

## تحلیل خوداتکایی شهرهای جدید در مناطق کلانشهری. مطالعه موردی شهر جدید

### پردیس در منطقه کلانشهری تهران

هاشم داداش‌پور\*، مریم اکبرنیا<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup>استادیار دانشگاه تربیت مدرس تهران

<sup>۲</sup>کارشناس ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

تاریخ دریافت: ۹۲/۱/۹؛ تاریخ پذیرش: ۹۳/۳/۱۲

#### چکیده

شهر جدید، شهری است برنامه‌ریزی شده برای تمرکز زدایی جمعیتی و اقتصادی کلانشهرها که از لحاظ اشتغال و خدمات خود اتکاست. در حالی که امروز یکی از بارزترین چالش‌ها در این شهرها، وابستگی آنها به منطقه کلانشهری، در تامین شغل، امکانات و خدمات است. بررسی رویکردها و نظریه‌های مختلف پیرامون موضوع نشان می‌دهد که عدم تعادل کار-مسکن ناشی از نبود اقتصاد پایه در شهر جدید و کمبود امکانات و خدمات شهری علت اصلی این وابستگی است که به شکل سفرهای روزانه کاری و غیرکاری ساکنان بروز می‌نماید. شهر جدید پردیس واقع در ۳۵ کیلومتری شرق تهران نیز از این قاعده مستثنی نیست، در این مقاله سعی بر این است که میزان خوداتکایی این شهر و میزان وابستگی آن به منطقه کلانشهری تهران مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. روش تحقیق مقاله توصیفی-تحلیلی بوده که با حجم نمونه ۴۰۰ خانوار (با استفاده از رابطه کوکران) از میان ۱۳۴۰۰ خانوار موجود در شهر، به شیوه نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای انجام شده است. توصیف داده‌ها در وضع موجود با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و جمع‌آوری پرسشنامه پیرامون سفرهای کاری و غیرکاری موجود و تحلیل شدت و جهت سفرها از طریق نرم‌افزار پازک و تحلیل همبستگی و تاثیر متغیرهای مستقل بر وابسته از طریق نرم‌افزار SPSS انجام شده است. یافته‌های تحقیق بیانگر آن است که محل کار ۷۷/۸ درصد از ساکنان شهر پردیس در خارج از پردیس قرار گرفته است و ۵۹/۵ درصد از مردم شهر ترجیح می‌دهند مجدداً به تهران باز گردند همچنین فقدان جاذبه‌های شغلی به میزان ۰،۶۰، کمبود امکانات آموزشی به میزان ۰،۴۲۳، کمبود امکانات بهداشتی-درمانی به میزان ۰،۳۷۲ از تاثیرگذارترین عوامل در وابستگی شهر پردیس به کلانشهر تهران هستند. بنابراین هر دو فرضیه تحقیق تایید می‌شوند.

**واژه‌های کلیدی:** شهر جدید، منطقه کلانشهری، خوداتکایی، تعادل مسکن-کار، سفرهای کاری و غیرکاری، کلان شهر تهران.

## مقدمه

**طرح مساله:** الگوی ایجاد شهرهای جدید در ایران، به تبع از خاستگاه آن در کشور انگلستان و تفکر آرمان شهرگرایانه باغ شهرها اخذ شده و ایران از جمله کشورهایی است که برای تعداد زیادی از کلان شهرهای کشور، شهر جدید اقماری با کارکرد سرریز جمعیت تعریف و اجرایی کرده است ( Ziari, 412, 2006: برگرفته از سیدفاطمی و حسین‌زاده دلیر، ۱۳۸۸: ۱). جلوگیری از گسترش بی‌رویه، سریع و تراکم بیش از حد جمعیت در شهرهای بزرگ، فائق آمدن بر مشکل مسکن شهروندان، توزیع و مکان‌یابی مجدد فعالیت‌های اقتصادی از شهرهای بزرگ به شهرهای جدید و جلوگیری از شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیر رسمی در حومه شهرهای بزرگ شالوده‌فکری شکل‌گیری سیاست شهرهای جدید بوده است (بزی و افراسیابی، ۱۳۸۸ برگرفته از اطهاری، ۱۳۸۵: ۲۳). در اجرای این سیاست، اهدافی چون توزیع مناسب جمعیت، ارتقاء زیست‌محیطی و خدماتی، خوداتکایی شهرهای جدید و جلوگیری از افزایش بی‌رویه قیمت زمین نیز مدنظر قرار گرفت. اما پس از گذشت بیش از دو دهه از ساخت شهرهای جدید در کشور، بسیاری از این شهرها به سبب مشکلاتی که در آنها به چشم می‌خورد تبدیل به خوابگاه شده و ساکنان این شهرها، غالب نیازهای خود از جمله کار، تفریح، خرید، تعاملات اجتماعی و... را از کلان شهر اصلی برآورده می‌سازند. بررسی‌های انجام گرفته در خصوص شهرهای جدید موجود در کشور حاکی از این امر است که نقص در خدمات رسانی، ناهماهنگی درون بخشی و بین بخشی سازمان‌ها و ارگان‌های مربوطه، فقدان دسترسی مناسب و عدم وجود فضاهای عمومی و فقدان اشتغال برای ساکنین و ناهماهنگی سیاست‌های شهرنشینی و توسعه‌های جدید شهری از مهمترین عوامل عدم توفیق شهرهای جدید است (غمامی، ۱۳۷۲: ۶۴). در این میان، شهر جدید پردیس نیز از این قاعده مستثنی نیست. سال ۱۳۶۸ شورای عالی شهرسازی و معماری کشور، احداث شهر جدید پردیس را تصویب کرد. این شهر در ۳۵ کیلومتری محور شرق تهران و در امتداد جاده تهران- مازندران قرار گرفته و به منظور اسکان بخشی از سرریز جمعیت کلان شهر تهران ایجاد شده است (مهندسین مشاورپی کده، ۱۳۸۴: ۵۶). با وجود شکل‌گیری شهر جدید پردیس به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی شرق تهران، به نظر می‌رسد در تامین نیازهای خود، وابستگی بیش از حدی به محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران داشته و تاکنون نتوانسته است به خوداتکایی در تامین نیازهای خود دست یابد. از این رو، هدف مقاله حاضر این است که با ارزیابی و تحلیل میزان خود اتکایی شهر جدید پردیس در منطقه کلان شهری تهران ضمن بازشناسی عملکرد وضع موجود، در تحلیلی واقع‌گرایانه به درک عمیق تری از تحلیل الگوهای سفر کاری و غیرکاری میان این شهر جدید و محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران دست یابد. در این راستا، دو فرضیه اصلی تحقیق به قرار ذیل مورد توجه قرار می‌گیرد:

**فرضیه اول:** به نظر می‌رسد که فقدان جاذبه‌های شغلی و نزدیکی شهر جدید، باعث وابستگی بیش از حد شهر جدید پردیس به کلان شهر تهران شده است.

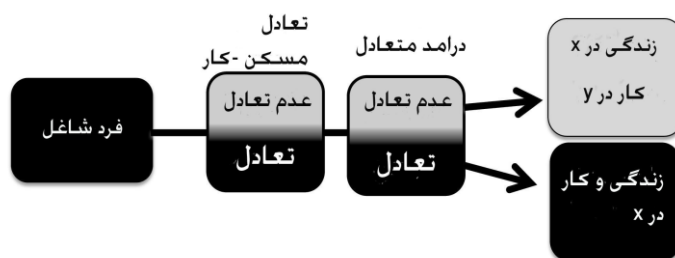
**فرضیه دوم:** به نظر می‌رسد که الگوی سفرهای غیرکاری نشان‌دهنده برخی علایم خود اتکایی شهر جدید پردیس نسبت به محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران می‌باشد.

**مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری تحقیق:** 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 موثر را تعریف کرده که به طور متقابل بر یکدیگر اثر می‌گذارند و به ما اجازه می‌دهند تا فضای منطقه کلانشهری را تعریف کنیم. اگر چه مرزها و شاخص‌های این چهار فرایند منطبق بر خطوط روشن جغرافیایی روی نقشه نیستند، اما ماهیتی‌هاله مانند دارند. این فرایندها عبارتند از شبکه روابط تجاری، روابط اجتماعی، جریان جمعیت و اثرات شهر مرکزی بر کاربری زمین نواحی پیرامونی (Dickenson, 1964: 28). همچنین تعادل منطقه‌ای در سطح منطقه به ایجاد تعادل درآمدی و ایجاد برابری در موقعیت‌های اقتصادی، اجتماعی، محیطی، شرایط زیست و جمعیت با بکارگیری تمام ظرفیت‌ها و بالا بردن کیفیت زندگی به تعادل منطقه‌ای کمک می‌کند. هدف از ایجاد شهرهای جدید در مناطق کلان شهری نیز تعادل بخشی و ساماندهی جمعیت در فضای منطقه‌ای می‌باشد، به گونه‌ای که این شهرها قادر به جذب درصدی از جمعیت طالب سکونت در منطقه کلانشهری بوده (اشکوری، ۱۳۸۵: ۵۵) و توانایی ایجاد خوداتکایی در زمینه اشتغال و فعالیت را دارا باشند. بنابراین، شهر جدید باید دارای پایه اقتصادی قوی باشد، به طوری که بتواند علاوه بر تامین شغل ساکنین خود، امکان کار و فعالیت را برای افراد دیگر نیز تدارک ببیند (زنجانی، ۱۳۶۸: ۶۸).

**خود اتکایی و شهرهای جدید:** مفهوم خوداتکایی بیش از یک تعادل محض بین کار و مسکن در یک جامعه را شامل می‌شود. در یک چارچوب وسیع تر خوداتکایی یک شهر به یک شکل ترکیبی بر می‌گردد که به مردم اجازه می‌دهد تا در یک جامعه زندگی، کار، خرید و تفریح کنند و به بیش از یک الگوی کاربری زمین برای تامین عادلانه تعادل کار- مسکن نیاز دارد (Lee and Ahn, 2005: 2-5). از این رو، خوداتکایی یک شهر جدید، توصیفی از الگوی ثابت کاربری زمین نیست، بلکه مفهومی از کل جریان فعالیت‌های مردم است. از میان جریان فعالیت‌های متنوع برای اندازه‌گیری میزان خوداتکایی بر سفرهای روزانه کاری تاکید شده است. در نتیجه، بسیاری از شاخص‌های اندازه‌گیری خوداتکایی بر الگوهای سفرهای روزانه کاری مبتنی هستند. البته این نوع اندازه‌گیری‌های مبتنی بر سفرهای روزانه کاری، معمولاً با آشکار شدن انواع دیگری از جریان فعالیتی مردم، شامل جریان فعالیتی خرید و تفریح رد می‌شود. اما

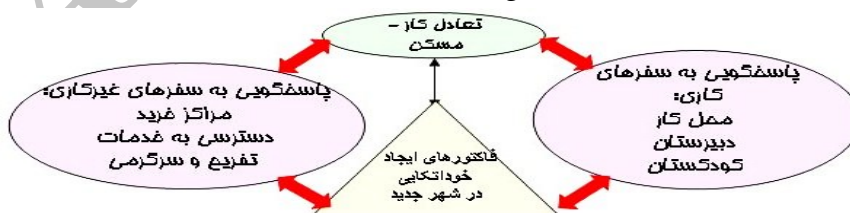
این نوع شاخص‌ها تا حدی به دلیل ناقص بودن داده‌های سفرهای غیر کاری معمولاً برای ارزیابی خوداتکایی یک جامعه استفاده می‌شود. خوداتکایی یک شهر جدید تعادل میان عملکرد و مجموعه‌ای از تمامی فعالیت‌های موجود در یک شهر است. ساکنین شهرهای جدید حداقل نیاز را به سفرهای کاری و غیر کاری به دیگر نواحی شهری موجود دارند (Cervero, 1995:32).

تعادل مسکن-کار کمترین سفر روزانه را در درون و بیرون یک منطقه معین و بنابراین پایین‌ترین سفر با وسیله نقلیه را دارد. تعادل بیش از یک مفهوم کمی است و تنها به برابری کار و واحد مسکونی اطلاق نمی‌شود بلکه همچنین به هماهنگی بین سطح مهارت ساکنان محلی و فرصت‌های شغلی محلی و نیز هماهنگی بین درآمد شاغلان و هزینه مسکن گفته می‌شود (Lee and Ahn, 2005:9) (شکل ۱).



شکل ۱- نقش محل کار و زندگی شاغلین شهرهای جدید در ایجاد تعادل کار-مسکن،  
 ماخذ: نگارندگان با استفاده از Cervero, 2007:475

جایی که تعادل وجود داشته باشد ظرفیتی برای بیشترین سفرهای داخلی و کمترین مسافت سفرهای خارجی را دارد و بازتاب آن خوداتکایی است (Weiss and Burby, 1976:34). مفهوم تعادل کار-مسکن به دنبال ایجاد محل سکونت نزدیک به محل کار است و با مکانیابی مسکن نزدیک به محل کار سفرهای روزانه را کاهش می‌دهد و از طریق اختلاط کاربریها، الگوهای کاربری زمین کاراتری را سبب می‌شود. بطور کلی جامعه‌ای به عنوان یک جامعه متعادل در نظر گرفته می‌شود که در آن کار و مسکن مکمل یکدیگر باشند (Cervero, 1996:508) (شکل ۲).



شکل ۲- تاثیر میزان پاسخگویی شهرهای جدید به سفرهای کاری و غیر کاری ساکنین شهرهای جدید در دستیابی به خوداتکایی

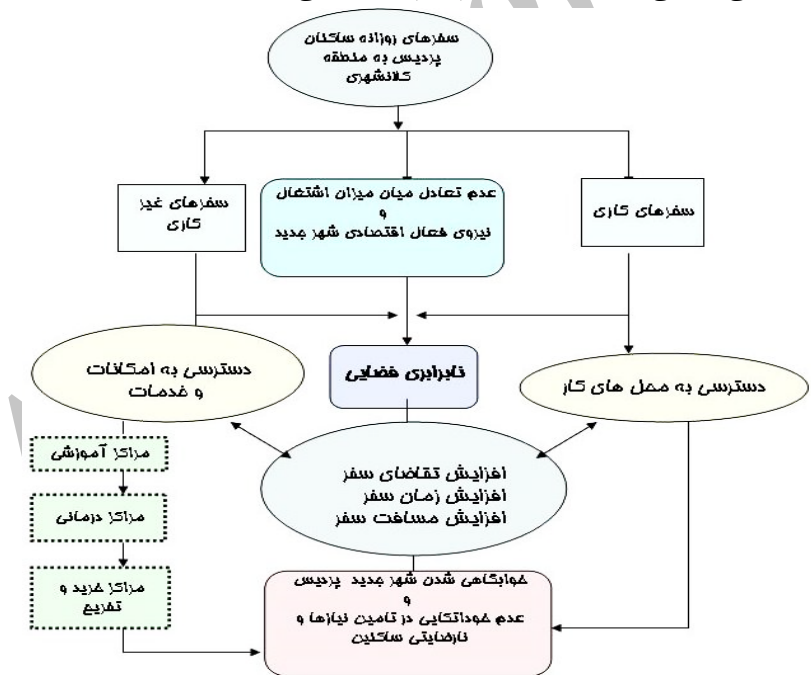
یکی از مهمترین اصول طراحی شهرهای جدید خوداتکایی آنهاست. به طور کلی سه هدف اصلی برای شهرهای جدید در نظر گرفته شده است. اول، شهرهای جدید پاسخی به تراکم بیش از اندازه جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در کلانشهرها و تمرکززدایی از مرکز شهرهاست. دوم، سازماندهی کردن حجم گسترده توسعه‌های جدید که به نوعی در طول خطوط پرسود اتفاق می‌افتد. سوم، شهرهای جدید برای ایجاد تعادل در جوامع ساخته می‌شوند. تعادل مناسب کار- جمعیت می‌بایست نیاز به سفرهای روزانه را کاهش دهد. دستاورد خوداتکایی، عدم اتکا به شهرمادر و بنابراین کاهش نیاز به سفرهای روزانه بین شهرهای موجود و جدید است (Hui and Lam, 2005:4). کرورو پس از تحقیق بر روی شش کلانشهر در آمریکا تعادل کار-مسکن برای کاهش سفرها را پیشنهاد کرد. کرورو و کوکلمن (Kokelman and Certero, 1997:361) دریافتند که با طراحی خیابان و بخش‌های تجاری میانگین سفر با وسایل نقلیه برای تفریح و خرید به طور قابل توجهی کاهش می‌یابد. سفرهای غیرکاری نیز بوسیله کیلومتری که شخص طی می‌کند سنجیده می‌شود که به طور معنی‌داری در نواحی که سطح دسترسی بالاتری در سطح محلی و منطقه ای دارند کمتر است. سیاست تعادل مسکن- کار کوششی برای برابر کردن نسبت فرصت‌های شغلی به واحدهای مسکونی در یک ناحیه معین است. اساس این ایده در نواحی کلانشهری با الگوی کاربری اراضی پراکنده است که مشاغل در یک مکان و مناطق مسکونی در مناطق دیگر هستند و در نتیجه سفرهای مداوم با اتومبیل بین این دو مکان دیده می‌شود (Certero, 1989:62). تحقیقگران عموماً سطح سفرهای روزانه یک بخش را برای تعیین نرخ مشاغل به واحدهای مسکونی در نظر می‌گیرند. دومین راه سنجش تعادل مسکن- کار نرخ مشاغل در دسترس را به واحدهای مسکونی در دسترس می‌سنجد، زیرا میزان دسترسی یک متغیر ثابت است و برای محاسبه آن از اطلاعات رفتار سفر استفاده می‌شود. هنگامی که تعادل اندازه‌گیری شود خوداتکایی نیز قابل سنجش است، البته تمایز میان این دو مقوله نیز مهم است چرا که تعادل به نسبت واحدهای مسکونی در دسترس به فرصت‌های شغلی در دسترس در یک ناحیه گفته می‌شود در حالی که خوداتکایی به سهم مشاغلی که توسط ساکنان محلی انجام می‌شود اشاره دارد و هر چه مشاغل محلی توسط ساکنان محلی انجام گیرد خود اتکایی نیز بیشتر می‌شود (Certero, 1996:631). بررسی فراملی کرورو (Certero, 1995:38) نتایج بسیار متفاوتی را در روابط بین تعادل کار- مسکن و الگوی سفر روزانه کاری از کشوری به کشور دیگر آشکار ساخت. مطالعه او به صورت ویژه‌ای روی استکهلم متمرکز بود (Certero, 1995: 12) جایی که مقدار عظیمی از سفرهای روزانه ریلی در کلان شهر برنامه‌ریزی شده اتفاق می‌افتد. او بیان می‌دارد که تعادل کار- مسکن وابستگی غیر ارادی ساکنین را در شهرک‌های جدید کاهش داده است. گیلانو و اسمال (Giuliano and Small, 1993:1485)<sup>۲</sup>

