



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 Shokouhibidhendi*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 Qudusi, 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 Yazdi 'A & Shokouhibidhendi 'M, Samoodi 'S. (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), 277-320



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 ثمودی^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 نوشهرگرایان 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، نوشهرگرایی.

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

لکترونیکی: ۱۶۸۵-۲۸۲۱



استاد: محتاج‌الله یزدی، امین؛ شکوهی بیدهندی، محمد صالح؛ ثمودی، شقایق (۱۴۰۵). تحلیل جهت‌گیری تمدنی طرح توسعه حمل‌ونقل محور شهرداری تهران و اثرات آن بر شهروندان تهرانی؛ مطالعات میان‌رشته‌ای تمدنی انقلاب اسلامی؛ ۱۸(۵)؛ ۲۷۷-۳۲۰.

مقدمه و بیان مسئله

کلان شهرها در سراسر جهان با چالش های روزافزونی در زمینه نظام اجتماعی، مدیریت حمل و نقل و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان دست و پنجه نرم می کنند. در این میان، رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD) به عنوان یکی از راهبردهای نوین شهرسازی، با هدف ایجاد هماهنگی میان برنامه ریزی کاربری زمین و سیستم های حمل و نقل عمومی مطرح شده است (Liu, 2012). این رویکرد، که توسط پتر کلتروپ تعریف شده، بر ایجاد مراکز متراکم و چندعملکردی (شامل کاربری های مسکونی، تجاری، اداری، عمومی و فضای باز) در فاصله پیاده روی مناسب (حدود نیم مایل) از ایستگاه های حمل و نقل عمومی استوار است. اصول کلیدی TOD شامل ترویج پیاده روی و دوچرخه سواری، افزایش نفوذپذیری، تقویت حمل و نقل عمومی، اختلاط کاربری ها، افزایش تراکم، فشردگی و تغییر کارکرد معابر است (Hrelja et al., 2020; Mohamed et al., 2022; Yip et al., 2024). طرفداران توسعه حمل و نقل محور معتقدند که این اصول می تواند وضعیت شهرها و حومه های شهری را ارتقا بخشد (Foster et al., 2016; Noland et al., 2017).

در ایران، توجه به TOD به اوایل دهه ۱۳۹۰ و تلاش های وزارت راه و شهرسازی بازمی گردد. این رویکرد با تصویب اسنادی در شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای هماهنگی ترابری کشور رسمیت بیشتری یافته است. شهرداری تهران نیز، به خصوص در دوره های پنجم و ششم مدیریت شهری، طرح توسعه حمل و نقل محور را به عنوان یکی از بزرگ ترین کلان پروژه های خود معرفی کرده است. گفته می شود که این طرح با اهدافی چون نوسازی شهر، گشایش در ساخت و ساز، افزایش ایمنی، تحقق شهرسازی اسلامی ایرانی و مهم تر از همه، تأمین مالی برای تکمیل شبکه مترو (با نیاز تقریبی ۳۰۰۰ هزار میلیارد ریال) و تأمین مسکن (حدود یک میلیون واحد) دنبال می شود. طرح مذکور شامل بارگذاری تراکمی در شعاع مشخصی (در برخی اسناد ۸۰۰ متر و در برخی دیگر ۶۰۰ متر) پیرامون ایستگاه های مترو (حتی ایستگاه های BRT) است (فانی و زنگنه، ۱۳۹۹). برآوردها نشان می دهد که براساس یافته های نگارندگان این طرح می تواند ۴۹ تا ۶۲ درصد مساحت شهر را تحت تأثیر قرار دهد و به طور بالقوه تحولات عمیقی در الگوهای سکونت، تردد، خرید و به طور کلی سبک زندگی شهروندان ایجاد کند (فانی و زنگنه، ۱۳۹۹).

با وجود اهداف اعلام شده، اجرای چنین طرح گسترده‌ای با ابهامات و نگرانی‌های جدی همراه است. از یک سو، طرفداران بر مزایایی چون کاهش وابستگی به خودروی شخصی، بهبود دسترسی پذیری، 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 مصرف گرایی و سوداگری، پیامدهای منفی زیست محیطی ناشی از افزایش تراکم در شهری که با چالش ظرفیت برد زیست محیطی روبروست، و عدم انطباق با مبانی شهرسازی اسلامی-ایرانی و منویات مقام معظم رهبری اشاره می‌کنند. این نگرانی‌ها با توجه به منتشرنشده 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 حریمیت، 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 پرسر و صدا، 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 ابرپروژه‌های 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. باتوجه 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، به طور ذاتی بر پیش‌فرض‌هایی چون اصالت سود، فردگرایی و رقابت فضایی استوار است. در مقابل، گفتمان انقلاب اسلامی و تمدن‌نوین اسلامی، شهر را کانون کرامت انسانی، اخوت ایمانی و یاریگری اجتماعی می‌داند. لذا پرسش بنیادین این پژوهش آن است که آیا کاربست الگوی وارداتی TOD در بستر کلانشهر تهران، ما را به سمت مولفه‌های 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). (غفاری و ابراهیمی لویه، ۱۳۹۳).

مبانی نظری

۲-۱- 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، به طور 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 (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., 2018; Semeraro, 2018; Nasri & Zhang, 2014). در ایران نیز، باتوجه 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 Rahnama et al., 2022؛ درگاهی و همکاران، ۱۴۰۰؛ نوبهار قزلجه میدان و حکیمی، ۱۴۰۲).



شکل ۱- اصول توسعه حمل‌ونقل محور

(The Next American Metropolis Calthorpe and Poticha ۱۹۹۷)

ریشه‌های تاریخی توسعه حمل‌ونقل محور به جنبش نوشهرگرایی (New Urbanism) بازمی‌گردد که در اواخر دهه ۱۹۸۰ میلادی به‌عنوان پاسخی به پدیده پراکنده‌رویی (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 سوپر بلوک‌های تک‌کاربری 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 پتر 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 (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 ایستگاه؛

• **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:** فراهم‌آوری 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).

تحلیل جهت گیری تمدنی طرح توسعه حمل و نقل محور شهرداری تهران و اثرات آن بر شهروندان تهرانی

جدول ۱. برخی از تعاریف مطرح شده در زمینه توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD)		
سال	دیدگاه ها	تعاریف
۱۹۹۷	سرورو و برنیک ^۱	جامعه ای با کاربری های مختلط و متمرکز در اطراف ایستگاه حمل و نقل که با طراحی صحیح، ساکنین، شاغلین و خریداران را به کاهش استفاده از خودروی شخصی و استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی تشویق می کند.
۱۹۹۹	لیفاور ^۲	توسعه کاربری مسکونی یا سایر کاربری ها در امتداد مسیرهای حمل و نقل مانند حمل و نقل ریلی، خطوط اصلی اتوبوس و یا بزرگراه ها.
	پورتر ^۳	TOD تلاشی است برای کنترل و اداره کردن تأثیرات محیطی منفی الگوی توسعه پراکنده و کم تراکم در شهرهای آمریکایی
	نایلز و نلسون ^۴	باتوجه به چگونگی توزیع جمعیت و تنوع کاربری ها، سعی در ساماندهی و تمرکز نقطه ای کاربری های مختلف در مکان های معین ایستگاه های حمل و نقل همگانی و به طور ویژه مترو و قطار سبک شهری (LRT) دارد.
۲۰۰۰	مؤسسه حمل و نقل مریلند	مکانی با تراکم نسبتاً بالا که ترکیبی از انواع کاربری های مسکونی، اداری، تجاری و خدماتی را در یک فاصله پیاده روی آسان از ایستگاه حمل و نقل ریلی و اتوبوس در برمی گیرد و به عابرین پیاده و دوچرخه سواران اولویت می دهد.
۲۰۰۱	مؤسسه حمل و نقل کالیفرنیا	توسعه ای با تراکم متوسط تا زیاد که در یک فاصله پیاده روی آسان از ایستگاه حمل و نقل اصلی واقع شده و با ترکیبی از کاربری های مسکونی، اداری و تجاری برای افراد پیاده که از اتومبیل شخصی استفاده نمی کنند طراحی شده است. TOD می تواند ساخت و سازی جدید و یا توسعه مجدد یک یا چند ساختمان باشد که طرح و موقعیت آنها استفاده از حمل و نقل را تسهیل می کند.
مأخذ: نگارندگان		

۲-۲- اهمیت زمینه و چالش های پیاده سازی TOD

توسعه حمل و نقل 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 می گذارد. تحلیل صحیح اثرات

1. Cervero and Bernick
2. Lefaver
3. Porter
4. Niles and Nelson

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، به عنوان 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 می‌کنند (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 سرمایه گذاری پایدار (Hrelja et al., 2022)
 - ضعف در هماهنگی بین بخشی و نهادی (Karimi Rahnama et al., 2022).
 - مقاومت در برابر تغییر فرهنگ استفاده از خودرو و پذیرش الگوهای جدید زندگی (Karimi Rahnama et al., 2022).
 - حصول اطمینان از عدالت اجتماعی و جلوگیری از پیامدهای منفی مانند اعیان سازی^۱ (Hrelja et al., 2022).
 - محدودیت ها و نیاز به بازنگری در قوانین و مقررات شهرسازی (Karimi Rahnama et al., 2022)
- درک تلقی مدیران و برنامه ریزان شهری از مفهوم TOD و ابعاد آن نیز، همان طور که مطالعات در ایران نشان داده اند (عزتیان، ابطحی، و نعمان، ۱۴۰۳؛ کریمی رهنما و همکاران، ۱۴۰۱)، بر چگونگی پیاده سازی و در نتیجه اثرات آن بر محلات و سبک زندگی شهروندان تأثیر گذار خواهد بود. در نهایت، باید توجه داشت که TOD پاسخی به توسعه پراکنده و خودرو محور است؛ اما به معنای برج سازی بی رویه و آسمان خراش سازی نیست، بلکه بر ایجاد تراکمی میانه و متناسب با مقیاس انسانی و عملکرد محله تأکید دارد، همان گونه که در مدل ترانزکت آندره دوانی نیز تبیین شده است (نقل از طیرانی و همکاران، ۱۳۹۹).

۳-۲- بررسی و دسته بندی نظرات و دیدگاه ها در خصوص نظریه های اجتماعی و سبک زندگی

تحلیل اثرات طرح های کلان توسعه شهری نظیر توسعه حمل و نقل محور (TOD) بر محلات و سبک زندگی شهروندان، نیازمند درک بنیان های نظری اجتماعی است که زیربنای شکل گیری 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) می شود. این پژوهش، با هدف تحلیل اثرات TOD بر سبک زندگی، سه چارچوب نظری اجتماعی را مبنای تحلیل قرار می دهد: نظریه استیلا، نظریه بازار و نظریه اخوت (یارگیری).

