

بررسی عملکرد شهرهای جدید با تاکید بر جمعیت پذیری

(نمونه موردی شهر جدید مجلسی)

دکتر حمید رضا وارثی^۱

صغری احمدی^۲

چکیده

شهرهای جدید پدیده ای اجتماعی - اقتصادی در سطح جهان است که دارای الگوی رفتاری خاص در مسائل مختلف می باشند و به منظور حل مشکلاتی نظیر مسائل اجتماعی، صنعت، مسکن و ... ایجاد می شوند. به عبارت دیگر شهرهای جدید ابزاری برای حل مسائل مختلف حیات شهری است. ایجاد شهرهای جدید با توجه به اهداف ایجاد و عملکردهای خاصی که داشته اند گاه به یک قطب جمعیتی تبدیل شده و گاه آن قدر ضعیف عمل کرده اند که انسان تمایل به زندگی در آن ندارد. شهر مجلسی یکی از شهرهایی است که در حوزه کلان شهر اصفهان واقع شده است، که پس از گذشت سال ها از ایجاد آن نتوانسته به صورت یک شهر پویا نمایان شود. هدف از نگارش این مقاله بررسی عوامل مؤثر بر عدم موفقیت شهر جدید مجلسی در جمعیت پذیری است.

روش تحقیق در این پژوهش از نوع مطالعات پیمایشی و شیوه نمونه گیری آن بصورت تصادفی از ساکنین شهر مجلسی است. نتایج پژوهش نشان می دهد که اغلب ساکنین شهر جدید مجلسی بنا به دلایل شغلی، محیط آرام و ارزان بودن قیمت مسکن در این شهر ساکن شده اند. کمبود بازار، کمبود خدمات بهداشتی - درمانی، کمبود امکانات تفریحی - ورزشی و اوقات فراغت از جمله مهم ترین علل سفرهای برون شهری می باشد. در مجموع می توان گفت فاصله زیاد از مادر شهر اصفهان و کمبود خدمات در این شهر از علل اصلی جمعیت گریزی این شهر است.

واژگان کلیدی:

= شهر جدید، شهر مادر، جمعیت پذیری، سیستم حمل و نقل، امکانات.

۱- عضو هیئت علمی گروه جغرافیای دانشگاه اصفهان

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای دانشگاه اصفهان

مقدمه

رشد روز افزون و سریع جمعیت شهری در طول سه دهه اخیر باعث ایجاد مشکلات بی شماری چون ازدحام جمعیت، بیکاری، کمبود مسکن و خدمات شهری ناکافی شده است. کشورهای در حال توسعه به منظور حل معضل رشد جمعیت برنامه هایی همچون تنظیم خانواده، توسعه مناطق روستایی، تنظیم مهاجرت جوامع روستایی به شهرها، محدود کردن رشد شهرهای بزرگ، گسترش شهرهای کوچک تر و تأسیس شهرهای جدید را دنبال کرده اند (3: 1998, Farad, Atash).

در نیمه دوم قرن بیستم شاهد انقلاب کمی در تراکم جمعیت کشورهای در حال توسعه بودیم. لبریز شدن شهرها از جمعیت فقط مختص کشورهای ثروتمند و صنعتی نیست بلکه، ویژگی کشورهای فقیر نیز هست (بورژول، کی، ۱۳۷۷، ۲۴). بر اساس مطالعات انجام شده، انتظار می رود در سال ۲۰۲۰، شهرها دو سوم جمعیت جهان را در خود جای دهند. در حالی که جمعیت شهرها و شهرک ها بیش از دو برابر خواهد شد (The Un-Habitat strategic vision. 2003: 13). انگیزه ایجاد شهرهای جدید به منظور کاهش تراکم جمعیت در نواحی بزرگ شهری است. همچنین انجام برنامه های تدوین شده برای شهرهایی است که به منظور ایفای نقش های اقتصادی مثل صنعتی، بازرگانی، کشاورزی و... در سطح یک کشور انتخاب می شود (شیعه، ۱۳۷۹: ۱۰۰). ایجاد شهرهای جدید به عنوان شیوه ای در برخورد با مشکلات شهری - منطقه ای و راه حل برای مقابله با بحران شهر نشینی و رهایی از مسائل و مشکلات شهر نشینی قرن حاضر به کار می رود. در کشور ما گذار از اقتصاد کشاورزی به اقتصاد صنعتی موجب پایه گذاری صنایع سنگین و نیمه سنگین در مناطق شهری بزرگ و درجه یک و دگرگونی ساختار اقتصادی - اجتماعی این شهرها شده است. از این رو ایجاد شهرهای جدید به عنوان جاذب بخشی از جمعیت و فعالیت های اقتصادی و کاهش مشکلات زیست محیطی مادر شهر خود اندیشه و اجرا شده اند.

طرح مسأله

تحول صنعت در منطقه شهری اصفهان در دگرگونی ساختار اقتصادی منطقه و پدید آمدن سلسله مراتب جدید نقاط مسکونی و تمرکز جمعیت خصوصاً مادر شهر اصفهان نقش مهمی داشته است (اسماعیل زاده، ۱۳۸۲، ۴). شهرهای جدید در حوزه مادر شهر اصفهان به منظور غلبه بر

مشکلات ناشی از این مسأله به خصوص کاهش مسأله مسکن و جلوگیری از انفجار جمعیت، کاهش تخریب زمین های کشاورزی، حفظ بافت فرهنگی و کنترل ساخت و سازها اندیشه و احداث شده اند.

با توجه به ضرورت شهرهای جدید در جوامع امروزی، مطالعه عملکرد این شهرها در زمینه های مختلف جهت بهبود و پیشرفت آن امری اجتناب ناپذیر است.

