

## آرام‌سازی ترافیک محله با رویکرد تجدیدحیات با استفاده از مدل SWOT (مطالعه موردی: محله یورد شاهی ارومیه)

محمد رضا احدی\* - عضو هیئت علمی پژوهشکده حمل و نقل مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی  
الناز غنی زاده حصار - دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه آزاد قزوین

تأیید نهایی: ۱۳۹۴/۱۱/۱۸

پذیرش مقاله: ۱۳۹۴/۰۱/۲۲

### چکیده

آرام‌سازی ترافیک، یکی از اقدامات مهندسی محسوب می‌شود که می‌تواند با صرف هزینه‌های نه‌چندان بالا سبب کاهش قابل توجه سرعت وسایل نقلیه شده و در نتیجه، در کاهش نرخ تصادفات و تلفات ناشی از آنان تأثیری مشخص بر جای گذارد. از آنجایی که اجرای طرح‌های آرام‌سازی می‌تواند روند ترافیک معابر به خصوص خیابان‌های محلی را با تغییر مواجه کند، باید در انتخاب ابزارهای آرام‌سازی و تعیین مقاطع مناسب جهت اجرای آن‌ها برای تجدیدحیات محله دقت لازم اعمال شود. آرام‌سازی ترافیک محلات مسکونی، موضوعی است که جهت حفظ کارکردهای اجتماعی و فرهنگی و جلوگیری از تعادل نداشتن زیست‌محیطی محلات مسکونی پیشنهاد می‌شود. هدف اصلی از نگارش پژوهش، بررسی امکان آرام‌سازی ترافیک محله یورد شاهی ارومیه با رویکردی در جهت تجدیدحیات این محله است که با استفاده از مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای به شناخت و ارزیابی وضعیت موجود محله یورد شاهی ارومیه پرداخته و نتایج به دست آمده را در قالب روش تحلیلی-کاربردی با استفاده از جدول SWOT و اولویت‌دارترین عوامل در محله را مشخص کرده و به ارائه راهکارهایی در راستای موضوع مورد بررسی خواهیم پرداخت. در نتایج به دست آمده، از پژوهش راهبرد تهاجمی SO به عنوان اولویت‌دارترین راهبرد شناخته شده که عوامل تهاجمی نشان می‌دهد و محله یورد شاهی که توان لازم برای برنامه‌های سامان‌دهی و آرام‌سازی ترافیک را دارد، استفاده شد. در انتها نیز براساس یافته‌های پژوهش، با تأکید بر محله یورد شاهی شهر ارومیه و دستورالعمل مشارکت‌های اجتماعی در محلات مسکونی، راهکارهایی پیشنهاد شد.

واژه‌های کلیدی: آرام‌سازی، تجدیدحیات، ترافیک، محله، SWOT.

## مقدمه

در جهان امروز، حمل‌ونقل مقوله‌ای است که تمام مردم به نحوی با آن در ارتباط مستقیم هستند و به‌موازات رشد و توسعه شهرها نیاز به خدمات و تسهیلات همگانی نیز افزایش یافته است و این امر به‌نوبه خود، ابعاد جدیدی به مسائل عمومی کلان‌شهرها به‌ویژه مسئله حمل‌ونقل آن با عنوان ترافیک خواهد داد. آرام‌سازی ترافیک، یکی از اقدامات مهندسی محسوب می‌شود که می‌تواند با صرف هزینه‌های نه‌چندان بالا سبب کاهش قابل‌توجه سرعت وسایل نقلیه شده و در نتیجه در کاهش نرخ تصادفات و تلفات ناشی از آنان تأثیری مشخص بر جای گذارد. در روش‌های مربوط به آرام‌سازی، با ایجاد تغییرات و تمهیدات فیزیکی و یا غیرفیزیکی (استفاده از سرعت وسیله نقلیه ۳۰ کیلومتر بر ساعت) در سطح معابر، شرایط را برای آسایش و ایمنی عابران پیاده افزایش می‌دهد.

پروژه‌های آرام‌سازی از دید برخی از مردم بسیار مناسب و از دید برخی دیگر تنفرآمیز و از دید برخی دیگر گاهی بسیار مناسب و گاهی تنفرآمیز است (میربها و امرجی، ۱۳۸۶: ۷۲). آنچه از تجربه‌های مختلف اجرای آرام‌سازی تاکنون به‌دست‌آمده، نشان می‌دهد که آرام‌سازی در محلات آثار مثبت و منفی دارد. به‌صورت خلاصه می‌توان گفت، روش‌های مختلف آرام‌سازی آثار زیر را به‌همراه داشته‌اند:

۱. کاهش سرعت و حجم ترافیک؛
۲. تأثیر بر رفتار رانندگان؛
۳. تأثیر بر وضعیت ایمنی؛
۴. کاهش آثار زیست‌محیطی؛
۵. افزایش راحتی عابران پیاده؛
۶. تأثیرات منفی بر خدمات امدادی و حمل عمومی (لیتمن، ۱۹۹۹: ۱۱۱).



نمودار ۱. روش‌شناسی مطالعات آرام‌سازی

منبع: خشایی‌پور، ۱۳۹۰: ۴

از آنجایی که اجرای طرح‌های آرام‌سازی می‌تواند روند ترافیک معابر به‌خصوص خیابان‌های محلی را با تغییر مواجه کند، باید در انتخاب ابزارهای آرام‌سازی و تعیین مقاطع مناسب جهت اجرای آن‌ها برای تجدیدحیات محله، دقت لازم

اعمال شود؛ زیرا در صورت اجرای نامناسب اقدامات آرام‌سازی، نه تنها دستیابی به اهداف فوق محقق نخواهد شد بلکه مشکلاتی مانند افزایش احتمال وقوع تصادف بر اثر کاهش ناگهانی سرعت وسایل نقلیه، افزایش آلودگی صوتی ناشی از تغییر نوع حرکت خودرو، افزایش نرخ استهلاک وسایل نقلیه و سایر مشکلاتی از این قبیل نیز ایجاد خواهد شد.

