



مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی  
کلاس تبریز

دیدگاه مرکز درباره

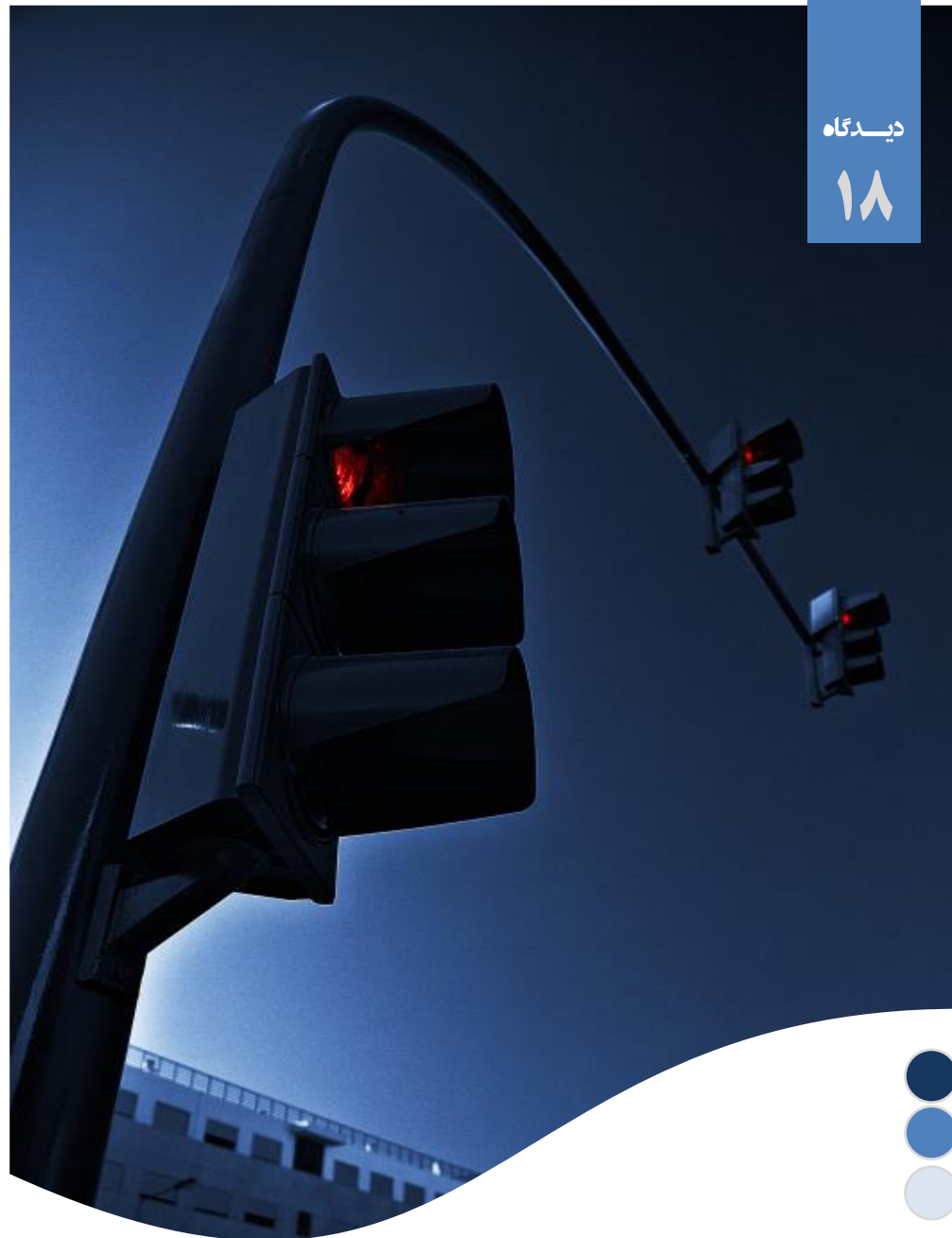
**مأموریت حمل و نقل و ترافیک**

**در لایحه بودجه ۱۴۰۲ شهرداری تبریز**

**از منظر برنامه راهبردی - عملیاتی**

شماره: ۳۰۰-۶/م/پ | تاریخ: ۱۴۰۱/۱۲/۲۰

متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی [rctbz.tabriz.ir](http://rctbz.tabriz.ir) قابل دریافت است.  
آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیق‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی







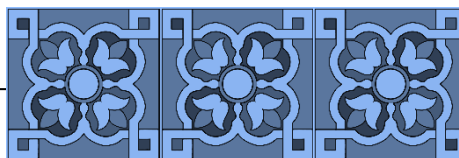
دیدگاه مرکز درباره

## مأموریت حمل‌ونقل و ترافیک در لایحه بودجه ۱۴۰۲ شهرداری تبریز

### از منظر برنامه راهبردی - عملیاتی

شماره: ۳۰۰-۶/م/پ | تاریخ: ۱۴۰۱/۱۲/۲۰

حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به مرکز پژوهش‌های شورای شهر تبریز است.  
متن (PDF) از طریق سایت مرکز به نشانی [rctbz.tabriz.ir](http://rctbz.tabriz.ir) قابل دریافت است.  
آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شیخ‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی





مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تبریز

|                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| عنوان اصلی: مأموریت حمل‌ونقل و ترافیک                                                   |
| عنوان فرعی: در لایحه بودجه ۱۴۰۲ شهرداری تبریز از منظر برنامه راهبردی - عملیاتی          |
| پدیدآور: فرشاد رشدی ملکی                                                                |
| ناظر: معاونت پژوهشی مرکز                                                                |
| نوع و شماره: دیدگاه (۱۸)                                                                |
| شماره: ۳۰۰-۶/م/پ   تاریخ: ۱۴۰۱/۱۲/۲۰                                                    |
| متن (PDF) از طریق سایت مرکز قابل دریافت است                                             |
| این متن در پرتال جامع مطالعات شهری ایران بارگذاری شده است                               |
| دریافت نظر و پیشنهاد: <a href="mailto:rctc@tabriz.ir">rctc@tabriz.ir</a>   ۰۴۱-۲۱۰۴۰۹۰۰ |
| آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی                     |

## مقدمه

برای اینکه نظام مدیریت در سیستم‌های باز بتواند موفق باشد و اثرات مطلوب در مأموریت‌های محوله سازمانی بر جای گذارد و درعین حال بقای خود را نیز تضمین نماید باید بتواند چشم‌اندازسازی کرده و افق دید قابل توصیفی را در میان مدت و بلندمدت ترسیم نماید. داشتن چشم‌انداز وسیع و باز تعریف جایگاه مورد انتظار در آینده برای سیستم امری حیاتی است و چنانچه به دنبال موفقیت باشیم می‌بایست همگام با نقشه راهی که از پیش و بر مبنای واقعیت‌ها و انتظارات منطقی ترسیم شده است حرکت نماییم. خوشبختانه سند چشم‌انداز شهرداری تبریز برای افق ۱۴۰۹ برای اولین بار تدوین و تصویب شده است که با نگاهی به مفاد آن می‌توان فهمید که همگام با مسائل روز و مطرح در حوزه مدیریت شهری در سطح جهان، این رویکرد برای شهر تبریز نیز اتخاذ شده و دغدغه‌های جامعه‌های پیش رو جهانی و مسائلی که آنها درگیرشان هستند در اینجا برای شهر تبریز نیز دیده شده و از تلفیق تجربیات و دغدغه‌های محلی و تجربیات جهانی، سندی در هشت محور تنظیم گردیده است.

