

تاریخ دریافت: ۹۴/۵/۱۸

تاریخ پذیرش: ۹۴/۱۰/۲

توفیق و ناکامی در ساماندهی مناطق کلان شهری؛ مقایسه تطبیقی محور شرق کلان شهر تهران با محور شرق کلان شهر پاریس*

رضا خیرالدین**

مهدی نادری***

چکیده

محور شرق کلان شهر تهران از دیرباز به دلیل شرایط آب و هوایی مناسب، نقش مؤثری در رشد و گسترش فضایی سکونتگاه‌های روستایی و شهری منطقه خود ایفا کرده است. به طوری که این توان و پتانسیل سبب شده در دوره‌های مختلف این محور بدون رعایت اصول و ضوابط برنامه‌ریزی به توسعه و گسترش سکونتگاه‌های روستایی و شهری بپردازند. اما این گونه بی‌برنامگی‌ها، توسعه‌های پراکنده و بی‌قواره، شرایط نامساعد و نابسامانی را از جنبه‌های مختلفی از قبیل اقتصادی، اجتماعی، محیط‌زیست، جمعیتی و ... در منطقه ایجاد کرده است. به همین دلیل دولت نیز براساس تجارب شهرهای جدید در کشورهای مختلف و به منظور کاهش بار جمعیتی، تمرکززدایی از کلان شهر تهران و همچنین به منظور سامان‌دهی سکونتگاه‌های این محور به احداث و توسعه شهر جدید پردیس پرداخته، تا با برنامه‌ریزی و احداث این شهر جدید در اطراف کلان شهر تهران شرایط نابسامان منطقه، همچنین تمرکززدایی و کاهش بار جمعیتی تهران را رفع کند. اما با وجود گذشت بیش از دو دهه از احداث شهر جدید پردیس توفیق و ناکامی این سیاست هدف بررسی قرار گرفته است. بنابراین این پژوهش درصدد است به بررسی و تحلیل تطبیقی بین محور شرق کلان شهر پاریس به عنوان نمونه موفق از شهرهای جدید اروپایی با محور شرق کلان شهر تهران بپردازد. روش تحقیق، تحلیل تطبیقی دو نمونه موردی با استفاده از تحلیل‌های کارتوگرافیک فضایی و مقایسه تطبیقی داده‌های مربوط به ویژگی‌های فضایی و کالبدی پهنه‌های مورد مطالعه است. نتایج حاصل از پژوهش بیانگر آن است که برنامه‌ریزی، بدون در نظر گرفتن روابط فضایی بین فعالیت‌ها و سکونتگاه‌ها و دیدگاه صرفاً نقطه‌ای به سکونتگاه‌ها از جمله علل اصلی ناکامی در ساماندهی و تعادل بخشی به شرق منطقه کلان شهری تهران است. به این معنا که شهر جدید مارن-لا-وله در شرق پاریس دربردارنده کلیه سکونتگاه‌ها و حتی مراکز روستایی قدیمی در بستر خود در کنار ظرفیت‌های فضایی توسعه جدید بوده، درحالی که در برنامه‌ریزی آمایش شهر جدید پردیس در محور شرق کلان شهر تهران بدون ملاحظه روابط بین سکونتگاهی قدیمی مانند رودهن، بومهن، جاجرود صرفاً به تعیین محدوده قابل توسعه ساخت‌وسازهای جدید پرداخته و از پرداختن به روابط بین سایر سکونتگاه‌های موجود در این محور و انتظام فضایی آنها نسبت به هم غفلت شده است.

واژگان کلیدی

برنامه‌ریزی فضایی، شهر جدید پردیس، شهر جدید مارن-لا-وله، کلان شهر تهران، پاریس.

*. این مقاله بخشی از خروجی طرح مطالعاتی مربوط به برنامه بین‌المللی پژوهشی جندی‌شاپور با حمایت مرکز مطالعات و همکاری‌های علمی و بین‌المللی وزارت علوم و تحقیقات و فناوری (CISSC) و دفتر همکاری‌های علمی و دانشگاهی سفارت فرانسه در ایران انجام شده است.

*** دکتری شهرسازی، استادیار شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران. نویسنده مسئول. reza_kheyroddin@just.ac.ir
*** کارشناس ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای دانشگاه آزاد اسلامی قزوین، ۰۹۱۲۶۳۰۲۰۹۶. mehdina.naderi@yahoo.com

مقدمه

محور شرق کلان‌شهر پاریس به عنوان نمونه موفق و محور شرق کلان‌شهر تهران پیردازد تا براساس آن، برنامه‌ریزان بتوانند سمت و سوی جدیدی را در برنامه‌ریزی و تحقق ساماندهی در منطقه کلان‌شهر تهران با رویکرد توسعه شهرهای جدید فراهم آورند.

روش‌شناسی تحقیق

در این پژوهش به منظور بررسی میان دو محور توسعه، ابتدا با مطالعه کتابخانه‌ای و بهره‌گیری از پژوهش‌های مختلف داخلی و خارجی، همچنین تصاویر ماهواره‌ای لندست به گردآوری اطلاعات پرداخته شده است. سپس براساس این اطلاعات و به منظور مقایسه و تحلیل فضایی این دو محور از نرم‌افزار Arc GIS و روش توصیفی استفاده شده، سرانجام به ارایه نتایج به دست آمده از این پژوهش می‌پردازیم.

روش مطالعه مقایسه‌ای و تحلیل تطبیقی این دو منطقه در شرق تهران و شرق پاریس به این دلیل است که کلان‌شهر تهران با مساحتی حدود ۷۰۰ کیلومترمربع و جمعیتی معادل هشت میلیون نفر تقریباً معادل کلان‌شهر پاریس با مساحتی حدود ۷۵۰ کیلومترمربع و جمعیتی نزدیک هفت میلیون نفر شباهت‌های جمعیتی و مساحتی نسبی باهم دارند که در محور شرق هر دو آنها شهر جدید جهت تعدیل مسایل مادرشهر اصلی و توسعه‌های فضایی در حوزه‌های فراگیر آنها شکل گرفته است.

این موضوع در معرفی و تحلیل نمونه‌های مورد مطالعه تشریح می‌شود. روشن است که مقایسه روند تحولات فضایی دو محور براساس تطبیق سیاست‌ها و تحلیل پیامدهای هر یک مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. تحلیل کارتوگرافیک تحولات دو محور براساس رویکرد مدیریتی هر یک توفیق و ناکامی‌ها را در ساماندهی محور شرق دو منطقه کلان‌شهری تهران و پاریس روشن می‌سازد.

چارچوب نظری پژوهش؛ سیاست ایجاد شهرهای جدید برای ساماندهی تحولات فضایی مناطق کلان‌شهری

در مقیاس ملی، شهرها بخشی از سیستم پیچیده مکان‌های شهری به‌هم‌پیوسته و عناصری کلیدی در ساختار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی مناطق و سطوح بزرگتر هستند. روابط متقابل بین شهرهای کوچک و بزرگ از نظر پذیرش کشور یا منطقه‌ای به‌عنوان سیستم یا نظامی از مکان‌های شهری، دارای اهمیت است (Pacione, 2005: 22).

در واقع نظام شهری عبارت است از مجموعه‌ای از شهرهای وابسته به هم که ساختار نظام سکونتگاه‌های شهری را در یک ناحیه، منطقه، کشور و جهان پدید می‌آورند. نظام شهری تنها محدود به مجموعه‌ای کالبدی از سکونتگاه‌های شهری نیست، بلکه جریان‌ها و ارتباطات میان این سکونتگاه‌ها را نیز دربرمی‌گیرد. این سیستم‌های شهری از بافت کالبدی، جریان انسانی، عوامل تولیدی، ایده‌ها، اطلاعات و نوآوری‌ها تغذیه می‌شوند

کلان‌شهری شدن در مقیاس جهانی، منطقه‌ای و محلی، تحولات توسعه‌ای سال‌های اخیر در کشورهای مختلف را رقم زده است. این روند با رویکردها و عملکردهای مختلف دارای پیامدهای مثبت و منفی بوده و اجرای کامل و صحیح برنامه‌های منطقه‌ای یکپارچه با اهداف توسعه‌ای مشخص، منجر به تشکیل شبکه‌ای مرتبط، مکمل و کارا از مراکز سکونت و فعالیت با تسهیلات مورد نیاز برای هر کدام شده و فرایند متروپلیزه شدن را در مسیر پیشرفت و رسیدن به جنبه‌های مثبت آن در پیش گرفته است.

ممکن است به دلایل مختلف همچون ناتوانی یا ناهماهنگی مدیریت منطقه‌ای و محلی و رشد پراکنده براساس گرایش‌های معمول اقتصادی، سیاسی، اجتماعی به تصویرگری مراکز مجزا و منطقه‌ای به نابرابری و عدم تعادل، منجر شود (3 : Kheyroddin, 2012). فرم مناطق کلان‌شهری در متروپلیزاسیون^۱ نامطلوب و پراکنده شدن قطب‌های جدید، عاملی برای دشوارساختن مدیریت و کنترل منطقه به حساب می‌آید. در اکثر موارد، به‌غیر از افتراق فضایی، ایجاد انواع مختلف از سیستم‌های شهری و روستایی با خصوصیات متفاوت و حتی متضاد مشکلات بیشتری را پدید می‌آورد. از جمله خصوصیات اصلی این‌گونه از رشد منطقه‌ای می‌توان به مقیاس گسترده جغرافیایی و جمعیتی اشاره کرد (Pyka, 2010: 177-188).

بیان مسئله : مشکلات ساماندهی و تعادل بخشی به مناطق کلان‌شهری

محور شرق کلان‌شهر تهران از دیرباز به دلیل شرایط آب و هوایی مناسب، نقش مؤثری در رشد و گسترش سکونتگاه‌های منطقه در خود ایفا کرده است. این پتانسیل سبب شده تا در دوره‌های مختلف بدون رعایت اصول و ضوابط برنامه‌ریزی، سکونتگاه‌های روستایی و شهری گسترش یابند؛ اما این‌گونه بی‌برنامگی‌ها و توسعه‌های جسته و گریخته، شرایط نامساعد و نابسامانی را از جنبه‌های مختلفی از قبیل اقتصادی، اجتماعی، محیط‌زیست، جمعیتی و ... در منطقه ایجاد کرده است.

در همین دوران دولت نیز براساس نتایج تجارب موفق شهرهای جدید کشورهای اروپایی و به منظور کاهش بار جمعیتی، تمرکززدایی از کلان‌شهر تهران، همچنین به منظور ساماندهی سکونتگاه‌های این محور به احداث و توسعه شهر جدید پردیس پرداخته تا با برنامه‌ریزی و احداث این شهر جدید بتواند علاوه بر رفع نابسامانی‌های منطقه، شرایط و پتانسیل اسکان و تمرکززدایی از کلان‌شهر تهران را فراهم آورد.

اما با وجود گذشت بیش از دو دهه از احداث شهر جدید پردیس ناکامی نسبی این سیاست در ساماندهی محور شرق تهران هدف بررسی حاضر است. این در حالی است که همین سیاست در کشورهای اروپایی مخصوصاً محور شرق پاریس به توفیق نسبی انجامیده است. این پژوهش درصدد است با بررسی و تحلیل تطبیقی بین

... می‌پردازد. سرمایه این مؤسسه عمومی است و از وام ملی استفاده می‌شود. این وام با استفاده از فروش و اجاره بازگردانده می‌شود. در فرانسه و اسپانیا با مقداری تغییر از این روش استفاده می‌شود (Ibid:224-225). کشور فرانسه نیز برنامه مشابهی با نام «نوول ویل»^۴ در برنامه‌ریزی شهری منطقه‌ای شهرهای جدید دارد.

دولت مرکزی تصمیم‌گیری ساخت، مکان‌یابی و وام به شهرهای جدید را بر عهده دارد. در فرانسه هیچ مؤسسه‌ای وجود ندارد بلکه مقامات متفاوتی وجود دارد که صلاحیت احداث شهرهای جدید را دارند. در کشور فرانسه EPA^۵ زمین‌ها را به بنگاه‌های خصوصی می‌فروشد تا این بنگاه‌ها براساس ضوابط EPA به ساخت‌وساز بپردازند همچنین در فرانسه هفت عضو از ادارات محلی و منطقه‌ای بر امور تسلط دارند (Ibid).

با توجه به تحولات نظام سکونتگاه‌ها و بارز شدن تأثیرات و جریان‌های بین سکونتگاه‌های مختلف در مناطق کلان‌شهری نوع مسایل و حوزه تأثیرات فضایی آنها نسبت به هم دچار تحولات جدید و روابط پیچیده‌تر شده‌اند که بررسی آنها را نسبت به قبل دشوارتر ساخته است. نقش سنتی شهرهای جدید از مراکز سرریز جمعیتی کلان‌شهرها به بستری برای زندگی در مناطق کلان‌شهری تغییر یافته است (Bervet, 2011). لذا نگاه امروز به شهرهای جدید، رویکردی است در جهت ساماندهی و تعادل مناطق کلان‌شهری.

پیشینه تحقیق

گیدئون گولانی شهرهای جدید سرریزپذیر را، سکونتگاه‌های جدیدی می‌داند که در راستای بهبود وضعیت و ساماندهی به مناطق کلان‌شهری (متروپل) از طریق تمرکززدایی و پخشایش جمعیت در پیرامون آنها احداث می‌شوند (Golany, 1967:80).

پیتر کتز در پارادایم شهرسازی جدید برای تکمیل برنامه توسعه درون‌شهری و حیات‌بخشی مجدد به منطقه کلان‌شهر، تأسیس شهرهای جدید اقماری را یکی از این برنامه‌ها و جزء تفکیک‌ناپذیر آن می‌داند (Katz, 1996). پژوهش‌های گسترده‌ای در زمینه مشکلات اقتصادی، محیط‌زیست و کالبدی در شهرهای جدید انجام شده که به مواردی از آنها اشاره می‌شود.

پروژه‌ای در سال ۲۰۰۷ تحت عنوان اشتراک‌گذاری تجربیات مدیریت محیط‌زیست در شهرهای جدید اروپا سه محدوده «ایل دو فرانس»، «هرت - فورد - شایر» و «زویده‌لند» را از جنبه عوامل محیط‌زیست بررسی می‌کند. با توجه به اینکه این سه محدوده در طی دوران احداث خود بسیار سریع توسعه یافته‌اند می‌توان آنها را به‌عنوان تجربه‌ای در احداث شهرهای جدید در کشورهای دیگر مورد استفاده قرار داد. در این پروژه نتایجی از قبیل تقویت زیرساخت‌های سبز و پایدار، توسعه تغییرات در برنامه‌ریزی، احداث خدمات عمومی و مراکز آموزشی، سازگارسازی ساخت‌وساز با طبیعت، توسعه محیط‌زیست و ... است (Vinay, 2007). گزارشی در سال ۲۰۰۲ تحت عنوان «مشکلات شهرهای جدید و آینده»

(پارتر و همکاران، ۱۳۸۴: ۸۸). در حقیقت وابستگی و ارتباط سکونتگاه‌ها به یکدیگر مهم‌ترین ویژگی سیستم‌های شهری را تشکیل می‌دهد (Witherick, 2004:88). در یک نظام شهری متعادل، به علت وجود عملکردها و فعالیت‌های سلسله‌مراتبی در شهرهای مختلف و آرایه خدمات متناسب با جمعیت موجود، پیوندهای سلسله‌مراتبی بین آنها برقرار است.

شهرهای بزرگ منطقه با شهرهای متوسط اطراف، شهرهای متوسط با شهرهای کوچک منطقه دارای ارتباط و روابط عملکردی هستند. بدین ترتیب شهرها با توجه به اندازه جمعیتی و برخورداری از امکانات و خدمات از کنش‌ها و واکنش‌های متقابلی برخوردار می‌شوند (داداش‌پور و مولودی، ۱۳۹۰: ۱۰۳).

همچنین عدم توازن و عدم تعادل در هر ناحیه جغرافیایی ناشی از دودسته عوامل، یکی درون ناحیه‌ای و دیگری برون ناحیه‌ای است (مؤمنی، ۱۳۷۷: ۳۶). عوامل درون ناحیه‌ای مانند شرایط طبیعی و جغرافیایی حاکم بر ناحیه، آب، خاک و ... عوامل برون ناحیه‌ای نیز در توسعه یا عدم توسعه نواحی تأثیر بسزایی خواهند داشت این عوامل ناشی از سیاست‌گذاری‌ها و نوع استراتژی انتخابی جهت توسعه است. سیاست ایجاد و توسعه شهرهای جدید جهت تعادل بخشی به مناطق کلان‌شهری و نقش‌آفرینی هسته‌های جدید در کنار مادرشهر اصلی یکی از رویکردهای مطرح برای پیگیری الگوی چند مرکزی در حوزه‌های فراگیر کلان‌شهرهاست.

بنابراین سیاست‌های مختلفی برای تحقق این سیاست و افزایش توفیق شهرهای جدید در کشورهای مختلف به خصوص انگلستان و فرانسه صورت گرفته که مروج شهرهای جدید و توسعه شهری اروپا هستند. بحران اقتصادی در سال ۱۹۲۹ به دلیل لزوم تعیین منطقه‌ای برای توزیع و گسترش صنعت مشکلاتی را ایجاد کرد. در همین دوران است که مجدداً اروپاییان شروع به فکر در مورد باغشهرها کردند.

بنابراین در سال ۱۹۳۷ کمیسیونی با عنوان باررو^۲ تأسیس شد و در آن گزارشی به نام گزارش رویال به لزوم یک محدوده برنامه‌ریزی شده جهت استقرار صنعت، تجارت و سکونت را بیان می‌کرد. درحالی‌که شهرهای جدید، پس از جنگ جهانی دوم و به منظور بازسازی جمعیت ایجاد شده است (InsaCiriza, 2012:224). مقدار ایده‌آل شهرهای جدید براساس برآورد کمیته بین ۳۰ و ۵۰ هزار ساکن و گاهی تا ۲۵۰ هزار است. خاستگاه شهرهای جدید در پی آن است که ساکنان آن در همان شهر اشتغال داشته باشند تا از سفرهای کاری خودداری شود. در سال ۱۹۴۶ با تصویب «سند شهرهای جدید»^۳ این قانون در طی سال‌های ۱۹۵۹، ۱۹۶۵، ۱۹۶۸ و ۱۹۷۶ تغییراتی را متحمل شد و قانون شهرهای جدید را برپا کرد. بدین ترتیب در انگلستان مکان و محدوده شهر جدید از سوی وزیر و مقامات محلی مشخص می‌شود، این مؤسسه زمین را خریداری کرده، سپس به طراحی پهنه‌های تجاری، مسکونی و صنعتی به همراه تأسیسات زیربنایی پایه از قبیل آب، تلفن، روشنایی، جاده و

به دلیل وجه شباهت این دو محور با یکدیگر است. به‌گونه‌ای که برنامه‌ریزی برای شکل‌گیری شهر جدید در هر دو محور و با فاصله مشابه تا شهر مرکزی و شباهت‌های دو شهر اصلی (تهران با ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت و حدود هشت میلیون نفر جمعیت در مقایسه با پاریس با ۷۵۰ کیلومتر مربع و حدود هفت میلیون نفر جمعیت)، قیاس روندها را معنادار می‌سازد. شهر جدید مارن-لا-وله در محور شرق پاریس، بر اساس توسعه حمل‌ونقل محور با نگاهی یکپارچه در امتداد مسیر بزرگراهی و ریلی، نمونه قابل تأمل از یک کریدور توسعه در مقیاس منطقه به حساب می‌آید (Kheyroddin, 2012). در محور شرق تهران نیز با پیش‌بینی تأسیس شهر جدید پردیس و تکمیل شبکه سکونتگاهی در راستای محور ترانزیتی شرق و رشد پراکنده سال‌های اخیر در این محور، نمونه‌ای از گسترش کلان‌شهری تهران نامتعال در محور شرق آن را نمایان می‌سازد (تصویر ۱).

• شهر جدید مارن-لا-وله^۹ برای تعادل بخشی به شرق منطقه شهری پاریس

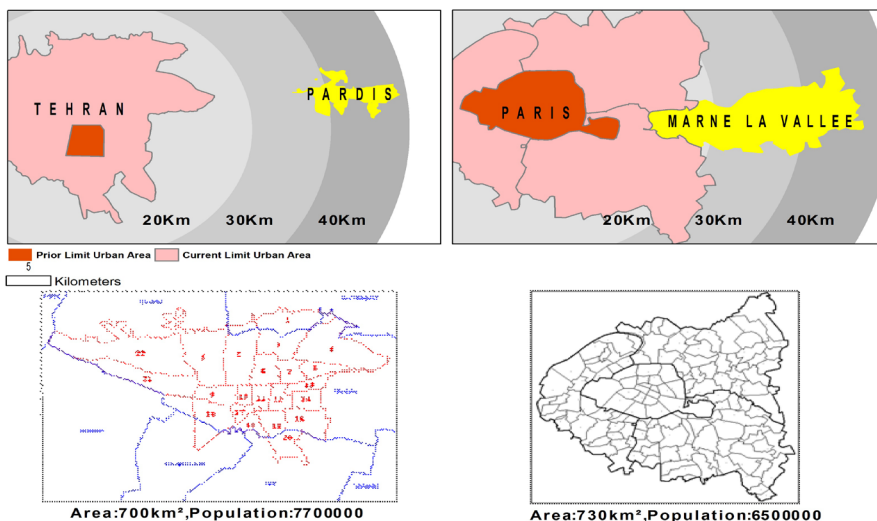
توجه به منطقه شهری پاریس و افزایش نقش بین‌المللی آن از زمان دیدگاه‌های توسعه‌طلبانه شارل دوگل صورت جدی به خود گرفت. اولین تفکر استراتژیک تأثیرگذار بر روی محدوده پاریس از سال ۱۹۲۸ آغاز شده بود. بین سال‌های ۱۹۴۶-۱۹۷۵ با افزایش رشد جمعیت حاشیه پاریس از ۱۱٫۵ درصد به ۱۶٫۳، مشکلات بسیاری را از دیدگاه اقتصادی، اجتماعی و کالبدی پدید آورد. دلوپور^{۱۰} در سال ۱۹۶۱ با استفاده از استراتژی مکانیسم مدرنیته و توسعه پایدار با تمرکززدایی و افزایش حوزه‌های خارج محدوده شهری در راستای ساماندهی، به گسترش‌های ناموزون منطقه پرداخت. ایده بزرگ وی شامل احداث یکسری شهرهای جدید، احداث مسیر ارتباطی و حمل‌ونقل موتوری، ایجاد شبکه ارتباطی ریلی RER، توسعه قطب‌های جدید (Poles) و شناسایی پهنه‌های حفاظتی بود.

در نیمه دوم قرن بیستم، رشد بسیار بالای جمعیت در فرانسه و به‌خصوص منطقه شهری پاریس قابل پیش‌بینی بود، تغییرات در روند نوع سکونت جمعیت جدید و نیازهای اقتصادی و اجتماعی آنها اجتناب‌ناپذیر بود و نیاز به یک برنامه‌ریزی صحیح را روشن می‌کرد. بر این اساس سازمان دولتی جدید انستیتو توسعه و شهرسازی منطقه پاریس^{۱۱} در سال ۱۹۶۰ شروع به کار کرد و در سال ۱۹۶۵ طرح جامع برای توسعه و شهرسازی منطقه پاریس^{۱۲} ارائه کرد. در این برنامه، تمرکز بر توسعه شهرهای جدید به خصوص انتخاب مکان آنها قرار گرفت. زمین‌های توسعه‌نیافته در کنار شهرها و روستاها باعث شد مکان‌یابی شش یا هفت شهر جدید با جمعیت حدود ۵۰۰ هزار نفر در هر یک قرار گرفت که در مجموع جمعیتی حدود سه میلیون نفر را به خود جذب کنند. این برنامه به‌طور همزمان بر تکمیل برنامه وسیع زیرساختی ۲۶۰ کیلومتر شبکه راه‌آهن سریع منطقه‌ای و ۹۰۰ کیلومتر جاده تأکید داشت. سند نهایی در سال ۱۹۷۵ ارائه و تصویب شد (خیرالدین و دیگران، ۱۳۹۲: ۳).

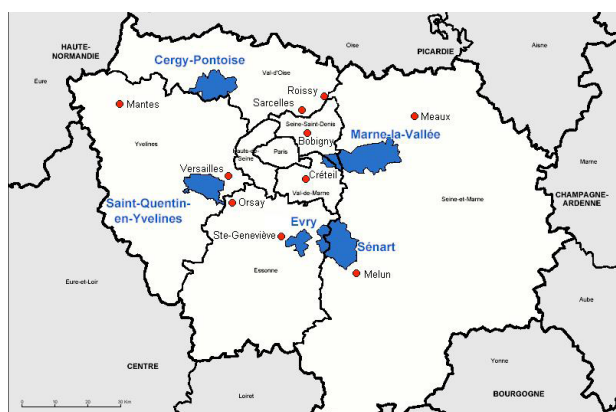
مشکلات شهرهای جدید را به چالش در آورده و برای هرکدام راه‌حلی را بیان کرده است.

به عنوان مثال کاهش تراکم و تعادل در شهرهای جدید به عنوان یک مسئله و راه‌حلی از قبیل برنامه‌ریزی بر روی تراکم وسایل نقلیه عمومی، ایجاد جذابیت مراکز خرید، آماده‌سازی واحدهای مسکونی، تأمین اشتغال، سرمایه‌گذاری، ایجاد امکانات تفریحی و سرگرمی روزانه و... را ارائه کرده است (TSO, 2002). در پژوهشی به منظور دستیابی به چشم‌انداز برنامه‌ریزی در شهرهای جدید انگلستان، برای یک دهه بعد در سال ۲۰۱۴ به بررسی گسترش‌ها و توسعه شهرهای جدید در محدوده انگلستان پرداخته است. در این تحقیق به بررسی عوامل طبیعی شامل شیب، مناطق حفاظت‌شده، تالاب‌ها و ... و همچنین عوامل جمعیتی از قبیل نرخ رشد، مقایسه جمعیت شهرهای جدید محدوده پرداخته است. در آخر با توجه به اهداف به ارائه راهکار برای هرکدام از شهرهای جدید اقدام کرده است. راهکارهای مطرحه بسیار زیاد و مفصل است اما به‌طور کلی می‌توان به راهکارهای پهنه‌بندی و زونینگ، حفاظت محدوده‌ها و آثار تاریخی اشاره کرد (Dean & Partners, 2014). در کتاب دیگری با عنوان «شهر مارن-لا-وله از شهر جدید تا واقعیت» ترجمه وین^۸ بیان می‌کند که باگذشت حدود چهار دهه از احداث شهر جدید مارن-لا-وله، این شهر چه مقدار به واقعیت دست یافته و مشکلات آن چیست (Cailly, 2012). همچنین در مقاله‌ای با عنوان «ارزیابی چالش‌ها و مشکلات شهرهای جدید و میزان موفقیت آنها در ایران» به بررسی چالش‌ها و مشکلات شهر جدید سهند پرداخته شده است. نتایج حاکی از آن است که شهر جدید سهند در اجرای نقش‌ها و عملکردهایش ناموفق بوده و نتوانسته از مشکلات مادر شهر تبریز بکاهد. به‌طوری‌که روز بروز بر مشکلات جمعیتی، اقتصادی و کالبدی شهر تبریز افزوده است (عابدینی، ۱۳۸۷: ۱۶۶-۱۹۱) در مقاله‌ای دیگر با عنوان «بررسی تأثیرات ایجاد شهرهای جدید در تعادل بخشی به فضای سکونت و اشتغال منطقه‌ای» به بررسی تعادل بخشی در شهر جدید اندیشه پرداخته شده، به‌گونه‌ای که این شهر توانسته سهم بیشتری را در تعادل بخشی به فضای سکونت و اشتغال منطقه‌ای مهیا کند (جوهری، ۱۳۹۰: ۱۱۰-۹۳) تاکنون پژوهش‌های اندکی در زمینه شهر جدید پردیس به طور قیاس، تطبیق و سایر موارد صورت گرفته که اغلب آنها به مقایسه ساده‌ای بین میزان جمعیت در برنامه‌ریزی با جمعیت فعلی پرداخته‌اند، طوری‌که به نظر می‌رسد عوامل بیرونی فراموش شده است. بنابراین پژوهش‌های کاملاً مرتبط با این تحقیق تاکنون صورت نگرفته و این پژوهش می‌تواند یک نگاه جدید و متمایز در مطالعه و نگاه به شهرهای جدید شود.

شناخت دو نمونه مطالعه برای تطبیق در شرق دو منطقه کلان‌شهری تهران و پاریس
علت اصلی تمرکز بر روی نمونه‌های محور شرق پاریس و تهران



تصویر ۱. موقعیت مکانی محور شرق کلان شهر پاریس و تهران. مأخذ: نگارنده و Landsat Image, 2014.



تصویر ۲. موقعیت مکانی شهرهای جدید در اطراف شهر پاریس. مأخذ: SDAURP, 1965.

نهایتاً پنج شهر جدید به نام‌های "سرژی پونتویز"، "سی ینت-کو-انتین"، "سنارت"، "اور-ی و مارن-لا-وله" در اطراف پاریس پیشنهاد شد (تصویر ۲).

در سال ۱۹۹۴ مرکز مطالعات شهرسازی پاریس APUR^{۱۴} با بررسی رشد جمعیت دریافت که جمعیت منطقه تا سال ۲۰۱۵ به ۱۱٫۸ میلیون نفر می‌رسد. بنابراین درصدد طراحی پهنه‌ای در محدوده Seine et Marne در شرق پاریس با محوریت قطب رشد برآمد. این محور نه تنها از لحاظ سکونتگاهی بلکه از لحاظ مسیر ارتباطی از اهمیت بسیاری برخوردار است (برگرفته از Gordon & Partners, 2006: 53). این محور با هدف باربرداری از شهر پاریس، توسعه مسکن و فعالیت‌های تخصصی به صورت نواری و حمل و نقل محور نقش آفرینی می‌کند. جدول ۱ مراحل توسعه برنامه‌ها و زیرساخت‌های این محور را نشان می‌دهد.

جدول ۱. مراحل توسعه شهر جدید مارن-لا-وله. مأخذ: برگرفته از مصاحبه Vincent Pourquery, 2012.

سال	عملیات
۱۹۶۵	پنج شهر جدید در اطراف پاریس برنامه‌ریزی شد
۱۹۷۲	برنامه‌ریزی محلی و توسعه شهر مارن-لا-وله
۱۹۷۶	ایجاد اتوبان A4
۱۹۷۷	احداث خط RER (شبکه ریلی منطقه‌ای)
۱۹۸۰	گسترش خط RER تا محدوده توری
۱۹۸۶	آغاز احداث Cité Descartes (شهرک دانشگاهی دکارت)
۱۹۸۷	مکان‌یابی برای ساخت یورو دیزنی لند
۱۹۹۲	احداث پارک یورو دیزنی لند
۱۹۹۴	احداث ایستگاه خط سریع‌السیر ریلی TGV و ایستگاه RER
۱۹۹۷	École Nationale des Ponts & Chaussées (احداث سایت جدید دانشگاه صنعتی ENPC)
۲۰۰۰	احداث مرکز خرید Val d'Europe
۲۰۰۲	احداث محدوده دوم پارک یورو دیزنی لند
۲۰۰۷	افتتاح خط سریع‌السیر ریلی مارن-لا-وله (TGV)
۲۰۰۹	قرارگیری شهر مارن-لا-وله به‌عنوان شهر مناسب در منطقه پاریس
۲۰۱۱	مارن-لا-وله میزبان دو ایستگاه آینده منطقه پاریس انتخاب شد

شد (تصویر ۳). روند شکل‌گیری شهر جدید پردیس در محور شرق تهران در جدول ۲ آمده به‌گونه‌ای که شکل‌گیری زیرساخت‌ها و سایر فعالیت‌ها با تأخیر قابل ملاحظه‌ای از روند شکل‌گیری اسکان در آن است.



تصویر ۳. موقعیت مکانی چهار شهر جدید اطراف کلان‌شهر تهران. مأخذ: شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۳.

دقت در سیر تکوین فضای محور شرق پاریس و شهر جدید مارن-لا-وله نشان می‌دهد که توسعه اسکان با توسعه وجوه مختلف زیرساخت‌های مانند اتوبان‌ها، خطوط ریلی و مراکز فعالیتی و توریستی و صنعتی و خدماتی به‌طور موازی و هم‌زمان شکل گرفته و تکمیل شده است.

• شهر جدید پردیس برای تعادل بخشی به شرق منطقه شهری تهران

در ایران هر شهر جدید براساس ضرورت‌های خاص منطقه‌ای و برای تحقق اهداف ویژه‌ای از قبیل جذب سرریز جمعیتی شهر مادر، جلوگیری از رشد بی‌رویه و بی‌قواره شهر مادر، تأمین زمین و مسکن متناسب با توان مالی اقشار با درآمد کم و متوسط، ایجاد اشتغال و فرصت‌های شغلی جدید و... برنامه‌ریزی و طراحی شده است. براساس این اهداف از انتهای دهه ۱۳۶۰ در اطراف کلان‌شهر تهران چهار شهر پردیس در ۲۰ کیلومتری شرق، هشتگرد در ۶۰ کیلومتری غرب، اندیشه در ۲۰ کیلومتری جنوب غربی و پرند در ۴۰ کیلومتری جنوب غربی منطقه برنامه‌ریزی و شروع به احداث

جدول ۲. مراحل توسعه شهر جدید پردیس. مأخذ: شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۳.

سال	عملیات
۱۳۶۸	مکان‌یابی شهر جدید پردیس با جمعیت پایه ۲۰۰ هزار نفر
۱۳۷۴	مطالعات طرح جامع با جمعیت پایه ۱۵۰ هزار نفر به مساحت ۲۰۰۰ هکتار
۱۳۸۰	آغاز احداث آزادراه تهران- پردیس
۱۳۸۲	آماده‌سازی واحدهای مسکونی به تعداد ۷۳۰۸، ۵۸۰، ۴۵، به ترتیب توسط تعاونی، انبوه‌ساز، انفرادی
۱۳۸۲	آماده‌سازی کاربری‌های عمومی مانند آموزشی، فرهنگی و ... از ابتدا تا ۱۳۸۲ در مجموع ۴۴۲ هکتار
۱۳۸۳	مطالعات طرح تفصیلی شهر جدید پردیس
۱۳۸۴	مطالعات بازنگری طرح جامع با جمعیت پایه ۲۰۰ هزار نفر
۱۳۸۴	تأسیس پارک فناوری پردیس
۱۳۸۸	آماده‌سازی کاربری‌های عمومی مانند آموزشی، فرهنگی و ... از ابتدا تا ۱۳۸۸ در مجموع ۱۴۱۹ هکتار
۱۳۸۸	آماده‌سازی ۹۳۵ هکتار از شهر جدید پردیس
۱۳۸۸	آماده‌سازی واحدهای مسکونی به تعداد ۹۷۸۸، ۴۸۲۲، ۹۵، به ترتیب توسط تعاونی، انبوه‌ساز، انفرادی از ابتدا تا سال ۱۳۸۸
۱۳۸۸	مطالعات مسیر
۱۳۸۹	بهره‌برداری از آزادراه تهران- پردیس
۱۳۸۹	مطالعات بازنگری طرح جامع با جمعیت پایه ۴۰۰ هزار نفر

با کارکردهای فراملی و بین‌المللی مانند پارک یورو دیزنی لند و ایستگاه TGV و مراکز دانشگاهی کرده است. همچنین برنامه‌ریزی‌های مارن-لا-وله از ابتدا بر پایه توسعه یکپارچه فعالیت‌ها و سیستم‌های حمل‌ونقل بوده است؛ اما شهر جدید پردیس هنوز نقش یک پهنه در حال ساخت‌وساز برای اسکان

جدول ۱ و ۲ مراحل تحولات و توسعه فضایی دو شهر جدید پردیس در منطقه تهران و مارن-لا-وله در منطقه پاریس را نشان می‌دهد. همچنان که ملاحظه می‌شود شروع شهر جدید پردیس با حدود ۲۵ سال پس از شهر جدید مارن-لا-وله است. ضمن اینکه تحولات مارن-لا-وله آن را به یک قطب مستقل در شرق

هزار هکتار واقع شده است؛ یعنی کل محدوده‌های این شهر کمتر از محدوده دیزنی لند شهر مارن-لا-وله است. یا به عبارتی مساحت شهر مارن-لا-وله در حدود چهار برابر مساحت شهر جدید پردیس است. براساس آمار سایت شهر مارن-لا-وله و نقشه‌های مربوطه، این محدوده بیش از ۲۸۰ هزار نفر جمعیت با نرخ رشد صعودی است. در حالی که شهر جدید پردیس براساس آمار سال ۲۰۱۱ جمعیتی در حدود ۳۸ هزار نفر را در خود اسکان داده است. این شهر هنوز به جمعیت اولین طرح جامع خود نرسیده اما در طی این ۲۵ سال شرکت عمران چندین بار طرح‌های جامع خود را بازنگری و مرتباً بر مساحت ساخت‌وساز شهر افزوده است. حتی در حال حاضر شرکت عمران مطالعه و بازبینی طرح تفصیلی را مجدداً برای جمعیتی در حدود ۵۵۰ هزار نفر آغاز کرده، یعنی بارگذاری جمعیتی، در حدود شهر ارومیه در کنار تهران.

بررسی محتوایی پهنه شهر مارن-لا-وله نشان می‌دهد این شهر در ابتدا شامل ۱۰ شهر، ۱۶ روستا و در حدود ۳۰ محدوده از قبیل حاشیه شهر و... بوده است. در حقیقت این شهر جدید در ابتدا به انسجام و یکپارچگی منطقه و سپس به برنامه‌ریزی و توسعه شهر پرداخته است. به طوری که با تجمیع شهرها و روستاها توانسته چند هسته دارای هویت در شهر ایجاد کند.

اما در مقابل شهر جدید پردیس بدون توجه به این پتانسیل، فقط هفت روستا را در برگرفته است. طرح این شهر با روستاها و شهرهای هم‌جوار خود مانند جاجرود، رودهن و بومهن و ... هر یک از این سکونتگاه‌ها مستقلاً و بدون یکپارچگی با هم در محور شرق راه خود را طی کرده‌اند. بنابراین اگر یک محدوده فرضی به‌اندازه محدوده شهر مارن-لا-وله در محور شرق تهران نیز ترسیم شود، در می‌یابیم که چنین پتانسیل‌های توسعه نیز در این محور وجود دارد، از قبیل شهر رودهن، بومهن و ۵۷ روستا شامل چناران، باغک و ...

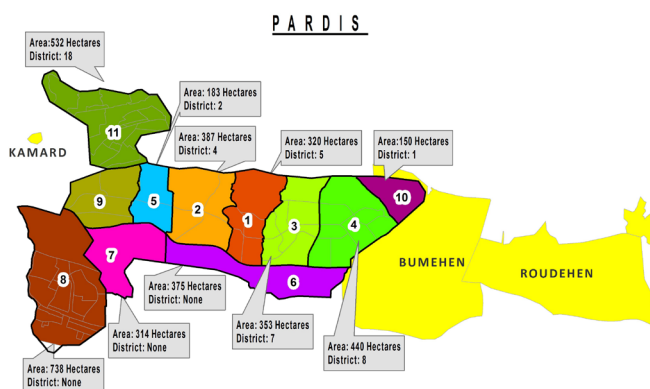
را به عهده دارد و هنوز درصدد پیدا کردن نقش‌های فرامسکونی (مانند پارک فناوری و غیره) است. به‌عنوان نمونه فاز مطالعه تا بهره‌برداری فقط یک مسیر اصلی (آزادراه تهران- پردیس) بیش از ۲۰ سال به طول انجامیده است.

تحلیل تطبیقی دو محور توسعه‌ای در شرق منطقه پاریس و شرق منطقه تهران

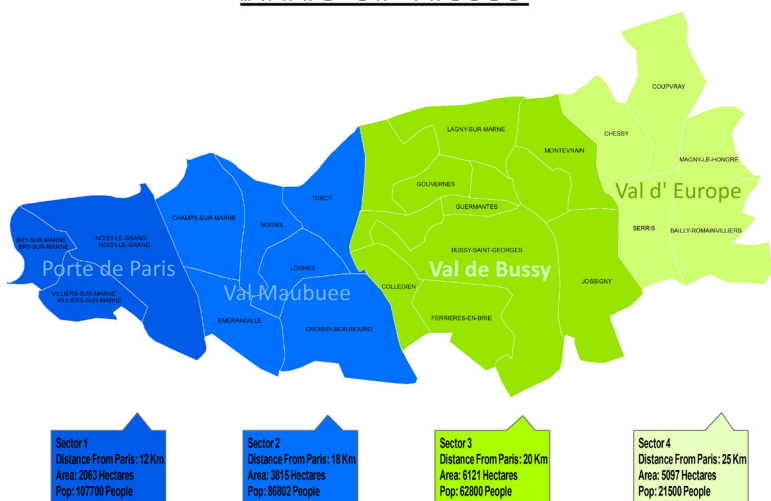
• مقایسه مقیاس فضایی (جمعیت و محدوده تقسیمات سیاسی) دو محور توسعه

تصویر ۴ به مقایسه تقسیمات سیاسی و جمعیتی شهر جدید مارن-لا-وله در شرق منطقه پاریس و شهر جدید پردیس در شرق منطقه تهران می‌پردازد. به طور کلی شهر جدید مارن-لا-وله به چهار محدوده به طول حدود ۲۳ کیلومتر و عرض ۹ کیلومتر تقسیم شده است. در مجموع مساحتی بیش از ۱۷ هزار هکتار از منطقه را شامل شده است.

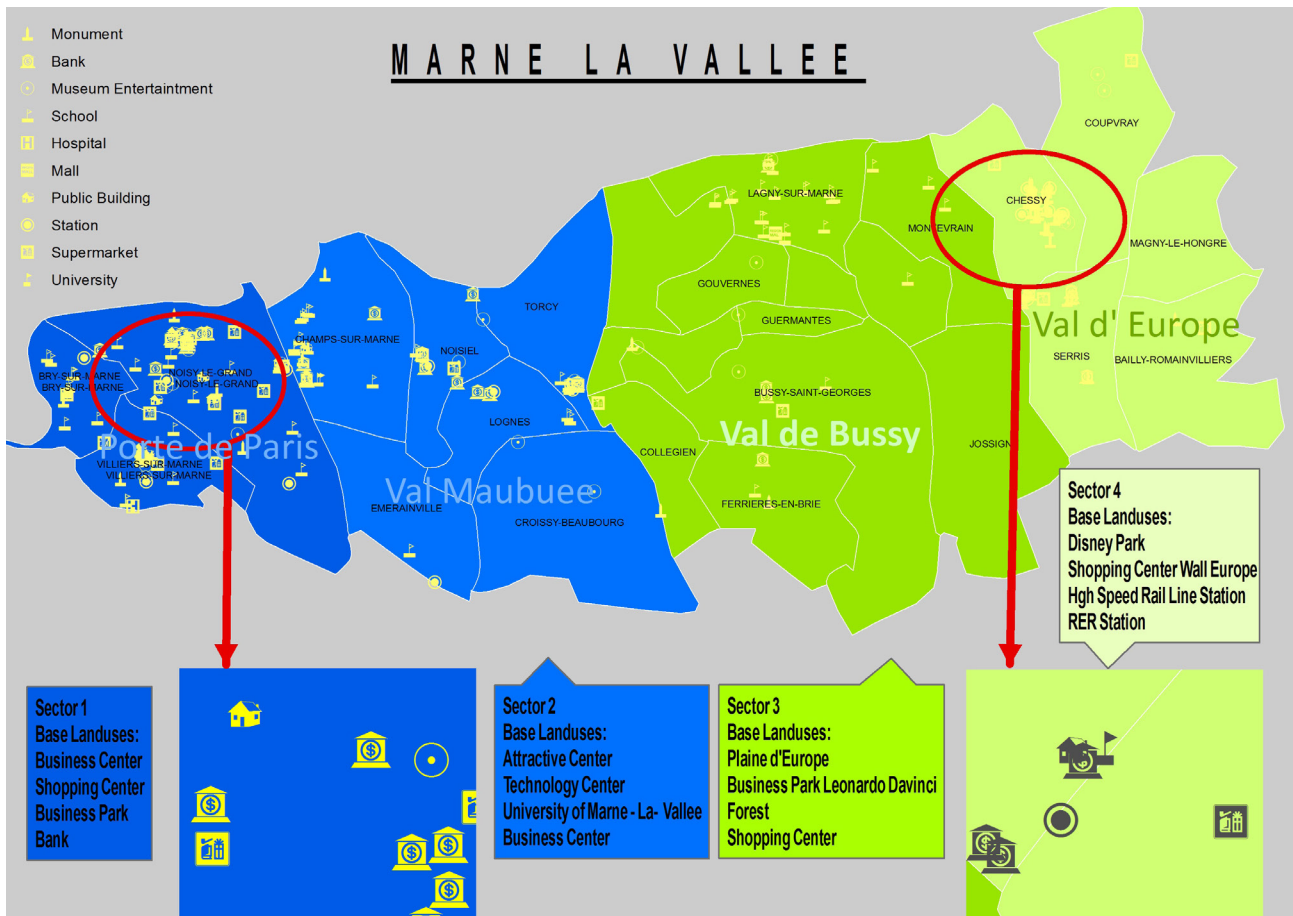
در حالی که شهر جدید پردیس در ۱۱ محدوده و فقط به طول حدود ۱۰ کیلومتر و عرض ۳ کیلومتر به‌طور میانگین، در مساحت چهار



MARNE LA VALLEE



تصویر ۴. تقسیمات فضایی شهر جدید مارن-لا-وله و شهر جدید پردیس. مأخذ: Brevet, N, 2006:1 و شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۳.



تصویر ۵. کاربری‌های عمده محدوده شهر جدید مارن-لا-وله. مأخذ: نگارنده.

همگرا و منسجم نبوده است.

- مقایسه توسعه امکانات و زیرساخت‌های دو محور توسعه

مقایسه امکانات و زیرساخت‌های دو محور توسعه از جنبه برنامه‌ریزی و اجرای سیستم حمل‌ونقل در شهر جدید مارن-لا-وله بسیار یکپارچه شده است.

همگام با احداث بیش از ۷۵ هزار واحد مسکونی به احداث شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی پرداخته است به عنوان نمونه در انتهای این محور با احداث ایستگاه و قطار سریع‌السیر TGV شرایط حمل‌ونقل سریع را به سایر شهرهای اصلی کشور و نیز مراکز اصلی پاریس فراهم کرده است.

همچنین به منظور کاهش ترافیک منطقه‌ای و ملی، سعی کرده تا مسافران را به استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی و مسیرهای متنوع سوق دهد. به عنوان مثال در این شهر برای رسیدن به فرودگاه نیاز به تردد از پاریس نیست بلکه دو فرودگاه به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای اطراف خود دسترسی دارد.

اما در شهر پردیس برای رسیدن به فرودگاه حتماً می‌بایستی مسافران از تهران عبور کنند.

برنامه‌ریزی در شهر جدید مارن-لا-وله در جهت توسعه ساخت‌وساز با کاربری‌های متنوع بوده به گونه‌ای که ظرفیت و مرکزیت قابل توجهی در خود ایجاد کند، درحالی‌که هنوز در شهر جدید پردیس براساس مصاحبه با کارشناسان و برداشت‌های میدانی صورت گرفته نشان‌دهنده اولویت‌دهی به احداث واحدهای مسکونی است. همان‌طور که در تصویر شماره ۵ و ۶ ملاحظه می‌کنید شهر مارن-لا-وله در هر کدام از چهار محدوده خود چندین کاربری کلیدی از قبیل پارک دیزنی‌لند، شهرک دانشگاهی دکارت شامل چهار سایت دانشگاهی بزرگ مانند صنعتی، برق، معماری، سیستم‌های کامپیوتری "بول" ۱۵ و مجموعه لابراتوارهای مرکز تحقیقات فرانسه، مراکز خرید بزرگ، ایستگاه و خطوط ریلی RER، ایستگاه TGV، مراکز تاریخی و ... پرداخته است.

اما در روند توسعه شهر جدید پردیس در محور شرق تهران، توسعه مرکز فعالیتی و عملکردی در مقایسه با توسعه بخش مسکن در آن کمتر مورد توجه بوده و از مراکز فعالیتی عمده ایجاد شده؛ تنها می‌توان به مجموعه پارک فناوری پردیس و دانشگاه آزاد اسلامی در آن اشاره کرد که شاغلین آنها اصولاً در شهر جدید پردیس ساکن نیستند. به عبارتی توسعه اسکان و اشتغال در این محور



شهرک دانشگاهی دکارت در فاز ۳ مارن له وله



دانشگاه آزاد اسلامی



مرکز محله مسکونی بوسی سن ژورژ در فاز ۴ مارن له وله



مرکز محله مسکونی در شهر جدید پردیس



مرکز شهری و تجاری محله وال دو اوروپ در فاز ۴ مارن له وله



مرکز شهری و تجاری شهر جدید پردیس

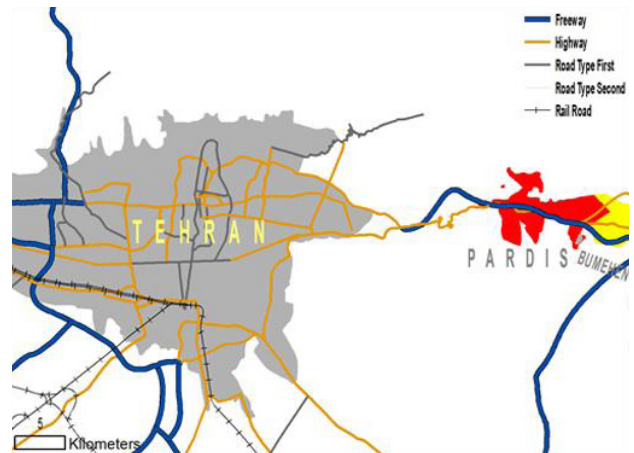
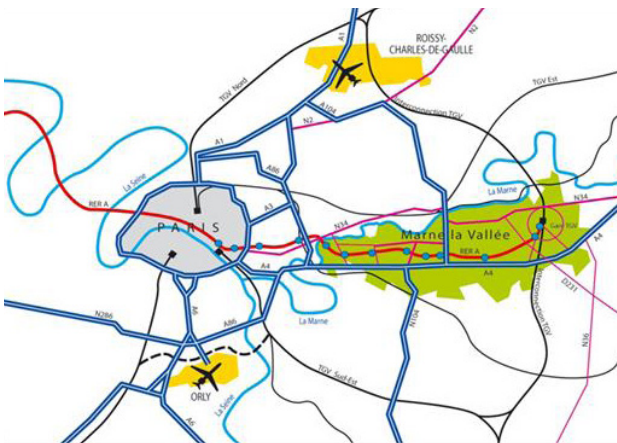
نمونه فضاهای
مراکز شهری



نمونه فضاهای
مراکز شهری



تصویر ۶ مقایسه کاربری‌های شاخص در محور شرق کلان‌شهر پاریس و تهران. مأخذ: نگارنده.



تصویر ۷. شبکه ارتباطات منطقه‌ای، بزرگراهی، ریلی در شرق منطقه کلان‌شهری پاریس و تهران مأخذ : نگارنده.

احداث مترو در این شهر آغاز شده است، اما به نظر محقق این مطالعات باید قبل از احداث شهر صورت می‌گرفت تا امروزه در حال بهره‌برداری باشد.

تصاویر ۷ و ۸ این مقایسه را نشان می‌دهد، به طوری که هم‌اکنون شهر جدید پردیس در سیستم‌های حمل‌ونقل بسیار ضعف داشته و فقط یک مسیر آزادراه را شامل شده است. البته مطالعاتی در زمینه



آاتوبان در مارن له وله



آزادراه تهران-پردیس



خط ریلی در مارن له وله



شبکه دسترسی درون شهری

تصویر ۸. وضعیت شبکه ارتباطات منطقه‌ای در شرق منطقه کلان‌شهری پاریس و تهران مأخذ : نگارنده.

پاریس را نشان می‌دهد که اغلب شاغلین منطقه در خود محدوده مارن-لا-وله ساکن‌اند و نشان از مرکزیت خود این محور در اسکان و اشتغال آن جمعیت دارد.

هرچند برای شهر جدید پردیس مطالعه دقیقی از محل اشتغال ساکنان و توزیع فضایی آن صورت نگرفته اما مشاهدات و مصاحبه‌های محدود میدانی در این محدوده همگرایی اسکان و اشتغال را برای ساکنین محدوده شهر جدید پردیس نشان نمی‌دهد، چراکه بسیاری از مراکز فعالیتی که باعث جذب و اشتغال جمعیت شود در محدوده شهر ایجاد نشده است.

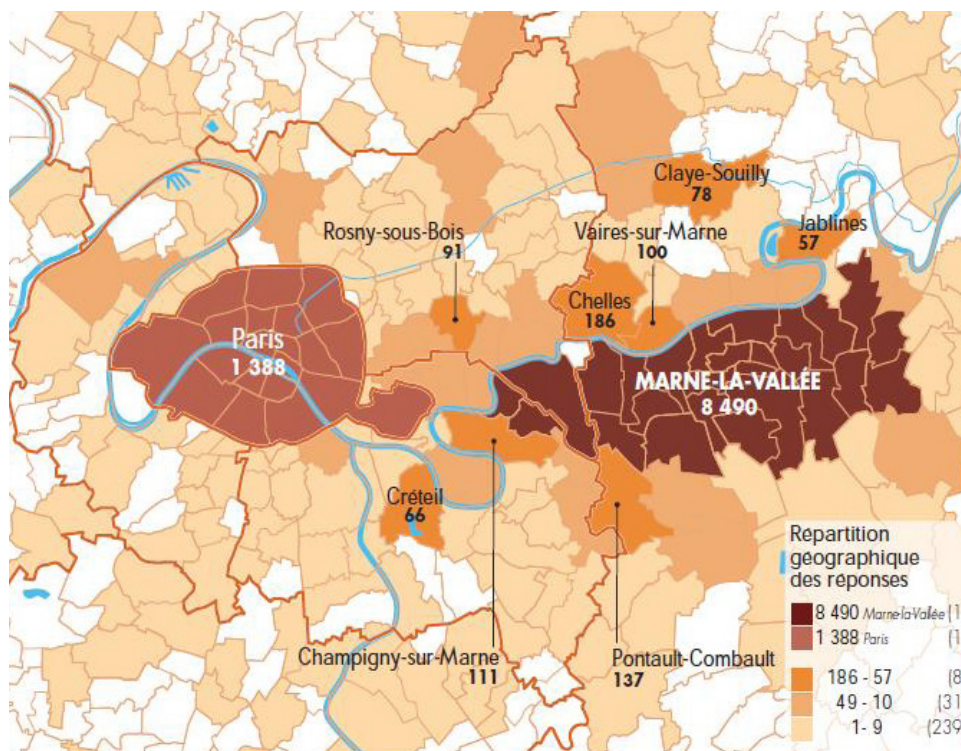
لذا تطبیق دو محور، مرکزیت و احساس تعلق نسبی قابل ملاحظه‌ای را برای ساکنان محدوده مارن-لا-وله بیان می‌کند. اما این مرکزیت و احساس تعلق در شهر جدید پردیس میزان قابل ملاحظه‌ای را نشان ندهد و حتی بسیاری از ساکنین آن ترجیح می‌دهند اوقات فراغت خود را به دلیل نبود مراکز خدماتی و تفریحی در بیرون از منطقه صرف کنند.

• مقایسه مرکزیت و همگرایی اسکان و اشتغال در پردیس و مارن-لا-وله

طرح جامع منطقه پاریس از ۱۹۶۲ شروع شد. درست با کمی تأخیر در حدود پنج سال بعد، طرح جامع تهران تهیه شد اما بارگذاری جمعیتی و ساختمانی در تهران از دهه ۱۳۷۰ شروع شد. البته طرحی بر آن مترتب نبود و تاکنون ادامه دارد که مرکز منطقه کلان‌شهری را متمرکز و متراکم‌تر کرده است.

درحالی‌که در منطقه پاریس توسعه‌ها در مرکز متوقف و در هسته‌های شهرهای جدید شکل گرفته و مدیریت شده است. به طوری که تجربیات و بررسی‌ها بر روی محل کار در شهر جدید مارن-لا-وله و پاریس در دوره زمانی ۱۹۹۰-۲۰۰۵ نشان می‌دهد، به دلیل عدم ایجاد جذابیت در مادرشهر از سال ۱۹۹۰ میزان عرضه شغل در پاریس رو به کاهش بوده است. در مقابل میزان استخدام و عرضه شغل در شهر جدید مارن-لا-وله افزایش یافته به صورتی که از ۳۶ درصد در سال ۱۹۹۰ به ۴۴ درصد در سال ۲۰۰۵ رسیده است (Brevet, 2006:3).

تصویر ۹ پهنه‌های فعالیت‌های روزانه ساکنان محور شرق کلان‌شهر



تصویر ۹. پهنه‌بندی استفاده از فعالیت‌های روزانه در محدوده شرق پاریس. مأخذ: Brevet, N, 2006:3

نتیجه‌گیری

در محور مارن-لا-وله سعی شده تا مراکز بزرگ تجاری درون‌شهری، پارک‌ها، فضاهای توریستی و گردشگری ایجاد شود که بتواند مراکز خرید نامنجم و سایر فضاهای نامتوازن در سکونتگاه‌های پراکنده داخل محدوده را سامان‌دهی کند. با این رویکرد محور شهر جدید مارن-لا-وله با شکل‌گیری مرکز فعال شهری همواره پویایی و سرزندگی خود را تقویت می‌کند تا به سکونتگاه‌های خوابگاهی تبدیل نشود. زیرساخت‌های راه و راه‌آهن، شبکه راه‌آهن سریع منطقه‌ای RER و ایستگاه‌های آن هسته‌های اصلی توسعه شهری را در این محور تشکیل داده و زندگی را در شهر جاری می‌کنند.

ایستگاه‌های مرکزی RER به‌عنوان کانون اصلی توسعه فضایی از پراکنده رویی فضایی جلوگیری کرده و توسعه متمرکز و منسجمی را پیرامون خود شکل می‌دهند. این هسته‌های شهری با فضای سبز احاطه شده که هرکدام مرکز شهری خود را دارند. نگاه یکپارچه به کل منطقه مارن-لا-وله به‌عنوان محور جدید با چند هسته مشخص در ارتباط با زیرساخت‌های راه، راه‌آهن و شبکه قطار سریع منطقه‌ای روند توسعه نسبتاً یکپارچه و متعادلی را برای آن به ارمغان آورده است. همچنین سعی شده با ایجاد کانون‌های فعالیتی و خدماتی از قبیل پارک دیزنی لند، پارک طبیعی داوینچی، مراکز دانشگاهی، ساختمان‌های دولتی در محدوده این هسته‌ها ضمن تقویت عملکردی و مرکزیت شهری هر یک از هسته‌ها، حس تعلق ساکنان نیز به محیط زندگی خود بیش از پیش فراهم شود. به طوری که بسیاری از ساکنان این شهر ترجیح می‌دهند علاوه بر اشتغال و سکونت در این منطقه، فعالیت‌های سرگرمی و روزانه خود را در این محدوده داشته باشند.

از آغاز برنامه‌ریزی و احداث شهر جدید پردیس در محور شرق کلان‌شهر تهران تاکنون مطالعات و برنامه‌های زیادی در آن دنبال شده است. اغلب این برنامه‌ها توسعه اسکان و گسترش واحدهای مسکونی را در اشکال مختلف دنبال کرده، به‌ندرت به این اصل توجه شده که در کنار تولید فضاهای مسکونی باید مرکزیت شهر را از طریق ایجاد فضاهای فعالیت و اشتغال و خدمات عمومی و حتی انتقال برخی از مراکز مهم فعالیتی از مادرشهر به آن، تقویت نظام اسکان و همگرایی اشتغال و اسکان ساکنین در شهر را دنبال کرد. شاید عقیده متولیان این بوده که احداث مجتمع‌های مسکونی و واحدهای تجاری سبب سوق جمعیت به سوی این شهر می‌شود؛ اما توجه داریم که شهر مکانی است برای پاسخگویی نیازهای مختلف ساکنان آن که صرفاً توسعه فیزیکی فضاهای مسکونی نیست. لذا اقدامات صرف توسعه فیزیکی واحدهای مسکونی و برخی اقدامات انفعالی و پس‌رونده در ایجاد کاربری‌ها و خدمات عمومی شهری نمی‌تواند مرکزیت و نظام اسکان را در این شهر تقویت کنند. تداوم غفلت نسبت به برنامه‌ریزی و توسعه کانون‌های اصلی از قبیل مراکز تجاری و مراکز فعالیتی بزرگ، ایجاد و توسعه مراکز آموزش عالی، مراکز بزرگ تفریحی ناکامی‌های شهر جدید پردیس را علیرغم اقدامات گسترده و هزینه‌های کلان انجام شده در توسعه واحدهای مسکونی بیش از پیش نمایان خواهد ساخت. از طرفی عدم توجه به توسعه همگام زیرساخت‌های شهر مانند شبکه ارتباطی زمینی، ریلی، هوایی متناسب با حجم توسعه گسترده واحدهای مسکونی نارسایی‌های زیادی را به دنبال خواهد آورد.

در یک نگاه کلی تطبیقی می‌توان دریافت نقاط توفیق محدوده شرق پاریس مدیون وجود الگویی از برنامه‌ریزی یکپارچه و نگاه به کل پهنه است که دربردارنده همه نقاط سکونتگاهی و فعالیتی بالقوه و روابط متقابل آنهاست. درحالی‌که این موضوع در مدیریت و ساماندهی محور شرق کلان‌شهر تهران با محوریت شهر جدید پردیس نادیده گرفته شده است. به این معنی که از روابط و همبستگی متقابل سکونتگاه‌های موجود منطقه مانند جاجرود، رودهن، بومهن و دماوند در این محور غفلت شده و این نقاط هرکدام به طور انتزاعی و به صورت نقطه‌ای به تحولات خود بدون هیچ رابطه هم‌افزا ادامه داده‌اند. این مسئله زمانی حادتر می‌شود که رابطه و نقش توسعه شهرهای جدید با تحولات مادرشهر هم‌سو و دارای راهبردهای آمایش فضایی در مقیاس منطقه نباشند.

از این رو تعادل‌بخشی به منطقه کلان‌شهری تهران بدون لحاظ روند رشد در شهر مرکزی و ارتباط آن با نقش هسته‌های جدید اطراف به صورت شهر جدید، حرکتی انتزاعی و انفعالی خواهد بود. به این معنا که در ۲۰ سال گذشته رشد شهر اصلی تهران نه تنها کند نشده و نیازهای توسعه فضایی به شهرهای جدید اطراف منتقل نشده، بلکه از رشدی تندتر و سوداگرانه‌تر از قبل برخوردار بوده است. درحالی‌که روند رشد فضایی شهر پاریس هم‌زمان با تعریف و احداث شهرهای جدید اطراف آن کندتر و فعالیت‌های بسیاری از آن به شهرهای جدید به ویژه به شهر جدید مارن-لا-وله منتقل شده و فعالیت‌ها و مراکز قدیمی و جدیدی در آن شکل گرفته است. این روند مرکزیت و جذب و حس هویت ساکنان در آنها را تقویت کرده است. به طوری که عنوان شهر جدید در آنها به تدریج حتی از گویش روزانه مردم حذف و به بستری برای زندگی باحساس تعلق ساکنین تبدیل شده است. مقایسه و تطبیق دقیق دو محور از جهات توسعه اجتماعی و اقتصادی آنها می‌تواند آموزه‌های جالب‌تری را برای تعادل‌بخشی مناطق کلان‌شهری در اختیار بگذارد که موضوع پژوهش‌های بعدی می‌تواند باشد.

پی‌نوشت‌ها

۱. Metropolization
۲. Barrow
۳. New town Act
۴. Nouvelles villes
۵. Etablissement Public d'Aménagement
۶. Hertfordshire
۷. Zuid Holland
۸. Wein
۹. Marne La Vallee
۱۰. Delouvrier
۱۱. IAURP
۱۲. SDAURP
۱۳. Cergy-Pontoise, Saint-Quentinen Yvelines, Senart, Evry and Marnela- Valley
۱۴. Atelier Parisien d'Urbanisme
۱۵. Bull

فهرست منابع

- اعتماد، گیتی. ۱۳۸۴. ارزیابی روند برنامه‌ریزی و میزان دستیابی به ایجاد اهداف اجرا و مدیریت شهر جدید هشتگرد. مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید. ۱۳۸۴. تهران.
- پاتر، رابرت و ایوان، سلی لوید. ۱۳۸۴. شهر در جهان در حال توسعه. ت: کیومرث ایران‌دوست، مهدی دهقان منشادی و میترا احمدی. چاپ اول. تهران: انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور.
- جوهری، زهرا و مرادی مسیحی، وراز. ۱۳۹۰. بررسی تأثیرات ایجاد شهرهای جدید در تعادل بخشی به فضای سکونت و اشتغال منطقه‌ای: نمونه موردی شهر جدید اندیشه. مجله علمی پژوهشی آمایش سرزمین، ۳ (۵): ۹۳-۱۱۰.
- خیرالدین، رضا و دیگران. ۱۳۹۲. توسعه حمل‌ونقل محور ریلی در مناطق کلان‌شهری. سومین کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن (۱۳۹۲). تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.
- داداشپور، هاشم و مولودی، جمشید. ۱۳۸۹. بررسی و تحلیل ساختار سلسله مراتب شهری در استان اردبیل. فصلنامه فضای جغرافیایی، ۱۱ (۳۴): ۱۳۱-۱۰۲.
- قرخلو، مهدی و عابدینی، اصغر. ۱۳۸۷. ارزیابی چالش‌ها و مشکلات شهرهای جدید و میزان موفقیت آنها در ایران: شهر جدید سهند. برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۱۳ (۱): ۱۶۶-۱۹۱.
- مرکز آمار ایران. ۱۳۹۱. سالنامه آماری سال‌های ۱۳۹۱. تهران: مرکز آمار ایران.

Reference list

- Brevet, N. (2006). *Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie?*. Paris : Institut d'urbanisme de Paris.
- Brevet, N. (2011). *Le(s) bassin(s) de vie de Marne-La-Vallée*. Paris: L'Harmattan.
- Cailly, L. (2012). *Marne-la-Vallée: From New town to True Town?* Available from: metropolitiques: <http://www.metropolitiques.eu/Marne-la-Vallee-from-new-town-to.htm>.
- Commission European. (1997). *Compendium of European Planning Systems, Regional Development Studies Report 28*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Deputy Prime Minister and the First Secretary of State. (2002). *Government's Response to the Transport, Local government and the Regions Committee Report: The New town: Their Problems and Future*. London: TSO.
- Golany, G. (1967). *New town Planning*. New York: John Wiley And Sons,
- Gordon, D. L. (2006). *Planning Twentieth Century Capital Cities*. London: Routledge.
- Insa-Ciriza, R. (2012). *Two Ways of New Towns Development: A Tale of Two Cities*. Urban Development. Barcelona. University of Barcelona.
- Katz, P. (1996). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. New York: McGraw-Hill.
- Kheyroddin, R. (2012). *Gouvernance territoriale de la grand région urban de Téhéran; Entre le Développement Polycentriques el la Concentration Spatiale*. ASRDLF (Association de Science Régionale De Langue Française) 2012, 9 et 11 July, Belfort, France. Available from: http://thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf_com/envoitextefinal/auteur/textedef/261.pdf
- Dean, L, et al. (2014). *Newtown, Connecticut Plan of Conservation and Development*. Available from: http://www.newtown-ct.gov/public_documents/newtownct_land/2014POCDFullVersionIntegrated.pdf.
- L, S,B, (1999). *Alternative Model For Managing Metropolitan Regions: The Chalenge For North Americans Cities*. International Forum on metropolitan, Santa Cruz: Bolivia,
- Pole, P. E. (2014). *Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*. Available from: www.enseignementsup-recherche.gouv.fr: www.developpement-durable.gouv.fr.
- Pyka, R. (2010). Development of the Metropolis of Upper Silesia as the Result of Globalisation Processes in the Opinion of its Inhabitant a Theoretical and Empirical View, *In Beyond Globalisation: Exploring the Limits of Globalisation in Regional Context*. Ostrava: University of Ostrava Czech Republic.
- Pacione, M. (2005). *Urban Geography*, Second Edition. New York : Routledge.
- SDAURP. (1965). *Le SDAU et la création des villes nouvelles, Description du parti d'aménagement*. Available from: <http://e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u7/co/3-3.html>.
- Vinay, F. (2007). *Sharing Experience in Environmental Management In the Business Parks of "New towns" in Europe*. Available from: <http://www.encourage-eu.org>.
- Witherick, M., et al. (2001). *A Modern Dictionary of Geography*. London: Arnold.