



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۱، بهار ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۲۸

رتبه‌بندی مناطق توسعه حمل و نقل محور با استفاده از روش AHP و مقایسه آن با وضعیت کاربری اراضی (مطالعه موردی: خط یک متروی مشهد)

فائزه فاطمی پور (دانشجوی دکتری گروه محیط زیست، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران)

fatemipourfaezeh@gmail.com

رخشاد حجازی (استادیار گروه محیط زیست، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران، نویسنده مسئول)

rokhshadhejazi2000@gmail.com

سید علی جوزی (استاد گروه محیط زیست، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران)

sajoz@yahoo.com

مرتضی اکبری (دانشیار گروه مدیریت مناطق خشک و بیابانی، دانشکده منابع طبیعی و محیط زیست، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد،

ایران)

m-akbari@um.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۲/۰۶/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲

صص ۹۵-۱۱۴

چکیده

توسعه حمل و نقل محور^۱ (TOD) پیوندی میان برنامه‌ریزی حمل و نقل و کاربری اراضی است. در این پژوهش به منظور ارزیابی کمی و رتبه‌بندی توسعه حمل و نقل محور در خط یک متروی مشهد از روش آنالیز سلسله مراتبی (AHP^۲)، استفاده شد. بدین منظور، نه ایستگاه با استفاده از ۵ معیار، ۱۴ شاخص و زیر شاخص از جمله شاخص تنوع، کاربری اراضی بررسی و مورد تحلیل قرار گرفتند. با توجه به اینکه نتایج AHP تنها یک میانگین از شاخص‌ها را نشان می‌دهد؛ لذا، برای ایجاد کاربری مناسب در هر منطقه باید شاخص کاربری اراضی در مناطق توسعه حمل و نقل محور مورد توجه قرار گیرد. برای این هدف، کاربری اراضی به ۱۶ دسته تقسیم شد و تعداد آن‌ها در هر منطقه بررسی و نسبت آن به جمعیت هر منطقه به دست آمد. نتایج نشان داد که بیشترین کاربری در زمین‌های اطراف ایستگاه‌ها، کاربری تجاری و بعد از آن کاربری مختلط است. در رتبه‌بندی AHP نیز، بالاترین رتبه مربوط به ایستگاه هفت تیر و هاشمیه به دست آمد. به طوریکه این ایستگاه‌ها، به ترتیب در خدمات اولیه رتبه ۸ و ۹ در خدمات نوع ۲، رتبه ۳ و ۸ و در خدمات شخصی رتبه ۵ و ۹ را به دست آورده‌اند. علاوه بر آن، در خدمات اولیه، ایستگاه نمایشگاه، در خدمات شخصی هنرستان و در خدمات

1. Transit-Oriented Development (TOD)

2. Analytic Hierarchy Process

نوع ۲، پارک ملت دارای رتبه یک می‌باشند. لذا، نتایج این تحقیق می‌تواند در برنامه‌ریزی شهری و اولویت‌های توسعه حمل و نقل محور به مسئولین کمک نماید.

کلیدواژه‌ها: توسعه حمل و نقل محور، کاربری اراضی، تصمیم‌گیری چند معیاره، حمل و نقل عمومی، مشهد

۱. مقدمه

حمل و نقل یکی از عوامل مهم در پایداری شهری است (ریبریو^۱ و همکاران، ۲۰۱۹) و هماهنگی بین برنامه‌ریزی کاربری اراضی و سیستم حمل و نقل می‌تواند به پایداری در شهرها کمک کند (گاللو^۲ و همکاران، ۲۰۱۴، ص. ۹۰۰). توسعه حمل و نقل محور یا همان TOD یکی از ابزارهای موجود و مهم برای تحقق این برنامه است. توسعه حمل و نقل محور در دهه ۱۹۸۰ اولین بار توسط کالتروپ^۳ معرفی شد (سراکوچ^۴ و همکاران، ۲۰۱۸: ۵۹؛ رحمانی و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۱۸۷). این روش بر روی سه فاکتور اصلی تاکید می‌کند: تراکم، تنوع و طراحی (گاللو و همکاران، ۲۰۱۴، ص. ۹۰۰؛ گریگولون^۵ و همکاران، ۲۰۱۶، ص. ۲، هانگ^۶، ۲۰۱۷، ص. ۵). در حال حاضر این سه معیار با دو معیار دسترسی به مقصد و فاصله تا ایستگاه کامل شده است (اوونگ و کرورو^۷، ۲۰۰۱؛ اوونگ و کرورو، ۲۰۱۰).

توسعه حمل و نقل محور، به معنای تراکم و تنوع کاربری زیاد، ایجاد امکانات برای عابر پیاده، ایجاد فضاهای عمومی در اطراف ایستگاه‌ها و طراحی ایستگاه‌ها به صورت مراکز اجتماعی^۸، (توماس^۹ و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱۲۰۱)، در محدوده‌ای با ۱۰ تا ۲۰ دقیقه پیاده‌روی از ایستگاه‌های حمل و نقل است (رنه و لیستوکین^{۱۰}، ۲۰۱۹؛ JTDP، ۲۰۱۷، ص. ۱۳). این محلات با ایجاد مناطق فشرده و دوستدار محیط زیست، گسترش حمل و نقل غیرموتوری (پیاده و دوچرخه)، بهبود اقتصاد شهری، حداقل استفاده از خودروی شخصی و جایگزینی آن با حمل و نقل عمومی، باعث رونق اقتصادی و کاهش هزینه‌های خانوار می‌شوند (ویدیاهااری و ایندرجاتی^{۱۱}، ۲۰۱۵، ص. ۴۷۵). کرورو^{۱۲} اشاره می‌کند، در بیشتر تحقیقات مربوط به توسعه حمل و نقل محور ویژگی‌های مشترکی از جمله؛ توسعه‌ی متنوع، خدمات مناسب حمل و نقل عمومی، تراکم، محیط‌های دوستدار دوچرخه و عابر پیاده، وجود فضاهای عمومی و اجتماعی در نزدیکی ایستگاه‌ها وجود دارد (کرورو و همکاران، ۲۰۰۲، ص. ۶).

1. Ribeiro
2. Galelo
3. Calthorpe
4. Serra-Cocho
5. Grigolon
6. Huang
7. Ewing & Cerver
8. Community
9. Thomas
10. Renne & Listokin
11. Widyaharia & Indradjatia
12. Cervero

در گذشته مطالعات زیادی بر روی مفهوم توسعه حمل و نقل محور صورت گرفته است. در دهه ۱۹۸۰ کالتروپ به معرفی مجدد توسعه حمل و نقل محور پرداخت و معیارهای جدیدی برای محاسبه آن در کتاب متروپولیس‌های جدید در آمریکا^۱ ارائه داد. گاللو و همکاران (۲۰۱۴) به اندازه‌گیری توسعه حمل و نقل محور با شاخص‌های حمل و نقل و کاربری اراضی در چهارده ایستگاه پرداختند. آنان در کنار بررسی میزان توسعه حمل و نقل محور و مقایسه ایستگاه‌ها با یکدیگر در شعاع ۴۰۰ و ۸۰۰ متر، در هر ایستگاه، ارتباط بین متغیرها را مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند. نتایج تحقیق آنان نشان داد که در این ایستگاه‌ها ویژگی‌های مورد انتظار در این مناطق وجود ندارد؛ چرا که این مناطق برای ایجاد مناطق توسعه حمل و نقل محور طراحی نشده است. برخی از محققان بعد از محاسبات کمی به خوشه‌بندی ایستگاه‌ها پرداختند (لیو و همکاران، ۲۰۱۶؛ واله^۲، ۲۰۱۵). در پژوهشی که توسط هوانگ و همکاران در سال ۲۰۱۸ انجام شده است؛ برای درک نقش هر ایستگاه در شبکه توسعه حمل و نقل محور به خوشه‌بندی^۳ ۲۲ ایستگاه در شهر آرنهم-نیمخن^۴ هلند پرداختند و از چهار معیار و هفت شاخص استفاده شده است. در نهایت، ایستگاه‌های مورد بررسی در سه خوشه دسته‌بندی شدند. گواو و همکاران (۲۰۱۸)، به بررسی کارایی مناطق توسعه حمل و نقل محور در ۲۷ ایستگاه در دن-ان توشی^۵ توکیو پرداختند. در این تحقیق ایستگاه‌هایی با برنامه‌ریزی و بدون برنامه‌ریزی توسعه حمل و نقل محور با یکدیگر مقایسه و مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج تحقیق آنان نشان داد، که ارزش معیارها تقریباً در تمامی فاکتورها در مناطق توسعه حمل و نقل محور کمتر از مناطق بدون برنامه‌ریزی است. در تحقیقی دیگر، رنه و لیستوکین (۲۰۱۹)، به بررسی ایجاد توسعه حمل و نقل محور در مناطق تاریخی پرداخته و اثرات مخرب و مثبت آن را به دست آورده‌اند. نتایج آن‌ها نشان داد که برخی از ایستگاه‌ها مناسب توسعه حمل و نقل محور هستند ولی محدودیت‌هایی در آن‌ها وجود دارد، دیگر آنکه ایستگاه‌هایی برای توسعه حمل و نقل محور برنامه‌ریزی شده، اما پیش نیازهای توسعه حمل و نقل محور در آن‌ها وجود ندارد و در نهایت ایستگاه‌هایی مناسب توسعه حمل و نقل محور وجود دارد، اما برخی قوانین مانع گسترش آن‌ها در مناطق می‌شود. در سال ۲۰۱۷ سوهونی^۶ و همکاران به مدل‌سازی سیستم‌های حمل و نقل جایگزین در شهر بمبئی پرداخته و میزان توسعه حمل و نقل محور را قبل و بعد از اجرای مدل، مورد ارزیابی قرار دادند. علاوه بر این نتایج نظرسنجی از مردم، نشان از تمایل آن‌ها به بهره‌گیری از خودرو شخصی داشته؛ هرچند خودرو فرسوده باشد.

