

گره‌های ترافیکی با اجرای طرح‌های مقطعی و سلیقه‌ای حل نشد

ترافیک معضل اصلی پایتخت باقی خواهد ماند؟

گزارش یک
بیزن یاچسدمه



به دلیل سیاست‌های نادرست دولت و کمبود وسایل نقلیه عمومی، تعداد خودروها هر روز در شهر افزایش می‌یابد و شهر به جای شهر انسان محور حالا به شهر خودرومحور تبدیل شده است. ظرفیت و توسعه ساخت معابر شهری نیز بر اساس برنامه جامع شهری پایتخت به اتمام رسیده است. چند هفته‌ای به آغاز سال تحصیلی جدید مدارس و مراکز آموزشی نمانده است و افزایش بار ترافیک در پایان ماه شهریور و آغاز مهر ماه به اوج خود خواهد رسید، افزایش ۲۰ تا ۳۰ درصدی آلودگی و افزایش بار ترافیک در کتونی می‌افزاید. اگر برای غول ترافیک پایتخت فکر اساسی صورت نگیرد علاوه بر هدر رفت زمان و معطل ماندن شهروندان و رانندگان در صف‌های طولانی معابر، محیط زیست شهری نیز دچار تخریب شده و آلودگی نیز افزایش خواهد یافت که هنگام متضرر خواهند شد. حال که دولت و مدیریت شهری یکدست شده‌اند باید دید برای ترافیک پایتخت چه راه‌ها در دسترس است. اعمال خواهدشد تا بار ترافیک در معابر پایتخت روان‌سازی شود.

■ **شهر خودرومحور یا انسان‌محور؟**

تشدید ترافیک در معابر اصلی پایتخت سبب شده تا حتی تاکسی‌های موبایلی نیز در زمان‌های پیک ترافیک مسافران را در این مسیرها جابه‌جا نکنند. در حقیقت دستگاه‌های مسئول از زمان تشدید ترافیک در معابر شهری تاکنون هیچ برنامه یا طرحی را به اجرا درنیاورده‌اند تا باز بار ترافیک معابر شهری کاسته شود. افزایش بار ترافیک شهری در ساعات پایانی شب نیز در معابر اصلی و بزرگراه‌ها سبب کند حرکت خودروها و کلافه‌شدن شهروندان شده است. هر چند بار ترافیکی در معابر شهری تهران همچنان وجود دارد، اما تشدید ترافیک در اوج ترددها در آغاز و پایان روز در برخی معابر سبب اتلاف وقت و زمان و سوخت خودروها شده‌است و به تبع آن به زیست شهری آسیب بسیاری می‌سازد. اینکه چیرا پس از چند ماه از آغاز سال باز هم بار ترافیک به معابر شهری بازگشته‌است، جای تأمل دارد و باید موضوع از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط مورد رصد دقیق قرار گیرد. به گفته پلیس، بازگشت مسافران از سفرها، از عوامل این تشدید ترافیک است، اما علت افزایش مدت زمان ترافیک و افزایش زمان تشدید ترافیک همچنان بی‌اسخ مانده است.

■ **سازماندهی تردد موتورسیکلت‌ها برای روان‌سازی ترافیک شهری**

در ششهر تهران آمار دقیقی از تردد موتورسیکلت‌ها وجود

روزانه ۱۰هزار نفر از استان

کاهش ترافیک، بزرگ‌تر کردن مناطق عابر پیاده است. در سال ۲۰۱۵ یا حدودی در میدان مرکزی این شهر ساخته شد. ساختن مسیرهای بیشتر ویژه دوچرخه‌سواری، تغییر مسیر حرکت اتوبوس‌ها به مناطقی که درگیر ترافیک هستند و… از برنامه‌های دیگر این شهر برای کاهش ترافیک است. با این وجود انتقادات زیادی به مسئولان شهری بروکسل می‌شود که چندین سال است اقدامات زیادی برای حل ترافیک این شهر انجام‌نداده‌اند. میلان: بر اساس معیار «تام‌تام» میلان رتبه ۵۹ را از لحاظ ازدحام ترافیکی در جهان دار. با این وجود برخی دیگر از رسانه‌هایملان را از شهرهایی می‌دانند که ترافیک‌های سنگینی دارد. میلان هم برنامه‌ای مشابه لندن برای کاهش ترافیک دارد. اسم برنامه میلان «قشه‌سی» است. در این نقشه ورود هر خودرو گارونثیلی یادبزیلی به منطقه‌ای در مرکز میلان ممنوع است و ورود به این منطقه جریمه‌ای ۵ یورویی دارد. البته این جریمه برای ساکنین آن منطقه ۲ یورو است.

