

چابک سازی رویکرد ساختار شهری بر مدیریت برنامه ریزی حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران

مریم رمضان زاده

دانشجوی دکتری مدیریت دولتی دانشگاه آزاد تهران شمال ramezanzadeh1@yahoo.com

چکیده

امروزه با رشد فیزیکی شهرهای بزرگ و افزایش سفرهای درون شهری مسئله حمل و نقل شهری و دستیابی به یک الگوی مطلوب ساختار شهری اهمیت بسزایی دارد. در تحقیق حاضر، به منظور چابک سازی مدیریت برنامه ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری، منطقه هشت شهرداری تهران مورد تحقیق قرار گرفت. روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی است. به منظور انجام پژوهش از مطالعات کتابخانه‌ای (اسنادی) و تحلیل شد. نتایج این تحقیق از روش SWOT و برداشته‌های میدانی استفاده شد و نتایج به دست آمده با استفاده از تکنیک پژوهش حاکی از آن است که ابتدا با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مراجعه به اغلب ادارات و سازمان‌های شهرداری منطقه هشت تهران، اطلاعات و آمار لازم را تا حد امکان تهیه کرده و سپس راهکارهایی جهت رسیدن به مدیریت برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری با رویکرد ساختارهای شهری در این منطقه را با توجه به پتانسیل‌های موجود، توجه به نقش عملکردی ساختارهای شهری و در نهایت برای پیش‌بینی مناسب جهت توسعه شهری و عوامل انسانی و طبیعی بکار گرفته شد. با توجه به تحلیل کمی SWOT در این منطقه اقداماتی در این راستا صورت گرفته است. لازم به ذکر می‌باشد که طراحی ساز و کارهای مشخص برای حمل و نقل شهری با توجه به مشارکت تمام ذی‌مدخلان، در فرایند تهیه و تصویب طرح‌های حمل و نقل شهری-ساختارهای شهری ایجاد گردد.

واژگان کلیدی: چابک سازی، برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری، ساختار شهری

مقدمه

در زمانهای گذشته مسئله حمل و نقل از موارد بسیار ضروری بشریت قرار داشته که با پیشرفت علم و تکنولوژی، ابزارهای پیشرفته‌ای در اختیار انسانها قرار گرفته است. از جمله این پیشرفته‌ها، میتوان اتوبوسها و وسایل حمل و نقل عمومی را نام برد که سهولت امر پیاده بودن انسانها را هموار نموده و به مرور زمان با فراوانی این وسایل حمل و نقل، ترافیک و معضلاتی را جهت سلب آسایش بشریت ایجاد کرده است. ساخت و ساز ساختمانهای برافراشته و عدم مهندسی در وجود معابر و میدانها و ساختارهای شهری عواملی را مزید بر علت عدم برنامه ریزی حمل و نقل گردیده است.

از سوی دیگر، سیاست‌های منطقه‌بندی و تفکیک عملکردها و کاربری‌های شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن، وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت‌های متنوع از شهر بود که

نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخش‌های گوناگون شهرها را در پی نداشت (کاشف و ال شافعی^۱، ۲۰۲۰). به عبارتی اگر کلانشهرها موتور اقتصاد جهانی باشند، این شبکه حمل و نقل است که این موتورها را کارآمد نگه می‌دارد. در مقابل، ناکارآمدی سیستم حمل و نقل شهری عوارض جدی محیطی همانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به دنبال خواهد داشت و باعث ناکارآمدی عملکرد شهر می‌گردد (هاتچیسون^۲، ۲۰۱۰). این موضوع پرداختن به برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری رادر صدر اهمیت برای مدیریت شهری قرار می‌دهد. این روند در بسیاری از شهرهای دنیا سبب بروز مسائل و مشکلات بی‌شمار و از آن میان تضییع امکانات و منابع طبیعی افول فعالیت‌های مراکز، شهری به ویژه مراکز سنتی، افزایش مکرر تصادفات شهری، انسان را منزوی و به طور کلی مبتلا به بیماری‌های ناشی از ماشین‌میزم گردیده است.

