

گزارش طرح یک شهرسازی

محدوده خیابان انقلاب ، خیابان مطهری و خیابان امام خمینی
در شهر رشت

۶.....	فصل اول: خلاصه طرح جامع رشت
۷.....	بررسی منطقه در شهر و حوزه نفوذ
۹.....	بررسی وضع طبیعی و اقلیمی شهر
۹.....	رودخانه های شهر
۱۰.....	مرداب عینک
۱۰.....	زیستگاه های طبیعی
۱۱.....	رطوبت نسبی
۱۱.....	بارش
۱۱.....	بادهای غالب
۱۱.....	بررسی تاریخی شهر
۱۲.....	رشت در دوره صفویه
۱۲.....	رشت در دوره افشاریه و زندیه
۱۳.....	شهر رشت در دوره قاجاریه (۱۳۴۳-۱۲۰۰ ه.ق برابر با ۱۳۰۳-۱۱۶۴ ش.ه)
۱۵.....	دوره پهلوی
۱۶.....	دوره انقلاب اسلامی ایران
۱۶.....	بررسی خصوصیات جمعیتی و اجتماعی
۱۶.....	جمعیت شهر رشت و نرخ رشد آن طی دوره های مختلف سرشماری
۱۷.....	الگوی جنسی جمعیت رشت
۱۸.....	میانگین و میانه سنی
۱۹.....	هرم سنی رشت
۲۰.....	بعد خانوار
۲۰.....	مهاجرت
۲۰.....	بررسی خصوصیات اقتصادی شهر
۲۰.....	الف - شمار نیروی انسانی شهر رشت و تحول آن
۲۱.....	ب - گروه های اصلی فعالیت نیروی انسانی شهر رشت

- ب ۱- چگونگی پخشایش شاغلان در گروه های اصلی فعالیت ۲۱
- ب ۲ مقایسه چگونگی پراکنش شاغلان شهر رشت با مناطق شهری گیلان ۲۲
- تحول شاغلان در گروه های اصلی فعالیت طی دهه ۷۵-۱۳۶۵ ۲۲
- جمع بندی ۲۲
- بررسی وضع کالبدی شهر ۲۳
- شکل گیری کلی و تاریخی شهر ۲۳
- کیفیت ابنیه ۲۳
- کاربری های شهر رشت ۲۳
- تاسیسات و تجهیزات شهری ۲۴
- شبکه ی آب آشامیدنی ۲۴
- منابع تامین برق ۲۴
- گاز ۲۴
- گورستان ۲۴
- بازارهای میوه و تره بار ۲۴
- ترمینال ۲۵
- آتش نشانی ۲۵
- مدیریت زباله شهر ۲۵
- پمپ بنزین ۲۵
- بررسی معابر شهری ۲۵
- تاریخچه معابر شهر رشت ۲۵
- شبکه معابر موجود و وضعیت آن ۲۵
- فصل دوم: مطالعات اجتماعی** ۲۷
- خصوصیات جمعیتی و ترکیب آن در محله ۲۷
- وضع جمعیت در گذشته و حال (مقدار، رشد سالیانه، رشد طبیعی جمعیت) ۲۸
- گروه های سنی ۲۸
- جنسیت ۲۹

۳۰.....	بعد خانوار در محله.....
۳۰.....	جمعیت محله مورد مطالعه.....
۳۰.....	تراکم جمعیتی در محله مورد مطالعه.....
۳۲.....	سطح سواد.....
۳۳.....	خصوصیات اجتماعی و فرهنگی حاکم بر محله.....
۳۳.....	مسایل اجتماعی موجود.....
۳۵.....	فصل سوم: مطالعات اقتصادی.....
۳۶.....	مقدمه.....
۳۶.....	اوضاع اقتصادی محل مورد مطالعه.....
۳۷.....	درآمد خانوار.....
۳۸.....	هزینه خانوار.....
۳۹.....	نتیجه گیری.....
۴۰.....	فصل چهارم: مطالعات کالبدی.....
۴۱.....	مقدمه.....
۴۱.....	محدوده مورد مطالعه.....
۴۲.....	نحوه توزیع کاربری ها وضع موجود.....
۴۳.....	اندازه و مساحت قطعات.....
۴۴.....	تعداد طبقات.....
۴۵.....	تراکم ساختمانی.....
۴۶.....	کیفیت ابنیه.....
۴۷.....	قدمت ابنیه.....
۴۸.....	نما ابنیه.....
۴۹.....	سازه ابنیه.....
۵۱.....	سقف ابنیه.....
۵۲.....	سلسله مراتب شبکه معابر محدوده مورد مطالعه.....
۵۳.....	حوزه بندی فعالیت ها.....

فصل پنجم : سرانه ها	۵۵
مقدمه	۵۶
ارزیابی کمی خدمات (سرانه ها و کمبودها)	۵۶
مسکونی	۵۷
تجاری	۵۸
آموزشی	۵۸
درمانی	۵۸
ورزشی	۵۹
اداری	۵۹
مذهبی	۶۰

فصل اول :

خلاصه طرح جامع رشت

بررسی منطقه در شهر و حوزه نفوذ

شهر رشت به دلیل آن که مرکز شهرستان و استان است، ارتباط همه جانبه ای را با دیگر شهرهای استان و همچنین شهرهای خارج از استان دارد. محوره‌های شهر رشت به دو دسته تقسیم می‌شوند:

۱. محورهایی که ارتباط شهر را با روستاهای اطراف برقرار می‌کند که تعداد شان ۱۱۳ محور می‌باشد و برخی از آنها عبارت است از:



۲. محورهایی اصلی که ارتباط شهر را با شهرهای دیگر برقرار می‌کنند، عبارتند از:

جدول ۱

اسامی	رشت-آستانه	رشت امامزاده هاشم	رشت-انزلی	رشت-لاکان	رشت-جیرده	رشت-پیربازار
نوع محور	۴ خطه	۴ خطه	۴ خطه	۲ خطه	۲ خطه	۲ خطه
طول (km)	۳۳	۳۰	۲۲	۱۵	۱۵	۷

شهر رشت دارای دو میدان مرکزی به نام های شهدا (شهرداری) و سبزه میدان است که چهار محور اصلی از خارج شهر به آنها متصل می‌شود. خیابان امام خمینی که از سمت جاده تهران به میدان شهدا متصل می‌شود، خیابان طالقانی که از سمت فومن به سبزه میدان متصل شده و در امتداد آن خیابان اعلم الهدی میدان های 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 می گردد این خیابان ها از لحاظ شبکه معابر به صورت زاویه ای (کشیده شده) است که مرکز آن میادین یاد شده است و به جز آنها هیچگونه خیابان دیگری در زوایای مختلف وجود ندارد.

سیستم دیگری که وجود دارد کمربندی شهر است که نشان دهنده حلقوی بودن مسیر است که در مقابل با خیابان های زاویه ای به صورت میدان پدیدار گشته است. سایر خیابان های موجود در شهر رشت از هیچ سیستم متعارفی پیروی نمی کند و مجموعه خیابان های شهر را شاید بیش از هر فرمی بتوان، به تار عنکبوتی تشبیه کرد. کمربندی موجود شهر نیز مابین جاده انزلی و فومن ناقص است زیرا در قسمت شرق میدان جهاد، میدان نماز شهید قلی پور و باستانی شعار با یک سه راهی به جاده انزلی دسترسی می یابد.

تأثیر بی نظمی در معابر، دلیل اصلی مشکلات ترافیکی و عدم دسترسی مناسب و تقسیم بندی نامناسب سطح معابر نیز یکی دیگر از دلایل معضلات ترافیکی می باشد. پیروی از ساختار سنتی معابر شهر و توسعه شهر همگام با معابر سنتی قدیمی بخصوص در معابر مرکزی شهر مشهود است و جلوگیری از چنین روند رشدی باعث تشدید ترافیک حتی در قسمت های خارج از محدوده مرکزی خواهد شد.

توجه به جهت شیب و میزان آن، پارامتر مهمی در توسعه شهری است. شیب، عامل مؤثری در آب ها، و طراحی و ساخت سیستم دفع فاضلاب می باشد. یکی از مهمترین مشکلات شهر رشت، شیب کم آن، بویژه در محدوده شمالی شهر، است که کار را برای طراحی سیستم دفع فاضلاب و کنترل جریانات سطحی، دشوار نموده است. همین موضوع باعث شده است تا وقوع آبگرفتگی و تشکیل ماندآب ها را، که موجب اختلال در رفت و آمد عمومی در شهر می شود، غالباً در این قسمت از شهر شاهد باشیم.

بخش دیگری از نظام ساختار شهری، شبکه ارتباطی و ترافیک شهری است. اهمیت حمل و نقل، بدلیل اهمیت جابجائی انسان و کالا در شهر، و جایگاه آن در توسعه صنعت، کشاورزی، خدمات و جهانگردی است که در فرآیند توسعه اقتصادی، قابل بررسی و توجه می باشد. توجه به محورهای ارتباطی درون و برون شهری (ارتباط با شهرها و روستاهای مجاور شهر رشت) از مهمترین مسائلی است که در طرح توسعه شهر باید لحاظ شود و نسبت به گسترش آنها، اقدامات مقتضی به انجام برسد.

چهار محور اصلی ارتباطی شهر رشت محور تهران، انزلی، فومن و لاهیجان است. که در کنار آنها 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. باتوجه به بازدیدهای بعمل آمده از سطح شهر توسط مهندسين مشاور و همچنین اطلاعات بدست آمده از مسئولین ذیربط، خیابان های با آمدوشد بالا و دارای مشکل ترافیکی مانند خیابان های لاهیجان، طالقانی، امام خمینی،

تختی، بلوار خرمشهر، شریعتی و مطهری برای تمامی ساعات روز یعنی ۸ الی ۲۱ مسئله دارند. میادین آزادگان، جانبازان، صابرین، مصلی و چهار راه میکائیل نیز از محل های پرتراфик محسوب می شوند. در مجموع، شهر رشت همانند شهرهای دیگر ایران بدلیل تراکم کاربری های تجاری، اداری، آموزشی در مرکز شهر دچار معضلات ترافیکی است و دلیل دیگری که می تواند بر این تراکم ترافیکی شدیداً اثرگذار باشد کم عرض بودن برخی معابر در مرکز شهر است.

بررسی وضع طبیعی و اقلیمی شهر

محل استقرار شهرها و گستره محیطی شهر در شکل گیری و توسعه آتی آن تأثیری بسزا دارد، به طوری که محیط های جلگه ای، پتانسیل ویژه ای جهت توسعه شهرها نسبت به محیط های کوهستانی دارند. شهر رشت از نظر بستر طبیعی در محیطی جلگه ای واقع شده است و بخش عمده آن نیز بین دو رودخانه شکل گرفته است. شکل گیری شهر و بستر آن کاملاً متأثر از محیط آن است، شیب کم، جهت گیری شیب به سمت دریا، وجود آب وهوای مردابی در شمال آن همگی متأثر از محیط طبیعی شهر است. شهر رشت بر روی زون گرگان - رشت واقع شده است که عمده‌تاً توسط رسوبات کواترنر و همچنین رسوبات دلتایی و ساحلی پوشیده شده است، قرار گرفتن شهر رشت در این حوضه رسوبی موجب حاصلخیزی خاک آن گردیده است و به علت بارش های متوالی در این شهرستان، شوری خاک از بین رفته و خاک خاصیت قلیایی را از دست داده است و برای کشت محصولاتی چون برنج، چای، توتون و غیره مناسب است. این اراضی کشاورزی که به طور وسیعی شهر رشت را احاطه کرده است به عنوان عامل محدودکننده توسعه به شمار می رود. زمین های کشاورزی با قابلیت درجه یک، زمین های با قابلیت درجه ۲ کشاورزی، استخرهای پرورش ماهی در غرب و جنوب، همچنین زمین های باتلاقی در شمال غربی شهر و زیستگاه های طبیعی اطراف شهر، همگی از عوامل محدود کننده توسعه افقی شهر به شمار می روند. شهر رشت در وضع طبیعی خود، جزء کوچکی از جلگه گیلان است که در دشت های جنوبی دریای خزر واقع شده است. این جلگه در دو حد جنوبی و شمالی خود بین کوه های البرز و نوار ساحلی قرار دارد و شهرهای رشت، بندر انزلی و لاهیجان را دربر گرفته است. به طور دقیق تر از شمال به دهستان های حومه و پسیخان، از شرق به دهستان های سنگر و اسلام آباد و سراوان، از غرب به شهرستان شفت و از جنوب به شهرستان رودبار محدود می شود.

رودخانه های شهر: رودخانه ها از جهت زیباسازی منظر، تلطیف هوا، ویژگی های تفرجی و گردشگری، به لحاظ حاشیه سرسبز اطراف آن، نقش مهمی در شهرها ایفاء می کنند. رودخانه های زرجوب و گوهررود در داخل شهر از عوامل طبیعی مهمی هستند که نقش ویژه ای نیز در محیط زیست شهر ایفاء می کنند. رودخانه ها در عمق

بیشتری نسبت به شهر قرار گرفته اند و عمدتاً لبه رودخانه تا لبه معبر مجاور و گاه ساختمان ها توسط گیاهان خودرو، خزه ها و پیچها و درختان پوشیده شده است و خود منظر زیبایی را پدید آورده است. رودخانه زرجوب از کوه های واقع در جنوب شهرستان رشت، به طرف شهر رشت جاری است و به طول ۲۰,۳ کیلومتر در شهر جریان دارد و با عبور از شهر و آبیاری اراضی زراعی شهر و اطراف آن، در انتها وارد تالاب انزلی یا مصب خود می شود. این رودخانه، در تمام طول سال، نسبتاً پرآب بوده، سطح آب آن در هنگام بارش های فصلی در شمال کشور، افزایش می یابد بطوری که هر چند سال یک بار، می توان شاهد طغیان آب در سواحل و نواحی کنار رودخانه بود. رودخانه زرجوب، با گذر از منطقه شرقی شهر رشت، آن را به دو بخش تقسیم کرده است و از سمت جنوب شرقی شهر، راه خروج خود را به جانب شمال ادامه داده، از ناحیه شمالی شهر خارج می شود.

رودخانه گوهررود نیز از کوه های جنوب شهرستان رشت، به سمت شهر رشت در جریان است و به طول ۲۴,۳ کیلومتر در جریان است و پس از گذر از منطقه غربی شهر، از شمال آن خارج شده، در انتها به تالاب انزلی یا مصب خود می ریزد. در هنگام بارندگی شدید نیز که موجب افزایش دبی آب می گردد، با طغیان رودخانه مواجه خواهیم بود.

