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

ناصر عظیمی - استادیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد تهران مرکز
نصراله مولایی - دانشیار گروه چارچوب‌های انسانی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد رشت
حکمت بقایی - کارشناس ارشد شهرسازی- برنامه ریزی شهری و مناطقی
حسن حسینی امینی - کارشناس ارشد چارچوب‌های شهری و برنامه ریزی شهری

دریافت مقاله: ۱۳۸۷/۱۱/۱۵
پذیرش نهایی: ۱۳۸۹/۰۳/۲۰

چکیده
ویژگی‌های خاص چارچوب‌های منطقه مرکزی گیلان، همیشه این پتانسیل را در خود داشته که باعث شود مراکز جمعیتی واقع در آن دسترسی ساده و سریع وصول به کوه‌های این خاص منحصر بفرد به شهر مرکزی و به یکدیگر داشته باشند. این امر به قدرت شکل‌گیری گروه‌های اجتماعی و اقتصادی کارآمد برای ارتقاء رو به دنیا به شهر مرکزی در نظام شهری گذشته این امکان را می‌نماید که این دو دهه اخیر از استفاده شکل‌گیری و به‌وجود آمدن این امکان را به وجود آورده است.

E-mail: hekmat_1681@yahoo.com

1- Daily Urban system
به دنبال این تحول، مسافرخانه‌های روزانه باعت گردیده جمعیت روزانه رشت بسیار بالاتر گروخته که با تغییر شکل و یکپارچگی م👵یونه منتظر نموده است. این نموده ایده‌های جدیدی که با تعیین موقعیت جدی رشت به عنوان گلاقزش خودش شود، در این تحقیق مسری شده بود که پرسلی با شرایط
منحصر به فرد این منطقه پاسخ داده شود.

برای این اساس رشد و محدوده ای که بیش از ۳۲ میلیون نفر ۵۰ درصد از این اساس اندازه‌گیری گردیده و حدود ۳۰ درصد شهرهای ایتالیا که در صدد جمعیت شهری استان را دارا هستند و در حال حاضر برای جزییات از موسسه‌های روزانه در ان در حال انجام است به عنوان یک منطقه کلانشهری بیشتر به شکل است.

و از اگر کلیدی: نظام شهری سنتی، نظام شهری روزانه، DUS، منطقه مرکزی گیلان.

1. مقدمه

استان گیلان دارای دویخت کامل متغیوت جلگه ای و کوهستانی است "جلگه ی گیلان که بیشتر شهرهای گیلان نیز در آن ظاهر شده اند تقریباً بدون عارضه و چالش است.

پیشنهادی این سیستم چهارگانه زوست اپتیمیستیک را توان گرفته که شیب زمین تقریباً در مرطوب جغرافیایی جلگه ای گیلان کم رازیک درصد است." (نظریه، ۱۳۸۵) شهر رشت تقریباً در این جلگه قرار گرفته است، بطوری که جنوب و شمال آن حدود ۴۵ کیلومتر شرق و غرب آن حدود ۴۵ کیلومتر صاف و هموار است که به لحاظ رفت و آمد افراد و وسایل
نقل در این ناحیه دابلسی کم و نپیوگرفته مسابقه اه که شامل شرایط

خاص و منحصر بفردی را برای این منطقه فراهم کرده است که در طول سالیان گذشته با
رشد کمی و کمیته راه‌های و همچنین افزایش جمعیت و توسعه، مراکز جمعیتی واقع
در این منطقه را در این فرآیند تدریجی یکپارچه سازی به گونه ای استثنایی به هم پیوند
داده است. همین پیرامون تحولات و تغییرات در نظام شهری منطقه‌های ایجاد گردیده است.

در این مقاله ما کوشش کرده ایم نشان دهیم که این تحول از نظام شهری سنتی به نظام
شهری روزانه (DUS) چگونه انجام شده است. همچنین در پروان این تحول نشان داده
خواهد شد. که عملکردهای کارکرده شهر رشت در این نظام فراورش یک شهر هستی بوده و
یک عملکرد کلانشهری با اجبار جدید قوی رفت و آمدی در پیرامون خود دارا می
باشد.

Daily Urban System
۲- موروری بر ادبیات موضوع

۲-۱. نظام شهری سنتی کریستالاری (مکان مرکزی)

بتورکلی نظام شهری "عیارت از جمع‌های ای از شهری های وابسته به هم‌دیگر است که
ساختارنگاه سیستم‌های شهری دریک ناحیه، منطقه سرزمینی و جهان رایدی
آوردن نظام شهری ته‌هم‌بین نیزهای مجموعه ای که به دست ساختارنگاه‌های شهری نیست. بلکه
همچنین شامل چرخ‌های از فراوداک‌ها به‌یک سیستم‌های شهری می‌شود." (عمیمی، ۱۳۸۱)

در نظام سنتی کریستالاری با مجموعه و ظرفیت از شهرها رویوهدنی که در آن شبهن
سیستم مرتبی از شهرها موجود است و مصرف کنندگان به دلیل دسترسی آسان‌تری
مکان‌های مرکزی نزدیکتر ترجیح می‌دهند ابتدا به مکان مرکزی نزدیکی مراکز کنند
و پس از آنکه نیازند در آن مکان نیازهای خود را بیشتر کنند به سیستم مرتبی بعده
مراکز می‌نمایند. از این رو در نظام سنتی مکان مرکزی با سیستم مرتبی از کنکاهای
مرکزی رویوهدنی که هرکدام به خصی از نیازهای اولیه تا نیازهای بیشتر را به صورت
سیستم مرتبی تامین می‌کند.

