

سند برنامه سوم توسعه شهر تهران ۱۳۹۸-۱۴۰۲

شهر تهران

سند برنامه عملیاتی حوزه حمل و نقل و ترافیک





# بمسئله الله الكور حصن الكور حصيد

۲	..... مقدمه
۲	..... شناخت شهر بر اساس حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک
۶	..... شناخت حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک
۱۷	..... عملکرد حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک در برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران
۳۲	..... تبیین وضعیت موجود حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک (نقاط قوت، ضعف، تهدید، فرصت)
۳۴	..... تحلیل موقعیت حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک
۳۵	..... راهبردها، سیاستها، اقدامات اجرایی و احکام برنامه سوم
۴۰	..... شاخص‌های سطح اول، سطح دوم و سطح سوم
۴۲	..... الزامات تحقق احکام برنامه سوم



## ۱. مقدمه

افزایش پیوسته جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی\_ اجتماعی درون شهرها موجب شده تا تعداد تقاضای سفر به صورت تصاعدی در شهرهای بزرگ افزایش یابد تا جایی که تهران با جمعیت حدود ۹ میلیون نفر دارای روزانه ۱۸/۹ میلیون سفر است. به موازات چنین تغییرات چشمگیری در میزان تقاضای سفرهای درون شهری، توجه به توسعه و گسترش بسترها و سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی ضروری است. آنچه امروز شاهد آن هستیم عدم تحقق این هدف یعنی توسعه و گسترش حمل‌ونقل همگانی متناسب با افزایش تقاضای سفر و در نتیجه ازدحام جمعیت در سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی و ناکارایی این سیستم‌ها و به دنبال آن استفاده از وسایل نقلیه شخصی به علت عدم پاسخگویی به تقاضای گسیل شده به حمل‌ونقل همگانی است. این در حالی است که افزایش سفرهای صورت گرفته با وسایل نقلیه شخصی باعث ترافیک و عدم روانی در سامانه‌های حمل‌ونقل می‌گردد و به تبع آن شهر و شهروندان با مسائل دیگری از قبیل آلودگی هوا و آلودگی صوتی دست‌به‌گریبان می‌شوند.

بر این اساس و با توجه به نتایج آخرین نظرسنجی از مسائل و مشکلات شهر تهران (شهریور ماه ۱۳۹۶) دو معضل ترافیک و آلودگی هوا با اختلافی چشمگیر نسبت به سایر موارد به عنوان مهم‌ترین مسائل زیستی پایتخت مورد توجه شهروندان تهرانی قرار گرفته است. لذا پرداختن به مقوله «آلودگی هوا ناشی از حمل و نقل و ترافیک» و «ناکارآمدی سیستم‌های حمل و نقل» از اهمیت به سزایی برخوردار می‌باشد که این مهم را معاونت حمل و نقل ترافیک در قالب موضوعات کلیدی «کاهش و رفع آلودگی هوا و آلودگی‌های محیط زیستی و ترافیک، عبور و مرور روان و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی» در برنامه پنج ساله سوم توسعه شهر تهران به صورت جدی مورد توجه قرار داده است. بر این مبنا راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات اجرایی پیش‌بینی شده در برنامه سوم حول این دو موضوع کلیدی تعریف و برنامه‌ریزی شده است. امید است با برنامه‌ریزی صحیح، همکاری و تعامل نهادهای ذی‌ربط و شهروندان و تأمین منابع مورد نیاز، اهداف پیش‌بینی شده ذیل برنامه محقق گردیده و ضمن حل معضلات مورد اشاره، رضایت حداکثری شهروندان فهیم پایتخت فراهم آید.

## محسن پورسیدآقایی

## معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

در این گزارش، ابتدا به شناخت شهر تهران از منظر حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک پرداخته، سپس عملکرد حوزه مأموریتی مذکور را بر اساس سند متأخر فرادست یعنی برنامه پنج‌ساله دوم شهر تهران مورد بررسی قرار می‌دهد. در بخش بعدی گزارش، اعتبارات سال‌های برنامه دوم تحلیل می‌شود و جدول تبیین وضع موجود به نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها می‌پردازد. در نهایت موقعیت حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک بررسی و مهم‌ترین مسائل آن شرح داده می‌شود. بخش بعدی این سند، مشتمل بر چشم‌انداز، راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات اجرایی منطبق بر احکام برنامه سوم شهر تهران است و به تبع آن در بخش‌های دیگر شاخص‌های سطح اول، دوم و سوم تبیین می‌شود. در نهایت الزامات به تحقق احکام و اهداف برنامه سوم تشریح می‌گردد.

## ۲. شناخت شهر بر اساس حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک

شهر تهران با جمعیت ساکن حدود ۹/۱ میلیون نفری\* بزرگ‌ترین کلانشهر خاورمیانه است که با مشکلات جدی و عدیده‌ای در سیستم حمل‌ونقل مواجه است. مساحت تهران ۷۵۱ کیلومترمربع است که دارای تراکم جمعیت ۱۲۱/۲ نفر در هکتار است. با افزایش مالکیت خودرو و افزایش رفاه نسبی، سرانه مالکیت سواری شخصی به ۳/۰ بر نفر و تعداد خودروهای شماره‌گذاری شده در شهر تهران به ۴/۲ میلیون خودرو رسیده است. شبکه معابر شهر تهران که طول آن در جدول (۱) نشان داده شده است، روزانه میزبان ۱۸/۹ میلیون سفر سواره است. در نمودار (۱) تعداد سفرهای روزانه طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۶ نشان داده شده است.

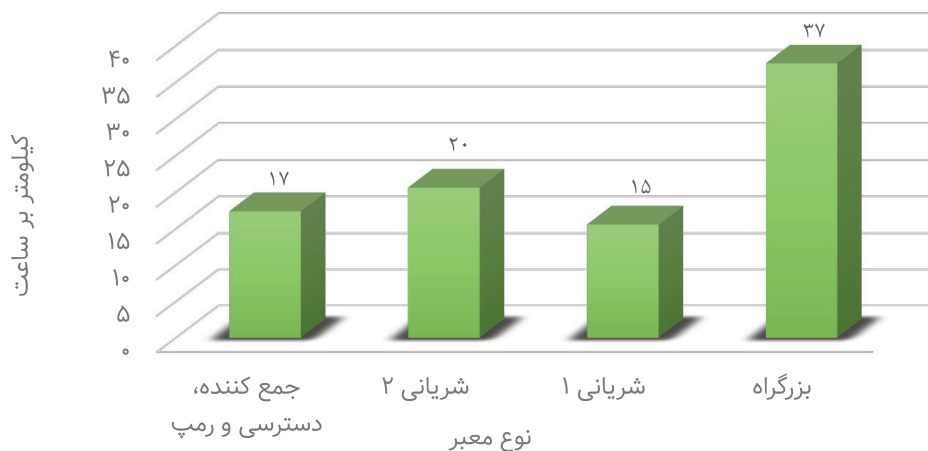
طول (کیلومتر)	رده عملکردی معابر
۹۳۱	آزادراه، بزرگراه و رمپ و لوپ
۱۰۵۳	خیابان اصلی (شریانی درجه ۱ و ۲)
۱۵۵۲	خیابان فرعی (جمع کننده و دسترسی محلی)
۲۸۳۸	کوچه و بن‌بست

جدول (۱) - طول شبکه معابر شهر تهران

مأخذ: گزیده آمار حمل‌ونقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

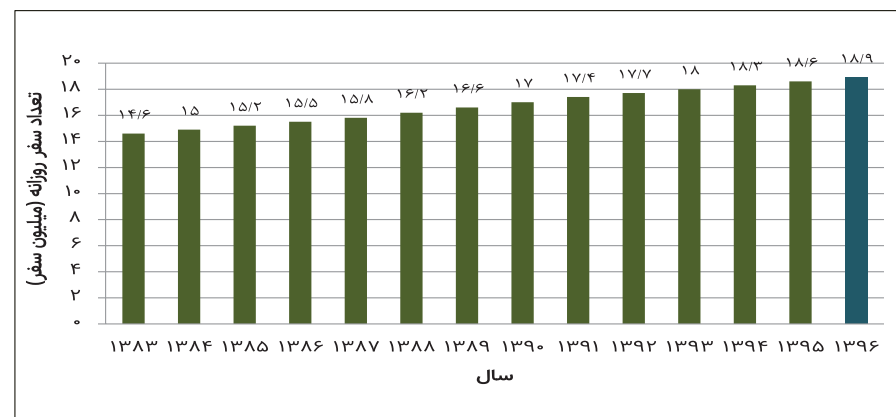
مطابق نتایج سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران، جمعیت شهر تهران معادل ۸،۹ میلیون نفر بوده است. بر اساس یافته‌های مدل معتبر حمل‌ونقل شهر تهران، جمعیت شهر تهران در سال ۱۳۹۶، ۹،۱ میلیون نفر برآورد شده است.





نمودار (۳) - متوسط سرعت در شبکه معابر (ساعت اوج صبح)

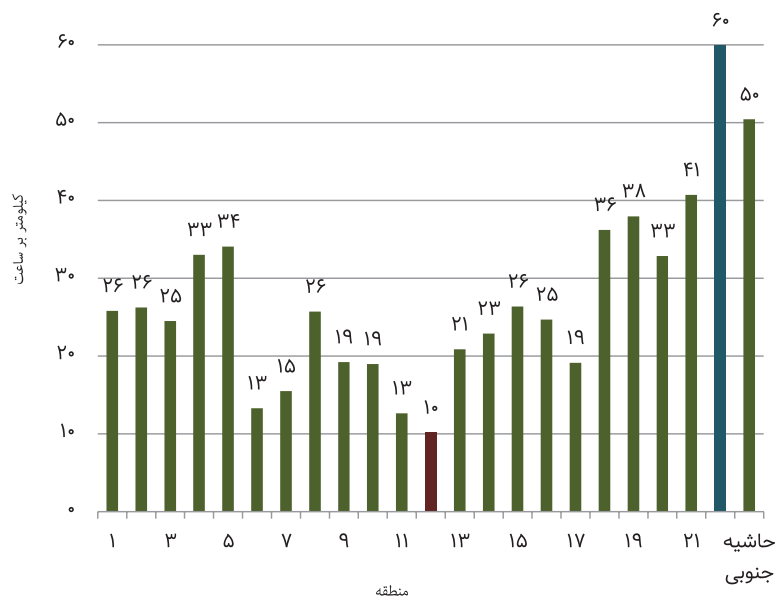
مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران



نمودار (۱) - تعداد سفرهای روزانه شهر تهران طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۶

مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

بر اساس نتایج گزیده آمار حمل و نقل در سال ۱۳۹۶، این تعداد سفر منشأ بسیاری از مشکلات دیگر شهر تهران است به طوری که روزانه قریب به ۱۲ میلیون لیتر بنزین و ۴/۶ میلیون لیتر گازوییل ویژه حمل و نقل مصرف می‌شود که این امر خود باعث افزایش آلودگی محیط‌زیست و در نتیجه کاهش ضریب ایمنی و سلامتی شهروندان است. ضمن اینکه افزایش حجم تردد خودروها خود باعث افزایش تصادفات و خسارات مادی و جانی ناشی از آن نیز می‌شود، به طوری که تعداد متوفیان ناشی از تصادفات درون شهری ۶۸۷ نفر و تعداد کل تصادفات ثبت شده توسط دوربین‌های کنترل ترافیک حدود ۲۳ هزار تصادف فوتی، جرحی و خسارتی است. همچنین از جمله مشکلات دیگر شهر تهران که متأثر از تعدد سفرهای شهری است، افزایش زمان سفر و میزان تأخیر است. در جدول (۲) تعدادی از این شاخص‌های عملکردی سیستم حمل و نقل تهران در ساعت اوج صبح نشان داده شده است.



نمودار (۴) - متوسط سرعت همسنگ سواری در شبکه معابر مناطق (ساعت اوج صبح)

مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

عنوان شاخص	مقدار	واحد
متوسط سرعت در شبکه معابر	۲۴/۴	کیلومتر بر ساعت
متوسط زمان یک سفر درون شهری	۲۵/۸	دقیقه
نسبت زمان تأخیر به زمان سفر	۵۵/۴	درصد
درصدی از مساحت شبکه با حجم بیش از ظرفیت	۱۳/۸	درصد
متوسط سرعت سفر با اتوبوس و مترو	۱۸/۲	کیلومتر بر ساعت
طول متوسط یک سفر مبدا-مقصد شهر تهران	۱۰/۵	کیلومتر

جدول (۲) - عملکرد سیستم حمل و نقل تهران در ساعت اوج صبح

مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

همچنین متوسط سرعت در شبکه معابر بزرگراهی، شریانی درجه ۱ و ۲، جمع کننده، دسترسی و رمپ در ساعت اوج صبح در نمودار (۲) و متوسط سرعت همسنگ سواری در شبکه معابر مناطق در ساعت اوج صبح در نمودار (۳) نشان داده شده است.



شهر تهران هستند. بزرگ‌ترین مراکز آموزشی و درمانی در تهران مستقر شده‌اند که همگی نشان‌دهنده نقش منطقه‌ای تهران هستند. همچنین تهران به‌عنوان مرکز فعالیت برای ساکنان آن مطرح است که نقش محلی خود را ایفا می‌نماید به طوری که جمعیت دانش‌آموز ساکن آن حدود ۱/۶ میلیون، دانشجوی ساکن حدود ۵۰۰ هزار نفر و اشتغال ساکن در آن حدود ۳ میلیون نفر است. در جدول (۳) و نمودار (۴) تعداد سفرهای روزانه تولید و جذب شده ساکنین شهر تهران به تفکیک مناطق شهر تهران آورده شده است.

تهران به‌عنوان پایتخت ایران، سه نقش اساسی ملی، منطقه‌ای و محلی دارد. نقش ملی تهران به‌گونه‌ای است که بسیاری فعالیت‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی در سطح ملی در این شهر انجام می‌شود. همچنین بسیاری از مبادلات تجاری کشور با کشورهای خارجی وابسته به حیات اقتصادی این شهر است. علاوه بر آن شهر تهران نقش بسیار مهم منطقه‌ای در استان تهران دارد. بسیاری از شاغلین شهرهای اطراف در تهران مشغول فعالیت هستند. به عبارت دیگر بسیاری از کارهای مولد اقتصادی که در استان تهران انجام می‌شوند، وابسته به

منطقه	شغلی		آموزشی		خرید		تفریح		هیج سرخانه		جمع	
	تولید	جذب	تولید	جذب	تولید	جذب	تولید	جذب	تولید	جذب	تولید	جذب
۱	۱۶۹,۹۱۳	۱۰۰,۳۲۷	۱۱۹,۳۳۴	۱۳۰,۹۸۱	۹۱,۱۸۱	۸۴,۳۱۲	۷۹,۲۲۵	۹۶,۶۹۵	۶۸,۱۲۵	۶۹,۶۱۳	۵۲۷,۷۷۸	۴۸۱,۹۲۸
۲	۲۷۷,۶۹۸	۱۴۱,۲۹۴	۱۵۴,۷۹۹	۱۴۸,۹۸۸	۱۳۶,۹۳۱	۱۳۴,۹۱۹	۱۲۰,۸۲۰	۱۳۳,۶۹۸	۹۵,۴۵۹	۹۷,۶۹۸	۷۸۵,۷۰۷	۶۵۶,۵۹۷
۳	۱۳۸,۲۶۰	۱۸۱,۰۱۰	۸۰,۴۸۹	۹۴,۸۲۷	۷۵,۰۹۴	۷۶,۱۷۸	۶۴,۹۳۲	۹۷,۶۳۷	۱۰۸,۹۷۸	۱۰۹,۳۳۱	۴۶۷,۷۵۳	۵۵۸,۹۸۳
۴	۳۶۵,۷۸۷	۱۹۱,۰۱۶	۱۷۰,۱۰۵	۱۷۲,۲۴۵	۱۶۱,۸۶۷	۹۸,۴۶۸	۱۴۷,۲۷۰	۱۳۳,۳۰۶	۱۱۰,۵۶۲	۱۱۴,۴۴۳	۹۵۵,۵۹۱	۷۰۹,۴۷۹
۵	۳۱۶,۰۲۶	۱۱۹,۳۹۱	۱۶۲,۰۱۲	۱۵۱,۶۴۵	۱۴۲,۵۱۶	۱۰۱,۵۳۶	۱۲۶,۳۲۶	۱۱۲,۶۴۵	۷۴,۸۵۴	۷۵,۶۷۹	۸۲۱,۷۳۴	۵۶۰,۸۹۷
۶	۹۴,۴۵۹	۴۵۷,۵۵۰	۵۱,۸۰۹	۱۱۵,۱۷۸	۴۸,۵۱۵	۱۳۲,۹۱۷	۴۲,۰۱۳	۸۷,۵۱۸	۲۰۹,۰۷۲	۲۰۵,۳۶۳	۴۴۵,۸۶۸	۹۹۸,۵۲۵
۷	۱۳۲,۶۳۲	۱۸۸,۶۷۱	۵۴,۱۲۴	۴۹,۳۸۱	۵۴,۵۸۸	۵۲,۶۴۹	۴۹,۴۳۵	۵۳,۴۶۲	۹۴,۴۳۵	۹۴,۱۴۰	۳۸۵,۲۱۴	۴۳۸,۳۰۳
۸	۱۶۲,۳۳۵	۷۸,۲۳۵	۷۵,۲۹۹	۶۸,۱۲۱	۷۳,۳۹۴	۴۳,۲۹۸	۶۶,۵۳۵	۵۹,۶۶۱	۵۲,۳۴۱	۵۴,۲۰۳	۴۲۹,۹۰۴	۳۰۳,۵۱۷
۹	۶۱,۴۹۲	۱۰۵,۵۴۲	۲۵,۳۳۹	۲۲,۴۹۱	۲۴,۲۲۶	۳۵,۷۳۲	۲۳,۰۵۵	۲۳,۹۱۴	۴۶,۲۶۸	۴۷,۳۹۲	۱۸۰,۳۸	۲۳۵,۰۷۰
۱۰	۱۳۴,۲۵۶	۷۴,۵۱۳	۴۸,۵۳۴	۳۹,۱۴۱	۵۰,۹۷۳	۳۲,۱۹۷	۴۹,۳۲۶	۳۵,۴۴۸	۳۸,۶۵۸	۳۹,۴۸۱	۳۲۱,۷۴۷	۲۲۰,۷۷۹
۱۱	۱۲۳,۸۹۲	۱۹۹,۳۳۹	۴۷,۵۰۲	۴۳,۷۴۱	۴۶,۲۸۴	۷۴,۰۵۵	۴۳,۶۶۷	۴۷,۳۲۵	۹۸,۱۲۸	۹۹,۲۲۸	۳۵۹,۴۷۳	۴۶۳,۶۸۸
۱۲	۱۰۲,۱۷۹	۶۰۲,۷۱۹	۴۰,۸۴۲	۴۸,۵۳۰	۳۴,۹۴۸	۱۶۷,۲۷۹	۳۴,۶۴۴	۵۱,۹۷۶	۲۲۰,۸۰۰	۲۰۷,۶۸۳	۴۳۳,۴۱۳	۱,۰۷۸,۱۸۸
۱۳	۱۱۸,۰۰۹	۶۵,۴۵۹	۴۳,۸۹۱	۴۳,۴۷۷	۴۷,۱۵۲	۳۲,۹۸۳	۴۳,۰۰۱	۳۶,۸۳۶	۳۴,۶۴۱	۳۴,۸۴۷	۲۸۶,۶۹۴	۲۱۳,۶۰۱
۱۴	۲۰۰,۶۵۷	۸۹,۵۶۱	۸۱,۵۳۶	۷۷,۰۴۸	۸۰,۳۷۵	۴۳,۶۱۲	۷۴,۷۵۵	۵۶,۴۳۱	۴۸,۶۳۴	۴۹,۳۰۶	۴۸۵,۹۵۷	۳۱۵,۹۵۸
۱۵	۲۴۷,۴۲۰	۱۶۴,۴۵۱	۹۷,۵۵۵	۷۶,۴۱۱	۹۳,۲۷۸	۶۵,۲۸۷	۶۵,۲۸۷	۸۸,۲۵۲	۷۸,۴۵۰	۸۱,۱۴۰	۶۰۴,۹۵۵	۴۵۲,۴۲۸
۱۶	۹۹,۵۸۸	۹۰,۱۹۳	۳۷,۹۵۲	۳۲,۶۸۰	۳۹,۲۳۲	۳۸,۰۲۱	۳۷,۴۶۲	۳۷,۹۷۹	۴۰,۵۲۸	۴۱,۰۹۵	۲۵۴,۷۶۲	۲۳۹,۹۶۸
۱۷	۷۷,۷۲۷	۷۳,۲۶۵	۲۸,۹۱۴	۲۲,۶۷۷	۳۰,۶۹۷	۳۵,۰۷۹	۳۰,۹۹۱	۲۱,۸۵۳	۳۴,۴۱۸	۳۵,۴۶۳	۲۰۲,۷۴۷	۱۸۸,۳۳۶
۱۸	۱۴۲,۳۴۱	۱۲۷,۴۶۷	۴۶,۲۵۷	۳۹,۲۹۳	۵۲,۳۷۳	۵۵,۱۷۷	۵۲,۸۹۵	۳۹,۷۹۰	۶۲,۵۶۴	۶۴,۱۴۲	۳۵۶,۴۳	۳۲۵,۸۶۹
۱۹	۹۵,۳۱۲	۵۸,۰۸۲	۳۲,۰۳۲	۲۹,۱۱۴	۳۶,۱۸۸	۲۹,۱۹۰	۳۴,۸۹۷	۲۶,۷۳۳	۲۷,۲۶۳	۲۵,۳۲۹	۲۲۵,۶۹۲	۱۶۸,۴۴۹
۲۰	۱۲۵,۳۳۹	۱۱۷,۰۱۰	۴۷,۴۳۷	۵۱,۱۲۴	۴۹,۳۹۶	۵۰,۰۵۶	۴۷,۶۰۴	۴۸,۰۱۷	۵۶,۰۰۶	۵۵,۲۵۱	۳۲۵,۷۸۲	۳۲۱,۴۵۸
۲۱	۶۳,۵۳۹	۷۳,۱۲۷	۳۰,۵۱۱	۲۴,۵۳۶	۲۶,۷۲۳	۳۱,۰۰۵	۲۶,۳۱۹	۲۵,۴۷۶	۲۸,۱۰۳	۲۷,۲۱۱	۱۷۵,۱۹۵	۱۸۱,۳۵۴
۲۲	۴۵,۶۶	۱۲,۰۲۸	۲۳,۹۱	۲۰,۴۶۹	۲۱,۸۴۳	۱۰,۰۵۸	۲۰,۲۴۲	۱۶,۵۶۶	۶,۰۰۸	۶,۲۱۴	۱۱۷,۶۶۳	۶۵,۳۳۶
حاشیه جنوبی	۵۱,۳۸۲	۳۵,۶۵۵	۱۶,۳۶۷	۱۴,۴۵۴	۱۸,۴۸۸	۱۲,۲۵۴	۲۱,۶۰۴	۱۷,۱۶۴	۱۲,۶۸۱	۱۲,۷۲۵	۱۲۰,۵۲۲	۹۲,۲۵۱
جمع	۳,۳۴۵,۹۰۳	۱,۵۱۶,۵۵۰	۱,۴۳۶,۲۶۲	۱,۳۲۵,۲۷۰	۱,۶۴۶,۹۷۶	۹,۲۷۰,۹۶۱						

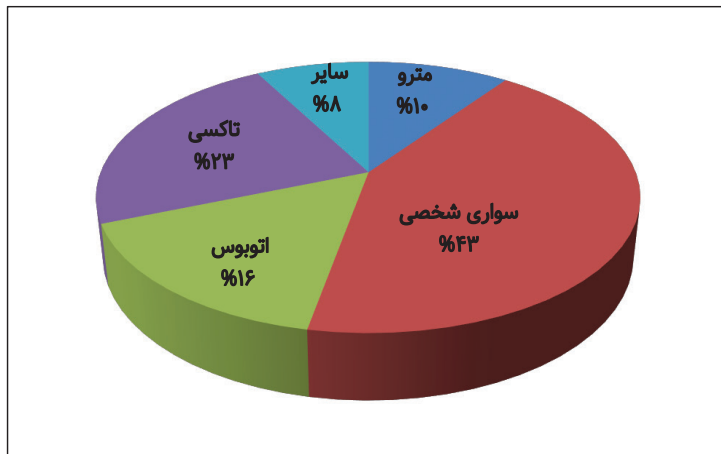
جدول (۳)- تعداد سفرهای روزانه تولید و جذب شده ساکنین شهر تهران به تفکیک مناطق شهر تهران

مأخذ: گزیده آمار حمل‌ونقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران



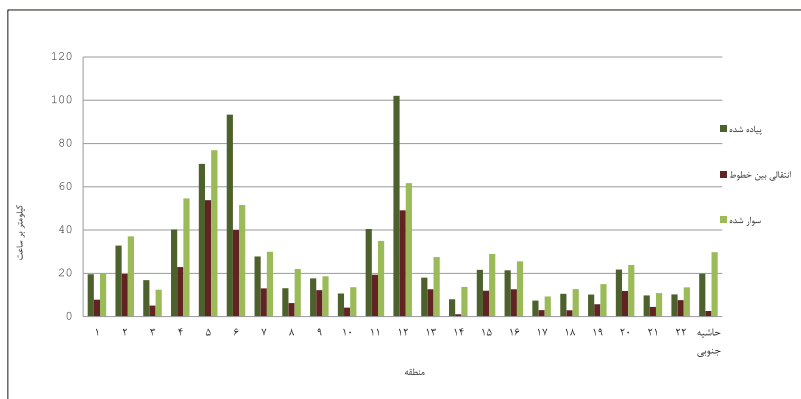
با توجه به جمعیت شهر تهران و نیز میزان سفرهای روزانه در این شهر، توسعه سیستم حمل و نقل همگانی و برنامه ریزی سیاست‌های کاهش مطلوبیت استفاده از خودروهای شخصی و نیز توسعه حمل و نقل غیر موتوری از ارکان مهم در مدیریت شهری این کلانشهر است.

سهم شیوه‌های مختلف حمل و نقلی در سفرهای درون شهری در نمودار (۶) نشان داده شده است. همان گونه که مشاهده می‌گردد سهم حمل و نقل همگانی (مترو و اتوبوس) و نیمه همگانی (تاکسی) از سفرهای شهر تهران ۴۹ درصد و سهم وسایل نقلیه شخصی ۴۳ درصد است.

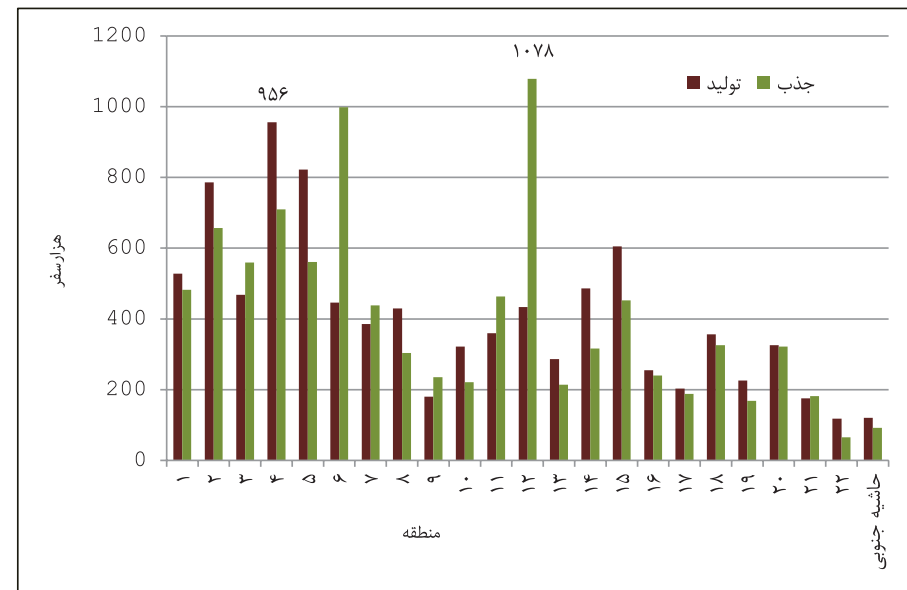


نمودار (۶)- سهم شیوه‌های مختلف حمل و نقلی در سفرهای درون شهری  
 مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

در نمودار (۷) تعداد مسافران جابجا شده توسط اتوبوس و مترو در مناطق مختلف تهران در ساعت اوج صبح نشان داده شده است.



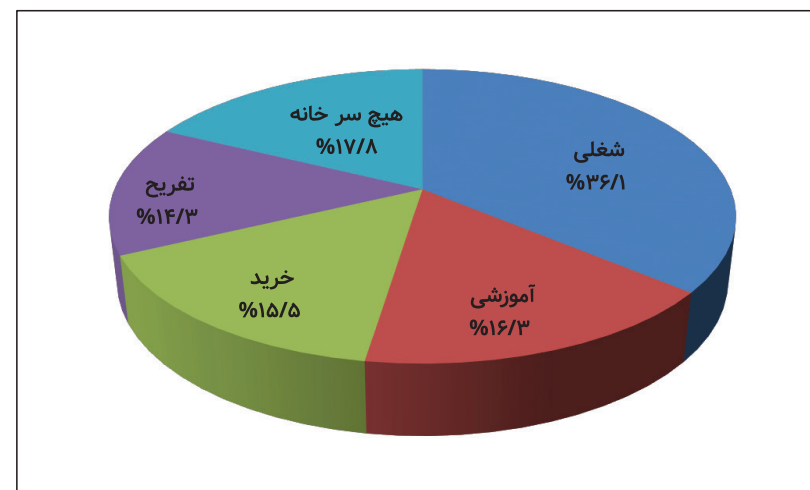
نمودار (۷)- تعداد مسافران جابجا شده توسط اتوبوس و مترو در مناطق مختلف تهران (ساعت اوج صبح)  
 مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران



نمودار (۴)- تولید و جذب سفر روزانه به تفکیک منطقه

مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران

همچنین سهم اهداف مختلف شغلی، آموزشی، خرید، تفریح و هیچ سر خانه در سفرهای روزانه شهر تهران در نمودار (۵) نشان داده شده است.



نمودار (۵)- سهم اهداف مختلف در سفرهای روزانه شهر تهران

مأخذ: گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک ۱۳۹۶ تهران



تهران نیز مانند سایر شهرهای بزرگ دنیا، همواره با چالش‌ها و مشکلات بزرگی مواجه بوده و عملکرد آن عوارض نامطلوبی را به شهر و شهروندان تحمیل کرده است. تمامی این آمارها نشان از گستردگی مسائل و مشکلات کلانشهر تهران در بخش حمل‌ونقل دارد.

در برنامه‌ریزی‌های توسعه و سیاست‌های کاربری زمینی، مطالعات حمل‌ونقلی به‌درستی لحاظ نمی‌شود و این موضوع مشکلات اساسی در ترافیک سنگین بعضی از معابر شهر تهران ایجاد کرده است. احداث مجتمع‌های مسکونی، اداری، تفریحی و مگا مال‌ها و غیره به‌صورت مجزا یا مختلط، از مصادیق توسعه کاربری بدون توجه به ارزیابی‌های حمل‌ونقلی است. این نوع از توسعه کاربری، به دلیل تولید سفر و جذب بالای آن، تأثیر محسوسی بر شبکه معابر حوزه نفوذ خود می‌گذارد. بنابراین ارزیابی تأثیر کاربری‌های عمده و مهم جدید با توجه به تأثیرگذاری آن‌ها بر عملکرد شبکه حمل‌ونقل، نیاز به بررسی گزینه‌های پیشنهادی و سناریو پردازی، به‌عبارت‌دیگر، مقوله عرضه‌سنجی و مطالعه تأثیرات یک کاربری خاص بر روی عملکرد شبکه دارد. این امر، با توجه به ضرورت برنامه‌ریزی حمل‌ونقل برای آینده، از اهمیت بسزایی برخوردار است. هماهنگی و همکاری معاونت‌های مختلف شهرداری جهت الزام انجام مطالعات عرضه‌سنجی ترافیکی قبل از صدور پروانه ساخت کاربری‌های جاذب سفر است که متأسفانه تاکنون موردتوجه قرار نگرفته و این امر باعث ایجاد کاربری‌هایی با جذب بالای سفر و در نتیجه ایجاد گره‌های ترافیکی در بعضی از نقاط شهر گردیده است. بازنگری طرح‌های جامع شهری و تفصیلی به‌منظور ایجاد یکپارچگی و هماهنگی طرح‌های کاربری زمین و حمل‌ونقل و نیز ایجاد هماهنگی و همکاری مابین معاونت‌های حمل‌ونقل و ترافیک و شهرسازی و معماری می‌تواند از جمله اقدامات مؤثر در جهت کاهش این معضل باشد. سطح بالای آلودگی هوای شهر ناشی از تردد وسایل نقلیه از جمله مسائل کلیدی و چالش‌های مهم در حوزه حمل‌ونقل در شهر تهران است. تردد وسایل نقلیه با آلاینده‌گی بالا، فرسودگی و عدم داشتن شرایط استاندارد در ناوگان حمل‌ونقل از جمله عوامل مؤثر در ایجاد آلودگی هوا است که توسعه حمل‌ونقل پاک و پیاده محور و ارتقای حمل‌ونقل غیر موتوری (دوچرخه و پیاده) می‌تواند از جمله راهبردها و سیاست‌ها در جهت رفع این مشکل باشند. همچنین ترافیک و ناکارآمدی سامانه‌های حمل‌ونقل را می‌توان از دیگر مسائل

کلیدی و مهم در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک برشمرد. پایین بودن هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم سیستم حمل‌ونقل شخصی (خودرومحوری)، عدم کفایت و مطلوبیت حمل‌ونقل همگانی و عدم اعمال جدی و مستمر قانون در مورد وسایل نقلیه متخلف را می‌توان به‌عنوان عوامل مؤثر در ایجاد ترافیک در این کلانشهر برشمرد.

تکمیل و توسعه سامانه‌های ریلی، تدوین و اعمال نظام قیمت‌گذاری استفاده از زیرساخت‌های شهری (شبکه معابر و پارکینگ)، توسعه و بهسازی ناوگان در جهت افزایش کیفیت ناوگان حمل‌ونقل همگانی و نیمه همگانی و ایجاد یکپارچگی و هماهنگی طرح‌های کاربری زمین و حمل‌ونقل از جمله سیاست‌های مؤثر در جهت رفع این مشکلات است.

### ۳. شناخت حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک

#### ۳-۱. چشم‌انداز حوزه مأموریتی

تهران در سال افق طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک (۱۴۰۴) دارای سیستم حمل‌ونقلی است که با تأکید بر اصول توسعه پایدار و انسان‌محوری در حمل‌ونقل شهری، توسعه‌یافته و کیفیت‌زندی و فعالیت کلیه ساکنان شهر را مطابق با استانداردهای بین‌المللی ارتقاء می‌دهد، این امر متضمن آن است که این سیستم یکپارچه، در دسترس، روان، راحت، ایمن، پاک و در جهت توسعه اقتصاد شهر بوده و با در نظر گرفتن محدودیت منابع نیز قابل اجرا باشد. اصل توسعه پایدار در حمل‌ونقل به معنای سوق دادن سیاست‌های ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل به سمت و سویی است که آن زیرساخت ضمن تأمین حداکثری نیازهای کنونی دارای شاخصه‌هایی چون ماندگاری طولانی، طبیعت‌محوری، فنّاوری محوری و مستقل از محیط پیرامون باشد. احداث زیرساخت‌هایی با ماندگاری طولانی‌تر به معنای آن است که از ظرفیت کنونی برای ایجاد زیرساخت‌ها برای نسل کنونی و همچنین نسل‌های آینده به‌طور بهینه استفاده گردد. زیرساخت‌های طبیعت‌محور، زیرساخت‌هایی هستند که بر پایه مصرف کمتر انرژی و توجه بیشتر به محیط‌زیست ایجاد می‌گردند. زیرساخت‌های فنّاوری محور نیز بر مبنای استفاده حداکثری از توسعه کنونی به‌عنوان بستری مناسب برای فنّاوری‌های آینده ایجاد می‌گردند به‌نحوی که ورود هر فنّاوری نوین به عرصه وجود، منطبق با زیرساخت‌های ایجادشده





باشد و موجب کمترین هزینه و تبعات در توسعه گردد. ایجاد زیرساخت مستقل از پیرامون به معنای ایجاد زیرساختی است که در صورت تغییرات بزرگ در محیط ایجادشده در آن (تغییرات قیمت سوخت، توازن منابع انرژی و سیاست‌های مقطعی) کمترین تبعات و تغییرات را در عملکرد خود و تصمیم کاربران شاهد باشد. اصل انسان‌محوری در حمل‌ونقل به معنای توسعه و ایجاد زیرساخت‌ها بر مبنای احترام به حقوق شهروندی و انسانی است. بر این مبنا توسعه روزافزون زیرساخت‌های مرتبط با خودروی شخصی سبب گردیده تا حقوق انسانی در بسیاری از موارد تحت تأثیر حقوق استفاده‌کنندگان از خودروی شخصی قرار گیرد. این اصل، اتخاذکنندگان سیاست‌های حمل‌ونقل شهری را ملزم به توجه به حقوق عبور و مرور ایمن، پاک، راحت و مطمئن شهروندان در شهر کرده و عرصه زیرساخت‌ها و فضای درون‌شهری را برای آنان مبسوط‌تر می‌کند.

### ۲-۳. مهم‌ترین اسناد بالادستی حوزه مأموریتی

مجموعه فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل و ترافیک، طیف وسیعی از امور مختلف را در برمی‌گیرد که این فعالیت‌ها ذیل الزامات مختلفی انجام می‌شود. برخی از مهم‌ترین طرح‌ها و برنامه‌ها، قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فرادستی حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک عبارتند از:

۱. سیاست‌های کلی نظام؛
۲. سند چشم‌انداز تهران ۱۴۰۴؛
۳. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه؛
۴. قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه؛
۵. قوانین سنواتی بودجه کل کشور؛
۶. قانون هوای پاک و آیین‌نامه‌های اجرایی مربوطه شامل:
  - آئین‌نامه اجرایی تبصره (۳) ماده (۳) قانون هوای پاک
  - آئین‌نامه اجرایی تبصره (۳) ماده (۱۶) قانون هوای پاک
  - آئین‌نامه اجرایی ماده (۷) قانون هوای پاک
  - آئین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک
  - آئین‌نامه اجرایی تبصره ماده (۱۴) قانون هوای پاک
  - آئین‌نامه اجرایی ماده (۲۹) قانون هوای پاک

۷. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

۸. آئین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو؛

۹. قانون الحاق سه تبصره به بند (۱۲) ماده (۴) قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۶۹؛

۱۰. قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف؛

۱۱. قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه؛

۱۲. قانون هدفمندسازی یارانه‌ها؛

۱۳. قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور؛

۱۴. طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک مصوب سال ۱۳۸۶؛

۱۵. لایحه قانونی احداث پایانه‌های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل‌های بین‌شهری در داخل شهر تهران مصوب ۱۳۵۹/۰۲/۰۹ شورای انقلاب؛

۱۶. قانون اصلاح لایحه قانونی احداث پایانه‌های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل‌های مسافربری برون‌شهری در داخل شهر تهران (مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱۷)؛

۱۷. قانون مصوب ۱۳۵۴ مبنی بر تأسیس شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) توسط مجلسین شورای ملی و سنا.

### ۳-۳. معرفی سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه حوزه مأموریتی

#### سازمان حمل‌ونقل و ترافیک

سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران تا قبل از سال ۱۳۵۳ با عنوان دفتر فنی ترافیک در شهرداری تهران فعالیت می‌نموده و در دی‌ماه سال ۱۳۵۲ اساسنامه آن به تصویب رسیده و به سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تغییر نام یافت.

عمده مأموریت این سازمان عبارت است از: جابجایی ایمن، ارزان، سریع و راحت انسان و کالا و اصلاح و بهبود الگوی سفرهای درون‌شهری، ارتقاء فرهنگ و گسترش آموزش شهروندی و افزایش سهم‌سفره‌ای غیر موتوری.

از خردادماه سال ۱۳۸۸ این سازمان بر اساس تدبیر و سیاست‌های ابلاغی شهرداری تهران در خصوص کوچک‌سازی سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته به شهرداری، با معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ادغام گردیده و تحت عنوان معاونت و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک فعالیت نموده است. لیکن در حال حاضر با توجه به ضرورت جداسازی حوزه سیاست‌گذاری و اجرا به‌منظور مدیریت صحیح ترافیک پایتخت و ضرورت اصلاح رویکردهای کلان ترافیکی، جداسازی



سازمان مذکور از معاونت حمل و نقل و ترافیک در دستور کار قرار گرفته است. مهم‌ترین وظایف این سازمان عبارتند از:

- برنامه‌ریزی جهت ارتقاء سطح آگاهی مردم و دانش شهروندان در زمینه امور حمل و نقل و عبور و مرور از طریق ارائه برنامه‌های آموزشی با تأکید بر ترویج فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی با استفاده از رسانه‌های جمعی، تبلیغات محیطی و نهادهای مدنی به‌ویژه انجمن‌های شورایی محلات؛

- اجرا و به‌روزرسانی طرح جامع حمل و نقل و ترافیک و هماهنگی جهت تحقق تهیه و اجرای طرح‌های تفصیلی مناطق؛

- همکاری و هماهنگی در توسعه شبکه معابر؛

- برنامه‌ریزی، نظارت، همکاری و هماهنگی با نهادهای مجری حمل و نقل و ترافیک به‌ویژه در زمینه کاهش تقاضای سفرهای شهری و توسعه کمی و کیفی سامانه‌های حمل و نقل و عمومی؛

- برنامه‌ریزی و نظارت بر تهیه، نصب، کاربرد، اجرا و نگهداری علائم و تجهیزات ترافیکی اعم از هوشمند و غیرهوشمند با لحاظ استانداردهای لازم و با استفاده از نرم‌افزارها و فناوری‌های نوین توسط بخش خصوصی؛

- برنامه‌ریزی جهت اعمال روش‌ها و اقدامات مؤثر در جهت ارتقاء ایمنی و افزایش ظرفیت و بهره‌وری شبکه‌های معابر؛

- انجام مطالعات با همکاری مراکز علمی، تحقیقاتی و دانشگاهی و بررسی‌های لازم در زمینه به‌روزرسانی و اصلاح قوانین و مقررات حمل و نقل درون شهری و پیشنهادهای لازم به مراجع ذیصلاح جهت تصویب؛

- همکاری و هماهنگی با کلیه نهادهای دولتی و مدنی ذی‌ربط جهت اطلاع‌رسانی توسط رسانه‌های جمعی به‌ویژه رسانه ملی، در برنامه‌ریزی و مدیریت ترافیک بر اساس اطلاعات مربوط به وضعیت آلودگی هوا؛

- برنامه‌ریزی و اعمال مدیریت در امر ساخت، توسعه، بهره‌برداری و نحوه مشارکت در خصوص پارکینگ‌های عمومی و خصوصی اعم از طبقاتی و پارکینگ‌های مکانیزه مبتنی بر فناوری‌های جدید؛

- مطالعه، برنامه‌ریزی و توسعه کمی و کیفی استفاده از وسایل نقلیه دارای سوخت‌های غیر فسیلی و غیر موتوری و سایر سوخت‌های پاک به‌ویژه در اماکن پر رفت‌وآمد با تأکید بر استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی؛

- مدیریت، ساماندهی و نظارت بر حمل بار و کالا در تهران و حومه؛

- برنامه‌ریزی و مدیریت بر ایجاد معابر روگذر و زیرگذر جهت عبور عابران و تسهیل در امر ترافیک با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی؛

- مطالعه، برنامه‌ریزی و مدیریت در اجرای طرح‌های محدودیت تردد خودروهای شخصی در محدوده‌های زمانی و مکانی مشخص با هماهنگی نهادهای دولتی و مدنی ذی‌ربط.

### سازمان پایانه‌های مسافربری و پارک‌سوارها

نخستین بار در سال ۱۳۲۸، پیشنهاد ایجاد سازمان پایانه‌ها به‌صورت رسمی بیان گردید، ولی به‌صورت جدی به آن پرداخته نشد تا در سال ۱۳۵۳، احداث اولین پایانه تهران، پایانه جنوب، از طرف شهرداری تهران آغاز شد. سرانجام پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی و با تصویب قانون پایانه‌ها، توسط شورای انقلاب، این سازمان از سال ۱۳۵۹ فعالیت‌های خود را به‌صورت رسمی آغاز نمود. در حال حاضر نظارت بر عملکرد چهار پایانه بزرگ جنوب، غرب، شرق و بیهقی در مساحت ۷۸ هکتار، سالیانه ارائه خدمات سفر برای بیش از ۳۳ میلیون نفر از هم‌وطنان به ۳۹۶ شهر در داخل کشور و ۹ شهر در کشورهای همسایه، بر عهده این سازمان است.

پایانه‌های برون‌شهری به‌عنوان محل تلاقی و برهم‌کنش دو سیستم حمل و نقل عمومی بین‌شهری و درون‌شهری نقش مؤثری در خدمت‌رسانی به شهروندان دارد لذا امکان استقرار آن‌ها در هر ناحیه شهری وجود ندارد. پایانه‌های کلانشهر تهران که در چهارسوی این شهر قرار دارند، دروازه‌های طلایی ارتباط این شهر با دیگر شهرهای کشور و برخی از کشورهای همسایه هستند. هر یک از این پایانه‌ها، با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، بخش خاصی از نیازها در سطح شهر تهران و کل کشور را پوشش می‌دهند و امکانات و توانایی‌های خاص خود را نیز برای پاسخگویی به این نیازها در خود فراهم آورده‌اند.

سازمان پایانه‌ها و پارک‌سوارهای شهرداری تهران به‌طور عمده بر عملکرد ۵ پایانه بزرگ غرب، جنوب، شرق، بیهقی و پونک نظارت دارند.

سازمان پایانه‌های مسافربری و پارک‌سوارهای شهرداری تهران برای تسریع حرکت خود به‌سوی آینده اهداف موردنظر را به سه گروه اهداف کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت تقسیم کرده است. مهم‌ترین هدف بلندمدت سازمان ایجاد مدیریتی متمرکز در پایانه‌های درون و برون‌شهری است.



استفاده هم‌زمان از فضای پایانه‌های درون‌شهری هم برای سفرهای درون‌شهری و هم سفرهای برون‌شهری موجبات آسایش شهروندان را فراهم می‌آورد و از میزان سفرهای لازم برای دسترسی به پایانه‌های حاشیه‌ای می‌کاهد. این امر با مدیریتی متمرکز و تلاش برای ارتقاء کیفیت پایانه‌ها میسر می‌شود.

مهم‌ترین وظایف این سازمان عبارت است از:

- جمع‌آوری اطلاعات و آمار، طراحی و برنامه‌ریزی و توسعه پایانه‌ها و

پارک‌سوارها؛

- جذب نیروهای متعهد و متخصص و اقدام لازم در زمینه ارتقاء سطح

دانش اطلاعات آنان و ایجاد ارتباط با مراکز علمی و فنی و دانشگاهی داخل و خارج کشور به منظور تبادل اطلاعات و استفاده از دانش و تجربیات آن‌ها در راستای تأمین و تکمیل خدمات و حفظ بهداشت محیط و ارائه خدمات مطلوب به شهروندان؛

- ایجاد ارتباط با پایانه‌های داخل و خارج کشور؛

- تکمیل و توسعه و احداث غرفه‌های خدماتی و بهداشتی مجهز جهت

تأمین نیازهای مراجعین و مسافری و شرکت‌های مسافربری و واگذاری آن‌ها از سوی شهرداری به بهره‌برداران با شرایط خاص برابر آئین‌نامه‌های معاملاتی و آئین‌نامه (موضوع تبصره ذیل ماده ۲ قانون احداث پایانه‌ها و دستورالعمل مربوطه و واریز وجوه به حساب شهرداری)؛

- انجام معاملات و دادوستد و انعقاد قراردادهای لازم در ارتباط با موضوع

فعالیت سازمان؛

- اخذ اعتبارات و تسهیلات لازم از نظام بانکی داخل و خارج از کشور و

مؤسسات مورد تأیید شهرداری؛

- سرمایه‌گذاری و مشارکت با اشخاص حقیقی و حقوقی و سایر شرکت‌ها

و سازمان‌های شهرداری در ارتباط با موضوع فعالیت سازمان و جلب مشارکت‌های همگانی.

## سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی

رشد سریع شهر و افزایش ناگهانی تعداد اتومبیل‌ها، مدیریت، نظارت و کنترل خیابان‌ها را با مشکل مواجه نموده و برای بلدیه و نظمی کاملاً مشخص بود که هدایت اتومبیل‌ها جهت رفت‌وآمد در شهر را باید ساماندهی نماید و مدیریت خودروهای عمومی را به سازمان خاصی بسپارد.

ناوگان تاکسیرانی با پشت سر نهادن دورانی سخت، پرمخاطره و غیرمتمرکز، پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، در تاریخ ۱۳۵۹/۰۳/۲۸ باهدف تمرکز، کنترل و نظارت بر حُسن اجرای خدمت‌رسانی به شهروندان تجمیع شد و طی لایحه‌ای سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران، تحت پوشش شهرداری تهران با تصویب شورای انقلاب شروع به فعالیت کرد.

آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور در تاریخ ۱۳۷۴/۰۸/۱۰ توسط هیأت وزیران تهیه و پس از تصویب به وزارت کشور ابلاغ شد تا اداره امور تاکسیرانی در شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت را به سازمان‌های مستقلی به نام سازمان تاکسیرانی محول کند.

در تاریخ ۸۶/۱۰/۰۴ بر اساس بند ۲ جلسه شورای اداری و استخدامی شهرداری تهران، ساختار سازمانی مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با کاهش تعداد پست‌های موجود به تصویب رسید.

مهم‌ترین وظایف این سازمان عبارت است از:

- ارتقاء و توسعه کیفی جایجایی مسافر با ناوگان سبک در شهر و حومه

آن متناسب با سیاست‌های یکپارچه حمل‌ونقل شهر تهران؛

- ارتقاء جایگاه تاکسی و تاکسیران در جامعه و سوق دادن سطح کمی و

کیفی خدمات ناوگان تاکسیرانی تهران به سطح استانداردهای جهانی؛

- توسعه فناوری‌های مدرن در حمل‌ونقل سبک درون‌شهری متناسب با

توسعه شهر هوشمند؛

- ارتقاء امنیت شهروندان در سفر با ناوگان سبک حمل‌ونقل درون‌شهری

با جلب همکاری سایر ارگان‌ها، نهادها و وزارتخانه‌ها؛

- توسعه خدمات در راستای مسئولیت‌های اجتماعی حوزه مدیریت

شهری و مرتبط با فعالیت‌های سازمان؛

- نهادینه شدن تفکر سیاست‌گذاری بجای تفکر تصدی‌گری در امور قابل

واگذاری در حمل‌ونقل سبک درون‌شهری.



## شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)

اولین خط ریلی ایران در سال ۱۲۶۷ با عرض یک متر بین تهران و حضرت عبدالعظیم و اولین راه‌آهن ایران با عرض استاندارد در سال ۱۲۹۳ بین تبریز و جلفا افتتاح گردید. در سال ۱۳۷۷ اولین متروی روزمینی ایران بین تهران و کرج و اولین متروی زیرزمینی ایران در سال ۱۳۷۸ در شهر تهران مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

مهم‌ترین وظایف این شرکت عبارت است از:

- هر نوع عملیات مطالعاتی و ساختمانی ضروری؛

- خرید وسایل و ماشین‌آلات مورد نیاز؛

- خرید و اجاره و تملک اراضی و املاک و همچنین پرداخت خسارت به مالکین املاک در اجرای قسمت اخیر تبصره یک (۱) ماده یک (۱) لایحه قانونی اصلاح قانون تأسیس شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه مصوب ۱۳۵۹/۰۴/۱۵؛

- دریافت وام و اعتبار طبق قوانین و مقررات مربوط؛

- انعقاد هرگونه قرارداد بر اساس مقررات آئین‌نامه‌های مالی و معاملاتی شرکت؛

- انجام سایر عملیات مجاز ضروری اعم از عمرانی، تجاری، بازرگانی و اقتصادی که در جهت اهداف شرکت.

## شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه

اواخر سال ۱۳۸۵، با افزایش مسافران و تعداد قطارها، شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه به منظور بهره‌برداری از سامانه متروی تهران تأسیس گردیده و آغاز به کار نمود.

مأموریت شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه:

- حضور مسئولانه در کلیه مراحل ساخت، تجهیز، تحویل‌گیری و بهره‌برداری؛  
- ارائه خدمات ریلی انبوه همراه با دقت، ایمنی، سرعت و جلب رضایت حداکثری ذی‌نفعان.

اهداف کلان شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه:

- ارائه خدمات رضایت‌بخش به ذی‌نفعان؛  
- تسهیل در ایجاد شبکه تأمین‌کنندگان ایرانی کالا و خدمات مورد نیاز صنعت ریلی درون‌شهری؛

- افزایش سهم درآمدهای ثانویه شرکت؛

- بهبود مستمر بهره‌وری کلیه سرمایه‌های سازمانی (انسانی، مالی، اطلاعاتی و دارایی‌های فیزیکی)؛

- بهبود مستمر فرآیندهای سازمانی؛

- فرهنگ‌سازی بر مبنای الگوی اسلامی ایرانی.

## شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه

با توجه به لزوم حل مشکلات ترافیکی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در شهرهای بزرگ، داشتن یک سیستم مجهز و کارآمد حمل‌ونقل عمومی امری ضروری است. در کشورهای در حال توسعه، عمده‌ترین قسمت سیستم حمل‌ونقل عمومی را شبکه اتوبوسرانی شهری تشکیل می‌دهد زیرا تأمین ناوگان و ایجاد مسیرهای اتوبوسرانی نسبت به سایر مدهای حمل‌ونقل عمومی کم‌هزینه‌تر بوده و اجرای آن در اغلب شریان‌های اصلی شهرها امکان‌پذیر است؛ لذا گسترش بهینه شبکه اتوبوسرانی، افزایش ظرفیت و تسهیلات این بخش با رویکرد حداکثر نمودن دسترسی شهروندان و همچنین افزایش سهم آن در جابجایی‌های درون‌شهری، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این سیستم با کاهش میزان تقاضا برای اتومبیل‌های شخص و حتی تاکسی‌ها، زمینه صرفه‌جویی‌های اقتصادی را فراهم می‌سازد. در این میان خطوط اتوبوسرانی با پوشش خطوط مترو و تغذیه شبکه حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی را در یکپارچه‌سازی و ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل عمومی کارا بر عهده دارد، لذا طراحی بهینه شبکه اتوبوسرانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. همچنین شواهد نشان داده است که اتوبوس می‌تواند به‌عنوان یک وسیله نقلیه انعطاف‌پذیر برای جابجایی مسافر در درون شهرها بسیار مؤثر واقع گردد.

از دیدگاه شهروندان نیز، یک سامانه حمل‌ونقل عمومی زمانی ارجح است که در مقایسه با شیوه‌های دیگر از لحاظ هزینه، زمان سفر، ایمنی، آسایش و راحتی سفر و نهایتاً مبدا-مقصد مناسب از وضعیت بهتری برخوردار باشد. بر این اساس سامانه‌های اتوبوسرانی به‌عنوان یکی از سامانه‌های کارآمد حمل‌ونقل شهری به‌واسطه منافع بسیار و هزینه‌های اندک آن در مقابل سایر مدهای حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به‌عنوان یک گزینه مناسب برای توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی مورد استفاده قرار گیرد. به‌منظور جذب شهروندان به



استفاده از این شیوه حمل و نقل لازم است که به طور هم‌زمان هم از لحاظ کمی و هم از لحاظ کیفی، سامانه‌های اتوبوسرانی ارتقاء یابند. از لحاظ کمی لازم است که فاکتورهایی همچون توسعه زیرساخت‌ها، افزایش تعداد ناوگان، افزایش منطقه پوشش و همچنین افزایش زمان خدمات‌رسانی مدنظر قرار گیرند و از منظر کیفی نیز میزان راحتی و آسایش مسافری، کیفیت تجهیزات و ناوگان استفاده‌شده و مواردی از این دست مورد توجه قرار می‌گیرند.

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه در تاریخ ۲۵ فروردین‌ماه سال ۱۳۳۵ تأسیس گردید و امروزه پس از مترو مهم‌ترین مد حمل و نقل عمومی شهر تهران محسوب می‌گردد. از شاخص‌ترین اقدامات صورت گرفته در توسعه شبکه اتوبوسرانی می‌توان به احداث ۱۰ خط سامانه تندرو در راستای خدمات‌رسانی ایمن و سریع به شهروندان و ورود ناوگان دو کابین آن، اشاره نمود که در نتیجه جابجایی نیمی از مسافران سامانه اتوبوسرانی از این طریق صورت می‌پذیرد. معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، برای نخستین بار در کشور در سال ۱۳۸۶، ایده نوین خطوط تندرو (BRT) را در جهت خدمات‌رسانی ایمن و سریع به شهروندان در مسیر پایانه آزادی تا چهارراه تهرانپارس در پایتخت پایه‌گذاری نمود که مورد استقبال شدید شهروندان عزیز تهرانی واقع گردید. راه‌اندازی اتوبوس‌های تندرو یا همان BRT در تهران به جز ره‌آوردهای فوق، دو پیام پنهان دارد؛ نخست آنکه مدیریت شهری در بررسی‌های خود به این نتیجه رسیده که به علت شدت نیاز شهروندان به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی در پایتخت، نیازمند راهکارهای جدیدی است تا بتواند جابه‌جایی شهروندان را تسهیل و تسریع نماید و پیام دوم این است که ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی به شهروندان از جمله ضروریاتی است که در طول سال‌های بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در تهران احساس شده است. در راستای سیاست‌ها و برنامه‌های سیستم حمل و نقل شهر تهران، طرح احداث ۱۰ خط BRT در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران منعکس و توسط شورای اسلامی شهر تهران و همچنین شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۱۳۸۷/۱۲/۲۰ به تصویب رسیده است.

مهم‌ترین وظایف این شرکت عبارت است از:

- نقل و انتقال مسافر به طور دسته‌جمعی در داخل و حومه شهر تهران بر طبق ماده واحده قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی مصوب ۱۷ آبان ماه ۱۳۳۴؛

- توزیع اتوبوس بر اساس موقعیت جغرافیایی و به نسبت تعداد اتوبوس سازمانی سامانه‌ها؛  
- هماهنگی لازم به منظور استفاده از ناوگان بخش خصوصی در انجام مراسم‌های خاص.

### شرکت کنترل ترافیک

این شرکت در سال ۱۳۷۱ به منظور بهره‌گیری از دانش فنی (مهندسی برق، مهندسی مخابرات، مهندسی عمران و...) برای کنترل و نظارت بر وضعیت ترافیک شهر تهران و ارائه و اجرای طرح‌های مختلف برای کاهش سطح ترافیک و سهولت آمد و شد تأسیس گردید. هم‌اکنون این شرکت دارای پنج معاونت تحت عناوین معاونت فنی، معاونت اجرایی، معاونت مالی و اداری، معاونت هماهنگی و برنامه‌ریزی و مدیریت مرکز کنترل ترافیک تهران است. مدیریت امور قراردادهای و مدیریت روابط عمومی و امور بین‌الملل نیز به صورت مستقیم زیرمجموعه مدیرعامل شرکت فعالیت می‌کنند.

مهم‌ترین وظایف این شرکت عبارت است از:

- طراحی انواع تجهیزات ترافیکی هوشمند؛

- رصد وضعیت ترافیکی شهر؛

- همکاری نزدیک با پلیس راهور ناجا و اورژانس برای اعلام تصادفات؛

- انجام شبیه‌سازی‌های پیشرفته در خصوص حجم ترافیک و اجرای

راه‌حل‌های ترافیکی؛

- نصب، راه‌اندازی و نگهداری انواع چراغ‌های راهنمایی و رانندگی در معابر شهری؛

- مدیریت وضعیت چراغ‌های راهنمایی به صورت یکپارچه و نرم‌افزاری؛

- نصب، راه‌اندازی و نگهداری سامانه‌های هوشمند حمل و نقل در سامانه‌های حمل و نقل مانند اتوبوسرانی؛

- جانمایی، نصب و نگهداری دوربین‌های نظارت تصویری؛

- راه‌اندازی و نگهداری تابلوهای متغیر خبری؛

- جانمایی، طراحی، نصب و نگهداری سامانه‌های ثبت تخلف؛

- تعمیر و نگهداری تمام تونل‌های شهری و پل صدر در سه حوزه

«سامانه‌های هوشمند حمل و نقل»، «خدمات شهری» و «امداد و انسداد».

## شرکت کنترل کیفیت هوا

شرکت کنترل کیفیت هوا یک شرکت تحقیقاتی وابسته به شهرداری تهران است که در سال ۱۳۷۲ تأسیس شده است. زمینه فعالیت این شرکت انجام تحقیقات، مطالعات، مشاوره، طراحی و اجرای پروژه‌های مختلف و ارائه خدمات بازرگانی در ارتباط با آلودگی هوا و صوت ناشی از منابع ساکن و منابع متحرک در محیط‌های شهری و صنعتی و محیط‌های بسته است. آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین چالش‌های محیط‌زیستی تمامی شهرهای بزرگ دنیا از جمله کلانشهر تهران است، آمارها نشان می‌دهد که در روزهای تشدید آلودگی هوای شهر تهران، شمار بیماران تنفسی افزایش می‌یابد و بیشترین عامل مرتبط با تشدید بیماری‌های سیستم قلبی، عروقی و ریوی، افزایش آلاینده‌های دی‌اکسید گوگرد، ذرات معلق و منواکسید کربن است. تردد بالای خودروها به دلیل جایگاه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی را می‌توان از جمله عوامل مؤثر بر کاهش تعداد روزهای سالم در شهر تهران دانست. یکی از مهم‌ترین دلایل آلودگی هوا، حمل‌ونقل و به‌ویژه حمل‌ونقل خصوصی است که سالانه علاوه بر آلودگی هوا موجب آلودگی صوتی نیز می‌گردد و هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی قابل‌توجهی به شهرها وارد می‌کند، لذا پایش آلاینده‌های زیست‌محیطی گامی مؤثر در بهبود و کاهش روند آلودگی هوا خواهد بود.

به‌منظور کنترل دقیق داده‌های ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا و نظارت بر عملکرد صحیح دستگاه‌های سنجش آلودگی هوا و به جهت رفع اشکالات احتمالی و انجام تعمیرات و کالیبراسیون موردی از دستگاه‌ها، از ایستگاه‌های فوق بازدید و سرکشی روزانه به عمل می‌آید.

مهم‌ترین وظایف این شرکت عبارت است از:

- اندازه‌گیری و بررسی میزان آلودگی هوای شهر به‌وسیله ایستگاه‌های

اندازه‌گیری و ذرات معلق؛

- تطبیق دو عامل آلودگی و هواشناسی با استفاده از مدل‌سازی جهت

پیش‌بینی وضعیت آلودگی هوا؛

- اندازه‌گیری و بررسی عوامل هواشناسی از قبیل سرعت و جهت باد و

فشار هوا؛

- برنامه‌ریزی، تدوین و نظارت بر نصب و اجرای سیستم ایستگاه‌های

اندازه‌گیری و مراقبت آلودگی در شهر؛

- بررسی راه‌های کنترل آلودگی ناشی از وسایط نقلیه موتوری؛

- ارائه طرح‌های مؤثر جهت آموزش عمومی و بالا بردن سطح فرهنگی.

## شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو تهران و حومه

مجتمع‌های ایستگاهی مترو مجموعه‌های چندمنظوره با کاربری‌های متنوع تجاری، اداری، فرهنگی، خدماتی، ورزشی و... هستند که باهدف تلفیق کاربری زمین و حمل‌ونقل ریلی و کاهش سفرهای زائد درون‌شهری طراحی و احداث می‌گردند، که علاوه بر انطباق با سیاست‌های توسعه شهری با محوریت حمل‌ونقل عمومی بستر مناسبی را جهت ایجاد فرصت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی فراهم می‌آورند. وجه تمایز عمده این مجتمع‌ها با سایر مجتمع‌های چندمنظوره مزیت ارتباط مستقیم با ایستگاه مترو و بازگشت سریع سرمایه است، چراکه در این مجموعه‌ها راحتی، امنیت و دسترسی مستقیم به کریدورهای مترو، عملاً مسافری را به مشتری تبدیل نموده و در حقیقت مسافری حداقل مراجعین تضمین شده برای این مجموعه‌ها هستند، حال آنکه در سایر مجتمع‌ها اولین مسئله جذب مشتری است که کاملاً وابسته به فضای رقابتی است و تضمینی حداقل در کوتاه‌مدت، بر آن وجود ندارد. در همین راستا شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی بر اساس " مصوبه ۱۹۷ شورای اسلامی شهر تهران " (دور اول) و با توجه به موافقت وزیر محترم وقت کشور طی نامه شماره ۳۷/۳/۱/۱۴۵ مورخ ۸۲/۰۱/۱۸ باهدف فراهم آوردن بستر مناسب جهت استفاده از توان مدیریتی و سرمایه‌های بخش‌های مختلف داخلی و خارجی در خردادماه ۱۳۸۵ رسماً به ثبت رسید. پس از تصویب ماده‌واحد مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۲۰ با موضوع ساماندهی سازمان‌ها و شرکت‌های شهرداری تهران توسط شورای محترم اسلامی شهر تهران، در سال ۱۳۹۱ کلیه وظایف و مأموریت‌های شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی به شرکت مترو واگذار گردید. به درخواست شهردار وقت تهران و موافقت شورای اسلامی شهر تهران در جلسه شماره ۱۷۷ مورخ ۱۳۹۴/۰۶/۰۳ شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو تهران مجدداً احیا گردید. پس از صدور مجوز ابقای شرکت در سال ۱۳۹۴ توسط شورای اسلامی شهر تهران این شرکت به دلیل مشکلات حقوقی عدیده‌ای که به دلیل تعلیق فعالیت شرکت از سال ۱۳۹۲ با آن مواجه بوده نتوانسته نسبت به عقد قرارداد با مشاورین



ذیصلاح جهت پیشبرد پروژه‌های مجتمع‌های ایستگاهی اقدام نماید؛ لذا بنا به ضرورت‌های موجود و با اتکا به تجربه کارشناسان خود نسبت به برداشت میدانی، جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات کلیه خطوط مترو تهران در ۴ مرحله جهت امکان‌سنجی طرح‌های مجتمع ایستگاهی اقدام نموده است.

مهم‌ترین وظایف این شرکت عبارت است از:

- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی اجرایی، مطالعات، طراحی و برنامه‌ریزی ضروری جهت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو؛
- تأسیس شرکت‌های جدید اعم از ساختمانی، خدمات مشاوره‌ای، بازرگانی، تأسیساتی مرتبط با اهداف و زمینه‌های کاری؛
- مدیریت، فروش، پیش‌فروش و نقل‌وانتقال موقت و دائم املاک و واحدهای تجاری، اداری و خدماتی احداث شده؛
- فعالیت جهت نوسازی، بازسازی و غنی‌سازی بافت‌های فرسوده هم‌جوار ایستگاه‌های مترو بر اساس طرح‌های مصوب؛
- مدیریت بهره‌برداری و اداره تأسیسات ایجاد شده تا زمان تصدی سازمان‌های ذی‌ربط.

### ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران

توسعه روزافزون جوامع بشری و روند رو به گسترش استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقلی و تأثیرات متعاقب آن بر کیفیت زندگی شهروندان، موجب می‌گردد در جهت بهره‌مند شدن از یک سیستم حمل‌ونقل پاک، ایمن، مناسب و کارآمد از فناوری‌های نوین جهانی در راستای پایش و کنترل میزان آلایندگی وسایل نقلیه و ایمنی آن، بهره‌گرفته شود. در این میان کارشناسان امور ترافیکی و متخصصان اقدام به بنا نهادن روش‌های مؤثر به جهت تأمین ایمنی و سلامت عملکرد وسایل نقلیه و همچنین دستیابی به منظور کنترل هرچه بیشتر آلاینده‌های روزمره نموده‌اند. در این راستا اجرای طرح معاینه فنی وسایل نقلیه به‌عنوان یکی از اقتصادی‌ترین و مؤثرترین روش‌های پایش و کنترل آلایندگی وسایل نقلیه و بررسی ایمنی خودرو در سطح جهانی، معرفی شده است و اجرای این طرح در کلانشهر تهران موردتوجه شهروندان قرار گرفته است.

اولین بار در سال ۱۳۵۳ قانون انجام معاینات فنی خودروهای کشور به تصویب رسید و ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران در سال ۱۳۶۹ جهت اجرای

بهرتر این قانون در ذیل معاونت حمل‌ونقل و ترافیک تأسیس گردید. اولین مرکز مکانیزه معاینه فنی خودرو در تهران به نام بیهقی در تیرماه ۱۳۷۹ به بهره‌برداری رسید، همچنین با اقدامات انجام‌یافته در چند سال اخیر، ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران تا پایان سال ۱۳۹۷ با بهره‌گیری از ۵۴ خط معاینه فنی سبک در ۱۳ مرکز ثابت و ۸ خط در واحدهای سیار، ۶ خط معاینه فنی سنگین در ۵ مرکز و ۱۰ خط معاینه فنی موتورسیکلت در ۵ مرکز، اقدام به خدمات‌رسانی به شهروندان نموده است.

با توجه الزام راه‌اندازی نرم‌افزار سیمفا در کلیه مراکز معاینه فنی در سطح کشور، ستاد معاینه فنی شهرداری تهران نیز در سال ۱۳۹۵ اقدام به راه‌اندازی این نرم‌افزار در کلیه مراکز تحت نظارت این مجموعه نمود. جهت تحقق این امر کلیه بسترهای سخت‌افزاری موردنیاز جهت اتصال به سامانه سیمفا در مراکز تهیه گردید و قرارداد خدمات پشتیبانی آن با وزارت کشور منعقد گردید و با دریافت کارت و برچسب‌های مربوطه از خردادماه سال ۱۳۹۵ کلیه مراکز معاینه فنی به این سامانه متصل گردیده است.

مهم‌ترین وظایف این ستاد عبارت است از:

- معاینه فنی خودروها، تجهیز و بازرسی از مراکز معاینه فنی؛
- گازسوز کردن خودروها، مراکز تست خودروهای گازسوز و جایگاه‌های نصب کیت گازسوز؛
- ساخت قطعات مؤثر که در کاهش آلودگی خروجی خودروها؛
- انجام تحقیقات جهت ارائه برنامه برای کنترل آلودگی ناشی از خودروها؛
- اندازه‌گیری میزان آلودگی خروجی از خودروها.

### اداره کل برنامه‌ریزی و توسعه شهری

این اداره کل با اهداف و شرح وظایف مشخص از سال ۱۳۸۱ تحت عنوان اداره بودجه و مالی توسط مدیر مالی و بودجه و در ذیل مجموعه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ایجاد گردید. در سال ۱۳۸۴ این اداره تحت عنوان اداره بودجه و مالی و در زیرمجموعه مشاور اجرایی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک تشکیل گردید. در سال ۱۳۸۵ تغییراتی در ساختار آن شکل گرفت و این اداره زیرمجموعه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و تحت عنوان اداره کنترل پروژه،



بودجه و عملکرد فعالیت خود را آغاز نمود. در سال ۱۳۸۷ مطابق ابلاغیه شماره ۲۱۰/۵۶۰۹ از طرف اداره کل تشکیلات و آموزش، این واحد با تغییرات ساختار تشکیلاتی آن، تحت عنوان اداره کل برنامه‌ریزی و کنترل عملکرد امور حمل‌ونقل و ترافیک شامل سه اداره برنامه‌بودجه، فناوری اطلاعات و کنترل پروژه و ارزیابی عملکرد مصوب شده و فعالیت نمود. در سال ۱۳۹۴ نیز، بر اساس بند ۲ مصوبه مورخ ۹۴/۰۸/۱۱ کمیته بازنگری و اصلاح ساختار و سازمان، ساختار اداره کل برنامه‌ریزی و توسعه شهری امور حمل‌ونقل و ترافیک مورد بازنگری قرار گرفته و در قالب دو معاونت، ۵ اداره و ۳۰ پست سازمانی ابلاغ گردید. مهم‌ترین وظایف این اداره کل عبارتند از:

- بررسی، تشخیص و تعیین نیازهای شهر تهران در زمینه‌های حمل‌ونقل و ترافیک بر اساس قوانین، مقررات و خط‌مشی‌های ابلاغی مراجع ذی‌صلاح؛  
- بررسی و مطالعه لازم در زمینه برنامه‌ریزی امور حمل‌ونقل و ترافیک به منظور تهیه برنامه‌های بلندمدت و کوتاه‌مدت حوزه معاونت؛  
- بررسی و تعیین راه‌کارها، طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی در راستای اهداف و برنامه‌های مصوب؛

- برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت و پیگیری حسن اجرای قوانین، مقررات، برنامه‌ها و خط‌مشی‌های ابلاغی در ارتباط با مسئولیت‌های حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه؛

- ایجاد هماهنگی بین واحدهای تابعه حوزه حمل‌ونقل و ترافیک و سایر واحدهای مرتبط در شهرداری تهران به منظور انجام مناسب فعالیت‌های مربوط به حوزه حمل‌ونقل و ترافیک؛

- کنترل و نظارت در تهیه، تنظیم، تغییر و اصلاح بودجه سالیانه حوزه‌های حمل‌ونقل و ترافیک مناطق و واحدهای تابعه؛

- کنترل و نظارت بر تخصیص اعتبارات عمرانی و جاری و نظارت بر هزینه کرد اعتبارات مرتبط؛

- نظارت بر حسن اجرای صحیح بودجه حوزه‌های حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه و بررسی و اعلام نظر در خصوص پیشنهاد اصلاح بودجه واحدهای تابعه؛

- بررسی و اعلام نظر در خصوص انحرافات از بودجه و برنامه‌های ابلاغی و ارائه گزارش عملکرد؛

- نظارت بر فعالیت‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل و ترافیک از لحاظ کمی، کیفی و مالی (استقرار سیستم کنترل پروژه) و تهیه و ارائه گزارش عملکرد؛

- بررسی و تهیه گزارش پیشرفت فیزیکی پروژه‌های در دست اقدام حوزه و تجزیه و تحلیل علل تأخیر و عدم پیشرفت با توجه به برنامه زمان‌بندی پروژه‌ها؛

- بررسی و اعلام نظر در خصوص طرح‌ها و پروژه‌های پیشنهادی، در حال اجرا و خاتمه یافته حوزه‌های حمل‌ونقل و ترافیک مناطق و واحدهای تابعه و تعیین جایگاه آن‌ها در برنامه‌های بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت حوزه معاونت؛

- ارزیابی عملکرد سالیانه حوزه‌های حمل‌ونقل و ترافیک مناطق با هدف رفع موانع، مشکلات و ضعف‌ها و تقویت و کارآمدتر نمودن واحدهای مذکور؛  
- مطالعه، بررسی و تدوین چشم‌اندازها، مأموریت‌ها، سیاست‌ها، وظایف و رویکردهای تشکیلاتی برای معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه بر اساس پارادایم‌ها، اصول، مبانی و مفاهیم علمی مرتبط با سازمان؛

- هدایت، حمایت و نظارت مستمر بر حسن اجرای سازمان و ساختار مصوب و ابلاغی برای معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه؛

- مطالعه، بررسی و سیاست‌گذاری تحول سازمانی در حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه به منظور بازنگری، اصلاح و ابلاغ ساختار و تشکیلات آن‌ها؛  
- پایش اثربخشی سازمان مصوب معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه با استفاده از شاخص‌های قابل اندازه‌گیری؛

- سیاست‌گذاری تعالی سازمانی و برنامه‌ریزی، نظارت و پیگیری استقرار هرگونه نظام استاندارد کیفیت در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و واحدهای تابعه؛

- انجام بررسی‌های لازم به منظور بهینه‌سازی ساختار، ترکیب، نسبت و توزیع پست‌های سازمانی و ارائه پیشنهادها لازم به مراجع ذی‌صلاح؛  
- تهیه، تأیید و ابلاغ استانداردهای لازم فضا، محیط، ابزارها و تجهیزات اداری و نحوه استقرار کارکنان در واحدهای سازمانی؛

- بررسی و پیشنهاد در امر یکسان‌سازی و ایجاد وحدت رویه در زمینه امور حمل‌ونقل و ترافیک کلیه واحدهای تابعه با هماهنگی مراجع ذی‌ربط؛





-بررسی و شناسایی نیازهای آموزشی کارکنان حوزه به‌منظور هماهنگی جهت برگزاری دوره‌های آموزشی موردنیاز؛

-تهیه، تدوین، اصلاح و به‌روزرسانی کلیه قوانین و مقررات و تصویب‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها و سایر ضوابط و مقررات مرتبط با امور حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران و طرح و پیگیری تصویب آن‌ها در مراجع ذی‌صلاح قانونی؛

- تهیه و تدوین و پیشنهاد شاخص‌های ارزیابی عملکرد حمل‌ونقل و ترافیک واحدهای تابعه؛

-اتخاذ تدابیر و ایجاد امکانات به‌منظور پشتیبانی و امنیت سامانه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و نظارت بر محتوای شبکه پرتال حوزه معاونت؛  
- اخذ آمار و اطلاعات فعالیت‌ها و اقدامات انجام‌شده حمل‌ونقل و ترافیک از واحدهای تابعه حوزه حمل‌ونقل و ترافیک مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران به‌منظور ایجاد بانک اطلاعات جامع حوزه حمل‌ونقل و ترافیک.

#### اداره کل مهندسی و ایمنی ترافیک

سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران تا سال ۱۳۸۲ دارای معاونتی بنام معاونت امور مناطق بود و زیر نظر مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک فعالیت می‌نمود. معاونت مذکور طبق ابلاغیه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری و مدیرعامل وقت سازمان حمل‌ونقل و ترافیک در سال ۱۳۸۲ از سازمان حمل‌ونقل و ترافیک به آن معاونت انتقال یافت و با عنوان جدید اداره کل هماهنگی مناطق و سازمان‌ها و شرکت‌ها و با شرح وظایف ابلاغی جدید شروع به فعالیت نمود.

این اداره کل با اهداف و شرح وظایف مشخص از سال ۱۳۸۲ تحت عنوان اداره کل هماهنگی مناطق، سازمان‌ها و شرکت‌ها در ذیل مجموعه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ایجاد گردید.

در سال ۱۳۸۷ مطابق ابلاغیه شماره ۲۱۰/۵۶۰۹ اداره کل تشکیلات و آموزش، اداره کل مذکور با تغییرات ساختار تشکیلاتی آن، تحت عنوان اداره کل مهندسی و ایمنی ترافیک شامل معاون اداره کل و سه اداره به نام‌های، اداره نظارت و ایمنی ترافیک، اداره هماهنگی ترافیک مناطق و اداره شبکه و مهندسی ترافیک تعیین گردید.

مهم‌ترین وظایف این اداره کل عبارتند از:

-سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در خصوص حمل‌ونقل و ترافیک با استفاده از فناوری روز؛

-انجام مطالعات در خصوص روش‌های نوین کنترل و مدیریت ترافیک و امکان‌سنجی آن‌ها؛

-نظارت عالی بر عملکرد و توسعه حمل‌ونقل عمومی؛

-پیگیری تصویب طرح‌های هندسی در کمیته‌های مرتبط؛

-نظارت و بازرسی از پروژه‌های مرتبط و ارائه پیشنهادهای اصلاحی در کلیه مراحل طرح به مراجع ذی‌ربط؛

-نظارت بر تحویل موقت و قطعی طرح‌های هندسی؛

-همکاری با نهادهای طرح جامع و تفصیلی برای بهبود وضع ترافیک؛  
-سیاست‌گذاری نحوه توسعه پارکینگ‌های حاشیه‌ای و غیر حاشیه‌ای؛

-نظارت عالی بر عملکرد معابر و مطالعات انجام‌شده در خصوص رفع نارسایی‌های شبکه ارتباطی؛

-تهیه و تدوین بخشنامه‌ها در خصوص طرح‌های اجرایی و ضوابط و مشخصات فنی شبکه ارتباطی؛

-ارتباط با واحدهای درون و برون‌سازمانی در خصوص هماهنگی‌های لازم و ارائه راهکارها جهت رفع نارسایی‌های ترافیکی و بهبود آن‌ها و ایمنی وسایل نقلیه و عابران پیاده؛

-نظارت بر تدوین استانداردها، ضوابط و آیین‌نامه‌های ایمنی مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و ترافیک؛

-نظارت عالی بر وضعیت علائم افقی و عمودی سطح شهر تهران؛

-همکاری، ارتباط و تعامل با مؤسسات علمی و تحقیقاتی داخل و خارج.

#### اداره کل حمل‌ونقل عمومی

سازمان‌های امروزی به‌عنوان سامانه‌های باز، به‌طور دائم در تعامل با محیط قرار دارند. این تعامل برای سازمان‌ها بسیار مهم و حیاتی تلقی می‌شود و آن‌ها را تحت تأثیر مسائل پیرامون قرار می‌دهد. از سوی دیگر، محیط فرا روی سازمان‌ها، محیطی متغیر و در حال تحول است به‌طوری‌که نیاز به بازنگری در تمامی ابعاد سازمانی از قبیل ساختار، اهداف، وظایف، مجموعه قوانین و مقررات، شیوه‌های مدیریتی و سیستم‌ها و روش‌های انجام کار امری



اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. ضرورت و اهمیت این بازنگری در حدی است که سازمان‌ها ناگزیرند این مقوله را دائمی تلقی کرده و با شناخت و تجزیه و تحلیل مقتضیات، پارامترهای درونی خود را با آن تطبیق داده و از فرصت‌های به وجود آمده بیشترین استفاده را ببرند، به این منظور سازمان‌های پویا به تناسب نوع کار، محیط و ساختار، روش‌ها و ابزارهای خاصی را برای دستیابی به اهداف خود به کار می‌گیرند. استفاده از الگوها و مدل‌های گوناگون، افراد زبده و خلاق و تشکیل دپارتمان‌های تخصصی از نیازهای سازمان‌های امروزی به حساب می‌آید. لذا با عنایت به شرح وظایف و مأموریت‌های محوله حوزه حمل و نقل و ترافیک و به منظور تحقق سند چشم‌انداز حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، لازم است تا اهداف مشخصی با محوریت یکپارچه‌سازی مدیریت حمل و نقل عمومی (۴) سازمان و شرکت مربوطه)، ایجاد، بهره‌برداری و نظارت بر شبکه زنجیره‌وار، به هم پیوسته و هدفمند حمل و نقل عمومی، شناخت نیازهای حمل و نقل عمومی شهر تهران با نگاه به سال افق طرح ۱۴۰۴، ایجاد سازوکارهای هماهنگی و الگوهای تعاملی میان سازمان‌ها و شرکت‌های متبوع و بررسی و تعیین شاخص‌های مؤثر در استفاده از سامانه‌های حمل و نقل عمومی تحقق پذیرد. همچنین با توجه به نقش بی‌بدیل تدوین و اجرای برنامه‌های بلندمدت و میان‌مدت در تصمیم‌سازی‌های هماهنگ و صحیح و توسعه یکپارچه و پایدار و با عنایت به مطالعات دقیق، علمی و گسترده انجام‌شده توسط معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، لزوم ایجاد اداره‌ای واسط با نام اداره کل حمل و نقل عمومی که متضمن رسیدن به اهداف، راهبردها، برنامه‌ها و جلوگیری از انحراف در مسیر چشم‌انداز است، ضروری می‌نمود.

با عنایت به شرح وظایف و مأموریت‌های ذکرشده ادارات کل، سازمان‌ها و شرکت‌های متبوع، وظایفی از قبیل یکپارچه‌سازی مدیریت سیستم حمل و نقل عمومی، پیگیری دریافت کمک‌های دولت به حمل و نقل عمومی، تکمیل شبکه یکپارچه حمل و نقل عمومی، نظارت عالی و هماهنگ‌سازی مجموعه‌های مرتبط با توسعه حمل و نقل عمومی و غیره که مطابق با سند چشم‌انداز و طرح جامع حمل و نقل و ترافیک جزء مأموریت‌های این حوزه است، در هیچ‌کدام از زیرمجموعه‌ها متولی مشخصی ندارد. لذا ایجاد اداره کل حمل و نقل عمومی در ساختار این معاونت از نیازهای این حوزه تشخیص داده شد که سرانجام پس از رفت و برگشت‌هایی که در حوزه‌های مختلف داشته، در مردادماه سال

۱۳۹۶ توسط شورای اداری شهرداری تهران با ۲۵ پست سازمانی، دو معاونت و ۴ اداره زیرمجموعه، به تصویب رسید.

مهم‌ترین وظایف این اداره کل عبارتند از:

- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و پیگیری اجرای طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی؛
- بهبود کیفیت روش‌های نگهداری، بهسازی زیربناها و ناوگان موجود و تأمین قطعات در حوزه حمل و نقل عمومی؛
- افزایش سهم وسایل نقلیه عمومی از جابجایی و سفرهای درون‌شهری؛
- یکپارچه‌سازی مدیریت سیستم حمل و نقل عمومی؛
- پیگیری تحقق چشم‌انداز و مأموریت‌های حوزه معاونت و سازمان‌های تابعه با ملاحظه اسناد فرادست ملی، راهبردهای کلان شهرداری و وظایف نهادهای خارج از شهرداری در خصوص توسعه حمل و نقل عمومی؛
- نظارت عالی و هماهنگ‌سازی مجموعه‌های مرتبط با توسعه حمل و نقل عمومی؛
- اقتصادی کردن طرح‌ها و بهینه‌سازی اقتصادی سامانه‌های حمل و نقل عمومی؛
- پیگیری تصویب طرح‌های حمل و نقل عمومی شهر تهران در مراجع ذی‌ربط.

#### ۴. عملکرد حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک در برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران

برنامه پنج‌ساله اول شهرداری تهران بر مبنای طرح جامع جدید برای دوره زمانی ۹۲-۱۳۸۸ در یکصد و نود و هشتمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران مورخ ۱۳۸۸/۳/۱۲ تصویب و به شهرداری تهران ابلاغ شد. این برنامه، به دلیل چالش‌ها و ضعف‌های متعدد از قبیل، فقدان توجه به اهداف کمی، عدم برآورد منابع مالی شهرداری در طی مدت اجرای برنامه و عدم پیش‌بینی سازوکارهای نظارت، پایش، بازنگری و به‌روزرسانی برنامه، اجرایی نگردید.



برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران نیز بر اساس تجارب به‌دست‌آمده از تدوین و اجرای برنامه پنج‌ساله اول و برنامه عملیاتی میان‌مدت و همچنین نیازها و الزامات شهر تهران برای دوره زمانی ۱۳۹۳ الی ۱۳۹۷ تدوین و به تصویب شورای اسلامی شهر وقت رسید. این برنامه مشتمل بر ۹ فصل، ۶ حوزه مأموریتی، ۲۹ بخش، ۱۶۶ ماده بوده است.

حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک، در قالب فصل دوم برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری، مشتمل بر هفت بخش، ۱۸ ماده، ۵۸ بند، ۲۳ تبصره، ۴۸ هدف کمی و ۸ هدف عملیاتی تدوین‌شده بود. در ذیل عملکرد این حوزه مأموریتی به تفکیک بخش‌های هفتگانه در برنامه دوم (به‌عنوان سند فرادست متأخر حوزه برنامه‌ریزی) ارائه می‌شود.

#### ۱-۴. سازگاری سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل با محیط‌زیست

بخش اول به سازگاری سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل با محیط‌زیست پرداخته است. در این راستا شهرداری موظف شده بود، نسبت به «پایش و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی» اقدام کند.

این بخش شامل ۱ ماده، ۱۴ بند و ۹ تبصره و اهداف کمی «افزایش خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سبک سواری، افزایش خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سنگین (اتوبوس) سواری، افزایش خطوط مکانیزه معاینه فنی موتورسیکلت تحت بهره‌برداری، افزایش مساحت دیواره‌های عایق صوتی نصب‌شده در حاشیه بزرگراه، کاهش میانگین آلودگی صوتی (در روز) در مناطق مسکونی حاشیه بزرگراه، افزایش مجموع ناوگان اتوبوس برقی، کاهش سهم‌سفره‌ای صورت گرفته با موتورسیکلت، بازسازی اتوبوس‌های فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی، افزایش مجموع ناوگان مینی‌بوس‌رانی، افزایش تعداد ناوگان دیزل حمل‌ونقل عمومی مجهز به فیلتر جذب دوده، تعویض کاتالیست تاکسی‌ها، برقی نمودن موتورسیکلت‌ها» بوده است.

حمل‌ونقل سازگار با محیط‌زیست، هر شکل از حمل‌ونقل است که به مصرف منابع طبیعی متکی نیست؛ بلکه به انرژی تجدیدپذیر و یا نو شونده اتکا دارد، نه سوخت‌های فسیلی‌ای که طول عمر محدودی دارند. به همین دلیل است که این‌گونه حمل‌ونقل، اثر منفی کم‌تری بر محیط‌زیست دارد و اجرای طرح‌های کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی

نقشی به سزا در سازگاری حمل‌ونقل با محیط‌زیست و کاهش آلودگی هوا دارد.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

• افزایش تعداد خطوط معاینه فنی سبک شهر تهران از ۳۷ خط در پایان سال ۱۳۹۲ به ۵۴ خط در پایان برنامه (سال ۱۳۹۷)؛

• ساخت و بهره‌برداری از ۸ خط مکانیزه معاینه فنی سیار خودروهای سبک سواری؛

• آغاز به کار طرح معاینه فنی برتر از آذرماه سال ۱۳۹۶ مطابق با مصوبات سازمان حفاظت از محیط‌زیست؛

• پروژه «بهرورسانی حدود مجاز آزمون‌های سنجش آلاینده‌گی در مراکز مکانیزه معاینه فنی» (تفاوت معاینه فنی برتر در مقایسه با معاینه فنی معمولی در بررسی میزان آلاینده‌گی خودروها در دور موتور بالا است؛ اگر رانندگان خواستار دریافت معاینه فنی به‌صورت عادی باشند، میزان آلاینده‌گی خودرو در دور آرام موردسنجش قرار می‌گیرد و اگر خودرو موفق به پاس کردن حدود مجاز آلاینده‌گی باشد، موفق به کسب معاینه فنی می‌شود)؛

• الزام به اخذ معاینه فنی برای تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها به‌صورت اجباری هر شش ماه یک‌بار (۵۰ درصد از هزینه معاینه فنی تاکسی‌های با عمر ۲ تا ۱۰ سال توسط شهرداری تهران پرداخت می‌گردد)؛

• نصب و راه‌اندازی ۴۶ سامانه دوربین‌های پلاک خوان خودروهای فاقد معاینه فنی و تجهیزات وابسته رینگ شهر تهران (مبادی ورودی و خروجی شهر تهران)؛

• اجرای فاز دوم طرح کاهش و اعمال ممنوعیت تردد برای خودروهای فاقد معاینه فنی از آبان ماه سال ۱۳۹۷؛

• اثرات قابل‌توجه اجرای فاز دوم طرح کاهش نظیر:

- کاهش ۳۳ درصدی ورود خودروهای فاقد معاینه فنی به محدوده‌های طرح ترافیک و زوج و فرد در سال ۱۳۹۷ (سال پایانی برنامه) نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۶؛

- اعمال سیاست‌های تشویقی در جهت انجام معاینه فنی برتر و انجام تعداد ۴۲۴,۳۱۹ معاینه فنی برتر در سال ۱۳۹۷؛

- افزایش سهم روزهای پاک از ۳ روز به ۱۳ روز، روزهای سالم از ۶۰ به



## اهداف کمی

شاخص‌ها و اهداف کمی به‌منظور تسهیل در سنجش تحقق مواد و احکام که منطبق بر چشم‌اندازها، راهبردها و سیاست‌های اجرایی در این بخش طراحی شده بودند که در جدول زیر قابل مشاهده هستند.

۹۲ روز و همچنین کاهش آمار روزهای ناسالم برای گروه‌های حساس از ۶۶ روز به ۲۹ روز؛ در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ (شهر تهران در سال ۹۷ هیچ روز ناسالمی را تجربه ننموده و این در حالی است که این تعداد در سال ۱۳۹۶ نسبت به مدت مشابه ۵ روز بوده است.)؛

• اجرای الگوی جدید ورود به محدوده طرح ترافیک در سال ۱۳۹۷ و در پی آن کاهش ۳۰ درصدی ورود و تردد در محدوده طرح ترافیک؛ کاهش ۲۰ درصدی ورود و تردد در محدوده زوج و فرد و کاهش ۱۲ درصدی ورود به محدوده طرح ترافیک در نیمه اول مهرماه سال ۹۷ در ساعات اوج صبح، در مقایسه با مدت مشابه در سال ۱۳۹۶؛

• افزایش طول دیوارهای عایق صوتی شهر تهران از ۶,۰۰۰ مترمربع در سال ۱۳۹۲ به ۲۸,۵۵۰ مترمربع در سال ۱۳۹۷؛

• تهیه نقشه حریم صوتی بزرگراه‌های شهر تهران؛

• تهیه، تدوین و چاپ گزارش‌های سالانه کیفیت هوای شهر تهران و همچنین تهیه گزارش‌های زیست‌محیطی بررسی وضعیت آلودگی هوا و صدا و تعیین سهم انتشار آلودگی به تفکیک مناطق شهرداری و ارسال به ارگان‌های مربوطه؛

• سنجش روزانه و مستمر آلودگی هوا و آلودگی صوت توسط ۲۱ ایستگاه سنجش آلودگی هوا و ۳۹ ایستگاه سنجش آلودگی صوت؛

• اطلاعات رسانی توسط ۱۷ تابلو نمایشگر و ۱۸ عدد تلویزیون‌های شهری در سطح معابر و همچنین از طریق وبسایت شرکت کنترل کیفیت هوا و اپلیکیشن‌های گوشی‌های هوشمند؛

• همکاری فنی با موسسه همکاری‌های بین‌المللی ژاپن در زمینه آلودگی هوای تهران؛

• تعویض کاتالیست ۶,۸۰۰ دستگاه تاکسی تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• بازسازی ۱,۵۲۱ دستگاه اتوبوس فرسوده ناوگان شرکت واحد شامل اورهال و احیای ۶۴ دستگاه اتوبوس برقی ناوگان شرکت واحد اتوبوسرانی تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• اسقاط ۶۹۰ دستگاه مینی‌بوس فرسوده و جایگزینی آن‌ها با تاکسی نو تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• سنجش و پایش مستمر کیفیت سوخت در شهر تهران و تهیه گزارش‌های فصلی از بررسی نتایج آنالیز نمونه‌ها.



هدف کمی	واحد سنجش	۱۳۹۲		۱۳۹۳		۱۳۹۴		۱۳۹۵		۱۳۹۶		۱۳۹۷	
		سال پایه	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف
خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سبک سواری تحت بهره‌برداری	تعداد	۳۷	۴۸	۴۰	۵۳	۴۰	۵۸	۴۰	۶۳	۴۳	۶۸	۵۴	۶۸
خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سنگین (اتوبوس) تحت بهره‌برداری	تعداد	۶	۸	۶	۹	۶	۱۰	۶	۱۱	۶	۱۲	۶	۱۲
خطوط مکانیزه معاینه فنی موتورسیکلت تحت بهره‌برداری	تعداد	۱۰	۲۰	۱۰	۳۰	۱۰	۳۵	۱۰	۴۰	۱۰	۴۵	۱۰	۴۵
مساحت دیواره‌های عایق صوتی نصب‌شده در حاشیه بزرگراه	مترمربع	۶,۰۰۰	۱۶,۰۰۰	۱۶,۰۰۰	۲۶,۰۰۰	۲۵,۲۲۰	۳۶,۰۰۰	۲۵,۶۰۰	۴۶,۰۰۰	۲۷,۹۵۰	۵۶,۰۰۰	۲۸,۵۵۰	۵۶,۰۰۰
میانگین آلودگی صوتی (در روز) در مناطق مسکونی حاشیه بزرگراه ۱	دسی‌بل	۷۰	۶۵	۶۵	۶۵	۶۵	۶۵	۶۵	۶۰	۶۰	۶۰	۶۰	۶۰
مجموع ناوگان اتوبوس برقی ۲	تعداد	۰	۲۰۰	۲۸	۴۰۰	۴۷	۴۰۰	۶۳	۴۰۰	۶۳	۴۰۰	۶۴	۴۰۰
بازسازی اتوبوس‌های فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی	دستگاه در سال	۰	۵۰۰	۵۰۰	۵۰۰	۲۷۰	۵۰۰	۴۶۴	۵۰۰	۸۸	۵۰۰	۱۹۹	۵۰۰
تعداد ناوگان دیزل حمل‌ونقل عمومی مجهز به فیلتر جذب دوده	تعداد	۰	۳,۷۰۰	۳	۵,۷۰۰	۹	۶,۷۰۰	۲۴	۸,۴۰۰	۴۰	۸,۶۵۳	۴۰	۸,۶۵۳
تعویض کاتالیست تاکسی‌ها ۴	دستگاه در سال	۰	۱۵,۶۰۰	۴,۷۰۰	۱۵,۶۰۰	۲,۱۰۰	۱۵,۶۰۰	۰	۱۵,۶۰۰	۰	۱۵,۶۰۰	۰	۱۵,۶۰۰
سهم سفرهای صورت گرفته با موتورسیکلت	درصد	۵/۵											
برقی نمودن موتورسیکلت‌ها	دستگاه	۰	۱۰,۰۰۰	۰	۱۰,۰۰۰	۳۴	۱۰,۰۰۰	۳۴	۱۰,۰۰۰	۳۴	۰	۵۶	۰
مجموع ناوگان مینی‌بوس‌رانی ۵	تعداد	۱,۱۶۵	۱,۳۷۷	۱,۱۱۰	۱,۷۷۶	۱,۰۷۱	۲,۱۷۴	۶۷۷	۲,۵۷۴	۱۸۰	۳,۰۰۰	۱۴۹۶	۳,۰۰۰

جدول (۴) - اهداف کمی بخش یکم

توضیحات جدول:

(۴) با توجه به اجرای طرح ملی نوسازی ناوگان تاکسیرانی در سنوات اخیر تعداد قابل توجهی از تاکسی‌ها نوسازی گردیده و لذا نیازی به تعویض کاتالیست آن‌ها نیست.  
(۵) عدم تحقق این هدف کمی به دلیل عدم همکاری ستاد مدیریت مصرف سوخت و سازمان حفاظت از محیط‌زیست و عدم ارائه تسهیلات لازم به رانندگان معرفی شده از سوی شهرداری تهران بوده است.  
(۶) دستگاه مینی‌بوس فرسوده دیگر نیز تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی قرار دارد که در حال حاضر غیرفعال بوده و برنامه‌ریزی لازم جهت اسقاط و جایگزینی آن‌ها با تاکسی نو انجام پذیرفته است.

(۱) در مناطقی که دیوار صوتی احداث شده تا ۱۵ دسی‌بل کاهش آلودگی صوتی مشاهده می‌شود.  
(۲) عدم تحقق این هدف کمی به دلیل شرایط تحریم‌های بین‌المللی و عدم امکان گشایش اعتبارات اسنادی جهت خرید اتوبوس‌های مذکور بوده و تحقق این هدف از طریق بازسازی و اورهال اتوبوس‌های برقی موجود صورت می‌گیرد.  
(۳) تاکنون تعداد ۴۵ عدد فیلتر بروی اتوبوس‌های تک کابین ۴۵۷ دیزلی نصب شده لیکن ۵ دستگاه به دلیل بالا بودن شاخص k-value از روی اتوبوس‌ها بازگشایی شده است.



#### ۲-۴. فراهم کردن زمینه‌ها و انجام اقدامات لازم برای جلب مشارکت فعالانه شهروندان، اشخاص حقیقی و حقوقی خصوصی، سازمان‌های مردم‌نهاد و سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط در حوزه حمل‌ونقل شهر تهران

این بخش به فراهم کردن زمینه‌های مشارکت فعالانه شهروندان، سازمان‌های مردم‌نهاد و بخش خصوصی با حوزه حمل‌ونقل پرداخته بود. در همین راستا شهرداری موظف شده بود، نسبت به «ترویج، ارتقاء و آموزش فرهنگ ترافیک، رفتار و دانش ترافیکی و همچنین تجهیز فنی و افزایش ظرفیت‌های مدیریتی پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران» اقدام نماید.

سه رکن مهم مثلث ترافیک، آموزش و فرهنگ‌سازی، اجرای قوانین و مقررات و مهندسی ترافیک به‌منظور ایجاد مطلوب‌ترین ساختار ترافیکی است. بنابراین می‌توان با ارتقای فرهنگ ترافیک از طریق ارائه برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت، مردم را در حل مشکلات ترافیک سهیم نموده و اثرات منفی ناشی از ترافیک را کاهش داد. آموزش فرهنگ ترافیک در جامعه از طریق برنامه‌ریزی طولانی‌مدت و با تداوم مستمر این برنامه‌ها محقق خواهد شد. شهر موجودی زنده است که به فراخور دوره زمانی می‌بایست متحول گردد، لذا آموزش‌های شهروندی باید در سطوح چندگانه به هدف‌های متناسبی در همه زمینه‌ها و امور شهری پردازد.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

• برگزاری سالانه مراسم روز حمل‌ونقل با مشارکت شهروندان و نهادهای ذی‌ربط؛  
• تشویق شهروندان به دریافت معاینه فنی در راستای اجرای فاز دوم طرح کاهش (کنترل آلودگی هوای شهر)؛

• راه‌اندازی پویش‌های مردمی نظیر پویش "سه‌شنبه‌های بدون خودرو" با حضور شهردار محترم تهران، معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک و شهرداران ۲۲

گانه؛ "دود بدرو" با مشارکت و نقش‌آفرینی شهروندان در کاهش آلودگی هوا؛  
پویش‌های "برای هوای پاک شهر رکاب بزنیم"؛ "از خودمان شروع کنیم" و غیره؛  
• تهیه و تولید پیام‌های ترافیکی و انتشار آن از طریق تابلوهای VMS سطح شهر؛  
• اطلاع‌رسانی و آگاهی بخشی از طریق تولید محتوای اخبار متناسب با  
مأموریت‌های ترافیکی از طریق وسایل مختلف ارتباط جمعی از جمله  
خبرگزاری‌ها، پورتال و وب‌سایت شهرداری تهران، معاونت حمل‌ونقل و  
ترافیک و مجموعه‌های تابعه و کانال‌ها و گروه‌های مختلف مورد هدف در  
فضاهای مجازی (اینستاگرام و تلگرام)؛

• افزایش تعداد بوستان‌های آموزش ترافیک شهر تهران از ۶ مجموعه به ۱۸ مجموعه تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• استفاده از ظرفیت موجود در استودیو صدای شهر رادیو تهران به‌منظور تهیه، اجرا و پخش اخبار و پیام‌های ترافیکی به‌منظور اطلاع‌رسانی لحظه‌ای رویدادهای ترافیکی و وضعیت ترافیک معابر شهری تهران و گفتگوهای اختصاصی مدیران ارشد از عملکرد و مجموعه اقدامات انجام‌یافته و ارائه آموزش‌های ارتقای فرهنگ ترافیک؛

• برگزاری دوره‌های آموزش عملی و تئوری مقررات رانندگی جهت رانندگان حمل‌ونقل عمومی؛

• آموزش گروه‌های هدف از طریق انواع آموزش‌های دیداری و شنیداری؛

#### اهداف کمی

این بخش دارای یک هدف کمی با عنوان «احداث، تکمیل و تجهیز شهرک آموزش ترافیک در سال» بوده که طی برنامه پنج‌ساله دوم بوستان‌های آموزش ترافیک شهر تهران به ۱۸ مجموعه افزایش یافته است.

۱۳۹۷		۱۳۹۶		۱۳۹۵		۱۳۹۴		۱۳۹۳		۱۳۹۲		واحد سنجش	هدف کمی
عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	سال پایه			
۱۸	۲۲	۱۷	۲۰	۱۵	۱۷	۱۴	۱۵	۱۳	۱۳	۱۲	تعداد	احداث، تکمیل و تجهیز شهرک آموزش ترافیک در سال	

جدول (۵) - اهداف کمی بخش دوم



### ۳-۴. توسعه حمل و نقل عمومی

بخش سوم نیز به توسعه سیستم حمل و نقل عمومی می‌پردازد. در این راستا شهرداری موظف شده بود، نسبت به «گسترش بهینه شبکه، ظرفیت و تسهیلات حمل و نقل عمومی با رویکرد حداکثر کردن دسترسی شهروندان و افزایش سهم حمل و نقل عمومی در جابه‌جایی‌های درون‌شهری» اقدام نماید. این بخش شامل ۱ ماده، ۵ بند و ۳ تبصره بوده است، همچنین اهداف کمی «افزایش طول خطوط اتوبوسرانی تندرو، افزایش ایستگاه‌های قطار شهری، طول خطوط قطار شهری، افزایش مجموع ناوگان تاکسیرانی، افزایش مجموع واگن‌های تحت بهره‌برداری (جهت سرفاصله حرکت ۴/۵ و ۲/۵ دقیقه‌ای)، افزایش سهم قطار شهری از کل جابجایی‌های درون‌شهری، افزایش مجموع ناوگان اتوبوسرانی، کاهش سهم حمل و نقل با تاکسی در جابجایی‌های درون‌شهری، افزایش سهم سیستم اتوبوسرانی از کل جابجایی‌های درون‌شهری» ذیل این بخش تعریف شده بودند.

دسترسی آسان، سریع و مطمئن شهروندان به نقاط مختلف شهر و بهره‌مندی از کاربری‌های گوناگون موجود در سطح شهر از مهم‌ترین ویژگی‌های محیط شهری مطلوب است و ناکارآمدی سیستم حمل و نقل شهری، عوارض جدی محیطی مانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به دنبال خواهد داشت، به‌ویژه در کلانشهری مانند تهران که بر اساس آمارهای موجود در حدود ۱۹ میلیون سفر روزانه در آن انجام می‌پذیرد.

رویکرد اصلی در برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک تمرکز بر حمل و نقل پایدار است و حمل و نقل عمومی همواره در تمامی کلانشهرها یکی از مهم‌ترین راهبردهای دستیابی به حمل و نقل پایدار بوده است که در صورت یکپارچگی آن، سطح کیفیت به‌مراتب بالاتری را نسبت به زمانی که هریک از مدهای حمل و نقل به‌تنهایی مورداستفاده قرار گیرند، شاهد خواهیم بود. یکپارچگی حمل و نقل می‌تواند شامل یکپارچگی بین مدهای سفر، یکپارچگی کاربری زمین با حمل و نقل و یکپارچگی اجتماعی و غیره باشد و با کاهش ناهماهنگی در نظام مدیریت خدمات حمل و نقل، دستیابی به سیستم کارا تر و پایدارتر را میسر می‌سازد.

سامانه مترو، استخوان‌بندی اصلی سیستم حمل و نقل عمومی کلانشهرها مانند تهران بشمار می‌آید به‌طوری‌که وظیفه سامانه اتوبوسرانی و تاکسیرانی تغذیه

شبکه قطار شهری، یا به‌عبارت‌دیگر، رساندن مسافران از مسیرهای فرعی به خطوط قطار شهری است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی، سرعت مناسب، قیمت پایین حمل مسافر در مقایسه با خودروهای شخصی از جمله مزیت‌های قطار شهری نسبت به سایر وسایل نقلیه عمومی است.

همچنین در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، علاوه بر گسترش و تجهیز شبکه قطار شهری، به شبکه اتوبوسرانی به‌عنوان یکی از مدهای حمل و نقل عمومی کم‌هزینه اهمیت داده می‌شود چراکه ایجاد و اجرای مسیرهای اتوبوسرانی در اغلب شریان‌های اصلی شهرها امکان‌پذیر است بنابراین گسترش بهینه شبکه اتوبوسرانی، افزایش ظرفیت و تسهیلات این بخش با رویکرد حداکثر نمودن دسترسی شهروندان و همچنین افزایش سهم آن در جابجایی‌های درون‌شهری، از ضرورت برخوردار است.

تاکسی نیز پس از مترو و اتوبوس به‌عنوان یکی از مدهای حمل و نقل برای جابجایی مسافران در مسیرهای کوتاه درون‌شهری است و در حقیقت به‌منظور تغذیه و تأمین مسافر به مدهای دیگر در سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی شهر تهران نقش بسزایی دارد.

علی‌رغم اهمیت فروان بحث توسعه حمل و نقل عمومی و پیش‌بینی سهم ۵۰ درصدی دولت در تأمین منابع مالی توسعه حمل و نقل عمومی در این بخش و عدم پرداخت سهم دولت به میزان پیش‌بینی‌شده در برنامه، با اتکا به منابع شهرداری تهران، اقدامات مؤثری در این بخش برداشته شد.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

از مهم‌ترین اقداماتی که تا پایان برنامه پنج‌ساله دوم در این بخش صورت گرفته، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

• بهره‌برداری از ۸۸ کیلومتر مسیر مشتمل بر ۳۳ ایستگاه و افزایش طول خطوط بهره‌برداری شده مترو از ۱۴۰ کیلومتر با ۸۸ ایستگاه، به ۲۲۸ کیلومتر با ۱۲۱ ایستگاه؛

• افتتاح و بهره‌برداری از خطوط ۶ و ۷ مترو و همچنین توسعه جنوبی خط ۱ تا فرودگاه امام خمینی (ره)؛

• بهره‌برداری از ۳۶۴ دستگاه واگن و افزایش ناوگان سامانه مترو شهر تهران



از ۱۰۸۷ دستگاه به ۱۴۵۱ دستگاه واگن؛

تکمیل و عملیاتی سازی کلیه قراردادهای منعقد شده ساخت واگن در سنوات گذشته و همچنین آغاز عملیات ساخت و مونتاژ ۱۰ رام قطار جدید (۷۰ دستگاه واگن)، انعقاد تفاهم‌نامه تأمین و ساخت ۳۷۶ دستگاه واگن مترو جدید از محل فاینانس خط ۷ مترو، همچنین انعقاد تفاهم‌نامه ساخت و تأمین ۳۰ رام قطار (۲۱۰ دستگاه واگن) با حمایت‌های دولت محترم و تأمین منابع مالی مربوطه از محل تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱۳۹۷ کل کشور و ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید و همچنین پیگیری خرید و ساخت ۶۳۰ دستگاه واگن از طریق دولت محترم؛

افتتاح پایانه شهید کلاهدوز در خط ۴ مترو، انجام بخش قابل‌توجهی از عملیات احداث پایانه اکباتان در خط ۴ و همچنین آغاز عملیات احداث پایانه و پارکینگ دولت‌آباد در انتهای خط ۶ مترو؛

کاهش فاصله زمانی گذر قطارها (هدوی) (در پایان برنامه پنج‌ساله دوم حداقل سرفاصله زمانی اعزام قطارها در خطوط یک، دو و چهار، به ۴ دقیقه، خط ۳، به ۷،۵ دقیقه، خط پنج، به ۱۰ دقیقه و خط هفت به ۱۵ دقیقه کاهش یافته است.)؛

اورهال ۲۴۶ دستگاه واگن ناوگان سامانه مترو شهر تهران؛

افزایش طول خطوط BRT و ویژه اتوبوسرانی به ۱۹۴/۵ کیلومتر با افتتاح و بهره‌برداری از ۷۱/۶ کیلومتر؛

بهره‌برداری از یک خط اتوبوس برقی در خیابان ۱۷ شهریور حدفاصل بزرگراه بعثت تا تقاطع شهدا؛

ورود و به‌کارگیری ۳۳۹ دستگاه اتوبوس جدید در سامانه اتوبوسرانی توسط شهرداری تهران (۱۱۷ دستگاه با مشارکت بخش خصوصی)؛

افزایش سهم ناوگان دارای استاندارد یورو ۴ در ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران از صفر درصد به ۳/۵ درصد؛

بازسازی ۱۵۲۱ دستگاه اتوبوس فرسوده ناوگان شرکت واحد شامل اورهال و احیای ۶۴ دستگاه اتوبوس برقی ناوگان شرکت واحد؛

افزایش خودروهای استاندارد ناوگان تاکسیرانی به ۲۰۲۵ دستگاه؛

نوسازی ۲۰۵۶۶ دستگاه تاکسی فرسوده ناوگان تاکسیرانی شهر تهران؛

خصوصی‌سازی ۸۰٪ از سامانه اتوبوسرانی شهر تهران با اجرای روش جدید

خصوصی‌سازی از طریق پرداخت بهای خدمات بر مبنای کیلومتر پیمایش شده و همچنین کاهش نیروی انسانی شرکت واحد اتوبوسرانی از ۹۴۹۰ نفر در سال ۱۳۹۲ به ۷,۲۸۰ نفر تا پایان سال ۱۳۹۷؛

خدمات‌رسانی به جانبازان و معلولین توسط سامانه جانبازان و معلولین شرکت واحد اتوبوسرانی با به‌کارگیری ۷۴ دستگاه اتوبوس و ۶۲ دستگاه ون مناسب‌سازی شده به حدود ۳,۷۰۰ نفر از جانبازان و معلولین و خدمات‌رسانی به حدود ۶۰ مدرسه و بیش از ۵,۰۰۰ دانش‌آموز مدارس کودکان استثنایی توسط سازمان تاکسیرانی با به‌کارگیری حدود ۱,۱۴۵ خودرو سواری و ون.

## اهداف کمی

نکته قابل‌توجه در خصوص جدول مقابل این است که برخی از هدف‌گذاری‌های سال ۱۳۹۲، مانند تعداد واگن‌ها، تعداد ایستگاه‌ها و طول خطوط قطار شهری در برنامه دوم با وضع موجود اعلام‌شده از سوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک وقت، مغایرت داشته است. لذا به دلیل تعهد به متن سند فرادست برنامه دوم، اعداد در جدول تغییرنیافته و در توضیحات، وضع موجود صحیح ذکر شده است.

هدف کمی	۱۳۹۲		۱۳۹۳		۱۳۹۴		۱۳۹۵		۱۳۹۶		۱۳۹۷	
	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد
مجموع واگن‌های تحت بهره‌برداری (جهت سرفاصله حرکت ۲/۵ دقیقه‌ای)	۱,۵۷۸	۱,۱۷۶	۲,۳۱۴	۱,۱۷۶	۱,۲۵۲	۳,۰۵۰	۱,۳۴۳	۳,۵۸۰	۱,۴۴۰	۴,۱۵۶	۱,۴۵۱	۴,۱۵۶
ایستگاههای قطار شهری ۲	۹۱	۱۱۰	۹۰	۱۴۵	۱۰۱	۱۷۳	۱۱۲	۲۰۲	۱۰۹	۲۲۰	۱۲۱	۲۲۰
طول خطوط قطار شهری تحت بهره‌برداری درون‌شهری ۳	۱۵۲	۱۸۰	۱۶۶	۲۱۳/۵	۱۷۹	۲۳۷/۵	۱۸۹	۲۷۷	۲۰۵	۳۰۰	۲۲۸	۳۰۰
سهم سیستم اتوبوسرانی از کل جایجایی‌های درون‌شهری	درصد	۲۰										
سهم قطار شهری از کل جایجایی‌های درون‌شهری	درصد	۱۳/۸										
مجموع ناوگان تاکسیرانی ۴	تعداد	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹	۷۷,۹۶۹
مجموع ناوگان اتوبوسرانی	تعداد	۶,۵۵۳	۷,۲۵۳	۶,۲۲۳	۷,۵۵۳	۶,۳۵۳	۸,۲۵۳	۶,۲۶۲	۸,۶۵۳	۶,۱۴۸	۹,۰۵۳	۶,۰۱۰
سهم حمل‌ونقل با تاکسی در جایجایی‌های درون‌شهری	درصد	۲۷/۳										
طول خطوط اتوبوسرانی تندرو و ویژه	کیلومتر	۱۲۲/۹	۱۷۱/۸	۱۹۱	۱۸۲/۸	۱۹۱	۱۹۲/۵	۱۹۱	۱۹۲/۵	۱۹۱	۱۹۲/۵	۱۹۲/۵

جدول (۶) - اهداف کمی بخش سوم

### توضیحات جدول:

- لازم به توضیح است که عملکرد سال ۱۳۹۲ در خصوص تعداد واگن‌ها اشتباهاً ۱۲۹۸ دستگاه درج‌شده و مقدار صحیح آن ۱,۰۸۷ دستگاه است.
- رقم مرتبط با عملکرد سال ۱۳۹۲ به‌اشتباه ۹۱ درج‌شده و رقم صحیح آن ۸۸ ایستگاه است.
- طول خطوط قطار شهری در سال ۱۳۹۲، ۱۴۰ کیلومتر بوده است که در هدف‌گذاری به‌اشتباه ۱۵۲ کیلومتر درج‌شده است.
- با توجه به عدم انجام تعهدات سازمان حفاظت از محیط‌زیست و ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور، جایگزینی مینی‌بوس‌های فرسوده با مینی‌بوس نو انجام نپذیرفت و به همین دلیل شهرداری تهران نسبت به جایگزینی تاکسی نو با مینی‌بوس فرسوده در سال ۹۵ اقدام نمود.
- ۲۲ کیلومتر از مسیر خط ۷ به همراه ۷ ایستگاه آن، جهت انجام عملیات ایمن‌سازی و تکمیل ساخت، از چرخه بهره‌برداری خارج گردید، شایان‌ذکر است ۱۰ کیلومتر و ۵ ایستگاه مربوط به سال ۱۳۹۵ بوده است.





#### ۴-۴. انسان محور نمودن نظام حمل و نقل و ترافیک

در بخش چهارم، فعالیت‌های مربوط به انسان محور نمودن نظام حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مورد بحث بوده است؛ در این راستا شهرداری موظف شده بود، نسبت به «گسترش سیستم حمل و نقل پایدار شهری، ایجاد شهری با رفاه فراگیر برای همه اقشار، ارتقای ایمنی معابر و کاهش حوادث و سوانح ترافیکی» اقدام نماید.

این بخش شامل ۳ ماده، ۵ بند، ۱ تبصره و اهداف کمی «افزایش طول مسیرهای دوچرخه طراحی شده، افزایش طول مسیرهای دوچرخه تحت بهره‌برداری، افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه تحت بهره‌برداری، افزایش طول پیاده راه احداث شده» بوده است.

کاهش قابلیت جابجایی و محدودیت دسترسی از جمله مشکلات اساسی سیستم حمل و نقل شهرهای بزرگ می‌باشند. امروزه به شدت بر توسعه پایدار در ابعاد مختلف زندگی انسان‌ها تأکید گردیده و اقدامات علمی و عملی بسیاری جهت جایگزینی روش‌های سازگار با محیط زیست به جای توسعه‌های خطی در حال انجام است. استفاده از دوچرخه در مراکز جذب سفر و نقاط تبادل سفر خصوصاً بین ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و توسعه پیاده راه‌ها از بهترین رویکردها در جهت انسان محور نمودن نظام حمل و نقل و دستیابی به یک سیستم حمل و نقل پایدار و دوستدار محیط زیست است؛ که می‌تواند حداقل اثرات زیست محیطی را به شهر وارد ساخته و از طرف دیگر باعث ایجاد نشاط و سلامتی شهروندان تهرانی گردد.

#### اهداف کمی

ردیف	هدف کمی	واحد سنجش	سال ۱۳۹۲		سال ۱۳۹۳		سال ۱۳۹۴		سال ۱۳۹۵		سال ۱۳۹۶		سال ۱۳۹۷	
			سال پایه	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	
۱	طول مسیرهای دوچرخه طراحی شده ۱	کیلومتر	۲۸۲	۳۵۰	۳۰۷/۶	۴۰۰	۳۱۲/۶	۴۵۰	۳۲۴/۸	۵۵۰	۳۳۰/۷	۶۰۰	۵۵۰ <sup>۲</sup>	عملکرد
۲	سهم حمل و نقل با دوچرخه از کل سفرهای درون شهری	درصد	۰/۴											با عنایت به بازنگری مطالعات جامع حمل و نقل شهر تهران و به روزرسانی مدل‌های حمل و نقل، بازنگری سهم سفر مدهای حمل و نقل در حال انجام بوده که نتیجه آن متعاقباً اعلام می‌گردد.
۳	طول مسیرهای دوچرخه تحت بهره‌برداری	کیلومتر	۲۱۵	۲۷۸	۲۱۵	۳۰۷	۲۱۵	۳۳۷	۲۲۲/۷	۳۶۶	۱۰۰	۳۹۵	۷۹/۴ <sup>۳</sup>	عملکرد
۴	خانه دوچرخه تحت بهره‌برداری	تعداد	۱۹۸	۲۸۵	۱۹۸	۳۵۰	۱۹۸	۳۱۵	۱۹۸	۴۸۰	۱۳۴	۵۴۵	۶۰ <sup>۴</sup>	عملکرد
۵	طول پیاده راه احداث شده ۵	کیلومتر	۷/۲	۱۰	۸/۵	۱۲/۵	۱۰/۸	۱۵	۱۲/۳	۱۷/۵	۱۳/۲	۲۰	۱۴	عملکرد

جدول (۷) - اهداف کمی بخش چهارم

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

- مهم‌ترین اقداماتی که طی برنامه پنج‌ساله دوم، به منظور دستیابی به محتوای این بخش صورت گرفته است عبارتند از:
- شناسایی میزان ۵۵۰ کیلومتر از مسیرهای بالقوه دوچرخه‌سواری شهر تهران؛ احداث حدود ۷ کیلومتر پیاده راه در سطح شهر تهران؛
- راه‌اندازی سیستم دوچرخه اشتراکی هوشمند و بهره‌برداری از سیستم دوچرخه اشتراکی نسل چهار (با عنوان بیدود)؛
- اجرای بیش از ۱۵ میلیون متر طول خطکشی محوری گرم؛
- اجرای حدود ۱,۷۰۰,۰۰۰ متر طول خطکشی محوری سرد؛
- اجرای بیش از ۱۳۰ هزار عدد فلش و نوشتار و خطکشی پارکبان؛
- اجرای بیش از ۶۵۰ هزار مترمربع خطکشی بستر سطوح؛
- نصب ۶۴۲۳ انواع دکل کنسولی، دروازه‌ای و صلیبی؛
- نصب ۱۰۳,۴۴۱ انواع تابلو بالاسری معلق، اخباری، انتظامی و غیره.

#### توضیحات جدول:

- (۱) با توجه به عدم امکان ایجاد مسیرهای ویژه به دلیل عدم همکاری پلیس راهور و مخاطرات موجود برای دوچرخه‌سواران، جایگزینی طول مسیر با سطح پوشش شبکه دوچرخه مدنظر بوده است.
- (۲) این میزان مربوط به مسیرهای بالقوه دوچرخه‌سواری شهر تهران بوده و با مطالعات و اقدامات انجام شده در سال ۱۳۹۷، میزان ۲۷,۳ کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری در سطح شهر تهران شامل نقشه‌های فاز صفر، فاز یک و فاز دو طراحی و آماده اجرا بوده است.
- (۳) با مطالعات و بازنگری‌های انجام شده به منظور شناسایی نقاط جاذب سفر و استانداردسازی مسیرهای دوچرخه، تا پایان سال ۱۳۹۷، میزان ۷۹/۴ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه در سطح شهر تهران فعال و تحت بهره‌برداری بوده است.
- (۴) با تغییر رویکرد معاونت حمل و نقل و ترافیک در خصوص توسعه دوچرخه‌سواری و انتقال خانه‌های دوچرخه به مراکز جاذب سفر نظیر ایستگاه‌های مترو و اتوبوس و همچنین بوستان‌های سطح شهر، در سال ۱۳۹۷ با بازسازی اساسی خانه‌های دوچرخه و مطالعات و مکان‌یابی انجام شده بود، ۶۰ خانه دوچرخه در سطح شهر تهران به ویژه در بوستان‌ها فعال گردیده که در حال خدمات‌رسانی به شهروندان است. شایان‌ذکر است با توجه به بازنگری‌های انجام شده استفاده از رک‌های هوشمند دوچرخه نیز در کنار خانه‌های دوچرخه صورت پذیرفته است.
- (۵) احداث پیاده راه‌ها با توجه به مشکلات صنفی، معارضین موجود، و همچنین مشکلات ترافیکی پیشرفت نسبی داشته است.



#### ۵-۴. بخش پنجم: مدیریت عرضه تسهیلات و تقاضای سفر

بخش پنجم به تشریح اقدامات مربوط به مدیریت عرضه تسهیلات و تقاضای سفر پرداخته بود. در این راستا شهرداری موظف شده بود نسبت به «کاهش ازدحام ترافیک در معابر، کاهش سهم استفاده از خودروهای شخصی، ساماندهی فضای پارکینگ، مدیریت تقاضای سفر، ساماندهی، توسعه و نگهداری پایانه‌ها و پارک‌سوارها، بهره‌برداری بهینه از منابع و تسهیلات موجود در حوزه حمل‌ونقل، حفظ، نگهداشت، پایش، تکمیل و توسعه شبکه زیرساخت‌های مرتبط با حمل‌ونقل» اقدام کند.

این بخش مشتمل بر ۶ ماده، ۱۹ بند و ۵ تبصره بوده است، همچنین اهداف کمی «افزایش فضای پارک حاشیه‌ای تحت پوشش خودپرداز، افزایش فضای پارک تأمین‌شده توسط شهرداری با مشارکت بخش خصوصی، احداث پایانه‌های برون‌شهری نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز، احداث پایانه‌های اتوبوسرانی برون‌شهری متمرکز، افزایش پارک‌سوارهای در حال بهره‌برداری، افزایش تعداد پایانه‌های اتوبوسرانی درون‌شهری، افزایش تعداد پایانه‌های تاکسیرانی درون‌شهری، افزایش سهم اتوبوس‌های دارای استاندارد یورو ۴ در ناوگان، افزایش سهم ناوگان خصوصی از کل ناوگان اتوبوسرانی، کاهش نیروی انسانی اتوبوسرانی» ذیل این بخش قرار داشتند.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

- شناسایی و پیش‌بینی ۱۲۰۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای در معابر شهری پرتراфик؛
- افزایش فضای پارک حاشیه‌ای شهر تهران از ۱۵۰۰۰ فضای پارک (که توسط عوامل انسانی بهره‌برداری می‌گردید) به ۳۰۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای مکانیزه در سطح شهر تهران با مشارکت بخش خصوصی؛
- افزایش فضای پارک تأمین‌شده توسط شهرداری با مشارکت بخش خصوصی از ۳۵۸۷۷ فضای پارک به ۷۶۸۷۰ فضای پارک؛
- افتتاح و بهره‌برداری از پارک‌سوار نیمه‌متمرکز پونک در شمال غرب تهران؛
- افزایش تعداد پایانه‌های اتوبوسرانی شهر تهران از ۵۲ مجموعه در سال ۹۲ به ۶۱ پایانه تا پایان سال ۱۳۹۷؛
- غیرحضور نمودن فرآیند خدمات ثبت‌نام، پرداخت و دریافت مجوزهای سالانه، روزانه و هفتگی ورود به محدوده طرح ترافیک؛
- راه‌اندازی سامانه بارانه و ثبت‌نام رانندگان وانت‌بارها و مؤسسات حمل‌ونقل؛
- تهیه و تعیین فرآیند صدور بار برگ برای تردد ناوگان باری در سطح شهر تهران و اعمال تخفیف بر عوارض طرح ترافیک ناوگان باری به شرط صدور بار برگ.

#### اهداف کمی

هدف کمی	واحد سنجش	۱۳۹۲		۱۳۹۳		۱۳۹۴		۱۳۹۵		۱۳۹۶		۱۳۹۷	
		سال پایه	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	
فضای پارک حاشیه‌ای تحت پوشش ۱	تعداد	۱۵,۰۰۰	۲۲,۴۲۹	۱۵,۰۰۰	۳۲,۵۷۲	۱۵,۰۰۰	۴۴,۷۱۴	۱۵,۰۰۰	۵۲,۸۵۷	۱۵,۰۰۰	۶۳,۰۰۰	۳۰,۰۰۰	۶۳,۰۰۰
فضای پارک تأمین‌شده توسط شهرداری با مشارکت بخش خصوصی	تعداد	۳۹,۲۶۹	۴۳,۳۷۷	۴۴,۲۶۴	۵۱,۸۷۷	۴۹,۵۴۲	۶۱,۳۷۷	۶۶,۸۱۰	۷۱,۸۷۷	۶۱,۱۲۱ <sup>۲</sup>	۸۳,۷۱۳	۷۶,۸۷۰	۸۳,۷۱۳
پایانه‌های تاکسیرانی درون‌شهری ۳	تعداد	۵۲	۵۸	۵۰	۶۲	۴۶	۶۸	۵۷	۷۴	۵۷	۷۸	۵۳	۷۸
پایانه‌های اتوبوسرانی درون‌شهری	تعداد	۵۲	۵۵	۵۵	۶۰	۵۸	۶۵	۶۰	۷۰	۶۰	۷۹	۶۱	۷۹
پایانه‌های برون‌شهری متمرکز	تعداد	۴	۴	۴	۳	۴	۳	۴	۳	۴	۳	۴	۳
احداث پایانه‌های برون‌شهری نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز	تعداد	۰	۰	۰	۱	۰	۲	۰	۲	۰	۴	۱	۴
پارک‌سوارهای در حال بهره‌برداری	تعداد	۱	۱	۱	۲	۱	۳	۱	۳	۱	۳	۱	۴
سهم اتوبوس‌های دارای استاندارد یورو ۴ در ناوگان ۴	درصد	۰	۱۵	۰	۲۵	۳/۲	۳۵	۳/۵	۴۵	۳/۵	۵۵	۳/۵	۵۵
نیروی انسانی اتوبوسرانی	نفر	۹,۴۹۰	۸,۳۰۰	۸,۶۱۶	۷,۶۰۰	۸,۴۲۶	۷,۰۰۰	۶,۵۰۰	۷,۷۰۵	۷,۷۰۵	۵,۵۴۰	۷,۲۸۰	۵,۵۴۰
سهم ناوگان خصوصی از کل ناوگان اتوبوسرانی	درصد	۶۰	۶۵	۶۴	۷۰	۷۱	۷۸	۷۸	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰

جدول (۸) - اهداف کمی بخش پنجم

#### توضیحات جدول:

(۱) لازم به توضیح است که عملکرد سال ۱۳۹۲ در خصوص تعداد واگن‌ها اشتباهاً ۱۲۹۸ دستگاه درج شده و مقدار صحیح آن ۱,۰۸۷ دستگاه است. (۲) رقم مرتبط با عملکرد سال ۱۳۹۲ به اشتباه ۹۱ درج شده و رقم صحیح آن ۸۸ ایستگاه است. (۳) طول خطوط قطار شهری در سال ۱۳۹۲، ۱۴۰ کیلومتر بوده است که در هدف‌گذاری به اشتباه ۱۵۲ کیلومتر درج شده است. (۴) با توجه به عدم انجام تعهدات سازمان حفاظت از محیط‌زیست و ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور، جایگزینی مینی‌بوس‌های فرسوده با مینی‌بوس نو انجام نپذیرفت و به همین دلیل شهرداری تهران نسبت به جایگزینی تاکسی نو با مینی‌بوس فرسوده در سال ۹۵ اقدام نمود. (۵) ۲۲ کیلومتر از مسیر خط ۷ به همراه ۷ ایستگاه آن، جهت انجام عملیات ایمن‌سازی و تکمیل ساخت، از چرخه بهره‌برداری خارج گردید، شایان‌ذکر است ۱۰ کیلومتر و ۵ ایستگاه مربوط به سال ۱۳۹۵ بوده است.



#### ۶-۴. ایجاد هماهنگی میان کاربری زمین و حمل‌ونقل

بخش ششم به ایجاد هماهنگی میان کاربری زمین و حمل‌ونقل می‌پردازد. در این راستا شهرداری موظف شده بود نسبت به «ایجاد ارتباط متقابل بین حمل‌ونقل و نحوه توزیع فضایی کاربری زمین و توأمان نمودن برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و کاربری زمین، هماهنگی میان سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل همگانی با الگوهای کاربری زمین، مدیریت توزیع و جابجایی بار، کالا و مواد خطرناک» اقدام نماید. این بخش شامل ۲ ماده و ۳ بند بوده است. رابطه متقابل بین کاربری اراضی و سیستم حمل‌ونقل شهری جدایی‌ناپذیر و دو جزء تشکیل‌دهنده یک واقعیت محسوب می‌شوند. برنامه‌ریزی حمل‌ونقل از اهداف کاربری زمین حمایت کرده و نیز تصمیمات کاربری زمین اهداف بخش حمل‌ونقل را حمایت و تسهیل نماید. رویکرد اساسی برای ساماندهی کاربری زمین‌ها، رویکرد توسعه بر مبنای حمل‌ونقل عمومی (TOD) است. بدنه اصلی این رویکرد از خطوط حمل‌ونقل تشکیل شده است که بر جابه‌جایی جمعیت و خدمات تأثیر زیادی دارد و در امتداد این مسیر کاربری‌های مسکونی و تجاری با تراکم‌های بالا قرار می‌گیرد.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

• انجام مطالعات مربوطه به توسعه شهر مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) در بازنگری طرح جامع ریلی شهر تهران؛  
• تشکیل کمیته پیگیری TOD در تاریخ ۱۳/۵/۱۳۹۷؛ متشکل از جمعی از مدیران و متخصصان این امر در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک و شهرسازی باهدف «اصلاح طرح‌های جامع و تفصیلی شهر و مبارزه با خودرو محوری و افزایش انسان‌محوری در بحث حمل‌ونقل شهری کلانشهر تهران».

#### ۷-۴. بخش هفتم: استفاده از سامانه‌های هوشمند در مدیریت و روان‌سازی جریان ترافیک

بخش هفتم به تبیین اقدامات لازم در خصوص استفاده از سامانه‌های هوشمند در مدیریت و روان‌سازی جریان ترافیک اختصاص داشت. در این راستا شهرداری موظف شده بود نسبت به «ساماندهی وضعیت حمل‌ونقل بار و کالا، گسترش و ارتقای سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند و افزایش مطلوبیت سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل شهری» اقدام نماید. این بخش شامل ۳ ماده و ۶ بند بوده، همچنین اهداف کمی «افزایش سطح پوشش خطوط اتوبوسرانی دارای سیستم پایش و زمان‌بندی سفر، استقرار سیستم پایش تاکسیرانی، توسعه سیستم کنترل هوشمند سرعت در بزرگراه (دوربین ثبت تخلف سرعت)، توسعه سیستم نظارت تصویری شهر تهران، ثبت تخلف مکانیزه تعرض خودروهای غیرمجاز به مسیرهای ویژه، تجهیز تقاطع‌ها به سیستم تشخیص و ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز، مکانیزاسیون محدوده زوج و فرد تهران، افزایش طول زیرساخت فیبر نوری، افزایش تقاطع‌های هوشمند متصل به سیستم کنترل مرکزی» ذیل این بخش تعریف شده است.

#### مهم‌ترین اقدامات تا پایان سال ۱۳۹۷

• افزایش تعداد سامانه‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز از ۵۰ تقاطع در پایان سال ۱۳۹۲ به ۱۹۲ تقاطع تا پایان سال ۱۳۹۷؛  
• افزایش تعداد سامانه‌های ثبت تخلف سرعت از ۱۷۵ تقاطع در پایان سال ۱۳۹۲ به ۳۶۴ تقاطع تا پایان سال ۱۳۹۷؛

## اهداف کمی

هدف کمی	سال ۱۳۹۲		۱۳۹۳		۱۳۹۴		۱۳۹۵		۱۳۹۶		۱۳۹۷	
	سال پایه	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف	عملکرد	هدف
سیستم کنترل هوشمند سرعت در بزرگراه (دوربین ثبت تخلف سرعت)	تعداد	۱۷۵	۲۷۵	۲۷۵	۳۷۵	۳۳۲	۴۷۵	۳۵۷	۳۴۴	۵۷۵	۶۷۵	۳۴۴
سیستم نظارت تصویری شهر تهران	دستگاه	۹۵۱	۱,۰۵۰	۱,۱۵۴	۱,۱۵۰	۱,۲۸۸	۱,۲۵۰	۱,۴۰۰	۱,۳۵۰	۱,۵۰۰	۱,۴۵۰	۱,۶۰۰
تقاطعات هوشمند متصل به سیستم کنترل مرکزی	تقاطع	۳۸۲	۴۸۲	۴۶۰	۵۸۲	۴۸۹	۶۸۲	۴۹۳	۷۸۲	۵۰۰	۸۸۲	۵۰۰
اجرای سیستم مدیریت هوشمند بزرگراهها	کیلومتر	۰	۱۰	۳۵	۱۹	۵۳	۱۷	۵۷/۵	۲۵	۵۷/۵	۳۳	۵۷/۵
مکانیزاسیون محدوده زوج و فرد تهران	دستگاه	-	۵۰	۵۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۴۰	۱۷۵	۱۷۰	۱۷۵	۲۰۰	۱۷۸
استقرار سیستم پایش تاکسیرانی	مجموعه	-	۱۵	۱۵	۳۲	۳۲	۵۲	۳۹	۷۵	۳۷	۱۰۰	۴۱
سطح پوشش خطوط اتوبوسرانی دارای سیستم پایش و زمان بندی سفر	درصد	۴۹	۶۰	۶۰	۷۰	۸۵	۸۰	۹۰	۹۰	۹۶	۱۰۰	۱۰۰
تجهیز تقاطعها به سیستم تشخیص و ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز	تعداد	۵۰	۱۶۲	۲۰۰	۱۹۲	۳۰۰	۱۹۲	۴۰۰	۱۹۲	۵۰۰	۱۹۲	۱۹۲
طول زیرساخت فیبر نوری	کیلومتر	۸۸۶	۱,۱۲۰	۱,۳۴۰	۱,۳۴۰	۱,۳۴۰	۱,۵۶۰	۱,۳۵۹	۱,۷۸۰	۱,۵۴۰	۲,۰۰۰	۱,۵۹۰
ثبت تخلف مکانیزه تعرض خودروهای غیرمجاز به مسیرهای ویژه	دستگاه	۰	۳۰	۳۹	۶۵	۹۵	۱۰۵	۹۸	۱۵۰	۹۸	۲۰۰	۱۴۴

جدول (۹) - اهداف کمی بخش هفتم

در سال ۱۳۹۷، ۴۶ سامانه ثبت تخلف مکانیزه خودروهای فاقد معاینه فنی در مبادی ورودی و خروجی شهر تهران نصب شده بود.

### جمع بندی عملکرد حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک در برنامه پنج ساله دوم

هدف اصلی برنامه دوم میان مدت شهرداری تهران، حرکت اثربخش در راستای دستیابی به چشم اندازها و اهداف کلان طرح جامع شهر تهران بوده است. شاخص های عملیاتی و کمی تعریف شده در برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران نیز، میزان دستیابی به این اهداف را تعیین و بر اساس آن عملکرد مربوطه را پایش می کند.

در طول زمان اجرای برنامه پنج ساله دوم، برخی از مواد، احکام و اهداف کمی این حوزه مأموریتی به طور کامل محقق گردیده اند که از آن جمله می توان به طول خطوط تندرو و ویژه اتوبوسرانی، توسعه سامانه های نظارت تصویری، سهم ناوگان خصوصی از مجموع ناوگان اتوبوسرانی و سطح پوشش خطوط اتوبوسرانی دارای سیستم پایش و زمان بندی سفر اشاره نمود.

برخی از مواد و احکام و اهداف نیز فاقد عملکرد کافی و کامل بوده اند. وابستگی برخی تعهدات پیش بینی شده به عملکرد و حمایت سایر نهادها و ارگانها و عدم تحقق تعهدات نهادهای مذکور در تأمین منابع مالی برنامه، تغییر سیاستها، عدم استقبال و مشارکت بخش خصوصی، عدم استقبال شهروندان، مشکلات و موانع قانونی موجود، وابستگی برخی تعهدات به هماهنگی های فرا سازمانی و

• نصب و راه اندازی ۱۷۸ سامانه ثبت تخلف ورود غیرمجاز به محدوده زوج و فرد تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• نصب و راه اندازی ۲۲۰ سامانه ثبت تخلف ورود غیرمجاز به محدوده طرح و ترافیک تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• نصب و راه اندازی ۱۴۴ سامانه های ثبت تخلف ورود به مسیرهای ویژه تا پایان سال ۱۳۹۷، شامل ۹۸ سامانه ثبت تخلف ورود به مسیرهای ویژه اتوبوس و نصب و راه اندازی ۴۶ سامانه دوربین های پلاک خوان خودروهای فاقد معاینه فنی و تجهیزات وابسته رینگ شهر تهران (مبادی ورودی و خروجی شهر تهران)؛

• افزایش تعداد سامانه های ثبت تخلف سرعت از ۱۷۵ تقاطع در پایان سال ۱۳۹۲ به ۳۴۴ تقاطع تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• افزایش طول زیرساخت فیبر نوری از ۸۸۶ کیلومتر در پایان سال ۱۳۹۲ به ۱۵۹۰ کیلومتر تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• افزایش سامانه های نظارت تصویری شهر تهران از ۹۵۱ سامانه در پایان سال ۱۳۹۲ به ۱۶۰۰ سامانه تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• احداث مراکز کنترل ترافیک منطقه ۱۸، تونل امیرکبیر و تونل شهدای غزه؛  
• نگهداری از ۱۲ مرکز کنترل ترافیک محلی و مرکز کنترل ترافیک شهر تهران به طور مستمر؛

• افزایش تقاطع هوشمند متصل به سیستم کنترل مرکزی از ۳۸۲ تقاطع در سال ۱۳۹۲ به ۵۰۰ تقاطع تا پایان سال ۱۳۹۷؛

• انجام عملیات ایمنی، کنترل ترافیک، خدمات شهری و نگهداری مستمر تجهیزات ITS تونل های نیایش، توحید رسالت، امیرکبیر، شهدای غزه و انجام بازرسی های فنی به صورت مستمر؛

• ارائه بلیت ویژه هوشمند الکترونیک تخفیف دار و یا رایگان به گروه های هدف نظیر والدین و همسران شهدا و جانبازان با درجه جانبازی ۲۵% به بالا و معلولین به صورت رایگان، کارت ویژه منزلت ۹۰%، کارت ویژه دانش آموزان و دانشجویان ۵۰%، کارت ویژه افراد تحت پوشش کمیته امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی با ۵۰% صدور و شارژ مجموعاً ۴۷۲۸۷۱ کارت بلیت الکترونیک تا پایان سال ۱۳۹۷.



همچنین عدم تحقق منابع پیش‌بینی‌شده برنامه و علی‌الخصوص عدم تطابق منابع و مصارف برنامه در زمره مهم‌ترین دلایل عدم تحقق احکام مذکور و نقاط ضعف برنامه پنج‌ساله دوم بوده که می‌بایست در زمان تدوین برنامه مدنظر قرار می‌گرفتند.

لذا علی‌رغم پیش‌بینی معضلات فراگیر کلانشهر تهران در تدوین برنامه مذکور به‌ویژه در حوزه کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان نقاط قوت برنامه، در عمل بخشی از احکام کلیدی محقق نگردیده‌اند.

#### ۸-۴. اعتبارات سال‌های برنامه دوم شهرداری تهران

در این بخش، به اعتبارات حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک بر اساس هدف‌گذاری برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران پرداخته می‌شود.

مأموریت‌ها	مصوب سال ۱۳۹۳	عملکرد ۱۳۹۳	سهم مصوب	درصد تحقق	درصد رشد	مصوب سال ۱۳۹۴	عملکرد ۱۳۹۴	سهم مصوب	درصد تحقق	درصد رشد	مصوب سال ۱۳۹۵	عملکرد ۱۳۹۵	سهم مصوب	درصد تحقق	درصد رشد	مصوب سال ۱۳۹۶	عملکرد ۱۳۹۶	سهم مصوب	درصد تحقق	درصد رشد	مصوب سال ۱۳۹۷	عملکرد ۱۳۹۷	سهم مصوب	درصد رشد
حمل‌ونقل و ترافیک	۶۱,۱۰۳,۹۱۱	۵۸,۵۶۰,۸۲۶	۳۹%	۹۶%	۶۰%	۵۹,۴۶۵,۰۳۰	۵۹,۵۱۱,۰۷۲	۳۵%	۱۰۰%	۹۷%	۵۸,۲۶۲,۸۶۵	۷۹,۴۶۰,۶۰۷	۳۳%	۱۳۶%	۹۸%	۵۹,۹۱۱,۲۸۶	۴۶,۱۶۹,۲۰۳	۳۳%	۷۷%	۱۰۳%	۵۸,۲۸۹,۰۲۱	۲۰,۶۹۲,۵۸۰	۳۳%	۹۷%

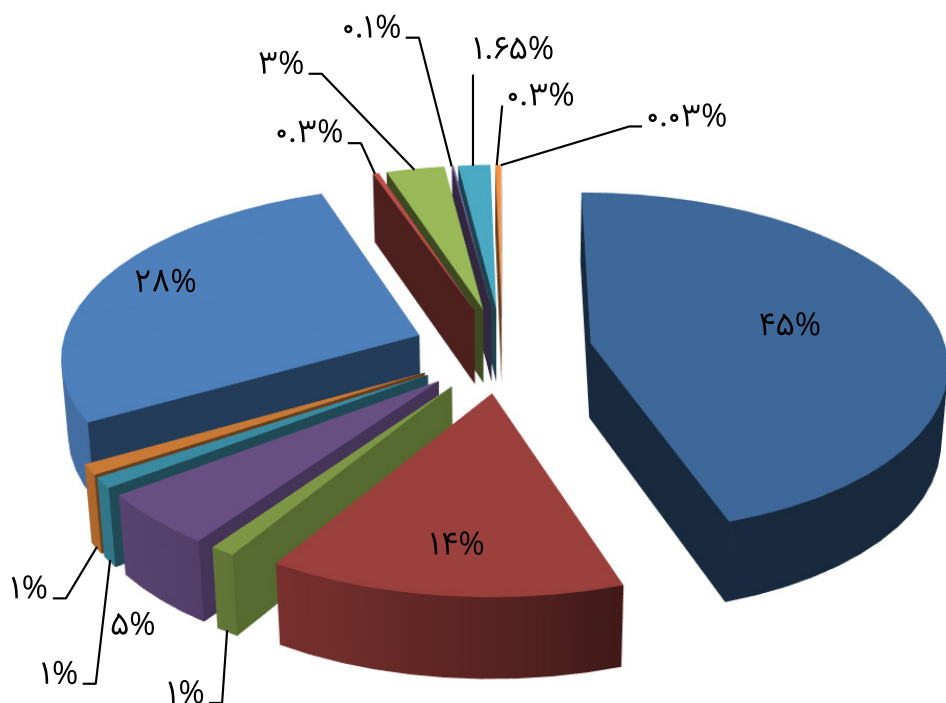
جدول (۱۰) - اعتبارات حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک بر اساس هدف‌گذاری برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران (ارقام به میلیون ریال)

بر اساس اطلاعاتی که جدول فوق به دست می‌دهد، به‌طور میانگین مأموریت حمل‌ونقل و ترافیک ۵,۹۴۰ میلیارد تومان بودجه در هر سال به خود اختصاص داده و مجموع بودجه‌ای مصوب این مأموریت ۲۹,۷۰۳ میلیارد تومان است و رتبه اول را به لحاظ بودجه مصوب از آن خودکرده است.



بررسی اجمالی عملکرد اعتبارات ذیل حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک بیانگر اولویت بالای توسعه و ساماندهی حمل و نقل ریلی در مجموعه مدیریت شهری و حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک است به نحوی که در حدود ۴۵ درصد عملکرد اعتبارات این حوزه مأموریتی به حمل و نقل ریلی اختصاص یافته است. این در حالی است که مجموعاً ۵۹ درصد عملکرد اعتبارات به طور مستقیم به حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی، ۲۹ درصد به روان سازی عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری، ۵ درصد به ایمنی و بهره‌وری معابر و ۳ درصد به روان سازی عبور و مرور پیاده اختصاص یافته است.

### تسهیم عملکرد اعتبارات حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک



- توسعه و ساماندهی حمل و نقل عمومی ریلی
- توسعه و ساماندهی حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی ریلی
- توسعه و ساماندهی فضای پارک خودرو
- افزایش ایمنی و بهره‌وری معابر
- توسعه و تجهیز پایانه‌ها
- برنامه تملک ارضی و املاک
- روان سازی عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری
- روان سازی عبور و مرور معلولین و سالمندان
- روان سازی عبور و مرور پیاده
- روان سازی عبور و مرور وسایل نقلیه غیر موتوری
- افزایش و توسعه ظرفیت‌های مدیریتی پلیس راهور
- آموزش و ترویج امور حمل و نقل و ترافیک
- پژوهش‌های کاربردی مأموریت حمل و نقل و ترافیک





جدول (11) - برنامه پنجساله دوم شهرداری تهران به تفکیک برنامه (ارقام به میلیون ریال)

شماره طبقه بندی	برنامه	سال	سال ۱۳۹۳			سال ۱۳۹۴			سال ۱۳۹۵			سال ۱۳۹۶			سال ۱۳۹۷		
			مصوب	تخصیص	عملکرد	مصوب	تخصیص	عملکرد	مصوب	تخصیص	عملکرد	مصوب	تخصیص	عملکرد	مصوب	تخصیص	عملکرد
۲۰۱۰۰	توسعه و ساماندهی حمل و نقل عمومی ریلی		۲۲,۴۹۰,۰۰۰	-	۱۵,۹۰۳,۵۸۳	۲۳,۶۸۰,۰۰۰	-	۲۵,۰۷۹,۴۴۰	۲۵,۹۵۰,۰۰۰	۴۸,۷۹۵,۹۶۹	۴۹,۴۹۶,۵۳۰	۲۶,۰۰۳,۵۰۰	۲۳,۳۸۹,۳۶۲	۲۱,۰۵۱,۸۲۰	۲۸,۴۵۴,۰۰۰	۲۷,۲۹۹,۳۳۵	۹,۳۷۱,۵۹۶
۲۰۲۰۰	توسعه و ساماندهی حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی غیر ریلی		۹,۸۰۹,۹۶۸	۶۰,۷۱۷	۶,۴۱۷,۸۱۵	۹,۶۴۳,۹۲۸	-	۷,۵۶۵,۹۱۹	۹,۳۰۰,۱۸۴	۷,۷۱۶,۲۹۶	۷,۴۲۱,۷۵۰	۱۱,۳۶۲,۴۵۵	۹,۵۰۶,۰۹۳	۸,۵۷۹,۰۵۹	۱۱,۹۹۹,۷۱۰	۱۱,۱۸۹,۲۴۳	۸,۳۵۸,۷۱۲
۲۰۳۰۰	توسعه و ساماندهی فضای پارک خودرو		۴۷۰,۱۲۵	-	۱۶۱,۵۲۶	۵۹۲,۰۰۰	-	۲۳۱,۷۴۸	۴۷۶,۵۰۰	۵۱۹,۸۰۸	۵۱۲,۳۳۴	۷۰۴,۷۰۰	۷۰۷,۴۸۴	۵۶۱,۳۴۵	۸۴۱,۵۰۰	۴۵۹,۴۴۴	۱۷۵,۴۸۶
۲۰۴۰۰	افزایش ایمنی و بهره وری معابر		۳,۷۵۴,۰۷۶	۳۸۷,۲۷۳	۳,۶۱۸,۶۹۴	۳,۵۷۲,۴۶۰	-	۳,۶۳۵,۰۲۴	۳,۶۷۹,۴۸۹	۳,۲۶۹,۲۷۲	۳,۱۱۷,۶۳۶	۲,۸۳۲,۵۰۶	۲,۷۲۵,۰۲۰	۲,۵۷۸,۵۳۴	۳,۳۱۰,۲۶۰	۲,۳۶۰,۰۰۶	۱,۰۵۵,۷۱۴
۲۰۵۰۰	توسعه و تجهیز پایانه ها		۱,۱۴۹,۱۲۵	۸۵,۹۳۴	۶۶۴,۹۰۵	۸۲۷,۳۵۰	-	۵۱۳,۸۳۶	۱,۰۲۶,۲۱۰	۷۲۱,۷۰۱	۵۱۱,۱۷۱	۹۶۸,۶۲۱	۴۶۹,۰۵۳	۵۱۳,۴۲۳	۶۶۲,۷۰۰	۴۱۷,۵۲۵	۹۷,۲۵۹
۲۰۸۰۰	برنامه تملک ارضی و املاک		-	-	-	-	-	-	-	-	۱,۴۳۱,۳۷۹	۱,۸۰۰,۰۰۰	۱,۱۳۷,۵۸۴	۹۹۹,۴۷۱	۱,۷۵۰,۰۰۰	۱,۴۸۶,۴۰۳	۳۸۹,۱۳۳
۲۰۹۰۰	روان سازی عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری		۲۰,۲۴۴,۸۷۹	۱۱,۵۰۵,۲۹۴	۲۸,۲۰۳,۳۵۹	۱۸,۱۶۰,۳۸۵	۲,۰۰۳,۸۵۶	۱۹,۴۵۱,۴۰۴	۱۱,۷۱۰,۲۳۱	۱۴,۵۹۳,۵۹۱	۱۴,۳۲۴,۶۴۱	۹,۸۹۷,۴۰۹	۹,۹۳۴,۶۷۰	۹,۶۱۸,۵۶۶	۸,۴۱۵,۳۲۷	۵,۶۸۰,۷۹۹	۳,۴۵۰,۷۱۹
۲۱۳۰۰	روان سازی عبور و مرور معلولین و سالمندان		۱۴۰,۵۰۰	۴۱,۳۶۶	۱۱۸,۱۶۶	۱۱۸,۳۲۵	-	۱۰۶,۵۷۷	۱۶۱,۷۵۰	۱۱۰,۵۲۲	۱۰۱,۷۱۴	۲۵۲,۵۹۵	۹۲,۹۱۳	۷۲,۷۵۱	۲۵۹,۰۴۸	۱۰۴,۳۷۰	۵۴,۲۶۲
۲۱۴۰۰	روان سازی عبور و مرور پیاده		۱,۹۹۸,۸۳۹	۱,۹۱۷,۸۰۸	۲,۶۵۸,۵۶۰	۱,۶۵۶,۹۵۷	-	۱,۸۶۴,۹۲۴	۱,۳۳۴,۹۸۱	۱,۴۷۲,۹۱۹	۱,۳۳۸,۶۵۱	۱,۴۲۲,۷۷۲	۱,۲۳۰,۲۹۴	۱,۱۳۲,۲۴۲	۱,۱۷۸,۸۲۵	۶۷۶,۶۳۹	۳۸۵,۱۵۵
۲۱۵۰۰	روان سازی عبور و مرور وسایل نقلیه غیر موتوری		۲۱۱,۵۲۴	۳۶,۵۶۰	۹۲,۳۰۰	۱۳۲,۰۰۰	-	۸۵,۲۸۶	۹۵,۴۲۵	۳۰,۷۶۶	۳۰,۴۶۱	۶۱,۲۰۰	۲۴,۷۶۶	۲۰,۶۹۱	۵۸,۷۷۵	۳۷,۷۳۶	۱۳,۴۶۵
۲۱۶۰۰	افزایش و توسعه ظرفیت های مدیریتی پلیس راهور		۶۰۰,۵۰۰	-	۵۵۵,۲۲۸	۸۴۰,۶۰۰	۳۰,۲۵۲	۷۸۳,۴۸۶	۱,۰۱۷,۶۸۰	۲۰,۲۸۷۶	۱۰,۴۸,۲۶۳	۱,۳۵۵,۰۰۰	۳۲,۳۶۰	۹۸۵,۷۹۸	۱,۲۱۲,۰۰۰	۱۶۳,۲۵۷	۱۰,۴۷۷,۷۰۹
۲۱۸۰۰	آموزش و ترویج امور حمل و نقل و ترافیک		۲۱۰,۳۷۵	۱۸,۵۵۴	۱۶۱,۸۶۶	۲۲۱,۰۲۵	-	۱۸۱,۵۷۹	۱۹۰,۴۲۵	۱۳۳,۶۳۸	۱۱۱,۳۲۰	۲۲۵,۵۲۹	۹۳,۵۲۳	۹۷,۹۵۶	۱۲۱,۸۷۶	۶۲,۴۱۴	۲۹,۵۴۲
۲۲۱۰۰	پژوهش های کاربردی مأموریت حمل و نقل و ترافیک		۲۴۰,۰۰۰	-	۴,۸۲۵	۲۰,۰۰۰	-	۱۱,۸۴۸	۲۰,۰۰۰	۱۹,۶۰۰	۱۴,۷۵۵	۲۵,۰۰۰	۱۸,۰۰۰	۷,۵۴۶	۲۵,۰۰۰	۲۰,۰۰۰	۳,۰۵۲
جمع کل																	

جدول (۱۱) - اعتبارات حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک بر اساس هدف گذاری برنامه پنجساله دوم شهرداری تهران به تفکیک برنامه (ارقام به میلیون ریال)







سهم از مصوب		مجموع اعتبارات					
عملکرد	تخصیص	درصد از کل	عملکرد	درصد از کل	تخصیص	درصد از کل	مصوب
۹۳٪	۷۷٪	۴۵٪	۱۲۰,۹۰۲,۹۷۰	۵۱٪	۹۹,۴۸۴,۶۶۵	۴۴٪	۱۲۹,۵۷۷,۵۰۰
۷۴٪	۵۵٪	۱۴٪	۳۸,۳۴۳,۳۵۵	۱۵٪	۲۸,۴۷۲,۳۴۹	۱۸٪	۵۲,۱۱۶,۲۴۴
۵۳٪	۵۵٪	۱٪	۱,۶۴۲,۴۳۹	۱٪	۱,۶۸۶,۷۱۵	۱٪	۳,۰۸۴,۸۲۵
۸۳٪	۵۰٪	۵٪	۱۴,۰۰۵,۶۰۳	۴٪	۸,۶۴۱,۵۷۲	۶٪	۱۷,۱۴۸,۷۹۱
۵۰٪	۳۷٪	۱٪	۲,۳۰۰,۵۹۴	۱٪	۱,۶۹۴,۲۱۴	۳٪	۴,۶۳۴,۰۰۶
۴۰٪	۶۷٪	۱٪	۲,۷۶۹,۹۸۲	۳٪	۴,۵۷۹,۴۰۱	۳٪	۶,۸۵۰,۰۰۰
۱۱۰٪	۶۴٪	۲۸٪	۷۵,۰۴۸,۶۹۰	۲۳٪	۴۳,۷۱۸,۲۱۰	۲۳٪	۶۸,۴۲۸,۳۲۱
۴۹٪	۳۷٪	-۱٪	۴۵۳,۴۷۱	۰٪	۳۴۹,۱۷۱	-۱٪	۹۲۲,۳۱۷
۹۷٪	۷۰٪	۳٪	۷,۳۷۹,۵۳۲	۳٪	۵,۲۹۷,۶۵۹	۳٪	۷,۵۹۲,۳۷۴
۴۳٪	۲۳٪	-۱٪	۲۴۲,۲۰۴	۰٪	۱۲۹,۸۲۸	-۱٪	۵۵۸,۹۲۴
۸۸٪	۹٪	۱/۶۵٪	۴,۴۲۰,۴۸۴	-۱/۲۳٪	۴۲۸,۷۴۵	۳٪	۵,۰۲۵,۷۸۰
۶۰٪	۳۱٪	-۱/۳٪	۵۸۲,۳۶۴	-۱/۳٪	۲۹۸,۱۲۸	-۱/۳٪	۹۶۹,۲۳۰
۳۷٪	۵۱٪	۰/۰۳٪	۴۲,۰۲۵	۰/۰۳٪	۵۷,۶۰۰	۰/۰۴٪	۱۱۴,۰۰۰
میانگین: ۶۷ درصد	میانگین: ۴۸ درصد	۱۰۰٪	۲۶۸,۱۳۳,۵۱۲	۱۰۰٪	۱۹۴,۸۳۸,۲۶۰	۱۰۰٪	۲۹۷,۰۳۲,۱۱۲

علی‌رغم عملکرد ۹۳ درصدی در جذب اعتبارات مصوب حمل‌ونقل ریلی، به دلیل عدم تحقق کامل سهم ۵۰ درصدی دولت در توسعه خطوط، در عمل اهداف کمی این موضوع محقق نگردیده‌اند. شایان‌ذکر است مجموع اعتبارات مصوب این حوزه مأموریتی در طول برنامه دوم در حدود ۲۹۷.۰۰۰ میلیارد ریال بوده که با جدول مصوب مصارف برنامه دوم به مبلغ ۴۰۶.۷۵۸ میلیارد ریال مطابقت نداشته و کاهش حدود ۲۷ درصدی را نشان می‌دهد. این در حالی است که عملکرد شهرداری تهران نیز به دلیل عدم تخصیص کامل اعتبارات، کاهش حدود ۳۴ درصدی جذب اعتبار را در مقایسه با مصارف مصوب برنامه نشان می‌دهد. این مهم در کنار عدم تحقق کمک‌های قانونی دولت، منجر به انحراف عملکرد شهرداری تهران در این حوزه مأموریتی با اهداف کمی برنامه گردیده است.



## ۵. تبیین وضعیت موجود حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک (نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها)

عوامل درونی	نقاط قوت	نقاط ضعف
<p>در محور حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۱- امکان افزایش ظرفیت تولید ناوگان حمل‌ونقل ریلی</p> <p>۲- بالا بودن سهم حمل‌ونقل همگانی از کل اعتبارات سالانه شهرداری تهران</p> <p>۳- ارائه خدمات یارانه‌ای به گروه‌های خاص و هدف در بخش حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۴- به‌کارگیری و توسعه سامانه‌های هوشمند در حمل‌ونقل همگانی</p> <p>۵- تکمیل بخش قابل‌توجهی از تکلیف قانونی توسعه شبکه مترو</p> <p>۶- اولویت‌دار بودن طرح‌های توسعه حمل‌ونقل همگانی در حوزه حمل‌ونقل</p> <p>در محور سازگاری حمل‌ونقل با محیط‌زیست و حمل‌ونقل پاک و پیاده محور</p> <p>۷- وجود جایگاه مناسب و تأثیرگذار در افکار عمومی شهروندان</p> <p>۸- روند رو به رشد توسعه حمل‌ونقل پاک و غیر موتوری با اجرای مسیرهای پیاده راه و دوچرخه</p> <p>۹- اجرای طرح ترافیک جدید و طرح «کاهش آلودگی هوای شهر» باهدف کاهش آلودگی هوا و گسترش عدالت</p> <p>۱۰- وجود فضای تبلیغاتی گسترده با مخاطبان قابل‌توجه در محور هوشمند سازی در مدیریت ترافیک</p> <p>۱۱- امکان تولید داده‌های ترافیکی متنوع به‌منظور تصمیم‌گیری مناسب</p> <p>۱۲- به‌کارگیری سامانه‌های ثبت تخلف مکانیزه</p> <p>۱۳- به‌کارگیری روش‌های نوین پرداخت در خدمات حمل‌ونقلی</p> <p>۱۴- وجود مراکز نظارت تصویری و شبکه گسترده دوربین‌های نظارتی</p> <p>در محور مدیریت تقاضای سفر</p> <p>۱۵- پیشتازی در ارائه و اجرای طرح‌های نوین و جدید ترافیکی</p> <p>۱۶- به‌کارگیری روش‌های متنوع اطلاع‌رسانی حمل‌ونقلی در شهر تهران</p> <p>۱۷- تمرکززدایی و تفویض اختیار در سطح مناطق ۲۲ گانه</p> <p>۱۸- وجود ارتباط ماتریسی با معاونت‌های حمل‌ونقل و ترافیک مناطق ۲۲ گانه</p> <p>در محور درآمدهای پایدار</p> <p>۱۹- شفافیت در عملکرد بودجه و اعتبارات</p> <p>۲۰- وجود درآمدهای پایدار در بخش حمل‌ونقل</p> <p>۲۱- جلب مشارکت بخش خصوصی در طرح‌های حمل‌ونقلی</p> <p>در محور تسهیل‌گری</p> <p>۲۲- جایگاه ممتاز مطالعاتی در امور پژوهشی و مطالعاتی کشور</p> <p>۲۳- حضور نیروهای متخصص و جوان</p> <p>۲۴- وجود شرکت‌های تخصصی ذیل حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک</p> <p>۲۵- وجود اسناد بالادستی</p> <p>۲۶- مشارکت لایه‌های میانی در تصمیم‌گیری‌ها</p> <p>۲۷- برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی جهت ارتقاء عملکرد و کارایی سامانه‌های حمل‌ونقل</p> <p>۲۸- وجود کمیته‌های تخصصی شورای ترافیک تهران</p>	<p>در محور حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۱- کمبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی خصوصاً ناوگان ریلی</p> <p>۲- بالا رفتن هزینه‌های استهلاک و تعمیر تجهیزات به دلیل عمر بالای ناوگان حمل‌ونقل همگانی</p> <p>۳- عدم تکمیل شبکه یکپارچه حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۴- توسعه نامتوازن زیرساخت‌های حمل‌ونقل در سطح شهر تهران و عدم توجه به TOD</p> <p>۵- رشد کمی خطوط مترو و توجه ناکافی به رشد کیفی خطوط</p> <p>۶- فقدان مطلوبیت استفاده از مدهای حمل‌ونقل عمومی (به‌ویژه در ساعات اوج ترافیک)</p> <p>در محور سازگاری حمل‌ونقل با محیط‌زیست و حمل‌ونقل پاک و پیاده محور</p> <p>۷- عدم به‌کارگیری خودروهای با استانداردهای جهانی به‌عنوان تاکسی و اتوبوس</p> <p>۸- بالاتر بودن عمر ناوگان حمل‌ونقل عمومی و پارائزیت از استانداردهای جهانی</p> <p>۹- عدم کفایت و رعایت استانداردهای معابر شهری از بعد مهندسی ترافیک (نظیر مناسب‌سازی فضاها برای تردد معلولین و کودکان، نامناسب بودن پیاده‌روها و فضاهای دسترسی)</p> <p>در محور هوشمند سازی در مدیریت ترافیک</p> <p>۱۰- فقدان سند جامع توسعه سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل شهر تهران</p> <p>۱۱- عدم اجرای شبکه کارت بلیت الکترونیک در سامانه تاکسیرانی در محور مدیریت تقاضای سفر</p> <p>۱۲- عدم تناسب کمی و کیفی خدمات ارائه‌شده سیستم حمل‌ونقل عمومی با میزان تقاضا (تواتر سرویس‌دهی، سطح پوشش شبکه، سطح سرویس و سرعت‌پایین)</p> <p>۱۳- فقدان ساماندهی مناسب مسافرهای شخصی</p> <p>۱۴- توسعه نامناسب و ناکارای مجتمع‌های ایستگاهی مترو</p> <p>۱۵- فقدان مدیریت واحد پارکینگ در سطح شهر تهران</p> <p>۱۶- فقدان نظارت مؤثر بر جابجایی بار و کالا در شهر تهران</p> <p>۱۷- عدم رعایت سلسله‌مراتب دسترسی در شبکه معابر</p> <p>۱۸- عدم تناسب پخش و تمرکز کاربری‌ها با سلسله‌مراتب و دسترسی‌ها در شبکه معابر شهری</p> <p>۱۹- نبود ساماندهی مناسب پارک حاشیه‌ای</p> <p>۲۰- فقدان توسعه مناسب پارک‌سوارها</p> <p>در محور درآمدهای پایدار</p> <p>۲۱- عدم امکان وصول برخی از درآمدهای پیش‌بینی‌شده در قوانین</p> <p>۲۲- نبود متولی اقتصادی در حوزه حمل‌ونقل</p> <p>۲۳- عدم تحقق کامل بودجه حوزه حمل‌ونقل و ترافیک در محور تسهیل‌گری</p> <p>۲۴- تنوع در سیستم استخدامی کارکنان (رسمی، قراردادی، شرکتی، پیمانکاری، ساعتی و ...)</p> <p>۲۵- عدم وجود ساختار سازمانی به‌روز و کارآمد و همچنین وجود ساختار سازمانی ناهمگون در بدنه حوزه حمل‌ونقل و ترافیک</p> <p>۲۶- عدم هم‌افزایی مناسب میان معاونت‌های شهرداری تهران</p>	

جدول شماره (12)- تبیین نقاط ضعف، قوت، فرصت و تهدیدها در حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک



## در محور حمل‌ونقل عمومی

فرصت‌ها	عوامل بیرونی	تهدیدها
<p>در محور حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۱- اهمیت بالای خدمات حمل‌ونقل عمومی نزد افکار عمومی</p> <p>۲- امکان تغییر رویکرد شهروندان از خودروی شخصی به حمل‌ونقل همگانی</p> <p>۳- سهولت برقراری تردد با شهرهای اقماری از طریق خطوط مترو</p> <p>۴- فراهم شدن امکان حمایت دولت از توسعه حمل‌ونقل همگانی خصوصاً صنعت مترو</p> <p>۵- امکان بومی‌سازی فناوری در ساخت، بهره‌برداری، نگهداری و تعمیرات خطوط و ناوگان مترو</p> <p>در محور سازگاری حمل‌ونقل با محیط‌زیست و حمل‌ونقل پاک و پیاده محور</p> <p>۶- امکان افزایش هزینه‌های استفاده از خودروی شخصی</p> <p>۷- تأثیرگذاری حوزه حمل‌ونقل و ترافیک در اتخاذ سیاست‌های زیست‌محیطی در سطح شهر تهران و همچنین کل کشور</p> <p>۸- سهمیه‌بندی سوخت پارانه‌ای و افزایش قیمت سوخت</p> <p>۹- جوان بودن جمعیت شهر تهران و در نتیجه پتانسیل توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل غیر موتوری مانند پیاده و دوچرخه</p> <p>در محور هوشمند سازی در مدیریت ترافیک</p> <p>۱۰- در اختیار داشتن بزرگ‌ترین شبکه فیبر نوری در سطح شهر تهران جهت سرویس‌دهی برون‌سازمانی</p> <p>۱۱- استقبال شهروندان در استفاده از خدمات الکترونیکی</p> <p>۱۲- فراهم بودن امکان استفاده از دانش و انتقال فناوری دیگر کشورها</p> <p>۱۳- روند رو به رشد گسترش دامنه استفاده از وسایل ارتباطی و در نتیجه آن کاهش سفرهای درون‌شهری</p> <p>در محور مدیریت تقاضای سفر</p> <p>۱۴- بالا رفتن سطح تحصیلات و آگاهی کاربران شبکه معابر و سامانه ترافیک شهری</p> <p>۱۵- امکان اجرای سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر مانند شناورسازی ساعات کار و سایر راهکارها</p> <p>در محور درآمدهای پایدار</p> <p>۱۶- امکان جذب سرمایه‌گذاران جهت مشارکت و سرمایه‌گذاری در توسعه حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۱۷- وجود ظرفیت‌های جدید در ایجاد منابع درآمدی پایدار</p> <p>۱۸- تنوع ارائه خدمات حمل‌ونقلی</p> <p>۱۹- صدور خدمات مهندسی و انتقال تجربیات و دانش فنی به سایر شهرهای متقاضی</p> <p>در محور تسهیل گری</p> <p>۲۱- وجود بستر مناسب جهت آموزش و ارتقاء فرهنگ ترافیک</p> <p>۲۲- امکان بهره‌گیری از آموزش مجازی در جهت آموزش و ارتقاء فرهنگ ترافیک</p> <p>۲۳- الگو بودن مدل‌های اجرایی شهر تهران نسبت به سایر شهرها</p> <p>۲۴- ظرفیت اشتغال‌زایی حوزه حمل‌ونقل و مشاغل وابسته</p> <p>۲۵- بهره‌گیری از رسانه‌های عمومی در زمینه ترویج فرهنگ ترافیک</p> <p>۲۶- تدوین و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران و امکان بازنگری طرح‌های جامع و تفصیلی شهر بر این اساس</p>	<p>عوامل بیرونی</p> <p>در محور حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۱- عدم تناسب نرخ حمل‌ونقل عمومی باقیمت تمام‌شده خدمات</p> <p>۲- عدم وجود زیرساخت‌های کافی و مناسب مرتبط با حمل‌ونقل عمومی</p> <p>۳- هزینه‌های سنگین خرید، تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های سیستم حمل‌ونقل شهری و همچنین غیربومی و وارداتی بودن آن‌ها با توجه به افزایش نرخ ارز</p> <p>۴- حجم بالای استفاده از خودروهای شخصی</p> <p>در محور سازگاری حمل‌ونقل با محیط‌زیست و حمل‌ونقل پاک و پیاده محور</p> <p>۵- فقدان چرخه مناسب تولید و اسقاط خودرو و حمایت همه‌جانبه دولت در نوسازی آن‌ها</p> <p>۶- وجود موتورسیکلت‌های غیراستاندارد و آلاینده و راکبان پرخطر در سطح شهر</p> <p>۷- عدم نظارت بر فعالیت مراکز معاینه فنی شهرهای اقماری از سوی مراجع ذی‌صلاح</p> <p>۸- کیفیت نامناسب خودروهای تولید داخل</p> <p>۹- محدودیت‌های توپوگرافی و شیب زیاد برخی معابر شمالی - جنوبی جهت ایجاد و اجرای معابر دوچرخه</p> <p>در محور هوشمند سازی در مدیریت ترافیک</p> <p>۱۰- وجود محدودیت‌ها و مشکلات تأمین تجهیزات خاص به دلیل تحریم‌ها (خرید خارجی)</p> <p>در محور مدیریت تقاضای سفر</p> <p>۱۱- گستردگی جغرافیایی شهر تهران و حومه جهت ارائه خدمات</p> <p>۱۲- افزایش روزافزون مهاجرت به شهر تهران</p> <p>۱۳- تجمع مراکز جاذب سفر در مناطق مرکزی شهر</p> <p>۱۴- تعدد و تداخل سازمان‌های تصمیم‌گیرنده بر حمل‌ونقل و ترافیک و عدم تفکیک وظایف در بین دستگاه‌های ذی‌ربط</p> <p>۱۵- افزایش روزافزون تقاضای پارکینگ و کمبود آن در سطح شهر تهران و همچنین عدم وجود مدیریت در این بخش</p> <p>۱۶- عدم طراحی و ایجاد شبکه اضطراری حمل‌ونقل در زمان بحران</p> <p>۱۷- رشد و توسعه شهر بدون توجه به برنامه‌ریزی توأمان کاربری زمین و حمل‌ونقل در سالیان گذشته تا به امروز</p> <p>۱۸- اختلاف جمعیت روز و شب در تهران و ازدحام معابر ورودی و خروجی شهر در ساعات اوج ترافیک صبح و عصر</p> <p>۱۹- وجود بافت‌های ریزدانه و فرسوده در شهر تهران و عدم امکان ایجاد دسترسی مناسب</p> <p>۲۰- تغییر ساختار فضایی شهر نسبت به طرح‌های پیشین و در نتیجه عدم توازن و تناسب در توسعه تسهیلات و سامانه‌های حمل‌ونقل در سطح شهر</p> <p>در محور درآمدهای پایدار</p> <p>۲۱- وابستگی و اتکا به منابع مالی دولت در توسعه حمل‌ونقل همگانی</p> <p>۲۲- عدم امکان استفاده از منابع ارزی</p> <p>۲۳- عدم ثبات اقتصادی و افزایش روند تورم در کشور و تأثیر آن بر تغییرات نرخ کرایه‌ها</p> <p>۲۴- بدهی شهرداری تهران به سیستم بانکی و مشکلات پیش رو در مشارکت سیستم بانکی در محور تسهیل گری</p> <p>۲۵- تغییرات مداوم در شیوه‌ها و فرایندهای کاری</p> <p>۲۶- عدم اجرای قوانین مصوب مجلس در خصوص حمل‌ونقل عمومی تهران و کلانشهرها</p> <p>۲۷- عدم بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی متناسب با جرائم مربوطه</p> <p>۲۸- عدم قاطعیت در اجرای قانون در برخورد با تخلفات رانندگی</p> <p>۲۹- نبود متولی واحد برای فرهنگ‌سازی و اصلاح رفتارهای ترافیکی شهروندان</p> <p>۳۰- عدم ضمانت اجرایی کافی در اجرای سیاست‌ها، راهبردها و برنامه‌های طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک</p> <p>۳۱- مستهلک بودن برخی تسهیلات و تأسیسات مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و ترافیک مانند تأسیسات برق، آب و فاضلاب</p>	

جدول (۱۲) - تبیین نقاط ضعف، قوت، فرصت و تهدیدها در حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک



## ۶. تحلیل موقعیت حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک

معضل ترافیک و تبعات آن از جمله آلودگی هوا در چند دهه اخیر همواره در صدر مسائل زیستی پایتخت قرار دارد. نتایج آخرین نظرسنجی از مسائل و مشکلات شهر تهران (شهریورماه ۱۳۹۶) نیز نشان می‌دهد دو مسئله یادشده با اختلاف در رده نخست مسائل و مشکلات حاد شهری از نظر شهروندان قرار دارد. از این گذشته بر اساس تئوری‌های توسعه اقتصادی، اساسی‌ترین زیرساخت‌های لازم برای توسعه صنایع و افزایش سطح رفاه اجتماعی منطقه‌ای، توسعه حمل و نقل روان، ایمن و پایدار در آن منطقه است. از این منظر، حمل و نقل زیربنای توسعه پایدار قلمداد می‌شود به گونه‌ای که حمل و نقل کارآمدتر موجب توسعه فراگیرتر خواهد شد. تصویر تهران بر مبنای سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴، شهری است روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب همراه با تعدیل نابرابری‌ها؛ لیکن علی‌رغم صرف هزینه هنگفت بر روی توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی در دهه اخیر، همچنان شهر تهران با چشم‌انداز خود فاصله زیادی دارد.

از جدول نقاط ضعف، قوت، تهدیدها و فرصت‌هایی که پیش‌تر به آن پرداخته شد نیز، می‌توان متوجه شد، در محور حمل و نقل عمومی، رشد ناکافی ناوگان حمل و نقل عمومی به‌ویژه حمل و نقل ریلی و عدم تکمیل شبکه یکپارچه حمل و نقل عمومی از مسائل استراتژیک این محور قلمداد می‌شود. این مسئله از مطلوبیت تقاضای حمل و نقل عمومی نزد شهروندان می‌کاهد و منجر به استفاده بیشتر از خودروی شخصی می‌شود که از پیامدهای بارز آن ترافیک و آلودگی هوا است.

آمارها نشان می‌دهد سیاست‌های حمل و نقل و ترافیکی شهرداری تهران در دهه گذشته به‌ویژه تا ابتدای سال ۹۳ در کاهش سهم حمل و نقل شخصی و کاهش آلودگی هوا موفق نبوده و اولویت را نه به انسان و محیط‌زیست که به خودرو داده است؛ در فاصله سال‌های ۸۴ تا ۹۲ حدود ۲۲۶ کیلومتر بزرگراه به طول شبکه بزرگراهی پایتخت افزوده شده، درحالی‌که در همین بازه زمانی تنها ۷۳ کیلومتر مترو در پایتخت ایجاد شده است؛ یعنی در این فاصله بیش از ۳ برابر طول خطوط متروی احداثی، بزرگراه ساخته شده است و در نتیجه با ایجاد بستر استفاده از خودرو شخصی و افزایش تقاضای حمل و نقل خصوصی عملاً نتوانسته باری از ترافیک شهر تهران بردارد. همچنین، تکیه صرف بر بعد

کمی توسعه مترو در سال‌های اخیر موجب مغفول ماندن جنبه‌های کیفی توسعه این سامانه از جمله عدم تکمیل دسترسی‌های ایستگاه‌ها، عدم تکمیل هواکش‌های میان‌تونلی، عدم ایجاد تسهیلات کافی در ایستگاه‌ها در زمان بهره‌برداری به‌ویژه برای اقشار کم‌توان، پوشش ناکافی در اتصال به شبکه‌های اتوبوسرانی و تاکسیرانی گردیده است که تبعاتی مانند خروج خط ۷ مترو تهران از چرخه بهره‌برداری را در برداشته است.

به نظر می‌رسد با توجه به رویکرد مسئله محوری برنامه سوم شهر تهران و با لحاظ موضوعات مهمی که در گذشته به آن‌ها توجه کمی شده است، مانند TOD، عدم تناسب کمی و کیفی خدمات ارائه‌شده سیستم حمل و نقل عمومی با میزان تقاضا و مسئله پارکینگ و پارک حاشیه‌ای، بتوان تمهیداتی برای توسعه حمل و نقل عمومی با گسترش شبکه قطار شهری، اورهال و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و مدیریت واحد پارکینگ‌ها اندیشید. بدیهی است، دستیابی به حمل و نقل عمومی مطلوب بدون جلب مشارکت شهروندان و همکاری تنگاتنگ دستگاه‌های دولتی به‌ویژه در شرایط دشوار اقتصادی، امکان‌پذیر نیست. در سال‌های اخیر در کنار توسعه حمل و نقل عمومی، توسعه حمل و نقل انسان‌محور از جمله دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی و پیاده‌راه‌سازی نیز در کشورهای توسعه‌یافته بسیار مورد توجه قرار گرفته است. شهرداری تهران، در این حوزه در گذشته نتوانسته به تکالیف خود عمل نماید، به همین منظور، سعی شده است در برنامه سوم، رویکردهای مبتنی بر استفاده از دوچرخه، جایگزینی موتورسیکلت‌های کاربراتوری به انژکتوری و بنزینی به برقی تقویت شود. در همین راستا می‌توان به ورود نسل چهارم دوچرخه اشتراکی به سطح شهر، به‌کارگیری سامانه‌های دوچرخه اشتراکی برای شاغلین، استانداردسازی مسیرهای موجود، انتقال رک‌های دوچرخه به مناطق جاذب سفر و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی و انتقال خانه‌های دوچرخه به بوستان‌ها اشاره نمود.

از منظر کلان، حلقه مفقوده برنامه‌ریزی شهری برای کنترل ترافیک، نبود امکان استفاده از ابزارهای مکمل به دلیل نبود مدیریت واحد شهری است؛ شهرهای توسعه‌یافته دنیا با در اولویت قرار دادن توسعه حمل و نقل پاک، از ابزارهای تبعیض قیمتی از جمله افزایش قیمت و عوارض سوخت، افزایش عوارض خودرو و غیره در راستای هدایت شهروندان به استفاده از حمل و نقل عمومی به‌جای وسایل نقلیه شخصی استفاده می‌نمایند. این در



حالی است که در کشور ما در حال حاضر توسعه حمل و نقل عمومی از وظایف شهرداری تهران است و مجموعه مدیریت شهری عملاً از ابزارهای لازم برای ایجاد تبعیض قیمتی بی بهره است و همین امر باعث می شود میزان استفاده از حمل و نقل عمومی و تغییرات قیمت سوخت همبستگی اندکی داشته باشند. تجربه مرحله نخست نقدی سازی یارانه ها به خوبی مؤید این مسأله است؛ افزایش ۴۰۰ درصدی قیمت بنزین در سال ۸۹ اگرچه در ابتدا میزان استفاده از سوخت و البته خودروهای شخصی را کاهش داد، اما این کاهش مصرف سوخت دیری نپایید و پس از ۲ ماه مجدداً به نقطه قبلی بازگشت و پس از آن از پیک مصرف ماه های پیشین هم گذشت. در مرحله اول، سطح پوشش اندک و ازدحام استفاده از حمل و نقل عمومی، شهروندان را مجدداً به استفاده از خودروهای شخصی سوق داد و در مرحله دوم با بروز تورم و خنثی شدن اثر افزایش قیمت سوخت، این گرایش تقویت گردید.

علاوه بر مسأله کلان یادشده، در حوزه بخشی نیز نبود نگاه یکپارچه به مدیریت تقاضای سفر از آسیب های جدی مدیریت شهری تهران بوده است؛ مدیریت تقاضای حمل و نقل که مدیریت تحرک پذیری نیز به آن اطلاق می شود به استراتژی های گوناگونی اشاره دارد که رفتار سفر را تغییر می دهد، اعم از این که مردم چگونه، چه موقع و به کجا سفر نمایند. این خلأ در نظام برنامه ریزی شهری تهران سبب شده است توسعه اماکن و تفرجگاه ها بدون توجه به بسترهای حمل و نقلی صورت گیرد و لذا گره ترافیکی پایتخت از این نقیصه هر روز کورتر می شود؛ احداث مجتمع های تجاری بدون دسترسی به حمل و نقل عمومی و تأمین پارکینگ مناسب مانند مجتمع تجاری کوروش و مال های در دست احداث در منطقه نیاوران و غیره که قفل شدگی بزرگراه ها و معابر شهری را در پی داشته و خواهند داشت، نمونه هایی از همین دست می باشند و لازم است برای رفع آن تمهیدی مناسب اندیشیده شود.

شایان ذکر است، وابستگی و اتکا به منابع مالی دولت در توسعه حمل و نقل عمومی از چالش های حوزه حمل و نقل و ترافیک شهر تهران بشمار می آید. لذا با تلاش برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی و ایجاد ظرفیت های جدید در منابع درآمدی پایدار می توان تبعات این مسئله را کاهش داد.

## ۷. راهبردها، سیاستها، اقدامات اجرایی و احکام برنامه سوم

### راهبرد ۱: توسعه و ارتقای بهره‌وری حمل و نقل همگانی

#### سیاستها:

- تکمیل و توسعه سامانه های ریلی با تأکید بر ارتقای بهره‌وری سامانه های ریلی موجود و در دست احداث (ماده ۵۱)؛
- بازطراحی شبکه تغذیه کننده در سطوح مختلف سامانه های حمل و نقل همگانی انبوه بر (مترو، BRT و LRT) (ماده ۵۱)؛
- توسعه و بهسازی ناوگان در جهت افزایش کیفیت ناوگان حمل و نقل همگانی و نیمه همگانی؛
- مدیریت و یکپارچه سازی عملکرد سامانه های حمل و نقل همگانی (ریلی و غیر ریلی) و نیمه همگانی: کرایه، اطلاعات و ...؛
- رفع موانع قانونی و اجرایی مشارکت فعال بخش خصوصی در سرمایه گذاری، طراحی، اجرا و بهره برداری از طرح های حمل و نقلی (ماده ۵۰).

#### اقدامات اجرایی:

- همکاری در ارائه کمک های فنی و اعتباری و تسهیلاتی در جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل همگانی و نیمه همگانی (ون و تاکسی)، تبدیل ناوگان دیزل به CNG یا LNG + هیبریدی (ماده ۵۵)؛
- احداث خطوط اولویت دار مترو و تکمیل دسترسی ها و پایانه ها و پارکینگ های خطوط موجود؛
- تهیه برنامه جامع عملیاتی جهت مناسب سازی و دسترس پذیر کردن معابر شهری با اولویت معلولین و سالمندان (ماده ۵۱)؛
- مهندسی مجدد، تکمیل و اصلاح خطوط اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهر تهران (ماده ۵۱).

### راهبرد ۲: مدیریت عرضه و تقاضای حمل و نقل

#### سیاستها:

- بازنگری طرح های جامع شهری و تفصیلی به منظور ایجاد یکپارچگی و هماهنگی طرح های کاربری زمین و حمل و نقل با رویکرد TOD و بر مبنای مطالعات بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک (ماده ۵۲)؛

• مدیریت تقاضای استفاده از موتورسیکلت (ماده ۵۲)؛  
• مدیریت و کنترل هوشمند و هدفمند پارک حاشیه‌ای و غیر حاشیه‌ای؛  
• تدوین نظام اعطای مجوز، ساماندهی، مدیریت یکپارچه و نظارت بر عملکرد سامانه‌های حمل‌ونقل نیمه همگانی (تاکسی، آژانس، شرکت‌های اینترنتی حمل مسافر و...) (ماده ۵۲)؛  
• تدوین و اعمال نظام قیمت‌گذاری استفاده از زیرساخت‌های شهری (شبکه معابر و پارکینگ) (ماده ۵۲).

#### اقدامات اجرایی:

• بهنگام سازی مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک و ارائه طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران (ماده ۵۲)؛  
• تهیه نقشه زون‌های حمل‌ونقلی شهر توسط سیستم مترو یا BRT (زون‌های TOD) به شعاع حداکثر ۶۰۰ متر (ماده ۵۲)؛  
• احداث و بازآرایی خیابان کامل (ماده ۵۲)؛  
• الزام صدور پروانه ساختمانی پروژه‌های بزرگ‌مقیاس به انجام مطالعات عرضه‌سنجی ترافیکی (ماده ۵۲)؛  
• پیگیری اجرای طرح‌های متفاوت سازی ساعات آغاز و پایان کار ادارات، نهادها، سازمان‌ها، در راستای توزیع زمان اوج سفر در شهر (ماده ۵۲)؛  
• اصلاح فرآیندهای مدیریت تاکسیرانی با تقویت جایگاه مقررات‌گذاری و نظارت بر فعالیت بخش خصوصی (ماده ۵۰)؛  
• هویت بخشی، شناسایی و شناسنامه‌دار کردن موتورسواران (ماده ۵۳)؛  
• مدیریت تقاضای استفاده از موتورسیکلت از طریق اعمال سیاست‌هایی مانند شیوه‌های بهینه توزیع بار و وضع محدودیت زمانی و مکانی تردد برای موتورسیکلت‌ها و سایر راهکارهای ساماندهی تردد موتورسیکلت‌سواران (ماده ۵۳)؛  
• تدوین دستورالعمل ساخت و بهره‌برداری از پارکینگ‌های شهر (ماده ۵۲)؛  
• شناسایی، کدگذاری و شناسنامه‌دار نمودن کلیه پارکینگ‌ها و محل‌های پارک دائمی شهر اعم از خصوصی، عمومی و حاشیه معابر با به‌کارگیری آخرین فناوری هوشمند (ماده ۵۲)؛  
• انجام مطالعات نحوه شماره‌گذاری خودروهای پلاک تهران و تهیه لایحه مربوطه (ماده ۵۲)؛

• تدوین لوایح نظام قیمت‌گذاری استفاده از زیرساخت‌های شهری (شبکه معابر و پارکینگ) (ماده ۵۲)؛  
• قرار گرفتن در اولویت تخصیص بودجه‌بندی سالیانه برای ایجاد و بهره‌برداری از طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل همگانی (ماده ۵۰).

#### راهبرد ۳: مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل در پایتخت

##### سیاست‌ها:

• تمرکز اختیارات در شهرداری تهران (ماده ۵۲)؛  
• بازنگری طرح‌های جامع شهری و تفصیلی به‌منظور ایجاد یکپارچگی و هماهنگی طرح‌های کاربری زمین و حمل‌ونقل با رویکرد TOD و بر مبنای مطالعات بازنگری طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک (ماده ۵۲).  
• اقدامات اجرایی:  
• تهیه لایحه تمرکز اختیارات در شهرداری و مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل در پایتخت (ماده ۵۲)؛  
• بهنگام سازی مطالعات جامع حمل‌ونقل و ارائه طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران (ماده ۵۲)؛  
• پیگیری اجرای طرح‌های متفاوت سازی ساعات آغاز و پایان کار ادارات، نهادها، سازمان‌ها، در راستای توزیع زمان اوج سفر در شهر (ماده ۵۲)؛  
• الزام صدور پروانه ساختمانی پروژه‌های بزرگ‌مقیاس به انجام مطالعات عرضه‌سنجی ترافیکی (ماده ۵۲)؛  
• شناسایی، کدگذاری و شناسنامه‌دار نمودن کلیه پارکینگ‌ها و محل‌های پارک دائمی شهر اعم از خصوصی، عمومی و حاشیه معابر با به‌کارگیری آخرین فناوری هوشمند (ماده ۵۲).

#### راهبرد ۴: ارتقای ایمنی و بهره‌وری معابر

##### سیاست‌ها:

• افزایش هزینه تردد خودروهای متخلف به‌منظور جلوگیری از ایجاد مخاطره در ایمنی و کاهش ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جریان ترافیک (توقف غیرمجاز، سد معبر، پارک دوبله در خیابان، توقف در نزدیکی تقاطع و پارک خودرو در پیاده‌رو)؛



• بهبود و ارتقای ایمنی شبکه معابر و تسهیلات حمل‌ونقل (ماده ۵۲)؛  
• ارتقای بهره‌وری زیرساخت‌های حمل‌ونقل (تعمیر و نگهداشت) (ماده ۵۱)؛  
• اعمال سیاست‌های تشویقی جهت هویت بخشی و افزایش قانونمندی  
موتورسوارها (زیرساخت، پرداخت تسهیلات جهت بهبود ناوگان) (ماده ۵۳)؛  
• استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی جهت شناسایی و وصول عوارض  
با رعایت اصل رقابت و شفافیت و مبتنی بر فناوری‌های نوین هوشمند.

#### اقدامات اجرایی:

• وضع عوارض برای کاهش مخاطرات محیط‌زیستی، ایمنی و کاهش ظرفیت  
زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جریان ترافیک شامل تردد خودروی دودزا و  
جز آن (ماده ۵۲)؛  
• پیگیری وضع قوانین و مقررات از طریق نهادهای ذریع جهت دریافت  
عوارض شهری بر سوخت و تردد خودروها و سایر محدودیت‌های مکانی  
و زمانی (ماده ۵۵)؛  
• تمهید سامانه جامع کشوری برای ثبت، پایش و پرداخت عوارض خودروها  
به‌منظور وصول کامل عوارض خودروهایی که در شهر تردد می‌نمایند (ماده  
۵۰)؛

• تدوین لوایح نظام قیمت‌گذاری استفاده از زیرساخت‌های شهری (شبکه  
معابر و پارکینگ) (ماده ۵۲)؛  
• اختصاص ۵۰ درصد منابع حاصل از عوارض تردد خودروها در مناطق مرکزی  
شهر پس از کسر عوارض حمل‌ونقل ریلی (ماده ۵۵)؛  
• تهیه برنامه عملیاتی ایمنی در حمل‌ونقل شهر تهران (ماده ۵۵)؛  
• تدوین آیین‌نامه اعطای مجوز به بخش خصوصی جهت تشخیص، شناسایی  
و وصول عوارض (ماده ۵۰)؛

• رفع موانع قانونی و اجرایی مشارکت فعال بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری،  
طراحی و اجرا و بهره‌برداری از طرح‌های حمل‌ونقلی و کاهش آلودگی هوا  
(ماده ۵۰)؛

• راه‌اندازی «سامانه ثبت آمار و تحلیل اطلاعات تصادفات در شهر» تا پایان  
سال اول برنامه به‌منظور شناسایی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز شبکه معابر  
شهر. (ماده ۵۲)؛

• ارائه بانک اطلاعات خودرویی توسط پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ

و پردازش آمار و اطلاعات تصادفات (ماده ۵۲)؛

• تدوین و استقرار نظام تعمیر و نگهداشت با استفاده از زیرساخت‌های  
نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (ماده ۸۸)؛

• هویت‌بخشی، شناسایی و شناسنامه‌دار کردن موتورسواران (ماده ۵۳)؛  
• ارزیابی میزان آسیب‌پذیری در شبکه حمل‌ونقل متروی تهران در برابر  
حوادث و بلایای طبیعی، نفوذ منابع آب سطحی و زیرزمینی، ریزش چاه و  
قنات و نقص فنی تجهیزات (ماده ۹۱)؛

• ارائه برنامه عملیاتی ارتقاء ایمنی و کاهش خطرپذیری در زیرساخت‌های  
شبکه حمل‌ونقل مترو شامل ایستگاه‌ها، تونل‌ها، سکوها، دسترسی‌ها و  
مبادی ورودی (ماده ۹۱)؛

• واگذاری ساخت، تکمیل یا بهره‌برداری حداقل یکی از خط‌های جدید یا  
موجود مترو تهران به بخش خصوصی (ماده ۵۰)؛

• واگذاری و بهره‌برداری حداقل یکی از پایانه‌های برون‌شهری به بخش  
خصوصی (ماده ۵۰)؛

• ارتقاء بهره‌وری سامانه‌های ریلی موجود و در دست احداث، کاهش سرفاصله  
زمانی، تکمیل هواکش‌ها و ورودی‌ها و ... (ماده ۵۱).

#### راهبرد ۵: ساماندهی و مدیریت حمل‌ونقل بار و کالا

##### سیاست‌ها:

• مدیریت تردد زمانی و مکانی خودروهای باری در شهر تهران (ماده ۵۲)؛  
• ساماندهی مشاغل مرتبط با امور حمل‌ونقل بار و مسافر نظیر بنگاه‌های  
باربری (ماده ۵۲).

##### اقدامات اجرایی:

• ایجاد تمهیدات قانونی لازم به‌منظور مدیریت زمانی و مکانی تردد خودروهای  
باری بر اساس نوع و وزن بار و میزان آلاینده‌گی آن در شهر (ماده ۵۲)؛

• انتقال تردد خودروهای توزیع کالا به ساعات غیر اوج ترافیک (ماده ۵۲)؛

• هدایت حمل بار بین‌شهری به رینگ خارجی معابر شهر (ماده ۵۲)؛

• تدوین آیین‌نامه و راه‌اندازی سامانه‌های متمرکز جهت اعطای مجوز،  
ساماندهی، مدیریت یکپارچه، نظارت بر عملکرد و تمرکز مشاغل و اصناف  
مرتبط با امور حمل‌ونقل بار و کالا (ماده ۵۲).

## راهبرد ۶: توسعه و ارتقای سامانه‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوشمند سیاست‌ها:

- گسترش زیرساخت سامانه‌های هوشمند ترافیکی (ماده ۵۴)؛
  - توسعه کاربرد فناوری‌های هوشمند در مدیریت ترافیک/ ثبت و کنترل تخلفات (کاهش نقش مستقیم نیروی انسانی)؛
  - مدیریت، کنترل، جمع‌ی، یکپارچه‌سازی و بازیابی داده‌های ترافیکی (ماده ۵۴).
- ### اقدامات اجرایی:

- مدیریت، کنترل، جمع‌ی و بازیابی داده‌های ترافیکی و توسعه زیرساخت سامانه‌های هوشمند در جهت ارتقاء کمی و کیفی سامانه‌های هوشمند (ماده ۵۴)؛
- یکپارچه‌سازی خدمات حمل‌ونقل و اجرای سیاست‌های تشویقی استفاده از حمل‌ونقل همگانی از طریق صدور کارت شهروندی اشتراکی یا به‌کارگیری سایر روش‌های پرداخت الکترونیکی نوین (ماده ۵۴)؛
- یکپارچه‌سازی اطلاعات ترافیکی جهت ارتقای بهره‌وری سامانه‌های حمل‌ونقل غیر ریلی (ماده ۵۴)؛
- راه‌اندازی سامانه ثبت آمار و تحلیل اطلاعات تصادفات در شهر (ماده ۵۲).

## راهبرد ۷: تأمین منابع پایدار در اجرای طرح‌های حمل‌ونقلی سیاست‌ها:

- رفع موانع قانونی و اجرایی مشارکت فعال بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، طراحی، اجرا و بهره‌برداری از طرح‌های حمل‌ونقلی و کاهش آلودگی هوا. (ماده ۵۰)؛
- اجرای سیاست‌های واگذاری ساخت و بهره‌برداری از تسهیلات حمل‌ونقل به بخش خصوصی؛
- ایجاد سازوکارهای قانونی جدید در تأمین منابع پایدار (ماده ۵۰).

### اقدامات اجرایی:

- تأسیس «صندوق محیط‌زیست و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران» در راستای توسعه پایدار شهری و استفاده از حمایت‌های دولت در توسعه پایدار شهر (ماده ۳۰)؛
- ارائه لایحه تأسیس صندوق مذکور و پیگیری تصویب آن در مراجع قانونی؛

- تدوین آیین‌نامه اعطای مجوز به بخش خصوصی جهت تشخیص، شناسایی و وصول عوارض (ماده ۵۰)؛

- بازبینی سازوکارهای قانونی افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از طریق تخصیص عوارض ترددکنندگان در محدوده مرکزی شهر «طرح ترافیک» (ماده ۵۰)؛
- توسعه و ساماندهی مجتمع‌های ایستگاهی با کاربری مختلط به‌منظور تأمین منابع احداث سامانه‌های ریلی با رویکرد توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) (ماده ۵۰)؛

- اولویت‌بخشی به ایجاد و بهره‌برداری از طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل همگانی در تخصیص اعتبارات سالیانه (ماده ۵۰)؛
- پیگیری مطالبات شهرداری از دولت در طرح‌های توسعه حمل‌ونقل بر اساس قوانین فرادستی؛
- اختصاص ۵۰ درصد منابع حاصل از عوارض تردد خودروها در مناطق مرکزی شهر پس از کسر عوارض حمل‌ونقل ریلی (ماده ۵۵)؛
- واگذاری خطوط اتوبوسرانی (عادی و تندرو) به بخش خصوصی با تغییر مدل خصوصی‌سازی خطوط اتوبوسرانی (ماده ۵۰)؛
- تکمیل و اصلاح خطوط تندرو در شهر (ماده ۵۱).

در راستای کاهش و برطرف سازی موضوع کلیدی دیگر حوزه مأموریتی حمل و نقل و ترافیک، «کاهش و رفع آلودگی هوا و آلودگی‌های محیط‌زیستی» راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات اجرایی مبتنی بر احکام برنامه سوم شهر تهران، به شرح زیر تدوین شده است.

## راهبرد ۱: ایجاد محدودیت در تردد خودروهای آلاینده سیاست‌ها:

- افزایش هزینه تردد خودروهای آلاینده به‌منظور جلوگیری از ایجاد مخاطره زیست‌محیطی و تخصیص آن به بهبود خدمات حمل‌ونقل همگانی (تردد خودروهای دودزا)؛
  - ایجاد و بهبود نظام اخذ عوارض مبتنی بر فناوری‌های نوین هوشمند با تأکید بر کاهش اثرات نامطلوب حمل‌ونقل بر محیط‌زیست.
- ### اقدامات اجرایی:





• پیگیری اصلاح نظام عوارض سالیانه خودروها بر اساس رتبه‌بندی زیست‌محیطی خودروها؛  
• وضع عوارض برای کاهش مخاطرات محیط‌زیستی، ایمنی و کاهش ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جریان ترافیک؛  
• بررسی وضع محدوده ZEZ (مناطق فاقد هرگونه آلاینده ناشی از حمل‌ونقل) و پیگیری اخذ عوارض آلاینده‌گی (ماده ۵۵)؛  
• پیگیری وضع قوانین و مقررات از طریق نهادهای ذی‌ربط جهت دریافت عوارض شهری بر سوخت و تردد خودروها و سایر محدودیت‌های مکانی و زمانی (ماده ۵۵)؛  
• تمهید سامانه جامع کشوری برای ثبت، پایش و پرداخت عوارض خودروها به‌منظور وصول کامل عوارض خودروهایی که در شهر تردد می‌نمایند (ماده ۵۰)؛  
• تدوین آیین‌نامه اعطای مجوز به بخش خصوصی جهت تشخیص، شناسایی و وصول عوارض (ماده ۵۰).

### راهبرد ۲: کمک به ارتقای استانداردهای فنی و آلاینده‌گی وسایط نقلیه (شخصی، همگانی و نیمه همگانی) تا سطوح استانداردهای زیست‌محیطی سیاست‌ها:

نوسازی و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل همگانی و ارتقا استانداردهای زیست‌محیطی ناوگان نیمه همگانی موجود؛  
اجرای فراگیر معاینه فنی اختصاصی تهران و طرح محدوده کاهش (LEZ) در کل سطح شهر تهران؛  
توسعه و بهسازی ناوگان در جهت افزایش کیفیت ناوگان حمل‌ونقل همگانی و نیمه همگانی؛  
گسترش استفاده از موتورسیکلت‌های پاک و استاندارد.  
اقدامات اجرایی:

نوسازی و ارتقای استانداردهای فنی و آلاینده‌گی ناوگان حمل‌ونقل همگانی تا سطوح استانداردهای محیط‌زیست؛  
تجهیز ناوگان تاکسیرانی به کاتالیست و نظارت بر عملکرد و تعویض به‌موقع آن‌ها (ماده ۵۵)؛  
توسعه کمی و کیفی مراکز معاینه فنی در جهت افزایش ظرفیت و ارائه

خدمات معاینه فنی به خودروهای سبک دارای پلاک تهران (ماده ۵۵)؛  
همکاری در ارائه کمک‌های فنی و اعتباری و تسهیلاتی در جهت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل همگانی و نیمه همگانی (ون و تاکسی)، تبدیل ناوگان دیزل به CNG یا LNG + هیبریدی (ماده ۵۵)؛  
همکاری و استفاده از ظرفیت‌های قانونی به‌منظور حمایت از نوسازی ناوگان تاکسیرانی و اتوبوس‌های شهری؛  
تشویق شهروندان به استفاده از خودروها و موتورسیکلت‌های هیبریدی و برقی از طریق سیاست‌های تشویقی (ماده ۵۵)؛  
اعمال سیاست‌های تشویقی جهت بهبود و استانداردسازی ناوگان و تبدیل موتورسیکلت‌های کاربراتوری به انژکتوری و جایگزینی موتورسیکلت‌های بنزینی با موتورهای برقی (ماده ۳۵).

### راهبرد ۳: توسعه حمل‌ونقل پاک و پیاده محور سیاست‌ها:

• ارتقای حمل‌ونقل غیر موتوری (دوچرخه و پیاده)؛  
• بهبود استانداردهای زیست‌محیطی ناوگان حمل‌ونقل همگانی و نیمه همگانی؛  
• اجرای سیاست‌های تشویقی در جهت ترویج استفاده از خودروهای هیبریدی (ماده ۵۵)؛  
• گسترش استفاده از موتورسیکلت‌های پاک و استاندارد.  
اقدامات اجرایی:  
• آموزش و فرهنگ‌سازی ورزش همگانی، ترغیب شهروندان به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری با بهره‌مندی از ظرفیت رسانه‌های جمعی، شبکه‌های اجتماعی، متخصصان و صاحب‌نظران حوزه ورزش (ماده ۸۰)؛  
• توسعه مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری در جهت کاهش استفاده از خودروهای شخصی و اتصال به سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی و دسترسی به سایر خدمات محلی (ماده ۵۵)؛  
• کنترل پیوستگی و شیب یکنواخت معابر ساختمان‌های در دست احداث (ماده ۵۵)؛  
• افزایش سهم پیاده و دوچرخه از سفرهای درون‌شهری و اجرای طرح



دوچرخه اشتراکی، احداث پیاده راه و مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری در معابر مستعد شهری (ماده ۵۵)؛

- کنترل انتشار آلاینده‌های محیطی هوا ناشی از ایستگاه‌های اتوبوسرانی درون‌شهری و پایانه‌های اتوبوسرانی برون‌شهری (ماده ۵۵)؛
- تجهیز ناوگان تاکسیرانی به کاتالیست و نظارت بر عملکرد و تعویض به‌موقع آن‌ها (ماده ۵۵)؛
- تشویق شهروندان به استفاده از خودروها و موتورسیکلت‌های هیبریدی و برقی از طریق سیاست‌های تشویقی (ماده ۵۵)؛
- اعمال سیاست‌های تشویقی جهت بهبود و استانداردسازی ناوگان و تبدیل موتورسیکلت‌های کاربراتوری به انژکتوری و جایگزینی موتورسیکلت‌های بنزینی با موتورهای برقی (ماده ۵۵).

#### راهبرد ۴: پایش و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی

##### سیاست‌ها:

- پایش و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از سیستم‌ها و تسهیلات حمل‌ونقل (ماده ۵۳)؛
- تدوین «سند جامع آموزش شهروندی» در کلیه موضوعات مرتبط با خدمات شهری و حمل‌ونقل (ماده ۷۱).

##### اقدامات اجرایی:

- تهیه شاخص‌ها و فهرست اطلاعات پایه مرتبط با آلودگی هوا شامل سیاهه و ضرایب انتشار منابع آلاینده متحرک و ثابت و ارائه ماتریسی چندبعدی برحسب شاخص‌های آلودگی (ماده ۵۵)؛
- توسعه و بروز رسانی ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا؛
- توسعه کمی و کیفی مراکز معاینه فنی در جهت افزایش ظرفیت و ارائه خدمات معاینه فنی به خودروهای سبک دارای پلاک تهران (ماده ۵۵)؛
- کاهش آلاینده‌های صوتی شهر از طریق استفاده از کمربند سبز، طراحی و توسعه دیوارهای صوتی، شناسایی عوامل آلاینده صوت، الزام به استفاده از آسفالت متخلخل و ... (ماده ۵۵)؛
- مشارکت در تدوین برنامه‌های آموزشی دیداری و شنیداری و اجرای سناریوهای تشویقی و استفاده از ظرفیت سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO).

#### ۸. شاخص‌های سطح اول، سطح دوم و سطح سوم

پایش شاخص‌های تأثیر، دستاورد و عملکرد از مهمترین اجزای پیاده سازی موفق برنامه توسعه شهر تهران است؛ زیرا نتیجه تمهیدات و تلاش‌های انجام شده در مرحله تدوین، طرح ریزی و اجرای برنامه، نهایتاً در مرحله پایش و اندازه‌گیری شاخص‌ها مشخص می‌شود و معیار دستاوردکاران برای تصحیح اقدامات در طول برنامه خواهد بود. نظام پایش برنامه باید کارآ باشد، در راستای سنجش تحقق احکام تنظیم شود و ارتباط مؤثری با شهرداری، شورای شهر، دستگاه‌های همکار و شهروندان برقرار نماید. به دلیل اهمیت این موضوع باید اهداف و شاخص‌ها، کمی و قابل اندازه‌گیری بوده و تعریف دقیقی از آن‌ها به عمل آید. امکان تجزیه و تحلیل اثرات اقدامات انجام شده در طول برنامه، شناخت نقاط قوت و ضعف در اجرا، هدایت منابع برای رفع اشکالات اساسی و بهبود مستمر عملکردها از مهمترین دستاوردهای یک نظام پایش کارا است. در تدوین نظام پایش برنامه سوم توسعه شهر تهران، با توجه به مسائل کلیدی مطرح شده توسط شورای شهر تهران، اسناد پشتیبان تدوین برنامه و احکام مصوب و با عنایت به ضرورت ارتباط موثر با ذینفعان موفقیت برنامه توسعه شهر تهران، شاخص‌های پایش در سه سطح شاخص‌های اثر و تأثیر، دستاورد و کنترل خروجی‌ها با هدف سنجش اثربخشی اقدامات شهرداری تهران و بعضاً سایر ارگان‌های ذینفع در اداره شهر (سطح اول) و شاخص‌های کلیدی عملکرد با هدف سنجش خروجی‌ها و دستاوردهای فعالیت‌های برنامه‌ای (سطح دوم و سطح سوم) تنظیم شده است. در انتخاب شاخص‌های سطح اول برای راهبردهای تبیین شده ذیل مأموریت حمل و نقل و ترافیک ویژگی‌هایی هم چون سنجش پذیری، گستره شهری (فرابخشی و فرا دستگاهی)، محدود بودن و پویایی مورد توجه بوده است و بر این مبنا شاخص در حوزه اثر و تأثیر (سطح اول) مورد توجه قرار گرفته است. علاوه بر این در راستای تکمیل، کنترل و ارزیابی پیشرفت در تحقق احکام برنامه، تعداد قابل توجهی شاخص سطح دوم و سوم نیز بر اساس حوزه‌های اجرایی معاونت حمل و نقل و ترافیک تدوین گردیده است که بخشی از آن‌ها در راستای سنجش دستاوردها و خروجی‌های اقدامات مبتنی بر احکام شهرداری تهران در تحقق شاخص‌های سطح اثر و تأثیر قابلیت استفاده داشته و بخشی دیگر، سایر اقدامات برنامه‌ای را پوشش داده و الزاماً دارای شاخص سطح اثر و تأثیر نمی‌باشند.



روشن است که موفقیت شهرداری تهران در پیشبرد برنامه‌ها و بهبود شاخص‌های معین شده وابسته به همکاری سایر دستگاه‌های اجرایی در چارچوب قوانین و مقررات مشخص شده در این برنامه و قوانین عمومی و جاری کشور است.

#### ۱-۸. چشم انداز، مسئله کلیدی و شاخص سطح اول

چشم‌انداز	اولویت و مسئله کلیدی	شاخص سطح اول
تهران، شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب	ترافیک، عبور و مرور روان و توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی	کاهش سهم شبکه با ترافیک سنگین (کند و بحرانی) از ۱۳٫۶ به ۱۰٫۹ درصد

جدول (۱۳) شاخص‌های سطح اول حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک در برنامه سوم شهر تهران

#### ۲-۸- اهداف و شاخص‌های راهبردی (سطح دوم)

شاخص سطح دوم		سال ۱۳۹۷	سال ۱۴۰۲
سهم مترو از کل سفرهای درون‌شهری (درصد)		۱۰	۱۸
سهم اتوبوس از کل سفرهای درون‌شهری (درصد)		۱۵.۸	۱۸
سهم تاکسی، آژانس و شرکت‌های اینترنتی مسافری از کل سفرهای درون‌شهری (درصد)		۲۳.۳	۲۰
میانگین سرعت وسایل حمل‌ونقل همگانی (کیلومتر بر ساعت)		۱۸.۲	۲۰.۹
میانگین سرعت سفر درون‌شهری (کیلومتر بر ساعت)		۲۴.۵	۲۶.۵
سهم فضای پارک حاشیه‌ای تحت پوشش مکانیزه (برای معابر مجاز)		۱۰	۱۰۰
کاهش نرخ تصادفات فوتی (درصد)		-	۵-٪

جدول (۱۴) شاخص‌های دوم حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک در برنامه سوم شهر تهران



### ۱-۸. چشم انداز، مسئله کلیدی و شاخص سطح اول

شاخص سطح اول	اولویت و مسئله کلیدی	چشم انداز
نسبت غلظت آلاینده‌های موجود در هوا به حدود استاندارد از ۱٫۵۲ به ۱٫۰۲	کاهش و رفع آلودگی هوا و آلودگی‌های محیط‌زیستی	تهران، شهری پایدار و با ساختار مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت

جدول (۱۵) شاخص‌های سطح اول حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک در برنامه سوم شهر تهران

### ۲-۸- اهداف و شاخص‌های راهبردی (سطح دوم)

شاخص سطح دوم	سال ۱۳۹۷	سال ۱۴۰۲
سهم حمل‌ونقل پاک-دوچرخه (درصد)	۰٫۳	۱٫۵
متوسط سن ناوگان اتوبوسرانی (سال)	۱۰٫۲	۸
متوسط سن ناوگان تاکسیرانی (سال)	۷	۷

جدول (۱۶) شاخص‌های دوم حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک در برنامه سوم شهر تهران

### ۳-۸- اهداف و شاخص‌های عملیاتی (سطح سوم)

ردیف	عنوان شاخص	واحد	تعریف	وضع موجود (انتهای ۹۷)	هدف کمی				
					۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
۱	سرفاصله زمانی در خطوط مترو در بازه اوج صبح	دقیقه	میانگین فاصله زمانی بین خروج یک قطار از ایستگاه تا ورود قطار بعدی به ایستگاه در ساعت ۷ الی ۱۰	۵٫۲	۵	۴٫۸	۴٫۶	۴	۴
۲	سرفاصله زمانی سامانه اتوبوسرانی در بازه اوج صبح	دقیقه	میانگین فاصله زمانی بین خروج یک اتوبوس از ایستگاه تا ورود اتوبوس بعدی به ایستگاه در ساعت ۷ الی ۹	۷	۷	۷	۶٫۵	۶	۵٫۵
۳	سطح پوشش پرداخت الکترونیک در سامانه تاکسیرانی	درصد	نسبت تعداد تاکسی‌های مجهز به سیستم پرداخت الکترونیک به کل تاکسی‌های سطح شهر	۲۰	۴۰	۶۰	۷۰	۸۰	۱۰۰
۴	سطح پوشش شبکه معابر پرتردد به دوربین‌های نظارت تصویری	درصد	نسبت طول شبکه معابر پرتردد مجهز به دوربین‌های نظارت تصویری به کل شبکه معابر پرتردد	۳۵	۳۶	۳۹	۴۲	۴۵	۴۸
۵	سطح پوشش سامانه‌های ثبت تخلف در شبکه بزرگراهی	درصد	نسبت طول شبکه بزرگراهی مجهز به سامانه ثبت تخلف به کل شبکه بزرگراهی	۳۰	۳۵	۴۰	۴۵	۵۰	۵۵
۶	میزان اتصال مدهای شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی	درصد	نسبت تعداد ایستگاه‌های اتوبوس و مترو متصل به تمامی مدهای حمل‌ونقل عمومی شامل اتوبوس-تاکسی و مترو و... به کل ایستگاه‌های موجود	-	-	-	-	-	-
۷	نرخ استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی	درصد	نرخ تغییر استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در هر سال نسبت به سال پایه	-	-	-	-	-	-

جدول (۱۷) شاخص‌های سطح سوم حوزه مأموریتی حمل‌ونقل و ترافیک در برنامه سوم شهر تهران



## ۹. الزامات تحقق احکام برنامه سوم

### ۹-۱- الزامات ساختاری:

- تغییر مکانیزم محاسبه و دریافت قیمت بلیت؛
  - ایجاد وحدت رویه و یکپارچه سازی حمل و نقل بار و مسافر توسط یک نهاد واحد؛
  - ارتقای فرهنگ عمومی به منظور ترغیب شهروندان در جهت استفاده از حمل و نقل همگانی.
- ۹-۲. الزامات حقوقی:
- اصلاح و تسهیل مصوبات شورای اقتصاد در موضوع مترو و اتوبوسرانی؛
  - رفع موانع قانونی در جهت بکارگیری ناوگان درون شهری استاندارد بین المللی با عمر ۱ تا ۵ سال؛
  - الزام مالکان خودروها به داشتن سند پارکینگ به ازای هر خودرو؛
  - الزام فعالیت مسافربرهای شخصی اینترنتی به دریافت مجوز از شهرداریها؛
  - پیش بینی و تدوین آیین نامه نحوه وصول عوارض خودرویی؛
  - اصلاح نظام عوارض سالیانه خودروها بر اساس رتبه بندی زیست محیطی خودروها؛
  - الزام خودروهای شهر تهران به اخذ معاینه فنی از مراکز شهر تهران و الزام تاکسی های اینترنتی به معاینه دوره ای؛
  - تمرکز اختیارات در شهرداری و مدیریت یکپارچه حمل و نقل پایتخت.

### ۹-۳. الزامات فرآیندی:

- مساعدت سیستم بانکی در جهت ارائه تسهیلات کم بهره به منظور نوسازی ناوگان؛
- جداسازی ثبت سفارش خودروهای مدرن (برقی، هیبریدی و یورو ۵) با کاربری تاکسی؛
- توزیع و تسهیم منابع وصولی جرائم رانندگی در چارچوب مفاد ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛
- جدیت پلیس راهور در برخورد با متخلفین من جمله موتورسیکلت های فاقد معاینه فنی؛
- تعریف ساز و کار مناسب و ساماندهی حمل بار در پایانه ها؛

- اجرای کامل قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی ضابطین؛
- همکاری راهور از طریق ارائه خدمات خودرویی.

### ۹-۴. الزامات نهادی:

- مساعدت در استفاده از تسهیلات فاینانس؛
- اختصاص ارز با نرخ مناسب از طریق نظام یکپارچه مبادلات ارزی (نیما)؛
- تسهیل در امور گمرکی به منظور ترخیص تجهیزات؛
- ارائه تخفیفات مناسب در بهای سوخت جهت توسعه استفاده از ناوگان گازسوز؛
- حذف تعرفه گمرکی برای واردات و ساخت موتورسیکلت برقی؛
- دستور مساعد جهت احتساب مطالبات ماده ۲۳ در زمره بدهی های دولت به شهرداری؛
- افزایش ارزش گواهی اسقاط ناوگان فرسوده.



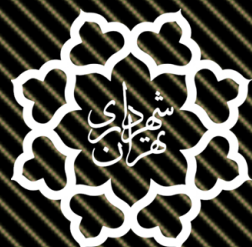
کمیته حمل و نقل و ترافیک تدوین برنامه سوم شهر تهران:

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران  
مدیرکل اداره برنامه‌ریزی و توسعه شهری حمل‌ونقل و ترافیک (رئیس کمیته)  
کارشناس دبیرخانه پیش‌معاونت برنامه‌ریزی، توسعه شهری و امور شورا (دبیر کمیته)  
معاون علم و فناوری مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران  
معاون برنامه‌بودجه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک  
کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک  
مدیر برنامه‌بودجه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک  
کارشناس مطالعات ترافیکی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک

محسن پورسیدآقایی  
مسعود رنجبریان  
سمیه مقیمی  
محمدحسین نوروزی  
محمد امیرآبادی  
فرشید صمدی  
گیتا خدابنده لو  
لاله صابر نژاد







معاونت برنامه‌ریزی، توسعه شهری و امور شورا  
شهرداری تهران