



جغرافیا و روابط انسانی، زمستان ۱۳۹۷، دوره ۱، شماره ۳

ارزیابی عملکرد شهر جدید پردیس در ارائه خدمات و ارائه راهبرهای ارتقاء

احمد حاتمی^{۱*}، مزدک احمدی نژاد^۲

۱- کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران

۲- دانشجوی دکتری برنامه ریزی شهری دانشگاه علوم تحقیقات

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۰/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۰/۰۵

چکیده:

شهرهای جدید به عنوان یکی از وسیع ترین اقدامات در عرصه ی برنامه ریزی فضایی کشور و یکی از بزرگترین تصمیم گیری ها که حجم عظیمی از توان اجرایی و مالی کشور را به خود اختصاص داده است از اهمیت برخوردار است. به همین دلیل یکی از رسالت های برنامه ریزان و پژوهشگران در حوزه برنامه ریزی شهری رصد کردن عملکرد شهرهای جدید، جهت شناسایی مشکلات و نارسایی این شهرها و ارائه راهکارهایی برای تقویت آنها در دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده است. در همین راستا پژوهش حاضر نیز با بررسی عملکرد شهر جدید پردیس و شناسایی کم کاست های این شهر می باشد تا با ارائه راهبردهایی بتوان مسیر جمعیت پذیری این شهر را هموارتر نمود. روش تحقیق توصیفی تحلیلی و با استفاده از ابزار پرسشنامه می باشد. جامعه آماری این پژوهش تمام ساکنان شهر پردیس که در سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیتی بالغ بر ۷۳۶۷۳ نفر بوده است. برای تخمین حجم نمونه از فرمول شارل کوکران استفاده شده است. که مطابق این فرمول حجم نمونه ۳۸۳ نفر تخمین زده شده است. روش نمونه گیری در این پژوهش تصادفی ساده در تمام سطح شهر پردیس بوده است. همچنین پژوهشگر به صورت ترکیبی (مشاهده، مصاحبه) به بررسی وضعیت شاخص های مورد نظر پرداخته است. نتایج این پژوهش حاکی از آن بود که شهر پردیس نتوانسته است به افق جمعیتی قید شده در طرح جامع اش دست پیدا کند. در مرحله بعد مشخص گردید که شهر پردیس نتوانسته خدمات مورد نظر شهروندان (حمل و نقل، بهداشت و درمان، اوقات فراغت و تفریحی، فضای سبز و فرهنگی و...) را برآورده سازد. بطوریکه این کمبودها موجب مهاجرت های آونگی شهروندان شهر پردیس به کلانشهر تهران شده است، و هرچند این شهر نتوانسته است که از نظر تولید مسکن نسبتاً موفق عمل کند اما عدم رشد همپای مسکن و خدمات مورد نظر ساکنان از قدرت جاذبه این شهر کاسته است.

واژگان کلیدی: شهر جدید، سرریز پذیری جمعیت، کلانشهر تهران، شهر جدید پردیس

مقدمه:

در حال حاضر بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها ساکن هستند. در سال ۱۹۵۰، تنها ۳۰٪ جمعیت در شهرها زندگی می‌کردند؛ امروزه، شهرها میزبان ۵۴٪ جمعیت جهان بوده و این رقم ممکن است تا سال ۲۰۵۰ به ۶۶٪ برسد (UN-ESA، ۲۰۱۴). در واقع جرقه روند رشد جمعیت شهری به ویژه کلانشهرها از انقلاب صنعتی زده شد که موجب شد بسیاری از شهرهای دنیا رشد بی نظیری را پشت سر بگذارند. درحقیقت انقلاب صنعتی، موجب انقلاب‌هایی در حوزه‌های متنوعی همچون فلسفی، علمی، فناوری، آموزشی، مدیریتی، سیاسی و نظامی شد. این امر سبب نیاز وابستگی متقابل گردید و تخصصی شدن در شهرها افزایش یافت و عملکردهای چندگانه‌ای به وجود آمد که نیازمند به فعل درآمدن در تراکم‌های عظیم جمعیتی در کنار یکدیگر بود (صرافی و همکاران، ۱۳۹۳: ۴۸). این افزایش جمعیت شهری در جهان و به ویژه در کشورهای در حال توسعه علیرغم اعتقاد بسیاری از محققان مبنی بر اینکه این افزایش جمعیت با رشد و توسعه اقتصادی همراه بوده است، مسائل و مشکلات عدیده‌ای از جمله تمرکز بیش از حد جمعیت و فعالیت در کلانشهرها، توسعه ناموزون، افزایش تفاوت‌ها و نابرابری‌های منطقه‌ای را در بر داشت (زبردست، ۱۳۸۳: ۳). از مهمترین مشکلات به وجود آمده توسعه فضایی سکونتگاه‌های کلانشهری و انباشت جمعیت‌های میلیونی در این شهرهاست که موجب شکل‌گیری شهرهایی با حداقل کیفیت زندگی شده است. بیشتر این شهرها در چته‌ی مشکلاتی همچون آلودگی‌های زیست محیطی، تراکم‌های بسیار بالا، خیابان‌های مملو از ترافیک، عدم کفایت زیرساختی، تشکیل سکونتگاه‌های غیر رسمی و... قرار گرفته و مدیریت شهری برای درمان این مشکلات دچار نارسایی و سردرگمی شده است. با توجه به اهمیت حجم مشکلات گریبانگیر شهرها نظریه پردازان در عرصه برنامه ریزی شهری به واکاوی این مشکلات و کشف راهکارهایی برای برون رفت از وضعیت نابسامان کلان شهرها پرداختند. یکی از بهترین نظریه‌ها برای کاهش جمعیت کلان شهرها و به تبع آن کاهش مشکلات این شهرها احداث و مکان‌یابی شهرهای جدید اقماری در نزدیک کلانشهرها بود. که برای اولین بار در انگلستان توسط ابنزهاورد (اواخر قرن نوزدهم)، در مورد باغشهرها مطرح گردید. (پاپلی یزدی، رجبی سناجردی، ۱۳۹۳: ۱۵۹). درحقیقت شهرهای جدید اقماری اجتماعی برنامه ریزی شده، ارادی، بااهداف معین از پیش تعیین شده و برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل است که هدف اصلی از احداث آنها جذب سرریزهای جمعیتی کلانشهرها است. (زیاری، ۱۳۸۷: ۲۳) که در صورت موفقیت سبب سبک شدن بار ترافیک، جلوگیری از ایجاد حاشیه نشینی، پالایش شهر مادر، جلوگیری از رشد بی رویه قیمت زمین، و... در کلانشهرها می‌شود. (همان منبع، ۲۴). بنابراین کشورهای مختلف هرکدام به فراخور حجم مشکلاتی که در کلانشهرهایشان به وجود آمده بود به احداث شهرهای جدید اقماری دست زدند. کشورهای پیشگام در عرصه برنامه ریزی و احداث شهرهای جدید می‌توان انگلستان، فرانسه، کشورهای اسکاندیناوی، کشورهای سوسیالیستی، کشورهای آمریکایی را نام برد، که عمده ترین دلیل آنها برای احداث این گونه شهرها تمرکززدایی از

کلانشهرها، ارائه مسکن و... بوده است. در کشور ما ایران نیز در طول سده اخیر، شهرنشینی شتاب زیادی داشته و انباشتگی جمعیت در چند شهر بزرگ رخ داده است. وقوع جنگ تحمیلی در سال های اولیه انقلاب، افزایش زاد و ولد و مهاجرت های گسترده ای که تحت عوامل مختلف از جمله دستیابی به اشتغال یا زندگی بهتر صورت گرفته، همه و همه موجب رشد رشد سریع شهرنشینی و افزایش ناگهانی جمعیت شهرهای اصلی که جاذب جمعیت بوده اند، گردیده است (آتش، ۱۳۸۷). این روند موجب مشکلاتی برای کلانشهرهای ما شده است که بیش از پیش کیفیت زندگی را در این شهرها روبه افول برده است. به همین دلیل وزارت مسکن و شهرسازی به عنوان مسئول مستقیم سیاست گذاری های سکونتی، اقداماتی را در جهت مکان یابی و احداث شهرهای جدید در دست انجام داشته و دارد (محمودی، ۱۳۸۲). این اقدامات با هدف مهار کردن رشد بی رویه شهرهای بزرگ از جمله کلانشهر تهران بعد از مصوبه ۱۰۸۳۲ هیئت وزیران در تاریخ ۶۴/۱۲/۲۰ جنبه کاملاً قانونی گرفت. یکی از این اقدامات در خصوص شهر جدید پردیس می باشد (مهندسین مشاور آتک، ۱۳۷۰). طرح احداث این شهر در سال ۱۳۶۸ توسط شورای عالی شهرسازی و معماری کشور تصویب و به مرحله اجرا گذاشته شد. این شهر در ۳۵ کیلومتری شرق کلان شهر تهران در امتداد جاده ی تهران - مازندران مکان یابی شده است. اراضی شهر جدید پردیس از نظر تقسیمات سیاسی کشور در دهستان سیاه رود از بخش لواسانات از توابع شهرستان شمیرانات استان تهران واقع شده است. هدف اصلی از احداث این شهر جذب سرریز های جمعیتی کلان شهر تهران و کاهش بار مشکلات فراوان این شهر بوده است و پیش بینی شده است که تا سال ۱۳۹۵ حداقل ۲۰۰۰۰۰ نفر را در خود جای دهد (پیکده، ۱۳۸۴). اما پس از گذشت دو دهه نظریات مختلفی در مورد موفقیت یا عدم موفقیت شهر پردیس در انجام هدفهایش وجود دارد. از یک سو مسئولین و متولیان امر یعنی وزارت مسکن و شهرسازی بر وضعیت این برنامه پافشاری کرده و قصد دارند این سیاست را ادامه دهند و از سوی دیگر متخصصان و منتقدان در گرایش های مختلف خصوصاً برنامه ریزی شهری در مورد عدم کارایی و عدم موفقیت این سیاست نظریات متعددی ارائه کرده اند که در این پژوهش سعی شده است که با بررسی عملکرد شهر جدید پردیس با تاکید بر حوزه های مسکن، اقتصاد، خدمات و جمعیت میزان موفقیت سیاست شهرهای جدید را واکاوی کند.

پیشینه پژوهش:

در دوره های مختلف تاریخی، در اقصی نقاط دنیاشهرهای با اهداف مختلف احداث شده اند که آنها را می توان شهرهای جدید نامید (زیاری، ۱۳۷۸: ۲). اما در مفهوم امروزی شهرهای جدید پس از جنگ جهانی دوم الگویی برای کمک به حل مشکلات اجتماعی، اقتصادی و محیطی شهرهای بزرگ بودند (همان منبع، ۳). این الگو ابتدا از جانب ابنزرهاوارد با عنوان "باغشهرها" برای رهایی شهرلندن از مشکلات عصر صنعت پیشنهاد شد. مبانی نظریه هاوارد بر ساماندهی فضایی لندن و شهرهای بزرگ، ارائه مسکن، اسکان شاغلان بخش صنعت، خدمت مناسب اندازه جمعیت شهر با مساحت آن، اشتغال و خودکفابودن آن است (قرخلو، پناهنده خواه، ۱۳۸۷). پس از احداث شهرهای جدید انگلستان، شاهد احداث شهرهای جدید در سایر کشورهای سرمایه داری، سو سیالیستی و جهان سومی که عمدتاً به منظور تمرکززدایی از مادر شهرها طراحی شده اند می باشیم (ابراهیم

زاده، نگهبان مروی، ۱۳۸۵). بدین ترتیب ایده شهرهای جدید با ابزار توسعه‌ی ناحیه‌ای به سرعت در سراسر جهان گسترش یافت. این نظریه نه تنها در کشورهای غربی که به سرعت شهرنشین شدند، بلکه برای ایجاد قطب‌های رشد، سازمان‌دهی فضایی، جذب سربازهای جمعیتی، کنترل رشد مادرشهرها، انتقال مراکز سیاسی-اداری، عدم تخریب زمینهای کشاورزی، توسعه نواحی عقب مانده، تجدید ساخت شهرهای تخریب شده، یکپارچه سازی روستاها، ایجاد فضای مناسب برای اسکان کارگران بخش صنعت، تمرکززدایی، جلوگیری از رشد پایتخت‌ها، هویت علمی و توزیع فضایی و جمعیت نیز به کار گرفته شد (آیتی، کمیلی، ۱۳۹۰). در کشور ایران نیز سیاست احداث شهرهای جدید به فراخور مشکلات به وجود آمده طی هر زمان به نوعی رخ نموده‌اند. توجه به اسناد و مطالعات پیشین گویای چهار دوره متفاوت در کارنامه شهرهای جدید است. دوره اول در فاصله دوجنگ جهانی که از آن به مرحله انتقالی نیز یاد می‌شود، در این زمان شهرهای جدید در ایران بدون راهبردی مشخص و مبتنی بر کارکردهای عمده و برپایه یک هسته اولیه روستایی تکوین می‌یابند (زاهدان و نوشهر) که در حال حاضر پررونق و موفق و به عنوان یک شهر متعارف تلقی می‌شوند. دوره دوم مربوط به جنگ جهانی به بعد تا اواسط دهه ۱۳۴۰، در این دوره نیز شهرهای جدید بدون راهبرد مشخص و برپایه یک هسته شهری و مبتنی بر عملکرد تک پایه‌ای و خوابگاهی و برای توسعه صنعت و سایر رشته‌های صنعت شکل می‌گیرد. دوره سوم از اواسط دهه ۱۳۴۰ تا سال ۱۳۵۷ که از آن به عنوان دوره خیز یاد می‌شود، شهرهای جدید با راهبرد بهره‌برداری از منابع طبیعی و بدون وجود یک هسته اولیه شکل می‌گیرند که نقش عمده آنها توسعه ناحیه‌ای، ارائه مسکن و سوداگری زمین بوده است. دوره چهارم نیز مربوط به پس از پیروزی انقلاب اسلامی است که شهرهای جدید بر پایه راهبرد پالایش و ساماندهی فضایی مادرشهرهای ناحیه‌ای و ابرشهر تهران و توزیع رشد متعادل اقتصادی-اجتماعی، ۲۸ شهر جدید اقماری به شکل مصوب و غیر مصوب بدون هسته اولیه و نقش اسکان بهینه و جذب سرریزهای جمعیتی مناطق با پیش بینی شش میلیون نفر جمعیت تا سال ۱۳۹۰ طراحی می‌شود (زیاری، ۱۳۷۸: ۱۱۹)، (دادشپور، ۱۳۸۱: ۸۲).

جدول شماره (۱) شهرهای جدید ایران

نام شهر جدید	نام مادرشهر	فاصله از مادرشهر (کیلومتر)	مساحت (هکتار)	جمعیت پیش‌بینی شده	جمعیت فعلی	سال احداث شرکت عمران	سال تصویب طرح جامع
پرند	تهران	۴۰	۱۴۶۷	۱۵۰۰۰۰	۸۰۰۰	۱۳۶۹	۱۳۷۷
هشتگرد	تهران	۶۵	۴۰۰۰	۵۰۰۰۰۰	۱۷۰۰۰	۱۳۶۹	۱۳۷۲
پردیس	تهران	۲۵	۲۰۰۰	۲۰۰۰۰۰	۳۰۰۰۰	۱۳۷۰	۱۳۷۴
اندیشه	تهران	۳۰	۱۱۰۰	۱۳۲۰۰۰	۷۶۱۲۲	۱۳۷۰	-
لتیان	تهران	۱۰	۱۱۰۰	۲۶۰۰۰	-	۱۳۷۰	-
مجلس	اصفهان	۶۵	۳۰۰۰	۱۴۰۰۰۰	۴۲۵۰	۱۳۶۸	۱۳۷۲
بهارستان	اصفهان	۱۵	۳۰۰۰	۳۲۰۰۰۰	۶۰۰۰۰	۱۳۶۸	۱۳۷۲
فولادشهر	اصفهان	۲۵	۷۰۰۰	۳۲۰۰۰۰	۹۱۱۲۰	۱۳۶۸	۱۳۷۳
سهند	تبریز	۲۰	۳۱۴۸	۹۰۰۰۰	۱۵۹۹۲	۱۳۷۰	۱۳۷۷
صدرا	شیراز	۱۵	۲۰۴۰	۲۰۰۰۰۰	۱۷۹۸۴	۱۳۷۰	۱۳۷۴
گلپهارد	مشهد	۴۰	۴۰۰۰	۴۰۰۰۰۰	۷۳۸۷	۱۳۶۹	۱۳۷۲
بینالود	مشهد	۴۵	۴۰۰۰	۱۲۰۰۰۰	۳۶۵۱	۱۳۷۰	۱۳۸۰
عالیشهر	یوشهر	۲۴	۴۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۱۰۴۷۴	۱۳۶۸	۱۳۷۵
مهاجران	اراک	۲۸	۸۲۱	۶۰۰۰۰	۱۴۷۰۰	۱۳۶۹	۱۳۷۶
علوی	بندرعباس	۴۰	۳۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۱۲۰	۱۳۶۹	-
رامین	اهواز	۳۵	۱۰۰۰	۶۵۰۰۰	-	۱۳۷۰	-
رامشاد	زابل	۳۵	۱۰۰۰	۶۰۰۰۰	۱۰۰	۱۳۷۰	-
طیس	چابهار	۳۰	۱۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۵۲۹	۱۳۷۰	-
جمع	-	-	-	۲۹۴۹۰۰۰	-	-	-

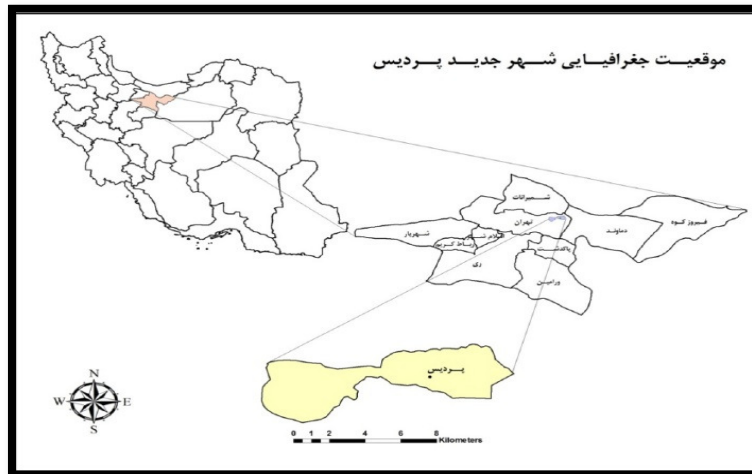
منبع: شرکت (عمران شهرهای جدید ایران، ۱۳۸۷)

شهرهای جدید به عنوان یکی از وسیع ترین اقدامات در عرصه ی برنامه ریزی فضایی کشور و یکی از بزرگترین تصمیم گیری ها که حجم عظیمی از توان اجرائی و مالی کشور را به خود اختصاص داده است از اهمیت برخوردار است. مهمتر این است که سرمایه گذاری و احداث شهرهای جدید در پی اهداف و انتظاراتی انجام می گیرد که جنبه کلان داشته و عواقب آن جدای خوب و یا بد بودن دامن گیر خیل عظیمی از جمعیت می شود. بنابراین با احتساب اینکه تصمیم ایجاد شهرهای جدید برای ما موجب مصرف منابع وزمانی می شود که می توان صرف روشهای دیگر برای حل مشکلات کلانشهرها کرد، ضرورت ارزیابی موفقیت یا عدم موفقیت آنها به عنوانی پیشی برای عمل انجام شده و چراغ هدایتی برای تصمیمات آینده محلی از اعراب دارد. از این رو مطالعات فروانی همچون، (دادش-پورو همکاران، ۱۳۸۱)، (غما می، ۱۳۷۸)، (اکبرپورو همکاران، ۱۳۸۹)، (انتظاری و همکاران، ۱۳۹۰)، (سرور و همکاران، ۱۳۹۱)، (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۲)، (وارثی و همکاران، ۱۳۹۲) و بسیاری دیگر مطالعات این نتیجه را تایید کرده اند که شهرهای جدید در ایران به اهداف مورد نظر خود دست نیافته اند. در این باره نارسایی های در شهرهای جدید ایران مشاهده شده که از لحاظ عملکردی می توان کمبود در خدمات شهری، ضعف در سرانه کاربری ها، مشکلات حمل و نقل، بحران هویت، فقدان حس تعلق، ایجاد اشتغال و... اشاره نمود. به همین دلیل پژوهش حاضر نیز سعی در بررسی عملکرد شهر جدید پردیس و واکاوی میزان موفقیت آن در تحقق اهداف مورد نظرش دارد.

شهر جدید پردیس:

شهر جدید پردیس در فاصله ۳۰ کیلومتری شرق تهران در جاده تهران - اَبعلی واقع گردید. این شهر در منطقه حدواسط جاجرود و رودهن با طول جغرافیایی ۵۰ دقیقه و ۵۱ ثانیه و عرض جغرافیایی ۳۵ دقیقه و ۴۴ ثانیه در ارتفاع ۱۷۰۰ تا ۲۱۰۰ متری از سطح دریا واقع است. این شهر همراه با شهرهای رودهن و بومهن و بسیاری از نقاط تمرکز جمعیتی کوچکتر تشکیل یک منطقه شهری را داده است. سه قطب مهم این منطقه شهری رودهن، بومهن و شهر جدید پردیس است که شهر جدید پردیس مرکز کل منطقه شهری فوق به حساب می آید. وسعت کلی شهر حدود ۳۰۰۰ هکتار و در مسیر جاده هراز قرار گرفته است. جمعیت شهر جدید پردیس بر اساس سیاست های تعادل بخشی و تمرکززدایی مصوب ۱۳۶۸/۲/۶ شورای سیاست گذاری بازسازی و اهداف و سیاست های برنامه پنج ساله در بخش عمران شهری به استناد ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهر سازی مصوب ۱۳۵۳ پیشنهاد می گردد. به منظور جلوگیری از تمرکز و تراکم بیش از پیش تهران مرکزی و توزیع متعادلتر آن در سطح منطقه و شهرهای جدید بخصوص شهر جدید پردیس (آب انجیرک) ۲۰۰ هزار نفر تعیین گردیده. پس از آن در شورای عالی شهر سازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۱۳۷۲/۳/۲۲ طرح جامع شهر پردیس با جمعیت ۱۵۰۰۰۰ نفر تا سال ۱۳۹۵ و وسعت نهایی ۱۲۰۰ هکتار به اضافه ۸۰۰ هکتار برای آموزشی-تحقیقاتی در مقیاس منطقه ای و تراکم ناخالص جمعیتی ۱۲۵ نفر در هکتار را تصویب نمود (بیکده، ۱۳۸۳).

شکل شماره (۱) نقشه محدوده مورد مطالعه



جدول شماره (۲) وضعیت سرانه های کاربری در شهر پردیس

کاربری	مساحت (مترمربع)	سرانه موجود (مترمربع)	حداقل سرانه استاندارد (مترمربع)	کمبود (مترمربع)
مسکونی	۵۰۷۸۸۵۸	۳۰,۲۰	-	-
تجاری	۳۳۵۹۸۶	۱,۹۹	۲	۳۲۶
آموزشی	۸۶۲۷۴۷	۵,۱	۵ تا ۳	کمبود ندارد
ورزشی	۳۰۱۳۲۵	۱,۷۹	۲,۵	۳۴۹۸۷۳۰
بهداشتی - درمانی	۹۶۰۶۸	۰,۵۷	۰,۶۷	۱۶۵۹۶۰۲
فضای سبز	۱۸۶۷۵۸۶۸	۱۱,۱۱	۱۲	۱۵۰۲۸۸۲
فرهنگی	۱۳۲۵۷۵	۰,۷۸	۱,۴۵	۱۱۱,۲۵۱
جهانگردی	۲۶۷۸۹۰	۱,۵۹	-	کمبود ندارد
تاسیسات و تجهیزات	۴۰۸۴۰۷	۲,۴۲	-	-
پارکینگ	۱۲۲۴۶۳	۰,۷۲	-	-
حمل و نقل	۳۴۷۴۱	۰,۲۰	-	-

منبع (پیکده، ۱۳۸۳)

روش پژوهش:

این پژوهش از نظرماهیت کاربردی و از نظر روش توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر روشهای کتابخانه ای-اسنادی و میدانی می باشد. در روش کتابخانه ای-اسنادی با بهره گیری از کتب، مقالات، پایان نامه ها، طرح ها، چهارچوب نظری پژوهش بسته شد. در روش میدانی با استفاده از تکنیک های (مصاحبه، پرسشنامه، مشاهده) اطلاعات مورد نظر استخراج گردید. جامعه آماری این پژوهش کل ساکنان شهر جدید پردیس می باشد که در سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیتی بالغ بر ۱۵۲۳۹۷ نفر بوده است. البته این رقم با احتساب جمعیت بومهن نیز بوده است. برای تخمین حجم نمونه در این پژوهش از فرمول شارل کوکران استفاده گردید. مطابق این فرمول نمونه آماری ۳۸۳ نمونه برآورد شده است. روش انتخاب بصورت تصادفی در کل سطح شهر پردیس بوده است. سپس اطلاعات به دست آمده در دویبخش آمار توصیفی و آمار استنباطی در نرم افزار IBM SPSS نسخه ۲۴ به مرحله تجزیه و تحلیل گذاشته شدند در بخش آمار توصیفی از جداول فراوانی و نمودارها استفاده گردید و در بخش آمار استنباطی با استفاده از آزمون *own Sampel Ttest* فرضیات تحقیق به مرحله بررسی گذاشته شدند. در گام آخر نیز ماتریس *Swot* تشکیل شد و مهم ترین نقاط قوت، ضعف و فرصت، تهدید شهر پردیس از منظر عملکردی در آن تدوین گردید.

جدول شماره (۳) ویژگی پاسخگویان شهر جدید پردیس

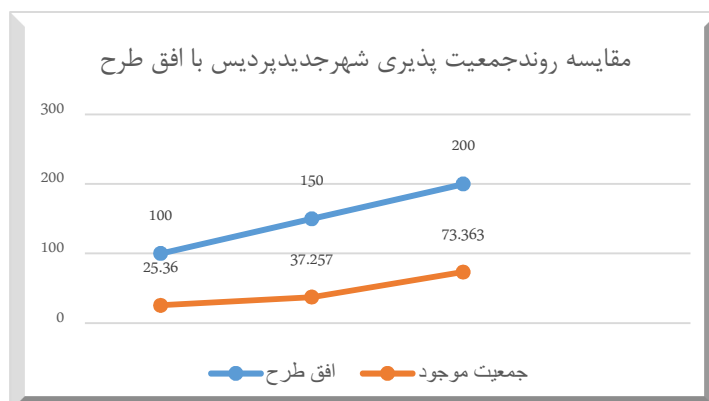
متغیر	شاخص	فراوانی	درصد فراوانی
وضعیت تأهل	متأهل	۲۴۳	۶۳٫۴
	مجرد	۱۳۲	۳۴٫۴
جنسیت	مرد	۱۸۳	۴۷٫۸
	زن	۲۰۰	۵۲٫۲
سن	۱۵-۳۰	۱۵۳	۳۹٫۹
	۳۰-۴۵	۷۹	۲۰٫۶
	۴۵-۶۰	۱۱۳	۳۰٫۱
	۶۰ به بالا	۳۸	۹٫۹
شغل	دولتی	۲۴	۶٫۳
	آزاد	۱۶۹	۴۴٫۱
	بیکار	۱۹	۵
	دانش امور و دانشجو	۴۳	۶٫۲
	خانه دار	۸۸	۲۳
	بازنشسته	۳۲	۸٫۴
	اظهار نشده	۸	۲٫۱
تحصیلات	ابتدایی	۲۴	۶٫۳
	راهنمایی و دبیرستان	۴۶	۱۲
	دیپلم فوق دیپلم	۲۱۹	۵۷٫۲
	لیسانس	۸۰	۲۰٫۹
	فوق لیسانس	۳	۰٫۸
	اظهار نشده	۱۱	۲٫۹

تحلیل یافته ها:

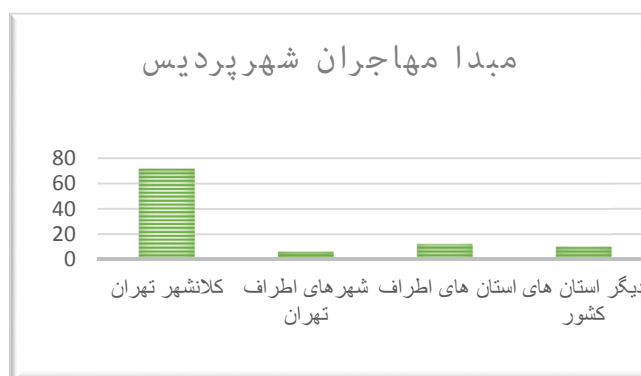
جمعیت پذیری:

با توجه به طرح جامع شهر جدید پردیس و افق زمانی این طرح شهر جدید پردیس می بایست در ۳ دوره زمانی از سال ۷۰ تا ۷۵، و سال ۷۶ تا ۸۵، و سال ۸۶ تا ۹۵ جمعیتی بالغ بر ۲۰۰ هزار نفر را در خود جای دهد، که از این جمعیت ۵۰ هزار نفر را ساکنانی تشکیل دهند که از خود حوزه ی شهری پردیس باشند و ۱۵۰ هزار نفر را ساکنانی تشکیل دهند که از بیرون حوزه ی شهر پردیس که عمدتاً می بایست سرریزهای جمعیتی باشند که از کلانشهر تهران به سمت این شهر سرازیر شوند این رقم ۷۵ درصد کل جمعیت پردیس را شامل می شود (طرح جامع پردیس، ۱۳۷۴). اما با توجه به آمار سال ۱۳۹۵ که افق طرح می باشد شهر جدید پردیس جمعیتی بالغ بر ۷۳۳۶۳ نفر را در خود جای داده است. بنابراین شهر جدید پردیس در جذب جمعیتی که در افق طرح جامع آن لحاظ شده است موفق نبوده است. اما در مورد جذب سرریز جمعیت کلانشهر تهران که ماهیت شهر پردیس را تشکیل می دهد می توان گفت که شهر پردیس نسبتاً موفق بوده است. بطوریکه طبق آمار سال ۱۳۹۵ از ۷۳۳۶۳ نفر جمعیت شهر پردیس ۳۷۰۷۹ را مهاجرانی تشکیل داده اند که از بیرون حوزه ی شهری پردیس به این شهر آمده اند و از این تعداد ۲۴۸۱۳ نفر حجم سرریزهایی بوده است که از کلانشهر تهران به این شهر جاری شده است. در این باره همچنین آمار نشان می دهد که شهر پردیس طی دوره آماری گذشته رشد جمعیتی معادل ۱۰,۳۴ درصد است که بالاترین رشد در بین شهرهای استان تهران بوده است و این بیانگر آنست که با روند تکمیل شدن فازهای مسکونی بیشتر جمعیت بیشتری به سمت این شهر می روند و انتظار می رود که در آینده شهر جدید پردیس به جمعیت مورد نظر طرح دست یابد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۷). همچنین با توجه به نتایج این پژوهش مشخص شده که حدود ۷۲ درصد از ساکنان شهر جدید پردیس سرریزهای جمعیتی بوده اند که از کلانشهر تهران به این شهر مهاجرت کرده اند بنابراین می توان گفت که هر چند شهر جدید پردیس در جذب جمعیت منظور شده در افق طرح موفق نبوده اما با توجه به میزان جمعیت جذب کرده و نسبت بالای سرریز جمعیتی کلانشهر تهران در این میزان، نسبتاً در کاهش جمعیت کلانشهر تهران موثر بوده است.

شکل شماره (۲) مقایسه روند جمعیت پردیس با افق طرح



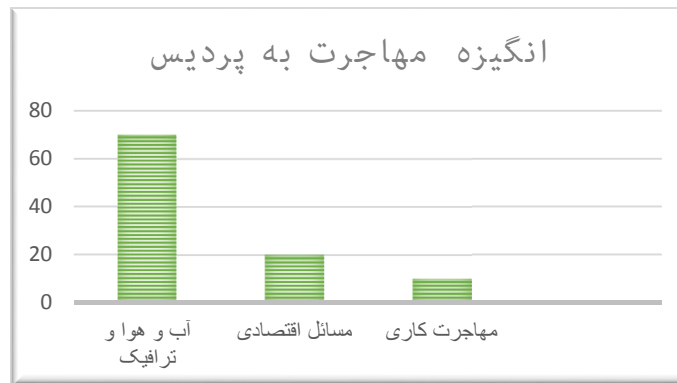
شکل شماره (۳) مبدا مهاجران وارد شده به شهر پردیس



انگیزه انتخاب شهر پردیس برای سکونت از نگاه ساکنان:

انگیزه های زندگی در یک شهر از نظر ساکنان متفاوت است اما در مورد شهر پردیس طی مصاحبه ای که با ساکنان صورت گرفت در چند مورد اتفاق نظر وجود داشت حدود ۷۰ درصد از ساکنان ابراز داشته اند که به دلیل آب و هوای مناسب این شهر و خستگی از آلودگی هوای تهران و ترافیک خسته کننده این شهر زندگی در پردیس را انتخاب کرده اند حدود ۲۰ درصد نیز به بعد اقتصادی اشاره کرده و معتقد بوده اند که هزینه های زندگی همچون خوراک، پوشاک، مسکن در شهر پردیس نسبت به تهران خیلی مقرون به صرفه است. برخی از پاسخگویان نیز اظهار کردند که به دلیل عدم توان در پرداخت هزینه های شهر تهران به اجبار تن به زندگی در شهر پردیس را داده اند و ۱۰ درصد هم اظهار داشته اند که به خاطر نزدیکی به محل کار به این شهر مهاجرت کرده اند. بنابراین در کل انگیزه زندگی در شهر جدید پردیس را می توان آب و هوای مناسب، ترافیک و ازدحام کمتر، هزینه پایتیر زندگی، نزدیک بودن به تهران و جستجوی آسایش و آرامش و همچنین مهاجرت کاری دانست.

شکل شماره (۴) نمودار عوامل موثر در سکونت شهر پردیس



بررسی میزان رضایت ساکنان از وضعیت موجود خدمات شهر جدید پردیس:

حمل و نقل:

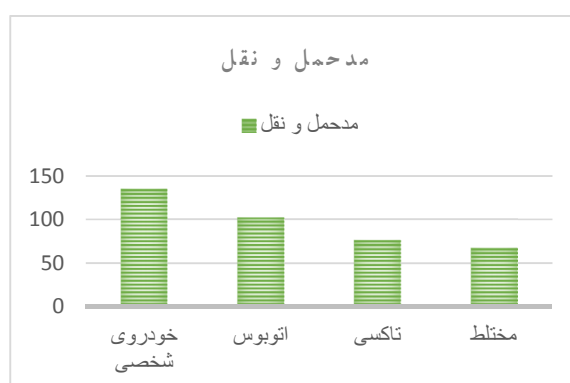
سیستم حمل و نقل رگ‌ها و شریان‌های آناتومی زندگی شهری را تشکیل می‌دهد و مسئول تحرک افراد و کالاها هست. یک سیستم حمل و نقل پویا می‌تواند مرکز توسعه جامعه باشد. حمل و نقل دسترسی به منابع، بازار، بهداشت، آموزش، پرورش، و سایر نیازها را مرتفع می‌سازد. با این حال یک سیستم حمل و نقل که به درستی برنامه‌ریزی و طراحی نشده باشد می‌تواند به شبکه سرویس‌دهی منجر شوک‌های متغیر و به‌روز را نادیده گرفته، وضعیت فقرا را تشدید کند، و به محیط زیست آسیب برساند و از توان مالی عمومی فراتر رود. (Worldbank, 1995). با این حال در شهر پردیس همان‌طور که آمار به دست آمده در جدول شماره () نشان می‌دهد وضعیت مناسبی ندارد جدول شماره () بیانگر آزمون T تک نمونه‌ای از نظر پاسخگویان در مورد میزان رضایت از سیستم حمل و نقل عمومی است. با توجه به میانگین (۲,۶۸) و مقدار $T(-۴,۹۲۶)$ و سطح معنی‌داری (۰,۰۰۰) می‌توان گفت که ساکنان شهر پردیس از سیستم حمل و نقل این شهر رضایت کافی را ندارند. که بیشتر پاسخگویان علت این نارضایتی را نبود مدهای حمل و نقل انبوه بر همچون مترو و BRT اظهار کرده‌اند. موضوع نبود خط مترو بین شهر پردیس و کلانشهر تهران موجب شده که روزانه شماری از شهروندان پردیس با خودروی شخصی به شهر تهران سفر کرده و به مشکلات ترافیکی این شهر نیز افزوده بشود. در این شهر بیشتر ساکنان از حمل و نقل خودرو محور استفاده می‌کنند همان‌طور که قابل مشاهده است حدود ۳۵,۲ درصد اظهار کرده‌اند که مد حمل و نقل آنها خودروی شخصی است این روند می‌تواند عواقبی را برای این شهر به ارمغان آورد از جمله می‌توان به ترافیک اشاره کرد و آلودگی هوا این دو مورد می‌توانند در جمعیت‌پذیری شهر پردیس موثر افتد و روند جمعیت‌پذیری این شهر را با مشکل سازند به این دلیل که اکثر پاسخگویان دلیل انتخاب شهر جدید پردیس را برای زندگی کمبود ترافیک و آب هوای مناسب دانسته‌اند و اگر سیستم حمل و نقل آن اصلاح نشود قطعاً مشکلاتی از این قبیل را به دنبال خواهد داشت.

جدول شماره (۴) آزمون T تک نمونه ای برای بررسی میزان رضایت ساکنان از عملکرد حمل و نقل شهر

پردیس

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
وضعیت حمل و نقل	۲,۶۸	-۴,۹۲۶	۰,۰۰۰	۰,۶۳۰	۱,۲۳

شکل شماره (۵) مدهای حمل و نقل مورد استفاده ساکنان شهر پردیس



بهداشت درمان :

یکی از نیازهای مبرم ساکنان یک شهر نیاز به خدمات بهداشتی و درمانی است که به عنوان یکی از معیارهای مهم کیفیت زندگی نیز در بیشتر مطالعات مورد بررسی واقع می شود. جدول شماره (۵) بیانگر نظرات پاسخگویان در مورد خدمات بهداشتی است و همان طور که از مقدار میانگین و سطح معنی داری مشخص است ساکنان شهر پردیس از میزان خدمات بهداشتی درمانی در این شهر ابراز نارضایتی کرده اند در قسمت مصاحبه با این افراد مشخص شد که علت نارضایتی آنها بنحاطر کمبود بیمارستان های دولتی در شهر و فقدان مراکز درمانی است که بصورت دولتی اداره شود. بنابراین خدمات پزشکی را می توان یکی از کمبودهای شهر پردیس به حساب آورد که باعث مهاجرت روزانه ساکنان آن به سوی تهران می باشد.

جدول شماره (۵) آزمون t تک نمونه ای بررسی عملکرد خدمات بهداشتی در شهر پردیس

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
------	---------	-----------	---------------	--------------	------------------

بهداشت و درمان	۲,۴۴	-۸,۴۶۷	۰,۰۰۰	۰,۰۶۲۲	۱,۲۴
----------------	------	--------	-------	--------	------

آموزش:

یکی از نیازهای مهم که باید در برنامه ریزی شهری لحاظ گردد توجه به خدمات آموزشی و سرانه های آموزشی برای یک شهر است. جدول شماره (۶) بیانگر میزان رضایت ساکنان شهر پردیس از وضعیت خدمات آموزشی است توجه به میانگین به دست آمده و سطح معنی داری می توان گفت که ساکنان شهر پردیس از وضعیت شاخص راضی نمی باشند. مصاحبه با این افراد مشخص کرد که علت نارضایتی را در کمبود مدارس ابتدایی دولتی و در سایر دوره های تحصیلی می دانند. در واقع بیشتر مدارس این شهر را مدارس غیر انتفاعی تشکیل می دهند که هزینه تحصیل در آنها بسیار بالاست. همچنین برخی از ساکنان توزیع فضایی مراکز آموزشی را در شهر پردیس نامناسب قلمداد کرده اند. علاوه بر این بیشتر مصاحبه شونده ها از وضعیت تدریس معلمان در این شهر ابراز نارضایتی کرده و خواستار مدرس های بهتر در مدارس این شهر بوده اند.

جدول شماره (۶) آزمون t تک نمونه ای وضعیت خدمات آموزشی در شهر پردیس

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
خدمات آموزشی	۲,۸۴	-۳,۴۱۱	۰,۰۰۱	۰,۰۳۹۶	۰,۷۴۶

اوقات فراغت (خدمات فرهنگی، تفریحی، و...):

وضعیت خدمات اوقات فراغتی در شهر پردیس در جدول شماره (۶) مشخص است سطح معنی داری و مقدار میانگین حاکی از آن است که ساکنان شهر پردیس از وضعیت خدمات فراغتی ابراز نارضایتی کرده اند علت این نارضایتی را می توان کمبود فضاهای ورزشی، کمبود فضاهای فرهنگی، فقدان پارک بانوان، کمبود مراکز خرید، فقدان یا کمبود فضاهای تفریحی و فضای سبز از عوامل این نارضایتی در بین ساکنان بوده است. همچنین اکثر پاسخگویان ابراز کرده اند که در بیشتر مواقع ترجیح می دهند ایام فراغت خود را در مراکز شهر تهران سپری کنند.

جدول شماره (۶) آزمون t تک نمونه ای بررسی وضعیت خدمات اوقات فراغت در شهر پردیس

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
خدمات گذران اوقات فراغت	۲,۷۴	-۴,۰۴۸	۰,۰۰۰	۰,۹۱۴	۱,۱۸

امنیت :

جدول شماره (۷) بیانگر میزان رضایت ساکنان شهر جدید پردیس از وضعیت امنیت این شهر می باشد همان طور که مقدار میانگین و سطح معنی داری نشان می دهد ساکنان این شهر از وضعیت امنیت تقریباً راضی بوده اند البته در مصاحبه هایی که با برخی از ساکنان صورت گرفته در بعضی از موارد اظهار ناراضی داشته اند به عنوان مثال در مورد روشنایی معابر در شب بیشتر نتایج مصاحبه ها نشان داد که معابر اصلی و بخش هایی که به عنوان قسمت اصلی شهر محسوب دارای روشنایی کافی هستند و بخش هایی از شهر که فرعی تر محسوب می شوند از لحاظ روشنایی در شب دارای مشکلاتی هستند در مواردی هم به وجود افراد ارازل و اوباش در مکان های عمومی همچون پارک ها اشاره شده است. از عوامل دیگری که ساکنان از نظر امنیتی از آن ابراز ناراضی کرده اند وجود سگ های ولگرد در محدوده محوطه های مسکونی در این شهر می باشد که امنیت ساکنان به خصوص زنان و کودکان را به خطر می اندازد.

جدول شماره (۷) آزمون T تک نمونه ای میزان رضایت کلی از سکونت در شهر پردیس

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
رضایت از امنیت	۳,۳۲	۵,۱۸۴	۰,۰۰۰	۰,۰۶۱	۱,۲۱

مسکن:

طبق آمار سال ۱۳۹۵ حدود ۴۷۷۸۱ واحد مسکونی در شهر پردیس موجود است. که از این تعداد ۳۸۸۵۱ واحد آپارتمانی و ۸۹۳۰ واحد غیر آپارتمانی وجود دارد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۷). همچنین نتایج به دست آمده در این پژوهش نشان داد که از نظر مساحت بیشتر واحدهای مسکونی در این شهر بین ۷۰ تا ۱۰۰ متر می باشند. از نظر مالکیت ۴۷,۸ درصد مالک و ۵۲,۲ درصد ساکنان مستاجر بوده اند. با توجه به میانگین و سطح گویه داری شاخص مسکن در جدول شماره (۸) مشاهده می شود که ساکنان شهر پردیس از وضعیت عرضه و کیفیت مسکن در این شهر رضایت داشته اند و شهر پردیس را از نظر تولید مسکن موفق دانسته اند. اما نظرات آنها در مورد قیمت مسکن گویای ناراضی آنها در این مورد بوده است. بطوریکه مقدار میانگین این شاخص کمتر از مقدار ارزش عددی بوده است. در این باره ساکنان علت ناراضی خود را به علت افزایش روند بورس بازی مسکن و کالایی شدن آن دانسته اند به گونه ای که تعداد مشاورین املاک در این شهر رشد زیادی داشته است. همچنین در مورد میزان اجاره بها در این شهر اطلاعات به دست آمده در این شهر حاکی از آن بود که به طور متوسط میزان اجاره ماهانه یک واحد سکونتی بین ۷۰ تا ۱۰۰ متری رقمی حدود ۷۰۰ هزار تومان می باشد. که برخی از ساکنان این رقم را نسبت به کلانشهر تهران مناسب دانسته اند و برخی دیگر از این میزان اظهار ناراضی کرده اند.

جدول شماره (۸) آزمون T تک نمونه ای برای بررسی عملکرد شهر پردیس در کیفیت مسکن

شاخص	میانگین	مقدار T	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
میزان رضایت از کیفیت مسکن خود	۳,۳۶	۸,۱۱۷	۰,۰۰۰	۰,۰۴۴	۰,۸۶۸
میزان رضایت از قیمت مسکن در شهر پردیس	۲,۱۶۸	-۱۴,۷۳۱	۰,۰۰۰	۰,۰۶۴	۱,۰۸۰

اشتغال:

جدول شماره (۹) بیانگر وضعیت اقتصادی در شهر جدید پردیس می باشد البته باید اضافه گردد که به دلیل اینکه در سرشماری سال ۱۳۹۵ جمعیت پردیس با جمعیت بومهن بصورت یکجا برداشت شده است در این قسمت پژوهش نیز تجزیه و تحلیل با احتساب بومهن آمده است.

جدول شماره (۹) بررسی وضعیت اشتغال در شهر پردیس طبق آمار سال ۱۳۹۵

نوع	۱۳۹۵
جمعیت کل (پردیس و بومهن)	۱۵۲۳۹۷
جمعیت ۱۰ساله و بیشتر	۱۲۴۸۴۶
جمعیت فعال اقتصادی	۴۹۶۷۷
نرخ فعالیت (درصد)	۳۶
جمعیت غیرفعال	۷۹,۷۹۹
جمعیت بیکار	۴۶۱۰
نرخ بیکاری (درصد)	۱۰/۲

با توجه به اطلاعات به دست آمده از جدول شماره (۹) استنباط می شود که وضعیت اقتصادی شهر پردیس نسبتاً مطلوب است. بطوریکه از ۴۹۶۷۷ نفر جمعیت فعال اقتصادی حدود ۴۵۰۶۷ شاغل و ۴۶۱۰ نفر بیکار بوده اند. همچنین با توجه به نرخ بیکاری در سطح کشور که ۱۲,۱ می باشد در شهر پردیس این میزان ۱۰,۲ می باشد که طبق این میزان نیز وضعیت بهتری به سطح کشور دارد. همچنین نتایج پیمایش نشان داد که از ۱۰۰ درصد نمونه این پژوهش حدود ۶۲,۱ درصد محل کار خود را در شهر پردیس بیان کرده اند و حدود ۳۵,۴ درصد نیز اظهار کرده اند که محل کار آنها تهران می باشد. بنابراین از حیث ایجاد شغل، شهر پردیس نیز عملکرد نسبتاً خوبی داشته است

جدول شماره (۱۰) بررسی محل کار ساکنان شهر پردیس

محل اشتغال	فراوانی	درصد
شهر پردیس	۲۳۸	۶۲,۱
شهر تهران	۵۹	۱۵,۴
اظهار نکرده	۸۶	۲۲,۵
مجموع	۳۸۳	۱۰۰

رضایت کلی از زندگی در شهر پردیس:

طبق جدول شماره (۱۱) ساکنان شهر جدید پردیس از سکونت در این شهر راضی بوده اند. با توجه میانگین های بدست آمده و سطح معنی داری داده ها می توان استنباط کرد که ساکنان شهر پردیس با لحاظ کردن تمام مزایا و معایب شهر جدید پردیس بصورت کلی از سکونت در این شهر رضایت داشته اند. در این باره ساکنان شهر پردیس بر این عقیده بوده اند وجود آب و هوای تمیز و متنوع، دور شدن از سروصدا و دود و بوی ترافیک شهر تهران و آرامش و آسایش بیشتر علاوه بر اینها هزینه های پایتتر زندگی در شهر پردیس موجب رضایت آنها از زندگی در این شهر شده است. همچنین آنها نزدیک بودن شهر جدید پردیس را به کلانشهر تهران یکی از مزایای زندگی در این شهر به حساب آورده و معتقد بودند در صورت وجود گزینه حمل و نقل مناسب همچون مترو بسیاری از مشکلات آنها حل خواهد شد.

جدول شماره (۱۱) آزمون T تک نمونه ای برای ارزیابی میزان رضایت کلی از زندگی در شهر پردیس

شاخص	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری	انحراف معیار	انحراف استاندارد
رضایت کلی	۳,۲۲	۴,۱۰۴	۰,۰۰۰	۰,۰۵۴	۱,۰۶

جدول شماره (۱۲) ماتریس SWOT عملکرد شهر جدید پردیس

نقاط قوت	نقاط ضعف
----------	----------

<p>W1 کمبود افراد با سطح سواد دانشگاهی و بالای دیپلم</p> <p>W2 ضعف سیستم حمل و نقل عمومی</p> <p>W3 فقدان مد های حمل و نقل انبوه بر(مترو) بین شهر جدید پردیس و کلانشهر تهران</p> <p>W4 پایین بودن سرانه اغلب کاربری ها به دلیل رشد جمعیت و عدم توسعه کاربری ها</p> <p>W5 عدم رشد همپای کاربری مسکونی با سایر کاربری های شهری و سیطره این کاربری بر سایر کاربریها</p> <p>W6 غالب شدن مد حمل و نقلی خودرو محور</p> <p>W7 کمبود خدمات آموزشی دولتی در برابر رشد مدارس غیر انتفاعی</p> <p>W8 کمبود خدمات در مانی دولتی در برابر بیمارستان های خصوصی در این شهر</p> <p>W9 عدم توان در جذب جمعیت مورد نظر افق طرح جامع</p> <p>W10 فقدان حس تعلق در شهر به دلیل نبود هویت</p> <p>W11 توزیع فضایی نامناسب مراکز آموزشی در شهر</p> <p>W12 کمبود وضعف در خدمات فرهنگی و تفریحی (کتابخانه، فرهنگسرا، فضاهای فرهنگی، سینما، تئاتر، رستوران، کافی شاپ و...) در سطح شهر</p> <p>W13 فقدان مشارکت اجتماعی در بین ساکنان شهر پردیس</p>	<p>S1 رضایت کلی ساکنان از زندگی در شهر جدید پردیس</p> <p>S2 جوان بودن ساختار جمعیتی ساکنان شهر</p> <p>S3 درصد بالای مالکیت مسکن در شهر جدید پردیس</p> <p>S4 کیفیت بالای واحدهای مسکونی در این شهر</p> <p>S5 قیمت پایین نرخ مسکن در شهر پردیس نسبت به کلانشهر تهران</p> <p>S6 رضایت بخش بودن اجاره مسکن برای گروههای کم درآمد نسبت به کلانشهر تهران</p> <p>S7 آرامش و آسایش نسبی در مقایسه با شهر تهران</p> <p>S8 توجیه اقتصادی زندگی در شهر جدید پردیس</p> <p>S9 موفقیت شهر جدید پردیس در تامین اشتغال سهم چشمگیری از ساکنان</p> <p>S10 وضعیت درآمدی نسبتا رضایت بخش برای ساکنان</p> <p>S11 موفقیت نسبی در جذب سرریز جمعیت تهران</p>
نقاط تهدید	نقاط فرصت
<p>T1 رشد روند بورس بازی زمین و مسکن و کالایی شدن مسکن در این شهر</p> <p>T2 انزوای اجتماعی ساکنان به دلیل کمبود فضاهای فرهنگی، تفریحی و کم رنگ بودن امنیت</p> <p>T3 شکل گیری مهاجرت آونگی به شهر تهران به دلیل کمبود خدمات در شهر جدید پردیس</p> <p>T4 افت کیفیت هوا با رشد حمل و نقل خودرو محور</p> <p>T5 عدم جوابگویی سیستم خیابان ها و شبکه معابر با افزایش ترافیک</p> <p>T6 عدم سرمایه گذاری در پیشرفت کاربری های خدماتی</p> <p>T7 کاهش امنیت به دلیل زمین های خالی و گسترش جهشی</p> <p>T8 عدم تمایل به ماندگاری ساکنان در شهر جدید پردیس</p> <p>T9 تهدیدهای زیست محیطی با رشد جمعیت در شهر</p> <p>T10 امکان خوابگاهی شدن شهر جدید پردیس</p>	<p>O1 امکان احداث مترو و رفت و آمد سریع به شهر تهران</p> <p>O2 آب و هوای مناسب در مقابل آلودگی تهران</p> <p>O3 امکان برقراری دسترسی های مناسب با امنیت بالای فیزیکی و اجتماعی بین شهر جدید و کلانشهر و نقاط پیرامون</p> <p>O4 توسعه مراکز آموزشی و دانشگاهی به منظور گردش پول و سرمایه</p> <p>O5 امکان افزایش امنیت ساکنین از طریق خلق فضاهای تعاملات اجتماعی</p> <p>O6 افزایش رشد جمعیت به موازات بهره برداری از فاز های دیگر</p> <p>O7 امکان پیشرفت شهر با عملکرد توریستی - تفریحی</p> <p>O8 امکان ایجاد کیفیت مناسب فیزیکی از طریق برنامه ریزی صحیح</p> <p>O9 امکان راه اندازی از مراکز تحقیقاتی علمی و توسعه اقتصادی شهر</p> <p>O10 امکان افزایش مشارکت اجتماعی ساکنان از طریق برنامه ریزی فرهنگی</p> <p>O11 امکان بهره گیری از آزاد راه تهران - پردیس</p>

نتیجه گیری و ارائه راهبردها:

شهرهای جدید به عنوان یکی از وسیع ترین اقدامات در عرصه ی برنامه ریزی فضایی کشور و یکی از بزرگترین تصمیم گیری ها که حجم عظیمی از توان اجرائی و مالی کشور را به خود اختصاص داده است از اهمیت برخوردار است. در کشور ایران شهرهای جدید براساس ضرورت های خاص منطقه ای و برای تحقق اهداف ویژه ای از قبیل سرریزهای جمعیتی شهر مادر، جلوگیری از رشد بی رویه و بدقواره شهر مادر، تامین زمین و مسکن متناسب با توان مالی اقشار کم درآمد و متوسط، ایجاد اشتغال و فرصت های شغلی جدید و ... برنامه ریزی و طراحی شده اند. در همین راستا با توجه محدودیت های موجود در زمینه توسعه تاسیسات زیربنایی، شبکه حمل و نقل و تامین آب، وجود پدیده وارونگی هوا و محدودیت توان اکوسیستم کلانشهر تهران برای پذیرش جمعیت بیشتر، ایجاد پنج شهر جدید در منطقه شهری تهران تصویب گردید. یکی از این شهرها، شهر جدید پردیس را در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق تهران در کنار جاده ترانزیتی تهران - آمل و با جمعیت نهائی ۲۰۰۰۰۰ نفر در افق طرح یعنی سال ۱۳۹۵ می باشد. که از این تعداد می بایست جمعیتی بالغ بر ۱۵۰ هزار نفر عمدتاً سرریزهای جمعیتی باشند که از کلانشهر تهران به این شهر سرازیر شده باشند. اما نتایج این پژوهش نشان داد که شهر پردیس نتوانسته به افق جمعیتی خود دست پیدا کند بطوریکه طبق آمار سال ۱۳۹۵ شهر جدید پردیس ۷۳۳۶۳ نفر جمعیت داشته که از این تعداد ۲۴۸۱۳ نفر سرریزهایی بوده اند که از کلانشهر تهران به این شهر مهاجرت کرده اند. همچنین برای یک شهر جدید حیاتی است که برای جلوگیری از خوابگاهی شدن تا حد امکان از مهاجرت های آونگی به کلانشهر جلوگیری کند که این مهم با رفع تمام نیازهای شهروندان در داخل خود شهر امکان پذیر است. نتایج پژوهش درباره عملکرد شهر پردیس در رفع نیازهای شهروندان حاکی از آن بود که در شاخص حمل و نقل نتوانسته رضایت ساکنان را جلب کند بطوریکه میانگین بدست آمده برای این شاخص ۲,۶۸ با سطح معنی داری ۰,۰۰۰ می باشد با توجه به اینکه مقدار ارزش عددی در این پژوهش (۳) بوده است بنابراین می توان استنباط کرد که ساکنان از وضعیت حمل و نقل عمومی در این شهر ناراضی بوده اند. و علت این ناراضی ساکنان در فقدان مدهای حمل و نقل انبوه برهمچون مترو و (BRT) بین شهر پردیس و کلانشهر تهران خلاصه شده است. این عامل موجب گردیده است که ساکنان شهر پردیس به سمت خودرومحوری سوق داده شوند به گونه ای که نتایج این پژوهش نشان داد حدود ۳۶ درصد از ساکنان باخوردوی شخصی رفت و آمد کرده که موجب تحمیل بار ترافیکی بیشتری به حجم ترافیک کلانشهر تهران شود. همچنین از نتایج دیگر این پژوهش نشان داد که شهروندان شهر پردیس در برآوردن نیازهای خود همچون بهداشت و درمان، آموزش، تفریحات و اوقات فراغت، خدمات فرهنگی، فضاهای ورزشی و عمومی و ... دچار مشکل هستند و همین امر سبب مهاجرت آونگی آنها به سمت کلانشهر تهران می شود. در این باره میانگین بدست آمده برای شاخص وضعیت خدمات درمانی ۲,۴۴ با سطح معنی داری ۰,۰۰۰ بوده است. که حاکی از

نارضایتی ساکنان از عملکرد بهداشتی درمانی این شهر بوده است و علت این امر را به کمبود مراکز درمانی دولتی و فقدان خدمات تخصصی پزشکی در این شهر دانسته اند. در شاخص اوقات فراغت میانگین به دست آمده ۲,۷۴ با سطح معنی داری ۰,۰۰۰ که بیانگر عدم رضایت ساکنان شهر پردیس از وضعیت خدمات اوقات فراغت در این شهر است. همچنین اکثر ساکنین ابراز کرده اند که بیشتر مواقع زمانهای فراغت خود را در مراکز کلان شهر تهران سپری کرده و علت این کمبود مراکز تفریحی و مراکز خرید در شهر پردیس است. اما در مورد شاخص مسکن وضعیت کمی متفاوت بوده است بطوریکه ساکنان شهر پردیس با میانگین ۳,۳۶ و سطح معنی داری ۰,۰۰۰ ابراز کرده اند که شاخص مسکن در شهر جدید پردیس هم از نظر کیفیت واحدهای مسکونی و هم نظر دسترسی و تصاحب رضایت بخش بوده است آمار سال ۱۳۹۵ نیز گویای این واقعیت بوده است که در شهر پردیس ۴۷۷۸۱ واحد مسکونی احداث گردیده است. اما متاسفانه در یک نگاه کل نگر در شهر پردیس می توان گفت که نگاه مدیریتی فقط جنبه ی تولید واحد مسکونی را در نظر گرفته و از رشد همپای مسکن و خدمات مورد نیاز و دیگر سرانه کاربری های شهری تا حدودی جا مانده است. و آخرین شاخص مورد بررسی در این پژوهش وضعیت اقتصاد شهر پردیس بوده است. هرچند که اکثر شهرهای جدید ایران از نظر اقتصاد کاملا وابسته به شهر مادر هستند و نباید انتظار داشت که شهر پردیس یک اقتصاد متکی بر خود را داشته باشد. اما آمار به دست آمده حاکی از آن بود که نرخ بیکاری در این شهر ۱۰,۲ درصد بوده است و با توجه به نرخ بیکاری کشور که ۱۱,۱ است بنابراین وضعیت شهر پردیس نسبتا مطلوب تر بوده است. همچنین نتیجه این پژوهش نشان داد که حدود ۶۲ درصد از پاسخگویان در خود شهر پردیس شاغل هستند و حدود ۱۵ درصد نیز محل کار آنها در تهران بوده است بنابراین وضعیت اقتصادی شهر پردیس را می توان مطلوب ارزیابی کرد. و در آخر نیز باید گفت که با احتساب تمام مزایا و معایب شهر پردیس ساکنان این شهر با میانگین ۳,۲۲ و سطح معنی داری ۰,۰۰۰ از سکونت در این شهر ابراز رضایت کرده اند.

ارائه راهبردها:

- بکارگیری مدهای حمل و نقل انبوه بر وارزان قیمت و ایمن بین شهر جدید پردیس و کلانشهر تهران جهت جلوگیری از سفرهای خودرویی به تهران، افزایش امنیت فیزیکی و اجتماعی سفر و همچنین افزایش اطمینان ساکنان به مدت زمان جابه جایی.
- بازنگری مداوم در جهت افزایش سرانه های کاربری در شهر جدید پردیس به این دلیل که شهر پردیس مهاجر پذیر می باشد و جمعیت آن سریع رشد کرده و این جمعیت نیاز به سرانه ها و خدمات شهری را بالا می برد.
- تلاش در جهت افزایش سرانه های شهری (آموزشی، درمانی، فرهنگی، ورزشی...) و مطالعه و برنامه ریزی صحیح در جهت مکان یابی مناسب و توزیع فضایی صحیح در سطح شهر برای افزایش عدالت در دسترسی

- ایجاد فضاهای عمومی در سطح شهر که موجب می شود مردم باهم تعامل داشته باشند همچنین این عامل باعث حضور مردم در سطح شهر شده و از بی روح بودن شهر جلوگیری می کند همچنین از طریق افزایش چشمان ناظر بر خیابان سبب افزایش امنیت اجتماعی در سطح شهر و شکلگیری خاطرات جمعی و هویت برای شهر می شود.
- افزایش تعداد و کیفیت حمل و نقل عمومی (اتوبوس، BRT...) جهت جلوگیری از افزایش خودرو محوری، ترافیک و آلودگی هوا در آینده این شهر
- افزایش سرانه های خدمات درمانی، آموزشی، ورزشی، فرهنگی، اوقات فراغت و... در جهت جلب رضایت ساکنین و جلوگیری از مهاجرت های آونگی روزانه به کلانشهر تهران که روزانه فشارهای زیادی بر زیرساخت های این شهر دارد گردد.
- بومی گزینی و اولویت بخشی به اشتغال ساکنان شهر جدید پردیس در کارخانه ها و کارگاهها و مراکز اشتغال اطراف این شهر جهت تقویت پایه ی اقتصادی ساکنان و افزایش تمایل به سکونت درازمدت در این شهر و همچنین ایجاد انگیزه برای جذب جمعیت جدید
- جلوگیری از روند بورس بازی مسکن و برچیدن دست دلان زمین و مسکن در شهر پردیس برای گریز از کالایی شدن مسکن که موجب می شود قیمت مسکن افزایش یافته و نرخ پایین مسکن که یکی از انگیزه های مهاجرت شهر پردیس از بین برود.
- تداوم نرخ پایین قیمت و اجاره مسکن در شهر جدید پردیس جهت جذب بیشتر جمعیت و افزایش انگیزه برای ساکنان فعلی جهت جلوگیری از مهاجرت آنها از شهر پردیس
- تداوم و افزایش سطح کیفیت در ساخت و ساز واحدهای مسکونی در فازهای در حال ساخت شهر پردیس جهت افزایش گزینه های جذب جمعیت در این شهر

منابع:

- آتش، فرهاد، (۱۳۸۷)، شهرهای جدید و آینده شهرنشینی در ایران، ترجمه و تخلص، حسین حاتمی نژاد، ریحانه هاشمی، مجله شهرداریها، سال پنجم، شماره ۵۷
- آتک، مهندسین مشاور، (۱۳۷۴)، طرح جامع شهر جدید پردیس، تهران
- آیتی، حمید، کمیلی، محمد، (۱۳۹۰)، تحلیلی بر شهرهای جدید به عنوان بخشی از مداخله دولت در شهرنشینی (باتاکید بر دوره پس از انقلاب اسلامی)، مجله شهر ایرانی اسلامی، شماره ششم.
- ابراهیم زاده، عیسی، نگهبان مروی، محمد، (۱۳۸۳)، تحلیلی بر شهرنشینی و جایگاه شهرهای جدید در ایران، مجله تحقیقات جغرافیایی شماره ۴.
- اکبرپور، محمد، میرزاجانی، مهدیه، (۱۳۸۹)، تحلیل عملکرد شهرهای جدید در نظام شهری کشور، مجله پژوهش های برنامه ریزی شهری .

انتظاری، فاطمه، (۱۳۹۰)، ارزیابی عملکرد شهرهای جدید منطقه ی شهری تهران نمونه موردی: شهر جدید اندیشه، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبایی.

پاپلی یزدی، محمدحسین، سناجردی رجبی، حسین، (۱۳۹۳)، نظریه های شهر و پیرامون، انتشارات سمت، تهران.

پیکده، مهندسین مشاور، (۱۳۸۴)، بازنگری طرح جامع شهر جدید پردیس، تهران

داداشپور، بهنام، (۱۳۸۱)، ارزیابی میزان موفقیت شهرهای جدید در ایران نمونه موردی: شهر جدید سهند، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تبریز

زبردست، اسفندیار، (۱۳۸۳)، اندازه شهر. تهران. وزارت مسکن و شهرسازی، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری

زیاری، کرامت اله، (۱۳۷۸)، برنامه ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت، تهران.

سرور، رحیم، صفوی، بیژن، دوریش ورچه زاده، بهروز، (۱۳۹۱) ارزیابی میزان موفقیت احداث شهر پردیس در جذب سربز های جمعیت کلانشهر تهران، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری

شرکت عمران شهرهای جدید ایران، (۱۳۸۷)

صرافی، مظفر، توکلی نیا، جمیله، محمدیان مصمم، حسن. (۱۳۹۳). اندیشه های نو در برنامه ریزی شهری. تهران: قدیانی.

قرخلو، مهدی، پناهنده خواه، موسی، (۱۳۸۸)، ارزیابی عملکرد شهرهای جدید در جذب جمعیت کلانشهرها مطالعه موردی: شهرهای جدید اطراف تهران، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۶۷.

مشکینی، ابوالفضل، سلیمانی، محمد، عزیز، حسین، زارعی، معصومه، (۱۳۹۲)، ارزیابی میزان تحقق پذیری اهداف شهرهای جدید در ایران (مطالعه موردی: شهر جدید صدر)، مجله مطالعات برنامه ریزی شهری

مرکز آمار ایران، (۱۳۹۵)، سرشماری عمومی نفوس و مسکن.

وارثی، حمیدرضا، احمدیان، مهدی، غلامحسینی، رحیم، (۱۳۹۲)، تحلیل ارزیابی عملکرد جمعیت پذیری شهرهای جدید نمونه موردی: شهر جدید مهاجران، مجله پژوهش های برنامه ریزی فضایی

-UN-ESA (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division)(2014).

World urbanization prospects [highlights]. The 2014 revision. (ST/ESA/SER.A/352)

-World Bank.(1996), Liveable Cities for the 21st Century