

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

ناصر عظیمی - استادیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد تهران مرکز
نصرالله مولایی - دانشیار گروه جغرافیای انسانی دانشگاه آزاد اسلامی - واحد رشت
حکمت بقایی* - کارشناس ارشد شهرسازی - برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
حسن حسینی امینی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

پذیرش نهایی: ۱۳۸۹/۳/۱۶

دریافت مقاله: ۱۳۸۷/۱۱/۱۵

چکیده

ویژگیهای خاص جغرافیایی منطقه مرکزی گیلان همیشه این پتانسیل را در خود داشته که باعث شود مراکز جمعیتی واقع در آن دسترسی ساده و سهل الوصول به گونه ای خاص و منحصر بفرد به شهر مرکزی و به یکدیگر داشته باشند. با این حال فقدان شبکه راههای کارآمد برای ارتباط روزانه به شهر مرکزی در نظام شهری گذشته این امکان را میسر نمی کرد. اما در دو دهه اخیر گسترش و بهبود شبکه راههای آسفالتی این امکان را بوجود آورده است تا نظام سنتی سلسله مراتبی گذشته به نظام شهری روزانه (DUS)^۱ تحول پیدا کند.

E-mail: hekmat_1681@yahoo.com

*نویسنده مسئول: ۰۹۱۲۱۹۸۸۷۵۵

1- Daily Urban system

به دنبال این تحول، مسافرت‌های روزانه باعث گردیده جمعیت روزانه رشت رقمی بسیار بالاتر از جمعیت ثابت آن شود و همین امر بحث کلانشهر شدن رشت را مطرح نموده است. صرف نظر از تعداد جمعیت شهر رشت که با تعاریف موجود در ایران نمی‌تواند به عنوان کلانشهر خوانده شود، در این تحقیق سعی شده به گونه‌ای دیگر به شرایط منحصر بفرد این منطقه پاسخ داده شود.

براین اساس رشت و محدوده‌ای ۳۰ دقیقه‌ای از اطراف آن که وسعتی حدود ۲۲۰۰ کیلومتر مربع و جمعیتی بیش از ۱/۲ میلیون نفر (۵۰ درصد جمعیت استان) را در بر می‌گیرد و حدود ۳۰ درصد شهرهای استان که ۶۵ درصد جمعیت شهری استان را دارا هستند و در حال حاضر نیز حجم زیادی از مسافرت‌های روزانه در آن در حال انجام است به عنوان یک منطقه کلانشهری پیشنهاد شده است.

واژگان کلیدی: نظام شهری سنتی، نظام شهری روزانه DUS، منطقه مرکزی گیلان.

۱. مقدمه

استان گیلان دارای دویخش کاملاً متفاوت جلگه‌ای و کوهستانی است "جلگه‌ی گیلان که بیشتر شهرهای گیلان نیز در آن ظاهر شده اند تقریباً بدون عارضه و صاف است. یعنی شیب آن بسیار ناچیز است بطوریکه می‌توان گفت که شیب زمین تقریباً در تمام منطقه جلگه‌ای گیلان کم‌تر از یک درصد است." (عظیمی، ۱۳۸۵) شهر رشت تقریباً در این جلگه قرار گرفته است، بطوری که شمال و جنوب آن حدود ۲۵ کیلومتر و شرق و غرب آن حدود ۴۵ کیلومتر صاف و هموار است که به لحاظ رفت و آمد افراد و وسایل نقلیه شرایط بسیار مناسبی را فراهم کرده است؛ فاصله کم و توپوگرافی مناسب شرایط خاص و منحصر بفردی را برای این منطقه فراهم کرده است که در طول سالیان گذشته با رشد کمی و کیفی راهها و همچنین افزایش چشمگیر وسایل نقلیه، مراکز جمعیتی واقع در این منطقه را در یک فرایند تدریجی یکپارچه سازی به گونه‌ای استثنایی به هم پیوند داده است. همین پیوند، تحولاتی ساختاری در نظام شهری منطقه را ایجاد کرده 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 پرتو این تحول نشان داده خواهد شد. که عملکرد کارکردی شهر رشت در این نظام فراتراز یک شهر مرکزی بوده و یک عملکرد کلانشهری با ایجاد جریان قوی رفت و آمدی در پیرامون خود دارا می‌باشد.

²- Daily Urban System

۲. مروری بر ادبیات موضوع

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

بطور کلی نظام شهری "عبارت از مجموعه ای از شهرهای وابسته به همدیگر است که ساختار نظام سکونتگاههای شهری در یک ناحیه، منطقه، سرزمین و جهان را پدید می آورند. نظام شهری تنه‌مانحصر به مجموعه ای کالبدی از سکونتگاههای شهری نیست، بلکه همچنین شامل جریانها و ارتباطات بین این سکونتگاهها نیز می شود." (عظیمی ، ۱۳۸۱)

در نظام سنتی کریستالری با مجموعه ونظامی از شهرها روبرو هستیم که در آن شبکه سلسله مراتبی از شهرها موجود است و مصرف کنندگان به دلیل دسترسی آسانتر به مکانهای مرکزی نزدیکتر ترجیح می دهند ابتدا به مکان مرکزی نزدیک مراجعه کنند و پس از آنکه نتوانند در آن مکان نیازهای خود را برطرف کنند به سلسله مراتب بعدی مراجعه می نمایند. از این رو در نظام سنتی مکان مرکزی، با سلسله مراتبی از مکانهای مرکزی روبرو هستیم که هر کدام بخشی از نیازهای اولیه تا نیازهای برتر را به صورت سلسله مراتبی تامین می نمایند .

۲-۲. سیستم شهری روزانه (DAILY URBAN SYSTEM)

نظام شهری روزانه (DUS) محدوده گسترده ای شامل شهر مرکزی و تمامی نواحی پیرامونی آن را، شامل نواحی روستایی (Bertangolle et ale, 2002:6) که از نظر اجتماعی - فضایی ، یا عبارت دیگر عملکردی ، با آن ارتباط روزانه دارند شامل می شود. (Rykiel , 2002:346).

در تجربه هایی که در نظامهای شهری سنتی در تطابق با توسعه یافتگی فضا در جوامع مختلف بروز کرده است در بعضی جوامع، نوعی سیستم شهری متفاوت به نام سیستم شهری روزانه (DUS) ظهور پیدا کرده است. این سیستم که مهاجرتهای روزانه (خانه، کار، خانه) را شامل می شود و در آن خبری از نظام سلسله مراتبی نیست. در جوامعی ظهور می کند که به دلایل خاص جغرافیایی و عوامل دیگری از جمله ایجاد راههای آسفالتی بین مراکز مختلف جمعیتی و تقویت سیستم حمل و نقل و... پیوند و ارتباطات قوی مراکز جمعیتی آنرا اعم از کوچک و بزرگ به هم مرتبط ساخته است و آنها را یکپارچه نموده است. به گونه ای که تدریجا مانند مرکز هسته های یک کلان شهر (بصورت گسسته از هم و نه پیوسته) عمل می کنند. به بیانی دیگر مجموعه ای

از شهرها و روستاهای متصل به هم می باشند که با هم عمل می کنند و این امر تا بدانجاست که دیدن آنها بصورت مستقل امکان پذیر نیست و آنها مجموعه ای هستند که باید با هم برنامه ریزی شوند تا برنامه ریزی ها با آنچه در واقعیت در جریان است تطابق داشته باشد." (وان دیر لان ۱۹۹۸) کمک با ارزشی به طبقه بندی متمایز تر ساختارهای شهری چند مرکزی ارائه داده است. او گونه شناسی ۲۶ روزه ای از سیستم های شهری هلند را براساس دو بعد ایجاد کرد: میزانی که در آن مسافران حومه شهر، به شهر مرکزی هدایت می شوند، و میزانی که در آن مسافران شهر مرکزی به شهرهای حومه هدایت می شوند.

این امتیاز برای تعریف چهار نوع DUS استفاده می شود (شکل ۱):

الف - متمرکز (Centralized): این نواحی شبیه به سیستم های تک مرکزی هستند که در آنها سفرهای صبح زود (روزانه)، به طور برجسته ای به سمت هسته مرکزی شهر، هدایت می شوند.

