



انجمن علمی اقتصادشناسان ایران  
(انجمن علمی و پژوهشی)

---

**خبرنامه تخصصی انجمن علمی**

**اقتصاد شهری ایران**

---

**خرداد ۱۳۹۸**

---



مدل حمل و نقل در کل دنیا سال‌هاست که تغییر کرده است و شهروندان اروپایی و آمریکایی با مدل‌های جدید حمل و نقلی برای کنترل آلودگی هوا به تردد در شهرها می‌پردازند که یکی از آنها استفاده از دوچرخه، دوچرخه‌های برقی و ماشین‌های هیبریدی است. مدلی که مدیریت شهری پایتخت ایران را بر آن داشته تا با ایجاد بستری جدید بتواند کمی به کاهش آلودگی هوای پایتخت کمک کند و آن هم برنامه ریزی برای ایجاد طرح ترافیک و استفاده کردن از دوچرخه به جای حمل و نقل شخصی است. لذا برای این کار ابزارهایی نیاز است که این نوشتار به بررسی این ابزارها توسط کارشناسان پرداخته شده است.



### آیا دوچرخه مدل حمل و نقلی پایتخت نشینان خواهد شد؟

در حالیکه دوچرخه در بسیاری از کشورها نظیر کانادا، هلند و انگلیس به عنوان یک مدل حمل و نقلی شهروندان تلقی می‌شود، شکل توپوگرافی تهران، وسعت و نوع آب و هوا باعث شده دوچرخه نتواند جایی در حمل و نقل شهروندان داشته باشد و هر تلاشی از سوی مدیریت شهری بدون پاسخ می‌ماند.



در تمامی شهرهای دنیا قبل از اجرا و راه‌اندازی طرح‌های جدید در هر زمینه‌ای مطالعات امکان‌سنجی و عارضه‌سنجی مربوط به آن به صورت دقیق توسط هیات کارشناسی انجام شده و سپس برای اجرای آن طرح تصمیم نهایی گرفته می‌شود، اجرای طرح‌های ترافیکی در شهرهای وسیع و پرجمعیت همچون کلان‌شهر تهران، موضوعی با حساست بالاست که نیازمند دقت نظر و انجام اقدامات کارشناسی است تا اختصاص بودجه به صورت هدفمند و کارآمد صورت پذیرد و از هرچه پیچیده‌تر شدن معضل ترافیک و صرف هزینه‌های بیهوده جلوگیری شود.

در شهری مانند لندن، جهت بررسی و اجرای طرح استفاده از دوچرخه‌های کرایه‌ای که تحت عنوان برنامه "Boris' Bikes"، شناخته می‌شود، خط مشی بلند مدت کاهش آلودگی هوا در نظر گرفته شد و پس از

انجام بررسی های تخصصی توسط شرکت SERCO، در طی ۶ سال و با نظارت عالییه دپارتمان ترافیک شهرداری لندن به انجام رسید.

به طور کلی استفاده از دوچرخه، به دو دسته طبیعی و غیر طبیعی تقسیم می شود که از آن جمله موانع طبیعی می توان به حساسیت در مقابل شیبها و از موانع غیرطبیعی می توان به موانع فرهنگی و اجتماعی، ضعف در شیوه ترکیب مدهای حمل و نقل عمومی، ایمنی و امنیت دوچرخه سواران و همچنین نبود پارکینگ در مکان های عمومی اشاره کرد؛ بنابراین با توجه به این موارد نسبت به انجام بررسی های بلند مدت و همچنین بازبینی طرح های مشابه اجرا شده در سال های گذشته در شهر تهران باید نسبت به این امر اقدام شود.

به عنوان نمونه، از جمله موارد بارزی که می توان به آن اشاره کرد خط دوچرخه خیابان کریم خان است که به دلیل اجرای بدون مطالعه و ناصحیح عملاً به پارکینگ موتورسواران مبدل گشته ریشه یابی علل ایجاد این مسئله، نشان از عدم وجود برنامه و هدف مشخص و همچنین عدم انجام مطالعات صحیح در راستای اهداف بلند مدت حمل و نقل عمومی شهر تهران، دارد.

### تهران شهر مناسب دوچرخه به عنوان یک مدل حمل و نقلی نیست

دکتر علی خاکساری مدرس دانشگاه علامه پیرامون اجرای طرح دوچرخه سواری در پایتخت، باید و نبایدها گفت: بارها پیرامون طرح دوچرخه سواری در تهران صحبت شده است، تهران شهر مناسب دوچرخه به عنوان یک مدل حمل و نقلی نیست که مردم برای رفتن به محل کار، دانش آموزان به مدرسه دانشجویان به دانشگاه و افراد برای خرید از دوچرخه استفاده کنند.

مدرس دانشگاه با تاکید بر اینکه دوچرخه صرفاً یک وسیله تفریحی و ورزشی است، که ارتباطی به حمل و نقل شهرداری تهران ندارد، افزود: اینکه در بخشی از مناطق شهر تهران مسیر دوچرخه برای کارکرد تفریحی ایجاد شود هیچ منعی ندارد اما اینکه فکر شود که تهران می تواند مسیری برای دوچرخه جهت رفتن به محل کار باشد و به عنوان یک مدل حمل و نقلی باشد مناسب نیست. تهران به هیچ وجه مناسب نیست.

وی افزود: کسانی که این طرح را مطرح می کنند صرفاً به دنبال منافی برای دریافت هزینه هستند. وی با تأکید بر اینکه اگر به تمام دنیا استناد می شود مانند آمستردام نه به لحاظ اندازه و نه به لحاظ توپوگرافی هیچ شباهتی به تهران ندارد و همچنین شهرداری در آن شهرها به هیچ وجه دوچرخه ای خریداری نکرده و در اختیار مردم قرار نداده است، افزود: اگر هم دوچرخه ای بوده اجاره ای بوده بنابراین، مهمترین نکته این است که حتی اگر روزی قرار باشد که مدیریت شهری مسیری برای دوچرخه طراحی کند به هیچ وجه موظف به خرید دوچرخه برای شهروندان نیست.

وی در پاسخ به اینکه حتی اگر از دوچرخه های برقی جهت این کار استفاده شود، تصریح کرد: اگر دوچرخه با قیمت ۱۰ روز کاری یک کارگر ارائه شد می توان به آن فکر کرد.

خاکساری با اشاره به اینکه اگر خرید دوچرخه در شهرهای بزرگ دنیا صورت گرفته کارکرد توریستی داشته و از آن جمله می توان به کانادا اشاره کرد که یک شرکت خصوصی دوچرخه هایی را در مکانی مشخص قرار می دهد و هزینه آن را دریافت می کند از کسانی که قصد رفت و آمد در یک خیابان را داشته باشند و نه به عنوان یک مد حمل و نقلی.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه گفت: تهران به دلیل موقعیت جغرافیایی، توپوگرافی و شیبی که دارد به هیچ عنوان مناسب دوچرخه سواری نبوده چرا که تهران شهر بزرگی است که متوسط رفت و آمد ها بالای ۱۰ کیلومتر است در صورتی که دوچرخه در بهترین حالت که زمین کاملاً صاف باشد هوا بسیار مناسب باشد تا ۳ کیلومتر امکان استفاده از آن وجود دارد.

خاکساری با اشاره به اینکه اگر به فرض مثال مسیر کوتاهی ایجاد شود جهت استفاده از دوچرخه، شهرداری تهران پیش از استفاده، این مسیر را بررسی کند که آیا استقبالی از دوچرخه در این مسیر صورت می گیرد یا خیر و سپس هزینه کند، افزود: اگر هزینه ای برای این طرح صورت بگیرد و پاسخی از سوی مردم دریافت نشود مسیری شبیه بلوار کشاورز ایجاد شده که فقط یک هزینه میلیاردی را روی دست مدیریت شهری گذاشته و بلا

استفاده مانده است و مدیریت شهری می تواند مسیرهایی را در پارک ها و اطراف آن ایجاد کند تا مردم با دوچرخه هایی که خود تهیه کرده اند جهت تفریح و ورزش از آن استفاده کنند.

## جزئیات طرح ترافیک خبرنگاری



محسن هاشمی در حاشیه جلسه علنی روز سه شنبه شورای اسلامی شهر تهران در پاسخ به پرسش مشترک خبرنگاران در خصوص عدم عدالت در توزیع آرم‌های خبرنگاری در بین رسانه‌ها و نقش کمیسیون فرهنگی-اجتماعی شورای شهر در این سهمیه بندی گفت: تا آنجا که من اطلاع دارم سال گذشته سهمیه‌ها از طریق معاونت اختصاص داده می‌شد و امسال کمیسیونی متشکل از نمایندگان کمیسیون فرهنگی، حمل و نقل، اصناف و ارشاد در خصوص سهمیه بندی ها تصمیم گیری کردند و تنها یک کمیسیون در این رابطه تصمیم گیری نکرده است.

وی گفت: گزارش نهایی در این رابطه را از آقای علیخانی و حق شناس بگیرید تا مشخص شود برای هر

رسانه چه تعداد سهمیه در نظر گرفته شده است.

رئیس شورای شهر تهران با بیان اینکه تعداد سهمیه طرح ترافیک خبرنگاران محدود است، گفت: بیش از ۲ هزار سهمیه برای رسانه‌ها در نظر گرفته شده و با توجه به تعداد درخواست کنندگان، به نظر می‌رسد به هر رسانه بزرگ به طور متوسط ۳۰ سهمیه در نظر گرفته شده باشد اما من به طور دقیق آمار رسمی را ندارم.

وی در خصوص اینکه چه شاخص‌هایی برای این سهمیه بندی در نظر گرفته شده گفت: شاخص‌ها را همان کمیته مشخص کرده و باید پاسخگو باشند. در این کمیته یک عضو مربوط به آقای پورسیدآقایی است و دو عضو نیز مربوط به شورای شهر و الباقی تصمیمات صنفی است که باید با واقعیت یکی باشد.

وی تاکید کرد: برای مشخص شدن سهمیه‌ها می‌توانید درخواست کنید، سهمیه‌ها علنی و شفاف شود. وی ادامه داد: در این سیستم مالکیت خودرو مهم نیست و تنها اسم فرد دارای اهمیت است زیرا برخی خودروهایشان به نام پدر و مادر یا همسر است اما خود از آن استفاده می‌کنند و بسیاری از خودروها قولنامه ای است و تشخیص آن آسان نیست.

وی در پاسخ به پرسش خبرنگاری که چرا رابطین رسانه اعضای شورا از سهمیه خبرنگاران استفاده می‌کنند، گفت: نحوه پرسش شما برای من القای بازجویی است و آیا آیا گفتن‌ها مانند این می‌ماند که در حال بازجویی هستید. من از جزئیات این موضوع اطلاعی ندارم.

هاشمی در ادامه در پاسخ به پرسش دیگری در خصوص قطعات باقیمانده در گمرک گفت: یکی از مشکلات عمومی برای معطل ماندن قطعات، اجناس و کالاها در گمرک، مسئله اجناس است که برای ترخیص کامل باید اسناد امضا شود. گاهی صاحبان ملک اسناد را در اختیار ندارند که در کالاهای اساسی معمولاً کپی اسناد نیز با فشار اینکه مردم به این کالاها احتیاج دارند مورد پذیرش قرار می‌گرفت. موضوع دیگر تعرفه‌های گمرکی است که در مورد کالاهایی که اجزای متفاوتی دارد اعمال می‌شود. به طور مثال عوارض کابل گمرکی ممکن است تا ۴۰ درصد تعیین شود اما این کابل بخشی از واگن مترو است که ۵ درصد گمرکی دارد. برخی اوقات کارشناس گمرک برای هر جز گمرکی متفاوتی می‌گیرد و باعث اختلاف میان واردکننده و گمرک می‌شود. در زمان گذشته من این مشکل را برطرف کرده بودم و به طور سلیقه‌ای گاهی کارشناسان دوباره این روند را تکرار می‌کنند. نکته

سوم بدهی سازمان‌ها به گمرک است که باعث می‌شود اجازه ترخیص داده نشود. پیش از این در توافقی که در زمان من انجام شده بود این بخش را به حساب کمک‌های دولت به مترو می‌گذاشتیم و در خزانه این حساب‌ها جابجا می‌شد. برای حل مشکل ترخیص باید این ۳ مشکل برطرف شود. در همینجاست که عرضه و بی عرضه گی مدیر خودش را نشان می‌دهد.

وی در خصوص تجمع کارکنان شرکت بهره برداری مترو نیز گفت: سو تفاهمی در این خصوص ایجاد شده بود که با واقعیت تطبیق ندارد. وی خطاب به خبرنگار پرسش کننده گفت: گاهی اوقات صدا و سیما از ماهواره‌ها بدتر عمل می‌کند و برای زدن رقیب از ضدانقلاب هم پیشی می‌گیرد.

وی در خصوص تذکر یکی از اعضا نسبت به بی توجهی به طرح‌های اعضای شورا گفت: عدم ثبات مدیریت باعث شده بود برخی از این طرح‌ها به فراموشی سپرده شود و مدیر مربوطه در جریان آن قرار نداشته باشد. در حال حاضر آماری از طرح‌های انجام نشده شورا تهیه کرده ایم که حدود ۵۰ درصد طرح‌های مصوب اجرایی نشده است. البته این موضوع هم در گذشته سابقه داشته که قرار است این موضوع مورد بررسی قرار گیرد.

وی در پاسخ به پرسش دیگری در خصوص استعفای اعضای شورا برای حضور در انتخابات مجلس گفت: تاکنون هیچیک از اعضای شورا استعفا نداده اند و همچنان پایدار تا سال ۱۴۰۰ در خدمت شهروندان خواهند بود.



## پیاده‌راه‌سازی چگونه به کمک پویایی و نشاط شهرها می‌آید؟



عضو هیئت علمی دانشگاه علامه با تاکید براینکه عمدتاً پیاده راه محلی برای نقش آفرینی شهروندانی است که هویت فردی خود را در هویت جمعی شهری نشان دهند، گفت: پیاده راه به ما کمک می‌کند تا شهروند با شهر خود ارتباط پیدا کند و زندگی شهری برای او دارای معنا و مفهوم خاصی شود.

دکتر لطیفی پیرامون پیاده راه سازی و نحوه تامین زیرساخت ها برای پیاده راه سازی در تهران گفت: پیاده راه سازی یکی از فضا سازی های شهری هستند که در شلوغی شهر ها و ازدحام خودروها به توسعه نشاط شهری کمک کرده و جزئی اهداف چند منظوره ای به شمار می رود که ضمن کمک به کاهش آلودگی در پویایی شهری نیز نقش ایفا می کند.

مدرس دانشگاه علامه پیرامون ویژگی های پیاده راه سازی تصریح کرد: تشویق ساکنین در بهبود محیط کاربری، افزایش تعاملات اجتماعی در شهر، افزایش حضور پررنگ مردم در شهر، افزایش جایگاه و نمود تقویت

اقتصادی منطقه و محدوده مورد نظر، افزایش تنوع و ایجاد فرصت برای اشتغال ، افزایش ارزش افزوده برای محیط مورد نظر، محلی برای پاتوق های اجتماعی، حصر اتومبیل، کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی، و پیاده راه عمدتاً محل نقش آفرینی ساکنان شهر است که بتوانند هویت فردی خود را در هویت جمعی شهر نشان دهند. عضو هیئت علمی دانشگاه علامه با تاکید بر اینکه در واقع عمدتاً پیاده راه محلی برای نقش آفرینی شهروندانی است که هویت فردی خود را در هویت جمعی شهری نشان دهند، اظهار داشت: پیاده راه به ما کمک می کند تا شهروند با شهر خود ارتباط پیدا کند و زندگی شهری برای او دارای معنا و مفهوم خاصی شود.

وی با اشاره به این که در واقع قالبی که بتوان با آن کیفیت زندگی شهری را بالا برد افزایش امنیت و سرزندگی شهر را در پی خواهد داشت افزود: اصولی که باید در امر پیاده راه سازی به آن توجه کرد توجه به الگوها و روش های ساخت و ساز در بافت موجود و پیرامونی پیاده راه، توجه به زیرساخت های موجود با در نظر گرفتن توسعه آبی و چشم اندازهای بصری، طراحی بدنه پیاده راه همسان با بنا های همجوار و خط آسمان و اقلیم و تغییرات آن، طراحی اجزای محدوده پیاده و استفاده بهینه از دور طبیعی با توجه به نوع اقلیم، استفاده از مواد و مصالح بومی و همساز با جزئیات پیاده راه ها، توجه به چشم انداز های طبیعی و مصنوعی که در بحث لندسکیپ می تواند از اهمیت بالایی برخوردار باشد.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: تمرکز خیلی بالا بر ویژگی محله های شهری، توجه به جداره ها و بحث زیبایی شناسی، استفاده ترکیبی از گیاه، آب و عناصر بومی و بحث حوزه های بهسازی نوسازی و بازسازی و همینطور مبلمان های پیشنهادی، توجه به معیارها و مقیاس های انسانی مراحل مکان یابی و طراحی جزئیات آن اثر و به حداکثر رساندن تنوع کاربری ها در محدوده پیاده راه ها با رعایت اصل سازگاری و نهایتاً فاکتورهای دیگری که بشود به آنها اشاره کرد.

دکتر لطیفی ادامه داد: نکته ای که باید به آن توجه کرد، متاسفانه پیاده راه ها در ایران بدون اینکه نظر ذینفعان پرسیده شود که در واقع صاحبان واحدهای مسکونی و واحدهای تجاری هستند به عنوان پیاده راه انتخاب می شوند.

این مدرس دانشگاه با اشاره به محل قرار گیری پیاده راه در میدان امام حسین و میدان بهارستان و اشکالات فنی و محیطی که در پی داشته است و نارضایتی ساکنان محل در پی اجرای این طرح گفت: متأسفانه این دو محل از تجارب بدی است که شهر تهران به خود دیده است و باعث نارضایتی کسبه شده و استقبال خوبی از آن به عمل نیامده که عملاً یک طرح تعجیلی بوده است.

لطیفی در ادامه افزود: این طرح باید در محلی صورت بگیرد که در واقع باعث رونق اقتصادی شود حضور پذیری را بیشتر کند و نه اینکه باعث سلب جمعیت شود.

وی با اشاره به باغ سپهسالار که تجربه بسیار خوبی در پیاده راه سازی بوده است، گفت: خیابان سی تیر هم می‌تواند تجربه خوبی باشد که البته همچنان محل تردد خودروها است.

مدرس دانشگاه علامه با اشاره به اینکه مثال‌های خوبی در دنیا وجود دارد که می‌توان به آنها اشاره داشت، اذعان کرد: کشور فرانسه و هلند از مثال‌هایی است که امر پیاده راه سازی در آن‌ها صورت گرفته و این ویژگی باعث شده که ما هم بتوانیم از تجارب این کشورها بهره برداری کنیم.

### ۳۰ میدان در دستور کار شهرداری برای پیاده راه سازی

پیرامون پروژه پیاده راه سازی در تهران جعفری معاون فنی شهرداری تهران افزود: امر پیاده راه سازی در دستور کار شهرداری تهران است و حتی همایش پیاده روی در شهر که بر اساس آن چارچوبی برای توسعه فضای پیاده در شهر تبیین و تعیین شده است برگزار شد.

وی در ادامه با اشاره به پروژه‌هایی که در بحث پیاده راه سازی در شهرداری مطرح شده است، گفت: در واقع بحث پیاده محوری و کاهش حضور خودروها به نفع پیاده در دستور کار شهرداری بوده و در پروژه میدان راه آهن ۴۰ درصد فضای پیاده توسعه یافته و کیفی سازی شده و مسیر پیاده توسعه پیدا کرده است و همچنین پروژه میدان منیریه و پروژه نیروی هوایی که در حال انجام کار است و تقریباً می‌توان گفت که ۳۰

میدان تهران که در حال بازطراحی هستند و در نگاه جدید تمام توجه به موضوع پیاده محوری در شهر تهران مد نظر قرار گرفته است.

جعفری تصریح کرد: از طرفی پروژه های ساماندهی خیابان ولیعصر که در دهه گذشته انجام شده به مرور زمان آسیب هایی دیده که در دستور کار سازمان زیباسازی شهرداری تهران قرار گرفته تا عملیات ترمیم در آن مکان انجام بگیرد.

مدیر سازمان پیاده راه سازی پیرامون نارضایتی کسبه در میدان بهارستان گفت: کف سازی این محل توسط شهرداری منطقه ۱۲ صورت گرفته و سازمان زیباسازی فقط در بحث جداره ها کار کرده است. وی همچنین افزود: طرح اصلی این میدان توسط سازمان زیباسازی تهیه شده و قرار بوده است که کل میدان بهارستان تبدیل به پیاده راه بشود و تغییرات ترافیکی در محورهای موازی با آن که محور انقلاب و خیابان امام خمینی بود قرار بود توسط معاونت ترافیک طرحهای بالادستی موضوع پیاده محور شدن کامل خیابان بهارستان را در دستور کار قرار دهد.

وی در ادامه خاطر نشان کرد: متأسفانه پیاده راه بهارستان به مرحله نهایی خود نرسید و در گام اول در منطقه ۱۲ بخشی از میدان سنگ فرش شده که پیاده راه سازی به بخشهای دیگر این میدان هم برسد و در وهله اول از سنگ فرش هایی استفاده شده که در ابتدا به کاهش سرعت خودروها منجر شود و گام های بعدی نیز در دستور کار شهرداری قرار گرفته است.