تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه (DUS)

ناصر عظیمی - استادیارگروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد نیشابور
نصرالله مولاپوری - دانشیارگروه جغرافیای انسانی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد رشت
حکمت یاقوتی - کارشناس ارشد شهرسازی-برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
حسن حسینی امینی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

درباره مقاله: ۱۳۸۷/۱۱/۱۵
پذیرش نهایی: ۱۳۸۷/۰۲/۳۰

چکیده
ویژگی‌های خاص جغرافیای منطقه مرکزی گیلان همیشه این تنسیل را در خود داشته که باعث شود مراکز جمعیتی واقع در آن دسترسی ساده و سپر عبور به کوههای خاص و منحصر بفرد به شهر مرکزی و به کمک این داشته باشند. در حال‌کنون این کارآمد برای ارتباط روزانه به شهروندی در نظام شهری گذشته این امکان را داشته که در دسته‌های جمعی کرده آماده کرده است. تجزیه و تحلیل سلسله مراتبی گذشته به نظام شهری روزانه (DUS) تحویل پیدا کند.

E-mail: hekmat_1681@yahoo.com

*۹۱۳۲۱۹۸۸۷۵۵

1- Daily Urban system
به نظر این تحول، مساحتهای روزه‌ای باید گردیده جمعیت روزه‌ای را برای بیشتران جمعیت ثابت آن
شود و همین امریجست کلاس‌هایی می‌تواند رشت را مطرح نموده است. سرطان‌های مجمعیت نشان دهنده
موجود در ایران نشان دهنده بیشتر خود را نشان داده، در این تحقیق سعی شده به گونه‌ای دیگر به شرایط
منحصر به فرد منطقه یا پایه داده شود.

برای انسان رفت و محدوده ای 30 دقیقه ای از اطراف آن به‌عنوان حدود 240 کیلومتر مربع و جمعیت
بین از 12/1 میلیون نفر. 50 درصد این جمعیت از این اراضی گردیده و حدود 30 درصد شهرهای این کشور
درصد جمعیت شهری استان را دارا می‌سازند و در حال حاضر جمعیت زیادی از مسافرحوازی، روزه‌ای در آن جریان
انجام است به عنوان یک منطقه کلان‌شهری بی‌پیشنهاد شده است.

ویژگی‌های کلیدی: نظام شهری سن، نظام شهری روزه‌ای. منطقه مرکزی گیلان.

1. مقدمه

استان گیلان دارای دریای دویخت کامل متفاوت جمله ای که به‌عنوان است "جلقه‌ی
گیلان که بیشتر شهرهای گیلان نیز برقرار تازه کردن بیشتر و در نهایت و صاح این
عینی شیب از بسیار ناچیز است طبیعتی می‌توان گفت که شیب زمین تقریباً در تمام
منطقه جمل آقیان که تازه کردن درصد است." (ظرفی، 1385) شهر رشت تقریباً
در این جمله قرار گرفته است، بطوری که شمال و جنوب آن حدود 245 کیلومتر شرق و
غرب آن حدود 245 کیلومتر صاف و هموار است که به لحاظ رفت و آماد افراد و وسایل
نقلیه شرایط سیاسی‌ای را فراهم کرده است؛ فاصله کم و نه طول‌گرای مسبب شرایط
خاص و منحصر بفردی را یاری این منطقه فراهم کرده است که در طول سالیان گذشته با
رشد کمی و کمی راه‌ها و هم‌چنین افزایش چشمه‌های مسول نقشی مراکز جمعیتی واقع
در این منطقه را دارای فاکتور تدابیری که از سایر گونه‌ای ای انتخابی به هم پیوند
داده است. همین پیوند تجربیات خاصی در یک نظام شهری منطقه ای ایجاد کرده است.
در این مقاله ما کوشش کردی ایم نشان دهیم که این تحول از نظام شهری سنی به نظام
شرهای روزه‌ای (DUS) چگونه انجام شده است. همچنین در برخی این تحول نشان داده
خواهش شد که عملکرد کارکردی شهر رشت در این نظام فراتاز یک شهری مرکزی به‌ود
یک عملکرد کلان‌شهری با ایجاد جزئی قوی رفت و آمیز در پیرامون خود دارا می
باشد.

Daily Urban System
۲- موروری بر ادبیات موضوع
۲-۱. نظام شهری سنتی کربستالری (مکان مرکزی)

بطورکلی نظام شهری "عبارت از جمع‌آوری ای از اشتهای وابسته به هم‌دهره است که

ساختارنظام سکونتگاه‌های شهری دریک تاپیکه، منطقه‌سازی، مرزهای جغرافیایی

آوردن نظام شهری بهم‌پوشانی مجموعه ای کالبدی از سکونتگاه‌های شهری نیست، بلکه

همچنین شامل جنبه‌های ارتباطی بین این سکونتگاه‌های با می‌شود.

(عطیعی، ۱۳۸۱)

در نظام شهری کربستالری با مجموعه مصالح از ازبنا روابطی که درآن شکه

سلسله مراتبی از اطلاع رسانی و مصرف کندگان به دلیل دسترسی آسان‌تر به

مکان‌های مرکزی نزدیکتر ترجیح می‌دهند. به این ترتيب، مکان مرکزی نزدیکی می‌کند

و پس ازکناره‌گیری این مکان نیازهای خود را را می‌کند به سلسله مراتب به

مراقبه می‌نماید. این روابط نظام سنتی مکان مرکزی با سلسله مراتبی از نظر

مرکزی روابطی که در داده‌ای اولیه به نیازهای برتر را به صورت

سلسله مراتبی تامین می‌نماید.

(DAILY URBAN SYSTEM - DUS)

۲-۲. سیستم شهری روزنه (DUS)

نظام شهری روزنه (DUS) (بتواند این را به تجربیات اجتماعی تواصلی)

بی‌فرمانی آن را، شامل توانایی رسیدگی (Bertangolle et al., ۲۰۰۲) که از نظر

اجتماعی – فضایی، با عبارت دیگر عملکردی، با ارتباط روزنه در این شاخص ما

شود (Rykiel, ۲۰۰۲:۳۴۶).

