

## نقش توسعه شهری و منطقه ای مبتنی بر حمل و نقل همگانی در ایجاد شهرهای تاب آور

مرضیه باریکانی

\*- مرضیه باریکانی: کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و مشاور حمل و نقل و شهرسازی  
Marzi.barikani@gmail.com

### چکیده

در کشور ما ایران، توسعه شبکه حمل و نقل همگانی از منظر برنامه ریزی شهری و منطقه ای، متناسب با افزایش جمعیت شهری نبوده و به ویژه در کلان شهرها و شهرهای حومه ای، عدم کفایت، ناکارآمدی حمل و نقل همگانی و همچنین نبود شبکه یکپارچه حمل و نقل همگانی موجب افزایش بی رویه استفاده از وسایل نقلیه شخصی شده است و شهرها را از پایداری و تاب آوری خارج نموده است، رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی می تواند منجر به ارتقا سطح زندگی شهری و تاب آوری در شهر گردد.

### مقدمه

از ناهمگونی های گسترده در شکل گیری و توسعه شهرها، عدم ارتباط همگون بین برنامه ریزی شهری، حمل و نقل و شکل گیری سکونت گاه ها می باشد، این امر به سبب نگاه خودرئومحورانه صرف، به توسعه شهری و حومه ای مجال زیست پذیری و تاب آوری را از شهرها سلب نموده به گونه ای که کوچک ترین تغییری (اقلیمی، جوی، طبیعی، محیطی و ...) عبور و مرور شهر را مختل کرده و عملاً شهر که به مثابه سیستم بدن انسان است به طور کلی از کار می افتد. پس از اجرای موفق رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی در دنیا در کشور ما علیرغم اسناد بالادستی مشخص به سبب نگاه سطحی و کم عمق مدیران نتیجه قابل قبولی نداریم. می خواهیم به این موضوع پاسخ دهیم که آیا می شود این رویکرد را در کشور پیاده سازی کرد؟

### اهمیت و ضرورت تحقیق

۱. اشتباهات فاحش زیر در شهرهای ما تاب آوری شهری را به حداقل ممکن رسانده:
۲. توسعه سکونت گاه ها و بارگزاری های جاذب سفر اطراف مسیرها و شریان های خودرویی (شهر و حومه) که منجر به پراکنده رویی شهرها می گردد.
۳. شکل گیری زیرساخت و توسعه خطوط ریلی (عمدتاً پر هزینه) "بدون توجه به پیش نیازها" همچون اتصال ایستگاه به سیستم حمل و نقل همگانی سبک و غیر موتور (دوچرخه و پیاده) برای پوشش مسیر از مبدأ به مقصد
۴. توسعه معابر خودرویی بطور موازی با توسعه حمل و نقل همگانی، در واقع با توسعه حمل و نقل همگانی، توسعه حمل و نقل خودرویی باید سخت و محدود گردد و در عوض حمل و نقل همگانی یکپارچه با کیفیت ارائه گردد اگر این اتفاق نیافتد توسعه حمل و نقل همگانی خنثی می گردد.
۵. عدم توجه به یکپارچگی حمل و نقل همگانی درون و برون شهری، درون شهری و درون شهری و همچنین حمل و نقل شهرسازی
۶. صرف هزینه های بسیار برای ساخت و ارتقا معابر جدید خودرویی و کمبود اعتبار مالی برای توسعه و تکمیل شبکه حمل و نقل همگانی و تزریق ناوگان
۷. ارتقا معابر خودرویی به جای کم کردن عرض معابر به نفع حمل و نقل همگانی که نتیجه ای جز افزایش تقاضا و ترافیک بیشتر نداشته و ندارد.
۸. به روز نبودن شرح خدمات طرح های توسعه و عمران که مشاور را وادار به تامین دسترسی و سلسله مراتب خودرویی در شهر می کند.
۹. عدم وجود بینش و درک عمیق نسبت به عواقب خودرئومحوری و ارائه توجیه های خطرناک برای توسعه معابر خودرویی توسط مدیران شهری

### روش تحقیق

کتابخانه ای، اسنادی، تجربی و بر اساس مشاهدات میدانی

### تحلیل داده ها و یافته های پژوهش

راهکارهای اصولی و اقداماتی که باید صورت بگیرد:

۱. تغییر نگرش مدیران و مشاوران از خودرو محور به سمت توسعه شهرهای انسان محور
۲. تغییر در شرح خدمات طرح های توسعه و عمران برای تهیه طرح های ناحیه ای تا تفصیلی
۳. پیاده سازی اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی در تهیه و بازنگری طرح های توسعه و عمران بر طبق الگوی ارائه شده در راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی که منجر به بارگزاری کاربری های جذاب اطراف ایستگاه و کریدور حمل و نقل همگانی می گردد.
۴. ایجاد اولویت برای اختصاص بودجه جهت توسعه حمل و نقل همگانی
۵. توسعه خطوط حومه ای ریلی با سرفاصله کم بین شهر مرکزی و اقمار
۶. ایجاد محدودیت برای استفاده از خودرو خصوصاً در محدوده متصل به حمل و نقل همگانی
۷. توسعه حمل و نقل همگانی مطابق با جمعیت شهر
۸. یکپارچگی حمل و نقل درون شهری و درون شهری، درون شهری و برون شهری، حمل و نقل و شهرسازی از حیث نرم افزاری و سخت افزاری
۹. توسعه سیستم تغذیه کننده (فیدر) و توسعه مسیرهای دوچرخه و پیاده در شهرها برای اتصال گذرهای کوتاه به حمل و نقل همگانی
۱۰. شکل گیری محلات ۱۵ دقیقه ای در شهر

### نتیجه گیری

چالش های پیچیده و عمیق شهرهای امروزی ما همچون انگشت شمار بودن تعداد روزهایی که هوای سالم دارد، مشکل تردد و ترافیک های پی در پی در شهر و حومه، عدم زیست پذیری و کیفیت زندگی شهری در شهرهای ما منجر به حداقل رساندن تاب آوری در شرایط نامعمول شهر گشته است، اقدامات صورت گرفته، اشتباهات جبران ناپذیر طی سال های گذشته در فرایند مدیریت و برنامه ریزی شهری فرصت هرگونه آزمون و خطایی را سلب نموده است، کوچکترین اشتباهی زین پس با بحران و فجایع شهری دیگر رو به رو خواهد بود و باید موارد ارائه شده اجرایی گردد.

### منابع و ماخذ

- [1] Pennsylvania Land Trust Association. (2017). Traditional Neighborhood Development.
- [2] Hiroaki Suzuki, Robert Cervero, Kanako Iuchi. (2013). Transforming Cities with Transit. THE WORLD BANK Washington, DC.
- [3] Institute for Transportation and Development Policy. (2017). TOD standard.
- [4] شورای عالی شهرسازی و معماری؛ معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی؛ (1398) راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، ۲۷-۱
- [5] Peter Calthorpe.(1993) The Next American Metropolis, Princeton architectural press, New York.
- [6] مهدی، اشرفی؛ مرضیه، باریکانی؛ (1398) تحلیل حمل و نقل مسافر درون شهری و برون شهری، گزارش های تخصصی معاونت پژوهش های زیربنایی و امور تولیدی مرکز پژوهش های مجلس ج.ا.ا، ۲۷-۱.
- [7] معاونت حمل و نقل و ترافیک تهران، (1399) آمار سهم وسایل حمل و نقل همگانی بر اساس آمارگیری مبدأ و مقصد به تفکیک ۱۰ سال.
- [8] کتابچی، عماد؛ رسایی پور، مریم؛ (۱۳۹۷) تاب آوری شهری، ارائه مدلی مفهومی از برنامه ریزی و مدیریت شهری، معماری شناسی، (۱) ۱-۱۰.
- [9] شورای عالی شهرسازی و معماری؛ معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی؛ (1396) سند ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، ۴-۱.

### Abstract

In our country, Iran, the development of the public transit network from the point of view of urban and regional planning is not proportional to the increase in urban population, and especially in metropolitan cities and suburban cities, the inadequacy and inefficiency of public transit, as well as the lack of an integrated transit network. Public transit has caused an excessive increase in the use of private vehicles and has taken cities out of sustainability and resilience, the development approach based on public transit can lead to the improvement of urban life and resilience in the city.