



Application of Urban Design Policies in Order to Create Sustainable Neighborhoods with Emphasis on the TOD Approach (Case Study: Mansour Tabriz Neighborhood)

Rahmat Mohammadzade², Saber Mohammadpour² and Nazaninfateme AGhnaei^{3*}

¹. Associate Professor, Department of Architecture, Faculty of Civil Engineering University of Tabriz, Tabriz, Iran.

². Associate Professor, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture and Art, University of Guilan, Rasht, Iran.

³. Master Student, Department of Architecture, Faculty of Civil Engineering University of Tabriz, Tabriz, Iran.

* Corresponding Author, Fatemehaghnaei@gmail.com

ARTICLE INFO ABSTRACT

UPK, 2021

VOL. 6, Issue 1, PP, 21-38

Received: 3 Feb 2020

Accepted: 11 Jan 2021

Theoretical Articles

KEYWORDS: Sustainable Urban Design, local communities, livability, Public Transit- oriented Development

Introduction: In contemporary urban planning of the world, paying attention to the expansion of public transportation and the development of cities based on it has become an accepted principle to deal with heavy traffic and the problems caused by it and to create viable, dynamic and livable neighborhoods in cities. This type of development seeks to create compact neighborhoods that are capable of walking and cycling around public transport stations and has the potential to grow and develop urban neighborhoods with a variety of economic, social, environmental, and physical aspects. The idea of transit-oriented development (TOD) at the micro level emphasizes the expansion of local communities and livable neighborhoods by providing context-based urban design solutions. The expansion of dynamic, efficient, vibrant neighborhoods that encourage social interactions is one of the sustainable design goals and ideas in urban design. In order to achieve the goals stated in TOD, the area of influence of each station must be in line with the new goals from the point of view of land use and its tendency to change use, as well as the degree of compatibility of existing uses in the area of influence of each station. After determining the area of influence of the station, in order to take advantage of its capabilities and considering its role in improving access to public services and promoting social justice, and generally achieving sustainable development indicators, it will be necessary to make changes in the use of the land around the stations.

Methodology: The research method of this research is descriptive and analytical. The data collection method is documentary, library as well as survey, and field. In the field method, questionnaires, observations and, interviews will be collected by the Delphi method. In the analysis section, by using the researcher's field observations, examining the questionnaires distributed among the professors and experts of this particular approach, and analyzing them using the Delphi method, the scope of the intervention was selected from among several other areas. Developing a vision, presenting goals, strategies, and localizing general solutions in the form of policies, presenting design

Cite this article:

Mohammadzade, R., Mohammadpour, S., AGhnaei, N. (2022). Using Urban Design Policies to Create Sustainable Neighborhoods with Emphasis on the TOD Approach(Case Study: Mansour Tabriz Neighborhood). *Urban Planning Knowledge*, 6(1), 21-38. Doi: <https://dx.doi.org/10.22124/upk.2022.15626.1394>



scenarios and choosing the best scenario, and finally presenting the final urban design framework are the next steps in this research.

Results: According to the studies conducted in this research, it is argued that based on the four principles approved by most of the influential theorists in explaining the development approach based on public transportation, as well as examining the solutions for the sustainability of neighborhoods, which were discussed in the theoretical foundation's section, a framework can be created. It is possible to arrive at a relatively logical framework for design and implementation, which is: intensive development, mixing of uses, pedestrianization, and provision of public transportation facilities and movement. These principles can be considered as a general guide for the structure of the cognitive method in practice, as a result, the Mansour neighborhood can be transformed into a stable and developed neighborhood with changes in line with the proposed approaches by using the potential of Shahid Beheshti metro station and Saat square. The application of TOD criteria and sustainable neighborhoods such as efficient use of urban spaces, mixing uses, increasing social capital, creating life and vitality, mobility and dynamism in the lives of citizens, etc. are available and the use of these solutions can improve the living conditions in the neighborhood, create a lively and attractive place around the metro stations and improve the presence of people, and provide its growing growth.

Discussion: Considering the expanding trend of the Tabriz metro and the day-by-day construction of the stations of this public transportation system, it is necessary to make optimal use of this infrastructure in the framework of strategies based on TOD's approach and principles in order to improve the environmental qualities, especially at the neighborhood level to be implemented, while in practice such communication has been neglected. In the meantime, the Mansour neighborhood of Tabriz is one of the neighborhoods that is faced with the construction of the Shahid Beheshti subway station in its vicinity, and no plans and designs have been made to assess the neighborhood's effectiveness of this public transportation infrastructure. While the existence of this station in the Mansour neighborhood can provide an opportunity for redesigning and revitalizing the identity and creating vitality and ultimately the stability in this neighborhood. Therefore, the purpose of the present study is to explain the necessity of taking advantage of the benefits of the public transport system to create and increase the sustainability trend in the Tabriz Mansour neighborhood and to apply urban transport-oriented urban planning policies in the studied area.

Conclusion: The results of this research can be used in the direction of the effect of the TOD approach on the sustainability of neighborhoods in the first place and then economic promotion and easy and low-cost transportation in order to help new urban design approaches. Paying attention to these two important categories can open a new perspective on the attention, development, and improvement of the current conditions of neighborhoods such as the Mansour neighborhood, which have the potential for sustainable transportation and have little vitality in the current conditions and have been neglected.

Highlights:

- Adoption of urban design policies of sustainable transportation and development based on public transportation in order to improve the level of sustainability of Mansour neighborhood of Tabriz.

کاربست سیاست‌های طراحی شهری در راستای ایجاد محلات پایدار با تأکید بر رویکرد TOD (مورد پژوهی: محله منصور تبریز)^۱

رحمت محمدزاده^۱، صابر محمدپور^۲ و نازنین فاطمه اغنائی^{۳*}

۱. دانشیار گروه معماری- طراحی شهری، دانشکده عمران، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران.

۲. دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

۳. کارشناس ارشد طراحی شهری دانشگاه تبریز، تبریز، ایران.

* نویسنده مسئول: Fatemeaghnaei@gmail.com

| اطلاعات مقاله | چکیده |
|--|--|
| <p>دانش شهرسازی، ۱۴۰۱ دوره ۶ شماره ۱، صفحات ۲۱-۳۸ تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۱/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۲۲ مقاله پژوهشی</p> | <p>بیان مسئله: در شهرسازی معاصر دنیا، توجه به گسترش حمل‌ونقل عمومی و توسعه شهرها بر مبنای آن به یک اصل پذیرفته شده جهت مواجهه با ترافیک سنگین و مشکلات ناشی از آن و خلق محلاتی سرزنده، پویا و قابل زیست در شهرها تبدیل شده است. ایده توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) در سطح خرد با ارائه راهکارهای طراحی شهری زمینه محور، بر گسترش اجتماعات محلی و محلات زیست پذیر تأکید می‌کند. محلاتی پویا، کارا، سرزنده و مشوق تعاملات اجتماعی که گسترش آن‌ها از اهداف و انگاره‌های پایداری در طراحی شهری است.</p> <p>هدف: محله منصور تبریز از جمله محلاتی است که در مجاورت خود با احداث ایستگاه متروی شهید بهشتی مواجه بوده و برنامه و طراحی برای بررسی تأثیرپذیری محله از این زیرساخت حمل‌ونقل عمومی صورت پذیرفته است. از این رو هدف پژوهش حاضر تبیین لزوم بهره‌مندی از مزایای سیستم حمل‌ونقل عمومی در راستای ایجاد و افزایش روند پایداری در محله منصور تبریز و کاربری سیاست‌های طراحی شهری حمل‌ونقل محور در راستای پایداری محدوده مورد مطالعه می‌باشد.</p> <p>روش: روش تحقیق پژوهش حاضر به صورت روش توصیفی و تحلیلی است، روش گردآوری داده‌ها و اطلاعات به دو روش اسنادی، کتابخانه‌ای و همچنین پیمایشی و میدانی می‌باشد در روش میدانی در قالب پرسشنامه، مشاهده و مصاحبه اطلاعات گردآوری می‌گردد.</p> <p>یافته‌ها: پس از اینکه اهداف و راهبردهای تحقق پایدار محله منصور با استفاده از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی آورده شد با در نظر داشتن سیاست‌های اجرایی برای هر کدام از راهبردها، به ارائه آلترناتیوها، ارزیابی آن‌ها براساس مدل GAM و در نهایت ارائه آلترناتیو برتر پرداخته می‌شود.</p> <p>نتیجه‌گیری: انتخاب بهترین سناریو جهت رسیدن به طراحی مناسب برای محله منصور تبریز با بکارگیری رویکرد TOD و پایداری محله، به عنوان نتایج پژوهش تدوین گردیده است.</p> |
| <p>کلید واژه‌ها: طراحی شهری پایدار، اجتماعات محلی، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، محله منصور تبریز</p> | <p>نکات برجسته:</p> <ul style="list-style-type: none">• اتخاذ سیاست‌های طراحی شهری حمل‌ونقل پایدار و توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در راستای بهبود و ارتقاء سطح پایداری محله منصور تبریز |

^۱ این مقاله مستخرج از پایان نامه کارشناسی ارشد رشته طراحی شهری در گروه معماری دانشگاه تبریز می باشد.
ارجاع به این مقاله: محمدزاده، رحمت، محمدپور، صابر و اغنائی، نازنین فاطمه. (۱۴۰۱). کاربری سیاست‌های طراحی شهری در راستای ایجاد محلات پایدار با تأکید بر رویکرد TOD (مورد پژوهی: محله منصور تبریز). *دانش شهرسازی*، ۶(۱)، ۲۱-۳۸.

بیان مسئله

در شهرسازی امروز، توسعه شهر و حمل‌ونقل نمی‌تواند مستقل از یکدیگر تحقق یابد. از این رو ارتباط تنگاتنگ و انکارناپذیری با یکدیگر و با معیارهای کیفی شهر، سیاست‌گذاری‌ها و نیز اقتصاد شهری دارد. توسعه شهرها با بهره‌گیری از پتانسیل‌های عناصر ترابری شهری همواره در طول تاریخ مورد توجه بوده و در دوره‌های زمانی مختلف با اهداف و روش‌های گوناگونی صورت پذیرفته است. در این زمینه، آنچه در آستانه هزاره سوم بر آن تأکید می‌شود توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی است (مفیدی شمیرانی، ۱۳۸۸). توسعه‌ای مترکم با ترکیب مناسبی از کاربری‌ها در مجاورت ایستگاه‌ها و مسیرهای حمل‌ونقل عمومی، که منجر به شکل‌گیری محلاتی سرزنده با کیفیت بالایی از زندگی می‌شود، در این رویکرد، امکان زندگی و فعالیت در محیطی مترکم با کاربری‌های متنوع و دارای گزینه‌های متعدد جابه‌جایی فراهم آمده که سبب اختصاص زمان کمتر به رانندگی و نیز کاهش تقاضای سفر با اتومبیل شخصی خواهد شد. از این طریق صرفه‌جویی در مصرف سوخت‌های فسیلی، کاهش آلودگی هوا، ترافیک و هزینه‌های حمل‌ونقل نیز تحقق پیدا می‌کند. توسعه بر مبنای حمل‌ونقل عمومی نقطه پایانی بر مشکلات شهرهای امروزی نیست، لیکن می‌تواند آغازی بر بهبود وضعیت کنونی شهرها باشد. در دنیا توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از مناسب‌ترین انواع توسعه شناخته می‌شود (بلزر و اتلر^۱، ۲۰۰۲). در سال‌های اخیر، یکی از بزرگ‌ترین اهداف برنامه‌ریزی و طراحی شهری، به‌ویژه در مراکز شهری، کاهش اتکای به اتومبیل به‌منظور ایجاد پایداری و سرزندگی در شهرهاست؛ به همین منظور حکومت‌ها و سازمان‌های برنامه‌ریزی، سیاست‌ها و خط‌مشی‌های خود را با هدف بازساخت دهی توسعه شهرها در الگوهای فشرده‌تر با کاربری مختلط جهت‌دهی کرده‌اند (نیومن و کنورثی^۲، ۲۰۰۶).

با توجه به این‌که مترو شهر تبریز در حال گسترش بوده و ایستگاه‌های این سامانه حمل‌ونقل عمومی روزبه‌روز در سطح شهر احداث می‌شود، می‌بایستی در چارچوب راهبردهای متکی بر رویکرد و اصول TOD از این زیرساخت استفاده بهینه‌ای در جهت ارتقای کیفیات محیطی به‌ویژه در سطح محلات به عمل آید، درحالی‌که در عمل چنین ارتباطی مورد بی‌توجهی قرار گرفته است. در این میان با توجه به واقع‌شدن این ایستگاه مترو در بافت تاریخی شهر تبریز و در کنار مسجد کبود، ضرورت بازطراحی محدوده‌های اطراف این ایستگاه و به‌ویژه محدوده مورد مطالعه این پژوهش (محلّه منصور) با رویکرد TOD و استفاده از این ظرفیت زیرساختی حمل‌ونقلی در راستای پایداری محدوده مورد مطالعه احساس می‌شود.

با جمع‌بندی مباحث مطرح‌شده در این بخش می‌توان این‌چنین مسئله پژوهش را تشریح کرد که بخش عمده‌ای از ناپایداری در سطح محلات شهری و در اینجا محلّه منصور تبریز، ناشی از سهم بالای جابجایی‌های شهری توسط خودروی شخصی و خودرو محور بودن ساختار شهرسازی است. از این رو سیاست‌های شهرسازی و طراحی شهری به‌گونه‌ای بوده است که این وضعیت ناپایداری در سطح محلات را تشدید کرده و شرایط زیستی این محدوده‌ها را با مشکل مواجه کرده است. از این رو ایده اصلی پژوهش حاضر در مواجهه با این مسائل، اتخاذ سیاست‌های طراحی شهری حمل‌ونقل پایدار و توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در راستای بهبود و ارتقاء سطح پایداری محلّه منصور تبریز است.

بر این اساس پرسش اصلی پژوهش این است که با توجه به قرار گرفتن ایستگاه مترو در محلّه منصور، چگونه می‌توان با به‌کارگیری سیاست‌های رایج در دانش طراحی شهری، به توسعه پایدار محلّه کمک نمود؟

مبانی نظری

برای فراهم کردن یک سیستم حمل‌ونقل موفق، کارا و پاسخگو، پروژه‌های TOD باید بتوانند قابلیت زندگی را در محلات بهبود بخشند. این مدعا از آن جهت است که در واقع موفقیت پروژه‌های TOD در عرصه‌ها و بافت‌های شهری، در گرو افزایش قدرت و بهبود ساختار اقتصادی و همچنین ارتقای سطح روابط، تعاملات و ساختار اجتماعی در حوزه‌های مورد اشاره است. از سوی دیگر در پروژه‌های TOD به‌واسطه توجه به حمل‌ونقل عمومی و تشویق به استفاده کمتر از اتومبیل شخصی، به ساختارهای زیست‌محیطی شهرها و جلوگیری از آلودگی آن‌ها توجه ویژه‌ای مبذول می‌گردد. از این‌روست که توسعه حمل‌ونقل محور، گاهی با جنبش رشد هوشمند (که تلاش دارد توسعه را با پایداری مرتبط سازد) همراه و همبسته می‌شود (اداره برنامه‌ریزی و منطقه‌بندی

¹ Belzer & Autler

² Newman & Kenworthy

محلّه شهر آستین^۱، ۲۰۰۶). در تفکر رشد هوشمند، توسعه‌ای خوب طراحی شده است که از فضاهای باز محافظت می‌کند، اجتماعات محلی را احیا کرده و مسکن مناسب در اختیار اقصار مختلف جامعه قرار می‌دهد. در واقع رشد هوشمند و به تبع آن توسعه حمل‌ونقل محور، به دنبال طراحی پایدار جوامع بشری است. از این رو در ادامه به بازشناسی جایگاه محلات پایدار در اهداف و مؤلفه‌های طراحی شهری پایدار پرداخته شده است تا از این رهگذر جایگاه ایده توسعه حمل‌ونقل محور در رسیدن به اهداف طراحی شهری پایدار مشخص گردد (رفعیان، پورجعفر، تقوایی و صادقی، ۱۳۹۲).



شکل ۱. اهداف و مؤلفه‌های عام طراحی شهری پایدار
بر گرفته از: (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۲)

اهداف و مزایای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی

توسعه حمل‌ونقل محور تبیین شده تا پنج هدف عمده زیر را محقق سازد: هدف نخست، که در واقع مهم‌ترین و اصلی‌ترین هدف در توسعه حمل‌ونقل محور است، تشویق ساکنین و شاغلین عرصه طراحی به استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی نسبت به اتومبیل شخصی است. هدف دوم که با هدف نخست در ارتباط است، به حداقل رساندن شدت ترافیک، شلوغی و ازدحام (هم در داخل شهرها و هم در شاهراه‌های اطراف شهرها) است. این امر از طریق تشویق به استفاده کمتر اتومبیل شخصی، کاهش میل و اشتیاق به توسعه حومه‌ای جدید و عدم اسکان شهروندان در حومه‌های کم تراکم اطراف شهرها صورت می‌پذیرد. هدف سوم، بالا بردن قابلیت استفاده افراد پیاده از فضاهای خیابان‌ها، پیاده‌روها و دیگر خدمات شهری است که با طراحی خیابان‌ها و عرصه‌های عمومی دوستدار پیاده تحقق می‌یابد. تأکید بر توسعه داخلی، بومی و محلی جدید و توجه جدی به انگاره‌های TOD هدف چهارم توسعه حمل‌ونقل محور است (کالثرپ^۲، ۱۹۹۳). در هدف پنجم، توسعه حمل‌ونقل محور در حومه شهرها، نوعی توسعه را تشویق می‌کند که در آن به گوناگونی معماری بناها، گوناگونی فعالیتی و کاربری مختلط تأکید و از یکنواختی جلوگیری می‌شود. همچنین TOD از آنجا که به دنبال تحقق اهداف متعدد و ویژه‌ای در واحدهای همسایگی و اجتماعات محلی، از دیگر انواع توسعه متمایز می‌گردد. این اهداف شامل ارتقای کیفیت زندگی، افزایش سلامت عمومی، رسیدن به حد مطلوب توسعه اقتصادی، به وجود آوردن شخصیت ویژه و متمایز برای واحدهای همسایگی و اجتماعات محلی، ارتقای کیفیت محیط‌زیست و استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی است. در جدول زیر این اهداف و مزایای آن‌ها و همچنین موانع اجرای TOD بیان شده است (سرورو و موراگامی^۳، ۲۰۰۸).

¹ CANPZD

² Calthorpe

³ Cervero & Murakami

جدول ۱

اهداف و مزایای TOD در مقیاس محلات شهری

| اهداف TOD در واحدهای همسایگی | مفهوم | مزایای استفاده از TOD در مقیاس محلات |
|------------------------------------|--|--|
| ارتقای کیفیت زندگی | توسعه حمل و نقل محور می تواند منجر به مزایای زیادی در زمینه کیفیت زندگی افراد شود، از جمله: وابستگی کمتر به اتومبیل، افزایش محدوده انتخاب مسکن و بهبود سرزندگی خیابانها و مراکز اصلی واحدهای همسایگی. همچنین TOD با ایجاد گره های فعالیتی مرتبط با سیستم حمل و نقل عمومی، دسترسی گروه های اجتماعی ویژه چون سالمندان، جوانان و... به تسهیلات شهری فراهم می سازد. | - شیوه ای برای مدیریت و تعدیل تراکمها برای رسیدن به یک تراکم بالا و متعادل - کاربری مختلط و گوناگونی فعالیتی - بالا بردن کیفیت محیط و کیفیت زندگی - ایجاد مکانی بهتر برای زندگی - دسترسی و قابلیت تحرک پذیری بیشتر و راحت تر |
| افزایش سلامت عمومی و امنیت اجتماعی | چون توسعه حمل و نقل محور وابستگی به اتومبیل را کاهش می دهد، ساکنین می توانند از مزیت محیط قابل پیاده روی بهره مند گردند. سفرهای کمتر با وسایل نقلیه نیز باعث بهبود پاکی هوا می شود. از طرفی با ایجاد مکانها و عرصه های عمومی فعال و پویا در طول شبانه روز که همواره مملو از جمعیت، در معرض دید افراد و تحت نظارت عمومی قرار دارند، به ارتقای امنیت اجتماعی کمک می کند. | - طراحی شده برای تسریع حرکت پیاده ها - ایجاد مکان هایی انعطاف پذیر برای تفریح و سرگرمی و کار و فعالیت توأم آن - افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی - کاهش تراکم، ازدحام و شلوغی خیابانها - کاهش آلودگی زیست محیطی |
| حد مطلوب توسعه اقتصادی | توسعه حمل و نقل محور، دسترسی ارزان قیمت به مشاغل برای مردم بدون خودرو فراهم می کند. این نوع توسعه به سبب ارائه گونه های مختلف مسکن، سبب جذب کارمندان و کارفرمایان برای سکنی گزیدن در محدوده ایستگاه های حمل و نقل عمومی می شود و از طریق کاهش هزینه مسکن و حمل و نقل، درآمد سالانه خانوار را افزایش می دهد. | - راهکاری برای توسعه های جدید درون شهری و محلی - طراحی پیاده محور و متناسب با پیاده که حق تقدم استفاده از فضاهای شهری را در درجه نخست به پیاده ها اختصاص می دهد. |
| ارتقای شخصیت اجتماعی | تراکم بیشتر در پروژه های TOD، این فرصت را محیا می سازد که فضاهای عمومی که توسط ساختمان های با طراحی مناسب محصور شده اند، ایجاد گردد. این امر به فضاهای عمومی هویت و سرزندگی بیشتر می بخشد. | موانع اجرای TOD - طراحی نادرست سیستم حمل و نقل عمومی و مکان یابی غیر منطقی ایستگاه های وابسته به آن - عدم همراهی ساکنین محلی واحدهای همسایگی به دلیل نگرانی از نتایج تغییرات به خصوص نگرانی از افزایش تراکم و کاهش پارکینگ - عدم تطبیق قوانین منطقه بندی موجود با سیاست های حمل و نقل محور - هزینه اجرای طرح و ریسک پذیری اقتصادی |
| ارتقای کیفیت محیط زیست | علاوه بر مزایای سلامت عمومی، توسعه حمل و نقل محور یک جایگزین در طراحی و توسعه حومه ها محسوب می شود این امر فرصتی فراهم می کند تا طراحی و برنامه ریزی مناطق حساس زیست محیطی در حومه ها و معماری سبز پیگیری شوند | |
| کاربرد مطلوب حمل و نقل عمومی | تعداد مسافری بیشتری که از حمل و نقل عمومی استفاده می کنند و قابلیت منابع سرمایه گذاری بیشتر برای امکانات حمل و نقل جدید از جمله مزایای حمل و نقلی TOD هستند. | |

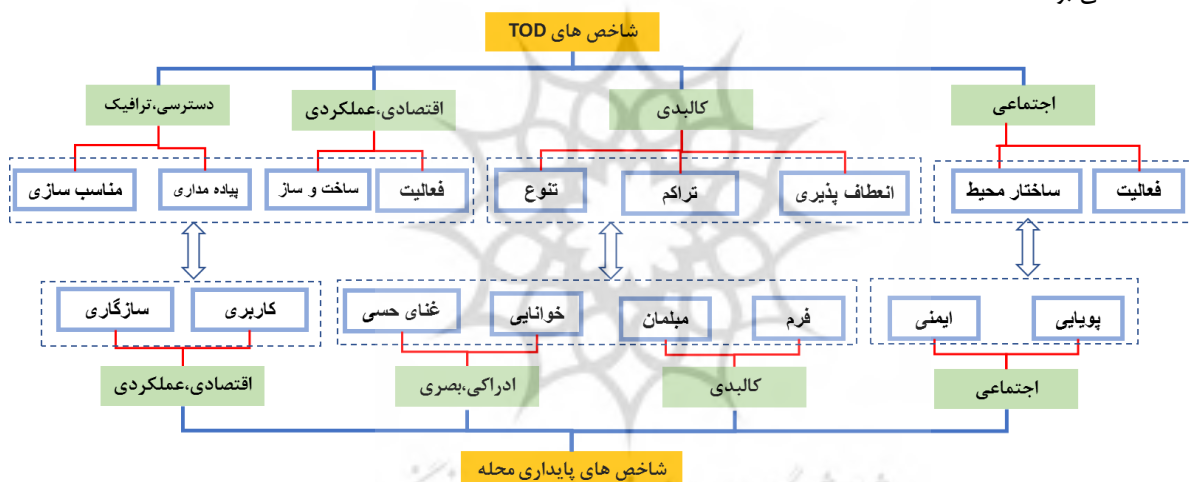
بر گرفته از: (لوتزن هیسر^۱، ۱۹۷۷)

پیشینه پژوهش

برای مطالعه پیشینه پژوهش، منابع مرتبط با موضوع مورد پژوهش مورد شناسایی و بررسی قرار گرفت. با مطالعه منابع مرتبط مشخص گردید که پژوهش های مختلفی در حوزه پایداری محلات از دیدگاه طراحی شهری انجام پذیرفته است اما پژوهش خاصی که مشخصاً در دانشگاه های کشور به مبحث ارتباط بین پایداری محلات و رویکرد TOD بپردازد، صورت نگرفته است. در ادامه به تعدادی از پژوهش هایی که تا حدودی با برخی از بخش های پژوهش حاضر مرتبط است اشاره می شود.

¹ Loutzenheiser

عباس زادگان و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان «کاربست سیاست‌های طراحی محور در فرایند چهارچوب توسعه اجتماعات محلی» با مطالعه و بررسی نظام برنامه‌ریزی کشور انگلستان که رویکرد برنامه‌ریزی طراحی محور را مطرح می‌کند و انطباق آن با شرایط نظام برنامه‌ریزی ایران به ارائه توصیه‌هایی برای پررنگ‌تر شدن سیاست‌های طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی پرداخته است. در این مقاله پنج راهکار اساسی برای دخیل نمودن طراحی شهری در فرایند پیشنهادی توسعه شهری در سطوح محلی (چهارچوب توسعه محلی) عنوان شده است و در نهایت با تعیین جایگاه طراحی شهری در چهارچوب توسعه اجتماعات محلی، سیاست‌های طراحی که در فرایند برنامه‌ریزی باید مورد توجه قرار بگیرند، به ترتیب ارائه شده‌اند و در نهایت به این نتیجه رسیده‌اند که فرایند چهارچوب توسعه اجتماعات محلی به‌عنوان یکی از ابزارهای برنامه‌ریزی طراحی محور می‌تواند به ارتقا کیفیت فضاهای شهری به برنامه‌ریزان، طراحان و مدیران شهری کمک کند تا از طریق آن کیفیت فضا ارتقا یابد. رفیعیان و همکاران در مقاله‌ای با عنوان «ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور» با رویکردی توصیفی-تحلیلی و با استفاده از شیوه‌های مرور متون و منابع، استفاده از اسناد تصویری و مصاحبه، درصد تدقیق نقش توسعه حمل‌ونقل محور، به‌عنوان یک راهکار، در تحقق طراحی شهری پایدار باهمستان‌ها و ارتقای کیفیت زندگی و قابلیت زیست‌پذیری در بافت‌های شهری هستند. هدفی که آن‌ها از انجام این پژوهش دنبال کرده‌اند، شفاف‌سازی رابطه رویکرد TOD با طراحی شهری محلات زیست‌پذیر، بازشناسی اهداف، مزایا، مفاهیم و راهکارهای اجرایی مرتبط با TOD، تبیین لزوم بهره‌گیری از فواید حاصل از سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا در توسعه بافت‌های شهری و ارائه فرآیند طراحی شهری حمل‌ونقل محور در اجتماعات محلی بوده است.



شکل ۲. مدل مفهومی پژوهش

روش پژوهش

روش تحقیق پژوهش حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی است. روش گردآوری اطلاعات نیز به دو صورت اسنادی و میدانی (شامل پرسشنامه، مشاهده و مصاحبه) بوده است روش تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز به صورت کیفی و با استفاده از روش برنامه‌ریزی راهبردی بوده است. بدین ترتیب که با استفاده از مدل آرگون به چشم‌انداز نویسی پرداخته شده و پس از تعیین اهداف، راهبرد و سیاست‌ها، به ارائه گزینه‌های بدیل و ارزیابی آن‌ها به کمک ماتریس دستیابی به اهداف (GAM)^۱ پرداخته می‌شود. و در نهایت پس از انتخاب بهترین سناریو جهت رسیدن به طراحی مناسب برای محله منصور تبریز با توجه به رویکرد TOD و پایداری محله، چهارچوب‌های طراحی در ابعاد انتخاب شده ارائه می‌گردد. برای روشن شدن روش به کار گرفته شده در تحلیل و ارزیابی گزینه‌های بدیل به دست آمده از فرآیند پژوهش به تشریح اجمالی «روش ماتریس دستیابی به اهداف» می‌پردازیم:

¹ Goals Achievement Matrix

روش‌های اهداف- اقدامات انواع مختلفی دارند که «ارزش‌گذاری برحسب درجه‌بندی» توسط اشلاگر و «ماتریس کارایی» توسط شیمپلر و گرکو از آن جمله هستند. مشهورترین روش در این گروه روشی است که «هیل^۱» بنیان‌گذاری کرده و ماتریس اهداف- اقدامات نامیده می‌شود و نمونه ساده آن در ذیل ارائه می‌شود. این روش، تا حدی شبیه به جدول موازنه است چون در آن ردیف‌ها و ستون‌های ماتریس، به ترتیب شامل هدف‌ها و گروه‌های همگن‌اند. به هر حال، به هر یک از هدف‌ها و گروه‌ها ارزش نسبی در ماتریس داده می‌شود و مشکل اساسی آن در همین ارزش‌گذاری‌هاست. شیوه فوق دارای دو وجه تمایز است که یکی از آن‌ها توجه به مسئله عدالت و برابری (از طریق گروه‌بندی افراد برحسب سطح درآمد و متغیرهای مشابه) در مورد پیشنهادهای برنامه‌ریزی و دیگری کاربرد سلسله‌مراتب و درجه‌بندی در هدف‌ها است.

| شرح هدف | | a | | B | | y | | 8 | |
|---------------------|---------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|
| «ارزش نسبی» | | 2 | | 3 | | 5 | | 4 | |
| چگونگی اثرهای وارده | | هزینه‌ها | سودمندی‌ها | هزینه‌ها | سودمندی‌ها | هزینه‌ها | سودمندی‌ها | هزینه‌ها | سودمندی‌ها |
| گروه‌های تحت تأثیر | بارنسبی | | | | | | | | |
| a گروه | 1 | A | D | E | - | | N | Q | R |
| b گروه | 3 | H | | - | R | M | - | S | T |
| c گروه | 1 | L | J | - | S | | - | V | W |
| d گروه | 2 | - | | T | - | | - | - | - |
| e گروه | 1 | - | K | | U | | P | - | - |
| | | | | | | | | | |
| | | Σ | | Σ | | Σ | | Σ | |

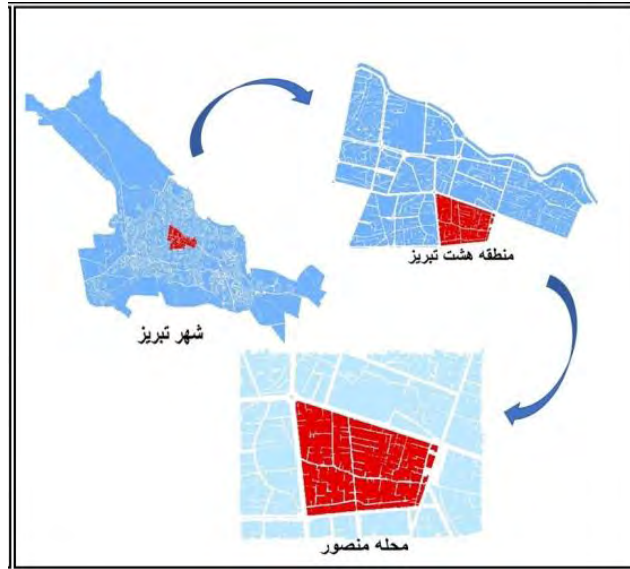
شکل ۳. نمونه‌ای از ماتریس دستیابی به اهداف هیل

موریس هیل می‌گوید مجموعه هدف‌ها، شناخته‌شده و ارزش نسبی که به هر یک از هدف‌ها داده می‌شود، مشخص است. اما از نظر چدویک، این امر فرآیندی است که از لحاظ نظری غیرممکن است. چه کسی باید تعیین کند که کدام گروه اهمیت بیشتر و کدام گروه اهمیت کمتر دارد؟ چطور ممکن است که گروه‌ها با ارزش‌گذاری که بار کمتری به آنان در مقابل گروه‌های دیگر می‌دهد، موافقت کنند؟ این پرسش‌ها ممکن هستند، اما باید به آن‌ها مشکل تعیین ارزش نسبی هدف‌ها را هم اضافه نمود. از طرف دیگر هیل ماتریس GAM تعمداً ماهیت منافع عمومی را مشخص نمی‌کند و همچنین مقاصد از بررسی صریح هدف‌های برتر یا آرمان‌ها مشتق می‌شوند که آن‌ها خود از قبل از تحلیل طرح‌ها مشخص شده‌اند. این آرمان‌ها را برنامه‌ریزان، نمایندگان منتخب مردم و سایر شرکت‌کنندگان در فرآیند برنامه‌ریزی تدوین و صورت‌بندی کرده‌اند (محمدزاده تیتکانلو، ۱۳۷۸).

محدوده مورد مطالعه

محله منصور یکی از محلات منطقه ۸ شهر تبریز است؛ این محله از سمت شمال به خیابان امام خمینی، از جنوب به خیابان ۱۷ شهریور قدیم، از شرق به خیابان حافظ و از غرب به خیابان ارتش جنوبی منتهی می‌شود. بر اساس آخرین سرشماری (۱۳۹۰) این محله حدود ۴۶۶۸ نفر جمعیت داشته است. بعد خانوار در این محله ۳/۰۶، نسبت جنسی ۹۷/۵۳ و میزان باسوادی ۹۴/۶۶ درصد است (مهندسین مشاور نقش محیط، ۱۳۹۵). تراکم ساختمانی در قطعات مسکونی محله منصور ۱۳۷/۶ درصد و فعالیت‌های موجود در این محله به صورت نیمه متراکم است.

¹ Morris Hill



شکل ۴. محدوده مورد مطالعه

یافته‌ها و بحث

انتخاب حلقه صاحب‌نظران بخش بسیار مهمی از روش دلفی است. آگاهی این گروه، از موضوع مورد نظر، تضمین خوبی برای کیفیت بالای نتایج دلفی است. بنابراین حلقه اعضای دلفی در یک پژوهش، بر اساس تخصص انتخاب می‌شوند نه براساس فرآیند انتخاب تصادفی پژوهشگر. حلقه دلفی بر اساس آگاهی افراد از موضوع مورد نظر انتخاب می‌شود. بر همین اساس، در این پژوهش ابتدا لیست چهارده نفره‌ای از کارشناسان و متخصصین شهرداری منطقه ۸ تبریز که در ابعاد اجتماعی و انسانی علوم محیطی (معماری و شهرسازی)، صاحب‌نظر بودند انتخاب شدند. پس از اطلاع‌رسانی راجع به موضوع پژوهش و فرآیند آن، ده نفر از این لیست، برای انجام مصاحبه، زمان لازم را در اختیار پژوهشگر قراردادند. در مرحله اول، مصاحبه‌ای نیمه ساختاریافته ترتیب داده شد. در این مصاحبه‌ها، سعی پژوهشگر بر آن بود که ابتدا رویکرد TOD و ارتباط آن با حوزه شهرسازی را مورد کنکاش قرار داده و مهم‌ترین «عوامل پایداری محلات با توجه به استانداردهای TOD» و نگاه متخصصان به موضوع عوامل تأثیرگذار بر ارتقاء پایداری محلات از نگاه آنان را شناسایی نماید و سپس یافته‌های حاصل از مرور منابع را با آن‌ها در میان گذاشته و نظر آن‌ها را جویا شود. در این گفت‌وگوها هم‌چنین یافتن میزان موافقت متخصصان با نگاه بومی و محلی به پایداری محلّه منصور و تفاوت آن با رویکرد جهانی به این مقوله مدنظر پژوهشگر بود. در این مرحله حدود ۵۰۰ دقیقه گفت‌وگو با حلقه ده نفره متخصصان انجام شد که خلاصه کوتاهی از نکات کلیدی آن در جدول زیر دیده می‌شود.

جدول ۲

عوامل مؤثر در حیطه پایداری محلات و استانداردهای TOD در ابعاد اصلی

| ابعاد اصلی | عوامل مؤثر در حیطه پایداری محلات و استانداردهای TOD |
|------------|--|
| کالبدی | زیرساخت کالبدی استانداردهای ساختمانی توزیع مناسب امکانات رفاهی سیما و منظر موجود در محله |
| حمل و نقل | رعایت سلسله مراتب دسترسی اقدامات لازم جهت ساماندهی حمل و نقل عمومی تفکیک محلات با توجه به شریانی‌های موجود فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی ارتباط حمل و نقل عمومی با درآمد مردم آموزش در خصوص استفاده حمل و نقل عمومی استاندارد تأثیر اصول توسعه حمل و نقل محور (TOD) |
| اجتماعی | تعلق خاطر در محدوده مشارکت اجتماعی میان نهادهای ذی ربط و مردم ابعاد تراکم جمعیت در محله استاندارد شاخص امنیت |
| اقتصادی | سرمایه‌گذاری‌های داخلی در ابعاد مختلف جهت ارتقا پایداری محله بسترسازی رشد اقتصادی برنامه‌بودجه سازمان‌های ذی ربط |
| زیست محیطی | تناسب پوشش گیاهی کاهش آلاینده‌های صوتی، هوایی و محیطی |

پس از انجام مرحله اول و تحلیل محتوای مصاحبه‌ها، شاخص‌های مؤثر بر ارتقاء پایداری محله منصور در حوزه شهرسازی و یا اصطلاحاً کدهای مکانی از نگاه این ده متخصص استخراج شد. این ۲۰ کد در مرحله دوم تکنیک دلفی، بنا به نظر پژوهشگر و اساتید راهنما و مشاور، در ۵ دسته موضوعی دسته‌بندی شد. این دسته‌ها عبارت بودند از:

- ✓ **بعد یکپارچگی کالبدی:** زیرساخت کالبدی، استانداردهای ساختمانی، توزیع مناسب امکانات رفاهی، سیما و منظر موجود در محله
- ✓ **بعد تبیین مسائل اجتماعی:** تعلق خاطر در محدوده، مشارکت اجتماعی میان نهادهای ذی ربط و مردم، ابعاد تراکم جمعیت در محله، استاندارد شاخص امنیت
- ✓ **بعد تبیین اصول استاندارد حمل و نقل:** رعایت سلسله مراتب دسترسی، اقدامات لازم جهت ساماندهی حمل و نقل عمومی، تفکیک محلات با توجه به شریانی‌های موجود، فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی، ارتباط حمل و نقل عمومی با درآمد مردم، آموزش در خصوص استفاده حمل و نقل عمومی استاندارد، تأثیر اصول توسعه حمل و نقل محور (Tod)
- ✓ **بعد اقتصادی:** سرمایه‌گذاری‌های داخلی در ابعاد مختلف جهت ارتقا پایداری محله، بسترسازی رشد اقتصادی، برنامه‌بودجه سازمان‌های ذی ربط
- ✓ **بعد زیست محیطی:** تناسب پوشش گیاهی، کاهش آلاینده‌های صوتی، هوایی و محیطی

سپس کدهای ۲۰گانه، به صورت پرسشنامه بسته با پاسخ‌های پنج‌درجه‌ای طیف لیکرت از معرض نظر حلقه ده نفره متخصصان گذشت. داده‌های حاصل از این مرحله نیز به صورت نمره دهی به هر کد در جدول زیر دیده می‌شود. در این جدول، به منظور انجام محاسبات، نمره ۵ برای موافقت کامل و نمره ۱ برای مخالفت کامل از سوی هر متخصص (الف تا د) در نظر گرفته شده است. در ابتدای پرسشنامه همچنین پیشنهاد دسته‌بندی این ۲۰ شاخص در پنج دسته یادشده از نگاه متخصصان گذشت. برخی، نظر

خاصی در موافقت یا مخالفت با این مدل، اعلام نکردند و تعدادی نیز موافقت خود را با کلیت این دسته‌بندی به‌منظور حصول مدل نهایی، اعلام نمودند.

پس از جمع‌آوری داده‌ها در مرحله دوم روش دلفی، به‌منظور یافتن میزان موافقت متخصصان با هر شاخص، از ساده‌ترین روش یعنی حاصل جمع نمرات و میانگین آن‌ها استفاده شد. جدول زیر، حاصل جمع و معدل نمرات هر شاخص و نیز هر دسته را نشان می‌دهد.

جدول ۳

یافته‌های حاصل از تطبیق شاخص‌ها در مرحله دوم روش دلفی

| میانگین وزن دسته | وزن شاخص | میانگین دسته | میانگین | جمع نمره | شاخص | بعد |
|------------------|----------|--------------|---------|----------|---|------------|
| ۰/۰۴۱۴۲ | ۰/۴۱۲۵۰ | ۳/۴۷ | ۴/۵ | ۴۵ | زیرساخت کالبدی | کالبدی |
| | ۰/۰۴۱۲۹ | | ۳/۵ | ۳۵ | استانداردهای ساختمانی | |
| | ۰/۰۴۱۵۷ | | ۳/۴ | ۳۴ | توزیع مناسب امکانات رفاهی | |
| | ۰/۰۴۱۵۷ | | ۲/۹ | ۲۹ | سیما و منظر موجود در محله | |
| ۰/۰۴۱۶۸ | ۰/۰۴۲۸۵ | ۳/۳۱ | ۳/۵ | ۳۵ | رعایت سلسله‌مراتب دسترسی | حمل‌ونقل |
| | ۰/۰۴۲۶۶ | | ۳/۳ | ۳۳ | اقدامات لازم جهت ساماندهی حمل‌ونقل عمومی | |
| | ۰/۰۴۱۷۸ | | ۳/۳ | ۳۳ | تفکیک محلات با توجه به شریانی‌های موجود | |
| | ۰/۰۴۱۶۸ | | ۲/۶ | ۲۶ | فرهنگ استفاده از حمل‌ونقل عمومی | |
| | ۰/۰۴۱۷۳ | | ۴ | ۴۰ | ارتباط حمل‌ونقل عمومی با درآمد مردم | |
| | ۰/۰۴۱۳۵ | | ۳/۴ | ۳۴ | آموزش در خصوص استفاده حمل‌ونقل عمومی استاندارد | |
| | ۰/۰۴۲۷۵ | | ۳/۱ | ۳۱ | تأثیر اصول توسعه حمل‌ونقل محور (tod) | |
| ۰/۰۴۱۷۵ | ۰/۰۴۲۰۱ | ۳/۳۳ | ۳/۷ | ۳۷ | تعلق خاطر در محدوده | اجتماعی |
| | ۰/۰۴۱۹۹ | | ۳/۲ | ۳۲ | مشارکت اجتماعی میان نهادهای ذی‌ربط و مردم | |
| | ۰/۰۴۱۲۷ | | ۳/۱ | ۳۱ | ابعاد تراکم جمعیت در محله | |
| ۰/۰۴۰۶۵ | ۰/۰۴۰۸۸ | ۳/۰۵ | ۳/۳ | ۳۳ | استاندارد شاخص امنیت سرمایه‌گذاری‌های داخلی در محله | اقتصادی |
| | ۰/۰۴۱۰۲ | | ۲/۸ | ۲۸ | ابعاد مختلف جهت ارتقا پایداری محله | |
| | ۰/۰۴۰۵۸ | | ۳ | ۳۰ | بسترسازی رشد اقتصادی برنامه و بودجه سازمان‌های ذی‌ربط | |
| | ۰/۰۴۰۱۲ | | ۳/۱ | ۳۱ | ذی‌ربط | |
| ۰/۰۳۹۷۷ | ۰/۰۳۹۶۵ | ۳/۲۵ | ۳/۳ | ۳۳ | تناسب پوشش گیاهی | زیست محیطی |
| | ۰/۰۳۹۸۵ | | ۳/۲ | ۳۲ | کاهش آلاینده‌های صوتی، هوایی و محیطی | |

با توجه به اطلاعات به‌دست‌آمده از روش دلفی در مرحله سوم می‌توان بیان نمود که به‌طور کلی سه شاخصه اصلی یعنی «رعایت سلسله‌مراتب دسترسی» و «تأثیر اصول توسعه حمل‌ونقل محور» و همچنین «اقدامات لازم جهت ساماندهی حمل‌ونقل عمومی» تأثیر ویژه‌ای در پایداری محلی منصور ایفا می‌نمایند. همچنین «تناسب پوشش گیاهی» نیز کمترین تأثیر را بر پایداری محله از نظر شاخص توسعه ایفا می‌کند.

پس از استخراج شاخص‌ها و وزن‌دهی آن‌ها و شناسایی مهم‌ترین شاخص‌های تأثیرگذار حمل‌ونقلی در پایداری محله، در مرحله بعدی پژوهش به تدوین چشم‌انداز توسعه محله بر مبنای اصول توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی می‌پردازیم:

• نیمرخ (اکنون کجا هستیم؟)

سایت مورد مطالعه به منظور ارتقای پایداری و توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در محله منصور تبریز واقع در منطقه هشت شهری است. این محدوده جزء قدیمی‌ترین محلات تبریز و در هسته‌ی مرکزی شهر واقع شده است که دارای بافت ارگانیک و فشرده و دسترسی‌های نامناسب و کوچه‌های ناامن و بن‌بست متعددی است. حضور تعداد زیاد بناهای تاریخی در اطراف و در دل محله همچون مسجد کریم‌خان، از ویژگی‌های بارز این محل است. همچنین وجود برج مدرن ابریشم و ایستگاه متروی شهید بهشتی از تحولات مدرن و نقطه قوت محله است. عدم دسترسی راحت به درون بافت محله منصور و نبود خیابان‌های مناسب جهت تردد سواره و پیاده و در پس آن عدم رسیدگی به بهداشت محل همچنین کمبود فضای تعاملی مناسب و کاربری‌های درمانی و کمبود فضای سبز و کیفیت نامناسب منظر شهری از مشکلات بارز این محله از شهر تبریز است.

• بیانیه روند (به کجا می‌رویم؟)

بی‌توجهی و رها کردن کاربری‌های اطراف میدان بزرگ شهید بهشتی و میدان ایپک در کنار مسجد کریم‌خان به‌عنوان سیستم مدرن محله که در مجاورت ایستگاه مترو نیز قرار دارد، منجر به تبدیل شدن آن برای تجمع برخی افراد شرور و بدنامی آن مکان‌ها از سوی دیگر ساکنین گشته است، به‌علاوه بزرگ‌ترین سنگ‌فرش طرح قالی در این محل به دلیل تردد موتورسواران در حال نابودی است. کمبود فضاهایی که ساکنین بتوانند در آن تعاملات اجتماعی داشته باشند و یکدیگر را بشناسند می‌تواند فضا را برای افراد مزاحم مناسب کرده و امنیت را به شدت در محله پایین آورد. کمبود کاربری‌های مورد نیاز محله همچون کاربری درمانی و فضای سبز باعث ایجاد ترددهای زیاد و ترافیک توسط اهالی به دلیل برطرف کردن نیازهایشان خواهد شد. روند فرسودگی کالبدی برخی بناهای تاریخی و تجمع افراد خاص نظیر معتادین نیز منجر به تشدید این معضل خواهد شد. عدم اصلاح، بهسازی و تجهیز معابر، کمبود کاربری‌های جذاب در اطراف ایستگاه مترو و درون بافت محله می‌تواند مشکلات زیادی را برای افرادی که در آن محل زندگی می‌کنند یا به هر دلیلی مسافر هستند، به وجود آورد.

• بیانیه چشم‌انداز (کجا می‌خواهیم باشیم؟)

با توجه به ظرفیت‌های موجود در این محدوده، سایت مورد مطالعه می‌تواند بستری جهت ارتقای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی و همچنین محله‌ای پایدار و پویا باشد و به مکانی تبدیل گردد که نمونه موفق‌ی از طراحی پایدار باشد. تا جایی که افراد بتوانند از سایر نقاط شهر جهت رفع نیازهای خود بدون وارد شدن به بافت مسکونی محل با استفاده از حمل‌ونقلی آسان و عمومی به آنجا مراجعه کنند و از امکانات موجود بهره‌مند گردند.