ب - غیرمتمرکز (Decentralized): در این حالت، شاغلین در بخش های حومه ای کار می کنند در این مورد، حومه ها، بسیاری از مسافران صبح زود (روزانه) را از مرکز شهر و دیگر شهرهای حومه جذب می کند.

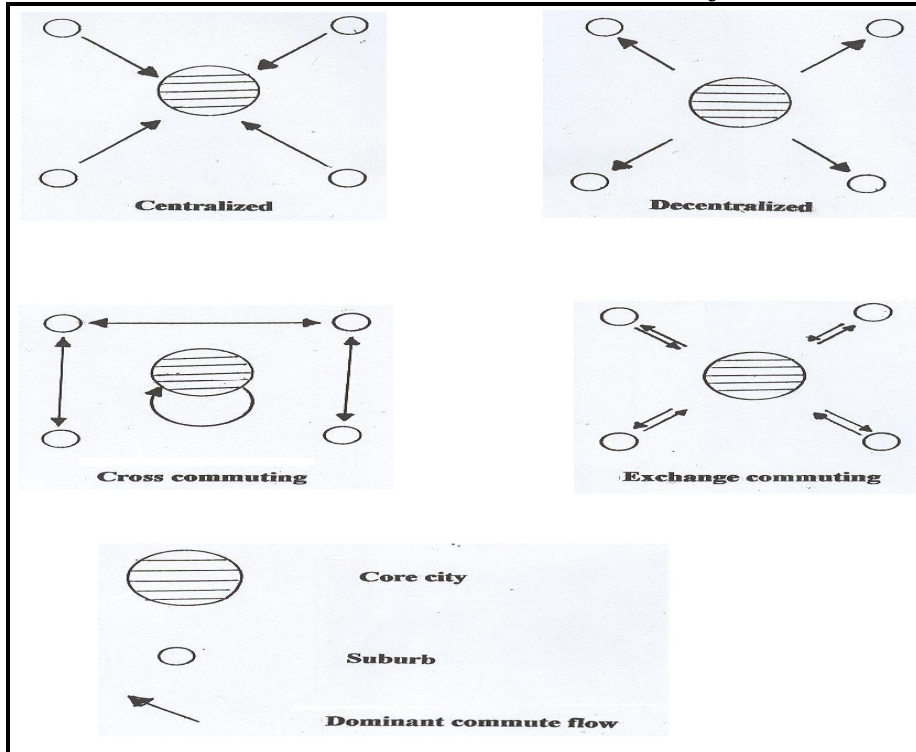
ج - آمد و شد (سفر روزانه) تقاطعی (Cross commuting): بسیاری از مسافران حومه، در حومه شهرهای دیگر کار می کنند و خیلی از مسافران شهر مرکزی، در محل خود کار می کنند که نتیجتاً سطوح بالایی از خود کاری وجود دارد. تمرکز اشتغال شامل انواع شغلی مشابه می باشد و نسبتاً قابل جایگزینی هستند (هیک کیلا و سایرین ۱۹۸۹). این ساختار به مقدار زیادی با نمونه اصلی منطقه چند مرکزی، که شامل اشکال توسعه مستقل و خودکفا هستند شبیه می باشند.

د - آمد و شد (سفر روزانه) تبادلی (Exchange commuting): این سیستمها بطور برجسته ای، روابط متقابل بین حومه و مرکز شهر را نشان می دهد. بسیاری از مسافران حومه شهری در شهر مرکزی کار می کنند، در حالی که خیلی از ساکنین شهر مرکزی در حومه ها کار می کنند. در نتیجه سطح خود کاری کم می باشد. در این حالت مراکز اشتغال، جایگاه مناسبی را در اقتصاد منطقه اشغال می کنند.

" (Tim Schwanen, Dieleman, F. Dijst, M, 2003) وان دیرلان عنوان کرده، که این الگوها به ساختار اقتصادی منطقه مربوط می شوند. بطوریکه بخشهای شمالی، شرقی و جنوبی هلند همیشه به سمت اشتغال در کشاورزی سوق داده شده اند

و در نتیجه سیستمهای سنتی متمرکز شده در آنجا غالب می ماند. اما در انداستاد هلند اشتغال بیشتر در بخشهای مربوط به خدمات و تولیدات مدرن متمرکز است و مناطق شهری در نواحی شهری با الگوهای متقارن ترویجیافته تر توسعه یافته اند.

" (Tim Schwanen, Dieleman, F . Dijkstra, M, (2003 "



شکل ۱. ساختارهای شهری چند مرکزی وان دیرلان (چهار نوع DUS)

۳. روش شناسی تحقیق

برای تهیه مواد 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 ایستگاههای رسمی و غیر رسمی ورودی و خروجی شهر رشت شناسایی گردید (نقشه ۱). هدف از جمع آوری اطلاعات در این ایستگاهها بررسی اولیه مسافرتهاى روزانه، محدوده منطقه و همچنین شناخت مسیره‌های اصلی رفت و آمد روزانه بوده است. سپس به تهیه پرسشنامه ای بر اساس اهداف تحقیق و صرفا اطلاعات لازم در رابطه با آن اقدام گردید (جدول ۱).

- ۴-۱-۲. پل بوسار. ایستگاه رسمی پیربازار، هنده خاله، نوخاله و. (۲/۱) - کوچه خط ماشین. ایستگاه غیررسمی مسیر شماره ۲)
- ۴-۱-۳. میدان آزادگان. ایستگاه رسمی شهرستانهای صومعه سرا، فومن، شفت و ماسال. (۳/۱) - کوچه سینما ۲۲ بهمن. ایستگاه غیررسمی مسیر شماره ۳)
- ۴-۱-۴. بلوار میرزا کوچک خان. ایستگاه رسمی برای فلکده و جیرده و...
- ۴-۱-۵. خیابان پاسداران. ایستگاه رسمی برای سنگر و شاقاجی و...
- ۴-۱-۶. میدان جانبازان بسمت لاهیجان. ایستگاه رسمی شهرستانهای آستانه، سیاهکل، لاهیجان، لنگرود و رودسر (۶/۱) - فلکه صیقلان. ایستگاه غیررسمی مسیر شماره ۶)
- ۴-۱-۷. خیابان شریعتی. ایستگاه رسمی لاهیجان و لنگرود
- بعد از شناسایی ایستگاهها و تهیه پرسشنامه با مراجعه به ایستگاهها و شناسایی مسافروزیانه رشت برای تکمیل پرسشنامه ها اقدام گردید که در جدول ۲ نتیجه کلی اطلاعات و آمار جمع آوری شده نشان داده شده است .
- در مرحله دوم برای جمع آوری اطلاعات بیشتر در جهت تکمیل کردن پرسشنامه ها و مشخص تر شدن محدوده کلی DUS، به بعضی از ادارات و شرکتها و بخشهای مرتبط با سفرهای روزانه که قابل دسترسی نیز بودند مراجعه گردید (جدول ۲).

جدول ۲. نتایج پرسشنامه های حاصل از مراجعه به ایستگاهها و ادارات

ردیف	شهر	تعداد مسافران روزانه از رشت	تعداد مسافران روزانه بین رشت و شهر مورد نظر	نسبت تقریبی مسافران روزانه شهر مورد نظر به کل مجموعه آماری (درصد)
۱	انزلی	۳	۷	۲۰
۲	لاهیجان	۳	۷	۲۰
۳	فومن	-----	۵	۱۰
۴	صومعه سرا	-----	۳	۶
۵	سنگر	-----	۲	۴
۶	خمام	-----	۲	۴

