

بررسی و ارائه راهکارهایی در تحقق جمعیت‌پذیری و مانایی جمعیت شهرهای جدید اقماری (مطالعه موردی: شهر جدید صدرا)**

محمدهادی رزمی**، علی اصغر رحیمیون***

تاریخ دریافت مقاله: ۹۱/۸/۱۵

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۱/۱۱/۶

چکیده

در پی انقلاب صنعتی در قرن ۱۸ اروپا، شکوفایی اقتصادی و به دنبال آن نابه‌سامانی‌ها و آشفتگی‌هایی را برای شهرهای بزرگ به ارمغان آورد. ساخت شهرهای جدید در پی ایده‌هایی در جستجوی آرمانشهر با القاب مختلف در جهت رفع مشکلات و نابه‌سامانی‌های مادرشهرها تکامل یافته است. در قرن بیستم شهرها، تجارب مختلفی در سراسر دنیا به نمایش گذاشتند، تجربه‌ای که در کشور ایران، هم قبل از انقلاب و به ویژه پس از انقلاب قابل ملاحظه است. ساخت شهرهای صنعتی-سازمانی-اداری قبل از انقلاب و ۱۸ شهر جدید اقماری در دهه ۷۰ در جهت جذب سرریزهای جمعیتی مادرشهرها، مصداقی بارز بر این موضوع است. بر اساس نتایج پژوهش‌های موجود، اغلب شهرهای جدید ایران بیشتر نقش شهرهای خوابگاهی را گرفته‌اند و با افق جمعیتی پیش‌بینی شده فاصله بسیاری دارند. از جمله این شهرها، شهر صدرا در ۱۵ کیلومتری شمال غرب شیراز می‌باشد که با نقش "سبز-فرهنگی" کار ساخت آن آغاز شد. با وجود پیش‌بینی افق جمعیتی ۲۰۰ هزار نفری در شهر صدرا، این شهر تاکنون موفق به جذب جمعیتی کمتر از ده‌هزار نفر گردیده است. پژوهش حاضر با تأکید بر اسناد و مطالعات کتابخانه‌ای، مشاهدات میدانی و استفاده از نرم‌افزار SPSS در پی دستیابی و تحلیل عوامل و شاخص‌هایی است که در جمعیت‌پذیری یک شهر جدید تأثیرگذار است. بر این اساس، پژوهش عواملی همچون مسکن ارزان‌قیمت، اشتغال پایدار، حمل و نقل و فاصله زمانی مناسب، تجهیزات و زیرساخت‌های شهری مناسب و پایدار، امنیت، هویت و امکانات تفریحی و فضای سبز را از عوامل بارز در جهت جمعیت‌پذیری شهرهای جدید مهم‌تر از عوامل دیگر تشخیص می‌دهد و پس از بررسی و تحلیل موانع جمعیت‌پذیری صدرا بر حسب این عوامل، پیشنهاداتی در زمینه جمعیت‌پذیری و مانایی آن در شهر جدید ارائه می‌دهد.

کلمات کلیدی

راهکار، شهر جدید، جمعیت‌پذیری و مانایی، مهاجرت، صدرا.

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد نویسنده اول با عنوان "بررسی و ارائه راهکارهایی در تحقق جمعیت‌پذیری شهرهای جدید- مطالعه موردی شهر جدید صدرا" در دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان می‌باشد.

Email: hadi_razmi@yahoo.com

** دانشجوی کارشناسی ارشد رشته برنامه‌ریزی شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان

Email: Ali.rahimiyon@gmail.com

*** استادیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی همدان

مقدمه

جمعیت ایران طی چند دهه گذشته رشد شتابانی داشته، به طوری که در طول کمتر از چند دهه بیش از دو برابر شده است. این افزایش جمعیت در ایران، با مسائلی همچون افزایش سریع جمعیت شهرها، افزایش فقر، مشکل مسکن و مهاجرت بی‌رویه روستاییان به شهرها همراه بوده است. نتایج سرشماری‌ها در ایران نشان می‌دهد که نسبت جمعیت شهرنشین به کل جمعیت در سال ۱۳۳۵ به میزان ۳۱/۴ درصد، در سال ۱۳۴۵ به میزان ۳۸/۷ در سال ۱۳۵۵ به میزان ۴۷ درصد، در سال ۱۳۶۵ به میزان ۵۴/۳ درصد و در سال ۱۳۷۵ به میزان ۶۱/۶۵ درصد بوده است (جمشیدزاده، ۷۰، ۱۳۸۵). تمامی سرشماری‌های انجام شده در ایران، تداوم شهرنشینی در مقیاس وسیع و افزایش گرایش به تمرکز جمعیت شهرنشین در چند شهر بزرگ بعد از انقلاب اسلامی را نشان می‌دهند. از سال ۱۹۷۶ تا ۲۰۰۱ میانگین رشد سالیانه جمعیت شهری در ایران ۳/۴ درصد بوده است (Fani, 2006). در ایران، رشد سریع جمعیت شهری در شهرهای بزرگ کشور و لزوم هدایت سرریز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در آینده از شهرهای بزرگ مانند تهران، اصفهان، تبریز، شیراز و مشهد به سوی شهرهای جدید، ایجاد آنها را ضروری ساخته است (Atash, 1998). مسئله جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ به ویژه تهران از عمده‌ترین دلایل ضرورت احداث شهرهای جدید اعلام می‌شود. پیش‌بینی سه برابر شدن جمعیت شهری در سال ۱۴۰۰ لزوم احداث شهرهای جدید را مطرح ساخته است (صالحی، ۱۳۷۷). بدین ترتیب ایجاد شهرهای اقماری در فاصله مناسب از این شهرها مناسب‌ترین راه‌حل رفع مشکلات توسعه آنها بود (نظریان، ۱۳۸۱). به لحاظ جلوگیری از پی‌آمدها و مخاطراتی که تمرکز بی‌رویه و برنامه‌ریزی نشده، در شهرهای بزرگ کشور ایجاد می‌نماید در تاریخ ۱۳۶۴/۱۲/۲۰ هیئت وزیران پس از بررسی‌های مقدماتی به عنوان گامی در جهت سیاست توزیع متعادل جمعیت شهری ایجاد شهرهای جدید را تصویب نمود (کسلائی، ۱۳۷۹). از نظر توزیع فضایی، از تعداد ۱۸ شهر جدید مصوب بعد انقلاب اسلامی، ۱۲ شهر در اطراف مادرشهرهای بزرگ ایران (تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز) مکان‌یابی شدند. برای این منظور و نیز حفظ اراضی مرغوب و باغات در حاشیه شهرهای ناحیه شهری شیراز، توسعه منفصل و ایجاد شهر جدید صدرا (اولین شهر جدید این ناحیه) پیشنهاد شده است (زبیری، ۱۳۸۲). پس از گذشت دو دهه شهر جدید صدرا جمعیتی کمتر از ده هزار نفر را در خود جای داده است که با افق جمعیتی ۲۰۰ هزار نفری پیش‌بینی شده همچون دیگر شهرهای جدید کشور فاصله بسیاری دارد.

