



An Analysis of the Civilizational Orientation of the Tehran Municipality's Transportation-Oriented Development Plan and its Effects on the Neighborhoods and Lifestyles of Tehrani Citizens

Amin Mohtajallah Yazdi¹ | Mohammadsaleh Shokouhbidhendi^{*2} | Shaghayegh Samoodi³

1. Master's Student in Regional Planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.
Email: amin_mohtajallah@arch.iust.ac.ir
2. Assistant Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Architecture and Urban Planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.
Email: shokouhi@iust.ac.ir
3. Master's Student in Regional Planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.
Email: shaghayegh_samoodi@arch.iust.ac.ir

Volume info

Vol. 5
Series: 18
Summer 2026

Article Type

Research Paper

Article History

Received:
20 August 2025
Revised:
20 December 2026
Accepted:
26 April 2026
Published:
22 June 2026

ISSN – E-ISSN

ISSN: 2980-8901
E-ISSN: 2821-1685



Abstract

One of the approaches proposed in the theoretical literature and global urban planning experiences in recent decades to solve urban problems is the Transportation-Oriented Development (TOD) approach. TOD is a strategy put forward by American New Urbanists to create dense, pedestrian-oriented, and mixed-use spaces adjacent to public transportation stations in sprawling urban suburbs. The Municipality of Tehran has also adopted this title, announcing that it will pursue transportation-oriented development with objectives such as urban regeneration, financing for the metro and housing, and the realization of Iranian-Islamic urbanism around metro stations within the city of Tehran. However, ambiguities and concerns regarding its social, cultural, and environmental consequences, as well as a potential mismatch with local identity, necessitate a thorough evaluation before full implementation.

This research aims to analyze the potential effects of the Tehran Municipality's Transportation-Oriented Development plan on the neighborhoods and lifestyles of citizens, from the perspective of local stakeholders. For this purpose, within a broad classification of civilizational orientations in social theories, three main orientations have been formulated: Domination (reliant on fear), Market (reliant on greed), and Fraternity (reliant on love). An effort has been made to determine which of these three categories of social theory the idea of transportation-oriented development most closely aligns with.

To this end, the present study conducted a quantitative data survey using a questionnaire administered to 378 residents, employees, and passersby within an 800-meter radius of four selected metro stations (Mirdamad, Modafe'an-e Salamat, Shahid Quddusi, and Shahrak-e Shariati). The results indicated that, according to the respondents, the implementation of the transportation-oriented development plan in Tehran will promote the Market social theory model and distance the city from the Fraternity social system.

Keywords: Transit-Oriented Development (TOD), Tehran Municipality, Lifestyle, Urban Neighborhoods, Social Impact Assessment, New Urbanism

Cite this Paper: Mohtajallah Yazdi¹A & Shokouhbidhendi¹M, Samoodi¹S.(2026). An Analysis of the Civilizational Orientation of the Tehran Municipality's Transportation-Oriented Development Plan and its Effects on the Neighborhoods and Lifestyles of Tehrani Citizens. *Journal of Interdisciplinary Civilizational Studies of the Islamic Revolution*. 5(18), 253-295. [10.47176/cir.2508.1291](https://doi.org/10.47176/cir.2508.1291)



Publisher:
Imam Hossein University.

©
The Author(s).



تحلیل جهت‌گیری تمدنی طرح توسعه حمل‌ونقل محور شهرداری تهران

و اثرات آن بر شهروندان تهرانی

امین محتاج‌الله یزدی^{۱*} | محمد صالح شکوهی بیدهندی^۲ | شقایق نمودی^۳

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد، رشته برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران Email: amin_mohtajallah@arch.iust.ac.ir

۲. استادیار، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران Email: shokouhi@iust.ac.ir

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد، رشته برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران Email: shaghayegh_samoodi@arch.iust.ac.ir

چکیده

یکی از رویکردهایی که در دهه‌های گذشته برای حل مشکلات شهرها در ادبیات نظری و تجارب جهانی شهرسازی مطرح شده، رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) است. توسعه حمل‌ونقل محور، راهبردی است که نو شهرگرایان آمریکایی برای ایجاد فضاهای متراکم، پیاده‌محور و متنوع در مجاورت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در حومه‌های پراکنده شهری مطرح کرده‌اند. شهرداری تهران نیز از این عنوان استفاده کرده و اعلام کرده که توسعه حمل‌ونقل محور را با اهدافی چون نوسازی، تأمین مالی مترو و مسکن، و تحقق شهرسازی ایرانی-اسلامی در اطراف ایستگاه‌های متروی درون شهر تهران دنبال می‌کند. با این حال، ابهامات و نگرانی‌ها در مورد پیامدهای اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و عدم تطابق احتمالی با هویت بومی، ارزیابی دقیق پیش از اجرای کامل را ضروری می‌سازد. این پژوهش با هدف تحلیل اثرات بالقوه طرح توسعه حمل‌ونقل محور شهرداری تهران بر محلات و سبک زندگی شهروندان، از دیدگاه ذی‌نفعان محلی، صورت گرفته است. بدین منظور در یک طبقه‌بندی کلان از جهت‌گیری‌های تمدنی نظریات اجتماعی، سه جهت‌گیری اصلی شامل استیلا (متکی بر ترس)، بازار (متکی بر طمع) و اخوت (متکی بر محبت) صورت‌بندی شده و تلاش شده که مشخص شود ایده توسعه حمل‌ونقل محور به کدام یک از این سه دسته نظریه اجتماعی نزدیک‌تر است. بدین منظور، تحقیق حاضر پیمایش کمی داده‌ها را از طریق پرسش‌نامه از ۳۷۸ نفر از ساکنین، شاغلین و رهگذران در شعاع ۸۰۰ متری چهار ایستگاه منتخب مترو (میرداماد، مدافعان سلامت، شهید قدوسی، شهرک شریعتی) در دستور کار قرار داده است. نتایج نشان داد که از نظر پرسش‌شوندگان، اجرای طرح توسعه حمل‌ونقل محور در شهر تهران، الگوی نظریه اجتماعی بازار را ترویج خواهد کرد و شهر را از نظام اجتماعی اخوت دور خواهد ساخت. کلیدواژه‌ها: توسعه حمل‌ونقل محور (TOD)، شهرداری تهران، ارزیابی تأثیرات اجتماعی، نو شهرگرایی.

سال و شماره

سال ۵، پیاپی: ۱۸
تابستان ۱۴۰۵

نوع مقاله

مقاله پژوهشی

سابقه مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۵/۲۹
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۹/۱۵
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۲/۰۶
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۴/۰۱

شابا چاپی و الکترونیکی

شابا چاپی: ۸۹۰۱-۲۹۸۰
الکترونیکی: ۱۶۸۵-۲۸۲۱



استناد: محتاج‌الله یزدی، امین؛ شکوهی بیدهندی، محمد صالح؛ نمودی، شقایق. (۱۴۰۵). تحلیل جهت‌گیری تمدنی طرح توسعه حمل‌ونقل محور شهرداری تهران و اثرات آن بر شهروندان تهرانی؛ مطالعات میان‌رشته‌ای تمدنی انقلاب اسلامی؛ ۵(۱۸)؛ ۲۹۵-۲۵۳. [10.47176/cir.2508.1291](https://doi.org/10.47176/cir.2508.1291)

نویسندگان ©

ناشر: دانشگاه جامع امام حسین(ع)



OPEN ACCESS

مقدمه

کلان‌شهرها در سراسر جهان با چالش‌های روزافزونی در زمینه نظام اجتماعی، مدیریت حمل‌ونقل و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در این میان، رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) به‌عنوان یکی از راهبردهای نوین شهرسازی، با هدف ایجاد هماهنگی میان برنامه‌ریزی کاربری زمین و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی مطرح شده است (Liu, 2012). این رویکرد که توسط پتر کلتروپ تعریف شده، بر ایجاد مراکز تراکم و چند عملکردی (شامل کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری، عمومی و فضای باز) در فاصله پیاده‌روی مناسب (حدود نیم مایل) از ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی استوار است. اصول کلیدی TOD شامل ترویج پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، افزایش نفوذپذیری، تقویت حمل‌ونقل عمومی، اختلاط کاربری‌ها، افزایش تراکم، فشردگی و تغییر کارکرد معابر است (Hrelja et al., 2020; Mohamed et al., 2022; Yip et al., 2024). طرفداران توسعه حمل‌ونقل محور معتقدند که این اصول می‌تواند وضعیت شهرها و حومه‌های شهری را ارتقا بخشد (Foster et al., 2016; Noland et al., 2017). در ایران، توجه به TOD به اوایل دهه ۱۳۹۰ و تلاش‌های وزارت راه و شهرسازی بازمی‌گردد. این رویکرد با تصویب اسنادی در شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای هماهنگی ترابری کشور رسمیت بیشتری یافته است. شهرداری تهران نیز، به‌خصوص در دوره‌های پنجم و ششم مدیریت شهری، طرح توسعه حمل‌ونقل محور را به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کلان پروژه‌های خود معرفی کرده است. گفته می‌شود که این طرح با اهدافی چون نوسازی شهر، گشایش در ساخت‌وساز، افزایش ایمنی، تحقق شهرسازی اسلامی ایرانی و مهم‌تر از همه، تأمین مالی برای تکمیل شبکه مترو (با نیاز تقریبی ۳۰۰۰ هزار میلیارد ریال) و تأمین مسکن (حدود یک‌میلیون واحد) دنبال می‌شود. طرح مذکور شامل بارگذاری تراکمی در شعاع مشخصی (در برخی اسناد ۸۰۰ متر و در برخی دیگر ۶۰۰ متر) پیرامون ایستگاه‌های مترو (حتی ایستگاه‌های BRT) است (Fani & Zanganeh, 2020). برآوردها نشان می‌دهد که بر اساس یافته‌های نگارندگان این طرح می‌تواند ۴۹ تا ۶۲ درصد مساحت شهر را تحت تأثیر قرار دهد و به‌طور بالقوه تحولات عمیقی در الگوهای سکونت، تردد، خرید و به‌طور کلی سبک زندگی شهروندان ایجاد کند (Fani & Zanganeh, 2020).

با وجود اهداف اعلام‌شده، اجرای چنین طرح گسترده‌ای با ابهامات و نگرانی‌های جدی همراه است. از یک‌سو، طرفداران بر مزایایی چون کاهش وابستگی به خودروی شخصی، بهبود دسترسی‌پذیری، رونق اقتصادی و حل مشکل مسکن تأکید دارند. از سوی دیگر، منتقدان به مسائلی نظیر تشدید مشکلات آپارتمان‌نشینی، مغایرت با سبک زندگی بومی و اسلامی، فشار مضاعف بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، افزایش مصرف‌گرایی و سوداگری، پیامدهای منفی زیست‌محیطی ناشی از افزایش تراکم در شهری که با چالش ظرفیت برد زیست‌محیطی روبروست و عدم انطباق با مبانی شهرسازی اسلامی- ایرانی و منویات مقام معظم رهبری اشاره می‌کنند. این نگرانی‌ها با توجه به منتشر نشدن جزئیات دقیق و مصوب طرح و وجود گزارش‌های گاه متناقض، تشدید می‌شود. تصویر زیر نمونه‌ای از اصلاح طرح تفصیلی و اعطای تراکم مختلط در مرکز زون ۲۵۰ متری ایستگاه متروی مفتوح را نشان می‌دهد که قرار است توسط بخش خصوصی اجرا شود.

یکی از چالش‌های اصلی در بومی‌سازی این رویکرد، تضادهای ماهوی میان اصول کلاسیک TOD و مبانی شهرسازی ایرانی- اسلامی است. شهرسازی ایرانی- اسلامی بر مؤلفه‌هایی بنیادین چون محرمیت، درون‌گرایی، سکوت و آرامش در محلات مسکونی و روابط همسایگی پایدار استوار است که کانون محله را فضایی برای تعاملات اجتماعی معنادار و اخوت محور تعریف می‌کند. در نقطه مقابل، الگوی وارداتی TOD بر تراکم شدید ساختمانی، اختلاط کاربری‌های تجاری پر سروصدا، برون‌گرایی فضایی و افزایش نفوذپذیری غریبه‌ها به عمق محلات تأکید دارد. این پژوهش شکاف دانش موجود را دقیقاً در همین نقطه شناسایی می‌کند: آیا می‌توان اصول کالبدی TOD را بدون قربانی کردن ارزش‌های تمدنی و هویت ایرانی- اسلامی محلات تهران پیاده‌سازی کرد، یا اینکه اجرای آن ناگزیر به استحاله فرهنگی و تغییر سبک زندگی شهروندان منجر خواهد شد؟

تجارب پیشین در تهران نشان داده است که ابر پروژه‌های حمل‌ونقلی، با وجود اهداف مثبت اولیه، می‌توانند اثرات منفی قابل توجهی بر کیفیت زندگی و ارزش املاک در محلات مجاور داشته باشند. برای مثال، مطالعه خیرالدین و امیدی بهرمان (۲۰۱۶) در مورد بزرگراه طبقاتی صدر نشان داد که این پروژه منجر به کاهش قیمت مسکن در فاصله ۶۰ متری بزرگراه به دلیل آلودگی صوتی و بصری شده است. این یافته تجربی، نگرانی شهروندان از اینکه طرح TOD نیز ممکن است به جای

تقویت همبستگی‌های محلی و آرامش، به تجاری‌سازی فضا و کاهش کیفیت زندگی منجر شود را تقویت می‌کند.

با عنایت به اهمیت موضوع، مقیاس وسیع طرح و پیامدهای بالقوه عمیق آن بر ساختار کالبدی، اجتماعی و فرهنگی پایتخت، ارزیابی دقیق و علمی ابعاد مختلف این رویکرد پیش از اجرای کامل، امری ضروری است. پژوهش حاضر با هدف مرور مبانی نظری و تجارب جهانی توسعه حمل‌ونقل محور، شناسایی برنامه‌ها و اقدامات مدنظر شهرداری تهران در این حوزه و تحلیل اثرات احتمالی اجرای این طرح بر سبک زندگی^۱ شهروندان تهرانی تدوین شده است. این مطالعه در پی پاسخ به پرسش‌های کلیدی در این خصوص است که زمینه‌های پیدایش و اصول TOD چیست، آموزه‌های تجارب جهانی در ارزیابی پیامدهای TOD چه است و اصول آن چگونه در تهران قابل اجراست، رویکرد شهرداری تهران در اجرای TOD شامل چه برنامه‌ها و اقداماتی است، اثرات این برنامه‌ها بر سبک زندگی شهروندان تهرانی چه خواهد بود و نهایتاً اینکه طرح توسعه حمل‌ونقل محور شهر تهران چه جهت‌گیری تمدنی‌ای دارد. با توجه به ماهیت پیش از اجرای طرح و فقدان طرح نهایی مصوب، این پژوهش با بهره‌گیری از روش‌های ارزیابی سریع، از جمله مصاحبه با خبرگان و شهروندان و مرور تجارب مشابه، به تحلیل این موضوع می‌پردازد.

