌کار گرفته شود. این ملاحظات شامل ایده‌های ایجاد محیطی منطقی است که در آن ادعای توسعه به‌منظور پیشبرد کیفیت همه جنبه‌های زندگی مورد چالش قرار می‌گیرد. درباره توسعه پایدار تعاریف متعددی وجود دارد که بعضی از آن‌ها عبارتند از:

توسعه پایدار به معنای تلفیق اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی برای حداکثرسازی رفاه انسان فعلی بدون آسیب به توانایی نسل‌های آتی برای برآوردن نیازهایشان است.

کمیسیون جهانی محیط زیست و توسعه که برای اولین بار این اصطلاح را ارائه داد، توسعه پایدار را به‌عنوان توسعه‌ای تعریف کرد که نیازهای نسل فعلی را بدون ایجاد اشکال در توانایی نسل‌های آینده در برآوردن احتیاجات خود تأمین می‌کند.

برای اینکه بتوان توسعه را پایدار نامید، باید دارای چهار مشخصه باشد که عبارتند از:

بهره‌وری: در واقع یک معادله ی پویاست، بین سیستم طبیعی و سیستم‌های اجتماعی - اقتصادی که تولید غذا و دیگر کالاها را برای مردم تضمین می‌کند بدون اینکه برای سیستم ضرری داشته باشد. بهره‌وری ظرفیت جامعه برای استفاده یا تغییر شکل سیستم‌های طبیعی در تولید غذا و کالا با بازده بهینه را می‌سنجد؛

عدالت: یعنی ظرفیت جامعه در توزیع عادلانه ی فرصت‌ها و تهدیدهایی که ناشی از کاربرد یا تغییر سیستم‌های طبیعی پیرامون هستند، مانند توزیع آنچه که از فرایند توسعه حاصل می‌شود. این اصطلاح در مورد توزیع ثروت در بین مردم نیز به کار می‌رود.

انعطاف‌پذیری: به ظرفیت جامعه در واکنش به فشارهای طبیعی یا تحمیلی یا ضربه‌های ناگهانی گفته می‌شود. انعطاف‌پذیری یعنی قابلیت سیستم برای ترمیم یا نگهداری سطح بهره‌وری در بی‌نظمی‌های کوتاه یا طولانی مدت.

ثبات: یعنی ظرفیت جامعه در ادامه‌ی استفاده یا تغییر فرایند سیستم‌های طبیعی بدون دگرگونی شدید.

۱-۲-۲- گردشگری خلاق

با توجه به نیاز جوامع به توسعه، برای ایجاد یک توسعه همه جانبه و پایدار و همچنین جایگزینی منابع جدید کسب درآمد به جای منابع نفتی نیازمند استفاده از تمامی امکانات و قابلیت‌ها هستیم. در این راستا توسعه صنعت گردشگری که اقتصاددانان آن را سومین پدیده اقتصادی پویا و رو به رشد پس از صنعت نفت و خودروسازی می‌دانند، به عنوان نیاز اساسی کشور مطرح میشود. گردشگری دارای پیامدهای متفاوتی است که می‌توان آن را به منزله نیروی محرک توسعه اقتصادی در تمام کشورها محسوب نمود. هیچ کشوری را نمیتوان یافت که فاقد مواد اولیه برای گردشگری باشد. آنچه به تنهایی کشورها را از هم متمایز می‌سازد،



جاذبه‌های گردشگری است. بنابراین، هر کشوری با کوششی شایسته در زمینه گردشگری می‌تواند وارد کننده گردشگر باشد و از این راه به رشد و شکوفایی خود و بالا بردن درآمد ارزی خود کمک کند.

اقتصاد خالق موتور محرکه رشد و کارآفرینی در بسیاری از کشورهاست که حوزه‌های مختلفی مثل تبلیغات، معماری، هنر، طراحی، مد، موسیقی، انتشارات و فناوری را در بر می‌گیرد. اقتصاد خالق در حقیقت یک عامل قوی در برانگیختن ابتکار و خلاقیت که کارآفرینی و توسعه اجتماعی را تقویت میکند. از دید یونسکو یکی از بخشهای اقتصاد جهانی است که سریعترین رشد را سپری میکند و نقش مهمی در کسب مهارت و خبرگی برای نسل آینده ایفا می‌کند.

۱-۲-۳- دوستدار کودک

فضاهای شهری طوری سازمان یافته‌اند که اغلب نیازهای کودکان در آن نادیده گرفته می‌شود. این در حالی است که کودکان عامل پیوند نسل‌های گذشته، حال و آینده در هر جامعه محسوب می‌شوند. بسیاری از کودکان ساکن در شهرها با تهدیدهای مختلفی نظیر خشونت، ناامنی و آلودگی روبرو هستند.

مفهوم شهر دوستدار کودک از اوایل دهه ۲۰۰۹ میلادی همزمان با مفهوم توسعه پایدار در قالب رعایت عدالت بین نسلی و درون نسلی، اشاعه یافت. در واقع مقوله شهر دوستدار کودک یک جنبش جهانی است که از اجرایی شدن حقوق کودکان در سطح شهرها و جوامع حمایت میکند. (UNICEF & Watch Child, 2011, 7).

در واقع شهر مناسب برای کودکان، شهری مناسب برای همه سنین است پس هر چه محیط شهری صمیمانه و پذیرای کودکان باشد، آن‌ها خود را بیشتر متعلق به جامعه و محیط می‌دانند. همین فضاها اگر بیگانه با روحیات کودکان باشد، آنان را گریزان از شهر و جامعه خواهد ساخت، چرا که هر فرد محصول تکامل محیط و تربیت جامعه خود است.

ویژگی‌های شهر دوستدار کودک:

- کودک در تصمیمات مربوط به شهر تاثیر گذار است؛
- تاثیر تصمیم‌گیری در مورد شهر و اظهار نظر خود را درباره آن؛
- عقایدش را در مورد آنچه از شهر می‌خواهد بیان کند؛
- شرکت در خانواده، جامعه و زندگی اجتماعی شامل رویدادهای فرهنگی و اجتماعی؛
- دریافت خدمات اساسی مانند مراقبت‌های بهداشتی و آموزش و پرورش و خدمات اجتماعی؛
- آب سالم می‌آشامد و به فاضلاب مناسب دسترسی دارد؛
- در مقابل بهره‌جویی، خشونت و آزار محافظت شده است؛
- با ایمنی در خیابان و یا استقلال خودش راه می‌رود؛
- از فضاهای سبزی که در آن گیاه و حیوانات وجود دارد بهره‌مند است؛
- زندگی در محیط سالم و عاری از آلودگی؛
- ملاقات با دوستان و بازی با آن‌ها؛
- احساس تعلق و اتصال به اجتماع.



بر این اساس درباره شهر مورد پسند کودک نکات زیر مورد توجه قرار می‌گیرند:

- ایمنی و امنیت کودکان؛
- سلامت کودکان؛
- تحرک مستقل و آزادانه؛
- دسترسی به خدمات و فعالیت‌های متنوع؛
- فرصت‌های اکتشافی بازی و تماس با طبیعت و فضای سبز (Woolcock and Steele, 2008).

۱-۲-۴ - گردشگری

با گسترش پدیده شهرنشینی به همراه افزایش درآمدهای عمومی و نیز تغییرات سبک زندگی مردم، انگیزه مسافرت و افزایش اهمیت اوقات فراغت برای تامین احتیاجات روحی انسان به امری ضروری مبدل شد. این مهم منجر به ظهور پدیده‌ای جهانی به نام صنعت گردشگری شده است.

گردشگری مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و خدمات و صنایع گوناگون است که به تجربه سفر می‌انجامد. این صنعت شامل حمل‌ونقل، محل اقامت، تغذیه، خرده‌فروشی، آژانس‌های مسافرتی، تفریح و سرگرمی و جاذبه‌ها و خدمات مهمان‌نوازی است که در اختیار فرد یا گروه‌هایی قرار می‌گیرد که از وطن خود به قصد سفر خارج می‌شوند. گردشگری عامل مهم رشد اقتصادی در سراسر جهان است و امروزه گردشگری، سومین صنعت اقتصادی در جهان شناخته می‌شود.

به‌طور کلی و عمده، توریسم شهری دو انگیزه و هدف اصلی را دنبال می‌کند که عبارت است؛ از اهداف تجاری و اهداف فرهنگی (قربانی و همکاران، ۱۳۹۲، ۳۳). نخستین شرط موفقیت هر شهر در توسعه گردشگری، وجود زیرساخت‌های مناسب شهری و مدیریت عاقلانه و مدبرانه در عرصه‌های سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، و مانند این‌ها است. دومین شرط برای تضمین موفقیت سیاست توسعه گردشگری شهری، تنسيق و آمایش جاذبه‌های شهر و ایجاد تسهیلات و امکاناتی است که دسترسی به جاذبه‌ها را بیش‌ازپیش آسان کند.

درمجموع اثرات اقتصادی مستقیم و غیرمستقیم گردشگری در توسعه شهری را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

۱. ایجاد اشتغال و افزایش درآمد عمومی در سطح جامعه؛
۲. ورود سرمایه و ها سرمایه‌گذاری‌های خارجی به شهرها؛
۳. معرفی شهر به‌عنوان یک قطب گردشگری؛
۴. افزایش تعداد شاغل در امور مرتبط با گردشگری؛
۵. رشد ساخت‌وساز و نوسازی در سطح شهرها؛
۶. به‌کارگیری توانایی‌های موجود محلی.

و اما عواقب منفی گردشگری شامل:



۱. تورم افزایش عمومی قیمت‌ها؛

۲. مشاغل فصلی و بیکاری؛

۳. افزایش قیمت زمین؛

۴. توسعه بخش خدمات و تحلیل تولید کالایی؛

۵. کاهش خدمات عمومی همگانی؛

۶. توسعه نامتعادل منطقه (خزایی، ۹۸).

اثرات اجتماعی

در واقع گردشگران داخلی و خارجی سفیران صلح و دوستی و عاملان و ناشران گفتگوی فرهنگی بین‌الملل محسوب می‌گردند که در تعامل با جامعه شهری میزبان می‌توانند به اشکال و نمودهای متفاوتی به شرح آتی موجبات رشد و توسعه اجتماعی - فرهنگی شهر را فراهم آورند. با این حال گردشگری به داشتن اثرات زیان‌آور بسیار گسترده بر جامعه و فرهنگ مناطق میزبان معروف است. ممکن است گردشگری باعث ایجاد ازدحام در تفریحگاه‌ها شود. این ازدحام نیز می‌تواند موجب فشار روحی بر گردشگران در جامعه میزبان شود. در بعضی مناطق گردشگری باعث کاهش رونق فعالیت‌های سنتی از قبیل کشاورزی می‌گردد و ممکن است مناطق وابستگی بیش از حدی به گردشگری پیدا کنند.

برخی از سودمندترین اثرات گردشگری بر جامعه شامل این موارد است:

۱. افزایش غرور، تقویت ارزش‌ها، سنن محلی و فرهنگ بومی؛

۲. افزایش تماس گردشگران با شهروندان و تقویت ارتباطات بین فرهنگی؛

۳. احیاء هنرها و صنایع دستی محلی؛

۴. بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی جامعه محلی؛

۵. حفاظت و نگهداری بهتر از آثار فرهنگی و ابنیه تاریخی.

ارتیر (۱۹۹۶) معتقد است اثرات اجتماعی منفی گردشگری می‌تواند مواردی از قبیل:

۱. آسیب دیدن فرهنگ بومی در اثر برخوردهای مکرر با گردشگران با فرهنگ‌های متفاوت؛

۲. آسیب رسیدن به ابنیه و آثار تاریخی در اثر ازدیاد مراجعه؛

۳. تولید زیاد صنایع دستی بدون کیفیت و تجاری شدن فرهنگ و صنایع دستی؛

۴. افزایش جرم، جنایت و دزدی و افزایش فحشا و بی‌بندوباری؛

۵. بروز تعارضات بین ساکنان شهر.

اثرات محیط‌زیستی

گردشگری پتانسیل بالایی در افزایش حمایت از محیط‌زیست و گسترش آگاهی مشکلات زیست‌محیطی را داراست. چراکه توریسم مردم را در تماس نزدیک‌تر با طبیعت و محیط‌زیست قرار می‌دهد. این مواجهه خود می‌تواند موجب افزایش آگاهی از ارزش‌های زیست‌محیطی شود و رفتار و فعالیت‌های آگاهانه محیط‌زیستی برای محافظت از آن را موجب شود. صنعت توریسم



میتواند نقش کلیدی در ایجاد اطلاعات زیست محیطی و افزایش آگاهی بین توریست‌ها در مورد پیامدهای زیست محیطی فعالیت‌هایشان ایفا کند. بستر اصلی فعالیت‌های مربوط به گردشگری محیط است. بنابراین حتی گردشگری به منظور بقای خود ناگزیر به حفظ محیط زیست و منابع طبیعی است. این امر باعث شده گردشگری تأثیرات عمده‌ای بر محیط زیست داشته باشد که از مهمترین تأثیرات مثبت آن بر محیط زیست عبارت‌اند از:

➤ کمک به حفاظت از منابع طبیعی و حیات وحش؛ از جمله محیط‌های دریایی، احداث پارک‌ها و حفاظت گاه‌های ملی و منطقه‌ای؛

➤ افزایش آگاهی مردم نسبت به ارزش‌های محیطی؛

➤ بهسازی محیط زیست و چشم‌اندازهای طبیعی.

توسعه فضای سبز شهری و اثرات منفی گردشگری شامل موارد زیر است :

➤ تخریب منابع طبیعی؛

➤ آلودگی‌های مختلف محیطی؛

➤ تخریب یادمان‌های باستانی؛

➤ افزایش حجم زباله‌ها در مناطق گردشگری؛

➤ افزایش ترافیک در ایام تعطیلات و سلب آسایش شهروندان به علت زیرساخت‌های نامناسب و شبکه حمل و نقل ناکارا و کمبود پارکینگ؛

➤ کمبود فضای اقامتی و استراحتگاهی در شهر رشت، موجب اسکان مسافران در مکان‌های تعریف نشده در سطح شهر و ایجاد ناهنجاری‌ها و نیز سیمای ناهمگون شهر می‌شود.

پیشنهاد

اقتصادی و زیربنایی

➤ مشارکت و سرمایه دولت در زمینه توسعه فعالیت‌های گردشگری؛

➤ برخورد جدی و پیگیرانه مسئولین با دلالان و سوداگران زمین؛

➤ توسعه شبکه و شریان ارتباطی درون شهری و برون شهری؛

➤ بالا بردن سطح کیفیت تسهیلات کالبدی و خدماتی مسافرخانه‌ها، رستوران‌ها و سایر مراکز اقامتی موجود در منطقه؛

➤ بالا بردن سطح بهداشت در مراکز اقامتی و پذیرایی؛

➤ کنترل قیمت‌ها و جلوگیری از چندگانگی قیمت‌ها در منطقه؛

➤ اصلاح شبکه حمل و نقل و ترافیک؛

➤ اصلاح کیفیت روسازی معابر؛

➤ جمع‌آوری آب‌های سطحی جهت جلوگیری از آب‌گرفتگی معابر؛



- افزایش ایمنی و مقاوم‌سازی سازه‌های شهری؛
- ایجاد تمهیدات مقابله با مخاطرات طبیعی.

اجتماعی و فرهنگی

- برقراری نظم و انضباط عمومی در مراکز تفریحی و گردشگری منطقه به ویژه در فصول گردشگری
- رواج فرهنگ گردشگری در منطقه و معرفی گردشگری به‌عنوان یک صنعت و برشمردن اثرات آن برای افراد محلی
- آگاه ساختن گردشگران نسبت به فرهنگ بومی و احترام به آن
- تشویق مردم محلی به اقدامی خودجوش در زمینه تبلیغ گردشگری در منطقه و ایجاد شرایط آن
- تبلیغ جاذبه‌های گردشگری منطقه و توزیع آن‌ها میان گردشگران

محیط زیست

- افزایش آموزش‌های بازدارنده از تخریب محیط‌زیست توسط گردشگران، شهروندان و مجریان این بخش
- شناسایی، حفظ و معرفی ظرفیت‌های جغرافیایی، تاریخی و زیست‌محیطی
- اجرای برنامه‌هایی برای حفظ منابع گردشگری طبیعی و انسانی موجود در برابر هر نوع برخورد مخرب و غیرمسئولانه از هر جانی که باشد.
- تلاش در بهسازی منابع موجود طبیعی و تاریخی مؤثر در گردشگری
- توسعه گردشگری سبز در آژانس‌های مسافرتی
- ترویج حساسیت و آگاهی نسبت به سیستم‌های اکولوژیکی و افزایش آگاهی‌های محیط‌زیست
- توجه به قوانین حفاظتی موجود در مورد منابع طبیعی
- تهیه گزارش ارزیابی اثرات زیست‌محیطی برای طرح‌های گردشگری
- افزایش آگاهی و سواد زیست‌محیطی جامعه میزبان و گردشگران
- اتخاذ سیاست‌ها و تدابیر مشترک از سوی مدیریت شهر و سازمان میراث فرهنگی جهت جلوگیری از تغییر کاربری‌های غیراصولی زمین در منطقه

۱-۲-۵- تاب‌آوری

تاب‌آوری این روزها به دغدغه مهمی برای شهرها تبدیل شده است؛ به طوری که توجه و پرداختن به آن در شهرهای خصوصاً بلاخیز حائز اهمیت است. با وجود اهمیت این موضوع؛ اما مدیریت شهری در پرداختن به آن ضعیف بوده و بعضاً در هنگام وقوع حوادث شهرها خسارات بیشتری را متحمل می‌کنند.

تاب‌آوری در فرهنگ لغات، توانایی بازسازی، بهبود سریع، تغییر، شناوری، کشسانی و همچنین خاصیت فنری و ارتجاعی ترجمه شده است (Dictionary, Webster-Merriam). در اینکه کلمه تاب‌آوری مربوط به کدام حوزه علمی است بحث وجود دارد.



برخی آن را مربوط به حوزه بوم‌شناسی و برخی دیگر آن را متعلق به فیزیک می‌دانند. واژه تاب‌آوری، اغلب به مفهوم بازگشت به گذشته به کار میرود که از ریشه لاتین "Resilio" به معنای «برگشت به عقب» گرفته شده است. اصطلاح تاب‌آوری دارای سابقه بسیار طولانی است و کاربرد آن حداقل به یک قرن قبل از میلاد بر می‌گردد. این واژه برای اولین بار در فیزیک و ریاضیات در جهت تشریح قابلیت برخی از مواد خاص برای برگشت به شکل عادی خود، هنگام جابجایی، مورد استفاده قرار گرفت. اما مفهوم تاب‌آوری در دوران مدرن به نظریه تئوری سیستمی بر میگردد و اولین بار با کار کرافورد استنلی هولینگ آغاز شد. هولینگ، تاب‌آوری را به‌عنوان معیاری از تداوم سیستم و توانایی آن در جهت جذب تغییر و تحول و حفظ ارتباط بین گروه‌های جامعه در سیستم‌های مختلف اکولوژیکی تعریف می‌کند. از آن زمان، این اصطلاح تقریباً از طریق تمام رشته‌ها، زبان‌ها و نهادها و همچنین شهرها و مناطق مختلف به کار گرفته و اجرا شده است. امروزه تاب‌آوری به جای اینکه تنها به‌عنوان یک مفهوم با یک تعریف بیان شود، به‌عنوان شیوه تفکر شناخته شده است (Folke, 2006). تفکر تاب‌آوری به شکل قابل انعطافی امروزه به‌عنوان یک رویکرد در رشته‌های مختلف استفاده می‌شود (Jax & Brand, 2007, 2).

۱-۲-۶- شهر هوشمند^۶

اصطلاح شهر هوشمند و ریشه آن را باید از جنبش رشد هوشمند^۷ که در اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل ۱۹۹۰ به وجود آمد و از سیاست‌های جدید برنامه‌ریزی شهری حمایت میکرد، پیگیری کرد (Harrison & Donnelly, 2012). شهر الکترونیک عبارت است از شهری که اداره امور شهروندان شامل خدمات و سرویس‌های دولتی و سازمان‌های بخش خصوصی، آنلاین و به طور شبانه روزی، در هفت روز هفته با کیفیت و ضریب ایمنی بالا با استفاده از ابزارهای فناوری اطلاعات و ارتباطات و کاربردهای آن انجام می‌شود (لیلان و خدیو، ۱۳۸۳). شهر هوشمند مفهومی است که توجه فراوانی را در سال‌های اخیر در برنامه‌ریزی شهری به خود جلب کرده است. گام اول برای ایجاد شهر هوشمند، درک مفهوم آن است. هر چند مروری مختصر بر ادبیات مرتبط در این حوزه نشان می‌دهد که مفهوم شهر هوشمند بسیار بحث برانگیز است. در واقع پیدایش اصطلاحات مشابه مانند شهرهای باهوش، شهر مجازی، شهر دانش و شهر دیجیتال به سردرگمی مفهومی این اصطلاح افزوده است یک شهر هوشمند اغلب از طریق اهداف آن تعریف می‌شود. یک شهر هنگامی هوشمند است که سرمایه‌گذاری در بخش نیروی انسانی، سرمایه‌های اجتماعی و زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات رشد داشته و از کیفیت زندگی بالایی برخوردار باشد و مدیریت منابع طبیعی آن آگاهانه باشد (Caragliu et. al, 2009).

اساساً، استراتژی‌های یکپارچه شهر هوشمند با هدف اتصال فیزیکی شهرها به حوزه اقتصادی و اجتماعی-ارتباطی است که هرچند به وضوح موجود است، همیشه برای دانشمندان و سیاست‌گذاران مشکل‌ساز است. دامنه‌هایی که در آن سیاست‌های توسعه شهری قابل اجرا هستند به دو حوزه سخت و نرم طبقه‌بندی می‌شوند. حوزه‌های سخت به دفاتر و ساختمان‌های مسکونی، شبکه‌های انرژی، منابع طبیعی، مدیریت انرژی و آب، مدیریت زباله، محیط‌زیست، حمل‌ونقل، تحرک و تدارکات اطلاق می‌شود. به عبارت دیگر، حوزه‌های سخت امکانات شهری هستند که با استفاده از آن‌ها مفهوم حس کردن سپس عمل کردن با توجه به

^۶ Smart City

^۷ Smart Growth



استفاده از حسگرها، فناوری‌های بی سیم و راه‌حل‌های نرم‌افزاری برای رسیدگی به داده‌های بزرگ، قابل دستیابی است. حوزه نرم‌افزار شامل مواردی نظیر آموزش و پرورش، فرهنگ، سیاست‌هایی است که کارآفرینی، نوآوری و شمول اجتماعی و همچنین ارتباطات بین ادارات دولتی محلی و شهروندان را تقویت می‌کند (دولت الکترونیک). در این زمینه ICT دارای نقش محدودتری است. شهر هوشمند عبارت است از: حکمروایی هوشمند، انرژی هوشمند، ساخت‌وساز هوشمند، جابه‌جایی هوشمند، زیر ساخت هوشمند، تکنولوژی هوشمند، مراقبت‌های بهداشتی، شهروندی هوشمند که تمام این عوامل بر توسعه پایدار تاثیر دارند (پارسا و همکاران، ۱۳۹۶).

حکومت هوشمند؛ شامل مشارکت سیاسی و فعال، خدمات شهروندی و استفاده هوشمند از دولت الکترونیک است.

انرژی هوشمند؛ کاهش انرژی به کمک نوآوری‌های فناوری و تشویق به کاهش مصرف و بازیافت.

ساخت‌وساز هوشمند؛ ساخت‌وساز هوشمند به مفهوم بین‌المللی سازی شهر و استراتژی ارتقا شهر در سطح بین‌المللی، توسعه پروژه‌های راهبردی در راستای موقعیت‌های بین‌المللی شهر و کمک به حفظ جمعیت روستایی باشد.

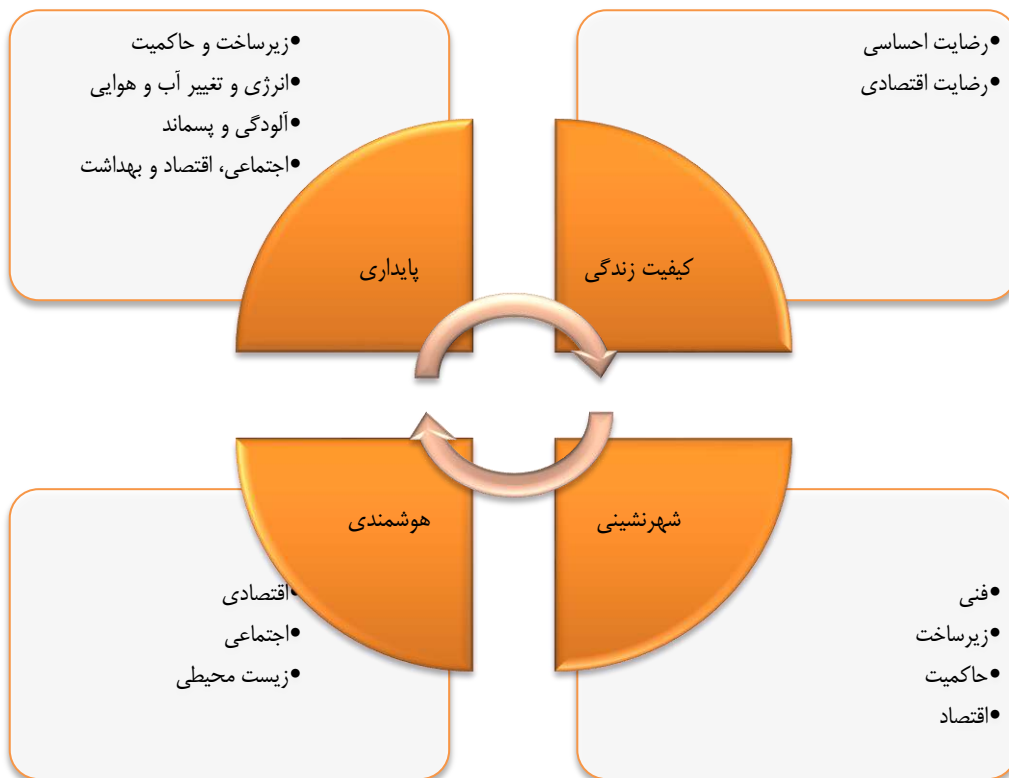
جابه‌جایی هوشمند؛ جابه‌جایی هوشمند به مفهوم کاهش گره‌های ترافیکی بوسیله آسان‌سازی گراف‌های شهری، ایجاد فرهنگ‌هایی مانند استفاده از وسایل نقلیه جدید و سیستم حمل‌ونقل هوشمند است.

زیرساخت هوشمند؛ زیرساخت هوشمند به مفهوم استفاده از تکنولوژی، افزایش پایداری و مدیریت بهتر منابع طبیعی است.

تکنولوژی هوشمند؛ تکنولوژی هوشمند به مفهوم استفاده هر چه بیشتر از اینترنت دسترسی به اینترنت همگانی؛ و به طور کلی نفوذ استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات است.

مراقبت‌های بهداشتی هوشمند؛ مراقبت‌های بهداشتی هوشمند به مفهوم توسعه برنامه‌های دیجیتالی برای گروه‌های در معرض خطر، کنترل خانه از راه دور یا سیستم هشدار یا سیستم هشدار برای بیماران، کارت سلامت الکترونیکی و خدمات آنلاین پزشکی است.

شهروندی هوشمند؛ عنصر متمایزکننده شهر دیجیتالی از شهر هوشمند وجود مردم هوشمند است. مردم هوشمند بر اساس مهارت‌ها و سطح آموزشی‌شان تعریف می‌شوند. کیفیت تعاملات اجتماعی همچون یکپارچگی، زندگی جمعی و توانایی برقراری ارتباط با جهان، نیز از مصادیق مردم هوشمند به شمار می‌آید (مهدی زاده، ۱۳۹۸، ۱۲۳).



شکل ۱۱- ویژگی‌های شهر هوشمند (Bhagya Nathali Silva, 2018)

۱-۲-۷- رشد هوشمند

یکی از موضوعات حیاتی سده بیست‌ویکم برای دانشمندان شهری در ارتباط با پایداری شهر، نوع فرم و حومه‌نشینی یا فشردگی یا پراکندگی شهری (شهر) نوشهرنشینی است. در واقع حرکتی از شهر ماشینی به سمت شهر آینده و احیا مجدد شهری است. شهرها همواره تحت تاثیر نیروها و عوامل گوناگونی شکل گرفته و گسترش می‌یابند.

نظریه رشد هوشمند، یک نظریه برنامه‌ریزی (شهری و منطقه‌ای) و حمل‌ونقل است که بر جلوگیری از گسترش پراکنده شهر تاکید دارد. بدین منظور، بر رشد در مرکز شهر تاکید می‌کند و از تخصیص کاربری به طور فشرده با گرایش به حمل‌ونقل عمومی شهر و قابلیت پیاده‌روی و مناسب برای دوچرخه سواری، شامل توسعه با کاربری مختلط و انواع مختلفی از گزینه‌های مسکن، حمایت می‌کند. همچنین، این نظریه به ملاحظات بلندمدت و منطقه‌ای نظریه پایداری، به طور متمرکز در کوتاه مدت توجه می‌کند، اهداف این نظریه دستیابی به حسی منحصر به فرد از جامعه و محل زندگی، افزایش گزینه‌های مختلف برای حمل‌ونقل، اشتغال و مسکن، پخش کردن عادلانه هزینه‌های و عواید توسعه، حفظ کردن و بهبود بخشیدن به منابع طبیعی و فرهنگی و ارتقای سلامت عمومی جامعه است.

۱-۲-۸- توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD)

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی، نمونه‌ای از الگوهای توسعه شهری است که برای اولین بار در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ میلادی در آمریکا استفاده شده است. این نوع توسعه، محدوده‌ای با کاربری مختلط تجاری - مسکونی است که دسترسی به



حمل و نقل عمومی در آن به بیشینه میزان خود می‌رسد و غالباً دارای خصوصیتی است که استفاده از خدمات حمل و نقل را تسهیل می‌کند. تعاریف زیادی از توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی ارائه شده است که جامع‌ترین آن‌ها تعریفی است که پیترو کلتورپ از رهبران جنبش نوشهرگرایی در سال ۱۹۹۳ بدین شرح ارائه کرده است: توسعه حمل و نقل محور به عنوان مرکزی متراکم از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و عمومی و فضای باز است که در آن مغازه‌های خرده فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان (حدود ۶۰۰ متر یا ۱۰ دقیقه پیاده‌روی) نسبت به خانه‌ها قرار گرفته‌اند. یک ایستگاه حمل و نقل عمومی در هسته این مرکز قرار دارد. استفاده‌ها در مرکز به صورت عمومی بوده و ادارات در طبقات بالاتر از سطح زمین قرار می‌گیرند. همچنین کاربری‌هایی با تراکم کمتر، هسته مرکزی را با فاصله‌ای حدود ۱۶۰۰ متر احاطه می‌کنند. چهار عنصر اساسی در طرح کلتورپ از یک واحد توسعه حمل و نقل محور شامل محدوده تجاری، محدوده مسکونی، فضای عمومی و نواحی جانبی است.

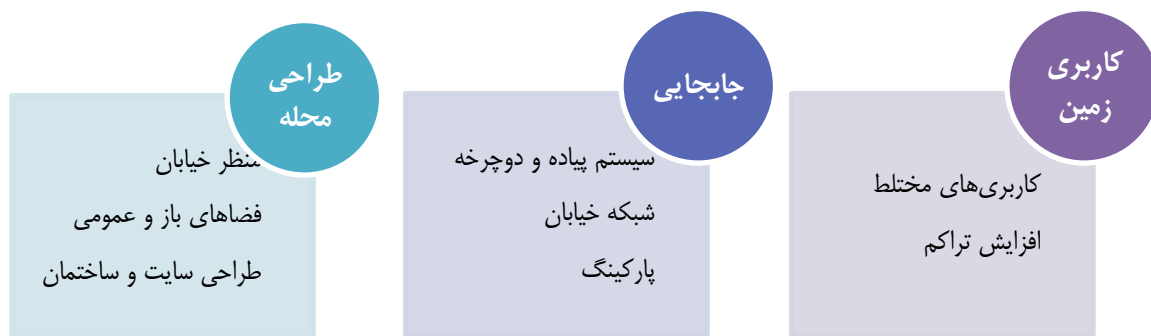
جدول ۱- TOD

سال	دیدگاه‌ها	تعاریف
۱۹۹۷	سرورو و برنیک	جامعه ای با کاربری‌های مختلط و متمرکز در اطراف ایستگاه حمل و نقل که با طراحی صحیح، ساکنین، شاغلین و خریداران را به کاهش استفاده از خودروی شخصی و استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی تشویق می‌کند.
	لیفاور	توسعه کاربری مسکونی یا سایر کاربری‌ها در طول راهروهای حمل و نقل مانند حمل و نقل ریلی، خطوط اصلی اتوبوس و یا بزرگراه‌ها
	پورتر	TOD، تلاشی است برای کنترل و اداره کردن تأثیرات محیطی منفی الگوی توسعه پراکنده و کم تراکم در شهرهای امریکایی
۱۹۹۹	نایلز و نلسون	TOD، با توجه به چگونگی توزیع جمعیت و تنوع کاربری‌ها، سعی در ساماندهی و تمرکز نقطه‌ای کاربری‌های مختلف در مکان‌های معین (ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و به طور ویژه مترو و قطار سبک شهری) دارد.
۲۰۰۰	موسسه حمل و نقل مریلند	مکانی با تراکم نسبتاً بالا که ترکیبی از انواع کاربری‌های مسکونی، اداری، تجاری و خدماتی را در یک فاصله پیاده‌روی آسان از ایستگاه حمل و نقل ریلی و اتوبوس در بر می‌گیرد و به عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران اولویت می‌دهد.
۲۰۰۱	موسسه حمل و نقل کالیفرنیا	توسعه‌ای با تراکم متوسط تا زیاد که در یک فاصله پیاده‌روی آسان از ایستگاه حمل و نقل اصلی واقع شده و با ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، اداری و تجاری برای افراد پیاده که از اتومبیل شخصی استفاده نمی‌کنند طراحی شده است. TOD می‌تواند ساخت و سازی جدید و یا توسعه مجدد یک یا چند ساختمان باشد که طرح و موقعیت آن‌ها استفاده از حمل و نقل را تسهیل می‌کند.

سه اصل کلی کی باید در این نوع توسعه همواره مدنظر قرار گیرد عبارت‌اند از:

- اختلاطی از کاربری‌ها با تراکم متوسط تا بالا؛
- اتصال عملکردی و فیزیکی به سیستم‌های حمل و نقل؛
- بهره‌مندی از خصوصیات طراحانه در ساختمان‌ها، مسیرهای حرکت پیاده و ... که پیاده‌روی و توجه به مقیاس انسانی را تقویت می‌کند.

در مجموع، نتایج بررسی مفاهیم مرتبط با توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) بر نکاتی تأکید دارد که در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۱۲- مولفه‌های توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی

۱-۲-۹- توسعه محلات سنتی (TND)

با ظهور نهضت نوشهرسازی در دهه ۸۰ و ۹۰ قرن بیستم، نوعی نگرش جدید به شهر سازی و مسائل آن به وجود آمد. TND رویکردی است که از نهضت نوشهرسازی نشأت گرفته است و می‌کوشد به نیازهای محله و ساکنین آن پاسخ مثبت دهد. پژوهش حاضر با هدف تحلیل اصول الگوی توسعه واحد همسایگی سنتی (TND) در برنامه‌ریزی محله‌ای شهرهای جدید به عنوان یک تئوری جدید در طراحی و برنامه‌ریزی شهری صورت گرفته است.

جدول ۲- اصول (شاخص‌های) توسعه محلات سنتی

اصول	توضیحات
توسعه فشرده	هدف از توسعه فشرده، استفاده موثر از زمین و کاهش هزینه زیرساخت‌های شهری است. توسعه فشرده با توجه به مقیاس انسانی مطرح می‌شود.
کاربری‌های مختلط	اختلاط کاربری‌ها بار محله را افزایش داده و منجر به ایجاد مرکز محله فعال می‌گردد، امنیت را در سطح محله برقرار ساخته و در هویت بخشی به آن موثر است.
تنوع سکونت	هدف از این کار برطرف کردن نیاز گروه‌های درآمدی مختلف و افزایش قابلیت استطاعت در سطح محله است. بدین صورت تضاد طبقاتی بین ساکنین محله کاهش می‌یابد.
قابلیت پیاده‌روی	در توسعه محلات سنتی به پیاده و سواره به یک اندازه بها داده می‌شود. طراحی محلات عموماً بر مبنای پیاده‌روی محور است. استفاده از فضای سبز در تشویق و ترغیب پیاده‌روی موثر است.
حمل و نقل متنوع	پیاده‌روی، دوچرخه سواری و استفاده از وسایل نقلیه عمومی و خصوصی امکان‌پذیر و حق انتخاب را برای ساکنین محله افزایش می‌دهد.
خیابان‌های باریک و بلوک‌های کوچک	در TND باید حتی‌الامکان خیابان‌ها باریک و به هم پیوسته باشند و از به کار بردن خیابان‌های بن بست جلوگیری شود و برای خیابان‌ها سلسله‌مراتب در نظر گرفته شود.
پاسخگویی به شرایط تاریخی و فرهنگی محیط	هر اقدامی که در روند ایجاد TND صورت می‌گیرد می‌بایست مطابق با خصوصیات فرهنگی و محیطی مکان صورت گیرد و در حفظ مکان‌ها و ساختمان‌های تاریخی و شرایط طبیعی زمین مبادرت ورزد.

۱-۲-۱۰- گردشگری خلاق

در این نوع گردشگری، انگیزه اصلی لذت بردن از یک علاقه‌مندی خاص است؛ ضمن اینکه اصالت بسیار بااهمیت در نظر گرفته می‌شود. این گردشگری معمولاً شامل شرکت و حضور در سرگرمی‌ها، فعالیت‌ها، مضمون‌ها و مقصدهای غیرمعمولی است (بازارهای دنج) را به خود جذب می‌کنند. به همین منظور گاهی از اصطلاح گردشگری دنج استفاده می‌گردد.



جدول ۳- از گردشگری فرهنگی به خلاق

ویژگی‌ها	گردشگری فرهنگی	گردشگری خلاق
محوریت	گذشته	آینده
اثرات خارجی	حفاظت	نوآوری
ساختار	محصولات	مفاهیم و سکویهای نشر آن
فرآیند	تفسیر	ساخت مشارکتی
خلق ارزش	زنجیره های ارزش	شبکه های ارزش
تمرکز ارزش	بالا به پایین	پایین به بالا
تأمین مالی	دولتی	تجاری

تعاریف مرتبط با گردشگری خلاق:

- علاقه فزاینده به یادگرفتن در مورد فرهنگ، میراث و تاریخ مقصد گردشگری باوجود نگرانی‌هایی از گردشگری فرهنگی موجب ظهور تغییر جهت خلاق شده است؛
- شکل‌گیری اولین برنامه گردشگری خلاق ساختاریافته در دنیا با نام گردشگری خلاق نیوزلند؛
- مصرف بامهارت، اهمیت ایجاد هویت و کسب سرمایه فرهنگی علل تغییر جهت به استفاده از خلاقیت؛
- توسعه فضاهای خلاق، مناظر خلاق و گردشگری خلاق از دیدگاه عرضه و تقاضا راهکار تولید سریالی فرهنگ؛
- تأکید بر نقش ویژه پویانماها بر توسعه عرضه گردشگری خلاق؛
- تأکید بر نقش زندگی روزمره در جذب گردشگران خلاق؛
- اهمیت نقش ۵ حس انسان به عنوان یک محرک در تجربیات خلاق؛
- اهمیت اقتصاد تجربه و به طور خاص ساخت مشارکتی در گردشگری خلاق؛
- اهمیت انتقال مهارت و بهبود روابط میان میزبانان و مهمانان در گردشگری خلاق؛
- معرفی یک مدل کسب‌وکار برای گردشگری خلاق با تأکید بر هر دو بعد عرضه و تقاضا؛
- مسیرهای فرهنگی می‌توانند مواد اولیه داستان‌پردازی، اتصال میان داستان و محل و فضاهای خلاق برای توسعه داستان‌ها و گفتمان بین فرهنگی را فراهم نمایند؛
- اهمیت نقش صنایع خلاق در توسعه گردشگری شهری با نقش پررنگ جو مکان‌ها شامل فروشگاه‌های مستقل، وفور هنرمندان جوان، مدهای جدید و تنوع فرهنگی به همراه اصالت درک شده و سرمایه فرهنگی؛
- سفرنامه‌های فرهنگی می‌توانند برای توسعه فرآیندها و تجربیات خلاق فراهم سازند؛
- اهمیت نقش هنر و صنایع خلاق در بازآفرینی شهری و گردشگری اجتماع محور؛
- ساخت مشارکتی در کنار داستان‌پردازی به عنوان ابزاری برای شرکت‌ها جهت بازار رسانی محصولات، به حساب می‌آید؛



- تکنولوژی نقشی اساسی در ایجاد تعامل در تجربیات گردشگری خلاق دارد؛
- ترکیب صنایع خلاق، سازمان‌های فرهنگی و امکانات تفریحی در فضاهای شهری می‌تواند به جذب گردشگران خلاق بی‌انجامد؛
- توجه به نقش ویژه گردشگری ورزشی در ایجاد شکل‌هایی ملموس و ناملموس از سرمایه فرهنگی
- اهمیت بازاریابی بین‌المللی خلاق در جذب گردشگران.

❖ صنایع خلاق

واژه صنایع خلاق در اصل از ایده صنایع فرهنگی در سال ۱۹۹۰ برخاسته که به عنوان یک فعالیت سیاست‌گذاری، تلاش گردید تا تغییراتی در مورد ارزش فرهنگ و هنر صورت پذیرد که تا آن زمان، از نظر اقتصادی، نقشی حاشیه‌ای داشته و وابسته به یارانه‌های دولتی بوده است. یونسکو (۲۰۰۹) صنایع خلاق را این گونه تعریف می‌کند: صناعی که محصولات و خدماتشان حاوی مولفه‌های اساسی تلاش هنری یا خلاقیت باشد. تفاوت صنایع فرهنگی و خلاق را این گونه بیان می‌کند (صنایع فرهنگی از رشته‌های هنری سنتی تشکیل یافته‌اند که محصولاتشان نیز فرهنگی است درحالی که صنایع خلاق از فرهنگ به عنوان ارزش افزوده برای تولید محصولات غیرفرهنگی استفاده می‌نمایند) اما اینکه این تغییر جهت از صنایع فرهنگی به صنایع خلاق چرا و چگونه رخ داده است، موارد زیر تأثیرگذار بوده است :

- درک از فعالیت‌های هنری و فرهنگی به شدت افزایش یافته است.
- نقش خلاقیت، نوآوری و مهارت‌ها در توسعه اقتصادی نمایان شده است.
- در الگوهای تقاضا و مصرف تغییر رخ داده است.
- ماهیت فرهنگ، از حالت نخبه محور و اختصاصی بودن به سمت خلاقانه و غیراختصاصی بودن تغییر کرده است.
- هنرهایی که تنها با یارانه دولتی زنده می‌مانند، به تجاری سازی و استقلال روی آورده‌اند.

۱-۲-۱۱- شهر فشرده

بزرگی و سرعت رشد شهری، توسعه پایدار شهر را به عاملی مهم تبدیل می‌کند که بر چشم‌انداز بلند مدت بشری اثر می‌گذارد. شهر فشرده، شهری با تراکم نسبتاً بالا و کاربری مختلط است که بر اساس ابعاد و سیستم حمل‌ونقل عمومی کارآمد است، که پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری را تشویق می‌کند. شهر فشرده به عنوان فرم شهری برای توسعه پایدار پیشنهاد می‌شود (2013 Westerinka, Haaseb, Bauerb,). دو مزیت عمده زیست‌محیطی از شهر فشرده وابستگی کمتر به اتومبیل‌های شخصی و حفظ فضای سبز و زمین قابل کشت است. موفقیت الگوی در ملل توسعه‌یافته، سیاست‌گذاران «شکل فشرده» شهرهای در حال توسعه را ترغیب نموده است تا طرح‌هایی را به کمک سیاست «شهر فشرده» تصویرسازی کنند.

۱-۲-۱- شهر سبز^۱

تغییر سبک زندگی و کاهش منابع تجدیدناپذیر برای مطابقت با تقاضای روزافزون انرژی، تأثیر مضر بر محیط‌زیست ایجاد کرده است (Ahmad et al., 2022). برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در شهر سبز بر مبنای مدیریت اکولوژیکی است که با تطبیق شاخص‌های محیط‌زیستی به دنبال توسعه پایدار شهری است. تأکید گسترده بر دیدگاه مدلی توسعه پایدار شهری بر حفظ محیط‌زیست، علاوه بر کاهش مصرف زمین، کاهش آلودگی‌ها، تمرکززدایی، کاربرد انرژی‌های جایگزین، بازیافت زباله، دسترسی بهتر و ... سبب ایجاد الگوهای جدید شهرسازی مانند شهرهوشمند، شهر سالم، شهر اکولوژیکی، شهر سبز و ... به منظور ایجاد محیط‌زیست مطلوب و قابل سکونت در زمان حال و آینده شده است (شعبانی و همکاران، ۱۳۹۸).

امروزه صاحب‌نظران عرصه مسائل شهری معتقدند به منظور دستیابی به توسعه پایدار در سطح شهرها باید الگوهای برنامه‌ریزی و توسعه پیشروی شهرها هر اندازه امکان دارد (همچون الگوی شهر سبز) با محیط‌زیست طبیعی سازگار باشند و در جهت حفظ تعادل چرخه‌ی طبیعی حیات عمل کنند. از این رو سیاست موفق جهت حرکت به سوی توسعه پایدار شهری نیازمند درک موضوعات اکولوژیکی، اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی به عنوان اصول جهانی است که این اصول را می‌توان در مواردی از جمله صرفه‌جویی در مصرف انرژی (سوخت)، کاهش فاصله محل کار و زندگی، کاهش استفاده از ماشین برای سفرهای کاری، توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی و دسترسی پیاده و دوچرخه، حفظ تنوع‌زیستی و فرهنگی شهر، بازیافت صددرصدی زباله و فاضلاب، کاهش آلودگی‌های محیط‌زیستی (هوا، صدا و ...) بیان نمود (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹).

چالش‌های محیط‌زیستی، اجتماعی و اقتصادی تأثیرات منفی زیادی بر کارایی و عملکرد توسعه شهرها دارند (Ghorab & Shalaby, 2015). علیرغم اهمیت بالای مسائل محیط‌زیستی و نقش آن‌ها در تضمین توسعه پایدار، مشکلات محیط‌زیستی که یکی از اساسی‌ترین مسائل جوامع انسانی به‌ویژه شهرها و حاصل تعارض و تقابل آن‌ها با محیط طبیعی است چندان مورد توجه قرار نگرفته است (رهنا و همکاران، ۱۳۹۸). به طوری که امروزه شهرنشینی در سطح محلی و جهانی پیامدهای محیط‌زیستی فراوانی را در پی داشته است. در حال حاضر شهرها ۷۵٪ از انرژی جهانی را مصرف و حجم زیادی ضایعات تولید می‌کنند و ۷۰٪ از انتشار گازهای گلخانه‌ای از شهرها نشأت می‌گیرد که سهمی اساسی در تغییرات اقلیمی و به تبع آن آلودگی هوا و محیط‌زیست دارند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۷). شهرهای سبز به طور جهانی به عنوان بخشی ضروری از شهرهای پایدار و پاسخگو به آب‌وهوا شناخته‌اند (Anguelovski et al., 2022).

در واقع شهرنشینی شتابان باعث شده که شهرها پویایی، کارایی و توانمندی لازم را برای تأمین نیازها و خواسته‌های شهروندان و برقراری رفاه، آسایش، امنیت و ... نداشته باشند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۶).

رویکردهای زیادی در خصوص پایداری وجود دارد. از جمله شهر سبز، شهر آکو و شهر قابل‌زندگی؛ هر رویکرد بر روی مسائل خاصی از پایداری تمرکز دارد. به عنوان مثال شهرهای سبز به این صورت تعریف می‌شوند: شهرها در تلاش برای کاهش اثرات سوء زیست‌محیطی از طریق کاهش زباله، گسترش بازیافت، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، افزایش تراکم مسکن در حین گسترش فضای باز و تشویق توسعه مشاغل پایدار محلی هستند (The Environmental Magazine, 2009). شهرهایی که در

^۱ Green city



مرحله بحرانی شهرنشینی قرار دارند، باید توجه بیشتری به ساخت‌وساز شهری و توسعه سبز و پایداری محیط‌زیست داشته باشند (Yujie Wang Et Al., 2022).

شهر سبز، از رویکردهای نو و برخاسته از مفاهیم توسعه پایدار است. از آن می‌توان به منظور ارتقای کیفیت محیط‌زیست و توسعه پایدار شهری بهره برد. بدین ترتیب شهر سبز رویکردی برای ارتقای کیفیت فضای زندگی و توسعه محسوب می‌شود. شهر سبز شهری است که مردم در آن نسبت به محیط‌زیست خود احساس مسئولیت می‌کنند و در مشارکت با نهادهای مدنی و سازمان‌های دولتی محیطی سالم و آرام و با نشاط با حداقل استانداردهای محیط‌زیستی، به وجود می‌آورند (ساسان پور و نوروزی، ۱۳۹۵). شهر سبز، شهری دوستدار محیط‌زیست و سازگار با ایده توسعه اقتصادی پایدار است که می‌تواند برای ساکنین خود رفاه، آسایش و امنیت به همراه داشته باشد. در ایده شهر سبز، مدیران شهری می‌کوشند تا کمترین تأثیر تخریبی را بر روی محیط زیست بومی داشته باشند که شهر روی آن اتکا دارد (Kahn, 2006). چشم‌انداز چنین شهری آن است که با محیط‌زیست پیرامون خود سازگار بوده و احترام به محیط‌زیست، بخشی از اولویت شهروندان آن است. شهر سبز به عنوان یک رویکرد نوین بر زمینه‌های اکولوژیکی و خودآگاهی شهروندان تأکید دارد و اولین گام خود را در جهت معرفی شاخص‌های محیط‌زیستی به‌منظور ارزیابی عملکرد و اثرات محیط‌زیستی برای دستیابی به شهر پایدار برمی‌دارد؛ بنابراین شهر سبز به‌عنوان یک رویکرد برنامه‌ریزی مطرح است و برای خود اصول و سیاست‌هایی را می‌طلبد (Timothy, 2012). شهرهای سبز به عنوان شهرهایی تعریف می‌شوند که همواره سعی دارند تأثیرات محیطی خود را با کاهش زباله، گسترش بازیافت، کاهش انتشار آلودگی‌ها، افزایش تراکم مسکونی در کنار گسترش فضاهای باز شهری، کنترل کرده و توسعه کسب‌وکارهای محلی پایدار را تشویق کنند (Ghorab & Shalahy., 2016). شهرهای سبز، هوای پاک، آب، خیابان‌ها و پارک‌های دلپذیر و مطبوع دارند. این شهرها در مواجهه با حوادث و بلایای طبیعی انعطاف‌پذیر هستند و خطر شیوع بیماری‌های واگیردار در آن‌ها کم است. شهرهای سبز مردم را به رفتار سبز مانند استفاده از حمل‌ونقل عمومی که تأثیر اکولوژیکی کمی دارد تشویق می‌کنند (طیبیان و همکاران، ۱۳۹۴).

❖ معیارها و شاخص‌های شهر سبز

شاخص شهر سبز که شهرها را براساس ۸ بعد توسعه پایدار مقایسه می‌کنند عبارتند از: کربن دی اکسید، انرژی، ساختمان‌ها، حمل‌ونقل، مواد زائد و کاربری زمین، آب‌وهوا و نظارت محیط‌زیستی. تحقیقات شاخص شهر سبز، توسط گروهی از اقتصاددانان واحد اکونومیستی یا EIU، انجام شده‌است و حمایت مالی پروژه‌های آن هم توسط شرکت سیمنس صورت گرفته است. تحقیقات شاخص شهر سبز در سال ۲۰۰۹ در شهرهای اروپایی آغاز شد. بیش از ۱۲۰ شهر در اروپا، آمریکای لاتین، آسیا، آمریکای شمالی و آفریقا را پوشش داد. براساس تحقیقات شاخص شهرسبز در اروپا، کپنهاگ (دانمارک)، استکهلم (سوئد) و اسلو (نروژ) بالاترین نمره برای عملکرد محیط‌زیستی به‌دست آوردند. در آمریکا و کانادا چهار شهر اول به ترتیب: سانفرانسیسکو، ونکوور، نیویورک و سیاتل هستند. سنگاپور و کریتیا به ترتیب بهترین عملکرد محیط‌زیستی را در آسیا و آمریکای لاتین داشته‌اند (تاجیک و همکاران، ۱۳۹۷).

اگرچه ممکن است هنوز تصور چشم‌انداز شهرهای سبز، برای کشورهای در حال توسعه، تصویری آرمان‌گرایانه باشد، اما برنامه‌های محیط‌زیستی سازمان ملل متحد، در جهت کاهش آلودگی هوا، بهبود وضعیت بهداشت و افزایش دسترسی به آب پاک، دستیابی به این هدف را بیش از پیش میسر خواهد کرد. به حداقل رساندن آلاینده‌های آب، خاک و هوا جزو مهم‌ترین



اهداف شهرهای سبز است. در کنار این اقدام اساسی، راهکارهایی چون کاهش تولید زباله و تفکیک آن در مبدا، محدود کردن سفرهای شخصی و تشویق مردم به پیاده‌روی در سطح شهر، جلوگیری از ساخت‌وساز در فضای سبز شهری و ارتقای فضای سبز شهری با مشارکت شهروندان، موجب کاهش آلودگی‌های محیط‌زیستی، افزایش رونق اقتصادی و در نهایت پرورش استعداد های انسانی می‌شود (اکبری، ۱۳۸۴).

جدول ۴- شاخص‌های شهر سبز

معیار	شاخص	نوع شاخص
انرژی و کاربری زمین	سرانه برق مصرفی	کمی
	مصرف برق به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی	کمی
	سیاست‌های انرژی پاک	کیفی
	سرانه فضای سبز	کمی
	تعداد درختچه‌ها	کمی
	مساحت بوستان‌ها	کمی
	تعداد درختان معابر	کمی
	تراکم جمعیت	کمی
	پراکندگی شهری	کیفی
	ساختمان	ساختمان‌های اکولوژیکی	کیفی
	سیاست‌های تشویقی ایجاد ساختمان با انرژی کارا	کیفی
حمل و نقل	عرضه شبکه حمل و نقل عمومی برتر	کمی
	سیاست کاهش ترافیک	کمی
	حمل و نقل انبوه شهری	کیفی
	سهام حمل و نقل سبز	کمی
	میانگین زمان رفت و آمد از محل سکونت تا کار	کمی
	تعداد جایگاه‌های گاز طبیعی	کمی
	سرانه سالانه ضایعات تولیدی	کمی
ضایعات و بازیافت	درصد بازیافت زباله جامعه شهری	کمی
	سیاست‌های کاهش زباله	کیفی
	درصد تفکیک زباله	کمی
	میزان تولید پسماند	کمی
	میزان برخورداری از آب	کمی
آب	سیاست پایداری آب	کیفی
	مدیریت سرانه آب	کیفی
	میزان دسترسی به فاضلاب	کمی
	سیاست مدیریت فاضلاب‌های سطحی	کیفی
	سرانه انتشار مونو اکسید کربن	کمی



معیار	شاخص	نوع شاخص
هوای پاک	میزان غلظت دی اکسید نیتروژن	کمی
	میزان غلظت دی اکسید گوگرد	کمی
	میزان غلظت ذرات معلق	کمی
	سیاست هوای پاک	کیفی
	استفاده از انرژی خورشیدی	کمی
	استراتژی کاهش دی اکسید کربن	کمی
حکمرانی زیست محیطی	نظارت محیط زیست	کیفی
	مشارکت محیط زیستی	کیفی
	شهروند دوستدار محیط زیست	کیفی
	مشارکت عمومی از سیاست های سبز	کیفی
انعطاف پذیری محیط زیستی	دانش محیط زیستی	کیفی
	نگرش محیط زیستی	کیفی
	آگاهی محیط زیستی	کیفی
	بستر سازمانی	کیفی
	عملکرد و روابط سازمانی	کیفی
	کانون ها و سمن های محیط زیستی	کمی

• کاربری و ساختمان:

پروژه های زیربنایی ساخت و ساز تاثیر قابل توجهی در پایداری محیط دارند. پروژه های زیرساخت مهندسی عمران منابع آب از ساختارهای دیگر مانند ساخت ساختمان که ابزار توسعه یافته برای ارزیابی پایداری آن ها وجود دارد، متفاوت است. این تفاوت شامل تنوع در ماهیت پروژه، تنوع در استانداردهای طراحی، عملیات ساخت و ساز و نیازهای عملیاتی، اثرگذاری آن ها بر مدیریت پروژه های شهری و به طور کلی اثرگذاری بر مناطق بیشتر (از جمله محیط زیستی، اجتماعی و غیر طبیعی) و تنوع گسترده در انواع قرارداد و روش خرید است. از طرفی، بهره مندی از مواهب طبیعی و قابلیت های بالقوه محیط زیست، حق قانونی شرعی و عرفی هر شهروند است. لیکن بهره برداری از امکانات طبیعی، پیشرفت اجتماعی و رشد اقتصادی نباید به شکلی انجام پذیرد که اضمحلال منابع پایه یعنی آب، خاک، جنگل، مرتع، حیات وحش، هوا و ... را در برداشته و آسیب جبران ناپذیری را متوجه محیط زیست سازد (طاهری صفار و همکاران، ۱۳۹۴).

• حمل و نقل:

پنج شاخص کمی و یک شاخص کیفی برای این طبقه ارزیابی می شود که عبارت است از: عرضه شبکه حمل و نقل عمومی برتر، سیاست کاهش ترافیک، حمل و نقل انبوه شهری، سهم حمل و نقل سبز، میانگین زمان رفت و آمد از محل سکونت تا کار و تعداد جایگاه های گاز طبیعی.



• ضایعات و بازیافت:

این طبقه نیز شامل ۴ شاخص کمی و یک شاخص کیفی است. سیاست‌های کاهش زباله تنها شاخص کیفی طبقه است که به معنی میزان تلاش شهر برای بهبود وضعیت جمع‌آوری زباله و کاهش تولید زباله است. محیط‌زیست شهری محصول برخورد و تلفیق سه بعد مجزای محیط طبیعی، محیط انسان‌ساخت و محیط اقتصادی و اجتماعی است و توجه واحد به هر یک از این ابعاد بدون توجه به دو بعد دیگر به ناپایداری محیط‌شهری می‌انجامد. بسیاری از شهرها به شدت از آلودگی منابع آبی، آلودگی هوا، عدم کفایت آب آشامیدنی، نبود سیستم جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب، آلوده شدن خاک به مواد شیمیایی، انباشته شدن مواد زائد جامد، فرسایش خاک و ... رنج می‌برند آثار تجمعی این‌گونه مسائل محیط‌زیستی نه تنها باعث تهدید سلامتی شهروندان می‌شود بلکه مانع دستیابی به توسعه پایدار شهری می‌شود. با افزایش مشکلات دنیای مدرن، شهرهای پایدار در اولویت سیاست‌های کشورهای توسعه‌یافته قرار گرفت. یکی از راه‌حل‌های اجرای گسترده شهرسبز، توجه به بحث مدیریت پسماندها به طریقی مناسب که باعث کاهش خطرات مربوط به سلامتی انسان‌ها و آسیب‌های محیط‌زیستی گردد، حائز اهمیت است (سلیمی و همکاران ۱۳۹۳).

• آب و هوای پاک:

به‌طور مجموع دوازده شاخص کمی و کیفی در بخش آب و هوای پاک اندازه‌گیری می‌شود که یکی از مهم‌ترین آن‌ها استراتژی کاهش دی‌اکسیدکربن در شهر است.

• حکمروایی و نظارت محیط‌زیستی:

حکمروایی و نظارت محیط‌زیستی به معنای مجموعه اقدامات و کنش‌های سازمان‌های شهری در ارتباط با موضوعات محیط‌زیستی است.

اقتصاد سبز:

مفهوم اقتصاد سبز در ژوئن ۲۰۱۲ یعنی ۲۰ سال بعد از کنفرانس «محیط‌زیست و توسعه پایدار» در ریودوژانیرو، کنفرانس ریو + ۲۰، در همان شهر برگزار شد و بیانیه‌ای با عنوان «آینده‌ای که ما می‌خواهیم» ارائه گردید. از جمله مهم‌ترین بندهای قید شده در این بیانیه می‌توان به توجه خاص به تحقق آینده‌ای پایدار از نظر اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی برای نسل حاضر و آتی، اصلاح الگوی مصرف به عنوان یک اصل، تاکید بر دستیابی به اهداف توسعه هزاره در سال ۲۰۱۵، تاکید بر اصل آزادی، حقوق بشر، زمامداری و تاکید بر برابری جنسیتی، نقش موثر زنان و مشارکت مردمی و از همه مهم‌تر پرداختن به رهیافت اقتصادسبز در راستای تحقق توسعه‌پایدار اشاره نمود (IEGM, 2011). که دارای هفت شاخص اصلی: حمل‌ونقل سبز، انرژی تجدیدپذیر، ساخت‌وساز سبز، کشاورزی و جنگلداری پایدار، مدیریت مواد زائد، فناوری پاک و تاسیسات آبی است. به بیان روشن، اقتصاد سبز اندیشه‌ای است که شامل راهبردهای همچون: کربن پایین، بهبود کارایی منابع و در برگیرندگی اجتماعی است. مفهوم عملیاتی اقتصادی سبز بیانگر این نکته است که رشد درآمد و اشتغال توسط سرمایه‌گذاری‌های بخش دولتی و خصوصی به شکلی انجام گیرد که انتشار کربن و آلودگی را به حداقل رسانده، کارایی منابع و انرژی را افزایش داده و از کاهش تنوع زیستی و خدمات اکوسیستمی جلوگیری کند



(UNEP, 2011). برای گذار به اقتصاد سبز، شرایط توانمندسازی خاصی مطالبه می‌شود. این شرایط شامل: زمینه‌های مقرراتی، خط‌مشی‌ها، یارانه‌ها و محرک‌های ملی و بازار بین‌المللی و همچنین زیرساخت حقوقی و پروتکل‌های تجاری است (شفیع پور و صفار، ۱۳۹۲).

ابعاد عملیاتی رویکرد اقتصاد سبز در سند «شاخص‌های جهانی اقتصاد سبز» در قالب ۱۸ متغیر و مولفه‌های مربوط به شاخص‌های آن آمده است. این ابعاد شامل ۴ بعد اصلی: مدیریت و تغییرات اقلیمی، بخش‌های اثربخش، سرمایه‌گذاری و بازارها و سرمایه‌های محیطی و طبیعی است (Flomenhoft, 2011).



شکل ۱۳- ابعاد و مولفه‌های شاخص‌های جهانی اقتصاد سبز (GGEI, 2014)

مزایای شهر سبز

از مهم‌ترین مزایای شهرسبز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تعدیل دما با کاهش فعالیت‌های صنعتی و توسعه در پوشش گیاهی و در نتیجه جلوگیری از تشدید روند گرمایش اقلیم؛
- کاهش آلودگی بواسطه کاهش مصرف سوخت و افزایش سرانه فضای سبز؛
- مدیریت فاضلاب‌های سطحی؛
- جمع‌آوری و حفظ آب ناشی از بارندگی با حفظ پوشش گیاهی مناسب؛
- حفاظت از منابع طبیعی با حفظ و ایجاد زنجیره‌های غذایی ساده با هدف استفاده بهینه از پوشش گیاهی؛
- حمایت متنوع و عادلانه از اقتصاد محلی و احیای فعالیت‌های تجاری و بومی؛
- حفظ و نگهداری پوشش گیاهی، موجودات آبی، رویشگاه‌های طبیعی و سایر بوم‌نظام‌های محلی؛
- کمینه‌سازی اثرات انسانی بر بوم‌نظام در سطح ملی، منطقه‌ای و جهان؛



- بهبود وضعیت سلامت و کیفیت زندگی شهروندان؛
- صرفه‌جویی در هزینه‌ها؛
- افزایش رونق گردشگری و ایجاد اشتغال؛
- کاهش ازدحام ترافیک در بخش حمل‌ونقل و ایجاد حمل و نقل کارا، راحت و بوم سازگار؛
- کاهش مصرف آب و حفظ ذخایر ارزشمند آب؛
- انباشت کمتر زباله‌ها و ترویج فرهنگ بازیافت زباله؛
- کاهش اثرات منفی بر شرایط طبیعی منطقه (تاجیک و همکاران، ۱۳۹۷).

۱-۳- تعیین محورهای بیانیه چشم‌انداز مبتنی بر اهداف تبیین شده توسعه آتی شهر

در این بخش با مروری که پیش از این بر اسناد فرادست صورت پذیرفته است، جایگاه شهر رشت در اهداف توسعه در سه سطح ملی، منطقه‌ای و شهری مطرح خواهد شد:

۱-۳-۱- سطح ملی

بررسی‌های صورت گرفته حاکی از آن است مهم‌ترین تأکیدات اسناد، برنامه‌ها و طرح‌های ملی مذکور که تبعاً تمرکز بیشتری بر مباحث کلان داشته‌اند، به شرح زیر است:

- تأکید بر برابری و تبعیض‌زدایی، تقویت همگرایی و هویت ملی در طراحی و اجرای طرح‌های ملی؛
- رشد بهره‌وری در اقتصاد با تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار و بهبود در وضعیت اشتغال‌زایی، تثبیت سیاست‌های منعطف اقتصادی برای رشد مداوم و کنترل تورم، ایجاد جو اطمینان برای سرمایه‌گذاری خصوصی داخلی و خارجی، تضمین تشویق‌های پولی و مالی، بالابردن استاندارد زندگی قشرهای محروم جامعه؛
- ایجاد مراکز رشد متنوع، پیشگیری از مهاجرت ناشی از توسعه‌نیافتگی مناطق محروم؛
- مکان‌یابی، توسعه و گسترش شبکه شهری موجود و آینده، توجه بر سلسله‌مراتب شبکه شهری، مراکز خدمات برتر و حوزه‌های نفوذ؛
- برنامه‌ریزی برای توزیع متعادل جمعیت و فعالیت، نظام اسکان جمعیت با ساختار فضایی متناسب با منابع، ارتقا توان محیطی و ظرفیت تحمل زیست‌بوم‌ها و تأکید بر ابعاد اجتماعی وظایف توسعه‌ای دولت؛
- تأکید بر رویکرد «سازماندهی و برنامه‌ریزی فضایی»، تهیه برنامه‌های توسعه مناطق بر پایه طرح‌های آمایش، تحلیل منطقه‌ای بر اساس آینده‌نگری، منطقه‌بندی و حوزه نفوذ سطوح گوناگون شبکه شهری.



شکل ۱۴- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد ملی

جدول ۵- محورهای اصلی در اسناد ملی

عنوان سند	نکات قابل استناد
سند آمایش سرزمین ۱۳۹۹	<ul style="list-style-type: none"> ➤ توجه به زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های لازم شهر رشت برای نقش آفرینی در شبکه شهرهای جهانی؛ ➤ توسعه توانمندی‌ها در کارکرد منطقه آزاد انزلی به قطب پردازش صادرات و فاصله اندک شهر رشت از منطقه آزاد بندرانزلی و بهره‌بردن از این فرصت و جذب سرمایه علم و فناوری و نقش آفرینی در اقتصاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی؛ ➤ شهر رشت دارای زیست بوم‌های طبیعی مانند رودخانه‌های گوهررود و زرچوب است با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم در جهت توسعه رشد این زیست بوم‌ها و کارآفرینی نوآورانه با تمرکز بر رفع موانع و چالش‌ها؛ ➤ فراهم کردن ارتباط مطلوب دانشگاه گیلان با صنعت و استفاده از متخصصین در جهت احیای رودخانه‌های شهر؛ ➤ شهر رشت دارای موقعیت ویژه‌ای در ارتباط با فعالیت‌های گردشگری.
سند کالبدی ملی ۱۳۷۵	<ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از سیاست تمرکززدایی چراکه رشت شهری فشرده و متراکم است؛ ➤ محیط‌زیست با ارزش و منابع طبیعی شهر نیازمند توجه هستند؛ ➤ توان صنعتی رشت با وجود شهرک صنعتی فعال، متوسط روبه بالا.
سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴	<ul style="list-style-type: none"> ➤ منع افزایش تراکم ساختمان‌ها؛ ➤ توجه به پدافند غیرعامل و تاب‌آوری در برابر مخاطرات طبیعی مانند زلزله و سیل؛ ➤ مهاجرت گسترده از روستا به شهر.
سند نقشه اولویت و فوریت‌های توسعه کشور	<ul style="list-style-type: none"> ➤ اولویت‌های توسعه کشور با درجه بالا: فساد، تامین آب، فقر و شایسته‌سالاری؛ ➤ اولویت‌های توسعه کشور با درجه پایین: منابع طبیعی بکر بهره‌برداری نشده، دخالت بخش عمومی در بازار، بهداشت خاک و آب و کارآمدی صنایع تبدیلی کشاورزی.
برنامه هفتم توسعه کشور	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تحقق عدالت؛ ➤ رویکرد مسئله‌محوری؛



عنوان سند	نکات قابل استناد
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ راهبردهای مبتنی بر ایجاد انضباط مالی و تنظیم رابطه دولت با نفت و صندوق توسعه ملی؛ ➤ ارتقای بهره‌وری مشارکت حداکثری بخش خصوصی و تعاونی در اقتصاد؛ ➤ افزایش سرمایه‌گذاری خارجی؛ ➤ ایجاد فرصت‌های عادلانه برای فعالان و کارگزاران اقتصادی از طریق بهبود محیط کسب و کار؛ ➤ تعامل جدی، مثبت و سازنده با کشورهای منطقه و توسعه صادرات غیرنفتی؛ ➤ کاهش انحصار و مداخلات دولتی در اقتصاد و افزایش رقابت و شفافیت؛ ➤ استقرار تدبیر نظام شایسته‌سالاری در عمل و تسهیل‌گری و افزایش سطح پاسخگویی؛ ➤ حذف نهادهای ناکارآمد و گذار به استقرار نهادهای توسعه‌گرا و فراگیر؛ ➤ ارتقای مدیریت سرمایه انسانی و افزایش سرمایه اجتماعی؛ ➤ ارتقای عدالت سرزمینی از طریق رعایت ملاحظات آمایشی و فضایی.

۱-۳-۲- سطح منطقه‌ای

بررسی‌های صورت‌گرفته حاکی از آن است مهم‌ترین تأکیدات اسناد، برنامه‌ها و طرح‌های منطقه‌ای به شرح زیر است:

- گردشگری طبیعی، فرهنگی - تاریخی، دریایی، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی) و ورزشی به عنوان یکی از کانون‌های اصلی جذب گردشگری؛
- خدمات ممتاز بازرگانی، آموزش عالی (تامین نیازهای منطقه به ویژه در بخش‌های کشاورزی)، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی) و حوزه سالمندی؛
- احیاء و حفاظت از قلمروهای منحصر بفرد و ارزشمند طبیعی با تأکید بر جنگل‌های هیرکانی و تالاب انزلی؛
- ارایه خدمات گردشگری دانش‌بنیان، طبیعت‌گرا (سبز) و اجتماع‌محور در مقیاس ملی (ایرانگردی) و فراملی (جهانگردی)؛
- تولید محصولات استراتژیک، ارگانیک و دارای مزیت رقابتی با رویکرد تأمین نیاز غذایی داخل و صادرات به بازارهای هدف؛
- کلان‌شهر رشت، پذیرنده برخی از نقش‌های تهران؛
- کلان‌شهر رشت با حوزه نفوذ وسیع، حجم عظیم فعالیت‌های خدماتی و بازرگانی و مهمترین و بزرگترین کانون جمعیتی در حاشیه جنوبی دریای خزر.



شکل ۱۵- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد منطقه‌ای

جدول ۶- محورهای اصلی در اسناد منطقه‌ای

عنوان سند	نکات قابل استناد	عنوان سند	نکات قابل استناد
مطالعات طرح کالبدی مناطق ساحلی شمال (گیلان، مازندران و گلستان) ۱۳۸۸	<ul style="list-style-type: none"> دو مأموریت مهم طرح: حفظ اراضی کشاورزی حاشیه شهر و جلوگیری از پراکنده روی و حاشیه نشینی ساماندهی شهرک صنعتی رشت توسعه شبکه ارتباطی زمینی احداث تصفیه خانه در شهر رشت پروژه‌های مهم طرح: طراحی شبکه های جمع‌آوری فاضلاب شهری ساماندهی رودخانه‌های داخل شهر و بهسازی حاشیه رودخانه‌ها ساماندهی حاشیه شهرها 	طرح توسعه و عمران (جامع ناحیه گیلان مرکزی)	<ul style="list-style-type: none"> راهبردهای مهم طرح در راستای: حفاظت از محیط زیست تمرکززدایی توسعه پایدار محرومیت‌زدایی
طرح مکان‌یابی و امکان‌سنجی بسترهای مستعد گردشگری استان گیلان ۱۳۸۳	<ul style="list-style-type: none"> مهم‌ترین ویژگی‌های استان گیلان از دیدگاه طرح: مجاورت با دریای خزر موقعیت ممتاز طبیعی و قابلیت‌های زیست‌محیطی بالا بودن سطح سواد، آگاهی و فرهنگ عمومی مشارکت اجتماعی ضعف شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای تراکم بالای جمعیت نرخ بالای بیکاری 	سند توسعه استان گیلان ۱۳۸۶	<ul style="list-style-type: none"> پروژه‌های با اولویت بالای طرح: توسعه تعریض و تجهیز محورهای گردشگری دهکده‌های توریستی جشنواره‌های محلی نظام اطلاع‌رسانی فرودگاه بین‌المللی رشت .
بازنگری برنامه آمایش استان گیلان ۱۳۹۷	<ul style="list-style-type: none"> گردشگری بوم‌آورد گردشگری سلامت افزایش بهره‌گیری از دانش و فناوری روز ایجاد رشت به عنوان محیطی جهت پذیرای خلاقیت و کارآفرینی افزایش کیفیت زندگی مردم افزایش الزامات و ملاحظات دفاعی، امنیت و پدافند غیرعامل بهره‌گیری از دانش و فناوری روز، محیطی پذیرای خلاقیت و کارآفرینی در جهت توسعه گردشگری و افزایش مشارکت در طرح‌های توسعه شهری ارایه خدمات گردشگری دانش‌بنیان، طبیعت‌گرا (سبز) و اجتماع‌محور در مقیاس ملی (ایرانگردی) و فراملی (جهانگردی) 		



۱-۳-۳- سطح شهری

- بررسی‌های صورت گرفته حاکی از آن است مهم‌ترین تأکیدات اسناد، برنامه‌ها و طرح‌های شهری به شرح زیر است:
- مرکز اقتصادی شهر رشت یکی از اصلی‌ترین مراکز شغلی شهر است و با توجه به صرفه‌های ناشی از تجمع، انتظار می‌رود این نقش در آینده تقویت گردد؛
 - افزایش فعالیت‌های صنعتی بزرگ با توجه به جهت‌گیری اسناد فرادست و برنامه‌های ۵ ساله توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کشور؛
 - توسعه صنایع دستی به عنوان یک فعالیت اقتصادی اشتغال‌زا به توسعه و رونق محورهایی چون خیابان پیرسرا؛
 - ساماندهی حریم رودخانه‌های زرجوب و گوهررود؛
 - جلوگیری از رشد افقی شهر؛
 - طراحی و اجرای شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر؛
 - جمع‌آوری و دفع بهینه فاضلاب شهری؛
 - شهری مولد سرمایه، متعادل و متوازن؛
 - صیانت و نگهداری میراث تاریخی و محیط‌زیست؛
 - محلات توانمندسازی شده با توجه به ظرفیت‌های شان؛
 - دارای نشاط شهری و امید به آینده و پیشرفت در شهروندان؛
 - اتصال فضاهای عمومی شهر از طریق مسیرهای هم پیوند با محوریت پیاده؛
 - دارای فضاها و مکان‌هایی برای گذران اوقات فراغت شهروندان و بستری برای خلق خاطرات جمعی؛
 - با هویت محلی، ملی و بین‌المللی با ساختاری منسجم و به هم پیوسته از محلات شهری؛
 - ارائه برترین خدمات گردشگری و برگزاری جشن‌ها و فستیوال‌های متعدد در زمینه‌های مختلف و به صورت خاص جشنواره‌های خوراک، میزبان خیل عظیمی از گردشگران داخلی و خارجی.



شکل ۱۶- ابر واژگان اهداف و نکات شاخص اسناد شهری

جدول ۷- محورهای اصلی در اسناد شهری

عنوان سند	نکات قابل استناد
طرح جامع رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شهر برتر حوزه دریای خزر، شهر پایدار، مبتنی بر اقتصاد دانش پایه، شهر برتر در سطح منطقه‌ای، ملی، فراملی ➤ بهبود و ارتقاء کیفیت محیط‌زیست بر مبنای اصول توسعه پایدار؛ ➤ توسعه کالبدی - اجتماعی با رویکرد جلب مشارکت مردمی و به منظور ارتقای کیفیت سکونت و زندگی شهری؛ ➤ دستیابی به سیستم کارای حمل‌ونقل متناسب با جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای؛ ➤ ارتقا شهر رشت به مرکز سطح یک در سازمان فضایی بخش صنعت در سطح ملی؛ ➤ ارائه خدمات برتر بازرگانی، ارتباطی، جهانگردی و ... با عملکرد منطقه‌ای؛
طرح مجموعه شهری رشت	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ارتقاء جایگاه کشاورزی گیلان به جایگاه برتر در کشور؛ ➤ دادن جایگاه برتر ریز فناوری و فناوری زیستی (نانو و بیو تکنولوژی) در سطح کشور؛ ➤ تقویت تعامل پویا با سایر استان‌ها و کشورها به ویژه کشورهای حاشیه دریای خزر؛ ➤ بهره‌مندی از زیرساخت‌های مناسب و بهینه برای ارائه خدمات برتر در سطح منطقه مبتنی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات؛ ➤ برخورداری از شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباط متناسب با تقاضا؛ ➤ بهره‌مندی از اقتصاد دانش محور متکی بر فناوری‌های نوین (نانو و بیوتکنولوژی) و دارای نقش موثر در تقسیم کار ملی؛ ➤ برخورداری از سطح مناسب از تولیدات صنعتی و معدنی برای تبادلات داخلی و خارجی، با توجه به طبیعت استان؛ ➤ بهره‌مندی از نهادهای اجتماعی کارآمد و تأثیرگذار، جامعه‌ای مشارکت جو و پویا مبتنی بر آگاهی‌های اجماعی و مردم سالاری دینی؛ ➤ بهره‌مندی از نیروی انسانی کارآمد و متخصص در عرصه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی؛ ➤ بهره‌مندی از محیط انسانی سالم، با نشاط و فعال در سایه عدالت اجتماعی و برخورداری یکسان همه افراد از فرصت‌ها؛ ➤ بهره‌مندی شهرها و روستاها از آرامش با مدیریت کارآمد در سایه مشارکت مردم و نهادهای اجتماعی؛ ➤ دادن جایگاه برتر طبیعت‌گردی به گیلان در سطح کشورهای منطقه؛ ➤ برخورداری از طبیعتی جذاب، محیطی پاک و عاری از آلودگی و چشم‌اندازهای بدیع، پذیرای گردشگران خارجی و داخلی مبنی بر ارزش‌های معنوی و اسلامی؛ ➤ افزایش سهم استان در عرضه تولیدات صنایع تبدیلی و وابسته به کشاورزی؛ ➤ افزایش سهم گیلان در عرضه تولیدات کشاورزی در کشور و منطقه؛



عنوان سند	نکات قابل استناد
<p>طرح تفصیلی رشت</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل شهر رشت به کانون تعاملات تجاری بین مراکز تولید مستقر در استان با منطقه آزاد و سطح بین المللی؛ ➤ ارائه خدمات برتر جهانگردی متناسب با استانداردهای جهانی؛ ➤ ایجاد قطب آموزشی و تحقیقاتی در شهر رشت؛ ➤ ارائه خدمات فوق تخصصی درمانی در سطح منطقه؛
<p>سند بازآفرینی رشت</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شهری مولد سرمایه، متعادل و متوازن؛ ➤ صیانت و نگهداری میراث تاریخی و محیط زیست؛ ➤ محلات توانمندسازی شده با توجه به ظرفیت هایشان؛ ➤ دارای نشاط شهری و امید به آینده و پیشرفت در شهروندان؛ ➤ اتصال فضاهای عمومی شهر از طریق مسیرهای هم پیوند با محوریت پیاده؛ ➤ دارای فضاها و مکان هایی برای گذران اوقات فراغت شهروندان و بستری برای خلق خاطرات جمعی؛ ➤ با هویت محلی، ملی و بین المللی با ساختاری منسجم و به هم پیوسته از محلات شهری؛ ➤ ارائه برترین خدمات گردشگری و برگزاری جشن ها و فستیوال های متعدد در زمینه های مختلف و به صورت خاص جشنواره های خوراک، میزبان خیل عظیمی از گردشگران داخلی و خارجی؛
<p>ساماندهی حریم رودخانه های زرجوب و گوهررود</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ تبدیل رودخانه به مطلوب ترین اندام زیست محیطی و تفریحی شهر رشت و بهره گیری از آن به عنوان عرصه عمومی جذاب و سرزنده در تلفیق با سازمان فضایی شهر؛ ➤ توسعه پایدار و باز زنده سازی ارزش های محیط طبیعی و اکولوژیک شهر رشت؛ ➤ انسجام اندام های طبیعی در سازمان فضایی شهر رشت؛ ➤ گسترش عرصه های عمومی و امکانات تفریحی در پهنه اندام های طبیعی و اکولوژیک؛ ➤ ارتقاء کیفیت محیط طبیعی رودخانه ها و بافت های پیرامونی در جهت دستیابی به فضاهای مطلوب و سرزنده؛ ➤ ایمنی در اندام های طبیعی و برقراری امنیت اجتماعی؛ ➤ تاکید بر مشارکت و مدیریت در تحقق پذیری ساماندهی و احیاء اندام های رودخانه ای در شهر؛
<p>تهیه و تدوین سند چشم انداز بیست ساله و برنامه استراتژیک پنج ساله شهرداری رشت</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ رشت شهری با هویت اسلامی ایرانی فراگیر که ضامن رشد و تعالی فضایل انسانی و اخلاق اسلامی است؛ ➤ رشت شهری با مردم بانشاط مسئولیت پذیر مشارکت، جو مورد اعتماد و اندیشمند؛ ➤ رشت شهری پاک، سالم، جذاب و سازگار با محیط؛ ➤ رشت شهری با نمادهای تاریخی و فرهنگی غنی اسلامی ایرانی؛ ➤ رشت شهری هوشمند در خدمات رسانی و دارای مدیریت یکپارچه شهری؛ ➤ رشت شهری توسعه یافته متوازن و تعادل بخش بین عناصر سنتی و مدرن و زیرساخت مطلوب؛ ➤ رشت شهری با هویت معماری اسلامی ایرانی؛ ➤ رشت شهری، چابک، پاسخگو با آمدو شد روان و رفاه عمومی و عدالت محور؛ ➤ رشت شهری ایمن همراه با آسایش برای جامعه؛
<p>طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر رشت</p>	<p>اهداف:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ اتصال و پیوستگی شبکه؛ ➤ کاهش زمان سفر به نقاط مولد و جاذب سفر برقراری مسیرهای جایگزین برای محورهای پرتراکم؛ ➤ امکان پذیری برقراری محور (از لحاظ اجرایی و معارض)؛ ➤ ایجاد رینگ های پیرامون هسته مرکزی شهر به منظور انتقال سفرهای عبوری از مرکز به این محورها؛
<p>طرح جامع ایمنی شهر رشت در برابر حریق</p>	<p>اهداف:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ به حداقل رساندن آمار مرگ و میر و جراحت های ناشی از حریق در سطح شهر؛ ➤ کاهش وقایع آتش سوزی؛ ➤ کاهش درصد تلفات مردم؛ ➤ کاهش درصد تلفات آتش نشان ها؛ ➤ حداقل کردن هزینه های مستقیم و غیرمستقیم ناشی از آتش سوزی در سطح شهر؛ ➤ کاهش هزینه های مستقیم آسیب به ساختمان ها و محتویات آن ها، کاهش هزینه های مستقیم به ازای هر اطفای حریق؛



عنوان سند	نکات قابل استناد
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ کاهش هزینه‌های غیرمستقیم: امداد پزشکی، کاهش درآمدها، کاهش بهره‌وری و زیان‌های اقتصادی؛ ➤ افزایش بهره‌وری در امداد پزشکی در مواقع وقوع آتش سوزی در سطح شهر؛ ➤ افزایش عملیات نجات موفق؛ ➤ افزایش آموزش کمک‌های اولیه؛ ➤ کاهش تاثیر مواد خطرناک آزاد شده ناشی از آتش سوزی در سطح شهر؛ ➤ کاهش متوسط آزاد شدن مواد خطرناک براساس واحد خاص از جمعیت (مثلا هر هزار نفر)؛ ➤ ارتقاء عملیات آتش‌نشانی و افزایش سیستم‌های اطفاء، وسایل و تجهیزات؛ ➤ تعیین مراکز جدید استقرار واحدهای خدمات ایمنی و آتش‌نشانی در سطح شهر؛ ➤ ارائه راهبردهای اجرایی برای کاهش و یا از میان بردن خطرات انواع حوادث ناشی از حریق در سطح شهر؛ ➤ شناسایی مخاطرات تهدید کننده شهر و کنترل ریسک ناشی از حریق؛ ➤ همکاری و تعامل مناسب سازمان‌های دست اندرکار در ایمنی شهری از طریق تعیین وظایف و مأموریت‌های سازمان‌ها و دستگاه‌های امدادسانی شهری؛ ➤ توسعه فضایی متوازن و متعادل شهری در ارتباط با امور مربوط به خدمات ایمنی و آتش‌نشانی؛ ➤ ارتقاء فرهنگ ایمنی شهروندی و افزایش مشارکت شهروندان در ایمنی شهری؛ ➤ توزیع عادلانه و ارتقاء کیفیت خدمات ایمنی به شهروندان.

۱-۳-۴- جمع‌بندی اهداف توسعه شهری مبتنی بر اسناد فرادست

با تکیه بر مرور اسناد فرادست و بررسی چشم‌اندازهایی که به نوعی در ارتباط با شهر رشت بوده‌اند، محورهای چشم‌اندازی که می‌توان در تدوین چشم‌انداز بیست‌ساله شهر رشت مورد استفاده قرار داد به شرح زیر ارائه می‌گردد:

شهر جشنواره‌ها



شکل ۱۷- ابر وازگان محورهای چشم‌انداز رشت برگرفته از اسناد فرادست و توسعه شهری



۱-۴- بیانیه چشم‌انداز توسعه‌ی شهر رشت

با مرور بر چشم‌اندازهای پیشین، اسناد توسعه و مبانی نظری پژوهش، بیانیه مقدماتی شهر رشت در افق سال ۱۴۲۲ به شرح زیر ارائه می‌شود:

رشت در افق ۱۴۲۲ شهری است؛

که قطب کشاورزی و پیشرو در زمینه فراوری و توزیع محصولات تولیدی در سطح استانی و ملی است؛ رقابت‌پذیر، برخوردار از مزیت‌های اقتصادی منحصربه‌فرد و متنوع؛ پاک و دارای رودخانه‌هایی جاری؛ با مدیریت یکپارچه با توجه ویژه به مشارکت و همگرایی اجتماعی؛ برندی است خلاق در زمینه خوراک و صنایع دستی؛ پایبند به درآمدزایی پایدار باتکیه بر نقش گردشگری؛ سرزنده و پویا با شهروندانی مشارکت‌جو، آگاه و فعال.

لازم به ذکر است که این چشم‌انداز در مراحل بعدی تکمیل خواهد شد و بیانیه فوق برگرفته از اسناد و مطالعات گروه راهبردی است.

۱-۴-۱- استخراج محورهای مهم چشم‌انداز از تجارب داخلی و جهانی موثر

با مروری که بر تجارب داخلی و جهانی صورت پذیرفت، مولفه‌ها و محورهای مهم چشم‌انداز این تجارب به شرح زیر است:

۱-۴-۱-۱- تجارب داخلی

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته مهم‌ترین محورهای چشم‌انداز تجارب داخلی به شرح زیر است:

جدول ۸- محورهای چشم‌انداز تجارب داخلی

شهر مورد بررسی	محورهای چشم‌انداز
برنامه راهبردی - عملیاتی تبریز ۱۳۹۸ - ۱۴۰۲	<ul style="list-style-type: none"> ➤ با هویت انسان محور و واجد کرامت انسانی؛ ➤ شهری پاک، سالم، سرزنده و روان با اولویت وسایط نقلیه پاک؛ ➤ مقاوم در برابر انواع آسیب‌ها، مخاطرات و بلایای طبیعی؛ ➤ دانش‌بنیان با ساختار منسجم و مدیریت هماهنگ شهری؛ ➤ متعادل و متوازن از نظر توسعه شهری و محرومیت‌زدا از مناطق کم برخوردار؛ ➤ خاستگاه تشکلهای متعدد مدنی و فرهنگی و تاثیرگذار در سطح منطقه‌ای، ملی و فراملی؛ ➤ با توان اقتصادی قوی به عنوان مرکز تبادل خدمات برتر منطقه‌ای، ملی و فراملی؛ ➤ گنجینه فرهنگ و تمدن و گردشگری شناخته‌شده و سامان‌مند؛
برنامه راهبردی شهر اصفهان ۱۳۹۵ - ۱۳۹۰	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شهری اسلامی، طیب، مسجدمحور، مهد عالمان و نخبگان، الهام‌بخش و مظهر تمدن نوین اسلامی؛ ➤ شهری مردم محور با مدیریت واحد، مبتنی بر حکمت و دانایی، ارزش‌مدار و دارای رویکرد عدالت اجتماعی؛ ➤ شهری خلاق با مردمی مومن، دانا، بانشاط، مسئولیت‌پذیر و نمونه در فرهنگ شهروندی؛ ➤ شهری زیبا با سیمایی چشم‌نواز، سرسبز، آباد، روان، ایمن، سالم و هوشمند؛ ➤ شهری پیشرفته با معماری ایرانی-اسلامی، متعادل، متوازن و سازگار با هویت تاریخی و فرهنگی؛ ➤ شهری توسعه‌یافته، با اقتصاد و معیشت پویا و بهره‌ور، متکی بر تولید علم و فناوری و گردشگری و توام با رفاه؛ ➤ شهری سرآمد با جایگاه برتر جهانی در فرهنگ و هنر و گردشگری و بهترین شهر ایران برای زندگی؛
برنامه راهبردی - عملیاتی کرمان	<ul style="list-style-type: none"> ➤ شهرداری کرمان به عنوان یکی از شهرداری‌های برتر کشور با مدیریت علمی، یکپارچه و انسان



شهر مورد بررسی	محورهای چشم انداز
۱۴۰۰ - ۱۴۰۴	محور؛ ➤ کرمان؛ کلانشهری زیبا؛ ➤ شهر ایمن؛ ➤ شهر تاب آور؛ ➤ شهر هوشمند؛ ➤ شهر خلاق؛ ➤ شهر گردشگر؛ ➤ شهر پررونق و توانمند؛ ➤ شهری مبتنی بر توسعه پایدار؛
برنامه توسعه و عمران شهر اهواز ۱۳۹۷-۱۴۰۱	➤ فرهنگ محور و یادگیرنده؛ ➤ برتر در ایجاد نظام مدیریت شهری کارآمد؛ ➤ شهری با موزاییک فرهنگی همدل و متحد؛ ➤ جذاب برای زندگی و کسب و کار؛ ➤ شهر آینده؛ ➤ آرام، ایمن، پاک و روان؛ ➤ پیشساز در ارائه خدمات بهینه برای زندگی امیدوار و آینده نگر، و رضایتمندی شهروندان؛
برنامه راهبردی - عملیاتی آستارا ۱۴۰۰ - ۱۴۰۵	➤ هویت کالبدی و طبیعی؛ ➤ توسعه تجارت و خدمات بازرگانی؛ ➤ افزایش کیفیت محیطی و آب های سطحی؛ ➤ ارتقای کارایی مدیریت شهری و افزایش مشارکت پذیری شهروندان؛ ➤ توسعه گردشگری؛ ➤ ایجاد شبکه حمل و نقل روان؛
برنامه پنج ساله تهران ۱۳۹۸ - ۱۴۰۲	➤ تهران، شهری با اصالت و هویت ایرانی - اسلامی (شهری که برای رشد و تعامل انسان و حیات طبیعه، سامان می یابد؛ ➤ تهران، شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی؛ ➤ تهران، شهری سرسبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده؛ ➤ تهران، شهری امن و مقاوم در برابر انواع آسیب ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح؛ ➤ تهران، شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت؛ ➤ تهران، شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت های مناسب، همراه با تعدیل نابرابری ها؛ ➤ تهران، کلان شهری با عملکردهای ملی و جهانی و با اقتصادی مدرن و مرکزیت امور فرهنگی - پژوهشی و سیاسی در سطح کشور.



تبدالات خدمات برتر تابآور گسترش شبکه ارتباطی مشارکت ذینفعان مدیریت خردمندانانه بحران
 دانش بنیان مشارکت بخش خصوصی متعادل تاثیرگذار در منطقه و فرامنطقه مدیریت هماهنگ شهری
 ارتقا سرمایه فرهنگی و اجتماعی توسعه پیاده‌مداری سالم مدیریت هماهنگ شهری
 تحول ساختار عدالت اجتماعی ارتقا کیفی و کمی فضا حفظ و توسعه پایدار
 روان مدیریت بهینه پسماند **آینده پژوهی** گنجینه فرهنگ و تمدن
 مدیریت کارآمد اثربخش و دانایی محور دستاوردهای نوین علمی توانمندسازی بافت
 ترویج ادبیات ترکی آذربایجانی حمل و نقل عمومی شهر تاریخی و فرهنگی
 انسان محور محرومیت زدایی پالایش مشاغل بازآفرینی مقاوم

زیرساخت تفریحی - گردشگری
 مدیریت هماهنگ شهری توسعه یافته بهره‌گیری بهینه از منابع
 حقوق شهروندی اباد معماری ایرانی - اسلامی امید
 هویت کالبد زیست پذیری مهد عالمان کیفیت زندگی مسجد محور
 مدیریت کارآمد و اثربخش تمدن نوین اسلامی خدمات عادلانه ارزش مدار
 مؤمن کارکنان شایسته رفاه ایمنی **اصفهان** شهرداری الکترونیک
 عدالت اجتماعی توسعه متوازن پویا خدمات رسان مدیریت هماهنگ و واحد
 سرآمد کاهش آینده‌ها **شهر خلاق صنایع دستی و مشارکت مردمی**
 امنیت اجتماعی شهروند مسئولیت پذیر
 افزایش کیفیت زیست محیطی توسعه پایدار سرمایه اجتماعی آرامش گردشگر
 رونق اقتصادی سربسز پیشینه تاریخی - فرهنگی

آموزش شهروندی مدیریت کارآمد بهینه‌سازی هزینه
 شایسته سالاری حفظ محیط زیست شهرداری الکترونیک
 اسکان اضطراری موزائیک فرهنگی همدل فنآوری‌های به‌روز پایبند ارزش‌های انقلابی
 هویت بخشی فرهنگ شهروندی مدیریت پسماند روان یکپارچه سازی
 نیروی متخصص و متعهد ایمن سلامت روانی شهروندان
 حفظ ارزش‌ها و هویت فرهنگی سرمایه گذاری خصوصی اثربخش
 مدیریت همگرای شهری **اهواز** توسعه درون‌زا متحد رودخانه کارون
 برنامه محور نیروی انسانی متخصص **شهر آینده، آرام و یادگیرنده** همگرایی اقوام
 مشارکت پایدار خدمات کیفی و کمی مطلوب تعاملات اجتماعی توسعه سرانه فضای تفریحی رضایت شهروندی
 پیوست فرهنگی شفاف سازی تاب‌آور مدیریت همگرای شهری
 حس مسئولیت پذیری شهر دانایی محور عادلانه

برندسازی سربسز حل معضل پسماند اشتغال جوانان درآمد پایدار
 تعاملات سازنده مراکز تجاری - تفریحی مناطق ساحلی سرزنده مشارکت شهروندی مردم مهمان نواز
 اقتصاد پویا توسعه عدالت فضایی و خدماتی حفظ ارزش‌ها و هویت فرهنگی حمل و نقل پایدار
 عدالت عدالت زیست محیطی و اجتماعی جلوگیری از آلودگی منابع طبیعی
 افزایش سرانه فضای سبز مدیران فعال و دلسوز **آستارا** الگوی شهرسازی و معماری هویت مند
 مدیریت شهری کارآفرین **قطب گردشگری سلامت** افزایش سرانه فضای سبز
 پیاده‌مداری حمایت از کسب و کارهای نوپا و خلاق هوشمند میراث طبیعی و فرهنگی توسعه یافته
 مسئولیت پذیر تاب‌آور جذب سرمایه گذاران **بوم‌گرا** دوچرخه سواری مدیریت محیط زیست آسایش
 مدیریت کارآمد شهر مرزی مراسمات سنتی

جذب فرصت‌های شغلی جدید دانش بومی شهر آموزشی - دانشگاهی
 نیروهای چندمهارتی خلاق سرمایه گذاری بخش خصوصی توانمند
 تنوع بخشی حمل و نقل روان نظام اطلاعاتی جامع ستادی تقویت ظرفیت گردشگری
 توزیع عادلانه امکانات تسهیل دسترسی سیاحتی و گردشگر
 رفاه بهبود کیفیت خدمات شهری مدیریت کارآمد منابع مالی
 زیرساخت مدرن و هوشمند **کرمان** پیوست‌های فرهنگی و مهندسی
 فرصت‌های بالقوه توسعه مدیریت علمی، انسان محور و یکپارچه چگی
 پیشینه تاریخی و فرهنگی هویت و اصالت تعادل و توازن بین مناطق
 هوشمند بهبود کیفیت زندگی توسعه پایدار نشاط
 شهروند محور رونق اقتصادی درآمد‌های پایدار
 ارتقا جایگاه شهر

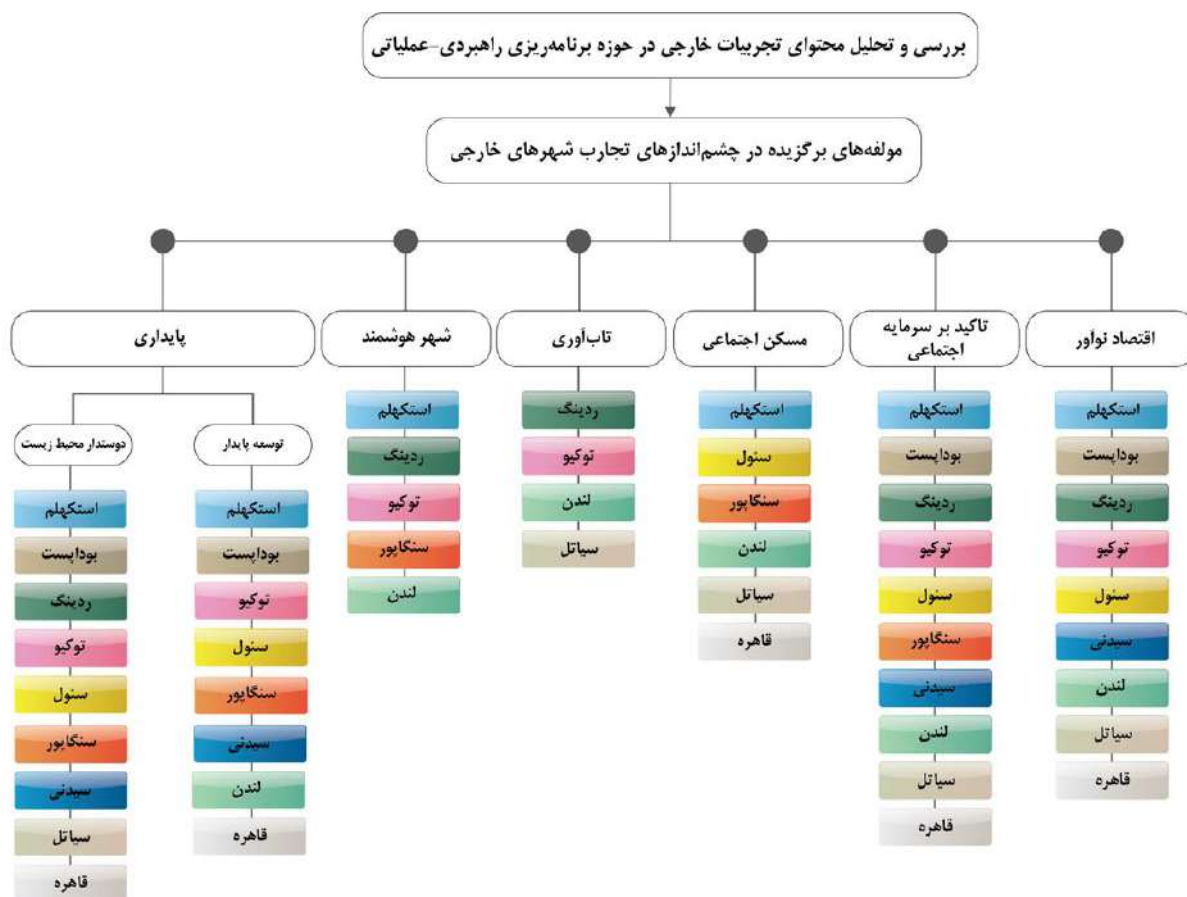
مقاوم رفاه عمومی رفاه عمومی میراث
 بهبود شبکه ارتباطی حیات مدنی تراز عملیاتی کمیونند سبز
 رفاه عمومی منسجم امنیت روان تحول سازمانی توسعه یکپارچه
 مدیریت بحران آموزش شهروندی
 بهسازی - بازسازی کانون اقتصادی **پایدار** عدالت **تاب آوری** ساماندهی مسایل‌ها
 کارآفرینی شهر مجازی **دانش پایه تهران** اقتصاد مدرن کیفیت بصری زیباسازی
 توانمندسازی اصلاح الگوی مصرف سرزنده صنایع **جهانی** دانش ترافیک
 سرمایه اجتماعی **هوشمندسازی** رقابت پذیری مشارکت
 تعالی انسانی رونق یادآورد غیرعامل مدیریت کارا حقوق شهروندی چاپک سازی
 رونق شاداب شفافیت فضاهای عمومی متنوع بافت تاریخی
 گردشگری بازآفرینی نظارت

شکل ۱۸- ابر واژگان چشم‌اندازهای تجارب داخلی

۱-۴-۱-۲- تجارب جهانی

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته مهم‌ترین محورهای چشم‌انداز تجارب خارجی به شرح زیر است:

- اقتصاد نوآور؛
- تاکید بر سرمایه اجتماعی؛
- مسکن اجتماعی؛
- تاب‌آوری؛
- شهر هوشمند؛
- پایداری.



شکل ۱۹- محورهای شاخص چشم‌انداز تجارب خارجی



آگاهی زیست محیطی احیای اراضی کاهش آلودگی زیاله
 همکاری بخش خصوصی و دولتی **پایداری محیطی رشد پایدار**
 زمین بازی کودکان **پایداری مصرف انرژی** مسکن برای همه
 پایداری زیست محیطی **پایداری فرهنگی** شفافیت تعاملات اجتماعی
 زیرساخت یکپارچه **سنگاپور** بازیاخت ساخت و ساز سبز
 فناوری **شهر هوشمند** تنوع اجتماعی ارتباطات
 کشاورزی شهری فرهنگ منحصر به فرد حمایت از قشر آسیب پذیر شهر فشرده
 پایداری اجتماعی بهبود مصرف منابع سرمایه گذاری حمل و نقل سبز
 افزایش کیفیت زندگی

مشاغل پویای جهانی **مشارکت رفاه** مسکن سشارشی
 شهروند مدار **باز آفرینی** مدیریت بحران انرژی
 رفیع تبعیض بوم شناسی صنعتی **مشارکت رفاه** حمل و نقل عمومی
 تشویق منابع انسانی **سئول** مشارکت اقتصادی زنان
 اقتصاد جهانی خودمختاری محلی رسانه عظیم
 زنده **برابری جنسیتی** حمل و نقل سبز مسکن عمومی
 پیشگیری از بلایای طبیعی سالم حمایت اجتماعی
 دلپذیر **پاسخگو** رقابت پذیری سیاست سایت محور
 زندگی پایدار برای سالمندان پیاده روی **فرهنگ** مسکن پایدار
 سرگرمی رشد هم افزا مدیریت استفاده از خودرو
 خلاقیت و نوآوری باز توسعه شهری **سئول** پارک محور
 منابع تاریخی مسکن ارزان قیمت

شگفتی های ورزشی غلبه بر بحران **شهر هوشمند** تعادل اشتراک گذاری
 مشارکت کودکان ترویج فرهنگ متنوع **تاب آوری** کربن صفر حفظ سلامت
 پاکسازی امن و ایمن **تبلیغ** مقابله با کرونا
 دیجیتالی شدن شهرها **توکیو** توکیو آینده
 انسان محور **دوستدار محیط زیست** اشتغال
 پاسخگویی **کودک محوری** رشد مداوم فضای سبز کیفیت زندگی سالمندان جنبش لیخند
 دوچرخه سواری همکاری داوطلبانه جامعه پایدار توانمندسازی زنان رقابت شهری
 دوستدار کودک تغییر مفهوم شهر و زندگی پتل خورشیدی ابتکارات اجتماعی جامعه هیدروژنی
 خودرو برقی

دانش اقتصادی و نوآوری بهبود اشتغال
 تصفیه پسماند رقابت پذیری **رشد جهانی** سکونتگاه سالم و پاک
 بهبود دسترسی کارایی خدمات **برابری جنسیتی** رشد دائمی
 مشارکت تمام گروهها **شهر جهانی** رسانه
 سرگرمی **بوداپست** حمل و نقل پایدار قابلیت اشتغال
 افزایش نرخ زاهوولد مشارکت اجتماعی **افزایش بهره‌وری** کاهش فقر کودکان تحقیق و فناوری
 معماری کلاسیک **اصل پایداری آموزش** اقتصاد مدیریت منابع طبیعی انرژی تجدید پذیر
 مشارکت سرمایه امکانات سرمایه گذاری هنر یکپارچگی بازار
 بنگاههای اقتصادی کوچک و متوسط مدیریت بهینه منابع آب تجارت

حاکمیت موثر و متعادل **شهر هوشمند** عدالت
 پر جنب و جوش نظارت **تاب آوری** تضمین جامعه قوی، سالم و عادلانه
 بهبود کیفیت زندگی **پایداری** رفاه شهروندی
 کاهش میزان کربن **ردینگ** رقابت پذیری
 حفاظت از محیط زیست **بازار جهانی** مشارکت مدنی
 آینده نگاری اقتصاد بر پایه تکنولوژی

قابل دسترس زیبا جذب سرمایه و سرمایه گذار
 الگوی مدیریت نیروی انسانی سکونت پایدار **عاری از تبعیض** گفتگوی غنی
 پر رونق **استکلهمی برای همه** امنیت توسعه پایدار برنامه ریزی بلندمدت
 پویایی شهری برای همه **استکلهم** فرصت شغلی منحصر به فرد پایداری
 هوشمندترین شهر جهان **دوستدار محیط زیست** عدالت
 سرگرمی های متنوع **شهر هوشمند** خدمات اجتماعی پیشرو در دانش
 مدارس مطلوب فرصت برابر زندگی ارتباط با سازمان های منطقه جذب
 ایمنی دعوت کنندگی گستره وسیع فعالیتی فرهنگ غنی مناسب برای یادگیری
 هدف روشن

پروفرق **سیدنی** احیای اکوسیستم حذف کربن ارتباط
 خلاقیت **سیدنی** انعطاف پذیری **سیدنی** متنوع
 دوچرخه سواری **سیدنی** شهر زمرد سیدنی ۲۰۳۰ یک برنامه راهبردی اجتماعی امن
 مقاوم در برابر ناملایمات **سیدنی** کربن صفر چند فرهنگی مشارکت اجتماعی
 مشارکت در تصمیم گیری **سیدنی** مسئولیت پذیر تعامل اجتماعی
 حمل و نقل پایدار فضای سبز **سیدنی** سرمایه گذاری پایدار جوامع متنوع
 همکاری با دولت پیاده روی **سیدنی** رفاه پایدار فعال فراگیر پیشرو
 اقتصاد بدون کربن شهر بندرگاه دلپذیر **سیدنی** دوستدار محیط زیست بازیاخت
 اقتصاد ۲۴ ساعته درک اقتصاد نوآور

مقاوم سازی زیرساختها مدیریت مصرف انرژی **لندن** کارایی مسکن با کیفیت
 مدیریت مصرف انرژی **لندن** حمل و نقل هوشمند جشنواره محلی **تاب آوری**
 مسکن حمایتی نشاط افزایش تحرک **لندن** ایمنی فرهنگی رفاه پارکینگ عمومی
 نوآوری کشاورزی شهری جامع **لندن** امنیت زنان انعطاف پذیری آموزش شهروندی
 خدمات اجتماعی **لندن** رضایت **لندن** هدایت توسط انجمنها مراقبت از کودکان
 پیشرو حرکت رو به جلو **لندن** اثر بخشی **لندن** حکمروایی خوب شهری
 هنر عمومی **لندن** پاسخگو کاهش فقر **لندن** دفع زیاله
 توسعه پایدار ورزشی **لندن** رقابت پذیری **لندن** مراقبت بهداشتی همدلی
 نظارت بر سلامت **لندن** شفافیت **لندن** شهر هوشمند مسکن مقرون به صرفه
 باز آفرینی بهداشت روانی جامعه **لندن** شفافیت **لندن** فرصت های تفریحی
 فرهنگ اتصال شبکه آگاهی **لندن** فرصت کارآموزی حمل و نقل فعال جذب کارآفرینان
 تقویت جامعه رباتیک تولید

نوسازی شبکه **سیاتل** تمرکز مجدد فناوری **سیاتل** مصمم تجدید پذیر
 جامعه سبز **سیاتل** بدون کربن **سیاتل** مدیریت تغییرات سازمانی
 ارزیابی پیشرفت **سیاتل** انرژی آینده سلامت مالی
 کاهش هزینه زندگی **سیاتل** شهروندان در اولویت نبوغ
 دسترسی **سیاتل** **سیاتل** **سیاتل** صدای شهروندان
 سرپناه برای بی خانمانها **سیاتل** اولویت بندی سرمایه گذاری بازار دیجیتال مسئولیت پذیری
 هیدروژن اصلاح خدمات شهری **سیاتل** خودروهایی الکتریکی
 قدرت باز یابی معیارهای هزینه

کیفیت زندگی فناوری پراکنده فعالیتها سلامت
 یکپارچگی محلات توسعه جوامع محلی **قاهره** کاهش فقر کارایی
 توازن فرهنگی **قاهره** جذب سرمایه گذار مراکز متنوع و جذاب
 تعادل جمعیتی **قاهره** توسعه پایدار حمل و نقل عمومی
 ارتباط **قاهره** کاهش آلودگی سرمایه گذاری آزادانه اثربخشی
 سازگاری زیست محیطی رقابت پذیری **قاهره** اقتصاد دانش محور مراکز تاریخی
 مسکن مقرون به صرفه انتقال صنایع **قاهره** مدیریت یکپارچه پسماند جامد
 توانبخشی **قاهره** امن تحولات نهادی

شکل ۲۰- ابرواژگان تجارب خارجی



۱-۴-۱-۳- جمع‌بندی محورهای مهم چشم‌انداز از تجارب داخلی و جهانی موثر

با مرور چشم‌اندازهای داخلی و جهانی، محورهای مهم جهت استفاده در چشم‌انداز شهر رشت به شرح زیر معرفی می‌گردند:

- شهر ایمن؛
- شهر تاب‌آور؛
- شهر هوشمند؛
- شهری انسان محور؛
- شهری توسعه یافته؛
- با اقتصاد و معیشت پویا؛
- شهری پاک، سالم؛
- شهر خلاق؛
- شهر گردشگر؛
- فرهنگ محور و یادگیرنده؛
- مشارکت پذیر؛
- امن و مقاوم در برابر انواع آسیب‌ها؛
- تاکید بر سرمایه اجتماعی؛
- پایداری.

این محورها در ادامه روند تدوین چشم‌اندازسازی شهر رشت مورد استفاده قرار خواهند گرفت.



شکل ۲۱- ابر واژگان محورهای چشم‌انداز رشت برگرفته از تجارب



۱-۴-۲- شناسایی گروه‌های مختلف بهره‌وران در شهر رشت (با استفاده از ماتریس تحلیلی منافع- قدرت)

ماتریس قدرت/منفعت ابتدا در سال ۱۹۹۸ توسط ادن و اکرمین پیشنهاد شد که بر مبنای دو معیار قدرت ذینفعان در تأثیرگذاری بر آینده فعالیت‌ها و منفعت ذینفعان از فعالیت‌ها و دستاوردهای آن ترسیم می‌گردید که بعدها توسط افرادی چون «برایسون»، «مندلو»، «جانسون و اسکولز» مورد استفاده قرار گرفت و با جایگزین نمودن اندازه‌گیری منفعت به جای محور دینامیک، به شکل فعلی ماتریس قدرت منفعت درآمد (اولاندر و لاندین، ۲۰۰۵، ۳۲۲). بر اساس این ماتریس ذینفعان را می‌توان به چهار دسته تقسیم کرد:

جدول ۹- نقش هر یک از ذینفعان با توجه به ماتریس قدرت/ منفعت

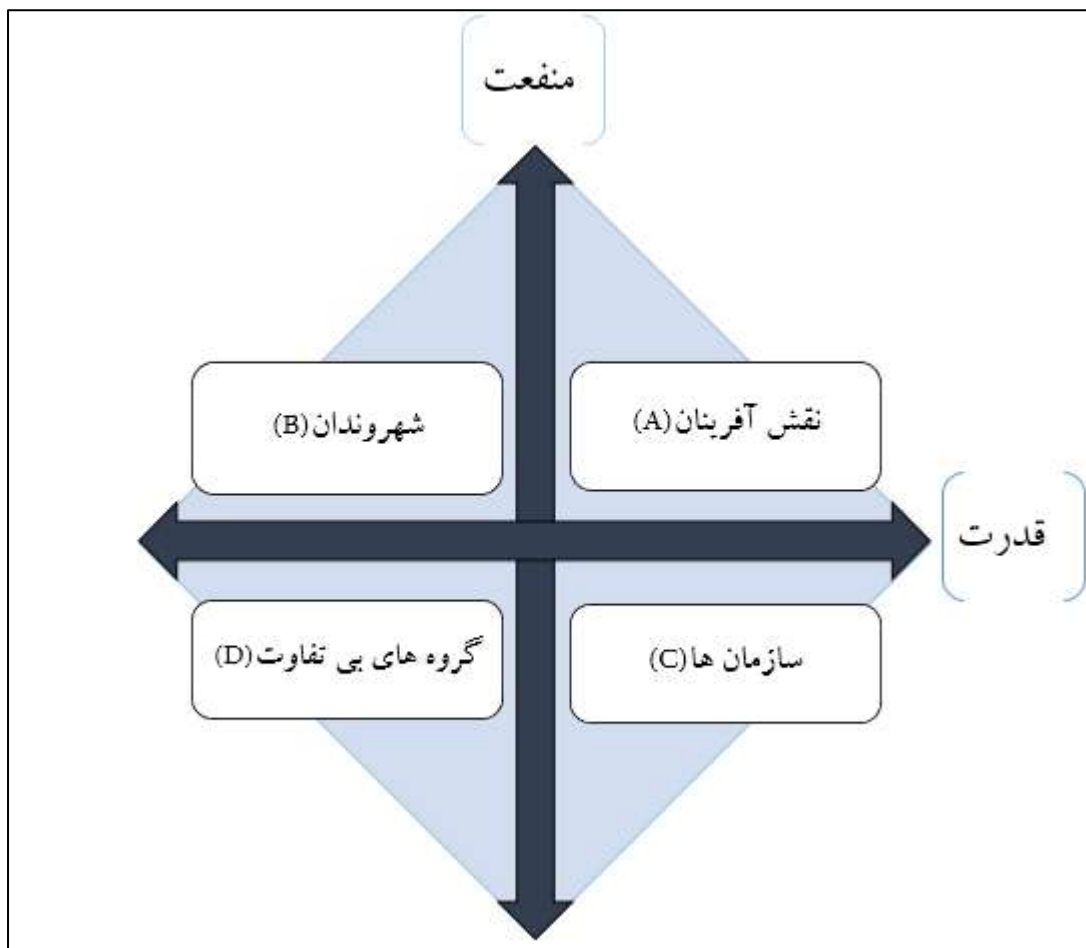
قدرت و منفعت زیادی دارند و معمولاً بازیگران و نقش آفرینان کلیدی هستند که از تأثیرگذاری و تأثیرپذیری بالایی برخوردارند.	نقش آفرینان (A)
قدرت کم ولی منفعت زیادی دارند، اکثریت شهروندان جز این دسته هستند.	شهروندان (B)
منفعت کم ولی قدرت زیادی دارند. بیشتر سازمان‌ها و نهادهای حکومتی و دولتی شامل این دسته می‌شوند.	سازمان‌ها و نهادها (C)
قدرت و منفعت چندانی ندارند، این گروه معمولاً گروه‌های حاشیه‌نشین شهری هستند (بی‌تفاوت‌ها).	گروه‌های بی تفاوت (D)

مأخذ: (برایسون، ۲۰۰۴)

ذینفعان «C» چالش برانگیزترین ذینفع در برقراری و تداوم ارتباط به شمار می‌روند. علی‌رغم منفعت پایینی که از فعالیت‌ها دارند، باید رابطه خود را با دیگر ذینفعان حفظ کرده و آن‌ها را راضی نگه دارد چراکه این ذینفعان ممکن است قدرت بالقوه خود را به رویداد یا فعالیتی خاص در سازمان معطوف کنند. ذینفعان «D» به واسطه منفعت و قدرت نفوذ کمتری که بر سازمان دارند، سازمان از حداقل توان خود برای راضی نگاه داشتن آن‌ها استفاده می‌کند. ذینفعان «B» به علت منفعت بالا نسبت به دیگر ذینفعان می‌بایست همواره آگاه نگه‌داشته شوند اگرچه قدرت کمی دارند (برایسون، ۲۰۰۴، ۵). از نظر «کل لند و ایرلند» منافع ذینفعان در یک پروژه دلایل متعددی می‌تواند داشته باشد؛ از جمله این موارد می‌توان به مسائل مرتبط با اهداف و رسالت ذینفع، منافع اقتصادی، حق قانونی، کسب حمایت سیاسی و اجتماعی، مسائل مرتبط با سلامت و ایمنی، توسعه فرصت‌ها و حفظ شرایط موجود اشاره نمود (نگوین، اسکیتومور و وانگ، ۲۰۰۹، ۲-۶).

در این قسمت نیز، منظور از قدرت، قدرتی است که گروه‌های ذینفع بر یک سازمان و یا یک پروژه اعمال می‌کنند مانند کنترل کردن تصمیم‌گیری‌ها، فراهم آوردن تسهیلات و اجرای آن‌ها که می‌تواند ناشی از قدرت قانونی یا مشروع، قدرت مبتنی بر زور، قدرت دانش و مهارت، اطلاعات متناسب، قدرت ابزار کار و تولید، قدرت منابع مالی و یا غیره باشد. همچنین منظور از منفعت، عوایدی است که ذینفعان از فعالیت‌ها و دستاوردهای یک پروژه و یا سازمان به دست می‌آورند. بر این اساس، موقعیت هر یک از ذینفعان کلیدی را می‌توان در دو سطح قدرت و منفعتی که هرکدام دارند، در یک ماتریس نشان داد. به گونه‌ای که بر روی محور عمودی منفعتی که به طور بالقوه برای هرکدام

از این ذینفعان وجود دارد، نشان داده خواهد شد و بر روی محور افقی قدرتی که هرکدام از بازیگران دارد بیان شده است.



شکل ۲۲- ماتریس قدرت/منفعت ذینفعان - مأخذ: (اورلاندو و لاندین، ۲۰۰۵، برایسون، ۲۰۰۴، ادل، ۱۹۹۹ و اکرمین ۲۰۱۱)

۱-۲-۴-۱- وضعیت قدرت و منفعت ذینفعان شهر رشت

تهیه فهرست اولیه ذینفعان از طریق مصاحبه حضوری با کارشناسان و خبرگان مدیریت شهری حاصل شد. در این تقسیم‌بندی ذینفعان برنامه راهبردی شهر رشت را بر اساس منشأ قدرت، منفعت و اهداف بنیادین آن‌ها را می‌توان به ۱۰ دسته تقسیم‌بندی کرد. در این شیوه از طبقه‌بندی بر اساس منشأ قدرت و منفعت، کلیه ذینفعان در ۱۰ دسته سیاسی، مالی و اقتصادی، سلامت و بهداشت، اجتماعی و فرهنگی، سرمایه‌گذاری، فنی اجرایی، امنیتی، مدیریتی، بخش خصوصی و گروه‌های مردمی طبقه‌بندی می‌شوند. طبق یافته‌های جدول شماره ۱ هریک از دسته‌ها و ذینفعان کلیدی مرتبط با دسته به تفکیک بیان شده است.

پس از تهیه فهرست اولیه، به منظور تحلیل ذینفعان برنامه راهبردی شهر رشت پرسشنامه‌ای تهیه و در اختیار مسئولین اجرایی شهرداری و نخبگان توزیع گردید. در این پرسشنامه از مسئولین خواسته شد که میزان قدرت و منفعت هر یک از ذینفعان را با عددی بین ۱ تا ۵ مشخص کنند. پرسشنامه‌های تکمیل شده توسط ۳۰ نفر از مسئولین اجرایی شهرداری و خبرگان جمع‌آوری و



تحلیل گردید. با جمع‌آوری نتایج حاصله از وظایف و دامنه اختیارات هر یک از ذینفعان، اطلاعاتی در مورد هر ذینفع به دست آمده که به شناخت بیشتر ذینفعان برنامه راهبردی شهر رشت کمک می‌کنند.

نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها بیان‌گر این موضوع است که با توجه به عناصر ذینفع کلیدی بیشترین قدرت اثرگذاری در برنامه راهبردی شهر رشت به ترتیب متعلق به سپاه پاسداران، شورای اسلامی، شهرداری، شرکت ساختمان‌سازی، اداره اصناف و اتحادیه‌ها، کارخانه‌ها، نمایندگان رشت در مجلس، وزارت دفاع، تأمین‌کنندگان خرد مقیاس، اداره مالیات و دارایی، فرمانداری رشت، دادگستری، اداره میراث فرهنگی، امام جمعه، بانک‌ها، نیروی انتظامی، اداره راه و شهرسازی، پیمانکاران، سازمان نظام مهندسی، اداره محیط‌زیست استان، اداره صنعت معدن تجارت، مشاورین املاک، اداره ثبت اسناد و احوال، ادارات دولتی خدمات شهری، مهندسین مشاور، دانشگاه‌ها، اداره کل هواشناسی، اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی، اشخاص حقیقی، متخصصین و نخبگان علمی، نیروی ارتش، اداره بهداشت و درمان، سازمان اوقاف و امور خیریه، اداره آموزش و پرورش، اداره تأمین اجتماعی، اداره کمیته امداد، هلال احمر، گروه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد، باشگاه‌های ورزشی، شهروندان، کاربران، مصرف‌کنندگان، اجتماعات محلی، گروه‌های حاشیه‌نشین است.

از طرف دیگر بیشترین منفعت و تأثیرپذیری از برنامه راهبردی شهر رشت نیز به ترتیب متعلق به شهروندان، شرکت ساختمان‌سازی، کاربران، مصرف‌کنندگان، اجتماعات محلی گروه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد، شهرداری، تأمین‌کنندگان خرد مقیاس، شورای اسلامی، کارخانه‌ها، پیمانکاران، مشاورین املاک، اشخاص حقیقی، اداره محیط‌زیست استان، اداره اصناف و اتحادیه‌ها، گروه‌های حاشیه‌نشین، اداره مالیات و دارایی، اداره میراث فرهنگی، ادارات دولتی خدمات شهری، مهندسین مشاور، اداره راه و شهرسازی، اداره صنعت معدن تجارت، اداره ثبت اسناد و احوال، سازمان نظام مهندسی، بانک‌ها، اداره بهداشت و درمان، باشگاه‌های ورزشی، اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی، اداره تأمین اجتماعی، اداره آموزش و پرورش، هلال احمر، اداره کمیته امداد، دانشگاه‌ها، سازمان اوقاف و امور خیریه، نمایندگان رشت در مجلس، متخصصین و نخبگان علمی، فرمانداری رشت، نیروی انتظامی، اداره کل هواشناسی، دادگستری، سپاه پاسداران، وزارت دفاع، امام جمعه و نیروی ارتش است.

جدول ۱۰- میزان قدرت و منفعت هر یک از عناصر و ذینفعان کلیدی برنامه راهبردی شهر رشت

بخش‌ها ذینفع	عناصر ذینفع کلیدی	قدرت	منفعت
سیاسی	امام جمعه	۴	۲,۵
	نمایندگان رشت در مجلس	۴,۵	۳
مالی و اقتصادی	بانک‌ها	۴	۳,۵
	اداره مالیات و دارایی	۴,۲	۴
	اداره صنعت معدن تجارت	۳,۸	۳,۸
	اداره اصناف و اتحادیه‌ها	۴,۶	۴,۱
سلامت و بهداشت	اداره بهداشت و درمان	۲,۸	۳,۵
	اداره تأمین اجتماعی	۲,۶	۳,۴
	هلال احمر	۲,۵	۳,۳
اجتماعی و فرهنگی	شهروندان	۲	۴,۹
	گروه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد	۲,۵	۴,۷



منفعت	قدرت	عناصر ذینفع کلیدی	بخش‌ها ذینفع
۳,۵	۲,۴	باشگاه‌های ورزشی	
۳,۴	۳	اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی	
۳,۳	۲,۷	اداره آموزش و پرورش	
۳,۲	۲,۶	اداره کمیته امداد	
۳,۱	۲,۸	سازمان اوقاف و امور خیریه	
۴,۵	۳,۹	پیمانکاران	سرمایه گذاران
۴,۴	۳,۸	مشاورین املاک	
۴,۳	۳	اشخاص حقیقی	
۳,۹	۳,۷	مهندسين مشاور	فنی اجرایی
۳,۷	۳,۹	سازمان نظام مهندسی	
۳,۸	۳,۸	اداره ثبت اسناد و احوال	
۳,۱	۳,۵	دانشگاه‌ها	
۳	۳	متخصصین و نخبگان علمی	
۲	۳	نیروی ارتش	امنیتی
۲,۸	۴	نیروی انتظامی	
۲,۶	۴,۹	سپاه پاسداران	
۲,۷	۴,۱	دادگستری	
۲,۵	۴,۵	وزارت دفاع	
۴,۶	۴,۸	شهرداری	مدیریتی
۴,۵	۴,۹	شورای اسلامی	
۲,۹	۴,۲	فرمانداری رشت	
۳,۸	۴	اداره راه و شهرسازی	
۳,۹	۳,۸	ادارات دولتی خدمات شهری	
۲,۸	۳,۵	اداره کل هواشناسی	
۴	۴,۱	اداره میراث فرهنگی	
۴,۲	۳,۹	اداره محیط زیست استان	
۴,۸	۴,۸	شرکت ساختمان سازی	بخش خصوصی
۴,۵	۴,۶	کارخانه‌ها	
۴,۶	۴,۵	تأمین کنندگان خرد مقیاس	
۴,۸	۱	کاربران، مصرف کنندگان، اجتماعات محلی	گروه های مردمی
۴,۱	۰,۵	گروه‌های حاشیه نشین	

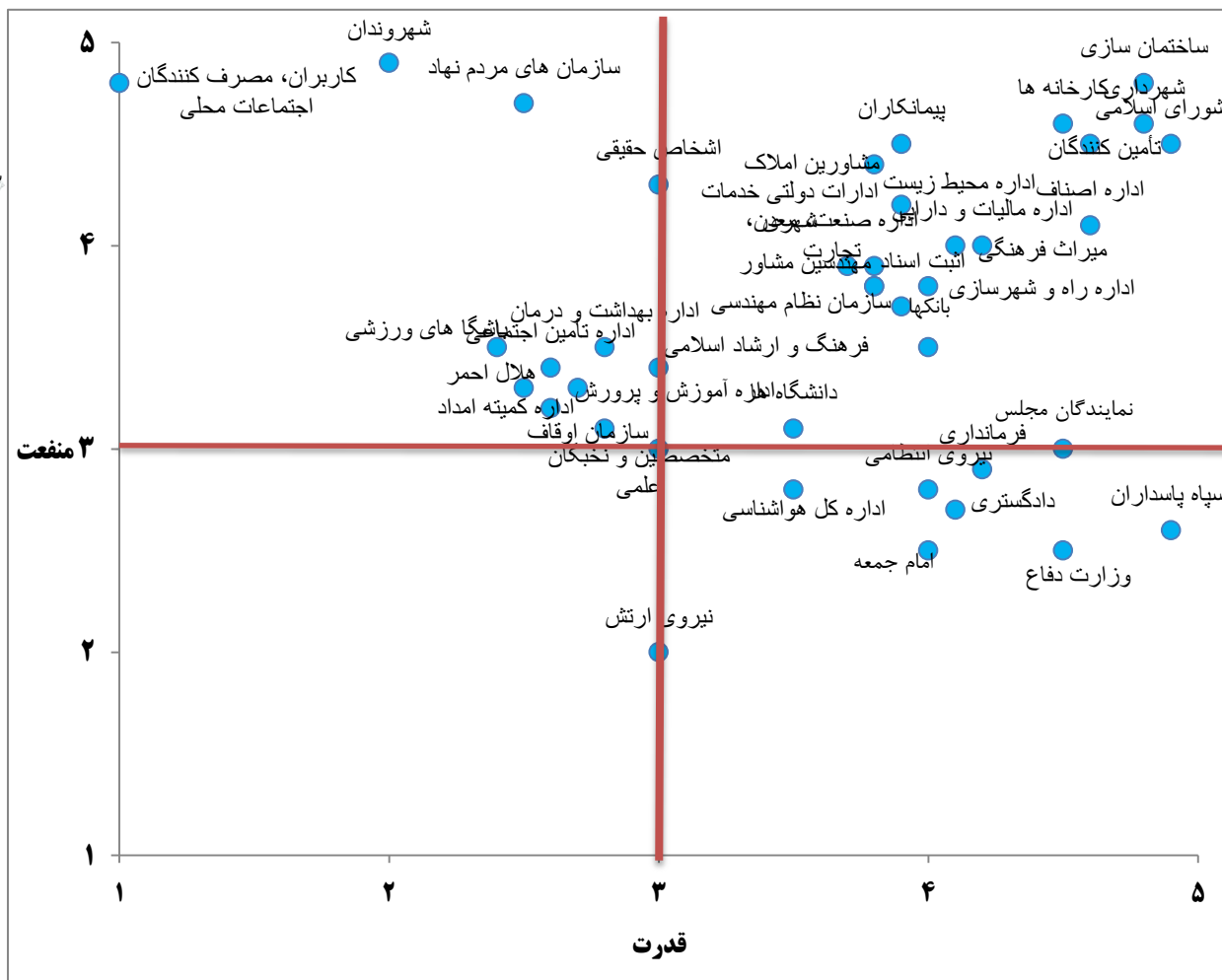
پس از رتبه‌بندی بر اساس قدرت و منفعت هر یک از عناصر کلیدی به رتبه‌بندی قدرت (اثرگذاری) و منفعت (اثرپذیری) بخش‌های اصلی پرداخته شد. نتایج بیانگر این موضوع است در میان بخش‌های ذینفع در برنامه راهبردی شهر رشت بیشترین قدرت به ترتیب متعلق به بخش‌های بخش خصوصی، سیاسی، مالی و اقتصادی، مدیریتی، امنیتی، فنی اجرایی، سرمایه گذاری، سلامت و بهداشت، اجتماعی و فرهنگی و گروه‌های مردمی است؛ و بیشترین منفعت و اثر پذیری نیز به ترتیب متعلق به



بخش‌های خصوصی، گروه‌های مردمی، سرمایه‌گذاری، مالی و اقتصادی، مدیریتی اجتماعی و فرهنگی، فنی اجرایی، سلامت و بهداشت، سیاسی و امنیتی است.

جدول ۱۱- میزان قدرت و منفعت هریک از عناصر و ذینفعان کلیدی برنامه راهبردی شهر رشت

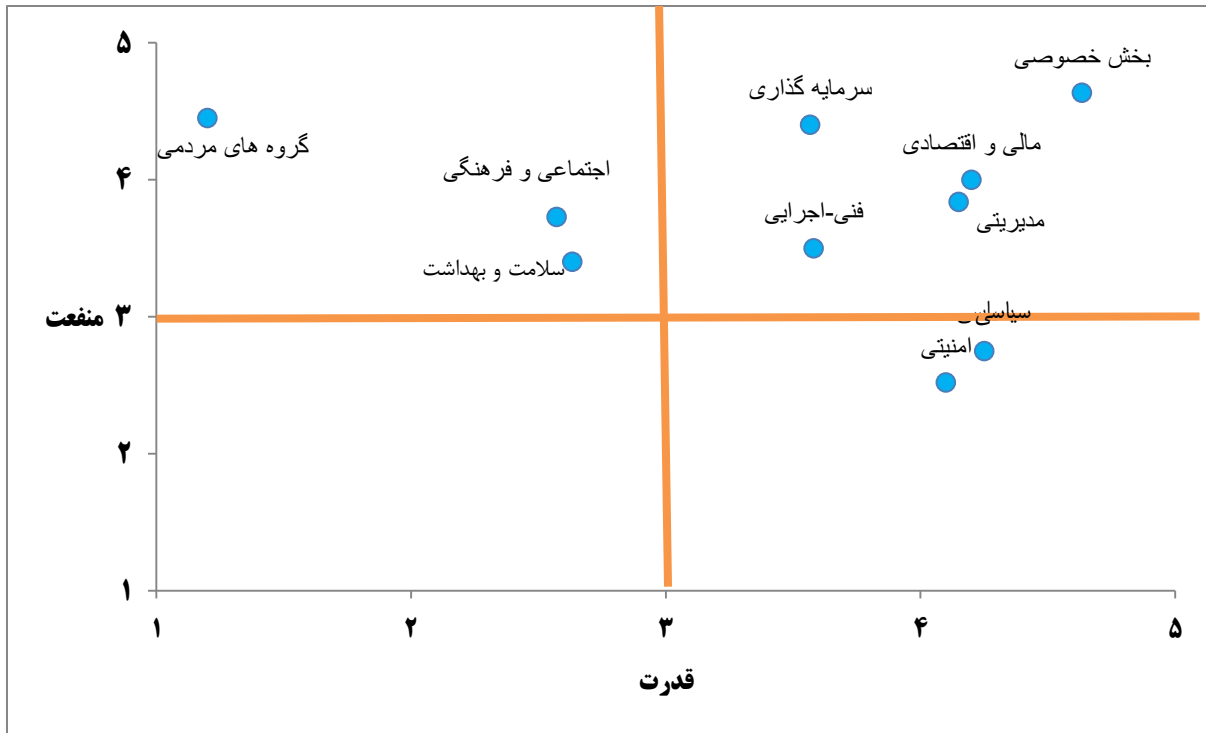
بخش‌های ذینفع	قدرت	منفعت
سیاسی	۴,۲۵	۲,۷۵
مالی و اقتصادی	۴,۱۵	۳,۸۵
سلامت و بهداشت	۲,۶۳	۳,۴۰
اجتماعی و فرهنگی	۲,۵۷	۳,۷۳
سرمایه‌گذاری	۳,۵۷	۴,۴۰
فنی اجرایی	۳,۵۸	۳,۵۰
امنیتی	۴,۱۰	۲,۵۲
مدیریتی	۴,۱۵	۳,۸۴
بخش خصوصی	۴,۶۳	۴,۶۳
گروه‌های مردمی	۰,۷۵	۴,۴۵



شکل ۲۳- رابطه هریک از عناصر ذینفع در برنامه راهبردی شهر رشت بر اساس ماتریس قدرت/منفعت



در شکل زیر رابطه کلی بخش‌هایی ذینفع برنامه راهبردی شهر رشت را بر اساس میزان بهره‌مندی از قدرت و منفعت در هر یک از بخش‌های کلیدی نشان می‌دهد. این رابطه بر پایه هرکدام از محورهای ماتریس قدرت و منفعت نشان داده شده است و مشخص می‌کند که بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری، مالی و اقتصادی، مدیریتی و فنی-اجرایی به عنوان نقش‌آفرینان اصلی گروهایی هستند که هر دو مشخصه قدرت و منفعت را دارا هستند. بخش‌های سیاسی و امنیتی جز مواردی هستند که از قدرت بالایی برخوردارند ولی منفعت چندانی به لحاظ قانونی ندارند، بخش‌های گروه‌های مردمی، اجتماعی و فرهنگی، سلامت و بهداشت نیز قدرت کمی در برنامه داشته‌اند منتهی از منفعت و اثرپذیری بالایی از برنامه راهبردی شهر رشت برخوردار هستند.



شکل ۲۴- ماتریس منفعت- قدرت در دسته‌بندی کلان

۱-۴-۳- مشارکت‌پذیری عمومی شهروندان جهت تبیین چشم‌انداز توسعه شهر رشت با روش‌هایی همچون انجام مطالعات میدانی (مانند مصاحبه، نظرسنجی، توزیع پرسشنامه آنلاین و حضوری)، برگزاری گردهم‌آیی و کارگاه‌های تخصصی، استفاده از ظرفیت رسانه‌های عمومی، شبکه‌های مجازی و ابزارهای محیطی در سطح فضاها عمومی شهر و انجام دیگر اقدامات خلاقانه

به منظور تقویت مشارکت شهروندان در جهت تبیین چشم‌انداز توسعه شهر رشت از سه ابزار اصلی به شرح زیر بهره گرفته شد:



شکل ۲۵- ابزارهای نظرسنجی شهروندان

۱-۴-۳-۱- پرسشنامه

در پرسشنامه تدوین شده علاوه بر دریافت نظرات مردم در خصوص مسائل و چالش‌هایی که با آن‌ها در سطح شهر و محله خود مواجه هستند، تصویر ایده‌آل از بیست سال آینده شهر نیز مورد پرسش قرار گرفت. نمونه پرسشنامه که در سطح مناطق پنج‌گانه شهر رشت توزیع و تکمیل شده است در ادامه ارائه گردیده است:

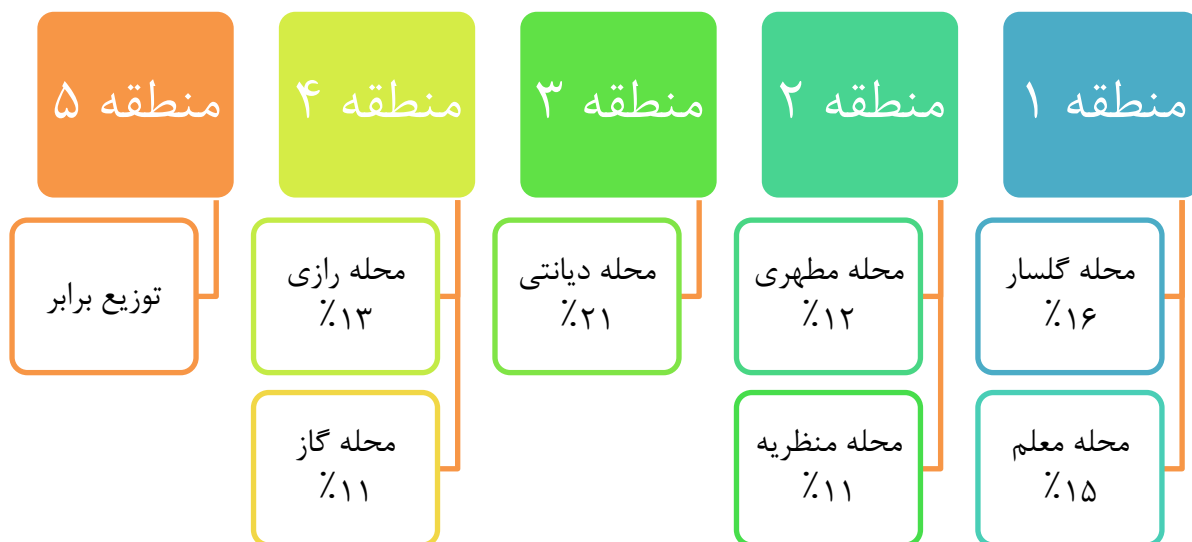
جدول ۱۲- حجم نمونه پرسشنامه

منطقه	جمعیت کل	جمعیت زن	جمعیت مرد	حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران با مقدار خطای ۰.۰۸
۱	۱۶۷۳۰۴	۸۵۷۴۲	۸۱۵۶۲	۱۵۰
۲*	۸۶۳۵۸	۴۴۶۴۵	۴۱۷۱۳	۱۵۰ + ۱۵۰
۳	۱۴۸۹۵۵	۷۴۴۷۰	۷۴۴۸۵	۱۵۰
۴	۱۹۴۲۲۷	۹۷۰۶۱	۹۷۱۶۶	۱۵۰
۵	۸۳۱۵۱	۴۱۷۶۴	۴۱۳۸۷	۱۵۰
مجموع				۹۰۰ = ۱۵۰ + ۷۵۰

• لازم به ذکر است که به دلیل اهمیت ویژه منطقه دو رشت، در این منطقه تعداد ۳۰۰ پرسشنامه تهیه و تدوین شده است.

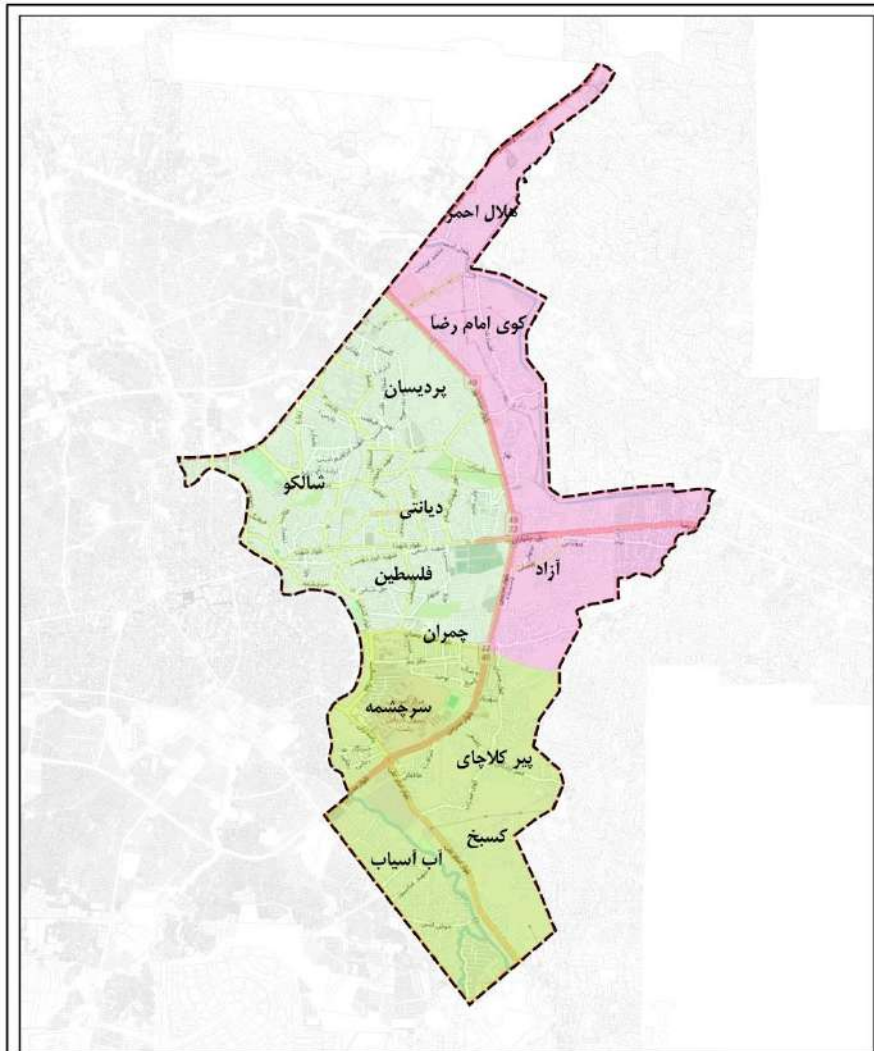


در جریان تکمیل پرسشنامه، توجه بر این بوده است که تمامی سطوح مناطق براساس تفکیک محلات (هر محله به‌طور متوسط ۱۰-۱۵ پرسشنامه) پوشش داده شود. در این میان بیشترین حجم مشارکت در مناطق پنج‌گانه شهرداری رشت به شرح زیر است:



شکل ۲۶- بیشترین سطح مشارکت در محلات به تفکیک مناطق

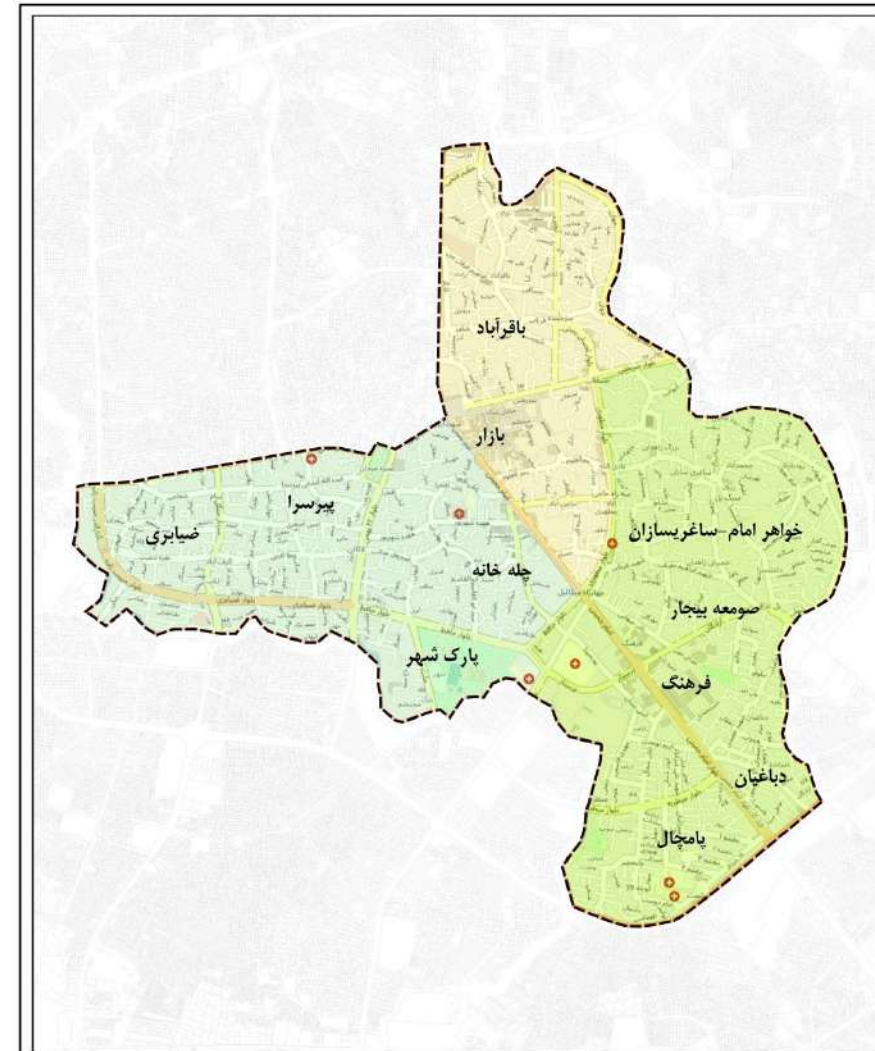
لازم به ذکر است شهر رشت، محله‌بندی مصوبی ندارد و براساس طرح محله‌بندی پیشین که مصوب نشده است، ۵۵ محله برای شهر رشت به تفکیک مناطق (هر منطقه دارای ۳ ناحیه و ۱۱ محله) پیش‌بینی شده است که انتقادات زیادی نیز به آن وارد است چراکه محله‌بندی را به‌صورت کمی و بی‌توجه به منظر ذهنی شهروندان و پیشینه تاریخی شهر صورت داده است. پاسخ‌دهندگان برای تعیین محله خود به تقسیمات عرفی و ذهنی خود توجه داشته‌اند که گاه از مقیاس یک محله کوچک‌تر است و محدوده یک خیابان را دربرمی‌گیرد.



طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت
عنوان نقشه: نقشه محلات منطقه سه

راهنما:
 منطقه سه
 ناحیه یک
 ناحیه دو
 ناحیه سه

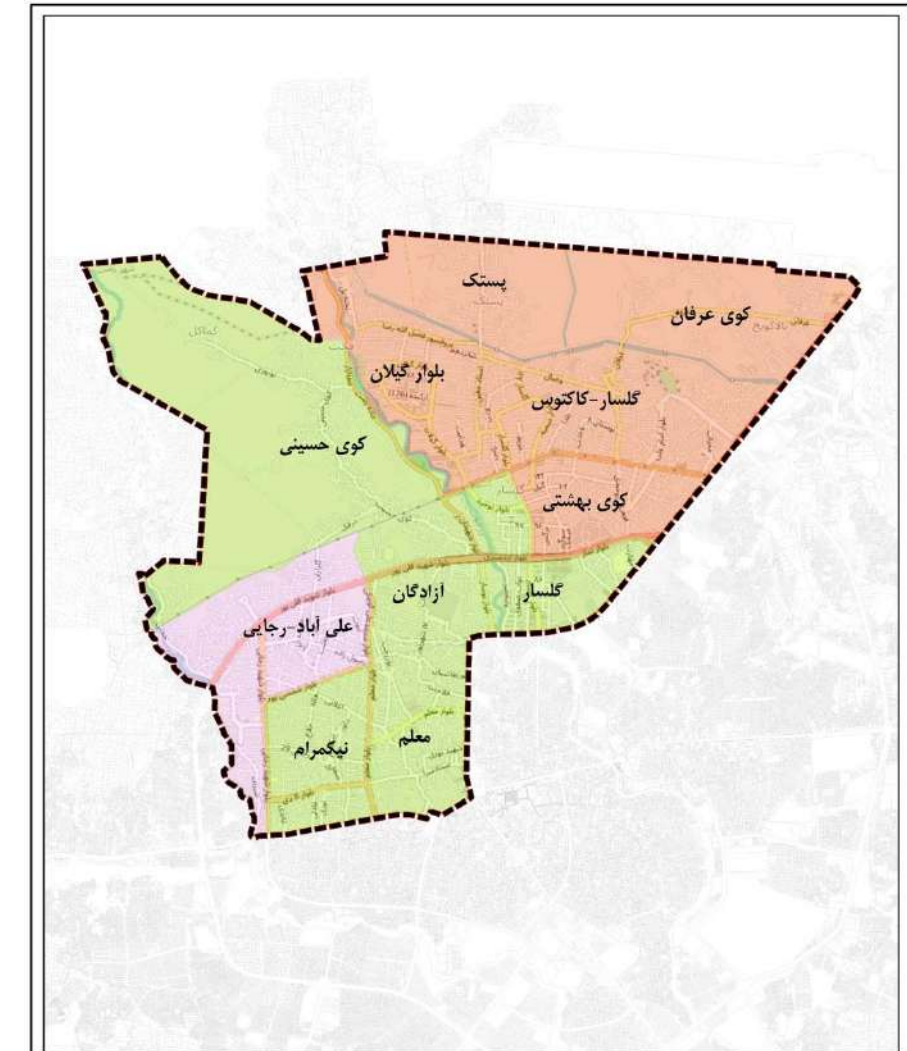
مختصات: UTM 37QUB
 مقیاس: 1:50,000



طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت
عنوان نقشه: نقشه محلات منطقه دو

راهنما:
 منطقه دو
 ناحیه یک
 ناحیه دو
 ناحیه سه

مختصات: UTM 37QUB
 مقیاس: 1:50,000

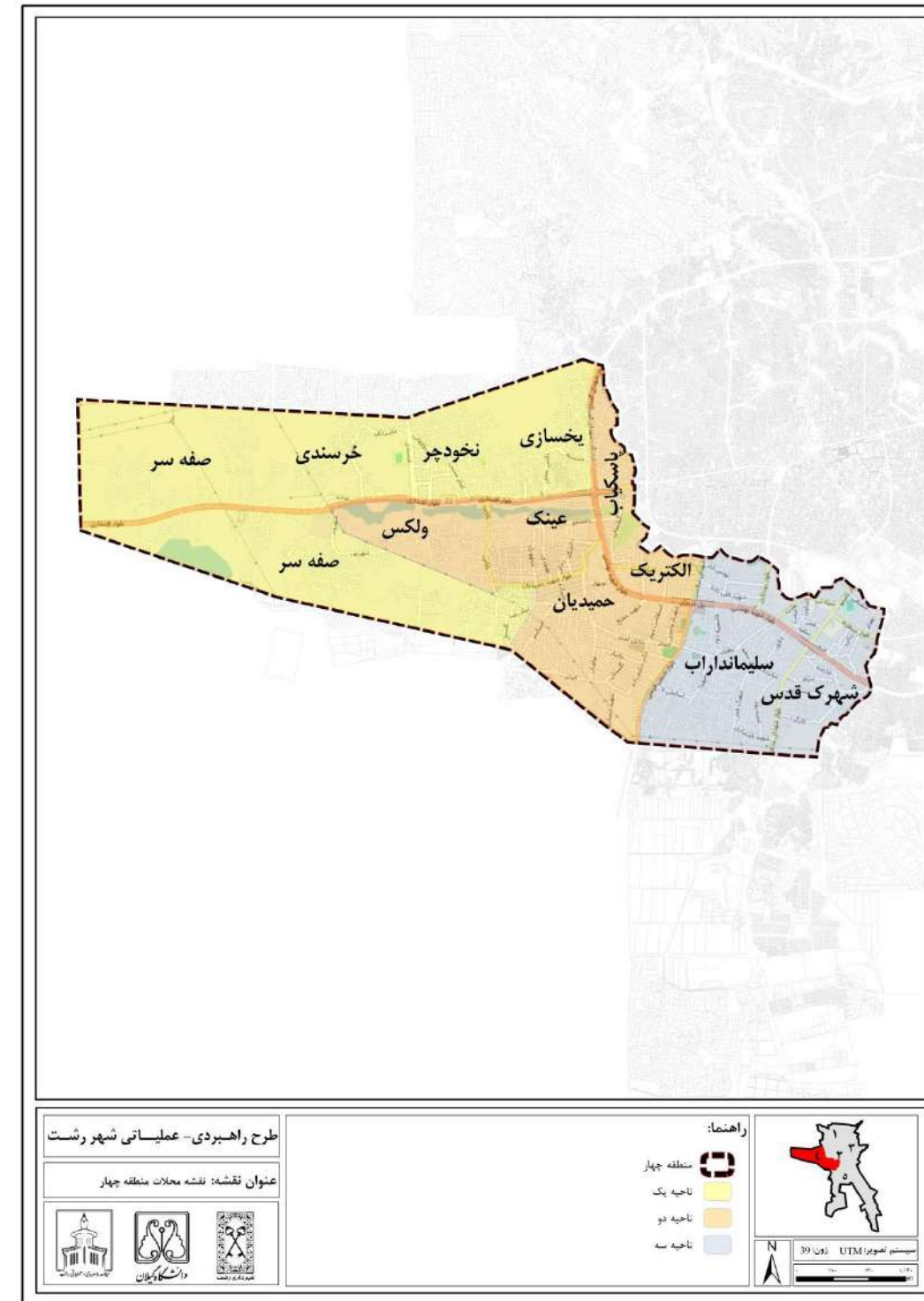
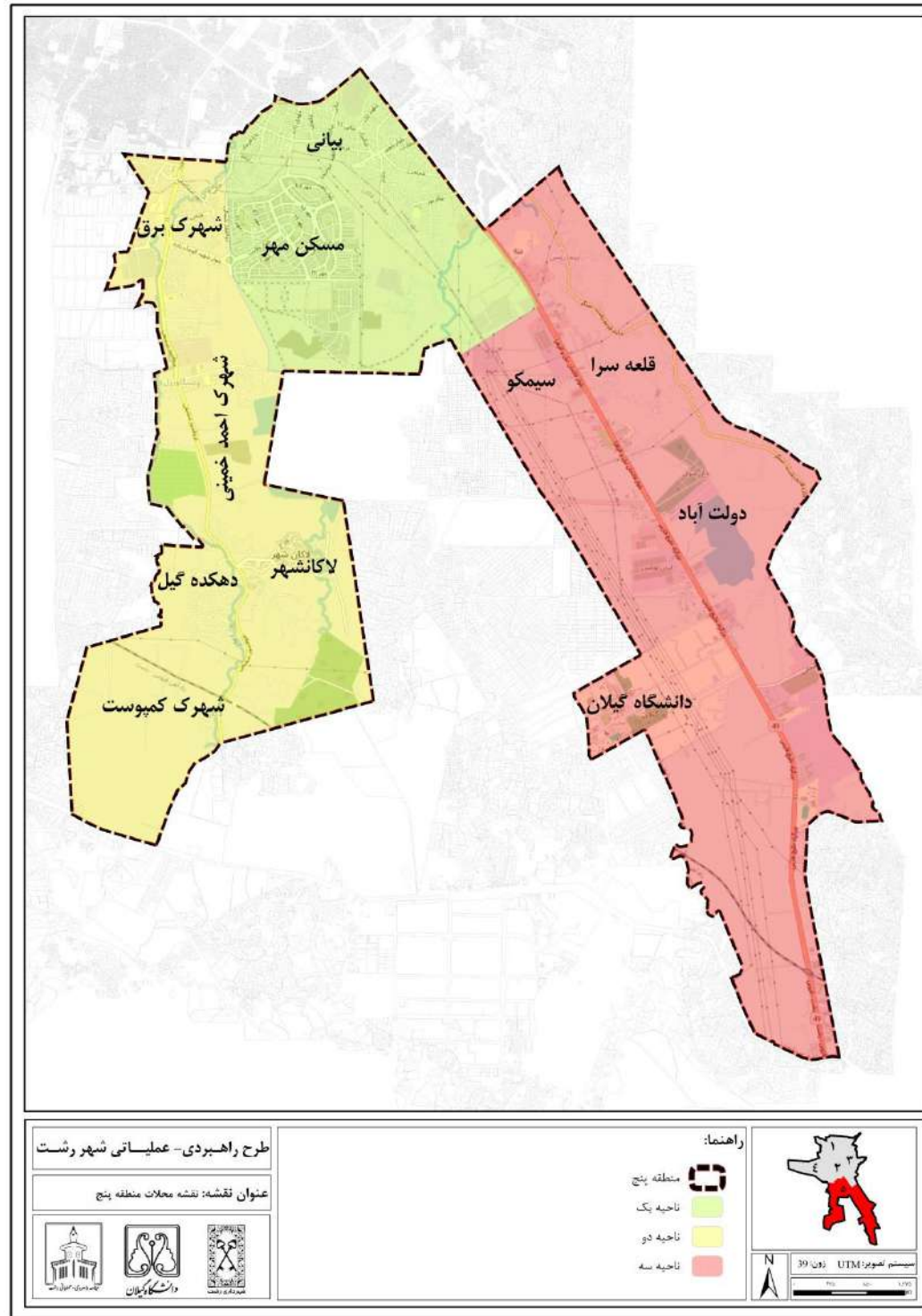


طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت
عنوان نقشه: نقشه محلات منطقه یک

راهنما:
 منطقه یک
 ناحیه یک
 ناحیه دو
 ناحیه سه

مختصات: UTM 37QUB
 مقیاس: 1:50,000

شکل ۲۷- موقعیت نواحی و محلات مناطق ۱، ۲ و ۳



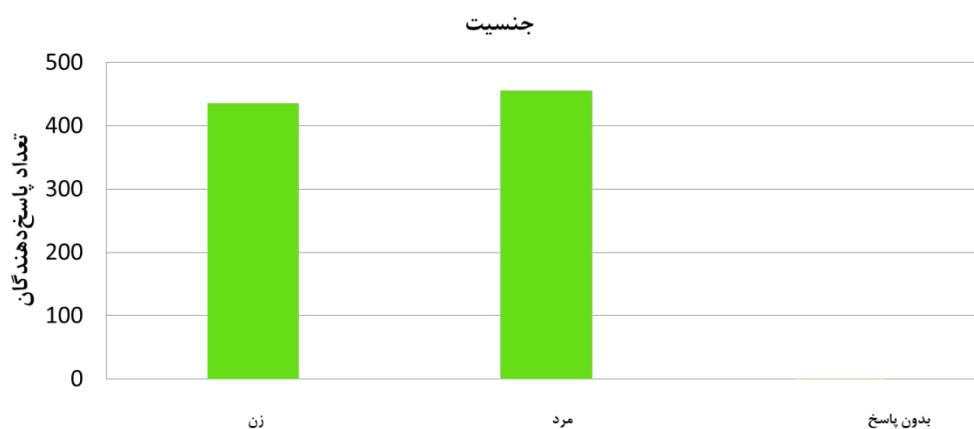
شکل ۲۸- موقعیت نواحی و محلات مناطق ۴ و ۵



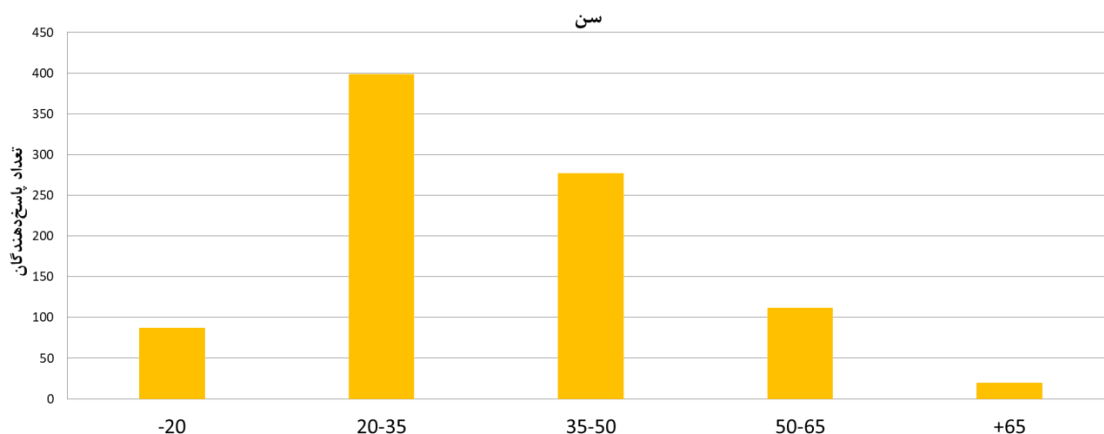
در ادامه اطلاعات حاصل از پرسشنامه‌های مردمی ارائه شده‌اند، لازم به ذکر است که با توجه به محوریت کل شهر رشت در تدوین برنامه راهبردی در هر سوال پرسشنامه کلی شهر مشخص شده و به اطلاعات خاص و ویژه مناطق نیز پرداخته شده است:

سوالات بخش عمومی:

همانگونه که در نمودار مشاهده می شود، بیشترین پاسخ متعلق به مردان با ۵۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به زنان با اختصاص ۵۲ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۶۲ درصد متعلق به زنان؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به مردان با ۵۱ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به زنان با ۵۱ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به مردان با ۷۴ درصد است.

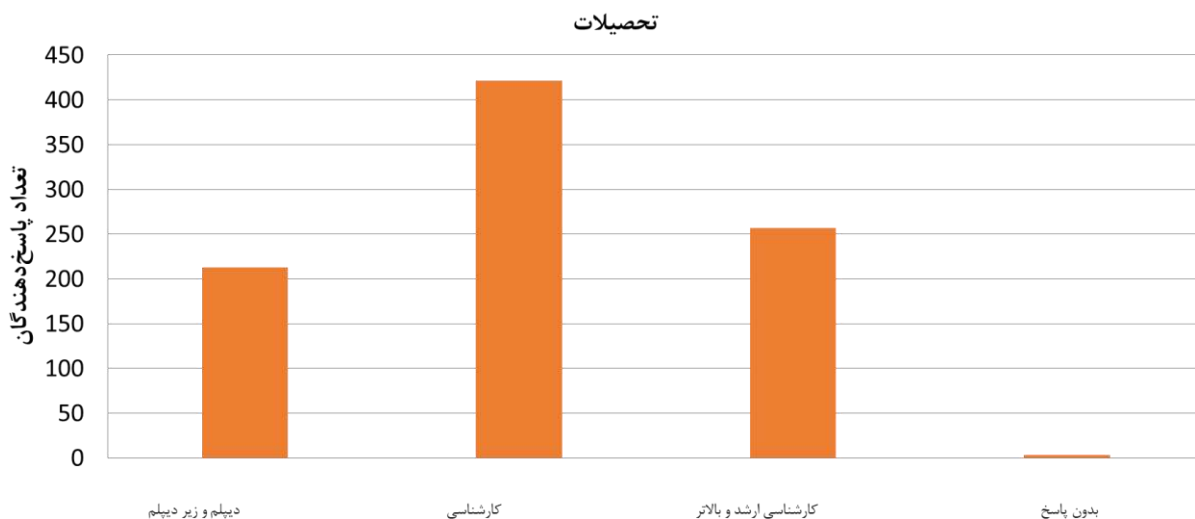


تمامی سنین در پنج گروه: زیر ۲۰ سال، ۲۰ تا ۳۵ سال، ۳۵ تا ۵۰ سال، ۵۰ تا ۶۵ سال و بالاتر از ۶۵ سال دسته‌بندی شده‌اند. بیشترین آمار سنی متعلق به گروه ۲۰ تا ۳۵ سال (۴۰۰ نفر) و کمترین آمار متعلق به سنین بالاتر از ۶۵ سال (کمتر از ۵۰ نفر) است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گروه سنی ۲۰ تا ۳۵ سال با اختصاص ۳۸ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۴۵ درصد متعلق به گروه سنی ۲۰ تا ۳۵ سال؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گروه سنی ۲۰ تا ۳۵ سال با ۴۰ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ متعلق به گروه سنی ۲۰ تا ۳۵ سال با ۴۰ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گروه سنی ۳۵ تا ۵۰ سال با ۵۷ درصد است.

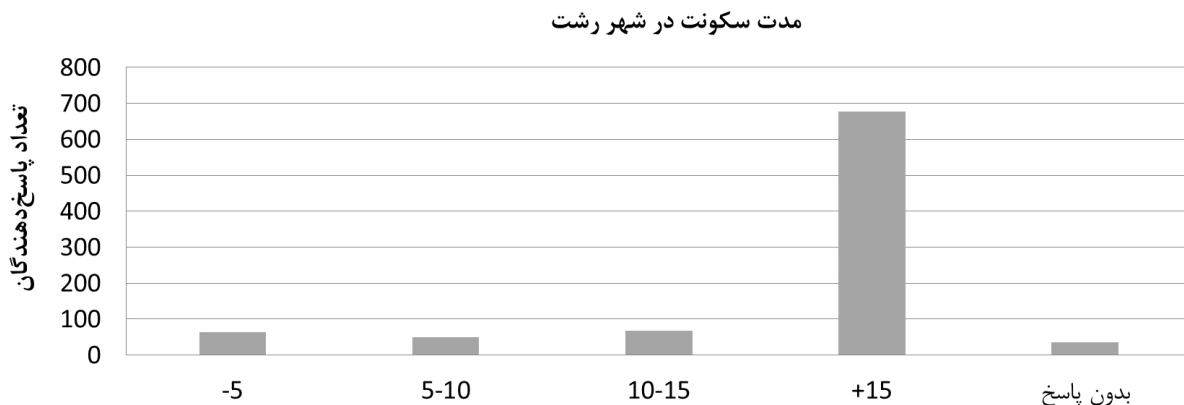




همانطور که مشاهده می‌شود، میزان تحصیلات به سه دسته: دیپلم و زیر دیپلم، کارشناسی، کارشناسی ارشد و بالاتر تفکیک شده است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه کارشناسی با اختصاص ۵۵ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۴۳ درصد متعلق به کارشناسی؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به کارشناسی با ۵۲ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه کارشناسی با ۵۸ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به انتخاب گزینه کارشناسی با ۵۳ درصد است.



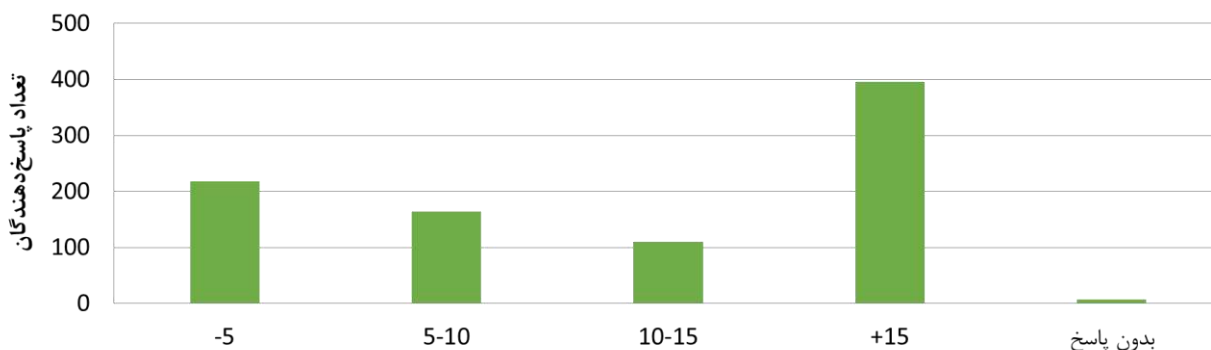
در خصوص مدت سکونت پاسخ دهندگان، بیشترین تعداد پاسخ‌ها مربوط به گروه بیشتر از ۱۵ سال است که حدود ۷۰۰ مورد از تمامی پاسخ‌ها را به خود اختصاص داده است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به بالای ۱۵ سال با اختصاص ۹۲ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۲۷ درصد متعلق به بالای ۱۵ سال؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بالای ۱۵ سال با ۷۵ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بالای ۱۵ سال با ۸۰ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به انتخاب گزینه بالای ۱۵ سال با اختصاص ۸۸ درصد است.





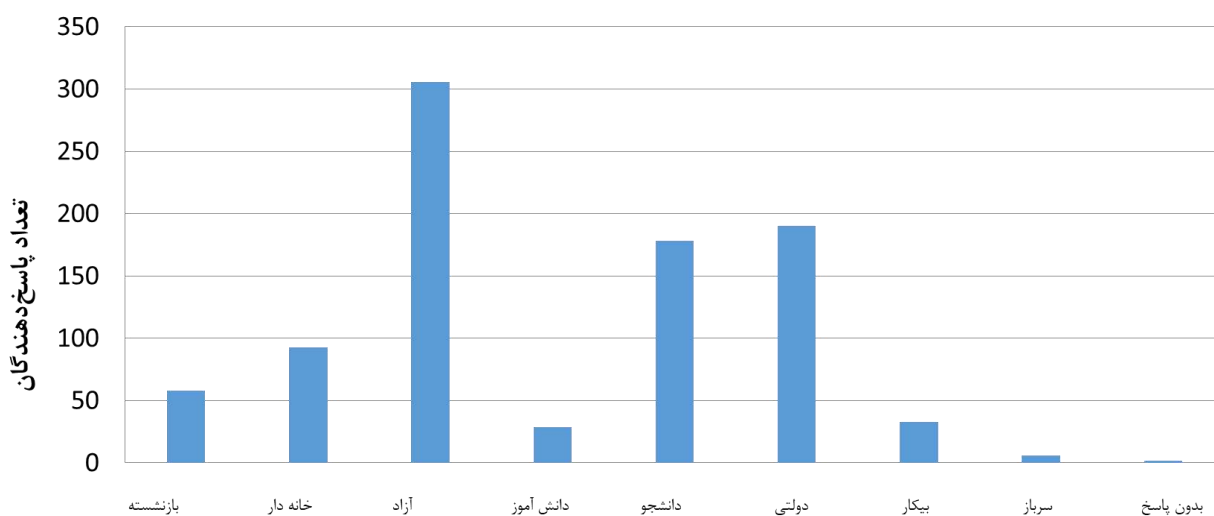
➤ در خصوص مدت سکونت در منطقه مورد سکونت، بیشترین تعداد پاسخ‌ها مربوط به گزینه «بیشتر از ۱۵ سال» است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به بالای ۱۵ سال با اختصاص ۵۴ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۴۱ درصد متعلق به زیر ۵ سال؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بالای ۱۵ سال با ۵۳ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بالای ۱۵ سال با ۶۶ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به انتخاب گزینه بالای ۱۵ سال با ۴۸ درصد است.

مدت سکونت در منطقه



➤ با توجه به نمودار، بیشترین تعداد پاسخ‌ها، مربوط به مشاغل آزاد و سپس مشاغل دولتی و در نهایت دانشجوی است. همچنین، کمترین تعداد پاسخ‌ها، متعلق به سرباز است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به شغل آزاد با اختصاص ۴۳ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۲۸ درصد متعلق به شغل آزاد و سپس، دانشجو با ۲۷ درصد؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به شغل آزاد با ۳۶ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به شغل آزاد با ۳۳ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به شغل دولتی با ۳۱ درصد است.

شغل





• سوالات مقدماتی:

➤ در پاسخ به «چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما جذاب می‌کند؟» در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با ترتیب گزینه‌های آب‌وهوا، سرزندگی و سبک زندگی شهری با اختصاص ۲۵ درصد؛ در منطقه ۲، بیشترین پاسخ با ۲۰ درصد متعلق به جواب ترکیبی با ترتیب گزینه‌های آب‌وهوا، سرزندگی و سبک زندگی شهری؛ در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ترتیب گزینه‌های آب‌وهوا، سرزندگی و سبک زندگی شهری با ۱۶ درصد؛ در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ترتیب گزینه‌های سرزندگی و سبک زندگی شهری با ۲۱ درصد؛ و در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به انتخاب گزینه آب‌وهوا با ۴۶ درصد است.