1- Cervero and kokelman

2- Giuliano & Small

نیز دریافتند که عدم تعادل کار-مسکن عامل مهمی بر روی مسافت و زمان سفرهای روزانه به کلانشهرهاست. با داده‌هایی که از ناحیه شهری لوس آنجلس در سال ۱۹۸۰ جمع‌آوری شد تحقیقگران نتیجه گرفتند که این امرتاثیر زیادی بر روی سفرهای روزانه داشته است. بر اساس یک مطالعه پایه دیگر ایف گیولیانو و اسمال (۱۹۹۳) نتیجه گرفتند که الگوی کاربری زمین (تعادل کار-مسکن) تاثیر زیادی بر روی الگوی سفر روزانه اندازه‌گیری شده بوسیله دفعات واقعی سفر روزانه که از داده سفر کاری (۱۹۸۰) در منطقه کالیفرنیا جنوبی استفاده شده است، دارد (Giuliano and Small, 1993). هندی (Handy, 1993: 58) نیز مفهوم دسترسی محلی و منطقه‌ای را در تحلیل الگوهای سفر برای خرید معرفی می‌کند. دسترسی محلی با نزدیکی مبدا سکونت به مراکز فعالیت اندازه‌گیری می‌شود. او اظهار می‌دارد که سفرهای به قصد خرید بیشترین بخش سفرهای غیر کاری را به خود اختصاص می‌دهد.

با توجه به مطالب پیش گفته و بررسی مطالعات و نظریه‌های مختلف پیرامون موضوع باید گفت در بحث خوداتکایی اغلب تحقیقگران سفرهای روزانه کاری و غیر کاری به شهرهای اطراف را بعنوان شاخص مورد سنجش قرار می‌دهند و با تحلیل الگوی این سفرها عواملی را که سبب افزایش وابستگی شهرهای جدید می‌شود مورد ارزیابی قرار می‌دهند. بر این اساس چهارچوب مفهومی مقاله شکل گرفت (شکل ۳).



شکل ۳- چهارچوب مفهومی تحقیق برای تحلیل میزان خوداتکایی شهر جدید پردیس

1- Handy

### سوابق تحقیق

از سال ۱۳۶۴ بدنبال احداث شهرهای جدید پس از مصوبه هیات وزیران تاکنون مطالعات و مقاله‌های زیادی در خصوص این شهرها انجام گرفته اما بررسی این مطالعات نشان می‌دهد که ارزیابی در خصوص میزان خود اتکایی شهرهای جدید با تکیه بر سفرهای روزانه بویژه در بین مطالعات داخلی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. در اینجا به برخی از این مطالعات اشاره می‌شود.

در مقاله‌ای از ابراهیم زاده و همکاران (۱۳۸۸: ۲۷-۴۶) با عنوان "تحلیلی بر نقش شهر جدید پردیس در تمرکززدایی از کلان شهر تهران" که با روش تحلیلی تطبیقی انجام شده، محققان به این نتیجه دست یافته‌اند که شهر پردیس حتی در اهداف اولیه تاسیس، برای سرریز بخشی از مازاد جمعیت و تمرکززدایی از شهر تهران نیز موفقیت چندانی نداشته و این امر ناشی از عدم احداث متناسب زیرساختها، نبود زمینه‌های اشتغال و فعالیت بوده است. در مقاله‌ای دیگر از بزی و افراسیابی (۱۳۸۸: ۱۱۱-۱۳۴) با عنوان "سنجش ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهرهای جدید" که شهر صدرای شیراز به‌عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شده است، مشخص شده که میزان رضایتمندی ساکنان از این شهر در حد بسیار پایینی قرار دارد و حدوداً ۶۱٫۱ درصد ساکنان تمایل به اقامت دائم در این شهر ندارند و میان مدت زمان اقامت، میزان رضایتمندی، احساس تعلق مکانی، وجود تسهیلات و تجهیزات شهری، وابستگی به شهر مادر و نبود اشتغال پایه در این شهر ارتباط معناداری وجود دارد. زبردست و جهانشاهلو (۱۳۸۶: ۴۵-۲۳) در مقاله‌ای تحت عنوان "بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت" به این نتیجه رسیده‌اند که به دلیل عدم وجود زمینه‌های اشتغال و شکل گیری ناکافی جمعیت آن طور که پیش‌بینی شده بود جذب شهر جدید نشده و آستانه‌های جمعیتی لازم برای شکل‌گیری خدمات ایجاد نشده است. این امر سبب عقب ماندن این شهر از اهداف تعیین شده گشته است.

