

بستر سازی تحقق توسعه حمل و نقل محور

ویراستاران:

کری کورتیس، جان ال. رنه، لوکا برتولینی

ترجمه:

محمد رحیم رشید

(استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه اردوس)

عضو گروه توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای

جهاد دانشگاهی خراسان رضوی

شیرین صباغی آبکوه

پژوهشگر گروه توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای

جهاد دانشگاهی خراسان رضوی

کورتیس، کری (Curtis, Carey) -

سرشناسه

بستر سازی تحقق توسعه حمل و نقل محور / کری کورتیس، جان ال. رنه و لوکا برتولینی؛

عنوان و نام پدید آور

ترجمه: محمدرحیم رهنما، شیرین صباغی آبکوه.

ناشر

انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد، ۱۳۹۶.

۳۲۸ ص.: مصور، جدول، نمودار.

مشخصات نشر

انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد؛ ۵۴۶: علوم انسانی؛ ۷۲.

فروست

۹۷۸-۹۶۴-۳۲۴-۳۷۵-۳

شابک

Transit-Oriented Development (Making It Happen), 2009

عنوان انگلیسی

توسعه حمل و نقل محور.

موضوع

حمل و نقل - برنامه ریزی.

موضوع

برنامه ریزی شهری.

موضوع

برنامه ریزی منطقه ای.

موضوع

رهنما، محمدرحیم، مترجم.

شناسه افزوده

صباغی آبکوه، شیرین، مترجم.

شناسه افزوده

HE۳۰۵/۵۲۰۹۴۰۳۹۶

رده بندی کنگره

۳۸ ۴

رده بندی دیوئی



انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد

مشهد، میدان آزادی، پردیس دانشگاه، سازمان مرکزی جهاد دانشگاهی

ص.پ. ۹۱۷۷۵-۱۳۷۶ تلفن: ۳۸۸۳۲۳۶۷ دفترپخش: ۳۰ ۳۰۰۰۰۰۰

www.jdmpress.com

info@jdmpress.com

بستر سازی تحقق توسعه حمل و نقل محور

ویراستاران: کری کورتیس، جان ال. رنه، لوکا برتولینی

ترجمه: دکتر محمدرحیم رهنما، شیرین صباغی آبکوه

واژه پرداز: هاشمی نجفی / طراح جلد: سهیلا رحیمی

چاپ و صحافی: چاپخانه دانشگاه فردوسی

چاپ اول تابستان ۱۳۹۶ / ۵۵۰ نسخه / شماره نشر ۵۴۶

ISBN: 978-964-324-375-3

شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۳۲۴-۳۷۵-۳

کلیه حقوق نشر برای ناشر محفوظ است.

قیمت: ۲۹۰.۰۰۰ ریال

فهرست

پیشگفتار مترجمین.....	۹
پیشگفتار نه‌سند.....	۱۲
فهرست همه‌ران.....	۱۳
تقدیر نامه‌ها.....	۱۶

بخش اول زمینه‌ای برای توسعه حمل‌ونقل محور

۱. مقدمه لوکا برتولینی، کریز کورس و آل. رنه.....	۱۹
تمرکز کتاب.....	۱۹
چالش توسعه حمل‌ونقل و کاربری اراضی.....	۲۱
چالش حکمروایی.....	۲۲
ساختار کتاب.....	۲۴
۲. برنامه‌ریزی برای توسعه حمل‌ونقل محور: اصول استراتژیک پیتربیومن.....	۳۱
مقدمه.....	۳۱
وجود چارچوب استراتژیک سیاسی که ثابت می‌کند چه مراکز با چه نوع تراکم و ترکیبی باید تحقق یابند.....	۳۱
چارچوب استراتژیک سیاسی که مراکز را با یک پایگاه ترانزیت سریع‌السير، تقریباً همواره راه‌آهن برقی، مرتبط می‌سازد.....	۳۴
مبنای قانونی برنامه‌ریزی نیازمند توسعه است تا در تراکم لازم، حلقه‌ها، قدرت و مرکز هر مرکزی که از طریق یک سازمان تخصصی توسعه تسهیل می‌شود، طراحی شود.....	۳۸
سازوکار بودجه دولتی- خصوصی که حمل‌ونقل عمومی و توسعه حمل‌ونقل محور را قادر می‌سازد تا از طریق ارتباط بین حمل‌ونقل عمومی و مراکزی که خدمات‌رسانی خواهند کرد، ساختار یا مرمت شود.....	۴۰
به‌کارگیری چهار اصل برای شهرهای استرالیا.....	۴۲
نتیجه‌گیری.....	۴۲
۳. حمل‌ونقل عمومی و شهرگرایی پایدار: درس‌های جهانی رابرت سرورو.....	۴۳
توسعه حمل‌ونقل محور در آسیا: سنگاپور.....	۴۵
توسعه حمل‌ونقل محور در ایالات متحده.....	۴۷
توسعه حمل‌ونقل محور مبتنی بر اتوبوس- بوگوتا و کوریتیا.....	۵۰
نتیجه‌گیری.....	۵۷