1- Gentrification

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 ارباب‌ورعیتی 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 تنویر 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، به طور

خودکار به تأمین منافع عمومی و رفاه اجتماعی منجر می‌شود و دخالت دولت باید به حداقل (تأمین امنیت و اجرای قراردادها) محدود شود (تفضلی، ۱۳۸۱: ۸۲؛ قدیری اصلی، ۱۳۷۶: ۱۱۳). جان استوارت میل (۱۸۷۳-۱۸۰۶)، به‌عنوان یکی از برجسته‌ترین چهره‌های لیبرالیسم کلاسیک، در کتاب *درباره آزادی*، بر اهمیت آزادی فردی در پیگیری سعادت 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 (۱۸۹۲-۱۸۹۹)، 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 ازین‌بردن 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 شالوده‌تکوین و بقای جامعه معرفی می‌کند (فرهادی، ۱۳۸۷). هدف از طرح یاریگری، نه صرفاً بیان امری اخلاقی یا نوستالژیک، بلکه نشان‌دادن آن به‌مثابه یک سازوکار بنیادین اجتماعی است. در این الگو، روابط هم‌به‌صورت 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 بر خلاف سلطنت یا حکومت مبتنی بر ترس و فاصله، بر نزدیکی، پیوستگی و محبت بین حاکم (ولی) و مردم تأکید می‌کند (جهانبخش و شکوهی، ۱۴۰۱). 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 منظر 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 (باریگری)
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 ۱۸ م 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 بالاب‌پایین	برابر-برابر افقی، مبتنی بر منفعت فردی	رابطه ولایت بالاب‌پایین مبتنی بر باریگری 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 آگاهی‌بخشی بالاتر

پیشینه پژوهش

دو پژوهش اصلی مرتبط با موضوع کاربست رویکرد توسعه حمل و نقل محور در شهر تهران، به عنوان پیشینه پژوهشی مرتبط قابل ذکر است. نخست تحقیقی که به کارفرمایی معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران تحت عنوان مطالعه و ارزیابی طرح توسعه حمل و نقل 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 حمل و نقل 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 متاخر به شدت 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 کالایی‌شدن 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 (مانند میرمقننایی، ۱۴۰۰)، اما خلأ 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.

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 تحلیل هات اسپات (Getis-Ord G_i^*) 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 نمونه گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. ابزار اصلی گردآوری داده ها، پرسش نامه محقق ساخته بود که روایی و پایایی آن مورد تأیید قرار گرفت. برای تحلیل داده های حاصل از پرسش نامه ها، از آمار توصیفی (فراوانی، درصد، میانگین) و آمار استنباطی استفاده شد. به طور خاص، آزمون کای-دو (χ^2) برای بررسی رابطه بین متغیرهای کیفی و تکنیک تاپسیس (TOPSIS) برای رتبه بندی الگوهای توسعه بر اساس دیدگاه پاسخ دهندگان به کار رفته است. تمامی تحلیل های آماری با نرم افزار SPSS انجام پذیرفت.

انتخاب چهار ایستگاه میرداماد، مدافعان سلامت، شهید قدوسی و شهرک شریعتی بر اساس روش نمونه گیری 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 به عنوان نماینده بافت غالب اداری-تجاری و مدرن، ایستگاه شهرک شریعتی به عنوان نماینده بافت مسکونی متراکم و سنتی، و ایستگاه های شهید قدوسی و مدافعان سلامت به عنوان بافت های ترکیبی و در حال گذار انتخاب شده اند.

۲. تنوع پایگاه اجتماعی-اقتصادی: این انتخاب امکان مقایسه تطبیقی میان پهنه های برخوردار (شمال شهر)، مناطق میانی و پهنه های کم برخوردار (جنوب شهر) را فراهم می سازد 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 نشان دهنده پایایی قابل قبول است.

یافته های پژوهش

توسعه شهری در قرن بیست و یکم با چالش های پیچیده ای نظیر رشد جمعیت، گسترش بی رویه شهرها، افزایش ترافیک و پیامدهای زیست محیطی و اجتماعی آن روبرو است. در این میان، طرح های توسعه حمل و نقل محور (TOD) به عنوان راهکاری برای ایجاد فضاهای شهری متراکم، متنوع و قابل پیاده روی در مجاورت ایستگاه های حمل و نقل 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 جمعیت‌شناختی و اقامتی پاسخ‌دهندگان با الگوهای انتخابی؛ دوم، تحلیل توزیع الگوهای موردانتظار 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.

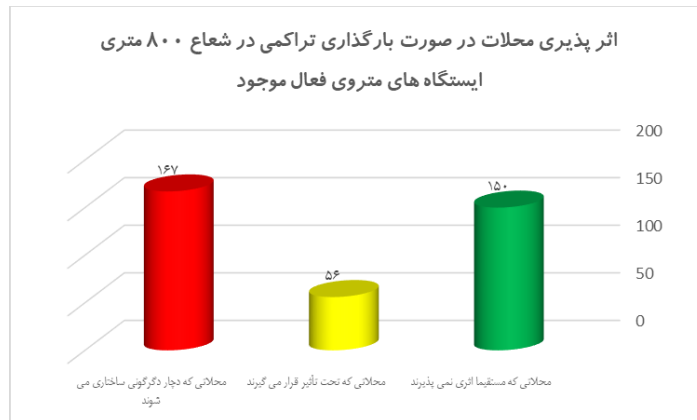
۴-۱- تحلیل فضایی و کالبدی محدوده طرح توسعه حمل‌ونقل محور در تهران

به منظور درک جامع از زمینه اجرای طرح توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) در شهر تهران و بسترسازی برای تحلیل اثرات آن بر محلات و شبکه 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.

