



جمهوری اسلامی ایران

شورای اسلامی شهرستان

بیت‌المال

۱۳۸۴ / ۷ / ۲۶

۱۶۰ / ۳۵۷ / ۱۳۰۳۱

تاریخ

شماره

پست

اسکن شد

جناب آقای دکتر محمدباقر قالیباف

شهردار محترم تهران

سلام علیکم

بازگشت به نامه به شماره ۸۴۱۰/۸۴۱۸۳۹۲ به تاریخ ۸۴/۳/۷ جناب آقای دکتر محمود احمدی‌نژاد شهردار محترم وقت تهران مبنی بر ارائه لایحه نحوه ساماندهی پایانه‌های مسافر بری درون‌شهری و برون‌شهری تهران و درخواست بررسی آن به صورت عادی که به شماره ۴۲۱۷ به تاریخ ۸۴/۳/۸ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در یکصد و پنجاهمین جلسه رسمی - علنی - فوق‌العاده شورا منعقد به تاریخ ۸۴/۳/۱۸ اعلام وصول شده و طی نامه به شماره ۱۶۰/۴۲۱۷ به تاریخ ۸۴/۳/۱۸ جهت بررسی به کمیسیون شهرسازی، فنی و معماری به عنوان کمیسیون اصلی ارجاع شده بود و پس از وصول گزارش نهایی آن کمیسیون به شماره ۱۶۰/۱۱۶۲۲ به تاریخ ۸۴/۷/۴ بررسی آن در ردیف دوم دستور یکصد و هفتاد و نهمین جلسه علنی - فوق‌العاده شورا به شماره ۱۶۰/۱۲۲۶۵ به تاریخ ۸۴/۷/۱۶ قرار گرفته و در جلسه مزبور که با حضور چهارده نفر از اعضای محترم شورا و نمایندگان محترم شهرداری در روز سه‌شنبه نوزدهم مهرماه سال ۱۳۸۴ به صورت رسمی در تالار شورا منعقد شد مفاد آن مطرح و پس از قرائت و استماع گزارش کمیسیون اصلی، و لحاظ موارد اصلاحی و پیشنهادی در متن آن کفایت مذاکرات اعلام و در خصوص مفاد آن مشتمل بر دو ماده و چهار تبصره اخذ رأی انجام شد که به اتفاق آرای موافق (چهارده رأی) اعضای محترم شورای اسلامی شهر تهران حاضر در این جلسه (چهارده نفر) به تصویب رسید.

به پیوست متن مصوبه مزبور را جهت آگاهی، ایفاد و ابلاغ می‌نماید. م ۵۸۸

با احترام

مهدی چمران

رئیس شورای اسلامی شهر تهران

۱۴/۷/۶۵

رونوشت:

- ۱ - جناب آقای مظفر رئیس محترم مجمع نمایندگان استان تهران در مجلس شورای اسلامی جهت استحضار و ابلاغ به نمایندگان محترم مردم تهران.
- ۲ - روسای محترم کمیسیون‌های اصلی شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.
- ۳ - استاندار محترم تهران جهت استحضار.
- ۴ - فرماندار محترم تهران جهت استحضار.
- ۵ - جناب آقای دکتر غفور خونی رئیس محترم شورای اسلامی استان تهران جهت استحضار.
- ۶ - دفتر هیئت‌رئیس و مصوبات.



جمهوری اسلامی ایران

شورای اسلامی شهر تهران

تاریخ

شماره

پیوست

متن مصوبه

« نحوه ساماندهی پایانه‌های مسافربری درون شهری و برون شهری تهران »

(مشمول بر دو ماده و چهار تبصره به انضمام گزارش مطالعات انجام شده)

مصوب یکصد و هفتاد و نهمین جلسه رسمی - علنی - فوق العاده

شورای اسلامی شهر تهران (دوره دوم)

به تاریخ سه‌شنبه نوزدهم مهرماه

سال ۱۳۸۴

(۲/۸۴/۱۷۹/۲)



جمهوری اسلامی ایران

شورای اسلامی شهر تهران

تاریخ

شماره

پیوست

ماده یکم (۱)

شهرداری تهران (سازمان پایانه‌ها و پارک‌سوارهای شهرداری تهران) موظف است با توجه به مطالعات انجام شده که تصویر آن به پیوست این مصوبه می‌باشد نسبت به احداث پایانه‌های مسافربری غیر متمرکز و نیمه متمرکز در شش نقطه از شهر تهران پس از اخذ تأییدیه از نهاد تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران اقدام نماید.

تبصره

شهرداری تهران موظف است اعتبار مورد نیاز در سال ۱۳۸۴ را از محل اعتبار ردیف ۳۷۳۱۱۰۲۷۳ تأمین و در صورت نیاز در سنوات آتی نسبت به پیشنهاد اعتبار لازم در لایحه بودجه اقدام نماید.

ماده دوم (۲)

از تاریخ ابلاغ این مصوبه برنامه‌ریزی و مدیریت و نحوه استفاده و بهره‌برداری از کلیه پایانه‌ها و پارک‌سوارهای درون‌شهری به سازمان پایانه‌ها و پارک‌سوارهای شهرداری تهران واگذار می‌شود.

تبصره یکم (۱)

امور جابجایی مسافران و مسائل مربوط به اتوبوس‌ها (زمان‌بندی سفرها، کنترل ورود و خروج و امثالهم) کماکان در اختیار شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه خواهد بود.



جمهوری اسلامی ایران

شورای اسلامی شهر تهران

تاریخ

شماره

پوست

تبصره دوم (۲)

سازمان پایانه‌ها و پارک‌سوارهای شهرداری تهران موظف است نسبت به ایجاد فضای سبز، مستحذات مورد نیاز و همچنین مبلمان شهری مناسب و فضاهای عمومی مورد نیاز در این پایانه‌ها اقدام نماید.

تبصره سوم (۳)

توقف طولانی اتوبوس‌ها و همچنین انجام سرویس و تعمیرات در پایانه‌های درون‌شهری ممنوع بوده و شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه موظف است نسبت به انجام این امور در توقف‌گاه‌های خارج از شهر اقدام نماید. / م ۵۸۸