شهر مجلسی از جمله شهرهایی است که به منظور جذب سرریز جمعیت، اسکان کارکنان صنایع موجود در منطقه و همچنین پایداری محیط شهری ایجاد شده است. این شهر به علت امتیازاتی همچون مجاورت با صنایع منطقه، گسترش فرصت های شغلی، داشتن امکانات توسعه فیزیکی و همچنین پذیرا شدن شاخه ای از دانشگاه آزاد اسلامی، انتظار می رفت جاذب جمعیت نسبتاً زیادی باشد، به طوری که برآورد جمعیت برای سال ۱۳۸۵، صدوچهل هزار نفر بوده است (گزارش طرح تفصیلی شهر جدید مجلسی، وزارت مسکن و شهرسازی)، در حالی که جمعیت واقعی شهر در سال ۱۳۸۵ برابر ۲۶۵۹ نفر بوده است (نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن).

روش تحقیق

این تحقیق از نوع تحقیق بنیادی - کاربردی و روش تحقیق پیمایشی، توصیفی و تحلیلی می باشد. جامعه آماری مورد مطالعه ۱۰۰ نمونه از ساکنین شهر مجلسی می باشد که با استفاده از روش برآورد حجم نمونه کوکران، به صورت تصادفی انتخاب شده اند و داده های بدست آمده، با استفاده از نرم افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته اند. روش تجزیه و تحلیل داده ها در دو سطح آمار توصیفی و آمار استنباطی صورت گرفته است. در سطح آمار توصیفی با استفاده از شاخص های آماری نظیر فراوانی، درصد و میانگین به تجزیه و تحلیل داده ها پرداخته شده، و در سطح آمار استنباطی متناسب با سطح سنجش داده ها و فرضیات تحقیق از طریق آزمون های خنثی دو و کندال بی استفاده شده است.

مبانی نظری تحقیق

طرح ایجاد شهرهای جدید دارای سابقه طولانی است. در قرن حاضر کشور انگلستان از جمله کشورهایی است که ایجاد شهرهای جدید را تحت مطالعه و اجرا قرار داده است. انگیزه ایجاد شهرهای جدید بیشتر به منظور کاهش تراکم جمعیت در نواحی شهری بزرگ است.

رشد روزافزون مشکلات شهرهای بزرگ، از دلایل عمده ایجاد شهرهای جدید است، که به نوبه خود از ویژگی های نظام شهری کشور متأثر است. نظام شهری در اثر توسعه برون زای کشور که در واقع ادغام اقتصاد جامعه ایران در نظام آزاد جهانی را پی گیری می کند به ناهمگونی مفرط دچار شده است. توسعه برون زای آن جا که تغییر الگوی مصرف و نوع معیشت و گذران زندگی را هدف قرار می دهد از توسعه زیربنایی غفلت می نماید، تمرکز شدیدی را در نظام شهری کشور دامن می زند.

مفهوم شهرهای جدید برای اولین بار در اواخر قرن نوزدهم توسط ابنزر هاوارد در خصوص باغ شهرهای انگلستان به منظور اهداف سیاسی مطرح گردید (ربانی، ۱۳۸۵، ۱۸۱).

هاوارد نظریه خود را تحت عنوان باغ شهرها مطرح ساخت. اما به تدریج بر بستر تحولات قرن حاضر نظریه شهرهای اقماری، حومه های شهری، واحدهای همسایگی و سرانجام نظریه شهرهای جدید ساخته و پرداخته گردید.

هاوارد از افکار و ایده های کسانی همچون توماس مور (طراح شهر خدا)، جان بلر (نظریه پرداز شهرهای صنعتی) و مهم تر از همه لئوناردو داوینچی مبتکر میدان به ده شهر اقماری تأثیر پذیرفت. هاوارد فلسفه طرح باغ شهرهای خود را این گونه بیان می کند: طرح باغ شهر برای نزدیک شدن انسان به طبیعت و بهره گیری از محیط آرام و با نشاط آن و فرار از فضای آلوده و شلوغ شهرهای بزرگ و دور بودن از عواقب ناگوار آن می باشد (محمدی، ۱۳۷۲، ۳۷). هدف اساسی جنبش باغ شهرها که با ایجاد دو باغ شهر لچ ورث و ولوین در در انگلستان آغاز گردید، ارائه یک الگو و یا گزینه جدید در مقابل رشد بی رویه، فشرده گی، تراکم شدید و گسترش شهر گونه حومه شهرهای موجود بود (وارثی، ۱۳۷۹، ۲۱۴). ظهور ایده احداث باغ شهر در قرن نوزدهم که ناشی از اثرات مخرب انقلاب صنعتی بر شهرهای بزرگ نظیر لندن و ضرورت از میان بردن محلات فقیر نشین و پر ازدحام در این شهرها بود.

انقلاب صنعتی و پیامد های ناشی از آن، گسترش شهرنشینی و رشد شتابان شهر به ویژه مادر شهرها را به دنبال داشته است. در گذر از تحولات صنعت و توسعه سرمایه داری، شهرهای بزرگ با مشکلات حادی مواجه شده اند. نظریه شهرهای جدید چه در حالت جنینی آن در قرن نوزدهم و چه در اشکال متنوع و تکامل یافته آن بعد از جنگ جهانی اول و دوم، به ویژه از نیمه دوم قرن نوزدهم به بعد در کشورهای مختلف جهان به کار گرفته شده است. این نظریه در اصل به عنوان شیوه ای در برخورد با مشکلات شهری - منطقه ای و راه حلی برای مقابله با بحران شهرنشینی و رهایی از مسائل و مشکلات شهرنشینی قرن حاضر به کار می رود. اهداف و راهبردهای شهرهای جدید اغلب بر تمرکز زدایی، ساماندهی فضایی، ایجاد قطب های رشد، جذب سرریز های جمعیتی، کنترل رشد مادر شهرها، انتقال مراکز سیاسی- اداری، عدم تخریب زمین های کشاورزی، توسعه نواحی عقب مانده، تجدید ساخت شهرهای تخریب شده، یکپارچه سازی روستاها، ایجاد فضای مناسب برای کارگران بخش صنعت و جلوگیری از رشد مادر شهرها استوار است. با توجه به رشد اقتصادی، اجتماعی و فیزیکی هر کشور تمام یا برخی از اهداف فوق اجرا شده و نتایج گوناگونی به بار آورده است.

