

ارزیابی ساختار فضایی و تدوین راهبردهای توسعه شهری شهر جدید پردیس

کرامت‌ا... زیاری* - استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران
صالح اسدی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس
طاها ربانی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس
محمد مولائی قلیچی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران

پذیرش مقاله: ۱۳۹۰/۰۹/۱۷ تأیید نهایی: ۱۳۹۱/۰۲/۲۷

چکیده

ساختار فضایی شهرها به روابط مختلف و متقابل تمامی نیروها و عوامل موجود در شهر بستگی دارد. این عوامل می‌تواند دربرگیرنده نیروی بازار، فعالیت‌ها، زیرساخت‌های شهری و خدمات گوناگون باشد که همواره ارتباطی پیچیده و متقابل داشته و گاهی اوقات این پیچیدگی، حتی مانع رسیدن به الگوی مناسب توسعه و ساخت شهر در مقیاس کلان و برنامه‌ریزی و تنظیم سیاست‌های شهری در مقیاس خرد می‌شود. در نتیجه، لزوم نگرش جدی به برنامه‌ریزی ساختار فضایی شهر اهمیت می‌یابد و برنامه‌ریزی آن بایستی با توجه به ساختار حاکم بر شهرها انجام شود. هدف از این پژوهش ارزیابی و تحلیل ساختار فضایی شهر جدید پردیس و عوامل مؤثر بر آن از طریق شاخص‌های مختلف (جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، بهداشتی - درمانی، زیربنایی، حمل‌ونقل و ارتباطات و کالبدی) است. روش پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی است. ابتدا بررسی‌های کلی کالبدی، از جمله سیمای شهر و کاربری‌ها انجام گرفت و ساخت و کالبد شهر جدید پردیس معرفی شد. سپس به ارائه نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با ساختار فضایی شهر پرداخته و جدول مدل راهبردی تلفیقی تهیه شد. پس از آن با تحلیل سلسله‌مراتبی، به وزن‌دهی هر یک از معیارهای نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها پرداخته و اوزان هر یک از زیر معیارهای این معیارها محاسبه شد. نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد که شهر جدید پردیس با وجود برخورداری از فرصت‌های مناسب برای رشد و توسعه فضایی متوازن، از عدم تعادل در ساختار فضایی رنج می‌برد و به ساماندهی فضایی - مکانی نیازمند است. سرانجام در راستای حل مشکلات ساختار فضایی شهر پردیس، راهبردها و سیاست‌های مناسب برای ارتقای کیفیت محیط زندگی شهر ارائه شده است.

کلیدواژه‌ها: ساختار فضایی، راهبرد، برنامه‌ریزی راهبردی، شهر جدید پردیس.

مقدمه

با انقلاب صنعتی شهرها کانون تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، به‌ویژه صنایع شدند. در نتیجه این امر، روستاییان در جست‌وجوی کار به شهرها روی آوردند که حاصل آن روابط فضایی جدید است. در پی موفقیت‌های کسب‌شده در بسیاری از کشورها، به‌ویژه کشورهای جهان سوم، نابسامانی‌هایی در ساختار فضایی این کشورها به‌وجود آمد (موحد، ۱۳۷۶: ۵). رشد فزاینده جمعیت شهرهای کشورمان پس از اجرای برنامه اصلاحات ارضی و شدت گرفتن آن پس از انقلاب اسلامی، سبب شد تا شهرها به دلیل فقدان زیرساخت‌های شهری متناسب با پذیرش جمعیت، دچار لجام‌گسیختگی کالبدی شوند. فرایند شهرنشینی و شهرسازی در شرایط بحرانی و در حال گذر جامعه با معضلات گوناگونی روبه‌رو شد که ساختار فضایی نامناسب شهر یکی از آنهاست (سلطانی، ۱۳۸۰: ۴۳).

در حال حاضر بسیاری از تلاش‌هایی که برای بهبود وضعیت و هدایت و کنترل تحول شکل شهر انجام گرفته، بی‌نتیجه مانده است. این عدم موفقیت از آنجا ناشی می‌شود که تحول ساختار شهر که بر اساس اثر متقابل و پیچیده بین نیروهای بازار، سرمایه‌گذاری‌های عمومی و ضوابط و مقررات شکل می‌گیرد، اغلب بررسی و پیگیری نمی‌شود، در نتیجه ناکارآمدی‌های عمده ناشی از ضعف ساختار فضایی، اغلب نادیده گرفته می‌شوند (بذرگر، ۱۳۸۲: ۲۶). پیچیدگی ساختار فضایی شهری، مانع تحقق‌پذیری بسیاری از تلاش‌ها برای تحلیل آن و برقراری ارتباط بین سیاست شهری و شکل شهر شده است. (م. م شهر و خانه: ۱۳۸۲: ۱۰). در اغلب موارد، شهرسازان به طرح‌های جامع شهری که معمولاً برای یک افق ده‌ساله و حصول اطمینان از اینکه شهرها منطبق بر اهداف شهرداری‌ها تهیه می‌شوند، متکی بوده‌اند، اما یک شهر مثل یک ساختمان بسیار بزرگ نیست و هرگز بر اساس و منطبق با نقشه‌ای ساخته نمی‌شود. دولت محلی و به‌خصوص شهرداری شهر جدید، می‌تواند شکل توسعه شهری را نه از طریق طراحی مستقیم، بلکه از طریق اجرای یک نظام هماهنگ و منطقی ضوابط و مقررات اراضی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و مانند آن را تحت تأثیر قرار دهد. در بلندمدت شکل شهر بستگی به نحوه کنش و واکنش میان این نیروها دارد که می‌تواند مانند عاملی در جهت تقویت یا در جهت بازدارندگی عمل کند. به دلیل تحول دائمی ساختار فضایی شهرها و عدم وجود دیدگاهی روشن در خصوص توسعه فضایی شهر، ضوابط و مقررات مرتبط با اراضی، سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌ها و...، اغلب ناسازگار بوده و اثرات و بازتاب‌های آنها ممکن است همسو نباشند و در تضاد با هم قرار گیرند (پاکدامن، ۱۳۷۲: ۳۷).

توسعه فیزیکی و رشد جمعیتی شهرهای ایران تا چند دهه پیش دارای افزایشی هماهنگ و متعادل بود. با بروز تحولات جدید، شهرها به‌ویژه شهرهای بزرگ، به سرعت تغییرات و دگرگونی‌هایی را پذیرفتند. این دگرگونی‌ها به شکل افزایش سریع جمعیت و گسترش فیزیکی شتاب‌آمیز شهرها و به‌شکلی نامتعادل و ناهماهنگ بوده است. اگرچه شهرها دارای گسترش فیزیکی وسیعی بوده‌اند، اما در قالب این گسترش فیزیکی وسیع نیز، تعادل برقرار نبوده و سطح زیرساخت شهری بیشتر تحت تسلط ساختمان‌های مسکونی بوده است. در واقع بین کاربری‌های شهری و اختصاص زمین و سرانه‌های شهری متناسب هریک، تناسب معقولی برقرار نبوده است. تحولات اخیر که در سطح اقتصادی و اجتماعی انجام گرفته شد، توسعه فضایی شهرها را به شدت تحت تأثیر خود قرار داد. گسترش بخش خدمات و همچنین تمرکز صنایع و کارخانه‌ها در شهرها، موجب جذب افراد بسیاری از روستاها و شهرهای کوچک به طرف شهرهای بزرگ شده

است. اصلاحات ارضی دارای تأثیری غیر مستقیم اما شدید بر گسترش شهرها بوده است. مهاجرت روستاییان به شهرها نقش مهمی در ایجاد تراکم و ازدحام بیش از حد شهرها داشته است (هدایت، ۱۳۶۵: ۴۵۶).

شهرهای ایران پیش از اینکه دارای گسترش اساسی و اصولی باشند، از افزایش جمعیتی بسیاری برخوردار بوده‌اند. به‌گفته‌ای این شهرها، فرصتی برای اعمال سیاست‌های شهرسازی به‌دست نیاورده‌اند، بلکه قبل از محاسبه سرانه‌ها و تخصیص زمین‌ها و فضاهای لازم به کاربری‌های مختلف و آماده‌سازی زمین، زمین‌ها به‌سرعت تبدیل به ساختمان‌های مسکونی شد و تنها کوچه‌ها و خیابان‌ها برای رفت‌وآمد باقی‌مانده است (مشهدیزاده دهقانی، ۱۳۶۷: ۵۵).

به‌طور کلی، اغلب شهرهای کشور ما در دهه‌های اخیر رشد جمعیتی پُرشتابی داشته‌اند. در دهه ۵۵-۶۵، در پی اجرای سیاست‌های اصلاحات ارضی و وقوع انقلاب اسلامی، رشد شتابان شهرنشینی منجر به ازهم‌گسیختگی در کالبد و بافت شهر شده است. همراه با افزایش شدید جمعیت شهری، سطح شهرها نیز گسترش یافته و در ساختار و شکل شهرها تغییرات اساسی پدید آمده است (سلطانی، ۱۳۸۰: ۵۰). مطالب بیان‌شده، نگارندگان را برآن داشت تا با بررسی ساختار فضایی شهر جدید پردیس، راهبردهایی در جهت بهبود ساختار فضایی و تعدیل مشکلات شهری آن ارائه دهند.

مبانی نظری

نظریه‌هایی که پیرامون ساختار فضایی شهر وجود دارند، به‌طور عمده تشریح‌کننده چگونگی نظم ساختارهای فضایی در نواحی هستند. اصولاً نظریه‌های ساخت شهر، به نمای کالبدی و عملکردی سکونتگاه‌ها پرداخته و چارچوبی برای کاربری اراضی و ترتیب فضایی عناصر و اجزای ترکیب‌دهنده شهرها پدید می‌آورند (حسن‌زاده، ۱۳۸۷: ۱۵). ساخت شهر به‌وسیله سیمای طبیعی، خطوط راه‌آهن، شبکه‌ها و خیابان‌ها مشخص می‌شود و اساس نظریه‌های ساختار شهر، این است که سکونتگاه‌ها باید منطبق با یک طرح ساخته شوند که کلیه شبکه‌ها، دسترسی‌ها و فضاهای لازم برای کاربری‌ها و فعالیت‌های اصلی در آن مشخص شده باشد (مک‌کانل، ۱۹۸۱: ۶۸). ساختار فضایی شهر، حاصل فرایندهای تاریخی و شرایط متحول اقتصادی - اجتماعی و سیاسی است. ساختار فضایی شهر شامل ساختار کالبدی شهر است. ساختار فضایی شهر، شیوه به‌نسبت پایدار تشکیل عناصر و عوامل شهر است که چگونگی استقرار و نحوه ارتباط بین آنها را با درجه معینی از انتظام و ظرفیت عملکردی، سامان می‌بخشد (م. م شهر و خانه: ۱۳۸۲، ۱۰).

دیدگاه‌های اساسی رایج در ارتباط با ساختار فضایی

دیدگاه سیستمی

براساس این دیدگاه، شهر به‌مثابه سیستمی عمل می‌کند متشکل از مجموعه‌ای بی‌شمار از زیرسیستم‌ها که در یکدیگر تأثیر متفاوت می‌گذارند و در کل، مجموعه‌ای پیچیده را پدید می‌آورند. بدین ترتیب ساخت کلان یک شهر، مشخص‌کننده آن بخش از نظام سیستمی شهر است که چارچوبی منعطف را برای شکل‌گیری انواع زیرسیستم‌ها در طول دوره‌های زمانی رشد فراهم می‌آورد. بنابراین شهرسازی به‌دنبال ایجاد ساختی برای شهر است که چارچوبی مناسب را برای رشد و تحول شهر پدید می‌آورد (پاکدامن، ۱۳۷۲: ۳۵).

با توجه به دیدگاه سیستمی، برخی محققان معتقدند ساخت شهر، مجموعه‌های به هم پیوسته‌ای از زیرساخت‌های اجتماعی را دربرمی‌گیرد و به مجموعه‌ای سیستمی منجر می‌شود که به شرایط مادی و معنوی زیست جهت می‌دهد. در عین حال باید اذعان کرد که ساخت‌ها که یک مجموعه سیستمی هستند، نمی‌توانند جدای از سایر سیستم‌های اجتماعی موجودیت یابند.

دیدگاه ساخت‌گرایی

ساخت‌گرایان بر این باور بودند که همراه با عملکرد، باید ساخت فضاها را نیز در نظر گرفت. از دیدگاه آنان اصل ارتباط یکی از اصول مهمی است که به فضاها ساخت می‌بخشد. با ساخت‌دادن به فضاهای شهر، می‌توان به شکل‌دهی فعالیت‌های ارتباطی و جریان‌هایی که در درون فضاها روی می‌دهد، اقدام کرد. پس می‌توان چنین نتیجه گرفت که ساخت‌گرایی در تمام مقیاس‌های شهری، موقعیت و سازمان فضایی، ساخت‌وسازها، ارتباط و دیگر اجزای شکل شهر را مد نظر قرار می‌دهد (بدرگر، ۱۳۸۲: ۵۸-۵۵).

