



## ویلا و ماشین لاکچری ندارم

پزشک فوق تخصص از ۴۰ سال پیش بیماران نیازمند را رایگان درمان می‌کند و کاری به تعرفه پزشکی ندارد

۲۲



## چهار هزار ساله امامزاده صالح (ع)

درخت قدیمی محله تجریش روزگاری کفاشی و قهوه‌خانه بود

۲۴

شنبه ۲۵ اسفند ۱۴۰۱ | ۳۰ رجب ۱۴۴۴ | سال سی‌ویکم | شماره ۹۷۱

# همیشه برای شهروندان



نگارنده: شهرتوری

## حمل و نقل عمومی، آماده نبرد با ترافیک

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با همشهری به جزئیات اختصاص بودجه حمل‌ونقل برای سال ۱۴۰۲ اشاره کرد

### از اختصاص بودجه برای اورهال تا خرید اتوبوس جدید

سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با اشاره به جزئیات بودجه ۱۴۰۲ شهرداری تهران در حوزه حمل‌ونقل به خبرنگار همشهری گفت: بودجه پیشنهادی شهرداری تهران برای حوزه عمران و حمل‌ونقل شهرداری ام از ردیف‌های تملک دارایی، سرمایه‌ای و ردیف‌های جاری چه مستمر و چه غیرمستمر ۲۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان بود. بودجه غیرمستمر ۴ هزار و ۹ میلیون نفری پایتخت روزانه حدود ۴ میلیون و ۶۵۰ هزار ساعت و سالانه بیش از یکونیم میلیارد ساعت را در ترافیک سپری می‌کند.

اکنون به‌صورت میانگین هر پایتخت‌نشین در مجموع سالانه ۱۸۸ ساعت از عمرش در ترافیک هدر می‌رود، با وجود این، هزینه صرفه‌جویی اتلاف وقت مسافران در متروی شهر تهران برای سال ۱۴۰۰ طبق آمارهای منتشر شده چیزی حدود ۱۲ میلیارد و ۹۷۵ هزار ریال بوده و می‌توان امیدوار بود با توسعه حمل‌ونقل عمومی وقت کمتری هدر برود و صرفه‌جویی بیشتری صورت بگیرد. بر همین اساس مدیریت شهری، سال آینده را سال جهش برای توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌داند و برای تغییر وضعیت، رقمی چند هزار میلیاردی را برای توسعه آن در نظر گرفته‌اند، اما بنیاد چهره اتوبوس و متروی تهران در سال ۱۴۰۲ چگونه باشد؟ در این بین، صحبت از شکستن کمر ترافیک تهران طی سال آینده به میان آمده؛ از قرار معلوم بخشی از این اتفاق با توسعه و نوسازی حمل‌ونقل عمومی رخ می‌دهد.



## اعتباری که در سال ۱۴۰۲ به سمت حمل و نقل عمومی هدایت می‌شود



سال گذشته یعنی در بودجه ۱۴۰۱، ۵۳۸/۶ درصد بودجه شهرداری

تهران به توسعه حمل‌ونقل عمومی و تکمیل زیرساخت‌های عمرانی اختصاص داشت. حمل‌ونقل و عمران با ۱۸ هزار میلیارد تومان و تبصره‌های ذیل این دو سر فصل با ۵۵۰ و ۱۵۰ میلیارد تومان، بالاترین ردیف بودجه را به خود اختصاص داد و برای سال ۱۴۰۲ نیز بیشترین سهم بودجه به همین حوزه اختصاص داده شده و بنیاد طبق گفته متولیان امر، جهش قابل توجهی در توسعه حمل‌ونقل عمومی داشته باشیم.

### پیش‌بینی هزار میلیارد تومان

برای اتوبوس‌های سه‌کابین

### ۳۴ هزار میلیارد تومان

بودجه مختص توسعه حمل‌ونقل عمومی

### پیش‌بینی هزار و ۶۵۰ میلیارد تومان

برخی اورهال (بازسازی اساسی) ۳۰۰ واگن مترو

### پیش‌بینی ۵ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان

برای خرید اتوبوس تک‌کابین

### پیش‌بینی ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان

برای خرید اتوبوس جدید

### اورهال ۱۱۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین

و تعدادی تک‌کابین با هزار و ۲۲۵ میلیارد تومان

### پیش‌بینی هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان

برای توسعه حمل‌ونقل پاک



## نکته‌ها

ایستگاه‌های جدید مترو در خطوط ۸ تا ۱۱ قرار است با در نظر گرفتن معیارهای TOD اجرا شود. TOD به معنای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی است و به مفهوم ساده‌تر شبکه حمل‌ونقل همگانی و ایستگاه‌ها به شکلی است که در سلسله مراتب و مقیاس‌های مختلف پوشش مناسبی برای حوزه‌های فعالیت و سکونت ایجاد می‌کند.

■ ■ ■

شرکت مترو در مطالعات خطوط جدید ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ با در نظر گرفتن معیارهای TOD عبور کرد و در برنامه‌ریزی ایستگاه‌ها را تغییر کرده است. زمین‌های بالقوه مجتمع ایستگاهی بر اساس مطالعات شهرداری و همچنین اقتصاد شهری در اطراف خطوط توسط مشاور ذیصلاح شناسایی و به متروی تهران معرفی و ظرفیت‌های بسیاری تصور پروانه در شعاع ۶۰۰ متری ایستگاه‌ها شناسایی شده است.

■ ■ ■

با توجه به تدقیق موقعیت ایستگاه‌ها در مطالعات شهرداری پتانسیل‌های افزایش تراکم در حوالی ایستگاه‌ها بررسی و شناسایی شده است. کریدور از مناطق دارای تراکم جمعیت عبور کرده و پتانسیل مکان‌های جذاب ایستگاه‌ها در مطالعات ترافیک تهران را تعیین کرده است. از این‌رو زمین‌های بالقوه مجتمع ایستگاهی بر اساس مطالعات شهرداری و همچنین اقتصاد شهری در اطراف خطوط شناسایی و ظرفیت‌ها برای صدور پروانه در شعاع ۶۰۰ متری ایستگاه‌ها در نظر گرفته شده است. از این‌رو ۴ ایستگاه در منطقه ۷ شهرداری تهران و یک ایستگاه در منطقه ۲ بنیاد با پوشش توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی با همان TOD بهره‌بردار می‌شود. فراموش نکنیم این طرح زمانی موفق عمل می‌کند که ابتدا در خطوط مناطق دارای تراکم جمعیت اجرایی شود و شاید بتوان ادعا کرد TOD راهی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک به‌صورت توانمند است.

## نگاه

نگار شهیددخت: کارشناس IT

## باز پس‌گیری شهر از خودروها

■ ■ ■

حمل‌ونقل عمومی از مهم‌ترین زیرمجموعه‌های سیستم‌های حمل‌ونقل است که به‌دلیل حجم و ظرفیت گسترده‌ای که دارد به‌عنوان یکی از عناصر ساختاری اثرگذار در توسعه شهرها مطرح بوده و نقش آن در حل معضلات ترافیک شهری انکارناپذیر است. بنابراین ارائه رویکردهای که نیاز افراد به استفاده از خودروی شخصی را کاهش دهد، می‌تواند گامی مؤثر در جهت بالابردن بهبود کیفیت زندگی و افزایش مطلوبیت بهره‌مندی از سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی باشد. یکی از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی (TOD) است هدف این رویکرد کاهش استفاده از اتومبیل‌های تک‌سرنشین به‌وسیله افزایش تعداد سفرهایی است که مردم با پای پیاده، دوچرخه، اتوبوس و وسایل وسایل نقلیه عمومی انجام می‌دهند. محوریت این طرح ایستگاه‌های حمل‌ونقل سریع است. بدین ترتیب که مجتمع‌های ایستگاهی به‌نحوی ساخته می‌شوند که فاصله کمی با ایستگاه حمل‌ونقل عمومی داشته باشند. از طرفی با ایجاد پیاده‌روهای جذاب و ایمن، دسترسی مناسبی بین مجتمع‌ها و ایستگاه‌ها برقرار شده و امکان سفری بی‌دغدغه و آسان با دوچرخه و پیاده برای ساکنان و شاغلین آن ناحیه فراهم می‌شود. چنانچه می‌توانند علاوه بر بهره‌مندی از ظرفیت‌های شهر الکترونیکی به فرصت‌های شغلی، امکانات و خدمات در سراسر شهر دسترسی پیدا کرده و تنها در صورت لزوم از خودروی شخصی خود استفاده کنند. هر گونه تسهیلات حمل‌ونقل در این طرح به‌گونه‌ای است تا مانعی برای پیاده‌روی ایجاد نشود. بررسی اجمالی نشان می‌دهد که در حال حاضر قواعد و مقررات مدیریت شهری و استانداردهای فعلی در حال اجرا در ایران تناسبی با این رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور ندارد. ناگفته نماند افتتاح پروژه‌های مترو در کلانشهرهای کشور شاهدهی بر این ادعا است که مسئولان به اهمیت و ضرورت این مهم در سال‌های اخیر بی‌بره‌اند و سعی در فراهم آوردن تحقق مقدمات این رویکرد داشته‌اند. امید است به‌گونه‌ای شایسته مورد بررسی قرار گیرد تا در طرح‌های جامع و تفصیلی توسعه شهرها و محلات بستر مناسبی ایجاد شود تا ساختار سنتی شهرها اصلاح‌شده و جای خود را به رویکردهای مدرن شهرسازی ظرفیت‌های هوشمندی نوین مثل TOD دهند.

■ ■ ■

طبق مطالعات نمونه موردی جهانی تا ۲۵ درصد می‌تواند هزینه‌های ساخت خطوط مترو را پوشش دهد. در صورت تملک زمین‌ها و اخذ مجوزهای قانونی حرکت به این سمت در بازه زمانی تا ۵ سال ممکن و میسر است.

## TOD داروی کاهش ترافیک پایتخت؟

چالش ترافیک که حل آن مهم‌ترین مطالبه پایتخت‌نشینان است، روش‌های درمانی مختلفی در دنیا دارد که یکی از آنها توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (Transit Oriented Development) یا همان TOD است. بر اساس این الگو همه کاربری‌های زمین شامل مسکن، پارک‌های عمومی و مادی، کاربری‌های تجاری و خدماتی باید در امتداد سامانه حمل‌ونقل عمومی ایجاد شود تا شهروندان با گذراندن کمترین زمان به همه این امکانات و سرفه‌ها دسترسی پیدا کنند؛ یعنی همه امکانات توسعه باید تا شهروندان برای دسترسی به آنها از این وسایل حمل‌ونقل استفاده کنند و دیگر به فکر درآوردن خودرو از پارکینگ‌ها نیفتند؛ بدین ترتیب ترافیک شهری مدیریت می‌شود و حمل‌ونقل عمومی نیز بیشتر مورد استفاده شهروندان قرار می‌گیرد.

شاید جالب باشد بدانید تقریباً ۸ برابر ظرفیت معابر تهران، خودرو و موتورسیکلت تردد می‌کند؛ یعنی روزانه ۱۹۴ میلیون جابه‌جایی با خودرو در شهر تهران انجام می‌شود و چنانچه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی پرسرعت یعنی مترو و اتوبوس در پایتخت رخ دهد، شاهد کاهش تردد در تهران هستیم. بر این اساس اگر محل سکونت و سایر کاربری‌های شهری در نزدیکی ایستگاه‌های اتوبوس و مترو قرار گیرد، فاعده‌تأثیر افراد ترجیح می‌دهند به‌جای استفاده از خودروی شخصی، از این سیستم برای تردد در سطح شهر استفاده کنند. با توسعه TOD می‌توان امیدوار بود که انسان محوری و ایجاد معیار پیاده‌محور نیز توسعه پیدا کند و به تعبیری تمام سفرها به‌صورت پیاده انجام شود و می‌توان برای دریافت خدمات از یک ایستگاه به ایستگاه دیگر تردد کرد.

اما اجرای این تجربه موفق جهانی آنقدرها هم دور از ذهن نیست و نمونه‌ای از آن نیز در منطقه ۷ شهرداری تهران اجرایی شده است. همچنین شرکت متروی تهران در مطالعات خطوط جدید ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ معیارهای طراحی TOD را تعیین و تعبیه کرده است. از این‌رو زمین‌های بالقوه مجتمع ایستگاهی بر اساس مطالعات شهرداری و همچنین اقتصاد شهری در اطراف خطوط شناسایی و ظرفیت‌ها برای صدور پروانه در شعاع ۶۰۰ متری ایستگاه‌ها در نظر گرفته شده است. از این‌رو ۴ ایستگاه در منطقه ۷ شهرداری تهران و یک ایستگاه در منطقه ۲ بنیاد با پوشش توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی با همان TOD بهره‌بردار می‌شود. فراموش نکنیم این طرح زمانی موفق عمل می‌کند که ابتدا در خطوط مناطق دارای تراکم جمعیت اجرایی شود و شاید بتوان ادعا کرد TOD راهی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک به‌صورت توانمند است.

نگارنده: شهرتوری