



تاریخ: ۱۳۹۶/۱۰/۱۹

شماره: ۱۰/۱۱۸۵۹۱۵

پیوست:

شهردار
 شهر تهران

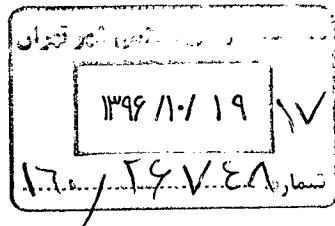
با اسمه تعالیٰ

جناب آقای مهندس هاشمی
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

با تقدیم سلام

احتراماً، در اجرای بند شانزدهم ماده هشتاد و ماده هشتاد و پنجم قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵/۳/۱ مجلس شورای اسلامی و اصلاحات و الحالات بعدی آن و نیز در اجرای مفاد تبصره یکم ذیل ماده پنجم قانون مالیات بر ارزش افزوده، به پیوست لایحه «تعیین نرخ عوارض تردد وسایل نقلیه در محدوده‌های مرکزی شهر تهران» منضم به گزارش توجیهی مربوطه، با قید یک فوریت جهت سیر مراحل قانونی تصویب در آن شورای محترم تقدیم می‌گردد.

محمدعلی فجفی



شهرداری تهران

تاریخ: ۱۳۹۶/۱۰/۱۹

شماره: ۱۰/۱۱۸۵۹۱۵

پیوست:



باسمہ تعالیٰ

لایحه «تعیین نرخ عوارض تردد وسایل نقلیه در محدوده های مرکزی شهر تهران»

ماده یکم (۱)- به استناد بند شانزدهم (۱۶) ماده هشتادم (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵/۳/۱ و اصلاحات و الحالات بعدی آن و نیز در اجرای مفاد تبصره یکم (۱) ذیل ماده پنجم (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷/۰۲/۱۷ و به منظور اعمال مدیریت هوشمند بر تردد خودروها در محدوده شهر تهران به شهرداری تهران اجازه داده می شود بر اساس این مصوبه، از ۱۵ فروردین سال ۱۳۹۷ نسبت به وصول عوارض تردد وسایل نقلیه در محدوده های موضوع این مصوبه اقدام نماید.

ماده دوم (۲)- عوارض تردد وسایل نقلیه در هر یک از محدوده های موضوع این مصوبه در هر روز برابر است با حاصل ضرب نرخ پایه به مبلغ دویست هزار (۲۰۰/۰۰۰) ریال، در ضریب مربوط به محدوده تردد بر اساس جدول شماره یک (۱)، ضریب مربوط به ساعت تردد بر اساس جدول شماره دو (۲)، ضریب مربوط به میزان آلایندگی وسیله نقلیه بر اساس جدول شماره سه (۳) و ضریب مربوط به زمان پرداخت بر اساس جدول شماره چهار (۴). تجویز ورود یا تردد وسایل نقلیه در محدوده های ممنوعه، مطابق ضوابط شورای حمل و نقل و ترافیک تهران، منوط به پرداخت این عوارض می باشد.

جدول شماره یک (۱)- ضریب مربوط به محدوده تردد

| ردیف | محدوده تردد | ضریب |
|------|------------------------------|------|
| ۱ | محدوده طرح ترافیک (حلقه اول) | ۱,۵ |
| ۲ | محدوده زوج و فرد (حلقه دوم) | ۰,۵ |

تبصره (۱)- در صورت ورود یا تردد وسایل نقلیه در هر دو محدوده طرح ترافیک و زوج و فرد، عوارض مربوط به ورود یا تردد در محدوده طرح ترافیک اخذ خواهد شد.

تاریخ: ۱۳۹۶/۱۰/۱۹

شماره: ۱۰/۱۱۸۵۹۱۵



شهردار تهران

پیوست:

جدول شماره دو (۲)- ضریب مربوط به ساعت تردد

| ضریب | ساعت تردد | | ردیف |
|------|-----------|-------------|------|
| | خروج | ورود | |
| ۱ | قبل از ۱۶ | ۱۰ تا ۱۶:۳۰ | ۱ |
| ۰,۷ | قبل از ۱۶ | ۱۰ به بعد | ۲ |
| ۱ | بعد از ۱۶ | ۱۰ به بعد | ۳ |
| ۱,۵ | بعد از ۱۶ | ۱۰ تا ۱۶:۳۰ | ۴ |

جدول شماره سه (۳)- ضریب مربوط به میزان آلایندگی وسیله نقلیه

| ضریب | نوع وسیله نقلیه بر اساس میزان آلایندگی | ردیف |
|------|---|------|
| ۰,۱ | وسایل نقلیه برقی یا هیبریدی | ۱ |
| ۰,۸ | وسایل نقلیه دارای گواهی معاینه فنی برتر | ۲ |
| ۱ | سایر وسایل نقلیه | ۳ |

