

بیانیه شماره ۱۲ از دور پنجم قزوین +۲۰

(مردمان ۹۳۵۱) طرح‌های حوزه حمل و نقل و ترافیک شهر قزوین

تاریخ: ۹۳/۵/۱۶

پیوست: ۱۰ برگ

برادر ارجمند جناب آقای مهندس نصرتی
شهردار محترم قزوین

با سلام و احترام

به استحضار می‌رساند کارگروه مشورتی (قزوین + ۲۰) فعالیت دور پنجم خود را با توجه به ضرورت، از بررسی طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر قزوین که توسط ((مهندسين مشاور آرمان تردد پارس)) تهیه شده و هم‌اینک مراحل تصویب را در شورایی عالی ترافیک کشور می‌گذرانند، آغاز نموده، چندین جلسه بررسی کارشناسی توسط اعضاء در جلسات اصلی کارگروه با حضور نماینده مشاور، معاونت ترافیک شهرداری قزوین، نمایندگان از گروه تخصصی ترافیک سازمان نظام مهندسی ساختمان استان و نمایندگان از حوزه پلیس راهنمایی و رانندگی صورت گرفت.، نوشتار حاضر و پیوست‌های آن حاصل بررسی‌هاست که، جهت بهره‌برداری و استفاده از آن در راستای افزایش کیفیت طرح تهیه شده و همچنین منظور نمودن اولویت‌های اجرایی با توجه به ملاحظات ذیل تقدیم می‌گردد:

۱- تغییر و تحولات سریع شهر قزوین در سالهای اخیر از یک سو، توسعه سکونت‌گاه‌های اطراف شهر (شعاع ۲۰ کیلومتری مرکز استان) از طرف دیگر و همچنین ترافیک عبوری از سایر نقاط کشور، مجموعه عواملی هستند که تأکید جدی‌تر به لزوم توجه به کارهای اساسی و زیرساختی در حوزه حمل و نقل در منظومه شهر قزوین (مجموعه شهری قزوین) را الزامی نموده، پیگیری جدی‌تر تصویب طرح و هماهنگی با مدیریت عالی استان و سایر دستگاه‌های اجرایی را جهت تحقق سیاست‌ها، برنامه و پروژه‌های لحاظ شده در مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک قزوین را می‌طلبد.

۲- گروه مشورتی قزوین +۲۰ در سال ۱۳۸۹ نقطه نظرات خویش را در حوزه حمل و نقل طی بیانیه شماره ۳ به جنابعالی و مدیران تصمیم‌گیر منعکس نموده، مجدداً رونوشت آن پیوست این نوشتار تقدیم، بکارگیری مفاد آن بطور جدی تر خواسته اعضاء محترم می‌باشد (پیوست شماره ۱)

۳- کمیته تخصصی پلیس راهنمایی رانندگی پیشنهادات خویش را در خصوص طرح پیشنهادی در سه صفحه بصورت مکتوب تهیه و ارائه نموده که پیوست نوشتار حاضر تقدیم می‌گردد (پیوست شماره ۲)

۴- کمیته تخصصی گروه ترافیک سازمان نظام مهندسی استان نیز، پیشنهادات خویش را در خصوص طرح پیشنهادی در دو صفحه بصورت مکتوب تهیه و ارائه نموده که به پیوست نوشتار حاضر تقدیم می‌گردد (پیوست ۳)

۵- با توجه به شرایط زمانی و موقعیت حاضر شهر و لزوم توجه به مدیریت بهتر منابع در شهر و حومه و نگاه ویژه‌تر به توسعه پایدار شهر، مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر قزوین بعنوان مطالعات پایه مد نظر اعضاء کارگروه بوده که تدوین منطقی این سند و کوشش در تحقق برنامه‌های آن بعنوان یکی از کارهای اساسی توسعه قزوین می‌باشد که در این راستا برخی نظرات و پیشنهادات تکمیلی اعضا نیز بشرح ذیل می‌باشد:

- اهتمام به توسعه حمل و نقل دوچرخه و پیاده راهها در شهر.

