

نقش و تاثیر شهرسازی ریل پایه و حمل و نقل یکپارچه بر توسعه صنعت توریسم

مسعود غنچه زاده^{۱*}، مسعود بنی اسدی^۲

۱- کارشناس ناوگان، راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اداره کل منطقه شمالغرب ghonchezadeh@gmail.com
۲- کارشناس خط و سازه های فنی، راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اداره کل منطقه اراک mr_bsad@yahoo.com

چکیده

امروزه حمل و نقل یکی از فاکتورهای مهم رشد اقتصادی و عناصر وابسته به آن از جمله صنعت توریسم و گردشگری محسوب می گردد. با توجه به پاک بودن، درآمدزایی و کم هزینه بودن صنعت گردشگری بایستی از همه امکانات موجود در جهت بهبود زیرساخت های شهری از جمله یکپارچه سازی حمل و نقل، افزایش سرعت حمل و نقل، ایجاد فضاهای جذاب در محدوده های تاریخی فرهنگی به منظور جذب گردشگران و شناساندن تاریخ و فرهنگ کهن ایرانی به سایر کشورها استفاده نماییم. با توجه به اهمیت موضوع در این مقاله به ارتباط موثر و عمیق توسعه حمل و نقل یکپارچه و رشد صنعت توریسم پرداخته شده است. ابتدا مبانی حمل و نقل یکپارچه تعریف شده و سپس با بررسی چند شهر توسعه یافته همچون شهر پراگ در کشور جمهوری چک چگونگی یکپارچه سازی حمل و نقل و ایجاد فضای مطلوب شهری برای جذب هر چه بهتر توریسم با استفاده از حمل و نقل پایدار شرح داده شده است. در ادامه با مطالعه پتانسیل های گردشگری موجود در کشور با رویکرد بهره گیری از سطوح پیاده مدار در فضاهای شهری راهکارهای مواجهه با معضلات پیش روی یکپارچه سازی حمل و نقل شهری ارائه شده است.

واژه های کلیدی: حمل و نقل یکپارچه، سطوح پیاده مدار، صنعت توریسم، توسعه حمل و نقل محور، یکپارچگی کل نگر

۱- مقدمه

از سال ۱۸۳۰ میلادی که اولین راه آهن بین شهری دنیا از منچستر به لیورپول افتتاح شد، تاکنون تغییرات زیادی در مدهای مختلف حمل مسافر اتفاق افتاده است. همواره افزایش سرعت، تسهیل در رفت آمد، افزایش امکانات و رفاه مسافران در اولویت شرکت های حمل و نقلی بوده است. با گذشت زمان و افزایش تمایل افراد به کار کردن در مراکز تجاری که بعضاً در کلان شهرها وجود دارند، ایجاد یک سیستم حمل و نقل که بتواند از معضلات شهری کاسته و به کیفیت زندگی شهروندان کمک کند، همیشه در کانون توجه کارشناسان بوده است. نظریه ایجاد و توسعه شهرهای ریل پایه چنان جذابیتی برای مدیران شهری داشته است که این نظریه به سرعت در کشورهای غربی رشد کرده و جزء انکارناپذیر استراتژی های حمل و نقلی شهرها شده است.

اما یکی از مسائل بسیار مهم در این بین ارتباط این نوع حمل و نقل با دیگر مدهای حمل و نقل می باشد که کارشناسان را به سمت یکپارچه سازی حمل و نقل سوق داده و حتی پا را فراتر نهاده و یکپارچگی را به دیگر مسائل شهری نیز تعمیم دادند. در این بین اقتصاد شهری همواره جزء جدایی ناپذیر مدیریت شهری می باشد و وقتی پای صنعت توریسم به میان می آید اولین نکته که به ذهن می رسد رشد اقتصادی آن منطقه بوده و تلاش همگان را به سمت رونق این صنعت متمرکز می کند. پرواضح است که آسایش و آرامش گردشگر بسیار حیاتی بوده و یکی از ارکان این آسایش جابجایی گردشگر در بین شهرها و مراکز گردشگری می باشد.

یک شهرریل پایه که با دیگر مدهای حمل و نقل یکپارچه شده است و در کنار تمام این مدها از سطوح پیاده مدار نزدیک مراکز تاریخی نیز بهره می برد، دارای جذابیت زیادی برای گردشگران می باشد.

یک گردشگر در این مدل از شهر، در یک سیستم حمل و نقل یکپارچه قرار می گیرد که متصل به یک سری سطوح پیاده مدار نیز می باشد که وی را به مراکز تاریخی و تفریحی شهر سوق می دهد. تمامی امکانات رفاهی برای یک گردشگر در این سیستم پیاده شده و گردشگر خود را در یک کُل به هم پیوسته و منظم می بیند که می تواند با هزینه پایین و امنیت و رفاه بالا در کنار جذابیت های مختلف، سفر خود را طی کند.