باید توجه داشت که توسعه شهری و مداخلات کلان‌مقیاسی نظیر TOD، صرفاً یک اقدام فنی-عمرانی نیست، بلکه بستر عینی تحقق الگوهای تمدنی است. هر الگوی توسعه‌ای، حامل ارزش‌های تمدن مبدأ خود است؛ الگوی TOD که برآمده از تجربه زیسته تمدن مدرن غربی است، به‌طور ذاتی بر پیش‌فرض‌هایی چون اصالت سود، فردگرایی و رقابت فضایی استوار است. در مقابل، گفتمان انقلاب اسلامی و تمدن نوین اسلامی، شهر را کانون کرامت انسانی، اخوت ایمانی و یاریگری اجتماعی می‌داند. لذا پرسش بنیادین این پژوهش آن است که آیا کاربرست الگوی وارداتی TOD در بستر کلان‌شهر تهران، ما را به سمت مؤلفه‌های تمدن اسلامی (الگوی اخوت) نزدیک می‌کند و یا ناخواسته به بازتولید ساختارهای تمدن مادی‌گرا و سرمایه‌داری (الگوی بازار) منجر خواهد شد؟

^۱ منظور از سبک زندگی در این مقاله، الگوی تولید و مصرف کالا، خدمات و فضا و مناسبات میان انسان‌ها است (Chaney, 1996).

۱- مبانی نظری

۱-۱- توسعه حمل‌ونقل محور

در دهه‌های اخیر، برنامه‌ریزی شهری به‌ویژه در کلان‌شهرها با چالش کاهش وابستگی به خودروی شخصی و حرکت به سمت افزایش پایداری و سرزندگی شهری مواجه بوده است (Newman & Kenworthy, 2006). در این راستا، توسعه حمل‌ونقل محور (Transit-Oriented Development - TOD) به‌عنوان یک رویکرد برنامه‌ریزی شهری یکپارچه‌نگر، که بر تلفیق کاربری زمین و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی باکیفیت، به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی، تأکید دارد، به‌طور فزاینده‌ای مورد توجه قرار گرفته است (Khaksari Rafsanjani & Piri, 2024). هدف اصلی این رویکرد، ایجاد جوامع فشرده، با کاربری مختلط، قابل پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در اطراف مراکز و ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است (Hrelja et al., 2022; Robert Cervero, 2005; Sharma & Dehalwar, 2025). تا از این طریق وابستگی به خودروی شخصی کاهش یافته، استفاده از حمل‌ونقل عمومی افزایش یابد، کیفیت زندگی شهری و پایداری زیست‌محیطی ارتقا پیدا کند و دسترسی به خدمات و فرصت‌ها بهبود یافته و سرزندگی شهری تقویت شود (Li et al., 2023; Nasri & Zhang, 2014; Semeraro, 2018). در ایران نیز، با توجه به رشد شتابان شهرنشینی و معضلات ناشی از آن، مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور به‌عنوان راهکاری برای دستیابی به توسعه پایدار و بهبود کیفیت زندگی شهری، از جمله در تهران، مطرح گردیده است (Karimi Rahnema et al., 2022; Nowbahar Qezeljah-Meydan, & Hakimi).



شکل-۱. اصول توسعه حمل‌ونقل محور (The Next American Metropolis Calthorpe and Poticha, 1997)

- ریشه‌های تاریخی توسعه حمل‌ونقل محور به جنبش نوشهرگرایی (New Urbanism) بازمی‌گردد که در اواخر دهه ۱۹۸۰ میلادی به‌عنوان پاسخی به پدیده پراکنده‌روی (Sprawl) و توسعه بزرگراه محور مطرح شد (Li et al. 2023). این جنبش، با الهام از محلات تاریخی و با تکیه بر دیدگاه‌های منتقدانی چون جین جیکوبز، به دنبال طراحی محلات باکیفیت برای انسان‌ها بود و با رویکرد مدرنیستی که شهرها را حول محور خودرو و سوپربلوک‌های تک کاربری طراحی می‌کرد، در تقابل قرار داشت (Hu, 2019) پایه‌گذاران اصلی این جنبش افرادی چون پتر کلتورپ، آندره دوانی و الیزابت پلاتر-زیرک بودند که با تأسیس کنگره نوشهرگرایی (CNU) و تدوین اصولی مانند اصول آهوانی (Ahwahnee Principles) در سال ۱۹۹۱، به بسط این نظریه پرداختند. در واقع، نوشهرگرایی از دل دو جریان اصلی پدیدار شد:
- **برنامه‌ریزی نوسنت‌گرا (Neo-traditional Planning):** با تأکید بر بازگشت به اصول شهر سنتی و تقویت حس هویت اجتماعی (Foster et al., 2016; Ghorbi & Mohammadi, 2024).

• **توسعه حمل‌ونقل محور (Transit-Oriented Development- TOD):** با تمرکز بر رویکرد منطقه‌ای و یکپارچه‌سازی سیستم‌های حمل‌ونقل، به رهبری چهره‌هایی چون پیتز کلتورپ. این جنبش بر ایجاد مکان‌های سرزنده، چند عملکردی و متنوع تأکید داشت (Kelbaugh, 2002).

توسعه حمل‌ونقل محور فراتر از صرف ساخت‌وساز در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (Calthorpe, 1993; Carlton, 2009; Thomas & Bertolini, 2017) و بر ایجاد محیط‌های شهری پویا و چند عملکردی تأکید دارد که زندگی، کار و فراغت را در یک فضای منسجم و قابل دسترس از طریق حمل‌ونقل عمومی، ترکیب می‌کند (Belzer & Autler, 2002). پیتز کلتورپ (۱۹۹۳) توسعه حمل‌ونقل محور را مرکزی متراکم از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و عمومی و فضای باز که در آن مغازه‌های خرده‌فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان (حدود ۶۰۰ متر یا ۱۰ دقیقه پیاده‌روی) نسبت به خانه‌ها قرار گرفته‌اند و یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی در هسته این محدوده قرار دارد تعریف می‌کند (Rafieian, Askari Tafreshi & Sedighi, 2010). رفیعیان و همکاران، (۱۳۸۹). این ایده با مفهوم خوشه‌های پیاده‌مدار (Pedestrian Pockets) نیز ارتباط نزدیکی دارد.

اصول و ویژگی‌های کلیدی TOD که در مجموع به دنبال ارتقای کیفیت محلات و تغییر مثبت در سبک زندگی شهروندان هستند، عبارت‌اند از:

- **یکپارچگی کاربری زمین و حمل‌ونقل:** هماهنگی توسعه شهری با شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی
- **تراکم‌پذیری و فشردگی:** ایجاد تراکم مناسب کاربری‌های مسکونی، تجاری و خدماتی در نزدیکی ایستگاه‌ها
- **تنوع و اختلاط کاربری‌ها:** ترکیب کاربری‌های مختلف برای کاهش نیاز به سفر و افزایش خودکفایی محلی
- **طراحی شهری انسان‌محور:** ایجاد فضاهای عمومی جذاب، ایمن و باکیفیت که تعاملات اجتماعی و حس مکان را تقویت کند.

- **قابلیت پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری:** توسعه زیرساخت‌های مناسب برای تشویق حمل‌ونقل فعال
 - **حمل‌ونقل عمومی کارآمد:** فراهم آوری سیستم حمل‌ونقل عمومی باکیفیت، مکرر، قابل اطمینان و با دسترسی گسترده
 - **اتصال‌پذیری و دسترسی‌پذیری:** ایجاد شبکه معابر پیوسته و دسترسی آسان به خدمات برای تمامی اقشار جامعه (Huang et al., 2018; Khaksari Rafsanjani & Piri, 2024).
- جدول-۱. برخی از تعاریف مطرح شده در زمینه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD)

سال	دیدگاه‌ها	تعاریف
۱۹۹۷	سرورو و برنیک ^۱	جامعه‌ای با کاربری‌های مختلط و متمرکز در اطراف ایستگاه حمل‌ونقل که با طراحی صحیح، ساکنین، شاغلین و خریداران را به کاهش استفاده از خودروی شخصی و استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی تشویق می‌کند.
۱۹۹۹	لیفاور ^۲	توسعه کاربری مسکونی یا سایر کاربری‌ها در امتداد مسیرهای حمل‌ونقل مانند حمل‌ونقل ریلی، خطوط اصلی اتوبوس و یا بزرگراه‌ها.
	پورتر ^۳	TOD تلاشی است برای کنترل و اداره کردن تأثیرات محیطی منفی الگوی توسعه پراکنده و کم ترانم در شهرهای آمریکایی
	نایلز و نلسون ^۴	با توجه به چگونگی توزیع جمعیت و تنوع کاربری‌ها، سعی در ساماندهی و تمرکز نقطه‌ای کاربری‌های مختلف در مکان‌های معین ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی و به‌طور ویژه مترو و قطار سبک شهری (LRT) دارد.
۲۰۰۰	مؤسسه حمل‌ونقل مریلند	مکانی با تراکم نسبتاً بالا که ترکیبی از انواع کاربری‌های مسکونی، اداری، تجاری و خدماتی را در یک فاصله پیاده‌روی آسان از ایستگاه حمل‌ونقل ریلی و اتوبوس در برمی‌گیرد و به عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران اولویت می‌دهد.

¹ Cervero and Bernick

² Lefaver

³ Porter

⁴ Niles and Nelson

توسعه‌ای با تراکم متوسط تا زیاد که در یک فاصله پیاده‌روی آسان از ایستگاه حمل‌ونقل اصلی واقع شده و با ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، اداری و تجاری برای افراد پیاده که از اتومبیل شخصی استفاده نمی‌کنند طراحی شده است. TOD می‌تواند ساخت‌وسازی جدید و یا توسعه مجدد یک یا چند ساختمان باشد که طرح و موقعیت آن‌ها استفاده از حمل‌ونقل را تسهیل می‌کند.	مؤسسه حمل‌ونقل کالیفرنیا	۲۰۰۱
--	--------------------------------	------

۲-۱- اهمیت زمینه و چالش‌های پیاده‌سازی TOD

توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) فراتر از یک مداخله صرفاً فنی یا عمرانی، راهبردی جامع است که تأثیرات عمیقی بر ساختار محلات و سبک زندگی شهروندان بر جای می‌گذارد. تحلیل صحیح اثرات این رویکرد، نیازمند درکی یکپارچه از ابعاد متصل به هم آن است. در گام نخست و از منظر کالبدی-فضایی، TOD با تغییر در متغیرهایی نظیر تراکم، تنوع کاربری و طراحی شهری، مستقیماً سیمای فیزیکی و عملکردی محلات را دگرگون می‌سازد (Chiu & Wey, 2013; Huang et al., 2018). این مداخلات کالبدی، با ارتقای زیرساخت‌ها و پیاده‌مداری، منجر به بهبود دسترسی به حمل‌ونقل عمومی باکیفیت و خدمات متنوع شهری شده و در نتیجه، الگوهای حرکتی و سبک زندگی روزمره ساکنان را دستخوش تغییر می‌کند (Kumar et al., 2020).

با عبور از لایه کالبدی، پیامدهای پیچیده اجتماعی و اقتصادی طرح آشکار می‌شود. از بعد اجتماعی، ادبیات پژوهش همواره نسبت به چالش‌های عدالت اجتماعی هشدار می‌دهد؛ چراکه افزایش جذابیت محله می‌تواند منجر به پدیده‌هایی نظیر اعیانی‌سازی (Gentrification)، تغییر بافت جمعیتی و جابجایی احتمالی ساکنان اولیه شود که انسجام محله‌ای را تهدید می‌کند (Hrelja et al., 2022). همسو با این تحولات، در بعد اقتصادی نیز افزایش ارزش زمین و توسعه کسب‌وکارهای جدید، اگرچه موتور محرک رونق منطقه است، اما می‌تواند وضعیت اقتصادی ساکنان بومی و کسب‌وکارهای خرد سستی را تحت فشار قرار دهد. علاوه بر این، در بعد زیست‌محیطی، کاهش وابستگی به خودروی شخصی و ترویج شیوه‌های حمل‌ونقل پاک، به‌عنوان اهرم‌هایی برای ارتقای سلامت عمومی و ایجاد محیط زندگی پایدارتر عمل می‌کنند (Hrelja et al., 2022).

در نهایت، مدیریت هم‌زمان این فرصت‌ها و تهدیدها، وابسته به بعد نهادی و مدیریتی کارآمد است. فرآیندهای برنامه‌ریزی یکپارچه، جلب مشارکت عمومی و هماهنگی میان‌بخشی بین نهادهای متولی، نقشی کلیدی در موفقیت پروژه‌های TOD و تحقق اثرات مثبت آن بر محلات ایفا می‌کند (Hrelja et al., 2022). با وجود اینکه اصول کلی TOD نسبتاً جهان‌شمول به نظر می‌رسند، اما پیاده‌سازی آن به شدت وابسته به زمینه (Context-dependent) است. قابلیت انتقال این مفهوم در سطح بین‌المللی با چالش‌هایی روبروست، چراکه تفاوت‌های نهادی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی میان مناطق مختلف، ایجاب می‌کند که مدل‌های TOD متناسب با ویژگی‌های بومی هر شهر بازتعریف و بومی‌سازی شوند (Thomas et al., 2018).

اجرای موفق TOD، به‌خصوص در شهرهای بزرگی مانند تهران، با چالش‌هایی مواجه است، از جمله:

- مسائل مالی و تأمین سرمایه‌گذاری پایدار (Hrelja et al., 2022)؛
- ضعف در هماهنگی بین‌بخشی و نهادی (Karimi Rahnema et al., 2022)؛
- مقاومت در برابر تغییر فرهنگ استفاده از خودرو و پذیرش الگوهای جدید زندگی (Karimi Rahnema et al., 2022)؛
- حصول اطمینان از عدالت اجتماعی و جلوگیری از پیامدهای منفی مانند اعیان‌سازی (Hrelja et al., 2022)¹
- محدودیت‌ها و نیاز به بازنگری در قوانین و مقررات شهرسازی (Karimi Rahnema et al., 2022).

درک تلقی مدیران و برنامه‌ریزان شهری از مفهوم TOD و ابعاد آن نیز، همان‌طور که مطالعات در ایران نشان داده‌اند، بر چگونگی پیاده‌سازی و در نتیجه اثرات آن بر محلات و شبکه زندگی شهروندان تأثیرگذار خواهد بود. در نهایت، باید توجه داشت که TOD پاسخی به توسعه پراکنده و خودرو محور است؛ اما به معنای برج‌سازی بی‌رویه و آسمان‌خراش‌سازی نیست، بلکه بر ایجاد تراکمی میانه و متناسب با مقیاس انسانی و عملکرد محله تأکید دارد، همان‌گونه که در مدل ترانزکت آندره دوانی نیز تبیین شده است.