به دنبال افزایش مشکلات نواحی قدیمی شهر، به خصوص نواحی مرکزی شهرها که بر ابعاد مختلف زندگی شهری تأثیر گذاشت، دولت‌ها توجه ویژه‌ای نسبت به نواحی قدیمی شهر داشته‌اند. این نیاز به طرح رهیافت تجدیدحیات شهری که ماهیت پویا و بلندمدتی را انعکاس می‌دارد، منجر شد (حاتمی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۹۶). با پیدایش نگرش‌های جدید به نواحی و بخش‌های قدیمی شهر، رهیافت‌های تازه‌ای مانند تجدیدحیات شهری در مباحث شهرسازی مطرح شده است. ممکن است سه دلیل برای وقوع تجدیدحیات شهری وجود داشته باشد، که با توجه به آن‌ها سه نوع تجدیدحیات مطرح شده است:

الف) تجدیدحیات تحمیلی: مدتی طولانی پس از رهاشدن اراضی متروکه، یا به دلیل وخیم‌شدن شرایط زندگی در منطقه، اجرا می‌شود.

ب) تجدیدحیات فرصت‌طلبانه: زمانی رخ می‌دهد که سرمایه‌گذاران خصوصی و دولتی درصدد تصاحب زمین‌های موجود جهت اجرای پروژه بزرگ هستند.

ج) تجدیدحیات شهری پیشگیرانه یا آینده‌نگرانه: در مناطقی که بافت اجتماعی و اقتصادی رو به تنزل دارند، رخ می‌دهند (حاتمی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۹۷).

این پژوهش با هدف شناخت اقدامات آرام‌سازی ترافیک، و با توجه به اصول و ضوابط استانداردهای ایران و جهان در زمینه تجدیدحیات محله یورد شاهی ارومیه انجام گرفته است. اکنون با توجه به گفته‌هایی که تاکنون ذکر شده است هدف اساسی از تجدیدحیات محله، توسعه یک محیط زندگی دچار افت برای انسان‌هاست.

## مبانی نظری

در ساده‌ترین تعریف، محله از خانه‌های مجاور هم در یک فضای جغرافیایی خاص تشکیل می‌شود. محله از تجمع، پیوستگی کم یا زیاد، معاشرت نزدیک، روابط محکم همسایگی و اتحاد غیررسمی میان گروهی از مردم به وجود می‌آید. برای تشکیل یک محله شهری، شرایطی لازم است:

۱. دارابودن یک حوزه جغرافیایی از شهر با وسعت کم یا زیاد؛

۲. پیدایش و تکوین یک اجتماع کوچک از گروهی از مردم شهر؛

۳. وابستگی اجتماعی میان گروهی از مردم (شکویی، ۱۳۷۲: ۴۸).

مدیریت محله، به واسطه پژوهشگر محله و با کمک کارگروه‌های تخصصی شش‌گانه، نسبت به تهیه بانک اطلاعات محلی و با توجه ویژه به مسائل اجتماعی و فرهنگی اقدام و آن را مبنای تصمیمات آتی خود می‌کند. آسان‌شدن ارتباطات و هماهنگی‌های محلی و همچنین برقراری ارتباطات مؤثر با ناحیه و ذی‌نفعان خارج از ساختار مدیریت محله، اجرای اقدامات محلی و پیگیری نتایج مرتبط با حوزه‌های خارج از محله از جمله اقداماتی است که مدیریت محله می‌تواند انجام دهد. این اقدامات باید به گونه‌ای باشد که مشارکت فعال و اثربخش ذی‌نفعان را همراه داشته باشد. به‌طور کلی با طراحی صحیح شبکه راه‌ها و با محاسبات ظرفیت راه، نقاط تلاقی ترافیک و نیز تغییر شکل هندسی معابر و تقاطع، نصب و به‌جای‌علایم راهنمایی‌وراندگی به‌اندازه کافی، خط‌کشی صحیح جاده، چراغ‌های راهنمایی شامل چراغ‌های کنترل و هدایت ترافیک، می‌توان با استفاده از استانداردهای نوین، ایمنی جاده را به میزان شایان توجهی تضمین کرد. نزدیک به بیست سال است که حداکثر سرعت مجاز در محله‌های مسکونی را به ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش داده‌اند؛ زیرا با یک

حساب ساده متوجه شده‌اند که با احتساب متوسط طول یک مسیر محلی که یک کیلومتر است تفاوت زمانی بین ۵۰ تا ۳۰ کیلومتر در ساعت فقط ۴۸ ثانیه است.

اقدامات ایمنی و محدودیت‌های ترافیک را باید طبق ضوابط موجود برای راحتی و ایمنی بیشتر رانندگان در نظر گرفت و از اقدامات غیرضروری خودداری کرد. هر چند جایی که راه تأسیسات فنی و امکانات قابل قبولی دارد، رانندگان ناگزیرند برحسب شرایط و قانون ترافیک یک رفتار منطقی و حساب‌شده را در طول زمان سفر خود بروز دهند. دیگر حتی سلسله‌مراتب ترافیکی بین مسیرها نیز به فراموشی سپرده شده است و تقاطع‌های غیرکارا و خطرناک فقط بازمانده به هم-رسیدن چند محور هستند و امکان ورود و خروج‌های بی‌حساب و بدون کنترل به تمامی محورها تبدیل به معضلی فراگیر برای بافت‌های موجود، به‌خصوص بافت‌های شطرنجی شده است. این قضیه علاوه بر ایجاد ناامنی و آرامش‌ناداشتن برای محورهای محلی، همه محورها را تبدیل به محورهای عبوری کرده و هرگونه نقش ویژه و غیرعبوری را از آن سلب کرده است. این معضل زمانی تبدیل به فاجعه می‌شود که وجود ترافیک در محورهای اصلی شهر سبب سرریز خودروهای غریبه به درون محورهای محلی شود، کنترل‌ناداشتن حرکت خودرو و سرعت آن به تدریج این شبهه را برای همه به وجود آورده است که خودرو می‌تواند به همه‌جا دسترسی داشته باشد؛ به‌نحوی که کم‌کم همه مالکان خودروهای شخصی خواستار تردد هر چه سهل‌تر و بی‌قید و شرط‌تر در سطح شهر و محله‌ها شده‌اند (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۳۰).

