

تحلیل شاخص های کالبدی و زیست محیطی در عدم موفقیت شهرهای جدید (مورد مطالعه: شهر جدید رامشار)

نسرین خواجه محمودی^{۱*} و فاطمه پیروزرام^۲

^۱دانشجوی کارشناسی ارشد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه زابل، زابل، ایران (نویسنده مسئول)
^۲کارشناسی ارشد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، گرایش محیط زیست شهری، دانشگاه زابل، زابل، ایران.

چکیده

محدود بودن امکان گسترش افقی شهرها از یک سو و پرهزینه بودن گسترش عمودی آنها از سوی دیگر، سبب می شود که ساخت شهرهای جدید به عنوان یکی از راه حل های مطلوب مطرح گردد. اما شهرهای جدید ایران با داشتن ضعف های زیاد در مراحل مختلف برنامه ریزی و اجراء هر روزی خود را با چالش های بسیار روبرو می کنند؛ چالش هایی که در بیشتر موارد تبدیل به مشکل شده و زندگی را برای سکنة این شهرها دشوار کرده است. بر این اساس پژوهش حاضر به تحلیل شاخص های کالبدی و زیست محیطی در عدم موفقیت شهرهای جدید رامشار، پرداخته است. این پژوهش به لحاظ هدف کاربردی و از نظر ماهیت و روش توصیفی-تحلیلی است. داده های مورد نیاز تحقیق به روش اسنادی-میدانی (پرسشنامه و مصاحبه) گردآوری شد. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل اساتید، کارشناسان در سطح منطقه سیستان می باشد که با استفاده از روش نمونه گیری هدفمند، ۶۰ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب شدند. جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات از نرم افزار SPSS و روش (Delphi)، استفاده شد. ابتدا به منظور بررسی مهمترین شاخص های عدم موفقیت شهرهای جدید، از دل مقالات شاخص های (کالبدی و زیست محیطی) استخراج شد. سپس به منظور میزان موافقت خبرگان نسبت به هر یک از شاخص ها از روش دلفی استفاده شد. در ادامه نتایج آزمون تی تک نمونه ای به منظور میزان اهمیت هر یک از شاخص های (کالبدی و زیست-محیطی) نشان داد بعد کالبدی (مشکلات مربوط به حمل و نقل با میانگین ۳/۳۴)، بیشترین میزان اهمیت را خود اختصاص داده اند. در بعد زیست محیطی به دلیل توافق خبرگان تنها به شاخص آلودگی هوا، نیازی به اهمیت آن نسبت به سایر شاخص های زیست محیطی دیده نشد. واژگان کلیدی: شاخص های کالبدی و زیست محیطی، عدم موفقیت، شهر جدید رامشار.

کلید واژگان: مدیریت ریسک، ایمنی، بهداشت، EFMEA و PHA

۱-مقدمه

نگرش حاکم بر برنامه ریزی در گذشته بیشتر تمرکزگرا و کم توجه به توسعه متعادل بر اساس ظرفیت های طبیعی و انسانی مناطق آنها بوده است. این روند موجب افزایش تضاد بین مناطق و درون مناطق در پهنه جغرافیایی شده است؛ از این رو تدوین آمایش سرزمین به عنوان فرآیندی پویا، منعطف و متناسب با ویژگی های جغرافیایی مناطق مختلف، نیاز و ضرورتی اساسی است تا از این رهگذر امکان رفع نارسایی های نظام برنامه ریزی و حرکت به سمت توسعه متوازن و پایدار، تحقق عدالت اجتماعی و رونق اقتصادی همه جانبه فراهم گردد. دستیابی به تعادل های منطقه ای متناسب با قابلیت ها و توان های هر منطقه ای یکی از سیاست های مصوب آمایش سرزمین است، بر این اساس سیاست احداث شهرهای جدید، جهت پراکنش مطلوب و متعادل جمعیت، برنامه ریزی و اجرا گردید. شهرهای جدید در مناطق حومه شهرهای بزرگ برای پاسخگویی به تقاضاهای رو به رشد ساخته می شوند (Akuh et al, 2023: 4). شهرهای جدید، با تمرکز بر ماهیت متمایز در قالب ضرباهنگ سریع رشد و توسعه شهری، بازتاب دهنده ابعاد اختصاصی این رویکرد مبنی بر شهرسازی مقدم بر شهرنشینی است (ارباب و صدیقی، ۱۴۰۰: ۱۲۴). ایجاد شهرهای جدید یک رویکرد برنامه ریزی است که در چندین منطقه در سراسر جهان به منظور سازگاری با رشد شهری اتخاذ شده است (Alghais and Pullar, 2018: 44). ایجاد شهرهای جدید در ایران را باید تصمیمی عجولانه و با پشتوانه کارشناسی ضعیف ارزیابی کرد؛ چرا که بر خلاف تمامی توصیه هایی که در زمینه های مختلف مکان یابی، اجرایی، اجتماعی و اقتصادی صورت گرفته بود، وزارت مسکن و شهرسازی متناسب با امکانات و شرایط اجرایی خود آن را پیش می برد. به همین علت هم امروزه جز در نمونه های بسیار محدود، آن را تجربه ای ناموفق ارزیابی می کنند (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳: ۱۱۶).

در این میان شهر جدید رامشار به عنوان یکی از نتایج مطالعات طرح منطقه ای سیستان در پهنه ای به وسعت ۱۰ هزار هکتار در ۳۵ کیلومتری زابل جنوب زابل و در مسیر جاده هامون به زاهدان در ۲۳ خرداد ۷۹ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسید. حفظ جمعیت به عنوان یک سیاست گذاری با اهداف ملی و پرهیز از مشکلات طبیعی مبتلا به دشت سیستان از دلایل عمده ایجاد شهر جدید رامشار است. مشکلات کالبدی شهرهای منطقه سیستان؛ پرهیز از مشکلات طبیعی دشت سیستان با توجه به مساله سیل گیری و دفع آب های سطحی و فاضلاب شهری، دسترسی به راه های اصلی درون و برون منطقه ای و دسترسی آسان به آب و برق و سایر تأسیسات زیربنایی، نزدیکی به منطقه تاریخی شهر سوخته و مقبولیت اجتماعی مکان استقرار و مجاورت با دریاچه هامون و برخورداری از آب و هوا و منظر مناسب از اهداف و ویژگی های ساخت شهر جدید رامشار است. اما امروزه شهر جدید رامشار خود با مشکلات و چالش های کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، ارتباطی و زیست محیطی و در نهایت عدم جمعیت پذیری مواجه است. لذا این مطالعه، به تحلیل شاخص های کالبدی و زیست محیطی در عدم موفقیت شهر جدید رامشار پرداخته است.

مبانی نظری و پیشینه تحقیق

نگرش حاکم بر برنامه ریزی در گذشته بیشتر تمرکزگرا و کم توجه به توسعه متعادل بر اساس ظرفیت های طبیعی و انسانی مناطق آنها بوده است. این روند موجب افزایش تضاد بین مناطق و درون مناطق در پهنه جغرافیایی شده است؛ از این رو تدوین آمایش سرزمین به عنوان فرآیندی پویا، منعطف و متناسب با ویژگی های جغرافیایی مناطق مختلف، نیاز و ضرورتی اساسی است تا از این رهگذر امکان رفع نارسایی های نظام برنامه ریزی و حرکت به سمت توسعه متوازن و پایدار، تحقق عدالت اجتماعی و رونق اقتصادی همه جانبه فراهم گردد (علی پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۳۲). یکی از راهکارهای اندیشیده شده در آمایش سرزمین برای تمرکززدایی و باز توزیع جمعیت و امکانات، توسعه شهرها و احداث شهرهای جدید است که باید معیارهای زیست محیطی، اجتماعی اقتصادی، کالبدی و زیست محیطی، فاصله جغرافیایی و غیره می باشد (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۵: ۳۳۱). اهداف احداث شهرهای جدید در کشورهای مختلف بر حسب ضرورت ایجاد آنها و نظام های حاکم بر کشورها متفاوت است. امروزه هدف از احداث شهرهای جدید صرفاً تحقق ایده سکونتگاه ایده آل تاریخ شهرنشینی (یعنی مدینه فاضله، مدینه کامله، شهر خدا، شهر آفتاب، شهرخوبان، شهرنیکان، مدینه سالمه، شهرپاک) (صرافین، ۱۳۸۲: ۱۴)، نیست بلکه تحقق عمده ترین هدف های شهرهای جدید امروزی است،

یعنی «تمرکز زدایی از مراکز شهری، تا امکانات مادی و انسانی در کلیه بخش‌های جامعه توزیع گردد» (ربانی و وحید، ۱۳۸۱، ۹۷).

در رابطه با موضوع پژوهش تحقیقاتی صورت گرفته که در ذیل به تعدادی از آنها اشاره خواهد شد. هادیانی و حسینی (۱۳۹۹)، در پژوهشی به بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر عدم موفقیت شهر جدید صدرا با رویکرد آینده‌پژوهی، پرداخته‌اند. نتایج نشان از تفاوت معنادار متغیر فنی - مهندسی و اجتماعی با دو متغیر دیگر دارد. اسکندری (۱۴۰۱)، در پژوهشی به تحلیل عوامل مؤثر بر جذب جمعیت در شهر جدید صدرا، پرداخته است. نتایج حاصله حاکی از آن است که مهم‌ترین دلایل انتخاب شهر جدید صدرا برای سکونت، ارزان بودن مسکن و نیز امکان تملک زمین مطرح شده است. این در حالی است که کمبود فرصت‌های شغلی و امکانات و خدمات مورد نیاز، از دلایل عدم اقبال مردم به شهر صدرا بوده است. جهان محمدی و همکاران (۱۴۰۱)، در پژوهشی به واکاوی علل ناکامی شهرهای جدید در ایران، پرداخته‌اند. نتایج تحقیق حاصل از تکنیک دلفی نشان داد که، فقدان طرح آمایش سرزمین با ۳/۹۴ به عنوان تأثیر گذارترین و بعد از آن مشکلات مربوط به ساختار اشتغال و عدم دستیابی به خودکفایی شغلی با ۳/۷۸، بی توجهی به مطالعات محیطی - جغرافیایی با ۳/۳۲ و بی ثباتی سیاست‌های شهرسازی و تغییر مستمر رویکردها در حوزه مسکن و شهرسازی با ۲/۹۲ از عوامل دیگر ناکامی شهرهای جدید به حساب می‌آیند. القیس و پولار^۱ (۲۰۱۸)، در پژوهشی به پیش‌بینی سناریوهای آینده شهر جدید در کویت، پرداخته‌اند. نتایج حاکی از آن است که تأثیرات ساخت شهرهای جدید در تمامی سناریوهای مختلف از نظر کاهش تراکم ترافیک و کمبود مسکن در مقایسه با رویکرد معمول گسترش مرکز شهری موجود مطلوب خواهد بود. علاوه بر این، پاسخ‌های نظرسنجی تأیید می‌کند که دیدگاه‌های ساکنان با اولویت‌های دولت در طرح جامع شهرهای جدید همسو هستند و شانس اجرای موفق پروژه را بیشتر می‌کنند. نور و همکاران^۲ (۲۰۲۰)، در پژوهشی با عنوان "شهرهای پایتخت جدید: تأثیر اقتصاد ژئوپلیتیک جهانی بر توسعه ابوجا" نشان داد ابوجا که در سال ۱۹۷۹ به عنوان پایتخت جدید نیجریه برنامه‌ریزی شد، اگرچه تصور می‌شد از ابتدا توسط دولت توسعه یابد، توسعه آن در طول سال‌ها به همان اندازه تحت تأثیر اتفاقات بین‌المللی بوده است. برخی از این اتفاقات به واسطه اتفاقات ژئوپلیتیک و اقتصادی در عرصه جهانی به وجود آمده است و به شهر راه یافته و بر توسعه آن تأثیر می‌گذارد. بانگورا و لی^۳ (۲۰۲۳)، در پژوهشی به اتصال فضایی و قیمت مسکن: در شهر سیدنی و شهر جدید نیوساوت ولز در استرالیا، پرداخته‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهند که زمانی که خانوارهای با هزینه‌های زیاد در زمینه مسکن در سیدنی روبرو می‌شوند و تفاوت‌های قیمت مسکن در نیوساوت ولز را با سیدنی مقایسه می‌کنند به آنجا مهاجرت می‌کنند.

روش شناسی پژوهش

تحقیق حاضر، از نظر هدف یک تحقیق کاربردی و دارای ماهیتی توصیفی-تحلیلی، از نظر روش‌شناسی (کمی) و در نهایت بر اساس نحوه گردآوری داده‌ها، یک تحقیق توصیفی و غیر آزمایشی است. روش‌های گردآوری اطلاعات به دو صورت کتابخانه (اسنادی) و میدانی (پیمایشی) است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل اساتید، کارشناسان و مدیران در سطح منطقه سیستان می‌باشد که با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند (۶۰ نفر) انتخاب شدند. جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات از نرم‌افزار SPSS و روش (Delphi)، استفاده شد. در این تحقیق از جهت بررسی شاخص‌های (عدم موفقیت شهرهای جدید) از ۲ شاخص اصلی (کالبدی و زیست‌محیطی) و ۱۵ متغیر استفاده شده است. این شاخص‌ها و متغیرها از بخش مبانی نظری و پیشینه تحقیق استخراج شدند. (جدول ۱ و ۲).

¹ - Alghais and Pullar

² - Nor et al

³ - Bangura and Lee

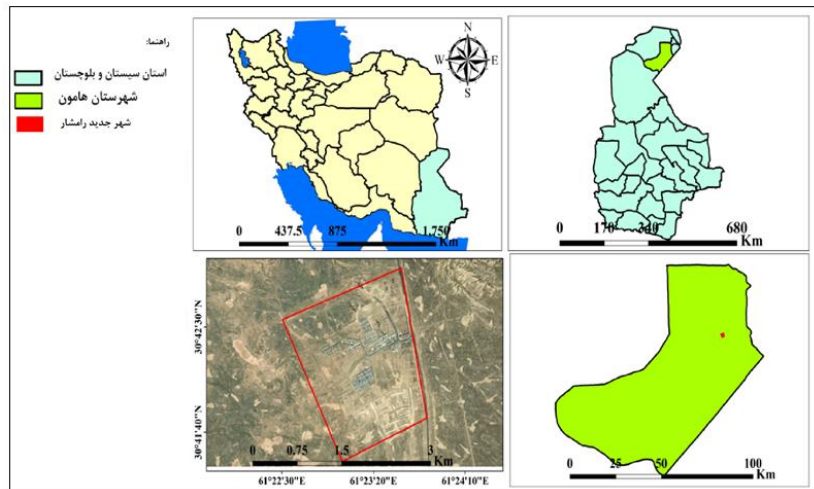
جدول (۲): شاخص های کالبدی و زیست محیطی عدم موفقیت شهرهای جدید و میزان استفاده در منابع مختلف

Parliament of the United Kingdom (2004)		Parliament of the United Kingdom (2004)	
(2023 Su)		(2023 Su)	
شاخص	نویسنده	شاخص	نویسنده
کندی در ساخت و سازها و مشکلات مسکونی	*	کندی در ساخت و سازها و مشکلات مسکونی	*
جانمایی نامناسب	*	جانمایی نامناسب	*
مشکل حمل و نقل	*	مشکل حمل و نقل	*
فرسودگی کالبدی	*	فرسودگی کالبدی	*
خدمات ضعیف شهری	*	خدمات ضعیف شهری	*
فضای بی دفاع شهری	*	فضای بی دفاع شهری	*
نبود زیرساخت ها(تاسیسات و تجهیزات)	*	نبود زیرساخت ها(تاسیسات و تجهیزات)	*
دوری فواصل کار و محل سکونت	*	دوری فواصل کار و محل سکونت	*
کالبدی		زیست محیطی	
طراحی نامناسب با محیط	*	طراحی نامناسب با محیط	*
مکانیابی نامناسب از لحاظ زیست محیطی	*	مکانیابی نامناسب از لحاظ زیست محیطی	*
نبود فضای سبز مناسب	*	نبود فضای سبز مناسب	*
نبود زیرساخت های فاضلاب و پسماند	*	نبود زیرساخت های فاضلاب و پسماند	*
آلودگی آب	*	آلودگی آب	*

	*	*			*	*			آلودگی خاک
	*				*		*		آلودگی هوا

موقعیت منطقه مورد مطالعه

شهر جدید رامشار در ۳۵ کیلومتری شهر زابل و در مسیر جاده زابل به زاهدان قرار گرفته است. مختصات جغرافیایی آن ۳۰ درجه و ۴۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی است و در ارتفاع متوسط ۴۹۵ متری از سطح دریا واقع شده است. اراضی شهر جدید رامشار از طرف شمال با دشت لوتک و از طرف جنوب با دشت قلعه رستم و از طرف غرب با سواحل دریاچه‌ای هامون همجوار است. در انتخاب نام شهر جدید رامشار، آنچه که هویت این سرزمین را منعکس می‌سازد مد نظر قرار گرفته است (شرکت عمران شهر جدید رامشار، ۱۴۰۲).



شکل (۱): موقعیت محدوده مورد مطالعه، ترسیم: نگارنده، ۱۴۰۲.

یافته‌های تحلیلی

بررسی مهمترین شاخص‌های کالبدی و زیست‌محیطی عدم موفقیت شهرهای جدید (شهر جدید رامشار)

شهر جدید رامشار با وجود دستاوردها در برخی زمینه‌ها، در مراحل گوناگون توسعه خود با مشکلات پیچیده و چندبعدی روبه‌رو بوده است. بنابراین شناسایی عوامل موثر در عدم موفقیت این شهر و اتخاذ تدابیری برای رفع آنها موثر خواهد بود. برای شناسایی شاخص‌های موثر در عدم موفقیت و ابعاد مختلف آن به گونه‌ای که تجربه شده و در سایر مقالات مرتبط موجود است، تکنیک گروه‌های متخصص انتخاب شد تا با کنکاش عمیق، مشکلات و ابعاد مختلف آنها شناسایی گردد. در همین راستا، متخصصان هر شاخصی که متناسب با شهر رامشار نبوده را حذف نمودند، و سعی شد که همه شاخص‌ها متناسب با منطقه بومی شوند.

در این راستا، به منظور بررسی مهمترین شاخص‌های کالبدی و زیست‌محیطی در عدم موفقیت شهرهای جدید، ابتدا از دل مقالات متفاوت شاخص‌ها استخراج شد. سپس به تفکیک هر یک از شاخص‌ها در قالب پرسشنامه منعکس شد و در میان جامعه نمونه توزیع شد. بر این اساس به منظور میزان موافقت خبرگان نسبت به هر یک از شاخص‌ها از روش دلفی استفاده شد. در این بین، خبرگان از طریق متغیرهای کلامی (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد)، میزان موافقت خود را اظهار نمودند. از آنجا که خصوصیات متفاوت افراد با تعابیر ذهنی آنها نسبت به متغیرهای کیفی تاثیرگذار است، بنابراین با تعریف دامنه متغیرهای کیفی، خبرگان با ذهنیت یکسان به شاخص‌ها پاسخ می‌دهند. این شاخص‌ها به شکل اعداد فازی مثلثی و اعداد فازی قطعی شده تعریف شدند. در این راستا، در ابتدا بعد از جمع‌آوری پرسشنامه‌ها؛ تعداد پاسخ‌های داده شده به هر شاخص مورد شمارش و بررسی قرار گرفت که در نظرسنجی مرحله اول و دوم نتایج شمارش پاسخ‌های داده شده به تفکیک هر یک از ابعاد مطرح شده استجدول (۳).

جدول (۳): نتایج شمارش پاسخ‌های مرحله اول و دوم نظرسنجی در ابعاد کالبدی و زیست‌محیطی

ابعاد	شاخص	مراحل	فراوانی و درصد	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم
کالبدی	کندی در ساخت و سازها و مشکلات مسکونی	مرحله اول	فراوانی	-	-	-	۴۹	۱۱
		درصد	-	-	-	۸۱/۶۶	۱۸/۳۳	
		مرحله دوم	فراوانی	-	-	-	۵۳	۷
		درصد	-	-	-	۸۳/۳۳	۱۱/۶۶	
	جانمایی موقعیت شهر	مرحله اول	فراوانی	-	-	-	۵۴	۶
		درصد	-	-	-	۹۰/۰۰	۱۰/۰۰	
		مرحله دوم	فراوانی	-	-	-	۵۷	۳
		درصد	-	-	-	۹۵/۰۰	۵/۰۰	
	مشکلات مربوط به حمل و نقل	مرحله اول	فراوانی	۴۸	۱۰	۲	-	-
		درصد	۸۰/۰۰	۱۶/۶۶	۳/۳۳	-	-	
		مرحله دوم	فراوانی	۵۳	۷	-	-	-
		درصد	۸۳/۳۳	۱۱/۶۶	-	-	-	
فروسدگی کالبدی	مرحله اول	فراوانی	۴۶	۱۰	۴	-	-	
	درصد	۷۶/۶۶	۱۶/۶۶	۶/۶۶	-	-		
	مرحله دوم	فراوانی	۵۰	۱۰	-	-	-	
	درصد	۸۳/۳۳	۱۶/۶۶	-	-	-		
خدمات ضعیف شهری	مرحله اول	فراوانی	۵۰	۷	۳	-	-	
	درصد	۸۳/۳۳	۱۱/۶۶	۵/۰۰	-	-		
	مرحله دوم	فراوانی	۵۳	۷	-	-	-	
	درصد	۸۳/۳۳	۱۱/۶۶	-	-	-		
فضای بی دفاع شهری	مرحله اول	فراوانی	۴۷	۱۰	۳	-	-	
	درصد	۷۸/۳۳	۱۶/۶۶	۵/۰۰	-	-		
	مرحله دوم	فراوانی	۵۳	۷	-	-	-	
	درصد	۸۳/۳۳	۱۱/۶۶	-	-	-		
نبود زیرساخت‌ها (تاسیسات و تجهیزات)	مرحله اول	فراوانی	۴۹	۱۱	-	-	-	
	درصد	۸۱/۶۶	۱۸/۳۳	-	-	-		
	مرحله دوم	فراوانی	۵۰	۱۰	-	-	-	
	درصد	۸۳/۳۳	۱۶/۶۶	-	-	-		
دوری فواصل کار و محل سکونت	مرحله اول	فراوانی	۴۳	۱۳	۴	-	-	
	درصد	۷۱/۶۶	۲۱/۶۶	۶/۶۶	-	-		
	مرحله دوم	فراوانی	۴۸	۱۲	-	-	-	
	درصد	۸۰/۰۰	۲۰/۰۰	-	-	-		
زیست‌محیطی	طراحی نامناسب با محیط	مرحله اول	فراوانی	-	-	-	۵۰	۱۰
		درصد	-	-	-	۸۳/۳۳	۱۶/۶۶	
	مکان‌یابی نامناسب از لحاظ زیست‌محیطی	مرحله دوم	فراوانی	-	-	-	۵۱	۹
		درصد	-	-	-	۸۵/۰۰	۱۵/۰۰	
	مرحله اول	فراوانی	-	-	-	۴۸	۱۲	
	درصد	-	-	-	۸۰/۰۰	۲۰/۰۰		

۴	۵۶	-	-	-	فراوانی	مرحله دوم			
۶/۶۶	۹۳/۳۳	-	-	-	درصد				
۷	۵۱	۲	-	-	فراوانی	مرحله اول	کمبود فضای سبز مناسب		
۱۱/۶۶	۸۵/۰۰	۳/۳۳	-	-	درصد				
۶	۵۴	-	-	-	فراوانی	مرحله دوم			
۱۰/۰۰	۹۰/۰۰	-	-	-	درصد				
۱۱	۴۹	-	-	-	فراوانی	مرحله اول	کمبود زیرساخت‌های فاضلاب و پسماند		
۱۸/۳۳	۸۱/۶۶	-	-	-	درصد				
۵	۵۵	-	-	-	فراوانی	مرحله دوم			
۸/۳۳	۹۱/۶۶	-	-	-	درصد				
-	-	۳	۶	۵۱	فراوانی	مرحله اول	آلودگی خاک		
-	-	۵/۰۰	۱۰/۰۰	۸۵/۰۰	درصد				
-	-	-	۵	۵۵	فراوانی	مرحله دوم			
-	-	-	۸/۳۳	۹۱/۶۶	درصد				
۷	۵۰	۳	-	-	فراوانی	مرحله اول	آلودگی آب		
۱۱/۶۶	۸۳/۳۳	۵/۰۰	-	-	درصد				
۸	۵۲	-	-	-	فراوانی	مرحله دوم			
۱۳/۳۳	۸۶/۶۶	-	-	-	درصد				
۶	۵۴	-	-	-	فراوانی	مرحله اول	آلودگی هوا		
۱۰/۰۰	۹۰/۰۰	-	-	-	درصد				
۵	۵۵	-	-	-	فراوانی	مرحله دوم			
۸/۳۳	۹۱/۶۶	-	-	-	درصد				

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۲

همانطور که در جدول (۳) ملاحظه می‌گردد، میزان موافقت خبرگان نسبت به شاخص‌های کالبدی (کندی در ساخت و سازها و مشکلات مسکونی و جانمایی موقعیت شهر) در گزینه‌های خیلی کم و کم بود و در سایر شاخص‌های کالبدی میزان موافقت‌شان در گزینه‌های زیاد و خیلی زیاد است، و میزان درصد موافقت خبرگان در مرحله دوم در شاخص‌های مورد توافق بیشتر از مرحله اول است. همچنین مطابق جدول (۳)، میزان موافقت خبرگان در شاخص‌های زیست محیطی به غیر از شاخص (آلودگی خاک) در گزینه‌های خیلی کم و کم بوده است، و میزان درصد موافقت‌شان نسبت به شاخص‌های مطرح شده به شدت پایین است.

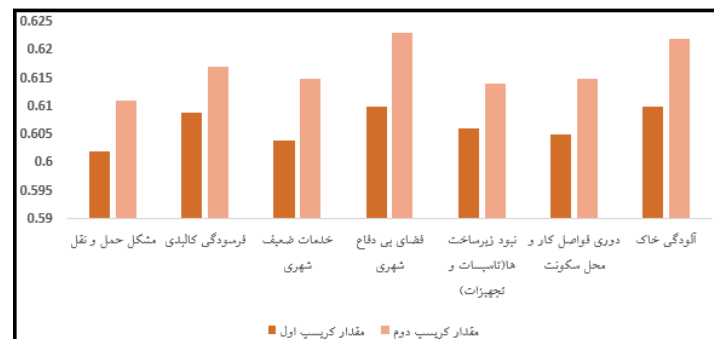
به عنوان نمونه در شاخص مکان‌یابی نامناسب از لحاظ زیست‌محیطی قابل ذکر است، از آنجا که برنامه‌ریزی شهرهای جدید به نوعی شهرسازی مقدم بر شهرنشینی است، مکان‌یابی و جایگزینی کاربری‌های شهر مسلمان متفاوت و به تبع راحت‌تر از شهرهای موجود است. زیرا در برنامه‌ریزی شهرهای موجود، برنامه‌ریزان در بسیاری از موارد با برخی ناسازگاری‌ها و عدم تناسب کاربری‌ها با محیط زیست مواجه هستند که گاهی تغییر و تعدیل چنین مسائلی هزینه‌های گزافی را برای برنامه‌ریزان، مسئولان و برای مردم به بار می‌آورد. اما در برنامه‌ریزی شهر جدید رامشیر چنین مشکلاتی کمتر مشاهده شده و برنامه‌ریزان و مدیران اجرایی سعی نمودند اصول، معیارها و استانداردهای زیست‌محیطی را متناسب با ظرفیت‌های محل و سازگاری با دیگر کاربری‌های موجود مکان‌یابی نمایند. به عنوان مثال: از مشکلات و مخاطرات طبیعی مبتلا به دشت سیستان در این شهر سعی شده به حد ممکن پرهیز شود و علاوه بر عمومیت داشتن برخی مشکلات در منطقه سیستان، پاره‌ای از مشکلات از جمله تهدید سیل به لحاظ اختلاف ارتفاع با سایر نقاط به طور کلی مرتفع شده است. در رابطه با شاخص‌های کمبود فضای سبز مناسب نیز متخصصان عدم موافقت خود را اعلام نمودند، به این منظور مدیران اجرایی سعی نمودن فضاهای سبز مناسب با مکان‌یابی درست و با میلمان شهری مطلوب تعبیه

نمایند. در رابطه با آلودگی هوا و آب نیز متخصصان بر این باورند که منطقه سیستان از سالیان بسیار دور با معضلات خشکسالی و ریزگردها مواجه هستند، و این پدیده با شهر رامشار نیز بیگانه نیست. در بعد کالبدی نیز، از مهمترین اهداف در ساخت ایجاد شهر جدید رامشار، تولید مسکن های مناسب در راستای قابلیت ها و تنگناهای محیط است، که در این زمینه موفق عمل نموده و از لحاظ موقعیت نیز قابل ذکر است، این شهر در ۳۵ کیلومتری شهر زابل در موقعیت مناسب از زمان برای (نقل و انتقال جمعیت شهر زابل به دلیل پاره ای از مشکلات از جمله بادهای ۱۲۰ روزه، سیل و بسیاری از مشکلات دیگر) بنا شده است.

جدول (۴): میانگین دیدگاه های خبرگان حاصل از نظر سنجی مرحله اول و دوم در ابعاد کالبدی و زیست محیطی

شاخص های کالبدی و زیست- محیطی	مقدار کریسپ مرحله اول	مقدار کریسپ مرحله دوم	اختلاف مقدار کریسپ
مشکل حمل و نقل	۰/۶۰۲	۰/۶۱۱	۰/۰۰۹
فروسودگی کالبدی	۰/۶۰۹	۰/۶۱۷	۰/۰۰۸
خدمات ضعیف شهری	۰/۶۰۴	۰/۶۱۵	۰/۰۱۱
فضای بی دفاع شهری	۰/۶۱۰	۰/۶۲۳	۰/۰۱۳
نبود زیرساخت ها (تاسیسات و تجهیزات)	۰/۶۰۶	۰/۶۱۴	۰/۰۰۸
دوری فواصل کار و محل سکونت	۰/۶۰۵	۰/۶۱۵	۰/۰۱۰
آلودگی خاک	۰/۶۱۰	۰/۶۲۲	۰/۰۱۲

منبع: یافته های تحقیق، ۱۴۰۲



شکل (۲): میانگین دیدگاه های خبرگان حاصل از نظر سنجی مرحله اول و دوم در ابعاد کالبدی و زیست محیطی

منبع: یافته های تحقیق، ۱۴۰۲

با توجه به نظرات ارائه شده (جدول ۴)؛ در مرحله اول و مقایسه آن با نتایج مرحله دوم، چنانچه اختلاف میانگین فازی زدایی شده در دو مرحله کمتر از آستانه ۰/۱ است، بنابراین پاسخگویان در خصوص شاخص های کالبدی و زیست محیطی به اجماع رسیدند و نظر سنجی در این مرحله به اتمام رسیده و نیازی به ادامه این روش وجود ندارد. سپس به منظور میزان اهمیت هر یک از شاخص های کالبدی با استفاده از نرم افزار SPSS از آزمون تی تک نمونه ای استفاده شد. قابل ذکر است که در بعد زیست محیطی به دلیل توافق خبرگان تنها به شاخص آلودگی هوا، نیازی به اهمیت آن نسبت به سایر شاخص های زیست محیطی دیده نشد. نتایج به شرح جدول (۵) است.

جدول (۵): میزان اهمیت هر یک از شاخص‌های بعد کالبدی

فاصله اطمینان تفاوت ۰/۹۵	سطح معناداری (۲ دامنه)	T	میانگین	شاخص	
					پایین
۳/۲۴	۳/۵۶	۰/۰۰۰	۳۵/۵۴۴	۳/۳۴	مشکل حمل و نقل
۳/۱۰	۳/۴۳	۰/۰۰۰	۳۵/۴۵۳	۳/۲۳	فرسودگی کالبدی
۲/۹۳	۳/۱۴	۰/۰۰۰	۳۵/۱۱۳	۳/۰۲	خدمات ضعیف شهری
۳/۰۰	۳/۱۳	۰/۰۰۰	۳۵/۲۰۳	۳/۰۵	فضای بی دفاع شهری
۳/۰۳	۳/۲۳	۰/۰۰۰	۳۵/۱۲۴	۳/۱۵	نبود زیرساخت‌ها (تاسیسات و تجهیزات)
۲/۸۹	۳/۱۰	۰/۰۰۰	۳۵/۱۱۰	۳/۰۰	دوری فواصل کار و محل سکونت

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۲

همانطور که در جدول (۵)، ملاحظه می‌گردد، در بین شاخص‌های مطرح شده به ترتیب: مشکلات مربوط به حمل و نقل با مقدار ۳/۳۴، فرسودگی کالبدی با مقدار ۳/۲۳، نبود زیرساخت‌ها با مقدار ۳/۱۵، فضای بی‌دفاع شهری با مقدار ۳/۰۵، خدمات ضعیف شهری با مقدار ۳/۰۲، دوری فواصل کار و محل سکونت با مقدار ۳/۰۰، بیشترین و کمترین میزان اهمیت را در عدم موفقیت شهر رامشار به خود اختصاص داده است.

نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر به تحلیل شاخص‌های کالبدی و زیست‌محیطی در عدم موفقیت در شهر جدید رامشار، می‌باشد. ابتدا به منظور بررسی مهمترین شاخص‌های عدم موفقیت شهرهای جدید، از دل مقالات شاخص‌های (کالبدی و زیست‌محیطی) استخراج شد. سپس به منظور میزان موافقت خبرگان نسبت به هر یک از شاخص‌ها از روش دلفی استفاده شد. در ادامه نتایج آزمون تی‌تک‌نمونه‌ای به منظور میزان اهمیت هر یک از شاخص‌های (کالبدی و زیست‌محیطی) نشان داد بعد کالبدی (مشکلات مربوط به حمل و نقل با میانگین ۳/۳۴)، بیشترین میزان اهمیت را خود اختصاص داده‌اند. در بعد زیست‌محیطی به دلیل توافق خبرگان تنها به شاخص آلودگی هوا، نیازی به اهمیت آن نسبت به سایر شاخص‌های زیست‌محیطی دیده نشد.

میزان موفقیت شهر جدید نسبی است، اما اگر موفقیت یک شهر جدید را به طور کلی در رسیدن به اهداف و برنامه‌های پیش‌بینی شده و عوامل شکست آن نیز در عدم دستیابی به اهداف و برنامه‌های پیش‌تعیین شده دانست، چنین استنباط می‌شود که شهر جدید رامشار در راستای تعادل فضایی عملکرد موفق در ابعاد (کالبدی و زیست‌محیطی) نداشته است. با توجه به ماهیت موانع مطرح شده در این تحقیق در ابعاد کالبدی و زیست‌محیطی، توسعه شهر جدید رامشار بیشتر متمرکز بر ساخت مسکن بوده در حالی که فلسفه وجودی این شهر، ایجاد سکونتگاهی بدون مشکلات کالبدی، مدیریتی، اقتصادی، زیست‌محیطی و... است که سایر شهرهای سیستان با آنها دست به گریبان هستند. همین موضوع نیز سبب شده نظام مدیریت در این شهر به جای مدیریت شهری عهده‌دار مدیریت ساخت شهر بوده است، و به شهروندان که عنصر اصلی بهره‌بردار از شهر و به عنوان کسانی که قرار است در آن سکونت داشته باشند، به دست فراموشی سپرده شده است. در واقع، فقدان الگوی مطلوب در نظام مدیریت شهری رامشار با گذشت نزدیک ۲۰ سال یکی از مهمترین مسایل پیش‌روی در تعادل فضایی این شهر است.

منابع

- آیینی، محمد. (۱۳۹۸). واکاوی چالش‌های مدیریت شهری شهرهای جدید ایرانی بر اساس مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM). فصلنامه برنامه ریزی توسعه شهری و منطقه ای، ۴(۹)، صص ۱۱۵-۱۴۶.

- ارباب، پارسا، صدیقی، مهدی. (۱۴۰۰). مقایسه نسل های قدیم و جدید شهرهای جدید در چین (مطالعه موردی: منطقه کلانشهری شانگهای)، فصلنامه راهبرد توسعه، ۱۷(۶۶)، ۱۲۴-۱۵۸.
- اسکندری، حمید. (۱۴۰۱). تحلیل عوامل موثر بر جذب جمعیت در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید صدرا). فصلنامه علمی برنامه ریزی منطقه‌ای، ۱۲(۴۵)، صص ۱۹۳-۲۱۰.
- اکبرپور سراسکانرود، محمد، میرزاجایی، مهدیه. (۱۳۸۹). تحلیل عملکرد شهرهای جدید در نظام شهری کشور، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۱(۱)، صص ۱۳۱-۱۵۰.
- پوراحمد، احمد، فرهادی، ابراهیم، قربانی، رامین. (۱۳۹۵). تعیین مناطق بهینه به منظور توسعه شهرها و شهرک‌های جدید با به کارگیری مدل‌های کارآمد (مورد مطالعه: استان تهران)، آمایش سرزمین، ۸(۲)، صص ۳۳۱-۳۶۳.
- جهان محمدی، غلامرضا، قرخلو، مهدی، احمدی، زهرا. (۱۴۰۱). واکاوی علل ناکامی شهرهای جدید در ایران. فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای، ۳(۳)، صص ۱۳۵-۱۵۶.
- ربانی، رسول، وحید، فریدون. (۱۳۸۱). جامعه‌شناسی شهری، اصفهان، انتشارات دانشگاه اصفهان، تهران، انتشارات سمت.
- رفیعیان، مجتبی، محمودی، مهران. (۱۳۹۳). ارزیابی الگوی مکان‌گزینی شهرهای جدید منطقه شهری تهران با استفاده از روش ارزیابی چند متغیره. نشریه جغرافیا و توسعه، ۱۲(۳۶)، صص ۱۰۹-۱۲۲.
- رضائی، مرتضی، زینی، ستایش، روستایی حسین‌آبادی، هانی. (۱۳۹۴). واکاوی دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران، همایش ملی معماری و شهرسازی بومی ایران، یزد.
- رهنمایی، محمدتقی، پروانه شاه حسینی، (۱۳۷۳)، فرایند برنامه ریزی شهری در ایران، تهران، سمت،
- زیاری، کرامت اله. (۱۳۷۸). برنامه‌ریزی شهرهای جدید، مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی، سمت.
- شرافت‌پور، جبار، سرور، رحیم، عزت پناه، بختیار. (۱۴۰۰). تبیین عملکرد شهرهای جدید در افق ۱۴۱۰ (مطالعه موردی: شهرهای جدید منطقه کلانشهر تهران). فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۱۳(۳)، صص ۶۲۶-۶۴۴.
- صرافین، محمود. (۱۳۸۲). آرمانشهر کدام است، گاهنامه شهرهای جدید، تهران، نشریه داخلی، تخصصی شرکت عمران شهرهای جدید، سال ۳، شماره ۲۱.
- علی‌پور، عباس، هاشمی، سیدمصطفی، حسینی، سیدحسین. (۱۳۹۵). ارائه راهبردهای آمایش منطقه‌ای سواحل مکران ج.ا. ایران با رویکرد توسعه‌ای و امنیتی، نشریه راهبرد دفاعی، ۴(۵۵)، صص ۱۳۱-۱۵۴.
- عنابستانی، علی اکبر، وطن پرست، مهدی، عنابستانی، زهرا. (۱۳۹۱). ارزیابی عوامل موثر بر تحقق پذیری اهداف کالبدی طرح جامع شهر جدید گلپه‌هار. آمایش محیط، ۵(۱۸)، صص ۵۹-۸۴.
- قرخلو، مهدی، شعبانی فرد، محمد، حسینی، علی، احدزاده، ثریا. (۱۳۸۸). جایگاه شهرهای جدید در توسعه مسکن. مسکن و محیط روستا. ۲۸(۱۲۵)، صص ۱۸-۳۵.
- محمدی، محمود، چنگلویی، یونس. (۱۳۹۱). بررسی چالش‌های توسعه شهر جدید مجلسی با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی دلفی فازی. برنامه ریزی فضایی، ۲(۲)، صص ۶۳-۸۰.
- مژگانی، پروانه، جهانشاهلو، لعلا، حسین زاده لطفی، فرهاد، رجبی، آریتا. (۱۴۰۱). تحلیل میزان تاثیر زیرساخت‌های شهری بر کارایی شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید هشتگرد و پردیس). فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)، ۱۲(۴۹)، صص ۲۵۶-۲۷۶.
- نگهبان مروی، محمد، اقبالی، ناصر، حاتمی نژاد، حسین. (۱۴۰۱). مطالعه تطبیقی ابعاد برنامه‌ریزی و مدیریت اسکان در توفیق شهرهای جدید در تقسیمات کشوری (مطالعه موردی: شهرهای جدید اندیشه و پردیس). نشریه جغرافیا و توسعه، ۲۰(۶۷)، صص ۱۸۶-۲۱۷.

- هادیانی، زهره، حسینی، سیدعلی. (۱۳۹۹). بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران با رویکرد آینده پژوهی (نمونه مورد مطالعه: شهر جدید صدرا). آینده پژوهی ایران، ۵(۱)، صص ۴۹-۷۹.
- Akuh, R, Zhong, M, Raza, A, Dong, Y. (2023). A method for evaluating the balance of land use and multimodal transport system of new towns/cities using an integrated modeling framework, *Multimodal Transportation*, 2(1), 100063
- Alghais, N, Pullar, D. (2018). Projection for new city future scenarios – A case study for Kuwait, *Heliyon*, 4(3), March 2018, e00590.
- Bangura, M., Lee, C.L. (2023). Spatial connectivity and house price diffusion: The case of Greater Sydney and the regional cities and centres of New South Wales (NSW) in Australia, *Habitat International*, Volume 132, February 2023, Article number 102740.
- Nor, C.J., Razak, S., Gajiga, Z.T. (2020). New capital cities: The influence of global geo-political economy on Abuja's development, *Cities*, Volume 98, March 2020, Article number 102566.
- Parliament of the United Kingdom. (2004). *The New Towns: Their Problems and Future*, edited by Local Government and Regions Select Committee on Transport, London.
- Su, X. (2023). Building new cities in the Global South: Neoliberal planning and its adverse consequences, *Urban Governance*, 3(1), PP 67-75