1. The New American Metropolis (1993)
2. Lyu
3. Vale
4. Tod typology
5. Arnhem-Nijmegen
6. Guo
7. Den-en Toshi Line
8. Sohoni

در تحقیقات اخیر تمرکز بر روی محاسبه کمی معیارها و تحلیل آن در شبکه^۱ TOD با استفاده از مدل‌های MCDM^۲ می‌باشد (مطیعان و مسگری، ۲۰۱۷). این گونه پژوهش‌ها رتبه توسعه حمل و نقل محور در هر ایستگاه نسبت به سایر ایستگاه‌ها را مشخص می‌کند (ساین^۳ و همکاران، ۲۰۱۷). از این جمله، پژوهش ساین و همکاران (۲۰۱۷) است. آن‌ها به کمک هشت معیار و هجده شاخص وبا استفاده از روش AHP به بررسی وضعیت توسعه حمل و نقل محور در ناحیه آرnhem-نیمخن پرداختند. همچنین مطیعان و مسگری به کمک چهار معیار و چهارده شاخص، با روش AHP فازی به رتبه‌بندی بیست و چهار ناحیه در یک منطقه در شهر تهران پرداختند. به کمک این روش سه نقشه با دیدگاه خوشبینانه، متوسط و بدبینانه استخراج شد.

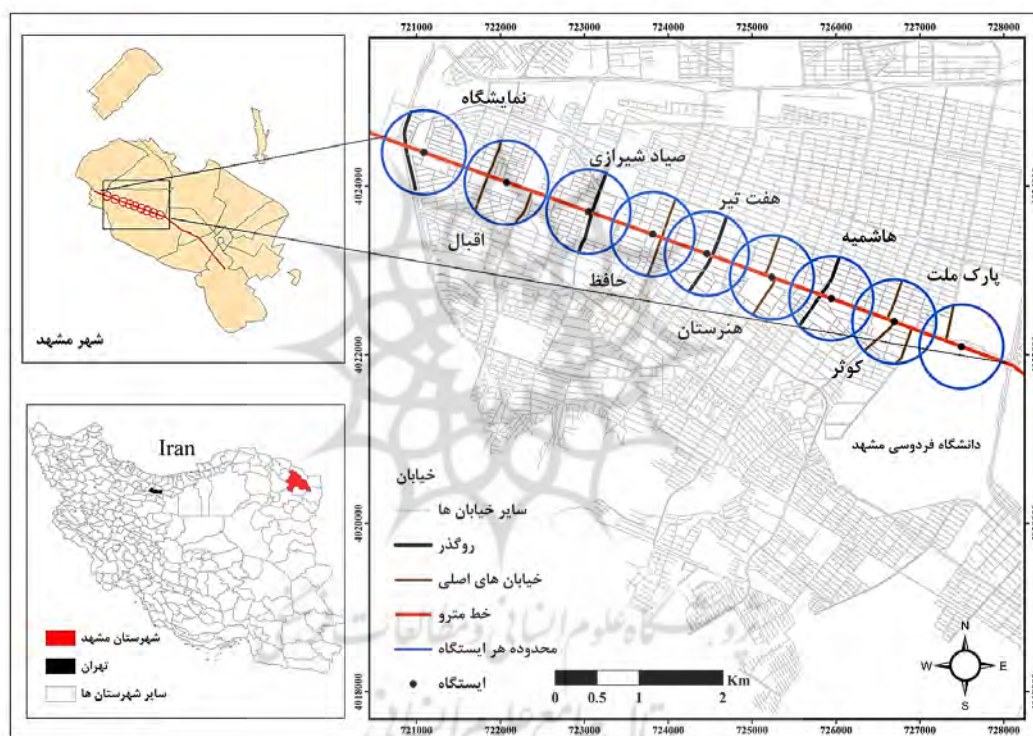
همان گونه که اشاره شد، در پژوهش‌های مربوط به توسعه حمل و نقل محور، بررسی کاربری اراضی، براساس تعداد کاربری‌ها در محدوده مناطق توسعه حمل و نقل محور و تنوع کاربری‌ها انجام می‌شود. همچنین تاکید بیشتر پژوهش‌ها نیز بر روی فاکتور حمل و نقل است (ITDP، ۲۰۱۷؛ مطیعان و مسگری، ۲۰۱۷؛ ساین و همکاران، ۲۰۱۷؛ هانگ، ۲۰۱۷؛ گوا و همکاران، ۲۰۱۸؛ پاپاگیاناکیس^۴ و همکاران، ۲۰۲۰؛ سراکوچ و همکاران، ۲۰۱۸). بنابراین با توجه به شکاف مطالعاتی در موضوع کاربری اراضی که یکی از دو پایه اصلی توسعه حمل و نقل محور است؛ در این پژوهش کاربری اراضی به شانزده دسته/گروه تقسیم شد و شش دسته از این کاربری‌ها به صورت مجزا مورد بررسی قرار گرفت و برای سایر کاربری‌ها جدولی ترسیم شد تا وضعیت هر کاربری نسبت به جمعیت در هر منطقه مورد ارزیابی قرارگیرد. از طرفی در این پژوهش، وضعیت کاربری اراضی در هر منطقه به تفکیک نوع آن بررسی شده است. چرا که در نتایج AHP و یا سایر مدل‌های تصمیم‌گیری چند معیاره، تنها وضعیت تمام کاربری‌ها نسبت به سایر ایستگاه‌ها مشخص می‌گردد؛ و نمی‌توان به کمک آن‌ها به تغییر و توسعه کاربری اراضی در مناطق توسعه حمل و نقل محور اقدام نمود (اکبری و همکاران، ۲۰۱۹؛ معماریان و اکبری، ۱۴۰۰). بنابراین، این پژوهش دو هدف اصلی را دنبال می‌کند: ۱- بررسی معیارها، شاخص‌ها و زیرشاخص‌های متناسب با شرایط محلی شهر مشهد و تحلیل شرایط موجود ۲- بررسی وضعیت تنوع کاربری اراضی در ایستگاه‌های مورد مطالعه و مقایسه شرایط هر کاربری در منطقه با نتایج تحلیل AHP. این روش در جهت بهبود مدل توسعه حمل و نقل محور بوده تا برنامه‌ریزان حوزه شهری به کمک این نتایج بتوانند توانمندی‌های منطقه را افزایش داده، ضعف‌ها را شناسایی و در جهت رفع آنها اقدام کنند.

۲. روش شناسی

با توجه به گسترش و علاقه به ایجاد مناطق توسعه حمل و نقل محور در ایران، لازم است تا این تحقیقات با فاکتورهای مناسب در شهرهای ایران انجام گیرد. شهر مشهد مرکز مذهبی ایران محسوب می‌گردد (وطن پرست و

1. A TOD network
2. Multiple Criteria Decision Making
3. Singh
4. Papagiannakis

همکاران، ۱۳۹۴). دو دلیل برای این بررسی در شهر مشهد وجود دارد. اول آنکه، شهر مشهد به عنوان دومین شهر ایران از نظر جمعیت، سالانه شاهد حضور میلیونی مردم برای اعمال دینی است؛ بنابراین استفاده و بهره‌گیری از حمل و نقل عمومی یک فاکتور مهم در خدمات‌رسانی به زائران و مجاوران خواهد بود. همچنین وجود حرم امام رضا (ع) در مرکز شهر و نزدیکی مراکز کار و تجاری به آن، رفت و آمد به این مناطق را افزایش می‌دهد. دیگر آنکه، شهر مشهد در حال حاضر دو خط مترو دارد؛ که خط یک به دلیل سابقه بیشتر، در بافت و کاربری اراضی شهری اثر گذار بوده است. بنابراین، منطقه وکیل‌آباد که مسافران کمتری در آن حضور دارند به عنوان منطقه مورد مطالعه انتخاب شد (شکل ۱).