¹Gentrification

۱-۳- بررسی و دسته‌بندی نظرات و دیدگاه‌ها در خصوص نظریه‌های اجتماعی و سبک زندگی

تحلیل اثرات طرح‌های کلان توسعه شهری نظیر توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) بر محلات و سبک زندگی شهروندان، نیازمند درک بنیان‌های نظری اجتماعی است که زیربنای شکل‌گیری ساختارها و روابط در جامعه هستند. ساختار کالبدی شهر، از جمله نحوه توسعه آن، انعکاسی از نظریه اجتماعی غالب و میل محوری آن جامعه است. عدم همسویی توسعه با این میل محوری، منجر به ناهماهنگی و گسست در اجزای مختلف جامعه (اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، کالبدی) می‌شود. این پژوهش، با هدف تحلیل اثرات TOD بر سبک زندگی، سه چارچوب نظری اجتماعی را مبنای تحلیل قرار می‌دهد: نظریه استیلا، نظریه بازار و نظریه اخوت (یارگیری).

الف. نظریه اجتماعی استیلا

نظریه اجتماعی استیلا، قدیمی‌ترین الگوی سازماندهی جوامع بشری است که بر یک رابطه عمودی (بالا به پایین) و مبتنی بر مناسبات ارباب و رعیتی استوار است. در این نظام، نظم اجتماعی از طریق ایجاد ترس از حاکم یا صاحبان قدرت برقرار می‌شود و منفعت فرد بالادستی، محور انگیزش اجتماعی است. این نظریه که در تمدن‌های باستان (مصر، سومر) و به‌ویژه در قرون وسطی اروپا با محوریت کلیسای کاتولیک تجلی یافت، قدرت مطلقه و کنترل سلسله‌مراتبی را برای حفظ نظم ضروری می‌دانست. متفکرانی چون نیکولا ماکیاولی (۱۵۲۷-۱۴۶۹) در کتاب شهریار و توماس هابز (۱۶۹۷-۱۵۸۸) در کتاب لویاتان، هرچند با انگیزه‌های متفاوت و در نقد وضعیت زمانه خود، به تئوریزه کردن لزوم وجود قدرت مرکزی قوی و حتی استفاده از ابزارهایی چون فریب و خشونت برای کنترل جامعه و جلوگیری از هرج و مرج پرداختند (ماکیاولی، ۱۳۸۰: ۹۷؛ هابز، ۱۳۸۱: ۱۹۲). ماکیاولی بر جدایی سیاست از اخلاق و اولویت حفظ قدرت تأکید داشت و هابز با طرح قرارداد اجتماعی، قدرت مطلقه دولت (لویاتان) را برای تأمین امنیت و غلبه بر انسان گرگ انسان بودن توجیه می‌کرد، هرچند این قرارداد را مشروط به توانایی دولت در تأمین امنیت می‌دانست (مرادی، ۱۳۹۴: ۳۵-۳۹). در این نظریه، محور انگیزش، منفعت فرد حاکم؛ توازن قوا بر اساس قدرت سلسله‌مراتبی؛ و مناصب اجتماعی بر پایه میزان اقتدار شکل می‌گیرد. این الگو، با سابقه طولانی پادشاهی، در تاریخ ایران نیز حضور داشته است.

ب. نظریه اجتماعی بازار

با وقوع انقلاب صنعتی و افول نظریه استیلا، نظریه اجتماعی بازار به‌عنوان الگوی غالب جوامع مدرن ظهور کرد. این نظریه که ریشه در تحولات اقتصادی و فکری دوران روشنگری دارد، روابط اجتماعی را بر اساس منطق بازار، یعنی روابط افقی (برابری- برابری)، نفع شخصی، رقابت آزاد و حداکثرسازی سود، بازتعریف می‌کند. در این الگو، نقش دولت از تأمین‌کننده اصلی به تنظیم‌گر و حافظ رقابت آزاد تقلیل می‌یابد و هدف، تبدیل تمامی شئون زندگی (نابازارها) به سازوکارهای بازاری است. آدام اسمیت (۱۷۹۰-۱۷۲۳)، پدر علم اقتصاد، با طرح مفهوم دست نامرئی در کتاب *ثروت ملل*، استدلال کرد که تعقیب نفع شخصی توسط افراد در یک بازار آزاد و رقابتی، به‌طور خودکار به تأمین منافع عمومی و رفاه اجتماعی منجر می‌شود و دخالت دولت باید به حداقل (تأمین امنیت و اجرای قراردادها) محدود شود (Tafazzoli, 2002: 82; Ghadiri Asl, 1997: 113). جان استوارت میل (۱۸۷۳-۱۸۰۶)، به‌عنوان یکی از برجسته‌ترین چهره‌های لیبرالیسم کلاسیک، در کتاب *درباره آزادی*، بر اهمیت آزادی فردی در پیگیری سعادتی شخصی تأکید کرد، اما حد آن را عدم آسیب‌رسانی به دیگران دانست. او ضمن مخالفت با مداخله دولت در امور اقتصادی، امکان بهبود اجتماعی از طریق اقدامات دولتی (در موارد ضروری و بدون ایجاد انحصار) را نیز می‌پذیرفت (میل، ۱۳۷۵: ۲۳، ۲۷۵). فردریش فون هایک (۱۹۹۲-۱۸۹۹)، از پایه‌گذاران نئولیبرالیسم، آزادی فردی و مالکیت خصوصی را شروط اصلی تکامل و نظم خودجوش بازار می‌دانست. او معتقد بود آزادی، منبع ارزش‌های اخلاقی و شرط لازم برای نوآوری و پیشرفت‌های غیرقابل‌پیش‌بینی است و تلاش برای تحمیل عدالت اجتماعی یا توزیع مجدد درآمد از طریق دولت، به دلیل از بین بردن مکانیسم طبیعی قیمت‌ها و اطلاعات نهفته در آن و گسترش اجبار دولتی، ناقض آزادی فردی و ناکارآمد است (هایک، ۱۳۹۰: ۳۰-۱۲۹، ۱۸۰-۱۸۱؛ باتلر، ۱۳۸۷: ۵۲، ۱۳۸). در نظریه بازار، محور انگیزش، منفعت شخصی رقابتی؛ توازن قوا بر اساس رقابت آزاد سوداگرانه؛ و مناصب اجتماعی بر پایه توانایی تولید ثروت بنا شده است. دو مؤلفه کلیدی این نظام، تقسیم کار اجتماعی و رقابت هستند.

ج. نظریه اجتماعی اخوت

در مقابل دو نظریه پیشین، نظریه اجتماعی اخوت یا یاریگری که ریشه در آموزه‌های فرهنگی و دینی، به‌ویژه فرهنگ ایرانی- اسلامی دارد، بر تعاون، همکاری، محبت و پیوستگی اعضای جامعه

تأکید می‌کند. این نظریه که توسط دکتر مرتضی فرهادی در نقد نظام رقابت‌محور غربی تبیین شده، کنش متقابل پیوسته را به‌جای کنش متقابل گسسته (مبنای نظریه‌های رقابت و تضاد) به‌عنوان شالوده تکوین و بقای جامعه معرفی می‌کند (Farhadi, 2009). هدف از طرح یاریگری، نه صرفاً بیان امری اخلاقی یا نوستالژیک، بلکه نشان دادن آن به‌مثابه یک سازوکار بنیادین اجتماعی است. در این الگو، روابط هم به‌صورت افقی (تعاون و یاریگری میان مردم) و هم عمودی (رابطه مبتنی بر شفقت و مهربانی بین رهبری و مردم) تعریف می‌شود. نمونه‌های تاریخی آن در ایران، نظام‌های سنتی همیاری مانند مدیریت جمعی قنات‌ها بوده است (فداکار داورانی، ۱۳۸۸). این نظریه با مفهوم ولایت در اندیشه اسلامی پیوند دارد که برخلاف سلطنت یا حکومت مبتنی بر ترس و فاصله، بر نزدیکی، پیوستگی و محبت بین حاکم (ولی) و مردم تأکید می‌کند (Jahanbakhsh & Shokouhbidhendi, 2022). کانون اصلی در این نظریه، نه فرد منفعت‌طلب یا حاکم مستبد، بلکه خانواده و الگوی روابط درون آن است که تلاش می‌شود به کل جامعه تسری یابد. در نظریه اخوت، محور انگیزش، محبت؛ توازن قوا بر اساس کرامت و عدالت؛ و مناصب اجتماعی بر پایه توانایی شفاعت و دستگیری از دیگران استوار است. این چارچوب نظری، امکان تحلیل توسعه شهری و سبک زندگی را از منظری متفاوت و مبتنی بر ارزش‌های بومی و دینی فراهم می‌آورد.

این سه چارچوب نظری، ابزاری برای تحلیل لایه‌های زیرین اجتماعی طرح TOD تهران و پیش‌بینی اثرات آن بر ساختار محلات و الگوی روابط و سبک زندگی شهروندان خواهند بود.

جدول ۲- چارچوب نظری

شاخص‌ها/ نظریه‌ها	نظریه استیلا (خودکامگی)	نظریه بازار (سرمایه‌داری)	نظریه اخوت (یاریگری)
محور انگیزش اجتماعی	منفعت فردی	منفعت و طمع فردی	محبت و دوستی
زمان شکل‌گیری	از ابتدایی‌ترین اجتماعات انسانی تا افول قرن پانزدهم	آغاز اولیه از قرن ۱۵- ۱۶م و شروع رسمی از قرن ۱۸م تاکنون	آغاز نظری آن زمان پیامبر (۱۴ قرن پیش) تا افول آن در ۱۲ قرن بعد (هم‌زمان با حکومت قاجار در ایران)

خاستگاه شکل‌گیری	آغاز یکجانشینی بشر	کشورهای اروپایی	پروژه انبیا
رابطه حکومت بر مردم	رابطه عمودی بالا به پایین	برابر-برابر افقی، مبتنی بر منفعت فردی	رابطه ولایت بالا به پایین مبتنی بر یاریگری و رابطه افقی برادری
نقش دولت‌ها	حضور در فعال همه امور	نقش حداقلی و تنظیم‌کننده وجود نظام رقابتی	نقش میانه‌رو در امور و مجری مصلحت‌های اجتماعی بر اساس قوانین اسلامی و انسانی
توازن، عدالت، روابط بهینه	ترس از قدرت حاکم	رقابت آزاد	کرامت انسانی
تخصیص مقدرات	توان تولید قدرت	توان تولید ثروت	توان ایثار و آگاهی بخشی بالا تر

۲- پیشینه پژوهش

دو پژوهش اصلی مرتبط با موضوع کاربرست رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور در شهر تهران، به‌عنوان پیشینه پژوهشی مرتبط قابل ذکر است. نخست تحقیقی که به کارفرمایی معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران تحت عنوان مطالعه و ارزیابی طرح توسعه حمل‌ونقل محور در شهر تهران توسط نگارندگان انجام شده که پژوهش حاضر مستخرج از آن است و دوم پژوهشی است که در سال ۱۴۰۳ توسط مجید خرمشاد تحت عنوان بررسی تحلیلی- راهبردی TOD، کلان پروژه بحران آفرین و ضد هویتی منتشر شده است. هر دو مطالعه‌ی پیش گفته نشان می‌دهند که رویکرد توسعه‌ی حمل‌ونقل محور پیامدهای اجتماعی نامطلوبی برای شهرنشینان تهرانی در پی خواهد داشت.

الف. تجارب جهانی: پیامدهای اجتماعی و چالش عدالت فضایی

در سطح بین‌المللی، اگرچه ادبیات اولیه TOD بر مزایای ترافیکی و زیست‌محیطی تمرکز داشت (Cervero, 2005)، اما پژوهش‌های متأخر به‌شدت نسبت به پیامدهای اجتماعی آن هشدار داده‌اند. مطالعات متعددی نشان داده‌اند که اجرای TOD بدون پیوست‌های اجتماعی قوی، منجر به اعیانی‌سازی (Gentrification) و جابجایی اجباری ساکنان کم‌درآمد می‌شود. برای مثال، هرلیا و

همکاران (Hrelja et al., 2022) در بررسی‌های خود نشان دادند که چگونه افزایش ارزش زمین در اطراف ایستگاه‌ها، بافت اجتماعی محله را به نفع طبقات ثروتمند تغییر داده و ساکنان بومی را به حاشیه می‌راند. همچنین جونز و لی (Jones & Ley, 2016) استدلال می‌کنند که این الگو می‌تواند به کالایی شدن فضای شهری و تضعیف پیوندهای همسایگی منجر شود که با اهداف عدالت اجتماعی در تضاد است.

ب. مطالعات داخلی: تمرکز بر ابعاد فنی و ترافیکی

در ایران، عمده پژوهش‌ها رویکردی تکنیکال و کمی داشته‌اند. مطالعاتی نظیر رفیعیان و همکاران (۱۳۸۹) و خاکساری رفسنجانی (۱۴۰۲)، عمدتاً بر امکان‌سنجی کالبدی، مکان‌یابی ایستگاه‌ها و اثرات ترافیکی متمرکز بوده‌اند. اگرچه پژوهش‌های ارزشمندی در خصوص بومی‌سازی شاخص‌ها انجام شده (Mirmoghtadaei & Haghshenas, 2021)، اما خلاء بزرگ پژوهشی، غفلت از پیامدهای فرهنگی و تغییرات سبک زندگی است. کمتر پژوهشی به این پرسش پرداخته است که واردات این الگوی شهرسازی، چه تأثیری بر هویت محلات ایرانی و مناسبات اجتماعی شهروندان (نظیر اخوت و یاریگری) خواهد گذاشت.

جمع‌بندی و شکاف دانش

پژوهش حاضر با درک این شکاف، تلاش می‌کند تا برای نخستین بار با عبور از لایه فنی، اثرات TOD را از منظر جهت‌گیری تمدنی و در چارچوب نظریه‌های اجتماعی کلان (استیلا، بازار و اخوت) تحلیل نماید تا مشخص شود که آیا این الگو با زیست‌بوم فرهنگی انقلاب اسلامی سازگاری دارد یا خیر.

۳- روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش با هدف تحلیل اثرات بالقوه طرح توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) شهرداری تهران بر محلات و سبک زندگی شهروندان تهرانی، از یک رویکرد عمدتاً کمی و روش پیمایشی بهره گرفته است. تحقیق حاضر از نظر هدف، کاربردی بوده و به دنبال ارائه بینش‌های عملی برای سیاست‌گذاران شهری است. تحلیل‌های این پژوهش در دو سطح اصلی انجام شده است:

تحلیل فضایی - کالبدی: در این سطح، برای درک بهتر بستر و زمینه اجرای طرح، مجموعه‌ای از تحلیل‌های فضایی بر اساس نقشه‌های موضوعی صورت پذیرفته است. این تحلیل‌ها شامل بررسی گستره طرح، توزیع و تراکم زیرساخت‌های حمل‌ونقل و معابر با استفاده از تحلیل چگالی کرنل (Kernel Density) و همچنین شناسایی الگوهای فضایی و خوشه‌های آماری معنی‌دار (نقاط داغ و سرد) در ویژگی‌های کالبدی موجود مانند ارتفاع و تراکم ساختمانی و عرض معابر با استفاده از تحلیل‌های اسپات (Getis-Ord Gi) بوده است. این تحلیل‌ها به درک وضعیت موجود و شناسایی مناطقی که بیشترین پتانسیل تغییر را دارند، کمک کرده است.