مبانی نظری:

شهرهای جدید^۲ را می‌توان بر حسب وسعت، فاصله، جمعیت، نوع و سطح فعالیت اقتصادی به چند نوع متفاوت طبقه‌بندی نمود: عمده‌ترین نوع طبقه‌بندی از جنبه شکل و عملکرد است که به شهرهای جدید مستقل، شهرهای جدید اقماری و شهرهای جدید پیوسته قابل تقسیم است (اکبرپور و میرزاجایی، ۱۳۸۹). شهرهای جدید اقماری، جوامع یا سکونتگاه‌های برنامه‌ریزی شده‌ای هستند که معمولاً در حوزه نفوذ یک شهر بزرگ یا شهرهای موجود به وجود می‌آیند. این گونه نوسهرها از لحاظ عملکرد، پیوستگی‌های زیادی با شهرهای موجود دارند. بنابراین، اغلب به صورت خوابگاهی استفاده می‌شوند. ایده شهرهای اقماری بیش از تمام ایده‌های دیگر خاصه در رابطه با توسعه‌های منطقه‌ای، قابل قبول بوده و به مرحله اجرا درآمده‌اند. شهرهای اقماری پس از ساخته شدن به رشد خود ادامه می‌دهند و نمی‌توان رشد آنها را پس از ایجاد متوقف شده محسوب داشت (شیعه، ۱۳۸۱). آنچه در اینجا مورد بررسی است، فرایند جمعیت‌پذیری شهرها به خصوص شهرهای جدید است. حرکت‌های جمعیتی را می‌توان به حرکات نبض در انسان تشبیه کرد. حرکت نبض نتیجه عملکرد بقیه اجزای بدن حتی تلاطمات روحی انسان است. با مشاهده و اندازه‌گیری حرکت نبض می‌توان به مسائل و مشکلات درونی پی برد و از این نشانه به سمت شناخت بیماری داخلی هدایت شد. حرکت‌های جمعیتی نیز برای اجتماع همین خصلت را بازی می‌کنند. درجه‌ای از این حرکت‌ها نشانه سلامت جامعه و طبیعی است، اما کندتر یا تندتر شدن حرکت جمعیتی می‌تواند نشانه بیماری اجتماعی باشد که با پیگیری علت تندی یا کندگی حرکت می‌توان اصل بیماری را شناخت و به درمان آن پرداخت (زاهد، ۱۳۸۵). قبل از هر چیز باید از این موضوع اطلاع کسب کرد که چه عواملی در رشد و توسعه جمعیت شهر اثر گذارند و بر مبنای آنها برنامه ریزی نمود. به طور کلی جمعیت شهرها به دلایل زیر افزایش می‌یابد: ۱. رشد طبیعی جمعیت؛ ۲. اثر مهاجرت^۳ در افزایش جمعیت (جابه‌جایی‌های دائمی، جابه‌جایی‌های روزانه)؛ ۳. توسعه محدوده شهر و ادغام آبادی‌های اطراف شهر در آن (زنجانی، ۱۳۷۰).

در مورد شهرهای جدید آنچه که مورد بررسی است نقش مهاجرت بر رشد این شهرهاست از این رو، بر اساس نظریه راونشتاین^۴، قوانین مهاجرت را می‌توان به صورت زیر خلاصه نمود: ۱. فاصله و مهاجرت؛ ۲. مرحله‌ای بودن مهاجرت؛ ۳. بازتاب‌های مهاجرت؛ ۴. ارتباطات و مهاجرت؛ و ۵. برتری انگیزه اقتصادی در مهاجرت. راونشتاین بی‌آن‌که از سایر عوامل مؤثر بر مهاجرت غفلت کند، بر نقش عوامل اقتصادی در شکل‌گیری، رشد و استمرار مهاجرت‌ها تأکید دارد و آن را مهم‌ترین عامل برانگیزاننده مهاجرت‌ها می‌داند (ضرابی و درخشانی نسب، ۱۳۸۸). اهدافی که شهرهای جدید برای تحقق آنها ساخته می‌شوند، معین‌کننده جمعیت، هدف و دلایل مهاجرت آنها به این شهرها می‌باشد. در

شهرهای جدید سرریز پذیر که اغلب برای رفع مشکل مسکن و کاهش تراکم کلان‌شهرها احداث می‌گردند، ارائه مسکن در حد استطاعت یا کیفیت بالاتر مسکن نسبت به مادرشهر، نزدیکی فواصل محل کار و سکونت، کاهش هزینه رفت و آمدها، کیفیت و شرایط بهتر زندگی برای جمعیت هدف می‌تواند از جمله دلایل مهاجرت ساکنان 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 (زبردست و جهانشاهلو، ۱۳۸۸). تمام موارد ذکر شده نیاز به بررسی همه‌جانبه عوامل اقتصادی، اجتماعی و غیره در تمام ابعاد ساخت شهر دارد. غفلت از هر شاخص در طراحی و برنامه‌ریزی شهرهای جدید ممکن است که طرح را با شکست مواجه سازد. این پژوهش در پی بررسی عوامل مؤثری است که در جذب جمعیت و مانایی آن در شهر جدید مؤثر می‌باشد.

عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری و مانایی جمعیت در شهرهای جدید

نقش و ماهیت توزیع جمعیت برای یک شهر و به ویژه برای یک شهر جدید از اهمیت خاصی برخوردار است، زیرا بدون دمیده شدن چنین روحی کالبد آن فاقد حیات است. بدین جهت در ارزیابی‌های جمعیتی که معمولاً برای شهرهای جدید صورت می‌گیرد فرض‌های اولیه، برای نسبت‌های حاکم بر هرم سنی و جنسی میزان بعد و خانوار، فرآیند مهاجرت و بسیاری از موضوعات اجتماعی-جمعیتی طرح می‌گردد. هم‌چنین بدون شناخت کیفی مسائل اجتماعی، فرهنگی اقتصادی ساکنان فردا، در مقیاس مکان و فضا هزاران انسان ساکن در شهرهای جدید دچار مشکل خواهند شد. این عوامل کیفی ساکنان به گونه‌ای می‌توانند در رونق یافتن و یا متروک شدن شهرهای جدید مؤثر و کارساز افتند (شهیدی، ۱۳۷۷). برخی عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری شهرهای جدید به شرح ذیل می‌باشند:

۱- مسایل اقتصادی و اشتغال:

در شهرهای جدید رسیدن به هدف‌های جمعیتی و اشتغال همواره لازم ملزوم یکدیگرند؛ زیرا برای جذب جمعیت نیاز به اشتغال است و نیز ایجاد فعالیت‌های اقتصادی به جمعیت مشخصی نیاز دارد (زیاری، ۱۳۸۲). تنها در اواخر دهه ۶۰ میلادی بود که دست‌اندرکاران واقعاً پذیرفتند که همه شهرهای جدید توانایی یکسانی برای ایجاد اشتغال ندارند. تغییر شرایط اقتصادی آشکار شد و در پی آن سیاست به گونه‌ای تعدیل گردید که کلیه شهرهای جدید و توسعه‌یافته خود را با آهنگ رشد جمعیت و اشتغال منطبق سازند (چیزی، ۱۳۸۲). نتایج تحلیل عاملی برای شهرهای جدید انگلستان نشان می‌دهد که توسعه شهرهای جدید در طی دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ به میزان تغییرات در تعداد مشاغل و مهاجرت به این شهرها ارتباط دارد. این شهرهای جدید که در مراحل متفاوتی از توسعه می‌باشند شرایط متفاوتی از توسعه را تجربه کرده‌اند (جزا شکوهی، ۱۳۸۱). در ابتدای احداث شهرهای جدید این شهرها دارای اقتصاد موجودی نیستند که به تحلیل آن پرداخته شود، ولی یک شهر جدید می‌باید حداقل به اندازه‌ای که ساکنان آن برای اشتغال به شهر دیگری نروند، فرصت‌های شغلی ایجاد کند و هم‌چنین تنوع شغلی در شهر وجود داشته باشد و شهر به یک نوع اشتغال خاص متکی نگردد (وارثی و آقاییابی، ۱۳۸۷).

در زمینه اقتصادی در گام اول، در مقیاس ملی، باید در میزان سرمایه‌گذاری، برنامه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و رشد صنعتی کشور در مکان‌یابی شهرهای جدید هماهنگی باشد، به عبارتی از موازی‌کاری پرهیز شود و هم‌چنین نیاز ضروری به عزم ملی راسخ مشهود است. پایه‌گذاری راهبرد توسعه شهری (CDS) در شهر در جهت انجام طرح‌های فوری و کوتاه‌مدت می‌تواند سرعت عمل را در فعالیت‌های مختلف اقتصادی شهرهای جدید افزایش دهد. اگر زمینه‌های اشتغال‌زایی در شهر جدید فراهم نشود، این شهرها به مرور پس از پایان یافتن مشاغل ساختمانی که بیشترین جمعیت شاغل را به خود اختصاص می‌دهد، تبدیل به خوابگاه برای ساکنان خود می‌شود. تعریف مجدد نقش شهرهای جدید به عنوان قطب اقتصادی مستقل از وابستگی شهر جدید به شهر مادر می‌کاهد و آن را از حالت خوابگاه خارج می‌سازد و چه بسا با ثبات نقش اقتصادی شهر و خروج از رکود، قشر جوان و فعال تمایلی به تخلیه شهر نداشته و در شهر جدید ماندگار شوند. ترغیب بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری مشارکتی با سرمایه‌گذاران خارجی می‌تواند نه فقط در زمینه ساختار کالبدی، بلکه در ایجاد زمینه‌های شغلی و توسعه فضاهای تجاری نیز مفید واقع شود. بهتر است که نیروهای شاغل در شهرهای جدید اعم از اداری و خدماتی ملزم به سکونت در این شهرها گردند و بیشتر نیروهای مورد نیاز از میان شهروندان بومی گزینش شوند. توسعه بازارهای هفتگی و رونق این بازارها تحرک و سرزندگی اقتصادی و به دنبال آن اجتماعی را در این شهرها به دنبال دارد. با توسعه و ایجاد شغل‌های با درآمد متوسط و کم هم می‌توان تا حدی درد اقتصادی شهرهای جدید را التیام بخشید. طراحی یک بانک اطلاعات اقتصادی از شغل‌های موجود و آتی شهر جدید نیز می‌تواند راهکار بسیار مفیدی باشد.

۲- مسکن ارزان قیمت و در استطاعت

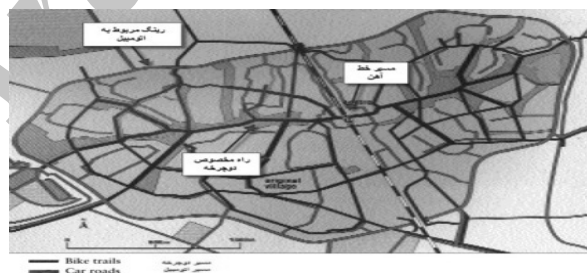
چون مسکن یک نیاز اجتماعی است و در بعد اقتصادی نیز به عنوان یک کالا مورد مبادله است، بنابراین سرمایه‌گذاری در آن باید معطوف به اهداف اجتماعی باشد. در این راستا بازده اقتصادی آن که به شکل سودآوری مقبول سرمایه، ایجاد اشتغال، گردش سرمایه و غیره و منعکس است، باید به عنوان یک دستاورد اجتماعی نیز مورد توجه قرار گیرد (پورمحمدی، ۱۳۸۲). بخش مسکن در تمامی سکونتگاه‌ها، به خصوص در شهرهای جدید به عنوان وسیله مؤثر در توزیع مجدد منابع، کاهش نابرابری‌ها و عدم تعادل‌های اجتماعی در برنامه‌های توسعه

اقتصادی و اجتماعی عمل می‌کند (امیری، ۱۳۸۵). اکثر پژوهش‌هایی که در مورد جمعیت‌پذیری شهرهای جدید، به خصوص در ایران صورت گرفته حاکی از این موضوع است که حرکات جمعیت به سوی این شهرها ناشی از انگیزه‌ها و صرفه‌های اقتصادی است به طوری که در پژوهشی که در مورد جمعیت‌پذیری شهر جدید اندیشه، شهر اقماری تهران صورت گرفته، مطالعه دلایل سکونت این افراد نشان می‌دهد که بیشترین دلیل مطرح شده، مربوط به ارزان بودن زمین و مسکن در مقایسه با تهران است که این مورد، اولین دلیل انتخاب شهر جدید اندیشه برای سکونت ۳۰ درصد نمونه‌ها بوده است (اجزاء شکوهی و قرخلو، ۱۳۹۰). یا در مورد شهر صدرا از جمله دلایل مهم مهاجرت خانوارها به شهر جدید صدرا ارزان بودن زمین و مسکن بوده است (بزی و افراسیابی، ۱۳۸۸).