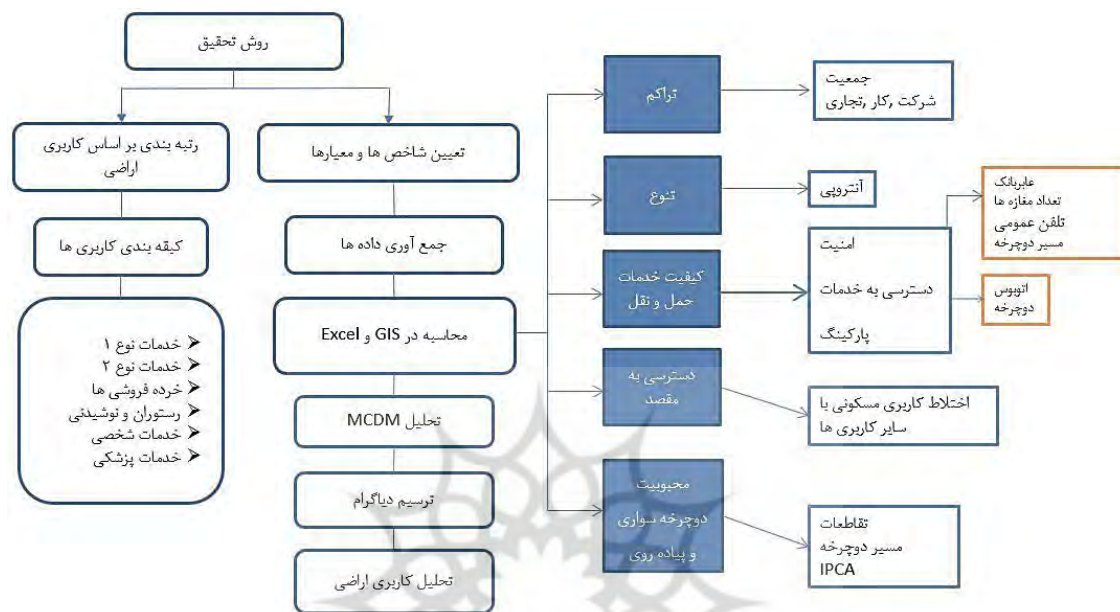


شکل ۱. نقشه مشهد و موقعیت ایستگاه‌ها مأخذ: (فاطمی پور و همکاران، ۱۴۰۱)

۲. ۱. انتخاب معیارها و شاخص‌ها

در این پژوهش، جهت رسیدن به هدف اصلی، ۵ معیار، ۱۴ شاخص و زیر شاخص انتخاب شدند (شکل ۲). به نحوی که ابتدا معیارها و شاخص‌هایی انتخاب شدند که برای منطقه مورد مطالعه مناسب باشند و سپس انتخاب بر مبنای فراوانی معیارها و شاخص‌ها با استفاده از شاخص‌های مورد استفاده در ادبیات گذشته انجام شد (گاللو و همکاران، ۲۰۱۴؛ مطیعان و مسگری، ۲۰۱۷؛ رنه و لیستوکین، ۲۰۱۹؛ تکلمن و شن، ۲۰۲۰؛ ساین و همکاران،

۲۰۱۷؛ اونگ و کرورو، ۲۰۱۰؛ عبدالله و مازلن^۱، ۲۰۱۶؛ واله، ۲۰۱۵؛ Translink، ۲۰۱۲؛ توماس و همکاران، ۲۰۱۸؛ سوهونی و همکاران، ۲۰۱۷؛ شوآ^۲، ۲۰۱۷؛ لیو و همکاران، ۲۰۱۶؛ کرورو و کوکلمن^۳، ۱۹۹۷؛ پاپاگیاناکیس و همکاران، ۲۰۲۰).



شکل ۲. نمودار جریان روش انجام کار

۲.۲. مراحل تحقیق

تحقیق حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت توصیفی و کمی است. در گام نخست، برای اندازه گیری توسعه حمل و نقل محور با توجه به هدف، زمان و نیروی انسانی، تعدادی از ایستگاه های خط یک متروی مشهد انتخاب و در اطراف هر ایستگاه، منطقه مورد مطالعه تعیین شد. لازم به توضیح است که هیچ معیار دقیقی برای تعیین این میزان وجود ندارد و مهم ترین معیار راحتی در پیاده روی برای ۱۰ دقیقه است (جیکوبسون و فورسایت، ۲۰۰۸؛ دیتامیر و اوهند^۴، ۲۰۰۴؛ بوسارد^۵، ۲۰۰۲؛ وزارت حمل و نقل آنتاریو^۶، ۱۹۹۲). بنابراین با توجه به میانگین فاصله ایستگاه ها از یکدیگر که حدود ۸۴۰ متر است، محدوده ای به شعاع ۵۰۰ متر از مرکز ایستگاه به عنوان منطقه مورد مطالعه انتخاب گردید.

1. Abdullah & Mazlan
2. Sahu
3. Cervero & Kockelman
4. Jacobson & Forsyth
5. Dittmar & Ohland
6. Bossard
7. Ontario Ministry of Transportation

در گام دوم، نیاز به بررسی یک سری معیار و شاخص است. برای به دست آوردن معیارها و شاخص‌های متناسب با منطقه مورد مطالعه منابع بسیاری مورد بررسی قرار گرفتند و در نهایت با توجه به شرایط منطقه تعداد ۵ معیار و ۱۴ زیر شاخص برای محاسبه توسعه حمل و نقل محور انتخاب شد (شکل ۲).

در گام سوم؛ نقشه کاداستر شهر مشهد و میزان جمعیت مناطق شهر در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی از شهرداری مشهد تهیه شد. تعداد اتوبوس‌ها در هر ایستگاه از سایت سازمان اتوبوس‌رانی شهر مشهد استخراج شد. به دلیل نبود اطلاعات در سایر معیارها و شاخص‌ها، به مدت ۴ ماه اطلاعات کاربری اراضی، شامل: تعداد واحدهای مسکونی، مسیرهای دوچرخه، تعداد عابر بانک‌ها، تعداد پارکینگ‌های دوچرخه و تعداد تلفن‌های عمومی در منطقه مورد مطالعه به صورت میدانی تهیه و در جدول اطلاعات و یا به صورت گرافیکی در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی وارد شد.

در گام چهارم، بعد از محاسبه معیارها و شاخص‌ها، رتبه‌بندی ایستگاه‌ها به کمک مدل‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره صورت گرفت. در مدل‌های تصمیم‌گیری چند معیاره، هدف انتخاب بهترین گزینه یا وزن دهی به عوامل تصمیم‌گیری است (اکبری و همکاران، ۲۰۱۹، ص ۵۸۹؛ اکبری و همکاران، ۲۰۲۰، ص ۲۵۰۵). یکی از اولین روش‌های مناسب، استفاده از روش AHP است. این مدل یکی از ابزارهای موثر در تصمیم‌سازی به ویژه در زمانی است که اهداف موجود و مشخص باشد (حکیمی و همکاران، ۱۳۹۸، ص ۸۹؛ یزدان‌پناهی و همکاران، ۱۳۹۷، ص ۲۷). ارزش‌گذاری معیارها و شاخص‌ها به کمک ۱۰ نفر از کارشناسان برنامه‌ریزی شهری در شهرداری مشهد صورت گرفت. اهداف توسعه حمل و نقل محور و اهمیت هر یک از معیارها و شاخص‌ها برای کارشناسان بیان شد. در مرحله بعد پاسخ‌ها وارد محیط نرم افزاری Expert Choice شدند و با توجه به تحلیل حساسیت، وزن نهایی استخراج شد (مالچوفسکی و همکاران، ۱۹۹۷)؛ و در مرحله آخر نیز با طبقه‌بندی کاربری اراضی به تحلیل وضعیت کاربری اراضی پرداخته شد.

۳.۲. محاسبه شاخص‌ها

همان‌طور که اشاره شد محاسبه توسعه حمل و نقل محور به معنای محاسبه شاخص‌های مرتبط با هر یک از معیارهاست. شکل ۲ معیارها، شاخص‌ها و زیر شاخص‌های مورد بررسی در این تحقیق را نشان می‌دهد.

۳.۲.۱. تراکم جمعیت، شرکت‌ها، کار و تجاری

در مدیریت شهری، تراکم زیاد جمعیت در شهرها اگر از الگوی مناسبی پیروی کند به توسعه پایدار منجر می‌شود (هوآلی^۲ و همکاران، ۲۰۰۹). تراکم در مناطق توسعه حمل و نقل محور متراکم و به هم تنیده است. به صورتی که فروشگاه‌ها، مسکن و دفاتر را در قالب منطقه‌ای به هم فشرده و با فواصلی که قابل پیاده‌روی است ارائه می‌دهد

1. Malczewski

2. Howley

(روشنی و همکاران، ۱۳۹۲، ص. ۳۴). اطلاعات مربوط به جمعیت از فایل رقومی موجود در شهرداری مشهد اخذ شد. اما هیچ اطلاعات جامعی برای شرکت‌ها، کار و مراکز تجاری در دسترس نبود؛ بنابراین این اطلاعات به صورت میدانی جمع‌آوری شدند.

۲.۳.۲. تنوع

تنوع در این حالت به معنی ترکیبی از فعالیت‌های مختلف است؛ تنوع در طراحی، فضاهای عمومی گسترده، گروه‌های نژادی، قومیت‌ها، جنسیت‌ها، سنین، مشاغل و خانوار (سوزوکی^۱ و همکاران، ۲۰۱۳؛ تالن^۲، ۲۰۰۶؛ فاینستاین^۳، ۲۰۰۵). در این پژوهش با توجه به منبع توسعه حمل و نقل محور: راهنمایی برای جوامع^۴ (۲۰۱۰)، تعداد ۹ فاکتور برای تنوع بررسی شد که شامل: کاربری اراضی، مسکن، مشاغل متنوع، خرده‌فروشی، زیرساخت‌های اجتماعی، دسترسی، فضاهای باز و تفریحی، تعامل در جامعه و توسعه فرهنگی می‌باشند.

مفهوم تنوع با شاخص آنتروپی (فرمول شماره ۱ و ۲) به دست می‌آید. این شاخص توسط ریتسما ون اک^۵ و کومن^۶ (۲۰۰۸)، ارائه شده است. این شاخص دارای مقادیر عددی از ۰ تا ۱ است.

$$LU_d(i) = \frac{\sum Q_{tui} \cdot \ln Q_{tui}}{\ln(n)} \quad \text{فرمول شماره ۱}$$

Q_{tui} از فرمول و رابطه ۲ بدست می‌آید.

$$Q_{tui} = \frac{S_{tui}}{S_i} \quad \text{فرمول شماره ۲}$$

بطوریکه S_{tui} مساحت هر کاربری و S_i مساحت کل ناحیه و n تعداد کل کاربری‌ها خواهد بود.