به طور کلی نظریه هاوارد بر ساماندهی فضایی شهرهای بزرگ، پخشایش صنعت و جمعیت، ارائه مسکن، اسکان شاغلین خصوصاً بخش صنعت، حد متناسب جمعیت و مساحت، اشتغال و خود کفایی مبتنی بوده است (زیاری، ۱۳۷۸، ۲۵).

در عرصه نظریات، به دنبال جهش فکری هاوارد، نظریات متعدد دیگری همانند نظریه شهر صنعتی تونی گارنیه (۱۹۱۷ م)، نظریه پل ولف (۱۹۱۹ م) نظریه ریمون آنوین (۱۹۲۲ م) و نظریه لوکوربوزیه به عنوان طراح مدرنیسم و ... به وجود آمدند. ریمون آنوین، ایجاد شهرهای جدید را در قالب صرف هزینه های اقتصادی در خدمت منافع اجتماعی مطرح می کند. اسکان همراه با اشتغال، تعیین حد متناسب جمعیتی و موقعیت مطلوب نسبت به شهرهای بزرگ در مشخصه های الگوی اجتماعات آرمانی است که شارل فورنیه با عنوان کردن نظریات خود در قالب فالانستر با جمعیتی بین ۱۵۰۰ - ۲۶۰۰ نفر به وسعت ۴۰۰ هکتار پیشنهاد می کند. تونی گارنیه فرانسوی در زمانی که هاوارد طرح باغ شهر خود ترویج می کرد و فرانک لوئید رایت، نخستین خانه های خود را در

اطراف شیکاگو می ساخت، به ابتکار شخص خود طرح شهر صنعتی که برای سکونت ۳۵ هزار نفر بود مطرح کرد و آن را شهر صنعتی نامید.

در سال ۱۹۱۹ م. پل ولف نظریه ایجاد سه باغ شهر را در گروه های صد هزار نفری داد که در اطراف یک فرم که بناهای مختلف عمودی می توانستند در آن استقرار یابند مجتمع گردید. تفاوت نظریه پل ولف با نظریه باغ شهر هاوارد در پیش بینی کردن محیط صنعتی بزرگ در درون مجتمع از باغ شهرها بود که به طور کامل "مجزا از بخش های مسکونی استقرار می یافت و با تمامی تأسیسات فنی لازم تجهیز می گردید.

اریگ گلودن در سال ۱۹۳۳ نظریه ای در مورد مجموعه ای از سلول های شهری که به صورت خود گردان تجهیز می شوند، ارائه داد. وی طرفدار تمرکز زدایی از شهرها به تبعیت از نمونه های روستایی بود. در نظریه وی هر واحد عملکردی خاص داشت. می توان گفت که احداث اولین باغ شهر به نام لیج ورث در سال ۱۹۰۳ م و تشکیل انجمن باغ شهر در سال ۱۹۱۹ م در واقع سرآغاز نهضت جدیدی در شهرسازی و برنامه ریزی شهری به حساب می آید که هدف آن جدا سازی صنایع از محیط های مسکونی و توجه به فضای سبز می باشد.

در سال ۱۹۲۰ م شهر ولوین بر اساس ایده باغ شهرها طراحی شد. با طراحی هشت شهر در کنار لندن با هدف عدم تمرکز و پالایش پایتخت در انگلستان و طراحی رادبرن در آمریکا، شهرهای دیگری در سوئد، فرانسه، فنلاند و آلمان، سیاست های ایجاد شهرهای جدید را پی گرفتند و پس از آن به سایر کشورها سرایت کرد (پیران، ۱۳۶۹: ۱۲۶). تنها در طول سال های ۱۹۵۵ - ۱۹۴۷ احداث ۱۵ شهر در انگلستان شروع گردید. ۸ مورد از آنها در اطراف لندن و قسمت های مختلف انگلیس و ۷ مورد نیز در اسکاتلند ساخته شدند. در سال ۱۹۷۲ مجموع جمعیت این ۱۵ شهر به ۷۷۵۰۰۰ نفر بالغ گردید. امروزه نظریه باغ شهرها و شهرک های جدید با توجه به تحولات نظریه ای در نظام های مختلف اجتماعی - اقتصادی زمان خود دگرگونی های اساسی را پذیرفته اند و در سایر نقاط جهان اعم از پیشرفته، سوسیالیستی و جهان سوم گسترش پیدا کرده اند (اسماعیل زاده، ۱۳۸۲: ۱۷).

تعاریف

شهرهای جدید در نظام های اجتماعی - اقتصادی جهان و با توجه به تحولات نظریه ای بسیار دگرگون شده اند. هنوز تعریف جامعی برای شهرهای جدید ارائه نشده است اما می توان تعاریف زیر را برای آنها بیان داشت:

- اجتماعات برنامه ریزی شده ای در پاسخ به اهداف از پیش تعیین شده.
- اجتماعی خود اتکا با مساحت و جمعیت مشخص؛ فاصله ای معین از شهر مادر با برنامه ریزی از پیش تعیین شده و اهداف معین.
- معمولاً "برای تمرکز زدایی کالبد، اقتصادی و اجتماعی طراحی می شوند تا با وجود جاذبه های نزدیک به شهرهای بزرگ جمعیت تشویق به خروج از مادر شهر شود.
- بنابراین شهر جدید دارای تاریخ تولد مشخص است و در زمان کوتاه معینی ساخته می شود. شهر جدید با حومه اختلاف اساسی دارد؛ حومه یک ناحیه مجزای مسکونی است که ساکنان آن برای کار به شهر دورتر رفت و آمد می کنند اما شهر جدید باید همه عملکردهای شهری را به اندازه معین داشته باشد (زیاری، ۱۳۷۸: ۶).
- منظور از شهرهای جدید شهری است که از نظر اشتغال به مادر شهر متکی نباشد و از لحاظ خدمات نیز تا حد امکان خود کفا باشد (اعتماد، ۱۳۶۸، ۱۲۸).

