

امکان‌سنجی اجرای الگوهای نوین برنامه‌ریزی شهری با تأکید بر حکمروایی شهری (مطالعه موردی: شهر گرمدره، استان البرز)

ناصر محمدی: ^۱، حسین مجتبی زاده خانقاهی ^{۲*}، علی توکلان ^۳

^۱ دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

^۲ استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

^۳ استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۱۵

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۰۵/۰۱

چکیده

شهرهای جهان بی‌شک با مسائلی رو به رو هستند که در عین تشابه با چالش‌های سایر شهرهای جهان دارای تفاوت‌های بنیادین می‌باشد. پژوهش حاضر سعی دارد با بررسی مهم‌ترین الگوهای مطرح شده در آمایش شهری جهان (رشد هوشمند، شهر خلاق، حکمروایی شهری، رشد پراکنده، شهر اکولوژیک)، سازگاری این الگوها را با توجه به شرایط کشور ایران بررسی کند. نوشتار حاضر از نظر هدف با رویکردی کاربردی و از نظر روش توصیفی - تحلیلی می‌باشد که پس از تشریح الگوهای نوین آمایش شهری، با استفاده از نظر متخصصان و اساتید دانشگاه به تعیین معیارهای سازگاری این الگوها با وضعیت کشورمان پرداخته و با استفاده از مدل AHP نسبت به وزن دادن معیارها اقدام گشته است و سپس با طرح پرسشنامه و با استفاده از مدل ELECTRE سعی در رتبه‌بندی الگوهای آمایش شهری از نظر سازگاری شده است. نتایج نشان می‌دهد الگوی حکمروایی شهری با امتیاز ۳ بالاترین میزان سازگاری و پس از آن الگوی شهر اکولوژیک با یک امتیاز قرار دارد. الگوی شهر خلاق و رشد پراکنده نیز در پایین‌ترین درجه سازگاری با شرایط کشور می‌باشند. پس از آن نیز مهم‌ترین موانع اجرای حکمروایی شهری در کشور با بهره‌گیری از روش ماتریس زوجی و طوفان فکری تعیین شد که عدم همگرایی بین بخش‌های مختلف مدیریت شهری کشور و نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی اثرگذارترین و اثرپذیرترین عامل در عدم اجرای صحیح این الگوی سازگار با شرایط سرزمینی کشورمان می‌باشد.

واژگان کلیدی: امکان‌سنجی، الگوهای نوین آمایش شهری، حکمروایی شهری، مدل ELECTRE، شهر گرمدره.

مقدمه

قدمت و اهمیت شهر نشینی صاحبان قدرت و اندیشمندان همه قرون و اعصار را واداشته است تا بر جنبه‌های مختلف جسم و روح شهر درنگ کنند و بکوشند تا قانونمندی‌های زندگی شهری را دریابند و بر پایه یافته‌های خود به طراحی و برنامه‌ریزی شهری دست یازند و برای مسائل و مشکلات شهر و شهر نشینی چاره جویی کنند (ممتاز، ۱۳۹۲: ۲۰). امروزه جهان با بزرگترین نسبت جمعیت شهری در طول تاریخ مواجه می‌باشد. بیش از نیمی از جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کنند و پیش‌بینی می‌شود تعداد جمعیت شهرنشین در سال ۲۰۵۰ به بیش از ۶ میلیارد نفر برسد (دبیرخانه بخش جمعیت، دپارتمان امور اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد، ۲۰۰۷). با توجه به این امر توسعه پایدار شهری در آینده یکی از چالش‌های اساسی برنامه‌ریزی شهری خواهد بود. شهر پدیده‌ای پویا و سامانه‌ای باز است که در گذر زمان در حال تحول و تغییر است. مجموعه‌ای از عناصر انسانی و عوامل مصنوعی در ایجاد این پویایی و تحول مؤثرند. مداخله و سیاست‌گذاری‌های فرآیندهای توسعه شهری در چارچوب این نظام پویا، الگوی برنامه‌ریزی و طراحی ویژه و منطبق با شرایط خود را می‌طلبد. این امر شالوده‌اساسی تغییر در اندیشه و طرح‌های توسعه شهری را در دهه‌های اخیر تشکیل می‌دهد (شیعه و همکاران، ۱۳۹۴: ۲). در حال حاضر چرخش از دیدگاه‌های برنامه‌ریزی مبتنی بر اثبات‌گرایی محض به نظریه‌های اثبات‌گرایی جدید و نظریه‌های انسان‌گرایانه مبتنی بر دیدگاه انتقادی و نظریه‌های هنجاری و امثال آن، مباحث تازه‌ای را مطرح نموده که فرآیند برنامه‌ریزی را متحول ساخته است و به تدریج تاثیر خود را بر تمام مراحل آن می‌گذارد (تیتکانلو، ۱۳۹۲: ۲) و از دل این دیدگاه‌ها الگوهای نوینی در زمینه برنامه‌ریزی متولد شده است. با توجه به افزایش جمعیت شهری و بروز مشکلات عدیده در کشورهای مختلف و به گونه‌های مختلف، نیاز ضروری به الگوهای نوین آمایش شهری به منظور کاهش مشکلات وجود دارد. در میان الگوهای گوناگون شهری که بیشتر از سایر الگوهای شهری مطرح گشته‌اند دو طیف مختلف فرم شهری است؛ الگوی توسعه فشرده و الگوی توسعه پراکنده (Jenk and Burgess, 2000:13). مطالعات انجام شده پیرامون پایداری فرم‌های توسعه شهری بر افزایش تراکم توسعه، تأکید بر استفاده ترکیبی و خودداری از توسعه پراکنده و دستیابی به سرزندگی و تنوع اجتماعی و اقتصادی تأکید می‌کند (Jones and Macdonald, 2004:3). فرض غالب این است که الگوهای توسعه‌ای با تراکم بالا پایدارترند. در این راستا بسیاری از الگوهای برنامه‌ریزی مانند رشد هوشمند و حکمروایی شهری بویژه در آمریکا، انگلستان، استرالیا و نیوزلند برای حمایت از تراکم‌های بالای مسکونی پدید آمده‌اند (Choguill, 2008:42).

با نگاه به عقبه ایجاد الگوهای نوین آمایش شهری، متوجه می‌شویم که این الگوها در پاسخ به مشکلات بوجود آمده در جامعه و با توجه به شرایط سرزمینی آن جامعه طرح شده است و نکته مهمی که باید در نظر داشت، امکان‌سنجی اجرای این طرح‌ها در مکانی دیگر و با شرایط متفاوت دیگر است. رشد سریع جمعیت شهری کشور در دهه‌های اخیر بدون تغییرات اساسی در الگوهای سکونت، شرایط نامناسبی برای کشور فراهم ساخته است. چنین مشکلی با توجه به شرایط خاص جغرافیای سرزمینی کشورمان از جمله، بارش کم، بیابانی بودن بخش عظیم آن و تنوع اقلیمی گوناگون آن، ضرورت توجه جدی‌تر به این مشکلات را بازگو می‌کند (قربانی، ۱۳۹۳: ۲). حال می‌توان

با توجه به مسائل مطرح شده این سوال را عنوان کرد که آیا این الگوهای برنامه‌ریزی که در کشورهای دیگر و با اهداف متناسب با آن کشور ایجاد و اجرایی گشته آیا در شهر گرمدره نیز قابلیت اجرا دارد یا خیر. پژوهش حاضر سعی به پاسخگویی به همین سوال را دارد. در همین راستا با شناخت مهم ترین الگوهای آمایش شهری مطرح شده در سال‌های اخیر از جمله الگوی رشد هوشمند شهری^۱، الگوی شهر خلاق^۲، الگوی حکمروایی شهری^۳، الگوی پراکنش شهری^۴ و الگوی شهر اکولوژیک^۵، در ابتدا به بررسی و شناخت این الگوها پرداخته و سپس با توجه به نظر متخصصان امر و همچنین بهره‌گیری از مدل ELECTRE به امکان‌سنجی قابلیت اجرا و تناسب این الگوها با شرایط استان البرز و شهر گرمدره پرداخته خواهد شد، زیرا عدم توجه به این مسئله مهم سبب می‌شود بسیاری از این الگوها بدون مطالعات لازم و صرفاً به صورت کپی برداری محض در کشور اجرا شده و در نتیجه نه تنها مشکلی را حل نکند، بلکه باعث ایجاد مشکلات عدیده دیگری هم‌گردد. پس از آن نیز مهم‌ترین موانع اجرای سازگارترین الگو با شرایط محیط مورد مطالعه بررسی می‌شود.