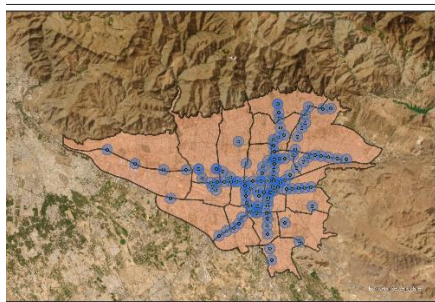
۱. گستره و پوشش طرح TOD

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 به طور مستقیم در برنامه‌ریزی‌های این طرح لحاظ شده‌اند. هم‌زمان، نقشه شعاع ۸۰۰ متری ایستگاه‌های مترو که

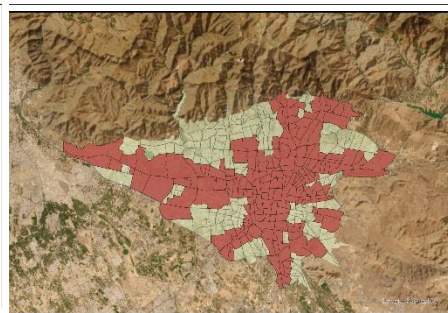
به عنوان حوزه نفوذ پیاده رو و دسترسی اولیه به خدمات TOD در نظر گرفته می شود، مناطق تحت پوشش مستقیم ایستگاه های موجود را با رنگ آبی به تصویر می کشد. تطبیق این دو نقشه، اولاً گستردگی قابل توجه طرح را نشان می دهد و ثانیاً مناطقی را که به دلیل نزدیکی به ایستگاه های مترو، در خط مقدم تغییرات کالبدی، اجتماعی و در نتیجه دگرگونی در سبک زندگی شهروندان قرار خواهند گرفت، مشخص می سازد. این شناسایی برای انتخاب محلات نمونه و تمرکز بر حوزه های با بیشترین پتانسیل تغییر، اهمیت بنیادین دارد.



شکل ۲. نمودار میزان اثرپذیری محلات در صورت اجرای طرح



شکل ۴. شعاع ۸۰۰ متری ایستگاه های مترو



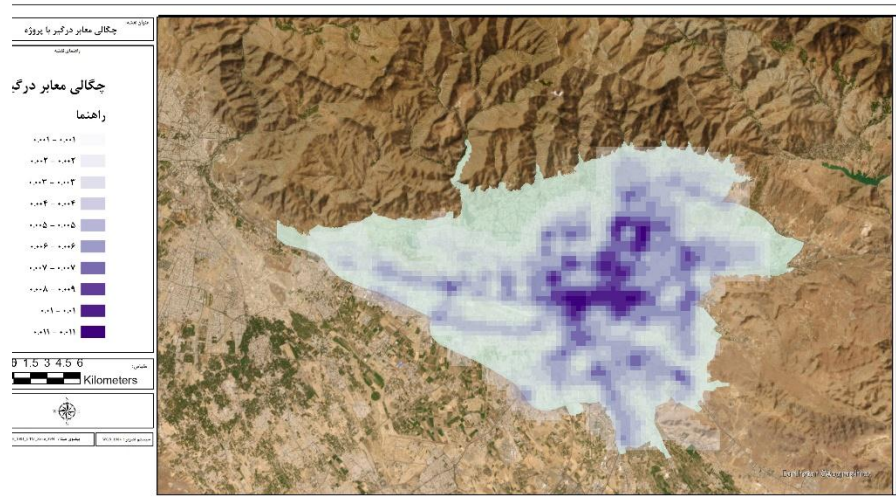
شکل ۳. محلات درگیر با پروژه

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. به طور 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 ساخت و سازهای عظیم و نظم سلسله‌مراتبی) را تأیید می‌کند. بنابراین، نقشه‌های چگالی اثبات می‌کنند که فشار کالبدی برای تغییر وجود دارد؛ حال پرسش اصلی این است که این بستر آماده، از نگاه شهروندان و ساکنان به سمت کدام الگوی اجتماعی متمایل خواهد شد، موضوعی که در بخش تحلیل یافته‌های پرسشنامه بررسی می‌شود.