- خروجی طرح باید موید حمل و نقل عمومی (سریع- روان- مطمئن و جذاب) باشد.
- ملاحظه جدی تر کاربریهای اراضی و مناطق در نظر گرفته شده در طرح جامع شهر قزوین و طرح مجموعه شهری قزوین.
- تقویت هسته مرکزی شهر تاریخی فرهنگی قزوین و نگاه ویژه به آثار تاریخی مرکز شهر بخصوص دولتخانه صفوی (کلیه اقدامات رونق بخش هسته مرکزی شهر باشد).
- تأکید بر مسیر نسیم شمال (بعنوان تنها مسیر دسترسی به باغات)
- تدقیق اولویت بندی درسیاست ها، برنامه ها و پروژه ها که در مطالعات ارائه شده پیشنهاد شده است.
- تدقیق مسیرهای رینگ اول (مرکزی شهر) و رینگ دوم شهری (جمهوری اسلامی در جنوب، و شهید بهشتی در شمال) جهت بهره مندی از BRT و LRT در آینده جهت تقویت هر چه بیشتر هسته مرکزی شهر.
- توجه جدی تر به BRT و LRT در مسیر ایستگاه راه آهن (در جنوب شهر) تا صدا و سیما در شمال شهر و مسیر شرقی غربی از جاده رشت تا میدان مینو در.
- شهر الکترونیک و توسعه آن و تقویت نقش مدیریتی پلیس راهنمایی و رانندگی و مرکز کنترل ترافیک شهر در پیوست مطالعات.
- تدوین فصل مربوط به مطالعات آموزش و فرهنگ در حوزه حمل و نقل در پیوست مطالعات
- بازنگری در مسیر کنارگذر دکه یاران و حتی المقدور انطباق آن با حاشیه رودخانه ارنجک در شرق قزوین و اجتناب از گذر مسیر از داخل حریم پادگان لشکر ۱۶ زرهی.

با تشکر
علی حسن ظاهری
رئیس کارگروه قزوین+۲۰

رونوشت:

- ریاست و اعضاء محترم شورای شهر قزوین جهت استحضار.
- حجت الاسلام ابوترابی نایب رئیس محترم مجلس شورای اسلامی.
- جناب آقای داود محمدی نماینده محترم قزوین در مجلس شورای اسلامی.
- جناب آقای حسینی نماینده محترم قزوین در مجلس شورای اسلامی.
- جناب آقای مرتضی روزبه استاندار محترم قزوین.
- جناب آقای مهندس حبیبی معاونت محترم عمرانی استانداری قزوین.
- جناب آقای مهندس محمدزاده مدیر کل محترم راه و شهرسازی.
- جناب آقای مهندس فرخزاد ریاست محترم سازمان نظام مهندسی استان قزوین.
- اعضاء کارگروه قزوین+۲۰.

برادر ارجمند؛ جناب آقای مهندس مسعود نصرتی

شهردار محترم قزوین

با سلام و احترام؛

به استحضار می رساند کارگروه قزوین + ۲۰ دومین مرحله بررسی تفصیلی پروژه های مصوب در حوزه حمل و نقل ترافیک شامل "طرح جامع ترافیک، طرح احداث رینگ کمربندی شهر، طرح احداث پارکینگ های عمومی شهر و مناسب سازی عبور و مرور دوچرخه" را مورد بازبینی قرار داد، که نتیجه جلسات به شرح ذیل تقدیم میگردد:

حمل و نقل سواره و پیاده مهمترین پدیده شهرنشینی است که امروز شهروندان قزوینی و مدیران شهر را با چالش جدی مواجه کرده، رشد جمعیت شهر، حضور بیش از پیش اتومبیل در زندگی روزمره، ترافیک عمومی وسائط نقلیه از اقصی نقاط کشور در منطقه و انتقال بعضی از وزارتخانه ها به قزوین و سرریز جمعیت تهران به قزوین و ... مجموعه عواملی را تشکیل می دهند که ترافیک شهر را به یک مسئله بغرنج تبدیل نموده، علیرغم اقدامات متعدد جهت حل مشکل، همواره مشکلات جلوتر از فعالیت های اصلاحی خودنمایی می کند. با توجه به اینکه یکی از روشهای جدید مطرح در فرایند شهرسازی پایدار توسعه شهر براساس حمل و نقل عمومی (TOD) می باشد لذا موارد مطروحه در بررسی تفصیلی پروژه های مذکور در گروه قزوین + ۲۰ بشرح ذیل ارائه می گردد:

۱ - فرهنگ شهرنشینی در حوزه ترافیک:

به مقوله آموزش شهروندی و فرهنگسازی در زمینه ترافیک، متناسب با حضور، نقش و جایگاه وسائط نقلیه موتوری در شهر توجه نشده است. لذا بخش قابل ملاحظه ای از مشکلات موجود در زمینه آموزش سواره و پیاده مربوط به ناآگاهی و یا بی توجهی یا کم توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و یا نحوه زندگی مردم میباشد، لذا همانند سایر بخشهای زندگی، سرمایهگذاری در حوزه آموزش شهروندی آن هم در شاخه ترافیک شهری ضروریترین نیاز امروز قزوین می باشد.

در این زمینه استفاده از ابزارهای مختلف مانند بهرهمندی از رسانه های نوشتاری و صوتی و تصویری در استان، اطلاع رسانی به موقع و ... جهت مشارکت شهروندان و آموزش آنها از بهترین راهکار میباشد که از چند نمونه اجرایی بعنوان مثال میتوان نام برد:

الف - هماهنگی با دستگاههای ذیربط مانند مدیریت راهبر ناجا و آموزش و پرورش در تعلیم عملی دانشآموزان در سطح مدارس استان به صورت مستمر و برگزاری مسابقات دوره های و ...

- ب - معرفی شخصیت های کارتنی ترافیکی در صدا و سیما و مطبوعات و پرده های تبلیغاتی برای جذابیت ارائه موضوعات آموزشی و ...
- ج - تدوین برنامه های نمایشی آموزشی زنده توسط سازمان فرهنگی ورزشی و اداره روابط عمومی شهرداری در کانون های جمعیت شمال و جنوب قزوین در روزهای تعطیلی به طور مستمر (یعنی در مجموعه امام زاده حسین (ع) و پارک باراجین که اماکنی هستند که در تعطیلات، هزاران شهروند قزوینی بطور خودجوش به آنجا مراجعه و اوقات فراغت خویش را سپری میکنند)، برگزاری مسابقات و اهداء جوایز تشویقی و ... گام مهمی در دستیابی به اهداف آموزش شهروندی میباشد.
- د - با توجه به ضریب افزایش مالکیت خودرو در قزوین تشویق و ترغیب مردم به استفاده از وسائط نقلیه عمومی و دوچرخه.

۲- مطالعات طرح جامع ترافیک:

امروزه یکی از روشهای مطرح در توسعه شهرها «توسعه پایدار براساس حمل و نقل (T,O,D) میباشد. دخالت های اجرایی در حوزه حمل و نقل در بستر شهر و پیرامون آن بدون بهرهمندی از «نقشه راه» یعنی مطالعات طرح جامع ترافیک مانع از رسیدن به درجه مطلوبتری از سطح کیفی زندگی شهری میباشد. هرچند هر اقدامی که در زمینه بهبود شرایط آمد و شد شهروندان صورت میگیرد اثر مطلوب و وضعی خویش را نمایان می کند، اما ماندگارترین اقدامات را میتوان اجرای طرحها و پروژه های دانست که براساس مطالعات جامع ترافیک که بر مبنای بررسی و تحقیق و مطالعه در حوزه های اجتماعی - اقتصادی - فرهنگی، شهرنشینی، شهرسازی و ... صورت گرفته باشد، دانست. تاکنون شهر قزوین از وجود «مطالعات طرح جامع ترافیک» بهرهمند نبوده، فقط دفترچه های ناقص در حد مطالعات ابتدایی در سالهای گذشته در حوزه ترافیک توسط شهرداری تهیه شده که قابلیت استفاده اجرایی ندارد، لذا، تسریع در اجرای ابلاغیه مورخه ۸۹/۳/۱۷ وزارت کشور که طی آن مجوز تهیه «مطالعات طرح جامع حمل و نقل قزوین در حد مجموعه شهری» پیش بینی شده تا رسیدن به نتیجه، در یک بازه زمانی مشخص ضروریترین اقدامی است که باید مورد توجه مدیران شهری قرار گیرد، اما تا به نتیجه رسیدن این مطالعات جامع، مجموعه اقدامات اصلاحی و اجرایی شهرداری (کوتاه مدت و بلند مدت) در قالب بودجه های سنواتی و مشارکتی با مد نظر قرار دادن مطالعات ترافیکی موجود در طرح های جامع و تفضیلی و حتی الامقدور انطباق اجرای اقدامات و طرحها و پروژه های موضعی ترافیکی در سطح شهر با این طرحها در استفاده بهینه از منابع شهری امری بدیهی به نظر می رسد، به هر شکل حرکت در قالب نظام طرحهای موجود بالادست، ما را در تحقق اهداف طرحهای جامع و تفضیلی توانمندتر خواهد نمود. به نظر میرسد هدایت مشاور جدید جهت بررسی و ارائه مطالعات شاخص ترافیک درون شهری در بافت های مرکزی و مناطق جدید از یک طرف و توجه جدی و ساماندهی ترافیک سنگین عبوری از منطقه قزوین از طرف دیگر و عنایت ویژه به ترافیک در بافتهای کهن و میراثی قزوین و همگرایی و هماهنگی با طرحهای موجود مانند طرحهای جامع و تفضیلی و ارجحیت ترافیک پیاده به سواره را پنج محور اساسی در تهیه مطالعات جدید می توان نام برد.

۳- احداث رینگ کمربندی شهر:

براساس آمارهای موجود روزانه دهها ماشین در قزوین شمارهگذاری میشوند، علاوه بر آن با توسعه روزافزون صنایع در منطقه قزوین و به طبع آن رشد کانونهای جمعیتی اطراف شهر و توسعه روستاها و شهرکها، همه و همه باعث گردیده مراجعات به مرکز استان روزافزون گردد، خدمات حوزههای مسکونی، صنعتی و ... این مناطق از شهر قزوین تأمین میشود که علاوه بر آن، ترافیک سنگین و پرازدحام عبوری از کریدر شمال جنوب و شرق و غرب کشور که تلاقی آن در منطقه و شهر قزوین میباشد، آینده نگران کنندهای را برای شهروندان و مدیران شهری و استان رقم زده است و مشکلات به وجود آمده جدیتر از ادوار گذشته میباشد، اگر مجموعه این مشکلات ساماندهی نشوند، منابع خدادادی منطقه مانند باغات سنتی، مزارع کشاورزی، طبیعت یکرو ... که اکثراً تجدیدناپذیر هستند رو به زوال رفته، رونق محیطی سکونتگاه شهروندان افول خواهد کرد. در حوزه ترافیک وسائط نقلیه و برای ساماندهی وضعیت نابسامان در این حوزه دو پیشنهاد ذیل ارائه میشود:

الف- احداث رینگ کنارگذر شهر قزوین جهت حل مشکل ترافیک عبوری بیرونی در منطقه یعنی تعریف محور مواصلاتی که بیرون محدود و حریم شهر به فاصله ۱۰ تا ۲۰ کیلومتری از شهر قادر به اتصال کلیه جادههای ورودی شهر به یکدیگر بوه و ترافیک ورودی و خروجی آنها را خارج از شهر سر و سامان بدهد، الزام صددرصدی دارد. البته این مهم در حوزه اجرایی شهرداری نیست و باید مدیران استان در اقدامی هماهنگ و ضربتی نسبت به پیگیری احداث چنین کنارگذری اقدام نمایند.

ب- احداث و تکمیل رینگ کمربندی متصل به شهر، احداث و اصلاح تند راهها و تقاطعهای غیرهمسطح که جوابگوی ساماندهی ترافیک داخلی شهروندان بوده موجب روان سازی بافت های موجود حوزههای مختلف سکونت گاهی گردد، تکمیل و اصلاح بلوارهای شهید باهنر، امام علی- بلوار موازی اتوبان و شهید مطهری- مسیر دکه یاران و حاشیه رودخانه ارنجک و سه راهی پلی وینا و جاده قدیم تهران و تکمیل و اصلاح بلوار جمهوری اسلامی در جنوب در یک اقدام مستمر و تقلیل نقش محورهای نسیم شمال در حد دسترسی میان باغی ضروری به نظر میرسد.

۴- احداث پارکینگ های عمومی شهر:

توفیق اقدامات در حوزه ترافیک بدون توجه به مسئله پارکینگ وسائط نقلیه امکانپذیر نمیشود. مسئله پارکینگ در تمام شهرهای جهان مورد توجه مدیران شهری و طراحان و شهرسازان میباشد، با توجه به بافت های قدیمی در شهرها، که عمدتاً برای زندگی بدون ماشین بنا شدهاند، مداخله و مناسب سازی این محیطها برای پارکینگ با یک نسخه واحد و یا اقدامات مقطعی امکان پذیر نمیشود، بلکه تدوین مجموعههای از ضوابط و راهکارها برای حل این مشکل متناسب با شرایط هر شهر لازم است. در بافت های جدید شهری و اراضی منظور شده در طرحهای شهری برای گسترش افقی شهرها هم توجه به پارکینگ در طراحیهای شهری امری الزامی است. در این راستا موارد ذیل از منظر عملیاتی عنوان میگردد:

۱ - تأمین پارکینگ در حوزه‌های مختلف و کاربرهای گوناگون در قالب ضوابط مندرج در دفترچه طرح تفصیلی قزوین آن هم در پروانه های صادره منظور میگردد. عملاً خیلی از ضوابط الزامی تأمین پارکینگ مندرج در پروانه های صادره شهرداری رعایت نمیگردد ولی فقدان دفترچه ضوابط مخصوص تأمین پارکینگ های عمومی، خصوصی و مکانیزه و تدوین ضوابط تشویقی در حوزه سرمایه گذاری در پروژه های پارکینگ های عمومی، شهرداری را در دستیابی به درجه مطلوب تر این هدف ناکام نموده است لذا تهیه دفترچه ضوابط مذکور که براساس تجربیات شهرهای بزرگتر و متناسب با شرایط شهر قزوین تدوین شده باشد قطعاً اقدامی مؤثر در حل مسئله پارکینگ خواهد بود.

۲ - پیگیری تحقق اهداف مطالعاتی که توسط شهرداری در (سال ۱۳۸۷) صورت گرفته و طی آن ۹۲ فضا در شهر قزوین جهت احداث پارکینگ های عمومی شناسایی گردیده و ارائه ضوابط تشویقی به مالکین (حذف عوارضات معمول و اعطاء تراکم تشویقی، استفاده از بام جهت پارکینگ در ساختمانهای بزرگ و ...) و از همه مهمتر الزام مالکین پروانه هایی که کسری پارکینگ دارند جهت خرید از پارکینگ های احداثی عمومی که توسط بخش خصوصی ساخته شده اند، توصیه کارگروه میباشد.

۵ - ترویج دوچرخه سواری در شهر:

ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه در شهر را میتوان یکی از راههای اقتصادی و راحت تر جهت ساماندهی ترافیک شهر دانست، علاوه بر جنبه های سلامت، ورزش، شادابی و ... فراگیر بودن این وسیله نقلیه، هماهنگی با وضعیت اقتصادی گروهها و خانواده های شهری را نیز میتوان از جنبه های مثبت استفاده از دوچرخه در شهر دانست. خوشبختانه شهر قزوین از نظر اقلیمی و جغرافیایی بخصوص توپوگرافی (پستی و بلندی) مناسب برای اجرای این طرح میباشد، به این مطلب میتوان اضافه نمود. علاقه شهروندان و کسبه به دوچرخه سواری (براساس آمار غیررسمی نزدیک به ۳۰/۰۰۰ دوچرخه در شهر قزوین وجود دارد) و در نهایت موارد قابل دسترس در این حوزه را با توجه به اینکه طرح هدفمندی یارانه ها توسط دولت محترم شروع شده و قزوین هم از طرف ستاد بهینه سازی مصرف سوخت کشور بعنوان پایلوت انتخاب شده می توان به شرح ذیل برشمرد:

۵ ۱ لحاظ نمودن بحث دوچرخه سواری در شرح خدمات مشاور تهیه طرح مطالعات جامع ترافیک شهر

۵ ۲ مناسب سازی ساختمان های اداری شهرداری و سازمانهای دولتی و اماکن عمومی مانند پارکها و ... برای دوچرخه به خصوص تأمین پارکینگ و حفاظت از دوچرخه.

۵ ۳ در نظر گرفتن مسیرهای مخصوص دوچرخه در محیط شهر و بافت قدیم و جدید (مسیرهای امن دوچرخه)

۵ ۴ در نظر گرفتن پارکبان رایگان دوچرخه - ایستگاههای دوچرخه (حل مسئله نگهبانی دوچرخه ها در ایستگاه و منظور نمودن قسمتی از پارکینگ های عمومی شهر برای دوچرخه).

۵ ۵ فرهنگ سازی - تبلیغات - تشویق مردم به استفاده از دوچرخه با استفاده از شیوه های تبلیغی مناسب

۵ ۶ استفاده از بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در اجرای طرحهای دوچرخه سواری در شهر

۵ ۷ بعنوان نمونه دو پروژه عملیاتی زودبازده را میتوان نام برد:

الف- کسبه بازار قزوین اشتیاق زیادی جهت استفاده از دوچرخه دارند اما وضعیت محیطی بافت بازار و اطراف، مناسب برای تأمین این نیاز نیست، پیشنهاد می شود یک فضای مناسب در اطراف بازار جهت پارکینگ کسبه و مراجعین مهیا گردد، با هماهنگی هیأت دوچرخه سواری و اتحادیه اصناف، تشویق کسبه به استفاده از دوچرخه و بهره مندی از پارکینگ رایگان با حفاظت مطمئن و رایگان و اهداء جوائز ماهانه و ...

ب- تشویق مدیران، کارمندان و کارکنان ادارات و نهادها از دوچرخه در مسیر خانه تا کار و اعطاء وام جهت خرید دوچرخه و اهداء جوایز ماهانه به عنوان اقدامات نمادین.

توصیه های عمومی:

- توسعه نظام الکترونیک شهرداری در راستای تحقق شهرداری الکترونیک به منظور کاهش نیاز به مراجعات شهروندان به واحدهای مختلف شهرداری و تعریف هسته های خدماتی متعدد در شهر جهت توزیع خدمات در نقاط مختلف به منظور کاهش نیاز به سفرهای درون شهری شهروندان

- فرهنگ سازی جهت استفاده از خودروهای کوچک توسط شهروندان

- پیگیری اجرای محدودیت های ترافیکی در ساعات خاص در مناطق مرکزی شهر

- مطالعه جهت استفاده از وسائط متنوع حمل و نقل عمومی علاوه بر اتوبوس - تاکسی مانند تراموا و ...

- جلوگیری از ورود کامیونها به شهر و انتقال پارکینگ های عمومی وسائط نقلیه سنگین به خارج از شهر و پایانه باربری.

- ساماندهی مشاغل مزاحم و انتقال به خارج شهر

- بخش قابل ملاحظه های از ساختمانهای شاخص در اقصی نقاط شهر را ساختمانهای دولتی و عمومی تشکیل میدهد. شهرداری،

سال ۱۳۹۰ را سال نهضت پارکینگ اعلام نماید و برنامه ریزی لازم جهت این امر را در ۴ ماه باقیمانده امسال صورت داده،

مواردی چند را برای اقدام عملی شروع نماید مانند:

الف- شهرداری از خود شروع کند، برای تمام ساختمانهای اداری و خدماتی پارکها و ... در سطح شهر نقشه مناسب سازی جهت تأمین پارکینگ تهیه نموده در سال ۹۰ اجراء نماید.

ب- با توجه به اینکه در فصل بودجه نویسی برای سال ۹۰ قرار داریم. در یک اقدام هماهنگ با حوزه معاونت عمرانی استانداری و

شورای برنامه ریزی استان، کلیه ادارات و سازمانها موظف به پیگیری اصلاح ساختمانهای اداری و اماکن مربوطه جهت تأمین پارکینگ

مراجعین گردند و برای این امر ردیف بودجه های خاصی در بودجه سنواتی سال ۱۳۹۰ منظور نمایند، شهرداری خدمات مشاوره ای برای ادارات در این زمینه را رایگان در اختیارشان قرار دهد.

(اقدامات در این بخش برای تأمین فضاهای لازم جهت پارکینگ ماشین، موتورسیکلت و دوچرخه مراجعین می باشد)

علی حسن ظاهری کارگروه قزوین + ۲۰

پیوست شماره ۲

بسمه تعالی

شهردار محترم شهر قزوین
سلام علیکم

احتراماً طرح جامع ترافیک شهر قزوین که توسط مشاورین محترم آن شهرداری تهیه گردیده مورد بررسی قرار گرفت که زحمات آنان قابل تقدیر میباشد لکن پیشنهادهای در اجرای بهتر طرح به شرح ذیل به نظر می رسد:
۱. در احداث پارکینگ های غیر حاشیه ای طرح جامع، الویت بندی انجام شده طبق جدول ۱۳-۲۰ صفحه ۱۳۵ میباشد که با توجه به تراکم و ترافیک موجود در سطح معابر فوق جهت رفع کمبود پارکینگ پیشنهاد الویت بندی به ترتیب طبق جدول ذیل میباشد.

الویت پیشنهادی	نام خیابان	از	تا
۱	خیام	بوعلی	عدل
۲	سعدی	خ امام خمینی	بوعلی
۳	خیام	عدل	فلسطین
۴	پادگان	فلسطین	میدان ارتش
۵	شهید بابائی	شهید مدنی	کانال آب
۶	نادری	امام خمینی	بوعلی
۷	اسدآبادی	منتظری	۲۲ بهمن
۸	فلسطین	بلوار	پادگان
۹	منتظری	مولوی	سپه
۱۰	سعدی	بوعلی	فلسطین
۱۱	بلوار مدرس	عدل	فلسطین

۱۲	بوعلی	خیام	بلوار
۱۳	فردوسی	بوعلی	فلکه عدل
۱۴	بوعلی	نادری	فردوسی
۱۵	عدل	عدل	خیام
۱۶	تهران قدیم	سپه	میدان تهران قدیم
۱۷	مولوی	منتظری	شهید انصاری
۱۸	سعدی	فلسطین	حیدری
۱۹	خ پادگان	بوعلی	عارف
۲۰	بوعلی	نواب	سعدی
۲۱	منتظری	شهید باهنر	مولوی
۲۲	شهید بابائی	فلکه شهید بابائی	مدنی
۲۳	فلسطین	پادگان	شهید بهشتی
۲۴	یخچال	فلسطین	شهید بابائی
۲۵	پادگان	عارف	فلسطین
۲۶	بلوار مدرس	پادگان	عدل
۲۷	نادری	بوعلی	فلکه میرعماد
۲۸	پیغمبریه	شهید انصاری	امام خمینی
۲۹	بوعلی	سعدی	نادری

۲. جدول ۲-۲۷ مهمترین محورهای ارتباطی انتخاب شده برای انجام طرح های اجرایی و طرح های موضعی شهر قزوین (محورهای حادثی - صرفاً حادثی) محور نسیم شمال از محورهایی است که در وضعیت بحرانی قرار داشته هرچند که طی جلسات مکرر در خصوص مشکلات موجود برای تعریض محور فوق در برنامه کوتاه مدت می بایستی فکر اساسی برای محور فوق خصوصاً از میدان حمل و نقل (بوئین زهرا) تا تقاطع میرزا کوچک خان - نسیم شمال یا تعریض گردد یا مسیر فوق در رفت یک طرفه شود و یک مسیر موازی با فاصله مناسب از باغات سنتی، در طول آن، برای برگشت ایجاد گردد.
۳. برای پوشش ترافیک میانی شمال غربی تا جنوب نیاز است در طرح میان مدت ۱۰ ساله رینگ ترافیک مرکزی شهر قزوین ادامه یافته و از مسیر بلوار معلم و مطهری تا جاده قدیم قزوین - رشت و قزوین - تاکستان بعد از باغات سنتی ادامه یابد تا بار ترافیکی این ناحیه تسهیل گردد.
۴. مسیر خطوط اتوبوسرانی سریع پیشنهادی در شهر قزوین که در شکل ۴-۴۲ نمایش داده شده تنها محدوده شمالی و مرکزی را پوشش داده، از جنوب شهر تا راه آهن نیز باید در نظر گرفته شود (از مسیر میدان آزادی تا راه آهن).

۵. در مبحث گردآوری اطلاعات مربوط به تصادفات در شکل ۶-۹ آمار تصادفات در معابر حادثه خیز شناسائی شده لکن برای ایمن سازی و رفع حادثه خیزی پیشنهاد و طرحی ارائه نگردیده، طبعاً بودجه و برنامه ای نیز لحاظ نگردیده است. پیشنهاد می گردد با راه اندازی دوربین های کنترل سرعت و اصلاح هندسی معابر و نصب تابلو و علائم و تامین روشنائی معابر ضمن آنالیز تصادفات برای هر کدام از نقاط حادثه خیز، جداگانه طرح ایمن سازی تهیه و ارائه گردد خصوصاً برای محورهای (تقاطع های میدان مینودر - بلوار معلم - بلوار بهشتی - کمربندی جمهوری اسلامی - خیابان دانشگاه - نوروزیان - اسدآبادی - فلسطین - نواب شمالی - نسیم شمال - سعدی) که بیشترین تصادفات را دارند.

۶. در فصل بهبود شبکه معابر و ارائه راهکارها و پیشنهادات مرتبط با توسعه و اصلاح سیستم حمل و نقل شخصی صفحه ۱۰۸ جهت تسهیل عبور و مرور و روان سازی ترافیک در سطح شهر، الویت بندی احداث تقاطع های غیر همسطح برابر جدول ذیل پیشنهاد می گردد:

ردیف	خیابان	تقاطع غیر همسطح	الویت
۱	جاده بوئین زهرا	خط آهن - نسیم شمال	اول
۲	بلوار دانشگاه امام خمینی	دانشگاه امام خمینی - آزادراه	پنجم
۳	طرح غیرهمسطح آزادراه	آزادراه - ناصرآباد	سوم
۴	طرح غیرهمسطح راه آهن	راه آهن - جمهوری	سوم
۵	طرح تقاطع غیرهمسطح طالقانی	طالقانی - مدرس	هشتم
۶	طرح تقاطع غیرهمسطح مطهری	مطهری - رزمندگان	پنجم
۷	طرح تقاطع غیرهمسطح معلم	معلم - شهید بابائی	هفتم
۸	طرح تقاطع غیرهمسطح معلم	معلم - نوروزیان	چهارم
۹	طرح تقاطع غیرهمسطح جمهوری	جمهوری - کمربندی شرقی	ششم
۱۰	طرح تقاطع غیرهمسطح میدان قدس	قدس - بهشتی	دوم

سرهنگ یعقوب صادقی

سرهنگ موسوی

سرهنگ داوودی

۹۳/۵/۱۵

به نام خدا

ریاست محترم کارگروه قزوین+۲۰

با عرض سلام؛

احتراماً در خصوص موضوع بررسی گزارشات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر قزوین توسط گروه تخصصی ترافیک سازمان نظام مهندسی استان قزوین به استحضار می‌رساند که گزارشات فوق حاصل حدود ۳ سال زحمات مشاور بوده و حاوی صدها صفحه مطلب در این خصوص می‌باشد و بدیهی است که ظرف این مدت کوتاه سپری شده نمی‌توان انتظار داشت که این گزارشات به طرز کامل و دقیق بررسی گردد ولی حسب وظیفه، چندین جلسه با اعضای گروه تخصصی ترافیک تشکیل و با هماهنگی قبلی برای هر جلسه دستور کار مشخصی برای مطالعه و بررسی گزارشات تعیین گردید. در جلسات برگزار شده، یکی از موضوعات مهم آنهم در مورد توسعه و اصلاح سیستم حمل و نقل شخصی مورد ارزیابی قرار گرفت که به نظر اعضای گروه به عنوان یکی از مهمترین بخشهای این گزارش تعیین گردیده بود و پرسشهایی به شرح برگه پیوست جهت بررسی مشاور تهیه گردید. لازم به ذکر است به دلیل عدم دسترسی به اطلاعات اولیه و نرم افزار مورد استفاده، موارد مطروحه با فرض درست بودن گزارشات مشاور تنظیم گردیده است که رسیدن به این یقین نیز خود بررسی های بیشتری و بالطبع زمان زیادتر را نیز میطلبد.

ادامه بررسی های فوق نیز در دستور کار گروه تخصصی ترافیک قرار داشته که برای انجام آن با معاونت محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین هماهنگی هایی صورت پذیرفته که زمان مناسبی برای آن تخصیص داده شود، ضمن اینکه حضور مشاور در برخی از جلسات برای توضیح کامل تر بعضی از موارد ضروری است.

با تقدیم احترام

کامران زندی

۹۳/۴/۱۵

عضو هیئت مدیره و رئیس گروه تخصصی ترافیک

سازمان نظام مهندسی استان قزوین

۱. بررسی راهکارها و پیشنهادات مرتبط با توسعه و اصلاح سیستم حمل و نقل شخصی (Report 4-4)

- آیا اجرای پل روگذر بلوار جمهوری اسلامی - راه آهن توجیه فنی و اقتصادی نسبت به سایر تقاطع های شهر دارد؟ (جدول ۱-۶ صفحه ۳۹)
- آیا زیرگذر طالقانی - مدرس به لحاظ فنی و مکانی قابلیت اجرا دارد؟ (جدول ۱-۶ صفحه ۳۹)
- سناریوی انتخابی و پیشنهادی مشاور برای شبکه تندرهای شهر قزوین، سناریوی شماره ۱ است. آیا ضلع شمالی این تندراه یعنی بلوار معلم، شرایط هندسی لازم برای تندراه شدن را دارد؟ (شکل ۱-۶ صفحه ۴۲)
- نکته جالب در مورد نتایج تمام سناریوهای پیشنهادی مشاور این است که با وجود اقدامات بلند مدت هنوز باری از دوش معابر مرکزی شهر برداشته نشده و نسبت حجم به ظرفیت بیشتر معابر بحرانی است! (شکل های ۲-۶، ۳-۶، ۵-۶، ۶-۶، ۸-۶، ۹-۶، ۱۱-۱۲، ۱۴-۶، ۱۵-۶، ۱۷-۶ و ۱۸-۶)
- چرا در تمام این سناریوها خطوط حمل و نقل همگانی مربوط به سال ۱۳۹۰ می باشد، در حالی که تقاضا مربوط به سال ۱۴۱۰ بوده است؟ (شکل های ۲-۶، ۳-۶، ۵-۶، ۶-۶، ۸-۶، ۹-۶، ۱۱-۱۲، ۱۴-۶، ۱۵-۶، ۱۷-۶ و ۱۸-۶)
- در سناریوهای شماره ۲ و ۳ و ۴ و ۵ امتداد خیابان شهید انصاری دیده نشده است؟ (شکل های ۲-۶، ۳-۶، ۵-۶، ۶-۶، ۸-۶، ۹-۶، ۱۱-۱۲، ۱۴-۶، ۱۵-۶، ۱۷-۶ و ۱۸-۶)
- طبق مطالب گفته شده در صفحه ۷۷ همین گزارش، معابر شریانی درجه ۱ به دو دسته آزاد راه و بزرگراه تقسیم بندی می شوند، با توجه به این تعریف مشخص نیست در شکل (۲۱-۶) صفحه ۷۹ منظور از مقایسه بزرگراه با شریانی درجه ۱ چیست؟ مگر خود شریانی درجه ۱ شامل آزاد راه و بزرگراه نمی شود؟