



راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی

دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری
پوست نمونه جورج... ۳۰۰۰/۱۰۰/۹۸۰۰۰... شورای عالی

فهرست مطالب:

۴	تعاریف
۷	فصل اول: کلیات
۱۰	۱-۱- مقدمه و مبانی
۱۰	۱-۲- دامنه کاربرد
۱۱	۳-۱- مخاطبین
۱۱	۴-۱- اسناد مرجع
۱۲	۵-۱- چشم‌انداز سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی
۱۲	۱-۵-۱- اهداف
۱۳	۲-۵-۱- راهبردها
۱۳	۶-۱- اصول راهنمای برنامه‌ریزی
۱۴	۱- حرکت پیاده: توسعه محلات شهری بر مبنای رفت و آمد پیاده
۱۴	۲- استفاده از دوچرخه: اولویت‌بخشی به شبکه حمل و نقل غیر موتوری
۱۴	۳- ایجاد همپوندی: ایجاد شبکه‌های متراکم از معابر و راهها
۱۴	۴- بهره‌گیری مطلوب از حمل و نقل: مکانیابی طرح‌های توسعه در نزدیکی شبکه حمل و نقل همگانی با کیفیت و ظرفیت بالا
۱۴	۵- ایجاد آمیختگی: طراحی بر اساس تخصیص کاربری مختلط
۱۴	۶- تعدیل تراکم: بهینه‌سازی و هماهنگی تراکم کاربری و فعالیت و ظرفیت شبکه حمل و نقل همگانی
۱۴	۷- ایجاد فشردگی: طراحی و برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای بر اساس کاهش سفرهای روزانه و جلوگیری از توسعه افقی شهرها
۱۵	۸- تغییر رویکرد رایج از طراحی خودرو محور به طراحی مبتنی بر حمل و نقل همگانی
۱۶	فصل دوم: نحوه تطابق توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با طرح‌های توسعه و عمران
۱۷	۱-۲- الگو و سطوح ت.م.ح.ه.
۱۸	۲-۲- انواع سطوح جهت تحقق اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی
۱۸	۱-۲-۲- سطح منطقه شهر ت.م.ح.ه.
۱۹	۲-۲-۲- سطح کریدور ت.م.ح.ه.
۱۹	۳-۲-۲- سطح بهنه ایستگاهی/ بلوک ت.م.ح.ه.
۲۳	۳-۲- خروجی‌های مورد انتظار در تهیه یا بازنگری طرح‌های توسعه و عمران
۲۴	فصل سوم: نقش و مأموریت دستگاه‌های مختلف
۲۵	۱-۳- لزوم همکاری و تعامل دستگاه‌ها و سازمان‌ها
۲۷	منابع

فهرست جداول:

- جدول ۱- مفهوم مقیاس در سطوح ت.م.ح.ه..... ۱۷
- جدول ۲- رابطه میان سطوح ت.م.ح.ه، مفاهیم هندسی معادل و تعبیر در طرح‌های توسعه و عمران..... ۱۷
- جدول ۳- گونه‌بندی ایستگاه‌ها..... ۲۱
- جدول ۴- نقش و مأموریت دستگاه‌های مختلف در تحقق سیاست توسعه (شهری و منطقه‌ای) مبتنی بر حمل و نقل همگانی..... ۲۵



تعاریف



توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD)
(Transit Oriented Development)

در برنامه‌ریزی شهری، توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، بر نوعی از توسعه شهری دلالت دارد که دسترسی بیشترین تعداد مکان‌های مسکونی، فعالیت و اوقات فراغت را در یک فاصله قابل دسترسی پیاده به ایستگاه حمل و نقل همگانی فراهم کند.

سیاست ت.م.ح.ه. (TOD)

(Transit Oriented Development Policy)

در برنامه‌ریزی شهری، سیاست ت.م.ح.ه. بر کاهش وابستگی به خودروی شخصی به نفع افزایش سهم حمل و نقل همگانی -در کلیه سطوح سفرهای شهری و بین‌شهری- از طریق ایجاد هماهنگی میان الگوی توسعه کانون‌های سکونت، فعالیت و اوقات فراغت با الگوی توسعه شبکه حمل و نقل همگانی، تأکید دارد.

ت.م.ح.ه. در سطوح مختلف

(Transit Oriented Development at Different levels)

ت.م.ح.ه. از چهار سطح که اجزای یک سیستم می‌باشد به شرح زیر تشکیل شده‌است:

۱- منطقه/شهر (City/Region):

منطقه/شهر بر محدوده‌های جغرافیایی دلالت دارد که کانون‌های واقع در آن به سبب شدت تواتر سفر (با هر انگیزه اجتماعی، اقتصادی و ...) با یک کانون اصلی و یا از طریق آن، دارای نوعی همبستگی (در وضع موجود و یا برنامه‌های توسعه) بوده و ضرورت پیوند از طریق یکی از انواع سیستم‌های حمل و نقل همگانی را نشان دهند. این محدوده جغرافیایی می‌تواند بخشی از یک شهر باشد و یا محدوده‌های فراتر از شهر، مشروط بر اینکه با یک شهر مرکزی (یک کلانشهر یا یک شهر منطقه) همیوند باشد.

۲- کریدور (Corridor):

منظور از کریدور، پهنه‌ای از شهر است که برای عبور حمل و نقل همگانی در مقیاس طرح جامع حمل و نقل شهری و حومه پیشنهاد می‌شود. در هر منطقه/شهر کریدورها معرف مبدأ، مقصد و

همچنین مسیر و یا مسیرهای برقرارکننده ارتباط میان کانون‌های همیوند در شهر و یا فراتر از شهر می‌باشند. کارکرد و نوع هر کریدور به نوع ایستگاه‌های واقع در کانون تحت پوشش آن، بستگی دارد. بدین ترتیب بستر لازم برای شکل‌گیری انواع شبکه‌ها با مدهای متفاوت حمل و نقل میسر شده و شبکه‌ای همیوند در درون و یا با بیرون از شهر شکل می‌گیرد. کریدورها بر اساس تعداد، نوع و میزان نزدیکی و یا دوری فاصله ایستگاه‌ها از یکدیگر و همچنین نوع یا انواع مدهای حمل و نقل، بر اراضی پیرامونی خود در طول مسیرشان تأثیر گذاشته و موجب شکل‌گیری «پهنه ایستگاهی» به صورت نیک پهنه و یا «پهنه ایستگاهی کریدوری» در «توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» می‌شوند.

۳- پهنه ایستگاهی (Station Area):

پهنه‌ایستگاهی با مرکزیت ایستگاه تعریف شده و اراضی محیط بر آن را با شعاع ۸۰۰ متر (با وسعت حدود ۲۰۰ هکتار یا ۱۵۰۰۰۰ مترمربع) شامل می‌شود. از آنجا که در محدوده پهنه‌ایستگاهی امکان دسترسی به صورت پیاده و یا با استفاده از وسایل تردد غیرموتوری به یکی از انواع حمل و نقل همگانی وجود دارد، این پهنه نسبت به پیکرانه خود از مزیت بیشتری برای محقق کردن سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی برخوردار است.

