

Strategic Planning Utilizing the 15-Minute City Approach (Case Study: Hamidian Neighborhood, Rasht City)

Sara Ahmadpour Shemami ¹, Ali Pasha ^{2*}, Mahdi Bornafar ³, Saber Mohammadpour ⁴

1. MSc Student in Urban Planning, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture and Art, University of Guilan, Rasht, Iran.

2. MSc in Urban Planning, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture and Art, University of Guilan, Rasht, Iran.

3. Assistant Prof., Department of Urban Planning, Faculty of Architecture and Art, University of Guilan, Rasht, Iran.

4. Associate Prof., Department of Urban Planning, Faculty of Architecture and Art, University of Guilan, Rasht, Iran.

Received Date: 17 September 2025 Accepted Date: 27 December 2025

Abstract

Background and Objective: Increasing population density in urban areas and the rising concerns regarding sustainability and public health have encouraged residents to adopt active mobility patterns. In this context, the concept of the 15-minute city has emerged as a modern urban model aiming to ensure that residents can access essential daily needs (such as work, education, healthcare, and recreation) within a maximum 15-minute distance using non-motorized modes.

Methodology: This applied research was conducted with a descriptive-analytical approach in the Hamidian neighborhood of Rasht. Data were collected through library studies, field observations, maps, satellite images, and upper-level planning documents. Strategies for realizing the 15-minute city were formulated using the SWOT technique and prioritized through the QSPM matrix.

Results and Findings: The findings indicate that the most fundamental requirement for steering the Hamidian neighborhood toward a 15-minute city is improving accessibility and mobility systems. The top three strategies holding the highest priority directly relate to enhancing safe and efficient non-motorized mobility (walking, cycling, and public transport), emphasizing that without adequate transport infrastructure, other objectives of the 15-minute city cannot be achieved. Based on the QSPM scoring, “the quality of pedestrian pathways and pedestrian safety” was identified as the key factor with the highest score, while “smart technologies and tourism development” were recognized as the lowest-priority factor under the neighborhood’s current conditions. Despite challenges such as limited public spaces and weak transport systems, the neighborhood possesses notable potentials, including its suitable connectivity and the presence of the Einak Lagoon. Priority strategies include improving the transport network, enhancing pedestrian pathways, and developing non-motorized access to services and green spaces. Ultimately, the successful implementation of this model requires collaboration among management institutions, citizen participation, and the adoption of smart technologies.

Keywords: Strategic planning, 15-minute city, Rasht city, Hamidian neighborhood.

* Corresponding Author Email: ali.pasha.gg@gmail.com

Cite this article: Ahmadpour Shemami, S., Pasha, A., Bornafar, M. and Mohammadpour, S. (2026). Strategic Planning Utilizing the 15-Minute City Approach (Case Study: Hamidiyan Neighborhood, Rasht City). *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 7(2), 314-335.



برنامه‌ریزی راهبردی با به‌کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای (مورد پژوهی: محله حمیدیان شهر رشت)

سارا احمدپورشماسی^۱، علی پاشا^{۲*}، مهدی برنافر^۳ و صابر محمدپور^۴

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

۳- استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

۴- دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۰۶

چکیده

زمینه و هدف: افزایش تراکم جمعیت در مناطق شهری و نگرانی‌های مرتبط با پایداری و سلامت عمومی، موجب شده است ساکنان شهری به سمت شیوه‌های تحرک فعال گرایش پیدا کنند. در این راستا، مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای به عنوان یک الگوی نوین شهری مطرح شده است که هدف آن دسترسی ساکنان به نیازهای اساسی زندگی (مانند کار، آموزش، بهداشت و تفریح) در فاصله‌ای حداکثر ۱۵ دقیقه‌ای با روش‌های غیرموتوری است.

روش‌شناسی: این پژوهش کاربردی با رویکرد توصیفی-تحلیلی در محله حمیدیان رشت انجام شده و داده‌ها از طریق مطالعات کتابخانه‌ای، بررسی میدانی، نقشه‌ها، تصاویر ماهواره‌ای و اسناد فرادست گردآوری شده است. راهبردهای تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای با بهره‌گیری از تکنیک SWOT و اولویت‌بندی آن‌ها با ماتریس QSPM تدوین شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: یافته‌ها نشان می‌دهد که اساسی‌ترین نیاز محله حمیدیان برای حرکت به سمت شهر ۱۵ دقیقه‌ای، بهبود سیستم دسترسی و تحرک‌پذیری است. سه راهبرد اول که بالاترین اولویت را دارند، مستقیماً به ارتقای دسترسی غیرموتوری ایمن و کارآمد (پیاده، دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی) مربوط می‌شوند و نشان می‌دهند بدون زیرساخت حمل‌ونقل مناسب، تحقق سایر اهداف شهر ۱۵ دقیقه‌ای ممکن نیست. بر اساس امتیازدهی QSPM، «کیفیت معابر پیاده و ایمنی عابران» به عنوان عامل کلیدی با بیشترین امتیاز و «فناوری‌های هوشمند و توسعه گردشگری» به عنوان عامل با کمترین اولویت در شرایط فعلی محله شناسایی شدند. با وجود چالش‌هایی مانند کمبود فضاهای عمومی و ضعف حمل‌ونقل، پتانسیل‌هایی چون موقعیت ارتباطی مناسب و تالاب عینک نیز وجود دارد. راهبردهای اولویت‌دار شامل اصلاح شبکه حمل‌ونقل، بهبود معابر پیاده و توسعه دسترسی غیرموتوری به خدمات و فضاهای سبز است. در نهایت، اجرای موفق این الگو نیازمند همکاری نهادهای مدیریتی، مشارکت شهروندان و بهره‌گیری از فناوری‌های هوشمند خواهد بود.

کلید واژه‌ها: برنامه‌ریزی راهبردی، شهر ۱۵ دقیقه‌ای، شهر رشت، محله حمیدیان.

* نویسنده مسئول : ali.pasha.gg@gmail.com

ارجاع به این مقاله: احمدپورشماسی، سارا، پاشا، علی، برنافر، مهدی و محمدپور، صابر. (۱۴۰۵). برنامه‌ریزی راهبردی با به‌کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای (مورد پژوهی: محله حمیدیان شهر رشت). فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای، ۷(۲)، ۳۱۴-۳۳۵.

مقدمه و بیان مسأله

افزایش تراکم جمعیت در مناطق شهری و نگرانی‌های مربوط به پایداری و سلامت عمومی، موجب نیاز بیشتر ساکنان شهری به اتخاذ شیوه‌های تحرک فعال شده است (Knap, 2022). بر این اساس، بسیاری از شهرسازان، معماران و برنامه‌ریزان شهری به دنبال الگوهای جدیدی هستند که بتوانند توسعه شهری آینده را هدایت نمایند (Pinto & Akhavan, 2022). بر این اساس، مدل‌های شهری جدید توسط برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران مورد بحث قرار گرفته‌اند، زیرا هدف آن‌ها ایجاد شهرهای پایدارتر، زیست‌پذیر و سالم‌تر از راه کاهش آلودگی هوا، سروصدا و اثرات جزیره گرمایی و همچنین افزایش فضای سبز و فعالیت فیزیکی است. شهری که از نظر زیست محیطی قابل سکونت و زندگی (هوای پاک، آب آشامیدنی سالم، اراضی و آب‌های سطحی و زیرزمینی بدون آلودگی و غیره)، از نظر اقتصادی بادوام (اقتصادی شهری باید بتواند با تغییرات فنی و صنعتی جهت حفظ مشاغل پایه‌های‌اش هماهنگ شود و مسکن مناسب و در حد استطاعت ساکنانش را با یک بار مالیاتی سرانه عادلانه تأمین نماید). و از نظر اجتماعی همبسته (الگوهای کاربری زمین، همبستگی اجتماعی و احساس شهروندی باشد که انسان بتواند درآمدی عادلانه به دست آورد، سرپناه مناسب تهیه کند، احساس راحتی کند و تلاش و وقت خود را وقف حفاظت از تصویر شهر نماید) باشد (نادری و رنجبردار، ۱۴۰۱). افزون بر ابر بلوک‌ها، محله کم تردد و شهر بدون خودرو، یکی از پیشنهادهایی که بلافاصله توجه عمومی را به خود جلب کرد، شهر ۱۵ دقیقه‌ای است (Marino et al., 2022).

الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای مبتنی بر اصول تثبیت شده برنامه‌ریزی و توسعه است که پیاده‌روی، تنوع مقاصد و تراکم نظیر واحد همسایگی و نوشهرگرایی را تشویق می‌نماید (Hosford et al., 2022).

آنچه در رابطه با مفهوم محله یا شهر ۱۵ دقیقه‌ای اهمیت اساسی دارد ارتباط تنگاتنگ و متقابل آن با مفهوم هویت‌مندی محله و شهر است؛ شهر ۱۵ دقیقه‌ای نه بر اساس خودرو بلکه بر اساس دسترسی‌های غیر موتوری و با مقیاس انسانی شکل می‌گیرد. بر همین اساس هدف پژوهش حاضر، ارائه الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای به منظور ایجاد شهرهایی پایدار، فراگیر و ایمن است. با عنایت به اینکه، الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای موضوع جدیدی است و کاربری آن در شهرهای کشور مستلزم شناخت ابعاد گوناگون است، پژوهش حاضر می‌تواند برای تحقیقات آتی راهگشا باشد.

اگرچه الگوی «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» به عنوان راهکاری برای ایجاد شهرهای پایدار، انسانی‌مقیاس و سلامت‌محور در سطح جهانی مطرح شده است (Moreno, 2016; Knap, 2022).

کاربست و ارزیابی آن در بافت‌های شهری ایران، به ویژه در مقیاس محله، نیازمند پژوهش‌های بومی بیشتری است. شهر رشت، به عنوان بزرگترین شهر شمالی کشور، با چالش‌هایی همچون ترافیک سنگین، تمرکز خدمات در بخش مرکزی، رشد پراکنده و وابستگی روزافزون به خودروی شخصی مواجه است. این شرایط نه تنها بر کیفیت زندگی ساکنان تأثیر منفی گذاشته، بلکه پایداری محیطی و تاب‌آوری شهری را نیز تحت الشعاع قرار داده است. در این میان، محله حمیدیان شهر رشت به عنوان نمونه‌ای شاخص انتخاب گردید. بررسی‌های اولیه و مشاهدات میدانی حاکی از آن است که این محله با وجود برخورداری از پتانسیل‌های کالبدی و اجتماعی، از پراکندگی و عدم تعادل در توزیع کاربری‌های ضروری (همچون فروشگاه‌های اساسی، مراکز بهداشتی-درمانی دسترسی‌پذیر، فضاهای سبز محله‌ای و مراکز اشتغال محلی) رنج می‌برد. فقدان پیوندهای پیاده‌محور ایمن و جذاب و غلبه حرکت سواره، دسترسی آسان و ایمن ساکنان به نیازهای روزمره را مختل کرده است. در نتیجه، حوزه دسترسی پیاده مؤثر برای بسیاری از ساکنان محدود بوده و بخشی از تردهای درون‌محله‌ای نیز به ناچار به وسیله خودرو انجام می‌پذیرد. این شرایط، محله حمیدیان را به کاندیدی مناسب برای آزمون مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای تبدیل می‌کند تا بتوان با سنجش شکاف بین وضع موجود و اصول این الگو، راهکارهای عملیاتی برای آن ارائه نمود. با عنایت به چالش‌های پیش‌گفته و پتانسیل‌های محله حمیدیان، پرسش اصلی پژوهش حاضر این است که «وضعیت موجود محله حمیدیان شهر رشت تا چه میزان با اصول و شاخص‌های الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای انطباق دارد و چه راهبردهایی را می‌توان برای نزدیک‌سازی آن به این الگو تدوین کرد؟» بر این اساس، هدف اصلی این پژوهش، تدوین برنامه‌ای راهبردی برای ارتقای محله حمیدیان با به کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای است. دستیابی به این هدف، از طریق ارزیابی دسترسی پیاده‌محور به کاربری‌های اساسی، تحلیل SWOT و در نهایت ارائه راهکارهای عملیاتی ممکن خواهد شد.