پیدایش شهرهای جدید در ایران

سابقه احداث شهرهای جدید در کشور ایران چند دوره مشخص و متمایز را به شرح زیر طی نموده است:

دوره اول. در فاصله دو جنگ جهانی: مجموعه های مسکونی که در این دوره به موازات توسعه زیرساخت ها و احداث صنایع در کشور ساخته شد، به طور عمده شامل سه گروه بوده است:

- الف - شهرهایی که با اهداف نظامی - سیاسی احداث شده اند، مثل زاهدان و نوشهر
- ب - شهرهایی که با اهداف اقتصادی مشخص بنیاد شده اند، مثل نوشهر در شمال و شهرهای نفتی جنوب

ج - کوی کارمندان دولت در مجاورت شهرهای بزرگ وقت

نکته مهم که در توسعه نو شهرهای این دوره وجود داشته است، تکوین آنها بر پایه یک هسته موجود روستایی است، و عمده نقش آنها ارائه مسکن بوده است. این گونه شهرها امروزه جزء شهرهای پرونق و عمده کشور تلقی می شوند.

دوره دوم. بعد از جنگ جهانی دوم تا اواسط دهه ۱۳۴۰: در این دوران که مصادف است با رشد سریع صنایع و رشته های نوین اقتصادی وابسته به نفت. عمده نو شهرهای ساخته شده را نفت شهرها و کوی کارمندان تشکیل می دادند. برخی از این شهرها تک پایه بودند و جنبه خوابگاهی داشتند. از آن جمله می توان شهرهای هفتگل، لالی، نفت سفید و عنبر را نام برد. برخی دیگر از این شهرها در واقع کوی های بزرگ سازمانی بودند که در مجاورت یک هسته شهری شکل گرفته بودند، اما وسعت و توان آنها چنان بود که حتی سیمای شهر پایه را کم رنگ کرده بود. بارز ترین این نمونه ها، شهر مدرن آبادان و ماهشهر بودند. به طور کلی در این دوره با جابه جایی های جمعیتی مهم و تأثیر بر تحولات فضایی شهر مواجه نیستیم و شهر نشینی رشد آرامی را گذرانید و شهرهای جدید به مفهوم خاص آن منتفی است. اقتصاد تک پایه شهرهای این دوره و پایان گرفتن برخی منابع تغذیه کننده به ویژه نفت، که منبعی تمام شدنی است، زندگی در این شهرها را در گرو تزریق امکانات مالی و اشتغال جدید قرار داده است.

دوره سوم. از نیمه دوم دهه ۱۳۴۰ تا دوران پیروزی انقلاب اسلامی ۱۳۷۵: در این دوران که انباشت دلارهای حاصل از فروش نفت در صنایع و بخش های نوین اقتصادی به حد اکثر رسید و به موازات آن جمعیت شهرنشین کشور افزایش چشمگیری یافت. احداث نو شهرهای صنعتی مستقل و شهرک های اقماری صنعتی شهرهای بزرگ رونق گرفت. برای نخستین بار در این دوره نو شهرها در فواصل قابل ملاحظه ای از بافت شهری و بدون تکیه بر هیچ هسته اولیه روستایی پی ریزی شدند. پدیده دیگری که در این زمان دیده می شود، تمایل به احداث شهرهای جدید آزاد چند عملکردی و نه وابسته به یک صنعت خاص می باشد.

این شهرها دارای نقش سرریز پذیری جمعیتی هستند. از نمونه این شهرهای جدید می توان به کرج و شهرک های اطراف آن در ارتباط با تهران و شاهین شهر در ارتباط با اصفهان اشاره کرد.

در پیدایش این شهرک های مسکونی سودا گری زمین نقش اصلی را داشته است. در این دوره بسیاری از باغات و زمین های مرغوب کشاورزی در شمول تقسیم، تفکیک و تبدیل به شهرک های مسکونی قرار گرفت.

دوران چهارم. سال های پس از انقلاب اسلامی ۱۳۵۷ به بعد : در سال های نخست پس از انقلاب، تجدید نظر در الگوی توسعه از یک سو و بروز جنگ تحمیلی از سوی دیگر کار احداث شهرهای جدید را متوقف کرد. اما در سال های اخیر احداث شهرهای جدید دوباره مد نظر قرار گرفته است. تفاوت عمده ای که میان شهرهای جدید پیشنهادی امروز با شهرهای جدید دوره سوم به چشم می خورد تصویری است که در عملکرد آنها وجود دارد. در طی سال های قبل، هدف از احداث شهرهای جدید نوعی عملکرد گرای اقتصادی تک یا چند پایه بود، در حالی که شهرهای جدیدی که امروزه مورد نظر می باشند محل اسکان سرریز های جمعیتی شهرهای بزرگ تلقی می گردند. این ویژگی آنها را بیشتر به شکل شهرهای اقماری در می آورد تا شهرهای جدید صنعتی. این شهرها به منظور اجتناب از مهاجرت های آونگی و ضرورت استقرار مراکز اشتغال ساکنین در آنها مورد تأکید قرار گرفته اند (زیاری، ۱۳۷۸ : ۸۹ - ۹۵).

بحث

موقعیت شهر جدید مجلسی

شهر جدید مجلسی در اراضی قمیشلو در ۱۴ کیلومتری جنوب مبارکه و ۷۰ کیلومتری شهر اصفهان و ۵ کیلومتری جنوب شرقی محدوده مجتمع فولاد مبارکه واقع شده است. این شهر به منظور سامان بخشیدن به آرایش فضایی جمعیت رو به گسترش و فراهم کردن زمینه های اشتغال و اسکان و همچنین جلوگیری از تخریب حاشیه زیبا، سبز و شکننده زاینده رود، در سال ۱۳۶۵ مورد تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران واقع گردید. شهر جدید مجلسی که منتج سیاست های کلی طرح جامع منطقه ای اصفهان، مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می باشد، به خاطر اهداف کلی زیر ایجاد می گردد:

- جلوگیری از تمرکز رشد بیرویه جمعیت در شهر اصفهان

- کاهش روند تخریب زمین های کشاورزی و حفظ محیط زیست

- اسکان شاغلین مجتمع عظیم فولاد مبارکه
- کاهش هزینه های مربوط به توسعه از طریق ایجاد شهرهای میان اندازه
- اصلاح الگوی سکنی گزینی در منطقه
- ایجاد روابط مطلوب بین فضاهاى سکونتی و مراکز اشتغال (گزارش شهر جدید مجلسی-دفتر عمران شهر جدید مجلسی: بی تا)