برنامه اجرایی (چگونه به آنجا برسیم؟)

با توجه به وجود ایستگاه متروی شهید بهشتی و عنصر کالبدی مهمی همچون میدان ایپک و برج ابریشم، وجود میراث باارزش فرهنگی و تاریخی همچون مسجد کریم‌خان، موزه علی مسیو، خانه لاله‌ای، خانه هنرمندان و... مجاورت محله با عنصر تجاری و تاریخی ارزشمندی همچون مسجد و بازار کبود، می‌توان با انجام برنامه‌ریزی‌های دقیق و اصولی و با در نظر گرفتن تمام ابعاد طراحی، محدوده مطالعاتی به‌عنوان سایتی توسعه‌یافته مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی با در نظر گرفتن طراحی محله‌ای پایدار و سرزنده، در سطح محدوده در مقیاس خرد و منطقه و شهر در مقیاس کلان به ایفای نقش پردازد. تبیین اهداف و برنامه‌های منسجم و اصولی و سیاست‌ها و اقدامات اجرایی مناسب، توجه اکید به نیازهای مردم، نیازهای بافت و زمینه، مشارکت مردمی برای دستیابی به چشم‌انداز، تبدیل محله به نمونه موفق از طراحی پایدار مبتنی بر توسعه حمل‌ونقل عمومی و گام برداشتن در راستای دستیابی به اهداف می‌تواند راهگشا باشد.

بیانیه نهایی چشم‌انداز

محله پررونق منصور قطب تاریخی تفریحی و اقتصادی استان است که در منطقه هشت تبریز واقع شده است. حساسیت ویژه به استفاده از حمل‌ونقل عمومی در این محله، استفاده از زیبایی‌های این محله امن و خریدی مطمئن و سریع را سهل کرده است. ارتقای معیارها و مؤلفه‌های توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی و ایجاد محله‌ای پایدار و سرزنده متناسب با محله‌ای ارگانیک و پرتراکم همچون محله منصور از جمله ویژگی‌های آن است. طراحی و تعیبه کاربری‌های دائم و موقت همخوان و هم‌راستا با

رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی و استفاده حداکثری از این وسایل نقلیه و حضور حداقلی وسایل نقلیه شخصی در آن و تعیین ضوابط و استفاده از راهکارهای اجرایی محله‌ای پایدار و سرزنده در پیرامون مکان‌های تاریخی، حساسیت و آگاهی مردم را نسبت به ظرفیت‌های استراتژیک محله خود به ارمغان آورده است. استفاده حداکثری از فضای اطراف ایستگاه متروی شهید بهشتی و پرداختن به تمام ابعاد منظر و کالبدی میدان منصور و ایجاد فعالیت‌های شبانه‌روزی در این مکان، استفاده از وسایل نقلیه عمومی همچون تراموا در سطح محله، پرداختن به هویت تاریخی شهر در منظر خیابان‌های محله و افزایش درون بافتی در پیرامون مکان‌های فرهنگی و تاریخی دورن محله، ایجاد مکان‌های سرزنده محلی همچون فضای سبز برای تعاملات اجتماعی مردم، طراحی مسیرهای پیاده در مجاورت مسیر سواره، تأمین تمامی نیازهای محله درون خود آن، طوری که کمترین نیاز به خارج از محله وجود داشته باشد از جمله نقاط قوت محله پویا و سرزنده منصور است. جدول زیر چارچوب پیشنهادی بیانیه چشم‌انداز در مدل ارگون را نشان می‌دهد.

جدول ۴

چارچوب پیشنهادی بیانیه چشم‌انداز در مدل ارگون

| کاربست چارچوب تدوین شده در مورد محله منصور | چارچوب بیانیه چشم‌انداز | | |
|---|---|--------|----------------------------------|
| قلب زنده‌ی تاریخ تبریز دریچه‌ای به آینده، ترقی و رفاه | معنای ضمنی | معنا | نکات لنگرگاهی (Anchor points) |
| پایه بعد دسترسی آسان و پایه فرهنگی تفریحی ورود فعالیت‌های اقتصادی کلان و تقویت جداره‌های خرد تجاری، فرهنگی و تفریحی | معنای صریح | | |
| محل مناسبی برای خرید، گذران اوقات فراغت، زندگی و کار | مرفولوژی اقتصادی | هویت | جزئیات (Details) |
| امتزاج معماری پیشرفته قرن بیست و یکم در بستری از معماری تاریخی | مرفولوژی کالبدی | | |
| مقصد گردشگری فرهنگی و قطب تجارت فرش اصیل ایرانی در مقیاس‌های محلی، ملی و منطقه‌ای بین‌المللی | جایگاه محلی جایگاه ملی جایگاه منطقه‌ای-بین‌المللی | ساختار | |

تدوین اهداف و راهبردها

با توجه به بیانیه چشم‌انداز و ارائه چهارچوب پیشنهادی در دو بخش اساسی و جزئی و در سه زیرمجموعه «معنا»، «هویت» و «ساختار»، نمودهای فضایی-کالبدی، اقتصادی-اجتماعی برای محله منصور بیان گردید و در ادامه پژوهش به تدوین اهداف، راهبردها در این راستا پرداخته می‌شود.^۱

جدول ۵

اهداف و راهبردهای توسعه پایدار محله منصور با تأکید بر رویکرد TOD

| اهداف | راهبرد |
|---|--|
| ارتقاء آگاهی مردم از اهداف TOD و مشارکت مردمی در بهبود فعالیت‌های اجتماعی | تقویت و حمایت از اقدامات انجام‌شده در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقلی بهبود کیفیت روابط اجتماعی و بالا بردن میزان رضایت شهروندان از فضا |

^۱ . برای هر کدام از راهبردهایی که در جدول آمده، تعداد زیادی سیاست‌های اجرایی نوشته شده و در پایان‌نامه آمده‌است که در اینجا بدلیل محدودیت فضای مقاله از آوردن آن‌ها صرف نظر شد.

| اهداف | ابعاد | راهبرد |
|--|--------------------|---|
| برقراری عدالت اجتماعی در پس اقدامات TOD در محل | | ایجاد امکان انجام فعالیت‌های اجتماعی برای گروه‌های مختلف جامعه برقراری عدالت در فضاسازی‌ها |
| ارتقاء منزلت عملکردی پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی | بعد عملکردی | ساماندهی کاربری‌ها و خدمات عمومی ارتقاء گردشگر پذیری ساماندهی کاربری‌های درون محله ارائه تسهیلاتی به‌منظور امنیت مراجعین پیاده و سواره |
| ارتقاء ایمنی ساکنین ارتقاء سرزندگی محیطی پیرامون ایستگاه مترو در راستای حصول اهداف TOD | | تنوع عملکردی و کاربری‌ها شاخص سازی انواع کاربری‌ها |
| بهبود کیفیت کالبدی در راستای سرزندگی محل و پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل شهری | بعد کالبدی | تقویت زمینه‌گرایی رعایت تناسب و مقیاس انسانی ارتقاء سطح تناسبات فضایی کاهش آلودگی نمادی و شفافیت اطلاعات محیطی |
| توجه به خوانایی و نفوذپذیری محله جهت ارتقا کیفیت استانداردهای شهری با توجه به سازمان ادراکی و بصری | بعد ادراکی - بصری | استفاده از عناصر نشانه‌ای ارتقاء کیفیت دیداری جهت‌یابی سریع |
| ارتقاء حس تعلق در راستای حصول به اهداف محله پایدار | | توسعه فضای سبز فعال در راستای افزایش حس مکان |
| ارتقاء کیفیت پیاده‌روها در راستای رسیدن به اهداف TOD و ایجاد سرزندگی در محل | بعد حرکتی - دسترسی | تقویت عناصر نشانه‌ای در طول مسیر پیاده مناسب‌سازی معابر ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری و تراموا بهبود کیفیت ایستگاه‌ها و مسیرهای تردد وسایل نقلیه عمومی اصلاح دسترسی اتصال و ارتباط مناسب معابر |
| تقویت بخش اقتصادی پیرامون میدان منصور و حصول اهداف TOD | بعد اقتصادی | ارتقا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی فعال‌سازی بخش تجاری پیرامون اماکن خاص |

ارائه گزینه‌های بدیل^۱

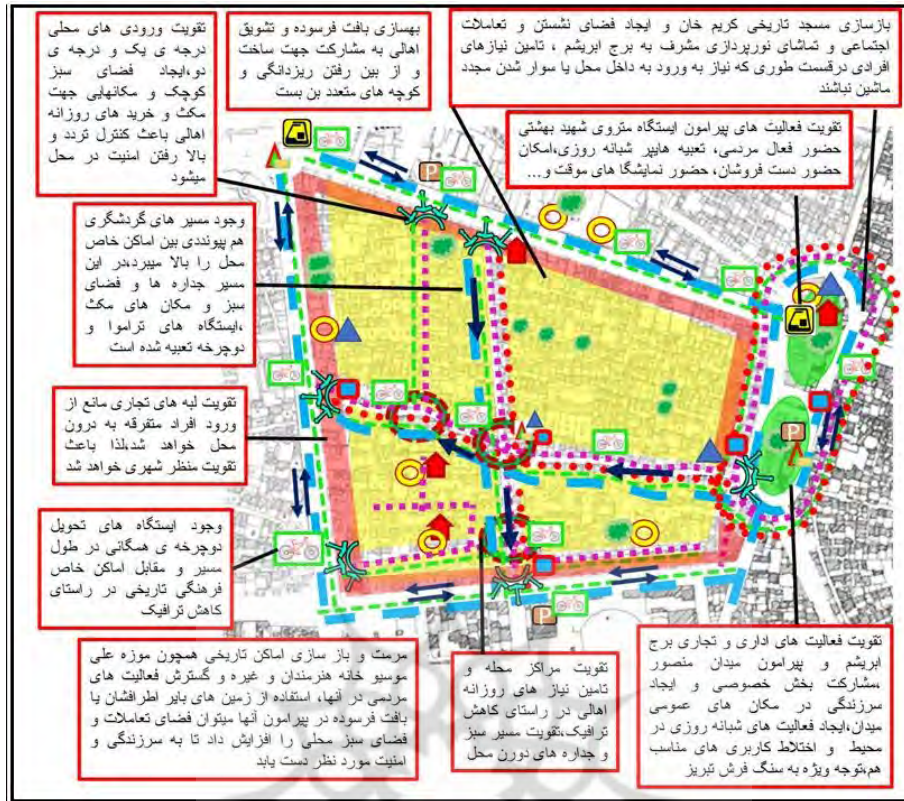
پس‌ازاینکه اهداف و راهبردهای تحقق پایدار محله منصور با استفاده از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی آورده شد با در نظر داشتن سیاست‌های اجرایی برای هر کدام از راهبردها، در این بخش به ارائه گزینه‌های بدیل، ارزیابی آن‌ها براساس مدل GAM و در نهایت ارائه گزینه بدیل برتر پرداخته می‌شود.