ایجاد چنین سیستم هایی در دنیا بسیار رایج شده است و جا دارد مطالعات مفصلی نیز در این مورد انجام شود و ایران نیز در جرگه کشورهایی با سیستم حمل و نقل یکپارچه قرار بگیرد که یکی از اهداف آن رونق صنعت توریسم باشد.

۲- حمل و نقل یکپارچه

۲-۱- مفهوم

صاحب نظران این حوزه، در ارائه تعریفی مشخص از یکپارچه سازی حمل و نقل به اجماع نرسیده اند. پاتر و اسکینر (Potter & Skinner) معتقدند با توجه به اینکه رویکرد یکپارچه سازی موارد متفاوتی را دربرمی گیرد، ارائه تعریفی واحد بسیار دشوار است. علاوه بر این، اقدامات بسیار متفاوتی نیز میتواند در واکنش به رویکرد یکپارچه ارائه گردد. آنها معتقدند یکپارچگی حمل و نقل به معنی مجموعه گام هایی است که به سطح بالاتر یکپارچگی و پایداری منجر میشود. برینچروف (Brinckerhoff, 2012) حمل و نقل یکپارچه را اینگونه تعریف میکند: حمل و نقل یکپارچه ضرورت های ترافیکی آینده شهر را در سطحی راهبردی معین میکند که شامل مدیریت کلی جابجایی انسان و کالا، فعالیت های جامع و بهبود کمی و کیفی عملکرد روش های مختلف سفر است.

یکپارچه سازی از جهات بسیار متفاوتی برای سیستم حمل و نقل همگانی قابل بررسی است. یکپارچه سازی را می توان به موارد زیر تقسیم نمود:

- یکپارچه سازی سیستم حمل و نقل با کاربری زمین
- یکپارچه سازی عملکردی زیرسیستم های حمل و نقل
- یکپارچه سازی وجهه عمومی سیستم حمل و نقل
- یکپارچه سازی سازمانی
- یکپارچگی در کرایه ها
- یکپارچگی در پوشش تقاضاهای موجود در شبکه
- یکپارچگی در سرمایه گذاری

یکپارچه سازی را میتوان هماهنگی بین اجزای سیستم حمل و نقل (یا مدها)، و بین سیستم حمل و نقل با سیستمها و فرو سیستمهای موجود تعریف نمود. بنابراین یکپارچه سازی علاوه بر هماهنگ سازی درون سیستمی به هماهنگ سازی سیستم حمل و نقل با سیستمهای مرتبط دیگر نیز می پردازد.

طراحی سیستمهای مختلف حمل و نقل همگانی از نظر پارامترهای عملکردی باید بگونه ای باشد که مجموع زمان سفر و زمان تأخیر مسافر در شبکه کمینه شود. بدین منظور اقدامات زیر به منظور یکپارچه سازی عملکردی زیرسیستمهای حمل و نقل پیشنهاد میگردد:

- احداث ایستگاههای چند مدی که باعث انتقال راحت مسافر مابین مدهای مختلف میشوند (مانند پارک سوارها در شهرهای بزرگ و ترمینالهای مسافری درون شهری در شهرهای کوچک و متوسط)، میتواند باعث کاهش زمان تأخیر

- کاربران سیستم حمل و نقل همگانی شود. از ترمینالها و پارک سوارها میتوان به منظور ارتباط مناطق حومه و مرکزی شهرها استفاده نمود.
- مسیر سیستمهای حمل و نقل همگانی مختلف طوری طراحی شود که به منظور دسترسی به مراکز و قطب های اصلی شهر دارای همپوشانی و ایستگاه های مشترک باشند و دسترسی از یک سیستم به سیستم دیگر در حداقل زمان صورت پذیرد.
 - برنامه زمانبندی سیستمهای مختلف حمل و نقل همگانی طوری طراحی شوند که زمانهای تبادل و انتظار مسافران در ایستگاههای تبادل کمینه شود.
 - ایستگاههای انواع سیستمهای حمل و نقل همگانی طوری طراحی شوند تا مناطق مختلف شهر از پوشش سیستم حمل و نقل همگانی به شکل مناسبی برخوردار گردند و در هر منطقه با توجه به شرایط و تقاضای موجود از سیستم حمل و نقل عمومی مناسب استفاده شود.

۲-۲- یکپارچگی کل نگر (سیاستهای محیط زیستی، اقتصادی و حمل و نقلی)

بالاترین سطح استراتژی کل نگر دیدگاهی است که همه موارد ذیل را در یک مسیر هم جهت در کنار هم قرار میدهد. هدف این است که ابزارهای زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی در تعادل با کاهش نیاز به سفر و کاهش اثرات ناشی از سفر کار کنند. همه الامان های اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، حمل و نقلی و سیاستهای کاربری زمین به نحوی باهم تلفیق می شوند که کل سیستم ارزشی بیش از مجموع همه بخش ها داشته باشد. می و رابرتز ۱۹۹۵ اقدامات لازم برای دستیابی به حمل و نقل یکپارچه را به شرح زیر معرفی میکنند:

جدول ۱: اقدامات لازم برای دستیابی به حمل و نقل یکپارچه [۱]

زیرساخت	قیمت گذاری
خطوط جدید راه آهن، راه آهن سبک، اتوبوس هدایت شونده ایستگاه های جدید (قطار، اتوبوس) تسهیلات پارک سوار و تامین پارکینگ بزرگراه های جدید، ارتقاء و بهبود بزرگراه ها	هزینه پارکینگ (پارکینگ کنار خیابان و خارج از خیابان) قیمت گذاری راه، قیمت سخت، مالیات های کربن مالیات کارخانه ای اتومبیل، ساختارها و سطوح کرایه ها
مدیریت	کاربری زمین
کنترل ترافیک شهری، اصلاح و بهبود تقاطع ها خیابان های یک طرفه، حق تقدم اتوبوس تسهیلات دوچرخه سواری، خیابان های پیاده مدار آرام سازی ترافیک، اقدامات درمانی تصادف مدیریت کامیون، کنترل پارکینگ جانبی (برخی خیابان)	تراکم توسعه، ترکیب توسعه موقعیت وابسته به حمل و نقل عمومی درون افزایی و کنترل توسعه حاشیه ای همکاری و کمک به زیرساخت های حمل و نقل از توسعه های جدید

۳- گردشگری

۳-۱- تعریف گردشگری

سازمان جهانی گردشگری با توجه به تمامی تعاریف گردشگری که تا قبل از سال ۱۹۹۴ ارائه شده بودند در سال ۱۹۹۵ یک تعریف نهایی منتشر کرد:

"مجموعه فعالیتهای فرد یا افرادی که به مکانی غیر از مکان عادی زندگی خود مسافرت و حداقل یک شب و حداکثر یک سال در آنجا اقامت می کنند و هدف از مسافرت آنان نیز گذراندن اوقات فراغت است. البته اهدافی نظیر اشتغال و کسب درآمد شامل آن نمی شود" براین اساس کسانی که شامل این تعریف می شوند نیز گردشگر نامیده می شوند. [۲]

۳-۲- اهمیت گردشگری

- افزایش درآمد: وقتی گردشگران به کشوری وارد می‌شوند الزاماً باید هزینه‌هایی را در آن کشور بپردازند مثل هزینه خوراک و محل اقامت، هتل، مهمانخانه، هزینه تفریحات، هزینه‌های حمل و نقل، هزینه گشتها، تورها، و همچنین پولی که بابت خرید سوغاتی و کالای بومی کشور میزبان می‌پردازند و هزینه ورود به موزه یا مکان دیدنی این هزینه‌ها از طریق ارزی که وارد کشور میزبان می‌کنند باعث رونق اقتصادی کشور میزبان می‌شوند به گردشگران صادرات نامرئی هم می‌گویند
- اشتغال زایی: با توسعه فعالیتهای گردشگری زمینه برای ایجاد اشتغال فراهم می‌شود و این امر برای کشورهایی که با جمعیت جوان و متقاضی روبه رو هستند بسیار مفید است از هر ده نفر گردشگر که وارد کشور میزبان می‌شود یک فرصت شغلی ایجاد می‌گردد

۳-۳- گردشگری پایدار

سازمان جهانی جهانگردی گردشگری پایدار را اینگونه تعریف می‌کند "گردشگری ای پایدار است که همزمان با حفظ و افزایش فرصتها برای آینده نیازهای مناطق میزبان و گردشگران حاضر در آن منطقه را فراهم کند. درواقع مدیریت منابع و توسعه گردشگری باید بصورتی انجام گیرد که در کنار تامین نیازهای اقتصادی، اجتماعی و زیباشناختی تمامیت فرهنگی، فرایندهای ضروری زیست محیطی، تنوع زیستی و سیستمهای بقا حفظ گردند." [۳]

