

۱۳۹۱۶۰۰



توسعه بدون خودرو

راهنمای سیاست‌گذاران در شهرهای در حال توسعه

نویسنده: لوید رایت

مترجم: لیلی ساهی

www.ketab.ir



مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

سرشناسه	رایت، لوید :
عنوان و نام پدیدآور	Wright, Lloyd
مشخصات نشر	: توسعه بدون خودرو: راهنمای سیاستگذاران در شهرهای در حال توسعه / نویسنده لوید رایت؛ ترجمه جلیل شاهی؛ ویراستار محمود شوریجه.
مشخصات ظاهری	: تهران: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، ۱۳۹۴.
شابک	: ۲۷۲ ص: مصور (رتگی)، جدول، نمودار (رتگی).
وضعیت فهرست نویسی	: ۱۲۰۰۰۰ ریال: 7-3-90948-600-978
یادداشت	: فیبا
یادداشت	: عنوان اصلی: Car-free development, 2005.
یادداشت	: واژه‌نامه.
یادداشت	: کتابنامه.
موضوع	: حمل و نقل شهری
موضوع	: حمل و نقل
موضوع	: شهرسازی
شناسه افزوده	: شاهی، جلیل، ۱۳۱۷ - مترجم
شناسه افزوده	: شهرداری تهران. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۴ ر ۵/۹ ت ۱۲۰۵ TA
رده بندی دیویی	: ۳۸۴
شماره کتابشناسی ملی	: ۴۱۳۹۱



مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

توسعه بدون خودرو: راهنمای سیاست‌گذاران در شهرهای در حال توسعه

نویسنده: لوید رایت

مترجم: جلیل شاهی

ویراستار: محمود شوریجه

ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، معاونت علم و فناوری

چاپ: فاطر نگار

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

نوبت و تاریخ انتشار: اول، ۱۳۹۵

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۰۹۴۸-۳-۷

قیمت: ۱۲۰,۰۰۰ ریال

© کلیه حقوق چاپ این اثر برای ناشر محفوظ است.

نشانی: خیابان شریعتی، خیابان پل رومی، خیابان شهید اکبری، نبش خیابان آقابزرگی، شماره ۲۱

تلفن: ۸۳-۰۸۰۲۳۹۲

<http://rpc.tehran.ir>

کد پستی: ۱۹۶۴۶۳۵۱۱

info@rpc.tehran.ir

فهرست مطالب

۸	سخن نخست
۹	پیش‌گفتار مترجم
۱۰	پیش‌گفتار مؤلف
۱۳	سپاس‌گزاری

۱۶

۱: جامعه خودرو-محور

۱۸	۱-۱- روندها
۱۸	۱-۱-۱- پیش‌بینی
۲۰	۱-۱-۲- مالکیت وسیله نقلیه
۲۱	۱-۱-۳- استفاده از وسیله نقلیه
۲۳	۱-۱-۴- جین و ...
۲۶	۱-۲- عوارض و پیامدها
۲۸	۱-۲-۱- کیفیت هوا و سر و صدا
۳۱	۱-۲-۲- تغییر اقلیم
۳۲	۱-۲-۳- تراکم ترافیک و بازده اقتصادی
۳۳	۱-۲-۴- تصادفات
۳۴	۱-۲-۵- چاقی
۳۵	۱-۲-۶- امنیت انرژی
۳۷	۱-۲-۷- جداسازی
۳۸	۱-۳- وضعیت عابرین پیاده در شهرهای در حال توسعه
۴۲	۱-۴- عدالت
۴۶	۱-۵- جهش

۵۰

۲: مفهوم توسعه بدون خودرو

۵۰	۲-۱- تاریخچه توسعه بدون خودرو
۵۵	۲-۲- اصطلاحات بدون خودرو
۵۷	۲-۲-۱- شهر بدون خودرو
۶۱	۲-۲-۲- مناطق کم‌خودرو