در زمینه مسکن شهرهای جدید می‌توان اذعان داشت که تمام شهرهای جدید دارای طرح جامع‌اند، اما در هیچ کدام از این طرح‌ها الگوی اقتصادی ساخت مسکن به شکلی دقیق دیده نشده و برنامه مالی و توجیه اقتصادی این شهرها بر اساس توان اقتصادی گروه‌های هدف صورت نگرفته است. بین سیاست‌های بازسازی بافت‌های فرسوده و ایجاد شهرهای جدید و توسعه‌های جدید شهری، تعادل و هماهنگی وجود نداشته است. یعنی در همان حال که شهرهای جدید در حال احداث بودند، سیاست‌های آماده‌سازی متعدد و به خصوص واگذاری مسکن استیجاری نیز در حال اجرا باشد. آن چه در بخش مسکن این شهرها پیشنهاد می‌گردد، جلوگیری از بالا رفتن بی رویه قیمت زمین مسکن و زمین خواری و همچنین ایجاد نواحی حاشیه‌نشین در این شهرها و ارتقای کیفیت معماری و تنوع زیبایی‌شناختی در معماری و ارائه میزان استاندارد تعداد اتاق، زیربنا و استحکام بنا در آنهاست. تقویت مسکن اجتماعی در مقایسه با دیگر انواع مسکن حمایت شده و ... با همکاری بخش خصوصی می‌تواند راهگشا باشد. استفاده از مصالح بومی در زمینه ساخت مسکن یکی از راه‌حل‌ها در کاهش هزینه ساخت مسکن این شهرها می‌باشد. آنچه بارز است این است که هزینه سنگین ساخت شهرهای جدید، طولانی بودن زمان ساخت آن و نرخ بالای تورم باعث افزایش بهای مسکن در این شهرها شده است.

۳- حمل و نقل و فاصله زمانی مناسب تا مادرشهر

شهرهای اقماری، به شکل جوامعی در ارتباط با نواحی مادرشهری که پیوند و عملکرد مستحکم و اساسی با شهر مرکزی برقرار می‌کنند طراحی شده‌اند. مواصلات و ارتباطات مناسب (با مادرشهر) امری ضروری است و زمان جابه‌جایی و مسافرت روزمره به مرکز شهر نباید از ۳۰ تا ۴۰ دقیقه فزونی یابد (Lum and Hu, 2004). با توجه به مطلب ذکر شده، در زمینه حمل نقل شهرهای جدید آنچه حائز اهمیت است سرعت و فاصله زمانی طی شده تا مادر شهر است که نوع وسیله نقلیه در این زمینه تعیین‌کننده است. تجربه اکثر شهرهای جدید در سراسر دنیا متکی بر حمل و نقل ریلی است. نمونه بارز این تجربه در مورد شهرهای بریتانیاست. یا به عنوان نمونه‌ای دیگر یکی از دلایل موفقیت پنج شهر جدید ساخته شده در اطراف شهر سئول، ارتباط آنها به مرکز شهر بوسیله مترو است (معصوم، ۱۳۸۰). علاوه بر توجه به ارتباط مناسب میان شهر جدید و مادرشهر نباید نسبت به سلسله مراتب دسترسی در سطح شهر جدید و محلات بی‌توجه بود، شهر جدید هوتن^۵ در هلند در فرم فشرده پروانه‌ای شکل (شکل شماره ۱) طراحی شده که دو نوع قابلیت حرکت در تصویر نشان داده شده است. جابه‌جایی با اتومبیل منوط به مسیر خارجی و رینگ است (که شهر را محصور کرده است). بیشتر مسیر حرکت در شهر بر مبنای حرکت پیاده و دوچرخه انجام شده است (Beatley, 2000).



تصویر ۱: طرح شهر هوتن (Houten) در هلند (طرح پروانه ای) ماخذ: Beatley: 2000⁵⁰

فاصله شهرهای جدید از مادرشهر فقط مکانی نیست، بلکه فاصله زمانی هم هست. از این رو در برنامه ریزی حمل و نقل منطقه‌ای و بین شهری باید به نحوی عمل گردد که فاصله زمانی به حداقل ممکن برسد، باید با تزریق وسایل نقلیه عمومی مناسب و درخور، زمان تلف شده را به حداقل رساند. برنامه‌ریزی حمل و نقل باید همراه با رشد جمعیت صورت گیرد و پیش‌بینی‌های لازم در زمینه معضلات ترافیکی آینده شهرهای جدید انجام شود تا این شهرها با معضل ترافیک گریبانگیر نشوند. محدود کردن اتومبیل و توسعه اصل پیاده‌مداری با توجه به مقیاس این شهرها عاقلانه و منطقی به نظر می‌رسد. توسعه اصول شهر الکترونیک در راستای به حداقل رساندن مراجعه به مادرشهر نیز می‌تواند گامی مهم در جهت کاهش مشکلات ترافیکی به شمار آید.

۴- تأسیسات و تجهیزات شهری

تأسیسات و تجهیزات شهری از جمله خدماتی هستند که با پیشرفت علم بر گستره آن افزوده شده و با گذشت زمان ضرورت و نیاز به آنها هر روز بیشتر احساس می‌شود تا جایی که امروزه جاذبه شهرها بیشتر بر اساس خدمات ارائه‌شده می‌باشد. تأسیسات شهری شامل تمام ساخت و سازهای شهری می‌باشد. اما مقصود از تأسیسات، نوع خاص از تأسیسات شهری است که معرف ارائه خدمات به شهروندان اعم از شهری و روستایی است و وجود آنها در شهر لازم می‌باشد. تجهیزات شهری به مجموعه‌ای از وسایل متحرک، نیم‌متحرک و کاربردی و تزیینی اطلاق می‌شود که با اجازه یا اطلاع مقامات دولتی به طور دائم و یا فصلی در فضای عمومی شهر در اختیار ساکنان آن قرار گرفته است (سعیدی خواه، ۱۳۸۳). جمعیت مهاجر زمانی تصمیم به اقامت در مکان مورد نظر برای زندگی خود می‌گیرد که از امکانات و تسهیلات مناسب برخوردار باشد. اسکان افراد بدون فراهم کردن زیرساخت‌ها و امکانات در شهرهای جدید، اشتباه بزرگی است. زیرا شهرهای فاقد امکانات در بلند مدت، مشکلات جدیدی برای ساکنان خود و جامعه به وجود می‌آورند. لذا پیش از شروع هر اقدامی در زمینه شهرسازی، بررسی تمام جوانب کار و این که آیا می‌توانیم تمام منابع و امکانات آن شهر را فراهم کنیم، ضروری است.