از طرفی با افزایش جمعیت و وجود شرایط اجتماعی و اقتصادی مهاجرت به شهرها صورت گرفته لذا در این میان ساختارهای شهری نقشی غیر قابل انکار در زندگی انسان شهرنشین ایفا نموده. برای مثال حمل و نقل قلب شهری است که ما توسط آن زندگی خود را سپری میکنیم. حمل و نقل در زندگی انسان نقش قابل توجهی ایفا می‌نماید و نقش عمده‌ای در برقراری ارتباط با دیگران و سایر اعضای خانواده و جامعه دارد. عدم مدیریت در برنامه ریزی ساختارهای شهری و افزایش پیچیدگی های شهری از کیفیت زندگی شهروندان کاسته است و در این میان بانوان، سالمندان و کودکان بیشترین آسیب را خواهند دید. از طرفی در چند سال اخیر با مطرح شدن شعار "تهران شهری برای همه" از جانب شهرداری وقت تهران حساسیت‌هایی را در زمینه شهر ایجاد کرده و انتظار می‌رود با توجه به رانده شدن اقشار جامعه در آینده‌ای نه چندان دور با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح افزایش یابد. به نظر می‌رسد که این شیوه برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری، جوامع فشرده را در اطراف سیستم ایستگاه‌های حمل و نقلی با کیفیت بالا ایجاد می‌کند و امکان یک زندگی مرفح با کیفیت بالا و بدون وابستگی به خودرو را فراهم می‌نماید.

در تحقیقی با عنوان تدوین الگوی توسعه‌ی حمل و نقل محور با ملاحظه ی ساختار کلان شهری (مورد: تبریز) گزارش دادند که بر این اساس، عوامل علی، پنج مقوله «عدم وجود طرح انسانی در طراحی محیط و بی‌توجهی به دسترسی اقشار مختلف اجتماعی به مراکز حمل و نقل»، «لزوم رونق اقتصادی، رقابت‌پذیری و صرفه‌جویی‌های ناشی از مقیاس مناطق شهری» «تهیه طرح اختصاصی-بومی و توسعه حمل و نقل محور پایدار»، «آلودگی هوای شهری و لزوم پالایش آن»، از مفاهیم اولیه در توسعه‌ی حمل و نقل محور استخراج گردید. در رابطه با راهبردها، مقوله‌های سطح اول «ایجاد مجتمع‌های ایستگاهی و اختلاط کاربری‌ها»، «طراحی انسان‌محور با ملاحظه بافت شهری»، «بکارگیری نوین‌ترین سیستم‌های حمل و نقلی»، «مشارکت اجتماعی ساکنین و آموزش»، «سیستم برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه در حکمرانی حمل و نقل شهری» و «زیباسازی و ایجاد فضاهای جذاب شهری» شناسایی گردیدند. کلانتری و همکاران (۱۳۹۹) در تحقیقی با عنوان تحلیل ساختاری- کارکردی توسعه حمل و نقل محور در محدوده طرح ترافیک کلانشهر تهران گزارش دادند که با وجود ظرفیت‌های بالای سیستم حمل و نقل شهر تهران اعم از ۱۷ کیلومتر خط اتوبوس تندرو (BRT) و ۴۱ ایستگاه ۳۸ کیلومتر خط مترو و ۴۰ ایستگاه؛ و ۱۰۷ کیلومتر خط اتوبوس با ۳۱۷ ایستگاه؛ توزیع کاربری‌ها نامناسب است. از طرفی ۶۳ درصد از فضای محدوده در زمینه شاخص تحرک در پهنه «زیاد» قرار گرفته است. در نتیجه به علت توزیع نامناسب کاربری‌ها، مردم روزانه سفرهای درون شهری متعددی برای دریافت خدمات از نقاط گوناگون انجام می‌دهند. در نتیجه به علت بالا بودن شاخص تحرک فضایی و عدم تناسب بین تنوع کاربری و ظرفیت جمعیت‌پذیری و حجم مراجعات نقاط داغ ترافیکی شهر منطبق بر محورهای حمل و نقل خطوط BRT و مترو است. لذا محدود کردن استفاده از خودروهای شخصی خروج کاربری‌های نامناسب و ناسازگار تشویق مردم به پیاده روی و دوچرخه سواری و حفظ جمعیت محدوده و جلوگیری از تغییر کاربری مسکونی به فعالیتی، ضروری است. (فنی و همکاران (۱۳۹۶)

¹ Kashef & El-Shafie

² . Hutchison

در تحقیق حاضر سعی شده با تقویت نقاط قوت و استفاده از فرصتها راهکارهایی جهت وضع موجود ساختارهای شهری ایجاد نمود و راهبردهایی را جهت توسعه پایدار برنامه ریزی حمل و نقل شهری ارائه نمود. با تحلیل و بررسی به معضلات حمل و نقل شهری میتوان از مدل‌های متنوع حمل و نقلی که دارای پتانسیل و کارایی مطلوب هستند استفاده بهینه کرد تا موانع و مشکلات عدیده ای که در این امر خطیر نمایان است را با یکپارچه سازی مدیریت ساختارهای شهری را کم رنگ و یا از میان برد.

در تحقیقی با عنوان تأثیر مورفولوژی شهری بر حالت حمل و نقل شهری: مطالعه موردی توکیو نشان دادند که منطقه بزرگ توکیو، به عنوان بزرگترین کلان منطقه و اقتصاد تراکم شهری در جهان تاکنون، رشد سریعی را در قرن بیستم تجربه کرده است. به عنوان یک منطقه معمولی آسیای شرقی، منطقه توکیو با چالش‌های تراکم بالای جمعیت و فشار ترافیک روبرو بوده است، بنابراین دستخوش تحول عظیم شهری و توسعه سریع حالت ترافیک شده است. این مطالعه با استفاده از مجموعه‌ای از داده‌ها در مورد عوامل اقتصادی، جمعیت، سیاست‌های کاربری زمین و حالت‌های ترافیک شهری، دیدگاه مروری تاریخی در منطقه بزرگ توکیو ارائه می‌کند. چگونگی تعامل دگرگونی فرم شهری با توسعه حالت ترافیک بررسی و به مراحل مختلف در حال تکامل تقسیم می‌شود. ارتباط بین فرم شهری و حالت ترافیک بر این اساس در هر مرحله مورد مطالعه قرار می‌گیرد. توندو و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهش و تحقیقات صورت گرفته در کلان شهر تهران و باتوجه به نیازهای بزرگ شهری در امر حمل و نقل به سیاست‌هایی همچون نوسازی اتوبوسها، برنامه ترافیک زدایی معابر، جانمایی ایستگاهها در مکانی مناسب و جایگزینی وسایل حمل و نقلی سبک مانند مینی بوس و خودروهای کم حجم بجای اتوبوس در مکانهای کم تردد پرداخته و بررسی گردید. اما در حال حاضر نه تنها این سیاستها نیازهای شهروندان را مرتفع ننموده لذا مسایل اقتصادی نیز متمرکز بر ساختارهای شهری گردیده و به شدت برنامه ریزی حمل و نقل شهری را برجسته نموده است.

حمل و نقل شهری یکی از مهم‌ترین مسایل کلانشهرهای ایران است و علی‌رغم اهمیتی که این سیستم در کلانشهرهای ایران دارد، برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری که توجه ویژه ای به توسعه این سیستم در کلانشهر تهران دارد کمتر به چشم می‌خورد. چرا که شهر تهران با ۸ میلیون نفر جمعیت ثابت و حدود ۴ میلیون نفر جمعیت شناور با بیش از ۵ میلیون خودرو و ۱۵ میلیون خودرو سوار در طی روز با مشکلات ترافیکی و حمل و نقل به ویژه در محدوده مرکزی شهر موسوم به محدوده طرح ترافیک مواجه هستند. همچنین طی گزارشهای بعمل آمده از محققان حاضر میتوان با توجه به وقوع بلایای طبیعی با وجود پیشرفت تکنولوژی شهری به معضلات و آسیب‌های شهری که مزید بر علت عدم برنامه ریزی حمل و نقل بر ساختارهای شهری است را مورد بررسی و تحقیق قرار داد.