۴- بلوک / قطعه (Block/Parcel):

بلوک/قطعه واقع در هر «پهنه‌ایستگاهی» آخرین جزء از اجزای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و در نظام برنامه‌ریزی می‌باشد که با برنامه‌ریزی و طراحی مناسب آنها می‌توان فضایی ایمن، سرزنده و مطبوع برای سکونت، کار و فعالیت و گذران اوقات فراغت را در «پهنه‌ایستگاهی» ایجاد کرده و بدین ترتیب کارایی و سودمندی حمل و نقل همگانی را در «توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» تضمین کرد.

اصول ت.م.ح.ه.

(Transit Oriented Development Principles)

اصول هشتمگانه‌ای که کاربست آن‌ها در «پهنه ایستگاهی» موجب ترغیب استفاده از حمل و نقل همگانی و تحقق اهداف ت.م.ح.ه. می‌شوند عبارتند از (برای شرح تفصیلی رج. کنید به فصل اول):

- ۱- حرکت پیاده (Walk): بر اساس توسعه محله‌های مشوق پیاده‌روی
- ۲- استفاده از دوچرخه (Cycle): با اولویت بخشیدن به شبکه وسایل حمل و نقل غیرموتوری
- ۳- ایجاد همیوندی (Connect): از طریق ایجاد شبکه‌های متراکم از خیابان و گذر
- ۴- بهره‌گیری مطلوب از حمل و نقل (Transit): با سوق دادن توسعه به موقعیت‌های نزدیک ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی با کیفیت بالا و برعکس
- ۵- ایجاد آمیختگی (Mix): از طریق تدوین برنامه‌های مبتنی بر اختلاط کاربری‌ها و تنوع طبقات اجتماعی
- ۶- تعدیل تراکم (Densify): از طریق بهینه‌سازی میزان تراکم در تناسب با ظرفیت حمل و نقل همگانی
- ۷- ایجاد فشردگی (Compact): با توسعه محدوده‌های دارای دسترسی کوتاه به ایستگاه
- ۸- تغییر رویکرد طراحی (Shift): از طریق افزایش تحرک‌پذیری با تنظیم محل‌های پارک و استفاده مناسب از مسیرها به نفع حمل و نقل همگانی و پایدار و کاهش خودرومحوری

انواع گونه‌های ت.م.ح.ه.

(TOD Place Types)

وجود انواع گونه‌های «ت.م.ح.ه.» ارتباط تنگاتنگی با موقعیت قرارگیری ایستگاه (مرکز شهر یا منطقه، مرکز تاریخی، مرکز تفریحی، مرکز اداری، حوزه مسکونی، ترکیبی از آن‌ها و ...) مقیاس عملکردی آن و همچنین نوع و کارکرد کریدور پوشش دهنده ایستگاه دارد. به همین ترتیب انواع گونه‌های «پهنه‌های ایستگاهی» بر اساس نوع پهنه‌بندی کالبدی و عملکردی، شیوه

بارگذاری و نظام حرکت تشکیل می‌شود (رج. کنید به جدول (۳)).

طرح‌های توسعه و عمران شهری
(Urban Development Plans)

طرح‌های توسعه و عمران مورد توجه در این سند شامل طرح مجموعه شهری، طرح توسعه و عمران شهری (جامع) و طرح تفصیلی می‌باشند که بر حسب نیاز در تعیین محدوده منطقه/شهر در «ت.م.ح.ه.» مورد استفاده قرار می‌گیرند.

مشخصات کریدورها و مدهای حمل و نقل

کریدورها برحسب کارکرد، نوع و مدهای حمل و نقل در دسته‌بندی‌های زیر قرار می‌گیرند:

- ۱- به لحاظ کارکرد به سه دسته کریدورهای اصلی^۱، فرعی^۲ و تغذیه‌کننده^۳ تقسیم می‌شوند؛
- ۲- به لحاظ نوع در سه دسته شامل کریدورهای خطی^۴، چند مقصدی^۵ و حلقوی^۶ قرار می‌گیرند؛
- ۳- به لحاظ نوع مد حمل و نقل به دو دسته جاده‌ای و ریلی تقسیم می‌شوند.

حمل و نقل همگانی (Public Transit)

حمل و نقل همگانی، نوعی از سامانه حمل و نقل است که دارای مبدأ، مقصد، مسیر، ایستگاه و برنامه زمان‌بندی منظم و از پیش تعیین شده باشد. انواع سیستم‌های این حمل و نقل شامل اتوبوس، اتوبوس برقی، خط ویژه اتوبوس تندرو، قطار سبک شهری، تراموا، مونوریل، قطار سبک شهری سریع، مترو و قطار حومه‌ای است.

^۱ Primary Transit
^۲ Secondary Transit
^۳ Feeder Transit
^۴ Commuter
^۵ Destination Connection
^۶ District Circulator



اعلام مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران پیرامون سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی

با سلام و احترام،

به استحضار می‌رساند: شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۹۶/۳/۲۲ با توجه به ضرورت و اهمیت، موضوع سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، را در راستای مصوبه ۹۵/۱۱/۱۱ به شرح زیر تصویب نمود:

مقدمه

بر اساس تصمیم وزارت راه و شهرسازی، تاکید بر توسعه شهری و منطقه‌ای مبتنی بر حمل و نقل همگانی، در اسناد توسعه ملی و منطقه‌ای (فرابخشی و بخشی) و طرح‌های توسعه عمران ملی، منطقه‌ای و محلی در دستور کار قرار گرفته‌است. امید آن می‌رود با این تاکید حرکت به سوی پایدارسازی توسعه‌های سرزمینی شتابان و از نظر اجتماعی: حرکت به سوی برابری حقوق شهروندی و عدالت اجتماعی، از نظر اقتصادی: دستیابی آسان‌تر افراد به فرصت‌های شغلی و امکانات اقتصادی، و از نظر محیطی (کالبدی) با رویکرد رشد هوشمند شهری: چیدمان هدفمند کاربری‌ها با محوریت حمل و نقل همگانی، توسعه انسان-محور و حمل و نقل غیرموتوری و حفظ سرمایه‌ها و منابع زیست‌محیطی را دنبال کند. شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل همگانی رویکرد اساسی کشور در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای خواهد بود.

اهداف

هدف کلان توسعه شهری و منطقه‌ای مبتنی بر حمل و نقل همگانی، تاکید بر ایجاد یکپارچگی میان توسعه شهری و منطقه‌ای، با حمل و نقل همگانی، است که منجر به ارتقای قابلیت زیست‌پذیری شهرها و کیفیت زندگی شهروندان می‌شود.