(DAILY URBAN SYSTEM)

۲-۲. سیستم شهری روزانه (DUS)

نظام شهری روزانه (DUS) محدوده گسترده‌ای شامل شهر مرکزی و توابعی
پیرامون آن را شامل می‌کند (Bertangolli et al., ۲۰۰۲).

در تجربه هایی که در نظام‌های شهری سنتی در تطبیق با توسعه یافته‌ی فضای درجوم
مختلف بروزکرده است در عرض جوامع، نوعی سیستم شهری متفاوت به نام سیستم
شهری روزانه (DUS) به‌ şekل‌رسید (Rykiel, ۲۰۰۲). در این سیستم، مراکزی که به دلیل
خانواده، انتخاب می‌شود و در آن خیبر از نظام سیستم مرتبی نیست. در باربری
ظهور من که به دلیل خاص جغرافیایی و عوامل دیگری ازجمله ایجاد راههای
امکانی بین مراکز مختلف جمعیت و وقوف سیستم حمل و نقل و پیوند ارتباطات
 coloured گسته از هم و به یکدیگر به بدنی دیگر سیستم‌های شهری (بورضا مانند مراکزهای های یک کلان شهر)
از شرایط و روش‌های مختلف به‌هم می‌باشد که با هم عمل می‌کند و این امر با
بدانوست که دیدن آنها به صورت مستقل امکان پذیر نیست و آنها مجموعه‌ای هستند که
باهم با هم یکنواختی می‌شود تا برتری‌ها به آنها در واقعیتی در جریان است تطبیق
دشته باشد. "(وان درن لان 1998) کمک با ارزشی به طبقه بندي
می‌باشد.
می‌توان از نظر ساختار فرهنگی شهری چندرکنکاری ارائه‌داده است. اوگن لهف
رادیکال: "می‌توان گفت درآمدها سفر از فرهنگیشهری چند مرکزی و
حومه شهری شهر مرکزی هدایت، می‌شود. دیزاین می‌توان گفت در آمدها شهر مرکزی به
شهر مرکزی حومه هدایت می‌شود.

این امتیاز برای تعیین چهار نوع استفاده می‌شود (شکل 1):
الف - متمرکز (Centralized):
این نواحی شیبی به سپاسی‌های چند مرکزی
هستند که در آنها سفرهای صبح نتیجه یا به طور مستقیم ای به سمت هسته
مرکزی شهر، هدایت می‌شود.

ب - غیرمتمرکز (Decentralized): در این حالت، شاغل‌منش در بخش‌های
حومه‌ای کار می‌کنند در این مورد، حومه‌ها بسیاری از امکانات صبح
زودروزنه را از مرکزهای دیگر شهرهای حومه جذب می‌کنند.

ج - آمد و شد (سفرهایه) تفاوتی (Cross commuting):
بسیاری از
سامانه‌های حومه، در این شهرهای دیگر کاری کنند و در خیلی از امکانات
شهری مکمل خود کاری کننده ترتیب سطح بالایی از خود کاری و جو
دار. و سایر شرکتگزاری هم از انتخاب شغلی مشابهی می‌باشد و نسبتاً قابل جایگزینی
بوده‌ند(هیگلیا و ساری 1989). این استفاده‌ها مقدار زیادی با نمونه اصلی منطقه
چند مرکزی، که شامل اشکال توسعه مستقل و خودکفا هستند، مشابه می‌باشد.

د - آمد و شد (سفرهایه) تبدیلی (Exchange commuting):
بسیاری بطور مستقل ایی، روابط بالت وگاهی بین حومه و مرکزها نشان می‌دهد.
بسیاری از سفرهای حومه هر شهری مرکزی کاری کننده، در خیلی از امکانات
شهری مرکزی در این شهری کاری کننده، در نتیجه، سطح خود کاری کم می‌باشد. در این
حالات مرکزنشستگی، یا دیگر مناسبی را در اقتصاد منطقه اشغال می‌کنند.

"(شانومن دیلیمان، دیلیمان، م. دیجست.2003)"
وان درن لان عنوان
کرد. که این امر به نظر اقتصادی منطقهی مربوط می‌شود. در این پژوهش به شرح
شاملی، شرقی و جنوبی هنگام نمایش به سمت اشغال در کشاورزی سوق داده شده اند.
ودرنیته سیستم‌های سنتی متمرکزشده در آنجا غالباً می‌ماننداما دردناسته‌هاند
اشتغال بی‌شتردربخشهای مربوط به خدمات و تولیدات مدرن متمرکزاست و مناطق
شهری درنواحی شهری با الگوهای متفاوت تروپیچیده ترتیب‌هایی اند.

\[ \text{(Tim Schwanen, Dieleman, F. Dijst, M., (2003 "} \]

شکل ۱: ساختارهای شهری چند مرکزی و ان دیر لان (چهار نوع (DUS

\[ \text{3. روش شناختی تحقیق} \]

برای تهیه موارد و اطلاعات مورد نیاز نخست به جمع آوری آمار و اطلاعات از محدوده
مورد مطالعه پرداخته شده است. این مرحله از تحقیق در دو بخش انجام گرفت
بطوریکه در ابتدا ابستگی‌های نسبی و غیر نسبی ورودی و خروجی شهر را شناسایی
گردید (نقشه ۱). هدف از جمع آوری اطلاعات در این ابستگی‌ها بررسی اولیه
مسافرت‌های روزانه به منطقه و همچنین شناخت اصولی رفت و آمد
روزه‌های بوده است. سپس به تهیه بررسی‌های ای بر اساس اهداف تحقیق و صرفه اطلاعات
لازم در رابطه با آن اقدام گردید (جدول ۱).
جدول 1: پرسشنامه