۲.۳.۳. دسترسی به مقصد

اختلاط کاربری اراضی شاخصی برای محاسبه دسترسی به مقصد است. در این شاخص میزان اختلاط زمین‌های مسکونی و غیرمسکونی سنجیده می‌شود (تکلن و شن، ۲۰۲۰). برای محاسبه این شاخص از فرمول ارائه شده توسط زنگ و گویندن^۷ (۲۰۰۵)، استفاده شد (فرمول شماره ۳)؛ که در مطالعات مشابه نیز استفاده شده است (هانگ، ۲۰۱۷؛ ساین و همکاران، ۲۰۱۴؛ تکلن و شن، ۲۰۲۰). ارزش MI از ۰ تا ۱ متغیر خواهد بود.

$$MI(x, y) = \frac{\sum iLc}{\sum i(Lc+Lr)} \quad \text{فرمول شماره ۳}$$

1. Suzuki
2. Talen
3. Fainstein
4. Transit-oriented development: guide to community diversity (2010)
5. Ritsema van Eck
6. Koomen
7. Zhang & Guindon

در این فرمول LC نواحی تجاری، صنعتی، سازمانی و Lr کاربری مسکونی است.

۲.۳.۴. محبوبیت دوچرخه سواری و پیاده‌روی

شاخص‌های مرتبط برای معیار محبوبیت دوچرخه سواری و پیاده‌روی به شرح زیر است:

۲.۳.۴.۱. مسیر دوچرخه

دوچرخه و سیله‌ای مناسب برای مسافت‌های کوتاه تا متوسط است؛ اما اگر با حمل و نقل عمومی ترکیب شود برای سفرهای طولانی نیز مناسب خواهد بود (سازمان برنامه ریزی کانادا، ۲۰۱۲، ص. ۵۰).

۲.۳.۴.۲. تراکم تقاطعات

نواحی با بلوک‌های کوچک و تقاطعات بالا باعث کاهش مسافت‌ها و افزایش مسیرهای مستقیم است (PAAC، ۲۰۱۶، ص. ۳۸). در این شاخص تعداد تقاطعات در هر کیلومتر مربع سنجیده می‌شود. محاسبات این شاخص در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی انجام خواهد شد.

۲.۳.۴.۳. منطقه حقیقی پیاده روی (IPCA)

IPCA به معنای میزان حقیقی پیاده‌روی از ایستگاه به میزان ۵۰۰ متر است؛ که این میزان معادل شعاع در نظر گرفته شده برای منطقه توسعه حمل و نقل محور است (ساین و همکاران، ۲۰۱۴). بدین صورت که فاصله خیابان‌ها از ایستگاه تا مرز منطقه توسعه حمل و نقل محور محاسبه شده و منطقه ایجاد شده به فاصله حدودی ۵۰۰ متر، شعاع منطقه توسعه حمل و نقل محور، در خیابان‌ها به دست می‌آید. این شاخص از تقسیم منطقه IPCA بر کل منطقه به دست آمده که دامنه‌ای از صفر تا ۱ را شامل می‌شود.

۲.۳.۴.۵. کیفیت خدمات حمل و نقل

در حالت ایده‌آل توسعه حمل و نقل محور مکانی برای کار، زندگی و استراحت در اختیار افراد قرار می‌دهد. در طراحی مناطق توسعه حمل و نقل محور هدف نزدیک شدن به اهداف زیباشناختی افراد متفاوت است (جیکوسون و فورسایت، ۲۰۰۸، ص. ۵۴). این شاخص با سه زیر شاخص مورد بررسی قرار می‌گیرد

۲.۳.۴.۵.۱. امنیت در ایستگاه

قسمتی از امنیت را می‌توان به وسیله طراحی و سایل نقلیه، امکانات، افزایش دید و چشم‌انداز تغییر داد (سازمان برنامه ریزی کانادا، ۲۰۱۲، ص. ۱۳۲). به طور کلی، هر چه بتوان توقف افراد در ایستگاه را افزایش داد، امنیت افزایش می‌یابد. بنابراین زیر شاخص‌های زیر در هر ایستگاه محاسبه شد: دستگاه عابر بانک، تلفن عمومی، مسیر دوچرخه برای عبور از پله‌ها، مراکز تجاری.

1. Canadian institute of planners
2. Port authority of allegheny county
3. Impedance Pedestrian Catchment Areas

۲.۳.۵. دسترسی به خدمات (دوچرخه و اتوبوس)

اگر در نزدیکی ایستگاه‌های مترو امکان استفاده از سایر وسایل حمل و نقل وجود داشته باشد، استفاده از حمل و نقل عمومی افزایش خواهد یافت. برای محاسبه این شاخص تعداد خط‌های اتوبوس در هر ایستگاه مترو محاسبه شد.

۲.۳.۵. پارکینگ

وجود پارکینگ به بهبود و گسترش حمل و نقل عمومی کمک می‌کند. اگر مناطق توسعه حمل و نقل محور دارای پارکینگ مناسب در نزدیکی ایستگاه‌ها باشند، افراد برای بهره‌گیری از حمل و نقل عمومی بیشتر تشویق خواهند شد (سازمان برنامه ریزی کانادا، ۲۰۱۲، ص. ۷۴).

۲.۴. تحلیل کاربری اراضی

با توجه به این که یکی از اهداف توسعه حمل و نقل محور ادغام برنامه ریزی کاربری اراضی و حمل و نقل است؛ علاوه بر نتایج اولیه، ویژگی‌های تنوع کاربری اراضی در هر ۹ منطقه مورد بررسی قرار گرفت. همان گونه که بیان شد؛ برای محاسبه شاخص تنوع از ۹ فاکتور استفاده گردید، که شامل: کاربری اراضی، مسکن، مشاغل، خرده فروشی، زیر ساخت‌های اجتماعی، دسترسی، فضاهای باز و تفریحی، تعامل در جامعه، توسعه فرهنگی می‌باشد (دولت کوینزلند، ۲۰۱۰). برای ایجاد دقت بیشتر این ۹ شاخص به ۱۶ دسته تقسیم شدند (جدول ۱)، تا وضعیت کاربری اراضی در مناطق مورد بررسی ارزیابی گردد. در انتها برای امکان مقایسه بین ایستگاه‌ها؛ کاربری اراضی نسبت به جمعیت ساکن در هر منطقه سنجیده شد.

جدول ۱. کاربری‌های اراضی در محدوده مناطق TOD

توضیحات	کاربری‌های اراضی در محدوده مناطق TOD
سوپر، میوه، خرازی، خواروبار، سبزی	خدمات نوع ۱ (اولیه)
تایپ و تکثیر، خشکشویی، آرایشگاه، خیاطی، بازی و سرگرمی، کافی نت	خدمات نوع ۲
محضر، املاک، آموزشگاه رانندگی، خانه سالمندان، کارواش، پمپ بنزین، تعمیر ماشین، آژانس، تشریفات، عکاسی، تالار، ملزومات آتش نشانی، نمایندگی خوردرو، خدمات ساختمانی، مرکز مشاوره، دفتر اسناد، خدمات مسافرتی، خوابگاه	خدمات نوع ۳
طلا، پارکت، گل، آکواریوم، شیشه، عطاری، شیرینی، لباس، کفش، کادویی، موبایل، خوردرو	خرده فروشی
مهندسين، شرکت‌ها، دفتر وکالت، کارگاه‌ها، آزمایشگاه خاک، چاپ و نشر	مشاغل
پارکینگ رو باز، پارکینگ طبقاتی	پارکینگ
شهرداری، کوروش	فروشگاه‌های بزرگ خرید روزانه
زنانه، مردانه، استخر	باشگاه ورزشی

کاربری‌های اراضی در محدوده مناطق TOD	توضیحات
فضای سبز	پارک، فضاهای محلی سبز
فرهنگی مذهبی	خیریه، کتابخانه
اداری و انتظامی	اداره‌ها، کلانتری، سازمان‌ها
آموزشی	مهد، مدرسه، دانشگاه
بهداشتی و درمانی	پزشک، مرکز بهداشت، داروخانه
رستوران	کافه، فست فود، رستوران، چای خانه
اقامتی	هتل، مهمان‌پذیر
خدمات شخصی	بانک، بیمه، پست، دفتر پیش‌خوان