جدول شماره چهار (۴)- ضریب زمان پرداخت

| ضریب | زمان پرداخت | ردیف |
|------|--|------|
| ۰,۸ | حين ورود یا تردد (داشتن اعتبار کافی در حساب) | ۱ |
| ۰,۹ | تا ساعت ۲۴ روز بعد | ۲ |
| ۱ | پس از ساعت ۲۴ روز بعد | ۳ |

تبصره (۲)- شهرداری تهران مجاز است به منظور کنترل آلودگی هوا در شرایط وارونگی و تجاوز شاخص آلودگی از عدد ۱۰۰ و همچنین رعایت سقف تعیین شده توسط شورای حمل و نقل و ترافیک تهران جهت ورود و تردد وسایل نقلیه در محدوده های مصوب، نسبت به افزایش نرخ پایه موضوع این مصوبه، حداکثر به میزان ۵۰٪ اقدام نماید.

ماده سوم (۳)- عوارض تردد وسایل نقلیه درخصوص جانبازان بالای ۲۵ درصد، بیماران خاص، افراد دارای معلولیت جسمی و حرکتی که انجام فعالیت ها، وظایف شغلی و امور درمانی ایشان مستلزم ورود به محدوده طرح ترافیک می باشد، با اعمال ضریب نیم (۰,۵) تعیین و محاسبه خواهد شد.

ماده چهارم (۴)- مجوز روزانه ورود به محدوده کامیون ممنوع (موضوع مصوبه سی و نهمین جلسه شورای حمل و نقل و ترافیک تهران) در موارد خاص به تشخیص سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، برای کامیون های با ظرفیت بالای شش تن با دریافت عوارض به شرح جدول شماره پنج (۵) صادر می شود.

تاریخ: ۱۳۹۶/۱۰/۱۹

شماره: ۱۰/۱۱۸۵۹۱۵



پیوست:

جدول شماره پنج (۵)- نرخ عوارض صدور مجوز موارد خاص تردد در محدوده کامیون ممنوع

| ردیف | سن ناوگان | نرخ عوارض (ریال) |
|------|------------------------|------------------|
| ۱ | تا ۵ سال | ۱۱۰,۰۰۰ |
| ۲ | بالای ۵ سال تا ۱۰ سال | ۲۲۰,۰۰۰ |
| ۳ | بالای ۱۰ سال تا ۲۰ سال | ۳۳۰,۰۰۰ |

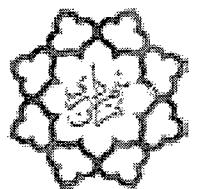
تبصره- تردد این کامیون‌ها در محدوده‌های دوگانه موضوع این مصوبه، مستلزم پرداخت عوارض مذکور در ماده دوم نیز خواهد بود.

ماده پنجم (۵)- صدرصد اضافه درآمد حاصل از اجرای این مصوبه نسبت به درآمد حاصل از اخذ عوارض ورود به محدوده طرح ترافیک در سال ۱۳۹۶، صرف توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی خواهد شد.

ماده ششم (۶)- در اجرای ماده هفتاد و چهارم (۷۴) قانون شهرداری، شهرداری تهران موظف است به منظور جبران عوارض ناشی از ورود و تردد غیرمجاز خودروها در محدوده‌های موضوع این مصوبه، نسبت به شناسایی خودروهایی که عوارض موضوع این مصوبه را پرداخت ننموده‌اند اقدام و بدھی دارنده خودرو باابت عوارض پرداخت نشده را به آخرین نشانی وی نزد اداره راهنمایی و رانندگی اعلام نماید. دارنده خودرو موظف است، حداقل ظرف ده روز عوارض اعلام شده را به ترتیب مندرج در اعلامیه تشخیص عوارض پرداخت یا نسبت به آن نزد کمیسیون موضوع ماده (۷۷) قانون شهرداری اعتراض نماید. در صورت عدم اعتراض دارنده خودرو به عوارض تشخیص شده یا تأیید آن توسط کمیسیون موضوع ماده (۷۷)، عوارض قطعیت یافته و با اعلام شهرداری به اداره راهنمایی و رانندگی، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت دیون عموق دارنده خودرو به شهرداری مطابق ماده (۲۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی خواهد بود. شهرداری تهران مجاز است در صورتی که دارنده‌گان خودرو ظرف مدت سه ماه از قطعیت عوارض مذکور و اعلام به آنها از طرق یاد شده نسبت به پرداخت آن اقدام ننمایند با رعایت تشریفات موضوع ماده هفتاد و هفتم (۷۷) قانون شهرداری نسبت به صدور اجراییه و وصول عوارض مذکور وفق مقررات اجرای اسناد لازم‌الاجرا اقدام نماید. در هر حال اخذ عوارض موضوع این تبصره مانع از اعمال قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط پلیس از طریق اعمال جرمیه مربوطه وفق ماده هیجدهم (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نخواهد بود.