۳-۴- ارتباط حمل و نقل و صنعت توریسم

یکی از ویژگی‌های مهم جوامع مدرن، رشد سریع بخش حمل و نقل آنها می‌باشد (Holst,1997). زیرساخت‌های مناسب و کافی، برای توسعه موفقیت‌آمیز گردشگری، لازم و ضروری هستند. توسعه زیرساخت‌ها به ویژه در کشورهای کمتر توسعه یافته که اغلب در این زمینه بسیار عقب هستند، امری حیاتی به شمار می‌آید. (Inskip,1998: 120). در سال ۱۹۹۴ هالدمن و شرمن ثابت کردند که گردشگری بدون بهبود و توسعه گسترده شبکه حمل و نقل میسر نیست. نقش و اهمیت راه‌ها در توسعه کلان کشورها نیز دارای اهمیت فراوانی است و همواره فقدان بهره‌مندی از شبکه راههای قوی، مانعی جدی در راه رشد و توسعه محسوب می‌شود

هر چند که مسافت بین مبدأ و مقصد سفر، بر تعداد گردشگران مؤثر است، ولی این اثر می‌تواند با توسعه قابلیت‌های دسترسی کم رنگ‌تر شود. وجود زیرساخت‌های لازم و حمل و نقل مناسب، در زمره این قابلیت‌ها هستند (اردکانی، ۱۳۸۳: ۵۱) صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از ملزومات اساسی توسعه صنعت گردشگری، دسترسی به جاذبه‌ها را برای گردشگران امکان پذیر می‌کند. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن، راحت و سریع و ارزان پیش شرط توسعه گردشگری جمعی است. زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مد نظر دارند و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب بر این دو عامل تاثیر می‌گذارد (رنجبران و زاهدی، ۱۳۹۰)

انتخاب روش حمل و نقل در گردشگری این عوامل تاثیر گذار هستند: محدودیت زمانی، فاصله، موقعیت جغرافیایی، راحتی، امنیت، مزیت، قیمت و رقابت (Westlake:2005).

در سال ۲۰۱۰ بیش از نیمی از گردشگران بین المللی مسافرت خود را از طریق خطوط هوایی انجام داده‌اند، ۴۱ درصد از مسافرت‌ها از طریق جاده‌ها، ۲ درصد از طریق حمل و نقل ریلی و ۶ درصد نیز از طریق راه‌های آبی انجام گرفته است. روندهای اخیر نشان می‌دهند که سرعت رشد مسافرت‌های هوایی از سایر روش‌های مسافرت بیشتر بوده است و سهم آن رو به افزایش است.

۳-۵-المان های موثر حمل و نقلی در صنعت تورسیم

• فرهنگی

حفظ فرهنگ بومی: گردشگر می بایست وارد ناحیه ای شود که احساس کند با یک فرهنگ جدید و بومی مواجه شده است. دراصل باید کشور مقصد فرهنگ بومی خود را حفظ کرده باشد و همین موضوع باعث ایجاد جذابیت برای گردشگر می شود. در مکان های مرتبط با حمل و نقل آن ناحیه باید این موضوع مورد توجه قرار گیرد و گردشگر جابجایی خود را همراه با جذابیت و آشنایی با فرهنگ بومی آن منطقه ببیند.

در این بین می توان از پرسنلی با لباس های بومی، فروشگاه های حاوی لوازم و اسباب بومی، تابلوهای نقاشی و عکاسی که معرف فرهنگ بومی می باشد استفاده کرد

مدنظر قراردادن فرهنگ های مختلف: احساس امنیت و آرامش یکی از موارد مهم برای یک گردشگر می باشد. اگر در طول سفر فرهنگ گردشگر مورد توجه قرار نگیرد، این سفر برای وی خسته کننده و آزردهنده خواهد شد. در ساده ترین مورد می توان به استفاده از زبان های رایج و پرکاربرد گردشگران مثل انگلیسی، فرانسوی و ... در اطلاع رسانی در مراکز حمل و نقل استفاده کرد.

• معماری:

جذابیت بصری: ایجاد مکان هایی با جذابیت بصری بالا که خود می تواند جاذب گردشگر باشد.

حفظ یکپارچگی: با توجه به وجود مدل های مختلف حمل و نقلی و تصمیم به یکپارچه کردن آن ها در مناطق مورد نظر، معماری مراکز حمل و نقل نباید به شکلی باشد که گردشگر احساس کند که از یک مدل حمل و نقل و یک مرکز حمل و نقل خارج شده و وارد یک مدل دیگر می شود بلکه می بایست این یکپارچگی به گونه ای باشد که گردشگر خود را در یک کُل یکپارچه و هدفمند ببیند.

معماری بومی: همان گونه که در قسمت فرهنگ بومی نیز توضیحاتی داده شد، گردشگران علاقه مند به آشنایی با فرهنگ بومی آن منطقه هستند و دیدن فرهنگ های تکراری برای آن ها جذابیتی ندارد. یکی از موارد مهم در این بین ساختمان های مراکز حمل و نقل می باشد که با ایجاد طراحی های بومی آن کشور می تواند باعث جذب گردشگر شود.

آب نماها و فضای سبز: فواره ها و آب نماها نه تنها به منظور تصفیه هوا، ایجاد خنکی و عناصر طراحی بکار می روند بلکه همچنین مکانهای ملاقات و مکانهایی سودمند برای نوشیدن آب و آبتنی میباشند.

ایجاد فضای سبز در محدوده های پیاده عامل تلطیف و زیباسازی فضا، آرامش روانی عابران، ایجاد سایه و بوجود آوردن مقیاس انسانی از طریق حضور عناصر طبیعی به جهت تعدیل منظر شهری و کیفیت بخشی به فضاهای شهری می شوند

• رفاهی:

جابجایی آسان: یکی از موارد مهم و تاثیرگذار در سفر یک گردشگر، جابجایی آسان از یک مدل حمل و نقل به یک مدل دیگر می باشد. در حمل و نقل یکپارچه می بایست زمینه ای فراهم شود (از لحاظ معماری، اصلاح رسانی، هدایت گرها و ...) تا یک گردشگر به راحتی بتواند به مقصد مورد نظر خود برسد.

مراکز خرید و رفاهی: ایجاد مراکز خرید، رستوران های مناسب و مراکز تفریحی در مراکز حمل و نقل یکپارچه موجب افزایش رفاه گردشگران شده و باعث می شود تا تقریباً تمامی نیازهای فرد در یک محیط چندمنظوره و یکپارچه برآورده گردد.

• مالی:

هزینه های حمل و نقل بخش قابل توجه ای از هزینه های یک گردشگر را شامل می شود. ایجاد یک سری مراکز حمل و نقل یکپارچه با قیمت های مناسب که گردشگر را به راحتی و امنیت بالا به منطقه مورد نظرش می رساند، بسیار حائز اهمیت می باشد. در ضمن می بایست یک سری بلیط های اعتباری با قیمت مناسب طراحی گردد که در مدل های مختلف حمل و نقلی بتوان از آن ها استفاده کرد و نیاز به خرید دوباره بلیط نباشد.

۴-ارتباط شهرسازی ریل پایه، پیاده مداری و صنعت توریسم:

ایجاد یک شهر ریل پایه با رویکرد حمل و نقل یکپارچه در جهت افزایش گردشگر بدون در نظر گرفتن سطوح پیاده مدار، کامل نمی باشد. هرچقدر سیاست گذاری ها و اجراهای مناسبی در حمل و نقل شهری داشته باشیم، بازهم هستند مناطقی از شهر که نیاز به طی کردن مسیر به صورت پیاده می باشند.

این مساله در حوزه جذب گردشگر، خود می تواند فرصت مناسبی باشد. ایجاد یک پیوند مناسب و منسجم بین ریل و سطوح پیاده مدار و مناطق تاریخی در اطراف مراکز حمل و نقل خود جای بررسی بیشتر و اندیشه عمیق در این حوزه می باشد. اما در این قسمت از مقاله سعی شده نگاهی گذرا به این موضوع داشته باشیم و فقط این مطلب را بیان کرده باشیم که ارتباط بین سطوح پیاده مدار، اماکن تاریخی و توریستی و مراکز حمل و نقل یکپارچه می توانند تاثیر خوبی در رونق صنعت گردشگری داشته باشند.

۴-۱- مفهوم پیاده مداری

حرکت پیاده طبیعی ترین، قدیمی ترین، ضروری ترین شکل جابه جای انسان است و پیاده روی هنوز مهم ترین امکان برای مشاهده مکان ها، واحساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه های نهفته در محیط است از دهه ۶۰ قرن ۲۰ میلادی، تحولی در شهرسازی رخ داد که لزوم بازگشت به اصولی را فراهم آورد که در شهرهای گذشته (ما قبل صنعت) جاری بود و اینک باید با نیازهای زمان مطابقت داده می شدند. رنگ باختن حیات اجتماعی و تولد شهرهای بی روح، لزوم بازنگری به طرح های شهری را و نیز فقدان فضاهای شهری و عمومی مطلوب دو چندان می نمود. پیاده راه ها به نواحی یا معابری که انحصاراً در اختیار پیادگان قرار می گیرد و وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور دسترسی و سرویس دهی ضروری حق ورود به آن را دارند اطلاق می شود.

اندیشه خیابان های دموکراتیک با درآمیختن برخی جنبه های پیاده و خیابان های قابل زندگی براساس اعتقاد به استفاده عمومی استوار است. جین جیکوبز یکی از اولین حامیان خیابان های دموکراتیک بود و شهرسازان را نسبت به این مسئله آگاه ساخت که در دیدگاه ناظر خیابان در خلق حس مکان و ایجاد امنیت در محلات اهمیت زیادی دارد. خیابان دموکراتیک اتومبیل سوار را حذف نمی کند بلکه با ایجاد تعادلی میان اتومبیل ها و دیگر استفاده کنندگان خیابان، نظیر عابران پیاده و دوچرخه سواران، فضای مناسبی برای آن در نظر می گیرد و به عنوان یک خیابان قابل زندگی نه تنها بر ایمنی و آسایش تأکید دارد، بلکه دسترسی و نیازهای انواع مختلف مردم را در نظر گرفته و مداخله فعالانه، تصرف، اکتشاف، اعتراض و دگرگونی به وسیله استفاده کنندگان را تشویق می کند.

۴-۲- اهداف راهبردی برنامه ریزی و طراحی پیاده

در مجموع اهداف راهبردی برنامه ریزی و طراحی پیاده به پنج گروه کلی تقسیم می شود:

- **بهبود مدیریت ترافیک:** تحرک رفت و آمد در مراکز شهری، تشویق استفاده از وسائط حمل و نقل عمومی، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگ های عمومی و ...
- **بهبود سیمای کالبدی شهر:** ساماندهی پیاده راه ها یا فضاهای پیاده یکی از ابزارهای مؤثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می گردد.
- **بهسازی محیط زیست شهری:** کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله های مسکونی، ...
- **بهبود وضع خرید و خدمات:** ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی اما ضروری روزمره محسوب می شود.
- **تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی:** گسترش پیاده راه ها زمینه ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می آید.

۴-۳- نمونه هایی از خیابان های پیاده مدار

• پیاده رو مشاهیر هالیوود

پیاده رو مشاهیر در طول خیابان هالیوود در لس آنجلس ، شامل یک سری ستاره های کشیده شده در پیاده رو ها می باشد که به مناسبت گرامیداشت بازیگران ، موسیقی دانان ، کارگردانان ، تولید کنندگان و گروه های تئاتر برای کمک به سرگرم شدن خودشان در اینجا می باشند. این خیابان با بیش از ۲۴۰۰ ستاره جاودانه شده است. همه ، از جمله طرفداران ، می تواند هر فرد فعالی را در زمینه سرگرمی معرفی کند، و هر ساله حدود ۲۰۰ نامزد به کمیته بازرگانی اتاق هالیوود ارسال می شوند.

• جاده باغ میوه

جاده باغ میوه یا خیابان اورچارد ، خیابان خرید اصلی سنگاپور است که به طور منظم افراد محلی و گردشگران خارجی به آن رفت و آمد دارند .نامش به خاطر وجود باغ های میوه در جاده می باشد ، این جاده دارای مراکز خرید ، رستوران های مجلل متعدد ، کافه ها و هتل ها است. همچنین این مکان محل اقامت رئیس جمهور سنگاپور می باشد. تزیین های کریسمس در کنار باغ میوه معروف و اغراق آمیز هستند ، با گوزن های شمالی که میان درختان نخل جست و خیز می کنند و خانه های شیرینی زنجفیلی که پوشیده از برف مصنوعی می باشند.

۵-نمونه های مطالعاتی حمل و نقل یکپارچه

۵-۱-نمونه خارجی:شهر پراگ،جمهوری چک [۴]

• معرفی

پراگ یک پایتخت اروپای مرکزی و تاریخی محافظت شده است که میراث فرهنگی خود را از لحاظ ارزش گذاری در بالاترین اولویت قرار داده است. مرکز شهر در حالیکه پر طراوت بود نمی توانست ساکنین بومی را جذب نماید تا ظرفیت ترددی محدوده را تامین نماید. متروی محلی، سیستم های حمل و نقل اتوبوسی و تراموای شهری در سایت همگرا می شوند ولی فاقد بهره برداری مناسب اند و پتانسیل مسافری را ارضا ننموده اند.

• نیازهای بخش عمومی

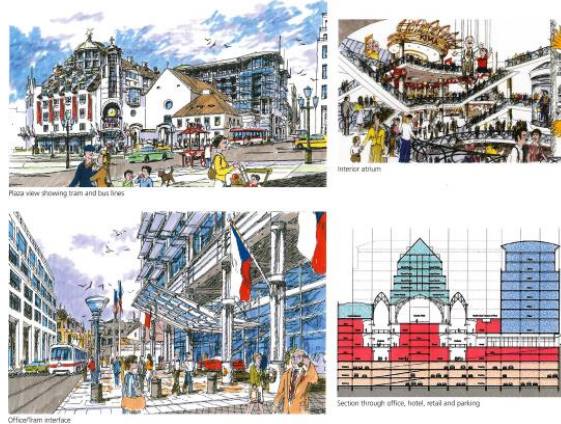
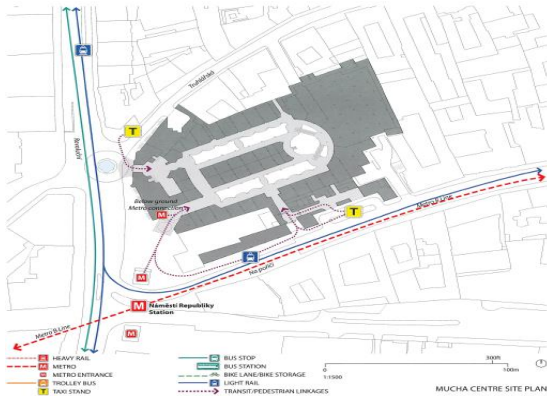
بخش عمومی خواهان توسعه دهنده ای بود که یک پروژه ی اختصاصی زمین را در تقاطع خیابان های اصلی مرکز شهر بوجود آورد و اسطبل های تاریخی و سازه سربازخانه ها که امپراطور اتریش Franz Josef لشکر و اسب هایش را حین کنترل شهر در آنجا مستقر می کرد را بازسازی می نمود.علاوه براین یک کلیسای کوچک و خانه شهری بایستی حفظ می شدند و به کل طرح می پیوستند.

• نیازهای بخش خصوصی

مشتری، توسعه دهندگان املاک اروپایی، خواهان ایجاد یک توسعه حمل و نقل محور معاصر اما با کاربری ترکیبی اختصاص فضای شهری حساس بود که مزیت های یک ارتباط تراز پایین برای مترو و دسترسی سطحی خیابان برای آنهایی که بوسیله ی ماشین شهری و اتوبوس میرسند فراهم نماید. کاربری های ترکیبی بایستی شامل یک ساختمان اداری، هتل پنج ستاره و مجتمع خرده فروشی با تسهیلات غذاخوری و سینما باشد.

• موضوعات پروژه

چالش های تجمیع یک طرح با کاربری های ترکیبی در زیر چهار سازه تاریخی و اتصال خیابان و زیر سطح به سیستم های حمل و نقل عمومی نیازمند برقراری اتصال با استفاده از جانمایی موثر و بهینه هر کدام از کاربری های تجاری است.این سایت که بشکل چشم گیری شیب دار بود نیازمند تطبیق وسایل نقلیه خصوصی و عمومی بود.



شکل ۲: ارتباط مدهای حمل و نقل

شکل ۱: طرح اولیه مرکز حمل و نقل یکپارچه پراگ

راه حل طراحی

با آغاز ارتباطات حمل و نقلی، پروژه برای استحکام بافت شهری برنامه ریزی می شد درحالی که یک مقیاس بزرگ و غیر منتظره از فضاهای داخلی در آن در حال معرفی شدن بود. با دست یابی به یک تجربه موفقیت آمیز، Mucha Centre، که اکنون پالادیوم خوانده می شود، تجربه کاملاً متفاوتی را نسبت به آنچه در سایر نقاط شهر قابل دستیابی است ارائه می دهد. یک سری ۲۶ تایی از نقاشی های دیواری تمثیلی از Alfonse Mucha به پروژه اضافه می شد تا بازدیدکنندگان توریستی که از حمل و نقل عمومی استفاده می کنند را جذب نماید.

• منافع عمومی

شهر از داشتن یک موتور اقتصادی جدید سود می برد، موتوری که احیاء کننده جامعه احاطه کننده پروژه بود و از طریق ۳ روش حمل و نقلی قابل دسترسی است. مسافر در خطوط حمل و نقلی بالاست و این نتیجه ایجا یک پایانه مسافری از علایق و مفاهیم بی نظیر است.

۵-۲- نمونه داخلی: خیابان سپه قزوین (اولین خیابان طراحی شده ایران)

• معرفی: خیابان سپه قزوین نخستین خیابان طراحی شده ایران است که در دوره صفوی در زمان پایتختی قزوین احداث شد. در سال ۱۳۸۷ رسماً به عنوان اولین خیابان ایران در فهرست آثار ملی به ثبت رسید. این خیابان را شاه طهماسب صفوی در شمال محله شهرستان قدیم یا حصار شاپور، همزمان با ایجاد جعفرآباد یعنی عمارت و خانه های دو طرف این خیابان و باغ سعادت آباد و عمارت دولتخانه و باغ های شرقی و غربی عمارت مذکور احداث کرده است. ظاهراً نام خیابان هم از نام محله ای به نام خیابان در هرات گرفته شده است که شاه طهماسب در دوران ولیعهدی در آن شهر ساکن بوده است. [۵] بعداً با رسیدن خط آهن به قزوین و بنا شدن ایستگاهی در جنوب شهر، خیابان سپه را تا ایستگاه ادامه دادند

• خصوصیات منحصر بفرد خیابان:

- اولین خیابان طراحی شده ایران
- متصل بودن به مجموعه عمارت، دولتخانه صفوی از قسمت شمالی
- مجاورت با کاروانسرای سعدالسلطنه (بزرگترین کاروانسرای سرپوشیده ایران) از غرب
- مجاورت با مسجد جامع عتیق (دوره صفویه) از ضلع جنوب غربی خیابان
- مجاورت با ایستگاه راه آهن از جنوب
- سنگ فرش بودن خیابان

این خیابان با قابلیت همجواری با قطب مراکز تاریخی و گردشگری و از طرفی راه آهن، می تواند نمونه بالقوه ای برای ایجاد ارتباط بین سیستم حمل و نقل یکپارچه و سطح پیاده مدار باشد که موجب رونق گردشگری در منطقه مذکور نیز می شود. در ضلع جنوبی خیابان ایستگاه راه آهن می باشد و از طرفی بین ایستگاه تا ابتدای خیابان سنگ فرش شده که می تواند شروع سطح پیاده مدار باشد، اتوبوس های شهری وجود دارد. وجود مغازه هایی با ساختار بومی عهد صفویه که بازسازی شده اند و مراکز متعدد تاریخ مثل آب انبارها، مساجد، اماکن مذهبی مثل محل دفن چهار انبیاء یهود که همگی در فاصله بسیار اندک از این خیابان می باشند، می تواند نمونه خوبی برای نقش حمل و نقل یکپارچه و سطوح پیاده مدار در صنعت توریسم باشد.



شکل ۴: مغازه های سنتی خیابان سپه



شکل ۳: خیابان سپه

۶- نتیجه گیری

وجود یک شهر ریل پایه در یک سیستم حمل و نقل یکپارچه که با سطوح پیاده مدار نیز تلفیق شده است، می تواند بستر مناسبی را برای رونق صنعت توریسم ایجاد نماید. ارتباط بین یک سیستم حمل و نقل مناسب و صنعت پایدار و پررونقی همچون گردشگری، غیرقابل انکار بوده و اگر خواهان رونق اقتصادی از طریق گردشگری در منطقه ای می باشیم، یکی از اولین ملزومات آن ایجاد یک شهر ریل پایه در بستر یک سیستم حمل و نقل یکپارچه می باشد که بتواند نیازهای گردشگران را در جوانب مختلف همچون خرید، تفریح، آرامش و ... که حتی فراتر از جابجایی از یک نقطه به نقطه دیگر می باشد را فراهم نماید. ایجاد چنین سیستمی مسلماً نیاز به بررسی های کارشناسی و مطالعه موردهای پیاده شده در سطح دنیا را دارد. رفع مشکلاتی همچون: ساختارهای معماری و زیرسازی های مورد نیاز در اماکن تاریخی، ایجاد امنیت در سیستم، توجه به نیازهای گردشگران و ... بسیار حائز اهمیت بوده و می بایست در ایجاد سیستم های یکپارچه که یکی از رویکردهایشان رونق صنعت توریسم می باشد، به شکلی فراتر از یک سیستم محلی به آن ها نگاه شود.

باتوجه به وجود شهرهای تاریخی با پتانسیل بالای گردشگری در ایران این طرح می تواند موجب رونق اقتصادی آن ها شود. پیشنهاد می گردد در چنین شهرهایی، مراکز منسجمی زیر نظر معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ایجاد شود که اعضای آن از مسئولین حمل و نقل شهری، اداره راه و شهرسازی و شرکت راه آهن باشند و در این مرکز موارد بالقوه ای که می تواند موجب رونق صنعت توریسم به کمک حمل و نقل یکپارچه شود را بررسی کرده و در قالب پیشنهادهای کارشناسی به معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ارائه دهند.

مراجع

- [۱] الهام فلاح منشادی، امیر روحی، مقدمه ای بر الزامات و راه کارهای دستیابی به حمل و نقل یکپارچه شهری در تهران، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران -
- [۲] حیدری چیانه، رحیم. مبنای برنامه ریزی صنعت گردشگری. انتشارات سمت، ۱۳۸۹
- [۳] زرغام بروجنی، حمید. برنامه ریزی توسعه جهانگردی. مهکامه، ۱۳۸۹
- [۴] Urban Transformation. Transit Oriented Development and the Sustainable City. Ronald A. Altounnages James C. Auld Publishing.



[۵] سیر تاریخی بنای شهر قزوین و بناهای آن، دکترسید محمد دبیرسیاقی، انتشارات حدیث امروز با همکاری اداره کل میراث فرهنگی استان قزوین، صفحه ۴۵۹-5-13-964-7536-ISBN