(ترسیم از نگارندگان؛ اقتباس از اطلس راه های ایران)

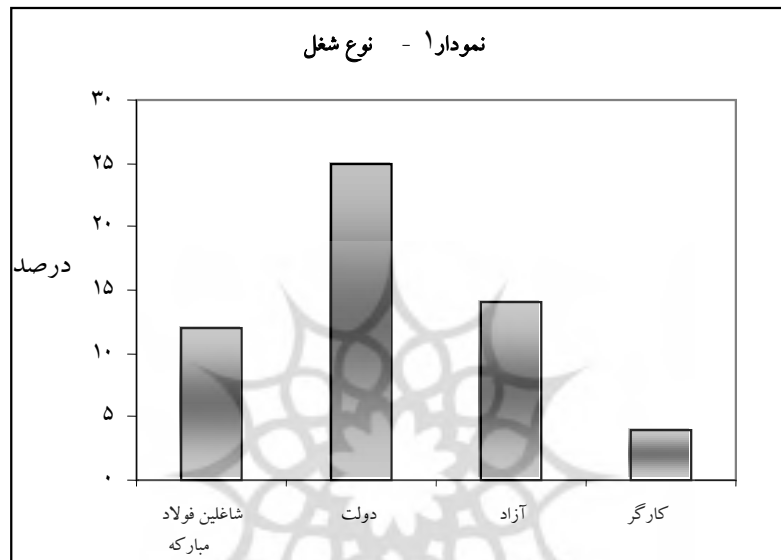
۶- فرضیه های تحقیق

- ۱- اغلب ساکنین شهر مجلسی به دلایل شغلی در این شهر ساکن شده اند.
- ۲- کمبود فضاهاى گذران اوقات فراغت یکی از دلایل سفرهای برون شهری است.
- ۳- بین میزان رضایت از سیستم حمل و نقل و تعداد سفرهای برون شهری رابطه وجود دارد.

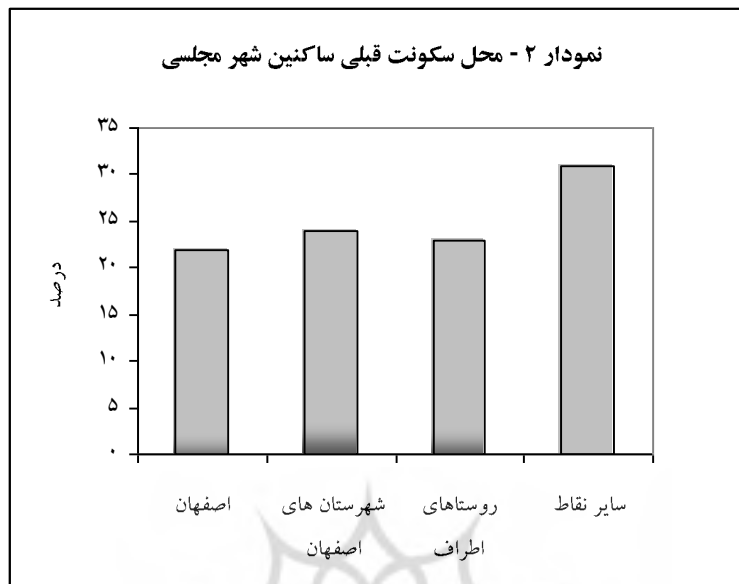
تجزیه و تحلیل داده ها بر اساس آمار توصیفی

از کل پاسخ گویان ۶۵ درصد را مردان و ۳۵ درصد زنان تشکیل داده اند. از نظر میزان تحصیلات ۶ درصد بیسواد، ۳۷ درصد زیر دیپلم، ۱۳ درصد دیپلم، ۲۹ درصد فوق دیپلم، ۱۴ درصد لیسانس

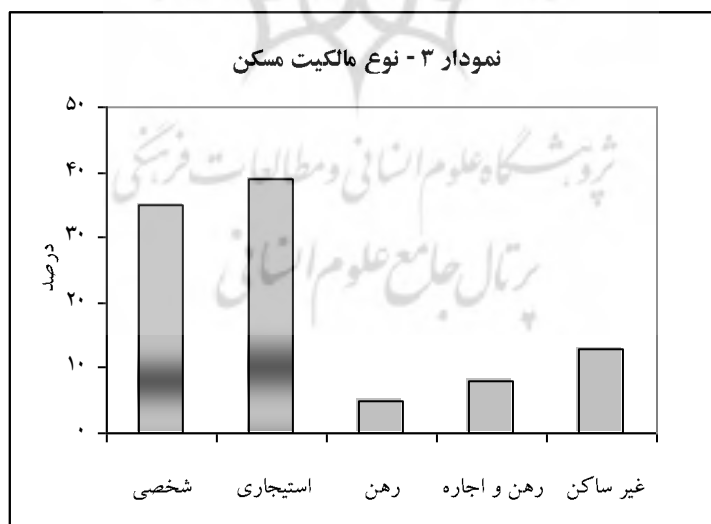
و ۱ درصد فوق لیسانس می باشند. ۵۹ درصد از آنها شاغل و ۴۱ درصد غیر شاغل می باشند، که از کل شاغلین ۱۲ درصد در فولاد مبارکه، ۲۵ درصد دارای شغل دولتی، ۱۴ درصد با شغل آزاد و ۴ درصد کارگر می باشند.



فاصله منزل تا محل کار ۲۳ درصد از شاغلین کمتر از ۱۰ کیلومتر، ۲۱ درصد ۱۰-۲۰ کیلومتر، ۳ درصد ۲۰-۳۰ کیلومتر و ۱۲ درصد بالای ۳۰ کیلومتر است. همچنین ۷۲ درصد از ایشان به صورت دائم و ۲۸ درصد به صورت موقت در این شهر اقامت دارند. که از کل ساکنین موقت، ۱۰ درصد را دانشجویان، ۱۲ درصد کارمندان و ۶ درصد را ساکنین فصلی تشکیل می دهند. محل سکونت قبلی ۲۲ درصد از ساکنین شهر اصفهان، ۲۴ درصد شهرستان های اصفهان، ۲۳ درصد روستاهای اطراف و ۳۱ درصد سایر نقاط می باشد.