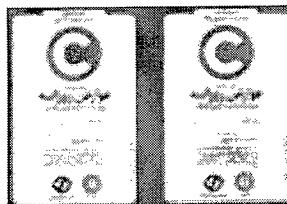


معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

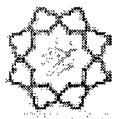


بررسی و تحلیل اجرای طرح محدوده تردد

در سطح شهر تهران و
ارائه طرح جدید در نحوه ورود وسایل نقلیه و میزان پرداخت
عوارض به محدوده ها



۱۷ دی ماه ۱۳۹۶



فهرست مطالب

اهداف ایجاد محدودیت های ترافیکی

روند اعمال محدودیت های ترافیکی در سطح شهر تهران در سالهای گذشته

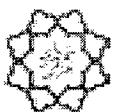
بررسی تجربیات جهانی

نتایج مهم اجرای محدودیت طرح ترافیک بر اساس تجربیات جهانی

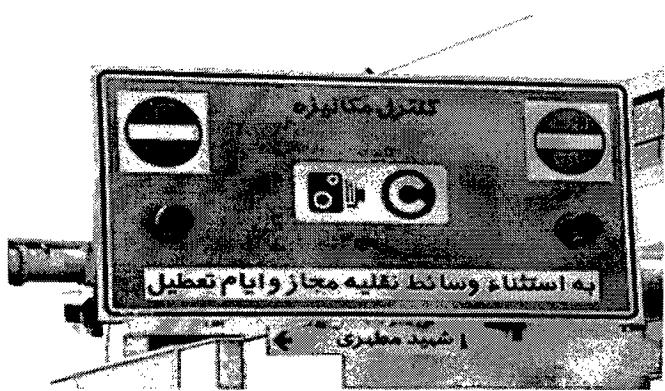
مشخصات محدوده های فعلی طرح ترافیک و زوج یا فرد

نکات قابل توجه در اجرای محدوده های طرح ترافیک و زوج یا فرد

ارایه طرح جدید در نحوه ورود وسائل نقلیه و میزان پرداخت عوارض



اهداف ایجاد محدوده های طرح ترافیک و زوج یا فرد در شهر تهران



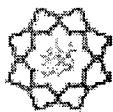
• کاهش حجم ترافیک و افزایش کارایی معابر در محدوده های طرح

• بهبود شاخص های ترافیکی

• کاهش حجم آلاینده های منتشر شده در سطح محدوده ها

• افزایش بصره وری سیستم حمل و نقل همگانی در شهر تهران

• تشویق شهروندان به استفاده از حمل و نقل همگانی و کاهش
مطلوبیت استفاده از خودروی شخصی



بررسی اعمال محدوده های ترافیکی در شهر تهران

شهریور ۵۸

آبان ۵۸

۱۳۵۹

۱۳۸۴

محدوده های ترافیکی
استناده از مطابق
بروشن: پذیرفته گردید
خیلی کم سازی زیست در
منطقه مرکزی تهران
ولیکناد مسیرهای
و زیست انتروپی

محدوده های ترافیکی
بروشن: ایجاد محدوده
ای در مرکز شهر و
مسانعت از خودروهای
تک سرنشین طی
ساعت ۷:۰۰ تا ۱۱:۰۰
صباح

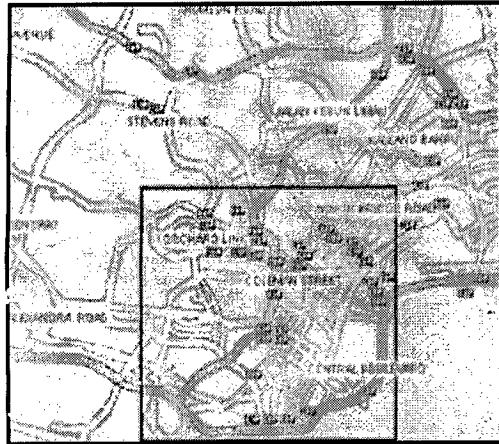
محدوده کامیش تراک
در محدوده مرکزی
بروشن: آغاز
ساعت محدودیت به
۷:۰۰ و محدودیت برای
نمای خودروها باعتراف
خودروهای مجاز و
گسترش مرزهای
بطنی (شترنی)

