

"شهرسازی نوین ؛ کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

دکتر حمید شیر محمدی- استادیار گروه مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

سبحان سورتیجی- دانشجوی مهندسی شهرسازی دانشگاه ارومیه

Sobhanss66@yahoo.com

شماره تماس: 09111543832

چکیده :

شبکه های ارتباطی و فضاهای عمومی مانند خیابان ها، کوچه ها و میدانی، فضاهای شهری مهم، کانون های فعالیت و زندگی روزمره شهروندان محسوب می شوند. لذا سامان دهی فضایی، طراحی و ساخت منطقی آنها از وجوه حائز اهمیت در شهرسازی است. گسترش روز افزون شهرها و ورود اتومبیل به عرصه فعالیت انسانها و ماشینی شدن زندگی شهری، جذابیت خیابان ها و فضاهای شهری برای پیاده روی را متاثر نمود. به بهانه تسهیل در رفت و آمد وسایل نقلیه موتوری در بافت شهری بخصوص در بافت های متراکم مرکزی، عرض پیاده روها روز به روز کمتر و پیاده روی با مخاطرات گوناگون همراه گردید. برتری با حرکت وسایل نقلیه موتوری شد که پیاده با احساس ناامنی در فضاها، ناگزیر به سواره شدن یا گریختن از خطرات سواره بود. محور برنامه ریزی های فضایی و شبکه های ارتباطی، تسهیل در تردد اتومبیل و اساس برنامه ریزی، طراحی بر مبنای حرکت سواره در بافت ها گردید. ایجاد منطقه بندی براساس کاربری، جدایی هر چه بیشتر کاربری مسکونی از کاربری های تجاری، اداری و خدماتی برای دستیابی به آرامش و تراکم این کاربری ها در بخش های آشفته مرکزی شهر، سفرهای هر چه بیشتر و طولانی تر را شدت بخشید. که حجم بالای این سفرهای درون شهری، آثاری چون: اتلاف وقت شهروندان، اعتشاشات بصری و صوتی، آلودگی های زیست محیطی، استرس های روانی و صرف هزینه های هنگفت اقتصادی را در برداشته که همگی از عوامل بازدارنده دستیابی به سیستم حمل و نقل شهری پایدار می باشند.

در این مقاله سعی بر آن داریم تا با بیان راهکارهایی شهرسازانه برای کاهش وابستگی به اتومبیل به سوی ارائه الگوهای در جهت دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری گام برداریم.

لغات کلیدی:

شهرسازی نوین، شهرسازی انسان گرا، مولفه های کیفیت فضای شهری، پیاده سازی، طراحی معطوف به وسایل نقلیه عمومی، حمل و نقل شهری پایدار.

"شهرسازی نوین :

کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

مقدمه :

بافت تاریخی و کهن شهرها که عناصر ارزشمند و باستانی شهر را در خود جای داده است، به مثابه هویت و پیشینه ی شهروندان است که سهولت دسترسی فیزیکی و بصری به این بخش از شهر موجب تقویت حس تعلق ساکنین به شهر خود خواهد شد. استقرار و استمرار فعالیتها در این بخش، بخصوص فعالیتهای پیاده و ایجاد ارتباطات و تعاملات چهره به چهره سبب ارتقاء حیات شهری و جریان زندگی در این محلات کهن خواهد گردید. "تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه، تناسبها و فواصل عناصر تشکیل دهنده ی شهر بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جایابی ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود. در واقع، او اندازه و فاصله ها را تعیین می کرد. ولی با شروع انقلاب صنعتی که رشد و گسترش سریع شهرها را به همراه آورده بود، و از طرفی با اختراع اتومبیل و استفاده از آن، سرعت و راحتی در امر حمل و نقل میسر شده بود، باعث شد که به مرور، فرد پیاده جایگاه خود را در فضای معابر از دست بدهد و از طرف دیگر تقسیم بندی کاربری ها و تفکیک آنها بر اساس مسکن، کار، خرید و در شهرسازی مدرن ما، موجب افزایش فاصله ها شد که تولید انبوه اتومبیل این مشکل را حل نمود."¹