۵- مشارکت مردمی و محلی

از جمله مواردی که می‌تواند در توسعه اهداف و راهبردهای شهرهای جدید تاثیرگذار باشد، مشارکت محلی و همکاری متقابل مردم و مدیران شهرهای جدید می‌باشد. مشارکت مردمی به تقویت روحیه جمعی و سرزندگی اجتماعات همچون شهرهای جدید که در انزوا قرار دارند منجر می‌شود. این خود زمینه‌ای در ایجاد حس امنیت و هویت شهری است. مشارکت عمومی، مردم و مسئولان را به یکدیگر نزدیک‌تر می‌کند و ما را جایگزین من و تو می‌سازد (حسینی، ۱۳۸۷). پس به خوبی می‌توان با اجرای ترفندهای مشارکتی، همدلی و صمیمیت را در میان مردم شهرهای جدید ایجاد نمود و مانایی جمعیت در شهر را تضمین نمود. مشارکت و نظرخواهی از شهروندان در شکل دادن به فضاها، نظارت و کنترل این قبیل اماکن می‌تواند نقشی مهم در تداوم زندگی و مشارکتی که متضمن امنیت، پویایی، سرزندگی، ایجاد احساس تعلق در شهروندان و به تبع آن ایجاد حس مکان است، ایفا نماید. ایجاد رقابت در ایجاد توسعه محله پایدار و برتر با مشارکت شهروندان از طریق برگزاری مسابقات بین محله‌ای و غیره توسط شهرداری می‌تواند راه‌حل اصولی و منطقی باشد.

۶- هویت شهری

"روح شهرها تنها به گذشته شان وابسته نیست. شهرهای کهنی وجود دارند که روح خود را از دست داده‌اند و شهرهای بسیار جوان هستند که در کار ساختن هویت خود هستند." این نقل قول را می‌توان در پشت بروشوری اطلاعاتی درباره یکی از شهرهای جدید مشاهده کرد (تقی زاده مطلق، ۱۳۸۴). عمده‌ترین معضل این شهرهای جدید، همانا مسئله هویت است. در این‌ها هیچ‌گونه احساس اجتماعی راستین به چشم نمی‌خورد. و اغلب فقط همان مکان‌هایی برای زندگی را دارند و همین امر منجر به ایجاد کاریکاتوری از آنها به عنوان شهرهای خوابگاهی شده است (گابوریت، ۱۳۸۵). از یک طرف جمعیت است که به شهر هویت و شخصیت لازم را می‌بخشد و از طرف دیگر بدون توجه به مسائل اجتماعی نمی‌توان در میان ساکنان احساس تعلق به وجود آورد. ملاحظات مربوط به مسائل اجتماعی - جمعیتی شهر جدید، در نهایت حیات سالم شهر جدید را در مجرای درست و در نظام پایدار آن قرار می‌دهد. در تأسیس شهرهای جدید فقط نباید به عوامل فیزیکی یا اختصاص و تعیین فضایی توجه داشت، بلکه باید شهرهای جدید با نیازهای اجتماعی، خواسته‌ها، منافع اجتماعی و شرایط زندگی جامعه شهری خود ارتباط پیدا کند (وارثی، آقابائی، ۱۳۸۷). هویت نیاز به زمان دارد، برخی از شهرها در طول قرن‌ها هویت یافته و به انسجام رسیده‌اند، در حالی که از طراحی، اجرا و ساخت شهرهای جدید زمان چندانی نمی‌گذرد. از آنجایی که شهروندان معرف ویژگی‌ها، ریشه‌ها، اصالت و فرهنگ‌های مختلف هستند، لذا توجه به جنبه‌های تاریخی و هویتی شهروندان از اهمیت زیادی برخوردار است. عدم توجه به این موضوع موجب اختلال در وضعیت روان شناختی ساکنان گشته و عامل تنش‌های فرهنگی، قومی و تاریخی می‌گردد.

۷- امنیت شهری

مسئله امنیت در شهرهای جدید از موضوعاتی است که آنها را به اهداف خود و جمعیت‌پذیری نزدیک می‌نماید، زیرا امنیت در ابعاد فردی و اجتماعی در فضاهای شهری عامل اساسی آرامش روحی و روانی شهروند می‌باشد (موسوی و همکاران، ۱۳۸۷). به طور کلی امنیتی که در شهرهای جدید وجود دارد، از سایر شهرها بالاتر است. حتی امروزه که همبستگی اجتماعی به واسطه تحولات اخیر صدمه دیده است، ترکیب جمعیتی شهرهای جدید منحصر به فرد است (چیدری، ۱۳۸۲).

۸- پارک‌ها و فضای سبز، فضاهای گذران اوقات فراغت

با توجه به هویت و ذات واقعی نظریه شهرهای جدید که بر پایه نظریه باغشهر هاوارد است و همچنین با توجه به اهمیت مقوله توسعه پایدار شهری و توجه شدید برنامه‌ریزان به این مورد باید درصد قابل توجهی از کاربری‌ها را در شهرها به فضای سبز و پارک‌ها اختصاص داد. فضای سبز بر خلاف معنایی که ممکن است در ذهن ایجاد کند، تنها محل درخت و گیاه نیست، بلکه نمادی از تفکرات فرهنگی و

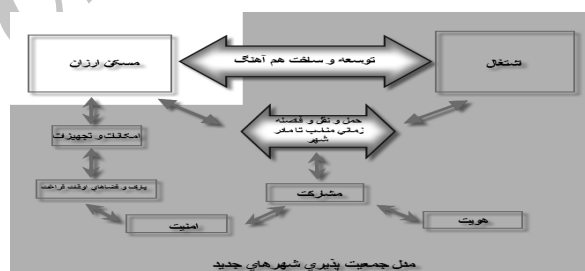
جدول ذیل و مقایسه سرشماری سال ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵ نمایانگر موارد ذکر شده است. در میان این شهرک‌ها، شهرک گلستان مهم‌ترین رقیب شهر جدید صدرا در جذب جمعیت است که طی دو دهه سرشماری جمعیت آن به بیش از دو برابر رسیده است و به عبارتی شهر جدید را در جذب جمعیت فلج نموده و کارایی آن را مختل نموده است.