برخی از این محورها نشان می‌دهد که تمرکز بر توسعه کالبدی تبریز در سال‌های گذشته موجب نادیده گرفته شدن اصول نانوشته قبلی شده که در لایه‌های زیرین طراحی بافت‌های شهری در گذشته مورد توافق بوده و در رشد شتابان شهرنشینی و توسعه فیزیکی شهر از آنها غفلت شده است.

از جمله این اصول بارز، شکل‌دهی به شهر با محوریت ابعاد انسانی و حفظ کرامت انسان است که بعد از گذشت دوره رشد شهری و اثراتی که بر کیفیت زندگی جمعی بر جای گذاشت، بازگشت به این شاخصه مدنظر قرار گرفته است. محور شهر پاک و سالم و سرزنده با اولویت وسایط نقلیه پاک از اثرات جنبی توسعه و ماشینی شدن زندگی و اثرات مخرب غفلت شده زیست‌محیطی آن است که چالش پیش روی مدیریت شهری محسوب می‌گردد. این محور از سند چشم‌انداز که با راهبردهایی همچون حمل و نقل ایمن، روان و پاک در مواد ۴۳ الی ۵۵ برنامه راهبردی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ شهرداری شرح و بسط یافته و در نهایت در قالب اولویت‌های اجرایی ۸۸ گانه احکام برنامه بیان گردیده است. این اولویت و اقدامات اجرایی شهرداری تبریز می‌بایست در لوایح بودجه پیشنهادی در بخش مأموریت‌های مرتبط با حمل و نقل و ترافیک در ردیف‌های مربوطه خود را نشان دهد.

بدیهی است که میزان تطبیق لایحه بودجه سالانه شهرداری با این احکام، نشان از پابندی مجموعه شهرداری و شورا به اصول برنامه‌ریزی و برنامه‌محور بودن سیستم دارد. هر چه قدر در جهت موازین برنامه حرکت کرده باشیم؛ یعنی به همان اندازه مدیریت مجموعه قائم به شخص نبوده و سلاقی و علایق کاری شخصی تأثیر کمتری در مسیر ترسیم شده برای رسیدن شهر به افق برنامه داشته است. در این صورت می‌توان از هماهنگی و توافق کلی بین تمام ارکان سیستم صحبت کرد و استمرار و حرکت روبه‌جلو و کاهش تک‌روی‌های مرسوم در مدل‌های سنتی مدیریت تضمین خواهد شد.

## ۱- خطوط کلی مواد برنامه پنج‌ساله

با نگاهی اجمالی به مفاد مواد مرتبط با حوزه حمل و نقل و ترافیک چارچوب کلی آن مشخص می‌شود؛

- توجه به جابه‌جایی ایمن و سریع
- ایجاد شبکه منسجم حمل و نقل با ترکیب انواع مودهای سفر و انبوه‌سازی ظرفیت آن
- تسهیل و روان‌سازی دسترسی عابران پیاده و افزایش سهم این نوع از سفر
- ارتقای ایمنی معابر و کاهش سوانح
- توسعه و بهسازی شبکه معابر و رعایت سلسله‌مراتب دسترسی
- ارتقای سرزندگی اجتماعی با تسهیل جابه‌جایی‌های درون محله‌ای
- ایجاد هماهنگی شبکه حمل و نقل با کاربری زمین
- نظارت بر توزیع صحیح بار و کالا
- استفاده از ظرفیت‌های دستگاه‌های اجرایی در زمینه کاهش ازدحام ترافیک از جمله راهنمایی و رانندگی
- دستیابی به شهر پاک و کاهش آلودگی هوا
- ساماندهی فضای پارک خودرو
- کاهش خسارات جانی و مالی شهروندان با مشارکت شرکت‌های بیمه

بررسی راهبردهای ارائه شده در برنامه پنج‌ساله نشان از تغییر رویکرد استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی به‌صورت هوشمند و خودکنترلی و افزایش جذابیت آن و کاهش تقاضا برای استفاده از خودرو شخصی در سفرهای درون‌شهری، انسان نمودن معابر و افزایش فرصت برای حضور بهتر انسان در فضاها و معابر شهری و در نتیجه کاهش آلودگی و رسیدن به شهر پاک و سالم و زیست‌پذیر برای انسان است.

هرچند درهم‌تنیدگی مسائل شهری موجب شده که راهکارهای ارائه شده در اندیشه‌های جدید شهرسازی نزدیک به هم باشد، ولی به طور خاص و شاخص می‌توان اثرات رویکردهای TOD و شهر هوشمند را در بیانیه چشم‌انداز و به تبع آن در برنامه راهبردی پنج‌ساله مشاهده کرد.

براین اساس انتظار این می‌رود که بودجه شهرداری نیز در این راستا و در جهت تحقق اهداف آن تدوین و ارائه شده باشد. برای اینکه بتوان نگاه واقع‌بینانه‌ای داشت، می‌بایست در توزین ارقام بودجه چرخشی از ردیف‌های پرتکرار بودجه به سمت ردیف‌های جدید مشاهده کنیم و وزندهی به گونه‌ای باشد که شاهد اثرات عینی تحقق‌پذیری رویکردهای نوین مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل و ترافیک باشیم.

البته برخی ردیف‌های بودجه ذیل مأموریت اصلی حمل و نقل و ترافیک من جمله توسعه زیرساخت‌های عبور و مرور که شامل طراحی و احداث خیابان، بزرگراه، رمپ و لوپ و یا

با بررسی ردیف‌های بودجه ذیل مأموریت‌های مرکز و مناطق در حوزه حمل و نقل و ترافیک برای سنوات ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ اثری از حرکت در مسیر طراحی و تکمیل این زیرساخت‌ها دیده نمی‌شود و این در حالی است که برای محقق شدن برنامه، توجه اولیه بر این ردیف‌های خاص از احکام ضروری بوده و با این اوصاف عملاً می‌توان گفت که مسیر حرکتی با کمترین توجه به چارچوب کلی برنامه تنظیم شده است.

اتفاق مثبتی که در بودجه پیشنهادی ۱۴۰۲ نسبت به سنوات گذشته در راستای موارد مدنظر این گزارش روی داده است، گنجانیدن ردیف‌های مربوط به طراحی و احداث پیاده‌راه و مسیرهای ویژه تردد دوچرخه است. البته با توجه دوباره به پروژه‌های ذیل این برنامه‌ها در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۲ مشخص می‌شود که صرفاً معطوف به اجرای پروژه‌های خاص بوده و وجود مطالعات منسجم و یکپارچه در این بخش (با توجه به اینکه در سال‌های گذشته نیز ردیفی برای انجام مطالعات مدنظر پیش‌بینی نشده بود) مورد تردید است. چه اینکه در ماده ۴۵ برنامه، انجام مطالعات مربوط به حمل و نقل پیاده در قالب طرح مطالعاتی تعریف و پیش‌بینی شده است.

مقاوم‌سازی و نگهداری از آنها، تعریض خیابان‌ها و معابر و اصلاح هندسی تقاطع‌ها و ... یا توسعه و تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی و ریلی و ... جزو هزینه‌های ثابت شهری هستند و سهم خود را از بودجه سالانه همواره داشته و خواهند داشت.