• گزینه بدیل شماره یک

در این گزینه بدیل توجه ویژه به خیابان‌های محورهای پیرامونی محله منصور شده است، پیشنهاد شده ورودی‌های متعددی برای دسترسی به داخل محل تعبیه شود و درعین حال ورود و خروج توسط اهالی قابل‌رویت باشد، به پیاده‌روهای بافت ارگانیک توجه شده و از آن‌ها جهت بهبود کیفیت محیطی استفاده شده است. میدان شهید بهشتی به دو بخش تقسیم شده است تا بتوانند به صورت

¹ Alternatives

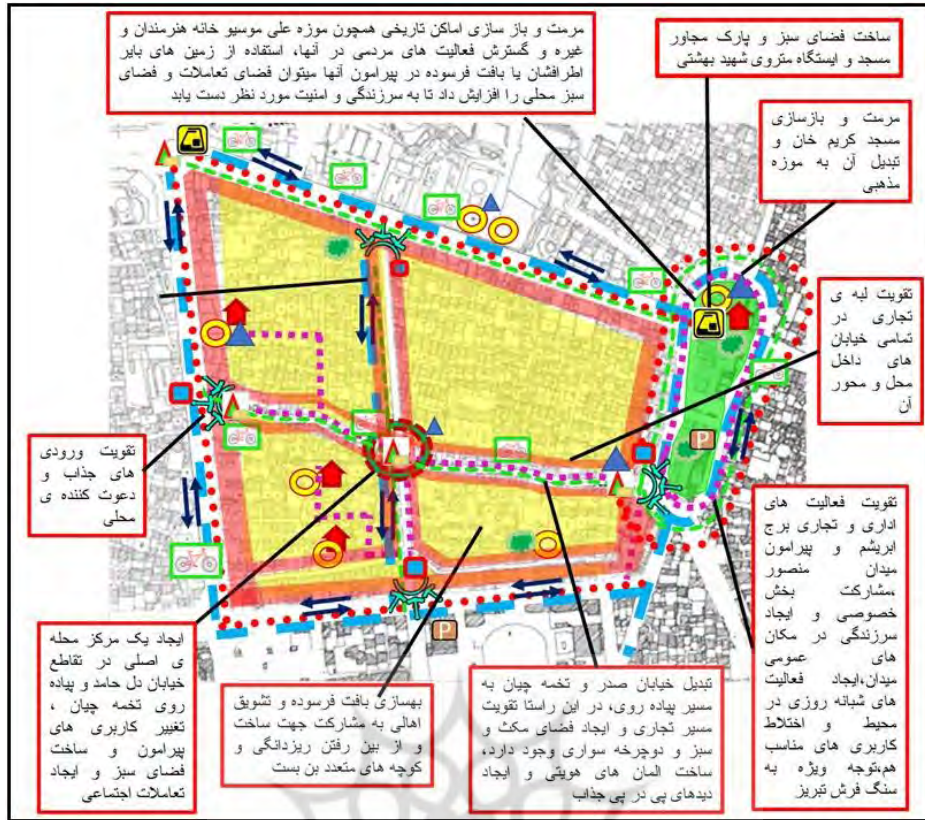
مجزا فعالیت‌های اجتماعی خود را داشته باشند، در کل مجموعه توجه ویژه به منظر و فضای سبز و مکان‌های تعاملات اجتماعی شده است.



شکل ۳. گزینه بدیل شماره یک

• گزینه بدیل شماره دو

در گزینه بدیل شماره دو تمرکز بر فعالیت‌های تجاری درون محله منصور بوده است و به جداره‌های خیابان‌های محلی توجه خاص شده است، این امکان را می‌دهد که افراد جهت رفع نیازهای خود به داخل محل به راحتی تردد داشته باشند و توجه به بافت ارگانیک را کم کرده، تمرکز ویژه بر ورودی‌های خاص شده است که خاصیت دعوت‌کنندگی بیشتری خواهند داشت. در قسمت میدان منصور پیرامون ایستگاه مترو پیشنهاد یکپارچه‌سازی کل مجموعه را ارائه داده و با تدابیری سعی بر سهولت تردد حول آن محور شده است.



شکل ۴. گزینه بدیل شماره دو

ارزیابی گزینه‌های بدیل پیشنهادی با استفاده از روش GAM

در جدول زیر ابتدا به راهبردها امتیاز اهمیت داده شده و سپس میزان موفقیت در دستیابی به راهبردها در هر گزینه بدیل ارزیابی شده است. امتیازات داده شده به میزان اهمیت راهبردها در بازه یک تا پنج است؛ در نهایت با توجه به اینکه هر راهبرد در کدام گزینه امتیاز بیشتری کسب نموده است به ارائه گزینه بدیل برتر پرداخته شده است.

جدول ۶

ارزیابی گزینه‌های پیشنهادی با استفاده از روش GAM

| ردیف | راهبردها | گزینه بدیل شماره | | راهبردها ضریب (۱-۵) | راهبردها |
|------|---|------------------|-----------------|---------------------------|-----------------|
| | | یک | دو | | |
| | | امتیاز خام | امتیاز نهایی | امتیاز خام | امتیاز نهایی |
| ۱ | حضور بدون بهانه در فضا برای افراد | ۳ | ۹ | ۴ | ۳ |
| ۲ | حفظ و تقویت مکان‌های نوستالژیک | ۴ | ۲۰ | ۴ | ۲۰ |
| ۳ | ایجاد امکان فعالیت‌های اجتماعی | ۳ | ۱۲ | ۴ | ۱۲ |
| ۴ | ایجاد ارتباط سازگار با محیط | ۴ | ۱۲ | ۴ | ۱۲ |
| ۵ | بهبود کیفیت روابط اجتماعی و بالا بردن میزان رضایت شهروندان از فضا | ۳ | ۱۵ | ۴ | ۲۰ |
| ۶ | ایجاد زمینه مشارکت گروهی توسعه درون بافتی | ۴ | ۲۰ | ۵ | ۲۵ |
| ۷ | تقویت و حمایت از اقدامات انجام شده در پیرامون ایستگاه‌های حمل و نقل | ۴ | ۲۰ | ۵ | ۲۵ |

| | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|---|--|----|
| ۱۲ | ۳ | ۱۲ | ۳ | ۴ | برقراری عدالت در فضاسازی‌ها | ۸ |
| ۱۶ | ۴ | ۱۶ | ۴ | ۴ | ساماندهی کاربری‌ها و خدمات عمومی | ۹ |
| ۱۲ | ۳ | ۱۶ | ۴ | ۴ | ارتقا گردشگر پذیری محیط | ۱۰ |
| ۱۵ | ۵ | ۱۲ | ۴ | ۳ | ساماندهی کاربری‌های درون محله | ۱۱ |
| ۹ | ۳ | ۹ | ۳ | ۳ | ارائه تسهیلاتی به منظور امنیت مراجعین | ۱۲ |
| ۱۵ | ۳ | ۲۰ | ۴ | ۵ | تنوع عملکردی و کاربری‌ها | ۱۳ |
| ۱۲ | ۳ | ۱۲ | ۴ | ۳ | شاخص سازی انواع کاربری‌ها | ۱۴ |
| ۹ | ۳ | ۹ | ۳ | ۳ | تقویت زمینه‌گرایی | ۱۵ |
| ۱۲ | ۴ | ۱۲ | ۴ | ۳ | رعایت تناسب و مقیاس انسانی | ۱۶ |
| ۹ | ۳ | ۹ | ۳ | ۳ | ارتقاء سطح تناسب فضای | ۱۷ |
| ۱۶ | ۴ | ۱۶ | ۴ | ۴ | کاهش آلودگی نمادی و شفافیت اطلاعات محیطی | ۱۸ |
| ۱۶ | ۴ | ۱۶ | ۴ | ۴ | استفاده از عناصر نشانه‌ای | ۱۹ |
| ۱۲ | ۳ | ۱۲ | ۳ | ۴ | ارتقاء کیفیت دیداری | ۲۰ |
| ۱۶ | ۴ | ۲۰ | ۵ | ۴ | جهت‌یابی سریع | ۲۱ |
| ۱۲ | ۳ | ۱۶ | ۴ | ۴ | افزایش حس مکان | ۲۲ |
| ۹ | ۳ | ۹ | ۳ | ۳ | تقویت عناصر نشانه‌ای در طول مسیر پیاده | ۲۳ |
| ۱۶ | ۴ | ۱۲ | ۳ | ۴ | مناسب‌سازی معابر | ۲۴ |
| ۱۵ | ۳ | ۲۰ | ۴ | ۵ | ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری و تراموا | ۲۵ |
| ۱۲ | ۳ | ۱۲ | ۳ | ۴ | بهبود کیفیت ایستگاه‌ها و مسیرهای تردد | ۲۶ |
| ۱۶ | ۴ | ۱۶ | ۴ | ۴ | اصلاح دسترسی | ۲۷ |
| ۶ | ۲ | ۹ | ۳ | ۳ | اتصال و ارتباط مناسب معابر | ۲۸ |
| ۲۵ | ۵ | ۲۰ | ۴ | ۵ | ارتقا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی | ۲۹ |
| ۱۵ | ۳ | ۲۰ | ۴ | ۵ | فعال‌سازی بخش تجاری پیرامون اماکن خاص | ۳۰ |
| ۴۱۵ | ۱۰۰ | ۴۵۵ | ۱۲۲ | | مجموع امتیازات | |

ارائه گزینه بدیل سوم (برتر)

