

نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل بر اصلاح بافت کالبدی منطقه ۸ تهران با استفاده از الگوی تحلیل SWOT

حسن حکمت‌نیا: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران*

چکیده

هر کاربری شهری دارای ویژگی‌های ترافیکی خاص است. تغییراتی که به واسطه برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری صورت می‌گیرد، به طور کلی، در بافت شهر نمود عینی می‌یابد. این نمود شامل ارتقا و تنزل بافت کالبدی شهر به واسطه، بهسازی، نوسازی، تعریض و ایجاد معابر جدید است. در این پژوهش، به منظور بررسی اثرات برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری بر اصلاح بافت کالبدی شهری، منطقه ۸ شهرداری تهران مطالعه شده است. روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی است. به منظور انجام پژوهش از مطالعات کتابخانه‌ای (اسنادی) و برداشت‌های میدانی استفاده شد و نتایج به دست آمده با استفاده از تکنیک SWOT تحلیل گردید. نتایج این پژوهش مبین آن است که؛ تغییراتی که به واسطه برنامه‌ریزی حمل و نقل در منطقه مورد مطالعه صورت گرفته؛ عبارتند از: تعریض معابر، احداث بزرگراه‌های شهید باقری و امام علی و احداث پل‌های خاقانی و آغاز. همچنین ساماندهی معابر، احداث تقاطع‌های غیرهمسطح و تغییر مسیر معابر و تغییر کاربری از دیگر نمودهای آن به شمار می‌آیند که بر بافت کالبدی منطقه آثار عمیق برجای گذاشته است. با تحلیل نتایج کمی حاصله از تکنیک SWOT مشاهده می‌گردد که بیشتر اقدامات صورت گرفته ظرف چند سال گذشته در منطقه به منظور برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، همپوشانی قابل توجهی با استراتژی‌های اصلاحی خروجی SWOT دارد.

واژه‌های کلیدی: برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزی حمل و نقل، بافت کالبدی، منطقه ۸ شهرداری تهران، الگوی تحلیل SWOT

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

برنامه‌ریزی حمل و نقل از جمله مباحثی است که به کارگیری آن در عرصه علم جغرافیا به طور اعم و برنامه‌ریزی شهری و ناحیه‌ای به طور اخص مدت زمان زیادی نمی‌گذرد و نظام حمل و نقل و ترافیک به عنوان بخشی از فعالیت‌های شهری بیان‌کننده پویایی و حیات یک مجموعه شهری است، بی‌شک بدون جابجایی نمی‌توان شهری را زنده و پویا تصور نمود. امروزه با توجه به شرایط اقتصادی - اجتماعی شهرهای بزرگ هرگونه برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری صحیح در جهت توسعه، بهبود و تقویت سیستم حمل و نقل تأثیر مثبت بسزایی در عملکرد آنها خواهد داشت و در صورت عملکرد صحیح این سیستم و افزایش کارایی آن علاوه بر رضایت بیشتر استفاده‌کنندگان، عوارض منفی ناشی از بار ترافیکی موجود در شبکه کاهش خواهد یافت (رضایی و اصغرزاده، ۱۳۷۸).

تأثیری که حمل و نقل بر ساختار فضایی و کالبدی کشور می‌گذارد باعث تمرکز یا عدم تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در مناطق کشور و در شبکه رشد مناطق در دسترس یا رکود مناطق دور از دسترس می‌شود (محمودی، ۱۳۷۶: ۳۲۱). بشر امروز هر سال شاهد صدها میلیون تصادف است برابر آمار سازمان بهداشت جهانی ضایعات انسانی این تصادفات حدود یک میلیون کشته و دهها میلیون مصدوم و معلول است (رازانی، ۱۳۸۳: ۴۵). بر اساس آمار منتشره از

سازمان بهداشت جهانی، کشور ما از لحاظ وقوع حوادث رانندگی رتبه بالایی دارد، به گونه‌ای که تقریباً در هر ۲۰ دقیقه یک نفر در حوادث رانندگی می‌میرد. از این رو انجام مطالعاتی به منظور کاهش تصادفات درون شهری و افزایش ایمنی معابر یک ضرورت به شمار می‌آید (حکمت‌نیا، گیوه‌چی، ۱۳۸۷: ۷).

وجود شیوه‌های گوناگون حمل و نقل به همراه افزایش سرعت تردد وسایل نقلیه و نیز افزایش جمعیت شهرها از مهمترین علل افزایش سوانح ناشی از حمل و نقل در شهرها به شمار می‌آیند. بنابر گزارشات موجود اولین مرگ ناشی از وسایل نقلیه موتوری در سال ۱۸۹۶ در لندن به وقوع پیوست از آن تاریخ تاکنون فقط تصادفات جاده‌ای بالغ بر ۳۰ میلیون کشته برجای گذاشته است (انصاری، ۱۳۸۹: ۷).

۲-۱- اهمیت و ضرورت انجام تحقیق

انجام چنین مطالعاتی دست کم به دلایل ذیل ضروری به نظر می‌رسد:

- اگر در طراحی شهری از همان ابتدا، شبکه جابجایی شهری به عنوان یکی از عناصر طراحی مدنظر قرار نگیرد، به طرح لطمه‌ای جبران‌ناپذیر وارد می‌کند و اجرای آن با مشکلات عدیده‌ای از جمله تحمل هزینه سنگین روبرو خواهد ساخت بنابراین کاهش هزینه‌های حمل و نقلی ضرورت توجه به آن را در طرح‌های شهری بیان می‌کند.
- بررسی و تحلیل ظرفیت شبکه معابر موجود و اصلاح شبکه معابر آنها.

حال توسعه پرداخته است. صمدزاده، قوشچی (۱۳۷۲)، در پایان‌نامه کارشناسی ارشد تحت عنوان بررسی شیوه‌های ساماندهی سیستم حمل و نقل عمومی به بررسی چند شیوه ساماندهی حمل و نقل و تأثیرات آن بر شهر ارومیه پرداخته است. گیوه‌چی (۱۳۸۵) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود تحت عنوان تعیین معیارهای ارزیابی عملکرد شبکه حمل و نقل یکسری راهکارهای مربوط به برنامه‌ریزی حمل و نقل در شرایط ویژه را با دیدگاه جغرافیایی ارائه نموده است. طالبی (۱۳۷۳) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد به بررسی مسیریابی هوشمند در ترافیک شهری پرداخته است. مولایی کمانگر (۱۳۷۸) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد تحت عنوان تحلیل جریان‌های ترافیکی در میدین شهر تهران، نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل را در اصلاح این جریان‌های ترافیکی در میدین مورد بررسی قرار داده است. حکمت‌نیا (۱۳۸۹) در طرح تحقیقاتی خود تحت عنوان برنامه‌ریزی حمل و نقل درون شهری به منظور کاهش تصادفات به این نتیجه رسیده است که در معابر هسته مرکزی شهر اعم از درونی یا مرزی، بیشترین تصادف در آن معابر صورت گرفته است که این خود ناشی از تراکم بالا و تغییر کاربریهای ناهمگون است.

حکمت‌نیا و گیوه‌چی (۱۳۸۷) در طرح تحقیقاتی تحت عنوان بررسی ساز و کارهای طراحی و برنامه‌ریزی معابر شهری به منظور و ایمن‌سازی حمل و نقل شهری در یزد معتقدند که فرهنگ ترافیکی یک جامعه گویای زیبایی‌ها و نازیبایی‌های اندیشه آدم‌ها و

- ضرورت دستیابی به هماهنگی در فرآیندهای برنامه‌ریزی کاربری زمین و برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک درون شهری و تلفیق آنها در طرحهای شهری. - بهره‌گیری از توان‌های حمل و نقل در شکل‌دهی به محیط شهری.

۳-۱- اهداف تحقیق

- شناسایی مهمترین نمودهای تغییرات حاصله از برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در منطقه ۸ تهران؛
- شناسایی مهمترین نمودهای تغییرات حاصله از برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در بافت کالبدی منطقه مورد مطالعه؛
- شناسایی نتایج تغییرات حاصله از برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در بافت کالبدی منطقه مورد مطالعه.