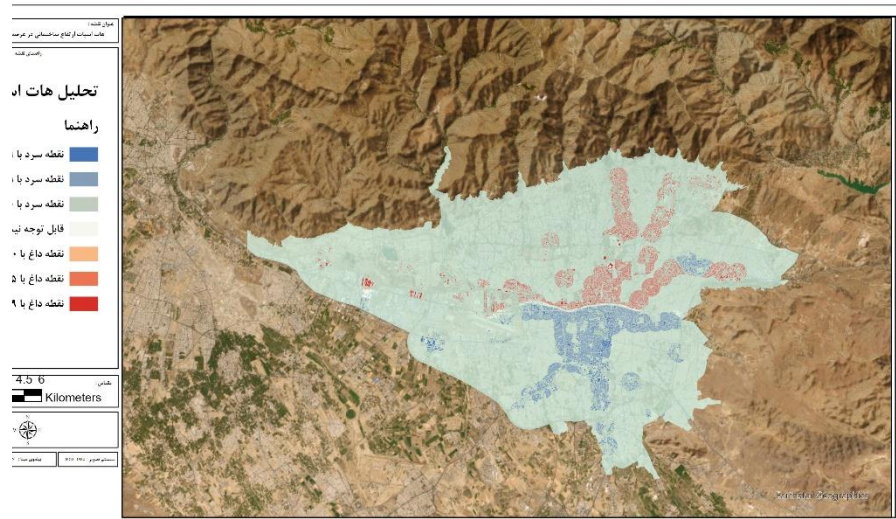


شکل ۷. چگالی معابر درگیر با پروژه

۳. تحلیل هات اسپات ویژگی‌های کالبدی

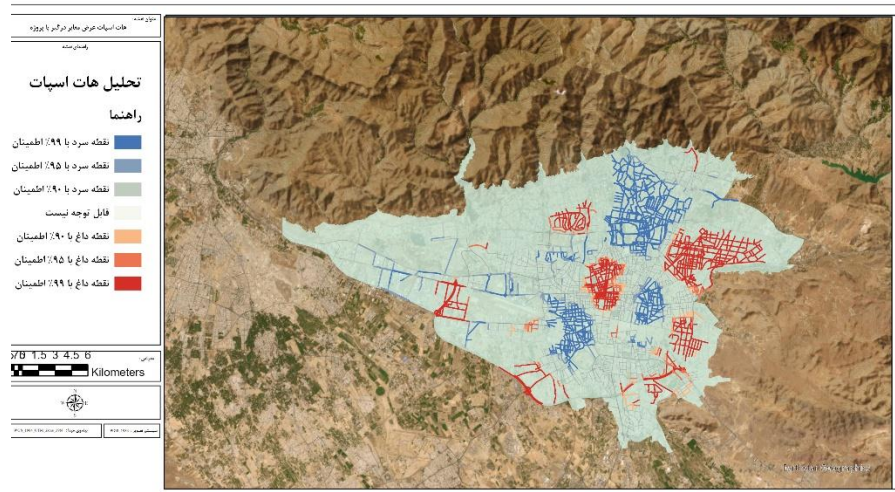
به منظور شناسایی الگوهای فضایی معنی‌دار در توزیع ویژگی‌های کالبدی موجود که طرح TOD بر آن‌ها تأثیر خواهد گذاشت، از تحلیل هات اسپات (Getis-Ord G_i^*) استفاده شده است. این تحلیل خوشه‌های آماری معنی‌دار از مقادیر بالا (نقاط داغ) و مقادیر پایین (نقاط سرد) یک متغیر را در سطح اطمینان مشخص (۹۵، ۹۰ و ۹۹ درصد) 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 کم‌ارتفاع (نقاط سرد آبی رنگ) را نمایش می‌دهد. این تحلیل، مناطقی را که در حال حاضر دارای خط آسمان بلندتری هستند یا برعکس، بافت کم‌ارتفاع خود را حفظ کرده‌اند، مشخص می‌کند. باتوجه 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.



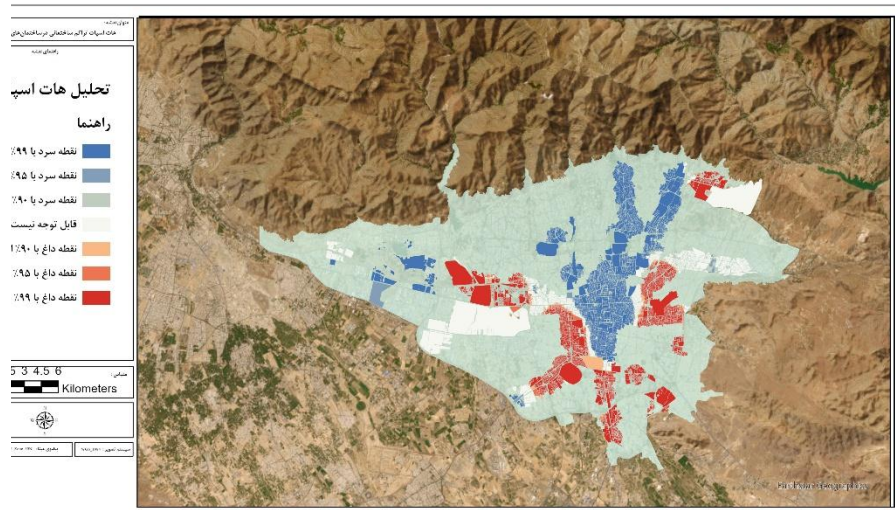
شکل ۸ تحلیل هات اسپات ارتفاع ساختمانی در عرصه های ساختمانی اطراف پروژه

عرض معابر: نقشه تحلیل هات اسپات عرض معابر در گیر با پروژه، خوشه های معابر عریض (نقاط داغ قرمز) و معابر کم عرض (نقاط سرد آبی) را نشان می دهد. عرض معابر نقش کلیدی در پتانسیل بازطراحی خیابان ها با رویکرد انسان محور، تخصیص فضا به حمل و نقل عمومی، مسیرهای دوچرخه و پیاده روهای باکیفیت دارد، اما موجب فشار ترافیکی بر این معابر که بخش عمده ای از آنها کم عرض هستند با افزایش تراکم می شود. نقاط داغ عرض معابر، فرصت های بیشتری برای اجرای چنین مداخلاتی و در نتیجه تغییر الگوهای حرکتی و ارتقای کیفیت فضاهای عمومی در محلات TOD فراهم می کنند، درحالی که نقاط سرد ممکن است با محدودیت های 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 آنجا که افزایش تراکم یکی از اهداف اصلی TOD در پیرامون ایستگاه‌ها است، این نقشه به شناسایی مناطقی که در حال حاضر تراکم 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 حمل و نقل محور کمک می‌کند.

۴-۲- 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 پاسخ‌دهندگانی که ساکن و شاغل بودند (حدود ۵۰ درصد)، بیش از ده سال در محدوده‌های مطالعاتی به عنوان 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: در مجموع 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، در حالی که 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.