از آرام‌سازی ترافیک<sup>۱</sup> تعاریف متفاوتی ارائه شده است. مسئله مهم این است که جدا از تعاریف متفاوت، هدف این امر کم‌کردن سرعت حرکت<sup>۲</sup> وسایل نقلیه موتوری است، البته اهداف دیگری هم از پیاده‌کردن راهبردهای آرام‌سازی مدنظر هستند. در ادامه تعریف کوتاهی از «آرام‌سازی ترافیک» که از جانب مجمع مهندسی حمل‌ونقل ITE در این زمینه ارائه شده، آورده می‌شود؛ آرام‌سازی ترافیک شامل تغییر در شکل ظاهری خیابان‌ها یا نصب مشکلات گوناگون فیزیکی برای کم‌کردن حجم و سرعت عبور و مرور به‌ویژه در مناطق مسکونی است، تا بتوان از این راه به ایمنی خیابان‌ها و دیگر اهداف عمومی دست یافت. آرام‌سازی ترافیک، مجموعه‌ای از راهبردهایی است که به‌وسیله برنامه‌ریزان شهری و مهندسان ترافیک به‌منظور کاهش سرعت ترافیک استفاده می‌شود. نتیجه مستقیم این امر، افزایش ایمنی ترافیک به‌ویژه برای افراد پیاده و دوچرخه‌سواران است (جوبان‌پوترا، ۲۰۱۱: ۱۱-۱۵).

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، فضا و تسهیلات حمل‌ونقل را در ارتباط با فعالیت‌های انسانی مورد بحث قرار می‌دهد؛ بنابراین، فعالیت، فضا و تسهیلات، اجزای اصلی در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل به‌شمار می‌آیند (فرهنگ، ۱۳۷۳: ۸۷). به‌طور معمول، برنامه‌های محدودیت ترافیکی قسمتی از طرح کلی برای حمل‌ونقل و محیط‌زیست است (گارسیا، ۲۰۱۱: ۲۷۱-۲۸۰). به‌طور مسلم هر پژوهش در پی دستیابی به اهدافی است، بر همین اساس اهدافی که برای این پژوهش در نظر گرفته شده، شامل موارد زیر است:

۱. شناسایی و اولویت‌بندی مشکلات موجود از دیدگاه ترافیکی در محله یورد شاهی با استفاده از تکنیک SWOT؛
۲. ارائه راهکارهایی به جهت بهبود وضعیت ترافیک در محله مورد بررسی در راستای رویکرد تجدیدحیات محله.

## روش پژوهش

بدون توجه به انگیزه شروع فرایند آرام‌سازی ترافیک و تجدیدحیات شهری، برای شروع آن چند عامل یا پیش‌شرط کلیدی وجود دارد. بدین معنی که، ترکیبی از عواملی که در نهایت موجب ایجاد شرایط مطلوب از لحاظ ترافیکی برای عملی‌شدن برنامه‌ها در قالب یک برنامه مداخله‌ای و اجرایی موفق می‌شوند، موجود است.

1. Traffic Calming

2. ITE: Institute of Transportation Engineers

آرام‌سازی ترافیک، بدان معناست که طراحی شبکه و اقدامات مهندسی به‌گونه‌ای گرد هم آیند که ایمنی راه و دیگر جنبه‌های محیطی زندگی مردم بهبود یابد. آرام‌سازی ترافیک، به‌طور معمول در شبکه‌های محلی و برای کنترل ترافیک عبوری استفاده می‌شود، و می‌توان از آن‌ها در شبکه راه‌های اصلی نیز استفاده کرد. در چنین وضعیتی باید عواملی از قبیل جریان تردد خودروها، ظرفیت شبکه و سطح سرویس معابر به‌دقت بررسی شود. در ضمن باید توجه داشت که ممکن است بعضی وسایل آرام‌سازی ترافیک که در معابر دسترسی و خیابان‌های محلی استفاده می‌شوند، در خیابان‌های اصلی سبب افزایش خطر تصادف شوند. بدین ترتیب، ملاحظه می‌شود که اجرای کامل و صحیح برنامه‌های آرام‌سازی باید همراه با مطالعه دقیق و حساب‌شده باشد (احدی، ۱۳۹۲: ۲۳۷)؛ بنابراین، از عوامل مؤثر بر آرام‌سازی ترافیک می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- سرعت عملکردی در معبر؛
  - نقاط حادثه‌خیز و میزان احتمال وقوع تصادفات؛
  - نوع عملکرد و الگوی تردد معابر؛
  - موقعیت کاربری‌های جاذب سفر؛
  - مشخصات فیزیکی و هندسی معابر؛
  - حجم تردد عابر و وسایل نقلیه؛
  - موقعیت گذرگاه‌های عابر پیاده؛
  - وجود مسیر خط ویژه اتوبوس؛
  - الگوی دسترسی‌ها در محدوده؛
  - موقعیت مسیرهای دوچرخه در محدوده (همان: ۲۳۸-۲۳۹).
- از آنجایی که موضوع مورد بررسی در این پژوهش آرام‌سازی ترافیک محله با رویکرد تجدیدحیات است؛ بنابراین، ابعاد و مؤلفه‌های تجدیدحیات شهری را نیز بررسی کرده‌ایم.
- این ابعاد چهار بعد اصلی اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، کالبدی و محیطی دارد (رابرت و سایک، ۲۰۰۰: ۱۵-۳۱). بررسی این ابعاد از این جهت اهمیت دارد که اهداف، سیاست‌ها و راهبردهای تجدیدحیات شهری بر مبنای این ابعاد تدوین شده است.

#### • تجدیدحیات اقتصادی

تجدیدحیات اقتصادی موفق شهری، دو وجه عمده تقاضا و عرضه دارد. تقاضا به‌وسیله توانایی شهر برای بازگشت هزینه‌های محلی و جذب هزینه‌های صرف‌شده در خارج از نواحی شهری تعیین می‌شود و عرضه بهبود زیرساخت‌هایی از قبیل ساخت دسترسی‌های جدید یا بهبود دسترسی‌های کنونی و دیگر مسیرهای ارتباطی، با استفاده از سرمایه‌گذاری در آن بخش‌هاست (رابرت و سایک، ۲۰۰۰: ۶۱-۶۳).

#### • تجدیدحیات کالبدی

تجدیدحیات کالبدی در راستای ارزیابی عناصر کالبدی، به جستجوی محدودیت‌ها و توان‌های بالقوه کالبدی می‌پردازد و کالبد شهر را با تحولات سریع اقتصادی و اجتماعی تطبیق می‌دهد.

- بهبودبخشی، بازگردانی و تجمیع زمین و ساختمان؛

- بهبود تأسیسات زیربنایی؛
- بهبود حمل‌ونقل (رابرت و سایک، ۲۰۰۰: ۷۷).