۴-۱- پیشینه پژوهش

زررقومی (۱۳۷۹) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود تحت عنوان نقش ترافیک و برنامه‌ریزی حمل و نقل در ایران معتقد است ارتقای عملکرد شبکه معابر را از طریق مدیریت بهینه سیستم حمل و نقل مورد بررسی قرار داده و مهمترین مؤلفه‌ها را در ارتباط با ترافیک و حمل و نقل شهری برمی‌شمرد و به اثرات آنها در ترافیک و حمل و نقل شهری اشاره می‌کند. توسلی حجتی (۱۳۷۶) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود تحت عنوان برنامه‌ریزی حمل و نقل عمومی شهری در کشورهای در حال توسعه به ارائه مهمترین شیوه‌های برنامه‌ریزی حمل و نقل در کشورهای در

اطلاعات و ارائه استراتژی و راهبرد اصلاحات کالبدی از روش تحلیل SWOT استفاده شده است (جدول ۱). برای توسعه و گسترش یک استراتژی در قالب این مدل یک ماتریس از عوامل می‌توان ایجاد کرد که به ماتریس ارزیابی معروف است (جدول ۱). در این روش، هدف ارزیابی فرصت‌ها و تهدیدهای محیطی از یک طرف و نقاط ضعف و قوت از سوی دیگر مورد توجه می‌باشد.

در واقع تحلیل قوت‌ها و ضعف‌ها در محیط درونی و تحلیل فرصت‌ها و تهدیدها از محیط بیرونی جریانی نظامند است (Wheelen, 1995: 341).

ابتدا با توجه به بررسی‌های صورت گرفته روی منطقه مورد بررسی فهرستی از نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها مورد شناسایی قرار گرفت و سپس به وسیله نظرخواهی از متخصصین حمل و نقل به وزندهی به هر کدام از این مسائل و سطح محاسبه و تحلیل آنها، اولویت‌ها مشخص گردید.

بیماریهای روانی شایع، میزان کارآمدی قانون و اقتدار پلیسی، توان کنترلی حکومت و خواست و اراده آن بر ساماندهی معضل ترافیک می‌باشد.

۵-۱- سؤالات تحقیق

۱-۵-۱- مهمترین تأثیرات برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری بر بافت کالبدی منطقه ۸ شهرداری تهران شامل چه مواردی می‌گردد؟
۲-۵-۱- آیا تأثیرات برنامه‌ریزی حمل و نقل در جهت اصلاح بافت کالبدی منطقه ۸ شهر تهران بوده است؟

۶-۱- روش تحقیق

جهت دستیابی به اهداف تحقیق، ابتدا از روش ترکیبی روش‌های پیمایشی (Survey)، توصیفی و تحلیلی استفاده شده است که در این مرحله برای تدوین چارچوب نظری تحقیق و مروری بر تحقیقات پیشین از روش کتابخانه‌ای (اسنادی) نیز بهره گرفته شده است. در نهایت اینکه جهت تجزیه و تحلیل

جدول ۱- ماتریس Swot و نحوه‌ی تعیین استراتژی‌ها

نقاط ضعف W	نقاط S	ماتریس Swot
استراتژی‌ها WO	استراتژی‌ها SO	فرصت O
استراتژی‌ها WT	استراتژی‌ها ST	تهدیدها T

جدول ۲- نظام تحویل ارزیابی نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل و اصلاح بافت کالبدی در منطقه ۸ برپایه مدل SWOT

مزایا (S)	نقاط قوت (S)	<p>- وجود مسیر و ایستگاههای مترو</p> <p>- عبور چندبزرگراه درمنطقه که حجم ترافیک عبوری منطقه را به شدت کاهش خواهد داد</p> <p>- وجود کاربری‌های فرامنطقه‌ای در لبه‌های شمالی و جنوبی منطقه</p> <p>- اتصال امتداد محورهای جانبازان و شهید ثانی به خیابانهای شهید بهشتی و شهیدمطهری</p> <p>- تسهیل سفرهای درون شهری از مناطق شرقی به هسته مرکزی تهران و ضرورت تغییر نوع فعلیت در این محدوده از مسکونی به خدماتی</p> <p>- استفاده از عبور بزرگراه امام علی (ع) در بخش جنوبی بافت فرسوده و حیدیه به عنوان تحریک نوسازی و توسعه</p> <p>- وجود ایستگاه مترو در لبه دو منطقه ۷ و ۸ (کارکرد فرامنطقه‌ای آن) در طول خیابان شهیدمدنی</p> <p>- امکان تغییر الگوی سفر با استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی با تجهیز ایستگاههای مترو</p> <p>- قرارگیری در امتداد یکی از مهمترین محورهای شرقی - غربی شهر تهران</p> <p>- داشتن دسترسی مناسب به بزرگراههای شهیدصیاد شیرازی و امام علی (ع)</p> <p>- استقرار محوردماوند امتداد محور تاریخی و با ارزش انقلاب</p> <p>- اتصال و ارتباط چندمحور مهم شهری در میدان رسالت</p> <p>- تهیه و اجرای طرح تقاطع تغییر همسطح برای بخشی از میدان رسالت</p> <p>- استفاده از مزیت سیستم حمل و نقل همگانی (مترو)</p> <p>- رونق کاربری‌های اطراف مترو برای استفاده جمعی و تفریحی</p>
نقاط ضعف (W)	<p>- اختصاص حدود ۵۰ درصد اراضی به مسکن (۲ برابر متوسط شهر)</p> <p>- وجود بافت مسئله‌دار و حیدیه و مجیدیه</p> <p>- نبود سلسله مراتب شبکه در معابر و حیدیه و مجیدیه</p> <p>- تقاطع غیرهمسطح با سبلان در مجاورت چهارراه نظام‌آباد</p> <p>- فرسودگی بافت در این محدوده</p> <p>- کیفیت نامناسب سیمای شهری و محیط زیست</p> <p>- قطع پیوند مجیدیه شمالی و جنوبی</p> <p>- نامناسب بودن عملکردهای چهارراه با مشخصات فیزیکی محور دماوند</p> <p>- فرسودگی شدید کالبد در بخش زیادی از محور دماوند</p> <p>- تقلیل نقش محور دماوند در محل تلاقی با اتوبان افسریه از شریانی</p> <p>- درجه یک به دسترسی و ترمینال بین شهری و اتوبوس برقی</p> <p>- ترافیک شدید و فاقد تعلیم سواره و پیاده در میدان رسالت</p> <p>- تداخل نظام حرکتی سواره و پیاده در میدان رسالت</p> <p>- محدودیت نفوذپذیری به علت مجاورت با مسیر خاور و بزرگراه شهیدباقری در جذب سفر با مترو</p>	<p>- چندقطعه شدن توسط بزرگراهها</p> <p>- آسیب‌پذیری محلات مجیدیه و حیدیه را در اثر فعال شدن گسلی</p> <p>- قرارگرفتن در مسیر بزرگراه امام علی (ع) و ترافیک عبوری</p> <p>- قطع ارتباط بافت‌های شرقی و غربی مجاور محور امام علی (ع) و امتداد بزرگراه صیادشیرازی</p> <p>- قرارگیری در امتداد بزرگراه رسالت (پس از تقاطع بزرگراه شهیدصیادشیرازی)</p> <p>- قطع ارتباط محلات شمالی و جنوبی منطقه از جمله مجیدیه شمالی و جنوبی، نارمک، تهرانپارس</p> <p>- هدایت‌کننده جریان ترافیک از غرب و شمال و شمال شرق تهران</p> <p>- واقع شدن بین جاده ارتباطی شمال و شمال شرق کشور به مرکز کلان شهر تهران</p> <p>- تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط در منطقه به گونه‌ای که کارکرد شهری آن با کارکرد محلی تلفیق گردد</p> <p>- ارتقا کیفیت کالبدی و محیطی محور دماوند</p> <p>- ایجاد جریان روان برای ترافیک عبوری در محور دماوند</p> <p>- داشتن نقش غیررسمی ترمینال شهری در میدان رسالت</p> <p>- بروز مشکلات در ترافیک سواره و پیاده در حوزة اثر مترو</p> <p>- تبدیل شدن مترو به کانون بسیار قدرتمند جذب سفر</p>

جدول ۳- نظام تحلیل راهبردها و استراتژی‌های نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل بر اصلاح بافت کالبدی در منطقه ۸

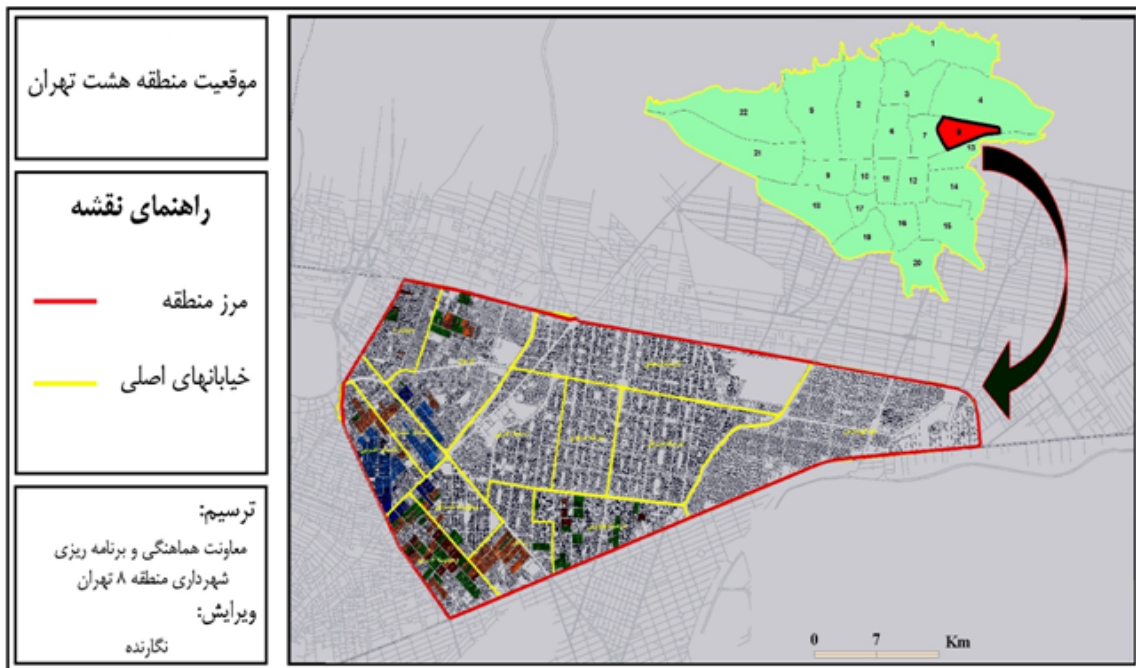
بر پایه مدل SWOT

	استراتژی‌های فرصت‌ها (WO)	استراتژی‌های نقاط قوت (SO)
<p>- افزایش خطوط مترو با توجه به کاربری مسکونی غالب منطقه که باعث اصلاح رژیم تردد شهری گردد</p> <p>- ساماندهی ارتباط محورهای مهم شهری در تلاقی با میدان رسالت</p> <p>- ایجاد قوانین ترافیکی و حصارکشی قسمتهایی از میدان رسالت به منظور نظم بخشیدن به ترافیک سواره و پیاده</p> <p>- ساماندهی نقش محور دماوند در محل تلاقی با اتوبان افسریه و حفظ این محور به عنوان راه شریانی درجه یک</p> <p>- اصلاح عملکرد جداره محور دماوند با مشخصات فیزیکی محور به منظور اصلاح فرسودگی کالبد در این محدوده</p> <p>- ارتقا کیفیت سیمای شهری و محیط زیست در کریدور رسالت</p> <p>- اصلاح سلسله مراتب شبکه معابر وحیدیه و مجیدیه و اتصال آن به بزرگراه امام علی</p>	<p>استراتژی‌های فرصت‌ها (WO)</p>	<p>- ساماندهی ایستگاههای مترو موجود باتوجه به شبکه مناسب داخلی طراحی شده عبور و مرور در نارمک جهت رونق کاربریهای موجود منطقه</p> <p>- ارتقا فرهنگ ساکنین منطقه جهت استفاده از مترو باتوجه به تراکم پایین ساختمانها در راستای تسهیل عبور و مرور</p> <p>- ایجاد محیطهای تاریخی خدماتی در اطراف ایستگاههای مترو جهت تشویق ساکنین به تغییر الگوی سفر</p> <p>- گسترش ایستگاههای مترو در لبه‌های منطقه ۷ و ۸ به منظور افزایش حمل و نقل عمومی و کاهش تردهای غیرضروری و همچنین کاهش اختلاط شدید عملکردی این مناطق با منطقه مورد مطالعه</p> <p>- استفاده از اراضی تملک شده در منطقه جهت گسترش ایستگاههای مترو</p> <p>- استفاده از مسیر عبوری محور امام علی و بازسازی اراضی تملک شده اطراف آن جهت تحریک توسعه محله‌های مجیدیه و وحیدیه</p> <p>- بازسازی کاربریهای مجاور دماوند به علت تعریض موجود و آنی آن</p> <p>- تسهیل سفرهای درون شهری با ایجاد تقاطع‌های غیر هم سطح در محورهای بزرگراهی شمالی و جنوبی شرق تهران با کریدور محور رسالت</p> <p>- تغییر نوع فعالیت در محدوده بزرگراه امام علی از مسکونی به خدماتی</p> <p>- گسترش کاربریهای فرامنطقه‌ای با عملکرد بالا با توجه به دسترسی معابر این منطقه به خیابانهای اصلی شهر مانند مطهری و بهشتی</p> <p>- گسترش بزرگراههای موجود در منطقه جهت دسترسی بیشتر ساکنین به کاربریهای فرامنطقه‌ای در لبه‌های شمالی و جنوبی منطقه</p>
<p>- گسترش تقاطع‌های غیرهم سطح مقاوم به زلزله مانند پلها و تونلها به منظور ارتباط محلات شمالی و جنوبی کریدور رسالت و محلات شرقی و غربی بزرگراه امام علی</p> <p>- ساماندهی ترافیک میدان رسالت به منظور جلوگیری از عملکرد صرف این میدان به عنوان ترمینال شهری</p> <p>- تقویت کانون جذب سفر در مترو و ساماندهی حوزه اثر آن</p> <p>- ساماندهی ترافیک عبوری و ارتقا کیفیت کالبدی و عملکردی محور دماوند</p> <p>- ساماندهی مسیر عبوری امام علی در اتصال با شبکه معابر موجود</p>	<p>استراتژی‌های پویندگی (WT)</p>	<p>استراتژی‌های به حداقل رساندن نقاط ضعف (ST)</p> <p>- ایجاد تقاطع‌های غیرهم سطح به منظور جلوگیری از چند قطعه شدن منطقه توسط بزرگراهها و کاهش اثرات ترافیکی عبوری از امام علی</p> <p>- بازسازی محلات مجیدیه و وحیدیه به صورت مداوم در برابر زلزله</p> <p>- ارتباط بافت‌های شرقی و غربی بزرگراه امام علی و امتداد صیادشیرازی</p> <p>- تبدیل منطقه به کانون قوی جذب سفر با مترو با توجه به شبکه تقریباً منظم عبور و مرور</p> <p>- ساماندهی ترافیک سواره و پیاده در میدان رسالت و حوزه اثر ایستگاههای مترو</p> <p>- ارتقا کیفیت کالبدی و محیطی محور دماوند با توجه به تعریض صورت گرفته</p> <p>- تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط به منطقه به گونه‌ای که کارکرد شهری با کارکرد محلی تلفیق گردد</p> <p>- ساماندهی ترافیک محور عریض شده دماوند در جهت ایجاد ترافیکی روان</p> <p>- تجهیز محور دماوند با تقویت اثر این محور در ایجاد ارتباط با شمال و شمال شرق کشور</p>

۷-۱- معرفی محدوده مورد مطالعه

از شمال و شرق به بزرگراه رسالت، از غرب به خیابان‌های استاد حسن‌نیا و سبلان، از جنوب به جاده دماوند محدود است (نقشه شماره ۱). این منطقه به سه ناحیه و ۲۰ محله تقسیم شده است.

منطقه ۸ تهران براساس طرح ساماندهی در حوزه شرق با وسعتی معادل ۱۳۳۹/۲ هکتار واقع گردید که از سمت شمال و شرق به منطقه ۴، از غرب به منطقه ۷ و از جنوب به منطقه ۱۳ منتهی می‌شود. این منطقه



شکل ۱- نقشه موقعیت منطقه ۸

ایجاد ایمنی در سیستم حمل و نقل کارآمد و مناسب در ارتباط با نیازهای جاری و آینده و اولویت‌های جامعه می‌باشد (شاهی، ۱۳۶۱: ۴۴). برنامه‌ریزی حمل و نقل فرآیند مداوم توسعه با طراحی یک سیستم عملیات جهت دستیابی به اهداف شهری و به منظور ایجاد بهترین سطح تعادل است (بهیانی، ۱۳۷۴: ۶۶). برنامه‌ریزی حمل و نقل فضا و تسهیلات حمل و نقل را در ارتباط با فعالیت‌های انسانی مورد بحث قرار می‌دهد، لذا فعالیت، فضا و تسهیلات، اجزای اصلی در برنامه‌ریزی حمل و نقل به شمار می‌آیند (فرهنگ باقری، ۱۳۷۳: ۸۷). رهیافت اقتصادی که مخالف رهیافت اجتماعی است در تلاش برای تشخیص الگوهای سودآور بهینه شبکه‌های حمل و نقل و یافتن توالی پهنه‌ای برای افزودن به شبکه است (Hay, 1988: 498).

برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، حوزه مطالعاتی میان رشته‌ای و تقریباً حرفه تخصصی جدیدی است

۲- مفاهیم، دیدگاهها و مبانی نظری

در معنی لغوی «حمل» به معنای برداشتن بار و «نقل» به معنای جابجا کردن است (مرادی مسیحی، ۱۳۸۳: ۳۱۳).

مفهوم حمل و نقل به لحاظ اقتصادی عبارت است از «تغییر مکانی اشخاص (حمل و نقل مسافر) و حمل و نقل کالا بین دو نقطه جغرافیایی» (بلغاری، ۱۳۸۳: ۶۳).

مطالعه بر روی عملکرد تاسیسات و تجهیزات شهری در شرایط غیرمعمول، به عنوان یک تحقیق نوپا و حداقل در ابعاد کوچکتر تحت عنوان مطالعه عملکرد شبکه‌های حمل و نقل در شرایط اضطراری از حدود ۲۰ سال پیش آغاز گردیده است (Schweizer & Skjonsberg, 1998:128).

برنامه‌ریزی حمل و نقل فن نظام یافته‌ای از تجزیه و تحلیل عناصر حمل و نقل ترافیک است که هدف آن

مسیر و صرف کمترین زمان و انرژی و حتی الامکان در مقیاسی پای پیاده در محله‌های مسکونی دست یافتنی باشند، در بلند مدت می‌تواند کمک شایانی به کاهش سفرهای درون شهری و حذف بسیاری از آنها در شهرها داشته باشند (Duncan & Hartman, 1996: 118).

۳- تجزیه و تحلیل

تجزیه و تحلیل swot اصطلاحی است که برای شناسایی نقاط قوت و ضعف داخلی و فرصتها و تهدیدهای خارجی که یک سیستم با آن روبروست به کار برده می‌شود. این تجزیه و تحلیل شناسایی نظام-مند عواملی است که راهبرد باید بهترین سازگاری را با آن داشته باشد. منطق رویکرد مذکور این است که راهبرد اثر بخش باید قوتها و فرصتهای سیستم را به حداکثر برساند، این رویکرد اگر درست به کار گرفته شود نتایج بسیار خوبی برای انتخاب و طراحی یک راهبرد اثر بخش خواهد داشت. در این مدل فرصتها و تهدیدهای کلیدی خارجی به طور سیستماتیک با ضعف و قوت‌های داخلی در یک رویکرد ساختاری شده مقایسه می‌گردند. هدف از این مقایسه شناسایی یکی از چهار الگوی خاص برای سازگاری موقعیت داخلی و خارجی است.

الف) قوت و فرصت (SO): این ناحیه بهترین موقعیت است، سیستم با چند فرصت محیطی روبروست و قوت‌های بسیاری دارد که استفاده از فرصت‌ها را ترغیب می‌کند. این وضعیت استراتژی‌های رشد را توصیه می‌نماید.

ب) قوت و تهدید (ST): در ناحیه دوم سیستم دارای قوت‌های کلیدی است لیکن با محیطی تهدیدزا

که بنیان‌های نافذ تئوریک، ابزار و روش‌شناسانه و حوضه وسیعی از تداخل فعالیت بخش‌های دولتی و خصوصی را کسب کرده است (امینی‌نژاد، افتخاری، ۱۳۸۶: ۲۵).

تغییر ساختار شهری و کاربری اراضی با هدف افزایش تراکم، استفاده از فضاهای خالی موجود در بافت‌های شهری و ایجاد کاربری‌های مختلط، در پی کاهش وابستگی به وسایط نقلیه شخصی با ایجاد مسافت‌های سفری کوتاه تر و سوق دادن مدل‌های حمل و نقل به سوی پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و حمل و نقل عمومی است که می‌تواند در هر دو مقیاس کلان (همه نواحی شهر) و مقیاس خرد (واحدهای همسایگی) و محلات یک ناحیه شهری به کار گرفته شود (Black, 1996: 151-159). شبکه ارتباطی به عنوان جزء لاینفک مناطق شهری چه به صورت ارگانیک و چه با طرح‌های از پیش تعیین شده به منظور نیل به حداقل‌هایی در شهر مورد توجه قرار می‌گیرد. اصلاح شبکه حمل و نقل شهری در بافت‌های شهری دست کم برای تسهیل در آمد و شد، ارائه خدمات و جابجایی افراد با در نظر داشتن مشخصه‌های بنیادی کارآمدی، توجیه پذیری اقتصادی و ایمنی در بافت‌های ناکارآمد شهری از ضروریات طرح ریزی‌های کالبدی به شمار می‌رود (Perry & Symons, 1994: 68).

بدیهی است برنامه ریزی یکپارچه سیستم حمل و نقل شهری و نحوه کاربری زمین در بافت کالبدی شهرها می‌تواند با توزیع هوشمندانه و بهینه کاربری زمین در سطح شهر و محل استقرار فعالیتهای اقتصادی، اشتغال، تحصیل و خرید و دسترسی به خدمات مختلف اداری در شهر به ترتیبی که با طی کوتاه‌ترین

برنامه‌ریزی استراتژی حمل و نقل بر اصلاح بافت کالبدی در منطقه ۸ تهران

اولین قدم در تحلیل برنامه‌ریزی استراتژیک شناسایی ابعاد و متغیرهای تاثیرگذار در توسعه شهرهاست (پیرز و رایبسون، ۱۳۸۳: ۱۵۵). نقاط قوت و ضعف به آن دسته از عواملی گفته می‌شود که جنبه درونی و ذاتی دارد. فرصت‌ها و تهدیدات جنبه خارجی دارند عوامل هستند که به غیر از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های شهر وارد می‌شوند (Hussey, 1991:16-18). مهمترین متغیرهای استخراج شده برای برنامه‌ریزی استراتژی حمل و نقل عبارت است از:

مواجهه است. در این وضعیت، استراتژی‌ها از قوت‌های موجود برای ساختن فرصت‌های بلند مدت در سایر موارد استفاده می‌کنند.

ج) ضعف و فرصت (WO): در ناحیه سوم سیستم با یک فرصت خوبی روبروست، لیکن از چند ضعف داخلی رنج می‌برد.

د) ضعف و تهدید (WT): در ناحیه چهارم، سیستم نه با فرصت و نه با قوت محیط داخلی مواجه می‌باشد بلکه از بعد داخلی با ضعف و از بعد خارجی با تهدیدات متعددی روبروست. در این حالت بهترین استراتژی، استراتژی کاهش می‌خواهد بود. (حکمت‌نیا، ۱۳۸۵: ۲۹۳)

جدول ۴- متغیرهای استخراج شده برای برنامه‌ریزی استراتژی حمل و نقل در مدل SWOT در بافت کالبدی منطقه ۸

(X۱)	- وجود شبکه مناسب داخلی طراحی شده عبور و مرور در نارمک
(X۲)	- پائین بودن تراکم ساختمانی
(X۳)	- اختلاط شدید عملکردی با منطقه ۷ در لبه غربی (خیابان سبلان)
(X۴)	- وجود مسیر و ایستگاههای مترو
(X۵)	- عبور چند بزرگراه در منطقه که حجم ترافیک عبوری منطقه را به شدت کاهش خواهد داد
(X۶)	- وجود کاربری‌های فرا منطقه ای در لبه های شمالی و جنوبی منطقه
(X۷)	- اتصال امتداد محور های جانبازان و شهید ثانی به خیابان های شهید بهشتی و شهید مطهری
(X۸)	- اختصاص حدود ۵۰ درصد اراضی به مسکن (۲ برابر متوسط شهر)
(X۹)	- وجود بافت مساله دار وحیدیه و مجیدیه
(X۱۰)	- نبود سلسله مراتب شبکه در معابر وحیدیه و مجیدیه
(X۱۱)	- تقاطع غیر همسطح با سبلان در مجاورت چهارراه نظام آباد
(X۱۲)	- فرسودگی بافت در محدوده وحیدیه و مجیدیه
(X۱۳)	- چند قطعه شدن منطقه توسط بزرگراه ها
(X۱۴)	- آسیب پذیری محلات مجیدیه و وحیدیه را در اثر فعال شدن گسل ری
(X۱۵)	- قرار گرفتن در مسیر بزرگراه امام علی (ع) و ترافیک عبوری
(X۱۶)	- قطع ارتباط بافت های شرقی و غربی مجاور محور امام علی (ع) و امتداد بزرگراه صیاد شیرازی
(X۱۷)	- قرار گیری در امتداد بزرگراه رسالت (پس از تقاطع بزرگراه شهید صیاد شیرازی)
(X۱۸)	- وجود محور مجهز شهری شهید آیت
(X۱۹)	- تملک بخشی از اراضی واقع در محدوده توسط شهرداری منطقه
(X۲۰)	- استفاده از عبور محور امام علی (ع) و بازسازی اراضی مجاور آن به عنوان تحریک توسعه برای نوسازی وحیدیه
(X۲۱)	- وجود کاربری های مختلف اداری و تجاری در دو سوی محور رسالت
(X۲۲)	- داشتن عرض مناسب محور رسالت
(X۲۳)	- تقاطع های غیر همسطح با محورهای بزرگراهی شمالی - جنوبی در شرق تهران
(X۲۴)	- عرض مناسب محور دماوند

(X۲۵)	- تسهیل سفرهای درون شهری از مناطق شرقی به هسته مرکزی تهران و ضرورت تغییر نوع فعالیت در این محدوده از مسکونی به خدماتی
(X۲۶)	- استفاده از عبور بزرگراه امام علی (ع) در بخش جنوبی بافت فرسوده وحیدیه به عنوان تحریک نوسازی و توسعه
(X۲۷)	- وجود ایستگاه مترو در لبه دو منطقه ۷ و ۸ (کارکرد فرا منطقه ای آن) در طول خیابان شهید مدنی
(X۲۸)	- امکان تغییر الگوی سفر با استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی با تجهیز ایستگاه های مترو
(X۲۹)	- قرارگیری در امتداد یکی از مهمترین محورهای شرقی - غربی شهر تهران
(X۳۰)	- داشتن دسترسی مناسب به بزرگراه های شهید صیاد شیرازی و امام علی (ع)
(X۳۱)	- کیفیت نامناسب سیمای شهری و محیط زیست
(X۳۲)	- قطع پیوند مجیدیه شمالی و جنوبی
(X۳۳)	- نامناسب بودن عملکردهای جداره با مشخصات فیزیکی محور دماوند
(X۳۴)	- فرسودگی شدید کالبد در بخش زیادی از محوردماوند
(X۳۵)	- تقلیل نقش محور دماوند در محل تلاقی با اتوبان افسریه از شریانی درجه یک به دسترسی و ترمینال بین شهری و اتوبوس برقی
(X۳۶)	- قطع ارتباط محلات شمالی و جنوبی منطقه از جمله مجیدیه شمالی و جنوبی، نارمک، تهرانپارس
(X۳۷)	- هدایت کننده جریان ترافیک از غرب و شمال و شمال شرق تهران
(X۳۸)	- واقع شدن بین جاده ارتباطی شمال و شمال شرق کشور به مرکز کلان شهر تهران
(X۳۹)	- تعیین تکلیف کریدور های شهری محاط بر منطقه به گونه ای که کارکرد شهری آن با کارکرد محلی تلفیق گردد
(X۴۰)	- ارتقاء کیفیت کالبدی و محیطی محور دماوند
(X۴۱)	- ایجاد جریان روان برای ترافیک عبوری در محور دماوند
(X۴۲)	- امکان بازسازی کاربری های مجاور به علت تعریض محور دماوند
(X۴۳)	- وسعت بالای عرصه میدان رسالت (۲۰۵هکتار)
(X۴۴)	- تراکم بسیار پائین ساختمانی مجموعه میدان رسالت و ساختمانهای مجاور آن
(X۴۵)	- امکان بهره وری از فضاهای باز و اراضی بایر در ایجاد ایستگاههای مترو
(X۴۶)	- امکان استقرار واحدهای تجاری، اداری، فرهنگی به منظور ایجاد مکان های خدماتی - تفریحی در مقیاس شهری و فرا منطقه ای در ایستگاههای مترو
(X۴۷)	- اتصال و ارتباط چند محور مهم شهری در میدان رسالت
(X۴۸)	- تهیه و اجرای طرح تقاطع غیر همسطح برای بخشی از میدان رسالت
(X۴۹)	- استفاده از مزیت سیستم حمل و نقل همگانی (مترو)
(X۵۰)	- رونق کاربری های اطراف مترو برای استفاده جمعی و تفریحی
(X۵۱)	- ترافیک شدید و فاقد نظم سواره و پیاده در میدان رسالت
(X۵۲)	- تداخل نظام حرکتی سواره و پیاده در میدان رسالت
(X۵۳)	- محدودیت نفوذپذیری به علت مجاورت با مسیل خاور و بزرگراه شهید باقری در جذب سفر با مترو
(X۵۴)	- داشتن نقش غیر رسمی ترمینال شهری در میدان رسالت
(X۵۵)	- بروز مشکلات در ترافیک، سواره و پیاده در حوزه اثر مترو
(X۵۶)	- تبدیل شدن مترو به کانون بسیار قدرتمند جذب سفر
(X۵۷)	- استقرار محوردماوند در امتداد محور تاریخی و با ارزش انقلاب
(X۵۸)	

منبع: نگارنده

استانداردسازی گردید. در نهایت میانگین ضریب هر یک از مؤلف‌های SWOT محاسبه شد. برابر بررسی‌های صورت گرفته نقاط قوت‌ها با میانگین

پس از تجزیه و تحلیل متغیرها و وضعیت حمل و نقل بافت کالبدی منطقه ۸ تهران و مقدار داده‌های هر یک از متغیرهای ۵۸ گانه به عددی از ۱ تا ۱۰

ضریب ۸/۷، نقاط ضعف ۸/۴، فرصت‌ها ۹/۱ و تهدیدات ۷/۲ است.

جدول ۵- استاندارد سازی ضرایب متغیرها (از ۱۰- ۱) در مدل SWOT در بافت کالبدی منطقه ۸

تهدیدات (T)		فرصت‌ها (O)		ضعف‌ها (W)		قوت‌ها (S)		نام محدوده
میانگین ضریب	نام ضریب	میانگین ضریب	نام ضریب	میانگین ضریب	نام ضریب	میانگین ضریب	نام ضریب	
۷/۲	.x۱۵، .x۱۴، .x۱۳	۹/۱	.x۶، .x۵، .x۴	۸/۴	.x۱۰، .x۹، .x۸	۸/۷	.x۱۸، .x۳، .x۲، .x۱	بافت کالبدی منطقه ۸ تهران
	.x۳۸، .x۳۷، .x۱۷، .x۱۶		.x۲۶، .x۲۵، .x۷		.x۱۱		.x۲۱، .x۲۰، .x۱۹	
	.x۴۲، .x۴۱، .x۴۰، .x۳۹		.x۳۰، .x۲۹، .x۲۸، .x۲۷		.x۳۲، .x۳۱، .x۱۲		.x۲۴، .x۲۳، .x۲۲	
	.x۵۷، .x۵۶، .x۵۵		.x۵۱، .x۵۰، .x۴۹، .x۴۸ (x۵۸)		.x۳۵، .x۳۴، .x۳۳ .x۵۳، .x۵۲، .x۳۶ .x۵۴		.x۴۵، .x۴۷، .x۴۳ .x۴۴، .x۴۶	

منبع: نگارنده

درصدی از این میزان به قوت، ضعف، فرصت و تهدید اختصاص یافته است که نهایتاً بر اساس درصدهای محاسبه شده نوع استراتژی لازم برای اصلاح بافت کالبدی در منطقه ۸ تهران انتخاب شده است.

بعد از این که عوامل داخلی (نقاط قوت، ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) و ضرایب آنها مشخص گردید. درصد هر کدام از این چهار فاکتور در جدول (۶) ارایه شده است. در ستون SWOT درصد متغیرهای وارده بر مدل در منطقه مورد مطالعه آورده شده است. سپس مشخص شده چه

جدول ۶- محاسبه درصد قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها و تعیین استراتژی بافت کالبدی منطقه ۸ تهران.

SWOT								نام شهر
منفی W/T	مثبت S/O	خارجی O/T	داخلی S/W	T	O	W	S	
۴۸/۴	۵۱/۶	۵۰	۵۰	۲۴/۲	۲۵/۸	۲۴/۲	۲۵/۸	منطقه ۸

منبع: نگارنده

بنابراین نقاط قوت و فرصت‌های در حدی است که می‌توان از آنها جهت کاهش نقاط ضعف و تهدیدات بهره گرفت. طبق جدول فوق نوع استراتژی برای اصلاح بافت کالبدی منطقه ۸ تهران انتخاب می‌گردد.

براساس جدول فوق مشخص شد که بافت کالبدی منطقه ۸ تهران دارای نقاط قوت و فرصت‌های یکسانی در حدود ۲۵/۸ درصد می‌باشد. همچنین نقاط ضعف‌ها و تهدیدات نیز در حدود ۲۴/۲ درصد است.

منطقه را به چالش می‌کشاند. این استراتژی زمانی به کار گرفته می‌شود که تهدیدهای خارجی چنان فراگیر و محدودکننده باشد به طوری که منطقه مورد مطالعه مجبور باشد تمامی قوت‌ها و فرصت‌های خود را به کار گیرند تا اثرات این تهدیدها را به حداقل ممکن برسانند. در این استراتژی باید بر روی تهدیدهای شناسایی شده برنامه‌ریزی گردد و برای به حداقل رساندن این تهدیدها از متغیرهایی که به عنوان نقاط قوت و فرصت شناسایی شده‌اند استفاده گردد.

- استراتژی نوع چهارم (کنترل عوامل منفی)

این استراتژی تلفیقی از استراتژی نوع دوم و سوم است، که براساس نقش دوگانه قوت‌ها و فرصت‌ها برای کاهش هر دو ضعف‌ها و تهدیدها بنا شده است. این شیوه زمانی به کار گرفته می‌شود که ضعف‌ها و تهدیدها قوی هستند. در این شرایط ممکن است عوامل مثبت داخلی و خارجی آن قدر قوی نباشند ولی باید با تمام امکانات و منابع برای خنثی‌سازی و محدود کردن عوامل منفی بسیج شوند. بنابراین در این استراتژی باید از نقاط قوت و ضعف شناسایی شده برای خنثی‌سازی و محدود کردن تهدیدات بیرونی و از بین بردن عوامل داخلی (ضعف) استفاده شود.

- استراتژی پنجم (استراتژی عوامل داخلی و خارجی برای کنترل محیط)

این استراتژی تلفیقی از استراتژی اول و سوم است. این استراتژی دنباله‌رو بسیج قوت‌ها و فرصت‌ها که قابل توجه هستند به کار گرفته می‌شوند جهت مقابله با تهدیداتی که مانند عوامل مثبت قابل توجه و زیاد هستند. به عبارت دیگر این استراتژی زمانی به

بنابراین با توجه به نتایج جدول (۶) استراتژی‌هایی برای نیل به برنامه‌ریزی‌های مطلوب حمل و نقل که امروزه اهمیتی ویژه برای شهرهای کشور دارد ارائه می‌گردد. (Gasparini, 2005:10-23) در همین راستا استراتژی‌های تعیین شده در این تحقیق پنج نوع استراتژی بوده است که عبارت است از:

- استراتژی نوع اول (قوت دهی)

این استراتژی روی تقویت جنبه‌های مثبت داخلی و خارجی تمرکز دارد، به فرض آن که در این روش عناصر منفی توسط جنبه‌های مثبت جذب یا حذف شده‌اند. این استراتژی زمانی به کار می‌رود که نقاط قوت و فرصت‌ها بی‌شمار، استوار و امن هستند. تا از این طریق تاثیرات تهدیدات و ضعف‌ها به حداقل ممکن برسد.

- استراتژی نوع دوم (استراتژی غلبه کردن)

این استراتژی نسبت به استراتژی نوع اول بیشتر محافظه‌کارانه، منسجم‌تر است. چرا که منطق خود را برای عوامل مثبت داخلی و خارجی (نقاط قوت و فرصت‌ها) به کار می‌گیرد تا از این طریق عوامل منفی داخلی (نقاط ضعف) را کوچک و یا کاملاً غیرفعال سازد. هدف آن حفاظت و ثابت‌سازی است. این استراتژی در شرایطی است که نقاط ضعف مشخص و قابل توجه است به طوری که امکان دارد نقاط قوت و فرصت‌ها را تحت الشعاع قرار دهند.

- استراتژی نوع سوم (کنترل محیط)

این استراتژی کار نقاط قوت و فرصت‌ها را روی محیط منفی خارجی (تهدیدها) مشخص می‌سازد که عناصر مثبت برنامه‌ریزی حمل و نقل و بافت کالبدی

- ارتقا فرهنگ ساکنین منطقه جهت استفاده از مترو با توجه به تراکم پایین ساختمانی در راستای تسهیل عبور و مرور.

- ساماندهی ارتباط محورهای مهم شهری در تلاقی با میدان رسالت.

- ایجاد محیط‌های تفریحی خدماتی در اطراف ایستگاه‌های مترو جهت تشویق ساکنین به تغییر الگوی سفر.

- ایجاد قوانین ترافیکی و حصارکشی قسمت‌هایی از میدان رسالت به منظور نظم بخشیدن به ترافیک سواره و پیاده.

- گسترش ایستگاه‌های مترو در لبه‌های منطقه ۷ و ۸ به منظور افزایش حمل و نقل عمومی و کاهش تردهای غیرضروری و همچنین کاهش اختلاط شدید عملکردی این مناطق با منطقه مورد مطالعه.

- ساماندهی نقش محور دماوند در محل تلاقی با اتوبان افسریه و حفظ این محور به عنوان راه شریانی درجه یک.

- استفاده از اراضی تملک شده در منطقه جهت گسترش ایستگاه‌های مترو.

- اصلاح عملکرد جداره محور دماوند با مشخصات فیزیکی محور به منظور اصلاح فرسودگی کالبد در این محدوده.

- ارتقا کیفیت سیمای شهری و محیط زیست در کریدور رسالت.

- اصلاح سلسله مراتب شبکه معابر وحیدیه و مجیدیه و اتصال آن به بزرگراه امام علی.

- استفاده از مسیر عبوری محور امام علی و بازسازی اراضی تملک شده اطراف آن جهت تحریک توسعه محله‌های مجیدیه و وحیدیه.

کار می‌رود که شرایط مثبت قوت‌ها و فرصت‌ها فراوان هستند و همچنین زمانی که ضعف‌ها شامل عناصر بی‌ربط هستند، در این صورت این استراتژی اعمال خود را روی کاهش تهدیدها متمرکز می‌کند تا زمینه اصلاح بافت کالبدی منطقه را فراهم نماید. در این استراتژی‌ها اگر چه میزان ضعف‌ها بیشتر است ولی عوامل مثبت داخلی و خارجی (قوت‌ها و فرصت‌ها) توانایی خنثی کردن ضعف‌ها را دارند. بنابراین ضعف‌ها با وجود قابل ملاحظه بودن آن چنان اثرات منفی نخواهد گذاشت. تنها تهدیدها است که می‌تواند منطقه مورد مطالعه را با چالش مواجهه سازد. بنابراین باید از نقاط قوت و فرصت به منظور رفع این تهدیدها برنامه‌ریزی گردد.

انتخاب استراتژی و ارائه راهکارها برای منطقه ۸

تهران

طبق بررسی‌های صورت گرفته مشخص شد بافت کالبدی منطقه ۸ تهران دارای نقاط قوت و فرصت‌های چشمگیری است بنابراین طبق تعاریف از استراتژی نوع اول یعنی استراتژی قوت‌دهی استفاده می‌شود زیرا این استراتژی زمانی به کار می‌رود که نقاط قوت و فرصت‌ها بی‌شمار، استوار و امن هستند. تا از این طریق تأثیرات تهدیدات و ضعف‌ها به حداقل ممکن برسد. بنابراین استراتژی‌های ارائه شده به شرح زیر می‌باشد:

- ساماندهی ایستگاه‌های مترو موجود با توجه به شبکه مناسب داخلی طراحی شده عبور و مرور در نارمک جهت رونق کاربری‌های موجود منطقه.

- افزایش خطوط مترو با توجه به کاربری مسکونی غالب منطقه که باعث اصلاح رژیم تردد شهری گردد.

- تعیین تکلیف کریدورهای شهری محاط به منطقه به گونه‌ای که کارکرد شهری با کارکرد محلی تلفیق گردد.

- ساماندهی ترافیک محور عریض شده دماوند در جهت ایجاد ترافیکی روان.

- تجهیز محور دماوند با تقویت اثر این محور در ایجاد ارتباط با شمال و شمال شرق کشور.

- گسترش تقاطع‌های غیر همسطح مقاوم به زلزله مانند پلها و تونلها به منظور ارتباط محلات شمالی و جنوبی کریدور رسالت و محلات شرقی و غربی بزرگراه امام علی.

- ساماندهی ترافیک میدان رسالت به منظور جلوگیری از عملکرد صرف این میدان به عنوان ترمینال شهری

- تقویت کانون جذب سفر در مترو و ساماندهی حوزه اثر آن.

- ساماندهی ترافیک عبوری و ارتقا کیفیت کالبدی و عملکردی محور دماوند.

۴- نتیجه‌گیری

اهمیت شبکه ارتباطی در برنامه ریزی و طراحی شهری به گونه‌ای است که نمی‌توان آن را منفک از یکدیگر دانست زیرا کلیه فعالیت‌های ساکنان یک شهر اعم از فعالیت‌های بازرگانی، فرهنگی، اداری و تفریحی بستگی کامل به شبکه ارتباطی دارد.

از طرف دیگر شکل‌گیری بافت یک شهر ارتباط مستقیم با شبکه معابر آن دارد به طوری که نوع هر یک از این بافت‌ها متأثر از شکل‌گیری خیابانها در داخل شهر است.

- بازسازی کاربریهای مجاور محور دماوند به علت تعریض موجود و آتی آن.

- تسهیل سفرهای درون شهری با ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح در محورهای بزرگراهی شمالی و جنوبی شرق تهران باکریدور محور رسالت.

- تغییر نوع فعالیت در محدوده بزرگراه امام علی از مسکونی به خدماتی.

- گسترش کاربریهای فرامنطقه‌ای با عملکرد بالا با توجه به دسترسی معابر این منطقه به خیابانهای اصلی شهر مانند مطهری و بهشتی.

- گسترش بزرگراههای موجود در منطقه جهت دسترسی بیشتر ساکنین به کاربریهای فرامنطقه‌ای در لبه‌های شمالی و جنوبی منطقه.

- ایجاد تقاطع‌های غیر همسطح به منظور جلوگیری از چند قطعه شدن منطقه توسط بزرگراهها و کاهش اثرات ترافیکی عبوری از امام علی.

- بازسازی محلات مجیدیه و وحیدیه به صورت مقاوم در برابر زلزله.

- ارتباط بافت‌های شرقی و غربی بزرگراه امام علی و امتداد صیاد شیرازی.

- ساماندهی مسیر عبوری امام علی در اتصال با شبکه معابر موجود.

- تبدیل منطقه به کانون قوی جذب سفر با مترو با توجه به شبکه تقریباً منظم عبور و مرور.

- ساماندهی ترافیک سواره و پیاده در میدان رسالت و حوزه اثر ایستگاههای مترو.

- ارتقا کیفیت کالبدی و محیطی محور دماوند با توجه به تعریض صورت گرفته.

احداث تونل‌های ترافیکی، تنظیم و توزیع فضایی کاربریها و سطوح خدمات عمومی در انطباق با شبکه ارتباطی، ممنوعیت تردد خودروها در بخشهایی از شهر، تغییر مسیر خیابانها و استفاده از سیستم‌های هوشمند ترافیکی می‌باشد.

با توجه به پژوهش انجام شده جهت نیل به این هدف در شهر تهران مواردی جهت توسعه کلی شهر از دیدگاه مباحث حمل و نقل پیشنهاد می‌گردد:

- تغییر محدوده منطقه به گونه‌ای که با معابر شریانی درجه یک و دو به شکل منطقی از دیگر مناطق جدا گردد.

- تعریف یک رابطه منطقی بین منطقه و کاربری‌های فرامنطقه‌ای موثر در منطقه.

- واقع‌گرایی برای تعیین مسیر خیابان‌های شریانی درجه یک و تغییر عملکرد ایستگاه اصلی مترو.

- کم کردن تراکم جمعیتی در برخی محلات.

- منطبق نمودن تعاریف شبکه معابر با وضعیت فعلی و عملکرد جریان ترافیکی ناشی از آن و نظام‌مند نمودن سلسله مراتب شهری.

- ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی مدرن.

- ساماندهی به معابری که جریان را جهت توزیع به سمت میدان رسالت هدایت می‌کند.

- جلوگیری از سرازیر شدن تمام جریان‌های ورودی و خروجی شدن شرق تهران به میدان رسالت.

- تنظیم مناسبات محور امام علی (ع) و حوزه تأثیر آن در شبکه معابر و کاربری‌های مجاور.

- تجهیز خیابان مدنی به عنوان یک محور شریانی درجه دو.

- ایجاد تقاطع غیر همسطح برای خیابان‌های استاد حسن بنا و شانزده متری دوم.

آنچه از دیدگاه حمل و نقل و ترافیک در بافتهای گوناگون اهمیت پیدا می‌کند ویژگی‌های حرکت، دسترسی و کارایی سیستم‌های گوناگون حمل و نقل، ایمنی و هزینه‌های مرتبط با این سیستم‌هاست. در پژوهش حاضر، نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل به اصلاح بافت کالبدی منطقه ۸ مورد بررسی قرار گرفت یافته‌ها حاکی از آن بود که مطالعات بخش حمل و نقل و ترافیک منطقه در ۵ بخش نمود یافته و هر کدام از این بخش‌ها ظرف ۶ سال گذشته یعنی از سال ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۸ به منظور پیاده‌سازی طرح حمل و نقل منطقه با تکنیک SWOT مورد بررسی قرار گرفت و در تکنیک صورت گرفته فرصت‌ها و تهدیدهای خارجی به طور سیستماتیک با ضعف‌ها و قوت‌های داخلی در یک رویکرد ساختاری شده مقایسه و مشاهده گردید که بافت کالبدی منطقه ۸ دارای نقاط قوت و فرصت‌های چشمگیری است و بنابراین با توجه به نتایج خروجی، استراتژی‌های قوت‌دهی مورد استفاده قرار گرفت و در نتیجه مشاهده گردید که بیشتر اقدامات صورت گرفته در جهت برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک شهری در منطقه مورد مطالعه همپوشانی زیادی با استراتژی‌های خروجی از جدول SWOT دارد و همچنین این تغییرات ایجاد شده ناشی از برنامه‌ریزی حمل و نقل در شهرداری تهران در جهت اصلاح بافت کالبدی گام برداشته است.

۵- پیشنهادها

یکی از مهمترین راهکارها، ساماندهی و بهسازی وضعیت موجود بافتهای فرسوده، اصلاح سازمان فضایی منطقه از طریق اصلاح شبکه دسترسی‌ها، گسترش حمل و نقل عمومی، توسعه پیاده راهها،

- غیر همسطح کردن حرکات پیاده و سواره در مقیاس وسیع در میدان رسالت.

منابع

- امینی‌نژاد، سیدرامین و افتخاری، قدرت، (۱۳۸۶)، مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی و مهندسی حمل و نقل شهری، تهران، دانشگاه پیام نور.
- انصاری، ژینوس، (۱۳۸۹)، بهینه‌سازی حمل و نقل درون شهری منطقه ۲ یزد با تکنیک‌های چند معیاره، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور مرکز تهران.
- بلغاری، محمد، (۱۳۸۰)، مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک، مجموع قوانین و مقررات ناجا.
- بهبهانی، حمید، (۱۳۷۴)، مهندسی ترافیک، سازمان حمل و نقل ترافیک تهران.
- حکمت‌نیا، حسن، (۱۳۸۹)، برنامه‌ریزی حمل و نقل درون شهری به منظور کاهش تصادفات، طرح تحقیقاتی دانشگاه پیام نور استان یزد.
- حکمت‌نیا، حسن و گیوه‌چی، سعید، (۱۳۸۷)، بررسی ساز و کارهای طراحی و برنامه‌ریزی معابر شهری به منظور ایمن‌سازی حمل و نقل شهری یزد، طرح تحقیقاتی دانشگاه پیام نور استان یزد.
- حکمت‌نیا، حسن و موسوی، میرنجف، (۱۳۸۵)، کاربرد مدل در جغرافیا با تأکید بر برنامه‌ریزی شهری و ناحیه‌ای، انتشارات علم نوین.
- رازانی، عباس، (۱۳۸۳)، بازسازی صحنه تصادف، دانشکده علوم انتظامی، انتشارات سروش، تهران.
- رضایی ارجرودی، عبدالرضا، و تسبیحی، آمنه (۱۳۸۷). تعیین رابطه ریاضی بین توسعه حمل و نقل در رشد اقتصادی کشور، تهران. چهارمین کنگره ملی مهندسی عمران.
- شاهی، جلیل، (۱۳۸۴)، هدفمندسازی سیستم حمل و نقل شهرهای جدید، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی شهرهای جدید. تهران. شرکت عمران شهرهای جدید.
- فرهنگ باقری، عیسی، (۱۳۷۳)، برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، گروه مطالعات برنامه‌ریزی شهری، تهران.
- محمودی، علی، (۱۳۷۶)، اقتصاد حمل و نقل، نشر اقتصادنو.
- مرادی مسیحی، و آراز، (۱۳۸۳)، دستیابی به شکل پایدار و حمل و نقل، انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری، شهرداری تهران.
- Hay, Jack. (1998), Urban land Economics, 4th, Macmillan.
- Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (1995), Strategic management and business policy (5th Ed.). MA. Addison Wesley.

The role of Transportation planning in the Improvement of the physical structure of zone 8 of Tehran using SWOT model

H. Hekmatnia

Received: 22 December 2010 / Accepted: 14 June 2011, 25-28 P

Extended abstract

1- Introduction

Every city use includes traffic specification the changes by transportation planning cause objective manifestation in general texture of the city. This manifestation involves promotion and demotion of spatial texture of city that is through optimization, reconstruction, expansion and creating new obstacles. Transportation planning is a new subject in geographic science and its use in city planning in general and regional planning in particular has strated recently. The transportation system and traffic are parts of city's activities and they indicate the dynamism and vitality of a whole city. There is no doubt that without transportation, one can not imagine a vital and dynamic city.

2- Theoretical Bases

The term "trans" means to send from one place to another and "port" means carry (Moradi Massihi, 2004: 313).

The concept of transportation from the economical point of view means to carry passengers and goods form one place to another (Bulghari, 2004: 63).

Transportation planning is a systematic technique in analyzing the transportation traffic. Its aim is to create safety (security) in a dynamic and suitable transportation system relating to the current and future needs and priorities of society (Shayegh, 1982: 44).

Transportation planning of city is an intermediary subject and is a new technical profession which has acquired the influential theoretic principles, tools and methods that are used in the interactions of private and government sections (Amininejad and Aftekhari, 2007: 25).

The network of connection as an inseparable part of regional city, whether in organic form or in preplanned designs, is to achieve the least needs of city concerned. The reformation of transportation network and the services provided for commuters is one of the essentials of physical specification in the

Author

H. Hekmatnia (✉)

Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Payam Noor University, Tehran, Iran
e-mail: drhekmtnia@yahoo.com

indices of efficiency, justifiable economy and safety in unused texture of city (Perry Symons, 1994: 68).

3- Discussion

The analysis of SWOT is a term used for the recognition of internal weak and strong points, opportunities and outside threat that a system has to encounter. This model of systematic opportunity and threat of outside are compared with a structured approach of weak and strong points of an internal system. The purpose of this comparison is to recognize one of the four special methods to make harmonic situation of internal and external.

After analysis of variables, the situation of transportation in physical texture of 8th region of Tehran was standardized with amount data of each 58 variables accorded to 1 and 10. Finally the average exponents of each index of SWOT were calculated. According to the study done the strong points are with the average of 8.7 exponent, weak points 8.7, opportunities 9.1 and threats 7.2.

4- Conclusion

What comes from the transportation traffic point of view in city texture are the moving specification, the various transportation system at hand, safety and expenses in related systems. In the present research, the role of transportation planning in the physical texture of 8th region of Tehran was studied. The findings of this research show that the transportation and traffic studies have been done in five sections, and each section, during past six years, namely; from 2003 to 2009, has used the technique of SWOT. In the applied

technique, the external opportunities and threats are systematically compared and observed with the internal weak and strong points in a structured approach. It shows that the physical texture of 8th region of Tehran has considerable weak and strong points. Thus, with regard to the result of output, the enforcement strategies were used. Finally, it was observed that most of the actions taken for the studied transportation traffic system of the city in the region have overlaps with strategy output from the table SWOT. Also, all the changes created is due to the step taken by municipality of Tehran to enhance the transportation in reforming physical texture.

5- Suggestions

In respect to this research done there are few suggestions to enhance the transportation system of Tehran:

Changing in the border of region to the extent that the main roads of first and second are separated logically.

Defining a rational relation between region and supra-regional use which is effective.

Pragmatism in deciding the path of main streets of first and second and changing the performance of Metro stations.

Reduction of population density in some localities.

Making the definition of passages network according to the present situation and performance of traffic process caused by it and systematization of sequential city.

Creating a modern transportation system.

Organizing the passages distribution towards Resalat square.

Preventing the whole process of traffic to enter and enter the east Tehran to Resalat Square.

Setting the relative relations of Imam Ali (P.U.H) road and the effect of it in passages network and periphery uses.

Equipment of Madani Street as a second main road.

Creating cross lines of uneven for the streets of Ostad Hassan Bana and Shanzdah Metri Dovom.

Unevenness of pedestrians and commuters' movement in extensive scale in Resalat Square.

Key words: Planning, Transportation planning, Physical Texture of 8th region of Tehran Municipality, The SWOT Method of Analysis.

References

- Amininejad, Sayed Ramin and Eftekhari, Ghodrat (2007). An Introduction to city Transportation Engineering and Planning. Tehran. Payam Nour University.
- Ansari, Zhinoos (2010). Optimization of Internal Transportation in second Region of Yazd with Various Techniques. Dissertation in M.A. Payam Nour University, Tehran.
- Behbahani, Hamid (1995). Traffic Engineering. Tehran: Office of Transportation and Traffic.
- Black, W.R. (1996). "Sustainable Transportation: A US Perspective" Journal of Transport Geography. No. 4.
- Bulghari, Mohammad (2001). A collection of Rules and Regulation of Traffic. Naja.
- Duncan, Bruce, and John Hartman. (1996). "Sustainable Urban Transportation Initiatives in Canad." Presented to the APEC Forum on Urban Transportation. Seoul, Korea.
- Farhang Bagheri, Isah (1994). Transportation planning of city. City Planning Group. Tehran.
- Gasparini, Alberto (2005), cross-borderco-peration in the Balkan-danube area the swot analysis as a comparative too (for transferring best practices, Sofia).
- Hay, Jack (1998). Urban land Economics, 4th, Macmillan.
- Hekmat Nia, Hassan & Mousavi, Mir Najaf (2006). The use of Model in Geography with Emphasis on city Planning and Regional Planning. Yazd: Novin Publication.
- Hekmat Nia, Hassan (2010). Planning of Transportation in Internal city for Reducing Accident. A Research Done for Payam Nour University Yazd.
- Hussey, David (1991), Strategy and planning, John wiley & Sons, NewYork
- Gasparini, 2005.
- Mahmoodi, Ali (1997). The Economy of Transportation. Nashr Ightesad Nov.
- Moradi Masihi, Waraz (2004). Achievement of stable form in Transportation. Shahr-dari Tehran: Processing and city planning publication.
- Perry, A.H, and Symons, L.J (1994), The Wind Hazard in the British Isles and its effects on Transportation, Journal of Transport Geography.
- Razani, Abbas (2004). Reconstruction of an Accident Scene. Police Department. Tehran: Sorosh Publication.

- Rezai Arjarodi, Abdorreza and Tasbihi, Ameneh (2008). Determining the Mathematical Relation between Transportation Developments in the Growth of National Economy. Tehran: 4th civil Engineering Conference.
- Schweizer, J. Jamieson, B, and Skjonsberg, D. (1998), Avalanche Forecasting for Transportation Corridor and Backcountry in Glacier National Park (BC, Canada, in Proceedings of 25 Years of Snow Avalanche Research, E. Hestnes (ed), Norwegian Geotechnical Institute. Publication.
- Shahi, Jalil (2005). Making the Transportation system of New Cities Efficient. Collection of Articles from 4th International conference on New Cities. Tehran: Civil Company of New Cities.
- Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (1995). Strategic management and business policy (5th Ed.). MA. Addison Wesley.