۳. یافته‌ها

۳.۱. تحلیل شاخص‌ها و معیارها به کمک مدل AHP

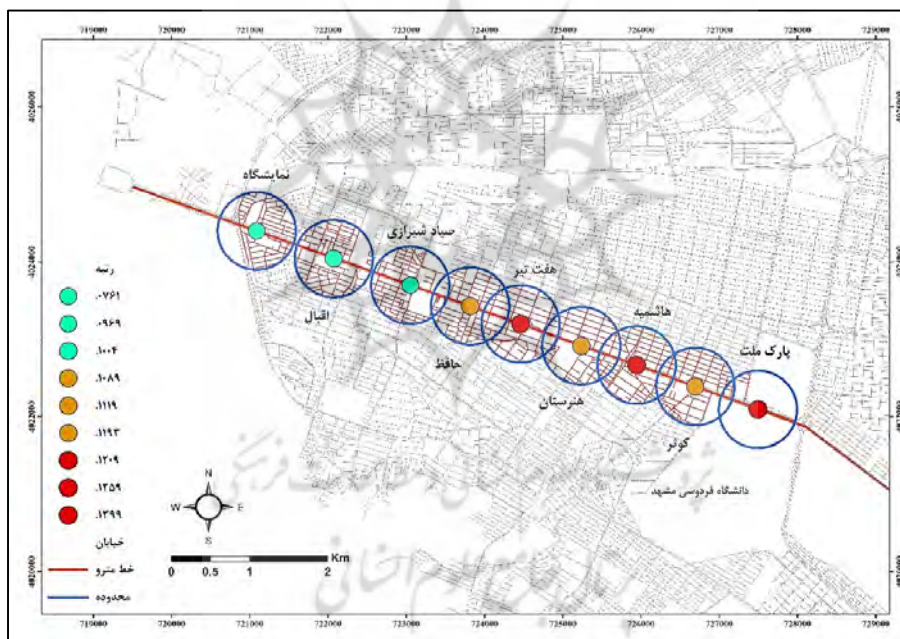
معیارهای تعیین شده برای ۹ ایستگاه ارزیابی شدند. وزن هر معیار و شاخص با توجه به نظر کارشناسان جامعه آماری در محیط نرم افزار Expert Choice به دست آمد. میانگین عدد تحلیل حساسیت معادل ۰/۰۰۰۱۱ بود. وزن هر معیار، شاخص و زیر شاخص در جدول ۲ نشان داده شده است. در مرحله انتهایی به کمک روش AHP به رتبه‌بندی ایستگاه‌ها پرداخته شد. جدول ۳ و نقشه ۳ ارزش هر شاخص و رتبه هر ایستگاه را نشان می‌دهد.

جدول ۲. وزن هر کدام از معیارها، شاخص‌ها و زیر شاخص‌ها

معیار	وزن	شاخص	وزن	زیر شاخص	وزن
تراکم	۰/۳۰۸	جمعیت	۰/۵۶۲		
		جمعیت، شرکت‌ها، کار و تجاری	۰/۴۳۸		
تنوع	۰/۱۵۳	آنتروپی			
کیفیت حمل و نقل	۰/۲۳۹	دسترسی به سایر وسایل	امنیت	عابر بانک	۰/۳۰۵
				تعداد مغازه‌ها	۰/۳۸
				تلفن عمومی	۰/۲۱۷
				مسیر دوچرخه	۰/۰۹۸
				اتوبوس	۰/۷۰۴
		پارکینگ	۰/۳۶۵	دوچرخه	۰/۲۶۹
دسترسی به مقصد	۰/۱۰۹	(MI)			
محبوبیت دوچرخه سواری و پیاده روی	۰/۱۹۱	تقاطعات مسیر دوچرخه IPCA	۰/۳۴۸		
			۰/۲۹۶		
			۰/۳۵۶		

جدول ۳. رتبه هر ایستگاه در مدل AHP و ارزش هر شاخص

ایستگاهها	رتبه	شاخص TOD	جمعیت	شرکتها، کار و تجاری	هابرپانک	امنیت	پارکینگ	دسترسی به خدمات	تنوع	تقاطعها	مسیر دو چرخه	IPCA	MI
نمایشگاه	۹	۰/۰۷۶	۰/۰۵۵	۰/۰۷۳	۰/۰۱۴	۰/۰۲۶	۰/۰۳۳	۰/۰۰۶	۰/۰۱۸	۰/۰۳۶	۰/۰۰۰	۰/۰۴۳	۰/۰۰۵
اقبال	۷	۰/۱	۰/۰۷۷	۰/۱۷۱	۰/۰۱۴	۰/۰۲۶	۰/۰۳۳	۰/۰۳۳	۰/۰۱۸	۰/۰۵۶	۰	۰/۰۳۵	۰/۰۰۷
صیاد شیرازی	۸	۰/۰۹۷	۰/۰۵۵	۰/۱۰۵	۰/۰۴۲	۰/۰۳۳	۰/۰۳۳	۰/۰۲۳	۰/۰۱۳	۰/۰۵۴	۰/۰۱	۰/۰۴۴	۰/۰۰۹
حافظ	۴	۰/۱۱۹	۰/۰۸۶	۰/۱۲۹	۰/۰۲۸	۰/۰۲۶	۰/۰۶۶	۰/۰۲۳	۰/۰۱۸	۰/۰۵	۰/۰۳۱	۰/۰۴۸	۰/۰۰۹
هفت تیر	۱	۰/۱۴	۰/۰۷۹	۰/۱۹	۰/۰۶۹	۰/۰۳۹	۰/۰۳۳	۰/۰۳۸	۰/۰۱۵	۰/۰۲۵	۰/۰۴۷	۰/۰۴۲	۰/۰۱۹
هنرستان	۶	۰/۱۰۹	۰/۰۶۷	۰/۱۲	۰/۰۲۸	۰/۰۳۱	۰/۰۳۳	۰/۰۲۲	۰/۰۱۷	۰/۰۳۲	۰/۰۵۶	۰/۰۴	۰/۰۰۹
هاشمیه	۲	۰/۱۲۶	۰/۰۷۴	۰/۱۴۵	۰/۰۲۸	۰/۰۳۳	۰/۰۳۳	۰/۰۴۶	۰/۰۱۶	۰/۰۴۵	۰/۰۵۶	۰/۰۴	۰/۰۱۲
کوثر	۵	۰/۱۱۲	۰/۰۶	۰/۱۰۳	۰/۰۵۵	۰/۰۴۸	۰/۰۳۳	۰/۰۳۱	۰/۰۱۹	۰/۰۴۵	۰/۰۴۵	۰/۰۴۷	۰/۰۰۸
پارک ملت	۳	۰/۱۲۱	۰/۰۰۸	۰/۰۱۷	۰/۰۲۸	۰/۰۹۹	۰/۰۶۶	۰/۰۵۶	۰/۰۱۸	۰/۰۰۶	۰/۰۵	۰/۰۱۶	۰/۰۳۲



شکل ۳. رتبه بندی ایستگاههای منطقه وکیل آباد مشهد

۳.۲. طبقه بندی ایستگاهها بر اساس کاربری اراضی

شانزده نوع کاربری ارائه شده در جدول ۱ برای ۹ ایستگاه در دو گروه بررسی شده است. در گروه اول نسبت جمعیت به کاربری، همراه با رتبه هر ایستگاه ارائه و وضعیت ایستگاهها در کاربری مورد نظر، بررسی شده است (جدول ۴). سایر کاربریها در جدول ۵ به همراه تعداد آنها و تعداد جمعیت منطقه برای مقایسه نشان داده شده است.

جدول ۴. نسبت جمعیت به کاربری اراضی و رتبه هر ایستگاه در هر کاربری

ایستگاه	نسبت جمعیت به خدمات اولیه	رتبه	نسبت جمعیت به خدمات نوع ۲	رتبه هر ایستگاه در خدمات نوع ۲	خرده فروشی ها	رتبه	نسبت جمعیت به خدمات درمانی	رتبه هر ایستگاه در خدمات درمانی	خدمات شخصی	رتبه هر ایستگاه در خدمات شخصی	رستوران	رتبه هر ایستگاه در رستوران	رتبه هر ایستگاه در رتبه بندی AHP
نمایشگاه	۱۸۱/۱	۱	۳۳۰/۲	۹	۳۵۰/۹	۹	۶۲۳/۷	۶	۷۰۱/۸	۷	۹۳۵/۷	۹	۹
اقبال	۱۹۹/۱	۳	۱۵۶/۱	۲	۱۹۹/۱	۷	۶۶۳/۵	۷	۵۶۸/۷	۸	۴۴۲/۳	۸	۷
صیادشیرازی	۲۰۱/۵	۵	۲۱۸/۶	۵	۲۵/۵	۲	۹۴۷/۳	۸	۴۷۳/۷	۴	۲۹۹/۲	۷	۸
حافظ	۱۹۲/۷	۲	۱۷۳/۸	۴	۲۳۳/۳	۸	۳۴۱	۵	۶۳۳/۳	۷	۱۸۸/۶	۵	۴
هفت تیر	۲۹۱/۷	۸	۱۷۳/۸	۳	۱۸/۶	۱	۵۷/۹	۲	۴۸۰/۵	۵	۱۶۳/۴	۲	۱
هنرستان	۲۷۴/۱	۷	۲۲۱/۰۳	۶	۱۰۰/۸	۵	۵۳/۱	۱	۳۴۲/۶	۱	۲۰۱/۵	۶	۶
هاشمیه	۳۳۲/۳	۹	۲۵۴/۷	۸	۳۳/۵	۴	۹۵/۵	۴	۹۵۵/۳	۹	۱۶۷/۱	۳	۲
کوثر	۲۰۰/۲	۴	۲۳۷/۶	۷	۱۴۱	۶	۷۷/۵	۳	۴۴۳/۲	۳	۱۷۷/۳	۴	۵
پارک ملت	۲۶۶/۳	۶	۸۸/۷	۱	۲۹/۶	۳	۰	۹	۳۹۹/۵	۲	۶۱/۵	۱	۳

جدول ۵. تعداد واحدهای موجود در هر کاربری به تفکیک مناطق توسعه حمل و نقل محور در مقایسه با جمعیت