تحلیل پیمایشی: در این سطح، برای سنجش دیدگاه و انتظارات ذی‌نفعان محلی، از روش پیمایش استفاده شد. جامعه آماری پژوهش شامل ساکنین، شاغلین و رهگذران در شعاع ۸۰۰ متری چهار ایستگاه منتخب مترو (میرداماد، مدافعان سلامت، شهید قدوسی و شهرک شریعتی) بوده است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۷۸ نفر تعیین و با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. ابزار اصلی گردآوری داده‌ها، پرسش‌نامه محقق ساخته بود که روایی و پایایی آن مورد تأیید قرار گرفت. برای تحلیل داده‌های حاصل از پرسش‌نامه‌ها، از آمار توصیفی (فراوانی، درصد، میانگین) و آمار استنباطی استفاده شد. به‌طور خاص، آزمون کای-دو (χ^2) برای بررسی رابطه بین متغیرهای کیفی و تکنیک تاپسیس (TOPSIS) برای رتبه‌بندی الگوهای توسعه بر اساس دیدگاه پاسخ‌دهندگان به کاررفته است. تمامی تحلیل‌های آماری با نرم‌افزار SPSS انجام پذیرفت.

انتخاب چهار ایستگاه میرداماد، مدافعان سلامت، شهید قدوسی و شهرک شریعتی بر اساس روش نمونه‌گیری هدفمند (Purposive Sampling) و با در نظر گرفتن دو معیار کلیدی صورت گرفته است تا نماینده طیف متنوعی از شرایط شهری تهران باشند:

۱. تنوع بافت عملکردی و کالبدی: ایستگاه میرداماد به‌عنوان نماینده بافت غالب اداری-تجاری و مدرن، ایستگاه شهرک شریعتی به‌عنوان نماینده بافت مسکونی متراکم و سنتی و ایستگاه‌های شهید قدوسی و مدافعان سلامت به‌عنوان بافت‌های ترکیبی و در حال گذار انتخاب شده‌اند.
۲. تنوع پایگاه اجتماعی-اقتصادی: این انتخاب امکان مقایسه تطبیقی میان پهنه‌های برخوردار (شمال شهر)، مناطق میانی و پهنه‌های کم‌برخوردار (جنوب شهر) را فراهم می‌سازد که متغیر مهمی در تحلیل سبک زندگی است.

برای سنجش روایی پرسشنامه، از نظرات کارشناسان حوزه شهرسازی استفاده شد. پایایی ابزار نیز با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ محاسبه گردید که مقدار آن برای کل پرسشنامه ۰٫۸۴ به دست آمد که نشان‌دهنده پایایی قابل قبول است.

۴- یافته‌های پژوهش

توسعه شهری در قرن بیست و یکم با چالش‌های پیچیده‌ای نظیر رشد جمعیت، گسترش بی‌رویه شهرها، افزایش ترافیک و پیامدهای زیست‌محیطی و اجتماعی آن روبرو است. در این میان، طرح‌های توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) به عنوان راهکاری برای ایجاد فضاهای شهری متراکم، متنوع و قابل پیاده‌روی در مجاورت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، با هدف کاهش وابستگی به خودرو، ارتقای پایداری محیطی و تقویت حیات شهری مورد توجه قرار گرفته‌اند. با این حال، پیامدهای اجتماعی و کالبدی این طرح‌ها می‌تواند متفاوت بوده و به درک و انتظارات ذی‌نفعان محلی وابسته باشد. شناسایی الگوهای توسعه‌ای که از دیدگاه ساکنان و فعالان محلی محتمل یا مطلوب تلقی می‌شوند، گامی اساسی در جهت برنامه‌ریزی مشارکتی و حصول اطمینان از همسویی طرح‌ها با نیازها و آرمان‌های جامعه است.

این پژوهش با تمرکز بر محدوده ایستگاه‌های منتخب مترو تهران، به بررسی الگوهای سه‌گانه توسعه استیلا (با تمرکز بر قدرت و نظم سلسله‌مراتبی)، بازار (با تأکید بر رقابت و منطق اقتصادی) و اخوت (با اولویت مشارکت و همبستگی اجتماعی) از دیدگاه پاسخ‌دهندگان پرداخته است. تحلیل یافته‌ها در سه محور اصلی سازمان‌دهی شده است: نخست، بررسی رابطه ویژگی‌های جمعیت شناختی و اقامتی پاسخ‌دهندگان با الگوهای انتخابی؛ دوم، تحلیل توزیع الگوهای مورد انتظار در ابعاد مختلف فضایی محله؛ و سوم، ارزیابی و رتبه‌بندی الگوهای سه‌گانه بر اساس عملکرد کلی آن‌ها در ابعاد فضایی با استفاده از روش تصمیم‌گیری چندمعیاره.

۴-۱- تحلیل فضایی و کالبدی محدوده طرح توسعه حمل‌ونقل محور در

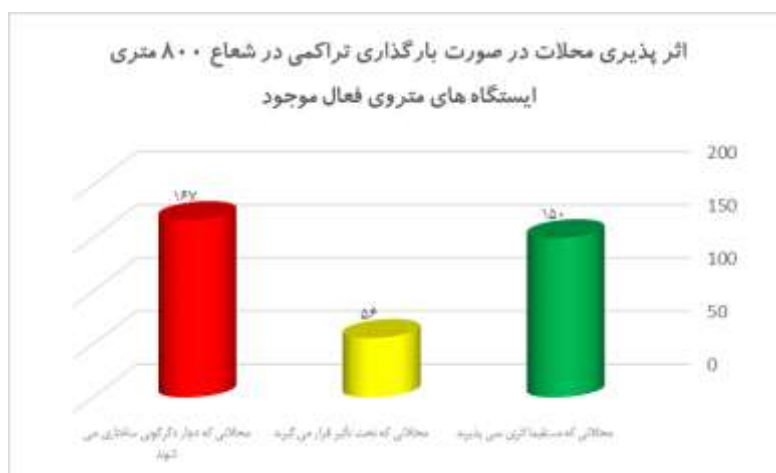
تهران

به منظور درک جامع از زمینه اجرای طرح توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) در شهر تهران و به‌سازاری برای تحلیل اثرات آن بر محلات و سبک زندگی شهروندان، مجموعه‌ای از تحلیل‌های

فضایی و کالبدی بر اساس نقشه‌های موضوعی صورت پذیرفته است. این تحلیل‌ها به بررسی گستره طرح، توزیع و چگالی زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و معابر و همچنین شناسایی الگوهای فضایی ویژگی‌های کالبدی موجود می‌پردازد.

۱- گستره و پوشش طرح TOD

بررسی نقشه محلات درگیر با پروژه و نقشه شعاع ۸۰۰ متری ایستگاه‌های مترو، مقیاس وسیع تأثیرگذاری بالقوه طرح TOD در تهران را آشکار می‌سازد. نقشه محلات درگیر (عموماً با رنگ قرمز مشخص شده)، نشان‌دهنده تقسیمات منطقه‌ای و محله‌ای است که به‌طور مستقیم در برنامه‌ریزی‌های این طرح لحاظ شده‌اند. هم‌زمان، نقشه شعاع ۸۰۰ متری ایستگاه‌های مترو که به‌عنوان حوزه نفوذ پیاده‌رو و دسترسی اولیه به خدمات TOD در نظر گرفته می‌شود، مناطق تحت پوشش مستقیم ایستگاه‌های موجود را با رنگ آبی به تصویر می‌کشد. تطبیق این دو نقشه، اولاً گستردگی قابل توجه طرح را نشان می‌دهد و ثانیاً مناطقی را که به دلیل نزدیکی به ایستگاه‌های مترو، در خط مقدم تغییرات کالبدی، اجتماعی و در نتیجه دگرگونی در سبک زندگی شهروندان قرار خواهند گرفت، مشخص می‌سازد. این شناسایی برای انتخاب محلات نمونه و تمرکز بر حوزه‌های با بیشترین پتانسیل تغییر، اهمیت بنیادین دارد.



شکل-۲. نمودار میزان اثرپذیری محلات در صورت اجرای طرح



شکل-۴. شعاع ۸۰۰ متری ایستگاه‌های مترو



شکل-۳. محلات درگیر با پروژه

۲- تحلیل چگالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و معابر

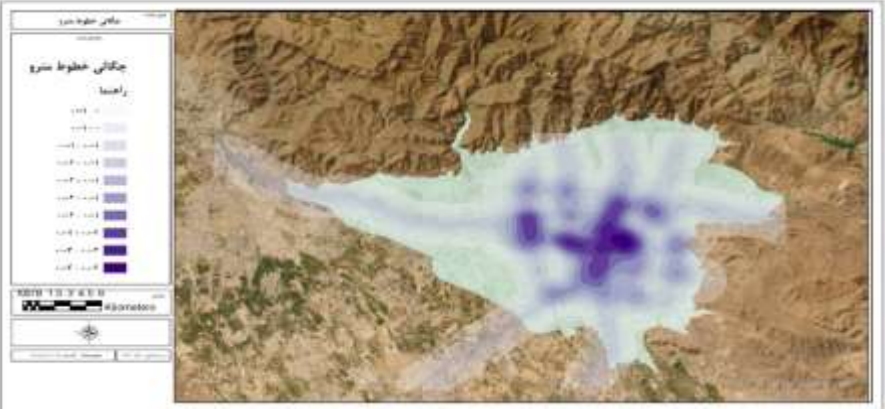
نقشه‌های چگالی ایستگاه‌های مترو، چگالی خطوط مترو و چگالی معابر درگیر با پروژه با استفاده از تحلیل چگالی کرنل (Kernel Density)، تصویری از نحوه توزیع و تمرکز این زیرساخت‌ها در سطح شهر تهران ارائه می‌دهند. در نقشه‌های چگالی ایستگاه‌ها و خطوط مترو، مناطق با رنگ‌های تیره‌تر (عمدتاً بنفش پررنگ) بیانگر تمرکز و تراکم بالاتر ایستگاه‌ها و پوشش خطوط مترو هستند. به‌طور مشابه، نقشه چگالی معابر درگیر نیز تراکم شبکه معابری که در محدوده طرح قرار دارند را با شدت رنگ نمایش می‌دهد.

این تحلیل‌ها نشان می‌دهند که بخش مرکزی شهر و کریدورهای اصلی حمل‌ونقلی تهران، از تراکم بالاتری از خدمات مترو و شبکه معابر برخوردارند. چنین مناطقی به لحاظ نظری پتانسیل بیشتری برای پیاده‌سازی پروژه TOD، نظیر افزایش تراکم و اختلاط کاربری‌ها، دارا بوده و به احتمال زیاد، تحولات عمیق‌تری را در ساختار محلات و الگوهای زندگی روزمره ساکنین تجربه خواهند نمود. در مقابل، مناطقی با چگالی پایین‌تر زیرساخت، ممکن است برای تحقق اهداف TOD نیازمند سرمایه‌گذاری‌های تکمیلی باشند. تراکم معابر نیز مستقیماً بر دسترسی‌پذیری، پتانسیل ایجاد فضاهای پیاده‌مدار و کیفیت کلی شبکه حرکتی در محدوده‌های TOD تأثیرگذار است.

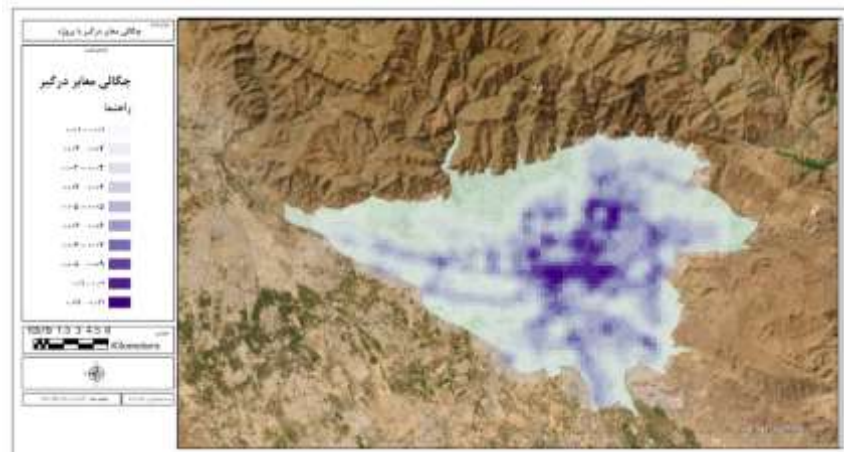
در مجموع، اهمیت این تحلیل‌های فضایی در فرآیند پژوهش آن است که نشان می‌دهد بستر کالبدی لازم برای تغییرات بنیادین در سبک زندگی فراهم است. تراکم بالای زیرساختی و فشردگی شبکه معابر در این محدوده‌ها، عملاً ظرفیت فیزیکی مورد نیاز برای استقرار الگوهای متراکم نظیر الگوی بازار (مبتنی بر تراکم مبادلات، رقابت فضایی و سوداگری) و یا الگوی استیلا (مبتنی بر

[illegible]

شکل-۵. چگالی ایستگاه‌های مترو



شکل-۶. چگالی خطوط مترو

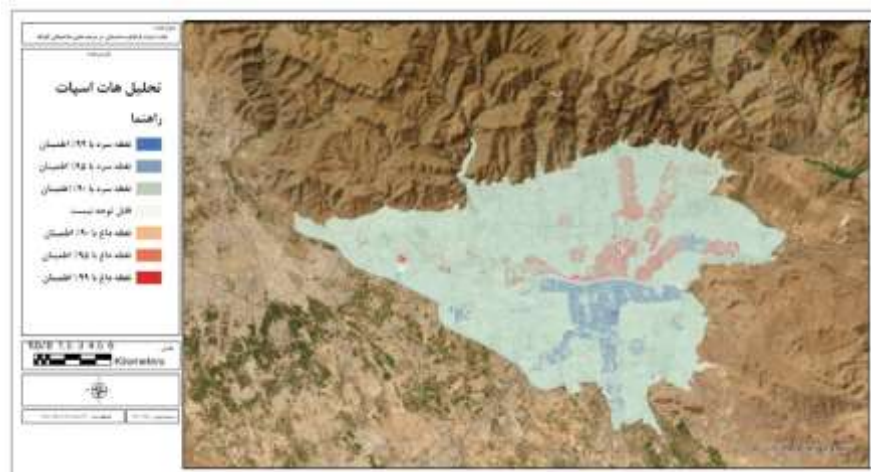


شکل ۷- چگالی معابر درگیر با پروژه

۳- تحلیل هات اسپات ویژگی‌های کالبدی

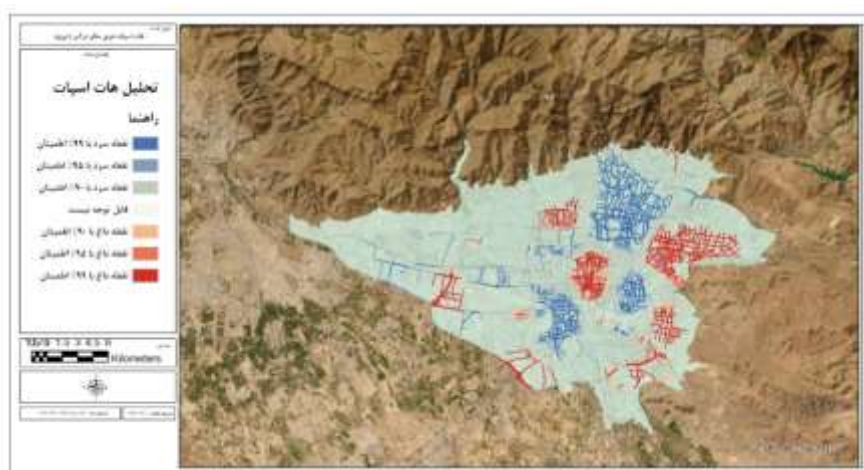
به منظور شناسایی الگوهای فضایی معنی‌دار در توزیع ویژگی‌های کالبدی موجود که طرح TOD بر آن‌ها تأثیر خواهد گذاشت، از تحلیل هات اسپات (Getis-Ord Gi) استفاده شده است. این تحلیل خوشه‌های آماری معنی‌دار از مقادیر بالا (نقاط داغ) و مقادیر پایین (نقاط سرد) یک متغیر را در سطح اطمینان مشخص (۹۰، ۹۵ و ۹۹ درصد) شناسایی می‌کند.