۷۰	۳-۲-۲- روزهای بدون خودرو و رویدادهای بدون خودرو
۸۲	۴-۲-۲- خیابان‌های خرید و تفریحی بدون خودرو
۸۵	۵-۲-۲- مراکز تاریخی بدون خودرو
۸۷	۶-۲-۲- مسکن بدون خودرو
۹۵	۷-۲-۲- سبک‌های زندگی بدون خودرو
۹۶	۸-۲-۲- دیگر انواع نواحی بدون خودرو

۱۰۰

۳: توسعه پروژه

۱۰۲	۱-۳- هدایت پروژه
۱۰۲	۱-۱-۳- تعیین‌گر پروژه
۱۰۵	۱-۲-۳- رهبر سیاسی
۱۰۷	۲-۳- موضوعات سازمانی و قانونی
۱۰۷	۱-۲-۳- مدیریت سازمان
۱۱۰	۲-۲-۳- مسئولیت‌پذیری سازمانی
۱۱۰	۳-۲-۳- موضوعات قانونی- حقوقی
۱۱۲	۳-۳- ذی‌نفعان
۱۱۲	۱-۳-۳- تحلیل ذی‌نفعان
۱۱۴	۲-۳-۳- مخالفان توسعه بدون خودرو
۱۱۶	۳-۳-۳- صاحبان مغازه و خرده‌فروش‌ها
۱۲۱	۴-۳-۳- اثرات اقتصاد کلان
۱۲۷	۵-۳-۳- خدمات عمومی
۱۳۰	۶-۳-۳- ساکنین محلی
۱۳۱	۴-۳- فرآیندهای مشارکتی
۱۳۴	۵-۳- تأمین مالی یک پروژه بدون خودرو
۱۳۴	۱-۵-۳- هزینه‌های پروژه بدون خودرو
۱۳۷	۲-۵-۳- تأمین مالی پروژه بدون خودرو
۱۳۸	۳-۵-۳- برنامه‌ریزی و توسعه
۱۳۹	۴-۵-۳- زیرساخت
۱۳۹	۵-۵-۳- مدیریت
۱۴۰	۶-۳- مسائل اجرایی
۱۴۰	۱-۶-۳- مکان‌یابی پروژه

۱۴۱	۳-۶-۲- وسعت پروژه
۱۴۱	۳-۶-۳- روزها و ساعت‌های انجام
۱۴۴	۳-۶-۴- دائم یا موقت
۱۴۵	۳-۶-۵- زمین‌های سبز در مقابل محله‌های موجود
۱۴۷	۳-۶-۶- ارائه دیگر گزینه‌ها
۱۴۸	۳-۶-۷- ایمنی و امنیت
۱۵۰	۳-۶-۸- نگهداری و حفاظت

۱۵۴

۴: طراحی

۱۵۵	۴-۱- خیابان‌ها- اجتماعی
۱۵۹	۴-۲- ویژگی‌های طراحی
۱۶۰	۴-۲-۱- مواد و مصالح
۱۶۱	۴-۲-۲- بولاردها و حفاظها
۱۶۳	۴-۲-۳- محل‌های نشستن
۱۶۵	۴-۲-۴- پیاده‌روهای مسقف
۱۶۷	۴-۲-۵- نورپردازی خیابان
۱۶۸	۴-۲-۶- خوانایی خیابان
۱۷۰	۴-۲-۷- هنر عمومی
۱۷۱	۴-۲-۸- ورودی‌های محله
۱۷۲	۴-۲-۹- آب
۱۷۵	۴-۳- یکپارچگی زیرساخت
۱۷۵	۴-۳-۱- دوچرخه‌ها
۱۷۸	۴-۳-۲- حمل و نقل عمومی
۱۸۰	۴-۳-۳- پارکینگ
۱۸۱	۴-۳-۴- تاکسی
۱۸۳	۴-۴- فصل مشترک معماری و کاربری زمین
۱۸۳	۴-۴-۱- طراحی ساختمان‌ها و مناطق بدون خودرو
۱۸۵	۴-۴-۲- کاربری زمین و مناطق بدون خودرو
۱۸۸	۴-۵- طراحی به منظور تبدیل خیابان
۱۹۱	۴-۶- طراحی برای نیازهای خاص