دنباله جدول ۲. نتایج پرسشنامه های حاصل از مراجعه به ایستگاهها و ادارات

ردیف	شهر	تعداد مسافران روزانه از رشت	تعداد مسافران روزانه به رشت	مجموع مسافران روزانه بین رشت و شهر مورد نظر	نسبت تقریبی مسافران روزانه شهر مورد نظر به کل آماری مجموعه (درصد)
۷	شفت	-----	۲	۲	۴
۸	لنگرود	-----	۲	۲	۴
۹	ماسال	-----	۱	۱	۲
۱۰	سیاهکل	-----	۱	۱	۲
۱۱	کیاشهر	-----	۱	۱	۲
۱۲	کومله	-----	۱	۱	۲
۱۳	کوچصفهان	-----	۱	۱	۲
۱۴	اطاقور	-----	۱	۱	۲
۱۵	شلمان	-----	۱	۱	۲
۱۶	خشکبیجار	-----	۱	۱	۲
۱۷	ازرفومن	-----	۱	۱	۲
۱۸	گوراب پس	-----	۱	۱	۲
۱۹	ضیابر	-----	۱	۱	۲
۲۰	قلعه رودخان	-----	۱	۱	۲
۲۱	شاقاجی	-----	۱	۱	۲
۲۲	چوکام	-----	۱	۱	۲
۲۳	حسن رود	-----	۱	۱	۲
جمع کل		۶	۴۵	۵۱	۱۰۲

ماخذ- مطالعات میدانی - ۱۳۸۷

بدین 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

ردیف	علت سفر روزانه	تعداد	نسبت به کل درصد
۱	نبود کار	۲۰	۳۹
۲	الزامات اداری	۱۷	۳۳
۳	تحصیل	۱۰	۲۰
۴	موقعیت شغلی بهتر	۴	۸
	جمع تمام موارد	۵۱	۱۰۰

ماخذ- مطالعات میدانی - ۱۳۸۷

در مرحله سوم برای بررسی و تعیین محدوده منطقه DUS از اطلاعات سرشماری سال ۱۳۸۵ براساس پرسش مطرح شده از کلیه آبادیهای شهرستانهای استان در رابطه با اینکه (آیا مایحتاج اولیه خود را از آبادی خود خرید می کنند یا مکانی دیگر؟) استفاده گردید. در این بررسی هدف کلی این بود که ببینیم آمارهای رسمی جمع آوری شده چه محدوده ایی را برای حوزه نفوذ بلا فصل شهر رشت نشان می دهند. برای این اساس آبادیهای که مایحتاج اولیه خود را از آبادی خود خرید نمی کنند و همچنین شهراول آنان برای خرید مایحتاج اولیه شهر رشت بوده است در جدول ۴ آورده شده اند و این آبادیها نیز بطور کلی و اولیه جزء منطقه DUS در نظر گرفته شدند .

جدول ۴ . آبادیهای که مایحتاج اولیه خود را از شهر رشت تامین می کنند

شهرستان رشت	جورده	دواب مردخ	(دهستان چوبر) درودخان
(دهستان کته سر خممام) اسماعیل آباد	خنفچه	رکن سرا	(دهستان جبرده) تکریم
برمچه پایین محله	رجاکل	سوقه	چماچا
دافچاه	سیاهرودکنار	شالکو	خلیلان
(دهستان اسلام آباد) دره پشت	شمس بیجار	شکاراسطخ	شیخ محله
طالم سه شنبه	طش	کرچوندان	مژده

ادامه جدول ۴. آبیادهایی که مایحتاج اولیه خود را از شهر رشت تامین می کنند

شهرستان رشت	جورده	دواب مردخ	(دهستان چوبر) درودخان
فشتام	علویان	کژده	(دهستان ملاسرا) جبرده پسیخان
کشل ورزل	فیض آباد	گرفم	راسته کنار
(دهستان سراوان) جوکول بندان	کماکل	گوراب	شهرستان صومعه سرا
کچا	گالش خیل	لچه گوراب	(دهستان تولم) بودیان
(دهستان سنگر) امشه	گالش گاچه	میشامندان	شالکا
تورانسرا	مبارک آباد	(دهستان لاکان) اسکده	(دهستان هنده خاله) باقلاکش
کیسانندان	محمد آباد	انستیتو تکنولوژی	کیشستان
گیلانندان	منگوده	تخسم	گازگیشه
(دهستان پلسینه) ملاسرا	(دهستان حومه) بالا کویخ	سلکی سر	نوخاله جعفری
(دهستان جبرهنده) زهنده	بیچاربنه	سیاه گلوندان	(دهستان ضیابر) بیچارکن
(دهستان گفشه) چافوچاه	بیچارپس	صیقلان ورزل	شهرستان رودبار
(دهستان پسیخان) تازه آباد	پاچکنار	عزیزکیان	(دهستان بلوکات) براگور
صف سر	پایین کویخ	کسار	کندلات
طرازکوه	توچی پایه بست	لاکان	میرزاگلبند
کلش طالشان	تویسراوندان	نارنج کل	(دهستان رستم آباد شمالی) چوب تراش محله
(دهستان بیربازاز) المان	خاجان چهاردانگ	ویشکاماتیر	سیاهرود پشته
بیچارخاله	خاجان دودانگ	ویشکاورزل	کلاشم
پيله داربن	خناچاه	شهرستان شفت	کهنه وانسرا

ماخذ : معاونت برنامه ریزی استانداری گیلان ، ۱۳۸۶

پس از انجام این مرحله از مطالعات میدانی ذهنیت لازم در رابطه با ماهیت وجودی تحول نظام شهری و دلایل آن و همچنین محدوده تقریبی منطقه DUS شکل گرفت . در مرحله چهارم برای تعیین نهایی محدوده منطقه و همچنین انجام مطالعات میدانی نهایی تصمیم بر آن شد که به نمونه گیری از مکانهای جمعیتی در محدوده تقریبی تعیین شده و از مراحل قبلی پرداخته شود تا نقاط مرزی منطقه با اطلاعات کاملتری

تعیین گردد. در اینجا لازم به توضیح است که با توجه به وسعت منطقه که قاندا تا یک کار گروهی را می طلبید و اینکه این تحقیق یک تحقیق فردی بود ، امکان تمام شماری جامعه آماری موجود نبود ولی سعی شد در حد امکانات این نمونه گیری به بهترین نحو انجام شود که در این رابطه ۶ مسیر در شمال ، جنوب ، شرق و غرب منطقه مورد مطالعه تعیین گردید و به بیش از بیست روستا بصورت مستقیم و بویژه در محدوده های بیرونی مرز DUS مراجعه گردید در جمع آوری اطلاعات از شوراها ی اسلامی وهمچنین دهیاری ها کمک گرفته شده است . در جدول ۵ نتایج حاصل از مراجعه حضوری به روستاهای مرزی DUS و در نقشه ۱۲ این مسیرها نمایان شده است .

جدول ۵. نتایج حاصل از مراجعات حضوری به روستاهای مرز DUS

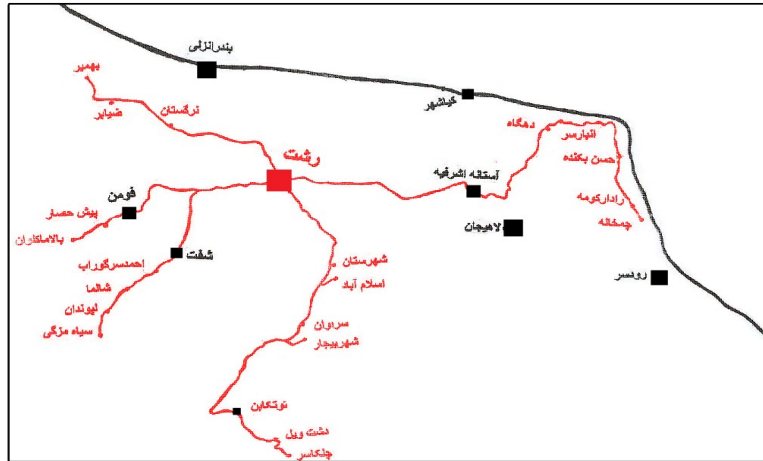
مسیرها	آبادی	فاصله تا رشت km	مسافر روزانه به رشت		مسافر روزانه از رشت	
			تعداد	شغل	تعداد	شغل
مسیر ۱	نرگستان (شهرستان صومعه سرا	۲۰	۱۱	کارمند و کارگر	—	—
	ضیابزر شهرستان صومعه سرا	۴۰	۵۰	کارگر و کارمند	۵۰	کارمند
	بهمبر شهرستان صومعه سرا	۴۶	۲	سرباز ودانشجو	—	—
مسیر ۲	پیش حصار (شهرستان فومن)	۳۱	—	—	—	—
	بالا ماکلوان (شهرستان فومن)	۳۸	۱	کارمند	۱	پزشک
مسیر ۴	شالما (شهرستان شفت)	۴۰	۱۲	کارگر	۲۵	کارمند
	لیوندان (شهرستان شفت)	۴۵	۱۵	کارگر	۲۰	کارمند
	سیاهمزیگی (شهرستان شفت)	۵۰	۱۰	کارگر	۵	معلم

