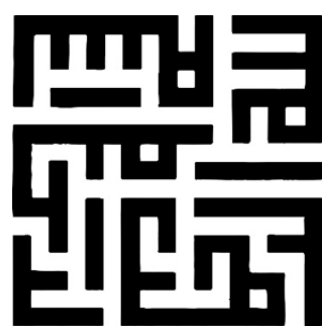




کتاب شهرهای جدید (۸)

نسل نخست شهرهای جدید ایران

تدوین و تألیف:

دکتر میثم بصیرت

استادیار دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران

شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

۱۳۹۷

سرشناسه	بصیرت، میثم، ۱۳۵۹
عنوان و نام پدیدآور	نسل نخست شهرهای جدید ایران/ تدوین و تالیف میثم بصیرت؛ به سفارش شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید
مشخصات نشر	تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ۱۳۹۷.
مشخصات ظاهری	ی، ۲۴۵ ص.: مصور، جدول، نمودار
فروست	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شماره نشر: ک-۸۱۳؛ مجموعه کتابهای شهرهای جدید؛ ۸
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۱۱۳-۲۰۸-۷
وضعیت فهرست نویسی	فیبا
موضوع	شهرهای جدید -- ایران
موضوع	New towns -- Iran
موضوع	شهرسازی -- ایران
موضوع	City planning -- Iran
شناسه افزوده	شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید
شناسه افزوده	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
شناسه افزوده	Road, Housing and Urban Development Research Center :
رده بندی کنگره	۵۷/۱۶۹ HT ۱۳۹۸/۶ب۹الف/
رده بندی دیویی	۳۰۷/۷۶۸۰۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی	۵۵۸۷۲۵۱



وزارت راه و شهرسازی
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



وزارت راه و شهرسازی
مرکز عمران شهرهای جدید

نام کتاب: مجموعه کتاب شهرهای جدید « نسل نخست شهرهای جدید ایران »
تدوین و تالیف: میثم بصیرت
زیر نظر: کارگروه تدوین کتاب شهرهای جدید (حبیب اله طاهرخانی، همت علی عبدی نژاد، میثم بصیرت، غزال راهب، اعظم ادهمی خامنه)
شماره نشر: ک-۸۱۳
ناشر: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به سفارش شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید
نوبت چاپ: اول ۱۳۹۷
تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه
قطع: وزیری
لینوگرافی، چاپ و صحافی: اداره انتشارات و چاپ مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
قیمت: ۳۰۰،۰۰۰ ریال
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۱۳-۲۰۸-۷
ISBN: 978-600-113-208-7
مسئولیت صحت دیدگاه‌های علمی بر عهده نگارندگان محترم می‌باشد.
کلیه حقوق چاپ و انتشار اثر برای مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی محفوظ است.

نشانی ناشر: تهران، بزرگراه شیخ فضل ... نوری، رویروی فاز ۲ شهرک فرهنگیان، خیابان نارگل، خیابان شهید علی مروی، خیابان حکمت صندوق پستی: ۱۶۹۶-۱۳۱۴۵ تلفن: ۸۸۲۵۵۹۴۲-۶ دورنگار: ۸۸۳۸۴۱۳۲
پست الکترونیکی: pub@bhrc.ac.ir فروش الکترونیکی: http://pub.bhrc.ac.ir

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
پیشگفتار	ز
مقدمه مؤلف	ط
اشتغال‌زایی در شهرهای جدید: تجربه ایران / دکتر محمدمهدی عزیزی	۱
فرا تحلیل کیفی پژوهش‌های انجام‌شده پیرامون شهرهای جدید ایران / دکتر ابوالفضل مشکینی و حسن بهنام مرشدی	۲۳
کاربرد اصول، راهبردها و خط‌مشی‌های عملیاتی شهرسازی مبتنی بر پیشگیری از جرم در شهرهای جدید ایران / اسماعیل صالحی و رضا صالحی	۵۵
ضرورت‌های بهره‌برداری از بازاریابی مکان در ارتقاء رقابت‌پذیری شهرهای جدید ایران / حدیث خدارحمی و میثم بصیرت	۱۰۳
مقایسه میزان خوداتکایی شهرهای جدید و موجود در ارتباط با مادرشهر در مجموعه شهری تهران / عاطفه بخشنده	۱۱۹
تجربه تحقق معیارهای کالبدی شهر اسلامی بر فضاها و الگوهای مسکونی در شهرهای جدید / فرامرز فدائی و دکتر مهدی حمزه‌نژاد	۱۴۱
توسعه زندگی پیاده در شهرهای جدید از طریق مناسب‌سازی محیط شهری / شعله نودری	۱۵۵
نگرشی نو بر توسعه شهرهای جدید ایران با مروری بر تجربیات جهانی / ندا رفیع‌زاده	۱۷۹
نسل دوم شهرهای جدید: به سوی دستور کاری نو در سیاست ملی توسعه شهری ایران / دکتر میثم بصیرت	۲۱۱

پیشگفتار

نسل نخست شهرهای جدید ایران، در شرایط کنونی، پس از گذشت بیش از سه دهه از آغاز شکل‌گیری و تکمیل بخش مهمی از عملیات اجرایی شهرها و جمعیت‌پذیری شتابان ناشی از اجرای طرح مسکن مهر، در مقطع تاریخی مهمی قرار دارند. درک و توجه به شرایط این مقطع زمانی مهم می‌تواند موجب تسریع دستیابی به اهداف این شهرها و یا جلوگیری از انحراف و شکل‌گیری عقب‌ماندگی‌های غیر قابل جبران در این شهرها شود.

در این شرایط اگرچه می‌توان ادعا نمود که اتخاذ راهبرد مناسب و سیاست‌های مرتبط با شرایط شهرهای جدید در سطح کلان پس از گذشت سه دهه از شکل‌گیری آنها، به منظور تغییر نگاه مقطعی، موردی و ابزاری به شهرهای جدید و تبدیل سیاست شهرهای جدید به عنوان بخشی از سیاست ملی رشد شهری و شهرنشینی کشور یکی از الزاماتی است که می‌باید توسط نظام توسعه شهرهای جدید به جدیت دنبال شود، اما همچنان بخش مهمی از مسیر برون‌رفت از چالش‌های تاریخی توسعه این شهرها در حوزه خدمات زیربنایی و رونمایی نیازمند پیگیری ویژه توسط مجموعه متولیان توسعه شهرهای جدید است.

مباحث مهمی چون تأمین تأسیسات و خدمات اساسی محیط سکونت، توسعه حمل‌ونقل انبوه و سریع بین شهر جدید و شهر مادر، رفع خلاء خدمات رونمایی، رفاهی، اقتصادی و تفریحی، توسعه و گسترش فضاهای عمومی، فرهنگی و ورزشی در شهرها، غلبه بر عقب‌ماندگی در توسعه فضای سبز شهری، عرضه مسکن برای اقشار متوسط، توسعه نظام دسترسی آزادراهی و بزرگراهی بین شهر جدید و شهر اصلی، گسترش حمل‌ونقل عمومی و انسان‌محور در درون شهرهای جدید، توسعه و تقویت زیرساخت‌های اقتصادی شهرها و موارد دیگری از این دست برخی از مهم‌ترین چالش‌های این حوزه هستند.

مسئله صرفه‌های ناشی از مقیاس و تجمع تاکنون در برون‌رفت از چالش‌های این عرصه مطرح بوده است. فرصت بسیار مهمی که در این مقطع پیش‌روست مربوط به رسیدن تقریباً هفت شهر به حدود جمعیتی ۱۰۰ هزار نفر است که ارائه و شکل‌گیری بسیاری از خدمات را اقتصادی می‌نماید. بنابراین در این شرایط در مجموعه شهرهای جدید، جدا از تأمین جامع خدمات، پیگیری پروژه‌های شاخص، ارزش‌افزا و محرک توسعه با رویکرد ارتقاء سطح زیست‌پذیری و کیفیت زندگی و توجه به حفظ و ماندگاری ساکنان از طریق ایجاد حس تعلق در ایشان، ضروری است.



در این مسیر، حرکت شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید ایران بر مسیر پژوهش‌محوری و توسعه دانش‌بنیان می‌تواند نقش مهمی در تحقق اهداف کلان شهرهای جدید ایران داشته باشد. از این رو، شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید ایران از سال ۱۳۹۵، برنامه تدوین هشت کتاب در حوزه شهرهای جدید را در دستور کار قرار داده است که به یاری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی انتشار آنها میسر شده است. آخرین شماره این کتاب‌ها، کتاب "نسل نخست شهرهای جدید ایران" است که پیش روی خوانندگان محترم قرار دارد، به همت آقای دکتر میثم بصیرت، عضو هیئت علمی دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران، تدوین شده است و بخش مهمی از آخرین پژوهش‌ها و تلاش‌های صورت‌گرفته محققان در حوزه شهرهای جدید را ارائه می‌نماید. امید است تلاش‌هایی از این دست بتواند در ارتقاء کیفی شهرهای جدید ایران و نیل به هدف مهم خدمت‌رسانی و تحقق حیات طیبه شهروندان این شهرها مؤثر افتد.

حبیب الله طاهرخانی

معاون وزیر راه و شهرسازی، رییس هیئت مدیره و

مدیرعامل شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید ایران

مقدمه مؤلف

مفهوم شهرهای جدید، در ابتدای امر، در تجربه جهانی و نیز در شرایط ایران، به عنوان راه حلی در مقابل شهرسازی شتابان مد نظر قرار گرفت. بسیاری از شهرهای جدید با چالش‌های کم‌وبیش مشترکی در حوزه‌هایی چون کیفیت زندگی، تراکم ترافیکی، ابعاد هویتی، ناپایداری محیطی، تغییرات اقلیمی و از این قبیل مواجه شده‌اند. در طول دهه‌های گذشته، شهرهای جدید در کشورهای در حال توسعه گسترش یافته است و دولت‌های بیشتری این سیاست را به عنوان راه‌حلی برای اسکان جمعیت در حال رشد که گاه از نواحی روستایی به نواحی شهری مهاجرت می‌کنند و نیز تمرکززدایی از مادرشهرهای موجود، که به سبب عملکردهای شهری و تسهیلات اشتغال موجود با مشکل مواجه شده‌اند، به کار برده‌اند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، علی‌رغم تصریح قانونی در خصوص توسعه شهرهای جدید و توفیقات حاصل شده، ایده توسعه شهرهای جدید به سبب مسائل مشترکی چون ایراد در مکان‌گزینی و موقعیت برخی شهرها، نبود سامانه حمل‌ونقل عمومی کارا، ایمن، سریع و ارزان، کمبود خدمات، ضعف در جذب جمعیت هدف، جدایی‌گزینی و به حاشیه رانده شدن گروه‌های جمعیتی با انتقاداتی نیز مواجه بوده و بدین ترتیب همواره حامیان و مخالفان خود را داشته است.

در شرایط کنونی، شهرهای جدید ایران بعد از گذشت سه دهه و تکمیل بخش مهمی از عملیات اجرایی شهرها و شتاب جمعیت‌پذیری ناشی از اجرای طرح مسکن مهر، در مقطع تاریخی مهمی قرار دارند که بازاندیشی پیرامون آینده توسعه آنها را ضروری می‌سازد. به‌ویژه، چالش‌هایی همچون فقدان طرح‌های کالبدی ملی منطقه‌ای مصوب و بهنگام یا عدم همسویی و هم‌آوایی سیاست‌های کلان شهرسازی کشور، ضرورت تغییر نگرش مدیریتی و بینش شهرسازی در مورد شهرهای جدید را بیش از گذشته آشکار می‌سازد.

از آنجا که بخش مهمی از عدم توفیق و دستیابی به اهداف شهرهای جدید نسل اول به جنبه‌های مدیریتی و ابعاد نهادی- حقوقی، همچون فقدان حمایت‌ها و پشتوانه‌های اداری- مدیریتی و سیاسی- اجرایی کافی در سطوح کلان و میانی مدیریت کشور و نبود تعریف مشخص در نظام تقسیمات سیاسی اداری برمی‌گردد، لزوم اتخاذ راهبرد مناسب و سیاست‌های مرتبط با آن به منظور تغییر نگاه مقطعی، موردی و ابزاری به شهرهای جدید و تبدیل سیاست شهرهای جدید به عنوان بخشی از سیاست ملی رشد



شهری و شهرنشینی ضروری است.

در پایان بر خود وظیفه می‌دانم از همه دانشوران ارجمندی که مقالات خود را برای نشر در این کتاب آماده نمودند، نهایت تشکر نمایم. این کتاب با مقالاتی متنوع از پژوهشگران و خبرگان حوزه توسعه شهرهای جدید شکل گرفته است و امید است، خوانندگان، اینجانب و سایر تدوین‌گران را از دیدگاه‌های سازنده خود بهره‌مند سازند.

میثم بصیرت

اشتغال‌زایی در شهرهای جدید: تجربه ایران*

دکتر محمد مهدی عزیزی^۱

چکیده

ابعاد نظری موضوع اشتغال‌زایی در شهرهای جدید را می‌توان در الگوهای مختلف جستجو کرد که به جریان انتقال نیروی کار از روستا به شهر، تغییرات ساختاری در سیاست‌های اشتغال و بازدهی فعالیت‌های صنعتی، کشاورزی و خدمات پرداخته‌اند. اشتغال‌زایی در شهرهای جدید همراه با فرصت‌ها و امکانات متنوع کسب‌وکار و تجارت می‌تواند شهرهای جدید را دارای ساکنانی نماید که بتوانند نه تنها از طریق اشتغال در بخش صنعتی، بلکه از خدمات نیز به امرار معیشت و تولید ثروت پرداخته و رونق اقتصادی شهر را فراهم سازند. در این پژوهش، ارزیابی اشتغال‌زایی شهرهای جدید ایران در موضوعات جذب جمعیت و اشتغال، سهم خوابگاهی شهرهای جدید، گروه‌های شغلی ساکنان، وضعیت اقتصادی و نگرش آنها به اشتغال و زندگی صورت می‌گیرد. روش تحلیلی - اکتشافی از طریق نمونه‌گیری و مطالعات میدانی در چهار شهر جدید منتخب پولادشهر، پرند، پردیس و سهند به کار گرفته شده است. برای تعیین حجم نمونه، از فرمول کوکران و برای ارزیابی اشتغال‌زایی، از روش ماتریس گولر استفاده شده است.

* این مقاله بخشی از طرح پژوهشی با عنوان "پژوهش و امکان‌سنجی ایجاد فعالیت‌های اشتغال‌زا در شهرهای جدید" است که به سفارش "مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری" توسط دانشگاه تهران در سال ۱۳۹۰ انجام شد. نویسنده این مقاله مجری طرح مذکور و همکاران اصلی پژوهش عبارت بودند از اساتید شهرسازی و اقتصاد دانشگاه تهران، آقایان دکتر اسفندیار زبردست و دکتر سید منصور خلیلی عراقی. همکاران پژوهش در بخش‌های مختلف برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و اقتصاد عبارت بودند از آقایان آرش صادقیان، ایمان افصحی، علی فرنام، وحید ماجد و وحید مهربانی.

۱. استاد، دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

نتایج تحلیل وضعیت چهار شهر جدید منتخب، نشان داد، شهر جدید فولادشهر با توسعه همگام کار و سکونت، وضعیت مطلوبی دارد. شهر جدید سهند به دلیل تنوع و تعدد مراکز مهم صنعتی و نیز آموزشی می‌تواند به یکی از نمونه‌های پایدار توسعه شهری مبدل شود. شهر جدید پردیس به لحاظ دسترسی مناسب به تهران و مطلوبیت آب‌وهوایی می‌تواند یکی از شهرهای جدید موفق باشد، اما به دلیل ماهیت خوابگاهی، محدودیت قانونی ایجاد صنعت در شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران و جذب نکردن فرصت‌های اقتصادی، همچنان وابسته تلقی می‌گردد. شهر جدید پرند، با وجود ایجاد شهرک صنعتی، به دلیل تأخیر در توسعه فعالیت‌های پیش‌بینی شده، نظیر فرودگاه، فاصله زیادی با موفقیت در اشتغال‌زایی دارد. به عنوان نتیجه کلی این پژوهش، می‌توان گفت ایجاد اشتغال پایدار در شهرهای جدید می‌تواند بخش عمده‌ای از نقاط ضعف آنها را برطرف کند، اما تحقق این امر، تابع بسیاری از متغیرها و تصمیمات سیاستی است که لزوماً در شهر جدید و یا نهادهای درگیر با مسائل شهرهای جدید اتخاذ نمی‌گردد.

واژگان کلیدی: شهر جدید، اشتغال، توسعه، رونق اقتصادی، ایران



۱- مقدمه

ایجاد اشتغال در شهرهای جدید می‌تواند گامی مؤثر در فرایند توسعه و پایداری آنها باشد. در این فرایند، عوامل مختلفی تأثیرگذار هستند که از آن جمله می‌توان به اتخاذ الگوها و رویکردها در سیاست‌ها و برنامه‌های شهرهای جدید اشاره کرد. در حالی که بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، تجاربی در زمینه ایجاد شهرهای جدید دارند، ایران نیز دارای تجارب قابل توجه در ایجاد شهرهای جدید است. تحلیل و ارزیابی این تجارب از اهمیت فراوانی برخوردار است، زیرا بسیاری از این شهرها هنوز به آستانه جمعیتی خود نرسیده و در حال تکمیل و جذب جمعیت هستند. نوشتار حاضر، که برگرفته از یک پژوهش جامع در خصوص ارزیابی اشتغال‌زایی در شهرهای جدید ایران است، به تحلیل و ارزیابی این موضوع می‌پردازد. ابتدا مباحثی از ابعاد نظری شهرهای جدید و مسئله اشتغال‌زایی و تجارب جهانی ارائه می‌شود. سپس، در قالب روش تحقیق تحلیلی، ابعاد اشتغال‌زایی در چهار شهر جدید منتخب ایران ارزیابی می‌شود.

۲- مبانی نظری اشتغال‌زایی در شهرهای جدید

پایه‌های نظری مربوط به ایجاد شهرهای جدید و لزوم اشتغال‌زایی در آنها به‌عنوان گامی مؤثر در فرایند توسعه را می‌توان تلویحاً در میان نظریه‌های مختلف توسعه اقتصادی جستجو کرد. اولین و معروف‌ترین الگوی توسعه را که حداقل تلویحاً جریان انتقال نیروی کار از روستا به شهر مورد توجه قرار داده است، آرتور لوئیس ارائه کرد. الگوی دویخشی لوئیس در اواخر دهه ۱۹۵۰ و اوایل دهه ۱۹۶۰ به نظریه عمومی پذیرفته‌شده فرایند توسعه در کشورهای جهان سوم، تبدیل شد (تودارو، ۱۳۸۷، ص ۸۲). نظریه تغییرات ساختاری در زمینه سیاست‌های اشتغال، در پی پاسخگویی به این سؤال است که چگونه می‌توان نیروی بیکار را در یک استراتژی توسعه مورد استفاده قرار داد؟ این نظریه بیان می‌دارد، به دلیل بازدهی بیشتر فعالیت‌های صنعتی در مقایسه با بخش کشاورزی، انتقال نیروی کار به مناطق شهری و صنعتی و ایجاد زمینه اشتغال مناسب برای آنها باعث افزایش سهم صنعت و خدمات و کاهش سهم کشاورزی در کل اقتصاد می‌گردد. "راگنار نرکس" تخصیص مجدد نیروی کار مازاد در موارد استفاده با بهره‌وری بیشتر را، به‌ویژه در طرح‌های ساختاری کاربر، منشأ اصلی تشکیل سرمایه و رشد اقتصادی می‌داند در حالی که لوئیس بخش سرمایه‌دار (اساساً صنعتی) را عامل اصلی به‌کارگیری نیروی کار مازاد می‌داند (گیلیس و دیگران؛ ۱۳۸۵، ص ۳۳۷).

بر مبنای این پایه‌های نظری، شهرهای جدید با محوریت صنعت و خدمات می‌توانند مأوای مناسبی برای کارگران بیکار مناطق محروم جامعه در حال توسعه باشند و در عین حال، از مهاجرت آنان به کلان‌شهرها جلوگیری کنند. این دیدگاه را می‌توان اساسی برای اتخاذ سیاست‌های مختلف در ایجاد شهرهای جدید و اشتغال‌زایی در آنها دانست. دور شدن از اهداف اصلی، نظیر تنوع شغلی در شهرهای جدید، بسیاری از مشکلات کنونی آنها را سبب گردیده است؛ مسئله‌ای که در نخستین نمونه شهرهای جدید مدرن - باغشهر ابنز هاورد - با تنوع شغلی و خودپسندگی اقتصادی مورد نظر بوده است (اطهاری، ۱۳۶۹: ۳۱). این مسئله به نوعی ماهیت شهر اقماری خوابگاهی و نیمه خودمختار را به همراه داشته است و می‌توان

آن را ریشه بسیاری از معضلات شهری مانند نبود حیات و سرزندگی، فقدان هویت و خاطره و رفت‌وآمد مستمر به شهر مادر تلقی نمود (زمیانسکا، ۱۳۸۵: ۱۵۸). اشتغال‌زایی در شهرهای جدید همراه با فرصت‌ها و امکانات کسب‌وکار و تجارت می‌تواند شهرهای جدید را دارای ساکنانی نماید که بتوانند نه تنها از طریق اشتغال در بخش صنعتی بلکه از راه بازرگانی نیز به امرار معیشت و تولید ثروت بپردازند و موجبات رونق اقتصادی شهر را نیز فراهم سازند (زنگنه ۱۳۸۷). جذب جمعیت و اسکان آن در مناطق شهری، به‌ویژه شهرهای جدید که با نگاه اقتصادی و اجتماعی بنیان نهاده شده‌اند و از فرصت‌های اقتصادی و مزیت‌های ناشی از تولید به مقیاس نهایت استفاده را می‌برند، موجبات تولید انبوه با هزینه کم و رشد اقتصادی را فراهم می‌سازند. سرمایه‌گذاری جدید که اساس شکل‌گیری فعالیت‌های جدید و تغییر ساختار شهری در شهرهای جدید است، به‌عنوان یکی از معتبرترین اجزای اقتصاد ملی رشد کرده و موجبات رونق اقتصادی محلی و منطقه‌ای و ملی را فراهم خواهد نمود.

پیش‌بینی جمعیت و اشتغال در شهرهای جدید معمولاً در چارچوب اهداف کلی و در مقیاس آمایش سرزمین و ناحیه انجام می‌شود. در شهرهای جدید، رسیدن به هدف‌های جمعیتی و اشتغال همواره لازم و ملزوم یکدیگرند، زیرا برای جذب جمعیت نیاز به ایجاد اشتغال است و نیز ایجاد فعالیت‌های اقتصادی به جمعیت مشخصی نیاز دارد. در مراحل اولیه ایجاد شهر نیاز به کمک‌های دولتی بیشتر احساس می‌شود تا بتوان زیرساخت‌های لازم برای فعالیت‌های اقتصادی، تولیدی و تجاری را ایجاد و زمینه‌های ایجاد شغل را فراهم نمود. در این فرایند، برنامه‌ریزی صحیح اقتصادی می‌تواند نقش کلیدی داشته باشد، که عبارت است از تلاش آگاهانه دولتی برای هماهنگی تصمیم‌گیری‌های اقتصادی در طول یک دوره بلندمدت برای تأثیرگذاری، هدایت و در برخی موارد حتی کنترل سطح و رشد متغیرهای کلیدی اقتصادی. برنامه اقتصادی به صورت ساده، مجموعه‌ای از اهداف کمی اقتصادی است که هدف، رسیدن به آنها در یک دوره زمانی معین و با استراتژی‌های از قبل تعیین شده است (Todaro and Smith, 2009).

نظام برنامه‌ریزی شهرهای جدید کاملاً وابسته به نحوه نگرش برنامه‌ریزان اقتصادی در سطح کلان یک کشور است. برای آگاهی از نحوه اثرگذاری برنامه‌ریزی اقتصادی بر نظام برنامه‌ریزی شهرهای جدید، لازم است اهداف توسعه منطقه‌ای که بر نظام برنامه‌ریزی شهرهای جدید احاطه دارد، شناسایی گردند. از دیدگاه اقتصادی، برنامه‌ریزی شهرهای جدید وابسته به نحوه نگرش برنامه‌ریزی اقتصادی در سطح کلان کشور است. فعالیت‌های اقتصادی شهرهای جدید می‌باید به صنایع شکل‌گرفته در آنها و منطقه مربوط وابسته باشد تا پایدار بماند. از جمله شرایط این فرایند، وجود شبکه حمل‌ونقل کارآمد و سازگاری فضایی و مکانی بین محل اشتغال و محل سکونت شاغلین است. می‌توان گفت، نظام برنامه‌ریزی شهرهای جدید را باید جزیی از یک ساختار برنامه‌ریزی اقتصادی دانست که با سایر اجزای آن وابستگی دارد. برنامه‌ریزی اقتصادی، تلاش آگاهانه دولت برای هماهنگی تصمیم‌گیری‌های اقتصادی در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت است.



۳- تجارب جهانی در اشتغال‌زایی شهرهای جدید

نگاهی به تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد، بسیاری از کشورها با موجی از نیازها برای مراکز جمعیتی جدید مواجه بوده‌اند. گسترش شهرنشینی و شدت یافتن انتقال نیروی انسانی از روستا به شهر، ایجاد شهرهای جدید را توجیه نموده است. بسیاری از کشورهای جهان تجارب طولانی‌مدت در برنامه‌ریزی و اجرای شهرهای جدید دارند و به نتایج مختلفی در ارتباط با بحث اشتغال نایل آمده‌اند که در اینجا به برخی از آنها اشاره می‌شود.

در غرب اروپا، تجربه انگلستان در شهرسازی بی‌تردید از مهم‌ترین تجارب جهانی در ایجاد شهرهای جدید است. فرضیه‌های مطرح‌شده به خوبی نشان می‌دهند، ایجاد شهرهای جدید در اطراف لندن یک ضرورت بوده است. شهر "میلتون کینز" در مجاورت محور ارتباطی لندن - شمال غرب قرار دارد و فراهم آوردن اشتغال در اقتصاد این شهر، در زمره مهم‌ترین برنامه‌های آن بوده است. شهر جدید "رانکورن" در ساحل جنوبی رودخانه مرسی در چشایر قرار گرفته و دارای ارتباط اقتصادی - اجتماعی تنگاتنگی با لیورپول و سایر مراکز شهری مجاور آن دارد. رانکورن به دلیل موقعیت مناسب اراضی، وجود نیروی کار و شبکه ارتباطی منطقه‌ای متنوع و گسترده، مکان مناسبی برای پرداختن به مسئله اشتغال بوده است. فرانسه نیز از جمله کشورهایی است که در قرن بیستم مبادرت به ایجاد شهرهای جدید کرد. شهرهای جدید فرانسوی، با الگوبرداری از شهرهای جدید انگلیسی طراحی شدند. نوعی هماهنگی ضروری بین گرایش به نصب و راه‌اندازی واحدهای تولیدی در فضای حاشیه شهر و افزایش سریع‌تر شغل‌ها در ادارات و بخش خدمات وجود داشته است که ثمره آن را باید برای نسل جدید انتظار داشت. در زمینه ایجاد اشتغال، شهرهای جدید فرانسه، مانند نوشهرهای انگلستان، با تدابیر خاص در زمینه پذیرش وام همراه بودند که خود باعث جذب فعالیت‌ها به سوی آنها شد (مرلین؛ ۱۳۸۵: ۱۵۳، ۲۶۵ و ۲۶۸).

کشورهای شرق اروپا که پس از جنگ جهانی دوم طرح‌هایی را برای ایجاد شهرهای جدید اجرا کردند، از اشتراک‌هایی برخوردارند که بر آن اساس می‌توان نحوه سیاست‌گذاری آنها در زمینه اشتغال‌زایی در نوشهرها را مورد بررسی قرار داد (مرلین؛ ۱۳۸۵: ص ۱۸۷). شهرهای جدید لهستان غالباً تک‌عملکردی بودند، بدین صورت که براساس موقعیت خاص منابع طبیعی و معادن، شهرهای جدیدی احداث می‌شدند. شهر جدید "نئوتی خی" نمونه‌ای از مکان‌یابی شهرهای جدید در پیرامون ناحیه‌ای صنعتی است. احداث این شهر جزئی از سیاست تمرکززدایی منطقه پیرامون خود به شمار می‌آید. از اهم اهداف شهر نئوتی خی می‌توان از جذب صنایع مشمول طرح تمرکززدایی صنایع در کل کشور لهستان و نیز ایجاد شرایط مناسب سکونت و خدماتی برای کارکنان منطقه پیرامون نام برد. در سیاست‌های اولیه توسعه شهر جدید نئوتی خی، تجهیز نواحی صنعتی به تأسیسات زیر بنایی به منظور افزایش سطح اشتغال در بازار نیروی کار از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است.

در ایالات متحده، طی دهه‌های اخیر، تعداد قابل توجهی شهر جدید ساخته شده است. شهر "کریستوس" واقع در ایالات کالیفرنیا، در سال ۱۹۵۶ به گونه‌ای طرح‌ریزی شد که مشاغل آن عمدتاً در دو منطقه

تمرکز یافته‌اند: یکی مرکز خرید و دیگری پارک صنعتی. در واقع مشاغل این شهر با دو هدف تجاری و تولیدی شکل گرفته‌اند تا با تکمیل یکدیگر، زمینه گسترش فعالیت‌های اقتصادی را فراهم آورند. "لانگ ویو"^۱ در جنوب غربی ایالت واشینگتن، در سال ۱۹۲۴ رسمیت یافت. مشاغل شکل گرفته در این شهر به موقعیت جغرافیایی و طبیعی آن بسیار مرتبط است و پتانسیل موجود در منطقه، تعیین کننده سیاست‌های اشتغال‌زایی در این شهر است. شهر "لاس وگاس" را نیز می‌توان به‌عنوان تجربه‌ای از شهرهای جدید مورد مطالعه قرار داد. عمده فعالیت‌های اقتصادی لاس وگاس به تفریحات، سرگرمی و صنایع خدماتی مربوط می‌شود. این نقش باعث گردید تا گردشگران بسیاری هر ساله از این شهر دیدن کنند و مشاغل فراوانی نیز به تبع آن برای ساکنان ایجاد گردد. انواع تخفیف‌های مالیاتی، تخفیف‌های انرژی تجدیدپذیر، اوراق قرضه توسعه صنعتی، برنامه تجاری جهانی و کمک‌های بلاعوض توسعه از ابزارها و اقدامات دولت ایالتی محسوب می‌شود (زیمانسکا؛ ۱۳۸۵، ص ۱۵۷).

در سال ۱۹۹۴ در هندوستان طرحی برای تمرکززدایی از فعالیت‌های اقتصادی رو به افزایش کلکته و نیز افزایش مسکن در این منطقه ارائه گردید. براساس این طرح، ایجاد چندین شهر جدید پیشنهاد شد. هدف این بود که با ایجاد شهرهای جدید، مشاغل برای تمام بخش‌های جامعه، در سطح منطقه‌ای و شهری به‌وجود آید. علاوه بر فعالیت در ادارات بازرگانی، ادارات اجرایی (دولتی)، صنایع و کارخانه‌های بزرگ، بخش قابل توجهی از اشتغال به واسطه سرمایه‌گذاری فراوان در صنعت ساختمان ایجاد گردید. یکی از شهرهای جدید احداث شده در منطقه کلکته، شهر "راجارهاث"^۲ است. ایجاد این شهر با آغاز به کار شرکت توسعه زیر بناهای ساختمانی بنگال غربی شروع شد. آنچه قابل ملاحظه است، اجرا شدن طرح‌های مختلف به‌منظور توسعه زیرساخت‌های شهری بود که منجر به ایجاد مشاغل بیشتر و پایدارتر گردید (Roy; 2005).

مصر نیز به دلیل وسعت زیاد مناطق بیابانی، اقدامات گسترده‌ای در طول چندین دهه به‌منظور تسخیر صحرا انجام داده است که ایجاد شهرهای جدید از الزامات این حرکت به‌شمار می‌رود. یکی از نقش‌های مهم دولت مصر در امر اشتغال‌زایی در شهرهای جدید، واگذاری زمین برای مناطق صنعتی آتی به سرمایه‌گذاران بود. شالوده اقتصادی شهر جدید "سادات" بر اساس امکانات و محدودیت‌های اقتصادی و اجتماعی مصر پی‌ریزی شد. توسعه موفقیت‌آمیز شهر سادات مستلزم تدوین راهبرد توسعه اقتصادی شهر به‌گونه‌ای بود که از یک سو پاسخگوی نیازهای اقتصادی مصر باشد و از سوی دیگر بتواند از تمام امکانات موجود برای احداث شهری در منطقه‌ای بیابانی و غیر قابل کشت بهره جوید. برای تحقق این اهداف، دولت مصر می‌بایست با ایجاد اشتغال در فعالیت‌های اقتصادی پایه (زیربنایی)، تشویق سایر صنایع به استقرار در شهر سادات و تأمین تأسیسات زیربنایی و خدمات شهری ضروری، زمینه‌های اجرای آن را فراهم آورد.

1. Longview
2. Rajarhat



تجارب جهانی نشان می‌دهند، تنوعی از رویکردها و سیاست‌ها در اشتغال‌زایی در شهرهای جدید وجود داشته است و نتایج حاصل از این اقدامات نیز متفاوت بوده است. در برخی کشورها، دولت‌ها در ایجاد شهرهای جدید به‌عنوان یک طراح، ناظر و تسهیل‌کننده بخش خصوصی عمل نموده و عمده تمرکز خود را بر اشتغال‌زایی صنعتی قرار داده‌اند و بخش خصوصی به‌عنوان عامل اقتصادی فعال در این زمینه ایفای نقش کرده است. از مهم‌ترین ابزارهای در اختیار دولت، یارانه‌ها، تعرفه‌ها، مشوق‌ها، اعطای امتیازات انحصاری، امتیازهای مالیاتی و حتی تخصیص اجباری کار عمومی هدفمند بودند. تجربه برخی کشورها نظیر کشورهای شرق اروپا، نشان می‌دهد، کاستی‌ها و عدم تعادل‌هایی در اشتغال‌زایی کشورها وجود داشته است. شهرهای جدید برای آن ساخته شدند که استقرار مجتمع‌های بزرگ صنعتی را میسر سازند و ایجاد اشتغال یک هدف فرعی بوده است. برخی کشورها نیز به‌طور ضمنی، مسئله اشتغال‌زایی را مد نظر قرار داده‌اند.

۴- چارچوب نظری و روش تحقیق

ویژگی‌های اجتماعی و فرهنگی شهرها از جمله عوامل مؤثر در جذب جمعیت و نگرش افراد برای اشتغال و زندگی در این شهرها محسوب می‌شوند. مشکلات و مسایل اجتماعی شهرها، سطح درآمد و هزینه خانوارها، تنوع گروه‌های شغلی، میزان احساس تعلق خاطر ساکنان و علاقه آنها به ادامه زندگی در شهرها، میزان احساس رضایت از زندگی و اشتغال در شهر جدید و یا خارج از آن، از جمله عواملی هستند که باعث موفقیت و یا عدم موفقیت شهرهای جدید می‌گردند. عامل اشتغال‌زایی در شهرهای جدید به‌عنوان زمینه‌ای مناسب برای توسعه منطقه‌ای و گامی مؤثر در فرایند توسعه، دیده شده است. این فرایند، خود عاملی برای جلوگیری از مهاجرت نیروی بیکار به شهرهای بزرگ بوده است. در تجربیات جهانی، وضع قوانین و مقررات خاص و متفاوت برای برقراری رابطه بین اسکان جمعیت و اشتغال قابل توجه بوده است. در برخی از کشورها، اشتغال همراه با سکونت به صورت الزامی و در برخی دیگر، این الزام همراه با انعطاف بوده است. در این فرایند پرداختن به ترازنامه "جمعیت-اشتغال" به عنوان یک راهبرد مطرح بوده و انگیزه‌ها و ابزارهای تشویقی متنوعی نظیر زمین ارزان قیمت و وام، به کار گرفته شده است. تنظیم رابطه دولت و بخش خصوصی در ایجاد شهرهای جدید از سیاست‌های دیگر کشورها بوده است. دولت‌ها عمدتاً در قالب طراح، ناظر و تسهیل‌کننده عمل می‌کنند و در مقابل، بخش خصوصی به عنوان عامل اقتصادی فعال ایفای نقش می‌کند. تجارب نشان می‌دهند، هر چه نقش بخش خصوصی پررنگ تر بوده، میزان موفقیت شهرهای جدید نیز بیشتر بوده است. برخی از کشورها به‌ویژه کشورهای شرق اروپا، شهرهای جدید خود را در قالب تک‌عملکردی، و عمدتاً در راستای توسعه منطقه دیده‌اند. در حالی که، برخی از کشورهای دیگر، شهرهای جدید را به صورت چندعملکردی اجرا کرده‌اند. عملکردهایی نظیر تجارت، تفریحات، اوقات فراغت و صنایع خدماتی از این جمله بوده‌اند. علی‌رغم سابقه تاریخی در ایجاد شهرهای جدید ایران، فعالیت گسترده در این خصوص مربوط به دوره پس از انقلاب می‌شود. از اواسط دهه ۶۰ به بعد، تعداد ۲۸ شهر جدید، عمدتاً با نقش جذب و اسکان سرریز جمعیتی مناطق و توسعه مسکن در یک افق ۲۵ ساله در دستور کار طراحی قرار گرفتند. در کنار



جذب جمعیت سرریز شهرهای بزرگ، از جمله سیاست‌های مورد نظر در ایجاد شهرهای جدید، توجه به صنایع و کارخانه‌هایی بوده که در منطقه وجود داشته و یا باید از شهر مادر به شهر جدید انتقال یابند. براساس آخرین اطلاعات، تعداد ۱۹ شهر جدید با آستانه جمعیتی مشخص تا سال ۱۳۹۵ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است که عمده‌ترین آنها عبارت‌اند از: شهرهای جدید پردیس، پرند، هشتگرد، پولادشهر، بهارستان، مجلس، گلپه‌ار، بینالود، سهند، صدرا، مهاجران، علوی، رامش‌ار، رامین، اندیشه و شیرین شهر.

در این پژوهش، ابعاد مختلف جمعیتی، اجتماعی و فرهنگی شهرهای جدید و اثر آنها بر اشتغال تحلیل می‌شود. این بررسی در حوزه‌هایی همچون روند رشد جمعیت در این شهرها، ارزیابی رابطه جذب جمعیت و اشتغال، سهم خوابگاهی شهرهای جدید، گروه‌های شغلی ساکنان، وضعیت اقتصادی و نگرش آنها به اشتغال و زندگی در این شهرها صورت می‌گیرد. برای شناخت و تحلیل اجتماعی و فرهنگی حوزه‌های نفوذ شامل (ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی، جمعیتی و...) از روش تحلیلی-اکتشافی استفاده شده است. برای جمع‌آوری اطلاعات آماری، از آمار و اطلاعات سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن و اطلاعات آمارگیری‌های موردی توسط نهادهای گوناگون در زمینه وضعیت اجتماعی و اقتصادی ساکنان شهرهای جدید به ویژه شاخص‌های مربوط به اشتغال استفاده شد.

در قالب محدودیت‌های پژوهش، روش نمونه‌گیری در دستور کار قرار گرفت. انتخاب نمونه‌های موردی شهرهای جدید برای ارائه تحلیل کارشناسی و جامع در خصوص آسیب‌شناسی وضعیت اشتغال در شهرهای جدید، نخستین گام شناخت و ارزیابی این شهرها است. تعداد قابل ملاحظه‌ای از شهرهای جدید فاقد سکنه و یا دارای جمعیت اندکی هستند. بنابراین، دامنه مطالعه محدود به آن دسته شهرهای جدید گردید که آستانه‌های جمعیتی متداول را دارا بوده‌اند. اصلی‌ترین ویژگی آنها عبارت‌اند از: الف: جمعیت فعلی، میزان تحقق اهداف جمعیتی، فاصله، موقعیت و نحوه ارتباط با شهر مادر، ماهیت عملکردی شهر جدید. ب: وضعیت اشتغال و خودکفایی شهر، رقابت شهری حوزه پیرامونی شهر جدید، موقعیت نسبت به مراکز فعالیت و اشتغال.

در نهایت، چهار شهر جدید: پولادشهر، پرند، پردیس و سهند، که نمونه‌های مناسبی از وضعیت عمومی شهرهای جدید کشور و شامل طیف متنوعی از دسته‌بندی‌های انجام‌شده بودند، برای مطالعات میدانی و ارزیابی‌های مرحله دوم پژوهش انتخاب شدند.

در خصوص روش نمونه‌گیری و تعیین حجم نمونه، به دلیل حجم وسیع جامعه آماری و نیاز به پوشش حداکثری آن، از روش خوشه‌ای و تصادفی ساده استفاده شد. ابتدا حجم نمونه در هر شهر تعیین گردید، سپس شهر به مناطق و محلات مختلف تقسیم و حجم نمونه اختصاص یافته به هر منطقه مشخص شد. در هر منطقه با استفاده از روش تصادفی ساده، خانواده‌های مورد نظر انتخاب و پرسشنامه‌ها توسط گروه پژوهش تکمیل گردیدند. برای تعیین حجم نمونه، از فرمول کوکران، یک بار با احتمال ۹۵ درصد و ضریب خطای ۰/۵، و بار دیگر با احتمال ۹۰ و ضریب خطای ۰/۵ استفاده شد.



$$n = \frac{\frac{t^2 pq}{\alpha^2}}{1 + \frac{1}{N} \frac{(t^2 pq - 1)}{d'}}$$

که در آن:

n = حجم نمونه

N = تعداد جامعه آماری

t = شاخص احتمال

pq = نسبت وجود یا عدم وجود یک صفت

ابتدا تعداد خانوار در چهار شهر پرنده، پردیس، فولاد شهر و سهند برآورد گردید. شاخص بعد خانوار در سال ۱۳۸۵ و براساس سرشماری این سال محاسبه و با تعمیم آن به سال ۱۳۸۸ تعداد خانوار هریک از شهرها برآورد گردید. مجموع جامعه آماری خانوارها در چهار شهر مورد نظر به ۴۱۱۵۸ خانوار رسید. تعیین حجم نمونه شهرهای جدید بر اساس سهم آنها از کل جامعه آماری، سبب می‌گردد تا این حجم در شهرهای کم‌جمعیت پایین بوده و سطح پوشش و اعتبار علمی نمونه کاهش یابد. از این رو، با تصحیح نمونه‌ها در شهرهای مورد نظر حجم نهایی برآورد گردیده است.

جدول ۱- جمعیت و تعداد خانوار شهرهای جدید نمونه در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۸

جمعیت ۱۳۸۵	خانوار ۱۳۸۵	بعد خانوار ۱۳۸۵	جمعیت ۱۳۸۸	تعداد خانوار ۱۳۸۸	
۵۸۴۲	۱۶۰۳	۳۶۴	۹۵۰۰	۲۶۰۷	پرنده
۱۴۲۵۸	۳۹۲۲	۳۶۴	۱۶۵۲۵	۴۵۴۶	سهند
۵۵۶۶۴	۱۳۷۹۰	۴۰۴	۹۲۲۴۰	۲۲۸۵۱	فولاد شهر
۲۵۳۷۴	۷۲۲۸	۳۰۵	۳۹۱۵۹	۱۱۱۵۵	پردیس
۱۰۱۱۳۸	۲۶۵۴۳	۳۰۱	۱۵۷۴۲۴	۴۱۱۵۸	جمع

ماخذ: سرشماری سال ۱۳۸۵، آمار شرکت عمران شهرهای جدید.

جدول ۲- تعیین حجم نمونه با احتمال ۹۵ درصد

روش اول: احتمال: ۹۵ درصد $t = 1/96$

شهر	جمعیت ۱۳۸۸	تعداد خانوار ۱۳۸۸	حجم نمونه اولیه	حجم نمونه تصحیح شده
پرنده	۹۵۰۰	۲۶۰۷	۲۴	۶۰
سهند	۱۶۵۲۵	۴۵۴۶	۴۲	۷۰
فولاد شهر	۹۲۲۴۰	۲۲۸۵۱	۱۵۳	۱۷۰

پرديس	۳۹۱۵۹	۱۱۱۵۵	۱۰۳	۱۲۰
جمع	۱۵۷۴۲۴	۴۱۱۵۸	۳۲۲	۴۲۰

جدول ۳- تعیین حجم نمونه با احتمال ۹۵ درصد

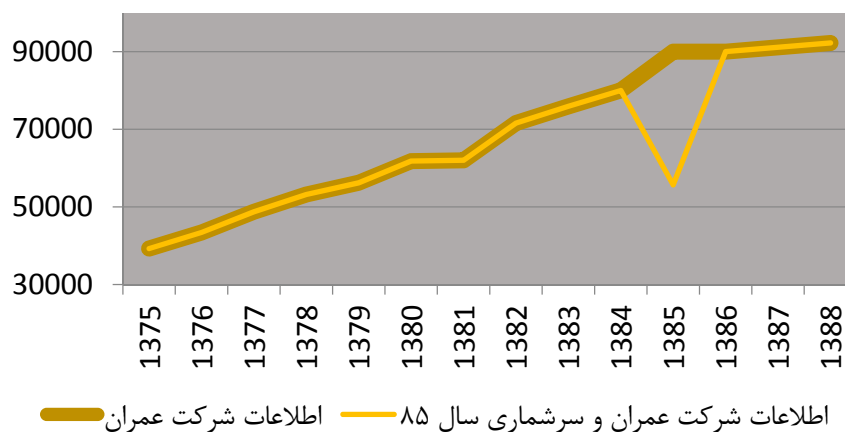
روش دوم، احتمال: ۹۰ درصد $t = ۱/۶۵$

شهر	جمعیت ۱۳۸۸	تعداد خانوار ۱۳۸۸	حجم نمونه اولیه	حجم نمونه تصحیح شده
پرند	۹۵۰۰	۲۶۰۷	۱۷	۵۰
سهند	۱۶۵۲۵	۴۵۴۶	۳۰	۶۰
پولاد شهر	۹۲۲۴۰	۲۲۸۵۱	۱۵۰	۱۶۰
پرديس	۳۹۱۵۹	۱۱۱۵۵	۷۳	۹۰
جمع	۱۵۷۴۲۴	۴۱۱۵۸	۲۷۰	۳۶۰

۵- ارزیابی روند جمعیت پذیری و تحولات اشتغال در شهرهای جدید منتخب

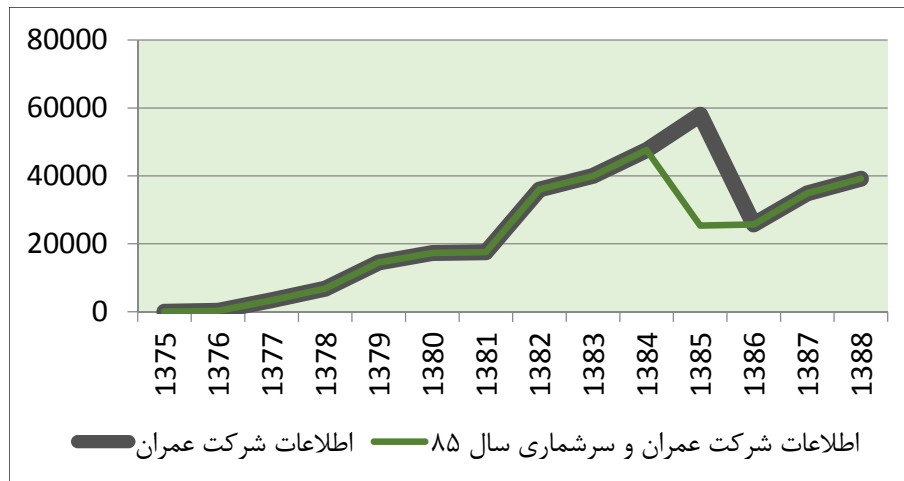
از مباحث تامل برانگیز و مهم در زمینه شهرهای جدید، میزان موفقیت آنها در جذب و اسکان جمعیت است. شناخت روند جمعیت پذیری، شتاب و یا کندی حرکت و عوامل تأثیرگذار در طول زمان می تواند کمک شایانی به شناخت دلایل موفقیت و یا شکست شهرها در جذب جمعیت و رسیدن به اهداف اصلی و کلان نماید. با مطالعه روند اسکان در شهرهای مورد مطالعه و شتاب آن در دوره های زمانی، می توان به شناخت بهتری از توفیق این شهرها در زمینه جذب جمعیت دست یافت. پولادشهر، یکی از با سابقه ترین شهرهای جدید ایران، جمعیت بیشتری نسبت به سایر شهرهای جدید دارد. با مطالعه روند رشد جمعیت این شهر طی سال های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۸ مشاهده می شود، این شهر از رشدی آرام و تدریجی برخوردار بوده و شیب افزایش جمعیت آن از یکنواختی تقریبی بهره می برد. جمعیت پولاد شهر از ۴۰ هزار نفر در سال ۱۳۷۵ به بیش از ۹۲ هزار نفر در سال ۱۳۸۸ رسیده است. از سوی دیگر، در مصاحبه کارشناسان تحقیق حاضر در خرداد ۱۳۸۹ با مسئولان شرکت عمران شهر جدید پولادشهر جمعیت این شهر ۷۲ هزار نفر اعلام گردید. چنان که در نمودار (۱) نیز مشاهده می شود، پولادشهر طی سال های ۷۵ تا ۸۸ از افزایش جمعیتی تدریجی و بدون جهش های جمعیتی برخوردار است. از سوی دیگر، مطابق پیش بینی های صورت گرفته، باید تا پایان برنامه چهارم (پایان سال ۸۸) این شهر ۲۲ درصد (۱۱۰ هزار) از کل ظرفیت جمعیت پذیری، یعنی ۵۰۰ هزار نفر را در خود جای می داد. با آمار ۹۲ هزار ساکن، این سهم به ۱۸ درصد از کل ظرفیت پیش بینی شده برای پولادشهر می رسد، و بیشترین موفقیت را در بین شهرهای جدید برای رسیدن به اهداف زمان بندی شده دارا است.

در تحلیل این رشد آرام و تدریجی جمعیت پولادشهر، می‌توان گفت شکل‌گیری هسته اولیه شهر در دهه‌های گذشته و نیز وجود مرکز اشتغال عظیم ذوب آهن و اسکان شاغلان آن در شهر و نیز سایر مراکز صنعتی اطراف، سبب گردیده این شهر تا حدودی شکل گرفته و رشدی مانند سایر شهرهای متوسط کشور داشته باشد. به نظر می‌رسد با احداث و بهره‌برداری از پروژه‌های مسکن مهر و اسکان جمعیت در این خانه‌ها در آینده نزدیک، شاهد جهش جمعیتی مهمی در این شهر باشیم، که این خود بر پیش‌بینی اشتغال ساکنان جدید تأکید دارد.



نمودار ۱- روند تغییرات جمعیتی پولاد شهر از ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵

شهر جدید پردیس بر خلاف پولادشهر و همانند بسیاری از شهرهای جدید دیگر، روند جمعیت‌پذیری خود را از سال‌های ابتدایی و میانی دهه ۷۰ آغاز نمود، به طوری که از جمعیت صفر در سال ۱۳۷۵ با رشدی سریع به ۱۴۵۰۰ نفر در سال ۱۳۷۹ رسید. دلیل آن را می‌توان در اسکان جمعیت پس از احداث و بهره‌برداری از واحدهای ساخت تعاونی‌های مسکن و انبوه‌سازی جستجو نمود. در سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۲ جهش شدید و یکباره جمعیت در آمار ارائه شده برای شهر مشاهده می‌گردد، به طوری که جمعیت از ۱۷۵۰۰ نفر در سال ۱۳۸۱ به ۳۶۰۰۰ نفر در سال ۱۳۸۲ می‌رسد. این روند تا سال ۱۳۸۵ و رسیدن به ۵۸۰۰۰ نفر در این سال ادامه یافت. لیکن آمار ارائه شده طی سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۵ کاملاً تامل برانگیز است و جای سوال دارد، چرا که جمعیت عنوان شده از سوی اطلاعات سرشماری سال ۱۳۸۵ برای شهر جدید پردیس ۲۵۳۰۰ نفر بوده، و بیش از ۵۰ درصد اختلاف بین اطلاعات شرکت عمران و سرشماری را نشان می‌دهد. این امر زمانی نمایان‌تر می‌شود که بر اساس اطلاعات شرکت عمران نیز جمعیت شهر در سال ۱۳۸۶، ۲۵۷۰۰ نفر بوده، تا سال ۱۳۸۸ به نزدیک ۴۰ هزار نفر می‌رسد (نمودار ۲). نکته دیگر اینکه، مطابق هدف‌گذاری‌های صورت گرفته تا سال ۱۳۸۸ باید ۲۵ درصد از جمعیت نهایی پردیس یعنی ۱۰۰ هزار نفر در آن ساکن شوند. این در حالی است که تا این زمان تنها ۱۰ درصد از ظرفیت ۴۰۰ هزار نفری در این شهر سکنی گزیده‌اند.



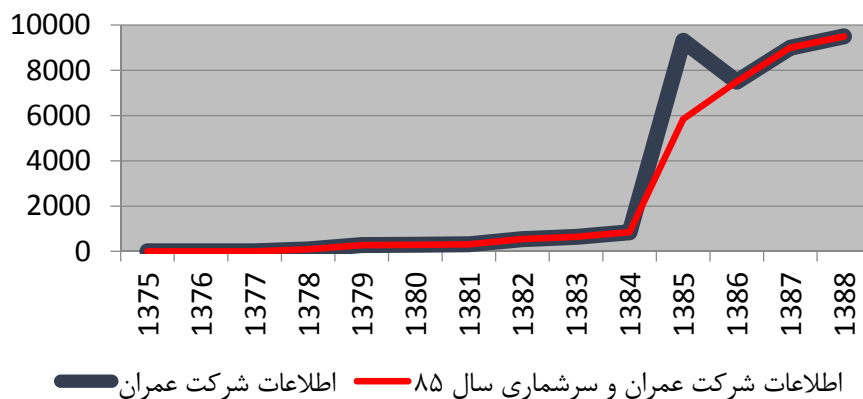
نمودار ۲- روند تغییرات جمعیتی پردیس از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵

شهر جدید پرند روند جمعیت‌پذیری خود را از اواخر دهه ۷۰ آغاز نمود، با این تفاوت که رشد جمعیت در پرند در سال‌های اولیه بسیار کم و تقریباً ناچیز بوده است. این شهر تا سال ۱۳۸۴ جمعیتی کمتر از ۱۰۰۰ نفر داشته و از سال ۱۳۸۵ رشد جمعیتی در پرند اتفاق افتاده است.

در این شهر نیز در آمار سال ۱۳۸۵ شرکت عمران و سرشماری عمومی نفوس و مسکن تفاوت وجود دارد و با توجه به آمار و اطلاعات سال‌های پس از آن و روند رشد جمعیت، اطلاعات سرشماری یعنی رقم ۵۸۰۰ نفر برای پرند منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

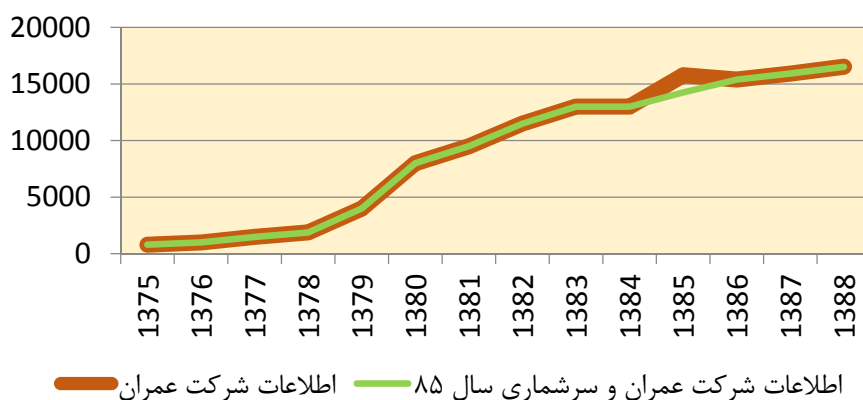
از سوی دیگر، در دوره ۱۳۸۵ تا پایان ۱۳۸۸، شاهد رشد جمعیت‌پذیری شهر و سکونت در آن هستیم که از مهم‌ترین دلایل آن می‌توان به تکمیل پروژه‌های انبوه‌سازی و در کنار آن رونق مراکز اشتغال مانند شهرک صنعتی پرند، فرودگاه امام خمینی و صنایع اطراف اشاره داشت.

از بعد تأمین اهداف جمعیتی، با وجود رشد نسبتاً زیاد جمعیت در سال‌های اخیر، پرند از جمله شهرهای ضعیف به شمار می‌رود، چراکه این شهر تا پایان سال ۱۳۸۸ تنها ۱/۵ درصد از هدف جمعیتی خود را برآورد نموده، در حالی که طبق اهداف تعیین شده می‌بایست به ۷ درصد از افق جمعیتی خود یعنی ۵۰ هزار نفر دست یابد.



نمودار ۳- روند تغییرات جمعیتی پرنده از ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵

شهر جدید سهند نیز همانند اغلب شهرهای جدید ایران از دهه ۷۰ شروع به پذیرش جمعیت نموده است. علی‌رغم اینکه در سال‌های ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۰ جمعیت شهر بیش از ۴ برابر شده است (از ۱۸۰۰ نفر به ۸۰۰۰ نفر)، وجود مراکز صنعتی در محور تبریز - آذر شهر و به‌ویژه دو شهرک صنعتی شهید رجایی و شهید سلیمی و نبود فعالیت اشتغال‌زایی مهم در سال‌های اخیر سبب شده جهش چندانی در روند رشد جمعیت سهند، که ناشی از دلیل خاصی باشد، مشاهده نگردد. هر چند با احداث وسیع مسکن مهر و نیز ایجاد فعالیت‌های اشتغال‌زا مانند شهرک صنعتی آخولا در اطراف سهند، انتظار رشد و جهش جمعیتی در این شهر به‌جاست. در مورد دستیابی به اهداف تعیین‌شده جمعیتی برای سهند نیز می‌توان گفت، مطابق هدف‌های تعیین‌شده این شهر تا سال ۱۳۸۸، یعنی پایان برنامه چهارم می‌بایست ۴۵ درصد از افق جمعیتی خود را برآورده می‌ساخت (اسکان ۴۵ هزار نفر از ۱۰۰ هزار نفر)، لیکن تنها ۱۶ درصد از هدف نهایی شهر در زمینه جمعیت محقق شده است.



نمودار ۴- روند تغییرات جمعیتی سهند از ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵



۶- ارزیابی اشتغال‌زایی در شهرهای جدید منتخب

۶-۱- اشتغال و بیکاری در شهرهای جدید

برای ارزیابی اشتغال‌زایی و ایجاد فرصت‌های شغلی در شهرهای نمونه، ابتدا مجموعه فعالیت‌ها و سیاست‌های اجرایی اشتغال‌زایی در هر یک از این شهرها بررسی می‌شود. برای این ارزیابی، از روش ماتریس گولر اصلاح‌شده با ماتریس ضرایب اهداف، استفاده شده است. برای اعداد وزن‌دهی از روش‌های دلفی و کارت سفید میان اعضای تیم پژوهشی و برای امتیاز شاخص‌ها از میزان کمی و برتری کیفی که در تحلیل‌ها به آن پرداخته شد، استفاده شده است. ارزیابی نمونه‌های مورد بررسی (جدول ۴)، نشان می‌دهد، فولادشهر و پردیس دارای بیشترین امتیازها هستند. نکته قابل توجه دیگر، اختلاف میزان بیکاری کل و بیکاری سرپرستان خانوارها است. بر اساس نتایج حاصل از سرشماری سال ۱۳۸۵، شهرهای جدید مورد مطالعه از میزان بیکاری متفاوتی برخوردار بوده و بیشترین آن مربوط به فولادشهر با ۲۷ درصد است. در سوی مقابل، بر اساس پرسشنامه‌هایی که توسط گروه تحقیق در این شهرها تهیه گردیده است، میزان بیکاری سرپرستان خانوارها به مراتب کمتر از میزان بیکاری کل است. این امر در فولادشهر نمود بسیار بیشتری دارد، به‌طوری‌که در این شهر درصد بیکاری کل ۲۷ و درصد بیکاری سرپرستان ۳ درصد می‌باشد. این مسئله در سایر شهرهای جدید نیز به‌وضوح قابل مشاهده است.

جدول ۴- ارزیابی اشتغال‌زایی و فرصت‌های شغلی در شهرهای جدید

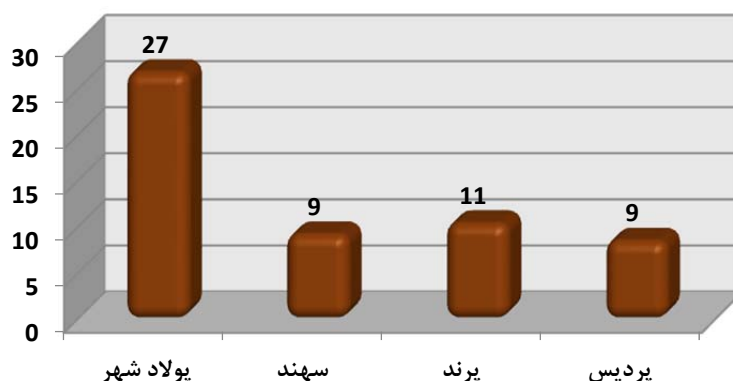
شهر جدید نمونه	درصد تامین فرصت‌های شغلی در شهر جدید	فرصت‌های شغلی با توجه به دستیابی اهداف	نرخ بیکاری شهر جدید	سهم بخش‌های خصوصی و عمومی	وضعیت اشتغال در بخش خدمات	اشتغال در بخش صنعت	جمع
وزن	۳	۴	۲	۱	۱	۲	
پولادشهر	۳	۳	۱	۱	۴	۴	
امتیاز × وزن	۹	۱۲	۲	۱	۴	۸	۳۶
سپهند	۱	۱	۳	۳	۱	۴	
امتیاز × وزن	۳	۴	۶	۳	۱	۸	۲۵
پردیس	۳	۲	۴	۲	۳	۲	
امتیاز × وزن	۹	۸	۸	۲	۳	۴	۳۴
پرند	۲	۲	۲	۲	۲	۲	
امتیاز × وزن	۶	۸	۴	۲	۲	۴	۲۶

جدول ۵- مقایسه درصد بیکاری کل و سرپرستان خانوارها در شهرهای جدید

شهر جدید	درصد بیکاری کل	درصد بیکاری سرپرستان خانوار
پولاد شهر	۲۶/۹	۲/۹
پردیس	۸/۶	۰
پرنده	۹/۳	۲/۹
سهند	۱۰/۵	۱/۷

ماخذ: سرشماری ۱۳۸۵ و پرسشنامه‌های تهیه شده توسط گروه تحقیق

به غیر از پولادشهر که دارای درصد بیکاری بسیار زیادی است، بقیه شهرهای نمونه در وضعیت کم‌وبیش مشابهی به سر می‌برند، درصد اشتغال و بیکاری آنها نزدیک به حد متوسط کشوری و البته کمتر از آن می‌باشد. مهاجرت ساکنان دیگر استان‌ها به پولادشهر به امید یافتن شغل در مجموعه شهری اصفهان را می‌توان از بزرگ‌ترین دلایل زیاد بودن درصد بیکاری در این شهر دانست. برخلاف پولادشهر، اغلب ساکنان پرنده قبل از مهاجرت به این شهر، دارای کسب‌وکار بوده و به دلایل دیگر، از جمله تهیه مسکن، نزدیکی به محل کار، بهتر بودن آب و هوا و غیره راهی این شهر شده و شغل خویش را در شهرهای مبدأ حفظ نموده‌اند.



نمودار ۵- مقایسه نرخ بیکاری در شهرهای نمونه

با توجه به تحلیل وضعیت فرصت‌های اشتغال در شهرهای نمونه، ارزیابی از مجموعه اقدامات و وضعیت ایجاد فرصت‌های اشتغال در شهرهای جدید نمونه صورت گرفت. برای انجام دادن این ارزیابی، روش ماتریس گولر اصلاح‌شده با ماتریس ضرایب اهداف، به کار گرفته شده است. اعداد به کار رفته برای وزن‌دهی، از طریق روش دلفی و روش کارت سفید میان اعضای تیم پژوهشی صورت گرفته و امتیازهای شاخص‌ها بر اساس میزان کمی و برتری کیفی که در تحلیل‌ها به آن پرداخته شد، محاسبه شده است (جدول ۶).



جدول ۶- ارزیابی اقدامات و وضعیت ایجاد فرصت‌های اشتغال در شهرهای جدید

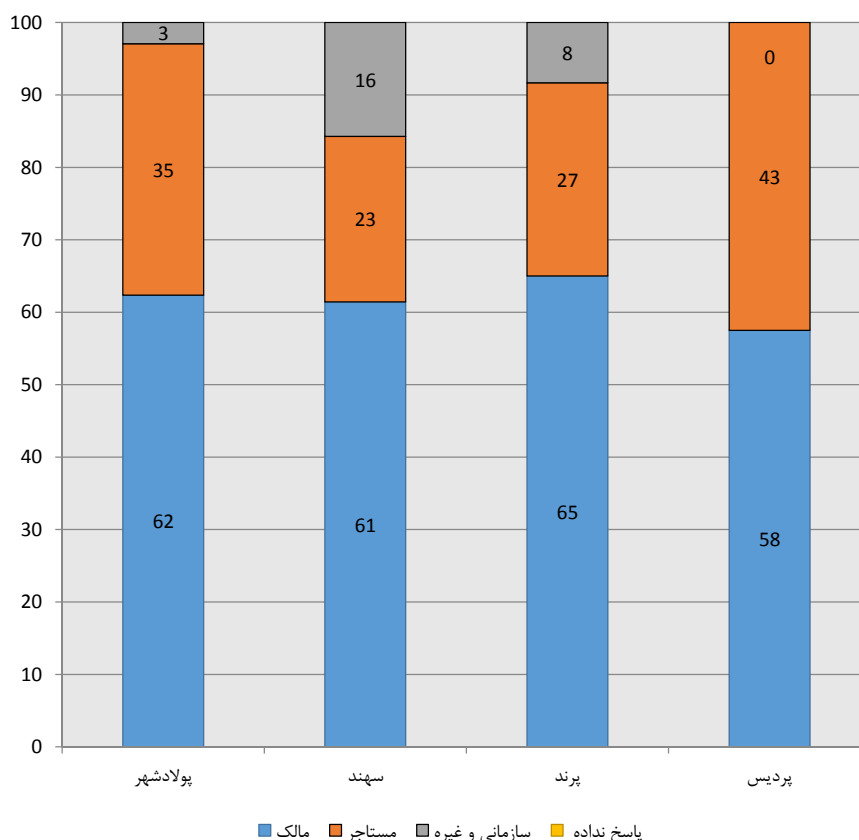
شهر جدید نمونه	درصد تأمین فرصت‌های شغلی در شهر جدید	تأمین فرصت‌های شغلی با توجه به دستیابی اهداف	نرخ بیکاری شهر جدید	سهم بخش‌های خصوصی و عمومی	وضعیت اشتغال در بخش خدمات	اشتغال در بخش صنعت	جمع
وزن	۳	۴	۲	۱	۱	۲	
پولاد شهر	امتیاز	۳	۳	۱	۴		
	امتیاز × وزن	۹	۱۲	۲	۱	۴	۳۶
سهند	امتیاز	۱	۱	۳	۱	۴	
	امتیاز × وزن	۳	۴	۶	۳	۱	۲۵
پردیس	امتیاز	۳	۲	۴	۲	۳	
	امتیاز × وزن	۹	۸	۸	۲	۳	۳۴
پرند	امتیاز	۲	۲	۲	۲	۲	
	امتیاز × وزن	۶	۸	۴	۲	۴	۲۶

با ارزیابی نمونه‌های مورد بررسی، درمی‌یابیم شهرهای جدید فولاد شهر و پردیس دارای بیشترین امتیازها هستند و سیاست‌ها و راهکارهای این دو شهر از جنبه‌های مختلف می‌تواند برای دیگر شهرها نیز کاربرد داشته باشد. عامل تأثیرگذار دیگر در این زمینه، نوع اقشار ساکن در شهرهای جدید است. در دو شهر جدید پردیس و سهند، به دلیل ساخت بخش اعظم شهر توسط تعاونی‌های مسکن وابسته به ادارات و سازمان‌ها، بسیاری از ساکنان شهر را کارمندانی تشکیل می‌دهند که در شهر مادر مشغول به کار هستند و برای اسکان و تهیه خانه به شهر جدید آمده‌اند. از این رو، در این دو شهر، نسبت به فولادشهر و پرند، سهم اشتغال در شهر مادر بیشتر است.

۶-۲- وضعیت اقتصادی ساکنان شهرهای جدید و فرصت‌های شغلی

برای بررسی وضعیت اقتصادی ساکنان شهرهای جدید و الگوی شغلی آنها، از شاخص‌ها و معیارهایی همچون نوع مالکیت منزل مسکونی، هزینه ماهیانه خانوار، وضعیت و گروه شغلی ساکنان استفاده شد. بررسی شاخص مالکیت منزل مسکونی در میان ساکنان شهرهای مورد نظر نشان می‌دهد، در سه شهر پرند، فولادشهر و سهند، اکثریت ساکنان، مالک محل سکونت خود هستند (بیش از ۶۰ درصد). وجود خانه‌ها و مجتمع‌هایی که از دهه‌های گذشته برای شاغلان در ذوب آهن احداث گردیده، همچنین احداث مسکن توسط تعاونی‌ها از سوی دیگر، سبب گردیده تا میزان مالکیت منزل مسکونی در

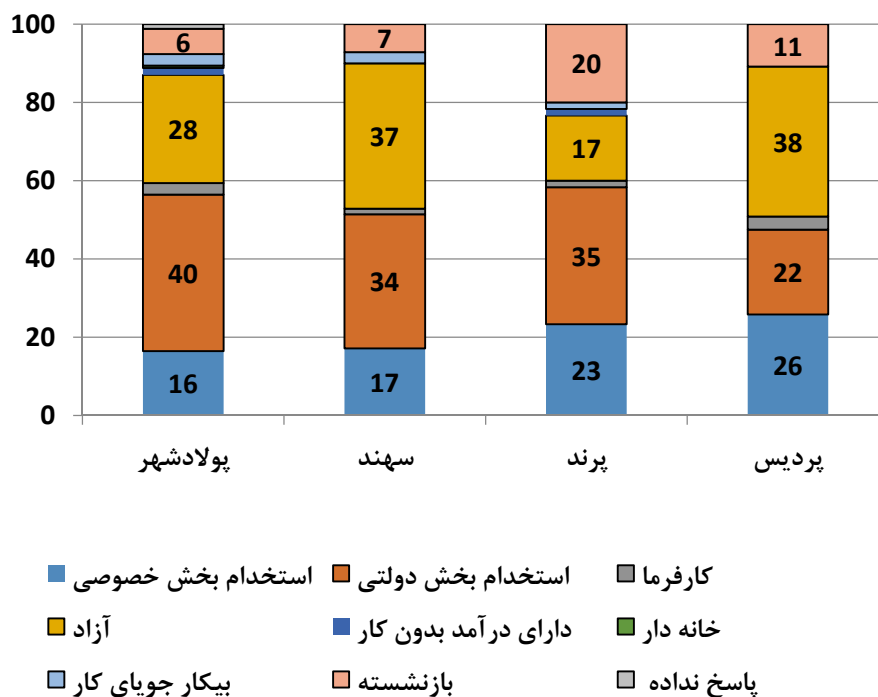
این شهر به ۶۲ درصد برسد. در شهرهای سهند و پرند نیز به دلیل ساخت مجتمع‌های مسکونی از سوی تعاونی‌ها و تملک این خانه‌ها از سوی اعضای آنها، همچنین کمتر بودن نسبی قیمت مسکن در این شهرها، سبب شده تا نسبت مالکیت مسکن در این شهرها به ترتیب ۶۱ و ۶۵ درصد باشد.



نمودار ۶- مقایسه سهم انواع مالکیت منزل مسکونی در شهرهای نمونه

در مقابل، در شهر پردیس، مستأجران ۴۳ درصد از اهالی شهر را تشکیل می‌دهند. بخش بزرگی از ساکنان پردیس را خانواده‌های کم‌جمعیت تازه شکل گرفته تشکیل می‌دهند. بر خلاف سه شهر دیگر، در پردیس نسبت اجاره‌نشینی به بیش از ۴۰ درصد می‌رسد، در حالی که این نسبت در پولاد شهر ۳۵ درصد و در پرند و سهند به ترتیب ۲۷ و ۲۳ درصد می‌باشد. از سوی دیگر، وجود مجتمع‌های سازمانی در شهر سهند، به‌ویژه مجتمع‌های نظامی و انتظامی، سبب شده سهم خانه‌های سازمانی در این شهر بیشتر از سایر شهرها بوده و به ۱۶ درصد برسد. در پرند، احداث خانه‌های سازمانی به‌ویژه از سوی فرودگاه سبب شده سهم ساکنان خانه‌های سازمانی در این شهر نیز به ۸ درصد برسد که با تکمیل پروژه‌های سازمانی

احتمال رشد این درصد در پرند افزایش می‌یابد. به طور کلی می‌توان گفت، در چهار شهر مورد مطالعه، افشار متوسط اقتصادی بیشترین سهم را از جمعیت شهرها به خود اختصاص می‌دهند.

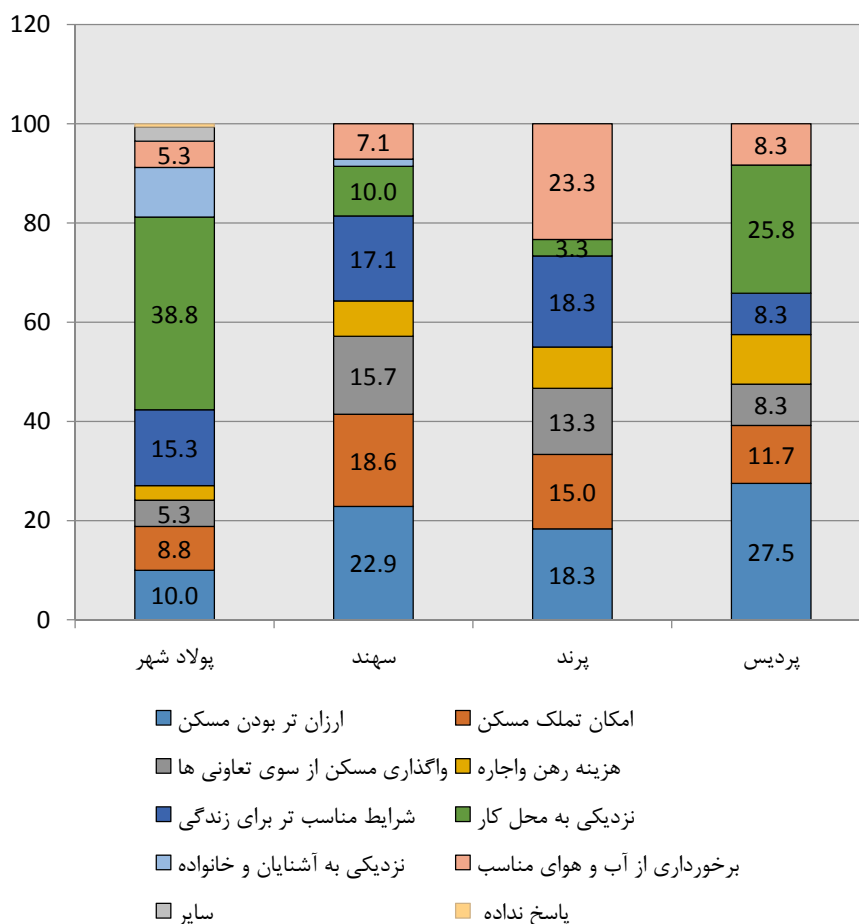


نمودار ۷- مقایسه سهم وضعیت‌های مختلف شغلی در شهرهای نمونه

در خصوص وضعیت شغلی ساکنان شهرهای جدید، نتایج حاصل از استنتاج پرسشنامه‌ها نشان می‌دهد، در هر چهار شهر مورد مطالعه، افراد استخدام بخش خصوصی، کارکنان دولت و افراد دارای شغل آزاد بیشترین سهم را به خود اختصاص می‌دهند. بیشترین سهم مستخدمین بخش خصوصی مربوط به شهر پردیس با ۲۶ درصد، کارکنان دولت برای پولادشهر با ۴۰ درصد و افراد دارای شغل آزاد مربوط به پردیس با ۳۸ درصد است. این شاخص تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار داشته است، از جمله نزدیکی به کارخانه‌ها و یا مراکز فعالیت دولتی. در شهرهایی همچون پولادشهر، سهند و تا حدودی پرند، مجاورت شهر در کنار مراکز بزرگ دولتی، سبب گردید تا سهم کارکنان دولتی زیاد باشد. در سوی مقابل، در پردیس به دلیل فقدان این مراکز در اطراف شهر، این دسته از شاغلان از سهم کمتری برخوردار هستند. همچنین، در آن دسته از شهرهایی که مجتمع‌های سازمانی و یا تعاونی‌ها توسط ادارات و نهادهای دولتی احداث گردیده‌اند، سهم کارکنان دولتی در این شهرها بیشتر است.

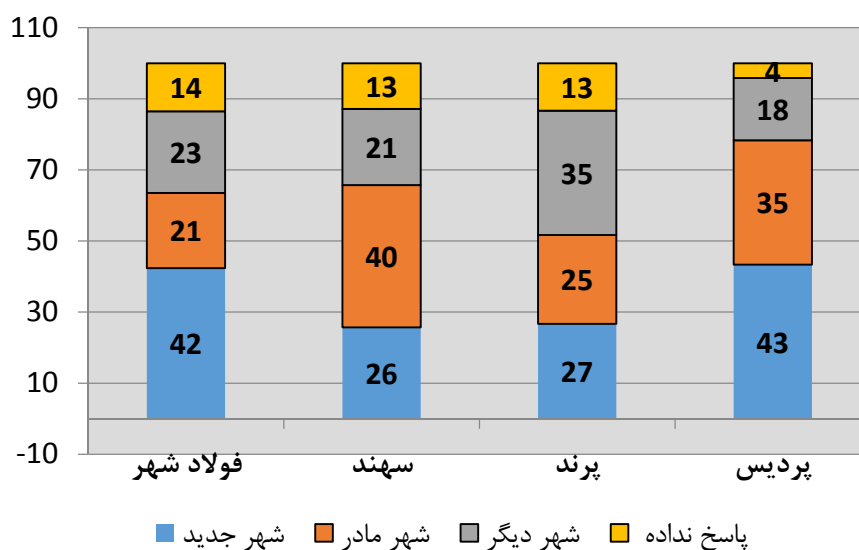
۷- مطلوبیت‌های شهر جدید، جذب شاغلان و سهم خوابگاهی

یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در بررسی و تحلیل ساختار اجتماعی شهرهای جدید، بررسی انگیزه‌های افراد برای سکونت در این شهرها و همچنین میزان مطلوبیت شهر و امکانات آن برای ساکنان است. دو شاخص مهمی که در اینجا مطالعه شد، دلیل انتخاب شهرهای جدید از سوی ساکنان و میزان رضایت ساکنان از امکانات شهری بود. بجز پولادشهر که تفاوت‌های عمده‌ای با سه شهر دیگر دارد، سایر شهرها کم‌وبیش شرایطی مشابه یکدیگر دارند. در پولاد شهر، نزدیکی به محل کار که اغلب شامل ذوب آهن می‌شود، مهم‌ترین دلیل سکونت ساکنان است، اما در سه شهر دیگر مسکن مهم‌ترین دلیل اقامت افراد است. همچنین، به دلیل مهاجرت اغلب افراد از دیگر استان‌ها به پولاد شهر، نزدیکی به آشنایان و فامیل سهم بیشتری نسبت به سه شهر دیگر که بیشتر ساکنان آنها از شهر مادر آمده‌اند، دارد.



نمودار ۸- مقایسه انگیزه‌های اسکان در شهرهای نمونه

آنچه از بررسی سهم خوابگاهی در چهار شهر جدید نمونه برمی آید، نشان از تأثیرگذاری عوامل مختلف بر میزان خوابگاهی بودن شهرها و سهم اشتغال ساکنان آنها در نقاط مختلف دارد. چنان که در نمودار ۹ نیز مشاهده می گردد، در شهرهای فولادشهر و پردیس به دلیل جمعیت شهری بیشتر و نیاز به فعالیت های خدماتی، سهم اشتغال در داخل شهر بیشتر از سهند و پرند می باشد. عامل تأثیرگذار دیگر در این زمینه، نوع اقشار ساکن در شهرهای جدید است. در دو شهر پردیس و سهند، به دلیل ساخت بخش اعظم شهر توسط تعاونی های مسکن وابسته به ادارات و سازمان ها، بسیاری از ساکنان شهر را کارمندی تشکیل می دهند که در شهرمادر مشغول به کار هستند و برای اسکان و تهیه خانه به شهر جدید آمده اند. از این رو، در این دو شهر نسبت به فولادشهر و پرند، سهم اشتغال در شهر مادر بیشتر است. یکی دیگر از مواردی که از نظر تیم تحقیق در نحوه پراکنش اشتغال ساکنان شهرهای جدید مؤثر است، میزان فعالیت های اشتغال زا در اطراف شهرهای جدید می باشد. به طوری که، وجود مجموعه های شهری و اشتغال در اطراف پرند، کارخانه های ذوب آهن و غیره در اطراف فولادشهر و محور صنعتی آذرشهر – تبریز در کنار سهند، سبب گردیده تا سهم اشتغال در نقاط اطراف در این شهرها بیش از پردیس باشد که کمتر از فعالیت های صنعتی در کنار خود بهره می برد.



نمودار ۹- مقایسه سهم مراکز فعالیت از اشتغال ساکنان شهرهای جدید

۸- نتیجه گیری

هر چند ایجاد اشتغال در رأس اهداف و برنامه های شهرهای جدید بسیاری از کشورها و ایران نبوده است، اما یکی از دستاوردهای مورد انتظار این برنامه ها را می توان ایجاد و توسعه اشتغال دانست. ایجاد اشتغال پایدار در شهرهای جدید می تواند بخش عمده ای از نقاط ضعف آنها را، نظیر اسکان پایدار و



ایجاد هویت برطرف کند. این امر صرفاً به بخش صنعت معطوف نمی‌شود، بلکه در حوزه‌هایی نظیر تجارت و خدمات نیز می‌تواند مطرح باشد. اشتغال‌زایی از طریق صنعتی‌شدن، یا به عبارت دیگر، ایجاد اشتغال در فعالیت‌های صنعتی و خدماتی که دارای رشد زیاد ارزش افزوده باشند، قادرند موقعیتی جدید برای این شهرها ایجاد کنند.

نتایج تحلیل وضعیت چهار شهر جدید منتخب، به لحاظ بهره‌گیری از فرصت‌های شغلی مراکز اقتصادی منطقه‌ای نشان می‌دهد شهر جدید فولادشهر با توسعه همگام کار و سکونت و ارتباط پایدار بخش عمده شاغلان شهر با مجموعه صنعتی ذوب آهن، وضعیت مطلوبی دارد. شهر جدید سهند به واسطه تنوع و تعدد مراکز مهم صنعتی، شهرک‌های صنعتی، نیروگاه، پالایشگاه و پتروشیمی در پیرامون آن و فاصله کوتاه با این مراکز و نیز برخورداری از یکی از مهم‌ترین مراکز آموزشی غرب کشور، می‌تواند به یکی از نمونه‌های پایدار توسعه شهری مبدل شود. شهر جدید پردیس به لحاظ مطلوبیت دسترسی به تهران، مطلوبیت آب و هوایی و کیفیت محیط شهری هر چند جزو یکی از شهرهای جدید موفق در زمینه جذب جمعیت به‌شمار می‌رود، اما به دلیل ماهیت خوابگاهی و عدم جذب فرصت‌های اقتصادی و اشتغال‌زای مهم به لحاظ خودکفایی اقتصادی و شغلی، همچنان وابسته تلقی می‌گردد. شهر جدید پرند که در کنار و همگام با توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تهران پیش‌بینی و ساخته شد، به دلیل تأخیر توسعه فرودگاه، کم‌جمعیت‌ترین شهر جدید تهران به‌شمار می‌رود، هر چند با توسعه مسکن مهر و برنامه‌های توسعه فازهای فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تهران، به نظر می‌رسد در آینده نزدیک می‌توان شاهد تحول اساسی جمعیت و اشتغال در این شهر بود.

سیاست‌ها و راهکارهای اشتغال‌زایی، مجموعه‌ای از معیارها و تدابیر قانونی، اصول و ضوابط هستند که تسهیلات لازم را برای تحقق اشتغال‌زایی فراهم می‌آورند. حل مسئله اشتغال در شهرهای جدید نمی‌تواند فارغ از حل مسئله اشتغال در اقتصاد ملی باشد. از آنجا که اقتصاد ملی به مانند شبکه‌ای از ارتباطات بسیار زیاد و در هم تنیده‌ای از مناطق و بخش‌های مختلف است، نمی‌توان برای حل مسئله اشتغال ساکنان شهرهای جدید به‌صورت جزیره‌ای عمل نمود. سیاست‌گذاری اشتغال در شهرهای جدید باید با جامع‌نگری و قبول این واقعیت باشد که علاوه بر بستگی به اوضاع عمومی کسب‌وکار در اقتصاد ملی، تابع بسیاری از متغیرها و تصمیمات سیاستی است که لزوماً در شهر جدید و یا نهادهای درگیر با مسائل شهرهای جدید اتخاذ نمی‌گردد.

فهرست منابع

- آتک، مهندسین مشاور (۱۳۷۱)، طرح راهبردی و جامع شهر جدید پردیس، وزارت مسکن و شهرسازی، شورای عالی شهرسازی و معماری، تهران.
- اطهاری، کمال (۱۳۶۹)، اشتغال در شهرهای جدید، مجموعه مقالات شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- الکادی، جلیله (۱۳۸۵)، "شهرهای جدید در مصر"، مجموعه مقالات: تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، کتاب اول، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- امکو ایران، مهندسین مشاور (۱۳۷۵)، طرح و توسعه عمران شهر جدید پرنده، وزارت مسکن و شهرسازی، شورای عالی شهرسازی و معماری، تهران.
- تودارو؛ مایکل (۱۳۸۷)، "توسعه اقتصادی در جهان سوم"، ترجمه غلامعلی فرجادی، انتشارات کوهسار.
- توفیق، فیروز (۱۳۸۴)، آمایش سرزمین، تجربه جهانی و انطباق آن با وضع ایران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
- جمشیدزاده، ابراهیم (۱۳۸۵)، شهرهای جدید و شهرهای تازه تاسیس، مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، کتاب اول، تهران.
- زبردست، اسفندیار (۱۳۸۲)، ارزیابی روشهای تعیین سلسله مراتب و سطحبندی سکونتگاهها در رویکرد عملکردهای شهری در توسعه روستایی، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۱۳، بهار ۱۳۸۲، تهران.
- زیمانسکا؛ دانیلا (۱۳۸۵)، "شهرهای جدید در نظامهای سکونتگاهی در کشورهای مرکزی - شرق اروپا"، مجموعه مقالات: تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، کتاب اول، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۵.
- سقائی، محسن (۱۳۸۵)، ارزیابی شهرهای جدید اصفهان، مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، کتاب اول، تهران.
- گیلیس؛ مالکوم و دیگران (۱۳۸۵)، "اقتصاد توسعه"، ترجمه غلامرضا آزاد، نشر نی.
- مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵. مرکز آمار ایران
- مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری. مطالعات نیازهای فرهنگی و اجتماعی ۹ شهر جدید. ۱۳۸۴، تهران.
- مرلین؛ پی‌یر (۱۳۸۵)، "شهرهای جدید انگلیس و شهرهای جدید فرانسه از اندیشه تا تحقق"، ترجمه واحد ترجمه نشر معانی، مجموعه مقالات: تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، کتاب اول، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- نصیری اقدم؛ علی و طاهر ملکی (۱۳۸۹)، بررسی راهبردها و تجربیات سازمان بین‌المللی کار در خصوص اشتغال و اشتغال‌زایی، فصلنامه راهبرد یاس، شماره ۲۱.
- Roy, Ananya (2005) "Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning", Journal of the American Planning Association, Vol. 71, No. 2, pp. 147-158.
- Todaro, Michael and Smith, Stephen C. (2009) "Economic Development", Pearson Addison Wesley - Business & Economics, Tenth Edition.

فرا تحلیل کیفی پژوهش‌های انجام شده پیرامون شهرهای جدید ایران (با تأکید بر مقالات علمی - پژوهشی)

دکتر ابوالفضل مشکینی^۱

حسن بهنام مرشدی^۲

چکیده

یکی از سیاست‌هایی که به منظور توسعه فضایی سکونتگاه‌ها و بهبود توزیع فضایی جمعیت و فعالیت در کشورهای مختلف اتخاذ می‌گردد، ایجاد و توسعه شهرهای جدید است. در ایران نیز این سیاست با هدف کاهش فشارهای جمعیتی وارد شده به شهرهای بزرگ، در اواخر دهه ۱۳۶۰ مطرح گردید و با شروع احداث این شهرها، مسائل و مشکلات چنین شهرهایی به مرور آشکار شده و انتقادات و پیشنهادهای اصلاحی بسیاری نیز به صورت پژوهش‌های مختلف در این زمینه انجام شده است. از این رو، هدف مقاله حاضر از نوع پژوهش‌های مروری و فراتحلیلی کیفی است؛ چرا که، نتایج این نوع پژوهش‌ها از یک سو به معرفی کامل همه پژوهش‌های انجام شده درباره یک موضوع می‌پردازد و باعث پرهیز از دوباره‌کاری می‌شود و از سوی دیگر با ترسیم توانایی‌ها و کاستی‌های پژوهش‌ها افق‌های پژوهشی جدیدی به روی پژوهشگران می‌گشاید.

روش پژوهشی مقاله فراتحلیل کیفی است. جامعه مورد مطالعه اجزاء و محتوای ۸۳ مقاله علمی پژوهشی فارسی در زمینه شهرهای جدید به شیوه تمام‌شماری نمونه‌های در دسترس است، که در بازه زمانی سال‌های ۷۴ تا ۹۴ تهیه و به چاپ رسیده‌اند.

۱. استادیار رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس

۲. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، نویسنده مسئول



یافته‌های پژوهش بیانگر این است که عدم تدوین سیاست ملی شهرنشینی در توسعه فضایی کشور، مشخص نبودن این شهرها در سلسله مراتب فضایی شهری کشور، فقدان مشارکت شهروندی، فقدان هویت، نبود مدیریت یکپارچه، نبود سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد میان مادرشهر و شهر جدید، عدم خودکفایی و خوداتکائی و ... از دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید می‌باشند.

واژگان کلیدی: شهرهای جدید، برنامه‌ریزی شهری، فراتحلیل، فراتحلیل کیفی، مقالات علمی-پژوهشی



۱- مقدمه

رشد سریع جمعیت شهری باعث به وجود آمدن مشکلاتی از قبیل فقر، حاشیه‌نشینی، افزایش قیمت مسکن، کمبود امکانات، خدمات ناکافی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و تراکم در شهرهای بزرگ شد. از آنجا که از نظر تاریخی، توانایی ایجاد شهرهای جدید منعکس‌کننده این واقعیت است که اجتماعات انسانی همیشه قادر به یافتن راهی جدید برای مشکلات خود بوده‌اند (مدنی‌پور، ۲۰۰۵: ۶۹)، لذا، کشورهای در حال توسعه سیاست‌های مختلفی را به منظور مدیریت رشد شهرنشینی و مشکلات مرتبط با آن را در پیش گرفتند که از مهم‌ترین این سیاست‌ها می‌توان تنظیم خانواده، توسعه روستایی، کنترل مهاجرت روستاییان به شهر، محدود کردن رشد شهرهای بزرگ، توسعه متوازن شهرها و توسعه شهر جدید را نام برد (آتش و شیرازی بهشتی، ۱۹۹۷: ۱۳-۱). از این‌رو سیاست ایجاد شهرهای جدید در اطراف کلان شهرها جهت کاهش جمعیت آنها، به عنوان یکی از راه‌حل‌های ممکن برگزیده شد. در واقع این شهرها برای کمک به مشکلات اقتصادی و اجتماعی و محیطی شهرهای بزرگ و همچنین پاسخی به مگالاپلیس یا تمرکز بیش از حد جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی درون شهرهای بزرگ بوده‌اند (ادی و منفرد، ۲۰۰۵: ۴۲۴).

هر چند که ایده شهرهای تأسیسی (شهرهای جدید) بسیار قدیمی است (نقدی، بلالی و خسروی، ۱۳۹۴: ۱۲۲-۱۰۳)، چرا که حداقل در تاریخ ایران شهرهای بسیاری به اراده حاکمان ایجاد شده‌اند؛ اما در دوران معاصر بود که پس از رشد سریع شهرهای بزرگ، احداث شهرهای جدید برای توزیع متعادل‌تر جمعیت در دنیا مطرح شد (زیاری و قرخلو، ۲۰۰۹: ۱۵۴-۱۴۳). کشور ایران نیز که تا پیش از شروع شهرگرایی و شهرنشینی دوره معاصر تقریباً از نظام شهری همگونی برخوردار بوده است، یعنی شبکه شهری کشور کهکشان‌ی بوده و تحت تأثیر توسعه درون‌زا و روابط سنتی شهر و روستا به حیات خود ادامه می‌داده است؛ پس از آن در نتیجه تحول روند رشد و توسعه درون‌زا به توسعه برون‌زا، که با سیر تحول شهرگرایی، شهرنشینی و شهرسازی در دوره معاصر و از اواسط حکومت قاجار به بعد شروع می‌شود (حبیبی، ۱۳۸۶: ۶)، نظام سنتی روابط، دگرگون می‌شود و جایگاه خود را از دست می‌دهد. شروع تحولات شهری برون‌زا را می‌توان از زمان ناصرالدین شاه قاجار به بعد پیگیری کرد. چرا که کشف نفت در زمان ناصرالدین شاه قاجار باعث ادغام اقتصاد ایران در بازار جهانی و افزایش روابط ایران با کشورهای غربی گردید (پیران، ۱۳۶۹: ۹۳).

این شروع توسعه برون‌زا در ایران بود، که تحولات عظیمی در ساختار کشور ایجاد کرد. از جمله اینکه از سال ۱۳۰۰ به بعد، حرکت به سوی تمرکزگرایی همه‌جانبه (سیاسی، اداری و اقتصادی) شتاب گرفت و نهادینه شد. حکومت مرکزی به عنوان نظام وابسته به سرمایه‌داری جهانی و در جهت تأمین منافع آن، مهم‌ترین هدف سیاسی، اقتصادی خود را استقرار امنیت و ایجاد یک بازار سراسری برای ادغام در بازار جهانی قرار داد و برای تحقق این دو هدف، اختیار تصمیم‌گیری تمرکز یافت (احسن، ۱۳۷۳: ۱۳۸۹: ۱-۱۶). امیری،



برابر نخستین سرشماری رسمی کشور (۱۳۳۵)، جمعیت شهرنشین کشور حدود ۶ میلیون نفر با میزان شهرنشینی ۳۱/۴ درصد و تعداد شهرهای کشور ۱۸۶ شهر بوده است، در صورتی که در سرشماری سال ۱۳۸۵، جمعیت شهرنشین کشور نزدیک به ۴۸ میلیون نفر با میزان ۶۸/۴۵ درصد و تعداد ۱۰۱۲ شهر بوده است. این روند مؤید این نکته است که میزان شهرنشینی کشورمان در هر دوره نسبت به دوره قبل افزایش یافته است و هنوز هم این روند ادامه دارد. از این رو، در نتیجه توسعه برون‌زا که اصولاً شهرگرا و تمرکزطلب است، تعداد شهرها افزایش یافت و همچنین سبب به‌وجود آمدن شهرهای بزرگ گردید. در نتیجه تغییرات عمده‌ای در شبکه شهری کشور به‌وقوع پیوست و باعث شد شکل کپکشان‌ی شبکه شهری کشور (به‌ویژه از سال ۱۳۳۵ به بعد) در بیشتر مناطق کشور به شکل خطی و زنجیره‌ای تغییر کند و به جای قانون اندازه-مرتبه، پدیده نخست شهری در سطح کشور و بیشتر مراکز استانی، استان‌های کشور نمایان شود. بنابراین باید از تمرکز بیش از حد شهرهای منطقه‌ای و ملی جلوگیری کرد و در جهت تمرکز غیر متمرکز در نظام شهری کشور و ایجاد تعادل در آن کوشش نمود (ابراهیم‌زاده و نگهبان‌مروی، ۱۳۸۳: ۱۷۲-۱۵۲).

از این‌رو، با هدف کاهش فشارهای جمعیتی وارد شده به شهرهای بزرگ در اواخر دهه ۱۳۶۰ (حاتمی‌نژاد، زمان، حاجی‌نژاد و قضایی، ۱۳۹۴: ۵۷-۴۶) و همچنین مسئله جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ به‌ویژه تهران و پیش‌بینی سه برابر شدن جمعیت شهری در سال ۱۴۰۰، الگوی ایجاد شهرهای جدید در کشور، به تبع از خاستگاه آن در کشور انگلستان و تفکر ایده‌آلیستی باغشهرها اخذ شده و برای تعداد زیادی از کلان‌شهرهای کشور، شهرهای جدید با کارکرد سرریز جمعیت تعریف و اجرایی شد (زیاری، ۲۰۰۶: ۴۲۲-۴۱۲).

اما پس از چندین دهه از ایجاد چنین شهرهایی، نتایج پاره‌ای از مطالعات و تحقیقات درباره شهرهای جدید در ایران، نشان می‌دهند که این شهرها نه‌تنها مشکلی را حل نکرده‌اند، بلکه خود نیز باری بر دوش متروپل ناحیه بوده است یا به عنوان مرکز جذب ارزش افزوده حوزه نفوذ خود به گونه‌ای یکسویه عمل نموده و شهرهای جدید در سطحی پایین‌تر با مشکلات فراوانی مواجه می‌باشند (قرخلو و شورجه، ۱۳۸۵: ۱۵۴). لذا، این مسئله توجه بسیاری از اساتید و دانشجویان را به خود جلب کرده است که شمار بسیاری از مقالات، پایان‌نامه‌ها و رساله‌ها در این زمینه نیز گویای مهم بودن این موضوع است. این مقاله بررسی فراتحلیل خود را به مقالات علمی تولیدشده در ایران اختصاص داده است. دلیل انتخاب قالب مقاله از بین پژوهش‌های انجام‌شده، دلیلی روش‌شناختی و متناظر با واقعیت عینی بوده است؛ تولید مقاله بیش از کتاب و پایان‌نامه بوده است و بیشتر پژوهش‌های انجام‌شده، تلاش کرده‌اند خلاصه گزارش پژوهشی خود را در یک مقاله برای اطلاع سایر پژوهشگران و اجتماع علمی ارائه کنند.

مسئله اصلی در این مقاله، مطالعه تشخیصی از وضعیت تولید علمی مقالات درباره مسئله شهرهای جدید و جمع‌بندی تحلیلی و راهکارهای مقتضی در این زمینه و هدف اصلی، فراتحلیل مقالات با موضوع شهرهای جدید، برای ارائه جمع‌بندی از آخرین تلاش‌های علمی انجام‌شده و همچنین ارائه تحلیلی از چالش‌های این شهرها برای نهادهای سیاستگذار علمی و سایر عاملان مرتبط است.



۲- روش‌شناسی تحقیق

در این مقاله، فراتحلیل به شیوه‌ای توصیفی به ارائه یافته‌ها خواهد پرداخت. فراتحلیل با مقایسه و مقابله مبانی بینشی و روشی و یافته‌ها و نتایج توصیفی و تبیینی به‌دست آمده درباره هر موضوع، به نوعی بینش و روش تلفیقی منجر می‌شود و مبنایی محکم مبتنی بر انباشت یافته‌ها برای جلب توجه بیشتر به بینش‌ها و روش‌های چندگانه در ارتباط با تحلیل هریک از پدیده‌های اجتماعی فراهم می‌سازد (اکبری، قهرمانی و مظفری، ۱۳۹۱: ۴۴-۲۷). فراتحلیل، در برگیرنده ترکیب کمی گزارش‌ها و نتایج پژوهش‌های مشابه، استخراج و جدول‌بندی فراوانی مشخصات پژوهش‌ها و بررسی روابط آماری میان متغیرهای پژوهش‌هاست. بر این اساس، این مقاله به دنبال تبدیل یافته‌های مطالعات مختلف به یک مقیاس مشترک است. از این‌رو می‌توان خلأهای نظری و پژوهشی را مشخص کرد تا به جهت‌دادن پژوهش‌های بعدی و جدید کمک کند (ولف، ۱۹۸۶: ۱۲۴-۱۲۳). در فراتحلیل موردی و اجمالی (در روش‌های کیفی)، بیشتر از آماره‌های توصیفی (مشخص کردن فراوانی، درصد فراوانی، فراوانی تجمعی، ترسیم نمودار و...) استفاده می‌شود (توکل و عرفان منش، ۱۳۹۳: ۷۵-۴۵).

در این پژوهش، در مجموع، ۸۳ مقاله فارسی (علمی-پژوهشی) مرتبط با شهرهای جدید در بازه زمانی ۷۴ تا ۹۴ (دوره زمانی بیست‌ساله) از چهار منبع علمی «پایگاه مجلات تخصصی نور»، «مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی»، «بانک اطلاعات نشریات کشور» و «پرتال جامع علوم انسانی» قابل شناسایی بوده است. دامنه اطلاعاتی مقالات معطوف به ایران و یا مطالعه موردی یک شهر (برای نمونه شهر جدید پردیس) است. روش نمونه‌گیری، به شیوه تمام‌شماری نمونه‌های در دسترس است.

