



سندروم گلزار یسم

میزگردی با حضور کارشناسان برای بررسی تأثیر زندگی سلبریتی‌ها بر روی نوجوانان و جوانان

۱۸

چهارشنبه ۳۱ خرداد ۱۴۰۲ ■ ۲ ذی‌الحجه ۱۴۴۴ ■ سال سی و یکم ■ شماره ۸۸۰۶

باز شدن قفل ساخت‌وساز در پایتخت

معاون شهردار تهران: آمار صدور پروانه ساخت با طرح‌های موضوعی و موضوعی سیر صعودی دارد

۲۰



همیشه‌ها



حمل‌ونقل عمومی، محور محله‌های تهران

گزارش همشهری از الگوی توسعه شهری که در سایه حمل‌ونقل عمومی ممکن می‌شود

گزارش

سیدمحمد فخار

روزنامه‌نگار

آنها به‌ویژه در مناطق پر جمعیت و پر تردد باعث شده تا مشکلات زیادی سد راه پایتخت شوند. طی دهه‌های اخیر شهرهای بسیاری بر مبنای طرح‌های کارشناسی بر این نکته مجاب شدند که ساخت مترو و زیرگذر و روگذر به تنهایی جوابگو نیست.

ساخت مترو در لندن و پاریس و نیویورک بیش از یک قرن سابقه دارد و وسیله تردد طبقه متوسط و ضعیف جامعه است. از طرفی استفاده از مترو مستلزم تردد با یک وسیله نقلیه دیگر برای رسیدن به ایستگاه‌های مترو است. بنابراین الگوی طرح‌های زیرساختی تردد عمومی شکل گرفت که مترو یا تراموا را در فاصله ۵۰۰ تا ۳۵۰ متری از هر نقطه شهر در دسترس قرار می‌داد. در تهران نیز از برنامه توسعه شهری پنجم این الگو مورد توجه قرار گرفت اما هیچ‌گاه پیشرفتی در آن حاصل نشد ولی در مدیریت شهری جدید می‌تواند این برنامه اجرایی شود تا پایتخت نظم‌ی نو بیابد.

در دهه ۷۰ میلادی توسعه محله‌محور در شهرهای بزرگ جهان آغاز شد و از آغاز قرن ۲۱ با توسعه همه‌جانبه خطوط مترو و تراموا مراکزی در قلب محله‌های شهری شکل گرفت که بخش بالایی از تردهای شهری را به خود جلب می‌کرد. این توسعه در حال حاضر در شهرهای پیشرو و پر جمعیت جهان شکل گرفته و هر روز بیش از پیش درباره آن شنیده می‌شود. الگویی که از آن سخن‌های بسیاری گفته و شنیده می‌شود همان TOD (transit-oriented development) است که توسعه شهری را بر پایه حمل‌ونقل عمومی ممکن می‌سازد. در شهری نظیر تهران با ۲۲ منطقه و انبوهی از امکانات رفاهی، اگرچه توسعه تا حد ضرورت افزایش یافته اما تمرکز

مشکل تردد با خودروی شخصی و افزایش سفرهای شهری

نیاز به سفرهای متعدد برای رفع نیازهای شهری

پراکندگی سرمایه با زون‌های مختلف خدماتی

افزایش بافت فرسوده

خاموشی محله‌های اداری در ساعات تاریک

کاهش هویت محله‌ها با خروج برای کوچک‌ترین بهانه سفر

نیازهایی که تسبب می‌شود به سمت TOD برویم

TOD در یک نگاه

نقاط قوت TOD

دسترسی پیاده‌ها به مترو یا بی‌آرتی در کمتر از ۵ دقیقه

زون و محل تمرکزی برای امکانات شهری

حفظ سرمایه‌های شهری با پراکندگی مناسب

مولد بافت فرسوده و بازآفرینی شهری

حفظ زیست شهر در ساعات خاموش محله‌های اداری

احیای محله‌محوری با تکیه بر برآوردن نیازها در زمان کم

امکانات یک TOD

ایجاد اشتغال در مجتمع ایستگاهی

مدرسه

بیمارستان

محل ملاقات با دوستان و خانواده

مرکز خرید

مراکز تفریحی

رفع ازدحام محله‌های پرجمعیت

بهبود کیفیت هوا و مزایای زیست‌محیطی

افزایش ایمنی تردد شهری

مشهورترین شهرهای دارای TOD

- تورنتو
- پورتلند
- مونترال
- سانفرانسیسکو
- ونکوور
- کوریتیا
- گواتمالاسیتی
- مکزیکوسیتی
- کلگری
- ملبورن
- پاریس



انتخاب ۴۰ ایستگاه مترو برای اجرای طرح TOD

در شهر

۴۰ ایستگاه از ۱۶۵ ایستگاه متروی تهران به‌عنوان ایستگاه پایلوت برای اجرای طرح TOD انتخاب شده‌اند. این طرح در ۲۲ منطقه تهران اجرایی خواهد شد و هم‌اکنون قرارداد مطالعات امکان‌سنجی TOD در مرحله انعقاد است.

به‌گزارش همشهری، این خبری بود که در مجمع عمومی شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی متروی تهران اعلام شد. پیمان قربانی، مدیرعامل شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو در این باره گفت: مهم‌ترین فعالیت‌های انجام‌شده در سال ۱۴۰۱، شامل خدمات کارگزاری، سرمایه‌گذاری عمومی و خصوصی (PPP)، صندوق پروژه و توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) بود. وی در مورد طرح TOD توضیح داد: توسعه حمل‌ونقل محور رویکردی نوین در توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی و افزایش کیفیت زندگی شهروندان است که این شرکت آن را از طریق ایجاد مجتمع‌های ایستگاهی پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌تر دنبال می‌کند. قربانی افزود: اجرای این طرح، علاوه بر ساماندهی اراضی پیرامون ایستگاه‌های مترو، موجب کاهش مصرف سوخت و آلودگی‌های محیط‌زیستی، ایجاد شرایط بهتر برای زندگی

میزان رشد بودجه طرح‌های TOD در شهرهای دنیا طی یک دهه

سال	۲۰۱۶	۲۰۲۰	۲۰۲۲	۲۰۲۶
مبلغ	۵۰ میلیون دلار	۲۸۱ میلیون دلار	۶۸۱ میلیون دلار	۹۶۶ میلیون دلار
نرخ رشد	—	۵۶۲ درصد	۲۴۲ درصد	۱۴۰ درصد

نکته

TOD چیست؟



توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (Transit Oriented Development) عبارت است از یک الگوی متراکم کاربری زمین شامل مسکن، پارک‌های عمومی و میادین، کاربری‌های تجاری و خدماتی که همگی در امتداد نقاط کلیدی سامانه حمل‌ونقل همگانی واقع شده باشند. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی راهکاری است برای غلبه بر معضلات شهری نظیر ترافیک و آلودگی‌های زیست‌محیطی ارائه شد.

■ ■ ■



از اهداف اصلی این رویکرد، می‌توان به تشویق شهروندان به استفاده بیشتر از حمل‌ونقل همگانی، کاهش تعداد و طول سفر با خودروی شخصی، افزایش پیاده‌مداری و توسعه حمل‌ونقل غیرموتوری و تشویق تنوع شکل کالبدی و عملکردی بناها و کاربری‌های مختلف زمین از طریق توسعه حمل‌ونقل همگانی محور اشاره کرد.

■ ■ ■



شورای شهر تهران در آخرین برنامه توسعه شهر و همچنین در برنامه بودجه سالانه طی بندی، شهرداری را موظف به رعایت رویکرد TOD در برنامه‌های شهرداری کرده است که بر همین اساس کمیته‌های TOD تشکیل، همگونی‌ها و آموزش‌های لازم به این کمیته‌ها ارائه و مطالبات کمیته‌های مذکور احما شد.

گرافیک: همشهری/ علی کاظمی

یادداشت

علی اصغر قائمی*

تهران TOD می‌خواهد



سند جامع توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) سال ۹۶ در شورای عالی معماری و شهرسازی

تصویب و مقرر شد طرح‌های توسعه شهری کشور براساس این سند تهیه شود. در واقع TOD یک رویکرد در خصوص شیوه توسعه شهر است. این موضوع مختص پایتخت نیست و شامل سایر شهرهای کشور هم می‌شود. عنوان TOD، همین مسئله یعنی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را بیان می‌کند. از این عبارت و مفهوم ممکن است برداشت‌های ناصواب یا ناصحیحی صورت گیرد. برخی معتقدند شهر باید مبتنی بر انسان‌محور توسعه یابد و در نقطه مقابل هم عده‌ای بر این باورند که حمل‌ونقل همگانی باید محور توسعه شهر شود.

هر دو مورد درست است اما اینکه بین دو برداشت و تصور تعارض قائل شویم، روش درستی نیست. به‌رحال موارد ذکر شده مزیت‌هایی دارند که در نهایت منجر به بهبود کیفیت زندگی در شهرها به‌ویژه پایتخت می‌شوند. پس اگر بتوان نقطه تعادلی بین منطق TOD برای توسعه شهر و تفکر توسعه مبتنی بر نیاز انسان ایجاد کرد، بهترین حالت خواهد بود. اقداماتی که تاکنون در خصوص رویکرد و نگرش مربوط به TOD انجام شده در حد پایلوت و آزمایشی و مطالعاتی بوده و هنوز نمی‌توان ادعا کرد که در پهنه‌ای از شهر تهران به‌طور کامل توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی صورت گرفته است. البته در حکم ۱۱ برنامه چهارم به موضوع TOD با این مضمون مطالعه تفصیلی حمل‌ونقل عمومی یکپارچه شهر تهران براساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک مشتمل بر بازمهندسی خطوط و برقراری پوشش متوازن شبکه حمل‌ونقل عمومی در مناطق و محلات فاقد زیرساخت مناسب دسترسی‌پذیری تا شعاع ۸۴ متری با پوشش مترو و اتوبوس یکپارچه‌سازی و هماهنگی سفرهای دروازه‌ای و درون‌شهری و همچنین بهینه‌سازی ترکیب ناوگان و خطوط حمل‌ونقل عمومی و اجرای نتایج حاصله تا پایان برنامه، اشاره شده است.

باتوجه به اینکه امسال نخستین سال برنامه چهارم توسعه شهر تهران است و طبیعتاً حداقل فرصت زمانی که برای شهرداری در شاخص‌های برنامه قائل شده، ۶ ماه است، پس باید صبر کنیم و از این مدت تعیین شده عبور کنیم و گزارش‌های عملیاتی شهرداری در این حوزه به دستمان برسد تا بتوانیم قضاوت درستی از عملکرد مدیریت شهری در اجرای طرح TOD داشته باشیم. در وضعیت کنونی که تهران نیازهای حیاتی‌تری در حوزه حمل‌ونقل عمومی دارد، مشخص نیست که می‌توان این مسئله را اجرایی کرد یا نه، چرا که ابتدا باید نیازها را تأمین و زیرساخت‌ها را فراهم کرد و سپس به فکر استقرار TOD بود. البته این به منزله اولویت نداشتن طرح TOD نیست. قطعاً پایتخت به اجرای این طرح نیاز دارد اما تا وقتی زمینه و زیرساخت‌ها به‌طور کامل فراهم نشود نمی‌توان به اجرای آن امیدوار بود.

*عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران

خبر

برنامه زاکانی برای توسعه

مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی



توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (Transit Oriented Development) یکی از برنامه‌های شهرداری تهران برای کنترل ترافیک پایتخت است و شهردار تهران نیز در این رابطه برنامه‌های خود را ارائه کرده است: «این برنامه تنها برای نجات از ترافیک است؛ در حالی که شهر ما از چند موضوع مختلف رنج می‌برد؛ نخست معضل ترافیک، دوم آلودگی هوا و سوم نایمنی و سستی شهر و نکته چهارم بی‌هویتی شهر است؛ یعنی هویت معماری در شهر تهران گم شده است. بی‌عدالتی در شمال و جنوب شهر نیازمند یک بازبینی در شهر است؛ مشکل تهران جمعیت نیست بلکه جاسازی نامناسب جمعیت در بافت شهر است. برای اینکه بخواهیم کمبود مسکن و بی‌هویتی را در شهر برطرف کنیم باید راه‌حلی بیابیم که همه مشکلات را با هم حل کنیم. TOD بخش حمل‌ونقل را حل می‌کند. شهردار تهران این سخنان را در دی‌ماه ۱۴۰۱ بیان می‌کند اما او پیش از این نیز در بهمن ۱۴۰۰ بر این برنامه تأکید داشته است: «این نگاه که تا سال ۲۰۰ متر از این مجتمع‌های ایستگاهی باید ارزش افزوده ایجاد کند را هم باید مدنظر قرار دهیم. این مسئله در خطوط ۶ و ۷ ماده انجام است و این یک امر کلی حاکم بر همه ایستگاه‌هاست، بنابراین TOD را به‌عنوان یک الگو لحاظ می‌کنیم.»