هر منطقه

ایستگاهها	جمعیت مناطق	خدمات نوع ۳	آموزشی	فروشگاه	پارکینگ	ورزشی	فضای سبز	فرهنگی	اداری	مشاغل	اقامتی
نمایشگاه	۵۶۱۴	۴۰	۶	۱	۰	۱	۶	۰	۵	۵	۰
اقبال	۷۹۶۲	۶۷	۲۶	۲	۱	۴	۱۷	۱۲	۹	۵	۰
صیاد شیرازی	۵۶۸۴	۳۵	۱۰	۱	۰	۹	۳	۵	۱۷	۲	۱
حافظ	۸۸۶۶	۵۵	۳۰	۱	۱	۹	۲	۵	۱۵	۳۹	۱
هفت تیر	۸۱۶۸	۴۳	۵۴	۲	۳	۱۰	۱۱	۵	۱۳	۱۵۸	۱
هنرستان	۶۸۵۲	۵۴	۳۰	۱	۰	۷	۵	۴	۴	۱۱	۰
هاشمیه	۷۶۴۲	۸۶	۱۸	۴	۲	۱۲	۳	۴	۲	۸۶	۰
کوثر	۶۲۰۵	۵۳	۲۵	۰	۰	۱۱	۸	۲	۵	۳۲	۰
پارک ملت	۷۹۹	۳	۵	۰	۰	۵	۱	۰	۳	۲	۰

۴. بحث

نتایج شاخص توسعه حمل و نقل محور برای ۹ ایستگاه در جدول ۳ و شکل ۳ نشان داده شده است. نتایج نشان داد که بیشترین کاربری در زمین‌های اطراف ایستگاه‌ها، کاربری تجاری و بعد از آن کاربری مختلط است. این شرایط می‌تواند ناشی از قرارگیری مترو با حاشیه بزرگراه باشد. در نتایجی مشابه شوا (۲۰۱۷) بیان می‌کند، بیشترین کاربری در اطراف ایستگاه‌ها، کاربری مختلط است که نشان از گسترش کاربری تجاری دارد.

با توجه به جدول ۳، ۹ ایستگاه در ۴ طبقه تقسیم و بررسی شدند: بالاترین رتبه مربوط به ایستگاه هفت تیر و هاشمیه است. این دو ایستگاه در تقاطع دو پل هوایی اول و دوم بر روی بزرگراه وکیل آباد هستند. وجود تقاطعات باعث افزایش تراکم تجاری شده است. مطیعان و مسگری (۲۰۱۷) نیز بالاترین میزان توسعه حمل و نقل محور را در مناطقی به دست آوردند که در تقاطع دو خیابان اصلی واقع شده است؛ زیرا باعث افزایش میزان رفت و آمد می‌گردد. تراکم جمعیت در این دو ایستگاه نیز بالاست. بطوری که هفت تیر رتبه دوم و هاشمیه رتبه چهارم را دارد. علت کم شدن تراکم جمعیت نسبت به تراکم تجاری منطقه، بزرگ شدن بلوک‌های مسکونی است. به تبع افزایش در رتبه تجاری نسبت به جمعیت، این دو ایستگاه رتبه دوم و سوم را در معیار دسترسی به مقصد به دست آورده‌اند. نکته بعدی در این دو ایستگاه کاهش رتبه تنوع است؛ که در سه رتبه انتهایی هستند. در شاخص تنوع اگر در یکی از کاربری‌ها افزایش چشم‌گیری وجود داشته باشد، باعث کاهش عدد تنوع خواهد شد (ریتسما ون اک و کومن، ۲۰۰۸). در معیار محبوبیت دوچرخه سواری و پیاده‌روی و ضیعت این دو ایستگاه کمی متفاوت است. به صورتی که ایستگاه هاشمیه رتبه اول و هفت تیر رتبه پنجم را دارد. ایستگاه هاشمیه در دو شاخص طول مسیر دوچرخه و تراکم تقاطعات از هفت تیر پیشی گرفته و در شاخص IPCA عکس این حالت است.

ایستگاه پارک ملت رتبه سوم را کسب کرده است. اما به دلیل شرایط منطقه از سایر ایستگاه‌ها متمایز است. بنابراین در طبقه دوم به تنهایی مورد بررسی قرار گرفت. ایستگاه پارک ملت در ابتدای بزرگراه و در شرقی‌ترین نقطه قرار دارد. در شمال ایستگاه بزرگترین پارک شهری و در جنوب آن بزرگترین دانشگاه شرق کشور قرار دارد. همچنین بزرگترین پایانه اتوبوسرانی منطقه در این ایستگاه است. گاللو و همکاران (۲۰۱۴) در نتایج خود می‌نویسند، ایستگاه‌هایی که بیشترین تراکم و سایل حمل و نقل را دارند، دارای جمعیت، ساختمان، مسکن و اشتغال بیشتری هستند. به صورتی که این ایستگاه بیشترین سطح غیرمسکونی را در بین ۹ ایستگاه دارد. همچنین ایستگاه پارک ملت در معیارهای دسترسی به مقصد و کیفیت حمل و نقل رتبه اول را کسب کرده است. علت امتیاز بالا در معیار کیفیت حمل و نقل دسترسی گسترده به اتوبوس در منطقه و بزرگترین مرکز خرید در داخل ایستگاه مترو در شهر است. اگر چه در این ایستگاه دسترسی به مسیر دوچرخه مناسب وجود دارد؛ اما به دلیل حضور دانشگاه باعث کاهش شاخص‌های تقاطعات و IPCA در منطقه شده است؛ چرا که دانشگاه در سمت جنوبی مسیر را مسدود کرده است.

طبقه بعدی شامل ایستگاه‌های حافظ، کوثر و هنرستان است. ایستگاه حافظ بین دو پل هوایی هفت تیر و صیاد شیرازی، ایستگاه کوثر قبل از پل هوایی ایستگاه هاشمیه و ایستگاه هنرستان بین دو پل هوایی ایستگاه هاشمیه و هفت تیر است. نکته قابل تامل در خط مترو وجود هسته‌های قوی تجاری در ایستگاه‌هایی است که در تقاطع دو خیابان قرار دارند و مانع پیشرفت تجاری در خیابان‌های اطراف خود شده‌اند. در نتایجی مشابه هانگ و همکاران (۲۰۱۸) می‌نویسند، ایستگاه‌های کوچک ممکن است متاثر از دو ایستگاه قوی در اطراف خود باشند. به طوری که این سه ایستگاه از نظر تراکم در شاخص تجاری بعد از سه ایستگاه هفت تیر، هاشمیه و پارک ملت هستند. ایستگاه کوثر رتبه

اول در شاخص تنوع است. فانی کومار^۱ و همکاران (۲۰۱۸) می‌نویسند مناطق کم‌تراکم در شاخص تجاری دارای رتبه بالاتری در تنوع هستند. چرا که محلات قدیمی‌تر طبیعت مخلوطی دارند. همچنین این سه ایستگاه رتبه دوم تا چهارم را در معیار محبوبیت در دوچرخه سواری و پیاده‌روی دارند. میزان IPCA در سه منطقه بالا است. طول مسیر دوچرخه از ۱۳۵۶ متر تا ۲۴۶۵ متر است.

طبقه بعدی شامل ایستگاه‌های اقبال، صیاد شیرازی و نمایشگاه است. ایستگاه نمایشگاه در انتهای بلوار وکیل‌آباد واقع شده و منطقه‌ای تازه ساز است. آخرین پل هوایی از روی این ایستگاه عبور کرده است. حدود ۳۰ درصد از اراضی این منطقه شامل مناطق اداری و زمین خالی است؛ که باعث شده جمعیت کمتری در آن ساکن باشد. همچنین دارای کمترین میزان خرده فروش‌ها در بین ۹ ایستگاه است. ساین و همکاران (۲۰۱۷)، نیز در تحقیق خود اشاره می‌کنند مناطقی که توسعه کمتری داشته و کم جمعیت هستند در شاخص‌های اقتصادی رتبه پایینی به دست آورده‌اند. ایستگاه اقبال بین دو پل هوایی نمایشگاه و صیاد شیرازی و از مرکز شهر دور است. ایستگاه اقبال تنها در معیار تنوع بین سه رتبه اول است. سومین پل هوایی از ایستگاه صیاد شیرازی عبور کرده و باید به صورت معمول باعث رونق شاخص تجاری در منطقه می‌شد، اما این ایستگاه از سمت شمال خود منطقه‌ای اداری است و متاهی به زندان مرکزی شهر است که تمایل به گسترش مراکز تجاری را کاهش داده است. در حالی که در منطقه جنوبی خود چندین مرکز تجاری و اقامتی وجود دارد. در ایستگاه‌های صیاد شیرازی و اقبال بیشترین میزان تقاطعات در بین ۹ ایستگاه وجود دارد. چرا که مناطق جدید در اختیار گروه‌های مالی متوسط قرار دارد و خبری از قطعات بزرگ مسکونی نیست. کاهش میزان تقاطعات در ایستگاه نمایشگاه ناشی از وجود زمین‌های خالی و تفکیک نشده است. در ایستگاه صیاد شیرازی به دلیل رونق تجارت در منطقه جنوبی آن شاخص MI افزایش یافته است. در نتیجه می‌توان گفت؛ به غیر از نیم دایره‌ای در جنوب ایستگاه صیادشیرازی، این سه ایستگاه از مناطق ضعیف در معیارهای توسعه حمل و نقل محور هستند.

