



COPYRIGHTS

©2025 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.



HOW TO CITE THIS ARTICLE

Mohtajallah Yazdi A. ShokouhiBidhendi M.S. Elucidating Tehran's urban planners and city managers' perceptions of transit-oriented development (TOD). *Urban Economics and Planning* 7(3):24-43.

DOI: [10.22034/uep.2025.548320.1731](https://doi.org/10.22034/uep.2025.548320.1731)

## تبیین ادراک برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران از مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور

امین محتاج‌الله یزدی<sup>۱</sup>؛ محمد صالح شکوهی بیدهندی<sup>۲\*</sup>

۱. کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی منطقهای دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

۲. استادیار دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

### چکیده

TOD به عنوان یکی از پارادایم‌های شهرسازی، در کانون مدیریت شهری تهران قرار گرفته است. این رویکرد که بر اصولی همچون افزایش تراکم، اختلاط کاربری و پیاده‌محوری استوار است، نویدبخش کاهش وابستگی به خودرو و ارتقای کیفیت زیست شهری است. با این حال، دیدگاه متخصصان، بیانگر وجود چالش‌هایی در تفسیر اهداف TOD در رویکردهای اجرایی است. پژوهش به دنبال آن است که بفهمد این مفهوم در ذهن تصمیم‌گیران تهران چگونه تفسیر می‌شود و چه تفاوتی با مبانی نظری آن دارد. این پژوهش با استفاده از روش تحلیل مضمون و بر اساس مصاحبه‌های عمیق با هشت تن از متخصصان به واکاوی این موضوع می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد متخصصان درک روشنی از اصول TOD، یعنی ایجاد شهری فشرده، پیاده‌محور و باکیفیت زندگی بالا دارند. اما این آرمان تحت‌الشعاع تفاسیر نادرست قرار گرفته و مفهوم «توسعه» به «کسب درآمد از تراکم» فروکاسته شده است. ریشه این تحریف، در رویکرد منفعت‌محور و سیاست‌های مدیریتی نهفته است که TOD را نه یک راهبرد شهرسازی، بلکه ابزاری برای کسب درآمد و تأمین مالی پروژه‌های دیگر می‌بیند. این رویکرد ابزاری با چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی، از جمله مشکلات حقوقی، اشباع زیرساخت‌ها و تضاد با اسناد بالادستی مواجه است، مسیر نادرست، به جای تحقق اهداف، به پیش‌بینی پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی منجر شده است؛ از جمله تشدید نابرابری و خدشه‌دار شدن هویت محلات. در نهایت، این عوامل به چشم‌انداز بدبینانه و پیش‌بینی شکست طرح در رسیدن به اهداف خود منجر می‌شود، به گونه‌ای که میراث آن نه یک شهر کارآمد، بلکه مجموعه‌ای از پروژه‌های ساختمانی گسسته خواهد بود.

\* نویسنده مسئول: shokouhi@iust.ac.ir

### کلمات کلیدی

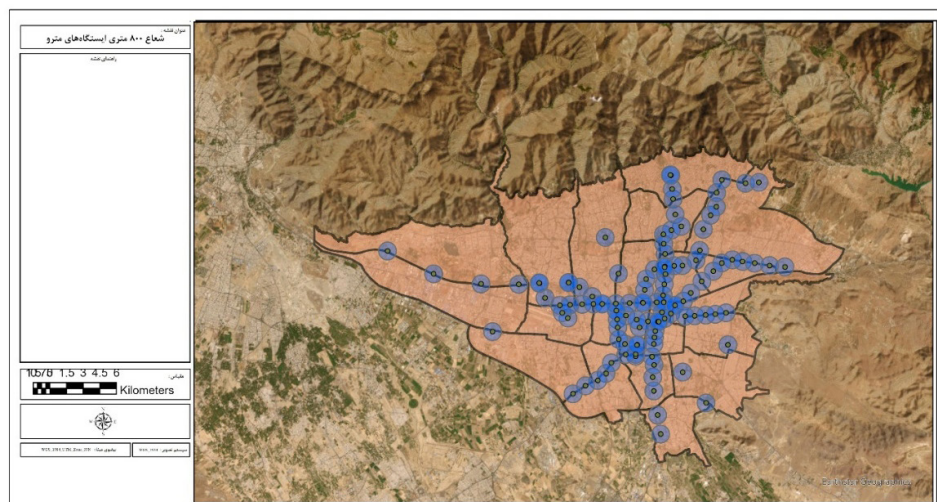
تحلیل مضمون  
توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی  
درآمدهای حاصل از تراکم  
مدیریت شهری

## ۱. مقدمه

دقیقی از جزئیات اجرایی این طرح منتشر نشده است، اهدافی که برای آن مطرح شده عبارتند از: نوسازی شهر تهران و گشایش قفل ساخت‌وساز، افزایش ایمنی شهری و شهرسازی اسلامی - ایرانی، و افزایش درآمدهای مدیریت شهری. بر این اساس، طرح TOD در کریدور قدوسی - شهید بهشتی در دستور کار قرار گرفته و برای سایر ایستگاه‌های مترو نیز نقشه‌های کلی تهیه شده است. همچنین، تهیه طرح برای حدود سی ایستگاه مترو در سطح مناطق بیست و دو گانه شهر تهران در دستور کار است. رویکرد TOD با بارگذاری بیشتر در اطراف ایستگاه‌ها همراه است و از این جهت اثرات زیادی بر الگوی سکونت، الگوی تردد، الگوی خرید و... خواهد داشت. با توجه به این گفتمان پیچیده و دیدگاه‌های متعارض، درک عمیق‌تر از چستی رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور در عمل و نحوه تفسیر آن توسط نهادهای مسئول، امری ضروری است. این پژوهش در همین راستا، به جای تمرکز بر یک مطالعه موردی، تلاش دارد تا از طریق تحلیل کیفی دیدگاه‌های برنامه‌ریزان و مدیران شهری، به تبیین ادراک حاکم بر مقوله TOD در تهران بپردازد؛ بنابراین، مقاله حاضر ضمن مرور مبانی نظری، نشان خواهد داد ایده‌های TOD در مدیریت شهری تهران چگونه تفسیر شده، با چه چالش‌های بنیادینی روبه‌روست و پیامدهای پیش‌بینی‌شده آن برای آینده پایتخت چیست و برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران، مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) را چگونه ادراک و تفسیر می‌کنند و این تفسیر عمدتاً تراکم‌محور و منفعت‌محور، چه چالش‌ها، موانع و پیامدهای اجتماعی - اقتصادی نامطلوبی برای آینده شهر تهران به همراه خواهد داشت؟

توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) به عنوان بزرگ‌ترین کلان‌پروژه مدیریت شهری تهران در دوره کنونی در دستور کار قرار گرفته است. بر مبنای این انگاره، در شعاع هشتصدمتری ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی شهر تهران، بارگذاری تراکمی صورت خواهد گرفت. پیش از ورود به محتوای طرح، باید به مبانی نظری این رویکرد اشاره کرد. بر اساس تعریف پیتر کلتروپ، توسعه حمل‌ونقل محور به عنوان الگویی شهری شناخته می‌شود که در آن، یک مرکز متراکم و پویا از کاربری‌های گوناگون مانند مسکونی، تجاری، اداری، خدمات عمومی و فضاهای باز شکل می‌گیرد. در این الگو، مغازه‌ها و خدمات خرده‌فروشی در قلب تجاری مجموعه، در فاصله‌ای قابل دسترس برای ساکنان (حدود ۶۰۰ متر یا معادل ۱۰ دقیقه پیاده‌روی) استقرار می‌یابند. ایستگاه حمل‌ونقل عمومی نیز در مرکز این هسته قرار دارد و نقش پیونددهنده را ایفا می‌کند. معمولاً فضاهای اداری در طبقات فوقانی ساختمان‌ها پیش‌بینی می‌شوند و محدوده‌هایی با تراکم کمتر، در شعاعی حدود ۱۶۰۰ متر پیرامون مرکز اصلی گسترش می‌یابند و ساختار فضایی متعادلی را ایجاد می‌کنند (Calthorpe, 1993, as cited in Rafieian et al., 2010). اصول بنیادین این رویکرد شامل پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، نفوذپذیری حمل‌ونقل عمومی، اختلاط، تراکم، فشردگی و تغییر کارکرد معابر است (Institute for Transportation and Development Policy, 2017).

شهرداری تهران نیز با توجه به این مبانی، در نظر دارد توسعه حمل‌ونقل محور را مبنای بازطراحی بخش مهمی از شهر تهران و احتمالاً بازنگری طرح تفصیلی قرار دهد. هر چند تا کنون گزارش



شکل ۱. زون‌های TOD تهران به شعاع ۸۰۰ متر بر مبنای ایستگاه‌های مترو. خطوط ۱ تا ۷

## ۲. مبانی نظری

### ۱.۲. توسعه حمل‌ونقل محور

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (Transit-Oriented Development - TOD) رویکردی یکپارچه با هدف ارتقای پایداری شهری، کاهش وابستگی به خودرو، تقویت عدالت اجتماعی و تسهیل دسترسی به خدمات و فرصت‌های شهری است (Calthorpe, 1993). TOD بر ادغام کاربری زمین و حمل‌ونقل عمومی، افزایش تراکم و

تنوع فضایی، طراحی مناسب برای پیاده‌روی/دوچرخه‌سواری، و دسترسی آسان به مقصدها تأکید دارد (Cervero & Kockelman, 1997; Ewing & Cervero, 2001). مدل ۵ بعدی، یعنی تراکم (Density)، تنوع (Diversity)، طراحی (Design)، دسترسی به مقصد (Distance to Destination Accessibility) و فاصله تا ایستگاه (Sun et al., 2024; Uddin et al., 2023).

توسعه حمل و نقل محور منجر شد که طبق اصول آن، خیابان‌ها، مسکن و خرید در مجاورت یکدیگر و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی، و فضاهای عمومی قابل دسترس هستند؛ همچنین اهداف اصلی دیگری نیز دستور کار تحقیق در آن زمان بودند که عبارت بودند از: کاهش سفرهای موتورسی و به‌ویژه رانندگی انفرادی، کاهش طول سفر موتورسی و افزایش سفرهای غیرموتوری مانند دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی (Cervero & Kockelman, 1997).

TOD در مقابل توسعه وابسته به خودرو قرار دارد. توسعه وابسته به خودرو به الگوی توسعه غالب در شهرها و مناطق ایالات متحده از زمان جنگ جهانی دوم بدل شد که عمدتاً به دلیل تسلط رو به رشد خودرو، عدم سرمایه‌گذاری در بخش ترانزیت، گسترش بزرگراه‌ها و حاشیه‌نشینی بود. دهه‌ها توسعه وابسته به خودرو به نتایج منفی اجتماعی منجر شد از تراکم ترافیک، آلودگی هوا و کمبود انرژی گرفته تا پراکندگی شهری، سبک زندگی بی‌تحرك و حیات اجتماعی ضعیف (Cervero, 1997; Curtis & Scheurer, 2017). در این شرایط، شهرها و مناطق ایالات متحده ترویج TOD را همراه با مفاهیمی مانند رشد هوشمند و شهرسازی جدید برای تشویق الگوهای توسعه جایگزین و بهبود سرزندگی و زندگی جوامع شهری و حومه شهری آغاز کردند (De Vos et al. 2014).

## ۲.۲. تبیین اصول پایه توسعه حمل و نقل محور

محل‌ها باید از نظر کاربری و جمعیت متنوع باشند. جوامع باید برای عابر پیاده و ترانزیت و همچنین، ماشین طراحی شوند. شهرها و شهرک‌ها باید توسط فضاهای عمومی و نهادهای اجتماعی تعریف شوند و قابل دسترسی در مقیاس جهانی شکل بگیرند. سکونتگاه‌ها باید طوری طراحی شوند که باعث تقویت حیات اجتماعی افراد و افزایش رابطه انسان و فضاهای سبز و باز شود. حفاظت از محیط زیست، احیای محله‌های شهری و حفظ هویت آن‌ها مسائلی بود که در طرح جدید تحت عنوان «توسعه حمل و نقل محور» بیان شد همچنین کالتورپ بیان می‌کند که یکی از نقاط شکست خوشه‌های پیاده‌مدار، تمرکز طرح بر محدوده‌های کوچک و اعمال طرح در آن نقاط بود که این امر موجب تقویت حومه‌نشینی نیز شد؛ بنابراین در توسعه حمل و نقل محور تأکید بر پیاده‌سازی طرح در محیطی به بزرگی شهرهاست (Calthorpe, 1993). آن‌ها سپس اصول TOD را به این شکل تعریف کردند (Calthorpe, 1993).

در تعریف کلی، توسعه حمل و نقل محور شکلی از توسعه متراکم و چندمنظوره است که تمرکز آن بر پیاده‌مداری و نزدیکی به ایستگاه‌های ثابت حمل و نقل عمومی است، معمولاً در فاصله‌ای کمتر از ۱۰ دقیقه پیاده‌روی (Ren & Listokin, 2019). این الگو محیطی را شکل می‌دهد که در شعاعی حدود ۲۰۰۰ فوت از ایستگاه، ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و فضاهای باز را در بستری پیاده‌مدار در بر می‌گیرد و گزینه‌های متنوعی برای سفر، اعم از حمل و نقل عمومی، دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی یا خودرو شخصی، در اختیار شهروندان قرار می‌دهد (Behzadfar & Zabihi, 2011).

ساختار اصلی توسعه حمل و نقل محور بر سه پایه استوار است:

۱. تراکم: تمرکز جمعیت و فعالیت‌ها در شعاعی حدود ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر از ایستگاه حمل و نقل؛
  ۲. تنوع: تلفیق کاربری‌های مختلف و تنوع در الگوهای مسکن و شیوه‌های حمل و نقل؛
  ۳. طراحی: خلق محیط‌هایی انسانی، پیاده‌مدار، قابل زیست و متصل به یکدیگر (Al-Harami & Furlan, 2020).
  - به طور کلی، چهار اصل بنیادین توسعه حمل و نقل محور و شاخص‌های هر یک عبارتند از:
    ۴. توسعه فشرده: شامل مقیاس مناسب بلوک‌ها، تراکم بالا و شدت مطلوب ساخت و ساز؛
    ۵. اختلاط کاربری‌ها: تعیین کاربری‌های مجاز، غیرمجاز و مشروط در چارچوب یک برنامه‌ریزی انعطاف‌پذیر؛
    ۶. پیاده‌مداری: کنترل جهت‌گیری ساختمان‌ها، طراحی ورودی‌های رو به خیابان، شبکه‌های متصل و عرض استاندارد پیاده‌روها؛
    ۷. تسهیلات حمل و نقل و جابه‌جایی: تأمین پارکینگ متناسب و ارتقای دسترسی به شبکه‌های حمل و نقل عمومی (Shahabian et al., 2014).
- این الگو در مجموع به دنبال خلق شهرهایی است که در آن‌ها فشردگی، تنوع، و کیفیت طراحی فضایی، به شکل‌گیری زیست‌پذیری شهری، تحرك پایدار و تعامل اجتماعی فعال منجر شود.
- در دهه ۱۹۸۰، با مشاهده کاستی‌های شهرهای حومه‌ای و توسعه‌های خودرومحور، برنامه‌ریزان و محققان شهری به دنبال جایگزین‌هایی با الهام از طراحی محله‌های سنتی، شهرسازی جدید (رویکرد برنامه‌ریزی و توسعه بر اساس بلوک‌های قابل پیاده‌روی و تراکم بالا و...) شدند. این خواسته به معرفی الگویی تحت عنوان



شکل ۲. اصول توسعه حمل و نقل محور (Calthorpe & Poticha, 1997)

به طور کلی، مفهوم TOD ممکن است به عنوان هماهنگی دقیق ساختار شهری در اطراف شبکه حمل و نقل عمومی تعریف شود (Hickman & Hall, 2008). تعاریف دیگری نیز برای توسعه حمل و نقل محور وجود دارد: TOD را می‌توان به عنوان برنامه‌ریزی کاربری زمین و حمل و نقل توصیف کرد که استفاده از دوچرخه، پیاده‌روی و حمل و نقل را راحت و مطلوب می‌کند و با تمرکز توسعه در اطراف ایستگاه‌های عمومی، کارایی خدمات حمل و نقل عمومی موجود را به حداکثر می‌رساند (Thomas & Bertolini, 2017). این رویکرد فراتر از مکان‌های تک‌محلی و با هدف تمرکز مجدد کل مناطق شهری در اطراف ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و محدودسازی استفاده از اتومبیل شخصی توصیف می‌شود (Bertolini et al., 2012). همچنین برخی دیگر می‌گویند که توسعه‌های فشرده و تراکم اگر به درستی در یک شبکه حمل و نقل منطقه‌ای گسترده‌تر اجرا نشوند، تنها اثرات جزئی بر رفتار سفر ایجاد می‌کنند. در پس این ملاحظات نظری این فرض وجود دارد که با برنامه‌ریزی دقیق و در نظر گرفتن اثرات کاربری زمین و سازمان فضایی بر رفتار و

انتخاب مردم، می‌توان تقاضای سفر را هدایت کرد (Ewing & Cervero, 2001). نویسندگان مختلف سعی کرده‌اند TOD را بر اساس ویژگی‌های مختلف ایستگاه‌ها و مناطق مجاور طبقه‌بندی کنند. به طور معمول، معیارهای ارزیابی منطقه ایستگاه شامل تراکم، تنوع و طراحی است، سه‌بعدی که به عنوان ویژگی‌های اصلی توسعه حمل و نقل محور (TOD) شناسایی شده است (Cervero & Kockelman, 1997). در طرح کلتروپ، یک واحد توسعه حمل و نقل محور از چهار بخش اصلی تشکیل می‌شود: محدوده تجاری به عنوان قلب اقتصادی، محدوده مسکونی برای استقرار جمعیت، فضاهای عمومی برای تعاملات اجتماعی و نواحی جانبی که کارکردهای مکمل و پشتیبان را به عهده دارند (Rafieian et al., 2010).

توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) مفهومی پویا و چندبعدی است که طی زمان توسط پژوهشگران و نهادهای گوناگون تعریف شده و از منظرهای متفاوتی مورد بررسی قرار گرفته است:

### جدول ۱. تعاریف توسعه حمل و نقل محور

سال	دیدگاه	منبع
۱۹۹۷	جامعه‌ای متشکل از کاربری‌های متنوع و متمرکز پیرامون ایستگاه‌های حمل و نقل، که طراحی آن به گونه‌ای است که ساکنان، شاغلان و بازدیدکنندگان را به کاهش استفاده از خودرو و بهره‌گیری بیشتر از حمل و نقل عمومی تشویق می‌کند.	Bernick & Cervero, 1997
۱۹۹۹	توسعه کاربری‌های مسکونی و سایر کاربری‌ها در امتداد مسیرهای حمل و نقل از قبیل خطوط ریلی، مسیرهای اصلی اتوبوس و بزرگراه‌ها.	Lefaver, 2001
۱۹۹۹	تلاشی برای کنترل آثار منفی زیست‌محیطی ناشی از الگوهای توسعه پراکنده و کم‌تراکم در شهرهای آمریکایی.	Porter, 1997
۱۹۹۹	ساماندهی و تمرکز کاربری‌های شهری در نقاط مشخصی همچون ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی (به‌ویژه مترو و قطار سبک شهری) متناسب با توزیع جمعیت و تنوع کاربری‌ها.	Niles & Nelson, 1999
۲۰۰۰	محدوده‌ای با تراکم نسبتاً بالا و ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و خدماتی در فاصله‌ای کوتاه برای پیاده‌روی تا ایستگاه حمل و نقل عمومی که در آن اولویت با عابران پیاده و دوچرخه‌سواران است.	Maryland Department of Transportation, 2000
۲۰۰۱	الگویی با تراکم متوسط تا زیاد در شعاع پیاده‌روی از ایستگاه‌های اصلی حمل و نقل که برای کاربران غیرخودرویی طراحی شده و می‌تواند شامل ساخت‌وسازهای جدید یا بازتوسعه بناهای موجود باشد به گونه‌ای که دسترسی به حمل و نقل عمومی را تسهیل کند.	California Department of Transportation, 2002

توسعه ترانزیت محور (TOD) یک تکنیک برنامه‌ریزی شهری است که هدف آن کاهش استفاده از خودرو و ترویج استفاده از حمل و نقل عمومی، تراکم بالا، استفاده ترکیبی (تنوع) و طراحی شهری سازگار با محیط زیست و نزدیک مراکز حمل و نقل است (طراحی). این عوامل تحت عنوان عوامل برنامه‌ریزی سه‌گانه (تراکم، تنوع و طراحی) توسعه حمل و نقل محور شناخته می‌شوند. مفهوم TOD می‌تواند به تغییر در کیفیت و شکل رشد شهری از طریق بهبود دسترسی، تحرک، پیاده‌مداری و افزایش پایداری کمک کند. TOD یکی از روش‌های برنامه‌ریزی کلیدی برای مدیریت هوشمندانه رشد شهری در قرن ۲۱ است (Nasri & Zhang, 2014).

### ۳.۲. تجارب جهانی

در این بخش، تحلیل تطبیقی ۱۲ تجربه جهانی به صورت خلاصه، نقشی بنیادین به عنوان یک ابزار تحلیلی ایفا می‌کند. هدف از این کار، ایجاد یک چارچوب مرجع عملی و موفق از پیاده‌سازی TOD است تا در بخش بحث، بتوان رویکرد اتخاذ شده در تهران را به صورت مستقیم با بهترین نمونه‌های بین‌المللی محک زد. این مقایسه به پژوهش اجازه می‌دهد تا تفسیر فعلی TOD در تهران، چه تفاوت‌هایی با تجارب موفق جهانی دارند. بنابراین، این تحلیل تطبیقی، بستر لازم برای یک نقد مستند در قسمت پایانی پژوهش را فراهم می‌آورد.

جدول ۲. تحلیل تطبیقی تجارب جهانی در توسعه حمل و نقل محور TOD

تجربه	هدف اصلی	کاربری زمین	حمل و نقل	سازوکار اجرایی	نتایج کلیدی و چالش‌ها
آمریکای شمالی					
آرلینگتون، ویرجینیا	مقابله با پراکنده‌رویی شهری و توسعه خودرومحور.	توسعه متراکم و چندعملکردی (تجاری، اداری، مسکونی) در اطراف ایستگاه‌ها.	تمرکز توسعه بر امتداد دو کریدور اصلی متروریل.	برنامه‌ریزی استراتژیک و هوشمندانه کاربری زمین توسط نهاد عمومی.	موفقیت در ایجاد مراکز شهری سرزنده. ۲۶٪ جمعیت در ۸٪ مساحت شهر ساکن شدند.
دنور، کلرادو	تشویق توسعه عادلانه و تأمین مسکن ارزان‌قیمت.	خرید و نگهداری اراضی در امتداد کریدورهای حمل و نقل برای ساخت مسکن ارزان‌قیمت.	توسعه حول کریدورهای ریلی و اتوبوس‌رانی موجود و آینده.	ایجاد یک صندوق سرمایه‌گذاری وام (۱۵ میلیون دلاری) با مشارکت بخش عمومی و خصوصی.	ساخت ۶۲۶ واحد مسکن ارزان‌قیمت و امکانات اجتماعی مانند کتابخانه و مهدکودک.
اوکلند، کالیفرنیا	توسعه جامعه‌محور و جلوگیری از طرح‌های خودرومحور (پارکینگ طبقاتی).	ایجاد ترکیبی از مسکن ارزان‌قیمت، مسکن سالمندان و واحدهای با نرخ بازار.	یکپارچه‌سازی خدمات اجتماعی و مسکن با حمل و نقل عمومی.	رهبری پروژه توسط یک سازمان غیرانتفاعی محلی (شورای وحدت) با مشارکت جامعه.	موفقیت: توانمندسازی جامعه محلی. چالش: مشکلات تجاری به دلیل مبدأ بودن ایستگاه و هم‌زمانی با بحران مسکن ۲۰۰۸.
پورتلند، اورگان	ایجاد جوامع با سطوح درآمدی و سنی مختلف.	توسعه مسکونی شامل مسکن سالمندان، مسکن خانوادگی ارزان‌قیمت و تسهیلات مهدکودک.	تأکید بر دسترسی عابران پیاده به ایستگاه حمل و نقل مجاور.	خرید زمین توسط کمیسیون توسعه پورتلند و ارائه مشوق‌های مالیاتی به توسعه‌دهنده.	موفقیت: ایجاد مسکن با درآمدهای مختلف. چالش: عدم دستیابی به یکپارچگی اجتماعی کامل به دلیل قرار دادن گروه‌ها در ساختمان‌های مجزا.
آمریکای جنوبی					
کوریتیا، برزیل	ایجاد ساختار شهری پایدار از دهه ۱۹۶۰.	الزام به ساخت‌وساز بلندمرتبه و چندعملکردی در حاشیه کریدورهای اصلی. تراکم پلکانی که با فاصله از محور کاهش می‌یابد.	سیستم نوآورانه و جامع اتوبوس‌های تندرو (BRT) به عنوان ستون فقرات شهر.	سیاست فروش حق توسعه (ساخت ۲ طبقه اضافی) در ازای مشارکت در صندوق مسکن کم‌درآمد.	بیش از ۷۵٪ مردم از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند. اسکان موفق ۲۰,۰۰۰ خانواده کم‌درآمد در نزدیکی حمل و نقل عمومی.
آسیا					
هنگ کنگ و مدل چینی	مدیریت تراکم شدید و دستیابی به پایداری مالی سیستم حمل و نقل.	توسعه بسیار متراکم و چندعملکردی که به صورت عمودی با ایستگاه‌ها یکپارچه شده است.	شبکه گسترده مترو به عنوان ستون فقرات توسعه شهری.	مدل مالی راه‌آهن + ملک که در آن شرکت حمل و نقل از ارزش افزوده زمین سود می‌برد (Value Capture).	یکی از معدود سیستم‌های حمل و نقل عمومی سودآور در جهان.
سنگاپور	مدیریت رشد شهری در شرایط محدودیت شدید زمین.	ایجاد شهرهای جدید و متراکم حول ایستگاه‌های حمل و نقل با فعالیت‌های متنوع.	اعمال سیاست‌های سخت‌گیرانه کنترل خودرو (قیمت‌گذاری الکترونیکی، سهمیه‌بندی، پارکینگ گران).	برنامه‌ریزی کاملاً متمرکز و از بالا به پایین توسط دولت.	موفقیت: کنترل مؤثر استفاده از خودروی شخصی. چالش: عدم تعادل اولیه بین مراکز اشتغال و مسکن که به سفرهای طولانی منجر می‌شد.
اروپا					
تورین و میلان، ایتالیا	بازآفرینی شهری در مقیاس بزرگ برای اراضی صنعتی و بلااستفاده.	ایجاد برج‌های مسکونی و فضای باز زیاد (میلان). ترکیب کاربری مسکونی و تجاری-اداری (تورین).	یکپارچه‌سازی پروژه‌ها با خطوط جدید مترو. عدم تعریض خیابان‌های اطراف و تأکید بر فضای پیاده (میلان).	برگزاری مسابقات طراحی (میلان). بازنگری در استانداردهای ملی ناکارآمد (مانند پارکینگ در تورین).	تبدیل موفق اراضی ناکارآمد به مراکز شهری پویا. کاهش چشمگیر نیاز به پارکینگ (از ۴۰۰۰ به ۱۰۰۰ فضا در میلان).
استرالیا					
کوئینزلند	تغییر الگوی سفر در سطح ایالتی و کاهش وابستگی به خودرو.	برنامه‌ریزی برای ایجاد شش نوع TOD از مقیاس مرکز شهر تا مقیاس محله.	هدف‌گذاری کمی برای افزایش سهم پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و حمل و نقل عمومی تا سال ۲۰۳۱.	برنامه‌ریزی متمرکز و از بالا به پایین توسط دولت ایالتی.	ایجاد یک چارچوب راهبردی روشن با اهداف قابل‌سنجش برای آینده.

### ۴.۲. روش‌های تراکمی توسعه حمل‌ونقل محور

توسعه، از بازآفرینی بافت‌های موجود تا استفاده از اراضی خالی، تمرکز دارند. درک این گستردگی از آن جهت حائز اهمیت است که نشان می‌دهد راهکارهایی مانند «فروش تراکم»، که غالباً به عنوان ابزاری مالی نگریسته می‌شود، تنها یکی از گزینه‌های موجود در این جعبه‌ابزار جامع است و نباید به‌اشتباه، کل مفهوم تراکم‌بخشی در TOD به آن فروکاسته شود.

تحقق تراکم به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه حمل‌ونقل محور (TOD)، فقط از طریق یک راهکار واحد صورت نمی‌گیرد، بلکه نیازمند به‌کارگیری مجموعه‌ای متنوع از ابزارها و استراتژی‌هاست. در ادبیات جهانی، حدود دوازده روش کلیدی برای تراکم‌بخشی در چارچوب TOD شناسایی شده است که هر یک بر جنبه متفاوتی از

### جدول ۳. روش تراکمی کلیدی در TOD

منابع	شرح مفهومی و جزئیات اجرایی	روش تراکمی کلیدی در TOD
(Pratama et al., 2023)	افزایش تراکم با تنظیم ضوابط (FAR و BCR) و تشویق ساخت‌وساز عمومی.	افزایش تراکم ساختمانی و شدت توسعه
(Pratama et al., 2023)	ترکیب کاربری‌های متنوع (مسکونی، تجاری، اداری) برای کاهش نیاز به سفر و افزایش پویایی.	توسعه کاربری مختلط (Mixed-Use Development)
(Al-Kodmany, Xue, & Sun, 2022)	ساخت ساختمان‌های بلند و چندکاربردی در نقاط کلیدی حمل‌ونقل، به‌ویژه در شهرهای با کمبود زمین.	توسعه عمودی و ساختمان‌های بلند مبتنی بر TOD (TB-TOD)
(Pratama et al., 2023)	استفاده از اراضی خالی یا کم‌استفاده درون شهر برای جلوگیری از پراکندگی و بهره‌وری از زیرساخت‌های موجود.	پرسازی و توسعه زمین‌های خالی (Infill Development)
(Pratama et al., 2023)	نوسازی و تغییر کاربری بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری با تجمیع قطعات و انطباق با اصول TOD	بازسازی و توسعه مجدد (Redevelopment)
(Pratama et al., 2023)	ساماندهی مجدد اراضی خصوصی برای ایجاد یکپارچگی در توسعه و تأمین زمین برای زیرساخت‌ها.	تراکم‌سازی سازمان‌یافته از طریق تعدیل زمین (Land Readjustment)
(Hariyanto, Murtejo, & Alimuddin, 2023)	بهره‌گیری از ارزش افزوده زمین حاصل از توسعه حمل‌ونقل برای تأمین مالی پروژه‌ها (مانند توسعه مشترک).	جذب ارزش زمین (Land Value Capture – LVC)
(Kidokoro, 2020)	ایجاد قوانین شهرسازی ویژه (مانند کاربری مختلط، حداقل تراکم، مسکن به‌صرفه) برای حمایت از TOD	منطقه‌بندی انعطاف‌پذیر و مقررات TOD
(Mei, Kong, & Zheng, 2020)	کاهش تقاضای خودرو از طریق محدودیت و قیمت‌گذاری پارکینگ و ترویج پارکینگ اشتراکی.	مدیریت پارکینگ خلاقانه
(Gaputra, Widiastuti, & Estika, 2020)	ایجاد شبکه‌های ایمن و یکپارچه برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری جهت اتصال به حمل‌ونقل عمومی.	طراحی زیرساخت پیاده و دوچرخه
(Yang, Yan, & Gan, 2023)	ابزاری برای تحلیل و ایجاد تعادل بین عملکرد حمل‌ونقلی (گره) و کیفیت کاربری زمین (مکان) در ایستگاه‌ها.	مدل گره-مکان برای ارزیابی تراکم (Node-Place Model)
(Garcia de Soto et al., 2023)	ایجاد محله‌هایی با دسترسی آسان (۱۵ دقیقه پیاده‌دوچرخه) به خدمات ضروری، مبتنی بر تراکم و کاربری مختلط.	اصل شهر فشرده و شهر ۱۵ دقیقه‌ای

### ۳. پیشینه پژوهش

می‌کند. نوآوری این مطالعه در افزودن یک لایه حکمرانی - ادراکی و عدالت‌محور به ادبیات موجود است که از طریق ترکیب روش کیفی تحلیل مضمون با سنجش کمی فراوانی کدها در نرم‌افزار MAXQDA محقق می‌شود. این رویکرد ضمن تقدم بخشیدن به پیامدهای نادیده‌گرفته‌شده‌ای مانند هویت محلی و نهاد خانواده، شکاف‌های شناسایی‌شده در ادبیات جهانی عدالت و حکمرانی TOD، به‌ویژه در زمینه انگیزه‌های مالی و ناهماهنگی‌های نهادی را در بستر سیاست‌گذاری تهران بومی‌سازی کرده و به صورت عملی بازنمایی می‌کند (Asian Development Bank, 2022; Yip et al., 2024).

در ادبیات بین‌المللی TOD، تمرکز از سنجش‌های فقط کالبدی به سوی ابعاد نوینی همچون عدالت رویه‌ای و پیامدی، حکمرانی شبکه‌ای و نقش کنشگران در تفسیر و اجرا تغییر یافته است (Yip et al., 2024). در مقابل، ادبیات ایران عمدتاً هنجاری یا طراحی‌محور بوده و به ادراک سیاست‌گذاران، منطق نهادی و انگیزه‌های مالی در اجرا کمتر پرداخته است (Abdi, 2021). این پژوهش با هدف پر کردن این خلأ پژوهشی، بر واکاوی ادراک برنامه‌ریزان شهری تهران از TOD و شکاف میان تعریف آرمانی و تفسیر اجرایی آن تمرکز

جدول ۴. پیشینه پژوهش

مطالعه	زمینه/مکان	روش	محور کلیدی	یافته‌های اصلی	ارتباط با پژوهش حاضر
Calthorpe (1993)	چارچوب مفهومی / بین‌المللی	نظری/راه‌نمای طراحی	تعریف کلاسیک TOD و شهر فشرده	تلفیق کاربری-حمل‌ونقل، پیاده‌محموری، تراکم و اختلاط به‌مثابه اصول هسته	مبنای مفهومی برای مقایسه برداشت آرمانی و تفسیر اجرایی در تهران
Dittmar & Ohland (2003)	تجربه‌نگاری ایالات متحده	مرور بهترین تجارب	معیارها و نمونه‌های موفق TOD	تأکید بر کیفیت طراحی، دسترسی و برنامه‌ریزی یکپارچه به عنوان شروط موفقیت	معیارهای عملی برای سنجش فاصله تعریف و تحقق در سیاست‌گذاری تهران
Thomas et al. (2018)	سیاست‌گذاری تطبیقی بین‌المللی	مطالعه تطبیقی/تحلیلی	انتقال‌پذیری سیاست TOD	ضرورت بومی‌سازی نهادی - فرهنگی و پرهیز از کپی‌برداری نسخه‌وار	تأیید تمرکز مقاله بر زمینه‌مندی نهادی تهران و نقد برداشت‌های تقلیل‌گرا
Yip et al. (2024)	نظریه عدالت/TOD	چارچوب تحلیلی عدالت	عدالت رویه‌ای/پیامدی در TOD	لزوم مشارکت معنادار، پرهیز از نابرابری و چارچوب‌بندی عدالت در ارزیابی TOD	تقویت بعد عدالت‌محور در تحلیل ادراک مدیران و پیامدهای اجتماعی در تهران
Hrelja et al. (2022)	سوئد/ایالات کم‌تراکم	مطالعه موردی کیفی لمصاحبه	موانع و پیشران‌های TOD در بافت‌های کم‌تراکم	اهمیت چشم‌انداز مشترک و مدیریت تعارض ذی‌نفعان بیش از صرفاً شرایط بازار	هم‌خوان با یافته‌های مقاله درباره ناهماهنگی‌های مدیریتی و نیاز به راهبرد واحد
Sung & Oh (2011)	سئول/کلان‌شهر پرتراکم	مدل‌سازی رگرسیونی ایستگاه‌محور	ارتباط عوامل TOD با تقاضای سفر	تأثیر مثبت شبکه حمل‌ونقل، اختلاط کاربری و طراحی پیاده‌محور بر سوارشدن	تأکید بر تقدم کیفیت شبکه، اختلاط و طراحی نسبت به تمرکز صرف بر تراکم
Nasri & Zhang (2014)	واشنگتن و بالتیمور/ایالات متحده	تحلیل رفتاری چندسطحی	تأثیر TOD بر VMT و الگوی سفر	کاهش VMT ساکنان TOD تا حدود ۲۱-۳۸ درصد نسبت به غیر-TOD	مستندسازی منافع رفتاری TOD در برابر رویکرد صرفاً تراکم‌محور در تهران
Asian Development Bank (2022)	هند/سیاست و تأمین مالی	رویکرد کیفی-کمی سیاستی	TOD و تسخیر ارزش زمین (LVC)	پیوند ابزارهای تأمین مالی با اصلاحات مقرراتی و یکپارچگی کاربری - حمل‌ونقل	مرتبط با بحث درآمد از تراکم و الزامات نهادی - اقتصادی اجرای سالم در تهران
Abdi (2021)	ایران/چارچوب راهبردی	رساله/تحلیل زمینه‌ای	گذار به TOD در ایران	تأکید بر بومی‌سازی، مقیاس‌مندی و حساسیت زمینه‌ای در طراحی و اجرا	پشتیبان مدعی پژوهش در ضرورت بومی‌سازی و نقد برداشت‌های جزیره‌ای در تهران
Khaksari Rafsanjani & Piri (2024)	مرور نظام‌مند/بین‌المللی	فراتحلیل پژوهش‌های TOD	نقشه دانش و روندهای TOD	برجسته‌سازی ابعاد سنجش عملکرد، دسترسی، و شاخص‌های کیفی - کمی	توجه ترکیب تحلیل مضمون با سنجش فراوانی کدها در این پژوهش
Qiang et al. (2022)	شانگهای/چندداده‌ای	ارزیابی کمی عملکرد TOD	سنجش عملکرد مبتنی بر داده‌های چندمنبعی	امکان ارزیابی عملکرد TOD در مقیاس کلان‌شهر با داده‌های متنوع	الهام برای طراحی نظام ارزیابی کیفی - کمی در سیاست‌گذاری تهران
Wey & Chiu (2013)	ارزیابی پیاده‌پذیری/TOD	شاخص‌گذاری محیط پیاده	نقش پیاده‌پذیری در موفقیت TOD	ضرورت طراحی انسان‌محور و شبکه پیوسته معابر برای تحقق اهداف TOD	تقویت نقد مقاله بر تقدم کیفیت انسانی بر کمیت‌گرایی تراکم

#### ۴. روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش با رویکردی کیفی و با استفاده از روش تحلیل مضمون (Thematic Analysis) به واکاوی عمیق ادراک مدیران و برنامه‌ریزان شهری تهران از مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) می‌پردازد. انتخاب این روش به دلیل ماهیت اکتشافی سؤال پژوهش و نیاز به فهم عمیق دیدگاه‌ها، تفاسیر و دغدغه‌های پنهان در گفتمان متخصصان بوده است. فرایند اجرای پژوهش در سه مرحله اصلی به شرح زیر انجام شد:

مرحله اول: گردآوری داده‌ها از طریق مصاحبه‌های عمیق

۱. انتخاب مشارکت‌کنندگان: برای انتخاب مصاحبه‌شوندگان، از روش نمونه‌گیری هدفمند و قضاوتی (Purposive Sampling) استفاده شد. معیار اصلی برای انتخاب افراد، دانش عمیق، تجربه مستقیم اجرایی یا پژوهشی در خصوص طرح TOD در شهرداری تهران و جایگاه تصمیم‌گیری یا مشاوره‌ای آن‌ها بود. بر این اساس، هشت تن از مدیران، کارشناسان ارشد و صاحب‌نظران کلیدی که ترکیبی از نهادهای مدیریتی (شهرداری، شورای شهر)، پژوهشی (مرکز مطالعات) و دانشگاهی را پوشش می‌دادند، برای مصاحبه انتخاب شدند (جزئیات در جدول ۵).

## جدول ۵. لیست افراد مصاحبه‌شونده

مسئولیت و سوابق	رشته و تحصیلات	شرایط احراز خبرگی
مدیر مطالعات سیاست‌گذاری مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران	دکتری شهرسازی و عضو هیئت علمی دانشگاه تهران	تخصص در سیاست‌گذاری شهرداری تهران و دانش آکادمیک در حوزه شهرسازی.
کارشناس معاونت شهرسازی و معماری فعال در حوزه TOD	کارشناسی ارشد شهرسازی دانشگاه تهران	دانش عملیاتی و تجربه اجرایی مستقیم از چالش‌های پیاده‌سازی طرح TOD.
دبیر سابق کمیته TOD شورای شهر تهران	کارشناسی ارشد شهرسازی دانشگاه تهران	اشراف بر فرایندهای تصمیم‌گیری، مباحثات و سیاست‌گذاری‌های مرتبط با TOD در شورای شهر.
رئیس کمیسیون شهرسازی شورای اسلامی شهر تهران	دانشجو دکتری معماری دانشگاه علم و صنعت ایران	دیدگاه کلان و نظارتی در بالاترین سطح تصمیم‌گیری طرح‌های شهری تهران.
معاون عمرانی شورای شهر تهران	کارشناسی ارشد شهرسازی دانشگاه تهران	تخصص فنی و اجرایی در زمینه پروژه‌های عمرانی و زیرساختی شهری.
مسئول میز نظریه‌پردازی اجتماعی فرهنگستان علوم	مدرس دانشگاه	تخصص در تحلیل پیامدهای اجتماعی و فرهنگی طرح‌های شهری و نظریه‌پرداز در حوزه شهرسازی.
معاون وزیر راه و شهرسازی	کارشناسی ارشد معماری	دیدگاه ملی و اشراف بر اسناد بالادستی و سیاست‌های کلان شهرسازی کشور.
رئیس سابق مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران	کارشناسی ارشد شهرسازی دانشگاه تهران و دکتری معماری دانشگاه علم و صنعت ایران	ترکیبی از تجربه مدیریتی سطح بالا در نهاد پژوهشی شهرداری و دانش تخصصی جامع.

۲. انجام مصاحبه‌ها: مصاحبه‌ها به صورت نیمه‌ساختاریافته و عمیق انجام گرفت. این روش به پژوهشگر اجازه می‌داد ضمن پیروی از یک چارچوب کلی، سؤالات تکمیلی و اکتشافی را برای تعمیق بحث مطرح کند. برای عینی‌تر شدن گفت‌وگو، از مصادیقی مانند پروژه نواب (برای بحث تراکم) یا طرح‌های دوچرخه‌سواری به عنوان موارد قابل بحث استفاده شد.

فرایند گردآوری داده‌ها تا دستیابی به اشباع نظری (Theoretical Saturation) ادامه یافت. این مهم از طریق یک فرایند تکرار شونده (Iterative) حاصل شد؛ به این صورت که تحلیل داده‌ها همزمان با گردآوری آن‌ها پیش می‌رفت. پس از پیاده‌سازی و کدگذاری اولیه هر مصاحبه، مفاهیم و مضامین نوظهور با یافته‌های مصاحبه‌های قبلی مقایسه می‌شد. در این پژوهش، نشانه‌های اشباع از حدود مصاحبه ششم پدیدار شد؛ جایی که مضامین اصلی مانند «شکاف میان تعریف آرمانی و تفسیر اجرایی»، «غلبه انگیزه مالی بر اهداف کیفی» و «پیامدهای اجتماعی - فرهنگی» به طور مداوم در کلام مصاحبه‌شوندگان تکرار می‌شدند. دو مصاحبه نهایی (هفتم و هشتم)، با وجود ارائه مثال‌های غنی و عمیق، دیگر به شکل‌گیری مضامین اصلی جدیدی منجر نشدند و عمدتاً به تأیید و تقویت دسته‌های مفهومی موجود پرداختند. در این نقطه، اطمینان حاصل شد که داده‌ها به غنای کافی برای پاسخگویی به سؤالات پژوهش رسیده‌اند و فرایند نمونه‌گیری متوقف شد.

۳. پیاده‌سازی و آماده‌سازی داده‌ها: تمامی مصاحبه‌ها با کسب اجازه از مشارکت‌کنندگان ضبط و سپس به صورت کلمه به کلمه پیاده‌سازی شدند. متن نهایی برای اطمینان از صحت، بازبینی و برای تحلیل آماده شد.

۱. آشنایی و غوطه‌وری در داده‌ها: پژوهشگر چندین بار متن کامل مصاحبه‌ها را مطالعه کرد تا به درکی عمیق و همه‌جانبه از محتوای داده‌ها دست یابد و نکات کلیدی اولیه را شناسایی کند.

۲. ایجاد کدهای اولیه (کدگذاری باز): متن مصاحبه‌ها به صورت خطبه‌خط تحلیل شد و به بخش‌های معنادار متن که با اهداف پژوهش مرتبط بودند، کدهای توصیفی اولیه اختصاص یافت. این کدها در نرم‌افزار تحلیل کیفی MAXQDA ثبت شدند.

۳. جست‌وجو برای مضامین (کدگذاری ثانویه): در این مرحله، کدهای اولیه بر اساس شباهت‌ها و ارتباط معنایی، در گروه‌های بزرگ‌تری دسته‌بندی شدند. این گروه‌ها، مضامین بالقوه و اولیه (کدهای ثانویه در جدول ۴) را تشکیل دادند.

۴. بازبینی و پالایش مضامین: مضامین اولیه مورد بازبینی دقیق قرار گرفتند تا از انسجام درونی (مرتبط بودن کدها با مضمون) و تمایز بیرونی (تفاوت مضامین با یکدیگر) اطمینان حاصل شود. در این مرحله، برخی مضامین ترکیب، تفکیک یا حذف شدند.

۵. تعریف و نام‌گذاری نهایی مضامین (کدگذاری نهایی): برای هر مضمون پالایش شده، یک تعریف دقیق و نامی جامع انتخاب شد که جوهره اصلی آن را بیان می‌کرد. این مضامین، شش مقوله هسته‌ای نهایی پژوهش را تشکیل دادند (کدهای نهایی در جدول ۴).

۶. تدوین گزارش نهایی: در آخرین مرحله، تحلیل نهایی به همراه گزیده‌هایی گویا از مصاحبه‌ها برای مستندسازی یافته‌ها، در قالب گزارش پژوهش حاضر تدوین شد.

مرحله سوم: اعتبارسنجی و افزایش پایایی یافته‌ها

برای اطمینان از اعتبار و پایایی تحلیل، دو رویکرد مکمل به کار گرفته شد:

۱. توافق بین دو کدگذار (Inter-Coder Reliability): برای کاهش سوگیری پژوهشگر و حصول اطمینان از پایایی فرایند کدگذاری،

مرحله دوم: تحلیل داده‌ها با استفاده از تحلیل مضمون شش مرحله‌ای (براون و کلارک)

برای تحلیل داده‌های کیفی، مدل شش مرحله‌ای تحلیل مضمون به

## ۵. یافته‌ها

بخش حاضر به تبیین یافته‌های پژوهش می‌پردازد. این یافته‌ها حاصل تحلیل عمیق دیدگاه‌های متخصصان کلیدی است که از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته جمع‌آوری شده‌اند. برای تحلیل داده‌ها از روش‌شناسی تحلیل مضمون و فرایند کدگذاری سه‌مرحله‌ای استفاده شده است.

در این فرایند، ابتدا مفاهیم اولیه از متن مصاحبه‌ها استخراج (کدگذاری اولیه) و سپس در قالب مقولات مرتبط با یکدیگر دسته‌بندی شدند (کدگذاری ثانویه). در نهایت، این مقولات محوری در شش مقوله هسته‌ای یا کد نهایی ادغام شدند که چارچوب اصلی تحلیل را تشکیل می‌دهند.

شش بخش پیش رو (۵/۱ تا ۵/۶)، هر یک به تفصیل به تشریح یکی از این کدهای انتخابی می‌پردازند و تصویری جامع از ابعاد گوناگون پدیده مورد مطالعه، از چپستی آرمانی TOD گرفته تا پیامدهای پیش‌بینی‌شده آن در بستر شهر تهران، ارائه می‌دهند. به عنوان گامی مکمل برای تحلیل کیفی، از یک رویکرد کمی برای سنجش فراوانی و وزن دیدگاه‌های متخصصان استفاده شده است. اساس این تحلیل، شمارش تعداد تکرار کدهای استخراج‌شده در نرم‌افزار MAXQDA است تا دغدغه‌های اصلی، نقاط تمرکز و اهمیت نسبی هر یک از ابعاد موضوع در گفتمان تخصصی شناسایی شود. برای ارائه یک نمای بصری و جامع از این یافته‌ها، از خروجی‌هایی مانند ابر کلمات (Word Cloud) استفاده شده است. این ابزارها بر اساس میزان تکرار و اهمیت کدها، نقشه مفهومی و دغدغه‌های کانونی حاکم بر دیدگاه مصاحبه‌شوندگان را به تصویر می‌کشند.

نمونه‌ای تصادفی شامل ۲۵ درصد از داده‌ها توسط یک پژوهشگر دیگر به صورت مستقل کدگذاری شد. سپس ضریب کاپای کوهن برای سنجش میزان توافق محاسبه شد. مقدار کاپای به دست آمده (۰/۸۶) نشان‌دهنده سطح توافق «بسیار خوب» و پایایی بالای چارچوب کدگذاری بود.

۲. تحلیل فراوانی کدها (رویکرد کمی مکمل): علاوه بر تحلیل کیفی، از تحلیل فراوانی کدها در نرم‌افزار MAXQDA برای افزودن یک لایه اعتبار کمی به نتایج استفاده شد. در این روش، تعداد تکرار کدهای مرتبط با هر مضمون شمارش شد تا وزن و اهمیت نسبی هر مضمون در گفتمان متخصصان شناسایی شود. این کار به درک دقیق‌تر دغدغه‌های اصلی و نقاط تمرکز در دیدگاه مشارکت‌کنندگان کمک کرد.

مصاحبه‌شوندگان نماینده آماری کل جامعه برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران نیستند، بلکه به عنوان نمایندگان کلیدی و تأثیرگذار در سطح راهبردی و سیاست‌گذاری در نظر گرفته شده‌اند. این پژوهش از روش نمونه‌گیری هدفمند و قضاوتی بهره برده است که هدف آن نه دستیابی به نمایندگی آماری، بلکه کسب دیدگاه‌های عمیق و تخصصی است. معیار انتخاب این افراد، دانش و تجربه مستقیم آن‌ها در خصوص طرح TOD، عضویت در کمیته‌های مرتبط، جایگاه مدیریتی در نهادهای تصمیم‌گیر (مانند مدیران و رؤسای سابق مرکز مطالعات و معاونت شهرسازی) یا تخصص آکادمیک برجسته بوده است. اگرچه خود پژوهش باصراحت بیان می‌کند که نتایج قابل تعمیم آماری به کل مدیران نیست، اما یافته‌ها تصویری عمیق و معتبر از چالش‌ها و دغدغه‌های اصلی موجود در سطح راهبردی ارائه می‌دهند؛ بنابراین، دیدگاه‌های این گروه بازتاب‌دهنده گفتمان‌های غالب و مباحثات کلیدی در میان گروهی منتخب از متخصصان و مدیران تأثیرگذار است.

## جدول ۶. جدول کدگذاری اولیه، ثانویه و نهایی بر اساس روش تحلیل مضمون از مصاحبه‌های انجام‌شده

نقل قول	کدگذاری نهایی	کدگذاری ثانویه	کدگذاری اولیه
در واقع TOD هدفش اینه که توسعه رو در درون شهرها سازماندهی بکنه و اصولی براش تعریف شده که یکیش تراکم در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی، اختلاط کاربری‌ها، پیاده‌محوری و اصول کلی که بتواند امکانات حمل‌ونقل مدل‌های مختلف را بتواند در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل سازماندهی بکنه.	چپستی، اصول و اهداف آرمانی TOD	اصول بنیادین	<ul style="list-style-type: none"><li>• TOD به‌مثابه رویکرد</li><li>• اتصال حمل‌ونقل و کاربری زمین</li><li>• بارگذاری جدید روی نقاط عطف حمل‌ونقل</li><li>• چارچوب شهر فشرده</li><li>• TOD به‌مثابه پاسخ به پراکنده‌رویی</li><li>• اصول کلی تراکم، اختلاط، پیاده‌محوری</li><li>• انطباق کاربری زمین و حمل‌ونقل</li><li>• شهر پرتراکم با توسعه درونی</li><li>• سازماندهی توسعه در درون شهر</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• کمترین حمل و نقل شخصی</li> <li>• کاهش تمایل به خودرو شخصی</li> <li>• کاهش ترافیک و آلودگی</li> <li>• کاهش کیلومتر طی شده با خودرو</li> <li>• کاهش بعد سفر</li> <li>• افزایش تعاملات اجتماعی</li> <li>• پیاده‌راه به عنوان گره‌گشای روابط اجتماعی</li> <li>• افزایش زمان برای خانواده و مرادوات</li> <li>• افزایش حضور مردم در محله</li> <li>• جلوگیری از شب‌مردگی</li> <li>• افزایش امنیت محلات</li> <li>• تقویت اقتصاد محلی</li> <li>• ارتقای زیست‌پذیری</li> <li>• بهبود کیفیت محیطی</li> <li>• حل مشکل فاصله سکونت و شغل</li> <li>• احیای بافت فرسوده</li> <li>• افزایش سرزندگی محلات با اختلاط کاربری</li> <li>• پیامدهای مثبت TOD اصولی</li> <li>• منافع اصلی TOD در نظام کالبدی است</li> <li>• کاهش وابستگی به ماشین</li> <li>• پیامد رویکرد شکوفایی</li> </ul>	<p>اهداف و مزایای موردانتظار</p> <p>چیستی، اصول و اهداف آرمانی TOD</p>	<p>با کاهش فاصله بین محل سکونت و کار و یا به بیانی با کاهش طول سفر و زمان سفر، مدت زمان بیشتری صرف خانواده و مرادوات اجتماعی خواهد شد. همچنین، فضاهای باز ایجاد شده در هر محله، حضور بیشتر افراد در سطح محلات برای تأمین نیازها و دریافت خدمات و ... باعث جلوگیری از شب‌مردگی محلات شده و امنیت محلات را افزایش خواهد داد.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• قرابت با سنت شهر ایرانی</li> <li>• مفهوم ایرانی TOD</li> <li>• رجوع به اساس شهرنشینی</li> <li>• الگوی نظریه TND</li> <li>• ارجاع به نظریه سرورو (Cervero)</li> <li>• ارجاع به کتاب کلتروپ (Calthorpe)</li> <li>• مقایسه مدل توسعه شهرها آمریکایی و اروپایی</li> </ul>	<p>مبانی نظری و فرهنگی</p>	<p>آنچه من از نظریات TOD دنیا می‌فهمم یک نوع رجوع به اساس شهرنشینی و شهرگرایی با تکیه بر حمل و نقل عمومی است... مسیرهای پیاده می‌توانند در واقع گره‌گشای روابط اجتماعی درون محلات باشند.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• نقد نگاه تراکم‌محور</li> <li>• تراکم به عنوان کم‌اهمیت‌ترین بخش</li> <li>• ذهنیت غلط افزایش جمعیت پیرامون مترو</li> <li>• مغالطه بودن برج‌سازی کنار مترو</li> </ul>	<p>نقد رویکرد تراکم‌محور</p>	<p>به خلاف آنچه که در مصاحبه‌های برخی مدیران شهری نمود یافته و نیز برخی از دست‌اندرکاران امر TOD را فقط افزایش تراکم و بارگذاری می‌دانند، TOD مجموعه‌ای از اقدامات است که تراکم تنها جزئی از آن را تشکیل می‌دهد. مهم‌ترین بخش برنامه‌ریزی بر اساس TOD ایجاد اختلاط کاربری است... در این بین تراکم کم‌اهمیت‌ترین بخش داستان را تشکیل می‌دهد.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• نقد نگاه متمرکز بر ایستگاه</li> <li>• فراموش کردن بقیه شهر</li> <li>• شکست کارکرد ایستگاه بدون نگاه جامع</li> <li>• عدم تفکیک TOD از مجتمع ایستگاهی</li> <li>• اشتباه بودن نگاه جزیره‌ای</li> </ul>	<p>نقد نگاه جزیره‌ای و تقلیل‌گرا</p>	<p>تفسیر نادرست و نقدهای مفهومی</p> <p>کاری که ما کردیم... ایستگاه‌های موجود را گونه‌بندی نکرد... کار هم تقریباً مراحل نهایی پیشرفته بود که با تغییر معاونت شهرسازی کار را تعطیل کردند و به مناطق گفتند که هر منطقه‌ای سه تا زمین پیرامون ایستگاه معرفی کند و برای افزایش تراکم در آن‌ها طرح تهیه شود.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• اختلاط کاربری به عنوان مهم‌ترین بخش</li> <li>• اهمیت تفسیر واژه Develop</li> <li>• توسعه به معنای شکوفایی</li> <li>• نقد واژه توسعه (Development)</li> </ul>	<p>اهمیت مفاهیم کلیدی</p>	<p>نقدی که ممکنه ایجاد بشه در رابطه آخرین واژه Development به معنی توسعه است. وقتی شما می‌خواهید توسعه بدهید باید ببینید آیا کلان‌شهر تهران ظرفیت توسعه مجدد دارد یا خیر چه به شکل افقی چه عمودی.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تفسیر اجتماعی: ایجاد کامیونیتی (Community)</li> <li>• تفسیر خرد: پاسخ به نیاز محدوده</li> <li>• فقدان نگاه یکپارچه در تفسیر دیگر</li> </ul>	<p>سایر تفسیرها</p>	<p>در فضای آکادمیک تفسیرهای دیگری هم از TOD هست خیلی از پژوهشگران نگاه اجتماعی به TOD دارند و به عنوان یک محدوده‌ای که قابلیت ایجاد کمون دارد به آن نگاه می‌کنند یعنی یک برنامه‌ریزی که می‌تواند منجر به این بشود که کامیونیتی با محوریت ایستگاه شکل بگیرد.</p>

کدگذاری اولیه	کدگذاری نهایی	نقل قول
<ul style="list-style-type: none"> <li>• انگیزه شهرداری: اداره شهر گران</li> <li>• جاذبه مالی TOD</li> <li>• سوءاستفاده از TOD برای کسب درآمد</li> <li>• ایجاد درآمد پایدار حجوم</li> <li>• هدف درآمدزایی از تراکم برای توسعه مترو</li> <li>• ارجحیت مالی بر مزایای انسانی</li> <li>• تمایل به دلیل بحران نه مسائل انسانی</li> </ul>	<p>انگیزه‌های مالی و اقتصادی</p>	<p>در دوره قبل شورای شهر تهران... خیلی اصرار داشتند که شهرداری حتما یک لوابجی بیاورد که بحث توسعه و افزایش تراکم پیرامون ایستگاه‌ها را سازماندهی بکند و از محل درآمد ناشی از فروش تراکم بتواند توسعه مترو اتفاق بیفتد.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• حاکمیت رویکرد کمیت‌گرایی</li> <li>• تمرکز بر افزایش تراکم</li> <li>• نگاه توسعه‌ای به جای ارتقای کیفیت</li> <li>• استخدام ۲۲ مشاور برای ۲۲ منطقه و اقدام مشابه</li> <li>• رویکرد جدید: معرفی زمین برای افزایش تراکم</li> <li>• تعریف کریدور بارگذاری مازاد</li> <li>• پیشرو بودن مناطق ۷ و ۱۸</li> <li>• واگذاری بار به بخش خصوصی</li> <li>• ایده برون‌سپاری</li> <li>• کوچک شدن دولت (هسته مرکزی TOD)</li> <li>• ایجاد سامانه ارزشیابی</li> <li>• بازنگری طرح تفصیلی</li> </ul>	<p>سیاست‌ها و اقدامات اجرایی</p>	<p>در هر منطقه با یک مشاور قرارداد بستند... که قرار شده در هر منطقه با همین الگو TOD اطراف ایستگاه مترو یک کریدوری را تعریف کنند و بارگذاری‌هایی مازاد بر طرح تفصیلی شهر تهران در این کریدور تعریف کنند.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تفاوت مدیریت شهری و شهرداری</li> <li>• دو دوره متفاوت: TOD حمل‌ونقلی و شهرسازی</li> <li>• مقایسه دیدگاه هاشمی و صارمی</li> <li>• انتقال راهبری از حمل‌ونقل به شهرسازی</li> <li>• رویکرد کیفی دوره قبل: گونه‌بندی ایستگاه‌ها</li> <li>• مشاور از دانشگاه تهران</li> <li>• تعطیل شدن کار با تغییر مدیریت</li> <li>• بلندپروازی اولیه زاگانی و سپس سیر نزولی و تعدیل ایده</li> <li>• واکنش و مقاومت کارشناسی</li> <li>• اثرگذاری بدنه کارشناسی</li> <li>• مقاومت در کمیته فنی</li> <li>• مطالعه تبعات اجتماعی به عنوان ترمز</li> <li>• سردرگمی شهرداری</li> <li>• عدم اطلاع دقیق فعلی</li> </ul>	<p>تغییرات و ناهماهنگی‌های مدیریتی</p>	<p>در دوره قبلی مدیریت شهری این موضوع ذیل کمیته حمل‌ونقل بوده و پیش می‌رفته اما در این دوره از شورای شهر به شهرداری و از حوزه حمل‌ونقل به حوزه شهرسازی انتقال پیدا کرده است. بنابراین TOD در دوره اول دوره مدیریت شهری است که مبتنی بر حمل‌ونقل و ترافیک تعریف شده و در دوره دوم دوره مبتنی بر شهرسازی.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• چالش زیر ساخت ضعیف</li> <li>• بودجه‌بندی ناکافی برای توسعه زیرساخت</li> <li>• تراکم بالای فعلی تهران</li> <li>• زندگی بیش از ظرفیت در تهران</li> <li>• عدم توازن در توزیع خدمات</li> <li>• تکمیل بودن ظرفیت برد اکولوژیک تهران</li> <li>• فقدان کیفیت زندگی</li> <li>• فقدان فضاهای چندعملکردی</li> <li>• فقدان بودجه شهرداری برای خدمات عمومی</li> <li>• مثال: عدم اجرای بوستان ایرانیان</li> </ul>	<p>موانع زیرساختی و ظرفیتی</p>	<p>وقتی می‌خواهیم TOD را با شهر تهران یا کشور ایران ارزیابی کنیم یا چالش جدی زیرساخت مواجه می‌شویم ما کلاً زیرساخت ما خیلی ضعیف است و بودجه‌بندی ما هم همیشه برای توسعه زیرساخت بسیار پایین بوده... حسب اسناد بالادستی ظرفیت برد اکولوژیک تهران تکمیل شده ظرفیت زیست‌پذیری تهران بیشتر از این کشتش ندارد.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• مانع ریزدانی پلاک‌ها</li> <li>• نیاز به تجمیع و تملک که دور از ذهن است</li> <li>• نیاز به زمان طولانی برای تملک و توسعه</li> <li>• مسائل حقوقی متعدد</li> <li>• اشکال استفاده از ابزار موجود (طرح تفصیلی)</li> <li>• مغایرت پهنه‌های رایج با مقیاس پیاده</li> <li>• اشتباه بودن تعریف پهنه جدید T</li> <li>• فقدان پیوند بین مصوبات</li> <li>• تضاد با اسناد بالادستی (طرح جامع)</li> <li>• تضاد با سند ملی آمایش (تمرکززدایی)</li> <li>• عدم تطابق سیاست با علم و منطق</li> <li>• اقدامات موازی (طرح راهبردی و طرح‌های موضعی)</li> <li>• عدم ارتباط بین مقیاس کلان و خرد</li> <li>• نامشخص بودن جایگاه اسناد ملی</li> </ul>	<p>چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی</p>	<p>در طرح جامع که پیش‌بینی شده افق ۱۴۰۵ در نهایت جمعیت تهران باید چیزی حداقل حول و حوش ده میلیون نفر باشد... شهرداری وقتی این بارگذاری‌ها رو انجام بدهد در ۲۲ تا منطقه یک رقم قابل توجه به جمعیت شهر اضافه می‌شود. در سند ملی آمایش سرزمین تکلیف کرده کلان‌شهرها به‌ویژه شهر تهران به سمت تمرکززدایی بروند در حالی که TOD تراکم در شهر را پیشنهاد می‌کند و با اسناد بالادستی هماهنگ نیست.</p>

نقل قول	کدگذاری نهایی	کدگذاری ثانویه	کدگذاری اولیه
...یک مدت مونده بود تو کمیته فنی به واسطه مقاومت‌هایی که می‌شد که این اصلاً چیز خوبی نیست و موارد مختلف توسعه‌ای و ابعاد مختلف سرانه‌ها به خوبی دیده نشده یعنی مقاومت‌ها از خود معاونت شهرسازی هم بوده...	چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی	موانع دانشی و اجرایی	<ul style="list-style-type: none"> <li>فقدان مطالعات پشتیبان</li> <li>فقدان شبیه‌سازی نزد مجریان</li> <li>عدم آگاهی شهرداری از نحوه اجرا</li> <li>چالش زمان‌بندی اجرا پس از شکل‌گیری شهر</li> </ul>
اگر الزامات TOD به خوبی دیده نشده اون چیزی که اتفاق خواهد افتاد یک باز توزیع رانت است... به قرار است به مالکان بیشتر از حد طرح تفصیلی تراکم داده بشود.		آسیب‌های اقتصادی و طبقاتی	<ul style="list-style-type: none"> <li>خطر باز توزیع رانت</li> <li>تشدید رانت با اعطای تراکم مازاد</li> <li>دامن‌زدن به فقر و شکاف طبقاتی</li> <li>افزایش قیمت ملک</li> <li>هزینه زندگی عمودی و متراکم</li> </ul>
...بحران‌های اجتماعی خدشه‌دار شدن هویت اجتماعی محلات شهر تهران و مسائل حقوقی متعدد.	پیامدهای منفی اجتماعی - اقتصادی	آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی	<ul style="list-style-type: none"> <li>بحران‌های اجتماعی</li> <li>خدشه‌دار شدن هویت محلات</li> <li>کاهش تعاملات همسایگی در آپارتمان</li> <li>کاهش ارتباطات اجتماعی</li> <li>افزایش جرم‌خیزی در آپارتمان‌ها و رابطه آن با ارتفاع ساختمان</li> <li>رابطه معنادار تراکم با آسیب‌های اجتماعی</li> <li>اثبات در پژوهش‌های علمی</li> <li>افزایش طلاق و جرم</li> <li>سرکوب زندگی اجتماعی ایرانی</li> <li>فقدان قلب محله (مسجد، فرهنگسرا)</li> <li>سوق یافتن پیوندها به سمت شغل</li> </ul>
هرچقدر فضا کوچک بشود، به فضاهای سلولی و زندانی و پارکینگی شبیه‌تر می‌شود یعنی استعاره خانه به استعاره پارکینگ، به استعاره زندان... نزدیک می‌شود و این استعاره‌ها، استعاره‌هایی نیستند که یک انسان بتواند مثلاً ۷ سال ۸ سال ۱۰ سال... این محیط را به‌سادگی تحمل کند.		آسیب به نهاد خانواده	<ul style="list-style-type: none"> <li>کاهش تعاملات و گسست پیوندهای درونی</li> <li>بحران کالبدی و معنایی خانه</li> <li>فروپاشی کارکردی و عاطفی خانواده</li> <li>تبدیل خانه به خوابگاه</li> <li>تضعیف جایگاه اجتماعی خانواده</li> <li>تبدیل استعاره خانه به زندان</li> <li>نقض قانون اساسی (خانواده به‌عنوان سلول جامعه)</li> </ul>
در شهری که دیگر ظرفیت توسعه مجدد ندارد هر نوعی از توسعه محکوم به شکست است حالا از لحاظ علمی چه قالب TOD باشد چه در قالبی دیگر.		پیش‌بینی عدم تحقق و شکست	<ul style="list-style-type: none"> <li>فاصله آرمان و واقعیت</li> <li>پیش‌بینی عدم اجرای TOD</li> <li>ماندن در فاز مطالعات</li> <li>عدم تحقق TOD در این دوره</li> <li>عدم تحقق مانع صحبت از تبعات</li> <li>محکوم به شکست بودن هر نوع توسعه</li> <li>رویکرد فعلی به‌مثابه غیر-TOD</li> <li>آسیب‌زا بودن رویکرد فعلی</li> </ul>
ما یکی دو تا ایستگاه را ممکن است ورود کنند و اقداماتی صرفاً در حد بلندمرتبه‌سازی اتفاق بیفتند... صرفاً طرح‌های موضعی کوچکی اجرایی خواهد شد و گرنه در فاز مطالعات خواهد ماند.	چشم‌انداز آینده و پیش‌بینی نتایج	ماهیت پروژه‌های اجرایی	<ul style="list-style-type: none"> <li>اجرای اقدامات کوچک و موضعی</li> <li>محدود شدن به پروژه‌های مسکونی</li> <li>عمر TOD در قالب مجتمع‌سازی</li> <li>پیش‌بینی ۱۰۰ تا پروژه مسکونی</li> </ul>
بستگی به رویکرد مدیریت شهری دارد. اگر اون چیزی که قرار بود ایستگاه‌های تهران گونه‌شناسی کنیم... یک تبعاتی برای شهر دارد اما اگر بخواهیم برویم هر جا زمین خالی داریم... تراکم کار و فعالیت را افزایش بدهیم... به کیفیت زندگی در شهر تهران آسیب می‌زند.		وابستگی نتایج و سایر پیامدها	<ul style="list-style-type: none"> <li>وابستگی تبعات به رویکرد</li> <li>پیامد رویکرد افزایش تراکم: آسیب به کیفیت زندگی و کاهش سرانه خدماتی</li> <li>خطر فاجعه در زلزله</li> <li>آسیب‌های ناشی از خطای ساخت‌وساز</li> <li>نگرانی کارشناسان آگاه</li> <li>محدودیت تأثیر محیط ساخته‌شده بر نظام اجتماعی</li> <li>نقش عوامل دیگر (رسانه)</li> <li>عدم تغییر زیاد در مسائل اجتماعی</li> </ul>

## ۱.۵. چستی، اصول و اهداف آرمانی TOD

در نگاه ایده‌آل و آکادمیک، توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) یک پارادایم جامع و کیفی برای ساماندهی به رشد شهرهاست که ریشه در مبانی نظری مشخصی دارد. اصول بنیادین آن بر ایجاد یک شهر فشرده و یکپارچه استوار است که با اتصال کاربری زمین و حمل‌ونقل، به چالش پراکندگی شهری پاسخ می‌دهد. این الگو فقط یک راهکار ترافیکی نیست، بلکه یک چشم‌انداز کامل برای زندگی شهری است که در آن، ترکیبی از تراکم، اختلاط کاربری‌های متنوع و طراحی پیاده‌مدار، هسته اصلی را تشکیل می‌دهد. اهداف و مزایای مورد انتظار از چنین رویکردی، بسیار فراتر از مسائل کالبدی است؛ هدف نهایی، ارتقای کیفیت زندگی و زیست‌پذیری است. این مهم از طریق کاهش وابستگی به خودروی شخصی و در نتیجه کاهش ترافیک و آلودگی، افزایش چشمگیر تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی سرزنده، جلوگیری از شب‌مردگی محلات، تقویت اقتصادهای خرد و محلی و در نهایت، اختصاص زمان بیشتر به خانواده و فعالیت‌های اجتماعی به واسطه کوتاه شدن سفرها محقق می‌شود. از منظر مبانی نظری و فرهنگی، این رویکرد ضمن استناد به نظریات کلاسیک افرادی همچون کالتورپ و سرورو، به دلیل تأکید بر محله‌محوری و دسترسی پیاده، دارای قرابت‌هایی با سنت شهر ایرانی است که خود می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری یک الگوی بومی موفق باشد. در مجموع، متخصصان TOD را یک فرصت برای شکوفایی شهر می‌دانند که در صورت اجرای صحیح، می‌تواند به حل هم‌زمان مشکلات زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی منجر شود.

در این مقوله، تمرکز اصلی گفتمان متخصصان به شکل برجسته‌ای بر روی اهداف و مزایای مورد انتظار (۱۳ درصد) بوده است. این فراوانی بالا نشان می‌دهد متخصصان، درک بسیار روشنی از چشم‌انداز مثبت و نتایج مطلوب TOD دارند و بحث آن‌ها بیشتر معطوف به نتایج عملی (مانند کاهش ترافیک و افزایش تعاملات اجتماعی) است تا مباحث صرفاً تئوریک. در رتبه‌های بعدی، اصول بنیادین (۶ درصد) و مبانی نظری و فرهنگی (۴ درصد) قرار دارند. این توزیع فراوانی بیانگر آن است که هرچند پایه‌های نظری برای متخصصان مشخص است، اما دغدغه و نقطه تمرکز اصلی آن‌ها، پتانسیل‌ها و دستاوردهای این رویکرد در عمل است که این امر، انتقادهای بعدی آن‌ها به نحوه اجرا را معنادارتر می‌سازد.

## ۲.۵. تفاسیر نادرست و نقدهای مفهومی

با وجود شفافیت تعریف آکادمیک، یافته‌ها نشان‌دهنده یک شکاف عمیق و نگران‌کننده میان این تعریف آرمانی و تفاسیر رایج در سطح مدیریتی است. اصلی‌ترین نقد مفهومی، غلبه یک رویکرد تراکم‌محور است که TOD را به یک ابزار صرف برای افزایش جمعیت و ساخت‌وساز تقلیل می‌دهد. متخصصان این نگاه را یک مغالطه می‌دانند و تأکید می‌کنند که تراکم، تنها یکی از ابزارهای TOD و شاید کم‌اهمیت‌ترین بخش آن است، در حالی که اصل اساسی یعنی اختلاط کاربری کاملاً نادیده گرفته می‌شود. نقد بنیادین دیگر، نگاه جزیره‌ای و تقلیل‌گرا است؛ در این نگاه، تمام تمرکز بر محدوده بلافاصله ایستگاه معطوف شده و با فراموش کردن بقیه شهر، از درک تأثیرات متقابل و لزوم یکپارچگی در مقیاس کلان غفلت می‌شود. این رویکرد جزیره‌ای که در عمل خود را در قالب عدم تفکیک TOD از مجتمع‌سازی نشان می‌دهد، می‌تواند به شکست کارکردی ایستگاه و تشدید مشکلات در بافت پیرامونی منجر شود.

ریشه این تفاسیر نادرست، نادیده گرفتن اهمیت مفاهیم کلیدی است؛ به‌ویژه غفلت از این نکته که واژه توسعه (Development) در این پارادایم، نه به معنای ساخت‌وساز، بلکه به معنای شکوفایی کیفی یک مکان است.

در این بخش، فراوانی کدها به یکدیگر نزدیک بوده و نشان‌دهنده نقدی چندوجهی است. بیشترین نقد با ۳ درصد به نگاه جزیره‌ای و تقلیل‌گرا اختصاص دارد که نشان می‌دهد از دید متخصصان، بزرگ‌ترین خطای مفهومی، درک نکردن مقیاس کلان و یکپارچه TOD است. پس از آن، نقد رویکرد تراکم‌محور و اهمیت مفاهیم کلیدی هر دو با ۳ درصد، اهمیت یکسانی دارند. این آمار نشان می‌دهد تقلیل دادن TOD به کسب درآمد و نادیده گرفتن مفاهیم کلیدی مانند اختلاط کاربری و شکوفایی، دو روی یک سکه و از خطاهای بنیادین در برداشت مدیران هستند. کمترین فراوانی مربوط به سایر تفاسیر (۲ درصد) است که نشان می‌دهد نقدهای اصلی حول همین محورهای مشخص شکل گرفته‌اند.

## ۳.۵. رویکرد منفعت‌محور و سیاست‌های مدیریت شهری

تحلیل دیدگاه‌ها به‌وضوح نشان می‌دهد تفاسیر نادرست ذکر شده، ریشه در انگیزه‌های مالی و اقتصادی مدیریت شهری دارند. چالش اداره یک شهر گران و نیاز مبرم به ایجاد درآمد پایدار حجیم، باعث شده تا TOD از یک راهبرد شهرسازی به یک ابزار مالی تبدیل شود. به باور متخصصان، جاذبه مالی این طرح و پتانسیل آن کسب درآمد به منظور تأمین مالی پروژه‌های دیگر (مانند توسعه مترو)، دلیل اصلی گرایش به آن بوده است. این نگاه منفعت‌محور، به ارجحیت یافتن منطق مالی بر مزایای انسانی منجر شده و خود را در سیاست‌ها و اقدامات اجرایی مشخصی نمایان ساخته است. حاکمیت رویکرد کمیت‌گرا و تمرکز صرف بر افزایش تراکم، استخدام ۲۲ مشاور برای ۲۲ منطقه (که نماد نگاه جزیره‌ای است)، و تلاش برای واگذاری بار به بخش خصوصی از جمله این سیاست‌هاست. این فرایند با ناهماهنگی‌های مدیریتی نیز پیچیده‌تر شده است؛ تفاوت دیدگاه‌ها میان دوره‌های مختلف مدیریت، مقاومت بدنه کارشناسی در برابر تصمیمات شتاب‌زده که گاهی به عنوان ترمز عمل کرده، و سردرگمی کلی شهرداری در نحوه اجرا، نشان‌دهنده نبود یک استراتژی واحد و منسجم است.

این مقوله از پرتکرارترین بخش‌های گفتمان بوده و اعداد در آن بسیار گویا هستند. بالاترین فراوانی با ۹ درصد به تغییرات و ناهماهنگی‌های مدیریتی تعلق دارد. این عدد نشان می‌دهد از دید متخصصان، بزرگ‌ترین مشکل در شهرداری، بیش از آنکه نیت‌ها باشد، آشفتگی، بی‌ثباتی و عدم انسجام در فرایندهای مدیریتی است. پس از آن، سیاست‌ها و اقدامات اجرایی (۸ درصد) قرار دارد که نقد مستقیم به تصمیمات عملی (مانند استخدام ۲۲ مشاور) را نشان می‌دهد. جالب توجه است که انگیزه‌های مالی و اقتصادی (۴ درصد) با وجود اهمیت، فراوانی کمتری دارد؛ به این معنا که متخصصان، انگیزه مالی را به عنوان علت اصلی می‌شناسند، اما تمرکز اصلی نقدشان بر نتایج فاجعه‌بار آن در حوزه مدیریت و اجراست.

## ۴.۵. چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی

حتی در صورت وجود یک برنامه ایده‌آل، اجرای موفق TOD در تهران با موانع ساختاری و ریشه‌داری مواجه است که متخصصان، عبور از آن‌ها را بسیار دشوار می‌دانند. موانع زیرساختی و ظرفیتی

شاید ملموس‌ترین چالش باشد؛ تهران در حال حاضر با تراکم جمعیتی بالا، زیرساخت‌های فرسوده و توزیع نامتوازن خدمات روبه‌روست و مهم‌تر از آن، ظرفیت برد اکولوژیک شهر از نظر منابع آبی، آلودگی هوا و فرونشست زمین تکمیل شده است و عملاً جایی برای بارگذاری جمعیتی جدید ندارد. در کنار این، موانع حقوقی، مالکیتی و طرح‌ریزی قرار دارند؛ ریزدانگی پلاک‌ها در بسیاری از مناطق شهری، اجرای پروژه‌های یکپارچه و بزرگ‌مقیاس را که نیازمند تجمیع و تملک زمین است، تقریباً غیرممکن می‌سازد. علاوه بر این، رویکرد فعلی شهرداری با اسناد بالادستی مانند طرح جامع و سند ملی آمایش (که بر تمرکززدایی تأکید دارد) در تضاد آشکار است. در نهایت، موانع دانشی و اجرایی مانند فقدان مطالعات پشتیبان قوی و عدم آگاهی کافی بدنه اجرایی از پیچیدگی‌های این طرح، ریسک اجرای نادرست و آسیب‌زا را به شدت افزایش می‌دهد. در میان موانع اجرای TOD، موانع حقوقی، مالکیتی و طرح‌ریزی با ۹ درصد، پرتکرارترین دغدغه عملی متخصصان است. این آمار تأکید می‌کند که مسئله ریزدانگی پلاک‌ها و موانع قانونی برای تجمیع، یک بن‌بست ساختاری و شاید بزرگ‌ترین مانع تحقق TOD در تهران تلقی می‌شود. پس از آن، موانع زیرساختی و ظرفیتی (۶ درصد) قرار دارد که نشان‌دهنده نگرانی عمیق از عدم کشش زیرساخت‌های شهر برای پذیرش بارگذاری جدید است. در مقابل، موانع دانشی و اجرایی (۳ درصد) فراوانی کمتری دارد. این توزیع نشان می‌دهد از دید متخصصان، مشکل اصلی، کمبود دانش نیست، بلکه بن‌بست‌های سخت‌افزاری، قانونی و زیرساختی است که حتی بهترین طرح‌ها را نیز ناکام می‌گذارد.

#### ۵.۵. پیامدهای منفی اجتماعی - اقتصادی

در تبیین دیدگاه‌های برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران نسبت به مفهوم توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD)، پیامدهای اجتماعی - اقتصادی ناشی از اجرای ناقص یا انحرافی این رویکرد، به‌ویژه در صورت تمرکز بیش از حد بر استفاده از ظرفیت‌های تراکمی به عنوان ابزار تأمین مالی، اهمیت ویژه‌ای دارد. در بعد اقتصادی، اولویت‌بخشی به ظرفیت‌های تراکمی به عنوان ابزار تأمین مالی و بهره‌برداری از منابع مالی حاصل از آن، خطر بازتوزیع رانت و تشدید شکاف‌های طبقاتی را به همراه دارد. چنین روندی با افزایش قیمت زمین و مسکن، هزینه‌های زندگی در محیط‌های متراکم را به شدت بالا می‌برد و عملاً امکان تحقق عدالت فضایی و اجتماعی را محدود می‌کند. در بعد اجتماعی و فرهنگی، اجرای یک‌جانبه TOD می‌تواند به بروز بحران‌های اجتماعی و فرهنگی منجر شود. خدشه‌دار شدن هویت

تاریخی و محلی، کاهش تعاملات همسایگی در بافت‌های متراکم آپارتمانی، تضعیف پیوندهای اجتماعی و افزایش زمینه‌های جرم‌خیزی از جمله پیامدهایی هستند که در پژوهش‌های علمی نیز مورد تأیید قرار گرفته‌اند. فقدان عناصر هویت‌بخش مانند مساجد و فرهنگسراها در بافت‌های جدید و انتقال پیوندهای اجتماعی از عرصه محلی به حوزه‌های اقتصادی و شغلی، تهدیدی جدی برای تداوم سبک زندگی ایرانی - اسلامی در تهران به شمار می‌رود.

تحلیل فراوانی در این مقوله، یکی از یافته‌های مهم پژوهش را آشکار می‌سازد: تمرکز ویژه بر پیامدهای اجتماعی. آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی با ۷ درصد، بیشترین فراوانی را در این بخش دارد و نشان‌دهنده نگرانی عمیق از خدشه‌دار شدن هویت محلات و افزایش آسیب‌هایی همچون جرم و انزوای اجتماعی است. پس از آن، آسیب به نهاد خانواده (۵ درصد) با فراوانی بسیار بالا قرار دارد. بعد از این دو مورد آسیب‌های اقتصادی و طبقاتی (۳ درصد) قرار دارد.

#### ۶.۵. چشم‌انداز آینده و پیش‌بینی نتایج

با در نظر گرفتن تمام ابعاد یادشده، چشم‌انداز متخصصان نسبت به سرنوشت TOD در تهران عمدتاً بدبینانه و مبتنی بر پیش‌بینی عدم تحقق و شکست الگوی جامع آن است. به دلیل فاصله عمیق میان آرمان و واقعیت، بسیاری معتقدند این طرح بزرگ یا در فاز مطالعات و بروکرسی باقی خواهد ماند، یا ماهیت پروژه‌های اجرایی آن به چند اقدام کوچک و موضعی محدود خواهد شد. در این سناریوی محتمل، الگوی TOD در عمل به مجتمع‌سازی در زمین‌های بزرگ و بدون در نظر گرفتن پیوستگی با بافت شهری خلاصه می‌شود و روح اصلی آن از بین می‌رود. در نهایت، متخصصان بر وابستگی نتایج به رویکرد فعلی تأکید دارند و هشدار می‌دهند که این رویکرد آسیب‌زا، نه تنها کیفیت زندگی را کاهش می‌دهد، بلکه با ترویج ساخت‌وسازهای متراکم و غیراصولی، شهر را در برابر بحران‌های آینده مانند زلزله آسیب‌پذیرتر از قبل خواهد کرد و میراثی از ناکارآمدی و خطر به جا خواهد گذاشت.

دو کد محوری پیش‌بینی عدم تحقق و شکست و وابستگی نتایج و سایر پیامدها هر دو با ۵ درصد فراوانی، وزن یکسانی دارند. این نشان می‌دهد متخصصان یا به طور کلی معتقد به شکست کامل طرح در رسیدن به اهداف آرمانی خود هستند، یا موفقیت آن را مشروط به متغیرهای بسیار و همراه با پیامدهای منفی پیش‌بینی‌نشده (مانند خطر زلزله) می‌دانند. ماهیت پروژه‌های اجرایی (۳ درصد) با فراوانی کمتر، نشان می‌دهد بحث کمتری در مورد شکل پروژه‌های احتمالی وجود دارد و تمرکز اصلی بر نتیجه نهایی، یعنی عدم تحقق الگوی جامع TOD، استوار است.

#### جدول ۷. جدول تحلیل کمی دیدگاه‌های متخصصان درباره توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) در تهران

عنوان اصلی	زیرمجموعه	مورد
چستی، اصول و اهداف آرمانی TOD	اصول بنیادین	۶٪
	اهداف و مزایای موردانتظار	۱۳٪
	مبانی نظری و فرهنگی	۴٪

عنوان اصلی	زیرمجموعه	موارد
تفاسیر نادرست و نقدهای مفهومی	نقد رویکرد تراکم محور	۳٪
	نقد نگاه جزیره‌ای و تقلیل‌گرا	۳٪
	اهمیت مفاهیم کلیدی	۳٪
	سایر تفاسیر	۲٪
رویکرد منفعت‌محور و سیاست‌های مدیریت شهری	انگیزه‌های مالی و اقتصادی	۴٪
	سیاست‌ها و اقدامات اجرایی	۸٪
	تغییرات و ناهماهنگی‌های مدیریتی	۹٪
	موانع زیرساختی و ظرفیتی	۶٪
چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی	موانع حقوقی، مالکیتی و طرح‌ریزی	۹٪
	موانع دانشی و اجرایی	۳٪
	پیامدهای منفی اجتماعی-اقتصادی	۳٪
پیامدهای منفی اجتماعی-اقتصادی	آسیب‌های اقتصادی و طبقاتی	۳٪
	آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی	۷٪
	آسیب به نهاد خانواده	۵٪
چشم‌انداز آینده و پیش‌بینی نتایج	پیش‌بینی عدم تحقق و شکست	۵٪
	ماهیت پروژه‌های اجرایی	۳٪
	وابستگی نتایج و سایر پیامدها	۵٪

## چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی پیامدهای منفی اجتماعی-اقتصادی تفاسیر نادرست و نقدهای مفهومی

# چیستی، اصول و اهداف آرمانی TOD

## رویکرد منفعت‌محور و سیاست‌های مدیریت شهری

### چشم‌انداز آینده و پیش‌بینی نتایج

شکل ۳. ابر کلمات کدگذاری انتخابی استخراج شده از مصاحبه‌ها

موانع زیرساختی و ظرفیتی و طبقاتی و وابستگی نتایج و سایر پیامدها  
آسیب‌های اقتصادی و فرهنگی و شکست  
اصول بنیادین ماهیت پروژه‌های اجرایی و سایر تفاسیر  
اهداف و مزایای مورد انتظار  
آسیب به نهاد خانواده  
پیش‌بینی عدم تحقق و شکست  
انگیزه‌های مالی و اقتصادی  
سیاست‌ها و اقدامات اجرایی  
تغییرات و ناهماهنگی‌های مدیریتی  
موانع حقوقی، مالکیتی و طرح‌ریزی

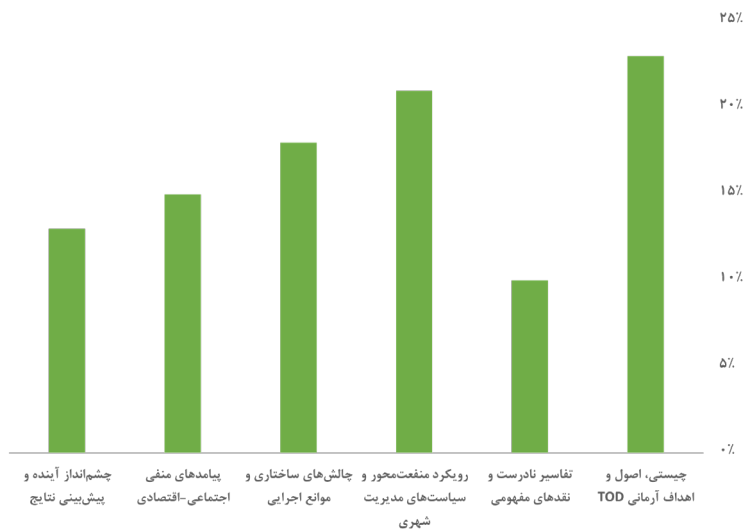
شکل ۴. ابر کلمات کدگذاری محوری استخراج شده از مصاحبه‌ها



شکل ۵. کدگذاری باز استخراج‌شده از مصاحبه‌ها بر اساس تعداد هر کد



شکل ۶. کدگذاری محوری استخراج‌شده از مصاحبه‌ها



شکل ۷. کدگذاری انتخابی استخراج‌شده از مصاحبه‌ها

## ۶. بحث

یک استراتژی شهرسازی به یک پروژه ساختمانی تقلیل داده است.

### ۳.۶. رویکرد منفعت‌محور و سیاست‌های مدیریت شهری

یافته‌ها به‌وضوح نشان می‌دهند انگیزه اصلی در تهران، کسب درآمد از طریق کسب درآمد از طریق تراکم است. این رویکرد منفعت‌محور، TOD را به یک ابزار مالی تبدیل کرده است. در حالی که ابزارهای مالی در TOD جهانی نیز نقش دارند، اما هدف و سازوکار آن‌ها متفاوت است. در مدل هنگ‌کنگ، سود حاصل از سازوکار «راه‌آهن + ملک» مستقیم برای پایداری مالی و توسعه خود سیستم حمل‌ونقل بازسرمایه‌گذاری می‌شود. در کوریتیا و دنور، ابزارهای مالی برای تحقق یک هدف اجتماعی (تأمین مسکن ارزان‌قیمت) به کار گرفته می‌شوند. در تهران اما به نظر می‌رسد این درآمد قرار است به یک منبع عمومی برای شهرداری تبدیل شود که این امر، هدف اصلی TOD را که ایجاد هم‌افزایی میان حمل‌ونقل و کاربری زمین است، مختل می‌کند.

### ۴.۶. چالش‌های ساختاری و موانع اجرایی

چالش‌هایی مانند ریزدانگی پلاک‌ها، ناهماهنگی بین‌بخشی و موانع قانونی که در مصاحبه‌ها مطرح شد، در بسیاری از شهرها وجود دارد. اما تفاوت در نحوه مواجهه با آن‌هاست. سنگاپور با برنامه‌ریزی کاملاً متمرکز و قدرتمند دولتی بر این موانع غلبه کرد. اوکلند از طریق توانمندسازی یک نهاد غیرانتفاعی محلی و مشارکت جامعه راهکار یافت. تهران اما در مرحله شناسایی این موانع باقی مانده و فاقد یک ساختار نهادی کارآمد و یکپارچه برای راهبری TOD است. فقدان یک نهاد فرابخشی مانند ستاد ویژه TOD که بتواند میان معاونت‌های مختلف شهرداری و سایر نهادها هماهنگی ایجاد کند، باعث شده رویکردها جزیره‌ای و اقدامات بی‌نتیجه بمانند.

### ۵.۶. پیامدهای منفی اجتماعی - اقتصادی

نگرانی عمیق متخصصان تهرانی از پیامدهای اجتماعی مانند اعیان‌نشینی، خدشه‌دار شدن هویت محلی و تضعیف نهاد خانواده، بزرگ‌ترین نقطه تمایز با تجارب موفق جهانی است. در شهرهایی

تحلیل یافته‌های این پژوهش در پرتو تجارب موفق جهانی، تصویری از یک شکاف عمیق و چندوجهی را به نمایش می‌گذارد. رویکرد فعلی تهران در قبال توسعه حمل‌ونقل محور (TOD)، نه یک بومی‌سازی خلاقانه، بلکه یک تفسیر تقلیل‌گرایانه و منحرف‌شده از یک پارادایم جهانی است. این انحراف را می‌توان در شش محور کلیدی که از مصاحبه‌ها استخراج شد، ردیابی کرد:

### ۱.۶. چستی، اصول و اهداف آرمانی

متخصصان تهرانی درک کاملی از اهداف آرمانی TOD ندارند: ایجاد محلات سرزنده، کاهش وابستگی به خودرو و ارتقای کیفیت زندگی. این درک با اهداف شهرهایی مانند آرلینگتون (ویرجینیا) که TOD را به عنوان یک استراتژی بلندمدت برای مقابله با پراکنده‌روی شهری به کار گرفت، همسو است. با این حال، تفاوت اساسی در این است که در آرلینگتون، این آرمان به یک نقشه راه عملیاتی تبدیل شد که تمام تصمیمات کاربری زمین و حمل‌ونقل را برای دهه‌ها هدایت کرد. در تهران اما، این آرمان در حد یک مفهوم نظری باقی مانده و در فرایند اجرا، جای خود را به اهداف دیگری داده است. آرمان TOD در تهران دانسته می‌شود، اما به آن عمل نمی‌شود؛ یک آرمان گمشده است.

### ۲.۶. تفاسیر نادرست و نقدهای مفهومی

نقد اصلی متخصصان به تقلیل دادن TOD به «افزایش تراکم در جوار ایستگاه» و تفسیر «توسعه» به معنای «ساخت‌وساز» است. این نگاه جزیره‌ای و صرفاً کالبدی، روح TOD را از بین می‌برد. این رویکرد در تضاد کامل با تجاربی مانند میلان و تورین قرار دارد که در آن‌ها، TOD به معنای بازآفرینی یکپارچه مناطق وسیع صنعتی و تبدیل آن‌ها به مناطق شهری کامل با کاربری‌های مختلط، فضاهای عمومی گسترده و طراحی انسان‌محور بود. حتی در هنگ‌کنگ که نماد تراکم است، توسعه به صورت یکپارچگی عمودی و چندعملکردی (تجاری، اداری، مسکونی) با ایستگاه تعریف می‌شود، نه صرفاً ساخت برج‌های مسکونی در اطراف آن. تفسیر نادرست در تهران، TOD را از

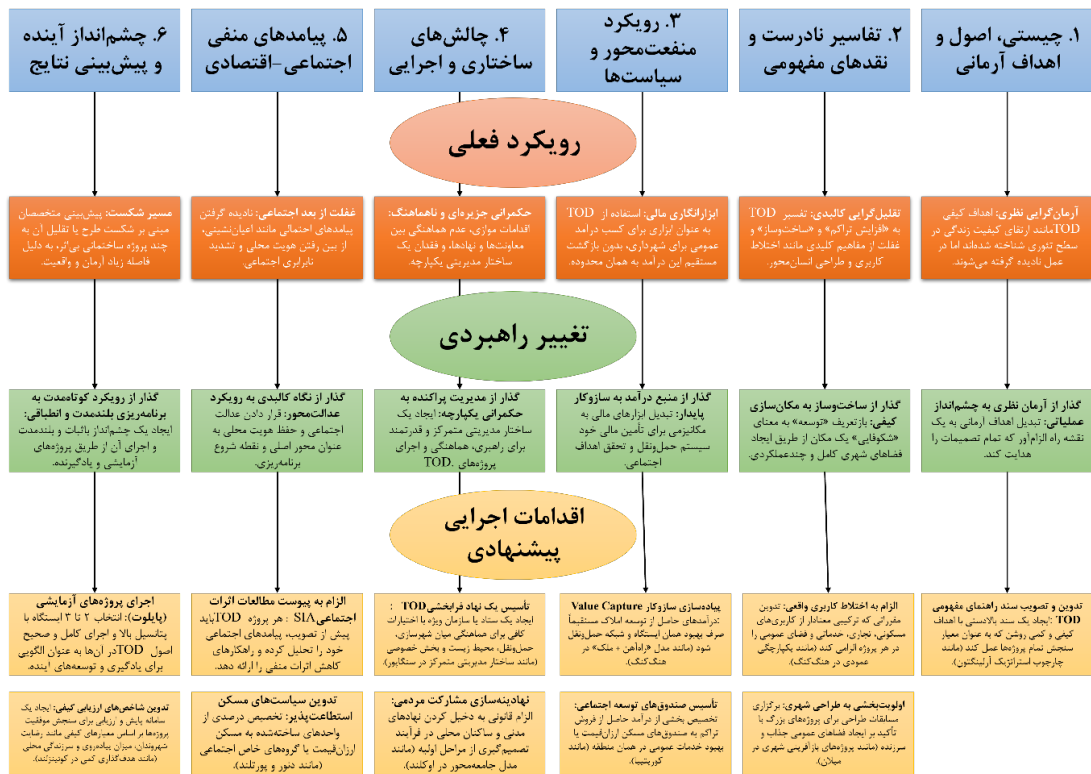
مانند دنور، پورتلند و اوکلند، جلوگیری از همین پیامدهای منفی، نقطه شروع و محور اصلی برنامه‌ریزی TOD بوده است. آن‌ها با سیاست‌های فعالانه مسکن استطاعت‌پذیر و مشارکت جامعه، به پیشواز این چالش‌ها رفته‌اند. در تهران، این پیامدها به عنوان یک خطر جانبی دیده می‌شوند که باید بعداً فکری برای آن کرد. این غفلت از بعد اجتماعی، خطر تبدیل شدن TOD از یک راه‌حل شهری به یک معضل اجتماعی جدید را به شدت افزایش می‌دهد.

### ۶.۶ چشم‌انداز آینده و پیش‌بینی نتایج

بدبینی متخصصان نسبت به آینده TOD در تهران، ریشه در فاصله عمیق میان آرمان و واقعیت دارد. آن‌ها پیش‌بینی می‌کنند که طرح

یا در مرحله مطالعات باقی می‌ماند، یا به چند پروژه ساختمانی موضعی و فاقد پیوستگی خلاصه می‌شود که روح TOD را منعکس نمی‌کند. داستان‌های موفقیت TOD در جهان مانند آرلینگتون و کوریتیا، حاصل چندین دهه ثبات در چشم‌انداز و اراده سیاسی بوده‌اند. این ثبات و نگاه بلندمدت، دقیقاً همان حلقه‌ای است که در رویکرد کوتاه‌مدت و منفعت‌محور تهران مفقود است. تا زمانی که این پارادایم حاکم تغییر نکند، پیش‌بینی متخصصان مبنی بر شکست طرح در رسیدن به اهداف آرمانی خود، بسیار محتمل به نظر می‌رسد.

## محور چالش



شکل ۸. چارچوب پیشنهادی پژوهش

### ۷. نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف تبیین ادراک برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران از مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) انجام شد و نشان داد چگونه یک پارادایم جهانی در فرایند بومی‌سازی و اجرا، نه تنها با چالش‌های عملی، بلکه با یک تعریف مفهومی عمیق روبه‌رو می‌شود. تحلیل‌ها آشکار ساخت که در بستر مدیریت شهری تهران، TOD از یک چشم‌انداز جامع برای ارتقای کیفیت زندگی، به یک ابزار مالی تقلیل‌گرایانه برای کسب درآمد از طریق فروش تراکم تبدیل شده است. این «وابستگی به مسیر» که ریشه در انگیزه‌های مالی برای تأمین پروژه‌های زیرساختی مانند مترو دارد، یک پارادایم

مدیریتی را شکل داده که در آن، ملاحظات اقتصادی بر سایر اهداف انسانی، اجتماعی و زیست‌محیطی طرح، اولویت یافته است. همان‌طور که در بحث مقاله نشان داده شد، این رویکرد ابزاری در تضاد کامل با تجارب موفق جهانی قرار دارد. در حالی که در شهرهایی مانند آرلینگتون، آرمان کیفی به یک نقشه راه عملیاتی تبدیل شده، در تهران به یک «آرمان گمشده» در اجرا بدل شده است. به خلاف مدل هنگ‌کنگ که در آن سازوکار مالی «راه‌آهن + ملک» به پایداری خود سیستم حمل‌ونقل کمک می‌کند، یا مدل دنور که ابزارهای مالی را در خدمت عدالت اجتماعی (تأمین مسکن) به کار می‌گیرد، در تهران درآمد حاصل از تراکم، ارتباط ارگانیک

Asian Development Bank. (2022). Realizing India's potential for transit-oriented development and land value capture: A qualitative and quantitative approach. <https://dx.doi.org/10.22617/SPR220271-2>

Behzadfar M., & Zabihi M. (2011). A Guide to Urban Area Programming within the Framework of Public Transport-Oriented Development. *Bagh-e Nazar*, 8(18). [In Persian] [https://www.bagh-sj.com/article\\_462.html](https://www.bagh-sj.com/article_462.html)

Belzer & Autler. (2002). TOD: Moving from rhetoric to reality. *Urban Land*, 56(3). <https://www.researchgate.net/publication/228550052>

Bernick, M., & Cervero, R. (1997). *Transit Villages in the 21st Century*. New York: McGraw-Hill. <https://www.scirp.org/reference/referencespapers?referenceid=2723443>

Bertolini, L., Curtis, C., & Renne, J. (2012). Station area projects in Europe and beyond: Towards transit-oriented development? *Built Environment*, 38(1), 31–50. <https://doi.org/10.2148/benv.38.1.31>

California Department of Transportation. (2002). *Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors for Success in California*. <https://rosap.nrl.bts.gov/view/dot/38272>

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. <https://www.scirp.org/reference/referencespapers?referenceid=1570938>

Calthorpe, P., & Poticha, S. (1997). *Principles for Transit-Oriented Development*. [Unpublished policy paper].

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds. *Transportation Research Part D*, 2(3), 199–219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)

Curtis, C., & Scheurer, J. (2017). Planning transport infrastructure. *Urban Policy and Research*, 35(1), 44–60. <https://doi.org/10.1080/08111146.2016.1272448>

De Vos, J., Van Acker, V., & Witlox, F. (2014). The influence of attitudes on TOD. *Journal of Transport and Land Use*, 7(3), 25–43. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.04.004>

Dittmar, H., & Ohland, G. (2003). *The new transit town*. Island Press. [https://www.google.com/books/edition/The\\_New\\_Transit\\_Town/ZzR6PQJkR4C?hl=en&gbpv=0](https://www.google.com/books/edition/The_New_Transit_Town/ZzR6PQJkR4C?hl=en&gbpv=0)

Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the built environment: A synthesis. *Transportation Research Record*. <https://doi.org/10.3141/1780-10>

Ezatian Sh., Abtahi S. M., & Noman A. (2024). Identifying Potential Areas for Transit-Oriented Development in Metro Lines: A Case Study of the Three Metro Lines of Isfahan. *Geography and Urban Space Development*, 11(1): 73–92. [In Persian] <https://doi.org/10.22067/jgusd.2022.76351.1190>

Gaputra, A. D., Widiastuti, I., & Estika, N. D. (2020). The implementation of transit-oriented development concepts on pedestrian pathways in the city of Bandung. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 532, 012019). IOP Publishing. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/532/1/012019>

García de Soto, B., Sanchis, Z., Ezzeddine, A., Mengiste, E., Padilla, M., & Karmacharya, S. (2023). Developing a digital twin on a university campus to support efficient and sustainable buildings. In *Proceedings of the Creative Construction Conference 2023* (pp. 48–55). Budapest University of Technology and Economics. <https://doi.org/10.3311/CCC2023-007>

Hariyanto, A. B., Murtejo, T., & Alimuddin, A. (2023). Types of financing from land value capture in transit-oriented areas in Terminal Baranangsiang. *ASTON Journal of Art and Design Research*, 12(2). <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v12i2.4320>

خود را با اهداف شهرسازی TOD از دست می‌دهد و به منبعی عمومی برای شهرداری تبدیل می‌شود.

این انحراف مفهومی، با موانع ساختاری و نهادی تشدید می‌شود. فقدان یک ساختار مدیریتی یکپارچه و کارآمد برای راهبری TOD، در کنار چالش‌هایی همچون ریزدانی پلاک‌ها و تضاد با اسناد بالادستی، عملاً پیاده‌سازی یکپارچه آن را ناممکن می‌سازد. مهم‌تر از همه، این پژوهش نشان داد بزرگ‌ترین نقطه غفلت در رویکرد فعلی، بی‌توجهی به پیامدهای اجتماعی است. نگرانی عمیق متخصصان از خدشه‌دار شدن هویت محلی و تشدید نابرابری، بزرگ‌ترین وجه تمایز رویکرد تهران با نمونه‌های جهانی است که در آن‌ها، عدالت اجتماعی نقطه شروع و محور اصلی برنامه‌ریزی بوده است.

در نهایت، چشم‌انداز آینده TOD در تهران، ذیل پارادایم حاکم، مسیری به سوی شکست است. پیش‌بینی متخصصان مبنی بر توقف طرح در مرحله مطالعات یا تقلیل آن به چند پروژه ساختمانی بی‌ارتباط و فاقد روح TOD، یک پیش‌بینی محتمل به نظر می‌رسد؛ بنابراین، چالش پیش روی تهران فقط یک مسئله فنی یا برنامه‌ریزی نیست، بلکه نیازمند یک تحول بنیادین در پارادایم مدیریتی است. راه نجات این فرصت شهری، در گرو گذار از نگاه کوتاه‌مدت و منفعت‌محور به یک چشم‌انداز بلندمدت، یکپارچه و انسان‌محور است. بدون چنین بازنگری خردمندانانه‌ای، TOD نه تنها به شکوفایی شهری منجر نخواهد شد، بلکه میراثی از ناکارآمدی، نابرابری و خطر به جا خواهد گذاشت و به یک داستان هشداردهنده از یک فرصت بزرگ از دست‌رفته تبدیل خواهد شد.

## مشارکت نویسندگان

درصد مشارکت نویسندگان در این مقاله برابر است.

## تشکر و قدردانی

این مقاله برگرفته از این مقاله برگرفته از دانش شهر با عنوان تبیین ادراک برنامه‌ریزان و مدیران شهری تهران از مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور است به کارفرمایی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران است. از کلیه کسانی که در انجام این پژوهش، پژوهشگران را یاری کرده‌اند، صمیمانه سپاسگزاریم.

## تعارض منافع

این مقاله فاقد تعارض منافع است.

## منابع

Abdi, M. H. (2021). *Towards transit-oriented development in Iran*. Master's thesis, Universidad Politécnica de Madrid. [https://oa.upm.es/67356/1/MOHAMMAD\\_HAMED\\_ABDI.pdf](https://oa.upm.es/67356/1/MOHAMMAD_HAMED_ABDI.pdf)

Al-Harami, A., & Furlan, R. (2020). Qatar National Museum-Transit oriented development: The masterplan for the urban regeneration of a "green TOD". *Journal of Urban Management*, 9(1), 115–136. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2019.09.003>

Kodmany, K., Xue, Q. (C.), & Sun, C. (2022). Reconfiguring vertical urbanism: The example of tall buildings and transit-oriented development (TB-TOD) in Hong Kong. *Buildings*, 12(2), 197. <https://doi.org/10.3390/buildings12020197>

- Hickman, R., & Hall, P. (2008). Moving the City East. *Planning Practice & Research*, 23(3), 345–361. <https://doi.org/10.1080/02697450802423583>
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., & Rye, T. (2022). Challenges of delivering TOD in low-density contexts. *European Transport Research Review*, 14(1), 20. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00546-1>
- Ibrahim, S. M., Ayad, H. M., & Saadallah, D. M. (2022). Planning Transit-Oriented Development (TOD): A systematic literature review of measuring the Transit-Oriented Development levels. *International Journal of Transport Development and Integration*, 6(4), 378–398. <https://doi.org/10.2495/TDI-V6-N4-378-398>
- Ibrahim, S. M., Ayad, H. M., Turki, E. A., & Saadallah, D. M. (2023). Measuring Transit-Oriented Development (TOD) levels: Prioritize potential areas for TOD in Alexandria, Egypt, using a GIS-Spatial Multi-Criteria based model. *Alexandria Engineering Journal*, 61, 10431–10447. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2021.10.017>
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2017). *The TOD Standard 3.0*. <https://itdp.org/publication/tod-standard/>
- Karimi Rahnama, A., Faramrzi Asli, M., Jamali, S., & Sattarzadeh, D. (2022). Identification and analysis of key factors of transportation-based development. *Territory*. <https://doi.org/10.30495/sarzamin.2022.58909.1932>
- Khaksari Rafsanjani, A., & Piri, A. (2024). A meta-analysis of TOD research. *Road*, 32(121), 151–164. <https://doi.org/10.22034/road.2023.419151.2207>
- Kidokoro, T. (2020). Transit-oriented development (TOD) policies and station area development in Asian cities. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 532, 012001). IOP Publishing. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/532/1/012001>
- Lefaver, S. (2001). *Construction of transit-based developments: New policy initiatives for governments* (MTI Report 01-05). Mineta Transportation Institute. Retrieved from [https://scholarworks.sjsu.edu/mti\\_publications/113/](https://scholarworks.sjsu.edu/mti_publications/113/)
- Maryland Department of Transportation. (2000). *Transit-Oriented Development: Using public transportation*.
- Mei, Z., Kong, L., & Zheng, W. (2020). TOD parking demand models for new urban areas in China. *Sustainability*, 12(20), 8406. <https://doi.org/10.3390/su12208406>
- Ministry of Roads and Urban Development, Supreme Council of Urban Planning and Architecture. (2017). *The Document of Strategies and Policies for Public Transport-Oriented Development*. Tehran: Ministry of Roads and Urban Development. [In Persian]
- Nasri, A., & Zhang, L. (2014). TOD in Washington and Baltimore. *Transport Policy*, 32. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.12.009>
- Nelson, D., Niles, J., & Hibshoosh, A. (2001). *A new planning template for TOD*. Mineta Transportation Institute. *A New Planning Template for Transit-Oriented Development* <https://www.researchgate.net/publication/2846044>
- Niles, J., & Nelson, D. (1999). *Measuring the success of TOD*. TCRP Digest 52. <http://staging.community-wealth.org/sites/clone.community-wealth.org/files/downloads/paper-niles-nelson.pdf>
- Nobahar Ghezjeljehmeydan D., & Hakimi A. (2023). *A Study of the Pedestrian-Oriented Pattern in the New Urban Fabrics of Mashhad*. [Unpublished work]. [In Persian] <https://doi.org/10.22108/sppl.2023.137313.1719>
- Porter, D. R. (1997). *Transit-Focused Development: A synthesis of practice*. TRB. <https://www.worldtransitresearch.info/research/2822/>
- Pratama, G. A., Latief, Y., Trigunaryah, B., Riantini, L. S., & Sihombing, L. B. (2023). Enhancing risk assessment in toll road operations: A hybrid rough Delphi–rough DEMATEL approach. *Civil Engineering Journal*, 9(9). <https://doi.org/10.28991/CEJ-2023-09-09-03>
- Qiang, D., Zhang, L., & Huang, X. (2022). Quantitative evaluation of TOD performance. *Frontiers in Public Health*, 10. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.820694>
- Rafeian M., Asgari-Tafreshi, H., & Sedighi, E. (1389). *Application of the Transit-Oriented Development (TOD) Approach in Urban Land Use Planning: A Case Study of Sadeghieh Metro Station*. [In Persian] <http://noo.rs/r1dlp>
- Renne, J. L., & Listokin, D. (2019). Historic preservation and TOD. *Cities*, 90. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.01.040>
- Shahabian, P., Asadi, R., & Mohammadi, M. (2011). Pedestrian-Oriented Development: Assessing Micro-Scale Pedestrian-Oriented Criteria in Tehran. *Iranian Journal of Architecture and Urban Planning*, 8(27): 40–57. [In Persian] <https://www.sid.ir/paper/130438/fa>
- Sun, Y., Han, B., & Lu, F. (2024). An overview of TOD level assessment around rail transit stations. *Urban Rail Transit*, 10, 112–135. <https://doi.org/10.1007/s40864-023-00211-3>
- Sung, H., & Oh, J.-T. (2011). TOD and transit ridership in Seoul. *Cities*, 28(1). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2010.09.004>
- Thomas, R., & Bertolini, L. (2017). *Defining critical success factors in TOD*. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.513>
- Thomas, R., Pojani, D., Lenferink, S., Bertolini, L., Stead, D., & van der Krabben, E. (2018). Is TOD internationally transferable? *Regional Studies*, 52(9). <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1428740>
- Uddin, M. A., Tamanna, T., Adiba, S., & Bin Kabir, S. (2023). Revolutionizing TOD Planning in a Developing Country: An Objective-Weighted Framework for Measuring Nodal TOD Index. *Journal of Advanced Transportation*, 2023(1), 9911133. <https://doi.org/10.1155/2023/9911133>
- Wey, W.-M., & Chiu, Y.-H. (2013). Assessing walkability under TOD. *Habitat International*, 38. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2012.05.004>
- Willson, R. (2005). Parking policy for TOD. *Journal of Public Transportation*, 8(5). <https://doi.org/10.5038/2375-0901.8.5.5>
- Yang, W., Yan, W., & Gan, S. (2023). Developing a TOD assessment model based on node–place–ecology for suburban areas of metropolitan cities: A case in Odawara. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 51(4). <https://doi.org/10.1177/23998083231202880>
- Yip, M. K. F., Ramezani, S., Meijering, L., Tillema, T., & Arts, J. (2024). Justice in TOD. *Transport Reviews*, 44(5). <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2346761>
- 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>
- Zhao, Y., Hu, S., & Zhang, M. (2024). Evaluating equitable Transit-Oriented Development (TOD) via the Node-Place-People model. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 185, 104116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104116>