ارتفاع ساختمانی: نقشه تحلیل هات اسپات ارتفاع ساختمانی در عرصه‌های ساختمانی اطراف پروژه، وضعیت فعلی تجمع ساختمان‌های بلند (نقاط داغ قرمز رنگ) و ساختمان‌های کم ارتفاع (نقاط سرد آبی رنگ) را نمایش می‌دهد. این تحلیل، مناطقی را که در حال حاضر دارای خط آسمان بلندتری هستند یا برعکس، بافت کم ارتفاع خود را حفظ کرده‌اند، مشخص می‌کند. با توجه به اینکه طرح TOD غالباً با افزایش تراکم و به تبع آن ارتفاع ساختمانی همراه است، این نقشه مبنایی برای ارزیابی اثرات آتی بر منظر شهری، دسترسی به نور و کیفیت فضایی محلات فراهم می‌آورد. محلات واقع در نقاط سرد ممکن است تغییرات محسوس‌تری را در خط آسمان و سبک زندگی مرتبط با ارتفاعات پایین تجربه کنند.



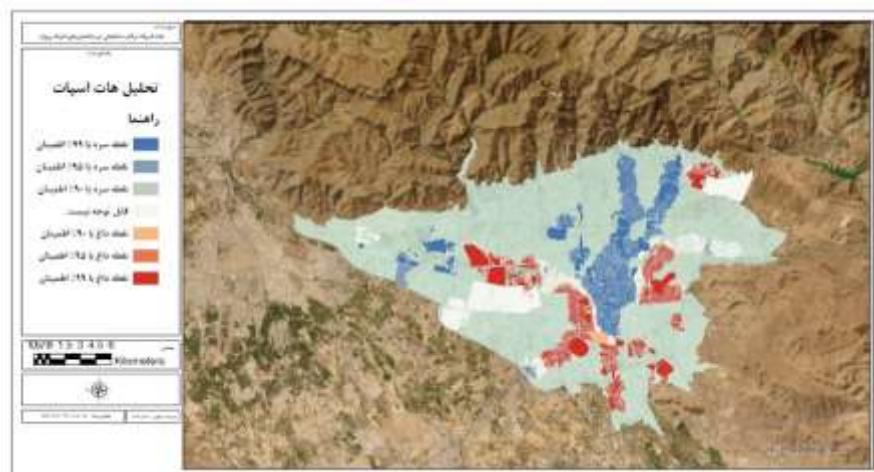
شکل-۸. تحلیل هات اسپات ارتفاع ساختمانی در عرصه‌های ساختمانی اطراف پروژه

عرض معابر: نقشه تحلیل هات اسپات عرض معابر درگیر با پروژه، خوشه‌های معابر عریض (نقاط داغ قرمز) و معابر کم‌عرض (نقاط سرد آبی) را نشان می‌دهد. عرض معابر نقش کلیدی در پتانسیل بازطراحی خیابان‌ها با رویکرد انسان‌محور، تخصیص فضا به حمل‌ونقل عمومی، مسیرهای دوچرخه و پیاده‌روهای باکیفیت دارد، اما موجب فشار ترافیکی بر این معابر که بخش عمده‌ای از آن‌ها کم‌عرض هستند با افزایش تراکم می‌شود. نقاط داغ عرض معابر، فرصت‌های بیشتری برای اجرای چنین مداخلاتی و در نتیجه تغییر الگوهای حرکتی و ارتقای کیفیت فضاهای عمومی در محلات TOD فراهم می‌کنند، درحالی‌که نقاط سرد ممکن است با محدودیت‌های بیشتری در این زمینه مواجه باشند.



شکل-۹. تحلیل هات اسپات عرض معابر درگیر با پروژه

تراکم ساختمانی: نقشه تحلیل هات اسپات تراکم ساختمانی ساختمان‌های اطراف پروژه، وضعیت موجود تراکم کالبدی را از طریق شناسایی خوشه‌های مناطق با تراکم ساختمانی بالا (نقاط داغ قرمز) و پایین (نقاط سرد آبی) به تصویر می‌کشد. از آنجاکه افزایش تراکم یکی از اهداف اصلی TOD در پیرامون ایستگاه‌ها است، این نقشه به شناسایی مناطقی که در حال حاضر متراکم هستند یا پتانسیل بیشتری برای پذیرش تراکم افزایشی دارند، کمک می‌کند. نحوه مدیریت این افزایش تراکم، تأثیر مستقیمی بر سرزندگی محله، دسترسی به خدمات، فشار بر زیرساخت‌ها، کیفیت فضاهای باز و عمومی و در نهایت بر الگوهای سکونت و سبک زندگی شهروندان خواهد داشت.



شکل-۱۰. تحلیل هات اسپات تراکم ساختمانی ساختمان‌های اطراف پروژه

مجموعه این تحلیل‌های فضایی، درک دقیقی از ویژگی‌های کالبدی و زیرساختی موجود در گستره طرح TOD تهران ارائه می‌دهد. این یافته‌ها، زمینه لازم را برای ارزیابی عمیق‌تر اثرات اجتماعی، اقتصادی و تغییرات در سبک زندگی شهروندان تهرانی که در بخش‌های آتی مقاله به آن پرداخته خواهد شد، فراهم می‌آورد و به شناسایی چالش‌ها و فرصت‌های خاص هر منطقه در مسیر تحقق توسعه حمل‌ونقل محور کمک می‌کند.

۲-۴. یافته‌های حاصل از تحلیل پرسش‌نامه‌ها

این بخش به تشریح یافته‌های کلیدی حاصل از تکمیل ۳۷۸ پرسش‌نامه در چهار ایستگاه متروی شهرک شریعتی (۱۰۰ پرسش‌نامه)، مدافعان سلامت (۱۰۰ پرسش‌نامه)، میرداماد (۷۸ پرسش‌نامه) و شهید قدوسی (۱۰۰ پرسش‌نامه) می‌پردازد. مخاطبان اصلی ساکنین محله، شاغلین و رهگذران بوده‌اند.

بخش اول: ویژگی‌های عمومی پاسخ‌دهندگان

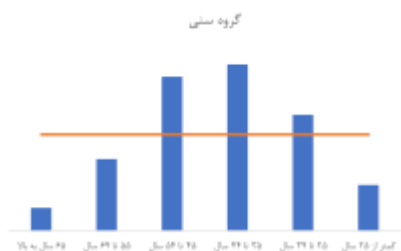
مدت سکونت یا اشتغال در محل: نتایج نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از پاسخ‌دهندگان که ساکن و شاغل بودند (حدود ۵۰ درصد)، بیش از ده سال در محدوده‌های مطالعاتی به‌عنوان ساکنین یا شاغلین حضور داشته‌اند. این پرسش از رهگذران پرسیده نشده است.

سن پرسش‌شوندگان: بیشترین گروه سنی پاسخ‌دهندگان در بازه ۳۵ تا ۴۴ سال (۲۵ درصد) قرار داشتند و کمترین میزان به افراد بالای ۶۵ سال (۵ درصد) تعلق داشت. ایستگاه شهرک شریعتی بیشترین تعداد پاسخ‌دهنده در بازه سنی ۳۵ تا ۴۴ سال (۳۶ نفر) و ایستگاه میرداماد کمترین تعداد (۱۹ نفر) را در این بازه سنی داشت.

جنسیت پرسش‌شوندگان: درمجموع ۳۷۸ پرسشنامه، ۵۵ درصد (۲۰۸ نفر) مرد و ۴۵ درصد (۱۷۰ نفر) زن بودند. بر اساس آمار، مردان مشارکت بیشتری در پاسخگویی داشته‌اند. در ایستگاه شهید قدوسی، زنان با ۵۸ نفر بیشترین مشارکت را در میان زنان چهار ایستگاه داشتند، درحالی‌که کمترین مشارکت زنان با ۲۸ نفر در ایستگاه میرداماد بود. مردان در ایستگاه‌های مدافعان سلامت و شهرک شریعتی هر کدام با ۶۶ نفر، مشارکت بالایی داشتند.

میزان تحصیلات: بیشترین میزان تحصیلات در میان پاسخ‌دهندگان مربوط به سطح کاردانی و کارشناسی و کمترین میزان مربوط به زیر دیپلم بود. محدوده ایستگاه مدافعان سلامت با ۴۵ نفر دارای بیشترین پاسخ‌دهنده با تحصیلات کاردانی و کارشناسی و محدوده ایستگاه شهرک شریعتی با ۱۵ نفر دارای بیشترین پاسخ‌دهنده با تحصیلات زیر دیپلم بوده است.

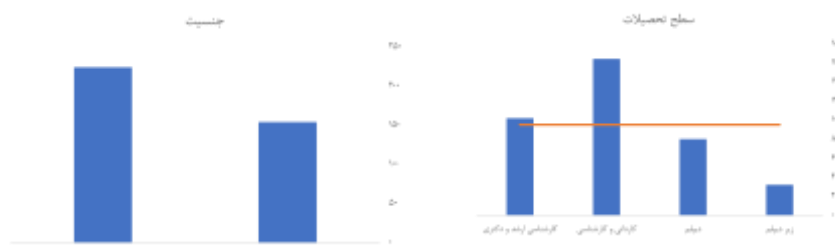
دلیل حضور در محل: در میان سه گروه هدف (ساکنین، شاغلین، رهگذران)، ساکنین بالاترین آمار پاسخ‌دهندگان را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، ایستگاه شهرک شریعتی با ۵۷ نفر از ۱۰۰ پرسش‌نامه، بیشترین تعداد پاسخ‌دهنده ساکن را داشته است.



شکل-۱۲. سن پرسش‌شوندگان



شکل-۱۱. مدت سکونت یا اشتغال در محل



شکل-۱۳. میزان تحصیلات

شکل-۱۴. جنسیت پرسش‌شوندگان

بخش دوم: پیش‌بینی پیامد اجرای طرح بر سبک زندگی و فضا

در این بخش، از پاسخ‌دهندگان خواسته شد تا بر اساس شناخت خود از روندهای جاری و ماهیت طرح‌های شهرداری، پیش‌بینی کنند که در صورت اجرای کامل طرح توسعه حمل‌ونقل محور (TOD)، ویژگی‌های فضایی و عملکردی محله به کدام سمت سوق پیدا خواهد کرد. گزینه‌های این بخش بر اساس سه الگوی نظری استیلا، بازار و اخوت طراحی شده‌اند (مطابق جدول چارچوب عملیاتی پژوهش) تا مشخص شود تصویر ذهنی شهروندان از آینده طرح، با کدام الگوی تمدنی همخوانی دارد.

فضاهای عمومی: در پاسخ به چگونگی تغییر منظر شهری، ۴۷ درصد پاسخ‌دهندگان پیش‌بینی کردند که محله به سمت بدنه‌های تجاری و ویتترین‌های جذاب (شاخص الگوی بازار) تغییر ماهیت خواهد داد. ۲۶ درصد معتقد بودند فضاها به مقیاس‌های بزرگ و یادمانی حاکمیتی (شاخص الگوی استیلا) تبدیل می‌شوند و تنها ۲۵ درصد، شکل‌گیری فضاهایی برای همگرایی و تعامل اجتماعی (شاخص الگوی اخوت) را پیش‌بینی کردند.

فضاهای مسکونی: در خصوص آینده بافت مسکونی، اکثریت (۶۳ درصد) بر این باور بودند که طرح منجر به گسترش آپارتمان‌سازی شخصی، خصوصی و برج‌سازی خواهد شد که بیانگر غلبه الگوی بازار است. ۳۲ درصد گزینه‌ی مجتمع‌های دولتی‌ساز و سازمانی (الگوی استیلا) را انتخاب کردند و تنها ۴ درصد احتمال دادند که خانه‌های وسیع، کم‌ارتفاع و حیاط‌دار (الگوی اخوت) حفظ یا ترویج شوند. ایستگاه شهرک شریعتی بیشترین آمار پیش‌بینی الگوی بازار در مسکن را داشت.

فضاهای تجاری: در این بخش نیز الگوی بازار پشنتاز بود؛ به‌طوری که ۴۶ درصد پاسخ‌دهندگان ظهور فروشگاه‌های زنجیره‌ای، مال‌ها و مگامال‌ها را پیامد قطعی طرح دانستند. ۳۲

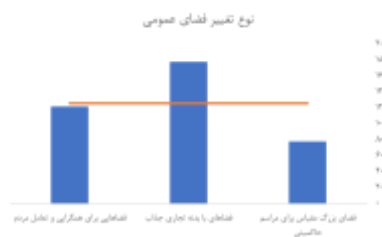
درصد به فضاهای تجاری انحصاری دولتی (الگوی استیلا) و ۲۰ درصد به تعاونی‌ها و کسب‌وکارهای خرد (الگوی اخوت) اشاره کردند.

فضاهای آموزشی: ۵۹ درصد معتقد بودند که فضاهای آموزشی به سمت مدارس خصوصی با رویکرد رقابتی و کنکورمحور (الگوی بازار) خواهد رفت. ۲۴ درصد گزینه‌ی مدارس متحدالشکل و پادگانی (الگوی استیلا) و ۱۵ درصد مدارس مشارکتی و غیررقابتی (الگوی اخوت) را انتخاب کردند.