در مرحله بعد برای مقایسه نتایج AHP با وضعیت هر کاربری در مناطق، خدمات نوع ۱ و ۲، خرده فروشی‌ها، رستوران‌ها، خدمات شخصی و درمانی بررسی شدند. لاهورپور^۲ (۲۰۲۲) می‌نویسد، شدت کاربری‌ها در مناطق TOD میزان دسترسی را افزایش می‌دهد. بنابراین شدت هر کاربری در این مرحله بررسی شده است.

خدمات نوع ۱ شامل نیازهای روزانه است. همان گونه که در جدول ۴ ملاحظه می‌شود، بهترین رتبه مربوط به ایستگاه نمایشگاه است؛ که در ازای هر ۱۸۱ نفر یک واحد تجاری، خدمات نوع ۱ وجود دارد. این در حالی است که ایستگاه نمایشگاه رتبه آخر را در مدل AHP کسب کرده است. علت آن می‌تواند ضعیف بودن منطقه از نظر طبقه مالی باشد چرا که باعث می‌گردد ساکنان منطقه برای کسب درآمد و سود تمایل به واگذاری قسمتی از ساختمان خود برای واحدهای تجاری را داشته باشند. کمترین رتبه متعلق به ایستگاه هاشمیه است. در این منطقه به ازای هر ۳۳۲/۳

1. Phani Kumar

2. Lahoopoor

نفر یک واحد تجاری وجود دارد. چرا که ساکنان منطقه به دلیل عدم نیاز مالی تمایل کمتری به واگذاری قسمتی از محل مسکونی خود به عنوان واحد تجاری را ندارند.

خدمات نوع ۲، کمتر از خدمات ۱ و بیشتر از خدمات نوع ۳ مورد نیاز ساکنان هستند. ایستگاه هاشمیه با کسب رتبه ۲ در رتبه بندی AHP حائز رتبه ۸ در این خدمات است. به طوری که به ازای هر ۲۵۴/۷ نفر یک واحد خدماتی نوع ۲ را داراست. دلیل آن مشابه کمبود خدمات نوع ۱ است.

خرده فروشی‌ها شامل مراکز تجاری هستند که کالایی را عرضه و به فروش می‌رسانند و در دسته خدماتی نیستند. همان گونه که در جدول ۴ مشخص شده است؛ از چهار رتبه اول در این کاربری سه مورد آن در ایستگاه‌هایی است؛ که دارای پل هوایی هستند و شامل هفت تیر، صیاد شیرازی و هاشمیه می‌شود. جاگیری ایستگاه پارک ملت در رتبه سوم کم بودن جمعیت نسبت به واحدهای تجاری است.

نسبت رستوران‌ها در منطقه هم با جمعیت منطقه و هم با میزان مراکز تجاری و تفریحی قابل مقایسه است. در کنار این موضوع؛ وجود رستوران‌ها در حاشیه خیابان‌ها و تقاطعات باعث ایجاد حس امنیت و پویایی در محلات شهری می‌گردد. رتبه اول متعلق به منطقه پارک ملت است؛ که ناشی از حضور مردم برای تفریح و همچنین دانشجویان است. رتبه دوم و سوم نیز متعلق به ایستگاه‌های هفت تیر و هاشمیه است؛ که این گسترش ناشی از مراکز خرید در این دو ایستگاه است.

خدمات شخصی از یک واحد برای ۳۴۲/۶ نفر در ایستگاه هنرستان؛ تا ۹۵۵/۳ نفر در ایستگاه هاشمیه متغیر است. با این حال دو ایستگاه هاشمیه و هفت تیر که رتبه ۱ و ۲ را در AHP کسب کرده‌اند؛ به ترتیب رتبه ۹ و ۵ را در این نوع خدمات دارند.

با توجه به نتایج بدست آمده در جدول ۴، ایستگاه‌ها در دو گروه دسته‌بندی می‌شوند. در گروه اول ایستگاه‌های هنرستان، هفت تیر، کوثر و هاشمیه دسته‌بندی شدند؛ که دارای خدمات پزشکی زیادی هستند. در گروه دوم نیز ایستگاه‌های حافظ، نمایشگاه، اقبال، صیاد شیرازی و پارک ملت قرار گرفتند. در صورت حذف ایستگاه پارک ملت، ۴ ایستگاه شرقی که نزدیک‌تر به مرکز شهر و در مناطق مرفه‌تر هستند؛ خدمات درمانی بیشتری دریافت می‌کنند. تنها ایستگاهی که هیچ خدمات درمانی دریافت نمی‌کند، ایستگاه پارک ملت است. در جدول ۵ نیز سایر کاربری‌ها در هر ایستگاه به همراه جمعیت هر منطقه نشان داده شده است. با توجه به جدول و میزان جمعیت و تعداد کاربری‌ها، می‌توان کمبودهای هر منطقه را بررسی و در رفع آنها اقدام کرد. همچنین به کمک این جدول، شکاف‌ها و تفاوت‌های مناطق با یکدیگر آشکار می‌گردد.

در نهایت می‌توان گفت، موضوع کاربری اراضی یکی از دو ستون اصلی توسعه حمل و نقل محور است. رتبه‌بندی مناطق توسعه حمل و نقل محور که در تحقیقاتی صورت گرفته (مطیعیان و مسگری، ۲۰۱۷؛ تکلمن و شن، ۲۰۲۰) و مرجعی برای بهبود این مناطق است؛ نمی‌تواند به صورت کامل در تغییر کاربری اراضی مناطق موثر

باشد. چرا که رتبه AHP تنها وضعیت کلی منطقه را معین می‌کند. با بررسی وضعیت کاربری اراضی به تفکیک می‌توان موقعیت کاربری‌های مختلف و میزان کمبود و یا تعادل را در کاربری اراضی مناطق به دست آورد.

۵. نتیجه‌گیری

با توجه به مطالعات جدید و رو به رشد در زمینه TOD در ایران، قسمتی از خط یک متروی شهر مشهد جهت بررسی معیارها و شاخص‌های لازم، انتخاب گردید. نتایج این مرحله به کمک مدل AHP تحلیل و ایستگاه‌های مورد مطالعه طبقه‌بندی شدند. نتایج بیانگر آنست که بیشترین کاربری در زمین‌های اطراف ایستگاه‌ها، کاربری تجاری و بعد از آن کاربری مختلط است. این شرایط می‌تواند ناشی از قرارگیری مترو با حاشیه بزرگراه باشد. به طوریکه ایستگاه‌هایی که در تقاطع پل‌های هوایی قرار داشتند، مثل: هفت تیر و هاشمیه، بیشترین تراکم را به خود اختصاص دادند. علاوه بر آن، استفاده از روش AHP، به عنوان یکی از ابزارهای موثر در تصمیم‌سازی، امکان رتبه‌بندی مناطق توسعه حمل و نقل محور را فراهم نمود.

در این پژوهش با توجه به شکاف مطالعاتی در معیار کاربری اراضی که تحلیل این معیار را برای برنامه‌ریزان مشکل نموده است، وضعیت کاربری‌ها در مناطق، مورد بررسی قرار گرفت. نتایج بیانگر آنست که خدمات نوع ۱ و ۲ مناطق با امتیازات پایین در مدل AHP، دارای رتبه بالا در این کاربری‌ها بودند، چرا که این مناطق تحت تصرف قشر متوسط از نظر اقتصادی بوده و تمایل بیشتری به واگذاری محل مسکونی خود به واحد تجاری را دارند. لذا پیشنهاد می‌شود به کمک این نتایج در جهت ایجاد مناطق توسعه حمل و نقل محور در منطقه وکیل آباد اقدام گردد و به کمک تحلیل نتایج کاربری اراضی در جهت بهبود وضعیت کاربری‌ها در هر منطقه، که یکی از ارکان اصلی توسعه حمل و نقل محور است، تصمیمات مناسب مدیریتی اتخاذ شود. با توجه به میزان جمعیت در هر یک از مناطق، کاربری‌های مورد نیاز برای هر منطقه افزایش یابد و صرفاً به تعداد کل کاربری‌های موجود در هر منطقه توجه نشود. این موضوع امکان توسعه حمل و نقل عمومی را بهینه خواهد نمود.

سپاسگزاری

این پژوهش بخشی از نتایج رساله دکتری در دانشگاه آزاد واحد تهران شمال دانشکده علوم و فنون دریایی بوده است. لذا، صمیمانه از همکاری تمام عزیزانی که به نحوی از انحاء، در پیشبرد اهداف این رساله کمک و همراهی نموده‌اند، تشکر و قدردانی به عمل می‌آید.

کتاب نامه

۱. حکیمی، ه.، رضا زاده، ز.، و عسگرنژاد، ر. (۱۳۹۸). تحلیلی بر مکان‌یابی پایانه مسافربری روستایی در شهرها با استفاده از روش ترکیب خطی وزنی (WLC) و مدل الکترا (مطالعه موردی: شهر مشکین شهر). جغرافیا و توسعه فضایی شهری، ۶(۱)، ۸۱-۱۰۱.