### • تجدیدحیات اجتماعی و فرهنگی

در نواحی دچار افت شهری، و به‌خصوص بخش مرکزی شهرها، به‌واسطه ویژگی‌های خاصشان، گروه‌های قومی اقلیت، افشار کم‌درآمد، خانوارهای تک‌والدینی و افراد بیکار و بدون شغل ساکن هستند (هوم، ۱۹۸۲: ۹۷-۹۸). از طریق تجدیدحیات شهری، هویت اجتماعی و زمینه‌های مشارکت در ناحیه تحت پوشش، برنامه‌های تجدیدحیات شهری ایجاد می‌شود.

### • تجدیدحیات محیطی

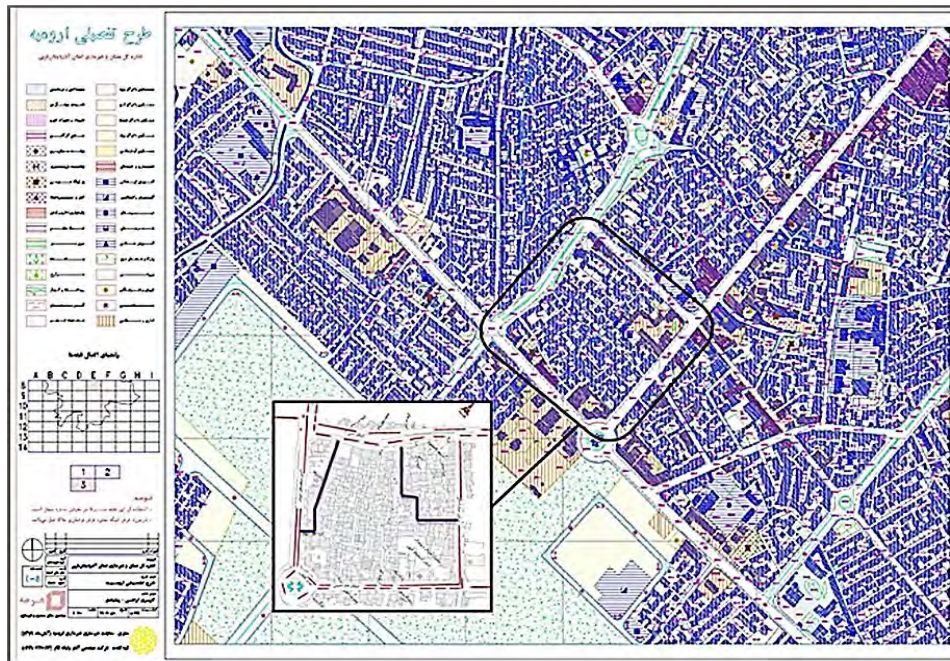
تجدیدحیات محیط شهری، گام‌های مثبتی به سوی توسعه پایدار برمی‌دارد. این رهیافت بر پایداری منابع محیطی تأکید خاصی دارد و این امر را از طریق پایداری در ابعاد مختلف سیستم شهری به‌انجام می‌رساند. شیوه حصول به پایداری در ابعاد مختلف عناصر شهری عبارت‌اند از:

- کاهش میزان آلودگی‌ها؛
- مسکن پایدار؛
- شکل شهری پایدار؛
- حمل‌ونقل پایدار؛
- اقتصاد پایدار (سئو، ۲۰۰۲: ۱۱۷).

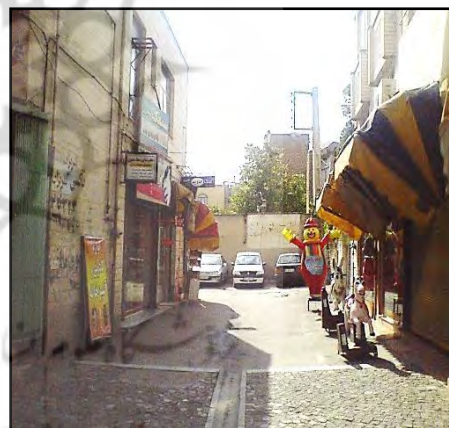
در جدول ماتریس SWOT، به بررسی و تحلیل داده‌ها و مؤلفه‌هایی که تاکنون ذکر شد، پرداخته می‌شود. ماتریس SWOT یکی از تکنیک‌هایی است که توان کاربرد در بخش قابل‌توجهی از فرایند طراحی و برنامه‌ریزی را دارد. این ماتریس، یک چارچوب مفهومی برای شناسایی و تحلیل تهدیدها و فرصت‌ها در محیط خارجی و ارزیابی ضعف‌ها و قوت‌های درونی یک سیستم دارد.

### محدوده مورد بررسی

از لحاظ جغرافیایی، پژوهش حاضر بر محله‌ای در شهر ارومیه متمرکز است. براساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، جمعیت شهر ارومیه ۹۶،۳۷۳۸ نفر است. در سلسله‌مراتب نظام شهری ایران، ارومیه در رده کلان‌شهرها قرار می‌گیرد که در تنظیم عملکردهای ناحیه‌ای و محلی جایگاه خاصی دارد. قلمرو جغرافیایی و فضایی این پژوهش به‌طور دقیق شامل محله یورد شاهی است و آرام‌سازی در بافت قدیمی (ارگانیک) مذکور، مورد توجه است. بافت ارگانیک، یعنی همان محله یورد شاهی که از محلات قدیمی و مرکزی شهر ارومیه است، به‌صورت ارگانیک در مجاورت بخش تجاری شهر شکل گرفته و محله‌ای است که طی سالیان طولانی، انسجام محلی و اجتماعی خود را حفظ کرده است. با این حال، محله یودشاهی بافت نسبتاً فرسوده‌ای دارد و شبکه معابر آن سلسله‌مراتب، نظم هندسی و کیفیت مطلوب ندارد و کیفیت تردد در آن با مشکلاتی روبه‌روست که از منظر شهرسازی، محله مذکور بافتی آشفته دارد.



شکل ۱. نقشه محدوده مورد بررسی  
منبع: نگارندگان



شکل ۲ و ۳. تصاویری از وضع موجود محله یورد شاهی  
منبع: نگارندگان

## بحث و یافته‌ها

شناسایی موضوعها در رویکرد راهبردی جنبه حیاتی دارد. به عبارت دیگر اهداف را برحسب واقعیت‌های موجود روشن ساخته و درنهایت، نتایج و دستاوردها را به عینیت مستند می‌کند. در برنامه‌ریزی راهبردی، برای تدوین راهبردی نهایی لازم است که همه عوامل به‌مثابه بخشی از روند برنامه‌ریزی راهبردی، در چارچوب روش تجزیه و تحلیل SWOT در نظر گرفته شوند (بدری، ۱۳۸۸: ۷۲). این تکنیک، ابزاری حمایتی برای تصمیم‌گیری است که عموماً برای تحلیل سیستماتیک محیط داخلی و خارجی سازمان یا مسائل شهری استفاده می‌شود و بر این اصل استوار است که هر پدیده، در یک محیط رقابتی از تأثیر شرایط درونی در ارتباط با وضعیت و ماهیت پدیده تأثیر می‌پذیرد و از دو جنبه قوت‌ها (S) و ضعف‌ها (W) بررسی می‌شود. شرایط بیرونی، یعنی نیروهایی که از سیستم‌های بیرون از پدیده بر آن تأثیر می‌گذارند و از دو جنبه



فرصت‌ها (O) و تهدیدها (T) بررسی می‌شوند. همچنین این تکنیک با استفاده از جدولی مخصوص، این امکان را می‌دهد که تقسیم‌بندی منظم و سیستماتیک از شرایط محیط درونی و بیرونی انجام گرفته و با تقابل یا همیاری عناصر این جدول، راهبردهای واقع‌بینانه و مطلوب در راستای حل مسائل شهری فراهم شود (حسینی، ۱۳۹۲: ۷۹-۹۰).

جدول ۱. گویه‌های مدل SWOT

امتیاز نهایی	وزن دهی	امتیازدهی	گویه‌ها	
۰/۲۴	۰/۰۶	۴	همگرایی به دلیل وجود شباهت‌هایی اجتماعی-اقتصادی و فرهنگی ساکنان بافت	S <sub>1</sub>
۰/۲۴	۰/۰۶	۴	بالا بودن حس تعلق به محله به دلیل مالکیت مسکن	S <sub>2</sub>
۰/۱۵	۰/۰۵	۳	نبود کاربری‌های نامناسب در داخل بافت	S <sub>3</sub>
۰/۲۱	۰/۰۷	۳	تعدد نسبی طرح‌های فرادست برای مقاوم‌سازی بناهای بافت فرسوده	S <sub>4</sub>
۰/۲۸	۰/۰۷	۴	کمی فاصله میان واحدهای مسکونی در بافت با هسته تجاری و خدماتی	S <sub>5</sub>
۰/۱۵	۰/۰۵	۳	ارتفاع نسبت یکسان و کم واحدهای ساختمانی در بافت	S <sub>6</sub>
۰/۱۲	۰/۰۴	۳	وجود مکان‌های فرهنگی و مذهبی (مسجد)	S <sub>7</sub>
۰/۰۹	۰/۰۳	۳	مذهبی بودن مردم محله	S <sub>8</sub>
۰/۱۶	۰/۰۴	۴	بالا بودن میزان اعتماد به همسایگان	S <sub>9</sub>
۰/۱۶	۰/۰۴	۴	وجود عناصر باارزش تاریخی و دارای قابلیت‌های گردشگری	S <sub>10</sub>
۰/۲۴	۰/۰۶	۴	وجود مراکز تجاری در حاشیه خیابان‌های اصلی	S <sub>11</sub>
۰/۱۵	۰/۰۵	۳	وجود شریان‌های اصلی در اطراف محله	S <sub>12</sub>
<b>مجموع امتیاز نهایی قوت‌ها</b>				
۲/۱۹				
۰/۰۴	۰/۰۴	۱	نبود پیاده‌روهای پیوسته و مناسب در بافت	W <sub>1</sub>
۰/۰۷	۰/۰۷	۱	آشفتگی سیما و منظر شهری و نامناسب بودن قطعات (به لحاظ طولی و عرضی) به دلیل شکل ارگانیک بافت	W <sub>2</sub>
۰/۰۸	۰/۰۴	۲	وجود تبعیض در استفاده از خدمات شهری خصوصاً نسبت به حوزه فراگیر به- دلیل تفاوت اجتماعی	W <sub>3</sub>
۰/۰۵	۰/۰۵	۱	بروز فراوان در ارائه خدمات امدادی از جمله دسترسی سریع آمبولانس، آتش‌نشانی	W <sub>4</sub>
۰/۰۸	۰/۰۴	۲	پایین بودن منزلت اجتماعی و خودباختگی اجتماعی	W <sub>5</sub>
۰/۰۵	۰/۰۵	۱	نبودن پارکینگ‌های عمومی	W <sub>6</sub>
۰/۰۵	۰/۰۵	۱	حجم بالای ترافیک در خیابان‌های اصلی محله	W <sub>7</sub>
۰/۱۰	۰/۰۵	۲	وجود بافت فرسوده محل	W <sub>8</sub>
۰/۰۸	۰/۰۴	۲	نبود مرکز محله‌ای	W <sub>9</sub>
۰/۰۷	۰/۰۷	۱	تراکم بالای جمعیتی و بالا بودن بعد خانوار	W <sub>10</sub>
۰/۱۴	۰/۰۷	۲	اغتشاش در حرکت سواره و پیاده	W <sub>11</sub>
۰/۱۰	۰/۱۰	۱	معاير تنگ و نفوذپذیری ضعیف در داخل بافت	W <sub>12</sub>
<b>مجموع امتیاز نهایی ضعف</b>				
۱				
۰/۱۶	۰/۰۴	۴	وجود کارکردهای خدماتی، حمل‌ونقل و تجاری محدوده اطراف بافت	O <sub>1</sub>
۰/۱۲	۰/۰۴	۳	به کارگیری توان اقتصادی افراد ساکن محله یورد شاهی برای ساماندهی در بافت فرسوده	O <sub>2</sub>
۰/۱۶	۰/۰۸	۳	امکان مشارکت مالکین در ساماندهی بافت از طریق اعطای تسهیلات مالی و اعتباری	O <sub>3</sub>
۰/۳۲	۰/۰۸	۴	قرارگیری در محدوده مرکزی شهر به‌منابۀ تمرکز عمده‌ترین جریان‌های اقتصادی	O <sub>4</sub>
۰/۱۲	۰/۰۴	۳	طرح‌های تجدید حیات دوباره محله یورد شاهی	O <sub>5</sub>
۰/۲۰	۰/۰۵	۴	همگنی نسبی از دیدگاه شأن اجتماعی	O <sub>6</sub>
۰/۱۵	۰/۰۵	۳	ویژگی‌های شناخت رودرو در محله یورد شاهی	O <sub>7</sub>
۰/۲۰	۰/۰۵	۴	استفاده از پتانسیل‌های گردشگری در بافت	O <sub>8</sub>
<b>مجموع امتیاز نهایی فرصت‌ها</b>				
۱/۴۳				



