

چشم‌انداز حمل‌ونقل عمومی تا ۱۴۰۴

با اجرایی شدن برنامه چهارم توسعه شهر تهران، سهم تردد خودروهای شخصی ۲۰ درصد کاهش پیدا می‌کند

شهرداری تهران اواخر آبان، برنامه چهارم توسعه پایتخت را به شورا ارائه داد. برنامه‌ای که برای اولین بار بر اساس ابلاغ وزارت کشور، ساله (۱۴۰۱ تا ۱۴۰۴) نوشته شده تا مدیریت شهری در دوره‌های سکنداری‌اش فرصت عمل کردن به آنها داشته باشد. امسال آنچه در این برنامه اولویت داشته و مورد توجه ویژه قرار گرفته، نگاه مسئله‌محوری و تحول پایتخت در ۴ سال است. به گزارش همشهری، طبق این برنامه علیرضا زاکانی، شهردار تهران در دوره‌های گذشته در حوزه‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل عمومی تحولاتی ایجاد کند که برای مردم ملموس باشد. مجید باقری، سرپرست معاونت برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورای شهرداری تهران در تأیید این مطلب به همشهری گفت که امروزه خودروهای شخصی سهم ۶۰ درصدی در معابر تهران را دارند و مدیریت شهری تصمیم دارد با توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس، مترو و البته ون، دسترسی به این ناوگان را برای شهروندان تسهیل و سهم تردد خودروهای شخصی را به ۴۰ درصد کاهش دهد.

هوای پایتخت آلوده است. موضوعی که سال‌هاست تکرار می‌شود و هیچ نهاد و ارگانی مسئولیت آن را نمی‌پذیرد و پاسخگو نیست. در این میان گرچه نوک بیگان انتقادات و مطالبات به‌سوی مدیریت شهری گرفته شده و می‌شود، اما براساس قانون هوای پاک، این نهاد خدماتی اجتماعی با ۱۱ وظیفه تعیین شده کمترین مسئولیت را در قبال مقابله با آلودگی هوا دارد. این روزها که معضل آلودگی پایتخت مانند توپ در زمین ترک فعل نهادسازمان‌ها و دستگاه‌ها پاسکاری می‌شود، شهرداری تهران برای عمل به وظایف خود در راستای مقابله با این پدیده (آلودگی هوا) گام برداشته و در تدوین برنامه ۴ساله، توسعه حمل‌ونقل عمومی را در اولویت قرار داده تا با افزایش سهم ناوگان انبوه‌بر در جابه‌جایی مسافران، میزان تردد خودروهای شخصی را کاهش دهد تا شاید اندکی از این آلودگی کم شود و شهروندان در سال‌های آتی شاهد آسمان آبی پایتخت باشند. علاوه بر توسعه، نوسازی و بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی که مطالبه امروز شهر و شهروندان است، مدیریت شهری، ایجاد تحول در حوزه‌های مختلف از جمله نگهداشت شهری، اجراء تکمیل ایبروزه‌ها و... را هم در دستور کار دارد. به گفته سرپرست معاونت برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورای شهرداری تهران مهم‌ترین مؤلفه برنامه چهارم توسعه شهر تهران این است که به تمام‌الحی خدمات تحولی توجه و برای هر یک از آنها در حوزه‌های حمل‌ونقل، خدمات شهری، فنی و عمرانی، اجتماعی و فرهنگی و... محورهای اجرایی تعیین شده است.

عملگرایی با ایجاد تعادل میان منابع و مصارف

مدیریت شهری در برنامه چهارم توسعه شهر تهران به دنبال عملیاتی کردن پروژه‌ها و اتمام آنها در ۴ سال است؛ موضوعی که به ادغان مجید باقری، با ایجاد تعادل میان منابع و مصارف محقق می‌شود. او در توضیح بیشتر گفت: «در این برنامه منابع و مصارف شفاف هستند و تعادل ایجاد شده میان آنها زمینه را برای عملگرایی پروژه‌ها فراهم می‌کند. همچنین مشارکت مردم در تعیین اولویت‌بندی پروژه‌ها قطعاً این فرایند (عملیاتی شدن) و اتمام پروژه‌ها را تسریع و تسهیل می‌کند. آنچه مسلم است، با تصویب برنامه چهارم توسعه شهر تهران و اجرایی شدن آن، توقعات شورای ششم و مردم از ایجاد تحول در راستای بهبود وضعیت کنونی پایتخت محقق خواهد شد». توجه به حقوق شهروندی همه مردم در برنامه چهارم توسعه شهر تهران لحاظ شده است و به گفته این مقام مسئول در این برنامه از جانبازان، معلولان جسمی و حرکتی، مادران باردار و... غفلت نشده است و قطعاً تهران در ۴ سال آینده برای آنها دسترس‌پذیرتر و زیست‌پذیرتر می‌شود.

تحولات ۴گانه در پایتخت

برنامه چهارم توسعه شهر تهران در راستای ایجاد تحول‌تدوین شده است.

تحول درون‌زا (مدیریت شهری الگو)

تحول نرم‌افزاری و روحی (شهروند الگو)

تحول سخت‌افزاری و کالبدی (شهر الگو)

تحول فناوریانه و دانش‌بنیان (شهر هوشمند)

ایر پروژه‌های پیش‌بینی شده

■ برای کلانشهر تهران در افسق ۱۴۰۴، شهرداری تهران ۴ ایرپروژه پیش‌بینی کرده است.

■ ارتقای مدیریت شهری از نهاد خدماتی به نهاد خدمتگزار اجتماعی

■ نوسازی شهر برمدار حمل‌ونقل عمومی

■ ساماندهی مشارکت مردم به‌ویژه نخبگان در اداره شهر

■ توسعه خدمتگزاران و پیشرفت شهر بر محور شهروندان با تکیه بر تحول نوآرانه

تدوین برنامه چهار ساله با تمرکز بر ۱۲ رویکرد

مکت



امیر شهرابی، مدیر کل برنامه‌ریزی و بودجه شهرداری تهران: برنامه چهارم توسعه شهر تهران برای اولین بار برخلاف برنامه‌های ادوار گذشته (اول، دوم و سوم) با تکیه بر ظرفیت درون‌سازمانی مدیریت شهری و با مشارکت نخبگان، کارشناسان و... تدوین شده و این برنامه ۶۰ ماده و ۶۰ حکم دارد و مبتنی بر طرح جامع و تقسیم‌بندی شهر تهران و اولویت‌های تعیین شده توسط شورای شهر تهران است. دسته‌بندی مواد و احکام برنامه چهارم بر اساس مأموریت‌های شش‌گانه ابلاغی وزارت کشور (اجتماعی و فرهنگی، حمل‌ونقل و ترافیک، خدمات شهری و محیط زیست، ایمنی و مدیریت بحران، شهرسازی و معماری و توسعه مدیریت و هوشمندسازی شهری) صورت‌گرفته و شهرداری تهران روی ۱۲ رویکرد از جمله هویت‌بخشی به شهر، مردم‌سازی اداره شهر بر محور نخبگان، شفافیت و مبارزه با فساد، هوشمندسازی، اهتمام به سبزسازی، نشاط و معنویت و... تمرکز داشته است و تحقق‌پذیری واقع‌بینانه... هم‌شاخص‌های برنامه چهارم توسعه شهر تهران هستند.

درتشر



اتوبوس، واجب‌تر از نان شب برای تهران

به اعتقاد کارشناسان، اگرچه تعداد اتوبوس‌های فعال پایتخت با نیاز شهر تهران همخوانی ندارد اما با همین ناوگان فعلی هم می‌توان خدمت‌رسانی بهتری داشت

گزارش زینب زینال‌زاده روزنامه‌نگار

اتوبوس‌های دو کابینه پشت سر هم قطار شده‌اند و مسافران داخل ایستگاه دانه سر خم می‌کنند و چشم‌همی اندازند که سرانجام چه زمانی آقای راننده، اتوبوس را حرکت می‌دهد و درها را باز می‌کند تا سوار شوند. سرانجام هم اتوبوس می‌رسد، مسافران اغلب مجبور می‌شوند با فشار بکند بگر، جایی باز کنند و سوار بی‌آرتی شوند. قاعدتاً در ساعات پیک ترددی روز هم عده‌ای که زورشان نمی‌رسد، بیرون از اتوبوس می‌مانند و آنقدر صبر می‌کنند تا اتوبوسی خالی سر برسد. گاهی هم قضیه جالب‌تر می‌شود؛ آن هنگام که مسافران انگشت‌شمار ایستگاهی درحالی‌به‌راحتی سوار اتوبوس می‌شوند که جمعیت منتظر در ایستگاه روزه‌رویی، برای رسیدن اتوبوس سماع می‌کنند. دست آخر هم اگر چه چند اتوبوس باهم سر می‌رسند اما

همگی برز مسافر هستند و بازهم عده‌ای از مسافران ایستگاه شلوغ، از قافله جا می‌مانند. واقعیت آن است که بی‌مهری‌ها در اواخر دهه ۹۰ آنقدر شامل حال شبکه اتوبوسرانی شهر تهران شده که طی ۴-۵ سال اخیر خطوط بی‌آرتی (Bus rapid transit)، شبکه حمل‌ونقل پرسرعت اتوبوسرانی) کارکرد اصلی خودشان را از دست برچسب بی‌آرتی و پرسرعت را زد. این محاصل بی‌توجهی ۳۰دولت پیشین (دهم، یازدهم و دوازدهم) و مدیریت قبلی شهر تهران به این نیاز واجب‌تر از نان شب پایتخت است. حالا همه بار روی دوش مدیریت ششم شهر تهران و دولت سیزدهم افتاده و تاکنون می‌توان کارنامه به جای مانده یکساله در این زمینه را - بدون هیچ‌گونه سوگیری - مثبت ارزیابی کرد. نشان به آن نشان که همین امسال پس از ۱۲ سال، ۲۵۰ اتوبوس تازه‌نفس و بالای ۵۰۰دستگاه اتوبوس اورهال شده (بازسازی اساسی شده) وارد ناوگان شده‌اند. جدا

از این طی روزهای آینده هم ۱۰۰دستگاه اتوبوس نو به خطوط اضافه می‌شوند. همچنین شهرداری تهران با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی، کار تولید و مونتاژ اتوبوس‌های برقی و بازسازی اساسی تعدادی اتوبوس زمینگیر شده دیگر را هم پیش می‌برد.

از مشکلات فعلی تا مدیریت سفر
به هر ترتیب ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه اتوبوسرانی با مشکلات متعددی مواجه است و این روزها مسئولان از کمبود و فرسودگی اتوبوس‌ها سخن می‌گویند. براساس مشاهدات میدانی خبرنگار همشهری، مسافران نه‌تنها از کمبود و فرسودگی ناوگان اتوبوسرانی گلایه دارند بلکه نبود دستگیره داخل اتوبوس‌ها، مدیریت نامناسب خطوط به‌ویژه خطوط بی‌آرتی و نصب استیکرهای تبلیغاتی روی شیشه اتوبوس‌ها، سبب ناراضی مسافران از این ناوگان شده است.

استیکرهای تبلیغاتی مزاحم
برخلاف مترو، سیستم صوتی اعلام ایستگاه در تمام خطوط اتوبوسرانی و اتوبوس‌ها فعال نیست و مسافران ناگزیر هستند برای رسیدن به مقصد، نام ایستگاه‌ها را بر صد کنند. برخی هم که سواد ندارند المان و ساختمان‌های را در ایستگاه‌ها نشانه‌گذاری کرده‌اند. نصب بخشی از برچسب‌ها روی شیشه اتوبوس‌ها مسافران را با چالش مواجه کرده و خواستار برچیدن آنها از روی پنجره‌ها هستند

ناپدید شدن دستگیره‌ها زیر سایه کرونا
قبل از کرونا در تمامی اتوبوس‌ها دستگیره وجود داشت و همین امر سبب می‌شد تا مسافران از تمام ظرفیت فضای داخلی آن استفاده کنند. اما از شیوع کووید-۱۹ براساس پروتکل سلامت ملی مقابله با این گسسته شدن زنجیره انتقال، دستگیره‌ها باز شدند. در دوران کرونا به‌دلیل مجازی‌شدن مراکز علمی و آموزشی و دورکاری کارمندان، متر از نفع دارند و باتوجه‌به میانگین قد خانم‌ها ۱۶۵ و آقایان ۱۷۵، گرفتن آنها برای مسافران سخت است. همین امر سبب تجمع مسافران در یک نقطه (مقابل درب ورودی اتوبوس) و ایجاد نزاع و درگیری می‌شود.

پیوند میان سکونت، کار و مترو با «تی اودی»

با ایده نوین شهرداری تهران، ۴ خط جدید مترو تا سال ۱۴۰۸ ساخته و تکمیل می‌شود

مترو محمد سرایی روزنامه‌نگار

اگر محل زندگی، کار و محل خریدهای روزانه شما نزدیک ایستگاه مترو باشد، چقدر ممکن است که مترو را به‌عنوان وسیله اصلی رفت‌وآمد در شهر انتخاب کنید؟ اگر در شهری دور از محدوده اصلی شهر یا در کنار بزرگراه زندگی کنید، چقدر امکان دارد با خودروی شخصی تردد کنید؟ پاسخ به این سؤالات، باعث ایجاد نوعی از توسعه شهری به نام «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی» تی‌اودی (تی‌اودی) شده است. در این طرح املاک اطراف ایستگاه مترو می‌توانند طبقات بیشتر یا کاربری‌های متنوع‌تری نسبت به بقیه محله ایجاد کنند؛ به شکلی که در طولانی مدت، ساختمان‌ها و فشرده‌گی جمعیت در اطراف ایستگاه‌های مترو بیشتر می‌شود. گفته می‌شود که در صورت اجرای کامل این طرح، نزدیک به ۵۰-۴۰ درصد از سطح شهر، در محدوده آن قرار می‌گیرند و امکان ساخت‌وساز و تغییر برخی از کاربری‌ها برای املاک آن بیشتر خواهد بود. علیرضا زاکانی، شهردار تهران که خرداد امسال رئیس و اعضای کارگروه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (تی‌اودی) تهران را منصوب کرده بود، امروز با حضور در صحن شورای شهر در این باره توضیح خواهد داد.

تراکم بیشتر
«تی‌اودی» در مرحله اجرا به صورت در نظر گرفتن امتیازهایی برای املاک اطراف ایستگاه‌های مترو



است. حمیدرضا صامی، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران با بیان اینکه TOD بدون وجود ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی پرسرعت، معنا پیدا نمی‌کند، می‌گوید: «با توجه به اینکه ۱۷.۴ درصد مسفرها در شهر تهران، آموزشی و حدود ۴۲.۴ درصد مربوط به اشتغال است، اگر بتوانیم این دو نوع مسافر را مدیریت کنیم، مشکل ترافیک پایتخت را حل کرده‌ایم.» از مشاور معاونت شهرسازی و معماری درباره شش‌اخط ایستگاه‌های مترو برای اجرای تی‌اودی سؤال می‌کنیم، امیر بهادر دامرودی می‌گوید: «در تهران نزدیک به ۱۴۰ ایستگاه مترو داریم، بعضی ایستگاه‌ها در نقاط

سفر در این شهر انجام می‌شود.» آیا تغییر میزان تراکم در نزدیکی ایستگاه‌ها، باعث افزایش تراکم مسکونی در این محله‌ها می‌شود؟ دامرودی در این باره می‌گوید: «می‌توان به این فرصت از منظر مسکن استطاعت پذیر هم نگاه کرد. خانواده‌های جوانی هستند که توانایی خرید با اجاره خانه‌های بزرگ را ندارند و از طرف دیگر صاحب خودروی شخصی هم نیستند. این بخش از شهروندان متقاضی خانه‌هایی خواهند بود که به ایستگاه‌های مترو نزدیک باشد و بتوانند خریدها و نیازهای خود را در همان محله تأمین کنند.»

او با تأکید بر اینکه باید نظر کارشناسان و هم‌منظور منتقدان را به دقت بررسی کرد، می‌افزاید: «طرح تی‌اودی اکنون در ۲ حوزه در حال اجراست. یکی طرح‌های موضعی که هر ایستگاه و منطقه اطراف آن را به‌صورت جداگانه مورد بررسی قرار می‌دهد. این بخش در اختیار مشاور قرار دارد و در حال اجراست. حوزه دوم طرح‌های موضعی است که درباره سندها اهردی تی‌اودی اجرا می‌شود و برای آن از شرکت‌های مشاور دعوت شده است. براساس نتیجه این طرح‌ها، مشخص می‌شود که ساختمان‌های اطراف ایستگاه مترو، چه تغییر کاربری‌هایی داشته باشند یا چند طبقه تراکم اضافی دریافت کنند. البته ممکن است در ایستگاهی هیچ‌کدام از این امتیازات تعیین نشود.»

۱۲ آدیده می‌شود. وجود خطوط مترو در این منطقه باعث شده است که بسیاری از رفت‌وآمدها با استفاده از مترو انجام شود، ولی در دیگر نقاط شهر به این سطح از استفاده نرسیده‌ایم. میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی باید حداقل حدود ۴۰ درصد باشد اما در تهران ۱۲ درصد است. آن هم در حالی که روزانه ۲۳ میلیون



۱۴۵۰۰ اتوبوس در راه شهرها
مهدی سلیمی، رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور: ۱۴ هزار و ۵۰۰ اتوبوس و تاکسی تا پایان سال جاری از طریق اعطای تسهیلات برای شهرداری‌های سراسر کشور تأمین می‌شود. براین اساس ۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برای ناوگان حمل‌ونقل درون‌شهری تأمین می‌شود که برای تأمین آنها قرارداد منعقد شده است.



مصادیق امیدبخش
جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران: موفقیت و پیشرفت در عرصه حمل‌ونقل شهری را مرهون حمایت‌های همه‌جانبه از این بخش هستیم که ورود اتوبوس‌های جدید با استفاده از تسهیلات دولتی و نیز همراهی شورای اسلامی شهر تهران از توسعه حمل‌ونقل عمومی از مصادیق امیدبخش آن است.



نفس شهر و حمل‌ونقل عمومی
احمد صادقی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران: ازجمله قوانین صریح در قانون هوای پاک تجهیز و توسعه حمل‌ونقل عمومی است؛ امری که سال‌هاست از سوی دولت‌ها فراموش شده بود. تهران دیگر نفس ندارد؛ پس بهتر است توسعه حمل‌ونقل عمومی در اولویت اول دولت و نهاد‌های دخیل قرار گیرد.

پیشنهاد

هوشمندی و مدیریت سفر

در مدیریت سفر برای کاهش بار شبکه اتوبوسرانی، خود مسافران هم نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. در واقع شهروندان می‌توانند با بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند، هم خود تجربه سفر شهری بهتر داشته باشند و هم بار مسافری اتوبوسرانی براساس تقاضای صحیح، بین ساعات مختلف تقسیم‌شود. همچنین هوشمند مدیریت ناوگان اتوبوسرانی با هدف کنترل تمام مراحل سفرهای روزانه اتوبوس شامل قبل از سفر، در طول سفر و پایان سفر با توجه به نیازهای مسافران، رانندگان و مدیران حمل‌ونقل شهری طراحی شده است. نظم، رکن اساسی در این سیستم است که در آن عوامل ناخوشایندی مانند ترافیک معابر، شرایط جوی یا نقص وسیله نقلیه، رصد و اعلام می‌شود. در سوی دیگر استفاده از سیستم‌های هوشمند منجر به یکپارچه‌سازی سیستم‌های موقعیت‌یابی خودکار (AVL)، جمع‌آوری خودکار (AFC)، حسابداری، تعرفه و اطلاع‌رسانی ایستگاهی (RT-PIS) می‌شود. همچنین در سیستم‌های هوشمندسازی مدیریت ناوگان اتوبوسرانی، شهروندان می‌توانند از طریق کد دستوری ۲۲#*۱۲۷* و ثبت کد ایستگاه از زمان رسیدن اتوبوس به ایستگاه‌ها مطلع شوند زمان خود را برای حضور در ایستگاه مورد نظر تنظیم کنند که اینگونه از اتلاف وقت جلوگیری می‌شود. پلتفرم‌های مکان‌یاب هم می‌توانند کوتاه‌ترین مسیر را برای دسترسی به ایستگاه‌ها در اختیار مسافران قرار دهند.

عدد خیر

۴ خط

به‌غیر از ۴ خط جدید مترو (۱۰، ۹، ۸ و ۱۱) طرح تی‌اودی قرار است در چند نقطه از خطوط فعلی حمل‌ونقل زیرزمینی هم انجام شود. بر این اساس، کارهای مطالعاتی و امکان‌سنجی برای ۵ ایستگاه خطوط ۶ و ۷ در خطوط هفتگانه فعلی مترو درحال اجراست.

۵ ایستگاه

شامل ایستگاه‌های بوستان گفتگو در خط ۶ مترو، شهید قدوسی، سپهرودی و شهید بهشتی در خط ۱۱ ایستگاه شهید بهشتی ایستگاه تقاطعی خط یک و ۳ متروی تهران است و ایستگاه میدان سپاه در خط ۶ مترو می‌شود. ایستگاه میدان سپاه که پس از ایستگاه میدان امام حسین (ع) قرار دارد هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

۲ منطقه

۴ ایستگاه برای اجرای تی‌اودی در محدوده منطقه ۷ شهرداری تهران و یک ایستگاه هم در محدوده منطقه ۲ شهرداری تهران واقع شده است.

۵ سال

شورای عالی معماری و شهرسازی، در سال ۹۶ و در سال ۱۴۰۰ تأیید کرده است که اگر بلندمرتبه‌سازی صورت می‌گیرد، یکی از ظرفیت‌های آن مکان‌هایی است که در تی‌اودی تعیین می‌شود. لایحه برنامه سوم توسعه شهر تهران که برای سال‌های ۱۴۰۲ تا ۱۳۹۸ تدوین شده است نیز یکی از اسنادی به شمار می‌آید که به موضوع تی‌اودی اشاره دارد.

عکس همشهری امیر شهبازی