مبانی نظری پژوهش

مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای در سال ۲۰۱۶ توسط دانشمند فرانسوی-کلمبیایی کارلوس مورنو، استاد دانشگاه سوربن^۱ (پاریس، فرانسه) و مشاور سیاستمدار فرانسوی و آنه ایدالگو^۲، شهردار پاریس ابداع شد که به نوبه خود از آن به عنوان یک شعار سیاسی برای مبارزات انتخاباتی موفق خود در سال ۲۰۲۰ استفاده نمود. مورنو، متخصص در زمینه کنترل هوشمند سیستم‌های پیچیده است که نیاز به محیط‌های شهری مردم محور را ضروری می‌داند. مورنو تصدیق نموده که از نوشته‌های جین جیکوبز الهام گرفته است (Allam et al., 2022).

مورنو برای اولین بار ایده خود را برای مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای در سال ۲۰۱۶ عنوان کرد. هدف اصلی وی کمک به بهبود کیفیت زندگی افرادی بود که در مناطق متراکم شهری زندگی می‌کنند. شهر ۱۵ دقیقه‌ای پیشنهادی برای توسعه یک شهر چند مرکزی است که در آن تراکم مقبول و به موجب پیوندهای اجتماعی کارآمد و پیچیده، واحدهای همسایگی پویا و سرزنده خواهند بود (کی شمس اردوتی و همکاران، ۱۴۰۵).

الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای بر ضرورت خدمات مجاورت مبنا با در نظر گرفتن ایمنی، پایداری و تاب آوری تاکید دارد که در آن همه ساکنان باید در یک مسافت پانزده دقیقه‌ای به زندگی، کار، تجارت، مراقبت‌های بهداشتی، آموزشی و سرگرمی دسترسی داشته باشند (Li, 2022).

ایده شهر ۱۵ دقیقه‌ای مبتنی بر کاهش مسافت سفر بین خانه‌ها و فعالیت‌های روزانه مردم و در عین حال افزایش کیفیت زندگی در محله‌های آن‌ها است (Correa-Parra et al., 2020). بنابراین، یک شهر ۱۵ دقیقه‌ای شهری است که در آن، صرف نظر از اینکه ساکنان آن در مرکز شهر زندگی می‌کنند یا در حومه یک منطقه کلانشهری، می‌توانند بدون نیاز به خودروی شخصی، در عرض ۱۵ دقیقه از خانه خود به تمام نیازهای روزانه برسند. این امر نه تنها مستلزم زیرساخت پیاده‌روی و دوچرخه ایمن است، بلکه استفاده از کاربری‌های ترکیبی، تراکم مناسب و توزیع فضایی مناسب کاربری‌های خدماتی، تجارتي و فضاهای سبز را نیز می‌طلبد (Knap, 2022; Moreno et al., 2021). مجاورت یا حتی به عبارت بهتر همجواری جغرافیایی، به معنای مکان افراد، خدمات و فعالیت‌ها در نزدیکی یکدیگر، یکی از چندین روش اصلی برای دسترسی مردم به فرصت‌های پراکنده فضایی در محیط شهری است. از این رو، راهبردهای مجاورت محور، که نسبتاً متفاوت از راهبردهای دسترسی محور هستند، دسترسی محلی مردم به طیف گسترده‌ای از امکانات رفاهی مهم برای کیفیت زندگی به عنوان یک اصول برنامه‌ریزی فضایی اصلی را معرفی می‌کنند.

شهر ۱۵ دقیقه‌ای به عنوان یک پارادایم برنامه‌ریزی شهری، نیازمند شاخص‌های مشخص و قابل اندازه‌گیری برای تحقق اهداف خود است. این شاخص‌ها نه تنها برای ارزیابی وضع موجود، بلکه برای تنظیم اهداف آینده و پایش پیشرفت ضروری هستند. در ادامه، شاخص‌های کلیدی شهر ۱۵ دقیقه‌ای دسته‌بندی و تبیین شده‌اند.

تراکم

شاخص تراکم به معنی تمرکز جمعیت، اشتغال و فعالیت در واحد سطح است که پایه فیزیکی شهر ۱۵ دقیقه‌ای را تشکیل می‌دهد. تراکم مناسب (نه خیلی کم و نه خیلی زیاد) امکان دسترسی مؤثر به خدمات را فراهم می‌سازد. در شهر ۱۵ دقیقه‌ای، تراکم مسکونی مطلوب معمولاً بین ۱۵۰-۲۰۰ نفر در هکتار در نظر گرفته می‌شود که امکان استقرار خدمات اساسی را با صرفه‌جویی مقیاس فراهم می‌کند (Jacobs, 1961). تراکم تنها شامل تراکم جمعیتی نیست، بلکه تراکم فعالیتی، تراکم خدمات و تراکم شبکه معابر را نیز در بر می‌گیرد. اندازه‌گیری این شاخص از طریق ضریب سطح اشغال، تراکم خالص و ناخالص و شاخص FAR انجام می‌پذیرد. تراکم بهینه باعث کاهش فاصله‌ها، افزایش امکان پیاده‌مداری، کاهش مصرف انرژی و ایجاد اقتصاد مقیاس برای خدمات محلی می‌شود (Gehl, 2010).

¹ Sorbonne

² Anne Hidalgo

نزدیکی

شاخص نزدیکی به فاصله فیزیکی و زمانی بین مقاصد مختلف درون محله اشاره دارد. این شاخص هسته مرکزی مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای است که توسط مورنو^۱ (۲۰۲۰) بسط داده شد. نزدیکی نه تنها به معنای فاصله مکانی کوتاه، بلکه دسترسی زمانی مناسب، دسترسی اقتصادی (هزینه دسترسی) و دسترسی اجتماعی (امکان استفاده برای همه گروه‌ها) است. شاخص‌های اندازه‌گیری نزدیکی شامل ضریب دسترسی پیاده، نقشه‌های هم‌زمان و تحلیل شبکه در GIS می‌باشد. مطالعات نشان می‌دهد که کاهش ۱۰۰ متری فاصله تا خدمات اولیه، احتمال پیاده‌روی را ۱۵٪ افزایش می‌دهد (Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021). در بافت شهری رشت، این شاخص باید با توجه به الگوهای بارندگی و رطوبت که بر زمان پیاده‌روی تأثیر می‌گذارند، تعدیل شود.

تنوع

شاخص تنوع در سه بعد اصلی مورد توجه است: تنوع کاربری‌های زمین، تنوع اجتماعی-اقتصادی و تنوع عملکردی. تنوع کاربری زمین به معنی اختلاط متعادل مسکونی، تجاری، اداری و خدماتی است که با شاخص آنتروپی اندازه‌گیری می‌شود (Song et al., 2013). تنوع اجتماعی-اقتصادی به حضور گروه‌های مختلف در محله و شاخص اختلاط اجتماعی اشاره دارد که از طریق ضریب جینی محاسبه می‌گردد. تنوع عملکردی نیز به امکان انجام فعالیت‌های مختلف در محدوده محله مربوط است. جین جیکوبز^۲ (۱۹۶۱) تنوع را موتور حیات شهری می‌داند که امنیت، نوآوری و تاب‌آوری محله را افزایش می‌دهد. در محله حمیدیان رشت، تنوع تاریخی کاربری‌ها (تجاری-مسکونی) یک پتانسیل قوی برای تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای محسوب می‌شود.

دیجیتال‌سازی

شاخص دیجیتال‌سازی به میزان ادغام فناوری‌های دیجیتال در خدمت‌رسانی و مدیریت محله اشاره دارد. این شاخص در شهر ۱۵ دقیقه‌ای هوشمند چهار حوزه اصلی را پوشش می‌دهد: دسترسی دیجیتال (پوشش اینترنت پرسرعت)، خدمات دیجیتال (پلتفرم‌های محلی)، حکمرانی دیجیتال (مشارکت الکترونیک) و تحرک هوشمند (اپلیکیشن‌های حمل‌ونقل). شاخص‌های اندازه‌گیری شامل نرخ نفوذ اینترنت، دسترسی به خدمات آنلاین محلی و استفاده از پلتفرم‌های مشارکت شهروندی است (Nam & Pardo, 2011). دیجیتال‌سازی می‌تواند دسترسی مجازی به خدمات را بهبود بخشد، به ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر. در محله حمیدیان، این شاخص باید با توجه به شکاف دیجیتالی نسلی و مهارت‌های دیجیتال ساکنان بومی‌سازی شود.

شعاع دسترسی

این شاخص بنیادی‌ترین معیار شهر ۱۵ دقیقه‌ای است که متوسط زمان پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری به نزدیک‌ترین خدمات اساسی را اندازه می‌گیرد. بر اساس تعریف مورنو (۲۰۲۰)، هدف این است که ۹۵٪ نیازهای زندگی روزمره ساکنان در این بازه زمانی قابل دسترسی باشد. این شاخص نه تنها فاصله فیزیکی، بلکه کیفیت شبکه معابر، ایمنی مسیرها و موانع دسترسی را نیز در نظر می‌گیرد. اندازه‌گیری آن معمولاً با تحلیل شبکه در GIS و محاسبه مناطق سرویس‌دهی انجام می‌شود (Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021). در بافت‌های شهری ایران، این شاخص باید با توجه به الگوهای حرکتی خاص و فرهنگ پیاده‌روی بومی‌سازی شود.

¹ Moreno

² Jane Jacobs

اختلاط کاربری

این شاخص تنوع و تراکم کاربری‌های مختلف در یک محدوده را اندازه‌گیری می‌کند. اختلاط کاربری مناسب باعث کاهش سفرهای موتورسیکلتی، افزایش تعاملات اجتماعی و تقویت اقتصاد محلی می‌شود (Song et al., 2013). در شهر ۱۵ دقیقه‌ای، هدف ایجاد تعادل بین کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری و خدماتی است به گونه‌ای که ساکنان برای تأمین نیازهای مختلف مجبور به خروج از محله نباشند. محاسبه این شاخص معمولاً از طریق فرمول آنتروپی شانون انجام می‌شود که در آن نسبت هر کاربری به کل مساحت محاسبه می‌گردد. در محلات ایرانی، اختلاط کاربری اغلب به صورت ارگانیک و تاریخی شکل گرفته و نیازمند ساماندهی است (حبیبی، ۱۳۹۹).

کیفیت فضاهای عمومی

این شاخص معیارهای عینی و ذهنی تأثیرگذار بر تجربه استفاده از فضاهای عمومی را ارزیابی می‌کند. یان گل^۱ (۲۰۱۰) معیارهایی مانند سرانه فضای عمومی، نسبت عرض به ارتفاع، سایه‌اندازی و تراکم مبلمان شهری را برای سنجش کیفیت فضاها پیشنهاد کرده است. در شهر ۱۵ دقیقه‌ای، فضاهای عمومی باکیفیت به عنوان محل تعاملات اجتماعی، تفریح و فعالیت‌های جمعی عمل می‌کنند. ارزیابی این شاخص نیازمند ترکیب روش‌های کمی (اندازه‌گیری فیزیکی) و کیفی (نظرسنجی از کاربران) است. در محلات ایرانی، توجه به نیازهای فرهنگی و اجتماعی خاص مانند فضاهای خانوادگی و اماکن مذهبی در ارزیابی کیفیت ضروری است.

عدالت دسترسی

عدالت دسترسی به توزیع عادلانه امکانات و خدمات بین گروه‌های مختلف اجتماعی-اقتصادی اشاره دارد (Fainstein, 2010). این شاخص اطمینان می‌دهد که مزایای شهر ۱۵ دقیقه‌ای به طور برابر در اختیار همه ساکنان قرار می‌گیرد. اندازه‌گیری عدالت دسترسی معمولاً با شاخص‌هایی مانند ضریب جینی، شاخص تیل یا تحلیل تفکیک‌شده بر اساس متغیرهای جمعیتی انجام می‌شود. در محلات شهری ایران، توجه به دسترسی گروه‌های کم‌درآمد، سالمندان، کودکان و افراد دارای معلولیت در این شاخص اهمیت ویژه‌ای دارد. مطالعات نشان می‌دهد نابرابری در دسترسی به خدمات، تأثیر مستقیمی بر نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی دارد.

حس تعلق مکانی

حس تعلق مکانی پیوند عاطفی و روانی افراد به مکان زندگی خود را اندازه‌گیری می‌گیرد (Scannell & Gifford, 2010). این شاخص در شهر ۱۵ دقیقه‌ای اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا محلات با حس تعلق بالا، مشارکت مدنی بیشتر و سرمایه اجتماعی قوی‌تری دارند. مولفه‌های این شاخص شامل وابستگی مکانی (نیازهای عملکردی)، هویت مکانی (معنای نمادین) و وابستگی اجتماعی (روابط انسانی) است. اندازه‌گیری آن معمولاً از طریق پرسشنامه‌های استاندارد شده یا مصاحبه‌های عمیق انجام می‌شود. در بافت فرهنگی ایران، عواملی مانند پیشینه تاریخی محله، روابط خویشاوندی و مشارکت در مراسم مذهبی بر حس تعلق تأثیر می‌گذارند.

تاب‌آوری اقلیمی

تاب‌آوری اقلیمی توانایی سیستم شهری در مقابله با آثار تغییرات اقلیمی را اندازه‌گیری می‌گیرد (Meerow et al., 2016). در شهر ۱۵ دقیقه‌ای، این شاخص از طریق معیارهایی مانند ضریب نفوذپذیری سطوح، پوشش گیاهی، سایه‌اندازی و سیستم مدیریت آب‌های سطحی ارزیابی می‌شود. محلات تاب‌آور بهتر می‌توانند با پدیده‌هایی مانند سیلاب، گرمایش شهری و خشکسالی مقابله

¹ Jan Gehl

کنند. در شهر رشت که دارای اقلیم مرطوب و بارانی است، توجه به مدیریت آبهای سطحی و جلوگیری از آبگرفتگی در این شاخص اهمیت ویژه‌ای دارد. در ادامه نیز، برخی از تجارب جهانی مرتبط با موضوع به کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای در قالب جدول ۱ ذکر شده است.

جدول ۱. تجارب پژوهش

نمونه‌های جهانی	شهر و اقدامات کلیدی	نتایج و اهداف	منبع
پاریس، فرانسه	ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری وسیع، خیابان‌های مختص عابر پیاده، مراکز کاربری، خدمات غیرمتمرکز و تبدیل مدارس به مراکز اجتماع محلی چندمنظوره فضاها	https://parametric-architecture.com	
ملبورن، استرالیا	اجرای برنامه «محله ۲۰ دقیقه‌ای» در حومه شهر با سرمایه‌گذاری در حل مسائل محرومیت از خدمات محلی و شبکه‌های دوچرخه‌سواری بهتر دسترسی به حمل‌ونقل و گسترش بی‌قاعده شهری	https://parametric-architecture.com	
پورتلند، ایالات متحده	اجرای برنامه «محله‌های کامل» با مقررات منطقه‌بندی، کاربری ترکیبی و کاهش وابستگی به خودرو و تامین توسعه خیابان‌های قابل پیاده‌روی امکان‌پذیری اقتصادی	https://parametric-architecture.com	
بوگوتا، کلمبیا	ترویج حمل‌ونقل پاک، سرمایه‌گذاری در زیرساخت دوچرخه‌سواری	https://parametric-architecture.com	
بارسلونا، اسپانیا	محدود کردن ترافیک در ابربلوک‌ها، کاهش ترافیک و آلودگی در محلات	https://parametric-architecture.com	



شکل ۱. ویژگی‌های محله ۱۵ دقیقه‌ای

پیشینه پژوهش

در این بخش، مرور نظام‌مند مطالعات مرتبط با موضوع شهر ۱۵ دقیقه‌ای و مفاهیم هم‌سو در دو سطح داخلی و بین‌المللی صورت گرفته است. در این راستا، گستره زمانی مورد بررسی از سال ۱۳۹۸ (معادل ۲۰۱۹ میلادی) تا سال ۱۴۰۳ (۲۰۲۴)

میلادی) را دربر می‌گیرد. این بازه زمانی به‌طور عامدانه انتخاب شده است تا همزمان با اوج‌گیری مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای در ادبیات جهانی (پس از طرح اولیه آن توسط مورنو در سال ۲۰۱۶) و نیز رشد تدریجی توجه به این رویکرد در پژوهش‌های شهری ایران باشد. بررسی حاضر شامل مطالعات داخلی از سال ۱۳۹۸ به بعد و مطالعات خارجی از ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ است که امکان درک سیر تحول، بومی‌سازی و کاربردپذیری این الگو در بافت‌های مختلف شهری را فراهم می‌آورد.

موسوی و رضوانی (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان «ارزیابی تأثیر شهر ۱۵ دقیقه‌ای بر تاب‌آوری اجتماعی-محیطی در بافت‌های فرسوده (نمونه: محله عباس‌آباد تهران)» به بررسی ارتباط بین بهبود دسترسی پیاده‌محور و افزایش تاب‌آوری محلات پرداختند. یافته‌های ایشان حاکی از آن است که ارتقای اختلاط کاربری و شبکه دسترسی غیرموتوری می‌تواند تاب‌آوری اجتماعی را در برابر شوک‌های اقتصادی و زیستمحیطی تا ۳۵٪ افزایش دهد و بر نقش یکپارچه‌سازی اهداف پایداری و تاب‌آوری در برنامه‌ریزی محله‌ای تأکید می‌ورزد.

احمدی و همکاران (۱۴۰۲) در مطالعه‌ای با عنوان «سنجش و ارزیابی شاخص‌های دسترسی پیاده‌محور در محلات شهری با رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای (مورد مطالعه: محله شیخ‌هادی، شهر همدان)» نشان دادند که علیرغم تراکم نسبتاً بالای کاربری‌های خدماتی در این محله، عدم یکپارچگی شبکه معابر پیاده و نبود مسیرهای ایمن دوچرخه، دسترسی ۱۵ دقیقه‌ای را برای حدود ۴۰٪ ساکنان با محدودیت مواجه ساخته است. این یافته بر اهمیت کیفیت دسترسی فراتر از تراکم خدمات تأکید دارد.

قاسمی و میرزایی (۱۴۰۲) با عنوان «تحلیل فضایی-کالبدی محلات شهر شیراز با استفاده از شاخص‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای و ارائه راهبردهای توسعه پایدار» و با استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی و تحلیل شبکه، به این نتیجه دست یافتند که اگرچه محلات مرکزی شیراز از پتانسیل بالایی برای تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای برخوردارند، اما حاشیه‌نشینی و پراکندگی خدمات در مناطق پیرامونی، چالشی عمده در برابر تحقق عدالت دسترسی در مقیاس کل شهر ایجاد کرده است.

پژوهش زارعی و همکاران (۱۴۰۱) با عنوان «تحلیل شاخص‌های دسترسی در محلات شهری بر اساس رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای (مورد مطالعه: محله جماران تهران)» از جمله پژوهش‌های مستقیم در این زمینه است. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) نشان داد که محله جماران از نظر دسترسی به خدمات اولیه در بازه ۱۵ دقیقه پیاده‌روی، در وضعیت مطلوبی قرار دارد اما توزیع خدمات متناسب با نیازهای جمعیتی نیست.

رحمانی و سعیدی (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «ارزیابی پتانسیل‌های پیاده‌مداری در بافت تاریخی شهر اصفهان با رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای» به این نتیجه رسیدند که بافت‌های تاریخی به دلیل تراکم مناسب و اختلاط کاربری، پتانسیل بالایی برای تحقق اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای دارند. این پژوهش به روش ترکیبی (پیمایش میدانی و تحلیل فضایی) انجام شد و نشان داد که محورهای تاریخی اصفهان می‌توانند به عنوان الگویی برای توسعه محلات دیگر مورد توجه قرار گیرند.

کریمی و موسوی (۱۳۹۹) در مطالعه‌ای با عنوان «تدوین راهبردهای توسعه پایدار محله‌ای با استفاده از مدل SWOT (مورد مطالعه: محله سنگی کرمان)» به ارائه راهبردهای عملیاتی برای توسعه یک محله تاریخی پرداختند. این پژوهش نشان داد که مشارکت ساکنان در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی، نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت طرح‌ها دارد.

پژوهش محمدزاده و همکاران (۱۳۹۸) با عنوان «برنامه‌ریزی راهبردی توسعه فضای عمومی محلات با تأکید بر ارتقای تعاملات اجتماعی» در محلات شهر تبریز نیز حائز اهمیت است. این پژوهش با تأکید بر نقش فضاهای عمومی در ایجاد حس تعلق محله‌ای، راهبردهایی برای افزایش دسترسی و کیفیت این فضاها ارائه داد که همسو با اهداف شهر ۱۵ دقیقه‌ای است.

ژانگ^۱ و همکاران (۲۰۲۳) در پژوهشی با عنوان «سنجش شهر ۱۵ دقیقه‌ای: تحلیل جغرافیایی-فضایی دسترسی به خدمات شهری» با روش‌شناسی مبتنی بر GIS به ارزیابی تطبیقی وضعیت دسترسی پیاده و دوچرخه در شهرهای مختلف پرداخته‌اند. یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که شهرهای اروپایی نظیر وین و بارسلونا از نظر دسترسی ۱۵ دقیقه‌ای در جایگاه مطلوبی قرار دارند، در حالی که شهرهای آمریکای شمالی و بسیاری از کلان‌شهرهای آسیایی به دلیل الگوی پراکنده‌نشینی و وابستگی به خودرو با چالش‌های ساختاری مواجه هستند. این پژوهش بر اهمیت برنامه‌ریزی فشرده و مبتنی بر تنوع کاربری در تحقق پذیری الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای تأکید می‌کند.

¹ Zhang

فرز اورتیز^۱ و همکاران (۲۰۲۳) در مقاله‌ای با عنوان «شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای و مقرون به صرفگی مسکن: تحلیل مبادله فضایی در بارسلونا و مادرید» به یکی از چالش‌های اجتماعی این الگو پرداخته‌اند. یافته‌ها حاکی از آن است که محلات با دسترسی بالا به خدمات، به طور معمول قیمت مسکن بالاتری دارند و این امر می‌تواند به جابجایی ساکنان کم درآمد و تشدید نابرابری فضایی منجر شود. نویسندگان بر لزوم تلفیق سیاست‌های تنظیم کننده بازار مسکن با برنامه‌ریزی شهر ۱۵ دقیقه‌ای برای دستیابی به عدالت دسترسی تأکید دارند.

لی^۲ (۲۰۲۲)، در پایان نامه خود به میزان تحقق پذیری شهر ۱۵ دقیقه‌ای در ونکوور پرداخته است. نتایج بر نابرابری دسترسی به خدمات ضروری به عنوان پیش شرط اجرایی شدن شهر ۱۵ دقیقه‌ای در سراسر شهر ونکوور مهر تایید گذارده است. کِنپ^۳ (۲۰۲۲)، به تدوین شاخص ترکیبی برای مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای پرداخته است. این شاخص در شهر اوترخت، هلند و حومه آن آزمایش شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که مرکز شهر اوترخت و مراکز برخی از حومه‌های پیرامون آن تا حد زیادی از استانداردهای شهر ۱۵ دقیقه‌ای تبعیت می‌کنند.

مارکجیانی و بونفانتینی^۴ (۲۰۲۲)، در مقاله‌ای به گذار شهری و بازگشت به برنامه‌ریزی محله مینا در شهر میلان پرداخته‌اند. نتایج آن‌ها به دنبال تایید ظرفیت‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای جهت کمک به تحقق برنامه‌ریزی محله مینا بوده است.

کارلوس مورنو^۵ و همکاران (۲۰۲۱)، به شناخت و معرفی شهر ۱۵ دقیقه‌ای پایدار و انعطاف پذیری. تأثیرات اقتصادی-اجتماعی بر شهرها در طی بیماری همه گیر، COVID-19 مطالعه در مورد چیدمان ۱۵ دقیقه‌ای شهر و زندگی اجتماعی در شهر و بررسی قرارگیری امکانات عمومی جامعه را برای دستیابی سریع به این امکانات در ۱۵ دقیقه (۱۵ دقیقه راه رفتن) بررسی می‌کنند و نشان می‌دهد که در حال حاضر برنامه‌ریزی ۱۵ دقیقه‌ای در جامعه به طور فعال در حال انجام است.

وو^۶ و همکاران (۲۰۲۱)، به تحلیل و بهینه سازی چرخه زندگی اجتماع ۱۵ دقیقه‌ای بر اساس تطبیق عرضه و تقاضا در شهر شانگهای پرداخته‌اند. نتایج، نشانگر کمبودهای جدی در شهر شانگهای از لحاظ انواع مختلف امکانات و خدمات زیربنایی و راحتی خدمات جامع تسهیلات زیربنایی، جهت تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای است.

کوریا-پارا^۷ و همکاران (۲۰۲۰)، در مقاله‌ای به تحلیل منطقه شهری سانتیاگو از لحاظ شاخص‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای پرداخته‌اند. نتایج پژوهش با انتقاد از سیاست‌های مدیریت زمین و برنامه‌ریزی شهری، بر تغییر چارچوب‌های هنجاری جهت عملیاتی شدن شهر ۱۵ دقیقه‌ای در منطقه شهری سانتیاگو تأکید دارد.

وَنگ^۸ و همکاران (۲۰۱۹)، در مقاله‌ای به محله‌های ۱۵ دقیقه‌ای قابل پیاده‌روی در چین پرداخته‌اند. این مقاله یک روش اصلاح شده برای اندازه‌گیری محله‌های قابل پیاده‌روی ۱۵ دقیقه‌ای پیشنهاد و آن را در شانگهای، چین اعمال می‌نماید. بر اساس دسترسی به امکانات، ارزیابی نیازهای پیاده‌روی گروه‌های مختلف عابر پیاده (به عنوان مثال، کل جمعیت، کودکان، بزرگسالان و سالمندان)، ویژگی‌های رفاهی (مقیاس و دسته) و شرایط واقعی ترافیک را در نظر می‌گیرد.

روش پژوهش

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی است. جامعه آماری پژوهش، محله حمیدیان شهر رشت است. برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شده است. جامعه آماری این پژوهش، شامل کلیه ذی‌نفعان و منابع اطلاعاتی مرتبط با موضوع در محدوده محله حمیدیان شهر رشت است که در سه گروه اصلی دسته‌بندی می‌شوند که شامل ساکنان محله، متخصصان و کارشناسان حوزه برنامه‌ریزی شهری، حمل‌ونقل و مدیریت

¹ Ferrez-Ortiz

² Li

³ Knap

⁴ Marchigiani & Bonfantini

⁵ Carlos Moreno

⁶ Wu

⁷ Correa-Parra

⁸ Weng

شهری و مسئولان و مدیران محلی می‌شود. با توجه به ماهیت ترکیبی (کیفی-کمی) این پژوهش روش جمع‌آوری داده‌ها از هر گروه به این صورت بود:

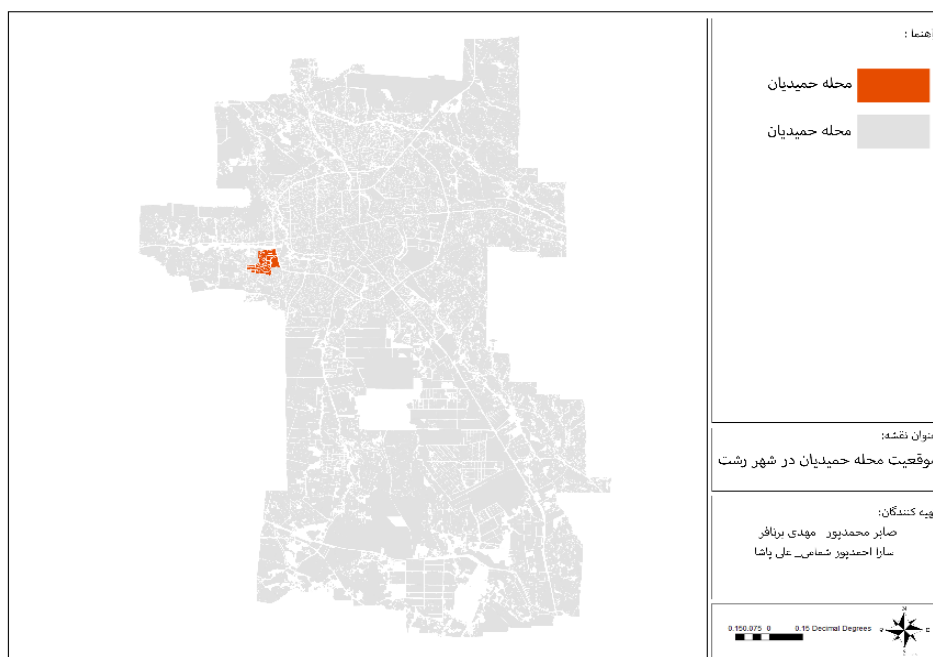
۱. ساکنان محله: داده‌های مرتبط با نیازها، الگوی تردد و دسترسی ساکنان عمدتاً از طریق مشاهدات میدانی سیستماتیک، بررسی رفتارهای فضایی در ساعات مختلف روز و مصاحبه‌های غیررسمی محدود با ساکنان در حین بازدیدها کسب شد. هدف از این تعاملات، اعتبارسنجی یافته‌های حاصل از اسناد و مشاهدات بود.
 ۲. متخصصان و مسئولان: نظرات تخصصی و مدیریتی از طریق مطالعه اسناد سیاستی، گزارش‌های رسمی و نیز مشورت و دریافت دیدگاه از تعداد ۱۰ نفر از کارشناسان شهرداری و اساتید دانشگاه مرتبط به صورت هدفمند گردآوری شد.
- رویکرد اصلی این پژوهش، تحلیل وضع موجود بر پایه اسناد و مشاهدات بود و تعامل با جامعه انسانی به منظور تکمیل و اعتباربخشی به تحلیل‌ها صورت گرفت و با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای، مشاهده مستقیم میدانی، بررسی اسناد مربوطه، نقشه‌ها، تصاویر ماهواره‌ای و اسناد فرادست (مطالعات طرح‌های جامع و تفصیلی) محدوده محله حمیدیان شناسایی و ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی آن بررسی گردید. برای تحلیل داده‌ها و تدوین راهبرد، از تکنیک SWOT برای شناسایی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای محله حمیدیان در راستای پیاده‌سازی شهر ۱۵ دقیقه‌ای در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، کالبدی-فضایی و زیست‌محیطی و دسته‌بندی عوامل داخلی (قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت و تهدید) و ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی کمی (QSPM) برای اولویت‌بندی راهبردها استفاده شد که در آن، امتیاز جذابیت هر راهبرد با در نظر گرفتن عوامل داخلی از ماتریس (IFE) و عوامل خارجی از ماتریس (EFE) محاسبه و راهبردهای نهایی رتبه‌بندی شدند. ابزارهای مورد استفاده در این پژوهش شامل نرم‌افزارهای GIS برای تحلیل‌های فضایی و تهیه نقشه‌ها، نرم‌افزارهای آفیس (Word, Excel) برای مستندسازی و تجزیه و تحلیل داده‌ها بوده است.

معرفی محدوده مورد مطالعه

در بررسی هر محله شهری به منظور تحلیل پذیری آن در چارچوب الگوهای نوینی همچون شهر ۱۵ دقیقه‌ای، شناخت ویژگی‌های پایه‌ای جمعیتی، کالبدی و اجتماعی آن محله به عنوان بستر اصلی تحول، امری ضروری است. استان گیلان در نوار شمالی کشور ایران واقع شده است و مرکز این استان شهر رشت است (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گیلان، ۱۴۰۲). این شهر دارای پنج منطقه شهرداری است (شهرداری رشت، ۱۴۰۳). منطقه ۴ با ۲۲۷۵۱۷ نفر در قسمت غربی شهر رشت واقع شده است (همان).

محله حمیدیان در منطقه ۴ شهر رشت، شهرستان رشت، استان گیلان واقع است. این محله از شمال با خیابان دانشجو، بلوار شهید افتخاری، بلوار تندگویان، خیابان امام حسین، خیابان بابایی، خیابان گل لاله و خیابان چهارم، از شرق با بلوار شهید بهشتی، خیابان هنر، میدان شهید تندرو، بلوار حمیدیان، میدان الغدیر، خیابان شهید عطری و خیابان جمهوری اسلامی، از جنوب با خیابان امام رضا و از غرب با خیابان آبان محدود شده است و با محله‌های توحید، شهرک مفتح، دخانیات، پاسکیاب، چمار سرا، حافظ آباد مجاورت دارد (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۴۰۰؛ شهرداری منطقه ۴ رشت، ۱۴۰۲). مساحت این محله حدوداً ۴ هکتار و همچنین دارای ۸۲۶۹ جمعیت است (شهرداری منطقه ۴ رشت، ۱۴۰۲).

از لحاظ کالبدی، این محله فاقد بافت تاریخی یا سنتی متراکم است و بیشتر شامل ساختارهایی با قدمت متأخر و نوساز می‌باشد که عمدتاً در چند دهه اخیر شکل گرفته‌اند (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۴۰۰؛ مشاهدات میدانی). این ویژگی باعث شده است که اگرچه محله از یک شبکه معابر نسبتاً منظم (به ویژه در بخش‌های شمال شرقی) برخوردار است، اما از غنای فضایی، پیوستگی اجتماعی و حس تعلق مکانی ناشی از تداوم تاریخی در مقایسه با بافت‌های قدیمی‌تر شهر رشت، تا حدی بی‌بهره باشد. ترکیب کاربری‌های زمین در محله عمدتاً مسکونی است، اما با اختلاطی از کاربری‌های تجاری و خدماتی خرد در امتداد معابر اصلی همراه شده است (شهرداری منطقه ۴ رشت، ۱۴۰۲).



شکل ۲. موقعیت مکانی محله حمیدیان

تجزیه و تحلیل داده‌ها

بر اساس مطالعات و تحلیل‌های انجام‌شده، یافته‌های این پژوهش در دو بخش اصلی «تحلیل وضع موجود» و «نتایج حاصل از تحلیل‌های راهبردی» ارائه می‌شود. پس از تدوین راهبردهای اولیه، از ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی کمی (QSPM) برای اولویت‌بندی نهایی راهبردها استفاده شد.

تحلیل SWOT و ارائه راهبردهای ساماندهی در محدوده مورد مطالعه

تجزیه و تحلیل SWOT ابزاری مهم برای تدوین راهبردهاست که عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) را گرد هم می‌آورد. پس از شناسایی این عوامل، راهبردها برای تقویت نقاط قوت، رفع ضعف‌ها، بهره‌برداری از فرصت‌ها یا مقابله با تهدیدها تنظیم می‌شوند (محمدپور و عالم تبریز، ۲۰۱۲). این تکنیک، ابزار قدرتمند تحلیل راهبردی برای شناسایی عوامل کلیدی است و بهترین راهبرد ترکیبی را با حداکثر کردن نقاط قوت و فرصت‌ها و حداقل کردن ضعف‌ها و تهدیدها ارائه می‌کند (شهبازی و همکاران، ۲۰۱۴). در ادامه، با توجه به اهداف پژوهش، نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای ساماندهی محله حمیدیان رشت در ابعاد زیست‌محیطی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی-فضایی بررسی می‌شود (جدول ۲).

جدول ۲. تحلیل SWOT محله حمیدیان رشت

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
T1- احتمال افزایش احتمال جرم به دلیل پایین بودن امنیت اجتماعی و نبود زندگی شبانه	O1- امکان آموزش جوانان جویای کار برای راهنمایی گردشگران	W1- وجود بزهکاری، اعتیاد و نرخ بالای جرم	S1- وجود نیروی کار جوان و تحصیل کرده
T2- خطر ایجاد نزاع قومی به دلیل وجود قومیت‌های متفاوت	O2- امکان بهره‌گیری از پتانسیل شهر خلاق خوراک	W2- وجود معتاد و کارتن‌خواب در محله	اجتماعی
	O3- امکان تغییر کاربری فضاهای رها شده برای کاهش اثرات مخرب اجتماعی	W3- پایین بودن نظارت اجتماعی	
T3- سوداگری زمین به دلیل افزایش قیمت ملک	O4- جذب گردشگر و سرمایه با ایجاد مراکز گردشگری	W4- اشتغال ناپایدار و پایین بودن سطح درآمد	S2- وجود جاذبه گردشگری تالاب
			اقتصادی

عینک در مجاورت محدوده	W5- وجود اقتصاد غیررسمی و مشاغل کاذب W6- کاهش تعداد خرده‌فروشی‌ها	O5- امکان افزایش مراکز خرید و تجاری در محدوده O6- امکان بهره‌برداری از تالاب عینک برای توسعه گردشگری O7- ظرفیت بالای جذب گردشگر در منطقه	T4- عدم بکارگیری از پتانسیل‌های جذب توریست T5- از بین رفتن فعالیت کاربری‌های تجاری کوچک به دلیل ظهور فروشگاه‌های بزرگ
S3- موقعیت مناسب ارتباطی با سایر مناطق S4- نفوذپذیری بالا و بافت شطرنجی منظم (در شمال شرق) S5- گوناگونی بالای کاربری‌ها در معابر اصلی S6- خوانایی بالا در خیابان حمیدیان، خیابان بهبودی و خیابان دانشجو S7- مقاومت مناسب ساختمان‌ها در برابر زلزله در قسمت‌های نوساز حمیدیان S8- وجود هماهنگی بصری نسبی در ساختمان‌های نوساز	W7- پایین بودن سطح کاربری‌های غیرمسکونی و سرانه فضای سبز W8- عرض متغیر معابر و عدم استانداردسازی W9- کمبود فضاهای عمومی و همگانی برای تعامل اجتماعی W10- عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی W11- کیفیت پایین معابر و آسفالت W12- کفسازی نامناسب و عدم تناسب عرض معابر با حجم تردد W13- نبود مسیر دوچرخه‌سواری W14- عدم وجود عدالت فضایی و توزیع نامناسب خدمات	O8- وجود اراضی قابل احداث پارک و فضای عمومی O9- امکان نوسازی خانه‌های مخروبه برای اسکان گردشگران O10- امکان ایجاد محورهای جذاب پیاده O11- امکان ایجاد مسیر مخصوص دوچرخه‌سواری O12- تقویت سرویس‌های حمل‌ونقل عمومی O13- امکان زیباسازی جداره‌های معابر O14- فرصت ساخت کاربری‌های جدید (آموزشی، تفریحی و ...) O15- امکان گسترش پیاده‌روهای ایمن	T6- افزایش ساخت‌وساز برای غیربومی‌ها و خانه‌های دوم T7- رشد تسهیلات حمل‌ونقل شخصی نسبت به عمومی T8- کاهش پیاده‌روی به دلیل نبود معابر مناسب T9- افزایش احتمال برخورد عابران و دوچرخه‌سواران با وسایل نقلیه T10- عدم امکان خدمات‌رسانی اورژانس به دلیل عرض کم برخی معابر
S9- برخورداری از پارک‌هایی مانند بوستان دانشجو در حوزه بلافاصل محدوده	W15- تخریب تالاب عینک و عدم رسیدگی به آن W16- آلودگی ناشی از تجمع و دفع زباله W17- کیفیت نامناسب آب شرب	O16- امکان بهره‌برداری مناسب از تالاب عینک	T11- افزایش آلودگی ناشی از جمعیت کاذب و ترافیک T12- خطرات ایجاد بیماری به دلیل آلودگی رودخانه و بوی نامطبوع T13- آلودگی صوتی ناشی از ترافیک در تقاطع ورودی حمیدیان

راهبردهای ساماندهی محله

در این قسمت از پژوهش، با عنایت به بررسی ویژگی‌های بارز و ظرفیت‌های موجود و همچنین شناسایی چهار عامل نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و در راستای چشم انداز و اهداف تحقیق، راهبردهایی به منظور ساماندهی محله تدوین شده است (جدول ۳ و ۴).

جدول ۳. اهداف و راهبردهای ساماندهی محله حمیدیان

اهداف کلان	راهبردهای ارائه شده
بهبود دسترسی به خدمات عمومی	اصلاح شبکه حمل و نقل عمومی و خصوصی
افزایش کیفیت زندگی و سلامت شهروندان	ایجاد امکانات عمومی و خدمات اجتماعی متوازن در منطقه
کاهش انتشار کربن و تغییرات اقلیمی	تأمین دسترسی پیاده و دوچرخه به فضاهای سبز و خدمات هفت گانه محله
تقویت جامعه و تعاملات اجتماعی	ایجاد مراکز تفریحی و اقامتی با استفاده از پتانسیل های طبیعی و اکوسیستم آبی

جدول ۴. راهبرد، سیاستها و پروژههای پیشنهادی برای محله حمیدیان

راهبردها	سیاستها	پروژهها
ایجاد مراکز تفریحی و اقامتی با بهره گیری از پتانسیل های طبیعی و اکوسیستم آبی موجود در منطقه	ایجاد حریم سبز، مناظر و معابر پیاده کنار تالاب یا رودخانه	ایجاد پیاده راه و فضای سبز کنار تالاب عینک
	افزایش آگاهی شهروندان درباره مسائل شهری و محیط زیست	افزایش آگاهی زیست محیطی با تبلیغات محیطی در معابر اصلی و فضاهای عمومی موجود در محله
	مکان یابی مراکز تجاری کوچک محلی برای نیازهای روزمره	راه اندازی مراکز تجاری خرد نزدیک بافت مسکونی
	توسعه فضاهای فراغت، تفریحی، فرهنگی و خدمات شهری برای همه گروه های درآمدی	افزایش امکانات رفاهی و تفریحی در پارک دانشجو
ایجاد امکانات عمومی و خدمات اجتماعی متوازن در نقاط مختلف منطقه برای تعادل کاربری ها	پیش بینی فضاهای باز عمومی شهری، منطقه ای و محلی برای بهره برداری بهینه از امکانات طبیعی و تأمین سرانه استاندارد فضای سبز برای همه ساکنان	تخریب بناهای فرسوده و متروکه محله و تبدیل آن ها به فضای سبز محلی
	ایجاد مراکز فعال، جاذب جمعیت و افزایش تردد در شب	ایجاد بوستان کودک در قسمت جنوبی محله
	ایجاد زیرساخت روشنایی مناسب در سطح محله	ایجاد کاربری های شبانه در خیابان حمیدیان
تأمین امنیت در فضاهای شهری	انجام تبلیغات لازم در مورد این گونه مسیرها و مزایای آن به منظور جذب سفرهای پیاده	افزایش تیرهای چراق برق در بافت درونی محله
	جذب سفرهای پیاده با ایجاد بازارچه های سنتی و امکانات ورزشی و تفریحی در مکان مناسب	تجهیز خیابان دانشجو به تیرهای روشنایی برای معابر سواره و پیاده
	ایجاد مسیر امن و پیوسته دوچرخه	برگزاری رویدادهای پیاده روی های همگانی
	ایجاد شبکه امن و شبکه امن پیاده	ایجاد باشگاه و سالن ورزشی بصورت پراکنده در قسمت های مختلف محدوده
تأمین دسترسی پیاده و دوچرخه به فضاهای سبز و خدمات هفت گانه محله	اصلاح مقطع عرضی خیابان جمهوری	ایجاد مسیر دوچرخه در معابر اصلی و فرعی محدوده
	تخریب قطعات غربی برای احداث پیاده راه	ایجاد مسير دوچرخه در معابر اصلی و فرعی محدوده
	سنگ فرش معابر پیاده اطراف محله برای تشویق پیاده روی	اصلاح مقطع عرضی خیابان جمهوری
	استفاده مسئولین شهری از دوچرخه برای تردد در محله برای ترویج فرهنگ دوچرخه سواری	تخریب قطعات غربی برای احداث پیاده راه

افزایش آگاهی افراد در مورد فواید پیاده‌روی	
ایجاد ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی	ایجاد ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی
اصلاح شبکه حمل و نقل عمومی و خصوصی	اصلاح شبکه حمل و نقل عمومی و خصوصی
تعمیر آسفالت معابر	تعمیر آسفالت معابر
جمع آوری و دفع مناسب آب‌های سطحی	جمع آوری و دفع مناسب آب‌های سطحی
نصب دریچه‌ها و توری‌ها در معابر حمیدیان و بهبودی	بهبود سیستم زهکشی معابر

ماتریس QSPM

ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی کمی (QSPM) ابزاری برای تحلیل سناریوها و انتخاب بهترین سناریو برای اجرای راهبرد در تحلیل سوات است. از این ابزار در برنامه‌ریزی راهبردی سازمان استفاده بسیار زیادی می‌شود. گام‌های تشکیل ماتریس QSPM به شرح زیر است:

در ستون اول ماتریس فهرست عوامل راهبردی بیرون سازمان شامل کلیه تهدیدها و فرصت‌ها و عوامل راهبردی درون سازمانی شامل کلیه ضعف‌ها و قوت‌ها آورده می‌شود. این عوامل عیناً از ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE) و ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (EFE) آورده می‌شود. در ستون دوم امتیاز وزن دار یا موزن هر عامل راهبردی عیناً از ماتریس IFE و EFE استخراج و درج می‌شود. در ستون‌های بعدی انواع راهبرد هایی که از ماتریس سوات SWOT بدست آمده و شامل راهبردهای چهارگانه WT, ST, WO و SO می‌باشد آورده می‌شود.

هر یک از ستون‌های مربوط به انواع راهبردها به دو زیر ستون تقسیم می‌شود. یکی زیر ستون AS و دیگری زیر ستون TAS در ستون AS امتیاز جذابیت داده می‌شود، به این ترتیب که هر عامل راهبردی را با راهبرد مورد نظر می‌سنجند و به آن امتیاز می‌دهند.

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE/Internal Factors Evaluation matrix)

این ماتریس ابزاری برای بررسی عوامل داخلی سازمان است که نقاط قوت و ضعف واحدها را ارزیابی می‌کند. تهیه ماتریس عمدتاً بر پایه قضاوت‌های شهودی و نظرات دست‌اندرکاران است. این ابزار در برنامه‌ریزی راهبردی سازمان‌های دولتی و خصوصی کاربرد فراوان دارد. به هر عامل ضریب وزنی بین صفر (بی‌اهمیت) تا یک (بسیار مهم) داده می‌شود، به طوری که مجموع ضرایب برابر یک باشد (با اختصاص عدد ۱ تا ۵ و نرمال‌سازی). این ضرایب اهمیت نسبی عوامل را نشان می‌دهند. همچنین، هر عامل امتیازی بین ۱ تا ۴ بر اساس میزان تطابق شرکت با قوت یا ضعف‌ها می‌گیرد؛ عدد ۴ نشان‌دهنده واکنش عالی و عدد ۱ واکنش بسیار ضعیف است.

جدول ۵. ارزیابی نقاط قوت (S) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

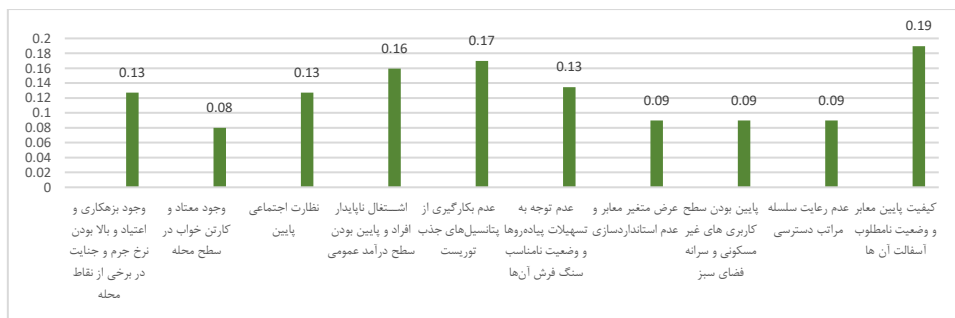
نقاط قوت	نمره اولیه	ضریب	نمره قوت و ضعف	نمره نهایی
وجود جاذبه گردشگری تالاب عینک در مجاورت محدوده	۱۷	۰/۰۴	۳	۰/۱۳
برخوردااری از موقعیت مناسب ارتباطی با سایر مناطق	۱۹	۰/۰۵	۴	۰/۱۹
وجود تالاب عینک به عنوان بزرگترین تالاب درون شهری	۱۷	۰/۰۴	۳	۰/۱۳
برخوردااری از پارک‌هایی همچون بوستان دانشجو در حوزه بلافصل محدوده	۱۸	۰/۰۴	۳	۰/۱۳



شکل ۶. ارزیابی نقاط قوت (S) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

جدول ۶. ارزیابی نقاط ضعف (W) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

نمره نهایی	نمره قوت و ضعف	ضریب	نمره اولیه	نقاط ضعف
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	وجود بزهکاری و اعتیاد و بالا بودن نرخ جرم و جنایت در برخی از نقاط محله
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۱۶	وجود معتاد و کارتن خواب در سطح محله
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	نظارت اجتماعی پایین
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۱۶	اشتغال ناپایدار افراد و پایین بودن سطح درآمد عمومی
۰/۱۷	۴	۰/۰۴	۱۷	عدم بکارگیری از پتانسیل‌های جذب توریست
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۸	عدم توجه به تسهیلات پیاده‌روها و وضعیت نامناسب سنگ فرش آن‌ها
۰/۰۹	۲	۰/۰۴	۱۸	عرض متغیر معابر و عدم استانداردسازی
۰/۰۹	۲	۰/۰۴	۱۸	پایین بودن سطح کاربری‌های غیر مسکونی و سرانه فضای سبز
۰/۰۹	۲	۰/۰۴	۱۸	عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی
۰/۱۹	۴	۰/۰۵	۱۹	کیفیت پایین معابر و وضعیت نامطلوب آسفالت آن‌ها
۰/۱۸	۴	۰/۰۴	۱۸	فقدان ایمنی عابر پیاده و دوچرخه در معابر محلی
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	کف سازی نامناسب و عدم تناسب میان عرض معابر با حجم بالای آمد و شد
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	عدم امکان آمد و شد ایمن برای شهروندان و به خصوص نابینایان
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۱۶	وجود ایستگاه‌های اتوبوس نامناسب و بدون مبلمان
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۸	کمبود فضاهای عمومی و همگانی و فضای مکت برای برقراری ارتباط و تعامل اجتماعی
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	نبود مسیر دوچرخه سواری در محدوده
۰/۱۹	۴	۰/۰۵	۱۹	عدم وجود عدالت فضایی و توزیع خدمات از دید مدیریت شهری
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۱۷	آلودگی ناشی از تجمع، حمل و دفع زباله
۰/۱۳	۳	۰/۰۴	۱۷	کمبود پارک‌های محلی و فضای سبز تعریف شده



شکل ۷. ارزیابی نقاط ضعف (W) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

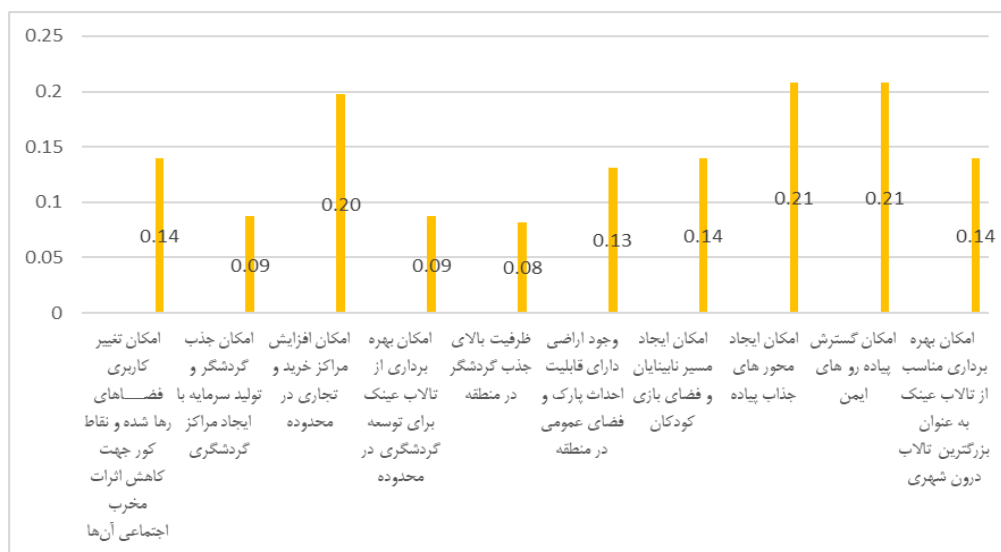
ماتریس IFE نشان می‌دهد که قوت‌هایی مانند موقعیت ارتباطی مناسب (S2) و ضعف‌هایی مانند کیفیت پایین معیار (W11) و فقدان ایمنی عابر پیاده (W12) (بیشترین نمره (اهمیت) را در ارزیابی محیط داخلی داشته‌اند.

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE/External Factors Evaluation matrix)

این ماتریس ابزاریست که به استراتژیست‌ها اجازه می‌دهد تا عوامل محیطی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، حقوقی، تکنولوژیکی، وضعیت بازار و رقابت را در مقطع زمانی مورد نظر مورد ارزیابی قرار دهند و روش تشکیل و بررسی آن دقیقاً مانند ماتریس عوامل داخلی است.

جدول ۷. ارزیابی فرصت‌ها (O) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

فرصت‌ها	نمره	ضریب اهمیت	نمره واکنش	نمره نهایی
کاهش آسیب اجتماعی با احیای فضاهای رها شده	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
امکان جذب گردشگر و تولید سرمایه با ایجاد مراکز گردشگری	۱۶	۰/۰۴	۲	۰/۰۹
امکان افزایش مراکز خرید و تجاری در محدوده	۱۸	۰/۰۵	۴	۰/۲۰
توسعه گردشگری با بهره‌برداری از تالاب عینک	۱۶	۰/۰۴	۲	۰/۰۹
ظرفیت بالای جذب گردشگر در منطقه	۱۵	۰/۰۴	۲	۰/۰۸
وجود اراضی با قابلیت احداث پارک و فضای سبز	۱۶	۰/۰۴	۳	۰/۱۳
امکان ایجاد مسیر نابینایان و فضای بازی کودکان	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
امکان ایجاد محورهای جذاب پیاده	۱۹	۰/۰۵	۴	۰/۲۱
امکان گسترش پیاده‌روهای ایمن	۱۹	۰/۰۵	۴	۰/۲۱
امکان بهره‌برداری مناسب از تالاب عینک	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
امکان ایجاد مسیر دوچرخه‌سواری	۱۹	۰/۰۵	۳	۰/۱۶



شکل ۸. ارزیابی فرصت ها (O) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

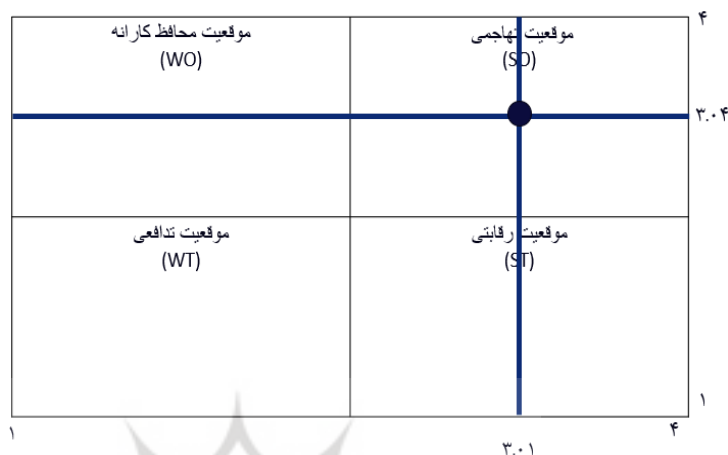
جدول ۸. ارزیابی تهدیدها (T) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

تهدیدها	نمره	ضریب اهمیت	نمره واکنش	نمره نهایی
افزایش جرم به خاطر امنیت پایین	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
نابودی مغازه های کوچک	۱۹	۰/۰۵	۴	۰/۲۱
نابودی زمین های کشاورزی	۱۶	۰/۰۴	۲	۰/۰۹
رشد خودروهای شخصی	۱۸	۰/۰۵	۳	۰/۱۵
کاهش پیاده روی ساکنین در اثر نبود معابر مناسب	۱۸	۰/۰۵	۳	۰/۱۵
تصادف عابران و دوچرخه سواران	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
عدم امکان خدمات رسانی اورژانس و آتش نشانی به دلیل عرض بسیار کم برخی از معابر	۱۸	۰/۰۵	۳	۰/۱۵
کمبود امکانات و مهاجرت	۱۷	۰/۰۵	۲	۰/۰۹
آلودگی و ترافیک جمعیت کاذب	۱۷	۰/۰۵	۳	۰/۱۴
آلودگی صوتی در تقاطع حمیدیان	۱۹	۰/۰۵	۴	۰/۲۱



شکل ۹. ارزیابی تهدیدها (T) با توجه به تحلیل سوات (SWOT)

بدین ترتیب نمره های نهایی حاصل از یافته‌های جدول IFE یعنی عدد ۳/۰۱ و جدول EFE یعنی عدد ۳/۰۴ را در ماتریس IE قرار می‌دهیم. ناحیه‌ای که محل تلاقی دو خط را در شکل زیر نشان می‌دهد، بیانگر آن است که راهبردهای تعیین شده برای محدوده در حالت تهاجمی و قوی قرار دارند.



شکل ۱۰. نمره نهایی ماتریس ارزیابی عوامل داخلی

گام بعدی، تعیین جذابیت راهبردهاست. طبق شرایط داخلی و خارجی، ۹ راهبرد برای ارتقاء شرایط وضعیت موجود محله حمیدیان رشت در راستای متناسب سازی با رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای تعریف شد. در ادامه متناسب با شرایط وضع موجود اولویت به کارگیری هر یک از راهبردها مطابق با تحلیل QSPM تعیین شد. در تعیین امتیاز جذابیت باید به این سؤال پاسخ داده شود که آیا این عامل در انتخاب راهبرد مذکور اثر می‌گذارد؟ در صورتی که پاسخ به این سؤال مثبت باشد امتیاز جذابیت باید به صورت خاص و با توجه به جذابیت نسبی هر راهبرد به راهبرد دیگر داده شود. امتیازهای جذابیت به صورت زیر است:

جدول ۹. تحلیل QSPM

مؤلفه ارزیابی	راهب رد ۱	راهبرد ۲	راهبرد ۳	راهبرد ۴	راهبرد ۵	راهبرد ۶	راهبرد ۷	راهبرد ۸	راهبرد ۹
ضریب	*۲=۱	*۲=۰/۱۸	*۱=۰/۰۹	*۱=۰/۰۵	*۲=۰/۱	*۲=۰/۱۸	*۱=۰/۱۹	*۳=۰/۱۵	*۳=۰/۴۲
اهمیت × نمره	۰/۵	۰/۹	۰/۰۹	۰/۵	۰	۰/۹	۰/۱۹	۰/۵	۰/۴
جذابیت = امتیاز نهایی									
مجموع امتیازات فرصت‌ها	۱/۷۴	۲	۱/۸۶	۱/۷۶	۱/۸۹	۱/۷۷	۱/۷۵	۱/۸۸	۲/۰۴

مجموع امتیازات تهدیدها	۰/۶۷	۰/۸۲	۰/۸۶	۰/۷۴	۰/۶۷	۰/۷۲	۰/۶۶	۰/۶۲	۰/۷۸
مجموع امتیازات نقاط قوت	۰/۴۱	۰/۴۸	۰/۲۸	۰/۲۷	۰/۲۳	۰/۳۲	۰/۲۷	۰/۳۰	۰/۷۵
مجموع امتیازات نقاط ضعف	۰/۶۵	۲/۰۲	۱/۶۶	۱/۱۱	۰/۶۱	۰/۵۴	۰/۴۴	۰/۳۴	۱/۶۵
مجموع ضریب اهمیت	۲	۲/۶۶	۲/۵۰	۲/۲۰	۱/۸۰	۱/۸۹	۱/۷۸	۱/۶۷	۲/۵۶
مجموع نمره جذابیت جزئی	۱/۷۴	۲	۱/۸۶	۱/۷۶	۱/۸۹	۱/۷۷	۱/۷۵	۱/۸۸	۲/۰۴
نمره نهایی راهبرد	۳/۴۷	۵/۳۲	۴/۶۶	۳/۸۸	۳/۴۰	۳/۳۵	۳/۱۲	۳/۱۴	۵/۲۲
اولویت	۶	۱	۳	۴	۵	۷	۹	۸	۲

در این مرحله گزینه‌های مختلف راهبردهای شناسایی شده در مرحله قبل مورد ارزیابی و قضاوت قرار می‌گیرند و راهبردهای مورد نظر بر اساس نمره جذابیت راهبرد ها مطابق جدول زیر اولویت‌بندی می‌شوند:

جدول ۱۰. اولویت‌های راهبردهای ساماندهی و توسعه محله حمیدیان رشت

راهبردها	نمره/امتیاز
اولویت ۱ راهبرد ۲ اصلاح شبکه ارتباطی و حمل و نقل عمومی و خصوصی	۳/۲۷
اولویت ۲ راهبرد ۳ بهبود یا ارتقا کیفیت شبکه معابر پیاده	۳/۰۵
اولویت ۳ راهبرد ۶ تامین دسترسی پیاده و دوچرخه به فضاهای سبز و خدمات هفت گانه محله	۲/۸۱
اولویت ۴ راهبرد ۱ ایجاد امکانات عمومی و خدمات اجتماعی مناسب در نقاط مختلف منطقه برای تعادل کاربری‌ها	۲/۴۶
اولویت ۵ راهبرد ۵ تامین امنیت در فضاهای شهری	۲/۴۵
اولویت ۶ راهبرد ۴ بهبود یا ارتقا کیفیت شبکه معابر سواره	۲/۴۱
اولویت ۷ راهبرد ۸ ایجاد فضاهای همگانی و جاذب گردشگر به موجب افزایش چشمان ناظر در مناطق جرم خیز	۲/۳۹
اولویت ۸ راهبرد ۷ ایجاد مراکز تفریحی، تفرجگاهی، اقامتی با بهره‌گیری از پتانسیل‌های طبیعی و اکوسیستم آبی موجود در منطقه	۲/۲۹
اولویت ۹ راهبرد ۹ استفاده از رویکردهای نوین و شاخص‌های هوشمند و افزایش کارایی حمل و نقل عمومی در بخش گردشگری در به حداقل رساندن آلودگی‌های ناشی از آن	۱/۲۷

ارزیابی و تحلیل داده‌های جدول ۱۰ که براساس امتیازدهی به راهبردهای ساماندهی است، بیانگر این است که در راهبرد «اصلاح شبکه ارتباطی و حمل و نقل عمومی و خصوصی» با بیشترین امتیاز، راهبرد اصلی در ساماندهی کالبدی محدوده مورد

مطالعه می‌باشد. راهبرد «بهبود یا ارتقا کیفیت شبکه معابر پیاده» در جایگاه و اولویت بعدی برای ساماندهی قرار دارد. همچنین راهبرد «استفاده از رویکردهای نوین و شاخص‌های هوشمند و افزایش کارایی حمل و نقل عمومی در بخش گردشگری در به حداقل رساندن آلودگی‌های ناشی از آن» آخرین اولویت را در ساماندهی محله حمیدیان دارا می‌باشد. یافته‌ها به وضوح نشان می‌دهد که پایه‌ای‌ترین نیازهای محله حمیدیان برای حرکت به سمت شهر ۱۵ دقیقه‌ای، بهبود سیستم دسترسی و تحرک پذیری است. سه راهبرد اول که بالاترین اولویت را به خود اختصاص داده‌اند، همگی مستقیماً به مقوله دسترسی غیرموتوری ایمن و کارآمد (پیاده، دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی) مرتبط هستند. این موضوع نشان‌دهنده آن است که بدون یک زیرساخت حمل‌ونقلی مناسب، تحقق سایر اهداف شهر ۱۵ دقیقه‌ای امکان‌پذیر نخواهد بود. از سوی دیگر، وجود تالاب عینک به عنوان یک نقطه قوت و فرصت کلیدی شناسایی شده که می‌تواند محرکی برای توسعه گردشگری و ایجاد فضاهای عمومی باشد، اما راهبردهای مرتبط با آن به دلیل زیرساخت‌های نامناسب موجود، در اولویت‌های پایین‌تر قرار گرفته‌اند.

با توجه به یافته‌های این پژوهش، می‌توان نتیجه گرفت که الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای به عنوان یک راهبرد نوین شهری، قابلیت بالایی برای افزایش پایداری، تاب‌آوری و کیفیت زندگی در محله‌های شهری مانند محله حمیدیان رشت دارد. این الگو با تأکید بر چهار اصل کلیدی تراکم بهینه، نزدیکی، تنوع و دیجیتال‌سازی، می‌تواند به کاهش وابستگی به خودرو، کاهش آلودگی‌های محیطی، افزایش تعاملات اجتماعی و تقویت هویت محلی کمک کند. تحلیل SWOT انجام‌شده نشان می‌دهد که محله حمیدیان با وجود چالش‌هایی نظیر کمبود فضاهای عمومی، نبود شبکه پیاده‌رو و دوچرخه‌سواری ایمن، و ضعف در سیستم حمل‌ونقل عمومی، از پتانسیل‌های قابل توجهی مانند موقعیت ارتباطی مناسب، وجود تالاب عینک، و نیروی جوان و تحصیل‌کرده برخوردار است. محاسبات QSPM به وضوح نشان می‌دهد که مهم‌ترین اولویت برای ساماندهی محله حمیدیان بر اساس رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای، اصلاح سیستم حمل و نقل (راهبرد ۲ با نمره ۳/۲۷) است. بلافاصله پس از آن، بهبود معابر پیاده (راهبرد ۳ با نمره ۳/۰۵) در رتبه دوم قرار دارد. این دو راهبرد به طور مستقیم به هسته اصلی مفهوم شهر ۱۵ دقیقه‌ای، یعنی دسترسی غیرموتوری و ایمن به خدمات مربوط می‌شوند. راهبردهای مربوط به دسترسی فعال (پیاده و دوچرخه) و تعادل کاربری‌ها نیز در رده‌های بعدی اولویت قرار گرفته‌اند. راهبردهای مبتنی بر فناوری و گردشگری (راهبرد ۷ و ۹) با وجود اهمیت، در شرایط کنونی محله حمیدیان، اولویت پایین‌تری برای اجرا دارند. این اولویت‌بندی منطقی است، چرا که بدون یک شبکه حمل و نقل عمومی کارآمد و شبکه معابر پیاده ایمن و به هم پیوسته، اساس تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای شکل نمی‌گیرد. در نهایت، می‌توان گفت که اجرای موفقیت‌آمیز شهر ۱۵ دقیقه‌ای در محله حمیدیان مستلزم همکاری نهادهای مدیریت شهری، مشارکت شهروندان و بهره‌گیری از فناوری‌های هوشمند است تا بتوان به شهری پایدار، انعطاف‌پذیر و انسان‌محور دست یافت.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

یافته‌های این پژوهش نشان داد که مهم‌ترین راهبرد برای تحقق الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای در محله حمیدیان، اصلاح سیستم حمل‌ونقل و دسترسی غیرموتوری است. این نتیجه با یافته‌های پژوهش‌های پیشین در داخل و خارج از ایران همسو است. برای مثال، پژوهش زارعی و همکاران (۱۴۰۱) در محله جماران تهران نیز بر دسترسی پیاده‌محور به عنوان هسته اصلی شهر ۱۵ دقیقه‌ای تأکید کرده و نشان داد که حتی در محلات با دسترسی نسبتاً مطلوب، توزیع خدمات هماهنگ با نیازهای جمعیتی وجود ندارد. این امر در محله حمیدیان نیز به وضوح مشاهده می‌شود، جایی که فقدان شبکه پیاده‌روی ایمن و یکپارچه، دسترسی ساکنان را محدود کرده است.

همچنین، پژوهش رحمانی و سعیدی (۱۴۰۰) در بافت تاریخی اصفهان نشان داد که تراکم و اختلاط کاربری دو عامل کلیدی در تحقق پذیری شهر ۱۵ دقیقه‌ای هستند. در محله حمیدیان نیز اگرچه اختلاط کاربری به صورت ارگانیک وجود دارد، اما عدم تعادل در توزیع خدمات و کمبود فضاهای عمومی، امکان دسترسی پیاده‌محور را کاهش داده است. این مسئله در پژوهش کریمی و موسوی (۱۳۹۹) نیز مورد تأکید قرار گرفته و بر لزوم مشارکت ساکنان در فرآیند برنامه‌ریزی محله‌ای اشاره شده است. در سطح جهانی، تجربه شهرهایی مانند پاریس و ملبورن نشان می‌دهد که موفقیت الگوی شهر ۱۵ دقیقه‌ای در گرو سیاست‌های یکپارچه حمل‌ونقل، توسعه فضاهای عمومی و تقویت اقتصاد محلی است. در محله حمیدیان نیز راهبردهای اولویت‌بندی شده

عمدتاً معطوف به همین محورها هستند. با این حال، تفاوت اصلی در زیرساخت‌های موجود و بافت اجتماعی-اقتصادی است که نیازمند بومی‌سازی الگو و توجه به شرایط محلی می‌باشد.

نکته قابل توجه دیگر، اولویت راهبردهای کالبدی-حمل‌ونقلی نسبت به راهبردهای مبتنی بر فناوری و گردشگری در این پژوهش است. این امر نشان می‌دهد که بدون زیرساخت فیزیکی مناسب، سایر اهداف شهر ۱۵ دقیقه‌ای قابلیت تحقق نخواهند داشت. این نتیجه با یافته‌های پژوهش‌های مشابه در شهرهای در حال توسعه همخوانی دارد.

با توجه به یافته‌های پژوهش و مقایسه با تجارب داخلی و جهانی، پیشنهادات زیر برای حرکت به سمت شهر ۱۵ دقیقه‌ای در محله حمیدیان در قالب جدول ۱۱ ارائه می‌شود:

جدول ۱۱. پیشنهادات اجرایی برای تحقق شهر ۱۵ دقیقه‌ای در محله حمیدیان رشت

پیشنهاد	بازه زمانی
ایجاد مسیرهای پیاده‌روی ایمن و جذاب در محورهای اصلی محله	کوتاه مدت (۱ سال)
احداث خطوط دوچرخه‌سواری جداگانه در معابر اصلی و اتصال به شبکه شهری	
بهبود ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و افزایش دسترسی به نقاط کلیدی شهر	
برگزاری کمپین‌های آگاهی‌بخش درباره مزایای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری	
توسعه فضاهای عمومی و سبز با تبدیل زمین‌های بایر به پارک‌های محله‌ای	میان مدت (۳ سال)
ایجاد مراکز خدمات محلی (فروشگاه‌های روزمره، کلینیک سلامت، فضاهای کار اشتراکی)	
اجرای پروژه‌های حمل‌ونقل هوشمند (اپلیکیشن اطلاعات ترافیک، پارکینگ اشتراکی)	
تقویت مشارکت شهروندی از طریق تشکیل شورای محله و جلسات گفت‌وگوی مردمی	
احیای تالاب عینک به عنوان قطب گردشگری و تفریحی با ایجاد پیاده‌راه و فضای سبز	بلند مدت (۵+ سال)
توسعه مسکن ارزان قیمت و مختلط برای حفظ تنوع اجتماعی	
ادغام سیاست‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای در اسناد بالادست (طرح‌های جامع و تفصیلی)	
استفاده از فناوری‌های دیجیتال برای پایش دسترسی‌ها، مدیریت ترافیک و خدمات الکترونیک محلی	

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

نویسندگان اصول اخلاقی را در انجام و انتشار این پژوهش علمی رعایت نموده‌اند و این موضوع مورد تأیید همه آنهاست.

مشارکت نویسندگان

مشارکت نویسندگان در مقاله به شکل توضیح داده شده از سوی مجله، مورد تأیید نویسندگان این مقاله است.

تعارض منافع

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

حامی مالی

مقاله حاضر فاقد حمایت مالی است.

سپاسگزاری

از کلیه کسانی که در مراحل مختلف نوشتن این مقاله با نظرات خود ما را یاری دادند سپاسگزاری می‌کنیم.

References

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022a). The '15-minute city' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(126), 1–5. <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0>
- Allam, Z., Bibri, S. E., Jones, D. S., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022b). Unpacking the '15-minute city' via 6G, IoT, and digital twins: Toward a new narrative for increasing urban efficiency, resilience and sustainability. *Sensors*, 22(1), 1–17. <https://doi.org/10.3390/s22041369>
- Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022c). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), 181–183. [https://doi.org/10.1016/s2542-5196\(22\)00014-6](https://doi.org/10.1016/s2542-5196(22)00014-6)
- Altman, I., & Low, S. M. (Eds.). (1992). *Place attachment*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-1-4684-8753-4>
- Comprehensive Plan of Rasht. (2017). Basic studies and diagnostics. Rasht. [In Persian]
- Correa-Parra, J., Vergara-Perucich, J. F., & Aguirre-Núñez, C. (2020). Towards a walkable city: Principal component analysis for defining sub-centralities in the Santiago Metropolitan Area. *Land*, 9(362), 1–15. <https://doi.org/10.3390/land9100362>
- Fainstein, S. S. (2010). *The just city*. Cornell University Press. <https://doi.org/10.7591/9780801460487>
- Ferrer-Ortiz, C., Marquet, O., & Mojica, L. (2023). 15-minute cities and housing affordability: A spatial trade-off analysis in Barcelona and Madrid. *Land Use Policy*, 124, 106430. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106430>
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Gilan Province Management and Planning Organization. (2023). *Statistical yearbook of Gilan Province 1401*. Rasht. [In Persian]
- Gil Solá, A., & Vilhelmson, B. (2018). Negotiating proximity in sustainable urban planning: A Swedish case. *Sustainability*, 11(1), 31. <https://doi.org/10.3390/su11010031>
- Habibi, S. M. (2020). *Land use mix and urban sustainability*. University of Tehran Press. [In Persian]
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Johns Hopkins University Press.
- Hosford, K., Beirsto, J., & Winters, M. (2022). Is the 15-minute city within reach? Evaluating walking and cycling accessibility to grocery stores in Vancouver. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 14, 1–6. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100602>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Karimi, A., & Mousavi, S. (2020). Developing neighborhood sustainable development strategies using the SWOT model (Case study: Sangi neighborhood, Kerman). *Journal of Urban Management*, 18(55), 34–51. [In Persian]
- Keyshams ardouti, E., Salahshoor, D. and Sarafray, V. (2026). Investigating pedestrian-based environmental quality in Andisheh Alley, Dezful City, with the 15-minute city approach. *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 7(1), 104–122. [In Persian]
- Knap, E. (2022). *Developing a composite indicator for the 15-minute city concept based on accessibility measures and assessment of spatial inequalities of different socio-demographic groups (Master's thesis)*. University of Twente.
- Li, M. (2022). *15-minute city: Access to essential services in Metro Vancouver (Master's thesis)*. University of British Columbia. <https://doi.org/10.14288/1.0412906>
- Marchigiani, E., & Bonfantini, B. (2022). Urban transition and the return of neighborhood planning: Questioning the proximity syndrome and the 15-minute city. *Sustainability*, 14(1), 1–29. <https://doi.org/10.3390/su14095468>

- Marino, M. D., Tomaz, E., Henriques, C., & Chavoshi, S. H. (2022). The 15-minute city concept and new working spaces: A planning perspective from Oslo and Lisbon. *European Planning Studies*, 1, 1–23. <https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2082837>
- Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38–49. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.11.011>
- Mohammadpour, M., & Alam Tabriz, A. (2012). SWOT analysis using modified fuzzy QFD: A case study for strategy formulation in Petrokaran Film Factory. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 41, 322–333. [In Persian]. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.04.037>
- Mohammadzadeh, M., Pirbabayi, K., & Taghvai, A. (2019). Strategic planning for neighborhood public space development with emphasis on enhancing social interactions. *Quarterly Journal of Urban Planning and Geography Research*, 7(1), 117–135. [In Persian]
- Moreno, C. (2020). The 15-minute city [TED Talk]. TEDxParis.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the 15-minute city: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Naderi, S. M. and Ranjbardar, M. A. (2022). Clarifying Urban Regeneration Criteria in order to Achieve Sustainable Development Case Study: Briyank Neighborhood, Region 10, Tehran). *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 3(2), 205–222. [In Persian]
- Nam, T., & Pardo, T. A. (2011). Smart city as urban innovation. *Proceedings of the 5th International Conference on Theory and Practice of Electronic Governance*. <https://doi.org/10.1145/2072069.2072100>
- National Cartographic Center of Iran. (2021). Topographic maps and national divisions. Tehran. [In Persian]
- Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a post-pandemic city: Urban planning strategies and challenges of making Milan a 15-minute city. *European Transport / Trasporti Europei*, 85, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.048>
- Portez, A. (2019). *Life between buildings* (Shibani, Trans.). University of Art Press. [In Persian]
- Pouzoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Rahmani, M., & Saeidi, A. (2021). Assessment of walkability potentials in the historical fabric of Isfahan city with the 15-minute city approach. *Iranian Journal of Urban Studies*, 10(38), 23–40. [In Persian]
- Rasht Municipality. (2024). *Rasht Municipality statistical yearbook*. Rasht. [In Persian]
- Rasht Municipality, District 4. (2023). *Report on the status of District 4 neighborhoods*. Rasht. [In Persian]
- Rosenzweig, C., Solecki, W., Romero-Lankao, P., Mehrotra, S., Dhakal, S., & Ali Ibrahim, S. (Eds.). (2018). *Climate change and cities: Second assessment report of the Urban Climate Change Research Network*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781316563878>
- Scannell, L., & Gifford, R. (2010). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.09.006>
- Shahabi, R. S., Basiri, M. H., Kahag, M. R., & Zonouzi, S. A. (2014). An ANP–SWOT approach for interdependency analysis and prioritizing the Iran's steel scrap industry strategies. *Resources policy*, 42, 18–26. [In Persian]. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2014.07.001>

- Song, Y., Knaap, G., & Nedovic-Budic, Z. (2013). Measuring the effects of mixed land uses on housing values. *Regional Science and Urban Economics*, 43(1), 85–96. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2004.02.003>
- Statistical Center of Iran. (2025). Results of the 2024 national population and housing census. Tehran. [In Persian]
- Weng, M., Ding, N., Li, J., Jin, X., Xiao, H., He, Z., & Su, S. (2019). The 15-minute walkable neighborhoods: Measurement, social inequalities and implications for building healthy communities in urban China. *Journal of Transport and Health*, 13, 259–273. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.05.005>
- Wu, H., Wang, L., Zhang, Z., & Gao, J. (2021). Analysis and optimization of 15-minute community life circle based on supply and demand matching: A case study of Shanghai. *PLOS ONE*, 16(8), 1–21.
- Zhang, Y., Li, Q., & Wang, S. (2023). Measuring the 15-minute city: A geospatial analysis of accessibility to urban services in 100 global cities. *Sustainable Cities and Society*, 89, 104345. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2022.104345>
<https://nclurbandesign.org>
<https://parametric-architecture.com>