ادامهٔ جدول ۱. گویه‌های مدل SWOT

امتیاز نهایی	امتیازدهی	وزن‌دهی	گویه‌ها	
۰/۰۷	۰/۰۷	۱	T <sub>1</sub> ابهام در ضوابط و مقررات شهرسازی مربوط به ساماندهی بافت	تهدید (T)
۰/۰۸	۰/۰۴	۲	T <sub>2</sub> وجود دیدگاه‌های ساختارگرایی در طرح‌های بافت فرسوده	
۰/۱۰	۰/۰۵	۲	T <sub>3</sub> ناآگاهی نسبت به حقوق شهروندی	
۰/۱۰	۰/۰۵	۲	T <sub>4</sub> نادیده انگاشتن نقش مردم در مشارکت و تصمیم‌سازی	
۰/۱۶	۰/۰۸	۲	T <sub>5</sub> نبودن راه‌های ارتباطی و سواره یا ضعف در این راه‌های ارتباطی	
۰/۰۸	۰/۰۸	۱	T <sub>6</sub> بی‌توجهی مسئولان، نگرش منفی شهروندان و مسئولان به این محلات	
۰/۰۷	۰/۰۷	۱	T <sub>7</sub> نفوذ جریان‌های شکننده اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی	
۰/۰۸	۰/۰۸	۱	T <sub>8</sub> جریان‌یابی ترافیک عبوری از دل محله	
۰/۰۶	۰/۰۳	۲	T <sub>9</sub> کمبود شدید فضای سبز و باز	
۰/۱۲	۰/۰۶	۲	T <sub>10</sub> محدودیت در ارائه تأسیسات زیربنایی	
۰/۰۹	۰/۰۹	۱	T <sub>11</sub> فرسودگی معابر	
۰/۰۱	۰/۰۱	۱	T <sub>12</sub> پایین بودن امنیت اجتماعی	
مجموع امتیاز نهایی تهدیدها			۱/۰۲	

منبع: نگارندگان

در راستای مشخص کردن فرصت و تهدیدهایی که محلهٔ مورد شاهی با آن روبه‌رو است، به تبیین و تحلیل جدول SWOT برای آن پرداخته شد. به‌طور کلی، عوامل بیرونی و داخلی شامل نیروهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، نهادی و قانونی و محیطی هستند و ارزیابی‌های انجام‌شده در این مرحله به شرح زیر ارائه می‌شود.

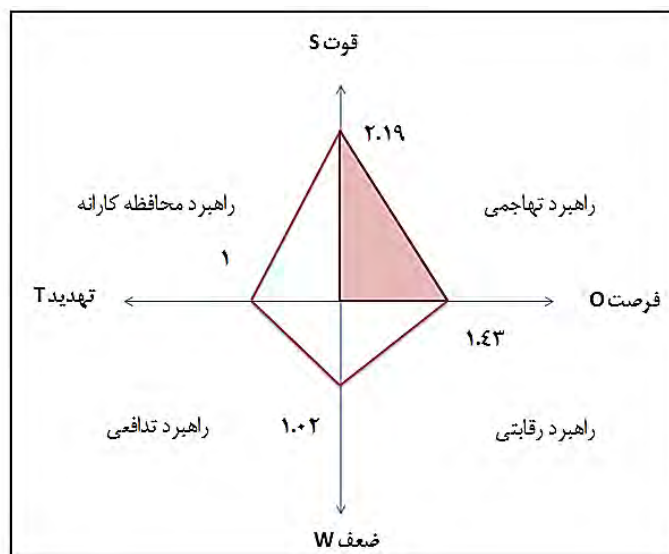
نتایج حاصل از اولویت‌بندی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها نشان می‌دهد که در گروه قوت‌ها S<sub>1</sub> و S<sub>2</sub> به-ترتیب با امتیاز نهایی ۰/۲۴ و ۰/۲۸ مهم‌ترین قوت‌ها در محله هستند. همچنین W<sub>11</sub> یعنی «اغتشاش در حرکت سواره و پیاده» با امتیاز نهایی ۰/۱۴ به‌عنوان مهم‌ترین عامل ضعف مشخص شد. در زمینهٔ عوامل فرصت‌ها، می‌توان به O<sub>4</sub> یعنی «قرارگیری در محدودهٔ مرکزی شهر به‌منابۀ تمرکز عمده‌ترین جریان‌های اقتصادی» با امتیاز نهایی ۰/۳۲ بالاترین عامل در عوامل فرصت‌ها اشاره کرد. در آخرین قسمت از جدول ۱ به گروه تهدیدها پرداخته شد که T<sub>5</sub> بالاترین امتیاز نهایی، یعنی ۰/۱۶، در اولویت قرار گرفت. در اینجا برای ارزیابی مؤلفه‌های به‌دست‌آمده، و ارائهٔ راهبردهایی در جهت هرچه بهترساختن و بهبود محله، از نمودار تدوین راهبردهای SWOT استفاده می‌کنیم. این نمودار، امکان تدوین چهار راهبرد یا چهار انتخاب متفاوت را فراهم می‌کند. گزینه‌های راهبردی از بین این چهار دسته انتخاب می‌شوند که پیونددهندهٔ قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها، تهدیدها و عوامل تحلیل تطبیقی هستند.

**راهبرد SO:** در این حالت تمام سیستم خواهان وضعیتی است که قادر باشد هم‌زمان قوت‌ها و فرصت‌های خود را به حداکثر برساند. راهبرد تهاجمی، یک راه‌حل کنش‌گرا است و تلاش همهٔ سازمان‌ها و سیستم‌ها رسیدن به وضعیتی است که در آن با استفاده از قوت‌های خود از فرصت‌های موجود در محیط خارجی نهایت بهره را ببرند.