۲. رحمانی، م.، امین زاده گوهر ریزی، ب.، رستگار، س.، و امین زاده گوهری، ب. (۱۳۹۹). ارزیابی تطبیقی مبانی الگوی توسعه پیشنهادی طرح ساختاری راهبردی (جامع) شهر تهران ۱۳۸۶ با الگوی توسعه حمل و نقل عمومی محور (TOD). *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۷ (۲)، ۱۸۷-۲۰۷.
۳. روشنی، پ.، رهنما، م.، و افشاری، م. (۱۳۹۲). ارتقاء کیفی محلات مدرن شهری با به کارگیری رهیافت نوشهرگرایی (نمونه موردی: آزاد شهر مشهد). *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۱ (۰).
۴. فاطمی پور، ف.، حجازی، ر.، جوزی، ع.، و اکبری، م. (۱۴۰۱). ارزیابی مدل توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی TOD با توسعه مدل مکان-گره و تحلیل خوشه‌ای، مشهد. *فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی شهری*، ۱۳ (۵۰)، ۱۶۰-۱۷۳.
۵. معماریان، ه.، اکبری، م. (۱۴۰۰). پیش بینی اثر ترکیبی تغییر اقلیم و کاربری اراضی بر فرسایش خاک در ایران با استفاده از داده‌های جهانی GloSEM. *اکوهیدرولوژی*، ۱ (۲)، ۵۱۳-۵۳۴.
۶. وطن پرست، ا.، اولادی قادیکلایی، ج.، و اکبری، م. (۱۳۹۴). برنامه‌ریزی سبزه‌راه‌های شهری (مطالعه موردی منطقه یازده شهری کلان شهر مشهد). *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۲ (۳)، ۹۱-۱۰۴.
۷. یزدان‌پناهی، ع.، اکبری، م.، و بهرنگ‌منش، م. (۱۳۹۷). بررسی زمانی مکانی پارامترهای کمی و کیفی آب زیرزمینی با استفاده از روش‌های زمین آمار در دشت مشهد. *ترویج و توسعه آبخیزداری*، ۶ (۲۰)، ۲۵-۳۵.

8. Abdullah, J., & Mazlan, M. H. (2016). Characteristics of and quality of life in a transit-oriented development (TOD) of Bandar Sri Permaisuri, Kuala Lumpur. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 234, 498-505.
9. Akbari, M., Memarian, H., Neamatollahi, E., Jafari Shalamzari, M., Alizadeh Noughani, M., & Zakeri, D. (2020). Prioritizing policies and strategies for desertification risk management using MCDM-DPSIR approach in northeastern Iran. *Environment, Development and Sustainability*, 23, 2503-2523.
10. Akbari, M., Neamatollahi, E., & Neamatollahi, P. (2019). Evaluating land suitability for spatial planning in arid regions of eastern Iran using fuzzy logic and multi-criteria analysis, *Ecological Indicators*, 98, 587-598.
11. Bossard, E.G. (2002). *Envisioning neighborhoods with transit-oriented development potential*. San Jose: Mineta Transportation Institute.
12. Calthorpe, P. (1993). *The Next american metropolis: ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.
13. Canadian Institute of Planners. (2012). *Transit- supportive guidelines*. Ontario: Canadian Institute of Planners.
14. Certero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.
15. Certero, R., Ferrell, C., & Murphy, S. (2002). *Transit-oriented development and joint development in the United States: A Literature review*. Research Results Digest.
16. Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Washington, D.C.: Island Press
17. Ewing, R., & Certero, R. (2001). Travel and the built environment. *Transportation Research Record*, 1780, 87-114.
18. Ewing, R., & Certero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76, 265-294.

19. Fainstein, S. S. (2005). Cities and diversity should we want it? Can we plan for it? *Urban Affairs Review*, 41(1), 3-19.
20. Galelo, A., Ribeir, A., & Martinez, L.M. (2014). Measuring and evaluating the impacts of TOD measures - searching for evidence of TOD characteristics in Azambuja Train Line. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 899 – 908.
21. Government of Queensland. (2010). *Transit-oriented development: Guide to community diversity*. Government of Queensland.
22. Grigolon, A., Singh, Y. J., Koeva, M., & Madureira, M. (2016). Transit-oriented development (TOD) assessment using 3D visualisation and modeling. 13th International Conference on Design & Decision Support Systems in Architecture and Urban Planning.
23. Guo, J., Nakamura, F., Li, Q., & Zhou, Y. (2018). Efficiency assessment of transit-oriented development by data envelopment analysis: Case study on the Den-en Toshi Line in Japan. *Journal of Advanced Transportation*, (2), 1-10
24. Howley, P., Scott, M., & Redmond, D. (2009). Sustainability versus liveability: An investigation of neighborhood satisfaction. *Journal of Environmental Planning and Management*, 52(6), 847-864.
25. Huang, R. (2017). *Measuring transit-oriented development network synergy based on node typology*. Netherlands: University of Twente.
26. Huang, R., Madureira, M., Grigolon, A., & Brussel, M. (2018). Measuring transit-oriented development (TOD) network complementarity based on TOD node typology. *The Journal of Transport and Land Use*, 1, 304–324.
27. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2017). *TOD Standard 3rd Ed*. New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)
28. Jacobson, J., & Forsyth, A. (2008). Seven American TODs: Good practices for urban design in transit-oriented development projects. *Journal of Transport and Land Use*, 1(2), 51–88.
29. Lahoorpoor, B., Rayaprolu, H., Wu, H., & Levinson, D. M. (2022). Access-oriented design? Disentangling the effect of land use and transport network on accessibility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13(3), 100536.
30. Lyu, G., Bertolini, L., & Pfeffer, K. (2016). Developing a TOD typology for Beijing Metro Station Areas. *Journal of Transport Geography*, 55, 40-50.
31. Malczewski, J., Moreno-Sanchez, R., Bojórquez-Tapia, L. A., & Ongay-Delhumeau, E. (1997). Multicriteria group decision-making model for environmental conflict analysis in the Cape Region, Mexico. *Journal of Environmental Planning and Management*, 40(3), 349-374.
32. Motieyan, H., & Mesgari, M.S. (2017). Towards sustainable urban planning through transit-oriented development (A case study: Tehran). *International Journal of Geo-Information*, 6(12), 402.
33. Ontario ministry of transportation. (1992). *Transit-supportive land use planning*. Ontario: Ontario Ministry of Municipal Affairs.
34. Papagiannakis, A., Vitopoulou, A., & Yiannakou, A. (2020). Transit-oriented development in the Southern European city of Thessaloniki introducing urban railway: typology and implementation issues, *European planning studies*, 29(1), 117-141.
35. Phani Kumar, P., Sekhar, C. R., & Parida, M. (2018). Residential dissonance in TOD neighborhoods. *Journal of Transport Geography*, 72, 166–177.
36. Port authority of allegheny county (PAAC). (2016). *Transit-oriented development guidelines*. USA: Port authority of allegheny county (PAAC).
37. Renne J. L., & Listokin, D. (2019). The Opportunities and tensions of historic preservation and transit-oriented development (TOD). *Cities*, 90, 249–262.
38. Ribeiro, P., Fonseca, F., & Santos, P. (2019). Sustainability assessment of a bus system in a mid-sized municipality. *Journal of Environmental Planning and Management*, 63(2), 36-256.

39. Ritsema van Eck, J., & Koomen, E. (2008). Characterising urban concentration and land-use diversity in simulations of future land use. *The Annals of Regional Science*, 42, 123–140.
40. Sahu, A. (2017). A Methodology to modify land uses in a transit oriented development scenario. *Journal of Environmental Management*, 1(213), 467-477.
41. Serra-Coch, G., Chaste, C., Campos, S., & Coch, H. (2018). Graphical approach to assess urban quality: Mapping walkability based on the TOD-standard. *Cities*, 76, 58–71.
42. Singh, Y. J., Lukman, A., Flackea, J., & Maarseveen, M. F.A.M. (2017). Measuring TOD around transit nodes - Towards TOD policy. *Transport Policy*, 56, 96–111.
43. Singh, Y.J, Fard, P., Zuidgeest, M., Brussel, M., & Maarseveen, M.V. (2014). Measuring transit oriented development: a Spatial multi criteria assessment approach for the city region Arnhem and Nijmegen. *Journal of Transport Geography*, 35, 130–143.
44. Sohoni, v. A., Thomas, M., & Krishna Rao, K.V. (2017). Application of the concept of transit-oriented development to a suburban neighborhood. *Transportation Research Procedia*, 25, 3224–3236.
45. Suzuki, H., Cervero, R., & Luchi, K. (2013). *Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development*. Washington, D.C.: The World Bank.
46. Talen, E. (2006). Design that enables diversity: The complications of a planning ideal. *Journal of Planning Literature*, 20(3), 233-249.
47. Teklemariam, E.A., & Shen, Z. (2020). Determining transit nodes for potential transit-oriented development: Along the LRT corridor in Addis Ababa, Ethiopia. *Frontiers of Architectural Research*, 9(3), 1-17.
48. Thomas, R., Pojani, D., Lenferink, S., Bertolini, L., Stead, D., & Krabben, E. D. (2018). Is transit-oriented development (TOD) an internationally transferable policy concept? *Regional Studies*, 52(5), 1-13.
49. Trans link (2012). *Transit-oriented communities design guidelines*. Trans link
50. Vale, D. V. T. (2015). Transit-oriented development, Integration of land use and transport, and pedestrian accessibility: Combining node-place model with pedestrian shed ratio to evaluate and classify station areas in Lisbon. *Journal of Transport Geography*, 70-80.
51. Widyaharia, N. L., & Indradjatia, P. N. (2015). The potential of transit-oriented development (TOD) and its opportunity in Bandung Metropolitan Area. *Procedia Environmental Sciences*, 28, 474 – 482.
52. Zhang, Y., & Guindon, B. (2006). Using satellite remote sensing to survey transport-related urban sustainability part 1: Methodologies for indicator quantification. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 8, 149–164.