

الموجز التنفيذي

سياق خطة سياسة eTOD لعام 2020. تشجع مدينة شيكاغو منذ 2013 على التطوير الذي يركز على النقل ذي الاستخدام المختلط المدمج (TOD) بالقرب من محطات السكك الحديدية Metra و CTA يمكن أن ينشأ عن نموذج التطوير هذا مزايا مجتمعية إضافية مثل زيادة عدد راكبي وسائل النقل العام وزيادة أعداد المجتمعات التي يتوفر فيها ما يلزم لممارسة المشي، والتبني تقلل ككثافتها من الاختناق المروري وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وهو ما يعزز أيضًا الصحة العامة ويمثل إضافة إلى الأساس الضريبي للمدينة. تطور شيكاغو من خلال سلسلة من قوانين TOD التي تم اعتمادها أولاً من قبل مجلس المدينة في 2013 ثم تعديلها في 2015 و2019 نهجها في التعامل مع TOD. وحتى تاريخنا هذا، فإن هذا النهج طوعي؛ وهو يسمح لمن لديه رغبة من مطوري المواقع القريبة من وسائل النقل العام بتقليل الانتظار، وزيادة الكثافة والارتفاع، وتصميم مشاريع لزيادة القابلية للمشى والقدرة على تحمل التكاليف. تضمن تعديل قانون TOD في يناير 2019 التركيز على المساواة بشكل صريح وتوسيع أحكام سياسة TOD لتتضمن الأبنية القريبة من ممرات الحافلات العديدة التي يرتفع معدل التردد عليها بالإضافة إلى مد الحوافز إلى المناطق السكنية الأكثر كثافة، والتي تم استئناؤها في السابق. وما يمثل أهمية هو أن قانون 2019 يتطلب أيضًا أن تقوم المدينة بتقييم أداء مشاريع TOD الحديثة والتوصية بمراجعة أحكام TOD حيثما أمكن. وتلبي خطة سياسة eTOD لعام 2020 هذا المتطلب. وهي تجمع النتائج من التحليل الكمي الذي يتم إجراؤه حديثًا ومن مشاركة أصحاب المصلحة. وتقتصر الخطة أيضًا خارطة طريق لإجراءات المدينة على مدار الأعوام الثلاثة القادمة لدعم المساواة بين الأعراف وبناء الثروات المجتمعية، ومواجهة آثار تغير المناخ ودعم أهداف الصحة العامة من خلال التطوير الذي يركز على النقل العادل (eTOD).

آثار مشاريع TOD الحديثة. يكشف تحليل تطوير TOD الذي تم اعتماده في الفترة ما بين 2016 و2019 أوجه التباين في أنماط النمو بين الأحياء، والتي تعزز أوجه عدم المساواة الحالية بين الأعراف. وخلال هذه الفترة، أقيمت 90% تقريبًا من مشاريع TOD الجديدة في الجانب الشمالي، والجانب الشمالي الغربي، وفي وسط المدينة وحول ويست لوب. وعلى النقيض، تم بعض من أنشطة TOD بالقرب من مناطق المحطات في الجانبين الجنوبي والغربي. وحيث يتم تطوير TOD مؤخرًا، ازداد السكان من ذوي البشرة البيضاء بينما انخفض السكان من ذوي البشرة السمراء وازداد السكان من الأصول الإسبانية واللاتينية في بعض المناطق وانخفض في مناطق أخرى. تشير التحولات الديموغرافية هذه إلى أنماط الزواج، وعلى النقيض، ازداد السكان ذوو البشرة الملونة في المناطق القريبة من محطات السكك الحديدية المؤهلة لمزايا TOD غير أنها لم تشهد نشاط مشروع TOD بنسبة 40%، بينما بلغت نسبة الزيادة في السكان منخفضي الدخل 23%، في حين بلغت نسبة الزيادة في السكان من ذوي التعليم المدرسي الثانوي أو الأقل 16% مقارنة بالمناطق التي تمت فيها مشاريع TOD.¹