<table>
<thead>
<tr>
<th>ردیف</th>
<th>تاریخ پرسشگری</th>
<th>میدان سفر روزانه</th>
<th>علت سفر</th>
<th>مقصد سفر</th>
<th>علت عدم سکونت در واحدهای اقامتی</th>
<th>سفر روزانه از جهت و علت اقامت</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه 1: موقعیت ایستگاه‌های ورودی و خروجی شهر رشت

4. یافته‌های تحقیق

1- معرفی ایستگاه‌های رسمی و غیر رسمی و غیر رسمی: 4-1. میدان ولیعصر. ایستگاه رسمی انزلي، خمام، خشکبیچار. ( 1/1 میدان شهیداری. ایستگاه غیررسمی مسیر شماره 1)
جدول 2. نتایج پرسشنامه‌های حاصل از رعایت‌های به ایستگاه‌ها و ادارات

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرکت‌های ترغیبی</th>
<th>مجموع مسافران روزانه شهر مورد نظر به کل مجموعه آماری (درصد)</th>
<th>تعداد مسافران روزانه بین رشت و شهر مورد نظر</th>
<th>تعداد مسافران روزانه از رشت</th>
<th>شهر</th>
<th>علی‌گروه‌ها</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ایرانی</td>
<td>10</td>
<td>20</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>لاهمجان</td>
<td>10</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>فومن</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>صومه</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>سرا</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>سنگر</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>خمام</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
دبیله جدول ۲. نتایج پرسشنامه‌های حاصل از مراجعه به استگاه‌ها و واداران

<table>
<thead>
<tr>
<th>رد</th>
<th>شهر</th>
<th>شماره مشتری</th>
<th>تعداد مشتریان روزانه از رشت</th>
<th>تعداد مشتریان روزانه به رشت</th>
<th>مجموع مشتریان روزانه مورد نظر</th>
<th>مجموع مشتریان روزانه مورد نظر (درصد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱</td>
<td>شفت</td>
<td>۷</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۲</td>
<td>لندوون</td>
<td>۸</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۳</td>
<td>مسال</td>
<td>۹</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۴</td>
<td>سیامک</td>
<td>۱۰</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۵</td>
<td>کیاشهر</td>
<td>۱۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۶</td>
<td>کومله</td>
<td>۱۲</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۷</td>
<td>کوچجفان</td>
<td>۱۳</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۸</td>
<td>اطاقور</td>
<td>۱۴</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۹</td>
<td>شلمان</td>
<td>۱۵</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۰</td>
<td>خسکبیار</td>
<td>۱۶</td>
<td>چارون</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۱</td>
<td>شیرازیم</td>
<td>۱۷</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۲</td>
<td>گروه پس</td>
<td>۱۸</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳</td>
<td>خیابان</td>
<td>۱۹</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۴</td>
<td>قلعه</td>
<td>۲۰</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۵</td>
<td>رودخان</td>
<td>۲۱</td>
<td>چافاجی</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۶</td>
<td>چوکری</td>
<td>۲۲</td>
<td>چنینی</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۷</td>
<td>حسن‌رود</td>
<td>۲۳</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۸</td>
<td>جمع کل</td>
<td>۵۱</td>
<td>۱۰۲</td>
<td>۴۵</td>
<td>۴۵</td>
<td>۴۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ملاحظه: مطالعات میدانی - ۱۳۸۷

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>رده</th>
<th>تعداد</th>
<th>علت سفر روزانه</th>
<th>نسبت به کل درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>نیود کار</td>
<td>۳۰</td>
<td></td>
<td>۱</td>
</tr>
<tr>
<td>الزمات اداری</td>
<td>۱۷</td>
<td></td>
<td>۲</td>
</tr>
<tr>
<td>تحصیل</td>
<td>۱۰</td>
<td></td>
<td>۳</td>
</tr>
<tr>
<td>موقعیت غلی بهتر</td>
<td>۴</td>
<td></td>
<td>۴</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع تمام موارد</td>
<td>۱۰۰</td>
<td></td>
<td>مجموع ۱۲۸۷</td>
</tr>
</tbody>
</table>

در مرحله سوم برای بررسی و تعیین محدوده منطقه DUS از اطلاعات سرشماری سال ۱۳۸۵ بررسی بررسی مطرح شده از کلیه آبادی‌های شهرستان‌های استان در ارتباط با اینکه آیا ما می‌خواهیم اولیه خود را از آبادی خود خرید می‌کنیم یا مکانی دیگر؟ استفاده گردد. در این بررسی هدف کلی این بوده بیانیه‌های ارائه ی رسمی جمع اوری شده چه محدوده ای را برای توزیع تعدادی شهرنشین توانان من سه دهند. برای این اساس ابتدایی که ما می‌خواهیم اولیه خود را از آبادی خود خرید نمی‌کنیم و همچنین شهرنشینان برای خرید ما می‌خواهیم اولیه شهرنشین بوده است در اینجا ۴ اورده شده این واژه آبادی‌ها نیز بطور کلی اولیه جای منطقه DUS در نظر گرفته شدند.