نام شهرک	خانوار	جمعیت	مرد	زن
شهر صدرا	۲۶۶۸	۹۹۴۹	۵۲۵۰	۴۶۹۹
شهرک حافظ	۸۳۶	۳۲۸۵	۱۷۳۷	۱۵۴۸
شهرک شهید بهشتی	۱۷۳۷	۶۴۲۸	۲۲۳۴	۳۱۹۴
شهرک گلستان	۹۶۳۴	۳۷۲۶۴	۹۳۶۱	۱۸۰۰۳
شهرک استقلال	۱۶۱۷	۶۵۱۹	۲۲۵۰	۳۲۶۹

نام شهرک	۵۵		۷۵		نرخ رشد	
	خانوار	جمعیت	خانوار	جمعیت	۶۵-۷۵	۵۵-۶۶
شهرک بهشتی	-	۳۲۵	۴۸۵	۲۴۴۵	۳/۹	-
شهرک گلستان و استقلال	-	۱۰۷۵	۲۸۵۵	۱۴۱۱۹	۱۰/۲	-

جدول ۱- مرکز آمار ایران- سرشماری ۵۵ تا ۷۵ جدول ۲- آمار جمعیتی صدرا و شهرک‌های محدوده پیرامونی آن (مرکز آمار ایران - سرشماری ۱۳۸۵)

اما نکته حائز اهمیت دیگر توجه به این موضوع است که در دهه ۶۵-۷۵ با پایان جنگ ایران و عراق و با بازگشت بخشی از مهاجران جنگی تا حدودی از نرخ رشد جمعیت شهر شیراز کاسته می‌شود. با این حال کاهش نرخ رشد جمعیت در طی این دوره به علت عمومیت این وضعیت در کل کشور را نمی‌توان صرفاً به بازگشت مهاجران محدود دانست. بلکه علل دیگری چون دنبال کردن مجدد سیاست‌های کنترل جمعیتی از سوی دولت در سطح ملی و پایین آمدن سطح باروری به علت افزایش آگاهی اجتماعی، معضلات و مشکلات اقتصادی تأمین خانوارهای پرجمعیت، افزایش اشتغال زنان، در جوامع شهری خصوصاً شهرهای بزرگ را می‌باید از دیگر عوامل این کاهش نرخ رشد دانست (مهندسین مشاور شهر خانه، ۱۳۸۶). با توجه به مباحث فوق، به راحتی می‌توان از کاهش نرخ رشد جمعیت شیراز به این نتیجه دست یافت که، علاوه بر شهرک‌ها، بازگشت مهاجران جنگی و سیاست‌های کنترل جمعیتی نیز از عواملی هستند که در تحقق افق جمعیتی صدرا تأثیرگذار بوده‌اند، همچنین می‌توان مهاجرفرستی شهرستان شیراز را در دهه‌های اخیر بر عوامل مذکور اضافه نمود. با توجه به مباحث مطرح شده در فوق می‌توان مدل مفهومی ذیل را ارائه نمود:



هماهنگی توسعه اشتغال پایدار و ساخت مسکن ارزان، باعث جذب جمعیت در شهر جدید می‌گردد و این روند با دسترسی به یک سامانه حمل و نقلی مناسب (مانند بزرگراه یا مترو) تحکیم می‌گردد. با ایجاد مشارکت شهروندان در امور شهر یکدلی و صمیمیت ایجاد شده و اختلافات قومی ریشه‌کن شده و حس من به ما تبدیل و همین امر به توسعه روابط اجتماعی و تعامل بین مسئولین مدیران و شورا و مردم می‌گردد و هویت شهری به عنوان فرایند نیازمند زمان، پدیدار می‌گردد. با شکل‌گیری هویت شهری و احساس مسئولیت و تعامل مردم و مدیران شهر نسبت به هم، اختلافات از بین رفته و به مرور زمان حس امنیت فردی و اجتماعی به وجود می‌آید و با توسعه فضاهای فرهنگی و فضاهای سبز و گذران اوقات فراغت و به همراه ارائه امکانات و تجهیزات و تسهیلات مناسب و درخور محیط و فضای شهری موجود، شهر جدید با موج گسترده‌ای از جمعیت روبرو خواهد شد که محل زندگی قبلی خود را در جهت دستیابی به محیطی بهتر ترک گفته‌اند.

محدوده مکانی مورد مطالعه و تحلیل داده‌ها

شهر صدرا در ۱۵ کیلومتری شمال غرب شهر شیراز می‌باشد که به عنوان توسعه منفصل و شهر اقماری برای این شهر در نظر گرفته شده است. از طریق پرسشنامه علت مهاجرت به شهر صدرا و نظرات آنها نسبت به عوامل فوق جمع‌آوری گردیده و نتایج ذیل ارائه می‌گردد. برای برآورد حجم نمونه از فرمول کوکران^{۱۱} استفاده شده است.

$$n = \frac{\frac{t^2 pq}{d^2}}{1 + \frac{\frac{t^2 pq}{d^2}}{N(\frac{t^2 pq}{d^2} - 1)}} \quad n = \frac{\frac{1^2 \times .5 \times .5}{.05^2}}{1 + \frac{\frac{1^2 \times .5 \times .5}{.05^2}}{9949(\frac{1^2 \times .5 \times .5}{.05} - 1)}} \approx 100$$

جدول ۵

درصد	فراوانی	وسیله نقلیه مورد استفاده
18	18	اتوبوس
60	60	اتومبیل
22	22	تاکسی
100	100	جمع

