



متروهای مکزیکوسیتی، توکیو، دهلی، ریودوژانیرو، کوالالمپور و... هم واگن بانوان دارد

## اختصاص واگن به بانوان در بیش از ۷ کشور دنیا

+ جریمه‌های دلاری با نادیده گرفتن تابلوهای هشداردهنده

صفحه ۱۶

شهردار تهران مطرح کرد:

## بازگرداندن اموال به غارت رفته تهران

اجلاس «حیای حقوق عامه و حقوق شهروندی در نگاه حضرت آیت‌الله خامنه‌ای» برگزار شد



+ انتقاد از رشد کاریکاتوری شهر در گذشته

صفحه ۱۴

طرح جدید پلیس راهور در برخورد با خودروهای آلاینده یا دارای نقص فنی و ظاهری

## معاینه فنی ۸ هزار خودرو باطل شد

+ میزان آلاینده‌های هزاران خودرو که در تهران تردد می‌کنند، رصد شد

صفحه ۱۶

### تدوین لایحه متمم بودجه متناسب با برنامه چهارم

### افزایش ۴۱ درصدی درآمد شهر تهران

# هزینه توسعه پایتخت جورشده

## شهرداری لایحه متمم بودجه امسال را به شورای شهر داد

۱۵

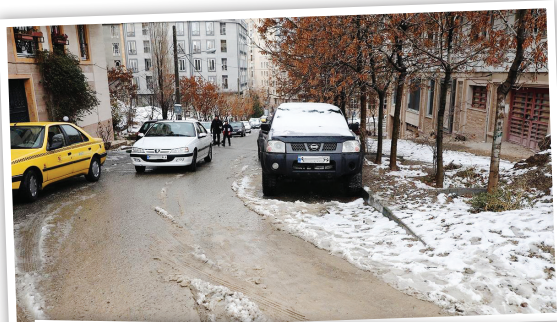
باسکن این کیو آر کد گزارشی درباره دخل و خرج شهر تهران ببینید.

### گزارش تصویری

عکس‌ها: از اس عکس تهران

## تهران پس از برف و باران

بعد از مدت‌ها انتظار، سرانجام پای برف و باران به تهران باز شد تا پایتخت نشینان آخر هفته‌ای برفی و بارانی را پشت سر بگذارند. با تمهیداتی که برای جلوگیری از لغزندگی و آب‌گرفتگی معابر از سوی مدیریت شهری اندیشیده شده، شهروندان با کمترین مشکل، شاهد زیبایی بارش باران و برف در پایتخت بودند.



### نگاه

مسعود درستی؛ مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه

## مهندسی خطوط پرترافیک مترو با وجود کمبود ۱۰۰۰ قطار



آخرین واگن‌هایی که شبکه مترو ۱۶ تیرماه ۱۳۹۹ به این چرخه اضافه شده است (آن‌هم فقط ۲ آم قطار) و پس از آن به علت عقد قرارداد جدید شاهد یک وقفه در تأمین واگن هستیم. این موضوع بهبود شرایط بهره‌برداری از متروی تهران را سخت کرده و باعث شده تا در بحث تأمین ناوگان مورد نیاز با مشکلات و کمبودهای قابل توجهی روبه‌رو باشیم. اگر برنامه و هدف ما رساندن سرفاصله حرکت قطارها در تمام خطوط هفت‌گانه فعلی به ۲ تا ۳ دقیقه باشد، در این حالت به بیش از ۱۵۰۰ واگن جدید نیاز است، اما اگر بخواهیم رویکردی منطقی نسبت به این موضوع داشته باشیم، واقعیت این است که نیاز نیست در تمام خطوط سرفاصله حرکت قطارها به ۲ تا ۳ دقیقه کاهش پیدا کند. در این شرایط خطوط متروی شهر تهران به دلیل تأمین نشدن ناوگان مورد نیاز طی سال‌های گذشته، برای ارائه خدمات استاندارد به حدود دویستم میلیون نفر - سفر روزانه در ۱۵۶ ایستگاه و ۲۹۶ کیلومتر مسیر ریلی فعلی، همین امروز به هزار واگن جدید نیاز دارد. از سویی تأخیر ۷ ساله در نهایی کردن قرارداد ۶۳۰ دستگاه واگن مترو باعث شده شاهد یک عقب‌ماندگی در بحث ناوگان باشیم که سبب شده با وجود توسعه ایستگاه‌ها نتوانیم سرفاصله حرکت قطارها را انطور که انتظار می‌رود، کاهش دهیم.

قرارداد ۶۳۰ دستگاه واگن مترو پس از سال‌ها با پیگیری‌های مستمر شهردار تهران به ثمر رسیده که با الحاقات آن در متمم قرارداد، میزان واگن وارداتی مورد توافق با چین به ۲۹۱ دستگاه رسیده که ثمرات آن در چند سال آینده قابل مشاهده خواهد بود. در کنار این موضوع قرارداد تولید ۱۱۳ واگن هم در بحث قطار ملی منعقد شده است، اما تا زمان رسیدن و توزیع ناوگان جدید به مترو باید این کمبود حدوداً هزار واگن مترو را به شکلی مدیریت و مهندسی کنیم که کمترین مشکل را در خطوط ایستگاه‌ها، به‌ویژه در ساعات‌های پیک داشته باشیم. با وجود تمام کمبودهای به‌جا مانده از دوره‌های قبل، تلاش شده تا براساس میزان تقاضای سفر و شلوغی ایستگاه‌ها، نحوه حرکت قطارهای موجود را به شکلی مدیریت و مهندسی کنیم که مسافران با کمترین مشکلات ممکن مواجه شوند.

واقعیت این است که بدون افزایش ناوگان امکان کاهش سرفاصله حرکت قطارها در خطوط مترو وجود ندارد. جدا از کمبود ناوگان، تعداد ناوگان فرسوده و نیازمند اورهال نیز زیاد شده است؛ البته در ۲۸ ماه اخیر رشد چشمگیری در زمینه تعمیرات و ارتقای قطارهای مترو نسبت به سال‌های قبل داشتیم. در سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۹ تنها ۲۹۷ دستگاه واگن اورهال شده بود، اما در ۲ سال گذشته ۲۵۱ دستگاه واگن اورهال شده است. ضمن اینکه از سال گذشته برای اولین بار در تاریخ بهره‌برداری، تعمیرات اساسی قطارهای نسل اول مترو (قطارهای DC) همراه با نوسازی و ارتقاقت.

در حال حاضر بیشترین مشکل در بحث سرفاصله حرکت قطارها را در خطوط ۳، ۶ و ۷ داریم. با وجود تمام مشکلات و کمبودها، با بررسی‌های انجام‌شده و به‌منظور کاهش بار ترافیکی و افزایش رضایت شهروندان، از ابتدای دی‌ماه توانستیم سرفاصله حرکت قطارهای خطوط ۳ و ۶ مترو را در ساعات‌های پیک به میزان یک دقیقه کاهش دهیم. به این صورت که سرفاصله حرکت قطارهای خط ۳ مترو در پیک عصرگاهی از ۶ به ۵ دقیقه و سرفاصله حرکت قطارهای خط ۶ مترو در پیک عصرگاهی از ۱۲ دقیقه به ۱۱ دقیقه کاهش پیدا کرده است.

برای آگاهی شهروندان از کارهای انجام‌شده در راستای مدیریت کمبود ناوگان، به‌زودی جزئیات و توضیحات مفصلی درباره اقدامات صورت گرفته تهیه و منتشر خواهد شد. در مجموع امیدواریم که با اقدامات صورت گرفته در سال‌های آینده بتوانیم خدمات‌رسانی مطلوب‌تری در شهر زیرزمینی به مسافران داشته باشیم.

### داده‌نما

زینب زینالزاده؛ روزنامه‌نگار | محمدرضا محمدی تاش؛ گرافیکست



## توسعه فضای سبز با عوارض قطع درخت

براساس مصوبه شورای شهر تهران ۱۰۰ درصد عوارض حاصل از قطع درختان باید در یک حساب متمرکز واریز و برای توسعه فضای سبز هزینه شود که این کار از طریق تملک باغ‌ها و تبدیل آنها به فضای سبز یا احداث بوستان‌های کوچک محلی و... محقق می‌شود. به گفته علی محمد مختاری، مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران از ابتدای این دوره حدود هزار و ۱۳۴ میلیارد تومان عوارض قطع درختان وصول شده است. آخرین وضعیت عوارض قطع درختان و اقدامات صورت گرفته در راستای توسعه فضای سبز شهر تهران را در قالب اعداد و ارقام روایت می‌کنیم.



۶ منطقه تهران

از کمترین سرانه فضای سبز (کمتر از ۱۰ مترمربع به ازای هر نفر) برخوردارند.



۸۷ باغ و زمین

مشجر برای تبدیل شدن به بوستان عمومی تملک شده‌اند.



۴۵۰ میلیارد تومان

عوارض قطع درخت از ابتدای سال تاکنون ثبت شده است.



۱/۱۳۴ میلیارد تومان

از عوارض قطع درخت از اوایل این دوره مدیریت شهری تا شهریور ۱۴۰۲ وصول شده است.



۱۶ منطقه تهران

سرانه فضای سبز استاندارد (۱۵ تا ۱۶ مترمربع به ازای هر نفر) دارند.



۱/۱۲۶/۳۵۸ مترمربع

فضای سبز در این دوره و در مناطق کم‌برخورد تملک شده است.



۱۰۰٪

عوارض به تملک باغ‌ها و احداث بوستان و توسعه فضای سبز اختصاص دارد.

### یادداشت

حمیدرضا صامی؛ معاون معماری و شهرسازی شهردار تهران

## توسعه حمل و نقل همگانی منطبق با طرح تفصیلی



رشد کلانشهر تهران از یک سو و به تبع آن گسترش روزافزون جمعیت ساکن و فعال شهری از سوی دیگر، موجبات توسعه خدمات و فعالیت‌های مورد نیاز و تمایل به استفاده از وسایل نقلیه شخصی برای دسترسی به کارکردهای مختلف را فراهم آورده است؛ به همین دلیل بهره‌برداری از حوزه‌های فعالیت شهری با توجه به حجم روزافزون مراجعان، تنها با توسعه شهری مبتنی بر حمل و نقل همگانی قابل دستیابی خواهد بود؛ ضمن اینکه حمل و نقل عمومی اثر شگرفی در طراحی و توسعه محلات پایدار و پویا و عرصه‌های سکونتی کیفی و متناسب با منزلت اجتماعی مردم دارد.

شبکه‌های حمل و نقل همگانی در سطوح مختلفی از شهر، چه در لایه‌های زیرزمینی و چه در سطوح کالبدی شهر به‌دلیل محل حضور گسترده مردم هستند، بسیار مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته است؛ به عبارتی ظرفیت نظام حمل و نقل همگانی انبوه‌بر شهری به‌عنوان یک عرصه عمومی می‌تواند بهترین امکان را برای توسعه کمی و کیفی عرصه‌های شهری با هویت و عرصه اجتماعی بالنده فراهم کند.

براساس آمارها، کلانشهر تهران در مجموع دارای ۳۴۲ ایستگاه مترو در ۱۱ خط است که در حال حاضر ۱۴۱ ایستگاه در ۷ خط فعال هستند؛ بنابراین می‌توان گفت که این امکان، ظرفیت قابل‌انکاری در فرایند برنامه‌ریزی شهری و تأثیر قابل‌ملاحظه‌ای در اسناد طرح تفصیلی دارند.

برای توسعه TOD، در رویکرد توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، قسمتی از محدوده شهری اطراف ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی در شعاع ۸۰۰ متر یا نیم‌مایل (بیاده‌روی ۱۰ دقیقه‌ای) مورد توجه قرار گرفته است. در این رویکرد، توجه برنامه‌ریزان شهری به ایجاد ساختاری از تمرکز انواع کاربری‌ها، شبکه‌های پیاده‌روی قوی در کنار فضاهای باز عمومی و سبز، تمرکز تراکم ساختمانی، وجود حمل و نقل همگانی مکمل و مسیرهای مناسب تردد دوچرخه قرار دارد. با توجه به اینکه حوزه‌های ایستگاهی رویکرد TOD در بافت‌های مختلف شهری قرار دارند و هر کدام دارای ویژگی‌های هویتی و ظرفیت‌های کالبدی متفاوتی هستند، در نتیجه تنوع ویژه و خاصی را در ابعاد مختلف توسعه، متناسب با بافت رقم می‌زنند؛ به عبارتی، توسعه شهری مبتنی بر حمل و نقل همگانی و نیاز یک محدوده شهری به نوع مشخصی از توسعه، به صورت یک تعامل دوطرفه، مورد تأکید مدیریت شهری است.

پروژه‌های TOD که در دستور کار معاونت شهرسازی و معماری و کارگروه توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی قرار دارد در ۲ مقیاس راهبردی و موضعی تعریف شده است. در مقیاس کلانشهر تهران طرح تدوین برنامه استراتژیک توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) با هدف بهره‌برداری در فرایند بازبینی طرح تفصیلی، رسالت تدوین راهبردهای مقیاس شهری و توزیع تعادل در حوزه‌های شهری پیرامون ایستگاه‌های مترو با توجه به ظرفیت‌های تهران را بر عهده دارد.

در هر یک از مناطق شهری، یک حوزه ایستگاهی به‌منظور شناسایی محدودیت‌ها و ویژگی‌های بافت هر منطقه انتخاب شده و در قالب پروژه موضعی توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی در دست تهیه قرار گرفته است. تاکنون ۱۸ قرارداد موضعی مربوط به مناطق در دستور کار قرار گرفته که ۸ مورد آنها در مراحل اولیه طرح‌ها و شناخت بستر حوزه‌های ایستگاهی پیشرفت داشته‌اند و مابقی در قالب طرح‌های مجزا یا کردورهای ایستگاهی در مراحل انعقاد قرارداد و انجام فراخوان هستند.



6 260641 200359



6 260641 200014