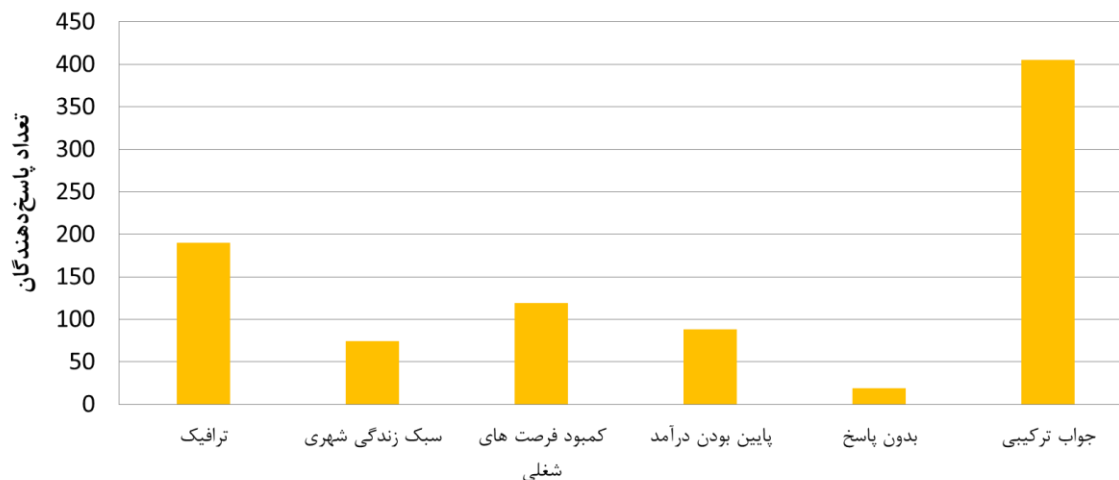
چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما جذاب می‌کند؟



➤ در پاسخ به اینکه «چه مواردی زندگی در شهر رشت را برای شهروندان سخت می‌کند؟» جواب‌های ترکیبی با حدود ۴۶ درصد، حداکثر تعداد را به خود اختصاص داده است. ترافیک ۲۱ درصد، سبک زندگی شهری ۷ درصد، کمبود فرصت‌های شغلی ۱۳ درصد، پایین بودن درآمد ۱۰ درصد و بدون پاسخ ۳ درصد هستند. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۶۹ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، ترافیک با ۸۱ درصد بیشترین میزان تکرار را به خود اختصاص داده است و سپس پایین بودن درآمد با ۷۲ درصد بیشترین تکرار را دارد. در منطقه ۲، بیشترین آمار، مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۶۴ درصد از کل پاسخ‌ها است و در میان پاسخ‌های ترکیبی، بیشترین پاسخ با ۶۶ درصد متعلق به ترافیک و سپس، کمبود فرصت‌های شغلی با ۵۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ مربوط به پاسخ‌های ترکیبی با ۶۷ درصد است و در میان پاسخ‌های ترکیبی، ترافیک با ۶۳ درصد و سپس، کمبود فرصت‌های شغلی با ۶۱ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به پاسخ‌های ترکیبی با ۶۹ درصد است و در میان پاسخ‌های ترکیبی، کمبود فرصت‌های شغلی با ۶۱ درصد، ترافیک با ۵۹ درصد و سپس پایین بودن درآمد با ۵۴ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به انتخاب گزینه ترافیک با ۲۸ درصد و پس‌از آن، کمبود فرصت‌های شغلی با ۲۷ درصد است.



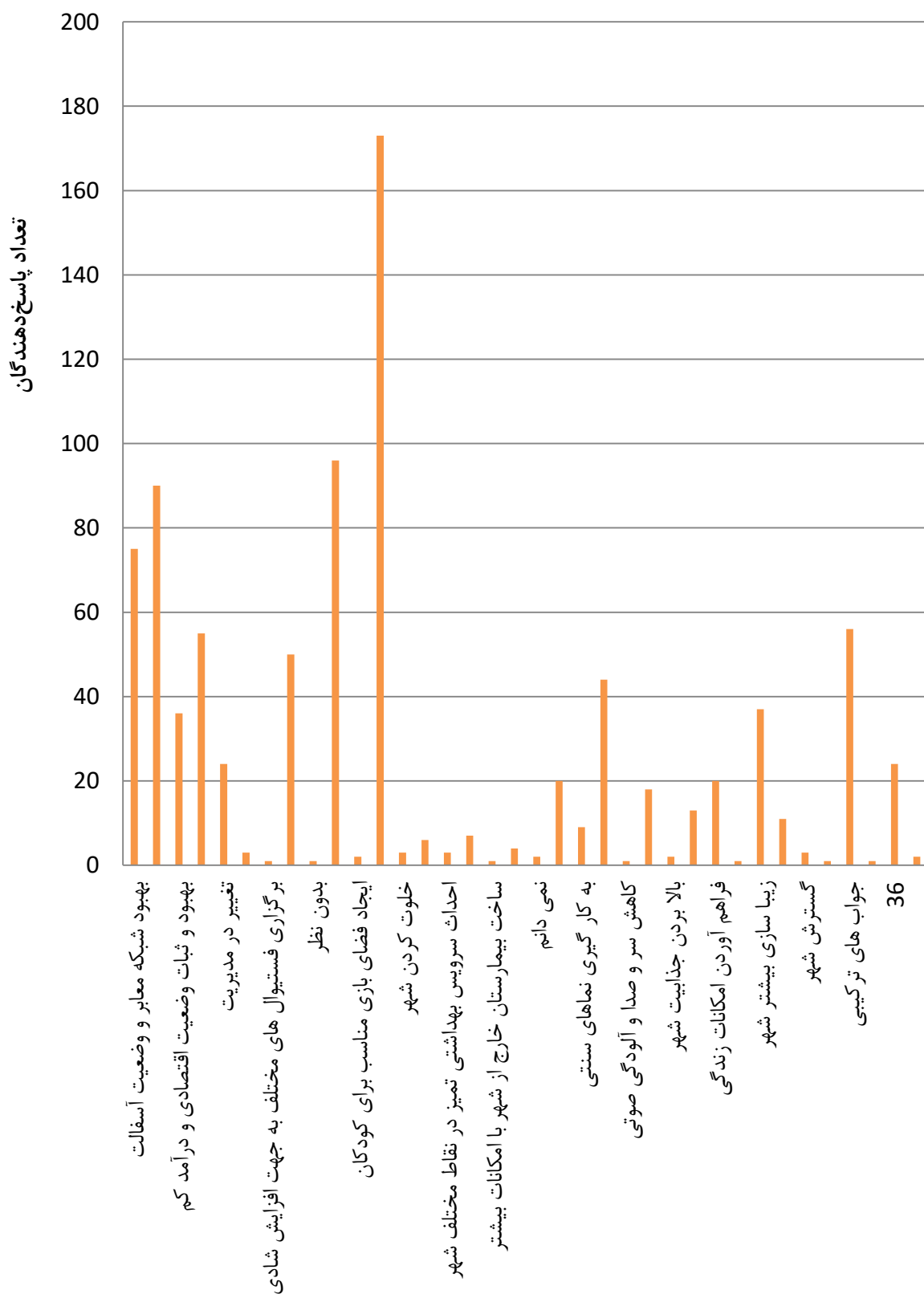
چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما سخت می‌کند؟



➤ در پاسخ به اینکه «اگر توان ایجاد تغییر در شهر رشت برای ایجاد زندگی بهتر را داشتید، چه تغییری ایجاد می‌کردید؟»، بیشترین پاسخ‌ها، مربوط به بدون پاسخ با ۱۹ درصد و پس‌از آن، ریشه‌کنی فقر و بیکاری با ۱۱ درصد، حل مشکل ترافیک با ۹ درصد و بهبود شبکه معابر با ۸ درصد در رده‌های بعدی هستند. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۱۸ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، حل مشکلات اقتصادی و فقر و بیکاری و بهبود وضعیت معابر بیشترین میزان تکرار را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۲، بیشترین آمار، مربوط به تنوع اشتغال با ۱۹ درصد از کل پاسخ‌ها است و پس‌از آن، حل مشکل ترافیک و حمل‌ونقل با ۱۶ درصد و بهبود شبکه معابر و وضعیت آسفالت با ۱۵ درصد در رده‌های بعدی قرار دارند. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بدون پاسخ با ۲۴ درصد است؛ پس‌از آن، حل مشکل ترافیک و حمل‌ونقل با ۱۷ درصد و جواب‌های ترکیبی با ۸ درصد در رده‌های بعدی قرار گرفته‌اند. در میان جواب‌های ترکیبی، حل مشکلات مربوط به ترافیک، اشتغال جوانان و فضایی برای تفریح و فضای سبز بیشترین آمار را از آن خود کرده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با ۴۵ درصد است و سپس، حل مشکل ترافیک و حمل‌ونقل با ۱۲ درصد در رده دوم و جواب‌های ترکیبی با ۸ درصد در رده سوم قرار دارند و در میان جواب‌های ترکیبی، حل مشکلات مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک بیشترین میزان را به خود اختصاص داده است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با ۲۷ درصد و پس‌از آن، بهبود شبکه معابر و تأسیسات و تجهیزات با ۱۷ درصد و سپس، ریشه‌کنی فقر و بیکاری با ۱۶ درصد است.



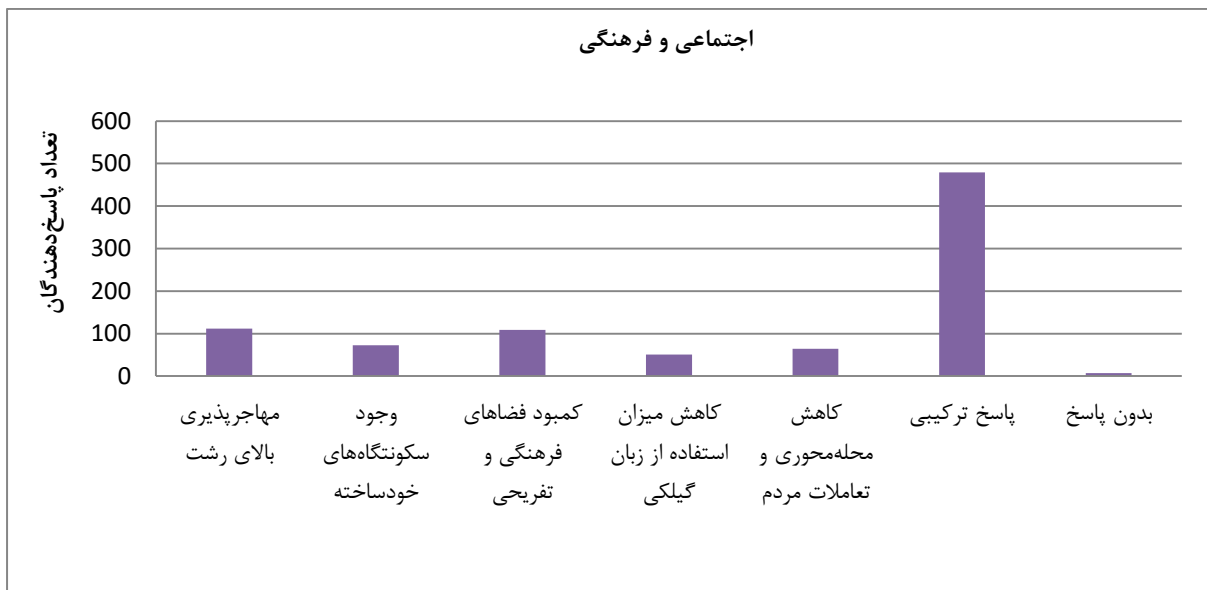
اگر توان ایجاد تغییر در شهر رشت برای ایجاد زندگی بهتر را داشتید، چه تغییری ایجاد می کردید؟





• مهم‌ترین مشکلات فعلی شهر رشت

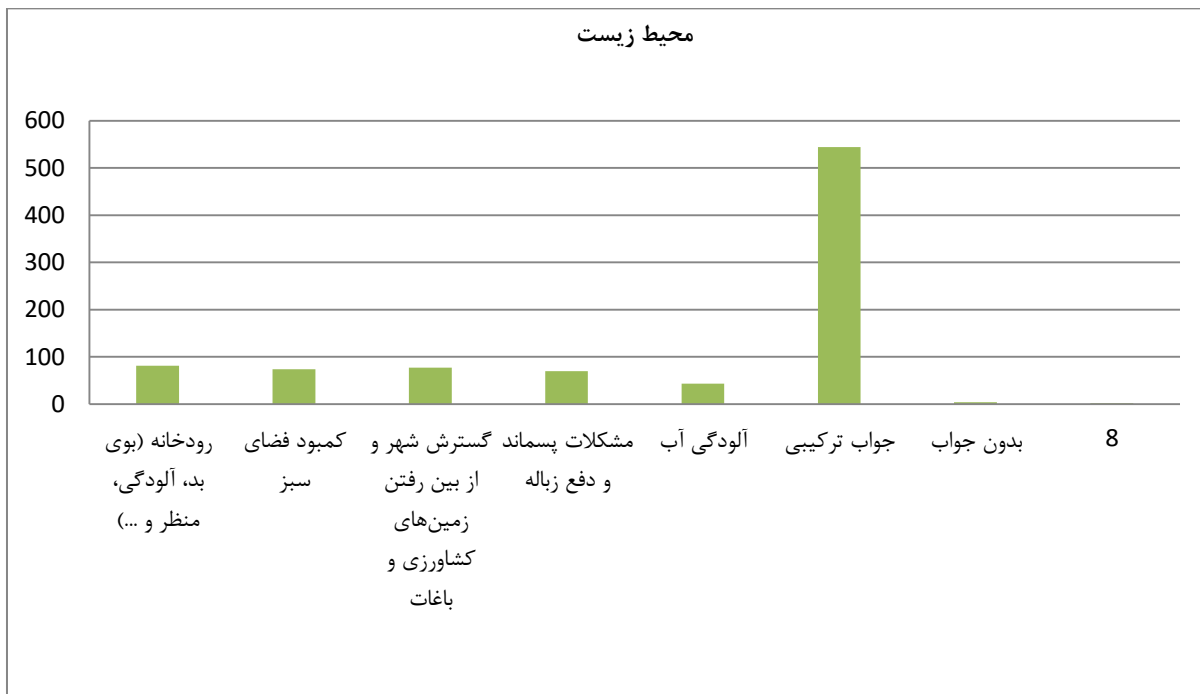
➤ در بعد اجتماعی و فرهنگی، بیشترین پاسخ، مربوط به پاسخ‌های ترکیبی است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ مربوط به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۶۸ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی با ۷۳ درصد و کاهش محله‌محوری و تعاملات مردم با ۵۷ درصد بیشترین میزان تکرار را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، ترکیبی با اختصاص ۶۸ درصد است که بیشترین آمار، مربوط به مهاجرپذیری بالای رشت با ۵۱ درصد و کاهش محله‌محوری و تعاملات مردم با ۴۸ درصد و وجود سکونتگاه‌های خودساخته با ۴۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه ترکیبی با ۶۹ درصد است و در این میان، کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی با ۵۱ درصد و کاهش استفاده از زبان گیلکی و مهاجرپذیری بالای رشت با ۳۷ درصد و سپس وجود سکونتگاه‌های خودساخته با ۲۹ درصد و کاهش محله‌محوری و تعاملات مردم با ۲۵ درصد در رده‌های بعدی قرار دارند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه ترکیبی با ۸۰ درصد است و در میان کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی ۵۵ درصد و مهاجرپذیری بالای رشت با ۴۴ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به مهاجرپذیری بالای رشت با ۲۸ درصد و سپس، کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی با ۲۴ درصد و وجود سکونتگاه‌های خود ساخته با ۲۱ درصد است.



➤ در بعد زیست‌محیطی، رودخانه و مسائل مربوط به آن، کمبود فضای سبز، گسترش شهر و از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و باغات، مشکلات پسماند و دفع زباله، آلودگی آب، جواب‌های ترکیبی و بدون جواب می‌باشند که بیشترین تعداد، مربوط به جواب‌های ترکیبی است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۹۲ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، رودخانه با ۷۳ درصد و مشکلات پسماند و دفع زباله با ۶۷ درصد بیشترین میزان تکرار را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۲،



بیشترین پاسخ، پاسخ‌های ترکیبی با اختصاص ۸۳ درصد است که بیشترین آمار، مربوط به مشکلات پسماند و دفع زباله با ۷۳ درصد و رودخانه با ۵۸ درصد و گسترش شهر و از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و باغات با ۴۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۸۷ درصد است؛ در این میان، مشکلات پسماند و دفع زباله با ۷۶ درصد و رودخانه با ۶۹ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۹۵ درصد است؛ در میان این پاسخ‌های ترکیبی، رودخانه با ۸۷ درصد و مشکلات پسماند و دفع زباله با ۶۶ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به رودخانه با ۲۸ درصد و سپس گسترش شهر و از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و باغات با ۲۳ درصد است.



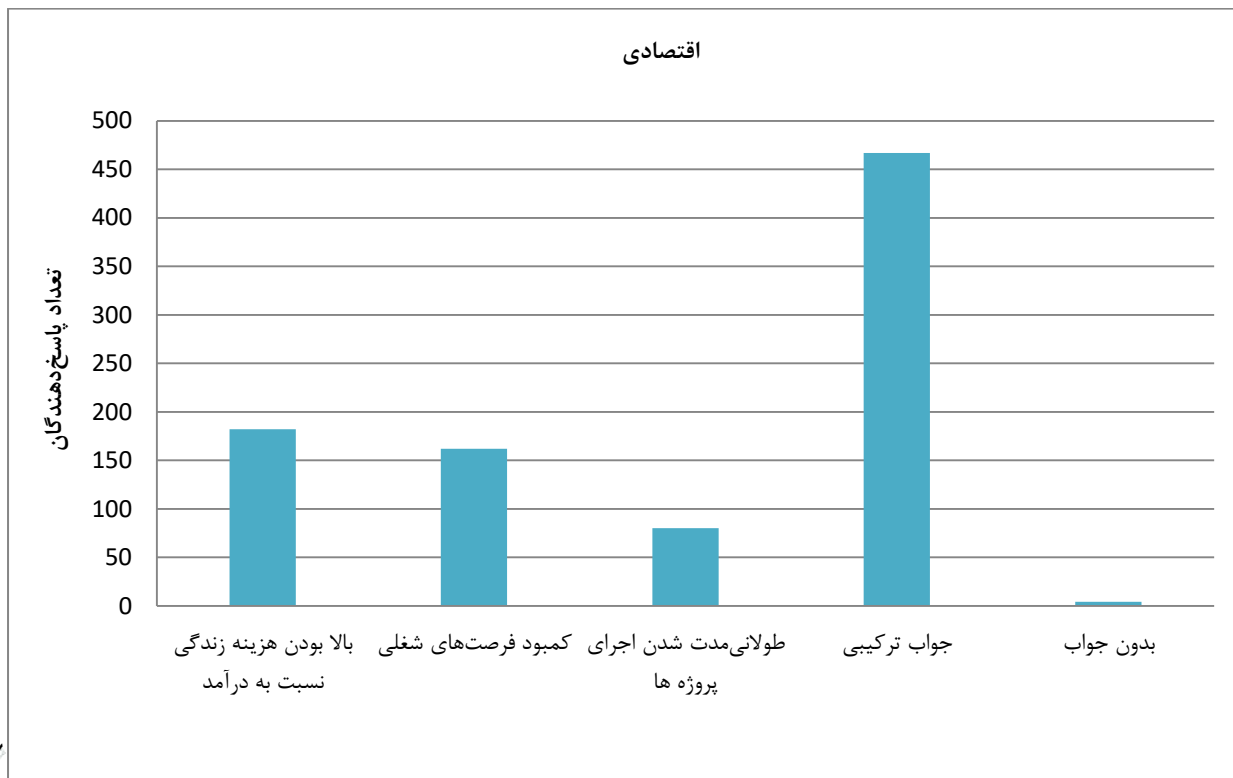
تعداد پاسخ‌دهندگان

۱۱۶۶

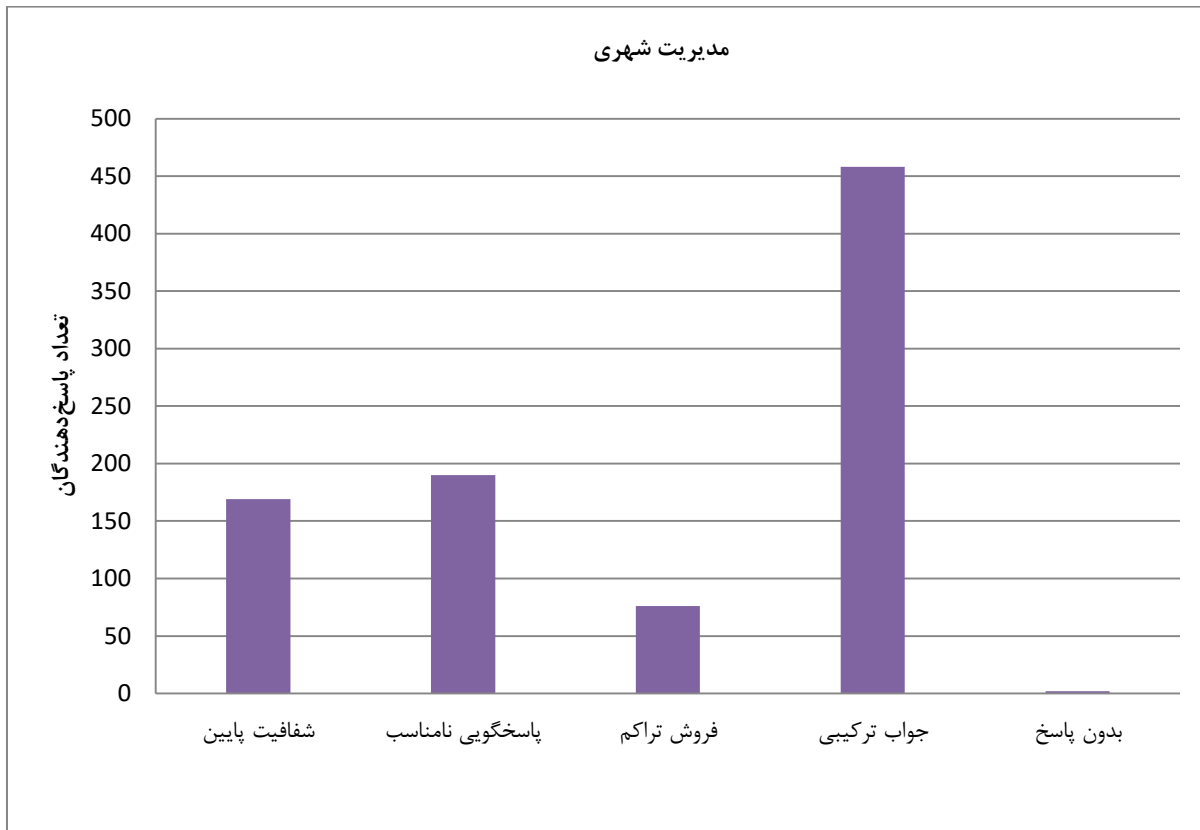
➤ در بعد اقتصادی، در پاسخ به انتخاب مشکلات اقتصادی شهر رشت، بیشترین پاسخ متعلق به پاسخ ترکیبی با ۵/۵۱ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۷۹ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، بالا بود هزینه‌های زندگی نسبت به درآمد با ۸۵ درصد، کمبود فرصت‌های شغلی با ۷۵ درصد و طولانی‌مدت شدن پروژه‌ها با ۵۲ درصد تمامی این پاسخ‌ها را تشکیل می‌دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، پاسخ‌های ترکیبی با اختصاص ۶۰ درصد است که بیشترین آمار، مربوط به بالا بودن هزینه زندگی نسبت به درآمد با ۷۱ درصد و کمبود فرصت‌های شغلی با ۶۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۷۸ درصد است و در این میان، بالا بودن هزینه زندگی نسبت به درآمد با ۷۷ درصد و کمبود فرصت‌های شغلی با ۷۳ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۸۵ درصد است؛ در میان این پاسخ‌های ترکیبی، بالا بودن هزینه



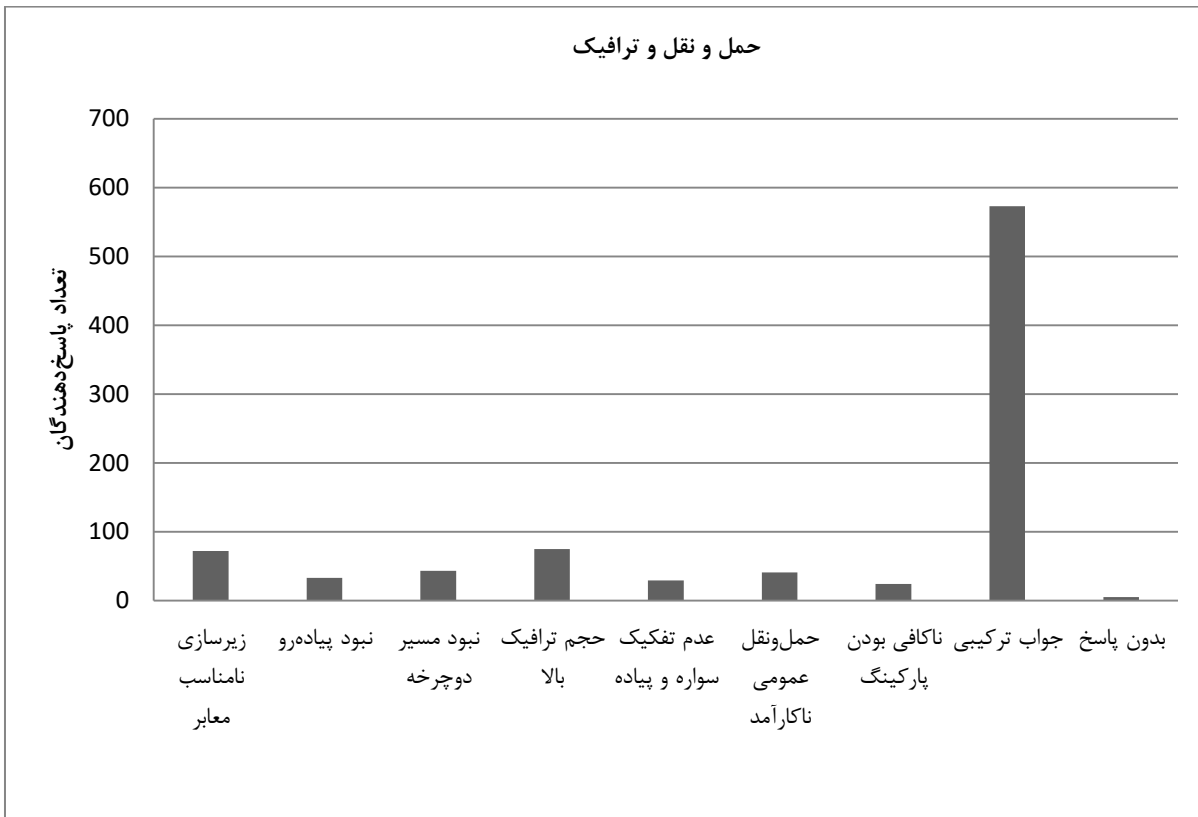
زندگی نسبت به درآمد با ۷۹ درصد و کمبود فرصت‌های شغلی با ۷۵ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بالا بودن هزینه زندگی نسبت به درآمد با ۴۷ درصد و سپس کمبود فرصت‌های شغلی با ۴۱ درصد است.



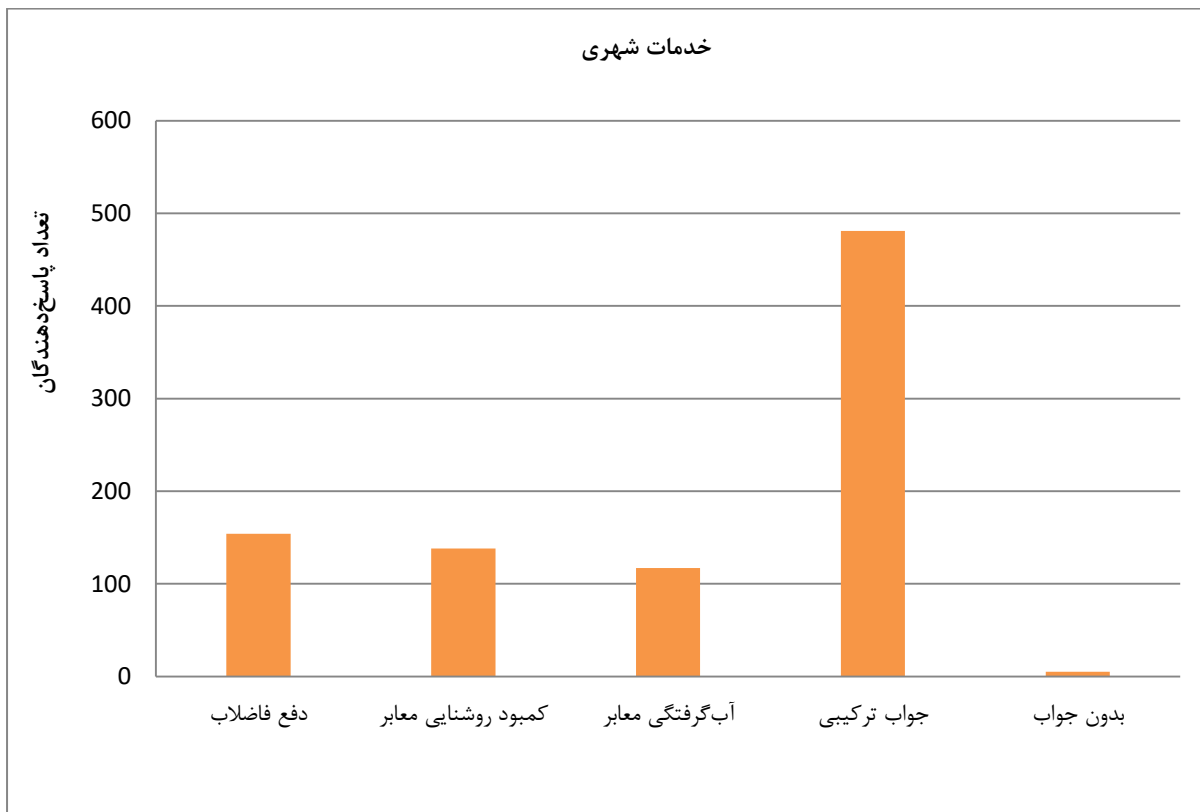
➤ در بعد مدیریت شهری، جواب‌های ترکیبی با بیش از ۴۵۰ مورد، بیشترین آمار را کسب نموده است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۷۴ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، پاسخگویی نامناسب با ۸۷ درصد و شفافیت پایین با ۸۳ درصد بیشترین میزان را تشکیل می‌دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به پاسخگویی نامناسب با ۳۱ درصد و سپس، فروش تراکم با ۲۸ درصد و شفافیت پایین با ۲۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۷۳ درصد است، در این میان، پاسخگویی نامناسب با ۸۵ درصد و شفافیت پایین با ۸۰ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۷۵ درصد است؛ در میان این پاسخ‌های ترکیبی، پاسخگویی نامناسب با ۸۵ درصد و شفافیت پایین با ۷۹ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به شفافیت پایین با ۴۷ درصد و سپس پاسخگویی نامناسب با ۴۱ درصد است.



➤ با توجه به اهمیت بعد حمل و نقل و ترافیک در شهر رشت، بیشترین پاسخ متعلق به پاسخ ترکیبی با ۶۶ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه ترکیبی با انتخاب با اختصاص تمامی ۱۰۰ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، حجم ترافیک بالا با ۸۳ درصد، زیرسازی نامناسب معابر با ۷۵ درصد و حمل و نقل عمومی ناکارآمد با ۶۶ درصد بیشترین میزان را تشکیل می‌دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به پاسخ ترکیبی با ۸۶ درصد است که در این میان، حجم ترافیک بالا با ۷۱ درصد و حمل و نقل عمومی ناکارآمد با ۴۹ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه ترکیبی با ۹۳ درصد است؛ در این میان، حجم ترافیک بالا با ۷۱ درصد و حمل و نقل عمومی ناکارآمد با ۶۱ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه ترکیبی با ۹۷ درصد است؛ در این میان، حجم ترافیک بالا با ۶۷ درصد و حمل و نقل عمومی ناکارآمد با ۶۲ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به زیرسازی نامناسب معابر با ۲۷ درصد و سپس، حجم ترافیک بالا با ۲۲ درصد است.



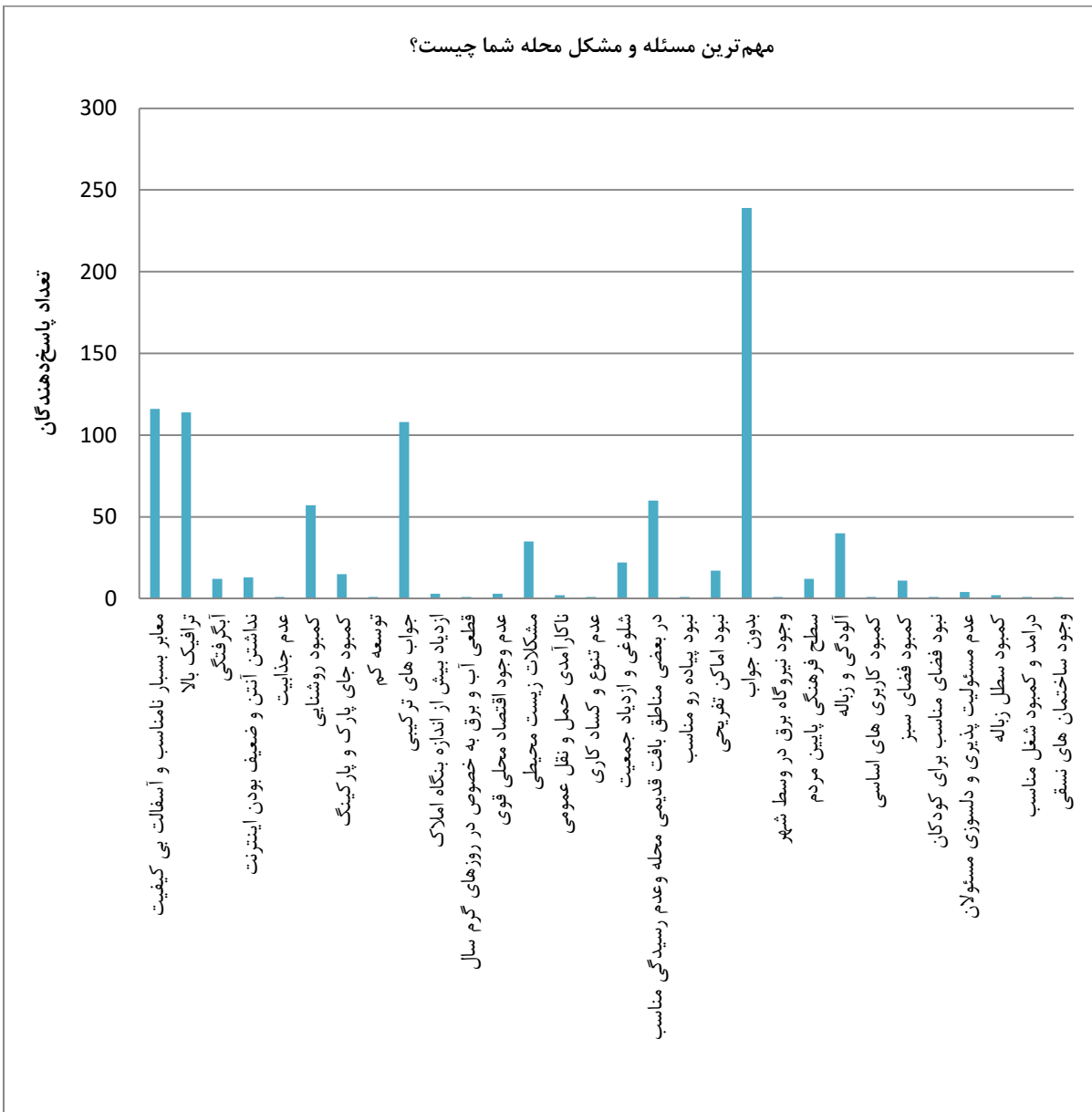
➤ در بعد خدمات شهری، عواملی مانند: دفع فاضلاب، کمبود روشنایی معابر، آب‌گرفتگی معابر، جواب‌های ترکیبی و بدون جواب در نظر گرفته شده‌اند که جواب‌های ترکیبی، بالاترین میزان را داشته است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۸۶ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، آب‌گرفتگی معابر با ۷۷ درصد، دفع فاضلاب با ۷۴ درصد و کمبود روشنایی معابر با ۷۳ درصد بیشترین میزان را تشکیل می‌دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به پاسخ ترکیبی با ۶۱ درصد است که در این میان، آب‌گرفتگی معابر با ۶۴ درصد، دفع فاضلاب با ۶۱ درصد و کمبود روشنایی معابر با ۴۸ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۷۳ درصد است؛ در این میان، آب‌گرفتگی معابر با ۷۳ درصد، دفع فاضلاب با ۷۲ درصد و کمبود روشنایی معابر با ۶۳ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۶۹ درصد است و در این میان، آب‌گرفتگی معابر با ۷۳ درصد، دفع فاضلاب با ۶۹ درصد و کمبود روشنایی معابر با ۵۸ درصد بیشترین میزان را داشته‌اند. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به دفع فاضلاب با ۳۹ درصد و کمبود روشنایی معابر با ۳۳ درصد است.



➤ در این بخش، به سایر مشکلات و عوامل تأثیرگذار بر کاهش کیفیت زندگی در رشت اشاره شده است که منظر شهری نامناسب با ۱۷ درصد، فرسودگی بافت محلات با ۲۳ درصد، کمبود کاربری‌های اقامتی گردشگری با ۱۴ درصد، جواب‌های ترکیبی با ۴۵ درصد و بدون جواب با ۱ درصد است. جواب‌های ترکیبی، فرسودگی بافت محلات و منظر شهری نامناسب بیشترین آمار را از آن خود کرده‌اند. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۶۹ درصد است که در میان این پاسخ‌های ترکیبی، فرسودگی بافت محلات با ۷۸ درصد و منظر شهری نامناسب و کمبود کاربری‌های اقامتی گردشگری با ۶۷ درصد برای هرکدام، بیشترین میزان را تشکیل می‌دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به پاسخ ترکیبی با ۴۷ درصد است که در این میان، فرسودگی بافت محله با ۶۳ درصد و منظر شهری نامناسب با ۵۷ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۶۹ درصد است و در این میان، فرسودگی بافت محله با ۷۷ درصد و منظر شهری نامناسب با ۵۸ درصد بیشترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب‌های ترکیبی با ۶۷ درصد است و پاسخ‌های ترکیبی شامل فرسودگی بافت محلات با ۷۲ درصد و کمبود کاربری‌های اقامتی گردشگری و منظر شهری نامناسب با ۵۴ درصد رأی هرکدام است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به فرسودگی بافت محلات با ۴۰ درصد و منظر شهری نامناسب با ۳۷ درصد است.



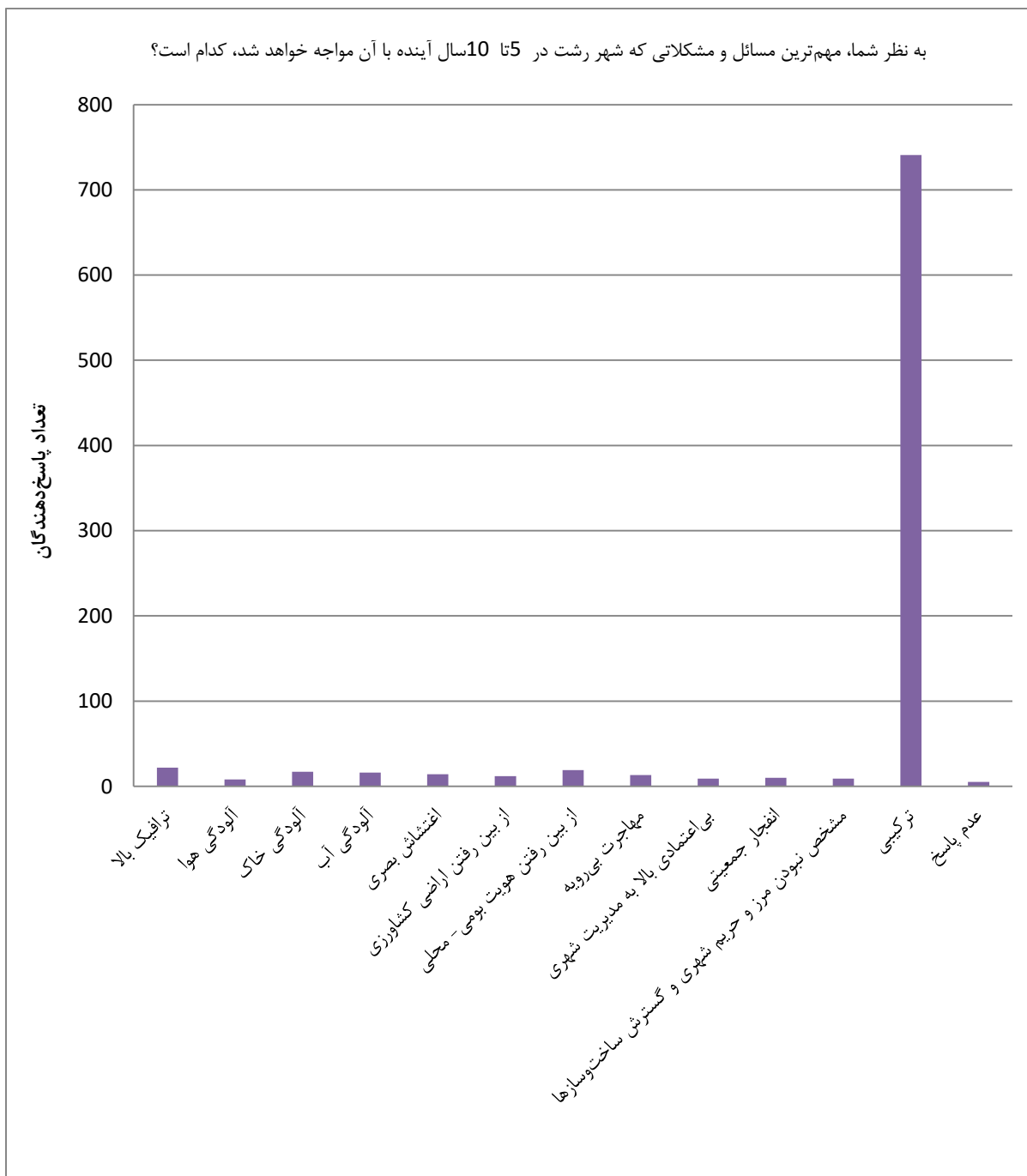
➤ در پاسخ به مهم ترین مشکلات محل زندگی پاسخ دهندگان، همان طور که در نمودار آمده است، بیشترین پاسخ متعلق به بدون جواب با ۲۷ درصد و پس از آن، معابر بسیار نامناسب و آسفالت بی کیفیت با ۱۳ درصد و سپس، ترافیک بالا با ۱۲ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۲۹ درصد است که در میان این پاسخ های ترکیبی، ترافیک و کیفیت نامناسب معابر، بیشترین میزان را تشکیل می دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به حمل و نقل و ترافیک بالا با ۲۹ درصد و سپس، بافت قدیمی محله و عدم رسیدگی با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بدون جواب با ۲۰ درصد است و سپس، حمل و نقل و ترافیک بالا و جواب های ترکیبی با ۱۵ درصد برای هر کدام بیشترین آمار را به خود اختصاص داده اند؛ در میان جواب های ترکیبی، ترافیک و آب گرفتگی معابر بیشترین میزان را دربر گرفته اند. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بدون جواب با ۴۸ درصد است و پس از آن، جواب های ترکیبی با اختصاص ۲۲ درصد و حمل و نقل و ترافیک بالا با ۹ درصد بیشترین میزان را داشته اند، لازم به ذکر است که در میان پاسخ های ترکیبی، ترافیک بیشترین تکرار را داشته است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بدون جواب با ۶۱ درصد و حمل و نقل و ترافیک بالا و آلودگی و زباله با اختصاص ۷ درصد به هر کدام است.



➤ در پاسخ به مهم ترین مسائل و مشکلات آینده شهر رشت، عوامل گوناگونی نام برده شدند که در این میان، سهم جواب های ترکیبی با ۷۳٪، از تمامی گزینه ها بیشتر بوده و سایر گزینه ها با اختلاف زیادی در رده های بعدی قرار گرفته اند. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با انتخاب با اختصاص ۹۹ درصد است که در میان این پاسخ های ترکیبی، ترافیک بالا با ۹۱ درصد و بی اعتمادی بالا به مدیریت شهری با ۵۷ درصد، بیشترین میزان را تشکیل می دهند. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به جواب های ترکیبی با ۹۵ درصد است و در این خصوص، ترافیک بالا با ۶۳ درصد بیشترین میزان را دارد. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به جواب ترکیبی با ۹۹ درصد است که از میان این پاسخ های ترکیبی، ترافیک با ۷۹ درصد بیشترین میزان را دارد. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به جواب ترکیبی با ۹۹ درصد است که در میان پاسخ های ترکیبی، ترافیک



بالا با ۷۹ درصد بیشترین آمار را به خود اختصاص داده است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به پاسخ ترکیبی با اختصاص تمامی ۱۰۰ درصد است که ترافیک بالا با ۶۳ درصد بیشترین میزان را دارد.

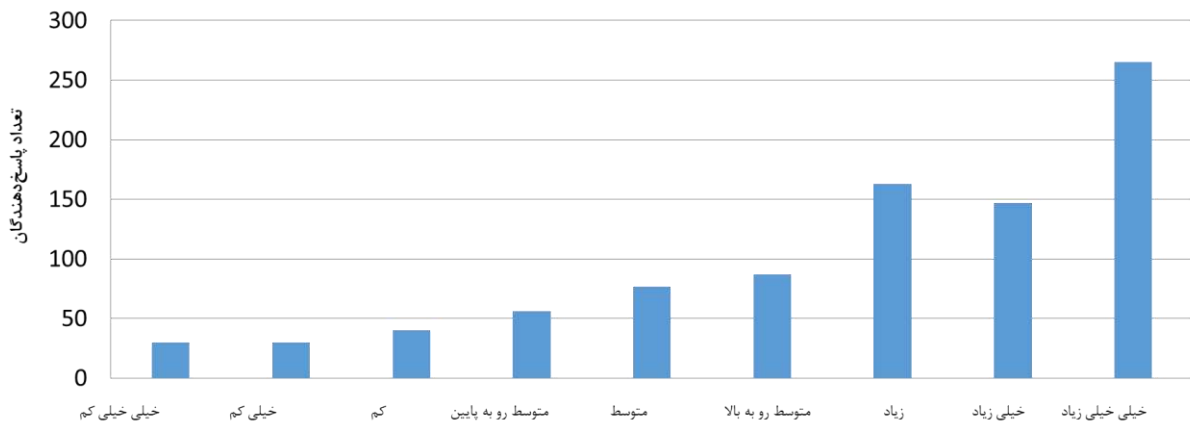




• سوالات بخش اختصاصی (امتیازات):

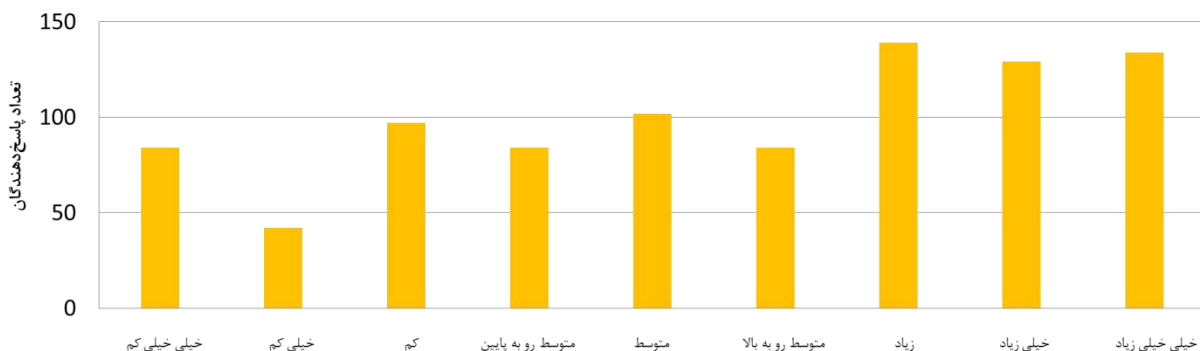
➤ در پاسخ به میزان اهمیت مشارکت شهروندان برای بهتر شدن شرایط زندگی در شهر رشت، نمودار بیانگر این است که این مهم از دیدگاه شهروندان ضرورت دارد و بیشترین پاسخ مربوط به پاسخ ترکیبی با اختصاص تمامی ۱۰۰ درصد است که ترافیک بالا با ۶۳ درصد بیشترین میزان را دارد. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۰ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۴۲ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به بالا با ۱۵ درصد است.

اهمیت مشارکت شهروندان برای بهتر شدن شرایط زندگی در شهر



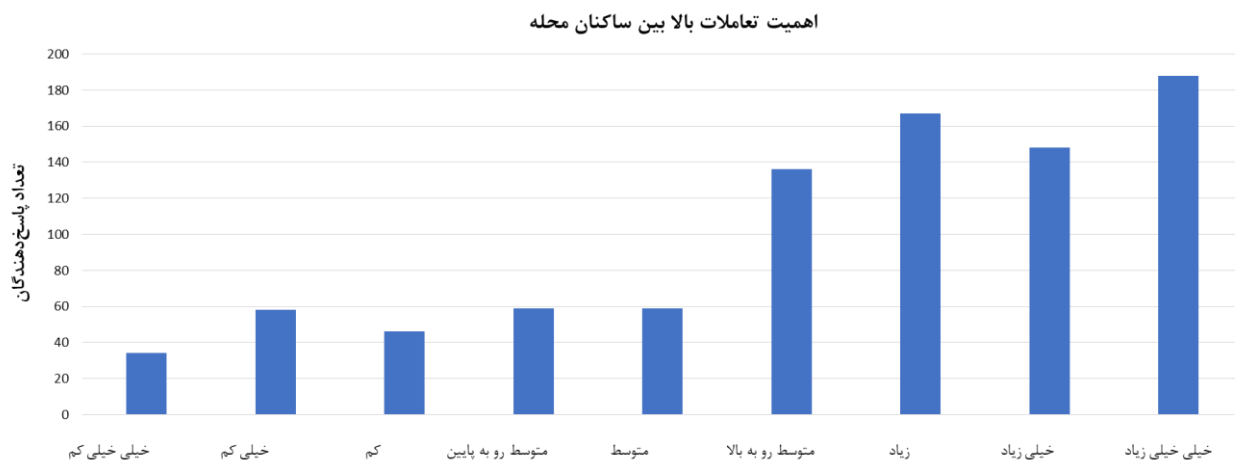
➤ اهمیت استفاده از زبان گیلکی توسط بخش قابل توجهی از پاسخ دهندگان تأیید شده است، بیشترین پاسخ متعلق به زیاد با ۱۶ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به متوسط با اختصاص ۲۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به پایین با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با ۲۴ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به بالا با ۱۸ درصد است.

اهمیت استفاده از زبان گیلکی

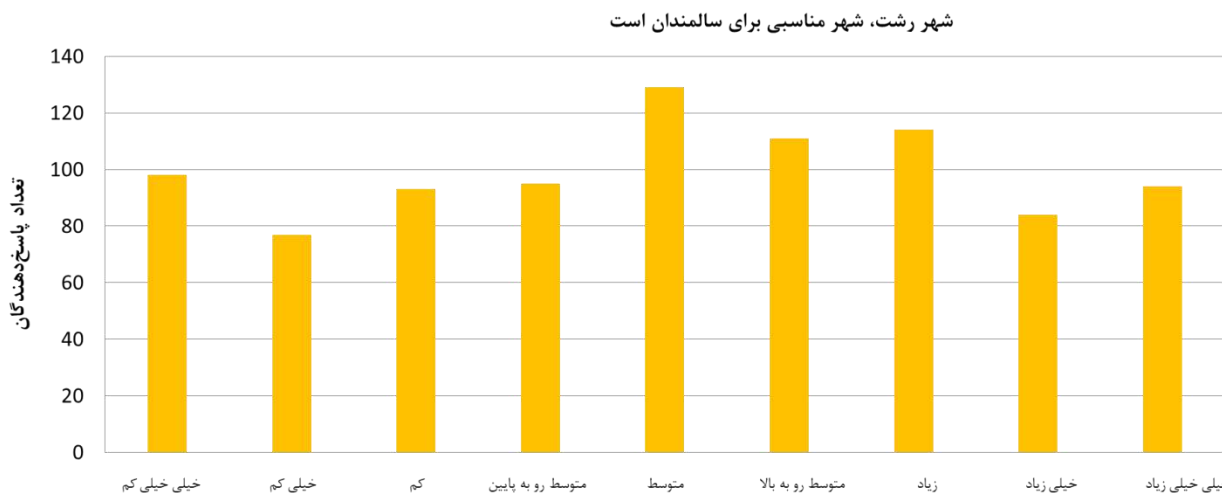




➤ اهمیت تعاملات بالا بین ساکنان محله با اتکا بر پاسخ‌های دریافت شده تأیید می‌شود که بر ضرورت محله‌محوری نیز اشاره دارد. در پاسخ به انتخاب اهمیت تعاملات بالا بین ساکنان محله، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۲۰ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۳۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی کم با ۱۳ درصد است.



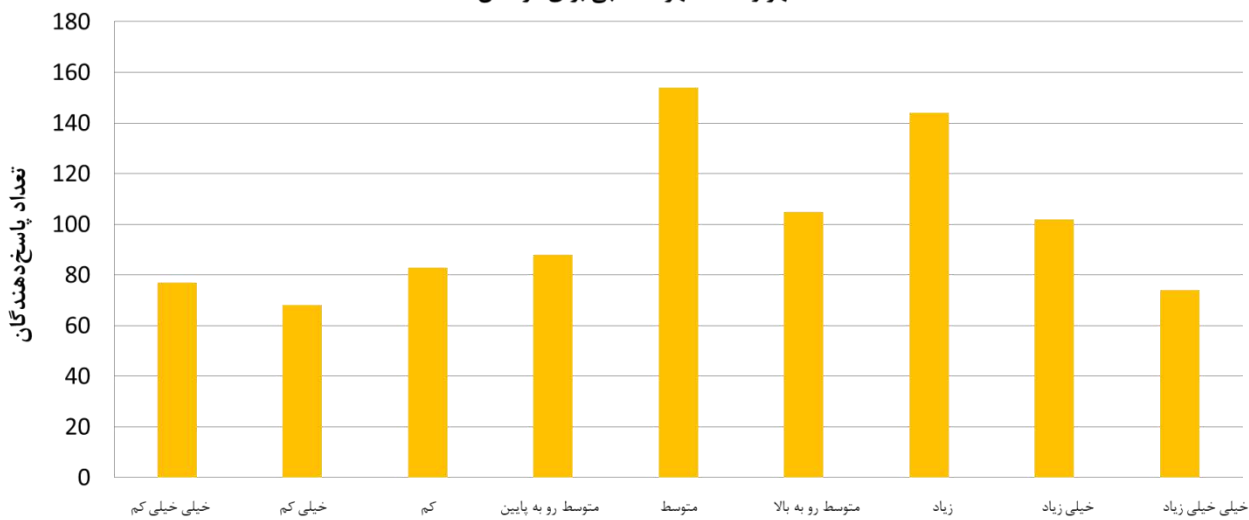
➤ در پاسخ به سؤال «شهر رشت، شهر مناسبی برای سالمندان است؟» تعداد پاسخ‌ها به یکدیگر نزدیک بوده و بیشترین تعداد، مربوط به گزینه متوسط است که ۱۴ درصد از کل پاسخ‌ها را به خود اختصاص داده است. همچنین، کمترین تعداد متعلق به گزینه خیلی کم است که ۹ درصد را به خود اختصاص داده است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی کم با اختصاص ۲۸ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط با ۱۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به متوسط رو به بالا و زیاد با ۱۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۱۵ درصد است.





➤ در پاسخ به سؤال «شهر رشت، شهر مناسبی برای کودکان است؟» هم از دیدگاه پاسخ‌دهندگان این امر نسبی بوده و بیشترین پاسخ متعلق به متوسط با ۱۷ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی کم با اختصاص ۲۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط با ۱۷ درصد است.

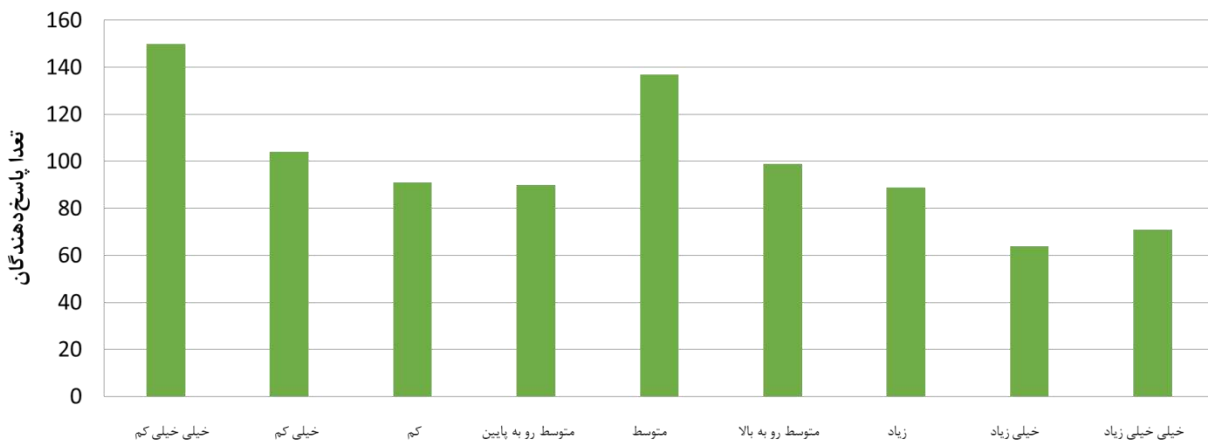
شهر رشت، شهر مناسبی برای کودکان است



۱۱۷۶

➤ در پاسخ به سؤال «شهر رشت، شهر مناسبی برای معلولین است؟» هم از دیدگاه این شهر برای این امر مناسب نیست، بیشترین پاسخ ارائه شده به گزینه خیلی خیلی کم با ۱۷ درصد و کمترین پاسخ ارائه شده به گزینه خیلی زیاد با ۷ درصد تعلق دارد. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی کم با اختصاص ۴۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی کم با ۱۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به بالا با ۱۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با ۱۳ درصد است.

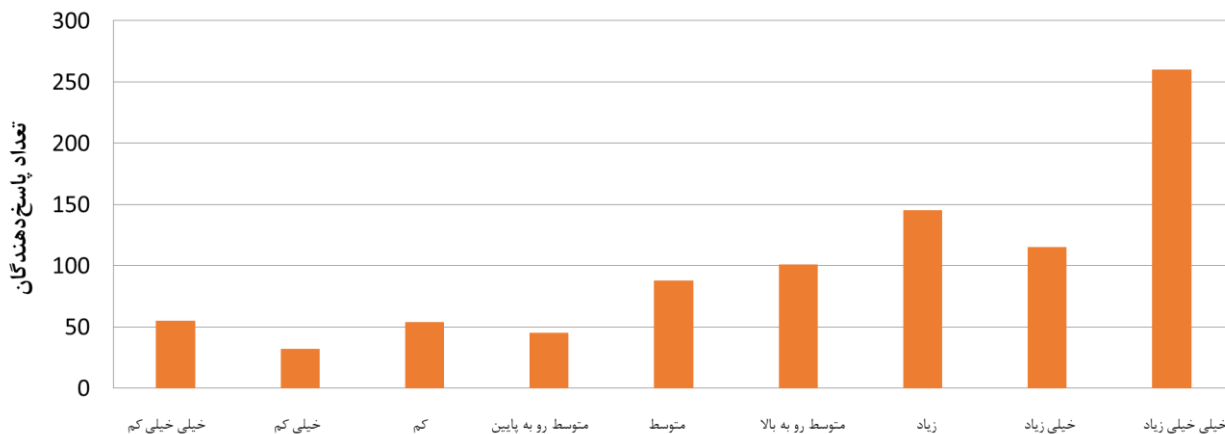
شهر رشت، شهر مناسبی برای معلولین است





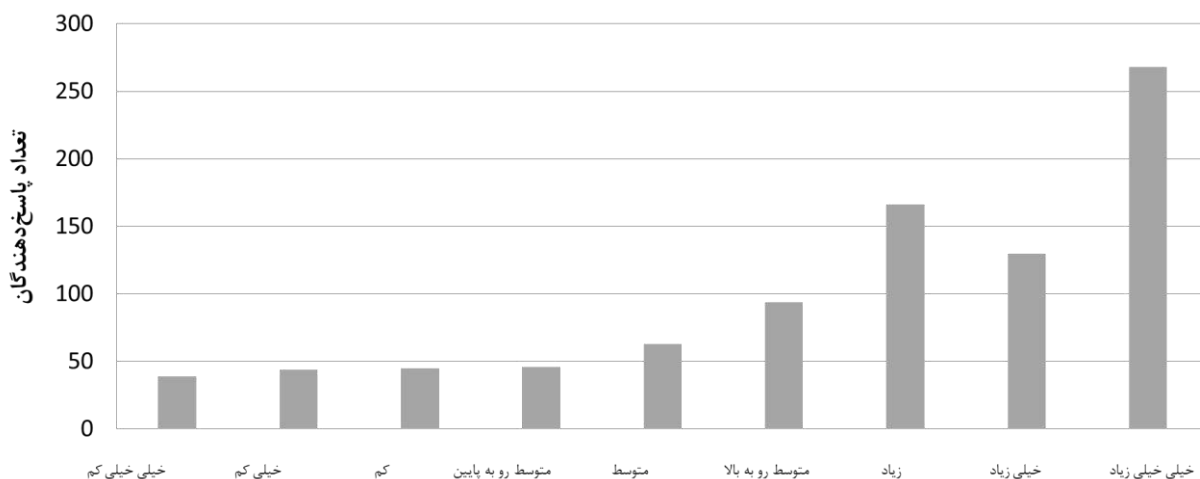
➤ در خصوص نیاز شهروندان به بررسی وضعیت رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود و پاک‌سازی آن‌ها، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۴ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه کم با ۱۵ درصد است.

نیاز شهروندان به بررسی وضعیت رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در جهت پاک‌سازی



➤ همانطور که مشاهده می‌شود، در خصوص نیاز شهروندان به نصب سطل‌های تفکیک زباله، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۰ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی کم و متوسط رو به بالا با ۱۵ درصد است.

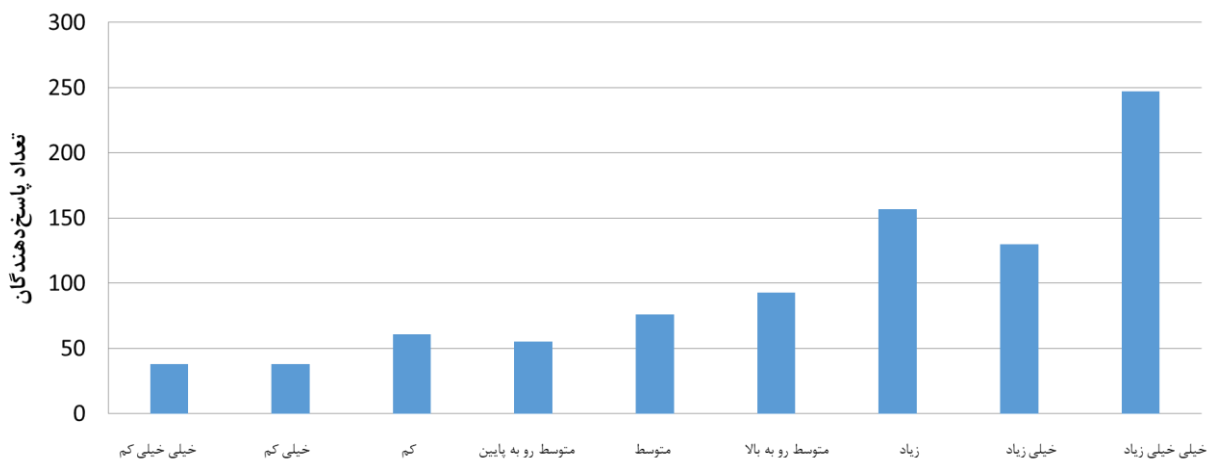
نیاز شهروندان به نصب سطل‌های تفکیک زباله





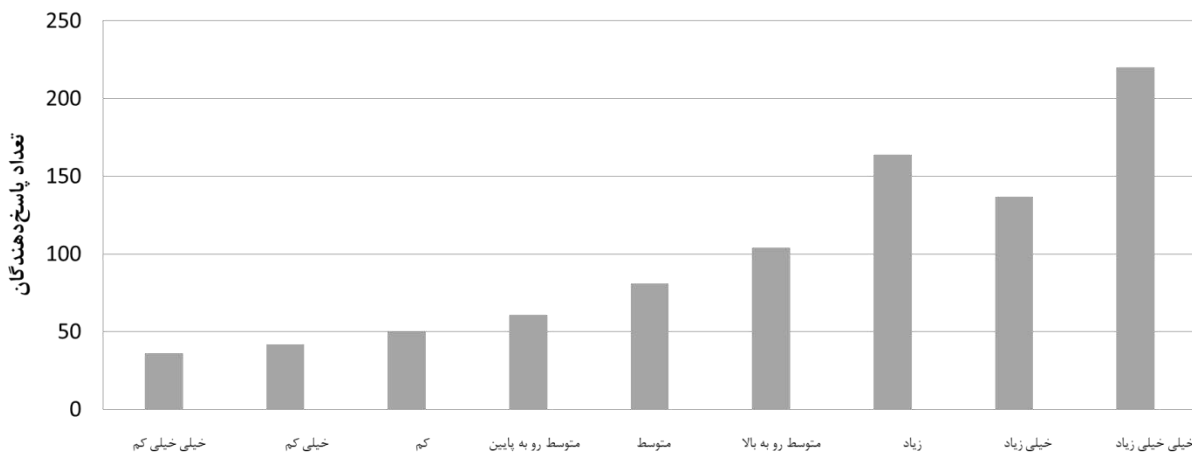
➤ درخصوص نیاز شهروندان به بررسی وضعیت تالاب عینک، پاسخ‌ها بیانگر اهمیت این موضوع برای شهروندان است و بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم با ۱۵ درصد است.

نیاز شهروندان به بررسی وضعیت مرداب عینک



➤ درخصوص نیاز شهروندان به خطوط اتوبوس‌رانی، بالاترین پاسخ‌ها متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد و کمترین تعداد پاسخ‌ها متعلق به گزینه‌های خیلی خیلی کم و خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۳۵ درصد است. در گزینه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۰ درصد است. در گزینه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با ۱۳ درصد است.

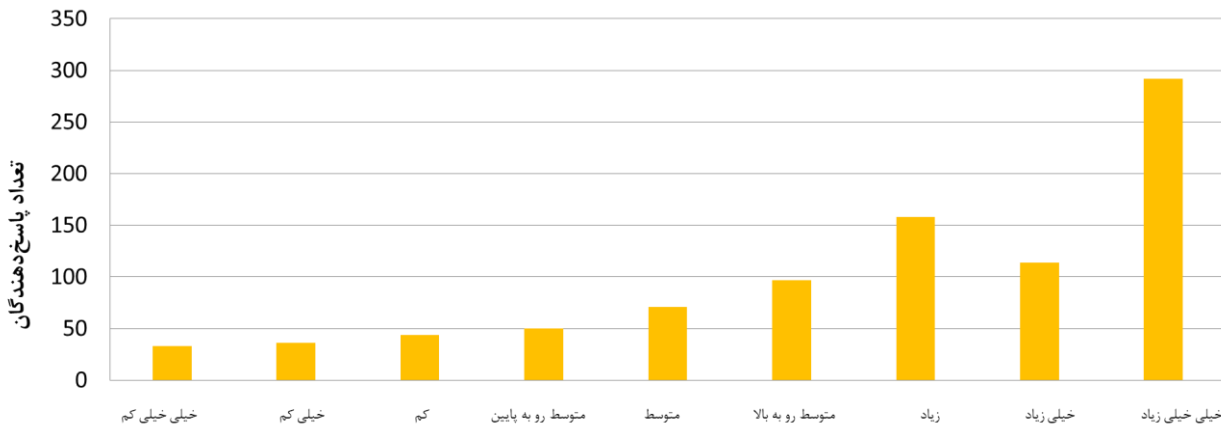
نیاز شهروندان رشت به خطوط اتوبوس‌رانی





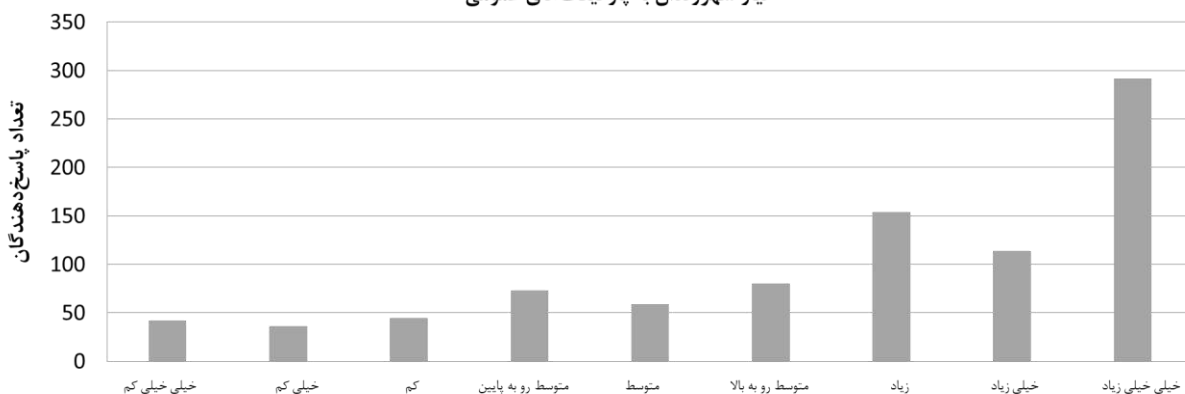
➤ در مورد نیاز شهروندان به ایجاد پیاده‌روها و ساماندهی پیاده‌روهای موجود، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۶ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۶ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه زیاد با ۱۶ درصد است.

نیاز شهروندان به ایجاد پیاده‌روها و ساماندهی پیاده‌روهای موجود



➤ همانگونه که در نمودار آمده است، بیشترین تعداد پاسخ‌ها در حوزه نیاز شهروندان به پارکینگ‌های عمومی، متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۰ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۵ درصد است.

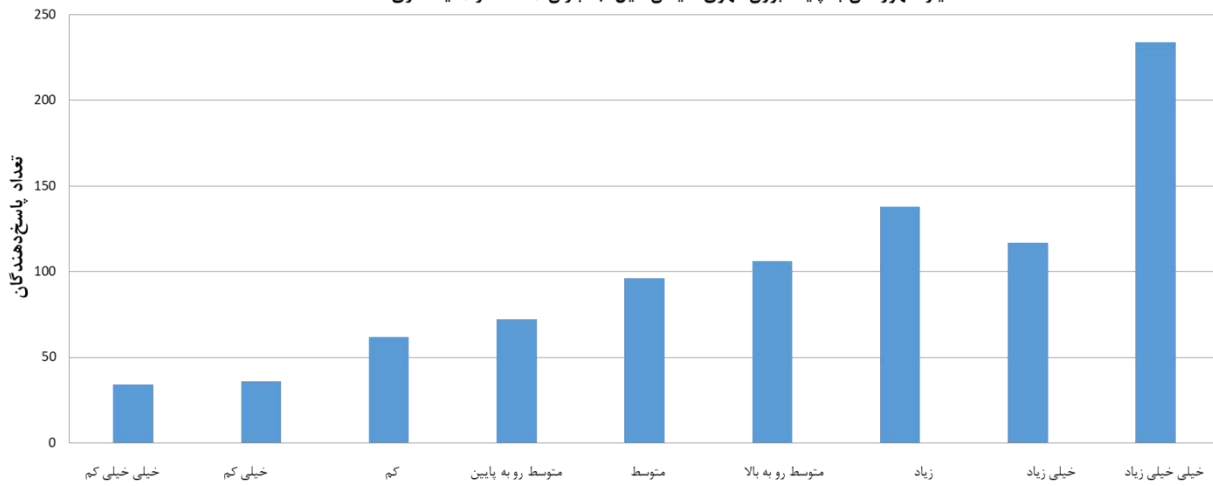
نیاز شهروندان به پارکینگ‌های عمومی





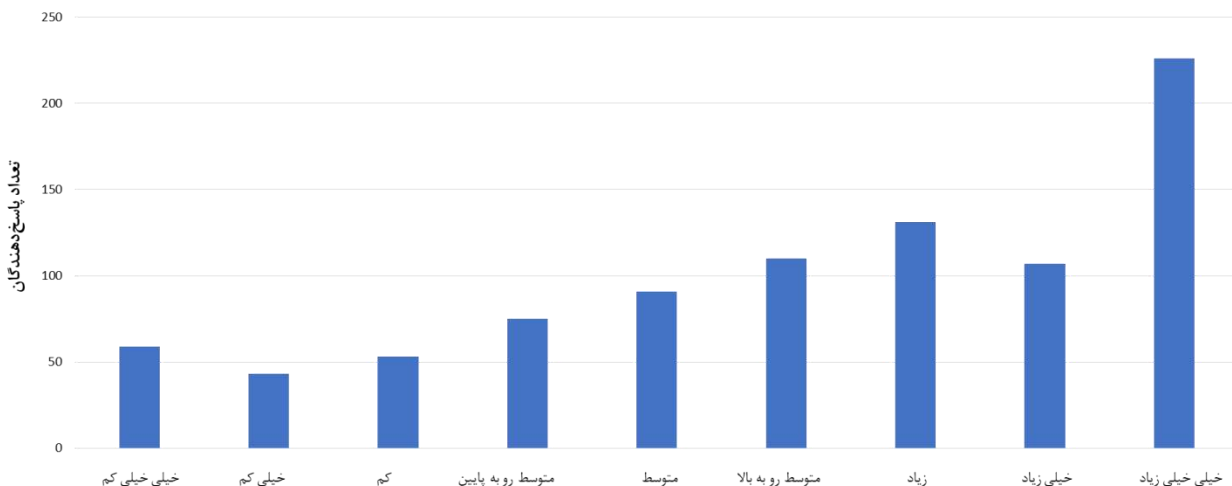
➤ در پاسخ به نیاز شهروندان به پایانه برون شهری، بیشترین پاسخها مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد و کمترین پاسخها مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم و خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط با ۱۷ درصد است.

نیاز شهروندان به پایانه برون شهری؛ میدان گیل، جانبازان (خط کناره)، یخساز



➤ همانگونه که مشاهده می‌شود، درخصوص نیاز شهروندان به احداث قطار شهری، حداکثر تعداد پاسخها متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد و حداقل تعداد پاسخها متعلق به گزینه خیلی کم با ۵ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۳۲ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۴ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۱۷ درصد است.

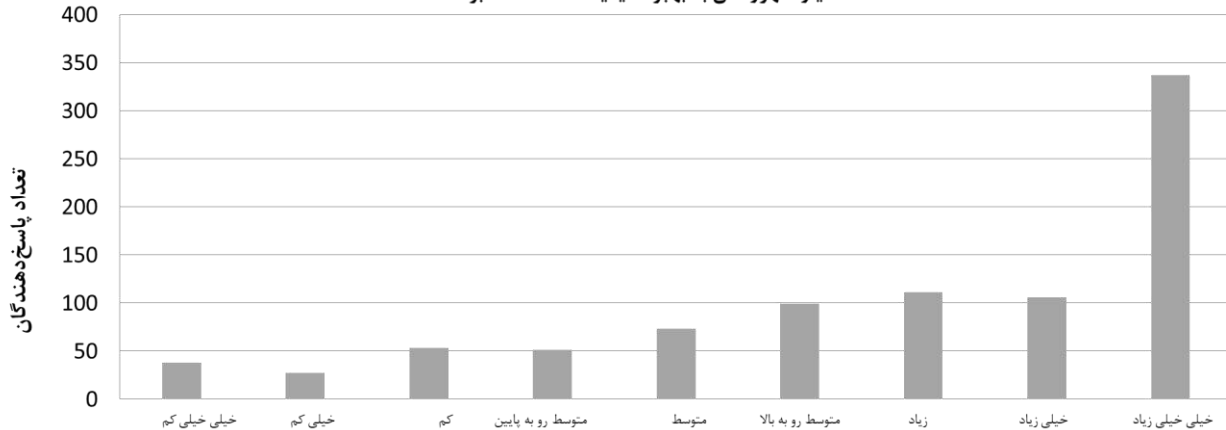
نیاز شهروندان به احداث قطار شهری





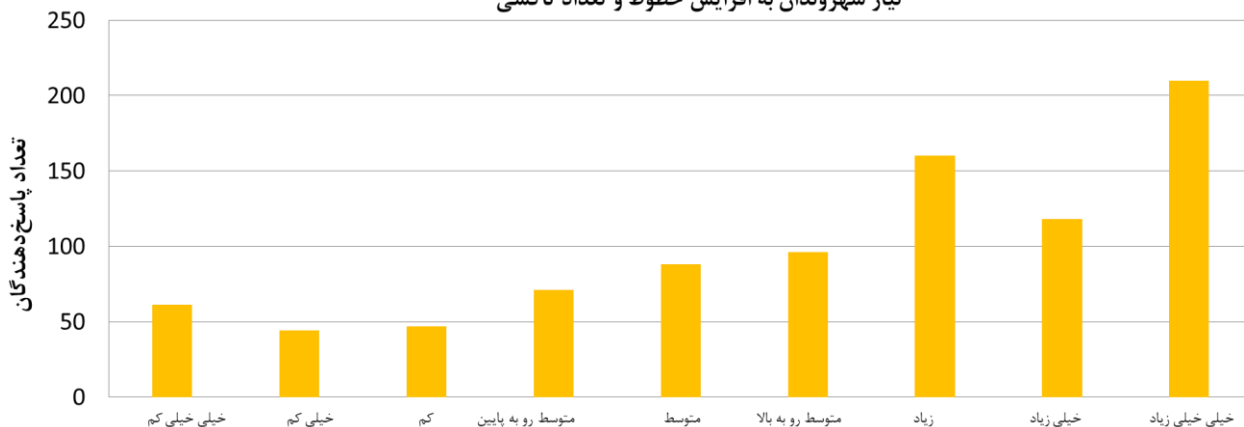
➤ با توجه به نمودار، در پاسخ به نیاز شهروندان به بهبود کیفیت آسفالت معابر، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۶ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۵۲ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط با ۱۸ درصد است.

نیاز شهروندان به بهبود کیفیت آسفالت معابر



➤ همانگونه که در نمودار آمده است، بیشترین پاسخ به نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد تاکسی، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۵/۲۲ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۳۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۴ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی کم با ۱۵ درصد است.

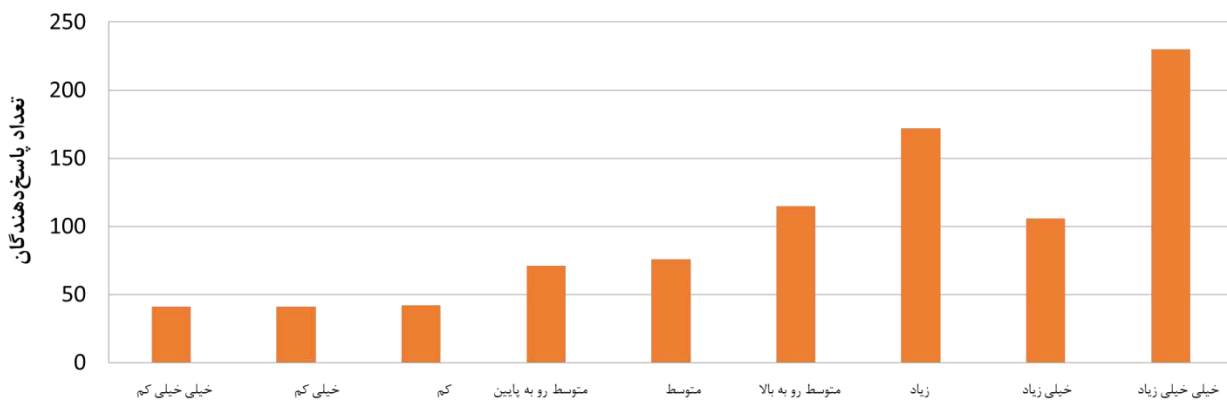
نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد تاکسی





همانگونه که در نمودار آمده است، بیشترین پاسخ درخصوص نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد اتوبوس مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد و کمترین پاسخ، مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم، خیلی کم و کم با اختصاص ۴ درصد به هرکدام است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه زیاد با ۱۳ درصد است.

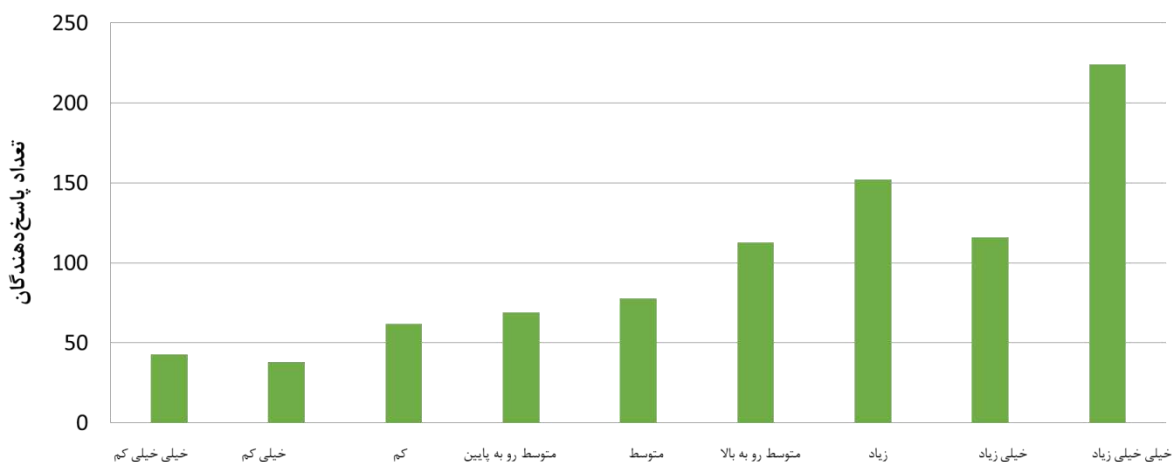
نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد اتوبوس



۱۸۲

درخصوص نیاز شهروندان به احداث پل عابر پیاده بیشترین تعداد پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد و کمترین تعداد پاسخ متعلق به گزینه خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی زیاد با ۲۰ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه کم با ۱۶ درصد است.

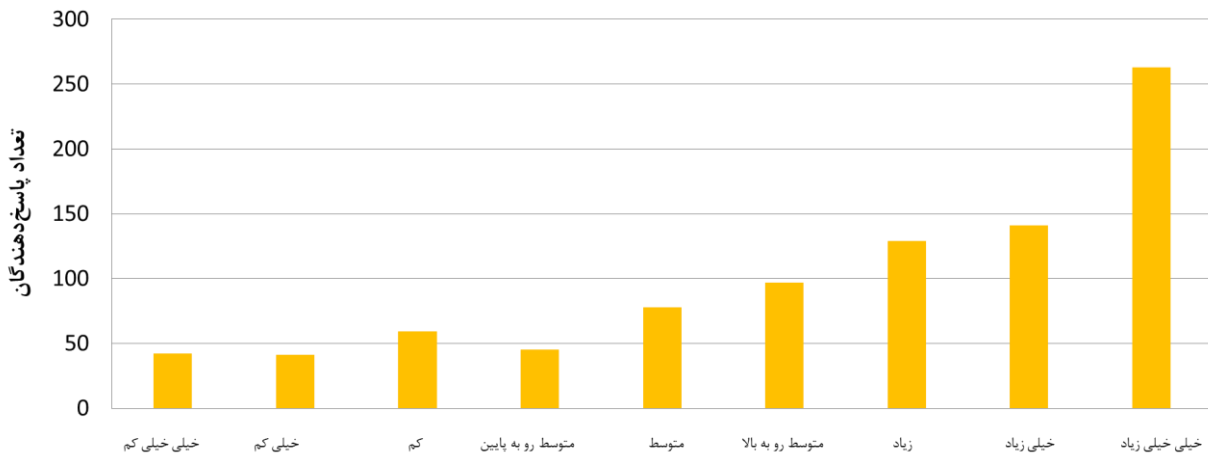
نیاز شهروندان به احداث پل عابر پیاده





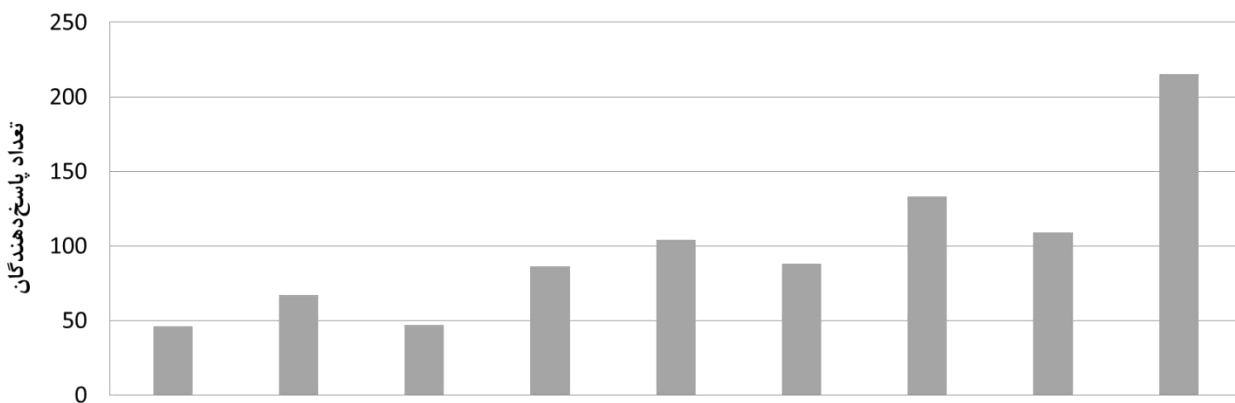
➤ در خصوص نیاز شهروندان به روشنایی معابر و فضای عمومی، بیشترین تعداد پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد و کمترین تعداد پاسخ متعلق به گزینه‌های خیلی خیلی کم و خیلی کم با اختصاص ۴ درصد به هر کدام است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۶ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم و کم با ۱۳ درصد است.

نیاز شهروندان به روشنایی معابر و فضای عمومی



➤ بیشترین تعداد پاسخ در خصوص نیاز شهروندان به خیابان‌های جدید، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم و خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد به هر کدام است.

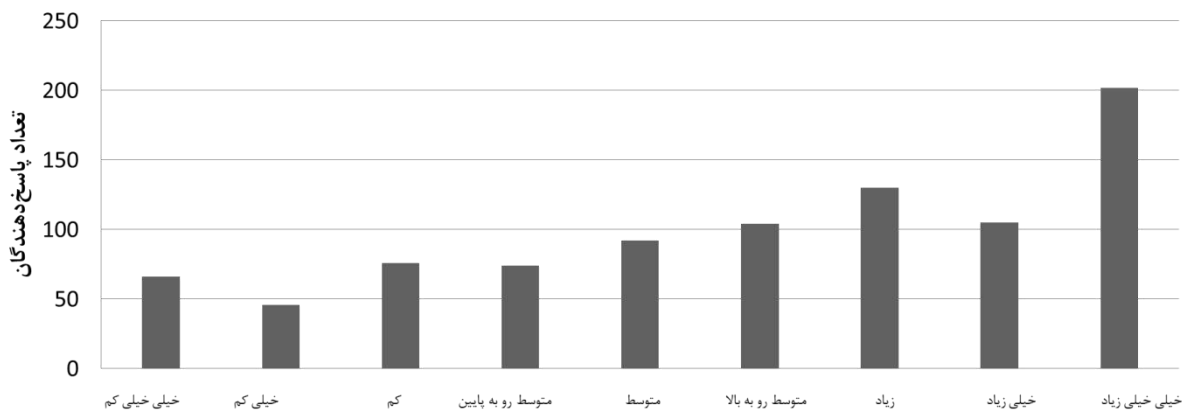
نیاز شهروندان به خیابان‌های جدید





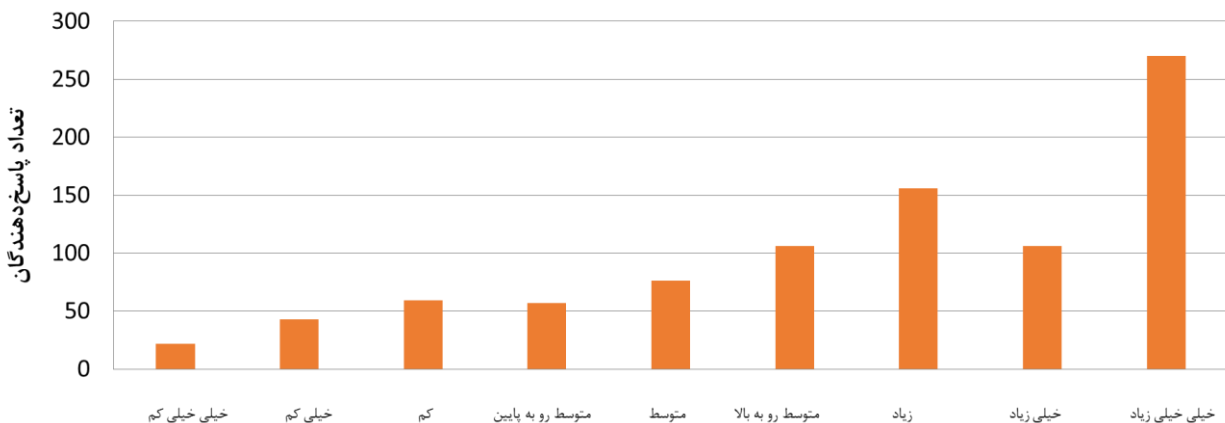
➤ نمودار حاکی از آن است که درخصوص نیاز شهروندان به تقاطع‌های غیرهم‌سطح، بیشترین تعداد پاسخ‌ها متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۲۲ درصد و کمترین تعداد پاسخ‌ها متعلق به گزینه خیلی کم با ۵ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با اختصاص ۲۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی‌خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد است.

نیاز شهروندان به تقاطع‌های غیرهم‌سطح



➤ درمورد نیاز شهروندان به سرعت عمل و پاسخگویی آتش‌نشانی در مواجهه با سوانح و حوادث مرتبط با آتش‌نشانی، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با اختصاص ۷۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد است.

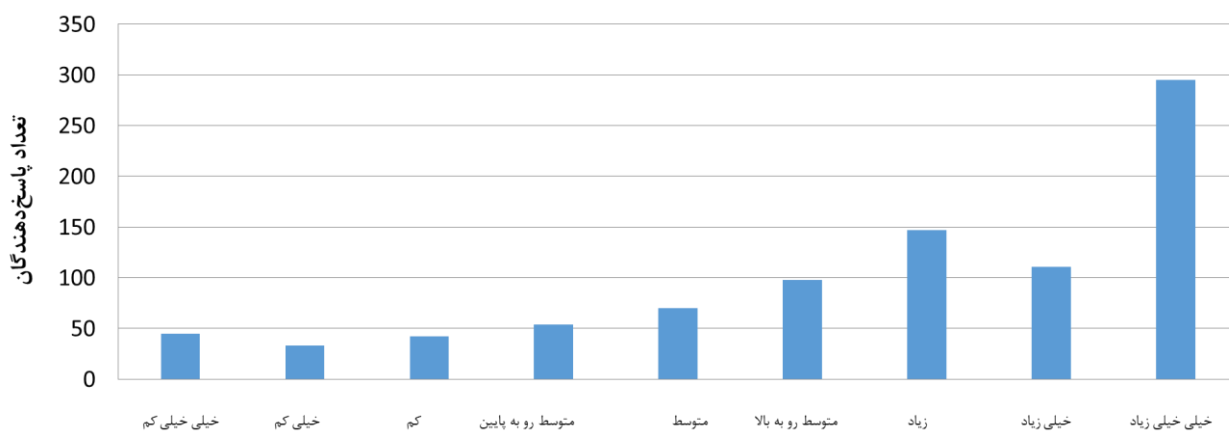
نیاز شهروندان به سرعت عمل و پاسخگویی آتش‌نشانی در مواجهه با سوانح و حوادث مرتبط با آتش‌نشانی





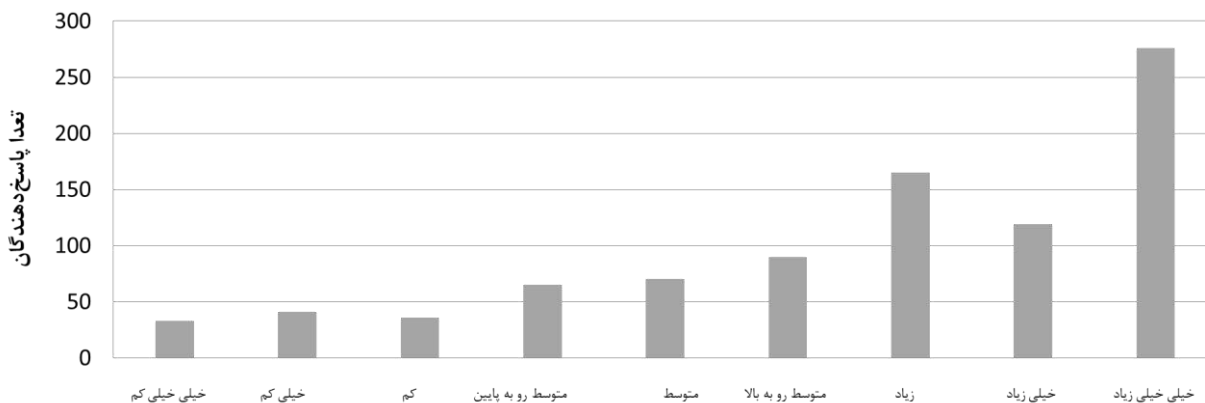
همانگونه که در نمودار آمده است، بیشترین تعداد پاسخ درخصوص نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با آب‌گرفتگی معابر مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد و کمترین تعداد پاسخ، مربوط به گزینه خیلی کم با ۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۴۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۶ درصد است.

نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با آب‌گرفتگی معابر



همانگونه که مشاهده می‌شود، درباره نیاز شهروندان به جمع‌آوری مواد بازیافتی درب منزل، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد و گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به پایین با اختصاص ۲۷ درصد است.

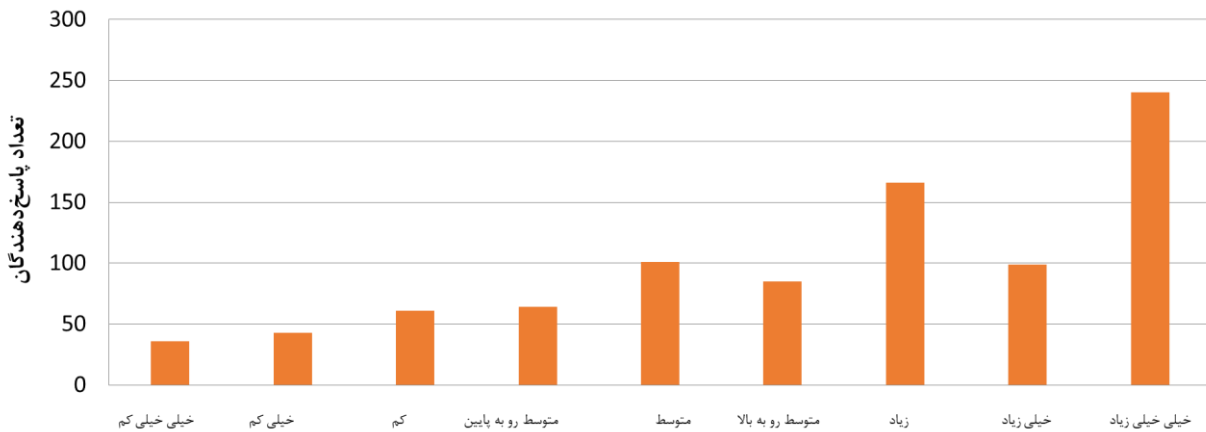
نیاز شهروندان به جمع‌آوری مواد بازیافتی درب منزل





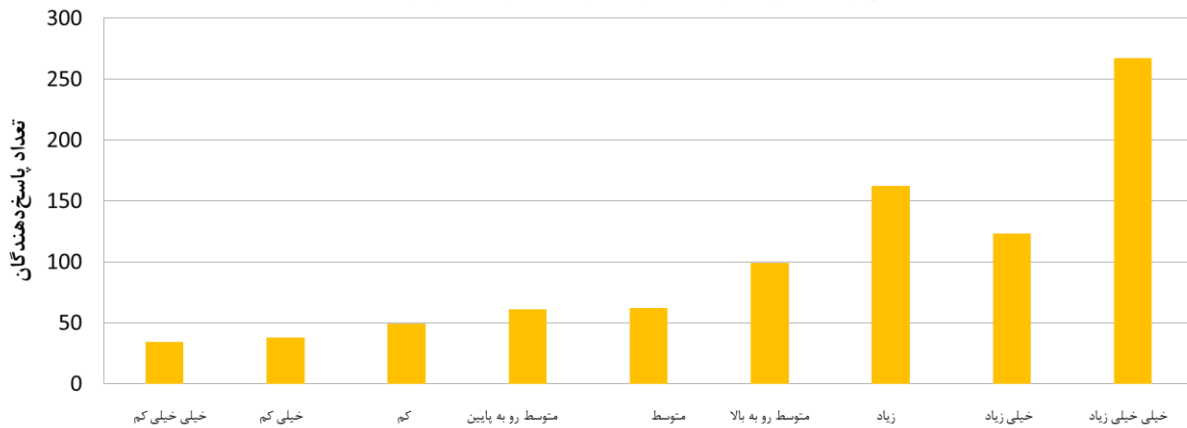
همانگونه که در نمودار آمده است، بیشترین پاسخ به نیاز شهروندان به ساخت زمین‌های ورزشی در محلات به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد و کمترین پاسخ به گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد اختصاص می‌یابد. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با اختصاص ۱۳ درصد است.

نیاز شهروندان به ساخت زمین‌های ورزشی در محلات



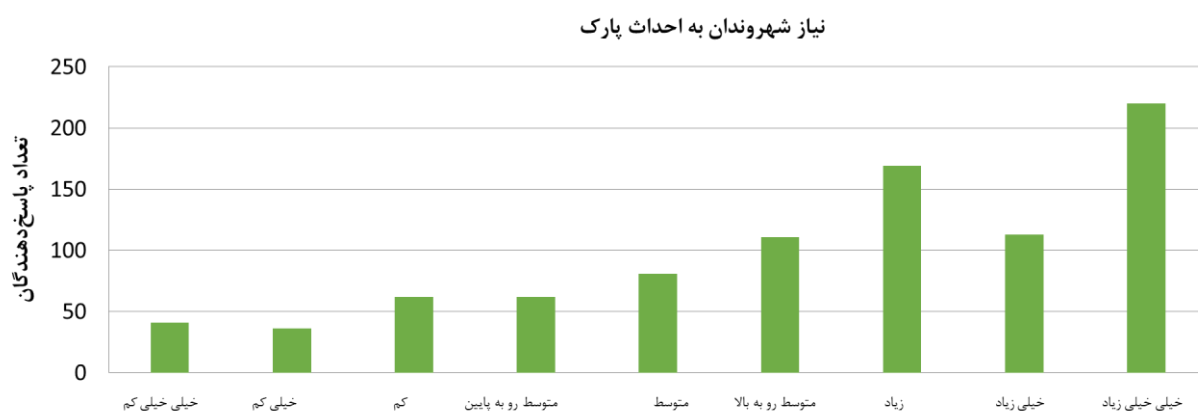
همانطور که در نمودار مشاهده می‌شود، بیشترین تعداد پاسخ به نیاز به اماکنی برای اسکان اضطراری در شرایط مواجهه با حوادث غیرمترقبه مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۰ درصد و کمترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم با ۴ درصد و کم با ۵ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۶ درصد است.

نیاز به اماکنی برای اسکان اضطراری در شرایط مواجهه با حوادث غیرمترقبه

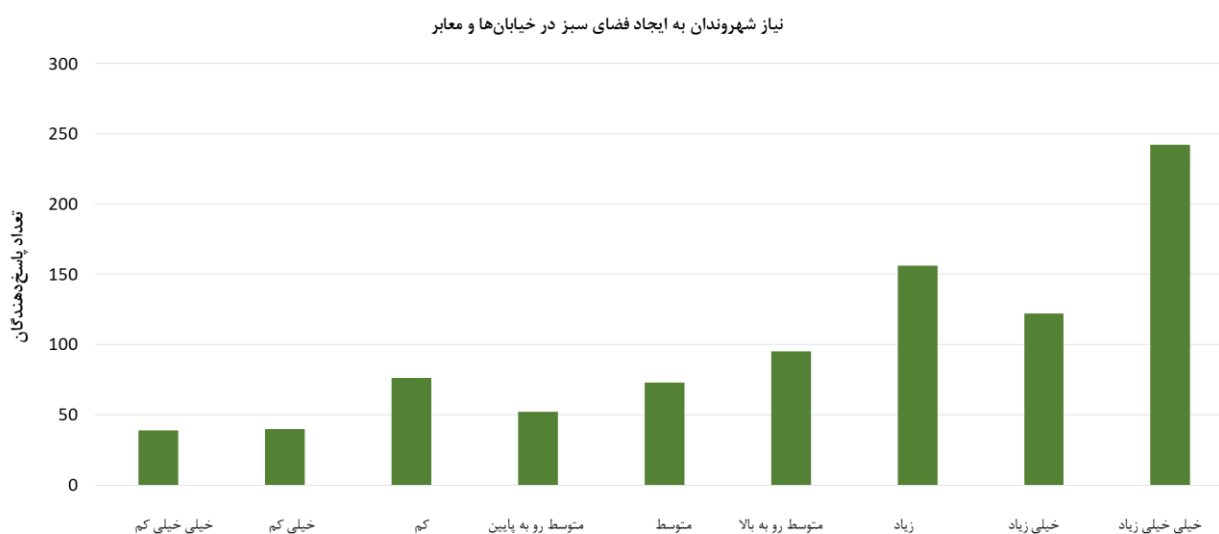




همانگونه که مشاهده می‌شود، درخصوص نیاز شهروندان به احداث پارک بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه زیاد و گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با اختصاص ۱۵ درصد است.



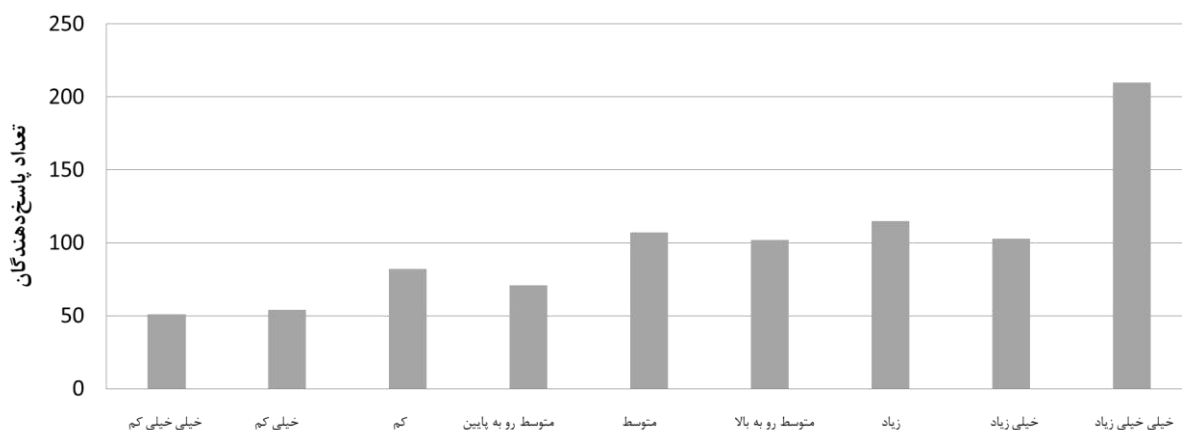
همانطور که مشاهده می‌شود، بیشترین تعداد پاسخ درخصوص نیاز شهروندان به ایجاد فضای سبز در خیابان‌ها و معابر مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد و کمترین تعداد پاسخ، مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم و خیلی کم با اختصاص ۴ درصد به هر کدام است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۴ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به کم با اختصاص ۱۶ درصد است.





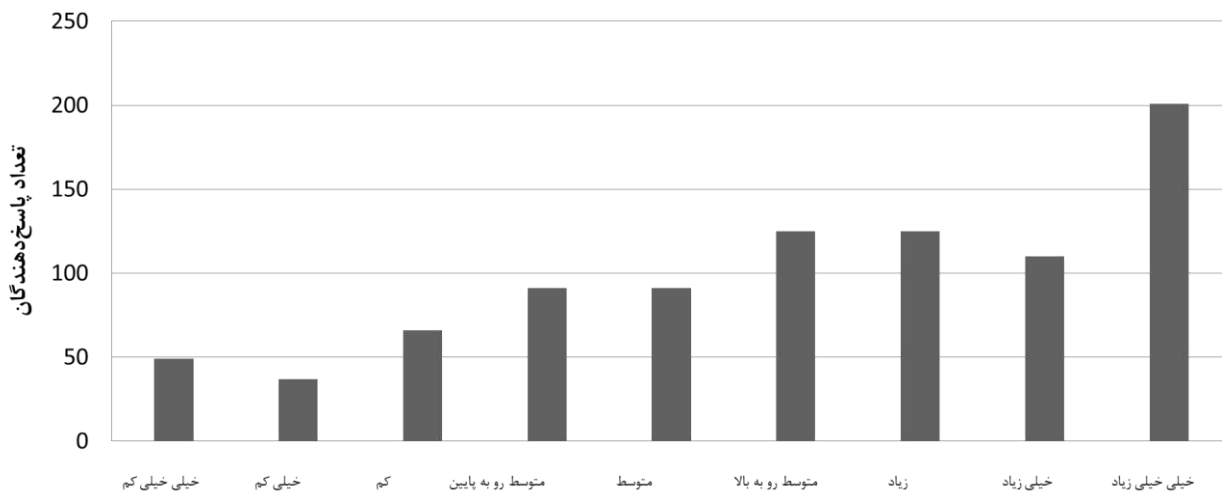
بیشترین تعداد پاسخ‌ها در مورد نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با مشاغل مزاحم، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۳ درصد و ضرورت توجه به این امر و کمترین، مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۵ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط با ۱۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط با اختصاص ۱۵ درصد است.

نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با مشاغل مزاحم



با توجه به نمودار بالا، بیشترین تعداد پاسخ در خصوص نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با سد معبر، متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۲ درصد و کمترین تعداد پاسخ متعلق به گزینه خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط رو به کم با اختصاص ۱۵ درصد است.

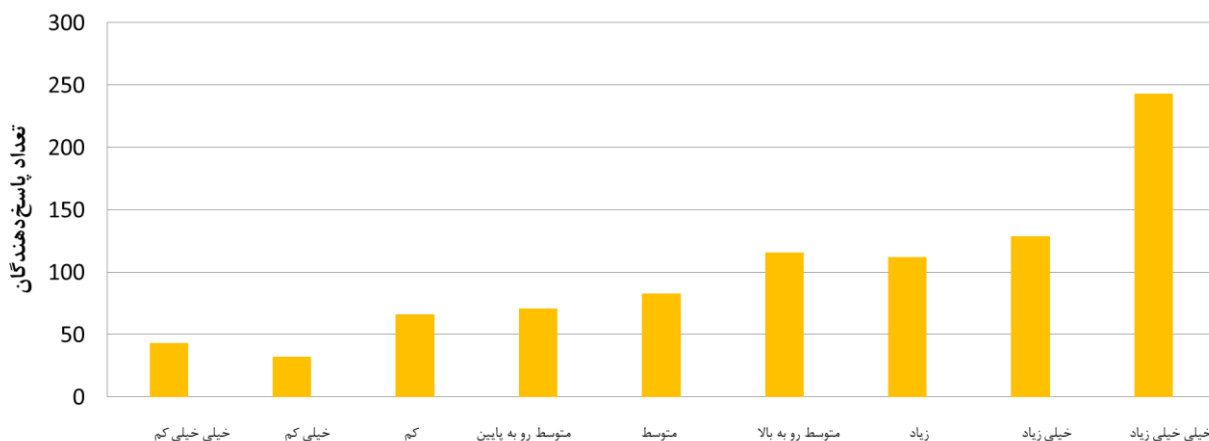
نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با سد معبر





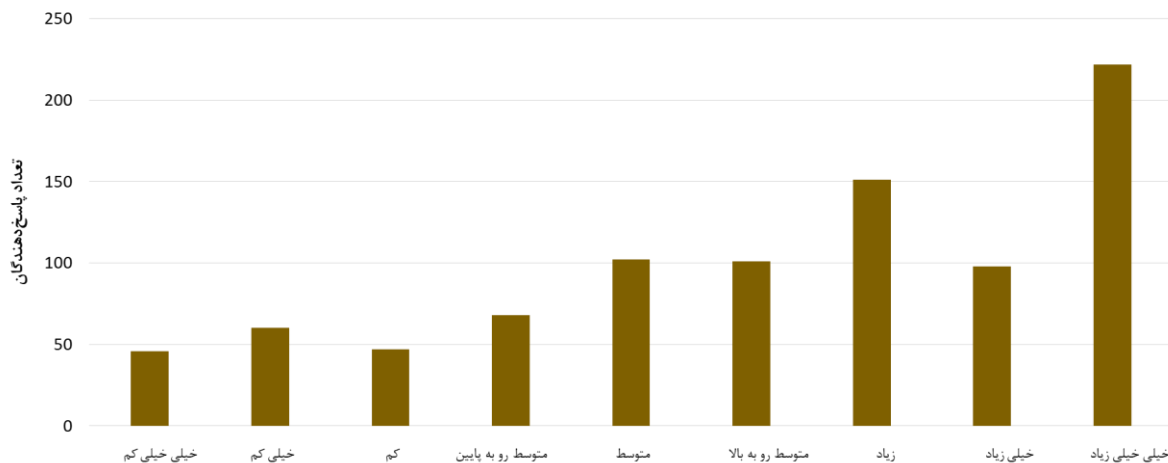
همانطور که در نمودار مشاهده می‌شود در پاسخ به نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد و کمترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی کم با ۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۴ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به کم با اختصاص ۱۷ درصد است.

نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده



باتوجه به نمودار، بیشترین پاسخ‌ها مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۴ درصد و کمترین پاسخ‌ها مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم و کم با اختصاص ۵ درصد به هر کدام است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با اختصاص ۱۳ درصد است.

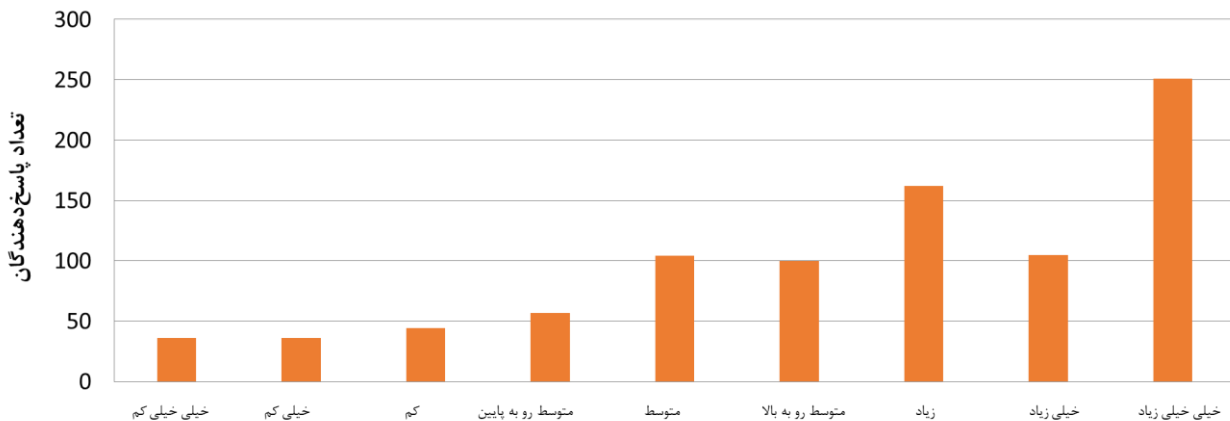
نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مبارزه با جانوران موذی (موش، سگ ولگرد و ...)





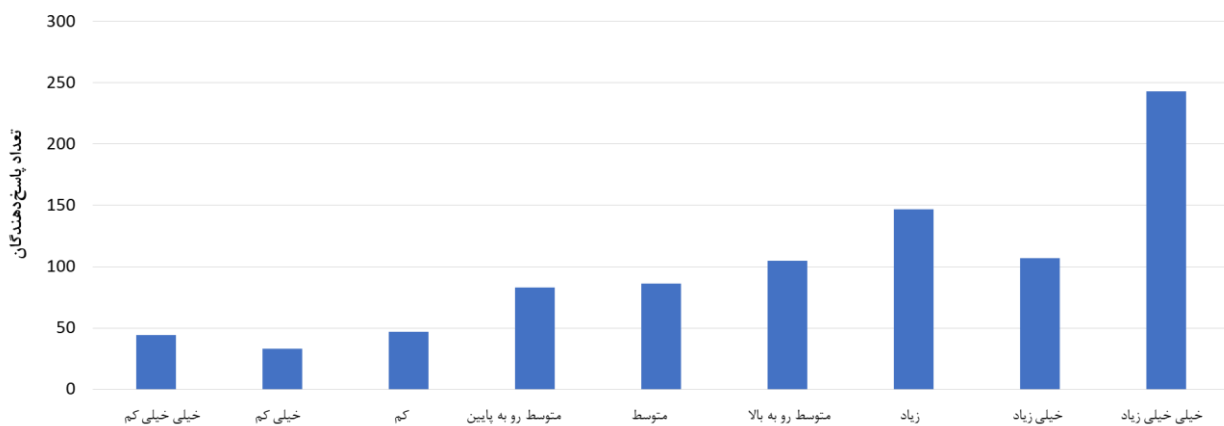
➤ در خصوص زمین‌های رها شده و ساختمان‌های متروکه و مخروبه، بیشترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد و کمترین تعداد پاسخ، مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم و خیلی کم با اختصاص ۴ درصد به هر کدام است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۵ درصد است.

نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مورد وضعیت زمین‌های رها شده و ساختمان‌های متروکه و مخروبه



➤ همانطور که در نمودار مشاهده می‌شود در پاسخ به نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در برخورد با ساخت‌وسازهای غیرمجاز، بیشترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد و کمترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به پایین با اختصاص ۱۵ درصد است.

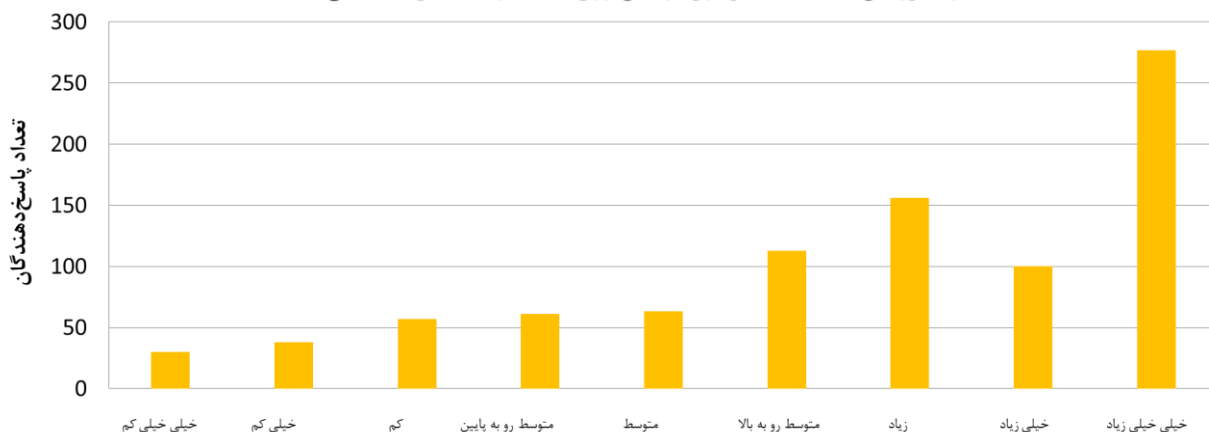
نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در برخورد با ساخت‌وسازهای غیرمجاز





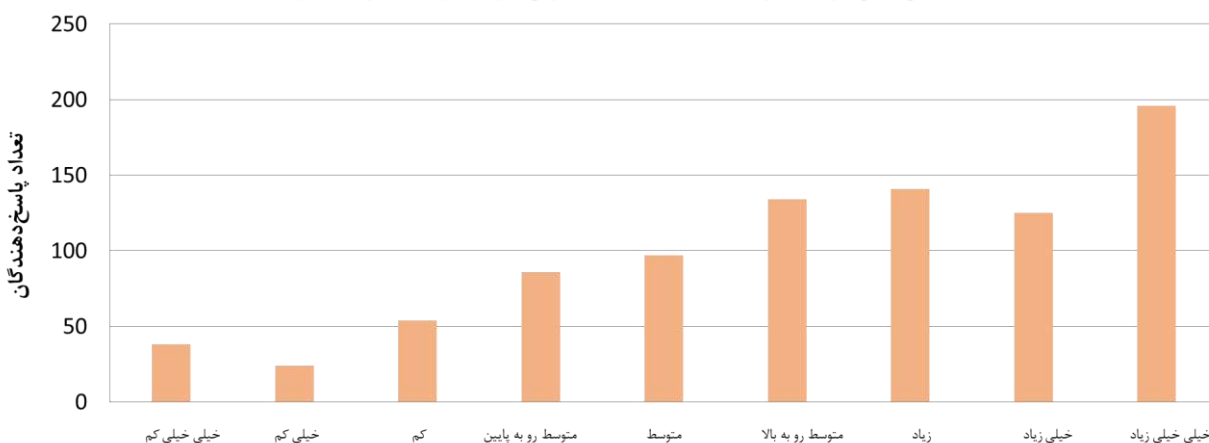
➤ با توجه به نمودار، در پاسخ به نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در جمع‌آوری ضایعات و نخاله‌های ساختمانی، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۶ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است.

نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در جمع‌آوری ضایعات و نخاله‌های ساختمانی



➤ همانطور که در نمودار آمده است، بیشترین تعداد پاسخ در خصوص از بین رفتن هویت شهر به واسطه روند رو به گسترش انبوه‌سازی و بلندمرتبه‌سازی، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۲ درصد و کمترین تعداد پاسخ، مربوط به گزینه خیلی کم با ۲ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به بالا با اختصاص ۱۵ درصد است.

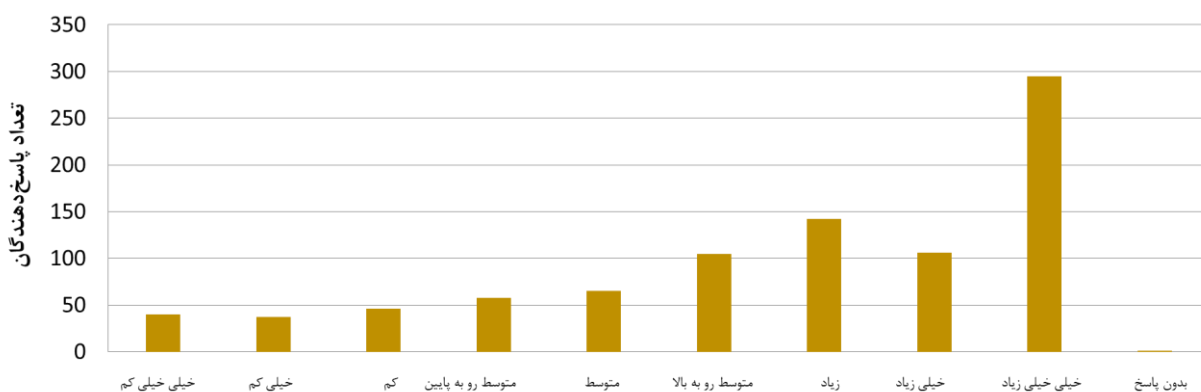
از بین رفتن هویت شهر به واسطه روند رو به گسترش انبوه‌سازی و بلندمرتبه‌سازی





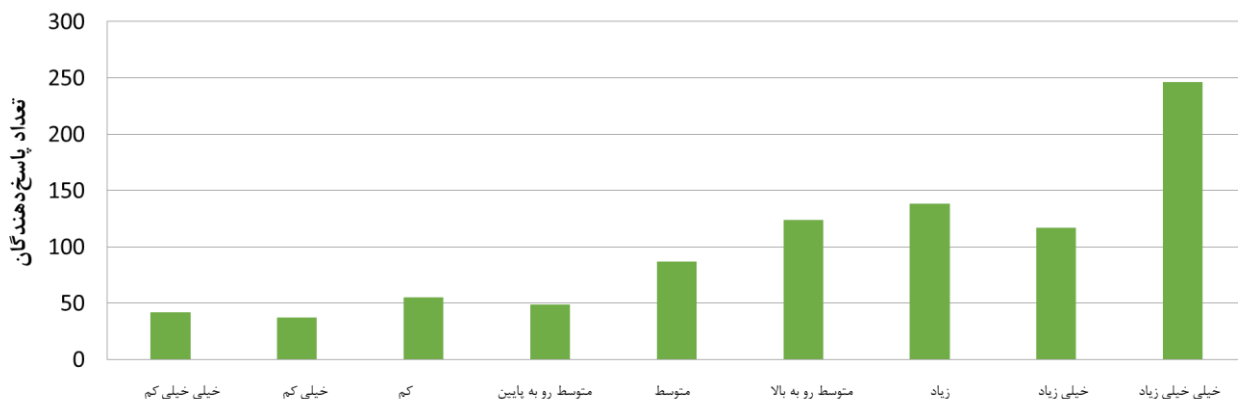
➤ با رجوع به نمودار، ضرورت حفظ بافت قدیمی و ارزشمند از سوی مردم تأیید شده و بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۴ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد و متوسط رو به پایین با ۱۳ درصد برای هر کدام است.

ضرورت حفظ بافت‌های قدیمی و ارزشمند



➤ در خصوص ضرورت توجه به الگوی ساخت‌وساز بومی استان، بیشترین میزان پاسخگویی به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۷ درصد و کمترین میزان پاسخگویی، به گزینه خیلی کم با ۴ درصد صورت گرفته است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۴۸ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۳۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با اختصاص ۱۵ درصد است.

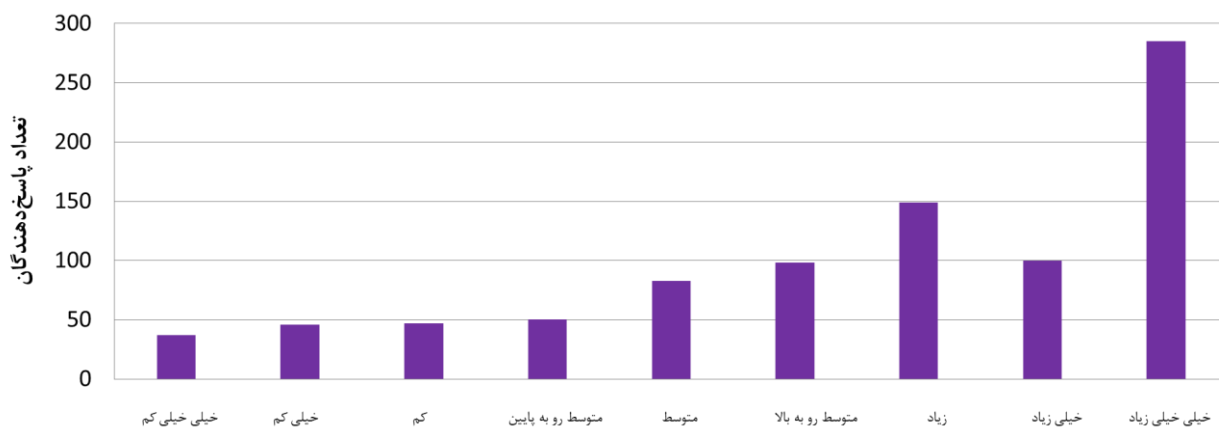
ضرورت توجه به الگوی ساخت‌وساز بومی استان





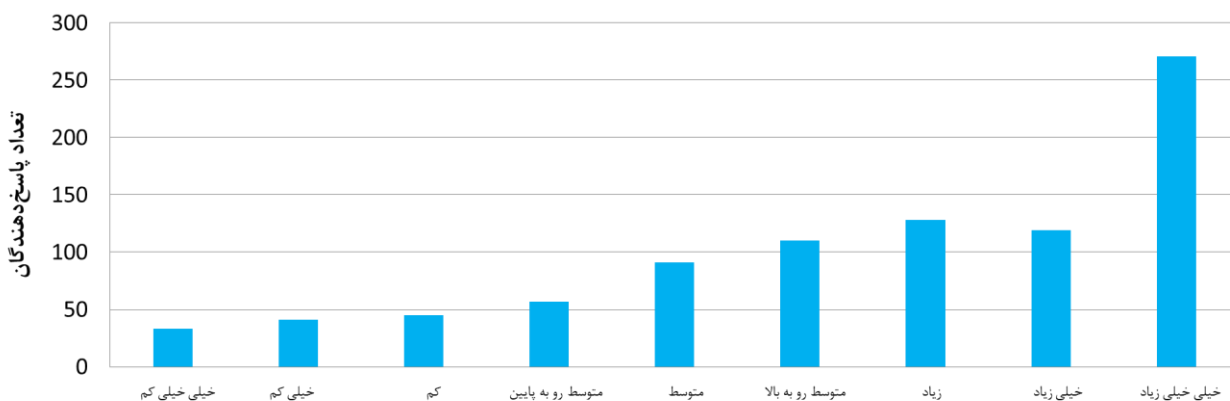
➤ با توجه به نمودار، در خصوص نیاز شهروندان به حضور گردشگران، بیشترین میزان پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد و کمترین میزان، گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۶ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با اختصاص ۱۶ درصد است.

نیاز شهروندان به حضور گردشگران



➤ در پاسخ به لزوم افزایش تبلیغات در خصوص شاخصه‌های شهر رشت، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۹ درصد است.

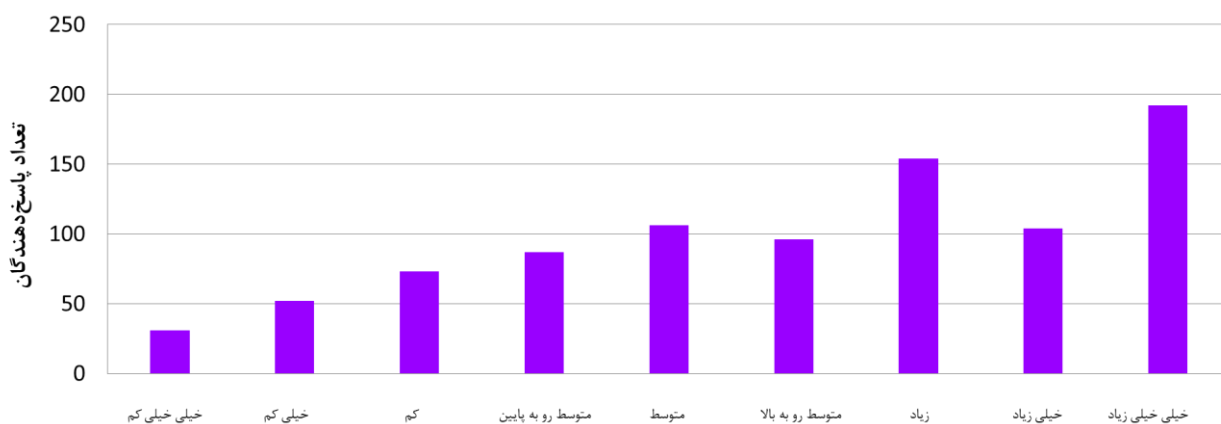
لزوم افزایش تبلیغات در خصوص شاخصه‌های شهر رشت





➤ در خصوص آشنایی و آگاهی شهروندان از برند شهر خلاق خوراک، شهر دوستدار سالمند و شهر دوستدار کودک، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۱ درصد و حداقل تعداد پاسخها متعلق به گزینه خیلی خیلی کم با ۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۳۹ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط، گزینه متوسط رو به بالا و گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۲ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم، گزینه خیلی زیاد و گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۴ درصد برای هر کدام است.

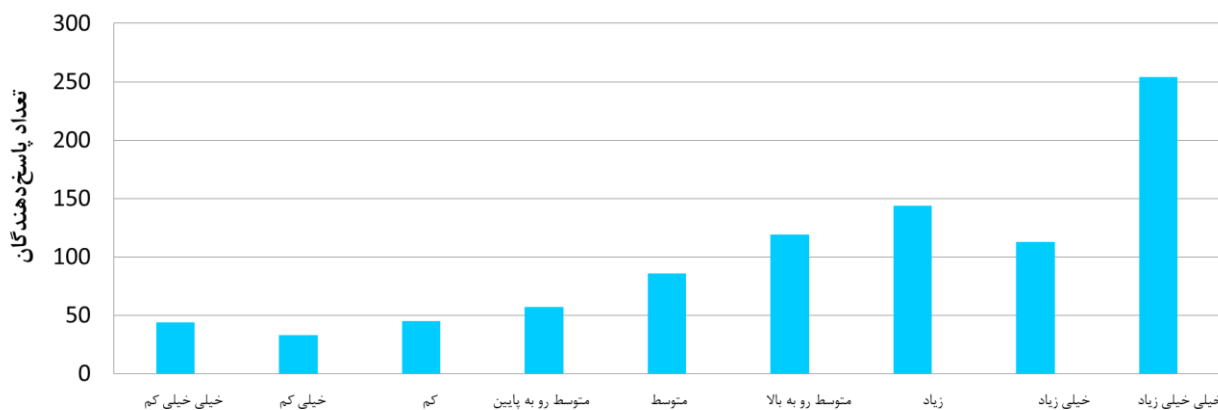
میزان آگاهی شما از برندهای شهر رشت؛ شهر خلاق خوراک، شهر دوستدار سالمند، شهر دوستدار کودک



۱۹۴

➤ در خصوص نیاز شهروندان به بررسی وضعیت ظاهری مناطق شهر، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد که بیانگر ضرورت این توجه است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۳۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با اختصاص ۱۷ درصد است.

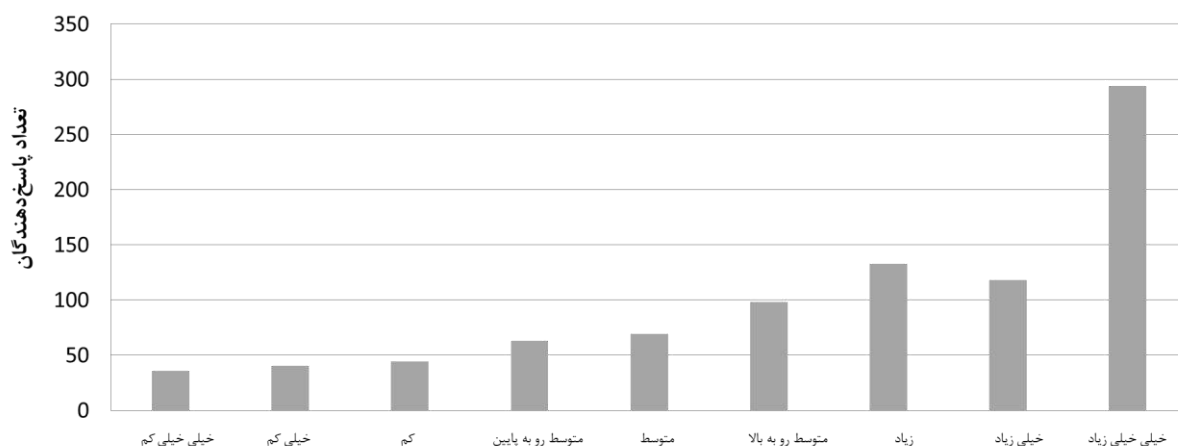
نیاز شهروندان به بررسی وضعیت ظاهری منطقه (چیدمان ساختمان زیبایی محیط، نظم و ...)





➤ در خصوص نیاز شهروندان به جمع‌آوری منظم زباله و نظافت منطقه، بیشترین تعداد پاسخ‌ها مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد و کمترین تعداد پاسخ‌ها مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۷ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۴ درصد است.

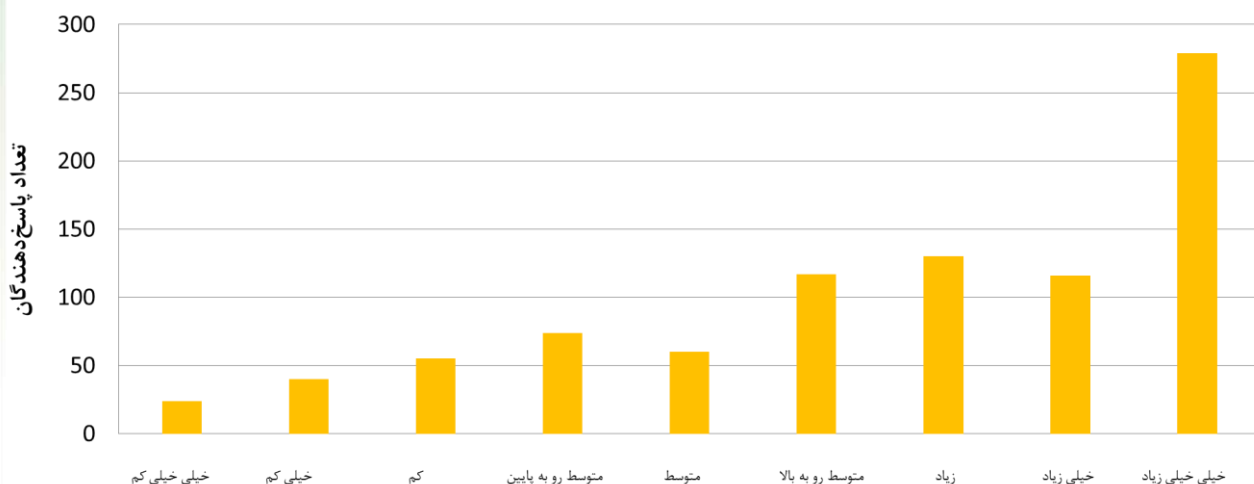
نیاز شهروندان به جمع‌آوری منظم زباله و نظافت منطقه



۱۹۵

➤ با توجه به نمودار نیاز شهروندان به افزایش امکان تفریح و بازی برای کودکان، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی خیلی زیاد با ۳۱ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط رو به پایین با اختصاص ۱۶ درصد است.

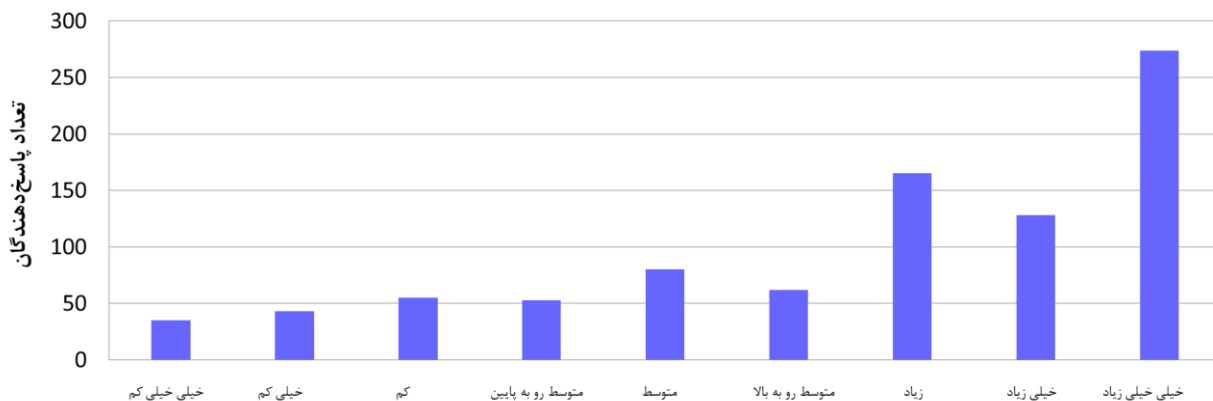
نیاز شهروندان به افزایش امکان تفریح و بازی برای کودکان





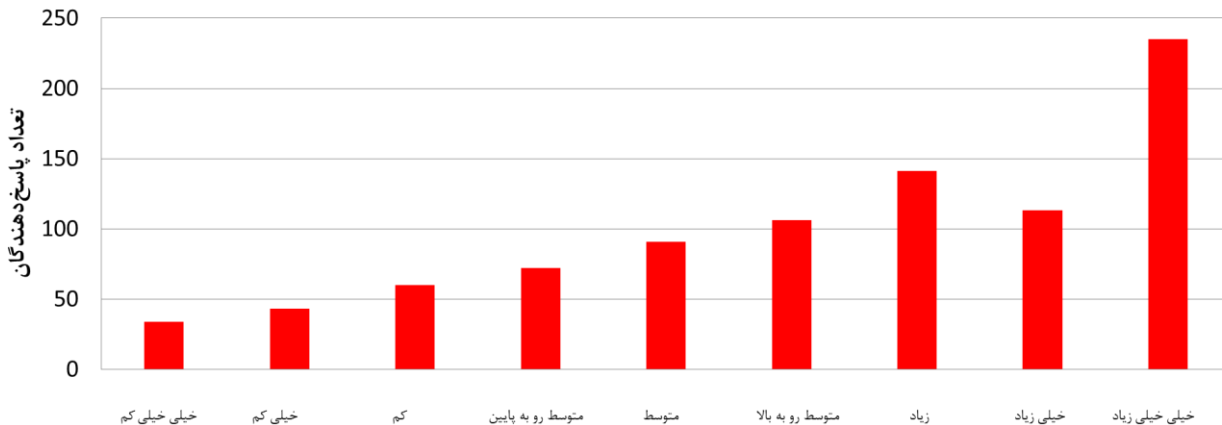
➤ در خصوص نیاز شهروندان به سرویس بهداشتی عمومی در مکان‌های مورد نظر، بیشترین تعداد پاسخ‌ها مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۲ درصد و سپس گزینه زیاد با ۱۷ درصد بوده و کمترین تعداد پاسخ‌ها، مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به زیاد با اختصاص ۱۹ درصد است.

نیاز شهروندان به سرویس بهداشتی عمومی در مکان‌های مورد نیاز



➤ با توجه به نمودار نیاز شهروندان به افزایش وسایل ورزشی در پارک، بیشترین تعداد پاسخ، متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۶ درصد و کمترین تعداد پاسخ، متعلق به گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۲۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۰ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به پایین با اختصاص ۱۵ درصد است.

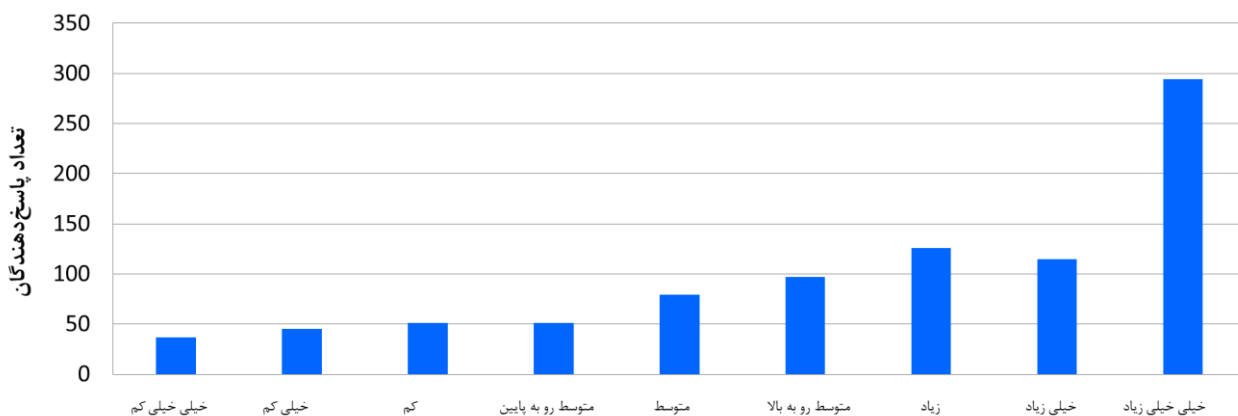
نیاز شهروندان به افزایش وسایل ورزشی در پارک





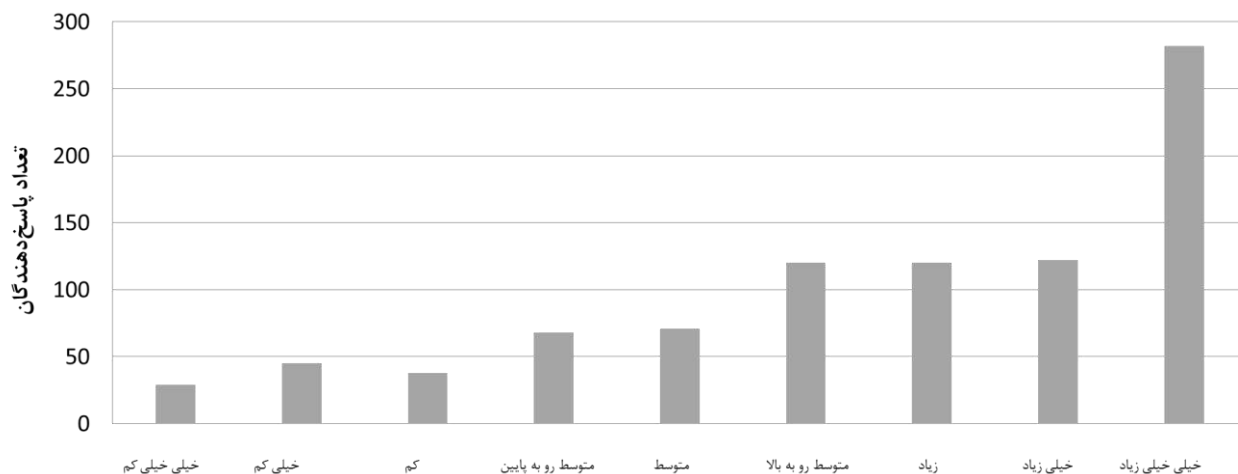
➤ همانطور که مشاهده می‌شود، بیشترین تعداد پاسخ در خصوص نیاز شهروندان به امکان تردد افراد با شرایط خاص، مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با اختصاص ۷۰ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی‌خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی‌خیلی زیاد با ۴۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی زیاد با اختصاص ۱۴ درصد است.

نیاز شهروندان به امکان تردد شهروندان با شرایط خاص (معلولین سالمندان و کودکان)



➤ با توجه به نمودار، بیشترین تعداد پاسخ به نیاز شهروندان به مراکز تفریحی در شهر رشت مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۰ درصد و کمترین تعداد مربوط به گزینه خیلی‌خیلی کم با ۲ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به خیلی‌خیلی زیاد با اختصاص ۶۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۳۶ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی‌خیلی زیاد با ۴۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با اختصاص ۱۷ درصد است.

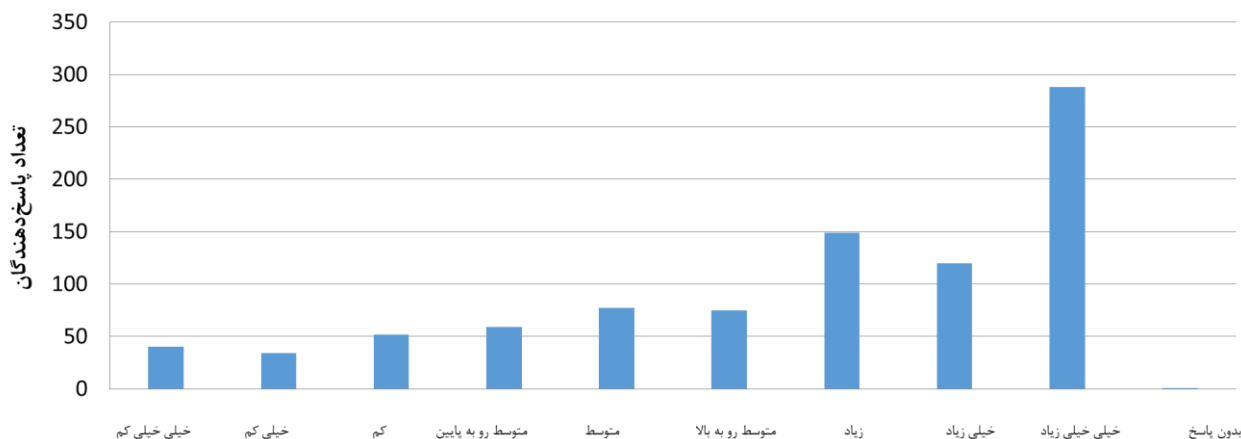
نیاز شهروندان به مراکز تفریحی در رشت (پینت بال شهر، شهربازی، کارتینگ و ...)





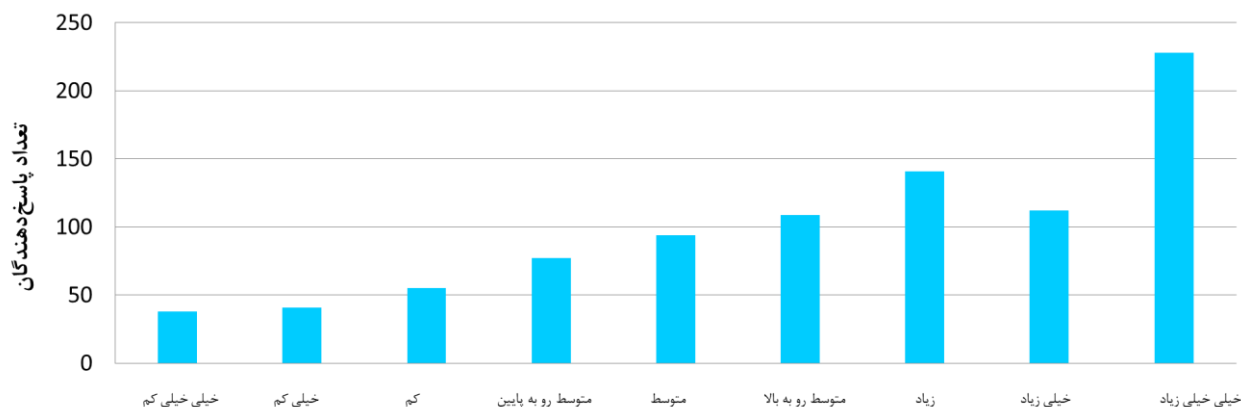
➤ در پاسخ به نیاز شهروندان به خدمات بهداشتی درمانی، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۴ درصد است.

نیاز شهروندان به خدمات بهداشتی و درمانی



➤ باتوجه به نمودار در خصوص نیاز شهروندان به خانه‌های فرهنگ، فرهنگسرا و کانون فرهنگی، بیشترین تعداد مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۵ درصد و کمترین تعداد مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۴ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۶۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۲ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۴۱ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۴ درصد است.

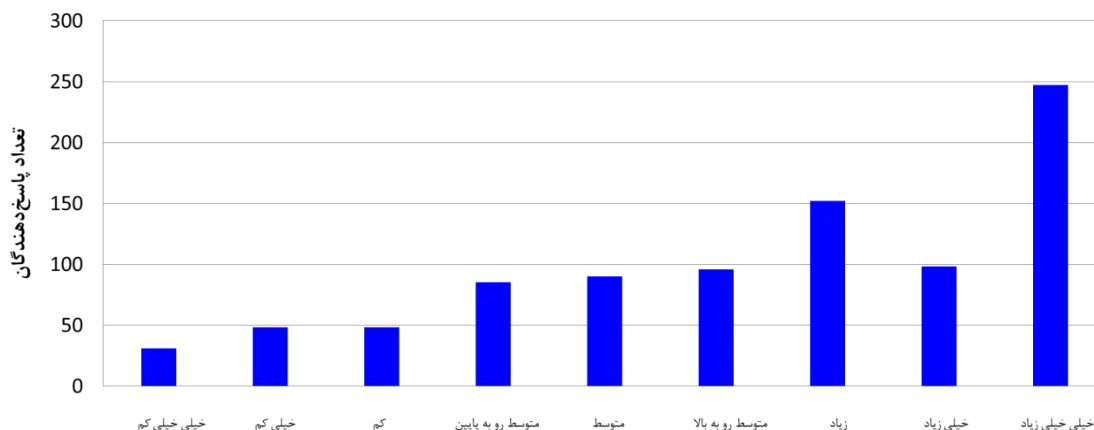
نیاز شهروندان به خانه‌های فرهنگ، فرهنگسرا و کانون فرهنگی





➤ در خصوص نیاز شهروندان به سالن مطالعه و کتابخانه، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۸ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۵۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۳۹ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۲۹ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم و کم با اختصاص ۱۳ درصد برای هر کدام است.

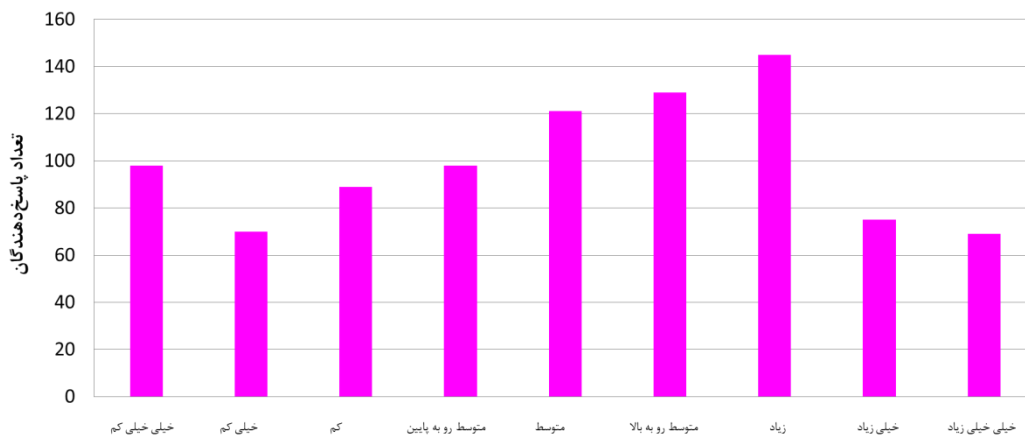
نیاز شهروندان به سالن مطالعه و کتابخانه



زندگی در شهر در افق ۵ سال آینده

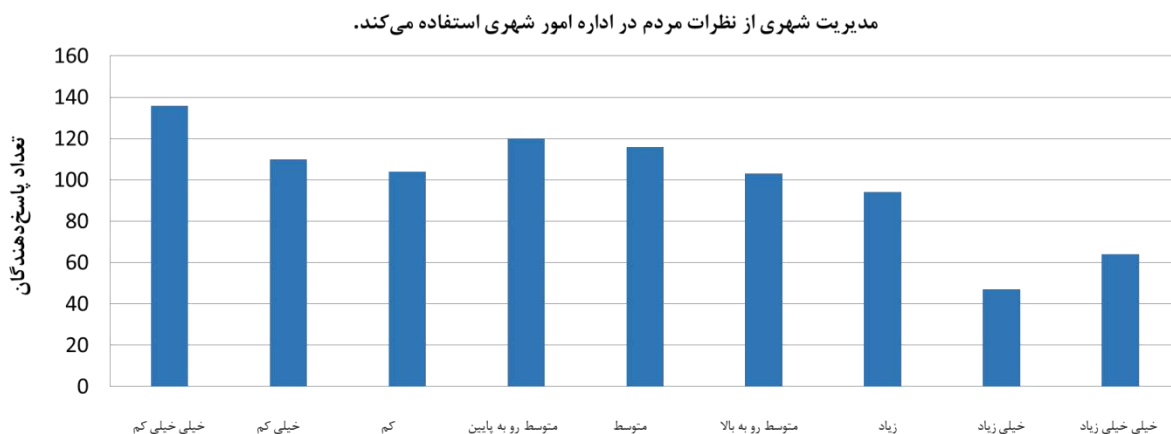
➤ در خصوص دسترسی آسان به خدمات شهری در پنج سال آینده، بیشترین تعداد پاسخها مربوط به گزینه زیاد با ۱۶ درصد و کمترین آنها مربوط به گزینههای خیلی کم با ۷ درصد و خیلی خیلی زیاد با ۷ درصد که نشانگر امیدواری نسبی شهروندان به این موضوع است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با اختصاص ۲۴ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه زیاد با ۲۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم با اختصاص ۱۴ درصد است.

خدمات شهری به آسانی و سریع در دسترس است.

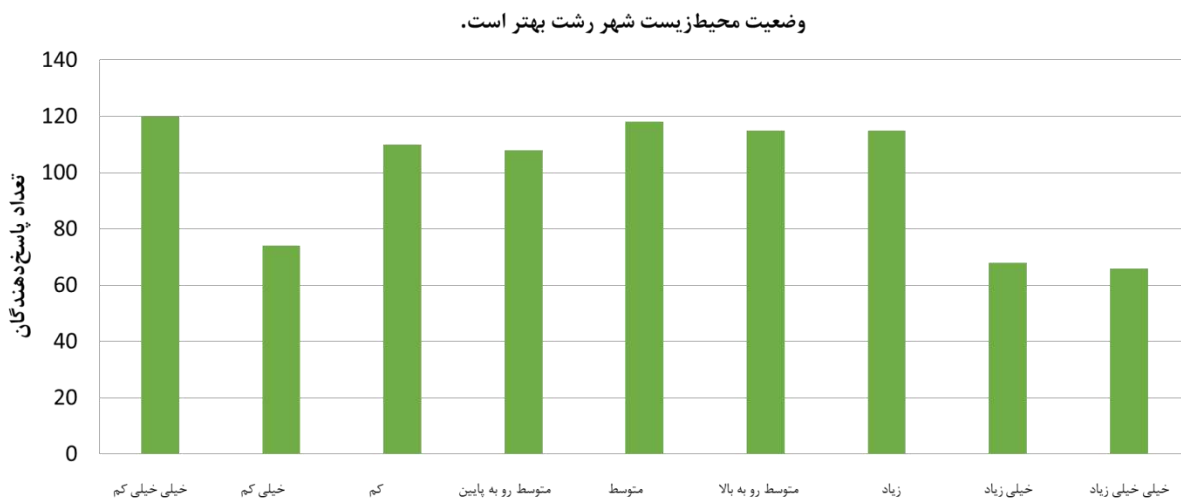




➤ در خصوص بهره‌گیری مدیریت شهری از نظرات مردم در امور شهری در پنج سال آینده، مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۱۵ درصد و کمترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با ۵ درصد و پیش‌بینی عدم استفاده از شهروندان از سوی مدیریت شهری است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۳۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به پایین با ۱۷ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط رو به پایین با ۱۶ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی کم با ۲۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۴ درصد است.



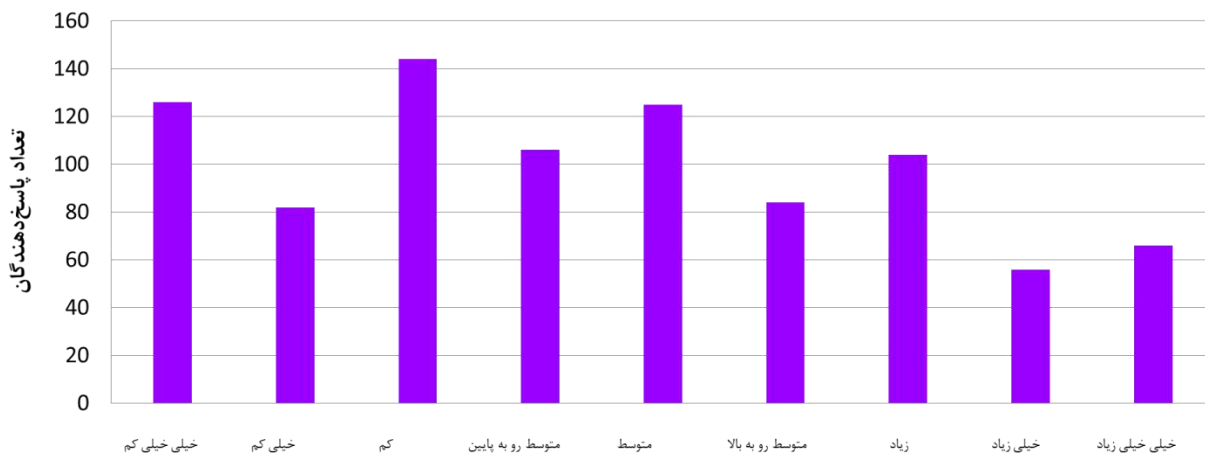
➤ در خصوص وضعیت محیط‌زیست شهر رشت در پنج سال آینده، پاسخ‌ها بیان‌گر مساعد نبودن شرایط محیط‌زیست در آن سال‌ها است. بیشترین تعداد پاسخ مربوط به گزینه‌های خیلی خیلی کم با ۱۳ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۲۰ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط رو به پایین با ۱۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۲۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط رو به بالا با اختصاص ۱۷ درصد است.





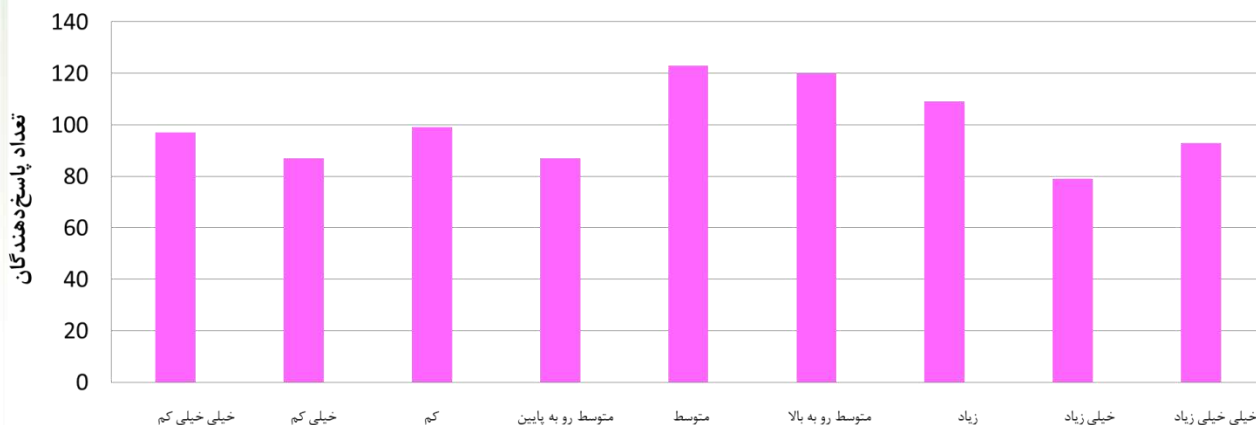
➤ در خصوص وجود فرصت‌های شغلی شهر رشت در پنج سال آینده، بیشترین تعداد پاسخ، مربوط به گزینه کم با ۱۶ درصد و کمترین، مربوط به گزینه خیلی زیاد با ۶ درصد و امید پایین نسبت به این موضوع است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی کم و متوسط با اختصاص ۲۱ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به کم با ۱۸ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۲۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به کم با اختصاص ۱۶ درصد است.

فرصت‌های شغلی در رشت بیشتر است.



➤ در خصوص رونق گردشگری در پنج سال آینده، بیشترین تعداد به گزینه متوسط با ۱۳ درصد و کمترین تعداد به گزینه خیلی زیاد با ۹ درصد تعلق دارد پاسخ‌ها بیانگر این است که امیدی بینابینی میان مردم است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط رو به بالا و گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد و متوسط با ۱۵ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه کم و گزینه زیاد با ۱۶ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۱۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط و گزینه خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد است.

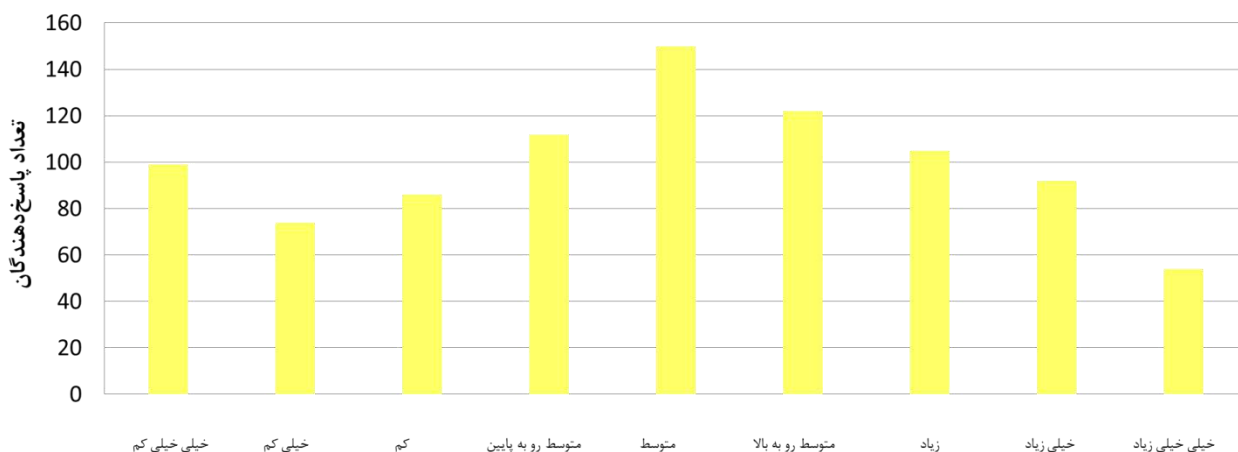
گردشگری رونق بیشتری دارد





➤ در خصوص امن بودن محلات در پنج سال آینده، بیشترین تعداد پاسخ، متعلق به گزینه متوسط با ۱۶ درصد و کمترین تعداد متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۵ درصد و بیانگر امید نسبی مردم به این امر است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با اختصاص ۲۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با ۲۰ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط با ۲۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی زیاد با اختصاص ۱۵ درصد است.

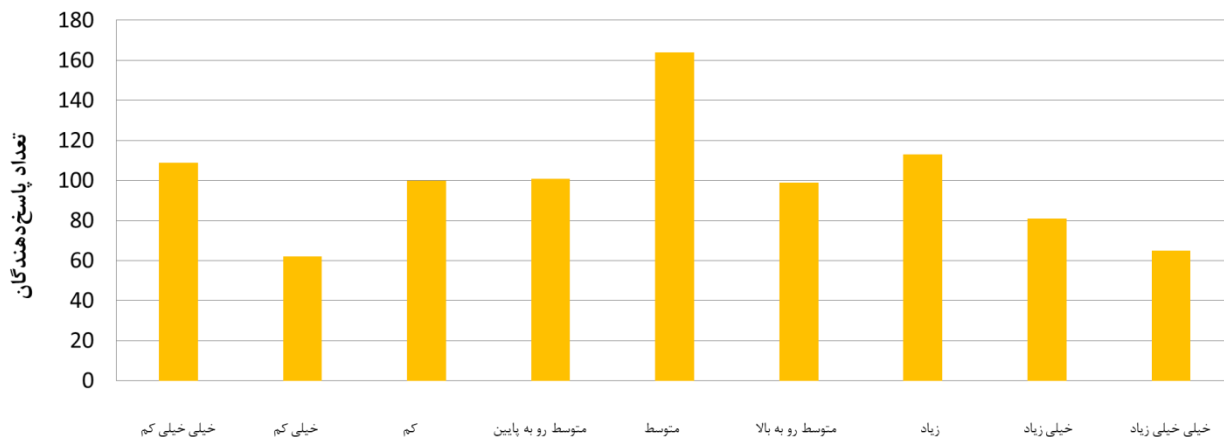
در محله‌ای امن زندگی می‌کنم



۱۲۰۲

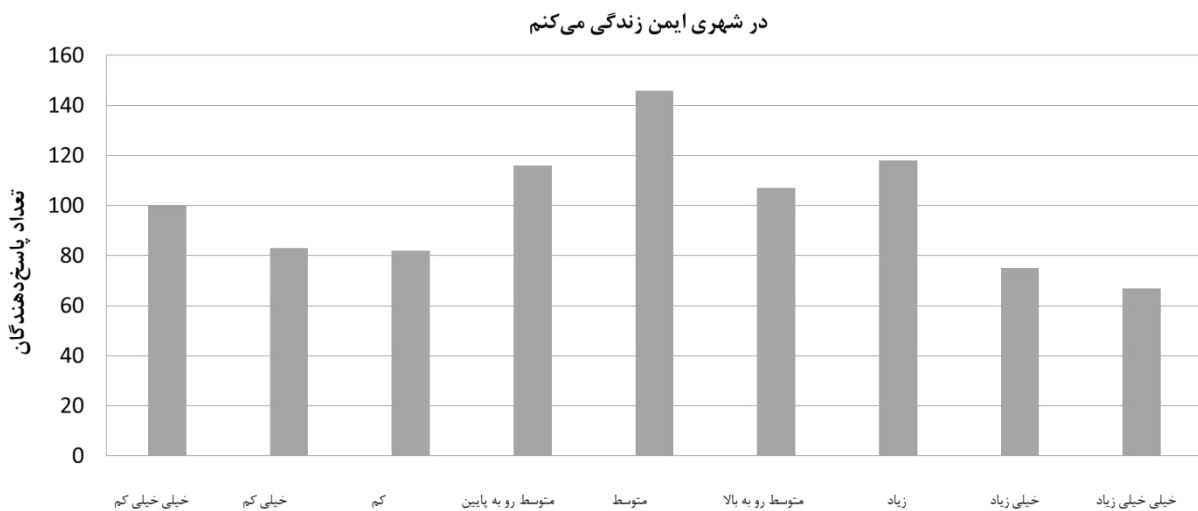
➤ در خصوص امن بودن شهر در پنج سال آینده، با توجه به نمودار، بیشترین میزان مربوط به گزینه متوسط ۱۸ درصد و کمترین میزان متعلق به گزینه خیلی کم با ۷ درصد و امید نسبی شهروندان است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با اختصاص ۲۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۸ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با ۲۰ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط با ۲۰ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی زیاد با اختصاص ۱۵ درصد است.

در شهری امن زندگی می‌کنم



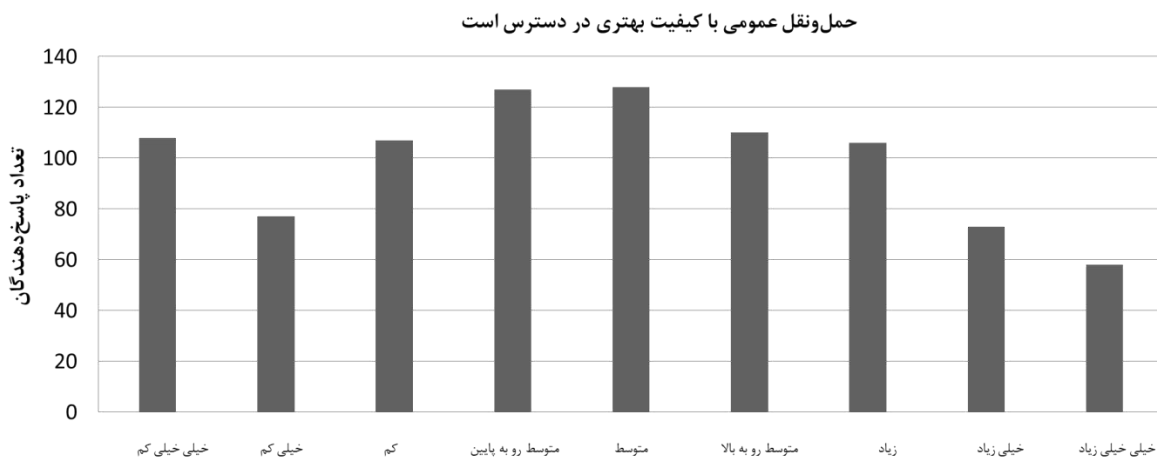


➤ در خصوص ایمن بودن شهر در پنج سال آینده، با توجه به نمودار، بیشترین میزان مربوط به گزینه متوسط با ۱۶ درصد و پایین‌ترین تعداد مربوط به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۷ درصد و امید نسبی شهروندان است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با اختصاص ۲۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط با ۱۹ درصد برای هرکدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه متوسط با ۲۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۵ درصد است.



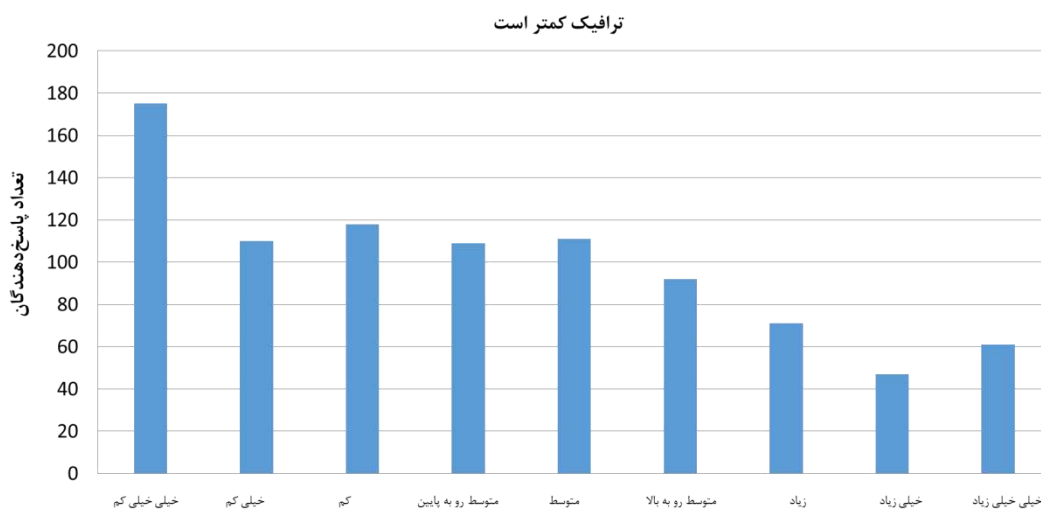
۱۲۰۳

➤ در خصوص در دسترس بودن حمل و نقل با کیفیتی بهتر در پنج سال آینده، بیشترین تعداد، متعلق به گزینه‌های متوسط رو به پایین با ۱۲ درصد و متوسط با ۱۴ درصد و کمترین تعداد، متعلق به گزینه خیلی خیلی زیاد با ۶ درصد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط رو به پایین با اختصاص ۲۷ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۲۱ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه متوسط رو به بالا با ۱۵ درصد برای هرکدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۱۶ درصد برای هرکدام است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی خیلی کم با اختصاص ۱۳ درصد است.



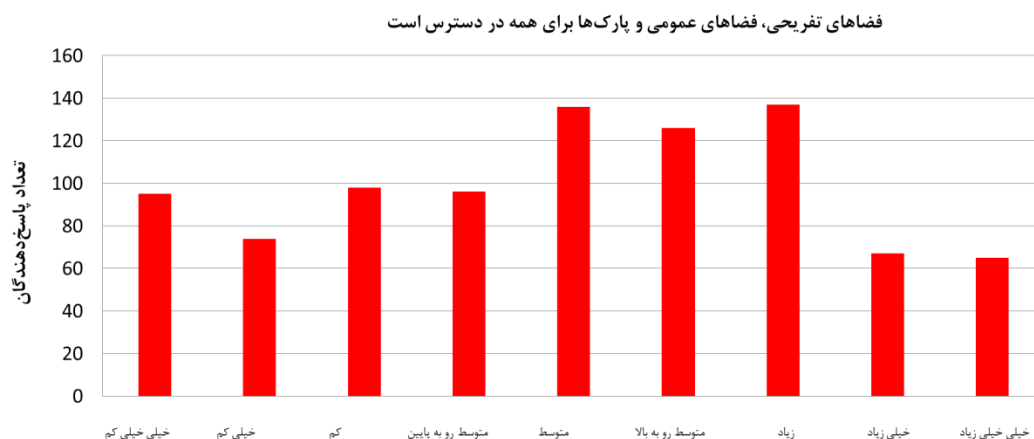


➤ در خصوص کمتر شدن ترافیک در پنج سال آینده، بیشترین تعداد به گزینه خیلی خیلی کم با ۲۰ درصد و کمترین تعداد به گزینه خیلی زیاد با ۵ درصد مربوط است که نشانگر امید پایین مردم به بهبود وضعیت ترافیک شهر رشت است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه خیلی خیلی کم با اختصاص ۳۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۱۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه کم با ۱۶ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه خیلی خیلی کم با ۲۷ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط با اختصاص ۱۵ درصد است.



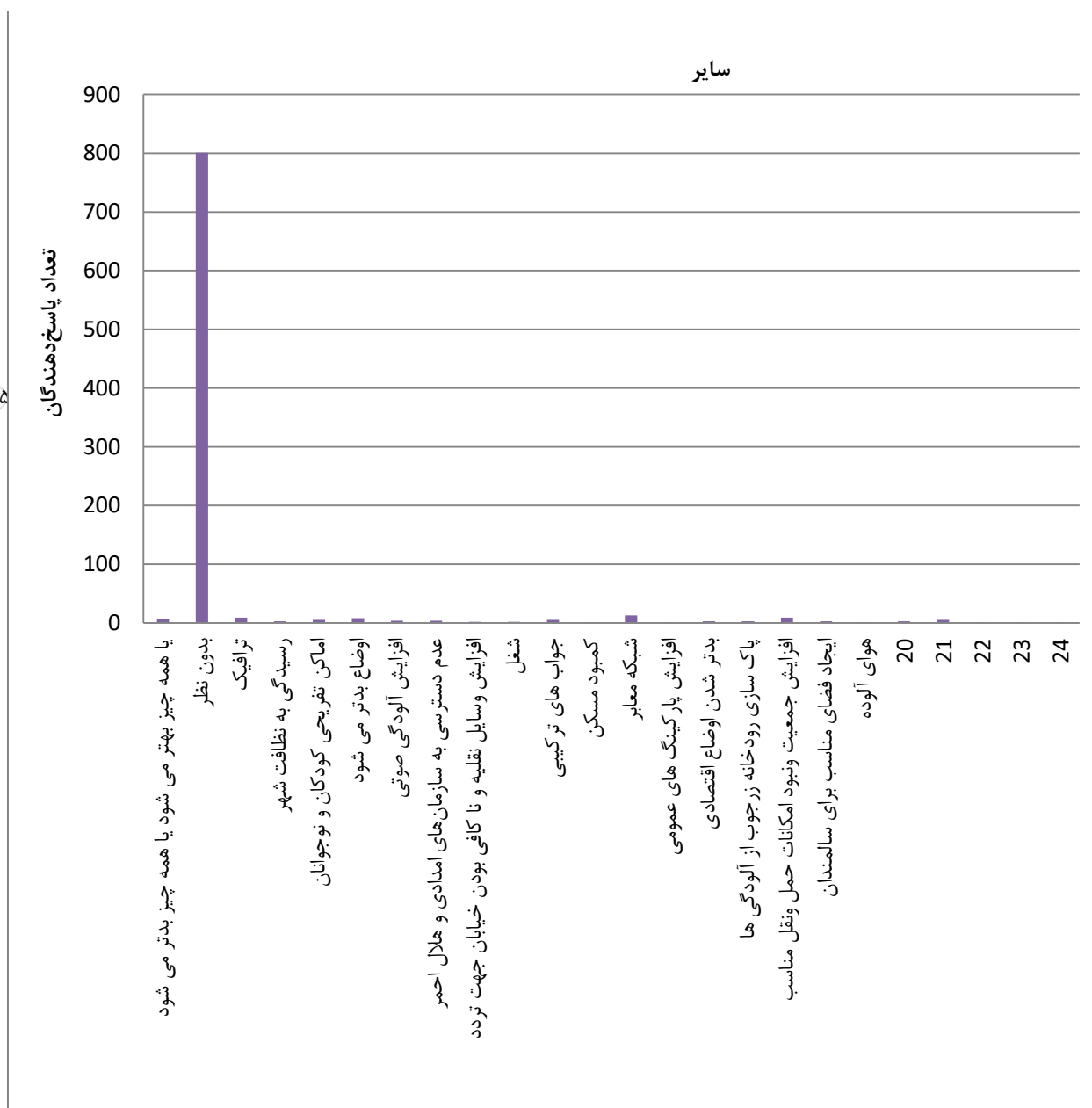
۱۲۰۴

➤ در خصوص دسترس بودن فضاهای تفریحی، فضاهای عمومی و پارکها در پنج سال آینده برای همه شهروندان، بیشترین آمار متعلق به گزینههای زیاد با ۱۵ درصد و متوسط با ۱۵ درصد و کمترین آمار متعلق به گزینههای خیلی زیاد با ۷ درصد و خیلی خیلی زیاد با ۷ درصد و امید نسبی شهروندان به تحقق این امر است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ متعلق به متوسط با اختصاص ۲۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ، مربوط به گزینه زیاد با ۱۹ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به زیاد با ۱۸ درصد برای هر کدام است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به متوسط با ۱۸ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به خیلی کم و خیلی خیلی زیاد با اختصاص ۱۳ درصد است.