آنچه مدنظر است چشمگیر شدن ردیف‌های جدیدی در بودجه است به طوری که نشانگر حرکت و تغییر روش و نوع نگاه به این حوزه در راستای هوشمندسازی و افزایش کارایی آن بآتکیه بر ابزارهای الکترونیکی و طراحی سامانه‌های هوشمند پایش داده و ... و همچنین توسعه‌دادن رویکردهای انسان‌محور و تسهیل حضور انسان در فضاها و معابر شهری با برنامه‌هایی از قبیل توسعه پیاده‌راه و مسیرهای سبز، مسیرهای تردد ویژه دوچرخه و ... باشد.

## ۲- بررسی ساختار برنامه و بودجه

از آنجایی که در برنامه پنج‌ساله رویکردی جدید و نگاهی نو به شاکله شهرداری اضافه شده است، طبیعتاً در ابتدای امر می‌بایست کارهای زیرساختی صورت پذیرد و سپس اقدامات متناظر با آنها تقویت و اجرایی گردد. بدین ترتیب ردیف‌های موضوعی ذیل برنامه، دستورالعمل، لایحه، طرح مطالعاتی و سامانه که می‌باید اغلب در همان سال‌های اول برنامه شروع و به نتایج اولیه برسد، مورد توجه خواهد بود. این طیف شامل ۲۷ ردیف از احکام ۸۸ گانه راهبردی است که شامل دو برنامه، دو لایحه، سه دستورالعمل، یازده طرح مطالعاتی و نه سامانه است. (جدول شماره یک)

جدول شماره ۱: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متمرکز بر فراهم‌آوری کارهای زیرساختی

| ردیف | عنوان                                                                                                              | برنامه | دستورالعمل | لایحه | طرح | سامانه |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|-------|-----|--------|
| ۱    | تهیه و ارائه طرح حمل و نقل، همگانی، ترکیبی و یکپارچه شهر تبریز                                                     |        |            |       |     |        |
| ۲    | تکمیل سامانه موقعیت‌یاب خودکار اتوبوس‌ها                                                                           |        |            |       |     |        |
| ۳    | تکمیل زیرسامانه خودکار پرداخت الکترونیک                                                                            |        |            |       |     |        |
| ۴    | تکمیل و بهره‌برداری از سامانه پرداخت و توسعه حساب الکترونیک                                                        |        |            |       |     |        |
| ۵    | توسعه و بهره‌برداری کامل از سامانه اطلاع‌رسانی، ورود اتوبوس، در ایستگاه‌ها (RTPIS)                                 |        |            |       |     |        |
| ۶    | توسعه و بهره‌برداری کامل از سامانه جمع‌آوری اطلاعات به‌صورت آنلاین در بستر (GPRS)                                  |        |            |       |     |        |
| ۷    | تدوین شیوه‌نامه استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی جهت توسعه حمل و نقل عمومی در جابه‌جایی مسافر                        |        |            |       |     |        |
| ۸    | ارائه برنامه جامع احداث، توسعه، ساماندهی، تجهیز، نگهداری و مرمت پایانه‌ها، توقفگاه و مجتمع تعمیرگاهی               |        |            |       |     |        |
| ۹    | طرح حمل و نقل پیاده شهر تبریز                                                                                      |        |            |       |     |        |
| ۱۰   | راه‌اندازی سامانه ثبت آمار و تحلیل اطلاعات تصادفات                                                                 |        |            |       |     |        |
| ۱۱   | مطالعات بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تبریز                                                              |        |            |       |     |        |
| ۱۲   | شیوه‌نامه استاندارد کردن روند تصویب پروژه‌های زیرساخت حمل و نقل                                                    |        |            |       |     |        |
| ۱۳   | دستورالعمل و شیوه‌نامه نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل                                                               |        |            |       |     |        |
| ۱۴   | سامانه نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه زیرساخت (PMS)                                                                   |        |            |       |     |        |
| ۱۵   | مطالعات عرضه‌سنجی ترافیکی برای کاربری‌های خاص                                                                      |        |            |       |     |        |
| ۱۶   | مطالعات توسعه شهر مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD)                                                                   |        |            |       |     |        |
| ۱۷   | طرح نظام جابه‌جایی بار درون شهری و ارتباط با نظام جابه‌جایی بار برون شهری تبریز                                    |        |            |       |     |        |
| ۱۸   | طرح سامانه‌های هوشمند مدیریت و تسهیلات، تغییر و مکان‌یابی زیرساخت‌های حمل و نقل و جابه‌جایی بار و کالا در شهر      |        |            |       |     |        |
| ۱۹   | طرح بانک اطلاعاتی حمل و نقل بار و زیرساخت‌های آن بر اساس سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)                             |        |            |       |     |        |
| ۲۰   | لایحه توسعه و احداث بارانداز و پایانه‌ها و انبارهای بار و کالا در سطح شهر                                          |        |            |       |     |        |
| ۲۱   | سامانه الکترونیکی ارائه خدمات غیرحضورى شهرداری برای کاهش تقاضای سفر                                                |        |            |       |     |        |
| ۲۲   | امکان‌سنجی اجرای متفاوت ساعات آغاز و پایان کار ادارات، نهادهای سازمان‌ها در راستای توزیع زمان اوج سفر در شهر تبریز |        |            |       |     |        |
| ۲۳   | ارائه لایحه سازوکار نظارت بر نحوه معاینات فنی خودروها                                                              |        |            |       |     |        |
| ۲۴   | مطالعات امکان‌سنجی جایگزینی و استفاده از انرژی‌های پاک مدرن برای وسایط نقلیه حمل و نقل عمومی                       |        |            |       |     |        |
| ۲۵   | ارائه طرح جلوگیری از انتشار آلاینده‌های تخییری در جایگاه‌های سوخت شهر                                              |        |            |       |     |        |
| ۲۶   | ارائه طرح عملیاتی محدوده طرح ترافیک و طرح زوج و فرد                                                                |        |            |       |     |        |
| ۲۷   | برنامه تعمیر و تجهیز پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر                                                                  |        |            |       |     |        |

### ۳- طرح جامع حمل و نقل

در واقع بزرگ‌ترین غفلت در حوزه حمل و نقل و ترافیک بی‌توجهی به رنجی است که تبریز از عدم وجود طرح مطالعاتی جامع حمل و نقل کشور می‌برد. برای اینکه بر مسائل و مشکلاتی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به حوزه حمل و نقل مرتبط می‌گردد فائق آییم، می‌بایست شروع کلیه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربنای حمل و نقل، صرفاً بر اساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی انجام پذیرد.

البته ناگفته نماند که ضرورت موضوع و ادراک جمعی نسبت به این مسئله نه در شهر تبریز که در سطوح ملی نیز هنوز به پختگی لازم نرسیده و وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی امر، در کاربردی‌سازی طرح جامع حمل و نقل کشور در سطح کلان موفق عمل نکرده است. بر اساس قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵ دولت موظف به تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور در هیئت وزیران بوده که تا کنون فاز اول شروع شده؛ ولی فازهای عملیاتی بعدی آن آغاز نگردیده است.

اصولاً مطالعات طرح جامع حمل و نقل برای نیل به اهدافی چون افزایش کارایی سیستم‌های حمل و نقل موجود، کاهش تقاضای سفر، کاهش زمان سفر در شرایط موجود، کاهش هزینه سفر، افزایش ایمنی سفر، افزایش راحتی سفر، کاهش اثرات منفی زیست‌محیطی حمل و نقل

انجام می‌گردد.

بررسی نمونه‌های موردی جهانی و تجربیات موفق در بخش حمل و نقل و ترافیک نشان می‌دهد که مدیریت شهری در شهرهای بزرگ کشورهای توسعه‌یافته علاوه بر داشتن طرح جامع حمل و نقل یا معادل آن برای کل شهر، برای مناطق مختلف شهری نیز پلان‌های مطالعاتی در مقیاس خردتر را تهیه و به عنوان اسناد لازم‌الاجرا برابر آنها اقدام می‌نماید.

برای نمونه می‌توان به شهر تورنتو کانادا اشاره کرد که علاوه بر کلیت شهر، منطقه یورک واقع در شمال شهر نیز دارای طرح جامع حمل و نقل جهت ساماندهی آمدوشد در شهر و برنامه توسعه شبکه حمل و نقل برای سی سال بعدی خود تا سال ۲۰۵۲ جهت رسیدن به اهداف خود در چهار محور پویایی اقتصادی، حکمروایی خوب، جامعه سالم و پایداری محیط‌زیست است.<sup>۱</sup> عناوین محورهای برنامه حمل و نقل یورک جالب توجه است، به این شکل که با ساماندهی به حوزه حمل و نقل، دست یازیدن به اهدافی فراتر از آن مورد انتظار است. در واقع توجه به زیرساخت‌های حمل و نقل و داشتن برنامه مدونی برای مدیریت سفر و تسهیل جابه‌جایی‌های درون‌شهری به پویایی شهر کمک کرده و از این منظر کیفیت فعالیت‌های شهری به طور مؤثری تضمین می‌شود. این امر دلیلی بر اثبات پیچیدگی ماهیت شهر است.

اولین طرح‌های شهری در راستای فائق آمدن بر معضلات موجود شهری و برنامه‌ریزی برای

آینده توسعه شهر برای بار اول در همین جوامع پیش رو اتفاق افتاده و مدل‌های تجربه شده آن نیز در کشور ما به کارگیری شده و هنوز هم با برخی اصلاحات به همان شیوه در جریان است. در حوزه مدیریت شهری تقریباً با اغماض می‌توان گفت که همان طرح‌های اولیه به منزله اولین نسخه‌های تولید شده در سطح جهان با تغییرات کمی در چارچوب کلی آن در حال اجراست. نکته‌ای که بدان توجه نمی‌شود گستردگی روزافزون شهر ناشی از همین طرح‌های توسعه شهری و نیاز به داشتن برنامه جامعی برای جابه‌جایی‌های درون و برون‌شهری یکپارچه با دید کلی و منطبق با بافت کالبدی شهر است. در واقع لایه بعدی موردنظر نظام برنامه‌ریزی شهری، مدیریت سفرهای شهری است تا شریان‌های شهری به نحو مطلوبی در کلیت شهر جریان داشته باشند. چنانچه این مسئله مورد غفلت واقع گردد، بدون داشتن برنامه‌ای جامع و با نگاه موضعی و مقطعی به مسائل حوزه حمل و نقل و ترافیک، ناتوان از برنامه‌ریزی صحیح و توسعه منطقی شهر خواهیم بود و استمرار فشار ناشی از مسائل این حوزه، راهکارهای بعدی حل مسئله را نیز با مشکل مواجه خواهد کرد.

#### ۴- بررسی اجمالی برنامه راهبردی پنج‌ساله و احکام اجرایی آن

با توضیحاتی که داده شد و جایگاه حوزه حمل و نقل و ترافیک تبیین گشت، در ادامه نگاهی اجمالی به تلفیق برنامه راهبردی شهرداری در افق ۱۴۰۲ و احکام اجرایی آنها شده و شرح مختصری نیز بر آن خواهد رفت.

ماده (۴۳) شهرداری مکلف است به منظور دستیابی به جابه‌جایی ایمن، کم‌هزینه، سریع و افزایش سطح رضایتمندی از خدمات حمل‌ونقل از سفرهای درون‌شهری اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۲: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۳

[illegible]

زیرساختی آن است. اجرایی کردن مفاد این احکام با عنایت به توان داخلی در تولید برنامه‌ها و سامانه‌های مدیریتی و وجود تجربه‌های جدید تاکسی‌های اینترنتی از قبیل اسنپ، تپسی و ... خیلی دور از انتظار نیست و حتی می‌توان از ظرفیت‌های این شرکت‌ها هم به نحو مقتضی استفاده نمود.

به عنوان مثال به کارگیری سامانه‌های اطلاع‌رسانی موقعیت‌های مکانی لحظه‌ای اتوبوس‌ها در ایستگاه‌های اتوبوس و به کارگیری ابزارهای تحلیل جهت تخمین مدت‌زمان موردنظر برای انتظار شهروندان در ایستگاه اتوبوس و اشتراک‌گذاری آن به صورت آنلاین در بستر سامانه‌های طراحی شده ناظر بر ردیف‌های ۸ الی ۱۰ جدول شماره ۲، ساده‌ترین اتفاقی است که می‌توان با کمترین هزینه جهش بزرگی را در سیستم حمل و نقل عمومی و ناوگان اتوبوس‌رانی ایجاد کرد.

یا به کارگیری ناوگان مینی‌بوس و ون و اتصال و پیوست آن به خطوط اتوبوس‌رانی و قطار شهری با امکان رزرو و پرداخت آنلاین و ... از جمله مصادیق افزایش بهره‌وری و تسهیل کردن استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی است که این امکان را به شهروند می‌دهد تا سفر خود را به راحتی مدیریت کرده و در سطح کلی تر تمامی تقاضاهای سفر به صورت لحظه‌ای از طریق مرکز کنترل و مدیریت و پایش داده‌ها مورد رصد و برنامه‌ریزی قرار گیرد. در بودجه ۱۴۰۲ شهرداری اتفاق خاصی در این بخش مورد انتظار نیست.

امروزه با افزایش سرعت زندگی و تغییر در شیوه‌های جابه‌جایی و در شهر لزوم توجه به حمل و نقل سریع و همگام‌سازی با پیشرفت‌های تکنولوژی در جهت تسهیل در استفاده از آن جزو ضرورت‌های زندگی در جوامع پیشرفته است؛ به طوری که بتوان در گستره شهر به امورات زندگی کاری و روزمره در کمترین زمان و با حداقل هزینه رسید. این جزو وظایف ذاتی مدیریت شهری بوده و متضمن حیات اقتصادی و پویایی شهر خواهد بود. الکترونیکی کردن خدمات حمل و نقل برای عموم مردم و هوشمند کردن جابه‌جایی توأم با تلفیق انواع مختلف سفر در ناوگان حمل و نقل عمومی، بازبینی شبکه حمل و نقل در جهت افزایش بهره‌وری و ایمن‌سازی مسیرهای تردد در نهایت منجر به افزایش رضایت‌مندی شهروندان بوده و بهترین مشوق برای آنهاست تا از حمل و نقل عمومی استفاده نمایند. مصرف‌کننده تنها زمانی به سمت استفاده گسترده از حمل و نقل عمومی سوق پیدا خواهد کرد که از یک سو سیستم حمل و نقل عمومی به شکل صحیحی با مدیریت به روز و کارآمد زیرساخت‌های لازم را جهت بهره‌مندی بهینه توأم با راحتی و سهولت فراهم آورد و از سوی دیگر سیاست‌های مدیریتی به گونه‌ای تنظیم شود تا صرفه اقتصادی استفاده از خودروهای شخصی بسیار کاهش یابد.

ذکر این ماده در صدر برنامه‌های حوزه حمل و نقل نشان از اهمیت و اولویت آن در بین مسائل مختلف این حوزه داشته و با ارتقای این بخش می‌توان حرکت چشمگیری را در این حوزه شاهد بود. اکثر ردیف‌های این ماده برنامه‌محور و سامانه‌محور بوده و گویای ماهیت

ماده (۴۴) شهرداری مکلف است در راستای افزایش سهم شبکه حمل و نقل ریلی انبوه بر ایجاد ایستگاه‌های تبادل سفر و بازطراحی ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل و نقل تلفیقی اتوبوس‌رانی و حمل و نقل ریلی اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۳: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۴

| ردیف | عنوان                                                                                                         | برنامه | دستورالعمل | پایه | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۱۴   | افزایش سهم شبکه حمل و نقل ریلی انبوه بر                                                                       |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۱۵   | بازطراحی ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل و نقل تلفیقی اتوبوس‌رانی و حمل و نقل ریلی                                |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۱۶   | احداث و بهره‌برداری از فاز سه خط یک قطار شهری                                                                 |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۱۷   | احداث و تکمیل خط دو شامل فاز یک (قراملک تا میدان شهدا)                                                        |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۱۸   | احداث و بهره‌برداری خط چهار (تراموای رو سطحی شهر)                                                             |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۱۹   | مطالعات تکمیلی تدقیق خط ۳ قطار شهری                                                                           |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۰   | مطالعات امتداد خط یک قطار شهری تبریز (حداصل میدان قونقا تا میدان راه‌آهن)                                     |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۱   | مطالعات مسیر حفاصل راهنمایی تا میدان بسیج                                                                     |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۲   | آغاز عملیات احداث مسیر خط ۳ در طول سال‌های برنامه                                                             |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۳   | مطالعات طراحی و امکان‌سنجی خط ۵ قطار شهری (تبریز سهند)                                                        |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۴   | احصاء و رفع موانع قانونی و اجرایی مشارکت فعال بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، طراحی، اجرا و بهره‌برداری از طرح‌های |        |            |      |        |       |      |      |      |      |      |

ناموفق گذشته و رفع موانع و کوتاه کردن روند فازهای مطالعاتی و عملیاتی آن ضمن تسهیل خدمات حمل و نقلی، منجر به کاهش ترافیک و تقاضای سفر خودرویی از شهر جدید سهند شده و به هدف ایجاد و فلسفه وجودی آن و ارتقای جایگاه و نقش سهند به عنوان شهر اقماری جهت استقرار سرریز جمعیتی شهر تبریز کمک خواهد کرد.

تکمیل هر چه سریع‌تر خطوط قطار شهری و امکان استفاده کامل از آن که برای مدت زیادی معطل مانده، قطع به یقین تأثیر مثبت خود را بر سیستم حمل و نقل عمومی خواهد گذاشت.

مطالعات خط ۵ قطار شهری ناظر بر ردیف ۲۳ جدول شماره ۳ و امکان‌سنجی آن جهت اجرا و اتصال به خطوط قطار شهری داخل شهر و تسریع در اجرای آن با درس گرفتن از تجربیات

ماده (۴۵) شهرداری موظف است در راستای توجه به ابعاد زیست محیطی و حرکت به سمت حمل و نقل سبز و تغییر اولویت در بخش حمل و نقل از جابه جایی خودروها به جابه جایی انسان‌ها نسبت به روان سازی، ایمن سازی و تسهیل دسترسی عابران و افراد کم توان با لحاظ موارد ذیل اقدام نموده و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۴: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۵

| ردیف | م  | عنوان                                                                                                       | برنامه | دستور العمل | لایحه | طرح | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------|-----|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۲۵   | ۴۵ | طرح حمل و نقل پیاده شهر تبریز                                                                               |        |             |       |     |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۶   | ۴۵ | توسعه، حفظ و مرمت پیاده‌راه‌های شهر                                                                         |        |             |       |     |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۷   | ۴۵ | انجام اقدامات اجرایی پیاده‌سازی مطالعات امکان‌سنجی و مکان‌یابی پیاده‌راه‌های شهر                            |        |             |       |     |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۸   | ۴۵ | مناسب‌سازی و ایمن‌سازی مسیرهای ویژه تردد عابران، پل‌ها و زیرگذرهای عابر پیاده                               |        |             |       |     |        |       |      |      |      |      |      |
| ۲۹   | ۴۵ | تجهیز معابر به تسهیلات و تجهیزات نوین ایمن‌سازی و روان‌سازی حرکت پیاده در پنج محور گردشگری محدوده شهر تبریز |        |             |       |     |        |       |      |      |      |      |      |

پیاده‌مداری و توجه به ابعاد انسانی و حضور انسان در فضاهای شهری همان‌طور که در بیانیه چشم‌انداز ذیل لزوم توجه به هویت و کرامت انسان به چشم می‌خورد خوشبختانه به نهضتی عمومی در سطح شهرهای کشور تبدیل شده و در سال‌های اخیر مورد توجه بسیار قرار گرفته است. تجربه موفق که در تبریز به عنوان یکی از اولین شهرهای دارای پیاده‌راه در سطح کشور مطرح بوده و جزو فرهنگ شهروندی تبریز است باعث شده که این موضوع تبدیل به مطالبه عمومی شود و استقبالی که از آن می‌شود اجرای طرح‌های پیاده‌راهی را تسهیل خواهد کرد.

نکته‌ای که در این جا باید مورد توجه قرار گیرد انجام مطالعات قبل از اجرا و انتخاب مصادیق آن بر اساس اولویت‌هایی است که از مطالعات مربوطه به دست می‌آید. چه اینکه اجرای پیاده‌راه بدون توجه جدی به نقش سنتی گذرها در جابه‌جایی خودروپی در وضعیت فعلی آنها و تحلیلی یکپارچه آن در کلیت شبکه عبور و مرور شهری، خود به بروز مشکلات بعدی دامن خواهد زد. علی‌رغم اینکه در بودجه پیشنهادی ۱۴۰۲ ردیف متناظر با مطالعات مذکور مشاهده نمی‌شود، در عین حال امید است که توجه شایسته‌ای به آن صورت پذیرد.

ماده (۴۶) شهرداری مکلف است در راستای ارتقای ایمنی معابر و کاهش حوادث و سوانح ترافیکی و تسهیلات مرتبط منطبق بر ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه کشور اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۵: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۶

| ردیف | ماده | عنوان                                                             | برنامه | دستور العمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|------|-------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۳۰   | ۴۶   | ارتقای ایمنی معابر و کاهش حوادث و سوانح ترافیکی                   |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۱   | ۴۶   | شناسایی، اولویت‌بندی و رفع نقاط حادثه‌خیز مصوب شبکه معابر         |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۲   | ۴۶   | اصلاح هندسی معابر و تقاطع‌ها                                      |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۳   | ۴۶   | حذف و اصلاح گره‌های ترافیکی                                       |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۴   | ۴۶   | اجرای طرح‌های آرام‌سازی ترافیک در معابر                           |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۵   | ۴۶   | استقرار سامانه‌های مدیریت هوشمند ترافیک                           |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۶   | ۴۶   | نصب تجهیزات ترافیکی                                               |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۷   | ۴۶   | راه‌اندازی سامانه ثبت آمار و تحلیل اطلاعات تصادفات                |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۸   | ۴۶   | استفاده از فناوری‌های نوین و هوشمند حمل و نقل (ITS)               |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۳۹   | ۴۶   | استقرار سامانه‌های مدیریت ایمنی ترافیک                            |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۰   | ۴۶   | استقرار سیستم جامع و علمی مدیریت بحران در حوزه حمل و نقل و ترافیک |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

به کارگیری سامانه‌های هوشمند و چفت و بست آنها با شبکه عبور و مرور شهری در راستای مدیریت متمرکز و راحت ترافیک و درعین حال ارتقای ایمنی معابر توأم با نصب تجهیزات ترافیکی و ... اقداماتی است که ذیل این ماده از وظایف معاونت حمل و نقل و ترافیک

شهرداری است. هرچند که اکثر اقدامات این بخش در وضع فعلی و از سال‌های قبل نیز انجام می‌گردیده، لزوم توجه به انجام باکیفیت امورات در راستای مأموریت‌های محوله مورد توجه خواهد بود.

ماده (۴۷) شهرداری مکلف است به منظور دستیابی به بستر مناسب جهت تردد ایمن وسایط نقلیه نسبت به توسعه و بهسازی شبکه معابر طرح تفصیلی با رعایت سلسله‌مراتب و اولویت توسعه شبکه معابر شریانی در طول برنامه به شرح ذیل اقدام نموده و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۶: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۷

| ردیف | عنوان | برنامه                                                          | دستورالعمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|-------|-----------------------------------------------------------------|------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۴۱   | ۴۷    | احداث و گشایش شبکه معابر طرح تفصیلی                             |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۲   | ۴۷    | مطالعات بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تبریز           |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۳   | ۴۷    | اصلاح یا استفاده از روسازی‌های جدید در معابر شهری               |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۴   | ۴۷    | شیوه‌نامه استاندارد کردن روند تصویب پروژه‌های زیرساخت حمل و نقل |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۵   | ۴۷    | دستورالعمل و شیوه‌نامه نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل            |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۶   | ۴۷    | سامانه نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه زیرساخت (PMS)                |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

این ماده سنتی‌ترین روش و رویکرد و نگاه به مسائل حوزه حمل و نقل و ترافیک بوده و جایگاه قانونی آن به قبل از قانون شهرداری‌ها بر می‌گردد. با این حال نگاه برنامه‌محور به این حوزه و رعایت اولویت‌های اجرای آن منطبق بر اولویت‌بندی پیش‌بینی شده در اسناد بالادست و البته طرح جامع حمل و نقل و ترافیک، منجر به برقرارشدن توازن در اصلاحات معابر و توزیع هماهنگ ترافیک آنها همگام با تقاضای موجود برای آن

خواهد شد.

جلوگیری از اتخاذ تصمیمات سلیقه‌ای یا هیجانی در مدیریت شهری در این بخش، بررسی همه ضرورت‌های ترافیکی در سطح شهر، حذف تقاضاهای کاذب و توجه به نیازهای واقعی بر مبنای طرح کلی، از مزایای داشتن برنامه در این بخش است.

ماده (۴۸) شهرداری مکلف است به منظور ارتقای سرزندگی و هم‌بستگی اجتماعی، تسهیل جابه‌جایی درون محله‌ای و توسعه رویکرد انسان‌محور بر اساس موارد ذیل اقدام نموده و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۷: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۸

| ردیف | کد | عنوان                                                                                                        | برنامه | دستورالعمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۴۷   | ۴۸ | تهیه پیوست مطالعات زیست‌محیطی و اجتماعی طرح‌ها و پروژه‌های توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌های حمل و نقل      |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۸   | ۴۸ | احداث گذرگاه‌های غیرهم‌سطح عبور عابر پیاده در نقاط مصوب در سطح شهر                                           |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۴۹   | ۴۸ | امکان‌سنجی و ایجاد زیرگذرهای عبور عرضی در نقاط مناسب                                                         |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۰   | ۴۸ | ایمن‌سازی، یکپارچه‌سازی و بهسازی عبور عرضی عابران پیاده (با اولویت مراکز پرتقاضا و مقاصد گردشگری)            |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۱   | ۴۸ | ایجاد هماهنگی و ارتباط متقابل بین سیستم حمل و نقل و نحوه توزیع فضایی کاربری زمین با سیاست‌ها و آیین‌نامه‌های |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۲   | ۴۸ | ایجاد یک چارچوب و ساختار مدون و منسجم برای هماهنگی و همکاری معاونت‌های مختلف شهرداری در تهیه طرح‌های         |        |            |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

توجه به انسان به عنوان محور اصلی در تمامی مطالعات و در نظر گرفتن ملاحظات انسانی در طرح و برنامه، کلیدی‌ترین مفهومی است که در تمام شئون برنامه تسری داده می‌شود. چه اینکه اولین ویژن در بیانیه سند چشم‌انداز نیز به همین امر اختصاص یافته است. توجه به عابران پیاده و توجه به ایمنی تردد آنها و رفع حداکثری مخاطرات احتمالی در جهت تسهیل و تشویق به حضور در فضایی امن و آرام از وظایفی است که طبق این بند شهرداری مکلف به انجام اقدامات لازم در آن راستا است.

به نظر می‌رسد بیشتر از آنکه اقدامی ناظر بر ردیف‌های ۵۱ و ۵۲ متصور باشد، تبیین راه و روش و ارائه دستورالعمل در این زمینه که به عنوان یکی از ضرورت‌های مغفول در طرح‌های توسعه شهری و اقدامات توسعه‌ای شهر محسوب می‌گردد، راه‌گشا خواهد بود. هرچند تأثیر دادن این دو ردیف مهم در بودجه پیشنهادی به صورت مستقیم قابل مشاهده نیست، ولی توجه به حوزه حمل و نقل با یک برنامه جامع و مدون می‌تواند ره به آن سو برد.

ماده (۴۹) شهرداری موظف است در راستای ایجاد هماهنگی و ارتباط متقابل بین سیستم حمل و نقل و نحوه توزیع فضایی کاربری زمین با سیاست‌ها و آئین‌نامه‌های حمل و نقل و ترافیک اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۸: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۴۹

| ردیف | ردیف | عنوان                                            | برنامه | دستور العمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|------|--------------------------------------------------|--------|-------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۵۳   | ۴۹   | مطالعات عارضه‌سنجی ترافیکی برای کاربری‌های خاص   |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۴   | ۴۹   | مطالعات توسعه شهر مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

شاید بتوان جهت‌گیری بودجه پیشنهادی ۱۴۰۲ را در رابطه با ایجاد خط ۲ اتوبوس‌های تندرو (BRT) تا حد بسیاری منطبق بر رویکرد سیاست‌های TOD دانست که آن هم چنان‌که در ماده ۴۹ برنامه آورده شده است، نیازمند انجام مطالعات مرتبط است.

چنانچه در توضیحات پیشین هم اشاره شد، ایجاد هماهنگی و ارتباط متقابل بین سیستم حمل و نقل و نحوه توزیع فضایی کاربری زمین با سیاست‌های ترافیکی مستلزم توصیه‌های فرابخشی است تا این دو بخش که از سال‌های دور تاکنون به صورت مجزا و منفک از هم نقش‌آفرینی می‌کردند، هماهنگی متقابلی داشته باشند. البته که انجام مطالعات در این خصوص مفید فایده و اثربخش خواهد بود، ولی متأسفانه اثری از آن در بودجه مشاهده نمی‌شود.

ماده (۵۰) شهرداری موظف است در چارچوب سیاست‌های طرح جامع حمل و نقل و مطالعات ساماندهی حمل و نقل بار در راستای مدیریت و نظارت بر نحوه توزیع و جابه‌جایی بار، کالا و مواد خطرناک با استفاده از فناوری‌های روز اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۹: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۵۰

| ردیف | ماده | عنوان                                                                                                         | برنامه | دستور العمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۵۵   | ۵۰   | طرح نظام جابه‌جایی بار درون شهری و ارتباط با نظام جابه‌جایی بار برون شهری تبریز                               |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۶   | ۵۰   | طرح سامانه‌های هوشمند مدیریت و تسهیلات، تغییر و مکان‌یابی زیرساخت‌های حمل و نقل و جابه‌جایی بار و کالا در شهر |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۷   | ۵۰   | طرح بانک اطلاعاتی حمل و نقل بار و زیرساخت‌های آن بر اساس سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)                        |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۵۸   | ۵۰   | لایحه توسعه و احداث بارانداز و پایانه‌ها و انبارهای بار و کالا در سطح شهر                                     |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

تکنولوژیک نوین و احصاء کلی از آنچه در وضعیت موجود صورت می‌گیرد، نسبت به تدوین برنامه برای این بخش به صورت نظام‌یافته با سایر بخش‌های حمل و نقل درون شهری اقدامات شایسته و مؤثری انجام داد.

البته نمی‌توان بدون انجام مطالعات میدانی مستند و تحلیل بر مبنای واقعیات اعلام نظر کرد؛ ولی آنچه که در نگاه اول به عنوان عوامل ترافیک زای مرکز شهر به نظر می‌آید، وجود بی‌برنامگی و آشفتگی در فعالیت سیستم حمل و نقل بار درون شهری است. ساماندهی این بخش چنانچه در برنامه پنج ساله نیز تحت لوای ماده مستقلی گنجانده شده است، نیازمند داشتن برنامه و مدیریت هوشمند این بخش است که جای خالی آن در بودجه ۱۴۰۲ نیز مثل سنوات گذشته احساس می‌شود.

در این بخش نیز به مثابه ماده ۴۳ می‌توان با اقدامات نه‌چندان پرهزینه و استفاده از ابزارهای

ماده (۵۱) شهرداری موظف است به منظور کاهش ازدحام ترافیک در معابر و افزایش ظرفیت آنها با هماهنگی و همکاری دستگاه‌های اجرائی اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۱۰: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۵۱

| ردیف | ماده | عنوان                                                                                                              | برنامه | دستور العمل | لایحه | طرح مطالعاتی | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------|--------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۵۹   | ۵۱   | سامانه الکترونیکی ارائه خدمات غیرحضوری شهرداری برای کاهش تقاضای سفر                                                |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۶۰   | ۵۱   | امکان‌سنجی اجرای متفاوت ساعات آغاز و پایان کار ادارات، نهادهای سازمان‌ها در راستای توزیع زمان اوج سفر در شهر تبریز |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۶۱   | ۵۱   | احداث خطوط تردد وسایط نقلیه پرسرنشین (HOV)                                                                         |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |
| ۶۲   | ۵۱   | اعمال سازوکار محدودیت تردد خودروهای شخصی                                                                           |        |             |       |              |        |       |      |      |      |      |      |

برای ردیف ۵۹ نیاز آن‌چنانی به هماهنگی خارج از سازمان شهرداری احساس نمی‌شود مگر اینکه در پی رسیدن به سامانه جامع اداری برای کلیه اداره‌های فعال در سطح شهر باشیم که در این صورت باید توجه داشت که برای رسیدن به سامانه جامعی که کل خدمات اداری شهری را در قالب یک سامانه پوشش بدهد، ایجاد یک بستر ساده با به‌اشتراک‌گذاری اطلاعات پایه و ارتباط دادن آن بین سامانه‌های تخصصی سایر ارگان‌ها مورد انتظار است و نیازی به تجمیع تمام خدمات در یک سامانه همه‌فن‌حریف نیست. ایجاد این بستر بسیار ایدئال بوده و با تلاش جدی و مستمر قابل حصول است.

شهرداری در بخش مربوط به خود اقداماتی را از همان سال‌های اول برنامه و البته به‌صورت آزمایشی در یکی از مناطق شهرداری انجام داده که بعد از گذشت حدود چهار سال موفق به بهره‌برداری از نسخه نهایی و تعمیم به تمام مناطق و سازمان‌ها در قالب سامانه الکترونیکی خدمات غیرحضوری شهرداری نگردیده است. حتماً که پیاده‌سازی موفق این سامانه اثرات مستقیمی در کاهش تقاضای سفر خواهد داشت و به سایر اهداف برنامه در سایر بخش‌ها نیز کمک خواهد نمود. امید است که ذیل بودجه شهر هوشمند سازمان فناوری و اطلاعات در سال ۱۴۰۲ به این مهم دست یازیم.

ماده (۵۲) شهرداری مجاز است در راستای تعامل و هم‌افزایی در زمینه مدیریت ترافیک ضمن همکاری با پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تبریز در جهت افزایش ظرفیت‌های مدیریتی پلیس راهنمایی و رانندگی اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

جدول شماره ۱۱: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۵۲

| ردیف | ماده | عنوان                                                                                                      | برنامه | دستور العمل | لایحه | شرح مطالبات | سامانه | اقدام | ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹ | ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱ | ۱۴۰۲ |
|------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-------|-------------|--------|-------|------|------|------|------|------|
| ۶۳   | ۵۲   | انجام پیگیری در خصوص الحاق ساختاری پلیس راهنمایی و رانندگی به زیرمجموعه شهرداری با استفاده از ظرفیت شورا و |        |             |       |             |        |       |      |      |      |      |      |
| ۶۴   | ۵۲   | افزایش مجموع ناوگان خودرویی سبک‌وسنگین پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تبریز                                   |        |             |       |             |        |       |      |      |      |      |      |
| ۶۵   | ۵۲   | بهره‌برداری و در اختیار گرفتن بانک اطلاعاتی وسایط نقلیه موتوری                                             |        |             |       |             |        |       |      |      |      |      |      |

اقدامات شهرداری در این ماده ماهیت توصیه‌ای داشته و الزامی برای آن نیست و تأثیری هم در ردیف‌ها بودجه‌ای نخواهد داشت. آنچه قابل ذکر است افزایش هماهنگی فرابخشی در حوزه مرتبط با حمل و نقل بین شهرداری و راهنمایی و رانندگی به عنوان متولیان و مسئولین

مستقیم مرتبط با ترافیک شهری است که البته برقراری سازوکار حقوقی آن نیز طبیعتاً در نظر گرفته خواهد شد.

جدول شماره ۱۲: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده ۵۳

[illegible]

و لزوم گنجاندن مطالعات مرتبط در بودجه ۱۴۰۲ در راستای حل مشکل ترافیکی شهر از ضروریات است.

یکی از اصلی‌ترین انتظارات شهروندان از شهرداری انجام اقدامات لازم برای مقابله با آلودگی هوا ناشی از وسایط نقلیه موتوری است. گسترده بودن احکام اجرایی ناظر بر این ماده نشان از ضرورت این بخش دارد. مسئله‌ای که به عنوان یک چالش پیش روی شهرنشینی کنونی است و در شهرهای بزرگ خود را نمایان می‌کند.

می‌توان اذعان کرد که اقدامات و برنامه‌ریزی‌های پیش‌بینی شده در سایر مواد حوزه حمل و نقل و ترافیک اثر خود را در این بخش و سالم کردن هوای شهر خواهند داشت. در واقع آلودگی هوا معلول نقص‌های موجود در سایر بخش‌های حوزه حمل و نقل و حتی سایر حوزه‌های مرتبط با مدیریت شهری است.

اقدامات خوبی در طرح ایجاد محدوده زوج و فرد و انجام معاینات فنی خودروها در سال‌های گذشته و هم‌زمان با سال‌های اول برنامه صورت گرفته و به کارگیری تجربیات حاصل از آن در رسیدن به اهداف مورد انتظار مؤثر خواهد بود.

اقدامات مرتبط با ردیف‌های ناظر بر نحوه فعالیت‌های پارکینگ‌های حاشیه‌ای و هوشمندسازی آنها در قالب یک کلیت منسجم انجام شده و اقدامات مؤثری صورت پذیرفته که در مقطعی نیز سازوکار آن بهبود یافته و قابل تقدیر است. آنچه به نظر در این قسمت می‌بایست بیشتر مورد توجه قرار گیرد نظارت بر انجام صحیح آن است.

ردیف‌های ۸۰ و ۸۵ در این بخش همچنان از عدم وجود طرح جامع حمل و نقل حکایت دارد

ماده (۵۴) شهرداری موظف است در راستای مدیریت حمل و نقل و ساماندهی فضای پارک خودرو اقدامات ذیل را به عمل آورد و گزارش عملکرد سالانه را به شورا ارائه نماید.

ماده (۵۵) شهرداری موظف است در راستای افزایش ایمنی و کاهش خسارت جانی و مالی شهروندان، نسبت به پیگیری سازوکار مشارکت شرکت‌های بیمه در تأمین بخشی از هزینه‌های توسعه طرح‌ها و زیرساخت‌های مدیریت هوشمند ترافیک و حمل‌ونقل از طریق دبیرخانه کلان‌شهرها و شورای عالی استان‌ها اقدام نماید.

جدول شماره ۱۳: اولویت‌های اجرایی برنامه راهبردی - عملیاتی ۱۳۹۸-۱۴۰۲ تبریز متناظر با ماده‌های ۵۴ و ۵۵

[illegible]

ردیف ۸۷ ناظر بر ماده ۵۴ نیازمند انجام اقدامات بعدی بوده و پایش مستمر تعمیرات پارکینگ‌های عمومی به صورت دوره‌ای ضرورت دارد. حتی اگر در قالب ردیف ۴۶ ماده ۴۷ (جدول شماره ۶) حفظ و نگهداری پارکینگ‌های عمومی نیز مورد توجه قرار بگیرد، اثرات مثبتی خواهد داشت.

ردیف ۸۸ ناظر بر ماده ۵۵ اثر مستقیمی در بودجه سال ۱۴۰۲ ندارد.

## ۵- سخن آخر

توجه به برنامه و حرکت در مسیر آن ضامن توسعه متوازن و تقلیل مسائل و چالش‌های

پیش روی مدیریت شهری است. هر چه قدر با افق گستردی تری به شهر نگاه کنیم و مسائل را در سطح کلان و مرتبط به هم ببینیم، راهی که در آن قدم می‌گذاریم هموارتر و گام‌هایمان استوارتر خواهد بود. هر چند برخی عوامل در افق برنامه قابل پیش‌بینی نبوده و امکان بروز رویدادهای خارج از برنامه نیز وجود دارد، اما حرکت بدون برنامه ساختار شهر را متفرق نموده و هزینه‌های مازادی را بر شهر تحمیل خواهد کرد. گزارش حاضر تلاشی برای توجه دادن به این نکته و بررسی بودجه از منظر برنامه بود.

امید است که فردایمان بهتر و متعالی تر از امروزمان باشد، آمین

با توجه به هزینه‌های زیست محیطی استفاده از کاغذ، اسناد مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی فقط در قالب الکترونیک منتشر می‌شوند. متن کلیه اسناد، گزارش‌ها و طرح‌های پژوهشی تهیه شده در مرکز در وبگاه مرکز به نشانی: [rctbz.tabriz.ir](http://rctbz.tabriz.ir) قابل دسترسی است. همچنین این متن‌ها در پرتال جامع مطالعات شهری ایران به آدرس [icpus.tehran.ir](http://icpus.tehran.ir) بارگذاری شده است. لطفاً شما هم با چاپ نکردن این متن‌ها ما را در این زمینه یاری کنید.

|              |                                                                                              |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| نظر رسمی     | اظهارنظر رسمی مرکز در موارد ارجاعی از طرف شورای اسلامی شهر یا شهرداری تبریز                  |
| دیدگاه       | دیدگاه مرکز در موارد جاری شهری و نقد عملکرد و فعالیت‌های شهرداری و سایر دستگاه‌های اجرایی    |
| گزارش تخصصی  | گزارش تخصصی مستخرج از کمیته‌ها، گروه‌های کانونی یا نشست‌ها                                   |
| انتقال دانش  | ارسال مطالب گزیده شده یا چکیده مطالب و گزارش‌های سایر مراکز پژوهشی یا نشست‌های خارج از مرکز  |
| یادداشت      | اظهارنظر کارشناسی توسط افراد خبره که لزوماً مورد تأیید مرکز نیست                             |
| انعکاس       | تبیین پیشنهاد، انتظار یا مطالبه کارشناسی یا مردمی                                            |
| خلاصه مدیریت | خلاصه مدیریتی طرح‌های مطالعاتی انجام شده در مرکز                                             |
| افکارسنجی    | گزارش مستخرج از افکارسنجی عمومی یا موردی                                                     |
| تجربه مدیریت | گزارش تجربیات حوزه مدیریت شهری سایر شهرهای داخل و خارج کشور یا گزارش تجربه‌نگاری مدیریت شهری |
| پرسمان       | بیان مسئله یا طرح سؤالاتی در خصوص مسائل جاری شهر از مدیریت شهری و درخواست پاسخگویی           |
| شناخت شهر    | گزارش شناخت وضع موجود در قالب متن نقشه یا اینفوگرافی                                         |
| اسناد مرکز   | آیین‌نامه‌ها، فرم‌ها، دفترچه‌های راهنما و سایر مستندات مربوط به شیوه فعالیت مرکز             |

سند چشم انداز شهرداری تبریز برای افق ۱۴۰۹ برای اولین بار با نگاهی جدید به مسائل و چالش‌های پیش روی شهر تبریز همگام با مسائل روز و مطرح در حوزه مدیریت شهری در سطح جهانی تدوین و برنامه راهبردی - عملیاتی تا سال ۱۴۰۲ بر اساس آن نگارش گردید. در این برنامه، مسیر حرکتی برای شهرداری مشخص شده است. مواد ۴۳ الی ۵۵ برنامه راهبردی در حوزه مربوط به حمل و نقل و ترافیک با هدف دست یافتن به مقاصدی چون حمل و نقل ایمن، روان و پاک شرح و بسط یافته و در نهایت در قالب اولویتهای اجرایی ۸۸ گانه احکام برنامه بیان گردیده است. این اولویت و اقدامات اجرایی تبریز می‌بایست در لوایح بودجه پیشنهادی در بخش ماموریت‌های مرتبط با حمل و نقل و ترافیک در ردیف‌های مربوطه خود را نشان دهد. میزان تطبیق لایحه بودجه سالانه شهرداری با این احکام، نشان از پابندی مجموعه شهرداری و شورا به اصول برنامه‌ریزی و برنامه محور بودن سیستم دارد. گزارش حاضر تلاشی برای توجه دادن به این نکته و بررسی بودجه از منظر برنامه می‌باشد.