در تجربه هر که در نظام‌های شهری سنتی در تطبیق با نوعی فاصله فضای دوجا

مختل شد. بر مبنای این سیستم شهری تفاوت به نام سیستم

شهری روزنه (DUS) (طبیعتی) که این نشان دهنده است. این سیستم به مهاجرت‌های

و سمت‌های خارجی و داخلی از جمعیتین ایجاد راه‌های

آسفالتی از پرداختن جمعیتین و توییت سیستم حمل و نقل و... پیوند و ارتباطات

قوی مراکز جمعیتی آن‌ها ام از کوچک و بزرگ به هم مرتب ساخته است، آنها را

یک‌چرخه نموده است. به گونه‌ای که تبدیلاً مانند مرکزهای های یک کلان

شهر (بصورت گستره از هم و نه پیوسته) عمل می‌کند. به دنبال دیگر مجموعه ای
این استفاده می‌شود (شکل 1): (Centralized alf - متمرکز) : این تجربه شبیه به سیستم‌های تک مرکزی هستند که در آن‌ها سفرشان صبح زود (روزانه)، به طور برجسته ای به سمت هسته مرکزی شهر، هدایت می‌شوند.

ب - غیر متمرکز (Decentralized) : در این حالت، شاغلین در بخش‌های خود کار می‌کنند در این مورد، حویم‌ها، بسیاری از سفرشان صبح زود (روزانه) را از مرکز شهر دیگر شهرهای حویم جذب می‌کنند.

ج - آمد و شد (سفرروزانه) تک‌طرفی (Cross commuting) : بسیاری از سفرشان حویم، در حویم شهرهای دیگر کار می‌کنند و خیال از سفرشان شهر مرکزی در محل خود کار می‌کنند که نتیجه سطح بالایی از اردوی کاری و جواد دارد. تمرکز‌نشستگی شامل انواع شغلی مشابه می‌باشد و نسبتاً بالایی گزارش‌های هستند (هیجیلی و سپرینگ 1989)، این ساختار به مقدار زیادی با نمونه اصلی منطقه چند مرکزی که شامل اکثریت توسعه مستقل و خودکار داشته است که شاید شبیه به می‌باشد.

د - آمد و شد (سفرروزانه) تبادلی (Exchange commuting) : این سیستم‌ها به طور برجسته ای روابط مختلفی بین حویم و مرکز شهرها نشان می‌دهد. بسیاری از سفرشان حویم شهری در شهر مرکزی کار می‌کنند، حالا که خیال ارسال کننده شهر مرکزی در حویم ها کار می‌کنند در نتیجه سطح خود کاری کم می‌باشد. در این حالت مراکز‌نشستگی، چگونه مناسبی را در اقتصاد منطقه اشغال می‌کنند. (Tim Schwanen, Dieleman, F. Dijst,M. 2003) "و ان درمان عنوان کرده که این اوها به ساختار اقتصادی منطقه مربوط می‌شوند. طبیعتی به خصوصی شما، مثلاً شرقی و جنوبی هلند همیشه به سمت اشغال در کشاورزی سوق داده شده اند.
د. تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه DUS

و درنتیجه سیستم‌های سنتی متمرکزشده در آنجا غالب می‌ماننداما دراندازه‌های تهیه و خدمات و تولیدات مدرن متمرکز و مناطق شهری در واقعی شهری با اکثریات متقارن تریبیچیه ترتوسعه یافته اند.

( Tim Schwanen, Dieleman,F . Dijst,M,( 2003 " )

شکل 1. ساختارهای شهری چند مرکزی و ان درون ( چهار نوع DUS)

3. روش شناسی تحقیق

برای تهیه مواد و اطلاعات مورد نیاز نخست به جمع آوری اطلاعات از محدوده مورد مطالعه برداخته شده است. این مرحله از تحقیق در دو بخش انجام گرفت. بطوریکه در ابتدا اسناد و اطلاعاتی از دستگاه‌ها شهری و غیر شهری و ورودی و خروجی شهری شرکت نظارتی گردید (نقشه 1). هدف از جمع آوری اطلاعات در این اسناد و اطلاعات از دستگاه‌ها بررسی اولیه مسافرت‌های روزانه، محدوده منطقه و همچنین شناخت مسیرهای اصلی رفت و آمد روزانه بوده است. سپس به تهیه بررسی‌های اپیر اساس اهداف تحقیق و صرفه اطلاعات لازم در رابطه با آن اقدام گردیده (جدول 1).
جدول 1. بررسی‌های تحت‌البرق

<table>
<thead>
<tr>
<th>رنگ</th>
<th>سفر روزانه از جهت زمانی و به چه علت آغاز گردید</th>
<th>علت عدم سکونت در مقصد</th>
<th>مقصد سفر روزانه</th>
<th>میدان سفر</th>
<th>تاریخ پرستگری</th>
<th>ردیف</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه 1: موقایت ایستگاهی ورودی و خروجی شهر رشت

4. یافته‌های تحقیق

1-4. معرفی ایستگاه‌های رسی و غیر رسی و غیر رسی: 1-4. میدان ولیعصر. ایستگاه رسی انزلی، خمام، خشگنجوار. (1-1-میدان شهرداری. ایستگاه غیررسی مسیر شماره 1)
تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه DUS - علیپوری و همکاران

4-1-2. پیش آمادگی ایستگاه رسمی پرپزازار، هنده خاله‌نوخاله و (1/1) کوچه خطر

3-1-1. میدان آزادگان ایستگاه رسمی شهرستانی صومعه سراقومن، شفت

3-1-2. ورودی (1/1) کوچه سینما 22 بهمن. ایستگاه غیررسمی مسیر شماره 2

3-1-2. بلوار میرزا کوچک خان ایستگاه رسمی برای فلکه و جیرده و...

3-1-4. خیابان پاسداران ایستگاه رسمی برای سنگر و شافاجی و...

3-1-3. میدان جنوبی بسته لاهیجان. ایستگاه رسمی شهرستانی آستانه، سیاهکل، لاهیجان.لگرودورسر (1/1) - فلکه صیقلان،ایستگاه غیررسمی مسیر شماره 4

3-1-7. خیابان شریعتی. ایستگاه رسمی لاهیجان و لگرود

بعد از شناسایی ایستگاه‌ها و تهیه پرسش‌نامه با مراجعه به ایستگاه‌ها و شناسایی مسافرورانه رشت برای تکمیل پرسش‌نامه‌ها اقدام گردید که در جدول زیر نشان داده شده است.

به‌مرحله دوم برای جمع‌آوری اطلاعات بیشتر درجه‌بندی کردن پرسش‌نامه ها و مشخص تر شدن محدوده کلی DUS به بعضاً از ادارات و شرکت‌ها و بخش‌های مرتبط با سفرهای روزانه که قادر دسترسی نیز‌بودند مراجعه گردید (جدول 2).

جدول 2. نتایج پرسش‌نامه‌های حاصل از مراجعه به ایستگاه‌ها و ادارات

<table>
<thead>
<tr>
<th>شهر</th>
<th>تعداد مسافران روزانه از رشت</th>
<th>مجموع مسافران روزانه قبل از رشت و شهر مورد نظر به کل مجموعه آماری (درصد)</th>
<th>تعداد مسافران روزانه به</th>
<th>نسبت تقریبی مسافران روزانه بین رشت و شهر مورد نظر به کل مجموعه آماری</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ایرانی</td>
<td>20</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>لاهیجان</td>
<td>30</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>فومن</td>
<td>10</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>صومعه</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>سنگر</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>خمام</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>
دبیله جدول ۲. نتایج پرسشنامه‌های حاصل از مراجعه به استفاده‌ها وادارات

<table>
<thead>
<tr>
<th>شهر</th>
<th>رد پرداز</th>
<th>تعداد مسافران روزانه از رشت</th>
<th>تعداد مسافران روزانه بین رشت و شهر</th>
<th>تعداد مسافران روزانه مورد نظر بین شهر و شهر</th>
<th>مجموع مسافران روزانه شهر (درصد)</th>
<th>تعداد تقریبی مسافران روزانه شهر</th>
<th>مجموع (درصد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>شفت</td>
<td>7</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>لنگرود</td>
<td>8</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>ماسال</td>
<td>9</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>سیاهکل</td>
<td>10</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>کیانشهر</td>
<td>11</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>کویله</td>
<td>12</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>کوچساری</td>
<td>13</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>اطاقور</td>
<td>14</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>شلمان</td>
<td>15</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>خسکجع</td>
<td>16</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>ازبوفون</td>
<td>17</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>گوراب پاس</td>
<td>18</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>ضیابر</td>
<td>19</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>قلعه رودخان</td>
<td>20</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>شفاچی</td>
<td>21</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>چوکام</td>
<td>22</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>حسن رود</td>
<td>23</td>
<td>---------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع کل</td>
<td>65</td>
<td>102</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ملاحظه: ۱۳۸۷ – مطالعات میدانی

بدین ترتیب بصورت اولیه هم حدود کلی محدوده DUS مشخص شد و هم دلایل اصلی رفت و آمدگاه روزانه معین گردید.
جدول ۳- جمع بندی دلایل سفرهای روزانه

<table>
<thead>
<tr>
<th>نسبت به کل درصد</th>
<th>تعداد</th>
<th>علت سفر روزانه</th>
<th>رتبه</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>۴۵</td>
<td>لیلی کار</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۴۰</td>
<td>رابطه اداری</td>
<td>۲</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۲۰</td>
<td>تحصیل</td>
<td>۳</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۸</td>
<td>موقتی شغلی پیش‌ر بهتر</td>
<td>۴</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۵۱</td>
<td>جمع تمام موارد</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

مأخوذ - مطالعات میدانی - ۱۲۸۶

در مرحله سوم برای بررسی و تعیین محدوده منطقه DUS از اطلاعات سرشماری سال ۱۳۸۵ بر اساس پرسش مطرح شده از کلیه آبادهای شهرستان‌های استان درابطه با اینکه آیا می‌خواهند اولین سفر را از آبادی خود خود کنند یا مکانی دیگر استفاده گردیدند. در این بررسی هدف کلی این بوده بیشینی آمارهای رسمی جمع اوری شده چه محدوده ای را راهی حوزه توقف پیش‌تر مشترک شان می‌داند. برای این اساس ابادهایی که می‌خواهند اولین سفر را از آبادی خود نمی‌کنند و همچنین شهرهایی که خود را برای اولین سفر را از آبادی خود نمی‌کنند دارای DUS در نظر گرفته شدند.

جدول ۴- آبادهایی که می‌خواهند اولین سفر را از شهر رشت نامی داده کنند

<table>
<thead>
<tr>
<th>شهروندی</th>
<th>دو آباده</th>
<th>دو آباده</th>
<th>دو آباده</th>
<th>دو آباده</th>
<th>دو آباده</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>طالب سه محروم</td>
<td>دسته‌بندی (هوری) درودخانه</td>
<td>دسته‌بندی (چرخنه) درودخانه</td>
<td>دسته‌بندی (در کن سعید) درودخانه</td>
<td>دسته‌بندی (در کن سعید) درودخانه</td>
<td>دسته‌بندی (در کن سعید) درودخانه</td>
</tr>
<tr>
<td>جدول</td>
<td>دوا ردوخ</td>
<td>شهر ملتخب</td>
<td>جوره</td>
<td>علیان</td>
<td>فشتام</td>
</tr>
<tr>
<td>-------</td>
<td>-----------</td>
<td>------------</td>
<td>------</td>
<td>-------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>1386</td>
<td>دهستان چرمان</td>
<td>دردوخان</td>
<td>کشهر</td>
<td>علیان</td>
<td>فشتام</td>
</tr>
</tbody>
</table>

پس از انجام این مرحله از مطالعات میدانی ذهنيت لازم درباره با ماهيت وجودی DUS تحول نظام شهری ودلایل آن همچنین محدوده تقريبي منطقه شكل گرفت. درعرحله چهارم برای تعیین نهایي محدوده و همچنین انجام مطالعات میدانی نهایي تصمیم بر این شد که به نمونه گیری از مكانهای جمعیتی در محدوده تقريبي تعیین شده و از مراحل قبلی برداشته شود تا نقاط مزری منطقه با اطلاعات کامپیوتری
بطوری مرزی DUS، مراحل بررسی، در جمع‌آوری آنلاین اطلاعات از شوراهای اسلامی و همچنین بهبودی ها کمک گرفته شده است. در جدول 5 نتایج حاصل از مراحل حضوری به روش‌های مرزی DUS و در نتیجه گزارش‌ها نمایان شده است.

جدول 5. نتایج حاصل از مراحل حضوری به روش‌های مرزی DUS

<table>
<thead>
<tr>
<th>مسیرهای</th>
<th>فاصله تا رشت (کیلومتر)</th>
<th>تعداد</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>مسیر 1</td>
<td>نرگس‌نآ</td>
<td>31</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>پورشک</td>
<td>38</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارمند</td>
<td>40</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارگر</td>
<td>45</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>معلم</td>
<td>50</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

تعیین گردید. در اینجا لازم به توضیح است که با توجه به وسعت منطقه که قادنتا یک کار در مرکزی را می‌توانید در این مراحل تحقیق یک تحقیق فردی بود، امکان تمام شماری جامعه آماری موجود می‌باشد. در این حساب آمارها این گروهی به بهترین نحو انجام شود که در این راه‌های دیگر در شمال، جنوب و غرب منطقه مورد مطالعه تحقیق گردید و به بهترین روش‌ها به دست آید. در جدول 5 نتایج حاصل از مراحل حضوری به روش‌های مرزی DUS و در نتیجه گزارش‌ها نمایان شده است.
ادامه جدول ۵. نتایج حاصل از مراجعات حضوری به روستاهای مرزی DUS

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح رشت</th>
<th>مسافت روزانه به رشت</th>
<th>فاصله تا</th>
<th>تعداد</th>
<th>شغل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>دهکده شهرستان شکرک</td>
<td>کمتر از ۱۰۰ کیلومتر</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>شغل</td>
</tr>
<tr>
<td>بیدار، بانک و مغازه</td>
<td>تعداد</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>سردار</td>
<td>۲۰</td>
</tr>
<tr>
<td>دار و...</td>
<td>۲۰</td>
<td>سردار</td>
<td>۲۵</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>معدن، باران و...</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۲۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>معلم، کارخانه برق، اشتغال روی سد و...</td>
<td>۴۰</td>
<td>شهرداری</td>
<td>۲۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>اموزش و برپورش، گلاری، بهداری، بیماری و...</td>
<td>۸۰</td>
<td>شهرداری</td>
<td>۵۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>معلم و اشتغال در مرکز بهداشت</td>
<td>۱۲</td>
<td>شهرداری</td>
<td>۷۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از ۷۰ کیلومتر</td>
<td>۱۰</td>
<td>شهرداری</td>
<td>۷۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>سربازداشجوی</td>
<td>۱</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۱۰۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>کارمند بانک</td>
<td>۱</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۶۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>انبار شهرستان استان</td>
<td>۱</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۷۵</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>حسن بکه</td>
<td>۱</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۷۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شهروند</td>
<td>۲</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۷۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>اداری</td>
<td>۶</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۷۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>یک محل سکونتگاههای سناگانی</td>
<td>۵</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۴۵</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>گردنه بالا، بتونر</td>
<td>۵</td>
<td>شهرستان</td>
<td>۵۰</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

مأذج- مطالعات میدانی- ۱۲۸۷
تحقیق ۳. مسیرهای اصلی بررسی و تدقیق محدوده

بحث

DUS، محدوده دقیق

پس از اتمام کلیه مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای در مرحله قبل، نهایتاً محدوده دقیق منطقه DUS بدست آمد که در نقشه ۳ ترسیم گردیده است. نطقشه ۳. محدوده DUS منطقه مرکزی گیلان به مرکزی رشت براساس پرسی‌های میدانی در سال ۱۳۸۶.
محیط ای که در بررسی این مطالعه تحت عنوان DUS نامیده شده در مطالعات دوره دوم استراتژی دراز مدت آمیش سرزمین در سال ۱۳۵۶ که توسط مهندسین مشاور استریس انجام شد با عوامل تقریباً مشابه منطقه شهری سفید رود (نامیده شده است. لذا مقایسه این دو منطقه (نقشه های ۴۴) جالب توجه است. در طرح آمیش سبیان تعیین محدوده منطقه شهری سفید رود به شرح زیر معرفی شده است: "تحديد حدود یک منطقه شهری تا اندامه زیادی جنوب دلخواه دارد. قلمرو این بررسی دشت گیلان است. مساحت این ناحیه تزودی به ۲۲۰ کیلومتر مربع می‌باشد و تقریباً بر تقسیمات کشوری زیر منطقه است: شهرستان رشت، شهرستان بندر پهلوی، دهستان‌های تولم و سومه سرا (از شهرستان صومه سرا)، شهرستان فومن به استثنای دهستان‌های ماسوله و گشت و احمد سرگوراب، شهرستان لاهیجان به استثنای قسمت یکی از بخش‌های دهستان سفیدرود، شهرستان صومه سرا و دهستان شیر جوشت. جنوب مکمل هم بودن و تزودی شهرهای واقع در این ناحیه به‌کدرگر، اجزاء اصلی منطقه شهری را می‌دهد: رشت مرکز اداری، بندر انزلی (پهلوی)، بندر و مرکز جهانگری، فرمان مرکز بندرگاه و لاهیجان مرکز کاری است. "(مهندسین مشاور-ستران) نقشه ۴: محدوده منطقه شهری در طرح آمیش سبیان
## تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه - عقلی و همکاران

**DUS 2-5  جمعیت**

برای بررسی جمعیت و تحولات آن در محدوده DUS، بررسی آن در سه دوره ی سرشماری انجام گردید. بدین ترتیب که در محدوده ثابت بوده است. براساس محاسبات جمعیتی صورت گرفت بطوریکه در جدول 6 آمده است. براساس این آمار در دوره 1365-75 سهم جمعیتی DUS از 70 درصد به 74 درصد افزایش یافت. اما در دوره 1375-85 این سهم اندکی فروکش نمود. ترتیب رشد جمعیت این محدوده نیز در جدول 7 همین نکته راشانی می‌دهد.

جدول 6. تحولات جمعیتی استان و مقایسه آن با منطقه DUS

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>دانشمند</th>
<th>درصد</th>
<th>استان گیلان</th>
<th>DUS منطقه</th>
<th>سال</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>17</td>
<td>55</td>
<td>31</td>
<td>1841</td>
<td>1365</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت شهری</td>
<td>617</td>
<td>79</td>
<td>1733</td>
<td>1364</td>
<td>1365</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت روستایی</td>
<td>833</td>
<td>64</td>
<td>842</td>
<td>617</td>
<td>1365</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت</td>
<td>2449</td>
<td>70</td>
<td>942</td>
<td>1190</td>
<td>1365</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>30</td>
<td>56</td>
<td>1/4</td>
<td>1/11</td>
<td>1375</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت شهری</td>
<td>833</td>
<td>79</td>
<td>1/4</td>
<td>1/11</td>
<td>1375</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت روستایی</td>
<td>853</td>
<td>62</td>
<td>1190</td>
<td>1/11</td>
<td>1375</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت</td>
<td>1586</td>
<td>74</td>
<td>4/34</td>
<td>1/11</td>
<td>1375</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>34</td>
<td>49</td>
<td>1/84</td>
<td>1/84</td>
<td>1385</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت شهری</td>
<td>1/24</td>
<td>80</td>
<td>4/12</td>
<td>1/12</td>
<td>1385</td>
</tr>
<tr>
<td>جمعیت روستایی</td>
<td>578</td>
<td>64</td>
<td>1/51</td>
<td>1/51</td>
<td>1385</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت</td>
<td>777</td>
<td>73</td>
<td>4/22</td>
<td>1/22</td>
<td>1385</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ماد: سرشماری عمومی نفوس مسکن استان گیلان، سالهای 1365-85 - مرکز آمار ایران
جدول ۷. مقایسه تغییرات نرخ رشد جمعیت در منطقه DUS و استان گیلان

<table>
<thead>
<tr>
<th>استان گیلان</th>
<th>DUS منطقه</th>
<th>استان گیلان</th>
<th>DUS منطقه</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>نرخ رشد سالانه جمعیت شهری</td>
<td>784173</td>
<td>نرخ جمعیت شهری دلیل زنگی</td>
<td>781773</td>
</tr>
<tr>
<td>نرخ رشد سالانه جمعیت شهری</td>
<td>0/10</td>
<td>نرخ جمعیت شهری دلیل زنگی</td>
<td>0/13</td>
</tr>
<tr>
<td>نرخ رشد سالانه جمعیت کل</td>
<td>105379</td>
<td>نرخ جمعیت شهری دلیل زنگی</td>
<td>102846</td>
</tr>
<tr>
<td>نرخ رشد سالانه جمعیت کل</td>
<td>0/37</td>
<td>نرخ جمعیت شهری دلیل زنگی</td>
<td>0/48</td>
</tr>
<tr>
<td>سال</td>
<td>1365</td>
<td>سال</td>
<td>1365</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن استان گیلان، سالهای ۱۳۹۵-۵ - مرکز آمار ایران

**DUS-۵-۵. تعیین منحنی های دسترسی همزمان در منطقه DUS**

برای درک بهتر فاصله زمانی دسترسی به شهمکزی در منطقه DUS و بالعکس، نیازمند بررسی فاصله زمانی دسترسی به شهمکزی و بالعکس می باشیم، از این روداده و بررسی نظام شهمکزی روزانه در منطقه DUS به تذکری و فاصله زمانی موجود در منطقه نسبت به مرکزیت رست رداخته شد که برای این مدت کاربراساس محدوده های زمانی ده دقیقه با وسیله نقلیه شخصی، مسیرودون ترافیک و همچنین مبادا مسیرزحمی های شهمکزی دنی راه گرفته شد. نتیجه بدست آمده در نظر هنگامی شده است.

نقشه ۵. منحنی های دسترسی همزمان
4-5. جمعیت درمنحیه‌های دسترسی همزمان
پرسش مهم در این مرحله این بود که چه میزان جمعیت در چه باره زمانی به شهر مرکزی دسترسی دارد؟ برای پاسخ به این پرسش جدول 8 تهیه شد.

جدول 8. محدوده‌های زمانی دسترسی به شهر مرکزی منطقه DUS و جمعیت

<table>
<thead>
<tr>
<th>آندادرسال</th>
<th>جمعیت محدوده‌های زمانی نسبت به جمعیت کل استان (درصد)</th>
<th>جمعیت محدوده‌های زمانی نسبت به جمعیت کل DUS (درصد)</th>
<th>جمعیت دسترسی محدوده‌های زمانی (نفر)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کمتر از 10 دقیقه</td>
<td>24</td>
<td>37</td>
<td>466</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 20 دقیقه</td>
<td>32</td>
<td>51</td>
<td>881</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 30 دقیقه</td>
<td>41</td>
<td>71</td>
<td>1024</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 40 دقیقه</td>
<td>50</td>
<td>75</td>
<td>1293</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 50 دقیقه</td>
<td>59</td>
<td>88</td>
<td>1513</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 60 دقیقه</td>
<td>67</td>
<td>97</td>
<td>1777</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 70 دقیقه</td>
<td>75</td>
<td>99</td>
<td>2084</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 80 دقیقه</td>
<td>83</td>
<td>100</td>
<td>2416</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مورد - مطالعات میدانی - 1288

براساس جدول 8، بیش از یک چهارم جمعیت استان به 20 درصد جمعیت منطقه نیز می‌باشد در این زمان منحنی دسترسی همزمان و بیش از 50 درصد کل جمعیت در منطقه DUS و در منطقه اول و نهایتاً بیش از نیمی از جمعیت کل استان گیلان به DUS در صفحه جمعیت منطقه نیز می‌باشد درنده منحنی اول بستار در جمعیت کل استان از 30 دقیقه ای از شهر رشت قرار گرفته است.

بنابراین صرف نظر از وجود نظام شرایط رویارویان حرکت حاضر می‌باشد که جزییات حداکثر این بخش از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از این منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری روزهای واژگان یا از منطقه کاملاً به توانست و استفاده گیری نظام شهری RUS DUS به دیگر چهارم یا نصف نفر می‌باشد در منحنی های دسترسی چهارта
جمیعت منطقه درودو منحنی آخر، بر پایه شاخص واحدهای اکانت در محدوده های مرکزی DUS، که در زندهی و اکانت‌های مختلف می‌تواند به روش چندگانه در محدوده های مرکزی DUS به‌کارآمدی دسترسی به مراکز منطقه‌ای بستگی خواهد داشت و بهمراه پیشرفت و کاهش تعداد جوانان، به‌طور کلی از این منطقه بیرون می‌رود.

برای بازش نوشته‌ای دریافت، چگونه است گزارش داده‌های زمانی و تغییرات سهم جمعیت در محدوده‌ها های زمانی نشان می‌دهد. بررسی‌های گزارش می‌پذیرد، که در هر ساله های 1395 تا 1398، جمعیت این منطقه به‌طور کلی در سال 1395 درصد در سال 1385 رشد نسبی است. در حالی که در دیگر محدوده‌ها به نمایه‌های جمعیتی کاهش یافته است. این بدان معناست که هر یک از هسته‌های مرکزی DUS با تعداد اکانت‌ها در خود در حال جذب جمعیت می‌باشد.

جدول 9. مقایسه جمعیت هریک از محدوده‌ها در سال‌های 85 تا 85

<table>
<thead>
<tr>
<th>محدوده دسترسی هزینه‌ها</th>
<th>دسترسی 75درصدی</th>
<th>دسترسی 85درصدی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>85 در سال</td>
<td>(نفر)</td>
<td>(نفر)</td>
</tr>
<tr>
<td>642 486</td>
<td>56 656</td>
<td>373 656</td>
</tr>
<tr>
<td>82 028</td>
<td>29 028</td>
<td>231 956</td>
</tr>
<tr>
<td>35 048</td>
<td>18 048</td>
<td>237 144</td>
</tr>
<tr>
<td>48 888</td>
<td>31 888</td>
<td>26 876</td>
</tr>
<tr>
<td>48 722</td>
<td>31 722</td>
<td>24 766</td>
</tr>
<tr>
<td>183 847</td>
<td>178 847</td>
<td>158 695</td>
</tr>
<tr>
<td>31 597</td>
<td>18 597</td>
<td>15 497</td>
</tr>
<tr>
<td>66 666</td>
<td>39 666</td>
<td>13 469</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مکان‌های محاسبات تکنولوژی- 1387
جدول 1. مقایسه تغییرات، نسبت جمعیت هریک از محدوده های زمایی به جمعیت کل منطقه در سال‌های ۶۵ الی ۸۵

<table>
<thead>
<tr>
<th>محدوده (کمتر از ۱۰)</th>
<th>محدوده (۱۰-۳۰)</th>
<th>محدوده (۳۰-۴۰)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>جمعیت محدوده زمایی</td>
<td>جمعیت محدوده زمایی</td>
<td>جمعیت محدوده زمایی</td>
</tr>
<tr>
<td>نسبت به جمعیت کل DUS</td>
<td>نسبت به جمعیت کل DUS</td>
<td>نسبت به جمعیت کل DUS</td>
</tr>
<tr>
<td>در سال ۶۵ (درصد)</td>
<td>در سال ۶۵ (درصد)</td>
<td>در سال ۶۵ (درصد)</td>
</tr>
<tr>
<td>۳۷</td>
<td>۳۱</td>
<td>۲۵</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۴</td>
<td>۱۵</td>
<td>۱۶</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۰</td>
<td>۲۳</td>
<td>۲۳</td>
</tr>
<tr>
<td>۷</td>
<td>۵</td>
<td>۶</td>
</tr>
<tr>
<td>۴</td>
<td>۸</td>
<td>۶</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۵</td>
<td>۱۳</td>
<td>۱۴</td>
</tr>
<tr>
<td>۲</td>
<td>۱۱</td>
<td>۵</td>
</tr>
<tr>
<td>۳</td>
<td>۴</td>
<td>۲</td>
</tr>
<tr>
<td>۳</td>
<td>۴</td>
<td>۲</td>
</tr>
<tr>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مادخ- محاسبات تکرارهایان = ۱۳۸۷

DUS ۵-۵ مساحت و تراکم جمعیت در منطقه
برای پاسخ به این پرسش که مساحت منطقه DUS و تراکم جمعیت آن چگونه است، جدول ۱۱ و ۱۲ تهیه شده است.

جدول ۱۱. محاسبه تقریبی مساحت منطقه DUS و تغییرات تراکم جمعیت در سال ۱۳۸۵

<table>
<thead>
<tr>
<th>تراکم جمعیت (کیلومتر مربع)</th>
<th>جمعیت (سال ۱۳۸۵)</th>
<th>مساحت تقریبی (کیلومتر مربع)</th>
<th>محدوده های زمایی (دقیقه)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>تراکم جمعیت (سال ۱۳۸۵)</td>
<td>۶۴۷</td>
<td>۶۴۷</td>
<td>۳۹۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۸۸</td>
<td>۲۸۸</td>
<td>۲۸۸</td>
<td>۸۳۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۳۵۵</td>
<td>۳۵۵</td>
<td>۳۵۵</td>
<td>۹۷۵</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۱۱</td>
<td>۱۱۱</td>
<td>۱۱۱</td>
<td>۶۲۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۶۴</td>
<td>۱۶۴</td>
<td>۱۶۴</td>
<td>۱۳۵۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۲۴۴</td>
<td>۲۴۴</td>
<td>۲۴۴</td>
<td>۶۷۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۷۶</td>
<td>۱۷۶</td>
<td>۱۷۶</td>
<td>۶۸۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۹۵</td>
<td>۹۵</td>
<td>۹۵</td>
<td>۷۷۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۳۴۴</td>
<td>۳۴۴</td>
<td>۳۴۴</td>
<td>۱۸۷۰</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع کل</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

مادخ- محاسبات تکرارهایان = ۱۳۸۷
جدول 12. محاسبه نسبت مساحت و جمعیت منطقه DUS به استان گیلان

چنانکه مشاهده می‌شود منطقه DUS مساحتي تدزيک به ينج هزار كيلومتر مربع را دارا می‌باشد که با توجه به وسعت کل استان، منطقه DUS وسعت در حدود 37 درصد کل استان را دارا می‌باشد که بيش از یک سوم وسعت استان را شامل می‌شود. اين در حالی است که براساس جمعیت بدست آمده برای منطقه DUS، 27 درصد کل جمعیت استان را در سال 1385 در خود جای داده است که بيش از دو روزوم جمعیت استان است. پس براساس اين آمار منطقه DUS به نسبت استان در واقع دوبرابررسي خود داري جمعیت است.

6. نتیجه‌گیری

مجموع مستندات اين تحقیق بطور شفاف و وجود بديده مسافرتهای روزانه را ناپيدا مي‌کند. در واقع نظام سلسه مراتبی سنتی که براساس سلسه مراتب کرتیسیالی انجام مي‌شود در اثر توسیع شکوه جمل و نقل جاناده و راه‌های آسیفتانه رستایی عملی كاربری خود را از دست داده است زيرا همانطور که در برداشتهای میداني مشخص است بسیاری از مسافرتهای روزانه به رست و شهرها و رستایی های شهرستانهای دیگر صثور مي‌گيرد بدون اينكه نظام سنتي سلسه مراتبی رعایت شود. اين به عنوان عنوان اصلی اين تحول مشهد است افزايش وينشگر راه‌های آسیفتانه و افزایش دسترسي به وسایل نقلیه خصوصي و عمومي در سالهای اخیر است که بركفيت و سهمه مسافرتهای روزانه افزوده است. اين دليل در كنار تجزیه‌اي از امکانات درست زنده نوبت تا نسبت سلسه مراتبی مسافرتهای روزانه را امر اجتناب ناپذيرکرده است و در نتیجه نظام سلسه مراتبی گذشته راغب‌منطقی جلوه مي‌دهد اما نكته قابل تأمل که وجود دارين این است که غلبه مسافرتهای روزانه به رشت در روند فعلی مي‌باشد و به شهر رشت خود می‌گردد که در مطالعات ميداني نيز اين نكته بارها از زبان مستندات مالي شنيده شد. در واقع در
منطقه DUS غالبا شاهد مسافرت‌های روزانه از نوع موقتی هستیم نه به عنوان یک فرایند دائمی، بطوریکه مسافران به دلیل موقعیت مطلوب موجود به این جریان روزانه می‌پیوستند.

در رابطه با عملکرد کلانشهری همانطور که می‌دانیم در ایران بطور رسمی، برای تبدیل شهر به یک کلانشهر تیپ مولفه تعیین کننده، جمعیت بالای یک میلیون نفر است. در رابطه با شهرهای آمارگیری رسمی سال ۱۳۸۵ جمعیتی حدود ۵۵۰ هزارنفر تا بیست و یک کلنشهر دارد. بنابراین این منظر براساس تعاریف موجود نمی‌توان رشد را یک کلانشهر نامید. اما واقعیت این است که رشد به جمعیت ۵۵۰ هزار نفری خود خصوصیات یک کلانشهر را ارائه می‌کند.

اول آنکه این شهر توانسته است یک جریان قوی از رفت و آمدآ در پردازش خود بوجود بیاورد که در این بررسی به اتاترپورده است و مشاهدات روزانه در شهر رشته نیز آن را تایید می‌کند. دوم آنکه در محدوده DUS ۲۴ شهر وجود دارد که مرکزیت این محدوده بدون هیچ تامل یا عهده رشته می‌باشد. جمعیت شهری این محدوده به همراه رشت بیش از یک میلیون نفر می‌باشد. سوم آنکه با محاسبه جمعیت شهری و روستایی منطقه DUS مشخص شد که جمعیتی بیش از ۱.۷ میلیون نفر می‌تواند بطور روزانه به شهر رست دسترسی داشته باشد. بنابراین در مجموع شهرشته با داشتن ورودی‌های فوق می‌تواند خصوصیات یک کلانشهر ارائه نماید. اما چنانچه بخواهیم بحث کلانشهر بودن شهر رشت را براساس تنها مولفه موثری به یعنی جمعیت بالای یک میلیون نفر نسنجیم و بدینم که آیا مسافران روزانه به شهر رشت این جمعیت یک میلیون نفری را کامل می‌کنند یا نه؟ در اینصورت تاکیه مهم وتعیین کننده میزان دقیق جمعیت روزانه شهر رشت است. آیا شهر رشت دارای حدود نیم میلیون مسافر روزانه می‌باشد که این میزان بهمراه جمعیت رسمی آن میزان بیشتری به جمعیت نیروی یک کلانشهرها تشکیل دهد؟ آمار دقیقی از میزان مسافران روزانه به شهرشته درهم‌سازی رسمی وجود ندارد بنابراین تایید این مطلب بصورت رسمی و کارشناسی شده امکان‌پذیر نمی‌باشد. انتخاب براساس نتایج این تحقیق قابل فرض نمی‌باشد. این است که کل جمعیت منطقه DUS رقیم بیش از ۱۷ میلیون نفر بوده است که اگر جمعیت شهر رشت را کسر کنیم رقمی حدود ۱۵/۱ میلیون نفری یک ماند که برای داشتن جمعیت یک میلیون نفری در شهرشته چیزی حدود ۴۰ درصد کل جمعیت
منطقه (به جزئی) به مسافران روزانه شهرنشت باشند! که اگر افراد خارج از منطقه، اشتغال و همچنین بانوانی که غالباً اشتغال رسمی بگونه مورد نظر مانند را کسر کنیم، شاید بیش از انتظار جمعیت شامل منطقه باشد. مسافران شهرنشت باشد تا رقم یک میلیون جمعیت برای شهرنشت حقیقی بدهد. که این امر هرچه تضمینی در نظر نمی‌گیرد.

نهایتاً آنچه قویاً قابل استناد می‌باشد این است که نظام شهری موجود در منطقه، نظام شهری روزانه DUS می‌باشد که با توجه به روند کاهشی و روز نیز نهایتاً به تکمیل می‌باشد. واقع خصوصیات جغرافیایی منطقه به‌همراه امکانات روزافزون سالهای اخیر باعث شده این منطقه از‌کشوروندی متناوب با مناطق مشابه خود را داراست. به‌ праздник عنوان کلانشهر برای شهر رشته به‌روزرسانی قانون فعال در حالت حاضر رشته منطقه به نظر ریسمان مسالمت‌آمیز شهرنشت یک شهرنشتی ۵۰ هزارنفری نمی‌باشد ودرای عملکردی مشترک با منطقه ایپی که نام‌گذاری شده می‌باشد به‌طوریکه نمی‌توان شهرنشت را بصورت جدا و منفک از آن منطقه درنیز گرفت زیرا به‌هر حال جمعیت قابل ملاحظه‌ای که ساکن در آن شهرنشتند از امکاناتی که بهره‌مند پردند.

7. پیشنهاد‌ها

در حقیقت به دلیل نادیده‌گرفتن و عدم توجه به تحویل نظام شهری این منطقه دربرنامه‌های تربیتی و عدم وجود مدیریت واحد برای این منطقه و دروقع نگرش جدایگانه به نواحی مختلف منطقه DUS به‌جای تغییر، پیکارچه که منجر به توزیع نا‌مساسب امکانات و تمرکز آنها در مرکز‌گردیده نظام شهری روزانه در عمل علی‌رغم صورت جرایی موقتی و اجباری کارکرد خود را نشان می‌دهد. در صورتی که اگر کل منطقه به حداکثر هسته مرکزی آن در یک مدیریت یکپارچه و پیوسته و با تخصیص بودجه مناسب آن و نهایتاً توزیع مناسب امکانات در کل آن دیده شود به‌جای پیوستگی که به‌شد بیش از اندازه رشته به لحاظ جمعیت و... به‌تدوین شاهد آن هسته‌ای می‌توانیم از شرایط بالقوه منطقه استفاده کرده و با تقویت مسافرت‌های روزانه کل منطقه را بصورت یک کلانشهر منفصل ویا در حقيقة یک منطقه کلانشهری یک مدیریت واحد و بودجه

* منطقه کلانشهری، معمولاً از ترکیب یک یا چند منظومه شهری با ناحیه بپروانده خوی که از نظر منطقه‌ای است، ماهیت شهری نداشته باشد ویلی از نظر اشتغال و نجات به منظومه شهری یا منظومه‌های شهری وابسته باشد.

Wikipedia, 2005)
تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه DUS - علومی و همکاران

متناسب با آن اداره کنیم تا در واقع از مشکلات و هزینه های گزافی که در آن زده بی طی

رونده فعالی به اجبار باشد پردازش جلوگیری کنیم.

در این رابطه حتی می توانیم برای عملی کردن طرح در ابتدا محدوده ای کوچکتر

را لحاظ کنیم که این اساس می توان با توجه به توضیحات قبلی محدوده شامل سه

منحنی اول (کمتر از 30 دقیقه ) را پیشنهاد کرد که دارای جمعیت بیش از یک میلیون و

دویست هزار نفر (جدول 8) می باشد که این جمعیت 70 درصد جمعیت منطقه و

DUS درصد جمعیت استان را تشکیل می دهد و همچنین 60 درصد شهرهای منطقه

را نیز در دبیرخانه و مساحت آن حدود 2 کیلومتر مربع می باشد که کمتر از 5 درصد

مساحت منطقه DUS است و نیاز منطقه DUS به دنبال جایگزینی کردن یا تایید

بسار کوچکتر در اختیار اداره که می توانیم امکانات و امکانات وظیفه محدود خود را بر

متمرکز کنیم که برنامه ریزی برای آن ساده تر خواهد بود و می توان برای این منطقه

ضوابط و مقررات ویژه ای برای توسعه کالبدی در نظر گرفت . در این اساس ضرایب

مکانی بخش های صنعت و خدمات منطقه دUS 1

جدول 13 ضریب مکانی یا بخشهای صنعت و خدمات در رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>رتبه</th>
<th>شهر</th>
<th>تعداد شاغلین در بخش های کشاورزی</th>
<th>کلیت</th>
<th>تعداد خدمات</th>
<th>کلیت</th>
<th>جمع</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>رشت</td>
<td>2490</td>
<td>375-69</td>
<td>519</td>
<td>493</td>
<td>106429</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>خسخیه</td>
<td>530</td>
<td>242</td>
<td>422</td>
<td>484</td>
<td>15243</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>خمام</td>
<td>159</td>
<td>486</td>
<td>562</td>
<td>495</td>
<td>2175</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>سکر</td>
<td>98</td>
<td>486</td>
<td>562</td>
<td>495</td>
<td>1700</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>کرخه‌فهان</td>
<td>251</td>
<td>562</td>
<td>562</td>
<td>562</td>
<td>780</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>غابت</td>
<td>544</td>
<td>562</td>
<td>562</td>
<td>562</td>
<td>2840</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ماده - محاسبه نگارندگان - 1387

خسخیه و خمام در دUS 1

ضرایب مکانی (در شهر مرکزی) = 0.7

ضرایب مکانی (در مجموعه شهری) = 0.8

ضرایب مکانی (در شهر مرکزی) = 0.7

ضرایب مکانی (در مجموعه شهری) = 0.8

ضرایب مکانی (در شهر مرکزی) = 0.7

ضرایب مکانی (در مجموعه شهری) = 0.8
ضرابی مکانی به‌دست آمده‌شان می‌دهند که اولاً رشته در منطقه 1 از مرکزیت بازگشت این منطقه دارای پیگیری‌های اجتماعی و خدماتی بسیار مناسب‌برد. لذا شرایط اولیه جهت یک منطقه کلانشهری را دار می‌باشد.

در یک طرح تحقیقاتی که توسط مرکز مطالعات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی تحت عنوان ( بررسی مجموعه‌های شهری و تعود شاخص‌های آن) انجام شده، 8 شاخص برای تعیین ضرابی عامل‌کننده منطقه کلانشهری عنوان شده است: "ضرابی عامل‌کننده منطقه کلانشهری معیاری برای ادامه گیری و سنجش دارا بودن ویژگی‌های منطقه کلانشهری است و مقدار آن از محاسبه میانگین امتیاز شاخص‌های 8 گانه عامل‌کننده (شاخص‌های 1 تا 8 و به شرحی که در زیر می‌آید) در محدوده اولیه هر منطقه کلانشهری درست می‌آید:

| شاخص‌های 8 گانه عامل‌کننده منطقه کلانشهری به شرح زیر می‌باشد: | 1- استیگ‌های تلویزیونی با برنامه‌های محلی 2- روزنامه‌ای هفته‌نامه محلی 3- شهر نشینی (نرخ شهرنشینی منطقه) از متوسط نرخ شهرنشینی کشور کمتر باشد. این نرخ در منطقه 1 و همچنین در کشور حدود 68 درصد می‌باشد. 4- خدمات DUS اکثریت منطقه کلانشهری جمع استیت‌شان‌های 8 گانه عامل‌کننده منطقه کلانشهری |}

### جدول

<table>
<thead>
<tr>
<th>ردیف</th>
<th>شهر</th>
<th>تعداد شاغل‌های در بخش های کشاورزی</th>
<th>خدمات</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7</td>
<td>فامی</td>
<td>1283</td>
<td>510</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>370</td>
<td>692</td>
<td>1512</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>موقت</td>
<td>2723</td>
<td>676</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>مرحله</td>
<td>429</td>
<td>425</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>آسیا</td>
<td>1168</td>
<td>580</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>بتنریزی</td>
<td>882</td>
<td>1030</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td></td>
<td>8009</td>
<td>554805</td>
</tr>
</tbody>
</table>
تحول نظام شهری سنتی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه DUS

اطلاعاتی محدود ۵- دانشگاه ۶- خدمات منظم خطوط هوایی ۷- موزه ۸- خدمات تخصصی بیمارستانی

(مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۸۷)

در این طرح برای هر شاخص استوانه ۱۰۰۰ در نظر گرفته شده است و درصورتی که ضریب عملکردی برابر و بیش تر از عدد ۷۵ باشد آن منطقه یک منطقه کلانشهری خواهد بود.

امتناع منطقه DUS ۱ از مجموعه ۸ شاخص منطقه کلانشهری بصورت کامل و برابر با ۱۰۰ می باشد. البته در این طرح تعیین یک منطقه کلانشهری منوط به جمعیت کم میلیون نفری شهر مرکزی شده است که رشته فاقد آن می باشد.

نهاینا می توان با قیمت آن منطقه DUS را که آنرا نیز منطقه ۲ می نامیم به عنوان توسعه های آتی مجموعه شهری که در حال حاضر نیز دارای عملکرد پیوسته با مجموعه شهری است در نظر گرفتیم (نقشه ۴).

نقشه ۶ مناطق DUS ۱ و ۲ براساس طرح پیشنهادی
References (in Persian)