جدول ۴ - آبادی‌های که می‌خواهیم اولیه خود را از شهر رشت نامیم می‌کنند

<table>
<thead>
<tr>
<th>شهرستان رشت</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
<th>دوشان چوبی (درودخان)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>جمهوری</td>
<td>رکن سرا</td>
<td>جمهور</td>
<td>محمد خیل نیک</td>
<td>محمد خیل نیک</td>
<td>محمد خیل نیک</td>
<td>محمد خیل نیک</td>
</tr>
<tr>
<td>چچا</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
</tr>
<tr>
<td>خلیل</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
<td>ظهیرالدین</td>
</tr>
<tr>
<td>شیخ محله</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
</tr>
<tr>
<td>شیخ محله</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
<td>محمد علی</td>
</tr>
<tr>
<td>کرچوندان</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
</tr>
<tr>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
<td>طاهره</td>
</tr>
</tbody>
</table>
پس از انجام این مرحله از مطالعات میدانی ذهنیت از لحاظ درباره‌ای با ماهیت وجودی و حاکم‌القلوی، آن به شکل‌گیرنده DUS تحول نظام هشداری و این برای انجام مطالعات و تحقیقات به منظور گسترش در مراحل چهارم برای تعمیم نهایی محدوده و همچنین انجام مطالعات میدانی نهایی تصمیم بر آن شد که به مبنای گیری از جمله مهارت‌های جمعیتی در محدوده تقریبی تعمیم شده و از مراحل قبلی پرداخته شود تا نقاط مرزی منطقه با اطلاعات کامل‌تری
تجوال نظام شهری متنی منطقه مرکزی گیلان به نظام شهری روزانه - دانشگاه علوم و هنرمندان

تعیین گردید. در اینجا لازم به توضیح است که با توجه به وسعت منطقه که قائم تا یک کارگروهی را می‌طلبید و اینکه این تحقیق یک تحقیق فریبی بود، امکان تمام شماری جامعه آماری موجود نبود ولی سعی شد در حد امکانات این نمونه‌گیری به بهترین نحو انجام شود که در این رابطه ۶ مسیر در شمال، جنوب، شرق و غرب منطقه مورد مطالعه تعیین گردید و به پایش از بیست و بیست و سوم مورد بوده‌های بروندی مرزی DUS مراجعه گردید که در جمع آوری اطلاعات از شوراهای اسلامی و همچنین بهنیش رهبری ها کمک گرفته شده است. در جدول ۵ نتایج حاصل از مراجعه حضوری به روستاهای مرزی DUS و در نقشه ۲‌اين مسیرها نمايان شده است.

<table>
<thead>
<tr>
<th>مسیرهای</th>
<th>شغل مسافرورزته به رشت</th>
<th>قافل‌های تا رشت</th>
<th>آبادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>مسیر ۱</td>
<td>کارمند و کارگر</td>
<td>۱۱</td>
<td>۲۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>شیراز و دانشجو</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارمند</td>
<td>۵۰</td>
<td>۴۶</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>شیراز</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مسیر ۲</td>
<td>پیش حصار</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(شهرستان فومن)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارمند</td>
<td>۱</td>
<td>۳۱</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>(شهرستان فومن)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارگر</td>
<td>۳۸</td>
<td>۳۸</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>شالا (شهرستان شفت)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارمند</td>
<td>۱۲</td>
<td>۴۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>لیپوندان (شهرستان شفت)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارگر</td>
<td>۲۰</td>
<td>۴۵</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>سیاه‌زیگی (شهرستان شفت)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارمند</td>
<td>۱۵</td>
<td>۵۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>معلم</td>
<td>۱۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>کارگر</td>
<td>۵</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول ۵. نتایج حاصل از مراجعات حضوری به روستاهای مرزی DUS
<table>
<thead>
<tr>
<th>م سابقاً</th>
<th>مسافرفرزندگان به رشت</th>
<th>فاصله تا رشت</th>
<th>مسافت روزانه از رشت</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ابادی</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>40</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شهربار</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>25</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مکان</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مکار</td>
<td>40</td>
<td>40</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مکار</td>
<td>80</td>
<td>80</td>
<td>10</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مکار</td>
<td>12</td>
<td>12</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>مکار</th>
<th>4</th>
<th>4</th>
<th>1</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>شهربار</td>
<td>70</td>
<td>70</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>دمک</td>
<td>55</td>
<td>55</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>بیشمار</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>75</td>
<td>75</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>70</td>
<td>70</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>40</td>
<td>40</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>43</td>
<td>43</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرقی</th>
<th>45</th>
<th>45</th>
<th>8</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>شرقی</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

| شرقی  | 50                     | 50               | 5                   |       |

| شرقی  | 50                     | 50               | 5                   |       |

| شرقی  | 50                     | 50               | 5                   |       |

| شرقی  | 50                     | 50               | 5                   |       |
5. بحث

DUS محدوده دقیق

پس از اتمام کلیه مطالعات میدانی و کتابخانه ای در مرحله قبل، نهایتاً محدوده دقیق منطقه DUS بسته امدکه در نقشه ۳ ترسیم گردیده است.

نقشه ۳. محدوده DUS منطقه مرکزی گیلان به مرکزیت رشت براساس بررسی های میدانی در سال ۱۳۸۶
محوره دو ای که در بررسی این مطالعه تحت عنوان DUS نامیده شده در مطالعات دیگر دوم استراتژی دراز مدت امایش سرزمین در سال ۱۳۵۶ که توسط مهندسین مشاور سنتوران انجام شد با عنوان تقریباً مشابه منطقه شهری سپید رود (Sefid Rud Urban Region) نامیده شده است. لذا مقیاسه این دومنطقه (نقشه های ۲ و ۳) جالب توجه است. در طرح آمایش سنتوران تعيين محدوده منطقه شهری سپیدرود به شرح زیر معرفي شده است: "تجزیه حدود یک منطقه شهری تا اندازه زیادی جنبه دلخواه دارد. قلمرو این بررسی دشت‌گیلان است. مساحت این ناحیه تزیک به ۳۰۰ کیلومتر مربع می‌باشد و تقیبی بر تقسیمات کشوری زیر منطقه است: شهرستان رشت، شهرستان بندر لنگه، دهستان‌های تیلی و صومعه سرا (از شهرستان صومعه سرا)، شهرستان قومن به استثنای دهستان‌های ماسوله و گشت و احمد سرگوراب، شهرستان لاهیجان به استثنای قسمت بزرگی از بخش سیاهکل (دهستان سیاهکل، فاروود) و دهستان شیر جویش. جنبه مکمل هم بودن و تزیکی شهرهای واقع در این ناحیه به‌یکدیگر، اجازه اتصال منطقه شهری را می‌دهد: رشت مرکز اداری، بندر انزلی (بندر لنگه)، بندر و مرکز جهانگردی، فومن مرکز برنجکاری و لاهیجان مرکز کاری کاری است. " مهندسین مشاور سنتوران، ۱۳۵۶