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 حمل و نقل 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 ویرین‌های 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 پیش‌تاز بود؛ به طوری 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.

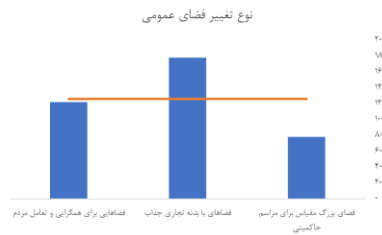
فضاهای آموزشی: ۵۹ درصد معتقد بودند که فضاهای آموزشی به سمت مدارس خصوصی با رویکرد رقابتی و کنکورمحور (الگوی بازار) خواهد رفت. ۲۴ درصد گزینهی مدارس متحدالشکل و پادگانی (الگوی استیلا) و ۱۵ درصد مدارس مشارکتی و غیررقابتی (الگوی اخوت) را انتخاب کردند.

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 شهربازی‌ها و مراکز تجاری-تفریحی پولی (الگوی بازار) و ۱۴ درصد به فراغت در حریم خانه و بازی‌های خانوادگی (الگوی اخوت) رای دادند.

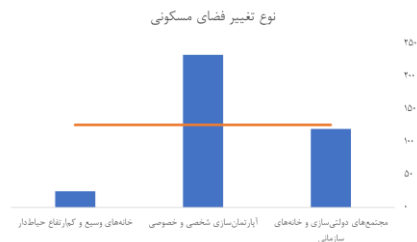
خیابان‌ها و معابر: در نهایت، ۴۸ درصد پیش‌بینی کردند که معابر به خیابان‌های پر رفت‌وآمد با بدنه تجاری (الگوی بازار) تبدیل شوند. ۴۲ درصد گزینهی معابر صرفاً عملکردی و ترافیکی (الگوی استیلا) را انتخاب کردند و تنها ۸ درصد به امکان شکل‌گیری خیابان‌های سبز و انسان‌محور برای بازی کودکان (الگوی اخوت) امید داشتند.

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

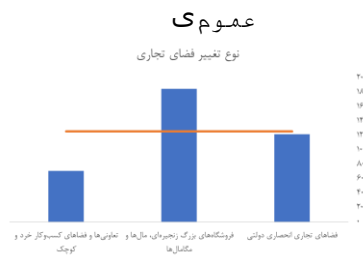
نظر و تنها ۲۳ درصد اعلام موافقت کردند. این تضاد نشان می‌دهد اگرچه شهروندان وقوع الگوی بازار را محتمل‌ترین گزینه می‌دانند، اما لزوماً آن را مطلوب نمی‌دانند.



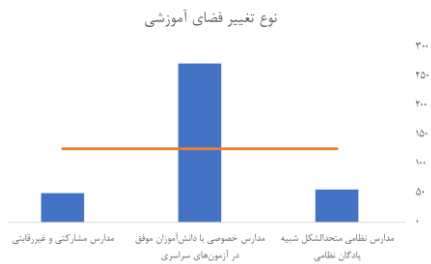
شکل ۱۶. نوع تغییر فضای عمومی



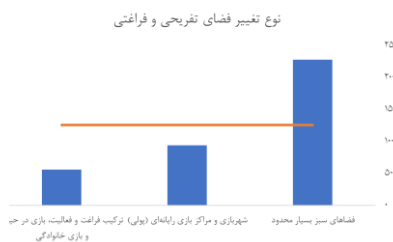
شکل ۱۵. نوع تغییر فضاهای مسکونی



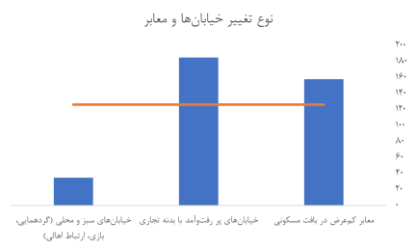
شکل ۱۸. نوع تغییر فضای تجاری



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

به منظور سنجش جهت گیری تمدنی طرح و انطباق آن با یکی از سه الگوی نظری استیلا، بازار و اخوت، گزینه‌های طراحی شده در پرسشنامه به گونه‌ای 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
معايير و خیابان	معايير صرفاً عملکردی و ترافیکی	استیلا	غلبه نظم ماشینی بر انسان
	خیابان‌های پر رفت و آمد با بدنه تجاری	بازار	خیابان به مثابه ویتزین 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 ویژگی های جمعیت شناختی و اقامتی پاسخ دهندگان با الگوهای سه گانه توسعه استیلا، بازار و اخوت با استفاده از آزمون استقلال کای دو (Chi-Square) می پردازد.

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، درحالی که مردان تمایل نسبی بیشتری به انتخاب الگوی استیلا داشتند.

سن و الگوهای انتخابی: رابطه آماری معناداری بین گروه سنی (جوانان، میان سالان، 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 پایین تر (زیر دیپلم، دیپلم، کاردانی) تمایل بیشتری به انتخاب الگوی اخوت نشان دادند، درحالی 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 مدت زمان سکونت یا اشتغال پاسخ دهنده 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 پاسخ دهندگان به طور آماری معناداری با نحوه توزیع الگوهای توسعه موردانتظار یا ترجیح داده شده ارتباط دارند. در مقابل، ویژگی های 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 موردانتظار 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 سه گانه (استیلا، بازار، اخوت) سوق می‌دهد.

توزیع کلی الگوها: بررسی مجموع ۲۲۶۷ پاسخ ثبت شده نشان داد که توزیع نظرات به هیچ وجه 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 موردانتظار

این بخش به بررسی تأثیر بستر مکانی و ویژگی های خاص هر محدوده جغرافیایی بر انتخاب الگوهای سه گانه توسعه می پردازد. 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 پاسخ دهندگان و الگوی توسعه موردانتظار وجود دارد. این امر بیانگر آن است که بستر مکانی در شکل گیری این انتظارات نقش مهمی ایفا می کند.

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 به طور معناداری کمتر از میانگین بود، درحالی که 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 پاسخ ها شباهت قابل توجهی به شهرک شریعتی داشت و تمایل قوی به الگوی اخوت و دوری از الگوی استیلا مشاهده شد.

خلاصه تفاوت ها نشان می دهد 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 می دهند. میرداماد نیز از استیلا فاصله می گیرد؛ اما گرایش آن به اخوت به اندازه دو محدوده دیگر قوی نیست و به بازار میل بیشتری دارد. این یافته ها اهمیت توجه به ویژگی ها و زمینه های محلی در درک و پیش بینی اثرات طرح های توسعه شهری را برجسته می کند.

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 بزرگ مقیاس 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 سستی، همچنان رگه‌هایی از امید به حفظ روابط همسایگی (الگوی اخوت) را نشان می‌دهد، هرچند که فشار نوسازی، نگرانی از نفوذ سوداگری مسکن (بازار) رانیز 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 TOPSIS (Technique for Order 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 فراوانی هایی است که پاسخ دهندگان برای آن الگو در آن بعد فضایی خاص انتخاب کرده اند؛ بنابراین، امتیاز بالاتر نشان دهنده آن است که از دیدگاه بخش بزرگ تری از پاسخ دهندگان، آن الگو پیامد محتمل تر یا بارزتر طرح TOD در آن بعد فضایی خواهد بود. برای سادگی تحلیل و باتوجه 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، نشان دهنده آن است که از نظر پاسخ دهندگان، آن الگو تأثیر غالب تری در آن بعد خواهد داشت.

فرایند تحلیل TOPSIS شامل چندین مرحله بود: ابتدا، ماتریس تصمیم گیری اولیه (X) با ابعاد ۶ معیار در ۳ گزینه تشکیل شد که درایه های آن فراوانی های مشاهده شده بودند. سپس، این ماتریس با استفاده از روش نرمال سازی برداری به یک ماتریس بی واحد (R^1) تبدیل گردید تا مقادیر مختلف قابل مقایسه شوند. در مرحله بعد، با ضرب درایه های ماتریس نرمال شده در وزن یکسان معیارها (تقریباً ۰,۱۶۶۷ برای هر معیار)، ماتریس نرمال شده وزن دار (V^1) ساخته شد. پس از آن، راه حل ایده آل مثبت که نشان دهنده وضعیت است که در آن یک الگو بالاترین امتیاز وزن دار را در تمام معیارها کسب می کند (یعنی از دید پاسخ دهندگان، قوی ترین تأثیر را در تمام ابعاد دارد) و راه حل ایده آل منفی که نشان دهنده وضعیتی با کمترین امتیازات وزن دار است، برای هر معیار مشخص شدند. سپس، فاصله اقلیدسی هر یک از سه الگوی واقعی از این دو راه حل ایده آل مثبت و منفی محاسبه گردید.

در نهایت، با استفاده از این فاصله ها، 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 پاسخ های مربوط به آن الگو در تمام ابعاد فضایی، شباهت بیشتری به وضعیت ایده آل مثبت (یعنی 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 (فراوانی ها)

معیار فضایی	استیلا	بازار	اخوت
۱. فضاهای شهری (عمومی)	۱۰۲	۱۷۸	۹۸

معیار فضایی	استیلا	بازار	اخوت
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. راه‌حل‌های ایده‌آل A^+ و A^-

معیار (ردیف)	راه‌حل ایده‌آل مثبت (Max) (A^+)	راه‌حل ایده‌آل منفی (Min) (A^-)
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 راه حل های ایده آل و ضریب نزدیکی نسبی (C^A*) را برای هر گزینه نمایش می دهد.

جدول ۷. فاصله اقلیدسی و نزدیکی نسبی

الگو (گزینه)	فاصله از راه حل ایده آل مثبت (S^A+)	فاصله از راه حل ایده آل منفی (S^A-)	نزدیکی نسبی (C^A*)	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. رتبه بندی نهایی

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

این رتبه بندی نشان می دهد که طبق پرسش نامه ها و با تجمیع نظرات پاسخ دهندگان در خصوص تمامی ابعاد فضایی، اکثریت بر این باورند که اجرای طرح توسعه حمل و نقل محور بیش از همه منجر به تقویت و بروز ویژگی های الگوی بازار در محلات خواهد شد. پس از آن، پاسخ دهندگان پیش بینی می کنند که طرح به سمت ویژگی های الگوی استیلا گرایش خواهد داشت. الگوی اخوت، با کسب کمترین امتیاز نزدیکی به راه حل ایده آل مثبت (که در این تحلیل به دلیل کسب پایین ترین امتیاز وزن دار در تمام معیارها، عملاً منطبق بر راه حل ایده آل منفی در نظر گرفته شده است)، به عنوان الگویی شناخته می شود که از دیدگاه پاسخ دهندگان، کمترین احتمال را برای تحقق یا بروز به عنوان پیامد غالب طرح TOD دارد. این رتبه بندی کمی، تصویری جامع از این موضوع ارائه می دهد که کدام الگوی توسعه، بر اساس داده های موجود و از دیدگاه پاسخ دهندگان، به عنوان محتمل ترین یا غالب ترین 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، در حالی که 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 تامل 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 پرداخته 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 قابل‌توجهی 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 بزرگ مقیاس 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، در واقع 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 به عنوان یک ابزار تکنوکراتیک و فنی برای تراکم‌فروشی و تأمین مالی عمل کرده است و نه یک ابزار فرهنگی-تمدنی برای ارتقای زیست مومنانه. این امر زنگ خطر جدی برای سیاست‌گذاران نظام مدیریت شهری است؛ چرا که 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 کپی برداری 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