دیدگاه جامعه‌شناسان

پاره‌ای از جامعه‌شناسان ساختار فضایی شهر را در روابط انسانی مؤثر می‌دانند. در اینجا به نظرات تعدادی از آنها اشاره می‌شود. از نظر جرج زیمل روابط متقابلی بین الگوی آرایش فضایی و فرایندهای اجتماعی وجود دارد. دورکیم تمرکز و تراکم جوامع و اشکال فضایی ناشی از آن را معلول روابط اجتماعی می‌داند که به نوبه خود، تأثیری علی بر روابط اجتماعی دارد (افروغ، ۱۳۷۷: ۳۷).

وبر نهادهای فضایی و روابط اجتماعی و اقتصادی را به طور یک‌جا در پیدایش یک اجتماع شهری لازم می‌داند. برای آنکه یک زیستگاه به یک اجتماع شهری کامل تبدیل شود، باید از برتری نسبی در ارتباطات مبادله‌ای - تجاری برخوردار شده و دارای این نشانه‌ها باشد: برج‌وبارو، بازار، دادگاهی مستقل و برخوردار از حداقل قوانین نسبی مستقل، سازمان‌ها و انجمن‌های مرتبط، حداقل استقلال جزئی و قدرت اداره امور به دست کارگزارانی که برگزیده طبقه سرمایه‌داری باشند (وبر، ۱۳۶۹: ۸۷).

دیدگاه فرهنگ‌گرایان

شهر و ساختار شهر، علت به وجود آورنده ارزش‌ها، گرایش‌ها و رفتارهای خاص و به گفته‌ای، یک شیوه زندگی با شکل فرهنگی خاص است. لوئیس ورث و رابرت فیلد از پیشگامان این نظریه هستند. کلان‌شهر تجلی بالاترین تقسیم کار و اقتصاد پولی است، اقتصادی که با عقلانیت، حسابگری، وقت‌شناسی و دقت ارتباط نزدیک دارد (زیمل، ۱۳۷۲: ۶۴).

برنامه‌ریزی راهبردی^۱

برنامه‌ریزی راهبردی تلاشی برای اتخاذ تصمیم‌های بنیادی و فعالیت‌هایی است که چپستی یک سازمان (و

موجودیت‌های دیگر) را و اینکه چه کاری انجام می‌دهد و چرایی این کارها را شکل و جهت می‌دهد (اعرابی و دیگران، ۱۳۸۸: ۳).

برنامه‌ریزی راهبردی فرایندی است که ضمن آن، اهداف و خطوط کلی فعالیت‌ها و مأموریت‌های سازمان در درازمدت تعیین می‌شود. تشخیص اولویت‌ها و تعیین اقدامات اصلی و اساسی که برای نیل به اهداف سازمانی ضروری است نیز، در برنامه‌ریزی راهبردی انجام می‌شود (علی احمدی، ۱۳۸۳: ۴۲۰).

برنامه‌ریزی راهبردی، از جمله مدل‌هایی است که متناسب با نوع تغییرات محیطی نوآوری شده است. سیر تحولات برنامه‌ریزی و راهبرد طی سال‌های پی‌درپی، سبب ترکیب این دو مفهوم شد که حاصل آن برنامه‌ریزی راهبردی است. برنامه‌ریزی راهبردی گونه‌ای از برنامه‌ریزی است که در آن، هدف تعریف و تدوین راهبردهاست. از آنجایی که راهبرد می‌تواند عمر کوتاه یا بلند داشته باشد، برنامه‌ریزی راهبردی می‌تواند برنامه‌ریزی بلندمدت یا کوتاه‌مدت باشد، اما متفاوت از آنهاست (زیاری، ۱۳۸۹: ۳۳۳).

روش پژوهش

روش پژوهش در این نوشتار از نوع توصیفی - تحلیلی است. این پژوهش در پی ارزیابی و شناخت ساختار مکانی - فضایی شهر جدید پردیس است. برای این امر، به مطالعه و بررسی میدانی از محدوده مورد مطالعه پرداخته شده است. مطالعات کاربری اراضی، شامل کاربری‌های مذهبی، ورزشی - تفریحی، فرهنگی و غیره است. همچنین مدل راهبردی، ترکیبی از ساختار شهر جدید پردیس تهیه شده است که نشان‌دهنده وضعیت این شهر از نظر ساختاری است. در ادامه، وزن هر یک از معیارها، نقاط قدرت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها به کمک مدل AHP^۱ تعیین شده است. این پژوهش به تحلیل فضایی شهر جدید پردیس می‌پردازد و در همین راستا تلاش شده تا یک بررسی کلی از اطلاعات موجود در رابطه با شهر جدید پردیس انجام گیرد. سپس به برداشت‌های کلی کالبدی و وضعیت خدمات موجود و مسکن در شهر جدید پرداخته می‌شود. این بخش گزارش تفصیلی از برداشت کالبدی شهر جدید پردیس را دربر دارد که از طریق برداشت و مشاهده میدانی انجام شده و مکمل جدول مدل راهبردی نهایی است. در پژوهش پیش رو، تلاش بر این است که با ارزیابی معیارهای مختلف در زمینه‌های اقتصادی، مدیریتی، کالبدی، جمعیتی - اجتماعی، جغرافیایی، طبیعی و زیست‌محیطی شهر جدید پردیس، میزان اهمیت راهبردها و سیاست‌ها در هر یک از معیارها مشخص شده و در نتیجه در برنامه‌ریزی مرتبط، بتوان بر اساس این راهبردها و سیاست‌ها عمل کرد تا به نتایج مناسبی دست یافت.

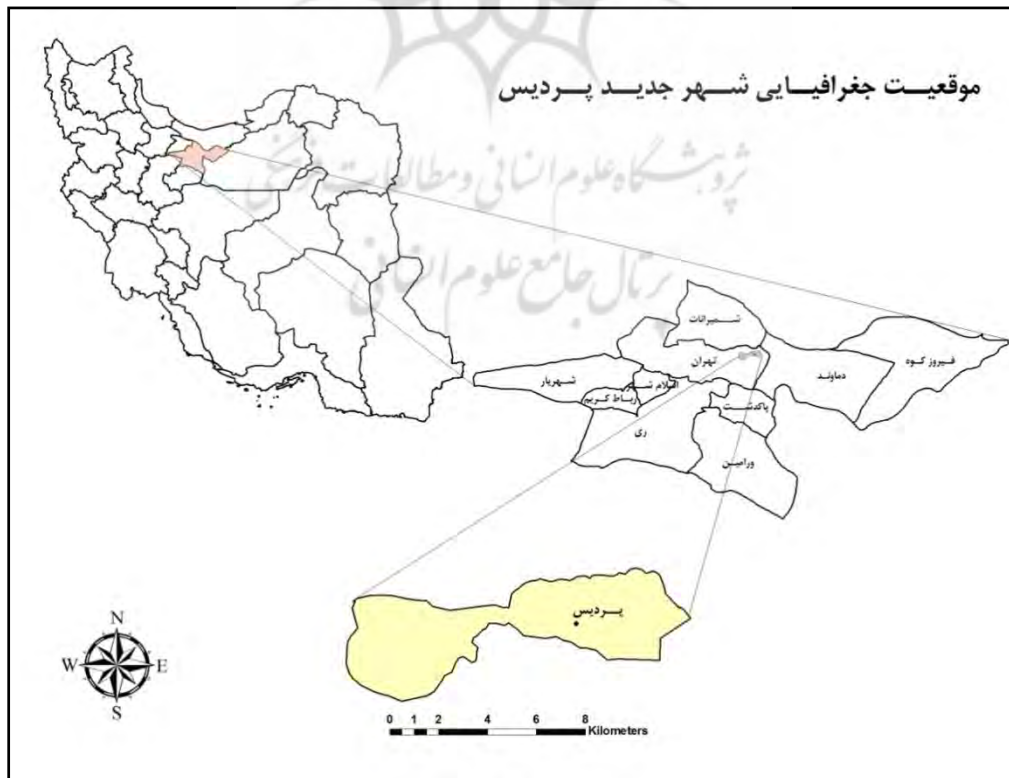
محدوده مورد مطالعه

روند تکوین ساختار فضایی شهر جدید پردیس کلتی را به وجود می‌آورد که از شبکه، بخش‌بندی شهری، تراکم، توزیع فضایی کاربری‌ها و مانند آن با مشخصات ویژه‌ای برخوردار شده است. هر نوع مداخله آگاهانه در این کلیت که هدف

ارتقای سطح انسجام کالبدی و عملکردی، روان‌سازی ارتباطات و به‌طور کلی بهبود شرایط زیست و عملکرد شهر در ساختاری منظم و کارآمد را دنبال کند، نیازمند تعیین معیارها و چارچوب‌هایی است که فعالیت‌های گوناگون در عرصه‌های مختلف حیات شهر را در جهت این هدف هدایت کرده و سامان دهد.

شهر جدید پردیس در فاصله ۵ کیلومتری شرق تهران در جاده تهران - اَبعلی قرار دارد و به‌دلیل عوامل مناسب زیر، برای احداث و اسکان صدوپنجاه‌هزار نفر از سرریز جمعیت تهران بزرگ برنامه‌ریزی و طراحی شده است:

۱. نزدیکی آن با تهران؛
 ۲. استقرار در مسیر یکی از جاده‌های اصلی کشور؛
 ۳. وجود موانع توپوگرافی که مانع اتصال این ناحیه به تهران می‌شود؛
 ۴. تراکم بسیار کم جمعیت در این ناحیه؛
 ۵. وجود چشم‌اندازهای طبیعی زیبا و آب‌وهوای مطبوع (کسالایی، ۱۳۷۹: ۱۶۹).
- این شهر از غرب به رودخانه جاجرود و از شمال به رشته‌کوه‌های البرز، از شرق به شهر بومهن و از جنوب نیز به روستاهای کرشت، سیاه‌سنگ، طاهرآباد و دشت ورامین محدود است (ذوالفقاری، ۱۳۸۵). شهر پردیس به‌صورت مستطیلی است که حداکثر دوازده کیلومتر درازا و سه‌ونیم کیلومتر پهنا دارد (شهریاری، ۱۳۸۵: ۹۷). شکل (۱) موقعیت جغرافیایی شهر جدید پردیس را به نمایش گذاشته است.



شکل ۱. نقشه محدوده مورد مطالعه

بحث و یافته‌ها

برداشت‌های کلی کالبدی - فضایی شهر جدید پردیس

برداشت کلی سیمای شهر

شکل طراحی شهر جدید پردیس، براساس محدودیت توسعه شهر در جهات مختلف (از سمت شرق زمین‌های شهر بومهن و از جهت شمال رشته‌کوه‌های البرز و در جهت‌های دیگر عدم مالکیت زمین شهری)، تحت تأثیر قرار گرفته است. توجه به عوامل فوق و عوامل مصنوعی چون آزادراه تهران - رودهن، ایجاد شکل و بافت خطی شهر را توجیه می‌کند. شکل‌گیری شهر در شمال و جنوب این آزادراه گسترش یافته است که عوامل طبیعی زمین و پستی‌وبلندی‌ها، طراحی شهر را به‌سوی شکل خطی نامنظمی سوق داده است. گسترش شهر به‌صورت خطی است. به‌سبب شیب زیاد در محدوده شهر، اکثر شبکه‌های اصلی و درجه یک آمدوشد در شهر پردیس، در جهت عمود یا خلاف شیب طبیعی زمین، یعنی در جهت شرقی - غربی شکل گرفته‌اند. در نتیجه شبکه‌های فرعی آمدوشد با طول‌های کمتر، در امتداد شیب زمین یا جهت شمالی - جنوبی قرار گرفته‌اند. شهر جدید پردیس از طریق دو آزادراه (تهران - رودهن و دماوند - فیروزکوه) که از میانه شهر پردیس می‌گذرد، به شهرهای مجاور خود، به‌ویژه نزدیک‌ترین مادرشهر (تهران) می‌پیوندد.

ارتباط برون‌شهری پردیس، به‌وسیله تقاطع غیر مسطح به آزادراه تهران - رودهن برقرار می‌شود. اتصال اول در شرق فاز چهارم، اتصال دوم در منتهی‌الیه شرقی آزادراه تهران - رودهن در اتصال آزادراه به جاده تهران - دماوند و اتصال سوم، در غرب شهر پردیس در نقطه اتصالی آزادراه به فاز دو است. ورودی شهر پردیس، در شرق آن و در فاز دو این شهر قرار گرفته است. میدان امام که از مرداد ۱۳۸۲ عملیات ساخت آن آغاز شده بود، ورودی شهر به‌شمار می‌رود. شبکه معابر درون‌شهری به‌دلیل توپوگرافی خاص شهر پردیس، در برخی مناطق با شیب تند و غیر قابل قبولی روبه‌رو است. آسفالت خیابان‌ها به‌درستی انجام نگرفته و خیابان‌ها دارای چاله‌ها و دست‌اندازهای متعددی هستند.

شهر پردیس در حالت کلی، به‌دلیل پراکندگی فازها و جدا شدن شهر به‌وسیله آزادراه تهران - رودهن، از هماهنگی و یکپارچگی لازم برخوردار نیست. به‌جز قسمت‌هایی از فاز یک که دارای امکانات شهری است، بقیه قسمت‌های شهر، نشان از یک شهر خوابگاهی دارند. سیمای شهر به غیر از یکسری خانه‌های تراسه، دارای ساختمان‌هایی با نما و مصالح ساختمانی مشابه هستند.

تحرك کم ساکنان در شهر به‌دلیل کمبودهای اساسی موجود، موجب شده تا شهر از سرزندگی لازم برخوردار نباشد. بافت متراکم واحدهای مسکونی، ارتباط با خیابان‌های عبوری را سخت کرده است. مستقیم‌بودن خیابان‌های اصلی و نبود سرعت‌گیر، سبب تردد خودروها با سرعت بالا شده است. ایستگاه‌های مینی‌بوس، تنها وسیله نقلیه عمومی شهر با پراکندگی زیاد در طول شهر توزیع شده است. پایانه‌های مینی‌بوس‌ها در شمال غربی (فاز دو) واقع شده است. پراکندگی فاز چهارم باعث شده است که دسترسی با دشواری صورت گیرد.

فازها

شهر پردیس پنج فاز دارد که ارتباط میان فازها از انسجام و یکپارچگی لازم برخوردار نیست. فازهای اول و دوم در غرب شهر و فازهای سوم و چهارم در شرق شهر پردیس واقع شده‌اند. بیشتر ساخت‌وسازها در فاز یک و دو دیده می‌شود و همین امر موجب شده تا بیشترین امکانات و خدمات شهری در این فازها متمرکز شوند. فاز پنج کمابیش خالی از سکنه است. ساکنان فازهای سه و چهار، به دلیل آنکه خدمات شهری به صورت یکسان در شهر توزیع نشده با مشکلات بیشتری نسبت به فازهای یک و دو روبه‌رو هستند. در طرح جامع، فاز شش در نزدیکی پارک فناوری در نظر گرفته شده است. شهرداری و شرکت عمران شهر جدید پردیس، مدارس و مراکز خدماتی دیگر در فاز یک قرار دارند.

محلات

در طرح جامع، شهر جدید پردیس به بیست‌ودو محله تقسیم شده که در حال حاضر نیمی از آن شکل گرفته است. فاز یک از پنج محله، فاز دو از چهار محله، فاز سه از پنج محله، فاز چهار از نه محله و فاز پنج از دو محله شکل گرفته‌اند. هر محله از مجتمع‌های مسکونی‌ای تشکیل شده است که به‌دست ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی و خصوصی ساخته شده‌اند و به این ترتیب، سبب هویت‌بخشیدن به ساکنان آن می‌شود. آپارتمان و مجتمع بیشترین واحدهای مسکونی محله‌ها هستند که در این میان، واحدهای مسکونی و ویلایی نیز به چشم می‌خورد. قیمت زمین و مسکن در محله یک از فاز یک، نسبت به محله‌های دیگر بالاتر است. میدان عدالت واقع در فاز یک، در اصل بزرگترین مکان تجمع (اصلی‌ترین گره) است. در شمال میدان، مجتمع‌های مسکونی با بافت فشرده وجود دارد. شرق و غرب آن به خیابان منتهی می‌شود که بر نقش میدان به‌مثابه هدایت‌کننده ترافیک عبوری تأکید دارد. جنوب میدان دارای کاربری‌های تجاری و خدماتی است. عمده‌ترین کاربری تجاری در جنوب میدان، بنگاه‌های معاملاتی ملکی و نیز، مجتمع ولیعصر است که دارای کاربری تجاری و خدماتی می‌شود.

مراکز فازها

به غیر از میدان عدالت که هم مرکز شهر و هم مرکز فاز یک قلمداد می‌شود، در فاز دو نیز پارک پردیس به دلیل وجود شهربازی، بازار روز دوره‌ای و نیز بزرگترین پارک احداث شده، نقش مرکز فاز دو را ایفا می‌کند. از آنجا که در فازهای پنج‌گانه شهر پردیس، آغاز ساخت‌وساز تقدم و تأخر داشته است، فازهای سه، چهار و پنج فاقد مرکز بوده و هم‌اکنون مرکز محله فاز یک (میدان عدالت)، نقش مرکز محله برای تمام فازها را برعهده دارد.

مراکز محلات

برنامه‌ریزی انجام گرفته در این شهر بر این اساس استوار بوده که نیاز ساکنان با استقرار کاربری‌ها، به صورت سلسله‌مراتب انجام گیرد، از این رو مراکز محلات از اهمیت زیادی برخوردارند. بررسی‌های انجام گرفته نشان می‌دهد، مراکز اکثر محله‌ها هنوز شکل نگرفته و کاربری‌های پیش‌بینی شده مستقر نشده‌اند، ولی در برخی از محلات این مرکزیت با احداث واحدهای آموزش و مراکز خرید محله‌ای پررنگ‌تر شده است. وجود سرزندگی و نشاط و روحیه اجتماعی، احساس امنیت،

تعلق خاطر به شهر و یکپارچگی کالبدی شهر، از عوامل مؤثر جذابیت زندگی در شهر برای ساکنان است. شهر جدید پردیس، به دلیل عدم شکل‌گیری فعالیت‌ها و خدمات شهری و حتی فضاهای سبز پیشنهادی، خالی از سرزندگی به وجود آمده است. ساکنان شهر احساس تعلق خاطر به شهر را ندارند و مهم‌ترین مزیت سکونت در شهر را نزدیکی به محل کار و ارزان بودن قیمت مسکن می‌دانند.

ایجاد ساختمان‌ها با بافتی متراکم، کاربری‌های جدا از هم و وجود فضاهای خالی و مرده، عدم امنیت را در این شهر بیشتر کرده است. الگوی شکل‌گیری و ساخت در بافت، کمابیش یکنواخت و هماهنگ بوده و اکثر فضاها شامل مسکونی، تجاری، درمانی، آموزشی و غیره، نمایی هماهنگ دارند. آنچه در شهر جدید پردیس با نام بدنه‌های شهری (لبه‌ها) به چشم می‌آید، یکنواختی و یکپارچگی مصالح به کار رفته، به سبب وجود شرایط اقلیمی سرد منطقه در مجتمع‌های مسکونی است که بیشتر از جنس آجر بوده و کمتر بناهایی با نمای سنگین دیده می‌شود. وجود یکنواختی و یکپارچگی در ساخت، سبب عدم تنوع شده و موجب بی‌روح بودن و عدم سرزندگی و کسالت در شهر می‌شود.

گره‌ها

عمده‌ترین گره‌ها در شهر پردیس مربوط به مجتمع‌های تجاری - خدماتی است (گل‌ها، یاس، ولیعصر و میلاد نور) که گره‌های عملکردی و فعالیتی ایجاد می‌کنند. میدان عدالت که مرکز شهر و مرکز فاز و محله است نیز، مانند یک گره عملکردی و فعالیتی به چشم می‌آید. پارک پردیس در فاز دوم، به دلیل امکانات سرگرمی - تفریحی و نیز بازار روز همجوارش، همچون گره عملکردی و فعالیتی تلقی می‌شود. مراکز اداری و دولتی که به طور عمده در فاز یک متمرکز هستند نیز، نقش گره را برای شهر ایفا می‌کنند.

نشانه

پارک فناوری پردیس به منزله یک نشانه در جنوب شهر پردیس، میدان عدالت، پارک فاز دو، ورودی شهر، از عمده‌ترین نشانه‌های شهر به شمار می‌روند. همچنین وجود دو مجتمع تجاری - خدماتی در غرب میدان امام بر نقش نشانه میدان می‌افزاید.

شناسایی عمومی و کلی کاربری‌ها

بررسی کاربری‌های موجود در شهر، نشان می‌دهد که میزان زیادی از کاربری‌های پیشنهادی شهر جدید احداث نشده و از این رو کمبودهایی در سطح شهر وجود دارد. کاربری‌های فعال را می‌توان به کاربری‌های بهداشتی، آموزشی، فرهنگی، ورزشی - تفریحی، مذهبی، اداری و تجاری دسته‌بندی کرد که هر کدام از کاربری‌های نام برده، بسته به نیاز ساکنان، حوزه نفوذی در سطح محل، ناحیه و شهر دارند.

• کاربری آموزشی

هم‌اکنون یازده واحد آموزشی در قالب دبستان، مدرسه راهنمایی، دبیرستان و یک مهد کودک فعالیت می‌کنند. کاربری

آموزشی مهد کودک و دبستان، در سطح مراکز محلات و مدارس راهنمایی و دبیرستان در سطح مراکز ناحیه فعالیت دارند. کاربری‌های آموزشی پراکندگی مناسبی در سطح شهر ندارند و متناسب با شمار جمعیت نیستند.

• کاربری بهداشتی

هم‌اکنون یک درمانگاه در فاز دو و یک ساختمان اورژانس در شهر فعالیت دارد. تعداد محدودی پزشک عمومی و دندان‌پزشک به‌طور خصوصی در فاز یک مطب دارند. کمبود پزشک متخصص و خدمات امداد و اورژانس در سطح شهر احساس می‌شود.

• کاربری مذهبی

تنها مسجد دایر شهر با نام مسجد امام علی (ع) در فاز دو وجود دارد که به نظر می‌رسد این مسجد به‌تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی جمعیت شهر پردیس باشد.

• کاربری فرهنگی

کتابخانه علامه بحر العلوم واقع در مسجد امام علی (ع) تنها کاربری فعال فرهنگی به‌شمار می‌رود. کمبود شدید فضاهای فرهنگی در شهر دیده می‌شود.

• کاربری ورزشی - تفریحی

تنها یک سوله در فاز دو قرار دارد که به‌منزله سالن ورزشی مختص آقایان مشغول فعالیت است. پارک پردیس در فاز دو و فضای سبز میدان عدالت، تنها فضاهای تفریحی شهر پردیس را تشکیل می‌دهند. یک زمین فوتبال خاکی نیز در فاز دو وجود دارد. فضاهای یادشده از لحاظ دسترسی مناسب‌نبوده و جوابگوی جمعیت جوان شهر نیست.

• کاربری خدماتی

کاربری‌های خدماتی موجود در شهر عبارتند از، واحدهای تجاری، بانک‌ها، شرکت مخابرات و اداره پست. بناهای تجاری موجود در سطح شهر به دو صورت مجتمع‌های تجاری و مغازه‌های منفرد طراحی شده‌اند. مغازه‌های منفرد، عملکردی در سطح شهر دارند و بیشتر در حوالی میدان عدالت و میدان امام واقع شده‌اند. با توجه به پراکندگی فازها، گستردگی شهر و جمعیت آن، تعداد مراکز تجاری بسیار محدود بوده و دسترسی ساکنان به این مراکز دشوار است. ساکنان پردیس برای تأمین نیازهای غیر ضروری به شهر تهران یا بومهن مراجعه می‌کنند.

پس از آشنایی کلی و معرفی ساخت و کالبد شهر جدید پردیس، در جدول (۱) به ارائه نقاط ضعف و قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با ساختار فضایی شهر جدید پردیس پرداخته شده است.

جدول ۱. مدل راهبردی ترکیبی از ساختار کالبدی - فضایی شهر جدید پردیس

نقاط قوت	نقاط ضعف
S1- امکان رشد و توسعه شهر جدید و افزایش جمعیت آن: رونق نسبی خرید و فروش مسکن، استقبال بیشتر از شهر جدید، به دلیل آب و هوای مناسب و امکان خانه دار شدن بیشتر ساکنان، همچنین وضعیت نامناسب مسکن و نیاز شدید به آن در اقشار کم درآمد جمعیت تهران.	W1- چشم انداز شهری ضعیف و نامناسب: نمای نامتناسب، شکل ساختمان‌ها، طراحی نامناسب اغلب ساختمان‌ها از نظر معماری، نامناسب بودن و یکنواختی نمای اغلب ساختمان‌ها.
S2- افزایش فرهنگ شهر بر اثر افزایش سطح سواد عمومی ساکنان.	W2- امکان وقوع زمین لرزه و خسارت دیدن شهر، به دلیل نزدیکی شهر به گسل زمین لرزه و عدم مرغوبیت مصالح به کار رفته در ساخت و سازها.
S3- رشد خطی شهر و استفاده از دوچرخه برای حمل و نقل کوتاه در شهر.	W3- ضعف در برنامه ریزی و اجرای طرح‌های شهری که سبب افزایش بی ضابطه تراکم‌های ساختمانی در اثر فشار متقاضیان زمین، عدم برنامه ریزی و بازنگری صحیح در مراحل منجر به شروع سکونت، عوارض زیاد زمین‌های شهری و افزایش هزینه‌های آماده سازی و تداخل بخش‌های آماده به سکونت و بخش‌های در حال ساخت شده است.
S4- رشد اقتصادی شهر، جوان بودن شهر و درآمدزایی و افزایش رشد اقتصادی از مراکز تفریحی و گردشگری.	W4- نبود یا کمبود برخی خدمات شهری: عدم وجود یک مرکز پزشکی تخصصی، نبود درمانگاه شبانه روزی، فاصله به نسبت زیاد فازهای شهر تا مرکز بهداشتی - درمانی.
S5- استقبال از شهر جدید بر اثر افزایش ایمنی شهر و افزایش سطح رفاه عمومی ساکنان.	W5- کمبود خدمات و مراکز آموزشی، فاصله نسبتاً زیاد مراکز تحصیلی تا واحدهای مسکونی، نبود کادر آموزشی مناسب، نبود کلاس‌های آموزشی مناسب، بومی نبودن اکثر معلمان و کمبود سرویس مدارس.
S6- گسترش رفتارهای اجتماعی مناسب، مانند افزایش روابط اجتماعی ساکنان با برپایی کلاس‌های آموزشی مانند: مشاوره خانوادگی، تحصیلی، ازدواج و روان شناسی و افزایش مشارکت عمومی.	W6- طراحی و اجرای نامناسب شبکه حمل و نقل: نامناسب بودن مسیرهای پیاده در سطح شهر، عدم رعایت سلسله مراتب عملکردی خیابان‌ها، شیب تند مسیرها، عرض نامناسب بسیاری از معابر درجه دو، عدم وجود مسیرهای جداگانه برای حرکت پیاده، دوچرخه و سواره.
S7- مدیریت مناسب، مانند وجود شوراهای همیاری محله‌ای و وجود فازبندی و محله بندی فازها.	W7- مسائل مختلف حمل و نقل عمومی: کمبود وسایل حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس و مینی بوس (درون شهری و برون شهری)، سرعت پایین سرویس دهی وسایل حمل و نقل عمومی، گرانی کرایه‌ها و نبود پارکینگ عمومی در سطح شهر.
	W8- نبود امنیت اجتماعی در شهر، نبود امنیت اجتماعی در حمل و نقل داخل و خارج شهر، دزدی، اعتیاد، مزاحمت‌های اجتماعی و درگیری‌های دسته جمعی.
	W9- ضعف در خدمات فرهنگی و تفریحی: کمبود کتابخانه و فرهنگسرا، کمبود فضاهای فرهنگی، سینما و تئاتر، کمبود رستوران و کافی شاپ در سطح شهر و کمبود شدید فضاهای ورزشی و تفریحی.
	W10- کمبودها و کم‌کاری‌های خدمات رسانی شهرداری در سطح شهر: عدم رسیدگی به معابر شهری، عدم جمع آوری مناسب زباله‌ها، انباشت مصالح ساختمانی در جوی‌ها و نهرهای آب و استفاده از مصالح نامرغوب برای ساخت جدول نهرها.
	W11- کمبود خدمات عمومی، مانند عدم وجود سرویس‌های بهداشتی عمومی، کمبود تلفن عمومی، کمبود باجه پست، کمبود شیر آب و عدم وجود پمپ بنزین در داخل محدوده خدماتی شهر.
	W12- مسائل مختلف مدیریتی: ناهماهنگی بین نهادها و سازمان‌های مختلف و تأسیسات زیربنایی شهر، عدم برخورداری از شبکه‌های سیستماتیک ارتباط مردمی برای توجیه مسائل به مردم، عدم استفاده از نیروهای مردمی در برنامه ریزی‌های اولیه.

ادامه جدول ۱. مدل راهبردی ترکیبی از ساختار کالبدی - فضایی شهر جدید پردیس

فرصت‌ها	تهدیدها
O1- امکان تأمین مسکن ارزان و متنوع، مانند ارزان بودن رهن و اجاره، ارزانی واحدهای مسکونی و مالکیت بیش از ۷۰ درصد ساکنان، تنوع واحدهای مسکونی همچون: یک و دو طبقه، مجتمع‌های آپارتمانی و ساختمان‌های ویلایی.	T1- تهدیدهای بازار مسکن: رشد ناهمگون شهر جدید پردیس، افزایش زمین‌خواری و واسطه‌گری مسکن، میل به بورس‌بازی زمین در اطراف این شهر و حتی در داخل محدوده شهر. T2- تهدید افزایش بافت‌های خودرو در محدوده شهر.
O2- برخورداری اغلب واحدهای مسکونی از امکانات و خدمات زیربنایی اولیه، مانند: آب، برق، تلفن، فاضلاب شهری و گاز.	T3- عدم ارائه به‌هنگام خدمات درمانی به ساکنان، افزایش آسیب‌های بهداشتی، عدم استقبال از شهر جدید و در نتیجه مراکز درمانی آن.
O3- تراکم کم جمعیت و بالا بودن سرانه شهری، همچنین تک‌خانوار بودن اغلب واحدهای مسکونی و نزدیک به یک بودن نرخ تراکم خانوار در واحد مسکونی.	T4- مشکلات فرهنگی و اجتماعی جوانان، کمبود خدمات فرهنگی و اجتماعی و روی آوردن به سمت امکانات آموزشی مادرشهر.
O4- دارا بودن امکانات محیط مسکونی مطلوب، مانند وجود یک مرکز بهداشتی - درمانی در سطح شهر، ساختمان‌های آموزشی نسبتاً مناسب و وجود پارک فناوری در جنوب شهر جدید پردیس و مرکز امداد آتش‌نشانی.	T5- تهدیدهای حمل‌ونقل: عدم استقبال از شهر جدید، افزایش سطح رفاه ساکنان و عدم استفاده از حمل‌ونقل عمومی، افزایش آمار مصدومان و بروز حوادث جاده‌ای.
O5- شبکه حمل‌ونقل مناسب و طراحی مناسب شبکه معابر با نمای شطرنجی.	T6- افزایش مشکلات فرهنگی در میان نوجوانان و جوانان، رشد بزه در میان جوانان، روی آوردن جوانان و نوجوانان شهر به بازی‌های رایانه‌ای و عدم سرزندگی و نشاط در شهر.
O6- دسترسی و قرارگیری این شهر در کنار یکی از جاده‌های مهم و ترانزیتی (تهران - هراز) و وجود چندین راه دسترسی به شهر.	T7- تهدیدهای زیست‌محیطی: کاهش عمر جدول نهرها و جوی‌ها، افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و مشکلات رفت‌وآمد ساکنان.
O7- فضاهای تفریحی و فراغتی، وجود مراکز تفریحی محله‌ای (پارک محله‌ای، وجود چشم‌اندازهای طبیعی زیبا)، آب‌وهوای مطبوع و نزدیکی به مناطق تفریحی اطراف تهران (مانند آبله و ...).	T8- تهدیدهای مدیریتی: کاهش مشارکت‌پذیری ساکنان نسبت به شهر - احساس عدم تعلق نسبت به شهر - عدم شرکت در بهبود مسائل و مشکلات شهر.
O8- محیط زیست مناسب و سالم، آب‌وهوای مطلوب شهر و نزدیکی به دامنه‌های البرز و کوه دماوند.	
O9- رفتارهای اجتماعی مناسب: عدم وجود تکدی‌گری، جوان بودن ساکنان شهر و یکسان بودن و همگن بودن وضعیت درآمد ساکنان.	
O10- وجود و حضور مدیریت شهری (شهرداری و شورای شهر)	

منبع: نگارندگان

استفاده از تحلیل سلسله‌مراتبی برای ارائه راهبردها

روش تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)، امکان رده‌بندی یا انتخاب گزینه‌ها را با توجه به معیارهای کمی و کیفی مؤثر در گزینش فراهم می‌آورد (اژدری عبدالمالکی، ۱۳۸۲: ۳۹). روش تحلیل سلسله‌مراتبی، روشی است منعطف، قوی و ساده که برای تصمیم‌گیری در شرایطی استفاده می‌شود که معیارهای تصمیم‌گیری متضاد، انتخاب بین گزینه‌ها را با مشکل روبه‌رو می‌کند. این روش ارزیابی چندمعیاری را ابتدا توماس ال. ساعتی (۱۹۸۰) پیشنهاد کرد و تاکنون کاربردهای

متعددی در علوم مختلف، به ویژه برنامه ریزی منطقه‌ای داشته است (آدلین و تایلور، ۲۰۰۵: ۴). تحلیل سلسله‌مراتبی، در واقع یکی از جامع‌ترین سیستم‌های طراحی شده برای تصمیم‌گیری با معیارهای چندگانه است. این فرایند که بر مبنای مقایسه‌های زوجی بنا شده، می‌تواند گزینه‌های مختلف را در تصمیم‌گیری دخالت دهد و همچنین امکان تحلیل حساسیت روی معیارها و زیرمعیارها را دارد. از برتری‌های ممتاز این روش، اینکه می‌توان نرخ سازگاری و ناسازگاری تصمیم را در آن محاسبه کرد (قدسی‌پور، ۲۳، ۱۳۸۰). مدل AHP همچنین می‌تواند امکان جست‌وجو و ارزیابی علل و پیامدهای ارتباط میان هدف، عوامل، عوامل فرعی و جایگزین‌ها را با استفاده از تجزیه ساختار مسئله خلق کند (میلوشویچ، ۲۰۰۳).

در واقع روش AHP یکی از مدل‌های تصمیم‌گیری چند معیاره (MCDM)^۱ است که روشی انعطاف‌پذیر و کمی برای انتخاب بر مبنای نسبی در مقایسه با یکدیگر محسوب می‌شود (لینکو و همکاران، ۲۰۰۷). AHP برای تصمیم‌گیری‌های پیچیده، چارچوب سلسله‌مراتبی تهیه می‌کند که این سلسله‌مراتب با مقایسه دودویی گزینه‌ها به جای اولویت‌بندی یک‌جای تمام گزینه‌ها در یک زمان، تهیه می‌شود (ساعتی، ۱۹۸۰).

به‌طور معمول روش تحلیل سلسله‌مراتبی شامل شش مرحله می‌شود (لی و همکاران):

- ۱- تعریف مقدماتی مسئله، بیان شفاف اهداف و پیامدها؛
 - ۲- تجزیه مسئله به اجزای کوچکتر (گزینه‌ها)؛
 - ۳- تشکیل ماتریس مقایسه دودویی گزینه‌ها؛
 - ۴- تعیین وزن گزینه‌ها؛
 - ۵- محاسبه سازگاری ماتریس برای قضاوت در مورد همساز بودن قضاوت‌های انجام گرفته؛
 - ۶- جمع کردن وزن‌های به‌دست‌آمده برای رده‌بندی نهایی.
- ضریب سازگاری (CR)^۲ از تقسیم شاخص سازگاری به شاخص تصادفی بودن (RI)^۳ به‌دست می‌آید. مقادیر متوسط RI برای ماتریس‌های ۲ تا ۱۵ به شرح جدول (۲) تنظیم شده است.

جدول ۲. شاخص تصادفی بودن

N	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
RI	۰	۰.۵۸	۰.۹	۱.۱۲	۱.۲۴	۱.۳۲	۱.۴۱	۱.۴۵	۱.۴۹	۱.۵۱	۱.۴۸	۱.۵۶	۱.۵۷	۱.۵۹

منبع: زبردست، ۱۳۸۰

چنانچه ضریب سازگاری کمتر از ۰/۱ باشد قضاوت‌ها سازگار بوده و محاسبات تأیید می‌شود.

$$CR = \frac{CI}{RI}$$

ضریب محاسبه سازگاری CR

1. Multi-Criteria Decision Making

2. Consistency Ratio

3. Random Index

راهبرد توسعه شهری پردیس، ساختار سلسله‌مراتبی و زیر معیارها (راهبردها) در جدول (۳) خلاصه شده است.

جدول ۳. ساختار سلسله‌مراتبی و زیر معیارها

سلسله‌مراتب			
نقاط قوت (S)	نقاط ضعف (W)	فرصت‌ها (S)	تهدیدها (T)
S1	W1	O1	T1
S2	W2	O2	T2
S3	W3	O3	T3
S4	W4	O4	T4
S5	W5	O5	T5
S6	W6	O6	T6
S7	W7	O7	T7
	W8	O8	T8
	W9	O9	
	W10	O10	
	W11		
	W12		

در ادامه وزن هر یک از معیارها (نقاط قدرت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها) به صورت جدول (۴) تعیین می‌شود.

جدول ۴. مقایسه دودویی معیارها (نقاط قوت، ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها)

معیار	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها	میانگین هندسی	ضریب اهمیت معیارها	بردار ویژه AW	شاخص ناسازگاری CI	ضریب ناسازگاری CR
نقاط قوت	۱	۷	۵	۶	۳۸۱	۰/۶۳	۲/۷۰	۰/۰۷۸	۰/۰۸۷
نقاط ضعف	۰/۱۴	۱	۰/۲	۰/۳۳	۰/۳۱	۰/۰۵	۰/۲۲		
فرصت‌ها	۰/۲	۵	۱	۳	۱/۳۲	۰/۲۲	۰/۹۱		
تهدیدها	۰/۱۷	۳	۰/۳۳	۱	۰/۶۴	۰/۱۱	۰/۴۴		
صحت داده‌ها	مجموع				۶/۰۷	۱	بنابراین مقایسه‌ها درست انجام شده‌اند. CR < 0.1		

سپس وزن‌های هر یک از زیرمعیارهای چهار معیار ذکر شده محاسبه شده‌اند که نتایج این محاسبات در جداول (۵)

تا (۸) نشان داده شده است.

جدول ۷. مقایسه دو دوتایی فرصت‌ها

نقاط قوت	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	میانگین هندسی	ضریب اهمیت معیارها	بردار ویژه AW	شناختن نیازهای کاری CI	ضریب نیازهای کاری CR
O1	۱										۲/۰۳	۰/۲۲	۲/۸۹		
O2	۱/۱۱	۱									۱/۰۹	۰/۰۸	۱/۱۹		
O3	۰/۲	۰/۲	۱								۰/۴۹	۰/۰۳	۰/۴۳		
O4	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۱							۰/۴۸	۰/۰۳	۰/۳۹		
O5	۰/۲۵	۰/۱۷	۰/۲۵	۰/۲۵	۱						۰/۵۳	۰/۰۴	۰/۴۳		
O6	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۱					۱/۵۵	۰/۱۱	۱/۴۶		
O7	۰/۳۳	۰/۲	۰/۲	۰/۱۴	۰/۵	۰/۱۴	۱				۰/۴۴	۰/۰۲	۰/۲۲		
O8	۰/۵	۰/۵	۰/۲	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۲۵	۱			۲/۲۶	۰/۱۷	۲/۰۱		
O9	۰/۵	۰/۷	۰/۷	۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۴	۰/۲۵	۱		۲/۳۹	۰/۲۴	۲/۹۱		
O10	۰/۵	۰/۱۷	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۱	۰/۸۲	۰/۰۶	۰/۶۷		
جمع											۱۳/۹۶	۱			درست

جدول ۸. مقایسه دو دوتایی تهدیدها

تهدیدها	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	میانگین هندسی	ضریب اهمیت معیارها	بردار ویژه AW	شناختن نیازهای کاری CI	ضریب نیازهای کاری CR
T1	۱								۴/۳۷	۰/۲۸	۲/۵۷		
T2	۰/۲۵	۱							۱/۹۸	۰/۱۷	۱/۵۶		
T3	۰/۱۱	۰/۳۳	۱						۰/۴۵	۰/۰۴	۰/۳۶		
T4	۰/۲	۰/۳۳	۰/۲	۱					۱/۴۹	۰/۱۳	۱/۳۳		
T5	۰/۱۴	۰/۱۴	۰/۳۳	۰/۳۳	۱				۰/۲۶	۰/۰۲	۰/۲۰		
T6	۰/۱۴	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۱			۱/۴۹	۰/۱۳	۱/۲۳		
T7	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۰/۳۳	۱		۱/۲۳	۰/۱۱	۱/۰۳		
T8	۰/۲	۰/۲	۰/۳۳	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۰/۲	۱	۰/۲۵	۰/۰۳	۰/۲۸		
جمع									۱۱/۶۳	۱			درست

محاسبه وزن نهایی برای تعیین اولویتها

پس از استخراج اوزان سلسله‌مراتبی معیارها و زیرمعیارها، نوبت به محاسبه وزن نهایی زیرمعیارهایی می‌رسد که سرآغاز راهبردهای توسعه شهری پردیس هستند. محاسبه اوزان این زیرمعیارها در جدول (۹) نشان داده شده است. گفتنی است که راهبردها در این جدول، برحسب اولویت و اهمیت آنها (وزن نهایی) مرتب شده‌اند. نحوه محاسبه وزن نهایی به کمک رابطه (۱) انجام گرفته است.

رابطه (۱) $\text{وزن نهایی} = \text{وزن معیار} \times \text{وزن زیر معیار}$

جدول ۹. اولویت‌بندی راهبردها

اولویت‌ها	راهبرد	وزن زیرمعیار	وزن معیار	وزن نهایی	اولویت‌ها	راهبرد	وزن زیرمعیار	وزن معیار	وزن نهایی
۱	O9	۰/۲۴۲	۰/۶۳	۰/۱۵۲	۲۰	T7	۰/۱۰۶	۰/۱۱	۰/۰۱۱
۲	O1	۰/۲۱۶	۰/۶۳	۰/۱۳۶	۲۱	O7	۰/۰۱۷	۰/۶۳	۰/۰۱۱
۳	O8	۰/۱۶۸	۰/۶۳	۰/۱۰۶	۲۲	S3	۰/۰۴۰	۰/۲۲	۰/۰۰۹
۴	S1	۰/۴۳۴	۰/۲۲	۰/۰۹۵	۲۳	S2	۰/۰۳۵	۰/۲۲	۰/۰۰۷
۵	O6	۰/۱۱۰	۰/۶۳	۰/۰۶۹	۲۴	W8	۰/۱۵۲	۰/۰۵	۰/۰۰۷
۶	O2	۰/۰۷۷	۰/۶۳	۰/۰۴۹	۲۵	W12	۰/۱۰۵	۰/۰۵	۰/۰۰۵
۷	T1	۰/۳۷۵	۰/۱۱	۰/۰۴۱	۲۶	W3	۰/۰۹۳	۰/۰۵	۰/۰۰۴
۸	S7	۰/۱۶۷	۰/۲۲	۰/۰۳۶	۲۷	T3	۰/۰۳۹	۰/۱۱	۰/۰۰۴
۹	O10	۰/۰۵۸	۰/۶۳	۰/۰۳۶	۲۸	T8	۰/۰۳۰	۰/۱۱	۰/۰۰۳
۱۰	S4	۰/۱۴۶	۰/۲۲	۰/۰۳۲	۲۹	W10	۰/۰۵۲	۰/۰۵	۰/۰۰۲
۱۱	S6	۰/۱۰۹	۰/۲۲	۰/۰۲۴	۳۰	T5	۰/۰۲۲	۰/۱۱	۰/۰۰۲
۱۲	O5	۰/۰۳۷	۰/۶۳	۰/۰۲۳	۳۱	W6	۰/۰۴۵	۰/۰۵	۰/۰۰۲
۱۳	O3	۰/۰۳۴	۰/۶۳	۰/۰۲۲	۳۲	W7	۰/۰۳۷	۰/۰۵	۰/۰۰۱
۱۴	O4	۰/۰۳۴	۰/۶۳	۰/۰۲۱	۳۳	W11	۰/۰۳۶	۰/۰۵	۰/۰۰۱
۱۵	W2	۰/۳۷۶	۰/۰۵	۰/۰۱۸	۳۴	W9	۰/۰۳۰	۰/۰۵	۰/۰۰۱
۱۶	T2	۰/۱۷۰	۰/۱۱	۰/۰۱۸	۳۵	W4	۰/۰۲۷	۰/۰۵	۰/۰۰۱
۱۷	S5	۰/۰۶۵	۰/۲۲	۰/۰۱۴	۳۶	W5	۰/۰۲۶	۰/۰۵	۰/۰۰۱
۱۸	T4	۰/۱۲۸	۰/۱۱	۰/۰۱۴	۳۷	W1	۰/۰۱۶	۰/۰۵	۰/۰۰۰
۱۹	T6	۰/۱۲۸	۰/۱۱	۰/۰۱۴					
جمع				۱					

پس از محاسبه وزن نهایی معیارها، به ارائه راهبردها و سیاست‌های مرتبط با شهر جدید پردیس، به ترتیب وزن نهایی و اولویت پرداخته شده است (جدول ۱۰).

جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<p>- بهره‌گیری از فرصت نزدیکی به تهران و ادامه جذب طبقات اجتماعی و اقتصادی متوسط، جوان و همگن به این شهر؛</p> <p>- فراهم کردن وام و امکانات دیگری چون بن‌های خرید به کارمندان که در شهر جدید پردیس زندگی می‌کنند؛</p> <p>- تسهیل شرایط خرید زمین و مسکن برای جوانان و تازه مزدوجین با تعریف طرح‌های متنوع؛</p> <p>- تشکیل تعاونی‌های دولتی و صنفی برای ساماندهی شرایط جذب طبقات متنوع اجتماعی.</p>	<p>تقویت پدیده جذب طبقات همگن اجتماعی و اقتصادی.</p>	<p>O9- رفتارهای اجتماعی مناسب: عدم وجود تکدی‌گری، جوان بودن ساکنان شهر و یکسان بودن و همگن بودن وضعیت درآمدی ساکنان.</p>
<p>- اعمال قوانین جدید نظارتی و تشویقی زمین برای کنترل ارزانی زمین و مسکن نسبت به مجموعه شهری تهران؛</p> <p>- نظارت دوچندان و سخت‌گیرانه شهرداری و شرکت عمران شهر جدید پردیس بر روند ساخت‌وسازها؛</p> <p>- اتخاذ سیاست‌های منعطف در کلیه طرح‌های ناحیه‌ای، عمرانی و جامع و حتی تفصیلی شهر پردیس، به دلیل موقعیت راهبردی شهر.</p>	<p>بهره‌برداری از فرصت ارزانی مسکن در این شهر نسبت به مجموعه شهری تهران.</p>	<p>O1- امکان تأمین مسکن ارزان و متنوع، مانند ارزان بودن رهن و اجاره، ارزانی واحدهای مسکونی و مالکیت بیش از ۷۰ درصد ساکنان، تنوع واحدهای مسکونی مانند، ساختمان‌های یک و دو طبقه، مجتمع‌های آپارتمانی و ساختمان‌های ویلایی</p>
<p>- ایجاد امکانات زمین‌گردشگری - تفریحی در نقاط مختلف شهر با هدف معرفی پتانسیل‌های زمین‌گردشگری؛</p> <p>- تسریع در روند ساخت شهرک گردشگری - تفریحی؛</p> <p>- انجام مطالعات جامع در رابطه با ساخت ویلاهای تفریحی در این شهر در ارتباط فضایی با منطقه لواسان؛</p> <p>- فراهم آوردن شرایط برای NGOهای زیست‌محیطی به منظور فعالیت در این شهر و منطقه تحت نفوذ؛</p> <p>- برپایی جشنواره‌های فرهنگی و زمین‌گردشگری با هدف هویت‌دهی و جذب گردشگر به شهر؛</p> <p>- ایجاد سیستم جمع‌آوری و حمل‌ونقل هدفمند زباله و مواد زائد؛</p> <p>- مدیریت منابع موجود آب و برنامه‌ریزی برای آب مورد نیاز آینده شهر؛</p> <p>- توجه به منابع طبیعی و حفاظت مؤثر از محیط زیست موجود؛</p> <p>- حفظ و توسعه فضاهای سبز و کاشت درختان سازگار با منطقه با هدف افزایش جذابیت منطقه.</p>	<p>توسعه کیفیت محیط زیست منطقه با تأکید بر پایداری محیط زیست منطقه.</p>	<p>O8- محیط زیست مناسب و سالم، آب‌وهوای مطلوب شهر و نزدیکی به دامنه‌های البرز و کوه دماوند.</p>
<p>- بهره‌گیری از فرصت نزدیکی به تهران؛</p> <p>- صادرات کالاهای تولیدی، محصولات کشاورزی و خدمات مورد نیاز پایتخت (به‌مثابه یک بازار مصرف بزرگ)؛</p> <p>- بهره‌جویی از صنایع تولیدکننده مواد اولیه در تهران و تزریق این مواد اولیه به صنایع تبدیلی و تبدیلی به ارزش افزوده، بر اساس قانون صرفه‌جویی ناشی از مقیاس و تمرکز؛</p> <p>- استفاده بهینه از بازار نیروی انسانی ماهر و متخصص ساکن در مجموعه شهری تهران؛</p> <p>- برنامه‌ریزی برای پیشگیری از شکل‌گیری بافت‌های خودانگیخته مانند، هدایت مهاجران به سکونتگاه‌های رسمی و برنامه‌ریزی شده و جلوگیری از اسکان مهاجران در سکونتگاه‌های خودروی رودهن و بومهن با دادن تسهیلات متنوع به آنها.</p>	<p>بهره‌گیری از موقعیت استراتژیک و ممتاز پردیس در مجموعه شهری تهران.</p>	<p>S1- امکان رشد و توسعه شهر جدید و افزایش جمعیت آن: رونق نسبی خرید و فروش مسکن، استقبال بیشتر از شهر جدید، به دلیل آب‌وهوای مناسب و امکان خانه‌دار شدن بیشتر ساکنان، همچنین وضعیت نامناسب مسکن و نیاز شدید به آن در اقشار کم‌درآمد جمعیت تهران</p>

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<p>- ایجاد تسهیلات لازم برای رونق بخشیدن دوچندان به این مسیر؛</p> <p>- اصلاح طرح هندسی راه‌ها، مانند حذف نقاط حادثه‌خیز آزادراه تهران - پردیس و تهران - شمال از مسیر جاده هراز؛</p> <p>- بالابردن کیفیت آزادراه‌ها و جاده‌های منتهی به پردیس با هدف استقبال بیشتر مسافران و رانندگان ترانزیتی از این مسیر و این شهر جدید.</p>	<p>بهره‌جویی از فرصت قرارگیری در مسیر ارتباطی حمل‌ونقل بین‌المللی شرقی - غربی و شمالی - جنوبی کشور.</p>	<p>O6- دسترسی و قرارگیری این شهر در کنار یکی از جاده‌های مهم و ترانزیتی (تهران - هراز) و وجود چندین راه دسترسی به شهر</p>
<p>- برنامه‌ریزی برای طراحی و حفاظت از این شبکه و پیش‌بینی جهات توسعه بعدی؛</p> <p>- طراحی معقول و برنامه‌ریزی‌شده شبکه آب و فاضلاب در توسعه‌های آینده شهر با هدف حفظ و توسعه پایدار محیط زیست؛</p> <p>- اطلاع‌رسانی، تشویق و تبلیغ مؤثر برای مهاجران آینده، مبنی بر مجرب بودن شبکه تأسیساتی و تجهیزاتی.</p>	<p>- حفاظت مؤثر از شبکه موجود و برنامه‌ریزی برای گسترش شبکه‌های زیرساختی موجود و مدرن.</p>	<p>O2- برخورداری اغلب واحدهای مسکونی از امکانات و خدمات زیربنایی اولیه، مانند: آب، برق، تلفن، فاضلاب شهری و گاز</p>
<p>- اتخاذ تصمیم‌هایی برای جلوگیری از بورس‌بازی زمین با بهره‌گیری از تجربه تهران؛</p> <p>- نظارت بر کار بنگاه‌های معاملات املاک از طریق تعریف و سازماندهی NGOها و تعاونی‌های درگیر در امور ساخت‌وساز؛</p> <p>- ایجاد بانک جامع اطلاعات مسکن و زمین در شهر پردیس از سوی شرکت عمران شهر جدید پردیس با هدف ثبت و ضبط اطلاعات مالکان.</p>	<p>کنترل بازار زمین و مسکن.</p>	<p>T1- تهدیدهای بازار مسکن: رشد ناهمگون شهر جدید پردیس، افزایش زمین‌خواری و واسطه‌گری مسکن، میل به بورس‌بازی زمین در اطراف این شهر و حتی در داخل محدوده شهر.</p>
<p>- افزایش مشارکت مردمی در اداره شهر.</p> <p>- بهره‌گیری از فرصت مدیریت مشارکتی مردم و نهادهای مدیریتی وابسته با افزایش آگاهی و اطلاع‌رسانی به آنها با القای این نکته که نظرات آنها در آینده شهر اثرگذار خواهد بود.</p>	<p>ارتقای حاکمیت شهری.</p>	<p>S7- مدیریت مناسب، مانند وجود شوراهای همیاری محله‌ای و وجود فازبندی و محله‌بندی فازها.</p>
<p>- مورد توجه قراردادن مدیریت شهری واحد در برنامه‌ریزی‌ها و طراحی‌ها؛</p> <p>- تقویت نقش شورای شهر پردیس به‌منزله نهاد تأثیرگذار در آینده شهر و شهرداری به‌مثابه نهاد اجرایی.</p>	<p>قدرت‌دادن به مدیریت شهری (شهرداری و شورای شهر).</p>	<p>O10- وجود و حضور مدیریت شهری (شهرداری و شورای شهر)</p>
<p>- استفاده از پتانسیل شهرک گردشگری - تفریحی در حال احداث؛</p> <p>- فراهم کردن تسهیلات لازم برای شرکت‌های سرمایه‌گذار گردشگر؛</p> <p>- افزایش نقش صنعت در ساختار اشتغال شهر و استفاده از پتانسیل شهرک‌های صنعتی پیرامون؛</p> <p>- آموزش و استفاده از نیروهای جوان بومی و شهرهای اطراف مانند بومهن و رودهن، در کارخانه‌های اطراف شهر پردیس؛</p> <p>- تأکید بر گسترش کشاورزی صنعتی با توجه به پتانسیل آبی و خاکی منطقه؛</p> <p>- انجام مطالعات جامع با توجه به ویژگی‌های محیطی منطقه، در مورد محصولات کشاورزی که آیا امکان تولید آنها از طریق کشاورزی صنعتی مقرون به‌صرفه است یا خیر.</p>	<p>تأکید بر رشد اقتصادی شهر پردیس با هدف تأمین نیروی کار.</p>	<p>S4- رشد اقتصادی شهر، جوان بودن شهر و درآمدزایی و افزایش رشد اقتصادی از مراکز تفریحی و گردشگری.</p>

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<ul style="list-style-type: none"> - تأسیس نهادهای مشارکتی و NGOها؛ - ایجاد فضاهای عمومی و جمعی مناسب و برپایی نمایشگاه‌ها و جشنواره‌های مختلف برای افزایش مشارکت مردم و در عین حال هویت‌دهی به آنها؛ - برپایی جلسه‌های مشاوره و روان‌شناسی خانوادگی به عموم ساکنان. 	<p>تأکید و القای رفتارهای اجتماعی مناسب به ساکنان.</p>	<p>S6- گسترش رفتارهای اجتماعی مناسب، مانند افزایش روابط اجتماعی ساکنان با برپایی کلاس‌های آموزشی مانند: مشاوره خانوادگی، تحصیلی، ازدواج و روان‌شناسی و افزایش مشارکت عمومی.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - مدیریت واحد در بخش حمل‌ونقل؛ - ایجاد سازوکارهای لازم برای برقراری ارتباط به‌منظور هماهنگی بین سازمان‌های مرتبط؛ - تقویت سلسله‌مراتب عملکردی محورها و معابر درون شهری؛ - ارتباط‌دهی هدفمند بین همه معابر پیاده و در صورت لزوم طراحی شبکه دوچرخه. - توزیع متناسب کاربری‌های جاذب سفر در مرکز شهر؛ - افزایش اعتبارات بخش حمل‌ونقل عمومی و ایجاد ارتباط منطقی و منظم بین حمل‌ونقل عمومی درون شهری با برون شهری؛ - مدیریت سامانه ترافیک شهری؛ - جداسازی ترافیک درون شهری و برون شهری. 	<p>ارتقای سامانه حمل‌ونقل و شبکه دسترسی.</p>	<p>O5- شبکه حمل‌ونقل مناسب و طراحی مناسب شبکه معابر با نمای شطرنجی.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - تطابق برنامه‌ریزی انجام‌گرفته برای ساخت واحدهای مسکونی با میزان مهاجرت به شهر جدید؛ - تهیه برنامه مسکن برای شهر جدید پردیس؛ - تأکید بر ساخت مجتمع‌های آپارتمانی و بلندمرتبه برای حفظ شاخص در عدد ۱، حتی در صورت مهاجرت آبی و جمعی به شهر. 	<p>حفظ وضع موجود شاخص تراکم خانوار در واحد مسکونی (حدوداً برابر ۱).</p>	<p>O3- تراکم کم جمعیت و بالا بودن سرانه شهری، همچنین تک‌خانوار بودن اغلب واحدهای مسکونی و نزدیک ۱ بودن نرخ تراکم خانوار در واحد مسکونی.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - تمرکز بر گسترش فضای سبز و درختکاری گسترده؛ - احداث پارک‌های فراغتی دیگر در سطح شهر؛ - کاشت درخت در زمین‌های بایر و بلوارهای شهر؛ - توجه به زیبایی کالبد و فضاهای شهری و ارج نهادن به احساس روحی مردم در نماها و فضاهای شهری؛ - ساماندهی فضاهای شهری موجود و ایجاد فضاهای شهری جذاب و متنوع؛ - تصویر کردن نقاشی‌های دیواری جذاب برای ایجاد تصویرهای ذهنی در شهروندان. 	<p>حفظ و بهبود کیفیت محیط کالبدی برای جذب جمعیت بیشتر.</p>	<p>O4- داشتن امکانات محیط مسکونی مطلوب مانند وجود یک مرکز بهداشتی - درمانی در سطح شهر، ساختمان‌های آموزشی نسبتاً مناسب و وجود پارک فناوری در جنوب شهر جدید پردیس و مرکز امداد آتش‌نشانی.</p>

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهری جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<ul style="list-style-type: none"> - برنامه‌ریزی برای کنترل ساخت‌وسازها؛ - تشکیل ستاد مدیریت بحران در شهر پردیس؛ - مکان‌یابی سایت‌های کمک و ساماندهی مصدومین پس از بحران در سطح شهر. 	<p>کاهش آسیب‌پذیری، به‌منظور مقابله با سوانح طبیعی به‌خصوص زلزله.</p>	<p>W2- امکان وقوع زمین‌لرزه و وارد آمدن خسارت به شهر، به‌دلیل نزدیکی به گسل زلزله و عدم مرغوبیت مصالح به‌کار رفته در ساخت‌وسازها.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ساماندهی اراضی حاشیه‌ای شهر و مشخص کردن مرز کالبدی شهر با شهرهای رودهن و بومهن؛ - جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیر اصولی در حاشیه‌های شهر و محورهای اصلی خارج شهر؛ - کنترل ساخت‌وسازها در حاشیه محدوده قانونی و خدماتی شهر پردیس؛ - جلوگیری از ساخت‌وسازها در نواحی سیل‌گیر؛ - هدایت برنامه‌ریزی شده مهاجران به زمین‌های آماده‌سازی شده و سکونتگاه‌های رسمی برای جلوگیری از به‌وجود آمدن احساس کمبودهای اجتماعی و فرهنگی در آنها و اضافه‌شدن این‌گونه سکونتگاه‌ها به محدوده شهر پردیس در صورت امکان. 	<p>کنترل و مرزبندی محدوده شهر پردیس با بافت‌های خودروی پیرامونی.</p>	<p>T2- تهدید افزایش بافت‌های خودرو در محدوده شهر.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش سطح سواد و مهارت نیروی جوان ساکن در منطقه شهری پردیس؛ - بازاریابی و جذب حداکثر سود از کالاهای تولیدی در شهر پردیس و منطقه شهری تهران؛ - ساماندهی فرصت‌های شغلی موجود و بالقوه در شهر با توجه به نیروی فعال موجود در شهر؛ - ارائه وام‌های خوداشتغالی به ساکنان و تشویق آنها برای ایجاد کارگاه‌های خصوصی و زودبازده. 	<p>برنامه‌ریزی به‌منظور افزایش سطح رفاه عمومی ساکنان برای بالا بردن میزان رضایت از زندگی و ماندگاری در شهر.</p>	<p>S5- استقبال از شهر جدید بر اثر افزایش ایمنی شهر و افزایش سطح رفاه عمومی ساکنان.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - تأمین سرانه‌های مورد نیاز مطابق با استانداردهای شهری و جمعیت و ساختار سنی جمعیت پیش‌بینی شده برای شهر و جبران کمبودهای موجود در زمینه کاربری‌های رفاهی و تفریحی؛ - تأمین کانون‌های فرهنگی و علمی مورد نیاز، مثل احداث کتابخانه مرکزی شهر و مرکز بازی و تفریح؛ - بهبود و تجهیز مراکز تفریحی و رفاهی موجود در شهر پردیس. 	<p>برنامه‌ریزی اوقات فراغت و فضاهای فرهنگی.</p>	<p>T4- مشکلات فرهنگی و اجتماعی جوانان، کمبود خدمات فرهنگی و اجتماعی و روی آوردن به سمت امکانات آموزشی مادرشهر.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - برنامه‌ریزی ایجاد فضاهای ورزشی متنوع؛ - تأمین نیازهای ورزشی و تفریحی جوانان، مثل زمین‌های فوتبال با چمن مصنوعی و پیست‌های دوچرخه سواری و مانند آن؛ - برنامه‌ریزی برای برگزاری جشن‌ها و جشنواره‌های فرهنگی و ورزشی؛ - طراحی فضاهای مناسب برای بازی‌های رایانه‌ای جمعی و گیمنت‌ها که حتی بازی‌های رایانه‌ای نیز از جنبه فردی به مشارکتی تبدیل شوند. 	<p>تأکید بر ایجاد نشاط و سرزندگی روحی و جسمی در جوانان.</p>	<p>T6- افزایش مشکلات فرهنگی در میان نوجوانان و جوانان، رشد بزه در میان جوانان، روی آوردن جوانان و نوجوانان شهر به بازی‌های رایانه‌ای و عدم سرزندگی و نشاط در شهر.</p>

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<ul style="list-style-type: none"> - برنامه‌ریزی زیست‌محیطی و ارزیابی زیست‌محیطی اثرات توسعه شهری در مراحل مختلف؛ - در مقیاس شهری، حتی از واحدهای تجاری و مسکونی که در حفظ محیط زیست کوشا نیستند، جریمه متناسب با نوع تخلف اندیشیده شود؛ - شناسایی، حذف یا حداقل تقلیل آلاینده‌های صنعتی اطراف پردیس که به محیط زیست وارد می‌شوند. 	<ul style="list-style-type: none"> - جلوگیری تهدیدهای زیست‌محیطی آینده 	<ul style="list-style-type: none"> - T7- تهدیدهای زیست‌محیطی از جمله: کاهش عمر جدول نهرها و جوی‌ها، افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی و مشکلات رفت‌وآمد ساکنان.
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد امکانات زمین‌گردشگری - تفریحی در نقاط مختلف شهر با هدف معرفی پتانسیل‌های زمین‌گردشگری منطقه البرز؛ - تسریع در ساخت شهرک گردشگری - تفریحی؛ - حمایت از تورهای زمین‌گردشگری برای سرمایه‌گذاری و ایجاد شعبه در این شهر با هدف معرفی جاذبه‌های طبیعی این شهر و محدوده‌های اطراف در ایران و جهان؛ - تسهیل و حمایت از آماده‌سازی زیرساخت‌های مورد نیاز شهرک‌های گردشگری. 	<ul style="list-style-type: none"> - بهره‌گیری از پتانسیل‌های فضاها تفریحی و فراغت‌ی و چشم‌اندازهای طبیعی زیبا و آب‌وهوای مطبوع در اطراف شهر پردیس. 	<ul style="list-style-type: none"> - O7- فضاها تفریحی و فراغت‌ی، وجود مراکز تفریحی محله‌ای (پارک محله‌ای، وجود چشم‌اندازهای طبیعی زیبا)، آب‌وهوای مطبوع و نزدیکی به مناطق تفریحی اطراف تهران (مانند آبلوی و ...).
<ul style="list-style-type: none"> - زمینه‌سازی جذب نیروی انسانی متخصص و تحصیل‌کرده؛ - تسریع در روند راه‌اندازی مترو و تسهیل ارتباط با تهران؛ - تأسیس شهرک دانشگاه در کنار مجموعه دانشگاهی پیش‌بینی‌شده برای شهر با هدف اسکان دانشجویان و استادان؛ - تأسیس شاخه‌های دانشگاه‌های معتبر، مثل دانشگاه تهران، دانشگاه شریف یا پلی تکنیک در شهر پردیس. 	<ul style="list-style-type: none"> - ارتقای سطح فرهنگی و اجتماعی شهر و ایجاد شرایط لازم برای افزایش سطح فرهنگ ساکنان شهر. 	<ul style="list-style-type: none"> - S3- امکان رشد خطی شهر و استفاده از دوچرخه برای حمل‌ونقل کوتاه در شهر.
<ul style="list-style-type: none"> - ارائه ضوابط لازم در طرح جامع به‌منظور ایجاد شرایط لازم برای توسعه در اراضی جنوبی پردیس؛ - ایجاد حائل سبز جنوبی به‌منظور حفظ حریم بزرگراه با شهر و در عین حال جذاب‌تر کردن محیط اطراف شهر پردیس؛ - حفظ یکپارچگی زمین‌های کشاورزی در ناحیه جنوبی شهر پردیس در عین توسعه خطی شهر؛ - بهره‌گیری از سیستم حمل‌ونقل برون‌شهری کارآمد؛ - برنامه‌ریزی و طراحی زیرگذرها و روگذرهای مناسب برای خروج و ورود به پردیس از طریق محور ترانزیتی. 	<ul style="list-style-type: none"> - تأکید بر رشد خطی شهر پردیس در راستای محور ترانزیتی به شمال کشور، به‌منظور دسترسی هرچه بهتر ساکنان به دیگر نقاط و مسافران عبوری به پردیس. 	<ul style="list-style-type: none"> - S2- افزایش فرهنگ شهر بر اثر افزایش سطح سواد عمومی ساکنان.
<ul style="list-style-type: none"> - تهیه آمار به‌روز برای کنترل مهاجران غیربومی و شناسایی اقبال اجتماعی ناهنجار؛ - شناسایی محل تجمع معتادان و باند‌های فساد و فحشا در شهر؛ - توسعه نقش خانواده در برنامه‌ریزی، مانند درخواست از خانواده‌ها برای نظارت بیشتر بر رفتار فرزندان و ارائه گزارش به نهادهای حمایتی اجتماعی خاص، در صورت مشاهده موارد مشکوک؛ - استفاده از گروه‌های ذی‌نفوذ، مانند درخواست از روحانیان مساجد و مراکز مذهبی، برای تدریس اصول اخلاقی دین به ساکنان برای به‌حداقل رساندن حجم ناهنجاری‌ها ساکنان. 	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد امنیت اجتماعی در شهر. 	<ul style="list-style-type: none"> - W8- نبود امنیت اجتماعی در شهر، نبود امنیت اجتماعی در حمل‌ونقل داخل و خارج شهر، دزدی، اعتیاد، مزاحمت‌های اجتماعی و درگیری‌های دسته‌جمعی

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<p>- بهره‌گیری از سازوکارهای اطلاعاتی و الکترونیکی به منظور تسهیل امور شهری و مدیریت واحد شهری؛</p> <p>- فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم و حمایت از اجرای شهر الکترونیک، به منظور راحت‌تر اداره کردن شهر؛</p> <p>- تأسیس یک یا دو نهاد شرکت عمران یا شهرداری به منزله نهاد بالاتر و قدرتمندتر در تصمیم‌گیری‌های امور شهری، به منظور عدم تداخل در تصمیمات و وظایف؛</p> <p>- اعمال خواسته‌های گروهی و جمعی مردم در پروژه‌ها؛</p> <p>- افزایش سطح اعتماد مردم و نمایندگان آنها برای شرکت در جلسه‌های شورای شهر و ارائه دیدگاه‌هایی پیرامون مشکلات شهر.</p>	<p>توجه به شهرسازی مشارکتی و ایجاد مدیریت واحد برای حل بهتر مشکلات.</p>	<p>W12- مسائل مختلف مدیریتی؛ ناهماهنگی بین نهادها و سازمان‌های مختلف و تأسیسات زیربنایی شهر، عدم برخورداری از شبکه‌های سیستماتیک ارتباط مردمی برای توجیه مسائل به مردم، عدم استفاده از نیروهای مردمی در برنامه‌ریزی‌های اولیه.</p>
<p>- بازنگری در طرح جامع شهر پردیس، به دلیل مشکلات ساختاری و عدم دید سیستمی به شهر.</p> <p>- تعیین تکلیف قاطع در رابطه با کاربری زمین‌ها و فازهای اضافه‌شده به شهر؛</p> <p>- استخراج مشکلات ساختاری موجود و تعریف طرح راهبردی جدید برای پردیس؛</p> <p>- بررسی بازنگری در طرح بر اساس دلایل علمی و بر اساس نیازهای شهروندان و شهر؛</p> <p>- تعیین مجدد کاربری‌های شهر پردیس بر اساس نیازها و کمبودهای موجود در هر فاز از شهر.</p>	<p>در دستور کار قرار گرفتن ضوابط لازم دقیق کاربری زمین مبتنی بر نیازهای تعریف‌شده برای شهر و شهروندان پردیس.</p>	<p>W3- ضعف در برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های شهری که سبب افزایش بی‌ضابطه تراکم‌های ساختمانی در اثر فشار متقاضیان زمین، عدم برنامه‌ریزی و بازنگری صحیح در مراحل منجر به شروع سکونت، عوارض زیاد زمین‌های شهری و افزایش هزینه‌های آماده‌سازی و تداخل بخش‌های آماده به سکونت و بخش‌های در حال ساخت شده است.</p>
<p>- سرمایه‌گذاری ویژه برای پردیس در زمینه بهداشت و درمان و آموزش پزشکی و تبدیل کردن این شهر به قطب پزشکی؛</p> <p>- تأسیس قطب علمی مطالعاتی طبیعت درمانی؛</p> <p>- تجهیز تنها درمانگاه موجود شهر؛</p> <p>- افزایش سطح و سرانه بیمارستان، درمانگاه و مراکز درمانی خاص برای کاهش بار مراجعات درمانی به شهر تهران.</p>	<p>حفظ و ارتقای شاخص‌های بهداشتی - درمانی به منظور تبدیل شدن به قطب درمانی در مجموعه شهری تهران.</p>	<p>T3- عدم ارائه به‌هنگام خدمات درمانی به ساکنان، افزایش آسیب‌های بهداشتی، عدم استقبال از شهر جدید و در نتیجه مراکز درمانی آن.</p>
<p>- برنامه‌ریزی طرح‌های اجرایی برای هویت‌بخشی به شهر؛</p> <p>- افزایش سطح آگاهی‌های عمومی از طریق برپایی جشنواره‌های علمی - فرهنگی و هنری در شهر که با معرفی این جشنواره، به نوعی یادآور اسم پردیس شود؛</p> <p>- هویت‌بخشی از طریق ایجاد مراکز و ساختمان‌هایی با کاربری خاص در منطقه، مثل موزه حیات وحش، فرهنگسرا و غیره؛</p> <p>- فراهم کردن شرایط احساس تعلق به شهر در ساکنان؛</p> <p>- برنامه‌ریزی اوقات فراغت مانند برپایی مسابقه‌های گروهی و خانوادگی.</p>	<p>تقویت مشارکت‌پذیری مردم.</p>	<p>T8- تهدیدهای مدیریتی: کاهش مشارکت‌پذیری ساکنان نسبت به شهر - احساس عدم تعلق نسبت به شهر - عدم شرکت در بهبود مسائل و مشکلات شهر.</p>

ادامهٔ جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعهٔ شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد کردن سازمان‌های مربوطه به توجه بیشتر در امور خدماتی؛ - مجاب کردن شهرداری به حفظ و ارتقای خدمات شهری؛ - تعیین جرایم زیست‌محیطی از سوی سازمان محیط زیست در صورت کوتاهی شهرداری در انجام امور شهری؛ - تشویق ساکنان به تأسیس NGOهای ناظر بر امور خدمات شهری و زیست‌محیطی شهر؛ - تشویق مردم به مشارکت در فعالیت‌های عمومی و خدماتی (در صورت امکان) و عدم گلائیة مکرر از شهرداری. 	ساماندهی امور خدمات شهری.	W10- کمبودها و کم‌کاری‌های خدمات‌رسانی شهرداری در سطح شهر: عدم رسیدگی به معابر شهری، عدم جمع‌آوری مناسب زباله‌ها، انباشت مصالح ساختمانی در جوی‌ها و نهرهای آب و استفاده از مصالح نامرغوب برای ساخت جداول نهرها.
<ul style="list-style-type: none"> - تأکید بر توسعهٔ حمل‌ونقل عمومی و ترانزیتی و برون‌شهری؛ - پشتیبانی از زیرساخت‌های احداث‌شدهٔ حمل‌ونقل مطابق با ضوابط و استانداردهای جهانی؛ - تسریع روند اجرای طرح قطار بین شهری تهران - پردیس؛ - برنامه‌ریزی و طراحی سلسله‌مراتبی مناسب دسترسی‌ها. 	مقابله با تهدیدها و حوادث جاده‌ای در حوزهٔ نفوذ پردیس.	T5- تهدیدهای حمل‌ونقل: عدم استقبال از شهر جدید، افزایش سطح رفاه ساکنان و عدم استفاده از حمل‌ونقل عمومی، افزایش آمار مصدومان و بروز حوادث جاده‌ای.
<ul style="list-style-type: none"> - طراحی مسیرهای ویژهٔ پیاده در سطح شهر، عدم رعایت سلسله‌مراتب عملکردی خیابان‌ها؛ - افزایش امنیت راه‌ها از طریق طراحی و برنامه‌ریزی شبکه‌های حمل‌ونقل؛ - برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای تفکیک حرکت پیاده، دوچرخه و سواره؛ 	برنامه‌ریزی و طراحی سیستمی حمل‌ونقل در شهر.	W6- طراحی و اجرای نامناسب شبکهٔ حمل‌ونقل: نامناسب بودن مسیرهای پیاده در سطح شهر، عدم رعایت سلسله‌مراتب عملکردی خیابان‌ها، شیب تند مسیرها، عرض نامناسب بسیاری از معابر درجه دو، عدم وجود مسیرهای جداگانه برای حرکت پیاده، دوچرخه و سواره
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش کیفیت و کمیت سیستم حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری؛ - ساماندهی ایستگاه‌ها و وضعیت رفت‌وآمد و تنظیم زمانی تاکسی‌های بین شهری؛ - تسریع در روند ساخت متروی تهران - پردیس؛ - برنامه‌ریزی برای جابه‌جایی سریع ساکنان بین تهران و پردیس. 	ساماندهی حمل‌ونقل عمومی.	W7- مسائل مختلف حمل‌ونقل عمومی: کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس و مینی‌بوس (درون‌شهری و برون‌شهری)، سرعت پایین سرویس‌دهی وسایل حمل‌ونقل عمومی، گرانی کرایه‌ها و نبود پارکینگ عمومی در سطح شهر
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش سرانهٔ خدمات عمومی؛ - افزایش سرانهٔ سرویس‌های بهداشتی عمومی در فضاهای اصلی شهر؛ - مکان‌یابی باجه‌های تلفن عمومی در مکان‌های مختلف و پُرتراکم و ایجاد مرکز مخابرات و تلفن؛ - مکان‌یابی و ایجاد باجه‌های پست و احداث دفتر مرکزی خدمات پستی. 	توجه بیشتر به خدمات عمومی و بهداشتی در سطح شهر.	W11- کمبود خدمات عمومی، مانند عدم وجود سرویس‌های بهداشتی عمومی، کمبود تلفن عمومی، کمبود باجهٔ پست، کمبود شیر آب و عدم وجود پمپ بنزین در داخل محدودهٔ خدماتی شهر

ادامه جدول ۱۰. راهبردها و سیاست‌های توسعه شهر جدید پردیس

سیاست‌ها	راهبرد	نقاط ضعف، قوت، تهدید و فرصت به ترتیب اولویت
<p>- برنامه‌ریزی برای گذران بهینه اوقات فراغت کودکان، نوجوانان و جوانان؛</p> <p>- افزایش سرانه کتابخانه‌های عمومی و سرانه مرکز فرهنگی، فرهنگسرا و کافی‌نت‌ها؛</p> <p>- برنامه‌ریزی برای ایجاد کافی‌شاپ و فست‌فود و رستوران‌های زیبا و درخور شأن ساکنان پردیس؛</p> <p>- افزایش سرانه فضاهای ورزشی مخصوص کودکان، جوانان و زنان؛</p>	<p>توجه به نیازهای جسمی و روحی کودکان، نوجوانان و جوانان.</p>	<p>W9- ضعف در خدمات فرهنگی و تفریحی: کمبود کتابخانه و فرهنگسرا، کمبود فضاهای فرهنگی، سینما و تئاتر، کمبود رستوران و کافی‌شاپ در سطح شهر و کمبود شدید فضاهای ورزشی و تفریحی</p>
<p>- افزایش سرانه کاربری‌های بهداشتی - درمانی؛</p> <p>- در نظر گرفتن تسهیلات اعتباری و مکانی برای پزشکان و سازمان نظام پزشکی برای صدور مجوز احداث مطب در سطح شهر پردیس؛</p> <p>- مکان‌یابی صحیح درمانگاه‌های شبانه‌روزی و برنامه‌ریزی برای احداث درمانگاه برای هر دو فاز.</p>	<p>توجه و حمایت از نیازهای بهداشتی - درمانی ساکنان پردیس.</p>	<p>W4 - نبود یا کمبود برخی خدمات شهری: عدم وجود یک مرکز پزشکی تخصصی، نبود درمانگاه شبانه‌روزی، فاصله به نسبت زیاد فازهای شهر تا مرکز بهداشتی - درمانی</p>
<p>- رساندن سرانه آموزشی شهر به سطح استاندارد؛</p> <p>- مکان‌یابی درست مدارس آینده شهر، به‌منظور کاهش میزان رفت‌وآمدهای شهری دانش‌آموزان و معلمان؛</p> <p>- جذب استادان مجرب و متعهد از شهرهای پیرامونی و در نظر گرفتن تسهیلات متنوع برای آنها، به‌منظور اسکان در این شهر؛</p> <p>- برنامه‌ریزی برای تأسیس مؤسسه‌های خصوصی آموزشی در شهر پردیس با در نظر گرفتن تسهیلات متنوع.</p>	<p>افزایش بهره‌وری دانش‌آموزان، معلمان و فضاهای آموزشی.</p>	<p>W5- کمبود خدمات و مراکز آموزشی، فاصله نسبتاً زیاد مراکز تحصیلی تا واحدهای مسکونی، نبود کادر آموزشی مناسب، نبود کلاس‌های آموزشی مناسب، بومی نبودن اکثر معلمان و کمبود سرویس مدارس</p>
<p>- بهبود کیفیت طراحی مناظر، مسکن، محیط مسکونی و فضاهای شهری و احداث پارک‌های محله‌ای و فضای سبز با امکانات مناسب در سطح شهر؛</p> <p>- اجرای ضوابط طراحی شهری و زیباسازی فضای شهری با تأکید بر ایجاد فرم‌های مناسب فضایی در جداره مسیرهای اصلی شهر.</p> <p>- توسعه و تجهیز فضای سبز در داخل بافت شهری و گسترش فرهنگ درخت‌کاری به‌دست شهرداری یا اعمال سیاست‌های تشویقی، مثل کاهش درصدی از عوارض در صورت کاشت درخت در جلوی خانه و نگهداری آن به‌وسیله خود ساکنان.</p>	<p>- ارتقای کیفیت بصری فضاهای شهری و محیط مسکونی.</p>	<p>W1- چشم‌انداز شهری ضعیف و نامناسب: نمای نامتناسب، شکل ساختمان‌ها، طراحی نامناسب اغلب ساختمان‌ها از نظر معماری، نامناسب بودن و یکنواختی نمای اغلب ساختمان‌ها</p>

نتیجه‌گیری

از مشکلات اساسی ناشی از ساختار فضایی نامناسب که شهرسازی امروز با آن روبه‌رو است، توسعه و رشد بی‌رویه کلان‌شهرهاست. در حال حاضر بسیاری از تلاش‌هایی که برای بهبود این وضعیت و هدایت و کنترل تحول شکل شهر انجام گرفته، بی‌نتیجه مانده است. این عدم موفقیت از آنجا ناشی می‌شود که تحول ساختار شهر که بر اساس اثر متقابل و پیچیده بین نیروهای بازار، سرمایه‌گذاری‌های عمومی و ضوابط و مقررات شکل می‌گیرد، اغلب بررسی و پیگیری نمی‌شوند، در نتیجه ناکارآمدی‌های عمده ناشی از ضعف ساختار فضایی اغلب نادیده گرفته می‌شوند. پیچیدگی ساختار فضایی شهری، مانع تحقق پذیری بسیاری از تلاش‌ها برای تحلیل آن و برقراری ارتباط بین سیاست شهری و شکل شهر شده است. در اغلب موارد، شهرسازان به طرح‌های جامع شهری که معمولاً برای یک افق ده‌ساله و حصول اطمینان از اینکه شهرها منطبق بر اهداف شهرداری‌ها تهیه می‌شوند، متکی بوده‌اند؛ اما یک شهر مثل یک ساختمان بسیار بزرگ نیست و هرگز بر اساس و منطبق با نقشه‌ای ساخته نمی‌شود.

ساختار فضایی شهرها به روابط مختلف و متقابل تمامی نیروها و عوامل موجود در شهر بستگی دارد و شناخت شهر از بُعد ساختار فضایی، می‌تواند در جهت کاهش نابرابری‌ها و حل مشکلات ناشی از توسعه فضایی نامتعادل، نقش مهمی ایفا کند و برنامه‌ریزان را در راستای کمک به حل مشکلات ناشی از توسعه نامناسب شهر یاری دهد؛ بنابراین لزوم نگرش جدی به برنامه‌ریزی ساختار فضایی شهر دارای اهمیت بوده و بایستی با توجه به ساختار حاکم بر شهرها برنامه‌ریزی شود. در پژوهش پیش رو، ضمن تبیین لزوم برنامه‌ریزی در جهت ساختار فضایی شهرها با رویکرد راهبردی، به مطالعه موردی شهر جدید پردیس پرداخته شده است. با مطالعه ساختار فضایی - کالبدی شهر، نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با ساختار فضایی شهر شناسایی شدند و پس از آن، به ارائه راهبردها و سیاست‌های مناسب در راستای توسعه آتی و بهینه شهر جدید پردیس پرداخته شد. با اولویت‌بندی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها مشخص شد که فرصت‌های توسعه فضایی - کالبدی شهر جدید پردیس، به مراتب اولویت بیشتری نسبت به نقاط قوت و ضعف آنها دارد. برای مثال رفتارهای اجتماعی مناسبی چون، عدم وجود تكدی‌گری، جوان بودن ساکنان شهر و یکسان‌بودن و همگن‌بودن وضعیت درآمدی ساکنان، فرصت مناسبی است تا با راهبرد تقویت پدیده جذب طبقات همگن اجتماعی و اقتصادی و سیاست‌هایی، مانند بهره‌گیری از فرصت نزدیکی به تهران و ادامه جذب طبقات اجتماعی و اقتصادی متوسط، جوان و همگن به این شهر جدید، تهدیدها را کاهش داد. در همان سان نباید از تهدیدها و نقاط ضعفی چون، بورس‌بازی زمین در اطراف این شهر و حتی در داخل محدوده شهر، طراحی نامناسب شبکه حمل‌ونقل و غیره غافل ماند. این تهدیدها در شهر جدید پردیس مشهود است و نیازمند ساماندهی فضایی - مکانی است. در نتیجه تعادل ساختار فضایی در این شهر را باید با افزایش فرصت‌های رشد فضایی متوازن و به‌کارگیری راهبردهای مناسب با این فرصت‌ها تقویت کرد و در مقابل، تهدیدهای ساختار فضایی شهر را کاهش داد.

منابع

1. Adlin, A. & Taylor, M. A.P., 2005, **A Consistent Method to Determine Flexible Criteria Weights for Multicriteria Transport Project Evaluation in Developing Countries**, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, PP. 3948-3963.
2. Afroog, E., 1998, **Space and Social Inequalities**, Tarbiat Modares University Publications, Tehran. (*in Persian*)
3. Ali Ahmadi, A., 2004, **Proceedings of Strategic Management**, Publication of Tolid daneh. (*in Persian*)
4. Azhdari Abdolmaleki, P., 2003, **Selection Public Transport Modeling System Using AHP**, Traffic News, Tehran. (*in Persian*)
5. Bazrgar, M., 2003, **Urbanity and Construction of the City**, Koosha Mehr Publications, Shiraz. (*in Persian*)
6. Bryson, J., M. and Alston, F., K., 2009, **Creating and Implementing Your Strategic Plan, a Workbook for Public and Nonprofit Organizations**, Translated Mohamad Aarabi, and Taghi Mostafa zade, Mahkame Publications, Tehran. (*in Persian*)
7. Consulting Engineers of City and Home, 2003, **structural-strategic plan of Shiraz**.
8. Godsipour, S., H., 2001, **Analytic Hierarchical Process (AHP)**, Publication of Amirkabir University, Tehran. (*in Persian*)
9. Hassan zade, M., 2008, **Survey and Analysis of the Spatial Structure of the Shiraz City, Relying on the Model of Berto**, Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Science in Geography and Urban Planning, Geography Group, University of Yazd. (*in Persian*)
10. Kasalaie, A., 2000, **the Role of Participatory Management in New Towns' Urban Management**, Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Science in Urbanity, University of Shiraz. (*in Persian*)
11. Lee, A.H.I., Chen, W.C., Chang, C.J., 2008, **A Fuzzy AHP and BSC Approach for Evaluating Performance of IT Department in the Manufacturing Industry in Taiwan**. Expert Systems with Applications, Vol. 34, No. 1, PP. 96-107.
12. Linkov, I., Satterstrom, F.K., Steevens, J., Ferguson, E., Pleus, R.C., 2007, **Multi-criteria Decision Analysis and Environmental Risk Assessment for Nanomaterials**. Journal of Nanoparticle Research, Vol. 9, No. 4, PP. 543-554.
13. Mashhadi zade Dehaghani, N., 1997, **An Analysis of the Characteristics of Urban Planning**, Publication of Elm-o-Sanat University, Tehran. (*in Persian*)
14. MC Connel, S., 1981, **Theories for Planning**, Heinemann Publication, London.
15. Milosevic, D.Z., 2003, **Project Management Toolbox. Tools and Techniques for the Practicing Project Manager**, John Wiley & Sons Inc., Publishing, New York.
16. Pakdaman, B., 1993, **Some Notes about Designing New Towns**, Journal of Abadi, No. 8, PP. 33-41. (*in Persian*)
17. Saaty, T.L., 1980, **the Analytic Hierarchy Process: Planning, Priority Setting, Resource**, McGraw-Hill, New York.

18. Shahriari, M., 2006, **The Role of New Town of Pardis in Decentralization from Tehran**, Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Science in Geography and Urban Planning, Geography Group, University of Zahedan. (*in Persian*)
19. Soltan, A., 2001, **the Pattern of Physical Expands of Cities, Case study: Shiraz**, Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Science in Urbanity, University of Shiraz. (*in Persian*)
20. Weber, M., 1990, **City over Time**, Translated Shiva Kaviani, Enteshar Publication Company, Tehran. (*in Persian*)
21. Zebardast, E., 2001, **Application of AHP in Urban and Regional Planning**, Journal of Fine Art, No.10, PP.13-21. (*in Persian*)
22. Zolfaghari, S. K., 2006, **Prior to the Satellite Cities: Yes or No? (City of Pardis)**, Magazine of Air Conditioning, No.46, PP. 4-9. (*in Persian*)
23. Ziary, K., 2009, **Techniques of Urban Planning**, International University of Chabahr, Vol.1, Chabahr. (*in Persian*)
24. Zimmel, G., 1973, **Metropolis and Mental Life**, Translated Yousef Abazari, Social Sciences Bulletin, University of Tehran, Vol.2, No.3, PP., 54-65.