بخش دوم اجرا: ابزار

۴. اجرای توسعه حمل‌ونقل محور از طریق طرح‌های منطقه‌ای: مطالعه موردی، استرالایای غربی کری کورنیس.....	۶۱
مقدمه.....	۶۱
تمرکز مجدد برنامه‌ریزی منطقه‌ای کلانشهر بر روی توسعه حمل‌ونقل محور.....	۶۳

۶۷	چالش های جدید برای برنامه ریزی و شیوه های حمل و نقل
۷۱	نتیجه گیری
۷۳	د. سیاست های حمل و نقل ریل پسند و کاربری زمین: مطالعه موردی، متروی منطقه ای نابل و کامپانیا
۷۳	انیو کاستا و فرانسیسکا پاکلیارا
۷۵	مقدمه
۸۰	یک سیستم راه آهن یکپارچه
۸۴	تغییرات مورد انتظار و واقعی در سیستم های حمل و نقل و کاربری
۸۸	پیاده سازی و نتایج میانی پروژه RMS
۸۸	برخی از درس های آموخته شده از پروژه
۹۱	ع. مقاومت سازی توسعه حمل و نقل محور و مدیریت اثرات: مطالعه موردی، سابی سنترو اندرو هاو، جف گلاس و
۹۱	کری کورتین
۹۲	مقدمه
۹۴	مطالعه موردی: سابی سنترو
۹۷	رویکرد طراحی
۹۹	نتایج توسعه
۱۰۱	مدیریت اثرات توسعه حمل و نقل محور: موفق: مقاومت سازی در یک منطقه احداثی
۱۰۳	نتیجه گیری
۱۰۳	۷. از مفهوم تا پروژه ها: استیدنبان هاو، ورنر و جوست اسکرتین
۱۰۳	بخش جنوبی رانداستاد
۱۰۴	حمل و نقل منطقه ای در بخش جنوبی
۱۰۵	استیدنبان
۱۰۶	زمینه برنامه ریزی
۱۰۷	بررسی فضایی
۱۰۸	پیشرفت های امکان پذیر
۱۱۱	پیشرفت های امیدوار کننده
۱۱۴	توسعه های مطلوب
۱۱۶	فرایند
۱۱۸	از پتانسیل ها تا جاه طلبی های واقعی
۱۲۱	۸. مدل آسیایی توسعه حمل و نقل محور: یکپارچگی برنامه ریزی در سنگاپور پری بیو، وینگ هاو لیو
۱۲۱	مقدمه
۱۲۲	فرایند تاریخی گونه شناسی ترانزیت سنگاپور
۱۲۵	تأثیر شیوه توسعه حمل و نقل محور برنامه ریزی بر روی ساختار تراکم سنگاپور
۱۳۱	طراحی شهری حمل و نقل محور شهرهای جدید
۱۳۴	رابطه مجاورت، تراکم و مسافران
۱۳۶	نتیجه گیری