مرداب عینک: مرداب عینک، آبگیر وسیعی است در سمت غرب شهر رشت و در ابتدای جاده رشت به فومن واقع شده است و به دلیل داشتن طبیعت بکر و زیبا و امکانات بالقوه تفریحی و زیست محیطی، یکی از مناسب ترین مکان ها برای یک منطقه گردشگری به شمار می رود. زمین های اطراف دریاچه عینک، کمابیش به فضای سبز و بیشه زار اختصاص یافته و مقرر است به کاربری جهانگردی - پذیرایی اختصاص یابد، اما متأسفانه به دلیل دخالت انسان ناآگاه و هجوم زندگی ماشینی، ساخت و سازهای اطراف آن و آلودگی محیط آن رو به زوال است.

زیستگاه های طبیعی: در نواحی حاشیه شهر رشت، محدوده هایی است که به عنوان زیستگاه های طبیعی مطرح است، این محدوده ها عبارتند از: زیستگاه قرقاول در مجاورت فرودگاه و منطقه سیاه اسطوخ که محل فرود پرندگان مهاجر است و همچنین منطقه سلکه سر واقع در مجاورت شهر صنعتی، و محل فرود پرندگان در جنوب اراضی احمدسرگوراب.

اقلیم شهر رشت

شهر رشت در اقلیم خیلی مرطوب معتدل قرار گرفته است. به منظور شناخت آب و هوای این شهر پارامترهای اقلیمی آن توسط مهندسين مشاور مورد بررسی قرار گرفته است:

دما : طبق مطالعه ی مهندسين مشاور در يك دوره آماری بلند مدت، گرم ترين ماه سال در شهر رشت تير ماه و سرد ترين ماه سال دی ماه می باشد.

رطوبت نسبی : شهر رشت یکی از مرطوب ترين شهرهای ایران است . به طور کلی در استان گیلان توزیع رطوبت هوا در مناطق و شهرهای ساحلی استان به شدت تحت تأثیر رژیم اقلیمی دریای خزر قرار دارد و مناطق دور از ساحل و نواحی کوهستانی استان دارای تفاوت های شاخصی است، با گذار از نوار ساحلی استان به سمت ارتفاعات، به تدریج از رطوبت هوا کاسته شده و ویژگی های اقلیم ییلاقی پدیدار می شود ، که درتلفیق با دمای مساعد این مناطق شرایط بسیار مطلوبی از نقطه نظر اقلیم آسایش فراهم می آید.

بارش: به طور کلی در شهر رشت میانگین بارش سالانه ۱۳۶۹،۱ میلیمتر می باشد. بیشترین بارش در آبان ماه و کمترین مقدار بارندگی در تیر ماه می باشد.

بادهای غالب

شهر رشت به دلیل قرار گرفتن در استان گیلان متأثر از جریانات هوایی است که بر این استان حاکم است . گرم باد گیلان از جهت جنوب و جنوب غربی ، این شهر را تحت تأثیر قرار می دهد.

پوشش ابری و ساعات آفتابی

در شهر رشت به دلیل ویژگی های اقلیمی، در تمام ماه های سال پوشش ابری قابل ملاحظه است. ولی ابرناکی این شهر در فصل های سرد بیشتر از فصل های گرم است

بررسی تاریخی شهر

در دوره قبل از صفویه، در دو سوی سفیدرود، دو سرزمین قرار داشت، سرزمین واقع در جنوب و شرق آن " بیه پیش " یا روپیش "می گفتند و مرکز آن لاهیجان بود و به سرزمین واقع در مغرب آن " بیه پس "یا" پساگیلان " میگفتند.

شهر کنونی رشت، در ادوار گذشته ، روستائی بین دو منطقه فومن و لاهیجان، و محل توقف کاروانهای عبوری بوده است . و وجه تسمیه آن ، به لحاظ موقعیت جغرافیائی اش، یعنی واقع شدن در محل پست و فرو افتاده است . مثلاً مزارع برنج را که در گودی قرارداشته باشد، رشت بیجار می گویند و روستای مذکور که در واقع هفته بازار (چهارشنبه بازار) بوده است، به رشت بازار (یعنی بازاردر سرازیری)معروف بوده است و به مرور به مرکز داد و ستد کالاهای تجارتي و محصولات کشاورزی تبدیل شد.

رشت در دوره صفویه

در روزگار صفویه، گیلان به دو قسمت منقسم شده بود، در دوره وی، رشت اهمیت اقتصادی و سیاسی فراوانی یافت. در قرن دهم هجری، شاه عباس پس از شکست خان احمدخان، به لاهیجان وارد شد و پس از برانداختن دودمان های نیمه مستقل 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 ی آن بود. این ویژگی ها 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.

در سال ۱۱۳۵ ه. ق، مهاجمان افغانی، شهر رشت را محاصره کردند، حاکم رشت که از کمک شاه طهماسب و لشکریان حکومت مایوس بود، نماینده ای نزد پطر کبیر فرستاد و خواستار پشتیبانی سپاهیان روس شد، که این دعوت موجب تصرف گیلان گردید.

رشت در دوره افشاریه و زندیه

رشت در طول تاریخ خود گر فتار زمین لرزه ها و آتشسوزی های مکرر شده است. زمین لرزه هائی که مورخین ذکر کرده اند ۱۳۱۷ در سال های ۱۱۲۱، ۱۱۲۵، ۱۱۲۶، ۱۲۲۳ ه. ق روی داده است. آتشسوزی های مهم در سال های ۱۱۷۰، ۱۱۹۱، ۱۱۹۳، ۱۳۰۴، ۱۳۱۷ و ۱۳۲۰ قمری اتفاق افتاده است. در آتشسوزی سال ۱۳۲۰ قمری، در حدود هزار دکان و ده کاروانسرا، از میان رفت. در زمان نادرشاه افشار، صدور ابریشم ایران، از طریق روسیه، در انحصار یک شرکت انگلیسی به نام "رأسا" قرار گرفت، و 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 می شد. در سال ۱۱۸۳ ه. ق محلات شهر عبارت بودند از: کیاب، خمیران، چومارسرا، پسکیا، استاد سرا، بازار، صیقلان، زاهدان.

مساجد شهر عبارت بودند از : جامع، صیقلان، کوچک، سفید، گوهر رودبار، ملا رجبعلی، جیرکباب، چومارسرا، پسکیا. تکیه ها عبارت بودند از : کیاب، خمیران، خمیران کیاب، نیلوانسرا، چومارسرا، پسکیا، زاهدان، بازار، استادسرا. در رشت، قبلاً کلیسای کاتولیک وجود داشته و مبلغین مسیحی کاتولیک روم، در آنجا زندگی می کرده اند. ریشه اسکان ارامنه، در گیلان، به دوره شاه عباسی صفوی میرسد.

شهر رشت در دوره قاجاریه (۱۳۴۳-۱۲۰۰ ق. برابر با ۱۳۰۳-۱۱۶۴ ه.ش)

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 یازده کیلومتری این شهر در محل برخورد دو رودخانه گوهررود و زرجوب (سیاهرود)، بندر ارتباطی پیربازار بوجود آمد. بدین ترتیب، کالاهای تجاری از روسیه تا بندر پیربازار، و از آن به بعد به وسیله خط آهن تا شهر رشت منتقل میشد. پیربازار، روستائی از بخش مرکزی رشت بود که به علت مجاورت با مرداب و دریا، پره بازار یا بازار ساحلی و بازار مرکزی نامیده می شد، و تدریجاً به پیربازار یا پيله بازار، شهرت یافت و لنگرگاه و بندر مهم رشت شد. در هنگام فزونی آب سیاهرود، از پیربازار تا رشت، با کرجی طی می شد. لکن به مرور زمان راه مالرو و سپس راه درشکه رو، رشت را به این بندر ارتباط میداد.

در سال ۱۲۴۶ ه.ق، طاعون شهر را فرا گرفت، در سال ۱۲۴۷ ه.ق، وبا به کلی شهر را از پادرآورد و در سال ۱۲۶۰ زلزله شهر را ویران کرد و ساکنان آن را تقلیل داد. در سال ۱۲۶۷ ه.ق ۲۰ کاروانسرا، ۴۰ مسجد، ۱۰ مدرسه بزرگ و ۱۷ کتابخانه در شهر رشت دایر بود.

در سال ۱۳۱۷ ه.ق (۱۲۷۶ ه.ش) ایجاد چهار خیابان اطراف باغ سبزه میدان، پوشاندن خندق های سرباز ناحیه و تبدیل آن به اگو، ایجاد مدرسه و تقسیم اراضی بایر به شرط احداث بناهای دو طبقه، نتیجه تدابیر عمرانی حاکم وقت بود.

در دوره قاجاریه، برنامه های عمرانی بسیاری در شهر رشت اجرا شد، که مهمترین آنها ایجاد آبروی فاضلاب شهر، پوشاندن آن و تأسیس انجمن عمرانی مصلحت خانه است. کارهای عمرانی که این انجمن انجام داد بدین قرار است:

— درختکاری سبزه میدان و ایجاد نهر

— محصور کردن محوطه آرامگاه استاد ابو جعفر 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 نظمیه نام گرفت.

-تکمیل و تعریض جاده رشت به منجیل.

به طور کلی فعالیتهای عمرانی این دوره عبارتند از:

-ایجاد آبروی فاضلاب و پوشاندن چاهها و خندق های روباز،

-ایجاد بندر ارتباطی پیر بازار و احداث خط آهن رشت -پیر بازار،

-تسطیح جاده رشت به منجیل،

-ایجاد بلدیه (شهرداری) ، اولین مدرسه جدید، تئاتر عمومی،

-ایجاد نهر دور سبزه میدان و سنگفرش مسیرهای اصلی،

-تأسیس دباغخانه (کشتارگاه).

به طور کلی استخوانبندی و ساختار شهر در دوره قاجاریه به شرح زیر است:

در شهر 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 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 می یابد، و مراکز محلات کیاب و روستای چومار سرا (که به مرور جزء محلات شهر شد) را به یکدیگر متصل می نماید . مسیرهای دیگری از شرق به غرب کشیده شده که یکی از آنها که اصلی تر از بقیه است مراکز محلات خمیران ، زاهدان، خمیران کیاب، کیاب و چومار سرا را به یکدیگر اتصال داده است.

این دو مسیر موازی (شرقی -غربی) به عنوان محور تجهیزاتی کل شهر در دوره قاجاریه عمل می کند .البته 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 . 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 مکتب خان هها در جوار امامزاده خواهر امام قطب فرهنگی -مذهبی شهر را تشکیل داده و بازار نیز، به عنوان قطب تجاری شهر است.

دوره پهلوی

آثار این دوره که همراه با تجدد طلبی و تأثیرپذیری از اروپا بروز کرد به شرح زیر قابل طبقه بندی است:

- ایجاد میادین و ساخت بناهای اداری و حکومتی و تئاتر به سبک اروپائی،
- تأسیس مدارس جدید دخترانه و پسرانه، دانشسراها، تأسیسات کار خانجات برق، ساختمان های 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 ساختمان های 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 کارخانه های بلورسازی، حریربافی، کبریت سازی، پيله 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 قانونمندی های شهر ارگانیک آن دوره پیروی نموده است .به عنوان مثال خیابان اصلی کشیده شده در شهر که لاهیجان را به فومن اتصال می دهد، با تعریض و تخریب جاده قبلی همراه نبوده، بلکه به موازات آن احداث گردیده که تقریباً از حاشیه بازار عبور کرده و استخوان بندی آن دست نخورده مانده است . خیابان های 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 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.

دوره انقلاب اسلامی ایران

طی این دوره ، گسترش شهر در جهت شمال و شمال غربی ادامه یافت . بطوریکه در سمت شهرک گلزار، واحدهای مسکونی پراکنده تا نزدیکی فرودگاه رشت احداث شد . بعلاوه در جهت غرب و شرق شهر، یعنی در اطراف جاده فومن و لاهیجان، واحدهای مسکونی، خدمات و صنایع کارگاهی افزایش قابل توجهی یافت.

در این دوره ، جاده کمربندی که جاده های بندر انزلی ، لاهیجان ، تهران و فومن را به یکدیگر اتصال می دهد، احداث شد.

احداث شهرک صنعتی در این دوره ، وجود دانشگاه رشت در جاده تهران (جنوب شرق) و نیز تعیین بخشی از جاده لاکان به عنوان محور توسعه، تعداد زیادی از ساخت و سازهای جدید را به این جهات هدایت کرد.

بررسی خصوصیات جمعیتی و اجتماعی

جمعیت شهر رشت و نرخ رشد آن طی دورههای مختلف سرشماری

طبق آخرین سرشماری عمومی کشور در سال ۱۳۸۵ هم، جمعیت شهر رشت با رشد متوسط سالانه ۲٫۹۲ درصد به ۵۵۷۳۳۶ نفر رسیده است.

آمارنامه استان گیلان که به پیوست سالنامه آماری سال ۱۳۸۲ ، از طرف سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان منتشر شده است جمعیت شهر رشت را برای سال ۱۳۸۰ حدود ۴۸۳،۸۱۴ نفر، سال ۱۳۸۲ معادل ۵۱۳،۰۷۷ نفر

و برای سال ۱۳۸۳ برابر ۵۲۸،۳۶۹ نفر برآورد کرده است. آمارها نشان می دهد که جمعیت شهر رشت طی دوره ۱۳۳۵ تا ۱۳۸۵ با رشدی معادل ۳/۳۱ درصد در سال افزایش یافته است. این نرخ رشد، باتوجه به روند تحولات باروری و مرگ و میر شهر مورد مطالعه، بسیار بیشتر از نرخ رشد طبیعی جمعیت می باشد. تنها عامل توجیه کننده چنین نرخ رشدی، مهاجرپذیری شهر و در کنار آن، ادغام روستاهای اطراف، طی دوره های مختلف در محدوده شهر می باشد.

الگوی جنسی جمعیت رشت

جمعیت از دو جنس مرد و زن تشکیل می شود. معمولاً در هنگام تولد، نسبت مولید پسر به مولید دختر ۱۰۵ است، که از آن به عنوان نسبت جنسی یاد می شود و بیانگر این است که در مقابل ۱۰۰ تولد دختر، ۱۰۵ تولد پسر وقوع می یابد. البته همیشه این نسبت مساوی ۱۰۵ نیست و تفاوت ناچیزی در زمان و مکان به چشم میخورد.