ادامه جدول ۵. نتایج حاصل از مراجعات حضوری به روستاهای مرز DUS

شماره	آبادی	فاصله تا رشت km	مسافر روزانه به رشت		مسافر روزانه از رشت	
			تعداد	شغل	تعداد	شغل
۳	شهرستان (شهرستان رشت)	کمتر از ۲۰	۱۰۰	—	—	—
	اسلام آباد (شهرستان رشت)	۲۰	۵۰	—	بهداری ، بانک ، مغازه دار و....	
	سراوان (شهرستان رشت)	۲۵	۱۰۰	—	معدن ، بازار و....	
۴	شهر بیجار (شهرستان رودبار)	۴۰	۱۰	—	معلم ، کارخانه برنج ، اشتغال روی سد و....	
	توتکابین (شهرستان رودبار)	۵۰	۱۰	—	آموزش و پرورش ، کلانتری ، بخشداری ، بهداری و..	
	دشت ویل شهرستان رودبار	۶۰	۲	—	معلم و اشتغال در مرکز بهداشت	
	چلکاسر شهرستان رودبار	کمتر از ۷۰	—	—	معلم	
۵	دهگاه شهرستان آستانه	۵۵	۴	سرباز، دانشجو، و کارگر	کارمند بانک	
	انبارسر شهرستان آستانه	۶۰	۱	دانشجو	—	
	حسن بکنده شهرستان لاهیجان	۷۵	—	—	—	
	رادار کومه شهرستان لنگرود	۷۰	—	—	—	
	چمخاله شهرستان لنگرود	کمتر از ۷۰	۲	اداری	—	
	بشمن شهرستان انزلی	کمتر از ۴۰	۲	دانشجو	—	
	سنگاچین شهرستان انزلی	۴۵	۱	راننده سرویس دانشگاه	کارمند استراحتگاه سنگاچین	
کپورچال شهرستان انزلی	بیش از ۵۰	—	—	یک نفر در آزمایشگاه بهداری و چهار نفر در پست بانک		

ماخذ- مطالعات میدانی - ۱۳۸۷

نقشه ۲. مسیرهای اصلی بررسی و تدقیق محدوده DUS

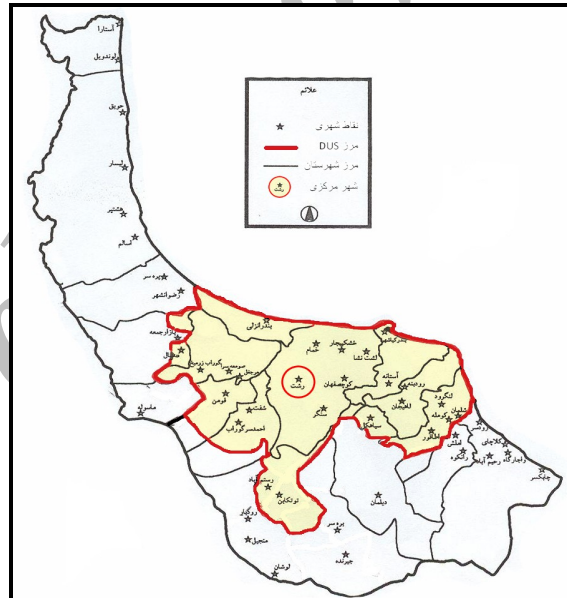


۵. بحث

۵-۱. محدوده دقیق DUS

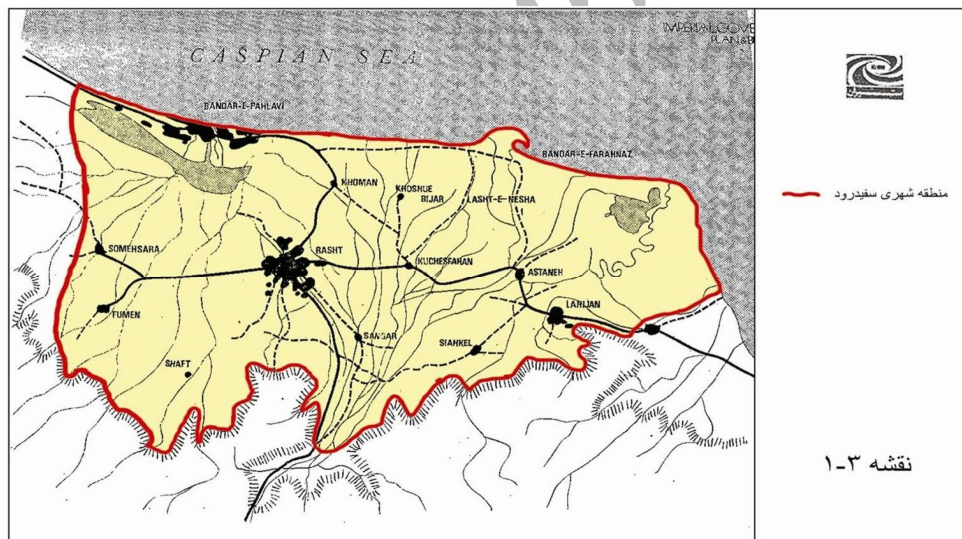
پس از اتمام کلیه مطالعات میدانی و کتابخانه ای در مراحل قبل ، نهایتاً محدوده دقیق منطقه DUS بدست آمد که در نقشه ۳ ترسیم گردیده است .

نقشه ۳. محدوده DUS منطقه مرکزی گیلان به مرکزیت رشت براساس بررسی های میدانی در سال ۱۳۸۶



محدوده ای که در بررسی این مطالعه تحت عنوان DUS نامیده شده در مطالعات دوره دوم استراتژی دراز مدت آمایش سرزمین در سال ۱۳۵۶ که توسط مهندسین مشاور ستیران انجام شد با عنوان تقریباً مشابه **منطقه شهری سفید رود** (*SEFID RUD URBAN REGION*) نامیده شده است. لذا مقایسه این دو منطقه (نقشه های ۴ و ۳) جالب توجه است. در طرح آمایش ستیران تعیین محدوده منطقه شهری سفیدرود به شرح زیر معرفی شده است: "تحدید حدود یک منطقه شهری تا اندازه زیادی جنبه دلخواه دارد. قلمرو این بررسی دشت گیلان است. مساحت این ناحیه نزدیک به ۳۳۰۰ کیلومتر مربع می باشد و تقریباً بر تقسیمات کشوری زیر منطبق است: شهرستان رشت، شهرستان بندر پهلوی، دهستانهای تولم و صومعه سرا (از شهرستان صومعه سرا)، شهرستان فومن به استثنای دهستانهای ماسوله و گشت و احمد سرگوراب، شهرستان لاهیجان به استثنای قسمت بزرگی از بخش سیاهکل (دهستان سیاهکل، فرارود) و دهستان شیر جوپشت. جنبه مکمل هم بودن و نزدیکی شهرهای واقع در این ناحیه به یکدیگر، اجازه اصطلاح منطقه شهری را می دهد: رشت مرکز اداری، بندر انزلی (پهلوی)، بندر و مرکز جهانگردی، فومن مرکز برنجکاری و لاهیجان مرکز چای کاری است." (مهندسین مشاور ستیران، ۱۳۵۶)

نقشه ۴. محدوده منطقه شهری در طرح آمایش ستیران



۵-۲. جمعیت DUS

برای بررسی جمعیت و تحولات آن در محدوده DUS، بررسی آن در سه دوره ی سرشماری انجام گردید. بدین ترتیب که در محدوده ثابت بدست آمده از مطالعات میدانی، محاسبات جمعیتی صورت گرفت بطوریکه در جدول ۶ آمده است. براساس این آمار در دوره ۶۵ - ۷۵ سهم جمعیتی DUS از ۷۰ درصد به ۷۴ درصد افزایش یافت. اما در دوره ۷۵ - ۸۵ این سهم اندکی فروکش نمود. نرخ رشد جمعیت این محدوده نیز در جدول ۷ همین نکته را نشان می دهد.

جدول ۶. تحولات جمعیتی استان و مقایسه آن با منطقه DUS

سال	شرح	منطقه DUS	نرخ رشد منطقه (درصد)	استان گیلان	نسبت DUS به استان (درصد)
۱۳۶۵	تعداد شهرها	۱۷	-----	۳۱	۵۵
	جمعیت شهری	۶۱۷ ۶۲۳	-----	۷۸۴ ۱۷۳	۷۹
	جمعیت روستایی	۸۳۲ ۳۰۱	-----	۱۲۹۶ ۸۶۴	۶۴
	کل جمعیت	۱ ۴۴۹ ۹۲۴	-----	۲ ۰۸۱ ۰۳۷	۷۰
۱۳۷۵	تعداد شهرها	۲۰	۱/۶۴	۳۶	۵۶
	جمعیت شهری	۸۳۳ ۳۹۴	۳/۰۴	۱ ۰۵۱ ۲۷۹	۷۹
	جمعیت روستایی	۸۲۲ ۸۵۳	-۰/۱۱	۱۱۹۰ ۶۱۷	۶۹
	کل جمعیت	۱ ۶۵۶ ۲۴۷	۱/۳۴	۲ ۲۴۱ ۸۹۶	۷۴
۱۳۸۵	تعداد شهرها	۲۴	۱/۸۴	۴۹	۴۹
	جمعیت شهری	۱ ۰۲۸ ۴۰۶	۲/۱۲	۱ ۲۸۱ ۸۴۳	۸۰
	جمعیت روستایی	۶۹۹ ۵۷۸	-۱.۶۱	۱ ۰۹۹ ۳۳۰	۶۴
	کل جمعیت	۱ ۷۲۷ ۹۸۴	۰.۴۲	۲ ۳۸۱ ۰۶۳	۷۳

ماخذ: سرشماری عمومی نفوس مسکن استان گیلان، سالهای ۸۵-۱۳۶۵ - مرکز آمار ایران

جدول ۷. مقایسه تغییرات نرخ رشد جمعیت در منطقه DUS و استان گیلان

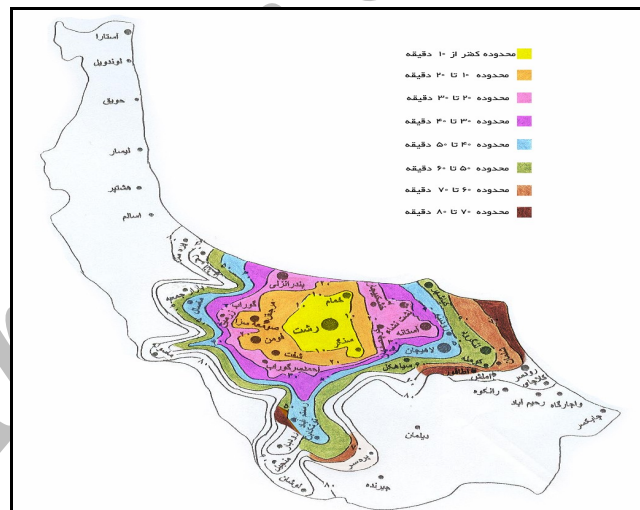
سال	منطقه DUS		استان گیلان		منطقه DUS		سال
	کل جمعیت	نرخ رشد سالانه	کل جمعیت	نرخ رشد سالانه	کل جمعیت	نرخ رشد سالانه	
۱۳۶۵	۱۴۴۹۹۲۴	-----	۶۱۷۶۲۳	-----	۲۰۸۱۰۳۷	-----	۱۳۶۵
۱۳۷۵	۱۶۵۶۲۴۷	۱/۳۴	۸۳۳۳۹۴	۰/۷۵	۲۲۴۱۸۹۶	۱/۳۴	۱۳۷۵
۱۳۸۵	۱۷۲۷۹۸۴	۰/۴۳	۱۰۲۸۴۰۶	۰/۶۰	۲۳۸۱۰۶۳	۰/۴۳	۱۳۸۵

ماخذ: سرشماری عمومی نفوس مسکن استان گیلان، سالهای ۸۵-۱۳۶۵ - مرکز آمار ایران

۵-۳. تعیین منحنی های دسترسی همزمان در منطقه DUS:

برای درک بهتررفت و آمد روزانه به شهر مرکزی در منطقه DUS و بالعکس، نیازمند بررسی فاصله زمانی دسترسی به شهر مرکزی و بالعکس می باشیم. از این رودر ادامه بررسی نظام شهری روزانه در منطقه DUS به تعیین فواصل زمانی نواحی موجود در منطقه نسبت به مرکزیت رشت پرداخته شد که برای این امر مبنای کار براساس محدوده های زمانی ده دقیقه با وسیله نقلیه شخصی، مسیر بدون ترافیک و همچنین مبداء مسیر از خروجی های شهر رشت در نظر گرفته شد. نتیجه بدست آمده در نقشه ۵ نمایان شده است.

نقشه ۵. منحنی های دسترسی همزمان



۴-۵. جمعیت درمنحنی های دسترسی همزمان

پرسش مهم در این مرحله این بود که چه میزان جمعیت در چه بازه زمانی به شهر مرکزی دسترسی دارد؟ برای پاسخ به این پرسش جدول ۸ تهیه شد.

جدول ۸. محدوده های زمانی دسترسی به شهر مرکزی منطقه DUS و جمعیت

آنها در سال ۸۵

محدوده دسترسی همزمان به رشت	جمعیت محدوده ها (نفر)	جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS (درصد)	جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل استان (درصد)
کمتر از ۱۰ دقیقه	۶۴۲ ۴۶۶	۳۷	۲۷
کمتر از ۲۰ دقیقه	۸۸۱ ۴۹۱	۵۱	۳۷
کمتر از ۳۰ دقیقه	۱ ۲۲۴ ۹۵۲	۷۱	۵۱
کمتر از ۴۰ دقیقه	۱ ۲۹۳ ۶۰۰	۷۵	۵۴
کمتر از ۵۰ دقیقه	۱ ۵۱۴ ۳۲۲	۸۸	۶۴
کمتر از ۶۰ دقیقه	۱ ۶۷۷ ۹۹۶	۹۷	۷۰
کمتر از ۷۰ دقیقه	۱ ۷۱۷ ۵۱۵	۹۹	۷۲
کمتر از ۸۰ دقیقه	۱ ۷۲۷ ۹۸۴	۱۰۰	۷۳

ماخذ- مطالعات میدانی - ۱۳۸۸

بر اساس جدول ۸، بیش از یک چهارم جمعیت استان که نزدیک به ۴۰ درصد جمعیت منطقه نیز می باشد در اولین منحنی دسترسی همزمان و بیش از ۵۰ درصد کل جمعیت منطقه DUS در دو منحنی اول و نهایتاً بیش از نیمی از جمعیت کل استان گیلان که ۷۰ درصد جمعیت منطقه نیز می باشد در سه منحنی اول یعنی در فاصله ۳۰ دقیقه ایی از شهر رشت قرار گرفته اند.

بنابراین صرف نظراً وجود یا عدم وجود نظام شهری روزانه در حال حاضر مشاهده می کنیم حداقل این بخش از منطقه کاملاً پتانسیل و استعداد شکل گیری نظام شهری روزانه و ایجاد جریانهای قوی روزانه و حتی عملکردی بصورت یک مجموعه کلانشهری را خواهد داشت. در ادامه بررسی ها مشاهده می شود که نهایتاً کمتر از ۳۰ درصد جمعیت منطقه DUS که جمعیتی حدود پانصد هزار نفر می باشد در منحنی های دسترسی چهار تا هشت (۸۰-۳۰ دقیقه) قرار می گیرند و نکته قابل توجه اینجاست که فقط ۳ درصد کل

جمعیت منطقه DUS در دو منحنی آخر (۸۰-۶۰ دقیقه) قرار دارد. در واقع در داخل منطقه DUS شاید به دلیل عدم توزیع مناسب امکانات در سطح منطقه و تمرکز آن در محدوده های مرکزی DUS، کیفیت زندگی در نواحی مختلف تا اندازه زیادی به کیفیت دسترسی به مرکز منطقه بستگی خواهد داشت و هرچه از مرکز فاصله گرفته شود آن ناحیه از استقبال کمتر ساکنین برای زندگی برخوردار خواهد بود و بصورت یک ناحیه مهاجر فرست عمل خواهد کرد.

برای پاسخ به این پرسش که روند تغییرات سهم جمعیتی در محدوده های زمانی چگونه است جداول ۹ و ۱۰ تهیه گردید. با بررسی جداول ۹ و ۱۰ مشاهده می شود که در حقیقت تنها محدوده اول دارای رشد واقعی می باشد زیرا نسبت جمعیت محدوده ها به جمعیت منطقه فقط در محدوده اول دارای رشد بوده و از ۲۵ درصد سال ۱۳۶۵ به ۳۷ درصد در سال ۱۳۸۵ رسیده است. در حالی که در دیگر محدوده ها سهم جمعیتی کاهش یافته است. این بدان معنی است که تنها هسته مرکزی DUS با تمرکز امکانات در خود در حال جذب جمعیت می باشد.

جدول ۹. مقایسه جمعیت هریک از محدوده های زمانی بین سالهای ۶۵ الی ۸۵

محدوده دسترسی همزمان به رشت (دقیقه)	جمعیت محدوده ها در سال ۶۵ (نفر)	جمعیت محدوده ها در سال ۷۵ (نفر)	جمعیت محدوده ها در سال ۸۵ (نفر)
کمتر از ۱۰	۳۷۲ ۰۶۵	۵۰۶ ۳۶۵	۶۴۲ ۴۶۶
۱۰-۲۰	۲۳۱ ۹۵۶	۲۵۲ ۳۵۵	۲۳۹ ۰۲۵
۲۰-۳۰	۳۳۷ ۱۴۴	۳۵۸ ۲۴۳	۳۴۳ ۴۶۱
۳۰-۴۰	۸۰ ۱۳۵	۸۱ ۴۱۸	۶۸ ۶۴۸
۴۰-۵۰	۲۰۶ ۳۷۶	۲۱۷ ۲۴۲	۲۲۰ ۷۲۲
۵۰-۶۰	۱۵۶ ۶۹۵	۱۷۲ ۵۱۵	۱۶۳ ۶۷۴
۶۰-۷۰	۵۲ ۲۰۴	۵۵ ۰۶۶	۳۹ ۵۱۹
۷۰-۸۰	۱۳ ۳۴۹	۱۳ ۰۴۳	۱۰ ۴۶۹

ماخذ-محاسبات نگارندگان - ۱۳۸۷

جدول ۱۰. مقایسه تغییرات، نسبت جمعیت هریک از محدوده های زمانی به جمعیت کل

منطقه در سالهای ۶۵ الی ۸۵

محدوده دسترسی همزمان به رشت	جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS در سال ۶۵ (درصد)	جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS در سال ۷۵ (درصد)	جمعیت محدوده زمانی نسبت به جمعیت کل DUS در سال ۸۵ (درصد)
کمتر از ۱۰	۲۵	۳۱	۳۷
۱۰-۲۰	۱۶	۱۵	۱۴
۲۰-۳۰	۲۳	۲۲	۲۰
۳۰-۴۰	۶	۵	۴
۴۰-۵۰	۱۴	۱۳	۱۳
۵۰-۶۰	۱۱	۱۰	۹
۶۰-۷۰	۴	۳	۲
۷۰-۸۰	۱	۱	۱

ماخذ- محاسبات نگارندگان - ۱۳۸۷

۵-۵. مساحت و تراکم جمعیت در منطقه DUS

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

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

محدوده های زمانی (دقیقه)	مساحت تقریبی (کیلومتر مربع)	جمعیت (سال ۱۳۸۵)	تراکم جمعیت (نفر در کیلومتر مربع)
کمتر از ۱۰ دقیقه	۳۹۰	۶۴۲ ۴۶۶	۱ ۶۴۷
۱۰-۲۰	۸۳۰	۲۳۹ ۰۲۵	۲۸۸
۲۰-۳۰	۹۷۵	۳۴۳ ۴۶۱	۳۵۲
۳۰-۴۰	۶۲۰	۶۸ ۶۴۸	۱۱۱
۴۰-۵۰	۱۳۵۰	۲۲۰ ۷۲۲	۱۶۴
۵۰-۶۰	۶۷۰	۱۶۳ ۶۷۴	۲۴۴
۶۰-۷۰	۲۲۵	۳۹ ۵۱۹	۱۷۶
۷۰-۸۰	۱۱۰	۱۰ ۴۶۹	۹۵
جمع کل	۵ ۱۷۰	۱ ۷۲۷ ۹۸۴	۳۳۴

ماخذ- محاسبات نگارندگان - ۱۳۸۷

نسبت جمعیت DUS به استان (درصد)	نسبت مساحت DUS به استان (درصد)	جمعیت کل استان گیلان (۱۳۸۵)	جمعیت تقریبی محدوده DUS (۱۳۸۵)	مساحت کل استان گیلان (کیلومتر مربع)	مساحت تقریبی محدوده DUS (کیلومتر مربع)
۷۳	۳۷	۲ ۳۸۱ ۰۶۳	۱ ۷۲۷ ۹۸۴	۱۳ ۸۱۰	۵ ۱۷۰

ماخذ- محاسبات نگارندگان-۱۳۸۷

جدول ۱۲. محاسبه نسبت مساحت و جمعیت منطقه DUS به استان گیلان

چنانکه مشاهده می شود منطقه DUS مساحتی نزدیک به پنج هزار کیلومتر مربع را دارا می باشد که با توجه به وسعت کل استان، منطقه DUS وسعتی در حدود ۳۷ درصد کل استان را دارا می باشد که بیش از یک سوم وسعت استان را شامل می شود. این در حالی است که براساس جمعیت بدست آمده برای منطقه DUS، این منطقه ۷۳ درصد کل جمعیت استان را در سال ۱۳۸۵ در خود جای داده است که بیش از دو سوم جمعیت استان است. پس براساس این آمار منطقه DUS به نسبت استان در واقع دو برابر وسعت خود دارای جمعیت است.

۶. نتیجه گیری

مجموع مستندات این تحقیق بطور شفاف وجود پدیده مسافرت‌های روزانه را تایید می کند. در واقع نظام سلسله مراتبی سنتی که براساس سلسله مراتب کریستالری انجام می شد در اثر توسعه شبکه حمل و نقل جاده ای و راه‌های آسفالت‌ه روستایی عملاً کارایی خود را از دست داده است زیرا همانطور که در برداشتهای میدانی مشخص است بسیاری از مسافرت‌های روزانه بین رشت و شهرها و روستاهای شهرستانهای دیگر صورت می گیرد بدون اینکه نظام سنتی سلسله مراتبی رعایت شود. آنچه به عنوان علت اصلی این تحول مشهود است افزایش چشمگیر راه‌های آسفالت‌ه و افزایش دسترسی به وسایل نقلیه شخصی و عمومی در سالهای اخیر است که بر کیفیت و سهولت مسافرت‌های روزانه افزوده است. این دلایل در کنار تمرکز بیش از حد امکانات در رشت به نسبت سایر مناطق، مسافرت روزانه را امری اجتناب ناپذیر کرده است و در واقع رعایت نظام سلسله مراتبی گذشته را غیر منطقی جلوه می دهد اما نکته قابل تاملی که وجود دارد این است که غالب مسافرت‌های روزانه به رشت در روند فعلی به مهاجرت به شهر رشت ختم می گردد که در مطالعات میدانی نیز این نکته بارها از زبان مسئولان محلی شنیده شد. در واقع در

منطقه DUS غالباً شاهد مسافرتهاى روزانه از نوع موقتى هستيم نه به عنوان يك فرايند دائمى، بطوريكه مسافران به دليل موقعيت مطلوب موجود به اين جريان روزانه پيوسته اند .

در رابطه با عملکرد کلانشهرى همانطور که می دانيم در ايران بطور رسمى، برای تبدیل شهر به يك کلانشهر تنها مولفه تعیین کننده، جمعيت بالای يك ميليون نفر است . در رابطه با شهر رشت آمارگيرى رسمى سال ۱۳۸۵ جمعيتى حدود ۵۵۰ هزار نفر را تاييد می کند که فاصله زيادى با جمعيت يك کلانشهر دارد . بنابراین از اين منظر براساس تعاريف موجود نمی توان رشت را يك کلانشهر ناميد . اما واقعيت اين است که رشت به رغم جمعيت ۵۵۰ هزار نفرى خود خصوصيات يك کلانشهر را ارائه می کند. اول آنکه اين شهر توانسته است يك جريان قوى از رفت و آمدها در پيرامون خود بوجود بياورد که در اين بررسى به اثبات رسيده است و مشاهدات روزانه در شهر رشت نیز آن را تاييد می کند. دوم آنکه در محدوده DUS چنانکه دیديم ۲۴ شهر وجود دارد که مرکزيت اين محدوده بدون هيچ تاملی بر عهده رشت می باشد . جمعيت شهرى اين محدوده به همراه رشت بيش از يك ميليون نفر می باشد . سوم آنکه با محاسبه جمعيت شهرى و روستايى منطقه DUS مشخص شد که جمعيتى بيش از ۱.۷ ميليون نفر می توانند بطور روزانه به شهر رشت دسترسى داشته باشند. بنابراین در مجموع شهر رشت با داشتن ويژگيهاى فوق مى تواند خصوصيات يك کلانشهر را ارائه نمايد . اما چنانچه بخواهيم بحث کلانشهر بودن شهر رشت را براساس تنها مولفه موثر فعلى يعنى جمعيت بالای يك ميليون نفر بسنجيم و بدانيم که آیا مسافران روزانه به شهر رشت اين جمعيت يك ميليون نفرى را کامل می کنند يا نه ؟ در اينصورت نکته مهم و تعيين کننده ميزان دقيق جمعيت روزانه شهر رشت است . آیا شهر رشت داراى حدود نيم ميليون مسافر روزانه می باشد که اين ميزان به همراه جمعيت رسمى آن ، جمعيت يك ميليون نفرى يك کلانشهر را تشكيل دهد ؟ آمار دقيقى از ميزان مسافران روزانه به شهر رشت در هيچ سرشمارى رسمى وجود ندارد بنابراین تاييد اين مطلب بصورت رسمى و کارشناسى شده امکان پذيرنمی باشد . آنچه براساس نتايج اين تحقيق قابل قضاوت مى باشد اين است که کل جمعيت منطقه DUS رقمى بيش از ۱/۷ ميليون نفر بدست آمده است که اگر جمعيت شهر رشت را کسرکنيم رقمى حدود ۱/۱۵ ميليون نفر باقى مى ماند که برای داشتن جمعيت يك ميليون نفرى در شهر رشت چيزى حدود ۴۰ درصد کل جمعيت

منطقه (به جزرشت) باید مسافران روزانه شهررشت باشند ! که اگر افراد خارج از سن اشتغال وهمچنین بانوانی که غالباً اشتغال رسمی بگونه مورد نظر ما ندارند را کسرکنیم شاید بیش از تمام جمعیت شاغل منطقه باید مسافروزان شهررشت باشند تا رقم یک میلیون جمعیت برای شهررشت محقق شود. که این امری حقیقی به نظر نمی رسد. نهایتاً آنچه قویاً قابل استناد می باشد این است که نظام شهری موجود در منطقه، نظام شهری روزانه DUS می باشد که با توجه به روند گذشته آن روز به روز نیز در حال تکامل می باشد. در واقع خصوصیات جغرافیایی منطقه به همراه امکانات روزافزون سالهای اخیر باعث شده این منطقه از کشورروندی متفاوت با مناطق مشابه خود را دارا باشد. هرچند عنوان کلانشهر برای شهر رشت براساس قانون فعلی در حال حاضرچندان منطقی به نظر نمی رسد اما مسلماً شهررشت یک شهرعادی ۵۵۰ هزارنفری نمی باشد و دارای عملکردی مشترک با منطقه ایی که DUS نام گذاری شده می باشد بطوریکه نمی توان شهررشت را بصورت جدا و منفک از آن منطقه در نظر گرفت زیرا به هر حال جمعیت قابل ملاحظه ایی که ساکن در آن شهرنیستند از امکانات آن بهره می برند.

۷. پیشنهادها

در حقیقت به دلیل نادیده گرفتن و عدم توجه به تحول نظام شهری این منطقه در برنامه ریزی ها و عدم وجود مدیریت واحد برای این منطقه و درواقع نگرش جداگانه به نواحی مختلف منطقه DUS بجای نگرش یکپارچه که منجر به توزیع نامناسب امکانات و تمرکز آنها در مرکزگردیده نظام شهری روزانه در عمل غالباً بصورت جریانی موقتی و اجباری کارکرد خود را نشان می دهد. در صورتی که اگر کل منطقه یا حداقل 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 به جای پدیده بزرگسری که با رشد بیش از اندازه رشت به لحاظ جمعیت و... به تدریج شاهد آن هستیم می توانیم از شرایط بالقوه منطقه استفاده کرده و با تقویت مسافرتها روزانه کل منطقه را بصورت یک کلانشهر منفصل ویا در حقیقت یک منطقه کلانشهری^۳ با مدیریت واحد و بودجه

^۳ منطقه کلانشهری ، معمولاً از ترکیب یک یا چندین منظومه شهری با نواحی پیرامونی خود که لزوماً ممکن است ماهیت شهری نداشته باشند ولی از نظر اشتغال و تجارت به منظومه شهری یا منظومه های شهری وابسته باشند ، بوجود می آید (Wikipedia,2005) .

متناسب با آن اداره کنیم تا در واقع از مشکلات و هزینه های گزافی که در آینده با طی روند فعلی به اجبار باید بپردازیم جلوگیری کنیم .

در این رابطه حتی می توانیم برای عملی تر کردن طرح در ابتدا محدوده ای کوچکتر را لحاظ کنیم که بر این اساس می توان با توجه به توضیحات قبلی محدوده شامل سه منحنی اول (کمتر از ۳۰ دقیقه) را پیشنهاد کرد که دارای جمعیت بیش از یک میلیون و دویست هزار نفر (جدول ۸) می باشد که این جمعیت ۷۰ درصد جمعیت منطقه و ۵۰ درصد جمعیت استان را تشکیل می دهد و همچنین ۶۰ درصد شهرهای منطقه DUS را نیز دربردارد و مساحت آن حدود ۲۳۰۰ کیلومتر مربع می باشد که کمتر از ۵۰ درصد مساحت منطقه DUS است و آنرا منطقه *DUS I* می نامیم به این ترتیب مساحتی بسیار کوچکتر در اختیار داریم که می توانیم امکانات و ظرفیت محدود خود را بر آن 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 . براین اساس ضرایب مکانی بخش های صنعت و خدمات منطقه *DUS I* نیز محاسبه گردیده است.

جدول ۱۳. ضریب مکانی^۴ بخشهای صنعت و خدمات در رشت

ردیف	شهر	تعداد شاغلین در بخش های			جمع
		کشاورزی	صنعت	خدمات	
۱	رشت	۲۲۹۰	۳۷۰۵۹	۶۷۴۰۱	۱۰۶۷۴۹
۲	خشکبیجار	۵۳۰	۴۱۹	۹۶۳	۱۹۱۲
۳	خمام	۱۶۹	۷۲۲	۱۲۸۴	۲۱۷۵
۴	سنگر	۹۸	۵۳۴	۸۹۱	۱۵۲۳
۵	کوچصفهان	۲۵۱	۶۵۲	۱۳۴۸	۲۲۵۱
۶	لشت نشاء	۵۲۴	۵۴۶	۱۷۷۰	۲۸۴۰

ماخذ- محاسبان نگارندگان-۱۳۸۷

۴

ضریب مکانی (در شهر مرکزی) = $\frac{\text{تعداد اشتغال در بخش (صنعت/خدمات) شهر مرکزی}}{\text{کل اشتغال در شهر مرکزی}}$

ضریب مکانی (در مجموعه شهری) = $\frac{\text{اشتغال در بخش (صنعت/خدمات) مجموعه شهری}}{\text{کل اشتغال در مجموعه شهری}}$

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

* ضریب مکانی بخش صنعت: ۱/۰۷ : LQ (mfg) of Rasht

* ضریب مکانی بخش خدمات در رشت : ۱/۰۰ : LQ (services) of Rasht

ادامه جدول ۱۳. ضریب مکانی بخشهای صنعت و خدمات در رشت

ردیف	شهر	تعداد شاغلین در بخش های			جمع
		کشاورزی	صنعت	خدمات	
۷	فومن	۱۲۸۳	۱۹۸۴	۵۱۰۳	۸۳۷۰
۸	شفت	۳۳۰	۲۶۰	۹۲۲	۱۵۱۲
۹	صومعه سرا	۲۷۳	۱۴۲۱	۵۶۷۶	۷۳۷۰
۱۰	مرجقل	۲۲۳	۴۷۹	۸۲۵	۱۵۲۷
۱۱	آستانه اشرفیه	۱۱۵۶	۲۰۱۵	۵۸۰۰	۸۹۷۰
۱۲	بندرانزلی	۸۸۲	۶۷۱۴	۱۰۴۳۰	۱۸۰۲۶
جمع		۸۰۰۹	۵۲۸۰۵	۱۰۲۴۱۳	۱۶۳۲۲۵

ماخذ- محاسبان نگارندگان-۱۳۸۷

ضرایب مکانی بدست آمده نشان می دهند که اولاً رشت در منطقه *DUS 1* از مرکزیت بالایی برخوردار است و ثانیاً این منطقه دارای یکپارچگی اقتصادی، اجتماعی و خدماتی بسیار مناسبی می باشد. لذا شرایط اولیه جهت یک منطقه کلانشهری را دار می باشد.

در یک طرح تحقیقاتی که توسط مرکز مطالعات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی تحت عنوان (تعریف مجموعه های شهری و تعیین شاخص های آن) انجام شده، ۸ شاخص برای تعیین ضریب عملکردی مناطق کلانشهری عنوان شده است.^۱ ضریب عملکردی مناطق کلانشهری معیاری برای اندازه گیری و سنجش دارا بودن ویژگیهای مناطق کلانشهری است و مقدار آن از محاسبه میانگین امتیاز شاخص های ۸ گانه عملکردی (شاخص های ۱ تا ۸ و به شرحی که در زیر می آید) در محدوده اولیه هر منطقه کلانشهری، بدست می آید (۱):

شاخص های ۸ گانه عملکردی مناطق کلانشهری به شرح زیر می باشند:

۱- ایستگاه تلویزیونی با برنامه های محلی. ۲- روزنامه یا هفته نامه محلی. ۳- شهر نشینی (نرخ شهرنشینی منطقه از متوسط نرخ شهرنشینی کشور کمتر نباشد). این نرخ در منطقه *DUS 1* و همچنین در کشور حدود ۶۸ درصد می باشد. ۴- خدمات

^۱ ضریب عملکردی مناطق کلانشهری = جمع امتیاز شاخص های ۸ گانه عملکردی مناطق کلانشهری

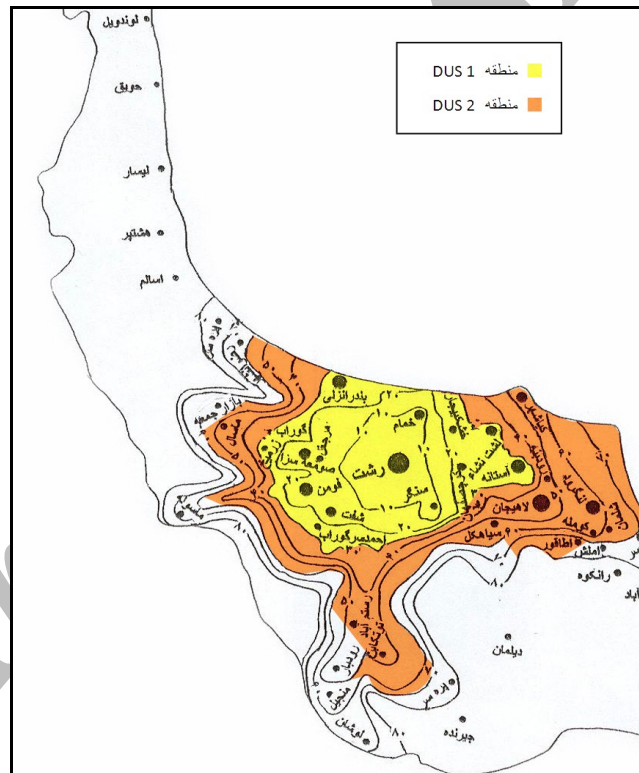
اتوبوسرانی محلی . ۵- دانشگاه. ۶- خدمات منظم خطوط هوایی. ۷- موزه. ۸- خدمات تخصصی بیمارستانی "

(مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۷)
در این طرح برای هر شاخص امتیاز ۰ تا ۱۰۰ در نظر گرفته شده است و در صورتی که ضریب عملکردی برابر و بیش تر از عدد ۷۵ باشد آن منطقه یک منطقه کلانشهری خواهد بود .

امتیاز منطقه DUS 1 از مجموع ۸ شاخص منطقه کلانشهری بصورت کامل و برابر با ۱۰۰ 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 .

نهایتاً می توان باقیمانده منطقه DUS را که آنرا نیز منطقه DUS 2 می نامیم به عنوان توسعه های آتی مجموعه شهری که در حال حاضر نیز دارای عملکرد پیوسته با مجموعه شهری است در نظر بگیریم (نقشه ۶) .

نقشه ۶. مناطق DUS 1 و DUS 2 براساس طرح پیشنهادی



۸. منابع :

- ۱- عظیمی ، ن ، ۱۳۸۵، جغرافیای طبیعی گیلان ، رشت .
- ۲- عظیمی ، ن ، ۱۳۸۱، پویش شهرنشینی و مبانی نظام شهری، مشهد .
- ۳- معاونت برنامه ریزی استانداری گیلان ، ۱۳۸۶، فرهنگ آبادی های گیلان، سال ۱۳۸۵، رشت.
- ۴- مرکز آمار ایران ۱۳۶۶- نتایج سرشماری عمومی نفوس مسکن گیلان-۱۳۶۵
- ۵- مرکز آمار ایران ۱۳۷۶- نتایج سرشماری عمومی نفوس مسکن گیلان-۱۳۷۵
- ۶- مرکز آمار ایران ۱۳۸۶- نتایج سرشماری عمومی نفوس مسکن گیلان-۱۳۸۵
- ۷- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۸۷، تعریف مجموعه های شهری و تعیین شاخص های آن ، تهران .
- ۸- مهندسین مشاورستیران ، ۱۳۵۶، مطالعه دوره دوم استراتژی دراز مدت آمایش سرزمین نظام شهری (رشت - پهلوی - لاهیجان) .
- 9- Bretagnolle , Anne ,Paulus , Fabien and Pumain , Denise (2002) Time and space for measuring urban growth , Cybergeog: Revue europeenne de geographie , No.219 , 25/07/2002,France
- 10- Tim Schwanen, Dieleman,F. Dijst,M,(2003): Urban and Regional Research Centre Utrecht, Faculty of Geosciences Utrecht , UniversityThe Netherlands,116-117
- 11- Wikipedia – The Free Encyclopedia (2005) , Metropolis (definition) , Available online at <http://en.wikipedia.org>

References (in Persian)

1. Azimi, N., 2006, **Natural Geography of Guilan**, Rasht.
2. Azimi, N., 2002, **Dynamics of Citizenship, and Principles of Civil System**, Mashhad.
3. Iran's center of statistics, 1987, Result of pubic census 1986.
4. Iran's center of statistics, 1997, Result of pubic census 1996.
5. Iran's center of statistics, 2007, Result of pubic census 2006.
6. Department of Guilan Province Planning, 2007, **Culture of Guilan Villages**, Rasht.
7. Research & Study Center of Civil Engineering & Architecture in Housing Ministry, 2008, **Defining Civil Colletions and determining its indices**, Tehran.
8. Satiran Engineering Consultants 1977, **2nd Study of Long-Term Strategy of Civil Land System Preparation**, Rasht, Pahlavi, Lahijan.