اهداف خرد

- الف) برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای بر اساس یکپارچگی سامانه‌های حمل و نقل و کریدورها و شبکه حمل و نقل همگانی (با امکان ارتقاء به سامانه‌های ریلی در صورت لزوم)
- ب) تلفیق فعالیت‌ها، عملکردها و کاربری‌های جذاب شهری و ایستگاه‌ها با امکان دسترسی به سیستم‌های حمل و نقل غیرموتوری، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری
- ج) توسعه شبکه ملی و منطقه‌ای ریلی منطبق با موقعیت شهرها و مراکز کار و فعالیت و سکونت قابل توسعه و منطبق با طرح‌های توسعه و عمران ملی و منطقه‌ای
- د) توسعه ایستگاه‌های حمل و نقل با در نظر گرفتن نقش این مراکز در بازآفرینی شهر و با تاکید بر سیاست‌های پایداری شهری
- ه) اتخاذ نگرش فضایی و شهرنگر با مشارکت حداکثری تمامی کنشگران و ذینفعان
- و) توسعه اجتماعات محلی
- ز) ارتقای حسن تعلق شهروندان

الزامات و اقدامات

- ۱- معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، حداکثر ظرف مدت ۴ ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه، «راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» را با همکاری دستگاه‌های مرتبط تهیه و جهت تصویب به شورای عالی شهرسازی و معماری ارائه نماید.
- ۲- برای شهرهایی که در مرحله تهیه یا بازنگری طرح‌های توسعه و عمران در مقیاس ملی، منطقه‌ای و محلی می‌باشند، لازم است مفاد سند «راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری، ملاک عمل قرار گیرد.
- ۳- کلیه سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط مانند وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور، شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌های مرتبط حسب موضوع موظفند نسبت به تامین تسهیلات و امکانات لازم در جهت اجرایی شدن طرح‌ها و پروژه‌هایی بر مبنای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی بر اساس دستورالعمل‌ها و راهنماهای اجرایی این سند اقدام نمایند.

فصل اول: کلیات




۴- با توجه به اهمیت سامانه‌های حمل و نقل همگانی در رویکرد ملی بر مبنای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، لازم است نقش پایانه‌ها در درون شهرها و در قالب طرح‌های توسعه و عمران مورد بررسی قرار گرفته و در صورت نیاز تقویت شده و توسعه یابند.

به منظور اجرایی شدن این سند و تحقق اهداف آن شورای عالی موارد زیر را مقرر نمود:

یک) سند حاضر مصوب و در یک دوره زمانی بازنگری و اصلاحات لازم در این سند از طریق همفکری و نظرخواهی از جامعه حرفه‌ای و دانشگاهی و سایر صاحب‌نظران بعمل آمده و نتیجه جهت ارتقاء این سند مهم به شوراب عالی ارائه گردد. معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی با نظارت و هماهنگی کامل دبیرخانه شورای عالی مسئول پیگیری و اجرای این بند می‌باشد.

دو) کلیه دستورالعمل‌ها و راهنمای اجرایی لازم و مرتبط با این سند، با هماهنگی دفتر طرح‌های کلیدی توسط معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی تهیه و جهت بررسی، حداکثر ظرف دو ماه به کمیته تخصصی فرادست ارائه گردد. در این فتره اصلاحات لازم و یا پیشنهادات جدید جهت اجرایی ساختن این سند در شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران در سطوح و مقیاس‌های مختلف در اولویت قرار گیرد.

سه) تصویب سند حاضر و نیز مصوبه مورخ ۹۵/۱۱/۱۱ نشانگر موضع شورای عالی شهرسازی و معماری ایران درباره یادآوری امر فراموش شده: ضرورت هماهنگی مقوله‌های «برنامه‌ریزی کاربری زمین» و «برنامه‌ریزی حمل و نقل با تاکید ویژه بر برنامه‌ریزی حمل و نقل عمومی و همگانی» به منزله دو عنصر و جزء اصلی از فرآیند برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای می‌باشد.

چهار) تا پیش از تصویب و ابلاغ دستورالعمل‌ها و راهنمای اجرایی مربوط به این سند، بررسی و یا تصویب طرح‌های موسوم به تی‌اودی (به عنوان یکی از رویکردهای محتمل) و یا پروژه‌های طراحی مجتمع‌های ایستگاهی (به عنوان یکی از راهکارهای ممکن) در کیس‌یونها، کارگروه‌ها و شوراهای برنامه‌ریزی ممنوع می‌باشد.

پنج) بر اساس تبصره ماده شش قانون تاسیس شورای عالی ترافیک و در راستای تحقق سند حاضر، دبیرخانه شورای عالی ترافیک با همراهمی دفتر طرح‌های کلیدی و معاونت حمل و نقل نسبت به تهیه شیوه‌نامه ضرورت و نحوه هماهنگی طرح جامع ترافیک شهرها با طرح‌های جامع شهری ظرف مدت سه ماه اقدام و نتیجه را جهت بررسی به شورای عالی شهرسازی و معماری ارائه نمایند.

مراتب جهت استحضار و صدور دستور انعکاس و اقدام اعلام می‌شود. خواهشمند است دستور فرمایید نتیجه اقدامات جهت ارائه به شورای عالی به این معاونت اعلام شود.

۱-۱- مقدمه و مبنای

سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، همزمان با پیشرفت چشمگیر در فن‌آوری حمل و نقل از اواخر قرن نوزدهم در اروپا مطرح شده و در الگوی رشد و توسعه شهرها تأثیر قابل توجهی داشت. در دهه ۱۹۹۰ میلادی پیتز کالتورپ^۱، با رویکردی نوآورانه، مفهوم «توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» را در راستای برنامه‌ریزی شهری مطرح کرد که طبق آن، شکل‌گیری کانون‌های سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت در فاصله دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و با در نظر گرفتن الگوی کاربری مختلط شامل ترکیب فضاهای تجاری، اداری، مسکونی و فضای باز مبتنی بر چهار اصل کلی توسعه فشرده، اختلاط کاربری‌ها، پیاده‌مداری و دسترسی به تسهیلات حمل‌ونقل همگانی مطرح شد.

در ایران، توسعه شبکه حمل و نقل همگانی متناسب با افزایش جمعیت شهری نبوده و به ویژه در کلانشهرها و شهرهای حومه‌ای، عدم کفایت و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل همگانی موجب افزایش بی‌رویه استفاده از وسایل نقلیه شخصی شده‌است. از سوی دیگر، بررسی کلی وضعیت سیستم حمل و نقل درون و برون شهری، نشان دهنده ارتباط ضعیف آن با کانون‌های سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت؛ و عدم ارتباط حمل و نقل درون شهری با حمل و نقل برون شهری می‌باشد. آنچه که توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی نامیده می‌شود، تلاشی برای پیوند میان برنامه‌ریزی و توسعه شهری و حمل و نقل همگانی می‌باشد. در این سیاست، نقطه اصلی توجه و تمرکز، چهار سطح منطقه‌شهر، کردور، پهنه‌های ایستگاهی و بلوک/قطعه است که در صورت برقراری پیوند کلیدی و عملکردی، اهداف مورد نظر در هماهنگی میان توسعه شهری و توسعه حمل و نقل همگانی را تأمین خواهند کرد. دستیابی به اهداف مورد نظر مستلزم اتخاذ رویکردی میان‌رشته‌ای بین دو حوزه شهرسازی و حمل و نقل می‌باشد.

در همین راستا و به منظور هماهنگی میان توسعه شهری و حمل و نقل همگانی، سند «توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» طبق مصوبه مورخ ۱۳۹۶/۰۴/۱۳ شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسیده‌است. این سند که در راستای مصوبه شماره ۵۸۴۹۷/۳۰۰ مورخ ۱۳۹۵/۱۱/۲۴ تحت عنوان «اعلام مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران پیرامون سند رویکرد ریل پایه» و طبق مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری طی نشست ۱۹۳ شورای عالی هماهنگی ترابری مورخ ۱۳۹۶/۳/۲۱ (موضوع بند ۲) طی نامه ابلاغ شماره ۲۱۱۹۸/۹۰۰ مورخ ۱۳۹۶/۵/۴ تدوین شده، مبنای اصلی راهنمای حاضر را تشکیل داده‌است. در بخش الزامات و اقدامات سند مذکور معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی موظف شده که با همکاری دستگاه‌های مرتبط، «راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی» را تهیه کرده و جهت تصویب به شورای عالی شهرسازی و معماری ارائه نماید. در همین راستا کلیات آن نیز طبق مصوبه شماره ۸۲۸۲۱/۳۰۰ مورخ ۱۳۹۷/۶/۲۵ شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید و مقرر گردید جزئیات آن نیز تکمیل شده و جهت اتخاذ تصمیم به شورای عالی ارائه شود.

راهنمای حاضر که در این چارچوب تهیه شده، شامل سه بخش می‌باشد. بخش اول اصول، چشم‌انداز و مخاطبین را معرفی می‌کند؛ بخش دوم به اصول و محورهای پیشنهادی در جهت اعمال در طرح‌های توسعه و عمران در تناسب با اصول ت.م.ح.ه پرداخته و بخش سوم نیز به وظایف و نقش و مأموریت نهادهای مختلف در اجرایی شدن اهداف ت.م.ح.ه می‌پردازد.

۱-۲- دامنه کاربرد

^۱ Peter Calthorpe



نقل همگانی؛ ۴- رعایت محدودیت‌ها و قوانین مربوط به حفاظت بافت‌های تاریخی و حریم آنها به نحوی که یکپارچگی ساختاری-عملکردی آنها حفظ شود. به این ترتیب که هر گونه دخالت و یا طراحی در پهنه‌های ایستگاهی واقع در بافت‌های تاریخی باید در چارچوب قوانین سازمان میراث فرهنگی انجام شده و به تصویب آن سازمان نیز برسد.

۱- حرکت پیاده: توسعه محلات شهری بر مبنای رفت و آمد پیاده	
	- مسیر عبور پیاده باید ایمن و پیوسته باشد.
	- قلمرو پیاده باید فعال و سرزنده باشد.
	- قلمرو پیاده باید متناسب با شرایط آمایش اقلیمی طراحی شده باشد.
۲- استفاده از دوچرخه: اولویت‌بخشی به شبکه حمل و نقل غیر موتوری ^۸	
	- مسیر عبور دوچرخه‌سوار باید ایمن و پیوسته باشد.
	- فضای توقف و نگهداری دوچرخه باید به میزان کافی تأمین شود.
	- ناوگان حمل و نقل همگانی باید فضای مناسب جهت حمل دوچرخه را داشته باشد.
۳- ایجاد همپوندی: ایجاد شبکه‌ای متراکم از معابر و راه‌ها	
	- مسیرهای عبور عابر پیاده و دوچرخه‌سوار باید کوتاه، مستقیم و متنوع باشد.
	- مسیرهای دسترسی عابر پیاده و دوچرخه‌سوار (به ایستگاه حمل و نقل همگانی) باید کوتاه‌تر از مسیر دسترسی اتومبیل باشد.
۴- بهره‌گیری مطلوب از حمل و نقل: مکانیابی طرح‌های توسعه در نزدیکی شبکه حمل و نقل همگانی با کیفیت و ظرفیت بالا	
	- شبکه حمل و نقل همگانی باید دارای پوشش کامل باشد.
	- سرفاصله حمل و نقل همگانی باید متناسب با میزان تردد باشد.
	- سیستم حمل و نقل همگانی باید یکپارچگی لازم را بین تمامی مدهای حمل و نقل دارا باشد.
	- امکان دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی انبوه باید فراهم باشد.
۵- ایجاد آمیختگی: طراحی بر اساس تخصیص کاربری مختلط	
	- اختلاط کاربری‌ها و وجود عملکردهای مورد نیاز در جوار ایستگاه حمل و نقل همگانی ضروری است.
	- باید امکان دسترسی ساکنان مناطق مسکونی به حمل و نقل همگانی انبوه فراهم شود به نحوی که گروه‌های کم‌درآمد مسیر سفر روزانه کوتاه‌تری داشته‌باشند.
	- تأمین فضای باز به عنوان یکی از کاربری‌های ضروری مهم می‌باشد.
۶- تعدیل تراکم: بینه‌سازی و هماهنگی تراکم کاربری و فعالیت و ظرفیت شبکه حمل و نقل همگانی	

۸- با توجه به محدودیت دوچرخه‌سواری برای بخشی از شهروندان و همچنین موقعیت جغرافیایی بعضی از شهرهای کشور که در نواحی شیبدار و کوهپایه‌ای واقع شده‌اند، این اصل تنها در شرایط خاصی قابلیت تحقق‌پذیری خواهد داشت. همچنین لازم به ذکر است بیشترین کاربرد دوچرخه تأمین دسترسی آسان و ایمن شهروندان از محل سکونت، اشتغال و مکان‌های اوقات فراغت تا نزدیک‌ترین ایستگاه حمل و نقل همگانی می‌باشد.

۱-۵-۲- راهبردها

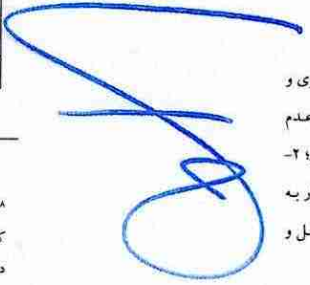
سطح منطقه - شهر و کریدور	سطح پهنه ایستگاهی
برنامه‌ریزی در سطح منطقه و مجموعه شهری به منظور ایجاد پیوند میان مراکز اصلی سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت	جانمایی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی در مراکز اصلی سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت، در تناسب با الگوی سفر و امکانات اقتصادی شهر و منطقه
برنامه‌ریزی در سطح شهری به منظور اتصال بخش‌هایی از شهر که به دلیل تراکم فضا و فعالیت لازم است از طریق خطوط حمل و نقل همگانی به یکدیگر متصل شوند.	

۱-۵-۳- سیاست‌ها

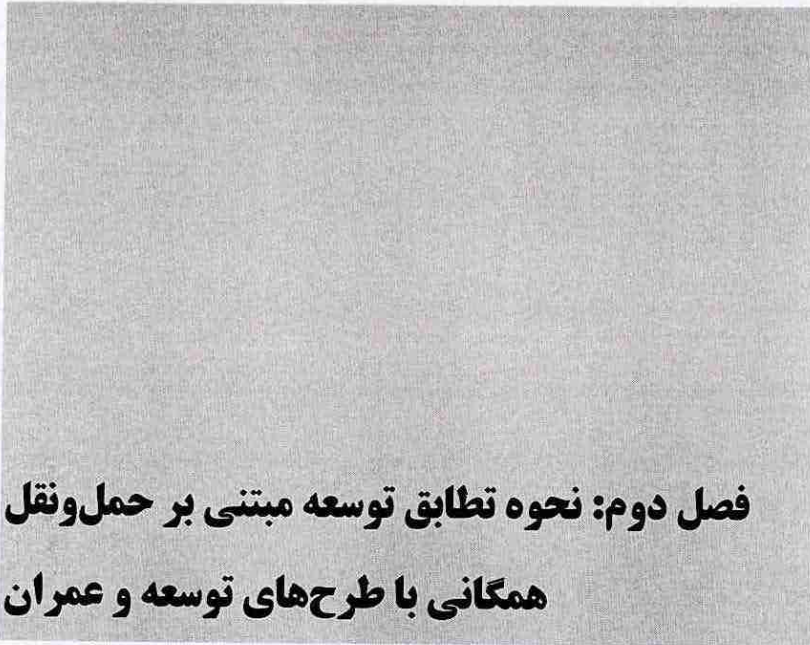
سطح منطقه - شهر و کریدور	سطح پهنه ایستگاهی
توسعه و مکانیابی مراکز جدید سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت (در مقیاس منطقه و مجموعه شهری) در پیوند با شبکه حمل و نقل همگانی برون‌شهری و حومه‌ای - ارائه الگو و نظام سلسله مراتب شبکه حمل و نقل همگانی، توقفگاه‌ها و پایانه‌ها به منظور اتصال مراکز اصلی سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت	- تعیین نقش پهنه ایستگاهی با توجه به نوع عملکرد، ویژگی‌های کالبدی، شیوه بارگذاری و نظام حرکتی
تعیین نوع، عملکرد و نقش کریدورهای پیوند دهنده مراکز اصلی سکونت، اشتغال و گذران اوقات فراغت	- پیش‌بینی پهنه‌های با کاربری مختلط (شامل تجاری-خدماتی، اداری و انتظامی، فضای سبز، حمل و نقل و انبارداری، تفریحی و گردشگری و مسکونی) در شعاع دسترسی پیاده ایستگاه و در مسیر کریدورها
انتخاب نوع سیستم حمل و نقل همگانی حومه‌ای در تناسب با ویژگی‌های جمعیتی، اقتصادی و الگوی سفرهای آونگی	- پیش‌بینی شبکه دسترسی پیاده و دوچرخه (در صورت امکان) در حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی
برنامه‌ریزی توسعه‌های جدید شهری در پیوند با شبکه حمل و نقل همگانی	- ایجاد شبکه نفوذپذیر در حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی
تداوم و اتصال شبکه حمل و نقل همگانی شهر با شبکه منطقه و مجموعه شهری	- رعایت اصول طراحی همه شمول در محدوده ایستگاه و پایانه‌های حمل و نقل شهری
انتخاب نوع سیستم‌های حمل و نقل همگانی درون شهری در تناسب با ویژگی‌های جمعیتی و اقتصادی شهر و الگوی سفرهای شهری	
برنامه‌ریزی برای توسعه ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی در مسیر کریدورهای تعیین شده، در تناسب با بافت و زمینه شهری موجود، به منظور دسترسی مناسب و پهنه به حمل و نقل همگانی	

۱-۶- اصول راهنمای برنامه‌ریزی

اصول زیر شامل نکاتی هستند که در طراحی پهنه‌های ایستگاهی باید مورد توجه قرار گیرند. همچنین در صورت نیاز به تفسیر نوع کاربری و بارگذاری پهنه ایستگاهی جهت ایجاد هماهنگی میان برنامه‌های توسعه شهری و حمل و نقل همگانی رعایت این نکات الزامی است: ۱- عدم تغییر در سر جمع میزان کاربری و یا بارگذاری تعیین شده در ضوابط و مقررات اسناد بالادست پس از هر گونه جابه‌جایی و تغییر؛ ۲- جلوگیری از هر گونه تغییر هویت و اغتشاش در درون و پیرامون پهنه ایستگاهی ناشی از تغییرات احتمالی؛ ۳- حذف کاربری‌های ناسازگار به نفع افزایش فضاهای همگانی و انجام جابه‌جایی




دفتر خانه شورای عالی شهرسازی و معماری
 نبش، محله مورخ ۹۸، ۱۰، ۳۰



<p>- تراکم نسبی فضای کار و سکونت در نزدیکی ایستگاه حمل و نقل همگانی باید بیش از نواحی همجوار باشد. و در عین حال لازم است با زمینه و بافت شهری همجوار هماهنگی لازم را دارا باشد.</p>	
<p>۷- ایجاد فشرده‌گی: طراحی و برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای بر اساس کاهش سفرهای روزانه و جلوگیری از توسعه افقی شهرها</p>	
<p>- توسعه شهری باید تا حد امکان در نواحی شهری موجود انجام شود.</p>	
<p>- توسعه اطراف ایستگاه حمل و نقل همگانی به صورت فشرده طراحی گردد.</p>	
<p>۸- تغییر رویکرد رایج از طراحی خودرو محور به طراحی مبتنی بر حمل و نقل همگانی</p>	
<p>- فضای متعلق به عبور و توقف خودروی شخصی باید به حداقل رسیده و حداکثر استفاده از ظرفیت معابر برای شبکه حمل و نقل همگانی انبوه بعمل آید.</p>	
<p>معابر اطراف ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی به نفع حمل و نقل عمومی طراحی گردد.</p>	

فصل دوم: نحوه تطابق توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با طرح‌های توسعه و عمران

دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری
 نبوت‌نست عضو نه مورج... ۳۰/۱/۹۸

۱-۲- الگو و سطوح ت.م.ح.ه

سیاست ت.م.ح.ه دارای یک الگوی ثابت شامل چهار مقیاس «منطقه-شهر، کریدور، پهنه ایستگاهی و بلوک/قطعه» است که به عبارت ساده‌تر می‌تواند به شکل سطح، خط و نقطه تعبیر گردد^۱. اما این الگوی ثابت متناسب با ویژگی‌های هر یک از سطوح و رابطه میان آنها نمونه‌ها و بازتاب‌های متفاوت با کارکردهای متنوعی را موجب می‌گردد. به این ترتیب که سطوح، مجموعه‌ای از کانون‌های همبسته (مراکز سکونت، اشتغال یا گذران اوقات فراغت و ...) با کانون مرکزی یا یا یکدیگر را شامل می‌گردند. خطوط همان کریدورها هستند که ارتباط میان کانون‌های سطوح را در مقیاس‌های مختلف برقرار می‌کنند و نقاط نیز همان پهنه‌های ایستگاهی/بلوک‌ها هستند که بسته به نقش و جایگاه شان در گونه‌های مختلف قابل دسته‌بندی می‌باشند.

جدول ۱- مفهوم مقیاس در سطوح ت.م.ح.ه



جدول ۲- رابطه میان سطوح ت.م.ح.ه، مفاهیم هندسی معادل و تعبیر در طرح‌های توسعه و عمران

سطوح ت.م.ح.ه	تعبیر هندسی	معادل در طرح‌های توسعه و عمران
منطقه-شهر	سطح	شهر / سکونتگاه
کریدور	خط	اتصال شهر / سکونتگاه اتصال بخش‌های شهر در مقیاس شهری
پهنه ایستگاهی	نقطه	با توجه به شرایط کالبدی، عملکردی، شیوه بارگذاری و نظام حرکتی قابل دسته‌بندی می‌باشند

به منظور دستیابی به محدوده‌ها و ویژگی هر یک از انواع سطوح ت.م.ح.ه لازم است تا اسناد توسعه و عمران و حمل و نقل متناسب با مقیاس مطالعات مورد ارجاع قرار گیرد، به عبارتی چنانچه مطالعات فراتر از شهر و معطوف به رابطه یک کانون شهری با پیرامون آن باشد اسناد مورد ارجاع می‌باید مقیاسی فرادست شهر مانند طرح‌های مجموعه شهری، سطح جامع داشته باشد و چنانچه معطوف به محدوده شهر باشد طرح‌های جامع و تفصیلی و طرح جامع ترافیک کاربرد دارد.

۲-۲- انواع سطوح جهت تحقق اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی

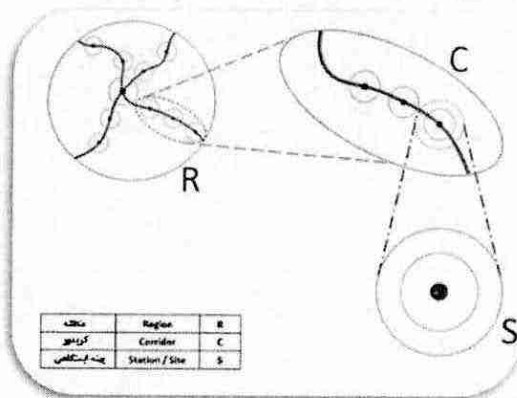
برنامه‌ریزی برای تحقق اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی در سطوح مختلف قابل طرح است. به منظور دستیابی به اهداف مورد نظر، لازم است هماهنگی میان برنامه‌ریزی در سطوح و مقیاس‌های مختلف وجود داشته‌باشد. بررسی تجارب جهانی و راهنماهای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی نشان می‌دهد که پیاده‌سازی اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی در سطوح زیر قابل طرح است:

۱- منطقه- شهر (سطح)

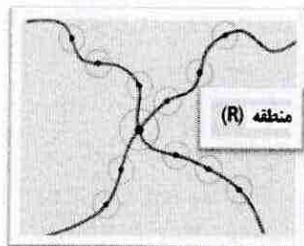
۲- کریدور (خط)

۳- پهنه ایستگاهی/ بلوک (نقطه)

با توجه به اینکه هر یک از سطوح فوق در چارچوب یک یا چند طرح توسعه و عمران قرار می‌گیرند، لازم است وظایف مترتب بر هر طرح جهت تهیه و بازنگری در چارچوب سطح مورد نظر تعریف شود. به نحوی که در سطح کلان، موضوع سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی راهبردی مطرح بوده و در سطح خرد، سیاست مورد نظر در حد مسائل مربوط به یک پروژه قابل طرح می‌باشد. «اسناد مرجع» مطابق با بند (۴-۱) به منظور تهیه مطالعات فنی و اجرایی در کلیه سطوح مذکور، ملاک عمل خواهند بود.



۲-۲-۱- سطح منطقه- شهر ت.م.ح.ه



برنامه‌ریزی در سطح منطقه-شهر به منظور ایجاد یکپارچگی میان اهداف مختلف مانند کاهش ترافیک و ارتقای سلامتی با توجه به شرایط زمینه‌ای مانند الگوی رشد جمعیت و مکانیابی مراکز اشتغال و فعالیت انجام می‌شود. در سطح منطقه‌ای لازم است به شبکه‌ای از مکان‌های مرتبط از طریق حمل و نقل همگانی و الگوی سفر میان آنها توجه شود. محدوده جغرافیایی مورد نظر در سطح منطقه‌ای شامل یک یا چند سکونتگاه و مراکز اشتغال/ گذران اوقات فراغت است که با یکدیگر در ارتباط

بوده و وابسته هستند. همچنین توجه به وسعت و کیفیت شبکه حمل و نقل منطقه-شهر (موجود و پیشنهادی) نیز اهمیت دارد. برنامه‌ریزی در این سطح باید در نهایت به ارتقای ارتباط میان سکونتگاه‌ها و مراکز اشتغال/ گذران اوقات فراغت و بهبود و ارتقای دسترسی نواحی محروم به خدمات موجود منجر شود.

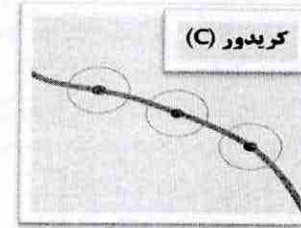
^۱ - City-region, Corridor, Station Area and Site



در این سطح، یکپارچگی میان توزیع کاربری‌ها و برنامه‌ریزی حمل و نقل انجام شده و همچنین، امکان لحاظ نمودن ت.م.ح.ه به عنوان یک موضوع سیاست‌گذاری در اسناد توسعه و عمران فراهم می‌شود. مقیاس این بخش در سطح منطقه-شهر بوده و روابط میان شبکه مسیرهای حمل و نقل و نقاط اصلی جاذب سفر در آن بررسی می‌شود. در این سطح، سیاست‌گذاری کلان برای تحقق ت.م.ح.ه انجام می‌شود.

۲-۲-۲- سطح کریدور ت.م.ح.ه

کریدورهای رفت و آمد یکی از اجزای نظام حمل و نقل همگانی هستند و به همین ترتیب، برنامه‌ریزی ت.م.ح.ه هم می‌تواند در این سطح انجام شود. دستیابی به اهداف ت.م.ح.ه - که عمدتاً در مقیاس پهنه ایستگاهی مطرح می‌باشد - بدون برنامه‌ریزی در سطح کریدور که نقش و نحوه ارتباط ایستگاه‌های واقع در مسیر حمل و نقل را تعیین می‌کند، امکان‌پذیر نخواهد بود. برنامه‌ریزی در این سطح مستلزم توجه به نقش ایستگاه‌ها و ارتباط آنها به منظور دستیابی به اهداف اصلی ت.م.ح.ه می‌باشد. کریدورها در دو مقیاس شهری و برون شهری مطرح می‌شوند.