مطالب مطرح‌شده در گزینه بدیل سوم برتر از ویژگی‌ها و نقاط مثبت هر دو گزینه پیشنهادی پیشین گرفته‌شده است و در برخی موارد پیشنهادات تدقیق شده، ارتقاء پیدا کرده و مطرح‌شده‌اند. در این گزینه با هدف حفظ سرزندگی در محله و بالا بردن سطح امنیت در آن در راستای رسیدن به اهداف TOD، سعی بر آن شده تا حداکثر عملکردهای مفید و سازگار را در مجاورت ایستگاه متروی شهید بهشتی متمرکز کرده و از پتانسیل‌های میدان منصور همچون وجود بزرگ‌ترین سنگ‌فرش طرح قالبی ایرانی، مسجد هفت‌صدساله کریم‌خان، برج مدرن ابریشم و رفربوژ آن حداکثر بهره‌وری را داشته باشد. طوری که نیازهای فرامحلی را تأمین کنند. همچنین ساکنین محلی نیز می‌توانند به کمک طراحی و تعبیه مسیر پیاده و تراموا و دوچرخه از این مکان استفاده کنند. این در حالی است که نیازهای اولیه در داخل بافت برطرف خواهد شد. در این راستا ترافیک محلی کمتر شده و افراد به استفاده از وسایل نقلیه عمومی و حتی پیاده‌روی در این مکان‌های بدیع ترغیب و تشویق می‌شوند. تقویت فضای سبز از ارزش‌های مهم این طراحی است و سعی بر آن بوده تا با تغییر کاربری بافت مسکونی فرسوده و زمین‌های بایر به بوستان‌های کوچک درون محلی تبدیل شود تا به سرزندگی و کیفیت امنیت درون محله کمک شود. از دیگر تعابیری که در این طرح انجام‌شده است تقویت فعالیت‌های اجتماعی در نقاط فرهنگی و تاریخی محل همچون خانه لاله‌ای، موزه علی موسیو، خانه اردوبادی و خانه هنرمندان است. همچنین این طرح به محله‌های اطراف کمک شایانی در راستای خدمات مختلف خواهد کرد و به ارزش مکان‌های مهمی در پیرامون خود همچون مسجد و بازار کبود تبریز، استادیوم ورزشی تختی و پورشریفی، احترام گذاشته و در طراحی دیده‌شده‌اند.



شکل ۵. گزینه بدیل برتر برای محله TOD محور منصور تبریز

نتیجه گیری

رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از کامل ترین دیدگاه‌هایی است که بر رابطه‌ی متقابل حمل و نقل عمومی و توسعه شهری تأکید دارد، ویژگی‌های اصلی این رویکرد: ارتقای کیفیت طراحی محله‌ای، افزایش کاربری‌های مختلط، گسترش تعاملات اجتماعی، کاهش استفاده از اتومبیل و گسترش گزینه‌های جابه‌جایی سازگار با حمل و نقل عمومی همانند دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی است. مترو نیز وسیله مؤثری در سامان‌دهی توسعه شهرهای امروزی است، ایجاد تمرکز عملکردی کاربری‌های پیرامون ایستگاه در این رویکرد حائز اهمیت است. برای رسیدن به اهداف بیان شده در TOD باید حوزه نفوذ هر ایستگاه از دیدگاه کاربری زمین و تمایل آن به تغییر کاربری، همچنین میزان همخوانی کاربری‌های موجود در حوزه نفوذ هر ایستگاه با اهداف جدید مطابقت داشته باشد. پس از تعیین حوزه نفوذ ایستگاه، به منظور بهره‌گیری از قابلیت آن و با توجه به نقش آن در بهبود دسترسی به خدمات عمومی و ارتقای عدالت اجتماعی و به‌طور کلی تحقق شاخص‌های توسعه پایدار، ضرورت ایجاد تغییرات در کاربری زمین‌های اطراف ایستگاه‌ها نیاز خواهد بود.

در پاسخ به سؤال اصلی پژوهش که با توجه به قرار گرفتن ایستگاه مترو در محله منصور، چگونه می‌توان با به‌کارگیری سیاست‌های دانش طراحی شهری به توسعه پایدار محله کمک نمود؟ می‌توان این چنین استدلال کرد که بر مبنای چهار اصل مورد تأیید اکثر نظریه‌پردازان تأثیرگذار در تبیین رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی و همچنین بررسی راهکارهای پایداری محلات که در بخش مبانی نظری به آن پرداخته شد، می‌توان به چارچوبی نسبتاً منطقی برای طراحی و اجرا رسید. که عبارت است از: توسعه فشرده، اختلاط کاربری‌ها، پیاده‌مداری، فراهم‌سازی تسهیلات حمل و نقل عمومی و جابجایی. این اصول می‌توانند راهنمای کلی ساختار شیوه شناختی در عمل محسوب شوند، در نتیجه محله منصور با استفاده از پتانسیلی همچون ایستگاه مترو شهید بهشتی و میدان ساعت می‌تواند با تغییرات هم‌راستا با رویکردهای مطرح شده به محله‌ای پایدار و توسعه‌یافته بدل شود. در بخش تحلیل با استفاده از مشاهدات میدانی پژوهشگر، بررسی پرسشنامه‌های توزیع شده بین اساتید و صاحب‌نظران این رویکرد

خاص و تحلیل آن‌ها به روش دلفی، محدوده مورد مداخله از میان چند حوزه دیگر انتخاب گردید. تدوین چشم‌انداز، ارائه اهداف، راهبردها و بومی‌سازی راهکارهای عام در قالب سیاست‌ها، ارائه سناریوهای طراحی و انتخاب سناریو برتر و در نهایت ارائه چهارچوب نهایی طراحی شهری مراحل بعدی در این پژوهش را شامل می‌شود. به‌کارگیری ریز معیارهای TOD و محله پایدار همچون: استفاده کارآمد از فضاهای شهری، اختلاط کاربری‌ها، افزایش سرمایه‌های اجتماعی، ایجاد حیات و سرزندگی، تحرک و پویایی در زندگی شهروندان و... از جمله مواردی است که به‌عنوان راهکارهای کاربردی در محله منصور در بخش طراحی قابل‌ارائه هستند و استفاده از این راهکارها می‌تواند ضمن بهبود شرایط زندگی در محله، به ایجاد مکانی سرزنده و جذاب در حوالی ایستگاه‌های مترو و ارتقاء حضور پذیری افراد، رشد روزافزون آن را فراهم آورد. نتایج این پژوهش می‌تواند در راستای تأثیر رویکرد TOD بر پایداری محلات در وهله نخست و سپس ارتقاء اقتصادی و حمل‌ونقل سهل و کم‌ضرر در راستای کمک به رویکردهای جدید طراحی شهری به‌کار گرفته شود. توجه به این دو مقوله مهم می‌تواند چشم‌انداز جدیدی را در توجه، توسعه و ارتقاء شرایط فعلی محله‌هایی همچون محله منصور که دارای پتانسیل حمل‌ونقل پایدار هستند و در شرایط موجود از سرزندگی کمی برخوردارند و مورد بی‌توجهی قرار گرفته‌اند، بگشاید.

منابع

- رفیعیان، مجتبی، پورجعفر، محمدرضا، تقوایی، علی اکبر و صادقی، علی‌رضا. (۱۳۹۲). ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور. *مطالعات شهری*، ۲(۶)، ۷۴-۵۹.
- عباس‌زادگان، مصطفی، بهزادفر، مصطفی و الوندی‌پور، نینا. (۱۳۹۲). کاربرد سیاست‌های طراحی محور در فرایند چهارچوب توسعه اجتماعات محلی. *معماری و شهرسازی ایران*، ۴(۲)، ۴۹-۵۹.
- محمدزاده تیتکانلو، حمیده. (۱۳۷۸). دگرگونی در نظریه‌های برنامه‌ریزی شهری و تأثیر آن بر روش‌های ارزیابی. *برنامه و بودجه*، ۴(۹)، ۴۷-۶۸.
- مفیدی شمیرانی، مجید و کاشانی‌جو، خشایار. (۱۳۸۸). *بررسی ارتباط متقابل حمل و نقل همگانی و توسعه شهری*. نهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران.
- مهندسین مشاور نقش محیط. (۱۳۹۵). *طرح توسعه و عمران شهر تبریز (جلد ۱)*. اداره کل راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی.

References

- Abbaszadegan, M., Behzadfar, M., & Alvandipour, N. (2013). Use of design-based policies in development process of local communities. *Journal of Iranian Architecture & Urbanism*, 4(2), 49-59. (in persian)
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). *Transit oriented development: moving from rhetoric to reality*. Washington, DC: Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community And The American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- CANPZD. (2006). *Transit Oriented Development (TOD) Guidebook*. City of Austin: Neighborhood Planning & Zoning Department.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2008). *Rail+ Property Development: A Model Of Sustainable Transit Finance And Urbanism*. Uc Berkeley: Center For Future Urban Transport: A Volvo Center Of Excellence.
- Loutzenheiser, D. R. (1997). Pedestrian access to transit: model of walk trips and their design and urban form determinants around Bay area rapid transit stations. *Transportation Research Record*, 1604(1), 40-49.
- Mofidi Shemirani, M., & Kashani-jo, K. (2009). *Survey on the interrelationship between public transportation and urban development* [Paper presentation]. 9th Transportation and Traffic Engineering Conference, Tehran. (in persian)

Mohammadzadeh Titkanlou, H. (1998). Transformation in urban planning theories and its impact on evaluation methods. *Program and Budget*, 4(9), 47-68. (in persian)

Naghsh Moheet engineering. (2016). *Development and construction plan of Tabriz city* (vol. 1). General Department of Roads and Urban Development of East Azarbaijan Province. (in persian)

Newman, P., & Kenworthy, J. (2006). Urban Design To Reduce Automobile Dependence. *Opolis*, 2(1), 35-52.

Rafiyani, M., Pourjafar, M. R., Taqvai, A. A., & Sadeghi, A. R. (2013). presenting the urban design process of local communities with an emphasis on the transportation-oriented development approach. *Urban Studies Quarterly*, 2(6), 59-74. (in persian)