از نظر شاخص مالکیت مسکن، ۳۵ درصد پاسخ گویان ساکن در شهر دارای مسکن شخصی، ۳۹ درصد استیجاری، ۵ درصد رهن و ۸ درصد رهن و اجاره می باشند.



مترائ مسکن ۴۳ درصد بالای ۲۵۰ مترمربع، ۱۸ درصد ۱۵۰-۲۵۰ مترمربع، ۲۲ درصد ۱۰۰-۱۵۰ متر مربع و ۷ درصد کمتر از ۱۰۰ متر مربع می باشد. گذران اوقات فراغت ۶۴ ساکنین به عنوان یک سوم از اوقات شبانه روز در منزل، ۳ درصد در کتابخانه و سینما، ۷ درصد با ورزش، ۱۶ درصد با تفریح و گردش و ۱۰ درصد مابقی با سایر فعالیت ها سپری می شود.

۱۵ درصد از پاسخ گویان به طور روزانه، ۳۷ درصد در هفته ۳-۲ مرتبه، ۳۴ درصد یک مرتبه و ۱۴ درصد کمتر از هفته ای یک مرتبه از شهر خارج می شوند. همچنین ۱۵ درصد از سفرهای برون شهری به منظور کار، ۳۹ درصد جهت خرید مصارف روزانه، ۱۵ درصد خرید پوشاک، ۲۱ درصد تفریح و گردش و ۱۰ درصد دیدار آشنایان می باشد.

در مجموع ۴۹ درصد از پاسخ گویان از زندگی در این شهر راضی و ۵۱ درصد ناراضی می باشند، که دلایل رضایت، محیط آرام، نزدیکی به محل کار و ارزان بودن، و دلایل ناراضی کموذ امکانات رفاهی-تفریحی، آموزشی، بهداشتی-درمانی و ضعف سیستم حمل و نقل می باشد.

آزمون فرضیه ها

در این بخش پس از شناسایی متغیرهای اصلی تحقیق به روش آمار استنباطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و در نهایت به اثبات فرضیه ها پرداخته می شود.

فرضیه اول:

اغلب ساکنین شهر مجلسی به دلایل شغلی در این شهر ساکن شده اند. متغیر مستقل در این فرضیه نوع شغل می باشد و نوع سکونت متغیر وابسته می باشد.

در بیشتر موارد سعی می شود شهرهای اقماری به شکل شهرهای جدید در نیاند و انتقال جمعیت به همراه انتقال مشاغل، یا ایجاد صنایع در جهت فراهم سازی فرصت های اشتغال صورت گیرد (شکویی، ۱۳۷۳، ۴۱۲). پیش بینی جمعیت و اشتغال در شهرهای جدید معمولاً " در چارچوب اهداف کلی و در مقیاس برنامه ریزی آمایش سرزمین و ناحیه انجام می شود. در شهرهای جدید رسیدن به هدف های جمعیتی و اشتغال همواره لازم و ملزوم یکدیگرند، زیرا برای جذب جمعیت نیاز به ایجاد اشتغال است و نیز ایجاد فعالیت های اقتصادی به جمعیت مشخصی نیاز دارد (زیاری، ۱۳۷۸، ۱۱۹).

در این پژوهش رابطه متغیرهای نوع شغل و نوع سکونت مورد ارزیابی قرار گرفت که نتایج آن در جدول ذیل ارائه شده است

جدول ۱- رابطه بین نوع شغل و نوع سکونت

جمع	سکونت موقت	سکونت دائم	نوع سکونت / نوع شغل
۱۸	۰	۱۸	آزاد
۱۵	۰	۱۵	کارگر
۳۹	۱۷	۲۲	دولتی
۲۶	۹	۱۷	شاغل در صنایع فولاد
۳	۳	۰	سایر
۱۰۰	۲۸	۷۲	جمع

بر طبق اطلاعات جدول فوق ملاحظه می‌کنیم که از کل شاغلین شهر مجلسی، تعداد ۶۳ درصد سکونت دائم و ۳۷ درصد سکونت موقت دارند.

جدول ۲ - آزمون فرضیه اول

سطح معنی داری Asymp.Sig.	درجه آزادی df	کای اسکوار (X^2) Chi - Square	آزمون شاخص
۰,۰۰	۱	۱۹,۳۶	نوع سکونت
۰,۰۰	۵	۶۰,۶۸	نوع شغل

همان گونه که جدول فوق نشان می‌دهد، مقدار X^2 برای متغیر نوع سکونت برابر با ۱۹/۳۶ و برای متغیر نوع شغل برابر با ۶۰/۶۸، درجه آزادی هر کدام به ترتیب برابر با ۱ و ۵ و سطح معنی داری آنها ۰/۰۰ می‌باشد. بنابراین با توجه به مقادیر (X^2) و درجه آزادی می‌توان گفت بین متغیرهای

نوع شغل و نوع سکونت رابطه معنی داری وجود دارد و این دو متغیر همبستگی کامل دارند. لذا می توان نتیجه گرفت که فرضیه « اغلب ساکنین شهر مجلسی به دلایل شغلی در این شهر ساکن شده اند.» تأیید می گردد.

فرضیه دوم:

کمبود فضاهای گذران اوقات فراغت یکی از دلایل سفرهای برون شهری است. متغیر مستقل در این فرضیه کمبود فضاهای گذران اوقات فراغت و متغیر وابسته سفرهای برون شهری می باشد. اوقات فراغت در معنای لغوی شامل فواصل زمانی روزمره خارج از انجام اعمال حیاتی و ضروری انسان است که می تواند جهت انجام امور دلخواه مورد استفاده قرار گیرد (سعیدی رضوانی، نوید، ۱۳۷۳، ۱۳).

اکنون به بررسی رابطه این دو متغیر می پردازیم.