مطالعات لایحه ایجاد پایانه های

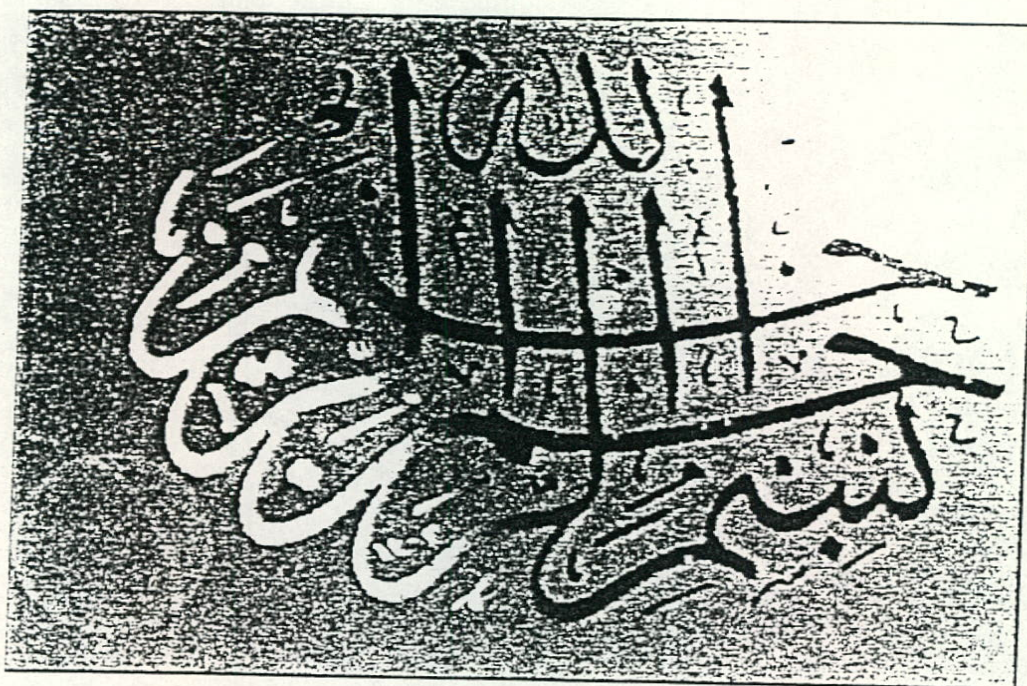
غیر متمرکز و نیمه متمرکز

و

مدیریت پایانه های درون شهری

خوزه میخائیل خلیل و نیکل و ترافیک

سازمان برنامه و بودجه وزارت راه و ترابری



سازمان پیاژه دارو پاک، سازمان فرهنگی تهران

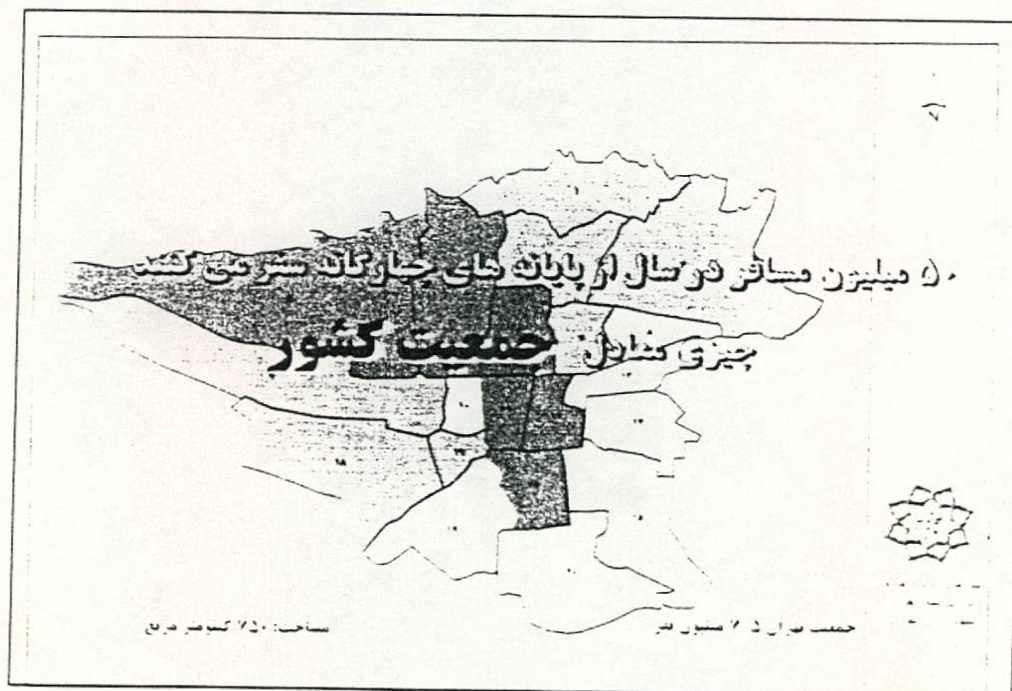


پایانه های تیرا، رتبه‌بندی

(۱)

خیر رتبه‌بندی (ایستگاه)

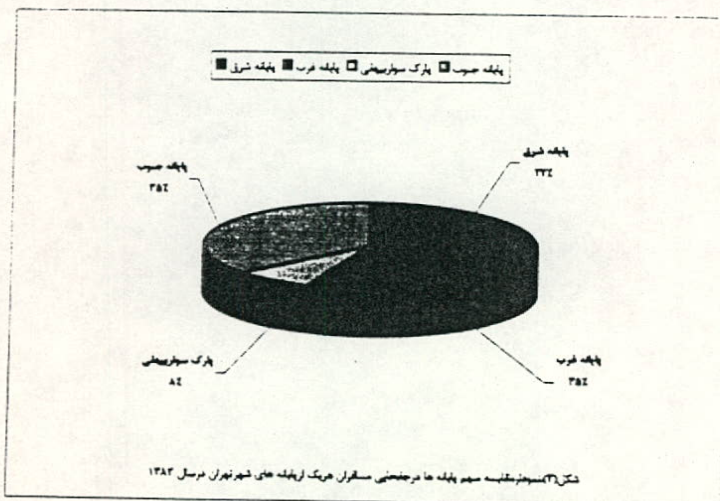




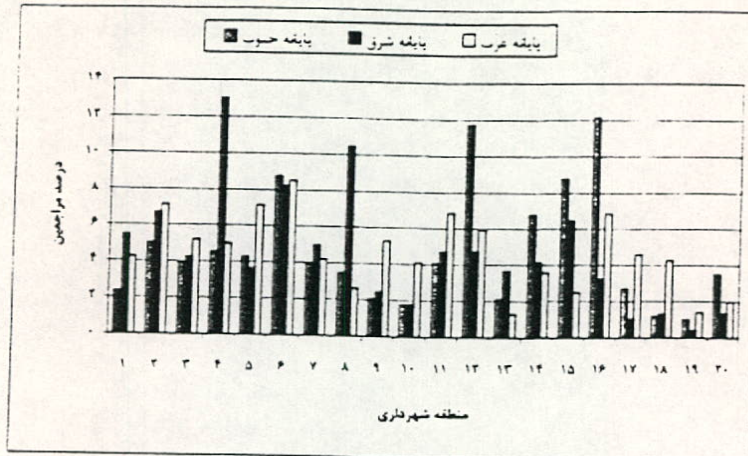


سهم پایانه های چهارگانه در سفرهای برون شهری

پایانه غرب: ۳۵٪
 پایانه جنوب: ۳۵٪
 پایانه شرق: ۲۲٪
 پارک سوارسازی: ۸٪

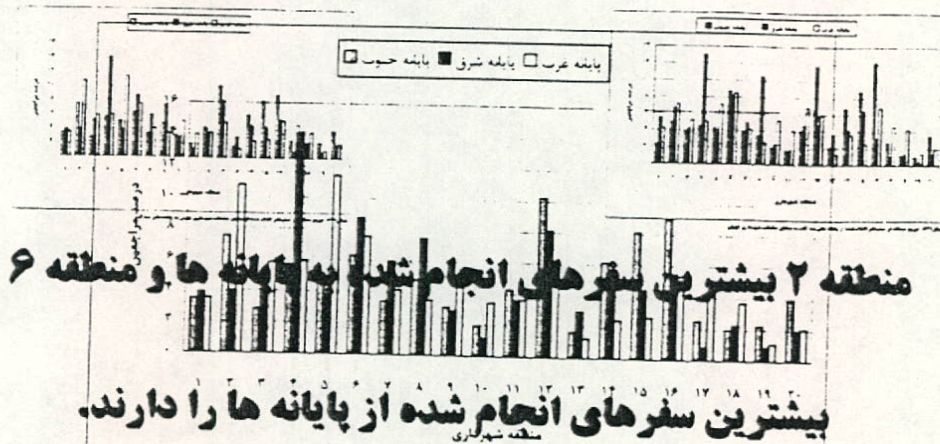


مساحات پایانه ها و پارک همپارک شهرداری تهران



شکل ۱۳۳: توزیع مساحه ای سفرهای انجام شده از پایانه های سه گانه به مناطق مختلف شهرداری تهران.