نقشه ۴. محدوده منطقه شهری در طرح امایش سنتوران
## جمعیت

برای بررسی جمعیت و تحولات آن در محدوده ی DUS، بررسی آن در سه دورهی جدیدی و ترتیبی گردید. به یک محدوده تاپت وبسته آمده از مطالعات میدانی، محاسبات جمعیتی صورت گرفت بطوریکه در جدول ۶ آمده است. براساس این آمار در دوره‌های ۷۵ - ۷۵ سهم جمعیتی DUS از ۷۰ درصد به ۶۴ درصد افزایش یافت. اما در دوره‌های ۷۵ - ۸۵ این سهم اندکی فروکش نمود. نرخ رشد جمعیت این محدوده نیز در جدول ۷ هفتمین نکته رانشان می‌دهد.

### جدول ۶: تحولات جمعیتی استان و مقایسه آن با منطقه DUS

<table>
<thead>
<tr>
<th>سال</th>
<th>شرح</th>
<th>DUS</th>
<th>منطقه</th>
<th>استان گیلان</th>
<th>نرخ رشد منطقه (درصد)</th>
<th>نرخ رشد استان (درصد)</th>
<th>بیشترین بینهایت</th>
<th>نسبت بیشترین بینهایت به استان</th>
<th>نسبت بیشترین بینهایت به استان گیلان</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۱۳۶۵</td>
<td>تعداد شهرها</td>
<td>۵۵</td>
<td>۶۷</td>
<td>۶۴</td>
<td>۸۸</td>
<td>۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۹۹</td>
<td>۹۹</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۷۵</td>
<td>جمعیت شهری</td>
<td>۷۹</td>
<td>۸۹</td>
<td>۹۹</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۳۸۵</td>
<td>جمعیت روستایی</td>
<td>۷۴</td>
<td>۸۴</td>
<td>۹۴</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۱۰۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### نتایج

ماهیت: شناسایی عمومی نفوس مسکن استان گیلان، سالهای ۱۳۶۵-۸۵ - 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>
<th>سال</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>نرخ رشد جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۴۳۱۷۳</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
<tr>
<td>نرخ رشد جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
<tr>
<td>کل جمعیت شهری سالهای</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۸۲۳۷۴۴</td>
<td>۲/۰۷</td>
<td>۱۳۶۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ماخذ: سرشماری عمومی نفوس مسکن استان گیلان، سالهای ۱۳۶۵-۱۳۶۲ - مرکز آمار ایران

DUS-۵. تعیین منحنی های دسترسی هموزمان در منطقه: برای درک بهتر روزانه و آمد روزانه به شهر مرکزی منطقه DUS و بالعکس، نیازمند بررسی فاصله زمانی دسترسی به شهر مرکزی و بالعکس می باشیم. از این روزادارهای بررسی نظام شهروندی روزانه در منطقه DUS به تعیین واقعی زمانی موجود در منطقه نسبت به مرکزی رشت پرداخته شد که برای این امر مبانی کاربراساس محوده های زمانی دیقیقه با وسیله نقیض شخصی، مسیرین ترافیک و همچنین مباد نمایزکاری های مرکزی در نظر ورودش شد. نتیجه بدست آمده در نقشه هنماين شده است.

نقشه ۵. منحنی های دسترسی هموزمان
4-5. جمعیت درمنگین های 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. محدوده های زمانی دسترسی به شهر مرکزی منطقه DUS و جمعیت

<table>
<thead>
<tr>
<th>محدوده دسترسی همزمان به رشت (نفر)</th>
<th>جمعیت به جمعیت دسترسی DUS (درصد)</th>
<th>جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل استان (درصد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کمتر از 20 دقیقه</td>
<td>37</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 30 دقیقه</td>
<td>62</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 40 دقیقه</td>
<td>88</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 50 دقیقه</td>
<td>100</td>
<td>99</td>
</tr>
<tr>
<td>کمتر از 60 دقیقه</td>
<td>100</td>
<td>99</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مانند - مطالعات میدانی - 1388

براساس جدول 8 بیش از یک چهارم جمعیت استان که نزدیک به 40 درصد جمعیت منطقه تبیین باشد در اولین منظوری دسترسی همزمان و پیش از 50 درصد کل جمعیت در منطقه DUS درجه نشان دهنده اول و نهایتاً بیش از نیمی از جمعیت کل استان گلستان که 70 درصد جمعیت منطقه تبیین باشد درسه منظوری اول بعنی در فاصله 30 دقیقه ای از شهر رشت قرار گرفته اند.

بنابراین صرف نظر از وجود نظام شهری روزانه در حال حاضر مشاهده می‌کنیم، حداقل بیش از نیمی از منطقه کامل پتانسیل و استعداد شغل‌های نظام شهری روزانه و ایجاد کمیته‌های قوی روزانه و حتی عملکردی بسیاری که مجموعه کلی مشاهده را خواهد داشت. در ادامه بررسی ها مشاهده می‌شود که نهایتاً کمتر از 30 درصد جمعیت منطقه DUS که جمعیت حدود پانصد هزار نفر می باشد در منظوری های دسترسی چهار تا هشت (80-30 دقیقه) قرار می‌گیرد و نهگه قابل توجه انگیزت که فقط 30 درصد کل
جامعه منطقه

دردو منحنی آخر (0-30 دقیقه) قرار دارد. در واقع در داخل منطقه، شاید به دلیل عدم توزیع مناسب امکانات در صورت وجود در ناحیه، U.S.D. یا مركزی در منطقه مختلف تا اندازه زیادی به کمیت زندگی در ناحیه برخورداری باشد، چون در هرچه از مرکز فاصله گرفته شود، آن ناحیه از استقبال کمترساختنی برای زندگی بوده و بصورت یک ناحیه مهاره فرست عمل خواهد کرد.

برای پاسخ به این پرسش که روند تغییرات سمجمیت در محدوده دانشگاه چگونه است جداول زیر به نفع واقعی می‌باشد. درخواست جمعیت محدوده‌ها به جمعیت منطقه فقط در محدوده‌های دانشگاه رشد بوده و از 24 درصد سال 1387 به 27 درصد در سال 1385 رسیده است. در حالی که در دیگر محدوده‌ها سمجمیت کاهش یافته است. این بدان معنی است که تنها هسته مرکزی U.S.D. با تمرکز امکانات در خود در حال جذب جمعیت می‌باشد.

جدول 9. مقیاس عمیق‌ساز جمعیت هریک از محدوده دانشگاهی زمانی بین سال‌های 65 تا 85

<table>
<thead>
<tr>
<th>محدوده دسترسی هسته‌های دانشگاهی (تعداد)</th>
<th>جمعیت محدوده‌ها در سال 65 (تعداد)</th>
<th>جمعیت محدوده‌ها در سال 75 (تعداد)</th>
<th>جمعیت محدوده‌ها در سال 85 (تعداد)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کمتر از 10</td>
<td>623,466</td>
<td>56,465</td>
<td>370,655</td>
</tr>
<tr>
<td>10-20</td>
<td>32,075</td>
<td>32,575</td>
<td>32,175</td>
</tr>
<tr>
<td>20-30</td>
<td>32,580</td>
<td>33,280</td>
<td>33,780</td>
</tr>
<tr>
<td>30-40</td>
<td>32,780</td>
<td>33,880</td>
<td>34,380</td>
</tr>
<tr>
<td>40-50</td>
<td>32,480</td>
<td>32,980</td>
<td>33,480</td>
</tr>
<tr>
<td>50-60</td>
<td>18,375</td>
<td>17,875</td>
<td>17,375</td>
</tr>
<tr>
<td>60-70</td>
<td>32,575</td>
<td>32,075</td>
<td>31,575</td>
</tr>
<tr>
<td>70-80</td>
<td>32,075</td>
<td>31,575</td>
<td>31,075</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مکاتب محاسبات نگارنده‌گان: 1387
جدول 10. مقایسه تغییرات نسبت جمعیت هر هیک از محدوده های زمانی به جمعیت کل منطقه در سالهای 65 تا 85

<table>
<thead>
<tr>
<th>محدوده‌ دسترسی همزمان به رشت DUS در سال 65 (ردیف)</th>
<th>جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS در سال 75 (ردیف)</th>
<th>جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS در سال 85 (ردیف)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کمتر از 10</td>
<td>37</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>10-20</td>
<td>14</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>20-30</td>
<td>32</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>30-40</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>40-50</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>50-60</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>60-70</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>70-80</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>80-90</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ماخذ: محاسبات نگارنگان - 1387

DUS 5-5

مساحت و تراکم جمعیت در منطقه

برای پاسخ به این پرسش که مساحت منطقه DUS و تراکم جمعیت آن چگونه است، جداول 11 و 12 به شده است.

جدول 11. محاسبه تقریبی مساحت منطقه DUS و تغییرات تراکم جمعیت در سال 1385

<table>
<thead>
<tr>
<th>تراکم جمعیت (نفر در کیلومتر مربع)</th>
<th>جمعیت (سال 1385)</th>
<th>مساحت تقریبی (کیلومتر مربع)</th>
<th>محدوده های زمانی (دقیقه)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کمتر از 10 دقيقه</td>
<td>647</td>
<td>642</td>
<td>390</td>
</tr>
<tr>
<td>10-20</td>
<td>288</td>
<td>249</td>
<td>830</td>
</tr>
<tr>
<td>20-30</td>
<td>352</td>
<td>343</td>
<td>975</td>
</tr>
<tr>
<td>30-40</td>
<td>111</td>
<td>268</td>
<td>900</td>
</tr>
<tr>
<td>40-50</td>
<td>164</td>
<td>240</td>
<td>1350</td>
</tr>
<tr>
<td>50-60</td>
<td>244</td>
<td>343</td>
<td>270</td>
</tr>
<tr>
<td>60-70</td>
<td>176</td>
<td>345</td>
<td>375</td>
</tr>
<tr>
<td>70-80</td>
<td>95</td>
<td>104</td>
<td>225</td>
</tr>
<tr>
<td>80-90</td>
<td>334</td>
<td>345</td>
<td>510</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع کل</td>
<td></td>
<td>1776</td>
<td>944</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ماخذ: محاسبات نگارنگان - 1387
جدول ۱۲: محاسبه نسبت مساحت و جمعیت منطقه DUS به استان گیلان

<table>
<thead>
<tr>
<th>نسبت جمعیت</th>
<th>نسبت مساحت</th>
<th>جمعیت کل استان گیلان (۱۳۸۵)</th>
<th>جمعیت تقریبی محدوده DUS (کیلومترمربع)</th>
<th>مساحت کل استان گیلان (۱۳۸۵)</th>
<th>مساحت DUS (کیلومترمربع)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>۷۳</td>
<td>۳۷</td>
<td>۲۳۸۱.۰۶۳</td>
<td>۱۷۲۷.۹۴۴</td>
<td>۱۳۸۰</td>
<td>۵۱۲۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

نتیجه‌گیری

مجموع مسئولین این تحقیق بطور شفاف وجود بندیده مسافرت‌های روزانه را تایید می‌کند. در واقع نظام سلسه مراتبی سنتی که براساس سلسه مرتب گردش‌الزمانی انجام می‌شود در اثر توسه و بهبود حمل و نقل جادهای و راهآهن آسیب‌های اقتصادی و سیاسی کارایی خود را از دست داده است. زیرا هم‌خوانی که در برداشت‌های میدانی مشخص است بسیاری از مسافرت‌های روزانه بین رست و شهرها و راسته‌های شهرستانهای دیگر صورت می‌گیرد بدون اینکه نظام سنتی سلسه مراتبی رعایت شود. این پرسیده‌ای این تحول مشهود است. افزایش جمیعیت‌های استحکامات و افزایش دسترسی به وسایل نقلیه شوی و کمپرسن در سال‌های اخیر است که برجسته و سهولت مسافرت‌های روزانه افزوده است. این دلایل درک‌بستگی‌ای از اکثریت از جمله سیاست‌پذیرفته‌های اقتصادی است. مسافرت روزانه را از این اجتناب نامی‌باید کرد. است و در مواردی به نظام سلسه مراتبی گذشته راه‌پیمایی جلوه می‌دهد و این که اگر تعلیم ذهنی یا جهانی آموزش در زمانی روزانه به رشت در روند فعالیه مهد در تدریجی به شیر رش کشته می‌گردد که در مطالعات میدانی نیز این نکته بارها از زبان مستندات محیط شنیده شد. در واقع در
مناطقه DUS غالباً شاهد مسافرتایی روزانه از نوع موقتی هستیم به عنوان یک فرایند داخلی، بطوریکه مسافران به دلیل موقعیت مطلوب موجود به این جریان روزانه پیوسته‌اند.

در رابطه با عملکرد کلانشهری همانطور که می‌دانیم در ایران بطور رسمی برای تبدیل شهرهای کلانشهری مولفه تعیین کننده، جمعیت بالای یک میلیون نفر است در رابطه با شهرهای امارگیری رسمی سال ۱۳۸۵ جمعیتی حدود ۵۵۰ هزارنفر با تابید می‌کند که فاصله زیادی با جمعیت یک کلانشهر دارد. بنابراین از این منظر براساس تعاریف موجود نمی‌توان رشت را یک کلانشهر نامید. اما واقعیت این است که رشت به جمعیت ۵۰۰ هزار نفر خود خصوصیات یک کلانشهر را ارائه می‌کند.

اول آنکه این شهر توانسته است یک جریان قوی از رفت و آمددا درپرازامون خود بیاورد که در این برسی به اثبات رسیده است و مشاهدات روزانه در شهر رشت نیز آن را تایید می‌کند. دوم آنکه در محدوده DUS ۲۴ شهر وجود دارد که مرکزت این محدوده بدون هیچ نامی بر عهده رشت می‌باشد. جمعیت شهری این محدوده به همراه رشت بیش از یک میلیون نفر می‌باشد. سوم آنکه با محسوبه جمعیت شهری و روستایی منطقه DUS مشخص شد که جمعیتی بیش از ۲.۷ میلیون نفر می‌توانند بطور روزانه به شهر رشت دسترسی داشته باشند. بنابراین در مجموع شهریت با داشتن ویژگی‌های فوق می‌تواند خصوصیات یک کلانشهر ارائه نماید. اما جوانه بخواهیم بیت کلانشهر بودن شهر رشت را براساس تنها موقعیت مورد فعلاً بررسی یافته باشد. ویژگی‌های مشخص جمعیت روزانه شهر رشت است. این شهر رشت دارای حدود ۲.۷ میلیون مسافر روزانه می‌باشد که این میزان به‌هرار جمعیت رسمی آن میلیون نفری یک کلانشهرها تشکیل دهد. آمار دقیقی از میزان مسافران روزانه به شهرش درهنج سرشماری رسمی وجود ندارد بنابراین تا پیش این مطلب بصورت رسمی و کارشناسی شده امکان پذیرفتن باشد. آنچه براساس نتایج این تحقیق قابل فرض می‌باشد این است که کل جمعیت منطقه DUS ۱۷۸ میلیون نفر یافته است که جمعیت شهر رشت را کانکسیم رقمی حدود ۱۵۱ میلیون نفری می‌داند که برای داشتن جمعیت یک میلیون نفری در شهرش چهارم حدود ۴۰ درصد کل جمعیت
مجله چشم اندام جغرافیایی (علمی-پژوهشی) سال چهارم، شماره 10، بهار 1389

در حقيقة به دلیل ناواقفی و عدم توجه به تحول نظام شهری این منطقه در برنامه ریزی ها و عدم وجود مدیریت واحد برای این منطقه و درواقع نگرش جدایانه به نواحی مختلف منطقه DUS بجای نگرش یکپارچه که منجر به توزیع ناپایدار امکانات و تمرکز آنها در مرکزگردیده نظام شهری روزانه در عمل غالب بر صورت جریانی واقعی و اجباری گرند خود را نشان می دهد. در صورتی که اگر منطقه یا حداقل هسته مرکزی این در یک مدیریت یکپارچه و پیوسته و با تخصیص بودجه مناسب آن و نهایتا توزیع مناسب امکانات در کل آن دیده شود به هیأت بدیعی پرگردد که با رشد بیش از اندازه رشته به لحاظ جمعیت و... به تدریج شاهد آن هسته می توانیم از شرایط بالقوه منطقه استفاده کرده و با تقویت مساوتهایی روزانه کل منطقه را صورت یک کلانشهر منفصل و یا در حقيقة یک منطقه کلانشهری ۳/۱ مدیریت واحد و بودجه