**راهبرد ST:** این راهبرد بر پایهٔ بهره‌گرفتن از قوت‌های سیستم، برای مقابله با تهدیدها تدوین می‌شود و هدف آن به حداکثر رساندن قوت‌ها و به حداقل رساندن تهدیدهاست.

**راهبرد WO:** این راهبرد تلاش دارد تا با کاستن از ضعف‌ها بتواند از فرصت‌های موجود حداکثر استفاده را ببرد.

**راهبرد WT:** هدف کلی این راهبرد، کاهش ضعف‌های سیستم به‌منظور کاستن و خنثی‌سازی تهدیدهاست. در واقع در این وضعیت سیستم با وضعیت وخیمی سروکار دارد.



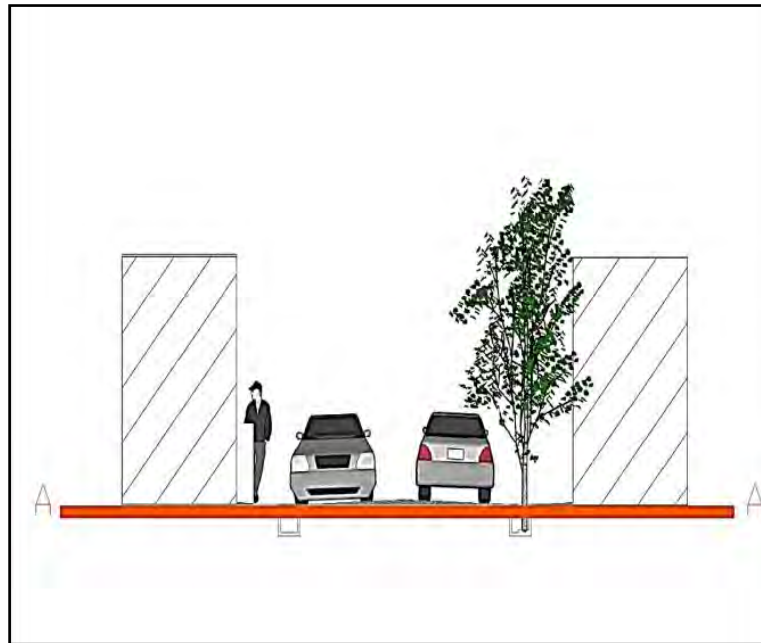
نمودار ۲. راهبردهای جدول SWOT

منبع: نگارندگان

با توجه به اولویت‌بندی راهبردهای قابل قبول به‌دست‌آمده، راهبرد نهایی را انتخاب کرده که از راهبرد SO «راهبرد تهاجمی» تشکیل شده است که با توجه به راهبرد انتخابی، باید نسبت به تقویت عوامل قوت در محله یورد شاهی اقدام کرد تا به فرصت‌های موجود در این محله دست یابیم و در راستای تقویت آن‌ها اقدام کنیم.

### راهبردهای پیشنهادی (SO)

- بالابردن حس تعلق به محله به‌دلیل مالکیت مسکن؛
- بالابردن هرچه بیشتر میزان اعتماد به همسایگان؛
- تعیین برنامه‌هایی در جهت کاهش ترافیک در خیابان‌های اصلی محله؛
- استفاده از تابلوهای راهنمایی‌وراندگی جهت تعیین حق تقدم برای پیاده و سواره؛
- اصلاح هندسی معابر و تقویت نفوذپذیری در داخل بافت؛
- بالابردن امکان مشارکت مالکین در ساماندهی بافت از طریق اعطای تسهیلات مالی و اعتباری؛
- استفاده از پتانسیل‌های گردشگری تاریخی و تفریحی در بافت؛
- بالابردن هرچه بیشتر تعاملات اجتماعی در محله؛
- طرح‌های تجدیدحیات دوباره شهر؛
- ملاحظه‌نکردن در بافت‌های تاریخی محله و تقویت و مرمت آن‌ها؛
- افزایش جریان‌های اقتصادی و تعاملی در محله؛
- طراحی پیاده‌رو برای عبور عابران پیاده و جلوگیری از بی‌نظمی در حرکت سواره و پیاده؛
- تقویت راه‌های ارتباطی سواره و پیاده؛
- توجه هرچه بیشتر مسئولان به این محلات، فرهنگ‌سازی در جهت آگاه‌سازی مردم و دید مثبت آن‌ها به این محلات؛
- به‌روز ساختن و استفاده از مصالح و فناوری‌های جدید؛
- ارائه نمونه پلان و مقطع پیشنهادی معابر برای محله یورد شاهی (شکل‌های ۴ و ۵)؛



شکل ۴. نمونه مقطع پیشنهادی معابر  
منبع: نگارندگان



شکل ۵. نمونه پلان پیشنهادی برای معابر  
منبع: نگارندگان

### نتیجه‌گیری

راهکار متناسب برای مداخله و رفع معضلات و آرام‌سازی ترافیک، در نوع مسئله، وسعت و شدت آن متفاوت است. از این‌رو باید برای ارائه راهکار مناسب، به بررسی مسئله و شناسایی ابعاد، وسعت و شدت آن پرداخت و علاوه بر زمینه‌های اولیه و علل شکل‌گیری ترافیک در محله‌هایی شبیه محله یورد شاهی مورد بررسی قرار داد. شرایط و ویژگی‌های کلی شهر، سیاست‌های کلان موجود و امکانات خاص، هر یک می‌تواند در انتخاب راهبردهای مواجهه با معضل ترافیک و تلاش در جهت آرام‌سازی آن مؤثر واقع شود. در این پژوهش، به بررسی آرام‌سازی ترافیک محله با رویکرد تجدیدحیات پرداخته شد. محله یورد شاهی از محلات قدیمی و مرکزی شهر ارومیه است که به‌صورت ارگانی، در مجاورت بخش تجاری شهر شکل گرفته است. محله یورد شاهی با توجه به قدمت خود طی سالیان طولانی، انسجام محلی و اجتماعی خود را حفظ کرده است. این محله بافت نسبتاً فرسوده‌ای دارد و از منظر شهرسازی، محله مذکور بافتی آشفته دارد، با این‌حال ساکنان حس تعلق نسبتاً بالایی نسبت به محله دارند. شبکه معابر آن سلسله‌مراتب، نظم هندسی و کیفیت مطلوبی ندارد و کیفیت تردد در آن به‌دلیل دارا بودن معابر تنگ و تا حدودی نفوذناپذیر در بافت با مشکلاتی روبه‌رو است