از مقاله‌های خارجی نوشته شده در این زمینه، نیز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: یام لا<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۰ طی مقاله‌ای تحت عنوان "تاثیر حومه نشینی بر روی دسترسی به اشتغال شاغلان در شهرهای جدید، مطالعه موردی شهر تین شویی وای هنگ کنگ" به این نتیجه رسیده که شکست در خوداتکایی شهر جدید تین شویی وای باعث سفرهای با مسافت زیاد ساکنین آن به منظور اشتغال شده است. در این شهر جدید عدم تناسب فضایی و عدم تعادل شدید کار-مسکن، زمان سفر و هزینه‌های کرایه را افزایش می‌دهد (Yam Lau; 2010:38-45). هیویی و لام در مطالعه‌ای از الگوهای سفرهای روزانه ساکنین شهر جدید در هنگ کنگ در سال ۲۰۰۵ (Hui and Lam; 2005:421-437) به این نتیجه رسیده‌اند که به دلیل عدم وجود شغل و مدرسه به قدر کافی در شهرهای جدید و گسترش سفرهای روزانه بین شهر جدید و شهر مادر به اهداف خود دست نیافته‌اند. لی و آن<sup>۳</sup> با ارزیابی پنج شهر جدید در منطقه کلان

1- Joseph cho yam lau

2- Eddie C.M Hui, and Manfred C.M Lam

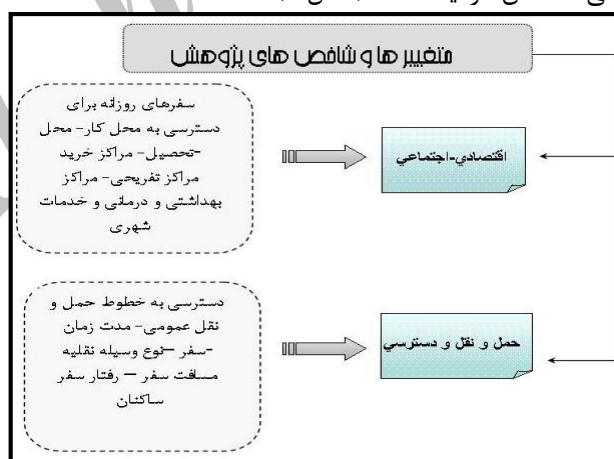
3- Chang –Moo Lee, Kun-Hyuck Ahn

شهری سئول و جاذبه آنها در سفرهای کاری و غیر کاری در سال ۲۰۰۵، (Lee and Ahn, 2005: 647-666) به این نتیجه دست یافته اند که ساکنین پنج شهر جدید، علی‌رغم وابستگی به سئول طی گذشت پنج سال از سال ۱۹۹۵ تا سال ۲۰۰۰ به درجه مطلوبی از خوداتکایی رسیده و از میزان وابستگی آنها به کلان شهر سئول کاسته شده است.

### روش تحقیق

روش تحقیق برای تبیین وضع موجود و یافتن پاسخی به سوالات مطرح شده، روش توصیفی-تحلیلی است که در یک کلیت منطقی در قالب فرایند علمی تحقیق صورت می‌پذیرد. همچنین به لحاظ ماهیت موضوع، تحقیق حاضر از نوع تحقیقات کاربردی می‌باشد. جامعه آماری، کلیه خانوارهای ساکن در شهر پردیس هستند و حجم نمونه که با استفاده از رابطه کوکران محاسبه شده، ۴۰۰ خانوار از میان ۱۳۴۰۰ خانوار موجود در شهر می‌باشد که به شکل تصادفی و به شیوه نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای انتخاب شده است. جمع‌آوری اطلاعات با استفاده از تکمیل پرسشنامه و مطالعات پیمایشی می‌باشد و تجزیه و تحلیل این داده‌های بدست آمده از طریق نرم‌افزار SPSS و تحلیل جریان‌های سفر روزانه از طریق نرم افزار پاژک انجام شده است.

در این تحقیق، متغیرهای مستقل شامل تعداد سفرهای کاری و غیرکاری به کلان شهر تهران و ارزیابی خدمات و امکانات شهری موجود در شهر پردیس می‌باشد و متغیر وابسته آن خوداتکایی شهر جدید پردیس است که هدف آن مشخص نمودن میزان موفقیت شهر جدید پردیس در دستیابی به استقلال و کاهش وابستگی به شهر مادر جهت تامین نیازهای اولیه و اساسی و وجود تعادل مسکن-کار است. جهت بررسی و ارزیابی متغیرهای تحقیق شاخص‌هایی در قالب دو مولفه اقتصادی-اجتماعی و حمل و نقل و دسترسی مشخص گردیده است (شکل ۴).

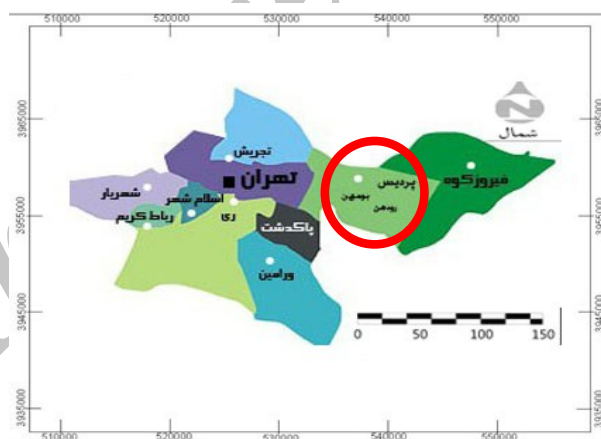


شکل ۴- شاخص‌ها و متغیرهای تحقیق



### محدوده و قلمرو تحقیق

مطالعات نخستین برای احداث شهر جدید با نام مکانیابی "شهر جدید پردیس" از سال ۱۳۶۵ آغاز گردید. طرح نخستین در این زمینه در سال ۱۳۶۷ توسط شرکت مهندسان مشاور توسعه و عمران ارائه شده که پس از بررسی‌های کارشناسی در سال ۱۳۶۸ در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور تصویب شد. مساحت شهر در مطالعات مقدماتی حدود ۲۰۰۰ هکتار برآورد شده بود و جمعیت پذیری آن حدود ۲۰۰ هزار نفر تا افق طرح لحاظ گردیده بود. این منطقه از نظر تقسیمات سیاسی تابع شمیرانات بخش لواسانات و دهستان سپاهرود بوده و عمدتاً بوسیله عوامل طبیعی محدود گردیده و پیش بینی شده است که همین عوامل در آینده مانع توسعه پیوسته فضایی و اتصال شهر جدید به تهران خواهد شد. حوزه نفوذ شهر جدید پردیس با مساحتی در حدود ۲۴۲,۸۱ کیلومترمربع بخش‌هایی از دهستانهای سپاهرود، لواسان بزرگ، لواسان کوچک و آبدلی را شامل می‌گردد. براساس نتایج بدست آمده از سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۸۵ در این محدوده دو نقطه شهری به نام‌های رودهن و بومهن و ۲۷ آبادی دارای سکنه قرار گرفته است. مهمترین راه ارتباطی موجود در منطقه حوزه استحفاظی شهر جدید پردیس جاده ترانزیت تهران-آمل-فیروزکوه است و دسترسی اصلی سکونتگاههای حوزه استحفاظی شهر جدید پردیس را برقرار می‌کند. بالغ بر ۶۰ تا ۷۰ درصد جمعیت موجود و ساکنان فعلی شهر پردیس را افراد خانوار شاغلانی تشکیل می‌دهد که محل کار آنان شهر تهران است (طرح جامع پردیس، پی کده، ۳۰-۱۳۸۰:۵۶) (شکل ۵).



شکل ۵- موقعیت قرارگیری شهر پردیس نسبت به منطقه کلانشهری تهران

### تحلیل یافته‌های تحقیق

اطلاعات استخراج شده از ۴۰۰ پرسشنامه تکمیل شده از جامعه آماری نمونه نشان می‌دهد ۸۱,۸ درصد از پاسخ دهندگان مرد و ۱۸,۳ درصد زن بوده‌اند. بیشتر پاسخ دهندگان بین سنین ۳۱ تا ۴۰ سال

