



توسعه حمل و نقل محور (TOD) چیست؟

آمار جهانی نشان می دهد در دهه های اخیر، روند رو به گسترشی از سکونت جمعیت در نواحی شهری در حال جریان است. وجود ایستگاه های مترو به عنوان میدان جاذبه ای عمل می کند که به رشد انواع کاربری ها در محدوده پیرامون و حوزه نفوذ ایستگاه ها منجر می شود.

در سال های اخیر، رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از تکامل یافته ترین دیدگاه های توسعه شهری، که بر ارتباط متقابل حمل و نقل عمومی و توسعه شهری تأکید دارد، مطرح شده است.

این رویکرد از ویژگی هایی چون ارتقای کیفیت طراحی محله ای، افزایش کاربری های مختلط، گسترش تعاملات اجتماعی، کاهش استفاده از اتومبیل و گسترش گزینه های جابه جایی سازگار با حمل و نقل عمومی همانند دوچرخه سواری و پیاده روی، برخوردار است.

با گذشت یک نسل از تجربه به کارگیری رویکرد مذکور در تدوین الگوی توسعه شهری برای کشورهای پیشرو، بسیاری از موانع و چالش های سد راه اجرا و اثربخشی آن آشکار شده است که خود متضمن بهره گیری کامل از پتانسیل های این نوع از توسعه است.

با این وجود، عدم شناخت صحیح ماهیت این نوع از توسعه و در نتیجه بی توجهی به اصول مورد نظر آن در تدوین ضوابط و مقررات شهرسازی به عنوان یکی از چالش های پیش روی باقی مانده است.

اصول و اهداف TOD

TOD شامل برنامه ریزی نواحی اطراف ایستگاه، براساس سیاست ها و روش های دستیابی به اهداف کلیدی زیر می باشد:

- استفاده بهینه از زمین اطراف ایستگاه
 - افزایش تراکم در حوالی ایستگاه
 - ایجاد یک طراحی با محوریت عابر پیاده
 - تبدیل هر ایستگاه و اطراف آن به یک مکان جذاب برای عابری
 - مدیریت پارکینگ و حمل و نقل وسایط نقلیه
 - برنامه ریزی در جوامع محلی
 - اصول پیاده سازی TOD
 - برنامه ریزی فضای ایستگاه های ترانزیت
 - تعیین فضای برنامه ریزی ایستگاه ها
 - طراحی کاربری زمین بر اساس ترانزیت
 - ترکیب کاربری زمین
 - محدود کردن کاربری های زمین که با سیستم حمل و نقل همخوانی ندارد
 - بهینه سازی تراکم در اطراف ایستگاه
 - حداقل کردن تأثیرات تراکم
 - طراحی مسیرهای با کیفیت خوب برای مسیرهای پیاده روی
 - تأمین ساختار توسعه ای فشرده
 - ایجاد سیستم های همگانی یکپارچه
 - در نظر گرفتن خصوصیات آب و هوایی تمام فصول
 - قرار دادن پارکینگ ها در مکان های مناسب
 - برنامه ریزی فضای ایستگاه های ترانزیت
- کاربران اصلی TOD عابری پیاده هستند، بنابراین برنامه ریزی فضا برای TOD در اطراف ایستگاه های خطوط ریلی سبک باید بگونه ای باشد تا عابری پیاده بتوانند از آنها استفاده نمایند یعنی حداکثر فاصله تا ایستگاه می بایست یک پیاده روی ۵ تا ۱۰ دقیقه ای و یا یک فاصله ۶۰۰ متری باشد.

ترکیب کاربری زمین

فضای در نظر گرفته شده برای ایستگاه TOD می بایست اجازه ترکیب مکان های مسکونی، ادارات و مراکز کاری، مراکز خرید و مراکز خدماتی را فراهم آورد.

ترکیب کاربری زمین می تواند بصورت افقی و عمودی باشد بدین معنی که کاربری های مختلف می توانند در یک ساختمان چند طبقه قرار گیرند و یا اینکه در ساختمان های مجاور یکدیگر پخش گردند.

اهمیت این موضوع از آن بابت است که در حوزه یک ایستگاه از طریق پیاده روی می توان نیازهای مختلف را پوشش داد.

در سالهای اخیر جنبش نوسازسازی به عنوان یکی از مطرح ترین دیدگاههای شهرسازی انسانگرا در سطح جهان مطرح گشته است. شکل گیری این جنبش به اواخر دهه ۱۹۷۰ و ابتدای دهه ۱۹۸۰ بازمی گردد و طی دهه ۱۹۹۰ رشد سریعی داشته است بطوریکه در حال حاضر جز مقوله های مهم شهرسازی دنیا به شمار می رود.

این جنبش بیش از هرچیز توجه به توسعه اجتماعات محلی و تکیه بر جا به جایی ساکنین محلی بصورت پیاده و یا استفاده از دوچرخه و یا وسایط حمل و نقل همگانی دارد. از

الگوهای مطرح شده در جنبش نوشهرسازی الگوی توسعه شهری حمل و نقل محور است که در پی ایجاد مناطق و محدودهایی با اختلاط کاربری و بالاترین دسترسی به سیستم حمل و نقل عمومی است. و سعی در ایجاد محله های متراکم به جای توسعه پراکنده حومه شهرها دارد. در مقاله حاضر ابتدا با معرفی اجمالی از نوشهرسازی اصول مورد نظر در این جنبش مورد بررسی قرار گرفته است.

سپس به معرفی الگوی توسعه شهری حمل و نقل محور پرداخته شده است. برای شناساندن بیشتر این الگو از نظریات پیترکالتورپ یکی از حامیان جنبش نوشهرسازی و الگوی توسعه شهری حمل و نقل محور استفاده شده است.

در نظام برنامه ریزی کنونی جهان، توسعه حمل و نقل عمومی محور در کانون توجه برنامه ریزان و طراحان شهری قرار گرفته است و دلیل آن هم افزایش طول سفرهای شهری و ازدحام ترافیک خصوصاً در اطراف کاربری های جاذب سفر مانند کاربری تجاری می باشد.

از طرفی پویایی و رونق اقتصادی در مراکز شهری تجاری به شدت رو به افول است که یکی از مهم ترین دلایل آن هم ضعیف بودن حمل و نقل عمومی در این فضاها و افزایش ازدحام ترافیک در مراکز شهرها است. توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی محور در مراکز شهری می تواند راه حل مناسبی بر این مشکلات باشد و سرزندگی گمشده در مراکز شهری و رونق اقتصادی را به آنها برگرداند.

از این رو این مقاله به دنبال داشتن مراکز شهری پویا، فعال و مراکز تجاری پر رونق از طریق ادغام با کاربری های دیگر و توسعه حمل و نقل محور می باشد. برای رسیدن به این هدف با ارائه مفاهیم مرتبط با توسعه حمل و نقل عمومی محور (TOD) و سپس ناحیه بهبود کسب و کار (BID)، ارتباطی که می تواند بین این دو نظریه مهم شهری وجود داشته باشد را بیان می کند.

در ادامه به این نتیجه می رسد که بایستی TOD را طراحی نمود که اصول BID در آن رعایت شوند به این ترتیب می توان استقرار مناسب جمعیت و فعالیت ها، اصلاح و بهبود ساختار فضایی محدوده اطراف فضاهای تجاری، استفاده بهینه از مراکز شهری، توزیع بهینه خدمات و تسهیل در پیاده روی و کاهش حجم سفرهای شهری، ایجاد مجتمع های چند منظوره برای افزایش فرصت های اشتغال در حوزه بلافاصله حمل و نقل عمومی و طراحی فضای سبز در حاشیه خیابان به منظور افزایش تمایل به پیاده روی را داشت.

در نهایت با بیان روندی از توسعه شهری ایران از دیدگاه حمل و نقل عمومی و ایجاد مراکز تجاری این مطلب را برای مراکز شهری ایران امری الزامی می پندارد تا سرزندگی، روحیه اجتماعی و رونق اقتصادی به مراکز شهری تجاری برگردد.