محدوده کامیش
آلودگی هوا
بروشن: تغییر
محدوده روز و شب



بررسی تجربیات جهانی

سنگاپور - سنگاپور



محدوده طرح

۱۹۷۵ و ۱۹۹۸

قیمت گذاری معابر در محدوده پرtraکم شهر

سال انتزاع

تعریف راهنمای

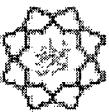
- از بیشگامان اجرای طرح قیمت گذاری
- اخذ عوارض در روزهای کاری (دوشنبه تا چهارم) از ساعت ۷:۳۰ لغایت ۱۸:۳۰ و در روزهای تعطیل از ساعت ۷:۳۰ لغایت ۱۴:۰۰
- اخذ عوارض از کلیه خودرو

- یکپارچه سازی برنامه های کاربری زمین و حمل و نقل
- فراهم نمودن سیستم گستره و کارای حمل و نقل عمومی
- توسعه شبکه حمل و نقل جامع و حداکثرسازی ظرفیت آن
- مدیریت تقاضای استفاده از معابر با اقدامات کاربری و مالکیتی

سنگاپور - سنگاپور

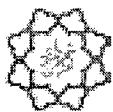
بررسی تجربیات جهانی

اخذ عارض از کلیه خودروهای عمومی از محدوده طرح تعیین شده



- بعد از سال ۱۹۸۸ (توسعه محدوده طرح در ساعت اوج عصر در سال ۱۹۸۹):
 - کاهش ۵۶ درصدی حجم ترافیک در ساعت اوج عصر
 - کاهش ۱۴ درصدی ترافیک در ساعت اوج صبح
 - کاهش ۲۴ درصدی ترافیک هفتگی ورودی به محدوده و افزایش ۲۸ تا ۳۳ درصدی متوسط سرعت تردد بعد اجرای طرح
 - کسب درآمدی بیش از ۱۱ برابر هزیسه انجام شده برای اجرای طرح بالغ بر ۱ میلیارد دلار
 - کسب درآمد سالانه معادل ۱۰۰ میلیون دلار آمریکا پس از اجرای طرح
 - افزایش امنیت و آسایش عابران پیاده
 - کاهش غلظت آلاینده ها در ساعت اوج صبح نسبت به اواسط روز
 - افزایش عدالت اجتماعی ناشی از تعییر وسیله نقلیه شخصی به عمومی (۲۵ درصد ذر افراد کم درآمد و ۳۴ و ۲۸ درصد به ترتیب در افراد با درآمد متوسط و بالا

- طرح سال ۱۹۷۵ (اثرات کوتاه مدت):
 - کاهش ۴۴ درصدی تعداد خودروهای ورودی به محدوده طرح در سایت مسخن شده
 - کاهش ۷۲ درصدی استفاده از وسائل نقلیه شخصی افزایش ۱۳ درصدی سفرها قبل از ساعت شروع طرح (۷:۳۰)
 - افزایش ۱۱ درصدی ورود وسائل نقلیه پرسنلی (۴۰ به محدوده)
 - کاهش ۲۲ درصدی استفاده از وسائل نقلیه شخصی على رغم افزایش قابل توجه مالکیت خودرو و افزایش ۳۴ درصدی استخدام در این محدوده (۱۹۷۶ تا ۱۹۸۳)
 - افزایش ۳۶ درصدی سهم استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی (۱۹۷۶ تا ۱۹۸۳)
 - کاهش ۲۵ درصدی حجم ترافیک محدوده طرح در ساعت اجرای طرح
 - افزایش ۲۰ درصدی سرعت تردد وسائل داخل محدوده (با درنظر گرفتن اتوبوسها)
 - افزایش سرعت در خیابانهای پرترکم از ۱۵ تا ۱۸ کیلومتر بر ساعت به ۳۰ کیلومتر بر ساعت
 - افزایش ۲۴ درصدی خودروهای ورودی به محدوده على رغم افزایش ۷۲ درصدی مالکیت خودرو