(۳۴ درصد) و ۴۱ تا ۵۰ سال (۲۶ درصد) قرار دارند. بیشتر پاسخ دهندگان (۲۶,۳ درصد) دارای تحصیلات لیسانس هستند. در بررسی وضعیت اشتغال سه گروه کارمند (۲۱/۵ درصد)، کارگر (۱۸ درصد) و راننده (۱۶ درصد) بیشترین سهم را نسبت به سایر گروه‌های شغلی به خود اختصاص داده‌اند. در بررسی میزان درآمد خانوارها از طیف چهار گزینه‌ای لیکرت استفاده شده و نتایج بیانگر آن است که درآمد ماهیانه ۲۵۲ خانوار (۶۳ درصد) بین ۵۰۰ هزار تومان تا ۱ میلیون تومان و در حدود ۴/۵ درصد از خانوارها نیز درآمد خود را بین ۱/۵ تا ۲ میلیون تومان گزارش کرده‌اند، همچنین ۵۱ درصد از پاسخ دهندگان دارای خانه اجاره‌ای یا رهنی بوده و در حدود ۲۶/۸ درصد از پاسخ‌دهندگان هم دارای مسکن شخصی در این شهر می‌باشند که نشان از سکونت اقشار متوسط به پایین در این شهر دارد. بیشترین پاسخ‌دهندگان (۳۶/۳) در حدود ۶ تا ۱۰ سال است که در این منطقه سکونت دارند و ۲۳/۸ درصد هم بیش از ۱۰ سال است که در منطقه پردیس ساکن هستند و عمده جمعیت پذیری این شهر در ۱۵ سال اخیر بوده است. یافته‌ها حاکی از آن است که ۱۳۷ نفر از ۴۰۰ پاسخ‌دهنده (۳۴/۳ درصد) از ساکنان فعلی شهر پردیس از کلان شهر تهران به این شهر آمده‌اند. دستیابی به مسکن ارزان، عمده‌ترین دلیل پاسخ‌دهندگان برای سکونت در این شهر است؛ چرا که ۲۴/۸ درصد اجاره‌های پایین مسکن در این شهر و ۲۱/۸ درصد خرید ارزان مسکن را دلیل آمدن به این شهر عنوان کرده‌اند. از طرفی واگذاری زمین از سوی ارگان‌های دولتی و همچنین مسکن مهر پردیس دلیل سکونت ۱۴/۳ درصد از پاسخگویان است که ریشه آن را می‌توان در گرانی زمین و مسکن در کلانشهر تهران جستجو کرد. پس از شناخت ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان در گام بعد به شناخت مهمترین عوامل ایجاد سفرهای روزانه ساکنان پرداخته می‌شود (جدول ۲).

جدول ۲- بررسی مهمترین عوامل موثر در ایجاد سفرهای روزانه کاری و غیرکاری برای ساکنان شهر جدید پردیس به منطقه کلانشهری تهران براساس مطالعات میدانی

جزئیات	علت سفرهای روزانه	
	۱- سفرهای روزانه برای دسترسی به محل کار	سفر کاری
<ul style="list-style-type: none"> <li>- خرید مایحتاج روزانه</li> <li>- خرید دارو و لوازم پزشکی</li> <li>- خرید پوشاک</li> <li>- خرید لوازم و تجهیزات خانه</li> <li>- خرید کتاب و لوازم التحریر</li> </ul>	۲- سفرهای روزانه به قصد خرید	سفر غیر کاری
<ul style="list-style-type: none"> <li>- دسترسی به امکانات آموزشی</li> <li>- دسترسی به امکانات درمانی</li> <li>- دسترسی به امکانات تفریحی</li> </ul>	۳- سفر به قصد دسترسی به امکانات و خدمات	

جدول ۳- ارزیابی امکانات موجود در شهر پردیس (بررسی مهمترین عوامل در ایجاد سفرهای غیرکاری ساکنان به دلیل کمبود امکانات و خدمات موجود در شهر)

امکانات	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	جمع
مایحتاج روزانه (مواد غذایی، خواروبار و...)	۱۴	۳۴	۶۰	۲۳	۶۲	۴۰۰
فروشگاه پوشاک	۷۵	۸۷	۱۵۵	۴۳	۴۰	۴۰۰
داروخانه (فروشگاههای لوازم دارویی و پزشکی)	۹۶	۱۱۷	۱۰۶	۵۸	۲۳	۴۰۰
فروشگاه لوازم و تجهیزات خانه	۷۵	۸۷	۱۵۵	۴۳	۴۰	۴۰۰
فروشگاه کتاب و لوازم التحریر	۱۰۲	۱۰۶	۱۲۱	۴۸	۲۳	۴۰۰
امکانات آموزشی (دبیرستان، هنرستان، کتابخانه و فرهنگسرا)	۱۳۶	۱۲۸	۱۱۲	۱۲	۱۲	۴۰۰
امکانات درمانی (کلینیک، مرکز درمانی، بیمارستان)	۳۵۰	۳۰	۱۶	۴	۰	۴۰۰
امکانات تفریحی (پارک، سینما، مجتمع تفریحی و...)	۲۴۶	۹۴	۵۲	۸	۰	۴۰۰

ماخذ: اطلاعات استخراج شده از پرسشنامهها، ۱۳۹۲.

مهمترین مشکلات و نیازهای شهر پردیس از دید ساکنان (ارزیابی امکانات و خدمات موجود در شهر): بررسی امکانات و خدمات موجود در شهر جدید پردیس و شناخت کمبودها و نیازها، مهمترین گام در راستای شناخت عواملی است که ساکنان را ناگزیر به انجام سفرهای روزانه برای دسترسی به این امکانات نداشته می‌نماید. به همین منظور امکانات موجود در شهر در زمینه‌های ورزشی، درمانی، تفریحی و خرید با استفاده از مطالعات میدانی مورد سنجش قرار گرفت (جدول ۳ و ۴).

جدول ۴- مهمترین نیازها و مشکلات موجود در شهر جدید پردیس

متغیرها	فراوانی	درصد فراوانی	اولویت بندی
کمبود مشاغل	۱۵۳	۴۰٫۸	اولویت اول
عدم وجود وسایل حمل و نقل عمومی	۴۵	۱۱٫۲	اولویت سوم
کمبود امکانات بهداشتی - درمانی	۶۳	۱۵٫۷	اولویت دوم
کمبود امکانات آموزشی	۴۰	۱۰٫۰	اولویت چهارم
کمبود امکانات رفاهی - تفریحی	۳۳	۸٫۲	اولویت پنجم
عدم وجود تصفیه‌خانه	۲۸	۷٫۰	اولویت ششم
عدم وجود امنیت	۱۸	۴٫۰	اولویت هفتم
سایر موارد	۲۰	۵٫۰	
کل	۴۰۰	۱۰۰٫۰	

ماخذ: اطلاعات استخراج شده از پرسشنامهها، ۱۳۹۲.

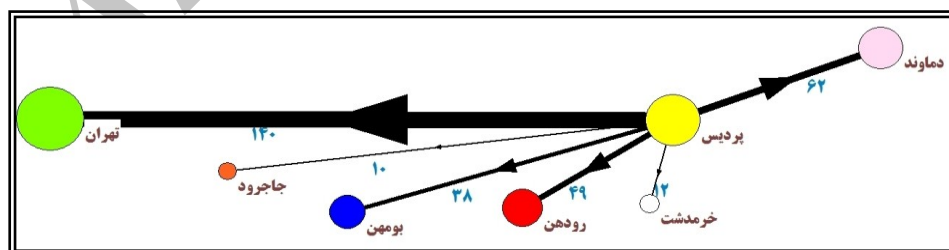
نتایج نشان می‌دهد که در شهر نیازها و مشکلات متعددی وجود دارد که مهمترین آن کمبود مشاغل است (۴۰/۸ درصد). همین امر یکی از دلایل عمده خروج مردم از شهر جدید پردیس است. کمبود امکانات بهداشتی- درمانی (۱۵/۷ درصد) و آموزشی (۱۰/۰ درصد) و عدم دسترسی مناسب به وسایل حمل و نقل عمومی (۱۱/۲ درصد) و نیز فقدان امکانات تفریحی و رفاهی (۸/۲ درصد) از دیگر مشکلات عمده موجود در شهر پردیس می‌باشد.

**بررسی میزان وابستگی شهر پردیس در سفرهای کاری:** بررسی فرصت‌های اشتغال در شهر به نسبت جمعیت ساکن (تعادل مسکن/کار) یکی از مهمترین عوامل برای سنجش خوداتکایی شهر جدید است. به همین منظور، طی پرسشی محل کار ساکنان شهر پردیس مورد بررسی قرار گرفت. نتایج نشان می‌دهد که پس از گذشت چند دهه از ساخت و جمعیت‌پذیری شهر، محل کار ۷۷/۷۵ درصد از مردم ساکن پردیس خارج از این شهر است. که از این تعداد ۳۵/۰ درصد آن‌ها برای دستیابی به محل کار به کلان شهر تهران مراجعه می‌نمایند (جدول ۵).

