



بازآفرینی شهری و توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی

سپیده شفایی

دکترای شهرسازی، مدیرعامل مهندسين مشاور شاران



چکیده

امروزه توسعه پایدار دیگر يك مفهوم انتزاعی نیست بلکه به دنبال بروز پیامدهای ناشی از توسعه لجام‌گسیخته چند دهه اخیر که حیات بشری را تا آستانه فروپاشی کشانده است، گواه بر این واقعیت دارد که ابعاد محیطی، اجتماعی و اقتصادی، مجموعه‌ای درهم‌تنیده است که توسعه منفک آن‌ها از یکدیگر غیرقابل‌تصور و ناممکن است. بر پایه چنین انگاری به جرئت می‌توان گفت که «هم‌پیوندی» و «تمام شمولی»، دو همزاد واقعی توسعه پایدار هستند؛ چراکه در این نگاه، توسعه نه امری مقطعی و موضعی است و نه تک‌بعدی بلکه هم‌زمان هم بر درازای زمان و گستردگی مکان دلالت دارد و هم بر تنوع و تکثر اجتماعی و اقتصادی. بدین معنا که رفتار بشری تنها زمانی بر ابعاد سه‌گانه محیطی، اجتماعی و اقتصادی دوام‌پذیری خواهد داشت که در سطح گسترده منصفانه و یا حداقل تحمل‌پذیر باشد. کلیدواژه‌ها: بافت‌های ناکارآمد، بازآفرینی شهری، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، پایداری، تاب‌آوری، عدالت اجتماعی، حق به شهر، حقوق شهروندی.

مقدمه

نقدی که در چند دهه اخیر در سراسر جهان به برنامه‌های توسعه شهری وارد گردیده، مصرف‌گرایی و سوءاستفاده بیش‌ازاندازه از منابع (خاک، آب و انرژی)، دوقطبی شدن شهرها از زاویه اجتماعی و اقتصادی و به تبع آن تشدید فواصل اجتماعی و اقتصادی شهروندان در نبود حق به شهر و رعایت حقوق شهروندی برای اقشار میانی و فرودست و بالاخره تسری بی‌عدالتی همراه با مدیریت جانب‌دارانه شهر بوده است که مجموعه‌ای از کاستی‌ها را در طول زمان انباشته و به حال حاضر انتقال داده است. کاستی‌هایی که نه تنها فاصله معناداری با «پایداری» دارد بلکه شدت آن‌ها موجب گردیده تا «تاب‌آوری» که يك مفهوم خاص دال بر ایجاد نابسامانی در زمان بروز سوانح و ناظر بر چندوچون بازگشت به شرایط عادی بوده است، امروزه به سبب فراگیری بحران در تمامی ابعاد سه‌گانه محیطی، اجتماعی و اقتصادی به مفهومی عام و قابل‌تعمیم بر کل شرایط حاکم بر شهرها مبدل گردد و رسیدن به «پایداری» بدون دستیابی به «تاب‌آوری» را ناممکن کند.

غفلت جهانی در سازگار نمودن برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شهری با الزامات پایدار و پرداختن دیرنگام به آن‌ها، درمجموع، برون‌رفت از نابسامانی‌های گسترده موجود را امری دشوار کرده و تلاشی مضاعف و همه‌جانبه در تمامی سطوح از سیاست‌گذاری در مقیاس کلان تا اقدامات اجرایی در مقیاس خرد را به‌طور هم‌زمان و فراگیر طلب می‌کند. در ایران نیز بالاخره با چند دهه تأخیر نسبت به آگاهی جهانی و به دنبال بروز پیامدهایی هشداردهنده در خصوص زیست‌پذیری شهرها و ناکارآمدی بافت‌های

شهری، مسائل مربوط به حفاظت از محیط‌زیست، ارتقای کیفی شهرها، ایمنی شهرها و شهروندان، حق به شهر، عدالت اجتماعی و اقتصادی و ... به تدریج در حال تبدیل شدن به يك حساسیت و مطالبه عمومی از سوی شهروندان و توجه مسئولین به این دغدغه‌ها شده است. تدوین پاره‌ای شیوه‌نامه‌ها، دستور کارها و راهنماها همچون «پهنه‌بندی حریم»، «پدافند غیرعامل»، «بازآفرینی شهری»، «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» و ... خود نشانی دال بر درک اهمیت این نیازها از سوی مسئولین است، هرچند که تا پوشش کامل و همه‌جانبه این اسناد بر تمامی دغدغه‌های موجود راهی نه‌چندان آسان در پیشرو است.

در این میان دو سند «شیوه‌نامه بازآفرینی شهری» و «راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» از جمله اسنادی هستند که به سبب سنخیت کامل با مقاصد توسعه پایدار، تأثیر مستقیم و به نسبت زود هنگام بر زندگی شهروندان و بالاخره برخورداری از جایگاه قانونی مناسب و همچنین تخصیص منابع مالی به نسبت مناسب در مقایسه با سایر برنامه‌های توسعه شهری، بهترین فرصت برای به آزمون گذاردن اراده جمعی در دستیابی به ارتقای کیفیت محیطی، اجتماعی و اقتصادی می‌باشند.

آنچه در تنظیم اسناد بازآفرینی شهری هدف مسلم است بازگشت زیست‌پذیری مجدد به شهرها، برخورداری از هویت و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان می‌باشد. بنابراین جز جلوگیری از اتلاف و تخریب منابع (خاک، آب و انرژی)، رفع هرگونه آلودگی از آن‌ها، تأمین ایمنی شهر و شهروندان در مقابل عوامل خطرآفرین طبیعی و انسان‌ساخت و پاسخگویی مناسب در مواقع بحران، حفاظت از هویت‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی و تسری عدالت اجتماعی و اقتصادی، رفع محرومیت و تأمین نیازهای خدماتی و رفاه شهروندان راهی وجود ندارد. با چنین انگاری دیگر حقوق شهروندی و حق به شهر يك مفهوم مجرد و منحصر به داشتن يك چهاردیواری فاقد هر نوع امکانات و الزامات زیستی نیست، بلکه تأمین مسکن در مفهومی بسیار گسترده‌تر و فراتر به‌عنوان بخشی از ارتقای کیفیت شهر و زندگی شهروندی معنا می‌یابد. از این‌رو، محلاتی همچون محلات قدیمی و هسته‌های اولیه شهرها که علیرغم داشتن سهم قابل‌توجه در معرفی بخشی از شناسنامه هویتی شهر، به سبب نبود شرایط کالبدی و محدودیت در تحرك‌پذیری، فقدان ارتباط با اقصی نقاط شهر، عدم دسترسی مناسب به امکانات شهری و خدمات اجتماعی و رفاهی و در کل فاقد شرایط زیستی می‌باشند و یا روستاهای قدیمی پیوسته به شهرها که از توسعه هم‌نواخت و هم‌زمان با سایر نقاط شهری محروم مانده‌اند و یا بافت‌هایی که حاشیه‌ای تلقی می‌شوند و در محرومیت کامل و به‌دوراز هر ارزش شایسته انسانی با انباشتی از ناکارآمدی‌ها در اشکال متفاوت و با شدت‌های متفاوت دست‌وپنجه نرم می‌کنند در کانون توجه و دارای اولویت بازآفرینی محسوب می‌گردند. به‌منظور روشن شدن ضرورت اجرای هم‌زمان و توأمان دو سند «بازآفرینی شهری» و

خ) ایجاد فشردگی با ایجاد و توسعه محدوده‌های دارای تراکم بهینه و دارای دسترسی کوتاه به ایستگاه؛ و
د) تغییر رویکرد در طراحی از طریق افزایش تحرک‌پذیری با تسهیل استفاده از حمل‌ونقل همگانی جهت کاهش خودرو محوری و بهبود بخشیدن به مسیرهای حرکت غیر موتوری.

✉ s.shafaie@gmail.com

✉ عکاس: سید مهرداد شریفی.



«توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» در زیر به سنخیت اهداف مدنظر «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» و کاربرد استانداردهای ۸ گانه آن با اهداف بازآفرینی شهری اشاره می‌گردد.

◆ اهداف توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی
این اهداف در ابعاد سه‌گانه پایداری عبارت‌اند از:

- ابعاد محیطی

(الف) جلوگیری از تخریب محیط‌زیست با کاهش احداث شبکه جاده‌ای و تحدید بهره‌برداری از خودروی شخصی؛ و
(ب) پیشگیری از انتشار گازهای گلخانه‌ای با کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی ناشی از استفاده از خودروی شخصی.

- ابعاد اجتماعی

(الف) تأمین سلامت (جسمی و روحی) شهروندان با زیست‌پذیر کردن محیط‌های شهری و فرا شهری؛
(ب) ایمن‌سازی سفر با کاهش حوادث؛
(ت) تأمین آرامش و آسایش، با کاهش اضطراب رانندگی و طول مدت سفر؛
(ث) تحقق عدالت اجتماعی با ایجاد فرصت‌های برابر جهت دسترسی (به‌ویژه برای اقشار فرودست) از/ به کانون‌های سکونتی، خدمات (پایه و رفاهی)، کار و فعالیت، اوقات فراغت؛ و
(ج) رونق بخشیدن به مراودات اجتماعی با افزایش تحرک‌پذیری شهروندان مبتنی بر شناخت الگوهای سفر.

- ابعاد اقتصادی

(الف) بهره‌گیری از صرفه‌های ناشی از تمرکز جهت کاهش هزینه‌های احداث و تأمین زیرساخت‌ها؛
(ب) تأمین منابع مالی پایدار در ایجاد و بهره‌برداری از حمل‌ونقل همگانی با تدوین برنامه‌ها و طرح‌های سودمند (به‌کارگیری پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل) از سوی نهادهای متولی؛
(ت) هدایت و سودمند کردن سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی، عمومی و خصوصی و شهروندان در چارچوب وظایف و اختیارات هر یک با مشارکت در توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی جهت تقویت، رونق و پویایی مراودات اقتصادی و بازار؛
(ث) کاهش هزینه سفر در سبد هزینه‌های خانوارها؛ و
(ج) دستیابی به توسعه یکپارچه در تمامی سطوح تدوین برنامه، طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی اجرا.

◆ استانداردهای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی

این استانداردها عبارت‌اند از:

(الف) گسترش حرکت پیاده با ایجاد محله‌های مشوق پیاده‌روی؛
(ب) افزایش استفاده از دوچرخه با اولویت بخشیدن به شبکه وسایل حمل‌ونقل غیر موتوری؛
(ت) ایجاد هم‌پیوندی در شبکه‌های ارتباطی از طریق ایجاد شبکه‌های متراکمی از خیابان و گذرهای ایمن؛
(ث) بهره‌گیری مطلوب از حمل‌ونقل با سوق دادن توسعه به موقعیت‌های نزدیک ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی با کیفیت بالا؛
(ج) ایجاد آمیختگی از طریق تدوین برنامه‌های مبتنی بر اختلاط کاربری‌ها و تنوع طبقات اجتماعی و اقتصادی؛
(ح) تعدیل تراکم از طریق بهینه‌سازی میزان تراکم متناسب با ظرفیت حمل‌ونقل همگانی؛