بورسی تجربیات جهانی

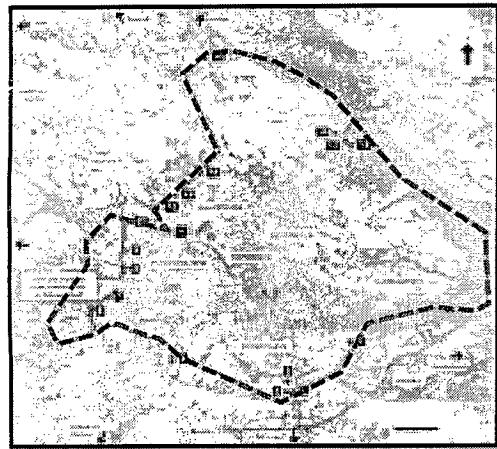
استکهلم - سوئد

۲۰۰۶

قیمت کذاواری برایم در محدوده تعیین شده

سال شروع

عوام راهنمای



محدوده طرح

- تعريف محدوده ای به مساحت ۳۰ کیلومتر مربع برای اخذ عوارض
- اجرای آزمایش طرح به مدت ۷ ماه و اخراج دانشی آن بعد از برگزاری رفراختم (۵۱ درصد موافق و ۴۸ درصد مخالف)
- وسائل نقلیه عمومی شامل اتوبوس و تاکسی ها و وسائل نقلیه با سوخت های زیستی (که ۲۰ درصد کل وسائل نقلیه هستند) معاف از پرداخت عوارض هستند
- افزایش ۷ درصدی سرویس های حمل و نقل عمومی (افزایش ۱۶ خط اتوبوس و ۲۰۰ ناوگان و ایجاد ۱۲ مسیر بزرگراهی برای اتوبوسها) و افزایش ۲۹ درصدی تسهیلات پارک - سوار قابل از اجرای طرح
- اخذ عوارض در روزهای کاری (دوشنبه تا چهارم) از ساعت ۱۸:۳۰ تا ۶:۳۰

مسئلرات طرح

- کاهش حجم ترافیک در مسیرهای محدوده بین ۱۰ تا ۱۵ درصد
- بهبود جریان ترافیک در خیابانها و معابر شهر
- کاهش انتشار آلاینده های مضر برای سلامتی شهروندان و زیر محیط به ویژه دی اکسید کربن
- بهبود محیط شهری برای شهروندان مطابق انتظارات آنان
- تأمین منابع بسیار برای حمل و نقل عمومی

نتایج

استکهلم - سوئد

شهرهای اندی
عوارض

بررسی تجربیات جهانی



اخذ عوارض به صورت پویا و به صورت دریافت هریته معتبر و عدم دریافت وجه در ساعت کمتر از

نخ سوت و ایجاد تسهیلات حمل و نقل جدید برای ادامه این روند در سالهای بعد

- سنتپترزبورگ روسیه کاهش حجم در ساعت اوج عصر (۱۶ تا ۱۸) با ۷۳ درصد کمترین میزان کاهش حجم در ساعت اوج صبح (۷ تا ۹) با ۱۸ درصد

- کاهش ۱۵ درصدی کیلومترار طی شده توسط خودروها

- افزایش ۱۶ درصدی تعداد خودروهای با سوت جایگزین (معاف از مالیات.
معاف از پرداخت هزینه پارک و دریافت یارانه خوبی) تا سال ۲۰۰۹
کاهش ۳۲/۳ درصدی رسانی از تراکم ترافیک اوج صبح و کاهش ۵ درصدی رسانی تاخیر در ساعت اوج عصر و سنجیدن میزان سوت

- کاهش ۲۴ درصدی سفرهای درون محدوده

- کاهش ۱۶ درصدی میزان انتشار دی اکسید کربن در محدوده طرح

- کاهش ۱۰ تا ۱۴ درصدی الایمند های مطلق در هوا در محدوده طرح

- کاهش حدود ۸ درصد از میزان اکسیدهای نیتروزن

- کاهش ۲۵ تا ۳۰ درصدی میزان مرگباری زودرس در ناحیه شهری با توجه به اثرات مثبت ناشی از اجرای طرح در کاهش الایمند ها

- کاهش ۵ درصدی تعداد تصادفات (۲۰۰۵-۲۰۰۶)

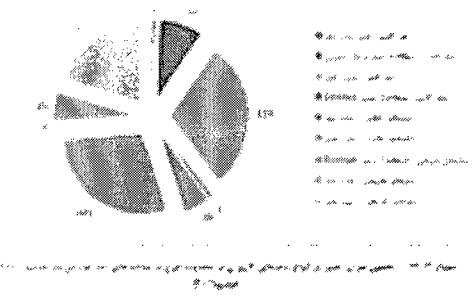
- کاهش تعداد فوتی ها از ۹ نفر به ۷ نفر در سال در محدوده طرح

- کاهش ۱۸ تا ۱۹ درصدی تعداد مجرموین

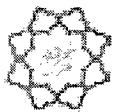
- کاهش ۵ تا ۱۰ کاهش کل تصادفات ترافیکی شهر

- انجام ۱۹ درصد از سفرهای محدوده با وسائل نقلیه معاف از پرداخت عوارض (آتوبوس، تاکسی و ...)