- ۱۹۷ ۱-۵- بازاربایی
 ۲۰۱ ۲-۵- رویدادهای ترویجی
 ۲۰۲ ۱-۲-۵- فعال گرایی
 ۲۱۵ ۲-۲-۵- اقدامات محله محور
 ۲۱۷ ۳-۲-۵- بازی ها و ورزش
 ۲۲۲ ۴-۲-۵- رویدادهای تفریحی- سرگرمی
 ۲۲۴ ۵-۲-۵- نما سگاه های هنری و عکس
 ۲۲۵ ۶-۲-۵- خیابان های سیمی

- ۲۲۸ ۱-۶- چارچوب ارزیابی
 ۲۲۹ ۱-۱-۶- انواع ارزیابی
 ۲۳۰ ۲-۱-۶- ممیزی خیابان، کارت های نمادین و تبه بندی
 ۲۳۲ ۳-۱-۶- پیمایش استفاده کننده
 ۲۳۳ ۲-۶- ارزیابی اثرات
 ۲۳۳ ۱-۲-۶- اثرات اقتصادی، محیطی و اجتماعی
 ۲۳۷ ۲-۲-۶- کل منافع

- ۲۴۰ ۱-۷- وب سایت ها
 ۲۴۰ ۱-۱-۷- وب سایت ها و سازمان های کلیدی بدون خودرو
 ۲۴۱ ۲-۱-۷- وب سایت های غیر رسمی
 ۲۴۱ ۳-۱-۷- سازمان های غیر دولتی
 ۲۴۵ ۴-۱-۷- سازمان های فعال گرا
 ۲۴۶ ۵-۱-۷- سایت های خاص شهر/روستا
 ۲۴۷ ۶-۱-۷- بخش خصوصی
 ۲۴۸ ۷-۱-۷- گروه های بحث در وب سایت
 ۲۴۹ ۸-۱-۷- خبرنامه ها
 ۲۴۹ ۲-۷- سازمان های سرمایه گذاری

۲۴۹

۷-۲-۱- سرمایه‌گذارها

۲۵۱

۷-۲-۲- سازمان‌های بین‌المللی

۲۵۳

۷-۲-۳- آژانس‌های دوجانبه

۲۵۵

۷-۳- متن‌ها و مقاله‌های کلیدی

۲۶۱

سخن پایانی

۲۶۳

منابع

۲۷۱

واژگان انگلیسی-فارسی

www.ketab.ir

سخن نخست

تاریخ زندگی شهری به هزاران سال برمی گردد. در طول این مدت بسیار طولانی، همه شهرها به منظور رفع نیازهایشان اساساً وابسته با پیاده‌روی بوده‌اند. در این نوع شهرهای پیاده‌محور و بدون خودرو، نظام جابجایی در آنها مبتنی بر اصل «قابلیت دسترسی» بوده است. این ویژگی، همزمان با وقوع انقلاب صنعتی و ورود اتومبیل شخصی به درون شهرها به تدریج از بین می‌رود و شهرها به شکل فزاینده‌ای خودرومحور و نظام جابجایی در آن مبتنی بر اصل «سرعت‌یابی» می‌شود. اما با گذشت کمتر از دو قرن از عمر شهرهای خودرومحور، معایب آن آشکار شده و به تدریج از دهه ۱۹۶۰ به بعد، شاهد یک بازخوانی مجدد از کیفیت‌های شهرهای بدون خودرو از سوی سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهر در سراسر جهان هستیم.

