

امر موجب شده بسیاری از خیابانهایی که در حال حاضر از آن‌ها استفاده می‌شود ظرفیت و گنجایش شرایط فعلی شهر و شهروندان آن را نداشته باشد.
خیابان ولی عصر که از قدیم به چنارستان معروف بود از چنارهای کهنسال پوشیده شده و ما امکان تعریض این خیابان را نداریم و اصلا بنا بر این نیستت که ما ظرفیت‌های محیط زیستی خود را برای عبور بیشتر خودروها از بین ببریم و اگر چه کم عرض بودن این خیابان را تأیید می‌کنم اما تصمیمی برای افزایش عرض این خیابان در دستور کار نداریم.

تأکید می‌کنم در خیابان ولیعصر تلاش خواهیم کرد بدون تغییر ساختار زیست محیطی و تاریخی آن به گونه‌ای که کمترین صدمه به آن وارد شود جریان ترافیک را برقرار کنیم. اما این‌که تاکنون دراین بخش‌ها کاری انجام نشده را نمی‌پذیرم تا همین چند سال پیش در محدوده پارک وی به سمت تجریش میدانی وجود داشت که ترافیک آن ساماندهی نشده بود اما اکنون با حذف این میدان تقاطع مذکور به شکل زمان دار، مدیریت می‌شود ونسبت به گذشته شرایط مطلوبتری پیدا کرده است.

درباره میدان تجریش همچنین در نظر داریم پیاده راهی را حد فاصل میدان تجریش تا میدان قدس بسازیم وخودروها در یک رینگ گردشی از طریق معابر خیابان دربند، حمید و میدان تجریش، مسیر شرق به غرب را تردد کنند و برای طی شدن مسیر غرب به شرق از خیابان شهرداری که بین میدان تجریش و میدان قدس قرار دارد به صورت یک طرفه استفاده کنند.

اما برخی دیگر از خیابانهای پایتخت که دچار گره‌های ترافیکی هستند مانند پیروزی، دماوند و خیابان امام خمینی(ره) مشمول طرح تعریض قرار گرفتند و سعی می‌کنیم با اجرای عملیات‌های عمرانی و ساخت تقاطع‌های غیر همسطح مشکلات این مناطق را کاهش دهیم.

■ **بعنوان معاون حمل و نقل شهرداری تهران، اجرای طرحهای ترافیکی را تا چه اعتقاد دارند ما شهر را برای خودروها توسعه داده‌ایم نه شهروندان.**

در حال حاضر انسان محوری، شاه کلید طرح‌های عمرانی است که در شهر تهران کلید می‌خورد و طبق توصیه شهردار تهران می‌گوшим تا شهر برای شهروندان آن قابل سکونت شده و به نگاه انسانی به آن پرداخته شود و برای همین می‌بینید که دیگر شهرها برای حضور خودروها طراحی نمی‌شوند.

اضافه می‌کنم در حال حاضر اغلب طرح‌هایی که در شهر تهران کلید می‌خورند با رویکرد اجتماعی،فرهنگی و زیست محیطی مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند.

وجود چهار سال اختلاف میان دولت گذشته و شهرداری

موجب شده بود بخش زیادی از برنامه حمل و نقل عمومی مقفول بماند اما اظهار توجه دولت محترم فعلی و حضور شهردار تهران در جلسه هیات دولت این امید را بوجود آورده که تعارضات گذشته از بین خواهد رفت



دائم به این محدوده را دارند قرار بگیرد. در این زمینه در تلاشیم تا با همفکری شورای شهر تهران، وزارت کشور و دیگر نهادهای دست اندرکار، ساختاری مطمئن و روز آمد را برای صدور آرم طرح ترافیک در سال ۹۴ جایگزین ساختار فعلی کنیم.

■ **برخی از مناطق شمالی شهر تهران مانند خیابان باهنر به سمت تجریش یا پارک وی به سمت میدان تجریش به‌صورت بسیار جدی با مشکل ترافیک مواجه هستند و مشکلات زیادی را برای شهروندان بوجود آورده‌اند، برای حل مشکلات این مناطق چه برنامه‌ای دارید؟**

تهران دارای قدمت چند صد ساله است و همین

موضوع دارد، خودرو با کیفیت و امن را به بدنه تاکسیرانی تهران و دیگر شهرهای کشور تزریق کند چرا که شواهد نشان می‌دهد ورود خودروهای بی‌کیفیت و آلوده‌کننده برحجم مشکلات موجود اضافه کرده است.

به اعتقاد شهرداری تهران خودروهای «های‌گرید می‌تواند گزینه مناسبی برای شهر تهران باشد.
■ **برای رهایی از ترافیک تهران چه راهکاری را مؤثر می‌دانید؟**

همه دنیا در حال حاضر به این نتیجه رسیده‌اند تا مادامی‌که حمل و نقل عمومی با کیفیت، پاک و ارزان در دسترس نباشد نمی‌توان از مردم انتظار داشت که در ترده‌های روزانه خود از خودروهای شخصی استفاده نکنند.

در صورتی که دولت برای توسعه مترو در تهران هزینه کند من با اطمینان اثبات می‌کنم که در کمتر از سه سال مبلغ هزینه شده از محل صرفه‌جویی در سوخت جبران می‌شود. از سویی دیگر با اخذ برخی تصمیمات انقلابی نیز می‌توانیم بخش زیادی از آلودگی هوا در کلانشهرها بویژه پایتخت را مدیریت کنیم. شکی نیست که بخشی از منشأ آلودگی کلانشهرها، خودروهایی است که با سوخت کم کیفیت و احتراق ناقص فعالند اما در حوزه ساخت خودرو می‌بینیم هنوز اراده‌ای وجود ندارد. به اعتقاد بنده باید خودرو سازها را مجبور کرد به جای تولید موتور سیکلت‌های بنزینی به تولید خودروهای برقی و «های‌گرید» اقدام کنند. با حذف تعرفه خودروهای برقی مردم را به سمت استفاده از این خودروها سوق داد و چه بسا با تولید موتورهای برقی بخشی از هانهجاری‌ها و نافرمانی‌های اجتماعی مانند سرعت و غیره نیز از بین برود.

■ **کاهش سهمیه آرم طرح ترافیک و اعمال آرم در سهمیه برخی صنوف نظیر آژانس داران موجب بروز نارضایتی‌هایی در این صنف شده است ارزیابی شما از این اقدام چیست؟**

این باره با اتحادیه آژانس‌های حمل و نقل به توافق رسیدیم و مشکل آن‌ها را حل کردیم اما در عین حال معتقدیم که نظام صدور آرم طرح ترافیک باید تغییر کند زیرا به نظر می‌رسد رانתי به وجود آمده که یک عده در طول یک سال از این آرم بهره‌مند می‌شوند و مابقی از این امکان در طول یکسال محرومند و این امر عادلانه نیست.

در حال حاضر سعی داریم بوسیله مکانیزم نرخ گذاری، زمان سفر مردم را مدیریت کنیم و کاری کنیم که ساعت ورود و خروج شهروندان به محدوده طرح ترافیک تغییر پیدا کند.

به نظر می‌رسد در حال حاضر باید ساختار صدور آرم طرح ترافیک تغییر کند و این امکان فقط در اختیار کسانی که اضطرار ورود و خروج



در گفت‌وگو با سید جعفر تشکری هاشمی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران بررسی شد

ترافیک پاک و ارزان

▲ زهره رجب‌نیا

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، سرمایه‌گذاری و توسعه خطوط مترو و تأمین حمل و نقل عمومی ارزان با کیفیت و در دسترس را راه خروج پایتخت از آلودگی هوا می‌داند و اعتقاد دارد با حذف تعرفه ورود خودروهای برقی می‌توان آلودگی هوای پایتخت را مدیریت کرد.

■ **جناب تشکری، مهمترین اولویت معاونت حمل و نقل عمومی در سال جاری چیست؟**

شهرداری تهران از مسائل و مشکلات شهر تهران بخوبی آگاه است، توسعه خطوط مترو را با توجه به مشکلات این کلانشهر در زمینه آلودگی هوا، ترافیک و محدودیت‌های شبکه معابر به عنوان اصلی‌ترین اولویت خود در سال جدید در نظر گرفته است.

البته تأکید می‌کنم این گفته به معنای آن نیست که شهرداری همه برنامه‌های خود را معطوف به توسعه مترو کرده و از دیگر جنبه‌ها غافل مانده است بلکه در کنار این برنامه، فعالیت‌های دیگری نیز مطرح است که توسعه مترو در رأس آن‌ها قرار دارد.

■ **با اعلام آمادگی دولت برای حمایت از ساخت و گسترش خطوط ریلی و وسایل نقلیه عمومی، پیش‌بینی می‌کنید در سال جاری چه میزان به خطوط مترو پایتخت افزوده شود و چه برنامه‌ای برای نوسازی سامانه حمل و نقل عمومی دارید؟**

ساخت ۳۰ کیلومتر خط مترو، یعنی ساخت ۱۸ کیلومتر در بخش شمالی خط ۳ مترو حداقل خیابان شهید بهشتی، تقاطع خیابان سه‌رودی تا شهرک قائم در انتهای شرقی بزرگراه ارتش مهمترین بخش فعالیت معاونت حمل و نقل ترافیک خواهد بود. این خط از خیابان شهید بهشتی به بزرگراه صیاد شیرازی متصل خواهد شد و سپس بعد از میدان نوینباد و از گل به سمت شهرک قائم در شمال شرق تهران امتداد خواهد یافت و بخش دوم به طول ۱۲ کیلومتر شامل بخشهایی از خط هفت مترو است که بزرگراه نواب و شهید چمران را پوشش می‌دهد.

این طرح مهمترین بخشی است که در سال جاری احداث خواهد شد ضمن این‌که فعالیت‌های تکمیلی دیگری نیز در سایر خطوط مترو انجام می‌شود. به‌عنوان مثال حداقل شش ایستگاه علاوه بر ایستگاه‌های مرتبط با ۳۰ کیلومتری که در حال ساخت است در مناطق دیگر ساخته می‌شود.

ذکر این نکته را نیز ضروری می‌دانم که وجود چهار سال اختلاف میان دولت گذشته و شهرداری موجب شده بود بخش زیادی از برنامه‌های حمل و نقل عمومی مغفول بماند اما توجه دولت محترم فعلی و حضور شهردار تهران در جلسه هیأت دولت این امید را بوجود آورده که تعارضات گذشته از بین خواهد رفت و با تحقق وعده‌های دولت و گذشت از مرحله گفت‌وگو، حالات این شیرینی حاصل می‌شود.

■ **آیا خطوط تندرو اتوبوسرانی نیز افزایش خواهند یافت؟**

پیش‌بینی می‌کنیم که حداقل دو خط دیگر به مجموع خطوط تندرو شهر تهران و محدوده پر ترافیک شهر افزوده شود اما با توجه به شرایط خاص شهر این امر در واقع نیازمند بررسی بیشتری است. اقدامی که هم‌اکنون از سوی همکاران ما در معاونت حمل، نقل و ترافیک در حال انجام است و نتیجه آن متعاقباً اعلام می‌شود. از دیگر برنامه‌های حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک، راه‌اندازی خطوط تندرو دیگری است که احتمالاً بی‌آرتسی نخواهند بود و به شکل خطوط تندرویی که سابقاً در تهران وجود داشتند راه‌اندازی خواهند شد.

■ **به نظر می‌رسد با راه‌اندازی خطوط بی‌آرتی در بزرگراه امام علی(ع) برخی نقاط این بزرگراه با ترافیک سنگین مواجه شده‌اند، بطوری که موجب شده مردم نسبت به**

راه‌اندازی این خط در بزرگراه امام علی(ع) واکنش منفی نشان دهند.توضیح شما در این باره چیست؟

از زمانی که ساخت بزرگراه امام علی(ع) در دستور کار شهرداری قرار گرفت تا این لحظه ساخت و سازهای شهرداری در این بزرگراه بر مبنای ایجاد یک خط بی‌آرتی شکل گرفته و به هیچ عنوان از عرض راه کاسته نشده است.

برای اطلاع بیشتر از میزان پیشرفت در بخش‌های مختلف حمل و نقل عمومی شهر تهران بویژه مترو و اتوبوسرانی به سراغ مهندس سید جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران رفتیم و با وی به گفت‌وگو نشستیم.

■ **مترو روزانه چه میزان مسافر جابه جا می‌کند؟**

این آمار در روزهای مختلف متفاوت است در هر هفته در روزهای تعطیل حداقل جابجایی مسافر را داریم درحالی که این رقم در روزهای دیگر هفته بویژه روزهای یکشنبه و چهارشنبه بیشترین میزان را نشان می‌دهد بطوری که رکورد سه میلیون مسافر را در مترو تهران نیز به ثبت رساندیم و در طول سال میانگینی که به دست آمده است نشان می‌دهد در حدود ۲ میلیون مسافر روزانه از خطوط مترو استفاده می‌کنند.

■ **آیا برآورد شده با راه‌اندازی خط سه مترو چه میزان مسافر از این خط استفاده کنند؟**

هر چقدر مترو ما توسعه پیدا کند، شهروندان هم رغبت بیشتری برای جذب در این شبکه پیدا می‌کنند چرا که تکمیل شبکه با جذب مسافران بیشتر همراه است زیرا دسترسی بیشتری برای شهروندان فراهم می‌کند.

خطوط مترو به صورت تدریجی راه‌اندازی می‌شوند و به نظر می‌رسد بعد از این‌که همه ایستگاههای خط سه را به بهره‌برداری رساندیم حداکثر یک میلیون مسافر از سمت ورودی غرب و جنوب غرب تهران که از مناطق پر تراکم جمعیتی محسوب می‌شوند نظیر اسلامشهر و رباط کریم می‌توانند از این دروازه به شهر تهران ورود پیدا کرده و از خطوط مترو استفاده کنند.

به هر ترتیب پیش‌بینی می‌کنیم این خط وقتی به حداکثر ظرفیت و توان خود برسد تا یک میلیون مسافر را در طول روز جابه جا کند.

■ **آیا سامانه حمل و نقل عمومی در سال جدید شاهد نوسازی خواهد بود؟**

برای تحقق این امر شهرداری نیازمند کمک دولت است چرا که در طول ۴ سال گذشته به دلیل نبود تعامل مناسب بین دولت و شهرداری، سامانه اتوبوسرانی شهر تهران از نوسازی محروم ماند.

متأسفانه بودجه مصوب شهرداری در سال ۹۳ نیز دورنمای مناسبی را برای تحقق نوسازی در سامانه حمل و نقل عمومی نشان نمی‌دهد اما ما امیدواریم دولت از ظرفیتهای خود برای نوسازی سامانه حمل و نقل عمومی پایتخت استفاده کند.

همچنین از این فرصت استفاده می‌کنم و درباره سامانه تاکسیرانی شهر تهران یادآور می‌شوم که تاکسی‌ها بطور متوسط ۱۰ برابر بیش از خودروهای شخصی در شهر تردد دارند و در واقع سهم زیادی در کیفیت ترده، امنیت شهروندان وآلودگی هوا دارند و امیدواریم دولت نیز با همه اهتمام و توجهی که نسبت به این

زمانی که طرح زوج و فرد ابلاغ شد، معاونت حمل، نقل و ترافیک شهرداری تهران با تکیه بر این استدلال که در طرح مذکور شاخص آلودگی مبنای اجرای طرح نیست و ممکن است در بین ۵۰ درصد خودرویی که در روز معین از تردد محروم می‌شوند خودروهایی با آلودگی بسیار پایین وجود داشته باشند و بالعکس خودروهایی با آلودگی بیشتر اجازه تردد پیدا کنند به مخالفت یا اجرای آن پرداخت اما این طرح نهایتاً اجرا شد و کاستی‌های زیادی را نشان داد



انسان محوری، شاه کلید طرح‌های عمرانی است که در شهر تهران می‌خورد و طبق توصیه شهردار تهران می‌گوسیم تا شهر برای شهروندان آن قابل سکونت شده و از نگاه انسانی به آن پرداخته شود و برای همین می‌بینید که دیگر شهرها برای حضور خودروها طراحی نمی‌شوند

اما درباره قسمت دوم این سؤال باید بگویم در این بخش نوعی تناقض در افکار عمومی وجود دارد، مانند این‌که بزرگراه خلوت است و چه نیازی به ساخت خطوط تندرو بوده و بعضاً نیز شنیده می‌شود با راه‌اندازی خطوط بی‌آرتی، ترافیک کندی در این بزرگراه ایجاد شده است و این‌که همه این گفته‌ها گواه مناسبی است برای این‌که نشان دهد ما در این بزرگراه نیازمند ایجاد خط تندرو بوده‌ایم تا به این وسیله بخشی از نیاز کسانی را که می‌خواهند سریعتر به کار خود برسند پاسخگو باشیم. از طرفی تغییر ذائقه و عادت مردم کار سختی است و ما سعی می‌کنیم تا زمانی که یک معبر دچار بحران نشده است پیش‌بینی‌های لازم را انجام دهیم.

■ **منتقدان اجرای طرح زوج و فرد شدن خودروها در روزهایی که تهران با آلودگی هوا روبه‌روست معتقدند اجرای این طرح کارآیی چندانی ندارد و مشکلات بسیاری برای شهروندان درست می‌کند نظر شما در این باره چیست؟**

زمانی که طرح زوج و فرد ابلاغ شد، معاونت حمل، نقل و ترافیک شهرداری تهران با تکیه بر این استدلال که در طرح مذکور شاخص آلودگی مبنای

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان

آسان