جدول ۳- رابطه بین چگونگی گذران اوقات فراغت و تعداد سفرهای برون شهری

جمع	سایر	پارک و تفریح	ورزش	کتابخانه و سینما	در منزل	گذران اوقات فراغت تعداد سفرهای برون شهری
۱۵	۰	۰	۰	۰	۱۵	روزانه
۳۷	۰	۰	۰	۰	۳۷	۲-۳ مرتبه
۳۴	۰	۱۲	۷	۳	۱۲	۱ مرتبه
۱۴	۱۰	۴	۰	۰	۰	سایر
۱۰۰	۱۰	۱۶	۷	۳	۶۴	جمع

با توجه به جدول فوق، کلیه کسانی که به صورت روزانه و یا ۲-۳ مرتبه در هفته از شهر خارج می شوند، اوقات فراغت خود را در منزل سپری می کنند. همچنین کسانی که در هفته ۱ مرتبه از شهر خارج می شوند، ۳۵ درصد در منزل، ۹ درصد با کتابخانه و سینما، ۲۱ درصد با ورزش و ۳۵ درصد با پارک و تفریح اوقات فراغت خود را سپری می کنند. مابقی کسانی که کمتر از این به خارج از

شهر سفر می کنند، ۲۹ درصد با پارک و تفریح و ۷۱ درصد نیز با سایر فعالیت ها اوقات فراغت می گذرانند.

جدول ۴ - آزمون فرضیه دوم

شاخص	آزمون	کای اسکوار (X^2) Chi - Square	درجه آزادی df	سطح معنی داری Asymp.Sig.
اوقات فراغت خود را چگونه می گذرانید؟	۱,۲۷	۵	۰,۰۰	
تعداد سفرهای برون شهری	۱۱۹,۶	۴	۰,۰۰	

همان گونه که جدول فوق نشان می دهد، مقدار X^2 برای متغیر چگونگی گذران اوقات فراغت برابر با ۱/۲۷ و برای متغیر نوع شغل برابر با ۱۱۹/۶، درجه آزادی هر کدام به ترتیب برابر با ۵ و ۴ و سطح معنی داری آنها ۰/۰۰ می باشد. بنابراین با توجه به مقادیر (X^2) و درجه آزادی می توان گفت بین متغیرهای چگونگی گذران اوقات فراغت و تعداد سفرهای برون شهری رابطه معنی داری وجود دارد و این دو متغیر همبستگی کامل دارند. لذا می توان نتیجه گرفت که فرضیه « کمبود فضاهای گذران اوقات فراغت یکی از دلایل سفرهای برون شهری است.» تأیید می گردد.

فرضیه سوم:

بین میزان رضایت از سیستم حمل و نقل و تعداد سفرهای برون شهری رابطه وجود دارد. متغیر مستقل در این فرضیه میزان رضایت از سیستم حمل و نقل بین شهری و متغیر وابسته تعداد سفرهای برون شهری می باشد.

شهرهای جدید در کاهش مشکلات حمل و نقل مادر شهرها و شهرهای بزرگ نقش عمده ای به عهده دارند. در برنامه ریزی حمل و نقل این شهرها، نوع وسیله نقلیه باید با توجه به اندازه شهر، وضعیت کالبدی، حفظ محیط زیست و صرفه جویی در زیر ساخت ها تعیین میشود (زیاری، ۱۳۷۸، ۱۱۳).

جدول ۵- رابطه بین میزان رضایت از سیستم حمل و نقل بین شهری و تعداد سفرهای برون شهری

جمع	بسیار راضی	راضی	تاحدودی راضی	ناراضی	میزان رضایت از سیستم حمل و نقل بین شهری تعداد سفرهای برون شهری
۱۵	۰	۰	۰	۱۵	روزانه
۳۷	۰	۰	۳۱	۶	۲-۳ مرتبه
۳۴	۰	۲۰	۱۴	۰	۱ مرتبه
۱۴	۰	۱۴	۰	۰	سایر
۱۰۰	۰	۳۴	۴۵	۲۱	جمع

با توجه به جدول فوق، کلیه افرادی که به صورت روزانه از شهر خارج می شوند، از سیستم حمل و نقل بین شهری ناراضی، افرادی که ۲-۳ مرتبه در هفته از شهر خارج می شوند، ۱۶ درصد ناراضی و ۸۴ درصد تا حدودی راضی هستند. همچنین کسانی که در هفته ۱ مرتبه از شهر خارج می شوند، ۴۱ درصد تا حدودی راضی و ۵۹ نفر راضی هستند. مابقی کسانی که کمتر از این به خارج از شهر سفر می کنند، از سیستم حمل و نقل بین شهری راضی هستند.

جدول ۶- آزمون فرضیه سوم

سطح معنی داری Asymp.Sig.	درجه آزادی df	کای اسکوار (X^2) Chi - Square	آزمون شاخص
۰,۰۲۶	۲	۷,۲۸۰	میزان رضایت از سیستم حمل و نقل بین شهری
۰,۰۰۰	۳	۱۷,۸۴	تعداد سفرهای برون شهری

همان گونه که در جدول ملاحظه می کنیم، مقدار X^2 برای متغیر میزان رضایت از سیستم حمل و نقل بین شهری برابر با ۷/۲۸ و برای متغیر نوع شغل برابر با ۱۷/۸۴، درجه آزادی هر کدام به ترتیب برابر با ۲ و ۳ و سطح معنی داری آنها به ترتیب ۰/۰۲۶ و ۰/۰۰۰ می باشد. بنابراین با توجه به مقادیر (X^2) و درجه آزادی می توان گفت بین متغیرهای نوع شغل و نوع سکونت رابطه معنی داری

وجود دارد و این دو متغیر همبستگی کامل دارند. لذا می توان نتیجه گرفت که فرضیه « بین میزان رضایت از سیستم حمل و نقل شهری و تعداد سفرهای برون شهری رابطه وجود دارد.» تأیید می گردد.