مساحات پایانه ها و پارک همپارک شهرداری تهران



منطقه ۲ بیشترین سفرهای انجام شده به پایانه ها و منطقه ۶

بیشترین سفرهای انجام شده از پایانه ها را دارند.

شکل ۱۳۴: توزیع مساحه ای سفرهای انجام شده از مناطق مختلف شهرداری تهران به پایانه های سه گانه.



به لحاظ اصول طراحی و برنامه ریزی عملکردی می توان

پایانه های مسافربری را به انواع متمرکز، نیمه متمرکز و غیر

متمرکز با خصوصیات جداول ذیل تقسیم بندی نمود.



جدول نامیست و فضاهای پیشنهادی مورد نیاز انواع مختلف پایانه های مسافربری برون شهری

نوع پایانه	حالت ارائه خدمات	تقسیمات یا فضای پیشنهادی
متمرکز	ایده آل	برونلنگه و بارونلنگه - سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - سالن انتظار مرکزی و مدیریت - پارک و آمدا - سکوی مسافرگیری و سایلن - محل کنترل - پذیرش - گنجینه و انتظامات - پارکینگ قویوس - تکتسی و سولاری - خایگاه دوچرخه و موتورسیکلت - بارونلنگه - خدمات و نقلات - اطلاعات - آفندی - فروش - رستوران - تعمیرگاه قویوسها - بنس ولس و مرکز معینه غی قویوسها - فروشگاه لوازم لوای و ضروری قویوسها و لوازم بنگی - محل استراحت و تسکین و خدمه قویوسها - تشکیلات حمل بار و مراد مسافرا با توت - بلده عرضه نشریات - آرایشگاه - بقتر پست - ملکت - بگ فروش - قترتویک - کافه یا لافه پست - مده کرمک - لاس فروش - شیرینی فروش - بلیت - خشکسویی - عطر و عروشی - میوه فروش - فروشگاه لوازم مورد نیاز در سفر - بده نقل واد دور - تعمیرگاه سگ - مطنان شهری
	میان	برونلنگه و بارونلنگه - سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - سالن انتظار مرکزی و مدیریت - پارک و آمدا - سکوی مسافرگیری و سایلن - محل کنترل - پذیرش - گنجینه و انتظامات - پارکینگ قویوس - تکتسی و سولاری - خایگاه دوچرخه و موتورسیکلت - بارونلنگه - خدمات و نقلات - اطلاعات - آفندی - فروش - رستوران - تعمیرگاه قویوسها - بنس ولس و مرکز معینه غی قویوسها - فروشگاه لوازم لوای و ضروری قویوسها و لوازم بنگی - محل استراحت و تسکین و خدمه قویوسها - تشکیلات حمل بار و مراد مسافرا با توت - بلده عرضه نشریات - آرایشگاه - بقتر پست - ملکت - بگ فروش - شیرینی فروش - فروشگاه لوازم مورد نیاز در سفر - بلده نقل واد دور - تعمیرگاه سگ - مطنان شهری
	حفاظ	برونلنگه و بارونلنگه - سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - سالن انتظار مرکزی و مدیریت - پارک و آمدا - سکوی مسافرگیری و سایلن - محل کنترل - پذیرش - گنجینه و انتظامات - پارکینگ قویوس - تکتسی و سولاری - خایگاه دوچرخه و موتورسیکلت - بارونلنگه - خدمات و نقلات - اطلاعات - آفندی - فروش - رستوران - تعمیرگاه قویوسها - بنس ولس و مرکز معینه غی قویوسها - فروشگاه لوازم لوای و ضروری قویوسها و لوازم بنگی - محل استراحت و تسکین و خدمه قویوسها - تشکیلات حمل بار و مراد مسافرا با توت - بلده عرضه نشریات - آرایشگاه - بقتر پست - ملکت - بگ فروش - تعمیرگاه سگ - مطنان شهری



محل‌های پایانه ها و پلاک مسافرخانه‌های شهرستان تهران



نیمه مشترک	نیمه اول	سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - فضای سبز و آبنما - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - پارکینگ تویوس و تنکس - اطلاعات - خدمات و نظافت - انبار فروش - برمنگه و باروخفا - بلده تفر - بلده عرفه شریف - مسلمان شهری - گر فروش - شیرازی فروش - تقریب - آرایشگاه - نمازخانه - دستگاه خودپرداز
	نیمه	سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - فضای سبز و آبنما - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - پارکینگ تویوس و تنکس - اطلاعات - خدمات و نظافت - انبار فروش - برمنگه و باروخفا - بلده تفر - بلده عرفه شریف - مسلمان شهری - گر فروش - شیرازی فروش - تقریب - نمازخانه
	خارج	سرویس بهداشتی - سالن انتظار مسافران - فضای سبز و آبنما - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - پارکینگ تویوس و تنکس - اطلاعات - خدمات و نظافت - انبار فروش - برمنگه و باروخفا - بلده تفر - بلده عرفه شریف - مسلمان شهری - نمازخانه

محل‌های پایانه ها و پلاک مسافرخانه‌های شهرستان تهران



غیر مشترک	نیمه اول	سرویس بهداشتی - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - بلده تفر - انبار فروش - گر فروش - شیرازی فروش - آرایشگاه - مسلمان شهری - نمازخانه
	نیمه	سرویس بهداشتی - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - بلده تفر - انبار فروش - گر فروش
	خارج	سرویس بهداشتی - سکوی مسافری و سایلان - محل کنترل بلیت - نگهبانی و انتظامات - بلده تفر





در تهران چه پایانه ای مورد نیاز است؟

کلان شهر تهران به هر سه پایانه نیاز دارد.



ویژگی های اساسی پایانه های غیر متمرکز

Time & Passage Saving

صرفه جوئی در زمان و هزینه سفر

Regional Function

عملکرد منطقه ای

امکان تعریف کاربری های ویژه (توریستی، زیارتی و ...)

Possibility of Definition of Specific Use

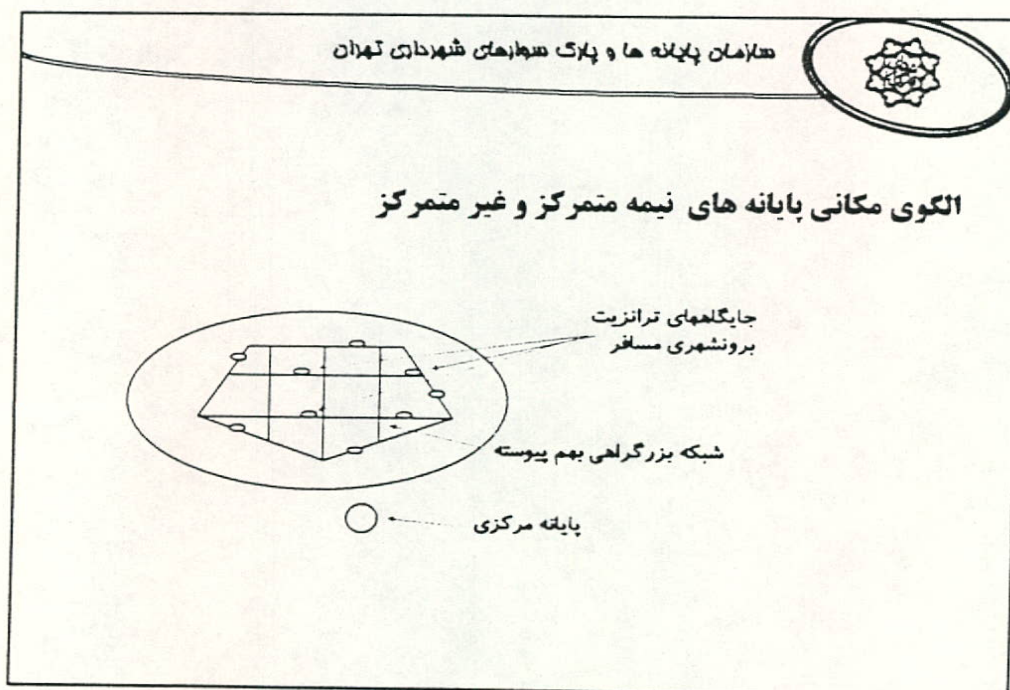
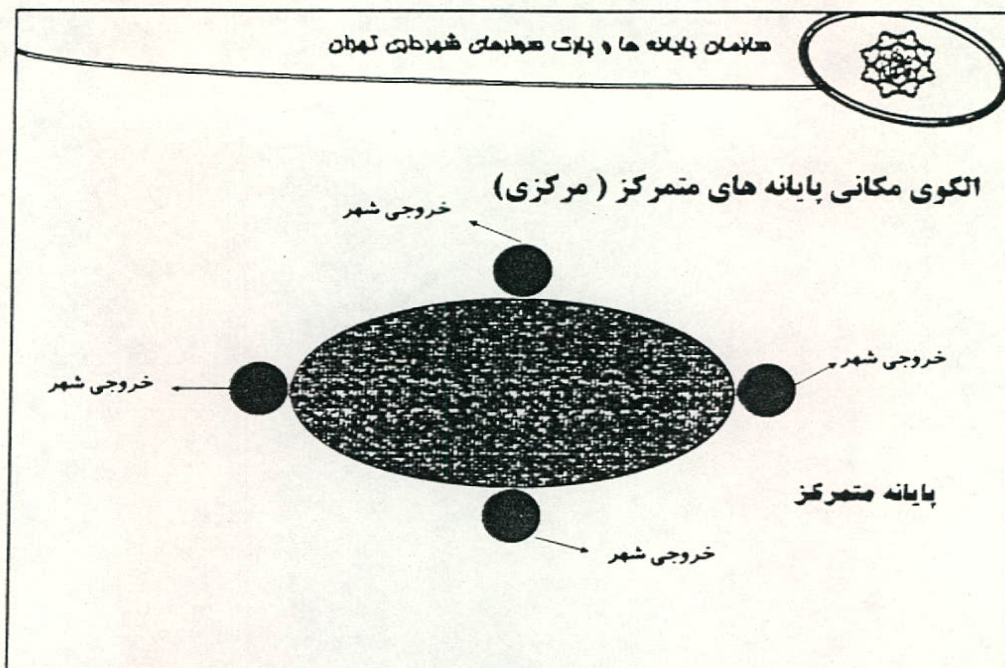
Time Sharing

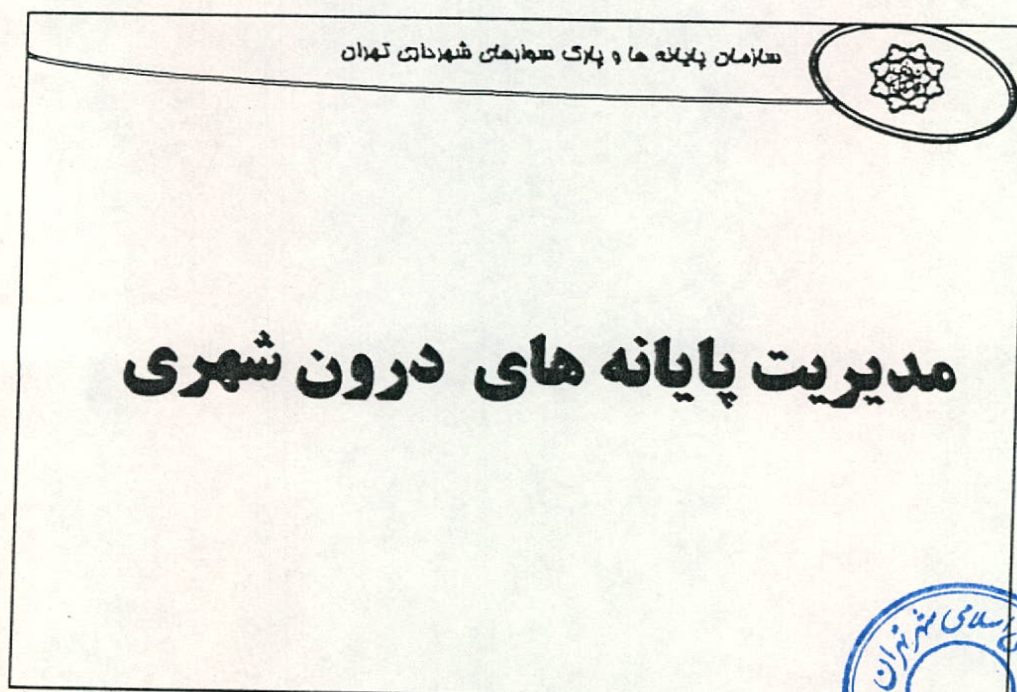
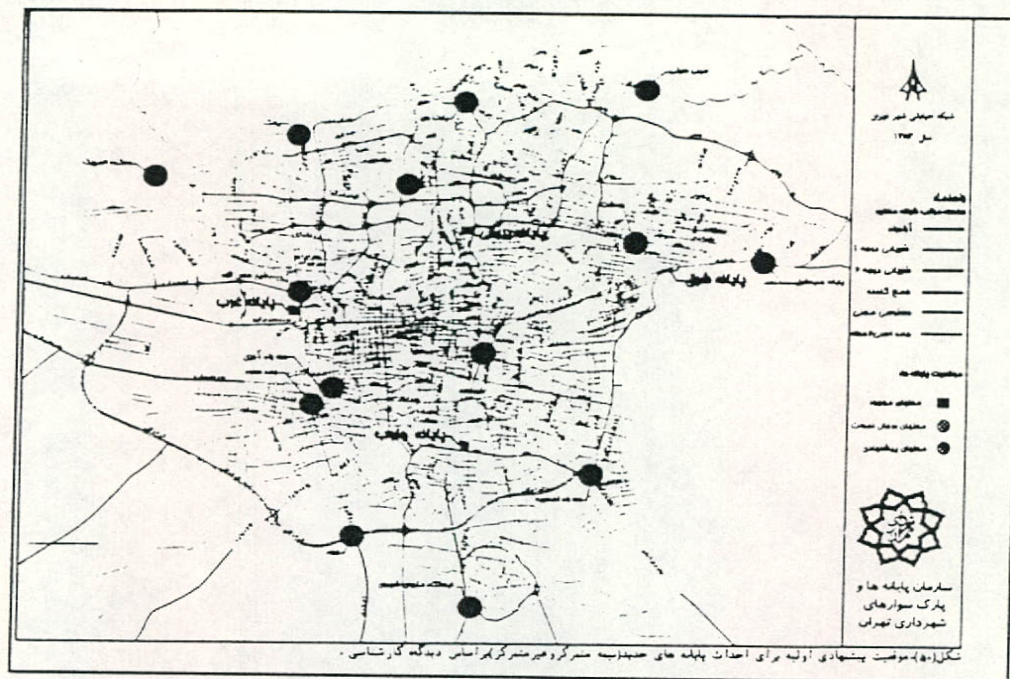
امکان تعریف مدیریت مشارکتی زمانی در بهره برداری از فضاها

Ticket Hall

مرکز فروش انواع بلیط









سهم ۸۷ درصد حمل و نقل جاده ای از جابجائی مسافر کل کشور، بالابودن جمعیت ساکن در تهران (برآورد برای سال ۸۳ حدود ۷/۵ میلیون نفر) موقعیت جغرافیایی و وضعیت خاص سیاسی و اجتماعی این شهر و وضعیت شبکه حمل و نقل جاده ای کشور باعث میشود که ماهانه حدود ۳/۵۰۰/۰۰۰ مسافر تهرانی یا غیرتهرانی بوسیله سیستم حمل و نقل جاده ای عمومی شامل اتوبوس، مینی بوس و سواری های کرایه بین شهری دارای مجوز به تهران وارد یا از آن خارج شوند.



از آنجاکه این حجم عظیم جابجائی از طریق چهارپایانه موجود در شهر تهران صورت میگیرد لزوم بررسی و انجام مطالعه ویژه نسبت به نحوه عملکرد و تاثیرهای ترافیکی و غیرترافیکی این چهارپایانه بر شبکه معابر تهران را روشن میسازد.

پایانه های چهارگانه بین سالهای ۵۹ تا ۷۵ تاسیس شده اند. رشد بی رویه وبدون ضابطه حوزه استحفاظی شهر تهران موجب گردیده که پایانه های شرق و غرب وجنوب عملاً وارد بافت مسکونی شهر شده که این امر به علت تفاوت فرهنگی و عملکردی پایانه ها با بافت مسکونی، اثرات متنوعی دربردارد که ضرورتاً نیازمند

دقیق میباشد.





عملکرد سیستم جابجایی مسافریون شهری تهران از طریق پایانه های فعلی دارای مشکلات زیرمیباشد:

متمرکز بودن پایانه ها

این مساله از چند نظر مشکل آفرین است که عبارتنداز:

•مراجعه مسافران از اقصی نقاط شهر به ۳ محل خاص برای سوارشدن به وسیله نقلیه مورد نظر.

•پیاده کردن مسافران واردشده به شهر که قصد رسیدن به اقصی نقاط شهررا دارند فقط در ۳ محل خاص.

•تراکم ترافیک درمقابل اطراف پایانه ها.

•این مسائل باعث زیاده شدن طول و زمان سفر ، افزایش هزینه سفر ، اتلاف وقت و انرژی و آلودگی صوتی و آلودگی هوا و شلوغی شبکه خیابانی (معلبر) میگرددند.



عدم وجود شبکه گسترده ارائه بلیط

به دلیل عدم وجود شبکه گسترده ارائه بلیط مسافران ملزم میباشند برای خرید بلیط به پایانه

مورد نظر ویا دفاتر محدودی که درسطح شهرووجود دارند مراجعه نمایند که این موضوع نیز

باعث شلوغی شبکه خیابانی ، اتلاف وقت ، انرژی ، آلودگی صوتی و آلودگی هوایی گردد.

هدف از ارائه مطالب فوق بررسی عملکرد پایانه های مسافریبری برون شهری دروضع موجود و

ارائه پیشنهادهایی برای بهبود عملکرد آنها میباشد.





این پیشنهادها در چهار چوب موارد زیر قابل بررسی میباشد:

الف) افزایش تعداد پایانه ها و توزیع آنها در سطح شهر (تمرکززدایی) بلهدف کمتر کردن تعداد مراجعین به هر پایانه و کمتر کردن طول سفر درون شهری مسافران برای رسیدن به پایانه.

ب) افزایش بهره وری و رانندگی عملکرد پایانه ها.

ج) تاسیس دفاتر محلی فروش بلیط بلهدف آسانتر کردن خرید بلیط و جلوگیری از مراجعه به پایانه برای خرید بلیط.

د) ایجاد هماهنگی و اتصال بیشتر بین حمل و نقل عمومی درون شهری با پایانه های مسافری برون شهری به منظور کاهش استفاده از وسایل نقلیه سواری.

ی) ایجاد مراکز خدمات رسانی مختلف در اطراف پایانه های چند منظوره (درون شهری و برون شهری) به منظور کاهش طول و تعداد سفرهای درون شهری.



پایانه های مسافری بلهدف جذب مسافری به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی شکل یافته است. این پایانه ها دسترسی مردم به وسایل حمل و نقل عمومی را افزایش میدهند و با ایجاد تسهیلات و خدمات جانبی سعی بر جذب آنها میکنند. پایانه های اتوبوس بین شهری در این میان از اهمیت خاصی برخوردارند. ساخت این پایانه ها نسبت به دیگر روش های حمل و نقل عمومی برون شهری آسانتر و ارزاتر است. همچنین قابلیت پراکندگی بیشتری را مخصوصاً در نواحی شهری دارا میباشند، باتوجه به کافی نبودن دیگر مدل های حمل و نقل همگانی در کشور ما پایانه های اتوبوس بین شهری وظیفه مهمتری را بر عهده دارند و سبب شده است که این پایانه به شکل مراکز متمرکزی در قسمت های مختلف شهرهای بزرگ بوجود آیند. این نوع از پایانه ها معایبی را به همراه دارند که از آن جمله به اتلاف وقت مسافری، تراکم زیاد ترافیک در شبکه اطراف این پایانه، کاهش قدرت سازمان های خصوصی برای

مسافری، تراکم زیاد ترافیک در شبکه اطراف این پایانه، کاهش قدرت سازمان های خصوصی برای





برای رفع این مشکلات میتوان با انجام مطالعه این پایانه ها را در سطح شهر توزیع نموده و از انواع پایانه ها از جمله غیر متمرکز (ایستگاهی) با هدف تمرکز زدایی که باعث کاهش تراکم ترافیک در شبکه معابر ، سهولت و تسریع در دسترسی شهروندان به پایانه های برون شهری میگردد اقدام نمود.

اتوبوس بین شهری نقش مهمی را در شهرهایی که به حمل و نقل هوایی و ریلی دسترسی ندارند ایفا میکند. این نکته را نیز باید در نظر داشت که اتوبوس بین شهری نسبت به دیگر وسایل حمل و نقل عمومی بسیار ارزاتر است.

شرایط و مکان ترمینالهای اتوبوس بین شهری موضوعی مهم در بهبود سرویس ها به شمار میرود.

ترمینالها با عملکرد ضعیف از دیگر مدلها دوره افتاده و اگر در مکان مناسبی واقع نباشد از میزان هماهنگی لازم و مسافرین بالقوه میکاهد. بهبود ترمینالها منجر به رشد سفر، هماهنگی بیشتر و عملکرد مناسب اتوبوسها برای ارائه خدمات به مناطق دور افتاده میشود.



برای ارتقاء جایگاه اتوبوسهای بین شهری در دیدگاه عموم باید بادیگر ارکان ها رابطه مناسبی داشت. این رابطه را میتوان به طرق مناسب بین دوسرویس از طریق دسترسی وسایل نقلیه عمومی شهری نظیر اتوبوس درون شهر و تاکسی بوسیله ایجاد ایستگاههای به مقصد پایانه افزایش داد.

باتوجه به مطالب عنوان شده جهت افزایش تسهیلات حمل و نقل برون شهری میتوان الگوهای متفاوتی را از نظر عملکرد و برنامه ریزی مرتبط با تسهیلات مدنظر گرفت که در ادامه به تعدادی از آنها اشاره میشود.





تقسیم بندی پایانه های مسافری

از لحاظ اصول طراحی و برنامه ریزی عملکردی میتوان پایانه های مسافری را به انواع متمرکز ، نیمه متمرکز و غیرمتمرکز دسته بندی کرد. در ادامه با توجه به موضوع گزارش ، به تشریح اصول برنامه ریزی عملکردی هریک از سیستمهای نیمه متمرکز و غیر متمرکز می پردازیم. از تشریح اصول برنامه ریزی عملکردی سیستم متمرکز بدلیل موجود بودن آن در تهران صرفنظر می نمائیم.



پایانه های نیمه متمرکز

پایانه های نیمه متمرکز مکتهایی هستند که فقط برای سوار و پیاده شدن مسافرین بکار میروند. مسافرین بلیط خود را از مراکز فروش بلیط سطح شهر تهیه نموده و تنها برای سوار شدن به وسایل نقلیه عمومی به محل ترمنال مراجعه می نمایند. پایانه های نیمه متمرکز بر اساس خصوصیت تفکیک قسمتی از فعالیتهای رانندگان و شرکتهای از فعالیت های مربوط به مسافرین طراحی و برنامه ریزی میگردند. هدف آنها ییشتر افزایش رفاه حال مسافر و افزایش ظرفیت پایانه و اقتصادی نمودن آن میباشد. برنامه ریزی این پایانه ها باتوجه به اصل توقف کوتاه مدت مسافرین و رانندگان در محل پایانه شکل میگیرد. مهمترین دلیلی که اینگونه پایانه ها را در گروه پایانه های غیرمتمرکز قرار میدهند آن است که فعالیتهای رانندگان و مسافرین و شرکتهای حمل و نقل صرفاً در محل پایانه مجتمع و متمرکز





درخصوص فعالیت شرکتها ، برنامه ریزی عملکردی متضمن حذف قسمتی از عملیات شرکتها منجمله اموردفتری و فروش بلیط ازطرح بوده و شرکتها باید دفترکلر ودفاتر فروش بلیط خود را درسطح شهرتأمین نمایند.

لذا پایانه فقط محل عملیات کنترل بلیط وهدایت مسافرن به سرویسهای درنظر گرفته شده واتجام امورنهایی اعزام سرویسها به سفرخواهدبود. طراحی چنین پایانه هایی از نقطه نظربرنامه ریزی عملکردی دردوتیپ استاتیک ویا دینامیک صورت میگیرد.

درسیستم استاتیک ، برنامه ریزی عملکردی طوری درنظر گرفته میشود که برای هرشرکت یک جایگاه اختصاصی دائمی درحد یک گیشه ویا یک کلتینر درمحل پایانه پیش بینی شده ونمایندگان شرکت درآن محل نسبت به کنترل بلیط مسافرن وسازماتدهی نهائی امورسفر اقدام می نمایند.



درسیستم دینامیک ، برنامه ریزی عملکردی طوری درنظر گرفته میشود که جایگاههای کنترل بلیط به شرکت خاصی اختصاص ندارد وممکن است درساعات مختلف توسط شرکتهای متفاوتی مورد استفاده واقع شوند دراین صورت ، مدیریت سالن براساس برنامه زمان بندی اعلام شده توسط شرکتها نسبت به اختصاص نوبه ای وموقت بوجه ها به هرشرکت اقدام می نماید.

بدیهی است که مشخصات دوسیستم اخیربرای سکوهای مسافرگیری نیز بطور مشابهی اعمال میشوند درطراحی حالت دینامیک ، ظرفیت سکوهای مسافرگیری وبه تبع آن ظرفیت کل پایانه نسبت به حالت استاتیک بیشترخواهد بود بنابراین لازم است ظرفیت طراحی عوامل وعناصر دیگر طرح از جمله پارکینگهای سواری و فضاهای انتظار مسافرن وغیره متناسباً افزایش یابند. این موضوع باعث میشود که برنامه ریزی حالت دینامیک به خودی خود پایانه های با مشخصات فنی مفصل تر و بزرگتری رانتیجه





درمورد فعالیتهای رانندگان، برنامه ریزی عملکردی طرح متضمن حذف فعالیتهایی از قبیل سرویس، شستشو، تعمیرات و معاینه فنی وسایل نقلیه، استراحت کوتاه یا بلند مدت رانندگان، مطالعه، آموزش، ورزش، امور بهداشت و درمان و یا حتی سوخت گیری وسایل نقلیه است. بنابراین در شهرهایی که ضرورت ایجاد فضایی مستقل برای رانندگان و فعالیتهای آنان باشد لازم است فعالیتهای رانندگان و امور مرتبط به ناوگان در محلهای دیگری واقع در اطراف شهر متمرکز و فضاهای لازم تحت عنوان مجتمع های خدماتی رفاهی رانندگان برای آنها پیش بینی گردد. بدیهی است که تعداد اندکی از اینگونه اماکن در حاشیه شهرها میتوانند پاسخگوی نیازهای رانندگان بوده و لازم نیست تعداد زیادی مجتمع برای آنها در نظر گرفته شود. با حذف عواملی که باعث توقف طولانی مدت رانندگان، مسافران و شرکتها در اینگونه پایانه های میشوند، مساحت و تنوع تسهیلات به حداقل ممکن رسیده بطوریکه میتوان طرح را در فضایی بامساحت تقریبی ۳ تا ۵ هکتار نیز سازمان داد.



از این جهت، احداث پایانه های نیمه متمرکز احتیاج به سرمایه گذاری کمتری نسبت به پایانه های مرکزی داشته و فضای کمتری را نیز اشغال می نمایند. پایانه های نیمه متمرکز بطور کلی کوچکتر از پایانه های عمومی و بزرگتر از پایانه های اختصاصی متمرکز میباشند و تعداد فضاها و بزرگی و تنوع تسهیلات در این مجموعه نسبت به پایانه های مرکزی کمتر و نسبت به پایانه های اختصاصی بیشتر است. درنگرش پایانه های نیمه متمرکز، به تعداد کافی از اینگونه پایانه ها ولی تا حد ممکن کوچک در مبادی خروجی شهرها و تقریباً چسبیده به حلقه محیطی شهر احداث میشوند.





هرگاه شرکتی بخواهد مسافری خود را جابجائید، اتوبوس مربوطه را دقایقی قبل از سفر به محل پایانه اعزام میکند. مسافری نیز قبلاً بلیط خود را از دفاتر سطح شهر تهیه نموده و دقایقی قبل از سفر در پایانه ها حاضر میشوند. بدین ترتیب با فراهم شدن زمینه توقف کوتاه مدت مسافری در محل پایانه ضرورت وجود بسیاری از فضاهای در پلان طرح منتفی میگردد. در چنین حالتی شرکتها دارای غرفه فروش بلیط در داخل پایانه نبوده و فقط یک کلین کوچک یا یک باجه به آنها اختصاص می یابد. بنابراین رقابت میان شرکتها بر اساس نحوه قرارگیری غرف نسبت به هم و متاثر از طرح معماری سالن اصلی پایانه نخواهد بود بلکه ملاک جذب مشتری عمدتاً به سلیقه مسافر که نشان دهنده نوع و کیفیت خدمات مورد نظر میباشد وابسته خواهد شد. با توجه به اینکه اینگونه پایانه ها به تعداد بیشتری در حاشیه و محل خروجی شهرها ساخته میشوند ماین مزیت را نیز دارند که مسافری میتوانند بدون جابجائی های پرمسافت در طول و عرض شهر به خدمات حمل و نقل برون شهری دسترسی پیدائمانند.



پایانه های غیر متمرکز

این نوع پایانه ها بیشتر شبیه به ایستگاههای اتوبوس درون شهری میباشند که محوطه آنها کمی بزرگتر و در حدود ۲ یا ۳ برابر یک ایستگاه اتوبوس درون شهری است. هر ایستگاه دارای شماره مخصوص به خود بوده و در اجاره یا تحت مالکیت یک شرکت میباشد. چنین ایستگاههایی بوسیله یک خروجی از کنار مسیر حرکت وسایل نقلیه جدائیگردند ولی عموماً به موازات مسیر حرکت

وسایل نقلیه و تقریباً چسبیده بر آن احداث میشوند.





تعداد این ایستگاهها در سطح شهر بسیار بیشتر از تعداد پایانه های نیمه متمرکز میباشد تاجتیکه هر شرکت مسافری ممکن است تعدادی از این ایستگاهها را در اختیار داشته باشد. شاید بتوان نام جایگاه ترانزیت برونشهری مسافر را برای اینگونه تسهیلات انتخاب نمود ولی باتوجه به موضوع تردد وسایل نقلیه مسافری در شهرهای بزرگ و فلسفه ایجاد اختلال در امر ترافیک شهری ، الگوی جتمائی چنین تسهیلاتی تنها در بزرگراههای شهری و اتوبیتهای مجموعه شهری یا تسهیلات اطراف آن توجیه داشته و این نیز تنها به شرطی مقدور است که شهر مزبور دارای شبکه بزرگراهی به هم پیوسته باشد ، بطوریکه بتوان از محل یک پایانه مرکزی اتوبوسها را برای جایگاههای ترانزیت اعزام نمود بدون اینکه به شبکه خیابان های اصلی شهر وارد شوند.

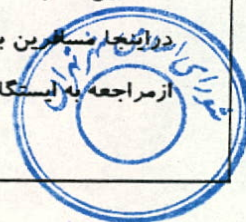


در چنین شرایطی ، مسافرین میتوانند بلیط مسافرتی خود را از دفاتر فروش بلیط سطح شهر خریداری نموده و بنا به توصیه شرکت مسافری در ساعت مشخص از یک روز خاص دریکی از جایگاهها منتظر اتوبوس خود باشند.

جایگاههای ترانزیت برون شهری مسافرینا به نحوه عملکرد خود دارای برنامه ریزی عملکردی جداگانه ای میباشد.

طراحی چنین پایانه هائی بر اساس اصل تفکیک کامل فعالیتهای رانندگان و شرکتها از فعالیتهای مسافرین استوار است.

در اینجه مسافرین به هیچ عنوان فعالیتهای روزمره رانندگان و یا شرکتهای را نمی بینند و پس از مراجعه به ایستگاه صرفاً سوار بر اتوبوس شده و سفر خود را آغاز می نمایند.





همانگونه که از تعاریف فوق بر می آید برنامه ریزی عملکردی چنین تسهیلاتی متضمن رعایت اصل توقف کوتاه مدت راننده و مسافر در جایگاه است. به همین دلیل فعالیتهای مسافری نیز در آن محدود شده و تسهیلات لازم به حداقل مقدار ممکن کاهش پیدا میکنند. در این صورت ، خصوصیات کیفی چنین پایانه هائی بصورت جدول ذیل تعریف میشوند.



مزایا و معایب پایانه های نیمه متمرکز

الف) مزایا:

اتلاف وقت کمتر مسافری و راحتی آنها
راحتی دسترسی به بلیط از طریق دفاتر سطح شهر برای مسافری
حذف رقابت های ناسالم فعلی شرکتهای برای تصاحب غرف پایانه ها
تشویق شرکتهای به اجرای برنامه ریزی و زمانبندی دقیق سفرها
ایجاد رقابت ملین شرکتهای در جهت جذب مسافر
ظرفیت بیشتر
کنترل انتظامی بهتر
توقف کوتاه مدت مسافری و جلوگیری از بیتوجهی مسافری در محل پایانه .

ب) معایب:

در شهرهای کوچک ، احداث تعداد زیادی از آنها توجیه حمل و نقلی و اقتصادی ندارد



مزایا و معایب پایانه های غیر متمرکز (جایگاههای ترانزیت برون شهری مسافر)

الف) مزایا:

عدم عدم اتلاف وقت مسافر
عدم مراجعه کلیه مسافرن به محل پایانه مرکزی که موجب توزیع مسیرهای سفر مسافرن
شده واز تراکم ترافیک در محل ترمنال میکاهد.
احتمال بیشتر سرمایه گذاری برای احداث جایگاه توسط شرکتها
کمک به کاهش فضای لازم برای احداث پایانه های نیمه متمرکز بعلت استفاده کامل برخی
از شرکتها ازاین جایگاهها وعدم حضور وسایل نقلیه آنها در پایانه های نیمه متمرکز یا مرکزی.



ب) معایب:

در شهرهائیکه دارای شبکه بزرگراهی به هم پیوسته نیستند قابل اجرائیست
در شهرهایی که طرح ممنوعیت ورود وسایل نقلیه به شبکه بزرگراهیهای شهری اجرائیشود قابل
اجرائیست.





مدیریت پایانه درون شهری

مدیریت حاضر پایانه های درون شهری دارای مشکلات زیادی از نظر تامین هزینه ها و پائین بودن درآمد عملیاتی میباشد. اتکالی زیاد این پایانه ها به شرکت واحد اتوبوسرانی از جمله مشکلات دیگری است که ناشی از عدم موفقیت آنها در کسب درآمد و ارائه خدمات مطلوب به شهروندان میباشد و همچنین در حال حاضر در هیچکدام از پایانه های اتوبوسرانی درون شهری خدمات شهری به شهروندان ارائه نمیگردد.

ضعف نظافت ، تبدیل پایانه ها به تعمیرگاه ، آلودگی زیست محیطی ، اتواع ناهنجاری های اجتماعی را بدنبال دارد. از آنجائیکه اکثر استفاده کنندگان اتوبوسهای درون شهری را اقشار کم درآمد تشکیل می دهند از این رو مدیریت پایانه های درون شهری نیازمند برنامه ریزی و اندیشیدن تمهیداتی در این زمینه و تلاش در جهت ارتقای کارایی آن میباشد. لذا ضرورت دارد با انجام برخی اقدامات و تغییراتی در سیستمهای کنونی بمنظور اصلاح و بهبود روش ها قدم های جدی برداشته شود.



آینده نگری و نگاه رو به جلو در مدیریت شهری میتواند گره گشایی بسیاری از مشکلات زیست شهری ما در زمان حال و آینده باشد. متأسفانه در گذشته و در بسیاری از جنبه های مدیریت شهری نه تنها این دیدگاه وجود نداشته است بلکه یک سویه نگری و عدم تطبیق تصمیم گیری ها با سیاست های درست مدیریت شهری مشکلاتی را گریبانگیر شهر تهران و شهروندان آن نموده است.

یکی از مشکلات کنونی شهر تهران ، بحث پایانه های اتوبوسرانی درون شهری است . مدیریت این پایانه ها در کشور ما و به خصوص تهران همواره از یک ضعف ساختاری رنج برده است. تعدد مراکز تصمیم گیری ، کمبود امکانات و عدم تناسب آن با خدماتی که ارائه آنها در تعریف پایانه ها برای آن متصور گردیده است و مشکلاتی از این دست باعث شده که پایانه ها عملکرد خود را بعنوان مرکزی برای سلامتی ، جمع آوری مسافران ، زمانبندی حرکت اتوبوسها ، نظارت و... از دست داده و خود به یک معضل شهری مبدل شوند.





در زمان حاضر در هیچکدام از پایانه های اتوبوسرانی درون شهری خدمات شهری به شهروندان ارائه نمی گردد. ضعف نظافت ، تبدیل پایانه ها به تعمیرگاه و استراحتگاه رانندگان ، آلودگی های زیست محیطی ، انواع ناهنجاری های اجتماعی و سیمای شهری و همچنین عدم تطابق مبلمان شهری با استانداردهای محیط شهری ، عدم اطلاع رسانی و سرگردانی مسافران در اینگونه پایانه ها از جمله مسائلی است که رفع آنها میتواند پایانه ها را به تدریج به نقش و کارکرد اصلی خود برگردانده و گوشه ای از مشکلات شهروندان در حمل و نقل عمومی را مرتفع گرداند.



در زمان حاضر و در حالی که مبحث (TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT) یا T.O.D یا توسعه شهری حمل و نقل گرا به یکی از بحث های اصلی در توسعه محیط شهری بدل گردیده و در بسیاری از کشورها باموفقیت اجرا گردیده است ، پایانه های درون شهری مابذلیل نبود یک مدیریت تخصصی ، منسجم و هماهنگ دچار مشکلاتی گردیده است که درسطور بالا به گوشه ای از آن اشاره گردید. یکی از عمده دلایل این امر وجود مدیریت پراکنده و توجه مسئولین شرکت واحد به جابجائی مسافر و ارائه و کنترل سرویس ها به عنوان اصلی اولیه در مقابل مدیریت و مبلمان فضای موجود میباشد.





این درحالی است که سازمان پایانه های مسافری با قدمت ۲۵ ساله تخصص لازم در نگهداری و مدیریت پایانه های برون شهری را به عهده داشته و تجربیات ارزنده ای را در این مسیر کسب نموده است. از نظر شهری بسیاری از پایانه ها در تقاطع از شهر واقع شده اند که هم از نظر جمعیتی و هم از لحاظ ساخت و ساز شهری تراکم بسیار بالایی دارند بنابراین توسعه زیرساختی آنها در زمان حاضر هزینه های بسیار گزافی را برای مدیران شهری در بر دارد.

سیستم حمل و نقل شهر تهران که اکنون با راه اصلی آن به عهده اتوبوسرانی میباشد در طول روز ۳/۵ میلیون مسافر را جابجا می نماید، بسیاری از این مسافران مبدأ و مقصد آنها به یکی از پایانه های درون شهری ختم میشود، با احداث زیر ساخت های خدماتی در این پایانه ها میتوان در صدد بالایی از نیازمندیهای مسافران را در مبدأ و یا مقصد پاسخ داد و از سفرهای اضافه و دوم مسافران جلوگیری نمود.



احداث سرویس های بهداشتی، فضای سبز و پست و مخابرات، بیمه، فروشگاه های مایحتاج اولیه از جمله مواردی است که در بسیاری از پایانه های درون شهری قابل احداث میباشد.

همه اینها میسر نیست جز اینکه مدیریتی واحد و تخصصی در مصدر امور قرار گیرد و با یک برنامه ریزی منظم و منسجم به ارائه طرح و برنامه در این خصوص بپردازد.

اکنون چندین سازمان متولی پایانه های درون شهری میباشد، شهرداریهای مناطق، شرکت واحد اتوبوسرانی، سازمان پایانه های مسافری و پارکسوارهای شهرداری از جمله ارگانهایی هستند که اکنون در مورد پایانه ها به ایفای نقش می





به نظرمیرسد چنانچه در رده های بالای تصمیم گیری در شهرداری تهران تقسیم کار مناسبی صورت بگیرد و امور جابجائی و حمل مسافر و مسائل مربوط به حرکت اتوبوسها و زمانبندی سفرها ، کنترل ورود و خروج ، شناورسازی اتوبوسها به اتوبوسرانی سپرده شود و مدیریت و اداره پایانه های درون شهری بمنظور ارائه مناسب مبلمان شهری ، نظافت ، نگهداری و ایجاد فضاهای مناسب و مورد نیاز به سازمان پایانه ها که تجربه و توان تخصصی این کار را دارد سپرده شود بهره وری پایانه های درون شهری بالا رفته و درصد قابل توجهی از سفرهای زائد درون شهری کاسته خواهد شد .



تاریخ ۸۴/۸/۱۰
شماره ۱۷۷۸۸۵
پوست



جناب آقای مهندس جمران
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

احتراماً بازگشت به نامه شماره ۱۶۰/۶۵۷/۱۳۰۳۱ مورخ ۸۴/۷/۲۶ به استحضار میرساند مصوبه « نحوه ساماندهی پایانه‌های مسافربری درون شهری و برون شهری تهران » در مورخه ۸۴/۸/۹ با حضور نماینده اعزامی آن شورای محترم مورد بررسی قرار گرفت، بدینوسیله مراتب اعتراض را به شرح ذیل اعلام می‌دارد:

۱. عنوان مصوبه ساماندهی پایانه‌های مسافربری درون شهری و برون شهری تهران است در حالیکه پایانه‌های برون شهری مشمول مقررات و قوانین خاص خود می‌باشند.
۲. هرگونه تعیین و تغییر کاربری اراضی شهری میبایست در چهارچوب ضوابط شهرسازی صورت گیرد.

خواهشمند است دستور فرمائید در اجرای ماده ۸۰ قانون اصلاح شورا اقدام قانونی معمول و نتیجه را به این فرمانداری اعلام نمایند. ف. ۸/۱۰

آقای
معاون استاندار و فرماندار تهران



۱۷۷۸۸۵/۱۰
۸۴/۸/۱۰