فضاهای تفریحی و فراغتی: در این بُعد، ۵۸ درصد پاسخ‌دهندگان پیش‌بینی کردند که فضاهای تفریحی بسیار محدود و کنترل‌شده خواهند شد که نشان‌دهنده غلبه محدودیت‌های الگوی استیلا است. ۲۶ درصد به شهرسازی‌ها و مراکز تجاری-تفریحی پولی (الگوی بازار) و ۱۴ درصد به فراغت در حریم خانه و بازی‌های خانوادگی (الگوی اخوت) رأی دادند.

خیابان‌ها و معابر: در نهایت، ۴۸ درصد پیش‌بینی کردند که معابر به خیابان‌های پر رفت‌وآمد با بدنه تجاری (الگوی بازار) تبدیل شوند. ۴۲ درصد گزینه‌ی معابر صرفاً عملکردی و ترافیکی (الگوی استیلا) را انتخاب کردند و تنها ۸ درصد به امکان شکل‌گیری خیابان‌های سبز و انسان‌محور برای بازی کودکان (الگوی اخوت) امید داشتند.

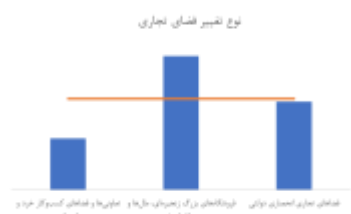
موافقت یا مخالفت با کلیت طرح: در پایان، علیرغم پیش‌بینی‌های فوق، وقتی پرسیده شد میزان موافقت شما با اجرای این طرح چقدر است؟ ۴۵ درصد اعلام مخالفت، ۳۰ درصد بدون نظر و تنها ۲۳ درصد اعلام موافقت کردند. این تضاد نشان می‌دهد اگرچه شهروندان وقوع الگوی بازار را محتمل‌ترین گزینه می‌دانند، اما لزوماً آن را مطلوب نمی‌دانند.



شکل-۱۶. نوع تغییر فضاهای عمومی



شکل-۱۵. نوع تغییر فضاهای مسکونی



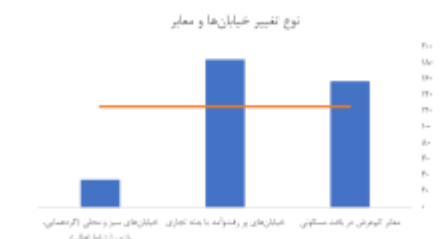
شکل-۱۸. نوع تغییر فضاهای تجاری



شکل-۱۷. نوع تغییر فضاهای آموزشی



شکل-۲۰. نوع تغییر فضاهای تفریحی و فراغتی



شکل-۱۹. نوع تغییر خیابان‌ها و معابر

۱. رابطه ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و اقامتی با الگوهای توسعه انتخابی

به‌منظور سنجش جهت‌گیری تمدنی طرح و انطباق آن با یکی از سه الگوی نظری استیلا، بازار و اخوت، گزینه‌های طراحی شده در پرسشنامه به‌گونه‌ای تدوین شدند که هر گزینه نماینده‌ی بارز یکی از این الگوها باشد. مبنای این معادل‌سازی، ویژگی‌های ذاتی هر نظریه (قدرت و سلسله‌مراتب برای استیلا، سود و رقابت برای بازار و همبستگی و محبت برای اخوت) بوده است. جدول زیر چارچوب عملیاتی پژوهش و نحوه رمزگردانی پاسخ‌ها به الگوهای نظری را نشان می‌دهد:

جدول-۳. رابطه ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و اقامتی با الگوهای توسعه انتخابی

بُعد فضایی	گزینه در پرسشنامه	الگوی نظری مرتبط	منطق نظری (شاخص کلیدی)
فضای مسکونی	مجتمع‌های دولتی‌ساز و خانه‌های سازمانی	استیلا	تمرکز بر قدرت مرکزی و نظم از بالا
	آپارتمان‌سازی شخصی، خصوصی و برج‌سازی	بازار	تمرکز بر سود فردی و رقابت ملکی
	خانه‌های وسیع، کم‌ارتفاع و حیاط‌دار	اخوت	تمرکز بر حریم خانواده و تعامل همسایگی

فضای تجاری	فضاهای تجاری انحصاری دولتی	استیلا	انحصار قدرت و کنترل منابع
	فروشگاه‌های زنجیره‌ای، مال‌ها و مگامال‌ها	بازار	مصرف‌گرایی، سوداگری و رقابت
	تعاونی‌ها و کسب‌وکارهای خرد و کوچک	اخوت	مشارکت، یاریگری و اقتصاد مردمی
فضای آموزشی	مدارس متحدالشکل (شبیه پادگان)	استیلا	انضباط خشک و سلسله‌مراتب
	مدارس خصوصی با رویکرد کنکور و رقابت	بازار	کالایی‌سازی آموزش و رقابت فردی
	مدارس مشارکتی و غیررقابتی	اخوت	یادگیری جمعی و همکاری
فضای فراغت	فضاهای بسیار محدود و کنترل شده	استیلا	محدودیت و نظارت بر رفتار
	شهربازی‌ها و مراکز تجاری-تفریحی (پولی)	بازار	تفریح کالایی شده و مصرف‌گرا
	ترکیب فراغت در خانه و بازی‌های خانوادگی	اخوت	پیوند اعضای خانواده و شادی جمعی
معاور و خیابان	معاور صرفاً عملکردی و ترافیکی	استیلا	غلبه نظم ماشینی بر انسان
	خیابان‌های پر رفت‌وآمد با بدنه تجاری	بازار	خیابان به مثابه ویترین کالا و مصرف
	خیابان‌های سبز و محلی برای بازی و تعامل	اخوت	خیابان به مثابه فضای اجتماعی و دیدار

این بخش به بررسی رابطه میان برخی ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و اقامتی پاسخ‌دهندگان با الگوهای سه‌گانه توسعه استیلا، بازار و اخوت با استفاده از آزمون استقلال کای دو (Chi-Square) می‌پردازد.

جنسیت و الگوهای انتخابی: نتایج نشان داد که رابطه معناداری بین جنسیت و الگوهای انتخابی وجود دارد. زنان نسبت به مردان تمایل نسبتاً بیشتری به انتخاب الگوی بازار نشان دادند، درحالی‌که مردان تمایل نسبی بیشتری به انتخاب الگوی استیلا داشتند.

سن و الگوهای انتخابی: رابطه آماری معناداری بین گروه سنی (جوانان، میان‌سالان، سالمندان) و الگوهای انتخابی مشاهده شد. جوانان تمایل بیشتری به الگوی بازار و تمایل کمتری به الگوی

استیلا نسبت به میانگین کلی داشتند. در مقابل، سالمندان تمایل بیشتری به الگوی استیلا و تمایل کمتری به الگوهای بازار و اخوت نشان دادند.

میزان تحصیلات و الگوهای انتخابی: رابطه معناداری بین میزان تحصیلات (زیر دیپلم تا دکتری) و الگوهای انتخابی یافت شد. افرادی با تحصیلات پایین‌تر (زیر دیپلم، دیپلم، کاردانی) تمایل بیشتری به انتخاب الگوی اخوت نشان دادند، در حالی که افراد با تحصیلات بالاتر (کارشناسی ارشد و دکتری) تمایل کمتری به الگوی اخوت و سهم نسبتاً بیشتری در انتخاب الگوهای استیلا و بازار نسبت به الگوی اخوت داشتند.

نوع حضور در محل و الگوهای انتخابی: نتایج آزمون کای دو نشان داد که تفاوت معناداری در توزیع انتخاب الگوها بر اساس نوع حضور فرد در محل (ساکن، شاغل یا رهگذر) مشاهده نشد ($p < 0.05$).

مدت زمان سکونت یا اشتغال و الگوهای انتخابی: رابطه معناداری بین مدت‌زمان سکونت یا اشتغال پاسخ‌دهنده در محل و الگوهای انتخابی یافت نشد ($p < 0.05$).

در مجموع، تحلیل این بخش نشان داد که عوامل فردی مانند جنسیت، سن و میزان تحصیلات پاسخ‌دهندگان به‌طور آماری معناداری با نحوه توزیع الگوهای توسعه مورد انتظار یا ترجیح داده شده ارتباط دارند. در مقابل، ویژگی‌های مرتبط با نوع حضور در محل و مدت زمان سکونت یا اشتغال، رابطه آماری معناداری با الگوهای انتخابی نشان ندادند.

۲. تحلیل توزیع الگوهای توسعه مورد انتظار در ابعاد مختلف فضایی محله

این بخش به بررسی این موضوع می‌پردازد که اجرای طرح TOD، فضای محله را در شش بعد اصلی (شهری، مسکونی، تجاری، آموزشی، فراغت و معابر) به سمت کدام یک از الگوهای سه‌گانه (استیلا، بازار، اخوت) سوق می‌دهد.

توزیع کلی الگوها: بررسی مجموع ۲۲۶۷ پاسخ ثبت‌شده نشان داد که توزیع نظرات به هیچ‌وجه یکنواخت نیست. الگوی بازار با ۱۱۰۱ بار انتخاب، بیشترین فراوانی را داشته است؛ این بدان معناست که اکثریت پاسخ‌دهندگان معتقدند پیامد اصلی این طرح، غلبه مناسبات بازار، سوداگری و رقابت خواهد بود. در مقابل، الگوی اخوت با تنها ۳۴۰ انتخاب، کم‌طرفدارترین گزینه بود و کمترین شانس تحقق را در نظر شهروندان داشت. الگوی استیلا نیز با ۸۲۶ انتخاب در جایگاه دوم قرار گرفت.

آزمون آماری (کای-دو نیکویی برازش) نیز تأیید کرد که این تفاوت چشمگیر در آراء، کاملاً معنادار است و تصادفی نیست.

توزیع الگوها به تفکیک ابعاد فضایی: بررسی جداگانه هر یک از شش بعد فضایی نیز نتایج مشابهی داشت. در تمام ابعاد (از مسکن گرفته تا معابر)، پاسخ‌دهندگان انتظار توزیع برابری نداشتند و گرایش‌های خاصی مشاهده شد. برای مثال، نتایج نشان داد که در فضاهای مسکونی گرایش شدیدی به سمت الگوی بازار وجود دارد، در حالی که در فضاهای فراغت، تمایل به الگوی استیلا (نظم و کنترل متمرکز) محسوس‌تر است.

تأثیر نوع فضا بر الگوی انتخابی: نتایج آزمون استقلال (Chi-Square Test of Independence) نشان داد که انتخاب الگو توسط شهروندان، به شدت وابسته به نوع فضای مورد بحث است. به عبارت ساده‌تر، انتظارات مردم ثابت نیست و بسته به اینکه در مورد فضاهای تجاری صحبت کنیم یا آموزشی، پیش‌بینی آن‌ها از پیامد طرح متفاوت است. این یافته تأکید می‌کند که طرح TOD در بخش‌های مختلف کالبدی شهر، نقش‌های متفاوتی (گاه تقویت‌کننده بازار و گاه تقویت‌کننده استیلا) ایفا خواهد کرد.

۳. رابطه محدوده جغرافیایی با الگوهای توسعه مورد انتظار

این بخش به بررسی تأثیر بستر مکانی و ویژگی‌های خاص هر محدوده جغرافیایی بر انتخاب الگوهای سه‌گانه توسعه می‌پردازد. توزیع انتخاب الگوها در چهار محدوده جغرافیایی مورد مطالعه (قدوسی، میرداماد، شهرک شریعتی و مدافعان سلامت) مقایسه شد. نتایج آزمون کای دو استقلال نشان داد که رابطه آماری معناداری بین محدوده جغرافیایی پاسخ‌دهندگان و الگوی توسعه مورد انتظار وجود دارد. این امر بیانگر آن است که بستر مکانی در شکل‌گیری این انتظارات نقش مهمی ایفا می‌کند.

تفکیک نتایج بر اساس محدوده:

محدوده قدوسی: تمایل بسیار چشمگیری به الگوی استیلا و دوری شدید از الگوی اخوت در مقایسه با میانگین کل مناطق مشاهده شد.

محدوده میرداماد: انتخاب الگوی استیلا به‌طور معناداری کمتر از میانگین بود، درحالی‌که انتخاب الگوهای بازار و اخوت کمی بیشتر از انتظار بود.

محدوده شهرک شریعتی: تمایل قوی به سمت الگوی اخوت و دوری از الگوی استیلا نسبت به میانگین کلی نشان داده شد.

محدوده مدافعان سلامت: توزیع پاسخ‌ها شباهت قابل‌توجهی به شهرک شریعتی داشت و تمایل قوی به الگوی اخوت و دوری از الگوی استیلا مشاهده شد.

خلاصه تفاوت‌ها نشان می‌دهد که محدوده قدوسی با گرایش بسیار قوی به استیلا، تفاوت فاحشی با سه محدوده دیگر دارد. در مقابل، شهرک شریعتی و مدافعان سلامت الگوهای نسبتاً مشابهی از دوری از استیلا و گرایش به اخوت را نشان می‌دهند. میرداماد نیز از استیلا فاصله می‌گیرد؛ اما گرایش آن به اخوت به اندازه دو محدوده دیگر قوی نیست و به بازار میل بیشتری دارد. این یافته‌ها اهمیت توجه به ویژگی‌ها و زمینه‌های محلی در درک و پیش‌بینی اثرات طرح‌های توسعه شهری را برجسته می‌کند.

تحلیل علل تفاوت‌های زمینه‌ای:

واکاوی عمیق‌تر این تفاوت‌های معنادار، ارتباط تنگاتنگ میان بستر کالبدی موجود و ذهنیت ساکنان را آشکار می‌سازد. برای نمونه، گرایش شدید پاسخ‌دهندگان در ایستگاه شهید قدوسی به الگوی استیلا، ریشه در بافت عملکردی و نهادی این محدوده دارد؛ حضور پررنگ کاربری‌های بزرگ‌مقیاس نظامی، اداری و دولتی در این منطقه، نوعی از نظم سلسله‌مراتبی و اقتدار را در حافظه فضایی ساکنان تثبیت کرده است که پیش‌بینی آن‌ها را به سمت تداوم این الگو (استیلا) سوق می‌دهد. در مقابل، در ایستگاه میرداماد که کانون فعالیت‌های تجاری مدرن و شرکت‌های خصوصی است، غلبه الگوی بازار کاملاً با تجربه زیسته روزمره شهروندان از رقابت فضایی و سوداگری همخوانی دارد. در سوی دیگر، ایستگاه شهرک شریعتی به دلیل برخورداری از بافت مسکونی ریزدانه، متراکم و سنتی، همچنان رگه‌هایی از امید به حفظ روابط همسایگی (الگوی اخوت) را نشان می‌دهد، هرچند که فشار نوسازی، نگرانی از نفوذ سوداگری مسکن (بازار) را نیز در این محله تشدید کرده است. این تحلیل نشان می‌دهد که TOD در خلأ اجرا نمی‌شود و اثرات آن در هر پهنه از شهر، بسته به DNA کالبدی-اجتماعی آن محله، بازتابی متفاوت خواهد داشت.