در این میان، آن دسته شهرهایی که به شکل آگاهانه یا ناآگاهانه ساختار و کارکرد آنها همچنان اثری از شهرهای بدون خودرو را در خود حفظ نموده‌اند، امروز شانس بیشتری در بازساخت شهرهای بدون خودرو دارند. بدون آنکه در دام وابستگی به خودرو، ترافیک، آلودگی و... گرفتار شوند. اما شهرهایی که به شدت تحت سلطه خودروها درآمده‌اند و یک «فرهنگ خودرو» را به نمایش می‌گذارند، قطعاً در جهت تحول به سمت ویژگی‌های شهری ماقبل خودرو، با دشواری‌های بسیاری مواجه خواهند بود. ترجمه حاضر، شرح چنین امکان‌هایی با تأکید بر تجربیات عملی امروز بسیاری از شهرهای جهان است.

این کتاب به طور کلی، راه‌حل نجات توسعه شهری، خودرومحور را نه در ساخت بزرگراه‌های بیشتر و گسترش شبکه حمل و نقل موتوری، بلکه ایجاد زمینه‌های پیاده‌روی و شبکه حمل و نقل غیرموتوری می‌داند. این سبک توسعه شهری، در دهه‌های اخیر، به دلیل ایجاد هم‌افزایی‌های مثبت و پایدارتر برای شهر و ساکنین آن، مورد توجه بسیاری از پژوهش‌گران، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهر قرار گرفته است. بنابراین، از جمله اهداف کلی ترجمه چنین اثری، آشنایی با مجموعه‌ای غنی از ایده‌ها و تجربیات بدست‌آمده از کشورهای جهان در زمینه راهبرد توسعه بدون خودرو، با تأکید بر کشورهای در حال توسعه است.

لذا مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران با توجه به فلسفه وجودی خویش، به عنوان اتاق فکر و بازوی پژوهشی شهرداری تهران در انجام پژوهش‌های حوزه مدیریت شهری، سعی دارد در راستای کار قرار دادن این موضوعات و معضلات مهم و مدیریت فرآیندهای پژوهشی و استناد به آخرین منابع و متون تخصصی معتبر جهانی در راستای اهداف تعریف‌شده گام بردارد.

بایک نگاهداری

رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

پیشگفتار مترجم

در طول مدت بیش از سه دهه تدریس، تحقیق، تألیف، کار اجرایی و مشاوره در زمینه‌های مختلف حمل و نقل و ترافیک، به کرات، به صورت مکتوب و شفاهی، پیامدهای ناشی از افزایش تعداد خودروی موتوری، به ویژه خودروی شخصی و کاربرد بی‌رویه و شدید آن را یادآوری و گوشزد کرده، همچنین درباره سیستم حمل و نقل مناسب، به خصوص برای سفرهای شهری و انتخاب و استفاده از وسایل حمل و نقل غیرموتوری، پا و دوچرخه، تأکید کرده‌ام. در این زمینه پایان‌نامه‌های متعددی، تحت عناوین آرام‌سازی ترافیک، حمل و نقل ویژه معلولان و پیاده‌روی و اهمیت آن و غیره را سرپرستی کرده و مقاله‌هایی را به رشته تحریر درآورده‌ام. در عمل نیز، با واگذاری چندین دوچرخه به دانشجویان و همکارانم در دانشگاه یزد، مشروط بر این که حداقل برای رفت و آمدشان به دانشگاه از آن استفاده کنند، سعی به نشان دادن مزایای این وسیله نقلیه استثنایی داشته‌ام. حتی برای شکستن جو تا حدودی ضدفرهنگی، استفاده از این وسیله نقلیه فوق‌العاده، شخصاً به اتفاق تعداد زیادی از همکاران و دانشجویان، در مسیر خیابان‌های شهر را پیمودیم.

بنابراین، موقعی که شنیدم ترجمه کتاب «Car-Free Development» یا «توسعه بدون خودرو» را دریافت کردم، آن را با کمال میل پذیرفتم. به این امید که با عنایت به ضرب‌المثل بومی خودمان که مرغ همسایه غاز است، مطالب کتاب که از زبان فارسی‌ها ترجمه شده، تا حدودی مورد توجه مسئولین و مدیران ذی‌ربط در این حوزه و حوزه‌های مرتبط با آن قرار گیرد. به جای صرف سالیانه هزاران میلیارد تومان برای توسعه زیرساخت‌های اتومبیل و پیامدهای سوء و نامنتظر ناشی از این سیاست، که به پاره‌ای از آنها در این کتاب اشاره شده است، بیش از پیش به توسعه پایدار و انتخاب سیستم حمل و نقلی مناسب و واقعاً انسان‌محور توجه کنند. به این امید که در آینده به جای شهرهایی که جولانگاه وسایل نقلیه موتوری باشند، شهرهایی به معنی واقعی کلمه، انسان‌محور داشته باشیم.

پیشگفتار مؤلف

«تصور مهم‌تر از دانش است. دانش محدود است، اما تصور جهان را دربر می‌گیرد».

آلبرت اینشتین (۱۸۷۹-۱۹۵۵)

خیابان‌هایی را تصور کنید مملو از صدای شادی و همه‌می‌کودکان، همسایه‌ها و دوستان. شهرهایی را تصور کنید که به همان اندازه که زمین‌های بازی‌اند، محل خانه‌ها، مغازه‌ها و اداره‌ها نیز هستند. تصور کنید محله‌تان به طور همزمان یک پارک، محل کار، مرکز آموزشی و همچنین یک محل گذران تعطیلات است. یک اجتماع محلی با نشاط. به لحاظ اقتصادی موفق را تصور کنید. مکان‌هایی را تصور کنید که در آنها تنها صدای انسان به گوش می‌رسد و هوا برای دیدن و نفس کشیدن پاک و خالص است. و فراتر از همه اینها، یک شهر بدون خودرو را تصور کنید.

برای اکثر مردم دنیا، چنین ایده‌هایی به نظر غیر قابل تصور می‌رسد. شهرهای ما مدتهاست که تسلیم یک زندگی ماشینی شده‌اند. با این تصور چند فرد با بصیرت، منجر به یک ارزیابی مجدد از آن چیزی شده است که امکان‌پذیر است. «توسعه بدون خودرو». شامل طیفی از ایده‌هاست که انسان‌ها را مقدم بر خودروها دانسته و بر یک نظم شهری جدید تأکید نموده قبل از هر چیز مبتنی بر کیفیت زندگی است.

این بخش «توسعه بدون خودرو»، سه دال را خلاصه می‌کند. از بی‌شمار فعالیت‌ها و درس‌آموزهای کسب‌شده از شهرهایی ارائه نماید که به دنبال یک راه حل جامع برای توسعه ماشینی (موتوری‌شده) هستند. هیچ نشانه‌ای وجود ندارد دال بر اینکه، موتور احتراق داخلی به این رودی از رونق سیاره زمین محو خواهد شد. با وجود نگرانی‌های در خصوص تغییر اقلیم جهانی و اتمام ذخایر سوخت فسیلی، عموماً خودرو همچنان به شکل پیچیده‌ای با زندگی مدرن درهم تنیده است. اما برخی شهرها و اجتماعات نشان می‌دهند که زندگی بدون خودرو برخلاف آنچه فکر می‌شد، غیر قابل تصور نیست.

بخش اول سند «توسعه بدون خودرو»، به وضعیت کنونی کیفیت زندگی در شهرهای ملتهای در حال توسعه می‌پردازد و توجهاتی نیز به روندهای در حال انجام دارد. بخش دوم، بسیاری از سبک‌ها و انواع توسعه‌های بدون خودرو را مورد بررسی قرار داده و به نمونه‌هایی از هر دو شهرهای توسعه‌یافته و در حال توسعه اشاره می‌کند. بخش سوم، یک چارچوب کلی از مراحل برنامه‌ریزی و توسعه یک پروژه بدون خودرو ارائه می‌دهد. بخش چهارم، به بحث درباره فرایند توسعه پروژه از طریق ارائه برخی گزینه‌های متفاوت طراحی ادامه می‌دهد. سپس، بخش پنجم، به طور خلاصه چارچوب‌های کلی برخی راهبردهای مختلف به منظور پیشبرد یک پروژه بدون خودرو را ترسیم می‌کند. بخش ششم، چگونگی ارزیابی اثرات و پیامدهای چنین پروژه‌هایی را شرح می‌دهد. در پایان، همچنین فهرستی از منابع مرجع در زمینه توسعه بدون خودرو ارائه می‌شود.

انتظار می‌رود «توسعه‌ی بدون خودرو» بتواند به عنوان یک سند منبع برای اداره‌های حکومت محلی و رهبران سیاسی باشد. با توجه به اینکه مباحث موجود همچنین بیشتر با سازمان‌های غیر دولتی، گروه‌های محله-مبنا و افراد دارای دغدغه در این زمینه ارتباط پیدا می‌کند، بنابراین بدون مشارکت فعالانه گروه‌های شهروندی در این فرایند، تعداد بسیار اندکی از پروژه‌های بدون خودرو امکان تحقق آنها در عمل وجود خواهد داشت.

سند «توسعه‌ی بدون خودرو» در واقع بخشی از یک بسته‌ی گسترده‌تر از منابع قابل دسترس برای تصمیم-گیران ملت‌های در حال توسعه است. با این حال، این سند به همان اندازه که مربوط به دنیای در حال توسعه است، به همان اندازه نیز می‌تواند با ملت‌های توسعه‌یافته ارتباط پیدا کند. زمانی که این مربوط به فضای عمومی و محیط‌های بدون خودرو است، مکان‌های بسیار اندکی در جهان وجود دارند که به درستی «توسعه‌یافته» باشند.

به علاوه، ثروتمندترین ملت‌ها، یک مسئولیت‌پذیری خاص نسبت به امنیت انرژی جهانی و پیامدهای ممکن تغییر اقلیم جهانی متوجه آنهاست. با توجه به موقعیت جغرافیایی بسیاری از ملت‌های در حال توسعه، چنین کشورهایی، احتمالاً متحمل فشار رویدادهای شدید آب و هوایی خواهند شد. از این رو، جهان در حال توسعه، احتمالاً بیش از آنکه علت این رویدادها باشد، قربانیان آن خواهد بود. تا زمانی که کاهش‌های در انتشار آلودگی در ثروتمندترین ملت‌ها متوقف شود، هیچ جای دیگری، تعادل انتشار آلودگی قابل دست‌یافتنی نیست.

تقسیمات توسعه‌یافته و در حال توسعه، شمال و جنوب، شرق و غرب، کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه و کشورهای غیر عضو، نظام آن، بیش از حد ساده‌انگارانه است. به طوری که معرف دنیایی با طیفی از واقعیات نیست. چنین اصطلاحاتی، به ویژه در کشورهای اندکی از بهترین اقدامات در طراحی شهری بدست می‌دهد. تاکنون برخی از بهترین نمونه‌های جهانی از راه‌نمایی نظیر بوگوتا^۱ (کلمبیا)، کاریتیا^۲ (برزیل) و فز^۳ (مراکش) ناشی می‌شود. «شمال» همان اندازه از «جنوب» باید بیاموزد که «جنوب» از «شمال».

«توسعه‌ی بدون خودرو»، بیشتر، یک کار در حال پیشرفت است. سند مطمئناً آخرین کلام در امکان‌های بدون-خودرو نیست، اما امیدوار است بتواند، یک تکانش خلاقانه برای مسئولین محلی و متخصصان در بسط رویکردهای جدید در طراحی شهری باشد. اگر خودرو نماد قرن بیستم است، پس امیدواریم که بودن انسان در فضای عمومی معرف قرن بیست و یکم باشد.

لوید رایت

دانشگاه اوبن، دانشگاه کالج لندن