حال با این مقدمه، به بررسی نسبت جنسی جمعیت شهر رشت طی مقاطع مختلف می پردازیم:

جمعیت شهر رشت از ۱۰۹۴۹۱ نفر در سال ۱۳۳۵، به ۴۱۷۷۴۸ نفر در سال ۱۳۷۵ رسیده است. شهر مورد مطالعه در سال ۱۳۳۵ حدود ۹۹ بوده است که با پشت سر گذاشتن (SR) نسبت جنسی نوساناتی بسیار جزئی، در سال ۱۳۷۵ به ۱۰۰ رسیده است.

نسبت جنسی در شهر رشت در تمام مقاطع سرشماری از رقم طبیعی آن، یعنی ۱۰۵ مرد در مقابل ۱۰۰ نفر زن کمتر بوده است. لذا می توان استنباط کرد که برخلاف دیگر نقاط کشور که در سرشماری ها با کمشماری زنان روبرو بوده و لذا نسبت جنسی بالاتر از حد طبیعی داشته اند، در شهر رشت سرشماری ها با کم شماری زنان مواجه نبوده است. همچنین می توان سهم مهاجرت در تغییر نسبت جنسی این شهر را ناچیز ارزیابی کرد.

شهر رشت با مقدار متناظر آن در کل کشور، نشان میدهد که همواره (SR) مقایسه نسبت جنسی نسبت جنسی رشت، کمتر از مقدار متناظر آن در کل کشور بوده است.

میانگین و میانه سنی

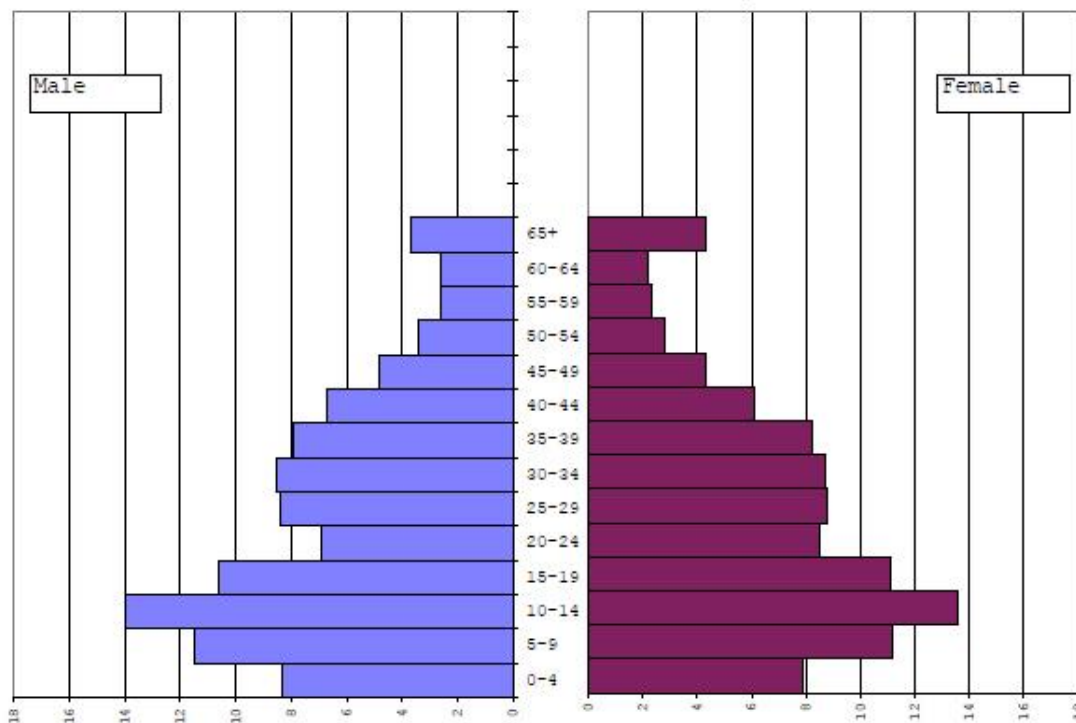
میانگین و میانه سنی ، از شاخص های ترکیب جمعیت می باشند که در جمعیت شناسی مورد مطالعه قرار می گیرند .بررسی این شاخص ها برای جمعیت رشت طی سال های ۱۳۶۵-۱۳۷۵ حاکی از آن است که طی دوره مذکور ، هر دو شاخص ، روندی صعودی را پیموده است . افزایش این دو شاخص نیز ،برقرارگرفتن جمعیت این شهر در مرحله گذار جمعیتی دلالت دارد.

در شهر رشت ، میانگین و میانه سنی در هر دو مقطع سرشماری بیش از مقدار متناظر آن در کشور بوده است . در تحلیل این امر ، می توان به عواملی چون پایین تربودن سطح باروری و بالتربودن شاخص امید به زندگی، نسبت به کل کشور اشاره کرد ادامه روند افزایش میانگین سنی و میانه سنی جمعیت، اولاً به استمرار روند کاهش باروری و ثانیاً به چگونگی سرعت کاهش آن بستگی دارد و از عوامل دیگری چون بهبود وضع بهداشت و سلامتی نیز تأثیر می پذیرد .جوامعی که مراحل انتقال جمعیتی را به طور کامل طی کرده و ساختمان سنی سالخورده پیدا کرده اند بین ۱۵ تا ۲۰ درصد جمعیت آنها در سنین بالاتر از ۶۵ سالگی به سر می برند .ساختمان سنی جمعیت ایران وهمچنین شهر رشت از چنین وضعی فاصله طولانی دارد . با این وجود در صورت استمرار کاهش باروری و افزایش طول عمر در نیم قرن آینده جمعیت ایران و به دنبال آن کاهش جمعیت ، شهر رشت شکل کامل یک جمعیت سالخورده را خواهد گرفت . البته باید اضافه کرد که با اندکی احتیاط می توان پیش بینی کرد جمعیت شهر رشت زودتر از جمعیت کل کشور به سالخوردگی برسد .

هرم سنی رشت

برای نمایش هندسی توزیع جمعیت برحسب سن ، نموداری تدوین می شود که به نام "هرم سنی" معروف است . این هرم دارای دو محور افقی و عمودی است . محور عمودی اختصاص به سن دارد که معمولاً براساس گروه های سنی پنج ساله از کم به زیاد به قسمتهای مساوی تقسیم میشود و محور افقی اختصاص به تعداد افراد در هر یک از گروه های سنی دارد . معمولاً سمت راست هرم برای مردان و سمت چپ برای زنان در نظر گرفته میشود یا (بالعکس) جمعیت های جوان دارای هرم سنی هستند که پایه اش وسیع است؛ یعنی تعداد زیادی از افراد جمعیت، در سنین کودکی و جوانی قرار دارند . برعکس، در جمعیت های سالخورده مانند کشورهای توسعه شکل هرم استوانه ای بوده و تعداد کودکان و جوانان ، تفاوت چشمگیری با افراد سالخورده ندارند .

هرم سنی جمعیت شهر رشت در سال ۱۳۷۵



یکی از دلایل وسیع بودن قاعده هرم سنی در کشورهای در حال توسعه، بالابودن میزان مولید است. نمودار های زیر هرم سنی شهر رشت را برای سال های ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ بر اساس نتایج سرشماری ها نشان می دهد.

بعد خانوار

در سال ۱۳۷۵ میانگین تعداد افراد خانوار در محدوده شهر رشت ۴/۱ نفر بوده است. این میانگین برای کل کشور ۴/۷۷ می باشد. نتیجه مقایسه بعد خانوار رشت با کل کشور، نشان می دهد که به طور متوسط خانوارهای رشت، کم جمعیت تر از خانوارهای کل کشورند. میانگین بعد خانوار در شهر رشت از ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵ تغییر چندانی نداشته و از ۴/۶۷ در سال ۱۳۳۵ ۴/۱ نفر در سال ۱۳۷۵ رسیده است؛ یعنی در این دوره ۴۵ ساله حدود ۰/۵۷ نفر از بعد خانوار کاسته شده است.

مهاجرت

به استناد سرشماری ۱۳۷۵، جمعاً ۷۴۸۶۳ نفر از دیگر نقاط کشور و یا از دیگر مناطق استان گیلان وارد شهر رشت شده اند؛ در این مدت جمعاً ۳۲۹ نفر متولد خارج از کشور وارد این شهر شده اند. از مهاجران وارد شده به شهر رشت که محل اقامت قبلی آنان از نظر تعلق به شهر و روستا در داخل کشور مشخص بوده است، ۷۶/۲ درصد منشاء شهری و بقیه یعنی ۲۳/۸ درصد منشاء روستایی داشته اند.

از نظر توزیع سنی ۶۴/۳ درصد مهاجران در گروه سنی فعالیت یعنی ۱۵-۶۴ ساله و بقیه در گروه سنی زیر ۱۵ سال و بالای ۶۵ سال بوده اند. نسبت جنسی یا تعداد مردان به ۱۰۰ زن مهاجر ساکن شده در شهر رشت در فاصله سال های ۱۳۶۵-۱۳۷۵ حدود ۱۰۵/۱۱ بوده است.

بررسی خصوصیات اقتصادی شهر

الف - شمار نیروی انسانی شهر رشت و تحول آن

طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۷۵، جمعیت شهر رشت ۴۱۷۷۴۸ نفر است که ۲۶/۳۶ درصد از کل جمعیت شهر را شاغلان تشکیل می دهند. شمار شاغلان ده ساله و بیشتر شهر رشت در آبان ماه ۱۳۷۵ برابر ۱۱۰۱۳۶ نفر و در مهرماه ۱۳۶۵ برابر ۷۳۷۰۲ نفر بوده است. بنابراین طی یک دهه ۳۶۴۳۴ نفر بر شمار شاغلان شهر افزوده شده است.

رشد متناظر برای مناطق شهری استان گیلان، ۳/۳۷ درصد در سال بوده است. رشد متوسط جمعیت شهر رشت ۳/۷ درصد است.

همچنین تعداد مهاجران وارد شده به شهر رشت، طبق سرشماری سال ۱۳۷۵ برابر ۷۴۸۶۳ نفر بوده است که ۷۶/۲ درصد منشاء شهری و ۲۳/۸ درصد منشاء روستایی داشته است.

ب- گروه های اصلی فعالیت نیروی انسانی شهر رشت

منظور از گروه های اصلی فعالیت نیروی انسانی، اشتغال شاغلان در بخش های مختلف اقتصادی مثل بخش های کشاورزی، معدن، صنعت و ... است. از ۱۱۰۱۳۶ نفر شاغلان شهر رشت ۲/۰۸ درصد در بخش کشاورزی ۳۳/۶۵ درصد در بخش صنایع و معادن (شامل بخش معادن، صنعت - ساخت، آب و برق و گاز، ساختمان) و مابقی یعنی ۶۲/۶۲ درصد در بخش خدمات، و بقیه در فعالیت های نامشخص و اظهار نشده (۱/۶۵ درصد) مشغول فعالیت بوده اند.

طی یک دهه، ترکیب گروه های اصلی فعالیت دستخوش تغییرات عمیقی شده است. بخش صنعت ۳/۷۹ درصد افزایش یافته و بخش کشاورزی به هزینه بخش خدمات گسترش یافته اند.

این چنین تغییری در ترکیب گروه های اصلی شهر رشت می تواند نشانگر حرکت شهر به سوی اقتصاد صنعتی و کشاورزی باشد. چگونگی پخشایش شاغلان در گروه های عمده شغلی این موضوع را بهتر روشن می کند.

ب- ۱- چگونگی پخشایش شاغلان در گروه های اصلی فعالیت

در سال ۱۳۷۵، گروه صنعت - ساخت با ۲۴۷۹۰ نفر شاغل یا ۲۲/۵ درصد شاغلان شهر، مقام نخست را در گروه صنعت داشته است. در بخش خدمات، خدمات عمومی، اجتماعی و شخصی با ۳۲۰۰۳ نفر شاغل و ۲۹/۰۶ درصد مقام نخست را دارا بوده است. بنابراین نقش غالب اقتصادی شهر رشت با توجه به سنجه تعداد شاغلان نخست در "خدمات عمومی و اجتماعی و شخصی" و سپس در "صنعت - ساخت" می باشد؛ مقام سوم را هم "عمده فروشی و خرده فروشی و..." دارد.

ب ۲- مقایسه چگونگی پراکنش شاغلان شهر رشت با مناطق شهری گیلان

مقایسه چگونگی پراکنش شاغلان شهر رشت با مناطق شهری استان گیلان در سال ۱۳۷۵ نکاتی را آشکار می سازد:

یک- سهم نسبی گروه کش اورزی و ماهیگیری شهر رشت از کل مشاغل ، برابر با ۲/۰۸ می باشد و از پیکره مشابه استانی که سهم آن از مشاغل برابر ۸/۵ درصد است بسیار کمتر می باشد.

دو- سهم نسبی گروه صنعت -ساخت شهر رشت از کل مشاغل برابر است با ۲۲/۵ که این رقم در پیکره مشابه استانی ۱۷/۹ درصد می باشد . این مقایسه نشان دهنده صنعتی بودن شهر رشت نسبت به مناطق شهری استان گیلان می باشد.

سه- در بخش خدمات سهم نسبی شهر رشت به طور مجموع برابر با ۶۲/۶۲ درصد میباشد که این رقم در مناطق شهری استان گیلان برابر با ۶۲/۶۳ درصد است. بدین ترتیب سهم بخش خدمات در شهر رشت اندکی کمتر از مناطق شهری استان گیلان می باشد.

-تحول شاغلان در گروه های اصلی فعالیت طی دهه ۱۳۶۵-۷۵

با توجه به سرشماریهای عمومی نفوس و مسکن سال های ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ به بررسی تحول شاغلان در این دوره می پردازیم.

۱۳۶۵ برابر ۳۶۴۳۴ نفر افزایش یافته است - . شمار شاغلان شهر رشت طی دوره ده ساله ۷۵ بررسی چگونگی پخشایش این تعداد از شاغلان افزایش یافته در گروه های اصلی فعالیت ، نشان می دهد که ۴۱ درصد جذب صنایع و معادن) شامل ۲/۳۵ / درصد شاغلان جدید جذب بخش کشاورزی، مجموعاً ۳۱۵۹ درصد افزایش / و مجموعاً « ۱۷ ساختمان » و « آب و برق و گاز » ، « استخراج معادن » ، « صنعت - ساخت » خدمات مالی « و » حمل و نقل و ارتباطات و انبارداری « ، « عمده فروشی و خرده فروشی » شاغلان جذب شده اند.