جدول ۵- معرفی شهرهایی که ساکنان شهر پردیس برای دسترسی به محل اشتغال بیشترین مراجعه را دارند

نام شهرها	درجه بیرونی فراوانی	درصد فراوانی
تهران	۱۴۰	۳۵,۰
رودهن	۴۹	۱۲,۳
بومهن	۳۸	۹,۵
دماوند	۶۲	۱۵,۵
جاجرود	۱۰	۲,۵
خرمدشت	۱۲	۳,۰
کل	۴۰۰	۱۰۰,۰

ماخذ: اطلاعات استخراج شده از پرسشنامه، ۱۳۹۲

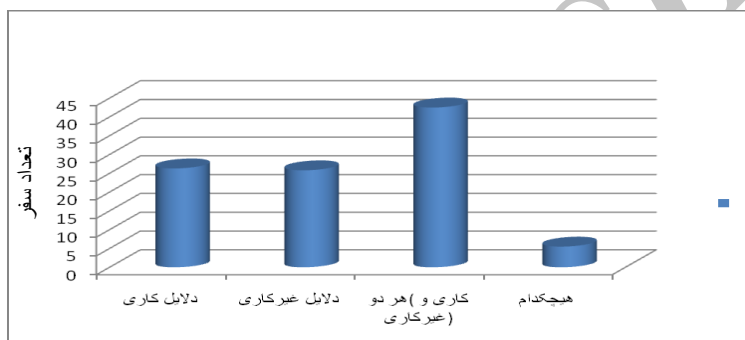


شکل ۶- نمایش دیاگرام شدت مراجعه ساکنان شهر پردیس به شهرهای اطراف

جهت دسترسی به فرصت‌های اشتغال

علاوه بر این، ۱۵/۵ درصد از این افراد به دماوند مراجعه می‌کنند. شدت مراجعه ساکنان به شهرهای اطراف جهت دسترسی به محل کار نشانگر وابستگی شدید این شهر به محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران است (شکل ۶).

بررسی سهم سفرهای کاری و غیر کاری در خروج ساکنان از شهر پردیس: نتایج نشان می‌دهد ۴۲/۵ درصد از مردم ساکن در شهر پردیس به دلایل کاری (دسترسی به امکانات شغلی و آموزشی) و غیرکاری (دسترسی به امکانات درمانی، تفریح و خرید) از شهر خارج می‌شوند؛ که چنین ارقام قابل توجهی می‌تواند دلیلی بر وابستگی زیاد شهر پردیس به منطقه کلانشهری تهران باشد (شکل ۷).



شکل ۷- نمودار سهم سفرهای کاری و غیرکاری در وابستگی ساکنان شهر پردیس به منطقه کلانشهری تهران

### آزمون فرضیه‌ها

بر اساس اهداف تحقیق و با استناد به ادبیات و چارچوب نظری، متغیرهای تحقیق جهت سنجش فرضیه‌ها تدوین شدند (جدول ۶).

جدول ۶- معرفی متغیرهای مستقل و وابسته موردسنجش متناظر با فرضیات تحقیق

متغیرهای وابسته	متغیرهای مستقل
وابستگی شهر پردیس به منطقه کلانشهری	سفرهای غیرکاری
افزایش سفرهای غیرکاری و وابستگی شهر پردیس	نزدیکی شهر پردیس به کلانشهر تهران
افزایش سفرهای کاری و وابستگی شهر پردیس	نزدیکی شهر پردیس به کلانشهر تهران
وابستگی شهر پردیس و افزایش سفرهای روزانه	کمبود امکانات و خدمات آموزشی
وابستگی شهر پردیس و افزایش سفرهای روزانه	کمبود امکانات و خدمات بهداشتی

فرضیه ۱: به نظر می‌رسد فقدان جاذبه‌های شغلی و نزدیکی به شهر تهران شهر، باعث وابستگی بیش از حد پردیس به کلان شهر تهران شده است.

برای آزمون فرضیه اول از روش تحلیل رگرسیون چند متغیره برای تحلیل دو متغیر فقدان جاذبه‌های شغلی شهر پردیس و نزدیکی شهر پردیس به تهران استفاده شده است (جدول ۷).

عدد ۰۴۵۷ درصد واریانس مشترک فقدان و کمبود جاذبه‌های شغلی و نزدیکی شهر در پیش بینی وابستگی شهر پردیس به شهرهای منطقه کلانشهری می‌باشد و ترکیب این متغیرها بطور مشترک درصد واریانس وابستگی را پیش بینی می‌کنند. و با توجه به اینکه رگرسیون در سطح کمتر از ۰/۰۰۱ معنادار می‌باشد؛ لذا میان متغیرهای کمبود جاذبه‌های شغلی و نزدیکی شهر پردیس به تهران و وابستگی به شهرهای اطراف رابطه خطی معناداری وجود دارد. جهت بررسی فرضیه اول با استفاده از آزمون همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره، تاثیر متغیرهای مستقل بر متغیرهای وابسته مرتبط مورد بررسی قرار گرفت.

جدول ۷- محاسبه معنی‌داری مدل رگرسیون برای پیش‌بینی وابستگی شهر پردیس به شهرهای اطراف

منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	R	R <sup>2</sup>	F	سطح معنی‌داری
رگرسیون	۲۲۶.۷۱	۲.۰۰	.۶۷۶۸	.۴۵۷	۱۶۷.۲۷	.۰۰۰
باقیمانده	۲۶۹.۰۴	۳۹۷.۰۰				
جمع	۴۹۵.۷۵	۳۹۹.۰۰				

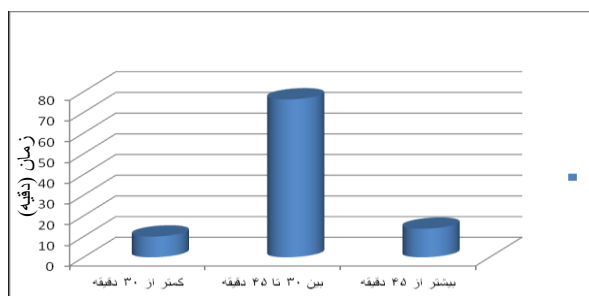
جدول ۸- محاسبه ضریب همبستگی پیرسون جهت بررسی تاثیر میزان نزدیکی شهر پردیس به تهران در افزایش سفرهای غیرکاری

متغیرها	تعداد	ضریب همبستگی	سطح معنادار
نزدیکی و فاصله کم - سفرهای کاری	۴۰۰	.۰۶۶**	۰/۰۰۱
نزدیکی و فاصله کم - سفر غیرکاری	۴۰۰	.۰۴۴۹**	۰/۰۰۱

شهرهای جدید در ناحیه شهری کلان شهر قرار دارند و این تعادل مسکن - کار است که ساکنین را از بازگشت به شهر مادر باز می‌دارد و عدم تناظر میان واحدهای مسکونی و فرصت‌های شغلی موجب بازگشت ساکنان به شهر مادر و افزایش وابستگی می‌شود و نزدیکی شهر پردیس به کلانشهر تهران و فاصله اندک این شهر بر این وابستگی دامن می‌زند.

مجموع سفرها / مجموع سفرهای کاری = شاخص خوداتکایی توماس

در سنخش فرضیه اول بررسی مدت زمان صرف شده برای انجام سفرهای روزانه و میزان هزینه صرف شده ساکنان شهر پردیس نیز مورد بررسی قرار گرفت؛ که گواهی بر این مدعاست.



شکل ۸- نمودار مدت زمان صرف شده برای انجام سفرهای روزانه ساکنان از شهر پردیس به منطقه کلانشهری تهران

شکل ۸ مدت زمان سفرها مشخص می‌کند که ۳/۷۶ درصد پاسخ‌دهندگان برای سفر به تهران و دیگر شهرهای اطراف بین ۳۰ تا ۴۵ دقیقه زمان صرف می‌کنند. نتایج جدول ۹ نیز مشخص می‌کند که ۳/۷۲ درصد پاسخگویان مجبور هستند برای رسیدن به تهران و سایر شهرها مبلغ زیادی را صرف هزینه‌های حمل و نقل مانند هزینه بنزین، کرایه تاکسی و اتوبوس و... نمایند. بنابراین این ارقام قابل توجهی که هر روزه ۳۰ تا ۴۵ دقیقه از زمان خود را با هزینه‌ای بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار تومان در ماه صرف سفر به منطقه کلانشهری تهران می‌نمایند گواهی بر صحت فرضیه اول است.

جدول ۹- میزان هزینه صرف شده جهت انجام سفرهای روزانه ساکنان شهر پردیس

متغیرها	فراوانی	درصد فراوانی
کمتر از ۱۰۰ هزار تومان	۷۱	۱۷,۸
بین ۱۰۱ تا ۲۰۰ هزار	۲۸۹	۷۲,۳
بیشتر از ۲۰۰ هزار تومان	۴۰	۱۰,۰
کل	۴۰۰	۱۰۰,۰

بتا ضریب استاندارد شده رگرسیون است و این ضریب نشانگر آنست که نزدیکی شهر پردیس به تهران ۰,۱۶ و فقدان جاذبه‌های شغلی ۰,۶۰ در پیش‌بینی وابستگی شهر پردیس به دیگر شهرها نقش دارد (جدول ۱۰). در نتیجه فرضیه اول تایید می‌شود.

جدول ۱۰- محاسبه معنی‌داری ضرایب رگرسیون برای پیش‌بینی میزان وابستگی شهر پردیس به دیگر شهرها بر اساس دو متغیر نزدیکی به شهر تهران و فقدان جاذبه‌های شغلی.

متغیر	b	خطای معیار	Beta	آماره t	سطح معنی‌داری
ثابت	.۶۰	۰.۱۷		۳.۶۰	۰.۰۰
نزدیکی به شهر	.۱۴	۰.۰۳	۰.۱۶	۳.۹۷	۰.۰۰
فقدان جاذبه شغلی	.۷۰	۰.۰۵	۰.۶۰	۱۴.۸۴	۰.۰۰

(فقدان جاذبه شغلی)  $+0.60 +$  (نزدیکی به شهر)  $+0.16 =$  وابستگی شهر پردیس به شهرهای اطراف

فرضیه ۲: به نظر می‌رسد که الگوی سفرهای غیر کاری نشان‌دهنده برخی علایم خود اتکایی شهر جدید پردیس نسبت به محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران می‌باشد.

برای آزمون فرضیه دوم از ضریب همبستگی پیرسون برای عوامل موثر در ایجاد سفرهای غیر کاری که شامل خرید اقلام ضروری و دسترسی به خدمات بهداشتی می‌باشد، استفاده شده است (جدول‌های ۱۱، ۱۲، ۱۳ و ۱۴). با استفاده از نتایج این جدول می‌توان نتیجه گرفت که بین متغیرهای خود اتکایی در خدمات و امکانات آموزشی، بهداشت و درمان، امکانات تفریحی-رفاهی و نیز خرید پوشاک، خرید وسایل و تجهیزات خانه و سفرهای غیر کاری، همبستگی معکوسی وجود دارد؛ که این امر در سطح اطمینان ۹۹٪ و با درجه اطمینان ۰،۰۰۱ تایید شده است. علاوه بر این، بین متغیرهای خود اتکایی در خرید کتاب و لوازم التحریر و نیز خرید مواد غذایی و سفرهای غیر کاری، همبستگی معکوسی وجود دارد؛ که این امر در سطح اطمینان ۹۵٪ و به ترتیب با درجه اطمینان ۰،۰۲۷ و ۰،۰۴۴ تایید شده است.

جدول ۱۱- محاسبه ضریب همبستگی پیرسون جهت بررسی عوامل موثر در ایجاد سفرهای غیر کاری شهر پردیس

متغیرها	تعداد	ضریب همبستگی	سطح معناداری
علایم خوداتکایی	۴۰۰	-۰/۶۴۰	۰/۰۰۰
بهداشت و درمان	۴۰۰	-۰/۶۱۰	۰/۰۰۱
تفریح	۴۰۰	-۰/۵۷۶	۰/۰۲۷
پوشاک و لباس	۴۰۰	-۰/۵۹۱	۰/۰۰۱
وسایل و تجهیزات خانه	۴۰۰	-۰/۵۸۲	۰/۰۰۱
کتاب و لوازم التحریر	۴۰۰	-۰/۲۳۷	۰/۰۴۴
مواد غذایی	۴۰۰	-۰/۶۲۲	۰/۰۰۱
خدمات و امکانات آموزشی	۴۰۰		



جدول ۱۲- محاسبه ضریب همبستگی میان میزان سفرهای غیر کاری و وابستگی شهر پردیس به منطقه کلانشهری

متغیرها	تعداد	ضریب همبستگی	سطح معنادار
سفر غیر کاری-وابستگی به شهرهای پیرامون	۴۰۰	۰/۳۶۹**	۰/۰۰۱

جدول ۱۳- محاسبه ضریب همبستگی پیرسون جهت بررسی تاثیر کمبود خدمات بهداشتی-درمانی در وابستگی شهر پردیس به شهرهای پیرامون

متغیرها	تعداد	ضریب همبستگی	سطح معنادار
کمبود خدمات آموزشی و میزان وابستگی	۴۰۰	۰/۴۳۲**	۰/۰۰۱
کمبود خدمات بهداشتی و میزان وابستگی	۳۰۰	۰/۶۸۲**	۰/۰۰۱

جدول ۱۴- محاسبه ضریب همبستگی پیرسون در بررسی رابطه میان سفرهای غیر کاری و علائم خود اتکایی شهر پردیس

متغیرها	تعداد	ضریب همبستگی	سطح معنادار
سفرهای غیر کاری و میزان خود اتکایی	۴۰۰	۰/۶۳۲**	۰/۰۰۱

مجموع سفرها	مجموع سفرهای غیر کاری = شاخص خوداتکایی توماس
-------------	--

بحث خوداتکایی بر روی سفرهای کاری و غیر کاری متمرکز است. لذا با افزایش سفرهای غیر کاری میزان وابستگی شهر پردیس به شهرهای منطقه کلانشهری افزایش می یابد. با توجه به مبانی نظری عنوان شده باید گفت در صورتی که شهر جدید فاقد تنوع عملکرد برای تامین نیازهای ساکنین باشد سبب ایجاد سفرهای غیر کاری به شهر مادر می شود و نزدیکی و فاصله کم شهر جدید با شهر مادر باعث تشدید این سفرها می شود. از سوی دیگر با کمبود خدمات بویژه در بخش بهداشتی-درمانی (مانند بیمارستان، پزشک متخصص و...) و آموزشی میزان وابستگی به شهرهای دیگر بیشتر می شود. کمبود مساحتی بالغ بر ۱۸۵۸۱,۶۲ مترمربع در زمینه خدمات در شهر پردیس این شهر را به شهر تهران وابسته ساخته است. از میان موثرترین عوامل ایجاد سفرهای غیر کاری که با استفاده از پاسخ ساکنان بدست آمده که شامل سفر جهت خرید مواد غذایی، پوشاک، وسایل و تجهیزات خانه، کتاب و لوازم التحریر و دسترسی به خدمات و امکانات می باشد؛ شهر پردیس تنها در تامین مواد غذایی ساکنان خود اتکاست، در تامین پوشاک ساکنان هم بطور نسبی به خوداتکایی دست یافته است بنابراین فرضیه دوم نیز تایید می شود.

### جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

هدف تحقیق حاضر تحلیل میزان خوداتکایی شهر پردیس با تکیه بر تحلیل الگوی سفرهای روزانه بود. بررسی فرضیه‌های تحقیق نشانگر آنست که عدم وجود جاذبه‌های شغلی و کمبود امکانات، خدمات و زیرساختها مهمترین عوامل در وابستگی این شهر جدید به محیط پیرامونی بویژه کلان شهر تهران است. البته نزدیکی شهر پردیس به کلانشهر تهران نیز در این راستا بی‌تاثیر نیست. اما در اولویت‌های بعدی قرار می‌گیرد. همچنین بررسی جریان سفرها نشان می‌دهد در زمینه سفرهای کاری هنوز وابستگی فراوانی به شهرهای منطقه کلانشهری وجود دارد و تنها در برخی زمینه‌ها در بخش سفرهای غیرکاری از جمله تامین مایحتاج روزانه و ماهیانه، ساکنین شهر توانسته‌اند بصورت مستقل ایفای نقش نمایند. بطورکلی بررسی‌ها نشانگر آنست که با ایجاد شهر جدید پردیس تغییر محسوسی در نظام شهرنشینی کلان شهر تهران رخ نداده است. در واقع شهر پردیس نقش خود را به‌عنوان یک شهر جدید ایفا نکرده، و به‌عنوان شهرک خوابگاهی در جوار کلان شهر تهران عمل می‌کند. کمبود امکانات و زیرساخت‌های شهری در این شهر سبب شده ۴۲/۵ درصد از پاسخ‌دهندگان به‌دلایل کاری و غیرکاری شهر را ترک کنند و ۷۷/۸ درصد از پاسخ‌دهندگان سفرهای روزانه‌ای را برای دسترسی به محل کار به شهرهای پیرامون انجام دهند که این سفرها هزینه‌هایی را بر دوش خانوارها تحمیل می‌کند و ۱۳ درصد از درآمد خانوارها را به خود اختصاص می‌دهد. این نتایج نشان می‌دهد سکونت در شهر پردیس تنها با جابجایی جمعیت همراه بوده و محل اشتغال ساکنین همچنان کلان شهر تهران می‌باشد. از این رو، می‌توان گفت تنها بنیادهای اقتصاد قوی و توانمند و چند عملکردی است که می‌تواند جایگاه شهر جدید را به شهری خوداتکا ارتقا داده و نقش آنرا بعنوان یک نقطه شهری در مقیاس محلی و منطقه‌ای تقویت نماید. به گفته اسمال و گیولیانو (۱۹۹۳) ایجاد خوداتکایی در یک شهر مفهومی فراتر از یک تعادل محض بین کار و مسکن است و به یک شکل ترکیبی از کار، زندگی، تفریح و خرید باز می‌گردد. بنابراین گام اول سیاست‌گذاری در این شهر می‌بایست بر تامین عملکردهای مورد نیاز ساکنان شهر جهت کاهش سفرهای روزانه کاری و غیرکاری ساکنان قرار گیرد. در گام دوم و در سطح میانه الزامات ناشی از پیوستگی شهر به سکونتگاهها و روستاهای همجوار را تامین نماید. از آنجا که عملکردهای اصلی شهر شامل عملکرد مسکونی (برای سرریز جمعیت تهران)، تحقیقاتی و آموزشی، خدمات مقیاس کلان (عمدتاً مرتبط با شهر تهران) و خدمات مقیاس میانه (در ارتباط با بومهن و روستاهای اطراف) و خدمات مقیاس شهری است ایجاد ارتباط منطقی بین عملکردهای مذکور از عمده‌ترین اهداف شهر جدید پردیس بوده و در سیاست‌گذاری‌های آینده باید مورد توجه قرار بگیرد.

### پیشنهادات

بر اساس نتایج بدست آمده و جهت بهبود شرایط اقتصادی (ایجاد اشتغال) و اجتماعی و افزایش میزان استقلال و خوداتکایی شهر جدید پردیس موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- فراهم ساختن سکونت توأم با اشتغال از طریق برنامه ریزی برای ایجاد فرصت‌های شغلی با استفاده از امکانات بالقوه و بالفعل موجود در شهر پردیس از قبیل توسعه و ساماندهی پارک علم و فناوری، توسعه مراکز دانشگاهی، توسعه مراکز رفاهی و گردشگری از طریق ایجاد هتلها و رستورانها، ایجاد مراکز صنعتی، توسعه و ساماندهی مراکز صنعتی کمرد و خرمدشت و ایجاد ارتباط مناسب میان شهر پردیس با این مراکز برای استفاده ساکنان، سوق دادن صنایع به نواحی صنعتی اطراف پردیس همچون انتقال برخی صنایع مزاحم از تهران.

- تحقق نقش شهر پردیس براساس هدف اولیه و تبدیل آن به یک شهر دانشگاهی از طریق توسعه استقرار دانشگاه‌ها و مسکن مورد نیاز آنها. به عبارت دیگر، ایجاد یک قطب دانشگاهی از طریق انتقال پردیسها و واحدهای دانشگاهی وابسته به دانشگاه‌های معتبر کشور به شهر پردیس.

- سرمایه‌گذاری برای توسعه مراکز تجاری، اداری و خدماتی در شهر از قبیل مراکز خرید، بانکها، مراکز درمانی و آموزشی بویژه در مقاطع راهنمایی و دبیرستان با توجه به سهم بالای جمعیت جوان موجود در شهر.

- اشتغالزایی برای ساکنان شهر از طریق رونق عملکرد تفریحی-گردشگری در محور ارتباطی با کلان شهر تهران با استفاده از بهره‌گیری از مناظر طبیعی موجود در شهر از قبیل ایجاد دریاچه مصنوعی و پارک جنگلی و...

### منابع

- ۱- ابراهیم‌زاده، عیسی، قرخلو، مهدی، شهریاری، مهدی. ۱۳۸۸. تحلیلی بر نقش شهر جدید پردیس در تمرکز زدایی از کلان شهر تهران، مجله جغرافیا و توسعه ۷ (۱۳)، صفحات ۴۶-۲۷، زاهدان.
- ۲- اشکوری، معصومی، سیدحسن. ۱۳۸۲. بررسی و شناخت نمونه‌های موجود و مراکز وابسته بر صنایع اصل کشور، مجله معماری و شهرسازی، دوره سوم، شماره ۱۴-۱۳، تهران.
- ۳- بزی، خدارحم، افراسیابی، محمد صادق ۱۳۸۸. سنجش و ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهرهای جدید نمونه موردی شهر جدید صدرا، مجله مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه‌ای، شماره ۱۱۱، ۲-۱۳۴، اصفهان.
- ۴- پی‌کده، مهندسین مشاور، ۱۳۸۴. بازنگری طرح جامع شهر پردیس، جلد اول و دوم.
- ۵- پورشکیبایی، پدرام. ۱۳۸۰. ارزیابی شهرهای جدید در ایران، شهر جدید صدرا، مسیحی و آراز، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.

- ۶- زیاری، کرامت ا.، ...، ۱۳۷۹. برنامه‌ریزی شهرهای جدید، چاپ دوم، انتشارات سمت، ۱۸۴ص، تهران.
- ۷- زبردست اسفندیار، جهانشاهلو، لعلا. ۱۳۸۶. بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت، مجله جغرافیا و توسعه، ۵ (۱۰)، ۲۳-۴۵، زاهدان.
- ۸- زبردست، اسفندیار؛ اسدی، ایرج. ۱۳۸۹. گونه‌شناسی مناطق شهر- بنیاد در مطالعات شهری و منطقه‌ای، نشریه هنرهای زیبا، ش ۴۳، تهران.
- ۹- زنجانی، حبیب ا. ۱۳۸۵. گزیده مطالعات جمعیتی مجموعه شهری تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، جلد اول، چاپ اول، تهران.
- ۱۰- سیدفاطمی، سیدمجید، حسین‌زاده دلیر، کریم. ۱۳۸۹. بررسی و تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی منطقه بزرگ شهری تبریز. فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای. ۲(۶)، صفحات ۱۸-۱.
- ۱۱- غمامی، مجید. ۱۳۸۵. نگاهی به عملکرد شهرهای جدید در مجموعه شهری تهران، فصلنامه آبادی، ش ۳۰. صفحات: ۳۹-۳۱، تهران.
12. Lee, Chang-Moo, Ahn, Kun-Hyuck. 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*, 29: 647-666.
13. Certero, R. 1995. Planned communities, self-containment and commuting: A cross-national perspective. *Urban Studies*. 32(7):1135-1161.
14. Certero, R. 1996. Jobs-housing balance revisited: Trends and impacts in the San Francisco Bay Area. *Journal of the American Planning Association*, 62(4): 492-509.
15. Certero, R. 2007. Which reduces Vehicle travel more: Job-worker balance retail housing? *Journal of the American Planning Association*. 72(4): 475-490.
16. Certero, R., and Kokcelman, K. 1997. Travel demand and the 3d: Density, diversity and design. *Transportation Research*. 2(3):199-219.
17. Dickinson Robert. 1964. *City and region: A geographical interpretation*, Rutledge: London. Pp.588.
18. Hui, Eddie C.M., Lam, and Manfred, C.M. 2005. A study of commuting patterns of new town residents in Hong Kong. *Habitat International*, 29: 421-437.
19. Giuliano, G., and Kenneth A. Small. 1993. Is the journey to work explained by urban structure. *urban studies*. 30(9):1485-1500.
20. Handy, S. 1993. Regional versus local accessibility: Implications for non-work travel. Paper presented at the 72<sup>nd</sup> Annual Meeting of Transportation Research Board, Washington DC.
21. Joseph, C. 2010. The influence of suburbanization on the access to employ of workers in the new towns: A case study of Tin Shui Wai, *Habitat International*, 34(1):38-45.