که این عامل موجب بروز مشکلات فراوان در ارائه خدمات امدادی از جمله دسترسی سریع آمبولانس، آتش‌نشانی و معضل شدید ترافیکی شده است. نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها نشان داد که در گروه قوت‌های  $S_2$  کمی فاصله میان واحدهای مسکونی در بافت با هسته تجاری و خدماتی در محله یوردشاهی مهم‌ترین قوت‌ها در بافت است. همچنین برای ضعف‌های W11، اغتشاش در حرکت سواره و پیاده و برای فرصت‌ها  $O_4$ ، قرارگیری در محدوده مرکزی شهر به‌مثابه تمرکز عمده‌ترین جریان‌های اقتصادی و تهدیدهای T5، نبودن راه‌های ارتباطی و سواره یا ضعف در راه‌های ارتباطی، اولویت‌دارترین عوامل در محله یوردشاهی شناخته شده است. برای اینکه عوامل اولویت‌دار حاصل از تجزیه و تحلیل‌های مرحله اول و نتایج حاصل از مقایسه عوامل بیان‌شده در غالب قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها در مرحله دوم، برای انواع راهبردهای امکان‌پذیر را به‌شيوه‌ای عینی ارزیابی کنیم، از نمودار راهبردهای چهارگانه SWOT بهره گرفتیم و نتیجه نهایی حاصل از این نمودار راهبرد تهاجمی SO را به‌عنوان اولویت‌دارترین راهبرد مشخص کردیم. عوامل تهاجمی نشان می‌دهد که محله یوردشاهی ارومیه توان لازم برای برنامه‌های سامان‌دهی و آرام‌سازی ترافیک را دارد. همچنین در این میان نباید نقش مردم را به‌عنوان عناصری که برنامه با آن‌ها انجام می‌شود، نادیده گرفت.

## منابع

۱. احدی، محمدرضا و امین نادری، ۱۳۹۲، اصول و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی، تهران.
۲. بدری، سید علی و مرتضی نعمتی، ۱۳۸۸، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه اقتصادی با رویکرد مشارکتی (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهرستان لنگه)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۶۸ شماره ۲، صص ۶۹-۸۳.
۳. حاتمی‌نژاد، حسین، ۱۳۸۶، به‌سوی رهیافت تجدیدحیات شهری، مجله حیات شهری، سال نهم، شماره ۹۶، صص ۹۶-۹۷.
۴. حسینی، علی و دیگران، ۱۳۸۹، راهبردهای ساماندهی بافت فرسوده محله قیطریه با استفاده از روش QSPM، مجله باغ نظر، سال دهم، شماره ۲۴، صص ۷۹-۹۰.
۵. شکویی، حسین، ۱۳۷۲، جغرافیای اجتماعی شهرها؛ اکولوژی اجتماعی شهرها، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.
۶. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۵، راهنمای طراحی فضای شهری در ایران، چاپ سوم، انتشارات شهیدی، تهران.
۷. میربها، بابک و مرتضی اسد امرجی، ۱۳۸۶، آرام‌سازی، چاپ اول، سازمان حمل‌ونقل ترافیک، تهران.
۸. خشایی‌پور، مرتضی و مه‌ری بهرامی موینی، ۱۳۹۰، ارائه متدولوژی مدیریت و بکارگیری روش‌های آرام‌سازی در معابر شهری، یازدهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک، تهران.
۹. فرهنگ، باقر، ۱۳۷۲، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری، گروه برنامه‌ریزی شهری، تهران.
10. Ahadi M. R. and Naderi A., 2013, **Principles of Urban Transportation Planning**, Amin Police University, Tehran. (In Persian)
11. Badri, A. and Nemati, M., 2009, **Strategic Planning for Economic Development Collaborative Approach (Case study: The center of Lengeh)**, Human Geography Research Quarterly, Vol. 68, No. 2, PP. 69-83. (In Persian) Farhang, B., 1994, **Urban Transportation Planning**, Department of Urban Planning, Tehran, (In Persian)
12. Garcia, A., Torres, A. J., Romero, M. A. and Moreno, A. T., 2011, **Traffic Microsimulation**

- Study to Evaluate the Effect of Type and Spacing of Traffic Calming Devices on Capacity**, Procedia-Social and Behavioral Sciences, Vol. 16, No. 3, PP. 270-281.
13. Hataminzhad, H., 2008, **Approach to Urban Revitalization**, Journal of Urban Life, Vol. 9, No. 96, PP. 96-97. (*In Persian*)
  14. Home, R. K., 1982, **Inner City Regeneration**, E&FN, Spon, London..
  15. Hosseini, A. et al., 2013, **Organizing Strategies Northern Neighborhood Distressed Areas Using QSPM**, Journal of Bagh Nazar, Vol. 10, No. 24, PP. 79-90. (*In Persian*)
  16. Jobanputra, R. et al. 2010, **Quantifying the Impact Infrastructure Based Traffic Calming Measures o Road Safety; a Case Study in Cape Town**, 12<sup>th</sup> WCTR, July, 2010-Lisbon, Portugal.
  17. Khashaipour, M. and Bahrami Moayeni, M., 2012, **Providing Management Methodology and Using Calming Techniques in Urban Streets**, 11<sup>th</sup> international conference of transportation & traffic. (*In Persian*)
  18. Littman, T., 1999, **Traffic Calming Benefits, Costs and Equity Impact**, Victoria Transportation Policy Institute, Canada.
  19. Mirbaha, B. and Asadamraji, M., 2007, **Calming**, Traffic Department of Tehran Municipality, Tehran. (*In Persian*)
  20. Pakzad, J., 2006, **Guide the Design of Urban Space in Iran**, Ministry of Housing & Urban development, 3<sup>rd</sup> Edition, Shahidi press, Tehran. (*In Persian*)
  21. Robert and Sykes., 2000, **Published in association with British urban Regeration**, PP.15-77.
  22. Seo, J. K., 2002, **Re-urbanization in Regenerated Areas of Manchester and Glasgow: New Residents and the problems of sustainability**, It s available at: <http://www.elsvier.com/locate/cities>.
  23. Shakouei, H., 1993, **Social Geography and Social Ecology of Cities**, Jihad Daneshgahi, Tehran. (*In Persian*)