مبانی نظری

رشد هوشمند شهری

رشد هوشمند شهری از دیدگاه برنامه‌ریزان شهری، یکی از راهبردهای دستیابی به توسعه پایدار و ارتقای کیفیت محیط زیست شهری، متعادل کردن توزیع فضایی کاربری‌ها از طریق «شکل پایدار شهر» است. در اواخر قرن بیستم، با الهام از بنیان‌های علمی توسعه پایدار به رویکردهای جدیدی به نام شهرسازی نوین و رشد هوشمند برای پایدار کردن فرم فضایی شهرها توجه شد (ضرابی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲). در سال ۱۹۷۰ برنامه‌ریزان شهری و حمل و نقل، شروع به ترویج ایده‌ی جوامع و شهرهای فشرده کردند؛ پس از آن، ایده‌ی پیترو کالتورپ، با عنوان روستا شهرها که بر پایه حمل و نقل عمومی، پیاده روی و دوچرخه سواری به جای استفاده از اتومبیل بود، با اقبال عمومی روبرو شد. معمار دیگری به نام آندرز دوانی ایده، تغییر قوانین طراحی برای ارتقای مفهوم اجتماع و کاهش استفاده از اتومبیل را مطرح نمود. مشکل تهیه زمین و هزینه‌های بالای آن جهت احداث ساختمان و تعریض بزرگراه‌ها (به ویژه تخریب زمین‌های با ارزش تاریخی و حفاظت شده) باعث شد برخی سازمان‌ها، ایده‌های دیگری را برای متمایل ساختن طرح‌های حمل و نقل به سوی استفاده از وسایط نقلیه عمومی مطرح سازند. سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا "رشد هوشمند" را به عنوان راهی برای کاهش آلودگی هوا پیشنهاد کرد (قربانی و نوشاد، ۱۳۸۷: ۲). نظریه رشد هوشمند، یک نظریه برنامه‌ریزی (شهری و منطقه‌ای) و حمل و نقل است که بر جلوگیری از گسترش پراکنده شهر تاکید دارد و بدین منظور بر رشد در مرکز شهر تاکید می‌کند و از تخصیص کاربری به طور فشرده با گرایش به حمل و نقل عمومی، شهر قابل پیاده‌روی و مناسب برای دوچرخه سواری، شامل توسعه با کاربری مختلط و انواع مختلفی از گزینه‌های مسکن حمایت می‌کند (سیف‌الدینی و همکاران، ۱۳۹۲: ۳). رشد

¹ Urban Smart Growth

² Creative City

³ Good Governance

⁴ Sprawl

⁵ Ecological City

هوشمند، اصطلاح رایجی برای یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل و کاربری اراضی می‌باشد که از توسعه‌های فشرده و کاربری‌های مختلط در مناطق شهری حمایت کرده و در تقابل با توسعه‌های اتومبیل محور و پراکنده در حاشیه شهر قرار می‌گیرد. رشد هوشمند به خلق الگوهای کاربری اراضی قابل دسترس، بهبود فرصت‌های حمل و نقلی، خلق جوامع قابل زیست و کاهش هزینه‌های خدمات عمومی منجر می‌شود (Litman, 2005:5). با اجرای برنامه‌های رشد هوشمند، اثرات مخرب بر فضاهای سبز به حداقل ممکن می‌رسد. رشد هوشمند، کاهش سفر با وسایط نقلیه موتوری به ازای هر نفر را سبب می‌شود (Bochner, 2000: 122).

شهر خلاق

یکی دیگر از مفاهیم مهم در این زمینه مفهوم شهر خلاق است. ادبیات شهر خلاق در دنیا به طور پیوسته در حال رشد است. بسیاری از محققان در این ادبیات نظری سهمیم هستند (Geoforum, 2009:701). این بدان معناست که مفهوم نظری شهر خلاق متناسب با زمان‌های مختلف و بنا بر شرایط متفاوت در حال تغییر است و متفکران زیادی در این زمینه صاحب نظر هستند. شهر با استفاده از اصطلاحاتی چون «شهر خلاق» (Landry, 2008:34) و «طبقه خلاق» (Florida, 2002:7)، که بیانگر اهمیت فرهنگ و هنر در بافت شهری است، به طور فزاینده‌ای مفهوم‌سازی می‌شود. لندری، نظریه‌پرداز شهری، و فلوریدا، اقتصاددان، نمایندگان اصلی آنچه می‌تواند به عنوان مفهوم شهر خلاق تعریف شودند (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، ۱۳۹۲). داشتن شهر خلاق، نهایت آرزوی هر جامعه مدرنی است. شهر خلاق فضایی است که در آن فعالیت‌های نوینی رخ می‌دهد. شهر خلاق در قرن بیست و یکم به معنای شهروندان خلاق است. در این شهر مسئولان شهری خدمات همگانی و زیرساخت‌های اجتماعی و اقتصادی را به جدیدترین، کاراترین بهره‌ورترین و زیباترین روش ممکن ارائه می‌نمایند. شهر خلاق نه تنها فضایی است که در آن خلاقیت رشد می‌کند، بلکه سازماندهی و مدیریت آن به طور خلاقانه طرح ریزی می‌گردد (مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد، ۱۳۸۵). فلسفه شهر خلاق این است که همیشه در یک مکان پتانسیل‌های خلاق وجود دارد. باید شرایط به گونه‌ای باشد که مردم فکر کرده و برنامه‌ریزی نمایند و در استفاده از فرصت‌های به وجود آمده، ابتکار عمل داشته باشند و مسائل شهری مهار نشدنی را اداره کنند (Coletta, 2008:2). حداقل سه بعد وجود دارد که می‌تواند رابطه بین خلاقیت و توسعه شهری را مطرح سازد:

۱. اعتقاد به لزوم سرمایه‌گذاری در توسعه شهری در جهت ایجاد خلاقیت
 ۲. تأکید به بخش‌ها، فعالیت‌ها و صنایع خلاق به عنوان پایه‌های ساختاری توسعه شهری
 ۳. دفاع از لزوم جذب مهارت‌های خلاق یا منابع انسانی خلاق (Costa & et al., 2009:2).
- در واقع می‌توان گفت شهر خلاق تغییر از تولید کارخانه‌ای به تولید فکری یا خلاق و دوری از رویکرد دولت محوری به حکمروایی یا همکاری مابین دولت، شرکت‌ها و NGO‌هاست (Tajudeen, 2008:60). پایه‌های شهر خلاق را می‌توان در سه زمینه اقتصاد، فرهنگ و مکان در نظر گرفت (Authenti City, 2008:21). همچنین ریچارد فلوریدا ۳ مؤلفه را بعنوان مهم‌ترین مؤلفه‌های یک شهر خلاق معرفی می‌کند. این ۳ مؤلفه عبارتند از: استعداد، فناوری و قابلیت تحمل. در بین سه زمینه فلوریدا به قابلیت تحمل اهمیت بیشتری قائل می‌باشد (Florida 2002: 54).

حکروایی شهری

برایان مک لالین اولین نظریه‌پرداز است که در سال ۱۹۷۳ مفهوم حکروایی خوب را مطرح کرد (کاظمیان، ۱۳۸۷:۵). از نظر وی «حکومت شهری» باید نسبت به روندهای تغییر در شهر پاسخگوتر باشد، اقداماتش با مسائل شهری و تحول آنها متناسبتر باشد، نسبت به اجتماع مسئول و پاسخگوتر و بعنوان بخش مهمی از نظام یادگیری اجتماعی بهتر عمل کند و سرانجام نقش مهمی در پیشبینی، کشف و استقبال از آینده ایفا کند (عزیزی و همکاران، ۱۳۹۷:۶). این فرایندها به وجود شبکه ارتباطات در داخل سازمانهای رسمی حکومت و نظام های برنامه ریزی آن و همچنین شبکه ارتباطات میان آن سازمانها و اجتماع و نظامهای شهری آن بسیار متکی است (برک پور، ۱۳۸۸:۱۷۹). حکمرانی شهری، طبق تعریف زیست بوم سازمان ملل عبارت است از مجموع روشهای برنامه‌ریزی و مدیریت عمومی شهر از سوی افراد، نهادهای عمومی و نهادهای خصوصی و نیز فرایند مستمری است که از آن طریق، منافع متضاد یا متعارض با یکدیگر همراه شده و زمینه همکاری و کنش متقابل فراهم می‌آید. طبق این تعریف حکمرانی شهری، هم نهادهای رسمی و هم اقدامات غیررسمی و سرمایه اجتماعی شهروندان را در بر می‌گیرد (UN- HABITAT, 2016).

رشد پراکنده

این الگو از دهه ی ۱۹۶۰ در گفتمان شهری به طور جدی مطرح و در کشورهایی که در آنها وفور زمین های ارزان، ساخت بی رویه جاده‌ها و تولید بیش از اندازه ی خودرو وجود دارد، پدیده‌ای رایج به شمار می‌رود. این پدیده تا مدتها تنها در کشورهای پیشرفته دیده می‌شد، اما امروز به پدیده ای جهانی تبدیل شده که بیشتر شهرهای کشورهای جهان و به ویژه کشورهای در حال توسعه با آن روبه رو هستند (Hutchison, 2010:766). پراکنش شهری به معنای پخشایش کنترل نشده ی توسعه روی زمین روستایی یا زمین توسعه نیافته است (سیف‌الدینی، ۱۳۸۷:۳۲) که با گردهم آمدن ساختمان های کم تراکم و توسعه های نواری شکل و پراکنده ی تجاری در سکونتگاه های انسانی ایجاد می شود. این فرم معلول کاربرد وسیع خودرو است (Eving, 1997:107). بخش عمده مباحث پراکنش شهری مربوط به ایالات متحده آمریکاست. با این حال این پدیده مختص آمریکای شمالی نیست (قربانی، ۱۳۹۳:۴). بسیاری از سیاست های به کار رفته در آمریکای شمالی نظیر رنسانس یا تجدید حیات مراکز شهری، کاربری ترکیبی، برنامه‌های احیا درون شهرها و محدوده رشد برای کنترل پراکنش شهر معادل سیاست های برنامه ریزی اروپا بویژه بریتانیا دیده می‌شود (Couch & Karecha, 2006: 353). در این فرم، سرمایه‌گذاری‌های زیادی در بخش زیرساخت های حمل و نقل و تأسیسات و تجهیزات شهری انجام می شود، به گونه ای که گسترش حمل و نقل، موجب می شود مراکز کار و زندگی از هم فاصله بگیرند (براندفری ۱۳۸۳، ۴۱). چنین فرم شهری در مناطقی رخ می دهد که سرعت رشد و توسعه ی زمین های شهری از رشد جمعیت آن منطقه بالاتر است و همین امر علت تراکم جمعیتی بسیار پایین است (مشکینی و همکاران، ۱۳۸۹:۱۷۲). پراکنش شهری برمبنای شاخص های اقتصادی - اجتماعی مانند رشد جمعیت، هزینه های روزانه ی سفر، تغییر اشتغال و تغییر مالیات شهر تعریف می‌شود

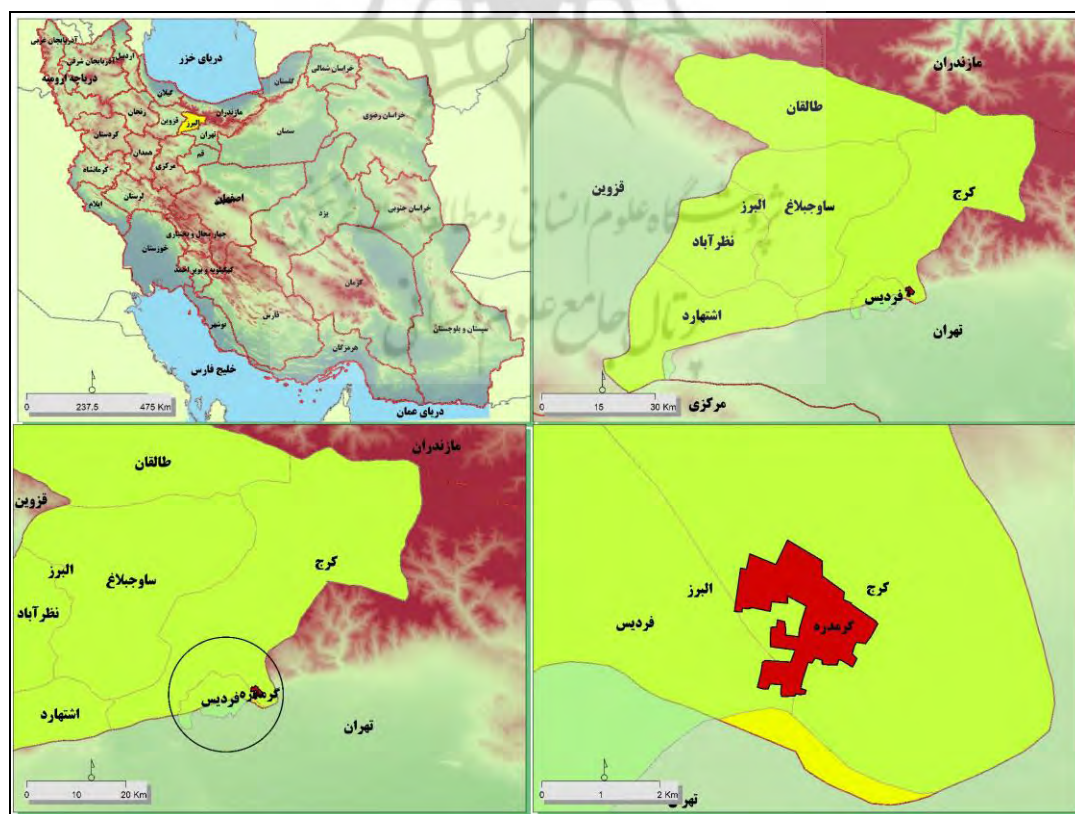
(Lucy & Philips, 2001)، بنابراین الگویی نظام‌مند و کنترل شده نیست و از ویژگی آن تراکم پایین، وابستگی شدید به خودرو، جداسازی کاربری‌های اراضی، نبود تنوع زیستی، کاهش جذابیت چشم اندازها، گسترش بیش از حد شهر به سمت بیرون و مالکیت غیرمتمرکز زمین است. نتیجه چنین رشدی، افزایش سهم فضاهای باز و گسستگی شهری، کاهش تراکم جمعیت و جدایی‌گزینی اجتماعی است (Hess, 2002:2). نظریه پردازان پراکنش که بیشتر از کشورهای آمریکا، استرالیا و کانادا هستند ادعا می‌کنند که اگرچه توسعه‌ی پراکنده، دلالت بر پرمصرف‌ترین شهرها از نظر سوخت‌های فسیلی و آثار مخرب محیطی آلاینده‌ها و گازهای گلخانه‌ای حاصل از این سوخت‌ها دارد، اما به دلیل وسعت سرزمینی این کشورها در مقابل محدودیت وسعت کشورهای اروپایی، آثار آلاینده‌ها و تخریب محیطی در این شهرها کمتر به شکل متمرکز مشاهده می‌شود. حامیان این نظریه، بیشتر از سرمایه‌داران، صاحبان کارخانه‌های بزرگ خودروسازی و صنایع وابسته و کالاهای مصرفی دیگر هستند (سیف‌الدینی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴).

شهر اکولوژیک

شهر اکولوژیک بعنوان دیگر الگوی نوین آمایش شهری نیاز به توضیح دارد. یکی از رویکردهایی که در دهه‌های اخیر در جهت پایداری شهرها مورد توجه قرار گرفته است ایده شهر اکولوژیک (Ecocity) است. تئوری شهر اکولوژیک، توسعه شهری را از منظر تعامل با اکوسیستم مورد توجه قرار می‌دهد. اساس ایده شهر اکولوژیک بر استفاده کارآمد از پتانسیل اکولوژیکی شهر در جهت ایجاد شهرهای ثروتمند، سالم، موزون و کارآمد است. این رویکرد روش سنتی بهره‌وری پائین و روش مدرن استفاده بیش از حد از منابع را نمی‌پذیرد (Zhifeng, 2013:15). جنبش باغشهر هاوارد را می‌توان سرچشمه و منشاء شکل‌گیری ایده شهر اکولوژیک دانست (Lye, 2010: 2). واژه شهر اکولوژیک را اولین بار ریچارد رجیستر^{□□} در کتابش تحت عنوان «شهر اکولوژیک برکلی: ایجاد شهرها برای آینده سالم» در سال ۱۹۸۷ به کار برده است. او همچنین شهر اکولوژیک را شهری خوداتکا تعریف می‌کند که با حداقل بهره‌برداری از منابعی مانند، انرژی، آب، کاهش آلودگی پسماندها همراه است. شهر اکولوژیک سکونتگاه انسانی سالم اکولوژیکی است که بر روی ساختار پایدار خود اتکا و عملکرد اکوسیستم طبیعی و ارگانیک زنده شکل گرفته است. ماهیت آن از ساکنانش و تاثیرات اکولوژیکی اش تشکیل شده است (Ecocity Buiders, 2011:20). می‌توان گفت شهر اکولوژیک شهری است که فشارهای محیطی را کاهش داده، شرایط زندگی را بهبود می‌بخشد و دستیابی به توسعه پایدار از طریق سیستم جامع بهسازی شهری شامل برنامه‌ریزی و مدیریت زمین و منابع آن و اجرای اقدامات بهسازی محیطی پشتیبانی می‌کند (Jurgen, 2012:19). زمانی که در جهت ایجاد شهر اکولوژیک حرکت می‌کنیم ممکن است توسعه دهندگان شهر اکولوژیک را از دیدگاه اقتصادی، دولت‌ها از دیدگاه اجتماعی و ساکنین و شهروندان آینده نگر الویت‌های محیطی را در دستیابی به شهر اکولوژیک مد نظر قرار دهند. شهر اکولوژیک نگرشی آرمانی دارد. بنابراین، در توسعه سناریوهایی برای آینده مدیریت شهری پایدار بر اساس تفکر خلاق نیز بسیار مؤثر است. هدف نهائی شهر اکولوژیک و شهر پایدار بهبود وضعیت شهرها و ایجاد شهرهای قابل زندگی است (May, 2009:43).

محدوده مورد مطالعه

گرمدره در شرق حوزه کرج شهریار، بین کلان شهر کرج و شهر بزرگ قدس واقع شده است. فاصله گرمدره تا کرج ۸ کیلومتر و فاصله این شهر از تهران ۲۶ کیلومتر است. مساحت محدوده قانونی شهر ۲۷۵ هکتار است. جمعیت شهر در سال ۱۳۹۵، ۲۲۷۲۶ نفر بوده که از نظر سلسله مراتب شهری از میان ۱۷ نقطه شهری موجود استان در رتبه ۱۲ام جمعیتی قرار دارد. گرمدره که با شهرهای قدس، وردآور، شهریار و تهران هم مرز است، با مساحتی حدود ۲۳۵۷ هکتار، اولین شهر ورودی از سمت شرق به کلانشهر کرج محسوب می‌شود. همچنین ارتفاع آن از سطح دریا ۱۲۳۱ متر می‌باشد. آب و هوای آن نیز نسبت به کرج و تهران بین ۳ تا ۸ درجه سانتی‌گراد خنک‌تر است. این شهر که در جاده مخصوص کرج و در کیلومتر ۲۲ بزرگراه شهید لشکری واقع شده است، در سال ۱۳۸۳ به تصویب هیئت دولت آن زمان به سطح شهر ارتقا یافته است. گرمدره را می‌توان یک شهر کوهپایه‌ای به‌شمار آورد که در سمت شمال خود با ارتفاعات البرز و در جنوب خود به باغ‌ها و اراضی مستعد کشاورزی محدود شده است. باقی اراضی آن کاربرد صنعتی یافته‌اند. گذر دو محور ارتباطی مهم یعنی بزرگراه تهران - کرج و جاده مخصوص کرج، و متصل شدن شرق به غرب کشور از این شهر، همچنین قرار گرفتن بین دو کلانشهر تهران و کرج اهمیت استراتژیکی بالایی به آن بخشیده است. حریم شهر گرمدره که عمدتاً از شمال به ارتفاعات البرز و از جنوب به باغ‌ها و اراضی مستعد کشاورزی محدود است و در سایر نقاط زمین‌های آن کاربری صنعتی دارند (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵؛ شهرداری گرمدره، ۱۳۹۷).



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی شهر گرمدره

در طرح ساختاری حوزه شهری کرج شه‌ریار (طرح فرادست)، جمعیت گرمدره در افق طرح بین ۲۸۰۰۰ تا نفر خواهد بود و با اختصاص سرانه ۸۰ مترمربع، مساحت محدوده قانونی ۲۷۵ هکتار خواهد بود، به عبارت دیگر، شهر گرمدره نیازی به افزایش محدوده قانونی ندارد. گرمدره مجموعه‌ای از آبادی‌های گرمدره، قلعه سالار، سعادتیه، امیرآباد و کوهک است که به شکل گسسته‌ای توسعه یافته است. افزون بر این، حریم شبکه‌های ارتباطی مانند آزادراه تهران کرج، جاده کرج، راه آهن و خط مترو این شهر را به چند جز تقسیم کرده‌اند. هسته اولیه شهر، روستای گرمدره است که در امتداد جاده مخصوص کرج شکل گرفته است و روند توسعه آن به سمت باغ‌های جنوب جاده مخصوص بوده است.

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش‌شناختی توصیفی - تحلیلی انجام گرفته است بدین صورت که از روش اسنادی و کتابخانه‌ای به منظور گردآوری اطلاعات در زمینه شناخت الگوهای آمایش شهری در بخش مبانی نظری استفاده شد. در ادامه با توجه به اهداف پژوهش ابتدا با کسب نظر از متخصصان امر و اساتید دانشگاه تهران نسبت به تعیین معیارهای مرتبط با سازگاری الگوهای آمایش شهری در ایران اقدام شد و سپس با بهره‌گیری از مدل AHP وزن هرکدام از شاخص‌ها تعیین گردید. سپس با بهره‌گیری از مدل ELECTRE تعیین رتبه هرکدام از الگوهای آمایش شهری با توجه به سازگاری با شرایط کشورمان صورت گرفته است. بدین منظور برای جمع‌آوری نظرات متخصصان امر در زمینه تعیین شاخص‌ها از پرسشنامه و به منظور ده‌های معیارها از نرم افزار Expert Choice و به منظور بهره‌گیری از مدل ELECTRE، از نرم افزار Excel استفاده شده است. پس از شناخت سازگارترین الگو نیز با بهره‌گیری روش دلفی و طوفان فکری و مقایسه زوجی عوامل مهم ترین موانع اجرای این الگو در شهر گرمدره شناسایی می‌شود تا با رفع این موانع شاهد اجرای دقیق آن باشیم. از آنجایی که هیچ قانون قوی و صریحی در مورد نحوه انتخاب و تعداد متخصصین وجود ندارد و تعداد آنها وابسته به فاکتورهای هموزن یا هتروژن بودن نمونه، هدف یا وسعت مشکل، کیفیت تصمیم، توانایی تیم تحقیق در اداره مطالعه، اعتبار داخلی و خارجی، زمان جمع‌آوری داده‌ها و منابع در دسترس، دامنه مسأله و پذیرش پاسخ است (Manca et al., 2007). تعداد شرکت کنندگان معمولاً کمتر از ۵۰ نفر و اکثراً ۱۵ الی ۲۰ نفر و در گروه‌های هموزن معمولاً ۱۰ الی ۱۵ نفر است (Windle, 2004). بر این مبنا حجم نمونه آماری به صورت اخص با استفاده از روش نمونه‌گیری در دسترس، ۲۱ نفر متخصص با روش غیرتصادفی یا نمونه‌گیری هدفمند به شرح جدول شماره ۱ الی ۳ به انجام رسیده است.

جدول ۱. نحوه‌گزینش یا انتخاب جامعه آماری خبره محور

ویژگی	ارزش یا امتیاز
تعداد مقالات علمی - پژوهشی داخلی یا خارجی مرتبط با حوزه برنامه‌ریزی شهری و آینده پژوهی	۳
تعداد کتاب (تألیفی یا ترجمه) یا مقالات مروری مرتبط با حوزه مربوطه	۴
تعداد طرح‌های پژوهشی یا علمی مصوب انجام شده با حوزه مربوطه	۴
سابقه همکاری یا عضویت در شورا، انجمن، نهاد، گروه، شرکت یا تشکل مربوطه	۲

۴	سابقه اجرایی تخصصی
---	--------------------

جدول ۲. معیارهای گزینش جامعه آماری کارشناس

وضعیت تحصیلی کارشناسان	تعداد	درصد
دانشجوی دکتری	۶	۲۸.۵۷
هیئت علمی دانشگاه	۵	۲۳.۸۰
کارشناس اجرایی	۳	۱۴.۲۸
کارشناس پژوهشی حوزه	۷	۳۳.۳۳
جمع	۲۱	۱۰۰

جدول ۳. وضعیت تحصیلی کارشناسان

وضعیت تحصیلی کارشناسان	تعداد	درصد
جغرافیا	۸	۳۸.۰۹
شهرسازی	۵	۲۳.۸۰
محیط زیست	۳	۱۴.۲۸
علوم اجتماعی	۲	۹.۵۲
مدیریت	۳	۱۴.۲۸
جمع	۲۱	۱۰۰

یافته‌های پژوهش

تعیین معیارها و شاخص‌ها

با توجه به تعاریف و مفاهیم مطرح شده و مطالعات صورت گرفته در زمینه مبانی نظری پژوهش و همچنین کسب نظر از متخصصان امر در این زمینه، نسبت به تعیین شاخص‌های پژوهش اقدام گردیده است. بدین منظور ۶ شاخص در زمینه سازگاری الگوهای آمایش شهری در شهر گرمدره به شرح موارد روبرو تعیین گردید: ۱- سازگاری با شرایط اقتصادی کشور ۲- سازگاری با شرایط اجتماعی کشور ۳- سازگاری با شرایط فرهنگی کشور ۴- سازگاری با شرایط زیست محیطی کشور ۵- سازگاری با شرایط زیرساخت‌های کشور ۶- سازگاری با شرایط سیاسی کشور. حال به منظور وزن دهی به شاخص‌های تعیین شده و کمی‌سازی آن‌ها به منظور قرار دادن در ماتریس ارزیابی از مقیاس دو قطبی فاصله‌ای استفاده شده است که به صورت زیر می‌باشد:

جدول ۴. مقیاس دو قطبی فاصله‌ای

۰	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰
	خیلی کم		کم		متوسط		زیاد		خیلی زیاد	

حال به منظور تعیین ماتریس ارزیابی از مدل ELECTRE استفاده می‌شود.

مدل ELECTRE

مدل ELECTRE یک مدل تصمیم‌گیری چند شاخصه است که برای اولین بار در اواخر دهه ۱۹۸۰ به عنوان یکی از بهترین فنون تصمیم‌گیری مطرح شد (مؤمنی: ۱۳۸۷: ۳۰)، که با مشخص کردن مطلوبیت گزینه‌ها و ماتریس‌های هماهنگ و ناهماهنگ، به الویت‌بندی گزینه‌ها با توجه به شاخص‌های مختلف می‌پردازد. مسائل چند شاخصه در مدل ELECTRE به صورت قراردادی با یک مجموعه از گزینه‌ها، شاخص‌ها و مقادیر برتری بیان می‌شوند. در این مسائل باید $A = \{a_{ij}\}$ ارزیابی شوند که ارزیابی مورد نظر با مجموعه‌ای از شاخص‌ها $g_i(a)$ صورت می‌پذیرد. $g_i(a)$ یک عدد حقیقی است که در روش‌های غیر رتبه‌ای مقایسه‌ها با روابط دوگانه (باینری) بیان می‌شود. در مقابل روش‌های سنتی که دو رابطه‌ی برتری و بی‌تفاوتی را در مقایسه دو گزینه در نظر می‌گرفتند، روش ELECTRE مفهوم ارزش آستانه بی‌تفاوتی، q ، ارزش آستانه برتری، p و روابط برتری را به شکل زیر معرفی می‌کند:

$$g(a) - g(b) > p \quad a P b \quad (a \text{ به صورت قوی برتر از } b \text{ است})$$

$$q < g(a) - g(b) < p \quad a Q b \quad (a \text{ به صورت ضعیف تر برتر از } b \text{ است})$$

$$(g(a) - g(b)) < p \quad a I b \quad (a \text{ نسبت به } b \text{ بی تفاوتی است و } b \text{ نسبت به } a)$$

بنابراین به طور خلاصه در مدل ELECTRE تصمیم‌گیری بر سه حالت متفاوت استوار است:

$$a I b \quad (a \text{ بی تفاوت است نسبت به } b)$$

$$a Q b \quad (a \text{ برتری دارد بر } b) \quad - \quad a P b \quad (a \text{ برتری قوی دارد بر } b)$$

تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری

در گام اول می‌بایست ماتریس تصمیم‌گیری تشکیل شود. بدین منظور ابتدا با مشورت با اساتید امر نسبت به تعیین معیارهای سازگاری الگوهای نوین آمایش شهری با توجه به شرایط کشورمان اقدام شد. پس از طراحی پرسشنامه و جمع‌آوری اطلاعات بدست آمده میانگین نمرات در ماتریس تصمیم‌گیری قرار گرفته است (جدول شماره ۵):

جدول ۵. ماتریس تصمیم‌گیری

الگوها	سازگاری با شرایط اقتصادی	سازگاری با شرایط اجتماعی	سازگاری با شرایط فرهنگی	سازگاری با شرایط زیست محیطی	سازگاری با زیرساخت‌های موجود
رشد هوشمند	۳	۴	۵	۴	۴
شهر خلاق	۲	۳	۴	۳	۲
حکمروایی شهری	۷	۶	۶	۷	۷
رشد پراکنده	۲	۳	۳	۲	۳

۶	۸	۵	۶	۵	شهر اکولوژیک
---	---	---	---	---	--------------

بی‌مقیاس کردن ماتریس‌ها

پس از آنکه جدول ماتریس ارزیابی کمی بدست آمد، به منظور قابل مقایسه شدن مقیاس‌های اندازه‌گیری، باید از بی‌مقیاس سازی استفاده کرد که به وسیله آن مقادیر شاخص‌های مختلف بدون بعد شده و به راحتی قابل مقایسه می‌شوند. بدین منظور اعداد جدول اول به توان ۲ رسیده و از آن‌ها جذر گرفته می‌شود و سپس هرکدام از اعداد بالا تقسیم بر جذر بدست آمده می‌گردد (جدول شماره ۶):

جدول ۶. بی‌مقیاس سازی مقادیر کمی

الگوها	شرایط اقتصادی	شرایط اجتماعی	شرایط فرهنگی	شرایط زیست محیطی	سازگاری با زیرساخت‌های موجود
رشد هوشمند	۰/۳۱۴۷۹۵	۰/۳۸۸۷۲۷	۰/۴۷۴۸۳۴	۰/۳۳۵۸۵۲	۰/۳۷۴۸۸۳
شهر خلاق	۰/۲۰۹۸۶۴	۰/۲۹۱۵۴۵	۰/۳۷۹۸۶۷	۰/۲۵۱۸۸۹	۰/۱۸۷۴۴۱
حکمروایی شهری	۰/۷۳۴۵۲۳	۰/۵۸۳۰۹	۰/۵۶۹۸۰۱	۰/۵۸۷۷۴۱	۰/۶۵۶۰۴۵
رشد پراکنده	۰/۲۰۹۸۶۴	۰/۲۹۱۵۴۵	۰/۲۸۴۹	۰/۱۶۷۹۲۶	۰/۲۸۱۱۶۲
شهر اکولوژیک	۰/۵۲۴۶۵۹	۰/۵۸۳۰۹	۰/۴۷۴۸۳۴	۰/۶۷۱۷۰۴	۰/۵۶۲۳۲۴

حال با توجه به آنکه هر معیار تاثیر متفاوتی خواهد داشت، با استفاده از نرم افزار Expert Choice و روش AHP هرکدام از شاخص‌ها با توجه به زیر معیارهایی که داشته‌اند و ارزشی نهائی و تاثیری که در میزان سازگاری این الگوها در ایران دارند، وزنی متناسب با ارزش و اهمیت خود گرفته‌اند (جدول شماره ۷):

جدول ۷. وزن دهی به هرکدام از معیارها با روش AHP

سازگاری با زیر ساخت‌های موجود	زیست محیطی	فرهنگی	سازگاری با شرایط اجتماعی	سازگاری با شرایط اقتصادی
۰/۲۳	۰/۱۴	۰/۱۶	۰/۱۹	۰/۲۸

هر مساله‌ای ممکن است دارای چندین شاخص باشد که دانستن اهمیت نسبی شاخص‌ها ضرورت دارد. از این رو به هر شاخص یک وزن داده می‌شود که این وزن‌ها اهمیت نسبی هر شاخص را نسبت به سایر شاخص‌ها مشخص می‌کند. پس از تشکیل بی‌مقیاس سازی و وزن دهی به ماتریس تصمیم، ماتریس موزون نرمال تشکیل می‌شود که برای این کار اعداد جدول ۳ در اوزان بدست آمده ضرب گشته است (جدول شماره ۸):

جدول ۸. ماتریس موزون نرمال

الگوها	شرایط اقتصادی سازگاری با	شرایط اجتماعی سازگاری با	شرایط فرهنگی سازگاری با	شرایط زیست محیطی سازگاری با	سازگاری با زیرساخت های موجود
رشد هوشمند	۰/۰۸۸۰۵۶	۰/۰۷۳۸۱۸	۰/۰۷۵۹۳۳	۰/۰۴۶۹۹۴	۰/۰۸۶۱۶۵۸
شهر خلاق	۰/۰۵۸۷۰۴	۰/۰۵۵۳۶۳	۰/۰۶۰۷۴۶	۰/۰۳۵۲۴۶	۰/۰۴۳۰۸۲
حکمروایی شهری	۰/۲۰۵۴۶۴	۰/۱۱۰۷۲۷	۰/۰۹۱۱۱۹	۰/۰۸۲۲۴	۰/۱۵۰۷۹
رشد پراکنده	۰/۰۵۸۷۰۴	۰/۰۵۵۳۶۳	۰/۰۴۵۵۶	۰/۰۲۳۴۹۷	۰/۰۶۴۶۲۲
شهر اکولوژیک	۰/۱۴۶۷۶	۰/۱۱۰۷۲۷	۰/۰۷۵۹۳۳	۰/۰۹۳۹۸۸	۰/۱۲۹۲۴۸

تشکیل ماتریس موافق و مخالف هماهنگ

در این مرحله تمامی گزینه ها نسبت به همه شاخص ها مورد ارزیابی قرار می گیرد و مجموعه ماتریس های موافق و مخالف تشکیل می شود. مجموعه موافق شامل کلیه شاخص هایی است که در آنها یک گزینه بر گزینه دیگر مطلوبیت داشته باشد. برای یافتن این مطلوبیت باید به نوع شاخص های تصمیم گیری از نظر داشتن جنبه مثبت یا منفی توجه کرد که با توجه به اینکه تمامی شاخص های مورد بررسی مثبت هستند میزان بیشتر هر کدام نمایانگر برتری آن گزینه از لحاظ همان شاخص بر گزینه دیگر است. حال ماتریس موافق و مخالف تشکیل می شود. یعنی برای بدست آمدن الویت گزینه اول نسبت به دوم وزن های مربوط به ماتریس مربع از مجموعه هماهنگ آن را با هم جمع می کنیم. پس از تشکیل ماتریس موافق و مخالف، ماتریس موافق و مخالف هماهنگ ایجاد می شود. این ماتریس بر اساس مجموعه های هماهنگ و از رابطه $Iki = \sum w_{jz} \cdot S_{kij}$ بدست می آید. برای ایجاد این ماتریس ابتدا باید یک حد آستانه را تعیین کرد و اگر هر عنصر ماتریس I بزرگتر یا مساوی آن باشد، آن مؤلفه در ماتریس H ، مقدار یک به خود می گیرد و در غیر اینصورت مقدار صفر می گیرد (جدول شماره ۹ و ۱۰):

جدول ۹. ماتریس موافق هماهنگ

الگوها	شرایط اقتصادی سازگاری با	شرایط اجتماعی سازگاری با	شرایط فرهنگی سازگاری با	شرایط زیست محیطی سازگاری با	سازگاری با زیرساخت های موجود
رشد هوشمند	۰	۱	۱	۰	۰
شهر خلاق	۰	۰	۱	۱	۱
حکمروایی شهری	۱	۰	۰	۱	۱
رشد پراکنده	۱	۱	۱	۰	۰
شهر اکولوژیک	۰	۱	۱	۱	۰

جدول ۱۰. ماتریس مخالف هماهنگ

الگوها	سازگاری با شرایط اقتصادی	سازگاری با شرایط اجتماعی	سازگاری با شرایط فرهنگی	سازگاری با شرایط زیست محیطی	سازگاری با زیرساخت های موجود
رشد هوشمند	۰	۱	۰	۱	۰
شهر خلاق	۰	۰	۰	۱	۰
حکمروایی شهری	۰	۱	۰	۱	۱
رشد پراکنده	۰	۰	۰	۰	۱
شهر اکولوژیک	۱	۱	۰	۱	۰

تشکیل ماتریس نهائی

در مرحله آخر ماتریس نهائی یا نتیجه گیری ایجاد می شود. این ماتریس از ضرب ماتریس موافق و مخالف در هم و اختلاف سطر و ستون ها بدست می آید. به طوری که جمع سطرها تعداد بردها و جمع ستون ها تعداد باخت ها بوده و اختلاف بین این دو عدد رتبه بندی نهائی خواهد بود (جدول شماره ۱۱):

جدول ۱۱. ماتریس نهائی

الگوها	سازگاری با زیرساخت های اقتصادی	سازگاری با شرایط اجتماعی	سازگاری با شرایط فرهنگی	سازگاری با شرایط زیست محیطی	سازگاری با زیرساخت های موجود	برد	باخت	جواب نهائی
رشد هوشمند	۱	۰	۰	۰	۰	۱	۱	۰
شهر خلاق	۰	۰	۱	۰	۰	۱	۳	-۲
حکمروایی شهری	۱	۰	۱	۱	۱	۳	۰	۳
رشد پراکنده	۰	۱	۰	۰	۰	۱	۲	-۱
شهر اکولوژیک	۰	۱	۰	۱	۰	۲	۱	۱

مهم ترین موانع اجرای الگوی حکمروایی شهری در شهر گرمدره

انجام روش دلفی آئی: در این روش نیازی به تکرار راند ها نیست و کارشناس پس از پاسخ به سوالات می تواند نظرات سایر اعضا و همچنین دلایل آنها برای امتیاز زیاد یا کم دادن به گزینه ها را ببیند. همچنین کارشناس پس از مشاهده نظرات سایر اعضا می تواند نظر خود را اصلاح و یا به کلی تغییر دهد و دلایل خودش را برای انتخاب گزینه ها ارائه دهد. پس از شناسایی موانع و تکمیل و تائید آنها بر اساس نظر ۲۱ نفر از خبرگان، در نهایت عموم

نخبگان روی اثرگذاری شدید ۲۹ مانع از بین ۴۳ مانع شناسایی شده و تاثیر آنها بر اجرای صحیح حکمروایی شهری در شهر گرمدره اتفاق نظر داشتند. آنچه در اجرای دلفی آنی مانع بود، نبودن پلتفرمی برای اجرای این مدل در شهر گرمدره می باشد که برای رفع این مشکل با یک شرکت طراح در زمینه اجرای پرسشنامه های آنلاین و نظرسنجی مکاتباتی صورت گرفت و بخشی از پرسشنامه آنلاین یک پلتفرم اصلاح و بصورت سوال های مدنظر این پژوهش در آمد و زمینه اجرا فراهم گشت.

پس از تهیه لیست نهایی موانع حکمروایی شهری در ایران، به منظور شناسایی موانع کلیدی و تحلیل سیستمی موانع از روش تحلیل اثرات متقاطع استفاده شد. یکی از اساسی ترین ضعف های روش دلفی، بررسی متغیرها بعنوان عناصر مستقل و مجزا است. در حالی که نحوه و میزان اثرگذاری عوامل برهمدیگر اهمیتی فراتر از شناسایی عوامل دارد لذا بی توجهی به روابط و اثرات عوامل برهم نتایج پژوهش را کم ارزش می نماید. روش تحلیل اثرات متقاطع با هدف بررسی روابط بین عوامل و تحلیل اثرات متقابل عوامل برهمدیگر ایجاد شده است. این روش با نام تحلیل ساختاری نیز در ادبیات علمی آینده پژوهی وجود دارد. روش تحلیل ساختاری بدنبال مشخص کردن متغیرهای کلیدی (آشکار یا پنهان) از طریق دریافت نظرات و تشویق مشارکت کنندگان و ذینفعان در مورد جوانب و رفتارهای پیچیده و غیر قابل پیشبینی یک سیستم است. توانایی این مدل در شناسایی روابط بین متغیرها و در نهایت شناسایی متغیرهای کلیدی موثر در تکامل سیستم است. در جدول بعد نیز نتایج دلفی آنی و میزان اجماع نظر خبرگان بر اهمیت هر کدام از موانع حکمروایی شهری کشور آورده شده است. عدد شاخص اجماع، بیانگر میزان اجماع نخبگان در مورد شدت اثر گذاری آن مانع بر اجرای حکمروایی شهری متناسب با شرایط کشور است. در ادامه پژوهش موانعی که میزان اجماع بیشتری داشته اند، مبنای گام بعدی قرار گرفته و برای وارد کردن به تحلیل ساختاری مبنای قرار گرفته اند.

جدول ۱۲. میانگین اهمیت و میزان اجماع نخبگان بر موانع اجرای حکمروایی شهری در ایران

اجماع	میانگین	عامل مانع
۰.۸	۳.۸	عدم یکپارچگی بین بخش های مختلف مدیریت شهری
۱.۱۶	۴.۳	ساختار امری و بالا به پایین
۱.۳۸	۴.۷	عدم تناسب اختیارات و مسئولیت های شهرداری
۱.۳۸	۴.۷	نبود مشارکت عمومی در تصمیم گیری ها (ایجاد فرهنگ مشارکت)
۱.۷	۴.۲	سیاست زدگی شورا و مدیریت شهری
۰.۸	۳.۸	اثرگذاری دولت و نهادهای حکومتی بر مشروعیت ساختار مدیریت شهر
۱.۴	۴.۱	نبود فضای مناسب برای مشارکت و همکاری بخش خصوصی
۱.۴۳	۴.۸	نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی به اداره شهر
۱.۴	۴.۱	بی توجهی مدیریت شهری به سازمان های مردم نهاد (منشور حقوق شهروندی)
۱.۱۸	۴.۳	عدم آگاهی بخش عمومی از قدرت و جایگاه قانونی خود در مدیریت شهری
۱.۱۰	۴.۲	مشارکت پایین بخش خصوصی در مدیریت شهری
۱.۱	۳.۹	فقدان نظام مدیریتی مستقل و متمایز برای مناطق مختلف شهری

۰.۸	۳.۸	اولویت های فردی و سازمانی به جای میل به تشریک مساعی و همکاری مشترک
۰.۷	۳.۷	عملکرد عادلانه خدمات رسانی به تمام محدوده شهر
۱.۲	۳.۹	کمبود متخصص مسئولیت پذیر در بدنه مدیریت شهری
۰.۸	۳.۸	عدم انسجام و ضعف نظم حقوقی در قوانین و مقررات مربوط به کنترل و هدایت توسعه شهری
۱.۴	۴.۱	عدم شفافیت در تصمیم گیری و تصمیم سازی
۱.۱	۳.۹	چندپارچگی در مدیریت و تصمیم گیری در درون شهرداری ها
۱.۱۸	۴.۳	مقاومت در برابر تغییر و دگرگونی سازمانی
۱.۲۵	۴.۴	میل پایین به پذیرش روش و ایده های نو در نظام اداره مناطق مختلف شهری
۱.۲	۳.۹	تکیه بر پروژه محوری به جای توسعه محوری
۱.۲۲	۴.۵	غلبه عملکرد خدمات رسانی بر عملکردهای حکمروایی و مدیریتی
۱.۴	۴.۱	منابع درآمدی ناپایدار و رانتی برای تأمین خدمات شهری
۰.۸	۳.۸	ضعف در استخدام نیروهای متخصص
۱.۲۵	۴.۴	عدم وجود ارتباط مناسب نهادهای محلی (شهرداری و شوراهای) با سطوح منطقه ای و ملی تصمیم گیری
۰.۸	۳.۸	پیچیدگی و تنوع مقیاس تصمیم گیری در عرصه مدیریت شهری
۱.۱۴	۴.۲	وجود ضعف قانونی در تعریف روشن از روابط و تعامل فیما بین نهادها
۰.۴	۳.۲	عدم شفافیت بودجه و هزینه شهرداری
۰.۸	۳.۸	عدم شفافیت تصویب و واگذاری طرح ها
۰.۸	۳.۸	سطح تخصص پایین و عدم بهره گیری از هر تخصص در پست مناسب خود

نتایج میانگین اثرگذاری و شاخص اجماع نخبگان نشان می دهد که بیشترین اجماع در مورد " نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی به اداره شهرهای کشور " با اجماع ۱.۴۳ می باشد. پس از آن مکانیزم های ضعیف مشارکت عمومی در تصمیم گیری و اجرا و عدم تناسب اختیارات و مسئولیت های شهرداری با اجماع ۱.۳۸ می باشند. آنچه از نتایج اولیه مشخص است غلبه رویکردی بالا به پایین در اجرای تصمیمات است که راه را بر هرگونه نوگرایی و اجرای صحیح برنامه ها می بندد. نوعی سیاست زدگی شتابان و رو به تزاید که مانع آگاهی بخشی به بازیگران اصلی عرصه شهری یعنی شهروندان شده و میزان مشارکت و دخیل نمودن آنها را در پایین ترین سطح خود نگه می دارد که این موضوع کاملاً با روح قوانین حاکم بر اداره کشور در تضاد است. تا این مرحله اهمیت هر کدام از موانع بصورت جداگانه و بر اساس قضاوت خبرگان در مورد اثر گذاری آنها بر اجرای حکمروایی شهری در کشور مورد بررسی قرار گرفته است لیکن این موانع بصورت مستقل عمل نمی کنند و تغییر و تحول در هرکدام سایر موانع را تحت تاثیر قرار می دهد. در بخش بعدی نتایج تحلیل ساختاری و چگونگی اثرگذاری و اثرپذیری موانع بر همدیگر آورده شده است. این نتایج مشخص می کند با تغییر و اصلاح کدام موانع سایر موانع بیشترین تغییرات را بدنبال خواهند داشت و کدام اصلاحات در حکمروایی شهری کشور می تواند پیامدهای بیشتری برای آینده سیستم و در

نهایت در بهبود حکمروایی را داشته باشد. در جدول شماره ۵ درصد سهم هر کدام از موانع از مجموع اثرگذاری و اثر پذیری نشان داده شده است. همانطور که مشاهده می‌شود ۱۳ عامل ذکر شده بیش از ۵۰ درصد از اثرگذاری مستقیم و غیر مستقیم در کل سیستم را به خود اختصاص داده اند.

جدول ۱۳. سهم مهمترین موانع در اثرگذاری مستقیم و غیرمستقیم بر کل سیستم (درصد)

رتبه	عنوان عامل	اثرگذاری مستقیم	عنوان عامل	اثرگذاری غیر مستقیم
۱	عدم همگرایی بین بخش های مختلف مدیریت شهری کشور	۵.۱۸	عدم همگرایی بین بخش های مختلف مدیریت شهری کشور	۵.۱۳
۲	نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی به اداره شهرهای کشور	۵.۱	نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی به اداره شهرهای کشور	۵.۰۵
۳	عدم انسجام و ضعف نظم حقوقی در قوانین ومقررات مربوط به هدایت توسعه شهری	۴.۹۳	عدم انسجام و ضعف نظم حقوقی در قوانین ومقررات مربوط به هدایت توسعه شهری	۴.۸۴
۴	چندپارچگی در مدیریت و تصمیم گیری در درون شهرداری	۴.۵۷	چندپارچگی در مدیریت و تصمیم گیری در درون شهرداری	۴.۴۳
۵	ساختار امری و بالا به پایین	۴.۴۵	بی توجهی مدیریت شهری به سازمان های مردم نهاد (منشور حقوق شهروندی)	۴.۱۷
۶	غلبه قدرت نهادهای حکومتی و دولتی بر نهادهای مردمی و ذینفعان	۴.۳۴	ساختار امری و بالا به پایین	۴.۱۷
۷	بی توجهی مدیریت شهری به سازمان های مردم نهاد (منشور حقوق شهروندی)	۴.۲۶	فقدان نظام مدیریتی مستقل و متمایز برای مدیریت مناطق شهری	۴.۱۳
۸	سیاست زدگی شورا و مدیریت شهری	۳.۸۷	عدم آگاهی مردم از جایگاه قانونی و حقوقی خود در مدیریت شهری	۳.۷۸
۹	فقدان نظام مدیریتی مستقل و متمایز برای مدیریت مناطق شهری	۳.۸۴	بخشی نگری و فقدان نگرش سیستمی به اداره مناطق شهری	۳.۶۶
۱۰	عدم آگاهی مردم از جایگاه قانونی و حقوقی خود در	۳.۷۶	سیاست زدگی شورا و مدیریت شهری	۳.۵۷

			مدیریت شهری	
۳.۵۶	پیچیدگی ساز و کارهای قانونی - نهادی برای مشارکت و همکاری بخش خصوصی	۳.۶۷	پیچیدگی ساز و کارهای قانونی - نهادی برای مشارکت و همکاری بخش خصوصی	۱۱
۳.۵۵	تعدد قوانین و مقررات در مدیریت شهری (توسعه خارج از چارچوب)	۳.۶۶	تعدد قوانین و مقررات در مدیریت شهری (توسعه خارج از چارچوب)	۱۲
۳.۵۴	میل پایین به پذیرش روش و ایده های نو در نظام اداره مناطق مختلف شهری کشور	۳.۶۵	میل پایین به پذیرش روش و ایده های نو در نظام اداره مناطق مختلف شهری کشور	۱۳
۵۱.۱۴	جمع	۵۱.۰۳	جمع	

همانطور که مشخص شد عدم همگرایی بین بخش‌های مختلف مدیریت شهری کشور اثرگذارترین و اثرپذیرترین عامل می باشد. پس از این عامل پرتوان به ترتیب نگرش بخشی و فقدان نگرش سیستمی به اداره شهرهای کشور و عدم انسجام و ضعف نظم حقوقی در قوانین و مقررات مربوط به کنترل و هدایت توسعه شهری قرار دارند. همانطور که مشخص است سطوح تصمیم‌گیری و عوامل مرتبط با آن مهم‌ترین عوامل اثرگذار و اثرپذیر می باشند. آنچه مشخص است ضرورت توجه نهادهای تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز به این موارد است. زیرا تغییرات بنیادین از دل این تصمیمات در سطح کلان و سپس سطوح پایین‌تر در کشور ما تعیین می شوند که این خود گویای نگرش بالا به پایین به مدیریت شهری کشور دارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

امروزه شهرها با توجه به مسائل و چالش‌های عدیده‌ای که با آن مواجه‌اند، نیازمند توجه اصولی و ریشه‌ای بمنظور رفع این مشکلات می باشند. شهر و چالش‌های همواره چند بعدی بوده و توجه به این ابعاد در راستای رفع مشکلات ضروری می باشد. در همین راستا همواره متخصصان سعی کرده‌اند با ارائه الگوها و تئورهای در زمینه رفع مشکلات شهر، گامی به جلو بردارند. اما نکته اساسی این است که می‌بایست با دیدی ساختارگرایانه به موضوع نگرست و در نظر داشت که این الگوها در چه شرایطی و با چه خصوصیات مطرح گشته و با توجه به خصوصیات سرزمینی کشورمان آیا قابلیت اجرا و موفقیت را دارا هستند یا خیر. در همین راستا تحقیق حاضر سعی در بررسی این موضوع مهم داشت که آیا الگوهای مطرح شده در برنامه ریزی شهری جهان که هرکدام موافقان و مخالفان خود را دارد و هرکدامشان در نقاط مختلفی اجرایی شده‌اند و نتایج متفاوتی هم داشته‌اند، آیا با شرایط کشورمان سازگاری دارند یا خیر. بدین منظور پس از مشورت با متخصصان و اساتید امر و تعیین معیارهای لازم برای بررسی موضوع، با استفاده از مدل ELECTRE سعی در یافتن جواب شد تا مشخص گردد کدام الگو سازگاری بیشتری با شرایط کشورمان دارد و نتایج نشان می‌دهد الگوی حکمروایی شهری بالاترین سازگاری را با شرایط شهر گرمدره دارد. این موضوع را می‌توان در ماهیت این الگو جست و جو کرد. زیرا الگوی حکمروایی

شهری ضمن اینکه از گسترش غیر منطقی شهر جلوگیری می‌کند، از زمین‌های موجود و بافت ساخته شده نهایت بهره را می‌برد که هزینه کمتری را هم ایجاد می‌کند. الگوی حکمروایی شهری با توجه به تأکید به نقش شهروندان بعنوان بازیگران اصلی شهر و فروریختن دیوارهای حائل میان مدیریت شهر و شهروندان یک امر ضروری نیز برای مدیریت فعلی شهرهای ما می‌باشد. زیرا حل مشکلات متعدد شهرهای ما بدون ورود شهروندان میسر نمی‌باشد. پس از الگوی حکمروایی شهری، در رتبه دوم شهر اکولوژیک قرار دارد. شهر اکولوژیک نیز با توجه به آنکه در ماهیت خود سعی در بهبود آنچه هست دارد می‌تواند با بسیای از شرایط سرزمینی کشورمان هماهنگی داشته باشد. با توجه به مشکلات عدیده ای که شهرهای ما از بعد زیست محیطی با آن دست به گریبان هستند، می‌توان از الگوی شهر اکولوژیک البته با بومی سازی و متناسب ساختن آن با شرایط اقلیمی و سرزمینی خودمان بهره فراوان بریم. در رتبه سوم و چهارم، الگوی شهر هوشمند و شهر خلاق قرار دارند. نکته بسیار مهم در این نتیجه‌گیری توجه به الگوها با توجه به داشته‌هایمان و آنچه می‌توان ایجاد کنیم می‌باشد. امروزه شاهد توجه حداکثری به الگوی رشد هوشمند هستیم که البته در بسیاری از ابعاد می‌تواند مؤثر نیز افتد، اما نکته حائز اهمیت آن است که ما قبل از هر تصمیم‌گیری این موضوع مهم را بدانیم که این الگوها در چه شرایطی و با چه زمینه‌هایی مطرح شده‌اند و آیا کشور ما به عنوان یک کشور رو به توسعه می‌تواند ظرفیت‌های لازم و زیرساخت‌های فراوان این الگوها را فراهم سازد یا خیر؟ و همچنین فرهنگ سرزمین ما اجازه اجرای چنین الگوهایی را می‌دهد؟

الگویی همچون رشد پراکنده نیز با پایین‌ترین امتیاز در جای آخر قرار می‌گیرد که نشان از عدم سازگاری کامل این الگو با کشورمان دارد. زیرا این الگو دارای روح سرمایه‌دارانه است و موتور محرکه آن سرمایه است که از جهات مختلف با شرایط کشورمان در تضاد می‌باشد. با توجه به هزینه‌های فراوان اقتصادی این الگو و همچنین مشکلات زیست محیطی فراوانی که بر جای می‌گذارد، این الگو دارای پایین‌ترین میزان سازگاری با شرایط کشورمان است. در همین راستا و با توجه به نتایج بدست آمده پیشنهاداتی ارائه می‌شود. مطمئناً مطالعات قابلیت‌سنجی در این زمینه بسیار کم صورت گرفته و این موضوع بسیار مهم نیازمند همت متخصصان امر است که قبل از تصمیم‌گیری برای اجرای این الگوهای وارداتی، این موضوع مهم را در نظر بگیرند که آیا می‌شود این الگوها را در ایران اجرا کرد یا خیر. الگوهایی همچون رشد هوشمند شهری و شهر خلاق نیازمند زیرساخت‌های فراوان و هماهنگی بسیار در طرح‌های بالادستی است. حال با توجه به شرایط خاص اقتصادی کشورمان و کمبودهای فراوان در عرصه زیرساخت‌های لازم نمی‌توان به اجرای موفق این الگوها امیدوار بود. شرایط سیاسی کشورمان نیز در بسیاری از مواقع اجازه اجرای چنین الگوهایی را نمی‌دهد و در کنار این‌ها مهم‌ترین جزء یک شهر، شهروندان ایرانی دارای فرهنگی متفاوت با مبداء این الگوها هستند و بی‌شک این الگوهای نامبرده دارای تضاد فرهنگی اجتماعی است و می‌تواند مشکلات بیشتری را نیز ایجاد کند. با توجه به موارد مطوجه می‌توان با افزایش مطالعات در این زمینه بخصوص توسط نهاد‌های تصمیم‌گیر در کشور و به کارگیری متخصصان برنامه‌ریزی شهری، ضمن حفظ سرمایه مملکت از هدررفت و صرف‌زمان فراوان برای اجرای طرح‌هایی که نمی‌توانند به رفع مشکلات موجود کمکی کنند اقدام ورزید. در این راستا پیشنهاد می‌شود نهاد‌های تصمیم‌گیر مانند وزارت مسکن شهرسازی با ایجاد کارگروه تخصصی در این زمینه بهره‌گیری از نظرات تمامی متخصصان در این راه قدم بردارد و نسبت به ایجاد طرح بالادستی و هماهنگ‌کننده مبادرت ورزد تا مشخص شود چه طرح‌هایی و چه الگوهایی در چه نقاطی از

کشور قابلیت اجرا دارند و اصلاً آیا می توان از این الگوهای نوین اما وارداتی در کشور استفاده کرد یا خیر و با تعیین معیارهای مشخص و استاندارد و مقایسه آن با سرانه و زیرساخت ها و محدودیت های نقاط مختلف کشورف یک نقشه راه را ایجاد نماید.

منابع

- ۱) هیلدبراند، فری. (۱۳۸۳). طراحی شهری، به سوی یک شکل پایدارتر شهر. ترجمه حسین بحرینی، تهران: انتشارات پردازش و برنامه ریزی شهری.
- ۲) تیتکانلو، حمیده. (۱۳۹۲). دگرگونی در نظریه های برنامه ریزی شهری و تاثیر آن بر روش های ارزیابی. تهران: مجله برنامه و بودجه شماره ۴۵.
- ۳) دبیرخانه بخش جمعیت، دپارتمان امور اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد. (۲۰۰۷). گزارش جامع شهرها.
- ۴) سیف الدینی، فرانک. و دیگران. (۱۳۹۲). بررسی بسترها و موانع رشد شهر هوشمند در شهرهای میانی مطالعه موردی: خرم آباد. مجله آمایش سرزمین، شماره ۲، صص ۲۶۰-۲۴۱.
- ۵) سیف الدینی، فرانک. و دیگران. (۱۳۹۱). تبیین پراکنش و فشردگی فرم شهری در آمل با رویکرد فرم شهری پایدار. پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۸۰، صص ۱۷۶-۱۵۵.
- ۶) سیف الدینی، فرانک. و پناهنده خواه، موسی. (۱۳۸۷). سیر تحول نظریات و دیدگاه ها در برنامه ریزی کاربری زمین با تاکید بر توسعه پایدار. اطلاعات جغرافیایی (سپهر)، صص ۶۸-۱۷.
- ۷) شیعه، اسماعیل. و حبیبی، کیومرث. و سعیدی، مهدی. (۱۳۹۴). برنامه ریزی طراحی محور به عنوان رویکردی نوین در شهرسازی. مجله باغ نظر، شماره ۳۵، صص ۱۴-۳.
- ۸) ضرابی، اصغر. و دیگران. (۱۳۹۰). تحلیل فضایی شاخص های رشد هوشمند شهری نمونه موردی: اصفهان. پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۷۷، صص ۱۷-۱.
- ۹) قربانی، رسول. و نوشاد، سمیه. (۱۳۸۷). راهبرد رشد هومند در توسعه شهری اصول و راهکارها، مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۱۲، صص ۱۸۰-۱۶۳.
- ۱۰) قربانی، رسول. (۱۳۹۳). نگرشی بر الگوهای نوین آمایش شهری. انتشارات فروزش، تبریز.
- ۱۱) مظفر زاده، محسن. و حاجتی، کمال. (۱۳۹۲). یادداشتی بر شهر خلاق. ماهنامه پژوهشی، آموزشی شهرداری ها. سال یازدهم شماره ۱۰.
- ۱۲) ممتاز، علی. (۱۳۹۰). ساختار مطلوب شهر. کنفرانس ملی توسعه پایدار و عمران شهری، صص ۲۱-۱۲.
- ۱۳) مؤمنی، منصور. (۱۳۸۷). مسائل جدید از تحقیقات تا عمل. انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- ۱۴) مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران. شهر خلاق (۱۳۹۲). دانش شهر، شماره ۱۹۶.
- ۱۵) مرکز پژوهش های شورای اسلامی شهر مشهد (۱۳۸۵). شهر خلاق.
- ۱۶) مشکینی، ابوالفضل. و غلامی، علیرضا. و پرهیز، فریاد. (۱۳۸۹). الگوی پراکنش شهری، گونه شناسی، ابعاد، متریک ها و متغیرهای تاثیرگذار در ظهور آن، مجله آرمانشهر، شماره ۵.

لاتین

- 2) Bochner, B. (2000). smart growth tools for transportation, ITE journal, vol.70,NO11
- 3) Coletta,Ivan.(2008). Urban Fortunes. The Political Economy of Place Berkeley/Los Angeles: University of California Press.
- 4) Costa,n. petrich,r. batch,p. (2009). Cultural cluster and the post-industrial city: Towards the remapping of urban cultural policy. Urban Studies 41
- 5) Choguill,L. (2008). Key Concepts s in Urban Studies, Sage Publication, London, Thousand Oaks, New Delhi.
- 6) Couch,h.Kavecha,r. (2006). A New Paradigm of Sustainable Development and Urban Development: Compact City and Urban Spread, Journal Research Environmental Studies, No. 31, PP 89-104.
- 7) Ewing, R. (1997). Is Los Angeles-style Sprawl Desirable? Journal of the American Planning Association, Vol. 63, No. 1, PP. 107-127
- 8) ECOTEC. (1993). Reducing Transport Emissions Through Planning, HMSO, London
- 9) Ecocity Buiders. (2011). Environment and Planning, pp32-59
- 10) Florida, Richard. (2002). Tsssss sssd"?..... .. SSSSSoæccciiii iial Cfformiooooo œeeeiur,, Community and Everyday Life. New York, N.Y.: Basic Books
- 11) Geoforum,n. (2009). Neo-Bohemia. Art and Commerce in the Postindustrial City. Oxon, Routledge
- 12) Hess, G.R. (2002). Just What is Sprawl, Anyway? www4.ncsu.edu/~grhess
- 13) Hillman, M. (1996). In Favour of the Compact City, In the Compact City: A Sustainable Urban Form? Ed, Mike Jenks, Elizabeth Burton, and Katie Williams, E & FN Spon, London
- 14) Hutchison,o. (2010). Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts, Journal of Planning Education and Research, Vol. 26, No. 1, PP. 38-52
- 15) Jenk, M& Burges,R. (2000). Compact citiesT Sustainable Urban Forms for Development Cuntries, Spon Press, London
- 16) Jones Colin & Charlotte MacDonald. (2004). Sustainable Urban Formand Real Estate Markets, Heriot-Watt University
- 17) Jurgen,b. (2012). Transit-Oriented Development in a High-Density City: Identifying its Association with Transit Ridership in Seoul", Korea, Cities
- 18) Litman,b. (2005). Smart Growth and the Septic Tank Wastewater Treatment and Growth Management in the Baltimore Region, Land Use Policy, vol 29
- 19) Lucy, W.H & Phillips, D.L. (2001). Suburbs and the Census: Patterns of Growth and Decline, Washington, D.C., The Brookings Institute
- 20) Lye,Liang.(2010). Green Cities", the Brokings Institution Press, Washington, D.C.
- 21) Landry, Charles. (2008). The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators. 2nd. Edition. Near Stroud: Comedia
- 22) Miller,J,S & Hoel,A. (2002). Smart Growth Debate, SocioEconomic Planning Science.NO36
- 23) Manca, A., Hortobágyi, T., Carroll, T. J., Enoka, R. M., Farthing, J. P., Gandevia, S. C., ... & Deriu, F. (2021). Contralateral effects of unilateral strength and skill training: Modified Delphi consensus to establish key aspects of cross-education. Sports Medicine, 51(1), 11-20.
- 24) May, R. (2009). An Analysis of the Public Discourse about Urban Sprawl in the United States: Monitoring Concern about a Major Threat to Forests", Forest Policy and Economics7: 745– 756
- 25) Newman, P. and Kenworthy, J. (1989). Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of US Cities with a Global Survey, Journal of the American Planning Association, Vol. 55 PP. 23-37
- 26) Tajudeen,I. (2008). Jenesyeys Program Report, Confrence of urban community Development Inspired by Culture: The potential of creative cities, Published by The Japan Foundation
- 27) Windle, P. E. (2004). Delphi technique: assessing component needs. Journal of PeriAnesthesia Nursing, 1(19), 46-47.
- 28) Zhifeng,t. (2013). aa dd aa eee Fcce a vvv eeeee ssss Role in Sprawl, Cities, Vol. 17, No. 2, PP. 123-135.

Feasibility Study of Implementing New Models of Urban Planning with Emphasis on Urban Governance (Case study: Garmadreh city, Alborz province)

Abstract

Cities around the world undoubtedly face issues that, while similar to the challenges of other cities around the world, have fundamental differences. The present study tries to examine the compatibility of these patterns with respect to the conditions of Iran by examining the most important models proposed in the world urban planning (smart growth, creative city, urban governance, scattered growth, ecological city). The present article is a practical approach in terms of purpose and a descriptive-analytical method that after explaining the new patterns of urban planning, using the opinion of experts and university professors to determine the criteria of compatibility of these patterns with the situation in our country. The criteria were weighed and then by designing a questionnaire and using the ELECTRE model, an attempt was made to rank the urban planning patterns in terms of compatibility. The results show that the urban governance model with a score of 3 has the highest level of compatibility, followed by the ecological city model with a score of 1. The pattern of creative city and scattered growth are also in the lowest degree of adaptation to the conditions of the country. After that, the most important obstacles to the implementation of urban governance in the country were determined using the matrix method and brainstorming that the lack of convergence between different parts of the country's urban management and attitude and lack of systemic attitude is the most effective factor in the lack of proper implementation. The pattern is compatible with the territorial conditions of our country.

Keywords: Feasibility study, New patterns of urban planning, Urban governance, ELECTRE model, Garmdareh City.