مسکوکو: ۴۸ دقیقه در روز از وقت اهالی پایتخت روسیه در ترافیک تلف می‌شود. این شهر میان شهرهای بزرگ دیگر جهان رتبه ۵ را در ازدحام ترافیکی دارد. البته چند سال پیش این شهر رتبه ۲ را داشت. از سال ۲۰۱۴ شهر دار مسکوکو از اجرای برنامه‌ای شش‌ساله‌ای برای کاهش ترافیک خبر داد؛ برنامه‌ای با بودجه ۶۲ میلیارد دلاری. اهداف اصلی این برنامه توسعه حمل‌ونقل با مترو، ساخت‌وساز خیابان‌ و ساختن ۳۰۰ کیلومتر راه برای دوچرخه‌سواری است.

لس آنجلس: لس آنجلس با اینکه خطوط متعدد مترو دارد اما همین شهر پر ترافیک جهان است. با این وجود مسئولان این شهر هنوز باور دارند که با ساخت خطوط مترو بیشتر ترافیک را در شهرشان کاهش بدهند.

مکزیکوسیتی: مکزیکوسیتی از لحاظ ازدحام ترافیکی رتبه یک را در جهان دار. یکی از دلایل اصلی این موضوع هم جمعیت ۲۱ میلیونی این شهر است. وقت اهالی این شهر روزانه یک ساعت در ترافیک تلف می‌شود. یکی از برنامه‌های اصلی این شهر برای کاهش ترافیک توسعه حمل‌ونقل عمومی است. سال پیش مسئولان این شهر بودجه ۱۵۴ میلیون دلاری برای توسعه حمل‌ونقل شهری کنار گذاشتند. یکی دیگر از برنامه‌های این شهر ارائه اطلاعات اینترنتی به اهالی مکزیکوسیتی برای پیدا کردن نزدیک‌ترین مسیر به مقصد است که خود باعث کاهش ترافیک می‌شود.

استانبول: میان شهرهای بزرگ استانبول بعد از مکزیکوسیتی بیشترین حجم ترافیک را دارد. با این وجود در چند سال اخیر ازحام ترافیک در این شهر به شکل محسوسی کاهش پیدا کرده است. در طول سال‌های گذشته مسئولان این شهر برای کاهش ترافیک انواع وسایل حمل‌ونقل عمومی را گسترش داده‌اند. ضمن اینکه قصد دارند برای کاهش حجم ترافیک شهرشان خطوط مترو را گسترش دهند. ریودوژانیرو: پایتخت برزیل هم ترافیکی همانند استنبول ولی با مقادری ازدحام کمتر است. ریودوژانیرو برنامه‌های متفاوتی برای کاهش ترافیک خود دارد. ساخت یک مرکز کنترل عملیات برای واکنش سریع‌تر در مواقع ضروری، ساخت یک شبکه «بی‌آرتی» ساخت یک منطقه چند دوچرخه‌سواری و…

پکن: پایتخت چین ترافیکی همانند ترافیک لندن دارد و حال مسئولان این کشور می‌خواهند نقشه‌ای شبیه نقشه لندن و سنگاپور را برای کاهش ترافیک در پکن اجرایی کنند. در این نقشه قرار است خودروهایی که وارد یک منطقه خاص می‌شوند، جریمه شوند و این جریمه هم بر اساس تعداد دفعات ورود آنها به آن منطقه باشد.

■ **فهم مشترک برای حل ترافیک کلانشهرها**

دو هفته پیش صادق خان، شهردار لندن گفت قصد دارند اینترنتی محل وقوع تصادف و ترافیک را شناسایی کنند و به سرعت برای کاهش ترافیک پلیس به آن منطقه بفرستند. بروکسل: ترافیک یکی از مسائل حل‌نشده در پایتخت اروپا هم هست. در بروکسل، پایتخت بلژیک سالانه ۱۶۰ ساعت از وقت هر نفر در ترافیک تلف می‌شود و وضعیت ازدحام ترافیک در بروکسل از سال ۲۰۰۸ تاکنون تقریباً تغییر نکرده است. یکی از برنامه‌های مسئولان بروکسل برای

ایران ششهر

ایران ششهر ۸۸۹۸۴۷۱

شورا

چمران:

مدیریت شهری با تصویب لایحه

«مالیات بر ارزش افزوده» فلج می‌شود

رئیس شورای عالی استان‌ها با بیان اینکه رسالت ما با پایمان این دوره ششورا یا بیان نمی‌پذیرد، گفت: حمله‌ها برای در هم کوبیدن شوراها وجود دارد که باید جلوی آنها گرفته شود. مهدی چمران در اختتامیه دوره چهارم شورای عالی استان‌ها، اظهار کرد: هم‌اکنون لایحه مالیات بر ارزش افزوده در مجلس شورای اسلامی در دست بررسی است که در صورت تصویب آن شوراها فلج می‌شوند.

وی افزود: تبدیل این لایحه به قانون همه شوراها را در هم خواهد پیچید و در صورت تصویب آن دیگر چیزی به عنوان استقلال شورا و شهرداری باقی نخواهد ماند.

چمران خاطرنشان کرد: در تدوین لایحه نهایی این قانون هیچ هماهنگی با شوراها و کمیسیون عوارض شهرداری‌ها را گرفته و به مالیات تزیق کنند، مطالبی که در اختیار شهرداری به عنوان مالیات بر ارزش افزوده قرار می‌گیرد تبدیل به مالیات می‌شود که باید به خزانه دولت منتقل و جزو دارایی دولت محسوب شود.

رئیس شورای عالی استان‌ها افزود: بر اساس این لایحه شهرداری‌ها برای دریافت مالیات بر ارزش افزوده باید طی تفاهمنامه‌هایی از طریق سازمان برنامه و بودجه و موافقت با برنامه‌های پیش‌بینی شده، اقدام کنند که روندی زمان‌بر است.

وی با بیان اینکه شهرداری‌ها همیشه از کمبود بودجه رنج می‌برند، تأکید کرد: دولت و مجلس باید به جای اینکه عوارض شهرداری‌ها را گرفته و به مالیات تزیق کنند، مالیات رازا کسانی دریافت کنند که درآمدهای کلان دارند نظیر دلالان و واسطه‌ها که به رغم درآمد بالا هیچ مالیاتی نمی‌پردازند.

چمران گفت: نامه‌ای از سوی شورای عالی استان‌ها در خصوص آسیب‌هایی که این لایحه برای شوراها دارد در دست تهیه است و باید اعضای شورای عالی استان‌ها این آسیب‌ها را برای نمایندگان شهرهای خود در مجلس تشریح کنند.

رئیس شورای عالی استان‌ها یادآور شد: اعضای شوراها باید طلبکارانه با نمایندگان شهرهای خود در مجلس در این خصوص مذاکره و از تصویب لایحه جلوگیری کنند.

وی با بیان اینکه درآمدهای یادبازر نیز موضوعی مقابل مالیات بر ارزش افزوده است، اضافه کرد: تمام منابع درآمدی پایدار در قالب لایحه تدوین و در تلاش هستیم به صورت دو فوری در مجلس شورای اسلامی مطرح شود.

چمران در خصوص تصویب تحریم‌های جدید در مجلس امریکا علیه ایران، اظهار کرد: این تحریم‌ها ضداخلاقی بوده و بیانگر ضد کرامت بودن امریکایی‌هاست؛ مسلمانان و ایرانیان همیشه منادی صلح و کرامت بوده‌اند، این راه را ادامه می‌دهند و این حرکت ضداخلاقی در تصمیم قاطع برای ادامه انقلاب اسلامی و رسیدن به پیروزی نهایی خدش‌های وارد نخواهد کرد.

وی افزود: برای اداره جامعه باید همیاری وجود داشته باشد که شورا در صف نخست این همیاری قرار دارند؛ شوراها به نیت کم کردن بار دولت وارد کار شده‌اند بنابراین باید تقویت شوند.

از ششهر

پرنده، اولین شهر کشور برای حرکت «تراموا»

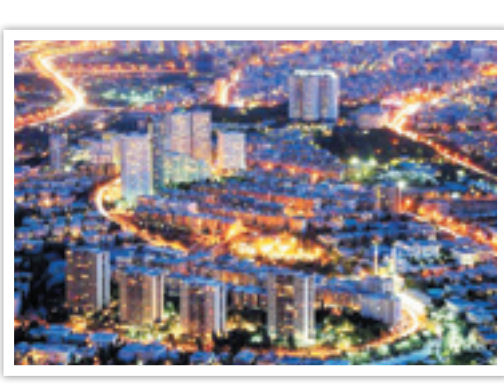
عضو هیئت مدیره شرکت عمران شهرهای جدید گفت: طرح ساخت تراموا و قطار سبک در شهر جدید پرنده در مرحله مطالعه است که پس از اتمام این مرحله، کار ساخت آن آغاز می‌شود. حبیب‌الله طاهرخانی درباره رفع مشکلات تردد شهروندان شهر جدید پرنده گفت: در حال حاضر قطار حومه‌ای اختصاصی پرنده –تهران با ۱۱ رام قطار برای رفت و ۱۱ رام قطار برای برگشت فعال است که شهروندان می‌توانند تنها با پرداخت هزار تومان از ریل‌پاس‌های نو و مدرن با خدمات بسیار بالا برای تردد به تهران و بالعکس استفاده کنند.
مبارای توسعه این قطار حومه‌ای یارانه فراوانی پرداخت می‌کنیم که امیدواریم با افزایش مسافران، بهره‌وری آن هم افزایش یابد.
وی ادامه داد: در حال حاضر تنها ۴۰ درصد ظرفیت قطار حومه‌ای پرنده –تهران پر می‌شود که قرار است با توجه به وجود دانشگاه آزاد پرنده با ۱۵ هزار دانشجو و



رازی‌نوی‌هایی که با مسئولان این دانشگاه داشته‌ایم، تردد دانشجویان دانشگاه آزاد پرنده را به قطار حومه‌ای منتقل کنیم،انتظار ما این است که با بازگشایی دانشگاه‌ها در مهرماه، استقبال از این خط به ۸۰ درصد ظرفیت قطارهای اختصاص یافته، برسد.
عضو هیئت مدیره شرکت عمران شهرهای جدید افزود: از سوی دیگر شهرداری تهران نیز به عنوان مجری طرح متروی پرنده در حال آماده‌سازی این خط است که با تکمیل آن، راه‌آهن شهری نیز به کمک راه‌آهن حومه‌ای خواهد آمد.
البته در حال حاضر اولویت با ساخت متروی فرودگاه امام خمینی (ره) است و فعلاً ساخت متروی پرنده از اولویت خارج شده اما ساخت مترو از سمت پرنده به فرودگاه با کندی در حال انجام است.
طی جلساتی که در شهرداری و شرکت قطار شهری تهران و حومه داشتیم، قرار است این روند تسریع شود ضمن اینکه شرکت عمران شهرهای جدید اعتبارات دولتی ساخت متروی پرنده را به طور کامل به شهرداری تهران پرداخت کرده است.
وی با بیان اینکه شهر جدید پرنده به عنوان شهر پایلوت طرح «شهرسازی ریل پایه» به‌گزرده شده گفت: قرار است برای افزایش دسترسی مردم این شهر به ایستگاه‌های راه‌آهن (قطار حومه‌ای) و قطار شهری (مترو) اولین قطار سبک شهری ایران (تراموا) در محدوده داخل شهر پرنده ساخته شود.
مسیر این قطار سبک شهری، بلوار مرکزی پرنده به طول ۸ کیلومتر است که دسترسی به مرکز شهر پرنده را تسهیل کرده و تردد ساکنان پروژه‌های مسکن مهر را نیز پوشش می‌دهد.
همچنین خط تراموای پرنده به ایستگاه‌های قطار حومه‌ای و مترو متصل خواهد شد.
به گفته طاهرخانی، ساخت خط تراموا هزینه چندانی نسبت به ساخت خط آهن برون‌شهری ندارد چون قرار است در اراضی متعلق به شرکت عمران شهرهای جدید ساخته شود که در نتیجه هزینه تملک اراضی برای نصب تأسیسات و زیرساخت‌ها حذف خواهد شد.
همچنین از آنجایی که ریل‌گذاری قطارهای سبک شهری نسبت به قطارهای برون‌شهری بسیار راحت‌تر است، هزینه زیرسازی و روسازی آن نیز به شدت کاهش می‌یابد.

وی تأکید کرد: در حال حاضر ساخت تراموای پرنده در مرحله مطالعه از سوی شرکت مشاور است و به سرعت روند اجرایی آن پس از اتمام مطالعات آغاز خواهد شد.

سایه روشن آلودگی نوری بر فضاهای شهری



مصنوعی است که در زمان یا مکان نامناسب، از استاندارد خود خارج شده و با کیفیت نامطلوب، محیط‌زیست و آسمان شب را آزاردهنده و آلوده می‌سازند. اصطلاح کلی آلودگی نوری به مشکلات چندگانه‌ای اطلاق می‌شود که به سبب کم‌بازده بودن، آزاردهندگی، افزون‌بر نیاز یا غیرمنطقی بودن نور مصنوعی ایجاد می‌شود. نادری تصریح کرد:سمن‌ک است‌شما زمانی نامناسب که هیچ‌نیازی به‌روشنایی نیست از آن استفاده کنید. مانند روشن بودن لامپ راهروها، پارکینگ‌ها و… البته از شب (صبح)، لازم به توضیح نیست که ما در مورد روشنایی در ساعاتی صحبت می‌کنیم که منابع طبیعی روشنایی، مانند خورشید، فضای مورد نیاز ما را در حد کافی روشن نمی‌سازد. پس اگر در روز، نور مناسب و به‌اندازه نیاز دارید و از نور لامپ‌ها نیز استفاده می‌کنید، این خود می‌تواند مصداقی برای زمان نامناسب باشد. وی افزود: از سویی در دنیای امروز که انرژی از ارزش خاصی برخوردار است محاسبات دقیقی برای مصرف بهینه انواع انرژی از جمله نیروی برق انجام می‌گیرد. در خصوص استفاده برق شهری در منازل، مکان‌های عمومی، کارگاه‌ها، بیمارستان‌ها، رستوران‌ها و… نیز استانداردهایی از نور تعریف شده که سلامتی انسان به خصوص بینایی او در آن، مورد

۱۰ شهرمن

استفاده از نور برای روشنایی شهر، مفهوم جدیدی در زندگی شهرنشینی ایجاد کرده و منظر دیگری از حیات شهری را رقم می‌زند؛ مفهومی که حیات شیشه‌شهر نام گرفته است و به شاخص نمودن فضا و نشانه‌های شهری، ارتقای کیفیت محیط‌های شهری، ایجاد امنیت در فضا و تأییل به حضور در آن و ایجاد آسایش جسمی و روانی می‌انجامد. اگرچه، هر چیزی که به دست انسان به‌طور مصنوعی شبیه‌سازی می‌شود، علاوه بر سیزده تنی توازن طبیعت را برهم زده و مشکلات عدیده‌ای را به‌وجود می‌آورد. آلودگی نوری خود از عوارض جانبی تمدن صنعتی است. در مسائل‌های اخیر یکی از موضوعاتی که گریزناپذیر فضاهای شهری شده، موضوع آلودگی نوری بوده که می‌تواند به‌رغم عادی شدن آن، بر روند زندگی شهرنشینی اثر فرآیندهای داشته باشد.

■ **دور و نزدیک آلودگی نوری**

آلودگی دیداری حالتی است که اغتشاش بصری در شهر وجود دارد و در نتیجه شهر به نظر زشت می‌رسد. زیرا بین جدارها و نمادها و ساختمان‌های شهری هماهنگی وجود ندارد و در واقع شهر منظر بدتری کسبی دارد. بر عکس در شهرهای زیبا هماهنگی را در تمامی اجزا و در کل منظر شهری می‌بینیم. این آلودگی بصری بر روح و روان افراد، آرامش آنها قدرت تصمیم‌گیری‌شان و میزان خشونت موجود در افراد اثر گذار است.
حالا در شهرهای زیبا با نور و تناسب آن جنبه‌های زیبا و یادمانی شهر را نورپر بارزی می‌کنند. بر عکس بخش‌هایی از شهر که خواهان کمتر دیده‌شدن یادیده‌شدن آنها هستند از تاریکی قرار می‌دهند. در این فرآیند است که می‌بینیم برخی از شهرها شب‌های بسیار زیبایی دارند. حال در حالتی که نور هدفمند ایجاد نشده باشد و بدون توجه به جنبه زیبایی‌شناسانه در شهر توزیع شود (از آنجا که کل یک شهر به صورت مطلق زیبا نیست) بخش‌هایی از شهر که ناخوشایند است با حضور نور به مردم تأکید می‌کنیم تا مردم این بخش‌ها را ببینید. این در حالی است که شهرهای ما باید طرح جامع و روشنایی داشته باشند، اما شهرهای ایران فاقد این طرح است.

مردم نادری، مدیر واحد پایش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران در این باره گفت: آلودگی نوری نوعی آلودگی است که رو به رشد شدن بیش از حد یک محیط بر اثر نورهای مصنوعی گفته می‌شود. به گفته نادری، آلودگی نوری در واقع همان نورهای