وتوصل التحليل أيضًا إلى أن مشاريع TOD كانت لها آثار إيجابية على النقل والتنمية الاقتصادية. انخفضت حيازة الأسر للسيارات في مناطق المدينة التي شهدت مشاريع TOD الحديثة مقارنة بالمناطق التي لم تشهد نشاط TOD. ويستفيد أيضًا المطورون من مزايا خفض الانتظار الاختيارية في قوانين TOD، وخفضوا ساحات الانتظار البعيدة عن الطرق العامة بنسبة 74% في مشاريع TOD الخاصة بهم. وازداد عدد الوظائف التي تتوفر للأسر إمكانية الوصول إليها في مناطق ذات مشاريع TOD الجديدة،² في المتوسط، بمقدار 1.73 مرة مقارنة بالأسر في المناطق التي لم تشهد نشاط مشروع TOD (وفقًا للتعريف بواسطة الوظائف في غضون 30 دقيقة على وسائل النقل). وعلاوة على ذلك، يُتوقع أن تخلق مشاريع TOD المعتمدة في الفترة بين 2016 و2019 عدد 75533 وظيفة جديدة في المدينة، وأن تنتج ما يزيد عن 3000 وحدة إسكان ميسورة التكلفة جديدة من خلال قانون المتطلبات ميسورة التكلفة الخاص بالمدينة.

تعريف التطوير الذي يركز على النقل العادل. التطوير الذي يركز على النقل العادل (eTOD) هو التطوير الذي يمكن جميع الأشخاص بغض النظر عن الدخل، أو العرق، أو الانتماء العرقي، أو العمر، أو النوع، أو حالة الهجرة، أو القدرة على الاستفادة من مزايا التطوير الذي يركز على المارة ذوي الاستخدام المختلط الكثيف بالقرب من مراكز النقل. ويدعم eTOD ويمنح الأولوية للاستثمارات والسياسات التي من شأنها رآب الفجوات الاجتماعية والاقتصادية بين الأحياء التي يسكنها بشكل رئيسي الأشخاص ذوو البشرة الملونة والأحياء التي غالبية سكانها من ذوي البشرة البيضاء. وتبرز مشاريع eTOD وعملياتها صوت المجتمع في عمليات اتخاذ القرار وفي تحقيق المزايا التي يُعد المجتمع محورها، والتي تتضمن على سبيل المثال لا الحصر، الإسكان ميسور التكلفة، والصحة العامة، والمشاريع المحلية المتميزة، والاستدامة البيئية. وعند التركيز على الإدماج العنصري وبناء الثروات المجتمعية، يمكن أن تكون eTOD موجهاً للتحوّل الإيجابي من أجل ربط الأحياء الأكثر نشاطًا ورخاءً ومرونة بالفرص في مختلف نواحي المدينة والمنطقة.

U.S. Census Bureau, 2016 American Community Survey 5-year estimates & CNT's AllTransit™ 1
U.S. Census Bureau, 2015 Longitudinal Employer Households Dynamics and CNT's AllTransit™ 2

ووفقاً لتصوير مكتب العمدة Lori E. Lightfoot، فإن شيكاغو لم تعد المدينة التي يتركز فيها الفقر أو تعزل الأشخاص عن الفرص الاجتماعية والاقتصادية عزلاً عنصرياً؛ حيث لم تعد العنصرية الهيكلية واضحة في سياسات المدينة، أو برامجها أو استثماراتها؛ وحيث لم يعد العرق أو الرمز البريدي للشخص هو ما يحدد نتائجه الصحية أو قدرته على بناء الثروة أو الوصول إلى الفرص. eTOD هو عملية ونوع من التطوير الذي يمكن أن يساعدنا في تحقيق هذه الرؤية. يمكن أن يُسهل eTOD التعافي العادل من الأزمات الآتية في مجال التمييز العنصري، والصحة العامة والأزمات الاقتصادية والمناخية التي تواجهها مجتمعاتنا. وعلى النقيض، يمكن أن تكون لـ TOD بدون وجود منظور المساواة آثار صحية واقتصادية سلبية على السكان الحاليين من خلال النزوح الممكن نتيجة لأعمال التطوير هذه إذا لم يتم اتخاذ خطوات استباقية. وبدون النظر إلى TOD بمنظور المساواة، تؤول مزايا النقل - القدرة على تحمل التكاليف، والوصول إلى الوظائف، والأحياء التي تصلح للسكن والنقل - في النهاية لمصلحة من لديهم بالفعل الثروة والسلطة.

الالتزام باتخاذ إجراء. تؤكد خطة سياسة eTOD لعام 2020 على مجموعة شاملة من الإجراءات التي ستتخذها المدينة على مدار الأعوام الثلاثة القادمة. تم إصدار التوصيات من خلال عملية مشاركة بين جميع القطاعات وتحليل برامج المدينة، وإطار تقييمي يركز على النتائج والمساواة، ومعايير التنفيذ. تم إنشاء مجموعة عمل eTOD بمشاركة أكثر من 70 عضواً لإشراك أصحاب المصلحة الذين يمثلون إدارات المدينة المتعددة، والمنظمات المجتمعية، والقطاع الخاص، والجمعيات الخيرية، والشركاء الحكوميين والإقليميين غير الربحيين. خطة السياسة هي وثيقة قابلة للتعديل سيتم تنقيحها بينما تتم مبادرات المدينة وجهود التخطيط بشكل متوازٍ. تحدد التزامات السياسة هذه الاتجاه لجدول أعمال سياسة TOD العادلة الخاص بمدينة شيكاغو وخطة التنفيذ. ستتطلب العديد من الالتزامات المحددة على وجه الخصوص المزيد من مشاركة المجتمع وأصحاب المصلحة لتنقيح التفاصيل وضمان آثار عادلة.

خلال العام الأول، ترغب إدارة المدينة في رؤية مكاسب سريعة من العمليات الحالية التي تزيد من معدل العمل الجاري لتعزيز التزامات الإسكان ميسور التكلفة، ووضع طريقة قياسية موحدة للمشاركة المجتمعية وإضفاء الطابع الرسمي على التنسيق بين القطاعات وبين الإدارات. على مدار العام القادم، سوف يقوم مكتب العمدة وإدارة التخطيط والتطوير (DPD)، وإدارة الإسكان (DOH)، وإدارة النقل (CDOT)، وهيئة النقل في شيكاغو (CTA) وغيرها من الشركاء بتحديد الفرص الخاصة لتقسيم eTOD إلى مناطق وغيرها من القوانين أو الجهود الجارية في الوقت الراهن. ستحدد المدينة المناطق التجريبية المحتملة والمشاريع التوضيحية للبدء في اختبار وتنفيذ جوانب خطة السياسة، بما يتضمن على سبيل المثال لا الحصر، الفرص في مبادرة تحسين المجتمع INVEST South/West الخاصة بالعمدة.

الأولويات الإستراتيجية الثلاث لـ eTOD. تُقسم خطة السياسة إلى ثلاث أولويات إستراتيجية: (1) بناء القدرة الداخلية اللازمة لدعم eTOD (2) جعل eTOD مطلوباً وأكثر سهولة وأكثر عدلاً؛ (3) تضمين مبادئ eTOD في خطة شيكاغو لمختلف أنحاء المدينة.³

1. بناء قدرة المدينة لدعم eTOD

لا بد من وجود تنسيق كبير بين القطاعات والوكالات لدعم الأهداف العديدة للتطوير الذي يركز على النقل العادل، بالإضافة إلى وجود التزام بالتقييم، والمساءلة، والشفافية. سيلزم لضمان تحقيق الرؤية بناء البنية التحتية اللازمة لدعم eTOD الشامل.

التنفيذ والتنسيق	مواصلة عقد مجموعة عمل eTOD وإضفاء الطابع الرسمي على التنسيق بين القطاعات والوكالات، من خلال إنشاء فريق عمل eTOD رسمياً أو أي هيئة استشارية أخرى.
التقييم والمساءلة	تخصيص أحد موظفي الدوام الكامل التابعين للمدينة للعمل في وظيفة مدير eTOD بحيث يكون مسؤولاً عن إصدار توصيات السياسة والتنسيق بين مشاريع eTOD وبرامجه.
التقييم والمساءلة	إنشاء إطار زمني لتقييم eTOD ونشر تقرير الأداء السنوي، الذي يمكن أن يتضمن وضع أهداف eTOD المستهدفة وتتبع القياسات مثل مؤشر الإسكان والقدرة على تحمل تكلفة النقل؛ وإنتاج وحدات الإسكان ميسورة التكلفة وصيانتها؛ وإمكانية الوصول؛ والتنمية الاقتصادية، والصحة العامة والآثار البيئية؛ والنقل والخصائص الديمغرافية لسكان TOD.
	إنشاء سجل أداء لـ eTOD يمكن للمجتمع والشركاء الحكوميين استخدامه لتقييم المشاريع والبرامج في المستقبل. ⁴

³ لمزيد من التفاصيل عن كل أولوية، راجع خطة سياسة eTOD لعام 2020 الكاملة، بالإطار الزمني للتنفيذ المتاح في الملحق "و".

⁴ انظر مثلاً من مينيابوليس: <http://thealliancetc.org/our-work/equitable-development-scorecard>

تسهيل التطوير العادل	وضع إستراتيجية للاستفادة من الأرض المملوكة ملكية عامة والساحات الشاغرة القريبة من مراكز النقل بغرض الاستفادة العامة، بما يتضمن نشر دليل لجميع الأراضي المملوكة ملكية عامة داخل مناطق TOD المخصصة.
	إنشاء أداة رسم خرائط eTOD الشاملة المزودة بآلة حاسبة التي تجمع ما بين الموارد الحالية من مركز تكنولوجيا الأحياء (CNT) ومجلس التخطيط الحضري (MPC). ستساعد الآلة الحاسبة أعضاء المجتمع والمطورين على تحديد مواقع eTOD المؤهلة والآثار المحتملة.
المشاركة والتواصل	التوحيد القياسي لمتطلبات وممارسات المشاركة المجتمعية ذات الصلة بمشاريع التطوير والتخطيط في مختلف إدارات المدينة. البناء على مبادئ المشاركة وتوصياتها المتفق عليها، مثل التي تم تطويرها بواسطة Elevated Chicago، واستخدام سياسات ومشاريع eTOD كفرص لاختبار ممارسات المشاركة الجديدة وتجريبها.
	إنشاء أدوات للمراسلة و تثقيف الجمهور لتوصيل رؤية eTOD وحالته.

2. جعل eTOD مطلوبًا، وأكثر سهولة، وأكثر عدلاً

يمكن للمدينة وشركائها، دعمًا لجهود التخطيط متعددة السنوات لمختلف أنحاء المدينة، اتخاذ العديد من الخطوات لضمان أن eTOD مطلوب في الأحياء المستهدفة، وأنه يسهل إنجازه وأكثر عدلاً من حيث تنفيذه. سيتم تخصيص جميع الإستراتيجيات بما يتناسب مع ظروف السوق المحلية تماشيًا مع أهداف المدينة المتمثلة في تسهيل التطوير في الأحياء التي لم يتم استثمارها تاريخيًا، مع تجنب النزوح في الأحياء التي تعاني بالفعل من زيادة ضخمة في الاستثمارات. ويشمل هذا إنشاء إسكان ميسور التكلفة بالقرب من مراكز النقل وصيانتها، ودعم استخدام وسائل النقل متعددة النماذج، والالتزام بتضمين معايير المساواة والصحة في كل من وضع السياسات وتطوير المشاريع.

السياسة	تطبيق تقييمات الآثار على الصحة والمساواة على وضع السياسة ذات الصلة بـ eTOD.
التقسيم إلى مناطق واستخدام الأراضي	إنشاء منطقة تكامل في eTOD لتعزيز متطلبات الكثافة، والانتظار، والتطوير العادل بالقرب من مراكز النقل، والذي يتسم بالمرونة إزاء المناخ، على أن يتم تصميمها بما يتوافق مع ظروف الأحياء (مثل القوة السوقية).
	السماح للمزيد من المرونة في استخدامات الأبنية المرخصة، عن طريق السماح بالسكن في الطابق الأرضي في المزيد من المناطق التجارية والانتظار بتنظيم الاصطفاف الصحيح للسيارات لإيضاح هذه الاستخدامات الإضافية.
	السماح للسكن متعدد العائلات الصغير النطاق في جميع مناطق TOD.
التقسيم إلى مناطق ذو الصلة بالانتظار	تعزيز متطلبات انتظار الدراجات الخاصة بمشاريع TOD.
	إنشاء الحد الأقصى من ساحات الانتظار المسموح بها لأعمال التطوير الجديدة في جميع مناطق TOD مع تحديد الأحكام، عند الحاجة، لخفض العبء الملقى على كاهل السائقين منخفضي الدخل.
	المطالبة بدفع تكاليف ساحة الانتظار أو إيجارها بشكل منفصل عن الإسكان في مشاريع TOD (أي فصل تكاليف الانتظار عن الإسكان).
	تضمين خيارات النقل والحوافز المستدامة في قانون التقسيم إلى مناطق، أي مطالبة المطورين بتنفيذ عدد معين من الخيارات والحوافز، مثل تصاريح النقل، لإدارة الطلب على حركة المرور
	السماح بترتيبات وقوف السيارات المشتركة لتلبية متطلبات الانتظار في مناطق TOD.

سبتمبر 2020 - خطة سياسة eTOD التابعة لمدينة شيكاغو
لتعليقات الجمهور

<p>تعزيز المساواة في سياسات التوريد وتنوع الموردين لضمان استفادة الشركات الصغيرة والمملوكة للأقلية والأشخاص ذوي البشرة السمراء والداكنة والسكان الأصليين وغيرهم من ذوي البشرة الملونة من التطوير الجديد.</p>	<p>الوظائف والقوى العاملة</p>
<p>إنشاء وظائف تتسم بالجودة من خلال مشاريع eTOD مع توفير خط إمداد للسكان والشركات.</p>	
<p>المطالبة بوضع اعتبارات بخصوص الصحة، والفنون والثقافة، والمساواة في التصميم على مستوى مشروع TOD.</p>	<p>تصميم/مراجعة أعمال الهندسة المعمارية</p>
<p>إنشاء قوالب تصميم هندسة معمارية يمكنها تنظيم وتبسيط الحصول على موافقات المدينة لمشاريع eTOD.</p>	
<p>تحسين البنية التحتية للمشاة في مناطق TOD عن طريق تحديد أولويات الموارد واستهدافها بناءً على الحاجة، والبدء بمخزون البنية التحتية للأرصعة الحالية.</p>	<p>النقل</p>
<p>تحسين مدى الوضوح وإمكانية الوصول لإشارات النقل وإيجاد الطرق، خاصة للأشخاص ذوي الإعاقات أو الذين لا تكون اللغة الإنجليزية لغتهم الأولى.</p>	
<p>زيادة الوصول إلى خيارات الحركة الخفيفة المشتركة، التي تتضمن مشاركة الدراجات، والدراجات الإلكترونية، وأجهزة السكوتر الإلكترونية.</p>	
<p>تحديد أولويات التمويل لإتاحة إمكانية الوصول بالكامل لمحطات Metra و CTA للأشخاص ذوي الإعاقات، ولتوفير سعة استيعابية كافية للراكبين الجدد.</p>	
<p>ضمان خدمة حافلات عالية الأداء، خاصة بطول ممرات حافلات TOD. تحديد أولويات البنية التحتية الفائقة الجودة للدراجات إلى مناطق eTOD ومنها وداخلها. بحث خيارات التطبيق العادل لسد حارات الحافلات والدراجات التي لا تضر بالسكان منخفضي الدخل على نحو غير متناسب.</p>	
<p>صيانة الإسكان ميسور التكلفة غير المدعوم داخل مناطق TOD، خاصة الأبنية التي تتكون من 2-4 طوابق.</p>	<p>الإسكان</p>
<p>تعزيز متطلبات القدرة على تحمل التكاليف وإمكانية الوصول لتطوير السكن المدعوم من المدينة في مناطق TOD، من خلال التحديثات التي تتم على قانون المتطلبات ميسورة التكلفة.</p>	
<p>تعديل خطة التخصيص المؤهلة التابعة للمدينة (QAP) لتتضمن أفضلية بناء الإسكان ميسور التكلفة في مناطق TOD، خاصة للسكان منخفضي الدخل بشكل كبير.</p>	
<p>وضع حوافز وسياسات لصيانة والحفاظ على المنظمات المجتمعية، والأعمال التجارية الصغيرة، وأصول الأحياء الأخرى في مناطق TOD.</p>	<p>حوافز التطوير</p>
<p>تحديد أولويات eTOD في طلبات التقدم لتمويل المدينة التي تدعم الإسكان والتنمية الاقتصادية، بما يتضمن على سبيل المثال لا الحصر، صندوق فرص الجوار (Neighborhood Opportunity Fund).</p>	
<p>وضع حوافز للساحات العامة في مشاريع eTOD.</p>	

3. تضمين eTOD في خطة شيكاغو لمختلف أنحاء المدينة

ظلت شيكاغو في المراحل البدائية لخطةها الأولى لمختلف أنحاء المدينة خلال عقود. يمكن تضمين توصيات إجراء eTOD مبكراً في عملية التخطيط لمختلف أنحاء المدينة ويوصى بذلك، وذلك بداية من تضمين تقييمات الصحة والمساواة إلى تحديد أولويات الاستثمار في النقل والتعرف على الفرص المحددة القريبة من مراكز النقل.

إنشاء عملية تقوم على أساسها المدينة وشركاؤها بإجراء تقييمات المساواة الصحية والمساواة بين الأعراق بشأن خطط استخدام الأراضي وقرارات التقسيم إلى مناطق.	استخدام الأراضي والتقسيم إلى مناطق
إنشاء إطار لخطط استخدام أراضي الأحياء التي تلتزم بأهداف المساواة والمرونة والتنوع، وتتعرف بالفرص المحددة على وجه الخصوص داخل مناطق TOD الجغرافية.	
تحديد أولويات الاستثمارات في النقل، وركوب الدراجات، والمشى في الخطة الخاصة بمختلف أنحاء المدينة.	النقل
تضمين الصحة والسلامة في الخطة الخاصة بمختلف أنحاء المدينة.	الصحة والسلامة

حان الوقت لاتخاذ إجراء جريء بشأن المساواة. لقد حدث الكثير على مدار الثمانية عشر شهراً الماضية منذ الانعقاد الأول لفريق عمل eTOD، الأمر الذي أثر في وضع خطة السياسة هذه. وكان من بين الأحداث الرئيسية انتخاب العمدة Lori E. Lightfoot والتنصيب والتحول في قيادة الإدارات. وقد استشعرت المدينة أيضاً الآثار المدمرة لجائحة عالمية أثرت تأثيراً عميقاً في الصحة والأمن الاقتصادي لآلاف من سكان شيكاغو، لا سيما الأشخاص ذوي البشرة الملونة. يواصل السكان من مختلف أنحاء المدينة مظاهرات داعية للعدالة بين الأعراق مطالبةً بالإصلاح في ممارسات جهاز الشرطة وفي مجموعة من البرامج الحكومية حيث تنتج عن الإرث المستمر من العنصرية المنهجية فوارق اجتماعية واقتصادية عميقة للمجتمعات من ذوي البشرة السوداء والداكنة.

لقد حان الوقت للتخلي بالجرأة في التفكير واتخاذ إجراء. ربما لم تكن المدينة مستعدة من قبل مثلما هي مستعدة الآن للالتزام بمسار عمل جديد يركز على سلطة المجتمع، ويلتزم بوضع نهاية لسياسة الفصل العنصري في مدينتنا، ويوفر مسارات بناء الثروة المجتمعية للجميع بغض النظر عن لون البشرة أو خط النقل، ويعزز المجتمعات الصحية لسد فجوة الأمد المتوقع لحياة الممارسات العنصرية. من خلال قرارات السياسة الرشيدة والاستثمارات ووضع البرامج التي تتضمن هذه القيم، يمكن للتطوير الذي يتم في المواقع التي تقدم فيها خدمات النقل ومن المقرر أن يفيد بشكل أكثر فاعلية جميع سكان شيكاغو، بغض النظر عما إذا كانوا يسكنون بالقرب من مراكز النقل أم لا.