جدول ۴

درصد	فراوانی	مالکیت مسکن
64	64	اجاره ای
36	36	ملک شخصی
100	100	جمع

جدول ۳

درصد	فراوانی	انگیزه مهاجرت
68	68	مسکن ارزان
32	32	اشتغال
100	100	جمع

در پاسخ شهروندان (جدول ۳)، اغلب ساکنان صدرا در جهت دستیابی به مسکن ارزان و در مرحله دوم اشتغال به این شهر مهاجرت کرده‌اند. جدول ۴ نشان‌گر این است که بیشتر ساکنان مستاجر هستند و مالکان اصلی خانه به شمار نمی‌روند. همان‌طور که مشاهده می‌شود در جدول ۵ نمایان‌گر وضعیت نامناسب و ضعیف حمل و نقل عمومی شهر جدید صدرا می‌باشد که بیشتر از وسیله نقلیه شخصی و تاکسی جهت ایاب و ذهاب استفاده می‌گردد. با توجه به موارد ذکر شده می‌توان از اهمیت مسکن ارزان و در استطاعت و اشتغال و حمل و نقل، فاصله زمانی مناسب در جمعیت‌پذیری شهرهای جدید پی برد. اما آنچه در اینجا حائز اهمیت است در ارتباط با اهمیت دیگر عوامل همچون هویت و امنیت در جمعیت‌پذیری است؛ با توجه به پاسخ‌های شهروندان در پرسشنامه و تحلیل آن با SPSS، تفسیر جدول ۸ گویا است. با توجه به جدول آزمون کای دو^{۱۱} و مقدار عددی $\alpha < 0.05$ در ارتباط دو عامل هویت و امنیت با دیگر متغیرها می‌توان نتیجه گرفت متغیرهای مستقل در متغیرهای وابسته تأثیرگذار است. به بیان دیگر بین متغیرهای مستقل و وابسته رابطه معنادار وجود دارد. از سویی نیز جدول توافقی متغیرها با توجه به نظرات پاسخ‌دهندگان مؤید تأثیر متغیرهای مستقل در وابسته است. در بررسی عوامل مذکور به منظور جذب جمعیت و مانایی آن، در اینجا دو شاخص هویت و امنیت در رابطه با دیگر عوامل بررسی شدند، از آنجا که در همه روابط مقدار خطا ۰ و کمتر از ۰/۰۵ است، لذا فرض H_0 مبنی بر عدم وجود رابطه میان متغیرهای مستقل و وابسته رد می‌شود و می‌توان گفت بین متغیرها رابطه‌ای معنادار موجود است.

جدول ۶- بررسی ارتباط متغیرها با متغیر هویت و امنیت

امنیت					هویت					متغیر وابسته		
جمع	بسیار مخالف	مخالف	تا حدودی موافق	موافق	بسیار موافق	جمع	بسیار مخالف	مخالف	تا حدودی موافق	موافق	بسیار موافق	متغیر مستقل
۱۰۰	۱۰	۳۰	۴۰	۱۶	۴	۱۰۰	۱۰	۳۰	۴۰	۱۶	۴	مسکن
۱۰۰	۱۱	۱۴	۳۶	۲۴	۲۵	۱۰۰	۱۱	۱۴	۳۶	۲۴	۱۵	اشتغال
۱۰۰	۳	۹	۴۲	۲۱	۲۵	۱۰۰	۳	۹	۴۲	۲۱	۲۵	حمل و نقل
۱۰۰	۱	۷	۲۵	۴۵	۲۲	۱۰۰	۱	۷	۲۵	۴۵	۲۲	مشارکت
۱۰۰	۰	۴	۲۹	۴۶	۲۱	۱۰۰	۰	۴	۲۹	۴۶	۲۱	فضای سبز و تفریحی
۱۰۰	۳	۱۱	۴۷	۱۵	۲۴	۱۰۰	۳	۱۱	۴۷	۱۵	۲۴	امکانات

در نتیجه می‌توان گفت که به غیر از شاخص‌های مسکن، اشتغال، امکانات، حمل و نقل، در امر برنامه ریزی جمعیتی شهرهای جدید، متغیرهایی همچون امنیت و هویت نیز در جهت جذب جمعیت و مانایی^{۱۲} آن به عنوان متغیر تعدیل کننده، نقش مهمی را ایفا می‌کنند.

نتیجه گیری و پیشنهاد

صرف انتقال جمعیت از شهرهای موجود به شهرهای جدید راه‌حل اصلی مشکلات نیست، و شهرهای جدید باید در وهله اول دارای نقش واقعی اقتصادی در جهت ایجاد اشتغال پایدار باشند تا بتوانند به موفقیت برسند. فقط زمانی جذب جمعیت و مهاجرت به شهرهای جدید موفق تلقی می‌شود، که منافع اجتماعی- اقتصادی و زیست‌محیطی بر هزینه‌های مالی، اجتماعی- اقتصادی و غیره پیشی گیرد. به طور کلی آنچه که از این پژوهش بر می‌آید این است که در مدیریت و برنامه‌ریزی این شهرها باید نهایت ظرافت و دقت را به خرج داد، در حالی که شرکت عمران شهر جدید سرگرم واگذاری پروژه‌های مسکن مهر است و شهرداران شهرهای جدید درگیر مسائل درآمدی شهرداری و صدور مجوز و پروانه و مشغله‌های مربوطه هستند، بدیهی است که دیگر ابعاد اجتماعی و اقتصادی، زیرساختی این شهرها نادیده گرفته شده و خلق هویت و امنیت و ایجاد زمینه‌های مشارکت محلی درهاله‌ای از ابهام قرار می‌گیرد. شهرهای جدید نیازمند نظارت مستمر همه جانبه هستند. لازم است که در زمینه ۸ متغیر مطرح شده (اشتغال، مسکن، حمل و نقل و غیره) در پژوهش، با همکاری و نظارت گروهی کارشناسان مختلف علوم اجتماعی، معماری، جغرافیا و عمران و شهرسازی و محیط زیست مطالعات علمی و مناسب صورت گرفته و در رفع مشکلات اندیشمندانه و کارشناسانه تصمیم‌گیری شود. همچنین در زمینه شهر صدرا پس از تهیه الگوی اقتصادی ساخت مسکن، با توجه به گروه‌های نیازمند به مسکن، و توسعه همگام با اشتغال پایدار، تکمیل سریع پروژه مترو شیراز- صدرا، کوتاه کردن دست زمین‌خواران و بورس‌بازان زمین و تعدیل تراکم در شهرک‌های همجوار می‌تواند راهگشا باشد. این اقدامات در نهایت وابسته به هماهنگی میان برنامه‌ریزی شهرهای جدید با طرح‌های توسعه شهری کشور است تا شهرهای جدید بتوانند نقش واقعی خود را ایفا کرده و در سلسله مراتب شبکه شهری کشور جایگاهی برای خود بیابند و از انزوا خارج شوند.

فهرست مراجع

۱. اکبرپورسراسکانرود، محمد و میرزاجایی، مهدیه (۱۳۸۹)، "تحلیلی عملکرد شهرهای جدید در نظام شهری کشور"، سال اول، شماره اول، مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، تهران.
۲. اجزاء شکوهی، محمد (۱۳۸۱)، "یک مدل توسعه مرحله‌ای برای شهرهای جدید: تجربه شهرهای جدید انگلستان"، شماره ۶۵ و ۶۶، شماره مقاله ۵۴۳، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی.
۳. اجزاء شکوهی، محمد و قرخلو، مهدی (۱۳۹۱)، "عوامل مؤثر در جمعیت‌پذیری شهرهای جدید اقماری (مطالعه موردی: شهر جدید اندیشه)"، شماره ۷۹، پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، تهران.
۴. امیری، نورالدین (۱۳۸۵)، "بررسی مدیریت تأمین مسکن در شهرهای جدید (مطالعه موردی: عالی‌شهر بوشهر)"، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، چاپ اول. انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، تهران.
۵. بزی، خدارحم و افراسیابی راد، صادق (۱۳۸۸)، "سنجش و ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهرهای جدید (مطالعه موردی: شهر جدید صدرا)"، سال اول، شماره دوم، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای.
۶. پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۸۲)، "برنامه‌ریزی مسکن"، چاپ دوم، انتشارات سمت، تهران.
۷. تقی زاده مطلق، محمد (۱۳۸۴)، "۲۵ سال تجربه شهرهای جدید فرانسه"، کتاب شهرهای جدید، چاپ اول، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران.
۸. جمشیدزاده، ابراهیم (۱۳۸۵)، "شهرهای جدید و شهرهای تازه تاسیس، مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان"، چاپ اول. انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، تهران.
۹. جواد شهیدی، کورش (۱۳۷۷)، "مقدمه‌ای بر مفاهیم نو شهرها از آغاز تا امروز"، چاپ اول، انتشارات پژوهنده، تهران.
۱۰. چپیزی، حسن (۱۳۸۲)، "مجموعه مقالات شهرهای جدید، کتاب شهرهای جدید ۱، مقاله شهرهای جدید در زمان بلوغ: چالش همبستگی"، چاپ اول، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، تهران.
۱۱. حسینی، سید جواد (۱۳۸۷)، "مشارکت پایدار مردمی در نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده شهری"، انتشارات سخن گستر، وزارت مسکن و شهرسازی شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران، شرکت عمران و مسکن سازان منطقه شرق - تهران.
۱۲. حسینی نژاد، جواد (۱۳۸۱)، "تأثیر شهر جدید صدرا بر مناطق پیرامونی"، پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا، گروه شهرسازی. تهران.

۱۳. صالحی، اسماعیل (۱۳۷۷)، "اداره امور شهرهای جدید"، جلد اول، دفتر برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، تهران.
۱۴. ضرابی، اصغر و درخشانی‌نسب، حمیدرضا (۱۳۸۸)، "روند مهاجری‌پذیری و مهاجرفرستی شهرهای ایران در دو دهه اخیر". سال دهم. شماره ۳۹، فصلنامه رفاه اجتماعی، تهران.
۱۵. نظریان، اصغر (۱۳۸۱)، "جغرافیای شهری ایران". چاپ پنجم. انتشارات پیام نور، تهران.
۱۶. ربانی، رسول و همکاران (۱۳۹۰)، "تبیین جامعه‌شناختی کارکرد پارک‌های شهری (مطالعه موردی پارک‌های شهر اصفهان)". سال سوم، شماره ۱۰، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، اصفهان.
۱۷. زاهد. سعید (۱۳۸۵)، "نگاهی کلان به مهاجرت و توزیع جمعیت در ایران ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵"، سال یکم، شماره ۱۳۸، نامه انجمن جمعیت‌شناسی ایران.
۱۸. زبردست، اسفندیار و جهانشاهلو، لعلی (۱۳۸۶)، "بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت"، شماره ۱۰، انتشارات جغرافیا و توسعه، تهران.
۱۹. زیاری، کرامت‌الله (۱۳۷۸)، "برنامه ریزی شهرهای جدید"، چاپ اول. انتشارات سمت، تهران.
۱۰. زنجانی، حبیب‌الله (۱۳۷۰)، "مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی (جمعیت)"، چاپ دوم، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری. تهران.
۱۱. سعیدی خواه، عبدالصمد (۱۳۸۳)، "بررسی تأسیسات و تجهیزات شهری (پست، مخابرات، آتش نشانی) و مکان یابی آنها در بافت قدیم و جدید شهر مشهد"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه سیستان و بلوچستان. زاهدان.
۱۲. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۱)، "مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری"، چاپ دوازدهم. انتشارات دانشگاه علم و صنعت تهران، تهران.
۱۳. کسالایی، افشین. (۱۳۷۹)، "جایگاه و نقش مدیریت مشارکتی در مدیریت شهری شهرهای جدید (پردیس)"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شیراز. شیراز.
۱۴. گابوریت، پاسکالین (۱۳۸۵)، "عمران شهرهای جدید و مناطق پیراشهرنشین"، ترجمه حمید خادمی، چاپ اول. مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید، کتاب سوم (اقتصاد، مدیریت، حمل و نقل شهرهای جدید)، شرکت عمران شهرهای جدید. تهران.
۱۵. کرد درونکالایی، سکینه. عسگری، مسعود (۱۳۸۵)، "هویت شهری بر مبنای جنبه‌های زیباشناسی محیط"، چاپ اول، مجموعه مقالات هویت شهرهای جدید، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید. تهران.
۱۶. مرکز آمار ایران. "سرشماری مرکز آمار ایران"، سال ۱۳۵۵ تا ۱۳۸۵. تهران.
۱۷. معصوم، جلال (۱۳۸۰)، "شهرهای جدید؛ ضرورت‌ها و عملکردها"، شماره ۳۱، ماهنامه شهرداریها، تهران.
۱۸. مهندسین مشاور شهر و خانه (۱۳۸۶)، "بازنگری طرح جامع شهر شیراز"، (بازنگری و اصلاح ۱۳۸۹) جلد اول، شیراز.
۱۹. موسوی، میرنجف و همکاران (۱۳۸۳)، "شهرنشینی و امنیت بررسی میزان و عوامل مؤثر بر احساس امنیت شهروندان (شهر مراغه)"، سال هفتم. شماره سوم، پیک نور.
۲۰. ناصری، مسعود (۱۳۸۵)، "شهرهای جدید: دیروز، امروز، فردا، نمونه موردی: شهر صدر"، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید چاپ اول، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، تهران.
۲۱. وارثی حمیدرضا و آقابابائی، محبوبه (۱۳۸۷)، "بررسی مسائل اجتماعی و جمعیتی شهرهای جدید"، شماره ۱۲۴، فصلنامه مسکن و محیط روستا، تهران.
22. Atash, Farhad and shirazi beheshtiha Y.S.,(1998), "NEW TOWN AND THEIR PRACTICAL CHALLENGES: the experience of Poulad shahr in iran",habitat international,Vol. 22, No2.
23. Beatley, Timothy (2000). "Green urbanism:learning from European cities". Island Press. Washington, D.C., California.
24. Fanni Zohre (2006), "Cities and urbanization in Iran after the Islamic Revolution", Cities,Vol. 23, No.3.
25. Hui, Eddie and Lam, Manfred(2004). "A study of commuting patterns of new town residents in Hong Kong". Habitat International, Vol. 19, No.4.