بخش سوم اجرا: فرایندها

۱۴۱	۹. ارزیابی توسعه حمل و نقل محور پورتلند: از برنامه ریزی تا سبک زندگی جی بی آریگتن
۱۴۱	چارچوب سیاسی برای توسعه حمل و نقل محور
۱۴۳	تشویق توسعه حمل و نقل محور از طریق تکامل تدریجی

مدیران دست‌نشانده توسعه حمل‌ونقل محور، دولت چه زمینه‌هایی را به‌سمت خود می‌کشد؟	۱۴۷
آینده توسعه حمل‌ونقل محور	۱۵۶
نتایج و درس‌ها	۱۵۷
۱۰. سازوکارهای ارائه موفقیت‌آمیز: هماهنگی طرح‌ها، نقش آفرینان و عملکرد مایک موریتز و لویس اینسورث	۱۵۹
مقدمه	۱۵۹
ریشه‌های رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور در پرت: شهر شبکه‌ای	۱۵۹
کمیت‌ه هماهنگی توسعه حمل‌ونقل محور	۱۶۰
اجرای توسعه حمل‌ونقل محور، گام‌هایی برای اجرا	۱۶۴
انتخاب یک مدل اجرایی	۱۶۶
مطالعات موردی	۱۶۹
آموزه‌ها و نتایج	۱۷۲
۱۱. ترویج توسعه حمل‌ونقل محور در سطح محلی: فرصت‌ها و چالش‌های دولت‌های محلی	۱۷۵
جانت اچیل انت کین و جان اسکورد	۱۷۵
مقدمه	۱۷۵
دولت محلی و پایداری باقی	۱۷۶
مطالعات موردی از عملکرد دولت محلی در تأثیرگذاری بر توسعه حمل‌ونقل محور	۱۸۰
نتیجه‌گیری	۱۸۷
بخش چهارم اجرا: جامعه	
۱۲. توسعه حمل‌ونقل محور برای همه: ارائه مسکن گروه‌های درآمدی مختلف در محلات تحت پوشش حمل‌ونقل عمومی شلی پوتیکیا و جف وود	۱۹۱
مقدمه	۱۹۱
پیوستن نیروها: هم‌افزایی‌های توسعه حمل‌ونقل محور گروه‌های درآمدی مختلف	۱۹۲
یادگیری از مطالعات موردی	۱۹۵
حرکت روبه‌جلو: استراتژی‌های فعال برای توسعه حمل‌ونقل محور با گروه‌های درآمدی مختلف	۲۰۷
۱۳. آنجا همسایگی رواج دارد یا سرمایه‌مادی؟ نگرش‌های جامعه‌درمورد حمل‌ونقل محور جانت رابین	۲۱۱
مقدمه	۲۱۱
منظور من از توسعه حمل‌ونقل محور چیست؟	۲۱۳
چه کسی توسعه حمل‌ونقل محور را دوست دارد و چرا؟	۲۱۳
چه کسانی توسعه حمل‌ونقل محور را دوست ندارند و چرا؟	۲۱۷
شکل‌گیری حمایت جامعه از توسعه حمل‌ونقل محور	۲۲۵
بخش پنجم اجرا: بازارها	
۱۴. بخش املاک به‌عنوان حامی توسعه حمل‌ونقل محور: مورد مطالعه جنوب شرق کوئینزلند بروس جیمز	۲۲۹
مقدمه	۲۲۹
زمینه‌های سیاسی کوئینزلند	۲۲۹
اساس و پایه سیاست توسعه حمل‌ونقل محور	۲۳۱
اجرای توسعه حمل‌ونقل محور: تکامل رویکردها	۲۳۲
چشم‌انداز بخش خصوصی	۲۳۷
مشارکت‌های دولتی - خصوصی (PPPs)	۲۴۱
سازمان توسعه زمین شهری	۲۴۳

۲۴۳	نتیجه گیری
۲۴۵	۱۵. واقعیت تجاری توسعه حمل و نقل محور در استرالیا و اروپای ممسلی
۲۴۷	دهکده‌ای در ولارد
۲۵۰	تاریخچه خریداران زمین در دهکده ولارد
۲۵۱	مرحله بندی توسعه
۲۵۳	۱۶. توسعه حمل و نقل محور در آمریکا: نگرش بخش خصوصی ماریلی ای. اوئر
۲۵۳	بازاری برای توسعه‌های حمل و نقل محور در آمریکا
۲۵۶	آیا در اینجا توسعه حمل و نقل محور، عمل می‌کند؟
۲۵۹	توسعه حمل و نقل محور: تجارت با خطر بازگشت
۲۶۴	توسعه دهندگان توسعه حمل و نقل محور
۲۶۸	مشارکت‌های دولتی - خصوصی
۲۷۰	آینده توسعه حمل و نقل محور در آمریکا
۲۷۳	۱۷. توسعه حمل و نقل محور در توکیو: بخش دولتی شرایط مطلوب را شکل می‌دهد، بخش خصوصی باعث تحقق آن می‌گردد
۲۷۳	مقدمه
۲۷۴	توسعه حمل و نقل محور در توکیو
۲۷۷	برنامه‌ریزی به نفع ایستگاه‌های راه‌آهن
۲۷۸	ارزیابی توسعه‌های بخش خصوصی
۲۸۲	توسعه حمل و نقل محور در عمل
۲۸۷	نتیجه گیری
۲۹۱	نتیجه گیری تحقق توسعه حمل و نقل محور
۲۹۱	۱۸. ارزیابی موفقیت توسعه حمل و نقل محور جان ال. رنه
۲۹۱	مقدمه
۲۹۱	پیشینه ارزیابی توسعه حمل و نقل محور
۲۹۶	ارزیابی توسعه حمل و نقل محور در چارچوب پایداری
۲۹۷	ارزیابی عملکرد توسعه حمل و نقل محور: دیدگاه ذینفعان
۳۰۵	نتیجه گیری و مراحل بعدی در ارزیابی توسعه حمل و نقل محور
۳۰۹	۱۹. توسعه‌های حمل و نقل محور برای آینده‌ای پایدار: اصول کلیدی برای تحقق توسعه حمل و نقل محور
۳۰۹	لوکا برتولینی، کری کورتیس و جان ال. رنه
۳۱۰	مقدمه
۳۱۴	دستورالعمل‌های استراتژی‌های موفق اجرای توسعه حمل و نقل محور
۳۱۷	ابزار، فرایندها و نقش آفرینان اجرا
۳۲۰	انتقال تجربه‌ها
۳۲۱	نتیجه گیری: چگونگی استفاده از این کتاب
۳۲۱	منابع

پیشگفتار مترجمین

ما امری را به نسی از یک انقلاب جدید، به نام «انقلاب شهری» هستیم. شهرها که در سال ۱۹۰۰، ۱۰٪ جمعیت جهان را در خود جای می‌دادند، اکنون ۵۰٪ جمعیت جهان را در بر می‌گیرند و تا سال ۲۰۵۰ بیش از ۷۰٪ جمعیت جهان را شامل خواهند شد. بسیاری از شهرهای در حال توسعه، رشدی بالغ بر ۶ برابر نرخ رشد موجود خود خواهند داشت تا با این انفجار جمعیت منطبق شوند. مهمترین پیامد افزایش شدید جمعیت شهری، فشارهایی است که دلیل تقاضای زیاد برای اقامت گاه‌های مسکونی و خدمات وابسته به آن بر زمین‌های شهری وارد می‌شود. توسعه شهر و شهرنشینی در قرن گذشته تحت تسلط اصول شهرنشینی مدرن، پیامدهای ناخواسته‌ای را در بعد شهری و فیزیکی بر پایداری جوامع برجا گذاشته است. مهمترین آنها عبارت‌اند از: (۱) کاهش سرمایه‌گذاری در توسعه مرکزی شهر و زوال شهر مرکزی؛ (۲) تکیه بر استفاده از اتومبیل شخصی و بنابراین رشد تعداد مفاصل طی شده توسط وسایل نقلیه، ازدحام جاده‌ها و کاهش کیفیت هوا؛ (۳) از دست دادن فضاهای باز و مکان‌های دلباشی در مناطق مادرشهرها و نزدیک به آنها؛ (۴) کاربری‌های تفکیک‌شده از نظر فضایی؛ (۵) گسترش توسعه نوار تجاری؛ و (۶) تراکم کم. تحقیقات نشان می‌دهند، فرم شهری بین ۲۰ تا ۳۰٪ بر مصرف انرژی، تولید اتومبیل‌های شخصی تأثیر دارند. با توجه به روند فزاینده استفاده از ماشین و مالکیت خودرو، خصوصاً در اقتصادهای نوظهور، این میزان تا سال ۲۰۵۰ به ۶۰٪ خواهد رسید و باعث بروز مشکلات عدیده زیست‌محیطی و تبعات منفی اجتماعی و اقتصادی خواهد شد که آثار آن از دو دهه پیش قابل مشاهده است. امروزه شهرها به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم مسئول ۵۷٪ از گازهای گلخانه‌ای جهان می‌باشند.

بروز این پیامدها سبب شده است تا اصل پایداری در برنامه‌های توسعه (به‌ویژه توسعه شهری) به‌عنوان هدف کلی دهه آخر قرن ۲۰ مورد تأیید قرار گیرد تا بتوان پاسخگوی تقاضای رشد آتی جمعیت در درون شهرهای موجود بود، بدون اینکه نیاز به اتخاذ شیوه‌های گذشته استفاده بیش از اندازه از زمین‌های زراعی حاشیه شهر و گسترش افقی پراکنده وجود داشته باشد. همچنین در سال‌های اخیر، یکی از بزرگترین اهداف برنامه‌ریزی و طراحی شهری، به‌ویژه در مراکز شهری، خودداری از برنامه‌ریزی و طراحی اتومبیل‌محور و سعی در ایجاد گزینه‌هایی جهت کاهش نیاز به خودرو شخصی بوده است. این هدف نیز جز از طریق تحقق الگوی «توسعه حمل‌ونقل محور» امکان‌پذیر نخواهد بود. ساختار فضایی توسعه شهری

اساساً از طریق سیستم‌های حمل و نقل اصلی شکل می‌گیرد. از آنجا که سیستم‌های حمل و نقل عمومی، استفاده کارآمد از منابع را تشویق می‌کنند، برنامه‌ریزان به‌طور فزاینده‌ای سیاست‌های حمل و نقل محور را به کار می‌گیرند تا ساختار فضایی شهر را مجدداً شکل دهند.

ایده «توسعه حمل و نقل محور» را می‌توان در اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل دهه ۱۹۹۰ دنبال کرد، زمانی که تئوری شهرگرایی جدید و رشد هوشمند، تازه مطرح شده بودند. شهرگرایی جدید مخالف گسترش کم‌تراکم است و واحد همسایگی سنتی را بهبود می‌بخشد؛ در مقابل، هدف اساسی رشد هوشمند، حل مشکلات گسترش افقی پراکنده شهری از طریق توسعه شهرهای «قابل زندگی» و حمایت از محیط‌زیست می‌باشد. مدل «توسعه حمل و نقل محور» برای اولین بار توسط کالتروپ (۱۹۹۳) توسعه پیدا کرد. وی، اصول طراحی شهر را مرتبط با توسعه حمل و نقل محور را بدین شرح خلاصه می‌کند: سازماندهی رشد در سطح منطقه‌ای به‌منظور فشرده‌سازی و حمایت از ترانزیت؛ استقرار کاربری‌های تجاری، مسکونی، مشاغل و پارک‌ها در فاصله پادری از ایستگاه‌ها؛ ایجاد شبکه خیابان‌های عابرپسند که مستقیماً به مقاصد محلی متصل می‌شوند؛ ارائه ترانزیت از انواع مسکن، تراکم و هزینه‌ها؛ حفظ زیستگاه‌های حساس، مناطق ساحلی و فضاهای باز با کیفیت؛ ایجاد فضاهای عمومی؛ و تشویق به توسعه مجدد و میان‌افزا در امتداد کریدورهای ترانزیت محلات موجود. توسعه‌های حمل و نقل محور با این هدف طراحی می‌شوند که دسترسی به حمل و نقل عمومی را در مناطق مسکونی، تجاری و مناطق با کاربری ترکیبی به حداکثر برسانند، از وابستگی صرف به اتومبیل جلوگیری نمایند و سفران را ترغیب به افزایش استفاده از ترانزیت کنند. کاهش ازدحام ترافیک، بهبود کیفیت هوا و کاهش انتشارات کربن می‌باشد. یک محله توسعه حمل و نقل محور، معمولاً از یک مرکز یا یک ایستگاه قطار، ایستگاه مترو، ایستگاه تراموا یا ایستگاه اتوبوس برخوردار است که توسط توسعه نسبتاً متراکم و توسعه کم‌تراکم‌تری که به بیرون از مرکز گسترده شده، احاطه می‌گردد. در سال‌های اخیر، «توسعه حمل و نقل محور» به‌طور گسترده‌ای مطالعه شده و مدل توسعه TOD از سوی تصمیم‌گیران سیاسی در سطح جهان مورد توجه قرار گرفته است. در این زمینه، در دهه ۱۹۹۰ به تجمع کاربری‌های زمین شهری پُر تراکم در پیرامون ایستگاه‌های ترانزیت در آمریکای شمالی اشاره می‌کند، جایی که نسبت فضای زیربنا کاهش یافته است. به‌طور کلی، در کشورهایی از قبیل ایالات متحده و کانادا، در حال حاضر مرکز مطالعات توسعه حمل و نقل محور خود را تأسیس کرده‌اند که بودجه آن توسط دولت‌های فدرال و ایالتی تأمین می‌شود. همچنین، در پایتخت‌های اسکانندیناوی، کپنهاگ، اسلو و استکهلم و در پایتخت فرانسه، توانستند توسعه حومه شهر را به سمت حومه‌های اقماری واقع در امتداد کریدورهای ترانزیت سوق دهند. در برخی از شهرهای بزرگ آسیایی، از جمله هنگ کنگ، سنگاپور و توکیو نیز توسعه حمل و نقل محور بسیار موفق بوده است و توسعه شهری فشرده و بسیار پُر تراکمی را که در پیرامون ایستگاه‌های ترانزیت ریلی متمرکز هستند، ارائه داده است. مدل توسعه ریلی ملکی هنگ کنگ، از ارزش افزوده زمین حاصل از توسعه ترانزیت برای تأمین مالی سرمایه‌گذاری راه‌آهن و هزینه‌های عملیاتی استفاده

می‌کند. ترانزیت ریلی به‌رغم کرایه پایین، سودآور است به‌طوری‌که سود حاصل از املاک بیش از سود حاصل از کرایه مسافر می‌باشد.

بنابراین، توسعه حمل‌ونقل محور نوعی یکپارچگی عملکردی میان کاربری زمین و حمل‌ونقل است و تلاش می‌کند بر مشکلات ذاتی اجتماعی-عملکردی، اقتصادی و زیست‌محیطی در رویکردهای سنتی، بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل و انطباق بیشتر نیازهای کاربر با محیط پیرامون کریدورهای حمل‌ونقل، غلبه کند. کتاب «بسترسازی تحقق توسعه حمل‌ونقل محور» متشکل از شش بخش (۱) زمینه‌ای برای توسعه حمل‌ونقل محور؛ (۲) ابزار؛ (۳) فرایندها؛ (۴) جامعه؛ (۵) بازارها؛ و (۶) تحقق یافتن توسعه حمل‌ونقل محور، تا حدی پاسخگو مسائل پیش روی تحقق این الگوی توسعه می‌باشد. در واقع این کتاب، از توجه صرف به مفاهیم توسعه حمل‌ونقل محور پا را فراتر نهاده و با نگاهی عمیق، علمی و مبتنی بر شواهد و مدارک کافی، بر چگونگی بسترسازی و فائق آمدن بر موانع پیش روی تحقق یافتن توسعه حمل‌ونقل محور از ابعاد گوناگون تمرکز دارد.

با توجه به نبودن مباحث توسعه حمل‌ونقل محور در ایران و کمبود منابع در این زمینه، امید است ترجمه کتاب بسترسازی تحقق توسعه حمل‌ونقل محور گامی هرچند کوچک، اما مؤثر در برطرف نمودن خلأ علمی رشته‌های مرتبط با علوم شهری و اجتماع برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، معماری شهری، مدیریت اجرایی، دستگاه‌های اجرایی، شهرداری و ... باشد.

در پایان از ریاست محترم جهاد دانشگاهی مشهد جناب آقای دکتر شمسیان به‌خاطر مساعدت در نشر این اثر مرتبط به مسائل برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری و معاونین محترم سازمان جناب آقای دکتر بیدخوری و آقای دکتر رفیعی رئیس پژوهشکده گردشگری و مسائلات جهاد دانشگاهی مشهد، همگی به‌خاطر تسریع در انتشار کتاب تقدیر و تشکر می‌نماییم. همچنین از مسئولان گروه پژوهشی توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای جهاد دانشگاهی مشهد، آقای حسین آقاجانی و سرکار خانم دکتر فرزانه رزاقیان و همچنین سرکار خانم الهه تجویدی که ویراستاری اولیه کتاب را به‌عهده داشتند، کمال تشکر را داریم.

منوچهر

تابستان ۱۳۹۶

پیشگفتار نویسندگان

هدف این کتاب، تمرکز بر شیوه برنامه‌ریزی شهری پیرامون حمل‌ونقل پایدار می‌باشد؛ یعنی توسعه حمل‌ونقل محور عملاً چگونه اجرا شود. همکاری‌های بسیار خوبی در این زمینه وجود دارند که از شایستگی‌های توسعه حمل‌ونقل محور حمایت می‌کنند و توضیح می‌دهند که مفهوم چیست، اما تعداد کمی هستند که تلاش دارند در رابطه با شیوه «بسترسازی تحقق آن» راهنمای مقامات و حامیان باشند. هدف ما در این کتاب این است که از طریق نشان دادن مطالعات موردی اجرا شده، الهام‌بخش این گروه باشیم. در هر مورد، از نویسندگان خواسته‌ایم عناصری را که باعث می‌شوند «توسعه حمل‌ونقل محور تحقق یابد» استخراج نمایند. هدف از استخراج این عناصر به‌طور یکجا در فصل آخر، ارائه درس‌هایی با ارزش بیشتر می‌باشد.

در شهرهای ما نیاز به دستیابی به حمل‌ونقل پایدار همیشه حائز اهمیت است، زیرا ما با نگرانی‌های توأمان به نقطه اوج رسیدن مصرف نفت و گرم شدن زمین مواجه هستیم. علاوه بر این، توسعه حمل‌ونقل محور یک استراتژی مهم برای افرادی است که به دنبال جایگزین‌هایی برای هزینه بالای سفر با اتومبیل هستند. در حالی که هر کسی در مورد توسعه حمل‌ونقل محور صحبت می‌کند، موانع بسیاری برای اجرای آن وجود دارد. کتاب ما به دنبال شناسایی این نکته است که این موانع چه هستند و چگونه بر آنها غلبه شود تا توسعه حمل‌ونقل محور به‌صورت عملی روزمره اتفاق افتد. در حین نوشتن این کتاب، ما متوجه شدیم که توسعه حمل‌ونقل محور برای دستیابی به تغییر ارائه دهدها.

توسعه حمل‌ونقل محور: بسترسازی تحقق آن، شامل مقاله‌هایی از نویسندگان و متخصصین برجسته در زمینه برنامه‌ریزی کاربری زمین و حمل‌ونقل از سرتاسر جهان می‌شود. کار آنها مبتنی بر تحقیق و تجربه است، به‌طوری که ماهیت فکری متخصص ارائه می‌شود.

هر مقاله داوری شده است. ویراستاران با نویسندگان کار کرده‌اند تا در یکپارچگی و پیوستگی کتاب اطمینان حاصل شود.

کری کورتیس، آوریل ۲۰۰۹