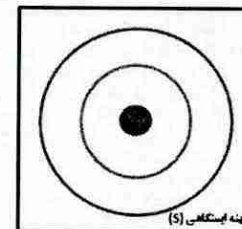


هدف از برنامه‌ریزی در این سطح، حصول اطمینان از این مهم است که توسعه در یک ایستگاه، مکمل توسعه در سایر ایستگاه‌ها بوده و شبکه‌ای از مکان‌های شکل گرفته بر اساس اصول ت.م.ح.ه ایجاد شود. بدین ترتیب که با توجه به توزیع سکونتگاه‌ها و مراکز فعلیتی، بهترین مسیر و ارتباط میان ایستگاه‌های بالقوه تعیین می‌شود. در این فرآیند، امکان هدایت رشد، توسعه و تقویت مراکز فعالیت فراهم شده و عدالت اجتماعی نیز تحقق خواهد یافت. طراحی و برنامه‌ریزی کریدور با توجه به اینکه در محدوده قانونی شهرها و یا خارج از آن قرار گرفته باشد، متفاوت بوده و حوزه‌های تصمیم‌گیری و مدیریتی و همچنین اسناد برنامه‌ریزی مرتبط با آن نیز متناسب با این موضوع تغییر خواهند کرد. هدف اصلی از این طرح، مکان‌یابی مسیر و ایستگاه‌های حمل و نقل می‌باشد. به طور خلاصه، برنامه‌ریزی در سطح کریدور می‌تواند دستاوردهای زیر را در بر داشته باشد:

- تعیین نوع و عملکرد کریدور در شبکه حمل و نقل ناحیه‌ای و شهری
- مطالعه نقش ایستگاه‌های مختلف موجود در مسیر و نحوه بهره‌مندی ساکنان ناحیه از تقویت دسترسی‌ها و فراهم شدن گزینه‌های متعدد حمل و نقل
- توجه برنامه‌ریزان به فزاینده توسعه در طول مسیر کریدور و تعیین کاربری و الگوی توسعه متناسب با شرایط هر ایستگاه
- توجه همزمان به نیازهای برنامه‌ریزی در مقیاس منطقه‌ای و شهری
- این بخش در سطح چندین ایستگاه مطرح بوده و نحوه شناسایی مسیرها و ارتباط میان ایستگاه‌ها در آن بررسی می‌شود. کریدور در دو محدوده شهر و خارج آن شامل محدوده شهری و فراشهری تعریف می‌شود.

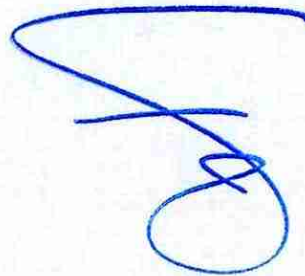
۲-۲-۳- سطح پهنه ایستگاهی / بلوک ت.م.ح.ه

برنامه‌ریزی در سطح پهنه ایستگاهی، یکی از مهم‌ترین اجزای عملیاتی و اجرایی در رویکرد ت.م.ح.ه است. با توجه به وضعیت کالبدی، عملکردی، شیوه بارگذاری و نظام حرکتی، نقش و جایگاه ایستگاه متفاوت خواهد بود. هر ایستگاه دارای حوزه نفوذی است که از آن تاثیر می‌پذیرد و شناخت و تحلیل آن در برنامه‌ریزی و طراحی نقش مهمی دارد. موارد زیر در تعیین محدوده و شناخت نقش و جایگاه پهنه ایستگاهی تاثیرگذار هستند:



- حوزه نفوذ پهنه ایستگاهی (در محدوده پیاده‌روی بوده و حدود ۵۰۰-۸۰۰ متر است)
- موقعیت استقرار در شهر
- نوع سیستم حمل و نقل همگانی (که تعیین کننده حجم رفت و آمد، سرعت و توالی تردد در ایستگاه است)
- الگوی توزیع کاربری‌ها و تراکم فعالیت و فضا در محدوده ایستگاه
- انواع گونه‌های مسکونی موجود (بلندمرتبه، با ارتفاع متوسط و کم ارتفاع) و تعداد واحدهای مسکونی
- میزان و تراکم واحدهای اشتغال موجود
- نوع و گونه‌شناسی فضای باز (میدان یا فضای سبز)

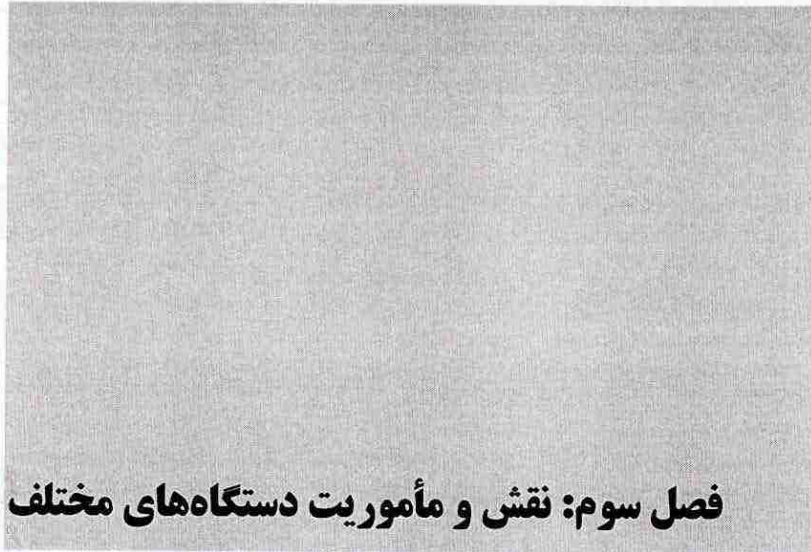
با توجه به اینکه طراحی در سطح ایستگاه، بیشترین تغییر و تحول را در حوزه کاربری زمین، تراکم و شبکه رفت و آمد ایجاد خواهد کرد، ضرورت هماهنگی با چارچوب طرح‌های فرادست مرتبط به ویژه طرح‌های جامع و تفصیلی، بسیار حائز اهمیت است. مقیاس این بخش در سطح پهنه ایستگاهی بوده و شیوه استقرار کاربری‌ها، شبکه معابر، تراکم فعالیت‌ها و سایر موارد قابل طرح در این محدوده در آن بررسی می‌شود. در سطح بلوک / قطعه زمین (که به عنوان عملیات اجرایی طرح ایستگاه مطرح است)، اسناد طراحی شهری و سایر طرح‌های لازم در تناسب با شرایط محلی باید تهیه شود. در جدول (۳) گونه‌بندی پهنه‌های ایستگاهی با توجه به موقعیت آنها به تفکیک سطوح مختلف، معرفی می‌شود.



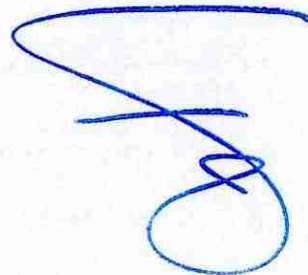
۲-۳- خروجی‌های مورد انتظار در تهیه یا بازنگری طرح‌های توسعه و عمران

سیاست‌ها، طرح‌ها، در نهایت باید به برنامه عملی و اقدام منجر شود. تحقق سیاست مذکور در گرو هماهنگی آن با چارچوب و ساختار نظام برنامه‌ریزی و تهیه طرح‌های توسعه و عمران کشور است. لذا این سیاست باید در تهیه طرح‌های جدید و یا بازنگری طرح‌های موجود توسعه و عمران شهری، لحاظ شود. با توجه به مقیاس و سطح‌بندی ارائه شده در این سند، موارد زیر به عنوان خروجی‌های مورد انتظار از طرح‌های توسعه و عمران پیشنهاد می‌شود. لازم به ذکر است که طرح‌های اجرایی با توجه به اسناد مرجع (بند ۱-۴) تهیه خواهند شد.

