

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....



بسمه تعالی

« گزارش توجیهی »

در اجرای تبصره سی و نهم (۳۹) ماده واحده «مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران» مصوب ۱۳۹۰/۱۲/۹ ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ مورخ ۱۳۹۰/۱۲/۱۳ و ماده دوم (۲) «قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی» مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس شورای اسلامی دایر بر الزام شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت به تهیه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک با مشارکت دولت و در چارچوب اسناد فرادستی از جمله «طرح جامع شهر تهران» مصوب سال ۱۳۸۷ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ابلاغی به شماره ۱۰۵۱۰/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۸۷/۳/۸ و با عنایت به نقش بی‌بدیل تدوین و اجرای برنامه‌های بلند مدت و میان مدت در تصمیم‌سازی‌های هماهنگ و صحیح و توسعه یکپارچه و پایدار و بر مبنای مطالعات دقیق، علمی و گسترده انجام شده توسط معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص محورهای هجده‌گانه که خلاصه‌ای از آن طی نامه شماره ۱۴۰/۱۶۸۶۶ مورخ ۱۳۹۲/۱/۱۸ به شورای محترم اسلامی شهر تهران ارسال شده است، «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران» جهت تصویب به شورای اسلامی شهر تهران پیشنهاد می‌گردد.

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....



بسمه تعالی

« طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران »

مقدمه

نظر به این که امروزه با گسترش پدیده شهرنشینی، حمل و نقل و جابجایی شهروندان در کلان‌شهرها ابعاد گسترده‌ای یافته و عدم توسعه و بهبود وضعیت حمل و نقل باعث بروز معضلات فراوان در زندگی شهری گردیده است و با عنایت به اینکه تجربه نشان داده است بکارگیری راه حل‌های مقطعی و عدم توجه به راهکارهای بلند مدت و جامع، نه تنها باعث حل مشکلات نمی‌گردد بلکه مشکلات را در طول زمان دو چندان می‌کند و با توجه به اینکه تهیه و تدوین طرح‌های حمل و نقل با افق میان‌مدت و بلندمدت بر اساس مطالعات جامع علمی از نخستین و اساسی‌ترین اقدامات در راستای تدوین یک نظام برنامه‌ریزی و مدیریت مؤثر به منظور حل معضل حمل و نقل و ترافیک در شهرها می‌باشد و در اجرای ماده دوم (۲) «قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی» مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس شورای اسلامی دایر بر الزام شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت به تهیه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک با مشارکت دولت و در چارچوب اسناد فرادستی از جمله «طرح جامع شهر تهران» مصوب سال ۱۳۸۷ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ابلاغی به شماره ۱۰۵۱۰/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۸۷/۳/۸ و در اجرای تبصره سی و نهم (۳۹) ماده واحده «مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران» مصوب ۱۳۹۰/۱۲/۹ ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ مورخ ۱۳۹۰/۱۲/۱۳ دایر بر الزام شهرداری تهران به بازنگری «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران» مصوب ۱۳۸۷/۳/۲۱ شورای اسلامی شهر تهران ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۰۹۳/۵۵۱۸ مورخ ۱۳۸۷/۳/۲۱ و در راستای کاهش مشکلات و بهینه‌سازی شبکه حمل و نقل در کلان‌شهر تهران و تمهید ابزار مناسب جهت تصمیم‌گیری مدیران شهری «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران» به شرح آتی تأیید و جهت تصویب به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور پیشنهاد می‌گردد.

شهرداری تهران موظف است با هماهنگی و تعامل با سایر دستگاه‌های اجرایی ذیربط در جهت اجرای بهینه طرح مزبور اقدامات لازم را معمول نموده و گزارش آن را هر شش ماه به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.



شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....

ماده یکم (۱) - تعاریف

الف - خط سبک ریلی: خطوط ریلی درون شهری که به صورت همسطح احداث شده و دارای ایستگاه‌هایی با فواصل کمتر و همچنین ظرفیت جابجایی مسافر کمتری نسبت به مترو هستند.

ب - تاکسی استاندارد: تاکسی‌هایی که با یک مرکز کنترل در ارتباط بوده و به صورت ارسال تاکسی از راه دور حین تردد در سطح شهر و یا به صورت ایستگاهی در نقاط جاذب سفر اقدام به جذب مسافر و جابجایی آن می‌نمایند.

پ - سیستم اعزامی تاکسی‌ها (Dispatching): این سیستم متشکل از یک مرکز کنترل و اعزام ناوگان تاکسی است که از طریق دریافت اعلان درخواست جابجایی از سوی شهروندان و ارتباط بی‌سیم با رانندگان، ناوگان تاکسیرانی را در کوتاه‌ترین زمان به مسافران آن پیوند می‌دهد.

ت - پایانه مسافری بین‌شهری متمرکز: پایانه‌های هستند که در آن ارایه خدمات به مسافران به عنوان استفاده‌کنندگان از فضا از یک سو و خودروها و رانندگان و شرکت‌های مسافری به عنوان عرضه‌کنندگان خدمات از سوی دیگر، در قالب مجموعه‌ای پیوسته و منسجم صورت می‌گیرد. این گروه از پایانه‌ها دارای سالن انتظار مسافران بوده و مجموعه متنوعی از خدمات را به مسافران و رانندگان ارایه می‌کنند. عملکرد این پایانه‌ها بر اساس اصل تمرکز فعالیت‌های شرکت‌ها، رانندگان و مسافران در محل پایانه استوار بوده و شرایط و تسهیلات آنها به گونه‌ای پیش‌بینی می‌شود که موانعی برای توقف‌های طولانی مدت استفاده‌کنندگان از مجموعه وجود نداشته باشد.

ث - پایانه مسافری بین‌شهری نیمه متمرکز: پایانه‌هایی هستند که در آنها اولویت ارایه خدمات با مسافران است. این پایانه‌ها فضاهایی از قبیل سرویس‌های غذاخوری، سرپناهی برای فروش بلیت و سالن انتظار مسافران را دارا می‌باشند و اقدامات لازم جهت کوتاه کردن زمان توقف وسایل نقلیه در این پایانه‌ها انجام شده است. پایانه‌های نیمه متمرکز مکان‌هایی هستند که اصولاً برای سوار و پیاده شدن مسافران استفاده می‌شود. عموم مسافران بلیت خود را از مراکز فروش سطح شهر یا به کمک سیستم‌های تهیه بلیت از راه دور (اینترنت، تلفن و ...) تهیه نموده و تنها برای سوار شدن به وسایل نقلیه عمومی به محل پایانه مراجعه می‌نمایند. پایانه‌های نیمه متمرکز براساس خصوصیت «تفکیک قسمتی از فعالیت‌های رانندگان و شرکت‌ها از فعالیت‌های مربوط به مسافران»، طراحی و برنامه‌ریزی می‌شوند و هدف آنها افزایش رفاه حال مسافر و افزایش ظرفیت پایانه و اقتصادی نمودن آن می‌باشد.

ج - پایانه مسافری بین‌شهری غیرمتمرکز: الگویی از پایانه‌هاست که اولویت اصلی خدمات‌رسانی آن، ساماندهی مجموعه برای به حداقل رساندن زمان‌های توقف مسافر و تقلیل زمان‌های سفر درون‌شهری برای آغاز سفر برون‌شهری می‌باشد. این پایانه‌ها عموماً محل فروش بلیت و سالن انتظار مسافران را ندارند. این ایستگاه‌ها فقط دارای



سرپناه و محل ساده‌ای برای نشستن و انتظار مسافران می‌باشند. اتوبوس‌های بین‌شهری زمانی در این پایانه‌ها توقف می‌کنند که مسافری در این ایستگاه‌ها خواهان سوار و پیاده شدن باشند. این نوع پایانه‌ها بیشتر شبیه به ایستگاه‌های اتوبوس درون‌شهری بوده و محوطه آنها بزرگتر و تا چند برابر یک ایستگاه اتوبوس درون‌شهری است. هر ایستگاه دارای شماره مخصوص به خود بوده و در اجاره یا تحت مالکیت یک یا چند شرکت می‌باشد. چنین ایستگاه‌هایی به وسیله یک خروجی از مسیر حرکت وسایل نقلیه جدا می‌گردند. باتوجه به ممنوعیت تردد وسایل نقلیه برون‌شهری در داخل شهرها، جانمایی چنین پایانه‌هایی تنها در بزرگراه‌های شهری یا نزدیک به آنها صورت می‌گیرد. در چنین شرایطی، مسافران می‌توانند بلیت خود را از دفاتر فروش سطح شهر خریداری نموده و باتوجه به توصیه شرکت مسافربری در ساعت مشخصی از یک روز خاص در یکی از جایگاه‌ها منتظر وسیله سفر خود باشند. طراحی پایانه‌های غیرمتمرکز براساس اصل «تفکیک کامل فعالیت‌های رانندگان و شرکت‌ها از فعالیت‌های مسافران» استوار است. به عبارت دیگر، مسافران به هیچ عنوان در جریان فعالیت‌های روزمره رانندگان و یا شرکت‌ها قرار نگرفته و پس از مراجعه به ایستگاه، سوار خودرو شده و سفر خود را آغاز می‌نمایند.

د- پارکینگ غیر حاشیه‌ای: شامل تمامی پارکینگ‌های عمومی و خصوصی و پارکینگ مراکز تجاری و غیره به جز پارکینگ منازل مسکونی می‌باشد.

ه- معابر کند و بحرانی: معابری که در آنها نسبت زمان سفر وسایل نقلیه در ساعت اوج تقاضای ترافیک بیش از دو برابر زمان سفر آزاد وسایل نقلیه (یعنی زمان لازم برای پیمودن معبر مورد نظر بدون حضور هیچ وسیله نقلیه دیگری) باشد، معابر کند و بحرانی نامیده می‌شوند.

و- خطوط پرسرشتین: به خطوطی از معابر سواره رو اطلاق می‌شود که تنها وسایل نقلیه با حداقل ۲ سرنشین مجاز به استفاده آن هستند.

ماده دوم (۲)- تهران در چشم‌انداز طرح جامع حمل و نقل و ترافیک

تهران در سال افق طرح (۱۴۰۴) دارای سیستم حمل و نقلی است که با تأکید بر اصول توسعه پایدار و انسان‌محوری در حمل و نقل شهری، توسعه یافته و کیفیت زندگی و فعالیت کلیه ساکنان شهر را مطابق با استانداردهای بین‌المللی ارتقا 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.

تبصره یکم (۱)- اصل توسعه پایدار در حمل و نقل به معنای سوق دادن سیاست‌های ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل به سمت و سویی است که آن زیرساخت ضمن تأمین حداکثری نیازهای کنونی دارای شاخصه‌هایی چون ماندگاری طولانی، طبیعت‌محوری، تکنولوژی 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 به طور بهینه استفاده گردد. زیرساخت‌های طبیعت محور، زیرساخت‌هایی هستند که بر پایه مصرف کمتر انرژی و توجه بیشتر به محیط زیست ایجاد می‌گردند. زیرساخت‌های تکنولوژی محور نیز بر مبنای استفاده حداکثری از توسعه کنونی به عنوان بستری مناسب برای تکنولوژی‌های آینده ایجاد می‌گردند به نحوی که ورود هر تکنولوژی نوین به عرصه وجود، منطبق با زیرساخت‌های ایجاد شده 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 ایجاد شده در آن (تغییرات قیمت سوخت، توازن منابع انرژی و سیاست‌های مقطعی) کمترین تبعات و تغییرات را در عملکرد خود و تصمیم کاربران شاهد باشد.

تبصره دوم (۲)- اصل انسان محوری در حمل و نقل 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 استفاده کنندگان از خودروی شخصی قرار گیرد. این اصل اتخاذ کنندگان سیاست‌های حمل و نقل 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.

ماده سوم (۳)- اهداف طرح جامع حمل و نقل و ترافیک:

۱. توسعه کارا و یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل همگانی با ارتقای سطح سرویس‌دهی این سیستم؛
۲. ارتقا و نهادینه سازی فرهنگ ترافیک از طریق انتقال آموزه‌های ترافیکی و جلب مشارکت عمومی شهروندان؛
۳. بهینه‌سازی مصرف انرژی در حمل و نقل؛
۴. افزایش سازگاری سیستم‌های حمل و نقل با محیط زیست و کاهش آلودگی محیط زیست؛
۵. توجه به کرامت انسانی و عدالت اجتماعی در حمل و نقل و ترافیک؛
۶. بسترسازی و ترویج سفرهای غیرموتوری مانند پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و افزایش سهم این سفرها با توجه به سازگاری آنها با محیط زیست؛
۷. افزایش سهم وسایل نقلیه همگانی اعم از قطار شهری، اتوبوس و سایر سیستم‌های حمل و نقل همگانی از سفرهای سواره؛
۸. ارتقای ایمنی سیستم حمل و نقل شهری و جلب اعتماد و افزایش اطمینان شهروندان به وسایل نقلیه همگانی؛
۹. افزایش رضایتمندی استفاده کنندگان از سیستم‌های حمل و نقل و ترافیک؛

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....



ماده چهارم (۴) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه قطار شهری

صرف‌نظر از خطوط خارج از محدوده شهری تهران و توسعه خط یکم به سمت فرودگاه امام (ره) و با در نظر گرفتن تأثیر تقاضای خطوط حومه‌ای (تندرو) و عادی خارج از محدوده شهر تهران بر شبکه ریلی درون‌شهری، سیستم قطار شهری تهران در سال افق طرح (۱۴۰۴) باید دارای ۱۳ خط ریلی سنگین به طول ۴۹۷ کیلومتر شامل ۹ خط مترو و ۴ خط ریلی حومه‌ای (تندرو) و همچنین دارای یک خط ریلی سبک به طول ۱۷ کیلومتر باشد که در مجموع ظرفیت بیش از نه میلیون جابجایی به صورت روزانه را دارد. طول خطوط به شرح جدول ذیل و مسیر آنها طبق پیوست شماره یک (نقشه شماره یک - شبکه خطوط مترو شهر تهران در سال ۱۴۰۴) خواهد بود.

جدول شماره یک - جزییات خطوط متروی شهر تهران (در محدوده درون شهری) در سال ۱۴۰۴

شماره خط	طول در محدوده شهری (کیلومتر)
۱	۴۲
۲	۳۲
۳	۳۵
۴	۳۸
۶	۳۳
۷	۲۷
۸	۳۲
۹-۱	۲۷
۹-۲	۳۹
حومه‌ای (تندرو) ۱	۷۲
حومه‌ای (تندرو) ۲	۴۶
حومه‌ای (تندرو) ۳	۳۶
حومه‌ای (تندرو) ۴	۳۸
خط سبک ریلی	۱۷
جمع (شهر تهران)	۵۱۴



شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....

ماده پنجم (۵) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی

۱. شبکه اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی شهر تهران در سال افق طرح طرح (۱۴۰۴) باید دارای یازده هزار (۱۱۰۰۰) دستگاه اتوبوس و چهار هزار و پانصد (۴۵۰۰) دستگاه مینی‌بوس باشد.
۲. تا سال افق طرح (۱۴۰۴)، سالانه به طور متوسط تعداد هزار (۱۰۰۰) دستگاه اتوبوس به شبکه افزوده و تعداد هشتصد و بیست و پنج (۸۲۵) دستگاه فرسوده از رده خارج خواهد شد.
۳. به منظور توسعه سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی و پوشش کRIDORهای مهم شهری و دارای تقاضای بالا، تا سال افق طرح (۱۴۰۴) احداث ۲۵۵ کیلومتر مسیر ویژه اتوبوسرانی در شهر تهران ضروری است.
۴. در راستای افزایش مطلوبیت سیستم اتوبوسرانی تهران در سال افق طرح، بعد از تأمین ناوگان مورد نیاز لازم است متوسط سرفاصله اتوبوس‌ها در شبکه اتوبوسرانی به حدود ۴ دقیقه کاهش یابد.
۵. در سال افق طرح (۱۴۰۴) تهران دارای ۱۱ خط اتوبوس تندرو به طول ۲۰۲ کیلومتر خواهد بود.

ماده ششم (۶) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه تاکسیرانی

۱. در سال افق طرح (۱۴۰۴)، سیستم تاکسیرانی در دو لایه (خطی و استاندارد) فعالیت خواهد نمود:
 - الف- در لایه اول، تاکسی خطی با توجه به توسعه خطوط مترو و اتوبوس، به عنوان تغذیه‌کننده این خطوط، در مبادی و مقاصد مربوطه و برخی مسیرهای مهم به جابجایی مسافران می‌پردازد.
 - ب- در لایه دوم، دو نوع تاکسی استاندارد فعالیت می‌کند: نوع اول، با یک مرکز کنترل در ارتباط بوده و به صورت ارسال تاکسی از راه دور فعالیت می‌کند؛ نوع دوم، به صورت ایستگاهی در نقاط جاذب سفر اقدام به جابجایی مسافر می‌نمایند. بنابراین تاکسی در این مدل‌سازی به صورت تاکسی استاندارد (آژانس‌های فعلی توسعه یافته) و تاکسی خطی (مبدأ مقصدی) تعریف شده است.
۲. برای بهبود کیفیت خدمت‌رسانی به شهروندان و استانداردسازی عملکرد تاکسی‌ها، اقدامات ذیل ضروری است:
 - الف- تغییر ساختار تاکسیرانی در قالب ساختار هولدینگ
 - ب- هوشمندسازی سیستم تاکسیرانی و فراهم کردن امکانات دریافت کرایه از طریق کارت بلیت‌های مشترک سیستم حمل و نقل عمومی
 - ج- ایجاد شرکت‌ها (یا مؤسسات) خصوصی تاکسی استاندارد که به صورت سیستم اعزامی (Dispatching) تاکسی‌ها را ارسال می‌کنند
 - د- ساماندهی آژانس‌های فعلی و تاکسی‌های تلفنی در قالب شرکت‌ها یا مؤسسات خصوصی
۳. مکان‌های توقف تاکسی‌های استاندارد ایستگاهی - گردشی مطابق پیوست شماره دو (نقشه شماره دو - موقعیت تقریبی ایستگاه‌های تاکسی استاندارد ایستگاهی - گردشی در سال ۱۴۰۴) تعیین خواهد شد.

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰/۱۳۹۲.....

پیوست:.....



ماده هفتم (۷) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه پایانه‌های مسافری بین شهری با در نظر داشتن معیارهای مختلفی نظیر جمعیت واقع در اطراف پایانه‌ها، مجاورت پایانه‌ها با سیستم حمل و نقل همگانی (شامل اتوبوس‌های تندرو، خطوط مترو و پایانه‌های درون شهری)، نحوه مدیریت ترافیک شهری، ارزش زمین و مجاورت با شبکه بزرگراهی شهری و زمان دسترسی به پایانه‌ها، محل احداث ۵ پایانه نیمه متمرکز و ۵ پایانه غیرمتمرکز به شرح جدول ذیل مشخص می‌شود. شهرداری تهران موظف است با توجه به عملکرد تعیین شده برای هر یک از پایانه‌ها و نیاز به تملک زمین مطابق با جدول ذیل و براساس محل‌های مشخص شده در پیوست شماره سه (نقشه شماره سه - موقعیت پایانه‌های تعیین شده تا سال ۱۴۰۴)، جهت احداث پایانه‌های مذکور، اقدامات لازم را تا سال افق طرح انجام دهد.

جدول شماره دو - موقعیت پایانه‌ها در سطح شهر تهران

شماره پایانه	محل	نام بزرگراه‌های نزدیک به پایانه	نوع پایانه
۵	شمال پایانه خاوران	افسریه - خاوران - بعثت - امام رضا (ع)	نیمه متمرکز
۶	بوستان ولایت (پادگان قلعه مرغی)	سعیدی - نواب - تندگویان	نیمه متمرکز
۷	بزرگراه چمران - فاطمی	چمران	نیمه متمرکز
۸	کوی زینیه	افسریه	نیمه متمرکز
۹	بزرگراه چمران - خیابان یمن	چمران	نیمه متمرکز
۱۰	تهرانسر	جاده مخصوص - آزادگان	غیرمتمرکز
۱۱	پونک	اشرفی اصفهانی - همت	غیرمتمرکز
۱۲	میدان نویناد	صدر	غیرمتمرکز
۱۳	متروی شهری	رجایی	غیرمتمرکز
۱۴	بزرگراه آزادگان - میدان جهاد	خلیج فارس - آزادگان	غیرمتمرکز

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

تاریخ:

پیوست:



ماده هشتم (۸) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه پارکینگ (غیر از پارکینگ‌های واحدهای مسکونی)
۱. میزان کمبود پارکینگ (غیر از پارکینگ‌های واحدهای مسکونی) در سال افق طرح (۱۴۰۴) با فرض استفاده حداکثری از ظرفیت حمل و نقل همگانی، تعداد ۱۶۷۴۲۳ فضای پارک می‌باشد. شهرداری تهران موظف است تا سال افق طرح، اقدامات لازم جهت تأمین پارکینگ‌های لازم را انجام دهد. جزییات کمبود پارکینگ در هر منطقه مطابق جدول ذیل می‌باشد:

جدول شماره سه - میزان کمبود پارکینگ (غیر از پارکینگ‌های واحدهای مسکونی) در سال ۱۴۰۴ در مناطق بیست و دوگانه شهر تهران بر اساس سناریوی استفاده حداکثری از ظرفیت حمل و نقل عمومی

ردیف	منطقه	کمبود پارکینگ در سال ۱۴۰۴
۱	۱	۷۳۳۹
۲	۲	۶۶۴۴
۳	۳	۱۸۷۷۵
۴	۴	۱۵۴۶
۵	۵	۱۵۰۶
۶	۶	۴۴۱۵۴
۷	۷	۱۵۹۳۳
۸	۸	۹۶۵
۹	۹	۱۳۱۸
۱۰	۱۰	۵۰۵۴
۱۱	۱۱	۱۳۱۵۶
۱۲	۱۲	۴۱۱۳۲
۱۳	۱۳	۴۷۲۸
۱۴	۱۴	۱۸۸۱
۱۵	۱۵	۹۲
۱۶	۱۶	۱۰۹۰
۱۷	۱۷	.
۱۸	۱۸	۲۳۰



ردیف	منطقه	کمبود پارکینگ در سال ۱۴۰۴
۱۹	۱۹	۱۷۷۹
۲۰	۲۰	۱۰۲
۲۱	۲۱	.
۲۲	۲۲	.
مجموع		۱۶۷۴۲۳

۲. با در نظر گرفتن معیارهایی همانند نسبت تقاضا به عرضه، متوسط زمان توقف و پوشش سیستم حمل و نقل همگانی اتبوهبر، ناحیه‌های ترافیکی مطابق پیوست شماره چهار این مصوبه (نقشه شماره چهار- اولویت‌بندی نواحی ترافیکی برای قیمت‌گذاری پارکینگ)، به دو دسته «با حد بالای قیمت» و «با حد پایین قیمت» تقسیم خواهند شد. نرخ حق توقف پارکینگ و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای مطابق با این تقسیم‌بندی در دو سطح بالا و پایین تعیین خواهد شد. همچنین به منظور کاهش استفاده از خودروی شخصی و استفاده حداکثری از حمل و نقل همگانی حق توقف در پارکینگ‌های حاشیه‌ای و غیرحاشیه‌ای، تا سال افق طرح سالیانه به میزان ۱۱ درصد (علاوه بر افزایش سالیانه بر اساس نرخ تورم اعلامی از سوی بانک مرکزی) افزایش خواهد یافت.

۳. به منظور کاهش ازدحام متقاضیان، افزایش بهره‌وری از ظرفیت توقف گاه‌ها، پرهیز از پارک غیرقانونی و پارک در مکان‌های غیرمجاز، کاهش مصرف سوخت و جلوگیری از اتلاف وقت شهروندان و افزایش درآمدهای خدمات پارکینگ، هوشمندسازی پارکینگ‌ها و ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لازم جهت اطلاع‌رسانی در مبدأ سفر الزامی می‌باشد.

۴. پارک حاشیه‌ای در معابر شریانی درجه یک و دو که در حالت متراکم قرار دارند (نسبت زمان سفر به زمان سفر آزاد آنها در حالت بحرانی یا کند و بحرانی (بزرگتر از یک و نیم) قرار دارد) ممنوع خواهد بود و عرض باقیمانده جهت توسعه حمل و نقل عمومی تخصیص خواهد یافت.

۵. در انجام اقدامات و اتخاذ تصمیم برای ساخت پارکینگ، تأکید بر ساخت و توسعه پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای با ظرفیت بالا در اطراف رینگ میانی شهر خواهد بود.

۶. برای تشویق بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در ساخت پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای در محل‌هایی که کمبود پارکینگ در آنها وجود داشته، خصوصاً محل‌هایی که در اطراف رینگ میانی و نقاط عمده تبادل سفر قرار می‌گیرند شهرداری تهران موظف است در چهارچوب قوانین و مقررات جهت ارایه تسهیلات به بخش خصوصی اقدام نماید.



ماده نهم (۹) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه حمل و نقل بار و کالای درون‌شهری

هدف از طرح جامع حمل و نقل بار و کالای درون‌شهری دستیابی به الگوی مناسب و چارچوب نظام مدیریت یکپارچه حمل و نقل بار و کالا شامل مواد اولیه، مواد مصنوع، مواد واسطه، مصالح، زباله و نخاله‌های ساختمانی، مواد غذایی، میوه و تره‌بار، مواد سوختی، کالاهای ضروری در تهران بزرگ است به نحوی که ورود، توزیع، گردش و خروج آنها از شهر تهران از نظر زمان، وسیله حمل، توقف گاه، محل بارگیری و باراندازی، مسیر حمل و سایر موارد تحت مدیریت و نظارت معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران قرار گیرد و نظم، ایمنی، تردد روان و راحت در شبکه معابر و رضایت بیشتر شهروندان و کاربران سیستم حاصل گردد. در راستای دستیابی به اهداف فوق انجام اقدامات ذیل ضروری است:

۱. به‌کارگیری سیستم هوشمند و سیستم موقعیت‌یاب جهانی در جابجایی بار و کالا برای بهبود عملکرد سیستم.

۲. تمرکز زدایی از مراکز جذب سفر باری در ۱۴ نقطه شهر تهران شامل:

الف- مرکز میوه و تره‌بار تهران واقع در منطقه ۱۹ شهرداری

ب- بازار مرکزی تهران واقع در منطقه ۱۲ شهرداری

پ- بازار آهن غرب و جنوب واقع در مناطق ۱۸ و ۲۰ شهرداری

ت- بازار مبل دلاوران و یافت‌آباد واقع در مناطق ۴ و ۱۷ شهرداری

ث- بازار وسایل الکترونیکی و موبایل در محدوده خیابان جمهوری واقع در منطقه ۱۲ شهرداری

ج- بازار لوازم خانگی سه راه امین‌الحضور واقع در منطقه ۱۲ شهرداری

چ- مرکز پوشاک محدوده عبدالآباد واقع در منطقه ۱۶ شهرداری

ح- بازار طلافروشان خیابان کریم‌خان زند واقع در منطقه ۶ شهرداری

خ- بازار کفش خیابان سپه‌سالار واقع در منطقه ۱۲ شهرداری

د- بازار کاغذ در محدوده خیابان ظهیرالاسلام واقع در منطقه ۱۲ شهرداری

ذ- مرکز کتاب‌های دانشگاهی، علمی و آموزشی در خیابان انقلاب واقع در منطقه ۱۱ شهرداری

ر- مراکز تجاری محدوده میدان نبوت واقع در منطقه ۸ شهرداری

ز- بازار لوازم یدکی در محدوده خیابان اکباتان واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران

ژ- بازار مصالح ساختمانی واقع در منطقه ۱۵ شهرداری

۳. مدیریت حمل و نقل بار و کالای خطرناک.

۴. نوسازی ناوگان حمل و نقل حمل بار و کالا.



شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....

۵. اعمال محدودیت زمانی و مکانی تردد خودروهای حمل کننده کالا و بار به شرح ذیل:

الف- محدودیت تردد وانت‌ها و کامیونت از ساعت ۶ لی ۱۰ و از ساعت ۱۶ الی ۲۰

ب- محدودیت تردد کامیون‌ها از ساعت ۶ الی ۲۲

۶. ساماندهی و ایجاد تسهیلات در محدوده بازار از طریق:

الف- ایجاد تسهیلات بارگیری و باراندازی و ایجاد دسترسی مناسب به مغازه‌های موجود

ب- تغییر معماری این محدوده از طریق تخریب مغازه‌های قدیمی و نامناسب و تجمیع آنها به صورت پاساژهای پیشرفته با امکانات پارکینگ و محل بارگیری و باراندازی

ت- رفع محدودیت فضا از طریق اتخاذ سیاست گسترش کاربری‌های تجاری در ارتفاع به جای گسترش آنها در سطح

ماده دهم (۱۰)- راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در خصوص دوچرخه

۱. رویکرد سیستم حمل و نقل انسان‌محور، فرهنگ‌سازی و تغییر نگرش از محوریت خودرو به محوریت انسان از طریق توسعه سه عنصر پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و حمل و نقل عمومی است. با این رویکرد و با هدف اتصال معابر مستعد و حفظ یکپارچگی شبکه خطوط دوچرخه، افزایش مسیرهای دوچرخه‌سواری از ۲۲۰ کیلومتر موجود تا ۹۱۹ کیلومتر و همچنین افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه از ۱۵۴ خانه موجود تا ۵۴۵ خانه در سال افق طرح (۱۴۰۴) ضروری است.

۲. معیارهای انتخاب شبکه نهایی دوچرخه عبارتند از:

الف- به منظور امکان احداث مسیر دوچرخه، حداقل عرض معبر باید ۱۲ متر باشد.

ب- معابر باید به نحوی انتخاب شود که اتصال شبکه بین مناطق و درون مناطق برقرار شود.

پ- با توجه به رویکرد استفاده از دوچرخه‌های برقی و دنده‌ای حداکثر شیب طولی معابر ۱۰ درصد باشد.

ت- عملکرد معابر، حداکثر شیب درجه ۱ باشد.

ث- معابر باید به نحوی انتخاب شود که شبکه دوچرخه‌سواری پیوستگی و ارتباط لازم با شبکه حمل و نقل عمومی را داشته باشد.

۳. طول مسیرهای دوچرخه در مناطق مختلف شهر تهران به شرح جدول ذیل و مسیر آنها به شرح پیوست شماره پنج (نقشه شماره پنج- شبکه پیشنهادی دوچرخه در سال ۱۴۰۴) تعیین می‌شود:

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

پیوست:



جدول شماره چهار - جزئیات طول شبکه نهایی پیشنهادی دوچرخه در وضع موجود و آینده به تفکیک مناطق ترافیکی

منطقه ترافیکی	مسیر دوچرخه موجود (شامل مسیرهای ساخته شده)		مسیر دوچرخه پیشنهادی برای آینده		جمع مسیر دوچرخه پیشنهادی برای وضع موجود و آینده	
	طول (کیلومتر)	درصد	طول (کیلومتر)	درصد	طول (کیلومتر)	درصد
۱	۹/۳۷	۰/۷	۴/۱۲	۳/۳	۳/۵۰	۵/۵
۲	۵/۴۰	۴/۷	۳/۲۹	۸/۷	۸/۶۹	۶/۷
۳	۴/۲۶	۹/۴	۲/۱۳	۵/۳	۶/۳۹	۳/۴
۴	۱/۴۹	۰/۹	۲/۲۴	۵/۶	۳/۷۳	۰/۸
۵	۴/۳۴	۳/۶	۴/۴۰	۸/۱۰	۸/۷۴	۱/۸
۶	۳۵/۸	۶/۶	۳/۱۷	۶/۴	۱/۵۳	۵/۸
۷	۱/۲۴	۴/۴	۴/۱۶	۴/۴	۵/۴۰	۴/۴
۸	۴/۶۱	۳/۱۱	۹/۲	۸/۰	۳/۶۴	۰/۷
۹	۷/۱۵	۹/۲	۴/۱۱	۰/۳	۲/۲۷	۰/۳
۱۰	۴/۱۴	۶/۲	۵/۱۰	۸/۲	۹/۲۴	۷/۲
۱۱	۷/۱۸	۴/۳	۸/۱۱	۲/۳	۵/۳۰	۳/۳
۱۲	۱/۲۸	۲/۵	۰/۱۷	۵/۴	۱/۴۵	۹/۴
۱۳	۶/۹	۸/۱	۱/۱۲	۲/۳	۸/۲۱	۴/۲
۱۴	۴/۱۹	۶/۳	۹/۱۶	۵/۴	۳/۳۶	۰/۴
۱۵	۹/۱۷	۳/۳	۹/۲۷	۴/۷	۸/۴۵	۰/۵
۱۶	۷/۱۷	۳/۳	۷/۹	۶/۲	۴/۲۷	۰/۳
۱۷	۴/۶	۲/۱	۷/۱۰	۹/۲	۱/۱۷	۹/۱
۱۸	۲/۲۰	۷/۳	۴/۹	۵/۲	۷/۲۹	۲/۳
۱۹	۴/۹	۷/۱	۳/۹	۵/۲	۷/۱۸	۰/۲
۲۰	۹/۱۹	۳/۶	۸/۲۱	۸/۵	۶/۴۱	۵/۴
۲۱	۷/۸	۶/۱	۲/۱۲	۳/۳	۰/۲۱	۳/۲
۲۲	۳/۲۸	۲/۵	۴/۳۷	۰/۱۰	۷/۶۵	۱/۷
حاشیه شهر	۰/۰	۰/۰	۷/۰	۲/۰	۷/۰	۱/۰
جمع	۵۴۴/۱	۱۰۰	۹/۳۷۴	۱۰۰	۹۱۹/۰	۱۰۰

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

تاریخ:

پیوست:



ماده یازدهم (۱۱) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در حوزه موتورسیکلت

۱. در سال افق طرح (۱۴۰۴) تردد موتورسیکلت‌ها در شهر تهران قانون‌مدار، ضابطه‌مند و استاندارد خواهد بود به طوری که موتورسیکلت‌ها با حداکثر شاخص‌های ایمنی و رعایت قوانین و بدون مزاحمت و تداخل با سایر وسایل نقلیه در سطح شهر حرکت می‌نمایند. در این راستا برای دستیابی به اهداف ذیل:

الف - استانداردسازی عملکرد موتورسیکلت

ب - قانونمند و ضابطه‌مند کردن فعالیت موتورسیکلت

پ - کاهش سهم استفاده از موتورسیکلت

ت - افزایش قابلیت اعتماد عمومی به موتورسیکلت

ث - سازگاری موتورسیکلت با محیط زیست

انجام اقدامات ذیل ضروری است:

الف - تجمیع کلیه موتورسیکلت‌های فعال (باربر و مسافربر) در سطح شهر زیر نظر یک سازمان و مدیریت واحد و کنترل مستمر و کارآمد بر روند فعالیت آنها (همانند پیک بادپا)

ب - انجام پیگیری‌های لازم جهت تصویب استانداردهای زیست محیطی در تولید و واردات موتورسیکلت مطابق با استانداردهای روز دنیا در مراجع ذیصلاح

پ - جایگزینی تدریجی موتورسیکلت‌های موجود با موتورسیکلت‌های برقی

ث - ایجاد نرده‌کشی مناسب و مطابق با معیارهای طراحی در حاشیه معابر جهت جلوگیری از ورود موتورسیکلت‌ها به حریم و محوطه پیاده‌روها

ث - افزایش مطلوبیت سامانه حمل و نقل عمومی و ارتقای سطوح خدمت‌رسانی شیوه‌های حمل و نقل عمومی جهت کاهش مطلوبیت استفاده از موتورسیکلت

ج - حذف پدیده مسافربری با موتورسیکلت در سطح شهر

چ - جلوگیری از ورود به محدوده طرح ترافیک برای موتورسیکلت‌هایی که تحت پوشش پیک بادپا فعالیت نمی‌نمایند.

۲. سهم موتورسیکلت‌ها از کل سفرهای سواره روزانه، در سال ۱۳۹۱ به میزان ۵,۴ درصد بوده و در سال افق طرح (سال ۱۴۰۴) باید به سهم روزانه ۱,۹ درصد برسد.



شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

تاریخ:

پیوست:

۳. تمهید مقدمات لازم با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی جهت اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در خصوص موتورسیکلت‌ها به ویژه «قانون تشدید مجازات موتورسیکلت سواران متخلف» و نظارت کافی جهت جلوگیری از تخلفات موتورسیکلت سواران از جمله موارد ذیل:

الف- نداشتن گواهی معاینه فنی

ب- ایجاد صدای ناهنجار و تولید آلاینده‌گی صوتی

پ- رانندگی در پیاده‌رو

ت- رانندگی در جهت مخالف مسیر مجاز

ماده دوازدهم (۱۲)- راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در خصوص عابران پیاده

۱. احداث پیاده‌راه‌ها و ساماندهی آنها در شهر تهران و فراهم کردن امکان انجام سفرهای پیاده به صورت ایمن و راحت در کلیه شبکه معابر موجود در مناطق مختلف تهران از جمله اهداف اصلی طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است. کلیه معابر پیاده باید فضای کافی برای انتخاب سرعت دلخواه پیاده‌روی و عبور راحت از کنار سایر عابران، بدون احتمال برخورد با آنها را فراهم نماید. در معابری که تردد عابران پیاده با حجم بسیار بالا بوده و تداخل حرکت آنان با وسایل نقلیه در بخش سواره‌رو منجر به افزایش ترافیک و کندی حرکت می‌گردد، تردد عابران در فضایی ایمن و راحت دارای ارجحیت است.

۲. تهران در سال افق طرح (۱۴۰۴) دارای ۲۸/۹ کیلومتر پیاده‌راه خواهد بود که بنا عنایت به وجود ۹/۱ کیلومتر پیاده‌راه در حال حاضر، ساخت ۱۹/۸ کیلومتر پیاده‌راه تا سال ۱۴۰۴ بر اساس اولویت معابر مستعد شناسایی شده و نیازهای شهر به شرح جدول ذیل و بر اساس پیوست شماره شش این مصوبه (نقشه شماره شش - موقعیت معابر پیشنهادی جهت احداث پیاده راه تا سال ۱۴۰۴)، ضروری است:

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰/۱۳۹۳.....

پیوست:.....



۳. جهت رسیدن به سطح سرانه پیاده‌رو مورد نیاز در هر منطقه شهر تهران که بر اساس حجم تقاضای سفر پیاده و سطح خدمتی که می‌تواند جوابگوی نیازهای عابران پیاده باشد، مشخص شده است، افزایش سطح این پیاده‌روها به میزان ۳۱۷۳۹۳ مترمربع به شرح جدول ذیل تا سال افق طرح (۱۴۰۴) ضروری است. همچنین احداث پیاده‌رو در دو سمت کلیه راه‌های شریانی و جمع و بخش‌کننده و حداقل در یک سمت خیابان‌های محلی ضروری است.

جدول شماره شش - میزان افزایش سطح پیاده‌روها به تفکیک منطقه

منطقه	افزایش سطح پیاده‌رو (متر مربع)
۱	۴۶۲۴۷
۲	۱۵۲۸۳
۳	۲۶۹۵۰
۴	۲۲۵۷۱
۵	۴۵۳۲
۶	۴۷۹۳۷
۷	۱۲۱۰۴
۸	۴۲۸۳
۹	۲۷۱۱
۱۰	۶۰۷۳
۱۱	۱۰۵۱۱
۱۲	۱۴۹۳۹
۱۳	۲۱۹۴
۱۴	۵۳۹۰
۱۵	۱۵۸۲۵
۱۶	۱۹۵۳۸
۱۷	۳۹۷۵
۱۸	۲۴۶۲۸
۱۹	۳۳۲۸
۲۰	۵۳۷۸
۲۱	۱۳۲۱۶
۲۲	۱۹۷۵۵
جمع (شهر تهران)	۳۱۷۳۹۳

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹

۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

تاریخ:

پیوست:



ماده سیزدهم (۱۳) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در خصوص شبکه معابر
به منظور توسعه متوازن و متناسب شبکه معابر با زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی، شهرداری تهران مکلف
است جهت تحقق هدف توسعه محدود و حساب شده شبکه معابر شهر تهران تا پایان برنامه پنج ساله دوم (۱۳۹۷)،
نسبت به احداث و تکمیل ۱۷ معبر به طول ۶۵ کیلومتر و ۲۱ تقاطع غیرهمسطح به شرح جداول ذیل و براساس
پیوست هفتم این مصوبه (نقشه شماره هفت - اولویت‌های احداث و توسعه شبکه معابر و تقاطع‌های غیرهمسطح شهر
تهران) اقدام نماید. شهرداری موظف است تا پایان سال ۱۳۹۷ مطالعات خود را در خصوص انجام یا عدم انجام
طرح‌های در دست مطالعه به شرح مندرج در پیوست هفتم، تکمیل و در صورت لزوم پیشنهادهای خود را جهت
تصویب به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....



جدول شماره هفت - اولویت بندی توسعه و احداث شبکه معابر تا پایان برنامه پنج ساله (۱۳۹۷)

ردیف	راهنمای معابر	طول معابر (کیلومتر)
۱	احداث بزرگراه دولت آباد از بزرگراه آزادگان تا جاده خراسان (۷۶ متری)	۵/۳
۲	اتصال میدان فتح به بزرگراه یادگار امام (۴۵ متری)	۱
۳	احداث محور کمکی بسیج (۴۵ متری)	۸
۴	تکمیل بخش غربی بزرگراه حکیم (۴۵ متری)	۱۱/۲
۵	احداث ۷۶ متری سعید آباد (۷۶ متری)	۳/۷
۶	تعریض بلوار استاد معین و اتصال آن به خیابان سی متری جی	۰/۷۵
۷	احداث بزرگراه کن (۷۶ متری)	۴/۳
۸	اتصال بزرگراه محلاتی به محور کمکی بسیج (۴۵ متری)	۲
۹	احداث بزرگراه شهر آفتاب (در دست مطالعه)	۷/۲
۱۰	احداث بزرگراه دوگاز حدفاصل بزرگراه شهید خرازی و فتح (۳۵ متری)	۸/۷
۱۱	تعریض خیابان هرمان - امام زاده عبدالله... (۳۵ متری)	۱/۳۵
۱۲	ادامه بزرگراه بعثت (بوستان ولایت) (۵۰ متری)	۲/۱
۱۳	اتصال بزرگراه صیاد شیرازی به بزرگراه ارتش (۳۵ متری)	۱/۴
۱۴	اتصال شوش به امام علی (ع) (۴۵ متری)	۱/۵
۱۵	اتصال تونل کرمان به خیابان پاسدار گمنام (۳۵ متری)	۱/۴
۱۶	احداث تونل کردستان (در دست مطالعه)	۱/۶
۱۷	اتصال خیابان ایران خودرو به بزرگراه شهید همت (۳۵ متری)	۳/۵
مجموع طول معابر		۶۵ کیلومتر

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲

پیوست:



جدول شماره هشت - اولویت بندی احداث تقاطع های غیر همسطح تا پایان برنامه پنج ساله (۱۳۹۷)

ردیف	راهنمای تقاطع ها
۱	تقاطع فتح - یادگار امام، احداث تقاطع های غیر همسطح
۲	افسریه - محلاتی، احداث تقاطع غیر همسطح
۳	باقری - فرجام - رسالت - جانبازان، احداث تقاطع غیر همسطح
۴	سعدی - شمیری - زرنده - قزوین، احداث تقاطع غیر همسطح
۵	بزرگراه چمران - تابناک، احداث تقاطع غیر همسطح
۶	دماوند - سیل باختر، احداث روگذر در خیابان دماوند
۷	سه راه امین آباد، احداث روگذر در جاده امین آباد
۸	کمربندی شهرری - غیوری - فدائیان اسلام، احداث تقاطع غیر همسطح
۹	رسالت - آیت، احداث پل روگذر در بزرگراه رسالت
۱۰	میدان بهمن، احداث پل روگذر در بزرگراه بعثت
۱۱	بزرگراه نواب - تندگویان، احداث تقاطع غیر همسطح
۱۲	میدان فتح، احداث تقاطع غیر همسطح
۱۳	ستارخان - بزرگراه شیخ فضل ا...، تعریض پل شیخ فضل ا...
۱۴	آزادی - استاد معین، احداث زیرگذر در امتداد خیابان استاد معین
۱۵	آبشناسان - جنت آباد، احداث روگذر، زیرگذر در خیابان جنت آباد
۱۶	پل بعثت - رجایی - بخارایی، احداث روگذر در بزرگراه بعثت
۱۷	چمران - جلال آل احمد، تعریض پل نصر
۱۸	شهر آفتاب - بزرگراه قم، احداث شبدری کامل به همراه رمپ جهتی غرب به شمال
۱۹	بزرگراه حکیم - بلوار تعاون، احداث تقاطع غیر همسطح
۲۰	بزرگراه حکیم - المپیک، احداث تقاطع غیر همسطح
۲۱	بلوار ایران خودرو - تهران کرج، احداث تقاطع غیر همسطح



ماده چهاردهم (۱۴) - راهبردها و برنامه‌های طرح جامع در خصوص مدیریت تقاضای سفر

مدیریت تقاضای سفر مشتمل بر روش‌های مختلفی به منظور کاهش تقاضا و یا تغییر الگوی سفر شهروندان در طول روز یا در بازه‌های زمانی خاص می‌باشد. برخی از راهکارهای مدیریت تقاضای سفر باعث حذف برخی از سفرها شده و برخی از راهکارها سبب تغییر زمان سفر و گستره طیف تردد در حد فاصل ساعات اوج می‌گردند. یکی دیگر از اثرات راهکارهای مدیریت تقاضای سفر تغییر شیوه سفر می‌باشد. در این حالت استفاده کنندگان، شیوه حمل و نقلی خود را تغییر داده و از سایر شیوه‌های حمل و نقلی نظیر سیستم‌های حمل و نقل عمومی استفاده می‌نمایند. دسته‌ای دیگر از راهکارها، از طریق کاهش مسافت سفر و یا تغییر مسیر آن سبب مدیریت بر تقاضای سفر و کاهش حجم ترافیک می‌شوند. راهکارهای مختلف مدیریت تقاضای سفر ممکن است تنها یکی از اثرات یاد شده را داشته و یا به طور همزمان چند اثر ایجاد نمایند. بر این اساس به منظور دستیابی به اهداف طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و استفاده حداکثری از ظرفیت حمل و نقل همگانی، لازم است راهکارهای ذیل اعمال گردد:

افزایش ۱۲۰ درصدی قیمت سوخت علاوه بر افزایش قیمت آن بر اساس تورم سالیانه

افزایش ۱۵۰ درصدی قیمت پارکینگ علاوه بر افزایش قیمت آن بر اساس تورم سالیانه

قیمت گذاری ۴۵۰۰ تومانی برای استفاده از بزرگراه‌ها

احداث ۵۰ کیلومتر خطوط پرسرشتین

شهرداری تهران موظف است نسبت به انجام اقداماتی که در حوزه اختیارات شهرداری است اقدام و در

خصوص سایر بخش‌ها پیگیری‌های لازم را از مراجع ذیصلاح به عمل آورد.

شماره: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹.....

تاریخ: ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲.....

پیوست:.....



بسمه تعالی

برادر ارجمند جناب آقای مهندس چمران

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

با احترام، در اجرای تبصره سی و نهم (۳۹) ماده واحده «مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران» مصوب ۹۰/۱۲/۹ ابلاغی به شماره ۱۶۴۸۸/۱۶۴۰/۱۶۴۰ مورخ ۹۰/۱۲/۱۳ و ماده دوم (۲) «قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی» مصوب ۸۵/۵/۲۲ مجلس شورای اسلامی، بدینوسیله لایحه پیشنهادی «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک» منضم به گزارش توجیهی مربوطه جهت سیر مراحل قانونی تصویب در آن شورای محترم ارسال می‌گردد.

محمدباقر قالیباف
شهردار تهران

رونوشت:

- جناب آقای مهندس شکری هاشمی، معاون محترم شهردار و رئیس سازمان حمل و نقل و ترافیک.
- جناب آقای دکتر صلاحی، معاون محترم برنامه‌ریزی توسعه شهری و امور شورا.
- جناب آقای دکتر شکری، مدیر کل محترم تدوین قوانین و امور شورا.

۱۰۳۴۱۰۰

۱۳۹۳/۰۹/۲۵

با قلم
کی استغفار

۹۳/۲/۲۴

شماره: ۱۴۰۲۷۸۷۵۰
تاریخ: ۹۳/۱۰/۱۵
پست:



شورای اسلامی شهر تهران

بسمه تعالی



جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای دکتر احمد دنیامالی
عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

سلام علیکم

به پیوست تصویر نامه به شماره ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲ به تاریخ ۹۳/۹/۲۹ جناب آقای دکتر محمدباقر قالیباف شهردار محترم تهران درخصوص بررسی لایحه « طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در اجرای تبصره سی و نهم ذیل ماده واحده مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ به تاریخ ۹۰/۱۲/۱۳ » به انضمام یک حلقه لوح فشرده را ایفاد و ارسال می‌نماید.

لایحه مزبور به صورت عادی ارائه و به شماره ۱۶۰/۲۶۳۸۷ به تاریخ ۹۳/۱۰/۱ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در یکصد و هجدهمین جلسه رسمی - علنی شورای اسلامی شهر تهران منعقد به تاریخ ۹۳/۱۰/۷ اعلام وصول شده است.

ضمن ارجاع بررسی لایحه مزبور به آن کمیسیون به عنوان کمیسیون اصلی سپاسگزار است وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم ماده چهاردهم (۱۴) آئین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب ۱۳۷۸/۱/۱۱ هیأت وزیران و ماده بیست و پنجم (۲۵) آئین‌نامه داخلی شورای اسلامی شهر تهران مصوب ۱۳۷۸/۲/۹ گزارش نهایی آن کمیسیون را دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن حداکثر تا تاریخ ۹۳/۱۱/۹ تهیه و به اداره مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرمائید تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. م/ ۶۶/۱۴۴۱۲۳

بسمه تعالی

مهندس حمید

رئیس شورای اسلامی شهر تهران

از طرف مرتضی طایبی

رونوشت:

- جناب آقای دکتر محمد باقر قالیباف شهردار محترم تهران بازگشت به لایحه مزبور جهت استحضار و دستور هماهنگی.
- روسای محترم کمیسیون‌های معماری و شهرسازی، برنامه و بودجه، فرهنگی، اجتماعی، سلامت، محیط زیست و خدمات شهری، نظارت و حقوقی با تصویر لایحه مزبور به انضمام یک حلقه لوح فشرده جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون اصلی و اداره مصوبات در موعد مقرر.
- اداره مصوبات شورا جهت پی گیری و درج در پرونده شماره (۶۶) .

شماره: ۱۶۰/۱۵۶۲
تاریخ: ۹۴/۴/۲۴
پست:



بسمه تعالی

جناب آقای دکتر احمد دنیامالی
عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

سلام علیکم

پیرو نامه به شماره ۱۶۰/۲۷۸۵۰ به تاریخ ۹۳/۱۰/۱۵ درخصوص ارجاع لایحه « طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در اجرای تبصره سی و نهم ذیل ماده واحده مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ به تاریخ ۹۰/۱۲/۱۳ » به آن کمیسیون به عنوان کمیسیون اصلی، با عنایت به انقضای مهلت ارسال گزارش از سوی آن کمیسیون، سپاسگزار است وفق ماده (۲۵) آیین نامه داخلی شورای اسلامی شهر تهران، نسبت به ارسال گزارش نهایی به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورا اقدام و تسریع فرمایید. ۱۶۴۲۰۱ پ/۱

با احترام
مهدی جمکران
رئیس شورای اسلامی شهر تهران

از طرف: مرتضی طلالی
رولوث: - روسای محترم کمیسیون های برنامه و بودجه، نظارت و حقوقی، سلامت، محیط زیست و خدمات شهری؛ معماری و شهرسازی؛ فرهنگی، اجتماعی جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون اصلی و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات.
- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورا جهت پی گیری (۴/۱۶۶).



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

بسمه تعالی

شماره: ۱۶۰۴۷
تاریخ: ۵۵/۱۰/۷
پست:

جناب آقای دکتر احمد دنیامالی
عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

سلام علیکم

پیرو نامه شماره ۱۶۰/۲۷۸۵۰ مورخ ۹۳/۱۰/۱۵ درخصوص ارجاع لایحه « طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در اجرای تبصره سی و نهم ذیل ماده واحده مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ مورخ ۹۰/۱۲/۱۳ » به آن کمیسیون به عنوان کمیسیون اصلی و با توجه به نامه شماره ۱۶۰/۱۷۹۵۹ مورخ ۹۴/۷/۷ و انقضای مهلت درخواستی از سوی آن کمیسیون سپاسگزار است، نسبت به ارسال گزارش نهایی به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورا اقدام و تسریع فرمایید. م/ ۶۶/۹۴۴۶۱۳

با احترام

مهدی چمران
رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت:

- روسای محترم کمیسیون‌های برنامه و بودجه؛ نظارت و حقوقی؛ سلامت، محیط زیست و خدمات شهری؛ فرهنگی، اجتماعی جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون اصلی و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات.
- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورا جهت پی گیری (۴/۶۶).

شماره: ۱۴۰۱۳۷۲۰
تاریخ: ۹۴/۵/۲۷
پست:



بسمه تعالی

جناب آقای مهندس چمران
ریاست محترم شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

احتراماً، عطف به نامه شماره ۱۶۰/۱۰۵۶۲ در خصوص بررسی «لایحه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در اجرای تبصره ۳۹ بودجه سال ۹۱» به استحضار می‌رساند لایحه مذکور در تاریخ ۹۳/۱۰/۱۵ به صورت عادی به کمیسیون عمران و حمل و نقل ارجاع شده است. با توجه به حجم لایحه مورد اشاره، و با توجه به میزان بررسی کمیته های ذیربط و مشاورین، کمیسیون تاکنون اقدام به برگزاری چهار جلسه نموده است. نظر به اهمیت موضوع و نیاز بررسی دقیق مباحث ارائه شده پیش بینی می‌گردد که حداکثر ظرف یکماه آینده لایحه موصوف جهت بررسی در صحن علنی شورا ارائه خواهد شد. مراتب جهت دستور اقدام لازم ایفاد می‌گردد. ۵۴۲/.

احمد دنیاغالی
رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل
شورای اسلامی شهر تهران

ارائه صورت
بابه وقت و وقت و وقت
۹۴/۵/۲۸
ع/ل

جناب آقای دکتر دنیا‌عالی
رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

با احترام بازگشت به رونوشت نامه شماره ۱۶۰/۳۷ مورخ ۹۵/۱/۷، ریاست محترم شورا در خصوص بررسی لایحه «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران» موضوع با حضور مدیران شهرداری در دستور کار یکصد و هشتاد و پنجمین جلسه کمیسیون قرار گرفت و پس از بحث و بررسی کارشناسی و اعلام نظر اعضای محترم کمیسیون جمع بندی نهایی جهت استحضار ایفاد میگردد:

۱- طرح جامع حمل و نقل و ترافیک، در بیست و یکم خرداد سال ۱۳۸۷ در شورای اسلامی شهر تهران، برای افق ۱۴۰۴ به تصویب رسیده و به شهرداری تهران جهت اجرا و ارائه گزارش های پیشرفت شش ماهه ابلاغ گردیده است، لایحه جدید می بایست در چارچوب اهداف کمی و کیفی آن مصوبه و در راستای سیاست «جابجایی کمتر و دسترسی بیشتر» و همچنین «توسعه حمل و نقل عمومی» برنامه ریزی نماید. اما بررسی احکام لایحه ارسالی نشان می دهد، تفاوت چندانی بین مصوبه بیست و یکم خرداد سال ۱۳۸۷ و لایحه مذکور وجود ندارد یا به عبارتی تغییرات مفهومی و محتوایی قابل توجهی در آن دیده نمی شود.

۲- بررسی شاخص های کمی مصوبه پیشین شورای شهر با لایحه ارسالی نشان میدهد، تعداد سفرها از ۱۸ میلیون در روز به ۲۱/۵ میلیون و تعداد جابجایی ها از ۲۵/۵ میلیون به ۲۹ میلیون در روز افزایش یافته است. همچنین در هر دو مورد (مصوبه پیشین شورا و لایحه ارسالی) ۳۰ درصد این سفرها با قطار، ۲۵ درصد با مینی بوس و اتوبوس، ۲۰ درصد با تاکسی و ۲۵ درصد با وسیله شخصی صورت می پذیرد. این موضوع با (ماده ششم) برنامه مصوب پنج ساله دوم شهرداری تهران تفاوت دارد و مقرر شده است تا سال پایان برنامه (۱۳۹۷) شهرداری تهران سهم حمل و نقل عمومی را از ۵۶ درصد به ۷۵ درصد برساند. تفاوت اصلی این شاخص ها در سهم اتوبوسرانی است که مقرر شده است تا پایان برنامه پنج ساله از ۲۰ درصد به ۲۹/۳ درصد برسد که با افق ۱۴۰۴ (۲۵٪) تفاوت دارد و خیلی بیشتر از آن است.



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره: ۳۸۶۸، ۱۶۰۴

تاریخ: ۲۵، ۲، ۹۵

پیوست

۳- در لایحه ارسال شده مجموع طول قطار شهری از ۴۶۰ به ۵۱۴ کیلومتر افزایش پیدا کرده است و مجموع طول قطار شهری با حومه به ۷۴۷ کیلومتر رسیده است. این خطوط در جدول پیوست شماره یک برای افق ۱۴۰۴ ارائه شده اند و هیچ اطلاعاتی در مورد وضعیت فعلی و شاخص رشد آنها داده نشده است. این در حالی است که در مصوبه سال ۱۳۸۷ شاخص ۲۲ کیلومتر در سال برای رسیدن به اهداف مصوب شده است. با این حساب شهرداری تهران باید از سال ۱۳۸۷ تا انتهای سال ۱۳۹۴، ۱۷۶ کیلومتر به طول خطوط مترو اضافه نماید و در مجموع رقمی بالای ۳۰۰ کیلومتر مترو احداث کرده باشد، این در حالیست که تا شهریور ۹۴ این عدد کمتر از ۱۵۲ کیلومتر بوده است. تاکید می گردد، لازم است وضعیت موجود و درصد پیشرفت خطوط اعلام شود و در جدول شماره یک پیوست لایحه اضافه گردد و همچنین عدد احداث و بهره برداری ۵۰ کیلومتر مترو در سال بعنوان شاخص کمی سالانه درج گردد.

۴- موضوع دیگر در لایحه ارسالی، نحوه تامین منابع مالی توسعه حمل و نقل عمومی بویژه مترو می باشد. در لایحه ارسالی احداث ۲۳۳ کیلومتر قطار حومه شهری منوط به کمک دولت شده است و چون تجربه نشان داده است دولت همواره حمایت جدی از توسعه مترو در تهران نکرده است، پس اجرای آن مشخص نیست. همچنین احداث و توسعه قطار شهری منوط به حمایت ۵۰ درصدی دولت شده است.

پروژه	واحد	سال پایه (۱۳۹۴)	سال طرح (۱۴۰۴)	توسعه	تأمین منابع	ملاحظات
قطار شهری	کیلومتر	۱۵۲	درون شهری	۵۱۴	۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری	توسعه مترو در دو بخش درون شهری و برون شهری می باشد که تا سال افق طرح می بایست با همکاری دولت کل طول خطوط مترو ساخته شود.
			برون شهری	۲۳۳	۱۰۰ درصد دولت	

۵- در توسعه و ساماندهی شبکه اتوبوسرانی و مینی بوسرانی نیز تناقض وجود دارد. طبق پیش بینی های شهرداری تهران در لایحه، تعداد سفرهای درون شهری و جابجایی در افق ۱۴۰۴، از ۱۸ میلیون در روز به ۲۱/۵ میلیون و تعداد جابجایی ها از ۲۵/۵ میلیون به ۲۹ میلیون در روز تغییر خواهد کرد و حداقل ۲۵ درصد سفرها با اتوبوس و مینی بوس خواهد بود. در حالیکه تغییری در تعداد اتوبوس ها و مینی بوس های پیشنهادی در لایحه ارسالی داده نشده است و کماکان ۴۵۰۰ دستگاه مینی بوس و ۱۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای سال ۱۴۰۴ پیش بینی شده است. همچنین



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره: ۱۶۰۱۳۸۶۸
تاریخ: ۹۵، ۲، ۲۴
پوست:

گزارشی از توسعه و اضافه نمودن ۱۱۰۰ دستگاه در سال برای هشت سال گذشته مطابق با مصوبه سال ۱۳۸۷ در پوست لایحه ارائه نشده است. همچنین زمان مجاز استفاده از وسایل نقلیه عمومی "کمتر از ده سال سن" در لایحه ارسالی حذف شده است. و حذف این بند منجر به گسترش آلودگی بیشتر در شهر تهران می شود.

۶- در خصوص توسعه و ساماندهی سیستم تاکسیرانی در لایحه ارسالی، مجموع تعداد تاکسی های خطی و استاندارد در مصوبه سال ۱۳۸۷، ۱۱۱۰۰۰ دستگاه ذکر شده است در لایحه ارائه شده این تعداد به ۱۴۰۰۰۰ دستگاه افزایش پیدا کرده است اما کماکان در هر دو برنامه درصد جابجایی مسافران با تاکسی در افق ۱۴۰۴، ۲۰٪ پیش بینی شده است.

۷- در بخش تکمیل شبکه بزرگراهی لازم است اشاره گردد، بر اساس مصوبه ۱۳۸۷ طول بزرگراههای شهر تهران تا سال ۱۴۰۴ بایستی تا ۴۸۹ کیلومتر توسعه پیدا می کرد، ولی این موضوع بیشتر از پیش بینی مصوب محقق شده است یعنی از ۳۷۴ کیلومتر در سال ۱۳۸۷ به طول ۵۳۵ کیلومتر در سال ۱۳۹۳ رسیده است. این مقدار رشد ۴۳٪ طول بزرگراهها را در هشت سال گذشته نشان می دهد. این موضوع نشان دهنده رشد ناهمسان در مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است و بیشتر به تشویق شهروندان به استفاده از خودرو شخصی می پردازد.

۸- در لایحه ارسالی احکام برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران مد نظر قرار نگرفته است، لذا موارد زیر باید در لایحه تعیین تکلیف و درج گردد:

- ساماندهی پایانه های مسافربری
- برنامه های احداث و مدیریت پارکینگ های عمومی
- به کارگیری امکانات و تجهیزات هوشمند
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در حوزه حمل و نقل بار و کالای درون شهری
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در خصوص دوچرخه
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در حوزه موتورسیکلت
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در خصوص عابرین پیاده

۹- در بخش مدیریت تقاضای سفر، شهرداری تهران عملاً تحقق همه اهداف لایحه را موکول به تامین به موقع منابع مالی نموده است. حتی طرحهای مربوط به کاهش آلودگی هوا را موکول به این امر کرده است. در حالیکه می توان با برنامه ریزی درست و پیگیری تحقق منابع مالی پایدار به تمام اهداف پیش بینی شده که بر اساس منابع مالی برنامه ریزی می شوند، رسید. بنابراین هر چند شهرداری تهران بر اساس تبصره ۲ ماده ۱۴ برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران، اقدام به بازنگری و بروزرسانی اطلاعات «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران» - مصوب سال ۱۳۸۷ شورای اسلامی شهر تهران نموده است اما در لایحه ارسالی ایراداتی وجود دارد که بدون رفع آنها طرح موضوع در صحن شورای شهر از نظر کارشناسی امکان پذیر نیست، برخی از این موارد بشرح ذیل است:

- لایحه تناقض های زیادی با برنامه پنج ساله دوم دارد و احکام آن نادیده گرفته شده است.
 - ارائه لایحه جدید بدون گزارش عملکرد مصوبه پیشین شورای شهر خارج از رویه کارشناسی و فنی است.
 - در گزارش عملکرد و حسن اجرای مصوبه شورای شهر لازم است دلایل تحقق و عدم تحقق ارائه گردد.
 - بدون ارائه ساز و کارهای مالی و تامین هزینه بویژه سازوکار مشارکت بخش خصوصی و نحوه جلب سرمایه گذاری آن، فرآیند اجرایی شدن و تحقق اهداف کمی لایحه ارسالی در ابهام است.
 - توجه به نحوه جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی ضرورتی اجتناب ناپذیر است.
- لذا با عنایت به موارد مطرح شده، لزوم اصلاح ساختاری لایحه ارسالی و تنظیم مجدد آن همراه با ارائه گزارش کمی تحقق مصوبه پیشین در کمیسیون اصلی در چارچوب موارد مطرح شده به تصویب کمیسیون رسید.

و من... التوفیق
رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست
و خدمات شهری

رونوشت:

- جناب آقای مهندس چمران رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.
- روسای محترم کمیسیون های شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.
- جناب آقای مهندس حقانی عضو و رئیس محترم کمیته محیط زیست و خدمات شهری جهت استحضار.
- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات جهت اقدام لازم.
- دبیرخانه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری جهت پیگیری و اقدام لازم.



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره: ۱۴۰، ۲۷۴۵۲

تاریخ: ۹۴، ۱۰، ۲۰

پست:

جناب آقای دکتر ذبیحی
عضو محترم شورای رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران
سلام علیکم

احتراماً به استحضار می‌رساند پیرو ارجاع لایحه طی نامه به شماره ۱۶۰/۱۷۹۵۹ مورخ ۹۴/۰۷/۰۷ با عنوان «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در اجرای تبصره سی و نهم ذیل ماده واحده مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۶۴۰/۱۶۲۸۸ به تاریخ ۹۰/۱۲/۱۳» به آن کمیسیون به عنوان کمیسیون اصلی، نتایج حاصل از بررسی‌های کارشناسی در این زمینه به شرح ذیل تقدیم می‌گردد:

- لزوم بازبینی و حذف برخی از مواد تکراری در لایحه پیشنهادی:

مطابق با تبصره سی و نهم ذیل ماده واحده مصوبه بودجه سال ۱۳۹۱ و با توجه به اینکه لایحه پیشنهادی می‌بایست اصلاحیه‌ای بر مصوبه سال ۸۷ باشد، در بخش‌هایی از لایحه ارائه شده، موارد مرتبط با مصوبه سال ۸۷ را عیناً تکرار گردیده که لزومی بر تصویب مجدد آنها نیست.

- لزوم تغییر بخشی از مقدمه در قالب ماده‌ای جداگانه:

با عنایت به اینکه در بخش پایانی مقدمه لایحه پیشنهادی عنوان گردیده «شهرداری تهران موظف است با هماهنگی و تعامل با سایر دستگاه‌های اجرایی ذیربط در جهت اجرای بهینه طرح مزبور اقدامات لازم را معمول نموده و گزارش آن را هر شش ماه به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.» شایسته است مبحث مذکور در قالب ماده‌ای جداگانه در لایحه ارائه گردد.

- عدم تحقق برخی اهداف در لایحه پیشنهادی:

بر اساس اهداف طرح جامع حمل و نقل و ترافیک که در ماده سوم لایحه پیشنهادی ارائه شده است، دو هدف ذیل منجر به اقدام نشده و نیازمند حذف اهداف و یا اصلاح ماده‌های بعدی لایحه پیشنهادی در راستای اجرایی نمودن آنها می‌باشد:

هدف ۳ - ارتقاء و نهادینه‌سازی فرهنگ ترافیک از طریق انتقال آموزه‌های ترافیکی و جلب مشارکت عمومی شهروندان

هدف ۵ - توجه به کرامت انسانی و عدالت اجتماعی در حمل و نقل و ترافیک



جمهوری اسلامی ایران



شماره: ۱۴۰،۲۷،۴۵۲
تاریخ: ۹۴،۱۰،۲۰
پست:

- لزوم تدوین و ارائه راهبرد در لایحه پیشنهادی:

با توجه به اینکه لایحه پیشنهادی در سطح طرح جامع ارائه شده و پس از تدوین اهداف می‌بایست راهبرد ارائه گردد، از ماده چهارم به بعد تماماً برنامه‌های معاونت در سطح برنامه‌های اقدام ارائه گردیده که در سطح طرح جامع مطرح نمی‌گردد و می‌بایست در سطح برنامه عملیاتی ارائه شود.

نظر نهایی کمیسیون: لایحه پیشنهادی براساس موارد مذکور نیازمند بازنگری مجدد می‌باشد.

محمد سالاری
عضو رئیس کمیون شهرسازی و معماری
شورای اسلامی شهرستان

رو نوشت:

- جناب آقای مهندس جهان، رئیس محترم شورای اسلامی شهرستان بخت استعمار
- جناب آقای مهندس تده گویان، نایب رئیس محترم کمیون شهرسازی و معماری شورای اسلامی شهرستان، بخت استعمار
- جناب آقای مای، عضو محترم کمیون شهرسازی و معماری شورای اسلامی شهرستان، بخت استعمار
- اداره مصوبات شورای اسلامی شهرستان، بخت مدیریت
- دبیرخانه کمیون شهرسازی، بخت بایگانی
- دبیرخانه کمیون شهرسازی و معماری، بخت بایگانی



جمهوری اسلامی ایران



شماره: _____
تاریخ: _____
پست: _____

بسمه تعالی

گزارش کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

احتراماً عطف به نامه شماره ۱۶۰/۱۳۰۰۳ مورخ ۹۶/۰۶/۱۲ در خصوص لایحه بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به استحضار می‌رساند موضوع در هشتمین جلسه کمیسیون عمران و حمل و نقل در روز سه شنبه مورخ ۹۶/۰۷/۰۴ مورد بحث و بررسی قرار گرفت و با توجه به عدم پشتوانه مطالعاتی لازم، لایحه مورد اشاره عودت می‌گردد. همانطور که استحضار دارید مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک ابزاری برای پیاده سازی سیاست های حوزه حمل و نقل و ترافیک شهری است، لذا ضروری است «بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران» بر پایه «مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک» که به تأیید شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور رسیده تهیه و تدوین گردد.

لذا مطابق بند ۱ مصوبات جلسه ۱۳۳ شورای عالی حمل و نقل و ترافیک مورخ ۹۵/۱۰/۲۴ ضروری است بازنگری این مطالعات با فوریت به مشاور ذیصلاح واگذار گردیده و به نحوی که ابزار لازم برای مدل سازی سیاست های این حوزه و به ویژه ارزیابی اثرات ترافیکی، زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی، سناریوهای مختلف به کمک آن فراهم گردد، مواردی نظیر:

۱- ارائه اطلاعات پایه بر اساس آمارگیری مبدأ و مقصد سفرهای شهری بر مبنای روش های علمی آماری قابل اعتماد.

۲- ارائه مبنای مطالعاتی متقن علمی برای تعیین شاخص های نرخ سفر و تقاضای سفر و نحوه ارتباط موضوع با میزان جمعیت پذیری شهر تهران و حریم آن در افق طرح.

۳- مطالعات امکان سنجی و طراحی خطوط حومه ای و منطقه ای کلانشهر تهران.

۴- مطالعات امکان سنجی و طراحی کریدورها و خطوط جدید حمل و نقل ریلی و ایستگاه های آن.

۵- مطالعات و برنامه ریزی راهبردی شبکه حمل و نقل یکپارچه چند وجهی.

۶- امکان ارزیابی سناریوهای مختلف در راستای بهینه سازی و بهبود سیستم و شبکه حمل و نقل موجود.



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره: _____
تاریخ: _____
پست: _____

۷- امکان سنجی و ارزیابی ایجاد انواع تسهیلات در شبکه و سیستم حمل و نقل شهری (پارک سوارها، پایانه های شهری، جایگاه های سوخت و...)

۸- امکان ارزیابی انواع سناریوهای قیمت گذاری پارکینگ های حاشیه ای و غیر حاشیه ای در سطح تمام مناطق و محلات تهران.

۹- امکان ارزیابی انواع سناریوهای قیمت گذاری ارائه خدمات حمل و نقل عمومی اعم از تاکسی، مینی بوس، اتوبوس، مترو و....

۱۰- امکان ارزیابی انواع سیاست های مدیریت تقاضای سفر که در آینده قابل اجرا در تهران خواهد بود.

۱۱- فراهم نمودن امکان ارزیابی سیاست های زیست محیطی و ترافیک سناریوها در طول ۲۴ ساعت شبانه روز (نه صرفاً ساعت اوج صبح)

۱۲- هماهنگی بین مدیریت تقاضای سفر و مسائل شهرسازی به خصوص عارضه سنجی ترافیک برای کاربری های بزرگ مقیاس شهرسازی (به ویژه کاربری های تجاری و تفریحی)

۱۳- طراحی شبکه اضطراری زمان بحران برای حمل و نقل موجود و جدید به خصوص از منظر رعایت الزامات حریم تأسیسات زیر سطحی، رعایت الزامات برخورد با قنوات، گسل و سایر عوارض زیرسطحی و روسطحی

لذا به منظور انسجام در تصمیم گیری ها و اتخاذ تصمیمات درست و علمی در حوزه حمل و نقل و ترافیک، قطعاً در سال آینده لوایح پیشنهادی شهرداری در حوزه ترافیک مشروط به ارائه گزارش های توجیهی ارزیابی شده با مطالعات جامع مورد پذیرش شورای اسلامی شهر تهران قرار خواهد گرفت.

مراتب جهت دستور اقدام لازم به منظور عودت لایحه مذکور به شهرداری تهران جهت بازنگری در موعد مقرر ایفاد می گردد.

گیرنده:

--رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محسن هاشمی رفسنجانی

امضا کنند:

--عضو و رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد علیخانی

تاریخ نامه: ۱۳۹۶/۰۷/۱۰

تاریخ ثبت: ۱۳۹۶/۰۷/۱۲



جمهوری اسلامی ایران



شماره: _____
تاریخ: _____
پست: _____

بسمه تعالی

گزارش کمیسیون سلامت محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر تهران

با سلام و احترام

بازگشت به نامه شماره ۱۶۰/۱۳۰۰۳ به تاریخ ۹۶/۰۶/۱۲ درخصوص ارجاع طرح ها و لوایح باقی مانده از دوره چهارم شورای اسلامی شهر تهران به منظور بررسی در کمیسیون های تخصصی شورا، به استحضار می رساند؛ موضوع لایحه « طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران » در دستور دهمین جلسه رسمی کمیسیون به تاریخ ۹۶/۰۷/۱۱ قرار گرفت که بعد از بحث و بررسی مشاورین و اعلام نظر اعضا جمع بندی کمیسیون به شرح پیوست ایفاد می گردد.

همچنین درخصوص لوایحی که زمان قابل توجهی از تاریخ ارسال آن ها به شورایی گذرد (همچون لایحه مذکور) پیشنهاد می شود قبل از مطرح شدن لایحه در صحن شورا مراتب تایید آن از شهردار محترم تهران استعلام و اخذ شود.

لازم به ذکر است در دوره چهارم شورا، گزارش کمیسیون درخصوص این طرح طی نامه شماره ۱۶۰/۳۸۶۸ به تاریخ ۹۵/۰۲/۲۵ ایفاد شده است.

گیرنده:

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محسن هاشمی رفسنجانی

امضا کننده:

عضو و رئیس محترم کمیسیون سلامت محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر تهران - سرکار خانم زهرا صدراعظم نوری

تاریخ نامه: ۱۳۹۶/۰۷/۱۱

تاریخ ثبت: ۱۳۹۶/۰۸/۰۳

۱- طرح جامع حمل و نقل و ترافیک در بیست و یکم خرداد سال ۱۳۸۷، در "صد و ششمین" جلسه دوره سوم شورای اسلامی شهر تهران و برای افق ۱۴۰۴ به تصویب رسید و به شهرداری تهران جهت اجرا و ارایه گزارش های پیشرفت شش ماهه ابلاغ گردیده است، لایحه جدید می بایست در چارچوب اهداف کمی و کیفی آن مصوبه و در راستای سیاست "جایابی کمتر و دسترسی بیشتر" و همچنین "توسعه حمل و نقل عمومی" جهت تحقق کاهش آلاینده های محیط زیست و توسعه پایدار برنامه ریزی نماید. اما بررسی لایحه ارسالی نشان می دهد، تفاوت چندانی بین مصوبه بیست و یکم خرداد سال ۱۳۸۷ و لایحه ارسالی «**طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران**» وجود ندارد یا به عبارتی تغییرات مفهومی و محتوایی قابل توجهی دیده نمی شود.

۲- بررسی شاخص های کمی مصوبه پیشین شورای شهر با لایحه ارسالی نشان می دهد، تعداد سفرها از ۱۸ میلیون در روز به ۲۱/۵ میلیون و تعداد جایبایی ها از ۲۵/۵ میلیون به ۲۹ میلیون در روز افزایش یافته است. همچنین در هر دو مورد (مصوبه پیشین شورای شهر و لایحه ارسال) ۳۰ درصد این سفرها با قطار، ۲۵ درصد با مینی بوس و اتوبوس، ۲۰ درصد با تاکسی و ۲۵ درصد با وسیله شخصی صورت می پذیرد. این موضوع با (ماده ششم) برنامه مصوب پنج ساله دوم شهرداری تهران تفاوت دارد و مقرر شده است تا سال پایان برنامه (۱۳۹۷) شهرداری تهران سهم حمل و نقل عمومی را از ۵۶ درصد به ۷۵ درصد برساند. تفاوت اصلی این شاخص ها در سهم اتوبوسرانی است که مقرر شده است تا پایان برنامه پنج ساله از ۲۰ درصد به ۲۹/۳ درصد با هدف کاهش آلودگی های محیط زیست برسد که با افق ۱۴۰۴ (۲۵٪) تفاوت دارد و خیلی بیشتر از آن است. این موضوع حاکی از عدم بررسی جامع و کامل شهرداری تهران از شاخص های کمی در مصوبات پیشین شورای اسلامی شهر دارد.

۳- در لایحه ارسال شده مجموع طول قطار شهری از ۴۶۰ به ۵۱۴ کیلومتر افزایش پیدا کرده است و مجموع طول قطار شهری با حومه به ۷۴۷ کیلومتر رسیده است. این خطوط در جدول پیوست شماره یک برای سال افق ۱۴۰۴ ارایه شده اند و هیچ اطلاعاتی در مورد وضعیت فعلی و شاخص رشد آنها داده نشده است. این در حالی است که در مصوبه سال ۱۳۸۷ شاخص ۲۲ کیلومتر در سال برای رسیدن به اهداف توسعه پایدار مصوب شده است. با این حساب شهرداری تهران باید از سال ۱۳۸۷ تا انتهای سال ۱۳۹۴، ۱۷۶ کیلومتر به طول خطوط مترو اضافه نماید و در مجموع رقمی بالای ۳۰۰ کیلومتر مترو احداث کرده باشد این در حالیست که تا شهریور ۹۴ این عدد کمتر از ۱۵۲ کیلومتر بوده است. تاکید می گردد وضعیت موجود و درصد پیشرفت خطوط اعلام شود و در جدول شماره یک پیوست لایحه اضافه گردد و همچنین عدد احداث و بهره برداری ۵۰ کیلومتر مترو در سال بعنوان شاخص کمی سالانه درج گردد تا بتوان به اهداف محیط زیستی تبیین شده نزدیک شد.

۴- موضوع دیگر در لایحه ارسالی نحوه تامین منبع مالی تحقق اهداف کمی توسعه حمل و نقل عمومی بویژه مترو می باشد، جدول ارایه شده در انتهای لایحه دارای ایراد است. به عبارت روشن در لایحه ارسالی توسعه ۲۳۳ کیلومتر قطار حومه شهری منوط به کمک دولت شده است و چون تجربه نشان داده است دولت همواره حمایت جدی از توسعه مترو در تهران نکرده است، پس اجرای آن مشخص نیست. همچنین توسعه قطار شهری منوط به حمایت ۵۰ درصدی دولت شده است.

پروژه	واحد	سال پایه (۱۳۹۴)	سال طرح (۱۴۰۴)	توسعه	تأمین منابع	ملاحظات
قطار شهری	کیلومتر	۱۵۲	۵۱۴	۶۰۷	۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری	توسعه مترو در دو بخش درون شهری و برون شهری می باشد که تا سال افق طرح می بایست با همکاری دولت کل طول خطوط مترو ساخته شود.
			۲۳۳		۱۰۰ درصد دولت	

۵- در توسعه و ساماندهی شبکه اتوبوسرانی و مینی بوسرانی نیز تناقض وجود دارد. همانگونه که در بخش اول اشاره گردید طبق پیش بینی های شهرداری تهران تعداد سفرهای درون شهری و جابجایی در افق ۱۴۰۴، از ۱۸ میلیون در روز به ۲۱/۵ میلیون و تعداد جابجایی ها از ۲۵/۵ میلیون به ۲۹ میلیون در روز تغییر خواهد کرد و حداقل ۲۵ درصد سفرها با اتوبوس و مینی بوس خواهد بود. در حالیکه تغییری در تعداد اتوبوس ها و مینی بوس های پیشنهادی در لایحه ارسالی داده نشده است و کماکان ۴۵۰۰ دستگاه مینی بوس و ۱۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای سال ۱۴۰۴ پیش بینی شده است. همچنین گزارشی از توسعه و اضافه نمودن ۱۱۰۰ دستگاه اتوبوس در سال برای هشت سال گذشته مطابق با مصوبه سال ۱۳۸۷ در پیوست لایحه ارائه نشده است. همچنین زمان مجاز استفاده از وسایل نقلیه عمومی "کمتر از ده سال سن" در لایحه ارسالی حذف شده است و حذف این بند منجر به گسترش آلودگی در شهر تهران می شود.

۶- در خصوص توسعه و ساماندهی سیستم تاکسیرانی در لایحه ارسالی، مجموع تعداد تاکسی های خطی در مصوبه سال ۱۳۸۷، ۱۱۱۰۰۰ دستگاه ذکر شده است. در لایحه ارایه شده این تعداد به ۱۴۰۰۰۰ دستگاه افزایش پیدا

کرده است. کماکان در هر دو برنامه درصد جابجایی مسافران با تاکسی در افق ۱۴۰۴، ۲۰٪ پیش بینی شده است.

۷- در بخش تکمیل شبکه بزرگراهی لازم است اشاره گردد، بر اساس مصوبه سال ۱۳۸۷ طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران ابلاغی به شماره ۱۶۰/۱۰۹۳/۵۵۱۸ به تاریخ ۱۳۸۷/۰۴/۰۴ طول بزرگراه‌های شهر تهران تا سال ۱۴۰۴ بایستی تا ۴۸۹ کیلومتر توسعه پیدا می کرد، ولی این موضوع بیشتر از پیش بینی مصوب محقق شده است یعنی از ۳۷۴ کیلومتر در سال ۱۳۸۷ به طول ۵۳۵ کیلومتر در سال ۱۳۹۳ رسیده است. این مقدار رشد ۴۳٪ طول بزرگراه‌ها را در هشت سال گذشته نشان می دهد. این موضوع نشان دهنده رشد ناهمسان در مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است و بیشتر به تشویق شهروندان به استفاده از خودرو شخصی و آلودگی بیشتری هوا می پردازد.

۸- در لایحه ارسالی احکام برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران مد نظر قرار نگرفته است، لذا موارد زیر باید در لایحه تعیین تکلیف و درج گردد:

- ساماندهی پایانه های مسافربری
- برنامه های احداث و مدیریت پارکینگ های عمومی
- به کارگیری امکانات و تجهیزات هوشمند
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در حوزه حمل و نقل بار و کالای درون شهری
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در خصوص دوچرخه
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در حوزه موتورسیکلت
- راهبردها و برنامه های طرح جامع در خصوص عابرین پیاده

۹- در بخش مدیریت تقاضای سفر، شهرداری تهران عملاً تحقق همه اهداف لایحه را موکول به تامین به موقع منابع مالی نموده است. حتی طرحهای مربوط به کاهش آلودگی هوا را موکول به تامین منابع نموده است. در حالیکه می توان با برنامه ریزی درست و پیگیری تحقق منابع مالی پایدار به تمام اهداف پیش بینی شده که بر اساس منابع مالی برنامه ریزی می شوند، رسید.

هر چند شهرداری تهران بر اساس تبصره ۲ ماده ۱۴ برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران، اقدام به بازنگری و بروزرسانی اطلاعات «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران» مصوبه سال ۱۳۸۷ شورای اسلامی شهر تهران

نموده است اما در لایحه ارسالی ایراداتی وجود دارد که بدون رفع آنها طرح موضوع در صحن شورای شهر از نظر کارشناسی امکان پذیر نیست، برخی از این موارد بشرح ذیل است:

- لایحه تناقض های زیادی با برنامه پنج ساله دوم دارد و احکام آن نادیده گرفته شده است.
 - ارائه لایحه جدید بدون گزارش عملکرد مصوبه پیشین شورای شهر خارج از رویه کارشناسی و فنی است.
 - در گزارش عملکرد و حسن اجرای مصوبه شورای شهر لازم است دلایل تحقق و عدم تحقق ارائه گردد.
 - بدون ارائه ساز و کارهای مالی و تامین هزینه بویژه ساز و کار شراکت بخشی بخشی خصوصی و نحوه جلب سرمایه گذاری آن فرآیند اجرایی شدن و تحقق اهداف کمی لایحه ارسالی در ابهام است.
 - توجه به نحوه جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی ضرورتی اجتناب ناپذیر است.
 - اشاره ای به موارد کاهش آلودگیهای محیط زیست در اجرای طرحهای حمل و نقل عمومی نشده است.
- لذا با عنایت به موارد مطرح شده، لزوم اصلاح ساختاری لایحه ارسالی در کمیسیون اصلی و سپس ارسال مجدد آن به کمیسیون ها به تصویب کمیسیون رسید.

شماره: _____
تاریخ: _____
تهیافت: _____



بسمه تعالی

گزارش کمیسیون

سلام علیکم

احتراماً، با زگشت به نامه های شماره 160/13003 مورخ 96/6/12 و 160/1380 مورخ 99/2/7 در خصوص تعیین تکلیف "لایحه بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران" به استحضار می رساند با توجه به اینکه سابقاً نظر این کمیسیون طی نامه شماره 160/16234 مورخ 96/7/22 مبنی بر درخواست استرداد لایحه مذکور به شهرداری تهران ارسال شده و تاکنون هیچگونه پاسخی واصل نگردیده است و با عنایت به لحاظ شدن موضوع در ماده پنجاه و دوم برنامه پنجساله سوم توسعه شهر تهران (1398-1402)، پیشنهاد این کمیسیون رد لایحه مذکور و اجرای مفاد تبصره یکم ماده پنجاه و دوم برنامه پنجساله سوم توسعه شهر تهران مبنی بر ارائه لایحه جایگزین با توجه به منقضی شدن فرصت پایان سال اول برنامه می باشد.

مراتب جهت استحضار و صدور دستور اقدام مقتضی ایفاد می گردد.

امضا کننده

عضو و رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد علیخانی

فرستنده

عضو و رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد علیخانی

گیرنده

جناب آقای مهندس هاشمی رفسنجانی رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

شماره ثبت نامه: 160/2558

تاریخ ثبت نامه: 1399/02/22

تاریخ نامه: 1399/02/16



تاریخ: ۱۴۰۰/۰۹/۰۸

شماره: ۱۶۸۴۱/۱۶۰

پیوست: ۰

بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران

موضوع: استرداد لایحه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک

سلام علیکم؛

بازگشت به نامه شماره ۱۰/۷۴۱۵۴۹ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۰ جنابعالی در خصوص درخواست استرداد لایحه شماره ۱۰/۱۰۵۱۶۳۲ مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۲۹ موضوع « طرح جامع حمل و نقل و ترافیک »، بدین وسیله لایحه مزبور مسترد می گردد. با عنایت به تکلیف مقرر در برنامه پنج ساله سوم توسعه شهر تهران در خصوص موضوع سپاسگزار است دستور فرمایید اقدام مقتضی معمول نمایند. / م ۴/۶۶

پروژه شورای اسلامی شهر تهران
نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: - اعضای محترم شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.

- رئیس محترم کمیته تنقیح مصوبات شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.

- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات (۴/۶۶).