بلندمرتبه سازی (نمادهای بازار و استیلا)، شاخص‌های موفقیت طرح را بر اساس تقویت فضاهای تعاملی مسجدمحور، احیای بازارهای محلی تعاونی و گسترش قلمروهای عمومی وقف‌بنیاد 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>.
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). Transit oriented development: moving from rhetoric to reality.
- Bernick, M., & Cervero, R. (1997). Transit villages in the 21st century. New York: McGraw-Hill.
- California Department of Transportation (Caltrans). (2001). Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors for Success in California. Sacramento, CA: Business, Transportation and Housing Agency.
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press, New York, USA.
- 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.
- 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.
- Deputy of Cultural and Social Affairs of Tehran Municipality (1402), Study and Evaluation of the Transportation-Based Development Plan in Tehran, Authors. [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.
- 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>
- Fadaei Mehrabani, Mehdi. (2010). The Theory of Seizure in the Political Thought of Abu Ya'li Ibn Fara. Theoretical Politics Research, (8), 75-98. [In Persian]
- Fani, and Zanganeh,. (2010). A Comprehensive Study of the Economic and Physical Prerequisites of a TOD Development Plan in Tehran. [University Report]. [In Persian]
- Farhadi, Morteza. (2009a). Anthropology of Helping: Perceptions and Field Evidence from Various Cultural Areas in Iran. Sales Publishing. [In Persian]
- Farhadi, Morteza. (2009b). Competition and Social Order (Discrete Interaction vs. Continuous Interaction). Social Sciences Letter, (36), 1–34.
- Farhadi, Morteza. (2015). Helping and Cooperation in the Irrigation of Iranian Qanats. Quarterly Journal of Geographical Research. [In Persian]
- Fathi, Somayeh; Ali-Hebasi, Mehran; and Behzadfar, Mustafa. (2017). The Necessities of Urban Planners' Attention to Create Physical-Social Cohesion in High-Rise Neighborhoods: With a Reflection on the Development of District 22 of Tehran Municipality as a Peri-City Area. Urban Management, No. 47, pp. 219-254. [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>

- 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>
- Ghadiri-Asl, Baqer. (2017). *The History of Economic Thought* (3rd Edition). Tehran University 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.
- 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>
- Iran Think Tanks. (1404). Strategic analysis of the process of approving and implementing public transportation-based development (TOD) in Iran [In Persian]
- Jahanbakhsh, A., and Shokohi-Bidhendi, M. P. (1401). The model of productive new biocities, driving the movement towards Islamic urbanism. *Islamic Architecture Research*, 10(2), 124-145. <https://doi.org/10.52547/jria.10.2.8>. [In Persian]
- Karimi Rahnama, 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*.
- Kelbaugh, D. (2002). *Repairing the American Metropolis: Common Place Revisited*. University of Washington Press. <https://books.google.com/books?id=1rCcNG3pYWYC>
- Khairuddin, Reza. (1389). Analysis of the reference land of Tehran's urban management measures in the period of 2016-2017: Towards urban integration or the intensification of the spatial divide?. *Journal of Fine Arts - Architecture and Urban Design*, No. 42, pp. 71-82. [In Persian]
- 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>
- Khaksari Rafsanjani, A., & Piri, A. (2024b). A meta-analysis of transport-oriented development research. *Road*, 32(121), 151–164. <https://doi.org/10.22034/road.2023.419151.2207>
- Kheyroddin, R., & Omid 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.

- Khorramshad, Majid (2014), Analytical-Strategic Study of TOD, a Crisis-Creating and Anti-Identity Megaproject, Society of Think Tanks. [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* [The Prince].
- 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.
- Ministry of Roads and Urban Development, Supreme Council of Urban Development and Architecture. (2017). Public Transportation-Based Development Guide Document. [In Persian]
- Mirmoghataei, Mehta and Haghshenas, Sanaz. (1400). A review of the localization of public transportation-based development policy in Iran, from theory to practice. *Quarterly Journal of Construction Engineering and Housing Sciences*, 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/10.1016/j.tranpol.2013.12.009>.
- Nasri, Ghadir. (2003). The position and concept of method in the realist school. *Quarterly Journal of Political Sciences*, 6(21), 151–176. [In Persian]
- New Urbanism. (1402). The Compatibility of Social Design with Social Theory: From the System of Seizure. Retrieved from zistshahr.com. [In Persian]
- 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).
- Nobahar Ghezaljeheidan, and Hakimi, (1402). Tehran TOD Master Plan. [Unpublished work]. [In Persian]
- 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>.
- 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>
- Rafian, Mojtaba; Asgari Tafreshi, Haditha; Sedighi, Esfandiar; (2010) Application of the Transportation Oriented Development (TOD) Approach in Urban Land Use Planning Case Study: Sadeghieh Metro Station. [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, Fereydown. (2002). History of Economic Ideas (5th edition). Nay Publishing House. [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>.

