



گزارش نشست تخصصی

امروز و فردای ترافیک تبریز

شماره: ۲۴۹-۶/م/پ

تاریخ: ۱۴۰۱/۱۱/۲

همگام با ظهور و بروز اندیشه‌های نو مرتبط با مدیریت شهری در جهان و وزن‌دهی بیشتر به حضور انسان و انسان‌محور کردن فضاهای شهری، کشور ما نیز با بازنگری در آیین‌نامه طراحی معابر شهری و دخالت‌دادن رویکردهای جدید در تدوین آن، به این سمت چرخش پیدا کرده است که معابر شهری در آن با لحاظ نقش عبور ترافیکی یا نقش اجتماعی به دودسته تقسیم می‌شوند. براین اساس لازم است نظام سلسله‌مراتب شبکه دسترسی‌های شهری در طراحی شبکه حمل‌ونقل مورد مذاقه قرار گیرد. توجه به برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری به‌عنوان عامل کلیدی شکل‌دهنده به شبکه حمل‌ونقل شهری به‌عنوان نقطه مغفول مانده در تهیه طرح‌های توسعه شهری بوده و وجود انشقاق و عدم ارتباط منسجم و یکپارچه میان ساختار کالبدی با شریان‌های حیاتی شهر دلیل عمده شکل‌گیری وضعیت کنونی ترافیکی شهر محسوب شده و لازم است که ضمن تدوین طرح جامع حمل‌ونقل شهری به‌صورت مستقل در کنار تهیه طرح جامع و تفصیلی، ارتباط معنادار و واقعی بین این دو حوزه صورت گیرد. انطباق‌دادن کاربری زمین و شبکه حمل‌ونقل شهری از الزامات مدیریت شهری کارآمد به شمار می‌آید. بررسی موانع قانونی در عدم شکل‌گیری مدیریت مؤثر و کارا بر پراکنش مشاغل شهری ایجاب می‌کند که سیاست‌های اصولی در این راستا جهت حل‌وفصل موضوع اتخاذ شده و از ظرفیت‌های قانونی برای تغییر در قوانین و رویه‌های ناشایستی که به بروز آشفتگی در ریخت شهر دامن می‌زنند استفاده کرد.

گزارش حاضر جمع‌بندی دیدگاه‌های کارشناسی ارائه‌شده مدعوین نشست بوده و لزوماً دیدگاه رسمی مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تبریز نیست.

مقدمه

امروزه در پی گسترش شهرها و افزایش جمعیت شهری، نیاز به جابه‌جایی و استفاده از وسایل نقلیه را به طور فزاینده‌ای گسترش داده و در نتیجه تحولات چشمگیری را در کیفیت کالبدی و کارکردی شهرها سبب شده است. با عنایت به ماهیت پیچیده شهر و روابط حاکم بر آن، برای اینکه بتوان بر کلیت شهر مدیریت صحیحی داشت، لازم است که با دید کلی و به صورت یکپارچه به مقولات مرتبط شهر نگاه کرد. مسائل ترافیکی نیز از این قضیه مستثنا نبوده؛ بلکه به عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی شهرهای بزرگ در ایران و جهان مطرح است. چنانچه بخواهیم عملکرد حمل‌ونقل شهری را جهت کنکاش ترافیک منبعث از آن به صورت مقطعی و جزیره‌ای بدون در نظر گرفتن ارتباطات درون سیستم بررسی کنیم به نتیجه مطلوب نخواهیم رسید. با این رویکرد لازم است که نگاه کلان و ساختاری به این مسئله داشته و از این منظر آن را به عنوان یک معضل شهری در ساختار شهر که عوامل و بازیگران مختلفی بر کارکرد آن مؤثر است، قلمداد کرد. یکی از اصلی‌ترین عوامل مؤثر بر کارکرد سیستم حمل‌ونقل شهری نحوه پراکنش کاربری‌های جاذب سفر در سطح شهر بوده و بر این مبنا بایستی به مسائل ترافیکی شهر نگاه شده و سپس به ترکیب‌های مؤثر سفر درون و برون‌شهری جهت جابه‌جایی افراد اندیشید. شناخت از وضعیت موجود و اتخاذ سیاست‌های مؤثر جهت ساماندهی پراکنش فعالیت‌های شهری، کاربری‌های جاذب سفر و مشاغل مزاحم شهری، در راستای پیدا کردن دید واقعی از مسئله در مرحله بعدی اهمیت قرار دارد که لازم است نگاه ویژه‌ای با آن داشت.

۱- ارکان نشست تخصصی

برگزارکننده:	مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تبریز با همکاری معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تبریز
محل برگزاری:	تالار حرکت معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تبریز
تاریخ برگزاری:	روز چهارشنبه ۲۸ دی‌ماه ۱۴۰۱
رئیس نشست:	عضو شورا و رئیس مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی تبریز
مدعوین:	دکتر روح‌الله رشیدی
سیروس حیدرریحانی	عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی تبریز
صابر محمدپور	دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه گیلان
علی خلیلی	کارشناس ارشد حقوق عمومی

۲- نکات اصلی ارائه شده در نشست

۲-۱- روح‌الله رشیدی

- ❖ عوامل مؤثر بر ترافیک را به دو حالت خرد و کلان قابل تقسیم بوده که اغلب نگاه عموم متوجه عوامل خرد؛ مانند رفتارهای ترافیکی می‌شود و مباحث کلان و ساختاری مغفول می‌مانند.
- ❖ هدف از برگزاری این نشست پرداختن به موضوعات ساختاری و کلانی است که مغفول مانده است تا شاید بتوان از ماحصل خروجی این نشست، به اصلاح ساختارها و اتخاذ تصمیمات مناسب مدیریتی دست یافت.

۲-۲- سیروس حیدرریحانی

- ❖ نظر به لزوم به‌روزرسانی آیین‌نامه طراحی راه‌های شهری (مصوب ۱۳۷۳)، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال ۱۳۹۹ آیین‌نامه طراحی معابر شهری را با رویکردی جدید به مفاهیم و نحوه طراحی خیابان در راستای اصلاح الگوهای مربوط به حمل‌ونقل شهری به تصویب رسانده است.
- ❖ در رویکرد جدید خیابان‌های شهری بر اساس نقش اجتماعی آنها به دو رده تندرگاه‌های شهری و خیابان‌های شهری تقسیم می‌شوند؛
 - 0 تندرگاه‌های شهری تنها به‌منظور عبور وسایل نقلیه، طراحی شده و عبور عرضی عابران پیاده و دوچرخه‌سواران به‌صورت همسطح در آنها ممنوع است. هدف از آنها صرفاً فراهم کردن جابه‌جایی وسایل نقلیه است که خود به دودسته بدون تداخل و با تداخل محدود تقسیم می‌شوند.
 - 0 خیابان‌های شهری به‌منظور حضور و فعالیت عابران پیاده طراحی شده و امکان عبور عرضی عابران پیاده و دوچرخه‌سواران به‌صورت همسطح در آنها الزامی است. عملکرد اصلی خیابان‌های شهری در جابه‌جایی افراد و فراهم کردن دسترسی به کاربری‌ها است.
- ❖ در اینجا مفهوم خیابان کامل شکل می‌گیرد به‌طوری‌که طراحی و اجرای آن، دسترسی ایمن را برای تمامی کاربران در تمامی سنین و با هر سطح از توانایی جسمی را فراهم می‌کند. در خیابان کامل اولویت تأمین الزامات لازم برای تردد و حضور افراد پیاده در فضای خیابان است، برای سرعت کم طراحی می‌شود، ظرفیت دسترسی‌ها بالا است و طول سفر کاهش می‌یابد.
- ❖ نگرش صحیح در مورد شبکه معابر شهری بایستی نگرشی کامل به انواع مختلف سلسه‌مراتب معابر شهری به‌صورت توأمان باشد.

۲-۳- صابر محمدپور

- ❖ در مدیریت حمل‌ونقل شهری لازم است به تغییر نقش خیابان و دگردیسی و تکوین آن در طول زمان توجه شود.
- ❖ سهم بالای خودروی شخصی تأثیرات منفی بر کیفیت زندگی شهری می‌گذارد؛ از بین رفتن فضاهای زیست شهری، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، اغتشاش بصری، افزایش مصرف انرژی و جدایی‌گزینی بافت‌های منسجم شهری از جمله اثرات آن است.
- ❖ شهرنشینی شتابان با افزایش تقاضا برای استفاده از خودروهای شخصی و فضاهای شهری، فشار زیادی بر حمل‌ونقل شهری وارد می‌کند.
- ❖ در نگاه خودرو محور (که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه پیش گرفته می‌شود)، با افزایش تقاضا برای سفر خیابان‌ها تعریض می‌شوند که به استفاده ناکارآمد از فضای شهری منجر می‌گردد.
- ❖ سیاست‌های شهرسازی مدرنیستی مبتنی بر تهیه طرح‌های سنتی جامع و تفصیلی به دلیل عدم توانایی در همپوشانی کاربری زمین و شبکه حمل‌ونقل، عدم ارتباط فرایند تهیه آنها با طرح جامع حمل‌ونقل شهری، توسعه‌دادن افقی شهر، تراکم پایین و عدم وجود صرفه‌جویی ناشی از مقیاس، اولویت‌دادن به نقش جابه‌جایی به جای نقش دسترسی و اجتماعی در نظام سلسه‌مراتب دسترسی، افزایش پارکینگ و انواع کاربری‌های وابسته به حمل‌ونقل شخصی منجر به توسعه ناپایدار حمل‌ونقل می‌شوند.
- ❖ سیاست‌های شهرسازی پست‌مدرن در مواجهه با مسئله حمل‌ونقل و ترافیک راهکاری برای برون‌رفت از رویه فعلی و توسعه پایدار حمل‌ونقل شهری است. رویکرد برنامه‌ریزی اجتماع‌محور، برنامه‌ریزی هم‌زمان کاربری زمین و حمل‌ونقل، مدیریت تقاضای سفر (TDM)، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD)، رشد هوشمند و توسعه فشرده شهر، توجه به اختلاط مناسب کاربری‌ها، آرام‌سازی محلات و حمل‌ونقل یکپارچه شهری (ITP) از جمله سیاست‌های جدید توسعه پایدار در شهرسازی است.

۲-۴- علی خلیلی

- ❖ برای جاری و ساری شدن سیاست‌های (بایدها و نبایدها) مؤثر بر ساختار شهر با رویکرد مدیریت صحیح بر حمل‌ونقل شهری، توجه بر ضمانت اجرایی آنها با لحاظ موانع قانونی امری مهم تلقی می‌شود؛ شایسته بودن سیاست لزوماً دلیلی بر اجرایی‌شدن آن نیست و بایستی به وجود مقرره‌های ناشایستی که همچنان اعتبار داشته و به لحاظ قانونی لازم‌الاجرا هستند با دید دقیق‌تری نگاه کرد.

- ❖ وجود تداخل در صلاحیت کاری مراجع و مقامات اداری مرتبط در حوزه حمل‌ونقل شهری یکی از آسیب‌های این حوزه است.
- ❖ به استناد اصل ۲۸ قانون اساسی که داشتن شغل مناسب را حق عمومی می‌داند، حق بر آزادی انتخاب شغل به فضای آن هم سرایت می‌کند. این اصل و تبصره ۲ ماده ۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و اصلاحات بعدی آن موجبات وجود اختلاف‌نظر در ایجاد سازوکار مناسب جهت تعیین پراکنش فضایی مشاغل شهری است.
- ❖ می‌توان از ظرفیت آیین‌نامه مشاغل و اصناف مزاحم شهری مصوب ۱۳۹۶ هیئت دولت در جهت ساماندهی مشاغل استفاده کرد. اضافه‌شدن شرط استعلام از شهرداری در صدور مجوزهای مشمولین قانون اصناف به‌عنوان یک راه‌حل مطرح است.
- ❖ جهت سامان‌بخشی به آشفتگی موجود حاکم بر فعالیت مشاغل در شهر، می‌توان با تمرکز بر ضوابط طرح تفصیلی به تعیین جزئیات دقیق مشاغل مزاحم شهری پرداخت.
- ❖ قانون ماده‌واحد مصوب سال ۱۳۶۶ که فعالیت شغلی پزشکان و صاحبان حرف وابسته در ساختمان‌های مسکونی و تجاری بلامانع می‌داند، با توجه به شرایط حاکم بر جامعه در آن زمان تنظیم و تأیید شده بوده و در زمان حال جهت ساماندهی مشاغل و حرف پزشکی که به‌عنوان یکی از معضلات اساسی برهم‌زننده ساختار شهر شناخته می‌شود، نسخ یا اصلاح قانون مذکور تنها راه‌حل موضوع است.

۳- پیشنهادها برای تداوم داشتن نشست

- ❖ تبیین نحوه نگاه به مسائل حمل‌ونقل شهری در نگارش و تدوین طرح تفصیلی جدید تبریز؛ نظر به اهمیت موضوع و اینکه ترافیک شهری یکی از عمده‌ترین معضلات تبریز است، بایستی نگاهی واقع‌بینانه کرده و راه‌حل عملی ارائه کرد.
- ❖ بررسی اثر فقدان طرح جامع حمل‌ونقل شهری برای تبریز در وضعیت کنونی آن
- ❖ بررسی ظرفیت‌های قانونی در اصلاح الگوهای حمل‌ونقل شهری
- ❖ نگاهی دقیق‌تر به آیین‌نامه جدید طراحی معابر شهری و نحوه کاربری آن در ساختار کلی شهر در بافت‌های موجود و توسعه‌های جدید

نظر رسمی	اظهاری نظر 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	اظهاری نظر 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

مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تبریز

rctbz.tabriz.ir

عنوان: گزارش نشست تخصصی امروز و فردای ترافیک تبریز
پدیدآور: فرشاد رشدی ملکی
نوع و شماره گزارش: گزارش تخصصی (۵-۳-۱۴۰)
شماره: ۲۴۹-۶/م/پ تاریخ: ۱۴۰۱/۱۱/۲
متن (PDF) از طریق سایت مرکز قابل دریافت است
این متن در پرتال جامع مطالعات شهری ایران بارگذاری شده است
دریافت نظر و پیشنهاد: rctc@tabriz.ir ۰۴۱-۲۱۰۴۰۹۰۰
آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی

