

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

سید محمد سادات حسینی، استادیار، گروه ایمنی ترافیک، دانشکده راهنمایی و رانندگی، دانشگاه امام حسن مجتبی (ع)، ایران

محسن بیرانوند (مسئول مکاتبات)، دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی و ترافیک، دانشکده دافوس، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، ایران

E-mail: mohsenby10601@gmail.com

حدیث زاهدی انارکی، دانش آموخته رشته برنامه‌ریزی حمل و نقل، دانشکده عمران و منابع زمینی، دانشگاه آزاد تهران مرکزی، ایران

چکیده

مهاجرت معکوس از جمله راه‌حلهایی است که برای کاهش مشکل ترافیک در شهرهای بزرگ وجود دارد. این راه‌حل برای افراد فاقد شغل و بازنشسته که نیازی به حضور در محل‌های کاری ندارند، بیشتر می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. این پژوهش به دنبال بررسی تأثیرات احتمالی این مهاجرت از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها است و مطالعه موردی در تهران پایتخت کشور انجام گرفته است. تاکنون تحقیقات بسیاری در مورد مهاجرت افراد برای به دست آوردن فرصت‌های شغلی مناسب‌تر انجام شده است. اما تاکنون تحقیقی انجام نشده که نشان دهد کسانی که توان یا انگیزه بر عهده گرفتن شغلی را ندارند، چرا به مناطقی که هزینه زندگی در آن‌ها پایین‌تر است، مهاجرت نمی‌کنند؟ روش پژوهش حاضر از نوع میدانی، روش تحلیل اطلاعات از نوع توصیفی و نظرسنجی و شیوه گردآوری اطلاعات نیز با استفاده از پرسشنامه محقق ساخته انجام شده است. جامعه مورد مطالعه شامل ۱۵۰ نفر از افراد فاقد شغل اعم از بازنشسته و بیکار در شهر تهران بوده که به صورت نمونه‌گیری تصادفی انتخاب شده‌اند. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد، نزدیک بودن به خانواده، امکانات شهر فعلی و عدم علاقه به جابجایی مهم‌ترین عوامل عدم علاقه افراد فاقد شغل به مهاجرت است. علل عدم مهاجرت در بین افراد بازنشسته و بیکار متفاوت است. برای افراد بازنشسته نزدیک بودن به خانواده، داشتن فرزند محصل و امکانات شهر فعلی و برای افراد بیکار و غیر بازنشسته نزدیک بودن به خانواده، امکانات شهر فعلی و مخالفت اعضای خانواده به عنوان مهم‌ترین عامل عدم مهاجرت شناسایی شده است. در این تحقیق نشان داده شد که با مهاجرت افراد فاقد شغل از تهران حجم ترافیک در حالت واقع‌بینانه در حدود ۱۵٪ کاهش می‌یابد.

واژه‌های کلیدی: افراد بازنشسته، افراد فاقد شغل، ترافیک، مهاجرت معکوس

۱. مقدمه

مناطق کم جمعیت تر فراهم ساخت. از آنجایی که موضوع مهاجرت معکوس دغدغه‌ی مهمی است و در بین افراد فاقد شغل یا بازنشسته می‌تواند با اقبال بیشتری همراه باشد، این پژوهش با مطالعه موردی در تهران به دنبال بررسی نظرات این افراد در خصوص مهاجرت و شرایطی که آن‌ها حاضر به مهاجرت هستند و تأثیرات احتمالی این مهاجرت از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها است. بسیاری از مصاحبه‌شوندگان قبلاً به موضوع مهاجرت فکر کرده بودند و شاید اگر این افراد راجع به مهاجرت عمیق‌تر فکر می‌کردند، نتایج بهتری به دست می‌آمد. تاکنون تحقیقات بسیاری در مورد مهاجرت افراد برای به دست آوردن فرصت‌های شغلی مناسب‌تر انجام شده است، اما تحقیقی انجام‌نشده که نشان دهد کسانی که توان یا انگیزه بر عهده گرفتن شغلی را ندارند، چرا به مناطقی که هزینه زندگی در آن‌ها پایین‌تر است، مهاجرت نمی‌کنند؟

۲. ادبیات پژوهش

تاکنون در داخل کشور، پژوهشی به‌طور خاص به موضوع مهاجرت افراد بازنشسته و تأثیر آن بر ترافیک شهرها پرداخته‌اند. اگرچه برخی از پژوهش‌ها به موضوعاتی مانند انگیزه‌های مهاجرت و پیامدهای مهاجرت پرداخته‌اند.

• مهم‌ترین پژوهش در این خصوص مربوط به یک نظرسنجی است که توسط شهرداری تهران صورت گرفته است. ساکنان تهران به خاطر چالش‌های ۱۰ گانه که مهم‌ترین آن‌ها شامل «ترافیک و آلودگی»، «دوقطبی امکانات شهری» و «تراکم جمعیت» است، تمایل بالا به مهاجرت از پایتخت پیدا کرده‌اند. نتایج این نظرسنجی نشان می‌دهد که ۵۸ درصد از شهروندان شرکت‌کننده در نظرسنجی به علت مشکلات سکونت در پایتخت تمایل به ترک تهران دارند. استعداد مهاجرت در مناطق جنوبی تهران تا ۷۰ درصد نیز می‌رسد.

• جمال و پروکانی (۱۴۰۲) در پژوهشی با هدف علل مهاجرت معکوس از نقاط شهری به روستایی در شهرستان کرمانشاه با روش توصیفی-تحلیلی با جامعه آماری فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و چهارم/ شماره ۹۶/ بهار ۱۴۰۳

موضوع مطالعه در این پژوهش، مهاجرت معکوس یا بازگشتی است. شکل غالب مهاجرت در کشورهای جهان من جمله ایران، حرکت یک‌سویه و عموماً بدون بازگشت روستائیان به شهرها است اما طی دهه‌ی اخیر در نواحی روستایی کشور، الگوی دیگری از مهاجرت تحت عنوان مهاجرت معکوس شکل گرفته است. به طوری که در نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ تعداد مهاجرین معکوس بیش از مهاجرت روستا - شهری گزارش شد. طی این دوره تعداد افرادی که از شهر به روستا مهاجرت کرده‌اند ۷۵۵۵۴۹ نفر و تعداد افرادی که از روستا به شهر مهاجرت کردند ۶۵۵۲۵۱ بوده است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۴). مهاجرت معکوس تنها شامل بازگشت روستائیان از شهرها به زادگاه خود نیست و به دلیل همین کاهش کیفیت زندگی، بسیاری از شهرنشین‌ها به خصوص قشر بازنشسته ترجیح می‌دهند که پس از پایان فعالیت‌های شغلی خود، شهرهای کوچک‌تر یا روستاها را به دلیل کیفیت بالاتر برخی از فاکتورهای مهم زندگی نظیر هوای سالم، ترافیک کم و... برای مهاجرت انتخاب کنند. طبیعتاً این مهاجرت معکوس بین قشر بازنشسته در پایتخت کشور که با مشکلات مختلف اعم از آلودگی هوا، تراکم جمعیت، خطرات وقوع زلزله احتمالی و ترافیک سنگین و... دست‌وپنجه نرم می‌کند، با اقبال زیادی روبرو است. ظهور این پدیده برای کشور ما می‌تواند با پدیده‌های مثبتی همراه باشد و تداوم آن می‌تواند برخی از مشکلات جامعه شهری ایران نظیر مشکلات هوا و ترافیک را برطرف سازد و باعث رونق دوباره شهرهای کوچک و روستاها و توزیع نسبتاً عادلانه جمعیت در فضاهای جغرافیایی کشور شود، خروج افراد فاقد شغل از شهرهای شلوغ منافع قابل‌توجهی برای خود آن افراد دارد. همچنین باعث خلوت شدن شهر شده و با کاهش ترافیک منافع بسیاری را نصیب شهر و کل کشور می‌کند. با مشخص شدن علل و انگیزه‌های افراد فاقد شغل از ماندن در شهرهای بزرگ، با برطرف کردن آن علل، می‌توان زمینه را برای مهاجرت آن‌ها به

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

به مدیریت حمل و نقل پایدار، شناسایی الگوهای سفر است. یکی از ابعاد الگوی سفر، تعداد سفرهای روزانه و شناسایی عوامل مؤثر بر آن است. از این رو هدف پژوهش حاضر، شناسایی عوامل مؤثر بر تعداد سفرهای درون‌شهری تهران است. به منظور دستیابی به هدف مورد نظر، از روش تحقیق چند متغیره و مدل رگرسیون پواسون استفاده شد. به منظور بررسی تأثیر سیاست‌های ترافیکی و عوامل اجتماعی-اقتصادی تأثیرگذار بر تعداد سفرهای درون‌شهری تهران، ابتدا دو محله از محلات تهران که در طرح ترافیک و زوج و فرد واقع شده‌اند، انتخاب و با محله سومی که خارج از دو طرح واقع شده است مقایسه شدند. تعداد ۴۵۰ پرسشنامه برای هر سه محله در نظر گرفته شد؛ که این تعداد با توجه به جمعیت سه منطقه و بر اساس فرمول کوکران و جدول مورگان انتخاب شد. نتایج پژوهش نشان دادند که در تهران، متغیرهای اجتماعی-اقتصادی همچون جنسیت، سن، سطح تحصیلات، سطح درآمد، داشتن اتومبیل در خانوار، نوع خانوار، نوع شغل و داشتن فرزند زیر ۱۲ سال، بیشترین تأثیر را بر تعداد سفرهای کاری داشته‌اند، در حالی که در سفرهای تفریحی و مربوط به خرید، متغیر محل سکونت، نسبت به طرح‌های ترافیکی، تأثیرگذاری بیشتری داشته است.

• اگیدی و همکاران (۲۰۲۰) به کشف علل و پیامدهای مهاجرت بازنشستگان بین‌المللی به مناطق ساحلی و روستایی در مدیترانه اروپا پرداختند. این پژوهش در خصوص روند اقتصادی مرتبط با جریان فزاینده بازنشستگان که تصمیم به استقرار از کشورهای «شمالی» به جنوب اروپا، با تمرکز در مناطق ساحلی و روستاهای روستایی دارند، بحث می‌کند. درک اولویت‌های سبک زندگی و الگوهای سرزمینی تحرک مسکونی در سنین بالاتر، امکان تجزیه و تحلیل دقیق تأثیرات کوتاه‌مدت و میان‌مدت مهاجرت بازنشستگان بین‌المللی بر پویایی جمعیت در مناطق رو به رشد اقتصادی و روبه‌زوال را فراهم می‌کند.

خانوارهای کوچ کرده به روستاهای این شهرستان به این نتیجه رسیده‌اند که حمایت دولت می‌تواند در مهاجرت معکوس و حل معضلات ترافیکی شهرهای شلوغ تأثیر مثبت داشته باشد.

• سر گلزایی و همکاران (۱۳۹۶) به تأثیر مدیریت ترافیک در سفرهای درون‌شهری با تأکید بر حمل و نقل عمومی پرداختند. در مدیریت ترافیک باید تلاش بر این باشد تا از ایجاد سفرهای غیرضروری جلوگیری شود یکی از تسهیلات حمل و نقل عمومی است. از این رو با بررسی به روش تحقیق کاربردی تأثیر مدیریت بر ترافیک شهرها با تأکید بر حمل و نقل عمومی مورد بررسی قرار گرفت و دریافتیم که مدیریت حمل و نقل عمومی بخشی از مدیریت عرضه ترافیک است که می‌تواند با استفاده از سیستم‌های مختلف حمل و نقل عمومی از قبیل مترو، مونوریل، اتوبوس برقی، قطار سریع‌السیر شهری و... موجب رفع مشکلات ترافیکی و به دنبال آن کاهش میزان آلاینده‌ها، هزینه‌های حمل و نقل، هدر رفت وقت و... شود.

• نوروزی، اصغر و مهدیان، فاطمه (۱۴۰۱) در تحقیقی با عنوان علل و پیامدهای مهاجرت معکوس به مناطق روستایی شهرستان بوئین و میاندشت باهدف علل و پیامدهای زیست‌محیطی، کالبدی، اقتصادی و اجتماعی مهاجرت معکوس به مناطق روستایی با روش توصیفی-تحلیلی و جمع‌آوری داده‌ها از روش کتابخانه‌ای و میدانی با. جامعه آماری شامل مهاجران معکوس و عودت‌کننده به مناطق روستایی به این نتیجه رسیده‌اند که عوامل محیطی-فیزیکی مهم‌ترین عوامل مهاجرت هستند.

• پوراحمد و همکاران (۱۳۹۴)، تأثیر شرایط اقتصادی-اجتماعی و مدیریت ترافیک بر تعداد سفرهای درون‌شهری تهران (موارد مطالعه: محلات شیخ هادی، قزل‌قلعه و قیطریه) را مورد پژوهش قرار دادند. امروزه با افزایش استفاده از اتومبیل و شدت یافتن ترافیک و آلودگی در کلان‌شهرها، حمل و نقل پایدار شهری، به یکی از دغدغه‌های اصلی مدیران و برنامه ریزان شهری، تبدیل شده است. یکی از ضرورت‌های دستیابی

حمل و نقل عمومی می‌افزاید و این در محاسبات انجام شده در تجزیه و تحلیل کمی گنجانیده شده است. با این حال، چنین افزایش‌هایی در حمایت‌ها ممکن است ازدحام را نیز افزایش دهد که به عنوان هزینه منفی برای سایر مسافران دیده می‌شود. مشکلات ازدحام خاص حالت حمل و نقل عمومی است.

۳. مبانی نظری پژوهش

۳-۱ مدل‌های جاذبه و دافعه

در این مدل‌ها، نظریه پردازان به طور کلی به دو دسته عوامل توجه داشته‌اند:

الف) عواملی که باعث دافعه انسان‌ها از محل اسکان خود و یا منطقه مبدأ شده است.

ب) عواملی که باعث جذب آن‌ها در منطقه مقصد می‌گردد. بر اساس این نظریه، عوامل اقتصادی - فیزیکی نامناسب در یک مکان موجب می‌شود که افراد محل زندگی خود را ترک کرده و به مکان دیگری که از نظر اقتصادی، اجتماعی و فیزیکی در شرایط بهتری هستند، نقل مکان کنند [Casado-diaz, 2002].

۳-۲ مدل روانشناسی

خلاصه این مدل به شرح زیر است:

• **مهاجرت و مسافت:** بر اساس نظر روانشناسان اکثر مهاجرین مسافت کوتاهی را طی می‌کنند. به عبارت دیگر میزان مهاجرت با فاصله رابطه دارد.

• **مهاجرت مرحله‌ای:** به اعتقاد روانشناسان مهاجرت به صورت یک مرحله‌ای انجام می‌پذیرد و آهنگ مهاجرت در جهت مراکز تجاری و صنعتی است. در این فرآیند روستاییان روستاهای دوردست شکاف‌هایی را که در جمعیت روستاییان که اهالی آن‌ها به شهر مهاجرت نموده‌اند را پر می‌نمایند.

• **جریان و ضد جریان:** هر یک از جریان‌های اصلی مهاجرت یک ضد جریان جبرانی را ایجاد می‌کند.

• **اختلاف روستا - شهر در تمایل به مهاجرت:** اهالی

• لیو و همکاران (۲۰۱۹)، مهاجرت افراد فاقد شغل در روستاها به شهرها و تأثیرات آن را در چین بررسی کردند. این مطالعه به بررسی علل یک نوع مهاجرت از مناطق روستایی به شهری در استان جیانگ سو چین می‌پردازد. یک مدل مهاجرت برای پر کردن شکاف در درک چگونگی پاسخ مهاجرت روستایی به شهری به تغییرات ورودی محصولات کشاورزی از جمله در دسترس بودن آب و نیروی کار و چگونه جمعیت روستایی انتظارات معیشت بهتر در مناطق شهری را ایجاد می‌کند، ایجاد شده است. مهاجرت روستایی به شهری در مقیاس استانی برای دوره ۱۹۸۵-۲۰۱۳ تخمین زده شده است و مشخص شده است که با بیکاری روستایی ارتباط معناداری دارد. بعلاوه، مهاجرت به طور متوسط پس از ۲ تا ۴ سال با ۱٪ افزایش بیکاری روستایی واکنش نشان می‌دهد که منجر به مهاجرت ۱۶۰۰۰ نفر اضافی می‌شود.

• جهان (۲۰۱۲)، تأثیرات مهاجرت روستا به شهر در شهر داکای بنگلادش را مورد بررسی قرار داد. مهاجرت شهری روستایی مؤلفه اصلی رشد سریع و بدون برنامه شهرهای کشورهای در حال توسعه است.

• گراندی (۲۰۰۸) تأثیرات مهاجرت افراد بازنشسته را در انگلستان و ولز مورد بررسی قرار دادند. مجموعه داده‌ها شامل سوابق سرشماری اعضای نمونه در سال ۱۹۸۱ است. نتایج نشان می‌دهد که بین سال‌های ۱۹۷۰-۱ و ۱۹۸۰-۱ سقوط مهاجرت در گروه‌های سنی بازنشستگی مشاهده شده است. در هر دو دوره، با توجه به متغیرهایی مانند تصدی، موقعیت اقتصادی و طبقه اجتماعی، تفاوت در میزان مهاجرت، به ویژه بین شهرستان‌ها وجود داشت. تی سانگ و راهل (۲۰۱۱) در کتابی به بررسی اثرات مهاجرت بر حمل و نقل و تراکم پرداختند. هدف از این مطالعه درک تأثیر احتمالی مهاجران اقتصادی از خارج از منطقه اتحادیه اروپا در شبکه‌های حمل و نقل و ازدحام بود. به طور کلی نتایج این پژوهش نشان داد که افزایش حمایت از حمل و نقل عمومی به درآمد

[David.]

۳-۴ نظرات زیمنپ و استافر

زیمنپ نیز به عوامل مداخله‌گر معتقد است و آن را به شکل رابطه معکوس بین فاصله با مهاجرت نشان می‌دهد. وی با الهام از قانون جاذبه نیوتن، پیشنهاد می‌نماید که برای تخمین مهاجرت بین دو مکان می‌توان از فرمول زیر استفاده نمود.

$$\text{جاذبه} = \frac{po \times pd}{D} \quad (1)$$

در فرمول فوق جمعیت po جمعیت مکان مبدأ و pd جمعیت مکان مقصد و D فاصله‌ای است که دو مکان مزبور را از هم جدا می‌سازد.

استافر نیز به مسئله موانع مداخله‌گر را به شیوه مثبت و منفی می‌نگریست و نظریه فرصت‌های مداخله‌گر را تنظیم نمود. بر اساس این نظریه مهاجرت انجام‌شده بین دو مکان رابطه مستقیم با فرصت‌های جاذب مثل اشتغال، مسکن و غیره دارد [۲۰۱۰، Müller & Alves & Zasada].

۳-۵ نظریه لوری و راجز

لاوری و راجز نیز نظریه جذب و دفع را مورد آزمایش قرار دادند و مشابه استافر و زیمنپ شرایط اقتصادی و اجتماعی مبدأ و مقصد را ملحوظ داشتند. دریافتند که مهاجرت از مکان مبدأ I به مکان مقصد J رابطه مستقیم با سطح بیکاری در مکان‌های مبدأ و مقصد دارد.

۳-۶ نظرات اسکوتز و شاستاد

اسکوتز و شاستاد نیز روش‌های مشابه به لوری و راجز را اتخاذ می‌کردند. این دو محقق معتقدند هر فرد در هنگام تصمیم به مهاجرت، هزینه‌های فیزیکی و پولی ناشی از مهاجرت را مدنظر قرار می‌دهند. در این رابطه دستمزد در مبدأ و مقصد، هزینه حمل‌ونقل امکان یافتن کار و تفاوت در هزینه‌های غذایی و مسکن نقش مهمی را ایفا می‌کنند.

ایراداتی که از دیدگاه جامعه‌شناسی به نظرات جذب و دفع گرفته شده است، این است که چنین نظریاتی کنش متقابل مهاجران و پیامدهای ناشی از مهاجرت را مورد توجه قرار ندادند. ولی

شهرک‌ها نسبت به اهالی نواحی روستایی کمتر مهاجرت می‌نمایند می‌شود.

- افزونی شمار زنان در بین مهاجرین در مسافت‌های کوتاه.
- تکنولوژی و مهاجرت: روانشتاین معتقد است با افزایش تکنولوژی، مهاجرت بیشتر صورت می‌پذیرد.
- غلبه انگیزه‌های اقتصادی: قوانین بد یا ظالمانه؛ مالیات سنگین، عدم جاذبه‌های اقلیمی، شرایط اجتماعی نامساعد حتی اجبار و غیره در بروز مهاجرت مؤثر هستند ولی هیچ‌یک از این عوامل بیش از ملاحظات مادی و اقتصادی برتری ندارند [oliver, ۲۰۰۸].

۳-۳ مدل اورت اس. لی

اورت اس. لی بر نظریه جذب و دفع تأکید نموده و آن را منشأ بروز مهاجرت می‌داند. به نظر وی عواملی که در تصمیم به انجام مهاجرت و فرآیند آن وارد می‌شود، عبارت‌اند از:

۱- عواملی که با حوزه مبدأ ارتباط دارد؛

۲- عواملی که با حوزه مقصد مرتبط است؛

۳- موانع بازدارنده؛

۴- عوامل شخصی؛

[Douglass, and McKenzie, ۲۰۰۱].

اثر هر یک از عوامل بنا به شخصیت و ویژگی‌های فردی، مثلاً سن، جنس، میزان تحصیلات، سطح مهارت، نژاد، گروه‌های قومی و غیره متفاوت خواهند بود، این عوامل مثبت، منفی، خنثی برای اشخاص متخلف هم در مبدأ و هم در مقصد متفاوت خواهد بود؛ مثلاً آب‌وهوای خوب، عامل جاذب و آب‌وهوای نامناسب، عامل دافع برای افراد است، یا اینکه یک نظام آموزشی خوب ممکن است برای کودکان و نوجوانان جزو عوامل مثبت و برای کودکان و نوجوانان جزو عوامل منفی باشد، زیرا مالیات زیادتری برای تأمین بودجه آموزش و پرورش آن منطقه باید بپردازند، در صورتی که برای مرد مجرد فاقد دارای مشمول مالیات در این حالت، نظام آموزشی از عوامل خنثی به شمار می‌آید Carson Barry and John & Banks, ۲۰۰۵]

جووانان تمایل کمتری به مهاجرت دارند، زیرا اولاً تفاوت درآمد بین مبدأ و مقصد با توجه به عمر باقی مانده آن قدر زیاد نیست و در ثانی هزینه‌های غیرمادی برای این افراد بیش از جووانان است. جووانان به‌ویژه جووانان تحصیل کرده بیش از دیگران مهاجرت می‌کنند، زیرا تفاوت درآمد بالقوه آنان بین مبدأ و مقصد احتمالاً زیاد است [philpson، ۲۰۰۷].

۳-۹ نظریه اقتصادی مهاجرت تودارو

می‌توان گفت این مدل حالت گسترش یافته نگرش سرمایه انسانی «شاستاد» و از جهاتی از نظریه اقتصادی دوگانه توسعه «لوتیس» متأثر است. مدل مهاجرت تودارو دارای چهار ویژگی اصلی زیر است:

۱- مهاجرت، جریانی انتخابی و انگیزه آن بر پایه ملاحظات عقلانی اقتصادی، سود و هزینه نسبی است و گرچه عمدتاً اقتصادی است، اما ضمناً روانی هم هست.

۲- تصمیم به مهاجرت به تفاوت درآمد «مورد انتظار» بین شهر و روستا بستگی دارد نه تفاوت درآمد «واقعی» بین آن‌ها.

۳- احتمال به دست آوردن شغلی در شهر با میزان بیکاری شهری رابطه عکس دارد.

۴- در صورت وجود اختلاف بسیار در درآمد «مورد انتظار» بین شهر و روستا، وجود «میزان مهاجرت» مازاد بر «فرصت‌های اشتغال» نه تنها ممکن بلکه منطقی و حتی محتمل است و لذا میزان بالای بیکاری شهری نتیجه اجتناب‌ناپذیر عدم تعادل جدی فرصت‌های اقتصادی بین مناطق روستایی و شهری اکثر کشورهای درحال توسعه است [۲۰۱۱، philpson].

۳-۱۰ مدل شبکه‌ای

در این مدل هزینه و فایده مهاجرت در قالب شبکه‌های مهاجرتی مورد تبیین قرار می‌گیرد. به اعتقاد نظریه پردازان این دیدگاه، شبکه‌های مهاجرتی مشتمل است بر پیوندهای بین افراد که مهاجران قبلی و غیر مهاجران را در مناطق مبدأ و مقصد از طریق پیوندهای خویشاوندی، دوستی و یا خاستگاه اجتماعی مشترک فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و چهارم/ شماره ۹۶ / بهار ۱۴۰۳

در حال این گونه نظریات توانستند به‌عنوان نظریات راهگشا، مسیر را برای نظریه پردازی و پژوهش در زمینه مهاجرت هموار سازند [travis، ۲۰۱۷].

۳-۷ نظریه الگوی اقتصادی دوبخشی توسعه

این الگو در اواخر دهه ۱۹۵۰ و اوایل دهه ۱۹۶۰ به‌عنوان نظریه عمومی پذیرفته شده در مورد کشورهای جهان سوم که نیروی کار اضافی داشتند مطرح شد. بر اساس این الگو جامعه از دو بخش اقتصادی تشکیل می‌شود:

- ۱- بخش سنتی معیشتی روستایی که با نیروی کار مازاد و دارای بهره‌وری پایین یا بدون بهره‌وری مشخص می‌شود.
- ۲- بخش صنعتی شهری که دارای بازده تولید بالا و اشتغال کامل است.

مهاجرین از روستا به سوی بخش صنعتی نوین روانه می‌شوند، این روند تا زمانی ادامه می‌یابد که نیروی کار اضافی در روستا وجود داشته و نیز تقاضای کار برای آن در شهر موجود باشد. طبق این نظریه، مهاجرت امری مطلوب و نوعی مکانیسم متعادل کننده جوامع برای بقا و دوام نظام اجتماعی است [۲۰۰۷، Bradley, Rojas and Sunil].

۳-۸ مدل سرمایه گذاری انسانی و هزینه و فایده

طبق این نظریه تصمیم‌گیری برای مهاجرت نوعی تصمیم به سرمایه‌گذاری است که در آن شخص مهاجر هزینه و فایده مهاجرت را در نظر می‌گیرد، بدین ترتیب مهاجرت موقعی انجام می‌شود که فایده آن به هزینه‌اش افزون باشد.

هزینه‌های غیرمادی شامل: دور ماندن از خانواده و اعضای فامیل، تحمل رنج و سختی سفر و تحمل شرایط محیطی مقصد و پذیرش عادات جدید است. در مورد فواید جنبه‌های مادی آن: احتمال کسب درآمد بالاتر و ارتقای شغلی در آینده و غیره و **فواید غیرمادی:** برخورداری از هرگونه امکانات رفاهی و تفریحی و آسایش در مقصد که در محل زندگی قبلی او نبوده است، است.

بر طبق این نظریه می‌توان انتظار داشت که افراد مسن نسبت به

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

این مدل تاکنون برای تحقیقات میدانی به صورت تعاریف علمی درآمده و متغیرهایی نظیر درآمد، خانواده، معیاس منطقه مبدأ مهاجرت، سهولت ارتباط، گروه‌های قومی و سازگاری مورد تأکید قرار گرفته‌اند. از دید نظریه‌پردازان این مدل، مدل‌های رفتاری بیشتر برای پژوهش در مورد مهاجرت‌های داخلی دارد [Gehring, A, ۲۰۱۵].

۳-۱۲ مدل سیستمی

مابوگونج بر این اعتقاد بوده است که به وسیله نظریه عام سیستمی، بهتر می‌توان مهاجرت‌های روستا شهری را تعیین نمود. در این مدل هم مهاجرین و هم نهادها که در کنش متقابل هستند در قالب یک چارچوب کلی نگریسته شده و بدین ترتیب، مجموعه اجزا در حال کنش متقابل با یکدیگر با ویژگی‌ها و روابط در ساختاری منسجم لحاظ می‌شوند. متغیرهای اصلی این مدل عبارت‌اند از:

۱- **خرده سیستم اجتماعی شدن:** این متغیر به عوامل تأثیرگذار بر جامع‌پذیری فرد نظر دارد: میزان توسعه‌یافتگی مکان مبدأ مهاجر، بعد خانوار، میزان تحصیلات والدین مهاجر، میزان وابستگی مهاجر به محل تولد و نیز میزان احساس غربت به آن.

۲- **خرده سیستم نهادی:** این متغیرها نهادهایی که شخص با آن‌ها به نوعی در چالش است مورد توجه قرار می‌دهد. سطح آگاهی و اطلاعات عمومی و نیز میزان تحصیلات شخص، سطح آگاهی و شناخت شخص مهاجر در مورد مناطق مبدأ و مقصد، وضعیت سازمان‌ها و اتحادیه‌های صنفی موجود در مبدأ و مقصد و نوع ارتباط با آن‌ها، صلاحیت و شایستگی مهاجر برای اولین استخدام در منطقه مقصد و بالاخره وضعیت تأهل مهاجر.

۳- **خرده سیستم مصرفی:** شامل به دست آوردن کالای مصرفی بادوام همچون خودرو، تلویزیون و... ساختن واحد مسکونی در مبدأ و بالاخره استخدام همسر در مقصد.

۴- **متغیرهای تنظیمی:** این متغیرها مواردی را در نظر می‌گیرند

به هم مرتبط می‌سازد. درون شبکه‌های مزبور حرکات مهاجرتی رو به افزایش می‌نهد: زیرا که هزینه‌ها خطرات ناشی از مهاجرت را کاهش داده و مناطق حاصل از آن را افزایش می‌دهد. در این نظریه بر دو عامل تأکید می‌شود:

۱- کاهش هزینه‌ها، نخستین مهاجرانی که ترک دیار می‌کنند و مکان‌های جدید اختیار می‌کنند، معمولاً پیوندهای اجتماعی حمایت‌کننده که مهاجرت را برای آنان کم‌هزینه کند، وجود ندارند؛ اما پس‌ازاینکه این نخستین مهاجران، به مهاجرت اقدام کردند، هزینه‌های بالقوه مهاجرت برای دوستان و خویشاوندان باقی‌مانده کاهش می‌یابد. زیرا به دلیل ماهیت ساختارهای خویشاوندی و دوستی، هر مهاجر جدید مجموعه افرادی با پیوندهای اجتماعی در منطقه مقصد به وجود می‌آورد.

۲- کاهش خطر، شبکه‌های تی برای مهاجران تازه‌وارد مشاغل به‌آسانی در اختیارشان قرار می‌دهد و بدین ترتیب مهاجرت اغلب به منبع قابل‌اعتماد و مطمئن جهت کسب درآمد تبدیل می‌شود. در این فرآیند هر مهاجر به‌نوبه خود شبکه مهاجرت را گسترش داده و خطرهای تمام افرادی که به او بستگی دارند و خواهان مهاجرت هستند را کاهش می‌دهد. [Huete R, Mantecon, and Estévez, J, ۲۰۱۳].

۳-۱۱ مدل رفتاری

این مدل پژوهش خود را بر رفتار فردی و جمعی مهاجران متمرکز می‌کند. توماس و زنانسکی از جمله پژوهشگرانی بودند که چنین مدلی را پایه‌ریزی کرده و پژوهش‌هایی در این زمینه انجام داده‌اند. یعنی در پژوهش‌های خود بر نگرش مهاجران که متأثر از ارزش‌های اجتماعی و نیز نقش سازمان‌های اجتماعی در رفتارهای مهاجرتی مورد تأکید قرار گرفته است. این مدل چهار شامل مرحله زیر است:

- آگاهی قبل از تصمیم به مهاجرت.
- تصمیم ضمنی مبنی بر مهاجرت کلی، جزئی و یا ماندن.
- تصمیم قطعی به مهاجرت
- انتخاب مقصد آن.

۳-۱۴- نظریه محرومیت نسبی

صاحب نظرانی نظیر استارک و ونگ استارک (استارک ۱۹۸۴) فرار مغزها را در چارچوب تئوری محرومیت نسبی مورد بررسی قرار داده‌اند. این دو معتقدند نارضایتی تنها هنگامی که دستمزدها پایین است بروز می‌کند. در این حالت مهاجرت در عین اینکه نتیجه برخی نارسایی‌ها که در کارکرد یک سازمان اجتماعی است، اما سلسله‌ای از تغییرات را در کل سازمان اجتماعی برمی‌انگیزد. مهاجرت پدیده‌ای است که سازمان اجتماعی مبدأ و مقصد را تحت تأثیر قرار می‌دهد [barke، ۲۰۱۷].

۴. اهداف پژوهش

۴-۱- هدف اصلی

میزان تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها.

۴-۲- اهداف فرعی

برای رسیدن به هدف اصلی، اهداف فرعی زیر نیز بررسی و مشخص خواهند شد.

- بررسی علل عدم مهاجرت افراد بازنشسته به شهرهای کوچک‌تر.
- بررسی علل عدم مهاجرت افراد بیکار به شهرهای کوچک‌تر.

۵. روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع میدانی و با روش تحلیل اطلاعات از نوع توصیفی و نظرسنجی انجام خواهد گرفت. برای انجام این پژوهش کاربردی، در مرحله جمع‌آوری اطلاعات و نظرات افراد فاقد شغل از شیوه پرسشنامه و نظرسنجی استفاده می‌شود و برای بررسی اثرات ترافیکی مهاجرت معکوس به روش کتابخانه‌ای و با مطالعه‌ی اسناد و متون استفاده می‌شود. جامعه آماری این تحقیق، افراد فاقد شغل شامل بازنشستگان و افراد بیکار در شهر تهران می‌باشند که تعداد زیادی بیش از یک میلیون

نظیر وضعیت منطقه سکونت در مقصد، انگیزه مراجعت به مبدأ، مدت اقامت در مقصد و متغیرهای جمعیتی مانند جنس و سن. این مدل سپس به وسیله ریچموند و ورما برای بررسی مهاجرت‌های بین‌المللی نیز مورد استفاده قرار گرفت [۲۰۰۲، Casado-Diaz].

۳-۱۳- مدل وابستگی

در دیدگاه تضاد جامعه عرصه تضادها و مبارزات طبقاتی است و متغیرهایی مانند روابط حاکمیت، تقسیم‌کار، توزیع نابرابر امکانات اقتصادی و تغییرات و دگرگونی‌های اساسی مورد بحث قرار می‌گیرند.

یکی از ایده‌های مطرح شده در این دیدگاه روابط مرکز پیرامون، در امر توسعه کشورهای توسعه نیافته است که توسط «سمیرا امین» ارائه شده است. کشورهای سرمایه‌داری وضعیت مسلط و کشورهای توسعه نیافته وضعیت تحت سلطه را دارند. این امر، باعث مهاجرت و جابه‌جایی نیروی کار از مناطق روستایی محروم به سوی مناطق شهری پیشرفته می‌گردد. «پل سینجر» یکی دیگر از نظریه‌پردازان این دیدگاه، دو مجموعه عوامل مربوط به مبدأ را که باعث مهاجرت می‌شوند از هم متمایز می‌کند، این دو مجموعه عبارت‌اند از:

الف) عوامل رکودی، این عوامل زمانی رخ می‌دهد که جمعیت روستایی به دلیل بهبود نسبی وضع بهداشت و درمان، رشدی بیش از تولیدات کشاورزی داشته باشد و لذا نیروی کار اضافی به وجود می‌آید. این نیروی کار به علت نبودن اشتغال در روستاها به سوی شهرها مهاجرت می‌نمایند.

ب) عوامل تغییردهنده، اما تغییردهنده موقعی مؤثرند که روش‌های تولید سرمایه‌داری مدرن در مناطق روستایی نفوذ کرده باشد و باعث تغییر شیوه‌ها و تکنیک‌های تولید گردد. در اینجا هدف، افزایش بهره‌وری کار از طریق صنایع سرمایه‌بر است و بنابراین تعداد شاغلین را کاهش داده، سبب مهاجرت نیروی کار اضافه موجود در روستاها می‌گردد. [۲۰۱۵، bristow].

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

وضعیت تأهل و علت فاقد شغل بودن یعنی بیکار یا بازنشسته بودن اشخاص از آن‌ها پرسیده می‌شود. در بخش سؤالات تخصصی نیز از مصاحبه‌شوندگان پرسیده می‌شود که علت عدم مهاجرت آن‌ها از شهر تهران به شهرهای کوچک‌تر با وجود نداشتن شغل را بیان کنند. سؤالات پرسش‌نامه شامل دو بخش اطلاعات عمومی و سؤالات تخصصی است، ابتدا چند مصاحبه با چند نفر فاقد شغل انجام گرفت و بر اساس نتایج به‌دست‌آمده از صحبت‌های آن‌ها، ۸ شاخص اصلی: نزدیک بودن به خانواده، داشتن فرزند محصل، بیماری یکی از اعضای خانواده و نیاز به مراقبت، امکانات شهر فعلی، مخالفت اعضای خانواده، نبود نزدیکیان و آشنایان در شهرها، عدم توانایی جابجایی مشخص گردید. پرسشنامه‌ای با استفاده از این شاخص‌ها تهیه شد و میزان تأثیرگذاری این شاخص‌ها از افراد نمونه با استفاده از آن پرسش شد.

۶. تحلیل داده‌ها

مطابق جدول (۱)، برای محاسبه حدودی نرخ سفرسازی این افراد از کتاب نرخ سفرسازی کاربری‌های شهر تهران (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران ۱۳۹۴ ص. ۶۱ و ۶۲) استفاده شده است که بیان می‌دارد که نرخ سفرسازی کاربری شخصی روزانه بر اساس تعداد ساکنین از میانگین ۱۰,۵ پیروی می‌نماید که بدیهی است برای یک روز کاری آن را باید در ۹ ضرب کرد که میانگین نرخ سفرسازی برابر ۴,۵ در روز است.

نفر را شامل می‌شوند. ماهیت این نظرسنجی تا حد زیادی سلیقه‌ای است، بنابراین دقت خیلی زیادی برای نظرسنجی موردنیاز نبوده است، به همین دلیل در سطح اطمینان ۰/۰۸۰ و خطای ۲۰٪ اندازه نمونه با استفاده از فرمول کوکران در حدود ۱۵۰ نمونه کافی تشخیص داده شده است.

۵-۱ روش گردآوری اطلاعات

گردآوری اطلاعات در این پژوهش شامل دو مرحله است. در مرحله‌ی اول اطلاعات مربوط به نحوه گردآوری داده‌ها به روش کتابخانه‌ای و با مرور منابع صورت گرفت و در مرحله‌ی دوم کار به‌صورت میدانی و با مصاحبه و استفاده از پرسش‌نامه انجام صورت گرفت. جامعه مورد مطالعه این پژوهش شامل ۱۵۰ نفر از افراد فاقد شغل شهر تهران هستند که به‌صورت نمونه‌گیری در دسترس انتخاب شدند. برای جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش از ابزار پرسش‌نامه محقق ساخته استفاده شده که به‌صورت مصاحبه با افراد فاقد شغل در شهر تهران انجام گرفته است. تحلیل اطلاعات به‌صورت توصیفی و استنباطی با استفاده از نرم‌افزارهای اکسل و اس پی اس انجام می‌گیرد. همچنین برای بررسی ارتباط بین متغیرهای پرسش‌نامه و تأثیر آن‌ها بر عدم مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ از آزمون‌های فریدمن و من ویتنی استفاده خواهد شد. سؤالات پرسش‌نامه شامل دو بخش اطلاعات عمومی و سؤالات تخصصی است. در بخش مربوط به اطلاعات عمومی، فاکتورهایی نظیر سن، جنسیت،

جدول ۱. شاخص‌های آماری نمونه‌های برداشت‌شده نرخ سفرسازی کاربری

کمینه	بیشینه	میانگین	انحراف معیار	تعداد نمونه
۴۰۰	۹۷۵۰	۲۳۵۴	۴۱۳۶	۵
۰,۱	۰,۸	۰,۵	۰,۲	

جدول ۴ بر اساس آزمون فریدمن علت عدم مهاجرت معکوس افراد فاقد شغل را اولویت‌بندی نموده است که نزدیک بودن به خانواده بیشترین میانگین را به خود اختصاص داده است و عدم توانایی جابجایی ناشی از کهولت سن یا نبود کمک به آن‌ها در جابجایی را نشان داده است.

جدول ۴. اولویت‌بندی علل عدم مهاجرت کل افراد فاقد شغل

میانگین امتیاز	علت عدم مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر
۴,۲۵	نزدیک بودن به خانواده
۳,۸۲	امکانات شهر فعلی
۳,۳۸	مخالفت اعضای خانواده
۳,۲۰	عدم علاقه به جابجایی
۳,۰۸	داشتن فرزند محصل
۲,۷۶	نبود نزدیکان و آشنایان
۲,۶۲	بیماری یکی از اعضای خانواده و نیاز به کمک (خدمات درمانی)
۲,۱۰	عدم توانایی جابجایی (به علت کهولت سن و نبود کمک)

جدول ۵ اولویت‌بندی متغیرها برای افراد بازنشسته به همراه امتیازشان است، این جدول نشان می‌دهد که برای افراد بازنشسته، نزدیک بودن به خانواده، داشتن فرزند محصل و امکانات شهر فعلی به ترتیب با ۴,۳۲، ۳,۸۹ و ۳,۷۶ امتیاز در صدر جدول قرار گرفتند و مخالفت اعضای خانواده با ۳,۳۴ و عدم علاقه به جابجایی با ۳,۱۲ و خدمات درمانی ۲,۹۷ امتیاز در رده آخر قرار گرفتند.

جدول ۵. اولویت‌بندی علل عدم مهاجرت افراد بازنشسته

میانگین امتیاز	علت عدم مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر
۴,۳۲	نزدیک بودن به خانواده
۳,۸۹	داشتن فرزند محصل
۳,۷۶	امکانات شهر فعلی
۳,۳۴	مخالفت اعضای خانواده
۳,۱۲	عدم علاقه به جابجایی
۲,۹۷	بیماری یکی از اعضای خانواده و نیاز به

مطابق جدول (۲) تفکیک سفرهای کاربری برحسب نوع سفر برای به دست آوردن نرخ سفر سازی کاربری (شهرک مسکونی)، بیشترین نرخ سفر سازی مربوط به سواری شخصی است که یا افراد از خودروی شخصی استفاده نموده‌اند و یا از خودروی پلاک شخصی جهت کرایه و سفر استفاده کرده‌اند و کمترین انتخاب سفر سازی مربوط به موتورسیکلت است، سهم وسایل نقلیه تاکسی و همگانی نزدیک به هم نشان داده شده است.

جدول ۲. سهم شیوه‌های مختلف سفر برای نرخ سفر سازی کاربری

(شهرک مسکونی)	
نوع سفر	مقدار
پیاده	٪۲۰
موتور	٪۱
سواری	٪۵۴
تاکسی	٪۱۲
همگانی	٪۱۳

جدول ۳ نرخ کل سفر سازی را برحسب نوع سفر این شهروندان نمایش می‌دهد. از حاصل ضرب این میانگین در تعداد افراد بیکار و بازنشسته عدد نهایی ۲۸۱۶۷۵۷ که تعداد کل سفرهای ایجاد شده برای افراد فاقد شغل است، خواهیم رسید. بدین ترتیب افراد فاقد شغل به صورت روزانه در حدود سه میلیون سفر ایجاد می‌کنند که تأثیر زیادی بر میزان ترافیک معابر و متعاقباً آلودگی شهری دارد.

جدول ۳. برآورد تعداد سفرهای ایجاد شده توسط فاقد شغل

برحسب نوع سفر		
میانگین	بیشینه	کمینه
۵۶۳۳۵۱,۴	۹۰۱۳۶۲,۲	۱۱۲۶۷۰,۳
۲۸۱۶۷,۵۷	۴۵۰۶۸,۱۱	۵۶۳۳,۵۱۴
۱۵۲۱۰۴۸,۷۸	۲۴۳۳۶۷۸	۳۰۴۲۰۹,۸
۳۳۸۰۱۰,۸۴	۵۴۰۸۱۷,۳	۶۷۶۰۲,۱۷
۳۶۶۱۷۸,۴۱	۵۸۵۸۱۵,۵	۷۳۲۳۵,۶۸
۲۸۱۶۷۵۷	۴۵۰۶۸۱۱	۵۶۳۳۵۱,۴

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

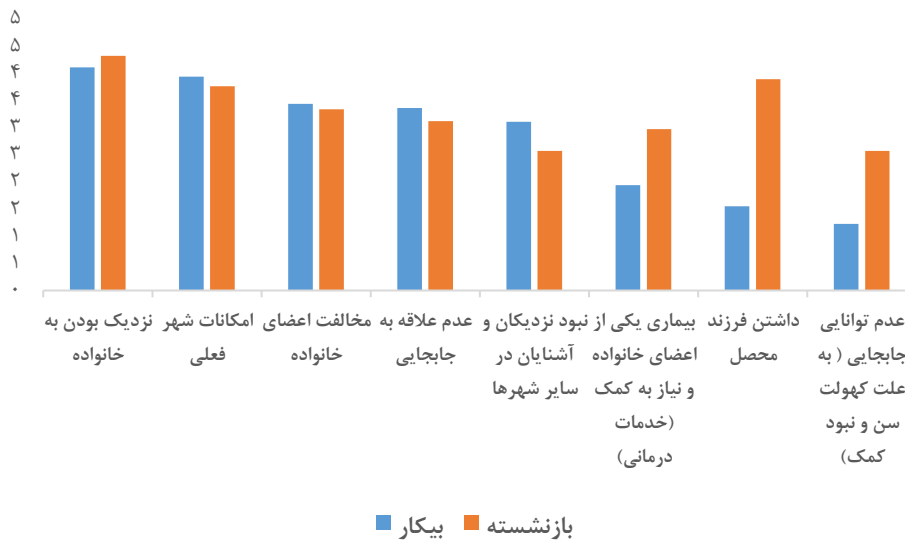
و ۱,۵۵ و ۱,۲۳ امتیاز در انتهای لیست قرار گرفتند.

جدول ۶. اولویت‌بندی علل عدم مهاجرت افراد بیکار

میانگین امتیاز	علت عدم مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر
۴,۱۱	نزدیک بودن به خانواده
۳,۹۴	امکانات شهر فعلی
۳,۴۴	مخالفت اعضای خانواده
۳,۳۶	عدم علاقه به جابجایی
۳,۱۱	نبود نزدیکان و آشنایان در سایر شهرها
۱,۹۴	بیماری یکی از اعضای خانواده و نیاز به کمک (خدمات درمانی)
۱,۵۵	داشتن فرزند محصل
۱,۲۳	عدم توانایی جابجایی (به علت کهنولت سن و نبود کمک)

میانگین امتیاز	علت عدم مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر
۲,۵۷	کمک (خدمات درمانی) عدم توانایی جابجایی (به علت کهنولت سن و نبود کمک)
۲,۵۷	نبود نزدیکان و آشنایان در سایر شهرها

طبق نتایج آزمون فریدمن جدول ۶ نیز، برای افراد بیکار، نزدیک بودن به خانواده با ۴,۱۱ و امکانات شهر فعلی با ۳,۹۴ و مخالفت اعضای خانواده با ۳,۴۴ امتیاز در رده‌های اول تا سوم قرار گرفتند و عدم علاقه به جابجایی و نبود نزدیکان با ۳,۳۶ و ۳,۱۱ امتیاز در رده‌های بعدی قرار گرفتند. بیماری یکی از اعضا و نیاز به خدمات درمانی، داشتن فرزند محصل و عدم توانایی جابجایی نیز با توجه به کم بودن میانگین سنی این افراد امتیازهای کمی را به خود اختصاص دادند و به ترتیب با ۱,۹۴



شکل ۱. نمودار میله‌ای مقایسه اولویت‌بندی علل عدم مهاجرت بین افراد بازنشسته و بیکار

اختلاف سنی بین افراد بازنشسته و بیکار اشاره کرد. طبق نتایج به‌دست‌آمده و میانگین امتیاز داده‌شده به هر یک از متغیرها در نمودار و جداول ذکر شده بالا، به‌طور کلی نزدیک بودن به خانواده، امکانات شهر فعلی و عدم علاقه به جابجایی به‌عنوان مهم‌ترین عوامل عدم علاقه افراد فاقد شغل به مهاجرت معکوس شناسایی شده است. برای افراد بازنشسته، نزدیک بودن به خانواده، داشتن فرزند محصل و امکانات شهر فعلی به‌عنوان

طبق نتایج به‌دست‌آمده از شکل ۱ در افراد بازنشسته و بیکار، نزدیک بودن به خانواده، امکانات شهر فعلی، مخالفت اعضای خانواده و عدم علاقه به جابجایی گزینه‌هایی هستند که در هر دو مورد تا حدودی اهمیت آن به یک اندازه است؛ اما در گزینه‌های داشتن فرزند محصل، عدم توانایی جابجایی، بیماری یکی از اعضای خانواده و نبود نزدیکان و آشنایان اختلاف چشمگیری به چشم می‌خورد که مهم‌ترین دلیل برای این اختلاف می‌توان به فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و چهارم/ شماره ۹۶ / بهار ۱۴۰۳

۷-۳ تأثیر عامل اقتصادی و تأهل بر مهاجرت و

ترافیک

گراندی (۲۰۰۸) در پژوهش خود موقعیت اقتصادی و تأهل و جهان (۲۰۱۲) نیز در پژوهش خود عامل اقتصادی را به عنوان علت پرتنگ مهاجرت به شهرهای بزرگ معرفی کردند. در پژوهش فعلی نیز داشتن فرزند محصل و نزدیکی به خانواده را می توان به عنوان دلایل مرتبط با تأهل و دلایلی نظیر امکانات شهر فعلی را نزدیک به عوامل اقتصادی دانست. در پژوهش شهرداری تهران (۱۳۹۷) نیز یکی از عوامل عدم مهاجرت افراد امکانات موجود در شهر تهران عنوان شد که همسو با نتایج پژوهش حاضر است. در راستای بررسی هدف علل عدم مهاجرت افراد بیکار به شهرهای کوچک تر تحلیل آماری نتایج پرسش نامه نیز نشان داد که برای افراد فاقد شغل، نزدیک بودن به خانواده و امکانات شهر فعلی و مخالفت اعضای خانواده در رده های اول تا سوم عوامل عدم مهاجرت قرار گرفتند و عدم علاقه به جابجایی و نبود نزدیکان در رده های بعدی قرار گرفتند. بیماری یکی از اعضا و نیاز به خدمات درمانی، داشتن فرزند محصل و عدم توانایی جابجایی نیز با توجه به کم بودن میانگین سنی این افراد امتیازهای کمی را به خود اختصاص دادند و در انتهای لیست قرار گرفتند. طبق آمار چه برای کل پاسخ دهندگان و چه به تفکیک افراد بازنشسته و افراد بیکار، مهم ترین عامل عدم مهاجرت، نزدیک بودن به خانواده شناخته شد. بدون شک مهاجرت افراد فاقد شغل از شهر تهران به واسطه تأثیرات منفی و تأثیرات حاصل از نرخ سفرسازی می تواند به بهبود ترافیک به ویژه در اطراف کاربری های مسکونی و تجاری که بیشتر مورد توجه این قشر است، کمک کند.

۷-۴ تأثیر توسعه روستاها و ایجاد شغل در شهرهای

کوچک تر بر ترافیک

اگیدی و همکاران (۲۰۲۰) و لیو و همکاران (۲۰۱۹) نیز از این موضوع حمایت کردند که توسعه روستایی و ایجاد شغل در

مهم ترین عوامل شناخته شده است. برای افراد بیکار و غیر بازنشسته نیز نزدیک بودن به خانواده، امکانات شهر فعلی و مخالفت اعضای خانواده به عنوان مهم ترین عوامل شناسایی شده است.

۷. نتیجه گیری

۷-۱ تأثیرات مهاجرت افراد فاقد شغل بر ترافیک

در این راستا از کتاب نرخ سفر سازی کاربری های شهر تهران که آخرین نسخه آن در سال ۱۳۹۴ توسط مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران تدوین شده استفاده شد. مشخص شد که چیزی در حدود ۲۸۱۶۷۵۷ سفر به ازای افراد فاقد شغل در شهر تهران به صورت روزانه اتفاق می افتد. در نتیجه می توان نتیجه گرفت که افزایش میزان جمعیت در قشر فاقد شغل اعم از افراد بازنشسته و بیکار که درصد قابل توجهی از شهروندان را شامل می شوند، می تواند تأثیر مهمی در کاهش ترافیک شهرهای بزرگ داشته باشد.

۷-۲ تأثیر مهاجرت معکوس بر ترافیک

طبق نتایج به دست آمده افراد فاقد شغل به صورت روزانه در حدود سه میلیون سفر ایجاد می کنند که تأثیر زیادی بر میزان ترافیک معابر و متعاقباً آلودگی شهری دارد. این نتایج را می توان همسو با نتایج تی سانگ و راهل (۲۰۱۱) دانست که تأثیرات مهاجرت بر ترافیک را در پژوهش خود به خوبی نشان داد و نتیجه گرفت که مهاجرت معکوس تأثیر مستقیم و معنادار بر ترافیک شهر مبدأ را دارد. در راستای بررسی هدف علل عدم مهاجرت افراد بازنشسته به شهرهای کوچک تر، نتایج نشان داد که برای افراد بازنشسته، نزدیک بودن به خانواده، داشتن فرزند محصل و امکانات شهر فعلی در صدر علل عدم مهاجرت قرار می گیرند و مخالفت اعضای خانواده و عدم علاقه به جابجایی در رده های بعدی قرار گرفتند. سه عامل با کمترین میزان امتیاز نیز مربوط به خدمات درمانی، عدم توانایی جابجایی و نبود نزدیکان و آشنایان بود.

تأثیر مهاجرت افراد فاقد شغل از شهرهای بزرگ بر ترافیک آن شهرها

بازنشسته به وجود می‌آورد و آن‌ها را با مشکلات جدیدی مواجه می‌سازد.

بدون شک مهاجرت افراد فاقد شغل از شهر تهران به واسطه تأثیرات منفی و تأثیرات حاصل از نرخ سفرسازی می‌تواند به بهبود ترافیک به‌ویژه در اطراف کاربری‌های مسکونی و تجاری که بیشتر مورد توجه این قشر است، کمک کند. آگیدی و همکاران (۲۰۲۰) و لیو و همکاران (۲۰۱۹) نیز از این موضوع حمایت کردند که توسعه روستایی و ایجاد شغل در شهرهای کوچک‌تر می‌تواند عامل انگیزشی برای مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر گردد.

۸. مراجع

- امینی‌نژاد، ر.، مهجوریان، م. (۱۳۸۹). بررسی عوامل اجتماعی-اقتصادی-ترافیکی مؤثر بر تداوم سفرهای طولانی آونگی شغلی. مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای، ۲ (۶).

- پوراحمد، ا.، رهنمایی، م. (۱۳۹۴). تأثیر شرایط اقتصادی-اجتماعی و مدیریت ترافیک بر تعداد سفرهای درون‌شهری تهران. فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۳ (۱۰)، ۷۷-۹۳.

- تودارو، مایکل (۱۳۶۶). توسعه اقتصادی جهان سوم، ترجمه غلامعلی فرجادی و حمید سهرابی، ج ۲، تهران: وزارت برنامه‌ریزی و بودجه.

فتح‌اللهی، جمال، & جشن پرووکانی، خدیجه. (۱۴۰۲). بررسی علل مهاجرت معکوس از نقاط شهری به روستایی در شهرستان کرمانشاه. جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، ۲۱ (۱)، ۲۶۰-۲۳۵. doi: ۲۰۲۳,۷۸۹۸۹,۱۱۹۵/jgrd.۱۰,۲۲۰۶۷

- دفتر برنامه‌ریزی و تعالی سازمانی صندوق بازنشستگی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی. (۱۳۹۹). نشریه آماری صندوق بازنشستگی کشوری. شماره ۲۲ بهار هزار و سیصد و نود و نه.

شهرهای کوچک‌تر می‌تواند عامل انگیزشی برای مهاجرت به شهرهای کوچک‌تر گردد.

۷-۵ بررسی علل عدم مهاجرت افراد بیکار به

شهرهای کوچک‌تر

تحلیل آماری نتایج پرسش‌نامه برای بررسی این هدف نیز نشان داد که برای افراد فاقد شغل، نزدیک بودن به خانواده و امکانات شهر فعلی و مخالفت اعضای خانواده در رده‌های اول تا سوم عوامل عدم مهاجرت قرار گرفتند و عدم علاقه به جابجایی و نبود نزدیکان در رده‌های بعدی قرار گرفتند. بیماری یکی از اعضا و نیاز به خدمات درمانی، داشتن فرزند محصل و عدم توانایی جابجایی نیز با توجه به کم بودن میانگین سنی این افراد امتیازهای کمی را به خود اختصاص دادند.

طبق آمار چه برای کل پاسخ‌دهندگان و چه به تفکیک افراد بازنشسته و افراد بیکار، مهم‌ترین عامل عدم مهاجرت، نزدیک بودن به خانواده شناخته شد. امکانات شهر فعلی نیز یکی از سه عامل اصلی مشترک برای تمام پاسخ‌دهندگان شناخته شد. برای افراد بازنشسته، داشتن فرزند محصل و برای افراد بیکار، مخالفت اعضای خانواده یکی دیگر از سه عامل اصلی شناخته شد. در رابطه با اولین دلیل یعنی نزدیک بودن به خانواده، می‌توان این موضوع را در فرهنگ خانواده‌ها ریشه‌یابی کرد. وابستگی والدین به فرزندان و نوه‌ها و وابستگی افراد جوان به والدین عامل مهم شناخته شده است که در مصاحبه‌ها مطرح شده است. عامل امکانات شهر فعلی هم به‌خوبی نشانگر آن است که توزیع امکانات چه امکانات خدمات درمانی، چه امکانات رفاهی، چه امکانات حمل‌ونقل، چه امکانات تفریحی و چه امکانات شغلی در سراسر کشور به‌طور یکسان انجام نشده است و از آنجایی که شهرهای زادگاه بسیاری از افراد فاقد شغل را شهرهای کوچک شامل می‌شوند، مهاجرت معکوس افراد نه‌تنها که فرصت شغلی جدیدی برای افراد بیکار فراهم نمی‌سازد، بلکه امکانات رفاهی، حمل‌ونقلی، تفریحی و درمانی کمتری را برای آن‌ها و برای افراد

Blanca. In: Proceedings of the XVI AESOP congress, Volos, 11–14 July. Available at: <http://eprints.uwe.ac.uk/9563> (accessed 24 July 2017).

- Douglass, M. and McKenzie D. (2001). Trips and parking related to land use. Volume 1. Transfund NZ research report (2009).

- Gehring, A. (2015). Pensioners on the move: A “Legal Gate” perspective on retirement migration to Spain Population, Space and Place. Available at: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/psp.2007> (accessed 8 June 2018).

- Huete, R, Mantecon, A, Estévez, J (2013). Challenges in lifestyle migration research: Reflections and findings about the Spanish crisis. *Mobilities* 8(3): 331–348.

- Oliver, C. (2008). Retirement Migration: Paradoxes of Ageing. Oxford: Routledge.

- Oliver, C. (2011). Lifestyle migration. In: Betts, a (ed.) *Global Migration Governance*. Oxford: Oxford University Press.

- Phillipson, C. (2007). The ‘elected’ and the ‘excluded’: Sociological perspective on the experience of place and community in old age. *Ageing and Society* 27(3): 321–342.

- Sunil, TS, Rojas, V, Bradley, DE. (2007). United States’ international retirement migration: The reasons for retiring to the environs of Lake Chapala, Mexico. *Ageing & Society* 27(4): 489–510.

- Travis, A. (2017). Number of Britons over 65 living in Spain more than doubles in ten years. *The Guardian*, 29 June. Available at: <https://www.theguardian.com/politics/2017/jun/29/number-of-britons-over-65-living-in-spain-more-than-doubles-in-10-years> (accessed 24 July 2017).

فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و چهارم/ شماره ۹۶ / بهار ۱۴۰۳

- سایت خبری تابناک (۱۳۹۷). کد خبر ۸۱۷۵۲۵ نتایج جالب یک نظرسنجی.

- سرگلزایی، ا.، سارانی، ا.، هاشمزهی، ص. (۱۳۹۶). تأثیر مدیریت ترافیک در سفرهای درون‌شهری با تأکید بر حمل‌ونقل عمومی. هفتمین کنفرانس بین‌المللی توسعه پایدار و عمران شهری.

- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. (۱۳۹۴). نرخ سفرسازی کاربری‌های شهر تهران. چاپ اول، موسسه نشر شهر.

- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. (۱۳۹۴). نرخ سفرسازی کاربری‌های شهر تهران. چاپ اول، موسسه نشر شهر.

- Ahmed, A. (2015). *Retiring to Spain: Women’s Narratives of Nostalgia, Belonging and Community*. Bristol: PolicyPress.

- Banks J., John S., Carson I, Barry L., and David. M (2005). *Discrete-Event System Simulation*. Fourth Edition.

- Bantman-Masum, E. (2015). Les Étatsuniens de Mérida, Mexique: mobilité ou migration? *Revue Européenne des Migrations Internationales* 31(2), 119–138.

- Barker, A. (2017). Millions of expats caught in Brexit no man’s land. *Financial Times*, 20 February. Available at: <https://www.ft.com/content/0dc4306c-f504-11e6-8758-6876151821a6>.

- Bristow, J (2015). *Baby Boomers and Generational Conflict*. New York: Palgrave Macmillan.

- Casado-Diaz, M (2002). Tourism and retirement migration in Spain: The spatial impacts of residential tourism on the Costa

- Zasada, I, Alves, S, Müller, FC. (2010). International retirement migration in the Alicante region, Spain: Process, spatial pattern and environmental impacts. *Journal of Environmental Planning and Management* 53: 125–141.

- Norouzi, A., & Mahdian, F. (2022). Causes and Consequences of Reverse Migration to the Rural Areas of Buin and Miandasht County. *Spatial Planning*, 12(4), 1-22. doi: 10.22108/spl.2023.136741.169