مقیاس طرح	هدف	مطالعات شناخت	خروجی‌های مورد انتظار
فرآیند‌های توسعه شهری (مجموعه شهری و...)	ایجاد پیوند میان مطالعات طرح‌های توسعه شهری و مطالعات حمل و نقل به منظور اعتلای توسعه یکپارچه نظام کالبدی و فضایی استقرار کانون‌های سکونت، کار و اوقات فراغت با نظام جابجایی	مطالعه طرح‌های بالادست به منظور استخراج طرح‌ها و برنامه‌های توسعه آن‌ها شناخت کانون‌های اصلی سکونت، فعالیت و گذران اوقات فراغت با توجه به نقش و مقیاس عملکردی آن‌ها شناخت کریدورهای ارتباطی پیوند دهنده کانون‌ها انجام مطالعات لازم با هدف تکمیل و توسعه کریدورهای ارتباطی و نوع سیستم حمل و نقل همگانی آنها بر مبنای مطالعات محیطی، اجتماعی و اقتصادی مطالعات مکان‌یابی اولیه ایستگاه‌های حومه‌ای و کریدورهای ارتباطی بر اساس نقش و عملکرد کانون‌های اصلی سکونت و فعالیت	خروجی‌های مورد انتظار
فرآیند‌های توسعه شهری (مجموعه شهری و...)	ایجاد پیوند میان مطالعات طرح‌های توسعه شهری و مطالعات حمل و نقل به منظور اعتلای توسعه یکپارچه نظام کالبدی و فضایی استقرار کانون‌های سکونت، کار و اوقات فراغت با نظام جابجایی	شناخت روابط و جریان‌های سفر میان مراکز اصلی شهری و نواحی حومه‌ای شناخت مراکز اصلی سکونت، فعالیت و گذران اوقات فراغت شناخت شبکه کریدورهای ارتباطی درون شهری به تفکیک نقش و سیستم حمل و نقل آنها شناخت پایانه‌ها و ایستگاه‌های تبادلی ارتباط دهنده سیستم حمل و نقل درون شهری و حومه‌ای بررسی و تحلیل رابطه میان توزیع تراکم فضا و فعالیت و موقعیت کریدورها و پهنه‌های ایستگاهی بررسی و تحلیل الگوی توزیع کاربری/ فعالیت در پهنه‌های ایستگاهی	پیشنهاد توسعه یا مکانیابی شبکه کریدورهای حمل و نقل همگانی درون شهری با هدف ایجاد پیوند میان مراکز اصلی سکونت، فعالیت و گذران اوقات فراغت پیشنهاد توسعه یا مکانیابی سلسله مراتب ایستگاه‌های درون شهری در پیوند با بافت شهری همجوار و با توجه به نقش و جایگاه آنها در شهر تعیین حوزه نفوذ کریدورها و پهنه‌های ایستگاهی با توجه به نقش و جایگاه آنها، بافت شهری همجوار و الگوی توزیع فعالیت و فضا توسعه مسیرهای پیاده و دوچرخه در پهنه‌های ایستگاهی و حوزه نفوذ کریدورها پیش‌بینی فعالیت و فضا در پهنه ایستگاهی بر اساس نیازهای موجود گونه‌بندی ایستگاه‌ها گونه‌بندی کریدورها تعیین موقعیت کریدورهای ارتباطی تعیین موقعیت پهنه‌های ایستگاهی



فصل سوم: نقش و مأموریت دستگاه‌های مختلف



۱-۳- لزوم همکاری و تعامل دستگاهها و سازمانها

به منظور دستیابی به اهداف و تحقق سیاست توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با محوریت ایجاد پیوند میان برنامه توسعه شهری با برنامه توسعه حمل و نقل، ایجاد همکاری میان نهادهای متولی بر حسب حوزه مسئولیتی در زمینه سیاستگذاری و اجرایی اجتناب ناپذیر می باشد. از این رو در این فصل به اهم پیش نیازهای تحقق این سیاست به تفکیک اقدامات در چارچوب وظیفه هر یک تشکیلاتها در جدول (۴) اشاره شده است.

جدول ۴- نقش و مأموریت دستگاههای مختلف در تحقق سیاست توسعه (شهری و منطقه‌ای) مبتنی بر حمل و نقل همگانی

شرح اقدام	شرح اقدام
<p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب- تفهیم- تدارک- مشارکت- فن- ترویج و آموزش</p> <p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب- تفهیم- تدارک- مشارکت- فن- ترویج و آموزش</p>	<p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب- تفهیم- تدارک- مشارکت- فن- ترویج و آموزش</p> <p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب- تفهیم- تدارک- مشارکت- فن- ترویج و آموزش</p>

شرح اقدام	شرح اقدام
<p>نظارت بر تهیه اسناد فنی</p> <p>برنامه‌ریزی برای تهیه اسناد و دستورالعمل‌های تکمیلی سند حاضر به صورت شرح خدمات و ضوابط فنی و اجرایی</p> <p>برنامه‌ریزی به منظور تعیین حق‌الزحمه مهندسان مشاور تهیه کننده طرح‌های مرتبط با سند حاضر</p> <p>اصلاح شرح خدمات طرح‌های توسعه و عمران با رویکرد تحقق سیاست ت.م.ح.ه</p>	<p>سیاستگذاری- نظارت</p> <p>همکاری در اجرای مفاد راهنما از طریق دفاتر مرتبط در معاونت امور شهرداری‌ها</p> <p>همکاری در تهیه و تدوین اسناد و دستورالعمل‌های فنی، مستندنگاری تجارب مرتبط، تهیه بانک اطلاعاتی و توسعه همکاری‌های بین‌المللی با هدف استفاده از تجارب سایر کشورها</p>
<p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب</p> <p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب</p>	<p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب</p> <p>سیاستگذاری- نظارت- تصویب</p>



منابع

- مهندسین مشاور شاران (۱۳۹۵). «بانی نظری توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی». گزارش منتشر نشده.

-Calthorpe, Peter (1993). The next American metropolis: ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press, New York, USA.

-Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), (2017). "Transit Oriented Development Standard". 3rd edition, New York, ITDP.

-Reconnecting America and the Center for Transit –Oriented Development (2008). Station area planning: how to make great transit-oriented places-TOD 202, available at:

<http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/tod202.pdf>

-Reconnecting America and the Center for Transit –Oriented Development (2010). Transit corridors and TOD: connecting the dots- TOD 203, available at:

<http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/RA203corridorsFINAL3.pdf>

-Reconnecting America and the Center for Transit –Oriented Development (2010). Planning for TOD at the regional scale: the big picture- TOD 204, available at:

<http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/RA204REGIONS.pdf>