روش شناسی

تحقیق حاضر با استفاده از نوع کیفی و براساس مطالعات توصیفی تحلیلی وضعیت موجود تهران بررسی و خروجی‌های تحلیل به صورت جدول در غالب ضوابط بیان می‌گردد. بدین صورت که این تحقیق یک مطالعه کیفی است که در دو بخش نظری و عملی انجام می‌شود. بر حسب هدف، تحقیق از نوع کاربردی دسته‌بندی می‌گردد. در بخش نظری به کاربردها و مولفه‌های برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری پرداخته می‌شود که مطالب جمع‌آوری شده شامل مطالعات کتابخانه‌ای از طریق بررسی اسناد، مقالات طرح‌های فرادست و مکتوبات موجود در موضوع و برداشت‌های میدانی پیمایشی می‌باشد و در بخش عملی به جمع‌آوری اطلاعات میدانی و برداشت‌های حضوری با استفاده از مصاحبه با پرسش‌های باز صورت پذیرفته است. جامعه آماری مورد مطالعه شهروندان ساکن در شهر تهران می‌باشد. منطقه مورد مطالعه بر اساس تقسیمات ۲۲ گانه مناطق شهرداری تهران، محدوده فعلی منطقه هشت، روش تجزیه و تحلیل با استفاده از روش تحلیلی سوات به ایجاد راهکارها اقدام شده است. 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 (ویلن و همکاران^۳، ۲۰۱۷). ابتدا با توجه به بررسی‌های انجام گرفته روی منطقه مورد بررسی (منطقه هشت تهران) 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 شد.

جدول ۱. ماتریس سوات و نحوه‌ی تعیین استراتژی‌ها

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

جدول ۲. نظام تحلیل ارزیابی برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری در منطقه ۸ تهران

<p>نیازمند برنامه‌ای همه جانبه‌نگر بدلیل آمیزه‌ای از شهرسازی مدرن و سنتی منطقه هشت تهران تهیه راهبردها و سیاست‌هایی به منظور پیشنهاد چشم‌انداز توسعه منطقه، امکان فراهم کردن بافت فرسوده به نوسازی شهری، بازکردن مسیرهایی که ترافیک را فراهم کرده، امکان فراهم کردن پارکینگ‌های عمومی و عمودی تمایل به سرمایه‌گذاری با پتانسیل رو به رشد و منعطف و امکان هدایت این سرمایه‌ها به بخش‌های گردشگری و کاربری‌های تاریخی، تفریحی- گردشگری و فرهنگی با توجه به ویژگی‌ها و استعدادهای موجود منطقه</p>	<p>فرصت</p>	<p>عدم وجود پارکینگ در منطقه هشت شهرداری تهران، عدم وجود مکان‌های فرهنگی، تاریخی، طبیعی همچنین فضای نامناسب برای اقتصاد حمل و نقل، عدم وجود مکان‌های تفریحی و مراکز جذب گردشگری، مراکز مذهبی، ضعیف بودن در برنامه‌ریزی فضایی در منطقه شهرداری، وجود کاربری‌هایی با تعامل بالا در منطقه، فراوانی بافت فرسوده که مانع تردد حمل و نقل شده فضای ورزشی نسبتاً ضعیف منطقه عدم رعایت فاصله استانداردهای کاربری شهری کنار اتوبان امام علی (ع) مشکلات متعددی در فعالیتهای عمرانی برای توسعه شهری وجود دارد</p>	<p>تهدید</p>
--	-------------	---	--------------

³ . Wheelen et al.

<p>نبود تشکیلات با کارایی و اثربخشی بالا در نحوه مدیریت و مدیریت بحران در زمینه وجود گسل شرق تهران عدم نظارت شهرداری بر ساخت و سازهای درون اراضی غیر قابل تردد شهری عدم امکان سرویس‌دهی به موقع و مناسب معابر به جمعیت زیاد منطقه تمایل به مرکز تجاری در منطقه از بین رفتن فضاهای فرهنگی موجود عدم توجه به توان ظرفیت برد - اراضی، محیط و منابع در گزینش نوع و مکان یابی و کاربری‌های شهری ضربه به حمل و نقل این منطقه</p>	<p>تهیه</p>	<p>وجود متعدد مراکز درمانی در منطقه وجود فضای سبز کافی در حواشی منطقه وسعت گسترده منطقه نیمی از وسعت منطقه مربوط به تجاری بودن است وجود خطوط BRT وجود خطوط مترو</p>	<p>ع: ش: ک: ع:</p>
--	-------------	---	--------------------------------

بعد از این که عوامل داخلی (نقاط قوت، ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) و ضرایب آن‌ها مشخص گردید سپس درصد هر کدام از این چهار فاکتور محاسبه می‌گردد (جدول ۳). در ستون درصد متغیرهای وارده بر مدل در منطقه مورد SWOT تحقیق آورده شده است. سپس مشخص شده چه 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 حمل و نقل منطقه یک تهران با رویکرد ساختارهای شهری انتخاب شده است.

جدول ۳. محاسبه درصد قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها و تعیین استراتژی منطقه هشت تهران با رویکرد ساختارهای شهری

SWOT								نام شهر
W/T	S/O	O/T	S/W	T	O	W	S	
۴۵.۷	۵۴.۳	۵۰	۵۰	۲۰.۳	۲۹.۷	۲۰.۳	۲۹.۷	منطقه

براساس جدول فوق مشخص شد که برنامه‌ریزی برای حمل و نقل شهری با رویکرد ساختارهای شهری در منطقه هشت تهران دارای نقاط قوت و فرصت‌های یکسان حدود ۲۹.۷ است و ضعف‌ها و تهدیدهای نیز در حدود ۲۰.۳ درصد می‌باشد. بنابراین نقاط قوت و فرصت‌ها در حدی است که می‌توان از آن‌ها در جهت کاهش نقاط ضعف و تهدیدات بهره گرفت.

با توجه به جدول، نتایج حاصل شده از تحقیق حاضر استراتژی‌های زیر تدوین گردید:

استراتژی نوع اول: این استراتژی بر روی تقویت جنبه‌های مثبت داخلی و خارجی تمرکز می‌نماید، 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 باشند. تا از این طریق تاثیرات تهدیدات و ضعف‌ها به حداقل ممکن برسد.

استراتژی نوع دوم: این استراتژی نسبت به استراتژی نوع اول بیشتر محافظه‌کارانه، منسجم‌تر می‌باشد. زیرا 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 نماید. هدف آن حفاظت و ثابت‌سازی می‌باشد. 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: این استراتژی کار نقاط قوت و فرصت‌ها را روی محیط منفی خارجی (تهدیدها) مشخص می‌نماید که عناصر مثبت مدیریت برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری با رویکرد ساختارهای شهری را به چالش می‌کشد. 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: این استراتژی تلفیقی از استراتژی نوع دوم و سوم می‌باشد بدین صورت 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 گردند. 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 نوع پنجم: این استراتژی تلفیقی از استراتژی اول و سوم است. این استراتژی دنباله رو 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 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 در جهت برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری با رویکرد ساختارهای شهری در منطقه یک تهران را فراهم کند. 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 مواجه سازد. بنابراین باید از نقاط قوت و فرصت به منظور رفع این تهدیدها برنامه‌ریزی گردد.

انتخاب استراتژی و ارائه راهکارها برای مدیریت برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری طبق بررسی‌های صورت گرفته مشخص شد که ساختار شهری منطقه هشت 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 تاثیرات تهدیدات و ضعف‌ها به حداقل ممکن برسد. بنابراین استراتژی‌هایی در این جهت ارائه شده و در زیر به آن‌ها پرداخته می‌شود:

وجود راههای ارتباطی حمل و نقل در محدود منطقه هشت شهرداری تهران

ایجاد نهاد نظارتی در خصوص رسیدگی به مراکز تجاری فراوان

فراهم نمودن بستری مناسب جهت برنامه‌ریزی حمل و نقل خاص با توجه به حساسیت حریم تجاری

تجهیزات ترافیکی کافی اعم از تابلو، خط‌کشی و ... در منطقه با توجه به زیرساخت‌های کنونی و آتی منطقه در جهت توسعه

ایجاد فضاهای باز به منظور امداد رسانی و به خصوص در هنگام بروز سوانح در قسمت‌های شرقی و غربی منطقه هشت شهرداری تهران

موقعیت ویژه منطقه هشت شهرداری تهران بدلیل تجاری بودن منطقه

نتیجه‌گیری

در فرآیند تحقیق علمی، محقق برای دستیابی به نتایج مورد نظر خود، مراحل مختلفی را طی می‌نماید، اما آنچه که بیش از همه مورد توجه قرار می‌گیرد، مرحله نتیجه‌گیری می‌باشد. امروزه یکی از مهمترین شیوه‌های چابک سازی مدیریت برنامه‌ریزی حمل و نقل با رویکرد ساختارهای شهری، تاکید بر گسترش سیستم حمل و نقل شهری و هدایت سفرهای روزانه به استفاده از ظرفیت‌های ساختار شهری در این سیستم است. به کارگیری برنامه‌ریزی توسعه سیستم حمل و نقل در راستای پاسخگویی به تقاضاهایی می‌باشد که شهروندان به طور بالقوه به آن تمایل دارند. بی توجهی آشکار رویکردهای متداول به برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری به نگرش سیستمی به مساله (ساختارهای شهری) توجه به رشد ساختارهای شهری در منطقه هشت در کنار توجه به نیازهای اجتماعی (باعث ایجاد مشکلات عدیده‌ای) جهت تامین نیازها گردیده است. در تحقیق حاضر سعی گردید ابتدا با استفاده از تکنیک SWOT به نقاط (قوت و ضعف) شرایط درونی منطقه هشت (و سپس فرصت‌ها و تهدیدها) شرایط بیرونی منطقه پرداخته شود که نتیجه خروجی آن، تهیه راهبردها و سیاست‌هایی برای پیشنهاد چشم‌انداز توسعه حمل و نقل شهری با رویکرد ساختارهای شهری در منطقه، متناسب با پتانسیل این منطقه باشد. برای همین منظور، براساس یافته‌های حاصل از تحقیق حاضر، پیشنهاد می‌گردد که: محدود کردن استفاده از خودروهای شخصی و طراحی شبکه معابر پیاده/ دوچرخه محور انجام شود؛ توزیع فضایی کاربری خدماتی و کسب و کار بر مبنای ظرفیت جمعیت‌پذیری و حمل و نقل در این راستا صورت پذیرد؛ خروج کاربری‌های ناسازگار و نامناسب و انتقال آن‌ها به مناطق دور یا به عبارتی به لایه دوم کاربری‌ها انجام پذیرد؛ حفظ جمعیت محدوده و جلوگیری از تغییر کاربری مسکونی به فعالیتی جهت کاهش مراجعات از پیرامون صورت پذیرد. نیازهای بزرگ شهری در امر حمل و نقل به سیاست‌هایی همچون نوسازی اتوبوسها، برنامه تراکم زدایی معابر، جانمایی ایستگاهها در مکانی مناسب و جایگزینی وسایل حمل و نقلی سبک مانند مینی بوس و خودروهای کم حجم بجای اتوبوس در مکانهای کم تردد پرداخته و بررسی گردد. استفاده از نوسازی شهری بجای بافت فرسوده از نمونه پیشنهادات محققان آتی میباشد که مورد اصلاح و آبادانی ساختارهای شهری میباشد.

منابع

- بابایی مراد، بهناز؛ محمدی، پژمان؛ عسگری، علی. (۱۳۹۴). تأثیر ساختار فضای شهری بر میزان تقاضای حمل و نقل شهری نمونه موردی: حلقه مرکزی شهر همدان، مطالعات محیطی هفت حصار، ۴ (۱۴): ۱۴-۵.
- ساعتیان، گلسا؛ ربانی، سروش؛ ترابی، ساناز. (۱۳۸۹). بررسی طراحی ساختار شهری بر اساس خطوط حمل و نقل سریع (TOD) در ایستگاه متروی گلشهر کرج، نشریه: فصلنامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس، ۲ (۶): ۴۵-۲۳.
- فنی، زهره؛ احمدی، توحید؛ رضویان، محمدتقی. (۱۳۹۶). راهبردهای توسعه پایدار حمل و نقل شهری با استفاده از تحلیل شبکه (مطالعه موردی: ساختار مدیریت حمل و نقل کلانشهر تبریز)، جغرافیا و برنامه‌ریزی بهار، ۵۹۲۴۲-۲۲۱.
- فلاح منشادی، الهام؛ روحی، امیر؛ فلاح منشادی، افروز. (۱۳۹۴). تحلیل و بررسی اقدامات لازم برای اجرایی شدن حمل و نقل یکپارچه شهری در کلانشهرها، نمونه موردی: شهر تهران؛ پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۶ (۲۰): ۹۸-۸۳.
- قائم مقامی، وفا؛ نوحه‌گر، احمد، امیری؛ محمدجواد. (۱۴۰۱). ارزیابی تاب‌آوری منطقه ۲۰ کلان‌شهر تهران در برابر مخاطرات محیطی با استفاده از توابع فازی در سیستم اطلاعات جغرافیایی، جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، ۳۳ (۲): ۱۲۶-۹۹.

کلانتری، محسن؛ احدنژاد روشتی، محسن؛ مشکینی، ابوالفضل؛ نوروزی، محمد جواد. (۱۳۹۹). تحلیل ساختاری- کارکردی توسعه حمل و نقل محور در محدوده طرح ترافیک کلانشهر تهران، فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۱۰ (۳۸): ۱۴۲-۱۲۵.
کریمی رهنما، آرزو؛ فرامرزی، مهسا؛ جمالی، سیروس؛ ستارزاده، داریوش. (۱۳۹۹). تدوین الگوی توسعه حمل و نقل محور (TOD) با ملاحظه‌ی ساختار کلان شهری (مورد: تبریز)، فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۱۰ (۳-۲): ۷۳۹-۷۱۹.

Baouni, T. (2009). Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger. *Insaniyat/إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, (44-45), 75-95.

Department for Transport. (2018). *The Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People*.

Kashef, M., & El-Shafie, M. (2020). Multifaceted perspective on North American urban development. *Frontiers of Architectural research*, 9(2), 467-483.

Hutchison, R. (Ed.). (2010). *Encyclopedia of urban studies* (Vol. 1). Sage.

Palit, T., Bari, A. M., & Karmaker, C. L. (2022). An integrated Principal Component Analysis and Interpretive Structural Modeling approach for electric vehicle adoption decisions in sustainable transportation systems. *Decision Analytics Journal*, 4, 100119.

Thondoo, M., Marquet, O., Márquez, S., & Nieuwenhuisen, M. J. (2020). Small cities, big needs: Urban transport planning in cities of developing countries. *Journal of Transport & Health*, 19, 100944.

Wheelen, T. L., Hunger, J. D., Hoffman, A. N., & Bamford, C. E. (2017). *Strategic management and business policy* (Vol. 55). Boston: pearson.

Zhou, H., & Gao, H. (2020). The impact of urban morphology on urban transportation mode: A case study of Tokyo. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 197-205.