۴. ارزیابی و رتبه‌بندی الگوهای توسعه بر اساس تجمیع دیدگاه‌ها در ابعاد فضایی محله (کاربرد روش TOPSIS)

پس از تحلیل توزیع الگوهای توسعه در ابعاد مختلف فضایی و بررسی روابط آن‌ها با متغیرهای زمینه‌ای، در این بخش تلاش شده است تا با استفاده از یک روش تصمیم‌گیری چندمعیاره، تصویری کلی از الگوی غالبی که پاسخ‌دهندگان انتظار دارند در نتیجه اجرای طرح‌های توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) در محلات شکل بگیرد، ارائه شود. بدین منظور، روش (Technique for Order Topsis) (Preference by Similarity to Ideal Solution) به کار گرفته شد تا سه الگوی استیلا، بازار و اخوت را بر اساس مجموع فراوانی انتخاب آن‌ها در شش بعد فضایی محله (فضاهای شهری، مسکونی، تجاری، آموزشی، فراغت و خیابان‌ها و معابر) ارزیابی و اولویت‌بندی کند. در این تحلیل، سه الگوی مذکور به عنوان گزینه‌ها (Alternatives) و شش بعد فضایی به عنوان معیارها (Criteria) در نظر گرفته شدند. امتیاز هر الگو برای هر معیار، همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، مجموع فراوانی‌هایی است که پاسخ‌دهندگان برای آن الگو در آن بعد فضایی خاص انتخاب کرده‌اند؛ بنابراین، امتیاز بالاتر نشان‌دهنده آن است که از دیدگاه بخش بزرگ‌تری از پاسخ‌دهندگان، آن الگو پیامد محتمل‌تری یا بارزتر طرح TOD در آن بعد فضایی خواهد بود. برای سادگی تحلیل و با توجه به عدم وجود اطلاعاتی دال بر اولویت متفاوت ابعاد فضایی از دیدگاه اولیه، وزن یکسانی برای تمام شش معیار در نظر گرفته شد. همچنین، تمامی معیارها از نوع سود (Benefit) فرض شدند، به این معنی که فراوانی بیشتر انتخاب یک الگو در یک بعد فضایی، نشان‌دهنده آن است که از نظر پاسخ‌دهندگان، آن الگو تأثیر غالب‌تری در آن بعد خواهد داشت.

فرایند تحلیل Topsis شامل چندین مرحله بود: ابتدا، ماتریس تصمیم‌گیری اولیه (X) با ابعاد ۶ معیار در ۳ گزینه تشکیل شد که درایه‌های آن فراوانی‌های مشاهده شده بودند. سپس، این ماتریس با استفاده از روش نرمال‌سازی برداری به یک ماتریس بی‌واحد (R) تبدیل گردید تا مقادیر مختلف قابل‌مقایسه شوند. در مرحله بعد، با ضرب درایه‌های ماتریس نرمال شده در وزن یکسان معیارها (تقریباً ۰,۱۶۶۷ برای هر معیار)، ماتریس نرمال شده وزن‌دار (V) ساخته شد. پس از آن، راه‌حل ایده‌آل مثبت که نشان‌دهنده وضعیتی است که در آن یک الگو بالاترین امتیاز وزن‌دار را در تمام معیارها کسب می‌کند (از دید پاسخ‌دهندگان، قوی‌ترین تأثیر را در تمام ابعاد دارد) و راه‌حل ایده‌آل منفی که نشان‌دهنده وضعیتی با کمترین امتیازات وزن‌دار است، برای هر معیار مشخص شدند. سپس، فاصله اقلیدسی هر یک از سه الگوی واقعی از این دو راه‌حل ایده‌آل مثبت و منفی محاسبه گردید.

در نهایت، با استفاده از این فاصله‌ها، شاخص نزدیکی نسبی هر الگو به راه حل ایده آل مثبت محاسبه شد. مقدار بالاتر این شاخص برای یک الگو بیانگر آن است که مجموعه پاسخ‌های مربوط به آن الگو در تمام ابعاد فضایی، شباهت بیشتری به وضعیت ایده آل مثبت (الگویی که به طور مداوم به عنوان پیامد غالب TOD در ابعاد مختلف انتخاب شده) دارد. نتایج این محاسبات به شرح زیر است:

جدول ۴- ماتریس تصمیم گیری اولیه (فراوانی‌ها)

معیار فضایی	استیلا	بازار	اخوت
۱. فضاهای شهری (عمومی)	۱۰۲	۱۷۸	۹۸
۲. مسکونی	۱۲۱	۲۴۰	۱۷
۳. فضاهای تجاری	۱۲۴	۱۷۵	۷۹
۴. فضاهای آموزشی (مدارس)	۹۴	۲۲۳	۶۰
۵. فضاهای فراغت	۲۲۳	۱۰۰	۵۵
۶. خیابان‌ها و معابر	۱۶۲	۱۸۵	۳۱

این ماتریس با ضرب ماتریس نرمال شده برداری ($\$R$) در وزن یکسان معیارها ($\0.1667) به دست آمده است.

جدول ۵- ماتریس نرمال شده وزن دار (V)

معیار (ردیف)	استیلا	بازار	اخوت
۱. فضاهای شهری (عمومی)	۰,۰۷۴۸	۰,۱۳۰۵	۰,۰۷۱۸
۲. مسکونی	۰,۰۷۴۹	۰,۱۴۸۵	۰,۰۱۰۵
۳. فضاهای تجاری	۰,۰۹۰۴	۰,۱۲۷۶	۰,۰۵۷۶
۴. فضاهای آموزشی (مدارس)	۰,۰۶۲۸	۰,۱۴۹۱	۰,۰۴۰۱
۵. فضاهای فراغت	۰,۱۴۸۴	۰,۰۶۶۵	۰,۰۶۰۳
۶. خیابان‌ها و معابر	۰,۱۰۸۹	۰,۱۲۴۴	۰,۰۲۰۸

این مقادیر حداکثر (مثبت) و حداقل (منفی) مقادیر در هر معیار از ماتریس V هستند.

جدول ۶- راه حل‌های ایده آل A^+ و A^-

معیار (ردیف)	راه حل ایده آل مثبت ($A^+ + \$$)	راه حل ایده آل منفی ($A^- - \$$)
	(Max)	(Min)

۱. فضاهای شهری (عمومی)	۰,۱۳۰۵ بازار	۰,۰۷۱۸ اخوت
۲. مسکونی	۰,۱۴۸۵ بازار	۰,۰۱۰۵ اخوت
۳. فضاهای تجاری	۰,۱۲۷۶ بازار	۰,۰۵۷۶ اخوت
۴. فضاهای آموزشی (مدارس)	۰,۱۴۹۱ بازار	۰,۰۴۰۱ اخوت
۵. فضاهای فراغت	۰,۱۴۸۴ استیلا	۰,۰۳۶۶ اخوت
۶. خیابان‌ها و معابر	۰,۱۲۴۴ بازار	۰,۰۲۰۸ اخوت

این جدول فواصل اقلیدسی از راه‌حل‌های ایده‌آل و ضریب نزدیکی نسبی (SC'^8*) را برای هر گزینه نمایش می‌دهد.

جدول ۷- فاصله اقلیدسی و نزدیکی نسبی

الگو (گزینه)	فاصله از راه‌حل ایده‌آل مثبت (SS'^8+)	فاصله از راه‌حل ایده‌آل منفی (SS'^8-)	نزدیکی نسبی (SC'^8*)	رتبه
استیلا	۰,۱۳۲۶	۰,۱۶۱۲	۰,۵۴۸۷	۲
بازار	۰,۰۸۱۸	۰,۲۲۵۶	۰,۷۳۳۹	۱
اخوت	۰,۲۵۰۰	۰,۰۰۰۰	۰,۰۰۰۰	۳

جدول ۸- رتبه‌بندی نهایی

رتبه	الگو	ضریب نزدیکی نسبی (SC'^8*)
۱	بازار	۰,۷۳۳۹
۲	استیلا	۰,۵۴۸۷
۳	اخوت	۰,۰۰۰۰

این رتبه‌بندی نشان می‌دهد که طبق پرسش‌نامه‌ها و با تجمیع نظرات پاسخ‌دهندگان در خصوص تمامی ابعاد فضایی، اکثریت بر این باورند که اجرای طرح توسعه حمل‌ونقل محور بیش از همه منجر به تقویت و بروز ویژگی‌های الگوی بازار در محلات خواهد شد. پس از آن، پاسخ‌دهندگان پیش‌بینی می‌کنند که طرح به سمت ویژگی‌های الگوی استیلا گرایش خواهد داشت. الگوی اخوت، با کسب کمترین امتیاز نزدیکی به راه‌حل ایده‌آل مثبت (که در این تحلیل به دلیل کسب پایین‌ترین

امتیاز وزن‌دار در تمام معیارها، عملاً منطبق بر راه‌حل ایده‌آل منفی در نظر گرفته شده است)، به‌عنوان الگویی شناخته می‌شود که از دیدگاه پاسخ‌دهندگان، کمترین احتمال را برای تحقق یا بروز به‌عنوان پیامد غالب طرح TOD دارد. این رتبه‌بندی کمی، تصویری جامع از این موضوع ارائه می‌دهد که کدام الگوی توسعه، بر اساس داده‌های موجود و از دیدگاه پاسخ‌دهندگان، به‌عنوان محتمل‌ترین یا غالب‌ترین پیامد طرح TOD در مجموع ابعاد فضایی محله در نظر گرفته شده است.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

این پژوهش با هدف تحلیل اثرات طرح توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) بر سبک زندگی شهروندان تهرانی انجام شد. نتایج پژوهش نشان داد که از دیدگاه شهروندان، اجرای این طرح بیش از همه به تقویت الگوی اجتماعی بازار منجر خواهد شد، درحالی‌که الگوی اخوت که ریشه در ارزش‌های بومی و اسلامی دارد، کمترین شانس تحقق را خواهد داشت. این یافته کلیدی، زمانی که در کنار سایر نتایج و مبانی نظری قرار می‌گیرد، ابعاد عمیق‌تری از پیامدهای بالقوه طرح را آشکار می‌سازد.

غلبه الگوی بازار در پیش‌بینی پاسخ‌دهندگان، تصادفی نیست و ریشه در مشاهدات عینی آنان از تحولات شهری دارد. این غلبه را می‌توان به وضوح در گرایش بالای پاسخ‌دهندگان به گزینه‌هایی چون آپارتمان‌سازی شخصی و خصوصی (۶۳٪)، فروشگاه‌های بزرگ زنجیره‌ای و مال‌ها (۴۶٪) و مدارس خصوصی (۵۹٪) مشاهده کرد. این موارد همگی از مظاهر منطق بازار، رقابت و منفعت فردی هستند که در نظریه اجتماعی بازار به تفصیل شرح داده شده‌اند. به نظر می‌رسد شهروندان، اهداف کلان پروژه TOD، به‌ویژه تأمین مالی از طریق بارگذاری تراکمی را ترجمانی از حاکمیت منطق اقتصادی بر فضای شهری می‌دانند که در آن، کاربری‌های سودآور بر فضاهای عمومی و تعاملی اولویت می‌یابند.

غلبه معنادار الگوی بازار در پیش‌بینی‌های شهروندان، فراتر از یک داده آماری، حاوی یک هشدار تمدنی جدی برای سیاست‌گذاران شهری است. این یافته نشان می‌دهد که توسعه کالبدی شهر تهران تحت لوای TOD، به جای حرکت به سمت آرمان‌شهر اسلامی که مبتنی بر نظام اجتماعی اخوت و همبستگی است، عملاً در حال زمینه‌سازی برای سیطره مناسبات تمدن سرمایه‌داری است.

در واقع، زیرساخت‌های ایجاد شده نه برای تعالی معنوی و آرامش شهروندان، بلکه برای تسریع چرخه سوداگری و رقابت مصرف‌گرایانه عمل خواهند کرد. این شکاف عمیق میان اهداف تمدنی انقلاب اسلامی و واقعیت‌های اجرایی طرح، لزوم بازنگری بنیادین در مبانی نظری طرح‌های توسعه شهری و حرکت به سمت مدل‌های بومی توسعه را بیش از پیش نمایان می‌سازد.

در مقابل، قرار گرفتن الگوی اخوت در اولویت آخر، یک زنگ خطر جدی است. این یافته نشان‌دهنده نگرانی عمیق شهروندان از این است که طرح‌های کلان‌مقیاس شهری، به جای تقویت همبستگی‌های محلی و یاریگری، به سمت سوداگری، رقابت و تجاری‌سازی فضا حرکت می‌کنند. این امر دقیقاً با اهداف اعلامی طرح مبنی بر تحقق شهرسازی ایرانی-اسلامی در تضاد قرار می‌گیرد و نشان‌دهنده شکاف میان زبان سیاست‌گذاری و برداشت عمومی از نتایج آن است. نگرانی از تشدید مشکلات آپارتمان‌نشینی، افزایش مصرف‌گرایی و مغایرت با سبک زندگی بومی که در مقدمه به آن اشاره شد، در این یافته بازتاب یافته است.

نکته قابل تأمل در این پژوهش، تفاوت معنادار بین مناطق مورد مطالعه بود. گرایش شدید محدوده شهید قدوسی به الگوی استیلا در مقابل تمایل بالای محدوده‌های شهرک شریعتی و مدافعان سلامت به الگوی اخوت نشان می‌دهد که زمینه اجتماعی-اقتصادی و کالبدی هر محله، در شکل‌گیری انتظارات از پیامدهای طرح، نقشی کلیدی ایفا می‌کند. گرچه این پژوهش به تحلیل ویژگی‌های اجتماعی این محلات نپرداخته است، اما می‌توان گمانه‌زنی کرد که احتمالاً بافت اجتماعی همگون‌تر و قدیمی‌تر در محدوده‌هایی چون شهرک شریعتی، امید به حفظ روابط مبتنی بر اخوت را زنده نگه داشته است. در مقابل، شاید وجود کاربری‌های خاص یا ساختار اجتماعی متفاوت در محدوده قدوسی، شهروندان را به سمت پیش‌بینی فضایی کنترل‌شده‌تر و مبتنی بر نظم سلسله‌مراتبی (استیلا) سوق داده است. این تفاوت‌ها بر ضرورت پرهیز از نسخه‌های واحد برای کل شهر و لزوم اتخاذ رویکردهای زمینه‌محور و بومی‌شده در پیاده‌سازی TOD تأکید می‌کند؛ امری که در ادبیات جهانی نیز بر آن تأکید شده است.