➤ در خصوص سایر مواردی که شهروندان تصور می‌کنند در پنج سال آینده رخ می‌دهد، اکثر پاسخ‌دهندگان نظری نداشتند و موارد پیشنهاد به شرح زیر است که نشانگر بدتر شدن شرایط محیطزیست است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه بدون پاسخ با ۷۱ درصد و سپس گزینه اوضاع بدتر می‌شود با ۳ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه بدون پاسخ با اختصاص ۱۴ درصد و پس از آن، گزینه افزایش جمعیت و نبود حمل‌ونقل مناسب با ۳ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به گزینه بدون پاسخ با ۸۲ درصد و شبکه معابر با ۴ درصد و سپس، ترافیک با ۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به گزینه بدون پاسخ با ۹۳ درصد و شبکه معابر و زیرساخت‌ها با ۵ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با اختصاص تمامی ۱۰۰ درصد است.

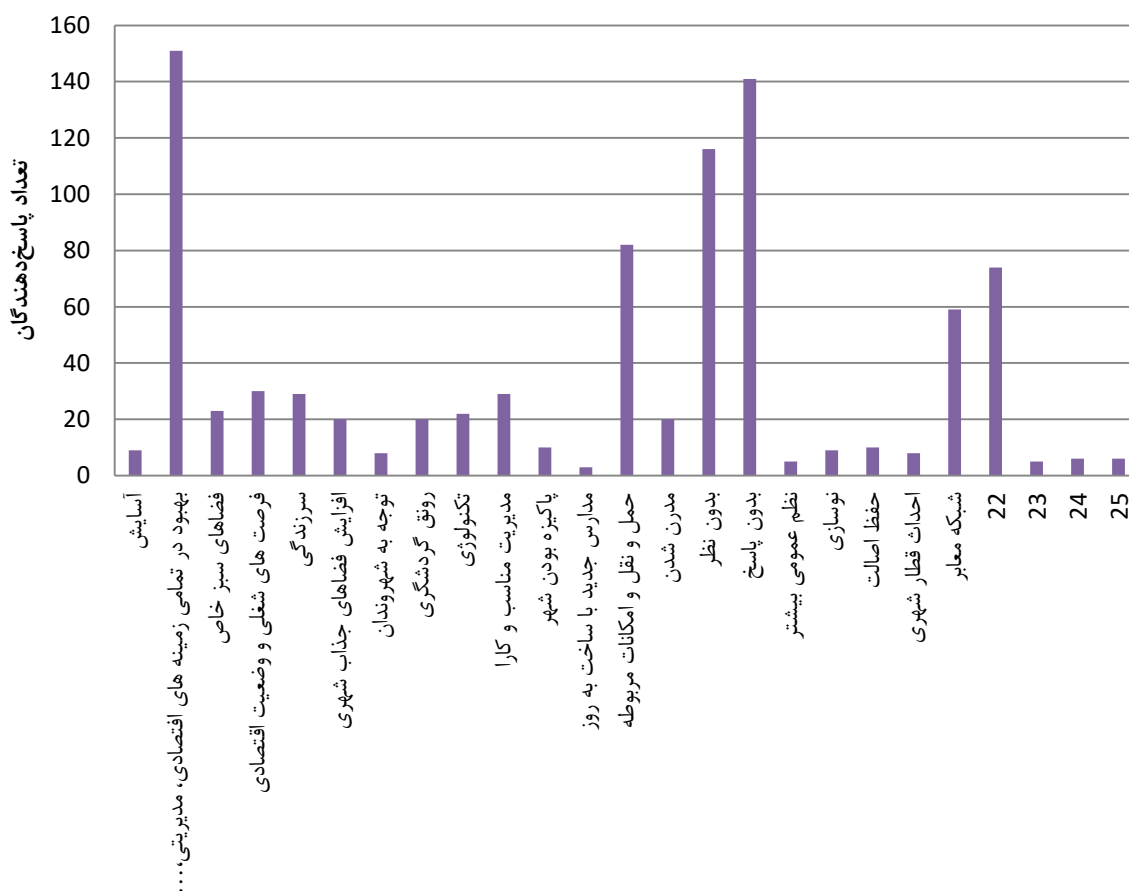




سوالات باز:

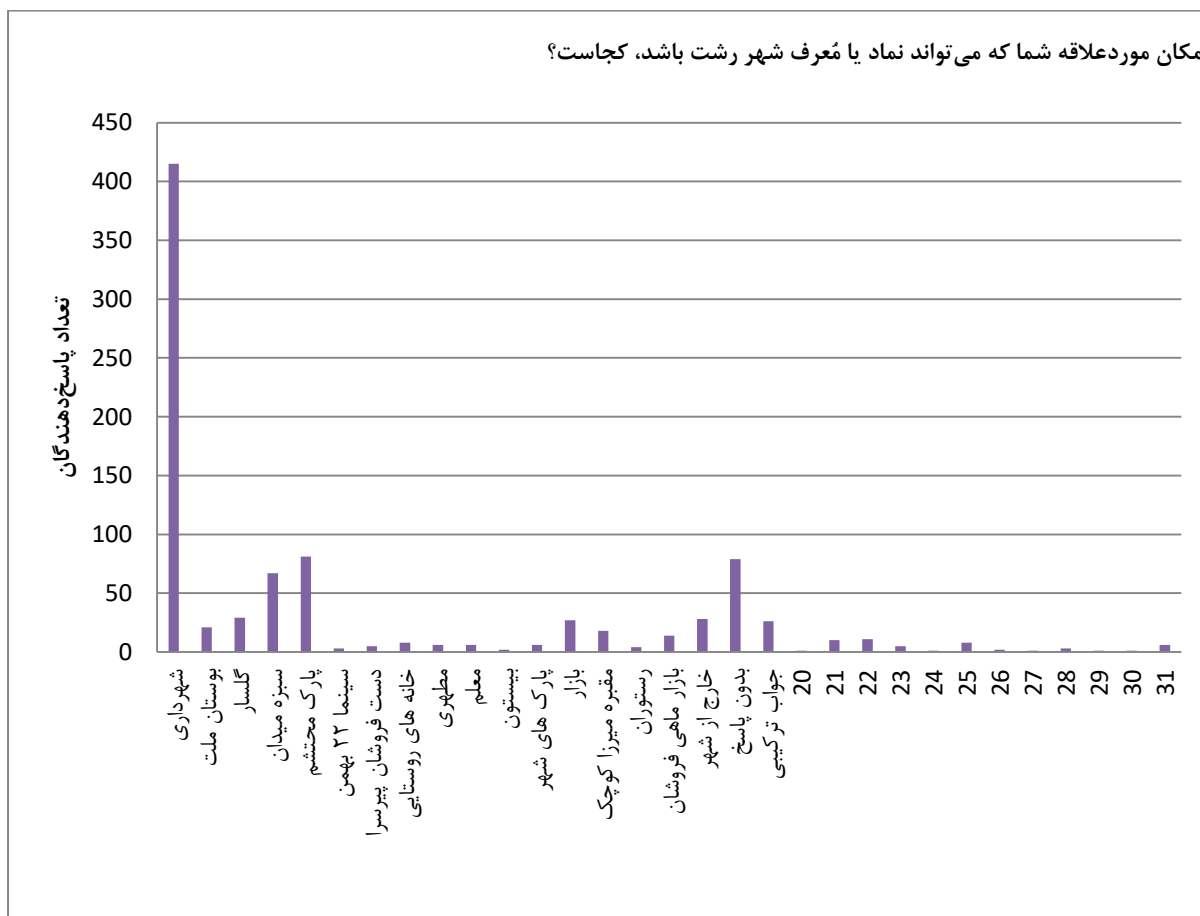
➤ در خصوص ویژگی‌های شهر رشت در ۲۰ سال آینده، بیشترین آمار موجود که ۱۷ درصد است به بهبود در تمامی زمینه‌ها تعلق دارد که نشان‌دهنده لزوم توجه و رسیدگی به کلیه ابعاد است. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ مربوط به بهبود در تمامی زمینه‌ها با ۲۵ درصد و بدون پاسخ با ۲۱ درصد و شبکه معابر با ۱۰ درصد است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ متعلق به جواب‌های ترکیبی با ۱۹ درصد و پس‌از آن، حمل‌ونقل و ترافیک و امکانات مربوطه با ۱۷ درصد است. لازم به ذکر است در میان جواب‌های ترکیبی، بیشترین پاسخ متعلق به شبکه معابر و وضعیت اقتصادی است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بدون پاسخ با ۷۳ درصد و بهبود در تمامی زمینه‌ها با ۵ درصد و سپس، حمل‌ونقل و ترافیک با ۳ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با ۴۷ درصد و جواب ترکیبی با ۲۷ درصد و سپس، حمل‌ونقل و ترافیک و امکانات مربوطه با ۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با اختصاص ۲۴ درصد و پس‌از آن، شبکه معابر با ۱۳ درصد و مدیریت مناسب و کارا با ۸ درصد است.

به نظر شما، ویژگی‌هایی که شهر رشت در 20 سال آینده باید از آن برخوردار باشد، کدامند؟





مکان موردعلاقه شما که می‌تواند نماد یا معرف شهر رشت باشد، کجاست؟

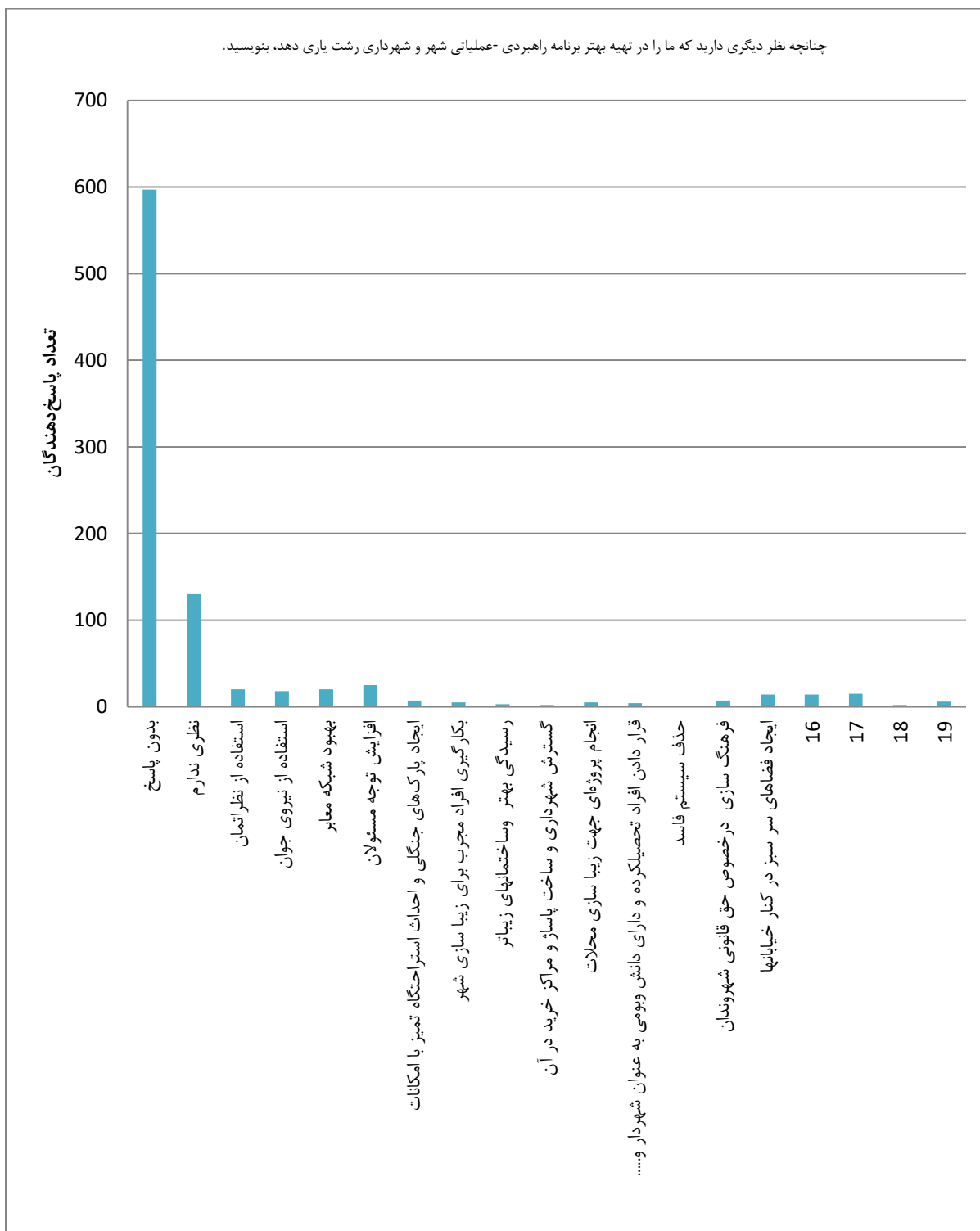


۱۲۰۸

چنانچه نظر دیگری دارید که ما را در تهیه بهتر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت یاری دهد، بنویسید؛ بیشترین گزینه تکرار شده، بدون پاسخ است که ۶۷ درصد را به خود اختصاص داده است، همچنین موارد برجسته‌ای که شهروندان به آن اشاره داشتند عبارت‌اند از استفاده از نظرات مردمی، بهره‌گیری از نیروهای جوان، ایجاد فضاهای سبز، بهبود شبکه معابر و افزایش توجه مسئولان. در منطقه ۱، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با ۴۵ درصد و بهبود شبکه معابر و افزایش توجه مسئولان است. در منطقه ۲، بیشترین پاسخ متعلق به نظری ندارم و بدون پاسخ و سپس، رسیدگی به معضل ترافیک با ۵ درصد است. در منطقه ۳، بیشترین پاسخ متعلق به بدون پاسخ با ۴۲ درصد و استفاده از نظرات شهروندان با ۶ درصد و استفاده از نیروی جوان با ۵ درصد است. در منطقه ۴، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با ۷۲ درصد و سپس، افزایش توجه مسئولان با ۴ درصد و فضای سبز، رودخانه و محیط‌زیست با ۳ درصد است. در منطقه ۵، بیشترین پاسخ مربوط به بدون پاسخ با اختصاص تمامی ۱۰۰ درصد است.



چنانچه نظر دیگری دارید که ما را در تهیه بهتر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت یاری دهد، بنویسید.





منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
منطقه بندپی	گزاره‌ها	اولویت
۵۳	نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در برخورد با ساختوسازهای غیرمجاز	۵
۵۴	نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در جمع‌آوری ضایعات و نخاله‌های ساختمانی	۶
۵۵	از بین رفتن هویت شهر به واسطه رونق رو به گسترش اتوبوس‌رانی و بلندمرتبه‌سازی	۳
۵۶	ضرورت حفظ بافت‌های قدیمی و ارزشمند	۲
۵۷	ضرورت توجه به الگوی ساختوساز بومی استان	۵
۵۸	نیاز شهروندان به حضور گردشگران	۴
۵۹	نیاز افزایش تبلیغات در خصوص شاخصه‌های شهر رشت	۶
۶۰	میراث آگاهی شما از برندهای شهر رشت؟ خلاص خوراکی شهر دوستدار سالمند شهر دوستدار کودک	۲
۶۱	نیاز شهروندان به بررسی وضعیت ظاهری منطقه (چیدمان ساختمان‌های زمینی، محیط، نظم و ...)	۵
۶۲	نیاز شهروندان به جمع‌آوری منظم زباله و نظافت منطقه	۶
۶۳	نیاز شهروندان به افزایش امکان تفریح و بازی برای کودکان	۶
۶۴	نیاز شهروندان به سرویس بهداشتی عمومی در مکان‌های مورد نیاز	۵
۶۵	نیاز شهروندان به افزایش وسایل ورزشی در پارک	۲
۶۶	نیاز شهروندان به امکان تردد شهروندان با شرایط خاص (معلولین سالمندان و کودکان)	۲
۶۷	نیاز شهروندان به مراکز تفریحی در رشت (بیت پال شهر، شهر بازی، کارتینگ و ...)	۲
۶۸	نیاز شهروندان به خدمات بهداشتی و درمانی	۷
۶۹	نیاز شهروندان به خانه‌های فرهنگ، فرهنگسرا و کانون فرهنگی	۵
۷۰	نیاز شهروندان به ساکن منظمه و کتابخانه	۵
۷۱	خدمات شهری با کیفیتی و سریع در دسترس است.	۵
۷۲	مدیریت شهری از نظرات مردم در اداره امور شهری استفاده می‌کند.	۶
۷۳	وضعیت محیط‌زیست شهر رشت بهتر است.	۷
۷۴	فرستاده‌های شلی در رشت بیشتر است.	۶
۷۵	گردشگری رونق بیشتری دارد.	۷
۷۶	در محله‌ای امن زندگی می‌کنم.	۸
۷۷	به کدام گزاره‌ها نزدیک است؟	۷
۷۸	در شهری امن زندگی می‌کنم.	۷
۷۹	حمل و نقل عمومی با کیفیت‌ترین محله‌هاست.	۷
۸۰	ترافیک کمتر است.	۵
۸۱	فضاهای تفریحی، فضاهای عمومی و پارک‌ها برای همه در دسترس است.	۷
۸۲	سایر (توسید)	—

۸۳ به نظر شما ویژگی‌هایی که شهر رشت در ۲۰ سال آینده باید از آن برخوردار باشد، کدام‌اند؟

۸۴ اگر از شما بخواهیم که شهر رشت را در یک واژه یا عبارت توصیف کنید، چه می‌گویید؟ (لقب یا آوازه شهر)

۸۵ مکان مورد علاقه شما که می‌تواند نماد یا معرف شهر رشت باشد، کجاست؟

۸۶ چنانچه نظر دیگری دارید که ما را در تهیه بهتر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت یاری دهد، بنویسید.



منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
منطقه بندپی	گزاره‌ها	اولویت
۱۸	مهم‌ترین مسئله و مشکل محله شما چیست؟ نام محله خود را ذکر فرمایید. (ترافیک - سرویس بهداشتی - آلودگی - ...)	۱۹
۱۹	به نظر شما، مسائل مهمی که شهر رشت در ۵ تا ۱۰ سال آینده با آن مواجه خواهد شد، کدام است؟ (نظرات شما)	۱۹

سوالات بخش اختصاصی: (به هریک از گزاره‌های زیر بر اساس میزان اهمیت برای شما و موافقتتان با گزاره از ۱ تا ۹ اولویت دهید)

منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
اجتماعی	۱۰. اهمیت مشارکت شهروندان برای بهتر شدن شرایط زندگی در شهر	۳
۱۱. اهمیت استفاده از زبان گلیکی	۴	
۱۲. اهمیت تعلیمات بالا بین ساکنان محله	۳	
۱۳. شهر رشت، شهر مناسبی برای سالمندان است	۵	
۱۴. شهر رشت، شهر مناسبی برای کودکان است	۳	
۱۵. شهر رشت، شهر مناسبی برای معلولین است	۵	
۱۶. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در جهت پاکسازی	۵	
۱۷. نیاز شهروندان به نصب سطل‌های تفکیک زباله	۵	
۱۸. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت مرادب عبک	۶	
۱۹. نیاز شهروندان رشت به خطوط اتوبوس‌رانی	۷	
۲۰. نیاز شهروندان به ایجاد پیاده‌روها و ساندویچ پیاده‌روهای موجود	۵	
۲۱. نیاز شهروندان به پارک‌های عمومی	۴	
۲۲. نیاز شهروندان به پایانه برون شهری؟ میدان گل، جالبازان (خط کاره)، بخساری	۲	
۲۳. نیاز شهروندان به احداث قطار شهری	۵	
۲۴. نیاز شهروندان به بهبود کیفیت آسفالته معابر	۷	
۲۵. نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد تاکسی	۷	
۲۶. نیاز شهروندان به افزایش خطوط و تعداد اتوبوس	۶	
۲۷. نیاز شهروندان به احداث پل عابر پیاده	۵	
۲۸. نیاز شهروندان به روشنایی معابر و فضای عمومی	۷	
۲۹. نیاز شهروندان به خیابان‌های جدید	۵	
۳۰. نیاز شهروندان به تقاطع‌های خوب و منظم	۶	
۳۱. نیاز شهروندان به سرعت عمل و پاسخگویی آتش‌نشانی در مواجهه با سوخت و حوادث مرتبط با آتش‌نشانی	۷	
۳۲. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با آب‌گرفتگی معابر	۵	
۳۳. نیاز شهروندان به جمع‌آوری مواد بازیافتی درب منزل	۲	
۳۴. نیاز شهروندان به ساخت زمین‌های ورزشی در محلات	۵	
۳۵. نیاز به اماکن برای اسکان اضطراری در شرایط مواجهه با حوادث غیرمترقبه	۲	
۳۶. نیاز شهروندان به احداث پارک	۶	
۳۷. نیاز شهروندان به ایجاد فضای سبز در خیابان‌ها و معابر	۶	
۳۸. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با مشاغل مزاحم	۵	
۳۹. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با سد معبر	۵	
۴۰. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در سالمندی بافت فرسوده	۵	
۴۱. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مبارزه با چاقوری (موش، سگ و گربه و ...)	۶	
۴۲. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مورد وضعیت زمین‌های رها شده و ساختمان‌های متروکه و مخروبه	۵	



منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
شهر رشت گرامی با سلام و احترام		۱۹/۰۲/۱۴۰۲
به منظور تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت و در جهت بهره‌گیری از نظرات و خواسته‌های شما شهروندان محترم، اقدام به تدوین پرسشنامه ذیل شده است. چراکه ما متقدیم که ساکنان شهر، شهروندان و باشندگان آن هستند. خواهشمند است در جهت بهبود کیفیت زندگی در شهر رشت و پاسخ به نیازهای شهروندان گرامی، در پاسخ به سوالات نهایت دقت را داشته باشید.		
با سپاس		
گروه راهبردی تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت		

سوالات بخش عمومی:

- جنسیت: زن مرد
- سن: زیر ۲۰ سال ۲۰-۲۵ سال ۲۵-۳۰ سال ۳۰ تا ۴۵ سال بالای ۴۵ سال
- میزان تحصیلات: دیپلم و زیر دیپلم کارشناسی کارشناسی ارشد و بالاتر
- محل سکونت: منطقه شهرداری محله سایر شهر یا روستای اطراف رشت
- مدت سکونت در شهر رشت: ... سال
- مدت سکونت در منطقه: ... سال
- شغل: ...

سوالات مقدماتی:

۸. چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما جذاب می‌کند؟	آب و هوا <input type="checkbox"/> سرزندگی <input type="checkbox"/> سبک زندگی شهری <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام)
۹. چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما سخت می‌کند؟	ترافیک <input type="checkbox"/> فرصت‌های شغلی <input type="checkbox"/> پایین بودن درآمد <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام)
۱۰. اگر توان ایجاد تغییر در شهر رشت برای ایجاد زندگی بهتر را داشتید، چه تغییری ایجاد می‌کردید؟	نام بپیرید: ...

مهم‌ترین مشکلات فعلی شهر رشت در هر کدام از زمینه‌های زیر کدام‌اند؟ (لطفاً مشکلات را به تفکیک حراکام و رسته‌ها بنویسید)

زمینه‌ها	شرح مشکلات
۱۱. اجتماعی و فرهنگی	مهاجرت بی‌برنامه بالای رشت <input type="checkbox"/> وجود سکونتگاه‌های خودساخته <input type="checkbox"/> کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی <input type="checkbox"/> کاهش میزان استفاده از زبان گلیکی <input type="checkbox"/> کاهش محله‌محوری و تعاملات مردم <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۲. محیط‌زیست	رودخانه (بوی بد، آلودگی، منظر و ...) <input type="checkbox"/> کمبود فضای سبز <input type="checkbox"/> گسترش شهر و از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و باغات <input type="checkbox"/> مشکلات پسماند و دفع زباله <input type="checkbox"/> آلودگی آب <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۳. اقتصادی	بالا بودن هزینه زندگی نسبت به درآمد <input type="checkbox"/> کمبود فرصت‌های شغلی <input type="checkbox"/> طولانی مدت شدن اجرای پروژه‌ها <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۴. مدیریت شهری	شفافیت پایین <input type="checkbox"/> پاسخگویی نامناسب <input type="checkbox"/> فروش تراکم <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۵. حمل و نقل و ترافیک	زیرسازی نامناسب معابر <input type="checkbox"/> نبود پیاده‌رو <input type="checkbox"/> نبود مسیر دوچرخه <input type="checkbox"/> حجم ترافیک بالا <input type="checkbox"/> عدم تفکیک سواره و پیاده <input type="checkbox"/> حمل و نقل عمومی ناکارآمد <input type="checkbox"/> ناگامی بودن پارکینگ <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۶. خدمات شهری	دفع فاضلاب <input type="checkbox"/> کمبود روشنایی معابر <input type="checkbox"/> آب‌گرفتگی معابر <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)
۱۷. سایر	منظر شهری نامناسب <input type="checkbox"/> فرسودگی بافت محلات <input type="checkbox"/> کمبود کاربری‌های اقتصادی گردشگری <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپیرید)





منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
طبقه بندی	گزاره ها	اولویت
شهرسازی و معماری	۱۸. نیاز شهروندان به اقدامات شهرسازی در برخورد با ساختوسازهای غیرمجاز	۶
	۱۹. نیاز شهروندان به اقدامات شهرسازی در جمع آوری زباله ها و نظافت های ساختمانی	۴
	۲۰. از بین رفتن هویت شهر به واسطه روند رو به گسترش آلودگی و بندر تفریحی	۳
	۲۱. ضرورت حفظ بافت های قدیمی و ارزشمند	۶
	۲۲. ضرورت توجه به فناوری ساختوساز بومی استان	۴
برند شهری	۲۳. نیاز شهروندان به حضور گردشگران	۷
	۲۴. لزوم افزایش تبلیغات در خصوص شاخص های شهر رشت	۳
منطقه	۲۵. میزان آگاهی شما از برندهای شهر رشت؟ شهر خلاق خوانده، شهر دوستدار سالمند، شهر دوستدار کودک	۷
	۲۶. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت نظری منطقه (چیدمان ساختمان زیبایی محیط، نظم و ...)	۵
	۲۷. نیاز شهروندان به جمع آوری ضایعات و نظافت منطقه	۴
	۲۸. نیاز شهروندان به افزایش امکان تفریح و بازی برای کودکان	۷
	۲۹. نیاز شهروندان به سرویس بهداشتی عمومی در مکان های مورد نیاز	۷
	۳۰. نیاز شهروندان به افزایش وسایل ورزشی در پارک	۷
	۳۱. نیاز شهروندان به امکان تردد شهروندان با شرایط خاص (معلولین سالمندان و کودکان)	۶
	۳۲. نیاز شهروندان به مراکز تفریحی در رشت (پست پال شهر، شهر بازی، گزینیک و ...)	۶
	۳۳. نیاز شهروندان به خدمات بهداشتی و درمانی	۴
	۳۴. نیاز شهروندان به خدمات فرهنگی، ورزشی و تفریحی	۷
به نظر شما	۳۵. خدمات شهری بهسازی و توسعه سریع در دسترس است.	۴
	۳۶. مدیریت شهری از نظرات مردم در اداره امور شهری استفاده می کند.	۴
	۳۷. وضعیت محیط زیست شهر رشت بهتر است.	۵
	۳۸. فرصت های شغلی در رشت بیشتر است.	۵
	۳۹. گردشگری رونق بیشتری دارد.	۵
	۴۰. در محله های امن زندگی می کنید.	۵
	۴۱. به کدام گزاره ها	۶
	۴۲. نزدیک است بر	۳
	۴۳. حمل و نقل عمومی با کیفیت بهتر می تواند باشد.	۳
	۴۴. تشخیص کنید.	۱
۴۵. فضا های تفریحی، فضای عمومی و پارک ها برای همه در دسترس است.	۳	
۴۶. سایر (توضیح):		

۸۲ به نظر شما ویژگی هایی که شهر رشت در ۲۰ سال آینده باید از آن برخوردار باشد، کدام اند؟
 ۸۴ اگر از شما بخواهیم که شهر رشت را در یک واژه یا عبارت توصیف کنید، چه می گوید؟ (تعبیر یا آوازه شهر)
 ۸۵ مکان مورد علاقه شما که می تواند نماد یا معرفی شهر رشت باشد، چیست؟
 ۸۶ چنانچه نظر دیگری دارید که ما را در تهیه بهتر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت باری دهد، بنویسید.

منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
طبقه بندی	گزاره ها	اولویت
اجتماعی	۱۸. اهمیت مشارکت شهروندان برای بهتر شدن شرایط زندگی در شهر	۵
	۱۹. اهمیت استفاده از زبان گلیکی	۳
	۲۰. اهمیت تعاملات پلا بین ساکنان محله	۶
	۲۱. شهر رشت، شهر مناسبی برای سالمندان است	۷
	۲۲. شهر رشت، شهر مناسبی برای کودکان است	۱
محیط زیست	۲۳. شهر رشت، شهر مناسبی برای معلولین است	۶
	۲۴. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت رودخانه های زرواب و گوهر رود در جهت پاکسازی	۷
	۲۵. نیاز شهروندان به نصب سطل های تفکیک زباله	۶
	۲۶. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت مرتاب میک	۸
	۲۷. نیاز شهروندان رشت به تخلیه آب فاضلاب	۸
حمل و نقل	۲۸. نیاز شهروندان به ایجاد پاندرها و سامانه های پیاده روی	۹
	۲۹. نیاز شهروندان به پارک های عمومی	۶
	۳۰. نیاز شهروندان به پاندرها و سامانه های حمل و نقل (خط جابازان خط کاره) بهسازی	۸
	۳۱. نیاز شهروندان به احداث فضای شهری	۶
	۳۲. نیاز شهروندان به بهبود کیفیت آسفالت معابر	۶
	۳۳. نیاز شهروندان به افزایش خلوص و تمهید تاکسی	۷
	۳۴. نیاز شهروندان به افزایش خلوص و تمهید اتوبوس	۴
	۳۵. نیاز شهروندان به احداث پل عبور پیاده	۳
	۳۶. نیاز شهروندان به روشنایی معابر و فضای عمومی	۲
	۳۷. نیاز شهروندان به خیابان های جدید	۷
۳۸. نیاز شهروندان به تقویت فضای تفریحی	۳	
خدمات شهری	۳۹. نیاز شهروندان به سرعت عمل و پاسخگویی آتش نشانی در مواجهه با حوادث مرتبط با آتش نشانی	۴
	۴۰. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با آبگرفتگی معابر	۶
	۴۱. نیاز شهروندان به جمع آوری مواد بازیافتی درب منزل	۷
	۴۲. نیاز شهروندان به ساخت زمین های ورزشی در محلات	۴
	۴۳. نیاز به امکانی برای امکان آسناداری در شرایط مواجهه با حوادث غیرترتیب	۵
مدیریت شهری	۴۴. نیاز شهروندان به احداث پارک	۷
	۴۵. نیاز شهروندان به ایجاد فضای سبز در خیابان ها و معابر	۷
	۴۶. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با مشاغل مزاحم	۶
	۴۷. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶
	۴۸. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶
۴۹. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶	
۵۰. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶	
۵۱. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶	
۵۲. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶	

منطقه:	نام پرسشگر:	تاریخ پرسشگری:
طبقه بندی	گزاره ها	اولویت
اجتماعی	۱۸. اهمیت مشارکت شهروندان برای بهتر شدن شرایط زندگی در شهر	۵
	۱۹. اهمیت استفاده از زبان گلیکی	۳
	۲۰. اهمیت تعاملات پلا بین ساکنان محله	۶
	۲۱. شهر رشت، شهر مناسبی برای سالمندان است	۷
	۲۲. شهر رشت، شهر مناسبی برای کودکان است	۱
محیط زیست	۲۳. شهر رشت، شهر مناسبی برای معلولین است	۶
	۲۴. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت رودخانه های زرواب و گوهر رود در جهت پاکسازی	۷
	۲۵. نیاز شهروندان به نصب سطل های تفکیک زباله	۶
	۲۶. نیاز شهروندان به بررسی وضعیت مرتاب میک	۸
	۲۷. نیاز شهروندان رشت به تخلیه آب فاضلاب	۸
حمل و نقل	۲۸. نیاز شهروندان به ایجاد پاندرها و سامانه های پیاده روی	۹
	۲۹. نیاز شهروندان به پارک های عمومی	۶
	۳۰. نیاز شهروندان به پاندرها و سامانه های حمل و نقل (خط جابازان خط کاره) بهسازی	۸
	۳۱. نیاز شهروندان به احداث فضای شهری	۶
	۳۲. نیاز شهروندان به بهبود کیفیت آسفالت معابر	۶
	۳۳. نیاز شهروندان به افزایش خلوص و تمهید تاکسی	۷
	۳۴. نیاز شهروندان به افزایش خلوص و تمهید اتوبوس	۴
	۳۵. نیاز شهروندان به احداث پل عبور پیاده	۳
	۳۶. نیاز شهروندان به روشنایی معابر و فضای عمومی	۲
	۳۷. نیاز شهروندان به خیابان های جدید	۷
خدمات شهری	۳۸. نیاز شهروندان به سرعت عمل و پاسخگویی آتش نشانی در مواجهه با حوادث مرتبط با آتش نشانی	۴
	۳۹. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با آبگرفتگی معابر	۶
	۴۰. نیاز شهروندان به جمع آوری مواد بازیافتی درب منزل	۷
	۴۱. نیاز شهروندان به ساخت زمین های ورزشی در محلات	۴
	۴۲. نیاز به امکانی برای امکان آسناداری در شرایط مواجهه با حوادث غیرترتیب	۵
مدیریت شهری	۴۳. نیاز شهروندان به احداث پارک	۷
	۴۴. نیاز شهروندان به ایجاد فضای سبز در خیابان ها و معابر	۷
	۴۵. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در مواجهه با مشاغل مزاحم	۶
	۴۶. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶
	۴۷. نیاز شهروندان به اقدامات شهرداری در ساماندهی بافت فرسوده	۶

۱. جنسیت زن مرد
 ۲. سن: زیر ۲۰ سال ۲۰-۲۵ سال ۲۵-۳۵ سال ۳۵-۵۰ سال ۵۰ تا ۶۵ سال بالای ۶۵ سال
 ۳. میزان تحصیلات: دیپلم زیر دیپلم کارشناسی کارشناسی ارشد بالاتر
 ۴. محل سکونت: منطقه شهرداری محله شهر یا روستای اطراف رشت چیست
 ۵. مدت سکونت در شهر رشت: ... سال
 ۶. مدت سکونت در منطقه:
 ۷. شغل: ...

۸. چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما جذاب می کند؟
 ۹. چه مواردی وجود دارد که زندگی در شهر رشت را برای شما سخت می کند؟
 ۱۰. اگر توان ایجاد تغییر در شهر رشت برای ایجاد زندگی بهتر را داشتید چه تغییری ایجاد می کنید؟

• مهم ترین مشکلات فعلی شهر رشت در هر کدام از زمینه های زیر کدام اند؟ (لطفاً مشکلات را به ترتیب اولویت از مهم به کم اهمیت بنویسید)

زمینه ها	شرح مشکلات
۱. اجتماعی و فرهنگی	مهاجر پذیری بالا <input type="checkbox"/> وجود سکونتگاه های خود ساخته <input type="checkbox"/> کمبود فضاهای فرهنگی و تفریحی <input type="checkbox"/> کاهش میزان استفاده از زبان گلیکی <input type="checkbox"/> کاهش محله محوری و تعاملات مردم <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۲. محیط زیست	رودخانه ایوبی، بد آلودگی، منظر و ... <input type="checkbox"/> کمبود فضای سبز <input type="checkbox"/> گسترش شهر و از بین رفتن زمین های کشاورزی و باغات <input type="checkbox"/> مشکلات پسماند و دفع زباله <input type="checkbox"/> آلودگی آب <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۳. اقتصادی	پایا بودن هزینه زندگی نسبت به درآمد <input type="checkbox"/> کمبود فرصت های شغلی <input type="checkbox"/> طولانی مدت شدن اجرای پروژه ها <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۴. مدیریت شهری	شفافیت پایین <input type="checkbox"/> پاسخگویی نامناسب <input type="checkbox"/> فروش تراکم <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۵. حمل و نقل و ترافیک	زیرساخت نامناسب معابر <input type="checkbox"/> نبود پاندر <input type="checkbox"/> نبود مسیر دور خند <input type="checkbox"/> حجر ترافیک بالا <input type="checkbox"/> عدم تفکیک سواره و پیاده <input type="checkbox"/> حمل و نقل عمومی ناکارآمد <input type="checkbox"/> ناکافی بودن پارکینگ <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۶. خدمات شهری	دفع ضایعات <input type="checkbox"/> کمبود بوستان های معابر <input type="checkbox"/> آبگرفتگی معابر <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)
۷. سایر	منظر شهری نامناسب <input type="checkbox"/> فرسودگی بافت محلات <input type="checkbox"/> کمبود کاربری های اقامتی گردشگری <input type="checkbox"/> سایر <input type="checkbox"/> (نام بپسند)

نمونه ۲



بر مبنای پرسشنامه توزیع شده در سطح محلات، مشخص گردید مهم‌ترین مشکل از دید ساکنان شهر رشت که در آینده نیز تشدید خواهد شد، مشکل ترافیک است، همچنین مشکلاتی از قبیل فرسودگی بافت محلات، منظر شهری نامناسب، پسماند و دفع زباله، رودخانه، گسترش شهر و از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و باغات نیز از مسائل و مشکلاتی بودند که مورد توجه جدی شهروندان قرار داشته‌اند:



شکل ۲۹- بیشترین فراوانی مشکلات شهر رشت به تفکیک محلات مناطق ۵ گانه

به تبع همین موضوع، چشم‌اندازی که ساکنان شهر به تفکیک مناطق برای تغییر شهر در نظر دارند به شرح زیر است:



شکل ۳۰- بیشترین فراوانی چشم‌انداز تغییر به تفکیک محلات مناطق ۵ گانه



۱-۴-۳-۲- مصاحبه

علاوه بر پرسشنامه‌های تهیه‌شده که نتایج آن به تفصیل و به تفکیک مناطق پنج‌گانه ارائه شد، با شهروندان، تعداد ۳۰ مصاحبه عمیق صورت گرفت که در ادامه به برخی از گزاره‌های شاخص این مصاحبه‌ها اشاره می‌شود. لازم به ذکر است که سه سؤال پایه در مصاحبه‌ها مطرح شدند که عبارت‌اند از «شاخص‌ترین مشکلات و چالش‌های شهر از دید شما چه مواردی هستند؟»، «شاخص‌ترین دارایی و مؤلفه‌ای که شهر رشت دارد از دید شما چیست؟»، «دوست دارید شهر رشت در آینده بیست‌ساله چگونه باشد؟». در بین سؤالات مطرح‌شده بیشترین پاسخ مربوط به چالش‌ها و مشکلات شهر رشت بوده است:

مشکلات و چالش‌های شهر رشت

«بزرگ‌ترین مشکل ما نبود سرویس بهداشتی و سطل زباله در شهر» آقا، ۷۰ ساله؛ خانم، ۴۵ ساله؛ خانم ۳۰ ساله
«آقا! بزرگ‌ترین مشکل رشت ترافیکشه. یه نمه بارون می‌زنه شهر قفل می‌شه، غروبا همش ترافیکه، دم ظهر ترافیکه، صبح ترافیکه» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله؛ آقا ۳۰ ساله
«آقای ثابت‌قدم که اومد اینجا رو پیاده‌راه کرد توجه نکرد که این ترافیک با این کار حل نشد و به خیابونای دیگه کشیده شد» آقا، ۵۰ ساله
«مامان من بچه همینجاست، دلش پر میزنه بیاد میدون شهرداری ولی نمیتونه راه بره و هیچ چیزی هم نیست که کمکش کنه» آقا، ۳۵ ساله
«فکر می‌کنید اصلا این کارا جواب میده؟» آقا ۳۰ ساله
«هیچ کدوم از المان‌های میدونا قابل فهم نیستن و با فرهنگ ما نمی‌خونن» آقا ۳۰ ساله
«تو کاشت درختا اصلا به آب‌وهوای شهر توجه نشده» آقا ۳۰ ساله
«زبون گیلکی روزبه‌روز داره کمتر میشه نه تو فیلما نه تو تلویزیون نه بین مردم» آقا ۳۰ ساله
«بوی بد رودخونه‌ها عاصی مون کرده، هوا گرم که میشه اصلا نمیشه از کنارشون رد شد» خانم ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله
«شهر زشت شده، هر جا رو نگاه می‌کنی نما رومی می‌بینی، پس این شهرداری چیکار می‌کنه؟» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله
«یه نمه بارون میزنه کل شهر آب برمیداره، حتی تو اون گلسارشم انقدر آب می‌گیره نمیشه از در خونه درومد» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله
ساله؛ آقا ۳۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله
«این خونه‌های مسکن مهر همشون ترک داره» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله
«این ورودی‌های شهر همش قفله و مسیر ۵ دقیقه‌ای یک ساعت طول می‌کشه» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله
«هیچ جایی واسه نشستن تو خیابون نیست، نه نیمکتی نه سکویی، هیچی» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله
«از ۹ شب به بعد دیگه اصلا تاکسی پیدا نمیشه تو رشت» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله
«اصلا پارک و فضای تفریحی نداریم تو شهر، اون چندتایی هم هست بوی بد رودخونه هلاکمون کرده» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله



«رشت جای تفریحی نداره، کجا بریم؟ یدونه همین میدون شهرداریه» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

«سبزه میدان شده معتادبازار و ارازل بازار و گاودکفته بازار» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله؛ آقا ۳۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله

«چرا هیچ نمایشگاه نداره اینجا؟» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

شاخص ترین دارایی شهر رشت

«مردم رشت همیشه اول بودن» خانم ۴۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله

«آب و هواش خوبه» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

«بیمارستانی خوبی داره» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله

«محلله های قدیمیش باصفاست» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

«صنایع دستی داره مثل رشتی دوزی» خانم ۴۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله

«رشت و شب هاش» آقا ۳۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

«کبابیامون خوبین» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله؛ خانم ۵۰ ساله

چشم انداز شهر رشت

«رودخونه هامون تمیز شه» خانم ۴۰ ساله؛ آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله؛ خانم ۵۰ ساله

«تفریحاش زیاد شه که شبا با خانواده بتونیم بریم تو شهر» خانم ۳۰ ساله؛ آقا ۴۰ ساله

«تاکسی و اتوبوسش زیاد باشه که آدم بتونه راحت بره و بیاد» آقا ۳۰ ساله؛ خانم ۴۰ ساله؛ خانم ۳۰ ساله

«کارامون تو شهرداری انقدر پاسکاری نمیشه» آقا ۵۰ ساله؛ خانم ۵۰ ساله



شکل ۳۱- مصاحبه های مردمی



۱-۴-۳- رویداد مردمی

رویداد مردمی رشت ۱۴۲۲ یک رویداد در جهت ترسیم چشم‌انداز عمومی مشترک در تدوین برنامه راهبردی-عملیاتی شهر رشت بوده است. این رویداد در روز شنبه ۱۴۰۲،۰۴،۲۵ در محله پیاده‌راه شهرداری رشت برگزار شد و با استقبال مناسبی از سوی حاضران مواجه گردید. در این رویداد صد کودک و در حدود پانصد بزرگسال شرکت داشتند. در این رویداد دو فعالیت اصلی مدنظر قرار داشت:

➤ درخواست از مردم برای مشخص ساختن چالش‌ها و دارایی‌های محدوده زندگی خود در قالب ۵ نقشه به تفکیک پنج منطقه شهری رشت؛ در این بخش ۴ دسته از چالش‌ها به تفکیک رنگ مشخص شده و از مردم درخواست می‌شد که بین رنگی را در مکان مورد نظر روی نقشه مشخص کنند. بیشترین مشکلاتی که مردم در هر پنج منطقه به آن اشاره داشتند، معضل ترافیک و در جایگاه بعدی مسائل زیست‌محیطی بوده است.

رنگ	چالش				دارایی
	اجتماعی و فرهنگی	محیط‌زیست	حمل‌ونقل و ترافیک	مدیریت و خدمات شهری	
آبی	سبز	زرد	قرمز	سفید	





شکل ۳۲- برگزاری رویداد مردمی- بخش چالش‌ها و دارایی‌ها

➤ در کنار نقشه‌ها از کودکان حاضر درخواست شد که با موضوع «شهر دوست‌داشتنی من» نقاشی بکشند و از میان صد شرکت‌کننده کودک حاضر در رویداد، ۵۰ نقاشی دریافت شد:





شکل ۳۳- رویداد مردمی- نقاشی کودکان با موضوع شهر دوست‌داشتنی من

➤ ترسیم چشم‌انداز؛ در این بخش محورهای چشم‌انداز مشخص شده از اسناد فرادست، مصاحبه‌ها، تجارب در اختیار مردم قرار گرفت و درخواست شد موافقت خود را با گزاره‌های چشم‌انداز با ثبت اثر انگشت خود مشخص سازند. همچنین درخواست شد اگر موضوعی علاوه بر محورهای درج‌شده وجود دارد نیز بر روی تخته ثبت نمایند:



شکل ۳۴- رویداد مردمی- چشم‌انداز مشترک



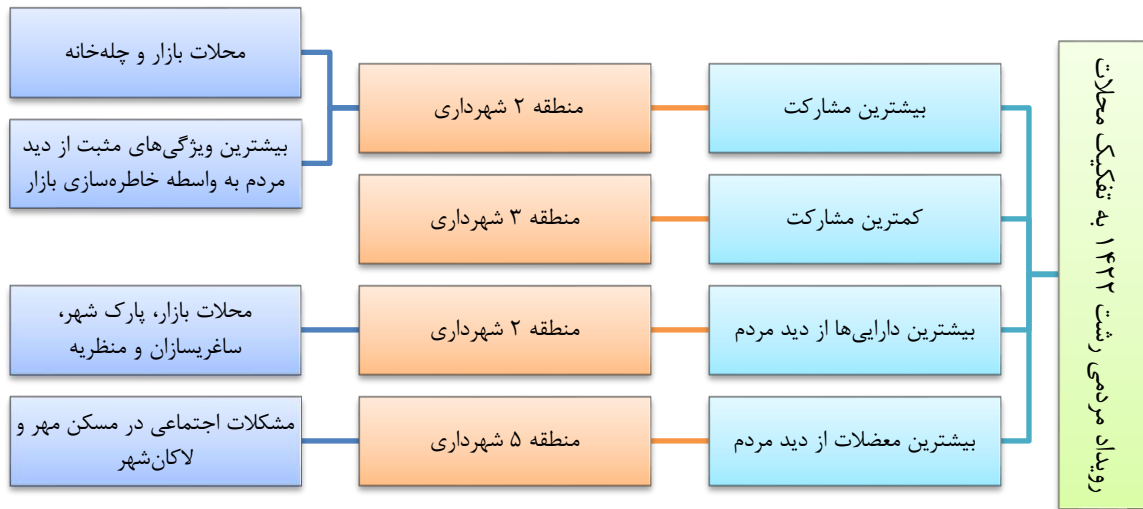
مشکلات و چالش‌های شناسایی شده توسط ساکنان محلات مناطق ۵ گانه شهر رشت به شرح زیر به دست آمدند:



شکل ۳۵- چالش‌ها و مشکلات شهر رشت از دید ساکنان محلات مناطق ۵ گانه



در مجموع با توجه به دیدگاه شهروندان و با بررسی اطلاعات دریافتی از رویداد مردمی رشت ۱۴۲۲، نتایج زیر به تفکیک محلات به دست آمده است:

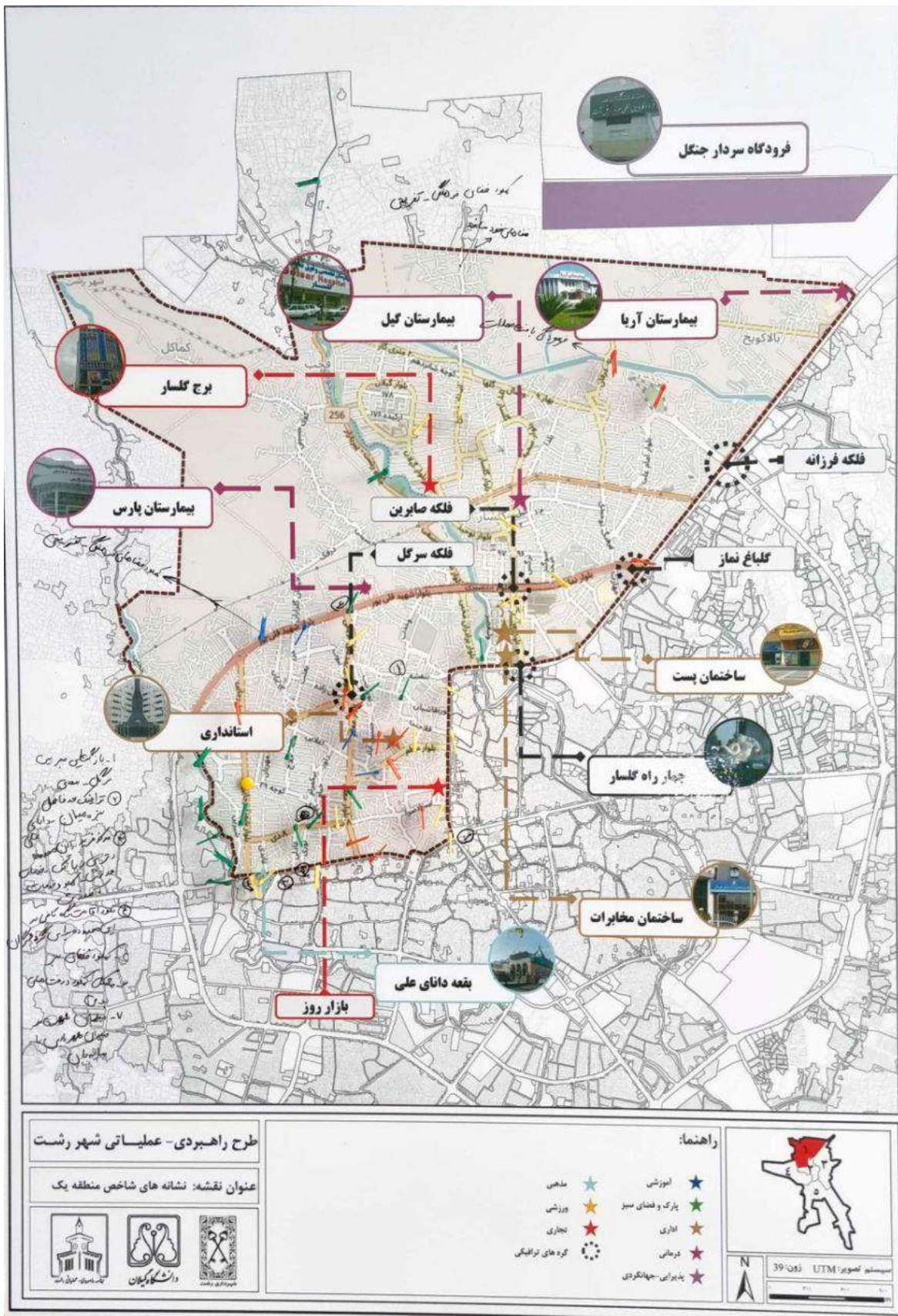


شکل ۳۶- مشارکت مردمی در رویداد رشت ۱۴۲۲

همچنین بر مبنای نظرات شهروندان که به صورت مکان‌مند بر روی نقشه‌های تهیه شده به تفکیک مناطق و با تاکید بر نقاط شاخصی که سازنده تصویر ذهنی شهروندان هستند، نتایجی زیر به دست آمد. لازم به ذکر است محلات ذکر شده در جدول زیر نمایانگر محلاتی هستند که بیشترین تراکم پین رنگی را داشتند:

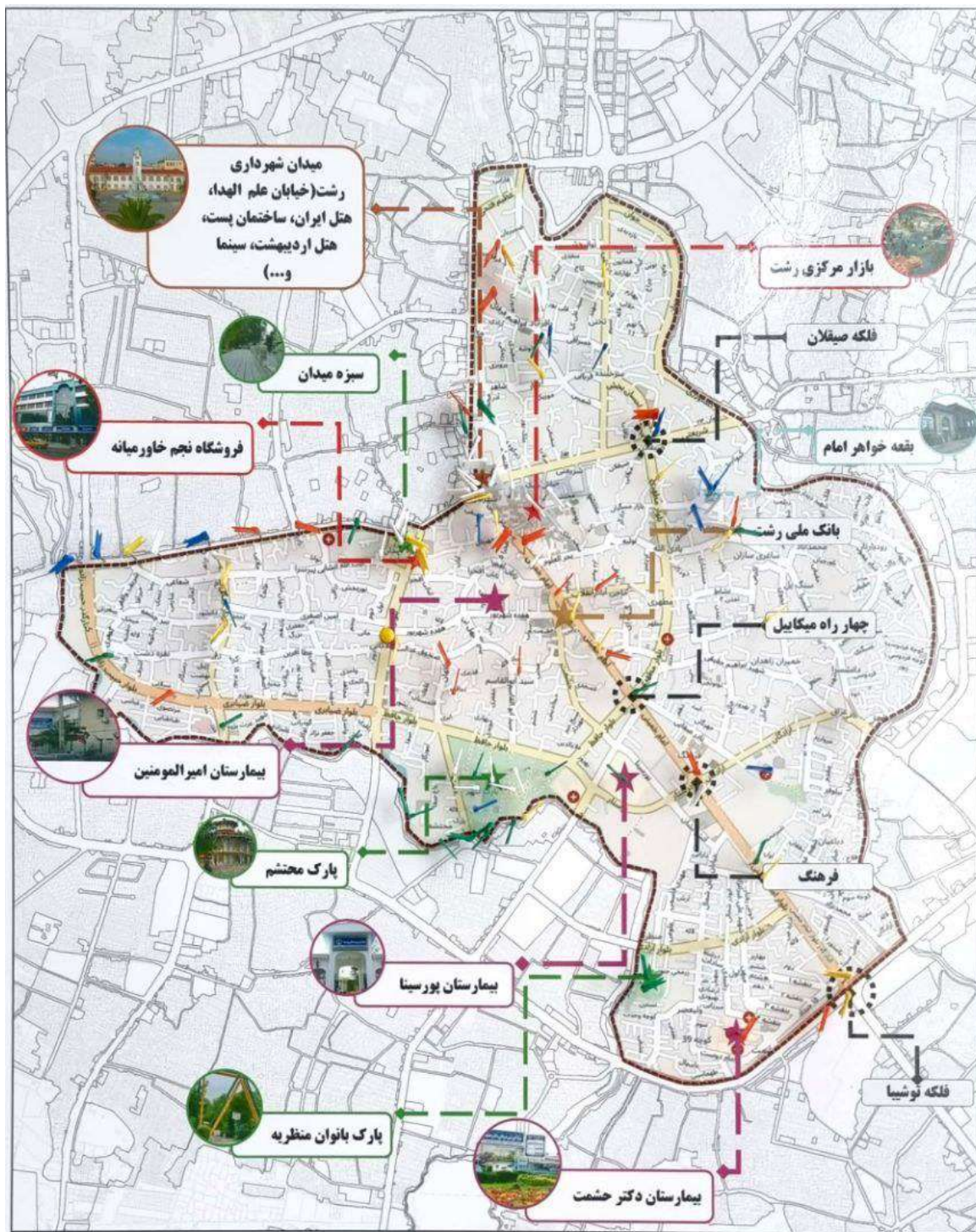
جدول ۱۳- چالش‌ها و خواسته‌های مردم به تفکیک محلات

منطقه	محله	چالش‌ها	خواسته‌ها و چشم‌انداز
۱	معلم	ترافیک بالا- معضلات زیست‌محیطی و کمبود ارائه خدمات شهری	محله‌ای با ترافیک روان؛ پاک و خدمات‌رسان
	نیک‌مرام		
۲	بازار	کمبود ارائه خدمات شهری	محله‌ای خدمات‌رسان
	پارک شهر		
۳	چله‌خونه	معضلات زیست‌محیطی	محله‌ای پاک
	دیانتی		
۴	دیانته	معضلات زیست‌محیطی و کمبود ارائه خدمات شهری- معضلات اجتماعی	محله‌ای پاک؛ خدمات‌رسان و امن
	عینک		
۵	شهرک قدس	ترافیک بالا- نامنی و معضلات اجتماعی- کمبود خدمات شهری- معضلات زیست‌محیطی	محله‌ای با ترافیک روان؛ امن؛ خدمات‌رسان و پاک
	سلیمانداراب		
۵	حمیدیان	کمبود خدمات شهری- معضلات اجتماعی	محله‌ای خدمات‌رسان و امن
	سیمکو		
۵	مسکن مهر	ترافیک بالا	محله‌ای با ترافیک روان
	لاکان‌شهر		



۱۲۲۰

شکل ۳۷- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۱



۱۳۱

طرح راهبردی - عملیاتی شهر رشت

عنوان نقشه: نشانه های شاخص منطقه دو



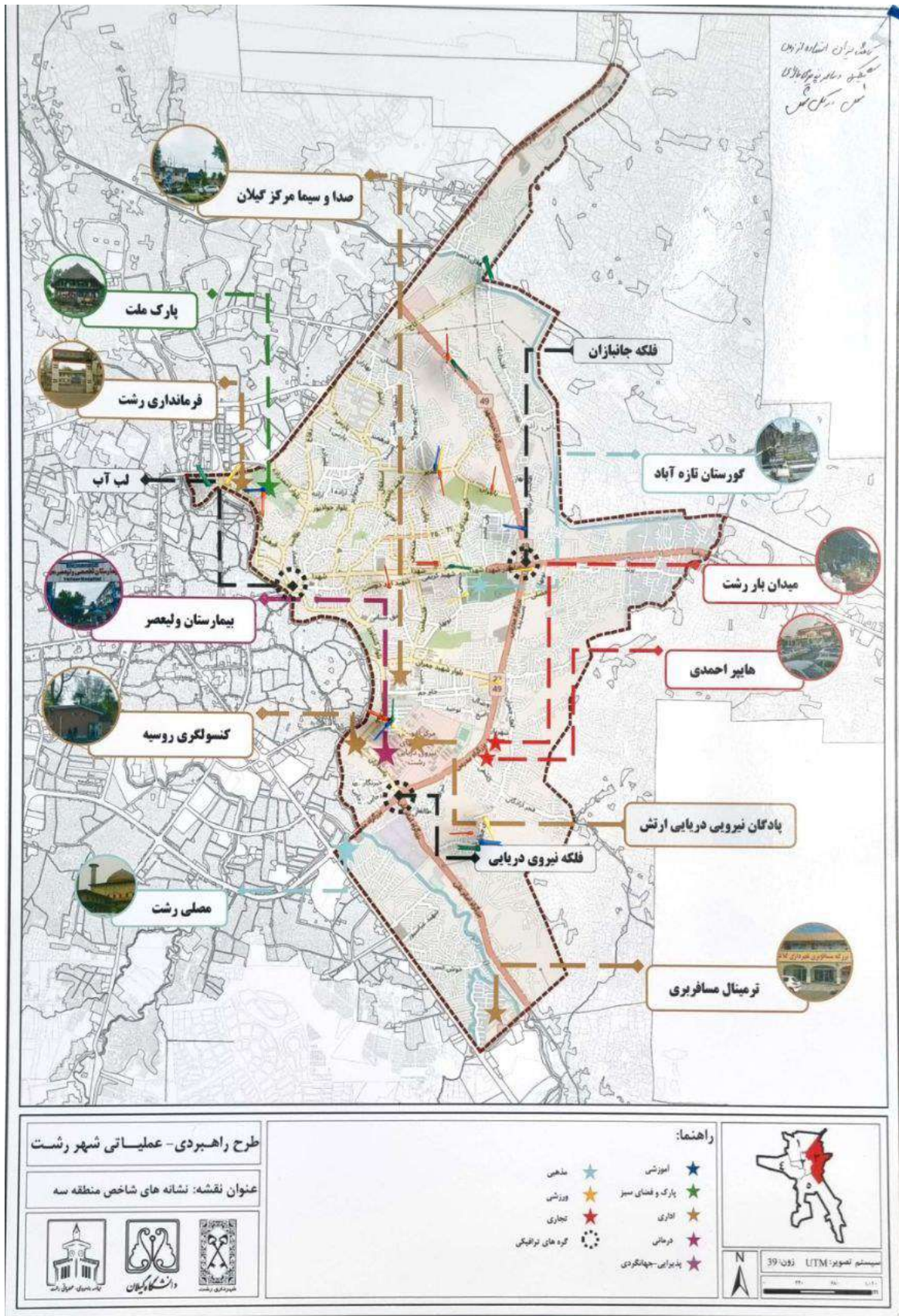
راهنما:

- ★ میدان شهرداری رشت
- ★ مذهبی
- ★ ورزشی
- ★ تجاری
- ★ محله های ترافیکی
- ★ آموزش
- ★ پارک و فضای سبز
- ★ اداری
- ★ درمانی
- ★ پذیرایی جهانگردی

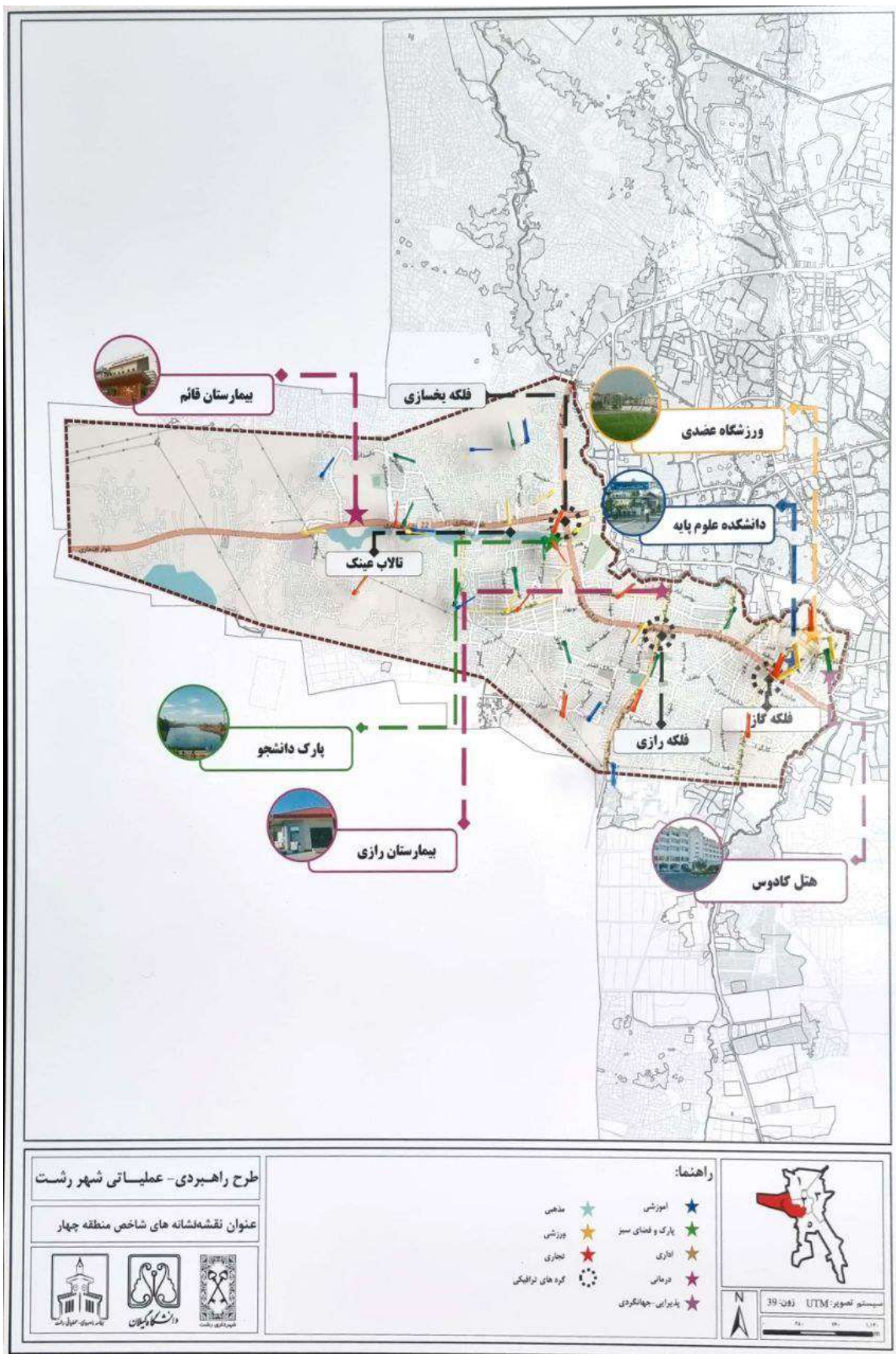


سیستم تصویر: UTM نون: 39
N
0 100 200

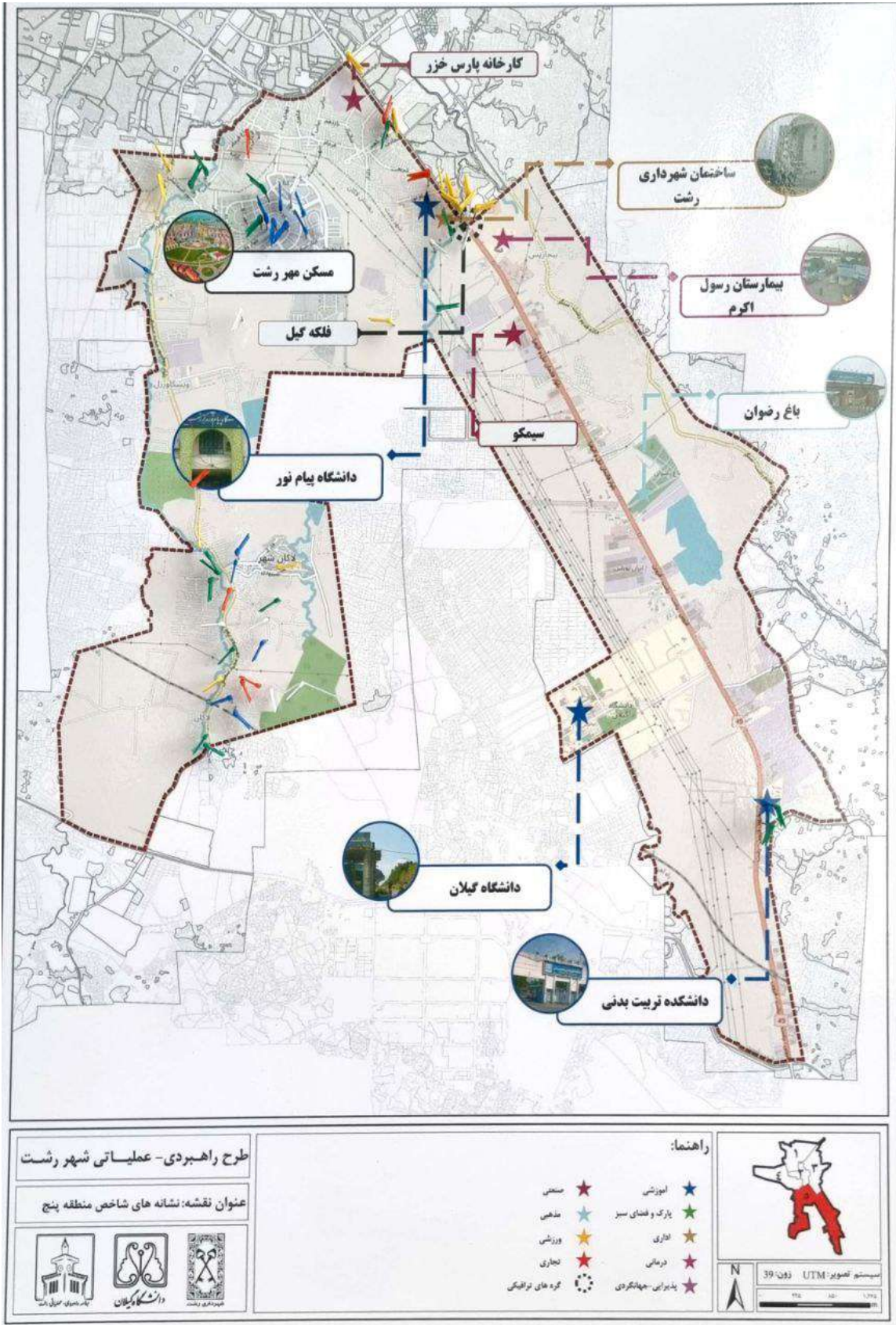
شکل ۳۸- نقشه چالش ها و دارایی های منطقه ۲



شکل ۳۹- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۳



شکل ۴۰- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۴



شکل ۴۱- نقشه چالش‌ها و دارایی‌های منطقه ۵



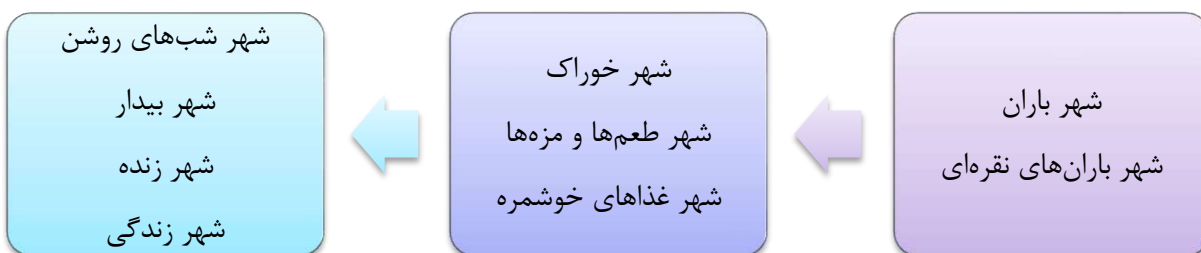
در پایان رویداد مردمی علاوه بر محورهای پیشنهاد شده توسط تیم راهبری، محورهای دیگری نیز از سوی شهروندان مطرح گردید. مجموع محورهای چشم‌انداز به‌ترتیب اولویت انتخاب توسط شهروندان به شرح زیر است:

- شهر رودخانه‌های پاک
- شهر طعم‌ها و مزه‌ها (شهر خلاق خوراک)
- شهر شب‌های روشن
- شهری با حمل‌ونقل عمومی کارآمد
- شهری با مدیریت یکپارچه
- شهری پاک و عاری از زباله
- شهری هوشمند
- شهری گردشگر محور و خلاق
- شهری سبز
- شهری ورزش مدار
- شهری محله محور
- شهری با اقتصاد پویا
- شهری پایدار از منظر محیط زیست
- شهری پایدار در برابر سوانح
- شهری عدالت محور
- شهری تاب‌آور
- شهری شهروند مدار
- شهری دوستدار سالمند
- شهری دوستدار خانواده
- شهری دوستدار کودک
- شهری کشاورزی محور
- شهری هویت مند
- فرهنگ شهر
- شهر آوا و رنگ و شعر و شادی
- شهر دوستدار زنان
- شهر دوستدار کم‌توانان و ناتوانان
- شهری بدون ترافیک
- گیلان شهر
- شهر روایت‌ها

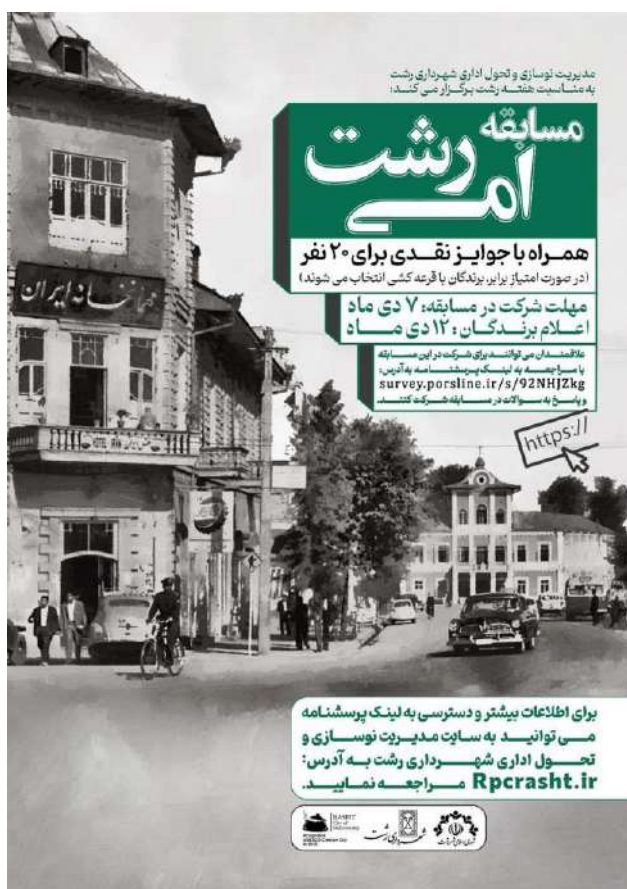


۱-۴-۳-۴- رویداد امی رشت

در تکمیل آرا و نظرات شهروندان رشت، مسابقه «امی رشت» توسط مدیریت نوسازی و تحول اداری شهرداری رشت به مناسبت هفته رشت طراحی و برگزار شد. هدف از برگزاری این مسابقه برآوردی از میزان اطلاعات شهروندان و جلب مشارکت عمومی برای رسیدن به یک جمله یا اصطلاح معرف شهر رشت در نظر گرفته شد و بعد از دریافت نظرات شهروندان، به قید قرعه در روز رشت به بیست نفر از شهروندان جوایزی اهدا گردید. در این مسابقه بالغ بر سیصد نفر شرکت داشتند. علاوه بر سولاتی که مربوط به میزان آشنایی شهروندان با تاریخ شهر رشت بود، به طور ویژه در یک سوال از شهروندان درخواست گردید تا رشت را در یک کلمه یا عبارت توصیف کنند. بر اساس دریافت نظرات مردمی بیشترین حجم پاسخها مربوط به گزاره‌های زیر بوده است:



شکل ۴۲- محورهای برگزیده معرف شهر رشت از دیدگاه مردم- مسابقه امی رشت



شکل ۴۳- پوستر مسابقه امی رشت

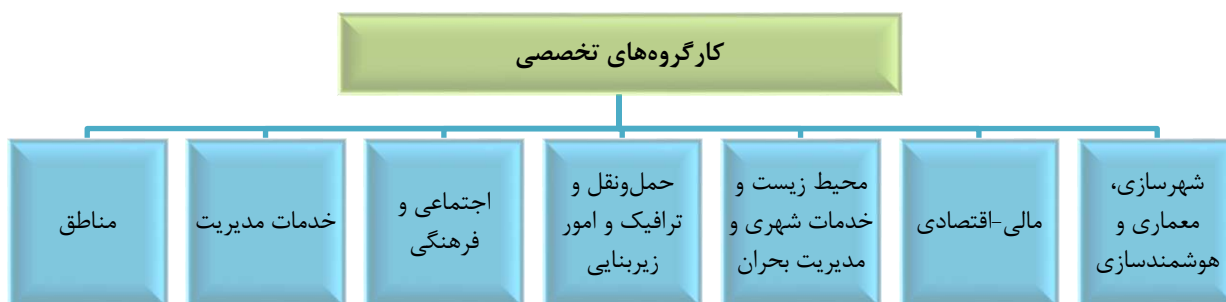


۱-۴-۴- نظرسنجی و جلب آراء ذی نفوذان (جلسات طوفان ذهنی با بازیگران کلیدی و راهبردی مانند اعضای شورای اسلامی شهر، شهردار و معاونان و...)

به منظور جلب آراء و نظرات ذی نفوذان و تاثیرگذاران بر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت، دو نوع رویکرد مورد اتخاذ قرار گرفت، در گام اول در جلسات کارگروهی مباحث مطرح گردید و پرسشنامه‌ای در اختیار مسئولان و کارشناسان قرار گرفت و در گام بعد مصاحبه‌های اختصاصی با افراد اصلی برگزار گردید و نتایج حاصل این مصاحبه‌ها در ادامه به تفصیل ارائه می‌گردد:

۱-۴-۴-۱- جلسات کارگروهی

در این جلسات که به تفکیک کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت برگزار گردید، در ابتدا شرح فعالیت‌های تیم راهبردی برنامه برای اعضای کارگروه صورت می‌پذیرفت و در گام بعدی نظرات و مباحث مورد نظر کارشناسان دریافت می‌گردید. در پایان هر گام پژوهش یک جلسه کارگروهی با حضور اعضای کارگروه، تیم مشاور و نمایندگان تیم راهبردی برنامه راهبردی - عملیاتی برگزار گردید. تعداد اعضای مجموع کارگروه‌های موضوعی ۱۰۲ نفر و در کارگروه‌های مناطق نیز ۲۵ نفر بوده است.:



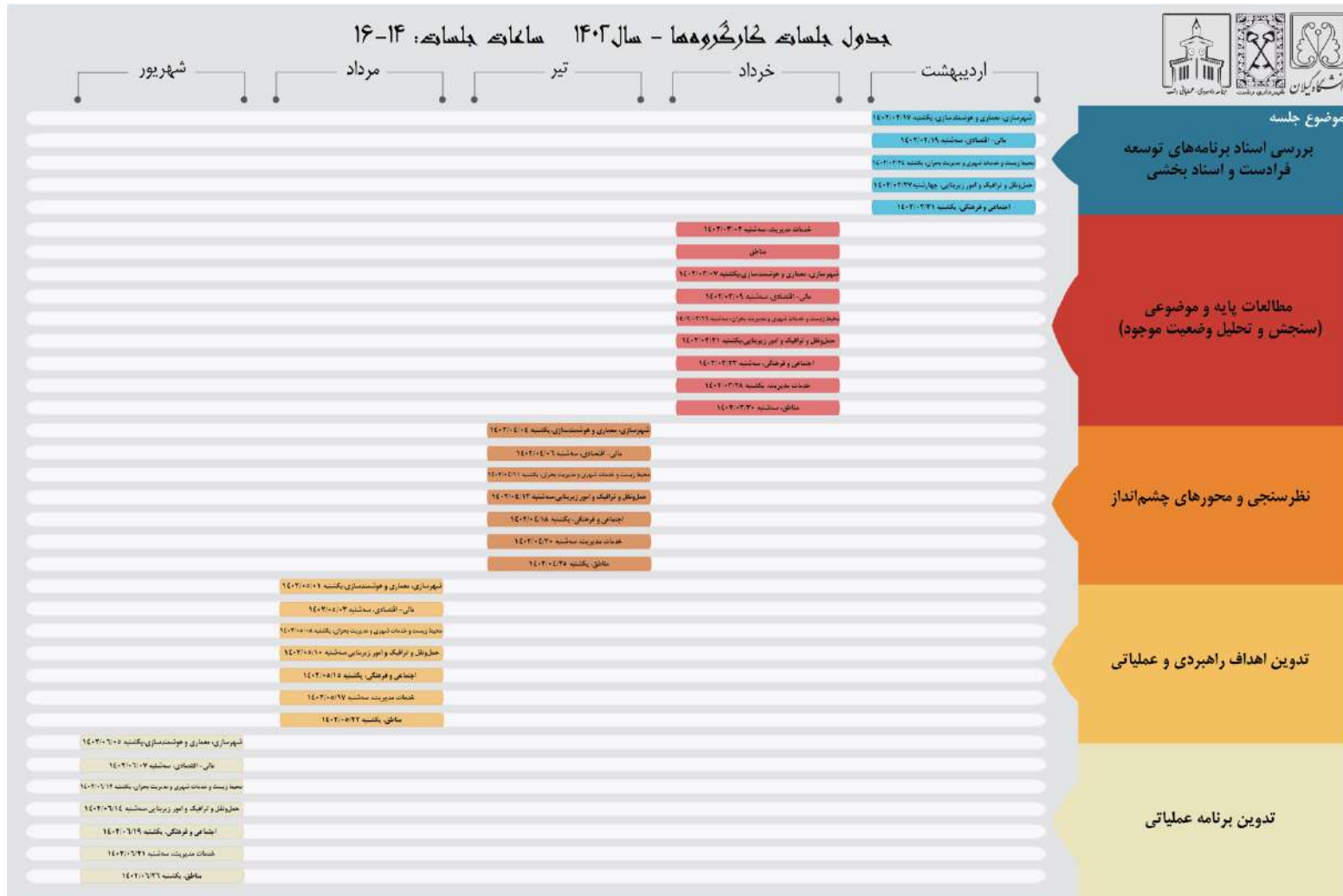
شکل ۴۴- کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

در پایان هر یک از جلسات، پرسشنامه تخصصی برای اعضای هر کارگروه تهیه و ارسال می‌گردید و از آن‌ها درخواست می‌شد چنانچه مواردی وجود دارد که در جلسه مطرح نشده است و یا نیاز به بررسی بیشتری دارد را ارائه نمایند. عمده پاسخ‌های دریافتی به صورت کلی به موارد زیر اشاره داشتند:

- معضلات موجود در زمینه مدیریت و نبود ثبات دوره مدیریتی؛
- معضلات محیط‌زیستی شهر رشت؛
- معضلات مرتبط با ساخت‌وسازهای خارج از اصول و عدم پایبندی به طرح تفصیلی؛
- معضلات مربوط به عدم تحقق درآمد پایدار؛
- معضلات مربوط به ساختار مدیریتی و مالی شهرداری.

در خصوص ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان نیز بیشترین فراوانی مربوط به موارد زیر است:

- شهروندان؛
- سازمان‌های مردم‌نهاد؛
- بدنه مدیریتی در سطح شهر و منطقه.



موضوع جلسه

بررسی اسناد برنامه‌های توسعه
فرا دست و اسناد بخشی

مطالعات پایه و موضوعی
(سنجش و تحلیل وضعیت موجود)

نظرسنجی و محورهای چشم‌انداز

تدوین اهداف راهبردی و عملیاتی

تدوین برنامه عملیاتی

شکل ۴۵- جدول برگزاری جلسات کارگروهی



شکل ۴۶- نمونه تصاویری از جلسات کارگروه‌های تخصصی برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت



چالش‌های اقتصادی شهر:

۱. لطفاً در خصوص گزاره‌های زیر نظر خود را اعلام فرمایید:

چالش	نظرات کارشناسی
۱۰. نبود درآمد پایدار و درآمدزایی برای شهر	
۱۱. عملیاتی نشتن طرح‌ها و برنامه‌های شهری	
۱۲. عدم استفاده کارآمد از پهنه‌های شهری رشت (شهر خلاق، خوراک، شهر دوستدار سالمند و شهر دوستدار کودک)	
۱۳. وضعیت کمیابی املاک	
۱۴. عدم استفاده از موقعیت گردشگری شهر رشت	
۱۵. دورنمای تار اقتصادی شهر رشت	
۱۶. عوامل عدم تحقق بودجه	

دارایی‌ها و ظرفیت‌های شهر:

۱۷. لطفاً دارایی‌ها و ظرفیت‌های شهر رشت در راستای درآمدزایی را نام ببرید؟

۱۸. چنانچه نظر دیگری دارید که ما را در تهیه بهتر برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت یاری دهد، بنویسید.

امضا و تاریخ

نام و نام خانوادگی پرسش‌شونده

بهار ۱۴۰۲



بهار ۱۴۰۲



شکل ۴۷- نمونه پرسشنامه کارگروه‌های تخصصی

عضو گرامی کارگروه مالی و اقتصادی

یا سلام و احترام

به‌منظور تدوین برنامه راهبردی-عملیاتی شهر رشت و در جهت بهره‌گیری از نظرات ارزشمند شما متخصص گرامی، اقدام به تدوین پرسشنامه ذیل شده است، خواهشمند است در جهت بهبود کیفیت زندگی در شهر رشت در پاسخ به سوالات نهایت وقت را داشته باشد.

یا سهاس

گروه راهبری تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

سوالات بخش عمومی:

۱. جنسیت: زن مرد

۲. میزان تحصیلات: دیپلم و زیر دیپلم کارشناسی کارشناسی ارشد و بالاتر

۳. شغل:

۴. محل فعالیت:

۵. مدت سکونت در شهر رشت:..... سال

اسناد فرادست:

۶. با توجه به جلسه کارگروه تخصصی مربوط به حوزه فعالیت شما، چنانچه سند یا طرح فرادستی وجود دارد که به تکمیل فرایند تدوین برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت کمک می‌کند و در جلسه به آن اشاره نشده است، نام ببرید:

۷. آیا سند فرادستی را به‌صورت خاص در نظر دارید که در روند درآمدزایی شهر یاری‌رسان باشد؟

ذی‌نفعان و ذی‌نفعان:

۸. افراد یا گروه‌های ذی‌نفع و ذی‌نفعی که می‌توان در پیشبرد تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت یاری‌رسان و تأثیرگذار باشند را نام ببرید:



۱-۴-۴-۲- مصاحبه‌های انفرادی

به منظور جلب آرا متخصصان شهری با اعضای کارگروه‌ها و همچنین افرادی که به صورت جداگانه به عنوان افراد مطلع و گروه کانونی معرفی شدند، مصاحبه‌های عمیقی توسط گروه راهبردی تدوین برنامه صورت پذیرفت. ۵۰ مصاحبه تخصصی با میانگین زمانی سی دقیقه برای هر مصاحبه انجام شد که نتایج تفصیلی آن در ادامه ارائه شده است:



شکل ۴۸- نمونه تصاویری از مصاحبه‌های تخصصی



جدول ۱۴- خروجی مصاحبه‌های مدیریت شهری و متخصصان

بخش	چالش‌ها	دارایی‌ها	اقدامات شاخص	چشم‌انداز
مالی - اقتصادی	گسست بین نهادی و تفکر و برخورد جزیره‌ای- عدم پیگیری مناسب شهرداری‌ها برای وصول مطالبات که بخش زیادی از دستگاه‌های دولتی است و عدم شناسایی دقیق مطالبات- ضعف تامین مالی پروژه‌های شهرداری- نبود تفریح بودجه در سال‌های جاری- نبود اطلس جامع سرمایه‌گذاری- بدهی سنواتی شهرداری به پیمانکار بخش خصوصی، تامین اجتماعی و ... - فقدان بانک اداری - اطلاعاتی- بررسی چالش‌های کارگروه‌های مختلف در جهت رفع آن‌ها و شناخت دقیق وضع موجود که این امر به بحث ممیزی املاک وابستگی دارد. - طرح‌های شهری ظرفیت زیادی برای درآمدزایی دارند اما اکنون آورده‌ای ندارند و هزینه‌بر هستند.- عدم وحدت سازمانی و تقسیم‌کار- نبود برنامه کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت مدون در جهت جلوگیری از سلیقه‌ای رفتار کردن مدیران- ضعف عملکردی در درآمد سازمان‌های مناطق- اطلاع رسانی به شهروندان برای پرداخت عوارض و ...- نبود طرح ممیزی املاک - غفلت از املاک با ارزش- عوارض‌های نامتمرکز ، عوارض نوسازی ، عوارضی که امکان پیگیری ندارد- عدم نظارت بر هزینه‌های شهرداری که براساس ظرفیت بودجه نیست و موجب بدهی‌های جدید می‌شود- نبود انگیزه درست در اجرای بخشنامه‌ها- بررسی مشکلات قانونی و خلاهای آن جهت مرتفع شدن مشکلات - شناسایی درآمدهای پایدار برای شهرداری‌ها- بررسی زیرساخت‌ها و تقویت آنها، - در خصوص موضوع سرمایه گذاری ومقوله درآمدهای پایدار همچنین تامین اعتبار پروژه‌های عمرانی از محل سایر منابع همچون صکوک و اوراق و ...- عدم ثبات مدیریتی، تغییرات اولویت‌ها و برنامه‌های پیش‌بینی شده و عدم ثبات اقتصادی و تورم لحظه‌ای.	ظرفیت بالای تالاب عینک از حیث زیباشناختی، جذب توریسم و حفظ اکوسیستم محیط- وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهررود- وجود پارک‌هایی با ذخایر ارزشمند ژنتیکی از قبیل پارک‌های ۵۰۰ هکتاری لاکان، مفاخر، سادات مشکات، باغ محشم، و پارک ملت- وجود پارک‌های حاشیه‌ای- امکانات لجستیکی برای مدیریت بحران نیروی انسانی متخصص و توانمند و بانگیزه- زمین‌های حاصلخیز کشاورزی- باران‌های مناسب فصلی	ایجاد جذابیت برای مالکین و شهروندان پیگیری ممیزی املاک و هوشمندسازی تغییر چرخش نقدینگی تاسیس خزانهداری و ساماندهی حساب‌های مناطق پنجگانه و مرکزی وجود کمیته تخصیص حذف فرایند چک و نبود چک برگشتی صرف درآمدهای حاصل از پارکینگ برای نگهداری آن انجام پرداخت حداقلی کارگروه درآمد نوین شهرداری رشت جهت شناسایی منابع جدید بندت تبصره ۶ تبدیل حکم تخریب به پرداخت جریمه مالی مقدمات بانک اداری در حال انجام ظرفیت استفاده از منابع داخلی و سرمایه‌گذاران در پروژه‌های شهری	استفاده از ظرفیت بخش خصوصی- شهرداری الکترونیک در بحث پرداخت، استعلام املاک و ... - امکان صرفه‌جویی در هزینه‌ها با توجه به امکانات و دارایی‌های موجود باید با دیدگاه‌های نوین به دنبال تعیین اولویت پروژه‌ها و برنامه‌های شهرداری بود. شهرداری باید به سمت سرمایه‌گذاری و جذب و حمایت از سرمایه‌گذار گام بردارد
خدمات شهری	کمبود اعتبارات لازم برای احداث زباله سوز -عدم امکان تخصیص زمین مناسب برای احداث لندفیل بهداشتی جدید -وجود تبعات اجتماعی و محیط‌زیستی جهت دفن زباله در سراوان (محل دفن فعلی) -عدم ظرفیت کارخانه کود آلی جهت دریافت و پردازش کل زباله‌های تولیدی شهر رشت -عدم مشارکت مردم در طرح تفکیک زباله از مبدا -مشکلات موجود در خصوص تصفیه‌خانه سراوان و انتقال شیرابه به رودخانه‌ها و به تبع آن تالاب بین‌المللی انزلی -کمبود سرانه فضای سبز شهری -ورود آب‌های سطحی شبکه‌های بهداشتی -آلودگی بصری و میلان شهری و عدم منظرسازی مناسب در مبادی ورودی شهر -ساماندهی سگ‌های بلاصاحب -نبود زیرساخت‌های استاندارد و پناهگاه‌های مرتبط با مواجهه بحران شهری و حوادث غیرمترقبه-نبود سازمان خدمات موتوری-عدم توانمندسازی نواحی در اجرای وظایف و امور محوله -ساخت‌وسازه‌های غیرمجاز در سطح شهر -عدم توجه به تالاب عینک و رودخانه‌های سطح شهر -عدم اولویت‌بندی پروژه‌های شهرداری- ورود فاضلاب‌های شهری، بیمارستانی ، کشاورزی و ... به درون دو رودخانه مهم شهر- عدم آموزش شهروندی کافی در خصوص تفکیک از مبدا- عدم مشوق‌های اقتصادی از سوی شهرداری‌ها برای شهروندان - تمایل به روحیه مصرف‌گرایی شهروندان- عدم تعبیه سطل‌های زباله ناکافی در اماکن عمومی جهت تفکیک زباله های تر و خشک.- عدم اجرای برنامه‌های بهسازی و لایروبی در تالاب عینک و محدوده آن- افزایش آلاینده‌های صنعتی و غیر صنعتی در فضای شهری.- همچنین نفوذ فاضلاب‌های شهری و صنعتی به شبکه آب‌های زیرزمینی- ساماندهی رودخانه‌های مهم شهری- حل مشکلات زباله سراوان- برنامه ریزی مدون در خصوص کنترل سیلاب‌های شهری و سوانح طبیعی همچون سیل، زلزله، بارش باران‌های شدید و برف سنگین زمستانی و ...- مخاطرات نیلوفر آبی- آلودگی‌های مدام رودخانه‌های گوهر رود و زرجوب - طغیان رودخانه‌ها و وقوع سیل با توجه به جلگه‌ای بودن استان گیلان- زمین لرزه- گسترش بی‌رویه علف‌های هرز در مزارع قابل کشت-عدم استفاده بهینه از منابع طبیعی- قاچاق چوب، قطع بی‌رویه اشجار مثمر و غیر مثمر و ...	ظرفیت بالای تالاب عینک از حیث زیباشناختی، جذب توریسم و حفظ اکوسیستم محیط- وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهررود- وجود پارک‌هایی با ذخایر ارزشمند ژنتیکی از قبیل پارک‌های ۵۰۰ هکتاری لاکان، مفاخر، سادات مشکات، باغ محشم، و پارک ملت- وجود پارک‌های حاشیه‌ای- امکانات لجستیکی برای مدیریت بحران نیروی انسانی متخصص و توانمند و بانگیزه- زمین‌های حاصلخیز کشاورزی- باران‌های مناسب فصلی	طرح بهسازی لندفیل سراوان طرح ارتقاء و افزایش ظرفیت کارخانه کود آلی برنامه‌ریزی جهت اجرای طرح تفکیک از مبدا برنامه‌ریزی جهت راه اندازی پارک ۴۵۰ هکتاری لاکان لایروبی رودخانه‌های سطح شهر برنامه‌ریزی جهت اجرای شبکه آب خام برنامه‌ریزی جهت اجرای سرویس‌های بهداشتی در سطح شهر ساماندهی دوره‌گردها و ایجاد بازارچه‌های محلی برنامه‌ریزی و مطالعات جهت ایجاد لندفیل جدید و لندفیل پدافند غیرعامل احداث	حل معضل پسماند- بهبود سطح خدمات شهری برای اقشار مختلف شهروندان- ساماندهی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود- توسعه اماکن ورزشی به ویژه در حوزه معلولین- توسعه پارک‌ها و فضای سبز شهری- ایجاد سیمای بصری مناسب- تکمیل شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی - اجرای کامل شبکه آب خام- کاهش خطرپذیری و افزایش ایمنی در برابر سوانح طبیعی و انسان ساخت- ساماندهی پهنه‌های کار و فعالیت در شهر (مانند ساماندهی مشاغل و فعالیت‌های شهری، رفع سد معبر و ...) - تامین منابع درآمدی پایدار از گردشگری- توانمندسازی سیستم مدیریت بحران
اجتماعی - فرهنگی	عدم هدف‌گذاری منسجم و نبود برنامه مشخص -نبود خروجی‌های مناسب از حوزه -نبود اطلس اجتماعی -مشارکت پایین مردم در حوزه اجتماعی و فرهنگی -نیروی انسانی متخصص ضعیف و ناکافی -نبود بودجه کافی از طرف شهرداری برای این حوزه -پرداختی‌های نامنظم -عدم وجود معاونت‌های تخصصی گردشگری، ورزشی، اجتماعی و فرهنگی هنری به صورت مجزا - محجور بودن زبان مادری (گیلکی) در بین نسل جوان، عدم توجه به البسه و پوشاک محلی، غذاها و خوراک محلی، بازی‌ها و مراسمات بومی شهر که همگی نماد هویت شهر از سالیان گذشته تا به اکنون است.- با توجه به اینکه نتیجه برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی به صورت کمی و قابل رویت نیست در اکثر طرح‌های مهم محجور می‌ماند- عدم متولی مشخص جهت دریافت پاسخ از سوی نهادهای بهر بردار از برندهای شهری - عدم تعریف مشخص از برندها و حدود آنها در مجموعه مدیریت شهری- موازی کاری نهادها و ارگان‌ها در بهره برداری از برندها- عدم وجود سامانه شفافیت در مجموعه مدیریت شهری باعث ایجاد عدم اعتمادی می‌شود.- هماهنگی و همکاری هر چه بیشتر نهادها، سازمانها و دستگاه‌های متولی گردشگری با مجموعه مدیریت شهری- با توجه به عدم افزایش زاد و ولد در استان با بحران انقراض قوم گیلک روبرو می‌باشیم . این موضوع باعث خدشه به هویت بومی در سالهای آتی خواهد شد- آنگونه که باید و شاید برندهای مزبور نتوانسته در فرهنگ عموم رشتوندان تاثیر گذار باشد . این موضوع نیاز به توسعه آن در حد استانی با ورود و استفاده از ظرفیت سایر دستگاهها انجام پذیر است .- در حال حاضر با توجه به تغییر مداوم مدیریتی در شهر وضعیت اعتمادی در سطح پایینی به سر می‌برد . ناگفته نماند عدم وصول و وجود درآمد پایدار برای مدیریت شهری نیز باعث پایین آمدن سطح کیفی اقدامات در سطح شهر گردیده که ریشه یابی این موضوع خود جای بحث می‌باشد .- رشت از لحاظ موقعیت جذب گردشگر در سطح بسیار پایینی است. ابتدا می‌بایست نقاط مستعد گردشگری ایجاد سپس از وجود موقعیت گردشگری استفاده نمود -	نیروی انسانی خوب و زیاد و با تجربه- پراکندگی مناسب ادارات و سازمان‌ها در سطح منطقه- قابلیت ایجاد اماکن ورزشی و تفریحی در شهرداری- نقش مهم و موثر شهرداری در برگزاری رویدادها- برگزاری برنامه‌های محوری مثل جشنواره ملی- مردمان با فرهنگ و طبیعت زیبای خدادادی، توریسم و گردشگری، لهجه و گویش گیلکی، تنوع غذایی در گیلان- برگزاری جشنواره‌ها در زمان‌های مختلف در شهر و تبلیغات گسترده- رسیدگی به نقاط تاریخی و باستانی جهت کمک به امر گردشگری	جشنواره ملی فیلم کوتاه رشت جشنواره‌های تئاتر گیل دخت المپیاد ورزش محلات رشت جام رمضان سوگواره‌ی ملی نینوایان تولیدات هنری در فضای مجازی و صدا و سیما سلسله جشن‌های امی محله احداث مجموعه‌های ورزشی و فرهنگی در محلات تشکیل کارگروه‌های فرهنگی و اجتماعی جشنواره‌های فرهنگی و هنری برنامه‌های ورزشی و اشاعه ورزش همگانی، مسابقات ورزشی	مشارکت مردمی حداکثری و ایجاد سرمایه اجتماعی- ارتقا فرهنگ شهروندی- ایجاد شور و نشاط در آحاد مردم- جلب نظر و اعتماد هنرمندان و مشارکت آن‌ها- برنامه‌ریزی برای توسعه نیروی انسانی متخصص در معاونت‌ها در جهت ارتباط بیشتر مردم با سازمان و سهولت دستیابی به اهداف
شهرداری - معماری	عدم تعریف درآمدهای پایدار برای شهرداری - نبود قانون الزام‌آور برای اجرا طرح‌های توسعه شهری و تفصیلی- نوسانات عرضه و تقاضا- چالش تملک اراضی برای کاربری‌های عمومی- تعارض منافع در کمسیون ماده صد- عدم به روز رسانی قوانین و اطلاعات و طرح‌ها- ناکارآمدی کمسیون ماده پنج در اجرا- نبود نیروی انسانی متخصص در حوزه شهرداری- عدم عمل دولت به وظیفه خود در حوزه مسکن- عدم انطباق ساخت‌وسازها با برنامه‌ها و طرح‌های شهری- تخلفات ساختمانی برخلاف پروانه صادره براساس طرح تفصیلی- طولانی بودن زمان اجرا طرح‌ها و زمان شمولی آن‌ها	استخدام کارشناسان متخصص به عنوان سرمایه انسانی با قراردادهای مناسب و تشکیل یک بدنه خوب- تدوین طرح‌های توسعه- زمین‌های شهری و قابلیت ارزش‌افزا کردن آن‌ها- ماده ۱۰۱ و مصوبات طرح تفصیلی- همکاری با اداره درآمد در خصوص	طرح‌های موضعی بازارو خواهر امام (ناتمام) طرح امکانسنجی حاشیه رودخانه‌های زرجوب و گوهررود (ناتمام) دستورالعمل سیما و منظر با تدوین ضوابط کلی که مصوب کمسیون ماده ۵ است با اصلاحیه ضابطه اجرایی بام سبز	رسیدن به خدمات هوشمند و فناورانه، شفاف، دقیق و سریع -رفع موانع و چالش‌های پیش‌رو توسعه شهر با قانون گذاری و شروع از سطح محلی و شهری-نیازمند وجود مطالعات مجموعه شهری برای داشتن مجموعه مدیریتی قوی با



بخش	چالش‌ها	دارایی‌ها	اقدامات شاخص	چشم‌انداز
	و به دنبال آن تغییر اولویت ردیف بودجه- عدم توزیع مناسب سرانه‌های خدماتی- عدم وجود نسخه یکپارچه طرح تفصیلی- عدم نظارت و کنترل یکپارچه و هماهنگ به ویژه در نماها- عدم همخوانی کاربری‌ها با خطوط پروژه مصوب شهری - عدم همخوانی تراکم جمعیت با منازل مسکونی- نابسامانی در حوزه ساماندهی رودخانه‌ها و وجود پسماندهای شهری زیاد و عدم جانمایی درست محل دفن زباله سلامت عمومی شهر را با مخاطرات جدی مواجه ساخته است.- آلودگی‌های صنعتی و غیر صنعتی ناشی از وجود کارخانه‌های همجوار، شیرابه‌ها، تردد بیش از حد وسائل نقلیه و ... - مطالعه در خصوص طرح‌های تفصیلی شهر رشت- وجود طرح های مطالعاتی در خصوص هوشمند سازی و شهر الکترونیک-استفاده غیر مرتبط از کاربری‌های موجود طرح تفصیلی در نقاط مختلف شهر- وجود ساخت‌وسازهای غیر مجاز در سطح شهر به دلیل عدم امکان صدور پروانه برای اراضی فاقد سند مالکیت، وجود ساختمان‌های خطر آفرین با توجه به زلزله خیز بودن استان گیلان و سوابق قبلی در این زمینه- وجود آلودگی در دو رودخانه اصلی شهر رشت، مشکل وجود شیرابه زباله سراوان- تهیه طرح نما و جداره خیابان‌های اصلی به تفکیک (با توجه به بافت محل مورد نظر)- ارائه خدمات الکترونیک به شهروندان و سایر ادارات و ارگان‌ها	دریافت عوارض- سیمای شهری یک دست و مدرن و منظم در برخی نقاط شهر رشت همراه با منابع طبیعی دلنواز- اماکن تاریخی و فرهنگی، بقعه‌ها، کاروانسراهای قدیمی- شهرالکترونیک- بافت تاریخی- راه آهن-رودخانه‌های قابل احیا با لایروبی و ایجاد بستری مناسب جهت گردشگری در نقاط مختلف شهر رشت با توجه به مسیر طولانی عبور این دو رودخانه از شهر رشت- پروژه پارک ۵۰۰ هکتاری رشت در جاده لاکان- امکان بلند مرتبه‌سازی در نقاط حاشیه رشت از جمله جاده لاکان و توسعه آتی شهر- وجود کارگروه‌های تخصصی هوشمند سازی در شهرداری	طرح پیاده‌راه شهرداری و بافت مرکزی(ناتمام) الحاق پارک ۴۵۵ هکتاری لاکان به شهر در دست انجام تلاش برای ارائه خدمات به‌شهروندان در بستر اطلاعات و ارتباطات و هوشمندسازی احصاء و اصلاحات طرح تفصیلی شهر رشت طرح بازتوزیع نظام پهنه‌بندی تراکمی پروژه‌های اقدام مشترک خانه سلامت، پارک خانه کودک و پل عابر پیاده در محلاتی مثل عینک طرح بازآفرینی و محور هفت کیلومتری آن ساماندهی تالاب عینک ساماندهی جداره‌های شهری (رفع خطر و جداره سازی) به ویژه در جداره‌های تاریخی	شناخت درست به تحقق پذیری طرح کمک میکند-مشخص شدن چارچوب‌ها- استفاده درست از ظرفیت‌ها -تعریف پروژه‌ها بر اساس واقعیت- تعریف پروژه جهت جذب بودجه دولتی -تعریف پروژه دارای قابلیت سرمایه گذاری-اصلاح هندسی مقطعی-دقیق سازی اطلاعات-مطالعات فاز صفر و یک- همفکری با تیم مطالعاتی شهرسازی -پروژه های عمرانی در طرح تفصیلی در نظر گرفته شود -احداث پارک های محله‌ای- اعمال طرح‌های ترافیکی آتی-
حمل‌ونقل	مدیریت منابع انسانی- کمبود نیروی انسانی- استفاده از نیروی متخصص در حوزه‌های غیر مرتبط-نادیده گرفتن تجربه منابع انسانی-بی‌انگیزگی نیروی انسانی-فاصله بین تعریف و اجرای پروژه‌ها-کمبود بودجه-عدم تعهد شهرداری جهت پرداخت به پیمانکاران- آموزش-عدم شناخت کافی مرتبط در تدوین طرح‌ها-وجود رویکردهای سلیقه‌ای-عدم وجود ضمانت اجرایی پروژه‌ها-وجود نیروی انسانی تحصیل کرده ولی بی‌تجربه-وجود مسایل حقوقی در بحث تملک در فرایند اجرای پروژه‌ها-عدم همکاری مدیریت شهرداری - منحل شدن سازمان تاکسیرانی- عدم وجود طبقه‌بندی در چارت سازمانی ایمنی و ترافیک- اختلاف جمعیت شب در روز -عقب ماندن در نوسازی ناوگان‌های تاکسیرانی- نرسیدن به چشم‌انداز حمل‌ونقل عمومی- کمبود و مکت سیستم حمل‌ونقل- وجود مسائل فرهنگی از قبیل پارک دوپل، تک سرنشینی و ... - نبود حمل‌ونقل هوشمند- معضل سد معبر در پیاده‌روها، کمبود فضای سبز طبیعی در پیاده رو مرکزی شهر رشت، کمبود معابر با توجه به افزایش جمعیت و گردشگر بودن شهر رشت- ساخت‌وسازهای غیر مجاز و غیر اصولی و برخلاف طرح تفصیلی شهر- کمبود کمربندی مهم در اطراف شهر با توجه به افزایش وسائل نقلیه و تراکم جمعیت، تردد وسائل نقلیه سنگین در معابر اصلی شهر- ساختمان سازی غیر اصولی و عدم استفاده از ملزومات ساختمانی استاندارد در ساخت و ساز ساختمان‌های بلند با توجه به زلزله خیز بودن استان گیلان - طولانی شدن تهیه و تصویب طرح تفصیلی- آخرین ممیزی ساله ۷۸ - عدم وجود ساختار سیستمی هوشمند- عدم همکاری بین نهادها -عدم همکاری شهروندان- عدم وجود نظام جامع برای ضوابط - عدم برنامه جامع و دور نگاه عمرانی با تلفیق نظرات شهرسازی -عدم به کارگیری نیروهای تخصصی در معاونت‌های عمرانی مناطق-	تراکم بالا- اختلاط کاربری- وجود نیروی انسانی ماهر- شهرداری متولی امور حمل‌ونقل به عنوان یک ظرفیت قانونی- علانم راهنمایی و رانندگی مناسب، ظرفیت شهر در ایجاد خیابان‌های عریض جهت کاهش بار ترافیکی - عریض بودن برخی از کوچه‌های فرعی با توجه به قانون عقب نشینی منازل مسکونی در کوچه‌ها- استفاده از ظرفیت هزینه‌های بودجه دولتی در بافت فرسوده -استفاده از ظرفیت سنگ‌شکن سازمان عمران- احیای کارخانه‌های آسفالت - استفاده از ظرفیت تولید سازمان عمران (کفیوش، جدول و غیره)- خرید و تجهیز ناوگان ماشین آلات سنگین	پیاده راه بافت مرکزی- اینمای موزیکال شهر رشت(انجام نشده هنوز)- بازنده‌سازی تالاب عینک- پارک ۵۰۰ هکتاری لاکان- پروژه آسفالت- بازگشایی مسیر لندفیل سراوان- پروژه‌های پسماند: بحث بهینه‌سوز، سوله‌های تخمیر - روشنایی معابر- تکمیل معابر - لایروبی و ساماندهی آب های سطحی- ایمن سازی دیوار های حاشیه رودخانه-ایجاد محدودیت در بافت مرکزی شهر رشت- ۳۰ کیلومتر رینگ دوچرخه سواری با مبدا و مقصد مشخص (۱۰ کیلومتر طراحی شده) -پیدا کردن مکان‌های فعال در بافت مرکزی برای رسیدن به شهر ۱۵ دقیقه ای- بازنگری طرح جامع حمل و نقل- تدوین طرح جامعه بار- هوشمندسازی تقاطع‌ها- مجازی شدن تابلوهای سطح شهر- به روز رسانی تقاطع های چراغدار و کاهش نقاط پر حادثه- مناسب سازی معابر- پل‌های روگذر باستانی شعار، جانبازان یخساز- ایجاد پارک‌های محلی همانند پارک آب و آتش یا پارک گیلاانه و غیره - اصلاح رینگ کریدور شرق به غرب -کسب تجارب گذشته برای برنامه‌ریزی درست و هوشمندسازی	شناخت درست به تحقق پذیری طرح کمک میکند-مشخص شدن چارچوب‌ها- استفاده درست از ظرفیت‌ها -تعریف پروژه‌ها بر اساس واقعیت- تعریف پروژه جهت جذب بودجه دولتی -تعریف پروژه دارای قابلیت سرمایه گذاری-اصلاح هندسی مقطعی-دقیق سازی اطلاعات-مطالعات فاز صفر و یک- همفکری با تیم مطالعاتی شهرسازی -پروژه های عمرانی در طرح تفصیلی در نظر گرفته شود -احداث پارک های محله‌ای- اعمال طرح‌های ترافیکی آتی-
خدمات مدیریت	عدم شناخت کافی این حوزه نسبت به وظایف- به روز نبودن و بومی نبود قوانین مقررات- جویگاه نبودن نظام شورایی و عدم عملکرد مناسب- کوتاه بودن دوره خدمت شورا، شهرداران و مدیران یعنی عدم ثبات مدیریت شهری- وجود نگاه اکثرا پروژه‌ای به جای دید فرآیندی- کمبود نیروی انسانی کارشناس- عدم تطابق چارت و وضع موجود- عدم رعایت دستورالعمل‌ها- حمایت مدیر ارشد- نبود انگیزه کاری و جایگاه شغلی نامناسب- عدم ارزشیابی مناسب و واقعی - نبود روش تنبیه و پاداش- عدم شایسته سالاری، گزینش و ارتقاء خارج از چارچوب‌های اداری- عدم تناسب تحصیلات با پست‌های سازمانی، عدم توجه به قوانین کشوری در انتصابات، عدم توجه به تجارب افراد در انجام امورات مهم -اهمیت موضوعاتی چون توانایی و شایستگی و لیاقت و تخصص و تجربه در انتخاب افراد- اعمال نظر برون سازمانی- عدم جایجایی کارشناسان رسمی و پیمانی با توجه به پست ثابت سازمانی در دستگاه‌ها- تناسب رشته شغلی با پست سازمانی- استفاده از نیروی‌های جوان - توجه ویژه به تجارب پیشکسوتان حوزه مدیریت شهری	استمرار در روند با سیاست یکسان- وجود نیروی انسانی تحصیلکرده و ماهر- قوانین و مقررات با امکان ورود به امور مختلف-وجود امکانات لجستیک شهرداری و منابع مالی	آمادگی بیشتر با حمایت مدیران ارشد- افزایش انگیزه کاری و بهبود عملکرد تیروی انسانی -مهندسی سرمایه انسانی برای رهایی از چالش‌ها- اصلاح چارت سازمانی- دولت الکترونیک- تبعیت و اجرا دقیق قوانین حوزه سرمایه انسانی- عدم دخالت شورا در امور سرمایه انسانی- ایجاد اهداف مشترک بین شورا و مدیران شهری در راستای آبادانی شهر،	آمادگی بیشتر با حمایت مدیران ارشد- افزایش انگیزه کاری و بهبود عملکرد تیروی انسانی -مهندسی سرمایه انسانی برای رهایی از چالش‌ها- اصلاح چارت سازمانی- دولت الکترونیک- تبعیت و اجرا دقیق قوانین حوزه سرمایه انسانی- عدم دخالت شورا در امور سرمایه انسانی- ایجاد اهداف مشترک بین شورا و مدیران شهری در راستای آبادانی شهر،
دبیرخانه	عدم ثبات اقتصادی و متغیر بودن هزینه اجرای پروژه -تغییرات به خصوص در سطح تعیین سازمانی موجب ناپایداری در تصمیمات می‌شود (مدیران و نیروی انسانی)- عدم ارتباط برون سازمانی- تعدد قانون در کشور موجب تفاوت و عملکرد ناهماهنگ در سازمان‌ها می‌شود -قوانین قدیمی شهرداری متناسب با نیازهای امروز نیست -عدم ارتباط و پنجره وارد در دولت الکترونیک سازمان‌ها که شکل پاسخگویی را به دنبال دارد.	امکان استفاده از سرمایه‌های ارگان‌ها به صورت مدیریت یکپارچه برای ارائه خدمات عمومی به مردم - جذب توریست بنا به فضاهای موجودی که به طور مناسب مورد استفاده قرار نمی‌گیرد - استفاده از قوانین و تعاریف جدید برای دستیابی به درآمدهای پایدار که هزینه‌های شهر را پوشش دهند - ثبت شهر رشت به عنوان شهر خوراک شناسی- وجود اقلیم مناسب شهر	بر اساس قانون بودجه کل کشور تبدیل شدن آرای تخریب کمیسیون ماده ۱۰۰ به جرائم که درآمدی برای شهر (حمل‌ونقل عمومی) دارد - تبدیل مطالبات از دولت به سرمایه و فرصت اقتصادی	مردم شهر بر اساس علاقه و دلبستگی خودشان چشم‌انداز و موفقیتی برای آبادی شهر دارند - استفاده از شهر خلاق خوراک برای جذب گردشگر و درآمد با استفاده از متخصص



جدول ۱۵ - پیشنهادات مصاحبه‌های فردی با کارشناسان و مسئولان

بخش	پیشنهادات	ذی نفع و ذی نفوذ
مالی - اقتصادی	بررسی وضعیت وصول درآمد در طی سالهای گذشته جهت شناسایی موارد مغفول مانده که با رفع چالش ها منجر به افزایش درآمد خواهد گردید- خروجی نظام تحول اقتصادی و شناسایی فرصت‌ها با کدهای جداگانه به همراه شوک مالی که نقشه راهی برای مجموعه باشد - آموزش سرمایه انسانی- ارزش‌دهی به املاک - راهکارهایی برای برون رفت از چالش‌های امروزی- افزایش درآمد با برون‌سپاری- لینک شدن درآمدها به هزینه‌ها- جذب سرمایه‌گذار با پیش‌بینی‌های کسب درآمدی- شرکت‌های اقماری برای شهرداری- مشخص شدن اولویت‌های کوچک، میانی و بزرگ مقیاس شهرداری و پروژه‌های آنها- اجرای درست و دقیق بخشنامه‌ها با شفافیت- داده‌های اطلاعاتی صحیح- پرداختن به برنامه‌های تعریف شده در سنوات گذشته و تعریف پروژه‌های درآمدزا-شناسایی منابع درآمدی - تعریف کانال‌های درآمدی- ارائه سناریو مالی در راستای تحقق طرح ممیزی- شناسایی درست وضع موجود- احیای رودخانه‌های زرجوب و گوهررود- طرح بازگشایی معابر-	معاونت مالی اقتصادی شهرداری ها، مدیریت های مالی، درآمد، مدیریت برنامه و بودجه
خدمات شهری	ایجاد شهرک صنوف در راستای انتقال شغل های آلاینده و مزاحم به خارج از شهر، از اقدامات مفید و موثر آن می توان از منظر مدیریت کاهش آلاینده‌گی محیط زیست-تجمع صنایع پر سرو صدا- دسترسی های مفید و سریع برای شهروندان نام برد۲-ایجاد میدان میوه و تره بار در سطح شهر- احیای سازمان خدمات موتوری- توانمندسازی نواحی در اجرای وظایف و امور محوله- بسترسازی لازم برای برنامه‌ریزی آموزشی و مشارکت شهروندان در اداره امور شهر- افزایش سرانه فضای سبز شهری- ایجاد سیمای بصری مناسب- توجه بیشتر به ورودی‌های سطح شهر بخصوص از منظر " رشت، شهر خلاق خوراک"- تکمیل شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی- جلوگیری از تغییر و دگرگونی برنامه‌ها با تغییر مدیران سازمانی- اولویت‌بندی پروژه‌های شهرداری- جلوگیری از موازی کاری واحدهای تحت نظارت شهرداری- حل مشکلات موجود در مدیریت پسماند و تفکیک زباله از مبدأ- حل مشکلات مربوط به ساماندهی رودخانه‌های سطح شهر- مدیریت یکپارچه شهری برای هماهنگی میان نهادهای مختلف شهری - ساماندهی و توسعه طرح گردشگری تالاب عینک- ایجاد ساز و کارهای اجرایی و نظارتی قوی‌تر جهت جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز- ایجاد سازو کارهای اجرایی و نظارتی قوی‌تر جهت جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز - ایجاد سازو کارهای اجرایی و نظارتی قوی‌تر جهت جلوگیری از سد معبر- توسعه زیرساخت‌های استاندارد و پناهگاه‌های مرتبط با مواجهه بحران شهری و حوادث غیرمترقبه- ارائه راهکار مناسب اجرایی با توجه به امکانات موجود جهت ساماندهی سگ‌های بلاصاحب	اداره صنعت، معدن و تجارت-اداره بهداشت-اداره راه و شهرسازی-نیروی انتظامی-سازمان تعزیرات حکومتی استان-شهرداری-اتاق اصناف-صدا و سیما - دولت، امام جمعه، استاندار، فرماندار، شهردار، اعضای شورا، مجموعه نخبگان شهری، سیاستمداران، گروه های مردم نهاد- شهرداری ها و نهادهای متولی خدمات رسانی به شهروندان همچون مراکز درمانی، مراکز آموزشی، فرهنگی، اجتماعی، ورزشی و ...، شهروندان- مرکز پدافند غیر عامل و مرکز مدیریت بحران، آب و فاضلاب و آب منطقه‌ای
اجتماعی - فرهنگی	توسعه همه جانبه در زمینه بیان فرهنگ مهمان پذیری و برخورد صحیح با مسافران و گردشگرانی که به شهر رشت ورود می کنند- در صورت حفظ کالبد و بافت قدیمی شهر و احیای آن می توان رشت را به مانند دیگر شهرها در سال های آتی دارای پیشینه فرهنگی نمود- فاصله گفتن از برنامه‌های مناسبی صرف و تعامل دستگاه ها- تقویت محله محوری و هویت بخشی به محلات- تخصصی کردن برنامه‌های رویداد فرهنگی- اجتماعی- تقویم سالیانه جشنواره‌های فرهنگی ، هنری و ورزشی و برندسازی -اختصاص ساختمانی مناسب برای معاونت‌ها - اختصاص فرهنگ‌سراها برای برقراری ارتباط مردم و هنرمندان- نگاه سرمایه‌گذاری نسبت به هزینه‌های صرف شده در این حوزه- ارتقای سطح فرهنگ شهروندی-توزیع عادلانه امکانات فرهنگی و ورزشی - احیای ورزش شهروندی با هدف افزایش سطح سلامت شهروندان و کاهش معضلات و آسیب‌های اجتماعی	مجموعه دولت (اعم از رییس جمهور و وزراء، استانداران، فرمانداران)، شهرداران و اعضای شورای شهر، امامان جماعت و گروه های مردم نهاد، شهروندان- مطلعین شهری- پایگاه بسیج- تبلیغات اسلامی- اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی
شهرسازی - معماری	ارتباط موثر و مستمر با سازمان میراث فرهنگی، دریافت نقشه های گردشگری، اطلاع رسانی و نصب تابلو های اماکن تاریخی جهت بازدید گردشگران - مشخص شدن رویکرد عملیاتی و به دنبال پروژه‌های بلندمدت باشیم تا دیگر قائم به شخص نباشد- افق های کوتاه و بلندمدت موجب شناسایی الویت‌ها می‌شود و می‌توان به برنامه عملیاتی دقیق دست یافت- امکان پایشو تغییر برنامه وجود دارد که از انقطاع جلوگیری می‌کند- این برنامه موجب یکپارچگی در سطح شهر و شهرداری رشت می‌شود و می‌تواند هماهنگی و تجمیع ظرفیت را به دنبال داشته باشد- استفاده بهینه از منابع- شهرداری به عنوان مدیریت یکپارچه شهر نیست و نیاز به مدیریتی واحد برای اجرای برنامه‌های مدون و تامین مالی برنامه -نیازمند عزم اجرایی هست تا عملی شود-	دولت، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری ها و اعضای شورای اسلامی، استانداری ها، فرمانداری ها، نخبگان شهری و جامعه دانشگاهیان، بخش فناوری اطلاعات استانداری ها، دولت و زارتخانه مرتبط، شهروندان- مالکین اراضی و املاک، شهرداری ها، اداره کل راه و شهرسازی، مشاور محترم طرح تفصیلی، ادارات خدمات رسان- اداره کل میراث فرهنگی- نظام مهندسی، اداره کل ثبت اسناد، دفاتر اسناد رسمی، اداره کل راه و شهرسازی
حمل و نقل	سیستم نرم افزاری هوشمند سازی انجام شود -فرایند ممیزی مشخص باشد- مسائل عمرانی در طرح تفصیلی دیده نشده است.- تامین و افزایش ناوگان حمل و نقلی- تغییر نگرش خودرو محور به انسان محور- توجه به حمل و نقل پاک و حمل و نقل دوچرخه محور- شناخت شهر پیش از تعریف پروژه -بررسی ظرفیت های حقوقی و قانونی-دیده شدن رویکردهای آینده نگران جهت هوشمندسازی در بخش عمرانی در قسمت عملیاتی، نیروی انسانی و ترافیک- مکانیزه کردن امور جهت حداقل شدن مداخله انسانی در بعضی از پروژه ها- برنامه ریزی جهت مدیریت دانش-تقویت شرکت‌های سرمایه گذاری-تائین مالی پروژه‌ها لز طریق راه های غیر نقدی-مشارکت محور پروژه ها- گرفتن تعهد از سازمان‌ها جهت اجرای پروژه‌های تعریف شده-	دولت و بخش اداره راهداری، استانداریها، فرمانداری ها، شهرداریها و اعضای شورای شهر، دادگستری ها ، سمن ها، شهروندان،
خدمات مدیریت	دقت نظر مطلوب در انتخاب مدیران ارشد و معاونین و پایبندی به برنامه های مدون- ارزیابی فنی و دقیق وضع موجود سرمایه انسانی- بهره‌وری بیشتر در سیستم- احساس رضایت و نقش آفرینی و رضایت شغلی در سرمایه انسانی- برنامه راهبردی‌می‌تواند نقشه راه شهرداری بر اساس چشم‌انداز ۲۰ ساله باشد- خروجی‌های عملیاتی و کاربردی برای نیروهای انسانی دوره‌های آموزشی باشد - آموزش‌های شهروندی از رده‌های پایین (مثل آموزش حوزه پسماند)- با بودجه ریزعملیاتی می‌توان به استاندارسازی دست یافت- تدوین دستورالعمل کددار برای هر برنامه و ردیف بودجه-	مجموعه دولت (رییس جمهور، استاندار، فرمانداران) شهرداران و اعضای شورای شهر و ...، شهروندان
دبیرخانه	اولویت بندی پیش‌ران های توسعه ی شهر خلاق خوراک شناسی رشت (گسترونومی) -اهمیت استراتژیک خط آهن قزوین- رشت به انزلی- گردشگری سلامت	



همچنین مصاحبه‌هایی با ده عضو شورای شهر نیز صورت پذیرفت که اهم سوالات مطرح شده عبارتند از:

- چالش‌ها و موانع اصلی توسعه که شهر رشت با آن‌ها روبه‌رو است را لطفا ذکر نمایید:
- دارایی‌ها یا ظرفیت‌هایی که شهر رشت می‌تواند با بالفعل کردن آن‌ها به مقابله با چالش‌ها بپردازد را ذکر نمایید:
- چه راهبردهایی را در جهت رفع مسائل کنونی و یا تقویت ظرفیت‌های شهر رشت در نظر دارید؟
- اولویت‌ها و الزاماتی که از دیدگاه شما نیاز است در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت در نظر گرفته شود کدام موارد هستند؟
- چشم‌انداز بیست سال آینده شهر رشت را چگونه تصویر می‌کنید؟

در پاسخ به این سوالات می‌توان به صورت کلی نتایج زیر را مطرح نمود:

- مهم‌ترین چالش‌ها در مسیر توسعه شهر رشت از دیدگاه اعضای شورا عبارتند از:
 - معضل ترافیک؛
 - معضل پسماند؛
 - معضل مدیریتی و نبود مدیریت یکپارچه؛
 - معضل رودخانه‌ها و فاضلاب شهر؛
 - عدم بهره‌گیری از پتانسیل‌ها گردشگری شهر.

- در خصوص دارایی‌های شهر رشت به موارد زیر اشاره شد:
 - وجود ظرفیت‌های گردشگری؛
 - شهر خلاق خوراک؛
 - مردم شهر رشت و تمایل به مشارکت بالا؛
 - افراد متخصص و کارشناس در مدیریت شهری؛
 - وجود دانشگاه‌ها و ظرفیت‌های علمی.

- در خصوص چشم‌انداز ترسیم شده توسط اعضای شورا، همگی متفق‌القول به تبدیل شدن شهر رشت به عنوان یک مقصد گردشگری فرهنگی، تاریخی، طبیعی و سلامت اشاره داشتند.



۱۳۶



شکل ۴۹ - نمونه تصاویر جلسات مصاحبه شورا



جدول ۱۶ - اطلاعات حاصل از مصاحبه با اعضای شورا

پیشنهادات	چشم انداز	دارایی	چالش
<p>ضرورت استفاده از علم روز مدیران - اجرا ممیزی املاک در راستای استفاده از ظرفیت درآمد پایدار با دریافت هزینه مالیات و عوارض سالانه - تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل - جانمایی مناسب ایستگاه‌های حمل و نقلی - ساماندهی معضل ترافیکی - برگزاری ایونت‌های موضوعی و مردمی در سطح شهر - تقویت هویت و برند شهری - هماهنگی بین نهادها و دستگاه‌های فرهنگی و مدیریت شهری - تعهد اتاق اصناف به اجرای اکشن پلن - توجه به مجموعه شهری رشت - انزلی - استفاده از اندیشمندان و نخبگان برای حل مسئله - حفظ سبک معماری بومی در کنار معماری مدرن و ایرانی - استفاده از فضای کاروانسراها با بازسازی و یا تغییر کاربری آن‌ها - سرمایه‌گذاری برای تالاب عینک - استفاده کاربردی از حاشیه رودخانه.</p>	<p>مدیریت برنامه‌محور با برنامه بلند مدت - پیش‌رفت شهر به سمت لاکان و بلند مرتبه‌سازی در منطقه - توسعه پایدار شهر در ابعاد درآمدی، زیست‌محیطی و آموزشی - عدم وابستگی بودجه به ماده ۱۰۰ - توسعه اقتصادی شهر بر مبنای گردشگری - ایجاد مدنیت و شفافیت - کاهش بیکاری - برنامه قایق تاکسی در رودخانه‌ها - با تحقق برنامه‌ها رشت، شهر آرمانی ایرانی - اسلامی - شهری در مسیر تعالی انسان - افزایش کیفیت زندگی - با الگوی دولت نوسازی - شهری فعال در حوزه کشاورزی - شهری گردشگر محور - جلب مشارکت مردم با حرکت‌های سازنده - راه اندازی رینگ ۵.</p>	<p>رودخانه‌های شهر با فرصت جاذبه توریستی - وجود ظرفیت علمی - ظرفیت‌های تاریخی مثل کاروانسراها و خانه‌های تاریخی - برند شهر خلاق خوراک - تحول بودجه‌ای صورت گرفته - انعطاف‌پذیر بودن برنامه بودجه - وجود دو رودخانه زرجوب و گروهرود و تالاب عینک - جاذبه‌های مذهبی مثل حرم خواهر امام - نزدیکی به دریا - ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری - تبدیل املاک (مولد سازی) - وجود خط راه‌آهن - وجود روز رشت.</p>	<p>طولانی شدن روند بوروکراسی - عدم همکاری ارگان‌ها - عدم هماهنگی - برنامه ۵ - نبود برنامه‌ریزی طولانی مدت - نبود برنامه‌ریز در شهر - قائم به فرد بودن - مشکل شهرسازی - مشکل زیرساخت برق - مشکلات ترافیکی - جزیره‌ای عمل کردن - نبود ثبات - مشکل سرمایه‌گذاری - نبود ورودی و خروجی شهر - فرد محوری و نداشتن تخصص برخی از مدیران - عدم استفاد از ظرفیت‌ها - عدم نورپردازی مناسب شهری و در نتیجه نبود امنیت - از بین بردن نماهای شهری با تیرهای برق - نبود تجهیزات آتش‌نشانی - بلندمرتبه سازی در منطقه یک علی‌رغم زمین نامناسب - عدم وجود مدیریت یکپارچه شهری - نبود برنامه محوری - نبود برنامه بلند و میان مدت - عدم اولویت‌بندی پروژه‌ها در حل معضل ترافیکی - افزایش هزینه‌ها به دلیل طولانی شدن پروژه‌ها - سهم‌خواهی جناح‌های مختلف - عدم استفاده از شیوه‌های نوین در پروژه‌های عمرانی - عدم به روز بودن و به‌روزرسانی خدمات شهری - هزینه‌های بالا تعمیرات ماشین‌آلات مستقل و اجاره‌ای - تاخیر در به‌روز رسانی تفریق بودجه و نبود آن - فراموشی معماری بومی - ممانعت سازمان‌های دیگر - ابر چالش رودخانه‌ها و پسماند - پیرترین استان کشور - نبود درآمد ثابت برای شهرداری - عدم تامین پارکینگ - عدم رعایت حفظ ارتفاع.</p>



۱-۴-۵- نظرسنجی و اتخاذ نظرات نخبگان و تاثیرگذاران در شهر رشت (از طریق برگزاری طوفان ذهنی، برگزاری گروه‌های متمرکز و هدفمند، مصاحبه عمیق، ذهن کاوی و تحلیل تفسیری آراء و...)

به منظور دریافت نظرات نخبگان در حیطه موضوعات متفاوت، ۲۰ مصاحبه عمیق با نخبگان علمی (نخبگان دانشگاهی)، سیاسی (نمایندگان و شهرداران پیشین) و مردمی (سازمان‌های مردم‌نهاد) صورت پذیرفت و اهم سوالات و موارد مورد پرسش به شرح زیر هستند:

○ مهم‌ترین چالش‌ها و مسائلی که در مقیاس شهر و شهرداری با آن مواجه هستیم را شرح دهید:

- چالش‌های زیست‌محیطی؛
- چالش‌های ترافیکی؛
- چالش‌های مدیریتی و قائم به فرد بودن ساختار مدیریتی؛
- عدم هماهنگی بین نهادها و سازمان‌های اثرگذار؛
- ساخت‌وسازهای بی‌رویه و غیراصولی؛
- نبود نظارت بر توسعه ناموزون و غیرمنطقی شهر؛
- شکاف بین مدیریت شهری و مردم؛
- عدم همکاری نهادهای مدیریتی با نهادهای مردمی؛
- وجود خلایق قانونی برای فعالیت سازمان‌های مردمی.

○ با توجه به پیشینه مدیریت شهری رشت و اقدامات صورت گرفته که اکثراً قائم به تصمیمات فردی هستند، چه نوع برنامه‌ریزی را مناسب شهر رشت می‌دانید؟

- برنامه‌ریزی به شیوه جامع، شفاف و مشارکتی؛
- خروج مدار تصمیم‌گیری از افراد و واگذاری آن به خرد جمعی؛
- لزوم توجه به مشارکت شهروندان؛
- لزوم آموزش شهروندان و متخصصان شهری در زمینه‌های مختلف به خصوص زیست‌محیطی؛
- فضاسازی برای حضور مردم در تصمیمان شهری.

○ چگونه می‌توان مواردی که به‌عنوان ضعف سیستم مدیریت عنوان می‌شوند و تهدید به حساب می‌آیند (مانند قائم به فرد بودن، تناسب قومی و ...) را تبدیل به فرصت نمود؟

- ایجاد شفافیت و مشارکت؛
- آموزش دوسویه (مردم و مسئولان)؛
- ارتقا تخصص و مهارت‌ها؛
- استفاده از تکنولوژی‌های نوین؛
- برنامه‌ریزی جامع و مدون؛
- تعیین اهداف مشترک؛
- حمایت از فرهنگ مشارکتی.



○ در مسیر تحول و برون‌رفت از بحران‌های مدیریت شهری شهر رشت چه دارایی‌ها یا ظرفیت‌هایی (در مقیاس شهر و شهرداری) را در نظر دارید که می‌توانند گره‌گشای مسائل باشند:

- مردم؛
- موقعیت جغرافیایی و طبیعت بکر؛
- پتانسیل خواهرخواندگی شهر رشت با شهرهای اروپایی؛
- پتانسیل فرهنگی و هنری؛
- دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی؛
- سازمان‌های مردم‌نهاد فعال؛
- پتانسیل‌های کشاورزی و صنعتی؛
- فرهنگ مشارکتی مردم؛
- تمرکز بر فناوری اطلاعات و ارتباطات.

○ از دیدگاه شما چگونه و با چه پیشنهادات عملیاتی می‌توان رشت را در مسیر توسعه قرار داد؟

- شایسته‌سالاری؛
- برنامه‌ریزی مدون و همه‌شمول؛
- توسعه بخش‌های گردشگری؛
- ارتقا زیرساخت‌ها و بالاخص حمل‌ونقل؛
- ارتقا صنایع محلی؛
- بهبود کیفیت زندگی شهروندان؛
- تمرکز بر فناوری اطلاعات و ارتباطات؛
- ایجاد شفافیت و مشارکت؛
- حرکت در مسیر توسعه پایدار؛
- آموزش شهروندی؛
- افزایش بهره‌وری مسئولان؛
- پایبندی به حقوق شهروندان.

○ چشم‌انداز پیش‌روی شهر رشت را در صورت برون‌رفت از بحران‌های حاضر چگونه متصور هستید؟

- شهری هوشمند و فناوری‌محور؛
- گردشگرمحور؛
- درآمدهایی پایدار؛
- دارای محیطی دوستانه و خانوادگی؛
- دارای اقتصاد پویا و نوآورانه؛
- دارای فرهنگ مشارکتی؛



- دارای مدیریت شفاف؛
- مدیریت یکپارچه؛
- دارای هویت فرهنگی و محلی؛
- مترقی در زیرساخت و حمل و نقل؛
- مدیریت پایدار منابع طبیعی.

○ چه پیشنهاد، دغدغه، مسئله‌ای وجود دارد که می‌تواند به واسطه طرح راهبردی حل شود؟

- ایجاد جایگاه قانونی و حقوقی برای سازمان‌های مردم‌نهاد؛
- توسعه گردشگری پایدار؛
- توسعه فناوری و ارتباطات؛
- آموزش شهروندی؛
- پایبندی مدیریت شهری و نهادها به اجرای برنامه راهبردی - عملیاتی؛
- آموزش مردمی در جهت حفظ محیط زیست و مدیریت پسماند؛
- ایجاد زیرساخت برای بازیافت از درب منازل؛
- حمایت از صنایع دستی و هنرهای محلی؛
- بهبود مدیریت شهری؛
- مدیریت پایدار منابع طبیعی؛
- توسعه اقتصادی و اشتغال‌زایی؛
- شناخت کامل و وافی پیش از ارائه برنامه.



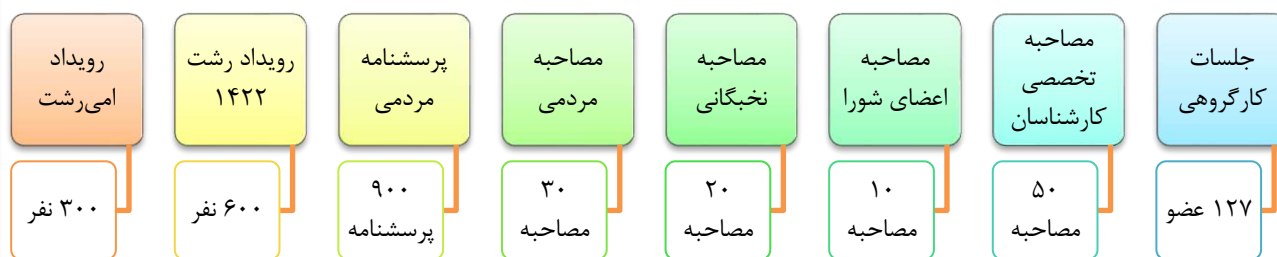
۱-۴-۶- **تدوین بیانیه چشم‌انداز** (با تعیین محورهای تفکیک شده توسعه آتی شهر)

در فرایند تدوین بیانیه چشم‌انداز شهر رشت در افق سال ۱۴۲۲، پس از گذر از مراحل همانند مرور چشم‌اندازهای پیشین، مرور محورهای مستخرج از مبانی نظری، اسناد، تجارب و همچنین با تاکید بر نظرات ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان که پیش از این به تفصیل معرفی شدند، به محورهای منتخب برای تدوین چشم‌انداز دست یافته شد که عبارتند از:

جدول ۱۷- محورهای منتخب چشم‌انداز

مأموریت‌های شش‌گانه شهرداری	خدمات مدیریت ➤ شهری با مدیریت یکپارچه ➤ مدیریت شفاف و پاسخگو
	حمل‌ونقل و ترافیک ➤ شهری با حمل‌ونقل عمومی کارآمد و سبز ➤ شهری بدون ترافیک ➤ شهر پیاده‌مدار
	کالبدی و شهرسازی ➤ شهری هوشمند ➤ شهری با منظر زیبا و چشم‌نواز ➤ شهری با رویکرد توسعه میان‌افزا
	محیط زیست و خدمات شهری ➤ شهر رودخانه‌های پاک ➤ شهری پاک و عاری از زباله ➤ شهری سبز ➤ شهری کشاورزی‌محور ➤ شهری پایدار از منظر محیط زیست
	اجتماعی - فرهنگی ➤ فرهنگ‌شهر ➤ شهر آوا و رنگ و شعر و شادی ➤ گیلان‌شهر ➤ شهر روایت‌ها ➤ شهری محله‌محور ➤ شهری عدالت‌محور ➤ شهری شهروندمدار ➤ شهری دوستدار سالمند
	ایمنی و مدیریت بحران ➤ شهری پایدار در برابر سوانح ➤ شهری تاب‌آور
چشم‌انداز ویژه	➤ شهر طعم‌ها و مزه‌ها (شهر خلاق خوراک) ➤ شهری گردشگرمحور و خلاق ➤ شهر شب‌های روشن ➤ شهری با اقتصاد پویا

در نهایت بیانیه چشم‌انداز شهر رشت بر اساس جمع‌آوری نظرات کارشناسان در شش کارگروه تخصصی و همچنین توزیع پرسشنامه تخصصی در بدنه مدیریت شهری به تفکیک معاونت‌ها و سازمان‌ها میان کارشناسان هر بخش؛ انجام مصاحبه‌های تخصصی با کارشناسان و نخبگان شهری؛ پرسشنامه و مصاحبه مردمی؛ رویداد مردمی رشت ۱۴۲۲ و رویداد امی‌رشت، تهیه گردید:



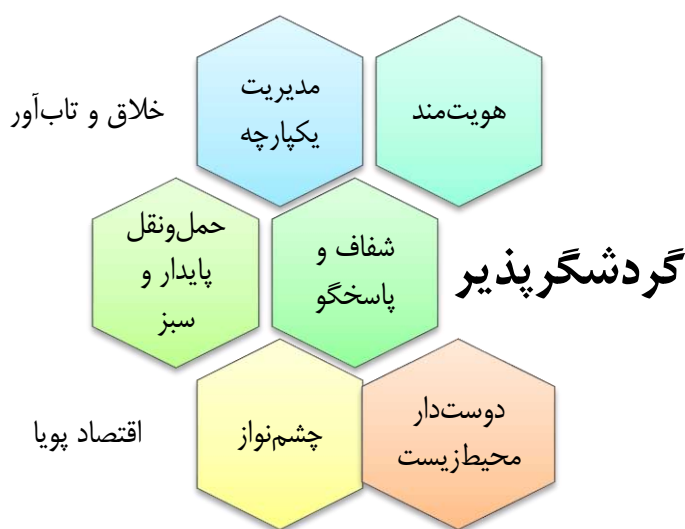
شکل ۵۰- منابع ترسیم چشم‌انداز شهر رشت

بیانیه چشم‌انداز شهر رشت در افق ۱۴۲۲

جهان شهر رشت، شهر برتر حوزه دریای خزر شهری است؛ با مدیریت یکپارچه، شفاف و پاسخگو که در مسیر تحقق شهری هوشمند گام برداشته است. شهری است با حمل‌ونقل سبز و کارآمد، با ترافیکی روان و دوستدار پیاده‌مداری. شهر رودخانه‌های پاک، شهری سبز با محوریت نقش کشاورزی شهری و گردشگری سبز که بر پایداری محیط‌زیست مبادرت می‌ورزد. گیلان‌شهر، شهر روایت‌ها و فرهنگ، شهری محله‌محور با شهروندانی آگاه، مشارکت‌جو و مطالبه‌گر. شهری دوستدار آحاد جامعه و مامن همه شهروندان. رشت؛ شهر من، شهر تو، شهری برای زندگی. شهری دوستدار سلامت شهروندان و رواج‌دهنده روحیه ورزش همگانی در میان آن‌ها. شهری است تاب‌آور و پایدار در برابر تمامی محرک‌های درونی و بیرونی. رشت؛ شهر خلاق طعم‌ها با شهروندانی خلاق، شهر مهمان‌نواز گردشگران، شهری با اقتصاد پویا و پایدار.

گزاره منتخب چشم‌انداز شهر رشت:

شهر خلاق و تاب‌آور و پایدار رشت؛ شهری هوشمند با اقتصادی پویا، مدیریتی یکپارچه، شفاف و پاسخگو، مجهز به حمل‌ونقل پایدار و سبز و منظر پاک و چشم‌نواز که و با تکیه بر هویت بی‌بدلیل خود، نقطه‌ای جذاب برای گردشگران است.



شکل ۵۱- گزاره‌های اصلی چشم‌انداز



۱-۵- بازتعریف نقش و جایگاه شهر در سطح منطقه‌ای و ملی

با تکیه بر خروجی‌های نقش شهر رشت در اسناد ملی و منطقه‌ای و با تکیه بر محورهای چشم‌انداز شهر رشت، نقش و جایگاه شهر رشت در سطح ملی و منطقه‌ای به شرح زیر معرفی می‌گردد:

• بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح ملی

جدول ۱۸- بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح ملی

نقش و جایگاه شهر رشت در سطح ملی	بررسی نقش و جایگاه	پیشنهادات	بازتعریف نقش و جایگاه
توجه به زیر ساخت‌ها و ظرفیت‌های لازم شهر رشت برای نقش‌آفرینی در شبکه شهرهای جهانی	کمک به ارتقا جایگاه شهر در میان شهرهای خلاق یونسکو و همچنین ارتباطات موثر با شهرهای خواهرخوانده.	استفاده از برند شهر خلاق خوراک	شهر جهانی خوراک مقصد گردشگری خلاق خوراک در سطح بین‌الملل شهر جهانی رشتی‌دوزی
توسعه توانمندی‌ها در کارکرد منطقه آزاد انزلی به قطب پردازش صادرات و با توجه به فاصله اندک شهر رشت از منطقه آزاد بندرانزلی و امکان بهره‌بردن از این فرصت و جذب سرمایه علم و فناوری و نقش‌آفرینی در اقتصاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی	نقش‌آفرینی به عنوان شهر پشتیبان خدمات وابسته به منطقه آزاد انزلی	تقویت لبه‌های تجاری شهر در جاده رشت - انزلی و شهری با اقتصاد پویا	شهر پشتیبان خدمات برای منطقه آزاد انزلی قطب اقتصاد پویای کشور دروازه اقتصاد شمال کشور
شهری با زیست‌بوم‌های طبیعی ارزشمند که با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم در جهت توسعه رشد این زیست‌بوم‌ها و کارآفرینی نوآورانه با تمرکز بر رفع موانع و چالش‌ها	نیازمند توجه ویژه به رودخانه‌ها، تالاب عینک و پارک ۵۰۰ هکتاری و تامین زیرساخت‌های مناسب	با پاکسازی رودخانه‌هایی که در کل شهر جریان دارند می‌توان به زیباسازی و توسعه اقتصادی و گردشگری کمک کرد.	قطب زیست‌بوم‌های طبیعی شهری نمونه در زمینه رودخانه‌های پاک و عاری از زباله
فراهم کردن ارتباط مطلوب دانشگاه گیلان با صنعت و استفاده از متخصصین در جهت احیای رودخانه‌های شهر	استفاده از پتانسیل علمی دانشگاه در جهت احیا رودخانه‌های شهر و در راستای عمرانی، ترافیک و فرهنگی و ...	بهره‌گیری از پتانسیل بومی و علمی شهر	قطب علمی با استفاده از سرمایه‌های بومی
شهر رشت دارای موقعیت ویژه‌ای در ارتباط با فعالیت‌های گردشگری	محل عبور گردشگران به مقاصد اطراف، وجود بافت‌های تاریخی، شب‌های روشن و تنوع در خوراک	گره ارتباطی بین سه بخش شرقی، مرکزی و غربی استان گیلان	قطب ارتباطی بخش‌های شرقی، مرکزی و غربی استان قطب گردشگری استان
توان صنعتی رشت با وجود شهرک صنعتی فعال، متوسط روبه بالا	ضمن حفظ نقش فعلی خود می‌توانند توسعه یابند.	توسعه زیرساخت‌های صنعتی	قطب صنعتی فعال در استان و مناطق ساحلی شمال قطب جذب مهاجران ماهر و متخصص
توجه به پدافند غیرعامل و تاب‌آوری در برابر مخاطرات طبیعی مانند زلزله و سیل	- نیازمند توجه به میزان آسیب‌پذیری و ایمنی سازه‌های شهری اعم از ساختمان‌های فرسوده و دیگر سازه‌های زیربنایی چون پل‌ها - نیازمند توجه به وضعیت معابر و شبکه دسترسی حمل و نقل حین وقوع مخاطرات طبیعی - نیازمند توجه به تهمیدات لازم پیش از وقوع مخاطرات طبیعی	- پایش وضعیت ایمنی و مقاومت سازه‌های شهری - تعمیر و نگهداری و ارتقاء مقاومت و پایداری سازه‌های شهری و زیرساخت‌ها - اصلاح معابر و شبکه دسترسی حمل و نقل جهت افزایش ایمنی حین وقوع مخاطرات طبیعی - ایجاد تهمیدات لازم چون احداث سیل‌بند، احداث پناهگاه، احداث پایگاه امداد رسانی پیش از وقوع مخاطرات طبیعی	شهری معین و تاب‌آور برای استان‌های مجاور



• بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح منطقه‌ای

جدول ۱۹- بازتعریف نقش و جایگاه شهر رشت در سطح منطقه‌ای

نقش و جایگاه شهر رشت در سطح منطقه‌ای	بررسی نقش و جایگاه	پیشنهادات	بازتعریف نقش و جایگاه
گردشگری طبیعی، فرهنگی - تاریخی، دریایی، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی) و ورزشی به عنوان یکی از کانون‌های اصلی جذب گردشگری	وجود عناصر طبیعی شاخص به دلایلی موقعیت جغرافیایی و اقلیمی شهر رشت، سبب شده تا بتوان از گردشگری طبیعی استفاده کرد.	بهره‌گیری از وجود رودخانه‌ها، پارک ۵۰۰ هکتاری لاکان، پارک جنگلی سراوان، موزه میراث روستایی و تالاب عینک جاذب گردشگری طبیعی	قطب گردشگری طبیعی
	پیشینه تاریخی و فرهنگی شهر رشت و همچنین سبک معماری شاخص آن جاذب گردشگر است.	بهره‌گیری از آثار تاریخی و فرهنگی احیای پیاده‌راه فرهنگی	قطب گردشگری تاریخی قطب گردشگری فرهنگی
	وجود بیمارستان‌ها و پهنه‌های شاخص درمانی و معتبر در سطح ملی و فراملی	بهره‌گیری از بیمارستان‌ها و مراکز درمانی و دانشگاهی	قطب گردشگری سلامت استان
	نام‌داران ورزشی و وجود پتانسیل‌هایی شاخص مثل دانشکده تربیت بدنی معتبر در سطح ملی و منطقه‌ای	بهره‌گیری از پتانسیل‌ها فردی و دانشگاهی در زمینه ورزشی	قطب جشنواره‌های ورزشی دهکده ورزشی با توجه به شرایط آب‌وهوایی و جغرافیایی در سطح دریا
خدمات ممتاز بازرگانی، آموزش عالی (تامین نیازهای منطقه به ویژه در بخش‌های کشاورزی)، سلامت (پزشکی، طبیعت درمانی، تندرستی) و حوزه سالمندی	به دلایلی عدم توازن هرم سنی در شهر رشت نیازمند توجه ویژه به قشر سالمند است که می‌تواند بر اقتصاد شهر تاثیر بگذارد و از طرفی موجب پیشرفت در حوزه نگهداری سالمندان و سلامت شود.	بهره‌گیری از پتانسیل دانشگاهی شهر رشت	قطب کشاورزی شهری
		بهره‌گیری از پتانسیل دانشگاهی و مراکز درمانی شهر رشت	قطب سلامت استان
		بهره‌گیری از پتانسیل درمانی و همچنین وجود این مشکل که از سالمندترین شهرهای کشور است.	شهر دوستدار سالمند
تولید محصولات استراتژیک، ارگانیک و دارای مزیت رقابتی با رویکرد تأمین نیاز غذایی داخل و صادرات به بازارهای هدف	به دلیل مرکزیت شهر رشت در استان، بهتر است سرمایه‌گذاری در بخش توزیع و صنایع تبدیلی باشد.	استفاده از پتانسیل کشاورزی استان	قطب تولیدات کشاورزی قطب صادرات کشاورزی
	می‌تواند نقش‌های صنعتی، کشاورزی و آموزشی و برخی از نقش‌های خدماتی تهران را با نوجه به نزدیکی این دو شهر پذیرا باشد.	استفاده از پتانسیل دانشگاهی و صنعتی	قطب صنعتی شمال کشور قطب دانشگاهی شمال کشور قطب کشاورزی شمال کشور
کلان شهر رشت، پذیرنده برخی از نقش‌های تهران	شهر رشت نیازمند کنترل مهاجرت و مدیریت جمعیت در جهت کنترل تراکم است.	جذب جمعیت هدفمند با تکیه بر توانمندی‌های و پتانسیل‌ها	قطب مهاجرپذیر (مهاجران ماهر و متخصص) قطب مراودات اقتصادی شمال کشور



۱-۶- بازپیرایی مأموریت‌ها و ارزش‌های شهرداری رشت

در این بخش بر مبنای مأموریت‌های شش‌گانه شهرداری و با تاکید بر محورهای چشم‌انداز مأموریت‌های شهرداری رشت معرفی می‌شوند:

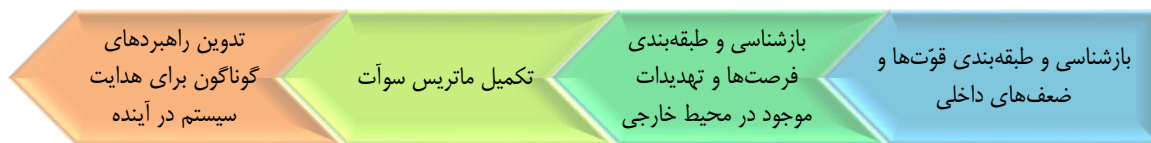
جدول ۲۰- بازپیرایی مأموریت‌های شهرداری رشت

مأموریت‌های بازپیرایی شده				مأموریت‌های شش‌گانه شهرداری
<p>➤ ایجاد زمینه تحقق مدیریت یکپارچه شهری از طریق حفظ و جذب مشارکت‌های مردمی، هماهنگی و گسترش نهادها و تشکیلات غیردولتی</p> <p>➤ ایفاء نقش متناسب با جایگاه بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای رشت و منزلت آن به عنوان مرکز استان گیلان</p>	<p>➤ خدمات مدیریت</p> <p>➤ شهری با مدیریت یکپارچه</p> <p>➤ مدیریت شفاف و پاسخگو</p>			
<p>➤ زمینه‌سازی در جهت تحقق مدیریت یکپارچه در راستای برنامه توسعه هفتم از طریق هماهنگی بین نهادهای دولتی و غیردولتی</p> <p>➤ بازتعریف نقش شهر رشت در سطح منطقه‌ای و ملی با توجه با ظرفیت‌های موجود و ارتقای منزلت آن</p>	<p>➤ بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل از طریق ایجاد و توسعه زیرساخت‌های مناسب و به کارگیری فناوری اطلاعات برای بهبود عملکرد سیستم حمل‌ونقل</p> <p>➤ ارتقاء زیرساخت‌های شهری چون احداث پل‌ها و تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح، ارتقاء کیفیت روسازی معابر، توسعه و اصلاح شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی</p>	<p>➤ شهری با حمل‌ونقل عمومی کارآمد و سبز</p> <p>➤ شهری بدون ترافیک</p> <p>➤ شهر پیاده‌مدار</p> <p>➤ شهری توسعه یافته با زیرساخت‌های عمرانی مناسب</p>		
<p>➤ کنترل و نظارت بر ساخت‌وساز و کاهش تخلفات ساختمانی با همکاری نهادهای ذی‌ربط</p> <p>➤ کنترل رشد و توسعه شهری علی‌الخصوص توسعه پیرامونی شهر</p>	<p>➤ توسعه فضای شهری با مقتضیات، فرهنگی جغرافیایی و تاریخی به منظور ارتقای کیفیت و ایجاد نشاط در شهروندان</p> <p>➤ ایجاد توازن بین رشد و توسعه شهری کیفیت زندگی و محیط زیست</p>	<p>➤ شهری هوشمند</p> <p>➤ شهری با منظر زیبا و چشم‌نواز</p> <p>➤ شهری با رویکرد توسعه میان‌افزا</p>		
<p>➤ افزایش شاخص‌های کیفیت زندگی شهری در جهت حفظ محیط طبیعی</p>	<p>➤ ارتقاء دایمی کیفیت محیطی (Quality Environmental)</p> <p>شهر با تاکید بر حفاظت پایدار از سرمایه‌های طبیعی و انسان ساخت شهر</p>	<p>➤ شهر رودخانه‌های پاک</p> <p>➤ شهری پاک و عاری از زباله</p> <p>➤ شهری سبز</p> <p>➤ شهری کشاورزی محور</p> <p>➤ شهری پایدار از منظر محیط زیست</p>		
<p>➤ افزایش کیفیت زندگی و توسعه خدمات به صورت عادلانه در سطح مناطق مختلف</p>	<p>➤ حفظ هویت شهری برای شناساندن و ارتقاء جایگاه رشت</p> <p>➤ کاهش نابرابری‌های شهری و تلاش جهت تحقق شهر عدالت محور رشت فضایی</p> <p>➤ تامین خدمات و نیازمندی‌های متنوع شهروندان رشت به منظور دستیابی به بالاترین سطح کیفیت زندگی</p> <p>➤ خدمت‌رسانی شایسته، کارآمد، اثربخش و در شان شهروندان رشت</p>	<p>➤ فرهنگ شهر</p> <p>➤ شهر آوا و رنگ و شعر و شادی</p> <p>➤ گیلان شهر</p> <p>➤ شهر روایت‌ها</p> <p>➤ شهری محله محور</p> <p>➤ شهری عدالت محور</p> <p>➤ شهری شهروندمدار</p> <p>➤ شهری دوستدار سالمند</p> <p>➤ شهری دوستدار خانواده</p> <p>➤ شهری دوستدار کودک</p> <p>➤ شهری هویت‌مند</p> <p>➤ شهر دوستدار زنان</p> <p>➤ شهر دوستدار کم‌توانان و ناتوانان</p> <p>➤ شهری ورزش مدار</p> <p>➤ شهری با شهروندان آگاه و مسئولیت‌پذیر</p> <p>➤ شهری با شهروان مطالبه‌گر</p>		
<p>➤ افزایش نظارت بر ساخت‌وساز در جهت ارتقای ایمنی</p> <p>➤ پایش ایمنی، تعمیر و نگهداری سازه‌های شهری</p> <p>➤ ایجاد تمهیدات لازم چون احداث سیل‌بند، احداث پناهگاه، احداث پایگاه امداد رسانی و نیز اصلاح معابر و شبکه دسترسی حمل‌ونقل جهت افزایش ایمنی حین وقوع مخاطرات</p>	<p>➤ ارتقای و احیای ایمنی سازه‌های شهری اعم از ساختمان‌ها و سازه‌های زیربنایی چون پل‌ها</p> <p>➤ برنامه‌ریزی و ایجاد تمهیدات لازم جهت مقابله با وقوع مخاطرات طبیعی</p>	<p>➤ شهری پایدار در برابر سوانح</p> <p>➤ شهری تاب‌آور</p>		
<p>➤ استفاده از نمادهای متناسب با هویت و فرهنگی بومی شهر رشت</p> <p>➤ استفاده از خدمات الکترونیکی در جهت برندسازی، اطلاع‌رسانی و شناساندن شهر رشت در راستای تقویت گردشگری</p> <p>➤ توسعه اقتصادی و ایجاد بازارهای جدید کسب‌وکار با تاکید بر گردشگری پویا</p>	<p>➤ بهبود فضای کسب‌وکار و سرمایه‌گذاری با مشارکت بخش‌های مختلف در سطح داخلی و خارجی</p> <p>➤ حفظ، احیا و توسعه نمادهای مذهبی، تاریخی و فرهنگی به منظور ایجاد فضایی جذاب برای شهروندان و گردشگران</p> <p>➤ تشکیل شورای سیاست‌گذاری جشنواره‌ها</p> <p>➤ راه‌اندازی پایگاه الکترونیکی یکپارچه و هماهنگ در جهت برندسازی</p> <p>➤ ایجاد یک راه ارتباطی مشخص و هوشمند برای دریافت نظرات مردمی در راستای فرایند برندسازی شهر رشت</p> <p>➤ اطلاع‌رسانی و ایجاد ارتباط بین برنامه‌های جشنواره‌ها با توره‌های داخلی و خارجی</p>	<p>➤ شهر طعم‌ها و مزه‌ها (شهر خلاق خوراک)</p> <p>➤ شهری گردشگر محور و خلاق</p> <p>➤ شهر شب‌های روشن</p> <p>➤ شهری با اقتصاد پویا</p>		مأموریت ویژه



۲- تشکیل جدول تحلیل راهبردی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها (SWOT) جهت استخراج راهبردها و سیاست‌های اجرایی

همانطور که در بخش‌های پیشین اشاره شد، تکنیک یا ماتریس سوات (SWOT) ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد برای هدایت و کنترل آن سیستم است. شکل‌گیری تکنیک سوات تنها در تعامل با شکل‌گیری دیگر تکنیک‌های برنامه‌ریزی راهبردی قابل تبیین است چرا که پیش و یا همزمان با شکل‌گیری این تکنیک از ابزارهای دیگری نیز برای تدوین راهبرد استفاده شده است. ماتریس سوات یک چارچوب مفهومی است که برای تلفیق عوامل درونی و بیرونی موسسه و پایه‌گذاری راهبرد براساس تعامل این متغیرها ایجاد شده است. این تکنیک همچنین ابزاری برای ترغیب تصمیم‌گیران برای یافتن تدابیر و اقدامات موثرتر است. تحلیل سوات صورت‌گرفته در انتهای بخش شناخت، پس از انجام پرسشنامه‌ها، مصاحبه‌ها و همچنین برگزاری رویداد مردمی، در این بخش تدقیق می‌شود:



شکل ۵۲- مراحل تکنیک سوات



۱-۲- تحلیل عوامل درونی و بیرونی و تدوین راهبردها در اشکال توسعه‌ای (تهاجمی، تدافعی، اقتضایی و انطباقی) با استفاده از تشکیل جدول تحلیل راهبردی قوت‌ها، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها (SWOT) جهت استخراج راهبردها و سیاست‌های اجرایی

آلبرت هامفری^۹ از بنیانگذاران تکنیک سوات بیان می‌دارد که اگرچه مجموعه متغیرهای موجود در ماتریس سوات یعنی قوت، ضعف، فرصت و تهدید، متغیرهای جدیدی نیستند؛ اما نکته جدیدی که همانا توانایی این تکنیک در هماهنگ نمودن و یافتن ارتباط نظام‌مند میان متغیرهای مزبور است در این تکنیک ایجاد شده است. در تکنیک سوات، یک راهبرد مناسب باید بتواند قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل ممکن برساند. به نقل از گلکار (۱۳۸۵) ماتریس سوات بر حسب وضعیت سیستم موردنظر، امکان تدوین چهار راهبرد متفاوت از نظر میزان کنشگری را به شرح زیر فراهم می‌آورد. راهبرد عبارت است از فرآیند تصمیم‌گیری که طی آن عوامل درونی سازمان (ضعف‌ها و قوت‌ها) با عوامل بیرونی (فرصت‌ها و تهدیدها) به گونه‌ای با یکدیگر مرتبط می‌شوند که ارزش هر یک از آنها در تحقق اهداف به خوبی مشخص می‌گردد:

جدول ۲۱- گونه‌بندی راهبردهای سوات

توضیحات	وضعیت	راهبرد
هدف کلی این راهبرد: کاهش ضعف‌های سیستم به منظور کاستن و خنثی‌سازی تهدیدات؛ یک راه حل واکنشی (Reactive).	حداقل - حداقل (W-T)	دفاعی (بقاء)
هدف کلی این راهبرد: کاستن از ضعف‌ها و استفاده حداکثری از فرصت‌های موجود.	حداقل - حداکثر (W-O)	انطباقی
هدف کلی این راهبرد: به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدات.	حداکثر - حداقل (S-T)	اقتضایی
هدف کلی این راهبرد: به حداکثر رساندن قوت و فرصت‌های خود؛ یک راه حل کنش‌گر (Proactive)	حداکثر - حداکثر (S-O)	تهاجمی

⁹ Humphrey



۱-۱-۲- تشکیل ماتریس ارزیابی عوامل داخلی IFE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (Internal Factor Evaluation) یکی از ابزارهای بررسی و تحلیل محیط داخلی است که عمدتاً برای شناسایی ضعف یا قوت کلی محیط به کار می‌رود. برای تهیه یک ماتریس ارزیابی عوامل داخلی عمدتاً به قضاوت‌های شهردی و نظرات دست‌اندرکاران تکیه می‌شود. مراحل ایجاد یک ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE):

گام اول: شناسایی فاکتورهای کلیدی داخلی شامل نقاط قوت و ضعف؛

گام دوم: اختصاص یک ضریب وزنی از صفر (بی اهمیت) تا یک (بسیار مهم) به هر یک از فاکتورها؛

گام سوم: نسبت دادن امتیازی بین صفر تا ۴ به هر یک از نقاط قوت و ضعف براساس وضعیت موجود در بهره‌گیری از نقاط قوت و مقابله با نقاط ضعف؛

گام چهارم: محاسبه امتیاز موزون شده نقاط قوت و ضعف.

امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد	
۱,۶	۲	۰,۸	S1 وجود بازارهای فروش محصولات بعنوان مرکز مبادلات محلی	قوت	
۳	۳	۱	S2 برخورداری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی و آگروتوریسم		
۳	۳	۱	S3 وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی فرهنگی		
۳,۲	۴	۰,۸	S4 تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه اقتصادی		
۳,۵	۳,۵	۱	S5 وجود برند شهری شهر خلاق خوراک در جهت درآمدزایی		
۳	۳	۱	W1 ضعف در ارائه خدمات توریستی و گردشگری و درآمدزایی	ضعف	
۳	۳	۱	W2 ضعف در ارائه محصولات تولیدی منحصر به فرد در منطقه و برندسازی و ارائه به بازار		
۲	۲	۱	W3 عدم وجود توازن مالی بین درآمد و هزینه در سازمان‌های وابسته به شهرداری و شهرداری مناطق		
۳	۳	۱	W4 کم رنگ شدن فعالیت اقتصادی بازار سنتی به دلیل ضعف کالبدی		
۴	۴	۱	W5 فروش تراکم و تخلفات ساختمانی منبع درآمد اصلی شهرداری		
۳,۶	۳,۶	۱	W6 بالا بودن هزینه‌های شهرداری در تأمین زیر ساخت‌های شهری		
۳,۹	۳,۹	۱	W7 معضل سوداگری زمین		
۳,۹	۳,۹	۱	W8 پایدار نبودن درآمدهای شهرداری		
۳,۸	۳,۸	۱	W9 نبود برنامه مالی متمرکز		
۳,۷	۳,۷	۱	W10 هزینه‌بر بودن اجرای طرح تفصیلی		
۳,۸	۳,۸	۱	S6 برخورداری از عناصر هویتی	اجتماعی - فرهنگی	
۱,۵	۳	۰,۵	S7 ساختار اجتماعی منسجم و برخورداری از تنوع قومیتی		
۲,۴	۳	۰,۸	S8 نرخ بالای سواد و بالا بودن سطح آگاهی شهروندان		
۲,۷	۳	۰,۹	S9 وجود فضاهای عمومی-همگانی و حیات جمعی برای برقراری تعاملات و ارتباطات اجتماعی (نظیر پارک، مسیرهای پیاده و توقفگاه‌ها)		
۲,۱	۳	۰,۷	S10 وجود بقعه‌ها و امامزاده‌ها و خانه‌های تاریخی		
۴	۴	۱	S11 ثبت به عنوان شهر خلاق خوراک		
۴	۴	۱	S12 ثبت به عنوان شهر جهانی رشتی‌دوزی		
۴	۴	۱	S13 ثبت به عنوان شهر دوستدار کودک		
۴	۴	۱	S14 ثبت به عنوان شهر دوستدار سالمند		
۳,۶	۴	۰,۹	S15 برگزاری برنامه‌های فرهنگی، هنری و ورزشی و مناسبت‌های ملی و مذهبی		
۲,۱	۳	۰,۷	S16 وجود بسترهای مناسب برای مشارکت زنان		
۲,۱	۳	۰,۷	S17 وجود کتابخانه‌هایی با بانک اطلاعاتی غنی		
۳,۲	۴	۰,۸	S18 تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه اجتماعی و فرهنگی		
۲,۷	۳	۰,۹	S19 وجود پژوهشکده گیلان‌شناسی در دانشگاه گیلان		
۴	۴	۱	S20 همگنی و انسجام شهروندان از لحاظ اجتماعی		
۲,۷	۳	۰,۹	S21 امید به زندگی بالاتر از متوسط کشور		
۲,۴	۴	۰,۶	S22 وجود اجتماعات و تعاملات محلی		
۳,۶	۴	۰,۹	S23 امنیت نسبتاً بالا در سطوح مختلف شهر		
۲,۴	۳	۰,۸	W11 کمبود اعتبارات در بخش‌های فرهنگی، اجتماعی و ورزشی		ضعف
۴	۴	۱	W12 نبود نگرش محله محوری در بدنه مدیریت شهری		
۳,۶	۴	۰,۹	W13 عدم توجه ویژه به جوانان و اشتغال		
۲,۷	۳	۰,۹	W14 وابستگی شدید منابع مالی بخش ورزش به درآمدهای عمومی		
۴	۴	۱	W15 فقدان طرح سازماندهی بافت فرهنگی - تاریخی و نبود ضوابط و مقررات ساخت‌وساز متناسب		
۴	۴	۱	W16 عدم مشارکت عمده در امور شهری و کمبود NGOها		
۲,۷	۳	۰,۹	W17 کمبود برنامه‌های گذران اوقات فراغت مخصوصاً برای جوانان و بانوان		
۲,۷	۳	۰,۹	W18 عدم توجه به احداث فرهنگسرا و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی		
۲,۷	۳	۰,۹	W19 نرخ پایین باروری از متوسط کشور		
۲,۷	۳	۰,۹	W20 نبود اطلس اجتماعی		
۳,۶	۴	۰,۹	W21 وجود مقاومت اجتماعی و تاثیر بر تحقق‌ناپذیری طرح‌ها		
۳,۶	۴	۰,۹	W22 معقول ماندن سرمایه‌اجتماعی در مطالعات و طرح‌ها		
۳,۶	۴	۰,۹	W23 بی‌توجهی به مباحث فرهنگی و اجتماعی در طرح‌ها		
۲,۱	۳	۰,۷	W24 نادیده گرفتن مقوله ورزش در طرح‌ها و مطالعات		
۲,۷	۳	۰,۹	W25 عدم وجود فضاهای شهری مناسب در جهت تجمع اهالی و تبدیل شدن به پاتوق و قرارگاه‌های رفتاری		
۴	۴	۱	S24 دسترسی مناسب پیاده به مراکز خدماتی در مرکز شهر	قوت	
۲,۷	۳	۰,۹	S25 وجود نماهای قدیمی و ارزشمند در ساختمان‌های قدیمی		
۳,۶	۴	۰,۹	S26 وجود مساجد و اماکن مذهبی شاخص		
۲,۴	۳	۰,۸	S27 برنامه‌ریزی برای توسعه عمودی شهر در طرح‌های فرادست		
۴	۴	۱	S28 قانونمند کردن استفاده از مصالح با دوام در ساخت بناهای جدید		
۴	۴	۱	S29 ارائه طرح‌هایی برای فضاهای شهری بازار		
۳,۲	۴	۰,۸	S30 تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه کاربری و کالبدی		
۳,۲	۴	۰,۸	S31 وجود فعالیت‌های تجاری سرزنده در سطح محلات		



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد		
۳.۶	۴	۰.۹	S32 وجود محلات مختلف با شخصیت متمایز	ضعف		
۳.۲	۴	۰.۸	S33 توزیع نسبتاً مناسب کاربری‌های خدماتی محله‌ای و ناحیه‌ای در سطح شهر			
۳.۶	۴	۰.۹	W26 فرسودگی بخشی از بافت شهر			
۳.۶	۴	۰.۹	W27 وجود فضاهای رها شده و بی دفاع در سطح شهر و جرم خیز			
۳.۲	۴	۰.۸	W28 ضعف بصری و عملکردی المان‌های شهری (تابلو ها و علائم)			
۲.۸	۴	۰.۷	W29 کیفیت پایین زیرساخت‌ها و میلان شهری (آسفالت معابر و کف‌سازی پیاده روها، نورپردازی نامناسب معابر)			
۳.۲	۴	۰.۸	W30 کیفیت فضایی و کالبدی پایین و ضعف در خدمات عملکردی مبادی ورودی			
۲.۱	۳	۰.۷	W31 وجود نماهای تکراری و یکنواخت			
۴	۴	۱	W32 آب‌گرفتگی معابر و خیابان‌های رشت بر اثر کوچک‌ترین بارندگی			
۲.۴	۳	۰.۸	W33 خطوط آسمان نامنظم و بسیار مختلف در سطح شهر و اغتشاش در پیوستگی خط آسمان			
۲.۱	۴	۰.۷	W34 عدم تناسب ارتفاع‌های ساختمان‌ها با عرض معابر (مساله محصوریت)			
۲.۴	۳	۰.۸	W35 عقب نشینی و جلوآمدگی های نامنظم و ایجاد اختلال بصری در کریدورهای بصری			
۲.۱	۳	۰.۷	W36 بدون نما بودن اکثر مغازه‌های بازار سنتی			
۴	۴	۱	W37 عدم رعایت استانداردهای ایمنی در نصب سنگ نماهای بناها در بخش‌ها قدیمی تر شهر			
۲.۴	۳	۰.۸	W38 اغتشاشات بصری فراوان حاصل از تابلوهای مغازه‌ها ، نرده‌های ساختمان‌ها ، تیر های برق و ...			
۴	۴	۱	W39 آسیب‌پذیری بالای اغلب قطعات در برابر بلاهای طبیعی به دلیل فرسودگی کالبدی و شبکه معابر نامنظم			
۴	۴	۱	W40 عدم توجه ساخت و سازهای جدید به الگوهای متناسب با اقلیم			
۴	۴	۱	W41 ساخت و ساز در حریم رودخانه			
۲.۴	۳	۰.۸	W42 ناخوانایی ورودی‌های شهر			
۴	۴	۱	W43 کمبود فضای سبز			
۳.۶	۴	۰.۹	W44 کمبود امکانات تفریحی و فرهنگی برای گذران اوقات فراغت و سرگردانی جوانان و سالمندان در سطح محلات			
۳.۶	۴	۰.۹	W45 کمبود میلان شهری مناسب در پیاده‌روها و فضاها			
۳.۲	۴	۰.۸	W46 کمبود و توزیع نامتوازن مرکز ورزشی و تفریحی			
۳.۲	۴	۰.۸	W47 عدم وجود هماهنگی در اجزای کالبدی ساختمان‌ها			
۲.۴	۳	۰.۸	W48 نابسامانی منظر کالبدی شهر			
۲.۷	۳	۰.۹	W49 فقدان کمبود فضاهای عمومی و شهری انسجام بخش و پیونددهنده			
۴	۴	۱	W50 وجود بافت‌های خودساخته و غیر مجاز			
۴	۴	۱	W51 گسترش بی‌ضابطه شهر به تمامی جهات و عدم گسترش پیش‌بینی در طرح‌ها			
۳.۶	۴	۰.۹	W52 عدم کارایی مناسب مراکز شهری به دلیل ناکارآمدی بافت کالبدی			
۳.۶	۴	۰.۹	W53 مکان‌گزینی کاربری‌های ناسازگار			
۴	۴	۱	W54 کمبود مراکز و سرویس‌های بهداشتی			
۴	۴	۱	W55 عدم توجه حوزه معماری شهرداری به هویت شهری			
۳.۶	۴	۰.۹	W56 عدم رعایت اصول معماری بومی در ساخت‌وسازها			
۳.۶	۴	۰.۹	W57 محدودیت‌های طرح‌های بازآفرینی (تامین بودجه ملی)			
۴	۴	۱	W58 بی‌توجهی به تناسب و سنخیت تراکم فروشی و صدور پروانه ساختمانی با ویژگی‌های محله و معبر مجاور			
۴	۴	۱	W59 ناهماهنگی و رویه ثابت در اجرای ضوابط ساختمانی از قبیل تراکم و تعریض معابر در محدوده شهری یکسان			
۴	۴	۱	W60 ضعف شبکه زیرساختی و تاسیساتی در سطح شهر			
۳.۶	۴	۰.۹	W61 اختلاط کاربری‌های غیرمسکونی در بافت قدیمی و از بین رفتن بافت مسکونی			
۴	۴	۱	S34 ویژگی‌های اقلیم معتدل شهر رشت و تأثیرگذار در جذابیت های طبیعی		قوت	
۴	۴	۱	S35 وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر			
۳.۶	۴	۰.۹	S36 استقرار برخی از پارک‌ها در مجاورت رودخانه به عنوان چشم‌انداز زیبا			
۳.۲	۴	۰.۸	S37 وجود پارک‌هایی نظیر پارک ملت، پارک محتشم و ... به عنوان فضای سبز تفریحی و گردشگری			
۴	۴	۱	S38 وجود تالاب عینک به عنوان اکوسیستم بالارزش و جاذب گردشگر			
۴	۴	۱	S39 وجود اراضی مرغوب کشاورزی			
۳.۶	۴	۰.۹	S40 وجود طرح‌های مطالعاتی ساماندهی رودخانه‌ها و تالاب عینک			
۴	۴	۱	S41 وجود باغ‌هایی همچون باغ کشاوری و باغ سالار			
۳.۲	۴	۰.۸	S42 فعال بودن کارخانه کودآلی			
۳.۲	۴	۰.۸	S43 تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه زیست‌محیطی			
۴	۴	۱	S44 وجود سازمان‌های مردم‌نهاد با محوریت دغدغه‌های زیست‌محیطی			
۴	۴	۱	S45 بارندگی بالا			
۴	۴	۱	W62 آلودگی ناشی از استقرار گورستان و رودخانه‌های آلوده در داخل محدوده شهر			زیست‌محیطی
۴	۴	۱	W63 آب گرفتگی به علت ضعف در شبکه فاضلاب و سیستم هدایت آب‌های سطحی			
۴	۴	۱	W64 وجود آلودگی زیست‌محیطی اعم از فاضلاب خانگی، بیمارستانی و صنعتی و حجم بالای زباله			
۴	۴	۱	W65 آلودگی‌های آبی - خاکی			
۴	۴	۱	W66 ورود منابع مختلف آلودگی از جمله پساب‌های صنعتی کشاورزی خانگی و بهداشتی به دو رودخانه شهر و همجواری عرصه‌های صنعتی کارگاهی و کارخانه‌ها آلوده‌های محیطی در نزدیکی این رودها			
۱	۲	۰.۵	W67 طولانی‌بودن ابرناکی هوا			
۴	۴	۱	W68 ایجاد آلودگی حاصل از تخریب مراتع و قطع درختان جنگل و آتش‌سوزی			
۴	۴	۱	W69 عدم سازگاری قوانین و مقررات موجود در زمینه ویژگی‌های محیطی			
۴	۴	۱	W70 نامناسب بودن منظر رودخانه به دلیل وجود زباله در حریم و بستر آن و عدم لایروبی			
۴	۴	۱	W71 بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی			
۴	۴	۱	W72 وجود کشتارگاه‌ها و واحدهای دامداری و دامپروری و مرغداری در نزدیکی شهر			
۳.۲	۴	۰.۸	W73 عدم رعایت مسائل زیست محیطی توسط واحدهای تجاری در سطح شهر			
۴	۴	۱	W74 عدم عملکرد مناسب تصفیه‌خانه‌ها			
۴	۴	۱	W75 انتقال آلودگی صنایع سبک (تعمیرگاه‌ها) به رودخانه‌ها			
۴	۴	۱	W76 بوی بد ناشی از آلودگی رودخانه‌ها و تأثیر در جذب گردشگر			
۴	۴	۱	W77 نبود تصفیه فاضلاب و ورود آلودگی ها به جریان آبی استان			
۳.۶	۴	۰.۹	W78 کمبود سرانه فضای سبز			



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۳,۷	۳	۰,۹	S46 وجود فرودگاه	قوت
۳,۷	۳	۰,۹	S47 وجود راه آهن	
۴	۴	۱	S48 اتصال به شبکه ارتباطی بزرگراهی کشور	
۴	۴	۱	S49 دسترسی های بالا در قوی ترین شریان های شهری	
۳,۲	۴	۰,۸	S50 همزمانی مطالعات طرح جامع شهر و مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک	
۲,۴	۳	۰,۸	S51 موقعیت و ظرفیت مناسب پایانه برون شهری	
۲,۴	۳	۰,۸	S52 ناچیز بودن شیب معابر	
۳,۶	۴	۰,۹	S53 روشنایی مناسب معابر و شریان های اصلی	
۳,۶	۴	۰,۹	S54 کارکرد محور خیابان امام به عنوان قطب تجاری در مقیاس شهری و فراشهری	
۳,۶	۴	۰,۹	S55 خوانا بودن مسیرهای ارتباطی در محدوده بافت تاریخی	
۳,۲	۴	۰,۸	S56 تهیه برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری در حوزه ترافیک و حمل و نقل	ترافیک و حمل و نقل
۴	۴	۱	W79 نامناسب بودن زیرسازی معابر (کف سازی نامناسب)	
۴	۴	۱	W80 ناکارآمدی شبکه دسترسی	
۴	۴	۱	W81 کمبود پیاده رو	
۴	۴	۱	W81 نامناسب بودن پیاده روها	
۴	۴	۱	W82 عدم رعایت سلسله مراتب معابر	
۴	۴	۱	W83 کمبود پارکینگ در اکثر مناطق	
۴	۴	۱	W84 ناکارآمد بودن پارکینگ های یافت مرکزی شهر	
۴	۴	۱	W85 کمبود حمل و نقل عمومی	
۴	۴	۱	W86 ناقص بودن شبکه اصلی راه های درون شهری	
۳,۶	۴	۰,۹	W87 تردد وسایل نقلیه سنگین از رینگ درون شهری	
۳,۶	۴	۰,۹	W88 شبکه معابر گسسته	
۳,۶	۴	۰,۹	W89 ترافیک عبوری از کمربندی شهر	
۴	۴	۱	W90 کمبود تاسیسات ایمنی شهری (پل عابر)	
۳,۶	۴	۰,۹	W91 کمبود امکانات گذر از عرض معابر شهری	
۴	۴	۱	W92 کمبود ایستگاه های تاکسی و اتوبوس	
۴	۴	۱	W93 مکانیابی نامناسب ایستگاه های حمل و نقل عمومی	
۳,۶	۴	۰,۹	W94 نبود برنامه استراتژیک و بلندمدت با گزینه های متناسب با توسعه پایدار شهری رشت	
۳,۶	۴	۰,۹	W95 عدم شبکه مخصوص دوچرخه	
۴	۴	۱	W96 ناکافی بودن فضای پارکینگ و مسئله پارک حاشیه ای	
۳,۶	۴	۰,۹	W97 سد معبر توسط واحدهای تجاری در پیاده روهای معابر اصلی	
۳,۶	۴	۰,۹	W98 نامناسب بودن کف سازی معابر	
۴	۴	۱	W99 بی توجهی به سامان دهی محورهای فرعی	
۴	۴	۱	W100 اختلاط حرکت سواره و پیاده در بخش های مرکزی شهر	
۱,۸	۳	۰,۶	W101 کمبود تقاطع های غیر همسطح در سطح شهر یا مناسب نبود آن	
۳,۶	۴	۰,۹	W102 ناکارآمدی معابر در بخش بارترافیکی و ایمنی پایین شان	
۳,۶	۴	۰,۹	W103 نبود کف سازی مناسب در گذرها	
۳,۶	۴	۰,۹	W104 اجرای گذر و خیابان بدون داشتن طرح هندسی کارا	
۳,۶	۴	۰,۹	W105 کمبود معابر با عرض استاندارد	
۳,۶	۴	۰,۹	W106 کمبود اطلاعات از نقشه ها و جانمایی تاسیسات زیر زمینی و زیرساخت های شهری	
۳,۲	۴	۰,۸	S57 تهیه اولین برنامه عملیاتی پنج ساله شهرداری	قوت
۳,۲	۴	۰,۸	S58 دیدگاه مثبت مدیریت شهری به برنامه ریزی مشارکتی	
۲,۴	۳	۰,۸	S59 برنامه ریزی برای توسعه شهر در طرح ها و اسناد فرادست شهری	
۲,۴	۳	۰,۸	S60 برنامه ریزی برای احیای فرهنگ و هویت شهر	
۲,۴	۳	۰,۸	S61 تاکید بر قانونمند بودن ساخت و سازها	
۲,۴	۳	۰,۸	S62 تاکید بر حفظ اراضی کشاورزی توسط مدیریت شهری	
۲,۱	۳	۰,۷	S63 سرمایه انسانی کارآمد	
۲	۴	۰,۵	S64 انعطاف پذیری قوانین و مقررات سازمانی	
۲	۴	۰,۵	S65 پراکندگی مناسب ادارات و سازمان ها در سطح منطقه	
۲,۴	۳	۰,۸	S66 کیفیت بالای نیروهای متخصص	
۴	۴	۱	W107 عدم تحقق طرح های گذشته	مدیریتی - نهادی
۴	۴	۱	W108 عدم اجرای برنامه های پیشین	
۴	۴	۱	W109 نبود هماهنگی و همکاری بین بخش های مختلف مدیریت شهری	
۳,۶	۴	۰,۹	W110 تعدد پرونده های وارده به کمیسیون های تخلفات (مصاحبه نخبگانی)	
۴	۴	۱	W111 عدم وجود شفافیت اطلاعات	
۴	۴	۱	W112 اختلال در اطلاعات در دسترس برای شهروندان	
۳,۶	۴	۰,۹	W113 عدم توجه به نقش و جایگاه سازمان های مردم نهاد و توسعه گران شهر	
۳,۶	۴	۰,۹	W114 عدم همکاری و اطلاع رسانی در زمینه حمایت های بخش دولتی و بروکراسی فرساینده بخش اداری	
۳,۶	۴	۰,۹	W115 پاسخگویی پایین مدیریت شهری و شفافیت کم قوانین و مقررات در مورد طرح های اجرایی و هزینه های آن	
۴	۴	۱	W116 عدم ثبات مدیریت	
۳,۶	۴	۰,۹	W117 عدم ارزشیابی مناسب و واقعی در بخش نیروی انسانی	ضعف
۳,۶	۴	۰,۹	W118 نبود سیستم شایسته سالاری	
۳,۶	۴	۰,۹	W119 نبود سیستم تنبیه و پاداش کارآمد	
۳,۶	۴	۰,۹	W120 نبود انگیزه کافی بین پرسنل مدیریت شهری	
۴	۴	۱	W121 دخالت شورا در عزل و نصب ها	
۴	۴	۱	W122 عدم پیوستگی بین مجموعه های شهرداری	
۴	۴	۱	W123 عدم اجرای طرح تفصیلی	
۳,۶	۴	۰,۹	W124 کمبود نیروهای متخصص در شهرداری (مصاحبه با کارگروه)	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۴	۴	۱	W125 قائم به فرد بودن برنامه‌های شهرداری	
۴	۴	۱	W126 بی‌توجهی شهرداری در رسیدگی به درخواست‌های شهروندان (مصاحبه مردمی)	
۴	۴	۱	W127 تغییر رویه مدیریت شهری در دوره‌های مختلف و انتخاب نشدن مدیران شایسته	
۳.۶	۴	۰.۹	W128 طولانی شدن اجرای طرح‌های جامع و تفصیلی توسط مسئولان	
۴	۴	۱	W129 نبود نظارت کافی شهرداری بر ساخت و سازها	
۴	۴	۱	W130 وجود فساد اداری در کادر شهرداری با توجه به مصاحبه کارشناسان (پژوهش‌های مجلس)	
۴	۴	۱	W131 بی‌توجهی مسئولان به بهره‌گیری از پتانسیل‌های طبیعی موجود شهر رشت	
۴	۴	۱	W132 نبود سلسله‌مراتب مدیریتی و نداشتن شورای محلی برای رسیدگی به مسائل محله در محله‌ها	
۴	۴	۱	S67 وجود رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود در شهر	
۴	۴	۱	S68 برخورداری از جاذبه‌های فراوان اکوتوریستی در ابعاد ساحلی، جلگه‌ای، کوهپایه‌ای و کوهستانی، جاذبه‌های اکروتوریسم	
۴	۴	۱	S69 برخورداری از جاذبه‌های طبیعی مناسب برای افزایش توسعه گردشگری	
۳.۶	۴	۰.۹	S70 وجود مراکز آموزش عالی به منظور آموزش نیروی انسانی مورد نیاز بخش گردشگری و زمینه‌ساز گردشگری علمی فرهنگی	
۳.۶	۴	۰.۹	S71 وجود صنایع دستی متعدد و متنوع	
۴	۴	۱	S72 برخورداری از تنوع شدید غذاهای محلی	
۳.۶	۴	۰.۹	S73 وجود سامانه جامع مرز هوایی در فرودگاه سردار جنگل رشت	
۴	۴	۱	S74 شرایط بسیار مطبوع آب و هوایی بخصوص در فصول بهار و پاییز	
۳.۶	۴	۰.۹	S75 امکان تجدید حیات صنایع دستی و بومی با توجه به وجود هنرمندان حرفه‌ای	
۳.۶	۴	۰.۹	S76 وجود آثار و اماکن تاریخی، فرهنگی و مذهبی	
۳.۶	۴	۰.۹	S77 ویژگی‌های منحصر به فرد فرهنگی نظیر: آداب و رسوم، لباس، غذاهای محلی، بازی‌های محلی و ...	
۳.۶	۴	۰.۹	S78 وجود بازارهای هفتگی در منطقه	
۲.۴	۳	۰.۸	S79 وجود امکانات صید و صیادی در جنگل، رودخانه و دریا	
۳.۶	۴	۰.۹	S80 موقعیت مکان مرکزی مناسب نسبت به شهرها و استان‌های دیگر	
۳.۶	۴	۰.۹	W133 ناهماهنگی مراکز تصمیم‌گیری و نهادهای مرتبط با گردشگری در بخش‌های دولتی و خصوصی	
۳.۶	۴	۰.۹	W134 نارسایی‌های اقامتی و کمبود هتل‌ها و مسافرخانه‌های مناسب و مجهز، کمبود کمپینگ و توقفگاه‌های عمومی	
۳.۶	۴	۰.۹	W135 کمبود و پراکندگی نامناسب مراکز اقامتی، پذیرایی و دفاتر خدمات مسافرتی در استان گیلان و شهر رشت	
۳.۶	۴	۰.۹	W136 بالابودن ترافیک شهری مشکل دسترسی به مراکز دارای جاذبه گردشگری و کمبود شدید پارکینگ‌های عمومی	
۳.۶	۴	۰.۹	W137 کیفیت پایین خدمات و فضاهای پذیرایی و بهداشتی	
۳.۶	۴	۰.۹	W138 وجود ترافیک سنگین و کمبود پارکینگ‌های مناسب از حیث کمی و کیفی	
۳.۶	۴	۰.۹	W139 بهره‌گیری پایین تکنولوژی اطلاعات برای معرفی جاذبه‌های گردشگری، رزرواسیون و ...	
۳.۶	۴	۰.۹	W140 کمبود فضاهای ورزشی با توجه به استانداردهای ملی و جهانی - کمبود خدمات و فضاهای فرهنگی - تفریحی	
۴	۴	۱	W141 تخریب آگاهانه و ناآگاهانه انسانی در آثار تاریخی و فرهنگی و کم اطلاعی در حفاظت و مرمت آن‌ها	
۳.۲	۴	۰.۸	W142 کاهش تولید و عرضه نامناسب برخی از رشته‌های صنایع دستی	
۲.۱	۳	۰.۷	W143 عدم اطلاع‌رسانی در مراکز شهری و در جاذبه‌های مطرح در استان	
۴	۴	۱	W144 کمبود کاربری پذیرایی و خدماتی به‌عنوان مهمترین نیازهای گردشگران	
۴	۴	۱	W145 کمبود کاربری‌های اقامتی گردشگری برای استفاده گردشگران	
۴	۴	۱	W146 بوی بد ناشی از آلودگی رودخانه‌ها و تاثیر در جذب گردشگر	
۴	۴	۱	W147 نبود زیرساخت گردشگری	
۳.۲	۴	۰.۸	W148 نبود کنترل و نظارت واحد تسهیلات در امور مختلف گردشگری	
۳.۲	۴	۰.۸	W149 کیفیت غیراستاندارد و نامطلوب برخی از تأسیسات اقامتی	
۳.۶	۴	۰.۹	S81 مطالعات پدافند غیرعامل در حال انجام	
۳.۶	۴	۰.۹	S82 انجام مطالعات ایمنی بازار	
۳.۶	۴	۰.۹	S83 انجام مطالعات اسکان اضطراری	
۳.۶	۴	۰.۹	W150 نبود مطالعات مصوب	
۴	۴	۱	W151 نبود رینگ شهری به‌منظور تخلیه اضطراری شهری	
۴	۴	۱	W152 تنها وجود یک مکان اسکان اضطراری در فلکه رازی (سالن ورزشی شهید سلیمانی)	
۳.۲	۴	۰.۸	W153 نامناسب بودن فضاهای باز شهری به‌منظور اسکان اضطراری	
۴	۴	۱	W154 عدم وجود امکانات کافی جهت مقابله با سوانح طبیعی	
۳.۶	۴	۰.۹	W155 کمبود نیروی انسانی در بخش آتش‌نشانی	
۳.۶	۴	۰.۹	W156 مشکلات حقوق و دستمزد آتش‌نشانان و عدم تفاوت سطح دریافتی نسبت به سایر کارمندان دولت (با توجه به سختی شغل)	
۳.۲	۴	۰.۸	W157 قرار نگرفتن آتش‌نشانان مصدوم یا فوت شده در جرگه جانبازان و شهدا	
۴	۴	۱	W158 کمبود و به‌روز نبودن تجهیزات، ماشین‌آلات و امکانات آتش‌نشانی	
۴	۴	۱	W159 کمبود تجهیزات حفاظت فردی مناسب برای آتش‌نشانان	
۳.۶	۴	۰.۹	W160 اعزام خودروهای اطفاییه و تیم‌های عملیاتی جهت کمک رسانی به خارج از محدوده شهری (بیش از ۱۱٪)	
۳.۶	۴	۰.۹	W161 نیاز به مجوز خاص در زمینه معافیت حقوق گمرک واردات خودروهای عملیاتی پلاک منطقه متعلق به سازمان با توجه به پوشش حریق‌های خارج از محدوده (حریق شهرهای همجوار و یا سایر استان‌ها)	
۳.۶	۴	۰.۹	W162 عدم اطلاع سازمان آتش‌نشانی از تردد محموله‌های مواد خطرناک (ناهماهنگی بین نهادی)	
۴	۴	۱	W163 وجود کوچه‌ها و معابر تنگ و باریک در شهر	
۴	۴	۱	W164 خطر ذخیره‌سازی حدود ۲۰۰ میلیون لیتر مواد نفتی در محدوده مسکوی بلوار امام علی، در راستای مسیر فیبر نوری شمال کشور	
۴	۴	۱	W165 وجود خطرات و مشکلات ایمنی در سطح بازار بزرگ شهر رشت (از قبیل موانع موجود برای دسترسی مناسب خودروهای آتش‌نشانی، وجود مشاغل و انبارهای پرخطر و...)	
۳.۶	۴	۰.۹	W166 سیستم سیم‌کشی قدیمی و نوسانات برق	
۳.۶	۴	۰.۹	W167 ساخت بی‌رویه ساختمان‌های بلندمرتبه	
۳.۲	۴	۰.۸	S84 وجود محور اصلی ارتباطی رشت به انزلی	
۳.۲	۴	۰.۸	S85 وجود فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل	
۴	۴	۱	S86 وجود بیمارستان‌های تخصصی	
۳.۶	۴	۰.۹	S87 وجود منظر شهری مناسب در محورهای مواصلاتی منطقه	
۴	۴	۱	S88 نوساز بودن بناهای منطقه	
۴	۴	۱	S89 وجود عناصر ارزشمند تاریخی و مذهبی (بقعه دانای علی و خیابان استادسرا)	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۳,۲	۴	۰,۸	S90 فراوانی نسبی اقشار اجتماعی متوسط روبه بالا	ضعف
۴	۴	۱	S91 دسترسی آسان به شبکه حمل و نقل شهری	
۴	۴	۱	S92 نزدیکی و دسترسی به مناطق مهم و مرکزی شهر	
۴	۴	۱	S93 وجود سیستم شبکه ارتباطی برنامه ریزی شده	
۳,۶	۴	۰,۹	S94 نبود ناهنجاری های اجتماعی در منطقه	
۳,۶	۴	۰,۹	S95 وجود پارک های مقیاس شهری (توحید، گیلا نه)	
۳,۶	۴	۰,۹	S96 وجود مراکز تجاری (گل سار و دیلمان) در مقیاس شهری	
۳,۶	۴	۰,۹	S97 وجود نقاشی های دیواری در سطح منطقه	
۳,۲	۴	۰,۸	S98 وجود اداره پست در منطقه	
۲,۱	۳	۰,۷	S99 وجود مراکز اداری بزرگ مقیاس (استانداری)	
۳,۲	۴	۰,۸	S100 وجود مراکز آموزش عالی	
۴	۴	۱	W168 ساخت و ساز و تراکم حوزه های مسکونی ناپایدار	
۳,۶	۴	۰,۹	W169 بافت دوگانه در سطح منطقه (کوی حسینی و کوی عرفان در برابر بلوار گیلان)	
۴	۴	۱	W170 کمبود زیرساخت های آموزشی، فرهنگی و ورزشی برای گذران اوقات فراغت به ویژه برای جوانان	
۴	۴	۱	W171 آب گرفتگی معابر	
۴	۴	۱	W172 بوی نامطبوع و آلودگی رودخانه	
۴	۴	۱	W173 کمبود فضای سبز	
۳,۶	۴	۰,۹	W174 کمبود عناصر هویت بخش	
۳,۶	۴	۰,۹	W175 کمبود المان های شهری به منظور نشانه سازی	
۳,۶	۴	۰,۹	W176 عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی	
۴	۴	۱	W177 بالا بودن ترافیک شهری	
۴	۴	۱	W178 کمبود تجهیزات نقلیه عمومی	
۴	۴	۱	W179 کمبود پارکینگ	
۳,۶	۴	۰,۹	W180 وجود کاربری های جاذب سفر در مقیاس محلی (دانشگاه علمی کاربردی، درمانی و ...)	
۴	۴	۱	W181 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفیع آب های سطحی	
۴	۴	۱	W182 آب گرفتگی معابر	
۴	۴	۱	S101 وجود برخی اماکن و کانون های مذهبی (امامزاده، مسجد و حسینیه)	منطقه ۲
۴	۴	۱	S102 وجود آثار ارزشمند کالبدی و تاریخی (حاج صمد خان، مجموعه میدان شهرداری، کتابخانه مرکزی و ...)	
۴	۴	۱	S103 وجود معماری بارز و بومی در سطح منطقه (پیرسرا، صیقلان و ...)	
۴	۴	۱	S104 وجود محورهای شهری مؤثر در استخوان بندی محله و شهر	
۴	۴	۱	S105 دسترسی آسان به سیستم حمل و نقل عمومی (تعدد خطوط ایستگاه های اتوبوس)	
۴	۴	۱	S106 دسترسی مناسب به سایر مناطق شهر	
۳,۶	۴	۰,۹	S107 وجود فعالیت های خرده فروشی تأثیر گذار در اقتصاد محلات	
۳,۶	۴	۰,۹	S108 وجود عرصه هایی برای تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه های عمومی (مجموعه میدان شهرداری)	
۳,۶	۴	۰,۹	S109 تمرکز مراکز اداری و خدماتی	
۴	۴	۱	S110 وجود بازار بزرگ شهر به عنوان قلب اقتصادی شهر و غلبه کاربری تجاری در محدوده مرکزی	
۳,۶	۴	۰,۹	S111 تمرکز مراکز اقامتی و پذیرایی	
۳,۶	۴	۰,۹	S112 وجود مراکز جاذب جمعیت (سبزه میدان، پارک شهر، پیاده راه فرهنگی)	
۴	۴	۱	S113 وجود حیات شبانه در منطقه به واسطه محدوده میدان شهرداری	
۳,۶	۴	۰,۹	S114 سرزندگی بالای محدوده مرکزی (میدان شهرداری)	
۳,۶	۴	۰,۹	S115 وجود راسته های ارزشمند	
۳,۲	۴	۰,۸	S116 وجود خیابان پیرسرا به عنوان مرکز صنایع دستی	
۳,۲	۴	۰,۸	S117 وجود فضای تفریحی (شهر بازی پارک محتشم)	
۳,۲	۴	۰,۸	S118 وجود بازارچه هنر در محدوده پیاده راه فرهنگی	
۴	۴	۱	S119 وجود تعداد مناسب پارکینگ در محدوده	
۴	۴	۱	W183 فشردگی بافت محدوده		ضعف
۴	۴	۱	W184 وجود محدودیت در باز آفرینی محدوده مرکزی (مالکیت ها و تعارض بین سازمانی)	
۴	۴	۱	W185 کیفیت پایین بناها به واسطه قدمت بالا و عدم رسیدگی	
۴	۴	۱	W186 بوی نامطبوع و آلودگی رودخانه	
۴	۴	۱	W187 ترافیک بالا در محدوده مرکزی	
۴	۴	۱	W188 عدم پوشش مناسب حمل و نقل عمومی با توجه به حیات شبانه	
۴	۴	۱	W189 وجود محدودیت در بازگشایی معابر به دلیل ریزدانی بافت	
۴	۴	۱	W190 وجود معابر کم عرض و بی نظم	
۴	۴	۱	W191 وجود حوزه های مسکونی ناپایدار در بافت مرکزی	
۳,۶	۴	۰,۹	W192 استقرار نامناسب و سد معبر برخی فعالیت های در معابر پیاده	
۴	۴	۱	W193 فرسودگی و کیفیت پایین در محدوده محلات	
۳,۲	۴	۰,۸	W194 وجود مرکز مبادله کالا های سرقت شده در محدوده خیابان مطهری	
۳,۲	۴	۰,۸	W195 عدم رعایت پیوستگی خط آسمان در محدوده مرکزی	
۳,۶	۴	۰,۹	W196 وجود اغتشاش بصری در محدوده های تجاری	
۳,۲	۴	۰,۸	W197 کمبود میلمان شهری و سطل زباله در سطح منطقه	
۴	۴	۱	W198 کمبود فضای سبز	
۳,۶	۴	۰,۹	W199 وجود آسیب های اجتماعی در محدوده سبزه میدان	
۳,۶	۴	۰,۹	W200 ناسازگاری کاربری ها در برخی محلات	
۴	۴	۱	W201 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفیع آب های سطحی	
۴	۴	۱	W202 آب گرفتگی معابر	
۳,۶	۴	۰,۹	S120 وجود محور مواصلاتی جهت ارتباط با شهرهای اطراف	منطقه ۳
۳,۶	۴	۰,۹	S121 وجود پایانه مسافری	
۳,۶	۴	۰,۹	S122 وجود پارک های مقیاس شهری (ملت، کشاورز)	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۳.۶	۴	۰.۹	S123 وجود کاربری‌های مهم (مصلی، نیروی دریایی، فرمانداری، دادگستری، صداوسیما، کنسولگری روسیه، ...)	ضعف
۳.۶	۴	۰.۹	S124 وجود مجتمع‌های مسکونی سازمانی	
۳.۶	۴	۰.۹	S125 وجود عرصه‌هایی جهت تقویت کیفیت محیطی و ترویج عرصه‌های عمومی (لب آب)	
۳.۲	۴	۰.۸	S126 وجود تره‌بار میدان امام حسین	
۳.۶	۴	۰.۹	S127 وجود بستر طبیعی مناسب فعالیت‌های گردشگری و تفریحی	
۳.۶	۴	۰.۹	S128 وجود محورهای شهری مؤثر در استخوان‌بندی شهر	
۴	۴	۱	W203 وجود گورستان تازه‌آباد	
۴	۴	۱	W204 کمبود فضای سبز	
۴	۴	۱	W205 کمبود پارکینگ	
۳.۶	۴	۰.۹	W206 وجود تعمیرگاه‌های خودرو در محدوده خیابان خرمشهر	
۴	۴	۱	W207 وجود حوزه‌های مسکونی ناپایدار در بافت برخی از محلات	
۳.۶	۴	۰.۹	W208 عدم وجود فضاهای جمعی مناسب برای تعامل اجتماعی ساکنان	
۳.۶	۴	۰.۹	W209 کمبود عناصر هویت‌بخش در بافت‌های جدید	
۴	۴	۱	W210 عدم سامان‌دهی حرایم رودخانه	
۴	۴	۱	W211 بوی نامطبوع و آلودگی رودخانه	
۴	۴	۱	W212 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب‌های سطحی	
۳.۶	۴	۰.۹	W213 بافت دوگانه در سطح منطقه (محدوده گیل در برابر محدوده فلسطین)	
۴	۴	۱	W214 ساخت‌وساز در حریم کابل فشارقوی	
۴	۴	۱	W215 معابر نامنظم و کم‌عرض	
۳.۶	۴	۰.۹	W216 تمرکز کاربری‌های جاذب جمعیت و افزایش سفرهای شهری	
۴	۴	۱	W217 ترافیک سنگین محدوده گیل، مصلی و جانبازان	
۴	۴	۱	W218 عدم دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی	
۴	۴	۱	W219 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب‌های سطحی	
۴	۴	۱	W220 آب‌گرفتگی معابر	
۴	۴	۱	W221 وجود بافت فرسوده در بخش‌هایی از منطقه	
۳.۶	۴	۰.۹	W222 قرارگیری کاربری‌های ناسازگار و انبار در محدوده زرچوب	
۲.۱	۳	۰.۷	W223 طراحی نامناسب ورودی شهر در محدوده جانبازان	
۳.۶	۴	۰.۹	W224 عدم توزیع عادلانه و سازگار فعالیت‌ها	
۴	۴	۱	S129 وجود مناظر طبیعی (تالاب عینک)	منطقه ۴
۴	۴	۱	S130 وجود بستر طبیعی مناسب فعالیت‌های گردشگری و تفریحی (تالاب عینک و رودخانه)	
۴	۴	۱	S131 وجود آرامگاه میرزا کوچک خان	
۴	۴	۱	S132 وجود اراضی مرغوب کشاورزی	
۴	۴	۱	S133 وجود پارک‌های مقیاس شهری (مفاخر، دانشجو، ...)	
۳.۶	۴	۰.۹	S134 وجود عناصر شاخص و نمادین (ورزشگاه عضدی و هتل کادوس)	
۳.۶	۴	۰.۹	S135 وجود اماکن ورزشی در سطح منطقه (ورزشگاه عضدی)	
۳.۶	۴	۰.۹	S136 وجود مراکز درمانی (بیمارستان قائم و ...)	
۳.۶	۴	۰.۹	S137 تمرکز کاربری‌های اداری در محدوده بزرگراه بهشتی	
۴	۴	۱	S138 تحقق طرح ساماندهی تالاب عینک	
۴	۴	۱	S139 وجود تنوع زیستی در تالاب عینک	
۴	۴	۱	W225 بوی نامطبوع و آلودگی رودخانه	
۴	۴	۱	W226 کمبود فضای سبز	
۴	۴	۱	W227 وجود زمین‌های بایر محل دپوی زباله و نخاله	
۴	۴	۱	W228 ترافیک عبوری بالا به واسطه بارگیری غیرمجاز خودروهای سنگین	
۴	۴	۱	W229 ضعف سیستم روشنایی معابر و پیاده‌روها	
۳.۲	۴	۰.۸	W230 عدم بهره‌گیری از رصدخانه	
۳.۶	۴	۰.۹	W231 آلودگی‌های بصری و صوتی ناشی از وجود راسته تعمیرات اتومبیل در مجاورت تالاب عینک	
۴	۴	۱	W232 وجود ساخت‌وسازهای بدون مجوز	
۴	۴	۱	W233 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب‌های سطحی	
۴	۴	۱	W234 آب‌گرفتگی معابر	
۳.۶	۴	۰.۹	W235 شبکه معابر نامناسب و کم‌عرض	
۴	۴	۱	W236 دسترسی نامناسب به سایر مناطق شهری	
۴	۴	۱	W237 حمل‌ونقل عمومی ناکارآمد	
۴	۴	۱	W238 ایمنی پایین در معابر اصلی منطقه	
۳.۶	۴	۰.۹	W239 مکانیزه نبودن و امنیت پایین پل‌های عابر منطقه	
۴	۴	۱	W240 عدم وجود پیاده‌روی مناسب در سطح محلات	
۳.۶	۴	۰.۹	W241 عدم توزیع عادلانه و سازگار فعالیت‌ها	
۴	۴	۱	S140 وجود مناظر و بستر طبیعی مناسب فعالیت‌های گردشگری و تفریحی (رودخانه)	منطقه ۵
۳.۶	۴	۰.۹	S141 برخورداری از مؤسسات و مراکز آموزش عالی	
۳.۶	۴	۰.۹	S142 وجود اراضی مرغوب کشاورزی	
۳.۶	۴	۰.۹	S143 وجود مراکز صنعتی	
۳.۶	۴	۰.۹	S144 وجود پارک ۵۰۰ هکتاری لاکان	
۳.۶	۴	۰.۹	S145 وجود مسیر مخصوص دوچرخه	
۴	۴	۱	W242 بوی نامطبوع و آلودگی رودخانه	
۴	۴	۱	W243 شبکه معابر نامناسب و کم‌عرض	
۳.۶	۴	۰.۹	W244 دسترسی نامناسب به سایر مناطق شهری	
۴	۴	۱	W245 حمل‌ونقل عمومی ناکارآمد	
۳.۶	۴	۰.۹	W246 کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی و ایستگاه‌های مربوطه	
۴	۴	۱	W247 کمبود سرانه فضای عمومی اعم از فضای سبز، پارک و فضاهای فرهنگی	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۴	۴	۱	W248 عدم وجود پیاده‌روی مناسب در سطح منطقه و محلات	
۳,۶	۴	۰,۹	W249 شکل‌گیری فعالیت‌های ناسازگار با نواحی سکونت	
۳,۶	۴	۰,۹	W250 فراوانی نسبی اقشار اجتماعی ضعیف و مهاجر	
۴	۴	۱	W251 مشکلات زیست‌محیطی ناشی از کارخانه کود آلی، شهرک صنعتی و ...	
۴	۴	۱	W252 عدم برخورداری از فاضلاب شهری مناسب به جهت رفع آب‌های سطحی	
۴	۴	۱	W253 آب‌گرفتگی معابر	
۴	۴	۱	W254 ضعف سیستم روشنایی معابر و پیاده‌رو	
۴	۴	۱	W255 از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و شالیزارها در اثر ساخت‌وساز	
۴	۴	۱	W256 وجود مشکلات ترافیکی به‌خصوص در میدان گیل	

۲-۱-۲- تشکیل ماتریس ارزیابی عوامل خارجی EFE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE) (External Factor Evaluation matrix) یکی از ابزارهای کمی در تجزیه و تحلیل استراتژی است. استفاده از این ماتریس باعث ایجاد توافق و تمرکز افراد بر روی تهدیدها و فرصت‌ها می‌شود. مراحل ایجاد یک ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE):

گام اول: شناسایی عوامل کلیدی خارجی تاثیر گذار بر محیط شامل فرصت‌ها و تهدیدات

گام دوم: اختصاص یک ضریب وزنی از صفر (بی اهمیت) تا یک (بسیار مهم) به هر عامل

گام سوم: نسبت دادن امتیازی بین صفر تا ۴ به هر یک از فرصت‌ها و تهدیدها براساس وضعیت موجود سازمان در واکنش به آن‌ها

گام چهارم: محاسبه امتیاز موزون شده فرصت‌ها و تهدیدها

تفسیر نتایج: عدد امتیاز وزنی میزان آمادگی سازمان جهت مواجه شدن با تهدیدها و یا استفاده از فرصت‌ها را نشان می‌دهد. عدد ۴ آمادگی بالا و عدد ۱ آمادگی بسیار کم است.

۱۲۵۴

امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد	
۳,۲	۴	۰,۸	O1 امکان بهره‌گیری از صنایع و دانشگاه در جهت تقویت کار و اشتغال	فرصت	
۳,۶	۴	۰,۹	O2 امکان بهره‌گیری از برند شهر خلاق خوراک در راستای توسعه گردشگری و توریست		
۳,۶	۴	۰,۹	O3 امکان بهره‌گیری از پتانسیل رشتی‌دوزی در جهت برندسازی در سطح منطقه‌ای و ملی، زمینه توسعه و ایجاد فرصت‌های شغلی در این گونه فعالیت‌ها		
۳,۶	۴	۰,۹	O4 امکان ایجاد محدوده یکپارچه گردشگری در نقاط ارزشمند تاریخی		
۳,۲	۴	۰,۸	O5 امکان بهره‌گیری از پتانسیل دستفروشان در محدوده‌های تجاری		
۳,۶	۴	۰,۹	O6 امکان هویت‌بخشی به محدوده‌های شهری با تاکید بر بناهای شاخص شهر		
۳,۶	۴	۰,۹	O7 امکان بهره‌گیری از محورهای تاریخی در جهت جذب توریست و صاحبان سرمایه		
۳,۲	۴	۰,۸	O8 امکان استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی و هویتی در درآمدزایی		
۳,۲	۴	۰,۸	O9 امکان تبدیل بناهای تاریخی و باارزش در شهر به گره‌های مثبت اجتماعی		
۳,۲	۴	۰,۸	O10 تمایل بالا به ایجاد تغییرات در ساختار اقتصادی مدیریت شهری		
۴	۴	۱	O11 امکان بهره‌گیری از پتانسیل‌های گردشگری طبیعی همچون تالاب عینک و رودخانه‌ها		اقتصادی
۴	۴	۱	O12 امکان بهره‌گیری از متخصصان و کارشناسان به منظور افزایش کارایی اقتصادی طرح‌های اجرایی و آموزش حقوق شهروندی		
۳,۲	۴	۰,۸	O13 امکان بهره‌گیری از پتانسیل بخش خصوص در سرمایه‌گذاری گردشگر محور		
۳,۲	۴	۰,۸	O14 امکان استفاده از پتانسیل نزدیکی و در دسترس بودن کلانشهر تهران در بازاریابی محصولات		
۳,۶	۴	۰,۹	O15 امکان بهره‌گیری از ورودی‌ها و مسیرهای ترانزیتی در جهت بالا بردن توان اقتصادی و تجاری شهر و ایجاد اشتغال		
۴	۴	۱	T1 خطر از بین رفتن فرصت‌های اقتصادی در پی عدم جذب سرمایه گذار	تهدید	
۳,۶	۴	۰,۹	T2 خطر کم‌رنگ شدن نقش گردشگری شهر رشت در رقابت با استان‌های مازندران و اردبیل		
۳,۶	۴	۰,۹	T3 روند روبه گسترش بحران‌های اقتصادی		
۳,۶	۴	۰,۹	T4 روند روبه افزایش نرخ بیکاری		
۴	۴	۱	T5 خطر وابستگی درآمد شهرداری‌ها به درآمدهای ناپایدار		
۴	۴	۱	T6 روند روبه بالای جذب سهم عمده نیروی شاغل جدید در فعالیت‌های خدماتی و غیرتولیدی		
۳,۶	۴	۰,۹	T7 خطر فراموشی مشاغل بومی با پتانسیل جذب گردشگر		
۴	۴	۱	O16 امکان بهره‌گیری از تنوع میراث فرهنگی اعم از غذاهای محلی تنوع صنایع‌دستی بازی‌های محلی و لباس محلی، موسیقی و ...	فرصت اجتماعی - فرهنگی	
۴	۴	۱	O17 امکان بهره‌گیری از پتانسیل نزدیکی شهر رشت به کلان‌شهرهای تهران و کرج		
۲,۱	۳	۰,۷	O18 امکان بهره‌گیری از پتانسیل آموزش و پرورش در مباحث فرهنگی		
۳,۲	۴	۰,۸	O19 امکان بهره‌گیری از پتانسیل سطح آگاهی و فرهنگ عمومی مردم شهر و روحیه مهمان‌نوازی مردم		
۴	۴	۱	O20 امکان بهره‌گیری از ظرفیت پیاده‌راه فرهنگی در پذیرش و جذب گردشگران و توسعه کاربری‌های تجاری، فرهنگی		
۲,۴	۳	۰,۸	O21 تاکید برنامه ششم بر توسعه فضاهای فرهنگی		
۳,۲	۴	۰,۸	O22 روند رو به رشد تهیه طرح‌هایی با محوریت مسائل اجتماعی		
۳,۶	۴	۰,۹	O23 پتانسیل بهره‌گیری از مراکز آموزش عالی همچون دانشگاه گیلان و پژوهشکده گیلان‌شناسی در مباحث اجتماعی - فرهنگی		
۲,۴	۳	۰,۸	O24 امکان بهره‌گیری از تنوع فرهنگی و بومی شهر رشت		
۲,۴	۳	۰,۸	O25 فرصت بهره‌گیری از حمایت‌های مردمی در فعالیت‌های فرهنگی، هنری و ورزشی		
۴	۴	۱	O26 فرصت استفاده از تمایل شهروندان به مشارکت در مسائل شهری		
۳,۶	۴	۰,۹	O27 امکان احیا سرای محلات و شورایی‌ها		



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد		
۳,۶	۴	۰,۹	O28 امکان بهره‌گیری از سرمایه‌های خلاق اجتماعی	تهدید		
۳,۶	۴	۰,۹	O29 امکان باززنده‌سازی بازی‌های بومی			
۳,۶	۴	۰,۹	O30 امکان بهره‌گیری از پتانسیل سمن‌های فرهنگی و اجتماعی در سطح استان			
۳,۶	۴	۰,۹	O31 امکان بهره‌گیری از پتانسیل رویدادهای بومی همچون روز رشت			
۳,۶	۴	۰,۹	O32 امکان بهره‌گیری از پتانسیل حیات شبانه شهر رشت			
۳,۲	۴	۰,۸	T8 روند روبه افزایش الگوی خانه‌های دوم و آسیب‌های فرهنگی ناشی از آن			
۴	۴	۱	T9 خطر افزایش جرم و بزهکاری در فضاهای باز و رها شده			
۴	۴	۱	T10 روند رو به کاهش حس خاطره‌انگیزی برای ساکنین بافت‌های قدیمی با ساخت‌وسازهای جدید بدون توجه به هویت محله			
۳,۶	۴	۰,۹	T11 خطر ناهمگنی اجتماعی و خرده‌فرهنگ‌های نامتناسب و تداخل فرهنگ شهرنشینی و روستایی در سکونتگاه‌های غیررسمی			
۴	۴	۱	T12 روند روبه‌شد مهاجرت ساکنان اصیل و قدیمی و جایگزینی با مهاجران جدید			
۴	۴	۱	T13 روند روبه رشد بی‌اعتمادی بین مردم و مدیریت شهری و عدم تعریف سازوکارهای قانونی مشارکت			
۳,۲	۴	۰,۸	T14 خطر از بین رفتن هویت بخش‌های قدیمی شهر			
۳,۶	۴	۰,۹	T15 روند رو به افزایش معضلات اجتماعی در محدوده‌های خاص (محلات آزاد، معلولین، حمیدیان)			
۴	۴	۱	T16 خطر از دست رفتن زبان گیلکی			
۴	۴	۱	T17 روند رو به رشد پیروی جمعیت			
۳,۶	۴	۰,۹	O33 امکان توسعه فضایی مبادی ورودی شهر در جهت ارتقاء کیفیت محیطی		فرصت	
۳,۲	۴	۰,۸	O34 امکان تعریف پروژه و تجمیع نوسازی محدوده‌های دارای بافت ریزدانه			
۳,۲	۴	۰,۸	O35 امکان بهره‌گیری از زمین‌های بایر در جهت تامین خدمات			
۳,۲	۴	۰,۸	O36 امکان توسعه فضاهای سبز با تاکید بر اقلیم			
۳,۶	۴	۰,۹	O37 امکان ایجاد پیوستگی در محدوده گردشگری			
۳,۲	۴	۰,۸	O38 امکان بهره‌گیری از عناصر شاخص شهر در جهت معرفی کانون‌های شهری			
۳,۶	۴	۰,۹	O39 امکان بهره‌گیری از بافت فرسوده و فرصت استفاده از اراضی بایر و قابل بازیابی در محلات			
۴	۴	۱	T18 خطر آسیب‌پذیری گسترده بافت در برابر سوانح و حوادث غیر مترقبه	کالبدی		
۴	۴	۱	T19 خطر نابودی بناهای تاریخی در سایه عدم توجه به مرمت و بازسازی آن‌ها			
۴	۴	۱	T20 خطر آسیب به ابنیه در بافت‌های قدیمی با توجه به کیفیت پایین			
۴	۴	۱	T21 کاهش فرصت رشدی آتی در زمینه توریست به واسطه زیرساخت‌ها نامناسب			
۴	۴	۱	T22 خطر دفع سرمایه‌گذاران به علت کمبود زیرساخت‌ها و ضعف کالبدی			
۴	۴	۱	T23 آسیب‌پذیری بالای قطعات در برابر بلاهای طبیعی			
۴	۴	۱	T24 خطر تشدید فرسودگی کالبدی در اکثر بخش‌های محدوده مرکزی شهر در صورت بی‌توجهی به اصلاح آن‌ها			
۴	۴	۱	T25 گسترش بحران مسکن			تهدید
۴	۴	۱	T18 خطر آسیب‌پذیری گسترده بافت در برابر سوانح و حوادث غیر مترقبه			
۴	۴	۱	T19 خطر نابودی بناهای تاریخی در سایه عدم توجه به مرمت و بازسازی آن‌ها			
۴	۴	۱	T20 خطر آسیب به ابنیه در بافت‌های قدیمی با توجه به کیفیت پایین			
۴	۴	۱	T21 کاهش فرصت رشدی آتی در زمینه توریست به واسطه زیرساخت‌ها نامناسب			
۴	۴	۱	T22 خطر دفع سرمایه‌گذاران به علت کمبود زیرساخت‌ها و ضعف کالبدی			
۴	۴	۱	T23 آسیب‌پذیری بالای قطعات در برابر بلاهای طبیعی			
۴	۴	۱	T24 خطر تشدید فرسودگی کالبدی در اکثر بخش‌های محدوده مرکزی شهر در صورت بی‌توجهی به اصلاح آن‌ها			
۴	۴	۱	T25 روند رو به گسترش بحران مسکن			
۴	۴	۱	O40 امکان جذب گردشگر در بستر جاذبه‌های گردشگری طبیعی (تالاب عینک و رودخانه‌ها)		فرصت	
۴	۴	۱	O41 امکان بهره‌گیری از پتانسیل دسترسی سریع به طبیعت			
۳,۶	۴	۰,۹	O42 امکان توسعه شهر با محوریت کشاورزی			
۳,۶	۴	۰,۹	O43 امکان پالایش هوا با تاکید بر گسترش پوشش گیاهی			
۴	۴	۱	O44 فرصت تبدیل شدن به قطب گردشگری شمال کشور			
۴	۴	۱	O45 امکان بهره‌گیری از الگوی پیاده‌مداری با تاکید بر حاشیه رودخانه‌ها			
۴	۴	۱	O46 امکان بهره‌گیری از پتانسیل آموزش مدارس در راستای مدیریت پسماند			
۴	۴	۱	O47 امکان بهره‌گیری از اقلیم خاص شهر در جهت ایجاد کمپ‌های ورزشی			
۴	۴	۱	T26 خطر آلودگی آب‌های زیر زمینی و خاک به دلیل شیوه نامناسب دفع فاضلاب	زیست محیطی		
۴	۴	۱	T27 خطر نفوذ سموم و آفات کشاورزی به خاک و آب			
۴	۴	۱	T28 خطر بروز آب‌گرفتگی وسیع به واسطه شیب کم در شهر			
۴	۴	۱	T29 تهدید سموم و پساب‌های عرصه‌های کشاورزی پیرامون رودخانه			
۴	۴	۱	T30 افزایش آلودگی‌های زیست محیطی و تولید زباله توسط گردشگران و افراد محلی			
۴	۴	۱	T31 خطر کمبود فضای سبز مناسب در سطح شهر			
۴	۴	۱	T32 خطر گسترش بحران‌های زیست محیطی			
۴	۴	۱	T33 خطر آسیب‌های ناشی از زلزله به دلیل عدم توجه به گسل			تهدید
۴	۴	۱	T34 روند کند تخریب ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم رودخانه			
۴	۴	۱	T35 خطر بروز آسیب‌های عوارض ناشی از استقرار واحدهای پرورش و کشتار دام و طیور در نزدیکی شهر			
۴	۴	۱	T36 خطر از بین رفتن اراضی کشاورزی و جنگل‌ها در صورت ادامه رشد افقی شهر			
۳,۶	۴	۰,۹	T37 خطر گونه سنبل آبی در تالاب عینک			
۳,۶	۴	۰,۹	T38 خطر آتش‌سوزی زمین‌های بلااستفاده کشاورزی در فصل تابستان			
۳,۶	۴	۰,۹	T39 خطر بروز آلودگی هوا در صورت تشدید ترافیک شهر			
۴	۴	۱	T40 خطر انتقال فاضلاب خانگی و صنعتی به منابع آبی به علت بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی			
۳,۶	۴	۰,۹	O48 جایگاه شهر در سازمان ارتباطی استان		ترافیک و حمل‌ونقل	
۳,۶	۴	۰,۹	O49 امکان ارتباط ریلی با اکثر شهرهای اصلی کشور			



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۴	۴	۱	O50 فرصت راه اندازی سیستم های حمل و نقل پاک	فرصت
۴	۴	۱	O51 امکان تامین محل های پارکینگ عمومی بخصوص در مرکز شهر و مراکز تجاری اداری جاذب سفر	
۳,۲	۴	۰,۸	O52 روند توسعه زیرساخت های الکترونیک و هوشمند در راستای کاهش تردد در سطح شهر	
۳,۲	۴	۰,۸	O53 پتانسیل ایجاد پیاده راه ها در طول شبکه دسترسی های محلی	
۳,۶	۴	۰,۹	O54 امکان تقویت محورها در جهت ارتباط شرق و غرب محدوده در پیوستن به خدمات شهری و منطقه ای	
۳,۲	۴	۰,۸	O55 امکان تعریض برخی از معابر کم عرض به دلیل وجود فضای مناسب در حریم آن ها	
۳,۶	۴	۰,۹	O56 امکان سازماندهی و برنامه ریزی حمل و نقل عمومی براساس وضعیت موجود	
۴	۴	۱	T41 بحران روبه تزايد ترافیک	
۴	۴	۱	T42 روند روبه افزایش خودرو محوری	تهدید
۴	۴	۱	T43 روند رو به رشد ترافیک عبوری محلی	
۴	۴	۱	T44 تاخیر و طولانی شدن پروژه های راه سازی و عمران شهری	
۳,۶	۴	۰,۹	T45 امکان بروز آسیب های متعدد به دلیل کمبود اعتبار لازم برای ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مناسب	
۳,۶	۴	۰,۹	T46 خطر ناشی از عدم توجه به توزیع جمعیت و کاربری های جاذب سفر	
۳,۲	۴	۰,۸	T47 روند رو به افزایش جمعیت و عدم برنامه ریزی در خصوص حمل و نقل عمومی در تمام ابعاد	
۴	۴	۱	O57 امکان جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی برای اجرا و تحقق طرح های عمرانی	
۴	۴	۱	O58 امکان توسعه خدمات همگانی و عمومی در محدوده	
۴	۴	۱	O59 امکان استفاده از نخبگان و فرهیختگان شهر جهت توسعه و استفاده از پیشنهاداتشان	فرصت
۴	۴	۱	O60 امکان بسترسازی برای مشارکت شهروندان و نیروی کار جوان، متخصص و بومی شهر رشت، در امور مدیریت و عمران شهری	
۴	۴	۱	O61 قابلیت هدایت سرمایه ها و استخدام نیروهای متخصص و جوان و بهبود مدیریت شهری در شهرداری	
۴	۴	۱	O62 امکان استفاده از متخصصان بومی با توجه به رشته های تخصصی شهری در دانشگاه گیلان	
۴	۴	۱	T48 آسیب های ناشی از فقدان قوانین و مقررات انضباط شهری مناسب	
۳,۲	۴	۰,۸	T49 خطر عدم تعادل بین خدمات رسانی مدیریت شهری و جمعیت روبه رشد شهر	
۴	۴	۱	T50 خطر ناشی از عدم ثبات و تغییرات مکرر مدیریتی در سیستم مدیریت شهری	
۴	۴	۱	T51 خطر شکل گیری بافت حاشیه ای ناشی از عدم نظارت و نقض قوانین و مقررات ساخت و ساز	
۴	۴	۱	T52 خطر ناشی از اجرای همزمان پروژه های بزرگ مقیاس در سطح شهر	تهدید
۳,۲	۴	۰,۸	T53 خطر کاهش انگیزه در ساختار مدیریت شهری	
۴	۴	۱	O63 امکان جذب گردشگر با توجه به نزدیکی شهر رشت به کلان شهرهای تهران و کرج	
۴	۴	۱	O64 امکان جذب گردشگر با توجه به مجاورت با کشورهای حاشیه دریای خزر	
۴	۴	۱	O65 امکان بهره گیری از پتانسیل اتوبان رشت - قزوین و راه آهن قزوین - رشت - آستارا در جهت توسعه گردشگری	
۴	۴	۱	O66 امکان بهره گیری از پتانسیل مجاورت با منطقه آزاد اقتصادی انزلی	
۴	۴	۱	O67 امکان بهره گیری از پتانسیل مجاورت با سفیدرود و نزدیکی به سواحل دریای خزر و تالاب بین المللی انزلی، بوجاق و ...	
۴	۴	۱	O68 امکان گسترش برگزاری نمایشگاه های ایرانگردی و جهانگردی و صنایع دستی در نمایشگاه بین المللی رشت	
۴	۴	۱	O69 امکان بهره گیری از پتانسیل امکانات شهر در زمینه بهداشت و درمان و ایجاد برند سلامت	فرصت
۴	۴	۱	O70 امکان بهره گیری از فضای رودخانه گوهررود و زرجوب	
۳,۶	۴	۰,۹	O71 امکان گسترش فعالیت های تفریحی - ورزشی (ماهگیری و اسب سواری، ورزش های آبی و ...)	
۳,۶	۴	۰,۹	O72 امکان بهره گیری از پتانسیل مجاورت منطقه با پهنه آبی دریایی و قابلیت ایجاد مراکز اقامتی آبی در مناطق عمده گردشگری	
۳,۲	۴	۰,۸	O73 امکان استفاده از زمین های نظامی موجود و منظر سازی و تغییر کاربری آن ها جهت فضاهای عمومی و تفریحی	
۳,۲	۴	۰,۸	T54 روند رو به افزایش ایجاد آلودگی های زیست محیطی و زباله توسط گردشگران و افراد محلی	
۴	۴	۱	T55 خطر تبلیغات منفی رسانه های خارجی در نتیجه تنش های سیاسی	
۴	۴	۱	T56 خطر از دست دادن جایگاه گردشگری خارجی با وجود رقابت کشورهای آذربایجان و ارمنستان در جذب گردشگر	
۲,۴	۳	۰,۸	T57 خطر آسیب های ناشی از اختلافات فرهنگی و عقیدتی صاحب نظران و دست اندرکاران سازمان های مرتبط درباره چگونگی توسعه گردشگری	گردشگری
۳,۶	۴	۰,۹	T58 تداوم روند بی توجهی به جمع آوری دقیق آمار در بخش های مختلف گردشگری	
۳,۶	۴	۰,۹	T59 اثرگذاری منفی بر جذب گردشگری به دلیل عدم نظارت بر کیفیت و قیمت صنایع دستی و مایحتاج عمومی گردشگران	
۳,۶	۴	۰,۹	T60 حجم رو به گسترش ترافیک در ایام تعطیلات به علت ورود مسافران که شبکه عبور و مرور	
۳,۲	۴	۰,۸	T54 روند رو به افزایش ایجاد آلودگی های زیست محیطی و زباله توسط گردشگران و افراد محلی	
۴	۴	۱	T55 خطر تبلیغات منفی رسانه های خارجی در نتیجه تنش های سیاسی	
۴	۴	۱	T56 خطر از دست دادن جایگاه گردشگری خارجی با وجود رقابت کشورهای آذربایجان و ارمنستان در جذب گردشگر	
۲,۴	۳	۰,۸	T57 خطر آسیب های ناشی از اختلافات فرهنگی و عقیدتی صاحب نظران و دست اندرکاران سازمان های مرتبط درباره چگونگی توسعه گردشگری	
۳,۶	۴	۰,۹	T58 تداوم روند بی توجهی به جمع آوری دقیق آمار در بخش های مختلف گردشگری	تهدید
۳,۶	۴	۰,۹	T59 اثرگذاری منفی بر جذب گردشگری به دلیل عدم نظارت بر کیفیت و قیمت صنایع دستی و مایحتاج عمومی گردشگران	
۳,۶	۴	۰,۹	T60 حجم رو به گسترش ترافیک در ایام تعطیلات به علت ورود مسافران که شبکه عبور و مرور	
۴	۴	۱	O74 فرصت ناشی از استفاده از طرح های پدافند غیر عامل	
۴	۴	۱	O75 امکان استفاده از پتانسیل نظام مهندسی و شهرداری در راستای توجه به امور ایمنی در ساخت و ساز	
۴	۴	۱	O76 امکان ایجاد تعامل با سازمان های مرتبط (از قبیل نظام مهندسی، مدیریت و برنامه ریزی، فوریت های پزشکی، اتاق اصناف استان، جمعیت هلال احمر) در جهت کنترل آسیب پذیری شهر	
۳,۶	۴	۰,۹	O77 فرصت بهره گیری از طرح ممیزی در ایمنی ساختمان ها و اماکن سطح شهر در زمان نقل و انتقال سند	
۳,۶	۴	۰,۹	O78 امکان استفاده از پتانسیل مدارس در جهت آموزش ایمنی	
۳,۲	۴	۰,۸	O79 استفاده از ظرفیت منطقه آزاد انزلی جهت خرید خودروهای عملیاتی مورد نیاز سازمان	
۴	۴	۱	T61 امکان بروز خطرات ناشی از عدم توجه به ضوابط ایمنی در ساختمان ها	تهدید
۴	۴	۱	T62 خطر بروز آتش سوزی در بازار شهر رشت	
۴	۴	۱	T63 کاهش امکان امداد رسانی به دلیل نفوذناپذیر بودن و ریزدانی برخی از بافت های شهری	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۴	۴	۱	T64 خطر آسیب دیدگی عابرین پیاده به ویژه افراد کم توان به دلیل نالایمن بودن زیرساخت های عبور و مرور	منطقه ۱
۴	۴	۱	T65 خطر افزایش بروز آسیب به شهروندان در زمان بحران به دلیل نبود مکان اسکان اضطراری	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T66 افزایش امکان تخریب و آتش سوزی به علت عدم رعایت ضوابط ساخت و ساز	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O80 زمینه مناسب برای استقرار پروژه ها با بازدهی اقتصادی بالا در منطقه	
۴	۴	۱	O81 فرصت بالای سرمایه گذاری در منطقه	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O82 برخورداری از پتانسیل بالا برای تقویت کیفیت محیطی	
۴	۴	۱	O83 روند رو به افزایش پروژه های بزرگ اقتصادی تأثیر گذار در شهر	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O84 امکان ایجاد مراکز مختلط عملکردی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O85 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم انداز های طبیعی	
۴	۴	۱	O86 امکان فضاسازی و منظر سازی در حاشیه رودخانه	
۴	۴	۱	O87 امکان بهره گیری از بافت کشاورزی شمال منطقه	
۴	۴	۱	T67 روند لجام گسیخته ساخت و ساز ساختمان های بلند مرتبه بدون توجه به هویت شهری و تخریب بافت قدیم		منطقه ۲
۴	۴	۱	T68 افزایش خطر آلوده شدن محصولات کشاورزی به علت آلودگی رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T69 گرایش شدید به بلند مرتبه سازی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T70 افزایش تدریجی تراکم جمعیت در منطقه به دلیل ساخت و ساز بی رویه	
۴	۴	۱	T71 افزایش سطح نارضایتی شهروندان از ارائه نامطلوب خدمات شهری	
۴	۴	۱	T72 رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار و تفکیک قطعات بزرگ	
۴	۴	۱	T73 روند روبه رشد از بین رفتن مفهوم محله	
۴	۴	۱	T74 روند رو به کاهش هویت و احساس تعلق محله ای	
۴	۴	۱	T75 خطر ساخت و ساز در حریم رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O88 پتانسیل بهره گیری از جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های محیطی	
۴	۴	۱	O89 پتانسیل بهره گیری از جایگاه ویژه منطقه به لحاظ ارزش های فرهنگی، تاریخی و گردشگری (پیاده راه فرهنگی، ساختمان پست، ساختمان ساعت، حرم خواهر امام، ...)	
۴	۴	۱	O90 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم انداز های طبیعی (رودخانه)	
۴	۴	۱	O91 امکان فضاسازی و منظر سازی در حاشیه رودخانه	
۴	۴	۱	O92 بستر مناسب برای ایجاد فضاهای تفریحی و شهرگردی و تقویت آن	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O93 امکان بهره برداری از پتانسیل کاربری های فرامحله ای و فرامنطقه ای	
۴	۴	۱	O94 امکان ثبت بناها و پهنه های تاریخی به عنوان محدوده های واجد ارزش تاریخی	
۴	۴	۱	O95 امکان توسعه محورهای پیاده در محدوده مرکزی	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O96 روند روبه رشد بهسازی معابر	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O97 افزایش تدریجی تراکم جمعیت در محله	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T76 روند روبه تزاید رهاشدگی خانه های قدیمی	منطقه ۳
۴	۴	۱	T77 روند افزایشی از بین رفتن بافت قدیمی بازار	
۴	۴	۱	T78 افزایش خطر بروز سانحه در بازار قدیمی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T79 رهاشدگی کاروانسراها و سایر ابنیه و در معرض خطر نابودی قرار گرفتن آن ها	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T80 روند روبه رشد بروز آسیب های اجتماعی در محدوده سبزه میدان	
۴	۴	۱	T81 خطر آسیب جدی در محدوده منطقه به واسطه سوانح طبیعی	
۴	۴	۱	T82 خطر از بین رفتن بافت تاریخی به واسطه گسترش معابر و عملیات عمرانی	
۴	۴	۱	T83 خطر ساخت و ساز در حریم رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O98 امکان ایجاد مراکز تولیدی پربازده اقتصادی با تمرکز بر مشاغل صنعتی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O99 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم انداز های طبیعی (رودخانه)	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O100 امکان فضاسازی و منظر سازی در حاشیه رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O101 افزایش گرایش به سرمایه گذاری در ساختمان و مسکن در بخش هایی از منطقه	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O102 امکان بهره گیری از موقعیت مجاورت با ورودی شهر	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O103 پتانسیل طراحی ورودی های شهر	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O104 امکان افزایش تراکم در بخش هایی از مناطق	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O105 وجود زمینه سرمایه گذاری و رونق فعالیت های اقتصادی تولیدی و خدماتی کوچک پربازده	
۴	۴	۱	T84 عدم وجود کنترل مناسب بر مناطق حاشیه ای	منطقه ۴
۳٫۶	۴	۰٫۹	T85 روند رو به افزایش آسیب های اجتماعی	
۴	۴	۱	T86 رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T87 افزایش نقش عبوری معابر منطقه	
۴	۴	۱	T88 خطر حاصل از وجود خط انتقال نفت شمال	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T89 روند روبه گسترش نفوذ کاربری های شهری به بافت مسکونی	
۴	۴	۱	T90 خطر ساخت و ساز در حریم رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	T91 افزایش کاربری های تعمیرگاهی در محدوده امام علی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O106 امکان بهره گیری از اراضی بایر موجود	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O107 امکان بهره گیری از قابلیت های گردشگری طبیعی و فضاهای تفریحی	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O108 امکان فضاسازی و منظر سازی در حاشیه رودخانه	
۳٫۶	۴	۰٫۹	O109 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم انداز های طبیعی (رودخانه و تالاب)	
۳٫۲	۴	۰٫۸	O110 امکان استفاده از استعداد رصدخانه	
۴	۴	۱	O111 امکان سرمایه گذاری در زمینه گردشگری	
۴	۴	۱	T92 روند افزایشی بی رویه ساخت و سازهای غیرقانونی	تهدید
۳٫۶	۴	۰٫۹	T93 روند روبه رشد آسیب های اجتماعی	



امتیاز وزن دار	امتیاز وزن موجود	وزن	محیط درونی	ابعاد
۳,۲	۴	۰,۸	T94 روند روبه رشد ناهنجاری‌های اجتماعی به‌خصوص در محدوده پارک دانشجو	
۴	۴	۱	T95 خطر ساخت‌وساز در حریم رودخانه	
۴	۴	۱	T96 خطر آسیب جدی در محدوده منطقه به‌واسطه سوانح طبیعی	
۳,۲	۴	۰,۸	T97 روند روبه افزایش ایجاد کاربری‌های کارگاهی	منطقه ه
۳,۲	۴	۰,۸	O112 امکان بهره‌گیری از مشاغل صنعتی با ایجاد مراکز تولیدی پربازده اقتصادی	
۳,۲	۴	۰,۸	O113 امکان فضاسازی و منظرسازی در حاشیه رودخانه	
۳,۶	۴	۰,۹	O114 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم‌اندازهای طبیعی (رودخانه)	
۳,۶	۴	۰,۹	O115 امکان اثرگذاری بر تولید مسکن با تکیه بر برنامه‌های اقدام ملی	
۳,۶	۴	۰,۹	O116 امکان شکل‌گیری پروژه‌های بزرگ‌مقیاس تأثیرگذار در سطح منطقه (با توجه به موقعیت)	
۳,۶	۴	۰,۹	O117 امکان دسترسی به طبیعت خارج از شهر	
۳,۶	۴	۰,۹	O118 امکان بهره‌گیری از بستر مناسب برای بارگذاری مناطق گردشگری - تفریحی	
۳,۲	۴	۰,۸	O119 امکان بهره‌برداری مناسب از وجود کاربری‌های فرامنطقه‌ای	
۳,۶	۴	۰,۹	O120 امکان ساماندهی سیما و منظر شهری با محوریت چشم‌اندازهای طبیعی	
۳,۶	۴	۰,۹	O121 امکان بهره‌گیری از بستر مناسب آموزشی-پژوهشی در منطقه با تأکید بر دانشگاه گیلان	
۳,۶	۴	۰,۹	O122 قابلیت توسعه فعالیت‌های مرتبط با فعالیت‌های کشاورزی	
۳,۲	۴	۰,۸	O123 امکان گسترش و توسعه فعالیت‌های صنعتی مرتبط با نیاز شهر	
۳,۲	۴	۰,۸	T98 روند رو به رشد ناهنجاری‌های اجتماعی در محدوده مسکن مهر		تهدید
۳,۶	۴	۰,۹	T99 امکان بروز مشکلات ایمنی به دلیل عدم رعایت حریم برق فشارقوی	
۴	۴	۱	T100 رواج سوداگری زمین به سبب قیمت بازار و تفکیک قطعات بزرگ	
۳,۲	۴	۰,۸	T101 گرایش قوی برای تبدیل اراضی به کاربری صنعتی	
۳,۲	۴	۰,۸	T102 روند روبه رشد ساخت‌وسازهای بدون مجوز	
۳,۶	۴	۰,۹	T103 امکان بروز و بسترسازی آسیب‌های اجتماعی به دلیل کمبود مراکز ورزشی و تفریحی	
۴	۴	۱	T104 امکان بروز خطر به‌واسطه عدم رعایت حریم رودخانه و استفاده ناصحیح از آن (ریختن زباله و ... در رودخانه)	



۳-۱-۲- تشکیل ماتریس داخلی و خارجی IE جهت ارزیابی و گزینش راهبردهای مناسب

هدف از استفاده از دو ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و ارزیابی عوامل خارجی تعیین موقعیت محیط برنامه‌ریزی و تجویز استراتژی‌های کلان مناسب برای توسعه آن است. این عمل در مرحله اول از چارچوب تدوین استراتژی به عنوان دریافت اطلاعات ورودی انجام می‌گیرد و خروجی این ماتریس‌ها در ماتریس SWOT در مرحله تحلیل و مقایسه استراتژی‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. استفاده از این ابزار به سادگی امکان‌پذیر است و درک و استفاده از آن نیاز به تخصص خاصی ندارد. در ادامه راهبردهای منتخب بر اساس برهم‌کنش عناصر سوات ارائه شده‌اند:

جدول ۲۲- تعداد قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها

T	O	W	S
۱۰۴	۱۳۳	۲۵۶	۱۴۵

با توجه به فراوانی ضعف‌ها و فرصت‌ها، کشش راهبردها به سمت راهبردهای انطباقی است، همچنین راهبردهای تهاجمی نیز وضعیت مناسبی دارند.



شکل ۵۳- راهبردهای اتخاذ شده



تهدید T	فرصت O	
<p style="text-align: center;">راهبردهای اقتضایی</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ حفظ اراضی کشاورزی ➤ ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت ➤ توسعه عدالت محور خدمات و دارایی‌ها در سطح شهر ➤ ایجاد کاربری اصول پدافند غیرعامل در شهر رشت 	<p style="text-align: center;">راهبردهای تهاجمی</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ استفاده از ظرفیت گردشگری ➤ ایجاد شهری با اقتصاد پایدار، در دسترس و جذاب برای سرمایه‌گذاری ➤ توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی ➤ گسترش استفاده از معماری بومی شهر رشت ➤ توسعه فرهنگی شهر رشت در تعامل با سایر فرهنگ‌ها ➤ ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری ➤ ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند ➤ ایجاد شهری با کیفیت برای همه گروه‌های جامعه ➤ گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف و امورات قابل واگذاری در جهت حمایت از فعالیت بخش خصوصی، تعاونی و ... ➤ ایجاد مدیریت یکپارچه طرح‌های توسعه شهری ➤ توسعه اراضی کشاورزی ➤ توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین‌المللی 	<p>سوی</p>
<p style="text-align: center;">راهبردهای دفاعی</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت‌زدایی ➤ تامین کیفیت زیست‌محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی رودخانه‌های شهر رشت ➤ ایجاد هماهنگی بین نظام توزیع کاربری‌ها و شبکه حمل‌ونقلی ➤ ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت 	<p style="text-align: center;">راهبردهای انطباقی</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند ➤ ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری ➤ ایجاد نظام هماهنگ ارتباطی بین بخش‌های متفاوت مدیریت شهری ➤ ایجاد نظام تعاملی بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان ➤ ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری براساس اصول حکمروایی خوب شهری ➤ اتخاذ رویکرد مدیریت هوشمند انرژی ➤ گسترش میزان آگاهی شهروندان در خصوص اهمیت سیما، منظر و هویت شهری ➤ توسعه فضاهای سبز شهری ➤ ایجاد شبکه حمل‌ونقلی یکپارچه از الگوهای حمل‌ونقلی شهر رشت ➤ ایجاد شبکه حمل‌ونقلی سبز و پاک 	<p>ضعف W</p>



۲-۱-۴- تبیین سناریوهای توسعه شهر، تدوین راهبردها و اولویت‌بندی آن‌ها

۲-۱-۴-۱- سناریوهای توسعه شهر

در گام اول برای ارائه سناریوهای توسعه شهر سه الگوی حداقلی، میانی و حداکثری در نظر گرفته می‌شود. در این الگوها سناریوی حداقلی مربوط به زمانی است که کمترین میزان تغییر و تحول صورت می‌پذیرد و با کمترین مداخله سناریویی برای توسعه شهر تصویر می‌شود. در خصوص سناریوی میانی با دارایی‌های موجود و بهره‌مندی از پتانسیل‌ها می‌توان تغییر و تحولات بیشتری را رقم زد. الگوی سناریوی حداکثری مربوط به سناریوی مبتنی بر چشم‌انداز آرمانی شهر است و حد ایده‌آل به حساب می‌آید:

جدول ۲۳- سناریوهای توسعه شهر رشت

سناریو	شرح
حداقلی	<p>ادامه روند کنونی بدون ایجاد تغییر بنیادین در روند مدیریت و اداره شهر رشت:</p> <ul style="list-style-type: none"> بحران ترافیکی دامن‌گیر شهر شده است و بیش از پیش شهروندان با معضل ترافیک همیشگی در معابر مواجه هستند و به علت نبود زیرساخت مناسب حمل و نقل عمومی ضریب استفاده از حمل‌ونقل شخصی گسترش یافته است. میزان اعتماد شهروندان به مدیریت شهری کاهش یافته است چرا که وعده‌ها و انتظارات به خوبی پاسخ گفته نشده است. با موج شدید مهاجرت، مسائل اجتماعی شهر پیچیده‌تر شده و سکونتگاه‌های خودساخته بیش از پیش رونق گرفته‌اند. ساخت‌وسازهای بدون برنامه منجر به از بین رفتن طبیعت و زمین‌های با ارزش حاشیه شهر شده است و گسترش بی‌رویه شهر، خدمات‌رسانی را با مشکلات جدی مواجه کرده‌اند. بحران آلودگی رودخانه‌ها و پسماند شهر رشت تبدیل به فاجعه‌ای غیرقابل جبران شده است و مهاجرت‌های داخلی از حاشیه رودخانه به محیط اطراف با شدت بیشتری افزایش یافته است و سلامت آب و خاک شهر را با مخاطره جدی مواجه کرده است. درآمدهای ناپایدار شهرداری و وابستگی بیش از پیش به درآمدهای حاصل از بخش ساختمان بحران ساخت‌وساز بدون برنامه را در شهر دامن زده و هویت بومی - محلی را به مخاطره انداخته است.
میانی	<p>در سناریوی میانی بخشی از برنامه‌های شهر تحقق یافته است:</p> <ul style="list-style-type: none"> حمل‌ونقل عمومی گسترش یافته است اما به علت گسترش معابر و تقاطع‌های هم‌سطح و غیرهم‌سطح ترافیک هنوز هم بخشی لاینفک از زندگی شهری است. میزان رضایت و اعتماد شهروندان به مدیریت شهری افزایش یافته است اما هنوز این اعتماد به یک رابطه دوسویه منجر نشده است. سکونتگاه‌های خودساخته تحت کنترل درآمده‌اند و روند رسمی‌سازی آن‌ها در حال انجام است اما سرعت این امر با سرعت مهاجرپذیری شهر همخوان نیست. ساخت‌وساز در شهر به صورت متراکم و بلندمرتبه است و همین امر از نفوذ به حاشیه‌های شهر کاسته اما با توجه به روند رو به افزایش جمعیت، هنوز هم زمین‌های حاشیه شهر از گزند گسترش شهر در امان نیستند. هماهنگی و هم‌افزایی بین برخی ادارات و نهادهای شهری رقم خورده است و بحران آلودگی رودخانه‌ها با سرعت مناسبی در حال کاهش است و همچنین در خصوص زباله‌ها و بازیافت نیز این همکاری‌ها منجر به تغییراتی در سبک زندگی شهروندان شده است. قدم‌هایی در راستای گسترش گردشگری در شهر رشت برداشته شده است و سهم شهرداری با تکیه بر شهر خلاق خوراک دستیابی به بخشی از درآمدهای پایدار است.
آرمانی	<p>در سناریوی آرمانی چشم‌انداز شهر محقق شده است:</p> <ul style="list-style-type: none"> شهر رشت در سایه مدیریت یکپارچه و شفاف خود با همراهی سایر نهادها و سازمان‌های مرتبط معضل آلودگی رودخانه‌ها



سناریو	شرح
	<p>را حل نموده و از پتانسیل ارزشمند آن‌ها در راستای گسترش گردشگری بهره گرفته است. بهبود حمل و نقل عمومی و افزایش پیاده‌مداری منجر به کاهش محسوس ترافیک در شهر شده است.</p> <ul style="list-style-type: none"> • هوشمندسازی خدمات شهری و همچنین آموزش شهروندان منجر به کاهش میزان مراجعه حضوری به شهرداری و افزایش بهره‌وری شده است و همچنین تاثیر به‌سزایی در کاهش ترافیک داشته است. • آگاهی و مطالبه‌گری شهروندان در کنار روحیه مشارکت‌جویی آن‌ها که ناشی از اعتماد به مدیریت شهری است منجر به پاک‌سازی شهر و همچنین آغاز فرایند بازیافت از درب خانه‌ها شده است. • بهره‌مندی از پتانسیل‌های طبیعی شهر منجر به ایجاد کشاورزی شهری شده است که خود عنصری در راستای درآمدزایی پایدار و جذب گردشگر است. • پتانسیل‌های فرهنگی و بومی شهر با همکاری مردم و نهادها جریانی پایدار از گردشگری را رقم زده است و سود حاصل از این جریان منجر به ایجاد شهری مناسب برای تمامی گروه‌های سنی و جنسی در شهر شده است. • با تکیه بر برند شهر خلاق خوراک، این شهر در مقامی بین‌المللی در حال جذب گردشگر است و در این میان از روابط خواهرخواندگی خود با شهرهای اروپایی و آسیایی نیز بهره می‌گیرد. • زندگی در سطح محلات با مسئولیت اجتماعی همراه است و مدیریت شهری با برقراری ارتباطی پویا و مستمر در سطح محلات روزبه‌روز شفافیت و پاسخگویی خود را گسترش داده و اعتماد و مشارکت مردم را جلب می‌کند. • با آگاهی مردم و دغدغه مسئولین و همچنین همکاری نهادهای مردمی و دولتی و خصوصی، شهر رشت یک شهر پایدار از منظر زیست‌محیطی و همچنین تاب‌آور در برابر سوانح شده است.



شکل ۵۴- سناریوی توسعه شهر



۲-۱-۴-۲- راهبردها و اولویت‌بندی آن‌ها

راهبردها باعث می‌شوند که محیط مورد بررسی با طی مراحل تدریجی از حالت کنونی خود پا فراتر گذاشته و به جایگاه مورد نظر در آینده دست یابد. در واقع، استراتژی‌ها، راه و روش تحقق مأموریت مورد نظر تلقی می‌شوند. به گونه‌ای که از این راه، عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها و عوامل داخلی (قوت‌ها و ضعف‌ها) را بررسی و شناسایی کرده و از قوت‌ها و فرصت‌ها به درستی بهره‌برداری نموده، ضعف‌های داخلی را می‌توان از بین برد و از تهدیدهای خارجی نیز پرهیز نمود. در انتخاب استراتژی توجه هم‌زمان به مأموریت‌ها و اطلاعات از عوامل بیرونی و درونی ضرورت دارد و اینگونه است که می‌توان استراتژی‌های قابل اجرا را شناسایی و مورد ارزیابی قرار داد. انتخاب و بررسی استراتژی‌ها توسط گروه نخبگانی و کارشناسی صورت می‌گیرد که مهم‌ترین ویژگی این گروه آشنایی کافی با محیط مورد بررسی است و طی جلسات کارشناسی این استراتژی‌ها تدوین، بررسی و اولویت‌بندی می‌شوند. اولویت‌بندی استراتژی‌های به شرح زیر است. پس از مشخص ساختن اولویت‌ها با نظر جمع، استراتژی‌های اولویت‌دار برای اجرا انتخاب می‌شوند:

اولویت‌بندی استراتژی‌ها (راهبردها)			
۴	۳	۲	۱
ضرورت اجرا بسیار بالا	ضرورت اجرا بالا	ضرورت اجرا متوسط	ضرورت اجرا کم

شکل ۵۵ - اولویت‌بندی استراتژی‌ها

از میان راهبردهای برگرفته از سوات و همچنین راهبردهای به‌دست آمده از بطن گزاره‌های چشم‌انداز، که در ادامه به صورت تفصیلی ارائه شده‌اند، راهبردهای زیر به عنوان راهبردهای اصلی انتخاب شده‌اند و در ادامه بعد از اولویت‌بندی به شیوه نخبگانی، سطوح آن‌ها نیز مشخص می‌شود:



جدول ۲۴- اولویت بندی راهبردها

اولویت اجرا	راهبرد
۴	استفاده از ظرفیت گردشگری
۴	ایجاد شهری با اقتصاد پایدار، در دسترس و جذاب برای سرمایه گذاری
۴	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری
۴	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع آوری پسماند
۴	ایجاد شهری باکیفیت برای همه گروه های جامعه
۴	گسترش دامنه برون سپاری وظایف و امورات قابل واگذاری در جهت حمایت از فعالیت بخش خصوصی، تعاونی و ...
۴	ایجاد مدیریت یکپارچه طرح های توسعه شهری
۴	توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین المللی
۴	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت
۴	توسعه عدالت محور خدمات و دارایی ها در سطح شهر
۴	ایجاد کاربست اصول پدافند غیرعامل در شهر رشت
۴	ایجاد نظام هماهنگ ارتباطی بین بخش های متفاوت مدیریت شهری
۴	ایجاد نظام تعاملی بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات رسان
۴	ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری براساس اصول حکمروایی خوب شهری
۴	اتخاذ رویکرد مدیریت هوشمند انرژی
۴	توسعه فضاهای سبز شهری
۴	ایجاد شبکه حمل و نقلی یکپارچه از الگوهای حمل و نقلی شهر رشت
۴	ایجاد شبکه حمل و نقلی سبز و پاک
۴	تامین کیفیت زیست محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی رودخانه های شهر رشت
۴	ایجاد هماهنگی بین نظام توزیع کاربری ها و شبکه حمل و نقلی
۴	ایجاد الگوی شهر تاب آور مرتبط با زمینه شهر رشت
۳	توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی
۳	گسترش استفاده از معماری بومی شهر رشت
۳	توسعه فرهنگی شهر رشت در تعامل با سایر فرهنگ ها
۳	توسعه و حفظ اراضی کشاورزی
۳	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری
۳	گسترش میزان آگاهی شهروندان در خصوص اهمیت سیما، منظر و هویت شهری
۳	اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت زدایی



۲-۱-۵- تفکیک راهبردهای مرتبط با شهرداری از مجموع راهبردهای شهر و تعیین نقش و مأموریت دستگاه‌ها و نهادهای شهری در اجرای راهبردها

با وجود منحصربه‌فرد بودن مأموریت، اهداف و فعالیت‌های بخش‌های مختلف شهرداری، همه آن‌ها در حالت کلی در هر زمینه‌ای که فعالیت داشته باشند به دنبال پیشرفت، بقا و بهبود شرایط شهر رشت هستند. بر این اساس می‌توان استراتژی‌های شهرداری را در شرایط مختلف محیطی و داخلی برای رسیدن به اهداف پیشرفت، حفظ وضع موجود و یا پسرفت در سطوح مختلف تقسیم‌بندی کرد:



شکل ۵۶- استراتژی‌های سطوح مختلف مدیریت شهری

جدول ۲۵- سطح‌بندی استراتژی‌ها

استراتژی‌های سطح عملیاتی / اجرا (وظیفه)	استراتژی‌های سطح میانی مدیریت (رقابت و کسب‌وکار)	استراتژی‌های سطح عالی مدیریت (شهرداری)
استراتژی‌های منابع انسانی: - انتخاب - توسعه - ارزیابی عملکرد	استراتژی‌های توسعه: - نفوذ در بازار - توسعه بازار - توسعه محصول	استراتژی‌های هدایتی؛ هدف‌گیری به سمت رشد - رشد - ثبات - کاهش
استراتژی‌های مالی: - تامین مالی - سرمایه‌گذاری - تقسیم سود	استراتژی‌های رقابتی: - تمایز - تمرکز	
استراتژی‌های بازاریابی: - محصول - قیمت - ترفیع	استراتژی‌های مشارکتی: - سرمایه‌گذاری مشترک - اعطای امتیاز	استراتژی‌های سرپرستی؛ ایجاد هم‌افزایی از طریق توسعه و تسهیم منابع - نفوذ انفرادی - نفوذ اتصالی - نفوذ عملیاتی - نفوذ توسعه‌ای



جدول ۲۶ - سطح بندی راهبردها

سطح بندی	راهبرد
سطح عالی مدیریت	ایجاد مدیریت یکپارچه طرح های توسعه شهری
	ایجاد نظام هماهنگ ارتباطی بین بخش های متفاوت مدیریت شهری
	ایجاد نظام تعاملی بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات رسان
	گسترش دامنه برون سپاری وظایف و امورات قابل واگذاری در جهت حمایت از فعالیت بخش خصوصی، تعاونی و ...
	ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری براساس اصول حکمروایی خوب شهری
	اتخاذ رویکرد مدیریت هوشمند انرژی
سطح میانی مدیریت	استفاده از ظرفیت گردشگری
	ایجاد شهری با اقتصاد پایدار، در دسترس و جذاب برای سرمایه گذاری
	توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین المللی
	اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت زدایی
سطح عملیاتی / اجرا	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع آوری پسماند
	ایجاد شبکه حمل و نقلی یکپارچه از الگوهای حمل و نقلی شهر رشت
	ایجاد هماهنگی بین نظام توزیع کاربری ها و شبکه حمل و نقلی
	ایجاد شبکه حمل و نقلی سبز و پاک
	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت
	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری
	ایجاد کاربست اصول پدافند غیرعامل در شهر رشت
	ایجاد شهری با کیفیت برای همه گروه های جامعه
	توسعه عدالت محور خدمات و دارایی ها در سطح شهر
	توسعه و حفظ اراضی کشاورزی
	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری
	گسترش میزان آگاهی شهروندان در خصوص اهمیت سیما، منظر و هویت شهری
	تامین کیفیت زیست محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی رودخانه های شهر رشت
	ایجاد شهری با کیفیت برای همه گروه های جامعه
	توسعه فضاهای سبز شهری
	توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی
	گسترش استفاده از معماری بومی شهر رشت
	توسعه فرهنگی شهر رشت در تعامل با سایر فرهنگ ها
	ایجاد الگوی شهر تاب آور مرتبط با زمینه شهر رشت



۳- تکمیل فرم شماره ۱

در ادامه درختواره گزاره‌های چشم‌انداز، اهداف کلان، راهبردها و سیاست‌های اجرایی برنامه راهبردی شهر رشت به شرح زیر ارائه شده است:

جدول ۲۷- فرم شماره ۱: درختواره گزاره، اهداف کلان، راهبرد، سیاست‌های اجرایی

کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی
۱	رشت، شهری با مدیریت یکپارچه، شفاف و پاسخگو	۱	ارتقای مولفه‌های مدیریت شهری یکپارچه	۱	ایجاد نظام تعاملی و هماهنگ بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان و گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف	۱	ایجاد حلقه میانی بین مدیریت شهری و نهادهای خدمات‌رسان شهری
		۲	ارتقای مؤلفه‌های حکمروایی خوب شهری	۱	ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری	۱	ایجاد زیرساخت لازم برای تحقق طرح‌های توسعه شهری
				۲	ایجاد سازوکار تعامل با شهروندان	۱	اتخاذ رویکرد برنامه‌محوری در مدیریت شهری
۲	رشت، شهری با حمل‌ونقل پایدار، سبز (و پیاده‌مدار)	۱	ارتقای مولفه‌های پایداری در شبکه حمل‌ونقل	۱	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی یکپارچه از الگوهای حمل‌ونقلی شهر	۱	اتخاذ رویکرد یکپارچه و عدالت‌محور در شبکه حمل‌ونقل شهر رشت
		۲	ارتقای فرهنگ ترافیکی شهر رشت	۲	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی سبز و پاک	۲	گسترش دسترسی‌پذیری به حمل‌ونقل عمومی و شخصی
		۱	ارتقای مولفه‌های شهر هوشمند	۱	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت	۳	توسعه کارایی حمل‌ونقل عمومی
۳	رشت، شهری هوشمند	۱	ارتقای مولفه‌های شهر هوشمند	۱	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری	۱	ایجاد و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل غیرموتوری
		۱	ارتقای کیفیت منظر شهری رشت	۱	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۱	اتخاذ رویکرد آموزشی در اثربخشی فرهنگ ترافیکی
		۲	ارتقای کیفیت محیطی شهر رشت	۱	تأمین کیفیت زیست‌محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی شهر رشت	۱	تأمین زیرساخت‌های هوشمند در راستای افزایش خدمات‌رسانی
۴	شهری پایدار، پاک، سبز با منظر زیبا چشم‌نواز	۱	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند	۱	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند	۱	ایجاد جذابیت بصری در معابر و فضاهای باز عمومی با تاکید بر الگوی بومی
		۲	ارتقای مولفه‌های شهر دوستدار محیط‌زیست	۲	توسعه کیفیت محیطی شهر	۱	اتخاذ رویکرد دوستدار محیط‌زیست در شهر رشت
		۳	توسعه فضاهای سبز شهری ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۳	توسعه فضاهای سبز و باز شهری با تاکید بر توسعه متوازن و عادلانه و کشاورزی شهری	۲	بهره‌گیری از مدیریت یکپارچه و بهینه پسماند
۵	گیلان‌شهر، الگوی فرهنگ و هویت شهری	۱	ارتقای هویت‌مندی	۱	توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی	۱	ایجاد سازوکار ارتقای کیفیت مشاغل در زمینه‌های بهداشت، ایمنی، محیط‌زیست و انرژی و کاهش آلودگی
		۲	ارتقای عدالت شهری	۱	توسعه عدالت‌محور خدمات و دارایی‌ها در سطح شهر	۲	تأمین زیرساخت‌های هدایت آب‌های سطحی
		۳	ارتقای مولفه‌های همه‌شمولی و شهروندمداری	۱	ایجاد شهری باکیفیت برای همه گروه‌های جامعه	۳	تأمین زیرساخت‌های سازمان‌های خدمات‌رسان
۶	شهری تاب‌آور و پایدار در برابر سوانح	۱	افزایش تاب‌آوری و پایداری	۱	ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت	۱	ایجاد الگوی مدیریت خردمندانانه بحران در حوادث طبیعی و مصنوع
۷	شهری خلاق، گردشگرپذیر	۱	ارتقای گردشگری در شهر رشت	۱	توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین‌المللی	۱	تأمین زیرساخت گردشگری در سطح ملی و بین‌المللی با تاکید بر کسب و کارهای محلی
۸	شهری با اقتصاد پویا	۱	افزایش سطح درآمدهای پایدار	۱	اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت‌زدایی	۱	ایجاد تحول در ساختار درآمدزایی شهرداری رشت



۴- تدوین اهداف عملیاتی و هدف‌گذاری آن‌ها و تکمیل فرم شماره ۵

فرم شماره ۵ با معرفی اهداف کلان، راهبردها و اهداف عملیاتی به شرح زیر است:

جدول ۲۸- فرم شماره ۵: درختواره اهداف کلان، راهبردها و اهداف عملیاتی

کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	اهداف عملیاتی
۱	ارتقای مولفه‌های مدیریت شهری یکپارچه	۱	ایجاد نظام تعاملی و هماهنگ بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان و گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف	۱	ارتقای سینرژی بین‌بخشی در مدیریت شهری
		۲	ایجاد مدیریت یکپارچه طرح‌های توسعه شهری	۱	افزایش تحقق‌پذیری طرح‌های توسعه شهری
۲	ارتقای مؤلفه‌های حکمروایی خوب شهری	۱	ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری	۱	ارتقا اثربخشی در مدیریت شهری
				۲	افزایش مشارکت‌پذیری در مدیریت شهری
۱	ارتقای مولفه‌های پایداری در شبکه حمل‌ونقل	۱	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی یکپارچه از الگوهای حمل‌ونقلی شهر	۱	ارتقای کیفیت عبور و مرور و افزایش رضایت شهروندان
				۲	ارتقای پیوستگی الگوی سفری حمل‌ونقل عمومی و شخصی
				۳	ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی حمل‌ونقل عمومی
۲	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی سبز و پاک	۲		۱	افزایش فضاهای پیاده و انسان‌محور
۱	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت	۱		۱	افزایش پایبندی به قواعد و مقررات ترافیکی و استفاده از حمل‌ونقل عمومی
۱	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری	۱		۱	افزایش سهولت دسترسی به خدمات
۱	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۱		۱	ارتقای کیفیت نظام بصری در فضای شهری رشت
۱	تأمین کیفیت زیست‌محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی شهر رشت	۱		۱	کاهش آلودگی زیست‌محیطی رودخانه‌ها و محیط شهری
۳	ارتقای مؤلفه‌های شهر دوستدار محیط‌زیست	۱	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند	۱	کاهش سرانه تولید زباله و دستیابی به شهری پاک
				۲	افزایش سازگاری میان مشاغل و فعالیت‌ها
				۳	کاهش آلودگی محیطی
۲	توسعه کیفیت محیطی شهر	۳		۱	ارتقای بهداشت محیطی
۳	توسعه فضاهای سبز شهری ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۳		۱	افزایش سطح و سرانه فضای سبز
۱	ارتقای هویت‌مندی	۱	توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی	۱	ارتقای فرهنگ رشت
۲	ارتقای عدالت شهری	۱	توسعه عدالت‌محور خدمات و دارایی‌ها در سطح شهر	۱	افزایش عدالت فضایی و اجتماعی شهر رشت
۳	ارتقای مولفه‌های همه‌شمولی و شهروندمداری	۱	ایجاد شهری باکیفیت برای همه گروه‌های جامعه	۱	ارتقای مولفه‌های شهر دوستدار سالمند
۱	افزایش تاب‌آوری و پایداری	۱	ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت	۱	ارتقای سطح ایمنی و تاب‌آوری شهر رشت
۱	ارتقای گردشگری در شهر رشت	۱	توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین‌المللی	۱	ارتقای گردشگری مبتنی بر برندهای جهانی، طبیعت و مکان
۱	افزایش سطح درآمدهای پایدار	۱	اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت‌زدایی	۱	افزایش درآمدهای پایدار شهرداری

منابع

- اکبری، طلیمه (۱۳۸۴). شهرسبزی رویای دست نیافتنی تهران است" تهران، پایگاه اطلاعات معماری و شهرسازی
- پور احمد، احمد، زیاری، کرامت اله، حاتمی نژاد، حسین و پارسا، شهرام (۱۳۹۷). شهر هوشمند: تبیین ضرورت‌ها و الزامات شهر تهران برای هوشمندی. فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش های نو در جغرافیای انسانی، دوره دهم، شماره دوم: ۲۲-۱
- تاجیک، محسن، استعلاجی، علیرضا و سرور رحیم (۱۳۹۶). نقش برنامه ریزی مشارکتی در شهر سبز با نگاهی بر شهر شمشک دربندسر به عنوان اولین کاندیدای شهر سبز ایران. فصلنامه علمی - پژوهشی و بین المللی انجمن جغرافیای ایران، دوره پانزدهم، شماره پنجاه و چهارم: ۲۶۲-۲۴۷
- تیموری، ایرج، اصغری زمانی، اکبر، روستایی، شهریور، و کوشش وطن، محمدعلی. (۱۳۹۸). تحقق توسعه پایدار در قالب مفهوم شهر دوستدار کودک. جامعه شناسی اقتصادی و توسعه، ۸(۱)، ۷۹-۱۰۲.
- حسینی، سیدمصطفی، رهنما، محمد رحیم، اجزاء شکوهی، محمد و خوارزمی، امیدعلی (۱۳۹۹). تحلیل عوامل موثر بر الگوی شهر سبز با رویکرد آینده پژوهی در کلان شهر مشهد. فصلنامه علمی - پژوهشی علوم و تکنولوژی محیط زیست. دوره بیست و دوم، شماره ششم: ۳۲۳-۳۳۶
- خزایی، مصطفی. (۱۳۹۸). گردشگری شهری و توسعه شهری پایدار. جغرافیا و روابط انسانی، ۲(۳)، ۲۸۰-۲۹۱.
- رفیعیان، م.، پورجعفر، م.، تقوایی، ع. ا.، & صادقی، ع. (۱۳۹۳). ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد «توسعه حملونقل محور». فصلنامه مطالعات شهری، ۲(۶)، ۵۹-۷۴.
- رفیعیان، م.، خرمگاه، ش.، و اسماعیلی، خ. (۱۳۸۹). بازآفرینی شهری و رویکرد ایجاد و توسعه محلات سنتی شهری TND. نشریه اینترنتی نوسازی سازمان نوسازی شهر تهران، ۲(۸)، ۲۲-۳۹.
- رهنما، محمد رحیم (۱۳۹۸). جایگاه مسایل محیط‌زیستی در چشم‌انداز کلان‌شهرهای جهانی. مجله علمی پژوهشی آمایش سیاسی فضا. دوره اول، شماره سوم: ۱۴۷-۱۵۴
- زاهدی، شمس السادات، و نجفی، غلامعلی. (۱۳۸۵). بسط مفهومی توسعه پایدار. مدرس علوم انسانی، ۱۰(۴) (پیاپی ۴۹) ویژه نامه مدیریت، ۴۳-۷۶.
- ساسان پور، فرزانه و نوروزی، سحر (۱۳۹۵). پایداری مناطق شهری با رویکرد شهرسبزی، فصلنامه علمی - پژوهشی و بین المللی انجمن جغرافیای ایران، شماره چهاردهم: ۳۲۶-۳۰۹
- سلیمی، زهرا، نصیری، اسماعیل و حیدری، رمضان (۱۳۹۳). محیط زیست و توسعه پایدار شهری با تأکید بر مدیریت پسماند جامد شهری مطالعه موردی: شهر قزوین، اولین همایش ملی معماری عمران و محیط زیست شهری، ۱ خرداد، همدان.



- شاه حسینی، نظری، ترکستانی، محمد صالح، & قربانی. (۲۰۲۱). مدل مفهومی مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در حوزه گردشگری ایران با رویکرد نظریه داده بنیاد. مطالعات مدیریت گردشگری، ۱۶(۵۳)، ۱۰۹-۱۷۱.
- شعبانی، مرتضی، علوی، سید علی، مشکینی، ابوالفضل و سلمان ماهینی، عبدالرسول (۱۳۹۸). ارزیابی و سنجش فضایی محیط‌زیست شهری با رویکرد شهر سبز (مطالعه موردی: کلان‌شهر تهران). فصلنامه علمی - پژوهشی پژوهش‌های جغرافیای انسانی دوره پنجاه و یکم، شماره اول: ۱۲۷-۱۱۱
- شفیع پور، مجید. صفار، نرگس (۱۳۹۲). به سوی اقتصاد سبز (مسیرهایی برای توسعه پایدار و فقر زدایی)، انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست، تهران.
- صفوی مقدم، سیده مریم، و نوغانی دخت بهمنی، محسن. (۱۳۹۲). شهر دوستدار کودک و احساس شادی کودکان در شهر مشهد. کنفرانس ملی برنامه ریزی و مدیریت شهری.
- طاهری صفار، مرجان، ابوالحسینی، لیلی و شاهنوشی فروشانی، ناصر (۱۳۹۴) تعیین شاخص‌های ارزیابی پایداری اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی سدهای بزرگ، سومین همایش ملی پژوهش‌های محیط زیست و کشاورزی ایران، همدان
- طیبیان، منوچهر، افشار، یاسمین و شهابی شه‌میری، مجتبی (۱۳۹۴). ارزیابی تطبیقی جایگاه زیست محیطی شهر تهران با ۲۲ شهر آسیایی بر مبنای شاخص‌های رویکرد شهر سبز. فصلنامه علمی - پژوهشی معماری و شهرسازی آرمان شهر، دوره پانزدهم، شماره هشتم: ۳۲۹-۳۴۳
- فرجی، امین، یوسفی، زهرا، و علیان، مهدی. (۱۳۹۷). تحلیل الگوهای رشد شهری با تأکید بر نظریه رشد هوشمند، مطالعه موردی، منطقه ۲۲ کلان شهر تهران. معماری و شهرسازی پایدار، ۱۶(۱)، ۲۳-۳۸. SID. <https://sid.ir/paper/265492/fa>
- قرخلو، مهدی، و حسینی، سیدهادی. (۱۳۸۶). شاخص‌های توسعه پایدار شهری. جغرافیا و توسعه ناحیه ای، ۱۶(۸)، ۱۵۷-۱۷۷.
- گلکار، کورش (۱۳۸۵). مناسب سازی تکنیک تحلیلی سوات (SOWT) برای کاربرد در طراحی شهری، مجله‌ی صفا، شماره ۴۱، سال پانزدهم، صص ۲۱-۲.
- لطیفی، امین، و صارمی. (۱۴۰۰). معاصر سازی محلات قدیمی محدوده مرکزی شهرها با رویکرد توسعه محلات سنتی (TND) (مطالعه موردی: محله گلپا، همدان). جغرافیا و توسعه فضای شهری، ۷(۲)، ۸۷-۱۰۳.
- محمدی، علی، محرر، معصومه، و باباخانی فرد، محمدصادق. (۱۳۹۵). گردشگری خلاق، ابزاری نوین برای توسعه صنعت گردشگری در ایران. کنفرانس بین المللی نخبگان مدیریت. SID. <https://sid.ir/paper/864734/fa>
- مهدی زاده معین. (۱۳۹۸). بررسی رابطه بین شهر هوشمند و توسعه پایدار و چالش‌های دستیابی به شهر هوشمند پایدار.



- وثوقی، عبدلی، خزایی، & سارانی. (۲۰۲۰). واکاوی ظرفیت برندسازی شهری و عناصر برند در مقصد گردشگری مبتنی بر رویکرد هویت مینا. نشریه گردشگری شهری، ۷(۳)، ۱۴۳-۱۵۹.

- Ackermann, F., & Eden, C. (2011). Strategic management of stakeholders: Theory and practice. *Long range planning*, 44(3), 179-196.
- Adell, G. (1999). Theories and models of the peri-urban interface: a changing conceptual landscape. London: Development Planning Unit, UCL.
- Ahmad, I. ., Abdullah, N. ., Koji, I. ., Mohamad, S. E. ., Al-Dailami, A. ., & Yuzir, A. . (2022). Role of Algae in Built Environment and Green Cities: A Holistic approach towards Sustainability. *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 9(2-3), 69-80.
- Anguelovski I, Connolly JJT, Cole H, Garcia-Lamarca M, Triguero-Mas M, Baró F, Martin N, Conesa D, Shokry G, Del Pulgar CP, Ramos LA, Matheney A, Gallez E, Oscilowicz E, Mánéz JL, Sarzo B, Beltrán MA, Minaya JM.(2022) Green gentrification in European and North American cities. *Nat Commun.* 2;13(1):3816
- Brand, F. S., & Jax, K. (2007). Focusing the meaning (s) of resilience: resilience as a descriptive concept and a boundary object. *Ecology and society*, 12(1).
- Bryson, J.M. (2004). What to do when stakeholders matter: stakeholder identification and analysis techniques. *Public management review*, 6(1), 21-53.
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart cities in Europe. *Journal of urban technology*, 18(2), 65-82.
- Flomenhoft, G.) 2011(. "Is the concept of a green economy a useful way of framing policy discussions and policymaking to promote sustainable development?", *Natural Resources Forum* 35, Gund Institute University of Vermont, Burlington, VT, USA
- Folke, C. (2006). Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. *Global environmental change*, 16(3), 253-267.
- Ghorab, H.K., Shalahy, H.A) 2016 (Eco and Green cities as new approaches for planning and developing cities in Egypt. *Alexandria Engineering Journal*, Vol. 55, 495-503.
- Harrison, C., & Donnelly, I. A. (2011, September). A theory of smart cities. In *Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS-2011*, Hull, UK.
- Humphrey, Albert. S. (2004)." The Origins of the SWOT Analysis Model." Available at: <http://www.businessballs.com.>, [17 November 2010.].
- Nguyen, N.H., Skitmore, M., & Johnny, W.K.W. (2009). Stakeholder impact analysis of infrastructure project management in developing countries: a study of perception of project managers in state-owned engineering firms in Vietnam. *Construction Management and Economics*, 27(11),1129-1140.
- Olander, S., & Landin, A. (2005). Evaluation of stakeholder influence in the implementation of construction projects. *International Journal of Project Management*, 23, 321-328.



- Silva, B. N., Khan, M., Jung, C., Seo, J., Muhammad, D., Han, J., ... & Han, K. (2018). Urban planning and smart city decision management empowered by real-time data processing using big data analytics. *Sensors*, 18(9), 2994.
- UNEP (2011) *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication*
- Woolcock, G., & Steele, W. (2008). Towards the development of an indicators framework for a child-friendly community: literature review. Urban Research Program for the NSW Commission for Children and Young People, Griffith University, March.
- Yujie W, Hong Ch, Ruyin L, Qingqing S, Shiyan J & Bei L. (2022) Has the Sustainable Development Planning Policy Promoted the Green Transformation in China's Resource-based Cities?, *Conservation and Recycling*, Volume 180 , (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921344922000295>)



نقاشی‌های کودکان در رویداد مردمی با موضوع «شهر دوست‌داشتنی من»

۱۳۷۳

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله پنجم: برآورد درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در طی سالهای برنامه

سند پنجم: برآورد درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در طی سالهای برنامه

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش پنجم

فروردین ماه ۱۴۰۳



شناسنامه سند پنجم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	پنجم: برآورد درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در طی سالهای برنامه
ویرایش	پنجم
کد سند	ب.ر.ع - ۵/۵/۱۴۰۳۰۱
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی اکبر سالاری پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
همکار گروه اقتصاد	دکتر فرزاد رحیمزاده
کارشناسان	زهرا احمدی، شبنم دادو، عرفان خانی، مرجان عالمی



پیشگفتار

امروزه پاسخ به مسائل و چالش‌های درونی و بیرونی شهرها به‌خصوص در کلان‌شهرها، تبدیل به مهم‌ترین و اصلی‌ترین دغدغه مدیریت شهری شده است. کلان‌شهر رشت با توجه به ایفای نقشی مهم در مسیر شرق به غرب خزر و همچنین حلقه‌ای ارتباطی میان خطه شمال کشور و پایتخت ایران، از اهمیت بالایی برخوردار است که همین امر ضرورت توجه ویژه به برنامه‌ها و پروژه‌های این شهر را رقم می‌زند. برنامه‌ریزی (در تمامی سطوح خود) ابزاری است که در تمامی کشورهای توسعه‌یافته کلید اصلی گذر از بحران‌های شهری بوده است و همچنین در کشورهای درحال توسعه نیز همچون پلی برای گذار از شرایط نامطلوب و رسیدن به کیفیت مطلوب قلمداد می‌شود. از سوی دیگر ایجاد ارتباط میان چشم‌انداز پیش‌روی یک شهر و آنچه در شهر تحت عنوان پروژه‌های عملیاتی رقم می‌خورد از اهمیت بالایی برخوردار است و منجر به شکل‌گیری یک برنامه منسجم خواهد شد. در این میان مطابق با ماده ۱۵ قانون نوسازی شهری، شهرداری‌ها مکلف هستند که با راهنمایی وزارت کشور، برنامه‌های عملیاتی نوسازی و عمران و اصلاحات شهر را برای مدت پنج سال با اتکا به نقشه جامع شهر تدوین کنند و پس از تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور نسبت به اجرای طرح‌های این برنامه اقدام کنند. این سند مبتنی بر «دستورالعمل تهیه، تصویب، اجرا و پایش برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری» مصوب آذرماه ۱۴۰۱، با رویکرد برنامه‌ریزی شهری مشارکتی با شعار «برنامه‌ریزی با مردم نه برای مردم» و با تأکید بر درایی‌ها و ظرفیت‌های موجود در شهر در دو سطح راهبردی (سطح شهری) و عملیاتی (سطح سازمان‌های مدیریت شهری) تهیه شده است؛ در سطح راهبردی، این برنامه پاسخی به نیاز مدیریت شهری در کشور در راستای تدوین برنامه‌ای فراگیر با محتوای اقتصادی، اجتماعی و مشارکت‌محور است که در واقع با یاری به برنامه‌های توسعه کالبدی (طرح جامع و تفصیلی) به رفع مسائل شهر خواهد پرداخت و در سطح عملیاتی نیز با بررسی ویژگی‌های ساختاری و محتوایی مدیریت شهری رشت به دنبال آن است که برنامه‌هایی منطبق با ظرفیت و توانایی شهر و در جهت پاسخگویی و اجرا ارائه شوند. گام‌های فرایند طی شده در این میان به شرح زیر است:

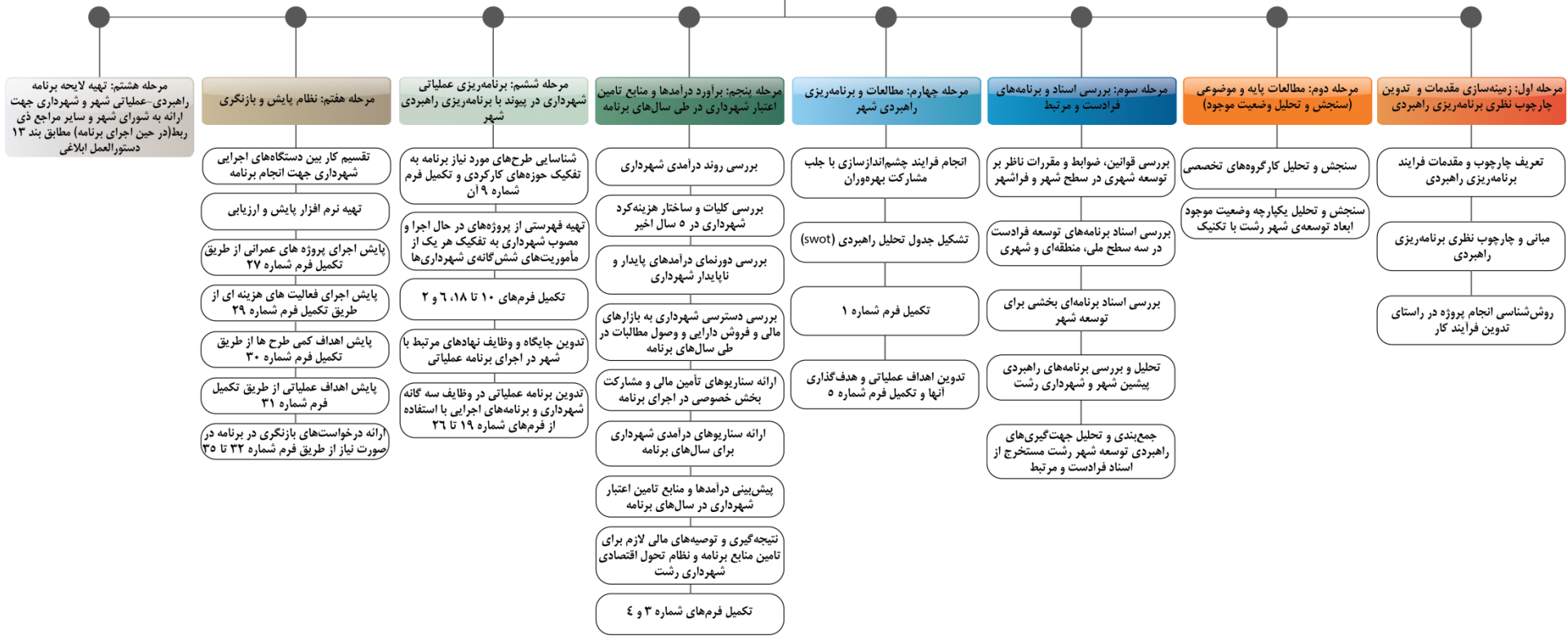


گام‌های تهیه طرح

برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت



مراحل مطالعات برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت



مراحل تهیه طرح



فهرست مطالب

- ۵- مرحله پنجم: برآورد درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در طی سال‌های برنامه ۱۲۷۴
- ۵-۱- بررسی روند درآمدی شهرداری (بیان مالی) در ۵ سال اخیر اعم از درآمدهای نقدی و غیرنقدی.. ۱۲۷۶
- ۵-۲- بررسی کلیات و ساختار هزینه‌کرد شهرداری در ۵ سال اخیر ۱۲۸۱
- ۵-۳- بررسی دورنمای درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری در طی سال‌های برنامه و ارائه روش‌های پیشنهادی درآمدزا جهت افزایش منابع پایدار درآمدی شهرداری ۱۲۸۵
- ۵-۳-۱- تحلیلی از روند موجود درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ ۱۲۸۹
- ۵-۳-۱-۱- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ ۱۲۸۹
- ۵-۳-۱-۲- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ ۱۲۹۱
- ۵-۳-۱-۳- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸ ۱۲۹۳
- ۵-۳-۱-۴- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ ۱۲۹۵
- ۵-۳-۱-۵- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ ۱۲۹۶
- ۵-۳-۲- بررسی عملکرد شهرداری رشت در زمینه پروژه‌های سرمایه‌گذاری و مشارکتی ۱۳۰۰
- ۵-۳-۳- سناریوهای پیش رو برای برآورد مقادیر آتی مهمترین مولفه‌های درآمدهای پایدار و ناپایدار ۱۳۰۵
- ۵-۳-۳-۱- سناریوی اول ۱۳۰۸
- ۵-۳-۳-۲- سناریوی دوم ۱۳۱۰
- ۵-۳-۳-۳- سناریوی سوم (برمبنای سری‌های زمانی) ۱۳۱۲
- ۵-۳-۳-۴- سناریوی چهارم ۱۳۱۴
- ۵-۳-۴- روند جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، عوارض نوسازی و عوارض شغلی به تفکیک مناطق مختلف شهرداری و پیش‌بینی آن ۱۳۱۷
- ۵-۳-۴- عوارض نوسازی به تفکیک مناطق و پیش‌بینی مقادیر آتی آن ۱۳۱۷
- ۵-۳-۴- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ به تفکیک مناطق و پیش‌بینی مقادیر آتی آن ۱۳۱۸
- ۵-۳-۴- پروانه‌های ساختمانی صادره به تفکیک مناطق مختلف شهرداری رشت ۱۳۱۹
- ۵-۴- بررسی دسترسی شهرداری به بازارهای مالی و فروش دارایی و وصول مطالبات در طی سال‌های برنامه ۱۳۲۱
- ۵-۴-۱- استقراض شهرداری‌ها از سیستم بانکی ۱۳۲۵
- ۵-۴-۲- انتشار اوراق مشارکت شهرداری ۱۳۲۶



- ۵-۵- ارائه سناریوهای تأمین مالی و مشارکت بخش خصوصی در اجرای برنامه ۱۳۳۰
- ۵-۶- ارائه سناریوهای درآمدی شهرداری برای سال‌های برنامه به تفکیک انواع کدهای درآمدی در دوره برنامه با استفاده از روش‌های علمی پیش‌بینی درآمدها ۱۳۳۵
- ۵-۶-۱- درآمد ناشی از عوارض عمومی ۱۳۳۶
- ۵-۶-۲- درآمد ناشی از عوارض اختصاصی ۱۳۳۸
- ۵-۶-۳- خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری ۱۳۴۰
- ۵-۶-۴- درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری ۱۳۴۲
- ۵-۶-۵- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی ۱۳۴۳
- ۵-۶-۶- اعانات، هدایا و دارایی ۱۳۴۵
- ۵-۷- پیش‌بینی درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در سال‌های برنامه ۱۳۴۷
- ۵-۸- نتیجه‌گیری و توصیه‌های مالی لازم برای تامین منابع برنامه و نظام تحول اقتصادی شهرداری رشت ۱۳۵۱
- ۵-۹- تکمیل فرم‌های شماره ۳ و ۴ ۱۳۵۷
- ۵-۱۰- پیوست: اطلاعات مدل سناریوی سوم ۱۳۵۸

فهرست شکل‌ها

- شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی ۱۲۷۴
- شکل ۲- منابع درآمدی شهرداری رشت ۱۳۹۷-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۲۷۹
- شکل ۳- روند منابع درآمدی شهرداری رشت ۱۳۹۷-۱۴۰۱ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۲۸۰
- شکل ۴- هزینه‌های شهرداری ۱۲۸۱
- شکل ۵- سهم بخش‌های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۱ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۲۸۳
- شکل ۶- سهم بخش‌های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۳-۱۳۹۸ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۲۸۴
- شکل ۷- ویژگی‌های منابع پایدار درآمدی ۱۲۸۵
- شکل ۸- شاخص‌های پایداری شهری (کریمی و مویدفر، ۱۳۹۵) ۱۲۸۷
- شکل ۹- سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ - بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲ ۱۲۹۰



- شکل ۱۰ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲
۱۲۹۱
- شکل ۱۱ - سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ - بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱ ۱۲۹۲
- شکل ۱۲ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱
۱۲۹۳
- شکل ۱۳ - سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰
۱۲۹۴
- شکل ۱۴ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰
۱۲۹۴
- شکل ۱۵ - سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۹
۱۲۹۵
- شکل ۱۶ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۹
۱۲۹۶
- شکل ۱۷ - سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۸
۱۲۹۷
- شکل ۱۸ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۸
۱۲۹۷
- شکل ۱۹ - روند منابع درآمدی پایدار و ناپایدار به تفکیک مهمترین مولفه‌های آن - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۷ -
۱۴۰۲ ۱۲۹۹
- شکل ۲۰ - روند سهم منابع درآمدی پایدار و ناپایدار به تفکیک مهمترین مولفه‌های آن - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۷ -
۱۴۰۱ ۱۲۹۹
- شکل ۲۱ - وضعیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ ۱۳۰۰
- شکل ۲۲ - پراکندگی تعداد پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری در سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ ۱۳۰۰
- شکل ۲۳ - نمونه مشوق‌های مصوب برای سرمایه‌گذاران ۱۳۰۳
- شکل ۲۴ - مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی اول - منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۰۹



- شکل ۲۵- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی دوم- منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۱۱
- شکل ۲۶- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۷ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی اول- منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۱۶
- شکل ۲۷- تفکیک عوارض نوسازی دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۱۷
- شکل ۲۸- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۱۹
- شکل ۲۹- تعداد پروانه‌های ساختمانی صادره در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ به تفکیک مناطق، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۲۰
- شکل ۳۰- مساحت زیربنای پروانه‌های ساختمانی صادره در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ به تفکیک مناطق، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۲۰
- شکل ۳۱- تامین مالی شهرداری رشت از بازار پولی و مالی کشور به تفکیک ابزارهای آن (هزار ریال)، ۱۳۹۷-۱۴۰۱ ۱۳۲۸
- شکل ۳۲- طیف گسترده انواع مدل‌های مشارکت شرکت‌های خصوصی در پروژه‌های زیرساختی ۱۳۳۱
- شکل ۳۳- سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۳۷
- شکل ۳۴- سناریوهای درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۳۸
- شکل ۳۵- سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۳۹
- شکل ۳۶- سناریو درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۴۰
- شکل ۳۷- سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۴۱
- شکل ۳۸- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۴۱
- شکل ۳۹- سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۴۲



- شکل ۴۰- سناریوی درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷، میلیون ریال
۱۳۴۳
- شکل ۴۱- سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع:
بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۴۴
- شکل ۴۲- سناریوی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان های دولتی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۴۵
- شکل ۴۳- سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری
رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ ۱۳۴۶
- شکل ۴۴- سناریوی اعانات هدایا و دارایی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۴۶
- شکل ۴۵- منابع بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱ ۱۳۴۷
- شکل ۴۶- پیش‌بینی مقادیر آتی منابع (درآمدی) شهرداری رشت ۱۴۰۲-۱۴۰۷ در قالب سناریوهای مختلف- منبع: یافته‌های
تحقیق ۱۳۴۸
- شکل ۴۷- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر درآمد ناشی
از عوارض عمومی ۱۳۵۸
- شکل ۴۸- روند درآمدهای مصوب ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در
بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۵۹
- شکل ۴۹- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی بر درآمد ناشی از عوارض
اختصاصی ۱۳۶۱
- شکل ۵۰- روند درآمدهای مصوب ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۷-
۱۴۰۳ ۱۳۶۲
- شکل ۵۱- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی بر درآمد ناشی از خدمات
و درآمدهای موسسات انتفاعی ۱۳۶۳
- شکل ۵۲- روند درآمدهای مصوب ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس
سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۷-۱۴۰۳ ۱۳۶۴
- شکل ۵۳- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه بر درآمدهای
حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت ۱۳۶۶
- شکل ۵۴- روند درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی
۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۶۷



- شکل ۵۵- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه بر کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت ۱۳۶۸
- شکل ۵۶- روند کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۶۹
- شکل ۵۷- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان دو بر اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی ۱۳۷۰
- شکل ۵۸- روند درآمدهای مصوب ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۷۱
- شکل ۵۹- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای ۱۳۷۳
- شکل ۶۰- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی ۱۳۷۴

فهرست جداول

- جدول ۱- طبقه‌بندی درآمد شهرداری‌ها ۱۲۷۶
- جدول ۲- مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش‌های مختلف ۱۳۹۴-۱۳۹۸ (درصد)- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت ۱۲۸۳
- جدول ۳- معیارهای یک سیستم پایدار تأمین درآمد شهرداری ۱۲۸۸
- جدول ۴- مهمترین بخش از درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری ۱۲۸۸
- جدول ۵- عمده‌ترین منابع درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت- یافته‌های پژوهش ۱۲۸۹
- جدول ۶- مشخصات پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ ۱۳۰۱
- جدول ۷- مشوق‌های تصویب‌شده در راستای جذب مشارکت سرمایه‌گذاران ۱۳۰۲
- جدول ۸- نرخ تورم سالیانه ۱۳۹۶-۱۴۰۰ ۱۳۰۸
- جدول ۹- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی اول - منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۰۹
- جدول ۱۰- جدول ۵: میانگین نرخ رشد درآمدهای وصولی شهرداری رشت ۱۳۹۶-۱۴۰۰- منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۱۰



- جدول ۱۱- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی دوم- منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۱۱
- جدول ۱۲- شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی و نرخ تورم در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۱۲
- جدول ۱۳- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی سوم- منبع: یافته‌های تحقیق ۱۳۱۳
- جدول ۱۴- نرخ تورم سالیانه ۱۳۹۶-۱۴۰۱ ۱۳۱۴
- جدول ۱۵- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی چهارم ۱۳۱۵
- جدول ۱۶- عوارض نوسازی دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ و پیش‌بینی آن، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۱۸
- جدول ۱۷- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ و پیش‌بینی آن، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت ۱۳۱۸
- جدول ۱۸- تامین مالی شهرداری رشت از بازار پولی و مالی کشور به تفکیک مقادیر مصوب و عملکرد ۱۳۹۷-۱۴۰۱ ۱۳۲۹
- جدول ۱۹- سناریوهای درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۳۷
- جدول ۲۰- سناریو درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۳۹
- جدول ۲۱- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۴۱
- جدول ۲۲- سناریوی درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷، میلیون ریال ۱۳۴۲
- جدول ۲۳- سناریوی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۴۴
- جدول ۲۴- سناریوی اعانات هدایا و دارایی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۴۶
- جدول ۲۵- سناریوی پیش‌بینی درآمد شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱، میلیون ریال ۱۳۴۸
- جدول ۲۶- مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی اول، میلیون ریال ۱۳۴۹



- جدول ۲۷- مقادیر محل های درآمدی پیش بینی شده و مقادیر بودجه در سال های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی دوم،
میلیون ریال ۱۳۴۹
- جدول ۲۸- مقادیر محل های درآمدی پیش بینی شده و مقادیر بودجه در سال های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی سوم،
میلیون ریال ۱۳۵۰
- جدول ۲۹- مقادیر محل های درآمدی پیش بینی شده و مقادیر بودجه در سال های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی چهارم،
میلیون ریال ۱۳۵۰
- جدول ۳۰- جمع بندی راهکارهای پیشنهادی ۱۳۵۶
- جدول ۳۱- فرم شماره ۳: پیش بینی منابع مالی و درآمدهای شهرداری در طی سال های برنامه (ارقام به هزار ریال)..... ۱۳۵۷
- جدول ۳۲- فرم شماره ۴: تعیین سهم اعتبارات جاری و عمرانی شهرداری در طی سال های برنامه (ارقام به هزار ریال) .. ۱۳۵۷
- جدول ۳۳- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۵۸
- جدول ۳۴- فرم پیش بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض عمومی در سال ۱۴۰۳ ۱۳۶۰
- جدول ۳۵- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۶۲
- جدول ۳۶- فرم پیش بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی در سال ۱۴۰۳ ۱۳۶۳
- جدول ۳۷- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۷-
۱۴۰۳ ۱۳۶۴
- جدول ۳۸- فرم پیش بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی
شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ ۱۳۶۵
- جدول ۳۹- درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۶۶
- جدول ۴۰- فرم پیش بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ ۱۳۶۷
- جدول ۴۱- کمک های اعطایی دولت و سازمان های دولتی به شهرداری رشت و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷
..... ۱۳۶۹
- جدول ۴۲- فرم پیش بینی کمک های اعطایی دولت و سازمان های دولتی به شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ ۱۳۷۰
- جدول ۴۳- اعانات، کمک های اهدائی و دارایی شهرداری رشت و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۷۱
- جدول ۴۴- فرم پیش بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی
شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ ۱۳۷۲
- جدول ۴۵- منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه ای شهرداری رشت و پیش بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۷۳



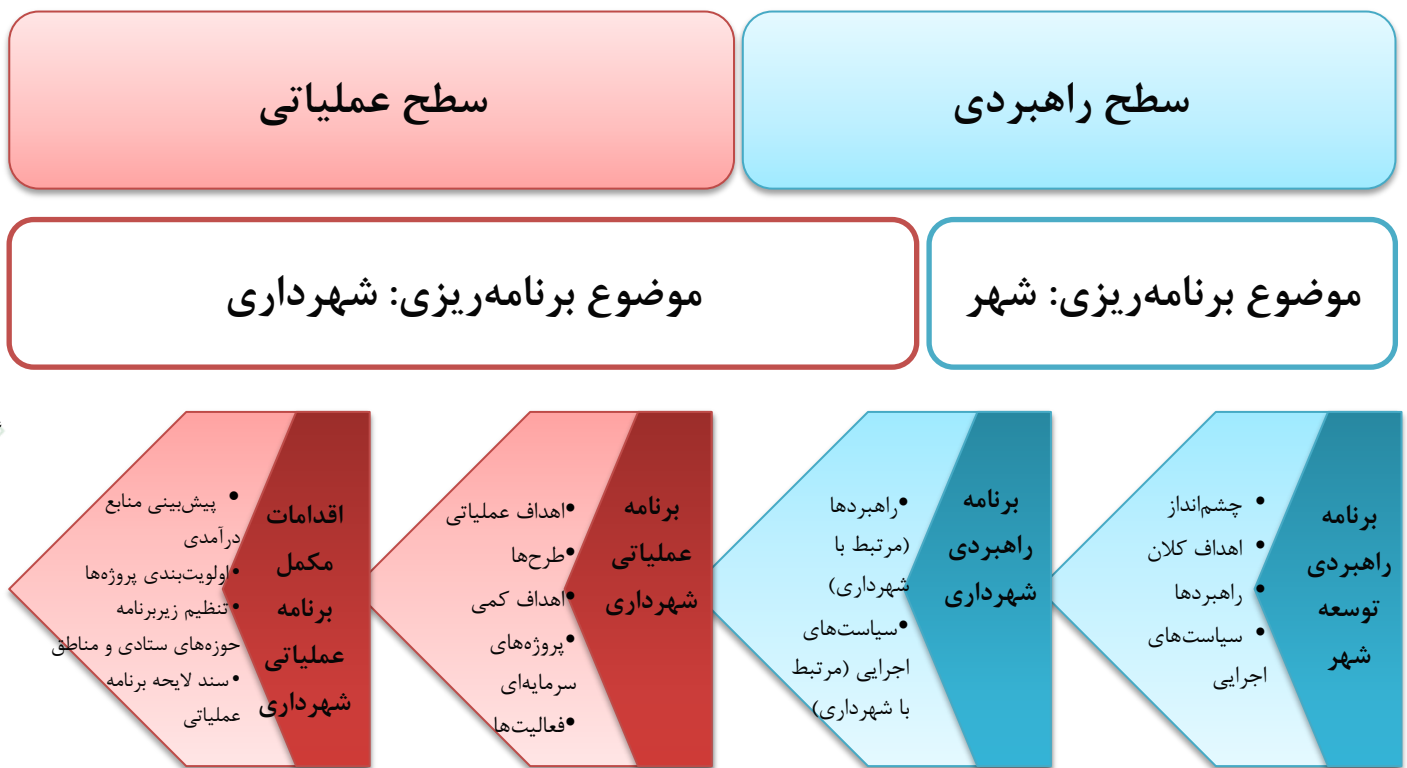
جدول ۴۶- منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۷۵

جدول ۴۷- جمع کل منابع شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ ۱۳۷۵



۵- مرحله پنجم: برآورد درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در طی سالهای برنامه

با مروری بر جایگاه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر، مشخص است که برنامه در دو سطح راهبردی با افق بیستساله و عملیاتی با افق پنج ساله تدوین می‌گردد. در گام چهارم برنامه راهبردی، بر اساس شناسایی ظرفیت‌ها، استعدادها، ارزش‌ها و اولویت‌های حاکم بر شهر رشت، چشم‌انداز بیستساله شهر تدوین شد و در ادامه آن اهداف کلان، راهبردها، اهداف عملیاتی و سیاست‌های اجرایی نیز مشخص شدند که در ادامه ارائه شده است. در گام بعد نیاز است که وارد سطح عملیاتی شده و برنامه برای عملیاتی شهرداری رشت با تکیه بر چشم‌انداز، اهداف، راهبردها و سیاست‌های گام چهارم تدوین شوند و برنامه‌ای مدون برای پنج سال آتی شهرداری رشت به‌دست آید.



۱۳۷۴

شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی

شهرداری‌ها نقش مهمی در توسعه و مدیریت شهری و ارائه کالاها و خدمات عمومی در سطح شهر ایفا می‌کنند. انجام این خدمات و تعهدات نیازمند منابع مالی است که در ۴ دهه اخیر دستخوش تغییرات متعددی بوده است. در قانون بودجه سال ۱۳۶۲، همزمان با دوران دفاع مقدس و کاهش درآمدهای عمومی، دولت مکلف به ارائه لایحه‌ای با هدف خودکفایی شهرداری‌ها طی دوره زمانی سه ساله شد. اگرچه دولت همچنان چنین لایحه‌ای ارائه نداده است، اما در همان دوران اختیار وضع عوارض به شهرداری‌ها واگذار شد. با گذشت چند دهه وزن عوارض ساختمانی در بودجه شهرداری‌ها به شدت افزایش یافت به‌طوری که یکی از چالش‌های اساسی شهرداری‌ها در اواخر دهه ۸۰ به خصوص با ورود به رکود مسکن در سال ۱۳۸۸، مسئله ناپایداری



منابع درآمدی شد. از این رو، در قانون بودجه سال ۱۳۸۹ و همچنین قانون برنامه پنجم کشور ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ وزارت کشور، شهرداری ها و شوراهای اسلامی شهر مکلف به پایدارسازی نظام درآمد نمود.

بعبارت دیگر، تا قبل از سیاست خودکفایی شهرداری ها در ایران مندرج در قانون بودجه سال ۱۳۶۲، بیشتر درآمد شهرداری ها مبتنی بر منابع دولتی بود، ولی در پی سیاست‌های تعدیل اقتصادی، سهم پرداخت‌های مالی دولت به شهرداری ها کاهش جدی یافت. رشد سریع جمعیت شهری به همراه واگذاری برخی از وظایف دولت به شهرداری‌ها، موجب افزایش شدید نیازهای مالی شهرداری ها شده است. شهرداری ها بخشی از این نیازها را از طریق مالیات‌های محلی، وجوه انتقالی از دولت مرکزی و دیگر منابع درآمدی‌شان برآورده می‌کنند، اما این منابع درآمدی نمی‌توانند تمام نیازهای سرمایه‌گذاری و عمرانی شهرداری ها را پوشش دهند. از این رو نیاز به منابع درآمدی جدیدتر و روش‌های تامین مالی نوین احساس می‌گردد (سهرابی و صفری، ۱۳۹۸).

در کنار محدود بودن درآمد و منابع درآمدی شهرداری ها، چالش دیگری که مطرح می‌گردد ناپایدار بودن درآمدهای شهرداری و متکی بودن بخش اعظمی از منابع درآمدی شهرداری به منابع ناپایدار درآمدی است. بر این اساس و در راستای تلاش برای پایدار نمودن منابع درآمدی شهرداری ها، در تیر ماه ۱۴۰۱ «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در این قانون تاکید بر استفاده بیشتر از درآمدهای پایدار و کاهش اتکای شهرداری‌ها بر درآمدهای ناپایدار از جمله فروش تراکم و جرایم ساختمانی از جمله کمیسیون ماده ۱۰۰ است. از این رو، با عنایت به اهمیت مبحث درآمد برای شهرداری رشت همانند سایر شهرداری‌ها در این گزارش مطالب و مفاهیم زیر ارائه گردیده است:

- نحوه تامین مالی بالقوه شرکت‌ها و موسسات نظیر شهرداری‌ها؛
- قانون درآمد پایدار شهرداری‌ها و استخراج روش‌ها و ابزارهای تامین مالی شهرداری رشت براساس این قانون؛
- تبیین و ارائه مهمترین ابزارهای تامین مالی شهرداری و نحوه استفاده از آن توسط این نهاد؛
- روش‌های تامین مالی موسسات نظیر شهرداری ها در کشورهای جهان با هدف شناسایی ابزارهای جدید؛
- ارائه مفهوم و شاخص‌های پایداری و ناپایداری درآمدهای شهرداری؛
- بررسی روند درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱؛
- برآورد و پیش‌بینی درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در بازه ۵ ساله ۱۴۰۳-۱۴۰۷؛
- ارائه راهکارهای عملیاتی و راهبردی در راستای افزایش درآمد شهرداری رشت.



۵-۱- بررسی روند درآمدی شهرداری (بیان مالی) در ۵ سال اخیر [اعم از درآمدهای نقدی و غیرنقدی]

امروزه شهرداری بعنوان مؤسسه‌ای مدنی و برخاسته از مردم تلقی می‌گردد که وظیفه فعالیت به سمت توسعه پایدار شهری و توسعه انسانی را بر عهده دارد. به همین دلیل است که شهرداری‌ها باید در کنار فعالیت‌های سنتی و مرسوم خود به فعالیت‌های فرهنگی، بهزیستی و زیست‌محیطی بپردازند. در کشور ایران، شهرداری به عنوان نهاد محلی و برخاسته از متن مردم منطقه، متولی اصلی اداره امور خدماتی، عمرانی و نوسازی شهری، ناچار است در قبال ایفای وظایف قانونی خود، به دلیل عدم وابستگی مالی به دولت و بودجه عمومی، به طرق مختلف و بر پایه قانون، عوایدی را کسب و به مصرف امور مورد نظر برساند. این در حالی است که این نهاد در عین استقلال مالی از لحاظ سیستم نظارتی، در وضعیت بینابینی قرار دارد و از استقلال کافی برخوردار نیست. موضوع درآمدهای شهرداری مقوله بسیار مهمی است چرا که اگر شهرداری درآمد داشته باشد خدمات بهتری می‌تواند ارائه دهد و به توسعه و عمران بیشتر شهر اقدام نماید. تا قبل از سیاست خودکفایی شهرداری‌ها در ایران مندرج در قانون بودجه سال ۱۳۶۲، بیشتر درآمد شهرداری‌ها مبتنی بر منابع دولتی بود، ولی در پی سیاست‌های تعدیل اقتصادی، سهم پرداخت‌های مالی دولت به شهرداری‌ها کاهش جدی یافت. رشد سریع جمعیت شهری به همراه واگذاری برخی از وظایف دولت به شهرداری‌ها، موجب افزایش شدید نیازهای مالی شهرداری‌ها شده است. شهرداری‌ها اگرچه بخشی از این نیازها را از طریق مالیات‌های محلی، وجوه انتقالی از دولت مرکزی و دیگر منابع درآمدی‌شان برآورده می‌کنند، اما این منابع درآمدی نمی‌توانند تمام نیازهای سرمایه‌گذاری و عمرانی شهرداری‌ها را پوشش دهند. از این‌رو، شهرداری‌ها برای تأمین منابع مالی مورد نیاز، همواره به دنبال یافتن منابع جدید درآمدی هستند. ماده ۲۹ آیین نامه مالی شهرداری‌ها، درآمد شهرداری‌ها را به طبقات زیر تقسیم می‌کند (مظفری و همکاران، ۱۳۹۵).

جدول ۱- طبقه‌بندی درآمد شهرداری‌ها

طبقه اصلی درآمدی	زیر گروه‌ها
درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)	<ul style="list-style-type: none"> - وصولی توسط سایر مؤسسات مثل اسناد رسمی، بلیت هواپیمایی و برپایی نمایشگاه؛ - عوارض بر ساختمان‌ها و اراضی، مثلاً بر پروانه‌های ساختمانی، بر مازاد تراکم، بر معاملات غیرمقول، نوسازی و غیره؛ - عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل مثل شماره‌گذاری موتورسیکلت و سایر وسایل نقلیه، عوارض سالیانه خودروهای سواری، ثبت‌نام رانندگی و غیره؛ - عوارض بر پروانه‌های کسب و فروش خدماتی، مثل عوارض بر پروانه‌های کسب و پیشه و حق صدور پروانه، بر قراردادهای و غیره.
درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی	<ul style="list-style-type: none"> - وصولی توسط شهرداری و سایر مؤسسات مثل حق بیمه حریق و غیره؛ - سهمیه از عوارض وصولی متمرکز مثل سهم شهرداری از عوارض وصولی متمرکز.
بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری	<ul style="list-style-type: none"> - درآمد ناشی از بهای خدمات شهرداری، مثل حق آسفالت و لکه‌گیری، حق کارشناسی و فروش نقشه و غیره؛ - درآمد تأسیسات شهرداری، مثل درآمد مراکز تفریحی و فروش گل و گیاه و غیره.
درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری	<ul style="list-style-type: none"> - درآمد حاصل از وجوه شهرداری مثل درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری در بخش عمومی یا خصوصی و غیره؛ - درآمد حاصل از اموال شهرداری مثل مال‌الاجاره و درآمد حاصل از پارکینگ‌ها و غیره.
کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی	<ul style="list-style-type: none"> - کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی.
اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی و دارایی‌هایی	<ul style="list-style-type: none"> - اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی؛ - اعانات و کمک‌های دریافتی از مؤسسات عمومی غیردولتی؛



طبقه اصلی درآمدی	زیر گروه ها
که به طور اتفاقی یا به موجب قانون به شهرداری تعلق می گیرد.	<ul style="list-style-type: none"> - اموال و دارایی‌هایی که به صورت اتفاقی یا به موجب قانون به شهرداری تعلق می‌گیرد، مانند جریمه کمیسیون ماده صد، حق مشرفیت، جریمه سد معبر و غیره.
سایر منابع تأمین اعتبار	<ul style="list-style-type: none"> - وام‌های دریافتی؛ - فروش اموال شهرداری؛ - سایر منابع مثل اوراق مشارکت و پروژه‌های سرمایه‌گذاری مشارکتی؛ - عوارض و درآمدهای وصولی در حریم استحفاظی شهرها.

منبع: آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها

در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲، روند مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)، منابع حاصل از واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای و اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی، اموال و دارایی‌ها افزایشی بوده، اما در سایر منابع درآمدی شهرداری رشت روند محسوسی دیده نمی‌شود. افزایشی بودن روند درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) بسیار قابل توجه بوده و حکایت از تمایل شهرداری رشت برای تأمین مالی فعالیت‌ها از محل منابع درآمدی پایدار دارد. زیرا این بخش از درآمدها، یکی از مهمترین قسمت‌های درآمد پایدار شهرداری‌ها تلقی می‌گردد. رشد این بخش از منابع درآمدی، اغلب بدلیل افزایش قیمت و رونق بازار مسکن و افزایش ساخت و ساز در این حوزه بوده و در ادامه منجر به افزایش عوارض نوسازی، عوارض بر پروانه‌های ساختمانی و مزاد تراکم شده است. همچنین درآمد ناشی از عوارض نوسازی و کسب درآمد از طریق اعطای پروانه ساختمانی در منطقه ۱ شهرداری رشت بیشتر از سایر مناطق بوده و نقش این منطقه در افزایش درآمد شهرداری رشت پررنگ است. منطقه ۲ نیز بعد از منطقه ۱ نقش تاثیرگذاری در افزایش درآمدهای ناشی از عوارض عمومی شهرداری دارا است. تمامی این موارد باعث شده است که درآمدهای ناشی از عوارض عمومی در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲، بیش از ۵/۸۹ برابر گردد.

پیش‌بینی می‌گردد که در سال‌های آتی، با توجه به شرایط کلان اقتصادی و عزم دولت برای کنترل قیمت مسکن و رکودی که بعد از افزایش قیمت شدید مسکن بر بازار مسکن حاکم می‌گردد، درآمدهای مربوط به عوارض بر ساختمانها و اراضی، مثلاً بر پروانه‌های ساختمانی، بر مزاد تراکم، بر معاملات غیرمنقول، نوسازی و غیره رشد سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ را نداشته باشد. زیرا با توجه به افزایش قیمت مصالح ساختمانی، تمایل مردم برای ساخت و ساز جدید و بازسازی و نوسازی خانه‌های قدیمی کاهش می‌یابد. همچنین با افزایش هزینه اجاره بویژه در بخش تجاری و بالا بودن هزینه شروع کسب و کار، توانایی افراد برای ایجاد و شروع شغل جدید پایین می‌آید. علاوه بر این با توجه به کاهش هیجانان در بازار خودرو و کاهش خرید و فروش آن، عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل مثل شماره‌گذاری موتورسیکلت و سایر وسایل نقلیه نیز روند افزایشی محسوسی را نخواهد داشت. از این رو، انتظار بر این خواهد بود که درآمد شهرداری رشت از محل عوارض عمومی رشدی همانند سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۹ را تجربه نماید.

اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی نیز اگر چه روند افزایشی دارد، اما بدلیل ناپایدار بودن این گونه درآمدها نمی‌توان بر آن در جهت تأمین مالی فعالیت‌های شهرداری رشت اتکا نمود. در این گروه درآمدی، آنچه موجب افزایش این درآمدها بویژه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ گردیده، رشد جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ است. سهم جرایم ماده ۱۰۰ در سال



۱۴۰۰ حتی ۲۳ برابر مجموع عوارض نوسازی و عوارض شغلی بوده است. بر این اساس، در بازه زمانی ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱، حدود ۶۴۸ میلیارد ریال عوارض نوسازی و ۲۳۶ میلیارد ریال عوارض شغلی دریافت شده است. با این حال مهمترین منبع درآمدی شهرداری رشت جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ بوده است. بطوریکه جرایم دریافتی بابت کمیسیون ماده ۱۰۰ در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، ۱۵۳۰۸ میلیارد ریال بوده و این مبلغ به تنهایی چندین برابر مجموع درآمد های عوارض نوسازی و عوارض شغلی است. بنابراین می توان بیان نمود که جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ نقش کلیدی در سبد درآمدی شهرداری رشت دارد. در این بخش نیز، سهم شهرداری منطقه ۱ رشت در اخذ جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ بیشتر از سایر مناطق بوده است. در بودجه مصوب سال ۱۴۰۲ شهرداری رشت، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، ۷۵۲۳ میلیارد ریال پیش بینی شده است که نسبت به سال ۱۴۰۱ یعنی مبلغ ۴۶۹۱ میلیارد ریال، افزایش ۶۰ درصدی را نشان می دهد.

منابع حاصل از واگذاری دارایی های سرمایه ای نیز بیانگر این است که شهرداری برای تامین منابع مالی خود چقدر روی فروش دارایی ها حساب باز کرده است. قسمت عمده این منابع از محل فروش اموال منقول مانند فروش ساختمان ها و تاسیسات شهرداری و فروش اموال غیرمنقول و اسقاط مانند فروش وسایل نقلیه و ماشین آلات و تجهیزات و یا فروش اموال اسقاطی و ضایعات است. این نوع منابع درآمدی، ماهیت ناپایدار داشته و شهرداری رشت بایستی بدنبال کاهش این نوع درآمد باشد. در بودجه مصوب سال ۱۴۰۲، فروش اموال غیرمنقول ۵۱۸۰ میلیارد ریال برآورد شده و به تنهایی بیش از ۹۰ درصد منابع حاصل از واگذاری دارایی های سرمایه ای را شامل می گردد.

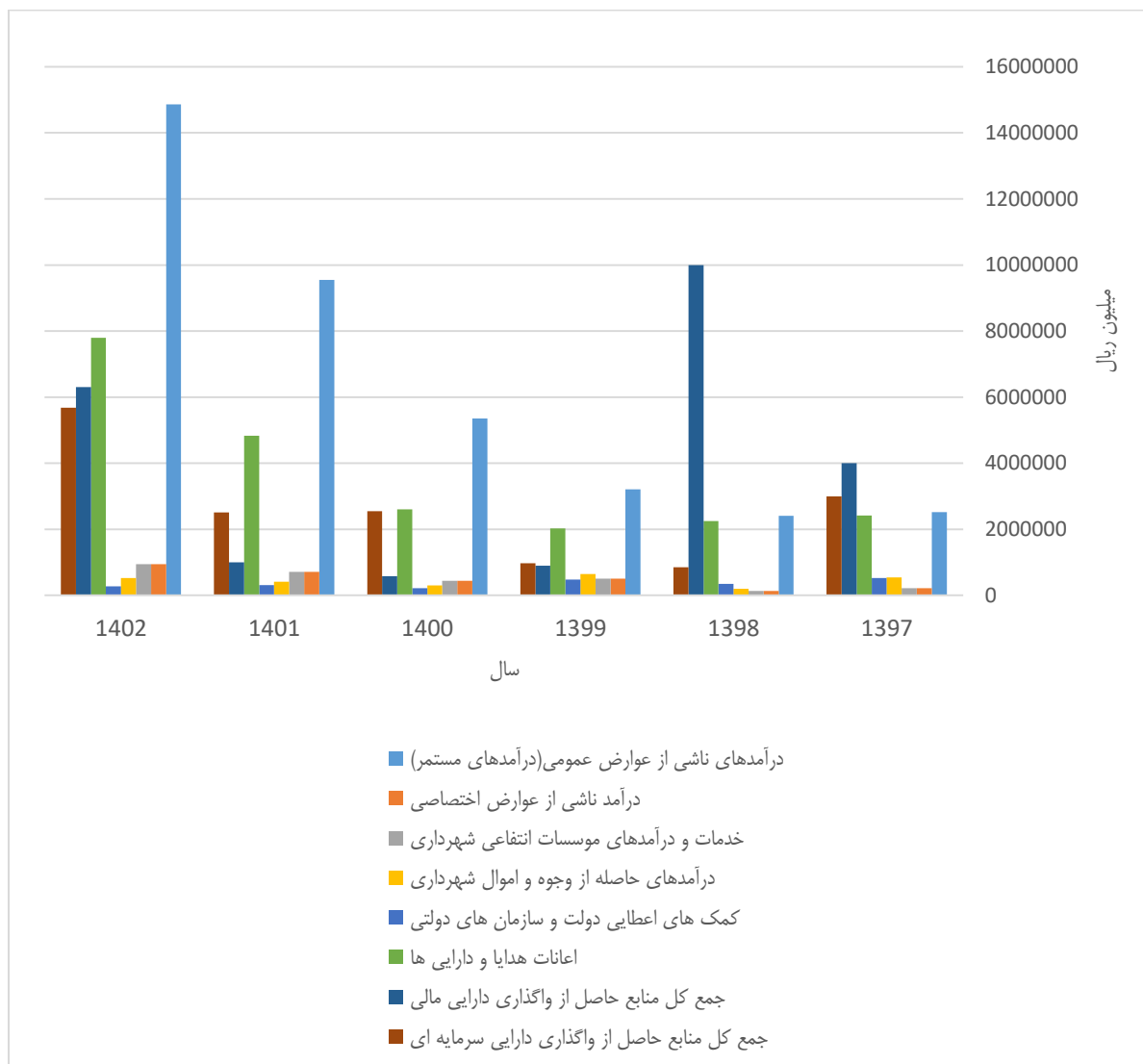
بر اساس نمودار ۳، افزایش قابل توجه منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی در سال ۱۳۹۸، بدلیل لحاظ نمودن فروش حجم زیاد اوراق مشارکت در بودجه سال ۱۳۹۸ از سوی شهرداری رشت است. با این وجود، بررسی داده ها و اطلاعات مربوط به فروش اوراق مشارکت و صکوک توسط شهرداری رشت، نشان می دهد شهرداری رشت، برای تامین مالی فعالیتهای جاری و عمرانی خود، موفقیتی در استفاده از ظرفیتهای بازار مالی و پولی کشور نداشته است. نگاهی به مقادیر مصوب و عملکرد شهرداری در فروش اوراق مشارکت بیانگر این است که فروش اوراق مشارکت در حد مصوبه باقی مانده و چندان عملیاتی نشده است. از دلایل اصلی این امر می توان به فرایند زمان بر برای کسب مجوز فروش اوراق مشارکت اشاره کرد. همچنین با وجود نرخ تورم بالا در سطح کلان اقتصاد و با وجود نرخ های سود بالاتر در بازارهای ارز، مسکن و بازار طلا و سهام، عملاً نرخ سود اوراق مشارکت شهرداریها، اغلب برای سرمایه گذاران جذاب نبوده و افراد تمایلی به سرمایه گذاری در آن ندارند. در بودجه مصوب سال ۱۴۰۲، منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی ۶۳۰۰ میلیارد ریال برآورد شده که ۵۸۰۰ میلیارد ریال آن از محل اخذ وام و تسهیلات از بانک ها و موسسات مالی است.

همچنین در بودجه های سنواتی شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲ مبلغی به عنوان ۱۲ در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی بصورت مصوب قید می گردد اما مقادیر عملکردی آن صفر است. این در حالی است که بایستی معادل ۱۲ در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی که حقوق ورودی آنها وصول می شود، توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور (سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور) واریز شده تا به نسبت ۱۳ درصد کلان شهرها، ۳۵ درصد دهیاری ها و ۵۲ درصد سایر شهرداری ها و بر اساس شاخص های جمعیت و کمتر توسعه یافتگی، صرف کمک و ایجاد درآمد پایدار برای شهرداری ها و دهیاری ها شود.

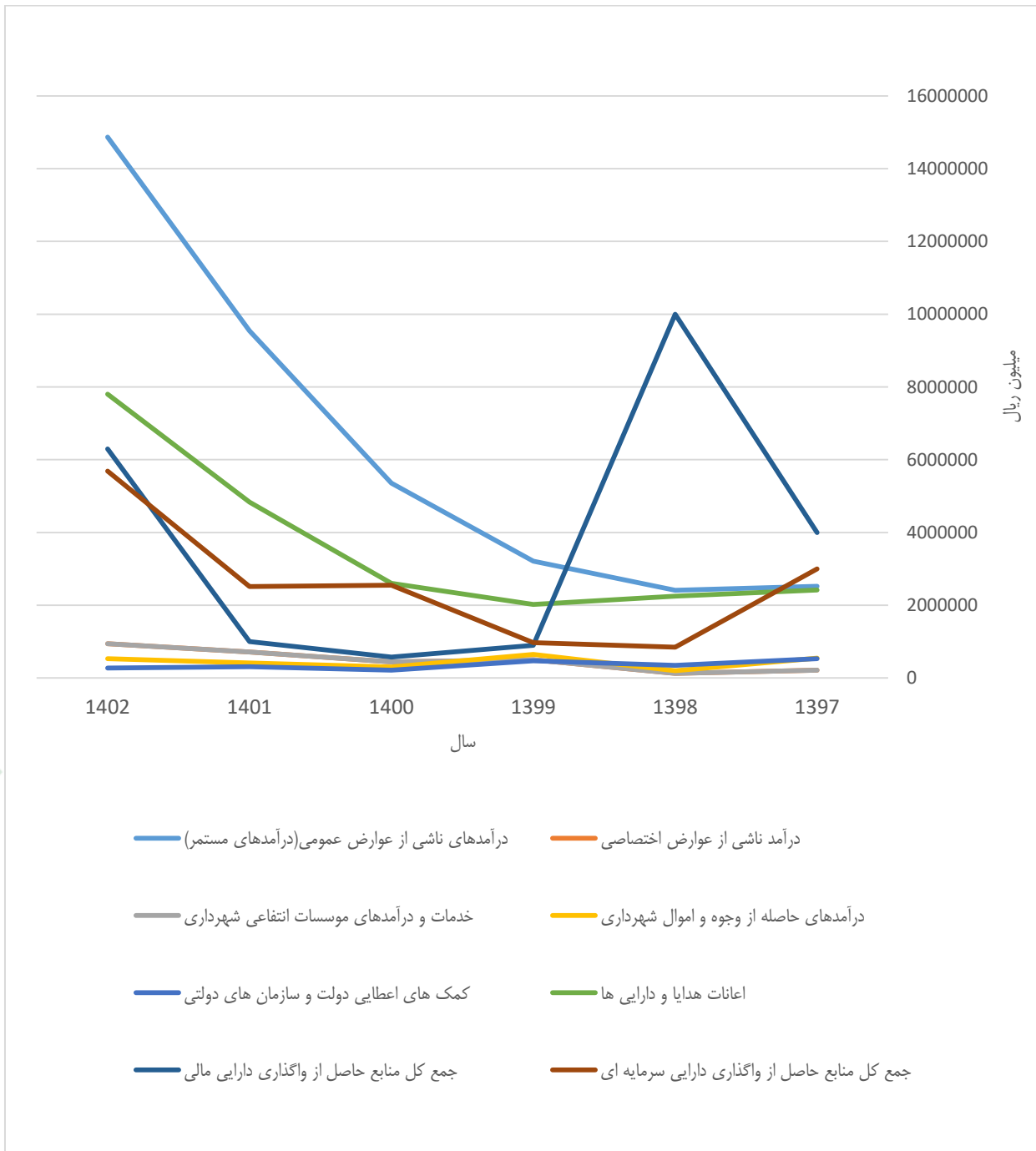


در کل می‌توان بیان نمود که براساس مطالعه روند منابع درآمدی شهرداری رشت، برخی از عوامل محدودکننده درآمدی شهرداری عبارتند از

- عدم وصول برخی از منابع درآمدی در سال های اخیر همانند درآمد ۱۲ درهزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی؛
- اتکا به منابع درآمدی ناپایدار مانند فروش دارایی های سرمایه ای و افزایش آن در سال های اخیر در ترکیب درآمد شهرداری رشت؛
- رکود حاکم بر بازار مسکن و کاهش فعالیت ساخت و ساز بدنبال افزایش قیمت شدید مسکن در سال های قبل و افزایش هزینه مصالح ساختمانی و کاهش حاشیه سود سازندگان مسکن.



شکل ۲- منابع درآمدی شهرداری رشت ۱۳۹۷-۱۴۰۲ - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت



شکل ۳- روند منابع درآمدی شهرداری رشت ۱۳۹۷-۱۴۰۱- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

۵-۲- بررسی کلیات و ساختار هزینه کرد شهرداری در ۵ سال اخیر

در گزارشات بودجه شهرداری رشت، در نقطه مقابل منابع و درآمد شهرداری، مصارف و هزینه‌های آن قرار دارد. کلمه مصارف، مترادف با هزینه نبوده و سه گروه از پرداخت‌ها را در برمی‌گیرد:

- هزینه‌های جاری (شامل هزینه‌های اداره و نگهداشت شهر)؛
- هزینه‌های عمرانی یا سرمایه‌ای (شامل هزینه‌های پروژه‌های زیرساختی و توسعه‌ای)؛ و
- بازپرداخت بدهی‌ها (شامل پرداخت اصل و سود وام‌ها و اوراق مشارکت و تسهیلات).

با این وجود، مصارف بودجه شهرداری عمدتاً شامل هزینه‌های جاری و هزینه‌های عمرانی یا سرمایه‌ای بوده و در قالب موارد زیر هزینه می‌گردد:



شکل ۴- هزینه‌های شهرداری

مروری بر هزینه‌های انجام شده شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که سه بخش خدمات مدیریت، حمل‌ونقل و ترافیک و محیط‌زیست و خدمات شهری بخش‌هایی بوده‌اند که بیشترین مقدار منابع در آن‌ها هزینه شده است. بر این اساس، در طی دوره ۱۳۹۹-۱۴۰۲، خدمات مدیریت بیش از ۴۳ درصد مصارف بودجه شهرداری را به خود اختصاص داده و این سهم روند کاهشی دارد. منابع صرف شده در بخش خدمات مدیریت شامل مواردی نظیر توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فن‌آوری‌های نوین، آموزش و پژوهش‌های کاربردی، تحول اداری و مدیریت عملکرد و توسعه درآمدهای پایدار بوده و عمده‌ترین این منابع نیز در زیربخش تحول اداری و مدیریت عملکرد انجام شده است.

سهم بخش محیط‌زیست و خدمات شهری در مصارف بودجه شهرداری رشت و در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۲ نیز حدود ۲۳ درصد بوده و روند خاصی را نشان نمی‌دهد. این بخش دربرگیرنده مواردی همچون توسعه و نگهداری فضای سبز شهری، توسعه



و نگهداری آرامستانها، طرح های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند، توسعه و نگهداری تاسیسات شهری، بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی، ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری و طرح های هدایت آب های سطحی است. در این قسمت نیز، عمده منابع اغلب در زیربخش های توسعه و نگهداری فضای سبز شهری، طرح های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند و طرح های هدایت آب های سطحی صرف می گردد.

در بازه زمانی ۱۳۹۹-۱۴۰۲، سهم بخش حمل و نقل و ترافیک از مصارف بودجه شهرداری نیز، بطور میانگین حدود ۲۵ درصد بوده و روند آن افزایشی است. بخش حمل و نقل و ترافیک نیز مواردی نظیر توسعه زیر ساخت های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث)، بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی)، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل عمومی، توسعه و ساماندهی پارکینگ ها، توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل ریلی، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های مسافری شهری و سامانه های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر را شامل می گردد. در این بخش نیز، عمده منابع در زیربخش های توسعه زیر ساخت های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث) و بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی) صرف گردیده است. براساس اطلاعات ارائه شده در جدول پیش رو، بخش ایمنی و مدیریت بحران نیز کمترین سهم را در مصارف بودجه سال های مختلف داراست.

با بررسی روند مصارف بودجه شهرداری رشت و چشم انداز اقتصادی کشور، انتظار بر این است که مصارف بودجه شهرداری رشت در سال های آتی و در حوزه های خدمات مدیریت، حمل و نقل و ترافیک و محیط زیست و خدمات شهری روند افزایشی داشته باشد. زیرا با توجه به دورنمای شرایط اقتصادی کشور و بالا بودن نرخ تورم، افزایش سالیانه حقوق کارکنان و افزایش هزینه های اداره شهر نظیر توسعه زیر ساخت های عبور و مرور و بهبود عبور و مرور شهری نظیر جدول گذاری، پیاده رو، معابر و خط کشی، افزایشی بودن مصارف بودجه در بخش های مذکور را شاهد خواهیم بود.

جدول ۳- مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش های مختلف ۱۳۹۹-۱۴۰۲ (میلیون ریال و درصد) - منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

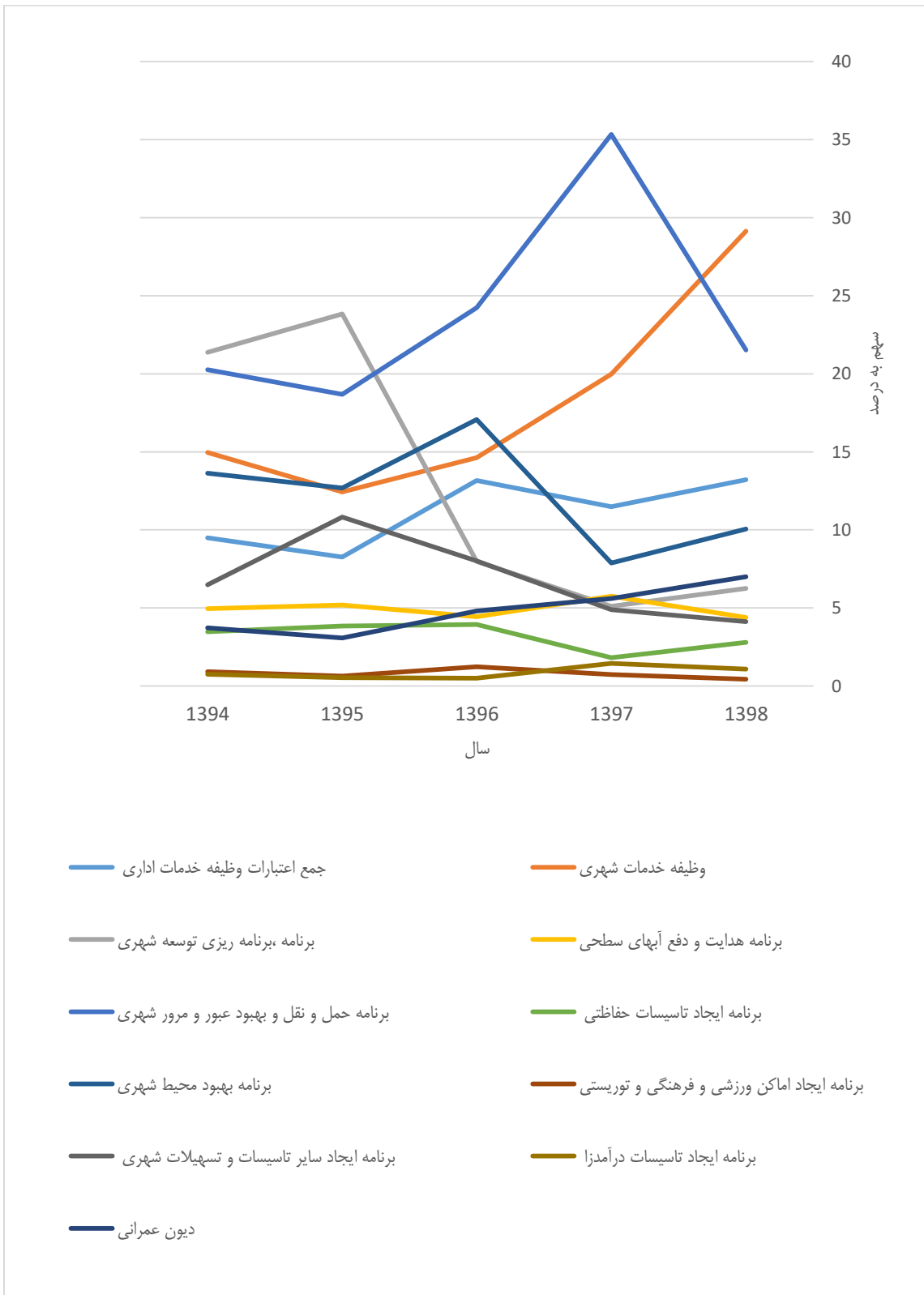
۱۴۰۲		۱۴۰۱		۱۴۰۰		۱۳۹۹		سال
مقدار	سهم	مقدار	سهم	مقدار	سهم	مقدار	سهم	
۱۴۷۷۶۵۰	۳,۹۵	۵۴۴۴۱۵	۲,۷۰	۳۶۴۴۵۵	۲,۹۲	۲۱۵۷۳۵	۲,۳۸	کالبدی و شهرسازی
۹۰۷۱۲۱۶	۲۴,۲۵	۴۶۵۱۶۳۴	۲۳,۰۳	۲۹۹۴۲۷۰	۲۳,۹۵	۲۰۹۵۶۷۶	۲۳,۱۶	محیط زیست و خدمات شهری
۵۱۱۴۸۲	۱,۳۷	۲۸۳۰۹۰	۱,۴۰	۱۳۷۱۵۰	۱,۱۰	۱۷۴۳۱۴	۱,۹۳	ایمنی و مدیریت بحران
۱۱۹۰۳۰۰۰	۳۱,۸۳	۵۱۰۷۶۵۰	۲۵,۲۹	۲۵۰۵۸۳۷	۲۰,۰۵	۲۰۷۹۵۵۵	۲۲,۹۸	حمل و نقل و ترافیک
۱۳۲۱۰۶۶۲	۳۵,۳۲	۸۹۲۸۵۵۱	۴۴,۲۰	۶۱۱۹۶۹۴	۴۸,۹۶	۴۱۱۵۸۳۵	۴۵,۴۸	خدمات مدیریت
۷۲۵۹۹۰	۱,۹۴	۴۰۷۱۶۰	۲,۰۲	۲۷۸۵۹۳	۲,۲۳	۲۶۸۸۸۵	۲,۹۷	اجتماعی و فرهنگی



شکل ۵- سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۹-۱۴۰۱- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

جدول ۲- مصارف بودجه شهرداری رشت در قالب بخش های مختلف ۱۳۹۴-۱۳۹۸ (درصد)- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

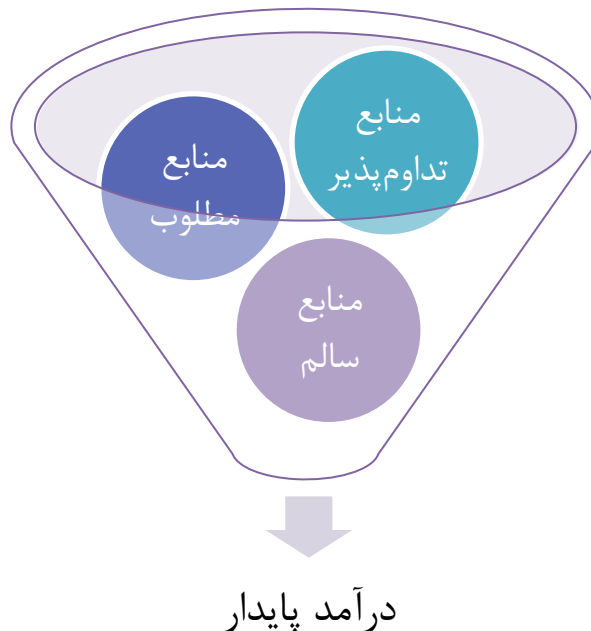
۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	
۱۳,۲۱	۱۱,۴۸	۱۳,۱۶	۸,۲۷	۹,۴۸	جمع اعتبارات و وظیفه خدمات اداری
۲۹,۱۴	۱۹,۹۷	۱۴,۶۲	۱۲,۴۴	۱۴,۹۷	وظیفه خدمات شهری
۶,۲۵	۵,۱۱	۷,۹۹	۲۳,۸۳	۲۱,۳۷	برنامه، برنامه ریزی توسعه شهری
۴,۳۹	۵,۷۶	۴,۴۴	۵,۱۹	۴,۹۶	برنامه هدایت و دفع آبهای سطحی
۲۱,۵۲	۳۵,۳۳	۲۴,۲۳	۱۸,۶۹	۲۰,۲۷	برنامه حمل و نقل و بهبود عبور و مرور شهری
۲,۷۹	۱,۸۱	۳,۹۴	۳,۸۵	۳,۴۷	برنامه ایجاد تاسیسات حفاظتی
۱۰,۰۶	۷,۸۸	۱۷,۰۶	۱۲,۶۹	۱۳,۶۳	برنامه بهبود محیط شهری
۰,۴۳	۰,۷۴	۱,۲۴	۰,۶۳	۰,۹۱	برنامه ایجاد اماکن ورزشی و فرهنگی و توریستی
۴,۱۲	۴,۸۸	۸,۰۱	۱۰,۸۳	۶,۴۸	برنامه ایجاد سایر تاسیسات و تسهیلات شهری
۱,۰۸	۱,۴۵	۰,۵۰	۰,۵۳	۰,۷۴	برنامه ایجاد تاسیسات درآمدزا
۷,۰۰	۵,۵۹	۴,۸۰	۳,۰۷	۳,۷۲	دیون عمرانی



شکل ۶- سهم بخش های مختلف از مصارف بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۳-۱۳۹۸- منبع: گزارشات بودجه شهرداری رشت

۵-۳- بررسی دورنمای درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری در طی سال‌های برنامه و ارائه‌ی روش‌های پیشنهادی درآمدزا جهت افزایش منابع پایدار درآمدی شهرداری

طبق ماده ۷۳ قانون شهرداری‌ها، شهرداری، مؤسسه‌ای عمومی و غیردولتی است و با توجه به ماهیت عمومی آن، عملکرد غیر انتفاعی دارد و کلیه درآمدهای شهرداری منحصرأ باید به مصرف همان شهر برسد. آنچه تمامی شهرداری‌ها در حوزه درآمدی در پی آن هستند ایجاد ساختاری نظام‌یافته و منسجم است که منجر به کسب درآمدی پایدار برای شهرداری شود. درآمد پایدار که در حال حاضر بخش اندکی از کل منابع درآمدی شهرداری‌ها را تشکیل می‌دهد درآمدی است که از منابعی و به گونه‌ای کسب شود که حقوق آیندگان پایمال نشود (تداوم‌پذیر باشد)، کیفیت زندگی کاهش نیابد (به سلامت شهری خدشه وارد نکند) و منابع حیاتی برای استفاده نسل‌های آتی از بین نرود (مطلوب باشد).



شکل ۷- ویژگی‌های منابع پایدار درآمدی

در متون اقتصادی شرط توسعه پایدار، وجود درآمدها و منافع پایدار است و علاوه بر این توسعه پایدار، در اقتصاد شهری تابعی از میزان و چگونگی استفاده از منابع طبیعی شهر، حفاظت از اکوسیستم شهری و حفاظت منابع از قبیل آب، هوا و فضای سبز شهری است. درآمد شهرداری‌ها در صورتی پایدار تلقی خواهد شد که حداقل دو خصیصه تداوم‌پذیری و حفظ کیفیت محیط‌زیست و فضای شهری را داشته باشد. تداوم‌پذیری بدین مفهوم است که اقلام درآمدی باید در طی زمان به‌دست‌آوردنی (اتکاپذیر) باشد و برای دستیابی به آن بتوان برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام داد. خصیصه سالم یا مطلوب بودن درآمدهای پایدار شهری بدین مفهوم است که حصول و کسب این درآمدها سبب تخریب فضای شهری نشود؛ بنابراین تمام اقلام درآمدی که به هر دلیل تحت تأثیر شوک‌ها، بحران‌ها، تغییر قوانین و مقررات و نوسانات اقتصادی قرار می‌گیرند اتکاپذیر نیستند و خصیصه اول پایداری را ندارند. از طرف دیگر، درآمدهای پایدار باید به گونه‌ای تعریف شوند که دستیابی به آن‌ها شرایط کیفی شهرها را به منزله یک پدیده زنده در معرض تهدید و تخریب قرار ندهد (شرزهای و ماجد، ۱۳۹۰).



با در نظر گرفتن ناپایداری درآمد حاصل از عوارض ساخت‌وساز و عوارض مزاد تراکم، مشکلات جدی این درآمدها در اداره شهر و رسیدن به توسعه پایدار شهری و نیز از آنجا که سیاست کلان کشور و به تبع آن شهرداری‌ها، دست یافتن به توسعه پایدار می‌باشد، درآمد پایدار به درآمدهایی گفته می‌شود که مداوم، سالم و مطلوب باشند. مداوم بودن به این معنا که نوسانات اقتصادی و اجتماعی، تأثیری در دریافت و میزان آن نداشته باشد. سالم بودن از این جهت است که سلامت شهری را تضمین کند و آثار زیست محیطی منفی نداشته باشد. مطلوب بودن به این معنا که آثار اجتماعی مثبت داشته باشد، عدالت اقتصادی و اجتماعی را رعایت کند، سهل‌الوصول باشد و توسعه پایدار شهری را تضمین نماید.

در این زمینه، انجمن دولت‌های محلی استرالیا^۱ ساده‌ترین و جامع‌ترین تعریف را برای تأمین مالی پایدار شهرداری‌ها ارائه کرده است. طبق این تعریف:

«تأمین مالی پایدار زمانی اتفاق می‌افتد که توانایی دولت برای مدیریت منابع مالی به اندازه‌ای باشد که با وقوع تغییر برنامه‌ریزی نشده در مالیات‌ها بتواند تعهدات حال و آینده‌اش را برای ارائه خدمات، برآورده کند و این اطمینان را به مالیات‌دهندگان بدهد که نسل‌های آینده با صورت حساب مدیریت نشده که برای نسل‌های امروز ایجاد شده، مواجه نمی‌شوند و نیز نسل امروز همه بار مالی که نسل‌های آینده از آن سود می‌برند را متحمل نمی‌شوند. به عبارتی، نسل‌های آینده با کاهش عظیم خدمات یا افزایش غیرمعقول نرخ مالیات‌داری که ناشی از به تعویق انداختن بدهی‌های نسل امروز است مواجه نمی‌شوند».

همچنین براساس طرح «جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران»، درآمدهای پایدار، آن دسته از درآمدهای شهرداری هستند که از خصایص زیر برخوردارند:

- تداوم‌پذیری: دارای ثبات بوده و حداقل در کوتاه‌مدت دچار نوسانات شدید نشوند؛
- انعطاف‌پذیری: پایه درآمدی طی زمان بزرگ شود و همپا با گسترش مخارج گسترش یابد تا از مضیقه مالی اجتناب شود و برای وصول آن بتوان برنامه‌ریزی‌های اجرایی لازم را تعریف کرد؛
- مطلوب بودن: کسب درآمد از آن محل، موجب ارتقای رویکرد عدالت‌محوری شود و به ساختارهای زیست محیطی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی لطمه نیاورد.

براساس این تعاریف، از مهم‌ترین منابع درآمدی پایدار شهرداری‌ها، عوارض حاصل از مالیات بر ارزش افزوده، عوارض بر پروانه ساختمانی، عوارض نوسازی، عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل، عوارض بر پروانه‌های کسب فروش و خدمات، درآمد ناشی از وجوه و اموال شهرداری و بهای خدمات شهری است (مظفری و همکاران، ۱۳۹۵).

درآمدهای ناپایدار نیز، درآمدهایی هستند که به طور مقطعی و براساس فعالیت‌های خاص، نصیب شهرداری می‌شوند که با حذف آن فعالیت، این درآمد مکتسبه نیز حذف خواهد شد. حتی ممکن است عواید حاصل از این درآمد، بسیار بالا باشد. درآمد ناشی از عوارض بر مزاد تراکم، عوارض حذف پارکینگ، جریمه کمیسیون ماده صد و درآمد حاصل از تغییر کاربری‌ها جزو مهم‌ترین درآمدهای ناپایدار شهرداری‌ها تلقی می‌گردند (مظفری و همکاران، ۱۳۹۵).

¹ Local Government Association Financial



از سوی دیگر، شاخص پایداری را می‌توان به چهار زیرشاخص پایداری اقتصادی شهر، پایداری کالبدی شهر، پایداری زیست محیطی شهر و پایداری اجتماعی شهر تقسیم کرد که در ادامه تعریف هر یک آورده شده است:



شکل ۸- شاخص‌های پایداری شهری (کریمی و مویدفر، ۱۳۹۵)



جدول ۳- معیارهای یک سیستم پایدار تأمین درآمد شهرداری

معیارهای اصلی	تعریف	زیرمعیار
تداوم پذیری	یعنی ارقام درآمدی در طول زمان مستمر بوده و تحت تأثیر شوک بازار قرار نگیرد.	<ul style="list-style-type: none"> مستمر و همیشگی بودن عدم وابستگی به نوسانات بازار و تحریم‌های اقتصادی
مطلوبیت	یعنی درآمدها به گونه‌ای باشند که دستیابی به آنها شرایط کیفی شهر به عنوان یک پدیده زنده و پویا را تهدید نکند، به عبارتی کسب درآمد موجب ارتقاء رویکرد عدالت محوری شده و به ساختارهای زیست محیطی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی شهر آسیب نزند.	<ul style="list-style-type: none"> عدم تخریب محیط زیست و ایجاد انواع آلودگی‌ها عدم تخریب ساخت فضایی کالبدی شهر عدم آسیب‌رسانی به سیما و منظر شهری عدم تخریب ساختارهای اقتصادی شهر عدم آسیب‌رسانی به کیفیت زندگی شهروندان در طولانی مدت برخوردار بودن تمام شهروندان از منابع و ثروت‌های عمومی شهر سهم‌بری از خدمات شهر بر اساس میزان مشارکت در پرداخت عوارض
انعطاف‌پذیری	پایه درآمدی در طی زمان بزرگ شده و همپا با گسترش مخارج افزایش یابد.	<ul style="list-style-type: none"> اشتغال‌زایی و کارآفرینی پایدار افزایش توان تولیدی جامعه در طولانی مدت ایجاد رقابت در بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری نوآوری در ارائه طرح اقتصادی
مشارکت‌پذیری	مشارکت شهروندان، نهادهای ملی و بین‌المللی در تأمین مالی شهرداری بیشتر شود تا به تدریج شهرداری‌ها تبدیل به سازمان‌هایی جامعه محور و مردم نهاد گردند.	<ul style="list-style-type: none"> افزایش مشارکت مالی بانک‌ها افزایش مشارکت بخش خصوصی افزایش مشارکت بخش بین‌المللی واگذاری تصمیم‌گیری‌ها و کارها به مردم
محلله‌پذیری	هر کد درآمدی به تدریج منجر به کاهش حوزه‌ها و فضاهای مدیریتی، افزایش نقش شوراهای محله، انجمن‌های محله‌ای و شهردار در درآمدزایی شود.	<ul style="list-style-type: none"> کاهش حوزه‌ها و فضاهای مدیریتی افزایش نقش شوراهای محله در درآمدزایی افزایش نقش شهردار محله در درآمدزایی افزایش نقش انجمن‌های محله‌ای در درآمدزایی

منبع: مظفری و همکاران، ۱۳۹۵

در کل می‌توان براساس تعاریف انجام گرفته از درآمدهای پایدار و ناپایدار و براساس معیارهای ارائه شده در جدول بالا، مهمترین بخش از درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری به شرح زیر است:

جدول ۴- مهمترین بخش از درآمدهای پایدار و ناپایدار شهرداری

درآمدهای پایدار شهرداری	درآمدهای ناپایدار شهرداری
<ul style="list-style-type: none"> عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده درآمد ناشی از حمل و نقل و ارتباطات عوارض ارزش معاملات دارایی غیرمنقول عوارض نوسازی عوارض اسناد رسمی عوارض بر مشاغل و حرف عوارض تابلوهای تبلیغاتی درآمدهای اختصاصی شهرداری بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری عوارض بر پروانه ساختمانی 	<ul style="list-style-type: none"> عوارض پیش‌آمدگی و بالکن عوارض مازاد ارزش ایجاد شده ناشی از تغییر کاربری عوارض بر مازاد تراکم^۲ یارانه‌ها و کمک‌های اعطائی دولت و سازمان‌های دولتی جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ فروش اموال منقول و غیر منقول شهرداری تسهیلات دریافتی از بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری

^۲ - به علت ادغام ماده ۱۲ (پذیره و احداث زیربنا) و ماده ۱۶ (مازاد بر تراکم) و تشکیل ماده ۲ (عوارض صدور پروانه ساختمانی (عوارض زیربنا))، عوارض بر مازاد تراکم از سال ۱۴۰۲ حذف شده است.



۵-۳-۱- تحلیلی از روند موجود درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲

در این بخش، روند درآمدهای پایدار و ناپایدار وصولی شهرداری رشت مطالعه می‌گردد. بعبارت دیگر، داده‌های مربوط به درآمد پایدار و ناپایدار که در این بخش تحلیل می‌گردد، مقادیر وصولی بوده و مصوب نیستند، زیرا مقادیر وصولی با مقادیر مصوب ممکن است تفاوت چشم‌گیری داشته باشد. عمده‌ترین منابع درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در جدول ۵ ارائه شده است:

جدول ۵- عمده‌ترین منابع درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت - یافته‌های پژوهش

درآمد پایدار	درآمد ناپایدار
<ul style="list-style-type: none"> عوارض بالکن و پیش آمدگی عوارض مازاد ارزش ایجاد شده ناشی از تغییر کاربری عوارض بر مازاد تراکم یارانه‌ها و کمک‌های اعطائی دولت و سازمان‌های دولتی جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ فروش اموال منقول و غیرمنقول شهرداری تسهیلات دریافتی از بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری 	<ul style="list-style-type: none"> عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده عوارض ارزش معاملات دارای غیرمنقول عوارض نوسازی درآمد ناشی از حمل‌ونقل عوارض اسناد رسمی عوارض بر مشاغل و حرف دایمی عوارض تابلوهای تبلیغاتی درآمدهای اختصاصی شهرداری بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری عوارض بر پروانه ساختمانی

۵-۳-۱-۱- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰^۳

در بودجه مصوب سال ۱۴۰۲ شهرداری رشت، انواع درآمدهای وصولی شهرداری در سال ۱۴۰۰ قید و گزارش شده است. براساس این داده‌ها، سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ (۱۰۸۵۳ میلیارد ریال)، حدود ۵۳ درصد بوده است. در بین مولفه‌های مهم درآمدهای پایدار، سهم عوارض بر پروانه‌های ساختمانی بیش از ۲۲ درصد بوده و نقش تأثیرگذار در ترکیب درآمدهای پایدار شهرداری رشت دارد. با این حال، با توجه به پیش‌بینی رکود در بازار مسکن و کاهش حجم ساخت و ساز، بعد از یک دوره رشد طلایی در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، انتظار می‌رود که درآمد حاصل از عوارض بر پروانه‌های ساختمانی در سالهای ۱۴۰۳ و بعد از آن روند رشد متعادل و یکنواخت تر را تجربه کند.

همچنین سهم عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده شامل عوارض بر کالا و خدمات، عوارض آلاینده‌گی، عوارض متمرکز (فرآورده‌های نفتی، سیگار و شماره‌گذاری، عوارض خودروهای سواری و سایر وسائط نقلیه) و عوارض بلیط حمل‌ونقل هوایی، زمینی، به تنهایی حدود ۲۰ درصدی بوده و بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری نیز بعد از آن بیشترین سهم را از کل درآمد وصولی شهرداری دارا هستند. بعبارت دیگر، عوارض بر

^۳ - در این بخش، روند مقادیر وصول شده درآمدها (نه پیشنهادی و مصوب) توسط شهرداری رشت تحلیل و نمودار آن ارائه شده است که تا سال ۱۴۰۰ در اختیار مشاور قرار گرفته است.

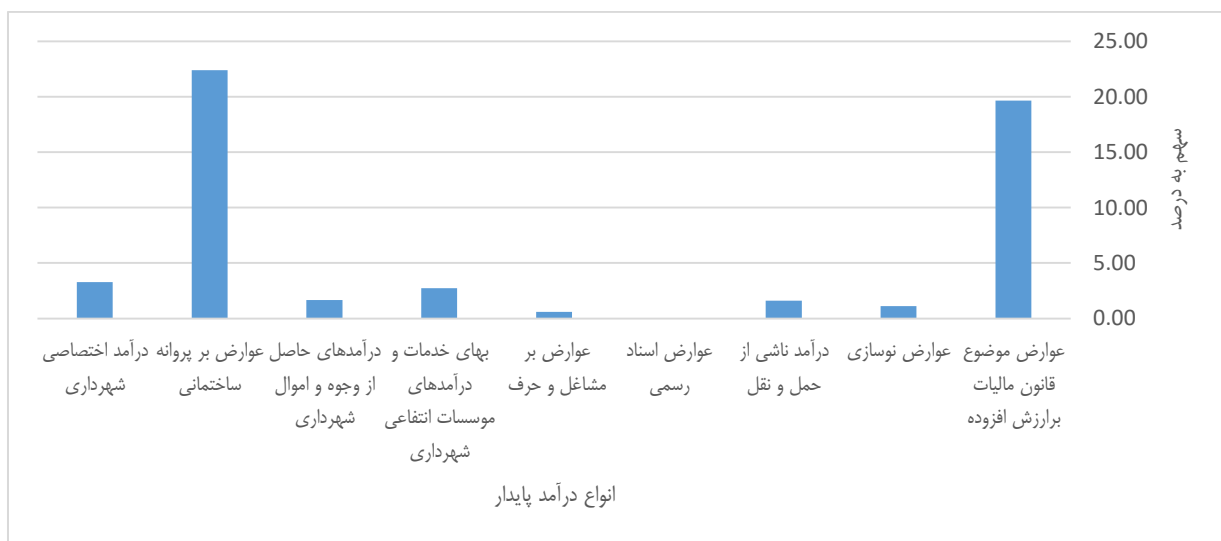


پروانه های ساختمانی و عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، بیش از ۴۲ درصد از سهم ۵۳ درصدی درآمدهای پایدار از کل درآمد های وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ را بخود اختصاص داده است.

از آنجا که مالیات بر ارزش افزوده از جنس مالیات بر مصرف است، لذا انتظار بر این است که در سال های آتی نیز، این منبع درآمد شهرداری رشت روند افزایشی را ادامه دهد. زیرا با افزایش جمعیت شهری و شهرنشینی، میزان مالیات بر ارزش افزوده وصولی افزایش می یابد. از آنجا که بالای ۷۵ درصد عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده ناشی از مالیات بر ارزش افزوده کالاها و خدمات است، لذا این نوع درآمد پایدار شهر شت با توجه به افزایش جمعیت شهری با نرخ یکنواختی رشد خواهد کرد. علاوه بر این عوارض متمرکز (فرآورده های نفتی، سیگار و شماره گذاری) که دیگر زیربخش مهم عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده است، تابعی از جمعیت شهری بوده و شهرنشینی بوده و رشد یکنواختی را نشان داشت. در کنار این عوامل، افزایش سهم شهرداری ها به موجب قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰ نیز می تواند بر افزایش سهم کنونی ۲۰ درصدی عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده از کل درآمد شهرداری رشت کمک شایانی نماید.

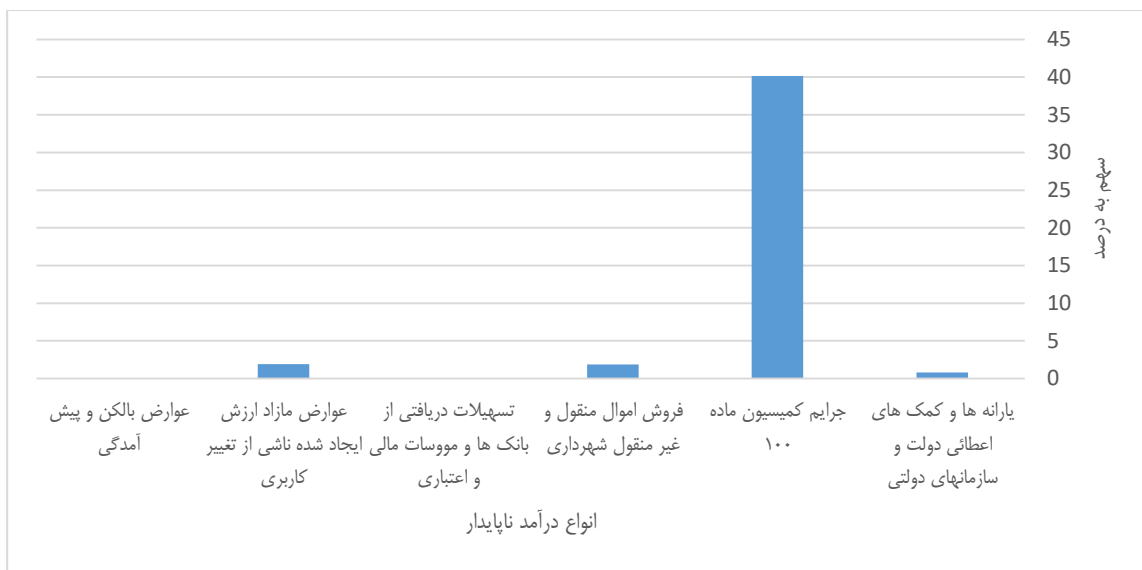
درآمدهای اختصاصی شهرداری منبع درآمد پایدار دیگری است که در بین درآمدهای پایدار شهرداری رشت، سهم بیشتری در کل درآمد شهرداری دارد. از عوامل تشکیل دهنده این منبع درآمدی، بهای خدمات مدیریت پسماند و بهای خدمات آرامستان ها است که معمولاً در شهرهای در حال رشد همواره افزایشی است. این امر برای کلانشهر رشت نیز صادق خواهد بود. از این رو انتظار افزایش این درآمد در سال های آتی نیز دور از ذهن نخواهد بود. بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری نیز منبع دیگری برای درآمد پایدار شهرداری است که شامل بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و بهای خدمات آسفالت و لکه گیری و ترمیم حفاری است. این مولفه ها برای شهرهای در حال رشد همانند شهر رشت افزایشی خواهد بود. در مقابل، منابع درآمدی نظیر عوارض بر اسناد رسمی، عوارض بر تابلوهای تبلیغاتی و عوارض بر پروانه های فعالیت حرف و مشاغل جزو منابعی هستند که سهم شان از کل درآمد شهرداری رشت اندک است. با این حال درآمد ناشی از عوارض بر تابلوهای تبلیغاتی و عوارض بر پروانه های فعالیت حرف و مشاغل از جمله منابع درآمدی هستند که پتانسیل رشد در شهر رشت را دارا هستند.

۱۲۹۰



شکل ۹- سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰- بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲

همچنین، حدود ۴۵ درصد از درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ از محل درآمدهای ناپایدار تامین شده است. بر این اساس، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ به تنهایی با سهم ۴۰ درصدی، نقش پررنگ‌تری در درآمد شهرداری داشته است. این نوع درآمد، درآمدی ناپایدار تلقی شده و شهرداری‌ها در تلاش هستند تا سهم آن از کل درآمد شهرداری را کاهش دهند. بعبارت دیگر، اگر چه همواره تاکید شهرداری‌ها بر کاهش اتکای بودجه به درآمدهای ناپایدار است، اما بالا بودن هزینه اداره شهر از یک سو و کافی نبودن سایر منابع درآمدی شهرداری‌ها از سوی دیگر، آن‌ها را مجبور به تامین مالی از طریق منابع درآمدی ناپایدار می‌نماید. این رویه همانند اغلب شهرداری‌ها، در شهرداری رشت نیز وجود دارد. یکی از راهکارهای موجود برای جلوگیری از این رویه، افزایش سهم شهرداری‌ها از عوارض و مالیات‌های محلی، واریز سهم‌های قانونی شهرداری همانند عوارض متمرکز دوازده در هزار گمرک و سهم شهرداری از جرایم رانندگی است.



شکل ۱۰- سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰- منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۲

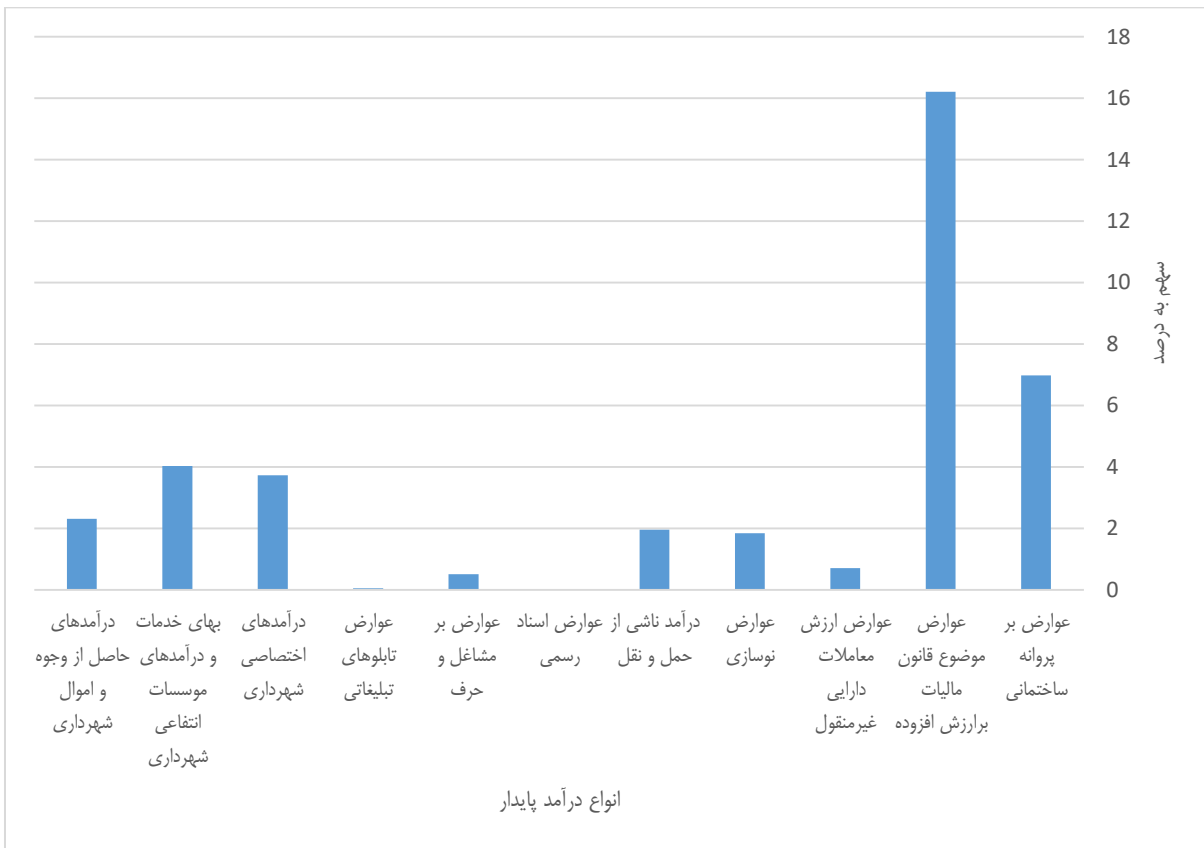
۵-۳-۱- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹

براساس اعداد و ارقام درآمدهای وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ که در بودجه مصوب سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت گزارش شده، درآمدهای پایدار بیش از ۳۸ درصد کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ را پوشش داده است. در این سال، عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده با رقم وصولی ۱۲۰۲ میلیارد ریال، نقش کلیدی در ترکیب درآمدهای پایدار داشته و ۵۰ درصد کل درآمدهای پایدار مربوط به این محل درآمدی است. با توجه به رشد جمعیت شهری و تداوم مصرف گرای، روند این درآمدها با احتمال زیاد، برای سال‌های آتی نیز افزایشی خواهد بود. عوارض بر پروانه‌های ساختمانی نیز با وصولی ۵۱۷ میلیارد ریال، سهم ۷ درصدی از کل درآمدهای وصولی در سال ۱۳۹۹ دارا است. بعد از آن، درآمدهای اختصاصی شهرداری نیز با سهم ۳/۷ درصدی و رقم وصولی ۲۷۶ میلیارد ریال قرار دارد. بدلیل افزایش درآمد شهرداری از محل بهای خدمات مدیریت پسماند و بهای خدمات جمع‌آوری و حمل زباله نوسازی که معمولاً در شهرهای در حال رشد همواره افزایشی است، انتظار افزایش درآمد از محل درآمدهای اختصاصی شهرداری وجود دارد. علاوه بر این، با گسترش شهر و ساخت و ساز در



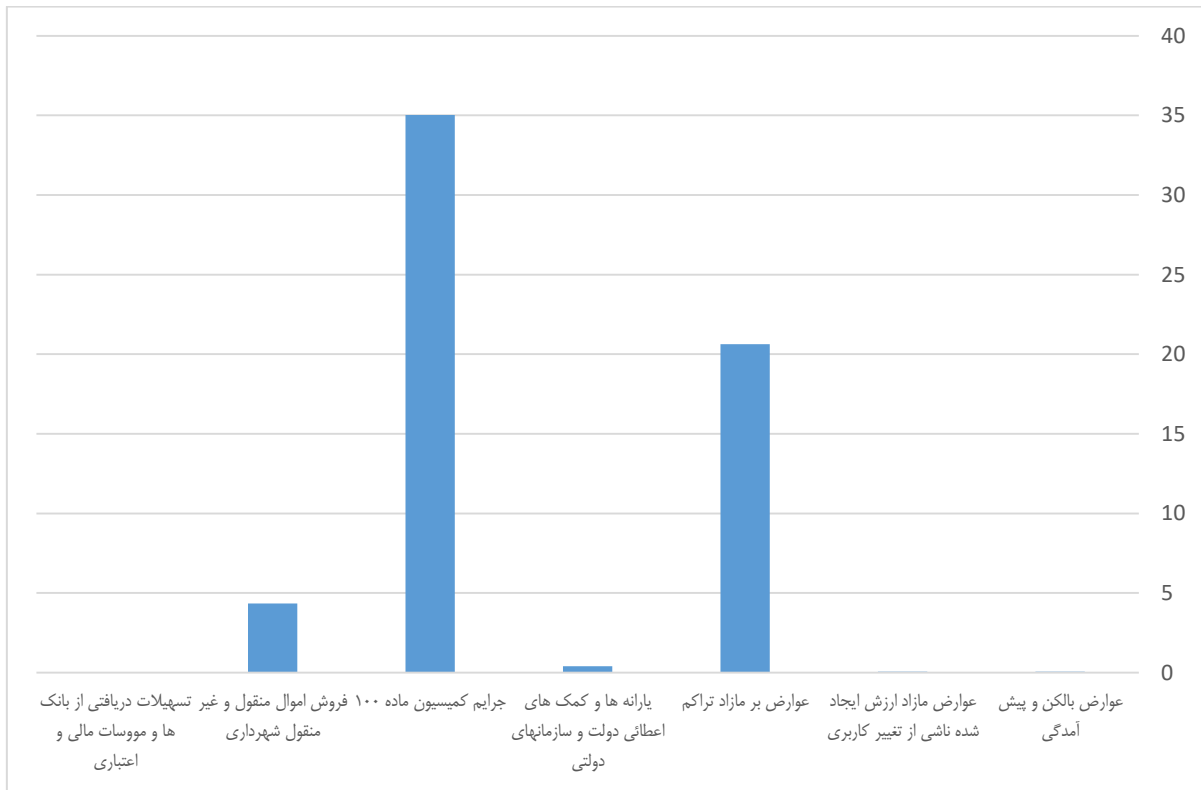
آن، نیاز به لوله کشی آب و فاضلاب برای ارائه خدمات عمومی به شهروندان احساس می‌گردد. از این رو، بهای خدمات آسفالت و لکه گیری و ترمیم حفاری که در قالب بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری بیان می‌گردد، افزایشی خواهد بود. گفتنی است که خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری با رقم وصولی ۲۹۹ میلیارد ریالی، سهم ۴ درصدی در درآمدهای وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹ داشته است.

با این حال، براساس اعداد و ارقام ارائه شده در بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری رشت، عوارض بر اسناد رسمی، عوارض بر تابلوهای تبلیغاتی و عوارض بر پروانه‌های حرف و مشاغل جزو منابع درآمدی پایدار هستند که کمترین وزن را در ترکیب درآمد پایدار شهرداری رشت دارا هستند.



شکل ۱۱- سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹- بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

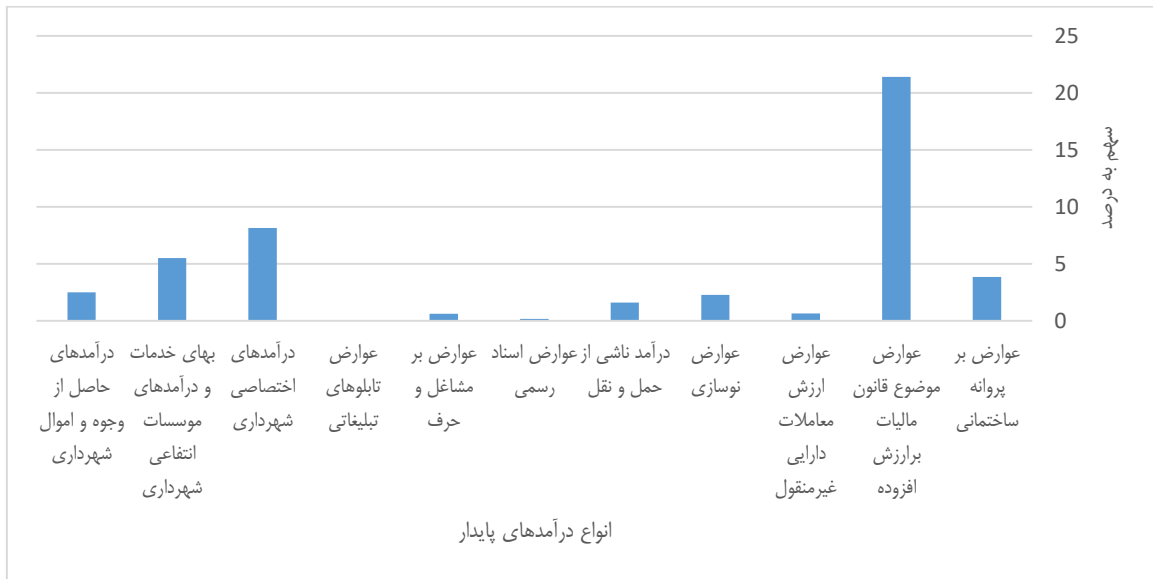
در سال ۱۳۹۹، درآمد ناپایدار با سهم ۶۰ درصدی، وزن بیشتری در ترکیب درآمدی شهرداری رشت داشته و این سهم به مراتب بیشتر از سهم درآمد پایدار بوده است. بر این اساس، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ با رقم وصولی ۲۵۹۹ میلیارد ریال، ۳۵ درصد کل درآمد وصولی شهرداری را بخود اختصاص داده است. این سهم نزدیک به وزن کل درآمدهای پایدار در ترکیب درآمدهای شهرداری است. عوارض مزاد تراکم با رقم وصولی ۱۵۳۱ میلیارد ریال منبع مهم دیگری از درآمدهای ناپایدار شهرداری رشت است که در سال ۱۳۹۹، سهم ۲۰ درصدی در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت داشته است.



شکل ۱۲- سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۹- منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۱

۵-۳-۱-۲- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸

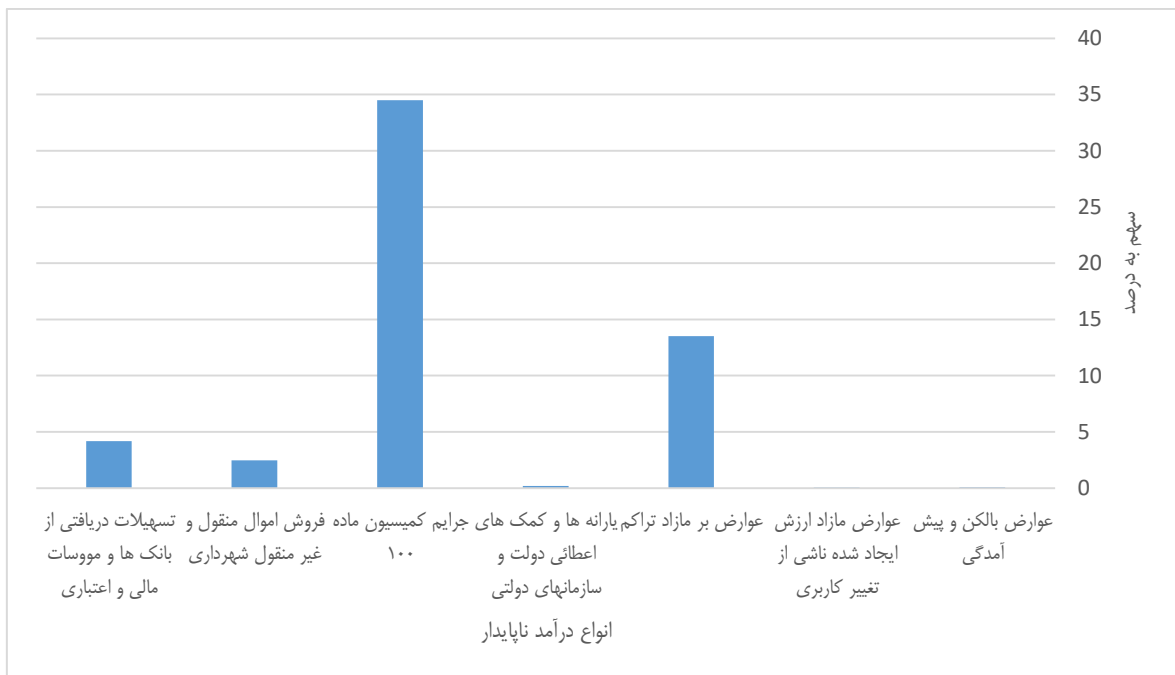
با استفاده از داده‌های بودجه مصوب سال ۱۴۰۰ شهرداری رشت، مقادیر وصولی انواع درآمدها به تفکیک درآمدهای پایدار و ناپایدار در سال ۱۳۹۸ ارائه شده است. در سال ۱۳۹۸، ۳۸۲۶ میلیارد ریال انواع درآمد نصیب شهرداری رشت شده است که در مقایسه با رقم وصولی ۴۳۸۹ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۷ کاهش محسوسی را نشان می‌دهد. براساس این داده‌ها، همانند اغلب سالهای مورد بررسی، نقش عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده در کل درآمدهای شهرداری رشت با وصولی ۸۱۸ میلیارد ریال پررنگ تر بوده و سهم ۲۱ درصدی در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت دارد. این مقدار در مقایسه با سال ۱۳۹۷، ۴ درصد بیشتر است. با این حال در سال ۱۳۹۷، درآمد اختصاصی شهرداری (با سهم ۸/۱۴ درصدی) و بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری (با سهم ۵/۵ درصدی) از دیگر منابع درآمدی هستند که بعد از عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، سهم و اهمیت بیشتری در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت دارند. در این سال، شهرداری رشت بترتیب ۳۱۱ و ۲۱۱ میلیارد ریال، بابت درآمد اختصاصی شهرداری و بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری وصول درآمد داشته است. این امر باعث شده است که در سال ۱۳۹۸ تقریباً ۳۷ درصد درآمدها از محل منابع درآمدی پایدار تامین گردد.



شکل ۱۳- سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸- منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰

همچنین در بین مولفه‌ها و منابع درآمدی ناپایدار، در سال ۱۳۹۸ سهم جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ از کل درآمدهای وصولی شهرداری رقم قابل توجهی بوده و این امر اتکای بیشتر بودجه شهرداری رشت بر درآمدهای ناپایدار را نشان می‌دهد. در این سال ۱۳۲۰ میلیارد ریال درآمد از محل جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ وصول شده و سهم حدود ۳۴ درصدی از کل درآمدهای وصولی شهرداری را بخود اختصاص داده است. عوارض مزاد تراکم نیز با ۵۱۷ میلیارد ریال، سهم ۱۳/۵ درصدی در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸ داشته‌اند. براساس داده‌ها و اطلاعات گزارش شده در بودجه مصوب ۱۴۰۰ شهرداری، سهم درآمدهای ناپایدار در منابع درآمدی شهرداری رشت نزدیک ۵۴/۵ درصد بوده است.

۱۲۹۴

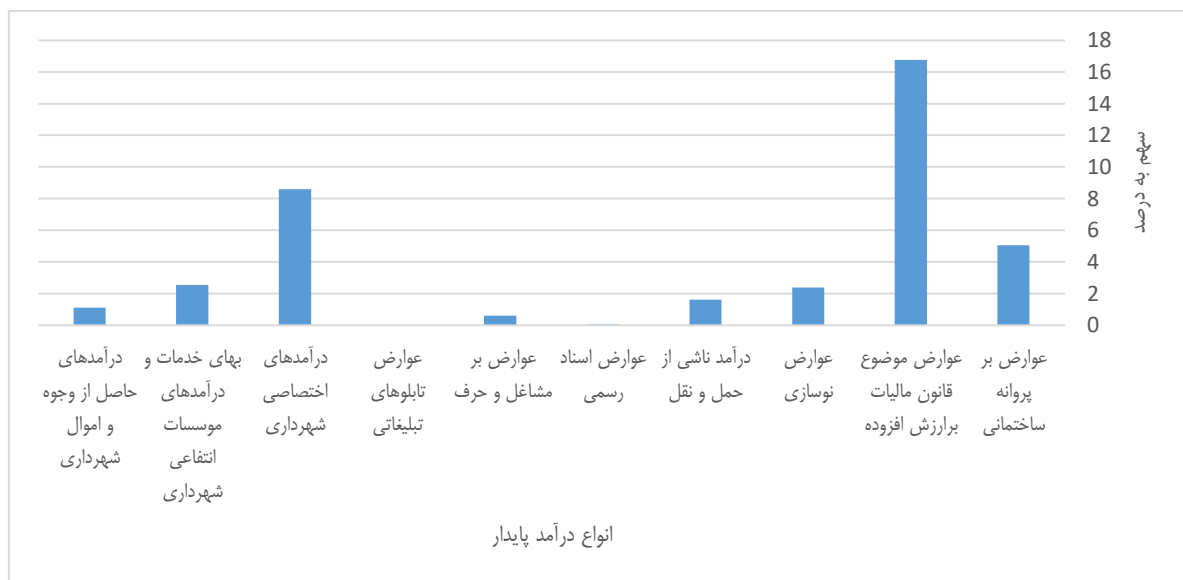


شکل ۱۴- سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۸- منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۴۰۰

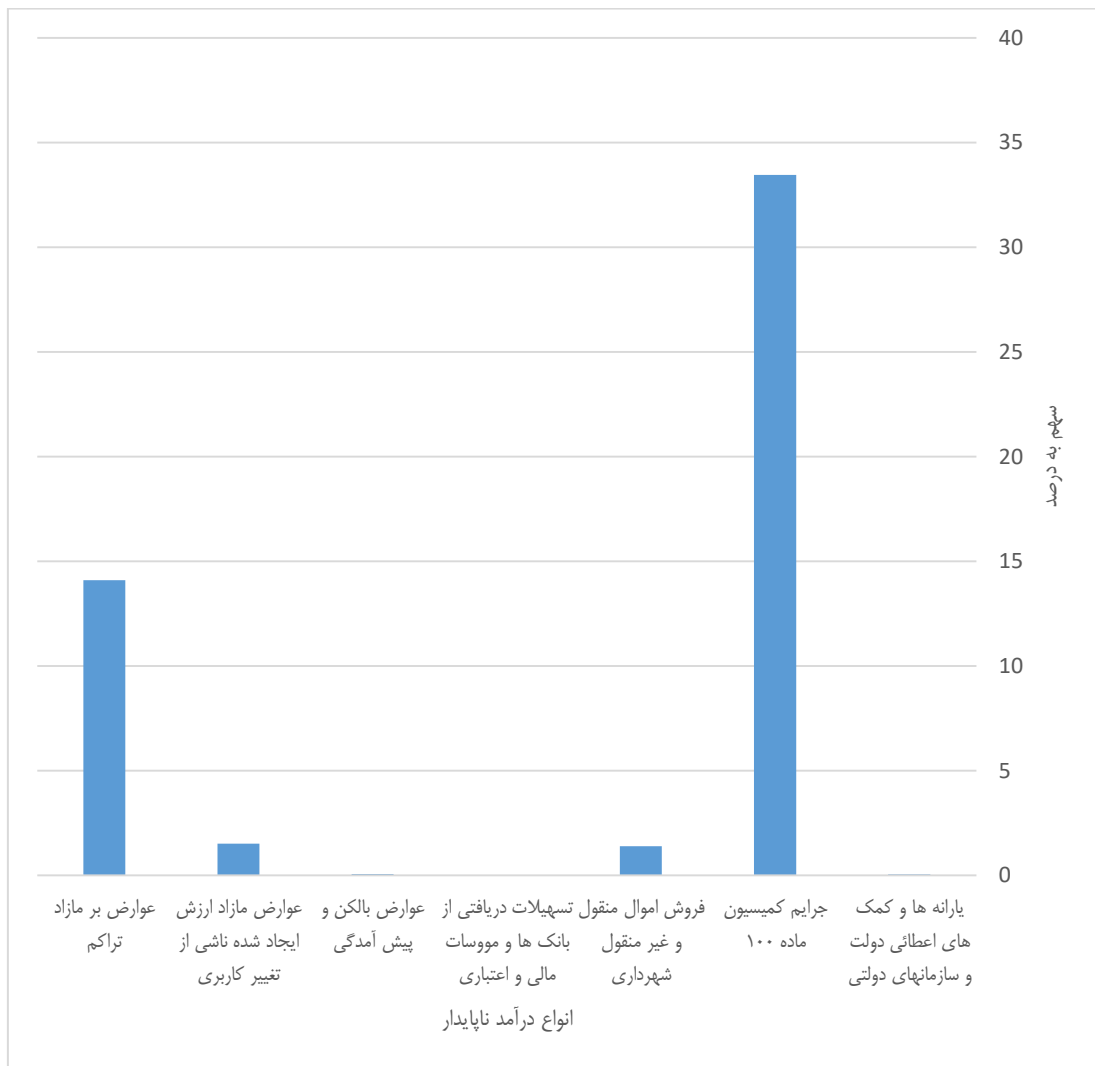


۳-۱-۳-۵- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷

براساس داده های مربوط به درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ (ارائه شده در بودجه مصوب ۱۳۹۹ شهرداری رشت)، عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، درآمدهای اختصاصی شهرداری و عوارض بر پروانه های ساختمانی، سه مولفه مهم درآمد پایدار شهرداری رشت هستند که بترتیب سهم ۱۶/۶، ۸/۶ و ۵ درصدی از کل درآمد وصولی شهرداری دارا هستند. در این سال ۷۳۵، ۳۷۷ و ۲۲۲ میلیارد ریال بترتیب از محل عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، درآمدهای اختصاصی شهرداری و عوارض بر پروانه های ساختمانی عاید شهرداری رشت شده است. سهم سایر منابع درآمد پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ نیز ناچیز بوده است. با این حال حدود ۴۰ درصد درآمدهای شهرداری رشت از محل درآمد پایدار تامین شده است. در بحث درآمدهای ناپایدار نیز، دو منبع و محل درآمدی جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ با سهم ۳۳ درصدی و عوارض مزاد تراکم با سهم ۱۴ درصدی نقش تاثیرگذاری در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت داشته اند. در این سال نیز، ۱۴۶۸ و ۶۱۸ میلیارد ریال بترتیب از محل جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ و عوارض مزاد تراکم نصیب شهرداری رشت شده است. همچنین در این سال، بیش از ۵۲ درصد از منابع درآمدی شهرداری از ناحیه منابع درآمدی ناپایدار بوده است.



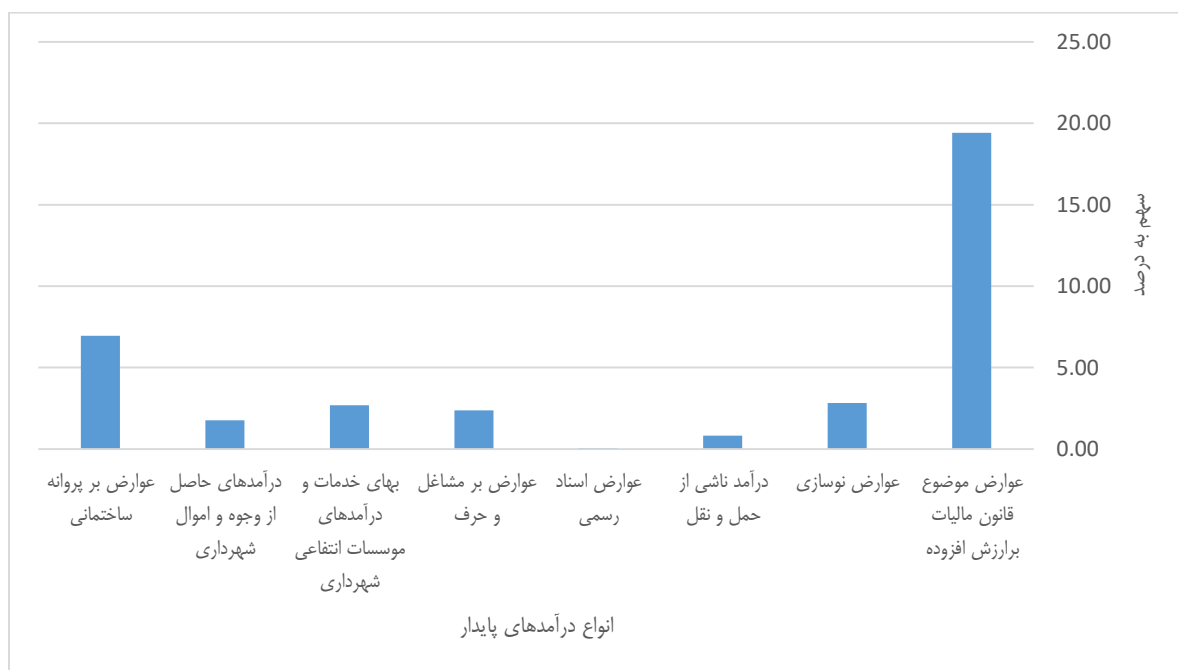
شکل ۱۵- سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۹



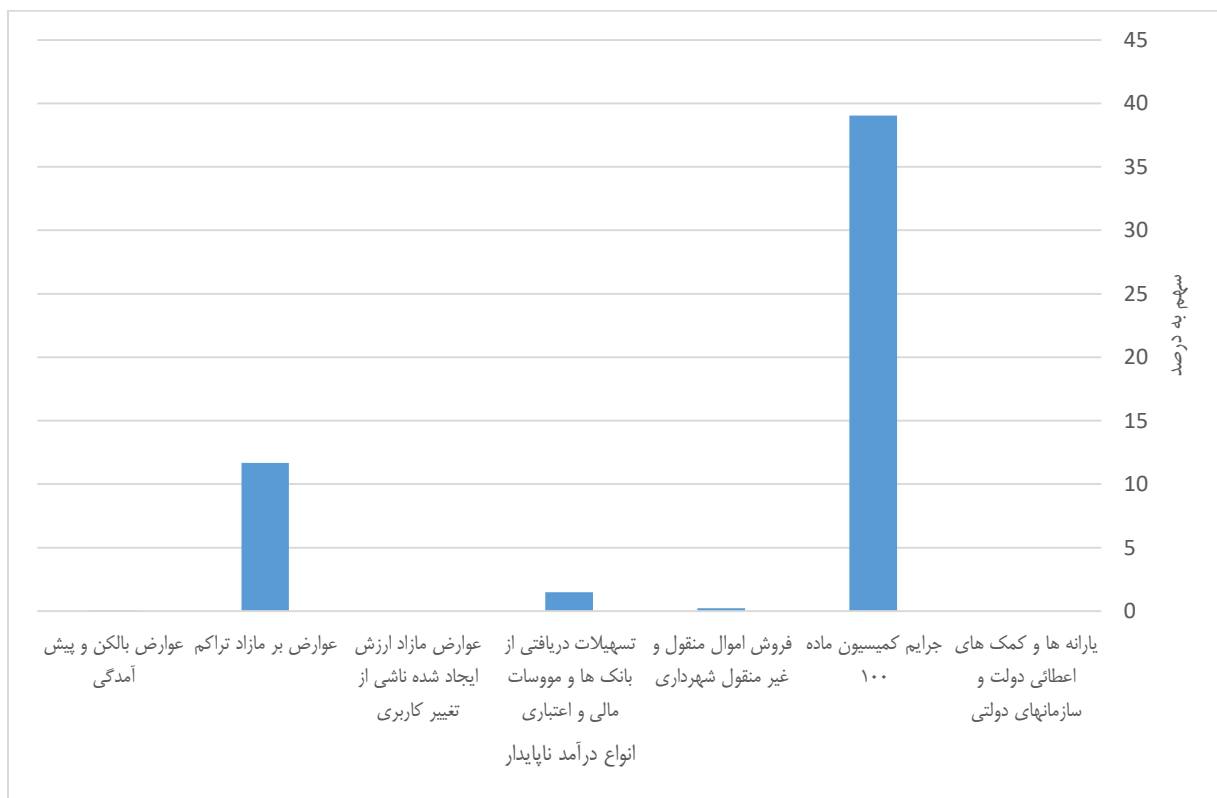
شکل ۱۶- سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۷- منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۹

۵-۳-۱-۴- درآمد پایدار و ناپایدار شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶

براساس داده‌های بودجه مصوب سال ۱۳۹۸ شهرداری رشت، عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده بعنوان یکی از پایدارترین درآمدهای شهرداری، سهم ۱۹ درصدی از کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ داشته است. در حوزه درآمدهای ناپایدار شهرداری نیز، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، عوارض مزاد تراکم و عوارض پروانه‌های ساختمانی جزو مهمترین منبع درآمدی هستند که در سال ۱۳۹۶ سهم بیشتری از کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت به خود اختصاص داده‌اند.



شکل ۱۷ - سهم درآمدهای پایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۸



شکل ۱۸ - سهم درآمدهای ناپایدار از کل درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۳۹۶ - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۸

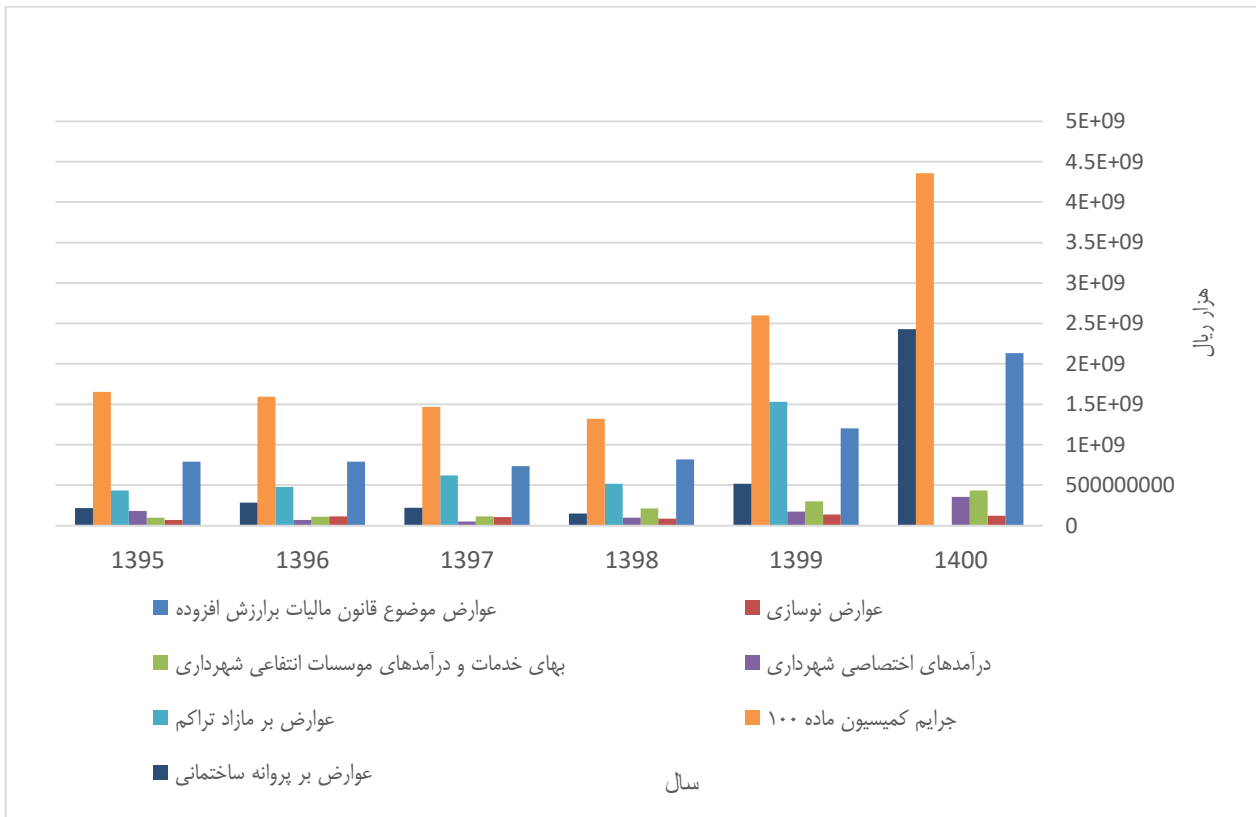


مروری بر ترکیب درآمدهای پایدار و ناپایدار وصولی شهرداری رشت، براساس داده ها و اطلاعات بودجه های مصوب شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲، بیانگر دو نکته اساسی است:

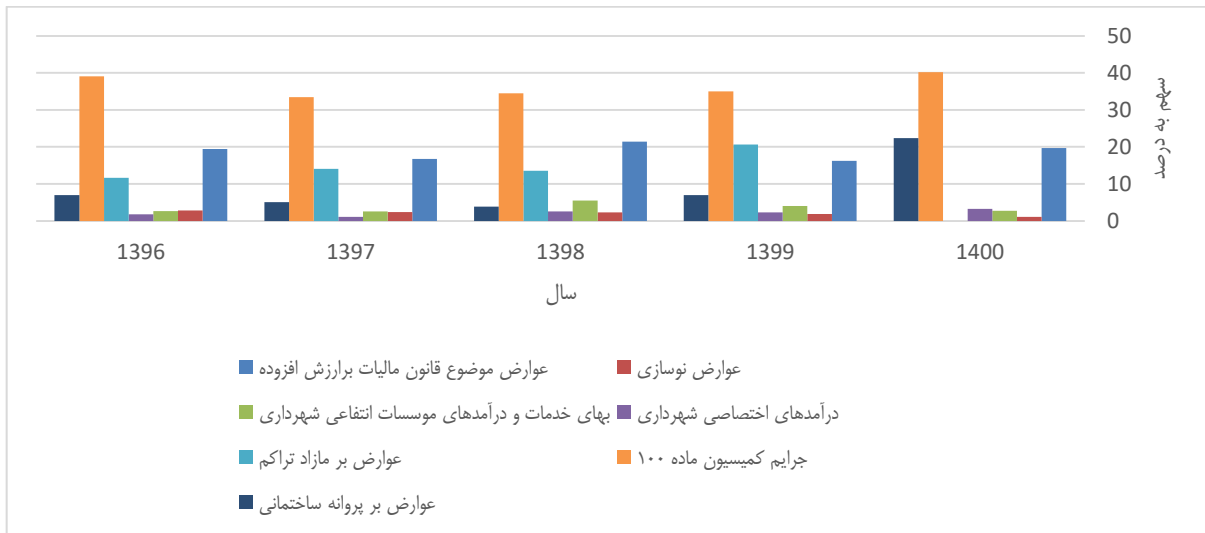
❖ در دوره زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲، سهم درآمدهای پایدار شهرداری رشت از کل درآمدهای وصولی شهرداری در مقایسه با سهم درآمدهای ناپایدار پایین است. این امر بیانگر این است که بودجه های شهرداری رشت، همانند اغلب شهرداری های کشور، عموماً بر درآمدهای ناپایدار نظیر جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ و عوارض مزاد تراکم متکی است.

❖ در دوره زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲، در بین مولفه های درآمد پایدار، منابع درآمدی عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، درآمدهای اختصاصی شهرداری و عوارض بر پروانه های ساختمانی بیشترین سهم را از کل درآمد وصولی شهرداری رشت داشته اند. همچنین در بخش درآمدهای ناپایدار، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ و عوارض مزاد تراکم نیز مهمترین منابع درآمدی هستند که بترتیب بیشترین اهمیت را در کل درآمدهای وصولی شهرداری رشت دارا هستند.

با عنایت به نکات فوق، روند منابع درآمدی پایدار و ناپایدار به تفکیک مهمترین مولفه های آن در شکل زیر نشان داده شده است. بر این اساس، روند درآمدهای عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده، درآمدهای اختصاصی شهرداری و بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، عوارض مزاد تراکم و عوارض بر پروانه های ساختمانی در بازه زمانی ۱۳۹۵-۱۳۹۸ تقریباً یکنواخت بوده و بین سال ۱۳۹۹-۱۴۰۰ افزایش داشته است. دلیل اصلی افزایش جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ و سهم آن در ترکیب درآمدی شهرداری رشت، افزایش ضرایب جرایم ماده ۱۰۰ است. بدین ترتیب که به جای ضریب ارزش منطقه ای زمین، درصدی از تراکم مسکونی یا تجاری محل وقوع تخلف برای جریمه ماده ۱۰۰ مورد استفاده قرار گرفته است. افزایش عوارض بر پروانه های ساختمانی نیز بدلیل تغییر در فرمول محاسباتی آن است.



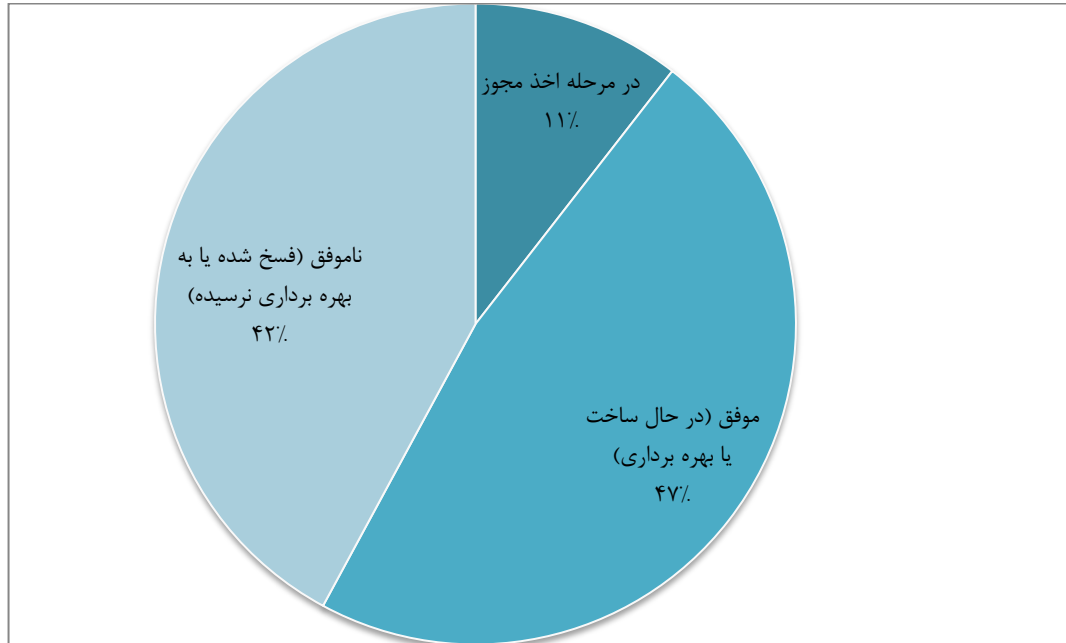
شکل ۱۹- روند منابع درآمدی پایدار و ناپایدار به تفکیک مهمترین مولفه‌های آن - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۷-۱۴۰۲



شکل ۲۰- روند سهم منابع درآمدی پایدار و ناپایدار به تفکیک مهمترین مولفه های آن - منبع: بودجه شهرداری رشت، ۱۳۹۷-۱۴۰۱

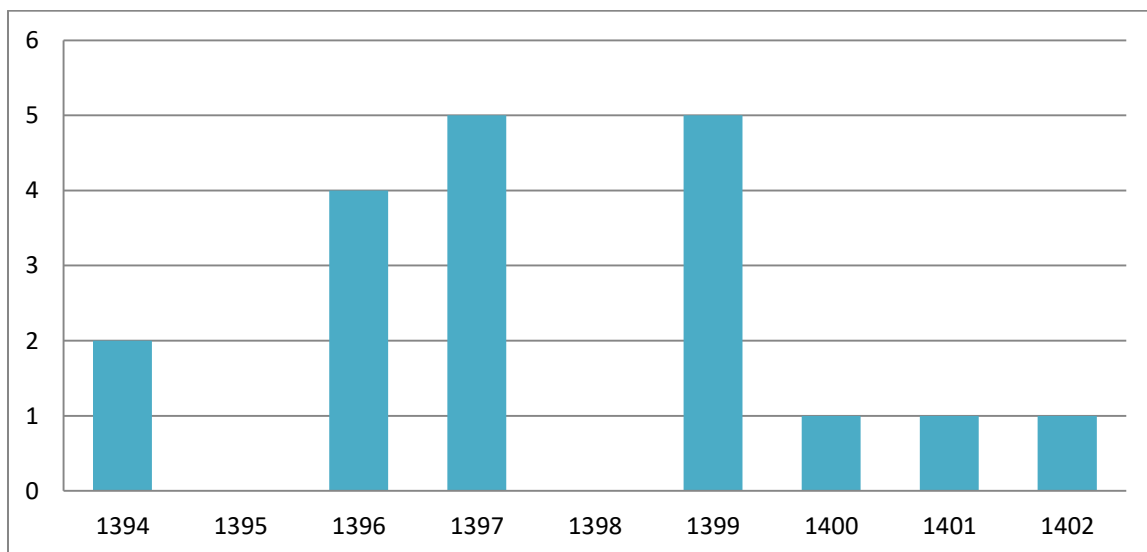
۵-۳-۲- بررسی عملکرد شهرداری رشت در زمینه پروژه‌های سرمایه‌گذاری و مشارکتی

در بررسی رویکرد شهرداری رشت نسبت به بهره‌گیری از پروژه‌های سرمایه‌گذاری و مشارکتی از سال ۱۳۹۴ تا سال ۱۴۰۲ مجموعاً ۱۹ پروژه سرمایه‌گذاری قرارداد شده است که در این میان ۱۰,۵٪ از پروژه‌ها در مرحله اخذ مجوز، ۴۷,۴٪ از پروژه‌ها در حال ساخت یا بهره‌برداری و ۴۲,۱٪ از پروژه‌ها نیز به علت فسخ یا عدم بهره‌برداری ناموفق ارزیابی می‌شوند:



شکل ۲۱- وضعیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲

پراکندگی پروژه‌های سرمایه‌گذاری در طی سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ نشانگر این امر است که بیشترین تعداد پروژه‌های سرمایه‌گذاری مربوط به سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۹ بوده است و کمترین مربوط به سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۸ که هیچ پروژه سرمایه‌گذاری قرارداد نشده است:



شکل ۲۲- پراکندگی تعداد پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری در سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲



جدول ۶- مشخصات پروژه‌های سرمایه‌گذاری شهرداری رشت از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲

ردیف	نام پروژه	سال عقد قرارداد	شماره و تاریخ قرارداد	ارزش کل قرارداد (ریال)	نوع قرارداد	وضعیت پروژه
۱	برج پارکینگ گلسار	۱۳۹۴	ش-۱۱۴۲۷۱- ۲۸/۰۷/۱۳۹۴	۶۴۸,۷۰۰,۲۲۵,۱۷۸	مشارکت مدنی	به بهره برداری نرسید
۲	پارک آبی رشت	۱۳۹۴	۱۹۵۱۷۸-۱۳۹۴	۶۳۶,۱۳۴,۰۰۰,۰۰۰	مشارکت مدنی	به بهره برداری نرسید
۳	کافه کتاب بوستان ملت	۱۳۹۶	ش-۱۳۹۶-۳۱۳۱۹- ۲۱/۲/۹۶	۳,۳۹۳,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۴	زمین فوتبال پارک فرشتگان	۱۳۹۶	ش-۱۳۹۶-۶۸۸۶۲- ۱۳/۴/۹۶	۲,۵۰۸,۶۳۷,۱۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۵	اسکیت پارک شهر	۱۳۹۶	ش-۱۳۹۶-۱۹۶۹۳۹- ۲/۱۰/۹۶	۱,۰۸۶,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۶	سینما چند بعدی بوستان ملت	۱۳۹۶	ش-۱۳۹۶-۲۲۰۹۳۱- ۲/۱۱/۹۶	۷,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	ناتمام
۷	تونل ارتباطی به روش BOLT	۱۳۹۷	ش-۱۳۹۷-۷۹۷۱۴- ۳۰/۴/۹۷	۷۵۷,۷۷۵,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	در مرحله اتمام
۸	شهرسازی رشت	۱۳۹۷	ش-۱۳۹۷-۱۸۱۹۴۸- ۲۱/۹/۹۷	۲۸۷,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۹	کافه رستوران مشکات	۱۳۹۷	ش-۱۳۹۷-۱۰۵۶۵- ۲۸/۱/۹۷	۳,۶۹۴,۰۰۰,۰۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۱۰	زمین فوتبال پستک	۱۳۹۷	ش-۱۳۹۷-۱۱۹۳۹۸- ۲۱/۶/۹۷	۲,۶۳۱,۲۷۰,۰۰۰	BOLT	به بهره برداری نرسید
۱۱	تماشاخانه پارک نارون	۱۳۹۷	ش-۱۳۹۷-۱۳۳۴۲۶- ۱۰/۷/۹۷	۴,۲۰۰,۸۰۰,۰۰۰	BOLT	در حال بهره برداری
۱۲	موافقت نامه (قرارداد) تامین مالی، اجرا و تحویل بازگشایی مسیر امام علی (ع) و احداث تقاطع ولیعصر (عج)	۱۳۹۹	-۱۷۷۶۶۰ ۱۲/۰۹/۱۳۹۹	۷۲۶,۶۴۰,۰۰۰,۰۰۰	EPCF	به اتمام یافته در حال بهره برداری
۱۳	ممیزی نوین، هوشمند سازی و شهرداری الکترونیک	۱۳۹۹	-۱۸۲۸۷۰ ۲۰/۰۹/۱۳۹۹	۱۷۴,۰۸۶,۹۲۶,۲۴۷	BOST	به بهره برداری نرسید
۱۴	سامانه مدیریت هوشمند پارک حاشیه ای معابر شهر رشت	۱۳۹۹	۱۰/۰۲/۱۳۹۹-۱۵۷۳۸	۲۰,۳۸۰,۵۰۰,۰۰۰	BOST	به بهره برداری نرسید
۱۵	مشارکت، برنامه ریزی و اجرای سامانه خرید و جمع آوری پسماند خشک از مبدا تولید به روش BOST	۱۳۹۹	۰۳/۰۳/۱۳۹۹-۳۲۰۲۶	۱۶۸,۷۰۸,۵۰۰,۰۰۰	BOST	به بهره برداری نرسید



ردیف	نام پروژه	سال عقد قرارداد	شماره و تاریخ قرارداد	ارزش کل قرارداد (ریال)	نوع قرارداد	وضعیت پروژه
۱۶	مشارکت در سرمایه گذاری، طراحی و احداث پارک آبی مجموعه (تجاری، فرهنگی، گردشگری، تفریحی و توریستی) رشت (گیل لند)	۱۳۹۹	۳۰/۰۲/۱۳۹۹-۲۹۷۷۵	۲۱,۰۴۰,۴۴۴,۲۰۰,۰۰۰	مشارکت مدنی	در مرحله اخذ مجوز
۱۷	قرارداد احداث و راه اندازی ایستگاه ها و خانه های دوچرخه در سطح شهر رشت	۱۴۰۰	۱۵۹۲۶۷-۰۴/۰۹/۱۴۰۰	۳۲,۳۳۱,۰۰۰,۰۰۰	BOT	به بهره برداری نرسید
۱۸	قرارداد احداث ۱۰۳ دستگاه ایستگاه اتوبوس	۱۴۰۱	۲۳۶۷۸۱-۲۵/۱۲/۱۴۰۱	۱۰۹,۹۲۰,۰۰۰,۰۰۰	BOT	در مرحله ساخت ایستگاه ها
۱۹	قرارداد احداث و راه اندازی بازارچه گل و گیاه	۱۴۰۲	۰۴/۰۵/۱۴۰۲-۸۱۱۲۳	۶۲,۲۳۷,۷۸۴,۰۰۰	BOLT	در مرحله اخذ مجوز

اقداماتی که شهرداری رشت و سازمان سرمایه‌گذاری این شهرداری در راستای شناسایی سرمایه‌گذاران صورت داده است عبارتند از:

- ❖ برگزاری فراخوان‌های شناسایی سرمایه‌گذار؛
- ❖ تهیه بانک اطلاعاتی از سرمایه‌گذاران مراجعه‌کننده؛
- ❖ شرکت در نمایشگاه‌های سرمایه‌گذاری داخل کشور؛
- ❖ اخذ اطلاعات سرمایه‌گذاران سایر شهرها از طریق دفاتر سرمایه‌گذاری شهرداری‌های همان شهر؛
- ❖ بازدید از توانمندی شرکت‌ها و مذاکره مستقیم با آن‌ها در قالب ماموریت‌های کاری.

همچنین در راستای تشویق سرمایه‌گذاران به مشارکت در پروژه‌های شهرداری رشت و سرمایه‌گذاری در شهر رشت مشوق‌هایی در سال ۱۳۹۵، ۱۳۹۶ و ۱۳۹۸ تصویب شده‌اند که به شرح زیر هستند:

جدول ۷- مشوق‌های تصویب‌شده در راستای جذب مشارکت سرمایه‌گذاران

ردیف	شماره مصوبه	سال	حوزه
۱	ش/۹۵/۳۷۰	۱۳۹۵	سرمایه‌گذاری
۲	ش/۹۶/۱۸۳۴	۱۳۹۶	ساخت‌وساز
۳	ش/۹۸/۳۹۱	۱۳۹۸	ساخت‌وساز



شماره: ۹۵۰۳۰۷
تاریخ: ۹۵/۳/۳۰
پیوست:



تلفن: ۳۳۳۹۱۸۹ - ۳۳۳۹۱۹۴
دورنگار و پیامگیر: ۳۳۳۹۱۹۵

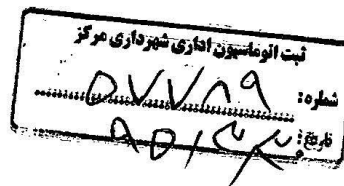
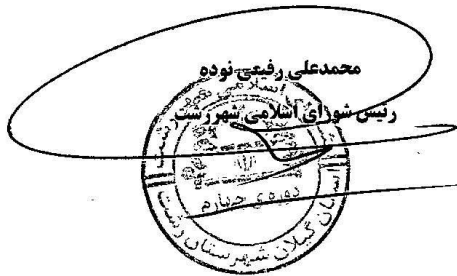
شورای اسلامی شهر رشت

به نام خدا

شهردار محترم رشت

با سلام و احترام؛

بازگشت به لایحه شماره ش ر ف ۹۵-۵۷ مورخ ۹۵/۲/۱۲ مبنی بر اینکه شهرداری در راستای تشویق سازندگان و سرمایه گذاران و ایجاد رضایت‌مندی در شهروندان محترم و بالا بردن سطح رفاه شهروندی در نظر دارد نسبت به انجام تسهیلات تشویقی عوارض درآمدی شهرداری رشت جهت پرداخت عوارض احتسابی به صورت نقد، در جهت تشویق سرمایه‌گذاران در احداث مجتمع‌ها و پاساژهای تجاری بر روی عرصه دارای کاربری تجاری متمرکز. در نوزده بند (پیوستی) اقدام نماید "به اطلاع می‌رساند؛ که مراتب پس از ارجاع به کمیسیون‌های توسعه و عمران شهری و نیز برنامه و بودجه و حقوقی شورا و اخذ گزارش از کمیسیون‌های مذکور در یکصد و چهل و سومین جلسه شورای اسلامی شهر رشت مورخ ۹۵/۳/۹ مطرح و پس از بحث و تبادل نظر و اخذ رأی ضمن حذف بند ۱۹، با پیشنهاد شهرداری با اصلاحاتی در مواد تسهیلات تشویقی در بخش سرمایه‌گذاری و ساخت و ساز در هجده بند (پیوستی) به اتفاق آرا موافقت گردید."



رشت - میدان بسیج (صیقلان) - جنب تاکسی تلفنی شهاب - انتهای کوچه شهید حمیدرضا صادقی

شکل ۲۳- نمونه مشوق‌های مصوب برای سرمایه‌گذاران



همچنین پیشنهادهایی در حوزه جلب مشارکت سرمایه‌گذاران به شرح زیر توسط سازمان سرمایه‌گذاری ارائه شده است:

- ❖ تدوین مشوق در حوزه کاهش مالیات‌های حوزه سرمایه‌گذاری؛
- ❖ تدوین مشوق در حوزه گردشگری حوزه سرمایه‌گذاری؛
- ❖ تدوین مشوق در حوزه بازآفرینی شهری؛
- ❖ به‌روزرسانی مشوق‌ها در حوزه ساخت‌وساز.

لازم به ذکر است شهرداری رشت در نظر دارد، پس از تدوین اطلس سرمایه‌گذاری، پیشنهاد مشوق‌ها در حوزه سرمایه‌گذاری را برای سال ۱۴۰۳ در قالب لایحه جهت تصویب به شورای محترم ارسال نماید. در راستای مدون ساختن منابع موجود در جذب سرمایه‌گذاری و همچنین تهیه فرصت‌های مناسب جهت سرمایه‌گذاری شهرداری رشت در سال ۱۴۰۲ اقدام به تهیه اطلس جامع سرمایه‌گذاری توسط «قرارداد انجام مطالعات و تدوین برنامه جامع سرمایه‌گذاری و مشارکت شهر رشت (اطلس جامع سرمایه‌گذاری)» به شماره قرارداد ۱۵۸۶۴۲ در تاریخ ۱۴۰۲،۰۸،۲۸ به مدت یک سال نموده است.

در این قرارداد مشاور متعهد شده است که به صورت شاخص موارد زیر را تهیه و به شهرداری رشت ارائه نماید:

- تهیه اطلس جامع سرمایه‌گذاری شهر (نقشه راه به همراه حداقل ۳۰ فرصت)
- تهیه و تدوین بسته‌های فرصت سرمایه‌گذاری شهر و انجام مطالعات پیش امکان‌سنجی فنی - اقتصادی در حد فاز صفر و اسناد فراخوان مربوطه برای پروژه‌های منتخب (۲۰ طرح جدید خروجی از مطالعات به فراخور نیاز و تایید کارفرما که پس از انعقاد قرارداد توسط شهرداری ابلاغ می‌گردد).

همچنین با مطالعه نظام بازار و رقابت در شهر، مشاور به ارائه الگوی جلب مشارکت سرمایه‌گذاران به همراه مشوق‌های پیشنهادی و سرمایه‌گذاران مستعد به همراه بسته‌های شناسایی شده به شهرداری رشت ارائه خواهد شد. بدیهی است که وجود این اطلس می‌تواند به‌عنوان راهنمای عمل در سرمایه‌گذاری قلمداد شود و روند درآمدزایی از این بخش تاثیرگذار را بهبود بخشد.



۵-۳-۳- سناریوهای پیش رو برای برآورد مقادیر آتی مهمترین مولفه های درآمدهای پایدار و ناپایدار

پیش‌بینی درآمدهای شهرداری و برآورد آن در سال های پیش رو، یکی از چالش های اساسی شهرداری ها در ایران و جهان تلقی می‌گردد. روش های مختلفی برای برآورد و پیش‌بینی درآمدها در ادبیات موضوع وجود دارند که عبارتند از:

- روش نمایش هندسی سری های زمانی

براساس شیوه‌نامه تهیه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری، در شهرهای بالای پانصد هزار نفر تاکید بر استفاده از روش های پیچیده تر برای برآورد درآمد و بودجه شهرداری ها است، به همین سبب در این گزارش برای ارائه یکی از سناریوها از روش سری های زمانی بهره گرفته شده است. سری زمانی مجموعه‌ای از مشاهدات یک متغیر در طول زمان است که فواصل زمانی مساوی نظیر سالانه، فصلی، ماهانه، هفتگی و یا روزانه جمع‌آوری شده است. بررسی گذشته داده‌ها به منظور شناسایی و تعیین ماهیت یک پدیده قدم اول در یک مدل‌سازی اصولی است که با استفاده از آن می‌توان در گام بعدی به یک پیش‌بینی صحیح و قابل اتکا دست یافت. لذا آگاهی مناسب و عمیق از این دانش، بازخورد مطلوب تصمیمات در آینده را تضمین می‌کند. تمامی متغیرهای آماری در سطح اقتصاد کلان چنین طبیعتی دارند. در تحلیل متغیرهای سری زمانی اقتصادی بهتر است ابتدا نمودار سری زمانی آن متغیر را رسم و تحولات آن را در طول زمان عیناً مشاهده نمود. در داده‌های سری زمانی، معمولاً زمان به صورت گسسته در نظر گرفته و مشاهدات در فواصل زمانی خاصی ارائه می‌شود.

- روش سال ما قبل آخر

در این روش، از بودجه سال مالی ما قبل آخر استفاده می‌گردد. زیرا اجرای بودجه سال مالی جاری هنوز خاتمه نیافته و برآورد درآمدها بایستی با استفاده از آخرین بودجه ای که اجرای آن خاتمه پذیرفته است، انجام گیرد. بعنوان نمونه برای پیش‌بینی درآمدهای سال ۱۴۰۲ درآمدهای تحقق یافته و قطعی سال ۱۴۰۰ مورد استفاده قرار می‌گیرد. این روش دارای معایب و مزایایی دارد. مزایای این روش در این است که چون درآمدهای سال قبل قطعاً وصول شده است، بودجه پیشنهادی از تعادل و استحکام برخوردار خواهد شد.

- روش میانگین‌گیری (حد متوسط)

در این روش، میانگین افزایش یا کاهش هر یک از انواع درآمدها در یک دوره زمانی قبلی (سه تا پنج سال) به دست آمده و بر اساس آن درآمد سال آینده پیش‌بینی می‌گردد. سپس با فرض اینکه این نرخ رشد در سال آینده نیز تکرار خواهد شد، می‌توان انواع درآمدها در سال آتی را پیش‌بینی نمود. برای نمونه، در محاسبه درآمد خاص در سال ۱۴۰۱، درصد تغییر درآمد قطعی دولت از منبع مذکور را طی سال‌های ۱۳۹۶-۱۴۰۰ محاسبه و سپس متوسط آنها را به دست می‌آورند. در ادامه با فرض ثابت بودن این نرخ رشد برای سال آتی، درآمد خاص در سال ۱۴۰۱ محاسبه می‌شود.



- روش پیش‌بینی مستقیم

در این روش کارشناسان با مطالعه و تجزیه و تحلیل شرایط اقتصادی اقتصادی، مبالغ وصول شده درآمد در سالهای قبل و سایر آمارها و اطلاعات، اثر عوامل گوناگون بر هر یک از انواع درآمدها را در مدت محدودی از زمان می‌سنجند. سپس با تکیه بر تخصص و تجارب خویش مبادرت به پیش‌بینی درآمد برای دوره آتی می‌نمایند. در این روش که عملاً پس از جنگ جهانی دوم اشاعه یافت، اوضاع و احوال اقتصادی با استفاده از روشهای آماری دقیقاً بررسی و با توجه به سیاست‌های اقتصادی دولت درآمدها پیش‌بینی می‌گردد.

- روش سنجیده منظم

این روش دارای فنون و فرمول‌های خاص بوده و پیش‌بینی درآمد بر اساس تجزیه و تحلیل همبستگی و جمع‌آوری پرسشنامه‌های نمونه و غیره انجام می‌شود. در تجزیه و تحلیل همبستگی، ارتباط میان وصول درآمد با متغیرهای متعددی که بر میزان وصول آن تاثیرگذارند، در طی دوره زمانی معین سنجیده شده و براساس معادله رگرسیونی برآوردی، سطح درآمد مورد مطالعه برای دوره آتی پیش‌بینی می‌گردد. این روش معمولاً از ابزار رگرسیون استفاده می‌کند. شکل کلی رگرسیون k متغیره را می‌توان بصورت زیر نوشت (راند، ۲۰۰۰).

$$Y_t = \beta_1 + \beta_2 X_{2t} + \beta_3 X_{3t} + \dots + \beta_k X_{kt} \quad t = 1, 2, 3, \dots, N \quad (1)$$

می‌توان معادله بالا را در قالب نماد ماتریس خلاصه‌تر کرد.

$$\begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \\ \dots \\ Y_n \end{bmatrix}_{(n \times 1)} = \begin{bmatrix} 1 & X_{21} & X_{31} & \dots & X_{k1} \\ 1 & X_{22} & X_{32} & \dots & X_{k2} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ 1 & X_{2n} & X_{3n} & \dots & X_{kn} \end{bmatrix}_{(n \times k)} \times \begin{bmatrix} \beta_1 \\ \beta_2 \\ \dots \\ \beta_k \end{bmatrix}_{(k \times 1)} + \begin{bmatrix} u_1 \\ u_2 \\ \dots \\ u_n \end{bmatrix}_{(n \times 1)} \rightarrow Y_{(n \times 1)} = X_{(n \times k)} \beta_{(k \times 1)} + U_{(n \times 1)} \quad (2)$$

که در آن Y ماتریس متغیر وابسته، X ماتریس متغیرهای مستقل (توضیحی)، β ماتریس ضرایب رگرسیونی و U جملات اخلال است. منطق روش حداقل مربعات معمولی بر این اصل استوار است که مجموع مربعات پسماند را حداقل کند. یعنی

$$\sum_{t=1}^n e_t^2 = \sum (Y_t - \hat{Y}_t)^2 = \sum (Y_t - \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_{2t} + \hat{\beta}_3 X_{3t} + \dots + \hat{\beta}_k X_{kt})^2 \quad (3)$$

با گرفتن دیفرانسیل نسبت به $\hat{\beta}_1, \hat{\beta}_2, \hat{\beta}_3, \dots, \hat{\beta}_k$ و برابر قرار دادن آنها با صفر k معادله k مجهولی بدست می‌آید و با حل آنها می‌توان ضرایب مجهول رگرسیون را برآورد کرد.

$$\frac{d(\sum e_t^2)}{d\hat{\beta}_1} = (-2) \sum (Y_t - \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_{2t} + \hat{\beta}_3 X_{3t} + \dots + \hat{\beta}_k X_{kt}) = 0 \quad (4)$$



$$\frac{d(\sum e_t^2)}{d\hat{\beta}_2} = (-2)\sum (Y_t - \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_{2t} + \hat{\beta}_3 X_{3t} + \dots + \hat{\beta}_k X_{kt})(X_{2t}) = 0 \quad (5)$$

$$\frac{d(\sum e_t^2)}{d\hat{\beta}_3} = (-2)\sum (Y_t - \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_{2t} + \hat{\beta}_3 X_{3t} + \dots + \hat{\beta}_k X_{kt})(X_{3t}) = 0 \quad (6)$$

...

$$\frac{d(\sum e_t^2)}{d\hat{\beta}_k} = (-2)\sum (Y_t - \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_{2t} + \hat{\beta}_3 X_{3t} + \dots + \hat{\beta}_k X_{kt})(X_{kt}) = 0 \quad (7)$$

در اینجا باز هم از نماد ماتریسی استفاده کرده و ضرایب را در قالب ماتریس بیان می کنیم. اگر $Y = X\beta + U$ باشد،

$\hat{Y} = X\hat{\beta}$ بوده و $e_t = Y - \hat{Y} = Y - X\hat{\beta}$ است. از این رو می توان نوشت:

$$\sum e_t^2 = (Y' - \hat{\beta}'X')(Y - X\hat{\beta}) = Y'Y - Y'X\hat{\beta} - \hat{\beta}'X'Y + \hat{\beta}'X'X\hat{\beta} \quad (8)$$

$$\sum e_t^2 = e'e = (Y - X\hat{\beta})'(Y - X\hat{\beta}) \rightarrow$$

در این معادله ماتریس $Y', X', \hat{\beta}'$ بترتیب ترانهاده (ترانسپوز) ماتریس $Y, X, \hat{\beta}$ است. از آنجا که $Y'X\hat{\beta}$ یک عدد خواهد بود، لذا ترانهاده آن با خود آن برابر است یعنی $Y'X\hat{\beta} = \hat{\beta}'X'Y$. بنابراین داریم:

$\sum e_t^2 = Y'Y - 2Y'X\hat{\beta} + \hat{\beta}'X'X\hat{\beta}$. از $\sum e_t^2$ نسبت به $\hat{\beta}$ مشتق گرفته و آن را برابر صفر قرار می دهیم:

$$\frac{d(\sum e_t^2)}{d\hat{\beta}} = -2X'Y - 2X'X\hat{\beta} = 0 \rightarrow X'Y = X'X\hat{\beta}$$

با ضرب طرفین عبارت $X'Y = X'X\hat{\beta}$ در $(X'X)^{-1}$ ، ماتریس ضرایب مجهول رگرسیون بدست می آید. می توان نشان داد که $\hat{\beta} = (X'X)^{-1}X'Y$. می توان نشان داد که $\hat{\beta} = (X'X)^{-1}X'Y$ برآوردگر بدون تورش از ماتریس β جامعه بوده و کمترین واریانس را در بین تمام برآوردگرهای بدون تورش β داراست.

با توجه به اهمیت درآمدهای پایدار و تمایل شهرداری ها برای افزایش سهم این گونه درآمدها از کل درآمد شهرداری، در قالب ۳ سناریو و با استفاده از داده ها و اطلاعات درآمد پایدار و ناپایدار وصول شده شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۴۰۰، این درآمدها و روند آن در طی ۶ سال آتی برآورد و پیش بینی می گردد:

- در سناریوی اول، میانگین تورم ۵ سال ۱۳۹۶-۱۴۰۰ مبنا قرار گرفته و درآمدهای پایدار و ناپایدار و مولفه های آن براساس این نرخ افزایش خواهند داشت.

- در سناریوی دوم، نرخ رشد هر یک از این درآمدها در ۵ سال مذکور محاسبه شده و میانگین آن تعیین می گردد. در گام بعدی، مقدار این درآمدها، براساس میانگین نرخ رشد هر یک از آنها برآورد و پیش بینی می گردد. لازم به ذکر است که براساس اینکه تعداد مشاهدات برای برآورد معادله رگرسیون و پیش بینی مولفه های درآمدهای پایدار و ناپایدار اندک است، لذا استفاده از روش رگرسیونی از بین سناریوهای ممکن حذف می گردد.



- در سومین سناریو نیز با استفاده از تکنیک‌های اقتصادسنجی و سری‌های زمانی، با توجه به روند موجود از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲، ابتدا تاثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر هر کدام از بخش‌های اصلی درآمدی شهرداری به صورت جداگانه بررسی و با توجه تحلیل‌های آماری عوامل تاثیرگذار مشخص شد. سپس مدل پیش‌بینی برای هر کدام به صورت جداگانه استخراج شد.
- در سناریوی چهارم اثر نرخ تورم از منابع بانک مرکزی، مرکز آمار، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بر درآمدهای شهرداری است، از این رو، از میانگین نرخ تورم در یک بازه زمانی مشخص می‌توان بعنوان نرخ رشد و فاکتور رشد درآمدهای شهرداری استفاده نمود.

۵-۳-۱- سناریوی اول

منطق اصلی سناریوی اول این است که درآمدهای شهرداری رشت می‌تواند با نرخ برابر با نرخ تورم افزایش یابد. بعبارت دیگر نرخ تورم می‌تواند درآمدهای شهرداری را تحت تاثیر قرار دهد. از این رو، از میانگین نرخ تورم در یک بازه زمانی مشخص می‌توان بعنوان نرخ رشد و فاکتور رشد درآمدهای شهرداری استفاده نمود.

- نرخ تورم و شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی

شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی (CPI) معیار سنجش تغییرات قیمت کالاها و خدماتی است که توسط خانوارهای شهرنشین ایرانی به مصرف می‌رسد. این شاخص به عنوان وسیله‌ای برای اندازه‌گیری سطح عمومی قیمت کالاها و خدمات مورد مصرف خانوارها، یکی از بهترین معیارهای سنجش تغییر قدرت خرید پول داخل کشور، به شمار می‌رود. نرخ تورم منتهی به هر ماه از محاسبه درصد تغییر متوسط شاخص CPI در دوازده ماه منتهی به ماه مورد نظر نسبت به دوره مشابه قبل به دست می‌آید. بدیهی است چنانچه ماه مورد نظر اسفندماه باشد، به آن نرخ تورم سال مورد نظر می‌گویند.

جدول ۸- نرخ تورم سالیانه ۱۳۹۶-۱۴۰۰

سال	نرخ تورم سالیانه
۱۳۹۶	۹/۶
۱۳۹۷	۳۱/۲
۱۳۹۸	۴۱/۲
۱۳۹۹	۴۷/۱
۱۴۰۰	۴۶/۲

$$\bar{P} = \frac{\sum_{t=1395}^{1399} P_t}{5} = \frac{46.2 + 9.6 + 31.2 + 41.2 + 47.1}{5} \approx 35$$

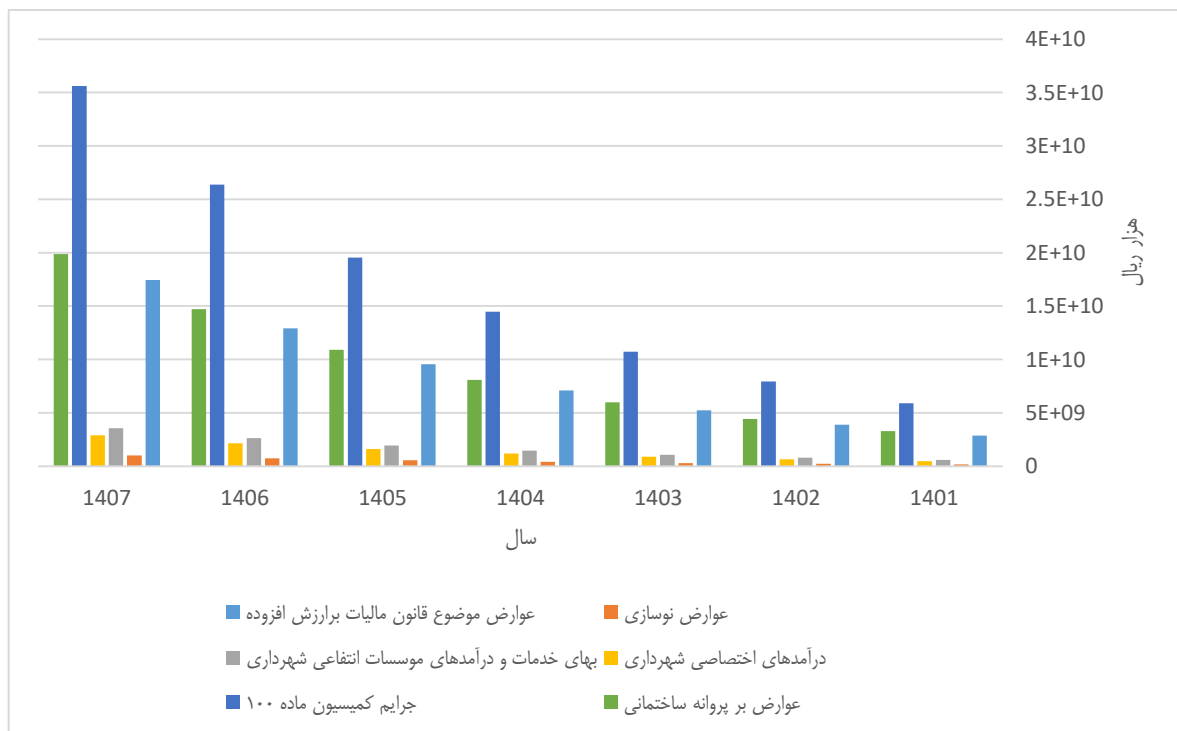


در قالب این سناریو، میانگین تورم ۵ سال ۱۳۹۶ - ۱۴۰۰ مبنای رشد انواع درآمدها قرار گرفته و درآمدهای پایدار و ناپایدار و مولفه‌های آن براساس این نرخ افزایش خواهند داشت. مشاهده می‌گردد که براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، میانگین نرخ تورم در بازه زمانی ۱۳۹۶ - ۱۴۰۰، ۳۵ درصد بوده است. از این رو، روند هر یک از عناصر اصلی درآمدهای پایدار و ناپایدار با نرخ ثابت سالیانه ۳۵ درصد رشد داده شده و به شکل زیر خواهند بود.

جدول ۹- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی اول - منبع: یافته‌های تحقیق

عوارض موضوع قانون مالیات برارزش افزوده	عوارض نوسازی	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	درآمدهای اختصاصی شهرداری	عوارض بر مازاد تراکم	جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰	عوارض بر پروانه ساختمانی	سال
۷۹۱۷۳۳۰۵۱	۱۱۴۹۲۴۰۶۷	۱۰۹۴۶۶۳۱۵	۷۱۷۹۹۲۷۵	۴۷۵۹۰۹۲۳۰	۱۵۹۲۱۴۴۸۱۱	۲۸۳۶۴۴۰۴۵	۱۳۹۶
۷۳۵۳۵۸۱۷۵۴	۱۰۵۰۰۹۶۱۸	۱۱۲۳۲۸۲۵۲	۴۹۲۷۲۷۲۸	۶۱۸۳۱۰۷۴۷	۱۴۶۸۱۴۲۶۹۶	۲۲۲۱۲۲۸۱۷۹	۱۳۹۷
۸۱۸۱۴۶۵۱۳	۸۷۰۹۰۷۱۱	۲۱۱۰۵۳۴۶۲	۹۶۲۰۸۶۳۷	۵۱۶۷۵۰۷۵۰	۱۳۲۰۱۳۲۹۸۲	۱۴۷۷۱۹۳۶۳	۱۳۹۸
۱۲۰۲۳۴۱۱۳۴	۱۳۶۲۴۱۴۰۴	۲۹۹۰۹۰۱۳۶	۱۷۱۰۷۵۳۹۱	۱۵۳۱۴۸۳۰۳۷	۲۵۹۸۵۸۲۸۵۷	۵۱۷۸۶۰۲۰۳	۱۳۹۹
۲۱۳۳۶۲۴۱۰۶	۱۲۲۲۹۸۹۶۶	۴۳۴۳۵۹۶۵۳	۳۵۵۲۲۱۲۰۲	-	۴۳۵۸۳۲۰۰۸۷	۲۴۳۰۱۳۱۸۰۸	۱۴۰۰
۲۸۱۰۳۹۲۵۴۳	۱۶۵۱۰۳۶۰۴	۵۸۶۳۸۵۵۳۲	۴۷۹۵۴۸۶۲۳	-	۵۸۱۳۷۳۳۱۱۷	۳۲۸۰۶۷۷۹۴۱	۱۴۰۱
۳۸۸۸۵۲۹۹۳۳	۲۲۲۸۸۹۸۶۶	۷۹۱۶۲۰۴۶۸	۶۴۷۳۹۰۶۴۱	-	۷۹۴۳۰۳۸۳۵۹	۴۴۲۸۹۱۵۲۲۰	۱۴۰۲
۵۲۴۹۵۱۵۴۱۰	۳۰۰۹۰۱۳۱۸	۱۰۶۸۶۸۷۶۳۱	۸۷۳۹۷۷۳۶۵	-	۱۰۷۲۳۱۰۱۷۸۴	۵۹۷۹۰۳۵۵۴۷	۱۴۰۳
۷۰۸۶۸۴۵۸۰۳	۴۰۶۲۱۶۷۸۰	۱۴۴۲۷۲۸۳۰۲	۱۱۷۹۸۶۹۴۴۳	-	۱۴۴۷۶۱۸۷۴۰۸	۸۰۷۱۶۹۷۹۸۹	۱۴۰۴
۹۵۶۷۲۳۱۸۳۴	۵۴۸۳۹۲۶۵۳	۱۹۴۷۶۸۳۲۰۸	۱۵۹۲۸۲۳۷۴۷	-	۱۹۵۴۲۸۵۳۰۰۱	۱۰۸۹۶۷۹۲۲۸۵	۱۴۰۵
۱۲۹۱۵۷۷۶۴۷۶	۷۴۰۳۳۰۰۸۱	۲۶۲۹۲۷۲۳۳۱	۲۱۵۰۳۱۲۰۵۹	-	۲۶۳۲۸۲۸۵۱۵۵۲	۱۴۷۱۰۶۶۹۵۸۴	۱۴۰۶
۱۷۴۳۶۲۹۸۲۴۳	۹۹۹۴۴۵۶۰۹۴	۳۵۴۹۶۵۲۶۴۷	۲۹۰۲۹۲۱۲۸۰	-	۳۵۶۱۶۸۴۹۵۹۵	۱۹۸۵۹۴۰۳۹۳۸	۱۴۰۷

۱۳۰۹





بر اساس این سناریو، انتظار بر این است که میزان وصول شده انواع درآمدهای مورد مطالعه، در سال ۱۴۰۷ و در مقایسه با سال ۱۴۰۰، بیش از ۸ برابر گردد.

۵-۳-۲- سناریوی دوم

منطق اصلی سناریوی دوم این است که درآمدهای شهرداری رشت و مولفه های آن می تواند براساس میانگین نرخ رشد این درآمدها افزایش داشته باشد. بعبارت دیگر، یک نوع درآمد (برای نمونه عوارض نوسازی) می تواند براساس میانگین رشد آن در سال های گذشته افزایش یابد. از این رو، در سناریوی دوم، نرخ رشد هر یک از مولفه های تشکیل دهنده درآمدهای پایدار و ناپایدار در بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۴۰۰ تعیین شده و میانگین هندسی آنها محاسبه می گردد. دلیل انتخاب میانگین هندسی برای میانگین گیری، این است که داده های در دسترس اولاً نرخ رشد بوده و ثانیاً در برخی موارد می توانند منفی باشند. میانگین هندسی (Geometric Mean)، یکی از انواع میانگین است که برای محاسبه متوسط نرخ رشد (رشد جمعیت یا درصد سود) استفاده می شود. همچنین به منظور محاسبه میانگین برای مقادیری که با مرتبه های متفاوت درجه بندی شده اند از میانگین هندسی استفاده می شود. برای محاسبه میانگین هندسی، ابتدا تک تک نرخ رشد را در هم ضرب نموده و از آنها ریشه n ام آن گرفته می شود که در آن n تعداد مشاهدات است.

$$GM = \sqrt[n]{x_1 \times x_2 \times x_3 \times \dots \times x_n}$$

با استفاده از اطلاعات موجود در بودجه سالیانه شهرداری رشت، مقدار هر یک از این درآمدها در سال های پیش رو، با استفاده از میانگین نرخ رشد بدست آمده برای هر یک از آنها، برآورد و پیش بینی می گردد.

جدول ۱۰- جدول ۵: میانگین نرخ رشد درآمدهای وصولی شهرداری رشت ۱۳۹۶-۱۴۰۰- منبع: یافته های تحقیق

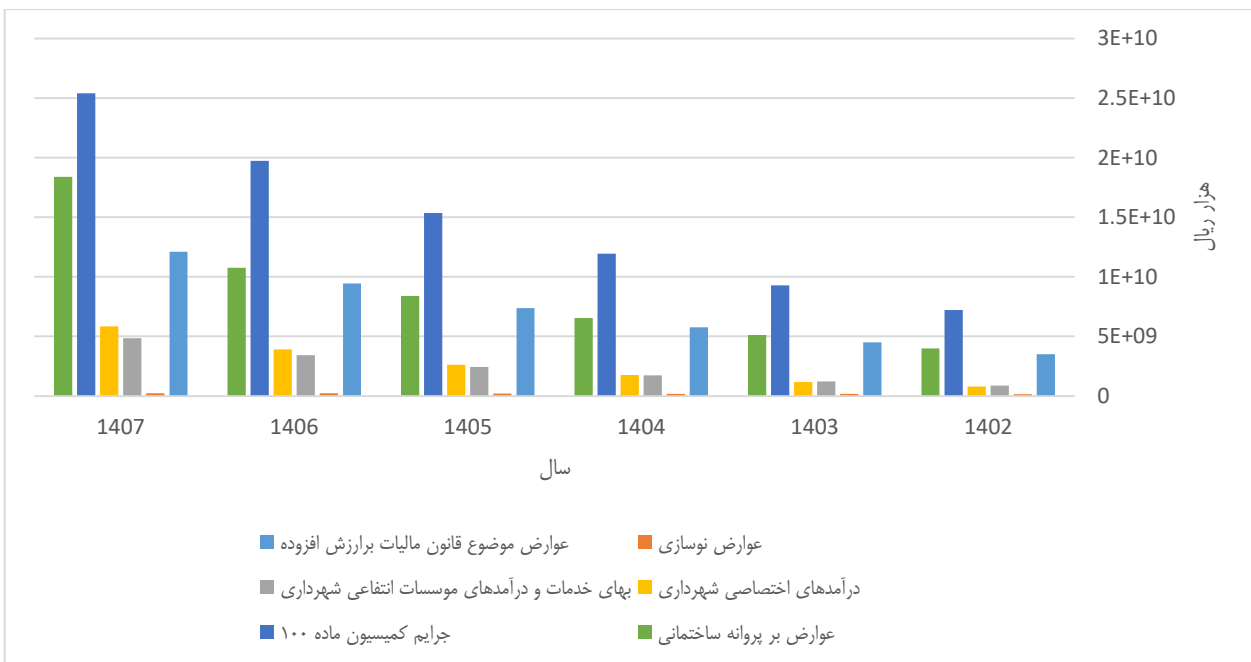
عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده	عوارض نوسازی	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	درآمدهای اختصاصی شهرداری	عوارض بر مازاد تراکم	جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰	عوارض بر پروانه ساختمانی
۲۸,۱۳	۱,۵۷	۴۱,۱۴	۴۹,۱۴	-	۲۸,۶۳	۷۱,۰۹

از آنجا که رشد مقادیر وصول شده هر یک از درآمدها، در سال های مختلف از هم متفاوت بوده لذا میانگین رشد آنها نیز از هم متفاوت خواهد بود. بر این اساس، کمترین میزان رشد مربوط به عوارض نوسازی با رشد ۱/۵۷ درصد و بیشترین میزان رشد نیز مربوط به عوارض بر پروانه های ساختمانی با نرخ رشد ۷۱ درصد است. قابل ذکر است که عوارض نوسازی رشدی بیشتر از ۱/۵۷ درصد دارد. زیرا این نرخ رشد براساس مقادیر وصولی عوارض نوسازی در طی سالهای قبل بدست آمده است. این امر به عدم توانایی شهرداری در وصول عوارض نوسازی مربوط می گردد. بعبارت دیگر، پتانسیل رشد سالیانه این درآمدها بیش از ۱۰ درصد بوده و پیشنهاد و تمایل شهرداری این است که این نرخ به ۲۰ درصد نیز برسد. از این رو در این سناریو، رشد سالیانه عوارض نوسازی ۱۰ درصد در نظر گرفته می شود.



جدول ۱۱- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی دوم - منبع: یافته‌های تحقیق

عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده	عوارض نوسازی	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	درآمدهای اختصاصی شهرداری	عوارض بر مازاد تراکم	جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰	عوارض بر پروانه ساختمانی	
۷۹۱۷۳۳۰۵۱	۱۱۴۹۲۴۰۶۷	۱۰۹۴۶۶۳۱۵	۷۱۷۹۹۲۷۵	۴۷۵۹۰۹۲۳۰	۱۵۹۲۱۴۴۸۱۱	۲۸۳۶۴۴۰۴۵	۱۳۹۶
۷۳۵۳۵۸۷۵۴	۱۰۵۰۰۹۶۱۸	۱۱۲۳۲۸۲۵۲	۴۹۲۷۲۷۲۸	۶۱۸۳۱۰۷۴۷	۱۴۶۸۱۴۲۶۹۶	۲۲۲۱۲۲۸۷۹	۱۳۹۷
۸۱۸۱۴۶۵۱۳	۸۷۰۹۰۷۱۱	۲۱۱۰۵۳۴۶۲	۹۶۲۰۸۶۳۷	۵۱۶۷۵۰۷۵۰	۱۳۲۰۱۳۲۹۸۲	۱۴۷۷۱۹۳۶۳	۱۳۹۸
۱۲۰۲۳۴۱۱۳۴	۱۳۶۲۴۱۴۰۴	۲۹۹۰۹۰۱۳۶	۱۷۱۰۷۵۳۹۱	۱۵۳۱۴۸۳۰۳۷	۲۵۹۸۵۸۲۸۵۷	۵۱۷۸۶۰۲۰۳	۱۳۹۹
۲۱۳۳۶۲۴۱۰۶	۱۲۲۲۹۸۹۶۶	۴۳۴۳۵۹۶۵۳	۳۵۵۲۲۱۲۰۲	-	۴۳۵۸۳۲۰۰۸۷	۲۴۳۰۱۳۱۸۰۸	۱۴۰۰
۲۷۳۳۸۱۲۵۶۷	۱۳۴۵۲۸۸۶۲۶	۶۱۳۰۵۵۲۱۴۲	۵۲۹۷۷۶۹۰۰۷	-	۵۶۰۶۱۰۷۱۲۸	۳۱۱۳۲۷۸۸۶	۱۴۰۱
۳۵۰۲۸۳۴۰۴۲	۱۴۷۹۸۱۷۴۸۹	۸۶۵۲۶۶۱۲۹۰۴	۷۹۰۱۰۹۲۶۹۶	-	۷۲۱۱۱۳۵۵۹۹	۳۹۸۹۶۱۹۵۴۰	۱۴۰۲
۴۴۸۸۱۸۱۲۵۸	۱۶۲۷۷۹۹۲۳۰۷	۱۲۲۱۲۳۶۶۱۵	۱۱۷۸۳۶۸۹۶۵	-	۹۲۷۵۶۸۳۷۲۱	۵۱۱۱۸۹۹۵۱۶	۱۴۰۳
۵۷۵۰۷۰۶۶۴۶	۱۷۹۰۵۷۹۱۶۰۱	۱۷۲۳۶۵۳۳۵۸	۱۷۵۷۴۱۹۴۷۴	-	۱۱۹۳۱۳۱۱۹۷۰	۶۵۴۹۸۷۶۸۵۰	۱۴۰۴
۷۳۶۸۳۸۰۴۲۶	۱۹۶۹۶۳۷۰۷۰۷	۲۴۳۲۷۶۴۳۵۰	۲۶۲۱۰۱۵۴۰۴	-	۱۵۳۴۷۲۴۶۵۸۷	۸۳۹۲۳۵۷۲۰۸	۱۴۰۵
۹۴۴۱۱۰۵۸۳۹	۲۱۶۶۶۰۰۷۸۰۵	۳۴۳۳۶۰۳۶۰۴	۳۹۰۸۹۸۲۳۷۳	-	۱۹۷۴۱۱۶۳۲۸۴	۱۰۷۵۳۱۲۷۲۹۱	۱۴۰۶
۱۲۰۹۶۸۸۸۹۱۲	۲۳۸۳۳۶۰۸۶۰۴	۴۸۴۶۱۸۸۱۲۷	۵۸۲۹۸۵۶۳۱۱	-	۲۵۳۹۳۰۵۸۳۳۲	۱۸۳۹۷۵۲۵۴۸۲	۱۴۰۷



شکل ۲۵- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی دوم - منبع: یافته‌های تحقیق

براساس این سناریو، انتظار بر این است که مقادیر وصول شده انواع درآمدهای مورد مطالعه در پایان سال ۱۴۰۷ و در مقایسه با سال ۱۴۰۰، در کمترین حالت ۱/۹۴ برابر و در بیشترین حالت ۷/۵۷ برابر گردند.



۵-۳-۳- سناریوی سوم (برمبنای سری‌های زمانی)

در این سناریو، براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نرخ تورم و شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی در بازه زمانی ۱۴۰۱-۱۳۹۷، بدست آمده (جدول ۱۰) و برای هر یک از طبقات درآمدی شهرداری براساس سری زمانی موجود مدل مربوطه مشخص و پیش‌بینی انجام شده است. شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی معیار سنجش تغییرات قیمت کالاها و خدماتی است که توسط خانوارهای شهرنشین ایرانی به مصرف می‌رسد. این شاخص به عنوان وسیله‌ای برای اندازه‌گیری سطح عمومی قیمت کالاها و خدمات مورد مصرف خانوارها، یکی از بهترین معیارهای سنجش تغییر قدرت خرید پول داخل کشور، به شمار می‌رود.

جدول ۱۲- شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی و نرخ تورم در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

سال	شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی	نرخ تورم
۱۳۹۷	۱۴۳/۸۴۲	۳۱/۲
۱۳۹۸	۲۰۳/۱۵	۴۱/۲
۱۳۹۹	۲۹۸/۸۵۸	۴۷/۱
۱۴۰۰	۴۳۷/۰۴۲	۴۶/۲
۱۴۰۱	۶۴۰/۲۲۵	۴۶/۵



جدول ۱۳- مقادیر پیش‌بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۰-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی سوم - منبع: یافته‌های تحقیق

سال	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)		درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی		درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری		درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری		کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری		اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری		منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری		منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری	
	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۲,۵۲۳,۴۶۵		۲۱۷,۸۳۷		۴۳۴,۷۳۵		۵۴۸,۱۲۰		۵۳۰,۰۰۰		۲,۴۱۵,۸۴۳					
۱۳۹۸	۲,۴۰۹,۲۵۰	-۴.۵۳	۱۳۱,۶۴۰	-۳۹.۵۷	۳۰۹,۸۹۰	-۲۸.۷۲	۲۰۰,۷۳۵	-۶۳.۳۸	۳۵۰,۰۰۰	-۳۳.۹۶	۲,۲۴۸,۴۸۵	-۶.۹۳	۴۵۰,۰۰۰	۴,۲۳۴,۷۰۰		
۱۳۹۹	۳,۲۱۴,۴۹۰	۳۳.۴۲	۵۰۴,۳۸۳	۲۸۳.۱۵	۳۰۸,۴۲۹	-۰.۴۷	۶۵۰,۰۹۵	۲۲۳.۸۶	۴۷۵,۰۰۰	۳۵.۷۱	۲,۰۲۱,۸۵۰	-۱۰.۰۸	۹۰۰,۰۰۰	۹۷۵,۷۵۲	-۷۶.۹۶	
۱۴۰۰	۵,۳۵۵,۶۵۳	۶۶.۶۱	۴۴۱,۲۵۵	-۱۲.۵۲	۴۵۰,۰۵۳	۴۵.۹۲	۳۰۶,۲۷۵	-۵۲.۸۹	۲۱۵,۰۰۰	-۵۴.۷۴	۲,۶۰۴,۰۰۹	۲۸.۷۹	۵۷۸,۰۰۰	۲,۵۴۹,۷۵۵	۱۶۱.۳۱	
۱۴۰۱	۹,۵۴۴,۵۷۳	۷۸.۲۱	۷۱۴,۳۵۲	۶۱.۸۹	۸۷۰,۶۵۰	۹۳.۴۵	۴۱۵,۵۵۲	۳۵.۶۸	۳۱۰,۱۶۰	۴۴.۲۶	۴,۸۳۲,۳۸۵	۸۵.۵۷	۱,۰۰۰,۰۰۰	۲,۵۱۲,۳۲۹	-۱.۴۷	
۱۴۰۲	۱۴,۸۶۵,۶۸۷	۵۵.۷۵	۹۴۷,۰۰۸	۳۲.۵۷	۹۹۷,۰۹۰	۱۴.۵۲	۵۲۹,۳۱۵	۲۷.۲۸	۲۷۸,۲۳۰	-۱۰.۲۹	۷,۷۹۸,۹۳۲	۶۱.۲۹	۶,۳۰۰,۰۰۰	۵,۶۸۳,۷۳۹	۱۲۶.۲۳	
۱۴۰۳	۲۱,۲۲۷,۲۴۵	۴۲.۷۹	۱,۳۰۳,۳۰۳	۳۷.۶۲	۱,۳۲۷,۲۹۲	۳۳.۱۲	۴۰۸,۴۱۲	-۲۲.۸۴	۲۶۷,۸۰۱	-۳.۷۵	۱۳,۰۵۳,۳۲۰	۶۷.۲۷	۱۵,۲۸۵,۷۲۸	۷,۶۰۸,۶۳۹	۳۳.۸۷	
۱۴۰۴	۲۹,۳۴۹,۶۹۰	۳۸.۲۶	۱,۷۳۰,۶۰۱	۳۲.۷۹	۱,۷۳۰,۸۳۰	۳۰.۴۰	۴۳۵,۳۵۰	۶۶۰	۲۸۷,۹۷۸	۷.۵۳	۲۲,۱۰۷,۵۷۰	۶۹.۳۶	۲۶,۸۲۴,۸۸۰	۱۰,۴۲۶,۶۵۶	۳۷.۰۴	
۱۴۰۵	۳۹,۲۸۴,۹۲۳	۳۳.۸۵	۲,۲۵۲,۵۰۵	۳۰.۱۶	۲,۲۳۳,۷۱۲	۲۸.۴۸	۴۳۶,۶۵۶	۰.۳۰	۲۸۸,۹۶۰	۰.۳۴	۳۶,۷۵۴,۰۱۹	۶۶.۲۵	۸۲,۹۳۱,۷۰۷	۱۳,۹۳۲,۰۱۰	۳۳.۶۲	
۱۴۰۶	۵۱,۲۰۶,۴۰۱	۳۰.۳۵	۲,۸۷۸,۴۷۳	۲۷.۷۹	۲,۸۱۴,۸۷۳	۲۶.۵۸	۴۲۶,۶۹۸	-۲.۲۸	۲۸۱,۴۸۱	-۲.۵۹	۵۹,۵۲۴,۴۳۱	۶۱.۹۵	۱۷۵,۱۳۴,۹۸۵	۱۸,۱۵۹,۱۲۸	۳۰.۳۴	
۱۴۰۷	۶۵,۲۸۱,۸۴۵	۲۷.۴۹	۳,۶۱۷,۹۶۸	۲۵.۶۹	۳,۵۱۳,۲۴۵	۲۴.۸۱	۴۳۲,۸۱۹	۱.۴۵	۲۸۶,۱۲۹	۱.۶۵	۹۳,۷۳۶,۹۹۶	۵۷.۴۸	۲۵۲,۹۷۰,۳۰۸	۲۳,۱۱۷,۲۸۱	۲۷.۲۰	



۵-۳-۳-۴- سناریوی چهارم

منطق اصلی سناریوی چهارم، اثر نرخ تورم از منابع بانک مرکزی، مرکز آمار، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بر درآمدهای شهرداری است، از این رو، از میانگین نرخ تورم در یک بازه زمانی مشخص می‌توان بعنوان نرخ رشد و فاکتور رشد درآمدهای شهرداری استفاده نمود.

- نرخ تورم و شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی

همانطور که پیش‌تر اشاره شد، شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی (CPI) معیار سنجش تغییرات قیمت کالاها و خدماتی است که توسط خانوارهای شهرنشین ایرانی به مصرف می‌رسد. این شاخص به عنوان وسیله‌ای برای اندازه‌گیری سطح عمومی قیمت کالاها و خدمات مورد مصرف خانوارها، یکی از بهترین معیارهای سنجش تغییر قدرت خرید پول داخل کشور، به شمار می‌رود. نرخ تورم منتهی به هر ماه از محاسبه درصد تغییر متوسط شاخص CPI در دوازده ماه منتهی به ماه مورد نظر نسبت به دوره مشابه قبل به دست می‌آید. بدیهی است چنانچه ماه مورد نظر اسفندماه باشد، به آن نرخ تورم سال مورد نظر می‌گویند.

جدول ۱۴- نرخ تورم سالیانه ۱۳۹۶-۱۴۰۱

سال	نرخ تورم (بانک مرکزی)	نرخ تورم (مرکز آمار)	نرخ تورم (بانک جهانی)	نرخ تورم (صندوق بین‌المللی پول)
۱۴۰۱	۴۶/۵	۴۵.۸	۴۳.۴۹	۴۵.۸
۱۴۰۰	۴۶/۲	۴۰.۲	۴۳.۳۹	۴۰.۲
۱۳۹۹	۴۷/۱	۳۶.۴	۳۰.۵۹	۳۶.۴
۱۳۹۸	۴۱/۲	۳۴.۸	۳۹.۹۱	۳۴.۷
۱۳۹۷	۳۱/۲	۲۶.۹	۱۸.۰۱	۳۰.۲
۱۳۹۶	۹/۶	۸.۲	۸.۰۴	۹.۶
میانگین	۳۷	۳۲	۳۰/۶	۳۲/۸

در قالب این سناریو، میانگین تورم ۶ سال ۱۳۹۶-۱۴۰۱ مبنای رشد انواع درآمدها قرار گرفته و درآمدهای پایدار و ناپایدار و مولفه‌های آن براساس این نرخ افزایش خواهند داشت. مشاهده می‌گردد که براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مرکز آمار ایران، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول، میانگین نرخ تورم بترتیب ۳۷ درصد، ۳۲ درصد، ۳۰/۶ درصد و ۳۲/۸ درصد است. از این رو، می‌توان میانگین نرخ تورم براساس داده‌های پایگاه‌های اطلاعاتی معتبر ذکر شده را به شکل زیر محاسبه نمود.

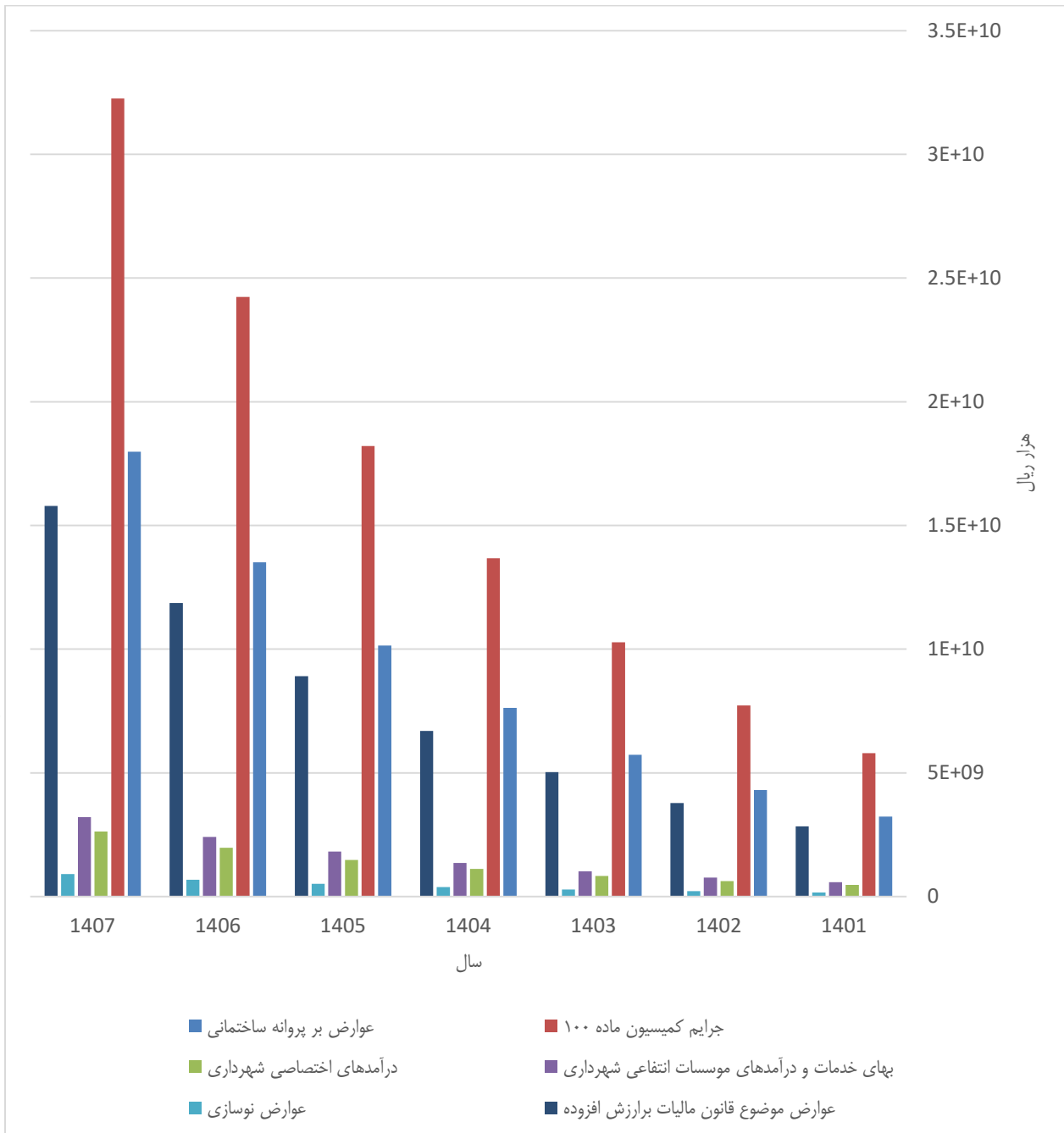
$$\bar{P} = \frac{\sum_{t=1}^4 (\text{Inflation})_t}{4} = \frac{37 + 32 + 30.6 + 32.8}{4} = 33.1$$

اکنون می‌توان روند هر یک از عناصر اصلی درآمدهای پایدار و ناپایدار را با نرخ ثابت سالیانه ۳۳/۱ درصد رشد داده و به شکل زیر ارائه نمود:



جدول ۱۵ - مقادیر پیش بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۶ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی چهارم

عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده	عوارض عوارض نوسازی	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	درآمدهای اختصاصی شهرداری	عوارض بر مازاد تراکم	جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰	عوارض بر پروانه ساختمانی	
۷۹۱۷۳۳۰۵۱	۱۱۴۹۲۴۰۶۷	۱۰۹۴۶۶۳۱۵	۷۱۷۹۹۲۷۵	۴۷۵۹۰۹۲۳۰	۱۵۹۲۱۴۴۱۱	۲۸۳۶۴۴۰۴۵	۱۳۹۶
۷۳۵۳۵۸۱۷۵۴	۱۰۵۰۰۹۶۱۸	۱۱۲۳۲۸۲۵۲	۴۹۲۷۲۷۲۸	۶۱۸۳۱۰۷۴۷	۱۴۶۸۱۴۲۶۹۶	۲۲۲۱۲۲۸۷۹	۱۳۹۷
۸۱۸۱۴۶۵۱۳	۸۷۰۹۰۷۱۱	۲۱۱۰۵۳۴۶۲	۹۶۲۰۸۶۳۷	۵۱۶۷۵۰۷۵۰	۱۳۲۰۱۳۲۹۸۲	۱۴۷۷۱۹۳۶۳	۱۳۹۸
۱۲۰۲۳۴۱۱۳۴	۱۳۶۲۴۱۴۰۴	۲۹۹۰۹۰۱۳۶	۱۷۱۰۷۵۳۹۱	۱۵۳۱۴۸۳۰۳۷	۲۵۹۸۵۸۲۸۵۷	۵۱۷۸۶۰۲۰۳	۱۳۹۹
۲۱۳۳۶۲۴۱۰۶	۱۲۲۲۹۸۹۶۶	۴۳۴۳۵۹۶۵۳	۳۵۵۲۲۱۲۰۲	-	۴۳۵۸۳۲۰۰۸۷	۲۴۳۰۱۳۱۸۰۸	۱۴۰۰
۲۸۳۹۸۵۳۶۸۵	۱۶۲۷۷۹۹۲۳۰۷	۵۷۸۱۳۲۶۹۸	۴۷۲۷۹۹۴۲۰	-	۵۸۰۰۹۲۴۰۳۶	۲۲۳۴۵۰۵۴۳۶	۱۴۰۱
۳۷۷۹۸۴۵۲۵۵	۲۱۶۶۶۰۰۷۸۰۵	۷۶۹۴۹۴۶۲۱	۶۲۹۲۹۶۰۲۸	-	۷۷۲۱۰۲۹۸۹۲	۴۳۰۵۱۲۶۷۳۶	۱۴۰۲
۵۰۳۰۹۷۴۰۳۴	۲۸۱۳۷۴۵۶۴۰۵	۱۰۲۴۱۹۷۳۴۱	۸۳۷۵۹۳۰۱۳	-	۱۰۲۷۶۶۹۰۷۸۶	۵۷۳۰۱۲۳۶۸۵	۱۴۰۳
۶۶۹۶۲۲۶۴۴۰	۳۸۳۸۲۶۵۴۵۰۳	۱۳۶۳۲۰۶۶۶۱	۱۱۱۴۸۳۶۳۰۰	-	۱۳۶۷۸۲۷۵۴۳۶	۷۶۲۶۷۹۴۶۲۵	۱۴۰۴
۸۹۱۲۶۷۷۳۹۱	۵۱۰۸۷۳۱۳۱۰۸	۱۸۱۴۴۲۸۰۶۵	۱۴۸۳۸۴۷۱۱۶	-	۱۸۲۰۵۷۸۴۶۰۵	۱۰۱۵۱۲۶۳۶۴۶	۱۴۰۵
۱۱۸۶۲۷۷۳۶۰۷	۶۷۹۹۷۲۱۳۸۰۵	۲۴۱۵۰۰۳۷۵۵	۱۹۷۵۰۰۵۱۱	-	۲۴۲۳۱۸۹۹۳۰۹	۱۳۵۱۱۳۳۱۹۱۳	۱۴۰۶
۱۵۷۸۹۳۵۱۶۷۱	۹۰۵۰۴۲۹۱۶۰۳	۳۲۱۴۳۶۹۹۹۸	۲۶۲۸۷۲۵۶۸۰	-	۳۲۲۵۲۶۵۷۹۸۱	۱۷۹۸۳۵۸۲۷۷۷	۱۴۰۷



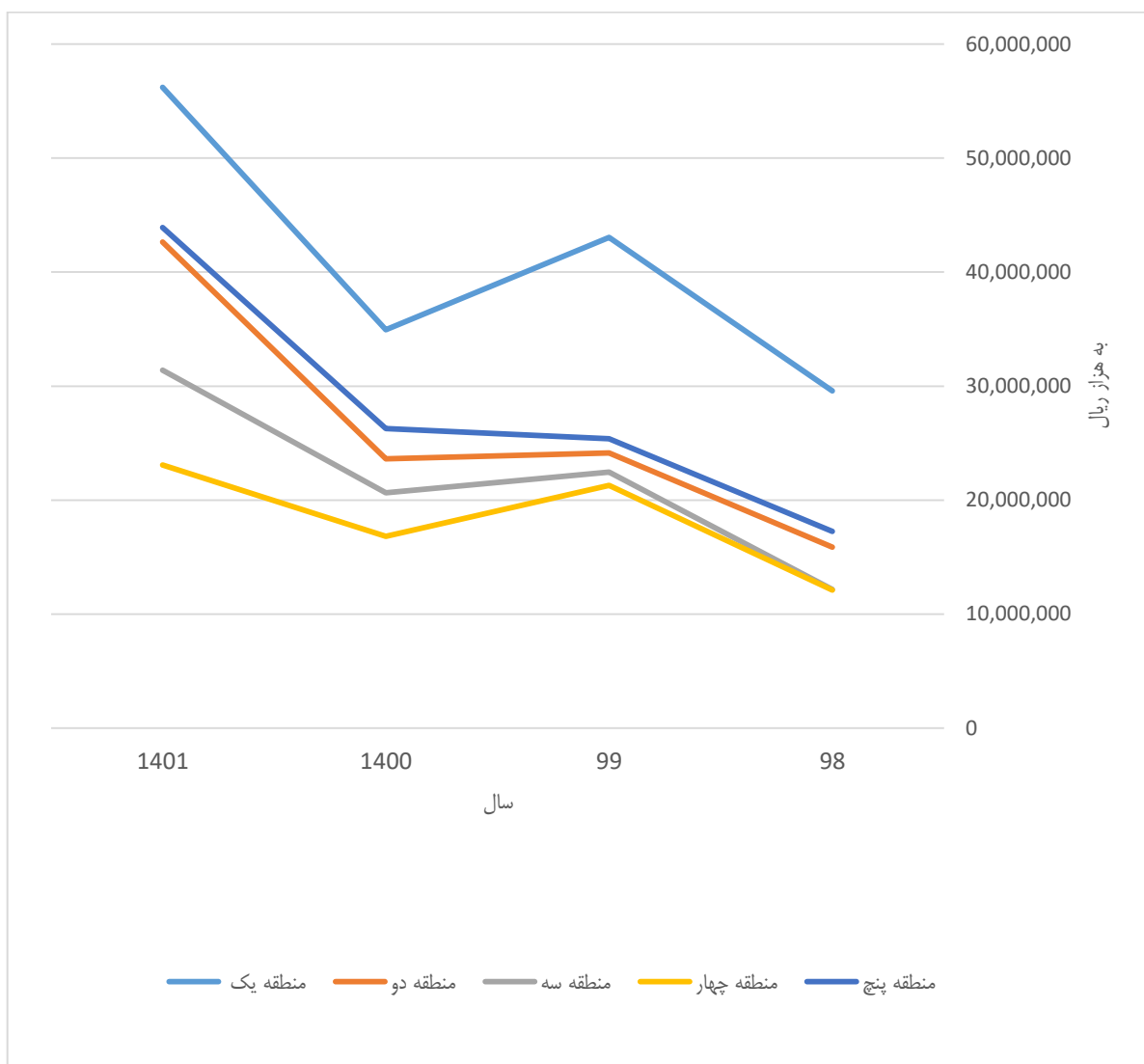
شکل ۲۶- مقادیر پیش بینی شده درآمدهای وصولی شهرداری رشت در دوره ۱۴۰۱-۱۴۰۷ (ارقام به هزار ریال) براساس سناریوی اول - منبع: یافته‌های تحقیق

بر اساس این سناریو، انتظار بر این است که میزان وصول شده انواع درآمدهای مورد مطالعه، در سال ۱۴۰۷ و در مقایسه با سال ۱۴۰۰، بیش از ۷/۴ برابر گردد.

۵-۳-۴- روند جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، عوارض نوسازی و عوارض شغلی به تفکیک مناطق مختلف شهرداری و پیش‌بینی آن

- عوارض نوسازی به تفکیک مناطق و پیش‌بینی مقادیر آتی آن

تفکیک عوارض نوسازی به تفکیک مناطق نشان می‌دهد که در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، منطقه یک سهم بیشتری در دریافت عوارض نوسازی داشته است. بطوریکه این منطقه در بازه ۵ ساله، بطور میانگین ۳۲ درصد کل عوارض نوسازی دریافتی شهرداری رشت را به خود اختصاص داده است. این میزان در سال ۱۳۹۷ بیشترین مقدار را داشته و ۳۸ درصد بوده است. شهرداری منطقه ۵ و منطقه ۲ نیز جزو مناطق دیگر شهرداری رشت هستند که بعد از منطقه ۱ بیشترین عوارض نوسازی را دریافت نموده‌اند. براساس داده‌ها و ارقام موجود، شهرداری منطقه ۴ نیز کمترین عوارض نوسازی را در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ دریافت نموده است.



شکل ۲۷- تفکیک عوارض نوسازی دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت



جدول ۱۶- عوارض نوسازی دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ و پیش‌بینی آن، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت

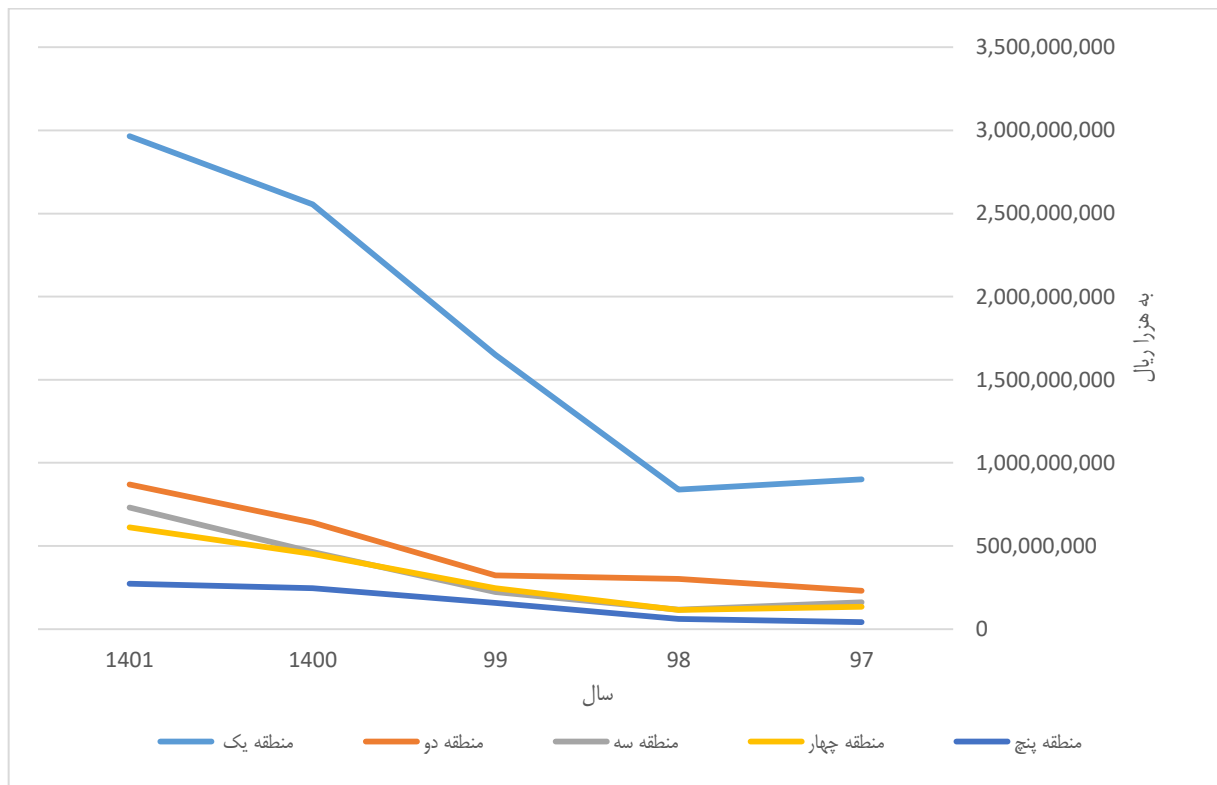
سال	منطقه یک	منطقه دو	منطقه سه	منطقه چهار	منطقه پنج
۱۳۹۷	۴۰,۸۸۹,۴۶۵	۲۲,۸۹۳,۳۰۶	۱۴,۵۷۶,۰۰۹	۱۵,۲۱۹,۲۵۹	۱۱,۴۳۹,۶۷۸
۱۳۹۸	۲۹,۵۷۰,۹۷۲	۱۵,۸۶۲,۱۴۵	۱۲,۱۶۶,۴۱۱	۱۲,۰۹۴,۴۰۴	۱۷,۲۶۰,۶۶۳
۱۳۹۹	۴۳,۰۴۱,۱۰۰	۲۴,۱۲۵,۵۴۳	۲۲,۴۵۶,۹۹۳	۲۱,۲۸۵,۳۳۸	۲۵,۳۸۰,۱۰۵
۱۴۰۰	۳۴,۹۳۴,۸۱۷	۲۳,۶۳۰,۰۶۱	۲۰,۶۳۷,۸۰۴	۱۶,۸۱۷,۶۸۱	۲۶,۲۷۸,۶۰۳
۱۴۰۱	۵۶,۲۱۷,۶۳۰	۴۲,۶۲۷,۳۶۲	۳۱,۴۰۹,۴۶۱	۲۳,۰۷۴,۰۵۹	۴۳,۹۱۱,۷۷۳
۱۴۰۲	۶۴۶۵۰۲۷۴.۵	۵۳۲۸۴۲۰۲.۵	۴۰۲۰۴۱۱۰۰.۸	۲۷۲۰۴۳۱۶	۶۲۳۵۴۷۱۷.۶۶
۱۴۰۳	۷۴۳۴۷۸۱۵.۶۸	۶۶۶۰۵۲۵۳.۱۳	۵۱۴۶۱۲۶۰.۹	۳۲۰۷۳۸۸۸	۸۸۵۴۳۶۹۹.۰۸
۱۴۰۴	۸۵۴۹۹۹۸۸.۰۳	۸۳۲۵۶۵۶۶.۴۱	۶۵۸۷۰۴۱۳.۹۶	۳۷۸۱۵۱۱۴	۱۲۵۷۳۲۰۵۲.۷
۱۴۰۵	۹۸۳۲۴۹۸۶.۲۳	۱۰۴۰۷۰۷۰.۸	۸۴۳۱۴۱۲۹.۸۶	۴۴۵۸۴۰۱۹	۱۷۸۵۳۹۵۱۴.۸
۱۴۰۶	۱۱۳۰۷۳۷۳۴.۲	۱۳۰۰۸۸۳۸۵	۱۰۷۹۲۲۰۸۶.۲	۵۲۵۶۴۵۵۹	۲۵۳۵۲۶۱۱۱
۱۴۰۷	۱۳۰۰۳۴۷۹۴.۳	۱۶۲۶۱۰۴۸۱.۳	۱۳۸۱۴۰۲۷۰.۴	۶۱۹۷۳۶۱۵	۳۶۰۰۷۰۷۷.۷

- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ به تفکیک مناطق و پیش‌بینی مقادیر آتی آن

در زمینه جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰، همانند عوارض نوسازی و شغلی، شهرداری منطقه ۱ عملکرد بهتری داشته و نقش بسیار تاثیرگذاری در کل جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی دارد. بطوریکه این منطقه به تنهایی و در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، ۵۹ درصد کل جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی را به خود اختصاص داده است. این سهم نقش بالامنابع شهرداری منطقه ۱ در تامین درآمد کل شهرداری رشت را بیان می‌کند. بعد از شهرداری منطقه ۱، شهرداری منطقه ۲ و منطقه ۳ سهم بیشتری در دریافت جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ داشته است.

جدول ۱۷- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ و پیش‌بینی آن، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت

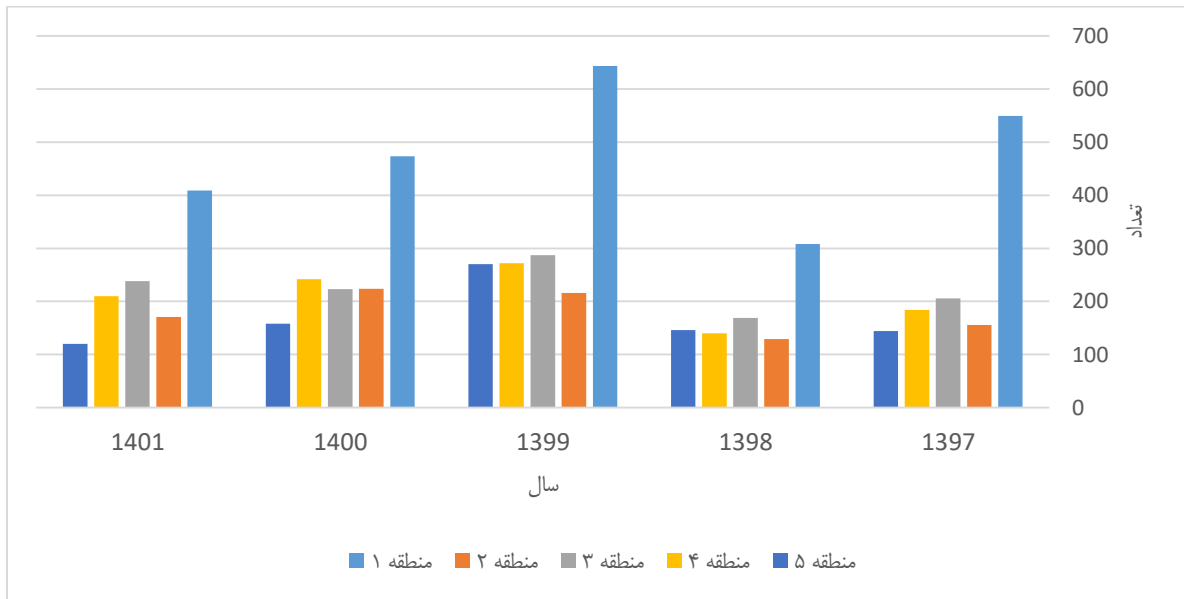
سال	منطقه یک	منطقه دو	منطقه سه	منطقه چهار	منطقه پنج
۹۷	۹۰۰,۳۰۶,۳۹۹	۲۳۰,۶۴۲,۴۴۵	۱۶۱,۹۰۱,۰۱۰	۱۳۳,۱۳۲,۷۷۹	۴۱,۸۶۴,۹۰۵
۹۸	۸۳۹,۶۰۸,۱۷۳	۳۰۲,۴۲۲,۹۹۰	۱۱۷,۳۰۳,۶۵۰	۱۱۳,۹۸۵,۰۲۴	۶۰,۶۶۸,۱۰۵
۹۹	۱,۶۵۰,۴۳۸,۹۱۶	۳۲۳,۲۶۹,۷۹۵	۲۲۱,۷۴۳,۵۰۶	۲۴۵,۴۲۷,۹۵۴	۱۵۷,۷۰۲,۶۸۶
۱۴۰۰	۲,۵۵۵,۰۷۴,۳۴۵	۶۴۰,۳۶۴,۰۳۱	۴۶۴,۱۵۶,۸۵۳	۴۵۲,۵۲۸,۶۵۳	۲۴۶,۱۹۶,۲۰۵
۱۴۰۱	۲,۹۶۴,۸۲۴,۴۳۷	۸۷۰,۴۸۴,۸۷۸	۷۳۰,۵۸۴,۹۷۲	۶۱۱,۰۰۳,۱۷۱	۲۷۲,۴۸۷,۵۴۴
۱۴۰۲	۳۷۰۶۰۳۰۵۴۶	۱۱۱۴۲۲۰۶۴۴	۹۶۴۳۷۲۱۶۳	۷۹۴۳۰۴۱۲۲.۳	۴۰۳۲۸۱۵۶۵.۱
۱۴۰۳	۴۶۳۲۵۳۸۱۸۳	۱۴۲۶۲۰۲۴۲۴	۱۲۷۲۹۷۱۲۵۵	۱۰۳۲۵۹۵۳۵۹	۵۹۶۸۵۶۷۱۶.۴
۱۴۰۴	۵۷۹۰۶۷۲۷۲۹	۱۸۲۵۵۳۹۱۰۳	۱۶۸۰۳۲۲۰۵۷	۱۳۴۲۳۷۳۹۶۷	۸۸۳۳۴۷۹۴۰.۲
۱۴۰۵	۷۲۳۸۳۴۰۹۱۱	۲۳۳۶۶۹۰۰۵۲	۲۲۱۸۰۲۵۱۱۵	۱۷۴۵۰۸۶۱۵۷	۱۳۰۷۳۵۴۹۵۲
۱۴۰۶	۹۰۴۷۹۲۶۱۳۸	۲۹۹۰۹۶۳۲۶۶	۲۹۲۷۷۹۳۱۵۲	۲۲۶۸۶۱۲۰۰۴	۱۹۳۴۸۸۵۳۲۸
۱۴۰۷	۱۱۳۰۹۹۰۷۶۷۳	۳۸۲۸۴۳۲۹۸۱	۳۸۶۴۶۸۶۹۶۱	۲۹۴۹۱۹۵۶۰۵	۲۸۶۳۶۳۰۲۸۶



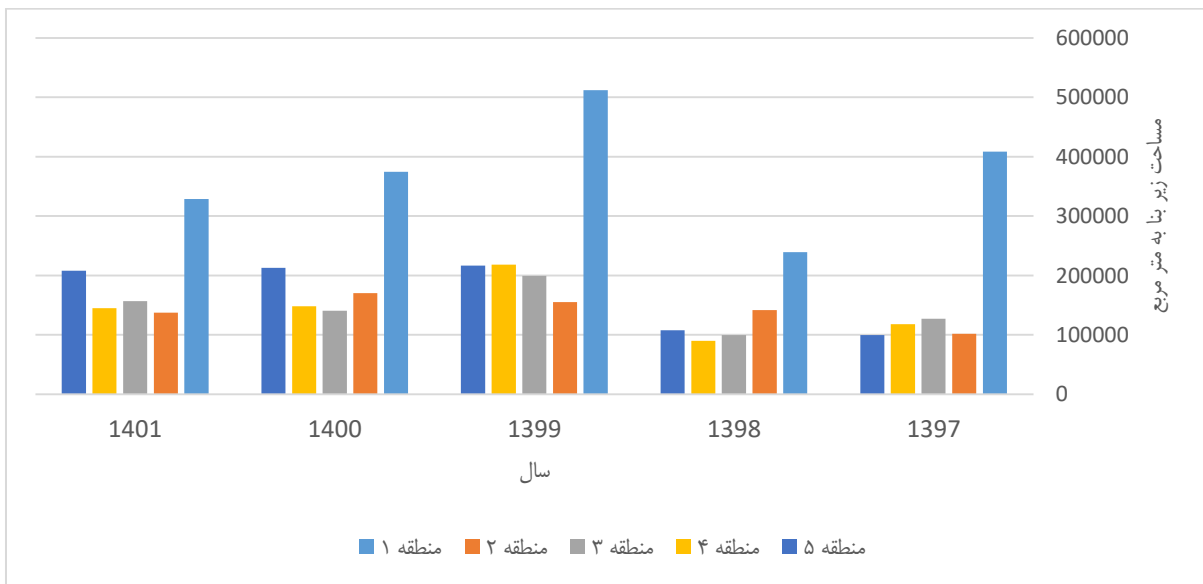
شکل ۲۸- جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ دریافتی به تفکیک مناطق در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت

پروانه‌های ساختمانی صادره به تفکیک مناطق مختلف شهرداری رشت

بررسی داده‌ها و اطلاعات مربوط به صدور پروانه‌های ساختمانی در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ بیانگر این است که تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده در سال ۱۳۹۹، هم به لحاظ تعداد و هم به لحاظ مساحت زیربنا بیشترین مقدار را داشته است. در سال ۱۳۹۹، ۱۶۸۸ فقره پروانه ساختمانی به مساحت ۱۳۰۱۰۱۲ مترمربع صادر گردیده که در مقایسه با سالهای مورد مطالعه بیشترین رقم است. بعد از سال ۱۳۹۹، تعداد پروانه‌های صادر شده کاهش یافته و انتظار ما برای سال ۱۴۰۲ نیز کاهش یافته است. زیرا در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲، تنها ۵۵۶ فقره پروانه ساختمانی در کل سطح رشت صادر شده است. همچنین در بین مناطق مختلف شهرداری رشت، منطقه ۱ در تمامی سال‌های مورد نظر، بیشترین تعداد پروانه‌های ساختمانی (هم به لحاظ تعداد و هم به لحاظ مساحت زیربنا) را صادر نموده است. بعد از منطقه ۱، منطقه ۳ بیشترین تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده را داشته است، اگر چه از دید مساحت زیربنا، این گونه نیست. کمترین تعداد پروانه‌های ساختمانی صادره نیز مربوط به مناطق ۵ و ۲ است، در حالیکه براساس مساحت زیربنا، منطقه ۵ در مقایسه با سایر مناطق (به استثنای منطقه ۱) بویژه در سالهای ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱ وضعیت بهتری داشته و در رتبه دوم قرار دارد.



شکل ۲۹- تعداد پروانه های ساختمانی صادره در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ به تفکیک مناطق ، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت



شکل ۳۰- مساحت زیربنای پروانه های ساختمانی صادره در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۱ به تفکیک مناطق ، منبع: گزارشات مالی شهرداری رشت



۵-۴- بررسی دسترسی شهرداری به بازارهای مالی و فروش دارایی و وصول مطالبات در طی سال‌های

برنامه

در ایران همانند اغلب کشورهای دنیا، به دلیل رشد شتابان جمعیت شهری، افزایش درآمد شهرنشینان و واگذاری برخی از وظایف دولت به شهرداری‌ها، تقاضا برای خدمات این مؤسسات پیوسته سیر صعودی دارد. این در حالی است که منابع مالی شهرداری‌ها همگام با افزایش وظایف شهرداری‌ها و تقاضا برای زیرساخت‌ها و خدمات شهری، افزایش نمی‌یابد. از این رو حرکت شهرداری‌ها به سمت بازارهای مالی برای تجهیز منابع مالی بمنظور تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی شهر و در مواردی پوشش کسری موقت بودجه جاری، امری اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. مسئله کلیدی آن است که در غیاب بسترهای نهادی و قانونی مناسب و نظارت مؤثر دولت مرکزی و مؤسسات رگولاتور ذیربط، امروزه شاهد انباشت بدهی‌های معوق شهرداری‌ها هستیم. تجربه ایران بیانگر آن است که شهرداری‌ها بدلیل مواجه شدن با سرکوب مالی در نظام بانکداری کشور نمی‌توانند به تجهیز منابع مالی، در حد نیازهای خود دست یابند. همچنین بسترهای نهادی و قانونی لازم برای استقرار آن‌ها از بازارهای مالی چندان فراهم نیست. در عین حال استقرار بی‌رویه برخی از شهرداری‌های کلانشهرها موجب تشدید بحران مالی در سطح اقتصاد ملی و اقتصاد خرد شده است.

به عبارت دیگر، در دهه ۱۳۸۰ که اقتصاد کشور با رونق نفتی مواجه بود، شهرداری‌ها بدلیل رونق ساخت‌وساز و اخذ انواع عوارض ساختمانی، اقدام به انبساط مالی بودجه‌های خود کردند. اما در اوایل دهه ۱۳۹۰، رونق ساخت‌وساز در شهرها جای خود را به رکود نسبتاً طولانی داد و همین امر موجب برهم خوردن توازن منابع و مصارف مالی شهرداری‌های شهرهای بزرگ شد. شهرداری‌ها نیز به تاسی از دولت مرکزی، تلاش کردند کسری‌های بزرگ و مزمن بودجه خود را با انتشار اوراق بدهی، استقراض از سیستم بانکی فروش اموال منقول و غیرمنقول خود و به تأخیر انداختن پرداخت مطالبات پیمانکاران و شهروندانی که املاک آن‌ها در محدوده طرح‌های شهرداری قرار می‌گرفت، مشکلات مالی خود را موقتاً حل کنند. این سیاست‌های انبساطی مالی در غیاب قوانین ناظر بر ورود شهرداری‌ها با بازارهای پول و سرمایه، امروزه بار بدهی سنگینی را بر دوش شهرداران جدید گذاشته است که بازپرداخت اصل و فرع آن در آینده نزدیک ممتنع است.

شهرداری‌ها برای تأمین مالی پروژه‌های بزرگ شهری نیاز به حجم وسیعی از منابع مالی دارند. تجربه نشان داده است که بودجه سنتی شهرداری‌ها در قالب کدهای معمول درآمدی پاسخگوی نیاز مالی شهر و شهرداری‌ها نبوده و شهرداری‌ها برای نگهداشت و توسعه شهر باید به منابعی خارج از بودجه سنتی خود روی بیاورند. بعنوان نمونه، پروژه‌های عظیم شهری نیازمند منابع مالی بسیار زیادی هستند که حتی از توان بودجه داخلی و سنتی شهرداری نیز بالاتر است و اگر تمامی بودجه شهرداری نیز به آنها اختصاص یابد، کفاف تأمین مالی این پروژه‌ها را نمی‌دهد. نمونه این پروژه‌ها، مترو یا قطار شهری، خطوط BRT، خطوط LRT، احداث و توسعه بزرگراه‌های شهری و مانند آنهاست که منابع مالی مورد نیاز آنها به هیچ عنوان از طریق منابع داخلی شهرداری‌ها امکان‌پذیر نبوده و شهرداری‌ها برای انجام آنها نیازمند منابعی خارج از بودجه خود برای تأمین مالی این پروژه‌ها هستند. هنگامی که شهرداری برای تأمین نیازهای مالی به منابعی خارج از بودجه سنتی خود رجوع می‌کند، در واقع به «تأمین مالی خارج از بودجه» روی آورده است که دو وضعیت در اینجا قابل پیش‌بینی است؛ اول اینکه ممکن است شهرداری منابع مالی خارج از بودجه خود را بدون تعریف پروژه اقتصادی مشخص تأمین کند (مانند استقراض برای تأمین کسری بودجه عمومی خود)



که این وضعیت اغلب مورد توجه نبوده و این نوع تامین مالی نیز بسیار محدود است. دوم اینکه شهرداری برای تامین مالی یک پروژه مشخص اقتصادی خود که دارای تراز مالی مثبت و شفاف بوده و اصطلاحاً بانک‌پذیر است روی می‌آورد که به این وضعیت «تامین مالی پروژه‌ای» گفته می‌شود که خود زیرمجموعه تامین مالی خارج از بودجه است ولی بخش وسیعی از تامین مالی خارج از بودجه را شامل می‌شود. یکی از مهم‌ترین منابع موجود برای شهرداری‌ها در ایران (و بسیاری از کشورهای جهان)، بازار سرمایه است که در آن ابزارها و نهادهای مختلفی برای تامین مالی پروژه‌های بزرگ تعریف شده که هر یک متناسب با نوع نیاز مالی و نوع پروژه مورد نظر می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. بازار سرمایه بازاری است که در آن دارایی‌های مالی برای دوره‌های بیش از یک سال در آن معامله می‌شود. دارایی‌های مالی می‌تواند سهام، اوراق بهادار یا هر نوع دارایی دیگری باشد که یا فاقد سررسید هستند یا سررسید آنها بیش از یک سال است (برخلاف بازار پول که دارای سررسیدهای کمتر از یک سال برای تامین مالی هستند). بازار سرمایه دارای منابع و گردش مالی فراوانی برای جامعه است. این بازار از دو مسیر شامل ابزارهای مالی و نهادهای مالی می‌تواند به تامین مالی پروژه‌ها در قالب فرآیند تامین مالی پروژه‌ای کمک نماید.

❖ ابزارهای مالی

ابزار مالی به هر ورقه یا سندی گفته می‌شود که ارزش آن توسط سازمان بورس اوراق بهادار تایید شده و دارای ارزش اسمی و ارزش بازار است. به عبارت دقیق‌تر، ابزارهای مالی در قانون بازار اوراق بهادار جمهوری اسلامی ایران «هر نوع ورقه یا مستندی است که متضمن حقوق مالی قابل نقل و انتقال برای مالک عین و یا منفعت آن باشد» و مفهوم ابزار مالی و اوراق بهادار در متن این قانون، معادل هم در نظر گرفته شده است.

❖ نهاد مالی

نهاد مالی برخلاف ابزارهای مالی، به تشکیلات مشخصی تحت نظارت سازمان بورس گفته می‌شود که کار آنها گردآوری وجوه و اختصاص آنها به پروژه یا موضوعی خاص است که طبق بند ۲۱ ماده ۱ قانون اوراق بهادار جمهوری اسلامی ایران به نهادهایی مانند صندوق‌های سرمایه‌گذاری، شرکت‌های سرمایه‌گذاری، شرکت‌های تامین سرمایه و غیره اطلاق می‌شود. در واقع ابزارها و نهادهای مالی شیوه‌ها و کانال‌هایی هستند که از طریق آنها، منابع مالی لازم از ظرفیت مالی جامعه (سرمایه‌گذاران، دارندگان نقدینگی سرگردان، معامله‌گران و غیره) تهیه و برای نیاز مالی پروژه‌های مختلف (از جمله پروژه‌های شهری) اختصاص می‌یابد. برای استفاده از امکانات بازار سرمایه برای تامین مالی پروژه‌ها توسط شهرداری‌ها، ابتدا باید شناخت لازم از ابزارها و نهادهای مالی در این بازار صورت گیرد که در اینجا به بیان مختصر هر یک از ابزارها و نهادها پرداخته می‌شود. عمده‌ترین ابزارهای مالی در بازار بورس عبارتند از:

• اوراق صکوک اجاره

برای انتشار اوراق اجاره باید یک یا چند دارایی را به عنوان مبنای انتشار اوراق و جمع‌آوری وجوه از این طریق قرار داد که بر اساس ماده ۱۱ دستورالعمل مربوطه، دارایی‌های قابل قبول در این زمینه عبارتند از «زمین»، «ساختمان و تاسیسات»، «ماشین‌آلات و تجهیزات» و «وسایل حمل‌ونقل». همچنین بر اساس این دستورالعمل، این دارایی‌ها باید دارای مشخصات عمومی زیر باشند:



- به کارگیری آن در فعالیت بانای (در اینجا، شهرداری) منجر به ایجاد جریانهای نقدی شده یا از خروج وجوه نقد جلوگیری نماید
- هیچگونه محدودیت یا منع قانونی، قراردادی یا قضایی برای انتقال دارایی، منافع و حقوق ناشی از آن وجود نداشته باشد.
- تصرف و اعمال حقوق مالکیت در آن برای نهاد واسطه دارایی هیچگونه محدودیتی نباشد.
- مالکیت آن به صورت مشاع نباشد.
- امکان واگذاری به غیر را داشته باشد.
- تا زمان انتقال مالکیت دارایی به ناشر، دارایی از پوشش بیمه‌ای مناسب و کافی برخوردار باشد.

• **صکوک استصناع (اوراق سفارش ساخت):** شهرداری‌ها می‌توانند بخشی از منابع مالی لازم

خود را به شرط آنکه بتوانند دارایی‌هایی متناسب با قیود و شروط فوق را در نظر بگیرند، از این طریق و در قالب تامین مالی پروژه‌ای تدارک ببینند.

• **اوراق مشارکت:** این اوراق به سرمایه‌گذارانی که قصد مشارکت در اجرای طرح‌ها را دارند

واگذار می‌شود. انواع طرح‌هایی که از طریق اوراق مشارکت و در قالب تامین مالی پروژه‌ای می‌توانند تامین مالی شوند عبارتند از: طرح‌های عمرانی انتفاعی دولت و طرح‌های سودآور (طرح‌های تولیدی، ساختمانی و خدماتی).

همچنین لازم به ذکر است شهرداری‌ها جزو ناشرانی هستند که می‌توانند هم در بازار پول (با مجوز بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران) و هم در بازار سرمایه (با مجوز سازمان بورس و اوراق بهادار) نسبت به انتشار اوراق مشارکت اقدام نمایند. با توجه به اینکه برخی از موضوعات قابل تامین مالی از طریق انتشار اوراق مشارکت در قوانین بودجه سنواتی کل کشور با حمایت دولتی مواجه بوده و میزان ۵۰ درصد از اصل و سود آن توسط دولت تعهد می‌شود، شهرداری‌ها از این ابزار مالی استقبال کرده‌اند. به عنوان مثال در بند (د) تبصره ۵ قانون بودجه سال ۱۳۹۸ آمده است «تضمین بازپرداخت اصل و سود این اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری و بازآفرینی شهری بافت فرسوده پیرامون حرم‌های مطهر به نسبت ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری‌ها است» و شهرداری‌ها نیز در این زمینه تلاش‌های مشخصی برای استفاده از مزایای این تبصره و تبصره‌های مشابه آن در قالب قانون بودجه سنواتی کل کشور انجام داده‌اند.

طرف دیگر موضوع تامین مالی پروژه‌ای در بازار سرمایه، استفاده از نهادهای مالی است. مهم‌ترین نهادهای مالی تعریف‌شده در بازار سرمایه ایران عبارتند از صندوق سرمایه‌گذاری، صندوق زمین و ساختمان، صندوق پروژه که هر یک از این صندوق‌ها می‌توانند به‌عنوان یک منبع درآمدزایی برای شهرداری عمل نمایند.



با توجه به ابزارهای بیان شده، شهرداری‌ها در تامین مالی پروژه‌های بزرگ شهری از طریق ابزارها و نهادهای مالی عملکرد مناسبی نداشته‌اند. آمار نشان می‌دهد که شهرداری‌ها به‌جز در زمینه انتشار اوراق مشارکت هیچ تجربه‌ای برای استفاده از ابزارها و نهادهای مالی در بازار سرمایه نداشته‌اند. شهرداری‌ها نیازهای مالی عمده‌ای برای پروژه‌های بزرگ شهری دارند ولی هنوز به آمادگی و دانش لازم برای استفاده از امکانات موجود در بازار سرمایه نرسیده‌اند. در واقع از مجموع ۱۴ ابزار و نهاد مالی در بازارهای مالی شامل سه ابزار مالی در بازار پول، دو نهاد مالی در بازار پول، هفت ابزار مالی در بازار سرمایه و سه نهاد مالی در بازار سرمایه، صرفاً از یک ابزار در بازارهای پول و سرمایه استفاده کرده‌اند که همان اوراق مشارکت است و استفاده از سایر ابزارها و نهادهای مالی توسط شهرداری‌ها برای تامین مالی پروژه‌های مورد غفلت قرار گرفته است. در کل می‌توان بیان نمود که معمولاً تامین مالی شهرداری در ایران از دو طریق صورت می‌گیرد. شایان ذکر است در پیشنهادات ارائه شده توسط مشاور، از این منابع بهره گرفته شده است.



۵-۴-۱- استقرار شهرداری‌ها از سیستم بانکی

به موجب بند ۳ ماده ۱۳ قانون پولی و بانکی کشور، شهرداری‌ها می‌توانند از بانک مرکزی وام دریافت کنند. این نکته بر همگان آشکار است که استقرار از بانک مرکزی موجب افزایش پول پر قدرت می‌شود و آن‌هم با توجه به ضریب فرآینده نقدینگی موجب افزایش نقدینگی می‌گردد. بدیهی است افزایش نقدینگی بیش از رشد اقتصاد کشور و تقاضای پول عاملی تورم‌زا محسوب می‌شود. لذا می‌توان گفت که استقرار شهرداری یا هر نهاد بخش عمومی از بانک مرکزی در وضعیت عادی زیان‌بار است. در عمل نیز به نظر می‌رسد بانک مرکزی هرگز مستقیماً به شهرداری‌ها تسهیلات بانکی نپرداخته است، بلکه از طریق بانک‌های کارگزار این کار را انجام داده است.

بر اساس ماده ۴۰ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها، مصوب سال ۱۳۴۶، استقرار شهرداری‌ها با توجه به بند ۱۹ از ماده ۴۵ قانون شهرداری باید با اجازه و تصویب انجمن شهر (شورای اسلامی شهر) صورت گیرد و در موقع استقرار مورد مصرف وجوه استقراری تعیین و کیفیت استرداد آن که از محل درآمدهای عمومی یا اختصاصی خواهد بود و بهره و مدت وام و طرز استهلاك مشخص و برطبق آن عمل شود.

به موجب تبصره ۱ ماده ۱۲ بند (ه) قانون پولی و بانکی کشور، شهرداری‌ها مکلفند کلیه وجوهی را که در اختیار دارند، منحصراً نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران بسپارند و کلیه ماده (ز) عملیات بانکی خود را از طریق بانک مرکزی انجام دهند. گفتنی است که به موجب بند ۱۰ قانون پولی و بانکی کشور، امکان اعطای نمایندگی از ناحیه بانک مرکزی به سایر بانک‌ها وجود دارد و در عمل بانک ملی ایران نگاهداری حساب‌های شهرداری‌ها را برعهده دارد. لازم به یادآوری است که اعطای وام به شهرداری‌ها به دو صورت زیر انجام می‌پذیرد:

❖ الف: بانک مرکزی (در اجرای بند ۳ ماده ۱۳) قانون پولی و بانکی می‌تواند عاملیت این کار را به یکی از بانک‌های

دولتی بدهد، آن بانک اعطای تسهیلات و اجرای سایر مفاد قرارداد را برعهده گیرد.

❖ ب: چنانچه بانک‌ها به موجب بخشنامه (ن ب) ۵۰۹۲/اداره نظارت بر بانک‌ها به منظور اعطای تسهیلات لازم

برای تأمین بخشی از نیاز شهرداری‌ها مبادرت به اعطای تسهیلات نمایند، در این صورت طرح مورد نظر باید از نظر

فنی و مالی موجه باشد و مشترکاً توسط بانک و شهرداری تأیید گردد.

به هر صورت، درخواست اخذ تسهیلات به همراه نظر بانک عامل برای بانک مرکزی ارسال و پس از موافقت کمیسیون اعتباری، تسهیلات اعطا می‌شود. متأسفانه بانک مرکزی فاقد سازوکار و روال‌های اداری روشن بر نظارت بر وضع بدهی‌های شهرداری‌هاست. از این‌رو چنین به نظر می‌رسد که این نقش باید به سازمان شهرداری‌ها محول شود.

علاوه بر این، اگر چه این نکته قابل پذیرش است که شهرداری‌ها به دلیل عدم انطباق توزیع زمانی دریافت‌ها و پرداخت‌های خود ممکن است نیازمند دریافت تسهیلات کوتاه مدت باشند، ولی احیای رسم تسهیلات تکلیفی هیچ توجیه منطقی ندارد. اگر شهرداری‌ها مایل به دریافت تسهیلات کوتاه‌مدت باشند مانند هر مشتری دیگری باید به سیستم بانکی مراجعه و در صورت برخورداری از ارزش اعتباری لازم نسبت به دریافت تسهیلات اقدام کنند. مزیت این شیوه در آن است که در این صورت شهرداری‌ها ناگزیر به رعایت انضباط مالی خواهند شد و اطلاعات مالی مورد نیاز بانک‌ها را برای نشان دادن ارزش اعتباری خود تولید و ارائه خواهند کرد.



شهرداری‌ها، سازمان‌های مستقل و شرکت‌های وابسته به شهرداری در عمل می‌توانند با مراجعه به سیستم بانکی نسبت به اخذ تسهیلات کوتاه‌مدت و بلندمدت اقدام کنند. از آنجا که شهرداری‌های شهرهای بزرگ به دلیل داشتن اموال غیرمنقول با ارزش می‌توانند وثیقه معتبر مورد نیاز برای دریافت تسهیلات بانکی را به سهولت فراهم آورند، به نظر نمی‌رسد، در این زمینه با مشکل حادی مواجه شوند.

۵-۴-۲- انتشار اوراق مشارکت شهرداری

در ماده ۱ قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، مصوب شهریور ۱۳۷۶، به شهرداری‌ها اجازه داده شده اوراق مشارکت منتشر سازند. از آنجا که در قانون مؤسسات عام‌المنفعه و شرکت‌های وابسته به دستگاه‌های مذکور و شرکت‌های سهامی عام و خاص نیز برای انتشار اوراق مشارکت مجاز شناخته شده‌اند، می‌توان نتیجه گرفت که مؤسسات و شرکت‌های وابسته به شهرداری‌ها نیز می‌توانند نسبت به انتشار اوراق مشارکت اقدام کنند.

اما نکته در اینجا است که به موجب قانون، طرح‌هایی که از این طریق تأمین مالی می‌شوند باید طرح‌های سودآور باشند. در این صورت قسمتی از منابع مالی مورد نیاز این گونه طرح‌ها را می‌توان از این طریق تأمین مالی کرد. خرید و فروش این اوراق مستقیماً و یا از طریق بورس اوراق بهادار مجاز است. در واقع چنین به نظر می‌رسد که قانون‌گذار با محدود کردن انتشار اوراق مشارکت به طرح‌های انتفاعی در نظر داشته از معاملات ربوی جلوگیری کند. بدین ترتیب شهرداری نمی‌تواند برای تأمین مالی طرح‌های غیرانتفاعی خود اوراق قرضه منتشر سازد و اصل و فرع آن را از محل درآمدهای خود و یا کمک‌های بلاعوض دریافتی از دولت بازپرداخت کند. با توجه به این که بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های عمرانی شهرداری‌ها غیرانتفاعی است، این محدودیت فاقد وجهت منطقی است. در دنیا نیز چنین محدودیتی متداول نیست.

شهرداری یا مؤسسات و شرکت‌های وابسته و مستقل آن تنها زمانی مجاز به انتشار اوراق مشارکت می‌باشند که گزارش توجیه فنی و اقتصادی آن‌ها مورد تأیید بانک عامل باشد و علاوه بر آن تضمین کافی برای بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت به بانک عامل بسپارند. در صورت عدم ایفای تعهدات، بانک عامل اصل و سود اوراق مشارکت را از محل تضمین پرداخت خواهد کرد.

به سود متعلق به اوراق مشارکت مالیات مقطوعی معادل ۵ درصد تعلق می‌گیرد. ناشر موظف است هر شش ماه یکبار گزارش وضعیت مالی و عملکرد اجرایی طرح را همراه اظهارنظر امین در مقطعی که بانک مرکزی تعیین خواهد کرد از طریق یکی از جراید کثیرالانتشار منتشر کند (ماده ۲۱ آیین‌نامه قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، مصوب ۱۳۷۷ / ۵ / ۱۸). لازمه تجهیز منابع مالی توسط شهرداری‌ها از طریق انتشار اوراق قرضه این است که:

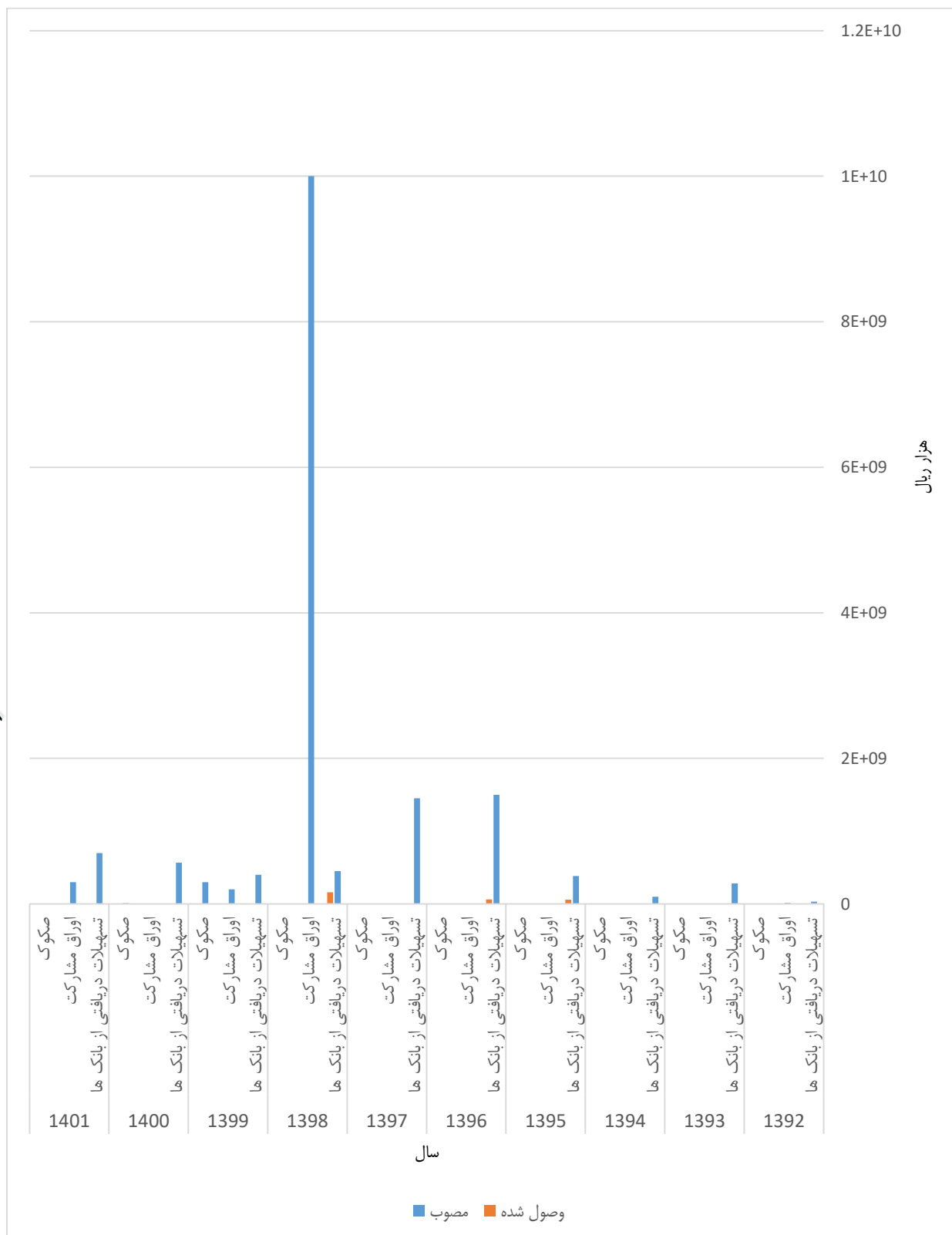
- ❖ اولاً، بستر نهادی و قانونی لازم برای انتشار اوراق قرضه و استقراض شهرداری‌ها از سیستم بانکی به وجود آید.
- ❖ ثانیاً، شهرداری‌ها بتوانند به یک ساختار مالی سالم و سیستم مالی مناسب برای گزارش‌دهی مالی به منظور جلب اعتماد شهروندان و نظام بانکی دست یابند. متأسفانه هیچ یک از زمینه‌های فوق فعلاً در اغلب شهرداری‌های کشور مهیا نیست. واقعیت این است که سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی شهرداری‌ها اساساً طرح‌های سودآور تلقی نمی‌شوند.



اما طرح‌های بازسازی بافت‌های فرسوده (مانند طرح نواب در تهران) و برخی از طرح‌های سرمایه‌گذاری سازمان‌ها و شرکت‌های شهرداری می‌تواند سودآور تلقی شود. بدین ترتیب قانونگذار دست شهرداری‌ها را برای انتشار اوراق مشارکت در طرح‌های غیرانتفاعی بسته است.

در کنار این محدودیت‌ها، قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، کانال‌های درآمدی مناسبی را برای تامین مالی شهرداری‌ها از بازارهای مالی پیشنهاد کرده است. براین اساس ابزارهای تامین مالی عنوان شده در این قانون عبارتند از انواع ابزارها و روش‌های تامین مالی اسلامی منطبق بر قوانین از جمله تسهیلات، انواع اوراق، گواهی سپرده، بازار سرمایه، صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان، سرمایه‌گذاری مشارکتی، برات کارت. مقصود از اوراق مالی اسلامی نیز اوراق بهادار اسلامی با نام نظیر اوراق مشارکت، انواع صکوک اسلامی (از جمله اجاره، وکالت، مباحه عام و منفعت) و اسناد خزانه اسلامی که در چهارچوب عقود اسلامی و منطبق بر قوانین و مقررات به قیمت اسمی مشخص برای مدت معین به صورت ریالی یا ارزی منتشر می‌شوند. این اوراق مشمول مالیات به نرخ صفر می‌شوند (قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، ۱۴۰۰).

در رابطه با استفاده از ابزارهای بازار مالی و پول و استفاده شهرداری رشت از آن در راستای تامین مالی پروژه‌های خود می‌توان بیان نمود که با بررسی داده‌ها و اطلاعات مربوط به اخذ تسهیلات از سیستم بانکی و فروش اوراق مشارکت و صکوک توسط شهرداری رشت، می‌توان بیان کرد که شهرداری رشت، برای تامین مالی فعالیت‌های جاری و عمرانی خود، موفقیتی در استفاده از ظرفیت‌های بازار مالی و پولی کشور نداشته است. نگاهی به مقادیر مصوب و عملکرد شهرداری در اخذ تسهیلات و فروش اوراق مشارکت بیانگر این است که اخذ وام و فروش اوراق مشارکت در حد مصوبه باقی مانده و چندان عملیاتی نشده است. از دلایل اصلی این امر می‌توان به فرایند زمانبر برای کسب مجوز فروش اوراق مشارکت و تامین الزامات برای اخذ وام از بانک اشاره کرد. همچنین با وجود نرخ تورم بالا در سطح کلان اقتصاد و با وجود نرخ‌های سودهای بالاتر در بازارهای ارز، مسکن و بازار طلا و سهام، عملاً نرخ سود اوراق مشارکت شهرداری‌ها، اغلب برای سرمایه‌گذاران جذاب نبوده و افراد تمایلی به سرمایه‌گذاری در آن ندارند.



شکل ۳۱- تامین مالی شهرداری رشت از بازار پولی و مالی کشور به تفکیک ابزارهای آن (هزار ریال)، ۱۳۹۷-۱۴۰۱



جدول ۱۸- تامین مالی شهرداری رشت از بازار پولی و مالی کشور به تفکیک مقادیر مصوب و عملکرد ۱۳۹۷-۱۴۰۱

	مصوب (هزار ریال)	عملکرد (هزار ریال)	
۱۳۹۲	۳۰۰۰۰۰۰۰	۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
۱۳۹۱	۱۵۰۰۰۰۰۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۲	۲۸۰۰۰۰۰۰۰	۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۴	۱۰۰۰۰۰۰۰۰	۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۵	۳۸۵۰۰۰۰۰۰	۵۸۶۶۵,۹۲۸	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۶	۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰	۶۰۶۳۶۷۰۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۷	۱۴۵۰۰۰۰۰۰۰	۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۸	۴۵۰۰۰۰۰۰۰	۱۶۰۰۰۰۰۰۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۰	اوراق مشارکت
	۰	۰	صکوک
۱۳۹۹	۴۰۰۰۰۰۰۰۰	۰	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۲۰۰۰۰۰۰۰۰	۰	اوراق مشارکت
	۳۰۰۰۰۰۰۰۰	۰	صکوک
۱۴۰۰	۵۶۸۰۰۰۰۰۰	-	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	-	-	اوراق مشارکت
	۱۰۰۰۰۰۰۰	-	صکوک
۱۴۰۱	۷۰۰۰۰۰۰۰۰	-	تسهیلات دریافتی از بانک ها
	۳۰۰۰۰۰۰۰۰	-	اوراق مشارکت
	-	-	صکوک



۵-۵ - ارائه سناریوهای تأمین مالی و مشارکت بخش خصوصی در اجرای برنامه

ایجاد زیرساخت‌های با کیفیت، پیش‌نیاز توسعه اقتصادی است. در واقع این امر یکی از اصلی‌ترین عوامل شتاب دادن گام‌ها برای رسیدن به توسعه پایدار و دستیابی به اهداف هزاره سوم سازمان ملل متحد می‌باشد. از طرفی توسعه صنایع زیرساختی بسیار پرهزینه است و همواره شکاف معناداری بین نیازهای بخش‌های زیرساختی و میزان سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها وجود داشته است. این درحالی است که پیش‌بینی می‌شود، نیاز کشورهای در حال توسعه به سرمایه‌گذاری در این حوزه‌ها در آینده به مراتب بیش از آن مقدار که توسط دولت‌ها، بخش خصوصی و سایر ذینفعان انجام می‌شود، خواهد بود. با این حال، کشورهای در حال توسعه در زیرساخت‌ها با شکاف بزرگ تأمین مالی طرح‌های خود مواجه‌اند و فقدان قابلیت‌های نهادی در این کشورها از تحقق چنین سرمایه‌گذاری جلوگیری می‌کند. برای حل این مشکل و کمبود سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شهری، مفهومی بنام مشارکت عمومی - خصوصی شکل گرفت. این واژه از دهه ۱۹۹۰ برای توصیف شکلی از مشارکت بخش خصوصی در تأمین مالی زیرساخت‌ها استفاده می‌شود. اگرچه تعاریف متفاوت است، اما همه بر این اصل معتقدند که مشارکت بخش عمومی - خصوصی، تدارک خدمات یا سرمایه از طریق همکاری بخش عمومی و خصوصی است. هدف از این نوع مشارکت ایجاد تعادل مناسب بین ریسک بخش خصوصی و مشوقها در راستای بهترین عملکرد است. ریسک در بخش خصوصی بالاتر است و نیاز بیشتری به بازگشت سرمایه در زمان کوتاه‌تر دارند. مشارکت با بخش عمومی از طریق افزایش کارایی و مدیریت ریسک بهتر، این مشکلات را جبران می‌کند. شاید فایده اصلی مشارکت بخش عمومی - خصوصی برای مسئولین دولتی ایجاد درک ارزش پول، از طریق خدمات بهتر و ارزان‌تر در بلندمدت باشد (نوذری پور و همکاران، ۱۳۹۶). در مجموع می‌توان بیان نمود که جذب سرمایه‌های بخش خصوصی و سرمایه‌های خارجی برای اجرای پروژه‌های شهرداری‌ها، از روش‌های معتبر تأمین منابع مالی در حوزه مدیریت شهری، محسوب می‌شود. هم‌اکنون یکی از رویکردهای اصلی در حوزه‌های مدیریت شهری و روستایی در کشور، حرکت به سمت شناسایی درآمدهای پایدار، روش‌ها و ابزارهای جدید تأمین منابع مالی^۴؛ نظیر جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است. با این وجود، عواملی مانند بهبود فضای کسب و کار و قوانین کارای تضمین‌کننده سود کارگذار خصوصی، باعث افزایش مشارکت بخش خصوصی، در اجرای پروژه‌های شهری می‌شوند و متقابلاً، وجود بوروکراسی و نبود ظرفیت‌سازی‌های مناسب، روند کار را به تعویق می‌اندازد.

در آیین‌نامه مالی موضوع ماده (۱) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها (۱۴۰۱) در تعریف طرح‌های سرمایه‌گذاری و مشارکت به طرح‌هایی اشاره شده است که با مشارکت و سرمایه‌گذاری اشخاص با شهرداری و سازمان‌ها، شرکت‌ها و مؤسسات وابسته به آن‌ها و یا دهیاری‌ها به موجب قرارداد و در چهارچوب این آیین‌نامه اجرا می‌شود. به تبع همین امر روش‌های تأمین مالی برای شهرداری‌ها شامل انواع روش‌های تلفیقی اجرا و تأمین مالی مشارکت عمومی - خصوصی از جمله ساخت، بهره‌برداری و انتقال (BOT)، مشارکت مدنی، مشارکت حقوقی، سرمایه‌گذاری مشترک، انواع قراردادهای تجاری، بیع

^۴ در آیین‌نامه مالی موضوع ماده (۱) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها (۱۴۰۱) منظور از ابزارهای تأمین مالی، انواع ابزارها و روش‌های تأمین مالی اسلامی منطبق بر قوانین از جمله تسهیلات، انواع اوراق، گواهی سپرده، بازار سرمایه، صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان، سرمایه‌گذاری مشارکتی، برات کارت، است.



متقابل و سایر روش های سرمایه گذاری نظیر روش سرمایه گذاری مستقیم و غیرمستقیم خارجی، معاملات تهاتری و معاملات جبرانی، اوراق گواهی اعتبار مولد (گام)، برات کارت، اعتبار اسنادی و تأمین مالی خیرخواهانه.

در ماده ۹ این آیین نامه آمده است که شهرداری می تواند در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط از جمله ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری ها و دهیاری ها، به منظور تأمین مالی برخی طرح (پروژه) های خدماتی و زیرساختی مصوب شهری که توسط بخش خصوصی سرمایه گذاری و اجرا می شود، هزینه اجرا و بهره برداری از طرح (پروژه) را در قالب قرارداد با سرمایه گذار از طریق دریافت عوارض و بهای خدمات خاص برای هر طرح (پروژه) تأمین و جبران نماید. نرخ بهای این خدمات توسط شورای اسلامی شهر در چارچوب بند (ب) ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری ها و دهیاری ها تعیین می گردد.

در ماده ۴ این آیین نامه نیز ذکر شده است که شهرداری ها می توانند برای تأمین مالی خارجی و اجرای طرح های توسعه شهری و طرح (پروژه) های مشارکتی و سرمایه گذاری و خدمات عمومی و شهری، از ظرفیت قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن استفاده نمایند و همچنین بنا به ماده ۵، شهرداری ها می توانند به صورت مشترک با سایر شهرداری ها و یا اشخاص حقیقی و حقوقی، نسبت به تأسیس صندوق های سرمایه گذاری از جمله زمین و ساختمان با مجوز سازمان بورس و اوراق بهادار اقدام نمایند. تأسیس و فعالیت صندوق های سرمایه گذاری موضوع این ماده تابع ضوابط و مقررات حاکم بر تأسیس و فعالیت صندوق های سرمایه گذاری سازمان بورس و اوراق بهادار است.

- انواع مشارکت های بخش عمومی - خصوصی در پروژه های شهری

مشارکت بخش عمومی - خصوصی با ترکیب نقاط قوت بخش خصوصی اعم از نوآوری، دانش و مهارت فنی، کارایی مدیریتی و روحیه کارآفرینی با نقش عاملین بخش عمومی از قبیل مسئولیت اجتماعی، ایجاد عدالت و پاسخگویی در قبال مسائل اجتماعی و تجمیع دانش بومی، روشی بسیار کارآمد در ارتقاء خدمات بخش های زیرساختی اعم از احداث جاده، نیروگاه ها، تاسیسات فاضلاب شهری و مدیریت پسماند است. مشارکت بخش عمومی - خصوصی در طیف وسیعی ارائه می گردند که عبارتند از:

پروژه های FDI	مدیریت و قرارداد اجاره
شامل پروژه های خصوصی سازی و زمینه های سبز و سرمایه گذاری مشترک	BOO BLO BOOT BOT BROT ROT RLOT

شکل ۳۲- طیف گسترده انواع مدل های مشارکت شرکت های خصوصی در پروژه های زیرساختی

مشارکت های بخش خصوصی در اجرای فعالیت ها و پروژه های عمرانی شهرداری رشت می تواند در قالب قراردادهای تأمین مالی پروژه صورت گیرد. قراردادهای تأمین مالی پروژه مشتمل بر روش های متعددی است که عموماً تحت عنوان قراردادهای ساخت، بهره برداری و واگذاری (BOT) شناخته می شوند. قراردادهای ساخت، بهره برداری و واگذاری (BOT) یکی از روش هایی است که در سال های اخیر در جهت آزادسازی اقتصادی، جلب سرمایه های خارجی و دسترسی به تکنولوژی پیشرفته مورد توجه کشورهای در حال توسعه قرار گرفته است. در این روش، ساخت و بهره برداری پروژه به مدت معینی توسط شرکتی



که اصطلاحاً شرکت پروژه⁵ نام می‌گیرد، انجام شده و انتقال پروژه به کارفرما، پس از طی مدت معین و بعد از تحصیل درآمد لازم تحقق می‌یابد. اصطلاح BOT برای تعریف مدل یا سیستمی به کار می‌رود که از سرمایه بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت کشور، که به طور سنتی در انحصار بخش دولتی بوده است استفاده می‌شود. تأمین مالی پروژه‌های اساس رویکرد قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری است. این پروژه‌ها می‌تواند شامل نیروگاه‌ها، فرودگاه‌ها، بزرگراه‌های عوارضی، تونل‌ها، سیستم‌های تصفیه فاضلاب و غیره باشد. یکی از پروژه‌های اجرا شده با این روش، نیروگاه سد دز است که «شرکت توسعه منابع آب و نیروی ایران» آن را اجرا کرده است.

قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری در سال‌های اخیر نقش روزافزونی در اجرای پروژه‌های صنعتی و زیربنایی مانند نفت و گاز، نیروگاه‌ها، راه‌های عوارضی و تأمین آب و تصفیه‌خانه‌ها در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه پیدا کرده است. قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری بر این مبنا استوار است که بخش دولتی قادر نیست و یا تمایل ندارد منابع مالی لازم جهت اجرای یک طرح اقتصادی و یا یک پروژه زیربنایی را تأمین نماید و آن را توسط بخش دولتی اجرا و مورد بهره‌برداری قرار دهد. قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری به دولت امکان می‌دهد که بتواند منابع مالی، مدیریت و توانایی‌های بخش خصوصی داخلی و خارجی را به سمت پروژه‌های زیربنایی سوق دهد. اساس این قرارداد بر استفاده از قدرت تعامل شهرداری جهت جذب سرمایه‌گذار و خصوصی‌سازی اقتصادی در پروژه‌های عمومی است، به نحوی که متناسب با نیازهای شهر و هم جهت با برنامه مصوب توسعه شهری باشد. قرارداد باید مشوق‌هایی را برای سرمایه‌گذاران یا همان بخش خصوصی ایجاد کند و آن‌ها در مقابل تضمین کنند که پروژه در هنگام انتقال، در عمر مفید باقیمانده خود دارای قابلیت اقتصادی و کارایی است. سه مورد از مهمترین قراردادهای تأمین مالی پروژه عبارتند از:

❖ قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و واگذاری (BOT)

بر این اساس، در یک قرارداد متعارف پروژه ای با مجوز شهرداری توسط یک شرکت خصوصی ساخته می‌شود و در ازای مخارجی که تقبل کرده برای مدتی از پروژه ساخته شده بهره‌برداری می‌نماید و پس از سپری شدن مدت قرارداد پروژه و حق استفاده از آن مجاناً به شهرداری منتقل می‌گردد.

❖ قراردادهای ساخت، تملک و بهره‌برداری (BOO)

در این گونه قراردادهای شرکت مورد نظر تعهد انتقال مالکیت را ندارد و شهرداری در اینگونه پروژه‌ها صرفاً نقش خریدار محصولات یا خدمات را دارد. اینگونه پروژه‌ها در کشورهایی امکان پذیرند که:

- دارای حساسیت کمتری در رابطه با واگذاری امتیاز احداث و بهره‌برداری از پروژه به سرمایه‌گذاران خارجی هستند.
- چارچوب سیاست‌گذاری روشنی جهت بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری خصوصی تدوین هستند.

❖ قراردادهای ساخت، واگذاری و بهره‌برداری (BTO)

⁵ - Project development company



استفاده از این روش دارای این مزیت است که تأسیسات و تکنولوژی ایجاد شده، پس از احداث به شهرداری منتقل می‌گردند، اما جز مهمی از قرارداد مربوط به بهره‌برداری و کاربری پس از انتقال است. در این حالت شرکت پس از انتقال حق کاربری پروژه، درآمد ناشی از پروژه را برای باز پرداخت وام و بهره آن خواهد داشت. در سرمایه‌گذاری غیرمستقیم نظیر بیع متقابل که امروزه بیش از ۹۰ کشور جهان آن را با هدف صرفه‌جویی ارزی، دسترسی به بازارهای جدید و فناوری پیشرفته مورد استفاده قرار می‌دهند، ترتیبات بازرگانی به گونه‌ای صورت می‌گیرد که در آن پرداخت به صورتی غیر از روش نقدی صورت می‌گیرد. در این شیوه، موضوع معامله اولیه عبارت است از ماشین‌آلات، تجهیزات، حق اختراع، اکتشافات و دانش فنی یا کمک‌های فنی و به منظور نصب و استقرار تسهیلات تولیدی برای خریدار استفاده خواهد شد، همچنین طرفین توافق می‌کنند که فروشنده متعاقباً تولیدات به دست آمده از تسهیلات تولیدی ذکر شده را از خریدار اولین اکتیو کند. در کل می‌توان عنوان نمود که اصطلاح BOT عبارتی کلی است که اشاره به یک سیستم دارد و با تغییراتی در واژه‌ها، این اصطلاح با مفاهیم مختلفی می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. زیر مجموعه‌های سیستم BOT به شرح زیر هستند:

- ساخت، تملک و بهره‌برداری (BOO)
- ساخت، بهره‌برداری و تجدید امتیاز (BOR)
- ساخت، تملک، بهره‌برداری و واگذاری (BOOT)
- ساخت، اجاره یا رهن و واگذاری (BRT or BIT)
- ساخت، واگذاری آنی (BT)
- ساخت، واگذاری و بهره‌برداری (BTO)
- طراحی، ساخت، تأمین مالی و بهره‌برداری (DBFO)
- طراحی، احداث، مدیریت مالی و تأمین مالی (DCMF)
- نوسازی، تملک، بهره‌برداری و واگذاری (MOT)
- بازسازی، تملک و بهره‌برداری (ROO)
- بازسازی، تملک و واگذاری (ROT)

شهرداری رشت در راستای اجرای پروژه‌های عمران شهری، می‌تواند با در نظر گرفتن میزان سرمایه‌گذاری لازم برای احداث پروژه و نحوه مشارکت بخش خصوصی در آن، از بین طیف وسیعی از قراردادهای مشارکت عمومی - خصوصی، بهترین گزینه را انتخاب نموده و آن را عملیاتی نماید. برای نمونه شهرداری رشت طرح بازارچه گل و گیاه در منطقه ۴، حاشیه رودخانه گوهررود، روبروی پارک بانوان را به روش B.O.L.T با سرمایه‌گذار بخش خصوصی با پیگیری‌های سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری رشت منعقد نمود. همچنین قرارداد مربوط به سامانه مدیریت هوشمند پارک حاشیه ای معابر شهر رشت به روش B.O.S.T (ساخت، بهره‌برداری، تسهیم منافع و انتقال)، مشارکت، برنامه ریزی و اجرای سامانه خرید و جمع‌آوری پسماند خشک از مبدا تولید به روش BOST و ممیزی نوین، هوشمندسازی و شهرداری الکترونیک به روش B.O.S.T از دیگر پروژه‌های شهرداری رشت است که با مشارکت بخش خصوصی منعقد شده است. احداث ۱۰۳ ایستگاه اتوبوس در سطح شهر به شیوه B.O.L.T نیز از دیگر مشارکت‌های در حال اجرای شهرداری رشت است.



علاوه بر این، شهرداری رشت در نظر دارد تا پروژه مشارکتی تجاری و مسکونی سرگل بر روی عرصه سرگل واقع در میدان سرگل (منطقه یک) را به شکل ۴ طبقه مسکونی روی همکف تجاری و یک طبقه زیر زمین و به روش DBF (طراحی، ساخت، تامین مالی) از طریق فراخوان عمومی با بهره مندی از سرمایه بخش خصوصی، اجرایی نماید. جذب سرمایه گذار و تلاش برای اجرای پروژه های تالاب عینک و پروژه عظیم پارک آبی گیل لند نیز از جمله فعالیت هایی است که شهرداری رشت می تواند از مشارکت بخش خصوصی و در قالب طرح های بیان شده استفاده نماید.



۵-۶- ارائه سناریوهای درآمدی شهرداری برای سال‌های برنامه به تفکیک انواع کدهای درآمدی در دوره برنامه با استفاده از روش‌های علمی پیش‌بینی درآمدها

منابع درآمدهای شهرداری در یک تقسیم‌بندی کلی به دو گروه کلی منابع درآمدی داخلی و منابع درآمدی خارجی تقسیم می‌گردد. منابع درآمدی خارجی، درآمدهایی است که خارج از سازمان‌های شهرداری دریافت می‌شود و به طور کلی شامل دو گروه کمک‌های بلاعوض دولت و استقراض است. منابع درآمدی داخلی، شامل دو گروه منابع درآمدی حاصل از عوارض یا مالیات و منابع غیرمالیاتی است. منابع درآمدی حاصل از مالیات به طور کلی شامل عوارض نوسازی و عوارض نقل و انتقال املاک و عوارض اتومبیل است و منابع درآمدی غیرمالیاتی شامل درآمد حاصل از فروش خدمات و جریمه‌ها است. ماده ۲۹ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها، درآمد شهرداری‌ها را به طبقات زیر تقسیم می‌کند (مظفری و همکاران، ۱۳۹۵). همچنین طبقه‌بندی اصلی درآمد شهرداری‌ها به شرح زیر است:

- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر)؛
- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی؛
- بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری؛
- درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری؛
- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی؛
- اعانات و کمک‌های اهدایی اشخاص و سازمان‌های خصوصی و اموال و دارایی‌هایی که به طور اتفاقی یا به موجب قانون به شهرداری تعلق می‌گیرد؛
- سایر منابع تأمین اعتبار.

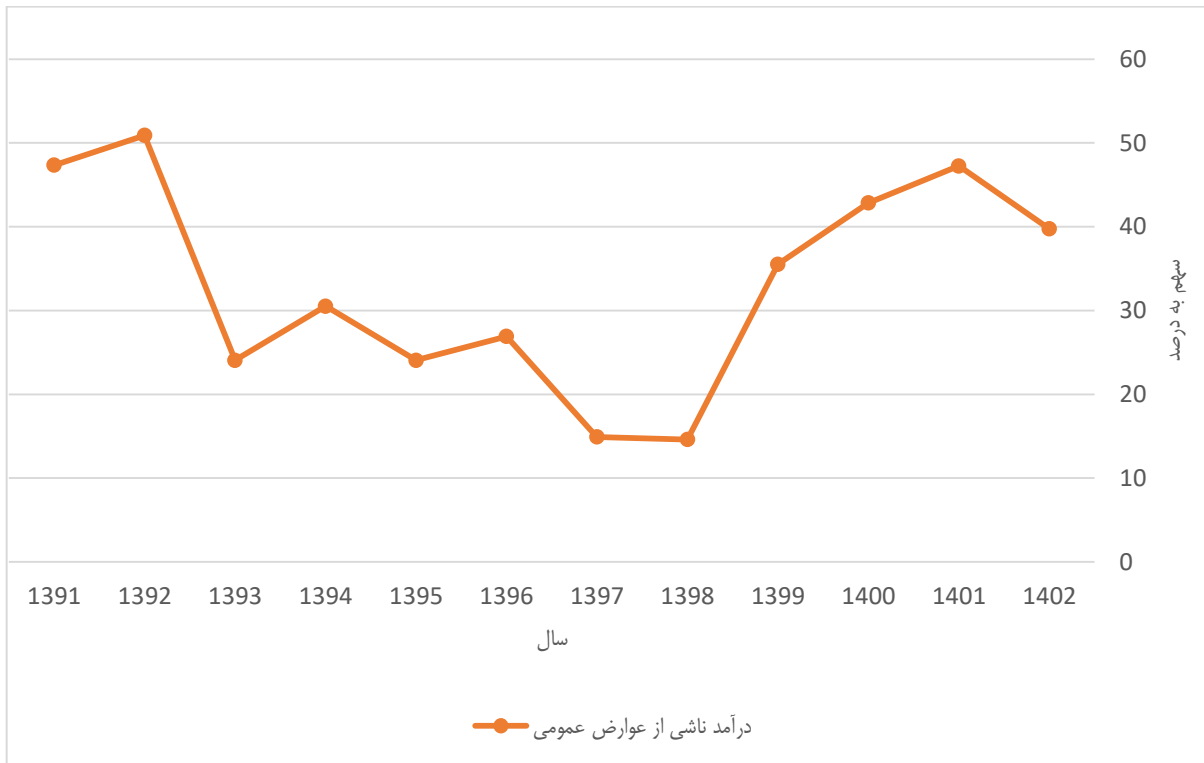
در ادامه براساس داده‌ها و اطلاعات موجود در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ و در قالب چهار سناریو، روند هر یک از طبقات درآمدی در بازه ۱۴۰۳-۱۴۰۷ پیش‌بینی شده است. در سناریوی اول، براساس داده‌های بانک مرکزی ج.ا. ایران، میانگین نرخ تورم در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، بدست آمده و هر یک از این طبقات درآمدی براساس میانگین نرخ تورم رشد داده شده‌اند. در سناریوی دوم، میانگین نرخ رشد هر یک از این درآمدها در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ محاسبه شده و حجم و میزان این درآمدها، با میانگین بدست آمده مختص هر یک از طبقات درآمدی، برآورد و پیش‌بینی می‌گردد. در سناریوی سوم، براساس داده‌های بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نرخ تورم و شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی در بازه زمانی ۱۴۰۱-۱۳۹۷، بدست آمده است. در سناریوی چهارم، میانگین نرخ تورم ۶ سال اخیر کشور (۱۳۹۶-۱۴۰۱) براساس نرخ تورم اعلام شده توسط بانک مرکزی ایران، مرکز آمار ایران، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بدست آمده و هر یک از این طبقات درآمدی براساس میانگین نرخ تورم رشد داده شده‌اند.



۵-۶-۱- درآمد ناشی از عوارض عمومی

براساس اسناد بودجه شهرداری رشت در سال های مختلف، مقدار مصوب درآمد ناشی از عوارض عمومی از ۷۳۳۹۵۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۱۴۸۶۵۶۸۶ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است. در این مدت، درآمد ناشی از عوارض عمومی ۲۰ برابر شده است. از مهمترین مولفه های تاثیرگذار بر افزایش این نوع درآمد، عوارض موضوع قانون مالیات برارزش افزوده و درآمدهای ناشی از توسعه شهر است که نقش کلیدی در درآمد ناشی از عوارض عمومی دارند. بررسی اجزای تشکیل دهنده درآمد ناشی از عوارض عمومی نشان دهنده این است که با وجود ثبات در شرایط کلان اقتصادی، این نوع درآمد تابعی از رشد جمعیت شهری و توسعه شهر است. از آنجا که شهر رشت بعنوان کلانشهر همواره در حال توسعه بوده و جمعیت شهری در آن رو به افزایش است بنابراین انتظار بر این است که موضوع عوارض بر کالا و خدمات، عوارض بر پروانه های ساختمانی در حد تراکم (غیرمسکونی و مسکونی)، عوارض توسعه و ایجاد فضای سبز و عوارض مزاد بر ارزش ایجاد شده ناشی از مزاد بر تراکم پایه اعیانات نیز در حال رشد باشند. بنابراین گروه درآمدی ناشی از عوارض عمومی می تواند در سال های بعد نیز رشد داشته باشد. این رشد می تواند حداقل به اندازه میانگین رشد ۱۰ ساله این نوع درآمدها یا میانگین تورم ۶ سال گذشته باشد.

همچنین بررسی روند سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت نشان می دهد که سهم این نوع درآمدها تا سال ۱۳۹۸ نزولی بوده و بعد از آن روند صعودی داشته است. دلیل اصلی این کاهش در سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸، پیش بینی فروش اوراق مشارکت از سوی شهرداری رشت برای تامین مالی فعالیت های متعدد بوده است. در سال ۱۳۹۷، فروش اوراق مشارکت اغلب برای تامین هزینه اجرای پروژه های پسماندی، لایروبی رودخانه ها و احداث دیوار حفاظتی، خرید دستگاه زباله سوز و ورزشگاه سلیمانداراب مدنظر بود. بدلیل بالا بودن میزان درآمد ناشی از واگذاری دارایی مالی و سرمایه ای در منابع بودجه، سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی در سال های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ کاهش چشمگیر داشته است و از ۵۱ درصد در سال ۱۳۹۲ به ۱۴/۶ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است. علاوه بر این قابل ذکر است که متوسط سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع بودجه در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، تقریباً ۳۳/۲ درصد است.



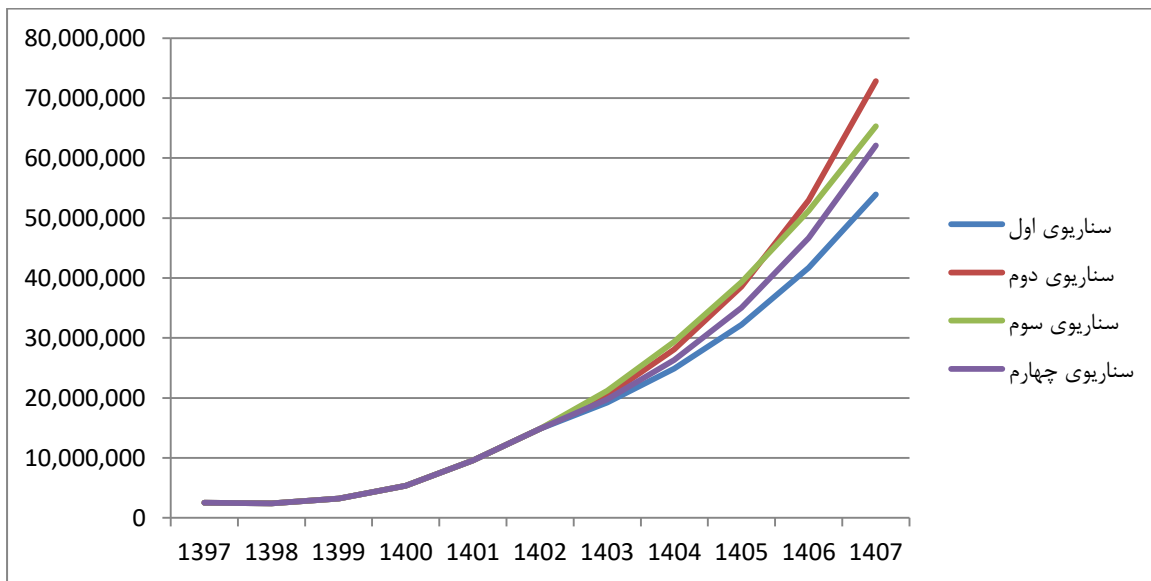
شکل ۳۳- سهم درآمد ناشی از عوارض عمومی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

۱۳۳۷

با توجه به اینکه میانگین نرخ تورم ۶ ساله براساس نرخ تورم اعلام شده توسط بانک مرکزی ایران، مرکز آمار ایران، بانک جهانی و صندوق بین المللی پول ۳۳/۱ درصد بوده، لذا مقادیر برآوردی درآمد ناشی از عوارض عمومی در بودجه شهرداری رشت براساس سناریوهای چهارگانه بشرح زیر است:

جدول ۱۹- سناریوهای درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال

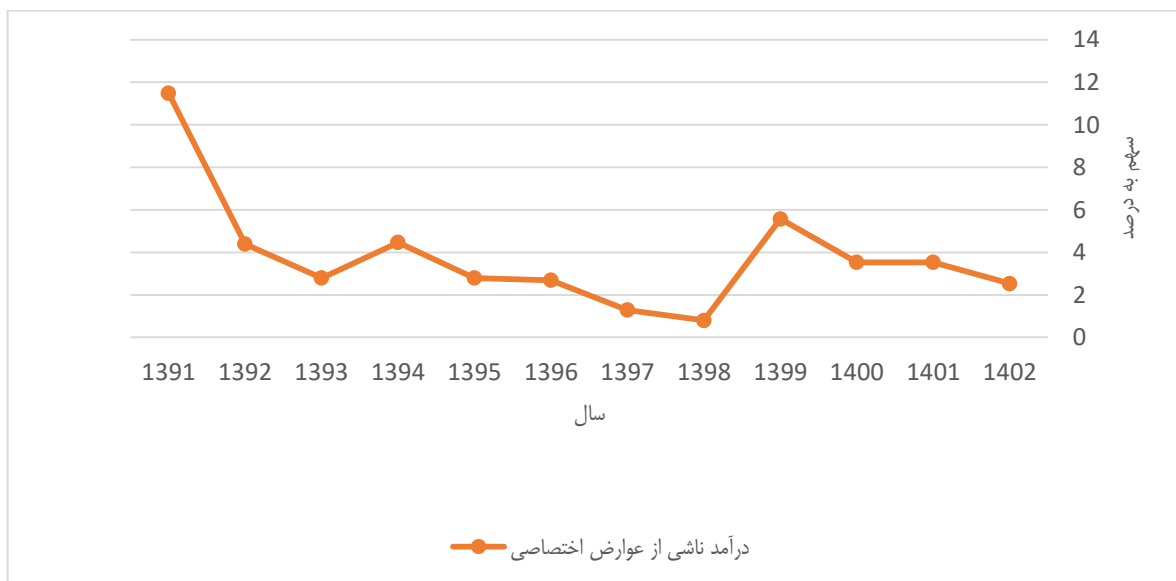
سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۲,۵۲۳,۴۶۵	۲,۵۲۳,۴۶۵	۲,۵۲۳,۴۶۵	۲,۵۲۳,۴۶۵
۱۳۹۸	۲,۴۰۹,۲۵۰	۲,۴۰۹,۲۵۰	۲,۴۰۹,۲۵۰	۲,۴۰۹,۲۵۰
۱۳۹۹	۳,۲۱۴,۴۹۰	۳,۲۱۴,۴۹۰	۳,۲۱۴,۴۹۰	۳,۲۱۴,۴۹۰
۱۴۰۰	۵,۳۵۵,۶۵۳	۵,۳۵۵,۶۵۳	۵,۳۵۵,۶۵۳	۵,۳۵۵,۶۵۳
۱۴۰۱	۹,۵۴۴,۵۷۳	۹,۵۴۴,۵۷۳	۹,۵۴۴,۵۷۳	۹,۵۴۴,۵۷۳
۱۴۰۲	۱۴,۸۶۵,۶۸۷	۱۴,۸۶۵,۶۸۷	۱۴,۸۶۵,۶۸۷	۱۴,۸۶۵,۶۸۷
۱۴۰۳	۱۹,۲۳۶,۱۹۹	۲۰,۴۲۵,۴۵۴	۲۱,۲۲۷,۲۴۵	۱۹,۷۸۱,۲۲۹
۱۴۰۴	۲۴,۸۹۱,۶۴۱	۲۸,۰۶۴,۵۷۴	۲۹,۳۴۹,۷۹۰	۲۶,۳۳۵,۴۷۱
۱۴۰۵	۳۲,۲۰۹,۷۸۴	۳۸,۵۶۰,۷۲۴	۳۹,۲۸۴,۹۲۳	۳۵,۰۵۲,۵۱۲
۱۴۰۶	۴۱,۶۷۹,۴۶۱	۵۲,۹۸۲,۴۳۵	۵۱,۲۰۶,۴۰۱	۴۶,۶۵۴,۸۹۴
۱۴۰۷	۵۳,۹۳۳,۲۲۲	۷۲,۷۹۷,۸۶۶	۶۵,۲۸۱,۸۴۵	۶۲,۰۹۷,۶۶۴



شکل ۳۴- سناریوهای درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال

۵-۶-۲- درآمد ناشی از عوارض اختصاصی

درآمد ناشی از عوارض اختصاصی اغلب شامل درآمد غسالخانه و گورستان، بهای خدمات جمع آوری و حمل زباله نوسازی و بهای خدمات مدیریت پسماند است. این درآمدها از ۱۷۸۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۹۴۷۰۰۰۸ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و ۵/۳ برابر شده است. با توجه به رو به رشد بودن شهر رشت و افزایش جمعیت شهری در آن، روشن است که درآمدهای اصلی تشکیل دهنده درآمد اختصاصی شهرداری نیز در سال های آتی روند افزایشی خواهد داشت. از این رو با فرض ثبات سایر شرایط و عدم وقوع پدیده خاص در اقتصاد کشور، میزان این رشد را می توان حداکثر به اندازه میانگین رشد درآمد ناشی از عوارض اختصاصی (۴۲/۷ درصد) و حداقل به اندازه میانگین نرخ رشد تورم ۶ ساله ۳۳/۱ درصد در نظر گرفت. بررسی روند سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از منابع بودجه نیز بیانگر این است که این روند نزولی بوده و از ۱۱/۴۸ در سال ۱۳۹۱ به ۲/۵۳ در سال ۱۴۰۲ رسیده است. بعبارت دیگر، متوسط رشد سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۱، ۳/۸۲ بوده است. مشاهده می گردد که روند سهم درآمدهای اختصاصی از منابع بودجه تا سال ۱۳۹۸ تقریباً با روند درآمدهای ناشی از عوارض عمومی مشابه است:



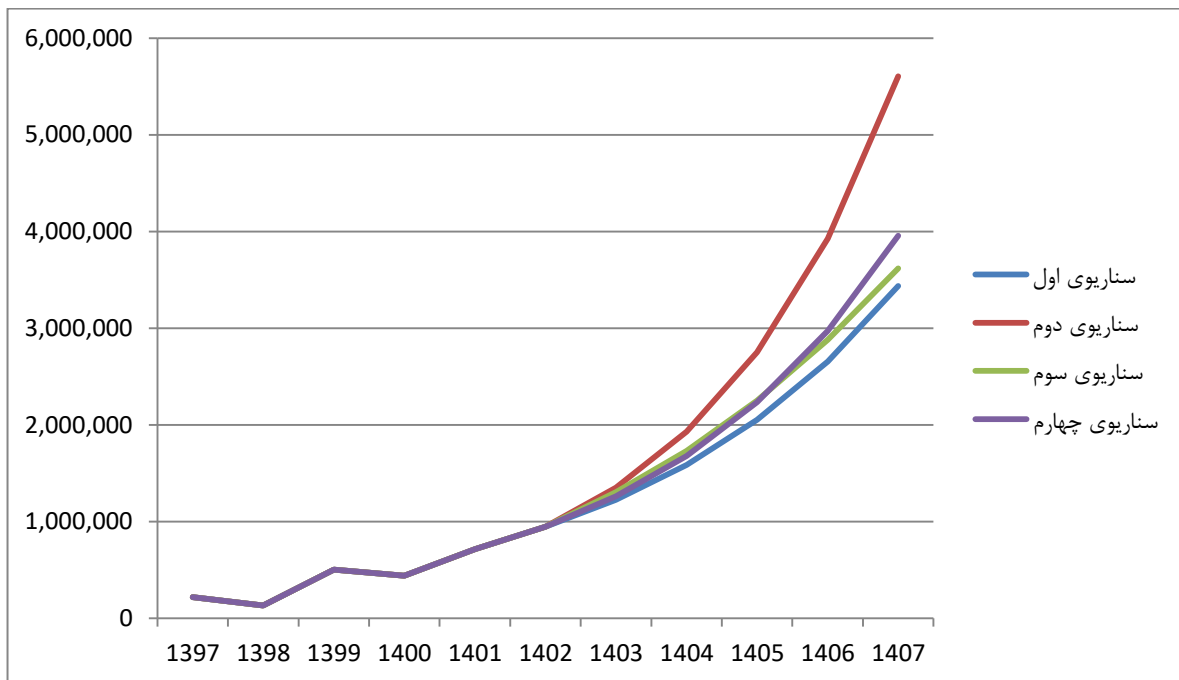
شکل ۳۵- سهم درآمد ناشی از عوارض اختصاصی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

از آنجا که میانگین رشد درآمد ناشی از عوارض اختصاصی در دوره ۱۳۹۱-۱۴۰۲، ۴۲/۷ درصد بوده و میانگین نرخ تورم ۶ ساله نیز ۳۳/۱ درصد می باشد، لذا بر این اساس، تحت سناریوها، مقادیر برآوردی این درآمد در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷ بشرح زیر است:

۱۳۳۹

جدول ۲۰- سناریو درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال

سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۲۱۷,۸۳۷	۲۱۷,۸۳۷	۲۱۷,۸۳۷	۲۱۷,۸۳۷
۱۳۹۸	۱۳۱,۶۴۰	۱۳۱,۶۴۰	۱۳۱,۶۴۰	۱۳۱,۶۴۰
۱۳۹۹	۵۰۴,۲۸۳	۵۰۴,۲۸۳	۵۰۴,۲۸۳	۵۰۴,۲۸۳
۱۴۰۰	۴۴۱,۲۵۵	۴۴۱,۲۵۵	۴۴۱,۲۵۵	۴۴۱,۲۵۵
۱۴۰۱	۷۱۴,۳۵۲	۷۱۴,۳۵۲	۷۱۴,۳۵۲	۷۱۴,۳۵۱
۱۴۰۲	۹۴۷,۰۰۸	۹۴۷,۰۰۸	۹۴۷,۰۰۸	۹۴۷,۰۰۸
۱۴۰۳	۱۲۲۵۴۲۸	۱۳۵۱۳۸۰	۱,۳۰۳,۳۰۳	۱۲۶۰۴۶۸
۱۴۰۴	۱۵۸۵۷۰۴	۱۹۲۸۴۲۰	۱,۷۳۰,۶۰۱	۱۶۷۷۶۸۲
۱۴۰۵	۲۰۵۱۹۰۱	۲۷۵۱۸۵۵	۲,۲۵۲,۵۰۵	۲۲۳۲۹۹۵
۱۴۰۶	۲۶۵۵۱۶۰	۳۹۲۶۸۹۷	۲,۸۷۸,۴۷۳	۲۹۷۲۱۱۷
۱۴۰۷	۳۴۳۵۷۷۷	۵۶۰۳۶۸۲	۳,۶۱۷,۹۶۸	۳۹۵۵۸۸۷

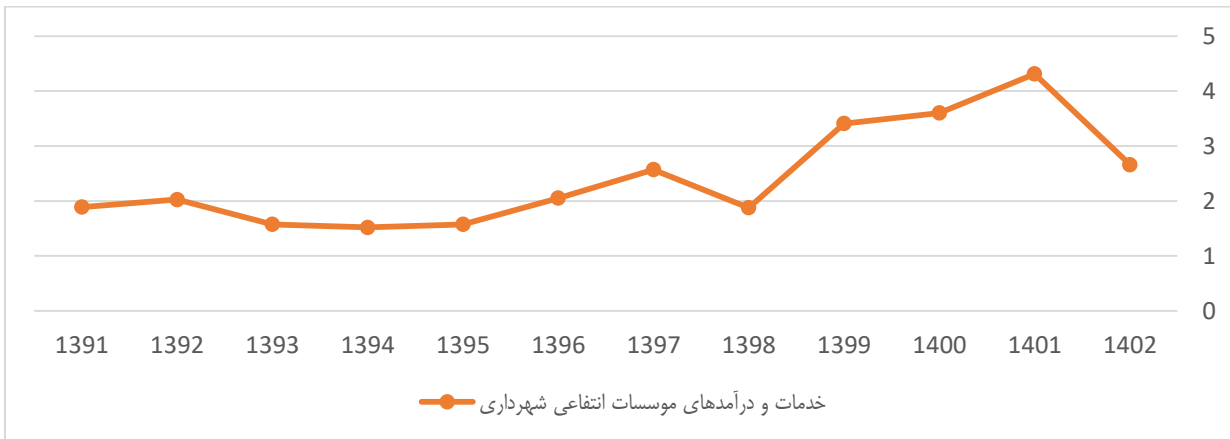


شکل ۳۶- سناریو درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷، میلیون ریال

۵-۶-۳- خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری

گروه درآمدی خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری عمدتاً از سه زیربخش بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری، بهای خدمات آسفالت و لکه‌گیری و ترمیم حفاری و بهای خدمات ایمنی و آتش‌نشانی تشکیل شده است. این گروه درآمدی، در طی دوره ۱۳۹۱-۱۴۰۲، روند افزایشی قابل ملاحظه‌ای داشته و انتظار بر این است که روند مذکور در سال‌های آتی نیز ادامه دار باشد. از این رو، در سال‌های آتی، حداقل به اندازه میانگین نرخ تورم ۱۰ ساله (۲۹/۴ درصد) و حداکثر به اندازه رشد سالیانه این نوع درآمدها یعنی ۴۸/۷ درصدی، رشد در گروه درآمدی خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی را شاهد خواهیم بود. علاوه بر این، سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، روند صعودی داشته و با سهم متوسط ۲/۴۲ درصدی، از ۱/۸۹ درصد به ۲/۶۶ درصد رسیده است.

با توجه به اینکه میانگین نرخ رشد درآمد حاصل از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۱، ۴۸/۷ درصد بوده و براساس این نرخ رشد و براساس میانگین نرخ تورم در بازه زمانی ۶ سال اخیر ۳۳/۱ درصد است، درآمد حاصل از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری بصورت زیر پیش‌بینی شده است:

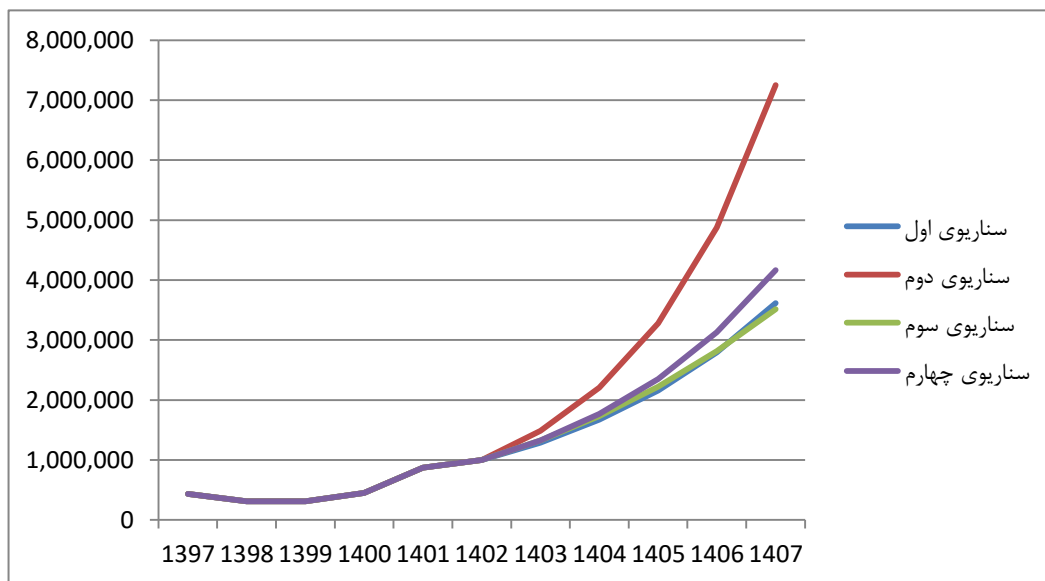


شکل ۳۷- سهم خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

جدول ۲۱- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۴۳۴,۷۳۵	۴۳۴,۷۳۵	۴۳۴,۷۳۵	۴۳۴,۷۳۵
۱۳۹۸	۳۰۹,۸۹۰	۳۰۹,۸۹۰	۳۰۹,۸۹۰	۳۰۹,۸۹۰
۱۳۹۹	۳۰۸,۴۲۹	۳۰۸,۴۲۹	۳۰۸,۴۲۹	۳۰۸,۴۲۹
۱۴۰۰	۴۵۰,۰۵۳	۴۵۰,۰۵۳	۴۵۰,۰۵۳	۴۵۰,۰۵۳
۱۴۰۱	۸۷۰,۶۵۰	۸۷۰,۶۵۰	۸۷۰,۶۵۰	۸۷۰,۶۵۰
۱۴۰۲	۹۹۷,۰۹۰	۹۹۷,۰۹۰	۹۹۷,۰۹۰	۹۹۷,۰۹۰
۱۴۰۳	۱۲۹۰,۲۳۴	۱۴۸۲,۶۷۳	۱,۳۲۷,۲۹۲	۱۳۲۷,۱۲۷
۱۴۰۴	۱۶۶۹,۵۶۳	۲۲۰۴,۷۳۴	۱,۷۳۰,۸۳۰	۱۷۶۶,۴۰۶
۱۴۰۵	۲۱۶۰,۴۱۵	۳۲۷۸,۴۴۰	۲,۲۲۳,۷۱۲	۲۳۵۱,۰۸۶
۱۴۰۶	۲۷۹۵,۵۷۷	۴۸۷۵,۰۴۱	۲,۸۱۴,۸۷۲	۳۱۲۹,۲۹۶
۱۴۰۷	۳۶۱۷,۴۷۷	۷۲۴۹,۱۸۵	۳,۵۱۳,۲۴۵	۴۱۶۵,۰۹۲

۱۳۴۱



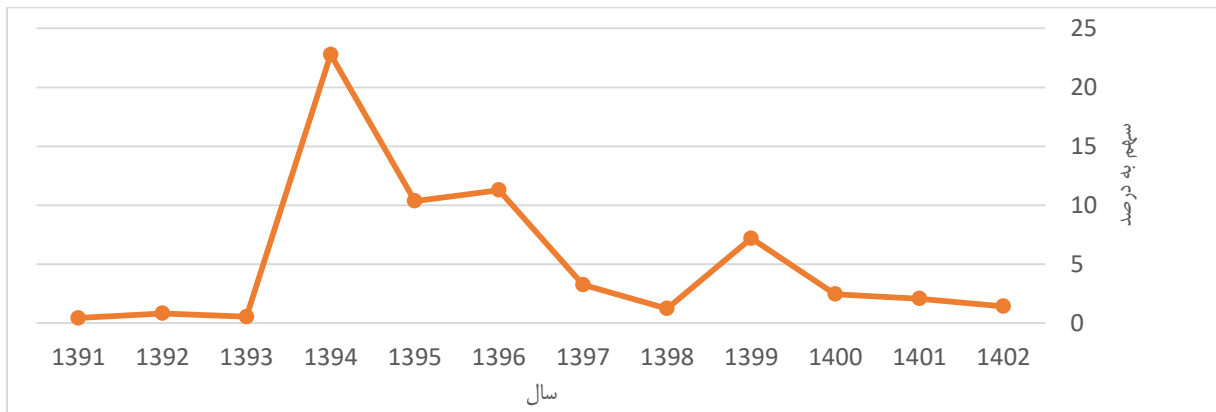
شکل ۳۸- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری و و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷



۵-۶-۴- درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری

این گروه از درآمد شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ نوسانی بوده و عموماً از سه زیر بخش درآمد و مال الاجاره مستحدثات شهرداری و اموال غیر منقول شهرداری، درآمد حاصل از فروش محصولات و خدمات کارخانجات شهرداری و درآمد حاصل از فروش محصولات کارخانه آسفالت تشکیل شده است. این درآمد از ۶۵۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۵۲۹۳۱۵ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و تقریباً ۸۱ برابر شده است. این درآمد ها می‌تواند به اندازه نرخ تورم رشد داشته باشد. زیرا ارزش فروش خدمات و محصولات شهرداری و کارخانه آسفالت و همچنین درآمد و مال الاجاره مستحدثات و اموال غیر منقول شهرداری رشت تابعی از نرخ تورم بوده و با آن همبستگی بالایی دارند.

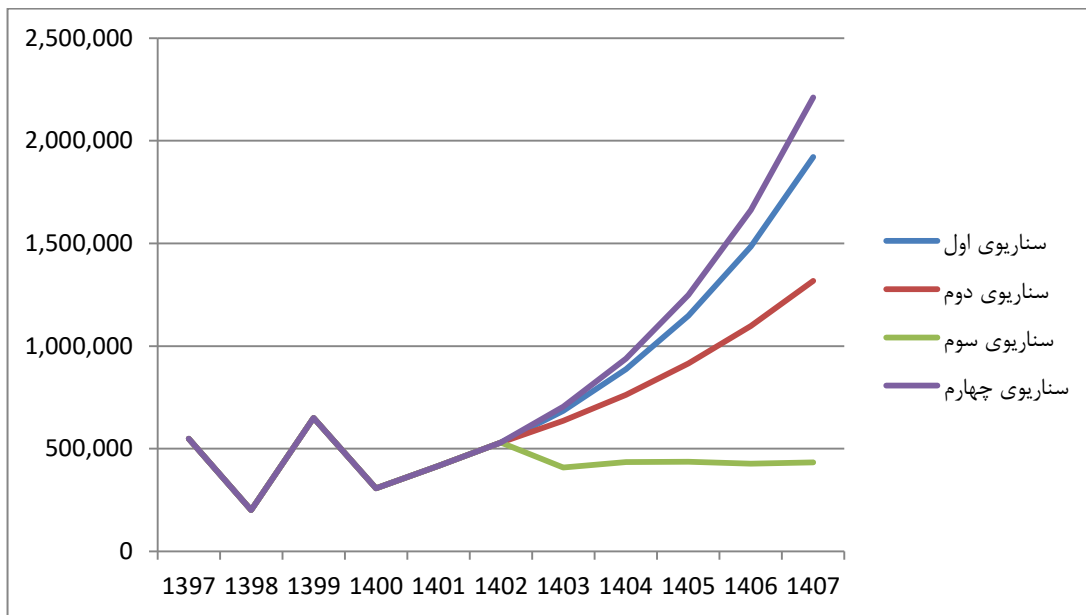
علاوه بر این، سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری نیز در سال ۱۳۹۴ در مقایسه با سایر سال‌ها بیشتر بوده و با سهم ۲۲/۷۸ درصدی باعث شده است تا میانگین سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع بودجه شهرداری رشت در دوره زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ به ۵/۳۱ درصد برسد. علاوه بر این، درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، ۳۲/۸ درصد رشد داشته و مقادیر آتی این درآمدها بشرح زیر برآورد و پیش‌بینی می‌گردد.



شکل ۳۹- سهم درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

جدول ۲۲- سناریوی درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷، میلیون ریال

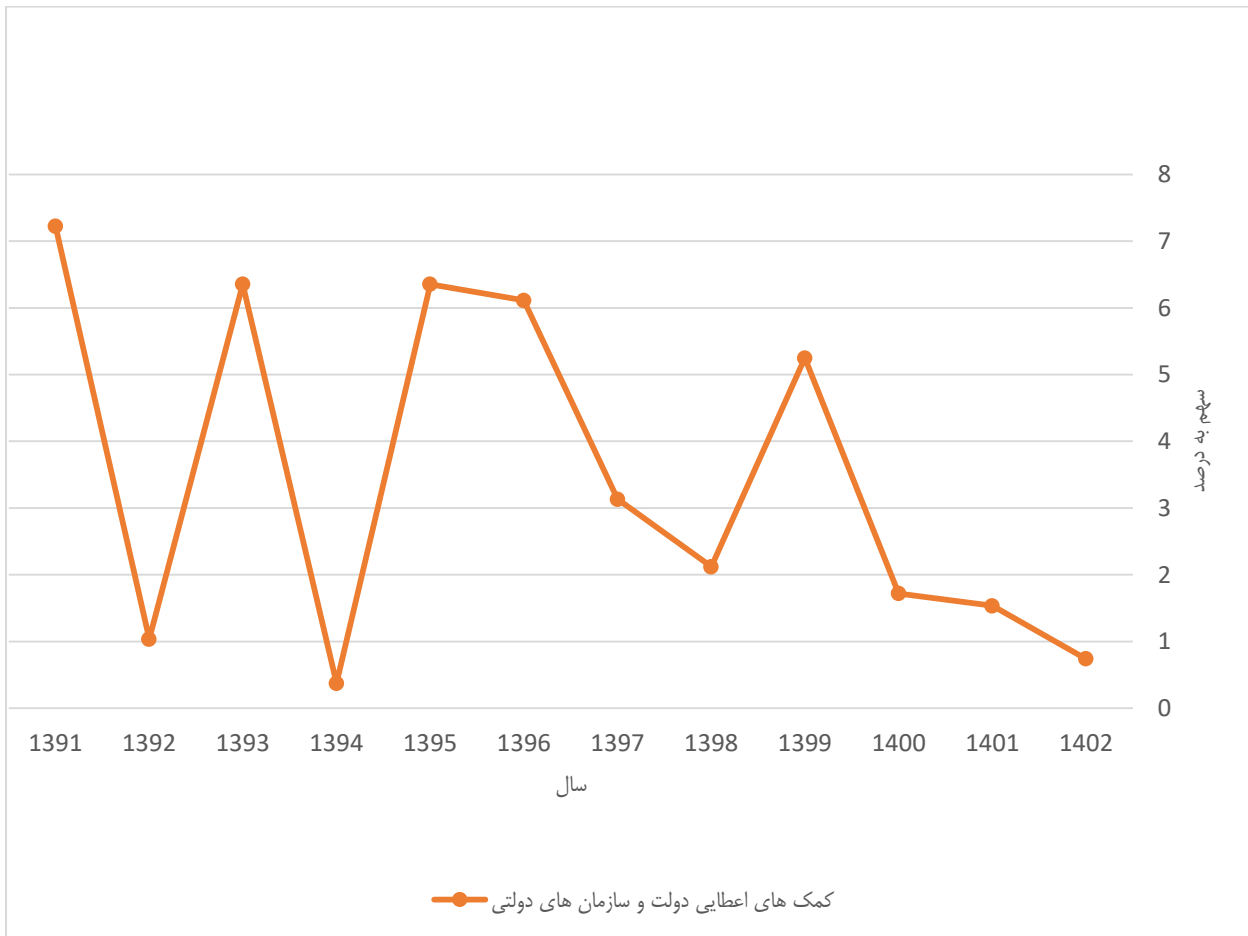
سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۵۴۸,۱۲۰	۵۴۸,۱۲۰	۵۴۸,۱۲۰	۵۴۸,۱۲۰
۱۳۹۸	۲۰۰,۷۳۵	۲۰۰,۷۳۵	۲۰۰,۷۳۵	۲۰۰,۷۳۵
۱۳۹۹	۶۵۰,۰۹۵	۶۵۰,۰۹۵	۶۵۰,۰۹۵	۶۵۰,۰۹۵
۱۴۰۰	۳۰۶,۲۷۵	۳۰۶,۲۷۵	۳۰۶,۲۷۵	۳۰۶,۲۷۵
۱۴۰۱	۴۱۵,۵۵۲	۴۱۵,۵۵۲	۴۱۵,۵۵۲	۴۱۵,۵۵۲
۱۴۰۲	۵۲۹,۳۱۵	۵۲۹,۳۱۵	۵۲۹,۳۱۵	۵۲۹,۳۱۵
۱۴۰۳	۶۸۴۹۳۳/۶	۶۳۵۱۷۸	۴۰۸,۴۱۲	۷۰۴۵۱۸.۳
۱۴۰۴	۸۸۶۳۰۴/۱	۷۶۲۲۱۳/۶	۴۳۵,۳۵۰	۹۳۷۷۱۳.۸
۱۴۰۵	۱۱۴۶۸۷۷	۹۱۴۶۵۶/۳	۴۳۶,۶۵۶	۱۲۴۸۰۹۷
۱۴۰۶	۱۴۸۴۰۵۹	۱۰۹۷۵۸۸	۴۲۶,۶۹۸	۱۶۶۱۲۱۷
۱۴۰۷	۱۹۲۰۳۷۳	۱۳۱۷۱۰۵	۴۳۲,۸۸۹	۲۲۱۱۰۸۰



شکل ۴۰- سناریوی درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷، میلیون ریال

۵-۶-۵- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی

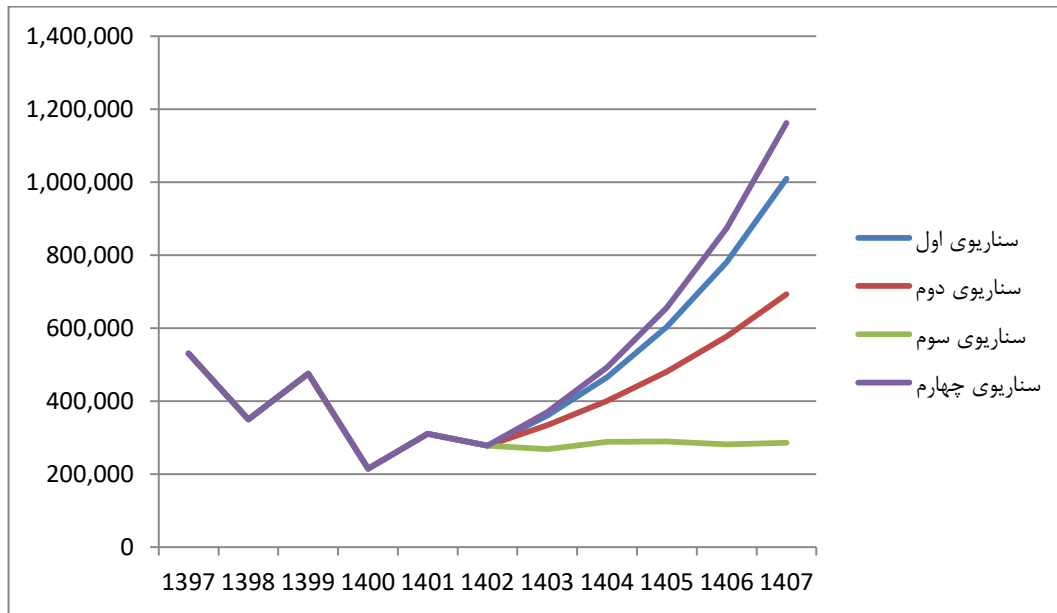
کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از ۱۱۲۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۲۷۸۲۳۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است. می‌توان مشاهده نمود که سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ نوسانی بوده و روند آن نیز نزولی است. بر این اساس، سهم این گروه درآمدی از کل منابع بودجه از ۷/۲۲ درصدی سال ۱۳۹۱ به ۰/۷۴ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. این منبع درآمدی، نوسانی‌ترین بخش منابع بودجه را تشکیل داده است. زیرا این بخش درآمدی تابعی از شرایط مالی دولت و کمک دولت به شهرداری بوده و کمک‌های دولت برای پروژه مشخص، مهمترین بخش تشکیل دهنده آن است. با توجه به شرایط مالی دولت و کسری بودجه متوالی و سالیانه آن و عدم دستیابی به شرایط مطلوب برای فروش نفت، امید چندانی به رشد این گروه درآمدی وجود ندارد. در خوشبینانه‌ترین حالت این درآمدها می‌تواند به اندازه میانگین نرخ تورم بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۴۰۱ یعنی ۳۳/۱ درصد رشد داشته باشد. علاوه بر این، میانگین رشد این درآمدها در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، ۱۲/۱۴ درصد بوده است. لذا مقادیر آتی آن در قالب سناریوها به شکل زیر خواهد بود.



شکل ۴۱- سهم کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

جدول ۲۳- سناریوی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

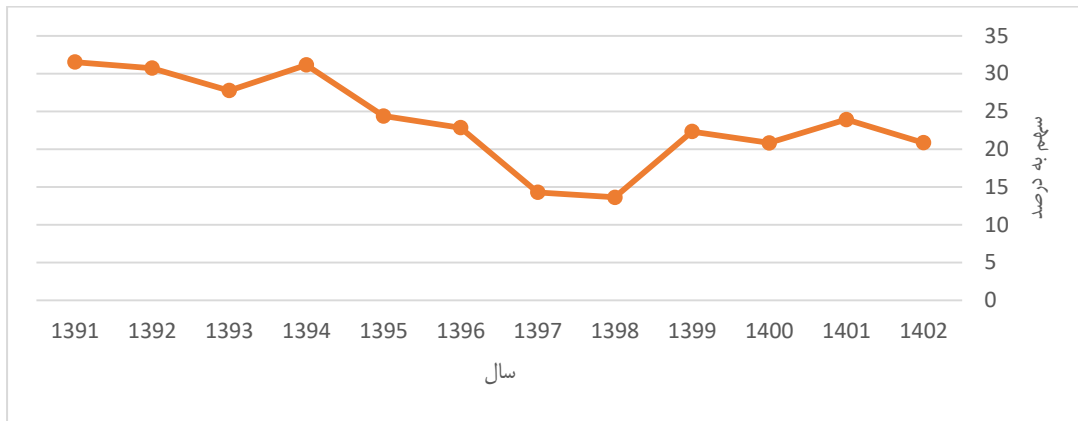
سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۵۳۰,۰۰۰	۵۳۰,۰۰۰	۵۳۰,۰۰۰	۵۳۰,۰۰۰
۱۳۹۸	۳۵۰,۰۰۰	۳۵۰,۰۰۰	۳۵۰,۰۰۰	۳۵۰,۰۰۰
۱۳۹۹	۴۷۵,۰۰۰	۴۷۵,۰۰۰	۴۷۵,۰۰۰	۴۷۵,۰۰۰
۱۴۰۰	۲۱۵,۰۰۰	۲۱۵,۰۰۰	۲۱۵,۰۰۰	۲۱۵,۰۰۰
۱۴۰۱	۳۱۰,۱۶۰	۳۱۰,۱۶۰	۳۱۰,۱۶۰	۳۱۰,۱۶۰
۱۴۰۲	۲۷۸,۲۳۰	۲۷۸,۲۳۰	۲۷۸,۲۳۰	۲۷۸,۲۳۰
۱۴۰۳	۳۶۰۰۲۹,۶	۳۳۳۸۷۶	۲۶۷,۸۰۱	۳۷۰۳۲۴,۱
۱۴۰۴	۴۶۵۸۷۸,۳	۴۰۰۶۵۱,۲	۲۸۷,۹۷۸	۴۹۲۹۰۱,۴
۱۴۰۵	۶۰۲۸۴۶,۶	۴۸۰۷۸۱,۴	۲۸۸,۹۶۰	۶۰۶۰۵۱,۸
۱۴۰۶	۷۸۰۰۸۳,۴	۵۷۶۹۳۷,۷	۲۸۱,۴۸۱	۸۷۳۲۰۴,۹
۱۴۰۷	۱۰۰۹۴۲۸	۶۹۲۳۲۵,۳	۲۸۶,۱۲۹	۱۱۶۲۲۳۶



شکل ۴۲- سناریوی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان های دولتی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

۵-۶-۶- اعانات، هدایا و دارایی

اعانات، هدایا و دارایی نیز بخش دیگری از منابع بودجه شهرداری رشت است که اغلب بعد از درآمد ناشی از عوارض عمومی، بیشترین سهم را در منابع بودجه به خود اختصاص می‌دهد. بخش اصلی این درآمد از جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ تشکیل شده است. این درآمدها از ۴۸۸۶۱۰ میلیون ریال در سال ۱۳۹۱ به ۷۷۹۸۹۳۲ میلیون ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و حدود ۱۶ برابر شده است. همچنین روند کلی سهم این بخش از منابع درآمدی بودجه شهرداری نیز نزولی بوده و از ۳۱/۵ درصد در سال ۱۳۹۱ به ۲۰/۸ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. انتظار بر این است که با توجه به شرایط اقتصادی و رکود نسبی در ساخت و ساز و بازار مسکن، جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ نتواند رشد سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ را تکرار کند. بنابراین برای این متغیر، روند افزایشی فزاینده دور از انتظار بوده و در خوشبینانه‌ترین حالت روند رشد یکنواخت برای آن قابل تصور است. میزان افزایش گروه درآمدی اعانات، هدایا و دارایی در قالب سناریوها قابل بررسی است:

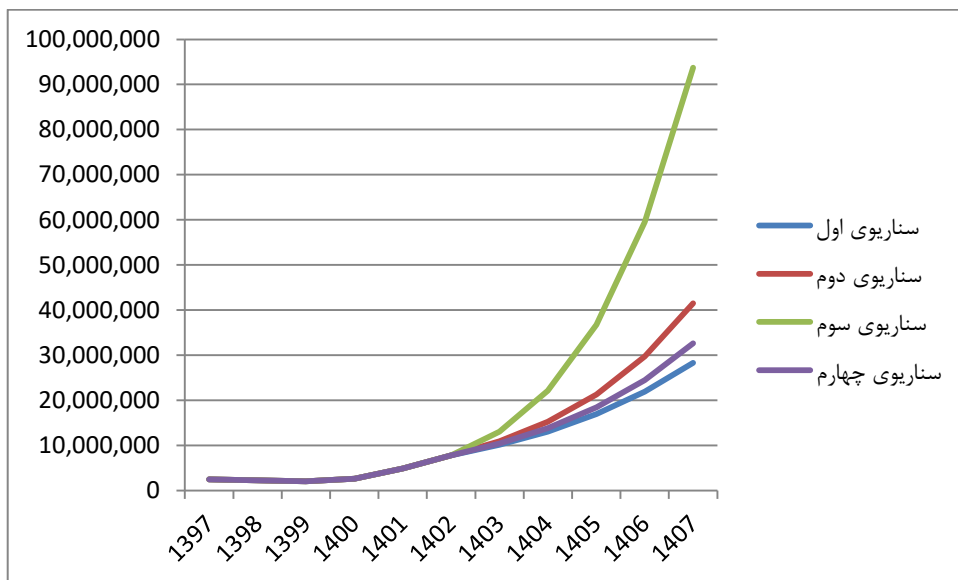


شکل ۴۳- سهم اعانات هدایا و دارایی از کل منابع درآمدی بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۲

جدول ۲۴- سناریوی اعانات هدایا و دارایی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۲,۴۱۵,۸۴۳	۲,۴۱۵,۸۴۳	۲,۴۱۵,۸۴۳	۲,۴۱۵,۸۴۳
۱۳۹۸	۲,۲۴۸,۴۸۵	۲,۲۴۸,۴۸۵	۲,۲۴۸,۴۸۵	۲,۲۴۸,۴۸۵
۱۳۹۹	۲,۰۲۱,۸۵۰	۲,۰۲۱,۸۵۰	۲,۰۲۱,۸۵۰	۲,۰۲۱,۸۵۰
۱۴۰۰	۲,۶۰۴,۰۰۹	۲,۶۰۴,۰۰۹	۲,۶۰۴,۰۰۹	۲,۶۰۴,۰۰۸
۱۴۰۱	۴,۸۳۲,۳۸۵	۴,۸۳۲,۳۸۵	۴,۸۳۲,۳۸۵	۴,۸۳۲,۳۸۵
۱۴۰۲	۷,۷۹۸,۹۳۲	۷,۷۹۸,۹۳۲	۷,۷۹۸,۹۳۲	۷,۷۹۸,۹۳۲
۱۴۰۳	۱۰,۰۹۱,۸۱۸	۱۰,۸۹۴,۳۲۸	۱۳,۰۵۳,۳۲۰	۱۰,۳۸۰,۳۷۸
۱۴۰۴	۱۳,۰۵۸,۸۱۳	۱۵,۲۱۸,۲۸۷	۲۲,۱۰۷,۵۷۰	۱۳,۸۱۶,۲۸۴
۱۴۰۵	۱۶,۸۹۸,۱۰۳	۲۱,۲۵۸,۴۲۵	۳۶,۷۵۴,۰۱۹	۱۸,۳۸۹,۴۷۴
۱۴۰۶	۲۱,۸۶۶,۱۴۶	۲۹,۶۹۵,۸۹۴	۵۹,۵۲۴,۴۳۱	۲۴,۴۷۶,۳۸۹
۱۴۰۷	۲۸,۲۹۴,۷۹۳	۴۱,۴۸۲,۱۹۴	۹۳,۷۳۶,۹۹۶	۳۲,۵۷۸,۰۷۴

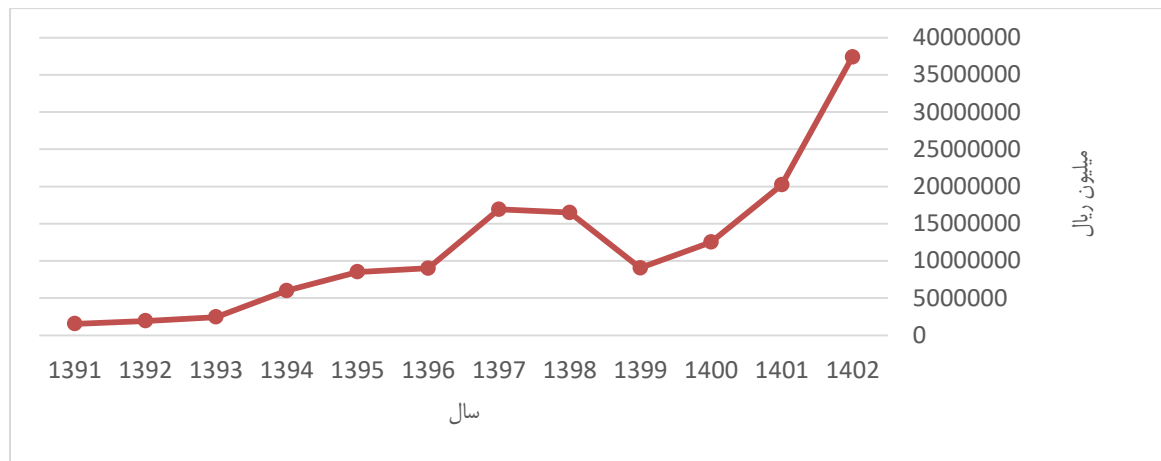
۱۳۴۶



شکل ۴۴- سناریوی اعانات هدایا و دارایی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

۵-۷- پیش‌بینی درآمدها و منابع تامین اعتبار شهرداری در سال‌های برنامه

بررسی روند منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت نشان می‌دهد که این روند در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ صعودی بوده و منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت در دوره مذکور، از ۱۵۵۰۰۰۰۰ میلیون ریال به ۳۷۴۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال رسیده است. عبارت دیگر، منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت با رشد ۲۳۱۳ درصدی بیش از ۲۴ برابر شده و به جز سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ همواره صعودی بوده است. همچنین میانگین رشد بودجه شهرداری رشت در بازه زمانی تقریباً ۳۳/۶ درصد بوده و بیشترین رشد منابع بودجه نیز مربوط به سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۷ و ۱۴۰۲ بوده است.



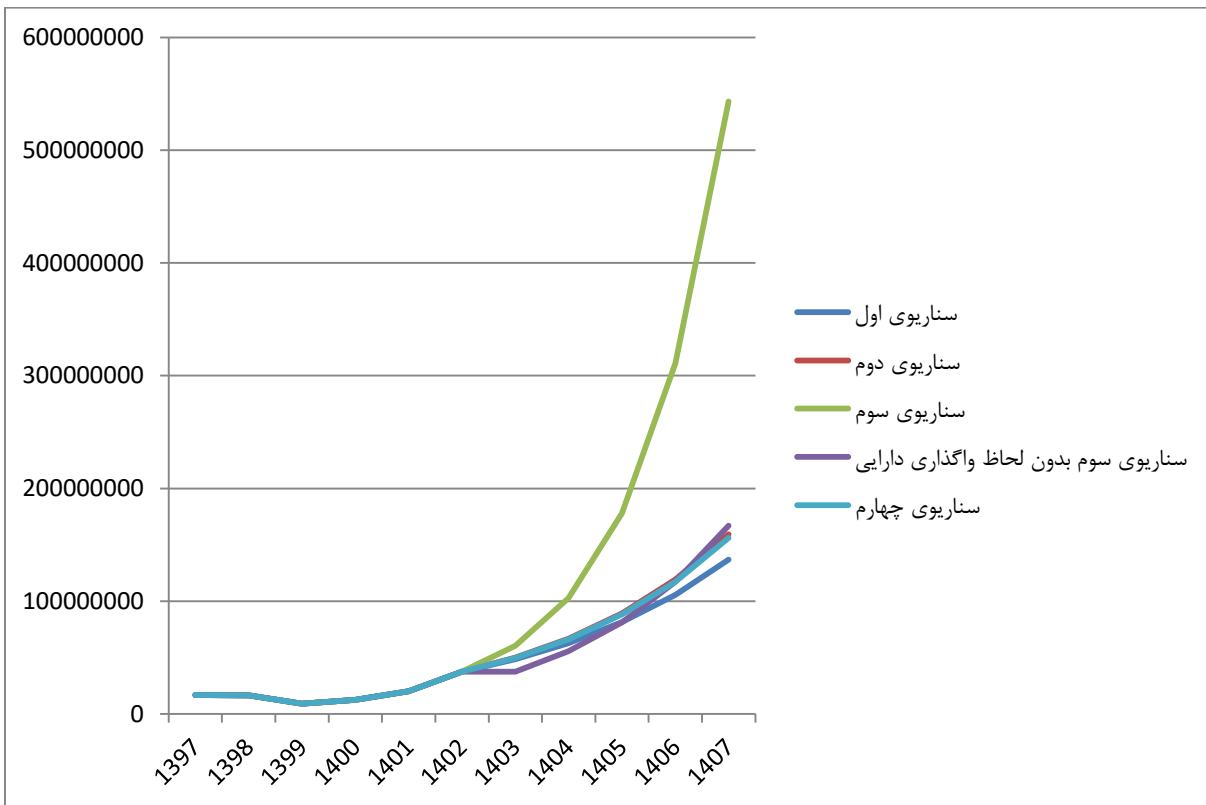
شکل ۴۵- منابع بودجه شهر رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱- منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱

همانند روش‌های استفاده شده در طرح راهبردی شهرهای اصفهان و اهواز، در این بخش، برای پیش‌بینی مقادیر آتی منابع بودجه شهرداری رشت از چهار روش استفاده شده است. در روش اول، میانگین نرخ تورم براساس نرخ‌های اعلامی بانک مرکزی ج.ا. ایران در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲ محاسبه گردیده و مبنایی برای رشد درآمدهای شهرداری در سال‌های بعد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. در روش دوم، میانگین هندسی رشد منابع بودجه شهرداری رشت در طی سال‌های مختلف محاسبه شده و از سال ۱۴۰۳، این میانگین بعنوان نرخ رشد منابع بودجه مدنظر قرار می‌گیرد. با توجه به اینکه میانگین نرخ رشد درآمد شهرداری در بازه زمانی ۱۳۹۱-۱۴۰۲، ۳۳/۶ درصد بوده و میانگین نرخ تورم در بازه زمانی مذکور نیز ۲۹/۶ درصد است، در روش سوم با بهره‌گیری از سری‌های زمانی و در سناریوی چهارم میانگین نرخ تورم ۶ ساله (۱۳۹۶-۱۴۰۱) براساس نرخ تورم اعلام شده توسط بانک مرکزی ایران، مرکز آمار ایران، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول، مبنایی برای رشد درآمدهای شهرداری در سال‌های بعد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. لذا مقادیر درآمدی پیش‌بینی شده براساس سناریوهای چهارگانه به شرح زیر است:



جدول ۲۵- سناریوی پیش‌بینی درآمد شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۴۰۷ - منبع: بودجه شهرداری رشت ۱۳۹۱-۱۴۰۱، میلیون ریال

سال	سناریوی اول	سناریوی دوم	سناریوی سوم	سناریوی سوم بدون لحاظ واگذاری دارایی	سناریوی چهارم
۱۳۹۷	۱۶۹۲۰۰۰۰	۱۶۹۲۰۰۰۰	۱۶۹۲۰۰۰۰	۱۶۹۲۰۰۰۰	۱۶۹۲۰۰۰۰
۱۳۹۸	۱۶۵۰۰۰۰۰	۱۶۵۰۰۰۰۰	۱۶۵۰۰۰۰۰	۱۶۵۰۰۰۰۰	۱۶۵۰۰۰۰۰
۱۳۹۹	۹۰۵۰۰۰۰	۹۰۵۰۰۰۰	۹۰۵۰۰۰۰	۹۰۵۰۰۰۰	۹۰۵۰۰۰۰
۱۴۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰
۱۴۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱
۱۴۰۲	۳۷,۴۰۰,۰۰۱	۳۷,۴۰۰,۰۰۱	۳۷,۴۰۰,۰۰۱	۳۷,۴۰۰,۰۰۱	۳۷,۴۰۰,۰۰۱
۱۴۰۳	۴۸۴۷۰,۴۰۰	۴۹۹۶۶۴۰,۰	۶۰,۴۸۱,۷۴۰	۳۷۵۸۷۳۷۳	۴۹۷۷۹۴۰,۰
۱۴۰۴	۶۲۸۱۷۶۳۸,۴	۶۶۷۵۵۱۱۰,۴	۱۰۲,۸۹۳,۵۵۵	۵۵۶۴۲,۰۱۹	۶۶۲۵۶۳۸۱,۴
۱۴۰۵	۸۱۴۱۱۶۵۹,۳۷	۸۹۱۸۴۸۲۷,۵	۱۷۸,۰۹۴,۴۹۲	۸۱۲۴۰,۷۷۵	۸۸۱۸۷۲۴۳,۶۴
۱۴۰۶	۱۰,۵۵۰,۹۵۱,۰/۵	۱۱۹۱۵,۰۹۳۰	۳۱۱,۰۲۶,۴۶۹	۱۱۷۱۳۲۳۵۶	۱۱۷۳۷۷۲۲۱,۳
۱۴۰۷	۱۳۶۷۴,۳۲۵,۷	۱۵۹۱۸۵۶۴۲	۵۴۲,۹۵۶,۶۶۱	۱۶۶۸۶۹,۰۷۲	۱۵۶۲۲۹۰۸۱,۵



شکل ۴۶- پیش‌بینی مقادیر آتی منابع (درآمدی) شهرداری رشت ۱۴۰۲-۱۴۰۷ در قالب سناریوهای مختلف- منبع: یافته‌های تحقیق^۶

^۶ به‌علت محتمل بودن سناریو اول و دوم، نمودار مقایسه‌ای برای این دو سناریو ترسیم شده است.



علاوه بر این، به روش دیگر نیز می‌توان منابع و مصارف بودجه شهرداری رشت را پیش‌بینی نمود. بعبارت دیگر با جمع زدن مقادیر پیش‌بینی شده به تفکیک محل‌های درآمدی و جمع زدن آن‌ها می‌توان برآوردی از منابع بودجه در سال‌های آتی را بدست آورد. از این رو، اگر سناریوی اول مدنظر باشد، مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ به شرح زیر است.

جدول ۲۶- مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی اول، میلیون ریال

۱۴۰۷	۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴	۱۴۰۳	
۵۳۹۳۳۲۲۲	۴۱۶۷۹۴۶۱	۳۲۲۰۹۷۸۴	۲۴۸۹۱۶۴۱	۱۹۲۳۶۱۹۹	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی
۳۴۳۵۷۷۷.۴۸۶	۲۶۵۵۱۶۰	۲۰۵۱۹۰۱	۱۵۸۵۷۰۴	۱۲۲۵۴۲۸	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
۳۶۱۷۴۷۶۶۹۸	۲۷۹۵۵۷۷	۲۱۶۰۴۱۵	۱۶۶۹۵۶۳	۱۲۹۰۲۳۴	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری
۱۹۲۰۳۷۲.۹۶۴	۱۴۸۴۰۵۹	۱۱۴۶۸۷۷	۸۸۶۳۰۴.۱	۶۸۴۹۳۳.۶	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری
۱۰۰۹۴۲۷.۹۷۷	۷۸۰۰۸۳.۴	۶۰۲۸۴۶۶	۴۶۵۸۷۸.۳	۳۶۰۰۲۹۶	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
۲۸۲۹۴۷۲.۶۳	۲۱۸۶۶۱۴۶	۱۶۸۹۸۱۰۳	۱۳۰۵۸۸۱۳	۱۰۰۹۱۸۱۸	اعانات، هدایا و دارایی‌ها
۱۵۷۰۰۰۰۰	۱۳۷۰۰۰۰۰	۱۱۷۰۰۰۰۰	۹۷۰۰۰۰۰	۷۷۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی سرمایه‌ای
۱۶۳۰۰۰۰۰	۱۴۳۰۰۰۰۰	۱۲۳۰۰۰۰۰	۱۰۳۰۰۰۰۰	۸۳۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی مالی
۱۲۴۲۱۱۰۶۹.۸	۹۹۲۶۰۴۸۶.۴	۷۹۰۶۹۹۲۶.۶	۶۲۵۵۷۹۰۳.۴	۴۸۸۸۸۶۴۲.۲	سرجمع منابع

۱۳۴۹

جدول ۲۷- مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی دوم، میلیون ریال

۱۴۰۷	۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴	۱۴۰۳	
۷۲۷۹۷۸۶۶	۵۲۹۸۲۴۳۵	۳۸۵۶۰۷۲۴	۲۸۰۶۴۵۷۴	۲۰۴۲۵۴۵۴	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی
۵۶۰۳۶۸۲	۳۹۲۶۸۹۷	۲۷۵۱۸۵۵	۱۹۲۸۴۲۰	۱۳۵۱۳۸۰	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
۷۲۴۹۱۸۵	۴۸۷۵۰۴۱	۳۲۷۸۴۴۰	۲۲۰۴۷۳۴	۱۴۸۲۶۷۳	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری
۱۳۱۷۱۰۵	۱۰۹۷۵۸۸	۹۱۴۶۵۶.۳	۷۶۲۲۱۳.۶	۶۳۵۱۷۸	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری
۶۹۲۳۲۵.۳	۵۷۶۹۳۷.۷	۴۸۰۷۸۱.۴	۴۰۰۶۵۱.۲	۳۳۳۸۷۶	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
۴۱۴۸۲۱۹۴	۲۹۶۹۵۸۹۴	۲۱۲۵۸۴۲۵	۱۵۲۱۸۲۸۷	۱۰۸۹۴۳۲۸	اعانات، هدایا و دارایی‌ها
۱۵۷۰۰۰۰۰	۱۳۷۰۰۰۰۰	۱۱۷۰۰۰۰۰	۹۷۰۰۰۰۰	۷۷۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی سرمایه‌ای
۱۶۳۰۰۰۰۰	۱۴۳۰۰۰۰۰	۱۲۳۰۰۰۰۰	۱۰۳۰۰۰۰۰	۸۳۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی مالی
۱۶۱۱۴۲۳۵۷.۳	۱۲۱۱۵۴۷۹۲.۷	۹۱۲۴۴۸۸۱.۷	۶۸۵۷۸۸۷۹.۸	۵۱۱۲۲۸۸۹	سرجمع منابع



جدول ۲۸- مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی سوم، میلیون ریال

۱۴۰۷	۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴	۱۴۰۳	
۶۵,۲۸۱,۸۴۵	۵۱,۲۰۶,۴۰۱	۳۹,۲۸۴,۹۲۳	۲۹,۳۴۹,۶۹۰	۲۱,۲۲۷,۲۴۵	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی
۳,۶۱۷,۹۶۸	۲,۸۷۸,۴۷۳	۲,۲۵۲,۵۰۵	۱,۷۳۰,۶۰۱	۱,۳۰۳,۳۰۳	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
۳,۵۱۳,۲۴۵	۲,۸۱۴,۸۷۲	۲,۲۲۳,۷۱۲	۱,۷۳۰,۸۳۰	۱,۳۲۷,۲۹۲	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری
۴۳۲,۸۸۹	۴۲۶,۶۹۸	۴۳۶,۶۵۶	۴۳۵,۳۵۰	۴۰۸,۴۱۲	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری
۲۸۶,۱۲۹	۲۸۱,۴۸۱	۲۸۸,۹۶۰	۲۸۷,۹۷۸	۲۶۷,۸۰۱	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
۹۳,۷۳۶,۹۹۶	۵۹,۵۲۴,۴۳۱	۳۶,۷۵۴,۰۱۹	۲۲,۱۰۷,۵۷۰	۱۳,۰۵۳,۳۲۰	اعانات، هدایا و دارایی‌ها
۲۳,۱۱۷,۲۸۱	۱۸,۱۵۹,۱۲۸	۱۳,۹۳۲,۰۱۰	۱۰,۴۲۶,۶۵۶	۷,۶۰۸,۶۳۹	واگذاری دارایی سرمایه‌ای
۳۵۲,۹۷۰,۳۰۸	۱۷۵,۷۳۴,۹۸۵	۸۲,۹۲۱,۷۰۷	۳۶,۸۲۴,۸۸۰	۱۵,۲۸۵,۷۲۸	واگذاری دارایی مالی
۵۴۲,۹۵۶,۶۶۱	۳۱۱,۰۲۶,۴۶۹	۱۷۸,۰۹۴,۴۹۲	۱۰۲,۸۹۳,۵۵۵	۶۰,۴۸۱,۷۴۰	سرجمع منابع

جدول ۲۹- مقادیر محل‌های درآمدی پیش‌بینی شده و مقادیر بودجه در سال‌های ۱۴۰۳-۱۴۰۷ براساس سناریوی چهارم، میلیون ریال

۱۴۰۷	۱۴۰۶	۱۴۰۵	۱۴۰۴	۱۴۰۳	
۶۲۰۹۷۶۶۴	۴۶۶۵۴۸۹۴	۳۵۰۵۲۵۱۲	۲۶۳۳۵۴۷۱	۱۹۷۸۶۲۲۹	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی
۳۹۵۵۸۸۷	۲۹۷۲۱۱۷	۲۲۳۲۹۹۵	۱۶۷۷۶۸۲	۱۲۶۰۴۶۸	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
۴۱۶۵۰۹۲	۳۱۲۹۲۹۶	۲۳۵۱۰۸۶	۱۷۶۶۴۰۶	۱۳۲۷۱۲۷	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری
۲۲۱۱۰۸۰	۱۶۶۱۲۱۷	۱۲۴۸۰۹۷	۹۳۷۷۱۳۸	۷۰۴۵۱۸۳	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری
۱۱۶۲۲۳۶	۸۱۳۲۰۴۹	۶۵۶۰۵۱۸	۴۹۲۹۰۱۴	۳۷۰۳۲۴۰	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
۳۲۵۷۸۰۷۴	۲۴۴۷۶۳۸۹	۱۸۳۸۹۴۷۴	۱۳۸۱۶۲۸۴	۱۰۳۸۰۳۷۸	اعانات، هدایا و دارایی‌ها
۱۵۷۰۰۰۰۰	۱۳۷۰۰۰۰۰	۱۱۷۰۰۰۰۰	۹۷۰۰۰۰۰	۷۷۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی سرمایه‌ای
۱۶۳۰۰۰۰۰	۱۴۳۰۰۰۰۰	۱۲۳۰۰۰۰۰	۱۰۳۰۰۰۰۰	۸۳۰۰۰۰۰	واگذاری دارایی مالی
۱۳۸۱۷۰۰۳۳	۱۰۷۷۶۷۱۱۷.۹	۸۳۹۳۰۲۱۶	۶۵۰۲۶۴۵۸	۴۹۸۲۹۰۴۴	سرجمع منابع



۵-۸ - نتیجه‌گیری و توصیه‌های مالی لازم برای تامین منابع برنامه و نظام تحول اقتصادی شهرداری رشت

با بررسی نحوه تامین مالی شهرداری‌ها و دولت‌های محلی در کشورهای دنیا و همچنین بررسی ترکیب درآمدی شهرداری رشت و اهمیت انواع درآمدها در آن، راهکارهای زیر برای تامین مالی و افزایش درآمد شهرداری رشت پیشنهاد می‌گردد. برخی از این راهکارها در سطح ملی بیان شده و نیازمند تصویب قانون و اراده دولت بر اجرای آن است. برخی دیگر نیز می‌تواند توسط شهرداری رشت و بصورت محلی اتخاذ و اجرا گردند.

- راهکارهای پیشنهادی در سطح محلی و قابل اجرا توسط شهرداری رشت

پیش از ارائه راهکارهای پیشنهادی لازم به ذکر است که در تاریخ ۱۴۰۲،۰۸،۲۸، قراردادی به مدت یک سال از سوی شهرداری رشت با مهندسین مشاور سنجش امکان طرح با عنوان «قرارداد انجام مطالعات و تدوین برنامه جامع سرمایه‌گذاری و مشارکت شهر رشت (اطلس جامع سرمایه‌گذاری) تنظیم و منعقد شده است که بر مبنای این قرارداد، مشاور متعهد است که حداقل سی فرصت سرمایه‌گذاری و همچنین الگوی جلب مشارکت سرمایه‌گذاران را به همراه مشوق‌های پیشنهادی و سرمایه‌گذاران مستعد به همراه بسته‌های شناسایی شده به شهرداری رشت ارائه نماید، به همین سبب و به علت تمرکز طرح مذکور بر این مهم، اطلاعات تفصیلی مربوط به سرمایه‌گذاری مربوط به تهیه اطلس جامع سرمایه‌گذاری شهر رشت قلمداد می‌شود.

❖ توسعه تبلیغات شهری و بیلبوردهای تبلیغاتی، منبع درآمدی دیگری برای شهرداری رشت است. سهم این منبع درآمدی، در درآمدهای پایدار رشت بسیار پایین بوده و از این رو شهرداری رشت می‌تواند با بهره‌گیری از روش‌های نوین و ایجاد فضای رقابتی برای شرکت‌های تولیدی و خدماتی، درآمد خود از ناحیه تبلیغات را افزایش دهد. برای این امر راهکارهای زیر پیشنهاد می‌گردد

- جذاب‌تر کردن تبلیغات و استفاده از جلوه‌های صوتی و تصویری
- استفاده از تبلیغات سه بعدی
- استفاده از نور و رنگ‌های جذاب، روشن و متضاد محیط

❖ وصول کامل عوارض نوسازی از افراد حقیقی و حقوقی پیشنهاد دیگری است که شهرداری رشت می‌تواند با استفاده از آن، منابع درآمدی خود را افزایش دهد. زیرا همکاری نکردن مردم در پرداخت عوارض نوسازی، مانعی برای دستیابی به درآمد شهری محسوب می‌شود. مهمترین راه حل وصول عوارض نوسازی، اطلاع رسانی پرداخت عوارض (بعنوان نمونه بصورت پیامکی) برای افراد جامعه و فرهنگ‌سازی برای همکاری بیشتر مردم با شهرداری رشت و پرداخت عوارض است. زیرا شهرداری رشت در صورت وصول تمام عوارض نوسازی، به راحتی از پس هزینه‌های خود می‌برآید که در این مسیر همکاری نکردن مردم مانعی برای کسب درآمد شهرداری است. در رابطه با عدم پرداخت عوارض نوسازی از سوی شرکتها و سازمانها نیز پیشنهاد می‌گردد تا شهرداری رشت با ایجاد ساختار مناسب برای اخذ مطالبات از دستگاه‌های اجرایی اقدام نموده یا به تهاوتر با خدمات دستگاه‌های اجرایی (اخذ فاضلاب از شرکت آب و فاضلاب، تأمین انرژی برق از شرکت توزیع برق) دست بزنند.



❖ پیشنهاد می‌گردد شهرداری رشت نسبت به تامین مالی پروژه‌ها و خدمات شهری هزینه‌بر، به عوض اخذ وام و اعتبارات بانکی، از ابزارهای مالی اسلامی نظیر اوراق مشارکت، اسناد خزانه اسلامی و اوراق وقف استفاده نماید. زیرا تامین مالی شهرداری رشت با استفاده از ابزارهای مالی اسلامی در مقایسه با تامین مالی از شبکه بانکی، هزینه کمتری در پی دارد. این امر با ماده ۱ قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، مصوب شهریور ۱۳۷۶، سازگار است.

❖ تامین مالی شهرداری رشت از طریق صندوق‌های سرمایه‌گذاری موضوعی نظیر صندوق زمین و ساختمان و صندوق توسعه شهر تا حدودی می‌تواند به کاهش هزینه‌های شهری کمک کند. همچنین شهرداری رشت می‌تواند با کمک‌های بانک شهر اقدام به انتشار اوراق گام نموده و پروژه‌ها و خدمات شهری را تامین اعتبار نماید. انتقال منابع اخذ شده بواسطه انتشار اوراق گام و استفاده از آن در ساخت و ساز پروژه‌های مسکونی و تجاری، با توجه به شرایط تورمی در کشور، منجر به شناسایی و کسب سود از سوی شهرداری گردیده و استقلال مالی شهرداری را بیشتر می‌کند. علاوه بر این، بهتر است کمک‌های دولت به شهرداری رشت، متناسب با افزایش تورم و نیز متناسب با نیازهای جدید عمرانی شهر و توسعه آن، رشد داشته باشد. همچنین شهرداری رشت می‌تواند برای گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل شهری از منابع صندوق توسعه ملی استفاده کند. اگر چه این امر نیاز به اخذ مجوز و تشریفات قانونی دارد و در مقایسه با دریافت تسهیلات بانکی، فرایند سخت‌تری دارد اما بعنوان یک گزینه محتمل می‌توان روی آن حساب کرد. زیرا فروش اوراق مشارکت و سایر ابزارهای مالی توسط شهرداری رشت نیازمند بروز بودن گزارشات تفریغ بودجه شهرداری است. این در حالی است که بروزترین گزارش تفریغ بودجه شهرداری مربوط به سال ۱۳۹۸ است

❖ شهرداری رشت می‌تواند با احداث صندوق‌های زمین و ساختمان، وجوه و منابع مالی لازم از افراد و سرمایه‌گذاران خرد را تجمیع نموده و با تملک زمین‌های ارزان قیمت و در زمین‌های بایر تحت تملک خود، اقدام به احداث ساختمان‌های مسکونی و تجاری نماید. با این کار، سود سرمایه‌گذاری مناسبی نصیب شهرداری رشت خواهد شد.

❖ شهرداری رشت می‌تواند در راستای اجرای پروژه‌های اقتصادی شهری همانند تصفیه خانه، تهیه و تدارک دستگاه زباله‌سوز و احداث امکانات تفریحی و گردشگری، از روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی یا روش‌هایی نظیر ساخت و بهره‌برداری و انتقال (BOT) بهره‌گیرد. با این اقدام، شهرداری رشت بدون تحمل تنگنا و محدودیت مالی، ضمن برطرف کردن یکی از مشکلات و موانع رفاه و توسعه شهری، می‌تواند در آینده از بابت پروژه‌های ایجاد شده کسب درآمد نماید.

❖ پیشنهاد دیگری که برای افزایش درآمد پایدار شهرداری رشت می‌توان ارائه داد، راه‌اندازی کارخانه‌های کوچک مقیاسی است که برخی از کالاهای لازم شهرداری را تولید کند. کارخانه‌های تولید مصالح ساختمانی، شن و ماسه برای جدول‌کشی و سنگ‌فرش خیابان‌ها از جمله این موارد است. این امر ضمن تهیه مصالح، شن و ماسه و غیره با قیمت پایین‌تر از بازار، می‌تواند منبع درآمدی برای شهرداری رشت تلقی گردد. زیرا شهرداری قادر است مازاد تولید خود را به پیمانکاران خصوصی و افراد عادی بفروشد و از این ناحیه نیز کسب درآمد داشته باشد.

❖ شهرداری رشت می‌تواند با اجاره زمین، ساختمان، تجهیزات، ماشین‌آلات و وسایل نقلیه خود به اشخاص حقیقی و حقوقی کسب درآمد نماید. همچنین شهرداری می‌تواند با طرح ایجاد مراکز چندمنظوره آموزشی، ورزشی، هنری و



فرهنگی که در انطباق با مراکز فرهنگی، تفریحی و ورزشی پیش‌بینی شده در مراکز خدمات محله، ناحیه و منطقه به اجرا درخواهد آمد، از یک سو، باعث افزایش درآمد شهرداری‌ها گردیده و از سوی دیگر، زمینه تأمین خدمات و زیرساخت‌های توسعه پایدار شهرها را فراهم خواهند کرد.

❖ عنایت و اهتمام ویژه به حوزه فناوری اطلاعات و همچنین مدیریت هزینه‌ها، منبعی برای تحقق و اتکا به درآمدهای پایدار شهری است. از این رو، توجه به حوزه فناوری اطلاعات و استفاده از بسترهای الکترونیکی برای انجام امور، پیشنهاد دیگری به شهرداری رشت برای کسب درآمد و کاهش هزینه‌های آن است. زیرا هر چه دخالت انسان در انجام امور کاهش یابد و به صورت سیستمی و از طریق رایانه انجام شود، بهره‌وری افزایش یافته و از هزینه‌ها کاسته خواهد شد. شهرداری می‌تواند به تولید اپلیکیشن مخصوص خدمات شهرداری اقدام نموده و به صورت آنلاین با شهروندان در ارتباط باشد. شهرداری رشت می‌تواند علاوه بر دریافت نظرها، انتقادات و پیشنهادهای هر شهروند، درخواست‌های خود را نیز از کانال ارتباطی به سمع و نظر شهروندان برساند. همچنین از این طریق به راحتی می‌تواند تمام بدهی شهروندان را به آن‌ها یادآوری نموده و بخشی را برای پرداخت هزینه‌های خدمات شهرداری، عو ارض و غیره اختصاص دهد. در کنار موارد یاد شده و پس از همه‌گیر شدن این نوع پرداخت‌ها، شهرداری می‌تواند از این محل برای خود درآمدهای تبلیغاتی نیز کسب کند.

❖ شهرداری رشت می‌تواند از پتانسیل اوراق وقف برای تامین مالی و اجرای پروژه‌های عام‌المنفعه نظیر پارک، پل، مسجد و غیره استفاده کند. برای این کار، تعامل و همکاری شهرداری رشت با سازمان اوقاف و سازمان تبلیغات اسلامی شهر رشت ضروری بنظر می‌رسد.

❖ یکی دیگر از ابزارهای افزایش درآمد شهرداری رشت، اجرای بحث ممیزی املاک است. زیرا برخی از املاک سطح شهر بر اثر مرور زمان ممکن است تغییراتی در آن ایجاد شده و لذا شهرداری‌ها بایستی از تغییرات صورت گرفته اطلاع حاصل کنند. بدین منظور، شهرداری‌ها موظف هستند هر پنج سال یکبار نسبت به اجرای طرح ممیزی املاک سطح شهر اقدام نموده و اطلاعات املاک را بصورت کامل برداشت کنند. ممیزی املاک یکی از ابزارهای اصلی رونق درآمدهای پایدار شهرداری تلقی گردیده و شهرداری رشت بمنظور افزایش درآمد پایدار شهرداری بایستی در این کار اهتمام داشته باشد.

❖ مدیریت پسماند شهری یکی دیگر از شیوه‌هایی است که می‌توان از آن بمنظور افزایش درآمد شهرداری استفاده نمود. برای پایداری و کارکرد صحیح یک سیستم مدیریت پسماند، وجود قوانین و استانداردهای مناسب و کافی که براساس مطالعات و تحقیقات علمی و عملی و نیازهای آینده و ظرفیت‌های موجود تدوین می‌شوند، ضروری است. در این راستا می‌توان از شیوه‌های ترکیبی پسماندسوزی، کمپوست، بازیافت کاغذ، پلاستیک، شیشه و فلز و دفن بهداشتی با رعایت استانداردهای لازم استفاده کرد. این روش‌ها در نهایت می‌تواند با یک مدیریت استراتژیکی نه تنها رشت را از مشکلات زیست محیطی برای نسل‌های آینده نجات دهد بلکه هزینه‌های شهری را کم و درآمدزایی مناسبی برای شهرداری رشت داشته باشد تا بتواند در مسائل مهم دیگر شهری برای رفاه و سلامتی شهروندان هزینه کنند.



❖ استفاده مناسب و صحیح از املاک و مستغلات شهرداری از طریق ساماندهی بازارهای هفتگی و راهاندازی یک نمایشگاه دائمی و جشنواره‌های محصولات کشاورزی و صنایع دستی نیز یکی از راهکارهایی است که منجر به خلق درآمد برای شهرداری رشت می‌گردد. براین اساس، شهرداری رشت می‌تواند از طریق نمایشگاه‌های هفتگی، ماهانه، فصلی و مناسیتی و با فراخوان از کشاورزان و صنعت‌گران و فعالان عرصه فرهنگی و هنری اقدام به برپایی نمایشگاه‌های دائمی و موقت و همچنین جشنواره‌های فصلی نماید. با انجام این طرح، از طرفی به ارتقاء سطح فرهنگ شهر کمک کرده و از طرف دیگر درآمدهای پایدار برای شهرداری رشت ایجاد می‌کند.

سایر راهکارها و پیشنهادات عبارتند از:

- ❖ اصلاح نظام کسب درآمد از فعالیت‌های اقتصادی شهر بمنظور پوشش همه مشاغل فعال و بازرگری در میزان اخذ عوارض صنایع و مشاغل؛
- ❖ شفاف بودن شهرداری و کاهش بدبینی مردم به شهرداری از طریق تبلیغات مؤثر مانند در معرض دید قرار دادن بیان شهرداری و مشخص شدن درآمدهای آن، نحوه هزینه شدن عوارض اخذ شده از مردم، هزینه‌های انجام شده برای شهر و هزینه‌های برنامه‌های آتی؛
- ❖ خلاقیت در استفاده از امکانات شهری (برای مثال کاشت درختان شمر و غیره)؛
- ❖ کاهش درجه بی‌ثباتی در ساختار نظام کسب درآمد شهرداری از طریق روزآمد کردن بانک اطلاعات املاک جهت بهبود پوشش املاک و شناسایی کلیه مؤدیان عوارض نوسازی؛
- ❖ شفاف‌سازی و استفاده ملموس از درآمدهای عوارضی شهرداری و مشارکت دادن شهروندان در تصمیم‌گیری‌ها در جهت تشویق کنشگران شهری در پرداخت عوارض در راستای عمران و توسعه شهری با نظر گرفتن معیارهای تامین‌کنندگان سرمایه؛
- ❖ ایجاد بانک اطلاعات املاک و مستغلات شهری و شفاف‌سازی در راستای چگونگی دریافت عوارض و هزینه‌های شهرداری‌ها.

- راهکارهای سرمایه‌گذاری و تامین منابع مالی

- ❖ ایجاد سامانه ممیزی املاک در جهت به‌روزرسانی دارایی‌ها و نحوه ایجاد درآمد پایدار؛
 - ❖ به‌روزرسانی سامانه دریافت عوارض در جهت تامین منابع پایدار؛
 - ❖ تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری در قالب بهره‌برداری از منابع موجود در شهر رشت از قبلی:
- ✚ احداث فضاهای گردشگری - فرهنگی با محوریت مشاهیر استان گیلان و بالاخص شهر رشت (احداث تالار مشاهیر در بخشی از موزه بلدیة ساختمان ساعت؛ احداث اقامتگاه بوم‌گردی در محلات بافت قدیمی از قبیل ساغری‌سازان و پیرسرا)؛
- ✚ احداث فضاهای گردشگری با محوریت برند شهر خلاق خوراک در شهر رشت (احداث گذر خوراک؛ احداث پارک بین‌المللی خوراک و خلاقیت (گستروپارک) در محدوده تالاب عینک)؛



- ✚ احداث مجتمع‌های گردشگری - رفاهی - تجاری در جهت جذب گردشگران برای بیش از ۲۴ ساعت (احداث مجتمع گردشگری ۱۴ هکتاری دخییات؛ احداث مجتمع فرهنگی - گردشگری ۲,۳ هکتاری؛ احداث مجتمع تجاری - اداری در خیابان شهدا؛ احداث مجتمع تجاری گیل‌لند در خیابان پرستار؛ ...)
- ✚ استفاده از پتانسیل قطب پزشکی در خطه شمال کشور در شهر رشت (احداث مجتمع پزشکی جنب فرودگاه؛ احداث دهکده درمانی)؛
- ✚ بهره‌گیری از اقلیم خاص شهر رشت در جهت رونق ورزش شهروندی و ایجاد کمپ‌های ورزشی (ایجاد زیرساخت و تسهیلات دوچرخه‌سواری در سطح شهر؛ تجهیز بافت مرکزی به اسکوتر و دوچرخه‌های برقی؛ احداث رینگ دوچرخه در تمامی پهنه‌های آبی؛ پیست بین‌المللی قایقرانی؛ احداث محور سلامت؛ ...)
- ✚ استفاده از پتانسیل ایجاد پهنه‌های سبز و کارا در سطح شهر با محوریت کشاورزی شهری (راهاندازی کشاورزی شهری در فضاهای باز شهری در منطقه یک، سه و چهار با توجه به امکان بهره‌گیری از زمین‌های کشاورزی موجود).

- راهکارهای پیشنهادی در سطح ملی

- ❖ پیشنهاد می‌گردد تا همانند مالیات بر ارزش افزوده، سهمی از سایر مالیات‌های اخذ شده دولت در شهر رشت (مانند مالیات بر دارایی‌های افراد و سازمان‌ها، معاملات اقتصادی و اوراق بهادار) به شهرداری رشت پرداخت گردد. زیرا یکی از بزرگترین فاکتورهای درآمدی پایدار که در اکثر کشورهای اروپایی و تعدادی از کشورهای آسیایی برای شهرداری‌ها وجود دارد، اختصاص درصدی از مالیات اخذ شده (۱۵ تا ۳۱ درصد) همان شهر به شهرداری می‌باشد که متأسفانه این موضوع در ایران چندان اجرایی نمی‌شود. این نوع درآمد، پایدارترین درآمد است و قابلیت اجرا در شهرداری رشت را نیز دارد؛ بنابراین جهت حل مشکلات ناشی از درآمدهای پایدار، استفاده از این نوع درآمد که معادل مالیات مشترک در کلان شهرهای دنیا می‌باشد، پیشنهاد می‌شود. این امر می‌تواند در قالب تبصره ۱ ماده ۲ قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اجرایی گردد.
- ❖ مالیات بر سوخت وسایل نقلیه می‌تواند بعنوان منبع درآمدی مناسب برای شهرداری رشت مدنظر قرار گیرد. این مالیات معمولاً به عنوان هزینه اضافی از مالیات ملی اعمال شده بر سوخت اخذ گردیده و دریافت آن بسیار آسان و ارزان است (از طریق شرکت‌های نفت). این مالیات عمدتاً بر عهده ثروتمندان بوده و ممکن است تأثیری حاشیه‌ای بر کاهش مصرف سوخت داشته باشد. با این حال، ممکن است این مالیات عمدتاً به نفع مناطق توسعه‌یافته و مراکز شهری باشد که در آن جایگاه‌های سوخت قرار دارند. سهم درآمد دولت محلی نیز بر اساس فرمول مالیاتی که توسط اداره مالیاتی مرکزی ارائه می‌گردد، تعیین می‌شود.
- ❖ واگذاری و بازنگری وصول و اخذ درآمدهایی که ماهیت محلی دارند به شهرداری؛ از جمله مالیات نقل و انتقال املاک، نقل و انتقال اتومبیل، مالیات و عوارض شماره‌گذاری خودروها در شهر، مالیات مستغلات



جدول ۳۰- جمع‌بندی راهکارهای پیشنهادی

راهکارهای ملی	راهکارهای محلی	راهکارهای سرمایه‌گذار
<ul style="list-style-type: none"> - دریافت سهمی از مالیات بر ارزش افزوده دولت در شهر رشت - دریافت سهمی از مالیات بر سوخت وسایل نقلیه - دریافت سهمی از از جمله مالیات نقل و انتقال املاک، نقل و انتقال اتومبیل، مالیات و عوارض شماره گذاری خودروها در شهر، مالیات مستغلات 	<ul style="list-style-type: none"> - توسعه تبلیغات شهری و بیلборدهای تبلیغاتی - وصول کامل عوارض نوسازی از افراد حقیقی و حقوقی - استفاده از، از ابزارهای مالی اسلامی نظیر اوراق مشارکت، اسناد خزانه اسلامی و اوراق وقف - تأمین مالی شهرداری رشت از طریق صندوق‌های سرمایه‌گذاری موضوعی نظیر صندوق زمین و ساختمان و صندوق توسعه شهر - اجرای پروژه‌های اقتصادی شهری همانند تصفیه خانه، تهیه و تدارک دستگاه زباله‌سوز و احداث امکانات تفریحی و گردشگری - افزایش درآمد پایدار شهرداری رشت: راه‌اندازی کارخانه‌های کوچک‌مقیاس (توسعه کود آلی) - عنایت و اهتمام ویژه به حوزه فناوری اطلاعات و همچنین مدیریت هزینه‌ها (سامانه‌های دریافت عوارض و ...) - ممیزی املاک - ایجاد بانک اطلاعات املاک و مستغلات شهری 	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد سامانه ممیزی املاک - به‌روزرسانی سامانه دریافت عوارض - احداث فضاهای گردشگری- فرهنگی - احداث فضاهای گردشگری با محوریت برند شهر خلاق خوراک - احداث مجتمع‌های گردشگری- رفاهی- تجاری - استفاده از پتانسیل قطب پزشکی در خطه شمال کشور در شهر رشت - بهره‌گیری از اقلیم خاص شهر رشت در جهت رونق ورزش شهروندی و ایجاد کمپ‌های ورزشی - استفاده از پتانسیل ایجاد پهنه‌های سبز و کارا در سطح شهر با محوریت کشاورزی شهری



۵-۹- تکمیل فرم‌های شماره ۳ و ۴

ارقام به میلیون ریال است و این جدول براساس سناریوی دوم شکل گرفته است:

جدول ۳۱- فرم شماره ۳: پیش‌بینی منابع مالی و درآمدهای شهرداری در طی سال‌های برنامه (ارقام به هزار ریال)

کد	منابع	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	جمع
۱۰۰۰	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی	۲۰۴۲۵۴۵۴	۲۸۰۶۴۵۷۴	۳۸۵۶۰۷۲۴	۵۲۹۸۲۴۳۵	۷۲۷۹۷۸۶۶	۲۱۲۸۳۱۰۵۳
۲۰۰۰	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی	۱۳۵۱۳۸۰	۱۹۲۸۴۲۰	۲۷۵۱۸۵۵	۳۹۲۶۸۹۷	۵۶۰۳۶۸۲	۱۵۵۶۲۲۳۴
۳۰۰۰	بهای خدمات و درآمدهای مؤسسات انتفاعی شهرداری	۱۴۸۲۶۷۳	۲۲۰۴۷۳۴	۳۲۷۸۴۴۰	۴۸۷۵۰۴۱	۷۲۴۹۱۸۵	۱۹۰۹۰۰۷۳
۴۰۰۰	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری	۶۳۵۱۷۸	۷۶۲۲۱۳۶	۹۱۴۶۵۶,۳	۱۰۹۷۵۸۸	۱۳۱۷۱۰۵	۴۷۲۶۷۴۰,۹
۵۰۰۰	کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی	۳۳۲۸۷۶	۴۰۰۶۵۱,۲	۴۸۰۷۸۱,۴	۵۷۶۹۳۷,۷	۶۹۲۳۲۵,۳	۲۴۸۴۵۷۱,۶
۶۰۰۰	اعانات، هدایا و دارایی‌ها	۱۰۸۹۴۳۲۸	۱۵۲۱۸۲۸۷	۲۱۲۵۸۴۲۵	۲۹۶۹۵۸۹۴	۴۱۴۸۲۱۹۴	۱۱۸۵۴۹۱۲۸
۷۰۰۰	واگذاری دارایی سرمایه‌ای	۷۷۰۰۰۰۰	۹۷۰۰۰۰۰	۱۱۷۰۰۰۰۰	۱۳۷۰۰۰۰۰	۱۵۷۰۰۰۰۰	۵۸۵۰۰۰۰۰
۸۰۰۰	واگذاری دارایی مالی	۸۳۰۰۰۰۰	۱۰۳۰۰۰۰۰	۱۲۳۰۰۰۰۰	۱۴۳۰۰۰۰۰	۱۶۳۰۰۰۰۰	۶۱۵۰۰۰۰۰
	سرجمع منابع	۵۱۱۲۲۸۸۹	۶۸۵۷۸۸۷۹,۸	۹۱۲۴۴۸۸۱,۷	۱۲۱۱۵۴۷۹۲,۷	۱۶۱۱۴۲۳۵۷,۳	۴۹۳۲۴۳۸۰,۵

جدول ۳۲- فرم شماره ۴: تعیین سهم اعتبارات جاری و عمرانی شهرداری در طی سال‌های برنامه (ارقام به هزار ریال)

کل دوره برنامه	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	مبلغ	اعتبار جاری (هزینه‌ای)
۲۳۱۸۱۱۰۰/۵	۲۴۰۲۷۷۵۷/۸	۳۲۹۱۷۸۶۲/۳	۴۲۷۹۷۵۴۳/۲۲	۵۶۹۴۲۷۵۲/۵۷	۷۴۱۲۵۴۸۴	۲۴۰۲۷۷۵۷/۸		اعتبار جاری (هزینه‌ای)
۴۷/۲	۴۷	۴۸	۴۸	۴۷	۴۶	۴۷	درصد
۲۶۱۴۳۲۴۰۰/۵	۲۷۰۹۵۱۳۱/۲	۳۵۶۶۱۰۱۷/۵	۴۷۴۴۷۳۳۸/۴۸	۶۴۲۱۲۰۴۰/۱۳	۸۷۰۱۶۸۷۳	۲۷۰۹۵۱۳۱/۲	اعتبار عمرانی (تملك دارایی‌های سرمایه‌ای و مالی)
۵۲/۸	۵۳	۵۲	۵۲	۵۳	۵۴	۵۳	درصد
۴۹۳۲۴۳۸۰۰/۱	۵۱۱۲۲۸۸۹	۶۸۵۷۸۸۷۹,۸	۹۱۲۴۴۸۸۱,۷	۱۲۱۱۵۴۷۹۲,۷	۱۶۱۱۴۲۳۵۷,۳	۵۱۱۲۲۸۸۹	جمع
۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	درصد

تذکره: دقت شود که مبلغ سرجمع منابع به تفکیک سال‌های برنامه در فرم شماره ۳ باید با ردیف جمع منابع در این فرم یکسان باشد.



۱۰-۵- پیوست: اطلاعات مدل سناریوی سوم

• درآمد ناشی از عوارض عمومی در سناریوی سوم

بررسی و تحلیل روند درآمد ناشی از عوارض عمومی شهر رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۷ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم تأثیر قابل توجه بر درآمد ناشی از عوارض عمومی دارد. نتایج حاصل در ادامه ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T-Value	P-Value	VIF
Constant	4797906	1215027	3.95	0.029	
شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی	19064	685	27.84	0.000	1.66
تورم	-158401	31845	-4.97	0.016	1.66

Model Summary			
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
344609	99.71%	99.52%	98.46%

Analysis of Variance					
Source	DF	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	2	1.23352E+14	6.16761E+13	519.35	0.000
شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی	1	9.20362E+13	9.20362E+13	775.01	0.000
تورم	1	2.93825E+12	2.93825E+12	24.74	0.016
Error	3	3.56266E+11	1.18755E+11		
Total	5	1.23708E+14			

شکل ۴۷- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر درآمد ناشی از عوارض عمومی

همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p-value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم کمتر از ۰/۰۵ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای درآمدهای ناشی از عوارض عمومی به صورت رابطه ۱ است.

رابطه (۱)	$= 844/4797906 + (19064/19064) \times (\text{شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی}) - (158401/31845) \times (\text{نرخ تورم})$
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

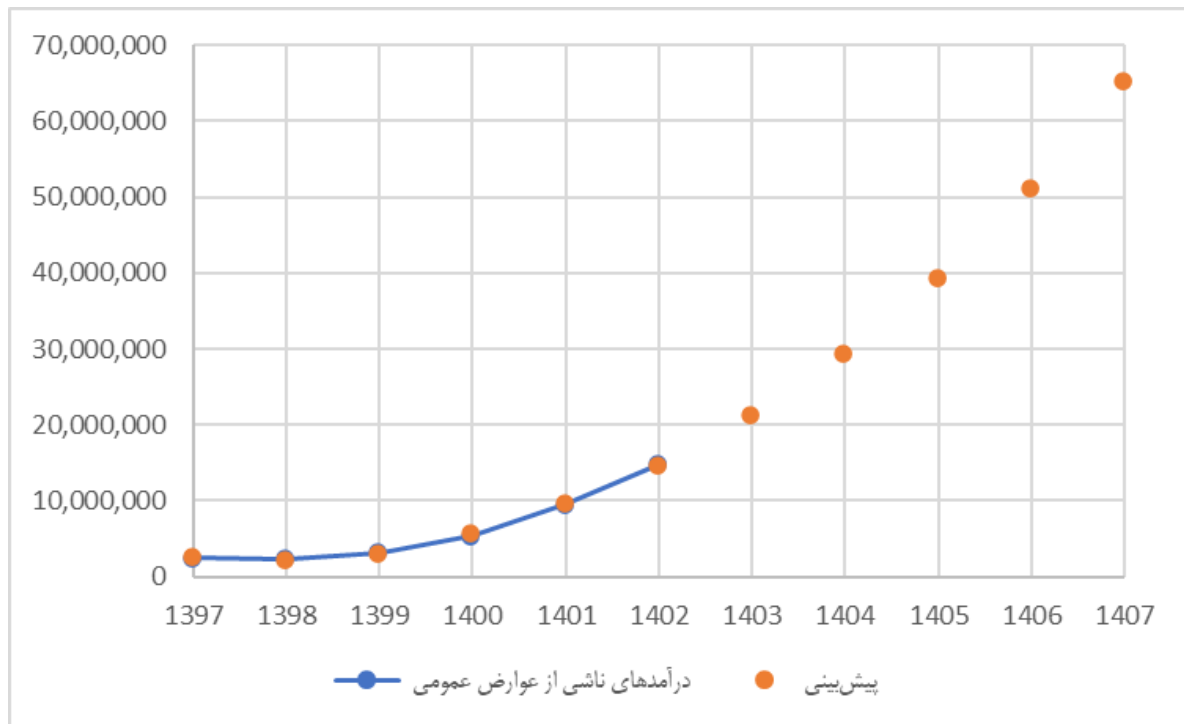
مقادیر برآوردی درآمد ناشی از عوارض عمومی در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۳۳- درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۷-۱۴۰۳

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۲,۵۲۳,۴۶۵	
۱۳۹۸	۲,۴۰۹,۲۵۰	-۴.۵۳
۱۳۹۹	۳,۲۱۴,۴۹۰	۳۳.۴۲
۱۴۰۰	۵,۳۵۵,۶۵۳	۶۶.۶۱
۱۴۰۱	۹,۵۴۴,۵۷۳	۷۸.۲۱
۱۴۰۲	۱۴,۸۶۵,۶۸۷	۵۵.۷۵
۱۴۰۳	۲۱,۲۲۷,۲۴۵	۴۲.۷۹
۱۴۰۴	۲۹,۳۴۹,۶۹۰	۳۸.۲۶
۱۴۰۵	۳۹,۲۸۴,۹۲۳	۳۳.۸۵
۱۴۰۶	۵۱,۲۰۶,۴۰۱	۳۰.۳۵
۱۴۰۷	۶۵,۲۸۱,۸۴۵	۲۷.۴۹



روند درآمدهای ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۷-۱۴۰۳ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۴۸- روند درآمدهای مصوب ناشی از عوارض عمومی (درآمدهای مستمر) و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

همانگونه که در جدول ۲۷ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود درآمدهای ناشی از عوارض عمومی در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان ۴۲/۷۹۳۶ درصد افزایش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض عمومی به شرح جدول زیر پیش‌بینی می‌شود.



جدول ۳۴- فرم پیش‌بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض عمومی در سال ۱۴۰۳

۲۱,۲۲۷,۲۴۵,۲۱۳	۱۴,۸۶۵,۶۸۶,۸۸۰	درآمدهای ناشی از عوارض عمومی	۱۱۰۰۰۰
۸,۰۰۲,۱۵۱,۷۴۳	۵,۶۰۴,۰۰۰,۰۰۰	عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده	۱۱۰۱۰۰
۵,۷۱۱,۷۴۲,۸۵۷	۴,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض بر کالا و خدمات	۱۱۰۱۰۱
۵۷,۱۱۷,۴۲۹	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض آلاینده‌گی	۱۱۰۱۰۲
۱,۲۷۶,۵۷۴,۵۲۹	۸۹۴,۰۰۰,۰۰۰	عوارض متمرکز (فرآورده‌های نفتی، سیگار و شماره گذاری)	۱۱۰۱۰۳
۷۱۳,۹۶۷,۸۵۷	۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض خوردوهای سواری و سایر وسائط نقلیه	۱۱۰۱۰۴
۸۵,۶۷۶,۱۴۲	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض بلیط (حمل و نقل هوایی، زمینی، دریایی)	۱۱۰۱۰۵
۱۱۴,۲۳۴,۸۵۷	۸۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض متمرکز دوازده در هزار گمرکی	۱۱۰۱۰۶
۴۲,۸۳۸,۰۷۱	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	کمک از محل موضوع ماده ۵۸ قانون الحاق (۲)	۱۱۰۱۱۰
۱۱,۳۶۸,۱۶۶,۲۰۰	۷,۹۶۱,۲۵۹,۱۰۰	درآمدهای ناشی از توسعه شهر	۱۱۰۲۰۰
۴,۷۰۷,۱۳۲,۹۶۵	۳,۲۹۶,۴۶۰,۰۰۰	عوارض زیربنای مسکونی	۱۱۰۲۰۱
۴,۸۷۱,۹۸۱,۱۴۶	۳,۴۱۱,۹۰۵,۱۰۰	عوارض زیربنا غیر مسکونی	۱۱۰۲۰۲
۲۴,۰۰۶,۴۵۵	۱۶,۸۱۲,۰۰۰	عوارض بر بالکن و پیش‌آمدگی	۱۱۰۲۰۵
۱۶۹,۹۱۰,۰۷۱	۱۱۸,۹۹۰,۰۰۰	عوارض ارزش افزوده ناشی از اجرای طرحهای عمران و توسعه شهری	۱۱۰۲۰۶
۱,۸۷۶,۳۰۸	۱,۳۱۴,۰۰۰	عوارض قطع درختان	۱۱۰۲۰۸
۹,۱۳۵,۹۳۳	۶,۳۹۸,۰۰۰	عوارض صدور مجوز حصارکشی و دیوار کشی برای املاک فاقد مستحذات (ماده ۴)	۱۱۰۲۰۹
۳۵۶,۹۸۳,۹۲۹	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض آتش نشانی در هنگام صدور پروانه	۱۱۰۲۱۴
۷۱,۳۹۷	۵۰,۰۰۰	درآمد ناشی از اجرای تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی و عمران شهری	۱۱۰۲۱۷
۷۱۳,۹۶۸	۵۰۰,۰۰۰	عوارض تمدید پروانه ساختمانی	۱۱۰۲۱۸
۷۱۳,۹۶۸	۵۰۰,۰۰۰	عوارض تجدید پروانه ساختمانی	۱۱۰۲۱۹
۱۴۲,۷۹۴	۱۰۰,۰۰۰	عوارض مستحذات واقع در محوطه املاک (آلاچیق، پارکینگ، مسقف و استخر)	۱۱۰۲۲۰
۷۱۳,۹۶۸	۵۰۰,۰۰۰	عوارض ارزش افزوده ناشی از تعیین کاربری عرصه در اجرای طرحهای توسعه شهری	۱۱۰۲۲۱
۱,۱۱۵,۴۸۹,۱۰۱	۷۸۱,۱۹۰,۰۰۰	عوارض ارزش افزوده ناشی از تغییر کاربری عرصه در اجرای طرحهای توسعه شهری	۱۱۰۲۲۲
۸۱,۷۷۷,۸۷۸	۵۷,۲۷۰,۰۰۰	فضای آموزشی ۳٪	۱۱۰۲۲۴
۲۷,۵۱۶,۳۲۱	۱۹,۲۷۰,۰۰۰	حق النظاره ممیزی ایمنی	۱۱۰۲۲۵
۶۷۶,۱۲۷,۵۶۱	۴۷۳,۵۰۰,۰۰۰	درآمدهای ناشی از حمل و نقل	۱۱۰۳۰۰
۳۵,۶۹۸,۳۹۳	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	بهای خدمات صدور و تمدید پروانه تاکسیرانی	۱۱۰۳۰۱
۱۴,۲۷۹,۳۵۷	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	بهای خدمات ناشی از صدور و تمدید پروانه شرکت‌ها و ناوگان حمل و نقل بار	۱۱۰۳۰۳
۶۴,۲۵۷,۱۰۷	۴۵,۰۰۰,۰۰۰	بهای خدمات ناشی از صدور و تمدید پروانه شرکت‌ها و ناوگان حمل و نقل مسافر	۱۱۰۳۰۵
۱۴,۲۷۹,۳۵۷	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	عوارض صدور، تمدید و تعویض گواهینامه	۱۱۰۳۰۹
۴۹۶,۰۶۴,۸۶۷	۳۴۷,۴۰۰,۰۰۰	عوارض ناشی از اجرای ماده ۹ قانون حمل و نقل ریلی (شهرهای بالای ۵۰۰ هزار نفر)	۱۱۰۳۱۱
۷۱۳,۹۶۸	۵۰۰,۰۰۰	عوارض حاصل از اجرای طرح‌های ترافیکی	۱۱۰۳۱۲
۱۴۲,۷۹۴	۱۰۰,۰۰۰	عوارض تردد شبانه وسایل نقلیه باری در محدوده کامیون ممنوع	۱۱۰۳۱۵
۴۹,۹۷۷,۷۵۰	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	بهای خدمات (کرایه) جایجایی مسافر توسط اتوبوس و مینی بوس و سایر وسایل نقلیه و حمل و نقل ریلی درون شهری	۱۱۰۳۱۶



ادامه جدول ۲۶

۷۱۳,۹۶۸	۵۰۰,۰۰۰	سایر	۱۱۰۳۹۰
۱,۱۵۳,۹۲۵,۹۶۰	۸۰۸,۱۰۷,۷۸۰	درآمدهای ناشی از بهره برداری از فضای شهر	۱۱۰۴۰۰
۶۲۵,۸۳۵,۶۶۵	۴۳۸,۲۸۰,۰۰۰	عوارض نوسازی	۱۱۰۴۰۱
۲۱,۴۱۹,۰۳۶	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	عوارض اسناد رسمی (حق الثبت)	۱۱۰۴۰۴
۴,۲۸۳,۸۰۷	۳,۰۰۰,۰۰۰	عوارض صدور مجوز احداث و نصب تاسیسات شهری (دکل ها ، تجهیزات و انتن های مخابراتی ، ترانسفور ماتورها و نظائر آن ها)	۱۱۰۴۰۵
۲۷۵,۰۵۶,۳۷۴	۱۹۲,۶۲۵,۱۸۰	عوارض بر مشاغل	۱۱۰۴۰۶
۳۷,۷۶۰,۳۳۲	۲۶,۴۴۴,۰۰۰	عوارض بر تابلوهای تبلیغات محیطی	۱۱۰۴۰۷
۳,۳۰۲,۰۱۶	۲,۳۱۲,۴۴۰	درآمد ناشی از خسارت وارده به اموال عمومی شهر	۱۱۰۴۰۸
۱۸۲,۷۰۰,۳۱۹	۱۲۷,۹۴۷,۱۶۰	بهاء خدمات بهره برداری از معابر و فضاهای عمومی شهری	۱۱۰۴۰۹
۳,۵۶۸,۴۱۱	۲,۴۹۹,۰۰۰	عوارض صدور، تمدید و تعویض گذرنامه	۱۱۰۴۱۰
۲۶,۸۷۳,۷۵۰	۱۸,۸۲۰,۰۰۰	درآمدهای ناشی از قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری ها و دهیاریها	۱۱۰۵۰۰
۲۶,۸۷۳,۷۵۰	۱۸,۸۲۰,۰۰۰	عوارض نقل و انتقال قطعی املاک و انتقال حق واگذاری	۱۱۰۵۰۵

• درآمد ناشی از عوارض اختصاصی

بررسی و تحلیل روند درآمد ناشی از عوارض اختصاصی شهر رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۷ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی تأثیر قابل توجه بر درآمد ناشی از عوارض اختصاصی دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

۱۳۶

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T-Value	P-Value	VIF
Constant	53968	81022	0.67	0.542	
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	1001	158	6.33	0.003	1.00

Model Summary			
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
102665	90.92%	88.65%	83.56%

Analysis of Variance					
Source	DF	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	1	4.22061E+11	4.22061E+11	40.04	0.003
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	1	4.22061E+11	4.22061E+11	40.04	0.003
Error	4	42160550743	10540137686		
Total	5	4.64222E+11			

شکل ۴۹- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی بر درآمد ناشی از عوارض اختصاصی

همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p-value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی کمتر از ۰/۰۵ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی به صورت رابطه ۲ است.

رابطه (۲)	$= 791/53967 + (375/1001) \times (\text{شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی}) = \text{درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی}$
-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

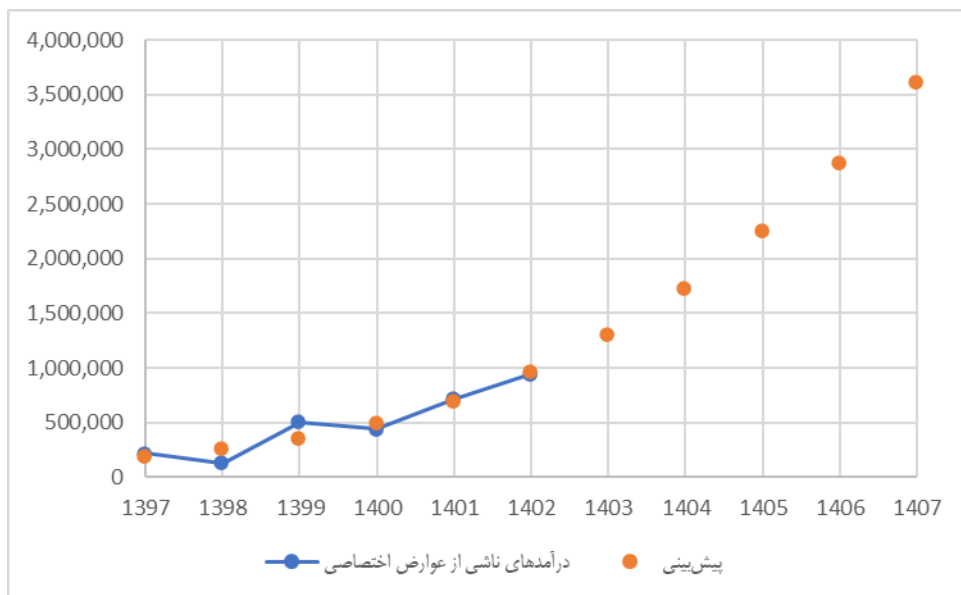
مقادیر برآوردی درآمد ناشی از عوارض اختصاصی در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.



جدول ۳۵- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۲۱۷,۸۳۷	
۱۳۹۸	۱۳۱,۶۴۰	-۳۹.۵۷
۱۳۹۹	۵۰۴,۳۸۳	۲۸۳.۱۵
۱۴۰۰	۴۴۱,۲۵۵	-۱۲.۵۲
۱۴۰۱	۷۱۴,۳۵۲	۶۱.۸۹
۱۴۰۲	۹۴۷,۰۰۸	۳۲.۵۷
۱۴۰۳	۱,۳۰۳,۳۰۳	۳۷.۶۲
۱۴۰۴	۱,۷۳۰,۶۰۱	۳۲.۷۹
۱۴۰۵	۲,۲۵۲,۵۰۵	۳۰.۱۶
۱۴۰۶	۲,۸۷۸,۴۷۳	۲۷.۷۹
۱۴۰۷	۳,۶۱۷,۹۶۸	۲۵.۶۹

روند درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۵۰- روند درآمدهای مصوب ناشی از عوارض اختصاصی و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

همانگونه که در جدول ۲۹ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان ۳۷/۶۲۳۲ درصد افزایش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی به شرح جدول زیر پیش‌بینی می‌شود.



جدول ۳۶- فرم پیش‌بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی در سال ۱۴۰۳

کد	شرح عنوان	مصوب ۱۴۰۲	پیش‌بینی ۱۴۰۳
۱۲۰۰۰۰	درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی شهرداری	۹۴۷,۰۰۷,۷۷۵	۱,۳۰۳,۳۰۲,۹۷۹
۱۲۰۱۰۰	درآمدهای اختصاصی	۹۴۷,۰۰۷,۷۷۵	۱,۳۰۳,۳۰۲,۹۷۹
۱۲۰۱۰۱	بهاء خدمات استفاده از مراکز رفاهی ، تفریحی ، فرهنگی ، ورزشی ، اجتماعی و خدماتی	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۱۴,۰۳۷,۵۷۳
۱۲۰۱۰۵	درآمد حاصل از فروش گل و گیاه و سایر محصولات	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۶۴۳,۴۸۹
۱۲۰۱۰۸	بهاء خدمات آرامستان ها	۴۰۴,۱۹۱,۱۲۵	۵۵۶,۲۶۱,۰۰۶
۱۲۰۱۰۹	بهای خدمات فضای سبز	۶۲,۰۰۰	۸۵,۳۲۶
۱۲۰۱۱۰	بهای خدمات مدیریت پسماند	۵۰۴,۶۷۱,۹۰۰	۶۹۴,۵۴۵,۹۲۵
۱۲۰۱۱۱	وجوه دریافتی ناشی از خسارات وارده به اموال اختصاصی شهرداری	۳۷,۵۰۰	۵۱,۶۰۹
۱۲۰۱۹۰	سایر	۱۲,۸۴۵,۲۵۰	۱۷,۶۷۸,۰۵۲

• خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری

بررسی و تحلیل روند درآمد ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی تأثیر قابل توجه بر درآمد ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coe f	SE Coef	T- Value	P- Value	V IF
Constant	147 429	10039 1	1.47	0.216	
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	946	196	4.82	0.009	1. 00

Model Summary			
S	R-sq	R- sq(adj)	R- sq(pred)
127	85.3	81.66%	71.10%
207	3%		

Analysis of Variance					
Source	D F	Adj SS	Adj MS	F- Value	P- Value
Regression	1	3.76427E+ 11	3.76427E+ 11	23.26	0.009
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	1	3.76427E+ 11	3.76427E+ 11	23.26	0.009
Error	4	64726645 985	16181661 496		
Total	5	4.41154E+ 11			

شکل ۵۱- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی بر درآمد ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی



همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p -value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی کمتر از $0/05$ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت به صورت رابطه ۳ است.

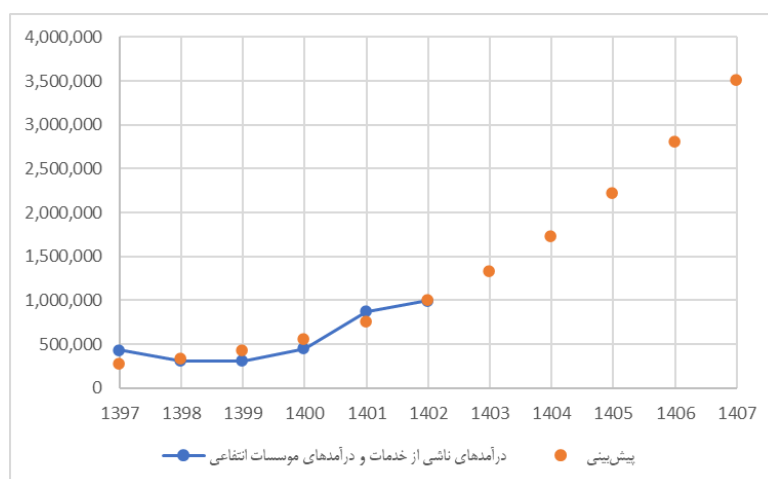
رابطه (۳)	$995/147428 - (692/945)$ (شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی) = بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

مقادیر برآوردی درآمد ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۳۷- درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۴۳۴,۷۳۵	
۱۳۹۸	۳۰۹,۸۹۰	-۲۸.۷۲
۱۳۹۹	۳۰۸,۴۲۹	-۰.۴۷
۱۴۰۰	۴۵۰,۰۵۳	۴۵.۹۲
۱۴۰۱	۸۷۰,۶۵۰	۹۳.۴۵
۱۴۰۲	۹۹۷,۰۹۰	۱۴.۵۲
۱۴۰۳	۱,۳۲۷,۲۹۲	۳۳.۱۲
۱۴۰۴	۱,۷۳۰,۸۳۰	۳۰.۴۰
۱۴۰۵	۲,۲۲۳,۷۱۲	۲۸.۴۸
۱۴۰۶	۲,۸۱۴,۸۷۲	۲۶.۵۸
۱۴۰۷	۳,۵۱۳,۲۴۵	۲۴.۸۱

روند درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۵۲- روند درآمدهای مصوب ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۷-



همانگونه که در جدول ۳۱ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان ۳۳/۱۱۶۶ درصد افزایش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به درآمدهای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت به شرح جدول زیر پیش‌بینی می‌شود.

جدول ۳۸- فرم پیش‌بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳

کد	شرح عنوان	مصوب ۱۴۰۲	پیش‌بینی ۱۴۰۳
۱۳۰۰۰۰	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	۹۹۷,۰۸۹,۶۸۰	۱,۳۲۷,۲۹۲,۱۹۵
۱۳۰۱۰۰	بهای خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری	۵۵۲,۲۴۶,۶۸۰	۷۳۵,۱۳۲,۱۷۸
۱۳۰۱۰۱	بهاء صدور مجوز حفاری، لکه گیری و ترمیم معابر	۲۵۷,۶۸۰,۰۰۰	۳۴۳,۰۱۴,۹۳۶
۱۳۰۱۰۲	بهای خدمات کارشناسی و فنی	۷۹,۱۳۵,۰۰۰	۱۰۵,۳۴۱,۸۴۶
۱۳۰۱۰۶	درآمد ناشی از خدمات پیمانکاری	۱۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۸,۹۹۳,۱۱۲
۱۳۰۱۰۷	بهای خدمات آماده سازی (تبصره ۴ ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها)	۱۰,۰۰۰	۱۳,۳۱۲
۱۳۰۱۱۰	بهای خدمات مهاجرین و اتباع خارجی	۱,۰۰۰	۱,۳۳۱
۱۳۰۱۱۱	بها خدمات جمع آوری نخاله های ساختمانی (تخریب و گودبرداری)	۴,۵۰۰,۰۰۰	۵,۹۹۰,۲۴۸
۱۱۳۰۱۱۴	بها خدمات ارائه و تصویب طرح ایمن سازی معابر در زمان عملیات کارگاهی	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۳,۲۴۶,۶۵۳
۱۳۰۱۱۵	بها خدمات حمل و نگهداری تجهیزات عملیات ساختمانی	۱۳,۹۲۰,۶۸۰	۱۸,۵۳۰,۷۴۰
۱۳۰۲۰۰	درآمد حاصل از تاسیسات شهرداری	۴۴۴,۸۴۳,۰۰۰	۵۹۲,۱۶۰,۰۱۷
۱۳۰۲۰۱	درآمد حاصل از بازیافت زباله	۱,۰۰۰,۰۰۰	۱,۳۳۱,۱۶۶
۱۳۰۲۰۲	درآمد حاصل از آگهی های تجاری و تبلیغات محیطی بر سازه های متعلق به شهرداری	۴۴۳,۸۴۳,۰۰۰	۵۹۰,۸۲۸,۸۵۱

• درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری

بررسی و تحلیل روند درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۷ نشان می‌دهد که نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه تأثیر قابل توجه بر درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T- Value	P- Value	VIF
Constant	-198007614	56356791	-3.51	0.072	
نرخ تورم	15644666	4374784	3.58	0.070	1428907.87
نرخ تورم به توان ۲	-405105	111499	-3.63	0.068	5713602.86
نرخ تورم به توان ۳	3450	935	3.69	0.066	1434039.03

Model Summary



S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
5105 7.9	96.2 6%	90.66%	0.00%

Analysis of Variance

Source	D F	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	3	1.34304E+11	44768005011	17.17	0.056
نرخ تورم	1	33338465530	33338465530	12.79	0.070
نرخ تورم به توان ۲	1	34412943480	34412943480	13.20	0.068
نرخ تورم به توان ۳	1	35497085802	35497085802	13.62	0.066
Error	2	5213823208	2606911604		
Total	5	1.39518E+11			

شکل ۵۳- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه بر درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت

همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p-value برای نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه کمتر از ۰/۱ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت به صورت رابطه ۴ است.

۱۳۶۶

$\text{رابطه (۴)} \quad \text{تورم (نرخ)} + (211/3450) \times (\text{نرخ تورم}) - (7/198007613 + 4/15644666) \times (\text{نرخ تورم}) - (4051049103) = \text{درآمدهای حاصل از وجوه و اموال}$	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

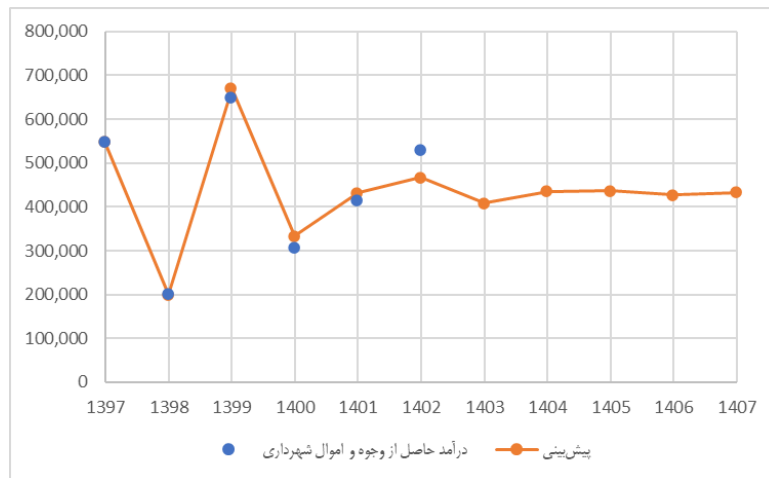
مقادیر برآوردی درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۳۹- درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۵۴۸,۱۲۰	
۱۳۹۸	۲۰۰,۷۳۵	-۶۳,۳۸
۱۳۹۹	۶۵۰,۰۹۵	۲۲۳,۸۶
۱۴۰۰	۳۰۶,۲۷۵	-۵۲,۸۹
۱۴۰۱	۴۱۵,۵۵۲	۳۵,۶۸
۱۴۰۲	۵۲۹,۳۱۵	۲۷,۳۸
۱۴۰۳	۴۰۸,۴۱۲	-۲۲,۸۴
۱۴۰۴	۴۳۵,۳۵۰	۶,۶۰
۱۴۰۵	۴۳۶,۶۵۶	۰,۳۰
۱۴۰۶	۴۲۶,۶۹۸	-۲,۲۸
۱۴۰۷	۴۳۲,۸۸۹	۱,۴۵



روند درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۵۴- روند درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

همانگونه که در جدول ۳۳ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان ۲۲/۸۴۱۴ درصد کاهش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت به شرح جدول زیر پیش‌بینی می‌شود.

جدول ۴۰- فرم پیش‌بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳

کد	شرح عنوان	مصوب ۱۴۰۲	پیش‌بینی ۱۴۰۳
۱۴۰۰۰	درآمدهای حاصل از وجوه و اموال شهرداری	۵۲۹,۳۱۴,۸۲۵	۴۰۸,۴۱۱,۸۱۹
۱۴۰۱۰	درآمد حاصل از اموال شهرداری	۵۱۰,۲۹۳,۱۲۵	۳۹۳,۷۳۴,۹۴۵
۱۴۰۱۰۱	مال الاجاره ساختمان‌ها و تاسیسات شهرداری	۳۳۷,۹۳۲,۵۰۰	۲۶۰,۷۴۳,۹۲۹
۱۴۰۱۰۳	بهاء خدمات ماشین‌آلات و تجهیزات	۱۶,۳۵۰,۶۲۵	۱۲,۶۱۵,۹۱۱
۱۴۰۱۰۵	بهاء خدمات استفاده از پارکینگ‌های عمومی	۱,۰۰۰,۰۰۰	۷۷۱,۵۸۶
۱۴۰۱۰۹	درآمد حاصل از فروش محصولات و خدمات کارخانجات شهرداری	۶۰,۰۱۰,۰۰۰	۴۶,۳۰۲,۸۶۶
۱۴۰۱۱۰	درآمد حاصل از فروش محصولات کارخانه آسفالت	۹۵,۰۰۰,۰۰۰	۷۳,۳۰۰,۶۵۴
۱۴۰۲۰۰	درآمد حاصل از وجوه شهرداری	۱۹,۰۲۱,۷۰۰	۱۴,۶۷۶,۸۷۴
۱۴۰۲۰۲	درآمد حاصل از وجوه سپرده‌های شهرداری	۱,۰۰۰,۰۰۰	۷۷۱,۵۸۶
۱۴۰۲۰۳	درآمد ناشی از حفظ قدرت خرید اسناد خزانه اسلامی	۱,۰۰۰,۰۰۰	۷۷۱,۵۸۶
۱۴۰۲۰۴	قانون رفع موانع تولید ۵۹ درآمد حاصل از اجرای ماده	۱۵,۵۲۱,۷۰۰	۱۱,۹۷۶,۳۲۴
۱۴۰۲۰۶	درآمد حاصل از کارگزاری پروژه‌های سرمایه‌گذاری	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱,۱۵۷,۳۷۹



• کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی

بررسی و تحلیل روند کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه تأثیر قابل توجه بر کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T-Value	P-Value	VIF
Constant	-200097824	33306432	-6.01	0.027	
نرخ تورم	15650569	2585464	6.05	0.026	1428907.87
نرخ تورم به توان ۲	-400785	65895	-6.08	0.026	5713602.86
نرخ تورم به توان ۳	3374	553	6.11	0.026	1434039.03

Model Summary			
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
308420	98.90%	98.16%	82.22%

Analysis of Variance					
Source	D F	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	3	70598884239	23532961413	25.85	0.037
نرخ تورم	1	33363627400	33363627400	36.64	0.026
نرخ تورم به توان ۲	1	33682914726	33682914726	36.99	0.026
نرخ تورم به توان ۳	1	33944459531	33944459531	37.28	0.026
Error	2	1821042244	910521122		
Total	5	72419926483			

شکل ۵۵- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه بر کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت



همانطور که در شکل ۳۱ مشاهده می‌شود p-value برای نرخ تورم، نرخ تورم به توان دو و نرخ تورم به سه کمتر از ۰/۰۵ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت به صورت رابطه ۵ است.

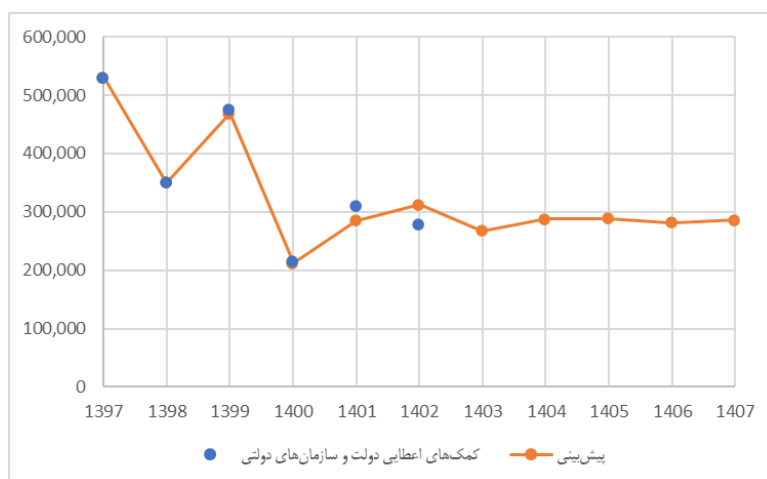
رابطه (۵)	$^3(\text{تورم نرخ}) + (912/3373)^2(\text{نرخ تورم}) - (2/200097824 - (11/15650569) + (1/15650569))(\text{نرخ تورم}) - (973/400784) = \text{کمک های اعطائی دولت و سازمان های دولتی}$
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

مقادیر برآوردی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۴۱- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۵۳۰,۰۰۰	
۱۳۹۸	۳۵۰,۰۰۰	-۳۳.۹۶
۱۳۹۹	۴۷۵,۰۰۰	۳۵.۷۱
۱۴۰۰	۲۱۵,۰۰۰	-۵۴.۷۴
۱۴۰۱	۳۱۰,۱۶۰	۴۴.۲۶
۱۴۰۲	۲۷۸,۲۳۰	-۱۰.۲۹
۱۴۰۳	۲۶۷,۸۰۱	-۳.۷۵
۱۴۰۴	۲۸۷,۹۷۸	۷.۵۳
۱۴۰۵	۲۸۱,۹۶۰	۰.۳۴
۱۴۰۶	۲۸۱,۴۸۱	-۲.۵۹
۱۴۰۷	۲۸۶,۱۲۹	۱.۶۵

روند کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۵۶- روند کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷



همانگونه که در جدول ۳۵ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان $\frac{3}{7883}$ درصد کاهش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت به شرح جدول ۲۰ پیش‌بینی می‌شود.

جدول ۴۲- فرم پیش‌بینی کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی به شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳

شرح عنوان	مصوب ۱۴۰۲	پیش‌بینی ۱۴۰۳
۱۵۰۰۰۰ کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی	۲۷۸,۲۳۰,۰۰۰	۲۶۷,۸۰۱,۰۱۷
۱۵۰۱۰۰ یارانه‌ها و کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی	۲۷۸,۲۳۰,۰۰۰	۲۶۷,۸۰۱,۰۱۷
۱۵۰۱۰۱ کمک بلاعوض دولت و یا سایر سازمانها و موسسات دولتی	۱۰۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۱,۰۶۴,۲۵۲
۱۵۰۱۰۴ کمک‌های دولت برای پروژه مشخص	۱۷۳,۲۳۰,۰۰۰	۱۶۶,۷۳۶,۷۶۵

• اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی

بررسی و تحلیل روند اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان دو تأثیر قابل توجه بر اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T- Value	P- Value	V IF
Constant	1749 913	24160 2	7.24	0.002	
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان ۲	7.262	0.628	11.56	0.000	1.00
Model Summary					
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)		
433 173	97.1 0%	96.37%	94.08%		
Analysis of Variance					
Source	D F	Adj SS	Adj MS	F- Value	P- Value
Regression	1	2.50934E+13	2.50934E+13	133.73	0.000
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان ۲	1	2.50934E+13	2.50934E+13	133.73	0.000
Error	4	7.50554E+11	1.87638E+11		
Total	5	2.58440E+13			

شکل ۵۷- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان دو بر اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی



همانطور که در شکل زیر مشاهده می‌شود p-value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان دو کمتر از ۰/۰۵ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت به صورت رابطه ۶ است.

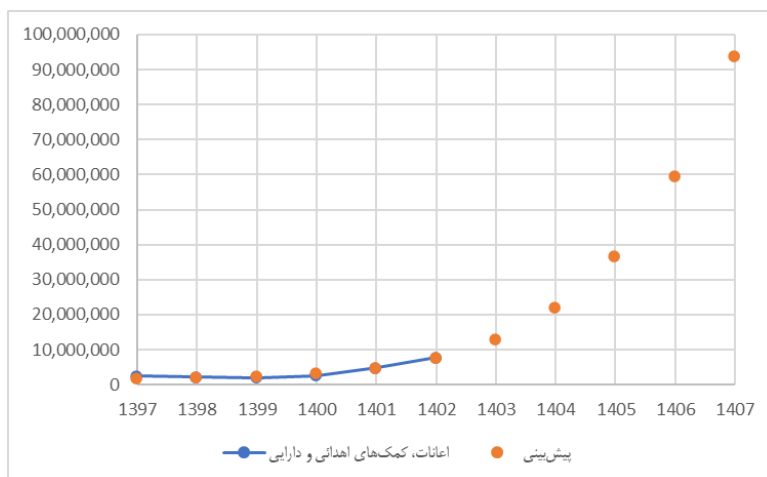
$^2 \text{ (مصرفی خدمات و کالاها بهای شاخص)} = +827/1749912(262/7) = \text{اعانات، کمک‌های اهدایی و دارایی‌ها}$	رابطه (۶)
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

مقادیر برآوردی اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۴۳- اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۷	۲,۴۱۵,۸۴۳	
۱۳۹۸	۲,۲۴۸,۴۸۵	-۶.۹۳
۱۳۹۹	۲,۰۲۱,۸۵۰	-۱۰.۰۸
۱۴۰۰	۲,۶۰۴,۰۰۹	۲۸.۷۹
۱۴۰۱	۴,۸۳۲,۳۸۵	۸۵.۵۷
۱۴۰۲	۷,۷۹۸,۹۳۲	۶۱.۳۹
۱۴۰۳	۱۳,۰۵۳,۳۲۰	۶۷.۳۷
۱۴۰۴	۲۲,۱۰۷,۵۷۰	۶۹.۳۶
۱۴۰۵	۳۶,۷۵۴,۰۱۹	۶۶.۲۵
۱۴۰۶	۵۹,۵۲۴,۴۳۱	۶۱.۹۵
۱۴۰۷	۹۳,۷۳۶,۹۹۶	۵۷.۴۸

روند درآمدهای ناشی از اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷ در شکل زیر ارائه شده است.



شکل ۵۸- روند درآمدهای مصوب ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن بر اساس سناریوی سوم در بازه زمانی ۱۴۰۷-



همانگونه که در جدول ۳۷ مشاهده می‌شود انتظار می‌رود اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ به میزان ۶۷/۳۷۳۲ درصد افزایش یابد. بر این اساس منابع درآمدی مربوط به اعانات، کمک‌های اهدائی و دارایی شهرداری رشت به شرح جدول زیر پیش‌بینی می‌شود.

جدول ۴۴- فرم پیش‌بینی منابع درآمدی مربوط به درآمدهای درآمدهای ناشی از خدمات و درآمدهای موسسات انتفاعی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۳

کد	شرح عنوان	مصوب ۱۴۰۲	پیش‌بینی ۱۴۰۳
۱۶۰۰۰۰	اعانات، کمک‌های اهدائی و دارائی‌ها	۷,۷۹۸,۹۳۱,۸۴۰	۱۳,۰۵۳,۳۱۹,۹۵۱
۱۶۰۱۰۰	اعانات و کمک‌های اهدائی	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۳,۴۷۴,۶۳۵
۱۶۰۱۰۱	خودیاری شهروندان و هدایای دریافتی	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۳,۴۷۴,۶۳۵
۱۶۰۲۰۰	درآمدهای اتفاقی که به موجب قانون وصول می‌شود	۷,۷۷۸,۹۳۱,۸۴۰	۱۳,۰۱۹,۸۴۵,۳۱۵
۱۶۰۲۰۴	هزینه تاخیر و خسارت تادیه چک	۱۰,۲۴۰,۰۰۰	۱۷,۱۳۹,۰۱۳
۱۶۰۲۰۵	جرائم کمیسیون ماده ۱۰۰	۷,۵۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۵۹۱,۴۸۴,۰۶۵
۱۶۰۲۰۶	درآمد ناشی از فروش اسناد منقوضه	۷۵۰,۰۰۰	۱,۲۵۵,۲۹۹
۱۶۰۲۱۰	جریمه حذف یا کسری پارکینگ	۲۴۳,۶۴۴,۳۴۰	۴۰۷,۷۹۵,۲۷۱
۱۶۰۲۹۰	سایر	۱,۲۹۷,۵۰۰	۲,۱۷۱,۶۶۷

• منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای

بررسی و تحلیل روند منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۹۸ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم تأثیر قابل توجه بر منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T-Value	P-Value	V IF
Constant	31468576	8455785	3.72	0.065	
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	6731	1688	3.99	0.058	1.42
نرخ تورم	-694700	195013	-3.56	0.071	1.42

Model Summary			
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
796254870	90.31%	80.61%	24.90%

Analysis of Variance					
Source	D F	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	2	1.18141E+13	5.90706E+12	9.32	0.097
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی	1	1.00797E+13	1.00797E+13	15.90	0.058



نرخ تورم	1	8.04585E+12	8.04585E+12	12.69	0.071
Error	2	1.26804E+12	6.34022E+11		
Total	4	1.30822E+13			

شکل ۵۹ - خروجی نرم افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای

همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p-value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم کمتر از ۰/۱ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری رشت به صورت رابطه ۷ است.

رابطه (۷)	$931/31468575 + (654/6730) \times (\text{شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی}) - (886/694699) \times (\text{نرخ تورم}) = \text{منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای}$
-----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

مقادیر برآوردی منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۴۵ - منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۸	۴,۲۳۴,۷۰۰	
۱۳۹۹	۹۷۵,۷۵۳	-۷۶.۹۶
۱۴۰۰	۲,۵۴۹,۷۵۵	۱۶۱.۳۱
۱۴۰۱	۲,۵۱۲,۳۲۹	-۱.۴۷
۱۴۰۲	۵,۶۸۳,۷۳۹	۱۲۶.۲۳
۱۴۰۳	۷,۶۰۸,۶۳۹	۳۳.۸۷
۱۴۰۴	۱۰,۴۲۶,۶۵۶	۳۷.۰۴
۱۴۰۵	۱۳,۹۳۲,۰۱۰	۳۳.۶۲
۱۴۰۶	۱۸,۱۵۹,۱۲۸	۳۰.۳۴
۱۴۰۷	۲۳,۱۱۷,۲۸۱	۲۷.۳۰



• منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی

بررسی و تحلیل روند منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت در بازه زمانی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ نشان می‌دهد که شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم تأثیر قابل توجه بر منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت دارد. نتایج حاصل در شکل زیر ارائه شده است.

Coefficients					
Term	Coef	SE Coef	T-Value	P-Value	V IF
Constant	85257	464531	0.18	0.866	
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان ۳	0.00783	0.00131	5.98	0.009	1.00

Model Summary			
S	R-sq	R-sq(adj)	R-sq(pred)
803395	92.26%	89.68%	2.82%

Analysis of Variance					
Source	D F	Adj SS	Adj MS	F-Value	P-Value
Regression	1	2.30691E+13	2.30691E+13	35.74	0.009
شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان ۳	1	2.30691E+13	2.30691E+13	35.74	0.009
Error	3	1.93633E+12	6.45443E+11		
Total	4	2.50054E+13			

شکل ۶۰- خروجی نرم‌افزار مینی تب در خصوص تأثیرگذاری شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و نرخ تورم بر منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی

همانطور که در شکل بالا مشاهده می‌شود p-value برای شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی به توان سه کمتر از ۰/۰۵ شده است و با توجه به ضرایب به دست آمده، مدل پیش‌بینی برای منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت به صورت رابطه ۶ است.

رابطه (۶)	$^3(\text{مصرفی خدمات و کالاها بهای شاخص}) (0.00783/0.00131) + 85257 = \text{منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی}$
-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



مقادیر برآوردی منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت در بودجه شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۴۶- منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۳۹۸	۴۵۰,۰۰۰	
۱۳۹۹	۹۰۰,۰۰۰	۱۰۰.۰۰
۱۴۰۰	۵۷۸,۰۰۰	-۳۵.۷۸
۱۴۰۱	۱,۰۰۰,۰۰۰	۷۳.۰۱
۱۴۰۲	۶,۳۰۰,۰۰۰	۵۳۰.۰۰
۱۴۰۳	۱۵,۲۸۵,۷۲۸	۱۴۲.۶۳
۱۴۰۴	۳۶,۸۲۴,۸۸۰	۱۴۰.۹۱
۱۴۰۵	۸۲,۹۲۱,۷۰۷	۱۲۵.۱۸
۱۴۰۶	۱۷۵,۷۳۴,۹۸۵	۱۱۱.۹۳
۱۴۰۷	۳۵۲,۹۷۰,۳۰۸	۱۰۰.۸۵

• جمع کل منابع شهرداری

مقادیر برآوردی جمع کل منابع شهرداری رشت بر اساس سناریوی سوم به شرح زیر است.

جدول ۴۷- جمع کل منابع شهرداری رشت و پیش‌بینی آن در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۷

سال	سناریوی سوم	درصد تغییرات نسبت به سال قبل
۱۴۰۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	
۱۴۰۱	۲۰,۲۰۰,۰۰۱	۶۱.۶۰
۱۴۰۲	۳۷,۴۰۰,۰۰۱	۸۵.۱۵
۱۴۰۳	۶۰,۴۸۱,۷۴۰	۶۱.۷۲
۱۴۰۴	۱۰۲,۸۹۳,۵۵۵	۷۰.۱۲
۱۴۰۵	۱۷۸,۰۹۴,۴۹۲	۷۳.۰۹
۱۴۰۶	۳۱۱,۰۲۶,۴۶۹	۷۴.۶۴
۱۴۰۷	۵۴۲,۹۵۶,۶۶۱	۷۴.۵۷



منابع

- اکبری، نعمت اله؛ صامتی، مجید؛ صمدی، سعید و نصرافهانی، رضا. (۱۳۸۹). الگوسازی مناسب برای تأمین مالی بخش عمومی شهری در ایران (مطالعه موردی: شهرداری اصفهان). فصلنامه تحقیقات الگوسازی اقتصادی، ۱، ۱۸۵-۱۵۵.
- برسم، لیدا؛ بهنام مغانی؛ مصطفی خبازی (۱۳۹۸)؛ ارزیابی منابع مالی شهرداری ها و امکان سنجی تأمین درآمدهای پایدار شهری مطالعه موردی شهر جیرفت، مجله جغرافیا و روابط انسانی دوره ۲، شماره ۳، زمستان ۱۳۹۸، صفحه ۱۸۱-۲۰۳
- جمشید زاده، ابراهیم (۱۳۹۲)؛ مالیات بر دارایی، مهم ترین منبع درآمد شهرداری های جنوب آسیا، مجله شهرداری ها، دوره جدید، سال سوم، شماره ۳۱
- خزایی، زهرا و شیاعی، عباس (۱۳۹۹)؛ ارزیابی نقش بازآفرینی بافت های ناکارآمد بر مدیریت توسعه در اهواز، مجله جغرافیا و روابط انسانی، دوره ۳، شماره ۲، پاییز ۱۳۹۹، صفحه ۲۵۶-۲۷۰
- خان محمدی، عصمت (۱۳۹۶). اقتصاد مقاومتی راهبرد پایدارسازی نظام درآمدی و تأمین منابع مالی شهرداری ها (مطالعه موردی: منطقه ۲۰ تهران) ، پنجمین کنفرانس ملی پژوهش های کاربردی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، تهران: دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی .
- دانش جعفری، داود و همکاران (۱۳۹۳). ارزیابی پایداری منابع مالی و درآمدی شهرداری تهران، مجله اقتصاد و مدیریت شهری، دوره ۲، شماره ۷، ۳۴-۱۵ .
- درویشی، یوسف و همکاران (۱۳۹۳)؛ نقش پایداری درآمد شهرداری ها بر توسعه پایدار شهری موردی: شهر کوهدشت، فصلنامه پژوهش نوین علوم جغرافیایی، معماری و شهرسازی شماره ۱، صص ۳۵-۵۰
- زنگنه شهرکی، سعید؛ حسینی، سیدعلی. (۱۳۹۲). مدیریت اقتصادی شهر با تأکید بر مالیات محلی و متغیرهای مؤثر بر آن (مطالعه موردی: شهر تهران). فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، (۱)، ۸۷-۱۰۶
- سهرابی، روح اله، صفری، آرزو. (۱۳۹۸). شناسایی و رتبه بندی مهم ترین روش های تأمین درآمدی پایدار شهرداری با استفاده از فنون) MCDM مطالعه موردی: شهرداری همدان. اقتصاد شهری. ۴(۲). صص ۹۱-۱۱۰
- شرزهای، غلامعلی، ماجد، وحید (۱۳۹۰)، تأمین مالی پایدار شهر، چگونگی تأمین مالی به منظور توسعه پایدار شهر، دوفصلنامه مدیریت شهری، شماره ویژه نامه بهار و تابستان، صص ۲۹۹-۳۱۶.
- شرکت مدیریت دارایی مرکزی بازار سرمایه، کتابچه الکترونیکی صکوک، ۱۴۰۲
- شرکت فرابورس ایران، مفهوم و ویژگی های اسناد خزانه اسلامی، ۱۴۰۲
- شهرداری رشت، بودجه شهرداری طی سال های ۱۳۹۲-۱۴۰۱
- لاله پور، منیژه (۱۳۹۳)؛ تبیین رابطه نظام تأمین منابع مالی مدیریت شهری تهران با سازمان یابی کالبدی فضایی آن، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، شماره ۶
- کریمی، نسربین، مؤیدفر، رزیتا. (۱۳۹۵). بهینه سازی روش های تأمین مالی شهرداری ایلام: رهیافت MCDM و برنامه ریزی خطی. اقتصاد شهری. (۱)۱. صص ۷۷-۹۸



- مرکز پژوهش های مجلس، قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری ها و دهیاری ها، ۱۴۰۲
- مسگری، سمیه و همکاران (۱۳۹۷). بررسی عوامل موثر بر درآمد شهرداری ها و ارائه راهبردهای مناسب به منظور ایجاد درآمد پایدار، تحقیقات جغرافیایی، دوره ۳۳، شماره ۲، ۸۹-۷۳.
- مهر افزون، محمد (۱۳۹۶)؛ تبیین نقش توزیع خدمات شهری در توسعه اقتصاد شهری مطالعه موردی شهر بروجرد، نشریه چشم انداز جغرافیایی زاگرس، شماره ۹، دوره ۳۳
- نثاری، رضا و منتظری، رسول و حسین زاده، نعمت، (۱۳۹۴)، راهبردهای تأمین منابع مالی پایدار شهرداری تهران در برنامه پنج ساله، با تأکید بر سیاست های ابلاغی اقتصاد مقاومتی
- وثوقی فاطمه، مظفری غلامحسین، پاپلی یزدی محمدحسین، حاتمی نژاد حسین. (۱۳۹۵). ارائه الگوی پایدارسازی نظام درآمدی و تأمین منابع مالی شهرداری ها (مطالعه موردی: شهرداری تهران). فصل نامه تحقیقات جغرافیایی. ۳۱ (۴) . صص ۲۴-۴۴
- واعظی، سید علی و جلیلی مهربانی، مهدی (۱۳۹۵)؛ جایگاه سرمایه های خصوصی در مدیریت اقتصاد پایدار شهری، مجله اقتصادی، سال شانزدهم، دوره ۹.
- یاری، حمید. (۱۳۹۰). مروری بر روش های تأمین مالی و سرمایه گذاری در پروژه های شهرداری تهران: انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، راه دان.

برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مرحله ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر

سند ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر

کارفرما

شهرداری رشت



مشاور

دانشگاه گیلان



ویرایش سوم

اسفندماه ۱۴۰۲



شناسنامه سند ششم

عنوان طرح	برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت
سند	ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر
ویرایش	سوم
کد سند	ب.ر.ع - ۳/۶/۱۴۰۲۱۲
مجری طرح	دانشگاه گیلان
مدیر پروژه	دکتر علی‌اکبر سالاری‌پور
دبیر اجرایی	دکتر حمیدرضا آزمون
دستیار پروژه	سارا نیکمرد نمین
مشاور اقتصادی	دکتر فرزاد رحیم‌زاده
کارشناسان	زهرا احمدی، شبنم دادو، عرفان خانی، نسترن مردکاری، مرجان عالمی



پیشگفتار

امروزه پاسخ به مسائل و چالش‌های درونی و بیرونی شهرها به‌خصوص در کلان‌شهرها، تبدیل به مهم‌ترین و اصلی‌ترین دغدغه مدیریت شهری شده است. کلان‌شهر رشت با توجه به ایفای نقشی مهم در مسیر شرق به غرب خزر و همچنین حلقه‌ای ارتباطی میان خطه شمال کشور و پایتخت ایران، از اهمیت بالایی برخوردار است که همین امر ضرورت توجه ویژه به برنامه‌ها و پروژه‌های این شهر را رقم می‌زند. برنامه‌ریزی (در تمامی سطوح خود) ابزاری است که در تمامی کشورهای توسعه‌یافته کلید اصلی گذر از بحران‌های شهری بوده است و همچنین در کشورهای در حال توسعه نیز همچون پلی برای گذار از شرایط نامطلوب و رسیدن به کیفیت مطلوب قلمداد می‌شود. از سوی دیگر ایجاد ارتباط میان چشم‌انداز پیش‌روی یک شهر و آنچه در شهر تحت عنوان پروژه‌های عملیاتی رقم می‌خورد از اهمیت بالایی برخوردار است و منجر به شکل‌گیری یک برنامه منسجم خواهد شد. در این میان مطابق با ماده ۱۵ قانون نوسازی شهری، شهرداری‌ها مکلف هستند که با راهنمایی وزارت کشور، برنامه‌های عملیاتی نوسازی و عمران و اصلاحات شهر را برای مدت پنج سال با اتکا به نقشه جامع شهر تدوین کنند و پس از تصویب شورای شهر و تأیید وزارت کشور نسبت به اجرای طرح‌های این برنامه اقدام کنند. این سند مبتنی بر «دستورالعمل تهیه، تصویب، اجرا و پایش برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری» مصوب آذرماه ۱۴۰۱، با رویکرد برنامه‌ریزی شهری مشارکتی با شعار «برنامه‌ریزی با مردم نه برای مردم» و با تأکید بر درایی‌ها و ظرفیت‌های موجود در شهر در دو سطح راهبردی (سطح شهری) و عملیاتی (سطح سازمان‌های مدیریت شهری) تهیه شده است؛ در سطح راهبردی، این برنامه پاسخی به نیاز مدیریت شهری در کشور در راستای تدوین برنامه‌ای فراگیر با محتوای اقتصادی، اجتماعی و مشارکت‌محور است که در واقع با یاری به برنامه‌های توسعه کالبدی (طرح جامع و تفصیلی) به رفع مسائل شهر خواهد پرداخت و در سطح عملیاتی نیز با بررسی ویژگی‌های ساختاری و محتوایی مدیریت شهری رشت به دنبال آن است که برنامه‌هایی منطبق با ظرفیت و توانایی شهر و در جهت پاسخگویی و اجرا ارائه شوند. گام‌های فرایند طی شده در این میان به شرح زیر است:

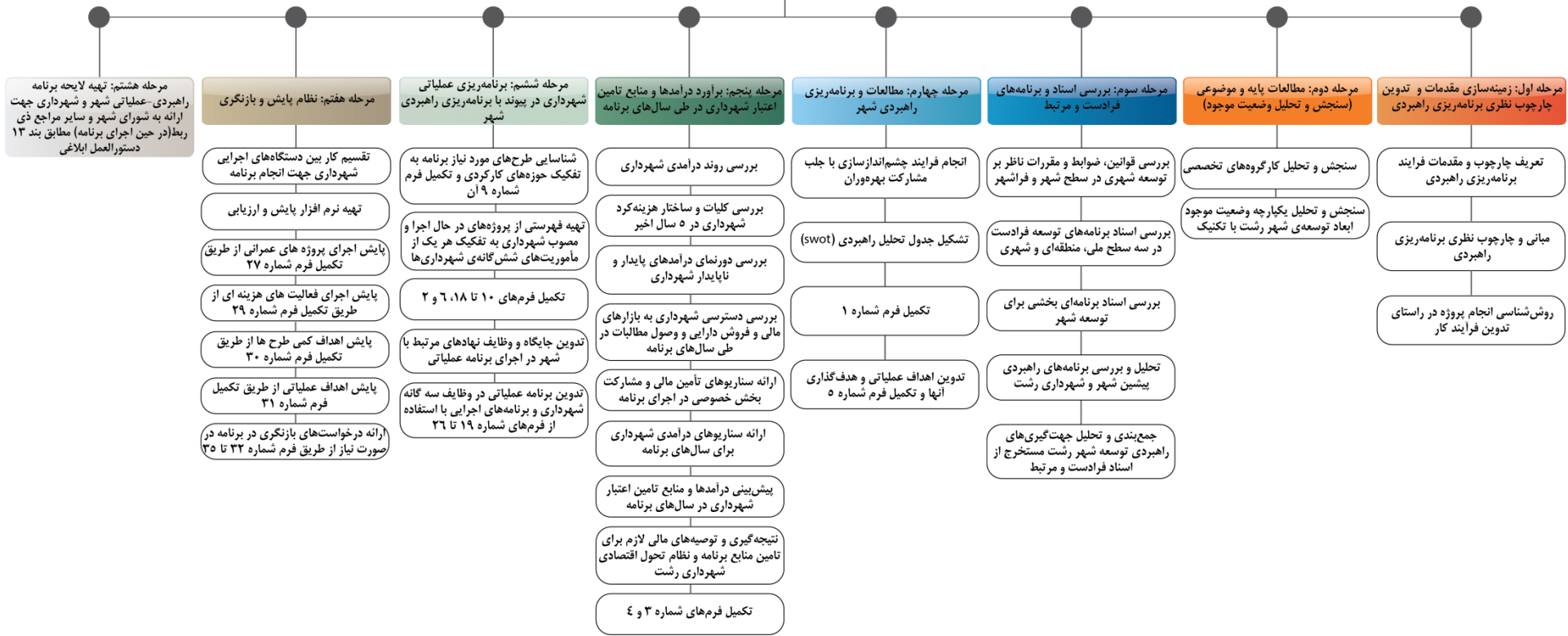


گام‌های تهیه طرح

برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت



مراحل مطالعات برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت



مراحل تهیه طرح



فهرست مطالب

۶- مرحله ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر ۱۳۷۸

۱-۶- تطبیق پروژه‌های شهرداری رشت و مشاور ۱۳۸۴

۲-۶- شناسایی طرح‌های موردنیاز برنامه به تفکیک حوزه‌های کارکردی در اتصال با سیاست‌ها و راهبردهای برنامه و تشریح ارتباط سلسله‌مراتبی چشم‌انداز، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها و تکمیل فرم شماره ۷ دستورالعمل و در صورت نیاز به تعریف طرح جدید، تکمیل فرم شماره ۹ آن ۱۴۱۹

۳-۶- تهیه فهرستی از پروژه‌های در حال اجرا و مصوب شهرداری به تفکیک هر یک از مأموریت‌های شش‌گانه‌ی شهرداری‌ها ۱۴۲۱

۴-۶- ارائه شناسنامه و مشخصات تفصیلی پروژه‌ها و تکمیل فرم شماره ۱۰ ۱۴۳۵

۵-۶- ارائه مشخصات فعالیت‌های هزینه‌ای وظایف خدمات اداری و خدمات شهری و تکمیل فرم شماره ۱۱ ۱۴۳۷

۶-۶- اولویت‌بندی پروژه‌های عمرانی با تکمیل فرم‌های شماره ۱۲ تا ۱۷ ۱۴۳۹

۷-۶- تدوین پروژه‌های درآمدزا جهت افزایش منابع پایدار درآمدی ۱۴۴۶

۸-۶- تعیین اولویت پروژه‌ها با استفاده از فرم شماره ۱۸ ۱۴۴۸

۹-۶- تعیین اهداف کمی طرح‌ها با استفاده از فرم شماره ۶ ۱۴۴۹

۱۰-۶- تکمیل درختواره اجزای برنامه با تکمیل فرم شماره ۲ ۱۴۷۱

۱۱-۶- تدوین جایگاه و وظایف نهادهای مرتبط با شهر در اجرای برنامه عملیاتی (محیط زیست، بهداشت و درمان، راه و شهرسازی، آموزش و پرورش، رفاه اجتماعی، صنایع، آموزش عالی و نهادهای اقتصادی و اجتماعی مرتبط) ۱۴۹۳

۱۲-۶- تدوین برنامه عملیاتی در وظایف سه‌گانه شهرداری و برنامه‌های اجرایی با استفاده از فرم‌های شماره ۱۹ تا ۲۶ ۱۴۹۷

فهرست شکل‌ها

شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی ۱۳۷۸

شکل ۲- سلسله‌مراتب سطوح برنامه از کلی به جزئی ۱۳۷۹

شکل ۳- درختواره مأموریت تا فعالیت و پروژه به تفکیک طبقه‌بندی مصارف بودجه ۱۳۸۱

شکل ۴- ارتباط هم‌پیوند اجزا و سطوح برنامه ۱۳۸۱

شکل ۵- نمونه درختواره اجزای برنامه برای یک پروژه در حوزه اجتماعی و فرهنگی ۱۳۸۲

شکل ۶- نمونه درختواره اجزای برنامه برای یک پروژه در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک ۱۳۸۲

شکل ۷- الگوواره کمی‌سازی ۱۴۴۹



شکل ۸- پیش‌بینی نهادهای همکار..... ۱۴۹۴

فهرست جداول

- جدول ۱- تعاریف شیوه‌نامه..... ۱۳۷۹
- جدول ۲- فرم شماره ۱: درختواره گزاره، اهداف کلان، راهبرد، سیاست‌های اجرایی..... ۱۳۸۳
- جدول ۳- طرح‌ها و پروژه‌های نوآور مشاور..... ۱۳۸۴
- جدول ۴- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت کالبدی- شهرسازی- برنامه بازآفرینی فضاهای شهری..... ۱۳۸۹
- جدول ۵- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت کالبدی- شهرسازی- برنامه طرح‌های توسعه و تفصیلی شهری..... ۱۳۸۹
- جدول ۶- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت کالبدی- شهرسازی- برنامه زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری)..... ۱۳۹۰
- جدول ۷- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری فضای سبز شهری..... ۱۳۹۰
- جدول ۸- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری آرامستان‌ها..... ۱۳۹۰
- جدول ۹- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند..... ۱۳۹۱
- جدول ۱۰- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری تاسیسات شهری..... ۱۳۹۱
- جدول ۱۱- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی..... ۱۳۹۱
- جدول ۱۲- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری..... ۱۳۹۲
- جدول ۱۳- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه طرح‌های هدایت آب‌های سطحی..... ۱۳۹۲
- جدول ۱۴- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه تهیه و اجرای طرح‌های ایمنی و کاهش خطرپذیری شهر..... ۱۳۹۳
- جدول ۱۵- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش نشانی..... ۱۳۹۳
- جدول ۱۶- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه ارتقاء تاب آوری شهری، مدیریت بحران و پدافند غیر عامل..... ۱۳۹۳
- جدول ۱۷- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه زیر ساخت‌های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث)..... ۱۳۹۴



- جدول ۱۸- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)
- جدول ۱۹- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)
- جدول ۲۰- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)
- جدول ۲۱- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)
- جدول ۲۲- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل عمومی
- جدول ۲۳- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه و ساماندهی پارکینگ ها
- جدول ۲۴- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های مسافری شهری
- جدول ۲۵- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه سامانه های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر.
- جدول ۲۶- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فنآوریهای نوین
- جدول ۲۷- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فنآوریهای نوین
- جدول ۲۸- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه تحول اداری و مدیریت عملکرد
- جدول ۲۹- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه توسعه درآمدهای پایدار
- جدول ۳۰- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی- برنامه ساماندهی آسیب دیدگان اجتماعی و متکدیان
- جدول ۳۱- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی- برنامه طرحهای گردشگری و فرهنگی
- جدول ۳۲- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی- برنامه توسعه زیرساخت ها، ظرفیت ها و فعالیتها و طرحهای فرهنگی
- جدول ۳۳- بودجه‌ریزی به تفکیک پروژه‌ها
- جدول ۳۴- نمونه فرم ۷
- جدول ۳۵- پروژه‌های شهرداری رشت بازه سال ۱۳۹۷-۱۴۰۲



- جدول ۳۷ - نمونه فرم ۱۰ ۱۴۳۶
- جدول ۳۸ - نمونه فرم شماره ۱۱ ۱۴۳۸
- جدول ۳۹ - متغیرهای اولویت بندی ۱۴۳۹
- جدول ۴۰ - نمونه فرم شماره ۱۲: اولویت بندی پروژه های کارکرد اجتماعی و فرهنگی (تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق شهر رشت) ۱۴۴۰
- جدول ۴۱ - نمونه فرم شماره ۱۳: اولویت بندی پروژه های کارکرد حمل و نقل و ترافیک (پروژه توسعه، تجهیز و بهسازی پایانه ها) ۱۴۴۱
- جدول ۴۲ - نمونه فرم شماره ۱۴: اولویت بندی پروژه های کارکرد خدمات (پروژه بهسازی رودخانه ها و فضای پیرامونی) ... ۱۴۴۲
- جدول ۴۳ - نمونه فرم شماره ۱۵: اولویت بندی پروژه های کارکرد ایمنی و مدیریت بحران (پروژه هایمن سازی ساختمان های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی) ۱۴۴۳
- جدول ۴۴ - نمونه فرم شماره ۱۶: اولویت بندی پروژه های کارکرد شهرسازی و معماری (پروژه احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین سازمانی) ۱۴۴۴
- جدول ۴۵ - نمونه فرم شماره ۱۷: اولویت بندی پروژه های کارکرد خدمات مدیریت (پروژه تدوین بسته های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری) ۱۴۴۵
- جدول ۴۶ - نمونه فرم ۱۸ ۱۴۴۸
- جدول ۴۷ - شاخص های برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت ۱۴۵۰
- جدول ۴۸ - فرم شماره ۶: اهداف کمی طرح های برنامه عملیاتی - تکمیل اهداف کمی طرح ۱۴۵۵
- جدول ۴۹ - فرم ۲ - گزاره های چشم انداز، اهداف کلان، راهبردها و سیاست ها، طرح ها و پروژه ها/ فعالیت های برنامه عملیاتی شهرداری ۱۴۷۲
- جدول ۵۰ - جایگاه مدیریت یکپارچه در برنامه عملیاتی شهرداری ۱۴۹۳
- جدول ۵۱ - نهادهای همراه در طرح های نیازمند هماهنگی بین سازمانی برای عملکرد مناسب تر ۱۴۹۵
- جدول ۵۲ - فرم شماره ۱۹: فهرست پروژه های برنامه عملیاتی حوزه ستادی / منطق / ناحیه ... به ترتیب امتیاز و اولویت (مبالغ به یک هزار ریال) ۱۴۹۷
- جدول ۵۳ - فرم شماره ۲۰: فهرست فعالیت های هزینه ای برنامه عملیاتی حوزه ستادی / منطقه / ناحیه به ترتیب اعتبار مورد نیاز (مبالغ به یک هزار ریال) ۱۵۰۲
- جدول ۵۴ - فرم شماره ۲۱: سرجمع اعتبار مورد نیاز پروژه های برنامه عملیاتی حوزه ستادی / منطقه / ناحیه به تفکیک اولویت و منابع تامین مالی (مبالغ به یک هزار ریال) ۱۵۱۲

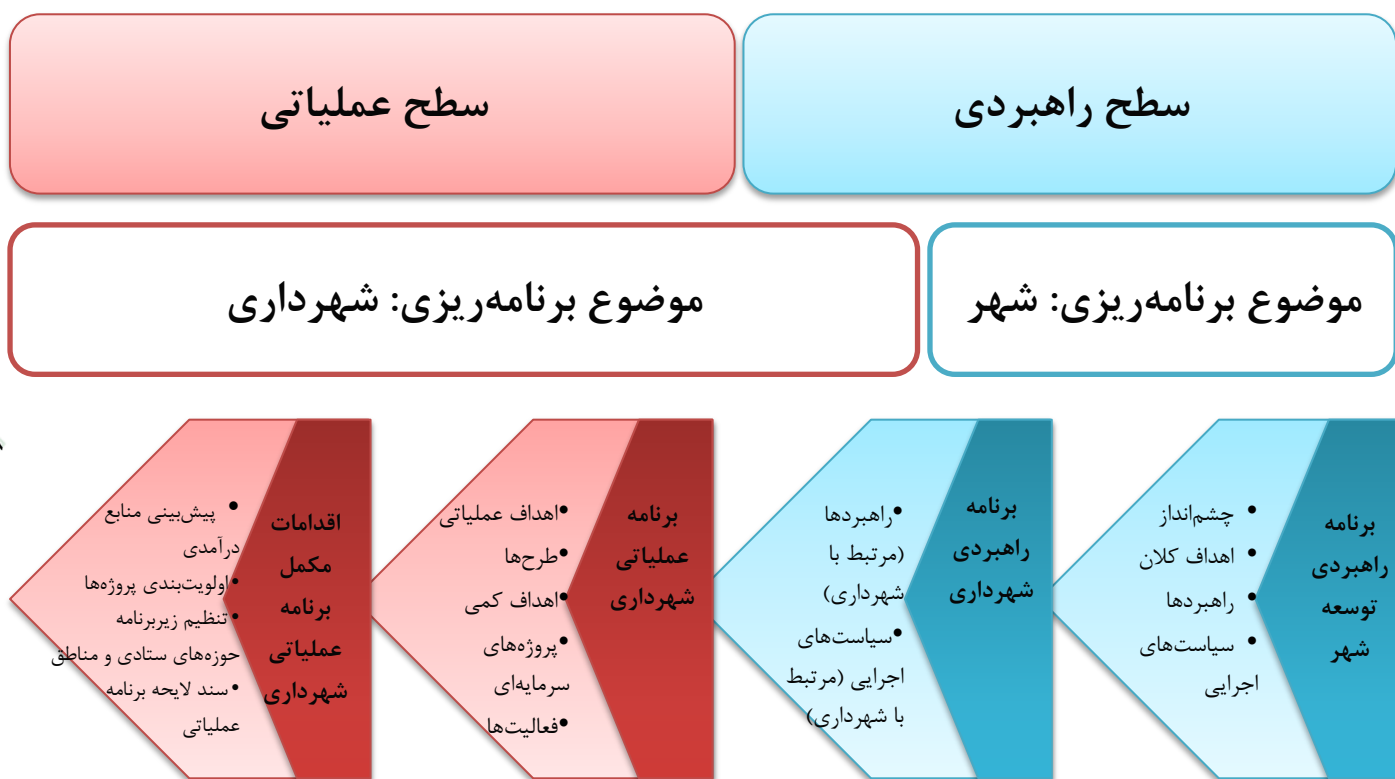


- جدول ۵۵- فرم شماره ۲۲..... ۱۵۱۳
- جدول ۵۶- فرم شماره ۲۳: اعتبار کل مورد نیاز برنامه عملیاتی به تفکیک زیربرنامهها (ارقام به هزار ریال)..... ۱۵۲۰
- جدول ۵۷- فرم ۲۴: اعتبار کل مورد نیاز فعالیت‌های هزینه‌ای برنامه عملیاتی به تفکیک مأموریت (ارقام به هزار ریال). ۱۵۲۱
- جدول ۵۸- فرم ۲۵: اعتبار کل مورد نیاز پروژه‌های سرمایه‌ای برنامه عملیاتی به تفکیک زیربرنامهها (ارقام به هزار ریال)..... ۱۵۲۲
- جدول ۵۹- فرم شماره ۲۶ : اعتبار مورد نیاز برنامه به تفکیک زیربرنامهها، سال‌های برنامه و منبع تامین اعتبار (ارقام به هزار ریال)..... ۱۵۲۳

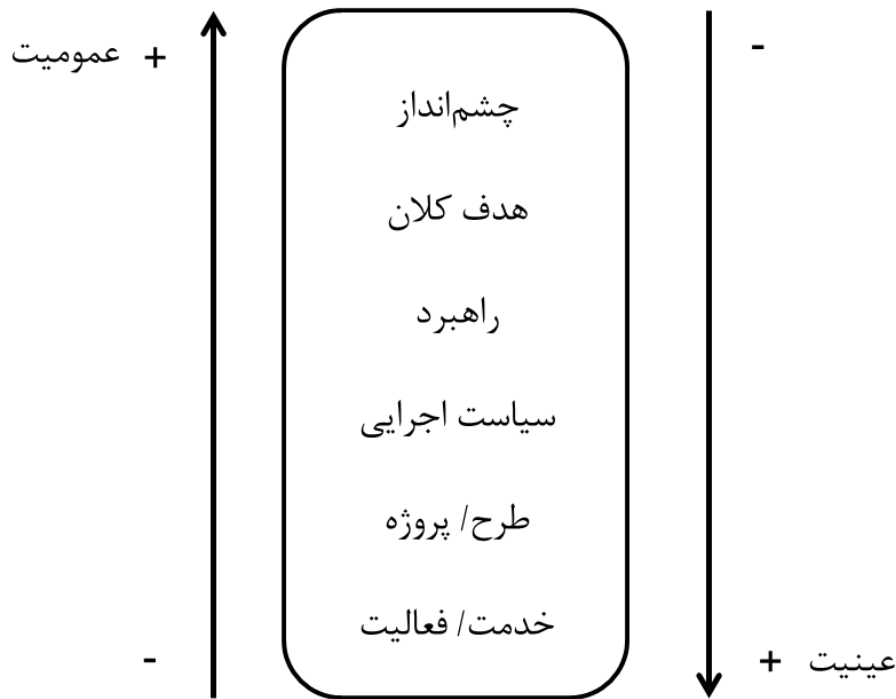


۶- مرحله ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر

با مروری بر جایگاه برنامه راهبردی- عملیاتی شهر، مشخص است که برنامه در دو سطح راهبردی با افق بیست‌ساله و عملیاتی با افق پنج‌ساله تدوین می‌گردد. در گام چهارم برنامه راهبردی، بر اساس شناسایی ظرفیت‌ها، استعدادها، ارزش‌ها و اولویت‌های حاکم بر شهر رشت، چشم‌انداز بیست‌ساله شهر تدوین شد و در ادامه آن اهداف کلان، راهبردها، اهداف عملیاتی و سیاست‌های اجرایی نیز مشخص شدند که در ادامه ارائه شده است. در گام بعد نیاز است که وارد سطح عملیاتی شده و برنامه عملیاتی شهرداری رشت با تکیه بر چشم‌انداز، اهداف، راهبردها و سیاست‌های گام چهارم تدوین شوند و برنامه‌ای مدون برای پنج سال آتی شهرداری رشت به دست آید.



شکل ۱- تفکیک سطوح راهبردی و عملیاتی



شکل ۲- سلسله مراتب سطوح برنامه از کلی به جزئی

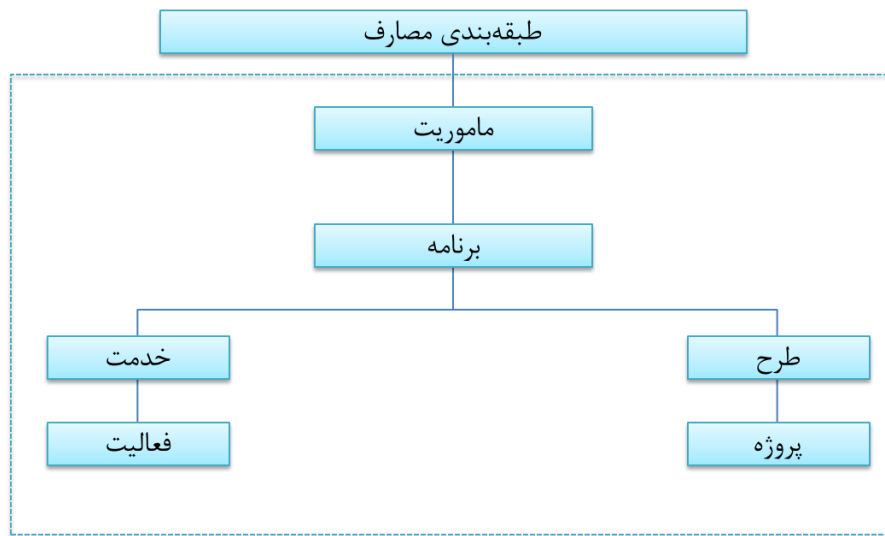
تعاریف هر یک از موارد بر اساس شیوه نامه تدوین برنامه به شرح زیر است:

جدول ۱- تعاریف شیوه نامه

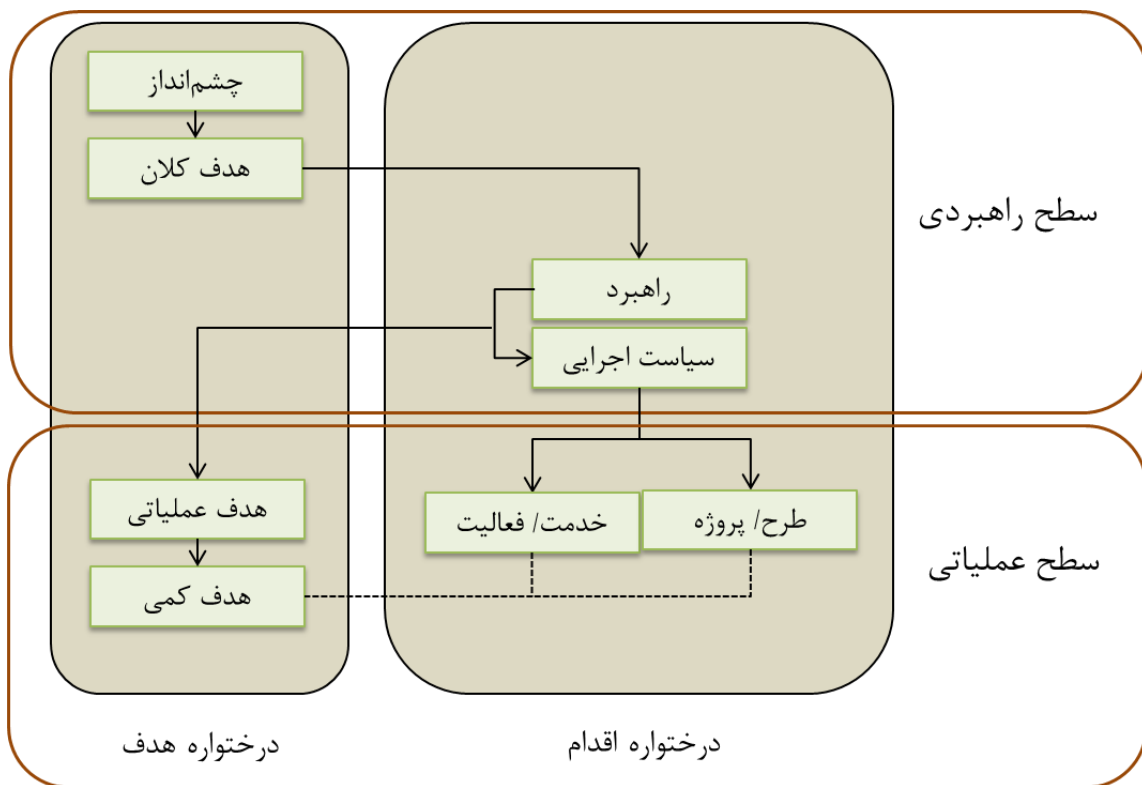
تعریف	معادل	مورد
توصیف روشن و فشرده ای از حیات مدنی که شهر در آینده و پس از به فعلیت درآمدن کلیه ظرفیت های بالقوه اش پیدا می کند. سه ویژگی عمده چشم انداز: - روشن و فشرده بودن - معطوف به آینده بودن - به فعلیت درآوردن تمامی توان های بالقوه شهر	Vision	چشم انداز
- اهداف کلان نقش ترجمه زبان هیجانی و مطلوب گرایانه چشم انداز به زبان برنامه و واقعیت را ایفا می کنند. - اهداف کلان بیانگر مقاصدی هستند که با تحقق آن ها، گزاره های مندرج در بیانیه چشم انداز محقق می شود. - ترجمه چشم انداز به زبان برنامه.	Goal	هدف کلان
- مجموعه خط مشی هایی که راه رسیدن به اهداف و به تبع آن، چشم اندازها را مشخص می سازند، راهبرد می گویند. - راهبرد؛ انتخاب یک مسیر از بین کلیه مسیرهایی که فراروی مدیریت برای حصول به اهداف قرار دارد.	Strategy	راهبرد
- اهداف عملیاتی متناظر با هر راهبرد تعریف می شوند و به بیان صریح تر و دقیق شده راهبردها هستند. - هدف عملیاتی یک شاخص قابل اندازه گیری درباره نتیجه نهایی یک خدمت یا فعالیت است که انتظار می رود در راستای تحقق راهبردها در یک بازه زمانی معین قابل دستیابی باشد. - اهداف عملیاتی از طرف دیگر با سیاست ها تناظر دارند. - اهداف عملیاتی سطح بالادست هدف های کمی طرح ها هستند و تحقق هدف های کمی طرح ها باید منجر به تحقق اهداف عملیاتی گردد.	Objective	هدف عملیاتی
- شاخص هایی که به صورت ملموس و کمی قابل اندازه گیری بوده و برای افق زمانی مشخص عدد خاصی برای شاخص، به عنوان هدف تعیین می شود.	Target	هدف کمی



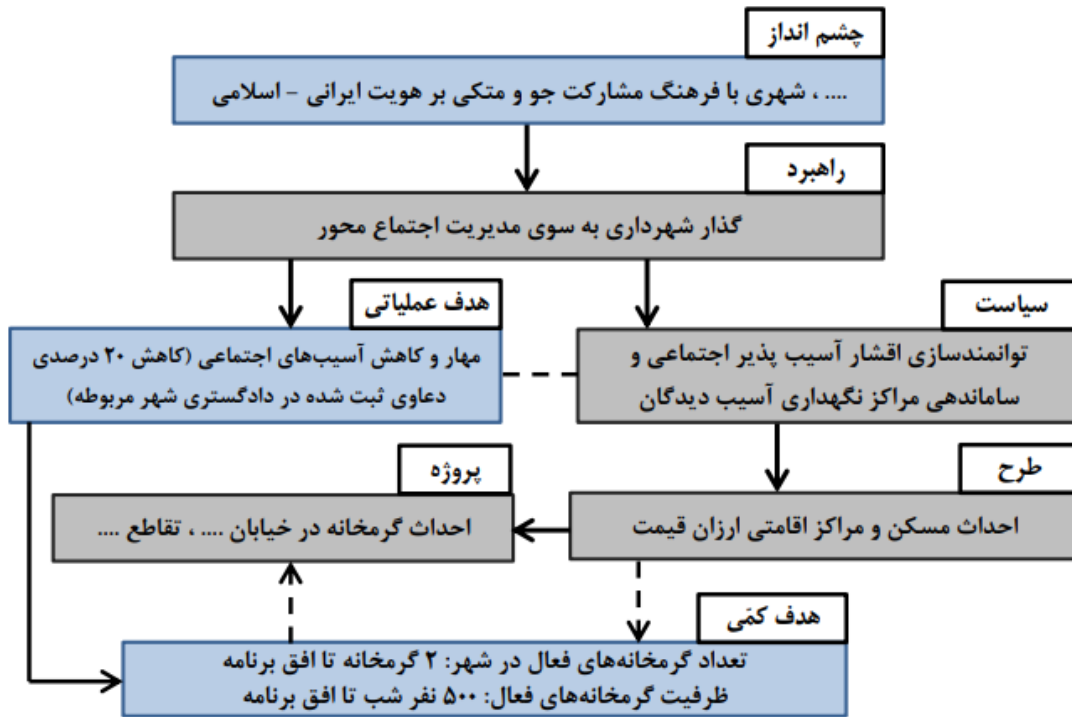
مورد	معادل	تعریف
		<ul style="list-style-type: none"> - اهداف کمی برای طرح‌ها تعریف می‌شوند. - اهداف کمی طرح‌ها از یک طرف تحقق طرح‌ها را می‌سنجند و از طرف دیگر پایین دست اهداف عملیاتی هستند. - اهداف کمی سه کارکرد عمده دارند: <ul style="list-style-type: none"> ▪ نمایش نیت بلندمدت مراجع برنامه‌ریزی؛ ▪ ارائه راهنمایی روشن برای توسعه و ارزیابی سیاست‌ها؛ ▪ عملکرد به‌عنوان معیاری برای اندازه‌گیری موفقیت طرح‌های پیشنهادی.
سیاست اجرایی	Policy	<ul style="list-style-type: none"> - مجموعه تصمیماتی که از سوی نظام مدیریت برای هموارسازی اجرای راهبرد اتخاذ می‌شوند. - سیاست، مجموعه‌ای از تدابیر قانونی، فنی، اجرایی و مالی است که اتخاذ آن تسهیلات لازم جهت تحقق راهبردها را فراهم می‌سازد.
برنامه	Plan	<ul style="list-style-type: none"> - مجموعه‌ای از راهکارها و سازوکارهای معین برای تحقق چشم‌انداز و راهبردهای تعیین شده توسط مراجع فرادست در بازه زمانی معین و منابع مشخص. مانند: «برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری»، «برنامه حمل‌ونقل و ترافیک»، «برنامه توسعه فضاهای فرهنگی شهر» و «برنامه مدیریت پسماندها». - برنامه‌های بخشی موجود می‌توانند در تعریف پروژه و فعالیت‌ها و ارائه اهداف عملیاتی و اهداف کمی و طرح‌ها مورد استفاده قرار گیرند.
طرح	Program	<ul style="list-style-type: none"> - مجموعه عملیات مشخصی هستند که بر اساس مطالعات توجیهی، فنی، اقتصادی و اجتماعی توسعه شهر انجام می‌شود و با اعتبار معین برای تحقق بخشیدن به سیاست‌های اجرایی اجرا می‌شود. - هر طرح از یک یا چند پروژه تشکیل می‌گردد. - طرح در برنامه عملیاتی شهرداری با نظام بودجه سالانه شهرداری مشترک است و به‌عنوان حلقه پیوند برنامه عملیاتی و بودجه شهرداری ایفای نقش می‌کند.
پروژه	Project	<ul style="list-style-type: none"> اقداماتی زمان‌مند برای تحقق یک تعهد، ایجاد یک محصول یا ارائه خدمات مشخص. پروژه دارای شش ویژگی اصلی است: <ul style="list-style-type: none"> - یک کار منحصربه‌فرد، جدید و غیرتکراری است؛ - برای تحقق یک نتیجه عینی انجام می‌شود. بعد از تکمیل پروژه، این نتیجه در قابل یک محصول، ارائه یک خدمت یا تعهد باید به‌طور ملموس قابل تحویل باشد؛ - زمان‌مند است، یک نقطه شروع و پایان مشخص داشته و مدت‌زمان انجام آن محدود است؛ - باید بتوان آن را به «بسته‌های کاری» مشخص تقسیم نمود و هر یک از آن‌ها دارای زمانی محدود بوده و وابستگی خاصی بین آن‌ها برقرار است؛ - هر یک از این بسته‌های کاری نیازمند منابع مالی، انسانی و مصرفی مختلفی هستند؛ - بودجه آن محدود و قابل پیش‌بینی است. خروجی اجرای هر پروژه یک محصول (کالا یا خدمت) است که زیرمجموعه یک طرح تلقی شده و بخشی از سیاست‌های اجرایی را محقق می‌کند.
خدمت	Program	<ul style="list-style-type: none"> مجموعه‌ای از فعالیت‌های جاری است که توسط واحدهای اجرایی ذی‌ربط طی مدت معین با اعتبار معین برای نگهداشت شهر، انجام امور جاری و تحقق بخشیدن به هدف‌های برنامه انجام می‌شود. شهرداری‌ها موظف‌اند نسبت به تدوین جدول طرح‌ها و خدمات موردنظر خود بر اساس مأموریت‌های شش‌گانه و برنامه‌های مصوب مرتبط با هر مأموریت اقدام نمایند.
فعالیت	Activity	<ul style="list-style-type: none"> عبارت از کلیه عملیات مستمری که مرتبط با بهره‌برداری از امکانات فعلی و «حفظ وضع موجود» است. معمولاً فعالیت‌ها مستلزم تأمین از محل هزینه‌های جاری سازمان است؛ مانند فعالیت‌های نگهداری خیابان و پیاده‌روها، انجام امور حسابداری، آموزش کارکنان، نگهداری ناوگان حمل‌ونقل عمومی، تولید نهال و بذر و سایر خدمات مستمر.



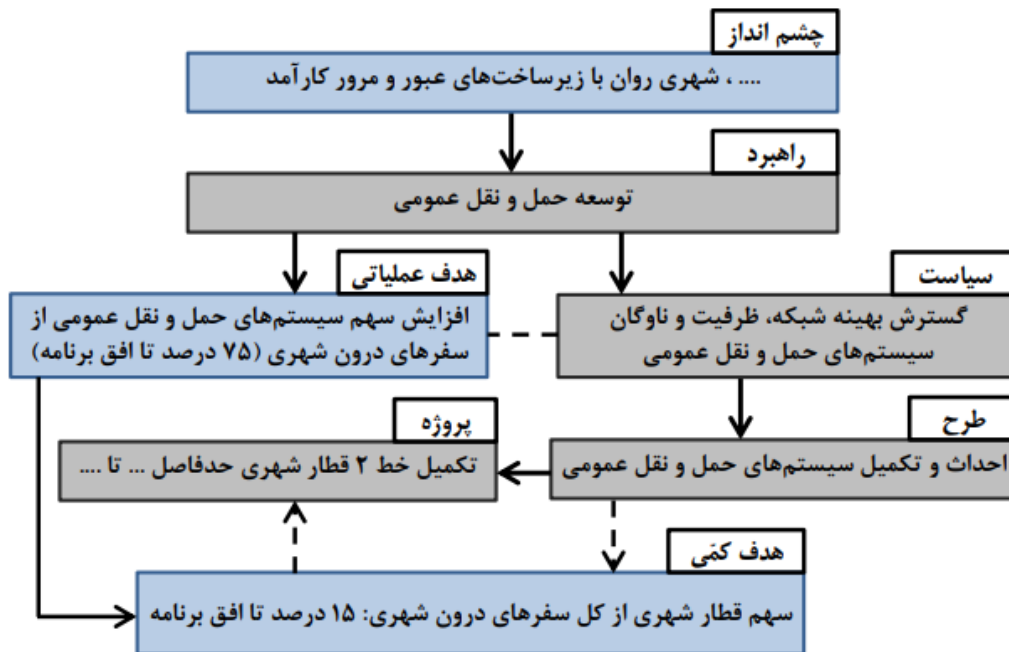
شکل ۳- درختواره مأموریت تا فعالیت و پروژه به تفکیک طبقه‌بندی مصارف بودجه



شکل ۴- ارتباط هم‌پیوند اجزا و سطوح برنامه



شکل ۵- نمونه درختواره اجزای برنامه برای یک پروژه در حوزه اجتماعی و فرهنگی



شکل ۶- نمونه درختواره اجزای برنامه برای یک پروژه در حوزه حمل و نقل و ترافیک



جدول ۲- فرم شماره ۱: درختواره گزاره، اهداف کلان، راهبرد، سیاست‌های اجرایی

کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی
۱	رشت، شهری با مدیریت یکپارچه، شفاف و پاسخگو	۱	ارتقای مولفه‌های مدیریت شهری یکپارچه	۱	ایجاد نظام تعاملی و هماهنگ بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان و گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف	۱	ایجاد حلقه میانی بین مدیریت شهری و نهادهای خدمات‌رسان شهری
		۲	ارتقای مؤلفه‌های حکمروایی خوب شهری	۱	ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری	۱	ایجاد زیرساخت لازم برای تحقق طرح‌های توسعه شهری
						۱	اتخاذ رویکرد برنامه‌محوری در مدیریت شهری
۲	رشت، شهری با حمل‌ونقل پایدار، سبز (و پیاده‌مدار)	۱	ارتقای مولفه‌های پایداری در شبکه حمل‌ونقل	۱	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی یکپارچه از الگوهای حمل‌ونقلی شهر	۱	اتخاذ رویکرد یکپارچه و عدالت‌محور در شبکه حمل‌ونقل شهر رشت
		۲	ارتقای فرهنگ ترافیکی شهر رشت	۱	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت	۲	گسترش دسترسی‌پذیری به حمل‌ونقل عمومی و شخصی
		۳	ارتقای کیفیت منظر شهری رشت	۱	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری	۱	توسعه کارایی حمل‌ونقل عمومی
		۲	ارتقای کیفیت محیطی شهر رشت	۱	ایجاد شبکه حمل‌ونقلی سبز و پاک	۱	ایجاد و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل غیرموتوری
۳	رشت، شهری هوشمند	۱	ارتقای مولفه‌های شهر هوشمند	۱	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت	۱	اتخاذ رویکرد آموزشی در اثربخشی فرهنگ ترافیکی
		۱	ارتقای کیفیت منظر شهری رشت	۱	ایجاد زیرساخت و هوشمندسازی شهرداری	۱	تأمین زیرساخت‌های هوشمند در راستای افزایش خدمات‌رسانی
		۲	ارتقای کیفیت محیطی شهر رشت	۱	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۱	ایجاد جذابیت بصری در معابر و فضاهای باز عمومی با تأکید بر الگوی بومی
۴	شهری پایدار، پاک، سبز با منظر زیبا چشم‌نواز	۱	ایجاد الگوی متناسب با زمینه و فرهنگ شهری رشت در خصوص جمع‌آوری پسماند	۱	تأمین کیفیت زیست‌محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی شهر رشت	۱	اتخاذ رویکرد دوستدار محیط‌زیست در شهر رشت
		۲	ارتقای مولفه‌های شهر دوستدار محیط‌زیست	۲	توسعه کیفیت محیطی شهر	۱	بهره‌گیری از مدیریت یکپارچه و بهینه پسماند
		۳	توسعه فضاهای سبز شهری ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۱	توسعه فضاهای سبز و باز شهری با تأکید بر توسعه متوازن و عادلانه و کشاورزی شهری	۱	ایجاد سازوکار ارتقای کیفیت مشاغل در زمینه‌های بهداشت، ایمنی، محیط‌زیست و انرژی و کاهش آلودگی
		۱	ارتقای هویت‌مندی	۱	توسعه و ترویج فرهنگ، زبان و ادبیات گیلکی	۲	تأمین زیرساخت‌های هدایت آب‌های سطحی
۵	گیلان‌شهر، الگوی فرهنگ و هویت شهری	۲	ارتقای عدالت شهری	۱	توسعه عدالت‌محور خدمات و دارایی‌ها در سطح شهر	۲	تأمین زیرساخت‌های لازم برای افزایش کیفیت زندگی اتخاذ رویکرد توانمندسازی در مناطق کم‌برخوردار شهری
		۳	ارتقای مولفه‌های همه‌شمولی و شهروندمداری	۱	ایجاد شهری باکیفیت برای همه گروه‌های جامعه	۱	استفاده از تجهیزات و مبلمان شهری مناسب برای سالمندان
		۱	افزایش تاب‌آوری و پایداری	۱	ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت	۱	ایجاد الگوی مدیریت خردمندانه بحران در حوادث طبیعی و مصنوع
۶	شهری تاب‌آور و پایدار در برابر سوانح	۱	افزایش تاب‌آوری و پایداری	۱	ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت	۱	ایجاد الگوی مدیریت خردمندانه بحران در حوادث طبیعی و مصنوع
۷	شهری خلاق، گردشگرپذیر	۱	ارتقای گردشگری در شهر رشت	۱	توسعه گردشگری در راستای جذب گردشگران ملی و بین‌المللی	۱	تأمین زیرساخت گردشگری در سطح ملی و بین‌المللی با تأکید بر کسب و کارهای محلی
۸	شهری با اقتصاد پویا	۱	افزایش سطح درآمدهای پایدار	۱	اتخاذ رویکردهای نوین درآمدزایی در راستای محرومیت‌زدایی	۱	ایجاد تحول در ساختار درآمدزایی شهرداری رشت



۶-۱ - تطبیق پروژه‌های شهرداری رشت و مشاور

بر اساس فرایند طی شده در اسناد تهیه برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت، پیش از ارائه فرم‌های مربوطه، در ابتدا بر اساس بودجه‌بندی پیشنهادی شهرداری رشت برای سال ۱۴۰۳، تطبیقی بین پروژه‌های پیشنهادی مشاور و پروژه‌های شهرداری صورت پذیرفته است. البته لازم به ذکر است که با توجه به فرایند تهیه طرح‌ها و پروژه‌ها که با تکیه بر وضع موجود شهر رشت، نظرات کارشناسی و خواسته‌های شهروندان بوده است، همپوشانی بین پروژه‌های پیشنهادی مشاور و پروژه‌های جاری شهرداری وجود دارد و به علت سازوکار و ادبیات خاص پروژه‌های شهرداری در ادامه تطبیق به تفکیک ماموریت‌های شش‌گانه شهرداری ارائه شده است. همچنین لازم به توجه است که با توجه به آغاز اجرای طرح میثاق (تقاطع‌های غیرهم‌سطح) در شهر رشت و کشش بودجه به سمت انجام این پروژه‌ها و بر اساس نظرات کارشناسان شهرداری، پروژه‌های نوآورانه مشاور از سال سوم به‌طور جدی دنبال خواهند شد. پروژه‌های نوآور ارائه شده در این بخش مربوط به مواردی هستند که از چشم‌انداز نوآور مشاور به‌دست آمده است و با توجه به نقش گردشگری به‌عنوان نقش اصلی در چشم‌انداز شهر و تسهیل‌کننده تحقق درآمدهای پایدار، بیشتر این پروژه‌ها در حیطه این مبحث قرار می‌گیرند.

جدول ۳- طرح‌ها و پروژه‌های نوآور مشاور

ماموریت	برنامه	طرح	پروژه/ فعالیت
کالبدی و شهرسازی	زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری)	طرح ساماندهی المان‌های شهری	بازطراحی و ایجاد المان‌های شهری
	طرح‌های حوزه شهر دوستدار سالمند*	انجام مطالعات شهرسازی	احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی
			احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان
	طرح‌های توسعه شهری	طرح دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق، حقوق شهروندی و...)	تهیه طرح نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر رشت
			تهیه طرح مطالعاتی آسیب‌شناسی وضعیت پیاده‌روهای سطح شهر رشت
	خدمات مدیریت	تحول اداری و مدیریت عملکرد	طرح مدیریت یکپارچه شهری با تاکید بر هماهنگی بین سازمانی	امکان‌سنجی واگذاری مدیریت پسماند به سمن‌های زیست‌محیطی
طرح تخصیص و توزیع هدفمند نیروی انسانی دانش‌مدار			تدوین و تصویب دستورالعمل ارتقا و انتصاب در شهرداری رشت
آموزش و پژوهش‌های کاربردی		طرح تحول نگرش مدیریت شهری بر مبنای پژوهش‌محوری با تکمیل و توسعه واحد مطالعات و پژوهش	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها
			ایجاد مرکز نوآوری و خلاقیت



ماموریت	برنامه	طرح	پروژه/ فعالیت	
	توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقا زیرساخت‌ها و فناوری‌های نوین	طرح حمایت از نقش‌آفرینان شهر هوشمند با هدف ایجاد انگیزه مشارکت بخش خصوصی	تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری	
		طرح حمایت از نقش‌آفرینان شهر هوشمند با هدف ایجاد انگیزه مشارکت بخش خصوصی	تدوین بسته‌های تشویقی برای استفاده‌کننده‌گان از انرژی پاک (خورشیدی) در اماکن خصوصی و عمومی	
		طرح ایجاد تأسیسات تولید و توزیع انرژی پاک	ساخت یکی از ساختمان‌های در حال ساخت شهرداری با استانداردهای Zero-energy building	
توسعه درآمدهای پایدار	طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	مسئله‌یابی ساختار درآمدزایی شهرداری	
	طرح مطالعاتی دارایی‌سنجی شهرداری رشت	طرح مطالعاتی دارایی‌سنجی شهرداری رشت	تهیه مطالعات دارایی‌سنجی و ظرفیت‌سنجی شهرداری رشت	
اجتماعی و فرهنگی	توسعه زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و فعالیت‌ها و طرح‌های فرهنگی	طرح توسعه فرهنگ‌محور محلات	نصب تابلوهای معرفی و بیان سابقه در محلات تاریخی (مانند: خمیران زاهدان، زاهدان، بازار، سیقلان، کیاب و...)	
		ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت‌محور	بازطراحی محیط پیرامونی مدارس با تاکید بر پرورش خلاقیت	
		توسعه زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و فعالیت‌ها و طرح‌های فرهنگی	برگزاری ورزش‌های همگانی در سطح محلات	برگزاری ورزش‌های همگانی در سطح محلات
			ایجاد مرکز تبادل فرهنگی ملی و بین‌المللی در رشت	ایجاد مرکز تبادل فرهنگی ملی و بین‌المللی در رشت
	طرح اجرای و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی	طرح اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی	طرح اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی	(بزرگداشت و احیای جایگاه مشاهیر و مفاخر) طراحی قدم‌گاه از مزار ابو جعفر در ساختمان شهرداری تا حرم مطهر خواهر امام در ساغریسازان به منظور تقویت گردشگری مذهبی
		طرح ایجاد سرای شهروند	راه‌اندازی مراکز مشاوره حقوقی در سرای شهروندی	
	طرح‌های گردشگری و فرهنگی	طرح ایجاد سرای شهروند	احداث سرای شهروند	احداث سرای شهروند
			تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات	تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات
	حمایت از طرح‌های حوزه سلامت اجتماعی	طرح‌های گردشگری و فرهنگی	طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی	تهیه اطلس موسیقی رشت و نمایه‌های بومی بازار
			طرح مهارت‌آموزی شهروندان	راه‌اندازی مراکز توانمندسازی زنان در سرای شهروندی
طرح سنجش کیفیت زندگی			مطالعات سنجش کیفیت زندگی در سطح	



ماموریت	برنامه	طرح	پروژه/ فعالیت
ماموریت	طرح‌های گردشگری و اجتماعی	(QOL) شهر رشت	مناطق
		طرح ایجاد پلتفرم سنجش سلامت شهروندان	سنجش سلامت شهروندان در سرای شهروندی
		طرح مناسب‌سازی فضاهای عمومی با محوریت مادر و کودک	تجهیز تمام ساختمان‌های عمومی به اتاق‌های مادر و کودک
		طرح توسعه دبیرخانه شهر خلاق خوراک	احداث موزه زنده خوراک
			احداث گذر خوراک (پایلوت: پارک ملت محوطه آب‌نما)
		طرح حمایت از کسب‌وکارهای محلی (خوراک، رشتی‌دوزی، سفال و حصیربافی و...)	اعطای تسهیلات ویژه به بومیان برای ترویج خوراک محلی
		طرح احداث اقامتگاه‌های بومگردی	احداث دو اقامتگاه بومگردی (ساغریسازان و پیرسرا)
		طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی	تهیه اطلس گردشگری محلات
		طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی	شناسایی مکان‌های بی‌دفاع و مناسب‌سازی آن‌ها در سطح مناطق (با محوریت میدان شهرداری)
		طرح توسعه زیرساخت‌ها و استانداردسازی خدمات میزبانی	احداث مراکز اقامتی مناسب و ارزان‌قیمت برای گردشگران
			احداث مراکز تفریحی مجهز و مدرن برای افزایش زمان مدت ماندگاری گردشگران
		طرح تدوین برنامه‌های مطالعاتی در راستای شناخت و توسعه ظرفیت‌های گردشگری	تدوین برنامه راهبردی توسعه گردشگری در سطح ملی و فراملی
		طرح امکان‌سنجی ساخت برج‌های نظاره شهری	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت
		طرح گردشگری سلامت	تهیه مطالعات امکان‌سنجی گردشگری سلامت شهر رشت
ماموریت	سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل و ترافیک شهر	طرح توسعه زیرساخت‌های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری‌های نوین	هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی
		طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تاکید بر گروه‌های خاص	(تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان شهرداری)) ایجاد شبکه



ماموریت	برنامه	طرح	پروژه/ فعالیت	
	پیاده‌رو و معابر، خط‌کشی و ...)		کنترل هوشمند روشنایی معابر	
	بهبود فرهنگ ترافیک شهری*	طرح جامع آموزش شهروندی با محوریت ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان	ارتقاء فرهنگ ترافیک (برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی)	
محیط‌زیست و خدمات شهری	بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی	طرح ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	(بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی) مطالعات سنجش کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی با فناوری‌های نوین	
			نصب کنترل‌کننده‌های هوشمند آلودگی در رودخانه‌های سطح شهر	
			تهیه اطلس جانمایی سطل زباله در شهر رشت	
	طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند	طرح ایجاد مدیریت یکپارچه پسماند		(فرهنگ‌سازی استفاده از الگوی مصرف پایدار) انجام تبلیغات شهری و رسانه‌ای الگوی مصرف پایدار
				(مدیریت هوشمند پسماند شهری) مطالعه آماری میزان سرانه پسماند تولیدی و کیفیت آن در سطح مناطق
				(مدیریت هوشمند پسماند شهری) ایجاد سامانه یکپارچه جمع‌آوری و بازیافت پسماند شهری
				استقرار دفتر مرکزی HSEE در ساختمان شهرداری مرکز
	توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری		احداث بام‌های سبز در ساختمان‌های عمومی
				احداث پارک‌های موضوعی (پارک مینیاتوری (اماکن شاخص کشور)؛ پارک موضوعی هنر؛ باغ گیاه‌شناسی با همکاری دانشگاه گیلان؛ پارک بازیافت؛ پارک ترافیک)
				ایجاد پارکلت (پاتوق‌های محلی) در سطح مراکز محلات
ایجاد آلاچیق در پارکلت‌های محلی (شطرنج و مطالعه)				
مطالعات ارزیابی کمی و کیفی خدمات بوستان‌های شهری موجود				
توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	طرح حمایت از کشاورزان در محدوده شهری و امکان‌سنجی کشاورزی شهری		اعطای بسته‌های تشویقی و تسهیلات به کشاورزان شهری نمونه	
			راه‌اندازی کشاورزی شهری در فضاهای باز	



ماموریت	برنامه	طرح	پروژه/ فعالیت
		طرح امکان‌سنجی گردشگری کشاورزی در رشت	شهری در منطقه یک، سه و چهار
			راه‌اندازی استارت‌آپ‌های تبلیغات گردشگری کشاورزی
			واگذاری بخشی از زمین‌های اطراف تالاب عینک به فارغ‌التحصیلان کشاورزی با محوریت دانشکاه گیلان
ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری	طرح ساماندهی میدین میوه تره‌بار و بازارها	نصب نقشه راهنمای بازار در ورودی‌ها	
ایمنی و مدیریت بحران	تهیه و اجرای طرح‌های ایمنی و کاهش خطرپذیری	طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	راه‌اندازی سامانه هشدار و اطلاع‌رسانی عمومی در مواقع اضطراری
			ایمن‌سازی ساختمان‌های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی
	ارتقا تاب‌آوری شهری، مدیریت بحران و پدافند غیرعامل	طرح ایجاد کاربری‌های پدافند غیرعامل در فضاهای شهری	پایش ایمنی محلات
			تهیه نقشه‌های خروج اضطراری در محلات



جدول ۴- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت کالبدی - شهرسازی - برنامه بازآفرینی فضاهای شهری

مأموریت کالبدی و شهرسازی - برنامه بازآفرینی فضاهای شهری				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح تملک، بهسازی، نوسازی و مرمت بافت‌های فرسوده شهری و بناهای ارزشمند تاریخی و فرهنگی شهری)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
طراحی و اجرای پارک و خانه کودک در زمین واقع در بلوار شهید افتخاری			احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری (فعالیت هزینه‌ای: احداث پارک کودکان در سطح نواحی شهر)	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
طرح و اجرای مرمت و احیای عمارت شهرداری			تبدیل عمارت شهرداری به موزه بلدیة	طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی
مرمت و احیای ساختمان فرهنگ و هنر (استانداری سابق)			تبدیل ساختمان فرهنگ و هنر به موزه هنرهای معاصر	
طرح و اجرای مرمت و احیای ساختمان میرزا خلیل رفیع			تبدیل ساختمان میرزا خلیل رفیع به موزه مشروطه	بازآفرینی و مرمت بناها و محلات هدف
آسفالت معابر محلات بازآفرینی			آسفالت معابر محلات باز آفرینی (فعالیت هزینه‌ای: احداث حوضچه فیر)	
رفع خطر آنی تک بناهای تاریخی در معابر اصلی و فرعی			مرمت و احیای بناهای تاریخی و ارزشمند	طرح ایجاد سرای شهروند
اجرای برنامه های محرک مشارکت شهروندی			احداث سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات	
تهیه مطالعات فاز ۱ و ۲ طراحی و بازسازی در موضوعات مرتبط با بازآفرینی			اعطای بسته‌های تشویقی مقاومت‌سازی ساختمان‌های محلات فرسوده - منطقه ۲ شهرداری (پایلوت در محلات پیراسرا و ساغری‌سازان)	بازآفرینی محلات هدف
طراحی و اجرای ضابطه منظر شهری (معماری الگویی) در محله های تاریخی			تدوین بسته‌های تشویقی برای سازندگان با الگوی بومی	طرح تقویت هویت معماری بومی شهر (با تاکید بر محلات تاریخی)
مرمت و احیای پل تاریخی چمارسرا			مرمت و احیای بناهای تاریخی و ارزشمند	بازآفرینی و مرمت بناها و محلات هدف
محوطه سازی گذرهای تاریخی			احداث گذر فرهنگ	طرح توسعه فرهنگ محور محلات
			اجرا گذر کتاب در حدفاصل ساختمان فرهنگ و هنر و ارشاد در پیاده‌راه فرهنگی	
طراحی و اجرای فضاهای مکت حاشیه تالاب عینک			طراحی و احداث پیاده‌روها و فضاهای مکت در تمامی پهنه‌های آبی	ساماندهی تالاب عینک (اجتماعی - فرهنگی)
اجرای سایر پروژه های بازآفرینی اقدام مشترک بر حسب نیاز و ضرورت			استقراردفاتر خدمات نوسازی و تسهیلگری در سکونتگاه‌های غیررسمی	ایجاد دفاتر خدمات نوسازی و تسهیلگری در محلات هدف

جدول ۵- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت کالبدی - شهرسازی - برنامه طرح‌های توسعه و تفصیلی شهری

مأموریت کالبدی و شهرسازی - برنامه طرح‌های توسعه و تفصیلی شهری				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح تدوین برنامه های جامع و تفصیلی و طرح‌های مطالعاتی جهت توسعه و مسائل شهری (ترافیکی - عمرانی و ...))	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
انجام مطالعات ترافیکی			بازنگری مطالعات طرح جامع ترافیک شهر رشت	مطالعات میزان تحقق پذیری طرح‌های توسعه شهری (انجام مطالعات عمرانی - ترافیکی)
			امکانسنجی احداث پایانه‌های حملی و نقلی در مبادی ورودی شهر	
			مطالعات بازطراحی شبکه ارتباطی مبتنی بر مقیاس کاربری‌ها و الگوی سفری مرتبط	
			تهیه طرح مطالعاتی الگوی رانندگی شهر رشت	
مطالعات و نقشه برداری پروژه‌های عمرانی			مطالعات و نقشه برداری پروژه های عمرانی	
مطالعات شهرسازی (مطالعات شهرسازی و معماری، انجام خدمات طراحی و تهیه طرح‌های موضعی و موضوعی، طرح حریم، محله بندی شهر و ...)			تهیه اطلس تقسیمات فضایی (محله‌بندی) شهر رشت	مطالعات میزان تحقق پذیری طرح‌های توسعه شهری (انجام مطالعات شهرسازی)
			تدوین سند توسعه محلات	
دستورالعمل اجرایی پیوست شماره ۶ فرآیند " نظارت بر اجرای طرح توسعه و عمران شهر و برنامه پنج ساله عمرانی "			توسعه کارگروه‌های موضوعی طرح‌های توسعه شهری در محل شهرداری مرکز	
انجام مطالعات برنامه عملیاتی شهر دوستدار کودک ، برگزاری دوره های آموزشی، نشست ها و همایش ها و اجرای سایر عملیات مرتبط و مورد نیاز			انجام مطالعات برنامه عملیاتی شهر دوستدار کودک ، برگزاری دوره های آموزشی، نشست ها و همایش ها و اجرای سایر عملیات مرتبط و مورد نیاز	
ممیزی املاک شهر رشت			ممیزی املاک در سطح مناطق	
هزینه کارشناسی ، نقشه برداری ، جانمایی ، پیاده سازی، شمیم ، گردش ثبتی و ... در راستای اجرای سیستم یکپارچه سازی املاک شهرداری			هزینه کارشناسی ، نقشه برداری ، جانمایی ، پیاده سازی، شمیم ، گردش ثبتی و ... در راستای اجرای سیستم یکپارچه سازی املاک شهرداری	
تهیه و تدوین مستندات و دوره های آموزشی در حوزه فرهنگ شهرنشینی پیشگیری از تخلفات ساختمانی			برگزاری دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق، حقوق شهروندی و ...)	طرح دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق ، حقوق شهروندی و ...)
انجام مطالعات و اجرای طرح بهسازی و تامین و نگهداری تقاطع های همسطح و غیرهمسطح			تکمیل محور کانال ۵ (مطالعات تقاطع غیر همسطح قلی پور)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
			اصلاح هندسی و نگهداری معابر و تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح موجود	
آزمایشات ژئوتکنیک و سایر آزمایش های مورد نیاز جهت انجام مطالعات			انجام آزمایشات ژئوتکنیک، آسفالت و غیره *	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص
(طرح مطالعه، طراحی و اجرای امورات فضای سبزی و تجهیز و تامین زیرساختها)				
مطالعات و طراحی کاشت در بخش توسعه و بازپیرایی فضاهای سبز شهری			کاشت درختان و گیاهان سازگار با اقلیم در فضاهای شهری (توت قرمز)	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
طراحی تجهیز و تامین و اجرای زیرساخت‌های فضای سبز			بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری	طرح توسعه فضاهای سبز شهری
مطالعات و طراحی و اجرای آبیاری و زهکشی و هدایت روان آبهای سطحی در سطح فضای سبز شهری			بهینه‌سازی سیستم آبیاری فضای سبز با تأکید بر شیوه‌های نوین	
هزینه مشاوره تخصصی با مراکز علمی				مطالعات میزان تحقق پذیری طرح‌های توسعه شهری



			(انجام مطالعات شهرسازی)
اجرای زیبا سازی جداره شهری در بافت پیاده راه فرهنگی		اجرای دیوار نگاری با تأکید بر ویژگی‌های بومی در سطح معابر و محلات (فعالیت هزینه‌ای: اجرا تبلیغات محیطی سه بعدی در سطح شهر)	طرح زیباسازی جداره‌های شهری
طرح جامع سیما و منظر شهری		طرح جامع سیما و منظر شهری	مطالعات میزان تحقق‌پذیری طرح‌های توسعه شهری (انجام مطالعات شهرسازی)
ممیزی فضای سبز		ممیزی فضای سبز	
تجدید شناسنامه باغات شهری		تجدید شناسنامه باغات شهری	
پلاک کوبی و شناسایی درختان خطرآفرین		رفع خطر فضاهای شهری	بازآفرینی و مرمت بناها و محلات هدف

جدول ۶- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت کالبدی- شهرسازی- برنامه زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری)

مأموریت کالبدی و شهرسازی- برنامه زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری)			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری	احداث دیواره‌های سبز در سطح شهر		
طرح زیباسازی جداره‌های شهری	اجرای دیوار نگاری با تأکید بر ویژگی‌های بومی در سطح معابر و محلات (فعالیت هزینه‌ای: اجرا تبلیغات محیطی سه بعدی در سطح شهر)		
طرح ساماندهی المان‌های شهری	هزینه بهسازی و زیبا سازی شهر شامل: آذین بندی-نورپردازی-خرید، ساخت و مرمت المان‌ها-نگهداشت آبنماها		

جدول ۷- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری فضای سبز شهری

مأموریت محیط‌زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری فضای سبز شهری			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)		
	احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری (فعالیت هزینه‌ای: احداث پارک‌های محلی با محوریت کودک و سالمندان)		
	بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری		
	طراحی، نظارت و اجرای پروژه آب خام		
	تجهیز گلخانه شهرداری		
	کاشت درختان و گیاهان سازگار با اقلیم در فضاهای شهری (توت قرمز)		
	حفظ و نگهداری باغات شهری در چارچوب لایحه حفظ و گسترش فضای سبز		
	احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری (فعالیت هزینه‌ای: تکمیل پارک ۴۵۰ هکتاری لاکان)		
	تجهیز گلخانه شهرداری		
	بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری		
طرح ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری (فعالیت هزینه‌ای: احداث پارک بوسار (گیلان ۲))		
	کاشت گیاهان خودپالاینده در رودخانه‌های گوهررود و زرچوب		
	مطالعات، طراحی و اجرای پروژه پارک حاشیه رودخانه زرچوب و گوهررود		

جدول ۸- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت محیط زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری آرامستان‌ها

مأموریت محیط‌زیست و خدمات شهری- برنامه توسعه و نگهداری آرامستان‌ها			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح اعتبار پرداخت نشده	احداث، بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری- خدماتی- تجاری- مسکونی		
طرح بهبود بهداشت محیطی و عمومی	بهسازی محیط شهری در جهت افزایش بهداشت عمومی (خدمات مرتبط با سرویس‌های بهداشتی و سطل‌های زباله در سطح شهر)		
	بهسازی مبلمان شهری (با تأکید بر سرویس بهداشتی، آبخوری و نیمکت)		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت		
	زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت		
احداث و توسعه آرامستان‌ها	توسعه و تجهیز آرامستان‌ها		ادامه لوله گذاری در فاز جدید
			عملیات پیاده روسازی و جدول گذاری
			افزایش قدرت ترانسفورماتور



اجرای کانال بلوکی آبهای سطحی			
ادامه پروژه ایجاد روشنایی با تیر تلسکوپی			
احداث قبور و محوطه سازی			
تجهیز سازمان به سیستم نظارتی و صوتی			
ایجاد فضای سبز، و رفت و روب و حفظ و نگهداری فضای سبز			
دیوار گذاری محوطه باغ رضوان			
ساخت مصلی ورودی باغ رضوان			

جدول ۹- تطبیق پروژهها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند

ماموریت محیط‌زیست و خدمات شهری - برنامه طرح‌های جامع و تفصیلی مدیریت پسماند			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
احداث و تجهیز ساختمان‌ها	احداث، تکمیل، تجهیز و تعمیر ساختمان‌های اداری (فعالیت هزینه‌ای: احداث ساختمان اداری در کود آلی؛ احداث ساختمان اداری در دفنگاه سراوان)		دیده شده در ماموریت خدمات مدیریت
طرح ایجاد مدیریت یکپارچه پسماند	مدیریت هوشمند پسماند شهری		هزینه‌های مرتبط با خدمات پسماند مناطق و ایستگاههای پمپاژ میدانی
	تکمیل و بهسازی لندفیل سراوان و کارخانه کود آلی		تکمیل احداث رمپ میانی ایستگاه موقت تخلیه زباله در لاکان
	فرهنگ‌سازی استفاده از الگوی مصرف پایدار (خرید و ترمیم سطل‌های زباله مکانیزه، پارکی و تفکیکی)		موضوعات مربوط به زباله سوز (نظارت و سایر عملیات مربوطه)
	تکمیل و بهسازی لندفیل سراوان و کارخانه کود آلی		مطالعات، نظارت، تملک و خط انتقال شیرابه، حوضچه آرامش و احداث تصفیه خانه شیرابه سراوان
			خرید و ترمیم سطل های زباله مکانیزه و پارکی و تفکیکی
			قرارداد انتقال زباله از رمپ میانی به دفنگاه سراوان
			مطالعات و ایجاد لندفیل جدید
			پروژه های ظرفیت کارخانه کود آلی (مطالعات، نظارت، ساخت ؛ اورهال خطوط، افزایش ظرفیت ، سوله های مورد نیاز)
			تکمیل و نظارت بر ساماندهی و بهسازی لندفیل سراوان

جدول ۱۰- تطبیق پروژهها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه توسعه و نگهداری تاسیسات شهری

ماموریت محیط‌زیست و خدمات شهری - برنامه توسعه و نگهداری تاسیسات شهری			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
تحول اداری و مدیریت عملکرد	هزینه‌های عمرانی (جابجایی تاسیسات شهری)		پروژه‌های شهرداری رشت (طرح جابجایی و نگهداشت تاسیسات شهری)
			جابجایی تاسیسات شهری

جدول ۱۱- تطبیق پروژهها در ماموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی

ماموریت محیط‌زیست و خدمات شهری - برنامه بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	(بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی) پاکسازی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود		نظافت و پاکسازی رودخانه‌های جداره و لایروبی بستر رودخانه زرجوب و گوهررود و کانال های زهکشی محلی به طول حدوداً ۳۰ کیلومتر
	بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی		
	لایروبی تمامی پهنه‌های آبی		بهسازی و لایروبی تالاب عینک و تالاب ۱۴ هکتاری
			طرح احداث، توسعه و نگهداری سرویس‌های بهداشتی عمومی
طرح بهبود بهداشت محیطی و عمومی	بهسازی محیط شهری در جهت افزایش بهداشت عمومی (خدمات مرتبط با سرویس‌های بهداشتی و سطل‌های زباله در سطح شهر)		احداث سرویس بهداشتی‌های مورد نیاز در سطح شهر رشت
طرح مناسب‌سازی، ساماندهی و تجهیز فضاهای شهری برای سالمندان	بهسازی مبلمان شهری (با تأکید بر سرویس بهداشتی، آبخوری و نیمکت)		تعمیر و نگهداری سرویس بهداشتی‌های سطح شهر
طرح بهبود بهداشت محیطی و عمومی	بهسازی محیط شهری در جهت افزایش بهداشت عمومی (خدمات مرتبط با سرویس‌های بهداشتی و سطل‌های زباله در سطح شهر)		ارائه خدمات به مساجد ۲۴ ساعته جهت استفاده از سرویس بهداشتی آن‌ها



جدول ۱۲- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری

مأموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث و تکمیل میداين میوه و تره بار و بازارها)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
خرید سطل زباله برای کلیه بازارچه‌ها			خدمات مرتبط با بازارها	طرح ساماندهی میداين میوه تره بار و بازارها
ساماندهی مشاغل شهری سیار			ساماندهی دستفروشان و مشاغل شهری سیار (ساماندهی دستفروشان و گاری‌های غذا (با محوریت میدان شهرداری))	
حفظ و نگهداری بازارچه‌ها			خدمات مرتبط با بازارها (ساماندهی بازار خیابان سردار جنگل (سام))	
ایجاد جایگاه عرضه موقت در ایام ویژه سال			خدمات مرتبط با بازارها (ایجاد جایگاه عرضه موقت در ایام ویژه سال)	
احداث بازارچه‌های جدید			تکمیل و توسعه بازارچه مسکن مهر خدمات مرتبط با بازارها (احداث بازارچه‌های جدید (میدان بار مرکزی و ...))	
ساماندهی مشاغل آلاینده (مطالعات و خدمات مشاوره جهت ایجاد شهرک صنوف)			کنترل کیفیت مشاغل (امکانسنجی و احداث شهرک صنوف (ساماندهی مشاغل آلاینده))	طرح کنترل و نظارت کیفیت مشاغل
نصب تابلوی برق بازارچه چمران			بهسازی محیط شهری در جهت افزایش بهداشت عمومی (خدمات مرتبط با سرویس‌های بهداشتی و سطل‌های زباله در سطح شهر)	طرح بهبود بهداشت محیطی و عمومی
بهسازی، ساماندهی و بازسازی بازارچه‌ها			خدمات مرتبط با بازارها	طرح ساماندهی میداين میوه تره بار و بازارها
طراحی و نظارت بر پروژه بازآفرینی بازارچه پیرسرا				بازآفرینی و مرمت بناها و محلات هدف
احداث مغازه در زمین‌های کوچک باقیمانده مسیر طرح			مطالعات تهیه بسته‌های سرمایه گذاری	طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری
احداث هایپرمارکت بزرگ (مطالعات و طراحی)			احداث هایپرمارکت در مسکن مهر	طرح ساماندهی میداين میوه تره بار و بازارها

جدول ۱۳- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه طرح‌های هدایت آب‌های سطحی

مأموریت محیط زیست و خدمات شهری - برنامه طرح‌های هدایت آب‌های سطحی				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث و توسعه کانال‌های جمع آوری و هدایت آب‌های سطحی و احداث و بهسازی مسیل‌های داخل شهری)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
لاپروبی و لوله گذاری شبکه‌های فاضلاب سنتی و همسطح سازی درب چاهچه‌ها			لاپروبی و لوله‌گذاری شبکه فاضلاب سنتی	طرح ساماندهی کانال‌های آب‌های سطحی و مسیل‌ها
لوله گذاری و جمع آوری هدایت آب‌های سطحی شهر رشت (مسیرهای مورد نیاز بر حسب ضرورت)			لوله گذاری، جمع آوری و هدایت آب‌های سطحی شهر رشت	
جمع آوری هدایت آب‌های سطحی شهر رشت ورودی شهر از جاده تهران				
خرید لوله‌های مورد نیاز آب‌های سطحی				



جدول ۱۴- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه تهیه و اجرای طرح‌های ایمنی و کاهش خطرپذیری شهر

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح اجرای طرح‌های ایمنی)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها و تخریب مواد صد و بند ۱۴ و ...			اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها و تخریب مواد صد و بند ۱۴ و ...	طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر
تهیه امکانات و ملزومات ستادهای بحران شهرداری			استقرار پایگاه‌های مدیریت بحران در سطح شهر	
نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها			نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها	
هزینه‌های مربوط به پدافند غیرعامل			احداث پناهگاه‌های شهری بر اساس اصول پدافند غیرعامل در سطح مناطق	طرح ایجاد کاربری‌های پدافند غیرعامل در فضاهای شهری
			تکمیل طرح جامع پدافند غیرعامل	طرح مطالعاتی شناسایی و اولویت‌بندی مراکز ثقل
طرح سیل بند، سیل برگردان و دیوار حفاظتی				
تهیه طرح و احداث دیوار حفاظتی حاشیه رودخانه‌های زرجوب و گوهر رود			نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها	طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر

جدول ۱۵- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش نشانی

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح طراحی، احداث و تجهیز ایستگاه آتش نشانی)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
تکمیل ساختمان آتش نشانی واقع در مسکن مهر پل طالشان			تکمیل ساختمان آتش نشانی واقع در مسکن مهر پل طالشان	توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش‌نشانی
تامین تجهیزات آتش نشانی (کمپرسور شارژ سیلندر دستگاه تنفسی پرتابل و ثابت + دستگاه تنفسی و ...)			تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی	
ساخت و نصب دکل‌های مهاری در ۳ ایستگاه سازمان آتش نشانی				
تکمیل ایستگاه آتش نشانی در بلوار خرمشهر				
طرح خرید ماشین‌آلات آتش نشانی				
خرید ماشین‌آلات سازمان آتش نشانی			تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی	توسعه و تقویت سیستم ایمنی و آتش‌نشانی
طرح عملیات امداد، نجات و اطفاء حریق و امور آتش‌نشانی و خدمات ایمنی				
				طرح آموزش همگانی مدیریت بحران

جدول ۱۶- تطبیق پروژه‌ها در ماموریت ایمنی و مدیریت بحران- برنامه ارتقاء تاب‌آوری شهری، مدیریت بحران و پدافند غیرعامل

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث و تجهیز پایگاه‌های پشتیبانی مدیریت بحران)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
احداث پایگاه چند منظوره مدیریت بحران			استقرار پایگاه‌های مدیریت بحران در سطح شهر	طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر



جدول ۱۷- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه توسعه زیر ساخت‌های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث)

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه توسعه زیر ساخت‌های عبور و مرور (تملکات معابر، توسعه و احداث)				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح طراحی و احداث خیابان ها ، کمربندی ها و بلوار ها)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
بازگشایی ، احداث تقاطع غیرهمسطح و احداث فاز دوم مسیر بلوار امام علی (ع) به میدان ولیعصر			تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
بازگشایی و احداث رینگ ۹۰ متری از میدان گیل تا مسکن مهر				
بازگشایی و احداث کمربندی شهید سردار سلیمانی (مسیر کانال ۵ ژ)				
بازگشایی و احداث فاز ۲ معلم به جاده پیربازار (شهید کوچکی - سرمایه گذاری)				
بازگشایی و احداث تختی به معلم				
بازگشایی و احداث مسیر خیابان سعدی به میدان سرگل				
بازگشایی مسیر خیابان چمران به سمت خیابان شهدا				
بازگشایی و احداث مسیر باهتر به مسکن مهر				
بازگشایی و احداث خیابان ۳۰ متری بلوار خرمشهر به سمت ۱۴ متری لاله				
تملک ، بازگشایی و احداث پل بهارستان - ۲۰ متری گاز گلزار به جاده پیربازار				
طرح احداث و تعمیر نگهداری تقاطع های همسطح و غیرهمسطح (پل) و پلهای عابر پیاده			تکمیل تقاطع‌های غیر همسطح (طرح میناق)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
احداث، تعمیر و نگهداری تقاطع های همسطح و غیرهمسطح و پلهای عابر پیاده			احداث و نگهداری پل‌های عابر پیاده مکانیزه	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص
تعریض پل پستک			تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
تعریض پل عرفان				
طرح تعریض خیابان ها و معابر			بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک (فعالیت هزینه‌ای: تعریض خیابان سرچشمه)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
تعریض خیابان سرچشمه				
طرح تملک املاک و اراضی			تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (تملک اراضی)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
تملک املاک واقع در مسیر طرح پروژه های عمرانی (در قالب لیست پیوست در بودجه)				
محصور نمودن و نصب تابلو در اراضی شهرداری سطح شهر رشت			ایجاد الگوی همسان تابلوها و نشانه‌ها مبتنی بر هویت محلی	طرح بازاریابی بصری بازار شهر رشت
			آگاهی‌رسانی به شهروندان با نصب تابلوهای راهنما (به‌روزرسانی تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری)	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص
خرید عرصه جهت احداث پارکینگ عمومی			تملک، احداث و اجاره پارکینگ های طبقاتی، مکانیزه و همسطح (احداث پارکینگ‌های مکانیزه در خیابان‌های پرتردد (مطهری، بیستون و لاکانی))	طرح ساماندهی پارکینگ‌های حاشیه‌ای، عمومی با تأکید بر افزایش دسترسی‌پذیری به نقاط جاذب سفر
مولدسازی املاک			احداث، بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری - خدماتی - تجاری - مسکونی (احداث مجتمع مسکونی ده هکتاری مسکن مهر)	طرح اعتبار پرداخت نشده

جدول ۱۸- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح زیرسازی و روکش آسفالت، لکه گیری و ترمیم معابر سطح شهر)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت			روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص
زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت			زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	
ترمیم نوار های حفاری سطح شهر رشت			ترمیم نوارهای حفاری سطح شهر رشت	
نگهداری و ترمیم معابر آسفالتی سطح شهر رشت (لکه گیری، ترمیم چاله ها و ترکها و ...)			نگهداری و ترمیم معابر آسفالتی سطح شهر رشت (لکه‌گیری، ترمیم چاله‌ها و ترک‌ها و ...)	
هزینه آزمایشات ژئوتکنیک ، آسفالت و غیره			انجام آزمایشات ژئوتکنیک، آسفالت و غیره	
تکمیل و احداث خیابان مسکن مهر (زیرسازی و روکش معابر مسکن مهر)			تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر



جدول ۱۹- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	احداث لاین کندرو در سطح معابر شهر رشت		
توسعه پیاده‌راه‌های شهر	نگهداری و مرمت پیاده راه فرهنگی		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر (تکمیل مناسب‌سازی کف‌سازی بازار)		
	ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر (آرام‌سازی محدوده‌های پرتردد عابران با حداقل‌سازی حرکت وسایط نقلیه موتوری)		
دیده شده در تمامی پروژه‌های عمرانی			
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر		
طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر	تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک)		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر (آرام‌سازی محدوده‌های پرتردد عابران با حداقل‌سازی حرکت وسایط نقلیه موتوری)		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر		

جدول ۲۰- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)			
طرح	پروژه‌های پیشنهادی مشاور	وضعیت	
		تطابق کامل	تطابق نسبی
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	اجرا، تعمیر و نگهداری و رنگ آمیزی سرعتکاهها		
طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر	اصلاح هندسی و تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح موجود		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	آگاهی‌رسانی به شهروندان با نصب تابلوهای راهنما (به‌روزرسانی تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری)		
	تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان شهرداری) (ایجاد شبکه کنترل هوشمند روشنایی معابر)		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر (آرام‌سازی محدوده‌های پرتردد عابران با حداقل‌سازی حرکت وسایط نقلیه موتوری)		
طرح ساماندهی شبکه دوچرخه	ایجاد زیرساخت و تسهیلات دوچرخه‌سواری در سطح شهر		
طرح توسعه زیرساخت‌های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری‌های نوین	هوشمندسازی تقاطع‌ها		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر (خرید و نصب دوربین‌های نظارت تصویری، ثبت تخلفات و دکل‌ها و ...)		
	آگاهی‌رسانی به شهروندان با نصب تابلوهای راهنما (به‌روزرسانی تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری)		
تکمیل و ساماندهی شبکه حمل‌ونقل عمومی و نیمه عمومی	بازنگری، طراحی و احداث خطوط و انبوه بر		
طرح جامع آموزش شهروندی با محوریت ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان	ارتقاء فرهنگ ترافیک (برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی)		
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص	ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر		



جدول ۲۱- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح نگهداری کارخانه آسفالت، خرید مصالح مورد نیاز و حمل آنها)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
خرید قیر جهت تولید آسفالت، اندود نمودن و غیره			در پروژه‌های مربوط به آسفالت دیده شده است.	
خرید نفت گاز جهت تولید آسفالت و مصالح مورد نیاز			در پروژه‌های مربوط به آسفالت دیده شده است.	
حمل قیر، نفت گاز و جهت تولید آسفالت و مصالح مورد نیاز			در پروژه‌های مربوط به آسفالت دیده شده است.	
خرید روغنهای حرارتی و صنعتی			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
خرید سیمان با هزینه حمل جهت کارهای عمرانی			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
خرید انواع آهن آلات جهت اجرای پروژه ها و امور محوله به سازمان			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
خرید انواع چوب اعم از صنعتی، محلی، و لوازم تاسیسات برقی و مکانیکی و غیره جهت اجرای پروژه ها و امور محوله به سازمان			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
هزینه خرید مصالح خام یا دانه بندی در مواقع مورد نیاز براساس ضرورت			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
هزینه سوخت گاز مصرفی تولید آسفالت			در پروژه‌های مربوط به آسفالت دیده شده است.	
هزینه خرید مواد و مصالح ساختمانی و غیره			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
احداث دیوارگذاری محوطه کارخانه آسفالت			احداث و تجهیز کارخانه آسفالت (هزینه‌های مرتبط با کارخانه آسفالت)	طرح خرید و به روزرسانی تجهیزات عمرانی و خدمات شهری
تجهیز و تکمیل آزمایشگاه آسفالت و مصالح سنگی				
هزینه اجاره ماشین آلات راهسازی و کامیون های کمپرسی و غیره			در پروژه‌های مربوط به عمران دیده شده است.	
خرید دستگاهها، تعمیر و نگهداری کارخانجات آسفالت و شن و ماسه جهت افزایش تولید و خرید و تجهیز و راه اندازی دستگاههای جانبی کارخانه جدید و لوله کشی گاز کارخانه			احداث و تجهیز کارخانه آسفالت (هزینه‌های مرتبط با کارخانه آسفالت)	طرح خرید و به روزرسانی تجهیزات عمرانی و خدمات شهری
واگذاری امور عمرانی مربوط به آسفالت				
تجهیز و راه اندازی آزمایشگاه مکانیک خاک بتن و آسفالت شهرداری رشت				
احداث خط تولید محصولات بتنی در زمین شهرداری رشت				
احداث ساختمان باسکول و استراحتگاه رانندگان در کارخانه و کارگاه امانی			احداث و تجهیز کارخانه آسفالت (هزینه‌های مرتبط با کارخانه آسفالت)	طرح خرید و به روزرسانی تجهیزات عمرانی و خدمات شهری
احداث سوله تولیدات بتنی با ساختمان اداری در زمین جاده جبرده				
خرید و احداث کارخانه آسفالت شماره ۳ در زمین جبرده و ساختمان اداری و استخر قیر و خرید تانکر و انشعابات و ...				

جدول ۲۲- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه، تجهیز و نگهداری ناوگان حمل و نقل عمومی

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو، معابر، خط کشی. ...)

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح توسعه و احداث خطوط ویژه و ایستگاهها اتوبوس و مینی بوس، خرید و تعمیر اتوبوس و تامین قطعات یدکی)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و مینی بوس ها			بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای کم مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و مینی بوس ها)	طرح مناسب سازی و ایمن سازی ناوگان حمل و نقل عمومی با تأکید بر گروه های خاص
خرید تجهیزات، نگهداری و تعمیرات اساسی ماشین آلات عمرانی و خدمات شهری			خرید ماشین آلات عمرانی و خدمات شهری	طرح خرید و به روزرسانی تجهیزات عمرانی و خدمات شهری
ساخت، تعمیر و مرمت ایستگاههای اتوبوس سطح شهر			تکمیل و مناسب سازی ایستگاههای اتوبوس و تاکسی	
افزایش و تجهیز ناوگان حمل و نقل سازمان (خرید خودرو سواری تاکسی جهت نظارت بر امور)			بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای کم مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و مینی بوس ها) بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای کم مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و مینی بوس ها)	طرح مناسب سازی و ایمن سازی ناوگان حمل و نقل عمومی با تأکید بر گروه های خاص

جدول ۲۳- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک- برنامه توسعه و ساماندهی پارکینگ ها

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه توسعه و ساماندهی پارکینگ ها

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح طراحی و احداث پارکینگ های طبقاتی و توسعه ظرفیت پارکینگ های عمومی شهر)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
تملک، احداث و اجاره پارکینگ های طبقاتی، مکانیزه و همسطح			تملک، احداث و اجاره پارکینگ های طبقاتی، مکانیزه و همسطح (احداث پارکینگ های مکانیزه در خیابان های پر تردد (مطهری، بیستون و لاکانی))	طرح ساماندهی پارکینگ های حاشیه ای، عمومی با تأکید بر افزایش دسترسی پذیری به نقاط جاذب سفر



جدول ۲۴- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های مسافری شهری

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های مسافری شهری				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه های شهری)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
امور هوشمندسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری به سامانه AVLGPS			تملك، احداث و اجاره پارکینگ های طبقاتی، مکانیزه و همسطح (کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی)	طرح ساماندهی پارکینگ‌های حاشیه‌ای، عمومی با تاکید بر افزایش دسترسی پذیری به نقاط جاذب سفر
			هوشمندسازی ناوگان حمل و نقل عمومی	طرح توسعه زیرساخت‌های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری‌های نوین
توسعه سردرب ورودی و خروجی پایانه‌ها			توسعه، تجهیز و بهسازی پایانه‌ها	طرح احداث، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه‌های شهری
لکه گیری و روکش آسفالت محوطه سازمان و پایانه ها	در پروژه‌های مربوط به آسفالت دیده شده است.			
توسعه و نگهداری سرویس بهداشتی پایانه‌ها			توسعه، تجهیز و بهسازی پایانه‌ها	طرح احداث، توسعه، تجهیز و نگهداری پایانه‌های شهری
توسعه و تجهیز مبلمان و فضای سبز پایانه‌ها				
دیوارگذاری، محصور نمودن، بازسازی ساختمان پایانه (سقف، ناودانی و...)				
توسعه و تجهیز مبلمان حمل و نقلی				
توسعه و بازسازی مراکز سرویس و تعمیراتی سازمان				

جدول ۲۵- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه سامانه های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر

مأموریت حمل و نقل و ترافیک - برنامه سامانه های هوشمند حمل و نقل و ترافیک شهر				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث، توسعه و پشتیبانی از مراکز مکانیزه کنترل ترافیک)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
توسعه، نگهداری و پشتیبانی از مرکز کنترل ترافیک و زیرساخت های آن			توسعه، نگهداری و پشتیبانی از مرکز کنترل ترافیک و زیرساخت های آن	طرح توسعه زیرساخت‌های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری‌های نوین



مأموریت خدمات مدیریت- برنامه توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فناوریهای نوین

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
پشتیبانی و توسعه نرم افزار آماری فرابر				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ۱۳۷				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار سیستم سراسر (یکپارچه سازی شهری، نوسازی، درآمد، اصناف، کمیسیون ماده صد، املاک و ...)				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار اتوماسیون اداری برید				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار حساب رایان				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ایثارگران				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار مدیریت درخواست و خدمات فناوری اطلاعات				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار رفت و روب (سامانه نظارت بر عملکرد پیمانکاران حوزه پسماند)				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار اتوماسیون مصوبات شورای شهر				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار پرتال شهرداری و مناطق و سازمانها				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار و اپلیکیشن توسعه نقشه همراه شهر رشت				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ناجی به سازمان آتش نشانی				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار جمع آوری هوشمند اطلاعات سخت افزار و نرم افزار کاربران شبکه				
پشتیبانی و توسعه و نگهداری خدمات سخت افزار و شبکه مرکز، مناطق و سازمانها				
پشتیبانی و توسعه خدمات ارتباطی و وایرلس و تجهیزات اکتیو شبکه				
سایر پروژه های پشتیبانی نرم افزارها (راوند، پژواک، تدکار، تقسیط، خط پروژه، قوانین و ...)				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار سیستم تردد (گیلان تلفن)				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ثبت شکایات بازرسی			انجام مستمر پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه	طرح پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه
پشتیبانی و توسعه سامانه پرداخت عوارض ۵ درصد پایانه های مسافربری شهرداری				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ماشین آلات آلکا نسخه طلایی				
پشتیبانی و توسعه از سامانه دریافت و ارسال پیامک بصورت وب (مگفا)				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار همایش نگار				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار تبدیل دین				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار بودجه ریزی، کنترل پروژه و کنترل قرارداد (شهاب تدکار)				
پشتیبانی و توسعه سامانه جامع مدیریت منابع انسانی (همتا رایانه)				
پشتیبانی و توسعه سامانه نظارت بر عملکرد پیمانکاران سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار کتابداری				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار ارتباط تصویری و ویدئو کنفرانس				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار رصد و پایش اخبار و اطلاعات				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده های کشاورزی				
پشتیبانی و توسعه سامانه پژوهشی				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار کنترل ترافیک				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار وصول مطالبات سازمان پسماند				
پشتیبانی و توسعه سامانه و اپلیکیشن شهر خلاق خوراک				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار نامگذاری معابر				
پشتیبانی و توسعه نرم افزار توزین هوشمند				



جدول ۲۷- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت - برنامه توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فناوریهای نوین

مأموریت خدمات مدیریت - برنامه توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقاء زیرساختها و فناوریهای نوین			
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح خرید نرم افزارهای مورد نیاز)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور
	تطابق کامل	تطابق نسبی	
پروژه خرید لایه های اطلاعاتی سامانه های جامع سیستم اطلاعات جغرافیایی شهر رشت			انجام مستمر پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه
پروژه داده پردازی و کانتور اطلاعات			
پروژه خرید، ارتقاء و ایجاد و پشتیبانی پرتال شهرداری رشت			
سایر پروژه های فناوری اطلاعات (سامانه املاک، حقوقی، حفاری، پیشنهادات، ماده ۷۷ و ...)			
خرید خدمات نرم افزاری (برنامه نویسی و ...)			
سامانه طراحی تابلوهای ترافیکی و هدایت مسیر			
نرم افزار میز خدمت الکترونیک شهرداری			
سامانه جامع آرامستان			
پروژه خرید و توسعه نرم افزار اتوماسیون اداری (پرگار برید)			
پروژه خرید زیر سیستم های کنترل قرارداد و حسابداری نرم افزار جامع حساب رایان			
خرید سامانه ممیزی املاک			
پروژه خرید لایه های اطلاعاتی سامانه های جامع سیستم اطلاعات جغرافیایی شهر رشت			
پروژه داده پردازی و کانتور اطلاعات			
پروژه خرید، ارتقاء و ایجاد و پشتیبانی پرتال شهرداری رشت			
سایر پروژه های فناوری اطلاعات (سامانه املاک، حقوقی، حفاری، پیشنهادات، ماده ۷۷ و ...)			
خرید خدمات نرم افزاری (برنامه نویسی و ...)			
سامانه طراحی تابلوهای ترافیکی و هدایت مسیر			
نرم افزار میز خدمت الکترونیک شهرداری			
سامانه جامع آرامستان			
پروژه خرید و توسعه نرم افزار اتوماسیون اداری (پرگار برید)			
پروژه خرید زیر سیستم های کنترل قرارداد و حسابداری نرم افزار جامع حساب رایان			
خرید سامانه ممیزی املاک			
طرح توسعه زیرساخت های مورد نیاز			انجام مستمر پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه
پیاده سازی isms-مرکزی domain - مرکزی CA-مرکز عملیات SOC			
پروژه تجهیز ساختمان جدید شهرداری به UPS و سویچ و تجهیزات اتاق سرور نظارتی			
پروژه خرید و ارتقاء تجهیزات شبکه (سرور، سوئیچ و فایروال و ...)			
خدمات مشاوره و اجرای پروژه های امنیت و مطالعات زیرساخت			
تمدید خرید لایسنس نرم افزار ها و سخت افزارها مانند آنتی ویروس و ...			
اجاره فضای میزبانی وب (سرور فیزیکی - مجازی و ...)			
ایجاد دیتاستر یا مرکز داده (فاز اول : مطالعه و طراحی و ...)			
تجهیز شهرداری ها و سازمانها به حفاظتی امنیتی و سیستم کامپیوتری و لوازم مربوطه			
خدمات مالی و مشاوره ای نرم افزار مالی شهرداری			
طرح طراحی و ایجاد فضای شهرداری الکترونیک			انجام مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری
مطالعه، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری			
مطالعه و تهیه نقشه های GIS شهر رشت و پایگاه جامع داده های شهر رشت و مکانمند کردن فرآیندها			
مطالعه و ممیزی دکل های مخابراتی BTS کل سطح شهر رشت			
آماده سازی بستر ارائه خدمات دولت الکترونیک در شهرداری رشت			
			انجام مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری
			مطالعه و تهیه نقشه های GIS شهر رشت و پایگاه جامع داده های شهر رشت و مکانمند کردن فرآیندها
			مطالعه و ممیزی دکل های مخابراتی BTS کل سطح شهر رشت
			آماده سازی بستر ارائه خدمات دولت الکترونیک در شهرداری رشت



جدول ۲۸- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه تحول اداری و مدیریت عملکرد

مأموریت خدمات مدیریت- برنامه تحول اداری و مدیریت عملکرد				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح طراحی، احداث، تکمیل، تجهیز و تعمیرات ساختمان‌ها)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری			احداث، بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری- خدماتی- تجاری- مسکونی	طرح اعتبار پرداخت نشده
ساخت و تکمیل ساختمان ناحیه ۳ منطقه ۲ (پارک اندیشه)				
تکمیل ساختمان جدید شهرداری و ساختمان فرهنگی مرکز شامل محوطه سازی، دیوارگذاری، ساختمان نگهبانی و ...				
تکمیل ساختمان اداری منطقه ۳				
عملیات طراحی و احداث ساختمان دینا ستر، مانتورینگ و مدیریت بحران شهرداری رشت واقع در محوطه ساختمان مرکزی شهرداری				
حقوق و امتیازات (انشعابات)				
سایر لوازم فنی و تجهیزات عمده و لوازم مصرف نشدنی اداری				
احداث ساختمان با کاربری تجاری، اداری، مسکونی و ... بر روی زمین های شهرداری				
احداث ساختمان اداری واقع در کود آلی				
احداث ساختمان ناحیه ۲ منطقه سه				
طرح خرید، تعمیر و نوسازی ناوگان ماشین آلات عمرانی			خرید ماشین آلات	طرح اعتبار پرداخت نشده
خرید ماشین آلات عمرانی و خدمات شهری				
خرید ماشین آلات و وسایط نقلیه				

جدول ۲۹- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت خدمات مدیریت- برنامه توسعه درآمدهای پایدار

مأموریت خدمات مدیریت- برنامه تحول اداری و مدیریت عملکرد				
پروژه‌های شهرداری رشت (طرح های سرمایه گذاری)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
مطالعات بازاریابی و مشاوره تامین مالی سرمایه گذاری			تهیه بانک اطلاعاتی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در زمینه گردشگری	طرح ایجاد واحد همکاری و شهرداری و تشکل‌ها و نهادهای مردمی و عمومی جهت جلب مشارکت شهروندان
مطالعات تهیه بسته های سرمایه گذاری			تعریف بسته‌های مشوق مالی برای سرمایه‌گذاران	
هزینه کارگزاری				
پروژه سرمایه گذاری احداث مجتمع تجاری-مسکونی سرگل				



جدول ۳۰- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی - برنامه ساماندهی آسیب دیدگان اجتماعی و متکدیان

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح احداث مراکز حمایتی (سامانده، گرمخانه و ...))	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
تعمیر و نگهداری و تجهیز سامانده و گرمخانه			تجهیز گرمخانه منطقه ۴	طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر
جمع آوری، نگهداری و ساماندهی متکدیان و معتادان متجاهر			جمع‌آوری و احداث مرکز مهارت‌آموزی کودکان کار با همکاری بهزیستی	طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر
ساخت مجموعه اردوگاهی موقت، گرمخانه و سامانده (آقایان-بانوان)			احداث مجتمع اردوگاهی مرکز استان گیلان	طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر
ایجاد و نگهداری سامانده سگها و حیوانات بلاصاحب (طرح زنده گیری و عقیم سازی)			عقیم‌سازی سگ‌های بلاصاحب	طرح ساماندهی جانوران موذی شهری (موش و سگ‌های ولگرد)

جدول ۳۱- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی - برنامه طرح‌های گردشگری و فرهنگی

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح توسعه و ایجاد امکانات گردشگری و فرهنگی)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
بهسازی حاشیه تالاب عینک			توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری) (احداث پارک بین‌المللی خوراک و خلاقیت (گستروپارک) در پهنه دوم تالاب عینک)	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
			احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط (احداث رینگ دوچرخه در تمامی پهنه‌های آبی؛ پیست بین‌المللی قایقرانی؛ احداث محور سلامت)	ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت‌محور
			تجهیز و تکمیل ساختمان رصدخانه	طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی
			طراحی و احداث پیاده‌روها و فضاهای مکث با تاکید بر پهنه‌های آبی ()	طرح مناسب‌سازی، ساماندهی و تجهیز فضاهای شهری برای سالمندان

جدول ۳۲- تطبیق پروژه‌ها در مأموریت اجتماعی و فرهنگی - برنامه توسعه زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و فعالیتها و طرح‌های فرهنگی

پروژه‌های شهرداری رشت (طرح ایجاد اماکن اجتماعی، فرهنگی و ورزشی)	وضعیت		پروژه‌های پیشنهادی مشاور	طرح
	تطابق نسبی	تطابق کامل		
بازسازی و مرمت و تجهیز سالن‌های ورزشی			پروژه تجهیز و مناسب‌سازی پارک‌های موجود (با تاکید بر تجهیزات ورزشی (تکمیل سوله ورزشی بوستان ملت)	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
بازسازی و تجهیز و نگهداری زمینهای ورزشی			پروژه تجهیز و مناسب‌سازی پارک‌های موجود (با تاکید بر تجهیزات ورزشی)	
نگهداری، توسعه و تجهیز کمپینگ عینک			احداث و تجهیز مراکز اقامتی مناسب و ارزان‌قیمت برای گردشگران (تجهیز کمپینگ عینک)	طرح توسعه زیرساخت‌ها و استانداردسازی خدمات میزبانی
نگهداری، تجهیز و توسعه سرای محلات			احداث سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت	طرح ایجاد سرای شهروند
احداث زمین‌های ورزشی در سطح شهر رشت			تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات	
			احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط (استقرار امکانات ورزشی و تفریحی به‌ویژه در مدارس محلات کم‌برخوردار)	ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت‌محور
			احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط (احداث زمین‌های ورزشی در سطح مناطق)	
اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی			همایش و رویدادهای فرهنگی	برگزاری رویدادها و جشنواره‌های فرهنگی - اجتماعی
			توسعه اتاق رشت‌پژوهی	طرح ایجاد سازوکار تعاملی سازمان فرهنگی و اجتماعی با مرکز گیلان‌شناسی
			احداث مکان دائمی نمایشگاه‌های شهرداری	طرح احداث مراکز فرهنگی دائمی
			احداث و تجهیز نگارخانه‌های شهری	
بازسازی، تجهیز و مرمت خانه میرزا و موزه بلدیه و عمارت میرزا خلیل رفیع			بزرگداشت و احیای جایگاه مشاهیر و مفاخر	طرح اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی
			ایجاد سازوکار تعامل فرهنگی با سایر فرهنگ‌های ملی و فراملی	
بازسازی، تجهیز و مرمت خانه میرزا و موزه بلدیه و عمارت میرزا خلیل رفیع			احداث، تکمیل، تجهیز و تعمیر موزه‌های شهری	طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی
ایجاد فرهنگسرا، تجهیز و نگهداری مجموعه - فاز ۱			احداث فرهنگسرا (با تأکید بر خانواده)	طرح احداث مراکز فرهنگی دائمی
خرید و تعمیر ست‌های ورزشی و وسایل بازی و ...			احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط (خرید و تعمیر ست‌های ورزشی و وسایل بازی و ...)	ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت‌محور
پروژه فاز ۲ پارک بانوان (تکمیل و توسعه پارک به انتهای مسیر مجتمع ورزشی منظریه)			احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
احداث و تکمیل مرکز فرهنگی و پارک موزه دفاع مقدس				



۲-۶- شناسایی طرح‌های موردنیاز برنامه به تفکیک حوزه‌های کارکردی در اتصال با سیاست‌ها و راهبردهای برنامه و تشریح ارتباط سلسله‌مراتبی چشم‌انداز، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها و تکمیل فرم شماره ۷ دستورالعمل و در صورت نیاز به تعریف طرح جدید، تکمیل فرم شماره ۹ آن^۱

در این بخش از برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت، به‌منظور تکمیل فرم شماره ۷ براساس شیوه‌نامه تدوین برنامه، با توجه به گزاره چشم‌انداز به ارائه هدف کلان، راهبرد، سیاست و طرح پرداخته شده است و همچنین برآورد محل تامین مالی به تفکیک سال‌های برنامه ارائه شده است. در فرم شماره ۹ نیز بر اساس گزاره چشم‌انداز مرتبط و ذکر عناوین هدف کلان، راهبرد، سیاست و طرح، به ارائه شرحی از طرح مربوطه، بیان ضرورت تعریف طرح و الزامات و مستندات قانونی تعریف طرح پرداخته شده است.

^۱ تکمیل فرم ۹ مربوط به طرح پایش سالانه است.



جدول ۳۴ - نمونه فرم ۷

فرم شماره ۷: طرح ایجاد سرای شهروند (مبالغ به میلیون ریال)							
۵	کد گزاره چشم انداز		رشت، شهری با مدیریت یکپارچه، شفاف و پاسخگو		گزاره چشم انداز		طبقه بندی برنامه عملیاتی
۱	کد راهبرد		ایجاد تحول در ساختار مدیریت شهری بر اساس اصول حکمروایی خوب شهری		راهبرد		
۱	کد سیاست		اتخاذ رویکرد محله محوری در نظام مدیریت و تصمیم سازی		سیاست		
۵۱۱۱/۶۰۶۰۷	کد طرح		طرح ایجاد سرای شهروند		طرح		
	کد خدمت				خدمت		
مقدار					واحد هدف	عنوان هدف	نوع هدف کمی
سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول			
احداث	احداث	احداث	احداث	احداث	تعداد	۵ احداث سرای شهروند در سطح مناطق ارتقا رویکرد محله محوری	خروجی
							نتیجه
<p>سرای شهروندی با اقتباس از سرای محله که نهادی مدنی و شهری است، پیشنهاد شده است. سرای محلات زیر نظر ستاد مدیریت محله فعالیت می کند. نخستین بار، شورای اسلامی شهر تهران در برنامه توسعه دوم تهران سال ۱۳۸۸ شهرداری را به ایجاد سرای محله مکلف کرد. پیشتر از آن با راه اندازی شورایی ها وجود مکانی که فعالیت های محلی در آنجا پیگیری شود احساس می شد؛ بر این اساس شهرداری تهران متناسب با امکانات هر محله با احیاء و ساخت فضاهایی به نام سرای محله و تخصیص آن به فعالیت های محلی، زمینه های عملی شکل گیری این نهاد را فراهم کرد. لایحه تشکیل سرای محله مهرماه سال ۱۳۸۸ از سوی شهرداری تدوین برای تصویب به شورای شهر تهران ارائه شد.</p> <p>از این نهاد نیز به عنوان ابتکاری ایجاد شده از سوی برخی شهرداری های کشور یاد شده است تا بخشی از مدیریت شهری محلات را به اهالی محل واگذار کند. سرای محله رکنی اجرایی است که در کنار انجمن شورایی به عنوان رکن مشورتی/نظارتی شورای شهر عمل می کند. سرای محله نهادی زیر مجموعه شهرداری است که به صورت داوطلبانه توسط اهالی محل اداره می شود. سرای محله معمولاً خانه هایی را اداره می کند که هر کدام به یکی از جنبه های فرهنگی، هنری، تفریحی، ورزشی یا دینی در محله اختصاص دارند.</p> <p>طرح ایجاد سرای شهروند، با هدف ارتقای مؤلفه های حکمروایی خوب شهری با مأموریت خدمات مدیریت به دو پروژه احداث سرای شهروند در ۱۵ ناحیه شهر رشت و تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات اختصاص می یابد.</p> <p>پروژه</p> <ul style="list-style-type: none"> • احداث سرای شهروند • پروژه های مرتبط با سرای شهروندی 							
جمع کل		سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول	
۱۷۶,۶۰۰,۰۰۰		۵۱,۶۰۰,۰۰۰	۷۱,۵۰۰,۰۰۰	۲,۵۰۰,۰۰۰	۲,۵۰۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	منابع داخلی
							شهرداری ها
							منابع داخلی سازمان ها و شرکت های تابعه
							سرمایه گذاری بخش خصوصی
							وام ها
							کمک های دولتی
							اوراق مشارکت
							سایر
							جمع کل



۳-۶- تهیه فهرستی از پروژه‌های در حال اجرا و مصوب شهرداری به تفکیک هر یک از مأموریت‌های شش‌گانه‌ی شهرداری‌ها

به‌منظور تدقیق پروژه‌های تدوین شده بر اساس طرح‌ها و برنامه‌های تدوین شده در برنامه راهبردی- عملیاتی شهر رشت، لیستی از پروژه‌های در حال اجرا و مصوب شهرداری رشت به تفکیک مأموریت‌های شش‌گانه شهرداری ارائه شده‌اند. لازم به ذکر است اطلاعات این بخش بر اساس دریافت لیست پروژه‌ها از معاونت‌های شهرداری رشت تدوین شده است.



جدول ۳۵ - پروژه‌های شهرداری رشت بازه سال ۱۳۹۷-۱۴۰۲

مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			در حال تصویب	مصوب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
عمران و بازآفرینی فضاهای شهری		نظارت بر اجرای پروژه محوطه سازی محدوده حرم خواهر امام			ماده ۳۸					
		نظارت بر ساخت غرفه صنایع دستی گیل بانو در بوستان کشاورز								
		نظارت بر اجرای مرمت مسجد حاج سمیع			ماده ۳۸					
		نظارت بر اجرای کانون هموفیلی								
		اخذ مشاور جهت طرح مرمت خانه میرزا خلیل و نظارت بر اجرای عملیات سونداژ								
		تامین زمین و پیگیری پروانه و انشعابات در پروژه های اقدام مشترک بازآفرینی شامل خانه سلامت محله عینک، خانه سلامت محله سلیمانداراب، نهاد توسعه محله عینک								
		ماده ۴۸								
		احداث مسیر پیاده و دوچرخه اطراف حوزه آبی اول تالاب عینک جزء پروژه های اقدام مشترک بازآفرینی								
		تسهیلگری در امور اجرای پل روگذر پیاده پاسکیاب جزء پروژه های اقدام مشترک بازآفرینی								
		اخذ مشاور جهت طرح مرمت عمارت ساعت و نظارت بر اجرای عملیات سونداژ								
		عملیات رفع خطر از بام ساختمان فرهنگ و هنر (استانداری سابق)	ناتمام							
		عملیات رفع خطر از تاسیسات الکتریکی و مکانیکی عمارت شهرداری								
		اخذ مشاور جهت طرح مرمت ساختمان فرهنگ و هنر و نظارت بر اجرای عملیات سونداژ								
		اجرای پروژه بهسازی صفا سر از پروژه های اعتبارات بازآفرینی								
		احیای چاه جذبی قدیمی خانه میرزا خلیل رفیع								
نظارت بر عملیات رفع خطر و جمع آوری تاسیسات الکتریکی و مکانیکی خانه میرزا خلیل رفیع										
نظارت و کنترل بر نحوه اجرای انجام عملیات رنگ آمیزی نما و بازسازی پنجره های همکف ساختمان تاریخی ساعت شهرداری رشت										
پروژه مرمت خانه میرزا خلیل							فاز اول			
پروژه مرمت عمارت شهرداری										
پروژه پارک و خانه کودک					بهسازی خاک انجام شد (به عهده شهرداری) و تحویل اداره راه شده					
پروژه رفع خطر بنای آذربانی										
پروژه جداره سازی حرم مطهر خواهر امام رضا (ع)										
بازگشایی محور اقتصاد										
ساماندهی محور پیرسرا										
برگزاری نمایشگاه اسناد بلدیه										
اجرای آرام سازی و سنگفرش محور گذر خوراک در سبزه میدان										
احداث یادمان شهدای گمنام مسکن مهر										
احداث یادمان شهدای گمنام بوستان ملت										
واگذاری فضای تبلیغات محیطی شهر										
احداث بوستان کتاب به مساحت ۷۰۰۰ مترمربع										
پارک گیلانه ۳ در محدوده منطقه یک به مساحت ۱۴۰۰۰ مترمربع در حاشیه رودخانه بلوار گیلان										
بهسازی پارک کودک گلزار به مساحت ۲۴۰۰ مترمربع										
احداث پارک مسکن مهر در مجاورت مسجد صاحب الزمان در قطعه ۱۴۲ مسکن مهر به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع . شامل فضای سبز ، سیستم آبیاری، سیستم زهکشی ، سیستم روشنایی، نصب میلمان پارکی، اجرای انرژی های خورشیدی در بخشی از پارک	سیما ، منظر و فضای سبز شهری									
محوطه سازی ساختمان مرکزی شهرداری به مساحت کلی ۱۰۰۰ مترمربع										
بهسازی پارک کودک گلزار به مساحت ۲۴۰۰ مترمربع										
فضای مکت مجاور گلپایه نماز به مساحت ۵۰۰ مترمربع (معا بر فضای سبز-سیستم روشنایی)										
حفظ و نگهداری فضاهای سبز شهری (شامل پارک ها و سایر فضاهای سبز)										
آغاز عملیات اجرایی فضای سبز بلوارهای مسکن مهر شامل : بلوار غدیر شمالی - غدیر جنوبی - غدیر شرقی - میدان غدیر و رینگ اطراف آن										
جمعاً به طول ۳۰۰۰ متر طولی										



مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			در حال تصویب	مصوب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
		اجرای فضای سبز در لچکی های بلوار حبیب زاده به متراژ ۲۰۰ مترمربع								
		اجرای فضای سبز اطراف آبنمای پارک ملت به متراژ ۵۷۰ مترمربع								
		بهسازی فضای سبز میدان پاسداران به ابعاد ۲۵۵ مترمربع								
		احداث فضای مکت رودبارتان شامل فضای سبز، سیستم روشنایی، سیستم آبیاری، مبلمان پارکی، نصب ست ورزشی								
		اجرای فضای سبز لاین کندروی بلوارشهدای گمنام، شهیدبهشتی، بلوارنماز								
		اجرای فضای سبز و مکان های که اصلاح هندسی صورت گرفته است شامل اصلاح هندسی بلوارقلی پور، میدان نبوت، میدان توحید و ...								
		بازپیرایی فضای سبز بلوار امام از میدان گیل تا میدان مصلی با کاشت گونه های مناسب به تعداد ۱۴۰ اصله و گلکاری به مساحت ۴۰۰ مترمربع								
		بازپیرایی فضای سبز بلوار پایانه به مساحت کلی ۱۴۰۰ مترمربع								
		نصب یک مجموعه بازی کودکان در پارک بانوان به همراه کفپوش گرانولی به ابعاد ۳۰۰ مترمربع								
		نصب یک ست مجموعه بازی کودکان در پارک شهر به همراه کفپوش گرانولی به ابعاد ۲۰۰ مترمربع								
		تجهیز پارک های شهر شامل اندیشه، نارون یک به مجموعه بازی کودکان، سیستم روشنایی و مبلمان پارکی								
		بهره برداری از طرح سیستم آبیاری تحت فشار (بارانی) در بلوار خرمشهر در محدوده منطقه ۳ به طول ۱۸۰۰ متر (۴۸۰۰۰ مترمربع)								
		تجهیز پارک مسکن مهر (قطعه ۱۴۲) به یک حلقه چاه نیمه عمیق و اتصال آن به شبکه سیستم آبیاری پارک و نظارت به تعمیرات چاه عمیق پارک مسکن مهر قطعه ۸۲ .								
		طرح توسعه پارک سالار مشکات (فاز ۲) به منطقه چهار								
		تجهیز برخی از پارک ها به مبلمان پارکی نظیر نصب تعداد ۶۰ عدد نیمکت فلزی در پارک مسکن مهر (قطعه ۱۴۲) و نصب تعداد ۲۸ عدد نیمکت فلزی در پارک اندیشه منطقه دو و خرید تعداد ۱۰ وسیله ورزشی و یک عدد میزپینگ پنگ در پارک مسکن مهر (قطعه ۱۴۲)								
		طراحی فضای سبز بلوار و میدان جدیدالاحداث خیابان بعثت به مساحت ۵۹۳ مترمربع								
		طراحی فضای سبز خیابان گلچین گیلانی به مساحت ۱۰۵ مترمربع								
		طرح و ایجاد فضای سبز در لاین بلوار نماز (لاین دوچرخه سواری) به مساحت ۲۰۰ مترمربع								
		بهسازی فضای سبز مجاور بلوار اصفهان به متراژ ۹۰ مترمربع								
		بهسازی فضای سبز میدان گاز (میدان شهید خجسته) زیرپل نیایش با استفاده از گیاهان پرچینی و پوششی به متراژ ۱۹۶۵ مترمربع								
		برآورد طرح بلوار ۸ دی به مساحت ۵۰۰ مترمربع								
		برآورد طرح بلوار ولیعصر به مساحت ۱۸۰۰ مترمربع								
		راه اندازی سیستم آبیاری مکانیزه در بلوار امام به طول ۲۲۰۰ متر								
		راه اندازی سیستم آبیاری مکانیزه در بخشی از بلوار قلی پور (حد فاصل میدان جهاد تا تقاطع معلم) به طول ۱۰۰۰ متر								
		تکمیل و راه اندازی شبکه آبیاری مکانیزه در برخی از مسیرهای بلوار سمیه، بلوار توحید، بلوار گیلان، بلوار ضیابری، حبیب زاده براساس ردیف اعتباری پیش بینی شده در بودجه معاونت محترم خدمات شهری شهرداری مرکز								
		تهیه طرح توسعه فضای سبز بلوار ۸ دی و اجرای آن با هماهنگی منطقه به مساحت ۱۰۰۰ متر مربع								
		احداث فضای سبز حاشیه خیابان مصباح (حاشیه رودخانه زرچوب) در منطقه سه به مساحت ۱۷۰۰ مترمربع								
		احداث پارک گیلاسه فاز ۴ (حد فاصل پل توحید تا خیابان ۱۶۴) در منطقه یک به مساحت ۵۰۰۰ متر مربع در سال ۱۴۰۰ .								
		احداث باغ ژاپنی در بخشی از بوستان مفاخر به مساحت ۱۳۰۰ مترمربع								
		تهیه طرح توسعه فضای سبز بخشی از بلوار امام (ره) حدفاصل میدان فرهنگ تا تقاطع بلوارمنظریه (مسیر BRT) به مساحت ۱۳۰۰ مترمربع								
		تهیه طرح توسعه فضای سبز عینک، خیابان شهید بابایی و اجرای آن در منطقه به مساحت ۶۰۰ مترمربع								
		طرح درختکاری سازمان در مبادی ورودی شهر (رفیوژ میانی بلوار افتخاری - مسیر جاده تهران)								
		پروژه های لوله گذاری در سال جاری (تکمیلی پروژه های قبلی): ۱۸ کیلومتر شامل: تکمیل و راه اندازی شبکه آبیاری مکانیزه در مسیرهای بلوار سمیه، بلوار توحید، بلوار گیلان، بلوار ضیابری، حبیب زاده براساس ردیف اعتباری پیش بینی شده در بودجه معاونت محترم خدمات شهری در دستور کار سازمان قرار گرفت.								
		احداث پارک خرسندی در موقعیت منطقه چهار								
		توسعه و احداث پارک ابن سینا در موقعیت پل تالشان، مخابرات، پشت مرکز شماره ۴، خیابان ابن سینا به مساحت ۲۷۰۰ متر مربع								
		توسعه تولیدات گیاهان زینتی دائمی با بهره گیری از ظرفیت عرصه موجود در آرامستان در قالب تفاهم نامه (نظیر انواع شمشاد، زرشک، پیراکانتا، انواع درختچه های زینتی و تولید بخشی از نهال گونه های درختی) در قسمتی از سایت آرامستان به مساحت ۵۰۰۰ مترمربع در فاز اول پروژه								
		انعقاد قرارداد ارتقا سیستم اتوماسیون اداری به نسخه تحت وب (پرگار)								فناوری اطلاعات و



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							انعقاد قرارداد راه اندازی سامانه مدیریت نامگذاری معابر شهرداری رشت	ارتباطات	
							پیاده سازی و استقرار نرم افزار جامع توزین هوشمند در کارخانه آسفالت سازمان عمران و بازآفرینی شهری		
							پیاده سازی و استقرار توسعه نرم افزار تعمیر و نگهداری ماشین الات (آلکا) برای کاربران مناطق و سازمانها		
							پیاده سازی و استقرار سامانه نظارت بر عملکرد پیمانکاران فضای سبز		
							انعقاد قرارداد نگهداری، پشتیبانی و توسعه سامانه جامع ارایه خدمات صورت وضعیت الکترونیک سازمان مدیریت پسماند		
							انعقاد قرارداد تمدید و ارتقا ورژن آنتی ویروس پادویش		
							راه اندازی زیر سیستم های حضور و غیاب، کارگزینی، تشکیلات، رفاهی، آموزش، نظام پیشنهادات، ارزیابی عملکرد، خدمات پرسنلی و ... سامانه جامع منابع انسانی همتا		
							راه اندازی نسخه های موبایلی Android و IOS خدمات پرسنلی سامانه جامع منابع انسانی		
							تهیه و تحویل نسخه ۹ نرم افزار حسابداری شایگان سیستم به همراه پشتیبانی VIP به شورای اسلامی شهر		
							تمدید و به روز رسانی گواهی استاندارد SSL مورد استفاده در نرم افزارها و سامانه های تحت وب شهرداری رشت		
							پیاده سازی، راه اندازی و استقرار اپلیکیشن موبایل کاربران ۱۳۷ در شهرداری رشت جهت تسهیل دسترسی عوامل اجرایی (کارشناسان و مدیران شهرداری) به پیام های ارجاعی توسط سامانه ۱۳۷		
							ایجاد پوسته جدید برای زیرپرتال سازمان مدیریت آرامستانها		
							ایجاد و پیاده سازی زیرسایت شهر دوستدار کودک		
							ایجاد و پیاده سازی زیرپرتال مدیریت نوسازی و تحول اداری		
							ایجاد و راه اندازی سامانه اطلاع رسانی خلاف سازان		
							فعال نمودن ارسال پیامک پویا در صدور فیش های نوسازی، درآمد و صنفی در سامانه یکپارچه شهرسازی (سرا)		
							اتصال شهرداری رشت به پنجره ملی خدمات دولت هوشمند(my.gov.ir)		
							طراحی، اجرا و پیاده سازی سامانه یکپارچه خدمات شهرداری رشت (رشت من -my.rasht.ir)		
							انعقاد قرارداد خرید و جمع سپاری خدمات الکترونیکی سیستم یکپارچه شهرسازی، نوسازی، درآمد و اصناف (سرا ۱۰)		
							انعقاد قرارداد خرید زیرسیستم خرید و کنترل قرارداد نرم افزار محاسبان برای سازمان های تابعه شهرداری		
							ایجاد پوسته جدید زیر پرتال سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری		
							<ul style="list-style-type: none"> • اخذ مجوز شش سرویس استعلامی به شرح ذیل از سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات کشور در بستر pgsb/gsb و دریافت مستندات فنی جهت پیاده سازی در سامانه های مرتبط در شهرداری رشت: • سرویس انطباق مشخصات هویتی اشخاص حقیقی از سازمان ثبت احوال کشور • سرویس استعلام وضعیت مددجویان کمیته امداد از کمیته امداد امام خمینی • سرویس استعلام کد پستی و استعلام شرح نشانی از شرکت پست جمهوری اسلامی ایران • سرویس استعلام وضعیت ایثارگری از بنیاد شهید و امور ایثارگران • سرویس استعلام آخرین مدرک تحصیلی از وزارت علوم، تحقیقات و فناوری • سرویس استعلام از سامانه شاهکار (تطبیق کد ملی با شماره همراه) از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی کشور 		
							راه اندازی و بهره برداری کامل از نسخه تجمیع نرم افزار یکپارچه شهرسازی (سرا) در مناطق پنجگانه شهرداری رشت به عنوان مقدمه ارایه خدمات الکترونیک شهرسازی		
							راه اندازی و بهره برداری از سامانه و اپلیکیشن شهر خلاق خوراک شناسی		
							راه اندازی و بهره برداری از پوسته جدید پرتال شهرداری رشت		
							راه اندازی اولیه سامانه نظارت بر پیمانکاران فضای سبز در سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری		
							بهره برداری از سامانه مدیریت املاک و بازارچه های سازمان ساماندهی مشاغل و فرآورده های کشاورزی		
							تخصیص دامنه و ایجاد زیرپرتال جدید سازمان مدیریت آرامستانهای شهرداری رشت		
							اخذ نماد اعتماد الکترونیکی ENAMAD برای دامنه ی پرتال شهرداری رشت از مرکز توسعه تجارت الکترونیکی وزارت صنعت، معدن و تجارت توسط سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات		
							راه اندازی، استقرار و آموزش فاز اولیه سامانه املاک در مناطق پنجگانه شهرداری		
							خرید سامانه مدیریت و کنترل پروژه از طریق برگزاری استعلام		



مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			مصوب	در حال تصویب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
		راه اندازی سامانه تبدیل دین شهرداری رشت								
		خرید سامانه طراحی تابلوهای هدایت مسیر								
		راه اندازی سامانه ویدئو کنفرانس اسکای روم جهت برگزاری جلسات و آموزش های مجازی								
		راه اندازی نرم افزار همایش نگار جهت برگزاری همایش های سالانه در حوزه مطالعات و پژوهش های شهرداری								
		خرید سامانه نظام دریافت ایده شهروندی								
		راه اندازی سامانه فیش حقوقی برای پرسنل شهرداری خرید و استقرار سامانه ارسال پیامک بصورت وب سرویس در نرم افزار سرا برای کلیه مناطق و کمیسیون ماده صد								
		راه اندازی سامانه اجرای احکام کمیسیون ماده ۷۷								
		بروزرسانی و استقرار نرم افزار مطالبات سازمان مدیریت پسماند								
		استقرار و راه اندازی زیرسیستم درآمد نرم افزار محاسبان در سازمان ساماندهی مشاغل و فرآورده های کشاورزی								
		استقرار و راه اندازی زیرسیستم های انبار و اموال نرم افزار محاسبان در سازمان ساماندهی مشاغل و فرآورده های کشاورزی								
		بروزرسانی و استقرار نرم افزار آمار شهرداری رشت								
		بروزرسانی و استقرار نرم افزار ۵٪ عوارض پایانه میدان گیل در سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهرداری رشت								
		تهیه و ارسال فایل VPN برای ادارات و سازمانهای وابسته شهرداری در خصوص دورکاری پرسنل به منظور استفاده از نرم افزار موجود در شهرداری								
		راه اندازی نسخه جدید نرم افزار مالی محاسبان بر اساس سیستم بودجه ریزی جدید در مرکز، مناطق و سازمان تابعه شهرداری رشت								
		اجرای کمیسیون بندی تصادفی و خودکار سازی انتخاب کمیسیون در بررسی تخلفات ساختمانی با هدف خارج کردن نقش کاربر در سیستم کمیسیون ماده صد گامی در جهت الکترونیکی کردن فرآیندهای شهرداری								
		بارگذاری لایه شبکه معابر در سامانه SDI سازمان نقشه برداری کشور								
		مشارکت در انعقاد قرارداد پروژه سرمایه گذاری سامانه خرید و جمع آوری پسماند خشک از میدا تولید با محوریت سازمان سرمایه گذاری			ماده ۳۸					
		مشارکت در انعقاد قرارداد پروژه سرمایه گذاری «ممیزی نوین، هوشمندی سازی و شهرداری الکترونیک» با محوریت سازمان سرمایه گذاری و مشارکت های مردمی شهرداری رشت			ماده ۳۸					
		راه اندازی نرم افزار توسعه نقشه همراه شهر رشت								
		راه اندازی سامانه مدیریت شهری ۱۳۷								
		خرید نرم افزار مدیریت تجهیزات سخت افزاری								
		پشتیبانی فنی مستمر از نرم افزارهای مورد استفاده در شهرداری مرکز، مناطق و سازمان های تابعه								
		اجرای عملیات اصلاح هندسی و بهسازی و ساماندهی و احداث لاین کندرو بلوار گلباغ نماز								
		عملیات نگهداری، مرمت و بهسازی کفپوش و جداول معابر ناحیه دو منطقه یک								
		عملیات نگهداری، مرمت و بهسازی کفپوش و جداول معابر ناحیه سه منطقه یک								
		اصلاح هندسی میدان نبوت، میدان غزنوی و میدان توحید								
		اصلاح هندسی میدان قلیپور، میدان سرگل و میدان شهدای عاشمی								
		عملیات نگهداری، مرمت و بهسازی کفپوش و جداول معابر ناحیه یک منطقه یک								
		اجرای عملیات اصلاح هندسی و بهسازی و ساماندهی و احداث لاین کندرو بلوار شهدای گمنام								
		عملیات لایروبی و همسطح سازی منهول های شبکه فاضلاب سنتی در محدوده ناحیه یک								
		عملیات لایروبی و همسطح سازی منهول های شبکه فاضلاب سنتی در محدوده ناحیه دو								
		عملیات لایروبی و همسطح سازی منهول های شبکه فاضلاب سنتی در محدوده ناحیه سه								
		احداث پارک حاشیه رودخانه زرچوب حد فاصل میدان توحید تا خیابان ۱۶۴								
		عملیات احداث دیوار حفاظتی رودخانه زرچوب در محدوده پل توحید ساحل سمت چپ								
		عملیات جمع آوری و هدایت آبهای سطحی مسیر خیابان های پستک ، توحید و ساری نقاط آبرگیر در محدوده منطقه یک			ماده ۳۸					
		مناسب سازی معابر منطقه یک								
		خط کشی سرعتگاه و عابر پیاده و ایستگاه تاکسی و اتوبوس با رنگ دوجزئی محدوده منطقه یک								
		نرده گذاری و فنس کشی مسیر پل بوسار، قلیپور و حاشیه کانال جی ۵ و سیاه اسطوخ								
		ترمیم و روسازی شامل رفع چاله و رفع ترک های آسفالتی محدوده ناحیه یک منطقه یک								
		ترمیم و روسازی شامل رفع چاله و رفع ترک های آسفالتی محدوده ناحیه دو منطقه یک								
		ترمیم و روسازی شامل رفع چاله و رفع ترک های آسفالتی محدوده ناحیه سه منطقه یک								



مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			مصوب	در حال تصویب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
		زیرسازی و روکش آسفالت معابر محدوده منطقه یک								
		ترمیم نوارهای حفاری آسفالت معابر محدوده منطقه یک								
		ترمیم و لکه گیری معابر آسفالتی در سطح ناحیه دو								
		ترمیم و لکه گیری معابر آسفالتی در سطح ناحیه سه								
		عملیات پخش آسفالت در سطح ناحیه یک								
		عملیات پخش آسفالت در سطح ناحیه دو								
		عملیات پخش آسفالت در سطح ناحیه سه								
		عملیات مناسب سازی و اصلاح هندسی خیابان سعدی								
		عملیات مناسب سازی و اصلاح هندسی خیابان دکتر حسابی								
		لوله گذاری و لایروبی و هدایت و دفع آب های سطحی و همسطح سازی منهول ها در سطح ناحیه یک								
		لوله گذاری و لایروبی و هدایت و دفع آب های سطحی و همسطح سازی منهول ها در سطح ناحیه دو								
		لوله گذاری و لایروبی و هدایت و دفع آب های سطحی و همسطح سازی منهول ها در سطح ناحیه سه								
		عملیات همسطح سازی و تعویض درب های چدنی و فلزی شبکه فاضلاب سنتی و آب های سطحی در سطح منطقه								
		عملیات ترمیم و مرمت پیاده رو و جداول در سطح ناحیه یک								
		عملیات ترمیم و مرمت پیاده رو و جداول در سطح ناحیه دو								
		عملیات ترمیم و مرمت پیاده رو و جداول در سطح ناحیه سه								
		عملیات مناسب سازی معابر منطقه یک در سطح منطقه یک								
		عملیات فنس کشی در سطح منطقه یک								
		عملیات ساماندهی مسیر پیربازار فاز دو (لاین برگشت)								
		ترمیم و لکه گیری معابر آسفالتی در سطح ناحیه یک								
		مرمت مکانیزه معابر آسفالتی با دستگاه فلاسک جهت رفع خرابی های معابر، خصوصاً معابر اصلی و پر تردد در قالب اورژانس آسفالت								
		ترمیم نوارهای حفاری (به همراه کلیه عملیات مورد نیاز اعم از خاکبرداری، خاک ریزی، بتن ریزی و روکش آسفالت) منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات روکش آسفالت معابر بامصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو								
		اجرای مرمت لکه گیری ترمیم نوار حفاری و بهسازی آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی ناحیه ۱ منطقه ۲								
		اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با مصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو رشت								
		اجرای عملیات ترمیم چاله ها و نوار حفاری با مصالح ناحیه یک منطقه دو								
		اجرای عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه یک منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه سه منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری معابر با مصالح در محدوده ناحیه سه منطقه دو شهرداری رشت								
		روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت								
		اجرای عملیات ترمیم آسفالت در محدوده ناحیه یک منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات روکش آسفالت بدون مصالح در محدوده ی ناحیه دو منطقه دو شهرداری رشت								
		عملیات اجرای ترمیم و بهسازی پیاده راه مرکزی								
		اجرای عملیات پیاده روسازی خیابان بیستون حد فاصل کوچه بقراطی تا سردار جنگل در محدوده منطقه ۲								
		اجرای عملیات بهسازی و ترمیم پیاده راه مرکزی رشت در محدوده منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات اصلاح هندسی معابر جهت بهبود عبور و مرور در محدوده منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات مناسب سازی و ترمیم کفپوش و جداول معابر در محدوده منطقه ۲ شهرداری رشت								
		اجرای عملیات بهسازی و ترمیم پیاده راه مرکزی رشت در محدوده منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات بهسازی و ترمیم پیاده راه مرکزی رشت در محدوده منطقه دو رشت								
		اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول در محدوده ناحیه ۱ منطقه ۲ شهرداری رشت								
		عملیات بهسازی و ساماندهی معابر محوطه بازار رشت								
		اجرای عملیات رفت و روب و جمع آوری زباله								
		اجرای عملیات رفت و روب در محدوده منطقه دو								



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							اجرای عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و همسطح سازی و ترمیم درب منهول های محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و همسطح سازی و ترمیم درب منهول های معابر محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب ، همسطح سازی و ترمیم درب منهول های معابر محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲ شهرداری رشت		
							اجرای عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و همسطح سازی و ترمیم درب منهول های معابر ناحیه سه منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید، تحویل و کاشت اقلام گیاهی		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز در پارک شهر		
							عملیات زهکشی و دفع آبهای سطحی پارک قدس		
							اجرای سیستم آبیاری پارک اندیشه		
							ترمیم روسازی شامل رفع چاله و ترکهای آسفالتی به همراه همسطح سازی منهول های واقع در ناحیه دو منطقه دو		
							عملیات روکش آسفالت و همسطح سازی منهول های معابر اصلی و فرعی در محدوده منطقه دو رشت		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز و تاسیسات وابسته پارک شهر		
							اجرای عملیات کفپوش گذاری بتنی در خ حبیب زاده		
							اجرای عملیات لوله گذاری و همسطح سازی و ترمیم درب منهول های فاضلاب		
							اجرای عملیات اصلاح هندسی معابر در سطح محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز در پارک شهر (قدس)		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز در منطقه دو		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز منطقه دو		
							اجرای عملیات مرمت ، لکه گیری و بهسازی آسفالت معابر در محدوده ناحیه سه منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات مرمت ، لکه گیری و بهسازی آسفالت معابر در محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲ شهرداری رشت		
							اجرای عملیات مرمت ، لکه گیری و بهسازی معابر و نوار حفاری بدون آسفالتی در محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم لکه گیری و بهسازی با مصالح در محدوده ناحیه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی و روسازی آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه یک منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با مصالح در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم و لکه گیری آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۲ منطقه ۲ رشت		
							اجرای عملیات ترمیم آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه یک منطقه دو شهرداری رشت		
							ترمیم نوار حفاری معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱ منطقه دو شهرداری رشت		
							ترمیم آسفالت معابر ناحیه دو منطقه دو		
							خرید اقلام گیاهی فصلی به منظور کاشت در محدوده منطقه دو		
							خرید گل و گیاه		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۲		
							اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه دو		
							اجرای عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه دو		
							خرید و اجرای پروژه آبنمای ریتمیک پیاده راه فرهنگی شهرداری رشت (خ سعدی) در محدوده منطقه دو		
							عملیات ترمیم روسازی ، روکش آسفالت و همسطح سازی منهول واقع در منطقه ۲ شهرداری رشت		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز و تاسیسات وابسته در منطقه دو		
							اجرای عملیات آرامسازی خیابان دکتر حشمت در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید لوازم و تجهیزات روشنایی رفیوژ میانی خیابان امام خمینی		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی جداول کناری خیابان امام از میدان فرهنگ به میدان مصلی در محدوده منطقه دو رشت		
							نظارت کارگاهی و عالیه عملیات بهسازی وساماندهی معابر محوطه بازار رشت		
							اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲ شهرداری رشت		
							خرید لوازم و اجرای رنگ آمیزی کلیه جداول سطح محدوده منطقه دو		
							خرید لوازم و اجرای رنگ آمیزی کلیه جداول سطح منطقه دو رشت		
							اجرای عملیات نگهداری فضای سبز در منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید و نصب علائم ترافیکی افقی		



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							خرید و نصب تابلو و تجهیزات ترافیکی معابر در محدوده ی منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول با مصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو شهرداری		
							خرید لوازم و اجرای رنگ آمیزی با طیف رنگ آبی در رفیوژ فلور باکس ، لچکی ، جداول حاشیه خیابان و... در محدوده منطقه دو		
							اجرای عملیات لایه رویی مکانیزه منهول ها در سطوح منطقه دو شهرداری رشت		
							عملیات لایروبی مکانیزه شبکه فاضلاب به میزان ۱۶۰۰ مترمکعب در محدوده منطقه دو		
							اجرای عملیات احداث پارک کودک واقع در بلوار منظره جنب پارک بانوان در محدوده منطقه دو		
							خرید و تحویل گونه های گیاهی منطقه دو		
							اجرای عملیات دیوارگذاری املاک مشمول ماده ۱۱۰ در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات روکش آسفالت بدون مصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو رشت		
							اجاره تعداد ۱۴ دستگاه ماشین آلات سنگین و نیمه سنگین جهت استفاده در بحران برف		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول با مصالح در محدوده ناحیه ۳		
							اجرای عملیات مرمت و لکه گیری و بهسازی آسفالت معابر و نوار حفاری در محدوده ناحیه ۲ منطقه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش جداول در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات تعمیر و بازسازی ستاد سد معبر شهرداری منطقه دو		
							اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح محدوده ناحیه ۱ منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول در محدوده منطقه ۲ شهرداری رشت		
							خرید و نصب ۱۹ عدد پایه چراغ سیستم روشنایی فضای مکت محله رودبارتان		
							تعمیر و نگهداری تاسیسات (آبما ، راهبند ، تجهیزات روشنایی و...) پیاده راه مرکزی رشت واقع در محدوده ی منطقه دو رشت		
							اجرای عملیات اصلاح هندسی معابر در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید لوازم و تجهیزات روشنایی رفیوژ میانی خ آیت ا... طالقانی		
							خرید لوازم و اجرای نقاشی جداول ، بلوار ها لچکی ها و میادین سطح منطقه دو		
							اجرای عملیات همسطح سازی و ترمیم درب منهول های محدوده منطقه دو		
							تعمیر و بازسازی کامل یک دستگاه فوتون و نصب جرثقیل سه تن		
							اجرای عملیات ترمیم ، لکه گیری بهسازی معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه دو		
							اجرای عملیات روکش آسفالت معابر بدون مصالح محدوده ناحیه دو منطقه دو شهرداری رشت		
							روکش آسفالت معابر بدون مصالح ناحیه سه منطقه دو		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی پیاده رو های سطح منطقه دو رشت		
							اجرای عملیات پیاده روسازی خ ۱۵ خرداد با مصالح محدوده منطقه دو		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی کفپوش و جداول معابر با مصالح در محدوده ناحیه دو منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی کفپوش و جداول معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱ منطقه ۲ شهرداری رشت		
							اجرای عملیات سنگ کاری میدان های دکتر حشمت و فرهنگ در محدوده ی منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید لوازم و اجرای عملیات رنگ آمیزی سرعتهای محدوده ی منطقه دو شهرداری رشت		
							خرید لوازم و اجرای نقاشی جداول بلوار ها ، پایه های بتنی و تیرهای چراغ برق در محدوده منطقه دو		
							اجرای عملیات ترمیم معابر آسفالتی با مصالح در محدوده ناحیه ۱ منطقه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم معابر آسفالتی با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲ شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی کفپوش و جداول معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۳ منطقه ۲		
							اجرای عملیات هندسی معابر با مصالح در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات مناسب سازی و ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم و بهسازی کفپوش و جداول ناحیه یک منطقه دو		
							خرید ۸۰ عدد مخزن ۶۶۰ لیتری بدون درب گالوانیزه		
							اجرای عملیات ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه ۳ منطقه دو		
							اجرای عملیات ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه دو منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه سه منطقه دو شهرداری رشت		
							اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با دستگاه فلاسک در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		



مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			در حال تصویب	مصوب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
		اجرای عملیات فنس کشی پارک بانوان در محدوده منطقه دو رشت								
		اجرای عملیات ترمیم و بهسازی کفیوش و جداول معابر در محدوده ناحیه ۳ منطقه دو شهرداری رشت								
		اجرای عملیات بازسازی و ترمیم ساختمان امانی منطقه دو								
	منطقه ۳ شهرداری	مناسب سازی و ترمیم آسفالت سطح منطقه سه								
		اجرای پروژه روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی نواحی منطقه سه								
		ترمیم و مرمت نوار حفاری معابر در محدوده منطقه سه								
		زیرسازی و آماده سازی معابر فرعی و اصلی منطقه سه								
		ترمیم نوار حفاری و لکه گیری معابر اصلی و فرعی سطح منطقه سه								
		احداث فضای سبز (بلوار) مقابل آرامستان ارامنه در سرچشمه								
	منطقه ۴ شهرداری	اجرای زمین بازی کودکان در پارک نارون ۲ (مجموعه بازی پپلی آتلین)								
		مناسب سازی و ترمیم آسفالت سطح منطقه چهار								
		اجرای پروژه روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی نواحی منطقه چهار								
		ترمیم و مرمت نوار حفاری معابر در محدوده منطقه چهار								
		زیرسازی و آماده سازی معابر فرعی و اصلی منطقه چهار								
		ترمیم نوار حفاری و لکه گیری معابر اصلی و فرعی سطح منطقه چهار								
	منطقه ۵ شهرداری	مناسب سازی و ترمیم آسفالت سطح منطقه پنج								
		اجرای پروژه روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی ناحیه یک منطقه پنج								
		ترمیم و مرمت نوار حفاری معابر در محدوده منطقه پنج								
		زیرسازی و آماده سازی معابر فرعی و اصلی منطقه پنج								
		ترمیم نوار حفاری و لکه گیری معابر اصلی و فرعی سطح منطقه پنج								
		اجرای پروژه زیرسازی و آسفالت معابر فرعی خاکی ناحیه دو منطقه پنج								
		رنگ آمیزی جداول به طول تقریبی حدود ۲۵۰۰۰ متر طول								
		اجرای پروژه روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی ناحیه دو منطقه پنج								
		بهسازی و ترمیم پیاده رو ها و جداول و مناسب سازی معابر سطح منطقه پنج								
		بهسازی (ترمیم نوار حفاری و آسفالت) معابر ناحیه یک منطقه پنج								
		پیاده رو سازی و ترمیم جداول شکسته و مناسب سازی رفیوژمیانی و مناسب سازی گذرگاههای عابر پیاده معابر مسکن مهر رشت								
		احداث پیاده رو در پیاده رو سازی خیابان مهر ۳ ، مهر ۶ تا خیابان شهید نوری ، مهر ۸۲ تا مهر ۸۴ و ... واقع در مسکن مهر رشت								
		زیرسازی و آسفالت معابر فرعی خاکی								
		پیاده روسازی معابر مسکن مهر (مهر ۴۳، مهر ۴۶ و ...) ساماندهی و مناسب سازی سایر نقاط محدوده منطقه پنج								
		خط کشی طولی و خطوط عابر پیاده معابر سطح منطقه پنج								
		لایروبی و لوله گذاری مسکن مهر								
		لوله گذاری ، لایروبی کانوو و همسطح سازی منهولهای مسکن مهر رشت								
		اصلاح هندسی و همسطح سازی گذرگاههای عابر پیاده سطح منطقه پنج								
		پروژه لایروبی لوله و همسطح سازی منهول های ناحیه ۱ و ۲ منطقه پنج								
		مناسب سازی و همسطح سازی درب منهولهای فاضلاب و ترمیم کانالهای دفع آبهای سطحی در محدوده منطقه پنج								
	رنگ آمیزی سرعکاه و خطوط عابر پیاده سطح منطقه پنج									
	ترمیم و مرمت نوار حفاری معابر در محدوده منطقه پنج									
	زیرسازی و آسفالت معابر فرعی خاکی ناحیه یک									
	لکه گیری و ترمیم نوار حفاری معابر محدوده منطقه پنج									
	تعمیر و بهسازی پیاده رو و جداول فرسوده ، همسطح سازی و ساخت درب منهول در سطح منطقه پنج									
	پروژه لوله گذاری و لایروبی کانووها و همسطح سازی منهولهای منطقه پنج									
	پیاده رو سازی و ساماندهی معابر سطح منطقه ۵									
	روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی ناحیه سه منطقه پنج									



مأموریت	سازمان متولی / معاونت	عنوان پروژه	وضعیت تصویب		توضیحات	وضعیت تحقق				
			در حال تصویب	مصوب		در حال اجرا	ناتمام	اتمام پروژه	جاری	نامعلوم
		زیرسازی و آسفالت معابر فرعی خاکی ناحیه سه منطقه پنج								
		شن ریزی و زیرسازی کوچه های زنبق ۳ ، کوچه قلعه سرا ، مسیر بیانی و ...								
		اجرای زیرسازی و شن ریزی معابر خاکی ناحیه یک								
		اجرای عملیات زیرسازی و آسفالت معابر فرعی مسکن مهر								
		پروژه ترمیم و مرمت نوار حفاری در محدوده ناحیه یک و دو								
		مناسب سازی معابر منطقه پنج برای نابینایان و افراد معلول جسمی حرکتی								
		اجرای روکش معابر اصلی و فرعی زیرسازی شده منطقه پنج								
		پروژه مرمت مکانیزه و لکه گیری معابر اصلی و فرعی منطقه پنج								
		رنگ آمیزی جداول پیاده راه جاده رشت به تهران به طول ۱۶۰۰۰ متر								
		لوله گذاری و لایروبی و هدایت و دفع آبهای سطحی و همسطح سازی منهولهای محدوده منطقه پنج								
		پروژه لجن برداری و ترمیم کانالهای هدایت آب سطحی و ساخت و نصب درب منهول در محدوده منطقه پنج								
		زیرسازی و شن ریزی معابر خاکی ناحیه ۲ و ۳ منطقه پنج								
		شن ریزی و مناسب سازی معابر خاکی ناحیه دو منطقه پنج								
		بهسازی و ترمیم پیاده رو ها و جداول در سطح منطقه پنج رشت								
		پیاده رو سای با کفیوش بتنی و جدولگذاری معابر مسکن مهر و محله بیانی								
		اجرای روکش آسفالت در معابر واقع در محدوده مصوب بافت و اسکان غیر رسمی منطقه پنج شهرداری								
		زیرسازی و آماده سازی معابر خاکی واقع در محدوده منطقه پنج								
		پروژه لکه گیری و ترمیم معابر آسفالتی محدوده منطقه پنج								
		خط کشی طولی و عرضی معابر اصلی و فرعی در سطح منطقه پنج								
	سازمان ساماندهی مشاغل شهری	احداث سرویس بهداشتی، دفتر کار و نمازخانه در بازارچه چمران								
		جابجایی غرفه های بازارچه چمران و خروج آن از حریم فشار قوی								
		ساخت و نصب سیستم سپتیک تانک سرویس بهداشتی								
		احداث پارکینگ در بازارچه چمران								
		ممیزی و پلاک کوبی مجدد و تعیین موقعیت در لایه GIS در خصوص دکه های مطبوعاتی سطح شهر								
		مجوز بهره برداری موقت عرضه میوه و تره بار (نامجو، معلم و رسالت)								
		ایجاد روزبازار در مسکن مهر								
		تمدید قرارداد ون کافه ها، غرفه ها و مغازه های سطح شهری								
		افتتاح بازارچه های خصوصی								
		انعقاد قرارداد جهت بهره برداری از دستگاه های ATM								
		افتتاح شش بازارچه مشارکتی (گل و گیاه گیلک، گیلک ۳۰، گیلک ۳۳، گیلک ۳۵، گیلک ۳۷ ...)								
	محیط زیست و خدمات شهری و مدیریت بحران	قرارداد تنظیف و جمع آوری زباله در پنج منطقه شهرداری								
		بهسازی و توسعه و افزایش ظرفیت کود آلی								
		تجهیز و تکمیل ساختمان رصدخانه در مجاور تالاب عینک								
		نظافت و پاکسازی رودخانه های زرجوب و گوهررود								
		خرید ماشین آلات عمرانی و خدمات شهری								
		خرید سطولهای زباله مکانیزه پارکی و تفکیکی								
		طراحی، نظارت و اجرای پروژه آب خام								
		ایجاد سامانکده سگها و حیوانات بلاصاحب								
		زنده گیری و عقیم سازی حیوانات بلاصاحب								
		تعمیر و نگهداری سرویس بهداشتی های سطح شهر رشت								
	خدمات شهری	احداث پارکهای محله ای و حاشیه ای								
		عملیات احداث ساختمان آتش نشانی واقع در مسکن مهر و پل طالشان								
		احداث سرویس بهداشتی های سطح شهر رشت								
		احداث پارک ۴۵۰ هکتاری								



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							تکمیل احداث رمپ میانی ایستگاه موقت تخلیه زباله در لاگان		
							اجرای زمین ورزشی با چمن مصنوعی در پارک آب و آسیاب		
							احداث ایبته و تاسیسات سالن بویلر زباله سوز		
							عملیات اجرایی تکمیل ساختمان هموفیلی		
							هدایت آبهای سطحی استاد سرا		
							خرید ، حمل و نصب تجهیزات و مبلمان اداری ساختمان اداری میدان گیل		
							تکمیل ساختمان آتش نشانی مسکن مهر رشت		
							پروژه جمع آوری و هدایت آبهای سطحی کوچه کریم پور		
							جمع آوری و هدایت آبهای سطحی مسیر خیابان سمیه - شهرک فجر فاز اول		
							جمع آوری و هدایت آبهای سطحی مسیر خیابان رودبارتان		
							پروژه ساماندهی و اصلاح بستر کانال CO۱۲ (بین خروجی فرهنگیان - گلزاران)		
							متمم تکمیل ساختمان جدید شهرداری		
							دیوار حفاظتی رودخانه زرچوب در خیابان جوان		
							دیوار حفاظتی گابیونی رودخانه زرچوب در رودبارتان		
					ماده ۳۸		احداث تصفیه خانه شیرابه سراوان، احداث دیوار حائل و محوطه سازی فضای سایت		
							جمع آوری و هدایت آبهای سطحی شهر رشت مسیر قلی پور - معلم / فاز دوم		
							عملیات ترمیم روسازی و اجرای روکش و همسطح سازی منهول معابر بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه سه		
							عملیات ترمیم روسازی و اجرای روکش و همسطح سازی منهول معابر بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه ۱		
							متمم عملیات جمع آوری و هدایت آبهای سطحی مسیر ویشگاهی و نشاط		
							عملیات خرید لوله بتنی مسلح و متعلقات مورد نیاز پروژه جمع آوری و هدایت آبهای سطحی شهر رشت		
							عملیات ترمیم روسازی و اجرای روکش و همسطح سازی منهول معابر بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه ۲		
							زیرسازی و آسفالت معابر با عرض بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه ۳		
							زیرسازی و آسفالت معابر با عرض بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه ۵		
							زیرسازی و آسفالت معابر با عرض بالای ۱۰ متر در محدوده منطقه ۱		
							پشتیبانی سامانه نظارت تصویری شهرداری رشت	مدیریت کنترل و نظارت	حمل و نقل و ترافیک و امور زیربنایی
					ماده ۳۸ (طرح دعوا از سوی کارفرما)		عملیات محوطه سازی محدوده پیرامون حرم خواهر امام (حاج سمیع - سوخته تکیه، نخجیری و مسگران)		
					ماده ۳۸		احداث ورزشگاه سلیمانداراب شهر رشت		
							عملیات طراحی و احداث ساختمان دیتا سنتر ، مانیتورینگ و مدیریت بحران شهرداری رشت واقع در محوطه ساختمان شهرداری رشت به روش EPC		
							عملیات احداث ساختمان ناحیه ۲ و ۳ منطقه ۵ و سرای محله منطقه ۲ شهرداری رشت		
							احداث سوله تخمیر کارخانه کود آلی شماره ۱		
							احداث سوله تخمیر کارخانه کود آلی شماره ۲		
							احداث ساختمان اداری منطقه ۳		
							زیرسازی و آسفالت مسیر دفن زباله سراوان		
							دیوار حائل جنب رودخانه و محوطه سازی ساختمان جدید شهرداری		
							دیوار حفاظتی رودخانه های شهر رشت		
							پروژه تصفیه خانه شیرابه سراوان		
							زباله سوز incinerator		
							عملیات زیرسازی، آسفالت ، روکش و ترمیم نوار حفاری آسفالت شهر رشت		
							اجرای عملیات لایروبی و تنقیح مجاری آب های سطحی در سطح شهر		



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							عملیات طراحی، خرید تجهیزات و نصب و نگهداری ابنمای موزیکال بوستان ملت شهر رشت		
							عملیات جمع آوری و هدایت آبهای سطحی مسیر ویشگاهی و نشاط		
							مطالعات طراحی مسیر دوچرخه سواری در سطح معابر شهر رشت		
							خرید و نصب ایستگاه هوشمند اتوبوس		
							طرح جامع ایمنی مناطق ۱ و ۲ و ۳		
							مطالعات طرح جامع بار		
							مطالعات ترافیک محدوده منطقه یک شهرداری رشت		
							انجام مطالعات طراحی کنترل هوشمند تقاطع ها و میداين چراغدار شهر رشت		
							مطالعات ترافیک محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							مطالعات ترافیک محدوده منطقه سه شهرداری رشت		
							مطالعات ترافیک محدوده منطقه چهار شهرداری رشت		
							مطالعات ترافیک محدوده منطقه پنج شهرداری رشت		
							مطالعات فرهنگ سازی ترافیکی شهر رشت		
							تهیه بانک اطلاعاتی جامع حمل و نقل و ترافیک در محدوده شهر رشت		
							عملیات خط کشی محوری محدوده مناطق پنجگانه شهر رشت		
							مطالعات و طراحی مسیر خطوط اتوبوسرانی تندرو BRT رینگ کمربندی دور شهر رشت		
							عملیات خط کشی منطقه یک		
							عملیات خط کشی معابر منطقه دو شهر رشت		
							عملیات خط کشی معابر منطقه پنج شهر رشت		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۳		
							احداث پیاده روی خیابان حبیب زاده		
							همسطح سازی و ترمیم درب منهول		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۱		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۲		
							ترمیم کفپوش و جداول		
							رفع جاله و ترکهای آسفالتی و همسطح سازی منهول در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۲		
							ترمیم و روکش آسفالت و همسطح سازی منهول ها		
							ترمیم نوار های حفاری		
							ترمیم کفپوش و جداول		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۲		
							بهسازی پیاده راه مرکزی		
							احداث پیاده روی خیابان بیستون		
							عملیات لایروبی		
							تعمیر ساختمان سد معبر		
							ترمیم و لکه گیری روکش آسفالت در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۱		
							بهسازی و ساماندهی محوطه بازار رشت		
							خرید آسفالت توپکا		
							دیوارگذاری املاک مشمول ماده ۱۱۰		
							نظارت بر بهسازی و ساماندهی محوطه بازار رشت		
							عملیات ترمیم و بهسازی پیاده رویهای سطح منطقه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با مصالح ناحیه ۳		
							اجرای عملیات ترمیم نوار حفاری با مصالح ناحیه ۲		
							اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح ناحیه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول در محدوده ناحیه ۲		

ایمنی و مهندسی ترافیک



نامعلوم	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
	جاری	اتمام پروژه	ناتمام		در حال اجرا	مصوب				در حال تصویب
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول در محدوده ناحیه ۱		
							اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح ناحیه ۳		
							اجرای عملیات روکش آسفالت با مصالح ناحیه ۱		
							اجرای عملیات پیاده روسازی خیابان ۱۵ خرداد با مصالح		
							اجرای عملیات ترمیم ، لکه گیری و بهسازی معابر در محدوده ناحیه ۳		
							اجرای عملیات ترمیم ، لکه گیری و بهسازی معابر در محدوده ناحیه ۲		
							روکش آسفالت دستمزدی جهت معابر بازآفرینی در محدوده منطقه ۲/ناحیه ۲		
							ترمیم و بازسازی سرویس بهداشتی پارک شهر		
							اجرای عملیات ترمیم کفپوش و جداول با مصالح در محدوده ناحیه ۳		
							لوله گذاری ، همسطح سازی و ترمیم درب منهول در محدوده منطقه ۲		
							اجرای عملیات ترمیم چاله و نوارحفری با مصالح ناحیه ۱		
							ترمیم ، بهسازی و روسازی آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱ منطقه دو شهرداری رشت		
							ترمیم و لکه گیری آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۲ منطقه دو شهرداری رشت		
							ترمیم نوار حفاری معابر با مصالح در محدوده منطقه دو شهرداری رشت		
							نظارت بر بهسازی و ساماندهی محوطه بازار رشت		
							بهسازی المان میدان ۱۵ خرداد		
							آرامسازی خیابان حشمت		
							عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱		
							عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و هم سطح سازی درب منهول های محدوده منطقه دو		
							بهسازی و ترمیم پیاده راه رشت		
							ترمیم معابر آسفالتی با مصالح در محدوده ناحیه ۳		
							ترمیم کفپوش و جداول ناحیه ۲		
							ترمیم کفپوش و جداول ناحیه ۱		
							ترمیم کفپوش و جداول ناحیه ۳		
							عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۳		
							ترمیم معابر آسفالتی با مصالح در محدوده ناحیه ۱		
							عملیات روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۲		
							مناسب سازی معابر واقع در سطح منطقه دو		
							ترمیم آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱		
							روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی		
							لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و همسطح سازی و ترمیم درب منهول های معابر در محدوده منطقه دو		
							ترمیم و نگهداری پیاده راه مرکزی رشت		
							عملیات فنس کشی پارک بانوان		
							عملیات ترمیم نوار حفاری معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱		
							عملیات لایروبی مکانیزه شبکه فاضلاب		
							ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه ۳		
							ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح منطقه دو		
							عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و هم سطح سازی درب منهول های محدوده ناحیه ۳ منطقه دو		
							روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی در محدوده ناحیه سه		
							خرید و اجرای پروژه آبنمای ریتمیک پیاده راه فرهنگی شهرداری رشت (خ سعدی)		
							ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه ۲		
							روکش آسفالت و همسطح سازی منهول های معابر اصلی و فرعی در محدوده منطقه ۲		
							ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح ناحیه ۳ منطقه دو		
							عملیات ترمیم آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۱		



نامعلوم	جاری	وضعیت تحقق			توضیحات	وضعیت تصویب		عنوان پروژه	سازمان متولی / معاونت	ماموریت
		اتمام پروژه	ناتمام	در حال اجرا		مصوب	در حال تصویب			
								روکش آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۳		
								عملیات باز سازی و ترمیم ساختمان امانی منطقه دو شهرداری رشت		
								ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح ناحیه ۲ منطقه دو		
								ترمیم و بهسازی کفپوش و جداول پیاده راه خیابان های دانشسرا و ساغریسازان		
								عملیات خرید و نصب وسایل بازی پارک کودک واقع در خیابان منظریه		
								روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی در محدوده ناحیه ۳		
								ترمیم و بهسازی پیاده راه مرکزی رشت		
								احداث پارک کودک واقع در بلوار منظریه جنب پارک بانوان		
								ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح ناحیه یک منطقه دو		
								عملیات ترمیم آسفالت معابر با مصالح در محدوده ناحیه ۲		
								عملیات ترمیم و بهسازی جداول کناری خیابان امام از میدان فرهنگ به مصلی		
								تعمیر و نگهداری تاسیسات پیاده راه مرکزی رشت		
								ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه ۳		
								عملیات سنگ کاری میدان های دکتر حشمت و فرهنگ		
								عملیات لوله گذاری ، لایروبی شبکه فاضلاب و هم سطح سازی درب منهول های محدوده منطقه دو		
								عملیات اصلاح هندسی معابر در محدوده منطقه دو		
								روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی در محدوده ناحیه دو		
								ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده منطقه ۲		
								مناسب سازی و ترمیم کفپوش و جداول معابر منطقه دو		
								روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی در محدوده ناحیه سه		
								ترمیم کفپوش و جداول معابر در سطح ناحیه ۱ منطقه دو		
								روکش آسفالت معابر بدون مصالح آسفالتی در محدوده ناحیه دو		
								ترمیم آسفالت معابر با دستگاه فلاسک در محدوده ناحیه ۳		
								پشتیبانی فنی سامانه نظارت تصویری		
								پشتیبانی فنی سامانه نظارت تصویری		
								پشتیبانی فنی ، تعمیر و نگهداری مرکز مانیتورینگ و کنترل ترافیک ، دوربین های نظارت تصویری و دوربین های ثبت تخلف		
								عملیات برق رسانی به ۲۵ دکل (ایستگاه) ثبت تخلف نصب شده در شهر رشت		
								پشتیبانی فنی ، تعمیر و نگهداری مرکز مانیتورینگ و کنترل ترافیک ، دوربین های نظارت تصویری و دوربین های ثبت تخلف	حمل و نقل و امور زیربنایی	
								خرید تجهیزات مورد نیاز مرکز مانیتورینگ کنترل ترافیک شهرداری رشت		
								عملیات برق رسانی جهت تامین برق ۱۹ ایستگاه دوربین در شهر رشت		
								عملیات برق رسانی جهت تامین برق ۳۳ ایستگاه دوربین در شهر رشت		
								عملیات برق رسانی جهت تامین برق ۱۹ ایستگاه دوربین نظارتی در شهر رشت		
								خرید تجهیزات جهت بهره برداری از دوربینهای نصب شده در سطح شهر رشت		



۶-۴- ارائه شناسنامه و مشخصات تفصیلی پروژه‌ها و تکمیل فرم شماره ۱۰

طبق نمونه فرم دستورالعمل، در فرم شماره ۱۰ مشخصات پروژه‌ها ارائه شده‌اند. در بخش اول فرم نام سازمان‌ها و واحدهای اجرایی و کد مربوطه به آن، تاریخ شروع و پایان پروژه، مکان احداث و مساحت پروژه ارائه گردیده است. سپس در بخش دوم به تفصیل هزینه‌های مربوط به هر پروژه شامل هزینه تملک، هزینه آماده‌سازی و مهندسی، هزینه اجرا و مدیریت در اجرا، هزینه‌های پیش‌بینی نشده و ... در نظر گرفته شده است.



جدول ۳۶ - نمونه فرم ۱۰

فرم ۱۰: ارتقاء فرهنگ ترافیک (برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی) (مبالغ به میلیون ریال)									
درخواست کننده		معاونت / منطقه		سازمان/شرکت		واحد اجرایی		کد	
طبقه‌بندی در برنامه ریزی عملیاتی		طرح		طرح جامع آموزش شهروندی با محوریت ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان					
مشخصات پروژه		عنوان پروژه / فعالیت		کد پروژه		تاریخ شروع		تاریخ پایان	
		ارتقاء فرهنگ ترافیک (برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی)		۲۱۱۲/۴۱۰۰۲۰۱		سال		سال	
نشانی محل اجرا		منطقه: ناحیه: محله:		کد قدیم پروژه (بودجه سال قبل)		وضعیت پروژه		جدید <input checked="" type="checkbox"/> / نیمه‌تمام (درصد پیشرفت: %)	
نوع پروژه / فعالیت از لحاظ اقتصادی		<input checked="" type="checkbox"/> عمومی خالص <input type="checkbox"/> عمومی ناخالص <input type="checkbox"/> خصوصی		خرید تجهیزات عمده <input type="checkbox"/> ایجاد <input checked="" type="checkbox"/> توسعه <input type="checkbox"/> مطالعه-طراحی <input type="checkbox"/> تملک <input type="checkbox"/>		مقدار کار		به تاییدیه شهرداری	
اولویت پروژه		<input checked="" type="checkbox"/> درجه ۱ (الزامی) <input type="checkbox"/> درجه ۲ (ضروری) <input type="checkbox"/> درجه ۳ (مطلوب) <input type="checkbox"/> درجه ۴ (قابل قبول)		مخارج قانونی		۱۰,۱۰۰,۰۰۰		اجرا و مدیریت اجرا	
واحد کار (هدف کمی خروجی)		مقدار کار		بیمه		آماده سازی زمین		طراحی معماری و مهندسی	
تفصیل هزینه‌ها (در طول مدت برنامه)		تخریب		هزینه‌های پیش‌بینی نشده		لوازم و تجهیزات		تملك زمین	
		بازپرداخت اقساط وام		سایر (نام ببرید)		بازپرداخت اقساط وام		تخریب	
جمع هزینه‌ها									
منبع تأمین مالی		جمع کل		سال پنجم		سال چهارم		سال سوم	
منابع داخلی شهرداری‌ها		۱۰,۱۰۰,۰۰۰		۰		۰		۰	
منابع داخلی سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه									
سرمایه‌گذاری بخش خصوصی									
وام‌ها									
کمک‌های دولتی									
اوراق مشارکت									
سایر									
جمع کل		۱۰,۱۰۰,۰۰۰		۰		۰		۰	



۶-۵- ارائه مشخصات فعالیت‌های هزینه‌ای وظایف خدمات اداری و خدمات شهری و تکمیل فرم شماره ۱۱

در فرم شماره ۱۱، مشخصات فعالیت‌های هزینه‌ای بر اساس سال‌های برنامه ارائه شده‌اند:



فرم شماره ۱۱: بازگشایی و احداث خیابان ۳۰ متری بلوار خرمشهر به سمت ۱۴ متری لاله (ارقام به یک هزار ریال)						
۲۱۱۲/۴۰۸۰۱۰۱۰۲	کد	-	واحد	-	سازمان / شرکت	خدمات شهری
۲۱۱۲/۴۰۸۰۱	کد طرح	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر				طرح
-	کد خدمت	-				خدمت
بیمه		مطالعات امکان‌سنجی و برنامه‌ریزی				
هزینه‌های پیش‌بینی نشده		۲۰۰,۱۰۰,۰۰۰	اجرا و مدیریت اجرا			
سایر (نام ببرید)		-	مخارج قانونی			
۲۰۰,۱۰۰,۰۰۰		مجموع هزینه‌ها				
<input checked="" type="checkbox"/> پیمانی <input type="checkbox"/> پیمانی - امانی <input type="checkbox"/> امانی <input type="checkbox"/> خرید خدمت از بخش خصوصی <input type="checkbox"/> مشارکت با بخش خصوصی <input type="checkbox"/> سایر (نام ببرید:.....)						
جمع کل	سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول	
۲۰۰,۱۰۰,۰۰۰	۰	۰	۰	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	نقدی
						غیرنقدی
						نقدی
						غیرنقدی
						سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
						وام‌ها
						کمک‌های دولتی
						اوراق مشارکت
						سایر (نام ببرید)
۲۰۰,۱۰۰,۰۰۰	۰	۰	۰	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	جمع کل

۶-۶- اولویت‌بندی پروژه‌های عمرانی با تکمیل فرم‌های شماره ۱۲ تا ۱۷

شیوه اولویت‌بندی بر اساس روش ماتریس تحقق اهداف است که سه متغیر احتمال اجرا، اهداف عام و اهداف اختصاصی را مورد نظر قرار می‌دهد. اولویت‌بندی پروژه‌ها با استفاده از فرم‌های شماره ۱۲ تا ۱۷ انجام خواهد شد و امتیاز هر پروژه با استفاده از فرمول زیر، محاسبه می‌گردد. اولویت‌بندی باید به گونه‌ای صورت پذیرد که حجم اعتبار اختصاص یافته از منابع داخلی شهرداری به هر یک از رده‌های اولویت (۱ تا ۴)، حداکثر ۳۰ (سی) درصد کل اعتبار اختصاص یافته از منابع داخلی شهرداری به پروژه‌ها در هر سال از برنامه باشد، در غیر این صورت ممکن است بیش از نصف اعتبار به پروژه‌های یک اولویت خاص (مثلاً اولویت اول) اختصاص یابد و برای سایر اولویت‌ها (مثلاً اولویت چهارم) هیچ پروژه‌ای تعریف نشود. که نقض غرض اولویت بندی محسوب می‌شود. به همین دلیل به منظور این که پراکنش متعادلی از اعتبارات در بین اولویت‌های چهارگانه وجود داشته باشد، سقف اعتبار هر یک از اولویت‌ها از منابع داخلی شهرداری در هر سال معادل ۳۰ درصد تعیین می‌شود. پروژه‌های نیمه تمام مهم بدون قرارگیری در فرم‌های مربوط به اولویت‌بندی پروژه‌ها در اولویت اول جای می‌گیرند. اگر مجموع اعتبار پروژه‌های نیمه تمام بیش از سقف ۳۰ درصد اعتبار اختصاص یافته از منابع داخلی شهرداری باشد، بین پروژه‌های نیمه تمام با استفاده از فرم‌های اولویت بندی پروژه‌ها، رتبه بندی صورت می‌پذیرد و بخشی از پروژه‌ها در اولویت اول باقی مانده و بقیه به اولویت دوم منتقل می‌گردند. در هر حال اعتبار پروژه‌های هر یک از اولویت‌های چهارگانه در هیچ حالتی نباید از ۳۰ درصد اعتبار اختصاص یافته به پروژه‌ها از محل منابع داخلی شهرداری در هر سال فراتر رود a_i نسبت به واحد مشترک، نرمالایز می‌شود. (b) صفر یا یک خواهد بود و چنان که صفر باشد کل امتیاز پروژه (A) صفر خواهد بود و امکان اجرای پروژه وجود نخواهد داشت.

(مجموع امتیازهای وزنی اهداف عام + مجموع امتیازهای وزنی اهداف اختصاصی) احتمال اجرا = امتیاز پروژه

(امتیاز وزنی هر یک از متغیرهای احتمال اجرا) امتیاز متغیر منع قانونی = احتمال اجرا

$$A = P_i \left(\sum_{i=1}^n S_o W_o + \sum_{i=1}^n S_g W_g \right)$$

$$P_i = b \sum_{i=1}^n a_n$$

جدول ۳۸- متغیرهای اولویت‌بندی

A	امتیاز پروژه
S_o	امتیاز اهداف اختصاصی
W_o	وزن اهداف اختصاصی
S_g	امتیاز اهداف عام
W_g	وزن اهداف عام
P_i	احتمال اجرا
a_n	متغیرهای احتمال اجرا (امکان تامین مالی، دانش فنی، ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی)
b	متغیر منع قانونی



در این بخش نمونه‌ای از فرم‌های ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶ و ۱۷ ارائه شده است. لازم به ذکر است سایر فرم‌های مربوط به پروژه‌ها به تفکیک ماموریت در پیوست فایل اکسل ارائه شده‌اند:

جدول ۳۹- نمونه فرم شماره ۱۲: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد اجتماعی و فرهنگی (تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق شهر رشت)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۹	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۰.۴	۱. خیر. ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی. ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌ای نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۳۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۸	تأثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۲۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۸	تأثیر بر محیط زیست با تأکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۲	۱. محله. ۲. ناحیه. ۳. منطقه. ۴. شهری. ۵. فراشهری	۰/۰.۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۴	تأثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۳	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰.۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۰۶	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰.۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تأثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰.۳	تأثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۹	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تأثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰.۳	تأثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۲	تأثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند).	
۰.۰۱	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰.۱	بازگشت سرمایه	
۰.۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر بسط آگاهی و فضایل اجتماعی در میان اقشار مختلف مردم	اهداف اختصاصی (O _i) (کارکرد اجتماعی و فرهنگی)
۰.۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر توسعه سرمایه اجتماعی	
۰.۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۵	تأثیر بر حفظ و ارتقای سلامت اجتماعی	
۰.۶	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۱.۵	تأثیر بر ارتقا و ترویج فرهنگ شهروندی	
۰.۲۵	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰.۵	تأثیر بر مهارت، کنترل و کاهش آسیب‌های اجتماعی	
۰.۷۵	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۱.۵	تأثیر بر ارتقای مشارکت مردمی در عرصه صیانت از هویت و فرهنگ ایرانی - اسلامی	
۸,۴۹۲	جمع امتیاز			



جدول ۴۰ - نمونه فرم شماره ۱۳: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد حمل‌ونقل و ترافیک (پروژه توسعه، تجهیز و بهسازی پایانه‌ها)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۹	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۰.۴	۱. خیر. ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی. ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌ای نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۲۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر محیط زیست با تاکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۲۵	۱. محله. ۲. ناحیه. ۳. منطقه. ۴. شهری. ۵. فراشهری	۰/۰۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تاثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۶	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تاثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۱۲	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تاثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰۳	تاثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۹	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تاثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰۳	تاثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۰۱	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تاثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند).	
۰.۰۳	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰۱	بازگشت سرمایه	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۲	تاثیر بر افزایش سهم وسایل نقلیه حمل‌ونقل عمومی از تعداد سفرهای سواره	اهداف اختصاصی (O _i) (کارکرد حمل‌ونقل و ترافیک)
۰.۰۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۵	تاثیر بر کاهش آلودگی هوا و صدا	
۰.۳۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر افزایش ایمنی سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل	
۰.۳۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۷	تاثیر بهبود و ارتقا تحرک، دسترسی، مطلوبیت و بهره‌وری سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل	
۰.۲۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۵	تاثیر بر ارتقای دانش و فرهنگ ترافیک	
۰.۰۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تاثیر بر افزایش سهم سفرهای غیرموتوری (پایاده و دوچرخه و ...)	
۰.۱۶	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۳	تاثیر بر تعدیل نرخ تقاضای سفر	
۷,۷۴۴	جمع امتیاز			



جدول ۴۱- نمونه فرم شماره ۱۴: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد خدمات (پروژه بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۰.۴	۱. خیر ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌های نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر محیط زیست با تأکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۲۵	۱. محله ۲. ناحیه ۳. منطقه ۴. شهری ۵. فراشهری	۰/۰۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تأثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۶	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۱۲	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تأثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰۳	تأثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۹	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تأثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰۳	تأثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۱	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تأثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند.)	
۰.۰۳	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰۱	بازگشت سرمایه	
۰.۵۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱۱	تأثیر بر افزایش سرانه فضای سبز شهری و پیراشهری	اهداف اختصاصی (O _i) (کارکرد خدمات شهری)
۰.۳	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۶	تأثیر بر بهبود کیفیت فضای سبز شهری	
۰.۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر بهبود مدیریت پسماند	
۰.۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر ارتقای سطح بهداشت و بهبود کیفیت محیط‌زیست شهری	
۰.۱	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تأثیر بر بهسازی آرامستان‌های تاریخی	
۰.۳۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۷	تأثیر بر بهبود کیفیت بصری محیط شهری	
۰.۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر بهبود سرانه تاسیسات و تجهیزات خدمات شهری	
۰.۳	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۶	تأثیر مساحت فضاهای عمومی شهری تحت پوشش سبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی	
۸.۷۴	جمع امتیاز			



جدول ۴۲- نمونه فرم شماره ۱۵: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد ایمنی و مدیریت بحران (پروژه‌هایم‌سازی ساختمان‌های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۹	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۱.۲	۱. خیر ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌ای نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۲۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۱۶	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر محیط زیست با تأکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۱۵	۱. محله ۲. ناحیه ۳. منطقه ۴. شهری ۵. فراشهری	۰/۰۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تأثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۹	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۰۳	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تأثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰۳	تأثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۳	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تأثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰۳	تأثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۰۶	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تأثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند.)	
۰.۰۱	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰۱	بازگشت سرمایه	
۰.۴۲	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱۴	تأثیر بر ارتقای ایمنی شهر و شهروندان در برابر آتش‌سوزی	اهداف اختصاصی (O _i) (کارکرد ایمنی و مدیریت بحران)
۰.۲۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر ارتقای ایمنی در برابر حوادث انسان‌ساز	
۰.۰۶	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۲	تأثیر بر افزایش ایمنی در برابر مخاطرات زمین	
۰.۰۳	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر افزایش ایمنی در برابر مخاطرات جوی و اقلیمی	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تأثیر بر ارتقای کیفیت پدافند غیرعامل شهر	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تأثیر بر ارتقای آگاهی و مشارکت مردم در ایمنی، آتش‌نشانی و مدیریت بحران	
۷.۹۲	جمع امتیاز			



جدول ۴۳ - نمونه فرم شماره ۱۶: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد شهرسازی و معماری (پروژه احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۹	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۰.۴	۱. خیر ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌ای نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۲۴	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تأثیر بر محیط زیست با تأکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۲	۱. محله ۲. ناحیه ۳. منطقه ۴. شهری ۵. فراشهری	۰/۰۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۲	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تأثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۹	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۱۲	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تأثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰۳	تأثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۹	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تأثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰۳	تأثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۰۸	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تأثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند).	
۰.۰۲	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰۱	بازگشت سرمایه	
۰.۱۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۵	تأثیر بر ارتقای کیفیت معماری و سیمای شهر با تأکید بر معماری اسلامی و ایرانی	اهداف اختصاصی (O _i) (کارکرد شهرسازی و معماری)
۰.۳	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۱	تأثیر بر حفظ و احیای آثار و فضاهای ارزشمند طبیعی و تاریخی و فرهنگی	
۰.۶	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۲	تأثیر بر کاهش و حذف عرصه‌ها و بافت‌های فرسوده شهر	
۰.۶	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۲	تأثیر بر ارتقای کارایی و تحقق‌پذیری طرح‌های توسعه شهری و سایر ضوابط و مقررات ساخت‌وساز	
۰.۱۵	۱. بسیار منفی ۲. منفی ۳. متوسط/خنثی ۴. مثبت ۵. بسیار مثبت	۰/۰۵	تأثیر بر ارتقا و توسعه فضاهای شهری با هویت و عملکردهای ملی و فراملی	
۷.۱۹۴	جمع امتیاز			



جدول ۴۴ - نمونه فرم شماره ۱۷: اولویت‌بندی پروژه‌های کارکرد خدمات مدیریت (پروژه تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری)

امتیاز پروژه	متغیرها			گونه متغیر
	مقوله‌های ارزیابی	وزن	عنوان متغیر	
۰.۹	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۳	(a _۱) امکان تامین مالی پروژه	احتمال اجرا (P _i)
۰.۶	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۲	(a _۲) دانش و ابزار فنی اجرای پروژه	
۰.۳	۱. وجود ندارد. ۲. تا حدی وجود دارد. ۳. کاملاً وجود دارد.	۰/۱	(a _۳) ظرفیت ساختاری و تشکیلاتی اجرای پروژه در شهرداری	
۰.۴	۱. خیر. ۲. بله، با کمتر از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی. ۳. بله با بیش از ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی	۰/۴	(a _۴) پروژه پیشنهاد، پروژه‌ای نیمه‌تمام است؟	
۱	۰. وجود دارد. ۱. وجود ندارد.	وتوکننده	(b) منع قانونی	
۰.۲۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر سلامت جسمانی و روانی شهروندان (این پروژه موجب افزایش آرامش، شادابی و نشاط جامعه می‌شود یا موجب کاهش فوت‌شدگان، مصدومین و بیماران می‌شود)	اهداف عام (G _i)
۰.۲۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر محیط زیست با تاکید بر کاهش آلاینده‌های محیطی (در مورد پروژه‌های مطالعاتی، آثار اجرای پروژه مدنظر است)	
۰.۲	۱. محله. ۲. ناحیه. ۳. منطقه. ۴. شهری. ۵. فراشهری	۰/۰۵	مقیاس عملکرد پروژه	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تاثیر بر فرهنگ محلی و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان	
۰.۰۶	۱. ندارد. ۲. ناقص است. ۳. در حال تهیه است. ۴. کامل است. ۵. کامل بوده و به تصویب مراجع قانونی رسیده است.	۰/۰۳	مستندات پروژه شامل طرح توجیهی، امکان‌سنجی مالی، فنی و مطالعه تاثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی	
۰.۰۶	۱. ۵ سال و کمتر. ۲. بین ۶ تا ۱۰ سال. ۳. ۱۱ تا ۲۰ سال. ۴. بیش از ۲۰ سال.	۰/۰۳	عمر مفید پروژه	
۰.۰۳	۱. افزایش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری. ۲. بی‌تاثیر/خنثی. ۳. کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری	۰/۰۳	تاثیر بر بودجه جاری شهرداری	
۰.۰۹	۱. کاهش درآمد. ۲. عدم تاثیر بر درآمد/خنثی. ۳. افزایش درآمد.	۰/۰۳	تاثیر اجرای پروژه بر درآمد شهرداری	
۰.۰۱	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تاثیر بر توسعه اقتصادی شهر (این پروژه سرمایه‌گذاری‌های جدید در شهر را تشویق کرده و فرصت‌های جدید اشتغال برای شهروندان (بخش خصوصی) فراهم می‌کند.)	
۰.۰۱	۱. بازگشت سرمایه در بیش از ۱۰ سال. ۲. بازگشت سرمایه بین ۵ تا ۱۰ سال. ۳. بازگشت سرمایه در کمتر از ۵ سال	۰/۰۱	بازگشت سرمایه	
۰.۲۴	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۸	تاثیر بر افزایش سهم درآمدهای پایدار به کل درآمدهای شهرداری	
۰.۲۱	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۷	تاثیر بر ارتقا خدمات الکترونیکی ارائه شده به شهروندان	
۰.۱۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۶	تاثیر بر افزایش سهم دانش و پژوهش در مدیریت شهرداری	
۰.۱۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۶	تاثیر بر ارتقای مشارکت و سرمایه‌گذاری شهروندان در توسعه اقتصادی شهر	
۰.۱۸	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۶	تاثیر بر ارتقای سطح پاسخگویی به شهروندان	
۰.۱۵	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۵	تاثیر بر افزایش قانونمندی	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تاثیر بر پذیرش وظایف واگذار شده از سوی دولت	
۰.۱۲	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۴	تاثیر بر ارتقا تراز جهانی شهرداری	
۰.۰۹	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۳	تاثیر بر افزایش نقش آفرینی فعال در حوزه دیپلماسی شهری	
۰.۰۹	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۳	تاثیر بر ارتقا سیستم‌های نرم‌افزاری درون‌سازمانی شهرداری	
۰.۰۹	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۳	تاثیر بر افزایش شفافیت در فعالیت‌ها و اقدامات شهرداری	
۰.۰۹	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۳	تاثیر بر بهبود وضعیت بهره‌گیری از امکانات سخت‌افزاری شهرداری	
۰.۰۶	۱. بسیار منفی. ۲. منفی. ۳. متوسط/خنثی. ۴. مثبت. ۵. بسیار مثبت	۰/۰۲	تاثیر بر افزایش مهارت شهروندان جهت بهره‌مندی از خدمات الکترونیک	
۶,۴۹۰	جمع امتیاز			



۶-۷- تدوین پروژه‌های درآمدزا جهت افزایش منابع پایدار درآمدی

به‌منظور ایجاد درآمد پایدار که یکی از مهم‌ترین محورهای چشم‌انداز شهر و شهرداری رشت است، تاکید اصلی این برنامه بر تمرکز بر بحث گردشگری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین منابع تامین درآمد پایدار برای شهر و شهرداری و همچنین نهادهای دخیل در امر اداره شهر است که تبعات مثبت این امر به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بر زندگی شهروندان مشاهده خواهد شد، چراکه گردشگری، یکی از ارکان مهم اقتصادی در شهرهایی است که دارای پتانسیل جذب گردشگر است و نقش عمده‌ای در ایجاد درآمدهای پایدار، اشتغال، حفاظت از زیرساخت‌ها و افزایش کیفیت خدمات عمومی شهری ایفا می‌کند و تحرک اقتصادی و قرارگیری در مسیر توسعه شهری را پدید می‌آورد. مهم‌ترین پروژه‌های درآمدزای برنامه عبارت‌اند از:

- کشاورزی شهری؛
- ۱۶۰ واحد مسکن مهر در تملک شهرداری رشت؛
- ایجاد سامانه عوارض آنلاین؛
- احداث هایپرمارکت؛
- احداث مجتمع تجاری گیل‌لند در خیابان پرستار؛
- احداث مجتمع تجاری - مسکونی در میدان سرگل؛
- احداث مجتمع تجاری - اداری در خیابان شهدا؛
- توره‌های رشت‌گردی؛
- سینماهای آبشار و سعدی (بهسازی و احیا)؛
- احداث کمپینگ در پارک آب و آسیاب و بلوار خرمشهر؛
- گردشگری سلامت (دهکده سلامت)؛
- **پروژه‌های مربوط به خوراک و صنایع دستی:**
 - موزه خوراک
 - کارگاه‌ها و فستیوال‌های ملی و بین‌المللی
- **پروژه‌های گردشگری تالاب عینک:**
 - گسترو پارک
 - پیست بین‌المللی قایق‌رانی
 - مزرعه کاشت تا برداشت
 - رصدخانه
 - تجهیز کمپینگ عینک

همچنین پیشنهاد می‌شود با اجرای پروژه‌های انتقال حق توسعه (TDR) (تهاتر حق توسعه) در محلات هدف از پتانسیل موجود بهره گرفته شود.



کادرنوشت ۱- راهکارهای اقتصادی پیشنهادی مشاور در زمینه درآمدزایی بر اساس سند پنجم برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

با بررسی نحوه تامین مالی شهرداری‌ها و دولت‌های محلی در کشورهای دنیا و همچنین بررسی ترکیب درآمدی شهرداری رشت و اهمیت انواع درآمدها در آن، راهکارهای زیر برای تامین مالی و افزایش درآمد شهرداری رشت پیشنهاد می‌گردد. برخی از این راهکارها در سطح ملی بیان شده و نیازمند تصویب قانون و اراده دولت بر اجرای آن است. برخی دیگر نیز می‌تواند توسط شهرداری رشت و بصورت محلی اتخاذ و اجرا گردند.

راهکارهای پیشنهادی در سطح محلی و قابل اجرا توسط شهرداری رشت

توسعه تبلیغات شهری و بیلبردهای تبلیغاتی، منبع درآمدی دیگری برای شهرداری رشت است. سهم این منبع درآمدی، در درآمدهای پایدار رشت بسیار پایین بوده و از این رو شهرداری رشت می‌تواند با بهره‌گیری از روش‌های نوین و ایجاد فضای رقابتی برای شرکت‌های تولیدی و خدماتی، درآمد خود از ناحیه تبلیغات را افزایش دهد. برای این امر راهکارهای زیر پیشنهاد می‌گردد

جذاب‌تر کردن تبلیغات و استفاده از جلوه‌های صوتی و تصویری

استفاده از تبلیغات سه بعدی

استفاده از نور و رنگ‌های جذاب، روشن و متضاد محیط

وصول کامل عوارض نوسازی از افراد حقیقی و حقوقی پیشنهاد دیگری است که شهرداری رشت می‌تواند با استفاده از آن، منابع درآمدی خود را افزایش دهد. زیرا همکاری نکردن مردم در پرداخت عوارض نوسازی، مانعی برای دستیابی به درآمد شهری محسوب می‌شود. مهمترین راه حل وصول عوارض نوسازی، اطلاع رسانی پرداخت عوارض (بعنوان نمونه بصورت پیامکی) برای افراد جامعه و فرهنگ‌سازی برای همکاری بیشتر مردم با شهرداری رشت و پرداخت عوارض است. زیرا شهرداری رشت در صورت وصول تمام عوارض نوسازی، به راحتی از پس هزینه‌های خود می‌براید که در این مسیر همکاری نکردن مردم مانعی برای کسب درآمد شهرداری است. در رابطه با عدم پرداخت عوارض نوسازی از سوی شرکتها و سازمانها نیز پیشنهاد می‌گردد تا شهرداری رشت با ایجاد ساختار مناسب برای اخذ مطالبات از دستگاه‌های اجرایی اقدام نموده یا به تهاوت با خدمات دستگاه‌های اجرایی (اخذ فاضلاب از شرکت آب و فاضلاب، تامین انرژی برق از شرکت توزیع برق (دست بزند.

پیشنهاد می‌گردد شهرداری رشت نسبت به تامین مالی پروژه‌ها و خدمات شهری هزینه‌بر، به عوض اخذ وام و اعتبارات بانکی، از ابزارهای مالی اسلامی نظیر اوراق مشارکت، اسناد خزانه اسلامی و اوراق وقف استفاده نماید. زیرا تامین مالی شهرداری رشت با استفاده از ابزارهای مالی اسلامی در مقایسه با تامین مالی از شبکه بانکی، هزینه کمتری در پی دارد. این امر با ماده ۱ قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، مصوب شهریور ۱۳۷۶، سازگار است.

تامین مالی شهرداری رشت از طریق صندوق‌های سرمایه‌گذاری موضوعی نظیر صندوق زمین و ساختمان و صندوق توسعه شهر تا حدودی می‌تواند به کاهش هزینه‌های شهری کمک کند. همچنین شهرداری رشت می‌تواند با کمک‌های بانک شهر اقدام به انتشار اوراق گام نموده و پروژه‌ها و خدمات شهری را تامین اعتبار نماید. انتقال منابع اخذ شده بواسطه انتشار اوراق گام و استفاده از آن در ساخت و ساز پروژه‌های مسکونی و تجاری، با توجه به شرایط تورمی در کشور، منجر به شناسایی و کسب سود از سوی شهرداری گردیده و استقلال مالی شهرداری را بیشتر می‌کند. علاوه بر این، بهتر است کمک‌های دولت به شهرداری رشت، متناسب با افزایش تورم و نیز متناسب با نیازهای جدید عمرانی شهر و توسعه آن، رشد داشته باشد. همچنین شهرداری رشت می‌تواند برای گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل شهری از منابع صندوق توسعه ملی استفاده کند. اگر چه این امر نیاز به اخذ مجوز و تشریفات قانونی دارد و در مقایسه با دریافت تسهیلات بانکی، فرایند سخت تری دارد اما بعنوان یک گزینه محتمل می‌توان روی آن حساب کرد. زیرا فروش اوراق مشارکت و سایر ابزارهای مالی توسط شهرداری رشت نیازمند بروز بودن گزارشات تفریح بودجه شهرداری است. این در حالی است که بروزترین گزارش تفریح بودجه شهرداری مربوط به سال ۱۳۹۸ است

شهرداری رشت می‌تواند با احداث صندوق‌های زمین و ساختمان، وجوه و منابع مالی لازم از افراد و سرمایه‌گذاران خرد را تجمیع نموده و با تملک زمین‌های ارزان قیمت و در زمین‌های بایر تحت تملک خود، اقدام به احداث ساختمان‌های مسکونی و تجاری نماید. با این کار، سود سرمایه‌گذاری مناسبی نصیب شهرداری رشت خواهد شد.

شهرداری رشت می‌تواند در راستای اجرای پروژه‌های اقتصادی شهری همانند تصفیه خانه، تهیه و تدارک دستگاه زباله‌سوز و احداث امکانات تفریحی و گردشگری، از روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی یا روش‌هایی نظیر ساخت و بهره برداری و انتقال (BOT) بهره‌گیرد. با این اقدام، شهرداری رشت بدون تحمل تنگنا و محدودیت مالی، ضمن برطرف کردن یکی از مشکلات و موانع رفاه و توسعه شهری، می‌تواند در آینده از بابت پروژه‌های ایجاد شده کسب درآمد نماید.

پیشنهاد دیگری که برای افزایش درآمد پایدار شهرداری رشت می‌توان ارائه داد، راه‌اندازی کارخانه‌های کوچک مقیاسی است که برخی از کالاهای لازم شهرداری را تولید کند. کارخانه‌های تولید مصالح ساختمانی، شن و ماسه برای جدول‌کشی و سنگ‌فرش خیابان‌ها از جمله این موارد است. این امر ضمن تهیه مصالح، شن و ماسه و غیره با قیمت پایین‌تر از بازار، می‌تواند منبع درآمدی برای شهرداری رشت تلقی گردد. زیرا شهرداری قادر است مازاد تولید خود را به پیمانکاران خصوصی و افراد عادی بفروشد و از این ناحیه نیز کسب درآمد داشته باشد.

شهرداری رشت می‌تواند با اجاره زمین، ساختمان، تجهیزات، ماشین‌آلات و وسایل نقلیه خود به اشخاص حقیقی و حقوقی کسب درآمد نماید. همچنین شهرداری می‌تواند با طرح ایجاد مراکز چندمنظوره آموزشی، ورزشی، هنری و فرهنگی که در انطباق با مراکز فرهنگی، تفریحی و ورزشی پیش‌بینی شده در مراکز خدمات محله، ناحیه و منطقه به اجرا درخواهد آمد، از یک سو، باعث افزایش درآمد شهرداری‌ها گردیده و از سوی دیگر، زمینه تامین خدمات و زیرساخت‌های توسعه پایدار شهرها را فراهم خواهند کرد.

عنايت و اهتمام ویژه به حوزه فناوری اطلاعات و همچنین مدیریت هزینه‌ها، منبعی برای تحقق و اتکا به درآمدهای پایدار شهری است. از این رو، توجه به حوزه فناوری اطلاعات و استفاده از بسترهای الکترونیکی برای انجام امور، پیشنهاد دیگری به شهرداری رشت برای کسب درآمد و کاهش هزینه‌های آن است. زیرا هر چه دخالت انسان در انجام امور کاهش یابد و به صورت سیستمی و از طریق رایانه انجام شود، بهره‌وری افزایش یافته و از هزینه‌ها کاسته خواهد شد. شهرداری می‌تواند به تولید اپلیکیشن مخصوص خدمات شهرداری اقدام نموده و به صورت آنلاین با شهروندان در ارتباط باشد. شهرداری رشت می‌تواند علاوه بر دریافت نظرها، انتقادات و پیشنهادها هر شهروند، درخواست‌های خود را نیز از کانال ارتباطی به سمع و نظر شهروندان برساند. همچنین از این طریق به راحتی می‌تواند تمام بدهی شهروندان را به آن‌ها یادآوری نموده و بخشی را برای پرداخت هزینه‌های خدمات شهرداری، عوارض و غیره اختصاص دهد. در کنار موارد یاد شده و پس از همه‌گیر شدن این نوع پرداخت‌ها، شهرداری می‌تواند از این محل برای خود درآمدهای تبلیغاتی نیز کسب کند.

شهرداری رشت می‌تواند از پتانسیل اوراق وقف برای تامین مالی و اجرای پروژه‌های عام‌المنفعه نظیر پارک، پل، مسجد و غیره استفاده کند. برای این کار، تعامل و همکاری شهرداری رشت با سازمان اوقاف و سازمان تبلیغات اسلامی شهر رشت ضروری بنظر می‌رسد.

یکی دیگر از ابزارهای افزایش درآمد شهرداری رشت، اجرای بحث ممیزی املاک است. زیرا برخی از املاک سطح شهر بر اثر مرور زمان ممکن است تغییراتی در آن ایجاد شده و لذا شهرداری‌ها بایستی از تغییرات صورت گرفته اطلاع حاصل کنند. بدین منظور، شهرداری‌ها موظف هستند هر پنج سال یکبار نسبت به اجرای طرح ممیزی املاک سطح شهر اقدام نموده و اطلاعات املاک را بصورت کامل برداشت کنند. ممیزی املاک یکی از ابزارهای اصلی رونق درآمدهای پایدار شهرداری تلقی گردیده و شهرداری رشت بمنظور افزایش درآمد پایدار شهرداری بایستی در این کار اهتمام داشته باشد.

مدیریت پسماند شهری یکی دیگر از شیوه‌هایی است که می‌توان از آن بمنظور افزایش درآمد شهرداری استفاده نمود. برای پایداری و کارکرد صحیح یک سیستم مدیریت پسماند، وجود قوانین و استانداردهای مناسب و کافی که براساس مطالعات و تحقیقات علمی و عملی و نیازهای آینده و ظرفیت‌های موجود تدوین می‌شوند، ضروری است. در این راستا می‌توان از شیوه‌های ترکیبی پسماندسوزی، کمپوست، بازیافت کاغذ، پلاستیک، شیشه و فلز و دفن بهداشتی با رعایت استانداردهای لازم استفاده کرد. این روش‌ها در نهایت می‌تواند با یک مدیریت استراتژیکی نه تنها رشت را از مشکلات زیست محیطی برای نسل‌های آینده نجات دهد بلکه هزینه‌های شهری را کم و درآمدزایی مناسبی برای شهرداری رشت داشته باشد تا بتوانند در مسائل مهم دیگر شهری برای رفاه و سلامتی شهروندان هزینه کنند.

استفاده مناسب و صحیح از املاک و مستغلات شهرداری از طریق ساماندهی بازارهای هفتگی و راه‌اندازی یک نمایشگاه دائمی و جشنواره‌های محصولات کشاورزی و صنایع دستی نیز یکی از راهکارهایی است که منجر به خلق درآمد برای شهرداری رشت می‌گردد. براین اساس، شهرداری رشت می‌تواند از طریق نمایشگاه‌های هفتگی، ماهانه، فصلی و مناسبتی و با فراخوان از کشاورزان و صنعت‌گران و فعالان عرصه فرهنگی و هنری اقدام به برپایی نمایشگاه‌های دائمی و موقت و همچنین جشنواره‌های فصلی نماید. با انجام این طرح، از طرفی به ارتقاء سطح فرهنگ شهر کمک کرده و از طرف دیگر درآمدهای پایدار برای شهرداری رشت ایجاد می‌کنند.

سایر راهکارها و پیشنهادات عبارتند از:

اصلاح نظام کسب درآمد از فعالیت‌های اقتصادی شهر بمنظور پوشش همه مشاغل فعال و بازنگاری در میزان اخذ عوارض صنایع و مشاغل؛

شفاف بودن شهرداری و کاهش بدبینی مردم به شهرداری از طریق تبلیغات مؤثر مانند در معرض دید قرار دادن بیلان شهرداری و مشخص شدن درآمدهای آن، نحوه هزینه شدن عوارض اخذ شده از مردم، هزینه‌های انجام شده برای شهر و هزینه‌های برنامه‌های آتی؛

خلأقیّت در استفاده از امکانات شهری (برای مثال کاشت درختان مثمر و غیره)؛

کاهش درجه بی‌ثباتی در ساختار نظام کسب درآمد شهرداری از طریق روزآمد کردن بانک اطلاعات املاک جهت بهبود پوشش املاک و شناسایی کلیه مؤدیان عوارض نوسازی؛

شفاف‌سازی و استفاده ملموس از درآمدهای عوارضی شهرداری و مشارکت دادن شهروندان در تصمیم‌گیری‌ها در جهت تشویق کنشگران شهری در پرداخت عوارض در راستای عمران و توسعه شهری با نظر گرفتن معیارهای تامین‌کنندگان سرمایه؛

ایجاد بانک اطلاعات املاک و مستغلات شهری و شفاف‌سازی در راستای چگونگی دریافت عوارض و هزینه‌های شهرداری‌ها.

راهکارهای پیشنهادی در سطح ملی

پیشنهاد می‌گردد تا همانند مالیات بر ارزش افزوده، سهمی از سایر مالیات‌های اخذ شده دولت در شهر رشت (مانند مالیات بر دارایی‌های افراد و سازمان‌ها، معاملات اقتصادی و اوراق بهادار) به شهرداری رشت پرداخت گردد. زیرا یکی از بزرگترین فاکتورهای درآمدی پایدار که در اکثر کشورهای اروپایی و تعدادی از کشورهای آسیایی برای شهرداری‌ها وجود دارد، اختصاص درصدی از مالیات اخذ شده (۱۵ تا ۳۱ درصد) همان شهر به شهرداری می‌باشد که متأسفانه این موضوع در ایران چندان اجزایی نمی‌شود. این نوع درآمد، پایدارترین درآمد است و قابلیت اجرا در شهرداری رشت را نیز دارد؛ بنابراین جهت حل مشکلات ناشی از درآمدهای پایدار، استفاده از این نوع درآمد که معادل مالیات مشترک در کلان‌شهرهای دنیا می‌باشد، پیشنهاد می‌شود. این امر می‌تواند در قالب تبصره ۱ ماده ۲ قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اجرایی گردد.

مالیات بر سوخت و وسایل نقلیه می‌تواند بعنوان منبع درآمدی مناسب برای شهرداری رشت مدنظر قرار گیرد. این مالیات معمولاً به عنوان هزینه اضافی از مالیات ملی اعمال شده بر سوخت اخذ گردیده و دریافت آن بسیار آسان و ارزان است (از طریق شرکت‌های نفت). این مالیات عمدتاً بر عهده ثروتمندان بوده و ممکن است تأثیری حاشیه‌ای بر کاهش مصرف سوخت داشته باشد. با این حال، ممکن است این مالیات عمدتاً به نفع مناطق توسعه‌یافته و مراکز شهری باشد که در آن جایگاه‌های سوخت قرار دارند. سهم درآمد دولت محلی نیز بر اساس فرمول مالیاتی که توسط اداره مالیاتی مرکزی ارائه می‌گردد، تعیین می‌شود.

واگذاری و بازنگاری وصول و اخذ درآمدهایی که ماهیت محلی دارند به شهرداری؛ از جمله مالیات نقل و انتقال املاک، نقل و انتقال اتومبیل، مالیات و عوارض شماره گذاری خودروها در شهر، مالیات مستغلات



۶-۸- تعیین اولویت پروژه‌ها با استفاده از فرم شماره ۱۸

به منظور تشخیص ارجحیت و تقدم یک پروژه نسبت به سایر پروژه‌ها و سطح‌بندی اولویت‌های اجرای پروژه‌های از مهم‌ترین اولویت تا اولویت‌های رده‌های پایین‌تر، نیاز به اولویت‌بندی پروژه‌های تدوین شده در برنامه عملیاتی شهر رشت است، به همین منظور چهار رده اولویت الزامی (اولویت درجه ۱)، ضروری (اولویت درجه ۲)، مطلوب (اولویت درجه ۳) و قابل قبول (اولویت درجه ۴) تعیین شده‌اند.

*به علت تعدد فرم‌ها، در متن گزارش تنها نمونه‌هایی از فرم‌ها ارائه شده است:

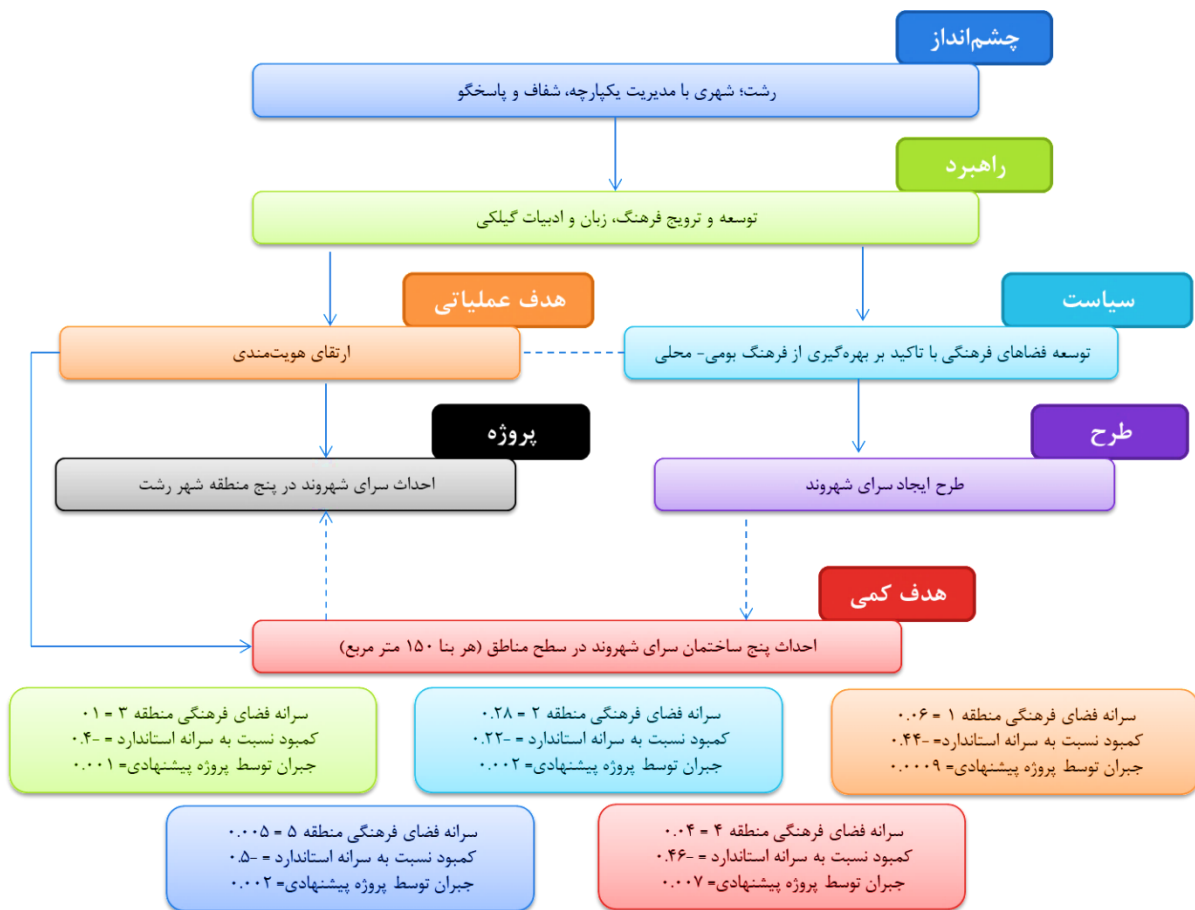
جدول ۴۵- نمونه فرم ۱۸

مشخصات پروژه/ فعالیت	عنوان پروژه/ فعالیت	بهبودی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با خودروهای کم‌مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس‌ها و مینی بوس‌ها)	کد پروژه/ فعالیت	اولویت (از ۱ تا ۴)	۱
			۲۱۱۲۰۱/۴۰۲۰۱۰۱۴۰		
		معیار	نظر کمیته تخصیص اعتبار	نظر دبیرخانه برنامه	
اولویت درجه ۱ (الزامی)	الزام قانونی برای اجرای پروژه/فعالیت وجود دارد؟	بله <input checked="" type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>	شماره مستندات پیوست:	مطابقت دارد <input checked="" type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/>	
	پروژه نیمه‌تمام مهمی را تکمیل می‌کند؟	بله <input type="checkbox"/> خیر <input checked="" type="checkbox"/>	شماره مستندات پیوست:	مطابقت دارد <input checked="" type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/>	
اولویت درجه ۲ (ضروری)	مطابق فرم شماره ۱۲ تا ۱۷ دارای اولویت درجه ۲ است.	بله <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>	شماره مستندات پیوست:	مطابقت دارد <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/>	
اولویت درجه ۳ (مطلوب)	مطابق فرم شماره ۱۲ تا ۱۷ دارای اولویت درجه ۳ است.	بله <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>	شماره مستندات پیوست:	مطابقت دارد <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/>	
اولویت درجه ۴ (قابل قبول)	مطابق فرم شماره ۱۲ تا ۱۷ دارای اولویت درجه ۴ است.	بله <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>	شماره مستندات پیوست:	مطابقت دارد <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/>	
توضیح مهم	سقف اعتبار پروژه/ فعالیت‌های هر یک از اولویت‌ها، مطابق با اولویت‌ها و مصوبات کمیته تخصیص اعتبار و مراحل تخصیص خواهد شد.				

۶-۹- تعیین اهداف کمی طرح‌ها با استفاده از فرم شماره ۶

اهداف کمی^۲ بر اساس شیوه‌نامه تدوین برنامه راهبردی - عملیاتی عبارت است از؛ شاخص‌هایی که به صورت ملموس و کمی قابل اندازه‌گیری بوده و برای افق زمانی مشخص عدد خاصی برای شاخص، به عنوان هدف تعیین می‌شود. در این راهنما اهداف کمی برای طرح‌ها تعریف می‌شوند. اهداف کمی طرح‌ها از یک طرف تحقق طرح‌ها را می‌سنجند و از طرف دیگر پایین دست اهداف عملیاتی هستند. اهداف کمی سه کارکرد عمده دارند:

- نمایش نیت بلندمدت مراجع برنامه‌ریزی؛
- ارائه راهنمایی روشن برای توسعه و ارزیابی سیاست‌ها؛
- عملکرد به‌عنوان معیاری برای اندازه‌گیری موفقیت طرح‌های پیشنهادی.



شکل ۷- الگوواره کمی‌سازی

^۲ Target



جدول ۴۶ - شاخص‌های برنامه راهبردی - عملیاتی شهر رشت

مأموریت	شاخص	تعریف	وضع موجود	بهبود	اقدامات موثر
کالبدی و شهرسازی	میزان تهیه طرح‌های شهری	این شاخص نشان‌دهنده افزایش تعداد طرح‌های شهری است.	محدود بودن به طرح‌های مرسوم (تفصیلی)	تهیه اولویت‌های طرح شهری بر اساس نیازسنجی	<ul style="list-style-type: none"> انجام مطالعات و اجرای طرح بهسازی و تامین و نگهداری تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح مطالعات و طراحی کاشت در بخش توسعه و بازپیرایی فضاهای سبز شهری تهیه طرح نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر رشت تجدید شناسنامه باغات شهری طرح جامع سیما و منظر شهری هزینه مشاوره تخصصی با مراکز علمی انجام مطالعات برنامه عملیاتی شهر دوستدار کودک، برگزاری دوره‌های آموزشی، نشست‌ها و همایش‌ها و اجرای سایر عملیات مرتبط و مورد نیاز تهیه اطلس تقسیمات فضایی (محل‌بندی) شهر رشت تدوین سند توسعه محلات
	میزان مرمت و احیای ساختمان‌های واجد ارزش	این شاخص نشان‌دهنده افزایش تعداد بناهای مرمت‌شده در شهر است.	انجام مرمت در شرایط بحرانی	نیازسنجی و اولویت‌بندی مرمت بناها	<ul style="list-style-type: none"> بازطراحی مزار مفاخر و سرآمدان شهری احداث تالار مشاهیر در بخشی از موزه بلدیة ساختمان ساعت اجرای مرمت و احیای عمارت شهرداری و تبدیل آن به موزه بلدیة مرمت و احیای ساختمان میرزا خلیل رفیع و تبدیل آن به موزه مشروطه مرمت و احیای ساختمان فرهنگ و هنر و تبدیل آن به موزه هنرهای معاصر مرمت و احیای ساختمان فرهنگ و هنر (استانداری سابق) مرمت و احیای پل تاریخی چمارسرا طراحی و اجرای ضابطه منظر شهری (معماری الگویی) در محله‌های تاریخی
	میزان هدایت توسعه شهری	این شاخص نشان‌دهنده میزان ایجاد کشش در منطقه پنج شهر رشت به عنوان مسیر توسعه شهر است.	کیفیت پایین خدمات در منطقه ۵	افزایش سطح کمی و کیفی محیط شهری در منطقه ۵ با اختصاص بیش از ۵ درصد از پروژه‌های محرک توسعه به منطقه ۵	<ul style="list-style-type: none"> احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان تکمیل پارک ۴۵۰ هکتاری لاکان منطقه پنج احداث پارک مینیاتوری (اماکن شاخص کشور) منطقه پنج ۵ هکتار احداث پارک‌های محلی با محوریت کودک و سالمند احداث و توسعه پارک مسکن مهر مجاور مجتمع آریانور منطقه پنج ۱۰۰۰۰ متر مربع احداث پارکلت در سطح محلات احداث فرهنگسرا (با تأکید بر خانواده) احداث پناهگاه‌های شهری بر اساس اصول پدافند غیرعامل در سطح مناطق احداث و توسعه پارک خیرین منطقه پنج ۳۴۰۰ متر احداث و توسعه پارک ایثارگران منطقه پنج ۶۵۰۰ متر مربع احداث باغ گیاه‌شناسی با همکاری دانشگاه گیلان منطقه پنج ۱۰۰ هکتار احداث سرای شهروند احداث مجتمع مسکونی ده هکتاری مسکن مهر (حداقل مساحت تفکیک طبق طرح تفصیلی برای تراکم متوسط ۳۰۰ متر مربع؛ ۰,۱۴ افزایش سرانه مسکونی) تکمیل و بهره‌برداری مرکز پایش هوشمند شهر (دیتا سنتر) احداث سرای شهروند



ماموریت	شاخص	تعریف	وضع موجود	بهبود	اقدامات موثر
	پسماند خانگی تولیدی	این شاخص بیانگر میزان پسماند خانگی تولیدی شهر است.	میانگین تولید زباله خانگی روزانه	۵۶۱ تن (روزانه)	هدف گذاری ۱ = حفظ میزان پسماند تولیدی با توجه به افزایش جمعیت در سطح ۵۶۱ تن روزانه هدف گذاری آرمانی = کاهش ۵٪ از پسماند تولیدی در طول پنج سال برنامه (۵۳۲,۹۵ تن)
		تفکیک از مبدا	۱۰۱ تن (ماهانه)	افزایش حداقل ۱۰٪ تفکیک از مبدا نسبت به کل زباله تولیدی در پنج سال برنامه	
		مخازن زباله	۲۰۷۳ مخزن	۱۱۰۰۰ مخزن ۸۹۲۷ مخزن در طی پنج سال برنامه	
محیط زیست و خدمات شهری	میزان سرانه فضای سبز (تحت تملک) شهرداری	این شاخص بیانگر میزان فضای سبز تحت تملک شهرداری (فضای سبز عمومی تجهیز شده - کمربند سبز - فضای سبز معابر و میادین) به ازای هر شهروند است. * مجموع مساحت پارکهای محلی - شهری - فضاهای سبز جنگلی و کمربند سبز - معابر میادین و لچکی ها و ... تقسیم بر جمعیت شهر / مترمربع	سرانه فضای سبز	۰,۹۱ متر مربع برای هر فرد ^۲	دستیابی به سرانه ۲,۰۱ مترمربع برای هر فرد در پنج سال برنامه * در صورت تکمیل پارک ۴۵۰ هکتاری لاکان جبران سرانه به ۸ مترمربع برای هر فرد خواهد رسید.
		آب خام	۴۰ کیلومتر	۱۰۰ کیلومتر (۶۰ کیلومتر در طی پنج سال برنامه)	
		میزان آلودگی	نیازمند سنجش وضعیت آلودگی در وضع موجود	کاهش ۳۰ درصدی (سالانه ۶٪) آلودگی های رودخانه ها با پاکسازی ۲۸ کیلومتر (۱۲ کیلومتر زرجوب و ۱۶ کیلومتر گوهررود)	
	میزان آلودگی های محیطی شهر رشت با تاکید بر رودخانه ها	این شاخص نشان دهنده کاهش میزان آلودگی رودخانه های شهر رشت است.	کنترل کننده هوشمند آلودگی گیاهان خودپالاینده (توت قرمز)	۲۰ عدد در طی سال های برنامه در نقاط شناسایی شده	پاکسازی رودخانه های زرجوب و گوهررود بهبود حاشیه رودخانه ها لایروبی تمامی پهنه های آبی کاشت گیاهان خودپالاینده در رودخانه های گوهررود و زرجوب مطالعات سنجش کنترل آلودگی های زیست محیطی با فناوری های نوین نصب کنترل کننده های هوشمند آلودگی در رودخانه های سطح شهر
		این شاخص بیانگر افزایش میزان رفت و روب شهری است.	رفت و روب شهری = ۱۵۴۵۸۳۰۸ مترمربع	افزایش ۳۰٪ رفت و روب شهری (۲۰۰۹۵۸۰۰ مترمربع) و انجام ۵۰٪ از رفت و روب ها به شیوه مکانیزه	
		تعداد سطل زباله موجود = ۲۰۷۳	۱۱۰۰۰ سطل زباله (خرید سالانه ۱۷۵۸ سطل زباله با احتساب هر محله ۳۵۷ سطل)		



ماموریت	شاخص	تعریف	وضع موجود	بهبود	اقدامات موثر	
ایمنی و مدیریت بحران	میزان خدمات‌رسانی دستگاه‌های ایمنی و مدیریت بحران	این شاخص نشان‌دهنده میزان خدمات‌رسانی دستگاه‌های ایمنی و مدیریت بحران است (هدف کاهش زمان خدمات‌رسانی است).	۲ سوله	۵ سوله (احداث ۳ سوله مدیریت بحران در طی سال‌های برنامه)	<ul style="list-style-type: none"> تهیه امکانات و ملزومات ستادهای بحران شهرداری احداث پناهگاه‌های شهری بر اساس اصول پدافند غیرعامل در سطح مناطق تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی تکمیل ساختمان آتش‌نشانی واقع در مسکن مهر پل طالشان تامین تجهیزات آتش‌نشانی (کمپرسور شارژ سیلندر دستگاه تنفسی پرتابل و ثابت + دستگاه تنفسی و ...) ساخت و نصب دکل‌های مخابراتی در ۳ ایستگاه سازمان آتش‌نشانی 	
			۱۵ ایستگاه با عمر ماشین‌آلات و تجهیزات بالای ۸ سال	۱۵ ایستگاه با عمر ماشین‌آلات و تجهیزات بالای ۵ تا ۸ سال	<ul style="list-style-type: none"> تعمیرات اساسی و ایمن‌سازی ۱۰٪ از ساختمان‌های عمومی شهرداری در طول پنج سال برنامه 	
			آموزش همگانی مستمر	۵۰ مانور آموزشی در پنج سال برنامه؛ سالانه ۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	<ul style="list-style-type: none"> انجام آموزش همگانی مدیریت بحران 	
سطح ایمنی شهر	این شاخص نشان‌دهنده سطح ایمنی شهر رشت است.	دیوار حفاظتی	۵۶۰۰ متر	۷۱۰۰ متر احداث ۱۵۰۰ متر دیوار حفاظتی در طول پنج سال	<ul style="list-style-type: none"> ایمن‌سازی ساختمان‌های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی استقرار پایگاه‌های مدیریت بحران در سطح شهر احداث دیوار حفاظتی حاشیه رودخانه‌های زرجوب و گوهررود نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها پایش ایمنی محلات تکمیل طرح جامع پدافند غیرعامل (تهیه طرح شناسایی و اولویت‌بندی مراکز نقل) تهیه نقشه‌های خروج اضطراری در محلات انجام مستمر آموزش همگانی مدیریت بحران 	
		ایمن‌سازی ساختمان‌ها	-	شناسایی و ایمن‌سازی ۱۰٪ از ساختمان‌های عمومی شهرداری در طول پنج سال برنامه	<ul style="list-style-type: none"> تعمیرات اساسی و ایمن‌سازی ۱۰٪ از ساختمان‌های عمومی شهرداری در طول پنج سال برنامه 	
		نقشه‌های خروج اضطراری در محلات	۰	تهیه نقشه خروج اضطراری ۱۰٪ محلات شهر	<ul style="list-style-type: none"> انجام مستمر آموزش همگانی مدیریت بحران 	
میزان پارکینگ‌های عمومی مکانیزه	این شاخص نشان‌دهنده میزان پارکینگ‌های عمومی شهر رشت است.	یک پارکینگ به مساحت ۸۰۰ مترمربع	۳۸۰۰ مترمربع پارکینگ مکانیزه؛ ساخت حداقل ۳۰۰۰ مترمربع پارکینگ مکانیزه	<ul style="list-style-type: none"> احداث پارکینگ‌های مکانیزه در خیابان‌های پرتردد (مطهری، بیستون و لاکانی) کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی 		
		سرانه موجود پارکینگ = ۰,۱۴	سرانه = ۰,۰۰۴	<ul style="list-style-type: none"> جبران سرانه = ۰,۰۰۴ 		
		-	پوشش ۸۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی	<ul style="list-style-type: none"> پوشش ۸۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی 		
حمل‌ونقل و ترافیک	کیفیت خدمات‌رسانی حمل‌ونقل عمومی	این شاخص نشان‌دهنده میزان کیفیت خدمات‌رسانی بخش حمل‌ونقل عمومی شهرداری رشت است.	زمان انتظار	طولانی بودن مدت انتظار و پوشش محدود شهر توسط حمل‌ونقل عمومی (دقیقه ۲۰ با احتساب ۱۰ دقیقه زمان انتظار و ۱۰ دقیقه سرفاصله حرکت اتوبوس)	<ul style="list-style-type: none"> کوتاه نمودن مدت انتظار به میزان ۱۰ دقیقه برای اتوبوس 	
			پوشش خدمات‌رسانی	تعداد خطوط فعال شهری = ۱۱	نیازسنجی راه‌اندازی خطوط و ایستگاه‌های جدید و راه‌اندازی ۱۰۰٪ از خطوط نیازسنجی شده در طی ده سال (حداقل ۱۵ خط اتوبوس)	<ul style="list-style-type: none"> نیازسنجی راه‌اندازی خطوط و ایستگاه‌های جدید و راه‌اندازی ۱۰۰٪ از خطوط نیازسنجی شده در طی ده سال (حداقل ۱۵ خط اتوبوس)
			نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی	میانگین عمر ۱۳۵ اتوبوس شهری فعال رشت ۱۰ سال	بهبودی و نوسازی ۲۵ درصد از ناوگان حمل و نقل عمومی در سال‌های برنامه در جهت کاهش عمر اتوبوس‌های شهری (استاندارد عمر اتوبوس شهری ۳,۵ سال)	<ul style="list-style-type: none"> بهبودی و نوسازی ۲۵ درصد از ناوگان حمل و نقل عمومی در سال‌های برنامه در جهت کاهش عمر اتوبوس‌های شهری (استاندارد عمر اتوبوس شهری ۳,۵ سال)
			هوشمندسازی تقاطع‌ها	۹ تقاطع چراغدار	۲۶ تقاطع چراغدار (۱۷ تقاطع چراغدار در طول پنج سال برنامه)	<ul style="list-style-type: none"> تعمیرات اساسی و ایمن‌سازی ۱۰٪ از تقاطع‌ها
مسیر ویژه دوچرخه	این شاخص نشان‌دهنده مطلوبیت حمل و نقل غیرموتوری و همگانی نسبت به خودرو (دوچرخه/موتور شخصی است).	۰	۳۰ کیلومتر مسیر دوچرخه در طی ده سال ۱۰ کیلومتر (از گل‌سار تا مسکن مهر) در دو سال اول برنامه	<ul style="list-style-type: none"> تهیه طرح مطالعاتی آسیب‌شناسی وضعیت پیاده‌روهای سطح شهر رشت ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر 		



ماموریت	شاخص	تعریف	وضع موجود	بهبود	اقدامات موثر	
	برقی/پیاپاده)				<ul style="list-style-type: none"> آرام‌سازی محدوده‌های پرتردد عابران با حداقل‌سازی حرکت وسایط نقلیه موتوری جانمایی و اجرای پل عابر پیاده برقی در معابر شهری تکمیل مناسب‌سازی کف‌سازی بازار ایجاد زیرساخت و تسهیلات دوچرخه‌سواری در سطح شهر تجهیز بافت مرکزی به اسکوتر و دوچرخه‌های برقی تکمیل مسیر بازآفرینی شرق به غرب 	
	میزان کیفیت عبور و مرور	این شاخص نشان‌دهنده میزان کیفیت عبور و مرور در سطح شهر رشت است.	روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	مساحت آسفالت اجرا شده در سال ۱۴۰۱ ۳۱۹۵۶۴ مترمربع (۰,۳ کیلومتر مربع)	۲,۵ کیلومتر مربع در طی پنج سال برنامه (هر سال ۰,۵ کیلومتر مربع)	<ul style="list-style-type: none"> روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت ترمیم نوارهای حفاری سطح شهر رشت نگهداری و ترمیم معابر آسفالتی سطح شهر رشت (لکه‌گیری، ترمیم چاله‌ها و ترک‌ها و...) احداث لاین کندرو در سطح معابر شهر رشت اجرا، تعمیر و نگهداری و رنگ آمیزی سرعتکاه‌ها به‌روزرسانی تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان شهرداری) مطالعات بازطراحی شبکه ارتباطی مبتنی بر مقیاس کاربری‌ها و الگوی سفری مرتبط امکان‌سنجی احداث پایانه‌های حمل‌ونقلی در مبادی ورودی شهر تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک
		آرام‌سازی و ایمنی معابر	ایمن‌سازی ۱۰۰ نقطه پرخطر	ایمن‌سازی ۵۰٪ از نقاط پرخطر شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه		
طرح میثاق		در حال انجام	تمام تقاطع‌های غیرهم‌سطح طر میثاق در دو سال برنامه به مساحت ۱۵۳۲۸۵ مترمربع			
سهام درآمدهای پایدار از کل منابع	این شاخص مشخص‌کننده سهم درآمدهای شهرداری از منابع پایدار است.	درآمدهای پایدار	۴۵ درصد از درآمد وصولی شهرداری رشت در سال ۱۴۰۰ از محل درآمدهای ناپایدار	کاهش سطح درآمدهای ناپایدار شهرداری سالانه به میزان ۱٪ (۵٪ در طی سال‌های برنامه)	<ul style="list-style-type: none"> مسئله‌یابی ساختار درآمدزایی شهرداری تهیه اطلس سرمایه‌گذاری به‌روزرسانی گزارش تفریغ بودجه تهیه مطالعات دارایی سنجی و ظرفیت‌سنجی شهرداری رشت مطالعات تهیه بسته های سرمایه گذاری احداث ساختمان با کاربری تجاری، اداری، مسکونی و ... بر روی زمین های شهرداری 	
		سهم سرمایه‌گذاری	شناسایی ۱۰ بسته و ۳۰ فرصت سرمایه‌گذاری	تحقق ۵ بسته و ۱۵ فرصت سرمایه‌گذاری		
خدمات مدیریت	سطح عملکردی شهرداری	این شاخص نشان‌دهنده میزان بهبود عملکرد شهرداری است.	دوره‌های آموزشی کارکنان	۸۰ ساعت دوره آموزشی برای هر یک کارکنان	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها بازنگری و پایش برنامه راهبردی عملیاتی شهر و شهرداری رشت تدوین و تصویب دستورالعمل ارتقا و انتصاب در شهرداری رشت بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمان‌ها و تاسیسات اداری برگزاری دوره‌های مستمر آموزش کارکنان شهرداری (کارگاه‌های دانش‌افزایی، مرتبط با تخصص و ...) ایجاد مرکز نوآوری و خلاقیت تهیه پروژه‌های مطالعاتی براساس اولویت‌های پژوهشی انجام مستمر پشتیبانی نرم‌افزار و سخت‌افزار و شبکه 	
		سامانه ارزیابی	فقدان سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان و دستگاه‌ها		
میزان مصرف انرژی	این شاخص نشان‌دهنده میزان مصرف انرژی با تاکید بر انرژی پاک است.	انرژی پاک	-	احداث ۲۵۰ مترمربع از ساختمان‌های در حال ساخت	<ul style="list-style-type: none"> تجهیز شهرداری ها و سازمانها به حفاظتی امنیتی و سیستم کامپیوتری و لوازم مربوطه آماده سازی بستر ارایه خدمات دولت الکترونیک در شهرداری رشت انجام مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری تدوین بسته‌های تشویقی برای استفاده‌کننده‌گان از انرژی پاک (خورشیدی) در اماکن خصوصی و عمومی ساخت یکی از ساختمان‌های در حال ساخت شهرداری با استانداردهای Zero-energy building پروژه احداث سایت‌های تولید انرژی از زیاله 	
		زباله‌سوز	-	احداث پنج هکتار سایت زباله‌سوز		
		انرژی پاک	-	بهره‌برداری از پنل‌های خورشیدی برای تامین انرژی در پاک‌های جدیدالاحداث		
اجتماعی و فرهنگی	این شاخص نشان‌دهنده میزان توجه به مردم در مدیریت شهری است.	اتاق مادر و کودک	۰	اختصاص حداقل ۱۲ مترمربع به اتاق مادر و کودک در ساختمان‌های عمومی وابسته به شهرداری رشت و پوشش ۱۰۰٪ ساختمان‌ها	<ul style="list-style-type: none"> تجهیز تمام ساختمانهای عمومی به اتاق‌های مادر و کودک بهبود و تجهیز کتابخانه‌های شهرداری 	



ماموریت	شاخص	تعریف	وضع موجود	بهبود	اقدامات موثر		
		کیفیت زندگی	۰	انجام مطالعه سنجش کیفیت زندگی	مطالعات سنجش کیفیت زندگی در سطح مناطق		
		توانمندسازی زنان	-	بهره‌برداری از ۵ دفتر توانمندسازی زنان در طی پنج سال برنامه	بهره‌برداری از مراکز توانمندسازی زنان در سرای شهروندی		
		شهروندمداری	۰	انتخاب سالانه ۵ شهروند نمونه با همکاری سمن‌ها			
میزان رویدادپذیری	این شاخص نشان‌دهنده میزان جذب رویدادپذیری در جهت جذب گردشگر است.	برگزاری تئاتر خیابانی	۵ نمایش در سال ۱۴۰۱	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی	<ul style="list-style-type: none"> نصب تابلوهای معرفی و بیان سابقه در محلات تاریخی (مانند: خمیران زاهدان، زاهدان، بازار، سیقلان، کیاب و...) بهبودی و احیای سینماهای شهر (سینما آبشار و سعدی) برگزاری تئاترهای خیابانی با محوریت مشاهیر طراحی قدم‌گاه از مجسمه میرزا کوچک‌خان در میدان شهرداری تا خانه میرزا کوچک خان در استادسرا توسعه اتاق رشت‌پژوهی برگزاری همایش‌ها، نمایشگاه‌ها، رویدادها و نشست‌های فرهنگی و اجتماعی احداث گذر فرهنگ برگزاری سالانه شهر خلاق رشت در سطح بین‌المللی با دعوت از تمامی شهرهای شبکه (میان رشته‌ای) ایجاد مرکز تبادل فرهنگی ملی و بین‌المللی در رشت برگزاری فستیوال‌ها و نمایشگاه‌های ملی و بین‌المللی خوراک احداث پارک بین‌المللی خوراک و خلاقیت (گستروپارک) در پهنه دوم تالاب عینک احداث مراکز اقامتی مناسب و ارزان‌قیمت برای گردشگران احداث مراکز تفریحی مجهز و مدرن برای افزایش زمان مدت ماندگاری گردشگران تجهیز و به‌روزرسانی کاربری‌های پذیرایی و اقامتی موجود ایجاد طرح‌های تشویقی و ارائه تسهیلات در جهت جذب سرمایه‌گذار در بخش اقامت تدوین برنامه راهبردی توسعه گردشگری در سطح ملی و فراملی تهیه مطالعات امکان‌سنجی گردشگری سلامت در شهر رشت 		
		رویدادمحوری	۵ رویداد ورزشی	حداقل سالانه ۵ رویداد ورزش همگانی (۲۵ رویداد در طی سال‌های برنامه)			
		جشنواره ملی	۱ جشنواره (خوراک) + ۱ جام خزر (شطرنج بین‌المللی)	برگزاری حداقل ۲ جشنواره ملی و بین‌المللی فرهنگی و هنری در سال (۱۰ جشنواره در طی سال‌های برنامه)			
		بوم‌گردی	۰	احداث دو بوم‌گردی تحت تملک مدیریت شهری در طی سال‌های برنامه به‌صورت سرمایه‌گذاری			
		شهر خلاق خوراک	-	تخصیص ۲۰۰۰ مترمربع برای موزه زنده خوراک			
		معرفی محلات تاریخی	۰	پوشش ۱۰٪ از محلات تاریخی با نصب تابلوی معرفی			
		سرانه فرهنگی	این شاخص نشان‌دهنده میزان سرانه فرهنگی و هنری در شهر است.	سرانه استاندارد؛ کل شهر فرهنگی و هنری	۰,۰۸	سرانه استاندارد ۰,۵ (جبران در ده سال از برنامه) ۰,۰۱۴ جبران سرانه فرهنگ و هنری در طی پنج سال برنامه	<ul style="list-style-type: none"> احداث تالار مشاهیر در بخشی از موزه بلدیة ساختمان ساعت احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان احداث موزه زنده خوراک (کاشت تا برداشت) احداث فرهنگسرا (با تأکید بر خانواده) احداث و تجهیز نگارخانه‌های شهری (در منطقه ۲)؛ مکان پیشنهادی: ساختمان خاتم‌الانبیا - ساختمان خانه و فرهنگ هنر احداث سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت
				سرانه ورزشی	۰,۷۶	سرانه استاندارد ۱,۵ (جبران در طی ده سال برنامه) ۰,۰۱۲ تامین سرانه در سه سال برنامه	<ul style="list-style-type: none"> استقرار ۳ سوله و پناهگاه به مساحت حداقل ۱۰۰۰ مترمربع در پنج منطقه شهر با عملکرد ورزشی (سرمایه‌گذاری) احداث مجتمع ورزشی رودبارتان



جدول ۴۷ - فرم شماره ۶: اهداف کمی طرح‌های برنامه عملیاتی - تکمیل اهداف کمی طرح

طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهینه	هدف گذاری				
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم
استقرار دفاتر خدمات نوسازی و تسهیلاتی در سکونتگاه‌های غیررسمی	ایجاد دفاتر خدمات نوسازی و تسهیلاتی در محلات هدف (تخصیص ۱۰۰ متر فضای اداری برای استقرار دفتر خدمات نوسازی در محدوده سکونت گاه های غیر رسمی (محلات عینک، پاسکیاب، نخودچر، جماران، معلولین) ۵ دفتر)	-	۵ واحد دفتر خدمات نوسازی	مطالعات و آماده سازی	واگذاری دفاتر خدمات نوسازی و توسعه محلی	-	-	-
آسفالت معابر محلات باز آفرینی	آسفالت معابر محلات باز آفرینی	۳۱۸۰۰۰ مترمربع	۶۵۹۴۰۵ مترمربع	به شرط تخصیص ۲۸۳۹۷۱۵	۳۸۱۶۰۰ مترمربع (افزایش)	۴۵۷۹۲۰ مترمربع (افزایش)	۵۴۹۵۰۴ مترمربع (افزایش)	۶۵۹۴۰۵ مترمربع (افزایش)
اعطای بسته‌های تشویقی مقاوم سازی ساختمان‌های محلات فرسوده - ۲ منطقه ۲ شهرداری (پایلوت در محلات پیراسرا و ساغری سازان) به شهرداری (پایلوت در محلات پیراسرا و ساغری سازان)	اعطای بسته‌های تشویقی مقاوم سازی ساختمان‌های محلات فرسوده - منطقه ۲ شهرداری (پایلوت در محلات پیراسرا و ساغری سازان) به ارزش ۱۰۰ میلیارد تومان در هر سال	-	۴۰۰ میلیارد	مطالعات و آماده سازی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی
احداث تالار مشاهیر در بخشی از موزه بلدیة ساختمان ساعت	تخصیص تالار شمالی طبقه اول به متراژ ۱۳۰ مترمربع برای احداث تالار مشاهیر در دو سال اول برنامه	در حال مرمت	تکمیل مرمت بنا در سال اول برنامه	بازسازی بنا	آماده سازی و احداث ۱۳۰ مترمربع	-	-	۰،۰۰۱ جبران؛ کل شهر فرهنگی و هنری
								۰،۴۲ کمبود؛ کل شهر فرهنگی و هنری
احداث، تکمیل، تجهیز و تعمیر موزه‌های شهری	اجرای مرمت و احیای عمارت شهرداری و تبدیل آن به موزه بلدیة	مرمت ۱۲۰۰ متر مربع ساختمان	مرمت ۱۱۷۰ مترمربع محوطه	مرمت ۱۱۷۰ مترمربع محوطه	-	-	-	-
مرمت و احیای ساختمان فرهنگ و هنر و تبدیل آن به موزه هنرهای معاصر	مرمت ۲۰۷۰ متر مربع زیربنا + ۲۱۷ متر مربع محوطه ساختمان فرهنگ و هنر	-	مرمت ۲۰۷۰ متر مربع زیربنا + ۲۱۷ متر مربع محوطه ساختمان فرهنگ و هنر	-	مرمت ۲۰۷۰ متر مربع زیربنا + ۲۱۷ متر مربع محوطه ساختمان فرهنگ و هنر	راه اندازی موزه هنرهای معاصر	-	-
انجام مطالعات شهرسازی	انجام مطالعات شهری	-	انجام حداقل پنج طرح مطالعاتی با اولویت‌های برنامه در هر سال برنامه (در مجموع حداقل ۲۵ طرح مطالعاتی در سال‌های برنامه):	انجام حداقل ۵ مطالعه بر مبنای نیازسنجی واحد مطالعات	انجام حداقل ۵ مطالعه بر مبنای نیازسنجی واحد مطالعات	انجام حداقل ۵ مطالعه بر مبنای نیازسنجی واحد مطالعات	انجام حداقل ۵ مطالعه بر مبنای نیازسنجی واحد مطالعات	انجام حداقل ۵ مطالعه بر مبنای نیازسنجی واحد مطالعات



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری										
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم						
			<ul style="list-style-type: none"> • طرح نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر رشت • طرح ممیزی املاک در سطح مناطق • طرح ممیزی فضای سبز • طرح ایجاد محله‌بندی شهر رشت • جدید شناسنامه باغات شهری • طرح جامع سیما و منظر شهری • انجام مطالعات برنامه عملیاتی شهر دوستدار کودک ، برگزاری دوره های آموزشی، نشست ها و همایش ها و اجرای سایر عملیات مرتبط و مورد نیاز • تدوین سند توسعه محلات • ... 											
برگزاری دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق ، حقوق خلاق ، حقوق شهروندی و...)	برگزاری دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق ، حقوق شهروندی و...)	برگزاری ۵۰ دوره آموزش شهروندی (شهروند خلاق ، حقوق شهروندی و...) در طی سال‌های برنامه با پوشش سالانه ۵۰۰۰ نفر	آماده سازی - برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی	برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی	برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی	برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی	برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی	برگزاری ۱۰ دوره آموزش شهروندی						
اجرای زیبا سازی جداره شهری با تاکید بافت پیاده راه فرهنگی	اجرای دیوار نگاری با تاکید بر ویژگی‌های بومی در سطح معابر و محلات	-	الگویابی و مطالعات + هزار مترمربع دیوارنگاری	هزار مترمربع دیوارنگاری	هزار مترمربع دیوارنگاری	هزار مترمربع دیوارنگاری	هزار مترمربع دیوارنگاری	هزار مترمربع دیوارنگاری						
بازطراحی و ایجاد المان‌های شهری	بازطراحی و ایجاد المان‌های شهری	-	بازطراحی و ایجاد الگوی طراحی المان‌های شهری	بازتولید ۲۰٪ از المان‌های الگوی پیشنهادی	بازتولید ۲۰٪ از المان‌های الگوی پیشنهادی	بازتولید ۲۰٪ از المان‌های نیازسنجی شده براساس الگوی پیشنهادی	بازتولید ۲۰٪ از المان‌های نیازسنجی شده براساس الگوی پیشنهادی	-						
تدوین بسته‌های تشویقی برای سازندگان با الگوی بومی	تدوین بسته‌های تشویقی برای سازندگان با الگوی بومی		مطالعات و آماده‌سازی ۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی	۱۰۰ میلیارد بسته تشویقی						
بهبودی مبلمان شهری (با تاکید بر سرویس بهداشتی، آبخوری و نیمکت)	بهبودی مبلمان شهری (با تاکید بر سرویس بهداشتی، آبخوری و نیمکت)		انجام مطالعات و الگویابی مبلمان بومی شهر رشت	بهبودی ۱۵٪ مبلمان‌های شهر با محوریت الگوی به‌دست‌آمده	بهبودی ۱۵٪ مبلمان‌های شهر با محوریت الگوی به‌دست‌آمده	بهبودی ۱۵٪ مبلمان‌های شهر با محوریت الگوی به‌دست‌آمده	بهبودی ۱۵٪ مبلمان‌های شهر با محوریت الگوی به‌دست‌آمده	بهبودی ۱۵٪ مبلمان‌های شهر با محوریت الگوی به‌دست‌آمده						
احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی	احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی		-	-	-	انجام مطالعات و طراحی	احداث ۵۰۰ مترمربع مهد سالمند در منطقه ۵	احداث ۵۰۰ مترمربع مهد سالمند در منطقه ۱						
								<table border="1"> <tr> <td>۰,۰۰۱</td> <td>۰,۴۲</td> <td>۰,۰۸</td> </tr> <tr> <td>جبران؛ کل</td> <td>کمبود؛ کل</td> <td>موجود؛ کل</td> </tr> </table>	۰,۰۰۱	۰,۴۲	۰,۰۸	جبران؛ کل	کمبود؛ کل	موجود؛ کل
۰,۰۰۱	۰,۴۲	۰,۰۸												
جبران؛ کل	کمبود؛ کل	موجود؛ کل												



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود			هدف گذاری					
			شهر فرهنگی و هنری	شهر فرهنگی و هنری	شهر فرهنگی و هنری	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	
احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان	احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان	-	تخصیص حداقل ۵۰۰۰ متر مربع فضای باز برای بارگذاری باغ تجربه در منطقه ۵	۰,۰۸ موجود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	۰,۴۲ کمبود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	۰,۰۰۷ جبران؛ کل شهر فرهنگی و هنری	-	-	انجام مطالعات و طراحی	احداث حداقل ۱۰۰۰۰ مترمربع باغ تجربه در منطقه ۵	-
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	-	۲۰۰۰ مترمربع از بام ساختمان‌های عمومی	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۰,۰۰۲ جبران؛ پارک و فضای سبز	-	آماده‌سازی - مطالعاتی	۵۰۰ مترمربع	۷۰۰ مترمربع	۸۰۰ مترمربع
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	-	حداقل ۴۰۰۰ متر دیواره سبز	-	-	-	آماده‌سازی - مطالعاتی	۱۰۰۰ متر	۱۰۰۰ متر	۱۰۰۰ متر	۱۰۰۰ متر
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	۱۷۰۰۰ مترمربع فضای سبز	۱۷۰۰۰ مترمربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۰,۰۲ جبران؛ پارک و فضای سبز	احداث پارک	-	-	-	-
			کیفی - تکمیلی	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۶,۷ جبران؛ در صورت تکمیل	تکمیل ۱۰۰٪ پارک	-	-	-	-
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	۷۵۰۰۰ مترمربع فضای سبز	۷۵۰۰۰ مترمربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۰,۱۱ جبران؛ پارک و فضای سبز	-	-	احداث یک پارک در منطقه ۴	احداث ۲ پارک در منطقه ۳ و ۵	احداث ۳ پارک در منطقه ۱ و ۲
			کیفی - تکمیلی	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۶,۷ جبران؛ در صورت تکمیل	تکمیل ۱۰۰٪ پارک	-	-	آماده‌سازی - مطالعاتی	احداث ۲ هکتار
احداث پنج هکتار پارک مینیاتوری	احداث پنج هکتار پارک مینیاتوری	۵۰۰۰۰ مترمربع	۵۰۰۰۰ مترمربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۰,۱۱ جبران؛ پارک و فضای سبز	-	-	آماده‌سازی - مطالعاتی	احداث ۲ هکتار	احداث ۳ هکتار



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهینه			هدف گذاری				
			۰,۹۱	۷,۰۹	۰,۰۷	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم
	(اماکن شاخص کشور) منطقه	فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۷ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>					
	احداث ۵۰ هکتار باغ گیاهشناسی با همکاری دانشگاه گیلان (مکان پیشنهادی در محدوده پیرامونی منطقه ۵) (سرمایه گذاری)	۵۰۰۰۰ مترمربع فضای سبز تا سال دهم	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۷۴ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	آغاز پروژه ۱۰ هکتار (۱۰۰ هزار مترمربع)	تکمیل فاز ۱- ۱۰ هکتار (۱۰۰ هزار مترمربع)
	ایجاد ۱۵۰۰۰ متر مربع پارک مسافر در کمربندی خرمشهر منطقه سه	۱۵۰۰۰ متر مربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۲ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۵۰۰۰ مترمربع	احداث ۱۰۰۰۰ مترمربع
	احداث ۵۸۰۰ مترمربع پارک در باغ زربافی منطقه سه	۵۸۰۰ مترمربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۰۸ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۵۸۰۰ مترمربع پارک	-
	احداث و توسعه ۶۵۰۰ متر مربع پارک در حاشیه رودخانه گوهر رود حذفاصل پل منظریه تا بازار چه نگین	۶۵۰۰ متر مربع فضای سبز	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۰۹ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۳۰۰۰ مترمربع	احداث ۳۵۰۰ مترمربع
	احداث و توسعه ۱۰۰۰۰ متر مربع پارک مسکن مهر مجاور مجتمع آریانور منطقه پنج	۱۰۰۰۰ متر مربع	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۱۴ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۵۰۰۰ مترمربع	-
	احداث و توسعه ۲۵۰۰ متر مربع پارک خیرین منطقه پنج	۳۴۰۰ متر مربع	۰,۹۱ موجود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۷,۰۹ کمبود؛ کل شهر <u>پارک و فضای سبز</u>	۰,۰۰۳ <u>جبران؛ پارک و فضای سبز</u>		-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۱۷۰۰ مترمربع	-



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهینه			هدف گذاری					
			فضای سبز	فضای سبز	فضای سبز	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	
	احداث و توسعه ۶۵۰۰ متر مربع پارک ایثارگران منطقه پنج	۶۵۰۰ متر مربع	۶۵۰۰ متر مربع			احداث و توسعه ۶۵۰۰ متر مربع پارک ایثارگران منطقه پنج	-	-	-	-	-
			۰،۹۱	۷،۰۹	۰،۰۰۹						
			موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	جبران؛ پارک و فضای سبز						
	احداث حداقل ۲ هکتار پارک موضوعی هنر	۲۰۰۰۰ مترمربع	۲۰۰۰۰ مترمربع			-	-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۱۰۰۰۰ مترمربع	احداث ۱۰۰۰۰ مترمربع	-
			۰،۹۱	۷،۰۹	۰،۰۲۹						
			موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	جبران؛ پارک و فضای سبز						
	احداث حداقل ۲ هکتار پارک بازیافت	۲۰۰۰۰ مترمربع	۲۰۰۰۰ مترمربع			-	-	آماده سازی - مطالعاتی	احداث ۱۰۰۰۰ مترمربع	احداث ۱۰۰۰۰ مترمربع	-
			۰،۹۱	۷،۰۹	۰،۰۲۹						
			موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	جبران؛ پارک و فضای سبز						
بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری	بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری		بازپیرایی ۶۸ پارک شهر			آماده سازی و الگویابی	بازپیرایی ۳۴ پارک	بازپیرایی ۳۴ پارک	-	-	
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	ایجاد پارکلت (پاتوق های محلی) در سطح مراکز محلات	-	ایجاد ۳ پارکلت در هر منطقه (در مجموع ۱۵ پارکلت) هر پارکلت ۳۵ مترمربع و در مجموع ۵۲۵ مترمربع			امکان سنجی و مکانیابی احداث پارکلت ها+ احداث ۳ پارکلت در سطح پنج منطقه براساس مطالعات	احداث ۳ پارکلت در سطح پنج منطقه براساس مطالعات	احداث ۳ پارکلت در سطح پنج منطقه براساس مطالعات	احداث ۳ پارکلت در سطح پنج منطقه براساس مطالعات	احداث ۳ پارکلت در سطح پنج منطقه براساس مطالعات	-
			۰،۹۱	۷،۰۹	۰،۰۰۷						
موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	جبران؛ پارک و فضای سبز	ایجاد ۱۵ الچیق چوبی در محلات شهر رشت			شناسایی محل بارگذاری الچیق+ احداث ۴ الچیق	احداث ۴ الچیق	احداث ۴ الچیق	احداث ۴ الچیق	احداث ۴ الچیق	-
			موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	جبران؛ پارک و فضای سبز	تهیه یک طرح مطالعاتی	انجام طرح مطالعاتی ارزیابی کمی و کیفی خدمات بوستان های شهری	-	-	-	-
اعطای بسته های تشویقی و تسهیلات به	اعطای بسته های تشویقی و تسهیلات به کشاورزان شهری نمونه		اعطای بسته های تشویقی و تسهیلات به			۱۰ آماده سازی - مطالعاتی+	۱۰ میلیارد تومان	۱۰ میلیارد تومان	۱۰ میلیارد تومان	۱۰ میلیارد تومان	راه اندازی کشاورزی شهری



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود		هدف گذاری						
			وضع موجود	وضع مطلوب	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم		
			کشاورزان شهری نمونه به ارزش ده میلیارد تومان در هر سال		میلیارد تومان						
راهاندازی کشاورزی شهری	راهاندازی کشاورزی شهری در فضاهای باز شهری در منطقه یک و چهار		۲۰ هزار مترمربع کشاورزی شهری	۰.۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷.۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۰.۰۲ جبران؛ پارک و فضای سبز	-	-	آماده سازی - مطالعاتی	۱۰ هزار مترمربع	
راهاندازی کشاورزی شهری	راهاندازی تبلیغات گردشگری کشاورزی با محوریت استارتاپ‌های دانش‌بنیان	-	۲ استارتاپ				آماده سازی - مطالعاتی	راهاندازی ۲ استارتاپ تبلیغاتی گردشگری	-	-	
توسعه و تجهیز آرامستان‌ها	احداث و توسعه آرامستان‌ها		بهبود عملکرد و خدمات‌رسانی	تجهیز و تکمیل خدمات‌رسانی آرامستان	نگهداری	نگهداری	نگهداری	نگهداری	نگهداری	نگهداری	
طرح ایجاد مدیریت یکپارچه پسماند	انجام تبلیغات شهری و رسانه‌ای الگوی مصرف پایدار با محوریت کاهش حفظ تولید زباله خانگی در وضع موجود	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	۵۶۱ تن روزانه	
		اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری	اختصاص ۱۰ بیلبورد شهری در سطح پنج منطقه به تبلیغات مصرف پایدار - تبلیغات مصرف پایدار بر بدنه اتوبوس‌های شهری
		۱	تهیه یک طرح مطالعاتی	آماده سازی - به روزرسانی مطالعه							
		۸۲۴۰۰ مترمربع	طرح ساماندهی میادین میوه تره‌بار و بازارها (بررسی تخصیص ۱۰۰ هکتار فضای باز برای احداث میدان بار مرکزی در جاده رشت - تهران، روبه‌روی کارخانه ایران پوپلین با مشارکت بخش خصوصی)		۱۰۰۰۰۰۰ مترمربع	انجام مطالعات امکانسنجی احداث میدان بار مرکزی	احداث به صورت سرمایه‌گذاری	احداث به صورت سرمایه‌گذاری	احداث به صورت سرمایه‌گذاری	احداث به صورت سرمایه‌گذاری	احداث به صورت سرمایه‌گذاری
			مکانیابی نقاط مناسب شهری جهت استقرار دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک		تهیه یک طرح مطالعاتی + استقرار ۶۰٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک در طی سال‌های برنامه	انجام طرح مطالعاتی مکانیابی استقرار دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک	استقرار ۱۵٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک طبق مطالعات	استقرار ۱۵٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک طبق مطالعات	استقرار ۱۵٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک طبق مطالعات	استقرار ۱۵٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک طبق مطالعات	استقرار ۱۵٪ از دستگاه‌های خودکار جمع‌آوری پسماند خشک طبق مطالعات
		۱	توسعه و بهبود سامانه یکپارچه جمع‌آوری و بازیافت پسماند شهری		تهیه یک طرح مطالعاتی	توسعه سامانه یکپارچه جمع‌آوری و بازیافت پسماند شهری					
			امکان‌سنجی واگذاری مدیریت پسماند به سمن‌های زیست‌محیطی		تهیه یک طرح مطالعاتی	آماده سازی					
			خرید و ترمیم سطل‌های زباله مکانیزه و پارکی و تفکیکی	۲۰۷۳	۱۱۰۰۰ (خرید ۸۹۲۷ سطل)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)	تجهیز هر منطقه به ۳۵۷ سطل (در مجموع=۱۷۸۶)
بهبود ایمنی میلمان شهری (با تأکید بر سرویس بهداشتی، آبخوری و نیمکت)	احداث ۳۰ چشمه سرویس بهداشتی در طی پنج سال برنامه با محوریت محدوده مرکزی شهر رشت و نوسازی چشمه‌های موجود	۳۳۸	۳۶۸ چشمه + نوسازی سالانه ۲۵٪ از چشمه‌های موجود (پوشش ۱۰۰٪ در سال‌های برنامه)	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود	احداث ۶ چشمه بر اساس مطالعات و تأکید بر اماکن گردشگری + نوسازی ۲۵٪ از چشمه‌های موجود		



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی	ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	طرح مطالعاتی	تهیه یک طرح مطالعاتی	انجام طرح مطالعاتی ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	-	-	-
بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی	سنجش کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی با فناوری‌های نوین و نصب ۲۰ کنترل‌کننده هوشمند آلودگی	-	تهیه یک طرح مطالعاتی + نصب ۲۰ کنترل‌کننده هوشمند	انجام طرح مطالعاتی ارزیابی کمی و کیفی خدمات بوستان‌های شهری + ۱۰ عدد	۱۰ عدد	-	-
لایروبی تمامی پهنه‌های آبی	پاکسازی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود	-	پاکسازی ۲۸ کیلومتر (۱۲ کیلومتر زرجوب و ۱۶ کیلومتر گوهررود)؛ کاهش ۳۰ درصدی آلودگی‌های رودخانه‌ها	۶ درصد پاکسازی (۱,۶۸ کیلومتر پاکسازی)	۶ درصد پاکسازی (۱,۶۸ کیلومتر پاکسازی)	۶ درصد پاکسازی (۱,۶۸ کیلومتر پاکسازی)	۶ درصد پاکسازی (۱,۶۸ کیلومتر پاکسازی)
لایروبی تمامی پهنه‌های آبی	بهسازی حاشیه رودخانه‌ها	۴۲۵۵۲۰ مترمربع مساحت تملک شده	آزادسازی حریم و احداث فضای سبز تجهیز شده ۲۲۳۳۰۸ متر مربع در طی ده سال برنامه (۱۱۱۶۵۴۰ در طی پنج سال برنامه)	تملک ۲۲۳۳۰۸ مترمربع	تملک ۲۲۳۳۰۸ مترمربع	تملک ۲۲۳۳۰۸ مترمربع	تملک ۲۲۳۳۰۸ مترمربع
بهسازی رودخانه‌ها و فضای پیرامونی	کاشت گیاهان خودپالاینده در رودخانه‌های گوهررود و زرجوب با تاکید بر توت قرمز	-	۱۰۰۰ اصله (۲۰۰۰ مترمربع) در املاک تملک شده	۲۰۰ اصله در املاک تملک شده	۲۰۰ اصله در املاک تملک شده	۲۰۰ اصله در املاک تملک شده	۲۰۰ اصله در املاک تملک شده
بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی	ایجاد الگوی مکانیزه برای رفت‌ورود معابر مناطق پنج‌گانه	۱۵۴۵۸۳۰۸ مترمربع	افزایش ۳۰٪ رفت‌ورود شهری در افق پنج‌ساله برنامه: ۲۰۰۹۵,۸۰۰ و انجام ۵۰٪ از رفت‌ورودها به شیوه مکانیزه در طول پنج سال برنامه	۱۶۰۰۰۰۰ مترمربع رفت و روب (۱۶۰۰۰۰۰ مترمربع به شیوه مکانیزه)	۱۷۰۰۰۰۰ مترمربع رفت و روب (۱۷۰۰۰۰۰ مترمربع به شیوه مکانیزه)	۱۸۰۰۰۰۰ مترمربع رفت و روب (۱۸۰۰۰۰۰ مترمربع به شیوه مکانیزه)	۱۹۰۰۰۰۰ مترمربع رفت و روب (۱۹۰۰۰۰۰ مترمربع به شیوه مکانیزه)
کنترل کیفیت مشاغل	استقرار دفتر مرکزی HSEE در ساختمان شهرداری مرکز	-	استقرار دفتر مرکزی HSEE در ساختمان شهرداری مرکز	احداث یک واحد دفتر HSEE در شهرداری مرکز	-	-	-
عقیم‌سازی سگ‌های بلاصاحب	عقیم‌سازی سگ‌های بلاصاحب	۲۷۶۵ قلاده در سال ۱۴۰۱	کنترل رشد سگ‌های بلاصاحب با عقیم‌سازی سالانه ۲۰۰۰ قلاده سگ	عقیم‌سازی ۲۰۰۰ قلاده سگ	عقیم‌سازی ۲۰۰۰ قلاده سگ	عقیم‌سازی ۲۰۰۰ قلاده سگ	عقیم‌سازی ۲۰۰۰ قلاده سگ
کنترل کیفیت مشاغل	امکانسنجی احداث شهرک صنوف (ساماندهی مشاغل آلاینده) (جاده جیرده)	-	تهیه یک طرح مطالعاتی	انجام طرح مطالعاتی امکانسنجی شهرک صنوف	احداث یه صورت سرمایه‌گذاری	احداث یه صورت سرمایه‌گذاری	-
طرح ساماندهی کانالهای آب‌های سطحی و مسیل‌ها	۲۵ هزار متر لوله‌گذاری در طول ۱۰ سال	۸۵۰۰۰ متر	۱۱۰۰۰۰ مترمربع (۱۲۵۰۰ مترمربع در طول پنج سال برنامه)	۲۵۰۰ هزار متر لوله‌گذاری	۲۵۰۰ هزار متر لوله‌گذاری	۲۵۰۰ هزار متر لوله‌گذاری	۲۵۰۰ هزار متر لوله‌گذاری
طرح ایمن‌سازی کاربری‌های	استقرار ۳ سوله و پناهگاه به مساحت حداقل ۱۰۰۰ مترمربع در پنج	۲	۵ سوله	تکمیل سوله بوستان ملت	۱ سوله	۱ سوله	۱ سوله



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود			هدف گذاری				
			۰,۷۶	۰,۷۴	۰,۰۰۵	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم
حیاتی و فضاهای عمومی شهر	منطقه شهر با عملکرد ورزشی (سرمایه گذاری)		موجود؛ کل شهر ورزشی	کمبود؛ کل شهر ورزشی	جبران؛ ورزشی					
	پایش ایمنی محلات	-	یک طرح مطالعاتی	آماده سازی	تهیه طرح مطالعاتی پایش ایمنی محلات بر مبنای محله بندی					
	ایمن سازی ساختمان های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی	-	ایمن سازی کل بناها	شناسایی و ارزیابی وضعیت ایمنی ساختمان های عمومی	ایمن سازی ۲۵٪ از ساختمان های شناسایی شده	ایمن سازی ۲۵٪ از ساختمان های شناسایی شده	ایمن سازی ۲۵٪ از ساختمان های شناسایی شده	ایمن سازی ۲۵٪ از ساختمان های شناسایی شده	ایمن سازی ۲۵٪ از ساختمان های شناسایی شده	
	احداث دیوار حفاظتی حاشیه رودخانه های زرجوب و گوهررود	۵۶۰۰ متر	احداث ۱۵۰۰ متر دیوار حفاظتی در طول پنج سال	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	سالانه ۳۰۰ متر دیوار حفاظتی	
تجهیز ایستگاه های آتش نشانی	خرید و به روز رسانی ماشین آلات آتش نشانی		کاهش حداقل یک سال از میانگین عمر ماشین ها با خرید ماشین آلات جدید در پایان سال پنجم برنامه (میانگین عمر ماشین های آتش نشانی ۵-۸ سال)	نیازسنجی و خرید ماشین آلات	نیازسنجی و خرید ماشین آلات	نیازسنجی و خرید ماشین آلات	نیازسنجی و خرید ماشین آلات	نیازسنجی و خرید ماشین آلات	نیازسنجی و خرید ماشین آلات + کاهش ۱ سال از میانگین عمر ماشین آلات با خرید و به روز رسانی	
	تجهیز ۱۵ ایستگاه در طی سال های برنامه و ایجاد ۳ ایستگاه جدید	۱۵ ایستگاه	تجهیز سالانه ۳ ایستگاه تا سال پنجم برنامه	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی + احداث ایستگاه مسکن مهر	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی + احداث ایستگاه امام رضا و قلی پور	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی + احداث ایستگاه امام رضا و قلی پور	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی + احداث ایستگاه امام رضا و قلی پور	تجهیز و به روز رسانی ۳ ایستگاه آتش نشانی	
	راه اندازی سامانه هشدار و اطلاع رسانی عمومی در مواقع اضطراری		یک سامانه	آماده سازی - مطالعات	راه اندازی سامانه هشدار عمومی					
	طرح آموزش همگانی مدیریت بحران با محوریت افزایش تاب آوری		تهیه نقشه های خروج اضطراری در محلات	آماده سازی (طرح محله بندی) - مطالعات	تهیه نقشه خروج اضطراری	تهیه نقشه خروج اضطراری	تهیه نقشه خروج اضطراری	تهیه نقشه خروج اضطراری		
	انجام مستمر آموزش همگانی مدیریت بحران		برگزاری سالانه ۱۰ مانور آموزشی در سطح مناطق	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	۱۰ مانور آموزشی (هر منطقه ۲ مانور)	
تکمیل محور کانال ۵	تکمیل محور کانال ۵		تکمیل سه قطعه در طول دو سال برنامه ۵ به طول ۴۲۰۰ متر	تکمیل سه قطعه در طول دو سال برنامه ۵ به طول ۴۲۰۰ متر	بهره برداری					



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
تکمیل تقاطع‌های غیر همسطح (طرح میثاق)	تکمیل تقاطع‌های غیرهم‌سطح طرح میثاق ^۴	در حال انجام	تکمیل تقاطع‌های غیرهم‌سطح طرح میثاق در دو سال اول برنامه به مساحت ۱۵۳۲۸۵ مترمربع	احداث ۷۶۶۴۲ مترمربع از تقاطع‌های غیرهم‌سطح طرح میثاق ۵۰٪ پیشرفت	احداث ۷۶۶۴۳ مترمربع از تقاطع‌های غیرهم‌سطح طرح میثاق ۵۰٪ پیشرفت	-	-
طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص؛ ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص؛ ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف‌سازی پیاده‌روها و جداول سطح شهر	مجموعه معابر شهر ۶۴۹،۹۶ کیلومتر	انجام یک مطالعه + مناسب‌سازی ۴۰٪ از معابر موجود (۱۰۰٪ در طی ده سال)	نیازسنجی معابر در راستای ایمن‌سازی	مناسب‌سازی ۱۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعه نیازسنجی	مناسب‌سازی ۱۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعه نیازسنجی	مناسب‌سازی ۱۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعه نیازسنجی
روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	مساحت آسفالت اجرا شده در سال ۱۴۰۱ ۳۱۹۵۶۴ مترمربع (۰،۳ کیلومترمربع)	۲،۵ کیلومترمربع روکش آسفالت در طی سال‌های برنامه	۰،۵ کیلومترمربع	۰،۵ کیلومترمربع	۰،۵ کیلومترمربع	۰،۵ کیلومترمربع
زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت	۱۸۵۶۰ مترمربع (۰،۱۸ کیلومترمربع) در سال ۱۴۰۱ معادل ۲۴۴۷ تن	۰،۱ کیلومتر مربع	۰،۰۲ کیلومترمربع	۰،۰۲ کیلومترمربع	۰،۰۲ کیلومترمربع	۰،۰۲ کیلومترمربع
ایمن‌سازی و مناسب‌سازی معابر	آرام‌سازی و ایمنی معابر	مناسب‌سازی ۱۰۰ نقطه	ایمن‌سازی حداقل ۵۰٪ از نقاط شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه	ایمن‌سازی حداقل ۵۰٪ از نقاط پرخطر شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه	ایمن‌سازی حداقل ۵۰٪ از نقاط پرخطر شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه	ایمن‌سازی حداقل ۵۰٪ از نقاط پرخطر شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه	ایمن‌سازی حداقل ۵۰٪ از نقاط پرخطر شناسایی شده توسط کارگروه ترافیک شهرداری با تکیه بر سامانه جامع تصادفات در هر سال برنامه

^۴ تکمیل تقاطع غیر همسطح یکطرفه شهید حق‌بین (حمیدیان)

تکمیل تقاطع غیر همسطح چپ‌گرد آیت‌الله رودباری

تکمیل تقاطع غیر همسطح یکطرفه باهنر

تکمیل تقاطع غیر همسطح ۷ آذر (نیروی دریایی)

تکمیل تقاطع غیر همسطح امام حسین (ع)

تکمیل تقاطع غیر همسطح مصلی

تکمیل تقاطع غیر همسطح چپ‌گرد گل‌باغ نماز

تکمیل تقاطع غیر همسطح ولیعصر (عج)

تعریض پل عرفان



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
آگاهی‌رسانی به شهروندان با نصب تابلوهای راهنما	به‌روزرسانی ۱۰۰٪ از تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری	به‌روزرسانی ۱۰۰٪ تابلوها، چراغ‌ها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری	نیازسنجی وضعیت به‌روزرسانی تابلوها و چراغ‌ها	به‌روزرسانی ۲۵٪ از تابلوهای شناسایی شده	به‌روزرسانی ۲۵٪ از تابلوهای شناسایی شده	به‌روزرسانی ۲۵٪ از تابلوهای شناسایی شده	به‌روزرسانی ۲۵٪ از تابلوهای شناسایی شده
تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان محوریت میدان شهرداری)	تکمیل و مناسب‌سازی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی	ارائه یک طرح مطالعاتی	الگویابی نورپردازی محدوده میدان شهرداری	اجرای نورپردازی الگویابی شده بر مبنای طرح تدوینی	-	-	-
تکمیل و مناسب‌سازی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی	تکمیل و مناسب‌سازی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی	-	تدوین دستورالعمل طراحی بومی ایستگاه اتوبوس + فراخوان طراحی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی	مناسب‌سازی ۵۰٪ از ایستگاه‌ها	مناسب‌سازی ۵۰٪ از ایستگاه‌ها	مناسب‌سازی ۵۰٪ از ایستگاه‌ها	-
بازنگری، طراحی و احداث خطوط و انبوه بر	امکان‌سنجی و راه‌اندازی خطوط و ایستگاه‌های جدید حمل‌ونقل عمومی	یک مطالعه (تعداد خطوط شهری ۱۵ و تعداد خطوط حومه ۳)	انجام مطالعات	راه‌اندازی ۱۰٪ از خطوط مطالعاتی	راه‌اندازی ۱۰٪ از خطوط مطالعاتی	راه‌اندازی ۱۵٪ از خطوط شناسایی شده در طرح مطالعاتی	راه‌اندازی ۱۵٪ از خطوط شناسایی شده در طرح مطالعاتی
بهبودی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با خودروهای کم‌مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس‌ها و مینی بوس‌ها)	بهبودی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با خودروهای کم‌مصرف	میانگین عمر ۱۳۵ اتوبوس شهری فعال رشت ۱۰ سال	نیازسنجی و نوسازی ۵ درصد از اتوبوس‌های موجود	نیازسنجی و نوسازی ۵ درصد از اتوبوس‌های موجود	نیازسنجی و نوسازی ۵ درصد از اتوبوس‌های موجود	نیازسنجی و نوسازی ۵ درصد از اتوبوس‌های موجود	نیازسنجی و نوسازی ۵ درصد از اتوبوس‌های موجود
انجام مطالعات عمرانی - ترافیکی	بازنگری مطالعات طرح جامع ترافیک شهر رشت	ارائه یک طرح مطالعاتی	-	بازنگری مطالعات طرح جامع ترافیک شهر رشت	-	-	-
انجام مطالعات عمرانی - ترافیکی	مطالعات بازطراحی شبکه ارتباطی مبتنی بر مقیاس کاربری‌ها و الگوی سفری مرتبط	ارائه یک طرح مطالعاتی	انجام مطالعه بازطراحی شبکه ارتباطی مبتنی بر مقیاس کاربری‌ها و الگوی سفری مرتبط	-	-	-	-
خرید ماشین‌آلات عمرانی و خدمات شهری	خرید ماشین‌آلات عمرانی و خدمات شهری	ماشین‌آلات موجود = ۷۰ دستگاه	نیازسنجی و به‌روزرسانی ۵٪ از ماشین‌آلات در طی پنج سال برنامه	نیازسنجی + به‌روزرسانی و خرید ۵٪ از ماشین‌آلات	به‌روزرسانی و خرید ۵٪ از ماشین‌آلات شناسایی شده در	به‌روزرسانی و خرید ۵٪ از ماشین‌آلات شناسایی شده در	به‌روزرسانی و خرید ۵٪ از ماشین‌آلات شناسایی شده در



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری				
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم
		(۵۶ دستگاه فعال) با میانگین عمر ۱۷ سال		شناسایی شده در طرح مطالعاتی	طرح مطالعاتی	طرح مطالعاتی	طرح مطالعاتی	در طرح مطالعاتی
احداث و تجهیز کارخانه آسفالت	احداث و تجهیز کارخانه آسفالت	مکانیابی	احداث و تجهیز کارخانه آسفالت به مساحت ۵ هکتار (در جاده چیرده-فلکده)	احداث کارخانه	-	-	-	-
تملك، احداث و اجاره پارکینگ های طبقاتی، مکانیزه و همسطح	احداث پارکینگ های مکانیزه و طبقاتی در خیابان های پرتردد (مطهری، بیستون و لاکانی) (امکان افزایش زیربنای پارکینگ با افزایش تعداد طبقات)	۱ مورد به مساحت ۸۰۰ مترمربع	تخصیص حداقل ۳۰۰۰ متر مربع برای سه پارکینگ مکانیزه	حداقل ۱۰۰۰ مترمربع	حداقل ۱۰۰۰ مترمربع	حداقل ۱۰۰۰ مترمربع	-	-
				سرانه پارکینگ عمومی موجود ۰،۱۴	۰،۰۰۴ جبران سرانه حداقل			
کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی	کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی		پوشش ۸۰٪ از معابر شناسایی شده در مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی	الگویابی بر مبنای مطالعات	پوشش ۲۰ درصد از معابر شهری مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ بر مبنای مطالعات	پوشش ۲۰ درصد از معابر شهری مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ بر مبنای مطالعات	پوشش ۲۰ درصد از معابر شهری مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ بر مبنای مطالعات	پوشش ۲۰ درصد از معابر شهری مطالعات به کنترل هوشمند پارکینگ بر مبنای مطالعات
انجام مطالعات عمرانی - ترافیکی	امکانسنجی احداث پایانه های حملی و نقلی در میادی ورودی شهر		امکانسنجی احداث پایانه های حملی و نقلی در میادی ورودی شهر	اجرا به صورت سرمایه گذاری	اجرا به صورت سرمایه گذاری	-	-	-
طرح توسعه زیرساخت های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری های نوین	هوشمندسازی تقاطع ها	۹ تقاطع چراغ دار	۲۶ تقاطع چراغدار (اضافه کردن تجهیزات ترافیکی هوشمند مانند چراغ در ۱۷ تقاطع)	هوشمندسازی ۶ تقاطع	هوشمندسازی ۶ تقاطع	هوشمندسازی ۶ تقاطع	-	-
طرح ساماندهی شبکه دوچرخه	ایجاد زیرساخت و تسهیلات دوچرخه سواری در سطح شهر	۰	۳۰ کیلومتر در طی ده سال ۱۰ کیلومتر (از گلسار تا مسکن مهر) در دو سال اول برنامه	احداث ۵ کیلومتر مسیر دوچرخه	احداث ۵ کیلومتر مسیر دوچرخه	امکانسنجی گسترش خطوط	امکانسنجی گسترش خطوط	امکانسنجی گسترش خطوط
				آماده سازی	آماده سازی	آماده سازی	راه اندازی دوچرخه اشتراکی	-
انجام مطالعات عمرانی - ترافیکی	تهیه طرح مطالعاتی الگوی رانندگی شهر رشت	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	آماده سازی	انجام مطالعه الگوی رانندگی شهر رشت	-	-	-
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	احداث پارک ترافیک برای کودکان	یک مطالعه	احداث براساس مطالعه به مساحت حداقل ۲ هکتار	آماده سازی و به روز رسانی اطلاعات	احداث ۲ هکتار پارک ترافیک	تجهیز پارک ترافیک	-	-



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
بهره‌گیری از انرژی پاک در ساختمان‌های شهرداری و فضاهای شهری	ساخت یکی از ساختمان‌های در حال ساخت شهرداری با استانداردهای Zero-energy building	-	احداث ۲۵۰ مترمربع زیربنا	انجام مطالعات پایه	طراحی بر مبنای مطالعات	احداث به شیوه سرمایه‌گذاری	احداث به شیوه سرمایه‌گذاری
	بارگذاری پنل‌های خورشیدی در پارک‌های جدیدالاحداث	-	بهره‌برداری از پنل‌های خورشیدی برای تامین انرژی در پارک‌های جدیدالاحداث	آماده‌سازی و مطالعات	راه‌اندازی	راه‌اندازی	راه‌اندازی
پروژه احداث سایت‌های تولید انرژی از زباله	پروژه احداث سایت‌های تولید انرژی از زباله	-	احداث پنج هکتار سایت زباله‌سوز در خارج از شهر	آماده‌سازی و مطالعات	احداث به شیوه سرمایه‌گذاری	احداث به شیوه سرمایه‌گذاری	-
انجام مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری	به‌روزرسانی مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری	۱۰۰ کیلومتر	ارائه یک طرح مطالعاتی و تجهیز ۵۰٪ در طول سال‌های برنامه	به‌روزرسانی مطالعات + تجهیز، توسعه ۱۰٪ شبکه فیبر نوری و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت آن	تجهیز، توسعه ۱۰٪ شبکه فیبر نوری و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت آن	تجهیز، توسعه ۱۰٪ شبکه فیبر نوری و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت آن	تجهیز، توسعه ۱۰٪ شبکه فیبر نوری و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت آن
طرح حمایت از نقش‌آفرینان شهر هوشمند با هدف ایجاد انگیزه مشارکت بخش خصوصی	تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	آماده‌سازی	تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی	-	-
بهره‌گیری از انرژی پاک در ساختمان‌های شهرداری و فضاهای شهری	تدوین بسته‌های تشویقی برای استفاده‌کنندگان از انرژی پاک (خورشیدی) در اماکن خصوصی و عمومی	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	آماده‌سازی	تدوین بسته‌های تشویقی استفاده از انرژی‌های پاک	-	-
سامانه‌های مراکز آموزشی - پژوهشی شهرداری	ایجاد مرکز نوآوری و خلاقیت	-	اختصاص فضای ۱۵۰ مترمربع در محوطه شهرداری مرکز	آماده‌سازی و مطالعات	احداث ۱۵۰ متر مربع	تجهیز	-
انجام آموزش و پژوهش‌های کاربردی	برگزاری دوره‌های مستمر آموزش کارکنان شهرداری (کارگاه‌های دانش‌افزایی، مرتبط با تخصص و ...)	۸۰ ساعت دوره آموزشی برای هر یک کارکنان	برگزاری سرانه آموزشی براساس اعلام کمیته آموزش استانداری و نیاز دستگاه	برگزاری سرانه آموزشی براساس اعلام کمیته آموزش استانداری و نیاز دستگاه	برگزاری سرانه آموزشی براساس اعلام کمیته آموزش استانداری و نیاز دستگاه	برگزاری سرانه آموزشی براساس اعلام کمیته آموزش استانداری و نیاز دستگاه	برگزاری سرانه آموزشی براساس اعلام کمیته آموزش استانداری و نیاز دستگاه
		۲۰ دوره حضوری	انجام سالانه ۲۵ دوره حضوری	انجام سالانه ۲۵ دوره حضوری	انجام سالانه ۲۵ دوره حضوری	انجام سالانه ۲۵ دوره حضوری	انجام سالانه ۲۵ دوره حضوری
		۴۴ دوره مجازی	انجام سالانه ۵۰ دوره مجازی	انجام سالانه ۵۰ دوره مجازی	انجام سالانه ۵۰ دوره مجازی	انجام سالانه ۵۰ دوره مجازی	انجام سالانه ۵۰ دوره مجازی
طرح تخصیص و توزیع هدفمند نیروی انسانی دانش‌مدار	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان و دستگاه	فقدان سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان و دستگاه‌ها	آماده‌سازی	ایجاد سامانه	-	-
انجام آموزش و پژوهش‌های کاربردی	بازنگری و پایش برنامه راهبردی عملیاتی شهر و شهرداری رشت	-	پایش سالانه برای اعمال تغییرات	پایش سالانه برای اعمال تغییرات	پایش سالانه برای اعمال تغییرات	پایش سالانه برای اعمال تغییرات	پایش سالانه برای اعمال تغییرات



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
طرح مطالعاتی دارایی سنجی شهرداری رشت	تهیه مطالعات دارایی سنجی و ظرفیت سنجی شهرداری رشت	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	آماده سازی	ارائه طرح مطالعاتی دارایی سنجی	-	-
طرح ظرفیت سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	مسئله یابی ساختار درآمدزایی شهرداری	-	ارائه یک طرح مطالعاتی ساختار درآمدزایی شهرداری	-	-	-	-
افزایش فرصت های سرمایه گذاری	شناسایی ۱۰ بسته و ۳۰ فرصت سرمایه گذاری	تحقق ۵ بسته و ۱۵ فرصت سرمایه گذاری در طول پنج سال برنامه	تحقق ۱ بسته و ۵ فرصت سرمایه گذاری	تحقق ۱ بسته و ۵ فرصت سرمایه گذاری	تحقق ۱ بسته و ۵ فرصت سرمایه گذاری	تحقق ۱ بسته و ۵ فرصت سرمایه گذاری	تحقق ۱ بسته و ۵ فرصت سرمایه گذاری
طرح ایجاد واحد همکاری شهرداری و تشکل ها و نهادهای مردمی و عمومی جهت جلب مشارکت شهروندان	تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق شهر رشت	-	تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق	زمینه سازی و فراخوان	تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق	به روز رسانی بانک اطلاعاتی	به روز رسانی بانک اطلاعاتی
انتخاب شهروند نمونه در سطح محلات با همکاری سمن ها	تدوین شیوه نامه انتخاب شهروند نمونه با همکاری سمن ها و انتخاب سالانه ۵ شهروند نمونه از منطق پنج گانه (در مجموع ۲۰ شهروند نمونه در طی سال های برنامه)	-	انتخاب ۵ شهروند نمونه از پنج منطقه	انتخاب ۵ شهروند نمونه از پنج منطقه	انتخاب ۵ شهروند نمونه از پنج منطقه	انتخاب ۵ شهروند نمونه از پنج منطقه	انتخاب ۵ شهروند نمونه از پنج منطقه
بزرگداشت و احیای جایگاه مشاهیر و مفاخر	برگزاری تئاترهای خیابانی با محوریت مشاهیر	۵ نمایش خیابانی در سال ۱۴۰۱	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی	برگزاری سالانه تئاتر دایمی خیابانی
طرح مهارت آموزی شهروندان	بهره برداری از مراکز توانمندسازی زنان در سرای شهروندی	-	آماده سازی و الگویابی	-	آماده سازی و الگویابی	آغاز به کار دفتر توانمندسازی زنان در سرای شهروند مناطق ۱ و ۴	آغاز به کار دفتر توانمندسازی زنان در سرای شهروند مناطق ۲ و ۳
طرح سنجش کیفیت زندگی (QOL) شهر رشت	مطالعات سنجش کیفیت زندگی در سطح مناطق	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	-	ارائه یک طرح مطالعاتی	انجام مطالعه سنجش کیفیت زندگی در مناطق ۵ گانه	-
طرح مناسب سازی فضاهای عمومی با محوریت مادر و کودک	تجهیز تمام ساختمان های عمومی به اتاق های مادر و کودک	-	اختصاص حداقل ۱۲ مترمربع به اتاق مادر و کودک در ساختمان های عمومی وابسته به شهرداری رشت و پوشش ۱۰۰٪ ساختمان ها	زمینه سازی و الگویابی	پوشش ۲۵٪ از ساختمان های عمومی شهرداری به اتاق مادر و کودک	پوشش ۲۵٪ از ساختمان های عمومی شهرداری به اتاق مادر و کودک	پوشش ۲۵٪ از ساختمان های عمومی شهرداری به اتاق مادر و کودک
احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط	برگزاری ورزش های همگانی در سطح محلات	۴ رویداد ورزشی	۵ رویداد دوچرخه سواری، پیاده روی، جشنواره های بومی، مسابقات ورزشی محلات	۵ رویداد دوچرخه سواری، پیاده روی، جشنواره های بومی، مسابقات ورزشی محلات	۵ رویداد دوچرخه سواری، پیاده روی، جشنواره های بومی، مسابقات ورزشی محلات	۵ رویداد دوچرخه سواری، پیاده روی، جشنواره های بومی، مسابقات ورزشی محلات	۵ رویداد دوچرخه سواری، پیاده روی، جشنواره های بومی، مسابقات ورزشی محلات
طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر	تجهیز گرمخانه و سامانده منطقه ۴	۲	تجهیز براساس نیازسنجی صورت گرفته	نیازسنجی و تجهیز	نیازسنجی و تجهیز	-	-
	احداث مرکز رسیدگی و ساماندهی آسیب های اجتماعی	-	راه اندازی مرکز رسیدگی و ساماندهی آسیب های اجتماعی	مطالعات و مکانیابی	احداث	-	-
	جمع آوری و احداث مرکز مهارت آموزی کودکان کار با همکاری بهزیستی	یک ساختمان	همکاری بین سازمانی با بهزیستی در جهت مهارت آموزی کودکان کار	عقد تفاهم نامه همکاری با بهزیستی و تفویض وظایف	آغاز بهره برداری	-	-



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
طرح برگزاری رویدادها و جشنواره‌های فرهنگی - اجتماعی	برگزاری جشنواره‌های فرهنگی و هنری ملی و بین‌المللی	سالانه ۱ رویداد	سالانه حداقل ۲ رویداد فصلی	برگزاری ۲ رویداد با محوریت خوراک	برگزاری ۲ رویداد با محوریت خوراک	برگزاری ۲ رویداد با محوریت خوراک	برگزاری ۲ رویداد با محوریت خوراک
طرح احداث اقامتگاه‌های بومگردی	احداث دو اقامتگاه بوم‌گردی (ساغری‌سازان و پیرسرا)	به‌صورت خصوصی	سرمایه‌گذاری در راستای احداث دو اقامتگاه بومگردی با مشارکت بخش خصوصی	-	-	مطالعات و نیازسنجی	احداث یک اقامتگاه بومگردی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	احداث پارک بین‌المللی خوراک و خلاقیت (گسترپارک) در بهینه دوم تالاب عینک	-	تخصیص ۳۰۰۰ متر مربع پارک	-	-	مطالعات و زمینه‌سازی	احداث ۳۰۰۰ مترمربع به‌شیوه سرمایه‌گذاری
				۰،۹۱ موجود؛ کل شهر پارک و فضای سبز	۷،۰۹ کمبود؛ کل شهر پارک و فضای سبز		
احداث موزه زنده خوراک (کاشت تا برداشت)	احداث موزه زنده خوراک (کاشت تا برداشت)	-	تخصیص ۲۰۰۰ متر مربع برای احداث موزه	-	-	مطالعات و زمینه‌سازی	احداث ۲۰۰۰ مترمربع به‌شیوه سرمایه‌گذاری
				۰،۰۸ موجود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	۰،۴۲ کمبود؛ کل شهر فرهنگی و هنری		
طرح بازاریابی بصری بازار شهر رشت	ایجاد الگوی همسان تابلوها و نشانه‌ها مبتنی بر هویت محلی	-	طرح مطالعاتی	-	زمینه‌سازی و فراخوان	تهیه الگوی همسان تابلوها و نشانه‌ها با تاکید بر هویت محلی	-
طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی	تهیه اطلس گردشگری محلات	-	طرح مطالعاتی	-	آماده‌سازی	انجام طرح اطلس گردشگری محلات با محوریت محلات منطقه ۲	-
				برگزاری سالیانه حداقل ۴ تور رشت گردی در چهار فصل سال (۱۶ تور در طول سال‌های برنامه)	برگزاری ۴ تور با کمک سمن‌های مرتبط	برگزاری ۴ تور با کمک سمن‌های مرتبط	برگزاری ۴ تور با کمک سمن‌های مرتبط
طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی	شناسایی مکان‌های بی‌دفاع و مناسب‌سازی آن‌ها در سطح مناطق (با محوریت میدان شهرداری)	-	طرح مطالعاتی	-	-	انجام طرح مطالعاتی شناسایی مکان‌های بی‌دفاع	-
طرح تدوین برنامه‌های مطالعاتی در راستای شناخت و توسعه ظرفیت‌های گردشگری	تدوین برنامه راهبردی توسعه گردشگری در سطح ملی و فراملی	-	طرح مطالعاتی	-	-	انجام طرح مطالعاتی برنامه راهبردی گردشگری رشت	-



طرح / پروژه	عنوان هدف کمی	وضع موجود	بهبود	هدف گذاری			
				سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم
طرح امکان سنجی ساخت برج های نظاره شهری	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت	-	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت	-	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت	-	-
طرح گردشگری سلامت	تهیه مطالعات امکانسنجی گردشگری سلامت در شهر رشت	-	طرح مطالعاتی	-	انجام طرح مطالعاتی امکانسنجی گردشگری سلامت	-	-
بزرگداشت و احیای جایگاه مشاهیر و مفاخر	گذر فرهنگ؛ طراحی قدمگاه از مزار ابوجعفر در ساختمان شهرداری تا حرم مطهر خواهر امام در ساغریسان به منظور تقویت گردشگری مذهبی	-	طراحی مسیر ۱,۵ کیلومتری قدمگاه	زمینه سازی و الگویابی	مسیر ۱,۵ کیلومتری	-	-
	گذر فرهنگ؛ طراحی قدمگاه از مجسمه میرزا کوچک خان در میدان شهرداری تا خانه میرزا کوچک خان در استادسرا	-	طراحی مسیر ۲ کیلومتری قدمگاه	زمینه سازی و الگویابی	مسیر ۲ کیلومتری	-	-
ساماندهی مراکز آموزشی - پژوهشی شهرداری	بهبودی و تجهیز کتابخانه های شهرداری	-	بهره برداری از ۱۰۰ مترمربع فضا در شهرداری مرکز به عنوان کتابخانه	تجهیز	اختصاص ۱۰۰ متر مربع فضا به کتابخانه شهرداری	-	-
طرح احداث مکان دائمی نمایشگاه های شهرداری	احداث مکان دائمی نمایشگاه های شهرداری	-	مطالعه و سرمایه گذاری برای ساخت ۳۰ هزار مترمربع نمایشگاه در خارج از شهر	-	انجام مطالعات امکان سنجی احداث مکان دائمی نمایشگاه های شهرداری	تجهیز نمایشگاه	احداث ۳۰ هزار مترمربع نمایشگاه در خارج از شهر به شیوه سرمایه گذاری
طرح احداث مراکز فرهنگی دائمی	احداث فرهنگسرا (با تأکید بر خانواده)	-	موجود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	-	زمینه سازی و الگویابی	احداث ۵۰۰ مترمربع زیربنا در منطقه ۵	احداث ۵۰۰ مترمربع زیربنا در منطقه ۱
طرح احداث مراکز فرهنگی دائمی	احداث و تجهیز نگارخانه های شهری (در منطقه ۲) مکان پیشنهادی: ساختمان خاتم الانبیا - ساختمان خانه و فرهنگ هنر	-	موجود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	-	زمینه سازی و الگویابی	احداث ۵۰۰ مترمربع زیربنا در منطقه ۲	احداث ۵۰۰ مترمربع زیربنا در منطقه ۲
طرح توسعه فرهنگ محور محلات	نصب تابلوهای معرفی و بیان سابقه در محلات تاریخی (مانند: خمیران زاهدان، زاهدان، بازار، سیقلان، کیاب و...)	-	انجام طرح مطالعاتی و پوشش ۱۰۰٪ معرفی محلات تاریخی	نصب ۵۰٪ تابلوهای معرفی	نصب ۵۰٪ تابلوهای معرفی	-	-
طرح توسعه دبیرخانه شهر خلاق خوراک	احداث گذر خوراک (خیابان علم الهدی)	در حال انجام	اتمام گذر خوراک	-	تکمیل گذر خوراک	-	-
احداث گذرهای فرهنگی - هنری	اجرا گذر کتاب در حداثا فصل ساختمان فرهنگ و هنر و ارشاد در پیاده راه فرهنگی	-	اجرای گذر کتاب به طول ۲۰۰ متر	زمینه سازی و الگویابی	اجرای ۲۰۰ متر گذر کتاب	-	-
طرح پرنده سازی اماکن	تهیه اطلس موسیقی رشت و نمایه های بومی بازار	-	طرح مطالعاتی	-	انجام طرح مطالعاتی اطلس	-	-



هدف گذاری					بهبود	وضع موجود	عنوان هدف کمی	طرح / پروژه
سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول				
			موسیقی بازار رشت					ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی
بازطراحی محیط پیرامونی ۲۰٪ از مدارس سطح شهر با محوریت شناسایی توسط	بازطراحی محیط پیرامونی ۲۰٪ از مدارس سطح شهر با محوریت شناسایی توسط	بازطراحی محیط پیرامونی ۲۰٪ از مدارس سطح شهر با محوریت شناسایی توسط	بازطراحی محیط پیرامونی ۲۰٪ از مدارس سطح شهر با محوریت شناسایی توسط طرح	زمینه سازی و مطالعات	طرح مطالعاتی و پوشش ۸۰٪ از مدارس هدف شناسایی شده در طرح	-	بازطراحی محیط پیرامونی مدارس با تاکید بر پرورش خلاقیت	ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت محور
یک رویداد در هفته رشت	یک رویداد در هفته رشت	یک رویداد در هفته رشت	یک رویداد در هفته رشت	یک رویداد در هفته رشت	مستمر - سالیانه یک رویداد	هر سال یک رویداد	برگزاری سالانه شهر خلاق رشت در سطح بین المللی با دعوت از تمامی شهرهای شبکه (میان رشته ای)	همایش و رویدادهای فرهنگی
-	-	-	تجهیز	احداث مجتمع رودبارتان	۵۰۰۰ متر مربع ۰,۰۰۷ جبران؛ کل شهر ورزشی ۰,۷۴ کمبود؛ کل شهر ورزشی ۰,۷۶ موجود؛ کل شهر ورزشی	-	احداث مجتمع ورزشی رودبارتان	احداث و تکمیل فضاهای ورزشی در سطح مناطق و کلیه خدمات مرتبط
احداث ۱ سرای شهروند	احداث ۱ سرای شهروند	احداث ۱ سرای شهروند	زمینه سازی و الگویابی	-	تخصیص حداقل ۵۰۰ مترمربع به هر سرای شهروند در هر منطقه (اختصاص حداقل ۲۵۰۰ مترمربع و احداث ۵ واحد سرای شهروند) در طی ده سال ۰,۰۰۳ جبران؛ کل شهر فرهنگی و هنری ۰,۴۲ کمبود؛ کل شهر فرهنگی و هنری ۰,۰۸ موجود؛ کل شهر فرهنگی و هنری	-	احداث سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت	طرح ایجاد سرای شهروند



۶-۱۰- تکمیل درختواره اجزای برنامه با تکمیل فرم شماره ۲

درختواره اجزای برنامه از گزاره چشم‌انداز تا فعالیت‌های هزینه‌ای در ادامه ارائه شده است. در این درختواره به ترتیب، گزاره چشم‌انداز، اهداف کلان، راهبردها، سیاست‌های اجرایی، ماموریت، برنامه، طرح، پروژه و فعالیت هزینه‌ای ارائه شده است:



جدول ۴۸- فرم ۲- گزاره‌های چشم‌انداز، اهداف کلان، راهبردها و سیاست‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها/ فعالیت‌های برنامه عملیاتی شهرداری

کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
													طرح چابک‌سازی مدیریت شهری و ایجاد سازوکار برون‌سپاری به بخش‌های خصوصی	۰۱	بازنگری طرح چابک سازی سازمانی		
													طرح مدیریت یکپارچه شهری با تاکید بر هماهنگی بین سازمانی	۰۲	پروژه تهیه طرح مطالعاتی امکان‌سنجی مدیریت یکپارچه شهری		
													طرح گذار مدیریت شهری از فردمحوری به برنامه‌محوری	۰۳	امکان‌سنجی واگذاری مدیریت پسماند به سمن‌های زیست‌محیطی		
													طرح تخصیص و توزیع هدفمند نیروی انسانی دانش‌مدار	۰۴	بازنگری و پایش برنامه‌ها و طرح‌های تهیه شده		
													طرح حقوق و امتیازات (انشعابات)	۱	تدوین و تصویب دستورالعمل ارتقا و انتصاب در شهرداری رشت		
													ایجاد حلقه میانی بین مدیریت شهری و نهادهای خدمات‌رسان شهری	۵	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها		
													ایجاد نظام تعاملی و هماهنگ بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان و گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف	۱	حقوق و امتیازات (انشعابات)		
													ارتقای مؤلفه‌های مدیریت شهری یکپارچه و شفاف و پاسخگو	۱	دیون پروژه های عمرانی	۰۱	
													دیون پروژه های ترافیکی	۰۲	دیون	۰۱	
													دیون تملک	۰۳			
													هزینه کارگزاری	۰۱	هزینه‌های عمرانی	۰۲	
													جایجایی تاسیسات شهری	۰۲	خرید ماشین‌آلات	۰۳	
													خرید ماشین‌آلات خدمات شهری	۰۱			
													خرید ماشین‌آلات و وسایل نقلیه	۰۲			
													احداث و تکمیل ساختمان ناحیه ۳ منطقه ۲ (پارک اندیشه)	۰۱	طرح اعتبار پرداخت نشده	۰۵	
													تجهیز و تکمیل ساختمان اداری منطقه ۳	۰۲			
													احداث ساختمان اداری در دفن‌گاه سراوان	۰۳			
													احداث ساختمان اداری در کود آلی	۰۴			
													احداث صحن جلسات شورای اسلامی رشت	۰۵	احداث، بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری- خدماتی- تجاری- مسکونی	۰۴	
													تکمیل ساختمان جدید شهرداری و ساختمان فرهنگی مرکز	۰۶			
													تکمیل و بهره‌برداری مرکز پایش هوشمند شهر (دیتا سنتر)	۰۷			
													احداث مجتمع گردشگری ۱۴ هکتاری دخانیات	۰۸			



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
۰۹																	احداث مجتمع تجاری - اداری در خیابان شهدا
۱۰																	احداث ایستگاه آتش نشانی در بلوار امام رضا
۱۱																	احداث ایستگاه آتش نشانی درحد فاصل قلی پور به جهاد
۱۲																	احداث مجتمع تجاری گیل‌لند در خیابان پرستار
۱۳																	احداث مجتمع پزشکی جنب فرودگاه
۱۴																	بازسازی، مرمت و تکمیل ساختمانها و تاسیسات اداری
۱۵																	سایر لوازم فنی و تجهیزات عمده و لوازم مصرف نشدنی اداری
۱۶																	احداث ساختمان با کاربری تجاری، اداری، مسکونی و ... برروی زمین های شهرداری
۱۷																	احداث مجتمع مسکونی ده هکتاری مسکن مهر
۰۱																	توسعه کارگروه‌های موضوعی طرح‌های توسعه شهری در محل شهرداری مرکز
۰۲																	تهیه طرح نظام بهینه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر رشت
۰۳																	دستورالعمل اجرایی پیوست شماره ۶ فرآیند " نظارت بر اجرای طرح توسعه و عمران شهر و برنامه پنج ساله عمرانی "
۰۴																	ممیزی املاک در سطح مناطق
۰۵																	طرح جامع سیما و منظر شهری
۰۶																	هزینه مشاوره تخصصی با مراکز علمی
۰۷																	تجدید شناسنامه باغات شهری
۰۸																	ممیزی فضای سبز
۰۹																	تهیه اطلس تقسیمات فضایی (محل‌بندی) شهر رشت
۱۰																	تدوین سند توسعه محلات
۱۱																	انجام مطالعات برنامه عملیاتی شهر دوستدار کودک ، برگزاری دوره های آموزشی، نشست ها و همایش ها و اجرای سایر عملیات مرتبط و مورد نیاز

۱۴۷۳



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
																	هزینه کارشناسی ، نقشه برداری ، جانمایی ، پیاده سازی، شمیم ، گردش ثبتی و ... در راستای اجرای سیستم یکپارچه سازی املاک شهرداری
																	مطالعات امکانسنجی تملک اراضی به منظور اجرای کاربری های عمومی به عهده شهرداری (معاور عمومی، پارکینگ، فضای سبز) در طرح تفصیلی ^۵
																	بازنگری مطالعات طرح جامع ترافیک شهر رشت
																	امکانسنجی احداث پایانه های حملی و نقلی در مبادی ورودی شهر
																	طراحی تجهیز و تامین و اجرای زیرساخت های فضای سبز
																	تهیه طرح مطالعاتی آسیب شناسی وضعیت پیاده روهای سطح شهر رشت
																	مطالعات و نقشه برداری پروژه های عمرانی
																	انجام مطالعات و اجرای طرح بهسازی و تامین و نگهداری تقاطع های همسطح و غیرهمسطح
																	مطالعات بازطراحی شبکه ارتباطی مبتنی بر مقیاس کاربری ها و الگوی سفری مرتبط
																	تهیه طرح مطالعاتی الگوی رانندگی شهر رشت
																	مطالعات و طراحی کاشت در بخش توسعه و بازپیرایی فضاهای سبز شهری
																	طراحی و اجرای پارک و خانه کودک در زمین واقع در بلوار شهید افتخاری
																	مطالعات و طراحی و اجرای آبیاری و زهکشی و هدایت روان آب های سطحی در سطح فضای سبز شهری
																	مطالعات و طراحی کاشت در بخش توسعه و بازپیرایی فضاهای سبز شهری

^۵ با توجه به بند ۱-۱۲ از ماده ۱۲ آیین نامه چگونگی اجرا و نظارت بر اجرای طرح های توسعه و عمران و ماده ۱ و ۱۵ قانون نوسازی و عمران شهری.



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
																	تهیه و تدوین مستندات و دوره های آموزشی در حوزه فرهنگ شهرنشینی پیشگیری از تخلفات ساختمانی
																	برگزاری دوره های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق ، حقوق شهروندی و...)
																	تکمیل و تجهیز زون فرهنگی ساختمان شهرداری مرکز
																	ایجاد مرکز آموزش کارکنان و شهروندان در شهرداری مرکزی
																	ایجاد مرکز نوآوری و خلاقیت
																	تجهیز کتابخانه شهرداری مرکز
																	بهسازی و تجهیز کتابخانه های شهر
																	آموزش شهروندی
																	آموزش کارکنان
																	بازنگری و پایش برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت
																	مطالعات و تحقیقات مسایل شهری
																	مطالعه و پژوهش های ماموریت های شهرداری
																	بررسی و مطالعه نیازها و امکانات شهری
																	مطالعه و پژوهش های اجتماعی-فرهنگی
																	خرید کتاب ، نشریات، نرم افزارهای رایانه ای، فیلم های ویدیویی و سایر لوازم و ابزار مشابه
																	حق تالیف و حق ترجمه
																	برگزاری سمینارها و جلسات آموزشی و کارگاه های آموزشی
																	تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق شهر رشت
																	طرح ایجاد واحد همکاری شهرداری و تشکل ها و نهادهای مردمی و عمومی جهت جلب مشارکت شهروندان
																	انتخاب شهروند نمونه در سطح محلات با همکاری سمن ها
																	ترمیم پیاده روهای مناطق بر اساس نیازسنجی
																	ترمیم، تسطیح و تکمیل شبکه کف سازی پیاده روها و جداول سطح شهر
																	نصب کفپوش دو طرف خیابان مطهری
																	طرح مناسب سازی و ایمن سازی معابر شهری با تاکید بر گروه های خاص
																	بهبود عبور و مرور شهری (جدول گذاری، پیاده رو و معابر، خط کشی و ...)
																	حمایت، توانمندسازی و توسعه نهادها، تشکل ها، مشارکت های مردمی و سازمان های مردم نهاد
																	اجتماعی و فرهنگی
																	ایجاد سازوکار تعامل با شهروندان
																	اتخاذ رویکرد یکپارچه و عدالت محور در شبکه حمل و نقل شهر رشت
																	ایجاد شبکه حمل و نقلی یکپارچه از الگوهای حمل و نقلی شهر
																	ارتقای مولفه های پایداری در شبکه حمل و نقل
																	رشت شهری با حمل و نقل پایدار، سبز و پیاده مدار
																	اتخاذ رویکرد یکپارچه و عدالت محور در شبکه حمل و نقل شهر رشت
																	ایجاد شبکه حمل و نقلی یکپارچه از الگوهای حمل و نقلی شهر
																	ارتقای مولفه های پایداری در شبکه حمل و نقل
																	رشت شهری با حمل و نقل پایدار، سبز و پیاده مدار



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
		۰۲													ایمن سازی و مناسب سازی معابر به استثناء خیابان های سواره رو	۰۱	آرام سازی محدوده های پر تردد عابران با حداقل سازی حرکت وسایط نقلیه موتوری
																۰۲	اجرای طرح ترافیک ، معایه فنی و LEZ
																۰۳	خرید و نصب دوربین های نظارت تصویری، ثبت تخلفات و دکل ها و ...
		۰۳													روکش آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت		
		۰۴													زیرسازی و آسفالت معابر اصلی و فرعی سطح شهر رشت		
		۰۵													ترمیم نوارهای حفاری سطح شهر رشت		
		۰۶													نگهداری و ترمیم معابر آسفالتی سطح شهر رشت (لکه گیری، ترمیم چاله ها و ترک ها و...)		
		۰۷													انجام آزمایشات ژئوتکنیک، آسفالت و غیره		
		۰۸													احداث لاین کندرو در سطح معابر شهر رشت		
		۰۹													اجراء تعمیر و نگهداری و رنگ آمیزی سرعتگاهها		
		۱۰													احداث و نگهداری پل های عابر پیاده مکانیزه		
		۱۱													ساماندهی مسیرهای ورودی شهر رشت (شامل: جدولگذاری، پیاده روسازی، رفیوژ، آسفالت، روشنایی، تعریض و ...)		
		۱۲													آگاهی رسانی به شهروندان با نصب تابلوهای راهنما	۰۱	محصور نمودن و نصب تابلو در اراضی شهرداری سطح شهر رشت
																۰۲	به روز رسانی تابلوها، چراغها و علائم افقی و عمودی استاندارد ترافیکی - گردشگری



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای	
															۱۳	تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان شهرداری)	۰۱	ایجاد شبکه کنترل هوشمند روشنایی معابر
															۰۱	تکمیل و مناسب سازی ایستگاه های اتوبوس و تاکسی		
														۰۱	طرح مناسب سازی و ایمن سازی ناوگان حمل و نقل عمومی با تأکید بر گروه های خاص	۰۱	بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای کم مصرف	
														۰۲	تعمیرات اساسی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای کم مصرف (خرید، تعمیر و نگهداری اتوبوس ها و مینی بوس ها)	۰۲	افزایش و تجهیز ناوگان حمل و نقل سازمان (خرید خودرو سواری تاکسی جهت نظارت بر امور)	
														۰۲	تکمیل و ساماندهی شبکه حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی			
														۰۱	بازنگری، طراحی و احداث خطوط و انبوه بر			
														۰۱	خرید تجهیزات، نگهداری و تعمیرات اساسی ماشین آلات عمرانی و خدمات شهری			
																	خرید قیر جهت تولید آسفالت، اندود نمودن و غیره	
																	خرید نفت گاز جهت تولید آسفالت و مصالح مورد نیاز	
																	حمل قیر، نفت گاز و جهت تولید آسفالت و مصالح مورد نیاز	
																	خرید روغنهای حرارتی و صنعتی	
																	خرید سیمان با هزینه حمل جهت کارهای عمرانی	
																	خرید انواع آهن آلات جهت اجرای پروژه ها و امور محوله به سازمان	
																	خرید انواع چوب اعم از صنعتی، محلی، و لوازم تاسیسات برقی و مکانیکی و غیره جهت اجرای پروژه ها و امور محوله به سازمان	
																	هزینه خرید مصالح خام یا دانه بندی در مواقع مورد نیاز براساس ضرورت	
																	هزینه سوخت گاز مصرفی تولید آسفالت	
																	هزینه خرید مواد و مصالح ساختمانی و غیره	



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
۱۱																	احداث دیوارگذاری محوطه کارخانه آسفالت
۱۲																	تجهیز و تکمیل آزمایشگاه آسفالت و مصالح سنگی
۱۳																	هزینه اجاره ماشین آلات راهسازی و کامیون های کمپرسی و غیره
۱۴																	خرید دستگاهها، تعمیر و نگهداری کارخانجات آسفالت و شن و ماسه جهت افزایش تولید و خرید و تجهیز و راه اندازی دستکاههای جانبی کارخانه جدید و لوله کشی گاز کارخانه
۱۵																	واگذاری امور عمرانی مربوط به آسفالت
۱۶																	تجهیز و راه اندازی آزمایشگاه مکانیک خاک بتن و آسفالت شهرداری رشت
۱۷																	احداث خط تولید محصولات بتنی در زمین شهرداری رشت
۱۸																	احداث ساختمان باسکول و استراحتگاه رانندگان در کارخانه و کارگاه امانی
۱۹																	احداث سوله تولیدات بتنی با ساختمان اداری در زمین جاده جبرده
۲۰																	خرید و احداث کارخانه آسفالت شماره ۳ در زمین جبرده و ساختمان اداری و استخر قیر و خرید تانکر و انشعابات و ...
۰۱																	توسعه سردرب ورودی و خروجی پایانه ها
۰۲																	لکه گیری و روکش آسفالت محوطه سازمان و پایانه ها
۰۳																	توسعه و نگهداری سرویس بهداشتی پایانه ها
۰۴																	توسعه و تجهیز مبلمان و فضای سبز پایانه ها
۰۵																	دیوارگذاری، محصور نمودن، بازسازی ساختمان پایانه (سقف، ناودانی و...)
۰۶																	توسعه و تجهیز مبلمان حمل و نقلی
۰۷																	توسعه و بازسازی مراکز سرویس و تعمیراتی سازمان
۰۱																	احداث پارکینگ های مکانیزه در خیابان های پرتردد (مطهری، بیستون و لاکانی)
۰۲																	کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
۰۱																	بازگشایی و احداث تختی به معلم
۰۲																	بازگشایی و احداث خیابان ۳۰ متری بلوار خرمشهر به سمت ۱۴ متری لاله
۰۳																	بازگشایی و احداث مسیر باهنر به مسکن مهر
۰۴																	تکمیل بازگشایی محور سعدی به سرگل
۰۵																	تکمیل و احداث خیابان مسکن مهر (زیرسازی و روکش معابر مسکن مهر)
۰۶																	احداث کمربندی رینگ دوم (۹۰ متری)
۰۷																	بهبودی فضای میانی میدان امام علی
۰۸																	تعریض پل پستک
۰۹																	تملک املاک و اراضی
۱۰																	تملک ، بازگشایی و احداث پل بهارستان - ۲۰ متری گاز گلزار به جاده پیربازار
۱۱																	ساماندهی مسیر پیربازار حدفاصل میدان نبوت تا تخته پل - لاین برگشت
۱۲																	تعریض پل عرفان
۱۳																	تهیه خرید مصالح و مواد اولیه پروژه های عمرانی
۰۱																	تکمیل قطعه اول (هلال احمر - خانجانی) در منطقه ۱ شهرداری
۰۲																	تکمیل قطعه دوم (خانجانی - پستک) در منطقه ۱ شهرداری
۰۳																	تکمیل قطعه سوم (پستک - پبله داربن) در منطقه ۱ شهرداری
۰۴																	تملک واحداث خیابان و پل میدان علیزاده منتهی به ۵ ژ
۰۵																	احداث فاز ۲ معلم به جاده پیربازار (شهید کوچکی)
۰۱																	تکمیل تقاطع غیر همسطح یکطرفه شهید حق بین (حمیدیان)
۰۲																	تکمیل تقاطع غیر همسطح چپ گرد آیت الله رودباری
۰۳																	تکمیل تقاطع غیر همسطح یکطرفه باهنر
۰۴																	تکمیل تقاطع غیر همسطح ۷ آذر (نیروی)



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
																	دریایی)
																	تکمیل تقاطع غیر همسطح امام حسین (ع)
																	تکمیل تقاطع غیر همسطح مصلی
																	تکمیل تقاطع غیر همسطح چپ گرد گلباغ نماز
																	تکمیل تقاطع غیر همسطح ولیعصر (عج)
																	اصلاح هندسی و نگهداری معابر و تقاطع های همسطح و غیر همسطح موجود
																	امور هوشمندسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری به سامانه AVLGPS
																	احداث تابلوهای پیام متغیر خبری و سامانه های هوشمند شهری
																	خرید، اجرا، تعمیر و نگهداری چراغ های راهنمایی و کلبه متعلقات آن
																	خرید تجهیزات مورد نیاز جهت نظم بخشیدن و روانسازی ترافیک
																	هوشمند سازی چراغهای راهنمایی و رانندگی
																	توسعه، نگهداری و پشتیبانی از مرکز کنترل ترافیک و زیرساخت های آن
																	احداث و تکمیل مسیر دوچرخه سواری
																	مکانیابی و ایجاد خانه و ایستگاه دوچرخه
																	نصب مسیر دوچرخه روی پل های عابر پیاده
																	تجهیز بافت مرکزی به اسکوتر و دوچرخه های برقی
																	تکمیل مسیر باز آفرینی شرق به غرب
																	تجهیز پیاده راه فرهنگی
																	ارتقاء فرهنگ ترافیک (برنامه های آموزشی و تبلیغاتی)
																	طرح جامع آموزش شهروندی با محوریت ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان
																	انجام مستمر پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه
																	مطالعه و تهیه نقشه های GIS شهر رشت و پایگاه جامع داده های شهر
																	طرح پشتیبانی نرم افزار و سخت افزار و شبکه
																	توسعه شهرداری الکترونیک و ارتقا زیرساخت ها و فناوری های نوین
																	تأمین زیرساخت های هوشمند در راستای افزایش خدمات رسانی
																	ایجاد شبکه حمل و نقلی سبز و پاک
																	ایجاد تغییر در رفتار سفری جامعه شهری رشت
																	ارتقای فرهنگ ترافیکی شهر رشت
																	رشت، شهری هوشمند



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
															رشت و مکانمند کردن فرآیندها		
															آماده سازی بستر ارائه خدمات دولت الکترونیک در شهرداری رشت	۰۳	
															انجام مطالعات، تجهیز، توسعه و پشتیبانی و نگهداری زیرساخت شبکه فیبر نوری	۰۱	
															تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری	۰۱	
															تدوین بسته‌های تشویقی برای استفاده‌کننده‌گان از انرژی پاک (خورشیدی) در اماکن خصوصی و عمومی	۰۱	
															بهره‌گیری از انرژی پاک در ساختمان‌های شهرداری و فضاهای شهری	۰۱	
															بهره‌برداری از پنل‌های خورشیدی برای تامین انرژی در پارک‌های جدیدالاحداث	۰۲	
															ساخت یکی از ساختمان‌های در حال ساخت شهرداری با استانداردهای Zero-energy building	۰۳	
															پروژه احداث سایت‌های تولید انرژی از زباله	۰۱	
															طرح جذب سرمایه‌گذار در راستای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر	۰۵	
															طرح تقویت هویت معماری بومی شهر (با تاکید بر محلات تاریخی)	۰۱	
															تدوین بسته‌های تشویقی برای سازندگان با الگوی بومی	۰۱	
															اجرای دیوار نگاری با تأکید بر ویژگی‌های بومی در سطح معابر و محلات	۰۱	
															تاکید بافت پیاده راه فرهنگی	۰۲	
															بازطراحی و ایجاد المان‌های شهری	۰۱	
															هزینه بهسازی و زیبا سازی شهر شامل: آذین بندی-نورپردازی- خرید، ساخت و مرمت المان‌ها- نگهداشت آبنماها	۰۲	
															پاکسازی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود	۰۱	
															بهسازی حاشیه رودخانه‌ها	۰۲	
															کاشت گیاهان خودپالاینده در رودخانه‌های گوهررود و زرجوب	۰۳	
															مطالعات سنجش کنترل آلودگی‌های	۰۴	
															طرح ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین	۰۱	
															بهبود محیط زیست شهری و بهداشت عمومی	۰۵	
															محیط‌زیست و خدمات شهری	۰۲	
															اتخاذ رویکرد دوستدار محیط‌زیست در شهر رشت	۱	
															تأمین کیفیت زیست‌محیطی، بهداشتی و اکولوژیکی شهر رشت	۱	
															ارتقای کیفیت منظر شهری رشت	۱	
															ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری	۱	
															ایجاد جذابیت بصری در معابر و فضاهای باز عمومی با تاکید بر الگوی بومی	۱	
															کالبدی و شهرسازی	۰۳	
															زیباسازی شهری (ارتقای کیفیت معماری و سیما و منظر شهری)	۰۳	
															طرح زیباسازی جداره‌های شهری	۰۲	
															اجرای زیبا سازی جداره شهری با تاکید بافت پیاده راه فرهنگی	۰۲	
															طرح ساماندهی المان‌های شهری	۰۳	
															پایداری، پاک، سبز با منظر زیبا و چشم‌نواز	۴	



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
۰۵																	قرارداد انتقال زباله از رمپ میانی به دفنگاه سراوان
۰۶																	هزینه های دفنگاه سراوان و هزینه های مرتبط با زباله ورودی به شرکت کود آلی و سایر خدمات قرارداد مرتبط با دفن و تفکیک
۰۷																	هزینه های مرتبط با خدمات پسماند مناطق و ایستگاههای پمپاژ میادین
۰۸																	مطالعات، نظارت، تملک و خط انتقال شیرابه، حوضچه آرامش و احداث تصفیه خانه شیرابه سراوان
۰۹																	تکمیل و نظارت بر ساماندهی و بهسازی لندفیل سراوان
۱۰																	افزایش ظرفیت و بهسازی کارخانه کود آلی
۰۱		۰۱										۰۱	طرح کنترل و نظارت کیفیت مشاغل				استقرار دفتر مرکزی HSEE در ساختمان شهرداری مرکز
۰۲																	امکانسنجی و احداث شهرک صنوف (ساماندهی مشاغل آلاینده)
۰۱		۰۱										۰۲	طرح ساماندهی میادین میوه تره‌بار و بازارها				ساماندهی بازار خیابان سردار جنگل (سام)
۰۲																	ساماندهی دستفروشان و مشاغل شهری سیار
۰۱		۰۱										۰۶	طرح ساماندهی صنوف و مشاغل مزاحم شهری				تکمیل و توسعه بازارچه مسکن مهر
۰۲																	تجهیز بازار به آبخوری
۰۳																	نصب نقشه راهنمای بازار در ورودی‌ها
۰۴																	حفظ و نگهداری بازارچه ها
۰۵																	احداث بازارچه‌های جدید (میدان بار مرکزی و ...)
۰۶																	خرید سطل زباله برای کلیه بازارچه ها
۰۷																	ایجاد جایگاه عرضه موقت در ایام ویژه سال
۰۸																	بهسازی، ساماندهی و بازسازی بازارچه ها
																	احداث هایپرمارکت در مسکن مهر
۰۱		۰۱										۰۷	طرح ساماندهی کانالهای آب‌های سطحی و مسیل‌ها				لایروبی و لوله‌گذاری شبکه فاضلاب سنتی
۰۱																	هدایت آبهای سطحی شهر رشت (مسیرهای مورد نیاز بر حسب ضرورت) نیازسنجی و لوله‌گذاری جهت
۰۲		۰۲										۰۲	طرح ساماندهی میادین میوه تره‌بار و بازارها				لایروبی و لوله‌گذاری شبکه فاضلاب سنتی
																	لایروبی و لوله‌گذاری شبکه های فاضلاب سنتی و همسطح سازی درب چاهچه ها
																	هدایت آبهای سطحی شهر رشت (مسیرهای مورد نیاز بر حسب ضرورت) نیازسنجی و لوله‌گذاری جهت



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
۰۱	توسعه و تجهیز آرامستان ها	۰۱	اهداف کلان	۰۱	توسعه و تجهیز آرامستان ها	۰۱	توسعه و نگهداری آرامستان ها	۰۲	محیط زیست و خدمات شهری	۰۲	توسعه و نگهداری آرامستان ها	۰۱	اهداف کلان	۰۱	توسعه و تجهیز آرامستان ها	۰۱	جمع آوری هدایت آبهای سطحی شهر رشت و ورودی شهر از جاده تهران
۰۲																	خرید لوله های مورد نیاز آبهای سطحی
۰۳																	احداث و توسعه کانال های جمع آوری آبهای سطحی
۰۱																	نگهداری و تعمیرات اساسی ساختمان ها
۰۲																	احداث و نگهداری سرویس بهداشتی
۰۳																	آسفالت معابر
۰۴																	ادامه لوله گذاری در فاز جدید
۰۵																	عملیات پیاده روسازی و جدول گذاری
۰۶																	افزایش قدرت ترانسفورماتور
۰۷																	اجرای کانال بلوکی آبهای سطحی
۰۸																	ادامه پروژه ایجاد روشنایی با تیر تلسکوپی
۰۹																	احداث قبور و محوطه سازی
۱۰																	تجهیز سازمان به سیستم نظارتی و صوتی
۱۱																	ایجاد فضای سبز، و رفت و روب و حفظ و نگهداری فضای سبز
۱۲	دیوار گذاری محوطه باغ رضوان																
۱۳	ساخت مصلی ورودی باغ رضوان																
۱۴	همسطح سازی قبور آرامستان ها																
۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	۰۱	محیط زیست و خدمات شهری	۰۲	توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	۰۱	اهداف کلان	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	احداث پارک جفرودی در منطقه سه
۰۲																	احداث پارک بوسار (گیلانه ۲)
۰۳																	تکمیل پارک ۴۵۰ هکتاری لاکان (پارک مینیا توری، گیاه شناسی)
۰۴																	احداث پارک های محلی با تاکید ویژه بر کودکان، سالمندان و ورزش های نوین
۰۵																	احداث پارک های ورزش محور (ورزش های جدید)
۰۶																	ایجاد پارک مسافر در کمربندی خرمشهر
۰۷																	احداث پارک در باغ زربافی
۰۸																	احداث و توسعه پارک در حاشیه رودخانه گوهر رود حدفاصل پل منظریه تا بازارچه نگین (فاز دو پارک بانوان)
۰۱	ایجاد الگوی کارآمد مدیریت فضای سبز و باز شهری با تاکید بر توسعه متوازن و عادلانه و کشاورزی شهری	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	۰۱	محیط زیست و خدمات شهری	۰۲	توسعه و نگهداری فضای سبز شهری	۰۱	اهداف کلان	۰۱	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)	۰۱	ایجاد الگوی کارآمد مدیریت فضای سبز و باز شهری با تاکید بر توسعه متوازن و عادلانه و کشاورزی شهری
۰۲																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)
۰۳																	ایجاد انتظام بصری در فضاهای شهری
۰۴																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)
۰۵																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)
۰۶																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)
۰۷																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)
۰۸																	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک های موضوعی و شهری)



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
۰۹																	احداث و توسعه پارک مسکن مهر مجاور مجتمع آریانور
۱۰																	احداث و توسعه پارک خیرین
۱۱																	احداث پارک ترافیک برای کودکان
۱۲																	احداث پارک بین المللی خوراک و خلاقیت (گستروپارک) در پهنه دوم تالاب عینک
۱۳																	احداث و توسعه پارک ایثارگران
۱۴																	احداث پارک موضوعی هنر
۱۵																	احداث پارک بازیافت
۱۶																	پارک فلاحتی (مجهز به زمین ورزشی)
۱۷																	ایجاد پارکلت (پاتوق های محلی) در سطح مراکز محلات
۱۸																	احداث بام های سبز در ساختمان های عمومی
۱۹																	احداث دیواره های سبز در سطح شهر
۲۰																	کاشت درختان و گیاهان سازگار با اقلیم در فضاهای شهری (توت قرمز)
۲۱																	حفظ و نگهداری باغات شهری در چارچوب لایحه حفظ و گسترش فضای سبز
۲۲																	طراحی، نظارت و اجرای پروژه آب خام
۲۳																	خرید گل و گیاه و بذر و تولیدات گیاهی
۰۱		۰۲															نگهداری و تجهیز فضاهای سبز مناطق بر اساس نیازسنجی
۰۲																	تعمیر و نگهداری آبنمای بوستان ملت
۰۳																	ایجاد آلاچیق در پارکلت های محلی (شطرنج و مطالعه)
۰۴																	تجهیز گلخانه شهرداری
۰۱		۰۳															تجهیز و مناسب سازی پارک های بر اساس نیازسنجی
۰۲																	تکمیل سوله ورزشی بوستان ملت
۰۳																	مطالعات ارزیابی کمی و کیفی خدمات بوستان های شهری موجود



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
																	اعطای بسته‌های تشویقی و تسهیلات به کشاورزان شهری نمونه
																	راه‌اندازی کشاورزی شهری در فضاهای باز شهری در منطقه یک، سه و چهار
																	راه‌اندازی استارت‌آپ‌های تبلیغات گردشگری کشاورزی
																	واگذاری بخشی از زمین‌های اطراف تالاب عینک به فارغ‌التحصیلان کشاورزی با محوریت دانشگاه گیلان
																	برگزاری تئاترهای خیابانی با محوریت مشاهیر
																	طراحی قدم‌گاه از مزار ابوجعفر در ساختمان شهرداری تا حرم مطهر خواهر امام در ساغریسازان به منظور تقویت گردشگری مذهبی
																	طراحی قدم‌گاه از مجسمه میرزا کوچک‌خان در میدان شهرداری تا خانه میرزا کوچک‌خان در استادسرا
																	ایجاد مرکز تبادل فرهنگی ملی و بین‌المللی در رشت
																	ایجاد سازوکار تعامل فرهنگی با سایر فرهنگ‌های ملی و فراملی
																	احداث مکان دائمی نمایشگاه‌های شهرداری
																	احداث فرهنگسرا (با تأکید بر خانواده)
																	احداث و تجهیز نگارخانه‌های شهری (در منطقه ۲)
																	توسعه اتاق رشت‌پژوهی
																	طرح ایجاد سازوکار تعاملی سازمان فرهنگی و اجتماعی با مرکز گیلان‌شناسی
																	نصب تابلوهای معرفی و بیان سابقه در محلات تاریخی (مانند: خمیران، زاهدان، زاهدان، بازار، سیقلان، کیاب و...)
																	احداث گذر فرهنگ
																	اجرا گذر کتاب در حدفاصل ساختمان فرهنگ و هنر و ارشاد در پیاده‌راه فرهنگی
																	برگزاری رویدادهای علمی با همکاری دانشگاه‌ها و نهادهای مرتبط
																	برگزاری رویدادها و جشنواره‌های فرهنگی - اجتماعی
																	برگزاری رویدادهای فرهنگی



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
																	برگزاری سالانه شهر خلاق رشت در سطح بین‌المللی با دعوت از تمامی شهرهای شبکه (میان رشته‌ای)
																	برگزاری همایش‌ها، نمایشگاه‌ها، رویدادها و نشست‌های فرهنگی و اجتماعی
																	بهسازی و احیای سینماهای شهر (سینما آبشار و سعدی)
																	بازطراحی محیط پیرامونی مدارس با تاکید بر پرورش خلاقیت
																	استقرار امکانات ورزشی و تفریحی به‌ویژه در مدارس محلات کم‌برخوردار
																	احداث مجتمع ورزشی رودبارتان
																	احداث رینگ دوچرخه در تمامی پهنه‌های آبی
																	پیست بین‌المللی قایقرانی
																	بازسازی و مرمت و تجهیز سالن‌های ورزشی
																	بازسازی و تجهیز و نگهداری زمین‌های ورزشی
																	خرید و تعمیر ست‌های ورزشی و وسایل بازی و ...
																	برگزاری ورزش‌های همگانی در سطح محلات
																	احداث فضاهای ورزشی در سطح مناطق
																	احداث محور سلامت
																	احداث سرای شهروند
																	راه‌اندازی مراکز مشاوره حقوقی در سرای شهروندی
																	احداث، نگهداری، تجهیز و توسعه سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت
																	تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات
																	راه‌اندازی مراکز توانمندسازی زنان در سرای شهروندی
																	مطالعات سنجش کیفیت زندگی در سطح مناطق
																	سنجش سلامت شهروندان در سرای شهروندی
																	طرح مهارت‌آموزی شهروندان
																	طرح سنجش کیفیت زندگی (QOL) شهر رشت
																	طرح ایجاد پلتفرم سنجش سلامت شهروندان
																	تأمین زیرساخت‌های لازم برای افزایش کیفیت زندگی اتخاذ رویکرد توانمندسازی در مناطق کم‌برخوردار شهری
																	توسعه عدالت‌محور خدمات و دارایی‌ها در سطح شهر
																	ارتقای عدالت شهری



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست‌های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
													طرح مناسب‌سازی فضاهای عمومی با محوریت مادر و کودک	۰۴	تجهیز تمام ساختمان‌های عمومی به اتاق‌های مادر و کودک		
													طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر	۰۱	تعمیر و نگهداری و تجهیز سامانکده و گرمخانه (منطقه ۴)		
									اجتماعی و فرهنگی	۰۴	ساماندهی آسیب‌دیدگان اجتماعی و متکدیان		طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر	۰۱	ساخت مجموعه اردوگاهی موقت، گرمخانه و سامانکده (آقایان-بانوان)	۰۱	احداث مجتمع اردوگاهی مرکز استان گیلان
													طرح مناسب‌سازی، ساماندهی و تجهیز فضاهای شهری برای سالمندان	۰۱	جمع‌آوری، نگهداری و ساماندهی متکدیان و معزندان متجاهر	۰۲	جمع‌آوری و احداث مرکز مهارت‌آموزی کودکان کار با همکاری بهزیستی
													طرح مناسب‌سازی، ساماندهی و تجهیز فضاهای شهری برای سالمندان	۰۱	عقیم‌سازی سگ‌های بلاصاحب		
													طرح مناسب‌سازی، ساماندهی و تجهیز فضاهای شهری برای سالمندان	۰۱	بهسازی مبلمان شهری (با تأکید بر سرویس بهداشتی، آب‌خوری و نیمکت)	۰۱	بهسازی مبلمان شهری در مناطق بر اساس نیازسنجی ۱ شهرداری
													طرح‌های حوزه شهر دوستدار سالمند*	۰۵	طراحی و احداث پیاده‌روها و فضاهای مکت با تاکید بر پیاده‌روهای آبی	۰۱	طراحی و اجرای فضاهای مکت حاشیه تالاب عینک
													طرح توانمندسازی سالمندان	۰۲	احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی		
													طرح توانمندسازی سالمندان	۰۲	احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان		
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	ایمن‌سازی ساختمان‌های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی	۰۱	ایمن‌سازی ساختمان‌های عمومی در مناطق بر اساس نیازسنجی
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	استقرار پایگاه‌های مدیریت بحران در سطح شهر		
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	راه‌اندازی سامانه هشدار و اطلاع‌رسانی عمومی در مواقع اضطراری		
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها	۰۴	نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری ها و تخریب مواد صد و بند ۱۴ و ...	۰۵	
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	تهیه امکانات و ملزومات ستادهای بحران شهرداری	۰۶	
													طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر	۰۱	نرده گذاری، فنس کشی و دیواره گذاری حاشیه رودخانه‌ها	۰۷	
													ایجاد الگوی مدیریت خردمندانانه بحران در حوادث طبیعی و مصنوع	۰۳	ایجاد الگوی شهر تاب‌آور مرتبط با زمینه شهر رشت	۱	شهری تاب‌آور و پایدار در برابر سوانح
													ایجاد الگوی شهری باکیفیت برای همه گروه‌های جامعه	۰۱	ارتقای مؤلفه‌های همه‌شمولی و شهروندمداری	۳	
													ایجاد الگوی مدیریت خردمندانانه بحران در حوادث طبیعی و مصنوع	۰۳	افزایش تاب‌آوری و پایداری	۱	



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
															۰۴	۰۲	مرمت و احیای بناهای تاریخی (چمارسرا و ...)
															۰۳	۰۳	مرمت و احیای ساختمان فرهنگ و هنر (استاندارداری سابق)
															۰۴	۰۴	بازسازی، تجهیز و مرمت خانه میرزا
															۰۵	۰۵	طرح و اجرای مرمت و احیای ساختمان میرزا خلیل رفیع
															۰۵	۰۱	رفع خطر آبی تک بناهای تاریخی در معابر اصلی و فرعی
															۰۲	۰۲	پلاک کوبی درختان
															۰۱		اجرای برنامه های محرک مشارکت شهروندی
															۰۲		تهیه مطالعات فاز ۱ و ۲ طراحی و بازسازی در موضوعات مرتبط با بازآفرینی
															۰۳	۰۳	طراحی و اجرای ضابطه منظر شهری (معماری الگویی) در محله های تاریخی
															۰۴		محوطه سازی گذرهای تاریخی
															۰۵		اجرای سایر پروژه های بازآفرینی اقدام مشترک بر حسب نیاز و ضرورت
															۰۱	۰۱	احداث گذر خوراک (پاپلوت: پارک ملت محوطه آب‌نما)
															۰۲	۰۲	احداث موزه زنده خوراک (کاشت تا برداشت)
															۰۲	۰۲	طرح حمایت از کسب‌وکارهای محلی (خوراک، رشتی‌دوزی، سفال و حصیربافی و...)
															۰۳	۰۱	طرح احداث اقامتگاه‌های بومگردی (ساغری‌سازان و پیرسرا)
															۰۴	۰۱	ایجاد الگوی همسان تابلوها و نشانه‌ها مبتنی بر هویت محلی
															۰۵	۰۱	تهیه اطلس گردشگری محلات
															۰۲	۰۲	برگزاری تورهای رشت‌گردی



کد	گزاره چشم انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه ای
																	احداث تالار مشاهیر در بخشی از موزه بلدیه ساختمان ساعت
																	تبدیل عمارت شهرداری به موزه بلدیه
																	تبدیل ساختمان میرزا خلیل رفیع به موزه مشروطه
																	تبدیل ساختمان فرهنگ و هنر به موزه هنرهای معاصر
																	احداث و تکمیل مرکز فرهنگی و پارک موزه دفاع مقدس
																	شناسایی مکان های بی دفاع و مناسب سازی آن ها در سطح مناطق (با محوریت میدان شهرداری)
																	هزینه های مربوط به اجرای پروژه کنگره شهداء
																	تهیه اطلس موسیقی رشت و نمایه های بومی بازار
																	تجهیز و تکمیل ساختمان رصدخانه
																	احداث کمپینگ در پارک آب و آسیاب
																	تجهیز کمپینگ عینک
																	تجهیز کمپینگ در پارک مسافر کمربندی خرمشهر
																	احداث مراکز تفریحی مجهز و مدرن برای افزایش زمان مدت ماندگاری گردشگران
																	تجهیز و به روز رسانی کاربری های پذیرایی و اقامتی موجود
																	ایجاد طرح های تشویقی و ارائه تسهیلات در جهت جذب سرمایه گذار در بخش اقامت
																	طرح تدوین برنامه های مطالعاتی در راستای شناخت و توسعه ظرفیت های گردشگری
																	تدوین برنامه راهبردی توسعه گردشگری در سطح ملی و فراملی
																	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت
																	طرح امکان سنجی ساخت برج های نظاره شهری
																	تهیه مطالعات امکان سنجی گردشگری سلامت در شهر رشت
																	طرح گردشگری سلامت



کد	گزاره چشم‌انداز	کد	اهداف کلان	کد	راهبردها	کد	سیاست های اجرایی	کد	ماموریت	کد	برنامه	کد	طرح	کد	پروژه	کد	خدمت / فعالیت هزینه‌ای
													طرح اطلس سرمایه‌گذاری گردشگری	۱۰	تهیه بانک اطلاعاتی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در زمینه گردشگری		
													طرح اطلس سرمایه‌گذاری گردشگری	۱۰	تعریف بسته‌های مشوق مالی برای سرمایه‌گذاران	۰۱	اعطای تسهیلات ویژه به شرکت‌های دانش‌بنیان
													طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	۰۱	مسئله‌یابی ساختار درآمدزایی شهرداری		
													طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	۰۱	به روزرسانی تهیه اطلس سرمایه‌گذاری	۰۱	مطالعات بازاریابی و مشاوره تامین مالی سرمایه‌گذاری
													طرح ظرفیت‌سنجی و شناسایی درآمدهای پایدار شهرداری	۰۱	مطالعات تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری	۰۲	مطالعات تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری
													طرح مطالعاتی دارایی‌سنجی شهرداری رشت	۰۲	تهیه مطالعات دارایی‌سنجی و ظرفیت‌سنجی شهرداری رشت		



۶-۱۱ - تدوین جایگاه و وظایف نهادهای مرتبط با شهر در اجرای برنامه عملیاتی (محیط زیست، بهداشت و درمان،

راه و شهرسازی، آموزش و پرورش، رفاه اجتماعی، صنایع، آموزش عالی و نهادهای اقتصادی و اجتماعی مرتبط)

شهر، پدیده‌ای پیچیده و چندوجهی است که مدیریت و کنترل تمامی وجوه آن نیازمند فعالیتی گسترده و چندجانبه است و به‌طور قطع با حضور یک سازمان و یا نهاد، نمی‌توان امید به بهبود تمامی مسائل و معضلات شهری داشت. در همین راستا در دهه‌های اخیر ضرورت بهره‌گیری از مدیریت یکپارچه به‌عنوان اولویتی ضروری در مدیریت شهرها مطرح شده است. مدیریت یکپارچه شهرها^۶، رویکردی خاص به شهر و مدیریت شهری است که در راستای تحقق توسعه پایدار مطرح شده و هدف آن اطمینان از عملکرد منظم و یکپارچه اجزای سیستم شهر است. از آنجا که عملیات شهری دربرگیرنده تعداد زیادی از عناصر مرتبط با یکدیگر در سطوح مختلف تصمیم‌گیری است، رویکرد سامانه در مدیریت شهری برای ایجاد هماهنگی میان تلاش‌ها در سطوح مختلف، یک ضرورت انکارناپذیر است. جان فریدمن معتقد است که یکپارچه سازی، رویای دیرین برنامه‌ریزان است (برک‌پور و اسدی، ۱۳۸۸). مدیریت شهری یکپارچه و هماهنگ به مرکزیت، شهرداری و نهادهای ذیربط (اعم از دولتی و عمومی) تحت نظارت و سیاست‌گذاری محلی شورای شهر، الگوی عمومی موردنظر در تدوین وظایف شهرداری‌ها است و بدون این وحدت و هماهنگی بین سازمانی، کارآیی و اثربخشی مجموعه اقدامات و منابع صرف شده برای اداره امور شهر و توسعه آن به شدت مورد سوال و تشکیک است. در همین چارچوب، جامعیت فضایی و عملکردی شهرداری و مدیریت شهری در هدایت و کنترل تمام فضای شهر و همه ابعاد حیات شهری ضرورتی اصولی است (کاظمیان و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۳). اهمیت مدیریت یکپارچه شهری به حدی است که تبدیل به یکی از محورهای مهم و اثرگذار چشم‌انداز شهر رشت در برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت شده است و طرح‌ها و پروژه‌هایی به منظور تحقق آن پیش‌بینی شده است.

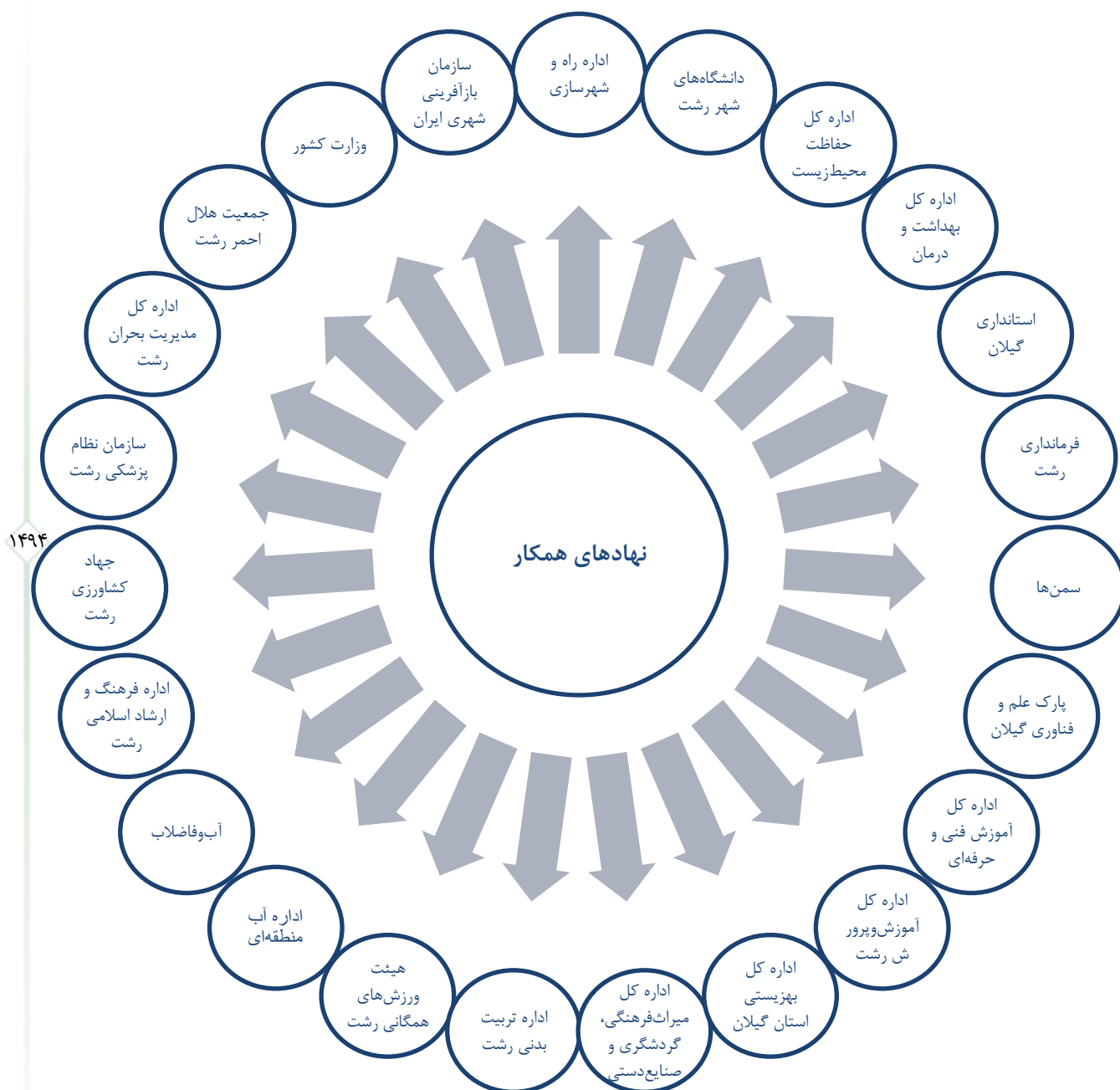
جدول ۴۹- جایگاه مدیریت یکپارچه در برنامه عملیاتی شهرداری

گزاره چشم‌انداز	اهداف کلان	راهبردها	سیاست‌های اجرایی	برنامه	طرح	پروژه
رشت، شهری با مدیریت یکپارچه، شفاف و پاسخگو	ارتقای مؤلفه‌های مدیریت شهری یکپارچه	ایجاد نظام تعاملی و هماهنگ بین مدیریت شهری و سایر نهادهای خدمات‌رسان و گسترش دامنه برون‌سپاری وظایف	ایجاد حلقه میانی بین مدیریت شهری و نهادهای خدمات‌رسان شهری	تحول اداری و مدیریت عملکرد	طرح چابک‌سازی مدیریت شهری و ایجاد سازوکار برون‌سپاری به بخش‌های خصوصی	بازنگری طرح چابک سازی ساختار سازمانی
					طرح مدیریت یکپارچه شهری با تاکید بر هماهنگی بین سازمانی	پروژه تهیه طرح مطالعاتی امکان‌سنجی مدیریت یکپارچه شهری
					طرح گذار مدیریت شهری از فردمحوری به برنامه‌محوری	امکان‌سنجی واگذاری مدیریت پسماند به سمن‌های زیست‌محیطی
					طرح تخصیص و توزیع هدفمند نیروی انسانی دانش‌مدار	بازنگری و پایش برنامه‌ها و طرح‌های تهیه شده
					مطالعات میزان تحقق‌پذیری طرح‌های توسعه شهری	تدوین و تصویب دستورالعمل ارتقا و انتصاب در شهرداری رشت
					توسعه کارگروه‌های موضوعی طرح‌های توسعه شهری در محل شهرداری مرکز	ایجاد سامانه ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها
		ایجاد مدیریت یکپارچه طرح‌های توسعه شهری	ایجاد زیرساخت لازم برای تحقق طرح‌های توسعه شهری	طرح‌های توسعه شهری	انجام مطالعات شهرسازی	

⁶ Integrated Urban Management



البته لازم به توجه است تحقق مدیریت یکپارچه شهری تنها در گروهی آمادگی شهرداری نیست و همراهی سایر نهادهای خدمات‌رسان را نیاز دارد و همچنین در سطح ملی نیز نیاز است زمینه‌ها و زیرساخت لازم برای تحقق فراهم شود؛ اما با این وجود می‌توان با در نظر گرفتن پروژه‌ها و طرح‌ها زمینه این همکاری را بهبود بخشید و مسیر تحقق مدیریت یکپارچه را تسهیل نمود. در ادامه پروژه‌ها و طرح‌هایی که نیازمند همراهی و مساعدت سایر نهادها هستند ارائه شده‌اند:



شکل ۸- پیش‌بینی نهادهای همکار



جدول ۵۰- نهادهای همراه در طرح‌های نیازمند هماهنگی بین‌سازمانی برای عملکرد مناسب‌تر

نهاد همراه	پروژه	طرح
اداره کل حفاظت محیط‌زیست، نهادهای اقتصادی و اجتماعی: بخش خصوصی، نهادهای مردمی	توسعه کارگروه‌های موضوعی طرح‌های توسعه شهری در محل شهرداری مرکز	طرح چابک‌سازی مدیریت شهری و ایجاد سازوکار برون‌سپاری به بخش‌های خصوصی
اداره کل راه و شهرسازی	احداث سرای شهروند در ۵ منطقه شهر رشت	مطالعات میزان تحقق‌پذیری طرح‌های توسعه شهری
سمن‌ها	تشکیل شوراهای فرهنگی - اجتماعی در سطح محلات	طرح ایجاد سرای شهروند
اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای - دانشگاه گیلان - اداره کل آموزش و پرورش رشت - نهادهای اجتماعی (سمن‌ها)	برگزاری دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق، حقوق شهروندی و...)	طرح دوره‌های مستمر آموزش شهروندی (شهروند خلاق، حقوق شهروندی و...)
اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای - دانشگاه گیلان - اداره کل آموزش و پرورش رشت - نهادهای اجتماعی (سمن‌ها)	انجام آموزش و پژوهش‌های کاربردی	طرح تحول نگرش مدیریت شهری بر مبنای پژوهش‌محوری با تکمیل و توسعه واحد مطالعات و پژوهش
نهادهای اجتماعی (سمن‌ها)	تهیه بانک اطلاعاتی شهروندان خلاق شهر رشت	طرح ایجاد واحد همکاری شهرداری و تشکل‌ها و نهادهای مردمی و عمومی جهت جلب مشارکت شهروندان
نهادهای اجتماعی (سمن‌ها)	انتخاب شهروند نمونه	
نهادهای دولتی در جهت تامین اعتبارات	تکمیل و مناسب‌سازی ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با تأکید بر گروه‌های خاص
نهادهای دولتی در جهت تامین اعتبارات	بهسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با خودروهای کم‌مصرف	
پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	احداث پارکینگ‌های مکانیزه در خیابان‌های پرتردد (مطهری، بیستون و لاکانی)	طرح ساماندهی پارکینگ‌های حاشیه‌ای، عمومی با تأکید بر افزایش دسترسی‌پذیری به نقاط جاذب سفر
	کنترل هوشمند پارکینگ خیابانی	
پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی	طرح توسعه زیرساخت‌های ترافیکی با رویکرد استفاده از فناوری‌های نوین
پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	هوشمندسازی تقاطع‌ها	
نهادهای دولتی در جهت تامین اعتبارات - اداره کل راه و شهرسازی	تکمیل شبکه سلسله‌مراتب دسترسی معابر (بازگشایی، احداث و تکمیل مسیرها طبق مطالعات طرح جامع ترافیک)	طرح جامع بهبود شبکه‌های ارتباطی شهر
سرمایه‌گذاری بخش خصوصی - اداره تربیت بدنی رشت - هیئت ورزش‌های همگانی رشت	ایجاد زیرساخت و تسهیلات دوچرخه‌سواری در سطح شهر	طرح ساماندهی شبکه دوچرخه
اداره کل راه و شهرسازی	نگهداری و مرمت پیاده راه فرهنگی	توسعه پیاده‌راه‌های شهر
سرمایه‌گذار بخش خصوصی - پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	تجهیز معابر و فضاهای عمومی به روشنایی مناسب (با محوریت میدان شهرداری)	طرح مناسب‌سازی و ایمن‌سازی معابر شهری با تأکید بر گروه‌های خاص
پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	تدوین بسته‌های تسهیلات مشارکت بخش خصوصی در زمینه هوشمندسازی شهرداری	طرح حمایت از نقش‌آفرینان شهر هوشمند با هدف ایجاد انگیزه مشارکت بخش خصوصی
اداره حفاظت از محیط زیست - دانشگاه گیلان - نظام مهندسی	بهره‌گیری از انرژی پاک در ساختمان‌های شهرداری و فضاهای شهری	طرح ایجاد تأسیسات تولید و توزیع انرژی پاک
سازمان پسماند استان - دانشگاه گیلان - سرمایه‌گذار بخش خصوصی	پروژه احداث سایت‌های تولید انرژی از زباله	طرح جذب سرمایه‌گذار در راستای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر
- دانشگاه گیلان - نظام مهندسی -	تدوین بسته‌های تشویقی برای سازندگان با الگوی بومی	طرح تقویت هویت معماری بومی شهر (با تأکید بر محلات تاریخی)
دانشگاه گیلان - سمن‌ها	اجرای زیبا سازی جداره شهری با تأکید بافت پیاده راه فرهنگی	طرح زیباسازی جداره‌های شهری
دانشگاه گیلان - سمن‌ها	بازطراحی و ایجاد المان‌های شهری	طرح ساماندهی المان‌های شهری
اداره حفاظت از محیط زیست - اداره آب منطقه‌ای - دانشگاه گیلان - سمن‌ها	پاکسازی رودخانه‌های زرجوب و گوهررود	طرح ساماندهی و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی پهنه‌های آبی با استفاده از فناوری نوین
اداره حفاظت از محیط زیست - اداره آب منطقه‌ای - پارک علم و فناوری گیلان - مرکز نوآوری دانشگاه گیلان	مطالعات سنجش کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی با فناوری‌های نوین	طرح کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی رودخانه‌ها با استفاده از فناوری نوین
اداره حفاظت از محیط زیست - اعتبارات ملی - سمن‌ها	فرهنگ‌سازی استفاده از الگوی مصرف پایدار	
اداره حفاظت از محیط زیست - اعتبارات ملی - دانشگاه گیلان -	مدیریت هوشمند پسماند شهری	طرح ایجاد مدیریت یکپارچه پسماند
اداره حفاظت از محیط زیست - اعتبارات ملی	تکمیل و بهسازی لندفیل سراوان و کارخانه کود آلی	
شرکت آب و فاضلاب رشت	لوله گذاری، جمع آوری و هدایت آبهای سطحی شهر رشت	طرح ساماندهی کانالهای آب‌های سطحی و مسیل‌ها
- دانشگاه گیلان - نظام مهندسی -	احداث بام‌های سبز در ساختمان‌های عمومی	
- دانشگاه گیلان - نظام مهندسی -	احداث دیواره‌های سبز در سطح شهر	
اداره تربیت بدنی رشت - هیئت ورزش‌های همگانی رشت	بازپیرایی، ترمیم، تجهیز و نگهداری فضاهای سبز شهری	
اداره تربیت بدنی رشت - هیئت ورزش‌های همگانی رشت	پروژه تجهیز و مناسب‌سازی پارک‌های موجود (با تأکید بر تجهیزات ورزشی)	طرح ساماندهی پارک‌ها و فضاهای سبز شهری
دانشگاه گیلان - جهاد کشاورزی رشت	توسعه فضای سبز (با محوریت احداث و تکمیل پارک‌های موضوعی و شهری)	
دانشگاه گیلان - جهاد کشاورزی رشت	بهبودسازی سیستم آبیاری فضای سبز با تأکید بر شیوه‌های نوین	
دانشگاه گیلان - جهاد کشاورزی رشت	راه‌اندازی کشاورزی شهری	طرح حمایت از کشاورزان در محدوده شهری
اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی رشت	بزرگداشت و احیای جایگاه مشاهیر و مفاخر	طرح اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی
اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	نصب تابلوهای معرفی و بیان سابقه در محلات تاریخی (مانند: خمیران زاهدان، زاهدان، بازار، سیقلان، کیاب و...)	طرح توسعه فرهنگ‌محور محلات
اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی رشت - اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	احداث گذرهای فرهنگی - هنری	
اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی رشت - اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - دانشگاه گیلان	همایش و رویدادهای فرهنگی	برگزاری همایش‌ها، نمایشگاه‌ها، رویدادها و نشست‌های فرهنگی و اجتماعی
اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	برگزاری سومین سالانه شهر خلاق رشت در سطح بین‌المللی با دعوت از تمامی شهرهای شبکه (میان رشته‌ای)	برگزاری رویدادها و جشنواره‌های فرهنگی - اجتماعی



نهاد همراه	پروژه	طرح
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	ایجاد سازوکار تعامل فرهنگی با سایر فرهنگ‌های ملی و فراملی	طرح اجرا و هزینه‌های مربوط به پروژه‌های خدمات فرهنگی و اجتماعی
اداره کل آموزش و پرورش رشت	بهبودی و احیای سینماهای شهر (سینما آبشار و سعدی)	ساماندهی فضاهای باز و عمومی شهر با رویکرد عدالت‌محور
اداره تربیت بدنی رشت - هیئت ورزش‌های همگانی رشت	بازطراحی محیط پیرامونی مدارس با تاکید بر پرورش خلاقیت	
اداره کل بهزیستی استان گیلان - اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای - دانشگاه گیلان - اداره کل آموزش و پرورش رشت	راه‌اندازی مراکز توانمندسازی زنان در سرای شهروندی	طرح مهارت‌آموزی شهروندان
دانشگاه گیلان	مطالعات سنجش کیفیت زندگی در سطح مناطق	طرح سنجش کیفیت زندگی (QOL) شهر رشت
سازمان نظام پزشکی رشت، دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه گیلان	سنجش سلامت شهروندان در سرای شهروندی	طرح ایجاد پلتفرم سنجش سلامت شهروندان
اداره کل بهزیستی استان گیلان	تجهیز تمام ساختمان‌های عمومی به اتاق‌های مادر و کودک	طرح مناسب‌سازی فضاهای عمومی با محوریت مادر و کودک
اداره کل بهزیستی استان گیلان	تعمیر و نگهداری و تجهیز سامانکده و گرمخانه (منطقه ۴)	طرح ساماندهی متکدیان و متحجران در سطح شهر
اداره کل بهزیستی استان گیلان	ساخت مجموعه اردوگاهی موقت، گرمخانه و سامانکده (آقایان-بانوان)	
اداره کل بهزیستی استان گیلان	جمع‌آوری، نگهداری و ساماندهی متکدیان و معتادان متجاهر	طرح توانمندسازی سالمندان
اداره کل بهزیستی استان گیلان	احداث مهد سالمندان در سطح مناطق به صورت همکاری بین‌سازمانی	
اداره کل بهزیستی استان گیلان	احداث باغ تجربه با محوریت سالمندان و کودکان	طرح توانمندسازی سالمندان
اداره کل بهزیستی استان گیلان	ایمن‌سازی ساختمان‌های عمومی با مالکیت شهرداری بر اساس استانداردهای ملی و جهانی	
اداره کل راه‌وشهرسازی - سازمان نظام مهندسی گیلان	استقرار پایگاه‌های مدیریت بحران در سطح شهر	طرح ایمن‌سازی کاربری‌های حیاتی و فضاهای عمومی شهر
اداره کل مدیریت بحران رشت - جمعیت هلال احمر رشت	راه‌اندازی سامانه هشدار و اطلاع‌رسانی عمومی در مواقع اضطراری	طرح ایجاد کاربست اصول پدافند غیرعامل در فضاهای شهری
اداره کل مدیریت بحران رشت - جمعیت هلال احمر رشت	احداث پناهگاه‌های شهری بر اساس اصول پدافند غیرعامل در سطح مناطق	
اداره کل مدیریت بحران رشت - جمعیت هلال احمر رشت	پایش ایمنی محلات	طرح مطالعاتی شناسایی و اولویت‌بندی مراکز نقل
اداره کل مدیریت بحران رشت	تکمیل طرح جامع پدافند غیرعامل	
وزارت کشور	استقرار دفاتر خدمات نوسازی و تسهیلگری در سکونتگاه‌های غیررسمی	ایجاد دفاتر خدمات نوسازی و تسهیلگری در محلات هدف
سازمان بازآفرینی شهری ایران	اعطای بسته‌های تشویقی مقاوم‌سازی ساختمان‌های محلات فرسوده - منطقه ۲ شهرداری (پایلوت در محلات پیراسرا و ساغری‌سازان)	بازآفرینی محلات هدف
	آسفالت معابر محلات باز آفرینی	
نهادهای اقتصادی خصوصی - سرمایه‌گذار	احداث موزه زنده خوراک	طرح توسعه دبیرخانه شهر خلاق خوراک
نهادهای اقتصادی خصوصی - سرمایه‌گذار	احداث گذر خوراک (پایلوت: پارک ملت محوطه آب‌نما)	
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	ایجاد الگوی همسان تابلوها و نشانه‌ها مبتنی بر هویت محلی	طرح بازآرایی بصری بازار شهر رشت
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	تهیه اطلس گردشگری محلات	طرح برندسازی اماکن ارزشمند تاریخی، هویتی و فرهنگی
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	برگزاری تورهای رشت‌گردی	
نهادهای اقتصادی خصوصی - سرمایه‌گذار	احداث مراکز اقامتی مناسب و ارزان‌قیمت برای گردشگران	طرح توسعه زیرساخت‌ها و استانداردهای خدمات میزبانی
نهادهای اقتصادی خصوصی - سرمایه‌گذار - بانک گردشگری	احداث مراکز تفریحی مجهز و مدرن برای افزایش زمان ماندگاری گردشگران	
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - سرمایه‌گذار	تجهیز و به‌روزرسانی کاربری‌های پذیرایی و اقامتی موجود	
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - سرمایه‌گذار	ایجاد طرح‌های تشویقی و ارائه تسهیلات در جهت جذب سرمایه‌گذار در بخش اقامت	طرح تدوین برنامه‌های مطالعاتی در راستای شناخت و توسعه ظرفیت‌های گردشگری
اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی - سرمایه‌گذار	تدوین برنامه راهبردی توسعه گردشگری در سطح ملی و فراملی	
نهادهای اقتصادی خصوصی - سرمایه‌گذار	احداث برج نظاره شهری در پارک ملت	طرح امکان‌سنجی ساخت برج‌های نظاره شهری
سازمان نظام پزشکی رشت، دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه گیلان، سرمایه‌گذار	تهیه مطالعات امکان‌سنجی گردشگری سلامت در شهر رشت	تهیه طرح گردشگری سلامت



تصویب برنامه راهبردی- عملیاتی شهر و شهرداری رشت در صحن شورای اسلامی شهر رشت

• شماره: _____
• تاریخ: _____
• پیوست: _____



بسم الله

جناب آقای محمد حسین واثق کارگرنیا
ریاست محترم شورای اسلامی شهر رشت

با سلام و احترام

به استحضار می‌رساند لایحه شماره ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ شهرداری رشت در خصوص برنامه راهبردی- عملیاتی شهر و شهرداری رشت ، در یکصد و بیستین جلسه کمیسیون برنامه، بودجه و حقوقی شورای اسلامی شهر رشت مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۳، مطرح و با لایحه مذکور، موافقت گردید.

سید شمس شفیعی
ریاست کمیسیون برنامه، بودجه و
حقوقی شورای اسلامی شهر رشت



شماره: ۱۴۰۲۱۱۳۹۹

تاریخ: ۳۰/۱۲/۱۴۰۲



تلفن: ۰۴۶-۳۳۲۶۰۰۴۵-۳۳۲۶۰۰۲۹-۳۳۲۶۰۰۴۶

شورای اسلامی شهر رشت
پرستش

جناب آقای محمد حسین واثق کارگر نیا
ریاست محترم شورای اسلامی شهر رشت

با سلام و احترام

به استحضار می‌رساند؛ نظر به بررسی لایحه شماره ی ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ شهرداری رشت موضوع لایحه برنامه ی راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت در نود و دومین جلسه ی مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۲ کمیسیون حمل و نقل، ترافیک و عمران شهری شورای اسلامی شهر رشت مطرح و پس از بحث و بررسی با پیشنهاد شهرداری رشت موافقت گردید.

محسن سماکچی
رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترافیک و عمران شهری
شورای اسلامی شهر رشت

رشت - خیابان سعدی - کوچه شهید فرقان بین - شورای اسلامی شهر رشت



شماره: ۱۴۰۲۱۱۳۹۹
تاریخ: ۳۰/۱۲/۱۴۰۲
پیوست:

پرستش

جناب آقای محمد حسین واثق کارگر نیا
ریاست محترم شورای اسلامی شهر رشت

با سلام و تحیات

به استحضار می‌رساند لایحه شماره ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ در خصوص **برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت**، موضوع در شانزدهمین جلسه کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر رشت که مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۲ برگزار گردید مطرح و پس از بحث و بررسی های کارشناسی، اعضای کمیسیون با لایحه ارسالی شهرداری موافقت نموده و لایحه جهت اخذ تصمیم نهایی به صحن شورا ارسال گردید.

مسعود عباس نژاد
رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی
شورای اسلامی شهر رشت





• شماره: ۱۳۸۳
• تاریخ: ۱۴۰۲/۱۰/۲۸
• پیوست:



مردم ولی نعمت ما هستند، امام خمینی(ره)

باسمه تعالی

جناب آقای کارگرگینا
ریاست محترم شورای اسلامی شهر رشت

با سلام و احترام

به استحضار می رساند؛ لایحه ی شماره ی ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ شهرداری رشت موضوع تهیه برنامه ی راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت در هشتاد و هشتمین جلسه ی مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲ کمیسیون بهداشت، محیط زیست و خدمات شهری شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با پیشنهاد شهرداری رشت موافقت گردید.

حسن کریمی کرنگ
رئیس کمیسیون محیط زیست و خدمات شهری
شورای اسلامی شهر رشت



• شماره:
• تاریخ:
• پیوست:

بسم تعالی

جناب آقای محمد حسین واثق کارگرگینا
رئیس محترم شورای اسلامی شهر رشت

با سلام و تحیات

به استحضار می رساند لایحه شماره ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ در خصوص برنامه راهبردی - عملیاتی شهر و شهرداری رشت، موضوع در نود و چهارمین جلسه کمیسیون فرهنگی و اجتماعی، شورای اسلامی شهر رشت که مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۰ برگزار گردید مطرح، و پس از بحث و بررسی های کارشناسی، اعضای کمیسیون با لایحه مذکور موافقت نموده و لایحه جهت اخذ تصمیم نهایی به صحن شورا ارسال گردید.

علیرضا تاج شهرستانی
رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی
شورای اسلامی شهر رشت





جلسه شماره: ۱۲۱ مورخ: ۱۴۰۲/۱۲/۰۹

ردیف	دستور جلسه	نظر کمیسیون دسترس	شماره جلسه	تاریخ جلسه
۷	<p>لایحه شهرداری رشت به شماره ۱۴۰۲۱۱۳۹۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۸ ثبت شده به شماره ۳۲۰۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ در دبیرخانه شورا به پیوست "برنامه راهبردی- عملیاتی شهر و شهرداری رشت" جهت بررسی و تصویب و با عنایت به اتمام مراحل تهیه اسناد برنامه و با استناد به بند ۱۳ دستورالعمل مذکور و با توجه به تهیه دستورالعمل، تصویب، اجرا و پایش برنامه راهبردی- عملیاتی شهر و شهرداری در جهت تقویت نظام برنامه‌ریزی شهرداری‌ها و با هدف ارائه یک چارچوب راهنما برای تهیه برنامه‌های بلندمدت و میان‌مدت در شهرداری‌ها از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور طی نامه شماره ۴۹۷۲۸ مورخ ۱۴۰۱/۹/۱۴ به شهرداری‌های سراسر کشور ابلاغ گردیده است. برنامه راهبردی در دو سطح راهبردی (سطح شهر) و عملیاتی (سطح واحدهای مدیریت شهری) است و دارای دو بخش برنامه بلندمدت (چشم انداز بیست ساله شهر) و میان مدت (هج ساله) می‌باشد که به عنوان راهنمای تهیه برنامه کوتاه مدت شهرداری (بودجه سالانه) مینا قرار می‌گیرد. همچنین برنامه‌ریزی راهبردی با در نظر گرفتن امکانات و ظرفیت‌های شهرداری سعی در تدوین و اجرایی نمودن برنامه بر مبنای امکانات و درآیی‌های موجود و نیز ظرفیت‌های بالقوه برای شکوفا کردن استعدادهای شهری دارد. لذا در راستای اجرای دستورالعمل مذکور، شهرداری رشت در سال ۱۴۰۱ اقدام به "تهیه و تنظیم برنامه راهبردی ۲۰ ساله شهر رشت (۱۴۰۳-۱۴۲۳)" و برنامه عملیاتی ۵ ساله شهرداری رشت (۱۴۰۷-۱۴۰۳) طی قرارداد با مشاور (دانشگاه گیلان) به شماره ۱۵۰۱۵۵ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۳ نموده است و هم‌اکنون تهیه اسناد کلیه مراحل اول تا ششم برنامه راهبردی- عملیاتی توسط مشاور (دانشگاه گیلان)، تحت نظارت و بررسی شهرداری رشت مطابق با شرح خدمات تفصیلی قرارداد با عنوان زیر به انجام رسیده است:</p> <p>۱- مرحله اول: زمینه‌سازی مقدمات و تدوین چارچوب نظری برنامه‌ریزی راهبردی</p> <p>۲- مرحله دوم: مطالعات پایه و موضوعی (سنجش و تحلیل وضعیت موجود)</p> <p>۳- مرحله سوم: بررسی اسناد و برنامه‌های فراست و مرتبط</p> <p>۴- مرحله چهارم: مطالعات و برنامه‌ریزی راهبردی شهر</p> <p>۵- مرحله پنجم: برآورد درآمدها و منابع تأمین اعتبار شهرداری در طی سال‌های برنامه</p> <p>۶- مرحله ششم: برنامه‌ریزی عملیاتی شهرداری در پیوند با برنامه‌ریزی راهبردی شهر</p> <p>لازم به ذکر است با اشراف و بازنگری برنامه طی پنج سال توسط مشاور و تحت نظارت این شهرداری صورت خواهد گرفت.</p>	<p>در کمیسیون برنامه و بودجه و حقوقی شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با لایحه پیشنهادی موافقت شد.</p> <p>در کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با لایحه پیشنهادی موافقت شد.</p> <p>در کمیسیون بهداشت، محیط زیست و خدمات شهری شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با لایحه پیشنهادی موافقت شد.</p> <p>در کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با لایحه پیشنهادی موافقت شد.</p> <p>در کمیسیون شهرسازی و معماری شورا مطرح و پس از بحث و تبادل نظر با لایحه پیشنهادی موافقت شد.</p>	۱۲۰	۱۴۰۲/۱۱/۳
			۹۳	۱۴۰۲/۱۲/۳
			۸۸	۱۴۰۲/۱۲/۳
			۹۴	۱۴۰۲/۱۱/۱۰
			۱۶	۱۴۰۲/۱۲/۳

خلاصه مفید مذاکرات:

متن مصوبه شورا:

با مفاد لایحه پیشنهادی شهرداری در خصوص برنامه راهبردی- عملیاتی شهر و شهرداری رشت (پیوستی)، با رأی موافق و ۱ رأی مخالف، موافقت گردید.

ردیف	آراء اعضای شورای اسلامی	موافق	مخالف	دلایل مخالفت	اعضاء
۱	نادر حسینی	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		۶۹۰
۲	محسن سماکچی	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۳	سید شمس شفیعی	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۴	سید حسین رضویان	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۵	رضا عاشری	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
۶	مسعود عباس نژاد	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۷	حسن کریمی کرنق	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۸	محمد حسین واثق کارگرنیا	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۹	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۱۰	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
۱۱	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	جمع	۷	۱		

تصمیم شورا: تصویب شد تصویب نشد



شورای اسلامی شهر شیراز