امروزه بافت های تاریخی که هسته مرکزی اغلب شهرها را تشکیل می دهند، با مشکلات متعدد کالبدی، اقتصادی و اجتماعی مواجه اند. که از جمله مهم ترین این مشکلات، مساله حمل و نقل و ترافیک است. ترافیک را می توان از معضلات حمل و نقل بر شمرده و بهترین مکان برای انجام اقدامات کاهش ترافیک، جایی است که فعالیتها اجتماعی آن به شدت جریان دارد.²

¹ - اصغری، محمد و سعید اکبری؛ مقاله "بررسی امکان ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه جهت کاهش ترافیک درون شهری در محدوده منطقه

11 شهر داری تهران"

² -مرادی مسیحی، وراز؛ دستیابی به شکل پایدار شهری، 215

با توجه به نگرش سیستمی درباره ی شهرها، برنامه ریزی از جهت سامان دهی بخشی به فضاهای شهری و اتخاذ تصمیماتی در جهت ارتقاء محیط های شهری و خلق فضاهای مطلوب می تواند سازمان دهی به شبکه های حمل و نقل را به دنبال داشته باشد. زیرا اساس ایجاد تقاضای سفر و تمایل به نقل و انتقالات شهری،

"شهرسازی نوین :

کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

برپایه ی نحوه ی توزیع و تخصیص کاربری ها، مکان یابی و جایگذاری آنها، کیفیت این کاربری ها و نیاز به برقراری ارتباط میان آنها استوار است. در نظر گرفتن دسترسی هایی چون: دسترسی پیاده، دوچرخه و وسایط حمل و نقل عمومی برای فضاهای شهری، به نوعی برقراری ارتباط کارا و پایدار میان این فضاها و گامی مثبت در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار خواهد بود.

سیاست های جدید شهرسازی در امر برنامه ریزی و طراحی شهری، با اولویت قائل شدن برای مدیریت تقاضای سفر از طریق اصلاح یا تغییر قوانین کاربری ها، به حمل و نقل از طریق دسترسی پیاده، دوچرخه و حمل و نقل عمومی در بافت های قدیمی شهرها تاکید دارد. چنان که در قانون برنامه چهارم توسعه به بهبود وضعیت عبور و مرور شهری به همراه افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا میزان ۷۵٪ نسبت به کل سفرهای درون شهری اشاره می نماید. همچنین به احیای بافت های فرسوده و نامناسب شهری جهت حضور فعالانه شهروندان تاکید می نماید.

شهرسازی نوین، با ارائه راه کارها و آلترناتیو هایی در باب ساخت محلات شهری، گام هایی در جهت پایداری برداشته است. "نو-شهرسازی را می توان واکنش معماران و برنامه ریزان شهری به توسعه به هم گسیخته ی حومه ها دانست. در واقع، هدف اصلی شهرسازی نوین، ساخت محلات با مقیاس انسانی و مجموعه های قابل پیاده روی است. اصول شهرسازی نوین برپایه ی محله های قابل پیاده روی و شامل طیف وسیعی از مشاغل و مسکن است. خیابان های ایمن، ساختمان های سبز، احیاء تاریخی، ارتباط و اتصال ترافیک سواره و پیاده

و سیستم های حمل و نقل گوناگون در زمره نگرش شهرسازی نوین است.^۱

محلات سامان دهی شده براساس دیدگاه نو-شهرسازی، کاملاً انسان گرا بوده و برتری غالب حرکتی با حرکت پیاده و دوچرخه است. در این محلات به عنصر خیابان به عنوان یک فضای شهری و نه صرفاً یک شبکه ی ارتباط سواره توجه خاص می گردد که نوعی اختلاط اجتماعی و انعطاف پذیری در این فضا پدید می آید.

"شهرسازی نوین ؛

کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

درکل، هدف اصلی شهرسازی انسان گرا را می توان در:

-مطلوب سازی محیط زیست
-سامان دهی به محیط های عمومی در فضای شهری
-سامان دهی به عرصه های عمومی جهت دستیابی به کیفیت عملکردی، زیست محیطی و زیبا شناختی
-ارتقاء روحیه سرزندگی شهروندان در فضاهای شهری و حضور فعالانه آنها، خلاصه نمود.

نادیده انگاشتن انسان و نقش او به عنوان عنصر اصلی سازنده شهر در رفت و آمدهای درون شهری، پیامدهای زیر را به دنبال خواهد داشت.^۲

رشد و توسعه ناموزون شهرها:

این امر به علت تفکیک کاربریها و افزایش فواصل آنها از یکدیگر، در شهرسازی جدید بوجود آمد. که باعث ایجاد محیط های کسل کننده در سطح شهرها شد.

ایجاد بافت های بی هویت:

به دلیل حذف سفرهای پیاده، تسهیلات و کاربری های مرتبط با این سفر بر چیده شد و بدین ترتیب، هر یک از معابر درون شهری از معابر هم جوار یا معابری که در آن سوی شهر واقع شده بودند، تمایزی نداشته و قابل شناسایی نبودند.

ایجاد فضاهای شهری ناخوانا:

به دلیل رشد و توسعه سریع شهرها و حذف نقش انسان در رفت و آمدهای درون شهری، سیستم های حمل و نقل درون شهری به سمت

^۱ - فواعد مرعشی، سید مومن؛ مقاله "توسعه پایدار، شهرسازی نوین، مقدمه ای بر مبانی مشترک."

^۲ - اصغری، محمد و سعید اکبری؛ همان منبع

بزرگراه های سریع و گسترده کشیده شد که به لحاظ فرم و عملکرد کاملاً شبیه به هم بودند که این امر سبب عدم خوانایی شهر شد. از بین رفتن مفهوم فضاهای شهری:

حذف انسان از فضای معابر، به پیدایش مکان های خالی و بدون استفاده ای منجر شد که قبلاً به عنوان فضای شهری معنای خاص خود را داشتند.

"شهرسازی نوین :

کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

بدون استفاده ماندن فضای سبز معابر:

از آنجا که استفاده کننده اصلی فضای سبز، فرد پیاده است، بنابراین بدون حضور او، فضای سبز معابر به عنوان عنصری اضافی تبدیل شد و در میان بزرگراه و خیابان ها ماند.

فراهم ساختن زمینه های ترغیب شهروندان برای استفاده کمتر از اتومبیل و طی مسیرها به صورت پیاده به عنوان فرصتی جهت دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری با حداقل وابستگی به اتومبیل و حداکثر استفاده از دوچرخه و وسایط حمل و نقل عمومی مطرح می باشد. ایجاد انگیزه ی پیاده روی با رعایت مقیاس انسانی، استفاده از کاربری های مختلط، رعایت استانداردهای فواصل دسترسی، آسایش پیاده روها و سهولت حرکت آنها، ساختار مناسب فضای شهری و تنوع و خوانایی با افت میسر است.

اختلاط در کاربری ها و ایجاد زونینگ مختلط (منطقه بندی مختلط)، ناشی از حضور کاربری های سازگار با مناطق مسکونی در محلات مسکونی، گامی در جهت رفع نیازهای روزانه و هفتگی خانوارها، خودکفایی محلات مسکونی و مدیریت تقاضای سفر به محلات مرکزی شهر جهت رفع نیازهای اساسی خانوار می گردد.

این به معنای کاستن سفر به محلات قدیمی و مرکزی نیست، بلکه ترغیب شهروندان به بهره گیری بیشتر از فضاهای شهری محلات مسکونی و نیز بافت قدیمی شهرها جهت گذران اوقات فراغت و تفریح و سرگرمی است. با این شیوه، سعی بر آن است تا با کاهش هم ترافیک و تردهای درون شهری سواره، میزان آلودگی هسته های مرکزی و پرتراکم شهرها را تقلیل داد.

واضح است که ایجاد تغییراتی این چنین در الگوی مسافرت و جایابی شهروندان، موانعی را بر سر راه خود خواهد داشت. از جمله مهم ترین این موانع می توان به موارد زیر اشاره نمود:^۱

(۱) موانع اجرایی: عدم انسجام تصمیمات اجرائی شهرداری ها (مدیریت شهری) و ارگان های مربوطه.

"شهرسازی نوین ؛

کاهش وابستگی به اتومبیل در جهت دستیابی به حمل و نقل شهری پایدار"

(۲) موانع ساختاری: انطباق نواحی ساخته شده فعلی با توسعه بی رویه شهری.

(۳) موانع فرهنگی-رفتاری: نیروهای اجتماعی مانند نحوه زندگی و عادت به استفاده از وسیله نقلیه شخصی.

(۴) موانع مالی-اقتصادی: نیروهای بازار و مقاومت در برابر اجرای طرح های جدید.

برای رفع این موانع، راهکارهایی چون اتخاذ سیاست هایی در باب مدیریت یکپارچه شهری، ایجاد تغییرات در ساختار شهری و کاربری اراضی، همسو با معیارهای شهرسازی-انسان گرا و پایدار (ایجاد محلات سنتی و پیاده، کاربری های مختلط و توسعه هایی در مسیر حمل و نقل عمومی و...)، فرهنگ سازی و ترویج فرهنگ پیاده روی، دوچرخه سواری، و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و مدیریت ترافیک می تواند موثر واقع شود.

نتیجه گیری:

آنچه امروزه باید مورد توجه شهرسازان، عمران گران و مدیران شهری قرار گیرد این است که استفاده از وسیله ای به نام اتومبیل، شهرهای امروزی را با شهرهای گذشته متمایز کرده است که این تمایز، در تغییر مقیاس ها و معیارهای طراحی از انسان به ماشین بسیار واضح و روشن است. مسئله این نیست که اتومبیل از طراحی های شهری نادیده گرفته شود، زیرا زندگی امروزی بدون در نظر گرفتن اتومبیل دشوار خواهد بود. بلکه نکته مورد توجه این است که به رسمیت شناختن انسان و به کارگیری اصول دخیل در بالا بردن کیفیت فضاهای شهری، جهت جذب پیاده و دوچرخه به عرصه های

¹ - جهانشاهلو، لعلال و الهام امینی؛ مقاله "برنامه ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری."

همگانی و ترویج فرهنگ پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی به عنوان مولفه هایی که از ترافیک عمومی شهرها می کاهد، نقش بسزایی در ارتقاء کیفیت اکولوژیکی و زیست محیطی شهرها، صرفه جویی در مصرف سوخت، بهره وری اقتصادی و تقویت تعاملات اجتماعی شهروندان در شهرها ایفا می کند.

به کارگیری سیستم حمل و نقل انسان گرا، گامی موثر و کارا در جهت دستیابی به پایداری و حمل و نقل شهری پایدار خواهد بود. که انجام مطالعات امکان سنجی پیاده سازی این سیستم ها، برای شهرهای امروزی کشورها و کشورهای در حال توسعه امری ضروری است.

منابع و مآخذ:

- ۱) مرادی مسیحی، "دستیابی به شکل پایدار شهری"، انتشارات سازمان پردازش و برنامه ریزی شهری.
- ۲) "طراحی شهری به سوی یک شکل پایدارتر شهر"
- ۳) پاپلی یزدی، دکتر محمد حسین و حسین رجبی سنا جردی؛ "نظریه های شهر و پیرامون"، انتشارات سمت، ۱۳۸۶
- ۴) قریب، فریدون؛ "شبکه ارتباطی در طراحی شهری" انتشارات دانشگاه تهران، چاپ چهارم، ۱۳۸۵
- ۵) فواعد مرعشی، سیدمومن، مقاله "توسعه پایدار، شهرسازی نوین؛ مقدمه ای بر مبانی مشترک"
- ۶) اصغری، محمد و سعید اکبری؛ مقاله "بررسی امکان ایجاد مسیرهای پیاده رو و دوچرخه جهت کاهش حجم ترافیک درون شهری در محدوده شهرداری منطقه ۱ تهران."
- ۷) جهانشاهلو، لعلا و الهام امینی؛ مقاله "برنامه ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری"
- ۸) ابراهیم پورمعصومی، هوشمند؛ مقاله "بررسی مقایسه ای تاثیر بافتهای سنتی و بافت های کم تراکم شهری بر حمل و نقل."