شهر جدید مجلسی از جمله شهرهایی است که در دوره چهارم ایجاد شهرهای جدید احداث شده است. این شهر در فاصله زیادی از مادر شهر اصفهان واقع شده است که این عامل امکان دسترسی به مادر شهر را محدود ساخته است. از سوی دیگر کمبود امکانات رفاهی، بهداشتی - درمانی، آموزشی، حمل و نقل و ...، همچنین فضای بی روح این شهر و اخیراً افزایش قیمت مسکن در زیستن در این شهر را با موانع متعددی مواجه کرده است. لذا با ایجاد امکان دسترسی به مادر شهر اصفهان و شهرهای مجاور از طریق وسائل حمل و نقل عمومی نظیر مترو، همچنین ایجاد تسهیلات مسکن می توان جمعیت را به این شهر جذب کرد و با ایجاد فرصت های شغلی و ارائه خدمات بهداشتی درمانی، تفریحی - رفاهی و ... جمعیت موجود را حفظ کرد.

نتیجه گیری

شهر مجلسی از جمله شهرهای مصوب پس از انقلاب اسلامی است که با هدف اسکان شاغلین صنایع منطقه و جذب سرریز جمعیت مادر شهر اصفهان بوجود آمده است. لیکن این شهر از زمان ایجاد (سال ۱۳۶۵) تنها توانسته حدود ۸, ۱ درصد از جمعیت پیش بینی شده را جذب کند. با توجه به اطلاعات به دست آمده از نتایج این پژوهش، از جمله دلایل عمده برای سکونت در این شهر ارزان بودن قیمت مسکن و نزدیکی به محل کار می باشد. البته همان طور که می دانیم شهر مجلسی با هدف ایجاد مکانی برای اسکان کارکنان صنایع منطقه ایجاد شد. در صورتی که بر اساس اطلاعات بخش آمار توصیفی ملاحظه می کنیم که درصد کمی (۱۲ درصد) از پاسخ گویان در بخش صنایع اشتغال دارند، مسافت زیاد با مادر شهر اصفهان، کمبود امکانات رفاهی - تفریحی، آموزشی، بهداشتی - درمانی به عنوان عوامل اصلی دافعه جمعیت در این شهر شناخته می شود.

پیشنهادها و راهکارها

با توجه رشد روز افزون جمعیت مادر شهر اصفهان و استقرار صنایع در نزدیکی شهر مجلسی، می توان گفت شهر مجلسی می تواند به عنوان مکانی برای سر ریز جمعیت نقش داشته باشد. لذا در جهت رفع تنگناهای موجود و بهبود شرایط زندگی در این شهر پیشنهادات زیر ارائه می گردد:

- از آنجا که حمل و نقل از طریق اصلاح توان ارتباط بین فعالیت های گوناگون جدایی فضایی را کاهش می دهد (پور محمدی، ۱۳۸۶، ۲۵). ایجاد سیستم حمل و نقل کارآمد از جمله ایجاد خطوط مترو و قطار شهری که در فواصل زمانی کوتاه رفت و آمد به مادر شهر اصفهان و دسترسی به خدماتی که در شهرهای مجاور ارائه می گردد را تسهیل بخشد.

- از آن جایی که اغلب سفرهای برون شهری به منظور تأمین مایحتاج مصرفی است، ایجاد بازار به منظور تأمین نیازهای روزانه و فصلی با قیمت مناسب، می تواند نقش مؤثری در پویایی شهر ایفا کند.

- طراحی فضاهای سبز متنوع به همراه سایر کاربری های سازگار
- ارائه آموزش های فنی و حرفه ای جهت پر کردن اوقات فراغت زنان خانه دار
- ایجاد فضاهای آموزشی - فرهنگی برای جوانان
- به کارگیری نیروی پزشک، بهبود تجهیزات پزشکی، آمبولانس، تجهیز داروخانه و...

منابع

- ارجمند نیا، اصغر، ۱۳۶۹، هدف های اجتماعی در شهرهای جدید، شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، مجموعه مقالات ارائه شده در سمینار شهرهای جدید.
- اسماعیل زاده، حسین، ۱۳۸۲، تأثیر شهرهای جدید بر توسعه محور جنوبی اصفهان، پایان نامه کارشناسی ارشد، استادان راهنما: وارثی، حمیدرضا و محمدی، جمال، دانشگاه اصفهان.
- پور محمدی، محمدرضا، ۱۳۸۶، کاربری اراضی شهری، انتشارات سمت.
- پیران، پرویز، ۱۳۶۹، نیم نگاهی به نوشته ها از دیدگاه مسائل فرهنگی و اجتماعی، مجموعه مقالات ارائه شده در سمینار شهرهای جدید.
- ربانی، رسول، ۱۳۸۰، جامعه شناسی شهری، انتشارات دانشگاه اصفهان.
- زیاری، کرامت ا.، ۱۳۷۸، برنامه ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت.
- سعیدی رضوانی، نوید، ۱۳۷۳، شهرداری ها و اوقات فراغت شهروندان، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، وزارت کشور.
- شکویی، حسین، ۱۳۷۳، دیدگاه های نو در جغرافیا، جلد اول، تهران، انتشارات سمت.
- شیعه، اسماعیل، ۱۳۶۹، مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت.
- صالحی، اسماعیل، ۱۳۷۷، اداره امور شهرهای جدید (جلد اول) مدیریت ساخت، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور.
- کی، بورژل، شهرامروز، ۱۳۷۷، سید میرزایی، سید محمد، مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- محمدی، جمال، ۱۳۷۳، نگاهی به ابعاد تنوریک ایجاد شهرهای جدید، مجموعه مقالات شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، شرکت عمران شهرهای جدید.
- وارثی، حمیدرضا، ۱۳۷۹، تحلیلی از مشکلات مسکن در شهر اصفهان، پایان نامه دکتری، دانشگاه اصفهان.
- وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹، طرح استقرار جمعیت و آماده سازی اولین ناحیه شهر جدید مجلسی، وزارت کشور.
- گزارش شهر جدید مجلسی - دفتر عمران شهر جدید مجلسی: بی تا

- نتایج سرشماری نفوس ومسکن (۱۳۸۵) مرکز امارایران

- The Un-Habitat strategic vision.(2003). The united Nation human settlements programme, Nairobi, Kenya.
- Atash,Farhad,(1998), Newtown and their practical changes, The experience of poul adshahr in Iran.
- [http// aftab.ir.com](http://aftab.ir.com) .
- [www. majlesi new town.com](http://www.majlesi new town.com) .





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی