

تبیین مفهوم منطقه شهری چندمرکزی از منظر تحلیلی و هنجاری (مطالعه‌ای مروی)

دکتر صدیقه لطفی*

مجتبی شهابی شه‌میری**

حامد صالحی امینی***

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۱/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۸/۰۲

چکیده

در سال‌های اخیر اصطلاح مناطق شهری چندمرکزی در بین صاحب‌نظران و برنامه‌ریزان رواج گسترده‌ای یافته است. با این وجود هریک از آنها رویکرد و نگاه متفاوتی دارند که کاربرد همزمان آنها بدون تمایزی مشخصی در اسناد سیاسی و مطالعات نظری، ابهاماتی را در درک صحیح این مناطق، کارایی و برنامه‌ریزی آنها به وجود می‌آورد. این مقاله سعی دارد تا حدودی به وضوح مفهومی و برنامه‌ریزی مناطق شهری چندمرکزی کمک کند. روش شناسی این تحقیق مبتنی بر رویکردهای تحلیلی و تطبیقی است. در این راستا، بررسی‌ها، دو دیدگاه غالب تحلیلی و هنجاری را حول این مفهوم، از یکدیگر باز می‌شناسد. بر این اساس، این دو دیدگاه نه در تقابل با هم، بلکه مکمل یکدیگرند. در حالی که دیدگاه نخست - که اغلب متعلق به اقتصاددانان و جغرافیدانان می‌شود- بیشتر این مناطق را به عنوان یک فضا در نظر می‌گیرد و بر روی تعاملات بین شهری تمرکز می‌کند. دیدگاه هنجاری - که متعلق به برنامه‌ریزان است- با تکیه بر مزایای رقابتی بالقوه ساختارهای چندمرکزی در مقابل مناطق تک‌مرکزی، بر همکاری بین شهرها و محرک‌های راهبردی تاکید می‌کند. بنابراین، برنامه‌ریزان، سعی می‌کنند، علاوه بر صرفه‌های تجمع که به ویژگی‌های فضایی منطقه وابسته است، با مشارکت و همکاری میان بازیگران- نهادها و شرکت‌های خصوصی و عمومی مراکز شهرهای منطقه- صرفه‌های شبکه و هم‌افزایی را نیز در منطقه حاصل کنند. در نتیجه، برای مطالعه مناطق شهری چندمرکزی باید هر دو دیدگاه را برای رسیدن به تحلیلی درست در نظر گرفته شوند.

واژگان کلیدی: منطقه شهری چندمرکزی، منطقه عملکردی، ظرفیت نهادی، هویت و فرهنگ

۱- مقدمه

* استاد گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه مازندران S.lotfi@umz.ac.ir

** کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشگاه تهران

*** کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه یزد

اگرچه اصطلاح چندمرکزی واژه جدیدی نیست، با این وجود در دو دهه اخیر، طیف گسترده‌ای از مطالعات پیرامون این مفهوم، به ویژه در مقیاس منطقه‌ای شکل گرفته است (Kloosterman & Musterd, 2001; Davoudi, 2003; Hague & Kirk, 2003; Turok & Lambregts, 2009; Bailey, 2004; Hoyler et al., 2008). اکثر این مطالعات، چندمرکزی را به عنوان پیامد فضایی مناطق کلانشهری در نظر دارند، در حالی که مفهوم شهرنشینی چندمرکزی، توجه بازیافته خود را در سال‌های گذشته، نه به عنوان یک ساختار شهری در منطقه یا ناحیه، بلکه بیشتر به عنوان یک مفهوم برنامه‌ریزی راهبردی کسب کرده است (Van Houthum & Legendijk, 2001: p.750). این مفهوم، از دهه هشتاد میلادی رواج گسترده‌ای را در بین صاحب‌نظران (مانند جغرافیدانان و اقتصاددانان)، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران ایجاد نمود. با این وجود، نگاه هریک در مواجهه با این نوع مناطق متفاوت است (Davoudi, 2003: p.979; Romein, 2004: p.1). این موضوع سبب شده تا از رویکردهای تحلیلی و هنجاری در یک زمان، بدون مرزی مشخص در اسناد سیاسی و برنامه‌ریزی و همچنین در مباحث نظری استفاده شود. در نتیجه، این امر منجر به عدم دقت و از دست رفتن معنای واقعی آن خواهد شد (Parr, 2008: p.233; Burger & Meijers, 2010). بر این اساس مقاله حاضر سعی دارد تا با تعریف و مقایسه این مفهوم از دو دیدگاه مرتبط اما متفاوت، ابعاد مختلف آن را از یکدیگر واکاوی کرده، بتواند هم به شناسایی این مناطق و هم به شناسایی پتانسیل توسعه چندمرکزی در مناطق کلانشهری کشور و برنامه‌ریزی آنها کمک کند. به نظر می‌رسد، که ادبیات موضوع در کشور، این مفهوم را بیشتر به عنوان یک پدیده شهری تا مفهومی هنجاری می‌شناسند. بدین ترتیب این پژوهش تمرکز خود را بر دیدگاه هنجاری قرار داده و از این رو برخی از مزایای این نوع توسعه را برمی‌شمرد و موانع و محدودیت‌های این مناطق را در دستیابی به مزایای آن مطرح می‌کند.

۲- مفهوم منطقه شهری چندمرکزی از نگاه تحلیلی

دیدگاه تحلیلی، مناطق شهری چندمرکزی را به عنوان پدیده‌ای فضایی در نظر می‌گیرند و بر تغییر ساختار فضایی این مناطق تمرکز می‌کنند (Romein and Meijers, 2003). بر این اساس، مطالعات این صاحب‌نظران اغلب بر تعریف ابعاد و مولفه‌های فضایی، گونه‌شناسی و تمایز آن با مناطق دیگر، یکپارچگی فضایی-عملکردی مراکز شهری این مناطق و بررسی مفروضات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مناطق شهری چندمرکزی با مناطق دیگر معطوف می‌شود. در واقع، دیدگاه نخست، متعلق به مطالعات تحلیلی و تجربی نظریه‌پردازان اقتصادی و جغرافیایی است که بیشتر بر تعاملات بین شهری، به ویژه روند یکپارچگی «بازارهای عملکردی مانند مسکن، اشتغال، تولید اقتصادی، فرهنگ، و خدمات اجتماعی و رفاهی» در بین

شهرهای این مجموعه تمرکز می‌کند. پرسش اصلی این مطالعات در ارتباط با قابلیت روند فضایی مناطق شهری چندمرکزی به عنوان سیستم‌های کلانشهری یکپارچه است (Lambregts and Zonneveld, 2003). این پرسش، به مفروضات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی اشاره دارد که در ارتباط با یکپارچگی فضایی-عملکردی خوشه‌ای از شهرهای هم وزن با یکدیگر مطرح شده است.

از این نقطه نظر، این صاحب‌نظران سعی دارند تا شایستگی مفهوم چندمرکزی را در بهبود عملکردهای یک منطقه شهری به عنوان فضایی یکپارچه اثبات کند. پاسخگویی به موضوعاتی فیزیکی مانند ازدحام، ترافیک، تداوم روند پراکنده‌رویی شهری^۱ و هماهنگی زیرساخت‌های اصلی و اساسی، بخشی از این موارد هستند (Schwanen et al. 2002; Aguilera, A. and Mignot, 2004; Schwanen et al., 2004; Aguilera, 2005: p.1545; Veneri, 2010; Veneri & Burgalassi, 2010). از این منظر، مناطق شهری چندمرکزی به توزیع فشار رشد بین شهر و منطقه و تسهیل سفرهای کارا و تعامل بین سکونتگاه‌های منطقه کمک خواهند کرد. در این راستا، بیشترین ارتباطش، با مناطق شهری عملکردی و پیوندهای درونی ایجاد شده بین مکان‌ها است.

۲-۱- مناطق شهری چندمرکزی به عنوان فضا

این گروه با درک و توضیح ویژگی‌های جهانی‌شدن و پیامدهای اجتماعی-اقتصادی حاصل از آن و اثرات آن‌ها بر شکل‌گیری خوشه‌ها (Porter, 1990)، بر اهمیت پایه‌های اقتصاد خرد در کسب مزایای رقابتی در دنیای امروز تاکید می‌کنند. آن‌ها معتقدند با اهمیت بیشتر زمینه‌های محلی، و تاثیر فرایند جهانی‌شدن بر توزیع فضایی فعالیت‌های اقتصادی، به طور همزمان، در حالی که، تفاوت‌های درون منطقه‌ای میان بازیگران اقتصادی-که میراث طبیعی و انسان‌ساخت محلی، مهارت و شبکه‌های موجود را می‌سازند-کاهش می‌یابد، تفاوت بین مناطق در ترکیب بخش‌های اقتصادی پیشرو، برجسته‌تر می‌شوند. این میراث محلی، به شکل‌گیری و ظهور مناطقی کاملاً تخصصی در شماری از فعالیت‌های خاص کمک می‌کنند. آن‌ها، این مناطق کاملاً تخصصی یا همان «بخش‌های صنعتی نوین» (Storper, 1995, 1997; Scott, 1998) را خوشه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی ویژه می‌دانند که صرفه‌های مقیاس مناسبی را برای موفقیت در زمینه‌های مختلف ایجاد می‌کنند (Porter, 1998, p. 78).

این دیدگاه، همجواری جغرافیایی را در درک مرزهای رقابتی این مناطق پیشرفته در فعالیت‌های اقتصادی ویژه خود ضروری می‌دانند. آنها با تاکید بر مطالعات اقتصاددانان-با اشاره به مفهوم صرفه‌های تجمع یا محلی‌گرایی اقتصادی (Anas et al., 1998; Krugman, 1998)

¹ Urban Sprawl

(Quigley, 1998) -، و جغرافیدانان- با اشاره به «مکان‌های واقعی» (Martin, 1999) - در سال‌های اخیر، بر اهمیت خوشه‌ها تاکید می‌کنند. برآیند این نیروهای اقتصادی، فناورانه، اجتماعی- فرهنگی و سیاسی، پرورش دهنده شکل جدیدی از مناطق شبکه‌ای-چندمرکزی هستند که زمینه اصلی مطالعات این دیدگاه را به خود اختصاص می‌دهند. مناطقی مانند رانشات هلند (Hohenberg and Lees, 1985)، کانسای ژاپن (Batten, 1995)، ناحیه راین-روهر آلمان (Blotevogel, 1998; Knapp, 1998)، منطقه فلمیش دیاموند بلژیک (Albrechts, 1998, 2001)، دلتای رودخانه پرل چین (Yeh, 2001) و منطقه خلیج سانفرانسیسکو (Meijers, 2007) نمونه‌هایی کلاسیکی در مناطق مختلف جهان هستند که این ساختار فضایی را در خود پدید آوردند. در همین راستا، کلوسترمن و لامبختس (۲۰۰۱) با برشمردن ویژگی‌های مشترک همین موارد، مناطق شهری چندمرکزی را متشکل از مجموعه شهرهای کم و بیش همسایه (در فواصل جریان‌های آونگی) می‌دانند که به لحاظ تاریخی از یکدیگر متمایز هستند. این شهرها سلسله‌مراتب روشنی را به لحاظ سیاسی، جمعیت، اقتصادی و فرهنگی در میان خود نشان نمی‌دهند و در عوض تمایل به تشکیل شمار کوچکی از شهرهای بزرگتر یا تعداد زیادی از شهرهای کوچکتر دارند که به لحاظ اندازه یا اهمیت اقتصادی تفاوت چندانی نمی‌کنند. همچنین، شهرهای عضو این مجموعه، نه تنها به لحاظ فضایی از یکدیگر مجزا هستند بلکه همچنین از هویت‌های سیاسی مستقلی نیز تشکیل یافته‌اند. با این وجود، با استفاده از زیرساخت‌های ارتباطی مناسب، پیوندهای عملکردی محکمی با یکدیگر دارند.

از این نقطه نظر، مناطق شهری چندمرکزی را می‌توان به لحاظ فضایی، دارای دو بعد مورفولوژیک و عملکردی دانست. در حالی که بعد مورفولوژیک بر توزیع اندازه و اهمیت اقتصادی شهرها و همچنین توزیع و پراکنش مناسب شهرها در پهنه سرزمین (Kloosterman, 2010; Parr, 2004; Meijers and Burger, 2010) اشاره دارد، بعد عملکردی بر شدت و توزیع متوازن پیوندهای عملکردی این مناطق تاکید می‌کند (EPSON, 1.1.1, 2004; Green, 2007; De Goei et al., 2010; Veneri & Burgalassi, 2010). هریک از این دو بعد، کارایی‌های منحصر به فردی را در مقابل مناطق شهری رقیب، نصیب مناطق شهری چندمرکزی می‌کند که تبدیل این مناطق به مفهومی هنجاری را توجیه‌پذیر می‌نماید.

۲-۲- مفروضات اقتصادی، اجتماعی و محیطی مناطق شهری چندمرکزی

۲-۲-۱- مفروضات اقتصادی

اغلب صاحب‌نظران مدافع مناطق شهری چندمرکزی، به مزایای آن نسبت به مناطق تک‌مرکزی اشاره می‌کنند (Lambooy, 1998; Clark and Kuijpers- Linde, 1994). آنها معتقدند یکپارچگی بین این شهرها و تبدیل آن به ساختار شهری چندمرکزی می‌تواند بین

صرفه‌های تجمع و ازدحام، ترافیک، آلودگی هوا و مسایلی از این دست، تعادل برقرار کند (Bailey & Turok, 2001). در این راستا، مباحث مختلفی درباره ارتباط یکپارچگی (فضایی و عملکردی) و اثرات آن بر روی رقابت‌پذیری اقتصادی وجود دارد. یکپارچگی می‌تواند مجموعه از شهرهای کوچک‌تر را به یک هویت بزرگتر بدل کند، بنابراین می‌تواند با شهرهای بزرگتر برای درآمدهای بالاتر، رشد بالای بخش‌ها در خدمات بازرگانی و مالی رقابت کند (Dieleman and Faludi, 1998). می‌توان فرضیات مطرح شده درباره ساختارهای چندمرکزی، یکپارچگی فضایی-عملکردی و رقابت‌پذیری را به صورت زیر توضیح داد:

۱- یکپارچگی شهرهای جدا از هم می‌تواند، با اشتراک موثر سرمایه‌ها، تجمع بزرگتر یا صرفه‌های جانبی بیشتری را برای بازرگانی در درون منطقه، ایجاد کند. در این وضعیت هریک از شهرها می‌تواند از مزایای بدست آمده از بازار کاری بزرگتر، تسهیلات مهمی مانند بندر یا فرودگاه (Priemus, 1994) یا خدمات تخصصی چون آموزش عالی یا موسسات تحقیق و توسعه بهره‌مند شوند.

۲- همکاری و مشارکت بین شهرهای نزدیک، می‌تواند موجب نوآوری‌های اقتصادی و رشد بیشتر باشد. این شاخه از مباحث، به پتانسیل خلاقیت و نوآوری‌های منطقه‌ای که به اندازه و تنوع منطقه مربوط می‌شوند، اشاره می‌کند (Albrechts, 1998; Batten, 1995). بنابراین مجاورت فضایی و تعاملات، هزینه‌های انتقال و تبادلات را کاهش و توسعه شبکه‌های بازرگانی را گسترش می‌دهد، که این امر منجر به پیوندهای تجاری شرکتی و تسهیل معاملات دانش و مهارت می‌گردد (Batten, 1995; Lambooy, 1998).

۳- مزیت دیگر، در ارتباط با دو ویژگی قبلی است. یکپارچگی به شهرها اجازه می‌دهد تا مکمل‌ها یا هم‌افزایی بین مکان‌های مختلف را توسعه دهند و از آن بهره‌برداری کنند. مکمل بودن عملکردی مشخصه‌ای است که می‌تواند برای شناسایی وجود یک منطقه شهری عملکردی شناسایی شود (Albrechts, 1998; Vanhaverbeke, 1998). با تشویق تعامل بین شهرهای همسایه، استدلال می‌شود که هر شهر تخصص‌ها را در مناطق، توسعه خواهد داد که یک مزیت رقابتی محسوب می‌گردد. در نتیجه، بازسازماندهی فعالیت‌ها در داخل منطقه، شرکت‌های خصوصی را رها می‌کند و منطقه را به عنوان یک کل در یک موقعیت رقابتی قوی‌تر قرار می‌دهد. این موضوع، از مباحث پورتر (۱۹۹۰) درباره ارزش خوشه‌های منطقه‌ای فعالیت‌های اقتصادی وابسته پیروی می‌کند.

با این همه، اغلب این مباحث درباره اندازه، نسبتاً ساده‌انگارانه است و نمی‌تواند تضمین کند که یکپارچگی شهرهای کوچکتر و جدا از یکدیگر حتماً مزایای رقابتی یک شهر تک‌مرکزی مشابه را حاصل خواهد کرد. این ارتباط بین یکپارچگی و رقابت‌پذیری مستلزم صراحت بیشتری است (Bailey & Turok, 2001).

۲-۲-۲- مفروضات اجتماعی

برخی از محققان معتقدند، الگوی مناطق شهری چندمرکزی نسبت به مکان‌های تک‌مرکزی انطباق بهتری با تغییرات جمعیتی و اجتماعی جامعه دارند (Champion, 2001). گذار از یک منطقه شهری تک‌مرکزی به منطقه‌ای شهری چندمرکزی با تغییراتی در جغرافیای قیمت زمین و بنابراین قیمت اراضی مسکونی همراه خواهد بود. در مدل شهری تک‌مرکزی که صرفاً بر اساس دسترسی به یک مرکز پیش‌بینی شده بود، ارزش اراضی در شهر مرکزی به اوج خود می‌رسید و مردم با زندگی در قطعات بزرگ نواحی حومه‌ای مناطق کلانشهری از مزایای کمترین قیمت زمین بهره خواهند برد. در مقابل، در مدل چندمرکزی، هیچ مخروط برجسته‌ای از قیمت اراضی وجود نخواهد داشت بلکه در عوض مجموعه‌ای از نقاط اوج وجود دارند، هریک با مخروط‌های جداگانه به سمت بیرون گسترش می‌یابند تا اینکه به مراکز دیگر همپوشانی می‌کنند. مطالعات، وادال و همکارانش (۱۹۹۳) در دالاس تگزاس این موضوع را اثبات می‌کند (Hoch and Waddell, 1993).

با توجه به دلایل مذکور، این فرضیه را می‌توان استنباط کرد که یک منطقه شهری چندمرکزی، در ارزش اراضی نسبت به مدل تک‌مرکزی، تفاوت و گوناگونی کمتری دارد. با فشار کمتر بر هر مرکز، انتظار می‌رود تا در هیچ یک از مناطق، قیمت اراضی با اندازه‌ای برابر با یک منطقه تک‌مرکزی به یک سطح افزایش نیابد. بدین ترتیب، به طور کلی مراکز بیشتر، اختلاف قیمت زمین را کاهش خواهد داد. این فرضیه، توسط گوردون و ریچاردسون برای منطقه لس‌آنجلس نیز تایید شده است (Gordon and Richardson, 1996a, p. 291).

همچنین، در بافت یک منطقه شهری چندمرکزی، هریک از مراکز نسبت به اندازه، ماهیت و چشم‌اندازشان با یکدیگر تفاوت دارند. توجیه و نیروی محرکه اصلی پشت توسعه این مراکز رقابت و تخصص‌گرایی در اقتصاد جهانی است که به تامین کارا خدمات محلی منجر می‌شود. بنابراین، انتظار می‌رود که هریک از بخش‌های منطقه شهری چندمرکزی علت وجودی خودش را داشته باشد. بنابراین، چشم‌انداز شهری یک منطقه شهری چندمرکزی، از الگوی شهر تک‌مرکزی پیچیده‌تر است. در واقع، این الگو با مدل چندهسته‌ای هریس و اولمن (۱۹۴۵) اشتراکات بیشتری دارد. در درون مناطق تک‌مرکزی، سطح زندگی بود که به عنوان عاملی حلقه‌های مرکز‌گرایی مدل برگس و وضعیت اقتصادی قطعات شعاعی مدل هومر هویت را تعیین می‌کرد (Short, 1984). به طور قابل توجهی، بعد اصلی دیگر نواحی مسکونی آمریکای شمالی در حال حاضر - قومیت و نژاد - است که الگویی نیرومند شبیه به مدل چندهسته‌ای را نمایش می‌دهد (Murdie, 1969). می‌توان انتظار داشت که این موضوع، در مناطق شهری چندمرکزی به عنوان یک هنجار شکل گرفته باشد که همه زیرگروه‌های جمعیت، مانند زیرگروه‌هایی که به

دنبال جای دنجی به لحاظ هویت محلی هستند و آنهایی که با قابلیت استطاعت پایین تر برای مکان‌های خالی تلاش می‌کند، را شامل شود (Champion, 2001).

چمپین (۲۰۰۱) در مقاله خود، به تغییرات اصلی ناشی از انتقال به سوی نظام‌های جمعیتی جدید، به ویژه افزایش سالمندان و جمعیت پیر، اقلیت‌های قومی و خانوارهای بی‌خانمان اشاره می‌کند. وی با اشاره به مطالعاتی که تغییرات فرم شهری تک‌مرکزی را توضیح می‌دهند، دلایلی را برمی‌شمارد که چرا آرایش‌های چندمرکزی که در حال شکل‌گیری می‌باشند، تا این اندازه متنوع هستند. سرانجام، با ارجاع به مدل‌های ساده از مناطق شهری تک‌مرکزی و چندمرکزی، میزان تناسب تغییرات ساختارهای شهری و منطقه‌ای را با نظام‌های جمعیتی جدید ارزیابی می‌کند. اگرچه ارزیابی‌های وی فاقد تحلیل‌های تجربی است، اما با این وجود وی نشان می‌دهد که الگوی مناطق شهری چندمرکزی نسبت به مکان‌های تک‌مرکزی انطباق بهتری با تغییرات جمعیتی و اجتماعی جامعه دارند. از این رو این موضوع می‌تواند به عنوان یکی از مطلوبیت‌های این مناطق محسوب شود.

۲-۲-۳- مفروضات محیطی

با توجه به ارتباط بین چندمرکزی و پایداری محیطی، برخی از نویسندگان توسعه چندمرکزی را به عنوان میانه‌ای برای سازمان فضایی نواحی تک‌مرکزی/فشرده و نواحی پراکنده عنوان می‌کنند (Camagni et al., 2002 - p. 52 به نقل از Veneri, 2010: p.411). از نظر آنها، این مدل، می‌تواند به مناطق این امکان را دهد تا از مزایای گسترش فضایی بهره‌مند شوند، بدون اینکه هزینه‌ای را برای توسعه پراکنده که در ادبیات به آن اشاره شده، بپردازند. حتی به لحاظ ترافیک، توسعه چندمرکزی می‌تواند فواصل کوتاه‌تر، استفاده از حمل و نقل عمومی و به دنبال آن الگوی جابجایی پایدارتری را به لحاظ زمان و انتشار آلودگی تسهیل کند (Veneri, 2010). با این وجود، هنوز در ادبیات نظری، پایه محکمی در ارتباط با نقش و اثرات ساختار فضایی چندمرکزی بر روی الگوهای سفر در سطح منطقه، بنا نشده است (Aguilera, 2002; Schwanen et al. 2004). برخی از صاحب‌نظران (Gordon and Wong, 1985; Tsai, 2001) عنوان می‌کنند که چندمرکزی اثرات قابل ملاحظه‌ای را بر روی الگوهای جابجایی ایجاد می‌کند. که می‌توان دلایل زیر را در این ارتباط برشمرد:

۱- سازمان فضایی مناطق شهری چندمرکزی، با نزدیکی بین مکان کار و مسکن -فرض هم‌مکانی- (Gordon and Wong, 1985 - p. 666) باعث کاهش فاصله سفر می‌شوند. بدین ترتیب فواصل می‌توانند به دلیل اجاره بهای پایین‌تر در نزدیکی به مراکز شهری دیگر در مقایسه با نواحی تک‌مرکزی کاهش یابند، زیرا این امر به نزدیکی بیشتر و فواصل کمتر بین محل کار و زندگی منجر می‌شود. با این وجود، افزایش اختلاف نظر درباره جابجایی محل سکونت، بخشی از این اثرات را خنثی می‌کند (Veneri, 2010).

۲- نواحی چندمرکزی می‌توانند به رقابت‌پذیری ناشی از حمل و نقل انبوه کمک کنند (Susilo and Maat, 2007)، و منجر به کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و ناپایداری (اتومبیل، موتورسیکلت و غیره) شود. مراکز شهری، در واقع، سطح حداقل را برای تامین یک سیستم حمل و نقل عمومی رقابتی ایجاد می‌کنند. علاوه بر این، استفاده از حمل و نقل انبوه، به تبعیت از الگوهای جابجایی آونگی افزایش می‌یابد که یکی از ویژگی‌های مناطق شهری چندمرکزی است (Susilo and Maat, 2007 - p. 606).

۳- ساختار چندمرکزی می‌تواند بر زمان سفر نیز اثرگذار باشد. استدلال می‌شود که ساختار شهری چندمرکزی تراکم و ازدحام بیش از حد مناطق شهری تک‌مرکزی، را کاهش می‌دهد (Parr, 2004 - pp. 235-236). عدم صرفه‌های ناشی از ازدحام می‌تواند از طریق توزیع جمعیت، اشتغال و عملکردهای شهری در چندین مرکز کاهش یابد، بدون اینکه مزایای تجمع را از بین ببرد. به عبارت دیگر، چندمرکزی می‌تواند به عنوان یک توافق عادلانه بین نیاز برای فشردگی شهری مطمئن و نیاز به کاهش ازدحام تفسیر شود، در حالی که شهرها همچنان به رشد خود ادامه می‌دهند.

۴- دیدگاه هنجاری

در بین برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران، مباحث پیرامون مناطق شهری چندمرکزی حول همکاری‌های بین شهری، محرک‌های راهبردی این مناطق و عمل جمعی می‌چرخد. گروه دوم علاوه بر «فضا»، این مناطق را به عنوان یک «کنشگر» در نظر می‌گیرند (Keating, 2001). در واقع، هدف مناطق شهری چندمرکزی، به عنوان یک کنشگر، تقویت موقعیت رقابتی خود در سطوح بالاتر است. این اهداف نشان می‌دهند که شهرها و شهرمنطقه‌ها اولویت خود را به عنوان جایگاه رقابت‌های قلمرویی بین‌المللی از دولت‌های ملی باز یافتند. در درون «بازساخت جغرافیای سرمایه‌داری، مناطق کلانشهری به موتورهای رشد اقتصاد جهانی بدل شده‌اند». این موتورها تنها گرایش به بزرگ بودن ندارند بلکه، تمایل به بزرگتر شدن مداوم دارند (Scott, 1996). اغلب این فرضیه مطرح می‌شود که مشارکت شهرها و جوامع محلی در یک منطقه چندمرکزی برای تشکیل سیاست‌ها و برنامه‌ریزی به منظور رقابت با این مناطق کلان‌شهری سودمند است. مناطق چندمرکزی به عنوان یک کل، نسبت به یک شهر منحصر به فرد در همان منطقه، مقیاس مناسب‌تری را برای سیاست‌هایی فراهم می‌کند که هدف در تقویت رقابت‌پذیری در اقتصاد جهانی دارند. به عبارتی دیگر، تقویت همکاری‌های درونی برای ارتقا رقابت بیرونی. برخی از صاحب‌نظران تاکید می‌کنند که ساختارهای چندمرکزی بیش از مناطق کلان‌شهری دارای مزایای رقابتی بالقوه هستند (Bailey and Turok, 2001; Camagni, 2001). همکاری منطقه‌ای قلمرویی موفق، اهداف مشخصی را دنبال می‌کنند که بین همه

مشارکت‌کنندگان مشترک است و این اعتقاد وجود دارد که این اهداف به وسیله همکاری بهتر حاصل خواهند شد. این موضوع، بر مناطق شهری چندمرکزی به عنوان یک «کنشگر» تمرکز می‌کند که در درون اصطلاح «شبکه شهری» جای می‌گیرد (Romein, 2004).

برخلاف رشد قابل توجهی که به مناطق شهری چندمرکزی وجود دارد، مفهوم‌سازی چندمرکزی در این مقیاس در گام‌های ابتدایی خود به سر می‌برد (Bailey and Turok, 2001; Kloosterman and Musterd, 2001). فهم پتانسیل‌های بالقوه برنامه‌ریزی در چنین مناطقی همچنان محدود است زیرا برنامه‌ریزی در سیستم‌های شهری چندمرکزی، برنامه‌ریزی در مقیاسی نسبتاً جدید است که نقطه شروع آن بر روی اهداف راهبردی جدید بنا شده است (Lambregts, 2000). به دلیل فقدان دانش نظری و تجربی، به عنوان مثال کاپلو (۲۰۰۰) فرضیات کلی برخی از برنامه‌ریزان را مبنی بر اینکه همکاری در درون شبکه شهری منطقه‌ای رشد را برمی‌انگیزاند و برای هر شهر، اجتماع و گروه ذی‌نفعی سودمند است، انتقاد می‌کند. امروزه، مفهوم شبکه شهری چندمرکزی در برخی از اسناد برنامه‌ریزی به چشم می‌خورد با این وجود اغلب در ماهیتی بالا به پایین توسط سازمان‌های برنامه‌ریزی ملی اتخاذ می‌شود. این امر، موجب برخوردی انتزاعی و غیر عملی با مفهوم می‌شود. در این بخش نیز، مانند دیدگاه توصیفی، این بار به توضیح مناطق شهری چندمرکزی به عنوان یک کنشگر نگاهی می‌شود.

۴-۱- مناطق شهری چندمرکزی به عنوان یک کنشگر

در دهه‌های اخیر، به طور کلی، نه تنها مناطق به فضاهای مهم‌تری بدل شده‌اند، بلکه از بازتوزیع وظایف و مسئولیت‌های میان لایه‌های حکومتی نیز بهره‌مند گشته‌اند (Wannop, 1995; Keating, 1997, 2001; Danson et al., 2000). در اتحادیه اروپا، بسیاری از حکومت‌های ملی، شماری از وظایف و مسئولیت‌ها را به لایه‌های پایین‌تر (ادارات محلی و منطقه‌ای) و بالاتر حکومتی (کمیسیون اروپایی) تحویل داده یا در حال به اشتراک‌گذاردن آنها هستند. در حالی که روند تمرکززدایی را باید یکی از عوامل این تفویض‌ها به لایه‌های پایین‌تر دانست، فرایند مداوم به سوی یکپارچگی سیاسی و اقتصادی اروپا، موجبات انجام این تغییرات را در سطوح بالاتر فراهم آورد. انتقال قدرت از سطح ملی به سطوح منطقه‌ای و فراملی با تاسیس کمیته مناطق توسط اتحادیه اروپا به خوبی بیانگر این موضوع است. در واقع بخش قابل توجهی از صندوق سیاسی اتحادیه اروپا مستقیماً به مسایل منطقه‌ای توجه می‌کند.

با این وجود، این یک فرایند یک سویه از اروپا به جوامع منطقه‌ای نیست؛ بلکه مناطق نیز برای دستیابی به استقلال نسبی از حکومت‌های ملی فعالیت خود را شدت بخشیدند (Keating, 2001). همان طور که مشاهده می‌شود، این مناطق سریع‌تر و قوی‌تر از سطوح ملی و محلی، شدیداً برای دستیابی به جریان‌های عظیم منابع متحرک، با یکدیگر رقابت می‌کنند.

آنها، در عوض اینکه به عنوان عناصری پذیرا باشند، به تمایلات توسعه (جهانی) بزرگتر گرایش دارند. مناطق باید همچون جوامعی، ساخته از تمایلات اقتصادی دیده شوند که برای دستیابی به بهره‌وری بیشتر، به دنبال حفظ یا جذب شرکت‌ها، نیروی کار، شرکت‌های قراردادی، کارپردازان کالاهای واسطه‌ای، خدمات و کارخانه‌ها هستند (Camagni, 1999).

مکان‌های کوچکتر در بین این مناطق، مانند حکومت‌های شهری، در حال مواجهه با موانع و قیودی هستند که قلمرویی که آنها کنترل می‌کنند اغلب کوچکتر از آن است تا سیاست‌های موثر را در رقابت‌پذیری و کیفیت زندگی خلق کند. با توجه به تغییر شهرهای تک مرکزی کلاسیک به مناطق شهری چندمرکزی، مشکلات و چالش‌های این رویارویی، به عنوان مثال، در مورد ساز و کار بازار کار، محیط اکولوژیک، و دسترسی، به طور فزاینده‌ای برای پاسخگویی، به محدوده‌ای فراتر از حوزه قانونی شهری گسترش یافته است (Knox and Agnew, 1998). علاوه بر این، با گسترش این بینش که برای رقابت موفق در اقتصاد جهانی نیاز به آستانه جمعیتی و تقاضای مشخصی است (Donald, 2001) بسیاری از ادارات شهری به دنبال گسترش قلمرو و یا ورود به ائتلاف یا شبکه گسترده منطقه‌ای هستند (Newman and Thornley, 1996).

به نظر می‌رسد ورود به شبکه‌های گسترده منطقه‌ای بیشترین اهمیت را برای بازیگران عمومی در مناطق شهری چندمرکزی داشته باشد، به طوری که، برای مواجهه با بسیاری از مسایل فضایی، سطوح منطقه‌ای، مناسب‌تر از سطوح محلی است. این باور رو به رشد وجود دارد که مناطق شهری چندمرکزی نسبت به شهرهای که به تنهایی و مستقل درحال مواجهه با چالش‌های جهانی شدن می‌باشند، مزایای بیشتری را نصیب خود می‌کنند. در این رابطه، اسکات و همکارانش (۲۰۰۱: ۳) بیان می‌کنند که «شهرهای تنها با منطقی کوتاه‌فکرانه، نسبت به این شبکه‌های منطقه‌ای- با مجموعه سرمایه‌های بیشتر و محدوده فضایی بزرگتر- برای پاسخگویی به تقاضای شرکت‌ها و خانوارها در جامعه شبکه‌ای پسا فوردیستی، واحد سازمان اجتماعی نامناسب‌تر یا ناموفق‌تری هستند». با شبکه‌سازی، شهرهای تنها اصطلاحاً می‌توانند صرفه‌های تجمع را در یک مقیاس منطقه‌ای خلق کنند، بدون اینکه با عدم صرفه‌های تجمع کلانشهرهای بزرگ روبرو شوند. عموماً، عدم صرفه‌هایی نظیر ازدحام، آلودگی، هزینه بالای زمین و فضای اداری، جرم و تمرکز فقر، در مناطق شهری چندمرکزی نسبت به کلانشهرهای تک‌مرکزی کمتر به چشم می‌خورد (Ipenburg and Lambregts, 2001). خلق یا تقویت ظرفیت سازمانی یک منطقه شهری چندمرکزی برای تحقق هر دو پتانسیل درونی و بیرونی از نقطه نظر رقابت‌پذیری قلمروی بین‌المللی ضروری است (Van den Berg and Braun, 1999). برخی از برنامه‌ریزان حتی این ادعا را دارند که مناطق شهری چندمرکزی توانسته‌اند با موفقیت با بالاترین شهرهای جهانی چون نیویورک، لندن و پاریس رقابت کنند. دیلمان و فالودی (۱۹۹۸) با بیان این که مناطق شهری چندمرکزی به ندرت قادرند تا با بزرگترین شهرها برای

عملکردهای برتر رقابت کنند، به اشتیاق این افراد تعادل می‌بخشند. اما با این وجود، پتانسیل و ظرفیت‌هایی را برای توسعه موقعیت اقتصادی کاملاً تخصصی به این مناطق نسبت می‌دهند.

نظرات فوق به طور گسترده‌ای درک مشترکی را از مناطق شهری چندمرکزی نشان می‌دهند. آنها معتقدند مناطق شهری چندمرکزی می‌تواند چارچوب مناسبی را برای همکاری‌های منطقه‌ای و اقدامات راهبردی بر سر موضوعات توسعه فضایی فراهم کند. نقطه عزیمت، مزایای رقابتی محلی است که از چشم‌اندازی منطقه‌ای بهتر حاصل می‌شود. در این چارچوب، با این وجود باید این امر تحقق یابد که یک منطقه به عنوان یک بازیگر این روزها به سیاستمداران و مدیرانی نیاز دارد تا حکمروایی را نسبت به چشم‌اندازی حاکمیتی بر برنامه‌ریزی مسایل فضایی بپذیرند. این موضوع به دیدگاهی اشاره می‌کند که تاکید بر همکاری میان لایه‌های اداری، بخش‌های اداری و بین بهره‌وران عمومی و خصوصی است. همچنین باید مسایل مختلف را به ائتلاف‌های متفاوت با محدوده‌های فضایی و صلاحیت‌های گوناگون و مدت حیات متفاوت سپرد (Romein and Meijers, 2003). بنابراین روشن است که حکمروایی یک منطقه یک امر پیچیده است. حتی اگر سیاستمداران و مدیران بر سودمندی آن متفق القول باشند، جایگذاری حکمروایی چند بازیگری و چندسطحی در عمل یک وظیفه پیچیده است که ممکن است با عدم درک، مختل شود. این پیچیدگی حتی در مناطق شهری چندمرکزی بیشتر است، زیرا تعداد زیادی از مقامات عمومی را در مقیاس‌های مختلف و با توانایی‌ها و ظرفیت‌های گوناگون در خود جای می‌دهد. سیاست‌گذاری در چنین مناطقی یک تکثر نامتقارن تا یک فرایند چندمرکزی افقی است. خلق یک منطقه شهری چندمرکزی به عنوان یک بازیگر باید با بسیاری از بهره‌وران خصوصی و عمومی روبرو گردد، در حالی که همه اهداف و اولویت‌های خود را دارند و اغلب در رویه، فرهنگ و قدرت درک و واقعیت متفاوت هستند. با این وجود، دانش نظری و تجربی کمی بر مسئله پیچیده حکمروایی مناطق شهری چندمرکزی و چگونگی ارتباط آن با مسایل رقابت‌پذیری و کیفیت زندگی وجود دارد. این واضح و روشن نیست، به عنوان مثال، چگونه باید به طور نهادی، سازماندهی شود، چه نوع معیارهای سیاسی خاصی می‌تواند انتخاب و اجرا شود.

۴-۲- ابعاد لازم برای تحقق اهداف هنجاری مناطق شهری چندمرکزی

امکان توسعه و اجرای یک دیدگاه منطقه‌ای به منظور ارتقا رقابت‌پذیری و کیفیت زندگی در یک منطقه شهری چندمرکزی بستگی به مشارکت و حمایت گروه‌های مختلف محلی، منطقه‌ای و حتی بازیگران ملی دارد. حتی اگر چنین دیدگاهی پذیرفته شود، تمایل واقعی بازیگران برای پذیرش، توسعه و در نهایت اجرای چنین دیدگاهی همچنان بستگی به مسیری دارد که آنها منطقه شهری چندمرکزی را در مسئله مورد نظر درک می‌کنند. اغلب استدلال

می‌شود مسئولیت‌ها زمانی با سهولت بیشتری بسیج می‌شوند، که بازیگران، منطقه را، به عنوان یک هویت معنادار در نظر بگیرند. بنابراین باید روشن گردد که تا چه اندازه بهره‌وران محلی خود را به عنوان یک منطقه شهری چندمرکزی هم در بین و هم در درون نواحی متفاوت درک می‌کنند (Ipenburg and Lambregts, 2001).

ون هاتم و همکارش (۲۰۰۱) چارچوبی را متشکل از سه بعد برای شناسایی این مناطق مطرح می‌کنند که عبارتند از؛ راهبردی، فرهنگی و عملکردی. آنها شناسه راهبردی، را خواست داوطلبانه بهره‌وران برای خلق یک منطقه شهری چندمرکزی می‌دانند که هدف در تقویت موقعیت بیرونی و وابستگی درونی منطقه دارد. بعد فرهنگی در ارتباط با احساس تعلق به یکدیگر و خلق عناصر فرهنگی است که به درک منطقه شهری چندمرکزی به عنوان یک هویت و موجودیت واحد کمک می‌کند. آخرین بعد، شناسه عملکردی یک منطقه شهری چندمرکزی، بر روی توجیه‌پذیری منطقه به عنوان یک هویت عملکردی منسجم تمرکز می‌کند. این بعد به وجود پیوندهای اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و شبکه‌های بین شهرها در درون منطقه اشاره می‌کند (Van Houtum and Lagendijk, 2001).

۴-۲-۱- بعد فضایی-عملکردی

هر چقدر که مراکز یک منطقه شهری چندمرکزی به طور عملکردی به یکدیگر وابسته باشند، ضرورت بیشتری نیز برای ایجاد ظرفیت نهادی منطقه می‌یابند. در نتیجه، منطق فضایی-عملکردی منطقه باید از شکل‌گیری ظرفیت نهادی منطقه‌ای دفاع کند. این بدین معنی است که کنشگران (سرمایه‌گذاران، سازمان‌های عمومی و خصوصی، خانوارها) باید روابط را در سرتاسر منطقه حفظ کنند تا نیازهایشان را برای تولید، مصرف، و نیازهای شخصی برآورده سازند. از طرف دیگر، تروک و بیلی (۲۰۰۴) نشان می‌دهند مناطق شهری چندمرکزی برای اینکه به عنوان یک منطقه اقتصادی عمل کنند باید یکی از اهداف سیاسی خود را ساخت پیوندهای درونی قوی‌تر و محکم‌تر قرار دهند. اگرچه این پیوندها تا حدودی فیزیکی است (مانند پیوند حمل و نقلی) اما همچنین سازمانی، اجتماعی و فرهنگی نیز هستند. این پیوندها باید به توسعه شبکه‌های اجتماعی و اقتصادی و حس مشترک هویت کمک کند. صاحب‌نظران برای مواجهه با این بعد فضایی-عملکردی اغلب بر جریان‌های روزانه مردم، که به «مناطق سفر به کار»، «سیستم‌های شهری روزانه» (Van der Laan, 1998) یا «مناطق شهری عملکردی» (Cheshire and Hay, 1989) تلقی شده، تمرکز می‌کنند. اما بعد عملکردی عرصه‌های بیشتری را دربرمی‌گیرد. بنا به گفته پوماین (۱۹۹۶: ۶) یک واحد شهری عملکردی «تمرکز از مردم، فعالیت، سرمایه و ساختمان‌ها است که به وسیله بازارها به عنوان مثال، نیروی کار، خرده‌فروشی، خدمات، فرهنگ یا مسکن تشکیل شده باشد. این واحدهای شهری

عملکردی بر مبنای جاده‌های مهم، راه آهن‌ها، و پایانه‌ها ساختار یافته و به وسیله جریان مردم، کالاها، انرژی، اطلاعات و سرمایه عمل می‌کند». در نتیجه، خواه منطقه شهری چندمرکزی به عنوان یک هویت عملکردی عمل کند یا خیر، می‌توان از حوزه‌های فضایی بازارها، زیرساخت‌ها و جریان‌ها آن را استنتاج کرد.

منطق فضایی لازم پشت توسعه ظرفیت نهادی منطقه‌ای بدین معنی نیست که یک منطقه شهری چندمرکزی الزاما باید یک سیستم مجزا، فشرده، بسته و منسجم عملکردی باشد. سیستم‌های شهری چندمرکزی تمایل دارند تا مجموعه‌ای پیچیده، باز و چند لایه‌ای از گره‌ها، شبکه‌ها، جریان‌ها و تعاملات مقیاس‌های جهانی، ملی، منطقه‌ای و محلی باشند (Albrechts, 2001). در نتیجه، حوزه فضایی، و گرایش فضایی تعاملات بین مکان‌ها انحصارا با سیستم چندمرکزی به عنوان یک کل انطباق ندارند، اما به طور قابل ملاحظه‌ای بین انواع تعاملات تفاوت می‌کنند و پویا هستند. برای برخی از تعاملات، منطقه به یک «کشت شهری»^۱ چندمرکزی واحد بدل شده است اما برای برخی دیگر از تعاملات، منطقه یا خیلی بزرگ یا خیلی کوچک است. در آخرین تحلیل‌های بازار کار رانشات، ون هام و همکارانش (۲۰۰۱) نشان می‌دهند که این منطقه برای برخی از گروه‌های حرفه‌ای عالی رتبه، با درآمد بالا و در سفر (دارای اتومبیل)^۲ یک بازار کار واحد است اما برای کارگران دیگر، منطقه به چند بازار کار زیرمنطقه‌ای تقسیم شده است. بازارهای کار کارگران کمتر یا غیر ماهر و کم تحرک‌تر حتی از سطح شهرهای مستقل و پسرکرانه‌های بلافضلشان هم فراتر نمی‌رود. نتایج یکسان دیگری هم می‌توان برای عملکردهای دیگر مانند مسکن، خدمات تفریحی و سرگرمی یافت: سیستم شهری تنها یک بازار واحد برای برخی گروه‌های مشخص از جمعیت نیست. تحلیل رانشات یک تصویر روشن را نشان می‌دهد: روابط فضایی منطقه‌ای افزایش می‌یابند، تقویت می‌گردند و پراکنده‌تر می‌شوند، درحالی که حوزه فضایی بازارهای عملکردی (به ویژه برای نیروی کار، خرید، فعالیت‌های اجتماعی، تفریح و ورزش) در حال گسترش به مقیاس بزرگتر منطقه‌ای است، با این وجود، اغلب به گستردگی مقیاس کل رانشات نیست (Hoppenbrouwer et al., 2001). روندهای مشابه دیگری را می‌توان در فلمیش دیاموند و راین-روهر یافت.

بنابراین، مناطق شهری چندمرکزی را نمی‌توان به عنوان واحدهای عملکردی بسته در نظر گرفت. در واقع بسیاری از شهرهای این مناطق به ویژه شهرهای دروازه‌ای (بنادر، فرودگاه‌ها، یا ایستگاه‌های قطارهای سریع‌السیر) نه به شبکه‌های منطقه‌ای بلکه گاهی به شبکه‌های ملی و بین‌المللی وابسته‌اند. در این حالت، منطقه صرفا در برخی از مسایل فضایی، جایگاه مناسبی برای تنظیم و اجرای سیاست‌هایی که هدف در تقویت رقابت‌پذیری منطقه

¹ urban field

² mobile

دارند، نیست. با این وجود، با حفظ این تفاوت‌های ضروری، بر اساس روابط و روندهای فضایی- عملکردی، می‌توان ضرورت ایجاد ظرفیت نهادی منطقه‌ای را توجیه نمود. هر چند، با توجه به مسئله فضایی، حوزه هماهنگی منطقه‌ای، باید گزینشی باشد (Meijers & Romein, 2003).

۴-۲-۲- بعد راهبردی یا سیاسی - سازمانی

در سال‌های اخیر، بسیاری از مسایل فضایی نیازمند راهبردها و تصمیماتی هستند که نه در یک مقیاس بلکه در سطوح و لایه‌های مختلف حاکمیت تدوین و اجرا شوند. به علاوه، بسیاری از این موضوعات را نمی‌توان با رویکردی حاکمیتی بلکه با رویه حکمروایی باید دنبال کرد. در واقع، همکاری‌های منطقه‌ای در برنامه‌ریزی مناطق شهری چندمرکزی نیازمند سیاستمداران و مدیرانی است که دیدگاهی را برای حکومت و برنامه‌ریزی بپذیرند که بر همکاری بین لایه‌های حکومتی، بین بخش‌ها و بین گروه‌های ذی نفع سازمان یافته، خصوصی و عمومی تاکید کند. مسایل گوناگون ائتلاف‌های مختلف را با صلاحیت‌های فضایی و طول عمرهای مختلف فرا می‌خوانند. مسلماً، اداره یک منطقه شهری چندمرکزی امری پیچیده است. قرار دادن چنین حکمروایی چندسطحی در عمل، وظیفه پیچیده‌ای خواهد بود. حتی اگر سیاستمداران و مدیران با سودمندی چنین شیوه‌ای موافقت کنند، همچنان این احتمال وجود دارد که هیچ درکی نسبت به چگونگی ایجاد حکمروایی چند سطحی وجود نداشته باشد (Romein & Meijers, 2003).

در کنار نگرش و دیدگاه مدیران و سیاستمداران، وجود چارچوب‌های رسمی سازمانی نیز به همان اندازه اهمیت دارد. این چارچوب‌ها باید به گونه‌ای تنظیم شوند که بتواند با ماهیت چندسطحی و مداخله کننده پویایی‌های شهری روبرو شود. چارچوب‌های موجود اغلب برای شناخت و مواجهه با این پیچیدگی‌ها، تاثیر متقابل روندها و نیروها، خشک، غیرمنعطف و سلسله‌مراتبی هستند. به عنوان مثال، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران رانشات، زمان زیادی است که در پی اضافه کردن لایه‌ای اداری به ساختارهای فعلی هستند، اما همین ساختار سازمانی و سیاسی غیرمنعطف این امکان را نمی‌دهد. بنابراین، به تدریج، نیاز حکمروایی چندسطحی به همکاری بین مقیاس‌ها و همه کنشگران شامل کنشگران خصوصی روشن شد.

آلبرشت (۲۰۰۱: ۷۳۴) ویژگی مناطق شهری چندمرکزی را مانند «زون‌های متضاد اجتماعی- فضایی برای پیوند منافع جمعی، هویت‌ها و تفاوت‌های فرهنگی» توصیف می‌کند. همزمان با همسو کردن تفاوت‌های فرهنگی و هویت منطقه‌ای، هم راستا کردن منافع مختلف در یک منطقه شهری چندمرکزی ضرورتی برجسته است. بدیهی است که زمینه‌های زیادی وجود دارد که منافع مکان‌ها و بهره‌وران در یک منطقه شهری چندمرکزی متفاوت و حتی

متضاد باشند. نابرابری‌های منطقه‌ای بین شهرهای مرکزی، شهر اصلی و گره‌های حومه‌ای مانند نرخ رشد‌های جمعیتی و اقتصادی، مشکلات اجتماعی مانند فقر و بیکاری و کیفیت و جذابیت محیط‌های مسکونی مواردی هستند که به این تضادها دامن می‌زنند. در نتیجه، مشوق‌های بیرونی مانند موقعیت منطقه به عنوان یک کلانشهر و قرار گرفتن در اولویت سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی و سطوح ملی و بین‌المللی، محرک‌های بهتری برای ایجاد منافع مشترک در بین کنشگران منطقه هستند.

در نهایت، تسهیم منافع عمل جمعی و سودی که از تصمیمات مشترک به هریک از شهرها یا کنشگران در درون یک منطقه شهری چندمرکزی می‌رسد، ضرورت یک رهبری راهبردی را روشن می‌کند (Parr, 2004). هر راهبردی می‌تواند به صلاحیت‌های ویژه اشخاص و سازمان‌های کلیدی یا کاریزمای افراد عمومی یا خصوصی وابسته باشد (Van den Berg and Braun, 1999). در نتیجه، این شبکه‌ها به دلیل فقدان ساختاری سلسله‌مراتبی رسمی، به ویژه در بازی‌های غیرهمکارانه، نیاز به رهبری دارند.

۴-۲-۳- بعد فرهنگی

بعد فرهنگی به گرایش‌ها و توضیحاتی اشاره می‌کند که بینش، خودآگاهی و رفتار یک جامعه منطقه‌ای را می‌سازد و بازتولید و بازساخت کنش‌های جمعیت منطقه‌ای است (Buiks, 1981). بنابراین، ساختارهای فرهنگی، رفتار و بصیرت یک جامعه را باید به عنوان عوامل وابسته به توسعه اقتصادی، اجتماعی و فضایی آن در نظر گرفت. با توجه به تمایز بین فرهنگ و هویت این عامل را می‌توان به دو عنصر تفکیک کرد. نخست، یک فرهنگ رایج است و به وجود تاریخ، ارزش‌ها، هنجارها و باورهای مشترک یک منطقه اشاره می‌کند. روابط اجتماعی، ادراک و هنجارهای همکاری و تقابل در شبکه‌سازی بین بهره‌وران اقتصادی و سیاسی منطقه بسیار تاثیرگذارند. از سوی دیگر، تمایزات فرهنگی، موانعی را برای همکاری‌های منطقه‌ای ایجاد می‌کند. منابع اصلی تفاوت‌های فرهنگی زبان، قومیت، مذهب و اولویت‌های سیاسی هستند. عنصر دوم، هویت است. در واقع، این مفهوم، مهمترین ساختار اجتماعی است، بنابراین پدیده‌ای پویاست. علاوه بر این، یک مفهوم چندلایه و زمینه‌ای است. زیرا به گروه‌های بسیاری تعلق دارد که با یکدیگر یک کل را می‌سازند، و یک کل متنوع از هویت‌های گسسته را در دسترس قرار می‌دهند که در اهمیت نسبی یا زمینه‌ای متفاوتند (Hogg, 1992). تعریف هویت منطقه‌ای در مناطق شهری چندمرکزی برای ایجاد حمایت اجتماعی بهره‌وران از رویکردی منطقه‌ای، مسئله دشواری است. خلق هویتی منطقه‌ای در مناطقی که مرزها و نمادهای منطقه‌ای مشخصی را برای خود و سازمان‌های منطقه تعریف می‌کنند (Paasi, 1996) و فضای سیاسی مشخصی دارند (Keating, 1997) به مراتب آسان‌تر است. با این وجود، در اغلب موارد،

همگنی فرهنگی و هویت مشترک منطقه‌ای در مناطق شهری چندمرکزی وجود ندارد. برخلاف انتظار، آلبرشت (۲۰۰۱: ۷۳۴) مناطق شهری چندمرکزی را زون‌های ناسازگار اجتماعی-فضایی تعریف می‌کند که منافع جمعی، تفاوت‌های فرهنگی و هویتی را به یکدیگر پیوند می‌دهند. هر چند نبود هویت منطقه‌ای به پذیرش چشم‌اندازی منطقه‌ای و چندمرکزی لطمه نمی‌زند اما قطعاً وجود تفکیک فرهنگی شدید احتمالاً آسیب‌های جدی را وارد می‌کند (Meijers & Romein, 2003).

۵- بحث و نتیجه‌گیری

مقاله حاضر در پی آن بوده، تا با بررسی تفاسیر مختلف از مفهوم منطقه شهری چندمرکزی در قالب دو دیدگاه برجسته-توصیفی و هنجاری-، و مقایسه آنها با یکدیگر، از برخی از ابهامات لازم در تعریف، سنجش و برنامه‌ریزی این نوع مناطق پرده بردارد. نکته حائز اهمیتی که در این ارتباط وجود دارد، نه تقابل بین دو دیدگاه بلکه ویژگی مکمل هریک از آنهاست. به عبارتی درحالی که برخی از اقتصاددانان و جغرافیدانان، ساختار فضایی چندمرکزی را به عنوان نقطه تعادلی بین فشارهای رشد اقتصادی، اجتماعی و محیطی پنداشتند، همین فرضیات بودند که توجه برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران را از نگاه یک کنشگر، با هدف دستیابی به مزایای شبکه و هم‌افزایی برای شرکت در عرصه رقابتی بالاتر، به چنین مناطقی معطوف کرده‌اند. بنابراین گروه دوم، علاوه بر فضا، بر ابعادی تمرکز دارند که بتواند پشتیبان تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی موفق در این مناطق باشد. بدین ترتیب آنها، چهار بعد را از یکدیگر بازشناختند.

جدول ۱- مفهوم منطقه شهری چندمرکزی از دو دیدگاه تحلیلی و هنجاری

هنجاری	تحلیلی	

مفهوم	از منظر فضا	از منظر فضا و کنشگر
موضوعات محوری	قیاس ساختار فضایی مناطق شهری چندمرکزی در مقابل مناطق کلانشهری تک مرکزی، بررسی میزان یکپارچگی فضایی بازارهای عملکردی	همکاری‌های بین شهری، هم‌افزایی بین شهرها، حکمروایی چندسطحی، ظرفیت نهادی، اقدامات راهبردی
صرفه‌ها	صرفه‌های مقیاس	صرفه‌های شبکه و هم‌افزایی
اهداف راهبردی	دستیابی به ساختار فضایی بهینه در تعادل بخشی به فشارهای رشد اقتصادی، محیطی و اجتماعی	دستیابی به موقعیت برنده-برنده بین سیاست-هایی که هدف در تقویت رقابت‌پذیری و همزمان انسجام اجتماعی-فضایی و در نتیجه کیفیت زندگی ساکنین دارند.
ابعاد	مورفولوژیک و عملکردی	سازمانی-اداری، هویت و فرهنگ، عملکردی
مسائل و محدودیت‌ها	نبود تعریفی واحد از منطقه شهری چندمرکزی؛ تنوع گونه‌های مناطق چندمرکزی، تغییر مفاهیم شهری و حومه‌ای، در نتیجه ابهام در تعیین محدوده و مقیاس‌ها	ظرفیت نهادی پایین، تفرق سیاسی، نبود هویت و موجودیت یکپارچه، تفرق عملکردی، گاه‌ها ماهیت متنوع فرهنگی، ماهیت چند سطحی و چند لایه مناطق شهری چندمرکزی

منبع: نگارندگان

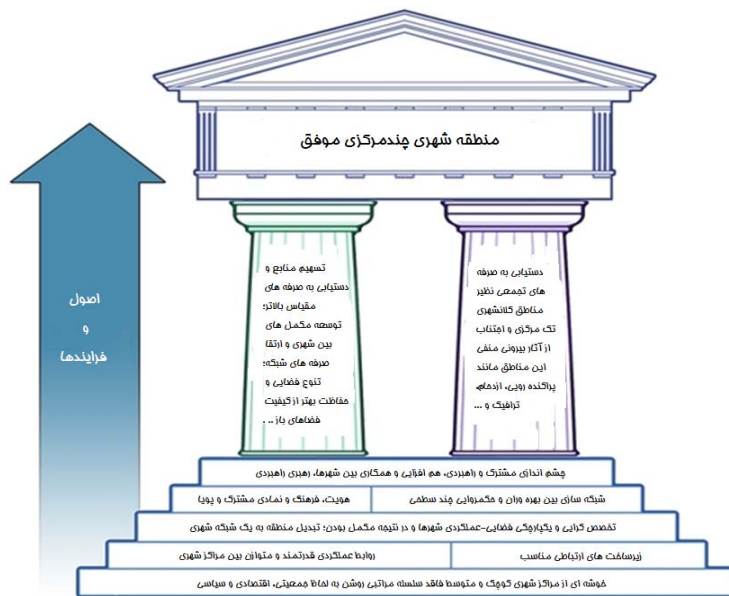
نخستین بعد، مورفولوژی منطقه است که به نحوه توزیع و پراکنش مراکز در پهنه سرزمین مربوط می‌شود. از این حیث، شهرها از اهمیت اقتصادی، جمعیتی و فرهنگی نسبتاً یکسانی برخوردارند. مراکز شهری با فضاهای باز و زمین‌های کشاورزی از یکدیگر جدا می‌شوند اما در همجواری معقول نسبت به یکدیگر قرار می‌گیرند، به طوری که در فواصل سفرهای آونگی نسبت به هم باشند.

بعد دوم، در ارتباط با روابط عملکردی است. آنها در این بخش به تقسیم فضایی کار اشاره دارند. این شهرها باید محیط اقتصادی همگنی را فراهم کنند تا ساکنین بتوانند به راحتی از مکانی به مکان دیگر جابجا شوند. این موضوع سبب تسهیم نیروی کار در منطقه شده و در نهایت می‌تواند تخصص‌گرایی مراکز را در منطقه رقم بزند. مکمل بودن بین شهرها به عنوان بالاترین سطح از تعاملات، بدین معنی است که شهرهای منطقه به لحاظ فضایی و عملکردی یکپارچه هستند. این بعد، در واقع همانند لولا و مفصلی هر دو دیدگاه را به یکدیگر پیوند می‌دهد.

بعد سوم، در ارتباط با هویت و فرهنگ منطقه شهری چندمرکزی است. در حالی که شهرهای تشکیل دهنده این مناطق، باید به لحاظ سیاسی و تاریخی از یکدیگر مجزا باشند، اما از منظر کنشگر، برای شبکه‌سازی و همکاری بهتر بین بهره‌وران باید هویت و نماد فرهنگی

مشترکی را از خود بروز دهند. در حالی که بسیاری از شهرها به لحاظ تاریخی دارای ریشه‌های هویتی هستند و تمایل دارند تا نمادی سمبولیک از شهر ارائه کنند، این نمادها در مناطق شهری چندمرکزی، باید جای خود را از شهرها به مناطق دهند.

بعد چهارم، در ارتباط با موضوعات سازمانی-اداری است و مانند بعد سوم، با دربرداشتن شهرهایی با ریشه‌های تاریخی و سیاسی متفاوت، تشکیل یک موجودیت سیاسی را در این مناطق با سختی مواجه می‌کند. در واقع بعد سازمانی، پیوند و برآیندی مستقیم از ابعاد پیشین را نمایش می‌دهد به طوری وابستگی و ارتباطات عملکردی، ابتدا به ساخت یک هویت مشترک و سپس به تعامل بهتر بین مدیران و بازیگران کمک می‌کند. در مقابل، منطقه‌ای که دارای تفکیک فرهنگی بارز یا هویت مشترک محکمی است، تمایزاتی را در منطقه سبب می‌شود. تفکیک فرهنگی، ممکن است تعامل بین بخش‌ها را محدود کند، در حالی که، هویت مشترک مانعی را برای توسعه روابط عملکردی ایجاد نمی‌کند. بدیهی است بود یا نبود یک تفکیک هویتی یا فرهنگی مشترک نیز کیفیت روابط سیاسی و اداری را در درون منطقه تحت تاثیر قرار می‌دهد.



شکل ۱- مدل مفهومی از منطق مناطق شهری چندمرکزی از منظر فضا و کنشگر

(منبع: نگارندگان)

در نهایت با توجه به تحلیل فوق می‌توان هریک از این ابعاد را مانند پلکان ساختمانی در نظر گرفت که صرفه‌های ناشی از ساختار فضایی خاص آن و مزایای حاصل از هم‌افزایی بین کنشگران منطقه‌ای، ستون‌های آن را می‌سازند و منطقه را به موقعیت رقابتی بالاتر و کیفیت

زندگی بهتری می‌رساند. در نتیجه، در نظر گرفتن مناطق شهری چندمرکزی با نادیده گرفتن هریک از دیدگاه‌ها، به منزله بنا و ساختمانی سست خواهد بود. این مقاله بعنوان پیش درآمدی بر تحقیقات در دست نویسندگان در باره مناطق چندمرکزی ایران بویژه استان مازندران است.

منابع

1. Aguilera, A. and Mignot, D.(2004), Urban Sprawl, Polycentrism and Commuting. A Comparison of Seven French Urban Areas. *Urban Public Economics Review* 001, pp. 93-113.
2. Aguilera, A., (2005), Growth in commuting distances in French polycentric metropolitan areas: Paris, Lyon and Marseille. *Urban Studies* 42, pp. 1537-1547.
3. Albrechts, L., (1998), The Flemish Diamond: Precious Gem and Virgin Area, *European Planning Studies*, 6, pp. 411-424.
4. Albrechts, L., (2001), How to Proceed from Image and Discourse to Action: As Applied to the Flemish Diamond, *Urban Studies*, 38(4), 733-745.
5. Anas, A. et al. (1998), Urban Spatial Structure, *Journal of Economic Literature*, Vol. XXXVI, September, pp. 1426-64.
6. Bailey, N., Turok, I., (2001), Central Scotland as a polycentric urban region: Useful Planning Concept or Chimera, *Urban Studies*, 38(4), 697-715.
7. Batten, D.F., (1995), Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century, *Urban Studies*, 32, pp. 313-327.
8. Blotevogel, H.H., (1998), The Rhine-Ruhr metropolitan region: reality and discourse, *European Planning Studies*, 6, pp. 395-410.
9. Buiks, P.E.J., (1981), Culture, in: Rademaker, L. (ads), *Basic sociological concepts 1: theory and analysis*, Utrecht (Dutch).
10. Burger, M.J. and Meijers, E.J., (2010), Forms follow function? Linking morphological and functional polycentricity, *GaWC Research Bulletin* 344.
11. Camagni, R., (1999), Economic role and spatial contradictions of global cities: the functional, the cognitive and the evolutionary context, Paper delivered at the Global City-Regions Conference, October 21-23, Los Angeles.
12. Camagni, R., (2001), The Economic Role and Spatial Contradictions of Global City regions: The Functional, Cognitive and Evolutionary Context, in: Scott, A.J. (ed.), *Global City Regions, Trends, Theory, Policy*, Oxford: Oxford University Press, 96-118.
13. Camagni, R., Gibelli, M. C. and Rigamonti, P., (2002), I costi collettivi della città dispersa. *Alinea*, Firenze.
14. Champion, A.G., (2001), A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions – consequences for the size, composition and distribution of city populations, *Urban Studies*, 38, pp. 657-677.
15. Cheshire, P.C. and D.G. Hay, (1989), *Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis*, London (Unwin Hyman).
16. Clark, W.A.V. and M. Kuijpers-Linde, (1994), Commuting in Restructuring Urban Regions, in: *Urban Studies*, Vol.31, No.3, pp.465-483.
17. Danson, M., Halkier, H. and G. Cameron, (2000), Regional governance, institutional change and regional development, in: Danson, M., Halkier, H. and G. Cameron (eds.), *Governance, Institutional Change and Regional Development*, Ashgate.
18. Davoudi, S., (2003), Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda, *European Planning Studies*, 11(8), 979-999.
19. De Goei, B., Burger, M.J., Van Oort, F.G. and Kitson, M., (2010), Functional polycentrism and urban network development in the Greater South East UK: evidence from commuting patterns, *Regional Studies*, 44:9, 1149-1170.

20. Dieleman, F. M. and Faludi, A, (1998), Polynucleated metropolitan regions in Northwest Europe: theme of the Special Issue, *European Planning Studies*, 6, pp. 365–377.
21. Donald, B., (2001), Economic Competitiveness and Quality of Life in City regions: Compatible Concepts?, in: *Canadian Journal of Urban Research*, 10 (2), pp.259-274.
22. ESPON 1.1.1, (2004), Potentials for Polycentric Development in Europe. Stockholm/Luxembourg: Nordregio/ESPON Monitoring Committee.
23. Gordon, P. and Richardson, H. W., (1996), Beyond polycentricity: the dispersed metropolis, Los Angeles, 1970–1990, *Journal of the American Planning Association*, 62, pp. 289–295.
24. Gordon, P. and Wong, H. L., (1985), The cost of urban sprawl: some new evidence. *Environment and Planning A* 17, pp. 661-666.
25. Green, N., (2007), Functional polycentricity: a formal definition in terms of social network analysis, *Urban Studies*, 44, pp. 2077-2103.
26. Green, N., (2008), City states and the spatial in-between, *Town and Country Planning*, May 2008, 224-231.
27. Hague, C. and Kirk, K. , (2003), Polycentricity Scoping Study. London: Office of the Deputy Prime Minister.
28. Hoch, I. and Waddell, P., (1993), Apartment rents: another challenge to the monocentric model, *Geographical Analysis*, 25, pp. 20–30.
29. Hogg, M.A., (1992), The social psychology of group cohesiveness, From attraction to social identity, London (Harvester Wheat sheaf).
30. Hohenberg, P.M. and L.H. Lees, (1995), *The Making of Urban Europe: 1000-1994*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
31. Hoppenbrouwer, E.C, Meijers, E.J., Romein, A., (2003), Randstad, in Meijers, E.J., A. Romein, E.C. Hoppenbrouwer, *Planning Polycentric Urban Regions in North West Europe*. Delft: Delft University Press, Housing and Urban Policy Studies 25, 33-80.
32. Hoyler, M., Kloosterman, R.C. and Sokol, M., (2008), Polycentric puzzles - emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services, *Regional Studies*, 42, pp. 1055-1064.
33. Ipenburg, D. and B. Lambregts (eds.), (2001), *Polynuclear Urban Regions in North West Europe, A survey of key actor views*, Delft (Delft University Press).
34. Keating, M., (1997), The invention of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe, in: *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15, pp.383-398.
35. Keating, M., (2001), Governing Cities and Regions: Territorial Restructuring in a Global Age, in: Scott, A.J. (ed.), *Global City Regions, Trends, Theory, Policy*, Oxford (Oxford University Press), pp.371-390.
36. Kloosterman, R.C., Musterd, S., (2001), The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda, *Urban Studies*, 38(4), 883-898.
37. Knapp, W., (1998), The Rhine-Ruhr area in transformation: towards a European metropolitan region? *European Planning Studies*, 6, pp. 379–393.
38. Knox, P. and J. Agnew, (1998), *The geography of the world economy, an introduction to economic geography*, London (Arnold).
39. Krugman, P., (1998), Space: the final frontier, *Journal of Economic Perspectives*, 12, pp. 161–174.

40. Laan, L. van der, (1998), Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels, in: *Regional Studies*, 32 (3), p.235-247.
41. Lambooy, J., (1998), Polynucleation and economic development: the Randstad, *European planning studies*, 6(4), pp. 457-466.
42. Lambregts, B., (2000), Background Study and Theoretical framework for the URBANET project, URBANET Report to the European Commission, Delft: OTB Research Institute.
43. Lambregts, B., (2009), *The Polycentric Metropolis Unpacked: Concepts, Trends, and Policy in the Randstad Holland*. Amsterdam: Amsterdam Institute for Metropolitan and International Development Studies.
44. Lambregts, B., & Zonneveld, W., (2003), Polynuclear Urban regions and the Transnational Dimension of Spatial Planning. Proposals for multi-scalar planning in North West Europe. Delft: Delft University Press, *Housing and Urban Policy Studies* 26.
45. Meijers, E. & A. Romein, (2003), Realizing potential: building regional organizing capacity in polycentric urban regions, *European Urban and Regional Studies*, 10, pp. 173-86.
46. Meijers, E. & Burger, M.J., (2010), Spatial structure and productivity in US metropolitan areas. *Environment and Planning A*, 42: 1383-1402.
47. Meijers, E., (2007), *Synergy in Polycentric Urban Regions. Complementarity, Organizing Capacity and Critical Mass.*, Delft (Delft University Press).
48. Newman, P. & Thornley, A., (1996), *Urban Planning in Europe, International Competition, National Systems & Planning Projects*. London: Routledge
49. Paasi, A., (1996), *Territories, Boundaries and Consciousness: the Changing Geographies of the Finnish-Russian Border*, Chichester: (John Wiley and Sons).
50. Parr, J.B., (2004), The polycentric urban region: a closer inspection. *Regional Studies*, 38: 231-240.
51. Parr, J.B., (2008), Cities and regions: problems and potentials, *Environment and Planning A*, 40, pp. 3009-3026.
52. Porter, M. E. , (1998), 'Clusters and the new economics of competition'. *Harvard Business Review*, vol 76, pp77-90.
53. Porter, M.E., (1990), *The Competitive Advantage of Nations*. London: Free Press.
54. Priemus, H., (1994), Planning the Randstad: between economic growth and sustainability, *Urban Studies*, 31, pp. 509-534.
55. Priemus, H., (1998), The Randstad and the central Netherlands urban ring: planners waver between two concepts, *European Planning Studies*, 6, pp. 443-466.
56. Pumain, D., (1999), Summary report on 2.2 Typology of cities and urban-rural relationships (report prepared for the Study Program on European Spatial Planning, version 17/12/99), <http://www.nordregio.se/spespn/>.
57. Quigley, J. M., (1998), Urban diversity and economic growth, *Journal of Economic Perspectives*, 12, pp. 127-138.
58. Romein, A. & Meijers, E. (2003), *Planning Polycentric Urban Regions in North West Europe*. Delft: Delft University Press, *Housing and Urban Policy Studies* 25, 7-32.

59. Romein, A., & Meijers, E.J., (2003), 'Theoretical and practical background to the study', in: Meijers, E.J., Romein, A., Hoppenbrouwer, E.C. (Eds.) Planning polycentric urban regions in North West Europe; Value, feasibility and design; Eurbanet Report 2, Housing and Urban Policy Studies 25. Delft: Delft University Press, pp. 81-117.
60. Romein, A., (2004), Spatial planning in competitive polycentric urban regions: some practical lessons from Northwest Europe, City Futures Conference, Chicago IL.
61. Schwanen, T. & Dijst, M.J., (2002), Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 36: 573-592.
62. Schwanen, T., Dieleman, F.M. & Dijst, M.J., (2004), The impact of metropolitan structure on commute behavior in the Netherlands: a multilevel approach. *Growth and Change*, 35: 304-334.
63. Scott, A.J., (1996), Regional Motors of the Global Economy, *Futures*, 28(5), 391-411.
64. Scott, A.J., (1998), *Regions and the world economy*, Oxford (Oxford University Press).
65. Storper, M., (1995), The resurgence of regional economies, ten years later: the Region as a Nexus of Untraded Interdependencies, *European Urban and Regional Studies*, 2, pp. 191-221.
66. Storper, M., (1997), *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*. New York: Guilford Press.
67. Susilo, Y. O. & Maat, K. , (2007), The influence of built environment to the trends in commuting journeys in Netherlands. *Transportation* 34, pp. 589-609.
68. Tsai, Y.-H., (2001), Travel-efficient urban form: a nationwide study on small metropolitan areas. In Dissertation. University of Michigan, Ann Arbor, MI.
69. Turok, I. & Bailey, N., (2004), The theory of polynuclear urban regions and its application to Central Scotland, *European Planning Studies*, 12, pp. 371-389.
70. Van der Berg, L., & Braun, E., (1999), Urban Competitiveness, Marketing and the Need for Organising Capacity, *Urban Studies*, 36(5-6), 987-999.
71. Van der Laan, L., (1998), Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels, in: *Regional Studies*, 32 (3), p.235-247.
72. Van Houtum, H., & Lagendijk, A., (2001), Contextualising Regional Identity and Imagination in the Construction of Polycentric Urban Regions: The Cases of the Ruhr Area and the Basque Country, *Urban Studies*, 38(4), 747-767.
73. Vanhaverbeke, W., (1998), An economic analysis of the Flemish diamond, *European Planning Studies*, 6, pp. 425-442.
74. Veneri, P & Burgalassi, D. (2010), Questioning polycentric development and its effects: issues of definition and measurement for the Italian NUTS 2 Regions, MPRA Paper 26410, University Library of Munich, Germany
75. Veneri, P., (2008), Polycentricity in the Italian Metropolitan Areas: a Dynamic Approach. Paper presented at the XXIX Italian Conference of Regional Science. Bari - 24-26th September 2008.
76. Veneri, P. & Burgalassi, D., (2011), Spatial structure and productivity in Italian NUTS-3 Regions, *Universita Politecnica Delle Marche, Quaderno Di Ricerca* n. 364.

77. Wannop, U., (1995), *The Regional Imperative, Regional Planning and Governance in Britain, Europe and the United States*, London (Jessica Kingsley).
78. Yeh, A.G.O., (2001), *Hong Kong and the Pearl River Delta: Competition or Cooperation?*, *Built Environment*, 27, pp. 129-145.