۳- مبانی نظری تحقیق

شهرهای جدید یا اجتماعات ازپیش برنامه‌ریزی شده، آن‌گونه که تصور می‌شود، پدیده تازه‌ای نیست و در طول تاریخ به وسیله تمدن‌های متفاوت ایجاد گردیده‌اند و ازاین‌رو، درباره علل و انگیزه‌های شهرهای جدید، دیدگاه‌های متفاوتی ارائه شده است. دیدگاه اول، دلیل ایجاد شهرهای جدید را به دوران انتقال و تحول در جامعه مربوط می‌داند و بیان می‌شود که دوران تحول همیشه دارای ابعاد اقتصادی، اجتماعی یا سیاسی است. بدین سبب اقتصاددانان معتقدند، هر موج شهر جدید، بیانگر کوششی به منظور توسعه یک ساختار جدید، برای جامعه‌ای است که می‌خواهد با مبنای اقتصادی تغییر یافته تطابق داشته باشد و در این رابطه، شهرهای جدید به عنوان پیش‌نمونه‌هایی برای تجدید ساختار و نوین‌سازی شهرهای بزرگ به کار گرفته می‌شوند. بر اساس این دیدگاه، تمامی شهرهای جدید احداث شده در اروپا، پس از قرن نوزدهم، از باغ‌شهرها گرفته تا موج بزرگ ایجاد شهرهای جدید پس از جنگ جهانی دوم و شهرهای جدید دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی، حاصل تحول از جامعه کشاورزی به جامعه صنعتی است. خلاصه اینکه، تاریخ شهرسازی دنیا نشان می‌دهد، با تحولات سیاسی، نظامی و اقتصادی، شهرهای جدیدی پا بر عرصه وجود گذاشته‌اند.

دیدگاه دوم بیان می‌کند که انقلاب صنعتی در اروپا، موجب توسعه و تمرکز صنایع و جذب جمعیت



روستایی به محلات پرجمعیت مجاور مراکز صنعتی می‌شود و متعاقب این روند، به‌ناگهان، هم بر وسعت و جمعیت شهرهای موجود افزوده می‌شود و هم مراکز سکونتی جدید پدید می‌آید و در نتیجه آثار منفی و مشکلات برخاسته از این تحول سریع، در قالب افزایش تراکم و نزول شاخص‌های کمی و کیفی خدمات و سطح زندگی و پیرو آن افزایش تراکم جمعیت شهرها جلوه‌گر می‌شود. بدین ترتیب، با افزایش مشکلات، به‌تدریج زمینه‌های پیدایش بینش‌های سیاسی و اجتماعی، برای حل این معضلات فراهم شده و در این باره دیدگاهی در چارچوب شهرهای موجود، به دنبال راه‌حلی برای مشکلات ایجاد شده و به اصلاح آنها نظر دارد (دیدگاه اصلاح‌گرایانه).

دیدگاه بعدی با بهره‌گیری از روش‌شناسی کل‌نگر و ملهم از اندیشه‌های سیاسی و ایدئولوژیک و با نقد جوامع صنعتی، به سوی پی‌ریزی اجتماعات جدید گام برمی‌دارد و لذا، طرح اجتماعات جدید را راه‌حلی برای پرهیز از مشکلات موجود ارائه می‌داند. اما دیدگاه سوم، شهرهای جدید را به مثابه ابزار سازماندهی فضاهای ملی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای و سیاست‌های تمرکززدایی جمعیتی و اقتصادی می‌داند. طبق این دیدگاه شهرهای جدید، به عنوان جزئی از سیاست توزیع جمعیت و توسعه شهری، در سطح ملی مورد توجه قرار می‌گیرد که طبیعتاً، توسعه شهرهای موجود و ایجاد شهرهای جدید در ارتباط با هم ارزیابی می‌گردند. مطابق این دیدگاه، اهداف زیر را می‌توان برای شهرهای جدید، علی‌رغم تنوع آنها در نظر گرفت: ۱) اهداف اجتماعی یا ساماندهی توزیع جمعیت در مناطق مادرشهری و کل کشور؛ ۲) اهداف اقتصادی یا تشویق توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته؛ ۳) اهداف سیاسی یا ایجاد پایتخت‌ها و مراکز اداری جدید به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه. بدین سبب عدم تعادل بافت جمعیتی- اجتماعی و اقتصادی شهرهای موجود، مورد انتقاد قرار می‌گیرد و سیاست‌های جدید برقراری تعادل در بافت آنها پیشنهاد می‌گردد (زارع‌شاه‌آبادی، ۱۳۷۵: ۵۸-۳۸). در کل می‌توان علل و انگیزه‌های شهرهای جدید را به سه دسته: ۱. دوران تحول و انتقال جامعه، ۲. راه‌حلی برای کاهش مشکلات مادرشهری و ۳. توزیع بهینه جمعیت و توسعه شهری در سطح ملی- منطقه‌ای خلاصه کرد.

۳-۱- عوامل تأثیرگذار در موفقیت شهرهای جدید

شهرهای جدید به طور اصولی بر اساس فرایندی آگاهانه و ازپیش فکرشده ایجاد می‌شوند. در شرایط آرمانی می‌توان به تأمین اهداف (ملی و منطقه‌ای) و تحقق کلیه برنامه‌ها و طرح‌های مدون و موردنظر، به عنوان موفقیت کامل شهرهای جدید اشاره کرد. به عبارتی، عوامل موفقیت همانا تحقق برنامه‌ها و دستیابی به اهداف است. با توجه به ساختار اقتصادی- اجتماعی و گستردگی و پیچیدگی فرایند توسعه و نیز تعدد عوامل تأثیرگذار، به منظور دستیابی به ساختار فضایی- کالبدی بهینه و گذشت دوره‌ای محدود از زمان آغاز ایجاد و احداث شهرهای جدید در کشور (به شیوه کنونی)، نمی‌توان نسبت به تأمین اهداف و تحقق برنامه‌ها و در نتیجه، دستیابی به موفقیت کامل شهرهای جدید، حداقل در این مدت زمان کوتاه، قضاوت صحیح کرد. لیکن نکته مهم در زمان حاضر، حرکت و هدایت منطقی شهرهای جدید در مسیری هدفمند به منظور دستیابی و تحقق اهداف از یک سو و شناخت و ارزیابی معایب و محاسن آنها



از سوی دیگر، برای سازماندهی مجدد و اصلاح ساختار و برنامه‌ها و اهداف است (نریمانی، ۱۳۸۳: ۲۴۶). در هر حال، در صورت تأکید بر تداوم راهبرد شهرهای جدید، جهت ارتقای کمیّت و کیفیت این شهرها می‌توان در جمع‌بندی کلی عمده‌ترین عوامل مؤثر در موفقیت (و در صورت عدم تحقق و عدم توجه به آنها، عدم موفقیت) شهرهای جدید را عوامل ذیل دانست: (۱) وجود طرح ساماندهی کالبدی سرزمین (ملّی - منطقه‌ای)؛ (۲) مکان‌یابی بهینه؛ (۳) تدوین قوانین و مقررات؛ (۴) ایجاد هویت شهری؛ (۵) وجود اراده و عزم سیاسی (ملّی - منطقه‌ای)؛ (۶) مدیریت شهری واحد و یکپارچه؛ (۷) مدیریت اجرایی کارآمد؛ (۸) ایجاد حس مکان؛ (۹) خودکفایی و خوداتکایی؛ (۱۰) مشارکت مالی بخش خصوصی؛ (۱۱) مشارکت مردمی؛ (۱۲) ارائه تسهیلات مالی و اعتباری؛ (۱۳) تداوم فرایند رشد و توسعه؛ (۱۴) ارزیابی مستمر و جامع‌نگر (نریمانی، ۱۳۸۳: ۲۴۶؛ عزیزی، ۱۳۹۰: ۵۷). بر همین اساس، در ادامه با توجه به این عوامل و پس از مروری بر مهم‌ترین نظریات، اهم مسائلی که پژوهش‌های مورد نظر تحت پوشش قرار داده‌اند، با رویکردی تحلیلی - نظری بررسی می‌کنیم.

۳-۲- مکان‌یابی بهینه شهرهای جدید

شناخت عوامل و عناصر جغرافیایی و محیطی به عنوان زیربنا و خاستگاه «توسعه پایدار» در سیاستگذاری‌های عمرانی اهمیت خاصی دارد. عدم توجه به چنین عواملی هرگونه برنامه‌ریزی را در نهایت می‌تواند با شکست مواجه سازد. نگرش‌های چندمنظوره و آینده‌نگر در سیاستگذاری احداث شهرهای جدید با هدف استمرار پویایی در آنها می‌تواند به آنچه که اکنون در مفاهیمی چون «شهرهای سالم» یا شهرهای پایدار مطرح شده تجلی گردد. انتخاب مکان شهر جدید یکی از پیچیده‌ترین انواع تصمیم‌گیری‌های فضایی است که خود در حوزه مدل‌های تصمیم‌گیری با عنوان «تحلیل سازگاری زمین با نوع استفاده از آن»^۱ و یا «مکان‌یابی اراضی بهینه برای هر فعالیت» قرار می‌گیرد. فرایند تحلیل سازگاری زمین مجموعه روش‌هایی است که برای تعیین سازگارترین فعالیت برای زمین مورد مطالعه به کار گرفته می‌شود. در این فرایند معمولاً از دو مفهوم قابلیت^۲ به معنای توانایی فیزیکی واحد زمین به عنوان بستری مناسب برای فعالیت خاص و مناسب^۳ به معنای قابلیت‌های اقتصادی یا اجتماعی واحد زمین برای فعالیت استفاده می‌شود. منظور از بهینه‌سازی یا سازگار کردن، کاهش هزینه‌های عمومی، حداکثر کردن سودمندی و کاهش آسیب‌های محیطی است (امین‌زاده‌گوهرریزی، روشن و بدر، ۱۳۹۱: ۳۲-۲۱). لذا، برای این که طرح‌های اجرایی بتوانند با موفقیت اجرا گردند، نیاز به این است که یک ارزیابی (برآورد نوع استفاده از زمین بر پایه امکانات و محدودیت‌های طبیعی و انسانی آن تا حد امکان) از محیط و توان‌های آن به عمل آید و این ملاحظات و ضوابط جغرافیایی و محیطی لازم است در طرح‌های عمرانی توسعه، نظیر احداث شهرهای جدید مورد بررسی قرار گیرند (نیتی ۱۳۷۹: ۳۱).

1. Land suitability Analysis
2. Capability
3. Suitability

از آنجا که مکان‌گزینی، انتخاب بهترین مکان برای انجام یک فعالیت است (مشکینی، خاج و عزیزی، ۱۳۹۱: ۵۸)، لازم است در ارتباط با مکان‌یابی بهینه با توجه به عوامل طبیعی، ارزیابی زیست‌محیطی^۱ قبل از احداث پروژه و فعالیت صورت گیرد (برقی، نصیری، رحمتیان و اصغری، ۱۳۸۱: ۱۴). اما متأسفانه امروزه در مکان‌یابی و استقرار واحدها و تأسیسات شهری، صنعتی و... تنها عامل اقتصادی و تکنیکی مورد توجه و تأکید قرار می‌گیرد (زلفی، ۱۳۹۰: ۳۴)، که این خود باعث مشکلاتی چون آلودگی هوا، دفع فاضلاب و زباله، ترافیک، موانع توسعه فیزیکی، کمبود فضای سبز و مناطق تفریحی و محدودیت‌های محیطی به عنوان معضلات زیست‌محیطی و اقتصادی-اجتماعی در شهرهای جدید شده و توسعه این شهرها را اگر نه غیر ممکن، دست‌کم پرهزینه ساخته است (بحرینی، ۱۳۷۷: ۲۷).

از این‌رو لازم است شاخص‌های مؤثر در مکان‌یابی شهرهای جدید را که عبارت‌اند از (۱) شاخص فیزیکی (وسعت و موقعیت زمین، پستی و بلندی، شیب، زهکشی، شرایط آب و هوایی، شرایط جغرافیایی)؛ (۲) شاخص اقتصادی (الگوی تقسیم و مالکیت زمین، تقاضای زمین، توزیع مشاغل، سیستم مالیات زمین، سطح درآمد، بازاریابی مسکن، تعیین فاصله)؛ (۳) شاخص اجتماعی (خصوصیات جمعیتی، پراکنش جمعیت، تسهیلات آموزشی، تراکم محافظت آثار تاریخی، تسهیلات اجتماعی)؛ (۴) دسترسی به بزرگراه‌ها (شبکه بزرگراهی و گذرگاهی، شبکه معابر، سیستم حمل‌ونقل، نزدیکی به مراکز شهری)؛ (۵) شاخص توازن زیرساخت‌ها (قوانین منطقه‌بندی، سیستم دولتی، سیاست‌های مالیاتی زمین، الگوی رهبری جامعه)؛ (۶) شاخص نزدیکی به امکانات رفاهی (ارتباطات، منابع انرژی، تامین آب و فاضلاب)؛ (۷) شاخص آثار محیطی (آلودگی هوا، دفع زایدات، آلودگی صوتی، امکانات چشم‌انداز سیستم‌های اکولوژیکی) (احمدی، ۱۳۷۰: ۲۰ و قنواتی، ۱۳۸۹: ۱۶۳-۱۴۷) و (۸) شاخص سیاسی (ظرفیت‌ها و ویژگی‌های خاص سیاسی هر منطقه در مکان‌یابی و استقرار فعالیت‌های اقتصادی و جذب سرمایه‌های بخش خصوصی و تسهیلات دولتی) را مدنظر قرار داد (نیتی، ۱۳۷۹: ۸۴).

نهایتاً مهم‌ترین معیارهای انتخابی برای تحلیل و ارزیابی مکان‌گزینی این شهرها را می‌توان در چهار معیار اصلی: طبیعی (متوسط سرعت باد غالب، متوسط بارندگی سالیانه، جنس زمین، زلزله‌خیزی، ارتفاع از سطح دریا، میزان رطوبت سالیانه، میانگین دمای سالیانه، شیب زمین و سیل‌خیزی)، زیست‌محیطی (فاصله از صنایع آلوده‌کننده، پوشش گیاهی، نوع خاک، توان دفع پسماند، نزدیکی به مناطق حفاظت شده، آلودگی صوتی، برخورداری از چشم‌اندازهای زیبا)، اقتصادی و اجتماعی (وجود هسته‌های اولیه، دسترسی به کانون‌های جمعیتی، فاصله از مراکز اشتغال و صنعت، فاصله از مادر شهر) و کالبدی (امکان گسترش شهر، دسترسی به خطوط انتقال نیرو، مجاورت با محورهای ارتباطی، کمیت آب) طبقه‌بندی کرد. لازم به ذکر است، بعضی از این معیارها در ارتباط با موقعیت این شهرها و بعضی دیگر در ارتباط با مکان آنها می‌باشند (رفعیان و محمودی ۱۳۹۳: ۱۲۲-۱۰۹).



۳-۳- احساس هویت و حس تعلق مکانی در شهرهای جدید

موضوع محیط ساخته‌شده به عنوان یک حوزه ارتباطی قوی، شامل معانی و پیام‌هایی است که افراد براساس نقش‌ها، ترجیحات، انگیزه‌ها و سایر عوامل، آن را رمزگشایی و درک می‌کنند. این مفهوم که منتج از ابعاد «ادارگی» و «تداعی‌کننده» محیط (به عنوان ظرف) است، عامل مهمی در هماهنگی فرد با آن بوده، به احساس وابستگی و در نهایت تعلق منجر می‌شود که با ایجاد و حفظ روایتی پیوسته و مشخص از زندگی در نزد ساکن (به عنوان مظروف) نیز در ارتباط است. ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب به عنوان توسعه‌ای از پیش برنامه‌ریزی شده و با هدف تعادل‌بخشی به نظام سکونت، به یقین یکی از بزرگ‌ترین و با اهمیت‌ترین سیاست‌هایی است که در زمینه شهرسازی کشور اتخاذ شده است. این در حالی است که فرایند فوق‌الذکر در ارتباط با شهرهای جدید و محیط‌های ارائه شده در آنها، به موضوع و مسئله‌ای اساسی تبدیل شده و ابهاماتی جدی را پیش روی قرار می‌دهد. یکی از جدی‌ترین مسائلی که در ارتباط با این نوشهرها مطرح می‌شود، پرسش درباره هویت، این خصیصه مهم شهری و احساس تعلق به مکان است (عزیزی و ارباب، ۱۳۸۹: ۵۸-۴۷).

از این‌رو، راز و رمز و پیام‌هایی مبنی بر تأثیر متقابل محیط یا فضای ساخته‌شده (مکان) بر ذهنیات و رفتار انسان، همان مفهومی است که از آن در پژوهش‌های مختلف تحت عنوان «هویت» و سایر زمینه‌های معنایی و محتوایی مرتبط نظیر «این‌همانی»، «تشخیص»، «معنا»، «حس مکان»، «احساس تعلق»، «ریشه‌داری» و... یاد می‌شود. همچنین حس تعلق مکان نیز به بیان براون و پرکینز (۱۹۹۲) مجموعه پیوندهای احساسی، شناختی و رفتاری میان انسان‌ها و مکان زندگی‌شان است که مبنای ادارک آنان و رابطه‌شان با مکان را فراهم می‌آورد و چارچوب هویتی فرد و جامعه را شکل می‌دهد. با پیوند بیشتر فرد یا مکان در گذر زمان، مکان به‌عنوان تأمین‌کننده نیازهای اساسی و امنیت برای فرد اهمیت ویژه‌ای می‌یابد، به‌گونه‌ای که فرد خود را جزئی از مکان و در پیوند با مکان تعریف می‌کند و در نهایت حس تعلق مکان در او پدید می‌آید (برون و پرکینز^۱، ۱۹۹۲: ۳۰۴-۲۷۹).

بر همین اساس در باب هویت محیط، مکان و شهرهای جدید و چگونگی شکل‌گیری آن، «حبیبی» معتقد است، گذاری بر اندیشه‌های شکل‌دهنده شهرهای جدید و گذری بر تجارب ناشی از آن - چه در مقیاس جهانی و چه در مقیاس ایرانی، نشان می‌دهد تا چه اندازه، آن اندیشه‌ها و این تجربه‌ها، از توجه به خاطره‌سازی شهری و فضاهای شهری خاطره‌ای غافل بوده و تا چه اندازه از این مطلب که شهر خاطره را می‌سازد و خاطره به شهر شکل می‌بخشد، دور بوده‌اند. این امر سبب گردید تا در بسیاری موارد، این تجارب مثالی بارز از شکست اندیشه نوگرایانه درباره تولید شهر باشند. هنوز «چاندیگر» نتوانسته است در خاطره شهروند پنجابی قرار گیرد، همانطور که «اسلام‌آباد» نیز کماکان به عنوان شهری حکومتی، بی‌هیچ خاطره و خاطره‌سازی باقی مانده است و هستند مثال‌های فراوانی از این دست. زمان، می‌تواند بهترین و مهم‌ترین عامل برای تکمیل یک شهر و تحقق اهداف آن باشد. در شهر جدید، فرد بیش از

آنکه شهروند باشد، ساکن شهر است. او به گونه‌ای ارادی، از سر میل یا از روی اجبار، سکونت در شهر جدید را اختیار کرده است. او در مکانی ساکن شده است که هیچ خاطره‌ای را از قبل آن در ذهن ندارد، شهر خود نیز خاطره‌ای از خود به یاد ندارد، چون در جایی استقرار یافته است که قبل از او فضایی بوده است باز و گسترده در دامن طبیعت بکر. این فضا با استقرار شهر به مکان تبدیل شده است، مکانی بی‌خاطره قبلی، بی‌آوازه قبلی و بی‌هویت قبلی. بنابراین، هم شهر و هم ساکن شهر هر دو در پی یک مقصود روان می‌شوند، اولین در پی اعلام هویت مکانی و دومین در پی اعلام هویت شهروندی، دو امر متقابلی که یکی بی‌دیگری ناممکن است و در این امر متقابل است که هم شهر در حافظه شهروندان می‌نشیند و هم شهروند مکانی باز را می‌شناسد که مهر و نشانه خود را بر آن زده، آن را از آن خود کرده است و از آن خاطره‌ها در ذهن دارد. این، ممکن نخواهد بود مگر اینکه شهر و شهروند نسلی را تجربه کنند و این نسل، شهر را تجربه کرده باشد (حبیبی، ۱۳۸۵: ۱۴۷-۱۴۵).

از سویی دست‌اندرکاران توسعه در منظومه‌های شهری جدید در فرانسه نیز معتقدند، شهر جدید موجودی است زنده که باید همه عناصر کارکردی لازم برای حفظ تعادل و رشد را در خود داشته باشد. هر یک از عناصر کارکردی آن باید تا حد امکان چندمنظوره باشد و این چندمنظورگی از همان آغاز محقق شود، زیرا تصویری که پس از زندگی در شهرهای جدید در ذهن عموم جای گیرد، تصویری است که بعدها تغییر دادن و اصلاح نمودن آن دشوار خواهد بود و برای تحقق نظام پویای ویژه شهرها، کنار هم چیدن عناصر کارکردی گوناگون در شهر کافی نیست و باید این کارکردها بتوانند با هم تعامل داشته باشند (میشل و وارنیه، ۱۳۸۳: ۲۵-۲۳). بر همین مبنا در ارتباط با فرایند شکل‌گیری هویت در شهرهای جدید، ضروری است خاطره‌سازی در گذر زمان و ناشی از ظهور نسل‌های جدید مورد تأکید قرار گیرد، چرا که هویت شهرهای جدید در بستر زمان و با شکل‌گیری عناصر کارکردی چندمنظوره محقق خواهد شد. لذا توجه به عرصه‌های عمومی و ارتباطات اجتماعی، ایجاد دامنه وسیع فرصت‌ها برای تعامل و کنش با محیط و نیز بهره‌گیری از نگرش‌های محلی و مشارکت فعال شهروندان در این زمینه راهگشا خواهد بود.

۳-۴- شهرهای جدید و جذب سرریز جمعیت

ایجاد شهرهای جدید در دوران معاصر با نظریه باغ‌شهر «بنزرهاوارد» در سال ۱۸۹۸ مطرح شد و «ریموند آنوین» و «باری پارکر» با توسعه نظریه «هاوارد»، ایده او را که تا اوایل قرن بیستم در قالب ایدئولوژی باغ‌شهر «لیچ‌ورث» دور می‌زد، به شکل نظریه شهرک‌های اقماری، به عنوان شهرهای اجتماعی که برای تمرکززدایی از شهرهای بزرگ احداث می‌شوند، ارائه دادند (زیاری، ۱۳۷۸: ۲۴). این شهرها در نیمه اول قرن بیستم به عنوان ابزار ساماندهی مناطق کلان‌شهری متراکم و به منظور رفع مشکلات آنها، به‌ویژه پایتخت‌ها و توزیع جمعیت در محدوده پیرامون آنها استفاده شد. در ادامه این روند در نیمه دوم قرن بیستم مفهوم نو شهر گسترش زیادی یافته و دارای اهداف متنوعی بوده که یکی از آنها اهداف اجتماعی یا ساماندهی توزیع جمعیت در مناطق کلان‌شهری است (صالحی، ۱۳۷۷: ۱۸). ازاین‌رو شهرها چه به صورت خوابگاهی و چه اقماری و یا به شکل قطب‌های توسعه، مراکزی برای جذب



جمعیت خواهند بود و قسمت اعظم جمعیت آنها را سرریز جمعیت مادرشهرهای منطقه‌ای تشکیل خواهند داد (زنجانی، ۱۳۸۴: ۱۱۹).

از زمانی که پای اقتصاد جدید به ایران گشوده شد، ایجاد مجتمع‌های زیستی جدید در کشور ما نیز باب گردید. اکثر این مجتمع‌ها مرتبط با بزرگ‌ترین منبع اقتصاد جدید ایران - نفت - شکل گرفتند. مسجد سلیمان و حتی آبادان نمونه‌هایی از این شهرها هستند که به واسطه رونق صنایع و فعالیت‌های مربوط به این صنعت نوپا توانستند جمعیت لازم را به خود جذب کنند و در طول زمان حالت شهر به خود گیرند. به این ترتیب ایران نیز به جرگه کشورهای در حال توسعه پیوست و در راهی که غرب از مدت‌ها قبل آغاز کرده بود گام نهاد.

یکی از ابتدایی‌ترین تبعات این امر مواجهه با تمرکزگرایی شدید در شهرهای بزرگ بود. این بار نیز مانند غرب هدف ساخت‌وساز مجتمع‌های زیستی جدید معطوف به کاستن از بار تحمیل‌شده بر شهرهای بزرگ گردید و به‌تدریج با رشد انواع معضلات ناشی از افزایش جمعیت شهرنشینی، مجتمع‌های زیستی جدید از حالت شهرک‌های اقماری و حومه‌ها به سمت شهرهای جدید سوق یافتند. با ادامه این روند در نیمه دوم دهه ۱۳۶۰ هجری شمسی با تشکیل شرکت عمران شهرهای جدید، این اقدام شهرسازانه ایجاد و دامنه‌ای ملی یافت و در اطراف اکثر شهرهای بزرگ ایران مجتمع‌های زیستی با عنوان شهر جدید شروع به شکل‌گیری کردند که ابتدایی‌ترین هدف آنها جذب سرریز شهرهای بزرگ بود (قاسمی اصفهانی، ۱۳۸۵: ۳۲۲). لذا، ایجاد شهرهای جدید، راهبردی در قبال تمرکز بیش از حد جمعیت و فعالیت درون شهرهای بزرگ بوده‌اند (ادی و های، ۲۰۰۵، ص ۴۲۵).

«گولانی» شهرهای جدید سرریزپذیر را سکونتگاه‌های جدیدی دانسته است که در راستای بهبود وضعیت و ساماندهی مناطق کلان‌شهری از طریق تمرکززدایی و پخشایش جمعیت در پیرامون آنها احداث می‌شوند (گولانی، ۲، ۱۹۶۷: ۸۰). بر این اساس، احداث سکونتگاه‌های جدید شهری در کشور انگلستان یکی از سیاست‌های تمرکززدایی جمعیت و اشتغال بود. یافته‌ها نشان داده است، مهاجرت به این شهرها با ایجاد فرصت‌های شغلی رابطه مثبت دارد (اجزاءشکوهی، ۱۳۸۱: ۱۲۲-۱۳۷).

شهرهای جدید سرریزپذیر اغلب برای رفع مشکل مسکن و کاهش تراکم کلان‌شهرها احداث می‌شوند، تا عرضه مسکن مطابق استطاعت گروه‌های درآمدی و طبقات پایین جمعیت کلان‌شهر (با کیفیت بالاتر نسبت به آن) و نیز کاهش فواصل محل کار و سکونت و کیفیت بهتر زندگی برای جمعیت هدف فراهم شود (شکوئی، ۱۳۶۵: ۴۵). این درحالی است که نتایج پاره‌ای از مطالعات و تحقیقات درباره شهرهای جدید در ایران، نشان می‌دهند، این شهرها نتوانسته‌اند در جذب مازاد جمعیت مادرشهر خود تأثیر عمده‌ای داشته باشند و جمعیت بسیار کمی در آنها ساکن شده‌اند (آتش، ۱۳۸۲: ۲۳؛ زیاری، ۱۳۷۴: ۹؛ شاه‌آبادی، ۱۳۷۵: ۵۶؛ زبردست و جهان‌شاهلو، ۱۳۸۶: ۲۰؛ ابراهیم‌زاده، قرحلو و شهریاری، ۱۳۸۸: ۴۲).

1. Eddie And Hui
2. Golany

اهدافی که شهرهای جدید برای تحقق به آنها ساخته می‌شوند، تعیین‌کننده جمعیت، هدف و دلایل مهاجرت آنها به این شهرها می‌باشد و از این‌رو در شهرهای جدید سرریزپذیر که عمدتاً برای رفع مشکل مسکن و کاهش تراکم کلان‌شهرها احداث می‌گردند، عمدتاً ارائه مسکن در استطاعت یا کیفیت بالاتر مسکن نسبت به مادرشهر، نزدیکی فواصل محل کار و سکونت، کاهش زمان و هزینه رفت و آمدها، کیفیت و شرایط بهتر زندگی برای جمعیت هدف می‌تواند از جمله دلایل مهاجرت ساکنین مادرشهر به آنها باشد. در هر صورت، از شاخص‌های موفقیت شهرهای جدید آن است که دلایل مهاجرت به آنها در راستای اهداف و برنامه آنها باشد. شکویی بر این اعتقاد است که عامل اقتصادی عامل بسیار مهمی در تصمیم‌گیری به هنگام انتخاب منطقه مسکونی است که نه تنها در زمینه قیمت زمین، خانه و اجاره بها نقش اساسی دارد، بلکه در موقع انتخاب محل مسکونی نسبت به محل کار نیز اثر می‌بخشد. مدت و هزینه رفت و برگشت نیز عاملی است که در انتخاب مسکن همواره مورد نظر است و وابستگی نزدیکی میان سهولت دسترسی و هزینه‌ها با محل مسکونی دیده می‌شود (شکویی، ۱۳۶۵: ۴۵).

آلنسو در مورد مکان‌یابی خانوارها معتقد است، هر فرد در تعیین محل مسکونی و مقدار زمین لازم برای واحد مسکونی، به گونه‌ای عمل می‌کند که تابع مطلوبیت آن را با توجه به محدودیت بودجه‌ای به حداکثر برساند (عابدین درکوش، ۱۳۷۲: ۵۴). برخی تحقیقات نیز نشان می‌دهد، یکی از دلایل اصلی توسعه سکونتگاه‌های اقماری در حومه کلان‌شهر تهران، مهاجرانی است که در جستجوی شرایط زیستی بهتر، به خارج از شهر نقل مکان می‌کنند (موسوی، ۱۹۹۸: ۱۲).

اعتماد (۱۳۷۶) نیز معتقد است هنگامی که صحبت از یک شهر جدید است، ساکنان آن برای رضایت از زندگی و ماندگاری در آنجا، انتظار دستیابی به استاندارد بالاتری نسبت به شهرهای موجود، از نظر برنامه‌ریزی و طراحی شهری، انتخاب سیستم‌های حمل‌ونقل، تأسیسات، تسهیلات و زیرساخت‌های شهری دارند. شهروندان شهر جدید که محل سکونت خود را از یک کلان‌شهر یا شهر کوچکی در منطقه با امید و آرزوهای بسیار به یک شهر جدید انتقال داده‌اند، طبیعتاً انتظارات بیشتری نسبت به وضع قبلی خود هم در زمینه مسکن و هم خدمات و به طور کلی امور شهری دارند. به طور کلی می‌توان انتظار داشت، با تأمین تأسیسات زیربنایی و خدمات روبنایی و توسعه اشتغال در شهرها امکان‌پذیری و قابلیت جذب جمعیت در این شهرها به سرعت افزایش یابد و به آستانه‌های پیش‌بینی شده برسد. با وجود این، انتخاب مهاجران به شهرهای جدید باید با دقت و ملاک صحیح صورت پذیرد تا از امر مهاجرت معکوس جلوگیری شود، زیرا حفظ و نگهداری مهاجران از انتقال آنها دشوارتر است (خزائی، ۱۳۹۰: ۱۲۴-۱۱۳).

۳-۵- خودکفایی و خوداتکایی شهرهای جدید

معمولاً خودکفایی یک مفهوم به عنوان تعادل بین شغل و مسکن در جامعه در نظر گرفته شده و هدف از خودکفایی در نگاه برنامه‌ریزان تنها به تعادل بین استفاده از زمین برای کار و زندگی در درون جوامع محدود می‌شد. در گذر زمان با توسعه کاربرد خودکفایی و در نظر گرفتن آن به عنوان یکی از

معیارهای اصلی در تعریف شهرهای جدید، خودکفایی براساس نظام‌های دیگر تبیین و مورد بررسی قرار گرفت. یکی از مهم‌ترین حوزه‌های بررسی، تحلیل سفرهای غیرکاری ساکنان و در نتیجه ارزیابی خودکفایی شهرها براساس آن بود. خودکفایی نقش بسیار مهمی در تأمین رضایتمندی ساکنان از محیط مسکونی جدید دارد. این موضوع بعد از اسکان اولیه اهمیت بیشتری نسبت به مسائل دیگر پیدا می‌کند و ادامه سکونت در شهرهای جدید وابسته به درجه خودکفایی آن شهر در تأمین شغل، مسکن مناسب، زیرساخت‌ها و خدمات مورد نیاز ساکنان است (یاران و محمدی‌خوش‌بین، ۱۳۹۱: ۱۱۲-۹۹).

از این رو یکی از مهم‌ترین جنبه‌های درک خوداتکایی و وابستگی شهرها در مناطق کلان شهری، تحلیل روابط فضایی میان محل اشتغال و سکونت و پیامدهای آن بر شکل‌گیری الگوهای سفر و جابه‌جایی فضایی است. الگوی فضاها و جریان‌های میان آنها، صورت‌بندی خاصی از نظام فضایی منطقه کلان‌شهری را شکل می‌دهند. عامل جمعیت نقش مرکزی را در زمینه جابه‌جایی فضایی ایفا می‌کند. در این میان، دیکنسون چهار فرایند اصلی مؤثر را تعریف کرده که متقابلاً بر یکدیگر اثر می‌گذارند و به ما اجازه می‌دهند فضای منطقه کلان‌شهری را تعریف کنیم. اگر چه مرزها و شاخص‌های این چهار فرایند منطبق بر خطوط روشن جغرافیایی روی نقشه نیستند، اما ماهیتی هاله مانند دارند. این فرایندها عبارت‌اند از شبکه روابط تجاری، روابط اجتماعی، جریان جمعیت و اثر شهر مرکزی بر کاربری زمین نواحی پیرامونی (دیکنسون^۱، ۱۹۶۴: ۲۸).

همچنین برخی از محققان معتقدند مفهوم خوداتکایی بیش از یک تعادل محض بین کار و مسکن در یک جامعه را شامل می‌شود. در چارچوبی وسیع‌تر خوداتکایی یک شهر به یک شکل ترکیبی برمی‌گردد که به مردم اجازه می‌دهد در یک جامعه زندگی، کار، خرید و تفریح کنند و به بیش از یک الگوی کاربری زمین برای تأمین عادلانه تعادل کار-مسکن نیاز دارد (لی و آیان^۲، ۲۰۰۵: ۵-۲). از این رو، خوداتکایی یک شهر جدید، توصیفی از الگوی ثابت کاربری زمین نیست، بلکه مفهومی از کل جریان فعالیت‌های مردم است که از میان جریان فعالیت‌های متنوع برای اندازه‌گیری میزان خوداتکایی، بر سفرهای روزانه کاری تأکید شده است و در نتیجه، بسیاری از شاخص‌های اندازه‌گیری خوداتکایی بر الگوهای سفرهای روزانه کاری مبتنی هستند (کرورو^۳، ۱۹۹۵: ۳۲).

بنابراین جایی که تعادل وجود داشته باشد، ظرفیتی برای بیشترین سفرهای داخلی و کمترین مسافت سفرهای خارجی را دارد و بازتاب آن خوداتکایی است (داداش‌پور و اکبرنیا، ۱۳۹۲: ۶۵-۴۴). بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که اغلب پژوهشگران، سفرهای روزانه کاری و غیرکاری به شهرهای اطراف را به‌عنوان شاخص مورد سنجش قرار می‌دهند و با تحلیل الگوی این سفرها، عواملی را که سبب افزایش وابستگی شهرهای جدید می‌شود ارزیابی می‌کنند.

-
1. Dickenson
 2. Lee and Ahn
 3. Cervero



۳-۶- کیفیت زندگی در شهرهای جدید

هنگامی که قصد مهاجرت به یک شهر جدید داریم، انتخاب سیستم‌های حمل‌ونقل، تأسیسات، تسهیلات و زیرساخت‌های شهری، انتظار دستیابی به استاندارد بالاتری را نسبت به شهرهای موجود پیش می‌آورد؛ چرا که از یک سو میزان جذب جمعیت در نوشهرها با باور مردم، نحوه استقبال متقاضیان و درجه مطلوبیت خدمات شهری با نحوه پیشرفت کار شهرهای جدید ارتباط دارد و از سوی دیگر، شهروندان شهر جدید پس از شروع اسکان، متقاضی خدمات شهری به‌صورت یکجا و همزمان و با کیفیت مادرشهرند (زبردست و جهانشاهلو، ۱۳۸۶: ۲۲-۵).

عواملی که باعث جذب جمعیت شهرهای جدید می‌شود و دلایل مهاجرت مردم از شهرهای مادر به این شهرها، عمدتاً عبارت از ارائه مسکن در استطاعت یا کیفیت بالاتر مسکن نسبت به مادرشهر، نزدیکی فواصل محل کار به سکونت، آرامش و دوری از ازدحام شهرهای بزرگ و در کل، کیفیت بهتر محیط سکونت است. لذا، اهمیت و نقش کیفیت محیط شهرهای جدید که در میزان رضایتمندی ساکنان آنها متجلی می‌شود، ضرورت بررسی این مسئله را در شهرها، به‌ویژه شهرهای جدید تبیین می‌کند و می‌تواند رضایت و نارضایتی ذهنی شهروندان را در پی داشته باشد. شاخص‌های ذهنی دقیق‌ترین و البته مهم‌ترین عامل برای ارزیابی میزان رضایتمندی ساکنان و به تبع آن موفقیت شهرهای جدید محسوب می‌شود. شهرهای جدید با توجه به تنوع اجتماعی اقشار واردشده به آن که عمدتاً ناشی از بافت اجتماعی درهم‌تنیده مادرشهر خود است، دارای ویژگی‌های متفاوتی نسبت به شهرهای دیگرند. در این میان، تأثیرات ناشی از ویژگی‌های فردی همچون سن، میزان تحصیلات، مدت زمان سکونت، سطح درآمد و... در ادراک آنان از کیفیت محیط زندگی خود قابل چشم‌پوشی نیست (رضایی، موذن و نفر، ۱۳۹۳: ۴۷-۳۱).

بدیهی است، در صورتی که فضاهای شهری از کیفیت مطلوبی برخوردار نباشند، تأثیر سوئی بر جنبه‌های گوناگون زندگی شهری به‌ویژه حیات مدنی، تعاملات اجتماعی و سلامت روحی و جسمی شهروندان خواهند داشت (امینی، برومند و روح‌افزا، ۱۳۹۲: ۶۱-۸۹). به تعبیر بالدوین، سازه کیفیت زندگی تا اندازه‌ای مبهم است. از یکسو، کیفیت زندگی فردی به‌عنوان پنداشتی از چگونگی گذران زندگی فرد مطرح می‌شود و از بعدی کلی‌تر، کیفیت موقعیت‌های زندگی حول یک عامل، شامل موقعیت‌هایی نظیر محیط پیرامونی یا فرهنگ در یک جامعه معین است. همچنین از منظری دیگر می‌توان کیفیت زندگی را در دو سطح خرد (فردی-ذهنی) و کلان (اجتماعی-عینی) تعریف کرد. سطح خرد شامل شاخص‌هایی نظیر ادراکات کیفیت زندگی، تجارب و ارزش‌های فرد و معرف‌های مرتبط مانند رفاه، خوشبختی و رضایت از زندگی است و سطح کلان شامل درآمد، اشتغال، مسکن، آموزش و پرورش و سایر شرایط زندگی و محیط است. در رویکردی عملی، کیفیت زندگی مفهومی کلی تعریف می‌شود که تمام ابعاد زیستی شامل رضایت مادی، نیازهای حیاتی، به‌علاوه جنبه‌های انتقالی زندگی نظیر توسعه فردی، خودشناسی و بهداشت اکوسیستم را پوشش می‌دهد (بالدوین، گادفری و پروپر^۱، ۱۹۹۴: ۳۹).

1. Baldwin, Godfrey & Propper



لینچ^۱ نیز هفت معیار را که از نظر وی کلیهٔ محورهای اصلی کیفیت یک شهر را تشکیل می‌دهند، به‌عنوان شاخص‌های اصلی کیفیت زندگی، پیشنهاد کرده است، که عبارت‌اند از: (۱) سرزندگی؛ (۲) معنی‌دار بودن فرم و فضا؛ (۳) تناسب و سازگاری با الگوهای رفتاری؛ (۴) دسترسی؛ (۵) نظارت و اختیار؛ (۶) کارایی؛ (۷) عدالت (لینچ، ۱۳۷۶: ۱۵۲).

چنان‌که مشاهده می‌شود، ابعاد مورد نظر لینچ بیشتر متناظر بر کیفیت محیط شهری است تا کیفیت زندگی افراد ساکن در شهر. بر همین اساس، می‌توان به معیارهایی که مازلو^۲، براساس نیازهای انسانی که برای یک شهر با کیفیت خوب ارائه می‌دهد، اشاره کرد که شامل شش معیار کلی و چندین زیرمعیار است و می‌توان آنها را به‌عنوان شاخص‌های کیفیت زندگی شهری نیز در نظر گرفت که عبارت‌اند از: (۱) تأمین کلیه نیازهای فیزیکی (محل زندگی، درآمد مقبول، قابلیت تحرک، دسترسی به خدمات و تسهیلات)؛ (۲) ایمنی، امنیت و حفاظت (محیطی نظام یافته، عاری از آلودگی و تصادفات و بزه‌کاری)؛ (۳) محیط اجتماعی هدایتگر (مکانی که مردم در آن ریشه خود را می‌یابند، احساس حس جمعی و تعلق به مکان)؛ (۴) یک تصور ذهنی، شهرت و حیثیت خوب (مکانی که حس اعتماد و قدرت و شأن و منزلت به مردم می‌بخشد)؛ (۵) فرصت خلاق بودن (امکان اینکه جوامع بتوانند بخش‌ها و محلات خود را بسازند)؛ (۶) محیطی از نظر زیباشناسی مطبوع (طراحی خوب شهری از نظر زیباشناسی و قابل تجسم بودن کالبد مکان) (براند فری، ۱۳۸۳: ۵۳-۵۲؛ براتی و یزدان‌پناه‌شاه‌آبادی، ۱۳۹۰: ۴۹-۲۵).

۳-۷- شهرهای جدید و انتظام فضایی شهر کشور

تبادل و توازن در نظام شهری و توزیع متعادل جمعیت و فعالیت‌ها در پهنه مناطق، همواره یکی از دغدغه‌های اصلی برنامه‌ریزان و مدیران شهری و منطقه‌ای بوده است. بعد از جنگ‌های جهانی اول و دوم با ایجاد آرامش نسبی سیاسی در جهان، فعالیت‌ها و برنامه‌های توسعه در کشورها شروع شد. نظریات توسعه در مراحل اولیه حاکی از تمرکز بر روی مفهوم رشد اقتصادی بود که نظریاتی هم در این راستا ارائه شد. نظریه قطب رشد با تأکید بر بخش پیش‌تاز در اقتصاد توسعه با هدف تراوش آثار توسعه از مراکز رشد، در رأس برنامه‌های توسعه کشورها قرار گرفت، لیکن اجرای این سیاست به سرعت آثار و پیامدهای منفی خود را بر تمرکز شدیدتر مراکز رشد بر جای نهاد و به جای تراوش آثار توسعه، باعث ظهور کلان‌شهرها به عنوان قدرت بلامنازع اقتصادی و اجتماعی شد که آثار منفی آن نیز تاکنون بر پیکره نظام شهری و منطقه‌ای استان‌ها و کشورها آشکار است (سیدفاطمی و حسین‌زاده‌دلیر، ۱۳۸۹: ۱۸-۱).

با گذشت زمان، تلاش‌های دیگری در خصوص تعادل و انتظام فضایی مطرح شد که نظریه توسعه فضایی منطقه‌ای هیلهورست در دهه ۷۰ میلادی، یکی از نمونه‌های بارز و تأثیرگذار در عرصه انتظام فضایی بود و تاکنون کاربردهای زیادی نیز در طرح‌های توسعه و عمران منطقه‌ای و محلی داشته است.

1. Lynch
2. Maslow



در چارچوب فکری این تئوری، طرح ایجاد شهرهای جدید نیز برای تمرکززدایی از شهرهای بزرگ و جذب سرریز جمعیتی آنها مطرح شد. تئوری سازمان فضایی هیلهورست را می‌توان مکمل تئوری مرکز-پیرامون فریدمن و قطب رشد پرو دانست. در این تئوری با ایجاد تفکر سیستمی در برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای، شیوه نوینی در برنامه‌ریزی تعادل فضایی ارائه شد که کاربردهای آن تاکنون نیز در برنامه‌ریزی توسعه فضایی کشورها، بخصوص کشورهای جهان سوم ادامه داشته است. هیلهورست با توجه به اهمیت راهبردهای توسعه فضایی در از بین بردن دوگانگی‌های درون منطقه‌ای، میان منطقه‌ای و بخشی، چهار استراتژی انتظام‌بخش فضایی را مطرح کرد که به دو بحث محوری بسط و تثبیت تقسیم می‌شود و عبارت‌اند از: ۱) استراتژی انسجام متمرکز؛ ۲) استراتژی انسجام پراکنده؛ ۳) استراتژی بسط متمرکز؛ ۴) استراتژی بسط پراکنده (زالی و سلطانی^۱، ۲۰۱۲: ۳۷-۴۱).

راهبرد بسط به دنبال تقویت نیروهای گریز از مرکز و راهبرد تثبیت به دنبال تقویت نیروهای مایل به مرکز، جهت ایجاد انتظام فضایی است. از نظر زمان نیز استراتژی بسط دنباله طبیعی استراتژی تثبیت است (هیلهورست^۲، ۱۹۷۱: ۸۶). استراتژی تثبیت برای استان‌هایی مناسب است که از یک مرکز منطقه‌ای ضعیف برخوردارند و برای ایفای نقش مدیریت منطقه‌ای، لازم است مرکز منطقه تقویت شده، در مراحل بعدی به بسط آن به محوره‌ای توسعه و مراکز توسعه درجه ۲ ارتقاء پیدا کند (اردشیری^۳، ۱۹۹۱: ۵۹). استراتژی بسط برای استان‌هایی مناسب است که از مرکز منطقه‌ای نیرومندی برخوردارند، لیکن دارای تعادل فضایی مناسب نیستند و امکانات و خدمات در سطح منطقه از توزیع نامتعادل برخوردار است. فکر ایجاد شهرهای جدید، در واقع به تفکر تثبیت پراکنده و بسط متمرکز مربوط می‌شود. در تثبیت پراکنده، هدف تقویت منطقه شهری جهت تعادل و انتظام فضایی است و در بسط متمرکز، که در فرایند توسعه یک مرحله بالاتر از تثبیت پراکنده است، انتقال آثار توسعه به محوره‌ای منطقه‌ای و انتقال آن به تمام فضای جغرافیایی هدف استراتژی است. از این‌رو می‌توان گفت، احداث شهرهای جدید در کشورهای مختلف جهان، به عنوان یکی از ابزارهای توسعه و تعادل بخشی فضایی و از جمله راه‌حل‌های مسئله اسکان جمعیت شناخته می‌شود.

به نظر می‌رسد، شهرهای جدید در کشورهای در حال توسعه به دلیل ناتوانی دولت در حل مشکلات موجود شهرهای بزرگ و مادر شهرها احداث می‌شوند. از این رو، شهرهای جدید در نزدیکی مادر شهرها احداث می‌شوند تا از منابع و امکانات مادر شهر نیز استفاده کنند. در مقابل، در کشورهای توسعه یافته، شهرهای جدید برای جلوگیری از گسترش فیزیکی مادر شهرها که موضوع پایداری شهرها را تحت تأثیر قرار می‌دهد، احداث شده‌اند و این شهرهای تازه احداث شده دارای توانایی‌های ایجاد اشتغال و جذب جمعیت و همچنین ماندگاری جمعیتی بالایی هستند و از این نظر با شهرهای جهان سوم متفاوت‌اند.

-
1. Zali & Soltani
 2. Hilhorst
 3. Ardeshiri



زیاری (۱۳۷۴) در تحقیقات خود در استان اصفهان به این نتیجه رسیده است، با آنکه نظریه شهرهای جدید در غرب و شرق برای تعادل فضایی، تمرکززدایی و ساماندهی فضایی شهرهای بزرگ و منطقه‌های شهری آنها به کار گرفته شده، ولی در استان اصفهان نتوانسته است تأثیری در تعادل و ساماندهی فضایی ایجاد نماید. از این رو تنها با ارائه مکانیسم ایجاد فرصت برابر برای همه شهرهای استان و ارائه خدمات برتر به آنها و پر کردن حاشیه، می‌توان سلسله مراتب فضایی بهینه در استان پدید آورد و در غیر این صورت این شهرها، نه تنها موفق به پر کردن شکاف‌ها نبوده، بلکه بیم آن می‌رود در آینده تمرکز بیشتر و شکستگی بیشتر نظام شهری استان را به بار آورند. چنان که برخی پژوهشگران متذکر می‌شوند که با اندکی تأمل در خصوص نظام شهری و بررسی عوامل مهاجرفرستی شهرهای کوچک و روستاها، سیاستی به مراتب بهتر از احداث شهرهای جدید را می‌توان در خصوص معضل شبکه شهری کشور اتخاذ کرد. چرا که شهرهای میانی و کوچک پتانسیل‌های بسیار مناسبی برای جایگزینی شهرهای جدید هستند و این سیاست، اگر چه سال‌ها در طرح‌های کلان ملی طرح و مورد تأکید قرار گرفت، لیکن بدون توجه به آن، به الگوبرداری محض از شرایط کشورهای اروپایی جهت ایجاد شهرهای جدید شده است و امروزه می‌توان گفت احداث شهرهای جدید در ایران سیاست موفقیت‌آمیزی نبوده است (حسین‌زاده‌دلیر، محمدی و سیدفاطمی، ۱۳۹۰: ۱۸-۱، و حسین‌زاده‌دلیر، ۱۳۸۹: ۱۸-۱).

۴- یافته‌های تحقیق

در ابتدا لازم است با توجه به مبانی نظری پژوهش‌های مورد بررسی، مهم‌ترین مؤلفه‌هایی که در زمینه موفقیت یا عدم موفقیت و همچنین مهم‌ترین مسائلی را که در این پژوهش‌ها مورد بررسی واقع شده‌اند، مشخص شود. مهم‌ترین معیارهای پژوهش‌های مورد نظر، چنان که در جدول (۱) دیده می‌شود، به همراه پژوهشگران مربوط، مشخص شده‌اند. بیشترین مطالعات به ترتیب به مسئله جذب جمعیت و سرریزپذیری شهرهای جدید، وجود شهرهای جدید و انتظام فضایی در منطقه، میزان عملکرد و دستیابی به اهداف، مسئله کیفیت زندگی و حس تعلق مکانی و همچنین مکان‌یابی چنین شهرهایی پرداخته‌اند که در بخش قبل به تفصیل مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته‌اند.

لازم به ذکر است، مطالعات معدودی نیز به صورت پراکنده مسئله شهرهای جدید را مورد پژوهش خود قرار داده‌اند که می‌توان به زارع‌شاه‌آبادی (۱۳۷۵) با تأکید بر جامعه‌شناسی شهرهای جدید؛ قرخلو، شعبانی‌فر، حسینی و احدزاده (۱۳۸۸) تأکید بر جایگاه شهرهای جدید در توسعه مسکن؛ هراتی (۱۳۸۸) تأکید بر سیر تحول و توسعه عمران شهرهای جدید روند؛ پورجعفر، منتظرالحججه، رنجبر و کبیری (۱۳۹۱) تأکید بر روند توسعه فیزیکی شهر جدید و توسعه آتی آن؛ آیتی و کمیلی (۱۳۹۰) تأکید بر شهرهای جدید به عنوان مداخله دولت در شهرنشینی؛ جعفری و حبیب‌پور (۱۳۸۷) و خزائی و شاعلی (۱۳۹۰) تأکید بر توسعه پایدار و آثار محیط زیستی؛ حجازی‌زاده، خسروی و ناصرزاده (۱۳۹۰) و کامیار و تقوایی (۱۳۹۰) تأکید بر مدیریت بحران (سیل، مسکن)؛ شیروانی و بانسی (۱۳۸۸) تأکید بر شهرداری الکترونیکی و مشکینی، خلج و عزیزی (۱۳۹۱) که مشارکت شهروندان را مورد تأکید قرار داده‌اند اشاره کرد.



جدول ۱- گروه‌بندی تحقیقات بر مبنای معیارهای به کار برده شده در پژوهش‌ها

معیار	نویسنده
مکان‌یابی بهینه	احمدی (۱۳۷۷)؛ منوری و طبیبیان (۱۳۸۵)؛ پوراحمد، کلاتتری و میره (۱۳۸۷)؛ کلاتتری و اسکندری‌نوده (۱۳۸۷)؛ قنواتی، برزگر و جان‌بابانژاد (۱۳۸۹)؛ مهدی‌حاجیلو و رحمانی (۱۳۹۰)؛ امین‌زاده‌گوهرریزی، روشن و بدر (۱۳۹۱)؛ رفیعیان و محمودی (۱۳۹۳)
احساس هویت و تعلق مکانی	بهزادفر و برین (۱۳۸۷)؛ وارثی، عامل‌یافته و محمدزاده (۱۳۸۹)؛ ربانی‌خوردسگانی، کریمی و نظری (۱۳۸۹)؛ عزیزی و پارسا (۱۳۸۹)؛ مشیری، رجبی و جعفرنژاد (۱۳۹۰)؛ وارثی، علی‌زاده و صالحی (۱۳۹۰)؛ زیاری، پژوهان و خلیلی (۱۳۹۲)؛ علوی، عزیزی و خلیج (۱۳۹۳)؛ مشکینی، قاسمی و حمزه‌نژاد (۱۳۹۳)؛ شیخی، امینی و نظامی (۱۳۹۴)
شهرهای جدید و جمعیت	قربانی (۱۳۷۷)؛ ابراهیم‌زاده، رهنما و نگهبان‌مروی (۱۳۸۳)؛ زبردست و جهانشاهلو (۱۳۸۶)؛ وارثی و آقایابائی (۱۳۸۷)؛ وارثی، محمدزاده و عامل‌یافته (۱۳۸۷)؛ ابراهیم‌زاده، قرخلو و شهریاری (۱۳۸۸)؛ قرخلو و پناهنده‌خواه (۱۳۸۸)؛ خزایی (۱۳۹۰)؛ اجزاءشکوهی (۱۳۹۱)؛ تیموری و کیوان (۱۳۹۱)؛ حسین‌زاده‌دلیر، قربانی و تقی‌زاده (۱۳۹۱)؛ رزمی و رحیمون (۱۳۹۱)؛ سرور، صفوی و درویش‌ورچه (۱۳۹۱ الف)؛ وارثی، محمدزاده و عامل‌یافته (۱۳۹۱)؛ سرور، صفوی و درویش‌ورچه (۱۳۹۲ ب)
میزان به‌عمل‌آمده و اهداف	زیاری (۱۳۷۷)؛ بزی و افراسیابی‌راد (۱۳۸۸)؛ خزاعی‌نژاد و سیف‌الدینی (۱۳۹۱)؛ عنابستانی، وطن‌پرست و عنابستانی (۱۳۹۱ الف)؛ عنابستانی، وطن‌پرست و عنابستانی (۱۳۹۱ ب)؛ وارثی، قنبری و پورقیومی (۱۳۹۱)؛ مشکینی، سلیمانی، عزیزی، زراعی و زارع‌پیشه (۱۳۹۲)؛ زیاری، اسدی، ربانی و مولایی (۱۳۹۳)؛ خمر و وحدتی (۱۳۹۳)؛ حیدری (۱۳۹۳)؛ نقدی، بلالی و خسروی (۱۳۹۴)
شهرهای جدید و انتظام فضایی شهری کشور	زیاری (۱۳۷۴)؛ ابراهیم‌زاده و نگهبان‌مروی (۱۳۸۳)؛ قرخلو و شورچه (۱۳۸۴)؛ قدیری‌معصوم، مهدوی، مطیعی‌لنگرودی و ریاحی (۱۳۸۶)؛ زیویار و رجبی (۱۳۸۷)؛ اذانی و نیلی‌احمدآبادی (۱۳۸۸)؛ اکبرپورسراسکانرود و میرزاجایی (۱۳۸۹)؛ شمس و ملک‌حسینی (۱۳۸۹)؛ سیدفاطمی و حسین‌زاده‌دلیر (۱۳۸۹)؛ جوهری و مرادی (۱۳۹۰)؛ حسین‌زاده‌دلیر، محمدی و سیدفاطمی (۱۳۹۰)
کیفیت زندگی	حریرچی، میرزایی و اعظم (۱۳۸۸)؛ زبردست و بنی‌عامریان (۱۳۸۸)؛ براتی و یزدان‌پناه‌شاه‌آبادی (۱۳۹۰)؛ رفیعیان، مولودی و پورطاهر (۱۳۹۰)؛ محمدزاده (۱۳۹۰)؛ عنابستانی و عنابستانی (۱۳۹۱)؛ احسانی‌فرد، شعاعی و ماک‌شجاع (۱۳۹۲)؛ امینی، برومند و روح‌افزا (۱۳۹۲)؛ درودی، جهانشاهلو و شهریار (۱۳۹۳)؛ رضایی، مؤذن و نفر (۱۳۹۳)؛ زیاری، پیلهور و احمدی (۱۳۹۴)
خودکنایی/خودآگاهی	باران و محمدی‌خوش‌بین (۱۳۹۱)؛ داداش‌پور و اکبرنیا (۱۳۹۲)
چالش‌ها و مشکلات	محرم‌نژاد و ملوندی (۱۳۸۶)؛ قرخلو و عابدینی (۱۳۸۸)؛ محمدی و چنگلویی (۱۳۹۱)

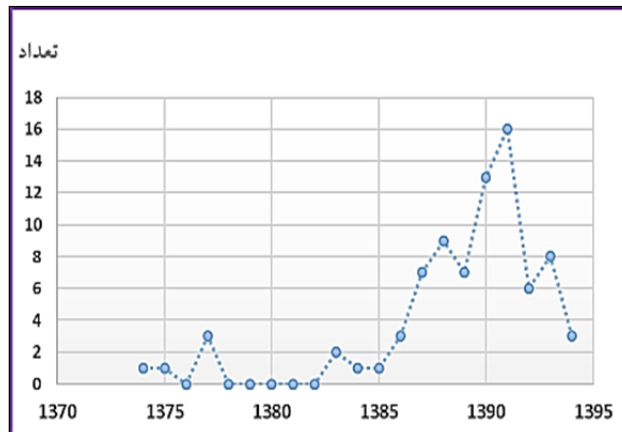


در مرحله بعد، محققان با توجه به تعداد مقالات آنها دسته‌بندی شده‌اند. چنان‌که در جدول (۲) نیز نشان داده شده است، آقای وارثی، قرخلو و زیاری به ترتیب بیشترین پژوهش‌ها را در زمینه شهرهای جدید انجام داده‌اند. مجلاتی که بیشترین مقالات را در زمینه شهرهای جدید به چاپ رسانده‌اند و این موضوع را در اولویت‌های پژوهشی خود قرار داده‌اند، مجله پژوهش‌های شهری - منطقه‌ای و جغرافیای سرزمین، بوده‌اند.

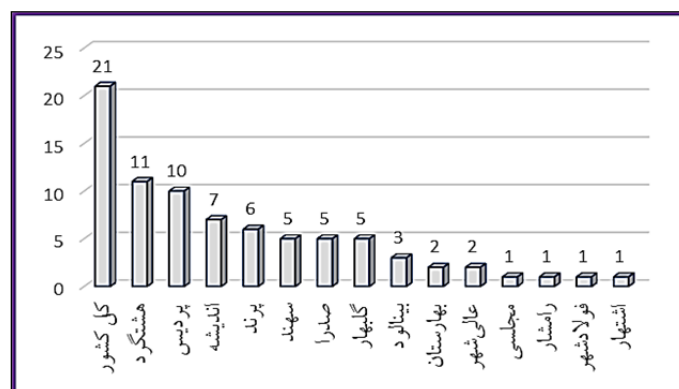
جدول ۲- محققان و مجلاتی که بیشترین مقالات را در زمینه شهرهای جدید به چاپ رسانده‌اند

نویسندگان مقالات	تعداد	مجله	تعداد
حمیدرضا وارثی و مهدی قرخلو	۶	پژوهش‌های شهری - منطقه‌ای، جغرافیای سرزمین	۵
کرامت‌اله زیاری	۵	پژوهش‌های جغرافیای انسانی، مدیریت شهری، آمایش محیط	۴
ابوالفضل مشکینی، کریم حسین‌زاده‌دلیر، عیسی ابراهیم‌زاده، محمد اجزاءشکوهی، زهره خزائی، علی‌اکبر / زهرا عنابستانی	۳	مجله معماری و شهرسازی، آمایش سرزمین، برنامه‌ریزی فضایی، جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی	۳

در ادامه، بازه زمانی هر یک از پژوهش‌ها مشخص شد. شکل ۱ نشان می‌دهد، این پژوهش‌ها اندکی بعد از ایجاد شهرهای جدید، یعنی از سال ۱۳۷۴ شروع شده‌اند و بیانگر این موضوع هستند که اندکی بعد از ساخت و جمعیت‌پذیری این شهرها مسائل و مشکلات آنها شروع شده است و این مسائل مورد توجه محققان واقع شده‌اند. لازم به ذکر است، تعداد این پژوهش‌ها در سال‌های آتی، با توجه به ازدیاد مشکلات این شهرها، افزایش قابل توجهی داشته، چنان‌که در سال ۹۰ بعد از گذشت دو دهه از تصویب ایجاد شهرهای جدید (سال ۱۳۶۸)، مسائل و مشکلات اوج گرفته و به مرحله‌ای مشکل‌زا، در برخی یا تمامی چنین شهرهایی رسیده و از این‌رو توجه محققان و مسئولان مربوط را به خود جلب کرده است. همچنین از ۸۳ پژوهش تعداد ۲۱ مورد، مباحث کلان‌شهرها را مورد پژوهش قرار داده‌اند و نمونه موردی آنها استانی یا کل کشور است و پس از آن چنان‌که در شکل ۲ نیز نشان داده شده است، به ترتیب شهرهای جدید هشتگرد، پردیس، اندیشه و پرنده، مطالعه شده‌اند.



شکل ۱- تعداد تحقیقات در سال‌های مختلف



شکل ۲- تعداد تحقیقات در مورد هر شهر

لازم به ذکر است، از مجموع ۸۳ نویسنده مسئول، گرایش علمی ۴۹ نفر جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، ۱۸ نفر شهرسازی و طراحی شهری، ۶ نفر معماری، ۴ نفر محیط زیست، ۴ نفر علوم اجتماعی بوده و رشته مدیریت و مهندسی فناوری اطلاعات نیز هر یک با یک نویسنده، به طریقی مسائل و مشکلات شهرهای جدید را مورد بررسی قرار داده‌اند. در صورتی که شناخت و درک مسائل شهر به عنوان سیستمی پیچیده، توسط یک یا دو متخصص و رشته امکان‌پذیر نیست، بلکه نیازمند همکاری و مشارکت متخصصان رشته‌های مختلف اقتصاد، جمعیت‌شناسی، جامعه‌شناسی، ترافیک، ساختمان، محیط زیست، جغرافیا، معماری و شهرسازی و ... است.

۵- نتیجه‌گیری و پیشنهادها

افزایش سریع و بی‌رویه شهرنشینی در ایران به علت تحولات اقتصادی- اجتماعی و سیاسی



کشور در دهه ۵۰ و ۶۰ هجری، همگام با تمرکز سرمایه‌گذاری‌ها، مهارت‌ها و خدمات و همچنین مهاجرت‌های شدید روستا- شهری در کشور، باعث الگوی نامتوازن نظام شهری و تجمع و تمرکز جمعیت و فعالیت‌های مهم اقتصادی در چند قطب عمده و شکل‌گیری آرایش فضایی ویژه‌ای شده که مؤید حاکمیت پدیده ماکروسفالی بر نظام شهری ایران و پیدایش شبکه زنجیره‌ای در توزیع فضایی کشور و از بین رفتن شبکه کهکشانی شده است. لذا، مهار رشد شهرهای بزرگ، مقابله با مسائل رشد شهرنشینی در آینده و از بین بردن آثار فزاینده تمرکز امور، سبب شده است، نظریه احداث شهرهای جدید به عنوان راهکاری جدی مورد توجه قرار گیرد.

این نظریه در واقع ملهم از نظریات گوناگونی است که ابنزر هاوارد به عنوان نظریه‌پرداز اصلی آن معروف گردید. هاوارد نظریه خود را تحت عنوان «باغشهرها» مطرح ساخت و بر ساماندهی فضای شهرهای بزرگ، پراکنده کردن صنعت و جمعیت، ارائه مسکن، اسکان شاغلین (بخصوص بخش صنعت)، حد متناسب جمعیت و مساحت، اشتغال و خودکفایی مبتنی بوده است. این پدیده در کشور ایران در سال‌های اخیر عمدتاً در جهت جذب جمعیت، مکان‌یابی و شکل گرفته‌اند. در واقع مکان‌یابی این شهرها از دیدگاه توسعه فضایی، با دو هدف اصلی تمرکززدایی از مادرشهرها و تمرکزگرایی در نواحی مستعد توسعه اما دارای قابلیت‌های توسعه پیگیری شده است که این شهرها می‌توانند ضمن جذب افزایش جمعیت شهرهای بزرگ و همچنین جذب جمعیت مهاجر به کلان‌شهرها، نقش واسطه را نیز بین شهرهای بزرگ و کوچک بازی کنند.

با توجه به این اهداف، به نظر می‌رسد این شهرها در رسیدن به اهداف تعریف شده به ویژه جذب سرریزهای جمعیتی از مادرشهرها (مهم‌ترین هدف طرح) موفقیت چندانی نداشته‌اند. به طوری که از ۱۸ شهر در حال ساخت، بنا به سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۸۵، جمعیتی برابر با ۲۷۴ هزار نفر داشته‌اند که فاصله زیادی با جمعیت پیش‌بینی شده در افق طرح در سال ۱۳۹۵ (۳ میلیون و ۵۱۰ هزار نفر) دارد. از کل جمعیت جذب شده، دو شهر پردیس و اندیشه در اطراف تهران، ۳۷ درصد و دو شهر بهارستان و فولادشهر در اطراف اصفهان، ۳۷ درصد این جمعیت را به خود اختصاص داده و ۱۴ شهر دیگر تنها ۲۶ درصد جمعیت را دارا بوده‌اند. این آمار بیانگر این مطلب است که شهرهای جدید تاکنون به حداقل جمعیت مورد نظر خود دست نیافته‌اند. برای مثال، با توجه به پیش‌بینی‌های انجام شده، جمعیت شهر جدید گلبهار بر اساس دو فرض حداکثر و حداقل می‌بایست در سال ۱۳۷۵ حداکثر ۴۵ هزار نفر و حداقل ۲۴ هزار نفر را به خود جذب می‌کرد، ولی چنان‌که شاهد هستیم، حتی حداقل جمعیت پیش‌بینی شده برای سال ۱۳۷۵ در سال ۱۳۸۸ برای این شهر تحقق نیافته است.

لازم به ذکر است، دو شهر پردیس و اندیشه نیز به علت قرار گرفتن در منطقه شهری حدود ۱۳ میلیونی نفری پایتخت و شهر جدید بهارستان نیز به علت کمترین فاصله با مادرشهر اصفهان در میان شهرهای جدید (۱۵ کیلومتر) موفق به جذب جمعیت فعلی خود شده‌اند. بدین سبب، عدم تحقق اهداف پیش‌بینی شده شهرهای جدید و وجود مسائل و مشکلات بسیار این شهرها چه در سطح محلی و چه در سطح منطقه‌ای سبب شده است، محققان توجه ویژه‌ای به مسائل و مشکلات چنین شهرهایی مبذول فرمایند و



وجود پژوهش‌های بسیار در این زمینه خود نیز گویای این مطلب است. به همین سبب، بازبینی و مرور نظام‌مند پژوهش‌ها در زمینه شهرهای جدید نشان می‌دهد، دستیابی به دقت و تمرکز علمی، نیازمند مطالعاتی از قبیل فراتحلیل است؛ چرا که فراتحلیل یکی از برترین کوشش‌های محققان برای غلبه بر نارسایی‌ها و تعارضات پژوهش‌ها در حوزه‌ای خاص است.

۶- راهکارهایی برای موفقیت شهرهای جدید (برآمده از مقالات)

در نهایت باید به این نکته توجه شود که شهرهای جدید ایران اگرچه یک راه‌حل میانه و سیاستی واقع‌گرایانه و مصلحت‌اندیشانه در شرایط زمانی حال است و نسبت به راه‌حل‌های اضطراری و کوتاه‌مدت از جامعیت بیشتری برخوردار است، اما تنها نسخه شفاف‌بخش مشکلات شهری ایران نیست. این تفکر تنها می‌تواند عملکردی برای ایجاد فرصت‌ها و مجال‌ها برای تهیه برنامه‌های اساسی و درازمدت در شهرنشینی کشور باشد که در رأس آن تدوین سیاست ملی شهرنشینی و راهبرد در توسعه فضایی کشور و بالا بردن قابلیت شهرهای میانی است. این راه‌حل اساسی در تأمین اهدافی است که تاکنون شهرهای جدید در برآورده کردن آنها عاجز مانده‌اند. در ادامه، مهم‌ترین راهکارها و مسائل مورد تأکید در مطالعات برای موفقیت شهرهای جدید در جدول ۳ فهرست شده است.



جدول ۳- مهم‌ترین راهکارها و مسائل مورد تأکید مطالعات جهت موفقیت شهرهای جدید

مکان‌یابی بهینه	- کم‌توجهی به عامل فاصله از مادرشهر در مکان‌یابی شهرهای جدید؛ - ارزیابی روش‌های به‌کارگرفته شده در مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران نشان می‌دهد، عوامل مدیریتی و سیاسی نقش بارزی در تعیین مکان شهرهای جدید دارا بوده‌اند؛ - لزوم استفاده از مدل توان اکولوژیک در مکان‌گزینی شهرهای جدید؛ - نبود نگاه کلان آمایشی در مکان‌یابی شهرهای جدید و مشخص نبودن جایگاه حقیقی این شهرها در نظام سلسله مراتبی شهرهای کشور؛ - کم‌توجهی به شرایط جغرافیایی و محیطی شهرهای جدید و توجه صرف به امکان تملک زمین محدوده؛ - احداث شهرهای جدید در اراضی بکر یا نسبتاً بکر به جای حرکت به سوی سکونتگاه‌های موجود؛
هویت مکانی	- فقدان هویت و عدم وجود خصیصه‌های غرورآفرین شهری که حس مکان و پایداری سکونت در این شهرها را تقویت می‌کند؛ - فرایند شکل‌گیری هویت در شهرهای جدید علاوه بر اینکه با ابعادی نظیر خوانایی و تشخیص، احساس تعلق و وابستگی، خاطره‌انگیزی و تعاملات اجتماعی مرتبط بوده با مدت زمان سکونت، رضایتمندی از خدمات و امنیت نیز دارای ارتباط معنادار بوده است؛ - تأکید بر سرمایه‌های اجتماعی به عنوان مهم‌ترین عامل اثرگذار بر حس تعلق - ارتباط مستقیم بین کیفیت و وجود عرصه‌های عمومی و همگانی شهرهای جدید با هویت‌مندی و احساس تعلق در شهرهای جدید؛ - گسترش عرصه‌های عمومی، فضاها و مستعد تعامل اجتماعی و نمادهای شهری؛
انتظام فضایی شهری	- عدم تدوین سیاست ملی شهرنشینی در توسعه فضایی کشور؛ - مشخص نبودن این شهرها در سلسله مراتب فضایی شهری کشور، - نبودن جایگاه این شهرها در سیاست‌های توسعه شهری؛ - فقدان سیاست‌ها و برنامه‌های جامع و یکپارچه در زمینه مسکن و توسعه کالبدی مجموعه شهری کشور؛
کیفیت زندگی	- تغییر سیاست‌های کلان شهرنشینی از جهت‌گیری در ایجاد مطلوبیت و کیفیت شهری به سوی جهت‌گیری مرتبط با تأمین مسکن؛ - نبود سیستم حمل‌ونقل کارآمد میان مادرشهر و شهر جدید که داشتن وسائل نقلیه شخصی ملزم می‌کند. - ایجاد سریع زیرساخت‌ها و فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در شهرهای جدید و تکمیل و احداث هرچه سریع‌تر پروژه‌های عمرانی؛ - تأمین خدمات و زیرساخت‌های شهری مورد نیاز با همکاری ذی‌نفعان اصلی شهر؛ - در نظر گرفتن فعالیت‌های اقتصادی و استقرار آن در شهر به منظور ایجاد اشتغال و جلوگیری از خوابگاهی شدن آن؛ - بهبود ارائه خدمات شهری از قبیل خدمات اداری، تجاری، تفریحی، بهداشتی و ... برای بالا بردن سطح رضایتمندی ساکنان و ارتقاء تمایل آنها برای ماندگاری در شهرهای جدید؛



مشارکت شهروندان	- نهادهای جدید لزوم توجه به برنامه‌ریزی پایین به بالا به جای نگاه برنامه‌ریزی بالا به پایین؛ - استفاده از نظر مردم و سازمان‌های غیردولتی همراه با ایجاد انگیزه‌های لازم به منظور جلب مشارکت ساکنان در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی؛ - نهادهای جدید فرهنگ مشارکت در ساختار جامعه. - ایجاد مدیریت مشارکتی با توجه به ساختار مدیریت شهر جدید (شرکت عمران) با ایجاد نظام عدم تمرکز در فرایند برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری و استفاده مؤثر و کاربردی از مشارکت نهادهای محلی.
خودکفایی/خودانگیزی	- به علت فقدان اشتغال در شهرهای جدید، عملکرد این شهرها حداقل در سال‌های اولیه جز در موارد استثنایی به صورت یک شهر خوابگاهی است و برای از بین بردن نقش خوابگاهی شهر جدید و تبدیل آن به یک شهر پویا، مستقل و خودکفا، وجود زمینه‌های اشتغال پایدار اهمیت بسزایی دارد. چرا که خوابگاهی شدن شهرهای جدید و شکل‌گیری مسافرت‌های روزانه به قصد رفت و برگشت به محل کار (مادرشهر)، افزایش هزینه‌ها و هدر رفتن زمان برای ساکنان شهرهای جدید را به دنبال داشته است و از سویی نبود سیستم حمل‌ونقل کارآمد میان مادرشهر و شهر جدید، زندگی در شهر جدید خوابگاهی را مشروط به داشتن وسائل نقلیه شخصی نموده است؛ - جدایی بین محل کار و سکونت ساکنان شهرهای جدید؛ - فقدان جاذبه‌های شغلی در شهرهای جدید؛ - کمبود امکانات آموزشی، بهداشتی- درمانی و خدماتی که باعث افزایش سفرهای غیر ضروری است؛
مدیریت شهری شهرهای جدید	- عدم انطباق مدیریت شهرهای جدید با ساختار اجرایی و نظام مدیریت شهری کشور؛ - نبود مدیریت یکپارچه و نیز عدم شکل‌گیری صحیح پایه‌های قانونی مدیریت شهری واحد؛ - لزوم همکاری سازمان‌ها و بخش‌های دولتی با شهرداری‌های شهر جدید؛ - ایجاد زیرساخت‌های قانونی مدیریت واحد شهری و تحول در قوانین و مقررات شهری؛ - افزایش آگاهی شهروندان و سایر ذی‌نفعان و مشارکت آنها در برنامه‌ریزی و اداره امور شهر؛ - حفظ و ارتقای سرمایه اجتماعی از طریق گسترش فعالیت‌های جمعی و کمک به ایجاد نهادهای مدنی؛ - تشکیل انجمن‌های محلی در میان رده‌های مختلف، از جمله گروه‌های سنی جوانان، بزرگسالان، و...؛
دیگر چالش‌ها و مشکلات	- نگرش صرف کالبدی برنامه‌ریزان در تهیه برنامه‌ها و عدم توجه به خواست و نیاز مردم؛ - الگوبرداری صرف از نمونه‌های خارجی و بومی نبودن ایده ایجاد این شهرها؛ - اعمال سیاست‌های متناقض توسعه شهری (تقویت شهرهای کوچک و متوسط، توجه به بافت‌های فرسوده شهری و توسعه درونی شهرها)، که به عنوان سیاست‌های رقیب شهرهای جدید عمل نموده‌اند؛ - عدم تمکین مالی شرکت‌های عمران جهت انجام وظایف محول شده که در نتیجه کاهش توانایی شرکت عمران در انجام وظایف را در پی دارد؛ - توجه صرف به عامل جمعیتی در برنامه‌ریزی و ساخت شهرهای جدید؛ - فقدان جاذبه‌های تفریحی و گردشگری و دیگر جاذبه‌های مصنوعی؛



کتابشناسی^۱

- *ابراهیم‌زاده، ع.، قرخلو، م.، شهر یاری، م. (۱۳۸۸)؛ تحلیلی بر نقش شهر جدید پردیس در تمرکززدایی از مادر شهر تهران؛ *مجله جغرافیا و توسعه*، (۱۷)، صص ۴۶-۲۷.
- *ابراهیم‌زاده، ع.، نگهبان‌مروی، م. (۱۳۸۳)؛ تحلیلی بر شهرنشینی و جایگاه شهرهای جدید در ایران؛ *تحقیقات جغرافیایی*، (۷۵)، صص ۱۷۲-۱۵۲.
- *ابراهیم‌زاده، ع.، رهنما، م. ر.، نگهبان‌مروی، م. (۱۳۸۳)؛ تحلیلی بر ضرورت شکل‌گیری و نقش شهر جدید گلپهار در تمرکززدایی از مادرشهر مشهد؛ *مجله صفا*، (۳۸)، صص ۲۲-۵.
- *اجزاءشکوهی، م.، قرخلو، م.، خزاعی‌نژاد، ف. (۱۳۹۱)؛ عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری شهرهای جدید اقماری (شهر اندیشه)؛ *پژوهش‌های جغرافیایی/انسانی*، (۷۹)، صص ۸۶-۷۵.
- *اجزاءشکوهی، م. (۱۳۸۱)؛ یک مدل توسعه مرحله‌ای برای شهرهای جدید: تجربه شهرهای جدید انگلستان؛ *تحقیقات جغرافیایی*، (۲)، صص ۹۵-۱۱۵.
- *احسانی‌فرد، ع. ا.، شعاعی، ح. ر.، ماکی‌شجاع، ک. (۱۳۹۲)؛ ارزیابی میزان احساس امنیت شهروندان در شهرهای جدید، شهر جدید اشتهارد؛ *مدیریت شهری*، (۳۱)، صص ۳۳۴-۳۱۷.
- *احسن، م. (۱۳۷۳)؛ تمرکز و تمرکززدایی و آثار کالبدی آن؛ تهران، *مجله آبادی‌ها*، (۱۵)۴.
- *احمدی، ح. (۱۳۷۷)؛ عوامل مؤثر بر مکان‌یابی شهرهای جدید، *معماری و شهرسازی*، دوره ۵ (۲۷)، صص ۵۳-۴۹.
- *اذانی، م.، نیلی‌احمدآبادی، س. (۱۳۸۸)؛ تأثیرگذاری شهرهای جدید پیوسته در ساماندهی مادرشهر اصفهان: خانه اصفهان و ملک شهر؛ *فضای جغرافیایی*، (۲۷)، صص ۵۴-۲۳.
- *اعتماد، گ (۱۳۷۶)؛ مدیریت شهرهای جدید؛ سمینار مدیریت فضاها، شهری، شیراز.
- *اکبرپورسراسکانرود، م.، میرزاجایی، م. (۱۳۸۹)؛ تحلیل عملکرد شهرهای جدید در نظام شهری کشور؛ *مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، (۱)، صص ۱۵۰-۱۳۱.
- *اکبری، ح.، قهرمانی، آ.، مظهری، م. (۱۳۹۱)؛ فراتحلیل پژوهش‌های انجام شده در حوزه رضایت از سفر، *مجله مطالعات اجتماعی/ایران*؛ (۴۳)، صص ۴۴-۲۷.
- *امین‌زاده‌گوهرریزی، ب.، روشن، م.، بدر، س. (۱۳۹۱)؛ ارزیابی تطبیقی روش‌های مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران؛ *باغ نظر*، (۲۳)، صص ۳۲-۲۱.
- *امینی، ا.، برومند، م.، روح‌افزا، ف. (۱۳۹۲)؛ ارزیابی عوامل مؤثر بر افزایش کیفیت فضاها، عمومی در شهرهای جدید: شهر جدید پرند؛ *آمایش محیط*، (۲۶)، صص ۹۱-۸۹.
- *آیتی، ح.، کمیلی، م. (۱۳۹۰)؛ تحلیلی بر شهرهای جدید به عنوان بخشی از مداخله دولت در شهرنشینی، با تأکید بر دوره پس از انقلاب؛ *شهر/ایرانی/اسلامی*، (۶)، صص ۱۰۶-۹۷.
- بحرینی، سیدحسن (۱۳۷۷)؛ *فرایند طراحی شهری*؛ تهران، دانشگاه تهران.

۱. مواردی که با علامت * مشخص شده‌اند، در فراتحلیل بررسی شده‌اند.

- *براتی، ن.، یزدان‌پناه‌شاه‌آبادی، م. ر. (۱۳۹۰): بررسی ارتباط مفهومی سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی در محیط شهری: شهر جدید پردیس؛ جامعه‌پژوهی فرهنگی، (۱)، ۲۵-۴۹.
- براندفری، ه. (۱۳۸۳): طراحی شهری به سوی یک شکل پایدار شهری؛ ترجمه حسین بحرینی، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- برقی، س.، نصیری، پ.، رحمتیان، م.، اصغری، س. (۱۳۸۱): ارزیابی اثرات زیست‌محیطی شهر صنعتی البرز قزوین؛ علوم و تکنولوژی محیط زیست، (۱۳)، صص ۳۱-۱۳.
- *بزی، خ.، افراسیابی‌راد، م. ص. (۱۳۸۸): سنجش و ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهرهای جدید: صدرا؛ مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، (۲)، صص. ۱۱۱-۱۳۴.
- *بهزادفر، م.، برین، ع. (۱۳۸۷): سازماندهی هویتی شهر جدید هشتگرد؛ فصلنامه ساخت شهر، (۱۰ و ۱۱)، صص ۲۴-۱۱.
- *پوراحمد، ا.، لانتري خليل آباد، ح.، و میره، م. (۱۳۸۷): بررسی تطبیقی مکان‌گزینی شهرهای جدید در حوزه کلان‌شهر تهران (اندیشه، پرند و هشتگرد)؛ جغرافیا، (۱۷)، ۴۵-۶۰.
- *پورجعفر، م.، منتظرالحجه، م.، رنجبر، ا.، کبیری، ر.، (۱۳۹۱): بررسی روند توسعه فیزیکی شهر جدید سهند و تعیین محدوده‌های مناسب به منظور توسعه آتی آن؛ مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای، (۱۳)، صص ۹۴-۸۱.
- پیران، پ. (۱۳۷۰): نیم‌نگاهی به نوشته‌ها، از دیدگاه مسائل فرهنگی و اجتماعی؛ مجموعه مقالات شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی، تهران، چاپ اول.
- توکل، م.، عرفان‌منش، ا. (۱۳۹۳): فراتحلیل کیفی مقالات علمی ناظر بر مسئله فرار مغزها در ایران؛ بررسی مسائل اجتماعی/ایران، (۱)، صص ۷۵-۴۵.
- *تیموری، پ.، کیوان، ن. (۱۳۹۱): عملکرد شهرهای جدید و تمرکززدایی جمعیت از منطقه شهری تهران، مطالعه موردی شهر جدید اندیشه؛ آمایش محیط، (۱۸)، صص ۱۰۹-۲۴.
- *جعفری، ع.، حبیب‌پور، ع. ا. (۱۳۸۷): ارزیابی اثرات توسعه شهرهای جدید بر محیط زیست، مورد: شهر جدید پردیس تهران؛ مجله مدیریت شهری، (۲۱)، صص ۵۸-۴۵.
- *جوهری، ز.، مرادی‌مسیحی، و. (۱۳۹۰): بررسی تأثیرات ایجاد شهرهای جدید در تعادل‌بخشی به فضای سکونت و اشتغال منطقه‌ای: شهر اندیشه؛ آمایش سرزمین، (۵)، ۹۳-۱۱۰.
- حاتمی‌نژاد، ح.، زمان، ز.، حاجی‌نژاد، ص.، قضایی، م. (۱۳۹۴): آسیب‌شناسی شهرهای جدید در ایران؛ نشریه سپهر، (۸۸)، صص ۴۶-۵۷.
- حبیبی، س. م. (۱۳۸۵): شهر جدید آستانه‌ای برای تکوین خاطره و حافظه شهری؛ مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، جلد ۲، صص ۱۵۱-۱۴۵.
- حبیبی، س. م. (۱۳۸۶): از سار تا شهر؛ انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هفتم، تهران.
- *حجازی‌زاده، ز.، خسروی، ف.، ناصرزاده، م. ح. (۱۳۹۰): مدیریت بحران در شهر جدید بهارستان با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی، با تکیه بر سیل و تعیین مسیرهای زهکشی شهری مناسب؛



- نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، (۲۰)، صص ۳۱-۵۰.
- *حریرچی، ا. م، میرزایی، خ، اعظم، ج. (۱۳۸۸)؛ چگونگی وضعیت کیفیت زندگی شهروندان شهر جدید پردیس؛ فصلنامه پژوهش اجتماعی، (۴)، صص ۸۹-۱۱۰.
- *حسین‌زاده‌دلیر، ک، قربانی، ر، قی‌زادفانید، ا. (۱۳۹۱)؛ بررسی کارکرد شهرهای جدید ایران در جذب سرریز جمعیت مادر شهرها؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی، (۴۰)، صص ۷۴-۴۷.
- *حسین‌زاده‌دلیر، ک، محمدی، م. ر، سیدفاطمی، س. م. (۱۳۹۰)؛ بررسی ضرورت ایجاد شهرهای جدید در نظام شهری ایران؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی، (۳۸)، صص ۱۸-۱.
- *حیدری، ج. (۱۳۹۳)؛ بررسی ضرورت ایجاد شهر جدید عالیشهر و ارزیابی عملکرد آن؛ مجله برنامه‌ریزی فضایی، (۳)، صص ۱۱۵-۱۳۴.
- *خاکپور، ب، امیری، ع. (۱۳۸۹)؛ شهرهای جدید ایران اهداف اولیه و واقعیت امروز؛ دومین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، صص ۱-۱۶.
- *خزاعی‌نژاد، ف، سیفال‌دینی، ف. (۱۳۹۱)؛ ارزشیابی عملکرد شهر جدید اندیشه؛ آمایش سرزمین، (۲)، صص ۷۵-۹۶.
- *خزائی، ز، شاعلی، ج (۱۳۹۰)؛ بررسی عوامل تأثیرگذار بر توسعه یا تهدید پایداری در شهر جدید اندیشه؛ جغرافیای سرزمین، (۳۰)، صص ۷۵-۹۵.
- *خزایی، ز (۱۳۹۰)؛ بررسی و ارزیابی وضع موجود شهر جدید هشتگرد با توجه به عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری آن؛ مجله جغرافیای سرزمین، (۲۳)، صص ۱۲۴-۱۱۳.
- *خمر، غ، وحدتی، م. (۱۳۹۳)؛ ارزیابی کمی و کیفی پویایی و تحرک در شهرهای جدید با مدل ELECTRE و تکنیک تحلیلی SWOT؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، (۴)، ۱۴۵-۶۲.
- *داداش‌پور، ه، اکبرنیا، م. (۱۳۹۲)؛ تحلیل خوداتکایی شهرهای جدید در مناطق کلان‌شهری: شهر جدید پردیس؛ مجله آمایش جغرافیایی فضا، (۱۰)، صص ۴۴-۶۵.
- *درودی، م، جهان‌شاهلو، ل، شهریاری، س (۱۳۹۳)؛ سنجش میزان رضایتمندی ساکنین مسکن مهر با رویکرد مدیریت شهری، مجتمع بوستان شهر جدید هشتگرد؛ اقتصاد و مدیریت شهری، (۹)، صص ۱۴۰-۱۲۵.
- *ربانی‌خوردگانی، ر، کریمی‌زاده‌اردکانی، نظری، ج. (۱۳۸۹)؛ بررسی عوامل مؤثر بر هویت اجتماعی شهرهای جدید: شهر جدید پردیس؛ مطالعات ملی، (۴۳)، صص ۱۲۸-۱۰۱.
- *رزمی، م. ه، رحیمیون، ع (۱۳۹۱)؛ بررسی و ارائه راهکارهایی در تحقق جمعیت‌پذیری و مانایی جمعیت شهرهای جدید اقماری: صدرا؛ مطالعات محیطی هفت حصار، (۲)، ۴۶-۳۷.
- *رضایی، م. ر، موذن، س، نفر، ن. (۱۳۹۳)؛ تحلیل رضایتمندی از شاخص‌های کیفیت محیط در شهرهای جدید: پرنده؛ پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، (۱)، صص ۴۷-۳۱.
- *رفعیان، م، محمودی، م. (۱۳۹۳)؛ ارزیابی الگوی مکان‌گزینی شهرهای جدید منطقه شهری تهران با استفاده از روش ارزیابی چند متغیره؛ جغرافیا و توسعه، (۳۶)، صص ۱۰۹-۲۲.

- *رفعیان، م.، مولودی، ج.، پورطاهر، م. (۱۳۹۰): سنجش کیفیت محیط شهری در شهرهای جدید شهر جدید هشتگرد؛ برنامه‌ریزی و آمایش فضا، (۳)، صص ۳۸-۱۹.
- *زارع‌شاه‌آبادی، ا. (۱۳۷۵): جامعه‌شناسی شهرهای جدید (نقدی بر پدیده شهرهای جدید در ایران)؛ فصلنامه جمعیت، (۱۷)، صص ۵۸-۳۸.
- *زبردست، ا.، بنی‌عامریان، م. (۱۳۸۸): بررسی ارتباط میان شاخص‌های عینی و ذهنی بعد خدمات عمومی کیفیت زندگی شهر جدید هشتگرد؛ معماری و شهرسازی، (۳)، صص ۲۲-۵.
- *زبردست، ا.، جهان‌شاهلو، ل. (۱۳۸۶): بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیتی؛ مجله جغرافیا و توسعه، (۱۰)، صص ۲۲-۵.
- زلفی، ع. (۱۳۹۰): امکان‌سنجی تأثیرات اصول توسعه پایدار شهری در توسعه بهینه مناطق شهری با استفاده از روش‌های ارزیابی چند معیاره و Gis (بخش مرکزی منطقه آزاد ارس)؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه زنجان.
- زنجانی، ح. ا. (۱۳۸۴): جمعیت و توسعه؛ مجموعه مقالات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری.
- *زیاری ک. ا.، پيله‌ور، ع. ا.، احمدی، م. (۱۳۹۴): سنجش میزان رضایت از کیفیت زندگی در شهرهای جدید: شهر جدید بینالود؛ مجله آمایش جغرافیایی فضا، (۱۶)، صص ۳۶-۱۹.
- زیاری، ک. ا. (۱۳۷۸): برنامه‌ریزی شهرهای جدید؛ انتشارات سمت، تهران.
- *زیاری، ک. ا. (۱۳۷۷): ارزیابی نظریه و کارکردهای شهرهای جدید در ایران؛ فصلنامه علمی-پژوهشی دانشور، (۲۱)، صص ۵۹-۶۱.
- *زیاری، ک. ا. (۱۳۷۴): تحلیلی از جایگاه شهرهای جدید در نظام روند شهرنشینی اصفهان، پژوهش‌های جغرافیایی؛ منتشر نمی‌شود، شماره ۳۴.
- زیاری، ک. ا. (۱۳۷۴): نقش شهرهای جدید در روند شهرنشینی منطقه اصفهان؛ رساله دکتری به راهنمایی دکتر حسین شکویی، دانشگاه تربیت مدرس.
- *زیاری، ک. ا.، اسدی، ص.، ربانی، ط.، مولائی‌قلیچی، م. (۱۳۹۳): ارزیابی ساختار فضایی و تدوین راهبردهای توسعه شهر جدید پردیس؛ پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، (۴)، صص ۲۸-۱.
- *زیاری، ک. ا.، پژوهان، م.، خلیلی، ا. (۱۳۹۲): سنجش هویت شهری در شهرهای جدید در ایران بر اساس اصول هویت‌بخش مکتب اصفهان؛ مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، (۱۸)، صص ۱۵۴-۱۳۹.
- *زیویار، پ.، رجبی، آ. (۱۳۸۷): گسترش فضایی و ضرورت ایجاد شهرهای جدید، نمونه موردی شهر جدید پردیس؛ فصلنامه جغرافیای سرزمین، (۱۹)، صص ۶۵-۵۳.
- *سرور، ر.، صفوی، ب.، درویش، ب. (۱۳۹۱): ارزیابی میزان موفقیت احداث شهر جدید پردیس در جذب سرریز جمعیت از کلان شهر تهران، مطالعات مدیریت شهری، (۹)، صص ۲۵-۱۵.



- *سرور، ر.، صفوی، ب.، درویش‌ورچه‌زاده، ب. (۱۳۹۲): عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری شهر جدید پردیس؛ مجله جغرافیا، (۳۹)، صص ۲۷۲-۹۱.
- *سیدفاطمی، س. م.، حسین‌زاده، ک. (۱۳۸۹): بررسی و تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضای منطقه بزرگ شهری تبریز؛ مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای، (۶)، ۱۸-۱.
- *شکوئی، ح. (۱۳۶۵): جغرافیای اجتماعی شهرها، اکولوژی اجتماعی شهر؛ جهاد دانشگاهی.
- *شمس، م.، ملک‌حسینی، ا. (۱۳۸۹): بررسی لزوم احداث شهر جدید در اطراف شهر کرمانشاه؛ نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (علوم انسانی)، (۳)، صص ۹۹-۹۰.
- *شیخی، م.، امینی، س.، نظامی، آ (۱۳۹۴): مطالعه تطبیقی حس تعلق مکانی در سکونتگاه‌های رسمی و غیررسمی: شهر جدید پرند و نسیم شهر؛ علوم اجتماعی، (۶۹)، صص ۷۳-۴۶.
- *شیروانی، ح. ر.، بانسی، ز. (۱۳۸۸): ارزیابی آمادگی الکترونیکی شهرداری شهر جدید بهارستان در راستای تحقق شهرداری الکترونیکی؛ مدیریت شهری، (۲۳)، صص ۷۰-۵۹.
- صالحی، ا. (۱۳۷۷): اداره امور شهرهای جدید؛ جلد اول، مرکز مطالعات وزارت کشور.
- عزیزی، ح. (۱۳۹۰): ارزیابی میزان تحقق‌پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران؛ شهر جدید صدر؛ پایان‌نامه رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
- *عزیزی، م. م.، پارسا، ا. (۱۳۸۹): شناسایی و ارزیابی فرایند شکل‌گیری هویت در شهرهای جدید، مطالعه موردی: شهر جدید هشتگرد؛ هنرهای زیبا، (۴۲)، صص ۵۸-۴۷.
- *علوی، س. ع.، عزیزی، ح.، خلیج، ا. (۱۳۹۳): تحلیل عوامل مؤثر بر حس مکانی شهروندان در شهرهای جدید: شهر صدر؛ نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، (۲۱)، صص ۹۰-۷۱.
- *عناستانی، ع. ا.، عناستانی، ز. (۱۳۹۱): تأثیر عملکرد مدیریت شهری بر ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان: شهر جدید گلبهار؛ مطالعات توسعه اجتماعی ایران، (۴)، صص ۳۴-۲۳.
- *عناستانی، ع. ا.، وطن‌پرست، م.، عناستانی، ز. (۱۳۹۱ الف): ارزیابی عوامل مؤثر بر تحقق‌پذیری اهداف کالبدی طرح جامع شهر جدید گلبهار؛ آمایش محیط، (۱۸)، ۸۴-۵۹.
- *عناستانی، ع. ا.، وطن‌پرست، م.، عناستانی، ز. (۱۳۹۱ ب): بررسی میزان تأثیر شرکت عمران در تحقق اهداف کالبدی طرح جامع گلبهار؛ چشم‌انداز جغرافیایی، (۲۱)، ۶۲-۴۸.
- قاسمی اصفهانی، م. (۱۳۸۵): بررسی حس مکان در شهرهای جدید (شهر اندیشه): مجموعه مقالات کنفرانس توسعه شهری و شهرهای جدید، اصفهان، شرکت عمران شهرهای جدید.
- *قدیری‌معصوم، م.، مهدوی، م.، مطیعی‌لنگرودی، س. ح. و ریاحی، و. (۱۳۸۶): تحلیل رابطه نوشهر گلبهار با روستاهای پیرامونی؛ مجله جغرافیا و توسعه، (۱۰)، صص ۱۴۴-۱۲۹.
- *قربانی، ر. (۱۳۷۷): بررسی روند جمعیت‌پذیری شهر جدید سهند و لزوم جامع‌نگری در سیاست‌های اسکان منطقه شهری تبریز؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی، (۶)، صص ۱۲۱-۱۰۸.
- *قرخلو، م.، پناهنده‌خواه، م. (۱۳۸۸): ارزیابی عملکرد شهرهای جدید در جذب جمعیت کلانشهرها: شهرهای جدید اطراف تهران؛ پژوهش‌های جغرافیای انسانی، (۶۷)، صص ۲۵-۱۷.

- *قرخلو، م.، شعبانی‌فر، م.؛ حسینی، ع.؛ احدزاده، ث. (۱۳۸۸)؛ جایگاه شهرهای جدید در توسعه مسکن؛ فصلنامه مسکن و محیط روستا، (۱۲۵)، صص ۳۵-۱۸.
- *قرخلو، م.، شورچه، م. (۱۳۸۴)؛ نگرشی منطقه‌ای در ارزیابی عملکرد شهر جدید در ایران با تأکید بر تقویت روستا شهرها؛ نشریه تحقیقات علوم جغرافیایی، (۶)، صص ۱۷۷-۱۵۴.
- *قرخلو، م.، عابدینی، ا. (۱۳۸۸)؛ ارزیابی چالش‌ها و مشکلات شهرهای جدید و میزان موفقیت آنها در ایران؛ شهر جدید سهند؛ برنامه‌ریزی و آمایش فضا، (۱)، صص ۱۹۱-۱۶۵.
- *قنوتی، ا.، برزگر، ص.، جان‌بابانژاد، م. ح. (۱۳۸۹)؛ ارزیابی مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران؛ اندیشه؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس، (۵)، صص ۱۶۳-۱۴۷.
- *کامیار، م.، تقوایی، ع. ا. (۱۳۹۰)؛ ارزیابی تأثیر طراحی مسکن مناسب بر شهروندان در راهبردهای مدیریت بحران شهروندی؛ شهر جدید پرنده؛ مدیریت بحران، (۱)، صص ۴۹-۴۵.
- *کلانتری خلیل‌آباد، ح.، اسکندری، م. (۱۳۸۷)؛ ارزیابی مکان‌گزینی شهرهای جدید با استفاده از مدل توان اکولوژیکی؛ هشتگرد، پرنده، اندیشه؛ مطالعات اجتماعی ایران، (۲)، صص ۱۶۵-۸۳.
- *لینچ، ک. (۱۳۷۶)؛ تئوری شکل خوب شهر، ترجمه حسین بحرینی، تهران: دانشگاه تهران.
- *محرّم‌نژاد، ن.، ملوندی، م. (۱۳۸۶)؛ بررسی مشکلات زیست محیطی شهر جدید پردیس و ارائه راهکارهای مدیریتی، علوم و تکنولوژی محیط زیست، (۱)، صص ۱۲۷-۱۲۱.
- *محمدزاده، ر. (۱۳۹۰)؛ بررسی کیفیت عوامل فضایی و کالبدی فضاهای باز مجتمع‌های مسکونی شهر جدید سهند؛ نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی، (۴۷)، صص ۳۸-۲۹.
- *محمدی، م.، چنگلویی، ی. (۱۳۹۱)؛ بررسی چالش‌های توسعه شهر جدید مجلسی با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی دلفی فازی؛ برنامه‌ریزی فضایی، (۲)، صص ۸۰-۶۳.
- *مشکینی، ا.، خلج، ا.، عزیزی، ح. (۱۳۹۱)؛ بررسی نقش مشارکت شهروندان در تحقق‌پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران؛ شهر جدید صدرا؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس، (۱۳)، صص ۹۸-۸۱.
- *مشکینی، ا.، سلیمانی، م.، عزیزی، ح.، زراعی، م.، زارع‌پیشه، ن. (۱۳۹۲)؛ ارزیابی میزان تحقق‌پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران؛ صدرا؛ م برنامه‌ریزی شهری، (۱)، صص ۴۱-۲۹.
- *مشکینی، ا.، قاسمی، ا.، حمزه‌نژاد، م. (۱۳۹۳)؛ ارزیابی حس تعلق به مکان ساکنان شهرهای جدید، مطالعه موردی: شهر جدید هشتگرد؛ مجله فضای جغرافیایی، (۴۸)، صص ۵۶-۴۱.
- *مشیری، س. ر.، رجبی، آ.، جعفرنژاد، س. ف. (۱۳۹۰)؛ جایگاه عرصه‌های عمومی و همگانی در ایجاد هویت در شهرهای جدید؛ شهر پرنده؛ جغرافیای سرزمین، (۳۰)، صص ۱۸-۱.
- *منوری، س. م.، طبیبیان، س. (۱۳۸۵)؛ تعیین عوامل زیست محیطی در مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران؛ علوم و تکنولوژی محیط زیست، (۳)، صص ۹-۱.
- *مهدوی، م.، رحمانی، م. (۱۳۹۰)؛ تحلیلی بر مکان‌یابی اراضی مسکن در شهرهای اقماری با روش TOPSIS؛ شهر صالح آباد همدان؛ آمایش محیط، (۱۴)، صص ۱۹۴-۱۶۵.