یافته‌های این تحقیق با بخش قابل توجهی از ادبیات جهانی و داخلی در زمینه توسعه حمل‌ونقل محور همسو است. نگرانی از غلبه منطق اقتصادی و پیامدهای منفی اجتماعی، با تحقیقاتی که به چالش‌های پیاده‌سازی TOD و خطر اعیان‌سازی (Gentrification)، تجاری‌سازی فضا و فشار بر

زیرساخت‌ها اشاره دارند، مطابقت دارد. همان‌طور که منتقدان اشاره کرده‌اند، اگر TOD صرفاً به ابزاری برای افزایش تراکم و کسب درآمد تقلیل یابد، اهداف اصلی خود یعنی ارتقای کیفیت زندگی، پایداری و عدالت اجتماعی را نقض خواهد کرد.

غلبه معنادار الگوی بازار در پیش‌بینی شهروندان، صرفاً یک داده آماری نیست، بلکه ریشه در مشاهدات عینی آنان از تحولات شهری و سیاست‌های چندین ساله مدیریت شهری دارد. همان‌طور که خیرالدین (۱۳۸۹) در تحلیل اقدامات شهرداری تهران در دوره ۱۳۷۲-۱۳۸۶ نشان می‌دهد، سیاست محوری کسب درآمد از طریق تراکم برای تأمین مالی، عملاً شهر را به یک بستر سوداگری مسکن تبدیل کرد و با تمرکز سرمایه‌ها در مناطق شمالی، شکاف فضایی میان شمال و جنوب را تشدید نمود؛ بنابراین، نگرانی شهروندان از اینکه طرح TOD نیز ابزاری دیگر برای تداوم همین منطق اقتصادی باشد، کاملاً قابل درک و مبتنی بر تجارب پیشین است.

در مقابل الگوی بازار که بر سود و رقابت استوار است، الگوی اخوت ریشه در مفهوم انسجام کالبدی-اجتماعی دارد که در شهرسازی ایرانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. فتحی و همکاران (۱۳۹۶) انسجام اجتماعی را به معنای احساس مسئولیت متقابل و وجود روابط مبتنی بر همکاری و محبت تعریف می‌کنند و معتقدند که کالبد شهری می‌تواند این روابط را تقویت یا تضعیف کند. از این منظر، توسعه‌های شهری بزرگ‌مقیاس و عمودی مانند بلندمرتبه‌سازی که از پیامدهای احتمالی طرح TOD است، با ایجاد انزوای اجتماعی و کاهش روابط همسایگی، این انسجام را تهدید می‌کند؛ بنابراین، نگرانی شهروندان از غلبه الگوی بازار، درواقع نگرانی از نابودی همین انسجام اجتماعی است که شالوده محلات ایرانی را تشکیل می‌دهد.

در سطح کلان و نظری، یافته‌های این پژوهش حامل پیامی هشداردهنده است: غلبه قاطع الگوی بازار در پیش‌بینی‌های شهروندان، نشان می‌دهد که طرح TOD در تهران تا به امروز صرفاً به‌عنوان یک ابزار تکنوکراتیک و فنی برای تراکم‌فروشی و تأمین مالی عمل کرده است و نه یک ابزار فرهنگی-تمدنی برای ارتقای زیست مؤنانه. این امر زنگ خطری جدی برای سیاست‌گذاران نظام مدیریت شهری است؛ چراکه ادامه این روند، محلات تهران را از هسته سخت هویت اخوت‌محور (مبتنی بر یاریگری و روابط همسایگی) تهی کرده و ناخواسته جامعه را به سمت فردگرایی رقابتی و مناسبات سوداگرانه تمدن مدرن سوق می‌دهد.

بنابراین، اگر هدف مدیریت شهری تحقق شهرسازی ایرانی-اسلامی است، این مهم با کپی‌برداری صرف از کالبد ایستگاه‌های غربی محقق نمی‌شود؛ بلکه نیازمند بازتعریف TOD بر مبنای الگوی اخوت است. پیشنهاد می‌شود شهرداری تهران به جای تمرکز صرف بر مال‌سازی و بلندمرتبه‌سازی (نمادهای بازار و استیلا)، شاخص‌های موفقیت طرح را بر اساس تقویت فضاهای تعاملی مسجدمحور، احیای بازارهای محلی تعاونی و گسترش قلمروهای عمومی وقف بنیاد بازنویسی کند تا تکنولوژی حمل‌ونقل در خدمت اعتلای فرهنگ و تمدن قرار گیرد، نه برعکس.

Reference

- Abdi, M. H. (2022). Which Fabric / Scale Is Better for Transit-Oriented Urban Design : Case Studies sustainability Which Fabric / Scale Is Better for Transit-Oriented Urban Design : Case Studies in a Developing Country. June. <https://doi.org/10.3390/su14127338> [In Persian]
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). Transit oriented development: moving from rhetoric to reality. [In Persian]
- Bernick, M., & Cervero, R. (1997). Transit villages in the 21st century. New York: McGraw-Hill. [In Persian]
- California Department of Transportation (Caltrans). (2001). Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors for Success in California. Sacramento, CA: Business, Transportation and Housing Agency. [In Persian]
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press, New York, USA. [In Persian]
- Carlton, I. (2009). Histories of Transit-Oriented Development : Perspectives on the Development of the TOD Concept Institute of Urban & Regional Development Histories of Transit-Oriented Development : Perspectives on the Development of the TOD Concept. [In Persian]
- Dargahi, A., Hosseini, S. M., & Alesheikh, A. A. (2021). Challenges of Transit Oriented Development (TOD) in Iran: The Need for a Paradigm Shift. TeMA: Journal of Land Use, Mobility and Environment, 14(1), 5–20. [In Persian]
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2003). The New Transit Town: Best Practices In Transit-Oriented Development. Bibliovault OAI Repository, the University of Chicago Press. [In Persian]
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. Journal of the American Planning Association, 76(3), 265–294. <https://doi.org/10.1080/01944361003766766> [In Persian]
- Fani & Zanganeh. (2020). Barresi-ye jāme'-e pish-niyāzhā-ye eqtesādi va kālbedi-ye tarh-e towse'e-i-ye TOD dar shahr-e Tehrān [A comprehensive study of the economic and physical prerequisites for the TOD development plan in Tehran. [In Persian]
- Farhadi, M. (2009b). Reqābat va nazm-e ejtemā'i (konesh-e motaqābel-e gosaste dar barābar-e konesh-e motaqābel-e peyvaste) [Competition and social order: Discrete interaction versus continuous interaction]. Nāmeḥ-ye 'Olūm-e Ejtemā'i, (36), 1–34. [In Persian]
- Foster, S., Hooper, P., Knuiman, M., Bull, F., & Giles-Corti, B. (2016). Are liveable neighbourhoods safer neighbourhoods? Testing the rhetoric on new urbanism and safety from crime in Perth, Western Australia. Social Science and Medicine, 164, 150–157. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2015.04.013> [In Persian]
- Galelo, A., Ribeiro, 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. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.124> [In Persian]
- Ghadiri Asl, B. (1997). Seyr-e andīshe-ye eqtesādī [The evolution of economic thought] (3rd ed.). University of Tehran Press. [In Persian]
- Ghorbi, M., & Mohammadi, H. (2024). A Critical View on New Urbanism Theory in Urban Planning : from Theory to Practice A Critical View on New Urbanism Theory in Urban Planning : from Theory to Practice. October. [In Persian]
- Hayek, F. A. (1973). Law, legislation and liberty, Vol. 2: The mirage of social justice. University of Chicago Press.

- Hobbes, T. (1651). *Leviathan, or the matter, forme, & power of a common-wealth ecclesiasticall and civill*. Andrew Crooke.
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., & Rye, T. (2020). TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD). A Literature Review (Issue December). Swedish Knowledge Centre for Public Transport.
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., & Rye, T. (2022). Challenges of delivering TOD in low-density contexts: the Swedish experience of barriers and enablers. *European Transport Research Review*, 14(1), 20. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00546-1>
- Hu, H. (2019). Different Residential Forms under the Evolution of Urbanization. 587–597. <https://doi.org/10.4236/cus.2019.74031>
- Huang, R., Grigolon, A., Madureira, M., & Brussel, M. (2018). Measuring transit-oriented development (TOD) network complementarity based on TOD node typology. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1 SE-Articles). <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.1110>
- Jahanbakhsh, A., & Shokouhbidhendi, M. (2022). The pattern of productive Zistshahr (Livable city): A drive toward Islamic urban planning. *Journal of Islamic Architecture Research*, 10 (2), 124–145. <https://doi.org/10.52547/jria.10.2.8> [In Persian]
- Karimi Rahnema, A., Faramrzi Asli, M., Jamali, S., & Sattarzadeh, D. (2022). Identification and analysis of key factors of transportation-based development with emphasis on the metropolitan structure of Tabriz. *Territory*. [In Persian]
- Kelbaugh, D. (2002). *Repairing the American Metropolis: Common Place Revisited*. University of Washington Press. <https://books.google.com/books?id=1rCcNG3pYWYC>
- Khaksari Rafsanjani, A., & Piri, A. (2024a). A Meta-Analysis of Transportation-Oriented Development Research. *Road*, 32(121), 151–164. <https://doi.org/10.22034/road.2023.419151.2207> [In Persian]
- Kheyroddin, R., & Omidi Bahremand, M. (2016). The Impact of Urban Mega-Project on Housing Price in Adjacent Neighborhoods (Case Study: Sadr Multi-layered Highway, Tehran). *A Quarterly Journal of Urban Economics and Management*, 5(1), 13-29. [In Persian]
- Kumar, P. P., Parida, M., & Sekhar, C. R. (2020). Developing Context Sensitive Planning Criteria for Transit Oriented Development (TOD): A Fuzzy-Group Decision Approach. *Transportation Research Procedia*, 48, 2421–2434. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.278>
- Lefaver, S. (1999). *Private Land with Public Partnerships for Transit Based Development*. San Jose, CA: Mineta Transportation Institute, San Jose State University.
- Li, W., Tu, T., Chen, J., & Long, Y. (2023). Assessing the Relationship of Transit-oriented Development with Urban Vitality in China Assessing the Relationship of Transit-oriented Development with Urban Vitality in China. June.
- Liu, J. (2012). *The New Urbanism as a Theory and Its Contemporary Application in China Redesign a Residential Project in Beijing*.
- Machiavelli, N. (1513). *Il Principe*
- Maryland Transit Administration (MTA). (2000). *Transit-Oriented Development Strategy*. Baltimore, MD: Maryland Department of Transportation.
- Mill, J. S. (1859). *On liberty*. John W. Parker and Son.

- Mirmoghtadaei, M., & Haghshenas, S. (2021). Morūri bar būmī-sāzī-ye siyāsāt-e towse'e-ye motenī bar naql o haml-e hamgānī dar Irān, az nazarīye tā 'amal [A review of the localization of transit-oriented development policy in Iran: From theory to practice]. *Fašnāme-ye Mohandesi-ye Sākhtemān va 'Olūm-e Maskan*, 14 (25), 31–42 [In Persian]
- Mohamed, S., Zakaria, S., & Saadallah, D. (2022). Planning Transit-Oriented Development (TOD): A Systematic Literature Review of Measuring the Transit-Oriented Development Levels. November. <https://doi.org/10.2495/TDI-V6-N4-378-398>
- Nasri, A., & Zhang, L. (2014). The analysis of transit-oriented development (TOD) in Washington, D.C. and Baltimore metropolitan areas. *Transport Policy*, 32, 172–179. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.12.009>
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2006). *Urban Design to Reduce Automobile Dependence*.
- Niles, J., & Nelson, D. (1999). Measuring the success of transit-oriented development: Retail market dynamics and other key determinants. Seattle: Global Telematics. (Presented at the 1999 APA National Planning Conference.
- Noland, R. B., Weiner, M. D., Dipetrillo, S., & Kay, A. I. (2017). Attitudes towards transit-oriented development : Resident experiences and professional perspectives. *Journal of Transport Geography*, 60, 130–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.02.015>
- Nowbahar Qezeljah-Meydan, & Hakimi. (2023). *Tārḥ-e jāme'-e TOD dar Tehrān* [Comprehensive TOD plan for Tehran. [In Persian]
- Porter, D. R. (1999). *The Practice of Sustainable Development*. Urban Land Institute.
- Qiang, D., Zhang, L., & Huang, X. (2022). Quantitative Evaluation of TOD Performance Based on Multi-Source Data: A Case Study of Shanghai. *Frontiers in Public Health*, Volume 10-2022. <https://www.frontiersin.org/journals/public-health/articles/10.3389/fpubh.2022.820694>
- Rafieian, M., Askari Tafreshi, H., & Sedighi, E. (2010). Kārburd-e rüykarde towse'e-ye naql o haml-e mehvar (TOD) dar barnāmerīzī-ye kārburī-ye zamīnhā-ye shahrī-ye Tehrān: Motāle'e-ye moredī-ye īstgāh-e metro-ye Sādeqīye [In Persian]
- Robert Cervero. (2005). *Transit Oriented Development in America*. July.
- Semeraro, L. (2018). *Approaches to Transit Oriented Development : How existing infrastructure can lend itself to implementation of Transit Oriented*. May.
- Sharma, S. N., & Dehalwar, K. (2025). A Systematic Literature Review of Transit-Oriented Development to Assess Its A Systematic Literature Review of Transit - Oriented Development to Assess Its Role in Economic Development of City. *Transportation in Developing Economies*, June. <https://doi.org/10.1007/s40890-025-00245-1>
- Smith, A. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. W. Strahan and T. Cadell.
- Sung, H., & Oh, J.-T. (2011). Transit-oriented development in a high-density city: Identifying its association with transit ridership in Seoul, Korea. *Cities*, 28(1), 70–82. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2010.09.004>
- Tafazzoli, F. (2002). *Tārīkh-e 'aqāyed-e eqtesādī* [History of economic thought] (5th ed.). Nashr-e Ney. [In Persian]
- Thomas, R., & Bertolini, L. (2017). Defining critical success factors in TOD implementation using rough set analysis. 1, 1–16.

- Thomas, R., Pojani, D., Lenferink, S., Bertolini, L., Stead, D., & van der Krabben, E. (2018). Is transit-oriented development (TOD) an internationally transferable policy concept? *Regional Studies*, 52(9), 1201–1213. <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1428740>
- Wey, W.-M., & Chiu, Y.-H. (2013). Assessing the walkability of pedestrian environment under the transit-oriented development. *Habitat International*, 38, 106–118. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2012.05.004>
- Willson, R. (2005). Parking Policy for Transit-Oriented Development: Lessons for Cities, Transit Agencies, and Developers. *Journal of Public Transportation*, 8(5), 79–94. <https://doi.org/https://doi.org/10.5038/2375-0901.8.5.5>
- Yip, M. K. F., Ramezani, S., Meijering, L., Tillema, T., & Arts, J. (2024). Conceptualising justice in transit-oriented development (TOD): towards an analytical framework. *Transport Reviews*, 44(5), 944–971. <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2346761>