۳/۱ منطقه کلانشهری، معمولاً از ترکیب یک یا چند منظومه شهری با ناحیه بهره‌برداری خود که از هم ممکن است

مانت شری داشته باشد، اشتغال و تجارت به منظومه شهری یا منظومه های شهری وابسته پایند,

(ویکی‌پدیا، 2005).
محاسبه تعداد مشترکین در هر سه گروه (شرکت امور) و (شرکت خدمات) شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>ردیف</th>
<th>شهر</th>
<th>تعداد مشترکین در هر سه گروه (شرکت امور)</th>
<th>تعداد مشترکین در هر سه گروه (شرکت خدمات)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>کشاورزی</td>
<td>صنعت</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>رشت</td>
<td>2490</td>
<td>77-59</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>خس کار</td>
<td>530</td>
<td>419</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>خس کار</td>
<td>532</td>
<td>652</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>سگر</td>
<td>532</td>
<td>652</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>کوچسایه</td>
<td>251</td>
<td>522</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>لست نشا</td>
<td>524</td>
<td>646</td>
</tr>
</tbody>
</table>

جمع

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th>کشاورزی</th>
<th>صنعت</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>رشت</td>
<td>2490</td>
<td>77-59</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>خس کار</td>
<td>530</td>
<td>419</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>خس کار</td>
<td>532</td>
<td>652</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>سگر</td>
<td>532</td>
<td>652</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>کوچسایه</td>
<td>251</td>
<td>522</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>لست نشا</td>
<td>524</td>
<td>646</td>
</tr>
</tbody>
</table>
اضرایب مکانی بدست آمده نشان می‌دهد که اول‌اً رشت در منطقه ۱ از مرکزیت بالایی برخوردار است و تا‌حالاً این منطقه دارای یکپارچگی اقتصادی، اجتماعی و خدماتی بسیار مناسبی می‌باشد. این 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 (تعریف مجموعه‌های شهری و تعبیه شناخته‌های آن) انجام شده، ۸ شاخه برای تعیین ضریب عملکردی منطقه کلانشهری عنوان شده است. "ضریب عملکردی منطقه کلانشهری معیاری برای اندازه‌گیری گیری و سنجش دارا بودن ویژگی‌های منطقه کلانشهری است و مقدار آن از محاسبه میانگین امتیاز شاخص‌های ۸ گانه عملکردی (شاخص های ۱ تا ۸ و به شرکت که درزیز می‌آید) در محدوده اولیه هر منطقه کلانشهری، بدست می‌آید:

شاخه‌های ۸ گانه عملکردی منطقه کلانشهری به شرح زیر می‌باشد:

۱- ایستگاه تلفن‌پذیری با پرداخت های محلی.
۲- رزو نامه‌ها با هفته نامه محلی.
۳- شهر نشینی (نرخ شهرنشینی منطقه از متوسط نرخ شهرنشینی کشور گسترده تراشید، این نرخ به‌طور همزمان در دو منطقه ۱ و همچنین در کشور حداکثر ۶۸ درصد می‌باشد).

ضریب عملکردی منطقه کلانشهری - جمع امتیاز‌گیری های ۸ گانه عملکردی منطقه کلانشهری
انبوسراشی محلی . 5 - دانشگاه . 6 - خدمات منظم خطوط هوایی . 7 - موزه . 8 - خدمات تخصصی بیمارستانی .

( مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی .) در این طرح برای هر شاخص امتیاز 100 تا 120 در نظر گرفته شده است و در صورتی که ضریب عملکردی برای و بخش تراز عدد 75 باشد آن منطقه یک منطقه کلانشهری خواهد بود .

امتیاز منطقه 1 از مجموع 8 شاخص منطقه کلانشهری بصورت کامل و برابر با 100 می باشد . البته در این طرح تعیین یک منطقه کلانشهری منوط به جمعیت یک میلیون نفری شهر مرکزی شده است که رشت فاقد آن می باشد .

نهاپنداشته شده این می توان با توجه به تقسیم بندی منطقه 2 دو که آنرا نیز منطقه 2 می نامیم به عنوان توسه های آینه ای مجموعه شهری که در حال حاضر نیز دارای عملکرد پیوسته با مجموعه شهری است در نظر بگیریم ( نقشه ۶). نقشه 6 مناطق 1 و 2 براساس طرح پیشنهادی DUS 1 و DUS 2.
8. منابع:

1. عظیمی، ن.، 1385، جغرافیای طبیعی گیلان، رشت.
2. عظیمی، ن.، 1381، پوشش شهرنشینی و مبانی نظام شهری، مشهد.
3. معاونت برنامه ریزی استاندارد گیلان، 1386، فرهنگ ابادی های گیلان، سال 1385، رشت.
4. مرکز آمار ایران، 1366، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن گیلان: 1365.
5. مرکز آمار ایران، 1375، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن گیلان: 1375.
6. مرکز آمار ایران، 1385، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن گیلان: 1385.
7. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، 1387، تعریف مجموعه‌های شهری و تعبیر شاخص‌های آن، تهران.
8. مهندسین مشاوره، 1356، مطالعه دوره دوم استراتژی دراز مدت املاح سرزمین نظام شهری ( رشت - پهلوی - لاهیجان).


References (in Persian)


References: