

# بررسی خودکفایی در شهرهای جدید مقایسه تجربه ایران (شهر جدید هشتگرد) و کره جنوبی

دکتر علی یاران<sup>۱</sup>، مهندس حامد محمدی خوش بین<sup>۲</sup>

## چکیده:

شهرهای جدید به عنوان یک تجربه نو در نظام شهرنشینی ایران مطرح هستند. شهرهایی که در ابتدا با هدف حل مسایل و مشکلات شهری ایران مطرح گردیده، اما باگذشت زمان اغلب این شهرها با عدم جلب رضایت ساکنین مواجه شدند. برنامه ریزان مشتاق بودند تا شهرهای جدید کاملاً توسعه یافته و خودکفا ساخته شوند. معمولاً خودکفایی یک مفهوم به عنوان تعادل بین شغل و مسکن در جامعه در نظر گرفته و هدف از خودکفایی در نگاه برنامه ریزان تنها به تعادل بین استفاده از زمین برای کار و زندگی در درون جوامع محدود می‌شد. در گذر زمان با توسعه کاربرد خودکفایی و در نظر گرفتن آن به عنوان یکی از معیارهای اصلی در تعریف شهرهای جدید، خودکفایی بر اساس نظام‌های دیگر تبیین و مورد بررسی قرار گرفت. یکی از مهم‌ترین حوزه‌های بررسی، تحلیل سفرهای غیر کاری ساکنین و در نتیجه ارزیابی خودکفایی شهرها براساس آن بود.

در این مقاله خودکفایی در سفرهای غیرکاری به عنوان عاملی در شهرهای جدید که از طریق فرایند تراکمی طولانی مدت و گام به گام محقق می‌شود تا اینکه فوراً توسط برنامه‌ریزی صورت پذیرد، توجه گردیده و به بررسی این امر در شهرهای جدید از نگاهی دیگر می‌پردازد. در این پژوهش سفرهای غیرکاری به عنوان یک متغیر مستقل در نظر گرفته نمی‌شود و به کاربری‌ها و عملکردهای مورد نظر که هدف از این سفرها می‌باشند، توجه بیشتری می‌گردد. تحقق کامل این کاربری‌هایی تابع برنامه ریزی نیستند و طی زمان بر اساس تقاضای ساکنین برای این نوع خدمات شکل می‌گیرند.

بررسی جایگاه این نوع کاربری‌ها در برنامه ریزی شهرهای جدید و به خصوص ارزیابی آن‌ها در طی مدت ساخت و اسکان ساکنین جدید و همچنین نحوه رشد و توسعه آن‌ها برای بدست آوردن یکی از ابعاد خودکفایی الزامی می‌باشد. هدف از این مقاله تحلیل این ویژگی و بدست آوردن دورنمایی از وضعیت خودکفایی در شهرهای جدید است که از جنبه‌های مهم غایب در مسائل مربوط به ارزیابی خودکفایی می‌باشد.

## واژه های کلیدی:

شهر جدید، خودکفایی، هشتگرد، کره جنوبی.

۱. استادیار وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، تهران، ایران.

۲. دانشجوی دوره کارشناسی ارشد معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران

**مقدمه:**

سراسر جهان گسترش یافت. این الگو، توزیع جمعیت و اشتغال را در کل فضای سرزمین ارائه داد.

در کشور ایران نیز سابقه ایجاد شهرهای جدید با مفهوم امروزی به شروع قرن حاضر برمی گردد. "برنامه ریزی شهرهای جدید در ایران بر مبنای مسایل سیاسی و نظامی قرار داشته است. به ویژه در دوران پیش از انقلاب شهرهای جدید غالباً به منظور تأمین تسهیلات مسکن و سرپناه برای کارگران صنعت نفت ایجاد شده و همچنین پس از انقلاب شهرهای جدید ایران با هدف تمرکززدایی از شهرهای بزرگ، جذب مازاد جمعیتی، انتقال برخی از صنایع از شهرهای بزرگ و تأمین مسکن کارکنان کم درآمد شکل گرفته اند" (زیاری، ۱۳۷۸، ص ۲).

اهدافی که شهرهای جدید برای تحقق به آنها ساخته می شوند، تعیین کننده جمعیت، هدف و دلایل مهاجرت آنها به این شهرها می باشد. در شهرهای جدید سرریزپذیر که عمدتاً برای رفع مشکل مسکن و کاهش تراکم کلان شهرها احداث می گردند، عمدتاً ارائه مسکن در استطاعت (شکویی، ۱۳۶۵، ص ۳۵) و یا کیفیت بالاتر مسکن نسبت به مادر شهر، نزدیکی فواصل محل کار و سکونت، کاهش زمان و هزینه رفت و آمدها، کیفیت و شرایط بهتر زندگی برای جمعیت هدف می تواند از جمله دلایل مهاجرت ساکنین مادر شهر به آنها باشد. عامل اقتصادی عامل بسیار مهمی در تصمیم گیری به هنگام انتخاب منطقه مسکونی است که نه تنها در زمینه قیمت زمین، خانه و اجاره بها نقش اساسی دارد، بلکه در موقع انتخاب محل مسکونی نسبت به محل کار نیز اثر می بخشد. مدت و هزینه رفت و برگشت نیز عاملی است که در انتخاب مسکن همواره مورد نظر است (شکویی، ۱۳۶۵، ص ۴۵). براساس نظریات جانستون هنگام جابه جایی خانواده به فاصله نسبت به محل کار روزانه و مجاورت با اقوام و آشنایان از عوامل اساسی در انتخاب منطقه مسکونی می باشد (Johnston, 1971: 243). یکی از دلایل اصلی توسعه سکونتگاههای اقماری در حومه کلان شهر تهران، مهاجرانی است که در جستجوی شرایط زیستی بهتر به خارج از شهر نقل مکان می کنند (Mousavi, 1998).

**۲. خودکفایی**

خودکفایی<sup>۱</sup> به حالتی اشاره دارد که هیچ کمک خارجی، حمایت، یا تعاملی برای بقا نیاز نباشد؛ بنابراین خودکفایی نوعی از خودمختاری شخصی یا جمعی است. در مقیاس بزرگ، به حالت اقتصادی کاملاً خودکفا که با جهان خارج تجارتی ندارد، خودبستگی گفته می شود. عبارت خودکفایی معمولاً به انواعی از زندگی پایدار گفته می شود که در آن بیرون از آنچه توسط افراد بدنهء خودکفا تولید می شود، چیز دیگری مصرف نمی شود. در این پژوهش خودکفایی در زمینه

به دلیل رشد جمعیت شهر نشین کشور در چند دهه اخیر و نیز افزایش حاشیه نشینی در اطراف کلان شهرها (که خود آسیب های اجتماعی و فرهنگی گسترده ای را موجب می شد) تدوین یک طرح نوین برای توسعه شهری کلان شهرها و ایجاد شهرهای جدید در اطراف آنها مورد توجه دولت ها و به ویژه وزارت مسکن و شهرسازی قرار گرفت. ایجاد شهرهای جدید، که برخی کشورهای اروپایی در دهه های گذشته آن را تجربه کرده بودند، در کشور ما امری نو محسوب می شد. بنابراین انجام آن مستلزم دقت و صرف ماه ها کار کارشناسی دقیق و استفاده از تخصص های متعدد و متخصصان نخبه و کارآمد بود.

باتوجه به اهمیت شهرهای جدید در نظام شهری ایران، همواره لزوم ارزیابی و بازنگری شرایط آنها مهم است. در واقع بر این اساس که شهرهای جدید به عنوان مهم ترین عرصه ای که تاکنون جامعه شهرسازی ایران اندوخته های علمی خود را به اجرا درآورده، نیازمند دقت نظر و توجه خاصی می باشند. شهرهای جدید ایران به لحاظ ابعاد مختلفی می توانند مورد بحث و بررسی قرار گیرند، اما مهم ترین بعد که در واقع حیات شهرهای جدید به آن وابسته می باشد بحث خودکفایی این شهرها می باشد.

خودکفایی نقش بسیار مهمی در تأمین رضایتمندی ساکنین از محیط مسکونی جدید می باشد، این موضوع بعد از اسکان اولیه اهمیت بالاتری نسبت به مسائل دیگر پیدا کرده و ادامه سکونت در شهرهای جدید وابسته به درجه خودکفایی آن شهر در تأمین شغل، مسکن مناسب، زیرساخت ها و خدمات مورد نیاز ساکنین می باشد. در این مقاله، نخست مفهوم خودکفایی در شهرهای جدید بررسی و مسیر شهرهای جدید در دستیابی به این ویژگی مطالعه می گردد، سپس با تبیین معیارهای خودکفایی و ارزیابی خودکفایی در شهر جدید هشتگرد، به مقایسه تجربه ایران و تجربه کره جنوبی در ساخت و توسعه خودکفای شهرهای جدید پرداخته خواهد شد.

**۱. شهر جدید**

شهرهای جدید به معنی سکونتگاه های از پیش اندیشیده و با طرح و برنامه مشخص قبل (شهرسازی پیش از شهرنشینی) پدیده ای جدید در نظام شهری کشورهای دنیا محسوب می گردد و تاریخچه شهرهای جدید به این مفهوم را می توان پس از انقلاب صنعتی و به صورت دقیق تر بعد از جنگ جهانی دوم دانست. در واقع شهرهای جدید پس از جنگ جهانی دوم به عنوان یک الگو برای کمک به حل مشکلات اجتماعی، اقتصادی و محیطی شهرهای بزرگ ایجاد شدند. بدین ترتیب ایده شهر جدید با ابزار توسعه ناحیه ای به سرعت در

در ارزیابی خودکفایی جامعه، تا حدودی به دلیل ناقص بودن داده‌های سفرهای غیرکاری، بیشتر مورد استفاده هستند (۱۹۹۵ Cervero).

در نتیجه به منظور بررسی مسئله خودکفایی در یک چارچوب پویا، ما باید پیشاپیش به الگوهای رفت‌وآمدهای غیرکاری توجه نماییم. با توجه به اینکه سفرهای غیرکاری با توجه به مقصد و هدف معینی ایجاد می‌شوند با تبیین و تعیین این هدفها و کاربری‌های مورد نظر می‌توان به ارزیابی مناسب از این معیار دست یافت. بنابراین این الگوها با در نظر گرفتن فضاهای خدماتی مورد نیاز ساکنین برای این گونه فعالیت‌ها قابل اندازه‌گیری می‌باشد.

## ۲-۲- مشکلات شهرهای جدید در دستیابی به خودکفایی

بنابه آنچه تاکنون تبیین گردید مشخص شد که سفرهای غیرکاری یکی از معیارهای اندازه‌گیری خودکفایی در شهرهای جدید می‌باشد، این سفرها با مشخص کردن کاربری‌های مورد نظر از این سفرها قابل اندازه‌گیری و ارزیابی می‌باشد. بنابراین در صورت شکل‌گیری مطلوب کاربری‌های مدنظر یکی از موارد مهم در دستیابی به خودکفایی محقق می‌گردد. شهرهای جدید در ابتدا و آغاز ساخت دارای برخی مشکلات می‌باشند که تحقق این امر در آنها را دشوار می‌سازد. برخی از این مشکلات که نقش عمده‌ای در عدم شکل‌گیری مناسب این مورد در شهرهای جدید دارند عبارتند از:

- هزینه بالا برای ساخت و توسعه

اغلب شهرهای جدید در سرزمین‌های بکر و بدون عمران بوجود می‌آیند. بنابراین ایجاد آنها بسیار گران تمام می‌شود، زیرا احداث زیرساختهای شهری مثل آب، برق و ... در چنین شرایطی بسیار هزینه‌بر است. این وضع باعث می‌شود که این شهرها ناتمام و از لحاظ زمانی خیلی دیر شکل بگیرند.

- عدم هویت شهری

این شهرها در مقایسه با ساخت جمعیتی مادر شهر، جوامعی جوان به حساب می‌آیند، همچنین از لحاظ اجتماعی ناهمگون و در مقایسه با شهرهای متعارف، فاقد هویت شهری هستند.

برای حل برخی از این مشکلات علاوه بر برنامه‌ریزی مناسب و پویا حتی در مرحله ساخت شهرهای جدید نیاز به راهکارهایی برای جذب جمعیت و کسب رضایتمندی جمعیت ساکن برای رشد پویایی و فعالیت در شهر می‌باشد. یکی از مولفه‌های جذب جمعیت به سوی شهرهای جدید میزان بالای کیفیت خدمات شهری و ایجاد محیطی ساماندهی شده که کیفیت زندگی در آن به مراتب بالاتر از شهر مادر است می‌باشد.

سفرهای غیرکاری مد نظر می‌باشد.

## ۱-۲- خودکفایی در شهرهای جدید

یکی از قواعد اصلی در طرح و برنامه‌ریزی شهرهای جدید خودکفایی می‌باشد و در تعاریف مربوط به شهرهای جدید نیز این موضوع یکی از معیارهای تبیین این گونه شهرها به کار می‌رود:

- شهر جدید شهری است که از نظر اشتغال به مادرشهر متکی نباشد و از لحاظ خدمات نیز تا حد امکان خودکفا باشد (اعتماد، ۱۳۶۸، ص ۷).

- شهر جدید باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی شده باشد که متکی به اهداف توسعه و مبتنی بر برنامه‌ها و فعالیت‌های پیش‌بینی شده باشد و قادر بر نیازهای اقتصادی و اجتماعی شهر بوده و همچنین بتواند تصمیم‌گیری، مدیریت و انتقال زمینه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی را در فضای جغرافیایی و منطقه‌ای خود انجام دهد به همین دلیل باید بتواند الگو و محیط فرهنگی و اجتماعی را در محیط زیست شهری ارائه دهد (ارجمندیا، ۱۳۶۹، ص ۵۲).

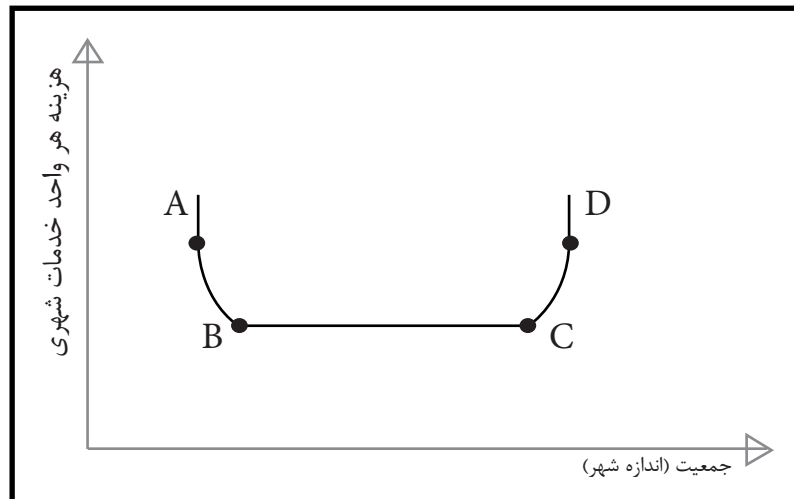
- شهر جدید اجتماعی خود اتکا، با جمعیت و مساحت مشخص، فاصله‌ای معین از مادر شهر، برنامه‌ریزی از پیش تعیین شده، اهداف معین و همچنین برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل (زیاری، ۱۳۷۸، ص ۵).

معمولاً خودکفایی یک مفهوم به عنوان تعادل بین شغل و مسکن در جامعه است. بنابراین در یک جامعه متعادل، شهروندان می‌توانند هم زندگی و هم کار کنند. ارتباط بین تعادل کار و مسکن و خودکفایی مشخص نیست. مطالعات متعدد نشان می‌دهد که تعادل کار و مسکن راه حل مناسبی از نظر الگوی سفر جهت خودکفایی نیست (Giuliano, 1991; Giuliano &, 1993; Small). خودکفایی نیاز به بیش از یک الگوی استفاده از زمین برای تنها تأمین تعادل کار و مسکن می‌باشد.

در چارچوب گسترده‌تر، خودکفایی اشاره به شکل ساخته شده‌ای است که به مردم اجازه می‌دهد تا به زندگی، کار، خرید، و از نو خلق کردن درون جامعه بپردازند (Burby & Weiss, 1976). به این معنا که خودکفایی نه الگوی ثابت استفاده از زمین بلکه مفهوم کلی فعالیت و گردش مردم است. در میان جریان‌های فعالیت‌های مختلف، رفت‌وآمد در اندازه‌گیری خودکفایی تأکید بیشتری شده است. در نتیجه، بسیاری از شاخص‌های اندازه‌گیری خودکفایی بر اساس الگوهای رفت و آمد می‌باشد. با این حال، این نوع اندازه‌گیری که بر اساس رفت و آمد کاری می‌باشد معمولاً برای تشخیص انواع دیگر جریان فعالیت‌های مردم، از جمله خرید و تفریح و سرگرمی شکست می‌خورد. با این حال، این نوع شاخص‌ها

جذب جمعیت و افزایش کیفیت خدمات شهری بهم وابسته و تحقق مناسب یکی در گرو رشد دیگری می باشد. در یک الگوی کلی ارتباط بین جمعیت و اندازه شهر و هزینه متوسط خدمات

شهری را می توان به صورت نمودار ذیل نشان داد.



شکل ۱: ارتباط بین جمعیت و هزینه خدمات شهری

خدمات به ازای نفر را در بر دارد که این امر می تواند به گسترش خدمات در گستره شهری بیانجامد. بنابراین تنظیم و توجه به تخصیص منابع به امر تأمین زیرساختها در شهرهای جدید از موارد مهم و حیاتی در فرایند رشد شهر است که نیازمند برنامه ریزی و توجه مداوم می باشد. در حقیقت در نظام مدیریتی شهر، با سرمایه گذاری در زیرساختها، ارزش سکونتی شهر افزایش می یابد. ارزش سکونتی تأثیر عمده ای در گسترش فعالیت در شهر و کسب و کار پویا در جامعه دارد، کسب و کار پویا می تواند در شکل گیری هویت شهری و رضایتمندی از شهر جدید نقش عمده ای ایفا نماید. که این موارد سهمی مهم در دستیابی به خودکفایی در شهر جدید داراست.

### ۳. کاربری های هدف در سفرهای غیر کاری

خودکفایی علاوه بر نیازهای ساختاری، نیازمند یک محیط پویا نیز می باشد. محیط پویای شهری، وابسته به سه عنصر حیاتی سکونت، جمعیت و فعالیت است. عدم وجود هر یک از این سه عنصر، از شکل گیری محیطی پویا و قابل سکونت در شهر جلوگیری می کند. کیفیت و کمیت محیط مسکونی و همچنین عنصر فعالیت و اشتغال در تضمین اسکان جمعیت تأثیر دارند. در نتیجه افزایش جمعیت و رشد پویایی شهر جدید، در گرو رشد دلبستگی و رضایتمندی ساکنین شهرهای جدید است. شهروندان شهر جدید که محل سکونت خود را از یک کلانشهر یا شهر کوچکی در منطقه با امید و

در این نمودار فاصله A و B مخصوص شهرهای کوچک و تازه تأسیس است. یک شهر در ابتدای تأسیس خود در نقطه ای مانند A قرار دارد. در این حالت هزینه متوسط ارائه خدمات شهری در سطح بسیار بالایی قرار دارد. در چنین حالتی بدیهی به نظر می رسد که اگر نهاد شهرداری شهری مانند هشتگرد بخواد هزینه های خود را از درون شهر تأمین کند، این کار هزینه بالایی را بر ساکنان فعلی و بالقوه شهر تحمیل خواهد کرد. در این حالت بدیهی است که مزیت های شهر برای سکونت، چه از لحاظ هزینه مشهود و چه غیرمشهود کاهش می یابد و نتیجه آن تضعیف عملکرد شهر جدید در جذب جمعیت خواهد بود و شهر جدید را به یک مجتمع زیستی کم جاذبه و از لحاظ روانی و اجتماعی کم شور و شوق تبدیل می کند، به طوری که جو مدنی و فرهنگی لازم در آنها به وجود نمی آید. این مورد همچنین باعث می شود بسیاری از فعالیت های خدماتی که در صورت گسترش شهر ساکنان به آنها نیاز دارند بدلیل عدم توسعه مناسب شهری شکل نیافته و ساکنان برای تأمین این خدمات نیاز به سفر به شهر مادر یا شهرهای مجاور پیدا کرده از این رو این گونه شهرها به لحاظ خدماتی و کارکرد اقتصادی، جوامعی ناقص اند و اغلب شکل خوابگاهی به خود می گیرند. که این مورد در خودکفایی و رضایتمندی جامعه تأثیر قابل توجهی می گذارد.

در صورتی که رشد جمعیت در حد مطلوب کاهش هزینه های

خاصی نیز برای مقدار، اندازه و مکان آنها وجود ندارد و پتانسیل های اقتصادی، اجتماعی و صنعتی عوامل شکل گیری آنها در یک شهر هستند. در برنامه ریزی شهری، در مورد این نوع کاربری ها از یک سو باید در چارچوب اهداف و سیاستهای فرادست و همچنین نتایج مطالعات اقتصادی و برنامه ریزی، نقش و جایگاه شهر معین شود و بر مبنای آن انواع و مقادیر و میزان احتمالی آنها برآورد شود، و از سوی دیگر در طرح شهری امکان تحقق آنها به صورت انعطاف پذیر فراهم گردد.

در برنامه ریزی های کاربری زمین در شهرهای جدید، برخلاف شهرهای موجود که ضوابط سرانه و استانداردها قابل اجرا به نظر نمی رسد، باید به همه نیازها توجه شده و برای همه آنها مقادیر مورد نیاز تأمین شود. با توجه به ضرورت برآوردن تمامی نیازها و جذب و جمعیت و فعالیت، مقادیر کاربری های گروه اول و دوم بر مبنای ضوابط، استانداردها و معیارهای سازمان مربوطه تعیین شده است. اما همانطور که اشاره شد، کاربری های گروه سوم (انواع کاربری های تجاری و خدماتی و دفاتر کار و ...) در یک شهر تابع ساز و کار و بازار هستند. در وضع موجود، در اغلب شهرها، از آنجا که در طرح های جامع و تفصیلی برای انواع این کاربری ها پیش بینی معین نشده، ناچار و معمولاً در ساختمان های مسکونی مستقر می شوند. این وضعیت از یک سو باعث سلب امنیت و آسایش نواحی مسکونی (به دلیل هجوم تدریجی فعالیت های اقتصادی) می شود و از سوی دیگر فعالیت های اقتصادی نیز در داخل نواحی مسکونی و محروم از تجهیزات ضروری (مثل دسترسی مناسب و پارکینگ کافی)، نمی توانند کارایی کافی داشته باشند.

لازم به ذکر است که علاوه بر تأمین خدمات ضروری وابسته به سکونت (مانند پارک، مدرسه، درمانگاه و ...) لازم است از امکانات توسعه برنامه ریزی شده در شهرهای جدید برای ایجاد جاذبه های ویژه نیز استفاده شود (مانند ایجاد پارکهای اداری، مراکز چند منظوره فراغتی و تفریحی و ...) و علاوه بر آن پیش بینی زمین هایی (تحت عنوان ذخیره یا کاربری ویژه) در شهر جدید برای برنامه ریزی های آینده لازم است. در واقع با برنامه ریزی گام به گام و پویا می توان از تحقق کاربری های نوع سوم مطمئن شد و این کاربری ها سهم اصلی در تعیین تعداد و کیفیت سفرهای غیرکاری درون شهرهای جدید دارند.

#### ۴. شهر جدید هشتگرد

برای تمرکززدایی از شهرهای بزرگ و جذب سرریزهای جمعیتی آنها، جلوگیری از توسعه بی رویه شهرهای بزرگ، ایجاد تعادل رشد اقتصادی و اجتماعی کنترل حرکات مهاجرتی طی چهار دهه گذشته با شکل گیری چندین حوزه شهری، پایه های الگوی "چند مرکزی"

آرزوهای بسیار به یک شهر جدید انتقال داده اند، طبیعتاً انتظارات بیشتری را نسبت به وضع قبلی خود هم در زمینه مسکن و هم خدمات و به طور کلی امور شهری دارا می باشند (اعتماد، ۱۳۷۶). ساکنین شهر جدید در ابتدای اسکان، بسیاری از مایحتاج و نیازهای خود را از محل سکونت قبلی تأمین می کنند، اما در طی زمان پس از شکل گیری و رشد شهر در صورت عدم تأمین کاربری های مورد نظر در شهر جدید، وابستگی به مادرشهر و شهرهای دیگر همچنان باقی مانده و این عامل در کاهش کیفیت زندگی و رضایتمندی نقش دارد. در واقع این کاربری ها هدف از سفرهای غیرکاری است که به عنوان یکی از معیارهای سنجش خودکفایی در شهرهای جدید در نظر گرفته می شود.

به طور کلی کاربری ها به ۳ دسته تقسیم می شوند.

**گروه اول:** کاربری هایی هستند که در تمامی شهرها باید تأمین شوند. وجود این نوع کاربری ها در یک شهر به نقش و ویژگی های شهر، ابعاد شهر، پتانسیل های شهر و ... بستگی ندارد. ساکنان یک شهر برای رفع نیازهای خود به این نوع کاربری ها نیاز دارند و در واقع این گروه انواع خدمات و تجهیزات لازم شهری را شامل می شوند. ویژگی دیگر این کاربری ها داشتن متولی مشخص و ضوابط و استانداردهای خاص (از جمله ضوابط سرانه) است. خدمات آموزش عمومی، خدمات درمانی، انواعی از فضاهای سبز و ... در این گروه قرار دارند. در شهرهای موجود برای بسیاری از این کاربری ها فضای لازم و مناسب وجود ندارد. این کاربری ها یا در منازل مسکونی مستقر هستند (مانند بسیاری از مدارس، ادارات و ...) و یا مکان مناسب و کافی ندارند (مانند ایستگاههای آتش نشانی، میدان های میوه تره و بار و ...). ولی در شهرهای جدید این انتظار است که مسائل و مشکلات مذکور وجود نداشته، تمامی کاربری ها مورد نیاز تأمین شده و برای آنها مکان پیش بینی شود. این نوع از عملکردها در برنامه ریزی های اولیه در نظر گرفته شده و در مقایسه با مادر شهر از کیفیت بالاتری برخوردار هستند.

**گروه دوم:** گروه دوم شامل انواع کاربری هایی است که وجود آنها در تمام شهرها ضروری نیست، بلکه براساس جایگاه شهر در شبکه ملی و منطقه ای، پتانسیل های آن، سیاست های دولت و نهاد های ذیربط و به طور کلی سیاستهای برنامه ریزی شهری می توانند در یک شهر وجود داشته باشند. این گروه نیز مانند گروه اول ضوابط و متولی مشخص دارد. دانشگاهها، بیمارستانهای تخصصی و فوق تخصصی، استادیوم های ورزشی و ... انواعی از کاربری هایی این گروه هستند.

**گروه سوم:** وجود این گروه از کاربری ها در یک شهر تابع ساز و کار بازار است و متولی معین برای تأمین نشده و استانداردهای

در شهرستان ساوجبلاغ در استان تهران واقع شده است و فاصله تقریبی آن با شهرهای تهران و کرج در شرق و قزوین در غرب به ترتیب حدود ۶۰، ۳۰ و ۷۵ کیلومتر است.

یا "منظومه ای" در مجموعه شهری تهران شکل گرفته است. در بین شهرهای جدید مصوب برای کلان شهر تهران، شهر جدید هشتگرد بزرگترین آنها بوده و بیشترین فاصله از تهران را دارا است. محدوده قانونی شهر جدید هشتگرد با وسعت ۴۴۶۰ هکتار در ۵۶°۳۵ تا ۳۶°۳ عرض شمالی و ۴۳°۵۰ تا ۴۶°۵۰ طول شرقی



شکل ۲: موقعیت مکانی شهر هشتگرد

به خودبسندگی اقتصادی یا هویت مستقل اقتصاد شهر جدید هشتگرد از دو بخش عمده مسکونی و صنعتی تشکیل شده است:

بخش مسکونی به مساحت ۴۰۰۰ هکتار واقع در شمال اتوبان تهران قزوین قرار دارد و بخش صنعتی به مساحت حدود ۲۰۰ هکتار در اراضی جنوب اتوبان واقع است. حدفصل این دو بخش توسط یک باند فضای سبز، جنگل کاری شده است.

بخش مسکونی در گستره ای به وسعت ۴۰۰۰ هکتار برای جمعیت معادل ۵۰۰ هزار نفر با تراکم متوسط ۱۴۰ نفر در هر هکتار پیش بینی شده است که فضای سبز و طبیعت آن را احاطه کرده است. این بخش به صورت یک شهر خطی - شطرنجی طراحی شده است. این بخش در حدود ۴۲ واحد شهری دارد که هر یک تقریباً معادل یک ناحیه شهری است. مرکز ناحیه شهری در کنار محورهای بیرونی نواحی قرار دارد که علاوه بر ارائه خدمات به دو ناحیه همجوار، خود نیز جزئی از یک محور خدماتی شرقی غربی می باشند.

هدف از طرح اینگونه مراکز خدماتی نواحی با واحد شهری، ایجاد رونق کافی در آنها با حق انتخاب بیشتر برای ساکنین هر ناحیه،

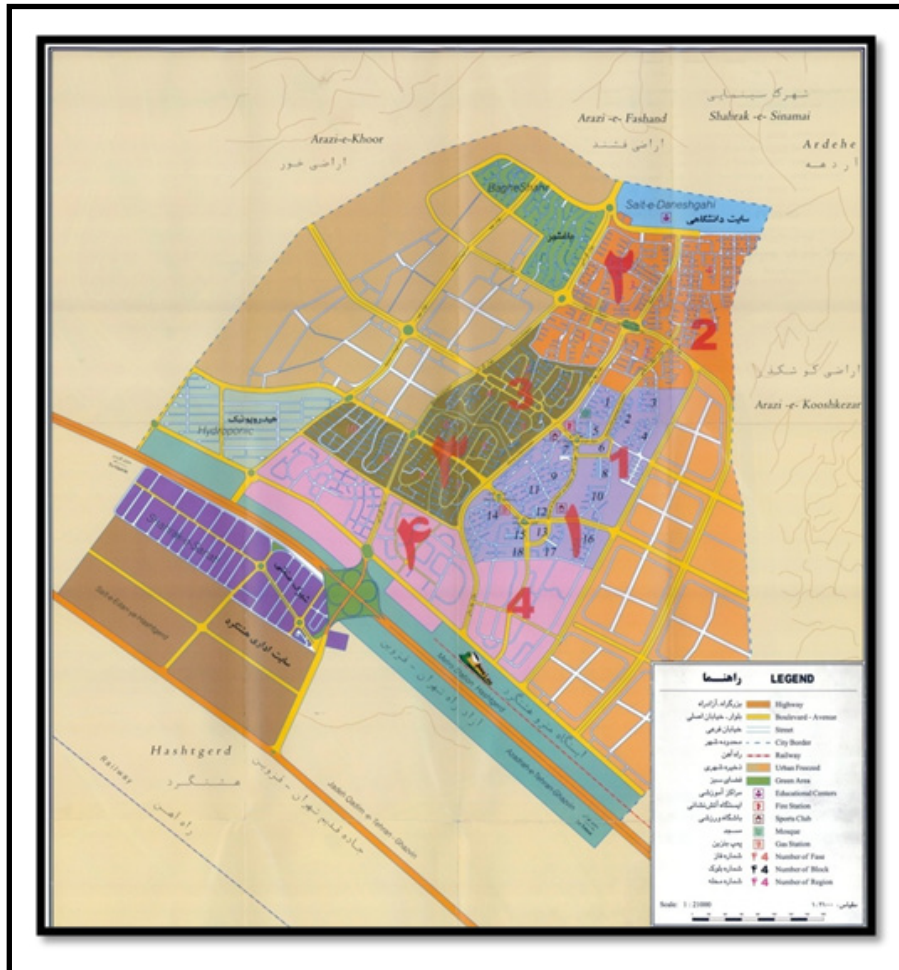
حوزه شهری هشتگرد در حال حاضر نسبت به سایر حوزه های شهری مجموعه شهری تهران اهمیت کمتری دارد، لیکن نزدیکی آن به کرج، دسترسی مناسب، آب و هوای مساعد، برخورداری از اراضی مرغوب کشاورزی، همجواری با نواحی بیلاقی و ... در آینده این حوزه شهری را به یکی از کانون های مهم جمعیت و فعالیت در مجموعه شهری تهران تبدیل خواهد کرد.

این شهر از امکانات دسترسی مناسبی از جمله همجواری با شبکه قوی اتوبان تهران - قزوین و همچنین راه قدیمی تهران - قزوین و مسیر راه آهن غرب کشور بهره مند می باشد. با ادامه خط ریلی تهران - کرج به هشتگرد این شهر را در فاصله زمانی خیلی مناسب از تهران و کرج قرار خواهد داد.

اهداف کلی از ساخت شهر هشتگرد به موارد زیر خلاصه می شود: جذب سرریز جمعیت منطقه شهری تهران، الگوی مناسب برای ایجاد توسعه، ایجاد محیط مناسب زیست و حذف آلودگی های هوا، صوتی و غیره، فرصت ساماندهی به شهرهای بزرگ تهران و کرج، پاسخگویی به نیاز مسکن گروه های با درآمد کم و میانه، دست یابی

شده اند. در ضمن محور حمل و نقل عمومی بطور مجزا و در داخل واحدهای شهری پیش بینی گردیده است.

کاهش هزینه ناشی از تکرار خدمات یکنواخت و مشابه ایجاد یک سیمای شهری مطلوب، با روح و پر جنب و جوش است. محورهای عبور اصلی بدون تقاطع با محورهای فرعی و قابل دسترسی طراحی



شکل ۳: مناطق مختلف شهری، شهر جدید هشتگرد

### ۳-۱- ارزیابی خودکفایی در شهر جدید هشتگرد

تأمین کننده رضایتمندی ساکنین از محیط شهری می باشند. در واقع برنامه ریزی و طرح این کاربری ها در طرح های جامع و مطمئن شدن از تحقق این کاربری ها در شهر جدید یکی از مهمترین مشکلات در دستیابی به خودکفایی در زمینه سفرهای غیرکاری می باشد. راه حل این مشکل این است که در طرح های جامع شهری، بر مبنای تصویری که از چشم انداز اقتصادی و اجتماعی شهر ترسیم می شود و نیز بر مبنای تحلیل و بررسی ساختار شهر و نحوه استفاده از اراضی، محدوده های مناسبی به اندازه کافی و به صورت انعطاف پذیر به عنوان پهنه های مختلط<sup>۲</sup> پیش بینی و تجهیز شود تا بتواند در فرآیند رشد و توسعه شهر، بدون ایجاد مزاحمت و

توزیع متعادل و کارآمد خدمات شهری ایجاد می کند که انواع آنها بر حسب مقیاس و آستانه خدمات رسانی، به طور مناسب در سطح محله ها، ناحیه ها، مناطق و شهر مکان یابی شده و مستقر شوند. تأمین مناسب و در حد قبول خدمات مورد نظر تعیین کننده میزان رضایتمندی ساکنان از محل زندگی جدید و در نتیجه میزان پویایی و فعالیت آنان درون محیط شهری می باشد. شکل گیری یکسری از فعالیت ها و کاربری ها در محیط شهری شهرهای جدید طی اسکان شهر جدید بتدریج شکل می گیرد و نمی توان در مرحله برنامه ریزی اولیه برای آن طرح ریخت. این کاربری ها بطور همزمان با گسترش جمعیت شکل گرفته و خود تضمین کننده این رشد و

جمعیت پذیری عقب تر از برنامه مصوب خود بوده و از بعد کمی نتوانسته به اهداف پیش بینی شده دست یابد، (زبردست، اسفندیار و لعلا جهانشاهلو، ۱۳۸۶) بسیاری از این پهنه ها نتوانستند براساس برنامه و طرح های پیش بینی شده شکل بگیرند و در نتیجه ساکنین برای دسترسی به خدمات مورد نیاز به سفر به نقاط دیگر شهر یا شهرهای مجاور دارند بنا به بررسی های صورت گرفته میزان رضایت خانوارهای ساکن در شهر جدید هشتگرد از آمدن به شهر هشتگرد و قصد و تمایل ماندگاری خانوارهای ساکن در شهر جدید هشتگرد در حد متوسطی قرار دارد.

اختلال، پذیرای انواع فعالیت های تجاری و خدماتی بخش خصوصی باشند.

در شهر جدید هشتگرد یک پهنه مختلط اصلی در مرکز شهر و چندین پهنه مختلط منطقه ای برای استقرار کاربری های گروه سوم در نظر گرفته شده است. اندازه این پهنه ها بر مبنای چشم انداز آینده اجتماعی و اقتصادی شهر و با توجه به امکانات و محدودیت های ناشی از ساخت و سازهای موجود و حقوق مکتسبه و ... تعیین شده است. به این دلیل است که شهر جدید هشتگرد از نظر تحقق



شکل ۴: نقشه کاربری های مختلف در شهر جدید هشتگرد

رشد جمعیت را در پی دارد. عدم دستیابی به رشد جمعیتی مطلوب دست یافته که این مورد تا حد زیادی موجب شده است تا شهر جدید هشتگرد نتواند به توسعه مناسب در بخش خدمات شهری مورد نیاز ساکنین برسد. برنامه ریزی پویا و گام به گام در شهر جدید هشتگرد می تواند دست یابی به خودکفایی را در این شهر که اکنون تا حد

بنا به آنچه در بخش های قبلی تبیین شد میزان خدمات شهری و دسترسی به کاربری های مورد نیاز با رضایت مندی ساکنین مرتبط و وابسته است و رضایت ساکنین شهر جدید نیز تأثیر مستقیم بر افزایش فعالیت در سطح شهر و در نتیجه پویایی محیط شهری دارد که باعث افزایش مهاجرت پذیری در شهرهای جدید گردیده و



است که مواردی از توسعه شهرهای جدید در برخی کشورهای دیگر از رشد جمعیت کندتری برخوردار بوده است و از این مسئله در شهرهای جدید خود رنج می برند و گاهی پیش فرض پروژه های شهرهای جدید خود را این امر قرار می دهند (Atash & Beheshtiha, 1994). در مورد کره جنوبی، توسعه نیافتگی بخش های تجاری در پنج شهر جدید از ایرادات مهم بوده است که در نتیجه شهرهای جدید به عنوان جوامع خوابگاهی مورد نقد قرار گرفتند.

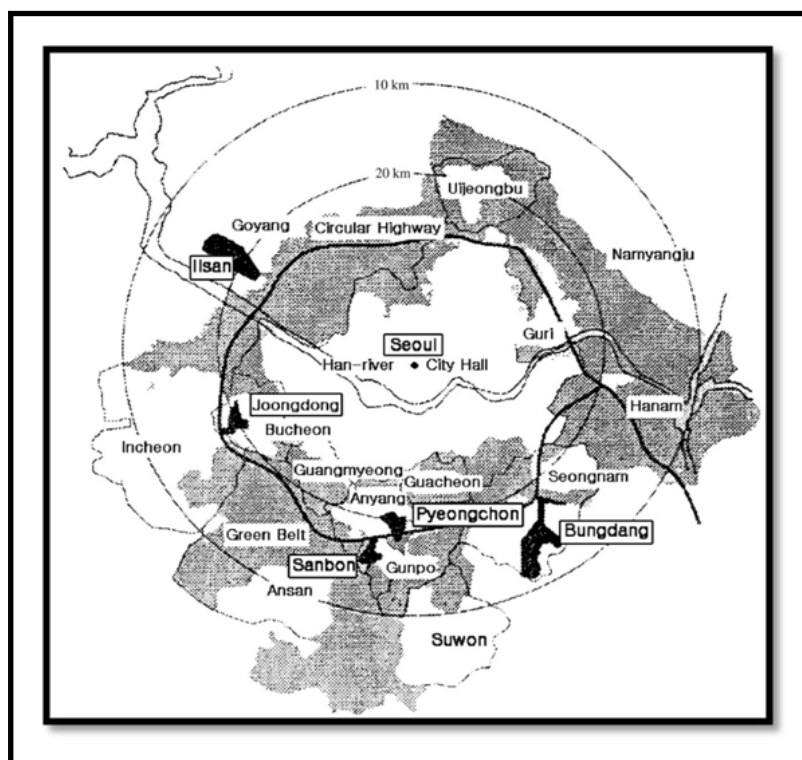
#### ۴-۱- پنج شهر جدید در حومه شهری سئول و مشکلات آنها

همانطور که در شکل ۱ نشان داده شده است، هر یک از پنج شهر جدید در فاصله ای یکسان از مرکز سئول واقع شده است (۲۰-۲۵ کیلومتر). با این حال، از نظر اندازه، بوندانگ (۱۹۶۴ هکتار) و ایلسان (۱۵۷۴ هکتار) بسیار بزرگتر از سه شهر جدید دیگر (در حدود ۴۲۰-۵۴۵ هکتار) هستند. علاوه بر این، این دو شهر جدید در میان مناطق توسعه نیافته که فاصله خوبی از شهرهای مستقر ساخته شده اند، در حالی که شهرهای جدید کوچکتر مانند: پیونگ چان، سان بان و جونگ دانگ در مجاورت مناطق توسعه یافته موجود در شهرها ساخته شدند.

زیادی به لحاظ معیار سفرهای غیرکاری از آن بی بهره است، مهیا سازد.

#### ۴. تجربه کره جنوبی در ساخت شهر جدید

در اواخر دهه ۱۹۸۰ میلادی، دولت کره جنوبی " برنامه ساخت دو میلیون خانه" برای کمبود شدید مسکن و مقابله با افزایش قیمت مسکن را آغاز کرد پنج شهر جدید با نام های (بوندانگ<sup>۱</sup>، ایلسان<sup>۲</sup>، پیونگ چان<sup>۳</sup>، سان بان<sup>۴</sup> و جونگ دانگ<sup>۵</sup>) در اطراف شهر سئول طراحی شدند. در اواسط دهه ۱۹۹۰ مناطق مسکونی در پنج شهر جدید به طور عمده توسعه داده شد. پس از ساخت بعضی از شهرهای جدید کوچکتر در اطراف سئول، دولت و برنامه ریزان مشتاق بودند تا شهرهای جدید کاملاً توسعه یافته و خودکفا ساخته شوند. براساس معیارهای غیردقیق و ساده، قسمت های بزرگی از درون شهرهای جدید به مناطق تجاری واگذار گردید. با این حال، آن مناطق تجاری در جذب شرکت های تجاری در پایان دهه ۱۹۹۰ بطور کامل موفق نشدند. این پنج شهر جدید در توسعه بخش مسکونی بسیار موفق بودند. مناطق مسکونی به طور عمده توسعه یافته و در اواسط دهه ۱۹۹۰ با ساکنان جدید پس از حدود ۵ سال از آغاز پروژه شهر جدید، از جمعیت پر شد. این نکته قطعاً قابل توجه



شکل ۵: مکان های پنج شهر جدید در منطقه شهری سئول (KLC, 1999: 25)

نفر در هکتار) هستند. در نتیجه، شهرهای جدید بوندانگ و ایلسان (۲۲-۲۴%) می‌توانند درصد بالاتری از فضای باز نسبت به شهرهای کوچک جدید (بین ۱۳% تا ۲۱%) فراهم کنند. نسبت فضای باز در شهرهای بزرگ جدید (بوندانگ و ایلسان) بیش از ۲۰% است، که نشان دهنده عزم قوی برنامه ریزان برای ارائه محیط دلپذیر مسکونی با وجود توسعه پرتراکم آنها است.

از لحاظ جمعیتی شهر جدید، بوندانگ (۳۹۰,۰۰۰ نفر) و ایلسان (۲۷۶,۰۰۰ نفر) در حدود ۲ برابر بزرگتر از پیونگ چان (۱۶۸,۰۰۰ نفر)، سان بان (۱۶۶,۰۰۰ نفر)، و جونگ دانگ (۱۷۶,۰۰۰ نفر) هستند (جدول ۱). با این حال، تراکم ناخالص شهرهای جدید بوندانگ و ایلسان (۱۹۹ و ۱۷۵ نفر در هکتار به ترتیب) بسیار پایین تر از شهرهای کوچک جدید (بین ۳۱۲ - ۳۸۸

جدول ۱: خلاصه ای از برنامه ریزی های پنج شهر جدید، (KLC, 1999)

جونگ دانگ		سان بان		پیونگ چان		ایلسان		بوندانگ		فاصله از مرکز شهر سنول
۲۰ کیلومتری جنوب غربی		۲۵ کیلومتری جنوب		۲۰ کیلومتری جنوب		۲۰ کیلومتری شمال غربی		۲۵ کیلومتری جنوب شرقی		
۱۰۰	۵۴۵	۱۹۶۴	۱۰۰	۱۹۶۴	۵۱۱	۱۰۰	۱۵۷۴	۱۰۰	۱۹۶۴	کل مساحت (هکتار%)
۳۴/۴	۱۸۸	۴۳/۱	۱۸۷	۳۷/۸	۱۹۳	۳۳/۵	۵۲۶	۳۳/۳	۶۳۵	مسکونی (هکتار%)
۱۰/۴	۵۷	۴/۲	۱۸	۴/۸	۲۵	۷/۸	۱۲۳	۸/۳	۱۶۴	تجاری (هکتار%)
۲۶/۱	۱۴۳	۱۵/۲	۶۴	۲۳/۳	۱۱۹	۲۰/۹	۳۲۹	۱۹/۷	۳۸۶	جاده (هکتار%)
۱۲/۹	۷۰	۲۱/۲	۸۹	۱۳/۹	۷۱	۲۴/۱	۳۷۹	۲۲	۴۳۲	فضای باز (هکتار%)
۱۶/۱	۸۸	۱۶/۳	۶۸	۲۰/۱	۱۰۳	۱۳/۷	۲۱۶	۱۷/۶	۳۴۷	موارد دیگر (هکتار%)
۱۷۰		۱۶۶		۱۶۸		۲۷۶		۳۹۰		جمعیت هدف (هزار)
۳۱۱/۹		۳۸۸/۱		۳۲۸/۸		۱۷۵/۴		۱۹۸/۶		کل تراکم (نفر/هکتار)
۹۱۷/۴		۹۰۰/۵		۸۸۰/۱		۵۲۵		۶۱۴/۸		تراکم خاص (نفر/هکتار)
۴۲۵۰۰		۴۲۳۹۷		۴۲۰۴۷		۶۹۰۰۰		۹۷۵۸۰		واحد مسکونی (خوانوار)
۱۹۹۰-۱۹۹۴		۱۹۸۹-۱۹۹۴		۱۹۸۹-۱۹۹۵		۱۹۸۹-۱۹۹۵		۱۹۸۹-۱۹۹۶		مدت پروژه

و شهرهای جدید در ژاپن (حدود ۴%) می‌باشد. این آمار نشان دهنده تمایل قوی دولت کره جنوبی و برنامه ریزان برای رسیدن به خودکفایی در شهرهای جدید است. با این حال، میانگین مناطق تجاری برای هر نفر در پنج شهر جدید نشان دهنده شرایط کمی متفاوت تر است. میانگین مناطق تجاری در شهرهای جدید بزرگتر مانند بوندانگ و ایلسان با میانگین این مقدار در سایر شهرهای کره

یک جنبه جالب توجه دیگر از طرح شهرهای جدید نسبت بالای مناطق تجاری و بازرگانی می‌باشد. نسبت مناطق تجاری و کسب و کار از ۴/۲% در سان بان تا ۱۰/۴% در جونگ دانگ متفاوت است، و در دو شهر بزرگ جدید (بوندانگ و ایلسان) در حدود ۸% می‌باشد. همانطور که در جدول ۲ نشان داده شده است، این نسبت خیلی بیشتر از شهرهای موجود در کره جنوبی (در حدود ۲ درصد)

محوطه های تجاری در مرکز مناطق تجاری کمتر از پیش بینی ها بوده است، و وضعیت توسعه واقعی به مراتب کمتر از آنچه بود که در آمار فروش نشان می داد. به عنوان مثال، تنها ۵۷٪ از کل محوطه های تجاری در مرکز مناطق تجاری در شهر بوندانگ توسعه داده شد (KLC, 2001).

بحث های بسیاری در مورد اینکه چرا مناطق تجاری توسعه نیافته در برنامه ریزی شهری در کره جنوبی باقی مانده است. یکی از دو دیدگاه اصلی بر اساس دیدگاه عرضه بیش از حد است.

جنوبی مشابه است (حدود ۴ مترمربع برای هر نفر). با این حال، شهر پیونگ چان (۱/۵ مترمربع برای هر نفر) و شهر سان بان (۱/۱ مترمربع برای هر نفر) میانگین بسیار کمتری را دارا هستند، در حالی که شهر جونگ دانگ میانگینی بزرگتر (۳/۴ مترمربع برای هر نفر) دارد.

رشد همزمان پنج شهر جدید ایجاد عوارض جانبی متعددی، از جمله عقب ماندگی مناطق تجاری آنها را که مباحث خودکفایی در پایان سال ۲۰۰۰ برانگیخت (حدود ۱۰ سال پس از آغاز توسعه)، فروش

جدول ۲: مقایسه نسبت فضاهای تجاری در شهرهای جدید و شهرهای موجود، سازماندهی دوباره از Lee (1997) و KLC (1999)

سرانه زمین های تجاری (متر مربع به ازای هر نفر)	زمین تجاری %	
		شهرهای موجود در کره
۴/۸	۱/۹	متوسط ملی
۳/۷	۲/۰	متوسط شش شهر بزرگ
۴/۰	۱/۶	متوسط شهرها در منطقه شهری سئول
		شهرهای جدید در ژاپن
۳/۰	۴/۰	سنتری <sup>۸</sup>
۴/۷	۴/۳	تامام <sup>۹</sup>
۲/۹	۴/۸	کوهوکو <sup>۱۰</sup>
		شهرهای جدید کوه
۴/۲	۸/۱	بوندانگ
۴/۸	۴/۵	ایلسان
۱/۵	۷/۸	پیونگ چان
۱/۱	۴/۲	سان بان
۳/۴	۱۰/۴	جونگ دانگ

شهرهای جدید در میان راه به سمت توسعه کامل هستند و زمین باقی مانده باید برای بخش تجاری و اداری در آینده ذخیره شود تا استانداردهای خودکفایی کامل شود. گروه دیگر استدلال می کنند که توسعه مناطق تجاری باید با کاهش هزینه های زمین برای مشتریان سازمانی و توسعه دهندگان مناطق تجاری بصورت تشویقی داده شود. در شرایط الگوهای رفت و آمد کاری، گزارش مؤسسه حمل و نقل کره جنوبی نشان داد که ۳۴/۸٪ از رفت و آمدهای کاری روزانه در پنج شهر جدید در ارتباط با سفر به سئول در سال ۱۹۹۸ بوده است، هر چند بعضی از تفاوت ها بین شهرها وجود داشته است. همچنین

مورد نتیجه تحریف روند تصمیم گیری سیاسی است. یکی دیگر از دیدگاه ها بر اساس مفهوم تقاضای ناکافی است. برخی استدلال می کنند که اثرات تغییرات اخیر در رفتار خرید، مانند معرفی فروشگاه های بزرگ و احتمالاً فرصت خرید الکترونیکی، نمی توان نادیده گرفته شود. سه راه حل برای حل این مشکلات پیشنهاد شد، عنوان یک راه حل برای مقابله با وضعیت توسعه نیافتگی مناطق تجاری در شهرهای جدید، برخی پیشنهاد می کنند که زمین های توسعه نیافته باقی مانده برای ساختمان های چند عملکردی بلندمرتبه استفاده شود (اکثراً مسکونی). مخالفان استدلال می کنند که مناطق تجاری در

و تحلیل سفرهای غیر کاری ساکنان در پنج شهر جدید و مناطق اطراف، مصاحبه انجام شد و آمارها تنظیم گردید. نظرسنجی در دو موقعیت مقارن با پایان سال ۲۰۰۰ انجام شد. مقصد سفر در هر شهر جدید، مرکز شهر موجود در اطراف هر شهر جدید، دیگران، و سئول طبقه بندی شده است. نتایج برای هر شهر جدید در جدول ۳ نشان داده شده است.

با توجه به مصاحبه ها و جدول می توان این گونه برداشت نمود که در مقایسه با شهرهای جدید دیگر، جونگ دانگ کمترین وابستگی به سئول برای هر نوع کالا و خدمات را نشان داد. به طور کلی، پنج شهر جدید درجه بالایی از خودکفایی در رفتار خرید از منطقه مسکونی خود برای کالاهای سطح کم و متوسط آشکار کردند، در حالی که هنوز وابستگی قابل توجهی به شهر سئول برای اوقات فراغت و خدمات پزشکی نشان دادند.

گزارش ها نشان داد که متوسط زمان رفت و آمد ساکنان شهر جدید (۳۳/۹) بسیار طولانی تر نسبت به ساکنان شهرهای نزدیک موجود (۲۵/۸ دقیقه) بود. با این حال، این گزارش همچنین نشان داد که متوسط زمان رفت و آمد کاری برای ساکنینی که شغل یکسانی قبل و بعد از انتقال به شهرهای جدید داشتند تنها ۲/۸ دقیقه (از ۳۴/۸ به ۳۷/۶ دقیقه) افزایش یافت.

#### ۴-۲- الگوهای خرید ساکنان شهرهای جدید

همانطور که اشاره شد سفرهای غیرکاری و ارزیابی آن می تواند درجه خودکفایی شهر جدید را تا حدودی مشخص نماید و مقصد این سفرها در واقع می تواند به عنوان معیار مناسبی در بررسی شهر جدید به عنوان یک جامعه خودکفا استفاده گردد. برای تجزیه

شهر جدید	کالا	درون شهر جدید	مرکز شهرهای جدید	موارد دیگر	سئول	مجموع
بوندانگ	خواروبار	۹۹ (۹۹٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۱ (۱٪)	۱۰۰
	پوشاک	۸۲ (۸۲٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۱۷ (۱۷٪)	۹۹
	لوازم الکتریکی / جواهرات	۶۴ (۶۴٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۳۶ (۳۶٪)	۱۰۰
	تفریحی / سرگرمی	۵۰ (۵۳٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۴۴ (۴۶٪)	۹۹
	خدمات درمانی	۴۷ (۴۷٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۵۳ (۵۳٪)	۱۰۰
ایلسان	خواروبار	۹۴ (۱۰۰٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۹۴
	پوشاک	۶۹ (۹۵٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۳ (۴٪)	۷۲
	لوازم الکتریکی / جواهرات	۵۷ (۸۹٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۷ (۱۰٪)	۶۴
	تفریحی / سرگرمی	۵۰ (۷۱٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۲۰ (۲۸٪)	۷۰
	خدمات درمانی	۴۸ (۷۷٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۱۴ (۲۲٪)	۶۲
پیونگ چان	خواروبار	۲۴ (۵۲٪)	۱۹ (۴۱٪)	۲ (۴٪)	۱ (۲٪)	۴۶
	پوشاک	۲۱ (۵۰٪)	۱۶ (۳۸٪)	۲ (۴٪)	۳ (۷٪)	۴۲
	لوازم الکتریکی / جواهرات	۱۸ (۴۶٪)	۱۲ (۳۰٪)	۲ (۵٪)	۷ (۱۷٪)	۳۹
	تفریحی / سرگرمی	۱۶ (۴۴٪)	۶ (۱۶٪)	۳ (۸٪)	۱۱ (۳۰٪)	۳۶
	خدمات درمانی	۱۴ (۴۰٪)	۱۶ (۴۵٪)	۰ (۰٪)	۵ (۱۴٪)	۳۵
سان بان	خواروبار	۴۹ (۱۰۰٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۴۹
	پوشاک	۴۳ (۸۹٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۵ (۱۰٪)	۴۸
	لوازم الکتریکی / جواهرات	۳۸ (۸۰٪)	۰ (۰٪)	۱ (۲٪)	۸ (۱۷٪)	۴۷
	تفریحی / سرگرمی	۲۲ (۵۱٪)	۰ (۰٪)	۸ (۱۸٪)	۱۳ (۳۰٪)	۴۳
	خدمات درمانی	۱۰ (۲۲٪)	۱۶ (۳۵٪)	۱۴ (۳۱٪)	۵ (۱۱٪)	۴۵
جونگ دانگ	خواروبار	۴۶ (۹۷٪)	۱ (۲٪)	۰ (۰٪)	۰ (۰٪)	۴۷
	پوشاک	۳۴ (۹۱٪)	۱ (۲٪)	۰ (۰٪)	۲ (۵٪)	۳۷
	لوازم الکتریکی / جواهرات	۲۴ (۸۸٪)	۱ (۳٪)	۰ (۰٪)	۲ (۷٪)	۲۷
	تفریحی / سرگرمی	۱۶ (۴۳٪)	۹ (۵۱٪)	۱ (۲٪)	۱ (۲٪)	۳۷
	خدمات درمانی	۱۴ (۴۱٪)	۹ (۵۵٪)	۰ (۰٪)	۱ (۲٪)	۳۴

#### ۴-۳- جمع بندی

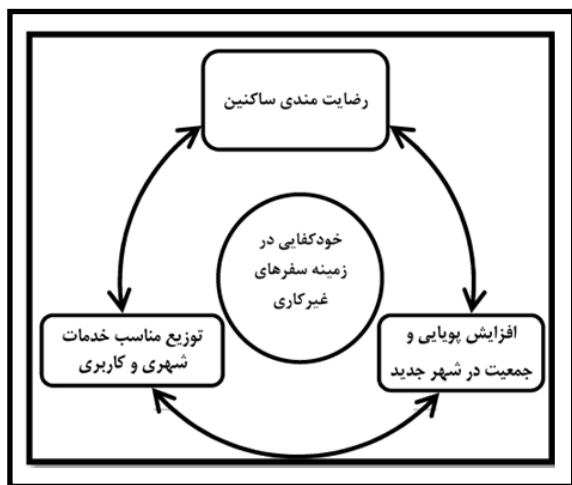
شهر خود به خود این نوع سفرها درون محیط شهری اتفاق افتاده و شهر جدید می تواند پاسخگوی نیاز ساکنان در این مورد باشد. مشاهدات در روند پویا از توسعه شهرهای جدید در کره جنوبی را نشان داد که خودکفایی می تواند از طریق فرایند تراکمی طولانی مدت و گام به گام محقق شود تا اینکه فوراً توسط برنامه ریزی صورت پذیرد. این مشاهدات تأییدی در مورد تجربه شهرهای جدید در آمریکا بود که در آن برخی از جوامع برون شهری درجه بالایی از خودکفایی در یک روند هدایت شده در تجارت در مدتی طولانی به دست می آورند. این مرکز برون شهری عمدتاً با یک مرکز تجاری که توسعه مسکونی را دنبال می کند آغاز شده و با تجمع کافی از ساکنان، مرکز تجاری در حومه تبدیل به مرکز کار می شود. این مسئله فرایندی پویا در درازمدت است که تولید جوامع برون شهری خودکفا در آمریکا را به وجود آورده است.

این روند متحد بسیاری در شهرهای جدید ایران برعکس بوده و مراکز برون شهری عمدتاً بصورت مراکز مسکونی شروع شده و در طی مراحل خودکفایی در ابتدا با چالش خودکفایی در زمینه مسکن - کار روبرو هستند. این مورد با برنامه ریزی در طرح ریزی برخی شهرهای جدید و احداث مراکز صنعتی در محدوده این شهرها تا حدودی برطرف گردیده که شهر جدید هشتگرد یکی از این نمونه ها می باشد اما مورد دیگر، دست یابی به خودکفایی در سفرهای غیرکاری می باشد، بنا به آنچه در این مقاله تبیین شد با طرح ریزی و برنامه ریزی پویا و گام به گام در ساخت شهرهای جدید و تأمین کاربری های هدف از سفرهای غیرکاری می توان متحد زیادی خودکفایی در این مورد را تضمین نمود. نمودار پایین این روند و ارتباط بین عناصر مختلف تاثیرگذار در این فرایند را تبیین می نماید.

الگوهای سفرهای غیر کاری از ساکنان در پنج شهر جدید و در نزدیکی مناطق مسکونی در منطقه شهری سنول، نشان می دهد که پنج شهر جدید به عنوان مراکز برون شهری در منطقه از نظر جاذبه های خرده فروشی رشد کرده اند. این گرایش در شهرهای بوندانگ و ایلسان، که بزرگتر و دورتر از مراکز شهر های موجود هستند، نسبت به شهرهای پیونگ چان، سان بان، و جونگ دانگ، که کوچکتر و در مجاورت مراکز شهر های موجود واقع می باشند قوی تر است. علاوه بر این، با گذشت زمان این سهم براساس بررسی های انجام شده از شهر جدید بوندانگ افزایش یافته است. در عین حال، شهر جدید سهم قابل توجه از بازار مناطق مجاور جذب کرده است. در نتیجه، شهر جدید سهم خالص بالایی حتی برای کالاهای سطح بالا دارد. این نتیجه نظریه مکان مرکزی که نشان می دهد که سطح معینی از محل مرکزی بستگی به محل مرکزی بالاتری برای کالاهای سطح بالا و جذب مشتریان از سطح پایین تر نسبت به مکان مرکزی برای کالاهای سطح پایین دارد را دوباره تأیید می کند. پنج شهر جدید جاذبه های بسیار بالایی از حیث سکونت بدست آوردند. اما همچنان در برخی مسائل مربوط به خرید وابستگی محسوسی به مادرشهر دارند، با وجود اینکه این وابستگی رو به کاهش است، اما وابستگی ساکنان این شهرهای جدید به سنول همچنان مشهود است. شهرهای جدید در حال حاضر درجه نسبتاً مطلوب خودکفایی از لحاظ سفرهای غیرکاری دارا هستند، که جنبه های در نظر نگرفته شده در استدلال های خودکفایی می باشد. علاوه بر این، سهم خودکفایی در فعالیت های غیرکاری به صورت پویا در حال رشد است.

#### ۵. نتیجه گیری

یکی از مهمترین اهداف برای موفقیت شهرهای جدید خودکفایی و تدوین مسیر درست برای دست یابی به این موضوع می باشد. توسعه خودکفای شهر جدید کاری فراموش نشدنی برای برنامه ریزان بوده است و بسیاری از برنامه ریزان در طرح شهرهای جدید برای رسیدن به خودکفایی تلاش کرده اند. راه کارهای متفاوتی برای رسیدن به این منظور تبیین شده که اندازه گیری سفرهای غیرکاری درون شهرهای جدید یکی از راه های ارزیابی آن می باشد، اما سفرهای غیرکاری خود معلول پدیده ای دیگر بوده و به تنهایی نمی توانند تعیین کننده مسیر دسترسی به توسعه خودکفای شهر جدید باشند. ارزیابی و تحلیل کاربری های مقصد در سفرهای غیرکاری می تواند چشم انداز مناسب تری نسبت به برنامه ریزی سفرهای غیرکاری بدهد زیرا در صورت تحقق این خدمات در سطح



شکل ۶: مدل نهایی

## پی نوشت‌ها:

1. self - sufficiency
2. Mixed Use
3. Bundang
4. Ilsan
5. Pyeongchon
6. Sanbon
7. Joongdong
8. Centri
9. Tamma
10. Kohoku

## فهرست منابع:

- ارجمندنیا، اصغر، اهداف اجتماعی در شهرهای جدید، مجموعه مقالات شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی، تهران، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۹
- اعتماد، گیتی، برنامه ریزی شهرهای جدید، مجموعه مقالات شهرهای جدید فرهنگی نو در شهرنشینی، تهران، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۶۸
- پوراحمد، احمد، کلانتری، حسین و محمد میره، بررسی تطبیقی شهرهای جدید در حوزه کلانشهر تهران (مورد: اندیشه، پرنده و هشتگرد)، فصلنامه جغرافیا، شماره ۱۷، ۱۳۸۷
- خاکپور، براتعلی و عقیل امیری، شهرهای جدید ایران، اهداف اولیه واقعیت امروز، دومین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، ۱۳۸۹
- رئیس دانا، فریبرز، بررسی های کاربردی توسعه و اقتصاد ایران، توسعه بخش و فن شناسی، جلد دوم، تهران نشر چشمه، ۱۳۸۰
- زبردست، اسفندیار و لعلا جهانشاهلو، بررسی عملکرد شهر جدید در جذب سرریز جمعیت، مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۱۰، ۱۳۸۶
- زیاری، کرامت الله، برنامه ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت، ۱۳۷۸
- شکویی، حسین، شهرک های جدید، انتشارات دانشگاه آذربادگان، ۱۳۵۳

Atash, F., & Beheshtiha, Y. S. S. (1994). Urban dimension of the population explosion in Iran. *Cities*, (4), 263-253.

Burby, R., & Weiss, S. (1976). *New communities USA*. Lexington, MA: Lexington Books.

Berry, B. J. L. (Ed.). (1976). *Urbanization and counterurbanization*. Beverly Hills, CA: Sage Publications

Cervero, R. (1995). Planned communities, self-containment and commuting: A cross-national perspective. *Urban Studies*, 1161-1135, (7)32.

Downs, A. (1992). *Stuck in traffic: Coping with peak-hour traffic congestion*. Washington, DC: The Brookings Institution.

Korea Land Corporation (KLC). (1997). *The history of Bundang new town development*. KLC: Seongnam.

KLC. (1999). *Overall assessment of new towns in the Seoul metropolitan area*. Seongnam: Korea Land Co.

KLC. (2001). *A study on implementation plan for real estate market survey*. Seongnam: Research Division, Korea Land Co.

Lee, Chang-Moo & Ahn, K. (2005). Five new towns in the Seoul metropolitan area and their attractions in non-working trips. *Habitat International* 29. P: 666-647