- میشل، ژ. وارنیه، ب. (۱۳۸۳): *از طرح‌ریزی منطقه‌ای تا طراحی بلوک‌های منفرد*؛ ترجمه محمدتقی‌زاده مطلق و رضا کربلایی نوری، کتاب شهرهای جدید، جلد ۳، صص ۸-۹.
- نریمانی، م. (۱۳۸۳): *فرایند شکل‌گیری و عوامل تأثیرگذار در شهرهای جدید ایران*، مجموعه مقالات شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی؛ شرکت عمران شهرهای جدید.
- *نقدی، ا.، بلالی، ا.، خسروی، ن. (۱۳۹۴): *تحلیل و ارزیابی عملکرد شهر جدید عالی‌شهر بر اساس مدل راهبردی SWOT: مطالعات جامعه‌شناختی شهری*، (۱۴)، صص ۱۰۳-۱۲۲.
- نیتی، ف. (۱۳۷۹): *ارزیابی مکان‌یابی شهرهای جدید با تأکید بر عوامل محیطی نمونه شهر جدید گلبهار*؛ پایان‌نامه کارشناسی رشته برنامه‌ریزی شهری منطقه‌ای، دانشگاه شهید بهشتی.
- *وارثی، ح. ر.، اذانی، م.، حاجی‌حسینی، ح. (۱۳۸۷): *تحلیلی از وضعیت شهر جدید رامشار (با تأکید بر عدم جمعیت‌پذیری)*؛ پژوهشی دانشگاه اصفهان، (۴)، صص ۴۷-۶۸.
- *وارثی، ح. ر.، آقابائی، م. (۱۳۸۷): *بررسی مسائل اجتماعی و جمعیتی شهرهای جدید*، فصلنامه مسکن و محیط روستا؛ (۱۲۴)، صص ۶۶-۷۹.
- *وارثی، ح. ر.، عامل‌بافنده، م.، محمدزاده، م. (۱۳۸۹): *بررسی و تحلیل مؤلفه‌های هویت شهری و رابطه آن با میزان تعلق مکانی ساکنان شهرهای جدید: شهر گلبهار*؛ مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، (۱)، صص ۱۷-۳۶.
- *وارثی، ح. ر.، علی‌زاده، ج.، صالحی، م. (۱۳۹۰): *تحلیل و ارزیابی احساس هویت ساکنان در شهرهای جدید (شهر جدید فولادشهر)*؛ برنامه‌ریزی فضایی، (۳)، صص ۳۷-۶۲.
- *وارثی، ح. ر.، قنبری، م.، پورقیومی، ح. (۱۳۹۱): *ارزیابی میزان تحقق‌پذیری طرح جامع شهر بینالود (جمعیت - اشتغال - مسکن)*؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، (۴)، صص ۱۳۹-۱۵۰.
- *وارثی، ح. ر.، محمدزاده، م.، عامل‌بافنده، م. (۱۳۹۱): *بررسی عملکرد شهر جدید بینالود در جذب جمعیت*؛ جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، (۲)، صص ۱۱۷-۱۳۲.
- *هراثی، س. (۱۳۸۸): *تحلیل سیر تحول و توسعه عمران شهرهای جدید*، مورد: مطالعه شهر جدید هشتگرد؛ مجله جغرافیایی سرزمین، (۲۴)، صص ۹۷-۱۰۸.
- *یاران، ع.، محمدی‌خوش‌بین، ح. (۱۳۹۱): *بررسی خودکفایی در شهرهای جدید مقایسه تجربه ایران، شهر جدید هشتگرد و کره جنوبی: انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران*، (۴)، صص ۹۹-۱۱۲.
- Ardeshiri, M. (1991). the role of new towns in regional orders, Teaching manual, University of Shiraz, Shiraz.
- Atash, F & Shirazi Beheshtiha, Y. S. (1997). New Town and their Practical Challenges: The Experience of Poulad Shahr in Iran, habitat international, (22). Pp.1-13.
- Baldwin, S., C. Godfrey, & C. Propper. (1994). Quality of life: Perspectives and Policies, New York: Rutledge.
- Brand Feri, H. (2004). Designing the City: Towards A More Sustainable Urban Form, Translate with Hosein Bahreyini, Tehran, Processing and Urban Planning Company.

- Brown, B. B. & Perkins, D. D. (1992). Disruptions in place attachment, In Place attachment, pp. 279-304.
- Cervero, R. (1995). Planning Communities, Self Containment and Commuting: A Cross- National Perspective, Urban Studies, 32 (7): 1135-1161.
- Dickinson Robert. (1964). City and region: A geographical interpretation, Rutledge. Pp 588.
- Eddie C. M Hui, Manfred C. M lam (2005). A Study of commuting patterns of new town resident in Hong Kong, habitat international, (29), pp 421 -437.
- Golany, G. (1967). New Town Planning, John Wiley & Sons.
- Hilhorst, J. G. M. (1971). Regional planning, A system Approach, Rotterdam University Press.
- Lee, Chang-Moo & Ahn, K. (2005). Five New Towns in the Seoul Metropolitan Area and Their Attractions in Non-Working Trips, Habitat International, (29), Pp. 666-647,2005.
- Madanipour, Ali. (2005). why do we build New Town? Expression of British and Iran, International conference on New Town, Ministry of Housing and Urban Development.
- Mousavi, S. Y. (1998). Urban Neighborhoods of Tehran: The Social Relations of Residents and Their Living Place, Unpublished Thesis, Newcastle University.
- Wolf, F. (1986). Meta-analysis: Quantitative methods for research synthesis, Beverly Hills CA: Sage.
- Zali, N. soltani, A. (2012). An Investigation of New Towns Effects in Environmental Order (East Azerbaijan Province of Iran), International Journal of Natural and Engineering Sciences 6 (3): 37-41.
- Ziari, k. (2006). the planning and functioning of new towns in Iran, cities, 6(23), p. 412-422.
- Ziari, k. and Gharakhlou, M. (2006) A Study of Iranian New Towns During Pre- and Post-Revolution, Int. J. Environ. Res., 3(1):143-154.

کاربرد اصول، راهبردها و خط‌مشی‌های عملیاتی شهرسازی مبتنی بر رویکرد CPTED (پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی) در شهرهای جدید ایران*

دکتر اسماعیل صالحی^۱

رضا صالحی^۲

چکیده

ماندگاری جمعیت برای تحقق اهداف شهرهای جدید امری ضروری است. امنیت و احساس امنیت شهروندان نقش مهم و قاطعی در رضایت و ماندگاری جمعیت دارد. اگرچه عوامل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ریشه رفتارهای مجرمانه هستند ولی می‌توان از طریق طراحی محیطی از رفتارهای مجرمانه در شهر پیشگیری نمود و احساس امنیت را ارتقا داد. رویکرد این مطالعه در شهرهای جدید (مطالعه موردی هشتگرد، بهارستان و پردیس) مبتنی بر روش‌های علمی و تدوین شاخص‌ها، مشاهده میدانی و پرسشنامه است. یافته‌های تحقیق حکایت از این دارد که با استفاده از CPTED^۳ می‌توان شرایط و ویژگی‌های محیطی را جهت ارتقای احساس امنیت شهروندان شهرهای جدید تغییر داد. بر این اساس استراتژی‌ها و خط‌مشی‌های عملیاتی پیشنهاد شده است.

واژگان کلیدی: شهرهای جدید، پیشگیری از جرم، استراتژی‌ها و خط‌مشی‌های عملیاتی، Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)

* مقاله پیش‌رو، اختصاص به بخشی از طرح مطالعاتی دارد که در سال ۱۳۹۱، با هدف تدوین «آئین‌نامه معمارانه و شهرسازانه تأمین امنیت و پیشگیری از جرم در شهرهای جدید» با اعتبار شرکت مادر تخصصی شهرهای جدید در مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی وزارت مسکن و شهرسازی تعریف شده و اجرا گردیده است.

۱. دانشیار دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران

۲. دانشجوی دکتری برنامه‌ریزی شهری دانشگاه علوم و تحقیقات



۱- مقدمه

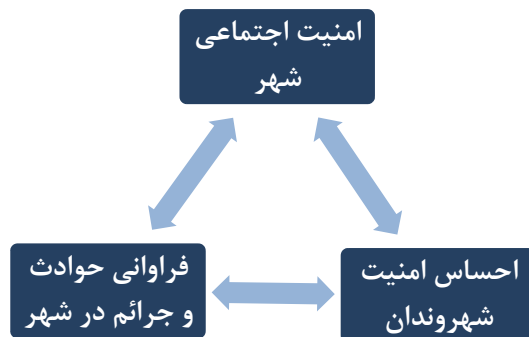
ارسطو در کتاب خود عنوان می‌کند: «شهر نه برای زیستن، از برای به‌زیستن است». این نکته (به‌زیستن و یا کیفیت مطلوب زندگی) در میزان موفقیت و توسعه شهرهای جدید نیز بسیار حایز اهمیت تلقی می‌شود. به اذعان همه صاحب‌نظران در این چارچوب، یکی از مهم‌ترین پارامترهای کیفیت زندگی، موضوع «امنیت» است.

هنگامی که صحبت از یک شهر جدید است در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، انتخاب سیستم‌های حمل‌ونقل، تأسیسات، تسهیلات و زیرساخت‌های شهری انتظار دستیابی به استاندارد بالاتری نسبت به شهرهای موجود پیش می‌آید. شهروندانی که محل سکونت خود را به یک شهر جدید منتقل نموده‌اند، طبیعتاً انتظارات بیشتری نسبت به وضع قبلی خود هم در زمینه مسکن و هم خدمات و به‌طور کلی امور شهری دارند (زبردست و جهان‌شاهلو، ۱۳۸۶). از طرف دیگر برای شهرهای جدید تنها جذب جمعیت کافی نیست، بلکه حفظ مهاجرین اهمیت فراوانی دارد. در این میزان احساس رضایت از آمدن به این شهرها از شاخص‌های مهم به شمار می‌رود (همان). این مهم مسلماً تحت تأثیر تأمین مناسب نیازها و کیفیت زندگی در این شهرها قرار دارد.

در واقع میزان موفقیت شهرهای جدید رابطه مستقیمی با شاخص‌های کیفیت زندگی این شهرها خواهد داشت. برای این مسئله می‌بایست کیفیت زندگی تعریف شده و عوامل و شاخص‌های کیفیت زندگی به‌خوبی شناسایی و به‌کار گرفته شوند. کیومینز^۱ (۱۹۹۹)، در تعریف از کیفیت زندگی در دو نوع عینی و ذهنی، بیان می‌دارد کیفیت زندگی هفت موضوع مهم از قبیل رفاه، بهداشت، بهره‌وری، خلوت، امنیت، آلودگی و رفاه هیجانی را شامل می‌شود. عرصه عینی، معیارهای مرتبط با فرهنگ را پوشش می‌دهد. از طرف دیگر عرصه ذهنی پوشش بیشتری از ادراکات را شامل می‌شود (Senlier & Yildiz, 2008). از طرف دیگر، «عوامل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، محیطی و شخصی زیادی وجود دارد که بر کیفیت زندگی تأثیر می‌گذارد؛ اما دو مورد از شاخصه‌های مهم در این زمینه حس مکان و امنیت و خلوت است» (Ibid).

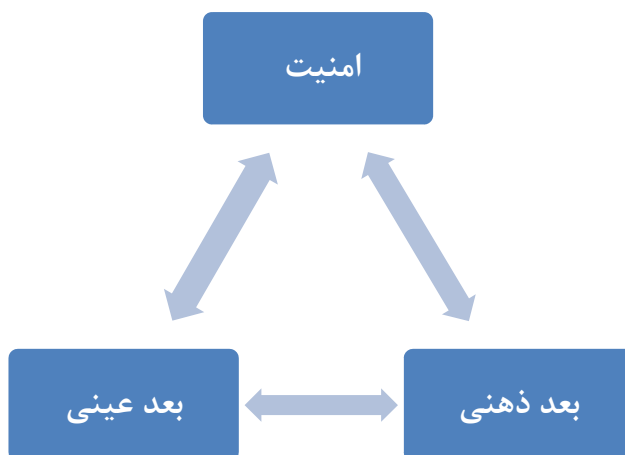
برهمن اساس «امنیت» درفضاهای شهری یکی از مهم‌ترین شاخص‌های کیفیت زندگی و کیفیت فضا محسوب می‌شود و به رغم اینکه مسئله امنیت در هر جامعه یک مقوله پیچیده و دارای ابعاد متنوع و متعدد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است، در تأمین این نیاز نمی‌بایست از نقش و تأثیر عوامل محیطی غافل شد (صالحی، ۱۳۸۷).

امنیت اجتماعی یکی از ابعاد رفاهی کیفیت زندگی انسان است که در آن مردم، افراد و اجتماعات به اندازه کافی از مخاطرات متفاوت حقیقی و یا فرضی در امان بوده و یا قادر به کنار آمدن با پیامدهای آن مخاطرات می‌باشند (دیویس، ۱۳۸۹). امنیت شهری بخشی از امنیت اجتماعی تلقی می‌شود و خود شامل عوامل گوناگونی است. همانطور که در نمودار ۱ نشان داده شده است، عوامل اصلی شامل خطرها و حس امنیت است که هر کدام از آنها به عوامل فرعی دیگری تقسیم‌بندی می‌شود.



نمودار ۱- ابعاد امنیت اجتماعی شهر (Zhang Hanqing, 2005)

به این ترتیب مشخص و مبرهن است که موضوع امنیت شهری در هر شهری، از یکسو تحت تأثیر «میزان فراوانی وقوع جرایم و حوادث» آن شهر، و از سوی دیگر متأثر از «عدم احساس امنیت ساکنان» قابل مطالعه است. به عبارت دیگر، برای امنیت دو بعد عینی و ذهنی قابل تصور است. بعد عینی، آن است که با عوامل عینی، محیطی و رفتاری ارزیابی می‌شود و بعد ذهنی بر اساس احساس امنیت از محیط درک می‌شود. هر دو بعد می‌توانند بر یکدیگر تأثیر بگذارند (اثر مثبت و یا منفی). بنابراین لازم است این دو بعد مورد توجه قرار داده شوند تا امنیت جمع ارتقا یابد. (Brownlow, 2005)



نمودار ۲- ابعاد عینی و ذهنی امنیت (Brownlow, 2005)

بعد ذهنی امنیت، به احساس یک جامعه از امنیت باز می‌گردد و در واقع کاهش وقایع نامناسب لزوماً منجر



به افزایش نسبی احساس امنیت نخواهد بود (Ibid). در نواحی شهری، ترس از جرم (بُعد ذهنی امنیت) به اندازه خود جرم (بُعد عینی امنیت) مشکل آفرین است و در واقع خود یک پیامد استراتژیکی مهم قلمداد می‌شود. ترس از جرم غالباً با ترس برای امنیت شخصی، مخصوصاً ایمنی از جرایم خطرناک و اذیت و آزار در جامعه به هنگام تنهایی، به‌ویژه برای برخی از افراد در برخی از زمان‌ها و یا مکان‌ها مرتبط است. برای مثال، ترس زنان از جرایم خطرناک و ترس از جرم سبب می‌شود تا آنان را از خیابان‌ها، (به‌ویژه بعد از تاریکی) و همچنین از پارک‌ها و مکان‌های عمومی دور کند، در حقیقت این مسئله مرز محکمی برای مشارکت مردم در زندگی اجتماعی شهر محسوب می‌شود^۱ (Wekele and Whitzman, 1995).

این مسئله در شهرهای جدید از آنجاکه بیش از هر شهر دیگری نیاز به تحرک اجتماعی، پویایی و حضور مردم در فضاهای شهری دارند، منجر به محدود شدن هرچه بیشتر حضور گروه‌های مختلف مردم به‌ویژه زنان و کودکان در مکان‌ها و زمان‌های مختلف می‌شود.

نکته مهمی که در اینجا باید به آن اشاره کرد این است که روز به روز از اهمیت وجوه سخت‌افزاری پیشگیری از جرم و تأمین امنیت کاسته می‌شود و بر وجوه نرم‌افزاری آن افزوده می‌گردد. به عبارت دیگر اگر در گذشته عوامل اجرایی و فیزیکی امنیت مانند پلیس، قاضی، اسلحه، حفاظت فیزیکی و ... بیشترین اهمیت را در تأمین امنیت داشتند، امروزه علاوه بر تمام این عوامل، وجوه نرم‌افزاری و غیرعامل آن، نقش اصلی را در مباحث امنیتی بر عهده دارند.

یکی از عوامل مؤثر در پیشگیری از جرم و افزایش احساس امنیت شهروندان، تأثیر کیفیت و نحوه معماری و چگونگی شهرسازی است. صاحب‌نظران رویکرد CPTED (پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی) بر این باورند که دست نامرئی شهرسازی بیش از حضور فیزیکی پلیس در فضاهای شهری می‌تواند در تحقق اهداف شهر امن مؤثر افتند. در این میان «شهرهای جدید»، عرصه بزرگ و بی‌سابقه فعل و انفعالات شهرسازی کشور، که جمعیتی با زمینه‌های اجتماعی و قومی متفاوت به خود جذب می‌کند، شدیداً نیازمند سرمایه اجتماعی است و «امنیت شهری» برای ایجاد و قوام این سرمایه مسئله‌ای حیاتی و مؤثر محسوب می‌شود؛ پس می‌بایست ویژگی‌های معماری و شهرسازی آن، ظرف مناسبی برای این مظلوف فراهم نماید.

به عبارت دیگر، مسئله مورد نظر این طرح برخی از ویژگی‌های کالبدی و فضایی، ارتباطی و سکونت‌شهرهای جدید است که بعضاً به دلایل متعدد، مکان را بالقوه مستعد جرم‌خیزی می‌کند و یا از این حیث آسایش و احساس امنیت ساکنان را مختل می‌نماید. در واقع چون وقوع هر نوع جرم علاوه بر لزوم شرایط مساعد زمانی، مستلزم شرایط مساعد مکانی است، برخی مکان‌ها می‌تواند در اثر عدم توجه لازم، واجد ویژگی‌هایی شود که با شرایط مورد نیاز برای وقوع جرم مطابقت نماید. هدف این مطالعه نیز شناخت شرایط محیطی مناسب و مساعد وقوع رفتار مجرمانه و مؤثر در کاهش احساس امنیت در شهرهای جدید

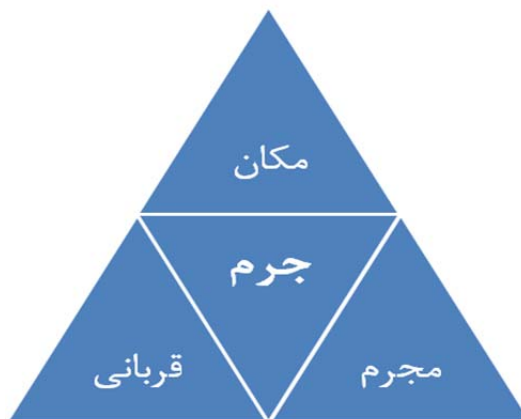
۱. برای مثال، در ۲۲ شهر از بزرگ‌ترین شهرهای آمریکا، ۶۰ درصد شهروندان اظهار داشتند، چون در محله خود احساس ناامنی می‌کردند، علاقه‌ای به حضور در برنامه‌های اجتماعی اعضای خانواده خود ندارند.



به منظور تدوین ضوابط و مقررات پیشگیرانه تعریف شده است.

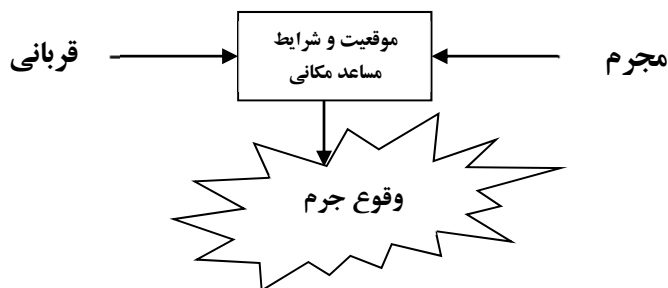
۲- رویکرد جلوگیری از جرم از طریق طراحی محیطی (CPTED)

در مبنای نظری این موضوع، بر نقش شرایط مکانی و محیطی در وقوع جرم و نظریه فلسون (Felson, M, 1998) تأکید می‌شود، که در سال ۱۹۹۸ در قالب مثلثی ساده موضوع را به‌خوبی تبیین نموده است. فلسون وقوع رفتار مجرمانه را که منجر به عدم امنیت می‌شود، مستلزم سه عنصر مجرم (Victim)، قربانی (Offender) و موقعیت مکانی مساعد (Situation of place) برمی‌شمارد، تا مبنای نظری تحقیق حاضر نیز قرار گیرد.



نمودار ۳- جایگاه مکان در مثلث جرم (Felson, 1998)

به عبارت دیگر یک رفتار مجرمانه به صورت نمودار ۴ رخ می‌دهد:



نمودار ۴- حضور مجرم و قربانی در موقعیت و شرایط مساعد مکانی (Salehi, 2011)

عدم احساس امنیت محیطی نیز تابع همین مسئله است، به گونه‌ای که وفور موقعیت‌ها و مکان‌های مساعد وقوع جرم، به عدم احساس امنیت می‌انجامد. در ادامه به منظور شناخت راه‌حل‌های معمارانه و شهرسازانه پیشگیری از جرم، در این زمینه به تبیین رویکرد CPTED می‌پردازیم.

این نوع رویکرد بر این محور است، که بتوان از طریق ساختار کالبدی شهری و طراحی محیط‌های مصنوع از ارتکاب جرائم جلوگیری نمود و احساس امنیت شهروندان را ارتقا داد.

رویکرد محیطی را می‌توان رویکردی هدفمند در جهت طراحی کارآمد و هوشمندانه مؤلفه‌های محیطی با به کارگیری بهینه محیط مصنوع در کاهش جرائم دانست که در افزایش سرمایه اجتماعی، بهبود کیفیت زندگی، افزایش میزان رضایت شهروندی و بهبود رفاه اجتماعی جامعه تأثیر قابل توجهی دارد. همچنین بر این موضوع اتفاق نظر جمعی وجود دارد که این رویکرد می‌تواند در دو بُعد کاهش حقیقی جرایم در محیط‌های شهری و افزایش احساس ایمنی و امنیت فضایی در آنها مؤثر واقع شود (Groland, 2000).

رویکرد CPTED را می‌توان طراحی کارآمد و به کارگیری بهینه کلیه عناصر موجود در محیط مصنوع به منظور کاهش جرائم شهری دانست که مستقیم و غیرمستقیم در ارتقای کیفیت زندگی و افزایش رضایتمندی شهروندی، بهبود رفاه و سرمایه اجتماعی تأثیر بسزایی دارد (Crow, 2000).

کلارک در نظریه خود پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی را چنین تعریف کرد: پیشگیری از موقعیت‌های جرم با هدف نابود کردن فرصت‌های جنایی ایجاد می‌شود و شامل ابزاری برای کاهش فرصت ارتکاب جرم است که به سوی بعضی از اشکال حاد جرم هدایت شده است. این امر نیازمند مدیریت، طراحی یا دست‌کاری محیط برای ایجاد یک سیستم روشنمند است، به گونه‌ای که تلاش و خطر ارتکاب جرم را افزایش و مزایایی را که در نظر مجرمین جلوه می‌نماید، کاهش دهد. این روش با تئوری‌های متعدد مرتبط با موضوع جرم پیش‌بینانی می‌شود و شامل فعالیت منظم و چشم‌انداز فرصت‌ها می‌گردد (Robinson, 1996).

بنابراین، CPTED یک پیشنهاد روش‌شناسی طراحی است که براساس آن با به کارگیری طراحی مناسب و هدفمند محیط انسان‌ساخت، معماران و شهرسازان می‌توانند مجال ترس از جرم و تبهکاری را کاهش دهند و کیفیت زندگی را بهبود بخشند (Atlas, 1999).

هدف نظریه پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی، مشخص کردن شرایط کالبدی و محیط اجتماعی است که امکان و یا تسریع در ارتکاب جرم را فراهم می‌کند. همچنین، با هدف پیشگیری از ارتکاب عمل مجرمانه، شرایط را برای جلوگیری از روی دادن جرم تغییر می‌دهد. CPTED به طور معناداری از استراتژی‌هایی که توسط پلیس، دادگاه و نظام تربیتی دستگاه‌های قضایی به کار گرفته می‌شود، متفاوت است. تعدادی از تغییرات و اصلاحات در اساس CPTED عرضه شده است. عموماً CPTED بر زمینه‌هایی که در آن جرم اتفاق می‌افتد و تکنیک‌هایی که آسیب‌پذیری محیط را کاهش دهند، تأکید می‌کند. زیرا براساس نظریه ترکیب، محیط کالبدی هم می‌تواند به ارتکاب جرم کمک کند و هم مانع از وقوع آن شود.



در حالی که CPTED عموماً درگیر تغییر محیط به‌گونه‌ای است که امکان عمل مجرمانه کاهش یابد، هدف آن پیامدهایی چون کاهش ترس از جرم (افزایش احساس امنیت)، افزایش کیفیت زیبایی محیط، افزایش حس وفاداری به قانون در بین شهروندان، به‌ویژه کاهش رغبت محیط برای حمایت از اعمال مجرمانه است (Robinson, 1996). در این چارچوب، طرح‌های تخصصی CPTED از سه استراتژی اساسی استفاده می‌کنند: کنترل دسترسی طبیعی، نظارت طبیعی و تقویت منطقه‌ای (Atlas, 1999). به‌طور کلی CPTED می‌تواند بر خطر ناشی از جرم وحس فردی آن اثرگذار و نظریه CPTED موجب تغییر محیط کالبدی با هدف مبارزه با جرم می‌شود، ارتباط شهروندان با این مسئله را افزایش می‌دهد و از پلیس محوری می‌کاهد.

این رویکرد هم‌اینک در کشورهای پیشرفته نظیر کانادا، انگلستان و استرالیا و ... به‌خوبی تجربه شده و شهرها از مزیت‌های آن برخوردار شده‌اند. برای مثال در کانادا (Gill, 2009)، که در طول دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ شهرهای جدید بسیاری در آن ظهور یافتند، طراحان و معماران فرایند طراحی را اصلاح کرده و افکار خلاقانه‌ای در طراحی شهری ارائه دادند. یکی از جنبه‌های مشخص طراحی در این شهرها، مانند شهر تامپریج استفاده از CPTED بود. رعایت نظارت از عناصر کلیدی این قوانین است. در نتیجه، در مرکز شهر کلیه پنجره‌ها به سمت خیابان تعبیه شدند. بارها، برای کاهش فرصت وقوع جرم دور از مراکز شهر احداث شدند و نور کافی در بن‌بست‌های موجود در شهر تأمین شد. همچنین روش ساخت خانه‌ها در جهت جذب افراد متأهل انتخاب شد. استراتژی‌های CPTED در کانادا شامل نظارت طبیعی، کنترل دسترسی و تعیین قلمرو است.

در تجربه CPTED سنگاپور (National Crime Prevention Council, 2003)، شهر کوئینز که اولین شهر جدید در سنگاپور بود، برای افزایش آگاهی طراحان، معماران شهری و ساکنان شهرهای دیگر سنگاپور از قوانین CPTED اقدام به تهیه راهنمای عمومی سنگاپور کرد. این راهنما شامل اطلاعات و پیشنهاداتی برای اجرای CPTED در سنگاپور است که در شهر کوئینز اجرا شده است. استراتژی‌های طراحی در این راهنما متکی بر چهار رویکرد CPTED شامل: نظارت طبیعی، کنترل طبیعی دسترسی، تعیین قلمرو، مدیریت و نگهداری گردید. در عمل می‌توان این رویکردها را جنبه‌های مختلف یک روش واحد دانست که هدف آن تأمین امنیت محیط است.

۳- روش و مراحل

برای نیل به پاسخ پرسش تحقیق و در قالب فرایند مطالعه و نیز برای سنجش و آزمون فرضیات تحقیق و شناخت ابعاد مسئله در مطالعات موردی (شهرهای جدید هشتگرد، پردیس و بهارستان)، شاخص‌هایی در قالب مدل تحلیلی مطالعه در نظر گرفته شدند^۱ که به ترتیب عبارت‌اند از:

۱. شاخص‌های بُعد عینی امنیت اجتماعی، شامل:

۱.۱. نسبت فراوانی جرم به جمعیت در شهر جدید

۱. برای اطلاع از نحوه تعیین شاخص‌ها ر. ک: گزارش مرحله اول



۲.۱. مقایسه فراوانی جرم نسبت به شهرهای همجوار
 ۲. شاخص‌های بُعد ذهنی که به احساس امنیت اجتماعی در محیط‌های مختلف زندگی بستگی دارند، در قالب مدل مفهومی مطالعه به چهار دسته (مؤلفه) و شاخص‌های ذی‌ربط آن به شرح زیر تقسیم شدند، و در شهرهای نمونه مورد سنجش قرار گرفتند:

- ۱.۲. شاخص‌های احساس امنیت در واحد مسکونی
 - ۱.۱.۲. نسبت آشنایی و ارتباط با همسایگان،
 - ۲.۱.۲. میزان ضروری برشمردن استفاده از تجهیزات امنیتی (نرده، دزدگیر و...) در ساختمان
 - ۳.۱.۲. شاخص میزان احساس ضروری بودن حضور نگهبان در واحد مسکونی
 - ۴.۱.۲. میزان احساس تحت نظارت بودن واحد مسکونی
 - ۵.۱.۲. درصد احساس امنیت در واحد مسکونی
- ۲.۲. شاخص‌های احساس امنیت در محله
 - ۱.۲.۲. میزان بازشناسی افراد غریبه در محله
 - ۲.۲.۲. میزان احساس امنیت برای کودکان در محله
 - ۳.۲.۲. میزان احساس امنیت محله برای زنان
 - ۴.۲.۲. میزان بُعد مسافت در دسترسی به خدمات (مدرسه، خرید مایحتاج عمومی)
 - ۵.۲.۲. میزان اطمینان به اهمیت قائل شدن به رخدادهایی که در محله روی می‌دهد از سوی

همسایگان

- ۶.۲.۲. احتمال کمک همسایگان در مواقع نیاز
- ۷.۲.۲. میزان نگرانی از خالی بودن واحدهای مسکونی محله
- ۸.۲.۲. میزان احساس سازگاری اجتماعی با افراد محله
- ۹.۲.۲. میزان نگرانی از وجود زمین‌های بایر و ساخته‌نشده در محله
- ۱۰.۲.۲. میزان نگرانی از وجود کارگاه‌های ساختمانی نیمه‌تمام در محله
- ۱۱.۲.۲. میزان عدم احساس امنیت ناشی از احساس عدم نظارت بودن محله
- ۱۲.۲.۲. میزان احساس ضرورت حضور نگهبان در محلات
- ۱۳.۲.۲. میزان احساس کلی امنیت در محله
- ۳.۲. شاخص‌های احساس امنیت در معابر
 - ۱.۳.۲. میزان احساس تحت نظارت بودن معابر
 - ۲.۳.۲. احساس امنیت ناشی از دسترسی به خدمات حمل‌ونقل عمومی
 - ۳.۳.۲. شاخص میزان احساس امنیت در معابر پس از تاریکی هوا
 - ۴.۳.۲. میزان عدم احساس امنیت در معابر
- ۴.۲. شاخص‌های احساس امنیت در سطح کل شهر
 - ۱.۴.۲. میزان احساس عدم نظارت بودن سطح شهر



۲.۴.۲. میزان دسترسی به خدمات انتظامی در مواقع اضطراری (از دیدگاه شهروندان)

۳.۴.۲. میزان محسوس بودن رفتارهای مجرمانه در سطح شهر

۴.۴.۲. احساس امنیت در پارک‌های شهری

۵.۴.۲. میزان احساس امنیت در کل شهر

برای دسته اول (شاخص‌های بُعد عینی) از اطلاعات و آمار فراوانی وقوع جرایم استفاده شد. برای دسته دوم (شاخص‌های بُعد ذهنی) با استفاده از ابزار پرسشنامه (پرسشنامه ساکنان) و تبدیل هر یک از شاخص‌ها به سؤالات پرسشنامه، اطلاعات گردآوری و سپس نتایج آن دسته‌بندی و تحلیل شد. روش کار در خصوص دسته دوم بدین ترتیب بود که برای هر یک از شاخص‌ها تعدادی پرسش در قالب پرسشنامه طرح و سپس پرسشنامه‌ها در میان شهروندان سه شهر جدید هشتگرد، پردیس و بهارستان با روش نمونه‌گیری خوشه‌ای توزیع، و اطلاعات آنها جهت ارزیابی وضعیت احساس امنیت استخراج و تحلیل شد. سپس از طریق تکمیل پرسشنامه دیگر (پرسشنامه مسئولان و کارشناسان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی شهر) و مصاحبه با مسئولان و کارشناسان محلی از جمله اعضای شورای اسلامی شهر، رؤسای پاسگاه‌های انتظامی مستقر در شهرهای جدید، کارکنان و کارشناسان شهرداری‌ها و شرکت‌های عمران، اطلاعاتی گردآوری شد.

۴- یافته‌های تحقیق

با استناد به نتایج پرسشنامه‌های تکمیل شده فوق مشخص شد، از بعد عینی در شهرهای جدید مورد مطالعه در مقایسه با شهرهای دیگر مسئله حادی وجود ندارد. اما از بعد ذهنی، پدیده «عدم احساس امنیت» در شهرهای جدید نمونه‌های مورد مطالعه (هشتگرد، پردیس و بهارستان) به دلیل شرایط کالبدی و اجتماعی این شهرها و نیز به دلیل وفور مکان‌ها و شرایط نامساعد محیطی به‌عنوان یک مسئله، قابل درک است. دلایل احتمالی وفور مکان‌ها و شرایط نامساعد محیطی و عدم احساس امنیت ناشی از آن در شهرهای جدید را می‌بایست در درجه اول در تفاوت‌های شهرهای جدید با سایر شهرها جستجو کرد. تفاوت‌هایی از این دست:

- روابط همسایگی و ارتباطات اجتماعی در شهرهای جدید از انسجام، استحکام و پایداری کمتری برخوردار است.

- طراحی و ساخت فضاها در شهرهای جدید شرایط ویژه‌ای از جمله عدم انسجام بافت کالبدی و وجود اراضی باز، وجود کارگاه‌های ساختمانی، حاکم شدن انواع معماری مدرن و... دارد.

- دوری از شهر مادر و وجود وابستگی‌های اجتماعی، اقتصادی، خدماتی و... شهر جدید از یک سو و کمبود امکانات حمل‌ونقل عمومی جهت رفت و آمد به این شهر، مسئله احساس عدم امنیت را تشدید می‌نماید.

- نارسایی احتمالی تجهیزاتی و خدماتی شهر جدید به‌ویژه در مراحل اولیه ساخت (و یا در فازهای جدید هر شهر) نیز عامل تشدیدکننده دیگر مسئله شناسایی شد.



- کمبود و یا ضعف نظارت‌های رسمی و غیررسمی و برخورد با جرایم و ناهنجاری‌های اجتماعی نیز برای شهروندان محسوس بود.

در حال حاضر به نظر می‌رسد، موضوع امنیت در شهرهای جدید فعلاً بیش از آنکه یک مسئله عینی و واقعی باشد، تحت تأثیر ویژگی‌های محیطی و یک مسئله ذهنی است. به همین علت (ویژگی‌های محیطی)، این پدیده در حال حاضر پتانسیل زیادی برای تبدیل شدن به مسئله‌ای عینی‌تر و حادثه واقعی دارد. بدین معنی که با افزایش جمعیت و گسترده شدن فضاهای غیر قابل دفاع، احتمال و یا امکان اینکه این مسئله به یک مسئله عینی (افزایش فراوانی جرایم مشهود و گسترده شهری) و حادثه تبدیل شود وجود دارد.^۱

بر اساس جمع‌بندی نتایج به‌دست آمده از پرسشنامه مسئولان و کارشناسان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی شهر در شهرهای جدید مورد مطالعه نیز، خصوصیات مکان‌هایی که در آنها ساکنان احساس ترس از جرم داشتند و مسئولان نیز بر آنها صحه می‌گذاشتند، عمدتاً بدین صورت قابل توصیف بودند:

- زمین‌های بایر و توسعه‌نیافته حاشیه محلات
- مکان‌ها و معابر خلوت و خالی از جمعیت
- مکان‌های تاریک یا با روشنایی ضعیف
- فضاها و معابری که امکان نظارت غیررسمی ندارند.
- محلاتی که در آنها پوشش خدمات ضعیف است.
- طول مسیرها، کیفیت دسترسی‌ها و یا مکان‌هایی با خصوصیات فضایی - کالبدی تعریف‌نشده که برای ایجاد امنیت شهروندان مناسب تلقی نمی‌شوند.

در نهایت، نتایج به‌دست آمده برای شناخت مصادیق و شواهد عینی مسئله با بررسی و مشاهده میدانی تیم تحقیق تکمیل، تدقیق و مصادیق عینی آنها بیان تصویری گردید. این در حالی است که توجه به «امنیت» در شهرهای جدید با توجه به ویژگی‌های این نقاط و لزوم موفقیت آنها، اهمیت زیادی دارد؛ چرا که: امنیت برای جوامع موفق ضروری است. جوامع موفق جوامعی هستند که مردم در آن زندگی کرده و از زندگی خود لذت می‌برند؛ با این آگاهی که امنیت کافی برای آنان فراهم است. اماکنی که احساس امنیت در آنها وجود دارد و می‌توانند مردم و فعالیت‌های مردمی را به سمت خود جلب کنند و این برای موفقیت شهرهای جدید بسیار حیاتی تلقی می‌شود.

۵- نتیجه‌گیری و پیشنهادها

بر اساس مطالعات نظری و نیز بررسی‌های میدانی و مطالعات پیمایشی، نتایج این مطالعه به احصاء استراتژی‌ها و سیاست‌هایی متناسب با نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها منجر گردید و در

۱. براساس مطالعاتی که در مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی وزارت مسکن و شهرسازی در سال ۱۳۸۳-۸۴ انجام شد، وجود رابطه‌ای «احتمالی» (probability) و «مکانی» (possibility) برخی از ویژگی‌های فضایی، کالبدی عملکردی مکان‌های شهری در وقوع جرایم و جنایات، در نهایت عدم احساس امنیت مورد تأیید قرار گرفت.

نهایت طرح و راه‌حل‌ها و پیشنهادها با عنوان پیش‌نویس آئین‌نامه شهرسازانه و معمارانه تأمین امنیت در شهرهای جدید ارائه گردید. بر این اساس، رویکرد جلوگیری از جرم از طریق طراحی محیطی^۱، که بر محور ارتقای احساس امنیت و پیشگیری از ارتکاب جرائم از طریق طراحی هدفمند محیط‌های مصنوع و یا اصلاح و ساماندهی ساختارهای کالبدی شهر، معابر، محلات، فضاهای شهری و ... است، برای کاربرد در معماری و شهرسازی شهرهای جدید پیشنهاد می‌شود.

در این چارچوب لازم و ضروری است، به منظور پیشگیری از «امکان ایجاد مکان‌ها و فضاهای جرم‌خیز و یا مستعد ناهنجاری»، حداقل در طرح‌های توسعه شهری منفصل و یا متصل بیش از ۵۰ هکتار، ارزیابی در قالب مطالعه‌ای با مدنظر قراردادن آیین‌نامه و دستورالعمل پیشنهادی مطالعه حاضر، صورت گیرد تا اقدامات پیشگیرانه و اصلاحی به مجری پیشنهاد شود. همچنین چارچوب کلی ضوابط و مقررات شهرسازانه و معمارانه پیشگیری از جرم در شهرهای جدید شامل اصول و استراتژی‌ها به شرح جدول ۱ می‌بایست مورد توجه قرار گیرد.

جدول ۱- اصول و استراتژی‌های پیشگیری از جرم در شهرهای جدید

اصول	استراتژی‌های پوشش‌دهنده
انسجام شهری	- ایجاد انسجام کالبدی و فضایی شهر و مقابله با دورافتادگی اجزا و عناصر شهری، محلات و سطوح مختلف خدمات شهری
نظارت	- مقابله با خاصیت بیش از حد خلوت شدن فضاها و معابر با روش‌های برنامه‌ریزی تخصیص، توزیع و ساماندهی فضایی خدمات و ترکیب کاربری زمین - ایجاد قابلیت نظارت طبیعی فضاها و معابر شهری و مقابله با عدم شفافیت و عدم نمایانی همه قلمروهای عمومی - فراهم‌ساختن عرضه مناسب خدمات روشنایی و مقابله با هرگونه ضعف سیستم تجهیزاتی و عدم کارایی - نهادینه‌کردن بررسی‌های محیطی پیشگیری از جرم
مدیریت دسترسی	- تأمین شبکه دسترسی و خدمات حمل‌ونقل عمومی و مطمئن در شهرهای جدید و هرگونه توسعه منفصل برای برطرف ساختن یکی از مهم‌ترین جنبه‌ها و نقاط ضعف این نوع مکان‌ها در ایجاد احساس امنیت. - تأمین دسترسی کوتاه و امن به سطوح مختلف خدمات با انسجام کالبدی و فضایی شهر و مقابله با دورافتادگی اجزا و عناصر کاربری‌های خدماتی



اصول	استراتژی‌های پوشش‌دهنده
کیفیت محیط	- فراهم‌ساختن عرضه مناسب خدمات روشنایی شهر و مقابله با هرگونه ضعف سیستم تجهیزاتی و عدم کارایی - اتخاذ تمهیدات فضایی، کالبدی و عملکردی مناسب و مکفی به منظور پیشگیری از هر نوع مزاحمت و هرگونه اصطکاک روابط میان ساکنان - تهیه و اجرای سازوکار و برنامه مدیریتی حفظ و نگهداری فضاهای شهری، تأسیسات و تجهیزات شهری و شناسایی و برطرف کردن سریع مشکلات و خرابی‌ها - مطالعه و بررسی‌های موضعی و تکمیلی (طرح‌های توسعه شهری منفصل و یا متصل بیش از ۵۰ هکتار)

خط‌مشی‌های عملیاتی هر یک از استراتژی‌های محیطی پیشگیری از جرم و ارتقای امنیت در شهرهای جدید به شرح جدول ۲ پیشنهاد شده است.

اما علاوه بر اینها، از آنجاکه در فرایند شکل‌گیری و حیات هر شهر جدید دو مرحله ساخت و بهره‌برداری از یکدیگر متمایز می‌شوند و هر یک واجد ویژگی‌ها و نقش مهم و تعیین‌کننده‌ای هستند و کیفیت محیطی شهر حاصل کیفیت مرحله ساخت و کیفیت مرحله بهره‌برداری است، ضروری است پیشگیری از جرم و نیز ارتقای احساس امنیت شهروندان در شهرهای جدید از همان مرحله ساخت و آغاز متناسب با شرایط هر مرحله مورد توجه و دقت قرار گیرد. براین اساس دستورالعمل‌های جداگانه‌ای تهیه و پیشنهاد شد. همچنین اصول و ضوابط پیشگیری از جرم به تفکیک ساختار فضایی شهر و به‌صورت تفصیلی^۱ مورد توجه قرارگرفت و پیشنهادهای هر یک ارائه شد.

۱. الف. ضوابط پیشگیرانه در حوزه ساختمان: الف (۱). ساختمان‌های مسکونی الف (۲). سایر ساختمان‌های شهری

ب. ضوابط پیشگیرانه در حوزه محله

ج. ضوابط پیشگیرانه در حوزه معابر

د. ضوابط پیشگیرانه در کل حوزه شهر: د (۱). ضوابط کلی و عمومی د (۲). ضوابط جزئی و اختصاصی تر شهرهای جدید

برای اطلاع بیشتر، ر. ک: گزارش نهایی "تحلیلی بر نقش شهرسازی و معماری در امنیت شهرهای جدید"، کارفرما: شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید، راهبر: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، مجری: دکتر اسماعیل صالحی (اداره کل پژوهش‌های کاربردی دانشگاه تهران)، ۱۳۹۱.



جدول ۲- خط‌مشی‌های عملیاتی استراتژی‌های محیطی پیشگیری از جرم در شهرهای جدید

خط‌مشی‌های عملیاتی پوشش‌دهنده	استراتژی‌ها
- تسریع در اجرای پروژه‌ها و برطرف کردن کمبودهای خدماتی شهر به منظور تحقق اهداف جمعیت‌پذیری شهر و پرشدن ظرفیت‌های خالی - بهبود کیفیت محیط معابر شهری (جذاب نمودن محیط‌های شهری) برای حضور شهروندان - تقویت طراحانه فضاهای شهری، گردهم آورنده، گره‌ها و پاتوق‌های اجتماعی - کاربرد مناسب و مکفی مبلمان و تجهیزات شهری (در معابر، میداين و پارک‌ها) - استقرار و توزیع بهینه واحدهای خدماتی و خرده فروشی در سطح معابر و محلات - ایجاد شبکه‌های مسیر پیاده و دوچرخه (به منظور تقویت حضور و نظارت مردم در فضاها و معابر شهری) - ایجاد و بهره‌برداری از زمین‌های بازی و ورزشی خانوادگی و جوانان در سطح هر محله - ایجاد مراکز فرهنگی مانند سرای محله و جذب زنان خانه‌دار، افراد بازنشسته و جوانان در قالب برنامه فرهنگی و اجتماعی - به منظور جلوگیری از بیش از حد خالی ماندن شهر در ایام تعطیلات؛ تهیه برنامه‌ها و اجرای طرح‌هایی در زمینه‌های تفریحی، ورزشی، فرهنگی و آموزشی ویژه به منظور ماندگاری شهروندان در ایام تعطیل در شهر و جذب گردشگران شهرمادر (معکوس کردن جابه‌جایی‌ها در ایام تعطیلات)	مقابله با خاصیت بیش از حد خلوت بودن فضاها و معابر شهرهای جدید با روش‌های برنامه‌ریزی تخصیص، توزیع و ساماندهی فضایی خدمات و ترکیب کاربری زمین
- از اندازه «بزرگ‌مقیاس» سطوح واحدهای مختلف، به‌ویژه محلات و پارک‌ها (به منظور پیشگیری از عدم امکان نظارت غیر رسمی) اجتناب شود. - پرهیز از هرگونه ایجاد فضاهای پرت و غیرقابل دفاع (هرگونه فضای تعریف‌نشده در داخل بافت‌های شهری و یا فضای دور از چشم و غیرقابل نظارت) - به‌منظور امکان‌پذیر ساختن نظارت غیر رسمی از درون ساختمان‌ها (به‌گونه‌ای که همه فضاها و معابر شهر جدید از داخل ساختمان‌های اداری، تجاری و مسکونی قابل نظارت گردند)، روش‌های طراحی ساختمان‌ها از طریق ابلاغ دستورالعمل به	قابل نظارت طبیعی کردن فضاها و معابر شهری و مقابله با عدم شفافیت و عدم نمایانی همه قلمروهای عمومی



خط‌مشی‌های عملیاتی پوشش‌دهنده	استراتژی‌ها
مهندسان مشاور، پیمانکاران و مالکان بهبود یابد. - ساختمان‌های مسکونی و تجاری که نمای جانبی آنها مشرف به معبر و یا فضای سبز است، علاوه بر نمای اصلی در نمای جانبی نیز مجاز به کاربرد پنجره گردند. - جایگزینی الگوی فضایی استقرار واحدهای تجاری و خدماتی در قالب الگوهای خطی و ردیفی در خیابان‌ها به منظور ایجاد «چشم خیابان» در مقابل استقرار واحدهای تجاری در قالب پاساژ و مجتمع‌ها - کاربرد مناسب تجهیزات روشنایی در سرتاسر محلات، فضاها و معابر شهری و پرهیز از ایجاد فضاهای تاریک به منظور قابل نظارت ساختن شهر در شب‌ها - احداث فضاهای سبز و پارک‌ها با امکان نظارت از هر چهارسو و ممانعت محصوریت کالبدی آنها - الگوی فضایی پارک‌ها به صورت طولی و یا خطی تعیین گردد به نحوی که عرض آنها بیش از ۵۰۰ متر نباشد و از چهارسو از طریق خیابان‌ها و پنجره‌های ساختمان‌ها و مراکز تجاری قابل نظارت باشند. - تعیین و یا طراحی ویژه مرزهای نمادی و فیزیکی محلات به منظور القای حس هویت مکانی و تقویت احساس مسئولیت محله‌ای ساکنان در نظارت محیطی	
- حذف و کاهش فضاها و زمین‌های بایر با الویت قراردادن توسعه پیوسته در مقابل توسعه منفصل - اجتناب از دورافتادگی ساختمان‌ها و نقاط از یکدیگر - در الویت قراردادن توسعه و تکمیل محلات و فازهای اولیه شهر - با کاهش فاصله مسیرهای دسترسی مجموعه‌های خدماتی، پتانسیل جرم‌خیزی ناشی از بُعد مسافت کاهش یابد. - به تبع انسجام کالبدی- فضایی و اتخاذ سایر تمهیدات، روابط اجتماعی و چهره به چهره افراد بیشتر شده و بدین ترتیب زمینه ایجاد انسجام اجتماعی در شهرهای جدید (که به دلیل نبود سابقه سکونت و همسایگی میان مهاجران یکی از نقاط ضعف و آسیب‌پذیر شهرهای جدید در تأمین احساس امنیت است) به‌وجود می‌آید.	ایجاد انسجام کالبدی و فضایی شهر و مقابله با دورافتادگی اجزا و عناصر شهری، محلات و سطوح مختلف خدمات شهری



خط‌مشی‌های عملیاتی پوشش‌دهنده	استراتژی‌ها
- همزمان‌سازی ساختن اجرا و بهره‌برداری واحدهای مسکونی و واحدهای خدماتی - در الویت قراردادن اجرا و بهره‌برداری و یا ساخت و تکمیل واحدهای خدماتی شهر - استقرار واحدهای تجاری، خدماتی و آموزشی مورد نیاز هر محله در همان محله به گونه‌ای که ساکنان هر محله قادر باشند پیاده و در کوتاه‌ترین فاصله نیازهای اولیه خود را برطرف نمایند	پوشش بهینه و مناسب خدمات مورد نیاز و مقابله با فاصله مکانی مسکن و خدمات و یا تأخیر و فاصله زمانی آماده‌سازی و بهره‌برداری کاربری‌های خدماتی
- تعیین قلمرو متمایز محدوده فضاهای خصوصی و نیمه‌خصوصی ساختمان‌ها - پیشگیری طراحانه مزاحمت بصری، اشراف و مزاحمت صوتی - تأمین مکفی فضاهایی مانند پارکینگ اتومبیل - توزیع بهینه کاربری‌ها و اجتناب از همجواری کاربری‌های ناسازگار	پیشگیری از هرنوع مزاحمت و هرگونه اصطکاک روابط میان ساکنان
- تقویت سیستم اتوبوسرانی - تقویت سیستم تاکسیرانی - پیش‌بینی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی شبانه - پیش‌بینی و سازماندهی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی رفت و برگشتی بین شهرهای جدید و شهر مادر و پوشش خدماتی آن، حداقل تا ساعت ۲۴ - تسریع در اجرا و بهره‌برداری پروژه‌هایی نظیر اتصال شهرهای جدید به شهرهای مادر از طریق خطوط ریلی	تأمین شبکه دسترسی و خدمات حمل‌ونقل عمومی و مطمئن در شهرهای جدید، به منظور برطرف ساختن یکی از مهم‌ترین جنبه‌ها و نقاط ضعف این شهرها در ایجاد احساس امنیت
- تهیه طرح جامع روشنایی برای کل شهر - برقراری سیستم روشنایی مناسب، حداقل در کلیه سطوح معابر و سطوح خدماتی شهر، پارک‌ها، پارکینگ‌های عمومی و... - ملزم کردن کلیه ساختمان‌های عمومی و خصوصی به تأمین روشنایی، حداقل در ورودی‌های ساختمان‌ها - تمامی تابلوها و مسیرهای جهت‌یابی با روشنایی و وضوح مناسب در شب به کار گرفته شوند. - استفاده از سازوکارهای فنی در روشنایی با چشم الکترونیک در نقاط و عرصه‌های کم‌تردد.	فراهم ساختن عرضه مناسب خدمات روشنایی شهر و مقابله با هرگونه ضعف سیستم تجهیزاتی و عدم کارایی
- ایجاد سازوکاری برای حفظ و نگهداری مستمر سیستم روشنایی و برطرف کردن سریع خرابی‌ها و نواقص - پوشش مناسب خدمات شهری و جلوگیری از آلودگی‌های	تهیه و اجرای سازوکار و برنامه مدیریتی حفظ و نگهداری



خط‌مشی‌های عملیاتی پوشش‌دهنده	استراتژی‌ها
محیطی و تلنبار شدن زباله‌ها در بخش‌هایی از شهر - ایجاد سازوکاری برای حفظ و نگهداری تجهیزات و مبلمان شهری و برطرف کردن خرابی‌ها و نواقص - آثار هر دیوارنوشته و وندالیسمی سریعاً زدوده شوند. - هر نوع آلودگی و ناهنجاری محیطی که موجب انتشار سیگنال‌های بصری حاکم بودن عدم نظارت‌های محیطی است (مانند تلنبار شدن زباله، شکستگی پنجره‌ها، و ...) در سطح شهر شناسایی و با آنها مقابله شود. - استفاده مناسب از ابزارهای مکانیکی لازم جهت حفظ امنیت اماکنی که نیاز به وسایل امنیتی فیزیکی دارند و کنترل دائمی آنها - کنترل کمیت و کیفیت عرضه خدمات و تلاش مستمر در جهت ارتقای آن - سرزندگی شهری و تلاش در جهت ماندگاری جمعیت از طرق مختلف از جمله تهیه و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های اجتماعی-فرهنگی و تفریحی خانوادگی به‌ویژه برای زنان خانه‌دار و جوانان (در همه ایام، حتی تعطیلات) - ایجاد کمیته مردمی و جلب مشارکت مردم در اداره امور محلات و شهر - ایجاد کمیته همکاری و هماهنگی بین‌بخشی با حضور مسئولان اجرایی شهر، مانند شهرداری، نیروی انتظامی، اعضای شورای اسلامی شهر، مسئولان آموزش و پرورش، نمایندگان اصناف و ... - استقرار خدمات انتظامی و افزایش سرعت عملیات در شهر با پوشش مناسب و گشت‌های منظم روزانه و شبانه	فضاهای شهری، تأسیسات و تجهیزات شهری و شناسایی و برطرف کردن سریع مشکلات و خرابی‌ها
- تشکیل کمیته‌های <i>cpted</i> در هر شهر جدید - انجام‌دادن بررسی‌ها، مطالعات موضعی و تطبیقی - نظارت بر فرایندهای اجرایی و ارزیابی مستمر	نهادینه کردن بررسی‌های محیطی پیشگیری از جرم

۶- جمع‌بندی نهایی

در انتها باید به این نکته توجه نمود که هیچ برنامه طراحی و معماری نمی‌تواند به طور کامل وقوع جرم را متوقف کند. علاوه بر آن هیچ جامعه‌ای بدون جرم نیست. همچنین شکی نیست که شرایط اجتماعی و اقتصادی عوامل مهمی در وقوع جرم هستند و لذا، لازم است برنامه‌ها و طرح‌های محیطی



پیشگیری از جرم با برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی پیشگیری از جرم تلفیق و ملازم گردند. در واقع معماری و شهرسازی از طریق اجرای این دستورالعمل می‌تواند در امنیت شهر مؤثر واقع شود. هرچند CPTED به تنهایی قادر به حل کامل مشکل جرم و امنیت نیست، اما اجرای مفاد این دستورالعمل همراه با ابزارهای درست، سازوکارهای درست و هماهنگی بین‌بخشی می‌تواند سهم مؤثری در حفظ امنیت ایفا کند.

مدیریت شهری می‌بایست همراه تهیه و اجرای دستورالعمل و آئین‌نامه حاضر، در تدارک، تهیه و اجرای برنامه‌های اجتماعی و فرهنگی نیز باشد.

جلوگیری از جرم امری پیچیده است. از این‌رو برای تأثیر بیشتر لازم است این دستورالعمل با پروژه وسیع‌تر جلوگیری از جرم که دربرگیرنده سایر ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است، تقویت شود. به عبارت دیگر، CPTED پاسخ کلیه مشکلات جامعه نیست، اما با مدیریت فرهنگی، اجتماعی و زیست‌محیطی فرصت جرم را کاهش می‌دهد. این دستورالعمل و راه‌حل‌های وسیع جلوگیری از جرم، قطعاً زمانی مؤثرتر هستند که همکاری میان‌بخشی بین دستگاه‌ها و ارگان‌های مهم از جمله پلیس، مدیریت شهری، مهندسان مشاور و طراح شکل گیرد (البته تشکیل کمیته CPTED هر شهر نیز در کنار این همکاری میان‌بخشی، نقش بسیار مهمی در پیشبرد اهداف خواهد داشت).



فهرست منابع

- زبردست، ا و جهانشاهلو، ل. (۱۳۸۶). بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت. مجله جغرافیا و توسعه، ۱۰.
- دیویس، ل. (۱۳۸۹). مکان‌های امن، سیستم برنامه‌ریزی و پیشگیری - ترجمه هنرور و امینی. تهران: آرمانشهر
- صالحی، اسماعیل (۱۳۹۱) تحلیلی بر نقش شهرسازی و معماری در امنیت شهرهای جدید، کارفرما: شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید، راهبر: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
- صالحی، ا. (۱۳۷۷). مدیریت بهره‌برداری: اداره امور شهرهای جدید (ج ۲). تهران: مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری.
- صالحی، ا. (۱۳۷۷). مدیریت ساخت: اداره امور شهرهای جدید (ج اول). تهران: مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری.
- صالحی، ا. (۱۳۸۷). ویژگی‌های محیطی فضاهاى شهری امن. تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی وزارت مسکن و شهرسازی
- صالحی، ا. ۱۳۸۵ "تدوین ضوابط ایمن‌سازی فضاهاى شهری به لحاظ ایمنی شهروندان و پیشگیری از جرم"، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران - مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی معماری و شهرسازی
- صالحی، ا. ۱۳۸۶ "نقش آسایش محیطی در پیشگیری از جرم"، مجله علمی پژوهشی محیط‌شناسی، ش ۴۴
- صالحی، ا. ۱۳۸۸ "نقش شهرسازی (نظریه محیطی) در پیشگیری از رفتارهای ناهنجار شهری"، نشریه علمی پژوهشی هنرهای زیبا، ش ۳۹
- Atlas, Randall (1999), "Environmental design that prevents crime", the construction specify, Atlas safety & security Design.
- Atlas, Randall (1999), "designing safe communications and Neighborhoods", APA, National Planning conference.
- City of Durham County. (2004). Crime Prevention Through Environmental Design: Durham Guide to Create a Safer Community. North Carolina: Durham County, North Carolina.
- Felson.M. (1998). Crime and Everyday Life - 2nd Edition. California. Pine Forge Press.
- Gill, A. M. (2009). Respecting Context in Northern Resource Town Planning: The case of Tumbler Ridge. Western Geograpy.
- National Crime Prevention Council. (2003). Crime Prevention Trough Environmental Design: Guidebook, Making Singapore Safe and Secure For All . National Crime Prevention Council.
- Queensland Police Service. (2007). Crime Prevention Trough Environmental Design: Guidelines for Queensland. Queensland: Queensland Police Service

- Robinson, M. (1996). The theoretical of cptd 25 years of responses to Jeffry .
Appalachian state university department of political and criminal justice.
- Salehi, E. (2011). Analytical model of: the role of health environment and location
in the emergence of urban criminal behavioursin city of Tehran .IJPH
- Senlier, N. & Yildiz, E. A. (2008). A Perception Survey for the Evaluation of
Urban Quality of Life in Kocaeli and a Comparison of the life Satisfaction with
the Eropean Cities. Social Indicators Research
- Wekele and Whitzman. (1995). Safe Cities (guideline for planning, design
management). Van Nostran Reinhold



پیوست ۱

اصول و ضوابط پیشنهادی به تفکیک ساختار فضایی شهر (آیین نامه پیشنهادی معماری و شهرسازی شهرهای جدید با هدف پیشگیری از جرم و تأمین امنیت شهروندان)

آیین نامه معماری و شهرسازی شهرهای جدید با هدف پیشگیری از جرم و تأمین امنیت شهروندان به شرح زیر و به تفکیک ساختار فضایی شهر می بایست به تفصیل مورد توجه قرار گیرد.

الف. ضوابط پیشگیرانه در حوزه ساختمان

الف (۱). ساختمان های مسکونی

الف (۲). سایر ساختمان های شهری

ب. ضوابط پیشگیرانه در حوزه محله

ج. ضوابط پیشگیرانه در حوزه معابر

د. ضوابط پیشگیرانه در کل حوزه شهر

د (۱). ضوابط کلی و عمومی

د (۲). ضوابط جزئی و اختصاصی تر شهرهای جدید

الف - ضوابط پیشگیرانه در حوزه ساختمان:

کوچک ترین عنصر کالبدی هر سیستم شهری، ساختمان است و هر شهر سیستمی متشکل از سلول هایی است که ساختمان نامیده می شوند. همان طور که حیات هر ارگانیسم زنده ای به سلامت سلول های تشکیل دهنده آن وابسته است، سلامت و امنیت ساختمان های شهر در سلامت و امنیت کل سیستم شهر تأثیر می گذارد.

در حوزه ساختمان چند اصل مهم می تواند امنیت شهروندان را به وجود آورد تا بر اساس آنها ضوابط تدوین و پیشنهاد گردند، این اصول در اینجا عبارت اند از:

- امکان نظارت طبیعی از درون ساختمان ها و تسری آن به کل شهر
 - تسریع در فرایند ساخت و سازها و تبدیل جو شهری از کارگاه ساختمانی به محیط شهری سرزنده
 - احساس امنیت ساکنان ساختمان های مسکونی با اتخاذ تمهیدات کالبدی و طراحانه تقویت کننده
 - ایجاد ساختمان های امن تجاری، خدماتی و اداری پشتیبانی کننده احساس امنیت شهری
- بر اساس اصول مذکور پیشنهادهای مطالعه برای پیشگیری از جرم و تقویت احساس امنیت در حوزه کوچک ترین واحد سلول کالبدی شهر (ساختمان) به تفکیک:

(۱) ساختمان های مسکونی

(۲) سایر انواع ساختمان های شهری، به شرح ادامه آغاز می شود:



الف (۱) ساختمان‌های مسکونی:

در یک شهر سالم و امن، از میان انواع مختلف ساختمان‌های شهری، ساختمان‌های مسکونی با اهمیت‌ترین ساختمان‌ها تلقی می‌شوند و می‌بایست مناسب‌ترین و ایمن‌ترین^۱ زمین‌ها و قطعات اراضی به کاربری مسکونی اختصاص یابد.

از آنجا که مسکن صرفاً یک سرپناه نیست، ساختمان‌های مسکونی باید در کنار تسهیلات تجاری و اجتماعی قرار گیرند. این موضوع به افزایش امنیت در منطقه کمک می‌کند (بر این اساس، در صورتی که «شهرسازی» به معنی واقعی کلمه صورت گیرد و نه «ساختمان‌سازی» صرف، می‌توان انتظار بهتری داشت).

خانه‌سازی‌های جدید تنها در صورتی در تأمین احساس امنیت ساکنان موفق خواهند بود که از ایجاد فضاهای خالی ترسناک^۲ بین ساختمان‌ها خودداری شود.

طراحی ساختمان‌های مسکونی باید به گونه‌ای باشد که ضمن حفظ حریم خصوصی و اصل عدم اشراف، امکان نظارت بر اماکن عمومی مجاور وجود داشته باشد.^۳ امکان دیدن خیابان‌های مقابل از داخل ساختمان‌ها باید وجود داشته باشد و معماری ساختمان‌های مسکونی باید به گونه‌ای باشد که امکان تأمین دید و نظارت بر ورودی (و حداقل فضای روبروی ساختمان‌ها) را به وجود آورد. لازم است پلان واحدها به گونه‌ای طراحی شوند که حتی‌الامکان از پنجره آشپزخانه تمام واحدها، ورودی ساختمان قابل نظارت باشد.

تعیین قلمروی متمایز محدوده فضای خصوصی و نیمه‌خصوصی ساختمان با فضای عمومی از طریق فرم معماری، رنگ و یا پوشش گیاهی بسیار مهم است. این مرزبندی به درک افراد در چگونگی استفاده از محیط کمک می‌کند.

در ساختمان‌های مسکونی که نمای جانبی آنها مجاور خیابان یا فضای سبز واقع می‌شود، نماسازی و تعبیه پنجره در آن، مشروط به آنکه عوامل مضرى مانند آلودگی‌های صوتی و یا محیطی به سلامت واحد مسکونی لطمه نزنند، مطلوب خواهد بود.

ساختمان‌ها طوری طراحی شوند که درهای خارجی از خیابان و محله مشاهده شوند (تعیین ورودی‌ها با اجزای معماری، نور و یا فضای سبز) و محیط اطراف ساختمان‌ها در جهات مختلف توسط عابران و ساکنان قابل مشاهده باشد.

ورودی‌ها باید با پلاک‌ها و یا تابلوهای مشخص که در طول روز و شب قابل مشاهده هستند، نشانه‌گذاری شوند (قسمت ورودی ساختمان نقطه مهمی است، که از طریق آن هر کس می‌تواند وارد ساختمان شود و باید به گونه‌ای طراحی شده باشد که به ساکنان خوش‌آمد گوید اما مهاجمین را از ورود به ساختمان باز دارد).

آسانسور و راه‌پله جایی قرار گیرد که بیشتر استفاده‌کنندگان آن را ببینند (آسانسورها و راه‌پله‌ها در پشت دیوارهای غیرقابل دید قرار نگیرند).

۱. برای مثال از حیث ویژگی‌های محیطی و جغرافیایی، زمین‌های واقع در گودافتادگی‌ها، دره‌ها و مناطق پست و یا منزوی برای تأمین امنیت کاربری‌های مسکونی، مناسب ارزیابی نمی‌شوند.

۲. مانند پارکینگ‌های وسیع، درختکاری‌های انبوه، زمین‌های بایر و کاربری‌های غیرفعال

۳. با استفاده مناسب از فرم معماری توأم با کاربرد مصالح و مواد مناسب در طراحی پنجره‌ها و شیشه‌ها



از نصب سردرها یا بالکن‌هایی که مانع دید می‌شوند، پرهیز شود. در دیوارهای داخلی پارکینگ‌ها، مشاعات، بالکن و پاسیو تا حدی که بر مقاومت سازه اثر نگذارد، از مواد کدر و مات استفاده نشود.

از امکان اشراف و نظارت بر محیط‌های خصوصی جلوگیری شود. ساختمان‌ها طوری قرار گیرند که درها و پنجره‌های یک واحد از سمت دیگر قابل نظارت باشند ولی دقیقاً روبه‌روی هم نباشند.

برای مجتمع‌های مسکونی اتاق نگهبانی (سرایداری) از قبل طراحی شود به گونه‌ای که در تمام اوقات شبانه‌روز، امکان نظارت و دید از آن به ورودی‌ها و محوطه‌ها وجود داشته باشد و نیز طراحی ساختمان باید به گونه‌ای باشد که دسترسی به طبقات بالا به راحتی و برای همه ممکن نباشد.

با فضاسازی مناسب و جذاب در محوطه ساختمان مجتمع‌های مسکونی، فضاهایی مانند لابی به منظور فراهم شدن امکان آشنایی و معاشرت ساکنان و افزایش نظارت طبیعی ایجاد شود.

در طراحی ورودی اصلی دقت شود. تعداد ورودی‌های ساختمان و پارکینگ محدود شود.

در ورودی‌ها، راهروها، محوطه‌ها و پارکینگ نور کافی تأمین شود. در تمام درهایی که به سمت بیرون باز می‌شوند، نور کافی تأمین شود.

ورودی و محیط اطراف ساختمان‌ها در جهات مختلف توسط عابران و ساکنان قابل مشاهده باشد.

پیشامدگی‌ها، جداره‌ها و فضاها U و L شکل و اختلاف سطح‌ها در حفاصل فضای خصوصی و عمومی حذف و یا به حداقل ممکن کاهش یابد و نیز ارتفاع بوته‌های سبز در محوطه حفاصل عمومی و خصوصی بیش از ۱۰۰ سانتی‌متر نباشد.

دسترسی به پشت‌بام ساختمان از ساختمان‌های مجاور و نیز دسترسی به پشت‌بام، انباری‌ها و پارکینگ باید محدود و کنترل شود همچنین دسترسی عمومی به فضای پشت ساختمان‌ها باید محدود شود. به‌ویژه کوچه‌ها و مسیرهای پرت نباید به پشت ساختمان‌ها منتهی شوند. اگر حذف این مسیرها و مکان‌ها ممکن نیست، باید از ابزارهای دیگری برای روشنایی و کنترل فضا استفاده شود.

پشت‌بام ساختمان‌های ویلایی نیز به یکدیگر دسترسی نداشته باشند و ساختمان‌سازی‌های محدوده به صورت یکپارچه و هماهنگ ایجاد شود و از ایجاد تک‌بناها در محوطه‌های بایر خودداری گردد.

طراحی بالکن‌ها نیز باید مورد توجه باشند چون بیشتر دزدها از این نقطه وارد منزل می‌شوند. دسترسی بالکن‌ها به یکدیگر، باید از طریق تمهیدات طراحانه غیرممکن شود و نیز از پتانسیل آسیب‌پذیری درها و پنجره‌های شیشه‌ای آنها نیز باید کاست.

استفاده معقول و منطقی از وسایل حفاظت مکانیکی (قفل، کلید، دوربین‌های مداربسته و نیروهای امنیتی) در ساختمان. حفاظت فیزیکی اگر بدون توجه کافی استفاده شود، تأثیر معکوسی بر امنیت و احساس امنیت می‌گذارد. ابزارهایی مانند حفاظ‌ها و سیم‌های خاردار محیط را ناامن جلوه می‌دهند و ترس از وقوع جرم را بین ساکنان افزایش می‌دهند. مسئله مهم این است که بین روش‌های مکانیکی و روش‌های $CPTED$ تعادل ایجاد شود تا امنیت منطقی باشد.

ساختمان به شکل ناامن و یا برعکس به صورت دژ نظامی طراحی نشود. کلیه ابزارهای امنیتی لازم در ساختمان‌ها یا فضاهای عمومی دور از چشم و با احتیاط استفاده شوند.



مواد و مصالح همه اجزای ساختمان مخصوصاً درهای ورودی، حصارهای مشبک، حصارهای قابل دید، پرچین‌ها یا درهای شیشه‌ای از جنس مرغوب انتخاب شوند (همچنین پنجره‌ها، آیفون‌ها، قفل‌ها و... حافظ امنیت ساختمان هستند و لازم است از انواع مرغوب استفاده شود).
دوربین‌های مداربسته گزینه جایگزین برای کلیه ابزارها و روش‌های حفاظتی نباشند، بلکه تنها نقش مکمل را ایفا کنند.

در طراحی طبقات دوم تا پنجم دقت شود، طوری که بتوان بر فضای عمومی اطراف نظارت کرد. فضاهای مرده (فضاهای غیرقابل استفاده) به‌خصوص در طبقات پایین ساختمان‌های خیابان اصلی تا حد ممکن حذف شوند.

پنجره‌هایی در هر طرف ساختمان نصب شود تا نظارت به‌خوبی تأمین شود.
به منظور تأمین امنیت اتومبیل‌ها، فضاهای پارکینگ برای همه واحدها پیش‌بینی شود.
ساخت پارکینگ‌های روباز بزرگ برای مناطق مسکونی، امکان نظارت را کم می‌کند (به همان نسبت احتمال سرقت را افزایش می‌دهد) و هدفی برای مجرمین می‌آفریند. بهتر است این پارکینگ‌ها به تعدادی فضای کوچک‌تر (کمتر از ۲۰ واحد) تقسیم شده و نزدیک مناطق مسکونی ساخته شوند.
پارکینگ‌های روباز کوچک‌تر در شرایط مناسب و قابل نظارتی ایجاد شوند.
پارکینگ‌ها نزدیک به واحدهای مسکونی باشد، اما با شماره واحدها نام‌گذاری شوند. این کار احتمال پارک غیرمجاز را کاهش می‌دهد.

ورودی‌های پارکینگ با اجزای معماری، نور یا فضای سبز مشخص شوند.
پارکینگ‌هایی برای افراد متفرقه تعیین شود.
پارکینگ‌ها از پنجره‌ها و درها قابل دید باشند و همچنین به دوربین‌های مداربسته تجهیز شوند.
زمین‌های بازی از درها و پنجره‌های واحدها به‌خصوص پنجره آشپزخانه‌ها قابل دید باشند.
زمین بازی روبروی پارکینگ و خیابان قرار نگیرد ولی از واحدها دیده شود.
برای هر واحد جعبه پست قفل‌شده‌ای اختصاص داده شود.
ورودی، حیاط، پارکینگ‌ها، باغچه و همه فضاهای مشاعات باید به‌نحو بسیار مطلوبی توسط ساکنان حفظ و نگهداری شوند.

درختان و بوته‌های نزدیک در و پنجره و پیاده‌روها کوتاه شوند.
تجهیزات نور و روشنایی به‌خوبی حفظ و نگهداری و مدام کنترل شوند.
انباری‌ها نقاط حساسی به حساب می‌آیند و اغلب مورد خرابکاری قرار می‌گیرند. لذا، باید فضای ورودی آنها به صورت قابل نظارتی جانمایی و طراحی و با درهای امنیتی، قفل و نور کافی حفاظت شوند. استفاده از دوربین‌های مدار بسته نیز ممکن است در مواردی ضروری باشد.

از آنجا که استفاده از ساختمان‌های بلند مرتبه به منظور ایجاد مجتمع‌های مسکونی برای طبقه کم‌درآمد بر اساس نظریات و تجربیات کشورهای مختلف ناموفق بوده (این عدم موفقیت بیشتر از فقدان امنیت و ضعف نگهداری از خدمات جمعی آنها ناشی می‌گردد)، لذا، از احداث ساختمان‌های بلند و پر واحد به



منظور اسکان کم‌درآمدها خودداری شود (هر چه تعداد افراد ساکن در یک ساختمان بیشتر باشد، شناسایی یکدیگر نیز سخت‌تر خواهد شد و افراد بیشتر سعی می‌کنند ناشناس باقی بمانند).
با توجه به پتانسیل جرم‌خیزی کارگاه‌های ساختمان‌سازی و ساختمان‌های متروک به‌ویژه در محلات مسکونی، لازم است به لحاظ پیشگیری ضوابط زیر مد نظر قرار گیرد:

- 0 ساختمان‌های مسکونی در دست ساخت می‌بایست محصور و تحت کنترل و نظارت قرار گیرند.
- 0 ساختمان‌های در دست ساخت با اعمال سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مکلف به اتمام دوره ساخت و بهره‌برداری در حداقل زمان شوند، تا از نیمه‌تمام رها ساختن و افزایش پتانسیل جرم‌خیزی آنها جلوگیری شود.
- 0 ساختمان‌های مسکونی خالی و متروکه شناسایی و مالکان آنها با اعمال سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مکلف به استفاده، اجاره و یا فروش شوند.
از ساخت دیوارهای طولانی که فرصت نظارت را کم کرده و امکان دیوارنگاری را افزایش می‌دهند اجتناب شود.
اطمینان حاصل شود که مرزهای ساختمان‌ها واضح هستند.
ظرف ۲۴ ساعت هرگونه دیوارنگاری پاک شود.
برای اینکه مبارزه با جرم مؤثرتر انجام شود، لازم است صاحبان املاک اصول CPTED را در ملک خود اجرا کنند. این اصول شامل طراحی فیزیکی مناسب توأم با استفاده از قفل‌های مناسب، نور کافی در فضای بیرونی و کاهش احتمال وقوع جرم در نظر گرفته شود.
به منظور تشویق مالکان و نیز اطمینان به خریداران ساختمان‌ها، نحوه اجرای این قوانین (توسط کمیته کارشناسی منتخب دستگاه‌های نظارتی مانند شرکت عمران و شهرداری با همکاری نیروی انتظامی) بررسی و پیشنهادهای لازم ارائه شود تا از اجرای کامل این قوانین اطمینان حاصل گردد. به املاکی که این قوانین را به درستی اجرا کنند، از طریق همکاری مدیریت شهر و نیروی انتظامی یک گواهی به نام گواهینامه ساختمان امن و یا گواهی ضوابط و استانداردهای CPTED اعطا شود. اگر به مرور زمان این اصول به درستی رعایت نشود، گواهی ملک باطل شود.
برای حفظ و نگهداری محیط ساختمان‌های بزرگ، هیئت مدیره ساختمان با مشارکت همه مالکان و یا موجرین اقدام به تهیه مقررات داخلی نماید و اجرای آن را مرتب کنترل کند.
کمیته‌های کارشناسی مدیریت شهری و یا شوراهای اسلامی نیز با برگزاری کلاس‌هایی برای نمایندگان هیئت‌مدیره‌های ساختمان‌ها و تهیه و ارائه مقررات تیپ و الگو، به راهنمایی تهیه و پشتیبانی اجرایی این‌گونه مقررات اهتمام ورزند.

الف (۲) - سایر ساختمان‌ها

در مکانیابی و طراحی ساختمان‌های تجاری، اداری و ...، معیار حداکثر کردن نظارت بر فضاهای عمومی مورد تأکید قرارگیرد.
ساختمان‌های اداری، تجاری، مغازه‌ها، مساجد، کتابخانه‌ها، مدارس و دیگر مؤسسات از مراکز خدماتی



مهم یک شهر جدید هستند. بنابراین باید متناسب با عملکرد هر یک، برای مکانیابی این مراکز اقدام نمود. در این میان امکان نظارت‌پذیری دوسویه^۱ این مکان‌ها در محلات می‌بایست معیاری برای مکانیابی و سپس معیار طراحی معماری آنها مد نظر قرار گیرد. علاوه بر این، به دلیل اهمیت بسیار حفظ امنیت در این مراکز، حضور گشت‌های مختلف در ساعات متفاوت مؤثر است.

طراحی ساختمان‌ها به گونه‌ای صورت گیرد که امکان نظارت بر اماکن عمومی مجاور وجود داشته باشد. باید این امکان وجود داشته باشد که از داخل ساختمان‌ها، خیابان‌های مقابل ساختمان را دید و معماری همه انواع ساختمان‌های اداری و تجاری به گونه‌ای باشد که امکان تأمین دید و نظارت بر ورودی، فضای روبروی ساختمان‌ها را به وجود آورد. در ساختمان‌هایی که نمای جانبی آنها مجاور خیابان یا فضای سبز واقع می‌شوند، نماسازی و تعبیه پنجره در آن نیز ضرورت می‌یابد.

پنجره‌هایی در هر طرف ساختمان نصب شود که نظارت خوبی تأمین شود.

پنجره‌ها و درها باید به سمت خیابان باشند. در ساختمان‌های اداری و تجاری که مجاور آنها معبر و یا فضای باز عمومی وجود دارد باید از هر سوی این قسمت‌ها، نما طراحی و از پنجره‌ها استفاده شود. هرچه تعداد پنجره‌های ناظر بر محیط بیشتر باشد، بهتر است.

درختان و بوته‌های نزدیک در و پنجره و پیاده‌روها کوتاه شوند.

تابلوه‌ای قابل دید در محل‌های مناسب تعبیه شوند (تابلوه‌ای راهنمای ساختمان و طبقات و نیز ساعت شروع به کار و خاتمه).

ساختمان‌ها طوری طراحی شوند که درهای خارجی از خیابان و داخل قابل مشاهده باشند (تعیین ورودی‌ها با اجزای معماری، نور و یا فضای سبز) و محیط اطراف ساختمان‌ها در جهات مختلف توسط عابران، شاغلان و حاضران در داخل ساختمان قابل مشاهده باشد.

ورودی‌ها به سمت خیابان اصلی باشند و با پلاک‌ها و یا تابلوهای مشخص که در طول روز و شب قابل مشاهده هستند، نشانه‌گذاری شوند (ورودی ساختمان، نقطه مهمی است که از طریق آن، هر کس می‌تواند وارد ساختمان شود و باید به گونه‌ای مناسب طراحی شود، برای مثال، در ساختمان‌های تجاری به مراجعه‌کنندگان خوش‌آمد بگوید ولی همواره قابل نظارت و کنترل باشد^۲).

برای ساختمان‌ها و مجتمع‌های بزرگ اداری و تجاری، اتاق نگهبانی (سرایداری) از قبل طراحی شود به گونه‌ای که در تمام اوقات شبانه‌روز امکان نظارت و دید از آن به ورودی‌ها و محوطه‌ها وجود داشته باشد و طراحی ساختمان باید به گونه‌ای باشد که دسترسی به طبقات بالا به راحتی و برای همه ممکن نباشد. در طراحی ورودی اصلی دقت شود. تعداد ورودی‌های ساختمان و پارکینگ محدود شود. در ورودی‌ها، راهروها، محوطه‌ها و پارکینگ نور کافی تأمین شود.

۱. (نظارت غیر رسمی از جانب این مراکز بر محلات و نظارت محله بر این مراکز)

۲. «قابل نظارت و کنترل بودن ورودی‌ها» از یک سو بستگی به چگونگی طراحی فیزیکی محیط (طراحی مرزها، پنجره‌ها...) و از سوی دیگر بستگی به نحوه حفاظت مکانیکی (مانند استفاده از قفل، دوربین، نور...) دارد.



آسانسور و راه‌پله جایی قرار گیرد که بیشتر استفاده‌کنندگان آن را ببینند (آسانسورها و راه‌پله‌ها در پشت دیوارهای غیرقابل دید قرار نگیرند).

در تمام درهایی که به سمت بیرون باز می‌شوند، نور کافی تأمین شود.

از نصب سردرها یا بالکن‌هایی که مانع دید می‌شوند پرهیز شود. در دیوارهای داخلی پارکینگ‌ها، مشاعات، بالکن و پاسیو تا حدی که بر مقاومت سازه اثر نگذارد، از مواد کدر و مات استفاده نشود.

ساختمان‌سازی‌های جدید برای فعالیت‌های خدماتی و تجاری تنها در صورتی موفق خواهند بود که از ایجاد فضاهای خالی ترسناک بین این ساختمان‌ها و ساختمان‌های مسکونی خودداری شود.

دسترسی به پشت‌بام ساختمان از ساختمان‌های مجاور و نیز دسترسی به پشت‌بام، انباری‌ها و پارکینگ باید محدود و کنترل شود. همچنین دسترسی عمومی به فضای پشت ساختمان‌ها باید محدود شود. به‌خصوص کوچه‌ها و مسیرهای پرت نباید به پشت ساختمان‌ها منتهی شوند. اگر حذف این مسیرها و مکان‌ها ممکن نیست، باید از ابزارهایی برای روشنایی و کنترل فضا استفاده شود.

ورودی و محیط اطراف ساختمان‌ها در جهات مختلف توسط عابران و کارکنان درون ساختمان مشاهده باشد. پیشامدگی‌ها، جدارها و فضاهای U و L شکل و اختلاف سطح‌ها حذف و یا به حداقل ممکن کاهش یابد. فضاهای مرده به‌خصوص در طبقات پایین ساختمان‌های خیابان اصلی تا حد ممکن حذف شوند.

استفاده معقول و منطقی از حفاظت مکانیکی (قفل، کلید، دوربین‌های مداربسته و نیروهای امنیتی) در ساختمان. حفاظت فیزیکی اگر بدون توجه کافی استفاده شود، تأثیر معکوسی بر امنیت و احساس امنیت می‌گذارد. ابزارهایی مانند حفاظ‌ها و سیم‌های خاردار محیط را ناامن جلوه می‌دهند و ترس از وقوع جرم را بین افراد ساکن افزایش می‌دهند. مسئله مهم این است که بین روش‌های مکانیکی و روش‌های $CPTED$ تعادل ایجاد شود تا امنیت منطقی باشد.

ساختمان به شکل ناامن و یا برعکس به صورت دژ نظامی طراحی نشود. کلیه ابزارهای امنیتی لازم در ساختمان‌ها یا فضاهای عمومی دور از چشم و با احتیاط استفاده شوند.

درهای الکتریکی، حصارهای مشبک، حصارهای قابل دید، پرچین‌ها یا درهای شیشه‌ای از جنس مرغوبی انتخاب شوند. همچنین در، پنجره، آیفون‌ها، قفل‌ها و... حافظ امنیت ساختمان هستند و لازم است از مواد مقاوم استفاده شود.

دوربین‌های مداربسته گزینه جایگزینی برای کلیه ابزارها و روش‌های حفاظتی نباشند بلکه تنها نقش مکمل را ایفا کنند.

در طراحی طبقات دوم تا پنجم دقت شود به طوری که بتوان بر فضای عمومی اطراف نظارت کرد. پله‌های اضطراری باید شیشه‌ای و خارج از ساختمان قرار گرفته باشند که بدان وسیله بتوان عابران پیاده را در جلوی ساختمان مشاهده کرد.

فضاهای پارکینگ کافی برای کارکنان نزدیک به محل کارشان پیش‌بینی شوند.

در مجتمع‌های تجاری و اداری بزرگ، با مرزبندی، پارکینگ‌هایی برای مشتریان و افراد مراجعه‌کننده پیش‌بینی شود.



پارکینگ‌ها از پنجره‌ها و درها قابل دیدن باشند.

پارکینگ‌ها و پیاده‌روها عرض کافی داشته باشند.

پارکینگ‌های روباز از حیث شرایط فیزیکی و شرایط نظارت در شرایط و مکان مناسبی باشند.

از حصار و بوته‌های کوتاه در محوطه‌ها استفاده شود تا دید محدود نشود.

محوطه‌سازی‌های مناسب با اجزای معماری، نور و یا فضای سبز صورت گیرد.

تا حد ممکن برای هر واحد اداری و تجاری جعبه پست قفل‌شده‌ای اختصاص داده شود.

نگهداری فضاها مطابق با استانداردها، شامل ورودی، مناطق تفریحی و فضای سبز و راه‌ها همواره مد نظر قرار گیرند.

نواقص تجهیزات نور و روشنایی مرتب بررسی و برطرف شوند.

طراحی بالکن برای واحدهای اداری و تجاری ضرورت ندارد، چون معمولاً حفظ و نگهداری مناسبی از آن به عمل نمی‌آید و بیشتر دزدها نیز از این نقطه وارد واحدها می‌شوند.

انبارها نقاط حساسی به حساب آمده و اغلب مورد خرابکاری قرار می‌گیرند. لذا باید با درهای امنیتی، قفل و نور کافی حفاظت شوند. استفاده از دوربین‌های مدار بسته نیز ممکن است در مواردی ضروری باشد.

فعالیت‌ها تا حد ممکن در ساختمان‌های اداری به گونه‌ای انتخاب شوند که در ساعات بعدازظهر و یا آخر هفته‌ها نیز خالی نباشد. برای مثال، حیاط مدرسه برای فعالیت‌های ورزشی و پارکینگ‌ها برای آموزش رانندگی استفاده شوند. همچنین، در نظر گرفتن زمین‌های ورزشی مانند تنیس، فوتبال و مسیرهای پیاده‌روی در اطراف فضای ساختمان‌های اداری موجب جذابیت محیط، جذب افراد و در نتیجه افزایش نظارت طبیعی می‌شود.

از ساخت دیوارهای طولانی که فرصت نظارت را کم کرده و امکان دیوارنگاری را افزایش می‌دهند اجتناب شود.

اطمینان حاصل شود که مرزهای فضاهای نیمه‌خصوصی (مشاعات) و خصوصی ساختمان‌ها واضح هستند.

ظرف ۲۴ ساعت هرگونه دیوارنگاری پاک شود.

برای اینکه مبارزه با جرم مؤثرتر انجام شود، لازم است صاحبان املاک اداری و تجاری اصول CPTED را در ملک خود اجرا کنند. این اصول شامل طراحی فیزیکی ملک توأم با استفاده از قفل‌های مناسب، نور کافی در فضای بیرونی و کاهش احتمال وقوع جرم در نظر گرفته شود.

نحوه اجرای این قوانین بررسی، و پیشنهادهای لازم به سازندگان و صاحبان ساختمان‌ها ارائه و از اجرای کامل این قوانین اطمینان حاصل شود. املاکی که این قوانین را به درستی اجرا کنند، می‌توانند گواهی خود را دریافت کنند. اگر به مرور زمان این اصول به درستی نگهداری نشود، گواهی ملک باطل خواهد شد.

برای حفظ و نگهداری محیط ساختمان‌های بزرگ، هیئت مدیره ساختمان‌ها با مشارکت همه مالکان و یا موجرین اقدام به تهیه مقررات داخلی نماید و اجرای آن را مرتب کنترل کند.

کمیته‌های کارشناسی مدیریت شهری و یا شوراهای اسلامی نیز با برگزاری کلاس‌هایی برای نمایندگان هیئت مدیره‌های ساختمان‌ها و تهیه و ارائه مقررات تیپ و الگو، به راهنمایی تهیه و پشتیبانی اجرایی این‌گونه مقررات اهتمام ورزد.



ب- ضوابط پیشگیرانه در حوزه محله

محله یکی از مهم‌ترین زیرسیستم‌های ساختار فضایی شهری است که در برگرنده ساختمان‌ها و ساکنان آنها با مشخصه‌های بسیار مهم اجتماعی و اکولوژیکی است. همان‌طور که حیات هر ارگانیزم زنده‌ای به سلامت اعضا و بافت‌های مختلف تشکیل‌دهنده آن وابسته است، سلامت و امنیت محلات شهر نیز در سلامت و امنیت سیستم شهر تأثیر می‌گذارد. بر این اساس، پیشنهادهای این مطالعه برای پیشگیری از جرم و تقویت احساس امنیت در محلات در ادامه مطرح می‌شود. در حوزه محله چند اصل مهم می‌تواند امنیت شهروندان را تأمین کند. این اصول که ضوابط بر اساس آنها تدوین گردیده‌اند، عبارت‌اند از:

- نظارت‌پذیر کردن هرچه بیشتر محله
 - انسجام فضایی، کالبدی و اجتماعی محله
 - فراهم شدن عرصه محله برای تعاملات و روابط اجتماعی
 - محله‌گرایی عرضه خدمات شهری
 - قابل دسترس شدن نیازهای ضروری ساکنان هر محله به صورت پیاده
- قوانین CPTED در محله‌ها، محیطی امن‌تر بدون استفاده از روش‌های رعب‌آور ایجاد می‌کند. وقتی محله‌ها قابل مشاهده هستند، محیط به مجرمین می‌گوید که پیش از ارتکاب جرم دوباره فکر کنند. مجرمین موقعیت‌های کم‌خطر را ترجیح می‌دهند و فضاهای عمومی قابل دید شانس دستگیری آنها را افزایش می‌دهد.

بر این اساس، اصول مذکور ضوابط (پیشنهادی این مطالعه) برای پیشگیری از جرم و تقویت «احساس امنیت» در حوزه محله به‌عنوان مهم‌ترین و اساسی‌ترین عرصه اجتماعی پشتیبانی‌کننده «امنیت اجتماعی» به شرح زیر مطرح می‌شوند:

تعیین موقعیت احداث محلات مسکونی توجه زیادی می‌طلبد. محلات دور از مراکز تجاری و تفریحی بدین معنی است که افراد وقت بیشتری در ماشین خود می‌گذرانند و کمتر در محیط اطراف محله دیده می‌شوند. لذا، امکان اجرای بسیاری از ضوابط پیشگیری محیطی و تأمین احساس امنیت ساکنان وجود نخواهد داشت.

از بزرگ درنظر گرفتن^۱ مساحت و اندازه جمعیت‌پذیری محلات در برنامه‌ریزی و طراحی فضایی شهرهای جدید (به منظور فراهم شدن امکان بیشتر نظارت و روابط اجتماعی) باید اجتناب کرد.

۵ هر محله بر اساس تعداد مشخصی خانه طراحی شده است. محله‌های بزرگ در اجرای قوانین CPTED با مشکلات جدی روبرو هستند (تجربیات جهانی حاکی از آن است که در واحدهای همسایگی با کمتر از ۴۰-۳۰ خانوار اجرای قوانین CPTED بسیار راحت است).

۱. مساحت بیش از ۱۰ هکتار و اندازه جمعیت‌پذیری محلات بیش از ۲۵۰ خانوار

توزیع و گسیختگی فضایی زیاد^۱ خدمات و واحدهای مسکونی محلات، می‌تواند احساس امنیت ساکنان را کاهش و فرصت‌ها را برای وقوع جرم در محلات مسکونی افزایش دهد. فرایند احداث همه کاربری‌ها و زیرساخت‌های یک محله، همزمان آغاز و همزمان آماده بهره‌برداری گردد، به‌گونه‌ای که از ابتدای مرحله بهره‌برداری همه خدمات اساسی مورد نیاز ساکنان، پیاده و در محدوده همان محله قابل تأمین باشند.

به منظور قابل نظارت ساختن هرچه بیشتر حاشیه محلات مسکونی، شبکه‌های دسترسی عبوری از چهارسو، محلات را محصور کرده و با استقرار برخی از کاربری‌های خدماتی و یا اداری در منتهی‌الیه حاشیه‌ای محلات (مرزها)، از تک‌عملکردی شدن آنها پیشگیری نمود^۲.

از آنجا که اماکن با کاربری‌های گوناگون باعث جذب اقشار مختلف جامعه می‌شوند (به‌طوری‌که همیشه چشم‌هایی برای نظارت وجود دارد)، در جانمایی کاربری‌ها باید از منطقه‌بندی صرفاً تک‌عملکردی محلات شهر و اختصاص مطلق به کاربری مسکونی خودداری کرد.

باید فضاهایی ایجاد کرد که ساکنان محلات در آن دور هم جمع شوند که نتیجه آن افزایش امکان نظارت بر ساکنان شود (کنترل اجتماعی محیط مسکونی مبتنی بر حضور و نظارت توسط خود ساکنان). هرگونه بی‌نظمی فیزیکی (زباله، اغتشاش بصری و گرافیکی، وندالیسم و ...) می‌تواند حاکی از عدم نظارت محیطی محله تلقی شود و از آنجا که این‌گونه سیگنال‌های بصری منفی ممکن است ساکنان را از حضور در فعالیت‌های فیزیکی و فضاهای محله باز دارد، می‌بایست از ایجاد آنها جلوگیری کرد و نسبت به زدودن سریع آثار آنها اقدام نمود.

خانه‌های خالی در سطح محلات شناسایی و تحت نظارت نیروی انتظامی قرار گیرند. ضوابطی نیز برای اخذ عوارض و یا جریمه برای خانه‌های خالی در نظر گرفته و اعمال شود.

به منظور اداره امور محله و سازماندهی مشارکت مردم در امر نظارت و تشخیص مسائل و نیازها، در سطح هر محله کمیته‌هایی از جوانان، زنان و ... زیر نظر شورای اسلامی شهر تشکیل گردد.

ایستگاه‌هایی برای استقرار مأموران نیروی انتظامی (پلیس) در سطح هر محله، در قالب برنامه‌ریزی فضایی و کالبدی محلات پیش‌بینی و در اختیار مراکز انتظامی قرار گیرد.

با ارتقای کیفیت محیط و اتخاذ تمهیدات طراحانه تمایل ساکنان محله به حضور در محوطه محله افزایش یابد (حضور بیشتر در فضاهای عمومی محله می‌تواند به احساس مالکیت و مسئولیت‌پذیری

۱. منظور از گسیختگی فضایی زیاد، هر نوع فاصله میان خدمات پایه (نظیر تجاری روزمره، دبستان، مسجد و ...) است که در شعاع دسترسی پیاده کمتر از ۵ دقیقه از مرکز محله قرار نداشته باشد و میان کاربری‌های خدماتی و کاربری‌های مسکونی، زمین‌های بایر و کاربری‌های غیر فعال وجود داشته باشد (تأمین شرایط بهینه مورد نظر در این زمینه منافاتی با ایجاد فضایی باز و غیر متراکم ندارد).

۲. با محدود کردن استقرار کاربری‌های خدماتی و یا اداری به سازگاری با کاربری‌های مسکونی آن هم در حاشیه محلات و نیز با محدود شدن دسترسی به شبکه دسترسی چهارسوی محله (و نیز عدم امکان ترافیک عبوری از داخل محلات)، آرامش و امنیت لازم برای عملکرد مسکونی در داخل محلات قابل تأمین است.



نسبت به محیط اطراف منجر شود که خود تأثیر بسزایی در پیشگیری از جرم دارد. البته به شرطی که قلمرو فضای عمومی، همگانی، نیمه خصوصی و خصوصی کاملاً معین باشد. وجود ابهام در نوع مالکیت می تواند احساس مسئولیت پذیری را کاهش دهد و منجر به افزایش وقوع جرم شود. برعکس، در صورتی که احساس مسئولیت و مالکیت بیشتر باشد، نسبت به جرم عکس العمل بیشتری وجود خواهد داشت).

آلودگی رفتاری به شدت به کیفیت فضا بستگی دارد. شیشه های شکسته و عدم رعایت نظافت در محیط این پیام را به مجرمین القا می کند که ساکنان محله چندان توجهی به آنچه اتفاق می افتد، ندارند و هیچ مانعی روبروی مجرمین نیست. برعکس، اماکنی که کیفیت بهتری از فضا را ارائه و احساس تعلق را به بیننده القا می کنند در مقابل وقوع جرم مقاوم تر هستند.

از طرف دیگر، فضاهای مخروبه و کثیف احتمال جذب جرم بیشتری دارند. در محیط های پاک این پیام القا می شود که اهالی نسبت به محله خود حساس می باشند. لذا، اماکن باید طوری ساخته شوند که کمتر خراب شوند و یا نیاز به تعمیر و نگهداری داشته باشند.

ضروری است، افراد محله را نسبت به محیط اطراف و آنچه در آن اتفاق می افتد حساس نمود و برای بهبود کیفیت زندگی باید مسئولیت های حفظ امنیت در بین ساکنان تقسیم شود. بر این اساس، توجه به موارد زیر ضروری است:

- 0 از کاربرد روش های طراحی (در تولید فضاهای شهری و گردهم آورنده) و اعمال روش های مدیریتی (در تولید و اجرای برنامه های اجتماعی - فرهنگی) برای افزایش روابط اجتماعی بین افراد محله استفاده شود.
- 0 انجام دادن مطالعات و نظرسنجی های دوره ای و مستمر به منظور تشخیص نیازهای گروه های مختلف محله (زنان، سالمندان، کودکان، ...) و استفاده از آن در هنگام برنامه ریزی، طراحی و اجرا.
- 0 استفاده از مواد مقاوم و با طول عمر بیشتر باید مد نظر قرار گیرد و نیز همه فضاهای محله ای شامل معابر، مکان و فضاهای فرهنگی و تفریحی، فضای سبز و... با سطح استاندارد خوبی نگهداری شوند.
- 0 اجرای سیستم های جمع آوری زباله به صورتی که در هیچ نقطه از محله زباله های تلنبار شده مشاهده نگردد (پیشگیری از چسبندگی آلودگی رفتاری با آلودگی محیطی)
- تأمین سیستم روشنایی و تجهیزات مربوط در سطح محله و نیز ایجاد سازوکاری برای نگهداری و برطرف کردن نواقص آنها و سایر تجهیزات محیطی محله
- 0 تأمین نور در پیاده روها در حد خیابان، به خصوص پیاده روهای شلوغ تا مردم خطرات احتمالی را تشخیص دهند.
- 0 نور فقط در خیابان های محله لازم نیست بلکه در پارکینگ و پیاده روها ضروری تر نیز می باشد. در این گونه مناطق مسکونی خیابان ها و پیاده روها بسیار نزدیک به منازل مسکونی



هستند، لذا در طراحی نور باید به دو موضوع دقت کرد: تأمین نور کافی، جلوگیری از آلودگی نوری (در مناطق مسکونی کمتر خانواده‌ای به دلیل هزینه‌ها راضی می‌شود چراغ روبروی منزل را در طول شب روشن نگه دارد. یک راه حل مناسب این است که چراغ‌های جلو با هم سیم‌کشی شده و مدیریت و روشن کردن آنها به عهده اهالی قرار گیرد، در نتیجه این چراغ‌ها فضای عمومی محسوب شوند).

انواع خانه‌ها در یک محله برای شریک کردن انواع خانوارها به منظور افزایش نظارت در طول روز در کنار هم قرار داده شوند.

کوتاه شدن فاصله‌ها برای انواع کاربری‌ها (اداری، تجاری، تفریحی، ...) بدین صورت دسترسی محلی بیشتر و نظارت نیز بیشتر می‌شود. همچنین نیازهای اهالی نیز به راحتی و در کمترین زمان رفع خواهد شد.^۱

0 خرده‌فروشی‌ها در امنیت محلات شهر تأثیر مثبت دارند، و نیز تأثیر بسیار زیادی در کاهش احساس ترس از جرم دارند. بنابراین، ضروری است واحدهای خرده‌فروشی و خدماتی به نحوی جانمایی و توزیع شوند تا در هر محله، پیاده برای ساکنان قابل دسترسی باشند.

0 وجود مراکز فرهنگی و تجاری در فاصله کمی از محلات مسکونی؛ مردم پیاده به سمت آنها حرکت می‌کنند، پس هم نظارت بیشتر می‌شود و هم روابط اجتماعی بهبود می‌یابد.

0 برای امنیت بیشتر کودکان در هر محله می‌بایست حداقل یک دبستان پسرانه و یک دبستان دخترانه احداث کرد و مانع از دوری مسافت خانه تا مدرسه شد.

محلات شهرهای قدیمی با عناصری مشخص نظیر مسجد قابل بازشناسی هستند، که علاوه بر کارکردهای مذهبی، از کارکردهای اجتماعی مانند امنیت و نظارت غیر رسمی هم برخوردار بودند. در شهرهای جدید نیز می‌بایست با اختصاص مسجد برای هر محله و ساخت و بهره‌برداری از آن در مرکز فضایی محله، به تدریج انسجام اجتماعی و مکانی محلات را افزایش داد.

هر محله با نام مشخصی هویت یابد و آن نام با طراحی نمادی تقویت شود. مرزهای محله مشخص شود تا ساکنان از طریق هویت مکانی به هویت اجتماعی و حس تعلق برسند.

طراحی محله‌ها با یکپارچه کردن اماکن و پرهیز از ساخت فضاهای دورافتاده انجام شود.

نبود پارکینگ کافی ساکنان را مجبور می‌کند در خیابان یا نقاط نامناسب که نمی‌توانند بر ماشین خود نظارت کنند پارک نمایند.

0 پارکینگ کافی باید قبل از طراحی یک محله مسکونی جدید در نظر گرفته شود و بهتر است پارکینگ در داخل محوطه ساختمان‌ها و یا حداکثر در واحدهای همسایگی و نزدیکی منازل باشد.

۱. فاصله قابل پیاده‌روی بین خانه و خدمات محله‌ای به عنوان Social walk معرفی می‌شود که به نوعی سرزندگی خیابان‌های محله کمک می‌کند.



وقتی پیوستگی اجتماعی در محله‌ای زیاد می‌شود که تمام گروه‌های سنی فعالیت‌های مورد علاقه و مناسب خود را در محله خود می‌یابند. پروژه‌های فرهنگی-هنری مانند جُنگ‌های شادی و اجرای برنامه‌های نمایشی و موسیقی بسیار مفید هستند. علاوه بر آن، نوجوانان و کودکان نیاز به فرصت‌هایی برای فعالیت‌های فرهنگی و ورزشی دارند که این مهم می‌بایست در سطح هر محله با تأمین فضاها و محوطه‌های ورزشی قابل نظارت و امن میسر شود.

در مناطق مسکونی باید فضای بازی کودکان پیش‌بینی گردد. جانمایی و طراحی این مکان‌ها، به‌نحوی که با نظارت طبیعی حمایت شوند اهمیت زیادی دارد.

شبکه‌بندی معابر محله به‌گونه‌ای طراحی شود که در آن معابر مرکزی به‌دور از دسترسی عبوری گردند و یا از ترافیک آرامی برخوردار باشند و سرعت اتومبیل‌ها در آن کم شود. در هر صورت، عابران پیاده و دوچرخه‌سواران در فضاها و معابر مرکزی محله در الویت طراحی قرار گیرند.

محله به صورت خوانا طراحی شود و بتوان مسیر را به راحتی پیدا کرد.

از احداث مسیرهای باریک، حصارها و موانع دید که مانع نظارت می‌شوند، جلوگیری شود.

برای تسهیل در استفاده از وسایل نقلیه عمومی داخل محله، مسیرهای عبور این وسایل و ایستگاه‌ها امن، جذاب و قابل دسترس برای همه اقشار طراحی شوند.

نصب دریا حصار در اطراف فضاهای خصوصی که مانع ورود عموم شوند.

احداث پیاده‌رو در فضاها و مسیرهای امن. مسیرهای امن مسیرهایی هستند که قابل دیدن و دیده‌شدن باشند. فضاهای جانبی در طول مسیر تهدیدی برای عابران ایجاد نکند و مجهز به مبلمان شهری و تجهیزات روشنایی و ... باشند.

نظارت طبیعی با پرهیز از فضایی که نقاط کور و فضاهای پنهان دارند.

جانمایی اماکن فرهنگی و تفریحی روباز در جایی که از خیابان‌ها و ساختمان‌های اطراف قابل دید باشد. قلمروگرایی با طراحی خیابان‌ها و خانه‌ها برای تقویت ارتباط بین محله‌ها و تفکیک ورودی‌ها با مواد مختلف، تغییر سطح در خیابان، معماری و طراحی محیط.

ج- ضوابط پیشنهادی در حوزه معابر

معابر یکی از مهم‌ترین اجزای سیستم شهر محسوب می‌شود که ارتباطات حیاتی بالفعل و بالقوه را میان اجزای مختلف سیستم فراهم می‌کند.

همان‌طور که حیات هر ارگانیسم زنده‌ای به سلامت شبکه رگ‌ها و اعصاب آن برای فراهم ساختن ارتباط سالم میان ارکان و اعضای آن سیستم وابسته است، سلامت و امنیت سیستم ارتباطات و معابر شهری نیز در سلامت محلات و کل حوزه شهر تأثیر می‌گذارد.

بر این اساس، ضوابط پیشگیری از جرم و تقویت احساس امنیت در حوزه معابر شهرهای جدید اهمیت زیادی می‌یابد.

در این چارچوب در حوزه معابر شهری چند اصل مهم می‌تواند امنیت شهروندان را به‌وجود آورد:



- کوتاه بودن فواصل و مسیرهای دسترسی خانه تا خدمات.
 - اصل احترام به پیاده و کیفیت مناسب پیاده‌روها
 - قابل نظارت بودن معابر از ساختمان‌ها و واحدهای تجاری حاشیه معبرها
 - قابل پیش‌بینی بودن مسیرها، عدم امکان غافلگیری در آن با طراحی فرم مناسب جداره‌های معبر و حفظ و نگهداری مناسب فضاهای سبز
 - کاربرد شبکه روشنایی مناسب با پوشش کامل همه معابر
 - خوانا بودن مسیرها و امکان جهت‌یابی مناسب
 - فراهم بودن وسائط نقلیه عمومی کارا و مطمئن
- شکست یا موفقیت یک مکان در یک جامعه پایدار تحت تأثیر طبیعت و کیفیت مسیر اتصال به‌خصوص به مراکز خدماتی است. تعداد کم اتصالات می‌تواند مخرب باشد و تعداد زیاد آن به‌خصوص تعداد زیاد مسیرهای پرت و بدون استفاده می‌تواند فرصت‌های وقوع جرم را افزایش دهد.
- حرکت و دسترسی امن شدیداً تحت تأثیر دو عنصر «مسیرهای قابل پیش‌بینی» و «فضاهای پرخطر» می‌باشد. تونل‌ها و پل‌های پیاده‌رو، مسیرهای باریک، راه‌پله‌ها و پله‌های متحرک همگی از مسیرهای قابل پیش‌بینی می‌باشند. چنین مسیرهایی زمانی بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرند که به فضاهای پرخطر منتهی شوند. حذف یا مدیریت این دو عنصر برای تأمین حرکت امن ضروری است.
- ضوابطی که لازم است برای تأمین احساس امنیت شهروندان در سطح معابر به آن توجه شود، عبارت‌اند از:
- مسیرهای بین مناطق مسکونی، اداری، خدماتی و مراکز تفریحی باید از طریق ایجاد نظارت‌های رسمی و غیررسمی امن شود و کلیه سطح معابر باید قابل مشاهده و نظارت باشند.
 - ایجاد و تقویت امکان نظارت طبیعی. طراحی معابر و توزیع کاربری‌های همجوار آنها به‌طوری‌که اصل «چشم‌ها در خیابان» رعایت شود. بدین منظور رعایت نکات طراحی با روشی که این هدف قابل تأمین باشد الزامی است.
 - از ایجاد هرگونه جداره‌های U شکل و L شکل در فرم کالبدی ساختمان‌ها و دیوارهای مشرف به معابر که امکان غافلگیری رهگذران را به‌وجود می‌آورد، باید جلوگیری کرد.
 - قابل دید بودن فعالیت‌هایی که در معبر صورت می‌گیرد و شرایطی که معبر دارد و نیز قابل پیش‌بینی بودن^۱ مسیرها (خوانا بودن) می‌بایست در دستور کار طراحی و احداث همه سطوح معابر شهری قرار گیرد. (محیط شهری وقتی خوانا است که افراد در آن محیط بدانند کجا هستند و چگونه می‌توانند به مقصد برسند. خوانا بودن درباره پیدا کردن مسیر و اطمینان از انتخاب درست است. این اطمینان خاطر به آنها آرامشی می‌دهد که می‌توانند بهتر متوجه اطراف خود باشند)

۱. برای این منظور لازم است، همه نقاط طول مسیر از فاصله حداقل ۵۰ متری قابل رؤیت باشد و از موانع محدودکننده و مسدودکننده دید اجتناب کرد.



- همه مراکز خدماتی در معبر، نظیر ایستگاه اتوبوس، باجه تلفن و ... می‌بایست در نقاط قابل دید جانمایی و با روش و مصالح شفاف احداث شوند.

- نقشه و علامت‌های کافی برای راهنمایی رانندگان، افراد پیاده و یا حتی دوچرخه‌سواران با محتوای خوانا و قابل فهم در فواصل منظم و نقاط و تقاطع‌ها باید نصب شوند.

از آنجا که بر اساس تجربیات جهانی، طراحی شطرنجی و مشبک محله‌ها در مقایسه با طراحی درختی برای اهداف CPTED مناسب‌تر است، تاحد امکان از این الگو در طراحی استفاده شود. در این الگو محله‌ها و خیابان‌ها به یکدیگر متصل‌اند و شبکه‌هایی از رفت و آمد ایجاد می‌کنند. (علاوه بر فواید مختلف، استفاده از چنین روشی به اجرای بهتر قوانین CPTED نیز کمک می‌کند. برای مثال، در سیستم‌های درختی وسایل حمل‌ونقل عمومی باید هر مسیر بن‌بست را دوبار طی کنند و یا ممکن است اتوبوس در خیابان اصلی بماند تا مسافران قسمتی از مسیر را پیاده حرکت کنند که باعث اتلاف وقت شده و ناامن نیز می‌باشد. اما خیابان‌های متصل به هم، امکان دسترسی راحت‌تر را ایجاد می‌کنند).

وسائط حمل و نقل عمومی در امنیت شهروندان امری بسیار مهم محسوب می‌شوند ولی در استفاده از این وسایل سؤالاتی نیز با هدف تأمین امنیت شهروندان باید مطرح شود، سؤالاتی نظیر اینکه: چه کسانی و در چه زمانی از آنها استفاده می‌کنند؟ چطور باید مسیر بین خانه یا محل کار تا ایستگاه‌های وسایل نقلیه را حفاظت کرد؟ طراحی ایستگاه‌ها و جانمایی آنها چگونه باشد؟ وسایل نقلیه تا چه حد می‌توانند نزدیک مناطق مسکونی قرار بگیرند؟ امنیت خود وسایل نقلیه عمومی چگونه باید تأمین شود؟ چگونه می‌توان سرویس‌های حمل‌ونقل عمومی مطمئن در ایام شبانه نیز ایجاد کرد؟ همه این نوع سؤالات در قالب تهیه و اجرای یک طرح ویژه پاسخ داده شوند.

- 0 سرویس‌های حمل‌ونقل عمومی کارا، قابل اطمینان و منظم برای کلیه اوقات تأمین شود.
- 0 ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی در منطقه (مثلاً در خیابان اصلی، نزدیک به ورودی‌ها یا فضاهای خاص، مراکز شبانه‌روزی و...) جانمایی شوند تا هم خوانا باشند و هم به دلیل قابل مشاهده بودن امنیت بیشتری داشته باشند. دسترسی به آنها نیز به راحتی صورت گیرد.
- 0 جانمایی ایستگاه و تاکسی در اماکن پررفت و آمد، چنان‌که راننده بتواند به راحتی چهره افراد منتظر در ایستگاه را ببیند. دیوارهای ایستگاه شفاف باشند و آگهی‌ها دیوارها را نپوشانده باشند و از طرف دیگر ساختمان‌های مجاور قابل نظارت باشد.

اطمینان حاصل شود که دید در خیابان در تمام محور امتداد باید و نقاط کور و پنهانی وجود نداشته باشد. همچنین در این خیابان‌ها مراکزی مانند خواربار فروشی و واحدهای تجاری (خطی و موازی با خیابان)، رستوران (با کاربرد پنجره‌های مشرف، و یا فضاهای سرو غذا در حاشیه معبر)، و... ساخته شود تا در ساعات بیشتری نظارت بر خیابان تأمین شود.

تأمین نور کافی و روشنایی مناسب همه سطوح معابر شهری یکی از مهم‌ترین الویت‌های خدماتی هنگام تاریکی و شبانه مدیریت‌های شهری است.

پیاده‌روها از نقاط بسیار مهم معابر محسوب می‌شوند که نیاز به در نظر گرفتن عرض مناسب، کف‌سازی

مطلوب، روشنایی کافی و تجهیزات و مبلمان شهری خوب دارند که می‌بایست با نظارت محیطی حمایت و تقویت شوند.

برای تأمین شرایط بهتر در نظارت غیررسمی معابر، استقرار نیمکت‌ها و سکوه‌های استراحت و نشستن در فواصل معینی از کلیه معابر ضروری است.

استقرار کیوسک‌های تلفن و نیز سیستم‌های هشدار به پلیس و درخواست کمک برای مواقع ضروری در معابر ضروری است.

ساختمان‌های در دست ساخت کنار معابر می‌بایست محصور و ورود و خروج به آن از معبر تحت کنترل و نظارت قرار گیرند.

کلیه زمین‌های بایر حاشیه معابر درون شهر به‌ویژه داخل محلات می‌بایست با نرده فلزی ۲ متری محصور شده و در آن تا زمان احداث ساختمان کاملاً قفل گردد.

د- ضوابط پیشگیرانه در کل حوزه شهر

شهر سیستم پیچیده‌ای است که همانند یک ارگانیسم پیچیده میزان سلامت و امنیت آن در همه اجزای تشکیل‌دهنده مؤثر است. طبق تعاریف سازمان بهداشت جهانی شهر سالم و امن یک فرایند است و نه یک نتیجه. شهر سالم و امن شهری است که مدام در حال گسترش و بهبود همه شاخص‌های محیطی و اجتماعی خود است.

بر این اساس «پیشگیری از جرم از طریق ساماندهی محیطی»^۱ به‌عنوان استراتژی طراحی شهری و محیطی همه اجزای شهری می‌بایست در همه زمان‌ها مورد تأکید مدیریت شهری قرار گیرد (پیشگیری از جرم و تقویت احساس امنیت از طریق طراحی محیطی با دیدن و دیده شدن که قانون اصلی این امر است، میسر است. بنابراین نظارت مؤثر و حداکثر دید برای طراحی همه عرصه‌های شهری امری ضروری است. به‌گونه‌ای که امنیت بر کل شهر حاکم باشد و محیط‌های شهری در هر سو، شب و روز از شهروند (به‌عنوان قربانی احتمالی) حمایت کنند و مجرم را در خطر دستگیری قرار دهند. خطوط دید در همه جای شهر روشن و مناسب باشد و افراد مسیر حرکت خود را به وضوح ببینند. این امر تأثیر شگرفی بر ایجاد امنیت و احساس امنیت دارد. طراحی محیط نقش مهمی در ایجاد خطوط دید بازی می‌کند در مناطقی که پس از تاریکی هوا مورد استفاده قرار می‌گیرند، دید بستگی به نور منطقه دارد. نور مناسب این پیام را القا می‌کند که این محیط از مدیریت مناسبی برخوردار است).

براساس مبانی نظری و تجربیات جهانی، اصول کلی محیطی که ایمنی و امنیت را در فضاهای عمومی افزایش می‌دهد، از جمله اصول کلی زیر، را می‌بایست به همه مدیران، طراحان و پیمانکاران آموزش داد:

آگاهی از محیط، دیده‌شدن توسط دیگران و یافتن کمک

➤ **آگاهی از محیط:** به این معنی که طراحی و طرح یک مکان باید قابل فهم گردد. این مورد شامل توانایی دیدن و درک نمودن معنای اطراف محیط از طریق نور کافی، خطوط دید واضح



و حذف نقاط پرخطر به منظور دوری از موقعیت‌های خطرناک است.

➤ **دیده شدن توسط دیگران:** به این معنی که فرد استفاده‌کننده از ساختمان یا فضا، جداشده از محیط نخواهد بود. این شامل توانایی دیده شدن، از طریق جلوگیری از ایزوله شدن، اصلاحاتی برای ترکیب و تقویت کاربری زمین، و استفاده هوشمند از تولیدکنندگان فعالیت می‌باشد.

➤ **یافتن کمک:** به این معنی است که فرد قادر باشد کمکی را از دیگران دریافت کند. این مورد شامل تدارک دیدن خیابان‌هایی با وضوح مشخص‌شده برای مواظبت افراد از قبیل خروجی‌های اضطراری، علائم هشداردهنده، تلفن‌ها و توانایی فرار کردن، ارتباط برقرار کردن یا یافتن کمک در مواقع خطر، از طریق بهبود نشانه‌های شهری و طراحی خوانا باشد.

➤ در نقاطی که امکان اجرای روش‌های CPTED وجود ندارد، ابزارهای امنیتی روش دیگری برای کاهش وقوع جرم می‌باشند. این حفاظت فیزیکی شامل سخت‌افزارهایی است که وقوع جرم را مشکل کرده و به مرور احساس امنیت را در افراد ساکن در منطقه افزایش می‌دهد. این ابزارها شامل قفل، کلید، دوربین‌های مداربسته و نیروهای امنیتی می‌باشد. هدف آنها ایجاد مانع و نظارت بر مجرمین است تا خطر وقوع جرم را کم کنند و احتمال دستگیری را بیفزایند. حفاظت مکانیکی سنتی‌ترین روش حفاظت در برابر مجرمین است. با اینکه حفاظت مکانیکی موضوع مهمی در پیشگیری از جرم است، اما باید همسو با دیگر روش‌ها اجرا شوند.

اگر حفاظت مکانیکی بدون توجه کافی استفاده شود، می‌تواند تأثیر معکوسی بر امنیت و احساس امنیت محیط بگذارد. ابزارهایی مانند حفاظ‌ها و سیم‌های خاردار محیط را ناامن جلوه می‌کنند و ترس از وقوع جرم را بین افراد ساکن در منطقه افزایش می‌دهند.

با وجود این، برخی فضاها نیاز به امنیت بیشتری دارند؛ ولی مسئله مهم این است که بین روش‌های مکانیکی و دیگر روش‌های CPTED تعادل ایجاد شود تا امنیت منطقه منطقی باشد و این‌گونه به نظر نرسد که وقوع جرم در این شهر بسیار محتمل بوده و تمام طراحی‌ها برای جلوگیری از وقوع آن انجام شده است.

بر این اساس ضوابط در حوزه شهر به دو دسته زیر تقسیم می‌شوند:

د(۱). ضوابط کلی و عمومی شهر

د(۲). ضوابط جزئی و اختصاصی شهرهای جدید

د(۱). ضوابط کلی و عمومی شهر

معماری و شهرسازی، متولی اصلی برنامه‌ریزی و طراحی محیطی در هر شهری، با در نظر گرفتن اصول و ضوابط پیشگیری از جرم می‌تواند تأثیر مهمی بر کیفیت محیط و امنیت شهری ایجاد کند. در هر شهر جدید هم می‌توان با ایجاد محیط‌های امن سکونت، کار، تفریح و شبکه‌های دسترسی در بهبود و ارتقاء احساس امنیت ساکنان، شاغلین، بهره‌برداران، عابران و به‌طور کلی همه شهروندان تأثیرگذار بود. ما از این اصول و



ضوابط به‌عنوان اصول و ضوابط کلی و عمومی یاد می‌کنیم.

- مقیاس اندازه فضاها، باید مقیاس انسانی باشد. به‌نحوی که حد و مرز آن قابل احساس و ادراک باشد و نیز فضاهای فرعی و پرت کمتری در اطراف وجود داشته باشد، تا فضاها از نظر شهروندان، امن‌تر احساس گردد.

- جریان فعالیت‌ها حداقل در مرکز شهر و مراکز محلات، در همه اوقات روز (حتی در ایام تعطیل) و اوقات شب (حتی بعد از نیمه‌شب) نیز مستمرتر شود به نحوی که مانع از بیش از حد خالی شدن (متروک شدن موقتی) گردد تا فضا از احساس امنیت بیشتری برخوردار گردد.

- شکاف‌ها و محل‌هایی که امکان مخفی شدن در آنها وجود دارد، در فرم کالبدی فضاهای شهری کمتر شود و موانع کاهش‌دهنده دید در سطح فضا کمتر گردد، به نحوی که قابلیت رؤیت فضاهای شهری بیشتر شود و کاربرد عناصر غیر کالبدی اعم از درخت و پوشش گیاهی در سطح محوطه‌های شهری سامان‌یافته‌تر و طراحی‌شده‌تر شود و تحت نظارت و نگهداری بهتری قرار گیرد، تا فضا از ضریب امنیت بیشتری برخوردار شود و امکان اجرای اعمال مجرمانه اعم از دزدی و تعرض به شهروندان کاهش یابد.

- معماری ساختمان‌های مجاور همه سطوح معابر شهری از حیث کاربرد پنجره و بالکن اصلی و جانبی بهتر و کامل‌تر باشد به نحوی که اشراف ساختمان‌ها از آن طریق بر فضای مجاور بهتر و کامل‌تر شود و امکان نظارت غیررسمی را بر فضاها فراهم سازد، تا افراد حاضر در فضاهای شهری و معابر از احساس امنیت بیشتری برخوردار شوند.

- در فرم کالبدی پل‌های هوایی، گذرگاه‌های عابر پیاده و ایستگاه‌های اتوبوس، قابلیت نمایانی بیشتری ایجاد شود و از عناصر محدودکننده دید (نظیر بیلبردهای تبلیغاتی و ...) در آنها کمتر استفاده شود، و هر چه ممکن است زوایای پنهان و مکان‌های گیر افتادن افراد در گذرگاه‌ها کمتر گردد، تا عابران بهتر بتوانند جوانب مختلف فضا را رؤیت نمایند و احساس امنیت بیشتری برای آنان ایجاد گردد.

- اطلاعات محیطی و عناصر عرضه‌کننده اطلاعات (اعم از تابلوهای هدایتگر مسیر، تابلوهای مشخص‌کننده موقعیت و نقشه، کیوسک‌های اطلاع‌رسانی و راهنما، باجه‌های تلفن عمومی و ...) به نحو بهتر و کامل‌تری در محیط و فضاهای اصلی و فرعی وجود داشته باشند و همچنین در آنها آثار وندالیسمی کمتر مشهود باشد، به‌نحوی که افراد قادر به ادراک تصویری نیکو از محیط شوند و بدین ترتیب احساس امنیت بیشتری ایجاد گردد.

0 همه نمادهای آلودگی دیداری که حاکی از عدم نظارت بر مکان است (از قبیل وجود ساختمان‌هایی با پنجره و تابلوهای شکسته و ظاهری متروک، کثیف و مخدوش دیوارنویسی‌های ناهنجار و زنده) کمتر وجود داشته باشد و به‌چشم آید، تا چسبندگی آلودگی‌های رفتاری به این مکان‌ها نیز کمتر شود.

برنامه‌ریزی و مدیریت ترافیک به گونه‌ای اعمال شود که هماهنگی و نظم در ترافیک و عبورعابران پیاده



و وسائط نقلیه، به عدم هماهنگی و بی‌نظمی سوق نیابد، به‌نحوی که موجب اختلاط مسیر عابران پیاده و سواره گردد، و خطر وقوع برخی از جرائم نظیر سرقت، کیف‌قاپی و... از این طریق بیشتر احساس شود. وضعیت روشنایی فضاهای اصلی و جانبی همه مکان‌های شهری در شب‌ها از کیفیت خوب و متناسبی برخوردار باشند، به‌نحوی که زوایای تاریک کمتری در فضاها و در طول معابر رؤیت شوند و احساس امنیت بیشتری به‌وجود آید.

مکان‌ها از حیثیت وجود زباله و تلنبار شدن آن و نیز از نظر وجود فاضلاب در کانال‌های روباز و غیربهداشتی وضعیت مناسبی داشته باشند، تا افراد و فعالیت‌های سالم از این نقاط دوری نگزینند، تا شرایط برای حضور بیشتر افراد مجرم و فعالیت‌های ناسالم مساعد شود.

هر چه قلمروهای خصوصی، نیمه‌خصوصی و نیمه‌عمومی از قلمروهای عمومی به‌نحو مشخصی از یکدیگر متمایز شوند، امکان نفوذپذیری فیزیکی و بصری در آن از سطح عمومی به سطح خصوصی کنترل‌شده‌تر می‌شود و امکان وقوع جرائم نیز به همان نسبت قابل کنترل‌تر به نظر می‌رسد.

هر چه امکان دسترسی و جابجایی از طریق امکانات حمل‌ونقل عمومی تحت نظارت (از نظر کمیت و کیفیت و نیز تنوع و راحتی) بیشتر شود، احساس امنیت بیشتری برای شهروندان در جابجایی از فضاهای سکونت به فضاهای عمومی و بالعکس ایجاد می‌گردد.

هر چه اختلاف سطح کیفیت سکونت در میان محلات مختلف، دامنه تغییر کمتری داشته باشد، زمینه بروز مسائل اجتماعی، احساس محرومیت و در نتیجه تضاد و جرائم نیز کمتر می‌گردد.

هر چه در میان ساختمان‌های مسکونی، زمین‌های بایر، متروک و یا ساختمان‌های مخروبه و نیز ساختمان‌های نیمه‌تمام و رها شده کمتری وجود داشته باشد، فرصت جرم‌خیزی نیز در آنها نیز کاهش می‌یابد.

هر چه کاربری‌های تفریحی، ورزشی و گذران اوقات فراغت برای جوانان به‌نحو مطلوب و متناسب‌تری وجود داشته باشد، فرصت بزهکاری و رفتارهای آنومیک جوانان نیز کاهش می‌یابد.

۵ هر چه زمین‌های بازی بچه‌ها و مراکز تفریحی و گذران اوقات فراغت نوجوانان به سایر فعالیت‌های اجتماعی و سالم و همچنین به واحدهای سکونت نزدیک‌تر باشد، فضاهای امن‌تری برای آنان ایجاد می‌گردد.

هر چه در ترکیب و توزیع کاربری‌های زمین، کاربری‌های فعال در طول روز و شب وجود داشته باشد و هر چه در ترکیب و توزیع کاربری‌ها (منطقه‌بندی) تنوع بیشتری ایجاد شود، انتظار می‌رود با تقویت نظارت اجتماعی امنیت بیشتری تأمین شود.

د(۲). ضوابط جزئی و اختصاصی تر شهرهای جدید

در راستای تدوین دستورالعمل پیشگیرانه محیطی در شهرهای جدید، علاوه بر ضوابط کلی و عمومی، با توجه به مختصات اجتماعی، کالبدی و فضایی شهرهای جدید ایران، ضوابط جزئی و اختصاصی‌تر حوزه شهر به شرح زیر مطرح می‌شوند:

در مکانیابی شهر جدید، علاوه بر در نظر گرفتن پارامترهای بسیار مهم ایمنی مانند بلایای طبیعی، امنیت

محیطی سایت از حیث شرایط دسترسی و وضعیت اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی سکونتگاه‌های مجاور و منطقه از طریق ارزیابی پیش از اجرا لحاظ گردد.

در تعیین، تخصیص و توزیع کاربری‌ها از منطقه‌بندی مطلق جلوگیری شود. استفاده از انواع فعالیت‌ها در محیطی با کاربری ترکیبی (مسکونی، اداری، تجاری) به افزایش فعالیت در ساعات مختلف، نظارت غیررسمی و افزایش استفاده از فضاهای عمومی کمک می‌کند.

در طراحی و برنامه‌ریزی کاربری اراضی و در جانمایی اماکن (چگونگی ارتباط ساختمان‌ها، فضاها، کاربری‌ها و فعالیت‌ها با یکدیگر)، امنیت و احساس امنیت همواره هدف برنامه‌ریزی و طراحی شهری مورد توجه ویژه تصمیم‌گیران قرار گیرد.

0 در همجواری و ترکیب کاربری‌های شهری سازگاری کاربری‌ها برای حفظ شرایط ایمنی و آسایش شهروندان توأم با امکان نظارت طبیعی و افزایش ارتباط بین مردم مد نظر قرار گیرد. همچنین خدمات مورد نیاز این کاربری‌ها تأمین شود.

با توجه به همراهی و همزادی ایمنی و امنیت با یکدیگر و به منظور تقویت متقابل این دو، از همان ابتدای ساخت شهر و تجهیز کارگاه‌ها با استقرار HSE برای ایمنی کارکنان و CPTED برای امنیت کارگاه‌ها و انبارها، فرهنگ ایمنی و امنیت در همه عرصه‌های شهر جدید حاکم گردد.

مدیریت شهر می‌بایست به‌گونه‌ای عمل نماید که طی فرایند احداث شهر و اسکان جمعیت در شهر، مرحله ساخت از مرحله بهره‌برداری (حداقل در هر فاز از توسعه شهر) کاملاً منفک گردد، به‌گونه‌ای که از سکونت مردم در محیط‌های کارگاهی با خدماتی ناقص جلوگیری شود.

مدیریت شهر می‌بایست به‌گونه‌ای عمل نماید که در طی فرایند ساخت شهر، از باقی ماندن زمین‌های بایر و یا ساختمان‌های نیمه‌تمام رها شده پیشگیری و ممانعت به عمل آورد.

حفظ امنیت کارمندان و مراجعه‌کنندگان در نقاط صنعتی شهر اهمیت فراوانی دارد. معمولاً اغلب مناطقی که نور کافی ندارند و تحت نظارت قرار نمی‌گیرند و یا به ندرت تحت نظارت هستند، بعد از ساعات کاری می‌توانند در زمره مناطق پرخطر قرار گیرند. به این مشکلات، مناطق پرت، بن‌بست‌ها، ورودی‌های زیاد و پارکینگ‌های بزرگ نیز اضافه می‌شود.

چون بسیاری از شهرهای جدید در اطراف صنایع خاص ساخته می‌شوند، اهمیت اجرای قوانین CPTED در این مناطق بسیار زیاد است. در این مناطق استفاده از دوربین می‌تواند با کاربرد مناسب ارزیابی شود.

مدیریت اسکان شهر جدید، به منظور تقویت حس تعلق و نظارت اجتماعی در شهر، می‌بایست سیاست‌هایی برای تشویق استقرار فعالیت‌ها و راه‌اندازی مراکز اشتغال‌زای تولیدی و خدماتی در نظر گیرد و برای اسکان شاغلان بخش‌های خدماتی و تولیدی شهر و حریم آن در شهر، تسهیلات و الویت‌های ویژه در نظر گیرد.

به علت عدم آشنایی و عدم سابقه سکونت در شهرهای جدید و تردد افراد تازه‌وارد و ناآشنا، در طراحی مسیرها و به‌کارگیری تابلوها و نمادهای اطلاع‌رسانی دقت زیادی به‌کارگرفته شود تا مسیرها خوانا باشند. نشانه‌ها و تابلوهای موجود و نحوه آرایش آنها رسیدن به مسیر را سرعت می‌بخشد. خوانا بودن خصوصیت مهمی در حفظ



ایمنی اماکن است و بر احساس امنیت تأثیر چشمگیری دارد.

۵ یک شهر خوانا و امن که چارچوب حرکت قابل فهم و واضحی دارد، نظارت بر محیط را تقویت می‌کند.

۵ کاربرد مناسب و هدفمند احجام، هنرهای تجسمی، نمادها و نشانه‌ها در معابر، فضاها و مکان‌های شهر را خوانا و زیبا می‌سازد و اتکای صرف به تابلوها برای یافتن مسیر را کم می‌کند. این امر به افراد کمک می‌کند از دیدن محیط شهری لذت ببرند، اطراف خود را بهتر بشناسند، به یاد آورند و بتوانند از خطر دوری کنند.

طراحی اماکنی با کیفیت محیطی و مدیریت و نگهداری مناسب، باعث کاهش جرم و ایجاد فضای اجتماعی امنی در حال و آینده می‌شود.

۵ محیط‌های شهری جذاب و باکیفیت که صاحبان مشاغل و ساکنان از آن نگهداری کافی می‌کنند، باعث استفاده بیشتر مردم از محیط، احترام بیشتر نسبت به آن و کاهش احتمال جرم می‌شود. بنابراین متولی و سازوکار حفظ و نگهداری هر محدوده و نقطه از شهر جدید، پس از بهره‌برداری باید مشخص شود و در اجرای صحیح وظایف آن کنترل و دقت به عمل آید.

در سطح شهر لازم است با کمک نیروی انتظامی موقعیت‌ها و نقاطی که از فراوانی وقوع جرائم بیشتری برخوردارند، شناسایی و سپس برای حل مشکلات این نقاط برنامه‌ها و طرح‌های موضعی تهیه و اجرا کرد؛ مانند فضاهای دور از چشم یا پرت. این خطرات در طول روز و شب، در طول هفته و آخر هفته متفاوت است. لذا، فضاهای شهری باید طوری طراحی شوند که در معرض دید و مسیرهای دسترسی متفاوتی به اطراف داشته باشند.

پارک‌ها باید به گونه‌ای طراحی و مدیریت شوند که عبور و مرور و حرکت در داخل فضا وحاشیه آن، پیاده و یا با دوچرخه ممکن باشد.

در جانمایی و طراحی پارک‌های شهری دقت شود.

۵ پارک‌های کوچک مقیاس، شرایط محیطی بهتری برای نظارت اجتماعی فراهم می‌کنند. بنابراین از احداث پارک‌های شهری بزرگ^۱ خودداری شود.

۵ پارک‌های کوچک و زمین‌های بازی باید کاملاً از خیابان‌های اطراف قابل دید باشند. پارک‌های کوچک مقیاس در همسایگی محلات و گوشه‌های پارک‌های بزرگ‌تر شهری باید از خانه‌ها و مراکز تجاری دیده شوند.

۵ مسیرهای پیاده درون پارک باید خطوط دید واضح داشته باشند و از ایجاد تغییر زاویه زیاد (بیش از ۴۵ درجه) و یا خطوط مسیر با منحنی‌های زیاد اجتناب شود (در طراحی پیاده‌روهای پارک‌ها باید از ایجاد نقاط کور و یا زاویه زیاد اجتناب شود).

۵ طراحی پارک و جانمایی کاربری‌های داخلی پارک باید طوری باشد که امکان استفاده امن در



- شب را نیز در نظر بگیرد، نور کافی در پارک تأمین و نقاط خطرزا حذف شوند.
- 0 در نقاطی مانند دره‌ها و گودافتادگی‌هایی که شرایط نظارت غیررسمی فراهم نیست، حتی‌الامکان پارک احداث نشود.
- 0 در صورت وجود این قبیل پارک‌ها، اتخاذ تمهیدات بیشتر و کامل‌تری در طراحی‌های محیطی و تجهیزاتی مانند شبکه دسترسی، دوربین‌های مدار بسته و جانمایی خدمات نظارتی و انتظامی اهمیت زیادی می‌یابد و نیز استقرار واحدهای نگهبانی در نقاط و فضاهایی که تحت پوشش نظارت‌های غیررسمی قرار نمی‌گیرند، به‌ویژه در شب‌ها، ضروری است.
- 0 در جانمایی مکان‌های بازی کودکان به امکان نظارت طبیعی بر آنها توجه شود.
- 0 نوع و محل قرارگیری فضاهای سبز باید در جهت تأمین دید و نظارت و از بین بردن امکان پنهان شدن باشند.
- 0 ارتفاع بوته‌ها کمتر از ۱۰۰ سانتی‌متر (۳ فوت) و درختان تا ۳ متر (۱۰ فوت) هرس شوند.
- 0 ورودی‌ها، خروجی‌ها، پیاده‌روها و فضای اطراف قابل دید باشند.
- 0 اطمینان از اینکه نور ایجاد سایه روشن نکرده و یکنواخت است.
- 0 سرویس‌های بهداشتی پارک در معبر اصلی و قابل نظارت پارک جانمایی شود.
- 0 ساختمان سرویس‌های بهداشتی در محوطه مرکزی و کنار معبر اصلی پارک احداث شوند، به‌طوری که از هر چهارسو قابل نظارت باشند و فضا و یا نقاطی (به‌خصوص در پشت آن ساختمان‌ها) خارج از حیطه نظارت ایجاد نشود.
- 0 نگهداری سرویس بهداشتی پارک از حیث شرایط بهداشتی و کنترل مرتب و منظم آن، حفظ امنیت آن را تقویت می‌کند.
- 0 تابلوهای راهنما در نقاط قابل دید، با طرح و گرافیک خوانا و با فهم راحت تعبیه شود.
- 0 در جانمایی سکوها و نیمکت‌ها دقت شود (رعایت اصل دیدن و دیده شدن)
- 0 در تجهیزات روشنایی و تأسیسات دیگر از مواد مرغوب استفاده شود تا با نقص و خرابی کمتری روبرو شوند.
- مراکز شهری باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که قابلیت تطبیق با کاربری‌های مختلف را داشته باشند.
- 0 کاربری‌ها و فعالیت‌های متنوع و سازگار کنار هم جانمایی شوند و برنامه‌ریزی و مدیریت فعالیت آنها به‌صورتی باشد که در ساعات طولانی‌تری فعال باشند (مثلاً انتخاب فعالیت‌هایی که در شب نیز ادامه دارند). همچنین به آثار منفی که ممکن است برخی مشاغل داشته باشند (نظیر فروش احتمالی مواد مخدر توسط بوفه و دکه‌ها) دقت شود.
- 0 ساختمان‌های عمومی و خصوصی (بیمارستان، دانشگاه، مدرسه، مراکز خرید و...) در اطراف مرکز شهر طراحی شود تا رفت و آمد عابران و وسایل نقلیه در اطراف مرکز بیشتر شود.
- 0 در مراکز تجاری بزرگ نیز همجواری کاربری‌های متنوع و سازگار شهری می‌تواند تأثیر مثبتی در بین افراد در طول روز بگذارند و تفاوت طبیعی را افزایش دهند. این کاربری‌ها باید



با هم سازگار باشند و گروه‌های مختلف را به سمت خود جذب کنند.

در سطح شهر می‌بایست برنامه و ضوابط مشخصی برای طراحی، حفاظت فیزیکی و مکانیکی توأم با CPTED، تأمین نور، ایجاد و حفظ و نگهداری سرویس‌های بهداشتی، تلفن‌های عمومی، ایستگاه‌های اتوبوس، بانک‌ها و سیستم‌های خودپرداز، مناطق تفریحی و یا خدماتی شبانه نظیر پارک‌ها، رستوران‌ها، پمپ بنزین‌ها و ... تهیه شود.

0 در تهیه این برنامه مسلماً همکاری و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول و استفاده‌کنندگان (مردم) اهمیت دارد (برای مثال تشکیل کمیته پیشگیری از جرم باحضور نمایندگان دستگاه‌های مختلف، صاحبان املاک، کسبه و نمایندگان مردم روش مناسبی است).

مدیریت شهر جدید می‌بایست به‌گونه‌ای عمل نماید که در طی مرحله بهره‌برداری، کلیه فضاهای شهری، ورودی‌ها، فضاهای فرهنگی و تفریحی، فضای سبز و سایر عرصه‌های عمومی شهر همچنین تجهیزات و تأسیسات شهری به‌ویژه سیستم روشنایی شهر به‌صورت مطلوب و رضایت‌بخشی حفظ و نگهداری شوند. نگهداری از محیط باعث می‌شود فضا کارکرد خود را حفظ کند. بی‌نظمی و کثیفی نشان می‌دهد کنترل و توجه کمتری در محیط وجود دارد و وقوع جرم با واکنشی روبرو نخواهد شد. گیاهانی که هرس نشده‌اند و لامپ‌های سوخته که دید را از بین می‌برند، نشانی از مالکیت و مسئولیت ندارند.

تهیه و اجرای برنامه‌های آموزشی و توجیهی در سطح شهر:

0 با همکاری نیروی انتظامی و شورای اسلامی، تهیه و اجرای برنامه‌هایی برای آموزش صاحبان بنگاه‌های املاک، مدیران و ساکنان مجتمع‌ها برای شناسایی فعالیت‌های غیرقانونی و افراد در مرحله اجاره املاک و بهبود شرایط کیفیت زندگی و امنیت برای همه ساکنان ضروری است.

0 این برنامه می‌تواند در سه فاز تهیه و اجرا گردد: صاحبان و مدیران املاک باید این سه فاز را پشت سر گذاشته تا گواهی ملک خود را دریافت کنند.

➤ فاز اول: برنامه آموزش صاحبخانه‌ها

این برنامه برای صاحبخانه‌ها یا مدیران املاک اجاره‌ای است. شرکت و اتمام این کلاس برای این افراد اجباری است. در این کلاس‌ها روش‌های مدیریت، تشخیص فعالیت‌های غیرقانونی و قانون‌های موجود برای موجر و مستأجر ارائه شود.

➤ فاز دوم: بازرسی

برای اینکه مبارزه با جرم مؤثرتر انجام شود، لازم است صاحبان املاک اصول CPTED را در ملک خود اجرا کنند. این اصول شامل طراحی فیزیکی ملک است، به صورتی که قفل‌های مناسب، نور کافی در فضای بیرونی و کاهش احتمال وقوع جرم در نظر گرفته شود. سپس نحوه اجرای این قوانین بررسی و پیشنهادات لازم ارائه می‌شود و از اجرای کامل این قوانین اطمینان حاصل می‌گردد. املاکی که این قوانین را به درستی اجرا کنند می‌توانند گواهی خود را دریافت کنند. اگر به مرور زمان این اصول به درستی رعایت نشود، گواهی ملک باطل خواهد شد.



➤ فاز سوم: نظارت بر ساختمان‌ها

مستأجران، مدیران، صاحبان و ساکنان املاک باید امکان نظارت بر ساختمان‌های اطراف را بیابند.

● سایر نکات:

- 0 تشکیل کمیته CPTED در هر شهر جدید و پایش مستمر نقاط مختلف شهر
- 0 توجه ویژه به اماکنی که بیشتر تحت خطر هستند. مانند دستگاه‌های خودپرداز، مغازه‌های ۲۴ ساعته، ایستگاه‌های وسایل نقلیه عمومی، پارکینگ‌های عمومی
- 0 توجه ویژه به فضاهای تاریک، نقاط کور یا کم‌نور، زیرگذرها، تونل‌ها
- 0 اطمینان از وجود نور کافی و طراحی به گونه‌ای که از سایه و روشن جلوگیری شود.



پیوست ۲

دستورالعمل کلی مرحله ساخت

۲-۱: اصل محصور بودن کارگاه‌های ساختمانی

هر نوع کارگاه ساختمانی در شهرهای جدید می‌بایست با مواد و مصالح مقاوم ولی شفاف از سایر بخش‌ها و قسمت‌ها و محوطه‌ها منفک شود به گونه‌ای که ضمن آنکه مانع از ورود افراد متفرقه به کارگاه‌ها می‌شود مانع دید به درون و نیز دید از درون به بیرون نگردد.

۲-۲: اصل همزمانی ساخت مسکن با ساخت مراکز خدماتی و مراکز اشتغال

برنامه زمانی هر نوع طراحی و آغاز عملیات ساخت مسکن و محلات مسکونی به منظور پیشگیری از عقب ماندگی و کمبود خدمات ضروری و فعالیت‌های اقتصادی و احتمال ایجاد مشکلات و یا ناهنجاری رفتاری آنان در مراحل بعدی، می‌بایست با طراحی، آماده‌سازی و ساخت مراکز خدمات و مراکز اشتغال صورت گیرد.

۲-۳: اصل ایجاد مسیری امن و راحت بین شهر جدید و شهر مادر

از آنجا که تا مدت‌ها رفت و آمد در مسیر شهر جدید و شهر مادر یک مسئله مهم تلقی می‌شود. تأمین امنیت و راحتی طول مسیر در میزان موفقیت شهر جدید نیز مؤثر است؛ لذا ضروری است از همان آغاز مراحل مکانیابی و آماده‌سازی زمین در شهر جدید، پیش‌بینی ساخت و اجرای عملیات شبکه‌های ارتباطی مناسب و ایمن (مانند شبکه‌های ریلی) و ایجاد سرویس‌های حمل‌ونقلی میان شهر جدید و شهر مادر شروع گردد.

۲-۴: اصل یکپارچگی توسعه و گسترش

با در نظر گرفتن توسعه و گسترش یکپارچه فازهای توسعه شهر و محلات می‌بایست از هرگونه پراکنده‌سازی ساخت و سازها در فازهای مختلف جلوگیری نمود.

۲-۵: اصل لحاظ کردن اصول CPTED

پیشگیری از ایجاد فضاهای غیرقابل دفاع^۱ (نا امن) و یا فضاهای پرت و تعریف نشده^۲ از همان مرحله برنامه‌ریزی فضایی، طراحی شهری، آماده‌سازی زمین و آغاز ساخت و سازها می‌بایست مد نظر قرار گیرد. «در ساخت و سازها، فضاهای غیر ضرور و مبهم نمی‌بایست پدید آیند. هدف، تعریف و شکل‌گیری فضاها با مقاصد مناسب اهمیت زیادی دارد و کیفیت از کمیت مهم‌تر است».

۲-۶: اصل نظم و امنیت

«نظم» و «امنیت» دو مقوله مهم و مرتبط با یکدیگر تلقی می‌شوند. بنابراین از ابتدای فرایند

-
1. Indefensible space
 2. Lost space



ساخت و ساز می‌بایست مورد توجه قرار گیرند. برای مثال محوطه‌های کارگاهی می‌بایست دارای نظم‌ی محسوس، حصار شفاف و قسمت‌های مختلف آن مشخص و قابل نظارت باشند. همچنین، محل دپوی مصالح ساختمانی و ماشین‌آلات معین باشد و محوطه با نورپردازی، دوربین‌های مدار بسته، نگهبان و گشت‌های شبانه کنترل شوند.

۷-۲: اصل پیوستگی و استمرار عملیات عمرانی

از هرگونه متوقف شدن فرایند ساخت‌وسازها و متروکه‌شدن کارگاه‌های ساختمانی و بایر ماندن زمین می‌بایست جلوگیری شود.

۸-۲: اصل ایجاد بانک اطلاعاتی

به منظور حفظ و ذخیره‌سازی اطلاعات همه عوامل انسانی، مدیریت ساخت، با مشارکت نیروی انتظامی، بانک اطلاعاتی ایجاد نماید تا اطلاعات همه عوامل انسانی که در فرایند ساخت و ساز شهر مشارکت می‌کنند (اعم از پیمانکاران، کارکنان، کارگران ساختمانی و...) در آن ذخیره شده و همواره در به‌روز نگه داشتن آن اهتمام ورزد.

۹-۲: اصل الویت استقرار و عرضه خدمات انتظامی

ساخت و استقرار مرکز خدمات انتظامی (پاسگاه) به عنوان اولین اقدامات اجرایی مد نظر قرار گیرد و علاوه بر آن همواره برگزاری جلسات هماهنگی و مشاوره مدیریت ساخت شهر جدید با مرکز انتظامی در دستور کار قرار گیرد.

۱۰-۲: رعایت اصول ایمنی^۱ ساخت و ساز (HSE)

با ایجاد دفتر فنی و نظارتی ویژه در تشکیلات مدیریت ساخت، اعمال ضوابط و رعایت استانداردهای ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) با کنترل فیزیکی دقیق کارگاه‌های ساختمانی و همه فعالیت‌های عمرانی صورت گیرد.

۱. ایمنی (safety) و امنیت (security) در کنارهم، موجبات تقویت یکدیگر در برنامه و سازوکارهای اجرایی است.



پیوست ۳

دستورالعمل کلی مرحله بهره‌برداری

از آنجا که مسکن صرفاً به عنوان یک سرپناه قابل تعریف نیست و آغاز حیات یک شهر پس از مرحله ساخت و همزمان با اسکان اولین خانوارها در شهر جدید، در قالب مرحله مدیریت بهره‌برداری آغاز می‌شود، مکانیسم و روند حفظ دستاوردها، هدایت امور، عرضه خدمات شهری و بهره‌برداری از زیرساخت‌های شهر و برقراری تسهیلات جهت راه‌اندازی مراکز اشتغال از جمله امور و وظایف مدیریت بهره‌برداری شهر جدید است. از مهم‌ترین اصول این مرحله می‌توان به اصول زیر اشاره کرد:

۳-۱: اصل منفک کردن زمان بهره‌برداری از زمان ساخت

زمان‌بندی مرحله بهره‌برداری و اسکان جمعیت در فازهای مختلف شهر می‌بایست به گونه‌ای باشد که مراحل ساخت و ساز به پایان رسیده باشد و از اسکان جمعیت در محوطه‌ها و کارگاه‌های ساختمانی اجتناب شود.

۳-۲: اصل مدیریت بهینه اسکان (سیاست واگذاری زمین و مسکن به افراد و گروه‌های مختلف جمعیتی)
در این مرحله، مدیریت اسکان یکی از مهم‌ترین و تأثیرگذارترین نقش‌ها در همه زمینه‌ها تلقی می‌شود. در نظر گرفتن شاخص‌ها و مؤلفه‌های امنیت در سیاست اسکان جمعیت گروه‌های مختلف جمعیت، اهمیت زیادی دارد. مثلاً در نظر گرفتن اینکه، ساختمان‌های بلند برای اسکان طبقات اقتصادی پایین جامعه مناسب نیست و برای این دسته از گروه‌ها با مسائل و ناهنجاری‌های اجتماعی و محیطی همراه می‌شود.

۳-۳: اصل همزمانی اسکان و خدمات

همزمان ساختن زمان بهره‌برداری از ساختمان‌های مسکونی با ساختمان‌های خدماتی (به منظور ایجاد احساس امنیت در شهروندان و ماندگاری جمعیت)

۳-۴: اصل بهره‌برداری پویا

«ساختمان‌ها و فضاهای عمومی متروکه و بلااستفاده در برابر جرائم و رفتارهای ضداجتماعی آسیب‌پذیر می‌باشند»

۳-۵: اصل دایرشدن خدمات حمل‌ونقل عمومی

دایرشدن شبکه‌های دسترسی و خدمات حمل‌ونقل عمومی درون شهری و برون شهری

۳-۶: اصل پشتیبانی (حفظ و نگهداری)

ایجاد سازوکار پشتیبانی و نگهداری کلیه تجهیزات و قسمت‌های شهری مورد بهره‌برداری. «مدیریت و نگهداری دربردارنده ظاهر و نحوه کارکرد مکان در تمامی اوقات می‌باشد. اگرچه طراحی کالبدی و ساخت نواحی اهمیت غالب دارد، مدیریت و نگهداری از جمله عوامل مهم در ایجاد مکان‌های امن می‌باشند».



۷-۳: کاربرد مناسب و فراگیر نور در شهر

«بعد از تاریکی، ترس از جنایت شخصی برای مردان و نیز زنان افزایش می‌یابد. نواحی با روشنایی ضعیف و طراحی نامناسب فرصت‌هایی برای وقوع جرم ایجاد می‌نماید و در حقیقت چراغ سبزی برای ناامن بودن محیط است. روشنایی مناسب، مردم را به استفاده از فضاهای عمومی تشویق می‌کند و ممکن است نظارت طبیعی و غیررسمی را افزایش دهد».

۸-۳: اصل مشارکت

جلب مشارکت مردم در نظارت اجتماعی و تقویت و پشتیبانی معماری و شهرسازی از نظارت طبیعی پرجنب و جوش کردن پیاده‌روها و جلوگیری از بیش از حد خلوت شدن معابر و فضاهای شهری از طریق اتخاذ مکانیسم‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری (در خیابان‌هایی که در طی روز سرشار از زندگی است، ساکنان، عابران و کاسب‌ها ناخودآگاه بر محیط نظارت خواهند داشت).

۹-۳: اصل تقویت روابط همسایگی

ایجاد، تقویت و تحکیم روابط همسایگی از طریق اتخاذ مکانیسم‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری

۱۰-۳: اصل خوانایی و جهت‌یابی

از آنجا که احتمال مشکل در پیدا کردن مسیرها برای ساکنان و یا مراجعه‌کنندگان شهر جدید به دلیل جدید بودن محیط و ناآشنایی با آن در پیدا کردن مسیرها با مشکل مواجه شوند، وجود دارد و «فضایی که غیرقابل جهت‌یابی باشد، مردم به‌آسانی در آن گم می‌شوند» و احساس امنیت خود را از دست می‌دهند، تابلوها و نقشه‌های مسیریابی در شهرهای جدید اهمیت زیادی دارد.

۱۱-۳: اصل برنامه اوقات فراغت

بهره‌برداری از فضاهای تفریحی- ورزشی و مراکز گذران اوقات تهیه و اجرای برنامه‌های اجتماعی برای جوانان به منظور پیشگیری از ناهنجاری‌های رفتاری.

۱۲-۳: اصل برخوردار کردن جوامع روستایی مجاور

بهره‌مندی و برخوردار ساختن جوامع روستایی مجاور از مزایای توسعه منطقه، همچنین جلب مشارکت اقتصادی و اجتماعی آنها در سرمایه‌گذاری‌ها و اداره امور.

۱۳-۳: اصل اشتغال

پیشگیری از پدیده بیکاری در میان ساکنان شهر جدید از طریق هماهنگی اتخاذ سیاست‌های اسکان و اشتغال.

۱۴-۳: اصل خدمات فرهنگی

مطالعه و برنامه‌ریزی‌های فرهنگی خاص در هر شهر جدید به‌منظور هویت‌بخشی، آموزش و ارتقای سطح فرهنگی گروه‌های آسیب‌پذیر شهر نظیر جوانان، خانواده‌ها، زنان و کودکان.

۱۵-۳: اصل رعایت CPTED در مدیریت بهره‌برداری

• کاربرد رویکرد جلوگیری از جرم در همه سازوکارها و برنامه‌های مدیریت بهره‌برداری و بازرنگری



- طرح‌ها، تهیه طرح‌های موضوعی و موضوعی طرح جامع، طرح تفصیلی و یا بازنگری آن
- کاربرد رویکرد پیشگیری از جرم در طراحی معماری ساختمان‌ها و مجتمع‌ها - امنیت داخلی ساختمان‌ها و طرح‌های ساختمانی که نظارت طبیعی را افزایش می‌دهند.
 - کاربرد رویکرد پیشگیری از جرم، از طریق طراحی و برنامه‌ریزی محیطی CPTED در ایجاد محلات سرزنده
 - کاربرد پیشگیری از جرم از طریق طراحی و برنامه‌ریزی محیطی CPTED در ایجاد معابر امن از طریق افزایش قابلیت نظارت طبیعی
 - کاربرد رویکرد پیشگیری از جرم از طریق طراحی و برنامه‌ریزی محیطی CPTED در ایجاد مراکز، فضاهای شهری و پارک‌ها (فضاهای عمومی که تعاملات اجتماعی را تسهیل می‌نمایند)
- ۳-۱۶: سایر تمهیدات اصولی:**
- در مرحله بهره‌برداری، هر محلی که احتمال تبدیل به کانون‌های جرائم محلی دارد، می‌بایست شناسایی شود تا به‌نجو بهتری مدیریت و یا بازطراحی گردند. «طراحی مجدد فضا در جهت افزایش حس نظارت طبیعی و افزایش نظارت طبیعی در معابر و فضاهای شهری» در مرحله مدیریت بهره‌برداری واجد اهمیت است.
 - سهیم کردن ساکنان در حفظ و نگهداری برخی از عرصه‌های عمومی، در جاهایی که تعداد زیادی از عرصه‌ها عمومی وجود دارد. گزینه دیگر می‌تواند سپردن آنها به مالکیت خصوصی و یا اشتراکی باشد. مانند اختصاص باغچه‌ها به استفاده انحصاری ساکنان.
 - سیاست‌گذاری اسکان گروه‌های مختلف و متنوع مردم از لحاظ سنی، شیوه زندگی و سطح اقتصادی در مناطق مسکونی می‌تواند برای جلوگیری از جرم مفید باشد. این امر از تجمع گروه‌هایی نظیر جوانان که ارتکاب جرم بیشتری دارند و همچنین قربانیان و نیز ایجاد مناطق عاری از فعالیت جلوگیری می‌کند و سبب نظارت در همه زمان‌ها می‌گردد. فراهم نمودن طیف متنوعی از خانه‌ها به لحاظ نوع، اندازه و شیوه مالکیت می‌تواند به این امر کمک کند.
 - ایجاد مکان‌هایی برای فعالیت‌های اجتماعی و تفریحی جوانان از قبیل پاتوق‌ها، مراکز جوانان و مراکز تفریحی- ورزشی به جلب توجه جوانان و پیشگیری از رفتارهای ناهنجار کمک می‌کند.
 - پاکیزگی و نگهداری محل توسط سازمان‌های عمومی، خصوصی و یا داوطلب به قصد دستیابی به محیط پایدار، بیانگر پیامی مؤثر درباره عدم مدارا با خرابکاری و وندالیسم است. سیستم پاکیزگی و نگهداری می‌بایست شامل کوتاه کردن منظم چمن‌ها، نگهداری محیط و رفع و جمع‌آوری زباله و دیوارنوشته‌ها باشد.
 - مراقبت و نگهداری، استفاده از فضا با اهداف مناسب را ممکن می‌سازد. با «تعمیر و نگهداری» مناسب از مبلمان شهری و تابلوها و علائم شهری و چراغ‌های روشنایی و محوطه‌سازی می‌توان علاوه بر بهینه‌سازی هزینه‌های شهری، از بالا رفتن پتانسیل مناطق در جرم‌خیزی کاست.

ضرورت‌های بهره‌برداری از بازاریابی مکان در ارتقاء رقابت‌پذیری شهرهای جدید ایران*

حدیث خدارحمی^۱

میشم بصیرت^۲

چکیده

جریان سرمایه‌های سیال عصر جهانی‌شدن و تلاش شهرها برای دستیابی به سطح بالاتری از رقابت‌پذیری شهری و در نهایت منزلت برتر در این عصر سبب ظهور و به‌کارگیری مفاهیم نوینی در عرصه توسعه شهری شده است. یکی از این مفاهیم مفهوم بازاریابی مکان است که در عمل در نیل به سطح برتری از برخورداری شهرها از توان رقابت‌پذیری شهری مؤثر است. در مقاله‌ای که پیش‌روست پس از معرفی مفهوم، ابعاد و فرایندهای بازاریابی مکان، به علل و ضرورت‌های به‌کارگیری آن در شهرهای جدید پرداخته می‌شود. سپس با تبیین شرایط شهرهای جدید چارچوبی برای بازاریابی مکان در شهرهای جدید ایران ارائه می‌شود. سپس شرایط مؤثر بر مسیر تحقق بازاریابی مکان در شهرهای جدید ایران مورد بررسی قرار گرفته است. در نهایت این مقاله به اقدامات لازم جهت قدم نهادن در راستای پیاده‌سازی و بهره‌برداری از ابزار بازاریابی مکان در شهرهای جدید ایران می‌پردازد.

واژگان کلیدی: بازاریابی مکان، رقابت‌پذیری شهری، شهر جدید

* این مقاله برگرفته از بخشی از پایان‌نامه کارشناسی ارشد نویسنده مقاله است که به راهنمایی نویسنده دوم مقاله در پردیس هنرهای زیبای دانشگاه تهران به انجام رسیده است.

۱. کارشناس ارشد شهرسازی (مدیریت شهری)، دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

۲. استادیار دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران



۱- مقدمه

جهانی شدن و نوآوری در عرصه‌های مختلف سبب شده است، شهرها نیز همانند شرکت‌های چند ملیتی در فضای فراملی و فرا منطقه‌ای برای جذب منابع مختلف و کسب منافع اقتصادی بیشتر، با رقیبان خود در ساختار شبکه‌ای به رقابت بپردازند، تا جایگاه خود را در این شبکه ارتقاء دهند و بر سایر رقیبان خود غلبه نمایند. به همین دلیل است که در سرتاسر جهان نمی‌توان نقطه شهری را یافت که تنها با حفظ جایگاه و نقش سنتی خود در سلسله مراتب شهری پیروز میدان باشد و توسعه‌ای روز افزون نصیبش گردد. اما با وجود روشن شدن اهمیت رقابت‌پذیری شهری در دنیا، متأسفانه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری در ایران سازوکار مؤثری برای بهره‌برداری از توان‌های نهفته در درون شهرها و مناطق مختلف ایران ندارند. حال آنکه ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهرها لازمه تحقق پایداری اقتصادی این مناطق در مواجهه با فشارهای سیاسی و اقتصادی پیش رو محسوب می‌گردد. به‌ویژه توجه به شهرهای جدید کشور که دچار بحران‌های اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی هستند، امری ضروری به شمار می‌رود. پژوهش حاضر به معرفی بازاریابی مکان به عنوان ابزاری در جهت بهبود و ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری و بستر لازم برای پیاده‌سازی آن در شهرهای جدید ایران می‌پردازد.

۲- مفهوم بازاریابی مکان

برای آشنایی با این مفهوم پیچیده لازم است هر یک از مفاهیم بازاریابی و مکان مجزا بررسی شوند. سپس، به تلفیق این دو مفهوم که به‌تازگی در ادبیات جهانی رایج شده، پرداخته خواهد شد.

۱-۲- مفهوم بازاریابی

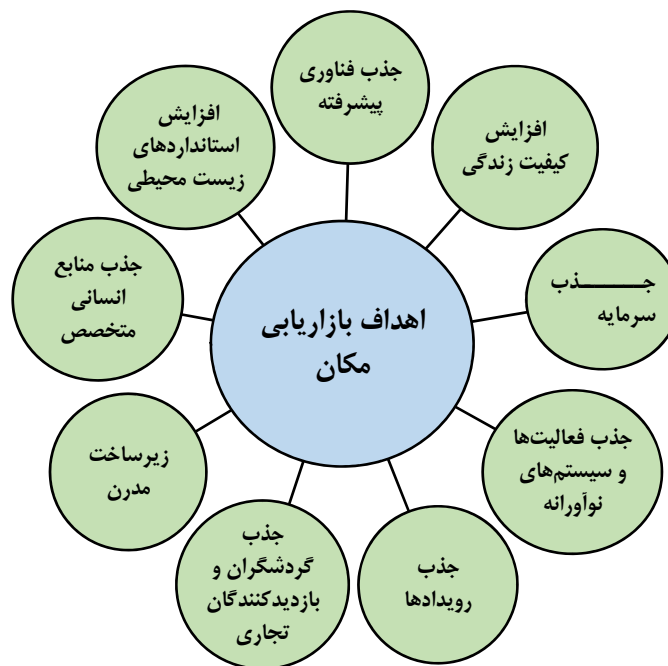
بازاریابی به دنبال شناسایی نیازها و رفع آنها به شیوه‌ای سودآور است تا ضمن برآوردن نیاز مشتریان سازمان، منابع مالی وارد سازمان شود و سازمان بتواند به بقای خود ادامه دهد. بازاریابی شهرها از ایده‌ها، مفاهیم و ابزارهای بازاریابی بهره می‌گیرد (Bradley and Harrison, 2002). به همین دلیل در ابتدا برای درک بهتر، مختصراً به تعاریف بازاریابی اشاره می‌شود. در بین فعالیت‌های مختلف کسب‌وکار، بازاریابی بیش از همه با مشتری سروکار دارد. بازاریابی را می‌توان در یک جمله تعریف کرد: بازاریابی، مدیریت رابطه سودآور با مشتری است. هدف دوگانه بازاریابی، جذب مشتریان جدید با ارائه ارزش بالاتر و حفظ مشتریان فعلی به وسیله جلب رضایت آنها است (کاتلر، ۱۳۸۹). انجمن بازاریابی آمریکا^۱ نیز بازاریابی را این‌گونه تعریف کرده است: بازاریابی فعالیت چندین سازمان و فرایند ایجاد، برقراری ارتباط، ارائه و تبادل پیشنهاداتی است که برای مصرف‌کنندگان، مشتریان، شرکای تجاری و جامعه ارزشمند هستند.^۲

1. American Marketing Association (AMA)

2. <https://www.ama.org/AboutAMA/Pages/Definition-of-Marketing.aspx>

۲-۲- مفهوم مکان

مکان را می‌توان یک فضای فیزیکی ژئوپلیتیک (جغرافیای سیاسی)، یک منطقه یا استان، یک محدوده فرهنگی، تاریخی و یا اخلاقی، یک شهر مرکزی و جمعیت پیرامونش، یک بازار با ویژگی‌های مختلف و قابل تعریف، یک پایگاه صنعتی و یا یک خوشه صنعتی همراه با عرضه‌کنندگان آن و یا جنبه روانی روابط میان افراد مختلف تعریف نمود. (Kotler et al, 2008) در این پژوهش مکان به معنای خاص شامل محدوده‌هایی مانند شهر، حوزه‌ای با فعالیت مشخص، پهنه یا زمین شهری و یا خارج از شهر می‌شود. در نهایت بازاریابی مکان به معنای طراحی مکان به شیوه‌ای است که نیازهای گروه‌های هدف خود را برطرف سازد. بازاریابی مکان زمانی به توفیق دست می‌یابد که شهروندان و صاحبان کسب‌وکار از جامعه محلی خود راضی باشند و انتظارات بازدیدکنندگان و سرمایه‌گذاران مورد توجه قرار گرفته باشد. همچنین، بازاریابی مکان به فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک مکان برای تطبیق نیازهای ذی‌نفعان و اهداف "اقتصاد محلی" نیز اشاره می‌کند (Kotler et al, 2002). در دیدگاهی دیگر فرایند بازاریابی مکان به صورت "مجموعه‌ای از فعالیت‌ها در جهت بهینه‌سازی و سازماندهی عرضه عملیات شهری برای پاسخگویی به تقاضای ساکنان، شرکت‌ها، گردشگران و سایر بازدیدکنندگان" تعریف شده است (Van Den Burg and Braun, 1999).



نمودار ۱- اهداف بازاریابی مکان



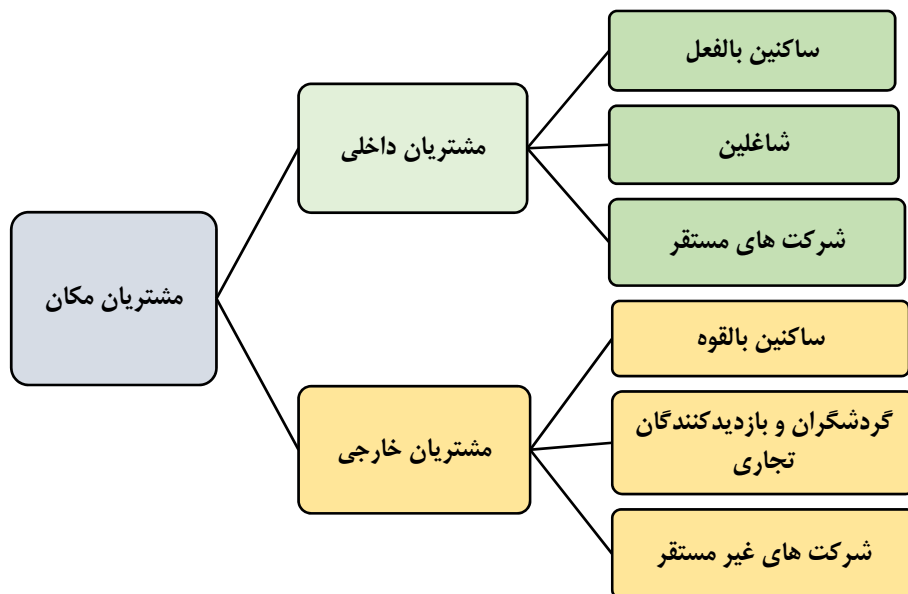
پیش از بازاریابی مکان، فروش مکان شکل غالب تبلیغ به منظور فروش مکان بود و با توجه به بنیان‌های اصلی‌اش بر فرم‌های مختلف تبلیغات، دارای ماهیتی عملیاتی‌تر بود. اما، اخیراً بازاریابی مکان به عنصری مهم در استراتژی توسعه اقتصادی و توسعه مکان‌ها^۱ تبدیل شده است (Rainisto, 2003). در تصاویر طرح‌ریزی شده برای شهرها، تشابهات قابل توجه زیادی وجود دارد. بیشتر شهرها در تلاش‌اند تا تصویری به‌جا گذارند که منعکس‌کننده یک مکان پویا و در حال رشد با موقعیت مناسب، مرکز شهری آن بازاریابی شده و وضعیت تجاری آن شکوفا باشد (شورت و کیم، ۱۳۸۴: ۲۰۰). ولی باید در نظر داشت، رقابت مکان‌ها همانند رقابت شرکت‌های تجاری نیست. رقابت مکان‌ها به قصد افزایش جذابیتشان برای بازارهای هدف است. جذب سرمایه، رویدادها، منابع انسانی متخصص، زیرساخت مدرن، فناوری پیشرفته، فعالیت‌ها و سیستم‌های نوآورانه، افزایش کیفیت زندگی و استانداردهای زیست‌محیطی و نیز گردشگران و بازدیدکنندگان تجاری از جمله اهداف رقابتی مکان‌ها هستند (Metaxas and Kallioras, 2004).

بازاریابی مکان زمانی به توفیق دست می‌یابد که شهروندان و صاحبان کسب‌وکار از جامعه محلی خود راضی باشند و انتظارات بازدیدکنندگان و سرمایه‌گذاران مورد توجه قرار گرفته باشد. به همین جهت بازاریابی مکان به معنای طراحی مکان به‌شیوه‌ای است که نیازهای گروه‌های هدف خود را برطرف سازد. در واقع هدف بالقوه بازاریابی مکان، مشتریان آن هستند که مواردی چون تولیدکنندگان کالا و خدمات، شعب سرپرستی و دفاتر منطقه‌ای شرکت‌ها، سرمایه‌گذاران خارجی و بازارهای صادرات، گردشگران و ساکنان جدید را در برمی‌گیرد (Kotler, 2002).

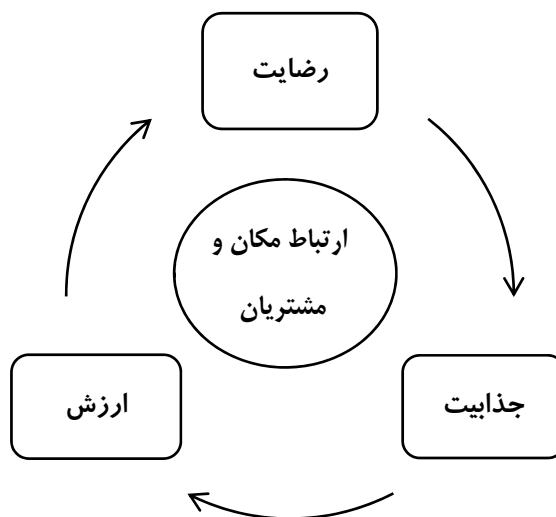
برای درک بهتر اهداف و خواسته‌های مشتریان مکان، والدانی و آنکارانی (Valdani and Ankarani, 2006) آن را به دو گروه مشتریان داخلی و خارجی با نیازها و اهداف متفاوت دسته‌بندی کرده‌اند. رابطه شاخص مکان و جامعه یا مشتریان داخلی، "رضایت" است. به این مفهوم که خط‌مشی‌های مکان، با هدف اطمینان از رضایت ساکنان موجود (شهروندان و شرکت‌ها) و سایر نقش‌آفرینان درگیر در برنامه‌ریزی استراتژیک محلی اتخاذ می‌شوند. رابطه شاخص مکان با مشتریان خارجی خود، "جذب" است. به این مفهوم که خط‌مشی‌های مکان با هدف تشویق شرکت‌ها، سرمایه‌گذاران، گردشگران و غیره برای ورود به مکان اتخاذ می‌شوند. همچنین والدانی و آنکارانی بیان می‌کنند که بین رضایت مشتریان داخلی و جذب مشتریان خارجی چرخه‌ای ارتباطی وجود دارد که باید به سمت افزایش مداوم ارزش مکان هدایت شود. هر چه مکان جذاب‌تر باشد، توجه مشتریان خارجی را بیشتر جلب می‌کند. این امر باعث افزایش رضایت جامعه (ذی‌نفعان) شده و ارزش بیشتری را به آنها ارائه می‌کند. این افزایش ارزش، جامعه (ذی‌نفعان) را تشویق به تلاش بیشتر و سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز برای جذابیت بیشتر مکان می‌کند.

1. Place development:

توسعه مکان با محتوای توسعه و ارتقاء مکان با به‌کارگیری استراتژی منظم و بلندمدت بازاریابی درجهت پرورش و توسعه ویژگی‌های طبیعی و بالقوه یک ناحیه یا منطقه به‌کار گرفته شده است (Kotler et al. 2002a).

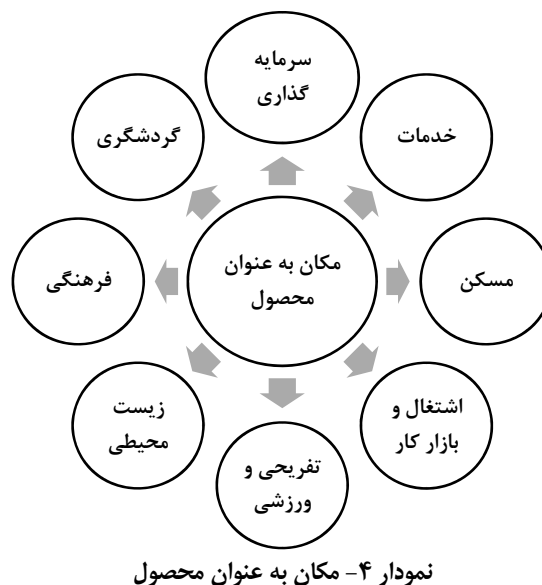


نمودار ۲- مشتریان مکان

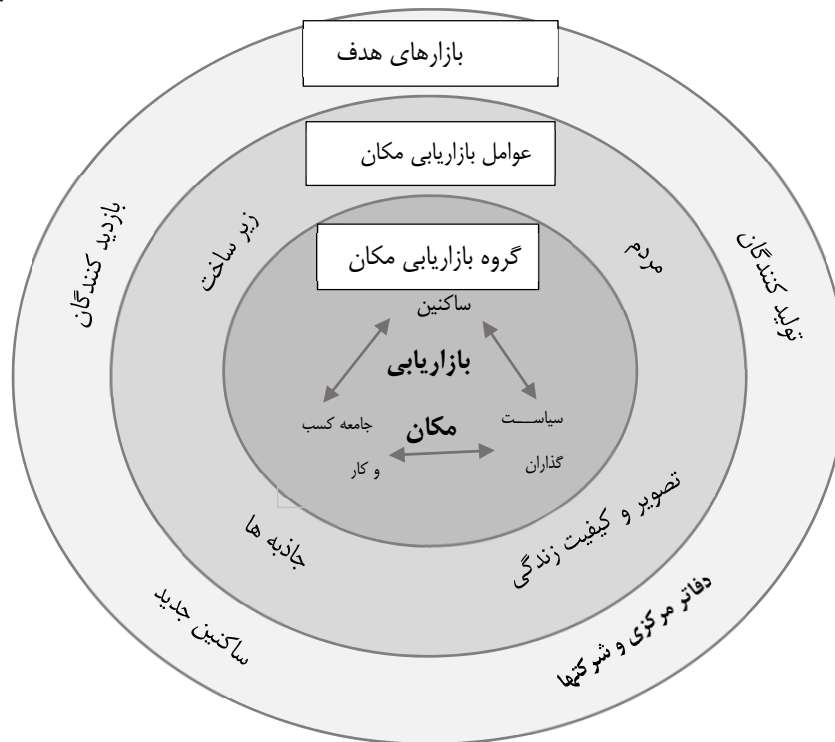


نمودار ۳- چرخه ارتباطی میان مکان و مشتریان

باید توجه داشت که برای همه شهرها الگوی یکسانی از برنامه بازاریابی مکان وجود ندارد، زیرا مکان‌ها از ابعاد متعددی تشکیل شده‌اند، و تأثیر این عوامل و ابعاد بر اساس پتانسیل شهرها به عنوان مکان‌هایی برای فعالیت، متفاوت است. محصول می‌تواند کالای فیزیکی، خدمات، یک ایده یا یک تجربه باشد. بازاریابی شهر به دلیل اینکه تمامی این موارد را یکجا در بر می‌گیرد، مقوله‌ای منحصر به فرد بوده و تجربه جدیدی را عرضه می‌دارد. شهر در اصل شامل کالاهای فیزیکی مانند ساختمان‌ها، پارک‌ها، خیابان‌ها، یادبودها و حتی سیستم حمل‌ونقل است که حتی این مشخصه‌های فیزیکی، در شهرهای مدرن، سنتی و تاریخی، نقش مهمی در توسعه و بهبود وجهه و تصویر شهر دارد (کالاب، ۱۳۹۰: ۳۲).



کاتلر (Kotler et al; 2002) عناصر مختلف بازاریابی مکان را در چارچوبی که به آن "سطوح بازاریابی مکان" نام نهاده جمع‌بندی کرده که در برگرنده بازارهای هدف، عوامل بازاریابی و گروه برنامه‌ریزی است:



نمودار ۵- سطوح بازاریابی مکان، (Kotler et al, 2002)

بازار هدف به معنای بخش‌ها و مشتریان منتخب بازار است که یک مکان به منظور ارائه پیام‌های بازاریابی بدان‌ها انتخاب کرده است. عوامل برنامه‌ریزی جاذبه‌ها و زیرساخت‌های مکان، مردم و تصویر کیفیت ذهنی از کیفیت زندگی است. گروه برنامه‌ریزی مسئول فرایند برنامه‌ریزی و کنترل بازاریابی مکان است. گروه برنامه‌ریزی را باید متولی راهبری و مدیریت توسعه دانست که در بخش‌های مختلف طرح و اجرای توسعه از طراحی و برنامه‌ریزی تا ارزیابی و انتخاب گزینه بهینه و اجرا و بازبینی نقشی اساسی را ایفا می‌نماید. گروه برنامه‌ریزی همواره تلاش می‌نماید، برنامه‌ای مناسب برای سامان‌بخشی به فرایند عمومی بازاریابی شکل گیرد.

۳- علل به‌کارگیری بازاریابی مکان

کاتلر (Kotler et al, 2000) معتقد است، با توجه تحقیقات صورت گرفته مکان‌ها پیوسته به دلایل متعددی در معرض خطر هستند، از جمله:

- تغییرات سریع در محیط‌های جهانی اقتصادی، سیاسی و تکنولوژیکی مانند ظهور اقتصاد نوین
- روند اجتناب‌ناپذیر تکامل و زوال شهری، رشد شهری نوع جدیدی از مشکلات شهری و تکنولوژی‌ها و فرصت‌های تازه را برای حل این مشکلات را فراهم می‌آورد



- تعداد فزاینده رقبا در تلاش برای جذب منابع کمیاب
 - در حقیقت مکان‌ها باید پیوسته بر منابع محلی خود تکیه داشته باشند.
 - به همین دلیل، لازمه داشتن محیطی با ثبات تر و رقابتی تر جهت حفظ بقا، وجود برنامه‌ای مدون و به‌کارگیری ابزاری است که بتواند ریسک در جامعه رقابتی را کاهش و باعث ارتقا و شکوفایی محیط شود. بازاریابی مکان نیز جزء ابزارهایی است که همواره به‌منظور ایجاد مکانی جذاب‌تر و باثبات‌تر برای ذی‌نفعان خود دستورالعمل‌هایی ارائه می‌دهد:
 - 0 برنامه‌ریزی مناسب‌ترین ترکیب کالا و خدمات محلی
 - 0 ایجاد انگیزه برای استفاده‌کنندگان از این کالا و خدمات
 - 0 بهبود دسترسی به کالا و خدمات محلی
 - 0 ترویج تصویر و ارزش‌های مکان به منظور اطمینان از آگاهی کاربران بالقوه از مزیت‌هایشان
 - 0 و در نهایت اتصال این فعالیت‌ها با چهار عنصر سنتی بازاریابی یعنی محصول، بها، توزیع و تبلیغات
- از جمله اهداف این ابزار می‌باشد (Snikiene and Kromalcas, 2010).

۴- فرایند مدیریت بازاریابی مکان

- کاتلر مدیریت بازاریابی مکان را نیز فرایندی مداوم، منعطف و گسترده تعریف می‌کند که اجازه می‌دهد مکان با بازار جهانی متغیر روبرو شده و خود را با آن تطبیق دهد و عقیده دارد این فرایند باید به‌نحوی طراحی شود که مکان بتواند با سرعت و به‌طور مؤثری خود را با فرصت‌های جدید وفق دهد (Kotler et al, 2002). همچنین مدیریت بازاریابی مکان را می‌توان به مفهوم استفاده مؤثر و هماهنگ از منابع بازاریابی برای دستیابی به اهداف مکان تعریف نمود (Van Den Burg and Braun, 1999). برای درک بهتر در این زمینه شاو و کاتلر (Shaw and Kotler, 2009) فرایند مدیریت بازاریابی مکان را به پنج سطح تقسیم می‌کنند:
- حسابرسی (بررسی دقیق) مکان: موقعیت فعلی جامعه چیست و چگونه می‌توان آن را با مکان‌های دارای موقعیت مشابه مقایسه کرد؟ نقاط قوت/ضعف اصلی جامعه و فرصت‌ها/تهدیدها در جامعه چیست؟ (این فرایند به نام تحلیل SWOT شناخته شده است.
 - آرمان و اهداف: ساکنان و کسب و کارهای جامعه می‌خواهند جامعه چه بکند؟
 - شکل‌دهی استراتژی: چه استراتژی‌هایی به جامعه کمک می‌کند تا به اهداف خود برسد؟
 - برنامه عملیاتی: جامعه باید چه عملیات خاصی را تقبل کند تا قادر به پیاده‌سازی استراتژی‌های خود باشد؟
 - پیاده‌سازی و کنترل: جامعه برای اطمینان از پیاده‌سازی موفقیت‌آمیز برنامه‌ها باید چه کند؟



نمودار ۶ - فرایند مدیریت بازاریابی مکان، (based on Shaw and Kotler, 2009)

۵- تبیین علل نیاز شهرهای جدید به بازاریابی مکان (کاربرد بازاریابی مکان در ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری در شهرهای جدید)

هر مکان برای جذب سرمایه‌گذاران و گردشگران و همین‌طور جلب رضایت ساکنان و فعالان اقتصادی باید پیوسته پویا و سرزنده باشد. از این رو، وجود ابزارهایی جهت ارتقاء و توسعه جایگاه مکان و همچنین تبدیل مزیت‌های نسبی به مزیت‌های رقابتی برای پیشبرد اهداف ذی‌نفعان در رقابت تنگاتنگ با سایر مکان‌ها، امری ضروری است که به شدت کمبود آن، این روزها در شهرهای جدید ایران ملموس است. نسل نخست شهرهای جدید ایران، عمدتاً بر پایه ضرورت اسکان جمعیت فزاینده شهرهای مادر کشور شکل گرفته‌اند. از این رو، تا کنون موفق به دستیابی به نقش و جایگاه اقتصادی مطلوب در سطوح ملی و

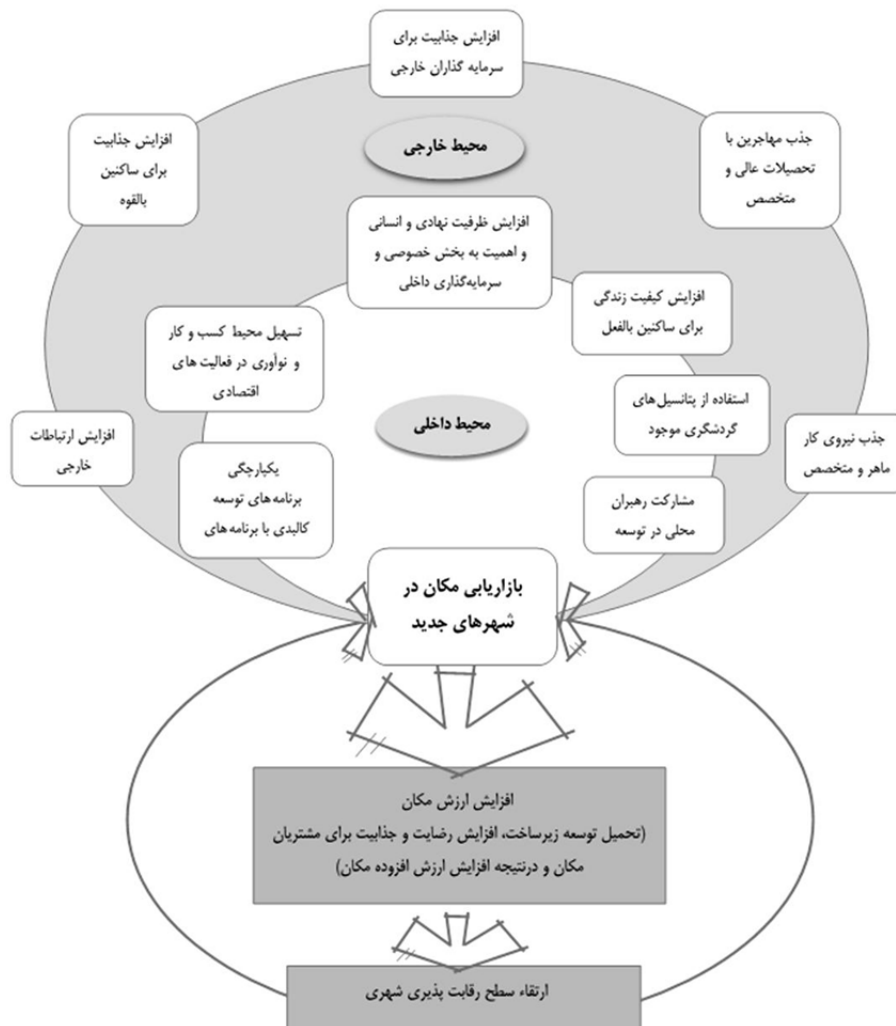


محلی نشده‌اند. همچنین از نقاط ضعف طرح‌ها و برنامه‌های موجود می‌توان به فقدان تحلیل وضعیت و تبیین جایگاه اقتصادی در سطوح مختلف اشاره نمود. همین امر موجب می‌گردد، هیچ‌گاه برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی این شهرها با برنامه‌های توسعه اقتصاد محلی پیوندی برقرار نکند و در نتیجه رشد و توسعه‌ای نیز به همراه نداشته باشد. این در حالی است، که بر پایه مرور متون، تجارب جهانی و با پذیرش ضرورت حضور و مداخله مدیریت شهری در حوزه اقتصاد محلی، برنامه‌ریزی با هدف ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری در شهرهای جدید می‌تواند تأثیر بسزایی بر نوع عملکرد آنها بگذارد و این شهرها را از اتکاء صرف به مقوله فروش زمین (به‌خصوص زمین‌هایی با کاربری تجاری) خارج نماید و آنها را به سمت استقلال بیشتری در حوزه‌های اقتصادی سوق دهد.

کما اینکه با ادامه روند موجود شهرهای جدید ایران رو به زوال خواهند رفت و به محدوده‌ای مناسب برای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری افراد سودجو تبدیل خواهند شد. ساکنان و شاغلین رضایتی نسبت به عملکرد مدیریت شهری، کیفیت زندگی و میزان بازدهی کسب‌وکار و سرمایه‌گذاران و گردشگران احتمالی تمایلی به سرمایه‌گذاری و انتخاب این شهر به عنوان مقصد گردشگری نخواهند داشت. در نتیجه تدوین سازوکاری برای جلوگیری از ادامه روند پیش رو جهت کم نمودن عوارض احتمالی که به آن اشاره شد و همچنین قدم نهادن در راستای بهره‌مندی از یک ابزار مناسب در جهت هدایت شهر به سمت و سویی که توسعه و شکوفایی شهرهای جدید ایران را به همراه داشته باشد، در این مقطع زمانی به شدت حس می‌گردد.

۶- جمع‌بندی و ارائه چارچوب و فرایند مطلوب بازاریابی مکان در شهرهای جدید

نمودار ۶ بازاریابی مکان را ابزاری جهت ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری معرفی می‌کند. در این نمودار هر مکان از دو محیط داخلی و خارجی تشکیل شده که این ابزار می‌تواند با تکیه بر بهبود کیفی و کمی عواملی که برای هر محیط جداگانه مشخص شده، موجب افزایش رضایت و جذابیت برای مشتریان داخلی و خارجی گردد. در واقع این ابزار با فراهم آوردن محیطی جذاب برای ساکنان، سرمایه‌گذاران و گردشگران بالقوه و همچنین با جلب رضایت ساکنان، شاغلین و سرمایه‌گذاران موجود یا بالفعل به‌وسیله تسهیل محیط کسب‌وکار، ارتقاء سطح کیفیت زندگی، فراهم آوردن زمینه‌های مشارکت در برنامه‌ریزی و از این قبیل در تلاش است ارزش مادی و معنوی مکان را ارتقاء دهد که در نهایت درآمدی پایدار از مکان حاصل این چرخه خواهد بود. این موضوع به ارتقاء میزان رقابت‌پذیری شهر منتهی می‌گردد و این امر جذابیت روزافزون محیط و شروع دوباره تمام مراحل ذکر شده را به دنبال خواهد داشت، که در نهایت حاصل این چرخه چیزی جز رشد و توسعه شهر نخواهد بود.



نمودار ۷- کاربرد بازاریابی مکان در ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری در شهرهای جدید

۷- شرایط تحقق بهره‌برداری از بازاریابی مکان در شهرهای جدید

در دوره زمانی این مطالعه، بر اساس شواهد، نظام توسعه شهری کشور و به‌طور خاص شهرهای جدید ایران با بحران اقتصادی و مالی جدی روبرو بوده‌اند. به دلیل فراهم نبودن شرایط زمینه‌ای، مقطعی بودن پیشنهادها، عدم یکپارچگی پروژه‌های شهری و فقدان برنامه‌ریزی بلندمدت موتور توسعه شهر قادر به حرکت به سمت خودکفایی نسبی و شکوفایی مزیت‌های بالقوه خود نبوده و با توجه به شرایط حاکم درخصوص تصمیم‌گیری برای سرمایه‌های اصلی شهر (زمین‌های با ارزش شهری)، از این پتانسیل‌های

بالقوه در راستای توسعه و رشد اقتصاد محلی به خوبی استفاده نشده است. به همین خاطر جهت به کارگیری ابزارهایی که بتواند آنها را از این موقعیت بحرانی خارج نماید لازم است بستر لازم فراهم آید. در ادامه به اقدامات لازم جهت قدم نهادن در راستای پیاده سازی و بهره برداری از ابزار بازاریابی مکان در چهار حوزه مختلف، به صورت مختصر پرداخته شده است.



نمودار ۸ - ارائه چارچوب مطلوب جهت پیاده سازی برنامه بازاریابی مکان در شهرهای جدید

۷-۱- آگاهی و تخصص مسئولین

با توجه به وجود دیدگاه های غیر تخصصی مسئولان و برنامه ریزان مربوط و عملکرد سنتی و منفعت طلبانه افراد، امکان تحقق اهداف ابزار بازاریابی مکان در شهر جدید پردیس به صورت کارآمد و مؤثر وجود ندارد. از این رو، یکی از اقدامات مهم در این زمینه، آشنایی مسئولان با مفاهیم و کارکردهای این ابزار است. برگزاری همایش ها یا کارگاه های آموزشی در این زمینه می تواند بسیار تأثیرگذار باشد. همچنین تشکیل جمعی از متخصصان این حوزه که از ارکان جدایی ناپذیر بازاریابی مکان محسوب می شوند، الزامی است و باید از همان ابتدای امر در راستای تشکیل این گروه برنامه ریز اقدامات لازم به



عمل آید. در واقع گروه برنامه‌ریزی بیانگر نظام راهبردی و مدیریت توسعه این ابزار می‌باشد، که در تمامی مراحل تحقق توسعه از طراحی و برنامه‌ریزی، ارزیابی طرح و انتخاب گزینه بهینه، تا اجرا و بازبینی نقش اساسی را در جهت هماهنگی عوامل بازاریابی توسعه بر عهده دارد. همچنین، با توجه به اینکه اصل اساسی در یک نظام بازاری بر دو ستون عرضه و تقاضا استوار است، ایجاد تعادل میان این دو عامل بر عهده گروه برنامه‌ریز و اداره‌کننده شهر قرار می‌گیرد. بر این اساس، گروه برنامه‌ریزی همواره به دنبال ارائه برنامه‌ای مناسب جهت سامان‌بخشی به کلیت فرایند بازاریابی خواهد بود (Kotler et al. 1999).

۷-۲- خواسته‌ها و نیاز مشتریان

به علت پایه‌های شناختی ضعیف از مباحث سرمایه‌گذاری و حقوق سرمایه‌گذاران و همین‌طور عدم برآورد دقیق نیازها و خواسته‌های گروه‌های هدف از جمله ساکنان، شاغلان، سرمایه‌گذاران، گردشگران و بخش خصوصی، مسئولان همواره عملکردی ضعیف در راستای توسعه اقتصاد محلی و ایجاد هویت و حس تعلق در شهر از خود نشان داده‌اند. بنابراین، برای تدوین برنامه و تعریف پروژه‌ها ابتدا باید مشتریان مکان را به تفکیک ویژگی‌های هریک، بخش‌بندی نمود تا امکان تهیه لیستی از نیازها و خواسته‌های آنها وجود داشته باشد. در جدول ۱ نوعی بخش‌بندی مشتریان مکان با تفکیک ویژگی‌های هر یک آورده شده است:

جدول ۱- بخش‌بندی مشتریان بر اساس ویژگی‌های هر حوزه، منبع: (Braun. 2008)

افراد مقیم (ساکنان)	شرکت‌ها	بازدیدکنندگان	سرمایه‌گذاران
ترکیب خانوار	اندازه	هدف از بازدید (تجارت/ فراغت)	اندازه
سن	منفعت‌مداری کوتاه یا بلندمدت	عبورکننده در برابر گردشگر	منفعت‌مداری بلند یا کوتاه‌مدت
درآمد	نوع فعالیت‌های اقتصادی	مسافت مسافرتی قابل قبول	نوع سرمایه‌گذاری
مذهب	حوزه جغرافیایی بازارهای تحت پوشش	ملیت	ارائه یا نمایش یا معرفی تأثیر رقبا
وضعیت خانوادگی	نوع مشتریان و رفتار رقبا	درآمد قابل تصرف	تعلق یا دلبستگی به یک مکان
زمینه تحصیلی	تأثیر شرکت‌های دیگر	گروه‌های همگن	
گروه‌های همگن	ارتباط با جامعه	ترجیح‌ها برای گردشگر در شهر یا حومه شهر	



افراد مقیم (ساکنان)	شرکت‌ها	بازدیدکنندگان	سرمایه‌گذاران
اجتماعات بر اساس علاقه و احساسات	وابستگی شدید به نیروی کار یا سرمایه	ترجیح به گشت‌وگذار به صورت انفرادی یا تور	
		دلبستگی احساسی به یک مقصد گردشگری	

پس از طبقه‌بندی مشتریان، برای اطلاع از نیازها و خواسته‌های هر حوزه، می‌توان با روش‌های مختلف با هر بخش ارتباط برقرار نمود و بر اساس این خواسته‌ها پیش‌نویس برنامه بازاریابی مکان را تهیه نمود.

۷-۳- ساختار و ظرفیت نهادی

بر اساس برخی از شواهد، وجود زمینه‌های فساد مالی و ناکارآمدی سازوکار اداری از یک‌سو و تفرق سیاسی میان نهادهای مدیریت شهری از سوی دیگر، همواره از دلایل عدم کامیابی کامل این گونه شهرها بوده که نیاز به توجه جدی در حوزه نظارت و یکپارچه‌سازی سیاست‌ها دارد. یکی از ضعف‌های بارز سیستم مدیریت شهری در شهرهای جدید ساختار دو قطبی این مجموعه است. شرکت عمران مستقر در شهرهای جدید نقش بزرگ مالک و شهرداری به عنوان بهره‌بردار اصلی فعالیت می‌نماید. در نتیجه عملکرد هریک از نهادها در راستای رسیدن به اهداف خود متفاوت است و اغلب سمت و سویی مخالف دارند. داستان از همین دو قطبی و دوگانه شدن اهداف آغاز می‌شود و به لحاظ تئوریک بدبینی به تاراج زمین‌های با ارزش شهری، رانت‌جویی گسترده و بورس‌بازی‌های کلان ختم می‌گردد و در نهایت شهر و شهروندان باید این هزینه سنگین را بپردازند. لذا، یکپارچه‌سازی نهادی در حوزه مدیریت توسعه و بهره‌برداری شهر از اولویت‌های اصلی محسوب می‌شود.

۷-۴- طرح‌ها، برنامه‌ها و قوانین پشتیبان

شناخت ناقص پتانسیل‌ها و ضعف‌های موجود، ضعف در محتوا و رویه‌های اجرایی طرح و برنامه‌ها و ضعف در نظارت و بازنگری موجب شده تا شهرهای جدید از برنامه‌ای مؤثر با چشم‌انداز بلندمدت در جهت توسعه بی‌بهره باشند و همین‌طور وجود ضعف‌های قانونی و آیین‌نامه‌ای موجب شده نهاد مدیریت شهری از قدرت و پشتوانه لازم برخوردار نباشد. از این‌رو، اصلاحات قوانین و مقررات موجود برای پشتیبانی از این ابزار اقدامات لازم و مؤثر در راستای توسعه اقتصاد محلی شهرهای جدید می‌باشد. لذا، مواردی که محدودیت‌هایی بر سر راه اجرای این برنامه توسعه‌محور ایجاد می‌کند، باید بازنگری و اصلاح گردد. همین‌طور در قوانین مربوط باید ضمانت اجرایی این گونه طرح‌ها پیش‌بینی شود، تا زمینه‌های انحراف و فساد به حداقل ممکن رسد. البته پتانسیل‌هایی در قانون و آیین‌نامه اجرایی ایجاد شهرهای جدید وجود دارد که اقدامات اولیه می‌تواند با تکیه بر آنها جهت حرکت در این راستا صورت گیرد.



با توجه به معضلات و مباحث مطرح شده و با نگاهی به تجارب جهانی، تدوین برنامه بازاریابی مکان با چشم‌اندازی بلندمدت در راستای ارتقاء سطح رقابت‌پذیری شهری بر اساس تحلیل دقیق زمینه و شناخت کامل از نیازها و خواسته‌های مشتریان مکان، می‌تواند گامی مؤثر جهت توسعه اقتصاد محلی شهرهای جدید باشد. در واقع پس از فراهم آوردن بستر لازم برای پیاده‌سازی بازاریابی مکان در شهرهای جدید شرایط برای بهره‌برداری از این ابزار کارآمد فراهم شده و باید از این مرحله به بعد برنامه‌ریزان و مسئولان بر محتوا و روش اجرای این برنامه تمرکز نمایند تا در نهایت بتوانند جایگاه خود را در میان رقبای محلی ارتقاء دهند.



فهرست منابع

- کاتلر، فیلیپ. (۱۳۸۹). اصول بازاریابی. مترجم مهدی زارع. انتشارات مهرجرد: انتشارات مدیر فردا، تهران.
- کلاب، بوتینا. (۱۳۹۰). بازاریابی گردشگری برای شهرها: با تأکید بر برندگذاری و رویدادهای ویژه برای جذب گردشگران. مترجم علی موحد، انتشارات آذرخش، تهران.
- Bradley A., Hall T., Harrison M. (2002). Selling cities: Promoting New Images for Meetings Tourism' Cities :Leipzig, Lyons, Manchester, Munich, Rotterdam and Vienna. Ashgate Publishing Ltd, Aldershotn, vol.19
- Braun, E. (2008). City Marketing: Towards an Integrated Approach. Rotterdam: B&T Ontwerp
- Kotler, P., Amstrong, G, Saunders, J & Wong, V. (1999). Principles of Marketing, Prentice Hall
- Kotler, Philip, SweeHoon Ang and SiewMeng Leong. (2000). The Asian Apocalypse: Crisis Marketing for Consumers and Businesses. Long Range Planning. 33(1): 97-119.
- Kotler, Philip, Michael Alan Hamlin, Irving Rein, Donald H. Haider, John Wiley & Sons. (2002). Marketing Asian Places-Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, States and Nations, Singapore.
- Kotler, P., Armstrong, G., Wong, V. & Saunders, J. (۲۰۰۸). Principles of Marketing. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Metaxas. Theodoros and Dimitris Kallioras. (2004). "Medium Sized Cities' Economic Development and Regional Competitiveness: The case of Larissa-Volos dipole in Thessaly region on Greece". 9th Regional Studies Association International Conference. Pisa Conference Center.
- Rainisto, S. (2003). Success factors of place marketing: a study of place marketing practices in northern europe and the united states. Helsinki University of Technology, Institute of Strategy and International Business Doctoral Dissertations.
- Shaw, Robert and Philip Kotler. (2009). Rethinking the Chain: Make Marketing Leaner, Faster and Better. Marketing Management. July-August 2009: 18-23
- Sinkiene, Jolita. And Saulius Kromalcas. (2010). Concept, Directions and Practice of City Attractiveness Improvement. Public Policy And Administratio, Nr. 31, p. 147-154
- Van Den Burg. L. and Braun E. (1999). "Urban Competitiveness, Marketing and the Need for Organising Capacity". Urban Studies.
- Van Hoang, Thi Thanh. (2010). Urban Planning and the Place Marketing Model: An Application to Cities and Provinces in Viet Nam. Centre for Strategic Economic Studies Faculty of Business and Law Victoria University Melbourne, Australia.
- Valdani, Enrico and Fabio Ankarani. (2006). "Marketing Places: A resource_based approach and empirical evidence from the european experience". Universita Commerciale. Luigi Bocconi. Milan. Italia.

مقایسه میزان خوداتکایی شهرهای جدید و موجود در ارتباط با مادرشهر در مجموعه شهری تهران نمونه‌های مطالعاتی: شهر جدید پردیس و شهر موجود اسلامشهر*

عاطفه بخشنده^۱

چکیده

باری که تهران به جهت وابستگی سکونتگاه‌های اطراف حمل می‌کند بسیار زیاد است و احداث شهرهای جدید علی‌رغم هزینه‌های زیاد نتوانسته از بار این مادرشهر بکاهد. این پژوهش با استفاده از روش‌های کمی و کیفی، درصدد سنجش و مقایسه میزان خوداتکایی شهر جدید پردیس و شهر موجود اسلامشهر و ارائه راهکارهایی برای بهینه‌سازی رابطه آنها با تهران صورت گرفته است. بدین منظور در بخش مبانی نظری مطالعات صورت گرفته در حوزه خوداتکایی سکونتگاه‌ها بررسی می‌شود و سپس مدل سکونتگاه خوداتکا و معیارهای سنجش خوداتکایی ارائه می‌گردد. با توجه به نتایج حاصل، معیارهای خوداتکایی سکونتگاه‌ها به دو دسته اقتصادی-اجتماعی و کالبدی-خدماتی تقسیم می‌شوند. سکونتگاه خوداتکا سکونتگاهی است که بتواند معیارها و شاخص‌های ذیل این دو زمینه را فراهم نماید. نتایج حاصل نشان از آن دارد که در بعد خدماتی-کالبدی وضعیت شهر جدید پردیس از اسلامشهر بهتر است در حالی که در بعد اقتصادی-اجتماعی اسلامشهر وضعیت بهتری را داراست. چهار روش برای سنجش شاخص‌ها در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته‌اند که شامل تحلیل ثانویه داده‌ها برای سنجش دو

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد نگارنده با عنوان "سنجش میزان ارتباط شهرهای جدید و موجود با مادرشهر در مجموعه شهری تهران و ارائه راهکارهایی برای بهبود این رابطه، موارد مورد مطالعه: پردیس و اسلامشهر" است که به راهنمایی اساتید محترم دکتر اسفندیار زبردست و دکتر محمد شیخی و با حمایت شرکت عمران شهر جدید پردیس در سال ۱۳۹۵ در دانشکده شهرسازی پردیس هنرهای زیبا دانشگاه تهران انجام شده است.

۱. کارشناس ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران، ایران



شاخص تعادل میان مسکن و اشتغال و تعداد شاغلان با سطح تحصیلات عالی، تحلیل‌های ضریب مکانی و ترکیب- سهم به‌منظور شناسایی مزیت رقابتی، تحلیل کمیت کاربری‌های خدماتی و تحلیل پیمایشی به‌منظور سنجش کیفیت کاربری‌های خدماتی و میزان درآمد خانوارها بوده است. با تلفیق این چهار روش به وسیله تحلیل فرایند شبکه‌ای (ANP)، مقایسه میزان خوداتکایی پردیس و اسلامشهر صورت پذیرفت. نتایج این تحلیل‌ها حاکی از آن است که علی‌رغم وجود سطوح خدماتی مناسب‌تر در پردیس، امتیاز نهایی اسلامشهر در خوداتکایی بیشتر از شهر جدید پردیس است.

واژگان کلیدی: خوداتکایی، ارتباط عملکردی، شهر جدید پردیس، شهر موجود اسلامشهر، راهکارهای بهینه‌سازی ارتباط در مجموعه شهری تهران



۱- مقدمه

اگرچه سابقه و ریشه شکل‌گیری مناطق کلانشهری به جوامع صنعتی و پیشرفته بازمی‌گردد، اکنون سرعت شکل‌گیری و رشد آنها در جوامع در حال توسعه از کشورهای توسعه‌یافته پیشی گرفته است. رشد جمعیت، سازوکارهای اقتصادی- اجتماعی و سیاسی تمرکزگرا، تحولات تکنولوژیکی تمرکزطلب، رشد بخش‌های صنعت و خدمات برتر، منطقه‌گرایی و جهانی شدن از عوامل این شتاب محسوب می‌شود. روندی که در اولین وهله کلانشهرها و در مراحل بعدی مناطق کلانشهری و مجموعه‌های شهری را شکل می‌دهند.

برنامه‌ریزی برای مناطق کلانشهری، معمولاً با دو هدف اصلی عدالت و کارایی صورت می‌پذیرد. در مقیاس بین‌المللی کارایی و رقابت‌پذیری منطقه، هدف اصلی محسوب می‌شود. بنابراین گسترش شهر مرکزی که عامل رقابت‌پذیری جهانی است، در اولویت قرار می‌گیرد و توجه چندانی به خوداتکایی سکونتگاه‌های اطراف شهر مرکزی نمی‌شود. اما در مقیاس ملی که هدف اصلی عدالت است، سیاست‌های آمایش سرزمین و تعادل کشور مد نظر قرار می‌گیرد. در این مقیاس، توجه چندانی به رقابت‌پذیری در سطح جهان صورت نمی‌شود و هدف اصلی ایجاد سکونتگاه‌های خوداتکا و در عین حال یکدست است و نحوه ارتباط میان سکونتگاه‌ها در اولویت قرار نمی‌گیرد. در مقیاس منطقه‌ای که حد فاصل این دو دیدگاه است، بحران ایجاد شده از بزرگ‌سری در منطقه کلانشهری معیار اصلی برنامه‌ریزی است. در این مقیاس هم عدالت و هم کارایی مد نظر قرار می‌گیرد. هدف اصلی این دیدگاه، خوداتکا کردن سکونتگاه‌ها در عین ارتباط بهینه با سکونتگاه مادر است. به نظر می‌رسد در صورت دستیابی به تعادل در منطقه، کارایی منطقه کلانشهری نیز افزایش می‌یابد.

با توجه به اینکه مقیاس برنامه‌ریزی در این پژوهش مقیاس منطقه‌ای است، به بحران حاصل از بزرگ‌سری تهران بیش از سایر موارد و مشکلات توجه می‌شود. این پژوهش درصدد سنجش و مقایسه میزان خوداتکایی یک شهر جدید و یک شهر موجود از شهرهای اطراف تهران و ارائه راهکار در جهت افزایش خوداتکایی این دو شهر و بهینه‌سازی رابطه آنها با کلانشهر مادر است. بدین منظور در ابتدا نظریات و تجارب در حوزه خوداتکایی و ارتباط مطرح شده و با توجه به این نظریات مدل مفهومی پژوهش تبیین می‌گردد. در بخش روش‌شناسی، دلایل انتخاب موارد مطالعه و روش‌های مورد استفاده برای سنجش شاخص‌های خوداتکایی ذکر و سپس این شاخص‌ها در محدوده مورد مطالعه سنجیده می‌شوند. پس از آن با استفاده از تحلیل ANP، دو شهر پردیس و اسلامشهر به لحاظ میزان خوداتکایی مورد مقایسه قرار گرفته و نتایج تحلیل‌ها در انتها آورده می‌شود.

۲- مبانی نظری و چارچوب مفاهیم پایه

مطالعات گوناگونی در حوزه خوداتکایی سکونتگاه‌ها انجام شده که عمدتاً بر تعادل میان مسکن و اشتغال تأکید دارند. زبردست در مقاله خود تحت عنوان بررسی ارتباط عملکردی سکونتگاه‌های خودرو اطراف کلانشهر تهران، به این نتیجه رسیده است که ساکنان سکونتگاه‌های خودرو برای دریافت



خدمات، بیشتر به تهران مراجعه می‌کنند تا به سکونتگاه‌های روستایی مجاور خود و اینکه بیشتر ساکنان این سکونتگاه‌ها در مشاغل غیررسمی مشغول به کار هستند. وی، نسبت میان سکونت و اشتغال را مهم‌ترین عامل خوداتکایی می‌داند و معتقد است، در صورتی این سکونتگاه‌ها مستقل خواهند بود که بتوانند نیاز ساکنان به مشاغل را رفع کنند (زبردست، ۱۳۷۹). در مطالعه دیگری زبردست به این نتیجه رسیده است که بیشتر ساکنان سکونتگاه‌های غیررسمی اطراف تهران از قشر کم‌درآمد جامعه هستند که به دلیل عدم توانایی در پرداخت هزینه زمین و مسکن رسمی، به سکونتگاه‌های غیررسمی روی آورده‌اند. این افراد عمدتاً در مشاغل غیررسمی مشغول به کار هستند و مالکیت رسمی بر زمین و ملک خود ندارند و دلیل عمده سکونت در سکونتگاه‌های غیررسمی را در درجه اول دسترسی به مسکن قابل استطاعت و در درجه دوم نزدیکی به محل کار برشمرده‌اند (Zebardast, 2006).

توماس در مطالعه خود، که اولین تلاش برای سنجش میزان خوداتکایی شهرهای جدید انگلستان بود، شاخص استقلال را این‌گونه تعریف می‌کند: تعداد سفرهای کاری درون‌شهری بخش بر مجموع سفرهای کاری درون و برون‌شهری. وی معتقد است، تعادل میان مسکن و اشتغال لزوماً به کاهش سفرهای برون‌شهری نمی‌انجامد و پیشنهاد می‌کند برای سنجش میزان استقلال، به سفرهای کاری توجه شود (Thomas, 1969). برخی مطالعات حاکی از آن هستند که تعادل میان مسکن و اشتغال اگرچه در خوداتکایی مؤثر است ولی تأثیر چندانی بر کاهش سفرهای برون‌شهری ندارد. مطالعات سراسری سرورو نشان می‌دهد رابطه میان تعادل مسکن و اشتغال با الگوی سفرهای کاری در کشورهای مختلف بسیار متغیر است (Cervero, 1995a). برای مثال، نتیجه مطالعه وی در استکهلم نشان می‌دهد، تعادل میان مسکن و اشتغال، وابستگی ساکنان شهرهای جدید به اتومبیل را کاهش نداده است (Cervero, 1995b). این موضوع می‌تواند بیانگر این واقعیت باشد که ساکنان شهرهای جدید از خدمات ارائه شده در این شهرها راضی نبوده‌ند و به منظور دسترسی به خدمات بهتر به مادرشهر سفر می‌کنند. همچنین در دهه‌های اخیر این سؤال مطرح بوده که آیا امکان برنامه‌ریزی برای خوداتکایی سکونتگاه‌ها وجود دارد یا خیر. مطالعات سرورو نشان می‌دهد، نیروهای بازار که حاصل خودتنظیمی آن هستند، عامل مهمی در شکل دادن به خوداتکایی سکونتگاه‌ها است. برای مثال، جوامع حومه‌ای خوداتکا در حومه کلان‌شهرهای آمریکایی عموماً بدون برنامه‌ریزی قبلی ساخته شده‌اند. بیشتر این مراکز، با ایجاد یک مرکز تجاری در حومه شهر آغاز به کار کردند و به دنبال آن توسعه‌های مسکونی شکل گرفته است. با افزایش جمعیت ساکن در حومه، مرکز تجاری به مرکز اشتغال ساکنان تبدیل شده است. این فرایند بلندمدت که پیرو قوانین بازار آزاد است، به شکل‌گیری اجتماعات حومه‌ای خوداتکا در ایالات متحده آمریکا منجر شده است (Cervero, 1996).

لی^۱ و اهن^۲ در مطالعه‌ای به بررسی و مقایسه میزان خوداتکایی پنج شهر جدید در اطراف کلانشهر سئول پرداخته‌اند. از دیدگاه ایشان، خوداتکایی صرفاً به تعادل میان اسکان و اشتغال (همان‌گونه که

1. Lee

2. Ahn

سرورو و بیشتر کسانی که در این حوزه کار کرده‌اند بدان معتقدند) محدود نمی‌شود و باید علاوه بر سفرهای کاری به مادرشهر، سفرهای غیرکاری را هم مد نظر قرار داد. آنها خوداتکایی را در توانایی تأمین مسکن، شغل، خرید و تفریح ساکنان تعریف می‌کنند و معیار سنجش خوداتکایی را تمام سفرهای آونگی صورت گرفته به منظور رفع هرکدام از این چهار نیاز می‌دانند. بنابراین درصد کاربری تجاری در شهرهای جدید را یکی از عوامل تعیین‌کننده میزان خوداتکایی می‌دانند چرا که نیاز ساکنان به خرید از مادرشهر را کاهش می‌دهد (Lee, et al., 2005).

آتش و شیرازی بهشتی‌ها در زمینه شهرهای جدید اطراف کلانشهر اصفهان و خصوصاً پولادشهر مطالعاتی داشته‌اند. براساس مطالعه آنها شهرهای جدید قرار نبوده به اجتماعات خوابگاهی تبدیل شوند و توصیه دارند که هر شهر جدید باید فرصت‌های شغلی متنوعی را برای حداقل ۵۰ درصد از نیروی کار ساکن ارائه دهد. علاوه برآن، باید ترکیبی از کاربری‌های غیرمسکونی مثل خرده‌فروشی، خدمات، مؤسسات، کاربری فرهنگی، فضای سبز و امکانات تفریحی نیز برای رفع نیاز ساکنان در این شهرها دیده شود (Atash, et al., 1994). از دیدگاه ایشان، با توجه به نوسانات نظام اقتصادی ایران اجرای پروژه‌های هزینه‌بری مثل شهرهای جدید و تلاش برای خوداتکا کردن آنها چندان منطقی به نظر نمی‌رسد و برنامه‌ریزی برای شهرهای جدید باید واقع‌بینانه و براساس محدودیت‌های مالی باشد. در صورت به کارگیری استراتژی ساخت شهر جدید، لازم است این استراتژی با سایر استراتژی‌های ملی توسعه مثل توسعه روستایی، تعادل بخشی به مهاجرت‌های روستا شهری و تقویت شهرهای متوسط و سایر شهرهای بزرگ همراه باشد. همچنین برنامه‌ریزی برای شهرهای جدید باید با توجه به مزیت‌های رقابتی منطقه و در جهت طرح‌های توسعه ملی و ناحیه‌ای باشد. در راستای دستیابی به موفقیت در برنامه‌ریزی شهرهای جدید، لازم است برنامه‌ریزان به این سؤالات پاسخ دهند: چه کسانی قرار است در شهرهای جدید ساکن شوند و ویژگی‌های اجتماعی، جمعیتی و اقتصادی آنان چیست؟ از کجا می‌آیند و برای چه می‌خواهند ساکن شهر جدید شوند؟ کجا مشغول به کار خواهند شد؟ آیا سکونت آنان در شهر جدید دائمی خواهد بود و از آن رضایت دارند؟ آیا شهر جدید برای تمام گروه‌های درآمدی دارای جذابیت خواهد بود؟ همچنین باید انواع مسکن برای رفع نیاز گروه‌های مختلف جمعیتی در شهرهای جدید دیده شود (Atash, et al., 1998).

پاکزاد و همکاران، در مطالعه‌ای درخصوص میزان خوداتکایی شهر جدید هشتگرد با روش تاپسیس، معیارهای خود اتکایی را در پنج دسته سفر تبیین کرده‌اند: ۱- سفر به منظور اشتغال، ۲- سفر به منظور رفتن به مدرسه، ۳- سفر به منظور خرید روزانه، ۴- سفر به منظور دسترسی به خدمات (درمانی، مالی، اداری) ۵- سفر به منظور گذران اوقات فراغت. با توجه به مطالعات ایشان، شهر جدید هشتگرد علی‌رغم موفقیت نسبی، همچنان به شهر تهران وابسته است و به جز سفرهایی که به منظور رفتن به مدرسه صورت می‌پذیرند، ساکنان شهر جدید هشتگرد همچنان برای سایر نیازهای خود به تهران مراجعه می‌کنند (Pakzad, et al., 2007).



یکی از دیدگاه‌های مرتبط با مبحث خوداتکایی، فرضیه وابستگی حومه‌ای^۱ است که در دهه ۷۰ میلادی در آمریکا مطرح شد. اساس این فرض بر آن است که آیا با رشد شهر مرکزی، شهرهای پیرامونی آن نیز رشد می‌کنند (Post, et al., 2000)؟ در این فرضیه برای سنجش میزان وابستگی شهرهای پیرامونی به شهر مرکزی، شاخص‌هایی تبیین شده‌اند که این شاخص‌ها بدین قرارند: نسبت جمعیت شاغل در محدوده به کل کارگران ساکن در آن، تفاوت در سطح تحصیلات نیروی کار ساکن در مرکز و پیرامون، تفاوت در درآمد سرانه ساکنان مرکز و پیرامون، سفرهای آونگی صورت گرفته میان مرکز و پیرامون (نمایانگر وابستگی متقابل اقتصادی مرکز و پیرامون)، نسبت جمعیت شهر مرکزی به سایر شهرهای موجود در منطقه کلانشهری (Mumphy, et al., 1998)، وجود تضاد طبقاتی (در مطالعاتی که در خصوص شهرهای آمریکایی انجام شده، از تغییرات جمعیت سیاه‌پوست ساکن در مراکز شهرها به عنوان یکی از شاخص‌ها نام برده شده است)، ابعاد منطقه کلانشهری (هرچه ابعاد منطقه کلانشهری بزرگ‌تر باشد، ارتباط قوی‌تری میان رشد مرکز و پیرامون وجود دارد (Shearmur, et al., 2009)).

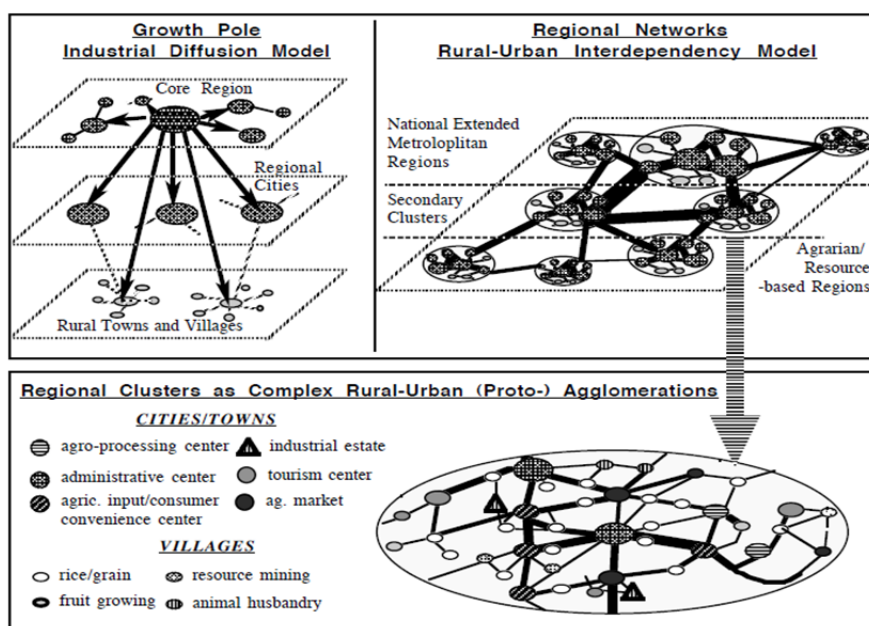
در سال ۱۹۷۶، دنیس راندینلی رویکرد UFRD را با هدف افزودن ابعاد فضایی به برنامه‌ریزی منطقه‌ای - که پیش از آن عمدتاً شامل ابعاد اقتصادی بود- مطرح کرد. این رویکرد بر مفهوم یکپارچگی عملکردی- فضایی^۲ استوار است: بدین معنا که یک نظام سکونتگاهی کارآمد، نظامی است که به صورت یکپارچه شکل گرفته و دارای عملکردهای متفاوت باشد. وی معتقد است، چنین نظامی به الگوی متوازن رشد اقتصادی دست می‌یابد (زبردست، ۱۳۸۲). در این رویکرد، این پیوندها از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند: پیوندهای بین یک مکان مرکزی و نواحی روستایی پیرامونی، پیوندهای میان مکان‌های مرکزی واقع در منطقه، پیوندهای میان مکان‌های مرکزی واقع در منطقه و مکان‌های مرکزی واقع در خارج از منطقه (زبردست، ۱۳۷۷). به بیان دیگر این رویکرد، خوداتکایی یک منطقه را در داشتن نقش‌های مکمل برای سکونتگاه‌های موجود در منطقه می‌داند و راه توسعه اقتصادی را در نحوه برقراری پیوند میان سکونتگاه‌ها می‌داند.

مایک داگلاس در سال ۱۹۹۸ در مقاله خود تحت عنوان "استراتژی توسعه منطقه‌ای برای ارتباطات دوسویه شهر و روستا" به نقد رویکرد راندینلی می‌پردازد. وی معتقد است، در رویکرد راندینلی اولاً توجه به زمینه برنامه‌ریزی وجود ندارد و تفاوت‌های میان مناطق نادیده گرفته شده است. دوم آنکه روش‌های انتخاب روستا-شهرهای مورد سرمایه‌گذاری ناقص و ناواضح است. سوم آنکه فرض اینکه تمام عملکردهای شهری لزوماً موجب توسعه می‌شوند و هیچ‌گونه اثر منفی بر مناطق روستایی ندارند، فرض اشتباهی است.

یکی دیگر از ایرادهای وارده را در نحوه شناسایی عملکردهای مورد نیاز می‌داند. در رویکرد UFRD، قرار بر این بوده که عملکردهایی که وجود ندارند مستقر شوند ولی مطالعه‌ای که ده سال بعد از به‌کارگیری

1. Suburban dependency hypothesis
2. Functional – Spatial Integration

رویکرد انجام شد نشان از آن دارد که نه تنها شهرها در تأمین عملکردهای مورد نیاز روستاها ناموفق بوده‌اند بلکه خود نیز از رکود رنج می‌برند (Douglass, 1998). پس از نقد رویکرد راندینلی، داگلاس استراتژی شبکه منطقه‌ای را پیشنهاد کرد. وی سلسله مراتبی از سکونتگاه‌ها را براساس خدماتی که ارائه می‌دهند تشکیل داد. در سطح اول سکونتگاه‌هایی قرار دارند که دارای بیشترین دسترسی به خدمات هستند. وی پیشنهاد کرد این سطوح افقی دیده شوند و شهرهای با اندازه یکسان خدمات متفاوتی داشته باشند. یعنی مجموعه‌ای از سکونتگاه‌ها که هر کدام تخصص خاص خود را دارند. این خدمات براساس ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های مناطق شکل خواهند گرفت. به طور مثال یک شهر دانشگاهی شود، شهر دیگر کشاورزی و ... نکته قابل توجه دیگر در این رویکرد، توجه به ارتباطات دوسویه شهر و روستا و توجه به برنامه‌ریزی از پایین به بالا به جای از بالا به پایین است. بدین معنا که توسعه ابتدا در سطح محلی صورت پذیرد و سپس به سطح منطقه‌ای رخنه پیدا کند.



شکل ۱- مقایسه مدل سلسله مراتبی سنتی در مقابل شبکه منطقه‌ای داگلاس (مأخذ: Douglass, 1998)

با توجه به مطالعات صورت گرفته در حوزه خوداتکایی، در پژوهش حاضر، شاخص‌های تبیین‌شده در این حوزه ذیل دو زمینه کالبدی- خدماتی و اقتصادی- اجتماعی دسته‌بندی شده است. بدین معنا که یک سکونتگاه زمانی به خوداتکایی دست پیدا می‌کند که هم از بعد کالبدی و هم از بعد اقتصادی خوداتکا



باشد. در جدول ۱، معیارها و شاخص‌های خوداتکایی که ذیل این دو عامل قرار گرفته‌اند، در ارتباط با ارائه‌دهندگان آنها و منطق هر شاخص آورده شده است. در ادامه، به روش‌شناسی و تبیین مدل مفهومی پژوهش پرداخته شده و با اندازه‌گیری شاخص‌های خوداتکایی به مقایسه میزان خوداتکایی دو شهر پردیس و اسلامشهر پرداخته می‌شود.

جدول ۱- زمینه‌ها، معیارها و شاخص‌های پژوهش در ارتباط با ارائه‌دهندگان آنها

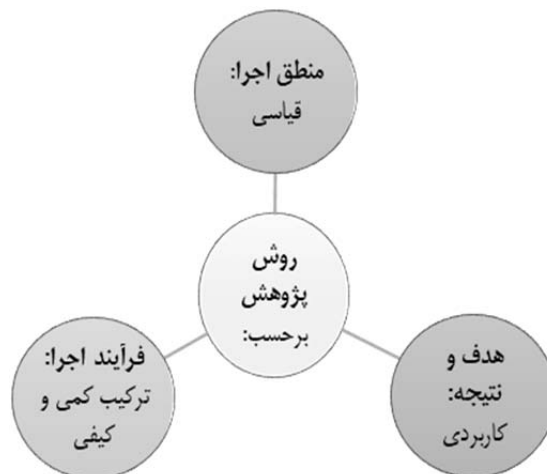
زمینه	معیارهای خوداتکایی	شاخص‌های خوداتکایی سکونتگاه‌ها	منطق شاخص‌ها	مطالعات مرتبط
کالبدی - خدماتی	کمیت کاربری‌های خدماتی	- درصد، سرانه و شعاع عملکردی کاربری تجاری - درصد، سرانه و شعاع عملکردی کاربری آموزشی - درصد، سرانه و شعاع عملکردی فضای سبز - درصد، سرانه و شعاع عملکردی کاربری درمانی - درصد، سرانه و شعاع عملکردی سایر کاربری‌های خدماتی (مالی، اداری، فرهنگی، تفریحی - گردشگری)	هرچه درصد، سرانه و شعاع عملکردی کاربری‌ها بیشتر باشد سکونتگاه خوداتکاتر است.	Atash et al Lee, (1994) Ahn (2005), Atash et al (1998)
	کیفیت کاربری‌های خدماتی	- میزان مراجعه به تهران برای خرید، تفریح، خدمات مالی، اداری، درمانی، آموزشی	هرچه میزان مراجعه به تهران برای دریافت خدمات کمتر باشد، خوداتکایی سکونتگاه‌ها بیشتر است.	Douglass (1998), Pakzad et al (2007), زبردست (۱۳۷۹)، Thomas (1969)
		- میزان رضایت از خدمات مالی، اداری، درمانی، آموزشی، تفریحی، تجاری	هرچه میزان رضایتمندی از خدمات بیشتر باشد، سکونتگاه خوداتکاتر است.	Atash et al (1998)

زمینه	معیارهای خوداتکایی	شاخص‌های خوداتکایی سکونتگاه‌ها	منطق شاخص‌ها	مطالعات مرتبط
اقتصادی - اجتماعی	وجود مزیت رقابتی	- شناسایی مزیت رقابتی و تعداد شاغلان آن	هرچه درصد شاغلان در مزیت رقابتی منطقه بیشتر باشد، سکونتگاه خوداتکاتر است.	UFRD (1976)، Douglass (1998)
	وجود شغل با درآمد کافی	- تعادل میان مسکن و اشتغال	هرچه تعادل میان مسکن و اشتغال بیشتر باشد، سکونتگاه خوداتکاتر است.	وابستگی حومه‌ای (دهه ۷۰)، Cervero (1995a,b) Zebardast (2006)، Cervero (1996)
	وجود شغل برای ساکنان تحصیل کرده	- میزان هزینه‌ها و مخارج ساکنان	میزان هزینه‌های ساکنان	Zebardast (2006)، وابستگی حومه‌ای (دهه ۷۰)
	وجود شغل برای ساکنان تحصیل کرده	- تعداد شاغلان با سطح تحصیلات عالی	هرچه تعداد شاغلان با سطح تحصیلات عالی بیشتر باشد، سکونتگاه خوداتکاتر است.	وابستگی حومه‌ای (دهه ۷۰)

۳- روش‌شناسی پژوهش و مدل مفهومی

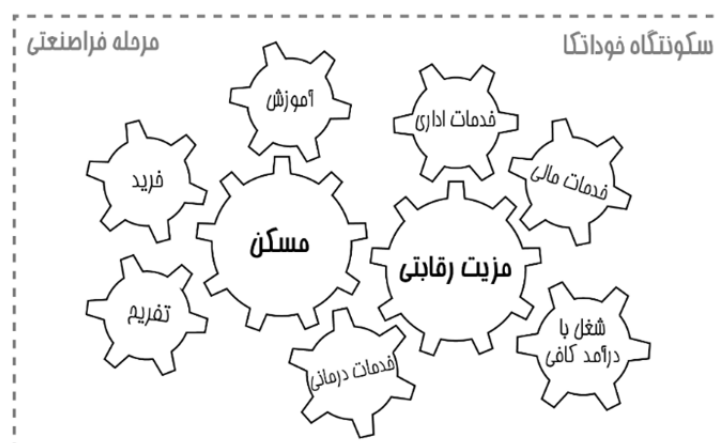
هدف این پژوهش تبیین معیارهایی برای سنجش میزان خوداتکایی سکونتگاه‌ها و شناخت و مقایسه میزان خوداتکایی دو شهر پردیس و اسلامشهر در ارتباط با شهر تهران است. بنابراین، به لحاظ هدف و نتیجه پژوهش این تحقیق کاربردی است؛ از این رو که به دنبال یافتن پاسخی برای حل یک مشکل عملی^۱ است که در دنیای واقعی وجود دارد. در طول فرایند اجرای پژوهش، این تحقیق هم از روش‌های کمی و هم از روش‌های کیفی بهره می‌برد. با توجه به اینکه در ابتدا معیارهای خوداتکایی به صورت عام تبیین شده و سپس در خصوص موارد مورد مطالعه، مورد سنجش و تحلیل قرار می‌گیرند، بنابراین به لحاظ منطق اجرای پژوهش، این پژوهش قیاسی است، چون روبه از کل به جز را طی می‌کند. در شکل ۲، روش‌های به کار گرفته شده در این پژوهش نمایش داده شده‌اند.

۱. تمرکز بیش از حد و وابستگی شهرهای اقماری به تهران

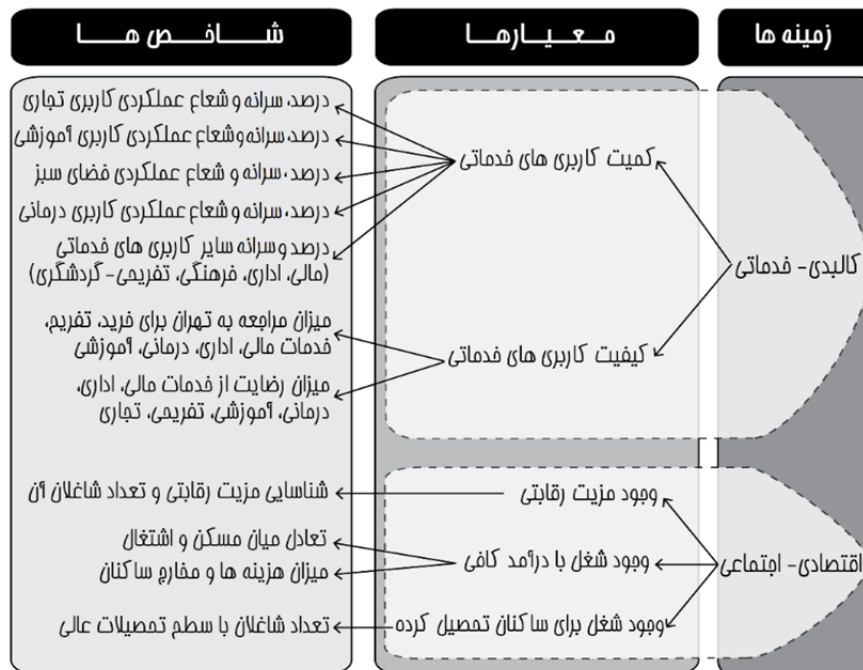


شکل ۲- روش‌های به کار گرفته شده در این پژوهش

سوال اصلی این پژوهش این است که چه زمانی یک سکونتگاه به خوداتکایی دست می‌یابد؟ با توجه به پیشینه و تلفیق دیدگاه‌های بررسی شده در جدول ۱، سکونتگاه خوداتکا سکونتگاهی است که علاوه بر مسکن بتواند به سایر نیازهای ساکنان خود از جمله اشتغال، خرید، تفریح، آموزش و دسترسی به خدمات مالی، اداری و درمانی پاسخ دهد. در کنار رفع این نیازها، وجود حداقل یک مزیت رقابتی به عنوان موتور اقتصادی سکونتگاه به منظور خوداتکا شدن آن لازم است. بنابراین شرط رسیدن به خوداتکایی وجود موارد مذکور در تمامی سکونتگاه‌های مجموعه شهری است. مدل یک سکونتگاه خوداتکا در شکل ۳ نمایش داده شده است.



شکل ۳- مدل سکونتگاه خوداتکا



شکل ۴- مدل تفصیلی پژوهش شامل زمینه‌ها، معیارها و شاخص‌های خوداتکایی

بنابراین می‌توان گفت، هر سکونتگاه در دو زمینه کلی کالبدی- خدماتی، اقتصادی- اجتماعی باید به خوداتکایی برسد. شکل ۴، مدل تفصیلی پژوهش را نشان می‌دهد که برگرفته از نظریات ارائه شده در بخش مبانی نظری و شامل زمینه‌ها، معیارها و شاخص‌های سنجش میزان خوداتکایی سکونتگاه‌ها است. به منظور معرفی و سنجش شاخص‌های مذکور، از روش‌های تحلیل کمی و کیفی استفاده شده که در ادامه تکنیک‌های تحلیل برای هر شاخص ذکر می‌شود.

0 زمینه کالبدی- خدماتی؛ معیارهای سنجش کمیت و کیفیت کاربری‌ها: منظور از زمینه خدماتی، دسترسی ساکنان یک سکونتگاه به خدمات بر اساس سلسله مراتب عملکردی است. بنابراین تمرکز اصلی این زمینه بر سنجش کمیت و کیفیت کاربری‌های گوناگون از جمله فرهنگی، اداری، تفریحی، درمانی، مالی، آموزشی، مسکونی و تجاری است. تنوع کاربری و پیش‌بینی آن بر مبنای جمعیت ساکن، نمایانگر پیش‌بینی نیازهای مختلف ساکنان یک شهر است و در صورتی که کمیت و کیفیت کاربری‌ها مناسب باشد، انتظار می‌رود ساکنان یک شهر نیازی به رجوع به مادرشهر برای رفع نیازهای گوناگون خود را نداشته باشند. در این پژوهش کمیت کاربری‌ها بر اساس شعاع عملکردی، سرانه و درصد آنها سنجیده خواهد شد و تکنیک تحلیل شامل تحلیل کمیت کاربری‌های خدماتی است. همچنین کیفیت کاربری‌ها با توجه به تعداد سفرهای صورت گرفته برای دسترسی به خدمات برتر و میزان رضایت ساکنان سنجیده می‌شود که از تحلیل پیمایشی استخراج شده است.

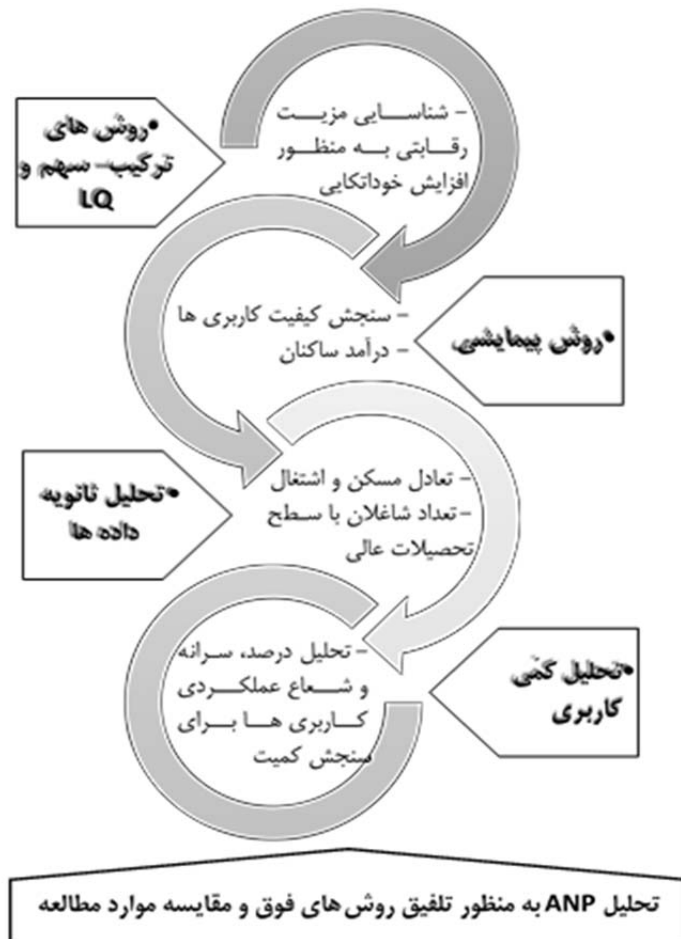


۰ زمینه اقتصادی - اجتماعی؛ معیار وجود مزیت رقابتی: تجربه نشان داده است، سکونتگاه‌هایی که دارای حداقل یک مزیت رقابتی با نقش تخصصی باشند، در جذب جمعیت و دستیابی به خوداتکایی موفق‌ترند. بنابراین لزوم داشتن مزیت رقابتی در جذب سرمایه و افزایش ارزش افزوده سکونتگاه‌ها غیرقابل انکار است. در این پژوهش به منظور شناسایی مزیت رقابتی هر سکونتگاه از تلفیق دو تکنیک LQ و ترکیب- سهم استفاده می‌شود.

۰ زمینه اقتصادی - اجتماعی؛ معیار وجود شغل با درآمد کافی: دلیل اصلی وابستگی سکونتگاه‌ها به شهر مادر با توجه به ادبیات بررسی‌شده، دسترسی به شغل مناسب بوده است. بنابراین تعادل میان مسکن و اشتغال و درآمد ساکنان نقش مهمی در خوداتکایی سکونتگاه‌ها دارد. شاخص‌های مرتبط با معیار اشتغال عبارت‌اند از: ۱- شاخص تعادل میان مسکن و اشتغال: این معیار که در ادبیات جهانی بدان بسیار اشاره شده است، مهم‌ترین عامل در خوداتکایی سکونتگاه‌ها و کاهش سفرهای کاری در محدوده منطقه کلان‌شهری محسوب می‌شود. برای سنجش این معیار از شاخص جمعیت شاغل بخش بر کل کارگران ساکن استفاده می‌شود که انتظار می‌رود حداقل ۵۰ درصد باشد. این شاخص از طریق تحلیل ثانویه داده‌های موجود قابل استخراج است. ۲- شاخص میزان هزینه‌ها و مخارج ساکنان: مقایسه درآمد سرانه ساکنان مرکز و پیرامون، نشان‌دهنده گروه‌های غالب درآمدی ساکن و میزان پس‌انداز احتمالی برای سرمایه‌گذاری‌های آتی است. همچنین این عامل به عنوان اختلاف پتانسیل عمل کرده و تمایلات ساکنان پیرامون برای داشتن شغل در مرکز را توجیه می‌کند. با توجه به اینکه اطلاعاتی از درآمد ساکنان قابل استخراج نیست، در این پژوهش، به جای سنجش درآمد، میزان هزینه‌ها مد نظر قرار می‌گیرد. این شاخص از طریق تحلیل پیمایشی مورد سنجش قرار می‌گیرد.

۰ زمینه اقتصادی - اجتماعی؛ معیار وجود شغل برای ساکنان تحصیل‌کرده: در بسیاری از موارد، افراد تحصیل کرده و به سطح بالایی از تخصص می‌رسند ولی هنگام بازگشت به زادگاه خود، با مشکل نبود شغل مناسب مواجه می‌شوند. در نتیجه ناچار به بازگشت به شهر مادر شده و در آنجا به جستجوی شغل متناسب با سطح تخصص خود می‌پردازند. شاخص تعداد شاغلان با سطح تحصیلات عالی در این پژوهش به این دلیل انتخاب شده که نشان دهد تا چه حد یک شهر توانایی جذب نیروی متخصص را دارد و تا چه میزان از این لحاظ به خوداتکایی رسیده است. این شاخص نیز با تحلیل ثانویه داده موجود قابل سنجش است.

همان‌گونه که مشاهده شد، در این پژوهش با توجه به مدل پژوهش و میزان دسترسی به داده‌ها از چهار تکنیک تحلیل استفاده شده است. در نهایت به منظور مقایسه میزان خوداتکایی دو شهر پردیس و اسلامشهر و به منظور تلفیق این چهار روش تحلیل، از روش تحلیل ANP استفاده خواهد شد که نمایانگر امتیاز خوداتکایی در دو شهر مورد مطالعه است. در شکل ۵، روش‌های تحلیل داده‌ها بیان شده‌اند.



شکل ۵- شاخص های پژوهش در ارتباط با روش های تحلیل

۴- تحلیل و سنجش شاخص های خوداتکایی در محدوده مورد مطالعه

در این بخش از پژوهش، شاخص های تبیین شده در بخش مبانی نظری در خصوص موارد مورد مطالعه مورد سنجش قرار می گیرند. ولی این سوال مطرح است که چرا از میان تمامی شهرهای جدید و موجود در مجموعه شهری تهران، دو شهر پردیس و اسلامشهر انتخاب شده اند؟ شهر اسلامشهر با جمعیت حدود ۴۰۰ هزار نفر، سومین شهر پرجمعیت مجموعه شهری تهران - بعد از تهران و کرج - محسوب می شود. همچنین این شهر علی رغم دارا بودن بیشترین میزان مهاجرت^۱، بیشترین میزان

۱. در بازه زمانی ۵ ساله ۸۵ تا ۹۰، حدود ۲۰ هزار نفر از مجموعه شهری تهران به شهر اسلامشهر مهاجرت کرده اند (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰).



بیکاری^۱ را بعد از ملارد در میان شهرهای مجموعه شهری تهران دارد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۲). همین امر می‌تواند مبین این موضوع باشد که اسلامشهر هنوز نتوانسته خوداتکایی لازم را کسب کند. اما اهم دلایل برای انتخاب این شهر، دسترسی نسبی به اطلاعات آن بوده که در مورد سایر شهرهای موجود در مجموعه شهری تهران، دسترسی به اطلاعات برای نگارنده مقدور نبود. در مقابل شهر موجود اسلامشهر، می‌بایست یک شهر جدید از میان چهار شهر جدید ساخته شده در مجموعه شهری تهران انتخاب می‌شد. این چهار شهر شامل هشتگرد، اندیشه، پرند و پردیس هستند. از میان این چهار شهر، دو گزینه اول یعنی اندیشه و هشتگرد به دلیل نزدیکی و تأثیرپذیری بیشتر از کلانشهر کرج کنار گذاشته شدند. اما شهر پرند نیز به این دلایل انتخاب نشد: اولاً شهر پرند به علت نزدیکی به فرودگاه امام و عدم موفقیت در جذب جمعیت به دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها، تیپ شهرهای جدید نیست. دوم آنکه نزدیکی شهر پرند به اسلامشهر از طرفی موجب تأثیرپذیری پرند از اسلامشهر شده و از طرف دیگر واقع شدن هر دو شهر در یک جهت، ممکن است نگارنده را به نتایج اشتباه سوق دهد. برای این منظور از بین چهار گزینه، شهر پردیس برای سنجش رابطه با تهران و مقایسه با اسلامشهر انتخاب شد.

همان‌گونه که در بخش روش‌شناسی آورده شده است، این پژوهش به منظور سنجش و مقایسه میزان خوداتکایی در دو شهر مورد مطالعه از پنج روش تحلیل بهره می‌برد. به منظور سنجش شاخص‌های کیفیت کاربری‌ها و میزان درآمد ساکنان از پرسشنامه استفاده شده است. شاخص‌های تعادل میان مسکن و اشتغال و تعداد شاغلان با سطح تحصیلات عالی با استناد به داده‌های مرکز آمار استخراج شده‌اند. برای شناسایی مزیت‌های رقابتی هر شهر از تحلیل‌های LQ و ترکیب-سهم استفاده شده و تحلیل کمیت کاربری‌ها از طریق سنجش شعاع دسترسی، سرانه و درصد هر کاربری صورت پذیرفته است. در نهایت برای تلفیق این چهار روش از روش ANP استفاده شده است.

با توجه به اینکه این تحلیل‌ها بسیار پیچیده و طولانی هستند، به ذکر جدول امتیازات نهایی که در تحلیل ANP استفاده شده است اکتفا می‌گردد. برای هر دو زمینه اقتصادی-اجتماعی و کالبدی-خدماتی جداول ۲ و ۳ نمایانگر امتیازات به‌دست آمده برای هر شاخص از تحلیل صورت گرفته است. به منظور مقایسه میزان ارجحیت گزینه‌ها (دو شهر مورد مطالعه) در تحلیل ANP، لازم است به تعداد زیرمعیارها (۲۰) ماتریس 2×2 ارجحیت گزینه‌ها تشکیل شده و امتیاز هر شهر در ارتباط با هر زیرمعیار در ماتریس 2×20 ارجحیت گزینه‌ها (W_{43}) آورده شود. همچنین برای دو معیاری که زیرمعیار ندارند و مستقیماً در ارتباط با گزینه‌ها قرار می‌گیرند نیز ماتریس W_{42} تشکیل شده و در سوپرماتریس اولیه قرار داده می‌شود.

۱. شهر ملارد با ۱۴.۹ درصد و اسلامشهر با ۱۴.۵ درصد بیشترین میزان بیکاری در مجموعه شهری تهران را به خود اختصاص داده‌اند.



جدول ۲- مقایسه معیارها و زیرمعیارهای زمینه کالبدی- خدماتی دو شهر پردیس و اسلامشهر

زمینه	زمینه کالبدی- خدماتی					
معیارها	کمیت کاربری‌ها*		کیفیت کاربری‌ها			
شاخص‌ها	درصد و شعاع عملکردی کاربری‌های خدماتی		نظر مردم (بخش باز پرسشنامه)		میزان مراجعه کم به تهران (درصد)	
کاربری / شهر	اسلامشهر	پردیس	اسلامشهر	پردیس	اسلامشهر	پردیس
تجاری	۴	۵	۲	۲	۶۲.۱	۳۹.۲
درمانی	۲	۲	۱	۱	۵۰.۵	۳۹.۲
تفریحی	۱	۲	۱	۳	۴۸.۵	۳۲.۴
آموزشی	۴	۴	۴	۲	۷۹.۶	۷۳.۵
اداری	۳	۲	۳	۱	۷۵.۷	۵۱
مالی	۲	۱	۴	۴	۸۱.۶	۶۲.۷

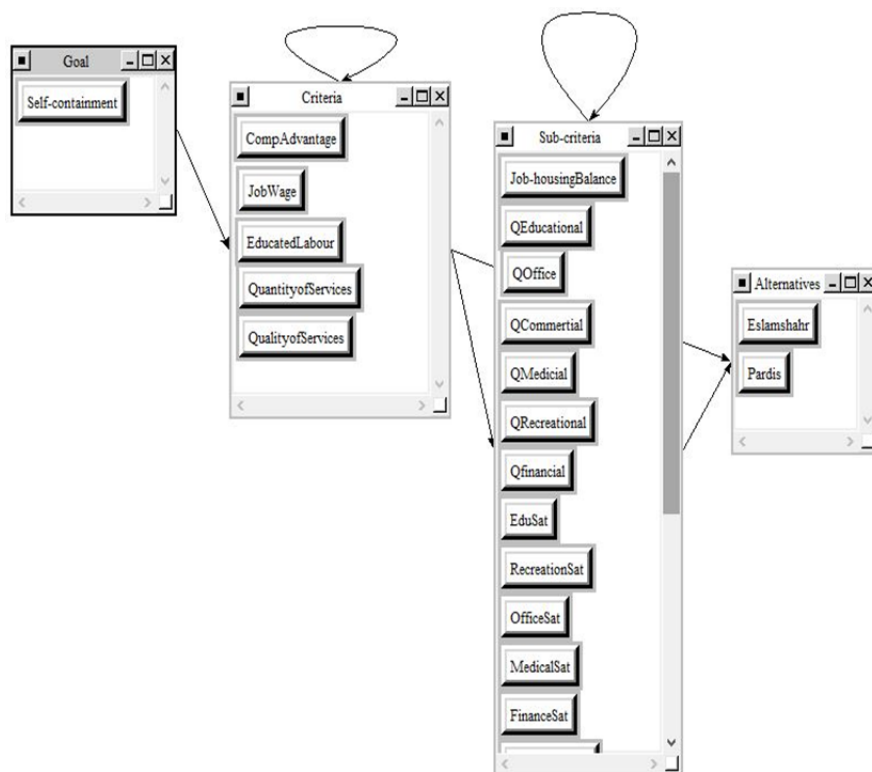
*کمیت کاربری‌ها براساس میانگین امتیازات اختصاص داده شده به هر کاربری در بخش تحلیل کمیت امتیازدهی شده و در بخش نظر مردم درخصوص کیفیت کاربری‌ها براساس میانگین حدودی طیف لیکرت در پرسشنامه‌ها امتیازدهی شده‌اند. بدین ترتیب که برای کاربری‌هایی که وضعیت بسیار نامناسب داشته‌اند امتیاز ۱، وضعیت نامناسب امتیاز ۲، تاحدودی مناسب امتیاز ۳، مناسب امتیاز ۴ و بسیار مناسب امتیاز ۵ در نظر گرفته شده است.

جدول ۳- مقایسه معیارها و زیرمعیارهای زمینه اقتصادی- اجتماعی دو شهر پردیس و اسلامشهر

زمینه	زمینه اقتصادی- اجتماعی					
معیارها	مزیت رقابتی		وجود شغل با درآمد کافی		وجود شغل برای ساکنان تحصیلکرده	
شاخص‌ها	شناسایی مزیت رقابتی		تعادل مسکن و اشتغال		وضعیت اقتصادی ساکنان (براساس هزینه‌ها)	
شهر	اسلامشهر	پردیس	اسلامشهر	پردیس	اسلامشهر	پردیس
توضیحات	✓ بخش صنعت در حال رشد ✓ بخش حمل و نقل در حال زوال و به شدت نیازمند توجه ✓ بخش‌های آموزش و بهداشت نیازمند بهبود	✓ بخش گردشگری پتانسیل اصلی شهر پردیس ✓ توجه به بخش‌های هتل و رستوران ✓ بخش صنعت پتانسیل دوم، توجه به صنایع تحقیقاتی مثل پارک علم و فناوری	۵۰ درصد	۴۸ درصد	۴۰.۸ پایین ۵۲.۴ متوسط ۶۸ بالا	۲۸.۴ پایین ۶۱.۷ متوسط ۹۸ بالا
					۱۸ درصد	۲۹ درصد

تمام امتیازدهی‌ها در مراحل بالا با استفاده از نرم‌افزار Super Decisions صورت پذیرفت. در نهایت

سوپر ماتریس ناموزون و سوپر ماتریس موزون توسط نرم افزار محاسبه گردید.



شکل ۶- شبکه تشکیل شده در نرم افزار *super decisions* شامل هدف، معیارها، زیرمعیارها و گزینه‌ها

برای موزون کردن سوپر ماتریس، از ماتریس خوشه‌ای زیر (که حاصل مقایسه دودویی خوشه‌ها است) استفاده شد.

گزینه‌ها	زیرمعیارها	معیارها	هدف
هدف	0	0	0
معیارها	1	0.33	0
زیرمعیارها	0	0.33	0.5
گزینه‌ها	0	0.34	0.5

گزارش نهایی نرم افزار که شامل امتیاز هر گزینه و مقدار نرمالیزه شده آن است، بدین شرح است:

Alternative Rankings

Graphic	Alternatives	Total	Normal	Ideal	Ranking
	Eslamshahr	0.3021	0.6047	1.0000	1
	Pardis	0.1975	0.3953	0.6537	2

بنابراین با توجه به شاخص‌های خوداتکایی، اسلامشهر وضعیت بهتری نسبت به پردیس داشته و به نظر می‌رسد اسلامشهر، خوداتکاتر از پردیس است. به این معنا که ساکنان اسلامشهر کمتر از ساکنان پردیس برای دریافت خدمات خود به تهران مراجعه می‌کنند. هرچند شهر اسلامشهر نیز از بسیاری از جهات نیازمند بهبود و برنامه‌ریزی است و امکانات موجود در این شهر کفاف جمعیت ۴۰۰ هزار نفری آن را نمی‌دهد، اما تا حدودی توانسته نیاز ساکنان خود را برطرف نماید. از طرف دیگر این‌گونه از مصاحبه‌های انجام شده برمی‌آید که با توجه به اینکه میزان درآمد ساکنان اسلامشهر از پردیس کمتر است، ممکن است یکی از علل مراجعه کمتر مردم این شهر به تهران، قناعت به کیفیت خدمات موجود با توجه به میزان هزینه صرف‌شده باشد و میزان مراجعه کمتر مردم این شهر به تهران لزوماً به معنای مطلوبیت کامل خدمات ارائه شده در شهر اسلامشهر نیست.

۵- نتیجه

این پژوهش در راستای یافتن معیارهای سنجش خوداتکایی و مقایسه میزان خوداتکایی یک شهر جدید با یک شهر موجود در مجموعه شهری تهران صورت گرفته است. بدین منظور با استفاده از پژوهش‌های پیشین و تئوری‌های موجود مدل تحلیلی پژوهش تبیین شد که شامل معیارها و شاخص‌های سنجش خوداتکایی است. معیارهای سنجش خوداتکایی ذیل دو زمینه اقتصادی-اجتماعی و کالبدی-خدماتی قرار می‌گیرند. در زمینه کالبدی-خدماتی، لازم است کمیت و کیفیت کاربری‌های موجود در هر کدام از شهرها، کفایت جمعیت موجود آن شهر را بدهند، تا میزان مراجعه به مادرشهر برای دریافت خدمات به حداقل برسد. در این پژوهش برای سنجش کمیت کاربری‌ها از تحلیل درصد، سرانه و شعاع دسترسی کاربری‌های خدماتی استفاده شده است. همچنین کیفیت کاربری‌های خدماتی از طریق پرسشنامه و با سه سوال میزان مراجعه به تهران برای دریافت خدمات، میزان رضایت از خدمات موجود و بخش باز پرسشنامه که شامل نظریات مردم در ارتباط با هر کاربری بود، سنجیده شده است. با توجه به نتایج تحلیل‌های کمیت و کیفیت کاربری‌ها (جدول ۲)، به نظر می‌رسد به لحاظ کمیت کاربری‌ها، شهر جدید پردیس از وضعیت بهتری برخوردار است در صورتی که میزان رضایت مردم اسلامشهر از کاربری‌های موجود بیشتر است. یعنی با وجود اینکه کمیت کاربری‌های موجود در اسلامشهر نسبت به پردیس وضعیت نامطلوب‌تری دارد، مردم اسلامشهر نسبت به مردم پردیس برای دریافت خدمات کمتر به تهران مراجعه می‌کنند.

در زمینه اقتصادی-اجتماعی، معیار مزیت رقابتی از طریق تحلیل‌های LQ و ترکیب-سهام برای هر



کدام از دو شهر شناسایی شد، تا اولویت سرمایه‌گذاری برای هر شهر تعیین گردد. نتایج تحلیل‌ها حاکی از آن است که در خصوص شهر جدید پردیس، پتانسیل اصلی سرمایه‌گذاری در وهله اول بخش گردشگری و در وهله دوم بخش صنعت است. بنابراین توجه به بخش‌های هتل و رستوران و صنایع تحقیقاتی مانند پارک علم و فناوری می‌تواند در توسعه این شهر راهگشا باشد. در خصوص اسلامشهر نیز بخش حمل‌ونقل و صنعت نیازمند توجه ویژه هستند.

به منظور سنجش دو شاخص تعادل میان مسکن و اشتغال و درصد شاغلان با سطح تحصیلات عالی که زیرمعیار زمینه اقتصادی-اجتماعی هستند، از تحلیل ثانویه داده‌ها استفاده شد. میزان تعادل میان مسکن و اشتغال برای شهر اسلامشهر ۵۰ درصد و برای شهر پردیس ۴۸ درصد بود. این بدین معناست که حدود نیمی از ساکنان دو شهر پردیس و اسلامشهر برای دسترسی به شغل لازم است تا سفرهای آونگی در داخل مجموعه شهری داشته باشند. این میزان با توجه به نظریات ارائه شده در بخش مبانی نظری حداقل میزان برای خوداتکایی یک شهر است. درصد شاغلان با سطح تحصیلات عالی در اسلامشهر ۱۸ درصد و در شهر پردیس ۲۹ درصد بوده است. این امر نمایانگر تفاوت در بافت اجتماعی دو شهر مذکور است. شهر پردیس بیشتر از اسلامشهر امکان ایجاد اشتغال برای ساکنان تحصیلکرده خود را دارد و اسلامشهر در جذب نیروی کار تحصیلکرده ناتوان است. برای سنجش میزان درآمد خانوارها نیز از تحلیل پیمایشی بهره گرفته شده که نتایج حاصل نشان می‌دهند که ساکنان پردیس به لحاظ مالی وضعیت بهتری نسبت به ساکنان اسلامشهر دارند.

به منظور تلفیق این چهار تحلیل و مقایسه دو شهر پردیس و اسلامشهر به لحاظ خوداتکایی، از تحلیل ANP استفاده شد. نتیجه تحلیل ANP حاکی از آن است که شهر اسلامشهر علی‌رغم دارا بودن جمعیتی حدود ده برابر جمعیت پردیس، میزان بیکاری زیاد و همچنین عدم کفایت بسیاری از کاربری‌ها، خوداتکاتر از پردیس بوده و ساکنان آن کمتر از ساکنان پردیس به تهران مراجعه می‌کنند. هرچند شهر اسلامشهر نیز از بسیاری از جهات از جمله کمیت و کیفیت کاربری‌های درمانی، فضای سبز و تفریحی، آموزش و حمل‌ونقل نیازمند بهبود و برنامه‌ریزی است و امکانات موجود در این شهر کفاف جمعیت ۴۰۰ هزار نفری آن را نمی‌دهد، اما تا حدودی توانسته نیاز ساکنان خود را برطرف نماید. از طرف دیگر این‌گونه از مصاحبه‌های انجام شده برمی‌آید که با توجه به اینکه میزان درآمد ساکنان اسلامشهر از پردیس کمتر است، ممکن است یکی از علل مراجعه کمتر مردم این شهر به تهران، قناعت به کیفیت خدمات موجود با توجه به میزان هزینه صرف شده باشد و میزان مراجعه کمتر مردم این شهر به تهران لزوماً به معنای مطلوبیت کامل خدمات ارائه شده در شهر اسلامشهر نیست.

دلیل دیگری که در توجیه این نتیجه می‌توان ذکر کرد، مقایسه میزان تعادل میان مسکن و اشتغال و همچنین دارا بودن شغل رسمی بیشتر ساکنان پردیس است. بسیاری از ساکنان اسلامشهر شغل رسمی نداشته و به صورت فصلی یا در بازارهای غیررسمی مشغول به کار هستند و در نتیجه آمار دقیقی از میزان مراجعه آنها به تهران وجود ندارد. همین امر باعث شده که درصد تعادل میان مسکن و اشتغال که یکی از شاخص‌های مهم این پژوهش بوده در اسلامشهر بیشتر از پردیس باشد. اما بیشتر از ۵۰ درصد

ساکنان پردیس در تهران مشغول به کار بوده و با توجه به میزان رضایت کمتر از خدمات و میزان درآمد بالاتری که نسبت به شهروندان اسلامشهر دارند، تمایل بیشتری برای مراجعه به تهران به منظور دریافت کالاها و خدمات بهتر دارند.

با توجه به تحلیل‌های صورت گرفته در خصوص دو شهر پردیس و اسلامشهر، لازم است که به این نکته توجه شود که در خصوص اسلامشهر، توجه به بخش حمل‌ونقل بسیار ضروری‌تر از پردیس می‌نماید. سه دلیل در این خصوص می‌توان ذکر کرد: اول اینکه اسلامشهر جدای از تهران نیست و کاملاً به تهران چسبیده است. در سفر به اسلامشهر، می‌توان مشاهده کرد که تمامی مسیر تهران تا اسلامشهر ساخته شده و هیچ حد فاصلی میان تهران و اسلامشهر وجود ندارد. دلیل دوم در میزان دسترسی به امکانات است. امکانات موجود در شهر اسلامشهر، به هیچ عنوان کفاف جمعیت ۴۰۰ هزار نفری این شهر را نمی‌دهد و ساکنان برای رفع نیازهای خود ناچار به مراجعه به تهران هستند. همچنین با توجه به اینکه بخش حمل‌ونقل یکی از مزیت‌های رقابتی اسلامشهر در طرح‌های فرادست ذکر شده و در سال‌های گذشته بخش زیادی از جمعیت در این بخش مشغول به کار بوده‌اند، توجه به بخش حمل‌ونقل و بهبود آن می‌تواند زمینه اشتغال بسیاری از ساکنان را فراهم کند.

اما در خصوص شهر پردیس می‌توان گفت که به لحاظ کالبدی در حال حاضر وضعیت بهتری را نسبت به اسلامشهر داراست هر چند ساکنان آن رضایت کمتری از خدمات موجود دارند و بیشتر از مردم اسلامشهر به تهران مراجعه می‌کنند. دلیل این امر اشتغال بیشتر ساکنان پردیس در تهران و میزان درآمد بالاتر آنها نسبت به مردم اسلامشهر است. بنابراین در خصوص پردیس، مهم‌ترین نکته توجه به بخش اشتغال است و همانگونه که در برخی از پرسشنامه‌ها ذکر شده بود، در صورتی که امکان اشتغال در شهر پردیس وجود داشته باشد، بسیاری از ساکنان به دلیل شرایط خوب آب و هوا و نبود انواع آلودگی‌ها تمایلی برای مراجعه به تهران ندارند. همچنین شهر پردیس به دلیل موقعیت مناسب طبیعی، می‌تواند بخش گردشگری را به عنوان بخش پیشرو اقتصادی برگزیند. کما اینکه در بازه ۵ ساله ۸۵ تا ۹۰، وضعیت بخش هتل و رستوران در این شهر پیشرفت قابل توجهی داشته است.



فهرست منابع

- اولاد، محمود. روابط اقتصادی شهر جدید با مادرشهر: راهبردی برای تحقق‌پذیری شهرهای جدید. (مجله آبادی‌ها) ۶۵، شماره ۳۰ (زمستان ۱۳۸۸): ۱۶۲-۱۶۴.
- بهزادفر، مصطفی. طرح‌ها و برنامه‌های شهرسازی. تهران: نشر شهر، ۱۳۹۰.
- پاپلی یزدی، محمدحسین، و حسین رجبی سناجردی. نظریه‌های شهر و پیرامون. تهران: سمت، ۱۳۸۲.
- حبیبی، محسن. گزارش نشست سوم از سلسله نشست‌های شهرهای جدید، هویت در شهرهای جدید. تهران: قطب علمی شهرسازی دانشگاه تهران، ۱۳۹۳.
- حبیبی، محسن، و صدیقه مسائلی. سرانه کاربری‌های شهری. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی، دفتر مطالعات زمین و مسکن، ۱۳۶۹.
- زبردست، اسفندیار. ارزیابی روش‌های تعیین سلسله مراتب و سطح بندی سکونتگاه‌ها در رویکرد عملکردهای شهر در توسعه روستایی. نشریه هنرهای زیبا، ۱۳۸۲.
- زبردست، اسفندیار. اندازه شهر. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، ۱۳۸۳.
- زبردست، اسفندیار. بررسی ارتباط عملکردی سکونتگاه‌های خودرو اطراف کلانشهر تهران. تهران: نشریه هنرهای زیبا، ۱۳۷۹.
- زبردست، اسفندیار. عملکردهای شهری در توسعه روستایی؛ رویکردی با نگرش فضایی به برنامه‌ریزی منطقه‌ای. فصلنامه بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، ۱۳۷۷.
- شهیدی، سیدمحسن. گزارش نشست چهارم از سلسله نشست‌های علمی- تخصصی شهرهای جدید: هویت در شهرهای جدید ۲. تهران: قطب علمی شهرسازی دانشگاه تهران، ۱۳۹۳.
- شیخی، محمد. نگرشی بر طرح‌های ملی- منطقه‌ای. اطلاعات سیاسی- اقتصادی، ۱۳۶۷: ۴۹.
- شیعیه، اسماعیل. مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۶۹.
- طبیبی، سید جمال الدین، محمدرضا ملکی، و بهرام دلگشایی. تدوین پایان‌نامه، رساله، طرح پژوهشی و مقاله علمی. تهران: انتشارات فردوس، ۱۳۹۰.
- عقیقی، احمدرضا. نگاهی به سیر تطور قانونی شهرهای جدید. وزارت راه و شهرسازی. بی. تا. (دستیابی در ۱۳۹۴).
- کاپوراسو، جیمز ای. و دیوید پی. لوین. نظریه‌های اقتصاد سیاسی. چاپ دوم. با ترجمه محمود عبدالله زاده. تهران: نشر ثالث، ۱۳۹۲.
- مرکز آمار ایران. حساب‌های تولید استانی سال ۱۳۸۲. تهران: مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵.
- مرکز آمار ایران. سالنامه آماری استان تهران. تهران: مرکز آمار ایران، سرشماری سال ۹۰، ۱۳۹۲.
- مرکز آمار ایران. نتایج سرشماری سال ۸۵. تهران: واحد اطلاع رسانی مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵.
- مرکز آمار ایران. نتایج سرشماری سال ۹۰. تهران: واحد اطلاع‌رسانی مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰.
- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. سیستم توزیع فضای سبز شهر تهران. تهران: شهرداری



تهران، ۱۳۸۰.

- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن (بخش اول)، مطالعات جمعیت. تهران، ۱۳۷۵.
- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. طرح مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن - خلاصه گزارش. تهران، ۱۳۷۹.
- مهندسین مشاور بوم سازگان. طرح راهبردی - ساختاری توسعه و عمران شهر تهران (طرح جامع تهران - ۱۳۸۶). تهران: نهاد مطالعات و تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران، ۱۳۸۶.
- مهندسین مشاور پارس بوم. طرح جامع شهر اسلامشهر. تهران، ۱۳۹۰.
- مهندسین مشاور پی کده. بازنگری طرح جامع شهر جدید پردیس. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۴.
- Atash, Farhad, Y S Shirazi Beheshtiha. 1994. Urban dimension of the population explosion in Iran; Prospects for the satellite town programme in the Esfahan Region. Cities 11 (4).
- Atash, Farhad, Y. S. Shirazi Beheshtiha. 1998. New Towns and their Practical Challenges: The Experience of Poulad Shahr in Iran. Habitat international 22 (1).
- Cervero, Robert. 1996. Jobs-housing balance revisited: Trends and impacts in the San Francisco Bay Area. Journal of the American Planning Association 62 (4): 492-509.
- Cervero, Robert. 1995a. Planned communities, self-containment and commuting: A cross-national perspective. Urban studies 32 (7): 1135-1161.
- Cervero, Robert. 1995b. Sustainable new towns: Stockholm's rail-served satellites. Cities 12 (1): 41-51.
- Douglass, Mike. 1998. A regional network strategy for reciprocal rural-urban linkages. Third World Planning Review 20.
- Ferraro, Vincent. 1996. Dependency Theory: An Introduction. in The Development Economics Reader, By Giorgio Secondi, 58-64. London: Routledge.
- Fujita, Nanako. 2004. Gunar Mirdal's theory of cumulative causation revisited. economic research.
- Hall, P. and Pain, K. 2006. The polycentric metropolis: learning from mega-city regions in europe. in Govrning and planning of mega-city regions: an international comparative perspective, By Jiang Xu, Anthony G.O. Yeh, 1-15. London: Routledge.
- Henderson, J. Vernon. 2000. How urban concentration affects economic growth. Policy Research Working Papers volume 2326. World Bank Publications
- Hill, Edward W., Harold L. Wolman. 2011. Accounting for the Change in Income Disparities between US Central Cities and their Suburbs from 1980 to 1990. Urban Studies 34 (1): 43-60.
- Hill, Edward W., Harold L. Wolman. 1995. Can Suburbs Survive without their Central Cities? Examining the Suburban Dependence Hypothesis. Urban affairs review 31 (2): 147-174.
- Howard, Ebenezer. 2008. Garden Cities of Tomorrow. Oxford: Oxford.

- Howard, Zeljka Pavlovich. 2002. New Towns: an overview of 30 American new communities. Community planning laboratory.
- Lau, Joseph Cho Yam. 2010. The influence of suburbanization on the access to employment of workers in the new towns: A case study of Tin Shui Wai, Hong Kong. *Habitat International* 34: 38-45.
- Lee, Chang-Moo, Kun-Hyuck Ahn. 2005. Five new towns in the Seoul metropolitan area and their attractions in non-working trips: Implications on self-containment of new towns. *Habitat International*.
- Lee, Sugie, Nancy Green Leigh. 2007. Intrametropolitan Spatial Differentiation and Decline of Inner-Ring Suburbs: A Comparison of Four U.S. Metropolitan Areas. *Journal of Planning Education and Research* 27 (2): 146-164.
- M. Mark, B. Katz, S. Rahman, and D. Warren. 2008. *MetroPolicy: Shaping A New Federal Partnership for a Metropolitan Nation*. Brookings Institution: Metropolitan Policy Program Report.
- Mumphrey, Anthony J., Krishna M. Akundi. 1998. The suburban dependency hypothesis, reconsidered. *Journal of Planning Literature* 13 (2).
- Nagle, Garrett. 1999. *Development and Underdevelopment*. Nelson.
- Pakzad, J., F. Hosseinzadeh Lotfi, L. Jahanshahloo. 2007. Assessment of new towns' self-sufficiency based on working and non-working trips by mathematical models. *International Journal of Contemporary Mathematics Sciences* 2 (12): 591-600.
- Peet, Richard, Elaine Hartwick. 1999. *Theories of Development*. New York: The Guilford Press.
- Pike, Andy, Anres Rodriguez-Pose, و John Tomaney. 2006. *Local and Regional Development*. London: Routledge.
- Post, Stephanie Shirley, Robert M. Stein. 2000. State economies, metropolitan governance, and urban-suburban economic dependency. *Urban affairs review* 36 (1): 46-60.
- Shearmur, Richard, Benjamin Motte. 2009. Weak Ties that Bind: Do Commutes Bind Montreal's Central and Suburban Economies? *Urban Affairs Review* 44 (4): 490-524.
- Squires, G. Ed. 2002. *Urban Sprawl: Causes, Consequences, & Policy Responses*. The Urban Institute Press.
- Thomas, R. 1969. *London's new towns: A study of self-contained and balanced communities*. London: PEP.
- Toy, Maggio. 1994. *New Towns*. London: Academy Editions.
- Zali, Nader, Sajjad Hatamzadeh, Reza Azadeh, Taravat Ershadi Salmani. 2013. Evaluation of New Towns Construction. *Journal of urban and Environmental Engineering* 7.
- Zebardast, Esfandiar. 2006. Marginalization of the urban poor and the expansion of spontaneous settlements on the Tehran metropolitan fringe. *Cities* 23 (6): 439-454.

تجربه تحقق معیارهای کالبدی شهر اسلامی بر فضاها و الگوهای مسکونی در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید گلپهار)

فرامرز فدائی^۱

دکتر مهدی حمزه نژاد^۲

چکیده

تعاریف و برداشت‌های متعددی از محل شهر و اجتماع مسلمانان در متون دینی وجود دارد که تعابیری همچون مدینه، بلد، مصر و مدائن که هر کدام بر مبنای کاربری، معنا و مفهوم متفاوتی داشته است، گویای این امر است. شهر اسلامی عبارت از نمایش فضایی شکل و ساختمان اجتماعی است که بر اساس ایده‌آل‌های اسلامی، فرم‌های ارتباطی و عناصر تزئینی خود را در آن وارد کرده است. در شهرهای اسلامی مظاهر تمدن اسلامی نمود دارد و دارای هویت خاص فضایی، فرهنگی و تاریخی است که ویژگی‌های آن در ارتباط با دین اسلام و از قرآن و سنت نشئت گرفته است. با توجه به ضرورت پیدایش شهرهای جدید در کشور ایران که در اثر افزایش جمعیت و سیر مهاجرت‌های داخلی به سوی قطب‌های اقتصادی کشور، با هدف جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ و مقابله با پدیده حاشیه‌نشینی طراحی و ساخته شده‌اند و بعضاً نتوانسته‌اند جمعیت زیادی را در خود جذب نمایند، لازم است در زمینه تحقق‌پذیری اصول کالبدی شهرهای اسلامی بر آنها بررسی‌های مطالعات عمیقی انجام شود. بر این اساس، پژوهش حاضر به عنوان یک تجربه شهری بر آن است که با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و با در نظر گرفتن ارکان و عناصر کالبدی شهرهای اسلامی، به مقایسه تطبیقی این معیارها با نحوه شکل‌گیری عناصر کالبدی معماری ایرانی اسلامی در شهر جدیدی مانند گلپهار به عنوان نمونه موردی که در مجاورت پایتخت معنوی کشور (مشهد مقدس) قرار دارد پردازد و با بهره‌گیری از مدل SWOT،

۱- کارشناس ارشد معماری-پژوهشگر در زمینه معماری و شهرسازی ایرانی اسلامی، مدرس مدعو گروه معماری موسسه آموزش عالی اسرار مشهد

۲- استادیار دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت



نقاط قوت و ضعف این معیارها را در این شهر جدید بررسی و راهبردهایی در زمینه تحقق‌پذیری این اصول ارائه نماید، که با استفاده از آن می‌توان به طراحی و سنجش شهرها با هویت ایرانی اسلامی پرداخته شود.

واژگان کلیدی: شهر اسلامی، معیارهای کالبدی، شهرهای جدید، شهر گلبهار، الگوهای مسکونی



۱- مقدمه

محیط زندگی انسان تأثیر بسزایی در رفتار و هویت انسان به سمت ارزش‌های مستتر در خویش دارد (امین زاده، ۱۳۸۱، ۳۱). در این میان شهر را می‌توان محیطی برای تجلی هویت، ارزش‌های منبعث از اعتقادات، جهان‌بینی و فرهنگ ساکنان و پدیدآورندگان خود دانست (سیفی‌ان، ۱۳۷۸، ۵۸). در کشورهای اسلامی، ساخت فضاهای جغرافیایی بایستی تحت تأثیر ایدئولوژی اسلامی به صورت قوانین متخذ از قرآن، سنت، فقه، اجتهاد و اجماع صورت گیرد. شهری که ویژگی‌های منحصر به فرد داشته باشد والگوی کاملی از توسعه را برای جهان‌بینان عرضه بدارد (رحیمی، ۱۳۸۴، ۹۱).

شهرها کانون‌هایی هستند که در آنها آدمی به تصرف و استفاده از کره خاک دست یافته است، هم بر نواحی اطراف خود تأثیر می‌کنند و هم از آن متأثر می‌شوند و نمودار احتیاجات اقتصادی و اجتماعی آدمی هستند و بر اساس این احتیاجات بسط و توسعه می‌یابند (مزینی، ۱۳۹۰: ۲۸). تعاریف معمول شهر قومی محوری و بیشتر بر اساس شهر مدرن غربی (شهرهای قرون وسطای اروپا و پس از آن) استوار است. برای مثال طبق تعریف کلاسیک، شهر اسکان دائمی نسبتاً بزرگ و متراکمی است متشکل از افرادی که به لحاظ اجتماعی با هم متفاوت هستند. گوردون چایلد که از آغاز شهرنشینی به عنوان انقلاب شهری یاد کرده، معیارهای شهرنشینی را به ترتیب زیر بیان می‌کند: وجود متمرکز جمع کثیری از مردم در یک مکان، تخصص در حرف گوناگون، وجود وسیله گردش چرخ اقتصادی، معماری یادمانی عمومی، طبقات اجتماعی خاص، خط، علوم دقیقه، هنر طبیعی، تجارت خارجی، و بالاخره عضویت در گروه بر اساس محل سکونت و نه تبار و نژاد (موریس، ۱۳۸۹: ۴۱۲).

بخش مهمی از تاریخ شهر و شهرسازی متوجه رفتار انسانی است. با بررسی و شناخت رفتار انسانی بر اساس بینش فرهنگی و مردم‌شناسانه می‌توان به زیربنای تمدن شهری پی برد. این تحلیل فرهنگی به لحاظ روشن نمودن مفاهیمی که علی‌رغم وضوح آنها در تاریخ، هنوز به درستی تفسیر نشده‌اند، از اهمیت برخوردار است (موریس، ۱۳۸۹: ۴۰۹). هر شهر با توجه به هویت کالبدی و معنوی‌اش معنا می‌شود. همچنان که اقلیم و آب و هوا در ساختار شهرها تأثیر می‌گذارند، نوع نگاه و اندیشه‌های شهروندان یک شهر هم بر هویت یک شهر مؤثرند و هویت یک شهر در قالب مادی شهر و در ساختار آن، تجلی پیدا می‌کند. از این رو هویت معنوی، هم در رفتارهای شهروندی و هم در چهره شهر نمود عینی دارد.

شهر اسلامی چه خصوصیاتی دارد؟ آیا شهری است با گنبد و مناره‌های متعدد، برخوردار از مکان‌های مذهبی متنوع، دارای چهره تاریخی و باستانی مانند شهرهای اوایل اسلام و یا شهری است با انسان‌های موحد؟ چیستی و چگونگی «شهر» و «شهراسلامی» در آموزه‌های اسلامی، محمل و منشأ مباحث گسترده و دنباله‌داری است که نیازمند ژرف‌نگری و پژوهش وسیع در منابع ارائه‌کننده این آموزه‌ها است. شهر اسلامی علاوه بر موقعیت طبیعی و محلی و ویژگی‌های کالبدی، بازتاب‌دهنده ساختارهای اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی عام جامعه نیز هست. در یک شهر اسلامی علاوه بر حاکم بودن اصول اسلامی و ارکان خاص آن، قبل از هر چیز رفتارهای شهروندی بر اساس آموزه‌های اسلامی و سنت پیامبر (ص)، از اسلامی بودن شهر حکایت می‌کنند (مویدفر و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۴). اجرای سیاست‌های



شهرهای جدید به لحاظ گستردگی اقدامات، حجم عملیات و تعداد سکونتگاه، آن هم در شرایطی که کشور از مشکلاتی مانند جنگ تحمیلی و تحریم‌های اقتصادی رنج می‌برد، تجربه منحصر به فردی در عرصه تجربیات جهانی به‌شمار می‌رود و بدون تردید یک اتفاق تاریخی محسوب می‌گردد. با توجه به سیاست ایجاد شهرهای جدید در کشور با هدف جذب جمعیت سرریز کلان شهرها، شهر جدید گلپه‌ار با فرض اینکه با رعایت اصول شهر اسلامی امکان تحقق‌پذیری جمعیت بیشتری در آن محقق می‌شود، به روش تحلیلی-توصیفی مورد بررسی و واکاوی قرار گرفته و نتایج حاصل به عنوان راهکار رفع مشکلات شهرهای جدید منطبق با اصول اسلامی پیشنهاد شده است.

۲- پیشینه تحقیق

از نظر زمانی، توجه متمرکز و حرفه‌ای اندیشمندان غربی به موضوع شهر و شهرسازی اسلامی به‌طور عمده از اوایل قرن بیستم آغاز شد و شهر اسلامی نخستین بار در ربع اول قرن بیستم به یک موضوع جدی تحقیقی بدل گردید. در مورد ماهیت و قابلیت تمایز شهر اسلامی نظریه‌های گوناگونی مطرح شده است. در یک دسته‌بندی کلی چهار نظریه یا موضع مشخص زیر قابل توجه است:

- ۱- نظریه‌هایی که شهر در قلمرو فرهنگ اسلامی را تقلیدی از شهرهای قدیمی رومی و یونانی می‌دانند.
- ۲- نظریه‌هایی که شهر در قلمرو فرهنگ اسلامی را صفت شرقی داده و آن را شهر شرقی نامیدند.
- ۳- نظریه‌هایی که شهر در قلمرو فرهنگ اسلامی را فاقد شرایط و ویژگی‌های یک شهر می‌دانند.
- ۴- نظریه‌هایی که شهر در قلمرو فرهنگ اسلامی را دارای ساختار سست و بی‌قاعده می‌دانند (باقری، ۱۳۸۶: ۶۸-۶۹).

اکثر مطالعات شهرهای اسلامی، در پی ارائه طرح و مدلی از این شهرها برای تفکیک از سایر شهرها بوده‌اند. این تلاش منجر به ارائه چندین مدل نسبتاً مشابه در ادبیات شهر اسلامی شده است. «مهم‌ترین آنها از طرف بری، اویگن ویرث، کراف و اگستاف و اهلرز ارائه شده‌اند» (مومنی، ۱۳۷۸) در ادامه مطالعات پرسود ذکر شده، پژوهش حاضر با تمرکز بیشتر بر معیارهای کالبدی شهر اسلامی و مشخصاً با تأکید بر نقش محوری ارکان شهر اسلامی در تحقق جمعیت‌پذیری شهرهای جدید، خصوصاً شهر جدید گلپه‌ار به بررسی و تبیین شاخص‌ها و ارکان شهر اسلامی می‌پردازد.

۳- مبانی نظری

بسیاری از مورخان غربی و شرقی، پیشرفت در تولید اقتصاد کشاورزی را عامل اصلی پیدایش شهرهای نخستین می‌دانند. این نظریه مورد پذیرش کسانی که شهر اسلامی را بررسی کرده‌اند، نیز قرار گرفته است (توسلی، ۱۳۷۹: ۳۶-۳۴). برخی معتقدند در پی‌افکنی این شهرها نخستین گام، گزینش جایگاه آن است که در اصل، با دسترسی به آب و وجود راه‌هایی برای پیوستن به کانون‌های شهری دیگر صورت می‌گیرد. با ورود اسلام به سرزمین‌های فتح شده، به دلایل گوناگون نیاز به بنیان شهرهای جدید برای اسکان مسلمانان در آنها و گاه به عنوان اردوگاه نظامی احساس گردید و به این ترتیب در قلمرو اسلامی شهرهایی پدید آمد که از آنها به «شهرهای بنیادینافته در دوره پیش از اسلام» تعبیر می‌گردد.



ولی علاوه بر این شهرها مسلمانان در توسعه، رشد و آبادانی شهرهای مربوط به دوره پیش از اسلام نیز از خود توجهی وافر نشان دادند که از آنها به عنوان «شهرهای توسعه یافته در دوره اسلامی» یاد شده است (عریان، ۱۳۷۴: ۱۲-۷).

شهرهای عربی اسلامی را به سه گونه می‌توان تقسیم نمود: شهرهای برنامه‌ریزی شده و طراحی‌شده مانند شهر مدور بغداد، شهر نوسازی شده یا تغییرشکل یافته پیش از اسلام مانند الپو (حلب) و شهر خودانگیخته با رشد تدریجی (شهر ارگانیک). همچنین شهرهای اسلامی بر اساس منشاء شکل‌گیری، به سه گونه تقسیم می‌شوند: دو گونه اول زیست‌گاه‌های موجودی‌اند که یا مانند اربیل رشد ارگانیک داشته یا مانند دمشق دارای منشأ طراحی‌شده یونانی-رومی بوده‌اند که هر دو گونه با توسعه اسلامی، به تدریج در محدوده سرزمین‌های اسلامی قرار گرفتند. سومین گونه، شهرهای جدیدند که ارتش مسلمانان در سرزمین‌های فتح‌شده بنیان گذاردند که تونس نمونه‌ای از آن است (موریس، ۱۳۸۱: ۳۰).

بنابراین می‌توان گفت علل واهداف پیدایش شهرهای اسلامی در نقاط مختلف متفاوت بوده است؛ همچنین علت پیدایش و تکامل این شهرها رابطه تنگاتنگی با فرهنگ اسلامی دارد که خود تا حد زیادی متأثر از تاریخ اسلام است. بر اساس نظریه ساخت فرهنگی، راپپورت که از جمله اندیشمندان فرهنگ‌گرا است، ساختار یک مجتمع زیستی را از نظر ویژگی‌های فرهنگی مورد دقت قرار داده و معتقد است، عامل فرهنگی به‌ویژه اعتقادات مذهبی مردم، اساس ایجاد زیستگاه‌های انسانی بوده است. وی اساس عمل نظم‌دهی به سکونت‌گاه‌ها را مذهب دانسته که بیشتر به شیوه‌ای نمادگرایانه صورت می‌گرفته است. او بر این باور است که ذهن انسان به طبقه‌بندی پدیده‌ها پرداخته، به همه چیز نظم داده و الگویی آگاهانه برای محیط زیست خود به‌وجود می‌آورد. مجتمع‌های زیستی، ترکیب ساختمان‌ها و منظره‌ها، همگی حاصل این فعالیت ذهن انسان است که همانا بخشیدن بیانی کالبدی به ایده‌ها و تبدیل آنها به ابزاری تدارک‌دهنده است (مویدفر و همکاران، ۱۳۹۱ به نقل از راپپورت، ۱۳۶۶: ۱۹).

۴- بحث

۴-۱- ویژگی‌های کالبدی شهرهای اسلامی

در سرزمین‌های اسلامی، شهر اسلامی، مجموعه‌ای است از محله‌های متجانس و همگن که بر اساس رابطه‌ها، تناسب‌ها، شکل و وابستگی‌های قومی، مذهبی، حرفه‌ای یا سرزمینی در مکانی مشخص مجتمع شده و هویت و اصالت خود را سال‌ها به همین صورت نگاه داشته‌اند. درباره نقش و اهمیت شهر در تمدن اسلامی باید گفت، بیشتر کسانی که به بررسی آثار و بناها و شهرهای اسلامی و تاریخ تمدن اسلام پرداخته‌اند، بر این باورند که اسلام، دین شهری است و اهمیت شهر تا حد زیادی منبعث از اراده سیاسی دولت‌های اسلامی بوده است چرا که دولت اسلامی در شهر تولد یافته است (احمدیان، ۱۳۸۲: ۶۱). بسیاری معتقدند شهر یک کار هنری است که یک خصیصه اساسی آن معماری است و جنبه زیبایی‌شناختی آن بی‌طرفانه نیست بلکه طراحی‌های معماری در آن دلالت بر معنا و مفهومی دارد که بخشی از چشم‌انداز فرهنگی (دین وایدنولوی) به حساب می‌آید (Robertson, 2003, 19).



شهرهای جهان اسلام از لحاظ ساختمان کلی، شکل و معماری در موارد بسیاری شبیه یکدیگرند و با مساجد، گلدسته‌ها، مناره‌ها، نقش قبله در ایجاد مکان‌ها، بازارها، محله‌ها، واحدهای همسایگی، تکیه‌ها، مدرسه‌های دینی و ... قابل شناسایی و بررسی هستند. به علاوه شهرهای اسلامی، بجز چندتایی که در میان دیوارهای بلند محصور بودند و شکل نقشه زمینی آنها، بیشتر مستطیلی بود. بیشتر دیوارها، کنگره‌هایی به عنوان سنگر و یک دسته برج مراقبت داشتند.

یکی از ویژگی‌های مهم شهرهای اسلامی جدایی ناحیه‌های مسکونی و تجاری بود. مرکز محله تجاری، به طور معمول، مسجد جامع یا مسجد جمعه بود که به نوبه خود بر نظام بسیاری از فعالیت‌های محیط اطراف تأثیر می‌گذاشت و همیشه مدرسه‌ای در کنار آن قرار داشت. در نزدیکی آن پیشه‌ورانی برای تأمین نیازهای مسجد و مدرسه به کاروکسب‌هایی همچون صحافی، کتاب‌فروشی، تزئین چرم و غیره اشتغال داشتند. سپس پینه‌دوزان، درودگران، خیاط‌ها و قالی‌بافان و پس از آن صاحبان حرفه‌هایی که فضا را از بو و سروصدا پر می‌کردند، همچون فلزکاری، دباغی و رنگریزی قرار می‌گرفتند. حرفه‌هایی که بیش از همه به سود روستائیان بود، بیشتر در نزدیک‌ترین فاصله به دروازه‌های شهر دایر می‌شد، که از آن جمله به زین‌سازی و نعل‌بندی می‌توان اشاره کرد. از ویژگی‌های اصلی منظر شهری شهرهای اسلامی، وجود مساجدی با مناره‌های بلند و گنبدهای فیروزه‌ای است که مسئله تسلط بر سایر بناها در مورد آنها مصداق دارد. این بلندی اعم از بلندی معنوی و روحانی و بلندی فیزیکی و مادی است. همچنین کالبد مسجد بایستی تسلط روانی و فیزیکی خود را حفظ نماید (پیرنیا، ۱۳۶۹: ۷۶).

یکی از ویژگی‌های شهر اسلامی، تمرکز فعالیت‌های اقتصادی مشابه در یک بازار یا سوق بود. دلایل زیادی برای این مسئله بیان شده است؛ اما دلیل عملی آن را می‌توان در اصل به مهارت‌های سنتی برخی از قبیله‌ها در چند رشته شغلی نسبت داد. نظام صنفی نیز که یکی از وظایف آن، حفظ رازهای شغلی بود، موجبات تمرکز پیشه‌ها را فراهم می‌کرد، در حالی که در مورد جواهرفروشان نیاز به امنیت، دلیل عملی آشکاری برای نزدیکی هرچه بیشتر آنان به یکدیگر بود. همبستگی در برابر شیوه‌های استبدادی اخذ پول نیز شاید در این مسئله نقش داشته است (بیومونت، ۱۳۶۵: ۲۵).

در شهرهای اسلامی، معمار مسلمان کوشش کرده است، آثار خشونت‌بار آب و هوا را با طرح‌های معماری تعدیل کند. سقف پوشیده بازارها، حیاط بزرگ و پر درخت مساجد و خانه‌ها، آب‌نماها و حوض‌های بزرگ خانه‌ها، کاروانسراها، دیوارهای بلند و گلی واحدهای مسکونی و ایوانخانه‌ها، همه در جهت جلوگیری از شرایط نامساعد آب و هوا و زیباسازی و سالم‌سازی محیط زیست شهری صورت گرفته است (مؤیدفر و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۰).

۴-۲ - مقایسه شهر اسلامی با شهر غربی

مقایسه ویژگی‌های اجتماعی - سیاسی شهرهای اسلامی و غربی نشانگر تفاوت‌هایی اساسی بین آنها است. با توجه به محدودیت‌هایی که وبر در تعریف شهر در قرون وسطی ایجاد می‌کند و جز شهرهای اروپای غربی در قرون وسطی را از چهار چوب مفهومی اجتماع شهری خارج می‌سازد، شهرهای اسلامی نیز



در گروه اجتماع شهری موردنظر وبر قرار نمی‌گیرند. گرچه برخی وجوه کالبدی و اقتصادی آنها مشابه با شهرهای غربی هستند. «بر اثر تأکید ویژه وبر بر خصایصی که به‌عنوان پدیده‌های ذاتی شهر برمی‌شمرد و منحصر کردن عنوان شهر برای سکونتگاه‌هایی که واجد این ویژگی‌ها هستند، تمدن‌های کهنسالی نظیر چین، بین‌النهرین، مصر، هند و ایران، گرچه از مجتمع‌های شهری بهره داشته‌اند و حتی به نوعی از سرمایه‌داری (ربایی) نیز دست یافته بودند، فاقد شهر می‌شدند» (پیران، ۱۳۷۰).

تفاوت شهرهای اسلامی و غربی در وجوه اجتماعی و سیاسی متأثر از شرایط دینی، اجتماعی و جغرافیایی متفاوت جوامع اسلامی و شرقی با جوامع مسیحی غربی است. «پدید نیامدن اجتماع شهری به عنوان اجتماعی هم‌بسته و خودفرمان از شهروندان-که نقش پراهمیتی در تحولات اجتماعی غرب بازی کرده است-به علت حضور قدرتمند دولت در شهر و زورفرمانی حکومت بر جامعه شهری بود. حضور دولت در شهر مانع رشد انجمن‌های خودفرمان صنفی و غیره بود. نه تنها حکومت شهر نماینده و برگزیده مردم نبود، بلکه شهرها، قوانین، مقررات، قانون اساسی و دادگاه‌های مستقلی که برگزیده شهروندان باشد را نیز نداشتند.» (اشرف، ۱۳۵۳).

تجلی همه صفات شهر اسلامی (از دیدگاه تعالیم اسلام) در درون و سیمای شهر، چهره‌ای از آرمان‌شهر اسلامی را در ذهن تجلی می‌دهد. شهری که صاحب این حد از ارزش‌ها است، شاید تاکنون در هیچ دوره تاریخی به حقیقت در نیامده است. اما، با کنکاش در شهرهای سنتی می‌توان درصد بالایی از آنها را که ریشه در تفکرات معنوی و آسمانی سازندگانشان دارد، شناسایی نمود و از آنها عبرت گرفت و این‌گونه است که در گذشته، آموزش معماری نبوده است و بلکه پیشکسوتان قائل به تربیت معمار بوده‌اند و حق طراحی از آن افرادی بوده است که مراحل سلوک را طی کرده بودند. مقایسه‌ای مختصر بین معماری و شهرسازی سنتی و معماری و شهرسازی متجدد علاوه بر اینکه تفاوت‌های ریشه‌ای و بنیانی این دو تفکر را مشخص می‌کند، وجود زیبایی عالی و دارای کمال در معماری و شهرسازی سنتی را که ریشه در تعالیم معنوی و خداجویانه آن دارد، مشخص می‌نماید.

جدول ۱- مقایسه بین معماری سنتی با معماری مدرن

عوامل	معماری و شهرسازی سنتی	معماری و شهرسازی متجدد (مدرن)
درونی	طبیعت‌گرایی مردم‌گرایی توجه به معبود	ماشین‌گرایی انسان‌محوری توجه به خود
ظاهری	ظرافت نظم ساده	عظمت آشفتگی پیچیده

۴-۳- گرایش به معماری بومی در کشورهای اسلامی

در بسیاری از جوامع اسلامی، زندگی سنتی مسلمانان در اثر ورود فرهنگ غربی و غرب‌گرایی جوامع آنان از دست رفت. این امر موجب از بین رفتن هویت اسلامی آنان شده و مشکلات بسیاری را



برایشان رقم زد. این مسئله بیش از نیم قرن مورد توجه و مطالعه اندیشمندانی چند قرار گرفت. در کتاب اسلام و دوران مدرن که در سال ۱۹۵۸ به چاپ رسیده، تاریخچه آشنایی کشورهای اسلامی با دنیای مدرن غرب و نحوه برخورد این دو فرهنگ با یکدیگر مورد بررسی قرار گرفته است. نویسنده کتاب موقعیت‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی این کشورها و مشکلات حاصل از غربگرایی و مدرنیزه شدن این جوامع را به‌طور مفصل توضیح داده و تجزیه و تحلیل نموده است (Lichtenstadter, 1960).

۴-۳-۱- گرایش به معماری بومی در ایران

ایران همچون بسیاری دیگر از کشورهای اسلامی، تغییرات عمیقی را از سیستم سنتی به سیستم معاصر یا همان سیستم مدرن و غربی شاهد بوده است. روند این تغییرات از ابتدای قرن بیستم آغاز و تا سال ۱۹۷۹ که انقلاب اسلامی ایران به‌وقوع پیوست، ادامه داشت. پس از انقلاب اسلامی سال ۱۹۷۹ روند مدرنیزه شدن و غربگرایی که در تمامی ابعاد فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و غیره انجام شده بود، متوقف گردید. این رویکرد در تمامی زمینه‌های جامعه و از آن جمله در قلمرو معماری نیز نمودی پیدا کرد (Vaziritabar, 1990). چرخش جامعه ایرانی از ارزش‌های ایرانی و اسلامی به سوی ارزش‌های مدرن و غربی به تفصیل در کتاب «مدرنیزه شدن ایران» و بوسيله بنانی (Banani) تشریح شده است. او توضیح می‌دهد که چگونه جنبه‌های گوناگونی از کشور همچون اقتصاد، آموزش و پرورش، دادگستری و سیستم قضاوت، ارتش و ساختار اداری از روش‌های سنتی خود به سوی الگوهای غربی تغییر یافته است (Banani, 1961).

۵- تحلیل در شهرهای جدید ایران (شهر جدید گلپهار)

شهرهای جدید محیط‌های برنامه‌ریزی‌شده‌ای هستند که آگاهانه بر اساس اهداف روشن ایجاد می‌شوند (رجایی و دیگران، ۱۳۸۴: ۲۲۰). نوشهرها زیستگاه‌هایی هستند که با خواست دولت‌ها به عنوان پاسخی برای مشکلات حاشیه‌های شهری، به‌ویژه گرداگرد شهرهای بزرگ ساخته شده‌اند (قلعه‌نویی و دیگران، ۱۳۸۴: ۲۸۴). بر مبنای آئین‌نامه مصوب سال ۱۳۷۱ هیئت وزیران شهر جدید در ایران، به مکانی اطلاق می‌شود که در محدوده آن برای اسکان و فعالیت جمعیتی بیش از پنجاه هزار نفر یا دست‌کم ده هزار واحد مسکونی به اضافه ساختمان‌ها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن در خارج از حوزه شهری و حریم استحقاطی شهرهای موجود پیش‌بینی شده باشد. (هاشمی، ۱۳۷۷: ۲۹)

۵-۱- فلسفه پیدایش شهر جدید گلپهار

شهر جدید گلپهار در مساحتی به وسعت ۴۰۰۰ هکتار در ارتفاع ۱۲۵۰ متری در فاصله حدود ۴۵ کیلومتری شمال غرب شهر مشهد در دشت نسبتاً هموار در دره کشف رود میان رشته کوه‌های هزار مسجد در شمال و بینالود در جنوب در راستای سیاست شهرهای جدید و با هدف جذب جمعیت سرریز شهر مشهد مقدس از سال ۱۳۷۴ پرداخته است. این شهر در واقع در محور مشهد به چناران در جنوب جاده ترانزیتی مشهد-بجنورد (معروف به جاده سنتو) در فاصله حدود ۱۰ کیلومتری چناران قرار دارد. با



توجه به رشته کوه‌های فوق‌الذکر، گلبهار به طور کلی در ناحیه‌ای مکانیابی شده که به لحاظ اقلیمی در زمستان‌ها سرد و در تابستان‌ها نسبتاً معتدل (طبق طبقه‌بندی اقلیمی کوپن *CSA*) است. در بررسی اقلیمی منطقه نکات زیر قابل توجه است:

الف- در هیچ یک از ماه‌های سال تدام گرما و سرما دیده نمی‌شود؛ ب- علی‌رغم اعتدال نسبی هوا در تابستان، منطقه با بادهای سرد روبرو است؛ ج- متوسط دمای سالانه در شهر ۱۴/۶ درجه و میزان بارش سالانه حدود ۲۹۰ میلی‌متر است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۴: ۲۰-۱۲؛ وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۴: ۸-۱۱). این شهر از نظر استقرار در فضا همانند شهر جدید بینالود در حوزه شهری مشهد جزو شهرهای جدید اقماری به‌شمار می‌رود. این‌گونه شهرها در خارج از محدوده طرح جامع ایجاد شده و بیشتر برای توسعه ناپیوسته مادرشهرها در نظر گرفته می‌شوند (زیاری، ۱۳۸۲: ۱۵۱-۱۵۰)

۵-۲ - وضعیت کنونی شهر جدید گلبهار به لحاظ جمعیت‌پذیری

مطالعات قبلی پیرامون شهر جدید گلبهار و ارتباط آن با مادرشهر مشهد نشان می‌دهد، میزان موفقیت عملکرد شهر جدید گلبهار نسبت به گزینه مطلوب مطالعات آن ۲۳/۸ درصد بوده و بیانگر عقب‌افتادگی شدید شهر جدید از برنامه‌های پیشنهادی آن در زمینه تحقق‌پذیری اهداف جمعیتی است. همچنین وجود مؤلفه‌های هویت شهری در رابطه با مدت سکونت در شهر جدید گلبهار توانسته است ۱۵ درصد از تغییرات متغیر وابسته (تعلق مکانی ساکنان) تبیین نماید، به این معنا که هنوز مؤلفه شهری در شهرهای جدیدی مانند گلبهار نتوانسته است زمینه‌ساز جذب جمعیت از مادرشهر شود. در روند تحولات جمعیتی در سطح شهر جدید گلبهار شاهدیم که جمعیت کل شهر بنا بر اطلاعات مرکز آمار ایران از ۱۷۹ نفر در سال ۱۳۷۵ به ۳۱۹۸ نفر در سال ۱۳۸۰ و ۷۰۳۹ نفر در سال ۱۳۸۵ افزایش می‌یابد که نرخ رشد سالانه نیم‌دهه ۸۵-۱۳۸۰ معادل ۱۷/۱ می‌باشد. بنابر همین نرخ رشد، پیش‌بینی می‌شود شهر جدید گلبهار در سال ۱۳۹۰ معادل ۱۵۴۹۳ نفر و در سال ۱۳۹۵ برابر ۳۴۱۰۱ نفر جمعیت داشته باشد. بر اساس اطلاعات مرکز بهداشت شهرستان چناران جمعیت شهر جدید گلبهار از ۱۴۱۰ نفر در سال ۱۳۸۰ به ۵۶۹۲ نفر در سال ۱۳۸۵ و ۱۳۳۷۱ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است که نرخ رشد سالانه دهه ۸۰ برابر ۲۵/۲ درصد و نرخ رشد سالانه نیم‌دهه ۹۰-۱۳۸۵ معادل ۱۸/۶ درصد خواهد بود و بر اساس نرخ رشد نیم‌دهه ۹۰-۱۳۸۵ پیش‌بینی می‌شود شهر جدید گلبهار در سال ۱۳۹۵ جمعیتی حدود ۳۱۴۰۹ نفر را در خود جای داده باشد. بنابراین، بر پایه سناریوی حداقل جمعیت‌پذیری شهر جدید گلبهار بر پایه آمار مرکز بهداشت در سال ۱۳۹۰ فقط ۱۱/۶ درصد جمعیت‌پذیری شهر محقق شده است و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۵ فقط ۱۶/۵ درصد سناریوی جمعیت‌پذیری حداقلی تحقق یابد. البته اقداماتی در دو سال اخیر در زمینه احداث مسکن مهر در شهر جدید رخ داده است و قرار است حداقل برای ۳۰ هزار خانوار واحد مسکونی احداث گردد. پیش‌بینی می‌شود تا حدودی روند جمعیت‌پذیری شهر در نیم‌دهه ۹۵-۱۳۹۰ تغییر یابد، ولی احتمال دستیابی به سناریوی حداقلی در افق برنامه بعید به نظر می‌رسد. (عنابستانی، وطن‌پرست، عنابستانی، ۱۳۹۱). در این میان مشکلاتی از قبیل عدم ایجاد محیط‌های اشتغال برای ساکنان،

نبودن وسائل نقلیه عمومی نظیر اتوبوس واز همه مهم‌تر خط متروی مشهد-گلبهار، نبود زیرساخت‌های شهری نظیر مدرسه، مراکز درمانی در این مهم نقش بسزایی دارد و تا زمان تنظیم مقاله حاضر، مدیران شهری با هزاران واحد ساخته‌شده روبرو هستند که عملاً خالی از سکنه می‌باشد و گواه آن بلوک‌های مسکونی می‌باشند که مثلاً از ۲۰ واحد فقط چهار یا پنج واحد در حال بهره‌برداری می‌باشد و بقیه واحدها به حال خویش رها گشته است.

جدول ۲- مقایسه ماهیت کالبدی شهرهای اسلامی با وضعیت فعلی شهرهای جدید گلبهار به عنوان

مطالعه موردی

Weakness نقاط ضعف	Sterengths نقاط قوت
W1-تادیده گرفتن روح و هویت معماری ایرانی-اسلامی درمعماری امروز شهرهای جدید(گلبهار)	S1-وجود شهرهای هنرمندانه از نظر معماری و شهرسازی (یزد، اصفهان، نائین، کاشان)
W2-تادیده گرفتن شأن جامعه اسلامی با ایجاد نماهای متنوع	S2-طراحی‌های برگرفته از دین و ایدئولوژی در شهر اسلامی
W3-ایجاد ساختمان‌های بلندتر از مساجد و اماکن مذهبی	S3-وجود مساجد، گلدسته‌ها و مناره‌ها (عناصر معنایی)
W4-گسترش روزافزون روحیه فردگرایی و توجه به منافع آنی و فردی	S4-منظر شهری زیبا در شهر اسلامی-خط آسمان شهری، طراحی جداره‌های شهری مبتنی بر عدم فاخریت درعین زیبایی
W5-اقدام‌های بدون اندیشه دولت‌ها در زمینه محیط و ساختن مسکن قبل از فراهم نمودن زیرساخت‌های شهری حداقلی (مشکلات مسکن مهر در ابعاد گوناگون به عنوان یک طرح ملی)	S5-تعدیل خشونت‌های اقلیمی با طرح‌های معماری خاص مانند:جایط مرکزی، تابش‌بند، پناه، استفاده هوشمندانه از پوشش‌های گیاهی بومی
W6-تادیده گرفتن حریم‌های خصوصی و عمومی در طرح‌های معماری شهرهای جدید (بلوک‌های مسکن مهر)	S6-وجود امنیت در کالبد شهرهای اسلامی (ایجاد مرکز محله‌ها، مسجدمحور بودن بافت‌های شهری)
W7-تادیده گرفتن اصل مسجد محوری در شهرهای جدید	S7-سازگاری شکل و طرح ساختمانی شهر با شرایط طبیعی زمین و اقلیم و فرهنگ منطقه
W8-عدم توجه به مکانیابی عناصرشهری همچون مسجد، بازار و اماکن دولتی بر مبنای تعالیم اسلامی	S8-همسازی کامل با بوم طبیعی (اصل بوم‌آوری)
W9-عدم دسترسی‌های شهری مناسب و تادیده گرفتن اصل طراحی پیاده‌راه‌ها (عدم طراحی مسیرهایی جهت پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و دسترسی به محل کار مردم (متروی مشهد-گلبهار)	S9-دستورات اسلام در زمینه حفاظت از محیط زیست و منابع طبیعی و انرژی‌های تجدیدناپذیر (صرفه‌جویی در مصرف آب و سوخت‌های فسیلی و استفاده حداکثری از انرژی‌های تجدیدپذیر)
W10-عدم توجه به مصالح و پوشش گیاهی بوم‌آورد در فضاهای سبز (استفاده از چمن به عنوان پوشش گیاهی غالب)	S10-تفکیک قلمروهای خصوصی و عمومی در جهت بازتاب قوانین شریعت اسلام
W10-عدم ایجاد حس تعلق و خاطره‌سازی نسبت به محیط پیرامونی برای شهروندان و در مقابل تبدیل شدن شهرهای جدید به خوابگاه‌های بزرگ	S11-طراحی مرکز محله‌ها و نحوه دسترسی‌های مطلوب پیاده و سواره، میداین در راستای تعاملات اجتماعی به عنوان یک اصل بنیادین

۶- نتایج مقاله

در راستای نائل شدن به آرمانشهر ایرانی اسلامی و تجربه زیستن در چنین شهری بایستی به دو عنصر اصلی و جزء لاینفک این مجموعه کلان توجه بسیار شود تا این مهم به عینیت برسد:



۱- برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای ۲- معماران. در راستای چنین هدف بزرگی بایستی به شاخصه‌های هویتی-فرهنگی شهرها اهمیت ویژه داده شود، خصوصاً در شهرهای جدید که در حال شکل‌گیری و توسعه بر مبنای طرح‌های جامع و تفصیلی می‌باشند. رعایت الگوهای شهرسازی و معماری که منجر به حفظ حریم شهری عناصر فرهنگی و شاخص همراه با دسترسی مناسب عمومی آنها شود، در اولویت قرار دارد. به منظور متجلی ساختن ارزش‌ها و اصول کالبدی معماری اسلامی در شهرهای مسلمانان خصوصاً در شهرهای جدید، شناسایی ارزش‌ها و اصولی که می‌تواند و باید متناسب با فرهنگ، باورها و گفتمان انقلاب اسلامی باشد ضرورتی تام و اجتناب‌ناپذیر می‌باشد. از آنچه به تفصیل گذشت، ارتباط دوطرفه و عمیق میان شاخص تحقق جمعیت‌پذیری در شهرهای جدید با مجموع اصول و ارزش‌هایی که در کالبد سایر صفات «شهر اسلامی» جاری است روشن گردید. شهر اسلامی، زیبایی را در سادگی، اخلاص و تعادل می‌بیند و لذا، حجم‌های پیچیده، روابط ناسالم و پرمعضل کاری و هرآنچه که آزاردهنده روح و جسم انسان است در آن جایی ندارد. برای رسیدن به این هدف لازم است به مواردی مثل مکان‌یابی مناسب عناصری همچون مسجد، بازار و فضاهای تفریحی - فرهنگی در طراحی ساختار کالبدی شهر به‌گونه‌ای که مرکزیت و هویت مساجد حفظ شود و یا طراحی خاص نمادگرایانه معماری مساجد یا هویت آنها که ریشه در فرهنگ اسلامی دارد، توجه زیادی شود.

شهر اسلامی که وجودش همواره با تفسیر عجین بوده، کلیتی منظم را شکل بخشیده که زندگی انسان مسلمان را هم در درون ساختار هندسی آن و هم در تعامل با هندسه عمومی دولت اسلامی هدایت کرده است. از این رو باید بکوشیم تا این محیط قدیمی مسلمانان را درک و تحلیل نماییم. زیرا این محیط‌ها یگانه نمونه‌های نخستین هستند که می‌توانند تجارب تاریخی و ارزش‌های اسلامی درباره «شهر» را تغذیه کنند. لذا، در پژوهش حاضر سعی شد، ابتدا به واکاوی و تحلیل اصول و مبانی کالبدی شهرهای اسلامی بپردازیم و در گام دوم بر مبنای اصول و مبانی مستخرج به‌عنوان نمونه در شهر جدید گلبهار که در نزدیکی مشهد مقدس واقع است و مقرر است سرریز جمعیت این کلانشهر را پذیرا باشد، به عنوان مطالعه موردی، نقاط قوت و ضعف این معیارها را در این شهر جدید بررسی نموده و راهبردهایی به عنوان یک تجربه شهری در زمینه تحقق‌پذیری این اصول ارائه نماید که با استفاده از آن می‌توان به طراحی و سنجش شهرها از منظر کالبدی با هویت ایرانی اسلامی پرداخته شود. اصول و معیارهایی که می‌تواند در همه شهرهایی که اکثریت آن را مسلمانان تشکیل می‌دهند، به عنوان مبنا قرار گیرد.

فهرست منابع

- امین‌زاده، بهناز، و محمد نقی‌زاده. ۱۳۸۱. آرمانشهر اسلام: شهر عدالت. صفه (۳۵) ۲۱-۳۱.
- اشرف، احمد (۱۳۵۳): «برخی ویژگی‌های تاریخی شهر نشینی در ایران»، دوره اسلامی، مجله علوم اجتماعی، شماره ۴، دانشگاه تهران.
- احمدیان، محمد علی (۱۳۸۲)، انتشارات سخن گستر، مشهد
- باقری، اشرف‌السادات، (۱۳۸۶): نظریه‌هایی درباره شهرهای قلمرو فرهنگ اسلامی، انتشارات امیرکبیر، تهران.
- بیومونت، پیترو و همکاران (۱۳۶۹)، ترجمه محسن مدیر شانه چی، انتشارات آستان قدس رضوی، مشهد.
- توسلی، محمود، (۱۳۷۹): شهر کانون فرهنگ، تهران. ایران
- جیمز موریس، ۱۳۸۹: تاریخ شکل شهر تا انقلاب صنعتی، مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران. تهران
- راپاپورت، آموس، (۱۳۶۶)، ترجمه راضیه رضازاده، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- رجایی، محمدعلی، زحمتکش، مرضیه، (۱۳۸۴): نقش عوامل جغرافیایی و زیست محیطی در مکانیابی شهرهای جدید، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران، جلد دوم. هویت شهرهای جدید
- رحیمی، حسین. ۱۳۸۴. در جستجوی شهر اسلامی پایدار. بیک نور (۲): ۹۸-۹۰.
- زیاری، کرامت اله، (۱۳۸۲): برنامه‌ریزی شهرهای جدید، تهران. سمت
- سیفیان، محمد کاظم. ۱۳۷۸. قالب و محتوا در معماری اسلامی. هنرهای زیبا (۱): ۴۴-۵.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، (۱۳۸۴): فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های کشور. شهرستان چناران
- شولتز، کریستیان نوربری، (۱۳۸۱): مفهوم سکونت: به سوی معماری تمثیلی. محمود امیر یاراحمدی. نشر آگه.
- قلعه نویی، محمود، دیاب، یوسف، (۱۳۸۴): به کارگیری سیستم نمایه‌های پایداری در نوشهرهای ایران، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران. ایران
- عریان، مرضیه، (۱۳۷۴): مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم کرمان، جلد نخست سازمان میراث فرهنگی کشور، اسفند.
- پیرنیا، محمد کریم، (۱۳۶۹): موسسه نشر هنر اسلامی ایران. تهران
- پیران، پرویز، (۱۳۷۰): «مروری بر دیدگاه‌های نظری در جامعه شناسی شهری» مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی، شماره ۵۰-۴۹
- پیران، پرویز، (۱۳۷۰): «مروری بر دیدگاه‌های نظری در جامعه شناسی شهر و شهر نشینی» مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی، شماره ۴۶-۴۰
- عنابستانی، علی اکبر، وطن پرست، مهدی، عنابستانی، زهرا، (۱۳۹۱): ارزیابی عوامل مؤثر بر تحقق‌پذیری اهداف کالبدی طرح جامع شهر جدید گلپهار، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۱۸.



- مویدفر، سعیده، محمدی، جمال و اعظم صفراآبادی، (۱۳۹۱)، «شهر اسلامی شهری و رای گنبد و مناره»، فصلنامه مطالعات ایرانی اسلامی، شماره نهم، پاییز ۹۱: صص ۲۵-۳۶
- مومنی، مصطفی، (۱۳۸۷)؛ «نظری بر شهرشناسی جغرافیایی شهرهای ایرانی اسلامی» مجله نمایه پژوهش، ش ۹ و ۱۰.
- مزینی، منوچهر، (۱۳۹۰)، مقالاتی در باب شهر و شهرسازی، انتشارات دانشگاه تهران
- وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۷۴): خلاصه گزارش طرح جامع شهر جدید گلبهار
- هاشمی، فضل‌الله، (۱۳۷۷): روند احداث شهرهای جدید در طی چهل سال اخیر ایران، مجله آبادی، سال هشتم، شماره‌های ۳۱-۳۰-۲۹.
- Banani, Amin, 1961, The Modernization of Iran: 1921-1941, Stafford University Press, California.
- Lichtenstadter, Ilse, 1960, Islam and the Modern Age: An Analysis and an Appraisal, Bookman Associates, New York.
- Robetson, Iain (2003). studying culture landscapes, Arnold, London
- Vaziritabar, Shahram, 1990, Design and Privacy in Modern and Traditional Housing in Iran, Ph.D. Thesis, Oxford Polytechnic, England.

توسعه زندگی پیاده در شهرهای جدید از طریق مناسب سازی محیط شهری

شعله نوذری^۱

چکیده

شهرهای جدید در ایران، با هدف پاسخ‌گویی به مشکلات و کاستی‌های موجود در شهرهای بزرگ احداث شده‌اند تا شرایط بهتری برای ساکنان خود فراهم نمایند. بخش عظیمی از رضایت‌مندی افراد از محیط، متأثر از ارتباط آنها با محیط کالبدی محل زندگی است. در دهه‌های اخیر در جهت افزایش کیفیت زندگی، بهبود سلامت جسمی و روانی انسان، افزایش روابط متقابل اجتماعی میان شهروندان، بهبود کیفیات اجتماعی و فرهنگی زندگی در شهر و کمک به انسانی کردن محیط‌های شهری تلاش‌هایی با تأکید بر افزایش سهم پیاده‌روی در نظام حمل‌ونقل شهری به‌ویژه برای فواصل کوتاه به‌جای استفاده از اتومبیل انجام شده است.

سلامت از مهم‌ترین بخش‌های پایداری اجتماعی و در ارتباط با جنبه‌های مختلف اقتصاد و محیط زیست است. در شرایطی که محدودیت‌های زندگی امکان اختصاص زمانی مشخص برای ورزش را نمی‌دهد، فعالیت‌های فیزیکی منظم مانند پیاده‌روی در فضاهای شهری، نقش مؤثری در سلامت انسان و کاهش عوارض ناشی از کم تحرکی دارد. پیاده‌روی به عنوان ابتدایی‌ترین شکل جابجایی انسان، علاوه بر سودمندی‌های مؤثر در زمینه تأمین سلامت فیزیکی افراد، از جنبه‌های روانی و اجتماعی نیز واجد تأثیرات مثبتی بر افراد در محیط است. رویکردهای برنامه‌ریزی و طراحی که بر پایداری، امنیت، سرزندگی و دسترسی تأکید دارند، پیاده‌مداری را یکی از راهبردهای تحقق این مفاهیم می‌دانند. فضای مطلوب شهری باید سازگار با مردم، رفتارهای اجتماعی و آداب و سنن شهروندان باشد.

۱. عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، کارشناسی ارشد معماری از دانشگاه شهید بهشتی و دانشجوی دکتری معماری پژوهشکده نظر



در این مقاله با بررسی تأثیر محیط کالبدی و رفتار انسان‌ها، عوامل مؤثر در ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای جدید تبیین گردیده و سپس با بهره‌گیری از نتایج تحقیقات انجام شده با رویکرد پیاده‌مداری و دسترس‌پذیری فضاهای شهری، و همچنین پروژه‌های اجرایی مناسب‌سازی شهر جدید هشتگرد، رهنمودهای مناسب‌سازی مسیرهای پیاده‌ارائه شده است.

واژگان کلیدی: مناسب‌سازی، دسترس‌پذیری، کیفیت زندگی، مسیرهای پیاده، شهرهای جدید.



۱- مقدمه

پیاده‌روی قدیمی‌ترین و اصلی‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است که در دسترس همگان قرار دارد. شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بودند. رشد شهرنشینی، گسترش شهرها، پیدایش و سلطه اتومبیل در شهر، با مشکلات ناشی از آلودگی هوا، محیط زیست و همچنین هدررفت سوخت‌های فسیلی همراه شد. در راستای حل چالش‌ها، سیاست کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی و صرفه‌جویی مصرف انرژی همراه با رویکرد احیاء و ایجاد بستر مناسب برای سفرهای پیاده در شهرها شکل گرفت. از یک سو، در پاسخ به مشکلات و عوارض فزاینده ناشی از کم تحرکی، پیاده‌روی می‌تواند بهترین محل سرمایه‌گذاری برای فعالیتهای فیزیکی و سلامت شهروندان در نظر گرفته شود. و از سوی دیگر، منابع سوخت فسیلی، افزایش آلودگی، پخش کربن و خطرات منتج از آن برای اقلیم انگیزه‌هایی قوی برای تلاش در جهت افزایش پایداری شهرها هستند. اولویت عبور و مرور پیاده، عنصری مهم در سیاست‌های کلی پایداری خواهد بود.

به طور معمول شهرهای جدید برای تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی در نزدیکی شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با جذب سرریزهای جمعیتی، و اسکان به همراه اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی- اجتماعی، و همچنین ساماندهی فضایی، امکان زندگی سالم‌تر میسر شود. از دیگر اهداف ایجاد شهرهای جدید، تأمین مکان مناسب با در نظر گرفتن عوامل پایداری برای ساکنان شهرهایی است که با مشکلات زیست‌محیطی مواجه هستند. منشأ بیشتر آلودگی‌ها نظیر آلودگی هوا، صدا و مانند آن وابستگی بیش از حد به اتومبیل است که لازم است در طراحی و مناسب‌سازی شهرهای جدید مورد توجه قرار گیرد. توزیع کاربری‌ها در شهرهای جدید بایستی به گونه‌ای باشد که مردم ساکن در این شهرها بتوانند سفرهای درون‌شهری به منظور خرید، آموزش، کار و یا تفریح را بدون نیاز به وسیله نقلیه شخصی و حتی‌الامکان پیاده انجام دهند.

معابر پیاده از مهم‌ترین فضاهای شهری هستند که هم به عنوان جزئی از سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری و تأمین دسترسی کاربری‌های مختلف، و هم به عنوان یک فضای عمومی شهری عمل می‌کنند. از سوی دیگر معابر پیاده می‌توانند موجب تقویت رابطه اجتماعی و فرهنگی شهروندان باشند.

طراحی و برنامه‌ریزی برای حرکت آسان و مستقل در مسیرهای پیاده تأثیر بسزایی در افزایش ایمنی و سهولت دسترسی عابران به‌ویژه اشخاص دارای معلولیت خواهد داشت. گروه‌های دیگری نظیر سالمندان، مادران همراه با کالسکه کودک، بانوان باردار و سایر افرادی که به دلایلی موقتاً دچار محدودیت حرکتی می‌شوند نیز در جامعه زندگی می‌کنند که به دلیل مشکلات و موانع موجود، امکان حضور مستمر و عادی خود را در محیط شهری از دست می‌دهند. با مناسب‌سازی فضاهای شهری و به‌ویژه مسیرهای پیاده امکان بهره‌گیری گروه‌های مختلف جامعه از خدمات و تسهیلات همگانی که به دلیل عدم هماهنگی شکل فیزیکی محیط با گستره توان جسمی آنها سلب شده است، فراهم خواهد شد.



۲- طرح مسئله

تا پیش از انقلاب صنعتی، شهرنشینی و رشد شهرها بسیار محدود بود. این شهرها با وجود ظهور و تسلط اتومبیل، بیشتر مقیاس انسانی داشته و به عبارتی شهرهای انسان‌گرایی بوده‌اند و عابر پیاده و پیاده‌روی در آن نقش بسزایی داشته است. از اواخر قرن نوزدهم، کارخانه‌ها و کارگاه‌های صنعتی در شهرها یا نزدیک آنها استقرار یافتند؛ روستاییان به شهرها مهاجرت کرده و به کارگران صنعتی تبدیل شدند، زاغه‌نشینی و حاشیه‌نشینی رشد کرد و به وسعت شهرها اضافه شد. گسترش بی‌رویه شهرها و رشد روز افزون جمعیت شهری و مشکلات مرتبط با آن سبب گردید که این شهرها قادر به تداوم حیات سالم شهری نبوده، و امکان ارائه خدمات لازم برای ساکنان خود را نداشته باشند و این امر منجر به ساخت شهرهای جدید شد (مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، ۱۳۸۵: ۴۲).

با نگاهی به تاریخچه شهرهای جدید و اقماری در دوران معاصر می‌توان پی برد که شهرهای جدید به‌عنوان راه چاره‌ای در برابر مشکلات شهری شدن دوره صنعتی ظهور کرده‌اند. طرح اولیه این شهرها را باید در ایده‌های «باغ‌شهر» ابنزر هاوارد (Ebenezer Howard) جستجو کرد (معصوم و ایراندوست، ۱۳۸۰: ۵). بر اساس تعاریف موجود شهر جدید به مجموعه‌ای از سکونت‌گاه‌های متنوع که دربرگیرنده اجتماعات خیلی کوچک در مناطق شهری موجود تا شهرهایی با مقیاس بزرگ با نظام‌های اقتصادی خود کنترل و متری با مرزهای معین است اطلاق می‌گردد. (فرهاد آتش، ۱۳۸۲: ۱۶)

حرکت سریع یکی از بنیادهای شهرنشینی و تمدن معاصر است. با گسترش شهرها و رونق گرفتن استفاده از اتومبیل، تغییرات بسیاری در چهره و منظر شهرها به‌وجود آمد. تاریخ شهرهای قرن بیستم را می‌توان بعضاً تلاشی برای میدان دادن به اتومبیل دانست، که در آن شهرهای کهن را زیر و رو کردند و شهرهای نوین را بر اساس دسترسی به اتومبیل ساختند. در ایران این تجربه را در تخریب دیوارها و دروازه‌های شهرها، تعریض کوچه‌ها و ایجاد خیابان‌های پهن در بافت قدیمی شهرها، و در احداث بزرگراه‌ها در محله‌های نوین شهری می‌توان دید؛ رویکردی که نفوذی پایدار در هشتاد سال گذشته داشته است.

البته نباید مزایای حرکت سریع اتومبیل را نادیده گرفت، اما مضراتی همچون تأثیر مخرب بر محیط زیست و آلودگی محل سلامت شهرنشینان نیز به همراه داشته است. علاوه بر این، در همه موارد حرکت سریع نمی‌تواند جایگزین حرکت کند که ویژگی اصلی حرکت در شهرها در طول تاریخ بوده، باشد. نوع ارتباطی که حرکت پیاده در شهر ایجاد می‌کند، چه بین افراد و چه با محیط طبیعی و مصنوع اطرافشان، در غنای فرهنگی و اجتماعی زندگی شهری تأثیری چشمگیر دارد.

شهر مجموعه‌ای است که براساس نیازها، فعالیت‌ها و رفتارهای ساکنان آن شکل گرفته است. انسان‌ها بسته به نیازهای فردی یا گروهی خود فعالیت و الگوهای رفتاری خاص خود را عرضه می‌کنند. فضاهای شهری بر فعالیت‌ها و رفتارهای ساکنان تأثیر زیادی دارند. میزان سازگاری فضا با فعالیت‌ها و رفتارهای جاری در آن معیار مهمی برای سنجش میزان سلامت، توانایی و هماهنگی یک جامعه است. جامعه



شکوفه، توانمند و سالم نیاز به فضاهایی دارد که نه تنها در جهت آسایش و رفاه افراد و گروه‌ها عمل نماید، بلکه رفتارهای مطلوب را تشویق و رفتارهای ناشایست را از خود دور کند (نوذری، ۱۳۸۳). مسیرهای پیاده از عناصر اصلی در ساختار شهرها هستند که ارتباط و اتصال نقاط مختلف شهر را میسر می‌سازند. در میان کلیه سفرهای انجام شده در یک شهر، سفرهای پیاده همیشه مهم‌ترین روش انجام سفر بوده و خواهد بود. براساس آمار منتشره در ایران، بین ۳۰ تا ۴۵ درصد از کل سفرهای درون‌شهری پیاده صورت می‌گیرد (معینی، ۱۳۹۰).

پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. چهره شهر بیشتر از طریق گام‌زدن در فضای شهری احساس می‌شود. شهر بدون حضور زنده عابر پیاده، سرزندگی و نشاط خود را که از مهم‌ترین ویژگی‌های کیفی محیط شهری است از دست می‌دهد. در محیط شهری، افراد پیوسته با محیط کالبدی خود در ارتباط هستند، بنابراین لازم است کیفیت محیط زندگی نیز برآورنده تقاضاهای متنوعی که از محیط کالبدی می‌رود و انواع توجهاتی که به آن مبذول می‌شود، باشد (گلکار، ۱۳۷۹: ۸).

امروزه کیفیت و جذابیت فضاهای عمومی شهری به یکی از مهم‌ترین سنجه‌های توسعه‌یافتگی بدل گردیده و همینطور توجه به پیاده و پیاده‌مداری از ضروریات برنامه‌ریزی شهری در راستای توسعه پایدار است. در این میان، مسیرهای پیاده به دلیل قابلیت‌های خاص خود در ایجاد فرصت تعاملات اجتماعی و نیز به عنوان پهنه‌هایی چند عملکردی از نقشی اساسی برخوردارند. زمانی که صحبت از قدم زدن در فضاهای شهری به میان می‌آید، بیشترین ارتباط بین پیاده و مقوله توسعه پایدار، در بخش اجتماعی احساس می‌شود. پیاده‌روی از پایدارترین روش‌های حمل‌ونقل بوده و می‌تواند از جنبه‌های مختلف کالبدی، اجتماعی، زیست‌محیطی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی سبب پایداری شهرها گردد. کیفیت مسیرهای پیاده در محیط‌های شهری مطلوب و راحت نیستند. تداخل بین سواره و پیاده، وجود چاله و سطوح ناصاف پیاده‌رو، وجود موانع فیزیکی، دشواری و ناامن بودن عبور از عرض خیابان، آلودگی هوا و صدا در برخی مناطق شهر، شلوغی، امکان تصادف با وسایل نقلیه موتوری به‌خصوص موتورسیکلت، ناکافی بودن نور معابر از مشکلات و موانعی است که کم و بیش شهروندان در هنگام پیاده‌روی با آنها مواجه‌اند.

بنابراین در راستای اهمیت موضوع لازم است بستر کالبدی مناسب برای حضور پویا و فعال همه شهروندان از طریق مناسب‌سازی مسیرهای پیاده و ارتقای کیفیت زندگی ساکنان در شهرهای جدید فراهم گردد.

۳- مروری بر رویکرد پیاده‌مداری

قابلیت پیاده‌مداری برای توصیف محیط فیزیکی پیاده به کار می‌رود و به میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات، و لذت بردن از آن در یک پهنه برمی‌گردد. یکی از بهترین روش‌های سنجش قابلیت پیاده‌مداری یک بلوک، یک محله یا یک خیابان



شمارش تعداد عابران پیاده است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان، و افراد دارای محدودیت‌های جسمی و حرکتی و افراد معلول نشانگر کیفیت، موفقیت، امن و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده‌مدار است.

در این مکان‌ها است که امکان مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر برای شهروندان فراهم می‌گردد. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت خاصی برخوردار است. با ترغیب مردم به پیاده‌روی، مراکز و محلات شهری به مکان‌هایی مطلوب و امن برای ساکنان تبدیل خواهد شد. حامیان عدالت اجتماعی خواهان فراهم آوردن شرایط مساعد برای پیاده‌روی و دلپذیر کردن آن برای سالمندان، زنان، کودکان و افراد معلول می‌باشند؛ طرفداران محیط زیست خواهان ایجاد جایگزین‌هایی برای وابستگی به اتومبیل و آلودگی‌های ناشی از تردد وسایل نقلیه هستند؛ و نوشهرسازان می‌خواهند طراحی متنوع و متفاوتی انجام دهند؛ طراحی مکان‌هایی پیاده‌مدار که از حس مکان بهره‌مند هستند و از بهره‌وری منابع حمایت می‌کنند.

پیاده‌مداری در سلامت انسان، تعدیل ترافیک شهری و همچنین ایجاد تعاملات اجتماعی جایگاه بسیار مهمی داشته و حیات مدنی شهرها را به آنها باز می‌گرداند. فضاهای شهری پیاده‌مدار، مکان‌هایی برای حضور شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی هستند. با افزایش تعاملات اجتماعی و مراودات مردم با یکدیگر، نیازهای آنها در سطح شهر نیز برآورده می‌گردد. مکان پیاده‌مدار مکانی است که ساکنان آن با هر سن و درجه‌ای از توانایی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده‌روی، نه فقط در هنگام فراغت، بلکه با استفاده از امکانات و تسهیلات در حین تردد احساس کنند.

در ایران، تا قبل از ورود خودرو و تحولات حاصل از آن در شهرسازی، فضاهای شهری در انطباق با فضاهای انسانی و نیازهای اجتماعی شهروندان و بر اساس مقیاس انسانی شکل می‌گرفت. معابر و فضاهای شهری، علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تعاملات اجتماعی، گردش و تماشا، شنیدن اخبار، برگزاری جشن‌ها و آئین‌ها، تفریح و سرگرمی و مذاکره و دادوستد را فراهم می‌آوردند. با پیدایش اتومبیل بسیاری از فضاهای شهری که محل زندگی اجتماعی بود، به گذرگاه و توقفگاه خودرو تبدیل شده و این توسعه به تدریج تمام ساختار کالبدی و اجتماعی شهر را تحت نفوذ قرار داد. حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسان پیاده کمتر مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گرفت و راه‌های پیاده نه به‌عنوان بخشی از فضای شهری بلکه به‌عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمدند و آنچنان که باید به فضاها و محدوده‌های پیاده و اهمیت آنها به عنوان یک فضای شهری، برای ایجاد سرزندگی و پویایی در شهر و مکانی برای گذران اوقات فراغت شهروندان توجه نشد.

در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل درون‌شهری نیز از دیدگاه اتومبیل‌گرا پیروی می‌شود، دیدگاهی که امروزه در بیشتر کشورهای پیشرفته جهان جایگاهی ندارد. این در حالی است که جمعیت روزافزون شهرنشین در ایران و افزایش انواع آلودگی‌های ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری در شهرهای بزرگ، تغییر در خط‌مشی‌های برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل درون‌شهری را ضروری می‌سازد.



۳-۱ منشور و طرح جامع عابر پیاده

در سال‌های اخیر با رویکرد نوین شهرسازی در تعداد زیادی از شهرهای اروپا و امریکا اسناد ویژه‌ای تحت عنوان "طرح جامع عابر پیاده" تهیه شده است. هدف از این طرح‌ها که برخوردار از سیاست‌ها و معیارهای مشترکی در راستای طراحی شهر برای عابر پیاده هستند، ایجاد یک سیستم برای تشویق و ترغیب شیوه‌های حمل‌ونقل نظیر پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از وسایل نقلیه عمومی است.

طرح جامع عابر پیاده به شبکه راه‌های عابر پیاده در هماهنگی با پارک‌ها و ایجاد خیابان‌های سبز هویت داده و همچنین سیاست‌های مرتبط با جابجایی عابر پیاده را توسعه داده و تأثیر بسزایی در افزایش قابلیت پیاده‌روی در محیط‌های شهری خواهد داشت (معینی، ۱۳۹۰).

منشور پیاده از دیگر اقداماتی است که به‌عنوان یک سند قانونی و استراتژیک بالاسری طرح جامع پیاده تدوین شده و به تصویب می‌رسد. نکات کلیدی در منشور پیاده تجدید حیات عمومی شهرها، اهمیت جایگاه پیاده، پشتیبانی از حقوق افراد پیاده، ایمنی شخصی و جامعه پیاده، سازگاری طرح‌ها با مسائل محیط‌زیست، انسجام شبکه پیاده، سرزنده بودن و جذابیت محیط شهری برای پیاده‌ها و آموزش و بهداشت محیط شهری است. به‌عنوان نمونه یکی از موضوعات مهم در منشور عابر پیاده تورنتو، تأکید بر دسترسی، سازگاری با محیط زیست، برابری، ایمنی، بهداشت، رفاه، انسجام شبکه پیاده و سرزنده بودن محیط شهری برای عابران پیاده می‌باشد. (معینی، ۱۳۹۰).

نتایج حاصل از تطابق و مقایسه اهداف، نیازها و ضوابط مشترک در میان طرح‌های جامع عابران پیاده در شهرهای اروپا و آمریکا در جهت افزایش کیفیت فیزیکی محیط، امنیت، ایمنی، احساس و رضایت از محیط، پیوستگی جذابیت محیط، مطبوعیت محیط، راحتی، آسایش، دسترسی، سلامت عمومی و آموزش، پایداری محیطی، سرزنده بودن محله‌ها، ارتباط مناسب حمل‌ونقل، عابر پیاده و کاربری زمین، اهمیت کاربری‌های مختلط، تسهیلات ترانزیت و ... می‌باشد که در جدول ۱ به آنها پرداخته شده است (معینی، ۱۳۹۰).



جدول ۱- معیارها و شاخص‌های پیشنهادی در طرح‌های جامع پیاده (معینی، ۱۳۹۰)

معیار	تعریف	شاخص‌های پیشنهادی
امنیت	- ایمن و سلامت به مقصد رسیدن - افزایش کیفیت محیط فیزیکی - فرصت عبور از خیابان با ایمنی و کمترین ریسک	- عبور و مرور - ساختار پیاده‌رو - روشنایی - میزان جرم و جنایت
دلپذیری جذابیت مطبوعیت	- هویت بخشی به محیط فیزیکی - اولویت به جابجایی و حرکت عابر پیاده - تهیه استانداردهایی جهت حرکت عابر پیاده - برنامه ریزی در جهت ترویج امنیت، خشنودی، و رضایتمندی عابر پیاده - خلق محیطی جذاب با قرار دادن نیمکت، کیوسک‌های اطلاع‌رسانی و غیره	- مبلمان خیابان - اقلیم و آب و هوا - توپوگرافی - موانع فیزیکی - زیرساخت‌های عابر پیاده
انتخاب نوع سفر انتخاب نوع حمل‌ونقل	- انتخاب هدف و طریق سفر به مقصد با در نظر گرفتن امکانات، هزینه، زمان موجود - انتخاب وسیله نقلیه عمومی یا خصوصی، دوچرخه یا پیاده - انتخاب یک شیوه سالم و ارزان حمل‌ونقل جهت پوشش دادن فاصله‌های کوتاه برای رفتن به خرید، پارک، ...	- امکانات (وسیله سفر) - هزینه - زمان
دسترسی جابجایی	- دسترسی راحت و مناسب برای همه استفاده کنندگان از هر مبدأ به مقصد در تمام مسیرهای عبور و مرور عابر پیاده - خوانایی کافی دسترسی‌ها - امکانات جابجایی مطمئن مردم برای رسیدن به خدمات مورد نیاز	- جابجایی (حرکت) - جایگزین‌های جابجایی - کاربری
آموزش سلامت عمومی	- کاهش استفاده از وسایل نقلیه موتوری خصوصی - افزایش سلامت عمومی به واسطه آموزش - تشویق مردم به پیاده‌روی و دوچرخه سواری - کاهش آلودگی هوا و کاهش مصرف انرژی‌های فسیلی - با تشویق مردم به پیاده‌روی و افزایش سلامت عمومی	- آموزش ایمنی عابر پیاده - خط کشی عابر پیاده - تشویق مردم به پیاده‌روی - نظافت پیاده‌روها - میزان کاهش آلودگی - میزان کاهش سوخت‌های فسیلی
پیوستگی	- پیوستگی مسیرهای پیاده از مبدأ به مقصد - پیوستگی مسیرهای پیاده در فاصله‌های کوتاه و آن فضاهایی که وسایل نقلیه موتوری امکان عبور از آنها را دارند	- میزان پیوستگی مسیرهای عابر پیاده از مبدأ به مقصد
ارتباط بین کاربری حمل‌ونقل و عابر پیاده	- ایجاد کاربری‌های مختلف جهت دسترسی به مشاغل، خدمات، خانه، و نیز ارتباط با حمل‌ونقل - توسعه کاربری‌های مختلف جهت تشویق مردم به پیاده‌روی در فواصل کوتاه - توسعه کاربری‌های مختلف و نزدیک به استانداردهایی برای استفاده از امکانات برای عابران پیاده به شرط وجود دیگر امکانات برای مطبوعیت در محیط	- تراکم کاربری مختلط - میزان مطلوبیت محیطی از نظر تنوع کاربری
دسترسی به ایستگاه‌های عبور و مرور	- اهمیت ایستگاه‌های عبور و مرور برای تولید سفر پیاده - ایجاد ارتباط مناسب بین همسایگی‌ها با هدف افزایش راحتی و کیفیت محیط - کاهش استفاده از ماشین‌های شخصی - ایمنی و دسترسی مناسب برای عابر پیاده جهت رسیدن به ایستگاه‌های عبور و مرور	- سطح دسترسی به ایستگاه‌ها - نوع دسترسی - فاصله تا ایستگاه‌ها



۳-۲- توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی

مطلوبیت دسترسی به شبکه راه‌ها از موارد مؤثر بر کیفیت زندگی در شهرهای جدید است که امکان حرکت پیاده در طول مسیرهایی از شهر برای دریافت خدمات را فراهم می‌آورد. برخی از این مسیرها نظیر راه‌های در نظر گرفته شده برای گردش، خرید، پیاده‌روی، و گذراندن اوقات فراغت صرفاً برای بهره‌مندی از خدمات ارائه شده توسط کاربری‌های مجاور استفاده می‌شود. ارتباط بین مبدأ و مقصد معین و عبور از یک مسیر برای رسیدن به پایانه‌های شهری برای ادامه یا تبدیل سفر از دیگر موارد استفاده از مسیرهای پیاده است. بررسی و ایجاد تحول در به‌وجود آوردن وضعیت بهینه در جهت مطلوبیت حرکت پیاده و رسیدگی به قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه و بهسازی آن از جمله مهم‌ترین اقدامات ساماندهی شهرهای جدید است. این اهمیت به دلیل بیشترین حضور ساکنان در این محدوده است و ارتباطات بین افراد، تأثیر مستقیم بر کیفیت زندگی شهری خواهد داشت.

با توجه به تفکر ایجاد شهرهای جدید در راستای افزایش سکونتگاه‌هایی مبتنی بر پایداری و در راستای کاهش استفاده از منابع آلوده‌کننده رویکرد TOD^۱ که امکان دسترسی را در شعاع راحت پیاده‌روی یعنی حدود ۵۰۰ متر حول یک ایستگاه جهت دسترسی به تمام امکانات خدماتی اعم از اداری، تجاری، فضای باز و فضای عمومی را برای ساکنان فراهم می‌آورد مورد استقبال زیادی قرار گرفت (Calthorpe, 2004: 78).

الگوی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی یکی از الگوهای توسعه شهری است که به لحاظ زیست‌محیطی، تحقق رویکرد عدالت اجتماعی، نیل به توسعه پایدار و اصول حمل‌ونقل پایدار بسیار مطلوب بوده و با ایجاد محلات دسترسی‌پذیر و اختلاط مناسب کاربری می‌تواند کیفیت زندگی در شهرهای جدید را بهبود بخشد. از مزایا و تبعات به‌کارگیری این رویکرد، کاهش انواع آلودگی‌ها از جمله صوتی، هوا و بصری، ارتقا ایمنی تردد عابران، افزایش امنیت تردد با توجه به گسترش فضای جمعی ترددی، کاهش هزینه‌های خانوار ناشی از حمل‌ونقل، توازن بخشی به توسعه‌های شهری، متعادل‌کننده نظام کاربری و ترویج پیاده‌مداری است.

بنابراین شهری که از سلول‌های کوچک شهری واحدهای همجوار تشکیل شده باشد به سه تقاضای عمده یعنی دسترسی، نزدیکی و اختلاط عملکردی پاسخ داده و دارای مقیاس انسانی بوده و فاصله پیاده‌روی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی را تأمین می‌نماید. بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که پایه ساخت شهرهای جدید ارتباط متقابل بین ساکنان، حمل‌ونقل عمومی و خدمات رفاهی است. (هیلر براند، ۱۳۸۳: ۵۶)

۴- پیاده‌روی در شهر

از مهم‌ترین دلایل حضور مردم و پیاده‌روی در فضاهای عمومی، کیفیت معابر، سطح دسترسی و راحتی عابر پیاده در هنگام تردد در معابر است. لذا، باید به تمام ابعاد موضوع پیاده از جمله مسائل

1. Transit Oriented Development (TOD)



کالبدی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در جهت توسعه پایدار شهر توجه شود. ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی بیشتر از طریق راه رفتن، حواس بصری و غیر بصری عابران پیاده حس و درک می‌شود. بخش عمده‌ای از مفهوم محتوای "زندگی خیابان" به عقیده جین جیکوبز در پیاده‌روهای آن نهفته است. از نگاه وی، این پیاده‌روهای شلوغ و پر جنب و جوش هستند که با فراهم آوردن عرصه‌های بالقوه‌ای از امکان روابط متقابل اجتماعی و گستره‌ای از رفتارهای گوناگون به مرکز شهر معنا می‌بخشند (عطایی، ۱۳۹۴).

کارایی و سرزنده بودن مراکز شهری، متضمن حضور انسان است و حیات مدنی این بخش از شهر، وابسته به شیوه حرکت پیوسته و میزان دسترسی عابر پیاده در آن می‌باشد. کیفیت پیاده‌روها از نظر همواری و بدون مانع بودن کفسازی‌ها با توجه به افزایش تعداد سالمندان در جامعه نیز بسیار بااهمیت است. ایمنی، دسترسی آسان و راحت، پیوستگی و انسجام شبکه پیاده، امنیت مسیرهای پیاده، روشنایی کافی، نبود موانع فیزیکی، مصالح ساختمانی، نرده، دستفروش و مانند آن از ضروریات حرکت پیاده در شهر می‌باشد. امکان تردد پیاده و دسترسی آسان، راحت و ایمن به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی نیز می‌بایست برای تمام اقشار مردم به‌خصوص سالمندان، افراد دارای معلولیت و محدودیت‌های حرکتی فراهم گردد.

در تلاش برای یافتن راهکار مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان، گرایش‌ها و دیدگاه‌های جدیدی در عرصه شهرسازی جهان از جمله امکان بازگشت حیات به مسیرهای پیاده در شهرها مطرح شد. مسیرهای پیاده خاطره‌انگیزترین مکان‌های عمومی هستند که مردم را گردهم آورده و شهرها را قابل زیست و سرزنده می‌سازند این مکان‌ها تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری هستند. از این‌رو طراحی درست و گسترش آنها نه تنها باعث غنی‌تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌شود، بلکه با توجه به پیچیدگی‌ها و مسائل حمل‌ونقل شهری در شهرهای معاصر گامی در جهت حل معضلات ترافیکی و ترددی بوده و شهرها را به سوی حمل‌ونقل انسان‌محور سوق می‌دهد.

برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می‌شود و در دو دهه اخیر در نتیجه اوج‌گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری رفت‌وآمد، ناامنی راه‌ها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزش‌های بصری و... واکنش گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به‌وجود آمده است.

هر جا مردم حضور داشته باشند، افراد دیگری نیز جذب آن مکان می‌گردند، کنار هم جمع می‌شوند، در میان یکدیگر حرکت می‌کند و به دنبال جایی برای خود در بین دیگران و در کنار آنان می‌گردند و سپس فعالیت‌های جدیدی آغاز می‌شود. نگاه کردن، گوش کردن به دیگران و حرف زدن همگی از جمله فعالیت‌هایی هستند که تعیین‌کننده کیفیت یک فضا می‌باشند. وجود فضاهای مناسب همراه با امکانات مطلوب در شکل‌گیری این قبیل فعالیت‌ها نقش مهمی دارد. این فضاها موجب تقویت تعاملات اجتماعی افراد و تأمین نیازهای روانی آنان می‌گردد.



فعالیت‌هایی که در فضاهای باز مسکونی انجام می‌گیرند عبارت‌اند از (Gehl, 1987):

- ✓ فعالیت‌های لازم شامل تمامی فعالیت‌های روزمره مانند رفتن به مدرسه یا محل کار، منتظر اتوبوس یا تاکسی بودن و خریدهای روزانه که بیشتر آنها با پیاده‌روی همراه است.
- ✓ فعالیت‌های انتخابی که در صورت تمایل اشخاص و تأمین شرایط مناسب زمانی و مکانی به آنها پرداخته می‌شود، مانند صحبت کردن، پیاده‌روی، هواخوری، نشستن، تماشا کردن، بازی کردن و لذت بردن. این فعالیت‌ها وابسته به شرایط فیزیکی محیط هستند.
- ✓ فعالیت‌های اجتماعی که انجام دادن آنها وابسته به حضور دیگران در فضاهای عمومی است و شامل سلام و احوالپرسی، بحث و گفتگو، فعالیت‌ها و بازی‌های جمعی و یا گوش دادن به صحبت‌های دیگران می‌باشد. نقش محیط فیزیکی در شکل‌گیری ملاقات‌ها، گفتگوها و فعالیت‌های اجتماعی تأثیر بسزایی دارد.

امکان دیدن، شنیدن و ملاقات دیگران از مهم‌ترین جاذبه‌های فضاهای باز و معابر پیاده است. با توجه به مطالعات انجام‌شده، هنگامی که کیفیت محیط از نظر تنوع فضایی - عملکردی و نیز استفاده از رنگ‌های متنوع و مناسب روی سطوح عمودی و افقی ارتقاء می‌یابد، میزان جذب و جلب افراد پیاده به فضاهای باز بیشتر می‌شود. بررسی‌ها نشان داده‌اند، رابطه مستقیمی بین حجم ترافیک پیاده و میزان فعالیت‌های اجتماعی وجود دارد، ضمن اینکه بین حجم ترافیک سواره و پیاده ارتباط معکوس است (Gehl, 1987).

۴-۱- کیفیت زندگی و مسیرهای پیاده

کیفیت زندگی عبارت است از مسائل عینی همراه با تجهیزات غیر مادی زندگی که به نحوی مطابق با ادراکات شخص در مورد سلامت، محیط زندگی، کار، خانواده و... تعیین شده است. کیفیت زندگی مفهومی چند وجهی است که نیاز به واکاوی انتظارات و ابعاد رضایتمندی شهروندان دارد (فرجی ملایی، ۱۳۸۹: ۸).

کیفیت زندگی شهری در بر گیرنده شاخص‌هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت است. لذا، از این منظر آن را رضایت اجتماعی می‌نامند و با شاخص‌های دسترسی به فرصت‌های اجتماعی مثل اشتغال، ثروت و اوقات فراغت تعریف می‌شود. کیفیت زندگی انگاشتی چندبعدی و پیچیده است و با توجه به شرایط اجتماعی، اقتصادی و کالبدی - محیطی مختلف تعاریف متفاوتی را موجب می‌شود. (Das, 2008: 270).

در سال‌های اخیر در زمینه حضور بیشتر مردم در فضاهای عمومی و تشویق به پیاده‌روی و جابجایی عابران پیاده سیاست‌هایی در راستای توسعه فضاهای پیاده و انسان‌مدار شهری از جنبه‌های فنی متعددی تبیین شده و آنچه مدنظر است نقش‌هایی است که مردم را به مکان‌ها پیوند زده و موجب خاطره و سرزندگی می‌شود. عمده این نقش‌ها عبارت است از (عاشوری، ۱۳۸۹):



-نقش ادراکی: مهم‌ترین کارکرد راه، استفاده از تجربه حرکت برای درک توأمان کالبد و خاطره شهر است. مسیرهای پیاده باعث ارتقای تصویر ذهنی شهروندان از طریق جلب توجه به مکان‌های اجتماعی-تاریخی است.

-نقش اجتماعی: پیاده‌روی، برخوردهای مکرر غیررسمی بیشتر بین شهروندان را سبب می‌گردد و این اتفاق مشارکت و ارتباطات اجتماعی بیشتری را به‌وجود می‌آورد و سبب کاهش جرایم و ناپهنجاری‌های اجتماعی می‌گردد.

-نقش اقتصادی: یکی از اهداف پیاده‌روی نقش آن به عنوان یک پروژه محرک توسعه است که بر محیط اطراف خود چه اجتماعی و چه کالبدی تأثیرگذار است.

-نقش فراغتی: گردش شهری یکی از اشکال گذراندن اوقات فراغت است که مسیرهای پیاده می‌توانند بیشترین سهم را در برآورده کردن این نیاز داشته باشند.

-نقش زیست‌محیطی: طرح‌های پیاده‌محور یکی از مهم‌ترین ابزار توسعه پایدار شهری محسوب می‌شود. امروزه با حمایت از تردهای پایدار و سازگار محیط زیست می‌توان گام‌های مثبتی درخصوص اتومبیل‌زدایی شهرها برداشت. روندی که با رعایت اولویت‌های توسعه پایدار می‌تواند منجر به درآمدزایی و کاهش آلودگی هوا و صرفه‌جویی در مصرف انرژی شود.

ایجاد امنیت از دیگر راهبردهای سرزندگی در فضاهای شهری است. به کارگیری تسهیلات و کاربری‌های جذاب برای گروه‌های متفاوت در طول مسیر، پرهیز از ایجاد گوشه‌های تاریک و مخفی، روشنایی متناسب با حرکت پیاده‌ها، پراکندگی مناسب نقاط فعال روشن در طول معبر، استقرار واحدهای مسکونی در برخی نقاط مسیر به دلیل اینکه حیات دائمی دارند از جمله سیاست‌های ایجاد امنیت در معابر شهری است.

هر کس حق دارد بدون نیاز به کمک دیگران به نیازهای محیطی خود در امور روزانه دسترسی داشته باشد. بنابراین، به منظور حفظ استقلال فردی، افراد دارای محدودیت‌های حرکتی در رفت و آمدهای روزانه نباید مجبور به استفاده از کمک دیگران باشند. دسترس‌پذیری محیط، تأمین فرصت برای همه اقشار جامعه در جهت امکان‌پذیری حرکت و جابجایی مستقل در سطح شهر و دسترسی عادلانه و محترمانه به ساختمان‌ها و تجهیزات شهری است. فضای قابل دسترس فضایی است که استفاده مستقل کلیه افراد از آن فضا و تجهیزات مربوط امکان‌پذیر باشد و بجز ممانعت‌های ایمنی، امنیتی یا مالکیتی، هیچ‌گونه مانع حرکتی برای دسترسی و تردد افراد وجود نداشته باشد.

با توجه به اهمیت توسعه شهری پایدار، پرداختن به اصول و معیارهایی همچون سرزندگی و دسترس‌پذیری در فضاهای عمومی شهری به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه پایدار، ضروری به نظر می‌رسد. امروزه تأمین نشاط و سرزندگی شهری به یکی از دغدغه‌های اصلی نظام‌های مدیریت شهری به‌ویژه در کشورهای توسعه یافته تبدیل شده است (گلکار، ۱۳۸۶).



۴-۲- معابر پیاده در شهرهای جدید

ایجاد شهرهای جدید در ایران به دنبال رشد اقتصادی و جمعیتی آغاز و پیش از انقلاب به صورت شهرهای جدید صنعتی و شهرهایی برای اسکان شاغلان بخش صنایع و کوی‌های کارمندی و در قالب طرح آمایش ملی مطرح شد و شکل گرفت (شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۳). در گذشته، دولت ایران عمدتاً استراتژی شهرهای جدید را برای تمرکززدایی رشد سریع جمعیت در شهرهای بزرگ مانند تهران، اصفهان، شیراز، مشهد، تبریز و... تخلیه سرریز جمعیتی آنها به کار برده است. این استراتژی بعد از انقلاب در قالب هدف‌های ریزتری چون پیشگیری از انهدام باغ‌ها و مزارع پیرامون شهرها به دلیل مهاجرت‌های بی‌رویه و اسکان جمعیت سرریز در حریم شهرها، حل مشکل مسکن، حل مشکلات ناشی از نابسامانی‌های امور زیربنایی شهرها، و نابسامانی کالبدی شهرها، جلوگیری از عوارض تبعی ناشی از تراکم شدید، نظیر بیکاری، فقر و حاشیه‌نشینی، جلوگیری از توسعه بی‌رویه شهرهای بزرگ، ایجاد تعادل رشد اقتصادی و اجتماعی، کنترل حرکات مهاجرتی، اشباع امکانات شهرهای بزرگ در جذب جمعیت مهاجر و ... دنبال شد.

اساس طراحی زیستگاه‌های انسانی ایجاد امکانات برای گسترش زندگی جمعی و به طور کلی توسعه شهرنشینی آسایش و رفاه انسان است و این امر محقق نخواهد شد، مگر از طریق گسترش فضاهای عمومی، توجه به استفاده از وسایل نقلیه عمومی، دوطرفه‌سواری و گسترش فرهنگ پیاده‌روی و ارتباط رودرو و حسی انسان‌ها در سطح شهرها، که از محوریت اتومبیل می‌کاهد و اولویت را به رعایت حقوق اولیه جابجایی انسان پیاده می‌دهد.

متأسفانه در طراحی شهرهای جدید به این نکته توجه کافی نشده است و از آنجا که شهرهای ایجادشده فاقد امکانات موردنیاز در زمینه‌هایی مانند خودکفایی، خدمات موردنیاز شهری، اقتصاد پایه‌ای اشتغال‌زا می‌باشند، موجب افزایش روزافزون تراکم اتومبیل در شبکه‌های برون شهری، آلودگی هوا و جابجایی و صرف انرژی زیاد و فشار بر شبکه‌های ارتباط داخلی این شهرها شده است. آمار منتشرشده از سوی شرکت عمران شهرهای جدید در مورد تردد ساکنان مستقر در شهرهای جدید نشان می‌دهد، به طور متوسط ۲۵ تا ۳۰ درصد فضای داخل شهرها به شبکه معابر اختصاص یافته است.

در طراحی شهرهای جدید، بیشتر ملاحظات مدیریتی- دولتی نظیر آماده‌سازی، مدیریت و اگذاری زمین، ساخت مسکن و خدمات اولیه مورد توجه قرار گرفته در حالی که در مبانی طراحی شهری شهرهای جدید موضوعاتی همچون شبکه‌های حمل‌ونقل، افزایش ایمنی، امکانات دسترسی برای ساکنان، کاهش آلودگی‌های زیست محیطی، کاهش مصرف انرژی و اولویت دادن به عابر پیاده به جای استفاده از وسیله نقلیه باید مورد توجه قرار گیرد.

شهرهای جدید در ایران، با هدف پاسخ به مشکلات و کاستی‌های موجود در شهرهای بزرگ احداث شده‌اند تا شرایط بهتری برای ساکنان خود فراهم نمایند. آثار عدم رضایت ساکنان از محیط زندگی عواقب ناخواسته‌ای بر پیکر حیاتی شهروندان وارد می‌سازد که نمود آن را بر رفتار انسان‌ها می‌توان دید (اعتماد ۱۳۷۶: ۱۹).



به طور کلی بخش عظیمی از رضایت‌مندی افراد از محیط زندگی متأثر از ارتباط آنها با محیط کالبدی محل زندگی‌شان می‌باشد. شکل‌گیری این ارتباط موزون و احساس رضایت آنها، نمود بارزی در رفتار ساکنان دارد.

رفتار انسان تحت تأثیر محیطی است که در آن زندگی می‌کند. از یک سو محیط کالبدی بر رفتار انسان‌ها مؤثر است و از طرفی، انعکاس محیط کالبدی در کیفیت محیطی که انسان‌ها در آن زندگی می‌کنند تجلی می‌یابد. به این ترتیب یک رابطه عینی بین انسان، محیط کالبدی و کیفیت زندگی وجود دارد.

۵- مناسب‌سازی فضاهای شهری

دستیابی به جوامع پایدار نیازمند تلاش برای توسعه برنامه‌ها و سیاست‌هایی است که افراد را به تعاملات اجتماعی و غنای فرهنگی تشویق سازد. بخش مهمی از پایداری اجتماعی، تضمین زندگی با کیفیت مناسب و مطلوب، مشارکت و همبستگی اجتماعی برای همه افراد در زمان حال و برای نسل‌های آینده است. در فرایند طراحی همه‌شمول با تأکید بر پایداری اجتماعی، راهکارهایی جامع برای حضور مساوی همه افراد بدون توجه به اختلالات و محدودیت‌های جسمی افراد و با هدف به حداقل رساندن تبعیضات و تفکیک‌ها و تأمین نیازهای گروه‌های گوناگون سنی با توانایی‌های متفاوت ارائه می‌گردد. با مناسب‌سازی محیط و ایجاد فضاهایی قابل دسترس، ایمن، قابل استفاده و راحت، امکان حضور، حرکت و جابجایی مستقل در محیط و دسترسی عادلانه و محترمانه به فضاهای شهری فراهم خواهد شد. تعاریف اولیه مناسب‌سازی شامل فراهم‌ساختن زمینه استفاده یکسان همه افراد از امکانات موجود جامعه بود که با هدف ایجاد تساوی فرصت‌ها و رعایت حقوق افراد معلول برای حضور و مشارکت آنان در کلیه امور جامعه انجام می‌شد.

بدین منظور لازم بود قبل از هر چیز نسبت به برطرف نمودن موانع فیزیکی، معماری و ترافیکی موجود در محیط شهری و اماکن عمومی اقدام گردد. اما در روند تحول دیدگاه‌ها، مفهوم تساوی فرصت‌ها یا ایجاد جامعه‌ای برای همه، از طریق تلفیق دو فرآیند «مناسب‌سازی» و «توسعه محیط‌های بی‌مانع» بر اساس این نگرش پایه مطرح گردید که جامعه مناسب برای زندگی عموم جامعه‌ای است که امکانات و تسهیلات موجود در دسترس و قابل استفاده همه مردم باشد و در اختیار کلیه اقشار قرار گیرد. هدف از مناسب‌سازی اصلاح محیط است به گونه‌ای که همه انسان‌ها، از جمله افراد دارای معلولیت جسمی و حرکتی قادر باشند آزادانه و بدون خطر در محیط پیرامون خود اعم از اماکن عمومی، معابر، محیط شهری و ساختمان‌های عمومی حرکت کنند و از تسهیلات محیطی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی با حفظ استقلال فردی لازم بهره‌مند شوند.

مفهوم مناسب‌سازی در رویکرد «طراحی همه‌شمول» لزوم هم‌زمان رفع موانع نگرشی به موازات رفع موانع فیزیکی، و همچنین توجه به توانایی انسان را یادآور می‌گردد که در طول عمر متغیر است. بنابراین طراحی و مناسب‌سازی محیط باید امکان دسترسی ایمن و راحت را برای همه گروه‌های سنی فراهم آورد. با این دیدگاه مناسب‌سازی محیط یکی از راهکارهای ارتقای کیفیت زندگی برای تمامی افراد جامعه است.



۵-۱- مناسب‌سازی در شهرهای جدید

هنگامی که صحبت از شهر جدید می‌شود تصویری از آرمان‌شهرها در ذهن انسان شکل می‌گیرد. شهرهایی که با باورهای پسندیده و تفکرات نوین شهرسازی همراه است و شهروندان بدون دغدغه خاطر با آرامشی که در نگرش تکوین این شهرها وجود دارد زندگی می‌کنند، فضاهای امن، امکانات رفاهی - تفریحی مناسب، مراکز محلات پایدار و روش زندگی مطلوب.

یکی از مسائل شهرهای جدید، بحث رضایت ساکنان در این گونه شهرها است. کیفیت زندگی در هر جامعه‌ای برآیند رضایت و یا عدم رضایت ساکنان آن جامعه است. تأثیر این دو مؤلفه بر روی هم موجب بروز رفتارهای متفاوت ساکنان هر یک از جوامع شده است. با توجه به اینکه در یک شهر، پدیده حائز اهمیت رفتار انسان است و رفتار با رضایت آنها از محیطی که در آن زندگی می‌کنند ارتباط دوسویه دارد، شهری که فاقد کیفیت مناسب برای زندگی باشد، از خصیصه‌های شهری فاصله دارد و ساکنان آن به منزله میهمانانی تلقی می‌شوند که احساس تعلق به آن ندارند و در نتیجه، تمایلی به حل مسائل آن نشان نمی‌دهند. شهرهای جدید، به عنوان شهرهایی از پیش‌برنامه‌ریزی شده، باید توانایی ترسیم هویت و رضایت متمایز خود از طریق طراحی عناصر کالبدی‌شان را داشته باشند.

شهر جدید هشتگرد از جمله شهرهای جدیدی است که طراحی و ساخت آنها در راستای سیاست‌های توسعه مسکن در ایران در سال‌های پایانی دهه ۶۰ خورشیدی توسط وزارت راه و شهرسازی آغاز شد و فعالیت‌های عمرانی در آن همچنان ادامه دارد. این شهر که خود را برای پذیرش ۵۰۰ هزار نفر در یک دوره بیست ساله آماده نموده، در فاصله تقریبی ۷۰ کیلومتری غرب تهران و بین شهرستان‌های کرج و قزوین واقع شده است. علی‌رغم اینکه طرح جامع این شهر جدید پس از تصویب ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول توسط شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به تصویب رسیده، در طرح و اجرای آماده‌سازی این شهر کمتر نشانه‌ای از رعایت دسترس‌پذیری مشاهده می‌گردد.

پروژه «**مناسب‌سازی محیط شهری برای آسیب‌مندان**» با هدف ارتقای کیفیت محیط شهری و قابلیت دسترسی به معابر و سامانه‌های همگانی با همکاری شرکت عمران شهر جدید هشتگرد به اجرا درآمد. در نخستین گام، محدوده‌ای از فاز یک شهر جدید هشتگرد که هم از نظر جمعیت ساکن دارای توجیه کافی و هم از دید کاربری‌های همگانی شهری از تنوع لازم برخوردار بود، محدوده نمونه برای مطالعات اولیه برگزیده شد. پس از بررسی‌های میدانی، موانع موجود در گذرگاه‌های شهری در هشت گروه کلی دسته‌بندی و نقشه‌های پراکندگی موانع تهیه شد.

در راستای دستیابی به الگوی طراحی مناسب در رفع موانع فیزیکی موجود، عوامل گوناگونی از جمله محل و چگونگی استقرار مانع و همچنین تکنیک‌های اجرایی مناسب‌سازی مدنظر قرار گرفتند. در ادامه پس از ارائه چند گزینه برای هر یک از انواع موانع، با درنظر داشتن عوامل یادشده و همچنین نظریات کارفرما، بهترین گزینه برای مناسب‌سازی موانع انتخاب و همراه با جزئیات اجرایی و نقشه‌های جانمایی به کارفرما تحویل شد.



پیوستگی مسیر پیاده، سادگی تکنیک اجرایی، تأمین استقلال، ایمنی و سهولت دسترسی افراد دارای محدودیت‌های حرکتی به‌ویژه افراد با صندلی چرخدار، سالمندان و نابینایان در تردد و مسیریابی، از جمله نکاتی بود که در طراحی این گزینه‌ها در نظر گرفته شد.

۵-۲- انتظارات اساسی از مسیرهای پیاده

برخی از نیازهای اصلی شبکه پیاده‌رو که لازم است در طراحی مسیرهای پیاده مورد توجه قرار گیرند عبارت‌اند از (آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری، ۱۳۷۵):

پیوستگی مسیرهای پیاده که با طراحی مناسب و تفکیک عبور پیاده از سواره، جلوگیری از استفاده مسیرهای پیاده توسط وسایل نقلیه موتوری و دوچرخه‌ها، اشغال نبودن بخشی از سطح پیاده‌رو با تجهیزات شهری یا دستفروشان یا مصالح ساختمانی، کف‌سازی مناسب سطح پیاده‌رو و قطع نشدن مسیر با پل‌ها یا موانع طبیعی تحقق خواهد یافت.

کوتاهی مسیرهای دسترسی زیرا عابران معمولاً کوتاه‌ترین مسیر را انتخاب می‌کنند.

ایمنی مسیرهای پیاده یکی از نیازهای اصلی عابران پیاده است که با عواملی به شرح زیر مورد بررسی قرار می‌گیرد: مجزا بودن مسیرهای سواره از پیاده، هموار بودن مسیرهای پیاده و نبود دست‌انداز و پله و گودال در آنها، تأمین روشنایی کافی مسیرها، سرپوشیده نمودن جوی‌های سرباز و طراحی درست عبور پیاده از میان سواره‌رو.

راحتی مسیرهای پیاده که برخی از معیارهای آن عبارت‌اند از: برخورداری از شیب مناسب، هموار و محکم بودن و لغزنده نبودن کف‌سازی، عرض کافی پیاده‌روها با توجه به میزان ترافیک پیاده، عبور راحت کم‌توانان جسمی - حرکتی و جمع‌آوری آب‌های سطحی پیاده‌روها.

زیبایی و امنیت مسیرها، پیاده‌ها در اوقات خلوت، خود را کاملاً بی‌دفاع حس می‌کنند و به مسیرهایی نیاز دارند که در آنها احساس امنیت کنند. در حقیقت امنیت عبارت است از تأمین زمینه‌های لازم برای حفظ حقوق فردی و اجتماعی افراد در بهره‌برداری از این تسهیلات و جلوگیری از هرگونه اعمال خلاف قانون و مقرراتی که منجر به نقض حقوق سایر افراد جامعه می‌شود.

برای افزایش امنیت عابران در محل‌های عبور عابر پیاده در خیابان، بهتر است سرعت وسایط نقلیه از طریق تجهیزات فیزیکی، همچون ایجاد روکش مخصوص در خیابان و سرعت‌گیر محدود شود. همچنین می‌توان فضای مختص عابران را در صورت امکان تعریض کرد.

روسازی مسیرهای پیاده باید به اندازه کافی محکم، بادوام و در مقابل عوامل جوی مقاوم باشد. رویه باید یکنواخت، هموار و متناسب با نیازهای عملکردی پیاده‌رو باشد. وجود تفاوت بین رنگ، بافت و مصالح بکاررفته در کف‌سازی می‌تواند نقش مثبتی در ایجاد منطقه‌بندی و تفکیک سطوح مختلف یک مسیر واحد داشته باشد. وجود کف‌سازی متمایز در محیط پیرامونی یک طرح و در امتداد ورودی و پیاده‌روها می‌تواند نمایانگر سطوح انتقالی میان خیابان‌های عمومی و پیاده‌روها و سطوح و نواحی مسکونی خصوصی و نیمه‌خصوصی باشد. در فضاهای باز مسکونی، انتخاب یک الگو و نوع مصالح کف‌سازی برای سطح



کاربری بخصوصی می‌تواند مرز آن را به‌وضوح نمایان ساخته و با ایجاد تضاد با سطوح مجاور، میزان تضاد در کاربری‌ها را به حداقل برساند.

کفسازی مشخص، روش مؤثری برای تعیین یا ایجاد ارتباط بین سطوح مختلف یک سایت با گروه خاصی از ساختمان‌ها یا واحدهای مسکونی است. مثلاً یک محوطه ورودی برخوردار از کفسازی متشکل از یک الگوی خاص و مصالح معین، به ساختمان‌هایی که در مقابل این محوطه قرار می‌گیرند وحدت و هویت خواهد بخشید و در ایجاد احساس قلمرو در ساکنان مجموعه مسکونی سهیم خواهد شد. ارائه و معرفی تنوع برگزیده‌ای از الگوها و مصالح کفسازی در ارتباط با سطوح کاربری‌ها و مناطق ورودی می‌تواند به آنها هویت ببخشد، در ایجاد احساس امنیت برای اهالی نقش داشته‌باشد و در ضمن بر میزان تنوع و مطلوبیت بصری محیط نیز بیفزاید.

۵-۳- موانع دسترس در پیاده‌روها

عرض کم معابر، کفسازی نامناسب، شیب غیراستاندارد و بعضاً پله‌ای بودن پیاده‌روها، یخزدگی و لغزندگی مسیرهای پیاده در زمستان، ناهمواری مسیرهای پیاده، سرباز بودن و نامطلوب بودن جوی‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی، وجود سطح شیبدار و رمپ ورود خودرو به پارکینگ در پیاده‌روها، چاله‌ها و ناهمواری‌های ناشی از حفاری شرکت‌های آب، فاضلاب، مخابرات، گاز و برق، وجود عوارض ناهمگون مانند تیرهای برق، پست مخابرات، درجه‌های بازدید و سایر موانع در مسیرهای پیاده از موانع دسترسی در پیاده‌روها هستند. بنا به اهمیت موضوع، لازم است به تبیین موانع و مشکلات پیاده‌روهای موجود پرداخته شود.

- کفسازی نامناسب مسیرهای پیاده

ناهمواری، محکم و ثابت نبودن کفسازی پیاده‌روها از مشکلات موجود مسیرهای پیاده است. استفاده از مصالح کم‌دوام، سست و جابه‌جا شونده در سطوح کف پیاده‌روها، موجب عدم ایمنی در حرکت برای عابران پیاده به‌ویژه سالمندان، افراد با صندلی چرخدار، عصا و واکر شده و ممکن است منجر به اتفاقات و حوادث ناگواری شود.

تنوع بیش از حد مصالح مورد مصرف در کفسازی‌ها از جمله رنگ‌های مختلف، کفسازی با بافت‌های بسیار متفاوت مانند استفاده همزمان از مصالحی مانند آجر، سنگفرش، بلوک‌های بتنی، آسفالت و... نه تنها کمکی به جهت‌یابی مسیرها نخواهد نمود، بلکه موجب سردرگمی و عدم وضوح و خوانایی مسیرها خواهد شد. بلوک‌های بتنی کفپوش که با فاصله زیاد از یکدیگر نصب می‌شوند، مانع حرکت راحت هستند و موجب به‌هم خوردن تعادل افراد خواهد شد.

- وجود عوارض در معابر

وجود موانع و عوارض در پیاده‌روها، با ایجاد اختلال در حرکت، عابران پیاده را وادار به ورود به بخش سواره‌رو نموده و سواره‌ها نیز هنگام حرکت ناگزیر به تغییر مسیرهای ناگهانی می‌شوند که در هر دو صورت وضعیت نامطلوب و خطرناکی به‌وجود خواهد آمد.



دریچه‌های آبرو که با میله‌های فلزی در مسیر حرکت پیاده نصب می‌شوند، عبور عابرین را با مشکل مواجه می‌سازد. قرار گرفتن چرخ صندلی چرخدار، پای کودکان، پاشنه کفش خانم‌ها و عصا در فواصل بین میله‌های دریچه، برای عابران پیاده خطرهایی به همراه خواهد داشت و مانع حرکت راحت آنها خواهد بود. درپوش‌های فلزی تأسیسات شهری نیز به دلیل اجرای نامناسب از یک سو و اضافه شدن به لایه‌های پوشش سطوح کف مجاور طی سالیان از سوی دیگر، تبدیل به حفره و چاله شده‌اند که مانعی برای حرکت ایمن عابران است. (شکل ۲)

حفاری سطوح پیاده‌رو برای توسعه شبکه تأسیسات شهری، از دیگر مواردی است که با ایجاد مانع باعث قطع پیوستگی مسیر پیاده می‌گردد. عملیات بازسازی پس از حفاری نیز به دلیل بی‌دقتی، غیر هم‌سطح اجرا می‌شود که خود مانعی برای تردد افراد به شمار می‌رود. توقف خودرو در پیاده‌روها، استقرار نامناسب پایه‌های چراغ برق، علائم راهنمایی و رانندگی، صندوق پست، باجه تلفن، شیر آتش‌نشانی، ظرف‌های زباله و سایر عناصر و مبلمان شهری در پیاده‌روها، از دیگر موانع تردد عابران پیاده است.

– ابعاد و ویژگی‌های غیراستاندارد پیاده‌روها

ناکافی بودن روشنایی مسیرهای پیاده، نبود سیستم مراقبت و نگهداری از پیاده‌روها، رعایت نکردن ضوابط ایمنی در ساختمان‌سازی‌های واقع در کنار مسیرهای پیاده و خطر سقوط اشیای سنگین، وجود جوی‌های سرباز در حاشیه معابر پیاده که در بیشتر موارد محل اختفای موش‌ها و یا انباشت زباله‌ها است، طراحی مسیرهای پیاده بدون توجه به وضعیت اقلیمی و آب و هوایی، عدم محافظت پیاده‌ها در مقابل گرما، سرما، بادهای نامساعد، باران و برف و تابش آفتاب، وجود اختلاف سطح در مسیرهای پیاده، ناهموار بودن مسیرهای پیاده به دلیل وجود پله، دست‌انداز و گودال، تغییر ارتفاع ناگهانی به دلیل وجود پله‌های منفرد، منفک نبودن مسیرهای پیاده از سواره‌رو و تداخل پیاده و سواره که موجب عدم ایمنی عابران خواهد شد، از ویژگی‌های غیراستاندارد پیاده‌روها هستند. شیب طولی و عرضی نامناسب پیاده‌روها و همچنین شیب‌های عرضی که برای دسترسی به پارکینگ منازل اجرا شده‌اند، تردد عابران پیاده را با مشکل مواجه می‌سازند.

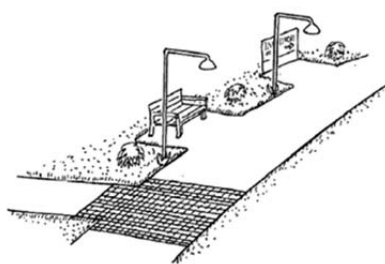
۶- نتیجه‌گیری و ارائه رهنمودهای مناسب‌سازی مسیرهای پیاده

نیاز به شادابی و سرزندگی از مهم‌ترین نیازهای بشر است. امروزه با کاهش ارتباطات اجتماعی و کم‌رنگ شدن یا به‌نوعی از بین رفتن آداب و رسوم گذشته، شکل زندگی انسان دچار تغییر و تحولات زیادی شده است. با ایجاد شهرهای جدید بر اساس برنامه‌ها و اهداف از پیش اندیشیده شده، انتظار می‌رفت مشکلات موجود در کلان‌شهرها کاهش و کیفیت زندگی ساکنان افزایش یابد. در طراحی مطلوب معابر پیاده، علاوه بر رعایت اصول عمومی طراحی، ملاحظات مربوط به گروه‌های مختلف استفاده‌کنندگان از جمله چگونگی درک فضا از سوی افراد یا گروه‌های سنی، عادات و رفتارهای

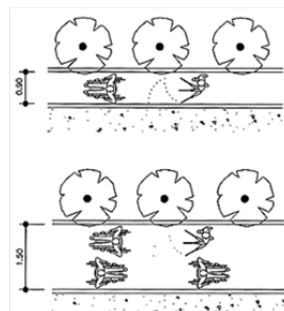


ساکنان محل باید مورد نظر قرار گیرند. در طراحی و مناسب‌سازی مسیرهای پیاده قابل دسترس، ایمن، راحت و بدون مانع لازم است موارد زیر لحاظ گردد (ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی و حرکتی-ویرایش سوم، ۱۳۹۴):

- پوشش کف پیاده‌روها باید از مصالح سخت، ثابت، غیرلغزنده، هموار و در مقابل عوارض جویّی مقاوم باشد.
- عواملی که در تعیین عرض پیاده‌رو باید در نظر گرفته شوند شامل، حداقل عرض عبور برای پیاده‌ها، کاربری اراضی مجاور خیابان، حجم عبور و تداخل حرکات پیاده‌ها، عملکرد راه و نوع ترافیک. برای تأمین فضای کافی برای راه رفتن دو شهروند در کنار هم و یا یک فرد در کنار یک فرد بر روی صندلی چرخدار، حداقل عرض مفید پیاده‌رو باید ۱۲۵ سانتی‌متر باشد. برای مناسب‌سازی پیاده‌روهای موجود باید با استفاده از امکانات، حداقل عرض پیاده‌روها به ۹۰ سانتی‌متر رسانیده شود (تصویر ۱).
- در محل تقاطع دو پیاده‌رو، لازم است کف‌سازی محل تقاطع با بافت و رنگ متفاوتی اجرا گردد تا برای اشخاص نابینا و نیمه‌بینا قابل تشخیص باشد (تصویر ۲).



تصویر ۲- اجرای تقاطع با بافت متفاوت



تصویر ۱- رعایت حداقل عرض پیاده‌رو

- به منظور تخلیه آب‌های سطحی باید سطح پیاده‌رو دارای شیب عرضی و کانال زهکشی باشد. حداکثر شیب عرضی پیاده‌رو دو درصد است.
- نوع کف‌سازی باید با توجه به فراهم بودن مصالح در محل، مهارت‌های محلی در اجرای آن، وضعیت اقلیمی و شرایط جوی و همچنین راحتی عبور پیاده‌ها انتخاب شود.
- حداکثر شیب طولی پیاده‌رو ۵ درصد باشد. پیاده‌روهای با شیب بیش از ۵ درصد ملزم به اجرای ضوابط سطح شیب‌دار خواهد بود.
- در صورت لزوم، وجود اختلاف سطح در پیاده‌رو تا ۲/۵ سانتی‌متر مجاز است و بیش از آن مشمول ضوابط سطح شیب‌دار خواهد بود.



- ایجاد جدول به ارتفاع حداقل ۵ سانتی متر به رنگ متضاد با محیط اطراف، بین پیاده‌رو و سواره‌رو و همچنین بین پیاده‌رو و باغچه یا جوی کنار پیاده‌رو الزامی است.
- حتی‌الامکان از نصب هر گونه شبکه در سطح پیاده‌رو جلوگیری شود. در صورت لزوم، شبکه باید عمود بر جهت حرکت و فضای باز آن از ۲ سانتی متر کمتر باشد. هرگونه درپوش با پیاده‌رو همسطح باشد.
- در حریم معابر، باید از کاشت گیاهانی که میوه یا صمغ آنها موجب لغزندگی سطح معبر را فراهم خواهند ساخت یا گستردگی شاخ و برگ آنها مانع حرکتی ایجاد خواهند کرد، خودداری شود.
- از آنجا که برگ‌های خیس بر روی سطح پیاده‌رو خطر لیز خوردن را ایجاد می‌کند بهتر است در طول مسیر پیاده از درختان با برگ‌های ریز و یا برگ‌های همیشه سبز استفاده شود.
- از تخلیه آب‌های سطحی منازل مسکونی در معابر پیاده باید جلوگیری گردد.
- وجود روشنایی کافی در معابر پیاده به عابران و از جمله سالمندان و رانندگان امکان درک مخاطرات را می‌دهد و باعث ایجاد ایمنی و مهم‌تر از آن احساس امنیت در عابران پیاده می‌گردد.
- نصب علائم و تجهیزات در مسیرهای پیاده به شهروندان کمک می‌کند مسیر خود را به راحتی باز شناسند و به امکانات و اطلاعات لازم دسترسی پیدا کنند.
- علائم باید در ارتفاعی نصب شوند که توسط افرادی که از صندلی چرخدار استفاده می‌کنند، قابل دیدن باشد.
- علائم باید واضح و به آسانی قابل خواندن و فهمیدن باشد. در صورت امکان از شکل‌های نمادین و علائم با ماهیت غیررسمی همراه با حروف استفاده شود.



فهرست منابع

- آتش، فرهاد، (۱۳۸۲) شهرهای جدید و آینده شهرنشینی در ایران، شهرداری‌ها، شماره ۵۷.
- ابراهیم‌پور، مریم؛ غفاری، فرنوش؛ قاسم‌زاده کاشانی، شرمین؛ رباط جزئی، بیتا (۱۳۹۳). «پیاده‌مداری در جهت افزایش کیفیت زندگی در خیابان راهنمایی مشهد». کنفرانس ملی شهرسازی، مدیریت شهری و توسعه پایدار.
- احمدخان بیگی، محمد (۱۳۹۳). «قوانین و مقررات مرتبط به عابر پیاده جهت افزایش قابلیت پیاده‌مداری شهر تهران». چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک.
- اعتماد، گیتی (۱۳۷۶)، "شهرهای جدید، راه حل یا مسئله"، مجله آبادی، شماره ۲۷.
- ایران. وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۵. آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری (مسیرهای پیاده - دسترسی‌ها). معاونت شهرسازی و معماری، تهران.
- براندفری، هیلدر، (۱۳۸۳) طراحی شهری - بسوی یک شکل پایدار شهر، ترجمه دکتر حسین بحرینی، انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری تهران.
- بحرینی، سیدحسین. "تحلیل فضاهای شهری در رابطه با الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان و ضوابط برای طراحی"، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۷۵.
- بحرینی، سید حسین؛ خسروی، حسین (۱۳۸۹). «سلامت جسمی شهروندان در شهرهای جدید، بررسی نقش طراحی شهری در میزان فعالیت‌های فیزیکی، (نمونه موردی: شهر جدید هشتگرد)». اولین همایش توسعه پایدار شهری.
- بهزادفر، مصطفی، ۱۳۸۶، هویت شهر (نگاهی به هویت شهر تهران)، سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، موسسه نشر شهر
- بیکن، ادموند (۱۳۸۶)، "طراحی شهرها"، ترجمه فرزانه طاهری، تهران: انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران، وزارت مسکن و شهرسازی.
- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۹۱)، "راهنمای طراحی فضای شهری در ایران. وزارت مسکن و شهرسازی"، معاونت شهرسازی و معماری، تهران: انتشارات شهیدی.
- پاکزاد، جهان‌شاه، (۱۳۸۶)، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری، انتشارات شهیدی
- ترنر، تام. شهر (۱۳۷۶) همچون چشم‌انداز"، مترجم دکتر فرشاد نوریان، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری وابسته به شهرداری تهران، ۱۳۷۶.
- جیکوبز، جین، مترجم حمیدرضا پارسایی و آرزو افلاطونی، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، دانشگاه تهران
- حسینی، ساناز سادات؛ نقی‌زاده، محمد (۱۳۹۵). «مدل تحلیلی و چارچوب نظری طراحی شهری با تأکید بر رویکرد پیاده‌مداری». کنفرانس بین‌المللی مهندسی معماری و شهرسازی.
- رفیعیان، م. صدیقی، ا و پورمحمدی، م (۱۳۹۰)، "امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق



- پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری؛ نمونه موردی: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم"، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره ۱۱، ۴۱-۵۶
- زرین، پارسا، (۱۳۸۴)، "پروژه مناسب‌سازی محیط شهری برای آسیب‌مندان"، دفتر مهندسی پارسا زرین، شرکت عمران شهر جدید هشتگرد.
- سازمان برنامه و بودجه. معاونت امور فنی، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، ۱۳۷۵. تسهیلات پیاده‌روی، مبانی فنی، مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات، تهران.
- سازمان برنامه و بودجه. معاونت امور فنی، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، ۱۳۷۵. تسهیلات پیاده‌روی، جلد دوم توصیه‌ها و معیارهای فنی. مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات، تهران.
- شهرهای جدید ایران (۱۳۷۸)، وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت عمران شهرهای جدید.
- مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، (۱۳۹۴). ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی و حرکتی، تهران.
- طراحی پیاده‌راه‌ها در شهر تهران؛ با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهر. دانش شهر شماره ۱۲۳- تابستان (۱۳۹۱)- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.
- عطایی، الهام. حسن‌پور، فریده. (۱۳۹۴) بررسی معماری خیابان‌ها در شهرهای جدید جهت دستیابی به توسعه پایدار، کنگره بین‌المللی پایداری در معماری و شهرسازی.
- کاشانی جو، خ (۱۳۸۹)، "بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری"، مجله هویت شهر، شماره ۶، ۹۵-۱۰۶
- کاشانی جو، خ (۱۳۸۹)، "پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی"، تهران: انتشارات آذرخش
- کرمونا، م (۱۳۹۱)، "مکانهای عمومی، فضاهای شهری؛ ابعاد گوناگون طراحی شهری"، تهران: انتشارات دانشگاه هنر.
- کریمی مشاور، مهرداد؛ نگین‌تاجی، صمد (۱۳۹۱). «طراحی پیاده‌راه‌ها در شهر تهران؛ با تمرکز بر نیازهای اجتماعی شهر». دانش شهر شماره ۱۲۳. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.
- گلکار، کورش، (۱۳۷۹)، مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری، نشریه علمی پژوهشی صفه، شماره ۳۲
- گلکار، کورش، کندوکاوی در تعریف طراحی شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران
- لینچ، کوین، مترجم منوچهر مزینی، ۱۳۸۵، سیمای شهر، دانشگاه تهران
- مبهوت، محمدرضا؛ حسینی، محمد (۱۳۹۴). «بررسی نقش پیاده‌مداری در ارتقا کیفیت زندگی (مطالعه موردی: شهر مشهد مقدس)». همایش بین‌المللی معماری، عمران و شهرسازی در هزاره سوم.
- محمدنیا، مهلا؛ ذبیحی، حسین (۱۳۹۲). «بررسی میزان تأثیر محیط کالبدی بر رفتار انسانها در راستای سنجش کیفیت زندگی ساکنان شهرهای جدید، (نمونه موردی: شهر جدید آفتاب)». همایش ملی



- معماری و شهرسازی انسانگرا. دانشگاه آزاد اسلامی قزوین.
- مدنی پور، علی، (۱۳۷۹)، طراحی فضای شهری (نگرشی بر فرایند اجتماعی و مکانی)، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری
- مدنی پور، علی، ترجمه مرتضایی، فرهاد، (۱۳۸۴)، طراحی فضای شهری نگرشی بر فرایندی اجتماعی و مکانی، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، چاپ دوم.
- مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن. بخش تحقیقات مسکن، (۱۳۷۸) ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی"، مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران.
- معینی، سیدمحمد مهدی (۱۳۸۴) «جایگاه سفرهای پیاده در شهرهای جدید». مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید.
- معینی، سید مهدی (۱۳۹۰) شهرهای پیاده مدار، نشر آذرخش تهران.
- معینی، سید مهدی (۱۳۸۵)، "افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر"، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۷، ۵-۱۶
- نوذری، شعله. رفیع‌زاده، ندا (۱۳۸۷). روش‌های مناسب‌سازی ساختمان‌های اداری برای افراد دارای محدودیت‌های جسمی و حرکتی. مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران.
- نوذری، شعله (۱۳۸۳). رهنمودهای طراحی فضاهای باز مسکونی. نشریه علمی-پژوهشی صفا، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۳۹.
- وزارت مسکن و شهرسازی، (۱۳۷۵) آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری - مسیرهای پیاده، معاونت شهرسازی و معماری
- Caithorpe, Peter. The Next American Metropolis, Ed: Stephen, M. Wheeler, (2004), Sustainable Urban Development, Routledge, London.
- Cooper, Clare; Francis, Carolyn. "People Places", Van Nostrand Reinhold, U.S.A., 1998.
- Cullen, Gordon. (1961), "The concise Townscape", London: Architectural Press.
- Das, D. Urban Quality of Life: A case study of Guwahati. Social Indicators Research, 2008.
- Gehl, Jan. "Life Between Buildings", Van Nostrand Reinhold, New York, 1987.
- Van Kamp I, Leidelmeijer K, Marsmana. Urban environmental quality and human well-being towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study, 2003.

نگرشی نو بر توسعه شهرهای جدید ایران با مروری بر تجربیات جهانی

ندا رفیع‌زاده^۱

چکیده

شهرهای جدید، مجموعه‌های زیستی غیرارگانیک و برنامه‌ریزی شده‌ای هستند که با اهداف از پیش تعیین‌شده و برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل در بیشتر دوره‌های تاریخی، به‌ویژه از آغاز شهرنشینی در دورترین نقاط دنیا طراحی و ساخته شده‌اند. احداث این شهرها در مواردی به مثابه برنامه‌ای برای تحقق بخشی سیاست حکومت‌ها بوده است که در این زمینه می‌توان از شهرهای جدید بابل و آشوری در بین‌النهرین، شهر کارگری کاهون در مصر، موهنجودارو به‌عنوان مرکز تمدن هاراپا در پاکستان، میلئوس و پرینه در یونان، پمپئی در روم و تیمگاد در آفریقا نام برد. پس از قرن بیستم، به‌منظور ساماندهی فضایی شهرها و به‌خصوص شهرهای بزرگ، نظریه‌های متعدد شهری و طرح‌ها و الگوهای مختلفی ارائه گردید و با به‌وجود آمدن مشکلات اجتماعی، اقتصادی و محیطی کلان‌شهرها بعد از جنگ جهانی دوم، احداث شهرهای جدید در جهان، الگویی برای کمک به حل مشکلات به‌وجود آمده به‌شمار می‌رفت. در ایران نیز شهرهای جدید متعددی در پیرامون کلان‌شهرها با هدف حل یا کاهش مشکلات و معضلات روزافزون شهری، هم در دوره پیش از انقلاب اسلامی و هم در دوره پس از انقلاب در نقاط مختلف کشور طراحی و احداث شدند. با آغاز قرن بیست و یکم، تحولاتی در مفاهیم شهرهای جدید در کشورهای توسعه‌یافته و تعدادی از کشورهای در حال توسعه به‌وجود آمد و دیدگاه کشورها نسبت به چگونگی رشد و توسعه شهرها تغییر کرد، به‌طوری‌که امروزه دغدغه شهرسازی و ایجاد شهرهای جدید تنها ایجاد سکونتگاه و تمرکززدایی جمعیت از کلان‌شهرها نیست. توجه و احترام به محیط زیست و توسعه پایدار، توجه به هویت و فرهنگ، توجه به فناوری‌های مدرن، توازن بهتر زندگی و توجه به رفاه اجتماعی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شدند و جایگزین اهداف اولیه ایجاد شهرهای جدید شده است که همانا شهرهای سکونتگاهی، نظامی، اداری و

۱. عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.



مانند آن و جایی برای سرریز جمعیت بود.

در این خصوص، کشورهای متعددی در جهت پیشبرد این اهداف با تکیه بر شرایط اقتصادی، سیاسی و اجتماعی خود تجربیات جدید و موفقی در تعادل بخشی بین نظام‌های سکونت، برقراری همبستگی و مشارکت اجتماعی منسجم و هدفمند و توسعه و پایداری شهر از نظر اکولوژیکی، اجتماعی و اقتصادی داشته‌اند و در برنامه‌ریزی و ایجاد شهرهای جدید موفقیت‌هایی کسب نموده‌اند که از آن میان می‌توان کشورهای ژاپن، کره جنوبی، مالزی، دانمارک و هلند را نام برد. پژوهش حاضر دو هدف عمده را دنبال می‌کند:

۱. بررسی سیاست‌گذاری‌های جدید که در ایجاد شهرهای جدید کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه در قرن بیست و یکم به کار گرفته شده است.
۲. دستیابی به برنامه‌ریزی پیشنهادی و هدفمند در جهت تغییر رویکرد در توسعه شهرهای جدید کشور.

به منظور دستیابی به اهداف فوق، در این مقاله از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی استفاده شده است که از طریق مطالعه اسناد و مدارک موجود درخصوص برنامه‌ریزی‌های کشورهای توسعه یافته و برخی کشورهای در حال توسعه به منظور ایجاد و توسعه شهرهای جدید انجام می‌شود. سپس از طریق مطالعات تطبیقی، نتایج به دست آمده با شرایط و موقعیت ایران مقایسه و در نهایت با جمع‌بندی موارد فوق به تدوین برنامه‌ای پیشنهادی و هدفمند در راستای تغییر رویکرد در ایجاد و توسعه شهرهای جدید در کشور پرداخته خواهد شد.

واژگان کلیدی: شهرهای جدید، توسعه، نگرش نو، تجربیات جهانی، ایران



۱- مقدمه

نظریه شهرهای جدید، ملهم از نظریات گوناگونی است که می‌توان "ابنزر هاوارد" را به‌عنوان اصلی‌ترین نظریه‌پرداز آن در پی نظریه "باغشهرها" معرفی کرد. به‌دنبال تفکرات و تحولات فکری قرن بیستم و نیز جنگ جهانی دوم، نظریات مختلفی مانند شهرک‌های اقماری، حومه‌های شهری، واحدهای همسایگی و شهرهای جدید مطرح و اجرا شد و امروزه در پی تحولات فکری قرن بیست و یکم دستیابی به استانداردهای مطلوب کیفیت، امنیت و آسایش، توجه به محیط زیست، انرژی‌های تجدیدپذیر، توسعه پایدار و هوشمند، استفاده بهینه مصرف آب و منابع زیرزمینی به‌عنوان مفهومی مشترک در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه مد نظر قرار گرفته است.

وزارت مسکن و شهرسازی در ایران، در نیمه دوم دهه ۱۳۶۰، در مقام مسئول برنامه‌ریزی کالبدی و انتظام‌بخش نظام سکونتی و توسعه منظم سکونتگاه‌ها و با اتخاذ سه راهبرد توانمندسازی بافت فرسوده شهرها با هدف جذب متناسب جمعیت و جلوگیری از روند تخلیه بافت‌های قدیمی، حفاظت از اراضی کشاورزی و منابع زیست‌محیطی و ایجاد شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید را به‌عنوان مجری احداث و برنامه‌ریزی شهرهای جدید در سال ۱۳۶۸ تأسیس کرد و مسئولیت برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، طراحی و اجرای شهرهای جدید را به آن واگذار نمود. از آن پس و در طی سه دهه حدود ۲۰ شهر جدید در اطراف کلان‌شهرهای کشور به‌وجود آمدند.

کشورهای اروپایی، امریکایی، استرالیا و کشورهای آسیایی و آفریقایی در قرن حاضر و در طی دوران توسعه خود با مشکلات و تهدیدهایی مواجه بوده‌اند. بنابراین، اصول نخستین به‌کاررفته در برنامه‌ریزی و طراحی شهرهای جدید خود را در مرور زمان مورد ارزیابی و بازنگری قرار داده و به فراخور ساختارهای اقتصادی، اجتماعی خود ابتکارات و نوآوری‌هایی به نظریه شهرهای جدید افزودند. به‌طوری که توسعه قرن بیست و یکم شهرهای جدید بر، در اولویت قرار دادن موضوع پایداری، حفظ محیط زیست و منابع طبیعی، آسایش، رفاه و امنیت اجتماعی استوار است.

با توجه به تجربیات کشورهای پیشرو در زمینه سیاست‌گذاری‌های نوین در توسعه شهرهای جدید، می‌توان نگرش نوینی به توسعه آتی شهرهای جدید در کشور مطرح نمود. در این پژوهش که با روش تحلیل توصیفی و تحلیل محتوا با تکیه بر اسناد و اطلاعات موجود انجام شد، ابتدا تاریخچه، ضرورت و اهداف ایجاد شهرهای جدید بعد از جنگ جهانی دوم مطرح و سپس اهداف و تجربیات توسعه جدید شهرهای جدید در قرن بیست و یکم برخی کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه اروپایی، امریکایی، آفریقایی و آسیایی ارزیابی و سپس جمع‌بندی شد. یافته‌ها در زمینه سیاست‌های چندین دهه اجرای شهرهای جدید حاکی از آن است که شکل‌گیری شهرهای جدید پس از جنگ جهانی دوم دارای اهداف مشابهی بود که در قرن بیست و یکم، در برخی کشورها در راستای کسب اهداف توسعه پایدار و حفظ منابع طبیعی و محیط زیست تغییراتی یافت و این تغییرات به ارتقای کیفیت معماری و شهرسازی شهرهای جدید منجر شد. در خاتمه، پس از تحلیل محتوایی اسناد به‌دست آمده و در راستای لزوم تغییر



نگرش نسبت به مفاهیم اولیه ایجاد شهرهای جدید در ایران، رویکردهای پیشنهادی برای توسعه شهرهای جدید آتی ایران ارائه شده است.

۲- مفهوم شهرهای جدید

تعاریف و مفاهیم متعددی درخصوص شهرهای جدید وجود دارد ولی در قانون ایجاد شهرهای جدید مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۱۵ که در مجموعه قوانین و مقررات شهرسازی کشور درج گردیده، در تعریف شهر جدید چنین آمده:

"شهر جدید به نقاط جمعیتی اطلاق می‌گردد که در چارچوب طرح مصوب شورایی شهرسازی و معماری ایران که از این پس به اختصار شورایی نامیده می‌شود در خارج از محدوده قانونی و حریم استحفاظی شهرها (هر کدام که بزرگ‌تر باشد) برای اسکان حداقل ۳۰۰۰ نفر به اضافه ساختمان‌ها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، خدماتی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن پیش‌بینی می‌شود" (عظیمی آقداش، ۱۳۹۵، ص ۹۱).

همچنین تعاریف دیگری نیز در نظام‌های اجتماعی و اقتصادی جهان پذیرفته شده است که می‌توان به ترتیب زیر بیان نمود (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۶۸):

- اجتماعات برنامه‌ریزی شده به منظور پاسخ به اهداف از پیش تعیین شده.
 - اجتماعی خوداتکا، دارای تسهیلات لازم برای محیطی مستقل و دارای جمعیت و مساحت مشخص که در فاصله معینی از مادرشهر قرار گرفته است.
 - طراحی شده به منظور تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی ناحیه شهری شهرهای بزرگ و بهبود وضعیت محیط کار، زندگی سالم و اجتماعی به منظور اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی.
- بین شهرهای جدید و شهرها و سکونتگاه‌های طبیعی تفاوت‌های عمده‌ای وجود دارد که می‌توان به آنها اشاره نمود:
- در شهرهای جدید، ابتدا کالبد شهر ساخته می‌شود و سپس جمعیت در آنجا مستقر می‌گردد، در حالی که در سکونتگاه‌های طبیعی، شهرها منشأ روستائینی دارند و با رشد جمعیت همراه با سیاست‌های ملی کشور و در جهت استقرار خدمات، گسترش می‌یابند.
 - شهرهای جدید براساس نظام برنامه‌ریزی مدون شکل می‌گیرند که دربرگیرنده مراحل مختلف تصمیم‌گیری، طراحی و... است درحالی که سکونتگاه‌های طبیعی فاقد پشته‌ای نظام برنامه‌ریزی است.
 - شهرهای جدید همواره بازتاب الزامات و ضرورت‌های امنیتی، نظامی، دینی زمان بوده ولی رشد و شکل‌گیری سکونتگاه‌های طبیعی، برآیند نیازهای طبیعی و انسانی خودجوش است (همان، ص ۷۴).

۳- هدف از ایجاد شهرهای جدید

همواره از دیرباز، اهداف کلی توسعه ملی در سازگاری با خطمشی‌های حکومتی و دولتی منجر به تقسیم و یا توزیع مجدد جمعیت و ایجاد امکانات رفاهی گردیده است. از نوشهرهای احداث شده در اواخر قرون وسطی به بعد (رنسانس و باروک) در اروپا که به دلیل تکامل حرفه‌ای و دستیابی به آبراه‌های آزاد باعث ایجاد شهرهای بندرگاهی در کنار دریا شدند تا نمونه‌های معاصر که در پایان جنگ جهانی دوم تحت خصوصیات و ویژگی‌های دیگری از ضرورت‌های ملی - حکومتی به وجود آمدند. (جواد شهیدی، ۱۳۷۷، ص ۷۸)

شهرهای جدید امروزی در پاسخ به اهداف برنامه‌ریزی شده و از پیش تعیین شده به منظور تمرکززدایی اقتصادی، اجتماعی و کالبدی و نیز بهبود شرایط زیست‌محیطی به صورت الگوهای پیشنهادی توسعه در ساختار کلی اهداف ملی و در نزدیکی کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ ایجاد و برنامه‌ریزی می‌شوند و هدف از ایجاد آنها اسکان سرریز جمعیت از شهرهای مادر است که به صورت شهرهایی با حوزه نفوذی مستقل، شهرهای جدید اقماری و شهرهای جدید پیوسته و با رشد تدریجی کالبدی شهر مادر به وجود می‌آیند. اگر شهر جدید بخواهد در مقیاس محلی و منطقه‌ای ایفای نقش نماید، باید دارای هویت ویژه برای ساکنان خود و دیگران باشد. درحالی که، شهرهای خوابگاهی دارای هویت مشخص نبوده و فعالیت مهمی در آنجا تدارک دیده نمی‌شود. همچنین، شهر جدید باید دارای پایه‌های اقتصادی قوی بوده و از نظر اشتغال به مادرشهر متکی نباشد و بتواند علاوه بر تأمین شغل ساکنان خود، امکان کار و فعالیت را برای سایر افراد فراهم آورد و از نظر خدمات نیز تا حد امکان خودکفا باشد. (اعتماد، ۱۳۶۸، ص ۷)

امروزه برخلاف اهداف پیش‌گفته، به دلیل نزدیکی شهرهای جدید به مناطق شهری بزرگ و کلان‌شهرها، در درازمدت امکان جذب این شهرها به مادرشهر و در پی آن جذب شدن جمعیت و نیروی کار و در نتیجه ایجاد نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی وجود دارد. حجم فزاینده ساکنان شهرهای جدید خوابگاهی در طی شبانه‌روز به سوی مراکز اشتغال‌زا و غیره تناب دارد و باعث حرکت آونگی این رفت و آمد از طریق کانالیزه شدن در مسیرهای ارتباطی می‌شود.

با بررسی شهرهای جدید بعد از جنگ جهانی دوم در کشورهای جهان می‌توان دلایل زیر را به صورت خلاصه برای پیدایش شهرهای جدید برشمرد: (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۱۵۸-۱۶۰)

۱- ضرورت هدفمند کردن توسعه کلانشهرها و مراکز انباشت اقتصادی، جمعیتی، اجتماعی و... از سه طریق:

- شهرهای اقماری خوابگاهی که با هدف اسکان به وجود آمدند و قادر به ایجاد اشتغال برای نگهداری جمعیت خود نیستند.
- شهرهای اقماری نیمه‌مستقل که قادر به ایجاد اشتغال برای گروهی از نیروی کار و جمعیت توانمند خود هستند.
- شهرهای اقماری پیشرفته که علاوه بر ایجاد اشتغال برای ساکنان خود قادر به فراهم کردن



خدمات فرهنگی نیز هستند. بدین ترتیب، با داشتن مجموعه کاملی از فعالیت‌های شهری، عملکرد متوازنی داشته‌اند.

این شهرهای اقماری، نظام‌های سکونتگاهی هستند و پیوندهای تولیدی، اقتصادی و فرهنگی و اشتراکاتی با زیرساخت‌های شهری و اکولوژیکی، ساختارهای جمعیتی و مهاجرت‌های فرهنگی دارند. این شهرها در کشورهایی که فاقد حمل‌ونقل سواری پیشرفته هستند، با سیستم حمل‌ونقل ریلی با مادرشهرها ارتباط دارند و در کشورهای پیشرفته که ارتباطات خودرویی در آنها غالب است، معمولاً در مجاورت بزرگراه‌ها قرار می‌گیرند.

۲- ضرورت ایجاد شهرهای جدید در مناطقی که فعالیت اجتماعی - اقتصادی مشخصی دارند، مانند نواحی صنعتی پراکنده و معادن و نیز مناطقی که کشاورزی در آنها توسعه یافته است و سطح پایینی از شهرنشینی دارند، زیرا ایجاد شتابان شهرهای جدید برپایه سکونتگاه‌های روستایی بدون زیربنای شهری کافی، منجر به افزایش رسمی سهم جمعیت شهری شده ولی در حقیقت توسعه شهری به‌شمار نمی‌رود.

۳- ضرورت ساخت شبکه سکونتگاهی منطقه‌ای متراکم‌تر در مناطقی که دارای شبکه ضعیفی از شهرها هستند، هرچند خود این مناطق از نظر کشاورزی پیشرفته باشند. تعداد زیاد جمعیت در کشاورزی از اهمیت زیادی برخوردار است و شکل‌گیری شهرهای جدید به پیوند طبیعی میان روستا و شهر کمک زیادی می‌کند.

۴- احیا و توسعه شاخه‌های مختلف صنایع و معادن در مناطق جدید که گاه از منطقه به سوی شهر پیشروی نکرده و در جهات مختلف صورت می‌گیرد و منجر به شکل‌دهی منطقه‌ای به‌عنوان شهر جدید می‌شود.

۵- منافع و ملاحظات سیاسی، اقتصادی، نظامی، علمی که منافع ملی را دنبال می‌کند و منجر به ایجاد پایتخت‌های جدید شده است.

۴- پیشینه شهرهای جدید به مفهوم امروزی

شهرهای جدید در ادوار باستان تاکنون وجود داشته و طی دوره‌های افزایش رشد شهری و نیز بازسازی‌هایی که به دنبال جنگ‌ها و یا در کشورهای مستعمره ایجاد شد، رشد زیادی یافتند. پیامدهای ناشی از گسترش شهرنشینی و رشد شتابان شهرها پس از انقلاب صنعتی نیز منجر به مطرح شدن نظریه‌ها و طرح‌های شهری و فضایی به منظور ساماندهی شهرهای جدید گردید. ایجاد پایتخت‌های جدید مانند برازیلیا، اسلام‌آباد و آنکارا در کشورهای در حال توسعه در قرن نوزدهم و شهرهای جدید اقماری پیرامون مادرشهرها به منظور تمرکززدایی در کشورهای توسعه‌یافته مانند سوئد، فنلاند، لهستان، آمریکا در اواسط قرن بیستم مطرح و عملیاتی گردید.

ایجاد شهرهای جدید به مفهوم امروزی آن به‌عنوان بخشی از سیاست توزیع جمعیت و توسعه شهری در سطح ملی در کشورهای اروپای غربی به دهه ۶۰ قرن بیستم میلادی و در ایران به اواخر دهه ۶۰

شمسی بازمی‌گردد که سرآغاز توسعه شهرهای جدید و عموماً به منظور مرتفع نمودن مشکلات اجتماعی، اقتصادی و محیطی کلان‌شهرها برنامه‌ریزی، طراحی و اجرا گردیدند.

پیر مرلین^۱ ویژگی کلی ساخت شهرهای جدید را تدوین برنامه‌ها و رشد توسعه ملی کشورها در پایان جنگ جهانی دوم به منظور بازسازی خرابی‌ها می‌داند (مرلین، ۱۳۶۵). وی یافته‌های خود را براساس نکات زیر نتیجه‌گیری می‌کند:

- اسکان و توزیع جمعیت در مقیاس کل کشور
- اشتغال‌زایی
- کاهش بار خوابگاهی کلان‌شهرها
- مبارزه با آلودگی محیط زیست و ایجاد شرایط بهتر زیست‌محیطی در یک منطقه فشرده شهری
- جلوگیری از تمرکززدایی در راستای اهداف بازسازی کشورها

۵- مروری بر تجارب جهانی شهرهای جدید

۵-۱- کشورهای اروپایی

۵-۱-۱- بریتانیا

بریتانیا از جمله کشورهای پیش‌تاز در زمینه شهرهای جدید است که سابقه آن به بیش از ۵۰ سال می‌رسد. پس از تصویب "قانون نوشهرها" در بریتانیا در سال ۱۹۴۶، شهرهایی با کمترین تراکم مسکن، کمربندهای سبز و طراحی و برنامه‌ریزی مناطق صنعتی به منظور عاملی برای کاهش جمعیت و در اطراف انباشتگی‌های مسکونی شهری با تراکم زیاد جمعیت و با تأکید بر توسعه اجتماعی مکان‌یابی شدند. با این هدف تا سال ۱۹۵۰ چهارده شهر جدید در بریتانیا ساخته شد که ۸ شهر در اطراف لندن به منظور اسکان و اشتغال در منطقه شهری لندن بود. در دهه ۱۹۶۰ در بریتانیا، توجه به رشد اقتصادی با اولویت پاسخ به تقاضای روزافزون مسکن و تأمین اراضی مسکونی، نوشهرهای متعدد با هدف تمرکززدایی از منطقه پرتراکم لیورپول، بیرمنگام، نیوکاسل و منچستر ایجاد شدند. اگرچه شهرهای جدید به منظور حل مشکلات ملی پس از جنگ می‌توانست ایده‌آل باشد، ولی در عمل تنها ۳ درصد از نیازهای مسکن جدید بریتانیا را تأمین نمود و تا پایان ۱۹۷۰ حدود ۱۲ درصد افزایش جمعیت دو دهه قبل را جذب نمود. همچنین برنامه‌ریزی عدم تمرکز اشتغال صنعتی در لندن با وجود اینکه گره‌گشا بود ولی مرکز لندن همچنان به صورت مرکز فعالیت و قطب تجاری باقی ماند و فضای مؤسسات اداری پیوسته افزایش یافت و در نتیجه فشار زیادی بر شبکه ارتباطی تحمیل شد (زیاری، ۱۳۷۸، ص ۵۲).

در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ رشد احداث و توسعه شهرهای جدید کاهش یافت و به بازتولید اقتصادی مراکز شهرهای موجود توجه بیشتری شد.



هدف از احداث شهرهای جدید در بریتانیا به شرح زیر بوده است (امکچی و همکاران، ۱۳۷۹، ص ۱۸):

- جذب سرریز جمعیتی لندن و شهرهای بزرگ به منظور برطرف‌سازی مشکل مسکن
 - توزیع فضایی صنعت و جمعیت
 - عدم تمرکز در شهرهای بزرگ
 - تأمین تسهیلات زیربنایی
 - احیای زمین
 - جلوگیری از تخلیه جمعیت روستایی
 - برآورده ساختن نیاز به مسکن در فعالیتهای صنعتی
- آنچه باعث مطلوبیت زیستی شهرهای جدید بریتانیا شده است، ترکیبی از عوامل متعدد است که مهم‌ترین آنها را می‌توان به صورت زیر بیان نمود (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۱۷۵):
- جمعیت این شهرها از تعداد اندک آغاز شد و حداکثر جمعیت پیش‌بینی شده برای آنها کمتر از ۳۰۰ هزار نفر بوده است.
 - شهر به صورت مجموعه کامل و از پیش طراحی‌شده توسط شرکت مشاور ایجاد شده است.
 - مکانیابی شهرهای جدید از کلان‌شهر فاصله داشته و این امر موجب ارزان بودن زمین شده است.
 - برنامه‌ریزی شهرهای جدید به گونه‌ای بوده است که کلیه خدمات در آن فراهم باشد و جمعیت متوازی برای اشتغال و تفریح در آن زندگی کنند.
- در دهه ۱۹۹۰، شرکت عمران شهرهای جدید انگلستان با هدف حذف تشکیلات دولتی و اولویت احیای مناطق مرکزی شهری منحل و اداره اموال غیرمنقول و تکمیل شهرها به کمیسیون شهرهای جدید واگذار شد. در سال ۱۹۹۹ کمیسیون شهرهای جدید با نهاد احیای شهری ادغام و یک مؤسسه خصوصی موسوم به شراکت انگلیسی^۱ جایگزین آن شد و دارایی‌های شهرهای جدید واگذار شد.
- در سال ۲۰۰۲، پس از گذشت ۵۰ سال از شروع تفکر ایجاد شهرهای جدید در بریتانیا، شرایط شهرهای جدید بررسی و چنین عنوان شده است (ODPM, 2002):
- وابستگی بیش از حد به اتومبیل به دلیل تراکم کم شهرهای جدید و ناکافی بودن خدمات اتوبوسرانی و نیز عدم جذابیت مراکز خرید موجود در مراکز محلات.
 - نبود مصالح و طرح‌های جدید و ابتکاری
 - مالکیت از هم گسیخته زمین و مستغلات و عدم امنیت اجتماعی
 - فرسودگی ساختمان‌های موجود
 - افزایش میانگین سنی جمعیت شهرهای جدید. (شهرهای جدید در ابتدا با جذب جمعیت کارگران شکل گرفتند ولی نتوانستند مانند هر شهر معمول دیگری گروه‌های سنی مختلف را در

خود جای دهند و امروزه به محل تمرکز خانوارهای سالمند کارگران جوان تبدیل شده است.) پس از آن به منظور ارتقای کیفیت طراحی در شهرهای جدید و به دلیل قیمت زیاد زمین برای ساختمان سازی و ایجاد شهرهای پایدار برای زندگی، ایده ایجاد "شهرهای سبز" و فراهم آوردن آنچه که اصطلاحاً "منافع پایدار" عنوان می شود، با در نظر داشتن تمهیدات زیر در اوایل قرن ۲۱ در انگلستان مطرح شد (کربلایی نوری، ۱۳۸۳، ص ۷۲-۷۷):

- طرح های مخصوص حمل و نقل و فراهم شدن شبکه پیاده رو، مسیرهای مخصوص دوچرخه و اسکیت، و ایجاد مسیرهای ارتباطی کوتاه بین مبدأ و مقصد.
- طرح های مخصوص زمین، برای استفاده از زمین و زیبایی فرم و شکل آن. چرا که در شهرهای جدید قدیمی به دلیل عملکردها و فعالیت های ناهمگون مانند مسطح و هموار شدن تپه ها و پر شدن دره ها موجب از بین رفتن بیشتر امکانات و فرصت ها و سرمایه و انرژی شدند.
- طرح های مخصوص آب، به منظور کنترل آب های سطحی به وسیله جمع آوری، تصفیه و انتقال آنها
- طرح های مخصوص گیاهان و هماهنگی با طبیعت
- طرح های مخصوص شرایط آب و هوایی، به منظور تقویت شرایط اقلیمی و آب و هوایی منطقه و ذخیره انرژی.

در سال ۲۰۰۴ در جلسه ای در مجلس عوام، بازبینی شهرهای جدید در دستور کار قرار گرفت و پس از آن مجدداً توسعه باغشهرهای قرن بیست و یکم مطرح و در یک بسته حمایتی گسترده توسط وزارت اجتماعات و حکومت های محلی ارائه گردید. در این بسته حمایتی توجه ویژه به تغییرات اقلیمی و خطرات زیست محیطی و محیط زیست در طراحی و برنامه ریزی شهرهای جدید مد نظر قرار گرفت و مقرر شد تا سال ۲۰۲۰، ۲۵۰ هزار خانه جدید به بهره برداری رسد. همچنین توجه به افزایش تعاملات اجتماعی، مالکیت زمین توسط مردم، مسکن ارزان قیمت، ایجاد اشتغال محلی، ایجاد فضاهای سبز به صورت کمربند حومه ای و باغ ها، معابر پیاده محور و سرپوشیده با درختان، کشاورزی محلی، فراهم سازی امکانات تفریحی، فرهنگی، سیستم های حمل و نقل کم کربن و قابل دسترس از ویژگی های این بسته ارائه شده هستند.

۵-۱-۲- فرانسه

توجه دولت فرانسه مانند دیگر کشورهای اروپایی به توسعه و طراحی شهرهای جدید در حومه شهرها، باعث شد ایجاد چند شهر جدید در نزدیکی پاریس در طرح جامع منطقه ای سال ۱۹۶۵ پیش بینی شود. همچنین، مقرر گردید از سال ۱۹۷۰ به مدت ۲۵ سال، ۹ شهر جدید در اطراف پاریس و ۴ شهر جدید در شهرستان ها و در مجاورت مجموعه های شهری ایجاد گردد. این برنامه با حمایت شبکه ای از تدارکات حقوقی، فنی و مالی فوق العاده صورت پذیرفت.

یکی از دلایل دیر اقدام نمودن کشور فرانسه به نسبت سایر کشورهای اروپایی در مورد احداث شهرهای جدید، امکان بهره گیری طراحان شهرهای جدید از تجربیات دیگر کشورها بود تا نسبت به کاستی زدایی و



توجه به ارتقای کیفیت ساخت و ساز و تعادل بخشی فضایی در طرح‌های خود اقدام نمایند. بنابراین اهداف احداث شهرهای جدید در فرانسه را می‌توان چنین بیان نمود (اطهاری، ۱۳۸۴، ص ۲۳):

- کاهش مهاجرت‌های دوره‌ای از طریق ایجاد نواحی مستعد ساخت مسکن و ایجاد اشتغال
- تعیین مناطق جدید توسعه اقتصادی
- ساختاری نمودن حومه‌ها و فضای پیرامونی شهرهای بزرگ
- توسعه و ارتقای مکان‌ها و فضاهای اداری و ارتقای ارزش‌های معماری و شهرسازی
- ارتقا و توسعه جامعه شهری با توزیع خدمات شهری
- ایجاد شهرهای جدید در چارچوب نظام برنامه‌ریزی ملی و آمایش سرزمین
- توسعه شهری و حرکت در جهت رفع مشکل مسکن
- جداسازی عملکردهای فضایی - شهری

امروزه شهرهای جدید در فرانسه کماکان مورد توجه هستند و مهم‌ترین دلایل آن علاوه بر حضور و دخالت دولت و شرکت‌های خصوصی در قالب مدیریت غیرمتمرکز، تبدیل شدن شهرهای جدید به عناصر قانونی و منظومه‌های شهری عمده است که رو به سوی آینده دارند و به عنوان بخشی از راهبردی دراز مدت برای کل ناحیه شهری طراحی می‌شوند.

در اواخر قرن بیستم در فرانسه اصطلاح "POS qualitative" (کیفی) در زمینه توصیف یکپارچه‌سازی و پیوند با حفظ محیط زیست یکپارچه، کاربری‌های مختلط، طرح‌های شهری و کیفیت زندگی مورد استفاده قرار گرفت تا حفظ و حراست بوم‌شناسی و محیط طبیعی شهر به‌عنوان اهداف اصلی و محوری توسعه و طراحی شهری افزایش یابد که منجر به نسل جدیدی از طرح‌های مکانی پاسخگو و حساسیت‌پذیر در مفهوم شهرنشینی جدید گردید و پنج ویژگی اصلی برای آن تعریف شد (Trache, 2001):

- مطالعه و بررسی دقیق بافت شهری و معماری و نیز مطالعات ریخت‌شناسی با تأکید بر هویت و ویژگی مکان، شامل گونه‌شناسی صورت‌های موجود شهری و معماری، ریخت‌شناسی بافت شهری و تجزیه و تحلیل تاریخی فرایندهای توسعه شهری.
- تهیه طرح راهبردی شهری (پروژه شهری در مقیاس شهری)
- مشارکت گروه‌های متخصص رشته‌های گوناگون مانند مهندسان معماری، طراحی منظر، طراحی شهری، تاریخ‌شناسی، اقتصاد و مشاوران حقوقی.
- گزارش تفصیلی دقیق و دستورالعمل‌های توسعه‌ای و طراحی مختصر و موجز.
- آماده‌سازی دستورالعمل‌های آسان کاربردی و مشخص که از ویژگی‌های محیطی بافت مورد نظر ناشی می‌شود.

۵-۱-۳- آلمان

آلمان بازنده جنگ جهانی دوم، توجه به بازسازی و ترمیم شهرها، یا به زبان دیگر بافت‌های شهری جنگ‌زده، را از دید اقتصادی بر نوسازی و ایجاد شهرهای جدید ارجح دانست و در خلال سال‌های بازسازی پس از جنگ به ویژه در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ تعداد محدودی شهرهای جدید و شهرک‌های مختلف ایجاد کرد که به دلیل تغییر زیرساخت‌های اجتماعی و جمعیتی و نیز سایر اولویت‌های شهرسازی در آلمان متوقف شد.

در سال ۱۹۹۰ و با اتحاد دو آلمان فعالیت‌های بازسازی صرفاً متوجه آلمان شرقی سابق گردید به گونه‌ای که فرصت و علاقه‌ای برای احداث نوشهر باقی نماند. هرچند که در این مدت همچنان شهرک‌های بزرگی در آلمان طراحی و اجرا می‌شدند، اما هیچ‌یک از آنها دارای مفهوم و ساختار شهرهای جدید نبودند. در شهرهای جدید آلمان یکی از مهم‌ترین ویژگی‌ها به تبع نظر لویس مامفورد، استقلال زیربنای اقتصاد شهری بود. بدین مفهوم که عمده اشتغال ساکنان شهر وابسته به صنایع یا خدمات داخل آن شهر و نه شهرهای همجوار و همسایه باشد. بدین ترتیب شهرک‌ها یا مناطق اطراف شهرهای بزرگی همچون فرانکفورت و برلین، مانند پوتسدام که در سال‌های میانی دهه ۱۹۹۰ ساخته شد و تبدیل به بزرگ‌ترین کارگاه ساختمانی اروپا گردید، از نظر آلمان تنها شهرک به‌شمار رفته و فاقد هویت شهر جدید بودند. (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۳۲۰-۳۲۲).

بنابراین شهرهایی به عنوان شهر جدید شناخته می‌شوند که دارای ویژگی‌های زیر باشد:

- استقلال شهری
 - مرکزیت عملکرد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای منطقه اطراف خود
 - شرایط فنی و مدنی زندگی شهری
 - تمایز از جامعه روستایی به لحاظ مقدار و تراکم جمعیت و نیز ترکیب فرصت‌های شغلی موجود.
- فقدان شهرهای جدید در سی سال اخیر در آلمان و نیز رشد منفی جمعیت که عملاً نیاز به ایجاد شهرهای جدید را منتفی می‌سازد، و همچنین استفاده رو به رشد از فناوری‌های فراصنعتی و سیستم‌های هوشمند که باعث حذف یا تحلیل رفتن شهرک‌های صنعتی با مقیاس‌های پیشین می‌گردد، گواه این مدعا هستند که شهرهای جدید در آلمان به پایان راه خود رسیده است و اولویت‌های شهرسازی با برنامه‌هایی همچون شهر اجتماعی، شهر ۲۰۳۰ و نظایر آنها به احیای بافت‌های مرکز شهرها و یا احداث محله‌های جدید اختصاص دارد (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۳۲۳).

۵-۲- قاره آمریکا

۵-۲-۱- ایالات متحده آمریکا

شهرهای جدید دهه ۱۹۶۰ در ایالات متحده آمریکا به وسیله بخش خصوصی، بدون توجه به برنامه‌ریزی منطقه‌ای و براساس نیروی بازار و یا تمایل شخصی پدیدآورندگان به وجود آمدند مانند واشنگتن دی سی، ویرجینیا، کالیفرنیا، رستن و ماری‌لند که ارائه مسکن، ایجاد اشتغال، گذراندن اوقات



فراغت و رونق تجارت از نقش عمده این شهرها است. دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ شهرنشینی جدید با مدل‌های شهری متأثر از اروپا در الگوهای زیر ایجاد شد (زیاری، ۱۳۷۸، ص ۵۷):

- شهرهای جدید با تمرکز بر آموزش و پژوهش
- شهرهای جدید با تمرکز بر مراکز خرید
- شهرهای جدید تفریحی و بیلاقی
- اهداف ایجاد این شهرها عبارت بود از:
- ارائه مسکن
- ایجاد اشتغال
- گذران اوقات فراغت
- رونق تجارت

در اکتبر ۱۹۹۳، در همایشی با حضور شماری از طراحان پیشرو امریکایی و تعدادی از متخصصان مستقل، انجمن نوشهرگرایی (CNU) بنیان نهاده شد. این انجمن به منظور بازآفرینی مراکز شهری، شکل‌دهی دوباره و نظام‌مند حومه‌هایی که به شکلی پراکنده رشد کرده‌اند، حفظ دارایی‌های محیطی و محافظت از میراث انسان‌ساخت شکل گرفت و معتقد بود سیاست‌های برنامه‌ریزی و طراحی نسل اول از قبیل پاک‌سازی حاشیه‌نشینی^۱، نوسازی شهری^۲ یا شهرهای جدید^۳ قادرند به نوبه خود دردها و معضلات مهم اجتماعی را تسکین دهند. اما باید توجه داشت، سرزندگی و رونق اقتصادی، ثبات اجتماعی و سلامت محیطی مستلزم چارچوبی منسجم و قدرتمند کالبدی است.

رندل ارندت در کتاب منشور نوشهرگرایی (ارندت، ۱۳۸۷) پنج راهبرد منطقه‌ای را که قادرند ضمن ارتقاء سلامت محیطی و رونق بخشیدن به حیات اقتصادی، به شکل‌گیری چارچوبی در جهت خلق مناطق یکپارچه کمک نمایند و شالوده‌ای برای تحقق بسیاری از اصول نوشهرگرایی در مقیاس شهر و محله و تک بنا بنیان نهند، ارائه نموده است. هر یک از این راهبردهای منطقه‌ای می‌تواند به تنهایی و به صورت مستقل عمل کند ولی نوشهرگرایی، یک طرح هماهنگ منطقه‌ای را طلب می‌کند که قادر است ترکیبی متعادل از این راهبردها و سیاست‌ها را در قالب شکل منسجم منطقه‌ای ارائه کند. این پنج راهبرد عبارت‌اند از:

- (۱) کاربری زمین در سطح منطقه و سامانه حمل‌ونقل عمومی، دسترسی به خدمات شهری، پیاده و یا با دوچرخه، خیابان‌های پیاده‌مدار و پایانه‌های محلی قابل دسترس (TOD)^۴
- (۲) مسکن عادلانه و فقرزدایی،
- (۳) کمربند سبز و مرز توسعه شهری،

1. Slum Clearance
 2. Urban Renewal
 3. New Towns
 4. Transit Friendly Design



(۴) تسهیم منطقه‌ای منابع و درآمدهای مالیاتی و عدالت اجتماعی،

(۵) مدارس شهری و تعادل آموزشی در سطح منطقه

طرح ایده توسعه منطقه‌ای ۲۰۴۰ پرتلند با تکیه بر رشد منطقه‌ای در سال ۱۹۸۸ به تصویب رسید. در این طرح، منطقه پرتلند به منطقه‌ای کارآمد در قطعه‌بندی مناسب زمین در داخل قلمرو توسعه شهری (UGB) تبدیل خواهد شد. هدف این طرح، افزایش پیاده‌روی، استفاده از دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی در منطقه از طریق حفظ و نگهداری مرز توسعه شهری به شکلی پایدار و متمرکز بر مشاغل و مسکن جدید و در نزدیکی سامانه حمل‌ونقل عمومی است. همچنین هرگونه سفری که با سامانه حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود با پیاده‌روی شروع شده و می‌تواند تبدیل به مسیری ایمن و دعوت کننده بین محله و ایستگاه سامانه حمل‌ونقل عمومی شود (ارندت، ۱۳۸۷، ص ۶۰).

الیزابت پلاتر زیبرک، رئیس دانشکده معماری دانشگاه میامی، که ریاست یک شرکت برنامه‌ریزی شهری در میامی را برعهده دارد و بنیانگذار انجمن نوشهرسازی (CNU) است، اعتقاد دارد شهرها از کنارهم قرارگیری محلات به‌وجود می‌آیند و توسعه واحد همسایگی (TND) و توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) می‌توانند ویژگی‌های یکسان از تعریف محله را ارائه دهند. همچنین، وی معتقد است ترکیب یک نقطه متمرکز و لبه تعریف شده که از لحاظ هویت و شخصیت متغیر است، می‌تواند به تحقق هویت اجتماعی در یک جامعه محلی کمک کند (همان، ص ۷۹). در این راستا فیلیپ لانگرون در کتاب مکانی بهتر برای زندگی چنین می‌نویسد: "در دهه‌های اخیر امریکایی‌ها بیش از آنکه توجه به محله خود نشان دهند به خانه خود توجه داشته‌اند و آنقدر که بر تجمعات داخلی خانه تمرکز کرده‌اند به مطبوع و مطلوب بودن فضای عمومی بیرونی توجه نشان نداده‌اند. با نگاهی دوباره به طراحی خانه‌مان ممکن است بار دیگر به خلق محله‌های پیاده‌مدار مهیج و سرزنده و نیز ارزان‌تر روی آوریم. محله‌هایی که در آنها معاشرت‌های اجتماعی همواره قابل تحقق است. آفرینش چنین محلاتی تا زمانی که تبدیل به مکانی درخور برای زندگی شوند ادامه می‌یابند". استفانوس پولیزویدوس، استادیار معماری دانشگاه کالیفرنیا جنوبی پاسخگویی به طبیعت و کاهش مصرف انرژی و کاهش آلودگی هوا و حفاظت و مدیریت منابع آبی و نیز ساخت ساختمان‌های پایدار با استفاده از مصالح قابل بازیافت را مطرح می‌سازد (همان، ص ۱۳۰).

۵-۲-۲- امریکای لاتین

در امریکای لاتین شهرهای جدید، در دهه ۱۹۶۰ بیشتر به صورت قطب‌های رشد برای توسعه ناحیه‌ای و صنعتی و تمرکززدایی از مادرشهر احداث شده‌اند، مانند پایتخت جدید برزیل (برازیلیا) و شهرهای جدید در مکزیک و ونزوئلا.

طراحان اصلی شهر جدید برازیلیا می‌خواستند با تفکر مدرنیسم در شهرسازی و معماری، شهری نو بر کشور بحران‌زده برزیل بسازند، ولی با اینکه با احداث این شهر قطب رشد در برزیل ایجاد و از شهرهای بزرگ تمرکززدایی شد، اما رکود اقتصادی کشور را به همراه داشت، به‌طوری‌که پس از گذشت یک دهه، زاغه‌هایی در اطراف برازیلیا ظاهر شدند و ۱۰٪ جمعیت این شهر را در خود جای دادند. برآوردهای اولیه



حاکی از آن بودند که تا سال ۲۰۰۰ حدود ۶۰۰ هزار نفر در این شهر ساکن شوند ولی فقط تا سال ۱۹۸۵ بیش از یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر در آن اسکان یافتند و شهر برازیلیا به چهار بخش مرکزی، شهرهای جدید اقماری، اردوگاه‌های ساختمانی شرکت‌های خصوصی و زاغه‌ها تقسیم شدند. به‌طوری که به جزیره‌ای تبدیل شد که از هر سو به‌وسیله زاغه‌نشینان احاطه شده و منجر به عدم تعادل اقتصادی - اجتماعی شده است (بحرینی، ۱۳۷۰).

۵-۳- کشورهای افریقایی

هدف از ایجاد شهرهای جدید در کشورهای افریقایی جذب سرریزهای جمعیتی مادرشهرها بوده است. این شهرهای جدید از آنجایی که دقیقاً مانند الگوهای اروپایی و امریکایی ایجاد شدند، پرهزینه و با فرهنگ ملی مردم افریقا ناسازگار بوده‌اند. شهرهای به‌وجود آمده را می‌توان به انواع مختلف تقسیم‌بندی نمود:

شهرک‌های اقماری، که به منظور تراکم‌زدایی از نواحی شهر مرکزی یا جذب مهاجرین شهرهای فقیر و کوچک به شهرهای بزرگ ایجاد شده‌اند.

پایتخت‌های جدید، که با هدف ایجاد تمرکز اداری در مکانی جدید احداث شده‌اند و مهم‌ترین نمونه آن را می‌توان پایتخت کشور نیجریه و تانزانیا دانست.

شهرهای جدید، به منظور بهره‌برداری از منابع که می‌توان به شهرهای جدید معدنی در کشورهایی مانند بوتسوانا، لیبی، غنا و نیجریه اشاره کرد که نقش عمده این شهرها تهیه مسکن و شهرک‌های خوابگاهی برای کارکنان صنعت معدن و نفت است. در این شهرها که هزینه زیادی صرف احداث آنها شده است، اقتصاد سنتی و محلی از هم پاشیده و فساد در آنها رواج دارد.

شهرهای جدید، به مثابه قطب سرویس‌دهی به نواحی روستایی که همانند دهکده‌های سوسیالیستی طراحی شده‌اند و به منظور تمرکز جمعیت پراکنده روستایی و سازمان‌دهی کشاورزی و توزیع زمین بین روستاییان و ارائه مسکن به آنها با توجه به اهداف سیاسی و بیشتر در نواحی حاشیه‌ای احداث شده‌اند. تجدید ساخت شهرهای تخریب شده، که به منظور تجدید ساخت مسکنی که بر اثر حوادث و بلایای طبیعی و انسانی مانند سیل، زلزله و جنگ تخریب شده‌اند احداث می‌شوند، مانند طرح‌هایی که در مصر، سودان و مراکش اجرا شده‌اند (زیاری، ۱۳۷۸، ص ۷۱-۷۲).

۵-۳-۱- مصر

برنامه شهرهای جدید توسط جمال عبدالناصر در سال ۱۹۶۱ بر اساس تجربیات فرانسه و انگلستان و نیز مدل‌های برنامه‌ریزی شوروی سابق، با هدف راهبرد و هدایت فرایند توسعه نواحی سکونت در ناحیه متروپل قاهره پایه‌گذاری شد. در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، کشور مصر به نحو گسترده‌ای به اجرای سیاست ایجاد شهرهای جدید روی آورد و از این سیاست به عنوان ابزاری برای هدایت رشد شهری بهره‌گیری نمود.

اهداف اصلی احداث شهرهای جدید در مصر به شرح زیر است:



- مقابله با رشد شهرهای بزرگ
- عدم تمرکز زمین‌های کشاورزی
- تمرکززدایی
- توسعه منطقه‌ای
- تجدید بافت شهری ویران شده
- ارائه مسکن ارزان قیمت

در این راستا، ۵ شهر جدید به عنوان راه حلی برای تراکم جمعیت قاهره و شرایط بد مسکن به وجود آمد که هدف از احداث آنها ایجاد قطب‌های رشد مستقل در صحرا بود که بتوانند با ارائه مسکن ارزان قیمت و محیطی سالم، به جذب جمعیت و فعالیت‌ها پرداخته و از تمرکز جمعیتی قاهره بکاهند. اما شهرهای جدید تا پایان سال ۲۰۰۰، به دلیل عدم سازگاری با فرهنگ بومی، بالا بودن استاندارد شهرهای اقماری و نبود نیروی انسانی متخصص و ماهر برای احداث پروژه‌ها با شکست مواجه شد و حداکثر ۲۰٪ از جمعیت را جذب نمود. بیشتر جمعیت شاغل، مسکن‌هایشان در شهرهای جدید نزدیک قاهره و محل کارشان در قاهره بود. بنابراین فقر و حاشیه نشینی، نقش خوابگاهی بودن شهر برای قاهره را در پی داشت (هراتی، ۱۳۹۱، ص ۴۴).

در سال ۲۰۱۰ پروژه‌ای به منظور ایجاد شهرهای جدید پایدار با همکاری چند کشور اروپایی از جمله فرانسه، ایتالیا و بلژیک با هدف ایجاد شهرهای جدید یکپارچه تر، توجه به توسعه پایدار و محیط زیست و استفاده از ظرفیت‌های محلی برنامه‌ریزی و آغاز شد (Gulmez, 2010). در سال ۲۰۱۴ نیز برنامه‌ریزی برای ایجاد مسکن اجتماعی توسعه یافت.

۵-۳- کشورهای آسیایی

۵-۳-۱- ژاپن

در سال‌های ۱۹۶۳ تا ۱۹۷۰، ژاپن به منظور بازسازی کشور پس از جنگ جهانی دوم، با کمک تجارب اروپا و با هدف جابه‌جایی و سرریز جمعیت شهری، طرح توکیوی بزرگ را شبیه شهرهای جدید بریتانیایی با کمربند سبز و در قالب چند شهر اقماری به شیوه سوئدی ارائه و اجرا نمود. دو نمونه از این شهرهای جدید، با سرمایه‌گذاری مشترک بین دولت ژاپن و شرکت خانه‌سازی ژاپن، در حوزه اوزاکا برای نمونه احداث شدند. جمعیت پیش‌بینی شده برای این شهرها و سایر شهرهای جدید ژاپن، یک میلیون نفر است. هدف از ایجاد شهرهای جدید در ژاپن عبارت است از:

- تمرکززدایی اداری
- جذب سرریز جمعیت
- ایجاد هویت علمی شهرها

در اوایل قرن ۲۱، ژاپن طرح‌های جدیدی تحت عنوان "شهرک شناور مخابراتی توکیو" و "آسمان‌شهر شناور" را در اطراف توکیو به تصویب رساند که مقرر است تا سال ۲۰۲۵ به بهره‌برداری برسد.



شهرک شناور مخابراتی توکیو، در چهارناحیه واقع در خلیج توکیو با هدف تمرکززدایی اداری، آسایش و رفاه ساکنان و به نمایش گذاردن فنون جدید مخابراتی در زمینی به مساحت ۴۴۸ هکتار پیاده خواهد شد. این طرح مبتنی بر ساخت پایگاه بسیار مجهز ارتباط بین‌المللی با شبکه ماهواره‌ای است که تمام مراکز تجاری کره زمین را پوشش می‌دهد و برای مردم جهان نمایشگاه دائمی بین‌المللی را در محیط مناسب به‌وجود می‌آورد و بدین ترتیب شهر ایده‌آل یا آرمانشهر قرن بیستم به نام تکنوپلیس را ایجاد می‌نماید. طراحی بافت شهر به گونه‌ای است که محل‌های مسکونی، تجاری، بهداشتی، مخابراتی و... جدا از هم قرار دارد.

آسمان‌شهر شناور، نیز شهری با جمعیتی معادل ۳۰۰ هزار نفر و در پانصد طبقه با عمر مفید ۶۰۰ سال است که فونداسیون آن در عمق ۲۰۰ متری دریا قرار خواهد گرفت و در ساخت آن از روبات‌ها استفاده خواهد شد. ویژگی‌های این شهر عبارت‌اند از (زیاری. ۱۳۷۸. ص ۶۷):

- مقاومت در برابر زلزله‌ای با شدت ۱۴ ریشتر
- دارای سیستم دفاعی در برابر طوفان‌های دریایی
- دارای سیستم‌های قوی ایمنی در مقابل آتش‌سوزی، رعد و برق و...
- خودکفایی کامل
- وجود فضای خالی در هر ۸۰ متر به منظور دیدن آسمان و تأمین نور کافی برای آپارتمان‌ها

۵-۳-۲- چین

پس از توسعه صنعتی گسترده در طی سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۵، ایده توسعه شهری و به‌ویژه ساخت شهرهای جدید در چین به‌وجود آمد. برخی شهرهای جدید مانند *Shihezi* بازسازی و گسترش روستای موجود و تبدیل آن به شهر جدید بود که هماهنگی فرهنگی و شکلی چندانی با زیستگاه اولیه نداشت. تعدادی دیگر نیز مانند شهر زینجیانگ، پس از اعزام گروهی از دانشجویان و سربازان به منظور احیای زمین و انجام فعالیت‌هایی در جهت گسترش زیرساخت‌ها، ساخت کانال‌های آب، تأسیس کارخانه‌ها و بهبود تولیدات کشاورزی در راستای پاسخ به ملاحظات اقتصادی، فرهنگی و جغرافیایی - سیاسی گوناگون و نیز اسکان جمعیت در حال رشد چینی‌های نژاد هان^۱ به‌وجود آمدند (کربلایی نوری. ۱۳۸۵. ص ۲۳۳-۲۴۰).

الگوی شهرهای جدید در چین به تقلید از کشورهای اروپایی، اقماری است. به‌طوری که در حومه شهر شانگهای چین ۷ شهر اقماری به سبک کشورهای غربی با هدف جای دادن حداقل ۵۰۰ هزار نفر ایجاد شدند. هدف از ایجاد شهرهای جدید در این کشور را می‌توان چنین برشمرد (هراتی. ۱۳۹۱. ص ۴۳):

- اسکان کارگران مهاجر
- تمایل بخش خصوصی و سوددهی
- تمرکززدایی منطقه شهری

از اوایل ۱۹۹۰، مهاجرت کارگران از چین شرقی شتاب زیادی گرفت و این امر موجب رشد سریع شهرها، به‌ویژه شهرهای جدید شد و از آن زمان علاقه یا گرایش ملی به دور کردن جمعیت از شهرهای شرقی به بخش‌های داخلی‌تر به‌وجود آمد که موجب بروز ملاحظات تازه‌ای به منظور ایجاد رابطه با روسیه و جمهوری‌های جدید در آسیای مرکزی گردید. در سال‌های دهه ۱۹۹۰ شهرهای جدید چین رشد اقتصادی داشتند به‌طوری‌که در شهر زینجیانگ با افزایش فعالیت‌های کشاورزی مبتنی بر تکنولوژی پیشرفته منجر به رشد وضعیت اقتصادی ساکنان این شهر شد. همچنین در شهر Shihezi توجه زیادی به زیرساخت‌ها و سرمایه‌های انسانی و اجتماعی و محور اصلی تکنولوژی اطلاعاتی شد و آن را به عنوان شهر علم و فرهنگ مطرح ساخت. این شهر فراتر از برنامه توسعه داخلی حرکت کرده و با توجه به موقعیت قرارگیری در مسیر جاده و خط آهن اصلی که به سوی جمهوری‌های آسیایانه میانه قرار دارد و نیز توجه به آینده سیاسی و اجتماعی و اقتصادی و توجه به هشت راهبرد توسعه زیر به منطقه اقتصادی بین‌المللی تبدیل شده که تا به امروز ادامه دارد (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۲۴۲):

- سرعت بخشیدن تطبیق اقتصاد کشاورزی با هدف افزایش درآمدهای کشاورزان عادی و موسمی.
 - افزایش سرعت صنعتی‌شدن از طریق تمرکز بر اولویت‌ها و توانمندی‌های منطقه‌ای.
 - ایجاد اقتصاد خدماتی و صنعت گردشگری قدرتمند.
 - افزایش میزان سرمایه‌گذاری مالی دائم و بهبود بازده آن
 - پذیرش مفهوم مدیریت شهری و افزایش مقیاس توسعه شهری
 - تداوم روش "سیاست درهای باز" در زمینه توسعه و تلاش برای جذب فعالیت‌های تجاری‌تر و سرمایه‌گذاری مالی از طریق رویکردهای نوآورانه
 - افزایش فرصت‌های اشتغال و بهبود مستمر سیستم تأمین اجتماعی
 - تمرکز بر توسعه اجتماعی و تشویق و ترفیع هماهنگی بین توسعه اقتصادی و اجتماعی
- بدین ترتیب شهرهای جدید چین غیر مستقیم تفسیر مدرنی از زندگی روزمره در فضاهای زیستی ارائه داده و نه تنها ابزارهایی برای استقرار جمعیت روبه رشد و شکوفایی بودند بلکه موتورهای رشد و ادغام منطقه‌ای نیز به‌شمار می‌رفتند (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۲۳۳-۴۰).
- در سال ۲۰۰۸، بوم‌شهر^۱ ساحلی تیانجین در ۴۵ کیلومتری مرکز آن شهر و با همکاری دولت سنگاپور، با هدف حفاظت از انرژی‌های فسیلی و استفاده از انرژی پایدار، اقتصاد پایدار، هماهنگی اجتماعی، سازگاری با محیط زیست و حفظ منابع طبیعی بنیان نهاده شد. بازه توسعه این شهر ۲۰۲۳-۲۰۰۸ پیش‌بینی شده است و در مساحتی بالغ بر ۳۰ کیلومتر و جمعیت ۳۵۰ هزار نفر می‌باشد. این اکوشهر، می‌تواند به عنوان مدلی از شهر پایدار برای شهرهای جدید آتی در سایر کشورها گسترش یابد. سایر ویژگی‌های این شهر عبارت است از:



- استفاده از انرژی خورشیدی در معابر
- سیستم جمع‌آوری آب باران در معابر
- استفاده از پوشش‌های کف قابل نفوذ آب باران
- استفاده از تکنولوژی سبز با کمک شرکت‌های هلندی و ژاپنی
- پنجره‌های دوجداره و عایق‌سازی حرارتی ساختمان‌ها
- مدیریت پسماند شهری و استفاده از سیستم بازیافت زباله و فاضلاب و منابع انرژی تجدیدپذیر
- شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی سبز و رایگان (Zhou. 2012)

همچنین بر اساس اهداف دولت چین مبنی بر افزایش نرخ توسعه شهری، پیش‌بینی شده است تا سال ۲۰۲۵، ۱۰ شهر جدید احداث و تا سال ۲۰۴۰ نزدیک ۲۴۰ میلیون نفر از جمعیت به شهرهای جدید نقل مکان داده شوند که به استدلال نشریه اکونومیست، این تعداد معادل مجموع جمعیت کشورهای روسیه و امریکا است. همچنین توجه به مسکن، پایداری و کارآیی اقتصادی، اجتماعی و امنیتی، پیش‌بینی حریم‌های سبز حفاظتی، توجه به اکولوژی، پایداری محیط زیست، بهره‌گیری از منابع انرژی پایدار و توجه به طبیعت، از دیگر الزامات و موارد مورد اهمیت در طراحی شهرهای جدید چین به‌شمار می‌رود. (Zhou. 2012)

۵-۳-۳- کره جنوبی

شهرهای جدید کره جنوبی در اواخر دهه ۱۹۶۰ به منظور توسعه مجتمع‌های صنعتی به‌ویژه صنایع فولاد و خودروسازی و حل مسئله افزایش جمعیت در کلان‌شهرها به‌وجود آمدند. در دهه ۱۹۸۰ شهرهای جدید به منظور توسعه کمربند سبز و جابجایی برخی عملکردهای اجرایی در پی افزایش قیمت مسکن در شهرهای بزرگ توسعه یافت، به‌طوری که دولت کره به دلیل مسائلی مانند کمبود مسکن و وجود زاغه‌نشینی، تراکم ترافیکی و نبود حمل‌ونقل عمومی، آلودگی هوا و آب، طی سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۵، طرح ساخت دو میلیون واحد مسکونی را به اجرا درآورد و ساخت ۵ شهر جدید اقماری را در اطراف سئول و سایر شهرهای بزرگ کشور در سال ۱۹۸۹ در دستور کار خود قرارداد که بر اساس آن ۱/۶ میلیون نفر در ۵۰ میلیون کیلومتر مربع اسکان داده می‌شدند. این شهرها با هدف شروعی تازه برای ساکنان سئول که به معضل ازدحام بی‌وقفه دچار بودند، به عنوان شهرهای مساعد برای زندگی و کار به همراه اشتغال، فروشگاه، تسهیلات شهری، تسهیلات فراغت و ورزش، پارک و فضای باز و هرآنچه لازم است در شهر باشد، طراحی و اجرا شدند. هر پنج شهر در فاصله‌ای یکسان از مرکز سئول (۲۰ تا ۲۵ کیلومتر) توزیع شدند ولی از نظر وسعت با یکدیگر متفاوت بودند (کربلایی نوری، ۱۳۸۵، ص ۱۳۷-۱۴۰). اهداف اصلی ایجاد شهرهای جدید در کره جنوبی عبارت‌اند از:

- تمرکززدایی جمعیت و فعالیت‌های صنعتی از سئول و سایر شهرهای بزرگ
- ایجاد شهرهای جدید صنعتی یا خوابگاهی به منظور رشد و توسعه اقتصادی
- توسعه مناطق عقب‌مانده

در نیمه اول سال ۲۰۰۵ در پی تصویب قانون جابجایی تشکیلات مراکز دولتی از پایتخت و انتقال مکان جدید به عنوان شهر اداری چندمنظوره و به منظور تعادل بخشیدن به پایتخت و بهبود اقتصاد در شمال شرق آسیا، شهر جدید *sejong* در فاصله ۱۵۰ کیلومتری جنوب شهر سئول ایجاد گردید. این شهر سمبول و چشم‌انداز توسعه شهری در کره جنوبی است و انتظار می‌رود کره را در آینده بتوان با آن مورد ارزیابی قرار داد. در سخنرانی ۲۹ نوامبر سال ۲۰۰۵، رئیس‌جمهور کره دلیل ساخت این شهر را ایجاد شهری نمونه در دنیا به منظور داشتن تکنولوژی مدرن، فرهنگ، احترام به محیط زیست و رفاه دانست. وی همچنین اظهار داشت "از آنجایی که شهر را از ابتدا می‌سازیم باید چشم‌اندازی داشته باشیم که تمام تکنولوژی‌های مدرن فرهنگ و معماری را متصور سازد"

بر اساس این طرح مقرر گردید وزارتخانه‌هایی مانند وزارت اقتصاد، علوم و آموزش عالی و نیروی انسانی، علوم و تکنولوژی، میراث فرهنگی و توریسم، کشاورزی و جنگلداری، صنایع و انرژی، اطلاعات، بهداشت و درمان، محیط زیست، کار، ساختمان و حمل‌ونقل و صیادی از اواسط سال ۲۰۰۷ از سئول به این شهر منتقل شوند. مساحت این شهر ۷۳۰۰ هکتار و در دو حلقه دایروی طراحی گردید که حلقه خارجی با ۲۰ پهنه‌بندی که هر کدام ۲۰ تا ۳۰ هزار نفر را در خود جای می‌دادند و در کل ۵۰۰ هزار نفر جمعیت برای شهر در نظر گرفته شد. حلقه داخلی به منظور ازدیاد جمعیت پس از بارگذاری حلقه خارجی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

در طرح این شهر سعی شده است مشکلات شهری مانند ترافیک و انواع آلودگی‌های شهری به حداقل خود برسد. فضای سبز بزرگی به عنوان پارک با مساحت ۳۳ میلیون مترمربع در مرکز شهر قرار خواهد گرفت که بر این اساس سرانه ۵۰ متر مربع برای هر فرد پیش‌بینی شده است. همچنین مجموعاً ۳۳۰۰ هکتار بدون هیچ ساخت و سازی برای گذران اوقات فراغت ساکنان در نظر گرفته شد (بابایی لشکاجانی، ۱۳۸۸، ص ۱۲۰-۱۲۷).

شهرهای جدید دیگری که در دهه نخست قرن بیست و یکم ایجاد شدند، با هدف کاهش کاربری‌های مسکونی و کاهش ایجاد ساختمان‌های بلند، افزایش ساختمان‌های کوتاه‌مرتبه و بیشتر تک‌واحدی، خودکفایی شهرهای جدید، دوستدار محیط زیست و افزایش فضاهای سبز، کاهش تمرکز جمعیت در سئول، انرژی‌های تجدیدپذیر، حمل‌ونقل پایدار، دولت الکترونیک و مدیریت پایدار منابع استوار هستند (Seo, 2009).

۵-۳-۴- مالزی

شهرهای جدید مالزی در دهه ۱۹۷۰ و با شکل‌گیری سیاست اقتصادی جدید به منظور ایجاد فرصت‌های شغلی و ریشه‌کن نمودن فقر در مناطق روستایی به‌وجود آمدند. در سال ۱۹۹۳، پروژه ایجاد شهر جدید پوتراجایا در مساحتی حدود ۵۰۰۰ هکتار به‌صورت استراتژیک و در حدود ۲۵ کیلومتری جنوب کوآلالمپور و در فاصله ۲۰ کیلومتری از فرودگاه بین‌المللی کوآلالمپور در



سپانگ آغاز شد و در سال ۱۹۹۹ رسماً به عنوان پایتخت جدید فدرال اعلام و در سال ۲۰۰۱ به قلمرو فدرال حاکم تبدیل گردید.

پوتراجایا شهری هوشمند و برنامه‌ریزی شده است که از شلوغی و ازدحام کوآلامپور فاصله گرفته و به شیوه باغ‌شهر با مدل پایه شبکه اطلاعاتی پیچیده و پیشرفته در فن‌آوری چندرسانه‌ای بر روی جزیره مارش ساخته شده است که مکان سابق معاملات املاک روغن نخل در سلانگور بوده است. این شهر در غالب یک شهر مدرن و با آخرین فناوری‌های ارتباطی و زیرساختی شکل گرفته و مرکز اداری جدید دولت به‌شمار می‌رود و بر پایه آزمایش برای دولت الکترونیک (بدون کاغذ) و با آخرین تکنولوژی ارتباط از دور مجهز گردیده است.

در این شهر به تمام جنبه‌های زندگی توجه شده است لذا می‌تواند ترکیبی از ویژگی‌های زیر باشد:

- قابلیت دسترسی کارآمده امکانات، خدمات و محل کار
 - مجموعه همسایگی و فضای جمعی
 - نزدیکی به طبیعت
 - امکانات کافی برای تفریح و سرگرمی
 - پویایی، سرزندگی و توانایی اقتصادی
 - شهر با هویت و شخصیت
 - محیط زیست شهر سودمند برای بهبود کیفیت و سبک زندگی سالم
- می‌توان گفت، برنامه‌ریزان ایجاد شهر پوتراجایا تنها در فکر ایجاد شهری جدید که مرکز اداری باشد نبودند، بلکه در کنار آن ایجاد جامعه جدیدی که در آن نیازهای اجتماعی و فرهنگی مردم و گروه‌ها در اولویت باشد، مد نظر بوده است. بنابراین ترکیب گسترده‌ای از انواع مسکن برای توسعه شهر در محدوده خانه‌های بیلاقی به‌صورت آپارتمان‌های جدا از هم و منازل مسکن ارزان‌قیمت برای اقشار با درآمد کم برنامه‌ریزی و در نظر گرفته شد. این امر موجب روی آوردن مردمی با سن، نژاد و درآمدهای گوناگون به پوتراجایا شد و نیز منجر به تقویت روابط شخصی و نهادهای مدنی برای ساخت یک جامعه جدید گردید. همچنین به منظور ارتقای کیفیت فضایی شهر، امکاناتی نظیر مدرسه، فروشگاه‌های رفاهی، سالن‌های چندمنظوره، بازارها، پارک‌های محلی و فرامحلی، نشانه‌ها، میدان‌ها، پلازاها، دریاچه مصنوعی و پل‌های زیبا ایجاد گردیده است که تمامی این امکانات و تسهیلات به آسانی در دسترس ساکنان است و از طریق آن مفهوم برنامه‌ریزی واحد همسایگی حاصل می‌شود. این امر تا حدودی باعث کاهش تردد و طول سفر خودروهای شخصی می‌شود و به‌طور مستقیم در حفاظت از انرژی مؤثر است. (نوفل، ۱۳۸۸، ص ۱۴۱-۱۴۴)

۵-۴- جمع‌بندی

شواهد و اطلاعات موجود حاکی از آن است که انتقال جمعیت از کلان‌شهرها به شهرهای جدید، راه حل ساده و مؤثری در رفع مشکلات محیطی نبوده است، زیرا شهرهای جدید باید دارای نقش اقتصادی مفیدی باشند تا بتوانند به درجه‌ای از موفقیت دست یابند. همچنین ترغیب جمعیت کلان‌شهر

به مهاجرت به شهرهای جدید، زمانی می‌تواند موفقیت‌آمیز باشد که منافع ناشی از آن، یعنی منافع اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی، بر هزینه‌های تحمیل‌شده مانند هزینه مالی ساخت شهر جدید، هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی انتقال جمعیت و گسست تعلقات پیشین، پیشی گیرد. می‌توان ملاحظه کرد، با وجود موفقیت اقتصادی و اجتماعی برخی شهرهای جدید دنیا، مشکلات عمده و مهمی وجود داشته است که می‌توان این مشکلات را به چهار گروه عمده تقسیم نمود:

- (۱) مشکلاتی که در سطح ملی و منطقه‌ای مطرح هستند مانند بیکاری و ...
- (۲) مشکلاتی که مختص شهرهای جدید است مانند دسترسی‌ها، امکانات و تسهیلات شهری، دستیابی به هدف خودکفایی، رکود بازار مسکن و نبود مسکن مناسب اقشار کم‌درآمد.
- (۳) مشکلاتی که شهرهای جدید به دلیل فقدان هویت، وابستگی‌های مکانی و شخصی و حس تعلق به‌وجود آمده و ساکنان شهرها را در حکم عدد می‌بیند و در برنامه‌ریزی‌ها بدون درنظر گرفتن شاخص‌های هویت شهری تصمیم به جابه‌جایی آنها می‌گیرد.
- (۴) مشکلاتی که ناشی از گذشت عمر شهرهای جدید به‌وجود آمده‌اند مانند فرسودگی ساختارها در شهرهای جدید، عدم انطباق اصول برنامه‌ریزی مبتنی بر ویژگی‌های ساختاری جوامع انسانی در ۵۰ سال اخیر و خواسته‌ها و ویژگی‌های امروزی جوامع و هزینه‌های زیست‌محیطی.

۶- مروری بر تجارب شهرهای جدید ایران

نظم سلسله‌مراتبی شهرهای ایران موجب شده است همواره شهرهای بزرگ از عدم پیوستگی کامل با شهرهای کوچک و متوسط برخوردار باشد. همچنین سطح عالی خدماتی، اجتماعی و فرهنگی در شهرهای بزرگ و شهرهای کوچک و متوسط به صورت فضاهای حاشیه‌ای و وابسته باقی بمانند و پتانسیل کافی برای زیرپوشش درآوردن فضای ملی را نداشته باشند. (نظریان، ۱۳۷۴، ص ۱۶۶). بنابراین شهرهای جدید امروزی در ایران به‌صورت شهرهای اقماری در اطراف مادرشهرها و با هدف جذب جمعیت آنها و به دنبال رشد روزافزون شهرهای بزرگ، به دلیل محدودیت‌های توسعه به‌وجود آمدند. افزایش جمعیت شهرنشین در فاصله زمانی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵ و رسیدن آن از ۵/۹ میلیون نفر به ۳۶/۹ میلیون نفر، نشان از سرعت زیاد شهرنشینی دارد.

در اواسط دهه ۱۳۵۰، سازمان برنامه و بودجه با مشارکت یک شرکت فرانسوی، اقدام به تهیه طرح راهبرد فضایی ملی با هدف کاهش رشد سریع تهران و کمک به توسعه منطقه‌ای نمود که پس از انقلاب تحت شعاع جنگ عراق علیه ایران قرار گرفت و متعاقب آن راهبرد ایجاد شهرهای جدید متوقف شد و ساخت شهرهای جدیدی که پیش از جنگ آغاز شده بود به دلیل عدم تأمین بودجه مالی ناتمام ماند.

در سال ۱۳۶۴، راهبرد ایجاد شهرهای جدید با حمایت دولت از سر گرفته شد و مقرر گردید این شهرها پیرامون شهرهای بزرگ تهران، اصفهان، مشهد، تبریز، شیراز و اهواز ساخته شوند.

هدف از ایجاد شهرهای جدید پیش از انقلاب، نوعی عملکردگرایی اقتصادی بود در حالی که شهرهای جدید امروزی با تمرکز بر اهداف زیر به‌وجود آمدند:



- 0 جلوگیری از توسعه بی‌رویه کلان‌شهرها
 - 0 انتقال کارگاه‌ها از شهرهای بزرگ به شهر جدید
 - 0 جذب سرریز جمعیت کم‌درآمد مادرشهرها
 - 0 ارائه مسکن به گروه‌های با درآمد کم
 - 0 انتقال کارگاه‌ها از شهرهای بزرگ به شهر جدید
 - 0 جلوگیری از افزایش قیمت در مادرشهر
 - 0 جلوگیری از ایجاد حاشیه‌نشینی در شهرهای بزرگ
 - 0 ایجاد اشتغال در شهرهای جدید و جلوگیری از خوابگاهی شدن آنها
 - 0 سبک کردن بار ترافیک در داخل مادرشهر
 - 0 استفاده از اراضی غیر زراعی برای ایجاد شهرهای جدید و جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ
 - 0 جلوگیری از آلودگی محیط زیست در شهرهای بزرگ
 - 0 جذب سرمایه‌های کوچک و تبدیل آن به سرمایه‌گذاری در مسکن و صنایع و کارگاه‌های تولیدی
 - 0 امکان کنترل ساخت‌وسازها
- شواهد و اطلاعات موجود از شهرهای جدید ساخته شده، دستیابی شهرهای جدید به اهداف پیش‌بینی شده را تا حدودی زیر سوال برده و دلایل مطرح‌شده به شرح زیر بیان می‌شود:
- 0 افزایش قیمت زمین و مسکن از طریق دلالتان زمین و بورس‌بازان
 - 0 تبدیل شدن شهرهای جدید به شهرهای خوابگاهی و وابسته بودن به مادرشهرها به دلیل نبود مشاغل متعدد و متنوع در شهرهای جدید
 - 0 کم‌توجهی به عوارض طبیعی و توپوگرافی شهرهای جدید در طراحی
 - 0 کم‌توجهی به منظر شهری و زیباسازی محیط
 - 0 کم‌توجهی به ضوابط و مقررات در ساخت‌وسازها
 - 0 پراکندگی ساخت‌وسازها بدون برنامه‌ریزی و بدون توجه به طرح جامع شهر جدید
 - 0 اشکال در زیرساخت‌ها مانند فاضلاب و گذرگاه‌های اصلی
 - 0 نبود سیستم جمع‌آوری پساب فاضلاب سیستماتیک و از پیش تعریف‌شده
 - 0 بار ترافیکی مضاعف و اشباع ترافیکی شبکه‌های دسترسی و شریان‌های اصلی
 - 0 وجود معضلات اجتماعی و اقتصادی
 - 0 ایجاد حاشیه‌نشینی در محدوده شهرها
 - 0 بروز و افزایش انواع آلودگی‌های زیست‌محیطی و نیز تخریب محیط زیست و اراضی کشاورزی حاشیه شهرها
 - 0 عدم وابستگی مردم به شهرهای جدید به دلیل نبود پیشینه فرهنگی و تاریخی (هراتی، ۱۳۹۱):



- 0 بی‌هویتی و فقدان حس تعلق خاطر ساکنان^۱
- 0 عدم سرمایه‌گذاری اقتصادی، فرهنگی و درمانی توسط سرمایه‌گذاران خصوصی و دولتی
- 0 کم‌توجهی به ایجاد فضاهای سبز و فضاهای تفریحی و توریستی در سطح شهر
- 0 عدم شکل‌گیری مطلوب تعاملات اجتماعی در راستای افزایش آشنایی ساکنان با یکدیگر.
- 0 حضور نداشتن دائم افراد در طول روز و در نتیجه ناآشنایی افراد با یکدیگر و فقدان شکل‌گیری روابط همسایگی در میان ساکنان.
- 0 تناسب نداشتن معابر اصلی برای عبور و مرور وسایل نقلیه و توجه نکردن به حضور عابر پیاده
- 0 از هم گسیختگی معماری و بی‌توجهی به شرایط اقلیمی و معماری بومی منطقه به تبعیت از ساخت‌وسازهای معاصر در مادرشهرها
- 0 کمبود سیستم‌های بازیافت

۷- خلاصه یافته‌ها

در جدول ۱ خلاصه‌ای از اهداف ایجاد شهرهای جدید در دو دوره پس از جنگ جهانی دوم و نیز اهدافی که کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه با پشت سر گذاشتن مشکلات قرن بیستم و با شروع قرن بیست و یکم با رویکرد پایداری و حفظ محیط زیست به دنبال آن هستند ارائه می‌شود:

جدول ۱ - خلاصه اهداف ایجاد شهرهای جدید در برخی کشورهای جهان و ایران

نام کشور	توسعه شهرهای جدید	اهداف بعد از جنگ جهانی دوم	اهداف توسعه جدید قرن بیست و یکم
بریتانیا	۱۹۵۱- ۱۹۷۰	- جذب سرریز جمعیتی لندن و شهرهای بزرگ به منظور برطرف‌سازی مشکل مسکن - توزیع فضایی صنعت و جمعیت - عدم تمرکز در شهرهای بزرگ - تامین تسهیلات زیربنایی - احیای زمین - جلوگیری از تخلیه جمعیت روستایی - برآورده ساختن نیاز به مسکن در فعالیتهای صنعتی	- توسعه باغشهرها با محوریت سطوح ملی - ایجاد مسکن ارزان قیمت - کنترل آب‌های سطحی از طریق جمع‌آوری، تصفیه و انتقال - ذخیره انرژی - سیستم‌های حمل‌ونقل کم‌کربن و قابل دسترس - ایجاد اشتغال محلی - ایجاد معابر پیاده محور - ایجاد کمربند سبز - هماهنگی با طبیعت و محیط زیست
فرانسه	۱۹۶۵	- کاهش مهاجرت‌های دوره‌ای از طریق	- حفظ محیط زیست یکپارچه

۱. هویت شهری شامل حافظه، خاطره، رفتارها و هنجارها است و دلیل بی‌هویتی شهرهای جدید نبود مکان‌هایی برای ایجاد خاطره در سطح شهر است. (حبیبی، ۱۳۸۴، ص ۱۶)



نام کشور	توسعه شهرهای جدید	اهداف بعد از جنگ جهانی دوم	اهداف توسعه جدید قرن بیست و یکم
		ایجاد نواحی مستعد ساخت مسکن و ایجاد اشتغال - تعیین مناطق جدید توسعه اقتصادی - ساختاری نمودن حومه‌ها و فضای پیرامونی شهرهای بزرگ - توسعه و ارتقای مکان‌ها و فضاهای اداری و ارتقای ارزش‌های معماری و شهرسازی - ارتقا و توسعه جامعه شهری با توزیع خدمات شهری - ایجاد شهرهای جدید در چارچوب نظام برنامه‌ریزی ملی و آمایش سرزمین - توسعه شهری و حرکت در جهت رفع مشکل مسکن جداسازی عملکردهای فضایی- شهری	- توجه به ارتقاء کیفیت زندگی
امریکا	۱۹۶۰	- ارائه مسکن - ایجاد اشتغال - گذران اوقات فراغت - رونق تجارت	- کاهش مصرف انرژی - کاهش آلودگی هوا - حفاظت و مدیریت منابع آبی - ساخت ساختمان‌های پایدار - استفاده از مصالح قابل بازیافت - توسعه واحد همسایگی - توسعه حمل‌ونقل پایدار - تحقق هویت اجتماعی - خلق محله‌های پیاده‌مدار
آلمان	۱۹۵۰	- ترمیم و تعمیر شهرهای جنگ‌زده از دید اقتصادی - استقلال شهری - مرکزیت عملکرد اقتصادی - شرایط فنی و مدنی زندگی شهری - تمایز از جامعه روستایی به لحاظ مقدار و تراکم جمعیت و نیز ترکیب فرصت‌های شغلی موجود.	- احیای بافت‌های مرکزی شهرها - احداث محله‌های جدید - اولویت ایجاد شهرهای اجتماعی
مصر	۱۹۶۱	- مقابله با رشد شهرهای بزرگ - عدم تمرکز زمین‌های کشاورزی - تمرکززدایی	- توجه به توسعه پایدار - توجه به محیط زیست - استفاده از ظرفیت‌های محلی

نام کشور	توسعه شهرهای جدید	اهداف بعد از جنگ جهانی دوم	اهداف توسعه جدید قرن بیست و یکم
ژاپن	۱۹۶۳	- توسعه منطقه‌ای - تجدید بافت شهری ویران شده - ارائه مسکن ارزان قیمت	- ایجاد مسکن اجتماعی
کره جنوبی	۱۹۶۰	- تمرکززدایی جمعیت - توسعه مجتمع‌های صنعتی - ایجاد شهرهای جدید صنعتی یا خوابگاهی به منظور رشد و توسعه اقتصادی - توسعه مناطق عقب‌مانده	- خودکفایی شهرهای جدید - کاهش تمرکز جمعیت در سئول - کاهش کاربری‌های مسکونی - کاهش ساختمان‌های بلند - افزایش ساختمان‌های تک‌واحدی و کوتاه - دوستدار محیط زیست - افزایش فضای سبز - استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر - حمل‌ونقل پایدار - دولت الکترونیک - مدیریت پایدار منابع
مالزی	۱۹۷۰	- سیاست‌های اقتصادی - شهری کردن مناطق روستایی - ریشه‌کن نمودن فقر و ایجاد فرصت‌های شغلی در شهرهای جدید	- کاهش ارتفاع ساختمان‌ها - خودکفایی شهرهای جدید - کاهش تمرکز جمعیت در مادرشهر - افزایش فضای سبز و ایجاد شهر دوستدار محیط زیست - توجه به حمل‌ونقل پایدار - استفاده از انرژی پایدار و تجدیدپذیر - ایجاد دولت الکترونیک



نام کشور	توسعه شهرهای جدید	اهداف بعد از جنگ جهانی دوم	اهداف توسعه جدید قرن بیست و یکم
چین	۱۹۵۰	- اسکان کارگران مهاجر - تمایل بخش خصوصی و سوددهی - تمرکززدایی منطقه شهری - بازسازی و گسترش روستاهای موجود و تبدیل آنها به شهر جدید - اسکان جمعیت در حال رشد چینی‌های نژاد "هان"	- مدیریت پایدار منابع - توجه به اکولوژی - پایداری محیط زیست و توجه به طبیعت - بهره‌گیری از انرژی پایدار - ایجاد حریم‌های حفاظتی سبز - تمرکز بر توسعه اجتماعی و تشویق و ترفیع هماهنگی - توسعه اقتصادی پایدار و توسعه اجتماعی - مدیریت پسماند شهری - جمع‌آوری آب باران در معابر - ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی سبز - استفاده از سیستم بازیافت و منابع انرژی تجدیدپذیر و انرژی خورشیدی
ایران	۱۹۷۱ (۱۳۵۰)	- جلوگیری از توسعه بی‌رویه کلانشهرها - جذب سرریز جمعیت کم‌درآمد مادرشهرها - ارائه مسکن به گروه‌های با درآمد پایین - انتقال کارگاه‌ها از شهرهای بزرگ به شهر جدید - جلوگیری از بالا رفتن قیمت در مادرشهر - جلوگیری از حاشیه‌نشینی - استفاده از اراضی غیر زراعی - جلوگیری از آلودگی محیط زیست - جذب سرمایه‌های کوچک و تبدیل آن به سرمایه‌گذاری در مسکن و صنایع و کارگاه‌های تولیدی - امکان کنترل ساخت‌وسازها	-----

۸- جمع‌بندی و ارائه دیدگاه‌های پیشنهادی

در جمع‌بندی تجربیات کشورهای جهان در زمینه سیاست‌های چندین دهه اجرای شهرهای جدید می‌توان به این مهم دست یافت که شهرهای جدید جهان بعد از جنگ جهانی دوم تقریباً از اهداف مشابهی تبعیت می‌نمودند، اما در قرن بیست و یکم بعضی از کشورها به منظور رسیدن به اهداف توسعه پایدار و حفظ منابع طبیعی و محیط زیست گام‌های جدیدی برداشته و در پی اهداف دیگری گام نهاده‌اند.

آنچه مسلم است، شهرهای جدید با توجه به افزایش جمعیت و نیاز انسان‌ها به مسکن، خدمات و مکان‌هایی برای کار و تفریح و با هدف ایجاد سکونتگاه و ساخت مسکن به‌وجود آمدند. اما، ایجاد مسکن، نیازها و الزاماتی را به همراه دارد که بدون توجه به آنها، محلات بی‌روح، بدون امکانات رفاهی و همراه با افزایش جرم و جنایت و در بهترین حالت شهرهای خوابگاهی، ساکت و مرده ایجاد خواهد شد و عدم مشارکت افراد که ناشی از عدم تعلق نسبت به مکان است، تأثیرات نامطلوبی بر کیفیت مکان و کیفیت زندگی داشته است. بنابراین باید باور داشته باشیم که شهر جدید برای بقای خود نیازمند برخورداری از اقتصاد پایه و نقشی درخور است.

موفقیت شهرهای جدید زمانی محقق می‌شود که علاوه بر ایجاد فعالیتهای اقتصادی در این شهرها، به ارتقای کیفیت معماری و طراحی شهری، جذب سرمایه‌گذاری، توسعه شبکه‌های ارتباطی و مشارکت همه دستگاه‌ها و مردم توجه خاصی شود.

شهر جدید باید:

- پاسخگوی نیازهای معیشتی ساکنان خود باشد.
- دارای عناصر ارزشمند و هویت منحصر به فردی باشد تا بتواند در درازمدت برای ساکنان خاطره‌انگیز گردد.
- واجد ساختار شهری مشخص باشد که در آن امکانات و زمینه‌های تعاملات اجتماعی بین شهروندان فراهم گردد
- خوانا و منسجم باشد و احداث آن با اولویت ایجاد فضاهای فرهنگی و اجتماعی همراه باشد.
- دربرگیرنده ترکیبی همگن از اقشار مختلف اجتماعی باشد.
- به‌وجود آورنده حس امنیت و آرامش و تعلق در فضاهای شهری توأم با در نظر گرفتن ارزش‌های انسانی باشد.
- شهری با محوریت انسان و نه اتومبیل باشد.
- دوستدار محیط زیست و منابع طبیعی باشد.
- با بررسی تجارب کشورهای مطرح جهان در زمینه توسعه شهرهای جدید که در این نوشتار به بررسی دیدگاه‌ها و اهداف آنها پرداخته شد، می‌توان دریافت که جهت بهینه‌سازی توسعه شهرهای جدید در کشور، اهداف کلان پایداری اهمیت و جایگاه ویژه‌ای دارد که در این راستا به منظور موفقیت بیشتر می‌توان راهکارهای زیر را مد نظر قرار داد:
- ضرورت هدفمندی ایجاد شهرهای جدید،
- توجه به مکان‌یابی صحیح شهرهای جدید، چرا که سیاست‌های دولت در قالب طرح‌های کالبدی نمی‌تواند تنها ملاک ایجاد شهرها باشد، بلکه علاوه بر مطالعات اقتصادی- اجتماعی وسیع، باید در راستای پاسخگویی به میزان تقاضای بالا در منطقه نیز باشد.
- تعیین راهبردهای بلندمدت توسعه ملی،
- مدیریت قوی به منظور پیشبرد اهداف شهرهای جدید،



- خودکفا کردن شهرهای جدید از نظر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، مدیریتی و سایر فعالیت‌ها،
- سرعت بخشیدن در ایجاد زیرساخت‌ها و فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مستقل در شهرهای جدید،
- توجه به کیفیت بلندمدت در شهرهای جدید،
- جذب سرمایه‌گذاری خارجی در شهرهای جدید،
- توجه به مشارکت شهروندان و ترویج آن،
- ایجاد دسترسی سریع و آسان بین شهری از طریق فراهم‌ساختن راه‌های ارتباطی،
- اجرای طرح آمایش سرزمین و جلوگیری از افزایش بی‌رویه قیمت زمین در مادرشهرها و بورس‌بازی زمین به دلیل توسعه نامحدود کلان‌شهرها،
- جلوگیری از خوابگاهی‌شدن شهرهای جدید،
- ارتقای کیفیت معماری و ساخت‌وسازها به تبعیت از استانداردها و ضوابط و مقررات ملی ساختمان،
- ایجاد تعادل و توازن‌های گوناگون در زمینه محیط شهری، طبیعت و زندگی، شهرنشینی و قابلیت دسترسی در شهرهای جدید،
- پویا کردن فضاهای مرکزی شهرهای جدید از طریق ایجاد محورهای اصلی مسکونی، فرهنگی، تجاری و اداری،
- ایجاد مطالعات پایه طبیعی و زیست‌محیطی که منتهی به تعیین توان سرزمین می‌گردد، از جمله توجه به امکانات و محدودیت‌های ارتباطی، اجتماعی، اقتصادی، طبیعی و... و تعیین و بازخورد آن بر ایجاد و توسعه شهرهای جدید،
- توجه به حفظ محیط زیست و منابع طبیعی (قنوات، چشمه‌ها، رودخانه‌ها، جنگل‌ها و مراتع، ارتفاعات و...)،
- حفاظت و مدیریت منابع آب و لزوم ایجاد تعادل بین توسعه شهری و طبیعی،
- کنترل و جمع‌آوری آب‌های سطحی،
- استفاده از انرژی‌های پایدار و تجدیدپذیر،
- ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت بهرمندی از زباله و فاضلاب از طریق بازیافت،
- ارتقای کیفیت مسیرهای پیاده و ایجاد معابر مخصوص دوچرخه به منظور تشویق افراد جامعه به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری که خود منجر به کاهش ازدحام و تراکم آمد و شد و بهبود شرایط زیست‌محیطی شده و کاهش نرخ تلفات یا صدمات وارد بر عابران پیاده را به دنبال خواهد داشت.
- ایجاد پیاده‌روهای ایمن، قابل دسترسی و سایه‌دار با قابلیت ایجاد مسیر مخصوص دوچرخه که



- موجب افزایش تعاملات اجتماعی و دیدارهای اتفاقی در بین شهروندان می‌گردد.
- ایجاد فضاهای تعامل شهری، از قبیل مراکز محله، پارک‌ها و تفرجگاه‌های کوچک محلی و ایجاد مکان‌هایی برای تجمع و تفریح به منظور ارتقاء روح مدنی جامعه محلی. چنین محیط‌های پیاده‌مداری به سرزندگی و شاداب بودن جوامع محلی کمک و بر ایمنی و امنیت در محلات تأکید می‌کند. کودکان، فرصت بیشتری برای کسب اعتماد به نفس و اتکا به خود و کسب تجربیاتی که آنها را مهیای پذیرش مسئولیت‌های دوران بلوغ کند به‌دست خواهند آورد و سالمندان و افراد دارای محدودیت حرکت برای حضور طولانی‌مدت در محلات با موانع کمتری روبرو می‌شوند.
 - برنامه‌ریزی در بخش حمل‌ونقل شهرهای جدید و تمرکز بر کاهش وابستگی به خودرو، افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی پایدار و توسعه سامانه‌ای منعطف از معابر در شهرهای جدید و کمک به کاهش معضلات آمد و شد که موجب حفظ انرژی شده و کیفیت هوا را بهبود بخشیده و ساکنان را به پیاده‌روی، دوچرخه سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی برای عبور و مرور در محلات شهرهای جدید ترغیب و تشویق نماید. همچنین شبکه‌های معابر سواره‌رو باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که موجب کاهش سفر با خودرو گردد (از نظر تعداد سفر و مسافت)، و از این راه به حفظ انرژی کمک کنند.
 - توجه و درک نحوه شکل‌گیری و سامان‌دهی گونه‌های ساختمان‌های سنتی هر منطقه و نحوه استقرار بناها، چگونگی جهت‌گیری فضاها و نیز ارتباط بین ساختمان‌ها در شهر و تبعیت از اقلیم و شرایط محیطی در جهت ارتقای کیفیت طراحی معماری و ساخت‌وسازها در شهرهای جدید.



فهرست منابع

- ارندت، رندل و دیگران. منشور نوشهرگرایی. ترجمه علیرضا دانش و رضا بصیر مژدهی. تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری. ۱۳۸۷.
- اطهاری، کمال. بیلاق شهرهای جدید فرانسه. منطقه پاریس بزرگ. "از محله‌های جدید تا محله‌های دچار مشکل". مجموعه مقالات شرکت عمران شهرهای جدید. جلد اول. ۱۳۸۴.
- اعتماد، گیتی. "شهرنشینی و مسائل آن". مجموعه مقالات سمینار شهرهای جدید. وزارت مسکن و شهرسازی. شرکت عمران شهرهای جدید. ۱۳۶۸.
- امکچی، حمیده و همکاران. جایگاه ملی و منطقه‌ای شهرهای جدید در نظام شهری کشور و سیاست‌های توسعه شهری. جلد دوم. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران. وزارت مسکن و شهرسازی. ۱۳۷۹.
- بابایی لشکاجانی، محمود. درس‌هایی از سیاست‌گذاری توسعه شهری و منطقه‌ای کره جنوبی. فصلنامه شهرسازی و معماری آبادی. سال ۱۹. شماره ۶۵. زمستان ۱۳۸۸.
- بحرینی، حسین. برازیلیا ۲۰ سال بعد. مجله معماری و شهرسازی. شماره ۲۵. ۱۳۷۰.
- جواد شهیدی، کوروش. مقدمه‌ای بر مفاهیم نوشهرها از آغاز تا امروز. تهران: انتشارات پژوهنده. ۱۳۷۷.
- حبیبی، سید محسن. شهر بی‌خاطره، شهر بی‌هویت. نشریه داخلی - تخصصی شرکت عمران شهرهای جدید. ش ۱، ۱۳۸۴.
- زیاری، کرامت‌الله. برنامه‌ریزی شهرهای جدید. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها. ۱۳۷۸.
- عظیمی آقداش، محمد. حقوق، قوانین، مقررات و آیین‌نامه‌های مربوط به شهرسازی کشور. تهران: انتشارات نوآور. چاپ سوم، ۱۳۹۵.
- قرخلو، مهدی. شعبانی فرد، محمد و دیگران. جایگاه شهرهای جدید در توسعه مسکن. نشریه مسکن و محیط روستا. جلد ۲۸. شماره ۱۲۵. ۱۳۸۸.
- کربلایی نوری، رضا. ریاحی دهکردی، فرانسه. کتاب شهرهای جدید-۵ (مجموعه مقالات). تهران: شرکت عمران شهرهای جدید. ۱۳۸۳.
- کربلایی نوری، رضا. ریاحی دهکردی، فرانسه. تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان. تهران: شرکت عمران شهرهای جدید. ۱۳۸۵.
- Trache, Hichem. Urban Design International. 2001.No:3. ترجمه کربلایی نوری، رضا. ریاحی دهکردی، فرانسه. کتاب طراحی شهرهای جدید-۵. تهران: شرکت عمران شهرهای جدید. ۱۳۸۳. ص ۷۸-۱۰۴.
- مرلین، پیر. نوشهرها. ترجمه رضا قیصریه. تهران: نشر فضا. ۱۳۶۵.
- نظریان، اصغر. جغرافیای شهرهای ایران. تهران: دانشگاه پیام نور. ۱۳۷۴.



- نوفل، سید علیرضا. ترابی، مهسا. رئیس اسماعیلی، فاطمه. معرفی شهرهای جدید کشورهای خارجی. فصلنامه شهرسازی و معماری آبادی. سال ۱۹. شماره ۶۵. زمستان ۱۳۸۸.
- هراتی، سودابه. زیوار، پروانه. جایگاه شهرهای جدید در نظام شهری. تهران: جهاد دانشگاهی شهید بهشتی. ۱۳۹۱.
- Gulmez, Seckin Baris. Urban development in the Mediterranean (Support evidence for the rapporteur and the debate at the meeting of the ARLEM commission for Economic, Social and Territorial Affairs. (2010)
- Seo, Joon-Kyo. Balanced National Development Strategies. The Construction of Innovation Cities in Korea. Land use Policy. 2009.
- ODPM (Office of Deputy Prime Minister), 2005, <http://www.odpm.gov.uk/> ODPM (Office of Deputy Prime Minister), 2002, Government's Response to the Transport, Local Government and the Regions Committee Report: "The new Towns: Their Problems and Future. The Stationery Office, London.
- Zhou, Jing. "Urban Vitality in Dutch and Chinese New Towns"-A Comparative Study Between Almere and Tongzhou, TU Delft. 2012.

نسل دوم شهرهای جدید: به سوی دستور کاری نو در سیاست ملی توسعه شهری ایران

میثم بصیرت^۱

چکیده

اگرچه حامیان ایده توسعه نسل نوین شهرهای جدید در ایران، همواره دلایل روشنی برای طرح این ایده داشته‌اند، اما با وجود نیازهای واقعی در این خصوص، ایده نسل نوین شهرهای جدید تاکنون نتوانسته است به جایگاه صحیح خود در عرصه اجرایی دست یافته و بنای نظری و مفهومی محکمی را بنا نهد.

مقاله پیش‌رو، پس از جستجو در سوابق شکل‌گیری شهرهای جدید در انگلستان، به ورود و توسعه شهرهای جدید در ایران می‌پردازد. تحلیل ابعاد توسعه این شهرها و پرداختن به انتقاد همیشگی ناکامی شهرهای جدید، به طرح ضرورت بازاندیشی در جایگاه شهرهای جدید و مقوله شهرهای جدید نسل نو (دوم) می‌انجامد.

همان‌گونه که مقاله حاضر نشان می‌دهد، نسل نو (دوم) شهرهای جدید ایران، به عنوان «شهرهای برنامه‌ریزی شده» و نه شهرهای جدید، نه تنها برای گروه‌های سربار جمعیتی، بلکه برای اسکان گروه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی ایجاد فرصت خواهد نمود، مکان‌گزینی آن مبتنی بر استعدادهای منطقه‌ای در چارچوب سیاست‌های کلان آمایشی کشور و نیز مبتنی بر تحول در دیدگاه‌های ناظر کنونی انجام خواهد شد، نظام تأمین مالی آن مبتنی بر توان بخش خصوصی بوده و با رویکرد پایداری شهری در آن، استفاده حداکثری از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های نوین در برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت مدنظر و توجه قرار خواهد داشت.

واژگان کلیدی: شهرهای جدید، نسل نخست شهرهای جدید، دستور کار، نسل (نو) دوم شهرهای جدید

۱. استادیار دانشکده شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران



۱- مقدمه: از رویای انگلیسی تا واقعیت شهرهای جدید در ایران

همان گونه که شولتر می گوید فرصت جهت آبادی گزیدن در سرزمین های بکر برای انسان امروزی بسیار به ندرت دست داده و چنین رویدادی را می باید از وقایع صرفاً تاریخی به شمار آورد (شولتر، ۱۳۸۱: ۱۸). یکی از این فرصت ها، جنبش شهرهای جدید^۱ و شهرهای پساجنگ جهانی به ویژه در انگلستان بوده است که وسعت اقدامات مربوط در این خصوص در نتیجه توجه دولت انگلستان به آن، به دلیل خسارت های ناشی از جنگ جهانی دوم و ایجاد کمیسیون های مختلف بود که سرانجام منجر به شکل گیری چارچوب فکری شهرهای جدید و سپس احداث آنها برای حل مشکلات بر مبنای سیاست عدم تمرکز در فضاهای شهری پرتراکم شد و تا به امروز آثار این سیاست در سراسر جهان نمود دارد.

سیاست احداث شهر جدید بریتانیایی، مبتنی بر قانون مربوط به طرح های جامع یا سیاست ملی طرح ریزی سرزمین بود که در روند حمایت عمومی به تدریج تکامل یافت و برای رفع مشکلات شهرهای بزرگ، ایجاد شهرهای جدید مورد توجه قرار گرفت. این سیاست اصول زیر را پیگیری می نمود:

- اجتماعی خودپایدار به مثابه اجتماعی خوداتکا و متعادل.
 - فاصله ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر از مادرشهر.
 - حد مناسب جمعیت ۲۰ تا ۶۰ هزار نفر.
 - ساختمان سازی بر روی زمین بکر و بدون هسته اولیه.
 - جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ و منطقه شهری و مهار و کنترل رشد آنها.
 - توسعه و ارائه مسکن به منظور جلوگیری از بورس بازی زمین
- شهرهای جدید انگلستان به وسیله شرکت های عمران و زیر نظر دولت ساخته می شدند که پس از اتمام باید به تدریج خودگردان شوند. بدین ترتیب تا سال ۱۹۵۰، در بریتانیا ۱۴ شهر جدید ساخته شد، این رقم در ۱۹۷۱ به ۲۹ شهر و در ۱۹۷۳ به ۳۳ شهر رسید.

کادرنوشت ۱:

چارچوب و زمینه های ایجاد شهرهای جدید (نوشهرسازی) دوران معاصر در جهان و ایران

نیاز به تأکید بر معاصر بودن دورانی که مورد نظرمان است از آن روی ضروری به نظر می رسد که تمامی معیارها و خواسته هایی که پیش از این دوران وجود داشته اند و تعیین هدف و مقدار می کرده اند، با آنچه از دهه های آغازین پس از جنگ جهانی دوم به بعد روی داده بس متفاوت است. نیز اگر بخواهیم عنوان شهرسازی معاصر را به کار ببریم، با دشواری هایی روبرو می شویم که فرصت پرداختن به آنها در این مقاله نیست.

شهرهای جدید یا نوشهرهایی که به بیشترین تعداد بعد از پایان جنگ جهانی دوم ساخته شده اند، سیر شایان توجهی دارند. این نوشهرها، در هر کشوری که ساخته شده و در مجامع علمی و فرهنگی جهانی به میان آورده شده اند، در پی آن بوده اند که نه تصویرها و شواهد یا ابزارهای کمی، بل شاخص های کیفی مشابه و نیز روش های پرداختن به موضوع را - به عنوان محفلی که می تواند از طریق تفاهم های اصولی به فراورده هایی مقبول برسد - به دست دهند. این گونه محفل ها - چنانکه خواهیم دید - تا سال های آغازین دهه نود سده گذشته هنوز برقرار بودند و پرتلاش. هر آینه بخواهیم هدف های اصلی نوشهرسازی



در سده بیستم را بدون عطف نظر به کشورهای که به این امر مهم پرداخته‌اند به میان آوریم تا مگر با زمینه‌های خاصی آشنا شویم که بر مبنای‌شان اقدام شده است - تا بعد آنچه را که می‌یابیم با تجربه‌های کشورمان بسنجیم - این نکته‌ها قابل گزارش‌اند:

اول: پاسخگویی به نیاز به خانه مسکونی

همان گونه که می‌دانیم، پس از پایان جنگ جهانی دوم کشورهای آسیب‌دیده به بازسازی و نوسازی بافت‌های شهری تخریب شده پرداختند. این امر پاسخگوی مسائل خاصی بود که دوتای آنها اهمیت بیشتری دارند: از یک سوی، ایجاد کار برای فضای اقتصادی کشورهایی که نمی‌خواستند برای راه‌اندازی دوباره نظام اقتصادی خود شتاب زده عمل کنند، و از سوی دیگر ارائه خانه به بازماندگان و رهایی یافتگان از جنگ، که زندگی دوباره در محله و در شهر خودشان مفهومی مقبول و امید بخش داشت. این بازگشتگان از میدان‌های نبرد و یا از پناهگاه‌های برون شهری، طی همان سال‌های نخست، زندگانی عادی خود را از سر گرفتند و در آن سال‌های پایانی نیمه اول سده بیستم، دارای فرزندان شدند که کمی بعد به خانه‌های مدرن نیاز داشتند.

دوم: کاهش جمعیت شهرهای بزرگ

این امر، خواه به صورت "شمار"ی سیاسی - مدیریتی و خواه به عنوان نیازی که بیشتر از ظاهر شهرها برمی‌خاست تا از بحران‌های درونی آنها، در تمامی کشورها به میان آورده شد. افزون بر آن، دانسته شده بود که گنجایش نوشهرها هر چه باشد، پاسخگوی مسئله نخواهد بود.

سوم: حفاظت از ساختار فضایی شهرهای کهن

تقریباً تمامی شهرهای بزرگ و قدیمی اروپا، با این مسئله رو به رو بودند که افزایش حضور، اشتغال و سکونت در بخش‌های قدیمی شهرها، فرسایش بناهای باارزش و بافت‌های شهری تاریخی و نیز نزول شأن تاریخی و فرهنگی و مدنی ثروت‌های شهری را به وجود می‌آورد؛ و این پدیده‌های نامقبول، همانند لکه‌های روغنی، بخش‌های مجاور مرکز شهرها را نیز به وضعیت بحرانی می‌برد. در این وضعیت، عنوان کردن لزوم نوشهرها کارایی پیدا می‌کند - هم در زمینه اقتصادی و هم در زمینه روان‌شناختی شهر زیستی.

چهارم: نیاز همزمان به تجربه‌اندوزی شهرسازی و سرمایه‌گذاری

می‌توانیم عنوان کنیم دو پدیده‌ای که نام بردیم، به شکلی اتفاقی با یکدیگر همزمان شده‌اند؛ اما شناخت مستند و متقن آنچه در آغازین گام‌های گسترش شهری، در سال‌های پس از جنگ جهانی اول در انگلستان در مورد "باغشهر"ها روی داد، جایی برای این گمان باقی نمی‌گذارد. سرمایه‌گذاری در عرصه و اعیان، البته به شکلی کنترل‌شده و متکی بر قوانینی که کشورهای دارای نظام دموکراتیک وضع می‌کنند، نگران این نیست که بهترین نظریه‌ها و طرح‌ها و طراحان بزرگ و نوپرداز را در تدوین شالوده و شکل شهرهای جدید به همکاری فراخواند؛ و این چیزی است که بهترین نمونه‌اش را می‌توان در "سرزی پونتواز" فرانسه و طرح "بوفیل" مشاهده کرد.

پنجم: نیاز به فعال کردن شهرسازی زمین‌های برون شهری مساعد

در کشورهایی که سرزمینی حاصلخیز دارند و زمین‌لرزه تهدیدشان نمی‌کند و سده‌های یورش بیگانگان همسایه را نیز پشت سر گذاشته‌اند، اندیشیدن برای ساختن شهرهایی جدید امری منطقی به نظر می‌رسد. برخی عوامل که به این اندیشه کمک مثبت می‌کنند، از این دست‌اند: ارزانی عرصه، دریافت تسهیلات مالی و حمایتی از دولت‌های مرکزی و مقامات محلی، ارائه شرایط شهرزیستی مناسب و به‌دور از آلودگی‌های آب و هوا و خاک، دارا بودن نظام ساختاری و فضایی نوپرداز، و جز اینها. از دیدگاه ما، این پنج نکته می‌توانند، آن‌گاه که با عنایت به برخی از کتاب‌های مقبولی که به زبان ما برگردانیده شده‌اند و نیز برخی مقاله‌ها و گزارش‌هایی که معتبرند و در اختیار داریم ستجیده شوند، نشان دهند که در کشورهای اروپایی (و نه هنوز ایالات متحده آمریکا یا کشورهای شمال آفریقا)، موضوع نوشهرسازی چگونه به میان می‌آید و پرورانده می‌شود و کارایی‌های خاص خود را به دست می‌دهد؛ و همچنین مسئله می‌آفریند و خود معضل می‌شود - چنانکه در تحلیل‌های بعدی خواهیم دید. بخش بعدی این مبحث، نگاهی به چگونگی‌های نوشهرسازی در ایران معاصر دارد و می‌خواهد، تا آنجا که منطقی می‌نماید، به همان عامل‌هایی بنگرد که برای شناخت چارچوب و زمینه‌های نوشهرسازی اروپاییان دیدیم. البته دانسته شده است که این دو گونه تجربه ارتباطی مستقیم با یکدیگر ندارند و زمینه‌های زایش‌شان نیز متفاوت‌اند، از همین روی است که نمی‌توان جز زیر عنوان‌هایی که کم‌شمارند و ساده‌تر، به موضوع نوشهرسازی در ایران معاصر نگریست.

نکته اول: افزایش جمعیت

به دلیل ناآگاهی و ساده نظر کردن به دورنمایی که پیش روی بود، از آخرین سال‌های دهه ۱۳۵۰، خانواده‌های شهرنشین و نیز روستاییان، فرزندان پرشمار به دنیا آوردند. کشور ما، که در سال‌های انقلاب اسلامی مردم ایران دارای ساختاری جوان بود، با توسعه دادن روند رشد خود، آن را جوان‌تر کرد و برحسب آنچه معیارهای جهانی است و شناخته شده، طول عمر هر نسل را به ۱۷ تا ۱۸ سال رسانید. آنان که پرشمار به دنیا آمده بودند، خواستار خانه شدند، یا می‌شد فرض کرد



که چنین می خواهند. از این روی بود که آرام آرام سخن از عدم گنجایش مناسب شهرهای بزرگ کشور به میان آمد و در پاسخ آن "شهرهای جدید" پیش‌بینی و اجرا شدند.

نکته دوم: "سرریز شدن" جمعیت شهرهای ایران

به دشواری می توان تعریف علمی یا منطقی مقبولی را برای این اصطلاح به کار برد که، از آغازین روزهای به میان آوردن مبحث شهرهای جدید در کشورمان رواج داده شد. اینکه در دیگر متون شهرشناختی جهان نتوان معنایی درست برای این واژه پیدا کرد (زیرا شهرها دارای شالوده‌هایی پویا هستند و می‌توانند پیش از رسیدن به بحران ظرفیتی، به پیشگیری افزایش جمعیت اقدام کنند؛ به ویژه که طی سده بیستم میلادی مدیریت‌های شهری نیز توانسته‌اند تحرک اجتماعی در شهرهای بزرگ را در گستره منطقه‌ای یا استانی و کشوری هدایت کنند)، می‌تواند اهمیت چندانی نداشته باشد؛ باید بینیم خودمان چگونه آن را تعریف می‌کنیم. اینجا قابل یادآوری است که، سوای طرح‌های جامعی که به هنگام تدوین نیز متاخرند و زمینه فکری استاتیک یا مقارن با سکون دارند، تا کنون هیچ پژوهش و بررسی درستی صورت نداده‌ایم که بتواند، به صورتی علمی و با بهره‌مندی از سنجش، تعداد جمعیت بهینه را برای شهرهای ایران تعیین کند. هنوز دانسته نیست که بافت قدیمی شهر تهران چه سرنوشتی دارد تا بتوان به تعیین جمعیت بهینه برای آن اقدام کرد. از همین دست است در کرمان‌ها و شیرازها و سمنان‌های کشورمان.

هرآینه قرار باشد "سرریز جمعیت" شهری مانند مشهد را تعریف کنیم، نخست باید به شناخت ظرفیت بهینه این شهر بپردازیم. به علاوه، تعیین اینکه کدام لایه از جمعیت‌های شهرنشین - کدام فردها و خانواده‌ها و یا گروه‌ها یا لایه‌های سنی - باید شهر را ترک کنند، مسئله‌ای است بسیار بحث‌انگیز، زیرا ریشه در اخلاق شهرنشینی و شهروندگیری دارد.

نکته سوم: قانون شهری زیستن

نبود قانون شهرسازی در ایران - که برخی از دانشمندان و پژوهشگران شهرسازی کشورمان همیشه نیازش را مطرح کرده‌اند - موجب می‌شود سخنان یا دیدگاه‌هایی که در لحظه مقبول‌اند اهمیت یابند و جای تدبیر را پرکنند. آن‌گاه که معلوم نباشد با کدام معیارهای قانونی می‌توانیم در بلندمدت و به نفع جامعه شهرنشین از موهبت‌های سرزمینی بهره‌مند شویم، راه سنجش علمی و علمی - تجربی شهرسازی را به نفع بینشی روزمره می‌بندیم و برحسب قاعده و منطق و تجربه روزمره و گذرا عملیاتی زبان‌بار صورت می‌دهیم. ناگفته پیداست که شهر، به مثابه موجودیتی که هیچ‌گاه صاحب و مالکی نمی‌تواند داشته باشد، نمی‌تواند از آغاز به مثابه ثروت مدنی مطرح نگردد؛ و این اصلی است که تدوین‌کنندگان طرح‌های شهرسازی را وادار می‌دارد شکل‌گیری و رشد آن را در میان مدت و بلندمدت سازمان دهند. در این صورت معین می‌شود چه مقدار از بودجه‌های کشوری می‌تواند صرف احداث تأسیسات و تجهیزاتی شود که به دلیل اعمال فشار برای گزینش زمینی بزرگ برای احداث شهری جدید ضرورت می‌یابد و از همان آغاز کار باید تعیین شود که در طول راه ارتباطاتی و در دو سمت آن، کدام منافع مادی یا مالی به پیش می‌آیند.

نکته چهارم: سرمایه‌گذاری در عرصه و اعیان

بنای شهرهای جدید، برای نخستین بار به شکلی گسترده پای دولت را به میدان بازار عرصه و اعیان باز کرد. آن‌گاه که بالاترین دستگاه‌های مدیریتی کشور براساس قانون باید به امور ستادی بپردازند، مقبول و سنجیده نیست که خود در این امر مهم شریک اقتصادی شوند. شرکت‌های دولتی مداخله‌کننده در میدان عرصه و اعیان، هم در شهرهای جدید و هم در بافت‌های شهری تاریخی، جای قانونی خاصی را برای شهروندان تعریف نمی‌کنند و دانشمندانی که به کمک فکری و علمی این سازمان‌ها می‌آیند، تنها در چارچوب همان‌ها می‌توانند به ارائه طریق بپردازند. نتیجه خود فرآورده‌ای است که نمی‌تواند با سایر فرآورده‌ها یا تجربه‌های نوشهرسازی مقبول و مطلوب سنجیده شود.

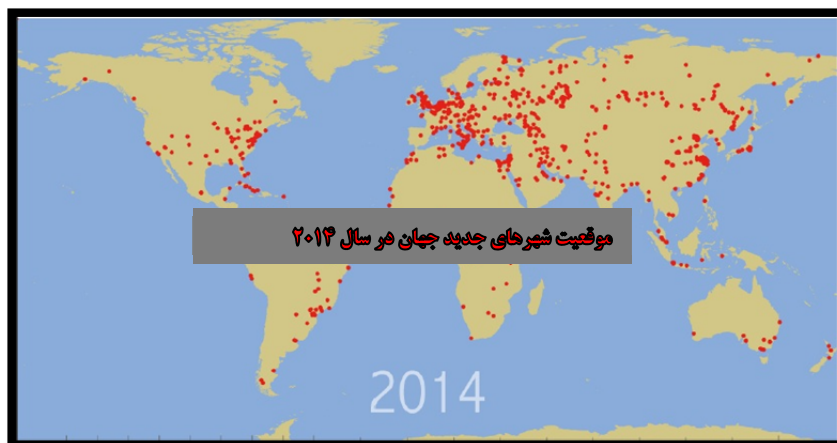
نکته پنجم: روزمره‌گی‌های در حال تعلیق

آن‌گاه که شناخت روند شهرنشینی و آنچه در میان مدت و بلندمدت در شهرهای ما و درون شهرهای جدید رخ خواهد داد، برای شهروندان ناممکن گردد و از سوی دیگر، اینان به عنوان نیازمندان به مسکن جلوه داده شوند و پژوهش و بررسی درستی برای شناخت حقیقت صورت نگیرد، معین نمی‌شود که سرنوشت سکونت‌پذیری و گنجایش محفل‌های شهرزیستی‌ای که ذیلاً نام می‌بریم چگونه است: شهرهای بزرگ، شهرهای جدید، شهرک‌ها و روستاهایی که در اطراف ما در شهرها قرار دارند و از زمان‌های دور و به اتکای ضوابط زیست‌محیطی سرزمین‌شان به دور از بحران‌ها و به راه و روالی فعال می‌زیند. هر آینه بخواهیم تصویری یگانه از آنچه در پنج نکته مذکور گفتیم به دست دهیم، سخن از وضعیت پیچیده‌ای خواهیم داشت و از بحران‌هایی خواهیم گفت که در هر دو محفل شهر زیستی کشور جریان دارند: اول، در شهرهای بزرگ و توسعه یافته کشور - که میزان نیازشان به شهرهای جدید به درستی سنجیده نشده است - و دوم، در شهرهای جدید احداث شده (و در دست احداث) که از هم‌اکنون درون‌شان بازتاب‌هایی از پنج گونه مسئله‌ای که یاد کردیم دیده می‌شوند.

منبع: فلامکی، ۱۳۸۵

در تجربه جهانی و به‌ویژه بریتانیا، به عنوان یک حرفه جدید پس از جنگ، کار ایجاد شهرهای جدید بسیار جذاب بود و نسل جدیدی از معماران، برنامه‌ریزان و مهندسان عمران در میان مردم برای اولین بار استخدام شدند. به نظر می‌رسد شهرهای جدید نسل نوین می‌توانند همچنان فرصت‌های بی‌بدیلی در حوزه توسعه نظام ساخت‌وساز و اشتغال مهندسان ایجاد نمایند، اما نباید موضوع به صورت منفرد و یک سویه نگریسته شود. در بریتانیا به عنوان خالق این رویکرد، بازگشت به باغ‌شهرهای جدید، مد نظر و توجه قرار دارد که محوریت اجرای آن توسط سطح محلی صورت خواهد گرفت (بصیرت، ۱۳۹۵).

رویای شهرهای جدید در انگلستان که به سرعت در کشورهای مختلف جهان از آن تقلید شد، پیامدها و انتقادات متعددی به همراه داشته است. شهرهای جدید در کشورهای مختلف آسیا به طور وسیعی احداث شدند. بهترین نقش این گونه شهرها در آسیا عبارت است از تمرکززدایی از مادرشهرها و شهرهای بزرگ، جذب سرریزهای جمعیتی، ارائه مسکن، ساماندهی فضایی مادرشهرها و مواردی از این دست که موجب شده شهرهای جدید هم در کشورهای توسعه‌یافته غرب و هم در کشورهای مختلف جهان چون ژاپن، اردن، هند، کره جنوبی، سنگاپور، اندونزی، مالزی، عربستان و ایران در الگوهای مختلف طراحی و احداث شوند.^۱



تصویر ۱- شهرهای جدید در سطح جهان ۲۰۱۴ بر پایه اطلاعات UN-Habitat

مرلین معتقد است در سرتاسر دنیا می‌توانیم سه گروه از شهرهای جدید را تشخیص دهیم. شهرهای پایتختی، شهرهای جدید صنعتی و شهرهای جدید سکونت. او معتقد است از نظر عملکردی شهرهای جدید سکونت، یکی از سه گروه عمده شهرهای جدید در دنیا می‌باشند. این گونه از شهرهای جدید، در

۱. نگاه کنید به: بصیرت، میثم (۱۳۹۵) تجارب جهانی نسل نوین شهرهای جدید، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، تهران.



چهارچوب سیاست‌های توسعه شهری طراحی شده و اکثراً برای پخش تراکم جمعیت و فعالیت‌ها از شهرهای بزرگ و با هدف اسکان جمعیت ایجاد می‌شوند (Merline, 2000:9). بر مبنای تجارب طولانی توسعه شهرهای جدید می‌توان تضادهایی را تشخیص داد که به صورت فشرده در زیر قابل دسته‌بندی‌اند (دانشپور، ۱۳۸۵):

۱. تضاد بین اهداف آرمان‌خواهانه و واقعیت‌ها.
 ۲. تضاد بین انگاشت اصلی شهرهای جدید و دیدگاه‌های ریشه‌ای‌تر و دیدگاه‌های محافظه‌کارانه‌تر
 ۳. تضاد بین برقراری تعادل میان دستیابی به سود مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و بازده رضایت‌آمیز برای جامعه در سرمایه‌گذاری بخش عمومی در شهر جدید.
 ۴. تضاد بین توسعه شهر جدید و تخصیص بودجه به آن و نوگردانی نواحی درونی شهرها و اینکه برخی این را از نظر اقتصادی مقرون به صرفه‌تر می‌دانستند، و برخی آن دیگری را.
 ۵. تضاد بین رفع مشکل مسکن و تخصیص مسکن
 ۶. تضاد بین دو هدف احتراز از ایجاد شهرهای خوابگاهی و اینکه مرز و حدود شهرهای جدید به صورت پرده آهنین عمل کند.
 ۷. تضاد بین ایجاد نهاد ویژه توسعه شهرهای جدید با مسئولیت در برابر دولت مرکزی (شرکت‌های توسعه) و انتقال دارایی‌ها به مراجع محلی و سهمیم شدن مراجع محلی در سود حاصل از توسعه شهرهای جدید.
 ۸. تضاد بین سیاست تراکم کم جمعیت در شهرهای جدید و هدف افزایش دسترسی کالبدی
- دست‌آورد شهرهای جدید در کشورهای اروپایی که در بیانیه شهرهای جدید اروپا نیز آمده، شامل موارد زیر بوده است (Pascaline, 2010):
- 0 **مدیریت شهری:** شهرهای جدید الگوی موفق همکاری و مشارکت محلی بوده و عملکرد آنها نمونه تمرکززدایی حقیقی بوده است که می‌تواند محرک اصلاح ساختارهای شهرها باشد.
 - 0 **همبستگی اجتماعی:** شهرهای جدید اروپایی به برکت سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی متوازن، با معضلات اجتماعی شهرهای قدیمی روبرو نبوده‌اند.
 - 0 **انسجام اقتصادی:** شهرهای جدید با معضلات تغییرات اقتصادی مقابله کرده و در تأمین و استقرار تسهیلات زیربنایی موفق بوده‌اند.
 - 0 **محیط زیست و کیفیت زندگی:** شهرهای جدید در حفاظت از محیط زیست و بهبود کیفی زندگی موفق عمل کرده‌اند و استفاده از انرژی در آنها کاهش یافته است.
 - 0 **معیارسازی:** شهرهای جدید می‌باید در پی ارائه استراتژی‌های جدید و نوآورانه‌ای باشند که بتواند کاستی‌های چالش‌های جهان فردا را برطرف سازد و همبستگی بیشتری را در شهرهای اروپایی ترغیب کند.
- شواهد و بررسی‌های بصیرت (۱۳۹۵) در جستجوی تجارب نوین توسعه شهرهای جدید که در جدول آتی



آمده است، نشان می‌دهد توسعه شهرهای جدید در سال‌های سپری شده از قرن بیست و یکم، تقریباً در کشورهای پیشرفته و توسعه‌یافته جهان متوقف شده است و صرفاً گاه مطالعاتی در امکان‌سنجی بهره‌برداری مجدد از این ابزار در الگوهایی نوین صورت می‌پذیرد.

مهم‌ترین تجربه‌های نوین توسعه شهرهای جدید در تعدادی از کشورهای نمونه

ردیف	کشور	مهم‌ترین عناصر تجربه
۱	بریتانیا	- توقف سیاست ساخت شهرهای جدید در سرزمینی که مبدع این امر در جهان معاصر است؛ - بازبینی سیاست‌های توسعه شهرهای جدید - سیاست‌گذاری در حوزه توسعه باغ شهرهای جدید با محوریت سطح محلی - توجه به بازآفرینی شهرهای جدید
۲	فرانسه	- توقف فرایند احداث شهرهای جدید - توقف نسبی مطالعات بر روی شهرهای جدید - شکل‌گیری محله‌های دچار مشکل در شهرهای جدید و برنامه‌های بهبود آنها - سیاست توسعه منطقه‌ای جدید در عوض ساخت شهرهای جدید
۳	مراکش	- تداوم نسل دوم شهرهای جدید با اتکا به توان بخش خصوصی - همکاری با نهادهای دیپلماسی شهری (نهادهای اروپایی و هیئات) - توجه به برنامه‌های برندسازی و بازاریابی شهری - توجه به پیگیری اصول بوم شهرها و شهرهای دوستدار محیط زیست
۴	عربستان	- توسعه شهرهای جدید اقتصادی به عنوان بخشی از سیاست کلان توسعه و تحول اقتصادی کشور - توجه به اصول شهرسازی پایدار - استفاده از ظرفیت اقتصاد تجاری و توسعه خدمات لجستیک و بندرگاهی - توجه به توسعه اقتصاد دانش بنیان و نیز گردشگری و تولید کالاهای زودمصرف
۵	امارات	- سریع‌ترین توسعه شهری جدید - توسعه بوم‌شهر بدون کربن محور - توسعه شهری در قالب ۳۲۵ جزیره مصنوعی
۶	چین	- توسعه شهرهای جدید به عنوان بخشی از اصلاحات اقتصادی و سیاست‌های توسعه مسکن - محوریت بخش خصوصی - تأثیر سیاست درهای باز اقتصادی - پیگیری توسعه بخش‌های جدید شهری - تجربه بوم‌شهر تیانجین به عنوان شهری بدون کربن



ردیف	کشور	مهم‌ترین عناصر تجربه
۷	کره جنوبی	- تداوم سیاست در قالب تغییر از توسعه کمی به بهبود کیفی - تجاری از تغییر از بلندمرتبه‌سازی به الگوهای تک‌واحدی و کوتاه‌مرتبه - برنامه احداث شهر اداری حکومتی سژونگ و ده شهر نوآوری برای کاهش بار از سئول - توسعه شهرهای جدید به عنوان مکمل و تسهیل‌گر سیاست بازآفرینی شهری - توجه به خوشه‌سازی و توسعه اقتصادی دانش‌بنیان به‌ویژه در شهرهای نوآوری
۸	مالزی	- توسعه شهری جدید با محوریت شرکت‌های توسعه اقتصادی ایالتی - توسعه پوتراجایا به عنوان پایتخت جدید مالزی مملو از پروژه‌های یادمانی و فاخر - توسعه سایر جایا به عنوان شهر جدید تمام الکترونیک - توسعه شهری جدید در منطقه اسکندر مالزی با محوریت اقتصاد دانش‌بنیان، توسعه گردشگری، خوشه‌سازی و مزایای رقابتی منطقه‌ای
۹	قزاقستان	- توسعه شهر جدید آستانه به عنوان پایتخت جدید با حمایت بالاترین سطح حکومت - مشارکت معمار-شهرسازان صاحب‌نام شرکت‌های بین‌المللی در ساخت این شهر فاخر - نقش اداری سیاسی و نقش بین‌المللی و منطقه‌ای شهر
۱۰	آذربایجان	- توسعه جزیره زیرا در دریای خزر با رویکرد شهر کم‌کربن با کارکرد اصلی تفریحی و گردشگری - خلق محیطی در جهت ارتقاء تصویر جهانی آذربایجان

- در کشورهای منطقه آسیا، خاورمیانه و شمال آفریقا چند نکته روشن قابل جمع‌بندی است (بصیرت، ۱۳۹۵):
- سیاست شهرهای جدید از سیاستی اضطراری برای پاسخ به نیاز مسکن، به سیاستی مکمل برای توسعه اقتصادی و سیاسی کشورهای منطقه بدل شده است.
 - گذار از کمیت به کیفیت در شهرهای جدید به‌طور جدی در حال پیگیری است. در این شرایط توجه غالب سیاست شهرهای جدید از جنبه‌های کمی تأمین مسکن انبوه به توجه به جنبه‌های کیفی تغییر یافته است.
 - توجه به آموزه‌ها و روش‌های تحقق پایداری شهری از قبیل کاهش مصرف انرژی، کاهش تولید کربن و نیز توسعه شهرهای هوشمند در عمده تجارب اخیر شهرهای جدید مورد توجه قرار دارد.
 - پروژه‌های اخیر و برجسته توسعه شهرهای جدید، وابستگی زیادی به نظام سیاسی دارند. در عمده کشورهای برخوردار از درآمد نفتی که این تجربه را در سال‌های اخیر پیگیری نموده‌اند، اراده



- بالاترین مقام سیاسی یا هیئت حاکمه منجر به فراهم شدن زمینه توسعه شهرهای جدید شده است.
- از قابلیت شهرهای جدید در حوزه انتقال و ساماندهی پایتخت و ارتقاء رقابت‌پذیری ملی استفاده ویژه‌ای شده است.
- همچنین بر مبنای مطالعات بصیرت (۱۳۹۵) از انطباق برخی نتایج تجربه جهانی با تجربه توسعه شهرهای جدید ایران می‌توان موارد زیر را به ارمغان آورد:
- 0 توسعه و مدیریت شهرهای جدید به ابزارهای حقوقی، مالی، تشکیلاتی و فنی نیاز دارد. در واقع برنامه‌ریزی شهرهای جدید افزون بر تهیه برنامه توسعه و تشکیل شرکت شهرهای جدید نیاز به برنامه‌ریزی بلندمدت تمامی عناصر سیستم برنامه‌ریزی، تخصیص منابع و به‌کارگیری هدفمند و کارآمد ابزار دارد. رویکردهای نوین در این عرصه، بر تفویض وظایف سطح ملی به سطوح منطقه‌ای و محلی دلالت دارد.
 - 0 یکدست نبودن و یا متغیر بودن سیاست‌های توسعه ملی و منطقه‌ای موجب موازی‌کاری، اهمال و سستی عملیات توسعه‌ای و در نهایت توسل به سیاست مبهم و پرداخت نشده خودگردانی می‌شود و به این ترتیب شهرهای جدید به حال خود رها می‌گردند که این چیزی جز اتلاف منابع محلی نخواهد بود.
 - 0 روش برنامه‌ریزی شهرهای جدید با وجودی که در چارچوب دیدگاه‌ها، روش‌ها و فنون رایج “برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای” قرار دارد، دارای ویژگی‌های خاصی است که درک نکردن آنها موجب پیمودن مسیرهای اشتباه در برنامه‌ریزی و مدیریت این شهرها خواهد شد.
 - 0 شهرهای جدید نیازمند سیستم‌های یکپارچه برنامه‌ریزی فرابخشی هستند و همچنین نیاز به برنامه‌ریزی فراگیرنده تمامی سیستم‌ها و زیرسیستم‌های یک شهر جدید (چون زیرسیستم‌های مسکونی، خدماتی، مالی، تشکیلاتی و سازمانی، و جز آن) دارند.
 - 0 تأمین فرصت‌های شغلی و بیرون آوردن شهرها از وضعیت خوابگاهی بسیار مهم است. این امر در تجارب جهانی مورد بررسی گاه تا بدانجا پیش رفته که مفهوم شهر جدید از یک شهر خوابگاهی به شهر کارآفرین با محوریت کارکردهای مبتنی بر خوشه‌سازی صنعتی، اقتصاد دانش‌بنیان و اقتصاد گردشگری تحول یافته است.
 - 0 در شهرهای جدید نسل نوین توجه به جنبه‌های کیفی در عوض جنبه‌های کمی به‌ویژه تأمین خدمات اجتماعی چون فضای باز، تسهیلات تفریحی و ورزشی بسیار اهمیت دارد. حتی در کشوری مانند کره، تلاش شده است، الگوهای مسکن به سمت مسکن تک‌خانواری و با غلبه فضاهای باز و عمومی تحول یابد.
 - 0 راز موفقیت نسبی برخی شهرهای جدید نسل نوین در سرعت ساخت آنها بوده که هم موجب جلب صاحبان سرمایه و ساکنان به شهر گردیده و هم از اتلاف منابع جلوگیری شده است.
 - 0 بر خلاف تجربیات ابتدایی شهرهای جدید که در جستجوی امکانات زندگی در شرایط سالم و به دور از مسائل و مشکلات شهرهای متراکم و نیز پاسخگویی به تقاضای فزاینده مسکن بود،



شهرهای جدید نسل نوین عمدتاً با اهداف توسعه اقتصادی و یا خلق فرصتی برای توسعه سیاسی و ارتقای رقابت‌پذیری شهرها ایجاد می‌شوند.

0 رویکردهای زیست‌محیطی و اجرای طرح‌های پایلوت در حوزه توسعه شهرهای کم‌کربن و بوم‌شهرهای هوشمند حامی محیط زیست و حرکت به سوی معیارسازی، در تجارب نوین شهرهای جدید نقش مهمی دارد.

0 تقریباً بجز در کشورهایی که وابستگی مستقیم به درآمدهای نفتی دارند، این موضوع که می‌باید ابزارهای تأمین مالی توسعه شهرهای جدید توسط بخش خصوصی طراحی و مورد بهره‌برداری قرار گیرند، پذیرفته شده است. از این رو به نظر می‌رسد، زمینه به‌کارگیری روش‌های نوین بازاریابی مکان و برندسازی شهری می‌باید در شهرهای جدید نسل نوین مدنظر و توجه قرار گیرند.

۲- تعبیر وارونه یک رویا: شهر جدید در ایران

با الگوبرداری از تجربه جهانی، شهرهای جدید در ایران پیش از انقلاب در سه مقطع زمانی طراحی و ساخته شدند:

- ایجاد شهرهای سیاسی - نظامی، اقتصادی و کوی‌های کارمندان در مجاورت شهرهای بزرگ در فاصله بین دو جنگ جهانی. شهرهای جدید این دوره بدون راهبردی مشخص و مبتنی بر کارکردهای عمده و بر پایه یک هسته اولیه روستایی رشد یافتند (مثل زاهدان و نوشهر) که در حال حاضر پر رونق و موفق و به عنوان یک شهر تلقی می‌شوند.

- ایجاد شهرهای نفتی و کوی‌های کارمندان برای ارائه مسکن به کارکنان صنعت نفت پس از جنگ جهانی دوم تا اواسط دهه ۱۳۴۰. شهرهای جدید این دوره نیز بدون راهبرد مشخص و بر پایه یک هسته شهری و مبتنی بر عملکرد تک‌پایه‌ای و خوابگاهی و برای توسعه صنعت نفت و سایر رشته‌های صنعت شکل گرفتند.

- ایجاد شهرهای جدید صنعتی برای اسکان شاغلان بخش صنعت و قطب‌های رشد از دهه ۱۳۴۰ تا ۱۳۵۷. این دوره را می‌توان دوره خیز یاد کرد، زیرا شهرهای جدید در این دوره با راهبرد بهره‌برداری از منابع طبیعی و بدون وجود هسته اولیه شکل گرفتند که نقش عمده آنها توسعه ناحیه‌ای، ارائه مسکن و سوداگری زمین بوده است.

در این بافتار و سابقه تاریخی از شهرهای جدید، ایران در دهه ۶۰ شمسی با رشد شتابان جمعیت، مهاجرت‌های بی‌رویه جمعیت به نقاط شهری و گسترش بی‌رویه شهرهای موجود، بالاخص شهرهای بزرگ، تشدید نیاز به احداث مسکن و نابسامانی در نظام استقرار و سازمان فضایی سکونتگاه‌های انسانی در کشور مواجه بود.

درکنار راهبردهای «استفاده از ظرفیت‌های درونی شهرها» و «توسعه متصل شهرها»، «توسعه منفصل شهری در قالب ایجاد شهرهای جدید» به عنوان یکی از راهبردهای توسعه شهری ایران در دستور کار قرار گرفت. در این راستا، در دهه نخست ضمن انجام بررسی‌های نظری و روش‌شناسی و جمع‌آوری و



تحلیل تجارب جهانی، اقدام به امکان‌سنجی و مکانیابی و طراحی تعدادی شهر جدید در نقاط مختلف کشور به‌ویژه پیرامون کلان‌شهرها نمود و از میانه دهه ۷۰ عملیات اجرایی تعدادی از آنها آغاز شد. مهم‌ترین اهداف ایجاد شهرهای جدید پس از پیروزی انقلاب اسلامی را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- جلوگیری از توسعه بی‌رویه و کلان‌شهر شدن مادرشهر؛
- انتقال کارگاه‌ها از شهرهای بزرگ به شهر جدید؛
- جذب سرریز جمعیت با ایجاد کانون‌های اشتغال در شهر جدید؛
- جلوگیری از افزایش قیمت در مادرشهر؛
- پالایش مادرشهرها؛
- کاهش زمان و هزینه رفت و آمد از مادرشهر به مناطق صنعتی اطراف شهرهای بزرگ؛
- جلوگیری از ایجاد حاشیه‌نشینی در شهرهای بزرگ؛
- سبک کردن بار ترافیک در داخل مادرشهر؛
- احداث محل سکونت در نزدیکی محل کار؛
- استفاده از اراضی غیر زراعی برای ایجاد شهرهای جدید و جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی حومه شهرهای بزرگ؛
- ایجاد اشتغال در شهرهای جدید و جلوگیری از خوابگاهی شدن آنها؛
- کنترل بهای تمام‌شده واحدهای مسکونی؛
- انتقال سرمایه‌های کوچک مردم از فعالیتهای واسطه‌ای به سرمایه‌گذاری در مسکن و صنایع و کارگاه‌های تولید، به علت ارزان بودن زمین و حذف سرقفلی‌های کلان در شهرهای بزرگ؛
- کاهش هزینه‌های توسعه زیربنایی در مادرشهر؛
- آزاد شدن سطوح کارخانه‌ها و کارگاه‌های مزاحم داخل مادرشهر برای ایجاد تأسیسات زیربنایی؛
- جلوگیری از آلودگی محیط زیست در شهرهای بزرگ؛
- احداث شهر از پیش برنامه‌ریزی شده؛
- امکان کنترل ساخت‌وسازها؛ و
- پالایش شهرهای بزرگ از شغل‌های کاذب و مخرب.

در پرتو چنین اهدافی در عمل در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ ضرورت ایجاد ۳۵ شهر جدید به تصویب شورای عالی رسید که به دلیل تغییر شرایط، عملاً ۱۷ شهر جدید با حدود ۲.۳ میلیون جمعیت طبق اولین طرح جامع مصوب، فرایند مطالعات و طراحی، مراحل تصویب را گذراند و وارد مرحله اجرایی شد. ظرفیت جمعیت‌پذیری شهرهای فوق در سال‌های بعد و در راستای طرح مسکن مهر، در قالب بازنگری طرح جامع و مصوبات موردی با ۵۸ درصد افزایش به ۳۶۴۱۰۰۰ نفر رسید.

در دولت یازدهم و در قالب نسل نو شهرهای جدید دو شهر جدید ایوانکی (سمنان) و امیر کبیر (اراک) وارد مرحله اجرایی شده، دو شهر جدید سیراف (عسلویه) و تیس (چابهار) در مرحله آغاز عملیات اجرایی



هستند. همچنین هفت شهر جدید؛ حوراء در همدان، کوشک و مکران در هرمزگان، تابناک در فارس (لامرد)، پارس (بوشهر)، خوارزمی (تهران)، سمنگان کرمان (سیرجان) و سنج و یک شهرک (فردوس سمنان) نیز، در مرحله مکانیابی، طراحی، تدبیر مقدرات اجرایی و تصویب هستند.

شهرهای جدید در دست احداث از نیمه دوم دهه ۷۰ به تدریج و بصورت بطئی جمعیت پذیری خود را آغاز کردند. در سال ۸۵ تعداد ۲۷۸۶۲۸ نفر در شهرهای جدید (بجز رامین) سکونت پیدا کرده‌اند. این تعداد در سال ۱۳۹۰ به ۴۲۴۰۶۳ نفر و در سال ۹۵ به ۷۶۵،۸۹۲ نفر افزایش یافته است.

از منظر میزان تحقق پذیری جمعیت، در سال ۸۵ حدود ۱۲ درصد، سال ۹۰ حدود ۱۸/۴ درصد و در سال ۹۵ بالغ بر ۳۳/۲۴ درصد از جمعیت پیش‌بینی شده در طرح جامع اول این شهرها محقق گردیده است. این نسبت در مقایسه با جمعیت نهایی مصوب شهرهای مذکور به ۲۲ درصد در سال ۹۵ می‌رسد.

رشد سالانه جمعیت شهرهای جدید طی دهه اخیر بیش از ۱۰ برابر رشد سالانه کل جمعیت و ۸ برابر رشد جمعیت شهری کشور است. شهرهای جدید نسل اول ایران در سال ۹۵، یک درصد تعداد کل شهرهای ایران و نزدیک به ۱/۳ درصد جمعیت شهری کشور را در خود جای داده‌اند. در بین ۱۷ شهر جدید، به ترتیب شهرهای جدید اندیشه، پرنده، سهند، پردیس و صدرا بیشترین درصد تحقق جمعیت پیش‌بینی شده در نخستین طرح جامع مصوب را دارا بوده‌اند. در مقابل شهرهای جدید علوی، رامشار و شیرین شهر توفیق چندان‌ی در جمعیت‌پذیری نداشته‌اند. رامین نیز هنوز فاقد جمعیت است.

جدول ۱- تحولات و میزان تحقق جمعیت نسل اول شهرهای جدید - ۱۳۹۵، مأخذ: شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۶

ردیف	شهر جدید	استان	طرح جامع اول		جمعیت نهایی		جمعیت ۹۵	درصد تحقق جمعیت نسبت به:	
			سال	جمعیت	سال	جمعیت		طرح اول	طرح نهایی
۱	اندیشه	تهران	۷۹	۱۰۳،۰۰۰	۹۰	۱۳۰،۰۰۰	۱۱۶،۰۶۲	۱۱۳	۸۹
۲	پردیس		۷۴	۱۵۰،۰۰۰	۹۰	۴۵۰،۰۰۰	۷۳،۳۶۳	۴۹	۱۶
۳	پرنده		۷۷	۸۰،۰۰۰	۹۲	۴۸۵،۰۰۰	۹۷،۴۶۴	۱۲۲	۲۰
۴	هشتگرد	البرز	۷۲	۱۳۰،۰۰۰	۸۹	۶۷۵،۰۰۰	۴۲،۱۴۷	۳۲	۶
۵	بهارستان	اصفهان	۷۲	۳۲۰،۰۰۰	۷۲	۳۲۰،۰۰۰	۷۹،۰۲۴	۲۵	۲۵
۶	فولادشهر		۷۳	۳۲۰،۰۰۰	۹۳	۱۶۰،۰۰۰	۸۸،۴۲۶	۲۸	۵۵
۷	مجلسی		۷۲	۱۴۰،۰۰۰	۷۲	۱۴۰،۰۰۰	۹،۳۶۳	۷	۷
۸	صدرا	فارس	۷۴	۲۰۰،۰۰۰	۸۹	۳۲۰،۰۰۰	۹۱،۸۶۳	۴۶	۲۹
۹	سهند	آذربایجان شرقی	۷۷	۹۰،۰۰۰	۸۹	۱۵۰،۰۰۰	۸۲،۴۹۴	۹۲	۵۵



ردیف	شهر جدید	استان	طرح جامع اول		جمعیت نهایی		جمعیت ۹۵	درصد تحقق جمعیت نسبت به:	
			سال	جمعیت	سال	جمعیت		طرح اول	طرح نهایی
۱۰	گلپه‌هار	خراسان	۷۲	۲۰۰.۰۰۰	۹۴	۲۴۰.۰۰۰	۳۶.۸۷۷	۱۸	۱۵
۱۱	بینالود	رضوی	۸۱	۱۱۳.۰۰۰	۸۱	۱۱۳.۰۰۰	۴.۷۲۰	۴	۴
۱۲	رامشار	سیستان و بلوچستان	۷۹	۶۰.۰۰۰	۷۹	۶۰.۰۰۰	۶۲	۰	۰
۱۳	عالیشهر	بوشهر	۶۵	۱۰۰.۰۰۰	۶۵	۱۰۰.۰۰۰	۲۳.۱۷۸	۲۳	۲۳
۱۴	رامین	خوزستان	۸۳	۶۳.۰۰۰	۸۳	۶۳.۰۰۰	۰	۰	۰
۱۵	شیرین شهر		۸۳	۷۵.۰۰۰	۸۳	۷۵.۰۰۰	۳۲۹	۰	۰
۱۶	مهاجران	مرکزی	۷۶	۶۰.۰۰۰	۷۶	۶۰.۰۰۰	۲۰.۳۴۶	۳۴	۳۴
۱۷	علوی	هرمزگان	۹۲	۱۰۰.۰۰۰	۹۲	۱۰۰.۰۰۰	۱۷۴	۰	۰
	جمع		-	۲.۳۰۴.۰۰۰	-	۳.۶۴۱.۰۰۰	۷۶۵.۸۹۲	۳۳/۲۴	۲۱

توضیحات:

- در بیشتر طرح‌های شهرهای جدید افق زمانی مشخص در برآوردهای جمعیتی وجود ندارد. صرفاً ظرفیت جمعیت‌پذیری مدنظر بوده و پس از اجرای مرحله قبلی، با تصویب شورای عالی توسعه جدید صورت می‌پذیرد.
- جمعیت نهایی دربرگیرنده جمعیت آخرین طرح بازنگری مصوب و برنامه‌های مرتبط با بارگذاری جدید ناشی از مسکن مهر است

کادرنوشت ۲:

مسکن مهر در شهرهای جدید

مسکن مهر با هدف تأمین ۲.۳۰۰.۰۰۰ واحد مسکن ارزان‌قیمت برای گروه‌های کم‌درآمد در دولت نهم آغاز و مبنای آن حذف قیمت زمین از هزینه‌های ساخت‌وساز و استفاده از تسهیلات بانکی یارانه‌ای و آورده متقاضیان به‌عنوان منبع تأمین مالی آن استوار بود. از این میزان واحد مسکونی مهر در کل کشور، تعداد ۴۰۰ هزار واحد با ظرفیت جمعیت‌پذیری ۱.۴ میلیون نفر در ۱۹ شهر جدید، بارگذاری و عملیات ساختمانی آن از سال ۱۳۸۶ با واگذاری زمین در قالب اجاره به بخش تعاونی آغاز گردید. سپس در سال ۱۳۸۹ به‌دنبال ناتوانی بخش تعاونی در ایفای به‌موقع تعهدات و لزوم بازنگری در شیوه احداث واحدهای مسکونی مهر، از انبوه‌سازان داخلی و خارجی برای اجرای بخش عمده مسکن مهر به‌ویژه در شهرهای جدید دعوت شد. بخش عمده این طرح در حومه کلان‌شهرهای تهران، مشهد، تبریز، اصفهان، شیراز، کرج و اهواز واقع شده‌اند که دراین میان شهرهای جدید استان تهران و البرز به تنهایی، بیش از ۲۳۰ هزار واحد مسکن مهر را به خود اختصاص داده‌اند. از حدود ۴۰۰ هزار واحد مسکن مهر در شهرهای جدید، تاکنون درمجموع عملیات ساختمانی حدود ۲۴۰ هزار واحد تکمیل و به بهره‌برداری رسیده و از ۱۴۰ هزار واحد باقیمانده حدود ۶۵ هزار واحد فاقد متقاضی یا متقاضی مؤثر است. طبق نتایج سرشماری تا سال ۱۳۹۰ جمعیتی بالغ بر ۴۲۴ هزار نفر در ۱۲۲ هزار واحد مسکونی شهرهای جدید اسکان یافته بودند. پس از

آن مسکن مهر زمینه‌ساز تحولاتی عمده در شهرهای جدید شد، اگرچه مسائل جدیدی را نیز پیش روی شرکت عمران شهرهای جدید قرار داد. بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن، در سال ۱۳۹۵ جمعیت شهرهای جدید به ۷۶۶ هزار نفر رسیده و به تدریج و با تکمیل و واگذاری واحدهای مسکن مهر و اسکان جمعیت در این واحدها، تعداد جمعیت ساکن افزایش خواهد یافت.



نقشه ۱- موقعیت شهرهای جدید ایران

با وجود تلاش‌های صورت گرفته طی سه دهه از آغاز عملیات اجرایی شهرهای جدید ایران پس از انقلاب، به نظر می‌رسد ساخت شهرهای جدید در ایران اصولاً اقدامی بوروکراتیک، عملگرایانه و برنامه‌ای بدون خطمشی بوده و از نظر قانونی صرفاً با مصوبه هیئت دولت آغاز گردید.

به بیان بهتر، دولت ایران پس از انقلاب در آغاز شاید به دلایل مالی و جنگی نتوانست منزلتی در خور برای شهرهای جدید فراهم سازد. در هر صورت وزارت مسکن و شهرسازی با تکیه بر همین مصوبه خام و در پرتو عدم تعهد و عدم تمایل جدی از سوی دولت از سال ۱۳۶۴ برنامه ایجاد شهرهای جدید را برای نیل به اهداف زیر در دستور کار خود قرار داد (تبریزی، ۱۳۸۵):

- کمک به سیاست تمرکززدایی جمعیتی و صنعتی



- کمک به سیاست توزیع موزون جمعیت و صنعت
- جلوگیری از تخریب محیط زیست و اراضی کشاورزی پیرامون شهرها
- تعدیل قیمت زمین و مسکن و نیل به رفاه و عدالت اجتماعی
- کمک به سیاست آمایش سرزمین
- کمک به اصلاح ساختار سلسله مراتب شهری
- جادادن سرریز جمعیتی شهرهای بزرگ در شهرهای جدید
- جلوگیری از رشد بی‌رویه شهرهای موجود و بزرگ کشور
- ایجاد سکونتگاه‌های جدید مطابق با معتبرترین ضوابط زیست‌محیطی بین‌المللی

۴- تحلیل راهبردی نسل نخست شهرهای جدید: از کلیشه ناکامی تا فرصت‌های پیش رو

اجرای سیاست شهرهای جدید به لحاظ گستردگی اقدامات، حجم عملیات و تعداد سکونتگاه، آن هم در شرایطی که کشور از مشکلاتی مانند جنگ تحمیلی و تحریم‌های اقتصادی رنج می‌برد، تجربه منحصر به فردی در عرصه تجربیات جهانی به‌شمار می‌آید و بدون تردید اتفاقی تاریخی محسوب می‌گردد. واقعیت آن است که اهمیت شهرهای جدید را به عنوان فرصتی که به مثابه نوعی آزمایشگاه برنامه‌ریزی شهری ایجاد کرده‌اند، نمی‌توان نادیده گرفت. همچنین در شهرهای جدید بسیاری پدیده‌های مبتکرانه و نوآورانه، همچون موارد زیر، برای بار نخست مطرح شدند (دانشپور، ۱۳۸۵):

- معرفی مراکز شهر ویژه حرکت پیاده با هدف کاهش ازدحام حرکت سواره و ایمنی حرکت پیاده.
- معرفی پدیده‌های "همراه با محیط"، چون (الف) مسیر حرکت مجزا برای دوچرخه، و (ب) مسیر حرکت ویژه اتوبوس‌ها.

در حال حاضر در مورد موفقیت یا عدم موفقیت این برنامه اظهارات متفاوتی وجود دارد. از یکسو مسئولان و متولیان توسعه شهرهای جدید در ایران (شرکت عمران شهرهای جدید) بر موفقیت این برنامه پافشاری می‌کنند و از این رو قصد ادامه و توسعه این سیاست را دارند و از سوی دیگر متولیان، منتقدان و متخصصان در گرایش‌های مختلف خصوصاً شهرسازی در مورد عدم کارایی و عدم موفقیت این سیاست، نظریات متعددی را ارائه داده‌اند و همچنان بر نظرات خود پافشاری می‌نمایند (بصیرت، ۱۳۹۵).

نباید فراموش کرد که با توجه به گذشت حدود ۵۰ سال از عمر شهرهای جدید بریتانیا کمیته‌ای که در سال ۲۰۰۴ میلادی در مجلس عوام برای بازبینی شهرهای جدید بر پا شد، شواهدی دال بر این حقیقت دریافت کرد که در طی سال‌ها تجربه شهرهای جدید هیچ‌گاه مورد ارزشیابی و ارزیابی قرار نگرفته است. این کمیته بدین ترتیب اعلام کرد، پیش از هر گونه اقدام در مورد افزایش سرمایه‌گذاری و یا توسعه شهرهای جدید بیشتر نیاز به ارزشیابی عملکرد گذاشته وجود دارد. در مورد شهرهای جدید ایران نیز ارزیابی همه‌جانبه و بازنگری در اهداف شهرهای جدید و نیز ارزیابی دقیقی از عملکرد این



- شهرها و بازبینی نتایج حاصل از این سیاست ضروری است و باید در دستور کار توسعه‌گران شهرهای جدید ایران قرار گیرد
- چنین ارزیابی‌هایی باید شامل نیازهای سرمایه‌گذاری مجدد شهرهای جدید در حد تفصیل و نشان‌دهنده جنبه‌های مثبت و اشتباهات گذشته شهرهای جدید باشد.
- مبتنی بر مستندات موجود، برخی از نتایج محتمل ارزیابی گذرا در این حوزه می‌تواند چنین باشد:
- با افزایش جمعیت شهر جدید، میل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری در شهر جدید بیشتر شده است.
 - با در نظر گرفتن تجربه تحول سه نسل از شهرهای جدید انگلستان با جمعیت ۷۵ هزار تا ۱۵۰ هزار نفر، به نظر می‌رسد شهرهای جدید ایران از نظر مقیاس جمعیتی با بلندپروازی برنامه‌ریزی شده‌اند.
 - برخورد کالاگونه با محیط مصنوع شهرهای جدید و توجه صرف به تولید درآمد و سود، موجب عدم موفقیت شهرهای جدید در کشورهای مختلف - از نظر رفاهی و اقتصادی - شده است.
 - برنامه‌ریزی صرفاً فیزیکی-کالبدی و متکی بر معمار-شهرسازان به خودی خود نخواهد توانست این شهرها را در دستیابی به اهداف مورد نظر موفق کند.
 - بی‌توجهی به معیارهای علمی مکانیابی و مکان‌گزینی شهرهای جدید بسیار واضح است.
 - تأمین خدمات اجتماعی چون فضای باز، تسهیلات تفریحی و ورزشی بسیار اهمیت دارد.
 - تأمین فرصت‌های شغلی و بیرون آوردن شهرها از وضعیت خوابگاهی بسیار مهم است.
 - تفکیک‌نمودن برنامه‌های بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت (توقع شکل‌گیری یک شهر جدید در دوره زمانی ۵ تا ۱۰ ساله منطقی نیست. اکنون پس از گذشت سال‌ها، برخی ز آثار مثبت ایجاد شهرهای جدید نمایان شده است).
 - راز موفقیت نسبی برخی شهرهای جدید دنیا در سرعت ساخت آنها بوده که هم موجب جلب مهاجر به‌عنوان ساکن و نیز سرمایه‌گذار به شهر گردیده و هم از اتلاف منابع جلوگیری شده است.
 - شهر جدید پدیده‌ای اجتماعی انسانی است که به خود دارای محدودیت‌ها و مزایای خاص است: عمده‌ترین مزیت ایجاد شهرهای جدید، برنامه‌ریزی پیشاپیش گسترش شهری، یافتن راه‌حل‌های مسائل کلان ملی و ترجیح این نوع از شهرها بر رشد شهرک‌های خودرو و بی‌شناسنامه است.
 - شهرهای جدید اگرچه مانع رشد شهری شهرهای بزرگ نگردیده‌اند، اما این روند را کند کرده و باعث توزیع فضایی جمعیت، برنامه‌ریزی طرح‌های تأمین مسکن و ... در قالب طرح‌های توسعه شهری شده‌اند.
 - ضرورت ساخت شهرها در کنار مراکز اشتغال یا پیش‌بینی نقش پایه اقتصادی برای آنها موضوعی است که در سیاست شهرهای جدید ایران نادیده گرفته شده است.
 - ظرفیت شهرهای جدید به‌عنوان یکی از راهبردهای تعادل‌بخشی به نظام اسکان و فعالیت در سرزمین، به‌ویژه به لحاظ محدودیت توسعه شهرها و کلان‌شهرها در تأمین مسکن، با نگاه ویژه نگریسته می‌شود.



- عدم سرمایه‌گذاری‌های لازم برای ایجاد زیرساخت‌های شهری در تجربه شهرهای جدید ایران به چشم می‌خورد.
 - فقدان درک لازم از ضروریات برنامه‌ریزی شهرهای جدید، موجب پیمودن مسیرهای اشتباه در برنامه‌ریزی و مدیریت این شهرها خواهد شد.
 - یکدست نبودن و یا متغیر بودن سیاست‌های توسعه ملی و منطقه‌ای موجب موازی‌کاری، اهمال و سستی عملیات توسعه‌ای و در نهایت ائتلاف منابع ملی و محلی است. اعمال سیاست‌های متناقض و غیرمنطقی آثار خود را نمایان خواهد نمود. از آن‌جمله اعمال سیاست افزایش تراکم ساختمانی سبب اسکان جمعیتی خارج از توان جمعیت‌پذیری شهرها شد و دو پیامد مهم را دربر داشت: اقشار کم‌درآمد به حاشیه شهرها روی آوردند و شهرهای جدید متقاضیان بالقوه خود را از دست دادند.
- از سوی دیگر، در سه دهه گذشته، نسل نخستین شهرهای جدید کشور، اساساً بر موضوع اسکان جمعیت مازاد کلان‌شهرها تمرکز داشته‌اند و از این رو، عمدتاً ماهیتی خوابگاهی یافته‌اند. این در حالی است، که این شهرها می‌توانند در صورت مکانیابی علمی و پیش‌بینی توأمان سکونت، اشتغال و نقش‌های تخصصی برای شهر به منظور تعادل بخشی به توزیع جمعیت و فعالیت در سرزمین مؤثر افتند. به‌ویژه آنکه در تجارب سیاست‌گذاری آمایشی در کشور از آمایش ستیران تا به امروز بر اهمیت این موضوع تأکید شده است. در شرایط حاضر در ضوابط ملی آمایش سرزمین، کاهش تمرکز و تراکم جمعیت و فعالیت در مناطق پرتراکم کشور، ایجاد شبکه‌های سازمان‌یافته از شهرهای بزرگ و متوسط کشور، زمینه‌سازی لازم برای استفاده حداکثر از ظرفیت‌ها و توان‌های مراکز جمعیتی کوچک و پراکنده (روستاها، روستا - شهرها، شهرهای کوچک) و ... مورد توجه و تأکید قرار گرفته است.
- همچنین باید پذیرفت، در ایران برخلاف بریتانیا، ساخت شهرهای جدید نتیجه اضطرارهای ملی نبود. شاید به همین دلیل عمده، ساخت آنها با استقبال جدی از سوی دولت مواجه نشد. بزرگ‌شهرهای ایران - حتی تهران - هیچ‌گاه تراکمی مانند تراکم شهرهای بریتانیا به خود ندیدند (۶۵۰ نفر در هکتار) و هیچ‌گاه ناظر آلودگی‌های بسیار شدید و مداوم و تحمل‌ناپذیر شهرهای بریتانیا نشدند و بنا به تعریف کلاسیک هیچ‌گاه با مشکل سرریز جمعیتی روبرو نبوده‌اند. با احتیاط می‌توان گفت که در ساخت شهرهای جدید شرایط محیطی ایران منطبق و یا شبیه به شرایط بریتانیا نبوده است. لذا در منطبق دانستن شرایط ما با شرایط بریتانیا اشتباهی اکولوژیک در ابعاد فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی صورت گرفته است (دانشپور، ۱۳۸۵).

کادرنوشت ۳:

"سرریز شدن" جمعیت شهرهای ایران؟

به دشواری می‌توان تعریف علمی یا منطقی مقبولی را برای این اصطلاح به کار برد که، از آغازین روزهای به‌میان آوردن مبحث شهرهای جدید در کشورمان رواج داده شد. اینکه در دیگر متون شهرشناختی جهان نتوان معنایی درست برای این واژه



پیدا کرد (زیرا شهرها دارای شالوده‌هایی پویا هستند و می‌توانند پیش از رسیدن به بحران ظرفیتی، به پیشگیری افزایش جمعیت اقدام کنند؛ به‌ویژه که طی سده بیستم میلادی مدیریت‌های شهری نیز توانسته‌اند تحرک اجتماعی در شهرهای بزرگ را در گستره منطقه‌ای یا استانی و کشوری هدایت کنند)، می‌تواند اهمیت چندانی نداشته باشد؛ باید دید خودمان چگونه آن را تعریف می‌کنیم. قابل یادآوری است، سوای طرح‌های جامعی که به هنگام تدوین نیز متأخرند و زمینه فکری استاتیک یا مقارن با سکون دارند، تاکنون هیچ پژوهش و بررسی درستی صورت نداده‌ایم که بتواند، به صورت علمی و با بهره‌مندی از سنجش، تعداد جمعیت بهینه را برای شهرهای ایران تعیین کند. هنوز دانسته نیست که بافت قدیمی شهر تهران چه سرنوشتی دارد تا بتوان به تعیین جمعیت بهینه برای آن اقدام کرد. از همین دست است در کرمان‌ها و شیرازها و سمنان‌های کشورمان. هرآینه قرار باشد "سرریز جمعیت" شهری مانند مشهد را تعریف کنیم، نخست باید به شناخت ظرفیت بهینه این شهر بپردازیم. به علاوه، تعیین اینکه کدام لایه از جمعیت‌های شهرنشین – کدام فردها و خانواده‌ها و یا گروه‌ها یا لایه‌های سنی – باید شهر را ترک کنند، مسئله‌ای است بسیار بحث‌انگیز زیرا ریشه در اخلاق شهرنشینی و شهروندیگری دارد. منبع: فلامکی، ۱۳۸۵

مهم‌ترین موانع و چالش‌های بنیادی سیاست شهرهای جدید در تجربه نسل اول شهرهای جدید ایران، که این شهرها را طی دو دهه اخیر با تأخیر در تحقق اهداف خود و یا حتی انحراف از دستیابی به کیفیت محیطی برنامه‌ریزی شده مواجه کرده است، به شرح زیر قابل اشاره هستند:

- بی‌ثباتی سیاست‌های شهرسازی و تغییر مستمر رویکردها در حوزه مسکن و شهرسازی
- تغییر شرایط و تقلیل نرخ رشد جمعیت کشور و نقاط شهری نسبت به دهه‌های ۶۰ و ۷۰
- تحقق نیافتن سیاست‌ها و برنامه‌های زیربنایی و صنعتی و خدماتی سایر بخش‌ها
- ارائه‌نشدن خدمات به‌موقع از سوی سازمان‌ها و ارگان‌های مسئول در ایجاد زیرساخت‌ها و خدمات روبنایی
- وابستگی به منابع مالی حاصل از فروش اراضی به توسعه شهر
- گسترش کالبدی شهرهای موجود و افزایش جمعیت فراتر از حدود و آستانه‌های تعیین‌شده در طرح‌های فرادست قبلی
- ضعف نظارت و کنترل توسعه شهرهای موجود در چارچوب اهداف و برنامه‌های مصوب
- عدم همکاری بایسته دستگاه‌های خدمات‌رسان در تأمین خدمات روبنایی و زیربنایی در شهرهای جدید
- تعارضات و تداخلات حقوقی و مدیریتی و خلأهای قانونی و طولانی شدن فرایند تدوین و تصویب قوانین و مقررات مسائل و پیچیدگی‌های اجرایی آن
- آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی ناشی از چالش‌های هویتی ساکنان در مراحل آغازین اسکان به‌دلیل تنوع اجتماعی و قومی و سبک زندگی در شهرهای جدید که به‌ویژه با توسعه مسکن مهر تشدید شده است.
- محدودیت منابع درآمدی شهرهای جدید در مقاطع رکود اقتصادی برای تأمین هزینه‌های ساخت شهرهای جدید



- ممنوعیت قانونی هزینه کرد شهرهای جدید در ایجاد تأسیسات و خدمات شهرهای جدید و محاسبه نکردن هزینه های انجام شده به عنوان مالیات با وجود صراحت ماده ۵ قانون ایجاد شهرهای جدید
- بهره نگرفتن از روش های تأمین مالی نوین در شهرهای جدید و محدودیت های سرمایه گذاری خارجی در شرایط تحریم و ...
- ابهام در تسری مقررات و قوانین عمومی شهرسازی و شهرداری در شهرهای جدید
- دوگانگی در مدیریت شهری پس از استقرار شهرداری ها (لزوم تغییر در آستانه جمعیتی جهت استقرار شهرداری (۱۰ هزار نفر))

در خصوص این موارد نکاتی چند محل توجه است:

- ۱- اگرچه هویت همچون تجارب دیگر جهانی، کماکان مسئله جدی شهرهای جدید ایران محسوب می شود، اما نباید فراموش نمود که هویت به صورت ناگهانی شکل نمی گیرد و نیازمند گذشت زمان توأم با بسترسازی برای شکل گیری هویت است که این امر می باید توسط متولیان توسعه شهرهای جدید به صورت جدی پیگیری شود.
 - ۲- حمل و نقل انبوه و سریع بین شهر جدید و شهر مادر مسئله ای جدی است که برنامه های یکپارچه سازی حمل و نقل و توسعه شهری در وزارت راه و شهرسازی در این حوزه به عنوان یک فرصت اساسی می باید پیگیری شود.
 - ۳- موضوع کمبود خدمات روبنایی و تفریحی مسئله جدی در شهرهای جدید محسوب می شود. البته در این حوزه مسئله صرفه های ناشی از مقیاس و تجمع تاکنون مطرح بوده است. فرصت بسیار مهمی که در این مقطع پیش روست مربوط به رسیدن حدود پنج شهر به حدود جمعیتی ۱۰۰ هزار نفر در آینده نزدیک است که ارائه و شکل گیری بسیاری از خدمات را اقتصادی می نماید.
 - ۴- مدل اجرایی شهرهای جدید مبتنی بر فروش زمین و تأمین خدمات و شروع شهر بدون هزینه کرد اولیه در حوزه خدمات و زیرساخت ها بوده است که بی شک مدل مناسبی نیست و باید از مدل های نوین تأمین مالی بهره برد.
 - ۵- ناهماهنگی سیاستی در حوزه توسعه شهری یکی از چالش های جدی است که به نظر می رسد ثبات سیاستی نظام شهرسازی کشور می تواند به توفیق شهرهای جدید یاری بسیار رساند. آزادی شهرهای مادر و نیز سکونتگاه های غیررسمی در رشد خارج از برنامه موضوعی نیازمند توجه ویژه در این حوزه است که بی شک نمی تواند با سیاست توسعه شهرهای جدید همراه شود.
 - ۶- موضوع مکان یابی و تمرکز بر اراضی دولتی مسئله ای جدی است که باید راهکاری برای برون رفت از آن با در نظر گرفتن ملاحظات قانونی و نیز اقتصادی و مالی اندیشیده شود.
- با استناد بر سوابق مطالعاتی موجود و نیز اسناد سیاستی شهرهای جدید ایران، تحلیل راهبردی از شرایط شهرهای جدید ایران به شرح جدول ۲ قابل اشاره است.



جدول ۲- تحلیل راهبردی شرایط توسعه شهرهای جدید ایران

تهدیدها	فرصت‌ها	نقاط ضعف	نقاط قوت	حوزه‌های تحلیل
- تغییر شرایط و دلایل اتخاذ سیاست (کاهش نرخ رشد و افزایش بارگذاری شهری) - گسترش بی‌رویه کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ/کاهش سرریز جمعیتی - ایجاد نقاط شهری زیاد (تبدیل نقاط روستایی به شهر) در پهنه‌های کشاورزی و اکولوژیک - عدم تحقق/تأخیر برنامه‌های توسعه صنعتی و خدماتی عمده (چهار/غرب بندرعباس/خوزستان -نوسانات شدید سیاستی در حوزه شهرسازی، مسکن و زمین و تأثیرپذیری شدید شهرهای جدید - یکپارچه نبودن سیاست‌های توسعه اقتصادی و توسعه سکونتگاهی - ایجاد شهرک‌های اختصاصی شرکتی با وجود برنامه‌ریزی شهر جدید و تفاهم قبلی (بندرعباس/ عسلویه/ مناطق آزاد و ..) - عدم حضور مؤثر بخش‌ها (تأمین‌کنندگان اصلی زیرساخت‌های مورد نیاز) در شهرهای جدید علی‌رغم تصریح قوانین - رقابت منفی شهرمادر و شهرهای پیرامون با شهر جدید و ایجاد محدودیت در شهر جدید به نفع شهرمادر	- برخورداری پهنه‌های مختلف سرزمین از استعدادهای فراوان در ایجاد شهرهای جدید با کارکردهای اقتصادی دیگر همچون کشاورزی، آموزشی، تحقیقاتی، فناوری‌های نو، بازرگانی، جهانگردی و گردشگری و ... - وجود ظرفیت‌هایی همچون هسته‌های اولیه سکونت‌ی جهت مکانیابی شهرهای جدید -توجه به استراتژی‌های کلان کشور مبنی بر توسعه پهنه‌های مرزی وسواحل جنوب (خلیج فارس و دریای عمان) - تشدید مشکلات زیست‌محیطی و ترافیکی و ... کلان شهرها به دلیل عدم توجه به سیاست‌های کنترلی پیش‌بینی شده - شکل‌گیری قطب‌های توسعه صنعتی و کشاورزی در مناطق مختلف و نیاز به سکونتگاه‌های جدید مانند منطقه انرژی پارس جنوبی و پارس شمالی در بوشهر- توسعه کشاورزی در خوزستان و ... - وجود تجارب موفق جهانی در خصوص شهرهای جدید و حل مسائل آنها - توجه اسناد توسعه منطقه مکران به شهرهای جدید	- بی‌توجهی اسناد آمایش و طرح‌های توسعه منطقه‌ای به موضوع شهرهای جدید - عدم ثبات در نظام برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری منجر به تعارض با رشد بی‌برنامه شهرهای موجود - فقدان سند روزآمد بالادست در خصوص شهرهای جدید - عدم توجه به اهداف و برنامه‌های شهرهای جدید مصوب در مطالعات اسناد طرح‌های فرادست	- تأکید بر حفظ اراضی ارزشمند طبیعی با ایجاد شهرهای جدید - برخورداری شهرهای جدید از بنیان قانونی ویژه - تأکید طرح کالبدی ملی بر ایجاد شهرهای جدید	اسناد فرادست و محیط کلان سیاست‌گذاری



حوزه‌های تحلیل	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
تأمین زمین ارزان‌تر نسبت شهر مادر برای ایجاد مسکن - تلاش برای هدف‌گذاری اقتصادی متناسب با موقعیت هر شهر جدید - برنامه‌ریزی اقتصادی در قالب پیشنهاد سایت، شهرک و محدوده صنعتی، تولیدی و... - ویژگی‌های مثبت سایت اغلب شهرهای جدید از نظر فیزیکی، کاربری، ایمنی و... - سهولت اعمال سیاست‌های دولت در خصوص مسکن حمایتی با عرضه زمین دولتی - اختیارات قانونی مجمع عمومی در خصوص نحوه فروش زمین و هزینه‌کرد و جایجایی اعتبار بین شهرها - وجود زمینه درآمدزایی از طریق ساخت و ساز مشارکتی - تجربه استفاده از روش تهاتر برای تأمین هزینه پروژه‌های عمرانی و خدماتی	- محدودیت تأمین مالی به فروش زمین و ممنوعیت ورود شرکت‌های تابعه به ساخت‌وساز با هدف ارزش افزوده - الگوهای نابسامان در تأمین منابع مالی شهرهای جدید - عدم توجه به برآورد هزینه‌های حجیم ساختارهای زیر بنایی نظیر تأمین آب و برق در مکانیسم موجود - عدم وجود تقاضای مؤثر و بازار فروش در همه شهرهای جدید - عدم توجه به درآمد وسطح اقتصادی اقشار متقاضی و جمعیت هدف - ناپایداری درآمد شهرداری‌ها و تغییرات گسترده کاربری و ضوابط - ماهیت خوابگاهی بر پایه اقتصاد خدمات محلی و در ارتباط با پهنه صنعتی مجاور - ضعف اسناد توسعه و ساختار و نیروی انسانی شهرهای جدید در ارتباط با اقتصاد شهری - عدم توان شهرهای جدید به رقابت با شهرهای مجاور	- وجود ظرفیت‌های گسترده ساخت و ساز در پهنه‌های مختلف سرزمین در قالب طراحی و بنیانگذاری شهرها و شهرک‌های موضوعی - محرومیت‌زدایی از سرزمین در قالب توسعه محلی و منطقه‌ای ناشی از توسعه شهرهای جدید - نیاز کشور به احداث مسکن به ویژه مسکن حمایتی مبتنی بر زمین‌های دولتی - لزوم تنوع بخشی به سکونت برای تعدیل اثر مسکن مهر در ترکیب جمعیت و کیفیت سکونت - افزایش نیاز مسکن، ناشی از دگرگونی ساختار جمعیت، الگوی زندگی و افزایش زندگی مجردی، - تشدید تقاضا و گرایش به ایجاد و توسعه مراکز سکونت و اقامت فصلی مبتنی بر سرمایه غیردولتی - تکلیف قانونی برای مشارکت و همکاری دستگاه‌های اجرای دولتی در تأمین، ایجاد و ارائه خدمات در شهر - وجود زمینه ایجاد صندوق زمین و ساختمان و صندوق پروژه و...	- خروج بخش اعظم اراضی مسکونی شهر جدید به عنوان منبع اصلی تأمین مالی، در قالب طرح مسکن مهر با اجاره ۹۹ ساله و دشواری وصول اجاره بها زمین - محدودیت‌های منابع درآمدی شهرداری‌ها این نهاد را به درآمدزایی ناشی از ساخت و ساز و فروش تخلفات ساختمانی وابسته ساخته است. - عدم شناخت و بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی منطقه‌ای در تدوین ساختار اشتغال و فضای کسب‌وکار شهرها - ماهیت صرفاً کالبدی طرح‌های توسعه شهری و عدم وجود رویکرد توسعه اقتصادی در شرح خدمات طرح و اسناد توسعه آن ناشی از تفکیک طرح‌های آمایشی و کالبدی - محدودیت‌های قانونی برای ایجاد و توسعه اشتغال صنعتی در شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران و ۵۰ کیلومتری اصفهان برای تأمین اشتغال شهرهای جدید در محدوده یا حریم - عدم ایفای وظایف قانونی از سوی دستگاه‌های اجرایی برای ایجاد و ارائه خدمات در شهرهای جدید	- ساخت و ساز بی رویه در پهنه‌های پیراشهری ارزشمند برای اقامت موقت و دائم
تأمین زمین ارزان‌تر نسبت شهر مادر برای ایجاد مسکن - تلاش برای هدف‌گذاری اقتصادی متناسب با موقعیت هر شهر جدید - برنامه‌ریزی اقتصادی در قالب پیشنهاد سایت، شهرک و محدوده صنعتی، تولیدی و... - ویژگی‌های مثبت سایت اغلب شهرهای جدید از نظر فیزیکی، کاربری، ایمنی و... - سهولت اعمال سیاست‌های دولت در خصوص مسکن حمایتی با عرضه زمین دولتی - اختیارات قانونی مجمع عمومی در خصوص نحوه فروش زمین و هزینه‌کرد و جایجایی اعتبار بین شهرها - وجود زمینه درآمدزایی از طریق ساخت و ساز مشارکتی - تجربه استفاده از روش تهاتر برای تأمین هزینه پروژه‌های عمرانی و خدماتی	- تأخیر در تحقق اهداف جمعیتی با وجود آهنگ رشد بالا / رشد جهشی آتی - اختلال در ترکیب اقشار	- برآوردهای جمعیتی در کشور نشان‌دهنده تداوم افزایش جمعیتی کشور است - تداوم نیاز به عرصه‌های	- ساخت و ساز بی رویه در پهنه‌های پیراشهری ارزشمند برای اقامت موقت و دائم	



حوزه‌های تحلیل	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
فرهنگ و شهرت	واحدهای مسکونی ساخته شده و در دست ساخت (مهر و غیرمهر) - وجود زمینه برای جذب اقشار مختلف با توجه به پیش‌بینی گونه‌های مختلف مسکن در طرح‌ها - ظرفیت‌سازی برای پاسخگویی به تحقق سیاست‌ها و برنامه‌های دولت	اجتماعی با غلبه مسکن اقشار کم درآمد (مسکن مهر) - دوگانگی وابستگی سکونت به وجود خدمات و امکانات شهری و شرط ایجاد خدمات: آستانه جمعیتی لازم	سکونت‌های جدید در کشور با توجه به سیاست‌های توسعه سرزمینی؛ برنامه‌های توسعه سواحل جنوب، آب‌های مرزی و گرمسیری - افزایش جمعیت و وجود سرریز جمعیتی کلان‌شهرها و شهرهای میانی در آینده - گرایش به اسکان موقت (بیلاقی) در مناطق پیراشهری و دارای جاذبه‌های محیطی	- توسعه حاشیه‌نشینی و سکونتگاه غیر رسمی در قالب ساخت‌وسازهای بی‌رویه و خلاف ضوابط ساخت و ساز - بارگذاری فراتر از توان اکولوژیک شهرهای موجود با وجود برنامه‌ریزی ایجاد شهر جدید - تبدیل نقاط روستایی به شهر در حریم شهر جدید
	- ظرفیت شهرهای جدید به عنوان بستری برای شکل‌گیری سطح مطلوبی از فرهنگ مدنی (شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی) - وجود سابقه شکل‌گیری نهادهای مدنی در شهرهای جدید - وجود تجربه توجه به رویکرد محله‌محوری در شهرهای جدید	- ایجاد سکونتگاه به جای شهرهای قابل سکونت - پایین بودن سطح کیفیت زندگی شهری - عدم وجود زیربنای مدنی - عدم وجود اعتماد اجتماعی و بیگانگی اجتماعی - عدم وجود مکانیسمی برای اخذ و بکرد و دیدگاه شهروندان، نخبگان، مسئولان و سایر کنشگران مؤثر در ایجاد و توسعه شهرهای جدید - عدم مطالعات ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی در اقدامات مداخله‌ای و توسعه‌ای - وجود رویکرد پروژه محور به جای اجتماع محوری - عدم انجام مطالعات اجتماعی به منظور شناخت ظرفیت‌های اجتماعی و فرهنگی در جهت تحقیق پایداری اجتماعی و افزایش کیفیت زندگی شهرها - فقدان جایگاه و اختیار قانونی شرکت مادر برای فعالیت‌های اجتماعی و	- شکل‌گیری آستانه جمعیتی لازم به منظور نهادسازی اجتماعی و فرهنگی در شهرهای جدید - اجتماع در حوزه ضرورت توجه به اهداف اجتماعی و فرهنگی	- تبدیل شهرهای جدید به جزایر فقر با اجرای طرح مسکن مهر - تبعات اجتماعی نادیده گرفته شدن پیوند شهرهای جدید با اجتماع محلی پیرامون



حوزه‌های تحلیل	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
		فرهنگی در شهرهای جدید		
فرهنگی	- وجود قانون مستقل برای شهرهای جدید - وجود برداشتی از مدیریت یکپارچه/ واحد در شهرهای جدید تا زمان استقرار شهرداری - برخواستن شهرداری شرکت‌های عمران از اختیارات لازم در حوزه مدیریت زمین و تامین مالی از این طریق - مدیریت مطلوب‌تر ساخت‌وسازها در مقایسه با شهرهای موجود	- محدودیت نیروی انسانی متخصص شهرهای جدید و عدم تناسب ساختار مدیریتی با حوزه‌های مورد نیاز (به‌ویژه اقتصادی، مالی، اجتماعی، محیط زیست و ...) - در سطح ستاد و صف - مدیریت دوگانه شهرداری بعد از استقرار شهرداری - خلاءها و ابهامات قانونی در مورد مدیریت شهرداری توسط شرکت عمران - عدم بهره‌مندی شهرداری از عوارض و مالیات قانونی برخلاف مفاد قانون	- وجود ظرفیت شهرهای جدید به منظور ایجاد تعادل در مدیریت سرزمین - وجود تجارب جهانی موفق در خصوص مدیریت شهرهای جدید - الزام قانونی دستگاه‌های خدمات‌رسان در خصوص ارائه خدمات در شهرهای جدید	- وجود سیاست‌ها و برنامه‌های موازی، متفرق و گاه متضاد در عرصه توسعه شهری - نظام بروکراتیک و فرایند طولانی تصویب ایجاد شهرداری - ضعف نظارت و کنترل بر ضوابط و ساخت‌وسازها، کنترل تخلفات شهرسازی و ساختمانی و ... پس از تشکیل شهرداری‌ها - عدم همکاری و همراهی دستگاه‌های خدمات‌رسان دولتی در انجام وظایف قانونی خود در احداث تأسیسات زیربنایی و خدمات روبنایی و ... (ماده ۵ قانون) - بی‌توجهی به شهرهای جدید در لایحه قانونی مدیریت شهری - فقدان آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی خاص در خصوص استقرار شهرداری در شهرهای جدید
کالبدی و فنی	- کیفیت مناسب برنامه‌ریزی و طراحی اولیه شهرهای جدید - پیش‌بینی استانداردهای مطلوب خدمات و شبکه - کیفیت فنی مناسب ساخت و سازها و تأسیسات - توان فنی مطلوب بدنه تخصصی- حرفه‌ای معماری و شهرسازی کشور در	- نقص و کمبود زیرساخت‌ها و خدمات در مقایسه با برنامه‌ریزی اولیه - عدم کارایی طرح‌های توسعه شهری شهرهای جدید در قالب شرح خدمات طرح‌های جامع معمول - تغییرات گسترده کاربری و ضوابط طرح‌های مصوب درمراجع تصویب به نفع اشخاص و سازمان‌های دیگر - عدم نظارت و کنترل و برخورد جدی با تخلفات شهرسازی و ساختمانی در	- محدودیت توسعه متصل و منفصل شهرهای موجود و کلانشهرها به دلیل قرارگیری در بسترهای مستعد کشاورزی و تخریب گسترده آن در گذشته - وجود بستر مناسب به منظور بومی‌سازی و بهره‌برداری از الگوهای نوین برنامه‌ریزی و طراحی در شهرهای جدید - بهره‌مندی از ظرفیت مقاصد توریستی در قالب ایجاد	- عدم وجود سیاست‌های ملی و یکپارچه شهری در کشور - عدم وجود استراتژی ملی توسعه شهرهای جدید در قالب سیاست‌های ملی توسعه سرزمین - وجود طیف متنوعی از شهرک‌های موضوعی در کشور خارج از چارچوب مدیریت و کنترل ستاد شهرک‌سازی - محدودیت‌های برخاسته از

حوزه‌های تحلیل	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
	پاسخ به نیازهای توسعه‌ای شهرهای جدید	محدوده و حریم شهرهای جدید توسط شهرداری با وجود مسئولیت قانونی -ارجاع صرف تخلفات به کمیسیون ماده ۱۰۰ برای بهره‌مندی از جرایم صادره -انسان محور نبودن طراحی‌ها و وابستگی به خودرو -معماری و طراحی ژنریک و فاقد ارزش و هویت خودی در طرح‌های مسکن مهر -برهم خوردن تعادل زیرساختی و پایداری کالبدی -فضایی در نتیجه پروژه‌های مسکن مهر - عدم انسجام بافت شهری در شهرهای جدید به سبب فازبندی توسعه و واگذاری اراضی	شهرها یا شهرک‌های تفریحی گردشگری -توجه به نیازهای غیر سکونت‌ی با توجه به کمبودهای موجود در کلان شهرها و عرصه‌های مستعد و وجود گرایشات قوی در جهت ایجاد شهرک و شهر جدید با عملکردهای گردشگری، سلامت، تحقیقاتی و	قانون محدوده و حریم ۱۳۸۴ - کلیشه‌های طراحی و برنامه‌ریزی در کشور (از قبیل ضوابط پارکینگ، تفکیک و ...) و عدم تفاوت میان شهرهای جدید و سایر شهرها
سازمان	- مکان‌گزینی و برنامه‌ریزی شهرهای جدید در پهنه غیر حساس اکولوژیکی (عدم آسیب به محیط زیست) - مطلوبیت نسبی سطح تاب‌آوری مکان استقرار شهرهای جدید - توجه به ایجاد پهنه‌های ارزشمند طبیعی در فرایند توسعه شهرهای جدید	- عدم استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های نوین در برنامه ریزی، طراحی و ساخت - فقدان برنامه جامع تاب‌آوری شهری در شهرهای جدید - سطح پایین زیست‌پذیری و کیفیت زندگی در شهرهای جدید - وجود نشانه‌هایی از بی‌توجهی مجریان به حرایم طبیعی در فرایند عمران شهر - عدم بهره‌برداری از سیستم‌های تفکیک آب و بازیافت فاضلاب - عدم انطباق معماری و طراحی در شهرهای جدید با الگوهای پایدار بومی	- تشدید محدودیت محیطی پیرامون شهرهای موجود (کلانشهرها) و حساسیت عرصه‌های اکولوژیک - وجود پروژه‌های پایلوت در حوزه‌های اکولوژیک در شهرهای جدید - حمایت قانونی سطح ملی از پروژه‌های زیست‌محیطی و شهر سبز - بستر مطلوب شهرهای جدید برای عمل به تعهدات محیط زیستی فراملی، اهداف توسعه پایدار (SDGs) و الگوسازی در این خصوص - وجود تجارب جهانی و نهادهای پشتیبان در خصوص شهرهای اکولوژیک، کم کربن و سبز	- تهدید و تخریب روز افزون اراضی کشاورزی و عرصه‌های حساس اکولوژیک - دشواری‌های ملی و منطقه‌ای در حوزه محیط زیست (گرمایش، آب، گرد و خاک و ...) به ویژه در برخی پهنه‌های هدف مطلوب برای شهرهای جدید

منبع: نوشتار حاضر بر مبنای شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۶؛ بصیرت، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۶

۳- اهمیت بازاندیشی در خصوص جایگاه شهرهای جدید در نظام مدیریت سرزمینی کشور با اتکا به واقعیت‌های ملی و فراملی

واقعیت آن است که امروزه توسعه سرزمینی در ایران با مسائل عدیده‌ای مواجه است و توجه به این مسائل، بازاندیشی در خصوص آینده شهرهای جدید در ایران را ضروری می‌سازد. در ادامه سعی می‌شود با اشاره به این مسائل، جمع‌بندی روشنی در خصوص ضروریات این بازاندیشی ارائه شود.

۳-۱- شهری شدن و رشد شتابان شهرنشینی در ایران

جمعیت کشور در حال حاضر به حدود ۸۵ میلیون نفر رسیده است که تقریباً ۷۳ درصد آنها شهرنشین هستند. این میزان تا سال ۱۴۰۴ به ۸۷ درصد می‌رسد؛ در حالی که متوسط جمعیت شهرنشین در دنیا ۵۳ درصد است. رشد جمعیت شهرها بخشی از تقاضای مسکن را به دلیل ناتوانی در پرداخت هزینه سکونت در داخل شهرهای بزرگ، به سمت حاشیه شهرها هدایت می‌کند و باعث شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی می‌شود.

۳-۲- مسئله پایتخت

بحرانی شدن شرایط پایتخت ناشی از تداوم تمرکزگرایی و پراکنده‌روی بدون برنامه در سطح مجموعه شهری تهران قابل انکار نیست. وضعیت تمرکزگرایی امور در سطح کشور به سوی شهر تهران و بارگذاری فزاینده در تهران سبب شده است پس از سال‌ها مجلس محترم به تصویب قانونی در این حوزه بپردازد. تکلیف "قانون امکان‌سنجی انتقال مرکز سیاسی-اداری کشور، ساماندهی و تمرکززدایی از تهران (۱۳۹۴)" بسیار روشن است. بند ۱ ماده ۱ این قانون، موضوع «امکان‌سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری و جانمایی مکان مناسب برای آن در افق‌های زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت»، را به عنوان تکلیفی برای «شورای ساماندهی مرکز سیاسی و اداری کشور و ساماندهی و تمرکززدایی از تهران» مورد توجه قرار می‌دهد. تکلیفی که در تجربه جهانی عمده‌تاً بعد از تصمیم در خصوص جانمایی، از طریق ابزار شهرهای جدید محقق شده است.

۳-۳- چالش‌ها در حوزه آمایش سرزمین و توسعه ملی و منطقه‌ای

در نبود طرح آمایش و سیاست ملی توسعه شهری، چالش‌های قابل توجهی در حوزه توسعه ملی و منطقه‌ای در کشور به چشم می‌خورند. مهم‌ترین این چالش‌ها بدین شرح هستند:

۱. توسعه نیافتگی مناطق حاشیه‌ای و مرزی کشور
۲. خروج سرمایه‌های منطقه‌ای (اعم از انسانی و مالی) از مناطق کمتر توسعه یافته
۳. عدم تعادل میان پهنه شرقی و غربی کشور به لحاظ جمعیت، خدمات، امکانات و زیر بناها
۴. عدم تعادل میان کلان‌شهر تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور (پدیده بزرگ‌سری یا نخست‌سری)
۵. عدم تعادل میان شهرها و روستاهای کشور



۶. عدم تعادل میان ساحل جنوبی و ساحل شمالی کشور علی‌رغم فرصت‌های کم‌نظیر موجود در سواحل دریای عمان و خلیج فارس
۷. بارگذاری جمعیت و فعالیت بیش از ظرفیت تحمل محیط زیست در بخش‌های خاصی از کشور و بروز طیف گسترده‌ای از آلودگی زیست‌محیطی در این مناطق



تصویر ۱- عدم تعادل در پهنه‌های غربی و شرقی سرزمین

در چنین شرایطی، ضروریات آمایشی و توسعه ملی (خروج از انفعال و مداخله فعال در تحولات توسعه منطقه) متولیان را به سمت یافتن الگویی نوین در عرصه توسعه کشور رهنمون می‌سازد. منطقه مکران در این خصوص مثالی قابل توجه است. پیشینه مکران را به لحاظ تاریخی می‌توان مورد بررسی قرار داد اما در سال‌های اخیر، دستور مقام رهبری و برنامه ششم توسعه اقتصادی کشور در این حوزه مورد توجه است. شکل‌گیری دو کانون جدید فعالیت چند عملکردی در سواحل مکران (جاسک و چابهار) در عین وجود تجربه بروز تحولات عظیم جمعیتی در جنوب استان بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان و تصمیم سیاستی دولت مبنی بر افزایش جمعیت به میزان حداقل ۲ برابر کنونی صرفاً در منطقه جاسک (از ۱۰۰ هزار نفر جمعیت موجود به ۲۰۰ تا ۲۵۰ هزار نفر) و شهر چابهار از ۱۲۰ هزار نفر به ۲۵۰ هزار نفر نشان‌دهنده ضرورت توجه به نیازهای کالبدی زیرساختی جدید و اتفاقات ناشی از آن و به‌ویژه تأثیرات ناشی از استقرار فعالیت‌های صنعتی و نفتی بزرگ‌مقیاس و نیز هجوم سرمایه‌گذاران دولتی و خصوصی داخلی و خارجی به این محدوده است.

در این شرایط می‌توان ادعا نمود، توسعه برنامه‌ریزی شده این منطقه، می‌تواند از طریق برنامه‌های توسعه شهری و منطقه‌ای حاصل شود. کمااینکه، در تجربه کشورهای رقیب منطقه نیز تحریک توسعه اقتصادی از طریق ابزار توسعه شهری جدید دنبال شده است.



تصویر ۲- منطقه مکران

۳-۴- ضرورت ارتقاء سطح رقابت پذیری ملی و منطقه‌ای

چهارمین موضوعی که باید بدان توجه داشت استفاده از ظرفیت شهرهای جدید در ارتقاء رقابت‌پذیری ملی و منطقه‌ای است. در عصر جهانی شدن بازارها و رقابت، کشورهایی در عرصه جهانی و داخلی موفق خواهند بود که از اقتصاد دانش‌بنیان، پایدار و رقابت‌پذیر برخوردار باشند. شهرها به‌عنوان موتورهای محرکه رقابت‌پذیری ملی و تحرک در رشد و توسعه اقتصاد ملی در این حوزه دارای اهمیت کلیدی هستند. در زمینه الزامات این حوزه، شهرهای جدید می‌توانند نقشی پیش‌تاز و مؤثر ایفا نمایند. تجربه جهانی و منطقه‌ای نیز نشان‌دهنده تجارب متعددی در این حوزه است. رقابت بین مکان‌ها، برندسازی شهری را دارای اهمیت نموده است. تعبیر هایدلر از رقابت بین مکان‌ها به‌عنوان جنگ‌های مکانی^۱ به‌طور جدی در منطقه خلیج فارس قابل درک است. در این حوزه به نظر می‌رسد شهرهای جدید ظرفیت ویژه برای توسعه رقابت‌پذیری ملی و بهره‌برداری از رویکردهای برندسازی مکان و بازاربایی شهری فراهم می‌آورند. موضوعی که تا به امروز کمتر مورد توجه قرار گرفته است. از سوی دیگر، تغییر دیدگاه در توسعه نسل نوین شهرهای جدید از شهر خوابگاهی به شهر کارآفرین^۲ می‌تواند محل توجه باشد. شهرهای جدید نسل اول در ایران دارای ماهیت شهرهای خوابگاهی و نیز جذب سرریز جمعیت بوده‌اند، اما شهرهای نسل نوین می‌توانند با اتکا به استعدادهای منطقه‌ای، به‌عنوان شهرهای

1. Place Wars

۲. شهر کارآفرین (Entrepreneurial City) در اثر جهانی شدن اقتصاد ظهور می‌نماید. اما شکل و طبیعت آن بیش از هر چیز متکی به نظام مقررات ملی و فرهنگ‌های سیاسی و محلی است. شهر کارآفرین را با تفاسیر دیگری چون شهر به‌عنوان محل کارآفرینی، کارآفرینی فزاینده بین ساکنین شهری، تغییری از بخش عمومی به بخش خصوصی و تغییری در سیاست‌ها و اداره شهری از مدیریت خدمات عمومی تا ترویج رقابت‌پذیری اقتصادی بیان نموده‌اند. به‌نظر می‌رسد تمامی این تفاسیر ریشه در عقاید افرادی چون لوگان و مولوچ دارد که شهر را به‌عنوان ماشین رشد تلقی می‌نمایند.



کارآفرین مد نظر قرار گیرند. تجربه کشورهای چون عربستان در توسعه شهرهای اقتصادی^۱ بخشی از برنامه توسعه اقتصاد ملی برای نیل به یکی از ده اقتصاد برتر جهانی مرتبط با این امر است. در این حوزه به نظر می‌رسد، اگر یکپارچگی توسعه اقتصادی و توسعه شهری مد نظر و توجه قرار گیرد، شهرهای جدید می‌توانند اصلی‌ترین آزمایشگاه‌های توجه به این مهم محسوب گردند.

بدین ترتیب خروج از انفعال و مداخله فعال در تحولات توسعه منطقه با رویکرد ارتقاء سطح رقابت‌پذیری ملی و منطقه‌ای یکی از مباحث مهم قابل طرح در این بخش است. سرمایه‌گذاری گسترده کشورهای منطقه خلیج فارس به‌ویژه در حوزه ایجاد شهرها و شهرک‌های ناحیه‌ای، بالاخص به صورت جزایر مصنوعی و سکونتگاه‌های خارج از سرزمین اصلی^۲ به صورت فراساحل^۳ نشان‌دهنده برنامه‌ای روشن در خصوص توسعه مرزهای آبی و نیز بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های طبیعی و خدادادی منطقه است. حجم گسترده سرمایه‌گذاری مستقیم و غیرمستقیم صورت گرفته در زمینه توسعه جزایر مصنوعی محدوده، نگرانی‌هایی در حوزه‌های زیست‌محیطی، سیاسی، ژئوپلیتیک، اقتصادی و ... را برای ایران به همراه خواهد داشت که بی‌توجهی به آن می‌تواند مخاطره‌آمیز باشد. با این حال، خالی بودن بخش مهمی از منطقه ساحلی جنوب و به‌ویژه مکران از مراکز جمعیت، کار و فعالیت می‌تواند تهدیدی از نظر تخصیصات فراملی باشد و رویکرد فعال در این زمینه اهمیت ویژه‌ای دارد.

۳-۵- واقعیات سرزمینی و لزوم بازاندیشی در جایگاه شهرهای جدید در نظام مدیریت سرزمینی کشور

تتزل زیست‌پذیری و ضرورت چاره‌اندیشی در مقابل فشار فزاینده سرمایه‌گذاران در بخش ساخت‌وساز یکی از مسائلی است که اذهان سیاست‌گذاران توسعه فضایی کشور را به خود معطوف نموده است. واقعیت آن است که حال نظام شهرسازی و معماری کشور چندان مساعد نیست و باید وضعیت قرمز و بحرانی اعلام شود. محدودیت‌های منابع درآمدی شهرداری‌ها، این نهاد را به درآمدهای ناشی از ساخت‌وساز و فروش تخلقات ساختمانی وابسته ساخته است. علاوه بر نیاز شهرداری‌ها که منجر به قانون‌گریزی و اقدام به تخلف از توسعه برنامه‌ریزی شده در چنین شهرهایی می‌شود، تمرکز حجم زیاد منابع سیال در بخش ساخت‌وساز در کشور، کنترل پراکنده‌رویی شهری و نیز جنبه‌های سیما و منظر شهر را غیرممکن ساخته است.

یکی از راه‌حل‌های ممکن در این حوزه، هدایت نقدینگی و سرمایه‌های بخش ساخت‌وساز از سوداگری زمین و ساختمان در کلان‌شهرها به ساخت شهرها و شهرک‌های جدید در کشور در قالب سرمایه‌های بخش خصوصی است. این بدان معنا است، که می‌توان ظرفیت‌های گسترده‌ای برای ساخت‌وساز در پهنه‌های مختلف سرزمین در قالب طراحی و بنیان‌گذاری شهرهای جدید با کارکردهای غالب

-
1. Economic Cities
 2. mainland
 3. offshore

غیرسکونت‌ی را فراهم آورد و با اعمال وظایف نظارتی و حاکمیتی در این عرصه، محیطی مناسب برای سرمایه‌گذاران بخش ساخت‌وساز و نجات زیست‌پذیری شهرها فراهم کرد.

برای نمونه، براساس گزارش رسمی وزارت جهاد کشاورزی طی ۵۰ سال گذشته سطحی معادل یک میلیون هکتار از اراضی مرغوب کشاورزی از چرخه تولید خارج شده است. حدود ۴۰ درصد این تغییر کاربری در استان‌های مازندران، گیلان، گلستان، تهران، اصفهان و البرز اتفاق افتاده است. تغییر کاربری ناشی از توسعه شهرها و روستاها بالغ بر ۵۵۰ هزار هکتار بوده است. کل جمعیت استان‌های شمالی ۳/۳ میلیون نفر است. اما مساحت محدوده مصوب روستاهای سه استان ظرفیت سکونت بالغ بر ۱۵ میلیون نفر را دارد که این نشانی از بیمار بودن فرایند توسعه فضایی این منطقه است.

گسترش کالبدی شهرها و روستاهای منطقه، فراتر از نیاز رشد طبیعی جمعیت محلی و غالباً تحت تأثیر تقاضای گسترده جمعیت گردشگر بیرونی و البته فعل و انفعالات سوداگران و دلالان به صورت بی‌رویه اتفاق می‌افتد. غلبه پهنه کشاورزی و وقوع اراضی زراعی و باغی داخل محدوده، توسعه پراکنده سکونتگاه‌ها را رقم می‌زند. همین امر زمینه تسهیل تغییر کاربری و تخریب اراضی کشاورزی را فراهم می‌سازد. به نظر می‌رسد، برخورد منفعلانه و صرفاً سلبی دولت در حوزه مواجهه با توسعه برنامه‌ریزی نشده عرصه‌های سکونتگاهی در پهنه‌های بکر و حساس سرزمین نمی‌تواند راه حل باشد.

این در شرایطی است که پهنه ساحلی شمال شاهد الگوی ساخت‌وساز بدون طرح، خارج از مقررات و نیز رشد انفجاری سکونتگاه بکر روستایی در نزدیکی شهرهای در معرض هجوم اصطلاحاً «تهرانی‌ها» و ساخت‌وساز گسترده مجاز و غیرمجاز بوده است. در پهنه‌های مستعد برای گردشگری، تلفیق نیاز سکونت‌ی و دائمی جمعیت شهرها و روستاها با نیاز فضاهای اقامتی و تفریحی گسترده گردشگران غیربومی یکی از مهم‌ترین عوامل گسترش روز افزون و بی‌رویه شهرها و روستاها بوده است.

در این شرایط برخورد منفعلانه و عدم پاسخگویی مناسب و برنامه‌ریزی شده به نیاز اقامتی و خدماتی گردشگران تبعات بسیاری به دنبال داشته است، از جمله:

- ایجاد واحدها، مجتمع‌ها و به اصطلاح شهرک‌های بی‌شمار در محدوده و حریم و خارج از حریم
- تفکیک اراضی کشاورزی به بهانه عدم توجیه اقتصادی کشاورزی و بروز سوداگری زمین و املاک
- اختصاصی (دروازه‌ای) شدن امکانات و فضاهای گردشگری و عرصه‌های طبیعی، عدم امکان

بهره‌مندی عموم به‌ویژه در سواحل دریا

- تقلیل سطح اراضی کشاورزی و به تبع آن تقلیل تولید و اشتغال مولد

- رسوخ سوداگری و ترجیح منافع اقتصادی به دستگاه‌ها و نهادهای دولتی و غیر دولتی و...

این موضوعات، ضرورت چاره‌اندیشی برای جلوگیری از نابودی تدریجی اراضی مستعد و زمین‌خواری و حفاظت از پهنه‌های ارزشمند طبیعی و اراضی کشاورزی و باغات در پهنه‌های مختلف سرزمین بخش ساخت‌وساز شهرهای مادر کشور را بیش از همیشه مطرح می‌سازد.

این در حالی است که در تجربه جهانی، تلاش برای خلق شهرهای دوستدار محیط زیست به یکی از واقعیتهای مهم بدل شده است. به واقع چالش زیست‌پذیری کلان‌شهرها و ظرفیت گسترده شهرهای



جدید برای ایجاد جوامع محلی دوستدار محیط زیست موضوع مهمی است که نباید از آن غافل شد. گرایش جهانی به توسعه بوم شهرها^۱ و توجه به خلق شهرها و محلات قابل سکونت با اتکا به فناوری‌های نوین یکی از موضوعاتی است که می‌تواند در چارچوب سیاست کلان‌شهرهای جدید ایران پیگیری شود.

توجه فراگیر به الگوهای جدید و اکوشهر به عنوان شهری که بر ویژگی‌های اقلیمی و بومی منطبق است و هدف آن جلوگیری از اتلاف منابع و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، پیشرفت اقتصادی و کیفیت بهتر زندگی می‌باشد، در تجربه جهانی قابل توجه است. اکوشهر شهری است با ورودی کمتر و تولید حداقل پسماند و آلودگی، شهری با رویکرد توسعه پایدار زیست‌محیطی مبتنی بر فرایندهای استفاده مجدد از منابع، بازیافت، کاهش مصرف و بازتولید. نمونه‌های موفق جهانی چون شهر کم‌کربن هاینان (چین)، پونگول (سنگاپور)، تیانشن (چین)، داکساید گرین (بریتیش کلمبیا-کانادا)، مصدر (دبی)، تجربه‌های مفیدی در این حوزه در اختیار می‌گذارند. ابلاغ سیاست‌های کلی «محیط زیست» و «شهرسازی»، تکلیفی جدی برای نظام مدیریت توسعه شهری محسوب می‌شود.

۳-۶- استفاده از ظرفیت شهرهای جدید و شهرک‌ها در تحقق برنامه مسکن چشم‌انداز ۱۴۰۵

مقوله‌هایی چون تداوم نیاز به عرصه‌های سکونتی جدید در کشور تا سقف ۱۵ میلیون نفر در سال ۱۴۰۵، ضرورت تنوع‌بخشی به گونه‌های شهرهای جدید بر اساس استعدادهای منطقه‌ای و محلی و پایه‌های اقتصادی متنوع، ایجاد فرصت برای اسکان گروه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی در نسل نوین شهرهای جدید، افزایش جمعیت برخی از شهرها در داخل محدوده کنونی و محدودیت توسعه اندک آنها، عدم ظرفیت‌پذیری کلان‌شهرها و حتی برخی شهرهای کوچک و میانی کشور برای توسعه‌های جدید و وجود ظرفیت جمعیت‌پذیری محدود در بافت‌های فرسوده و توسعه درونی شهرهای موجود (در شرایطی که سرعت رشد شهری در کشورهای در حال توسعه، از اقدامات انجام‌شده در خصوص بهسازی زاعه‌ها و بافت‌های نابسامان شهری بیشتر است)، از مهم‌ترین مسائل قابل طرح در خصوص تحقق برنامه مسکن در افق ۱۴۰۴ هستند. در چنین شرایطی به نظر می‌رسد شهرهای جدید نیز باید به عنوان یکی از بال‌های اصلی عملیاتی کردن سیاست‌های توسعه مسکن، به کمک نظام ملی مدیریت سرزمین آید و از بسترهای این ابزار به‌درستی استفاده شود.

۴- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

شهرهای جدید ایران بعد از سه دهه، با وجود اینکه کمتر از یک درصد از جمعیت کشور را در خود جای می‌دهند، همچنان یکی از مهم‌ترین موارد مناقشه و مورد اختلاف در میان سیاست‌گذاران توسعه شهری کشور است. این در حالی است که در شرایط کنونی، نظام توسعه شهری کشور، با



واقعیت‌های جدید ملی و فراملی مواجه است و بازاندیشی در خصوص جایگاه شهرهای جدید ایران را در نظام مدیریت سرزمینی کشور ضروری می‌سازد. از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- افزایش جمعیت برخی از شهرها در داخل محدوده کنونی و محدودیت توسعه اندک آنها
 - اهمیت ایجاد فرصت برای اسکان گروه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی در نسل نوین شهرهای جدید
 - تداوم نیاز به عرصه‌های سکونتی جدید در کشور تا سقف ۱۵ میلیون نفر در سال ۱۴۰۵
 - ضرورت تنوع‌بخشی به گونه‌های شهرهای جدید بر اساس استعدادهای منطقه‌ای و محلی و پایه‌های اقتصادی متنوع
 - ضرورت چاره‌اندیشی برای جلوگیری از نابودی تدریجی اراضی مستعد و زمین‌خواری و حفاظت از پهنه‌های ارزشمند طبیعی و اراضی کشاورزی و باغات در پهنه‌های مختلف سرزمین بخش ساخت‌وساز شهرهای مادر کشور
 - عدم ظرفیت کلان‌شهرها و حتی برخی شهرهای کوچک و میانی کشور برای توسعه‌های جدید
 - وجود ظرفیت جمعیت‌پذیری محدود در بافت‌های فرسوده و توسعه درونی شهرهای موجود
- در چنین شرایطی سخن گفتن از ضرورت ارزیابی تجربه سه دهه شهرهای جدید پس از انقلاب که می‌تواند شهرهای جدید نسل اول ایران خوانده شود، امری ضروری است. این ارزیابی بی‌شک منجر به بازبینی در این سیاست و پیشنهاد رفع ایرادات این سیاست خواهد شد. پیشنهادی که می‌تواند به شکل‌گیری دستور کاری نو برای سیاست ملی توسعه شهری ایران در عرصه شهرهای جدید منجر شود. از این رو، می‌توان از انگاره نسل نو (دوم) شهرهای جدید ایران سخن گفت. شهرهایی که به عنوان «شهرهای برنامه‌ریزی شده» و نه شهرهای جدید، نه تنها برای گروه‌های سربار جمعیتی، که برای اسکان گروه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی ایجاد فرصت خواهد نمود؛ مکان‌گزینی آن مبتنی بر استعدادهای منطقه‌ای در چارچوب سیاست‌های کلان آمایشی کشور و نیز مبتنی بر تحول در دیدگاه‌های ناظر کنونی انجام خواهد شد؛ نظام تأمین مالی آن مبتنی بر توان بخش خصوصی بوده و با رویکرد پایداری شهری در آن استفاده حداکثری از انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های نوین در برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت مد نظر و توجه قرار خواهد داشت.
- به واقع با توجه به ضرورت تحول در رویکردهای توسعه شهرهای جدید و حل رویه‌های ناکارای موجود، در راستای سیاست‌های کلان شهرسازی کشور، اصول ده‌گانه زیر قابل پیگیری و پیشنهاد هستند:
- 0 اصل یکم: حفاظت از منابع طبیعی، ذخیره‌گاه‌های زیست‌محیطی و اراضی کشاورزی
 - 0 اصل دوم: طراحی مختلط (در معنای اختلاط کاربری‌ها، اختلاط بین گونه‌های مسکن و نیز اختلاط طبقات اجتماعی) به گونه‌ای که منجر به تحقق شهر همگان^۱ شود.
 - 0 اصل سوم: پیاده‌مداری و تشویق برنامه‌ریزی و طراحی بر مبنای حرکت پیاده و استفاده از دوچرخه



- 0 اصل چهارم: طراحی و برنامه‌ریزی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی
- 0 اصل پنجم: استفاده از ظرفیت شهرهای جدید در عملیاتی نمودن برنامه‌های توسعه ملی و منطقه‌ای
- 0 اصل ششم: اتکا به بخش خصوصی و روش‌های نوین تأمین مالی
- 0 اصل هفتم: توجه به مقوله کیفیت و کارایی در طراحی و اجرای شهرهای جدید
- 0 اصل هشتم: فراهم کردن زمینه‌های یکپارچگی اجتماعی و شکل‌گیری «تدریجی» هویت در شهرهای جدید
- 0 اصل نهم: تنوع و طراحی شهری و معماری با کیفیت
- 0 اصل دهم: پیگیری عملیاتی نمودن ظرفیت‌های تحقق شهرهای خلاق، کارآفرین و دانش‌بنیان
- جدول ۳ صورت‌بندی پیشنهادی از نسل نوین شهرهای جدید ایران را در این دستور کار جدید نشان می‌دهد:

جدول ۳- صورت اولیه رویای نسل نوین شهرهای جدید ایران

ویژگی‌های شهرهای جدید کنونی (نسل نخست)	ویژگی‌های نسل نو (دوم) شهرهای جدید (پیشنهادهای)	حوزه بررسی
وابسته به اقتصاد شهر مادر	شهر جدید به عنوان شهر اقتصادی و کارآفرین	اقتصادی
تمرکز بر اقشار کم‌درآمد و به حاشیه رانده شده با نتیجه طردشدگی و محرومیت اجتماعی ضعف هویت	تنوع گروه‌های ساکن مبتنی بر پایه‌های اقتصادی و جغرافیایی منجر به یکپارچگی، تنوع اجتماعی و شکل‌گیری تدریجی هویت شکل‌گیری تدریجی هویت در بستر روستا-شهرها	اجتماعی
برخورد کالاگونه انبوه‌سازی	تنوع و طراحی شهری و معماری باکیفیت	کالبدی
متوسط و گاه بزرگ	منطبق بر نیاز (کوچک تا بزرگ)	اندازه و مقیاس شهر
پیرامون کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ وابسته به اراضی دولتی	بر اساس سیاست‌های کلان شهرسازی و آمایش با اهداف تمرکززدایی، محرومیت‌زدایی و تعادل بخشی به سرزمین	موقعیت احداث
فروش اراضی دولتی	متکی بر توان بخش خصوصی	نحوه تأمین مالی
- جای دادن سرریز جمعیتی شهرهای بزرگ در شهرهای جدید - تمرکززدایی از کلان‌شهرها کمک به سیاست تمرکززدایی جمعیتی و صنعتی - کمک به سیاست توزیع موزون جمعیت و صنعت - جلوگیری از تخریب محیط زیست و اراضی کشاورزی پیرامون شهرها	- «شهرهای برنامه‌ریزی شده» - پاسخ به مسائل مختلف نظام شهری - بوم شهر دوستدار محیط زیست - شهر اقتصادی و کارآفرین - شهرسازی ریل پایه و حمل‌ونقل سریع و ارزان برای شهرهای جدید - الگوی نوین و ویژه حکمروایی شهری شهرهای جدید - مداخله فعال در حفظ پهنه‌های ارزشمند طبیعی و جذاب	رویکردها

ویژگی‌های شهرهای جدید کنونی (نسل نخست)	ویژگی‌های نسل نو (دوم) شهرهای جدید (پیشنهادی)	حوزه بررسی
- تعدیل قیمت زمین و مسکن و نیل به رفاه و عدالت اجتماعی - مکان‌گزینی وابسته به زمین دولتی	- گردشگری - توسعه شهرهای آمایشی در نقاط خاص مستعد و استراتژیک - ابزار عملیاتی نمودن برنامه‌های توسعه ملی و منطقه‌ای - استفاده از ظرفیت کریدورهای حمل‌ونقل منطقه‌ای - کارکردهای متنوع و غیرخوابگاهی - مکان‌گزینی علمی و حسب ضروریات محلی و منطقه‌ای	

هرگونه اقدامی در خصوص نسل نوین شهرهای جدید بدون در نظر گرفتن خطاهای تجربه قبلی و نیز بازنگری و تجدید ساختار اساسی در ایده شهرهای جدید، می‌تواند گناهی نابخشودنی برای مدیران و برنامه‌ریزان شهری محسوب شود.

در پایان و با عنایت به مباحث مطرح در این نوشتار، می‌توان توصیه‌های سیاستی زیر را برای پیگیری در مسیر توسعه شهرهای جدید ایران (تکمیل نسل نخست و آغاز نسل نو) ارائه نمود:

- استفاده از ظرفیت خوشه‌سازی صنعتی و اقتصادی و بهره‌برداری از فرصت‌های توسعه شهری دانش‌بنیان
- ایجاد تمهیدات قانونی به منظور توسعه شهرهای گردشگری در جهت ایفای نقش فعال در زمینه توسعه بخش گردشگری در کشور و جلوگیری از نابودی تدریجی اراضی مستعد و زمین‌خواری و حفاظت از پهنه‌های ارزشمند طبیعی و اراضی کشاورزی و باغات
- بازبینی و بازاندیشی در سیاست توسعه نسل نخست شهرهای جدید ایران بر پایه ارزیابی تجارب گذشته و اصلاح مسیرهای خطای پیشین
- بهره‌برداری از ظرفیت اقتصادی خدمات لجستیک زمینی، هوایی و دریایی و کریدورهای حمل‌ونقل منطقه‌ای
- تدوین نقشه راه روشن در خصوص پاسخ به نیاز سیاست‌گذاری در خصوص توسعه شهرهای جدید به عنوان بخشی از سیاست کلان توسعه اقتصاد ملی
- توجه به شهرهای جدید به عنوان مکمل و تسهیل‌گر فرایند بازآفرینی شهری
- توسعه همکاری‌های حوزه دیپلماسی شهری با شهرهای جدید نسل نوین و نهادهای تخصصی این حوزه به منظور دریافت کمک‌های فنی و تخصصی و نیز مشوق‌های موجود در حوزه دیپلماسی زیست‌محیطی
- طراحی و تدوین برنامه‌های توسعه منطقه‌ای در خصوص شهرهای جدید و بدل نمودن شهرهای جدید به ابزار عملیاتی نمودن برنامه‌های توسعه ملی و منطقه‌ای
- فراهم کردن زمینه تغییر از مکان‌گزینی وابسته به زمین دولتی به مکان‌گزینی در اراضی غیر



دولتی توسط بخش خصوصی در اراضی غیر دولتی یا اراضی مرتبط با توسعه‌های جدید شهری به عنوان بخش‌های جدید شهر

- فراهم کردن زمینه توسعه شهرهای نسل نوین با عملکرد فراملی در نقاط مرزی
- فعال کردن نقش شهرهای جدید در توسعه مناطق آزاد، صنعتی و ویژه
- کاهش فشار مالی توسعه شهرهای نسل نوین به منابع عمومی دولت در قالب استفاده از توان بخش خصوصی و روش‌های تأمین مالی نوین در شهرهای جدید
- تدوین سیاست ملی توسعه شهری^۱ در ایران و ضرورت تعیین تکلیف آینده شهرهای جدید ایران در قالب استراتژی ملی توسعه شهرهای جدید^۲
- معیارسازی در حوزه توسعه شهرهای هوشمند و سبز در کشور در قالب توسعه یا کاربری رویکردهای شهرهوشمند، شهرکم‌کربن، شهر انرژی+ در نسل نوین شهرهای جدید
- یکپارچه‌سازی برنامه‌ریزی اقتصادی شهرهای جدید و برنامه‌ریزی کالبدی و فضایی آن با رویکرد تحقق شهرهای کارآفرین به‌جای شهرهای خوابگاهی

بدین ترتیب از ضروریات قابل طرح در این عرصه، تقویت پایه‌های اقتصادی، پیگیری رویکردهای نوین، برنامه‌ریزی برای ارتقای هویت و فرهنگ، توجه به زیست‌پذیری، تأکید بر توسعه پایدار، ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل پایدار، نهادینه کردن شاخص‌های حکمروایی مطلوب و توجه به ایمنی و مدیریت بحران است که به منظور تغییر مسیر شهرهای جدید ایران با درس‌آموزی از اشتباهات و تجربه‌های موفق ایران و جهان پیشنهاد می‌شود. ارتقای کیفی شهرهای جدید ایران، محوری‌ترین هدف قابل پیگیری در شرایط موجود است و هرگونه تداوم در توسعه شهرهای جدید بدون توجه به تحول در تجربه سه دهه ساخت شهرهای جدید، اشتباهی نابخشودنی برای مدیران و حرفه‌مندان دخیل در توسعه شهرهای جدید محسوب می‌شود.

بر این اساس، لازم است حفاظت از پهنه‌های طبیعی سرزمین در قالب پرهیز از خام‌فروشی اراضی با پیگیری برنامه‌های بازاریابی مکان و برندسازی شهری، حفظ دارایی‌های سرزمینی و وصول مطالبات معوق، استفاده از روش‌های نوین تأمین مالی و گسترش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، کوچک‌سازی و چابک‌سازی سازمانی و همچنین گسترش فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی جزو مهم‌ترین برنامه‌های پیش رو تعریف شود.

1. National Urban Policy
2. Iran New Towns National Strategy (INTNS)



فهرست منابع

- آتش، فرهاد؛ دهقان، مهدی. شهرهای جدید و آینده شهرنشینی در ایران، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ش ۱۹۷، ۱۹۸، بهمن و اسفند ۱۳۸۲: صص ۱۹۰ - ۲۰۵.
- بصیرت، میثم (۱۳۹۴) «صورت‌بندی مفهومی نسل نوین شهرهای جدید ایران؛ از تخیل تا واقعیت» پانزدهمین همایش سیاست‌های توسعه مسکن، ۳-۲ آذر ۹۴.
- بصیرت، میثم (۱۳۹۴) «الزامات و ضرورت‌های توسعه نسل نوین شهرهای جدید در ایران» بوم، فصلنامه تخصصی بوم‌شناسی ۱، ۴: ۷۸-۸۱.
- بصیرت، میثم (۱۳۹۵) «تجارب جهانی نسل نوین شهرهای جدید» تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ۱۳۹۵.
- بصیرت، میثم (۱۳۹۶) "چرا به تداوم توسعه شهرهای جدید در ایران نیاز داریم؟ تحلیلی بر ضرورت‌های توسعه نسل نوین شهرهای جدید در ایران." همایش ملی بازخوانی تفکر و تجربه شهرهای جدید ایران: به سوی دستور کاری جهت ارتقاء کیفیت محیطی و پایداری اجتماعی، ۳۰ و ۳۱ فروردین، شیراز.
- تبریزی، جلال (۱۳۸۵) نگاهی به مبانی نظری ساخت شهرهای جدید در ایران، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، جلد اول، صص ۶۵-۵۹.
- جمشیدزاده، ابراهیم (۱۳۸۵) شهرهای جدید و شهرهای تازه تاسیس، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، جلد اول، صص ۷۷-۶۸.
- دانشپور، زهره (۱۳۸۵) دگرگونی مشکلات شهرهای جدید، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، جلد اول، صص ۹۶-۷۹.
- زیاری، کرامت‌الله. برنامه‌ریزی و کارکرد شهرهای جدید در ایران، محیط‌شناسی، ۱۳۸۱ شماره ۲۹.
- شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید ایران (۱۳۹۶) سند ملی توسعه شهرهای جدید ایران، ویرایش نهایی.
- شولتز، کریستیان نوربری (۱۳۸۱) مفهوم سکونت به سوی معماری تمثیل، ترجمه محمود امیر یاراحمدی، نشر آگه.
- مرلن، پی‌یر (۱۳۸۵) «شهرهای جدید در سراسر جهان، جستاری در گونه‌شناسی شهرهای جدید»، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، جلد اول، صص ۲۸۴-۲۷۳.
- Gaborit, Pascaline (2010) European New Towns: Image, Identities, Future Perspectives, I.E-Peter Lang S.A., Éditions Scientifiques Internationales.
- Merlin, Pierre (2000) New Towns and European Spatial Development, Paris, <http://www.newtowns.net/03-publications/colin-ward.html>.
- ODMF office of Deputy prime minister. (2002): Government's response to The Trans ports, local Government and Regions committee Report: The new towns: Their problem and future, the stationery office, (London. <Http://www.Dpm.gov.uk.>)



The Book of New Towns Series (8)

The First Generation of Iranian New Towns

By: maysam Basirat

Assistant professor

School of Urban and Regional Planning

College of Fine Arts

University of Tehran

New Towns Development Company

Road, Housing and Urban Development Research Center

2019