جمع بندی

بخشی از جمعیت شهر و شاغلان آن را مهاجران وارد شده تشکیل می دهند که نشان از رونق اقتصادی شهر دارد . حدود ۶۲/۶۲ درصد شاغلان شهر، در بخش خدمات مشغول به فعالیت هستند . طی دهه ۷۵-۱۳۶۵ بخش

صنعت و کشاورزی به هزینه بخش خدمات رشد کرده اند. در بخش خصوصی، گروه شغلی "عمده فروشی و خرده فروشی و..." بیش از سایر گروه های شغلی، شاغلان خود را افزایش داده است. همچنین گروه "خدمات عمومی و اجتماعی و شخصی" بیشترین کاهش را در بین گروه های شغلی داشته است.

بررسی وضع کالبدی شهر

شکل گیری کلی و تاریخی شهر

روند شکل گیری شهر رشت ابتدا از هسته از اولیه در بین رودخانه های گوهر رود و زرجوب باکمی تمایل به شرق آغاز شده و در بین دو رودخانه گسترش یافته است که در ابتدای دوران پهلوی قبل از خیابان کشی های دوران رضاشاهی شهر تمام فاصله بین دو رودخانه اشغال کرده است اما پس از گسترش شهر پس از خیابان کشی های دوره پهلوی اول گسترش شهر در جهات شرقی-غربی (جاده های فومن و لاهیجان) افزایش یافته است که از آن زمان تا کنون شهر رشد و گسترش بدون برنامه ریزی و در تمام جهات گسترش یافته است. (شرکت مهندسی مشاور طرح کاوش، جلد چهارم، ص ۸۴)

کیفیت ابنیه

بر اساس برداشت هایی از ابنیه شهر رشت به طور کلی ۲۱/۶ درصد ساختمان ها، نوساز و کمتر از ۱۰ سال هست که ساخته شده است بیشترین تجمع آنها در شمال شهر است. ساختمان های دارای کیفیت متوسط، از بیشترین تعداد برخوردارند که قریب به ۷۰ درصد ساختمان های شهر را تشکیل می دهند و عمر آنها ۱۰ تا ۲۵ سال می باشد. ساختمان های با عمر بالای ۴۱/۱ درصد از ساختمان های شهر را تشکیل می دهد. (شرکت مهندسی مشاور طرح کاوش، جلد چهارم، ص ۴۰)

کاربری های شهر رشت

در جدول زیر نوع کاربری شهر و سرانه آن به تفصیل نشان داده شده است.

طرح یک شهرسازی

نوع کاربری	مساحت به هکتار	سرانه به مترمربع
بهداشتی و درمانی	۵۲/۹	۰/۹۸
فرهنگی	۳/۷	۰/۰۵
ورزشی	۳۲/۶۶	۰/۶
فضای سبز	۲۴۴/۵	۴/۵
مذهبی	۹/۶	۰/۱۸

(شرکت مهندسی مشاور طرح کاوش، جلد چهارم، ص ۹۱)

تاسیسات و تجهیزات شهری

شبکه ی آب آشامیدنی: در سال ۱۳۸۰ ۷۰ الی ۷۵ درصد جمعیت شهر رشت، تحت پوشش شبکه ی توزیع آب بوده اند.

در سال ۱۳۸۲، تعداد انشعابات آب شهر رشت، ۷۸۴۰۸ انشعاب بوده است. حجم مخازن ذخیره آب آشامیدنی ۷۲۲۷۵ مترمکعب بوده است و حجم آب واره شده به شبکه ی آب آشامیدنی ۴۷۸۲۵ متر مکعب، طول شبکه های توزیع آب آشامیدنی ۱۴۴۴/۱۴ کیلومتر بوده است.

منابع تامین برق: برق شهر رشت از طریق پست های فشار قوی اطراف شهر تامین می شود (پست های ۲۳۰ کیلوولت). خطوط انتقال نیرو، از نیروگاه شبکه ی ۲۳۰ کیلوولت فرستاده می شود و سپس از طریق شبکه ی ۱۳۲ کیلوولت و پست های ۶۳ کیلوولت داخل شهر، تقویت می شود، به سمت شهر رشت می رود.

گاز: شهر رشت به طور صد درصد گازرسانی شده است. در مطالعه ی خطوط انتقال گاز به داخل شهر خطوط انتقال ۲۵۰ پوند است. شبکه ی انتقال گاز بر کمربندی شهر منطبق است. یک شاخه ی دیگر از خطوط ۲۵۰ پوند جاده ی فومن به مرکز شهر پیوسته و سپس منطبق بر خیابان سعدی به میدان گلزار می رسد.

گورستان: شهر رشت در حال حاضر از نظر تامین گورستان مشکلا ندارد، در خارج از شهر، گورستان بزرگی به نام گورستان رضوان احداث گردیده است که دارای امکانات کافی است، اما به دلیل فعالیت گورستان تازه آباد در شهر و قدمت آن، رغبت شهروندان به استفاده از آن بیشتر است.

بازارهای میوه و تره بار: در شهر رشت به منظور رفاه حال شهروندان و دسترسی راحتتر آنها به مایحتاج روزمره، تعدادی بازارهای میوه و تره بار فعالیت دارند. میادین بزرگ تره بار عبارتند از: بازار تره بار در ضلع غربی شهر به طرف جاده فومن، کمربندی مدرس در ضلع شمال شرقی شهر، بازار مرکزی شهر. بازارچه هایی که در غالب بازارچه های محلی فعالیت می کنند عبارتند از: بازارچه ی سعدی، بازارچه ی تختی، بازارچه ی میرزا کوچک خان، بازارچه ی ساغریسازان، بازارچه ی پل زرجوب، بازارچه ی پیرسرا.

در میان بازارهای روز، موفق ترین بازار، بازار روز میرزا کوچک خان در خیابان رازی است.

ترمینال: تعداد تعاونی های مسافری در شهر رشت ۱۴ تعاونی است که محل استقرار همگی آنها، پایانه ی شهر رشت واقع در میدان گیل است.

آتش نشانی: شهر رشت در حال حاضر، ۵ ایستگاه آتش نشانی دارد که در محاسبه سرانه با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفری شهر هر ایستگاه به ۱۰۰ هزار نفر خدمات می رساند.

مدیریت زباله شهر: یکی از معضلات زیست محیطی شهر رشت دفع زباله است. نحوه ی جمع آوری زباله به طریق دستی و مکانیزه است. احداث کارخانه ی کمپوست و روانه شدن حدوداً نیمی از زباله های روزانه به کارخانه ی مذکور، از اقدامات مفیدی است که تا کنون صورت پذیرفته است.

پمپ بنزین: پمپ بنزین از تجهیزات مهم داخل شهر است. در شهر رشت ۱۳ ایستگاه پمپ بنزین فعالیت دارند. پراکنش ایستگاه ها در سطح شهر نسبتاً مناسب است. مکان یابی پمپ بنزین ها در جاده ی انزلی، لاهیجان و فومن نیز مناسب به نظر می رسد.

بررسی معابر شهری

تاریخچه معابر شهر رشت

شبکه معابر شهر رشت در دوره قاجاریه با بهتر شدن روابط ایران و روسیه بهبود یافت اما شکل گیری کامل واستخوان بندی شهر دز دوره پهلوی شکل گرفت که تا امروز باتغییرات واصلاحت کمی حفظ گردید به اضافه اینکه با توجه به نیاز مسیرهای دیگری به آن اضافه شده است ودر سال های اخیر به منظور ارتباط بین محورهای شهر مسیر کمربندی احداث گردید، که محور های فومن، لاهیجان، تهران و انزلی رابه یکدیگر مرتبط می سازد. (شرکت مهندسی مشاور طرح کاوش، جلد دوم، ص ۱۲)

شبکه معابر موجود و وضعیت آن

در این شهر با توجه به دسترسی های ضعیف که در مرکز شهر وجود دارد ضعف اصلی آن پیروی معابر جدید شهر از معابر قدیم آن می باشد، اغلب معابر در زمان تقاطع بایکدیگر به صورت سه راهی پدیدار شده اند برای اصلاح این ساختار بایستی بازگشایی مسیرهای جدید انجام پذیرد، معابر اصلی شهر دارای عرض مناسبی هستند ولی حاشیه برخی از معابر که پیاده رو است، وضعیت نامناسبی دارد و سنگفرش کف آن از بین رفته است یا اجرا نشده است. مهمترین مسئله معابر شهر رشت زهکشی و هدایت آب های سطحی آن می باشد که می توان گفت به هیچ وجه این مسئله برای جمع آوری و هدایت آبهای سطحی کافی و مناسب شهر رشت نیست، آبگرفتگی معابر باتوجه به بارندگی های که در شهر رشت انجام می گیرد امری بدیهی و عادی است که این امر در زمان بارندگی زیاد، باعث

طرح یک شهرسازی

ترافیک سنگین در شهر ، افزایش تعداد تصادفات،مصدود شدن مسیر برای عابران پیاده ودهها مشکل دیگر برای شهر دارد که بایستی برای آن چاره اندیشی کرد.عکس زیر یکی از خیابانهای شهر رشت در زمان بارندگی است.
(شرکت مهندسی مشاور طرح کاوش،جلد کلیات ضوابط و مقررات، ص ۴۰)



فصل دوم :

مطالعات اجتماعی

خصوصیات جمعیتی و ترکیب آن در محله

جمعیت شناسی دانشی است که کاربرد وسیعی در برنامه ریزی های اجتماعی دارد شناخت ویژگی های جمعیتی، مانند تعداد، تراکم، توزیع جغرافیایی، ساختار سنی و جنسی و ترکیب آن، تحولات جمعیت در برنامه ریزی های اقتصادی- اجتماعی از اهمیت خاصی برخوردار است.

مطالعات میدانی در محله ی مورد مطالعه اطلاعات جامع و وسیعی در رابطه با تعداد، ترکیب سنی و جنسی، حرکت و جابه جایی جمعیت در محله را نشان می دهد.

وضع جمعیت در گذشته و حال (مقدار، رشد سالیانه، رشد طبیعی جمعیت)

آمارها نشان می دهد که جمعیت شهر رشت طی دوره ۱۳۳۵-۱۳۸۵ با رشدی معادل ۳/۳۱ درصد در سال افزایش یافته است.

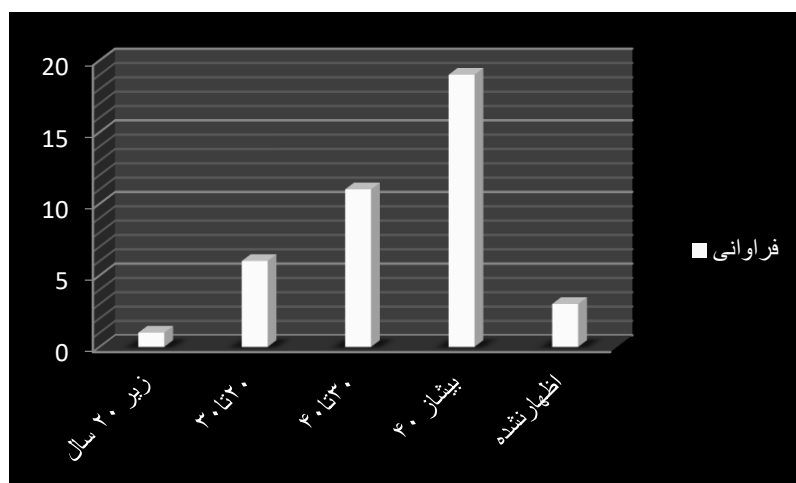
تنها عامل توجیه کننده چنین نرخ رشدی مهاجرپذیری شهر در کنار آن ادغام روستاهای اطراف طی دوره های مختلف در محدوده شهر می باشد. نتایج مطالعات میدانی در محله مورد مطالعه نشان می دهد که جمعیت این محله در وضع موجود حدود ۲۲۷۷ نفر می باشد

گروه های سنی

کشورهای در حال توسعه که در مرحله گذار جمعیتی به سر می برند ساخت سنی در حال انتقال از جوان به سالخوردگی را دارند.

مطالعات میدانی در محله مورد مطالعه، نشان می دهد که ۴۷٪ ساکنین محله را افراد بیشتر از ۴۰ سال تشکیل می دهد، ۱۵٪ ساکنین در سنین ۲۰-۳۰ سال را سپری می کنند. این امر نشان می دهد که الگوی سنی جمعیت در این محله مانند دیگر محلات شهر رشت است و دارای کاهش جمعیت کمتر ۱۵ سال و پایین بودن نسبت باروری را نشان می دهد

طرح یک شهرسازی



جنسیت

معمولاً در هنگام تولد نسبت موالید پسر به موالید دختر ۱۰۵ است و بیانگر این است که در مقابل ۱۰۰ تولد دختر ۱۰۵ تولد پسر وقوع می‌یابد.

مطالعات میدانی در محله مورد مطالعه، نشان می‌دهد که ۵۸٪ از ساکنان محله را مرد و ۴۲٪ را زن تشکیل می‌دهد که نشان دهنده نسبت جنسی در محله مذکور می‌باشد. به نظر می‌رسد که ازدواج در نسبت جنسی محله تاثیر گذاشته است.

جنسیت	فراوانی	درصد
مرد	۲۳	۵۸
زن	۱۷	۴۲
جمع	۴۰	۱۰۰

تاهل	فراوانی	درصد
متاهل	۳۱	۷۴
مجرد	۹	۲۱
اظهار نشده	۲	۵
جمع	۴۰	۱۰۰

بعد خانوار در محله

در سال ۱۳۷۵ میانگین تعداد خانوار در محدوده شهر رشت ۴/۱ نفر بوده است. این میانگین برای کل کشور ۴/۷۷ می باشد. نتیجه مقایسه بعد خانوار رشت با کل کشور نشان می دهد که به طور متوسط خانوارهای رشت، کم جمعیت تر از خانوارهای کل کشور هستند.

اما با توجه به مطالعات میدانی محله مورد مطالعه و پرسشنامه های پاسخ داده شده در این محل و محاسبه بعد خانوار، این مقدار برای محله مورد نظر برابر ۴,۵ می باشد

جمعیت محله مورد مطالعه

با توجه به مطالعات میدانی و همچنین محاسبه بعد خانوار برای محله مورد نظر با توجه به موارد ذکر شده، جمعیت کل محله مورد مطالعه برابر خواهد بود با حاصلضرب تعداد واحد های مسکونی در بعد خانوار. بنابراین خواهیم داشت:

بعد خانوار * تعداد واحدهای مسکونی = جمعیت

۴,۵ * ۵۰۶ = جمعیت

نفر ۲۲۷۶ = جمعیت

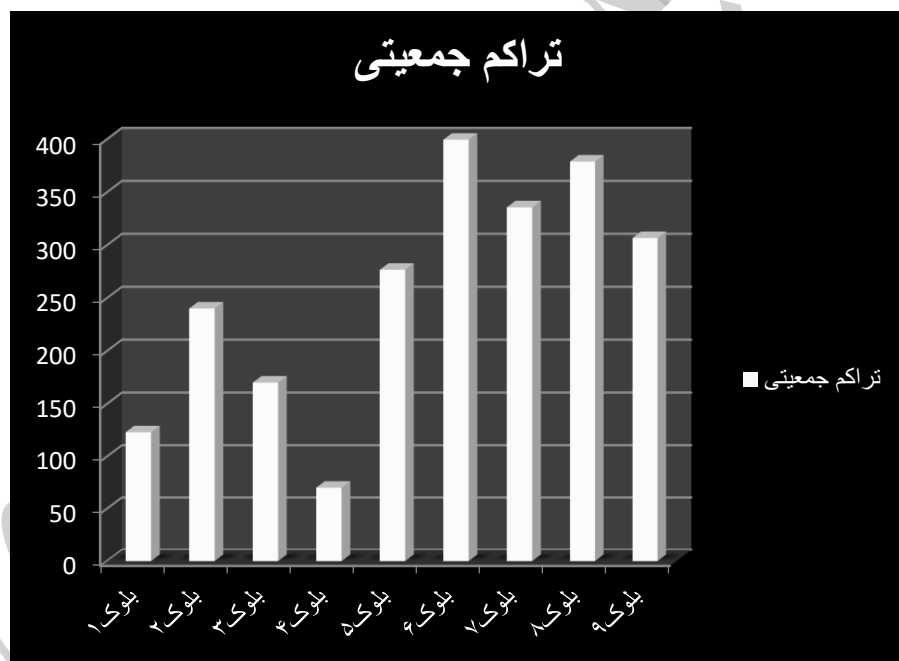
فرمول جمعیت

تراکم جمعیتی در محله مورد مطالعه

با توجه به برداشت های میدانی، محله مورد مطالعه شامل ۹ بلوک می باشد که با توجه به مشخص بودن تعداد واحد های مسکونی در هر بلوک و بعد خانوار در محله جمعیت هر بلوک را محاسبه کرده ایم از طرفی با محاسبه مساحت هر بلوک، توانسته ایم تراکم جمعیتی هر بلوک را محاسبه کنیم و تراکم جمعیتی میانگین کل بلوک ها ۲۵۶ نفر در هکتار بوده است.

طرح یک شهرسازی

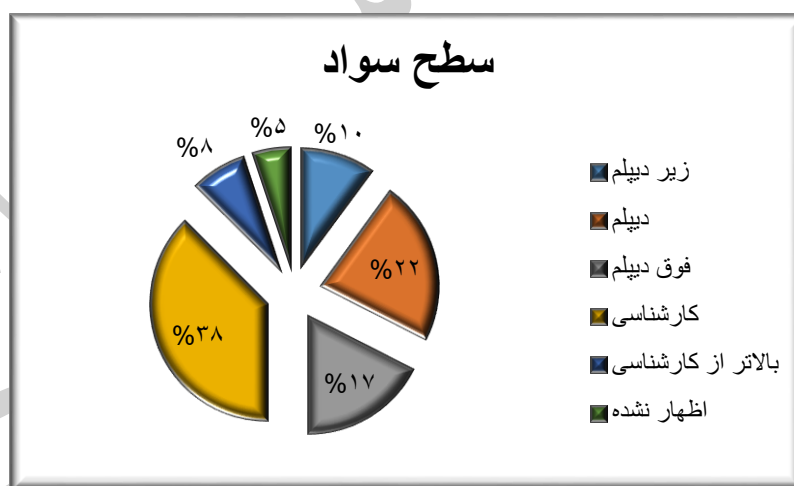
تراکم	مساحت	جمعیت	بعد خانوار	تعداد واحدها	بلوک
۱۲۳	۷۳۰	۹	۴,۵	۲	بلوک ۱
۲۴۰	۷۳۰۴	۱۷۶	۴,۵	۳۹	بلوک ۲
۱۷۰	۳۱۹۸۲	۵۴۵	۴,۵	۱۲۱	بلوک ۳
۷۰	۸۹۶۸	۶۳	۴,۵	۱۴	بلوک ۴
۲۷۷	۲۸۹۳۲	۸۰۱	۴,۵	۱۷۸	بلوک ۵
۴۰۰	۴۲۷۸	۱۷۱	۴,۵	۳۸	بلوک ۶
۳۳۶	۳۸۸۶	۱۳۱	۴,۵	۲۹	بلوک ۷
۳۷۹	۵۵۷۹	۲۱۲	۴,۵	۴۷	بلوک ۸
۳۰۷	۵۵۷۳	۱۷۱	۴,۵	۳۸	بلوک ۹



سطح سواد

میزان باسوادی در شهر رشت در سال ۱۳۳۵ برابر ۳۵٪ بود که در سال ۱۳۷۵ به ۸۸/۸٪ رسیده بود. مطالعات میدانی در محله مورد مطالعه، نشان می دهد که ۳۸٪ ساکنین دارای میزان تحصیلات کارشناسی می باشند.

سطح سواد	فراوانی	درصد
زیر دیپلم	۴	۱۰
دیپلم	۹	۲۲
فوق دیپلم	۷	۱۷
کارشناسی	۱۵	۳۸
بالا تر از	از	
کارشناسی	۳	۸
اظهار نشده	۲	۵



خصوصیات اجتماعی و فرهنگی حاکم بر محله

شهر رشت از مجموعه محلات متجانس و همگنی تشکیل شده است که بر اساس روابط ، مناسبات و وابستگی های قومی و مذهبی ساکنان شکل یافته است .

بررسی های میدانی در محله ی مورد مطالعه نشان می دهد که مردم این محله نیز همانند دیگر محلات رشت ، نسبت به محله خود تعلق خاطر داشته و اغلب انتخاب محله خود برای سکونت را به جهت امنیت محله و بعد از آن به ترتیب دسترسی به کار و کیفیت محله ذکر نموده اند بررسی های میدانی در محله ی مورد مطالعه نشان می دهد که مردم این محله عمدتاً خرید روزانه خود را در داخل محله انجام می دهند

محل خرید روزانه	فراوانی	درصد
عمدتاً داخل محله	۲۹	۷۲
عمدتاً از بازار	۱۱	۲۸
جمع	۴۰	۱۰۰

دلیل انتخاب محله برای اقامت	فراوانی	درصد
دسترسی به کار	۱۱	۲۷
کیفیت محله	۱۰	۲۵
دسترسی به مراکز خدماتی	۴	۱۰
امنیت	۱۵	۳۸
جمع	۴۰	۱۰۰

مسایل اجتماعی موجود

با توجه به جدول فوق که توسط ۴۰ تن از ساکنین محله پاسخ داده شده است ، می توان مشاهده نمود با وجود رخ دادن معضلات و مسایل فوق در سطح محله حجم آن در سطح بالا و مخرب و تنش زا برای اهالی محل نمی باشد.

طرح یک شهرسازی

گویه	دارد	ندارد	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
سرقت و دزدی	۲۴	۱۶	۱۰	۲	۸	۴	-
اعتیاد	۳۶	۴	۶	۶	۱۲	۸	۲
فروش مواد مخدر	۲۴	۱۶	۸	۱۲	-	۲	۲
قاچاق اجناس	۱۶	۲۴	۸	۴	۲	-	۲
مزاحمت افراد ناباب	۳۰	۱۰	۱۰	۴	۸	۶	۲
ضرب و شتم و درگیری	۲۶	۱۴	۱۲	۲	۱۰	۲	-
ازدحام جمعیت و شلوغی	۲۸	۱۲	-	۲	۲۰	۴	۲
نا امنی در شب	۳۴	۶	۱۲	۸	۴	۱۰	-
تکدی گری (گدایی)	۲۸	۱۲	۴	۴	۱۶	۴	-

فصل سوم :

مطالعات اقتصادی

مقدمه

یکی از حوزه های بسیار مهم و قابل بررسی در طرح های جامع و تفصیلی، مطالعات اقتصادی در شرح خدمات این مطالعات است چرا که در کنار کالبد و توسعه فیزیکی شهرها، بخش مهمی از آن چه به عملکردهای پیش بینی شده در طرح های جامع و تفصیلی عینیت می بخشد، فعالیت های اقتصادی است و سرمایه گذاری در شهر و احیاء آن بدون مطالعه ی دقیق مسائل اقتصادی تقریباً امکان ناپذیر است. اصول هر شهر بر پایه اقتصاد آن شهر می باشد اقتصاد در شهر یعنی وجود عواملی که موجب رونق شهر شود عوامای همچون صنایع، مراکز آموزشی و... علاوه بر این اقتصاد شهری به بررسی این موضوع نیز می پردازد که چرا مسکن از دیگر کالاها متفاوت می باشد

در همین راستا در فصل پیش رو تلاش شده است تا به بررسی وضعیت اقتصادی ساکنین محله مورد نظر پرداخته شود و دورنمایی از توانایی اقتصادی و معیشتی اهالی ارایه گردد. ما در این بخش ابتدا به بررسی اوضاع اقتصادی محله و سپس درآمد و هزینه خانوار می پردازیم

مطالعات مذکور، در محله ای واقع در شهرستان رشت (استان گیلان) که به طور تقریبی دارای مساحت ۹,۷ هکتار می باشد و جمعیتی بالغ بر ۲۲۷۷ نفر دارد، صورت گرفته و نتایج در قالب نقشه، نمودار و جداول توصیفی بیان شده است. به این منظور در مرحله مورد نظر ۴۰ پرسشنامه اقتصادی به صورت کاملاً تصادفی توسط ساکنین محله پر شده و پاسخ ها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته اند. از جمله موارد لحاظ شده در پرسشنامه نوع اشتغال میزان درآمد و هزینه خانوار و در محله مورد مطالعه می باشد

اوضاع اقتصادی محل مورد مطالعه

منظور از گروههای اصلی فعالیت نیروی انسانی، اشتغال شاغلان در بخش های مختلف اقتصادی مثل بخش های کشاورزی، معدن، صنعت و خدمات می باشد. نتایج مطالعات میدانی در محله مورد مطالعه نشان می دهد که ۲۷,۵ درصد شاغلین به کار های آزاد مشغول فعالیت بوده اند.

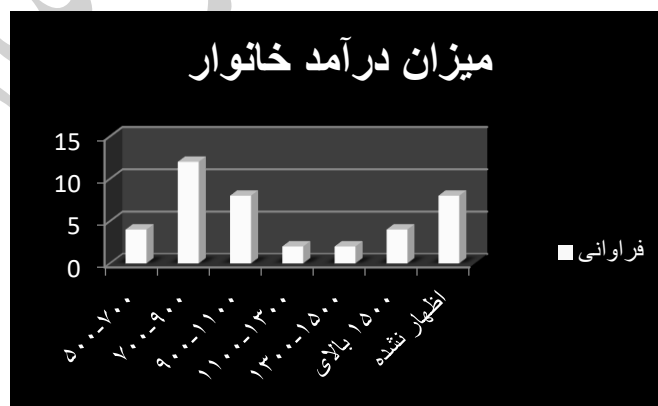
نوع اشتغال	فراوانی	درصد
کارمند خصوصی	۶	۱۵
کارمند دولت	۴	۱۰
آزاد	۱۱	۲۸
حمل و نقل	۸	۲۰
مغازه دار (خرده فروشی)	۵	۱۲
سایر	۶	۱۵

درآمد خانوار

از جمله موارد بسیار تاثیرگذار و کلیدی در سطح اقتصادی یک محله میزان درآمد ساکنین محله می باشد زیرا بخش عمده چرخه اقتصادی محله توسط مشارکت اهالی آن به گردش در می آید و به طبع میزان درآمد هر فرد نقش به سزایی در مشارکت و فعالیت اقتصادی وی دارد از این رو یکی از نخستین موارد لحاظ شده در پرسشنامه میزان درآمد هر خانوار می باشد.

بر اساس نتایج به دست آمده درآمد اهالی از ۵۰۰ هزار تومان شروع شده و تا بالغ بر ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان ادامه می یابد که اکثریت آن ها دارای درآمد ماهیانه ۷۰۰ هزار تا ۹۰۰ هزار تومان می باشند که در سطح متوسطی قرار دارد. البته تعداد زیادی از پاسخ دهندگان از پاسخ به این پرسش خودداری نموده اند.

درآمد	فراوانی	درصد
۵۰۰-۷۰۰	۴	۱۰
۷۰۰-۹۰۰	۱۲	۳۰
۹۰۰-۱۱۰۰	۸	۲۰
۱۱۰۰-۱۳۰۰	۲	۵
۱۳۰۰-۱۵۰۰	۲	۵
۱۵۰۰ بالای	۴	۱۰
اظهار نشده	۸	۲۰



طرح یک شهرسازی

اکثریت خانوارها در این محل دارای درآمد حدوداً ۹۰۰ هزار تومان می باشند هم چنین با دقت در نمودار درمی یابیم که تفاوت درمیزان درآمد ها موجود دارد و همان طور که مشاهده می کنید ستون ها درارتفاعهای مختلفی هستند و می توان اینگونه تعبیر کرد که فاصله طبقاتی از نظر درآمد میان ساکنین محله وجود دارد

هزینه خانوار:

از جمله موارد دیگر مورد بررسی میزان هزینه خانوار می باشد که ارتباط مستقیمی با میزان درآمد دارد. به طبع هرچه میزان درآمد و استطاعت مالی خانواده ای بیشتر باشد قدرت خرید نیز بیشتر بوده و به این ترتیب می توانند مشارکت و تاثیر بیشتری بر چرخه اقتصادی محله خود داشته باشند.

بر اساس نتایج به دست آمده اکثریت اهالی هزینه خود را بیشتر از ۷۰۰ هزار تومان در ماه بیان کرده اند .

هزینه	فراوانی	درصد
۱۵۰-۳۰۰	۲	۵
۳۰۰-۴۵۰	۲	۵
۴۵۰-۶۰۰	۱۰	۲۵
۶۰۰-۷۵۰	۶	۱۵
۷۵۰ به بالا	۱۸	۴۵
اظهار نشده	۲	۵



با مشاهده نمودار هزینه ماهیانه درمی یابیم که هزینه بیشتر مردم حدود بیشتر از ۷۵۰ هزار تومان میباشد.

نتیجه گیری

با توجه به تاثیر به سزایی که شرایط اقتصادی و معیشتی حاکم بر یک فضای شهری بر سیاست گذاری ها و برنامه ریزی های منطقه ای دارد در فصلی که از نظر گذراندید تلاش شد تا به طور مختصر دورنمایی از وضعیت اقتصادی محله مورد مطالعه در زمینه های نوع اشتغال درآمد، قدرت خرید، هزینه های خانوار و نمایش داده شود.

همانطور که پیش تر گفته شد، براساس نتایج به دست آمده از پرسشنامه اقتصادی درآمد اکثریت ساکنین محله حدود ۹۰۰ هزار تومان در ماه می باشد که مبلغ متوسطی است و معیشت اعضای خانوار را تقریباً تامین می کند. البته ۱۰٪ از پاسخ دهندگان دارای درآمد ماهیانه کمتر از ۷۰۰ هزار تومان هستند که این مبلغ به درستی کفاف مخارج آن ها را نداده و لازم است که به این گروه توجه خاص تری مبذول گردد. هم چنین میانگین هزینه ماهیانه اکثریت پاسخ دهندگان حدود ۹۰۰ هزار تومان در ماه می باشد که تفاوت چندانی با میزان درآمد آن ها نداشته و فرصت چندانی را جهت پس انداز و یا سرمایه گذاری و مشارکت اقتصادی برای آن ها فراهم نمی کند. در کل با توجه به مشاهدات و تحقیقات صورت گرفته در محدوده مورد نظر مردم از نظر سطح درآمد و معیشت اقتصادی در سطح نسبتاً قابل قبولی قرار دارند (به جز گروه اندک و پراکنده ای که دارای درآمد بالای ۳ میلیون تومان در ماه هستند و در شرایط اقتصادی بسیار خوبی به سر می برند).

فصل چهارم :

مطالعات کالبدی

مقدمه

در این بخش مطالعات کالبدی محدوده مورد مطالعه بررسی شده که این مطالعات شامل توضیح و بررسی وضع موجود از لحاظ کیفیت، قدمت، نوع کاربری و... ساختمان ها می باشد؛ و همچنین به وضعیت سلسله مراتب راه ها، بافت شهر و مواردی مشابه پرداخته میشود.

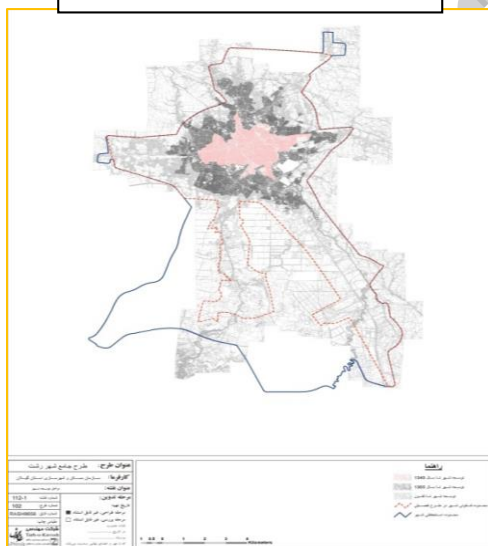
در گزارش پیش رو از برداشت های میدانی استفاده شده و آمار به دست آمده در جداول و نمودار ها مشاهده می گردد.

محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه در مرکز شهر رشت واقع شده است. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد نظر در $16^{\circ}24.80' N$ عرض شمالی و $49^{\circ}35'30.54'' E$ طول شرقی از نصف النهار گرینویچ قرار گرفته است.

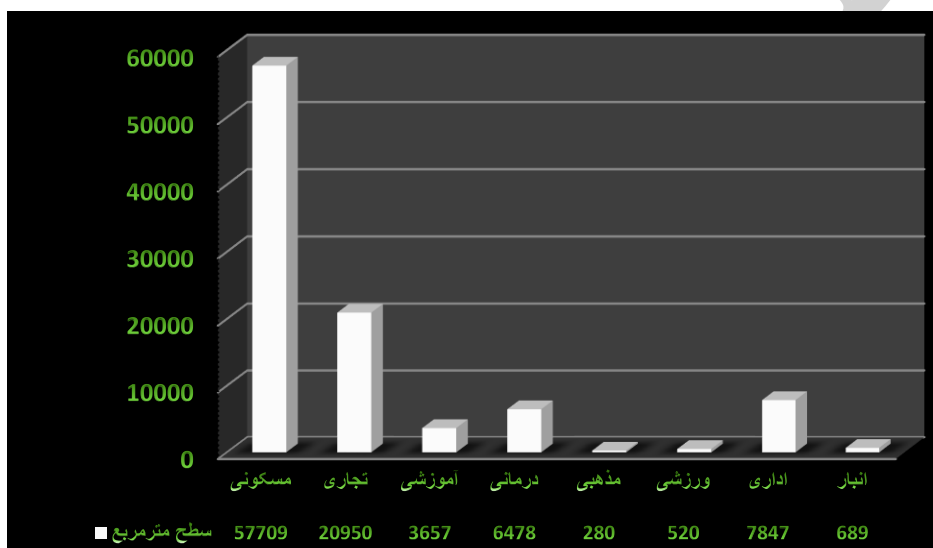
این محدوده شامل سه محور می باشد که محور خیابان انقلاب یکی از اضلاع مثلث را شکل می دهد. که یک محور شرقی _ غربی است. محور دیگر آن خیابان امام خمینی است که از میدان حشمت شروع شده و تا چهار راه میکایل ادامه می یابد. خیابان مطهری نیز همچون خیابان امام خمینی یک محور شمالی _ جنوبی است که از خیابان مطهری شروع شده و تا چهار راه میکایل ادامه می یابد.

فرآیند توسعه شهر رشت



نحوه توزیع کاربری ها وضع موجود

تعریف برنامه ریزی برای کاربری زمین شهری، یعنی ساماندهی مکانی و فضایی فعالیتها و عملکردهای شهری براساس خواستها و نیازهای جامعه شهری. خدماتی همچون آموزشی، فرهنگی، بهداشتی، ورزشی ... جزء کاربری ها محسوب می شوند. کاربری ها عناصری هستند که اگر وجود نداشته باشند توانمندی در ارائه ی خدمات به شدت کاسته شده و نیازها در جهت رفاه شهروندان بی پاسخ می ماند. لذا در هر محله ای به آمار کاربری های موجود و عملکرد آن ها باید توجه داشت.

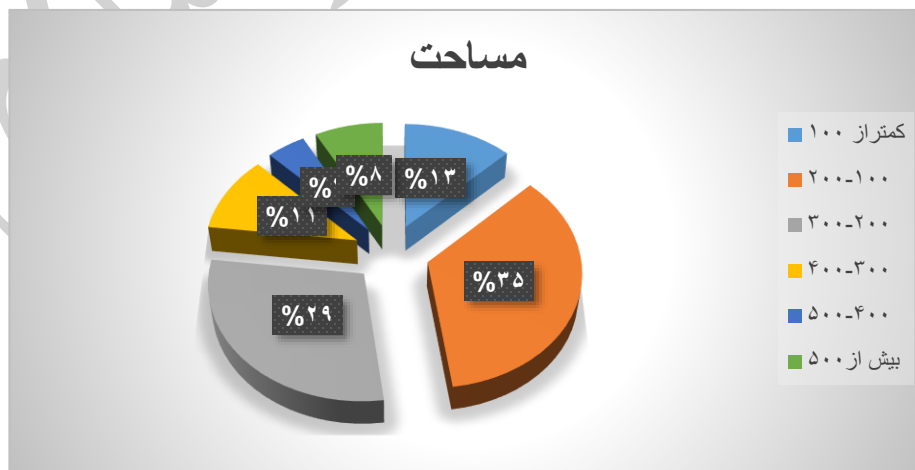


اندازه و مساحت قطعات

مساحت قطعات همانطور که در جدول زیر آمده است بیشتر قطعات مساحتی بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ و ۲۰۰ تا ۳۰۰ آمده است که در حدود ۲۲۸ قطعه را شامل می شود که با توجه به استاندارد تفکیک قطعات زمین در شهر که ۲۰۰ متر مربع می باشد این حدود منطقی بنظر می رسد.

با توجه به اینکه محدوده ی مورد نظر منطقه ای تجاری است وجود قطعات کوچکتر از ۱۰۰ متر نیز دز آن چشمگیر و ملموس است.

کمتر از ۱۰۰	۱۰۰-۲۰۰	۲۰۰-۳۰۰	۳۰۰-۴۰۰	۴۰۰-۵۰۰	بیش از ۵۰۰
۲	۳	۱			
۴	۱۰	۱۳	۲	۱	۲
۱۰	۲۵	۲۸	۱۱	۹	۱۱
۱	۷	۳		۱	۳
۱۱	۴۳	۴۰	۱۱	۱	۸
	۱۳	۵	۲	۱	
۲	۸	۲	۵		۱
۱۰	۹	۸	۲	۱	۱
۵	۷	۳	۵	۲	۲
۴۵	۱۲۵	۱۰۳	۳۸	۱۶	۲۸
۱۳	۳۵	۲۹	۱۱	۴	۸



تعداد طبقات

با توجه به برداشت های میدانی انجام شده در منطقه مورد نظر و نتایج حاصل از برداشت های کالبدی و سرشماری پلاک های ثبتی می توان دریافت که بافت غالب در این منطقه از ساختمان های ۱ تا ۵ طبقه میباشد.

با توجه به جدول و نمودار زیر تعداد ۱۴۲ عدد از ساختمانهای محدوده مورد نظر یک طبقه می باشد که ۴۰ درصد ساختمانهای منطقه را شامل می شود.

در جدول زیر تعداد طبقات در هر بلوک و کل محدوده به صورت درصد و فراوانی نشان داده میشود.

بدون طبقه	یک طبقه	دو طبقه	سه طبقه	چهار طبقه	پنج طبقه	شش طبقه	هفت طبقه	نه طبقه
۱	۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۲	۶	۱۳	۵	۲	۳	۱	۱	۱
۳	۵۲	۱۹	۱۴	۴	۲	۱	۱	۱
۴	۷	۴	۲	۱	۱	۱	۱	۱
۵	۴۵	۲۱	۳۲	۸	۵	۱	۱	۱
۶	۸	۲	۵	۵	۱	۱	۱	۱
۷	۳	۴	۷	۱	۱	۱	۱	۱
۸	۱۱	۵	۸	۴	۲	۱	۱	۱
۹	۱۰	۴	۵	۳	۲	۱	۱	۱
جمع	۱۴۲	۷۶	۷۹	۲۸	۱۷	۳	۱	۱
درصد	۴۰	۲۲	۲۲	۸	۵	۱	۰	۰



تراکم ساختمانی

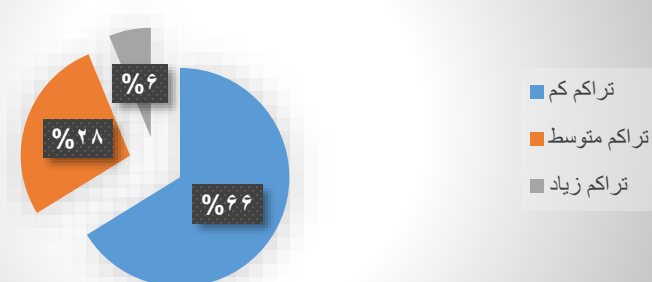
در ادبیات شهرسازی متداول کشور نسبت بین سطح زیر بنای ساختمان به مساحت قطعه زمین را (تراکم ساختمانی) می گویند.

در محدوده ی مورد مطالعه تراکم ساختمانی به دسته های تراکم کم ، تراکم متوسط و تراکم زیاد تقسیم بندی شده اند.

همانطور که در جدول زیر آمده است بالاترین میزان تراکم ساختمانی مربوط به تراکم متوسط است که تعداد ۲۳۵ عدد از قطعات که در حدود ۶۶ درصد از کل قطعات محدوده مورد نظر است را شامل می شود.

تراکم زیاد	تراکم متوسط	تراکم کم
۶	۱۶	۱
۵	۱۱	۲
۲	۲۳	۳
۲	۳	۴
۶	۲۴	۵
۱	۹	۶
۱	۶	۷
۳	۹	۸
۲	۷	۹
۲۲	۹۸	۲۳۵
۶	۲۸	۶۶

تراکم ساختمانی



کیفیت ابنیه

وضعیت عمومی ساختمان از حیث مقاومت ساختاری به چند دسته ی زیر تقسیم بندی می شود :

در حال ساخت: به حالتی گفته می شود که بنا در مراحل ساخت و ساز قرار داشته و قابلیت اسکان را دارا نمیباشد.

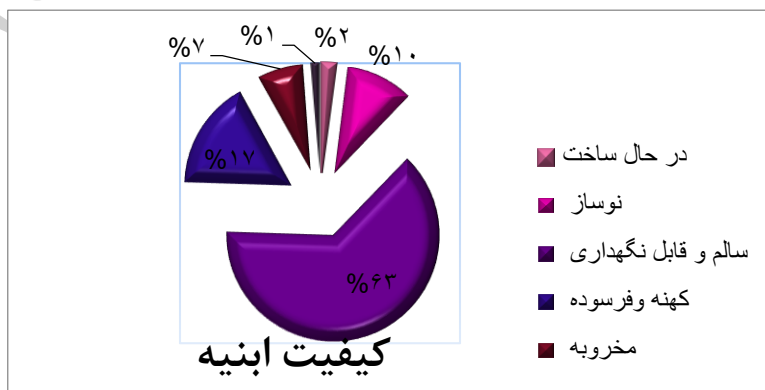
نوساز: نشانگر کیفیتی از بنا بوده که در کمتر از ۵ سال گذشته ساخته شده باشد. در این شرایط بنا از لحاظ استحکام سازه و وضعیت ظاهری مناسب می باشد.

سالم و قابل نگهداری: نشانگر کیفیتی از بنا بوده که از لحاظ مقاومت سازه و سایر عملیات ساختمانی در حد قابل قبول بوده و دارای قابلیت های اسکان می باشد.

کهنه و فرسوده: نشانگر کیفیتی از بنا بوده که از لحاظ مقاومت ساختاری استاندارد های لازم را نداشته و وضعیت قابل قبول جهت اسکان را دارا نمی باشد.

مخروبه: کیفیت بنایی می باشد که ادامه سکونت در آن ممکن نبوده و بلا استفاده می باشد.

همانطور که در شکل زیر آمده است، در محدوده ی مورد مطالعه بیشترین تعداد قطعات در دسته بندی سالم و قابل نگهداری جای دارد و دسته های در حال ساخت و مخروبه ارقام قابل ملاحظه ای ندارند. در محدوده ی مورد مطالعه تعداد قطعات در حال ساخت ۷ عدد نوساز ۳۶ عدد سالم و قابل نگهداری ۲۲۲ عدد کهنه و فرسوده ۵۸ عدد و مخروبه ۲۴ عدد می باشد .



طرح یک شهرسازی

در حال ساخت	نوساز	سالم و قابل نگهداری	کهنه و فرسوده	مخروبه	بایر
بلوک ۱		۶			
بلوک ۲	۱	۲۹	۱		
بلوک ۳	۲	۵۶	۱۶	۱۲	
بلوک ۴	۱	۱۰	۴		
بلوک ۵	۱۳	۶۷	۲۱	۷	۲
بلوک ۶	۱	۱۵	۲	۳	
بلوک ۷	۱	۱۳	۲		۲
بلوک ۸	۱	۱۴	۱۰	۲	
بلوک ۹	۲	۱۲	۲		
جمع	۷	۳۶	۵۸	۲۴	۴
درصد	۲	۱۰	۶۳	۱۷	۷

قدمت ابنیه

در این طبقه بندی ساختمانها از تاریخ احداث بنا در گروه های مختلفی قرار می گیرند بر خلاف کیفیت ابنیه که ما با استفاده از وضعیت ظاهری و شواهد قابل تشخیص بناها را طبقه بندی می کنیم در اینجا دقیقاً تاریخ احداث بنا ملاک عمل قرار می گیرد. در محدوده مورد مطالعه ۴ رده بندی از قدمت ساختمان ها به صورت زیر قابل تفکیک است:

بناها با عمر ۱ تا ۵ سال و ۶ تا ۲۰ سال و بیش از ۲۰ سال و بناهایی واجد ارزش تاریخی. همانطور که در جدول آمده است، در این طبقه بندی بیشترین سال ساخت در حدود ۶-۲۰ سال می باشد که در حدود ۲۴۱ قطعه در این فاصله زمانی ساخته شده اند.

طرح یک شهرسازی

واحد ارزش تاریخی	بیش از ۲۰ سال	۶ تا ۲۰ سال	۱ تا ۵ سال	
بلوک ۱		۶		
بلوک ۲	۶	۱۹	۷	
بلوک ۳	۲۸	۵۶	۱۰	
بلوک ۴	۴	۱۰	۱	
بلوک ۵	۳۳	۶۴	۱۷	
بلوک ۶	۵	۱۵	۱	
بلوک ۷	۱۰	۵	۳	
بلوک ۸	۱	۱۲	۱۴	۴

قدمت ابنیه



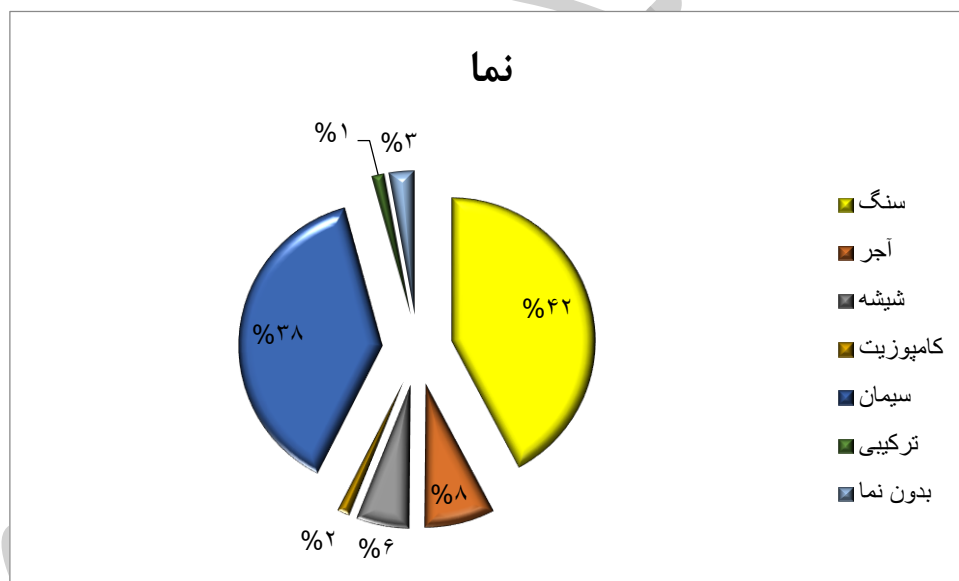
نما ابنیه

با توجه به جدول زیر نما غالب محدوده مورد مطالعه سیمان و سنگ میباشد که ۲۸۶ عدد یعنی چیزی حدود ۸۰ درصد از کل نما ها را شامل می شود. نما کامپوزیت و ترکیبی نیز تنها با اختصاص ۱۰ عدد یعنی حدودا ۳ درصد از کل نماها کمترین نما این محدوده را شامل می شوند.

سنگ	آجر	شیشه	کامپوزیت	سیمان	ترکیبی	بدون نما
بلوک ۱	۴	۱		۱		

طرح یک شهرسازی

بلوک ۲	۱۱	۶	۲	۱۱	۲
بلوک ۳	۴۰	۵	۱۰	۱	۳۶
بلوک ۴	۶	۱		۸	
بلوک ۵	۴۸	۸	۳	۲	۴۹
بلوک ۶	۱۰	۱		۱۰	
بلوک ۷	۹			۱	۴
بلوک ۸	۱۰	۳	۴	۲	۱۱
بلوک ۹	۱۲	۳	۲	۱	۶
جمع	۱۵۰	۲۸	۲۱	۵	۱۳۶
درصد	۴۲	۸	۶	۲	۳۸



سازه ابنیه

ساختار و سازه بنا در برگیرنده اسکلت ساختمان می باشد که بیانگر استحکام و مقاومت بنا در مقابل انواع نیروهای وارده اعم از داخلی و خارجی می باشد.

در این محدوده سازه های به کار گرفته شده به ۲ دسته ی زیر تقسیم شده است:

۱- فلزی و بتنی

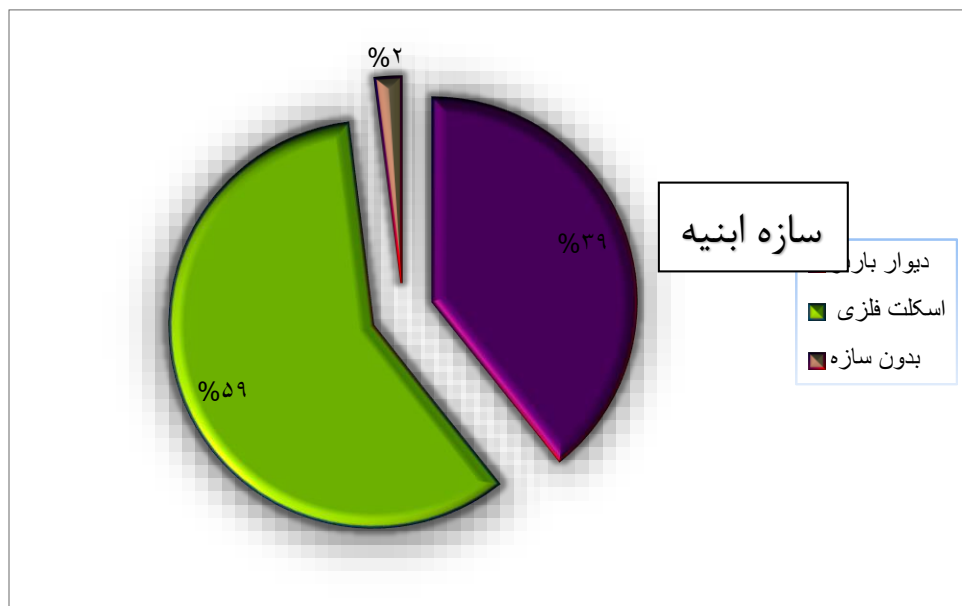
۲- دیوار باربر

سازه فلزی به سازه ای اطلاق می گردد که از مصالح فولاد در بر پا ساختن اسکلت ساختمان استفاده شده است و سازه بتنی به سازه ای گفته می شود که از مصالح بتن با ترکیبات (شن و ماسه و سیمان) ساخته می شود. دیوار باربر نوعی از سازه را در بر میگیرد که بر خلاف فلزی و بتنی دیوارهای پیرامونی بار ساختمان را تحمل میکنند.

با توجه به برداشت های انجام شده از محدوده تعداد قطعات با سازه های فوق در جدول زیر قابل مشاهده می باشد. در این برداشت ۲۰۹ قطعه با سازه های فلزی و بتنی احداث شده و ۱۴۰ قطعه دارای دیوار باربر می باشند.

دیوار باربر	اسکلت	بدون سازه
بلوک ۱	۵	۱
بلوک ۲	۷	۲۵
بلوک ۳	۴۱	۵۱
بلوک ۴	۷	۸
بلوک ۵	۴۸	۶۴
بلوک ۶	۸	۱۳
بلوک ۷	۶	۱۰
بلوک ۸	۱۴	۱۷
بلوک ۹	۴	۲۰
جمع	۱۴۰	۲۰۹
درصد	۳۹	۵۹

طرح یک شهرسازی



سقف ابنیه

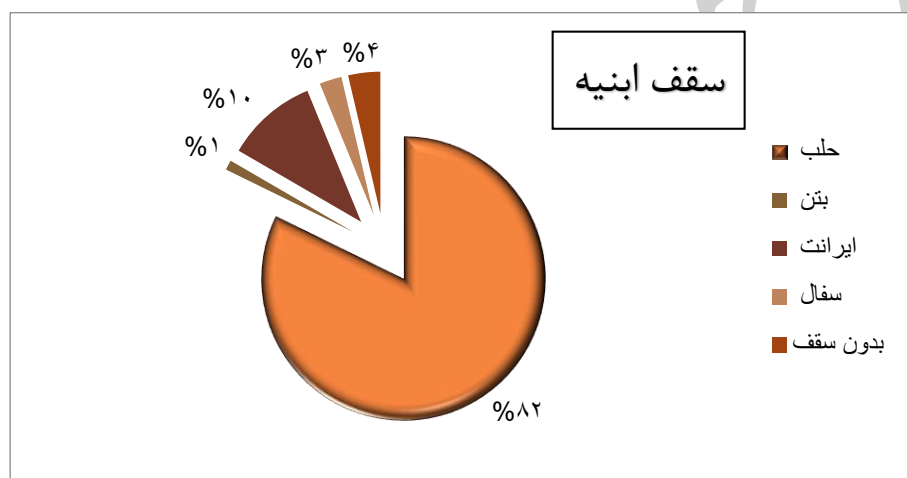
به دلیل شرایط آب و هوایی منطقه شمال ایران و همچنین شهر رشت تقریباً اکثر سقف ها به صورت شیروانی بوده و جنس آنها مصالحی چون ایرانیت، حلب، بتن هستند.

با توجه به منطقه مورد مطالعه و برداشت های میدانی انجام شده، آماری که در جدول پایین آمده، گزارش شده است.

حلب	بتن	ایرانت	سفال	بدون سقف
بلوک ۱	۶			
بلوک ۲	۳۰	۱		۱
بلوک ۳	۸۳	۲	۶	۳

طرح یک شهرسازی

				۱۵	بلوک ۴
۶	۱	۲۳		۸۴	بلوک ۵
		۶	۲	۱۳	بلوک ۶
۳			۱	۱۴	بلوک ۷
		۴	۳	۲۴	بلوک ۸
		۱		۲۳	بلوک ۹
۱۳	۹	۳۷	۴	۲۹۲	جمع
۴	۳	۱۰	۱	۸۲	درصد



سلسله مراتب شبکه معابر محدوده مورد مطالعه

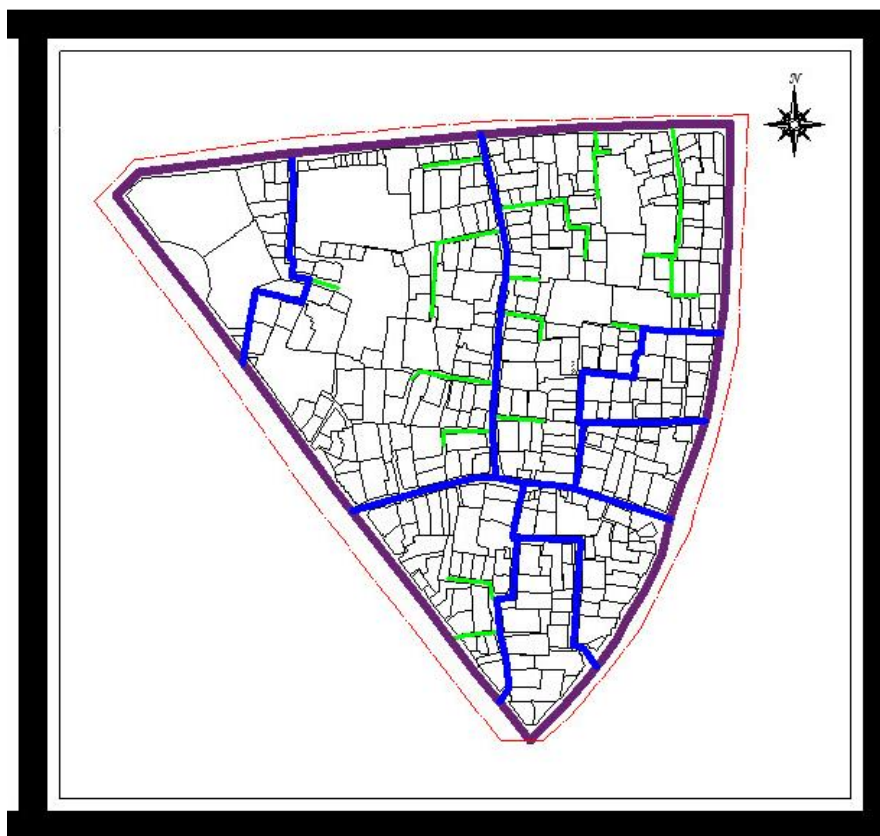
شکل گیری بافت یک شهر بطور مستقیم با شبکه معابر آن ارتباط دارد زیرا عمده فضاهای شهری را خیابان ها و راههای شریانی تشکیل می دهند. تا جاییکه که هر یک از بافتهای شهری با توجه به این شبکه معابر است که شکل می گیرند.

در این محدوده شبکه های ارتباطی به ۳ دسته ی زیر تقسیم می شود :

۱- شبکه راههای اصلی ۲- شبکه جمع و پخش کننده ۳- معابر محلی (بن بست)

شبکه راههای اصلی پیرامون محدوده ی مورد مطالعه را در بر گرفته است که شامل خیابان مطهری ، خیابان انقلاب و خیابان مطهری می باشد. سایر راهها خیابان های جمع و پخش کننده هستند که ترافیک محلات را به

راههای اصلی هدایت می کنند و در آخر معابر محلی (بن بست) می باشند که ارتباط بین واحد های مسکونی را برقرار می سازند و نقش اجتماعی بسیار مهمی را دارا می باشند.



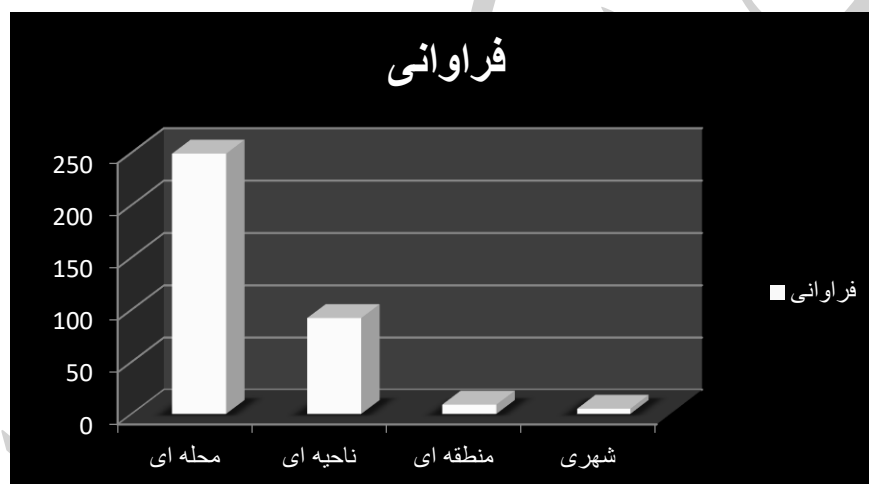
حوزه بندی فعالیت ها

در کل محله مورد مطالعه شاهد ۵ قطعه با کاربری در سطح شهر از جمله دو خوابگاه دخترانه دانشجویی ، محل مراجعات مردمی نماینده مجلس ، اداره کل راه و شهرسازی استان گیلان و اداره ثبت اسناد شهرستان رشت بودیم.

علاوه بر این ۹ قطعه از جمله یک مجتمع تجاری بزرگ ، پارکینگ عمومی ، دو مرکز آموزش عالی ، انبار و ... در سطح منطقه خدمات رسانی می کنند. و اما ۲۶ درصد کل قطعات نیز در سطح ناحیه می باشند که با توجه به

طرح یک شهرسازی

تجلی_ مسکونی بودن و نزدیکی محله به مرکز شهر توجه پذیر است. سایر قطعات نیز در سطح محله می باشند که کاربری های مسکونی و خرد را شامل می شوند.



فصل پنجم :

سرايه ها

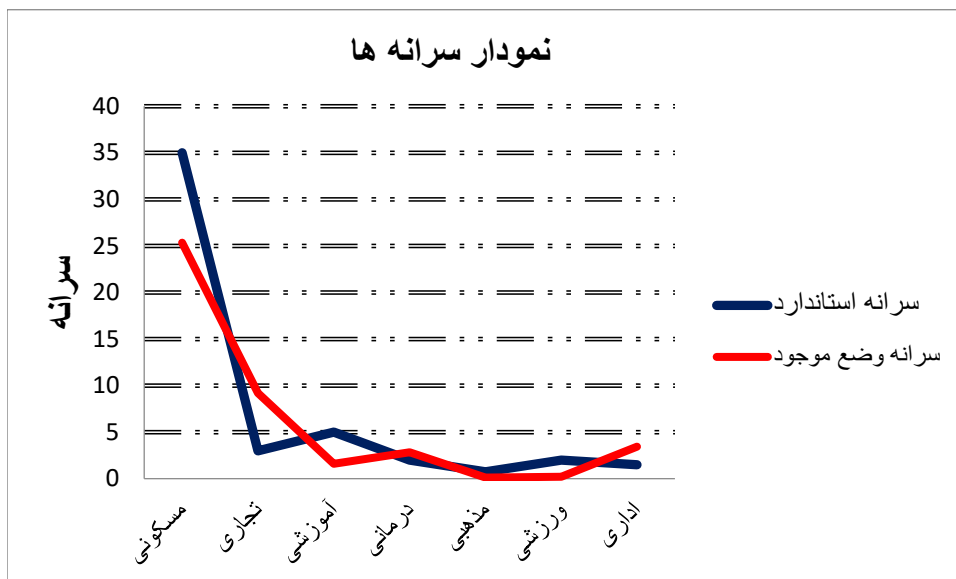
مقدمه

شهر متشکل از کاربری های بسیار متفاوتی است که کیفیت هر یک به نوبه خود می تواند نقش به سزایی در بهبود شرایط زندگی و افزایش رفاه شهروندان داشته باشد. با توجه به اینکه هر یک از افراد ساکن در شهر به کلیه این کاربری ها نیاز داشته و سهمی از آن را دارا هستند لذا در فرآیند برنامه ریزی و توسعه شهری این نکته بسیار حایز اهمیت است که چه سطحی به هر یک از کاربری ها اختصاص داده شده است و سرانه هر کدام از آن ها به ازای نفر بر متر مربع چقدر می باشد، چرا که از طریق محاسبه سرانه می توان کمبود های نقاط مختلف شهری را به دست آورد و در تلاش برای رفع آن ها برآمد. تعیین سرانه ها برای دستیابی به ضابطه ها و معیارهای ملزوم در برنامه ریزی شهری و منطقه ای می باشد.

ارزیابی کمی خدمات (سرانه ها و کمبودها)

الگوی پراکنش کاربری های خدماتی از جمله معیارهایی است که در سنجش کیفیت زیست و سکونت در ناحیه مورد مطالعه نقش بسزایی دارد. بررسی و نظام تحلیلی کاربری های خدماتی در حوزه الگوهای پخشایش و توزیع براساس سرانه خدمات شهری قابل بررسی است. بر اساس نتایج حاصل از مطالعات میدانی صورت گرفته در محله مورد بررسی، کمبودها و ظرفیت های قابل توسعه در سطح محله بیان می گردد و جدول شماره (۱-۶) شامل سرانه های موجود کاربری های مختلف در محله مورد نظر می باشد.

نوع کاربری	وضع موجود	سرانه های استاندارد در طرح های شهری	سطح مورد نیاز (متر مربع)	کمبود سطح (متر مربع)
	سرانه	درصد		
مسکونی	۵۷۷۰۹	۲۵,۳۴	۵۹	۳۵
تجاری	۲۰۹۵۰	۹,۲	۲۲	۳
آموزشی	۳۶۵۷	۱,۶	۲,۴۲	۵
درمانی	۶۴۷۸	۲,۸۴	۷	۲
مذهبی	۲۸۰	۰,۱۲	۰,۲۸	۰,۷۵
ورزشی	۵۲۰	۰,۲۲	۰,۶	۲
اداری	۷۸۴۷	۳,۴۴	۸	۱,۵



مسکونی

مطابق آیین نامه شورای عالی شهرسازی کاربری مسکونی به اراضی اختصاص یافته جهت سکونت اطلاق می شود. همچنین منظور از فضای مسکونی، سکونتگاههای تک واحدی و مجتمع های چند خانواری و آپارتمانی چند واحدی می باشد.

سرانه مسکونی مقدار زمین مسکونی است که به طور متوسط سهم هریک از ساکنان شهر می باشد. مقیاس اندازه گیری سرانه مسکونی نفر بر متر مربع است. با توجه به مطالعات صورت گرفته در محدوده مورد نظر، مساحت مسکونی ۵۷۷۰۹ متر مربع می باشد که با توجه به مساحت کل محدوده، سرانه مسکونی آن ۲۵،۳۴ نفر بر متر مربع است. مطابق مصوبه وزارت مسکن و شهرسازی سرانه مطلوب مسکونی برای شهر رشت برای هر نفر ۳۵ متر مربع می باشد و تفاوت نسبتاً زیادی با سرانه مسکونی موجود در محله مورد نظر دارد و با توجه به اینکه مسکن و فضای سکونت عنصری بسیار مهم جهت تامین رفاه و بهبود زندگی مردم می باشد لذا این سرانه نسبتاً پایین مسکونی می تواند یکی از کمبود های موجود در حوزه مورد مطالعه باشد.

تجاری

یکی از مهمترین عوامل تاثیرگذار در تامین نیازهای شهری فعالیت کاربری های تجاری اعم از کلی فروشی ها و خرده فروشی ها می باشد. کاربری های تجاری را با توجه به شعاع خدمات رسانی و نوع خدمات ارائه کننده می توان به انواع: محله، ناحیه، منطقه، حوزه و شهر و یا روزانه، هفتگی و ماهیانه تقسیم کرد.

در محدوده مورد مطالعه مساحت کلیه قطعات با کاربری تجاری ۲۰۹۵۰ متر مربع می باشد و سرانه آن به طور کلی (روزانه، هفتگی و ماهانه) ۹,۲ نفر بر مربع است. مطابق مصوبه وزارت مسکن و شهرسازی سرانه مطلوب در مجموع ۳ می باشد و ملاحظه می کنیم که این رقم به حد زیادی از سرانه مطلوب بیشتر است. که این مسئله رami توان در نزدیک بودن محله به مرکز شهر و ساختار تجاری کلی آن جستجو کرد

آموزشی

نظام بازشناسی الگوی توزیع و پخشایش خدمات آموزشی، مبتنی بر جمعیت نیازمند تعلیم و آموزش به تفکیک مقاطع آموزشی بر اساس استانداردهای سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور صورت پذیرفته است و مبتنی بر این معیارها تعداد کلاس مورد نیاز در هر مقطع آموزشی در وضع موجود برآورده گردیده و با توجه به افزایش جمعیت دانش آموز در افق طرح، کمبود کلاس در وضع آتی محاسبه و در نهایت میزان اراضی مورد نیاز واحدهای آموزشی در مقاطع مختلف آموزشی برآورد می گردد.

در محدوده مورد مطالعه مساحت کلیه قطعات آموزشی ۳۶۵۷ متر مربع می باشد و سرانه آن به طور کلی ۱,۶ نفر بر مربع است. مطابق مصوبه وزارت مسکن و شهرسازی سرانه مطلوب در مجموع ۵ می باشد و ملاحظه می کنیم که سرانه مطلوب در بخش آموزشی نیز در این محله تامین نشده است و موجب کاهش سطح رفاه عمومی می گردد، بنابراین باید در راستای افزایش آن اقدام نمود

درمانی

کاربری های درمانی نظیر بیمارستان ها و درمانگاه ها، خانه بهداشت و می باشند

در محدوده مورد بررسی، مساحت فضاهای درمانی ۶۴۷۸ مترمربع می باشد و سرانه درمانی موجود ۲,۸۴ نفر بر متر مربع می باشد. با توجه به اینکه سرانه پیشنهادی مطلوب برای کل تاسیسات درمانی ۲ نفر بر متر مربع می باشد لذا سطح فضاهای درمانی در سطح محله به اندازه مطلوب می باشد می تواند در راستای افزایش سطح رفاه به عنوان یک اهرم مثبت به کار آید

ورزشی

فضاهای مختلف ورزشی و بازی در سطح محله و ناحیه، استادیوم ها، سالن های سرپوشیده و ... را شامل می شود.

سرانه پیشنهادی مطلوب برای این فضاها در کشور ما، ۲ متر مربع می باشد ولی سرانه موجود ۰,۲۲، نفر بر متر مربع می باشد که ۵۲۰ مترمربع را به خود اختصاص می دهد. با توجه به نتایج به دست آمده، سرانه موجود بسیار کمتر از سرانه مطلوب پیشنهادی بوده و با توجه به اینکه فضاهای ورزشی بسیار جهت افزایش رفاه و سلامتی ساکنان و به ویژه جوانان حایز اهمیت می باشد و بخش مهمی از اوقات فراغت نوجوانان و جوانان را شامل می شود لذا کمبود فضاهای ورزشی و پایین بودن سرانه آن می تواند مشکلات و کمبود های بسیاری را در این زمینه ایجاد کند

اداری

کلیه واحدهای اداری و خدمات دولتی و غیر دولتی بنیادها و نهادهای انقلابی و نیروی انتظامی هستند. تعداد و نوع ادارات در کشورهای مختلف متفاوت است و از نظر نحوه پراکندگی و نوع واحدهای اداری و حتی شعبات آن ها در سطح شهر با یکدیگر فرق دارد (اسماعیل، شیعہ، مقدمه ای بر برنامه ریزی شهری)

مساحت فضای اداری موجود در محدوده مورد مطالعه ۷۸۴۷ مترمربع بوده و سرانه اداری موجود ۳,۴۴ نفر بر متر مربع می باشد. با توجه به نوع و تعداد ادارات در ایران سرانه اداری پیشنهادی بین ۱,۵ متر مربع زمین می باشد، مشاهده می کنیم که سرانه موجود بیشتر از سرانه مطلوب می باشد که این امر به خاطر وجود دو اداره ثبت اسناد رسمی شهرستان رشت و اداره کل راه و شهرسازی استان گیلان با متراژ زمین بالا در این محله می باشد

مذهبی

برای این اماکن مقدس اگرچه می توان به تعیین سرانه پرداخت ولی موقعیت، تعداد و حدود وسعت آنها معمولاً توسط مردم انتخاب و برگزیده می شود. از نظر شهرسازی برای امکان مذهبی مانند مسجد و حسینیه، باید حداقل از سطح محله سرانه مذهبی را در نظر گرفت

در محله مورد مطالعه شاهد وجود یک مسجد با مساحت ۲۸۰ متر مربع می باشیم که با توجه به جمعیت ساکن در محله سرانه آن ۰,۱۲ نفر بر متر مربع است که از سرانهد استاندارد مذهبی که ۰,۷۵ می باشد کمتر است.