- کسب درآمد سالانه ممادل ۵۴ میلیون کرون



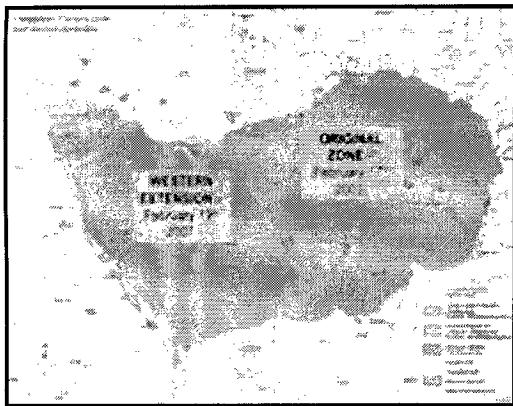
سنتپترزبورگ میزان ترافیک ایام ایجاد تغییراتی در این شهر از ۱۰٪ تا ۲۰٪ کاهش میشود



بررسی تحریبات جهانی

لندن - انگلستان

کمیسیون محدوده امتداد عوارض تراکم (کم امتداد) برای این کشور
کم امتداد کم انتشار (کم امتداد)



محدوده طرح

از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۰۲

قیمت گذاری تراکم در محدوده مرکزی شهر

- تعیین محدوده ای به مساحت ۴۲ کیلومتر مربع از محدوده مرکزی شهر
- دریافت عوارض به صورت ثابت (بدون محدودیت تردد در دفاتر ورود و خروج به محدوده)
- اجرای طرح های مکمل قبل و در حین اجرای طرح قیمت گذاری شامل توسعه سیستم حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو)
- ارائه تخفیف ۹۰ درصدی به ساکنین درون و بدخی نواحی اطراف محدوده
- مقامیت از برداخت عوارض برای خودروهای دارای نسبت زیستی جایگزین
- اخذ عوارض در روزهای کاری (دوشنبه تا جمعه) از ساعت ۱۸:۳۰ تا ۶:۳۰
- کاهش تراکم
- پیمود اساسی در سرویسهای اتوبوس
- پیمود رمان سفر برای کاربران شخصی
- توزیع سرعتی و کارابری خدمات

سال شروع

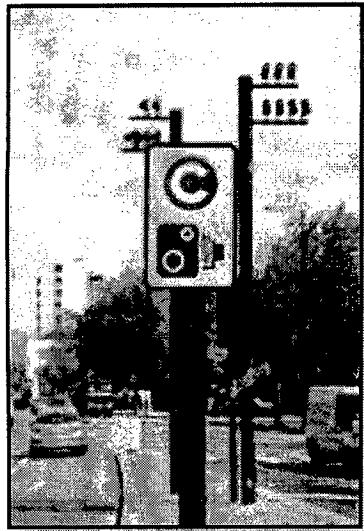
تاریخ آغاز

تاریخ پایان

لندن - انگلستان

بررسی تجربیات جهانی

اخذ عوارض از کلیه خودروهای عموری از محدوده طرح
تعمین شده



- کاهش ۳۶ درصدی میزان ورود به محدوده طرح در سال

۲۰۰۶ نسبت به ۲۰۰۲ (بعد از اجرای طرح شارژ کاربران)

- افزایش ۴۹ درصدی استفاده از وسائل نقلیه جایگزین نظری

دوقرخه

- افزایش ۱۴ درصدی سرعت تردد در سال ۲۰۰۶ نسبت به

۲۰۰۲

- کاهش ۸ درصدی زمان تاخیر در سال ۲۰۰۶ نسبت به

۲۰۰۲ که در سالهای اول پس از اجرای طرح کاهش ۲۲٪ و ۵٪

درصدی به ترتیب در سالهای ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵

- افزایش ۳۲ درصدی تعداد اتوبوسها اتا سال ۲۰۰۴ نسبت به

۲۰۰۲ و افزایش حدود ۲۹ درصدی استفاده از اتوبوس در

دروز محدوده بیان ۲۰۰۷

- افزایش حدود ۲ درصدی استفاده از مترو در ساعت اوج

صبح

- بهبود عملکرد تجارتی در محدوده طرح

- کاهش ۴۰ تا ۷۰ درصدی کاهش سوانح رانندگی در محدوده

طرح

- درآمد ۱۲۳ میلیون یوندی در سال ۲۰۰۶-۲۰۰۷ و استفاده

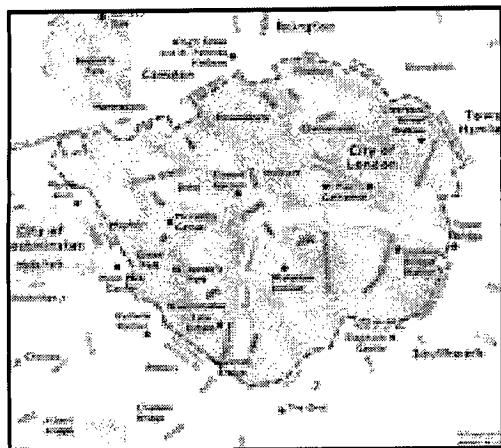
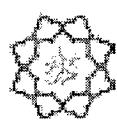
برای بهبود سرویس های حمل نقل

- افزایش ۲۰ درصدی تردد موتورسیکلت در محدوده طرح

لندن - انگلستان

بررسی تجربیات جهانی

از سال ۲۰۱۲



محدوده طرح

طرح تعیین محدوده کم انتشار LEZ

دریافت عوارض بر اساس هزینه ارزش‌آمد، نوع خودرو و میزان آلایندگی

- بهبود وضعیت زیست محیطی

- اجازه تردد به عبور خودروهای دارای استاندارد کامل

- امکان تردد برای وسایل نقلیه غیراستاندارد با پرداخت جرایم سنگین

- افزایش استفاده از خودروهای با استاندارد بالاتر در محدوده

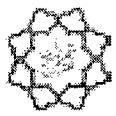
- بهبود کیفیت هوای

- تغییر نوع و عداد وسائل نقلیه عموری

- کاهش آلاینده‌ها (NO_2 در حد ۱۰ تا $1/5$)

- حداقل ۱۲ درصد میزان کربن سیاه منتشره سالانه و تا ۱۵

($PM2.5$ در حد ۵)



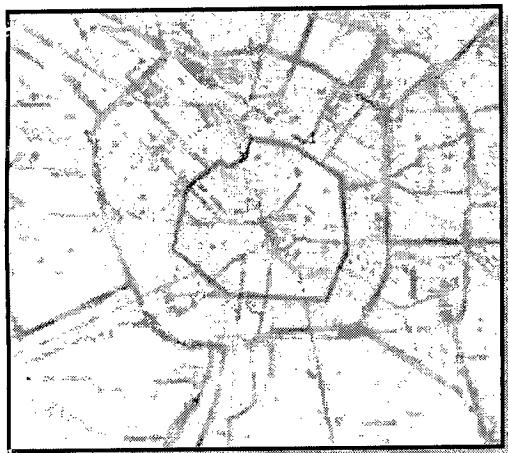
بررسی تجربیات جهانی

میلان - ایتالیا

مال شریف

۲۰۸

دریافت عوارض سیز در طرحی موسوم به MES با ایجاد محدودیت تردد وسایل نقلیه



محدوده طرح

- شهری با تراکم بسیار بالای جمعیت و سفر روزانه ۵/۴ میلیون نفر با انواع وسایل نقلیه به محدوده مرکزی
- تعریف محدوده ای به مرکزیت شهریه مساحت ۸ کیلومترمربع
- قیمت گذاری متغیر بر اساس استاندارهای آلاتندگی و تراکم ساعات روز
- اخذ عوارض در روزهای کاری (دوشنبه تا چهارم) از ساعت ۷:۳۰ تا ۱۹:۳۰

- کنترل آلودگی هوا و تطابق با معیارهای آلاتندگی در محدوده طرح

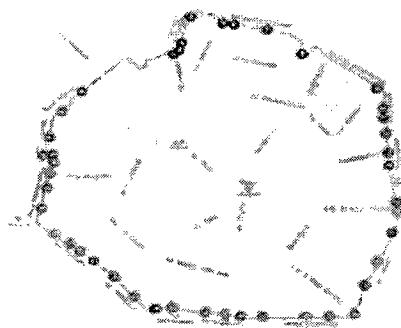
خدمات طرح

بررسی

۲۷

میلان - ایتالیا

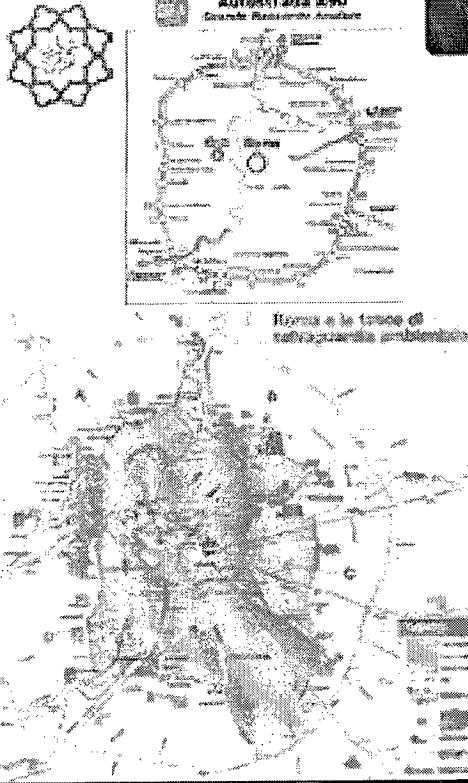
بررسی تجربیات جهانی



| نام | کد | نام | کد |
|---------------|-----|------------|-----|
| Alfa Romeo | 101 | Audi | 102 |
| BMW | 103 | Fiat | 104 |
| Mercedes-Benz | 105 | Mitsubishi | 106 |
| Porsche | 107 | Nissan | 108 |
| Skoda | 109 | Toyota | 110 |
| Vauxhall | 111 | VW | 112 |
| Volvo | 113 | | |

دستیابی به این مقاله

- تغییر در تعداد و ترکیب خودروهای ورودی به محدوده طرح و توزیع زمانی مناسب سفرها
- کاهش ۱۴٪ درصدی خودروهای ورودی به محدوده بعد از ۹ ماه از آغاز طرح و کاهش ۲۳ درصدی در ساعت اوج صبح ۷:۳۰ تا ۸:۰۰
- کاهش تردد خودروهای بنزینی و دیزلی با استاندارد پایین
- کاهش ۴/۷ درصدی تراکم خودروها و افزایش ۴ درصدی سرعت خودروهای شخصی و ۷/۷ درصدی سرعت اتوبوسها پس از ۹ ماه از اجرای طرح
- افزایش ۹٪ درصدی تعداد مسافران مترو
- کاهش ۷/۵ درصد خوروهای ورودی به محدوده طرح
- افزایش ۲۰ درصدی توان اتوبوسها
- کاهش ۱۴٪ درصدی ذرات معلق، ۱۱ درصدی انتشار اکسیدهای نیتروزن و حدود ۳٪ درصد هیدروکسیدهای نیتروزن



بررسی تجربیات جهانی

اکتبر سال ۲۰۰۱

طرح قیمت‌گذاری تراکم (LTZ)

- کاهش بیش از ۲۰ درصدی سفرهای عبوری از مرکز شهر
- افزایش ۴ درصدی سرعت وسایل نقلیه در شبکه
- افزایش ۵ درصدی میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی
- کاهش ۲۱ درصدی میزان آلینده CO₂
- کاهش ۱۱ درصدی میزان ذرات معلق با قطر بالای ۱۰ میکرون (PM10)

رم - ایتالیا

نسل شروع

میزان راهنمکار

هزایای اولیه امروزی طرح

ویژگی های طرح

- شهر رم با وسعت ۱۲۸۵ کیلومترمربع دارای چندین محدوده با محدودیت ورود و تردد وسایل نقلیه موتوری می باشد.
- در محدوده کمربند سیز با وسعت ۱۵۴ کیلومتر مربع (رینگ دوم شهر) امکان استفاده از وسایل نقلیه وجود داشته ولی پارک سوارها هم برای پارک وسایل نقلیه شخصی و استفاده از سایر مدها فراهم می باشد.
- در محدوده رینگ داخلی تر شهر با وسعت ۴۸,۴ کیلومترمربع محدودیت ورود و تردد وسایل نقلیه موتوری با هدف کاهش آلودگی هوا وجود داشته و هزینه های پارکینگ قابل توجه می باشد.
- در محدوده داخلی تر (LTZ) با وسعت ۵,۵ کیلومتر مربع هیچ وسیله نقلیه ای به جز وسایل نقلیه دارای مجوز و وسایل نقلیه خاص (امدادی و ...) حق ورود و تردد ندارند.
- داخلی ترین زون مرکزی شهر با نام زون دارای آلودگی صفر و با وسعت نیم کیلومترمربع ، فقط عابرین بپاده و وسایل نقلیه برقی حق ورود و تردد دارند.



بررسی تجربیات جهانی

اسلو - نروژ

سال شروع

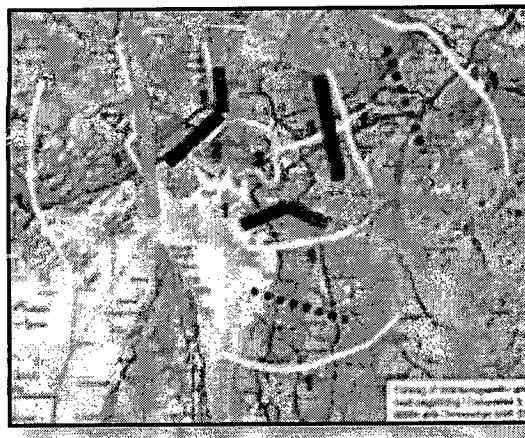
عنوان راهکار

رشته های طبقه بندی

هدف

۱۹۹۰

قیمت گذاری محدوده و معابر خاص

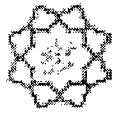


محدوده طرح

- پنجم استفاده از وسائل نقلیه شخصی حدود ۵۰ درصد
- تعریف محدوده ای به مساحت ۸ کیلومترمربع در مرکز شهر
- اخذ عوارض به صورت ۲۴ ساعته و به صورت الکترونیکی
- کلیه خودروهای عمومی از ۱۱ دروازه محدوده طرح
- اخذ عوارض تا سال ۲۰۰۸ اخذ عوارض یا دوشیوه دستی و الکترونیکی
- الزام تاکسی ها به دردخت عوارض

دریافت عوارض به منظور جمع آوری عواید برای اسرایه
گذاری در موارد مختلف بهمخصوص ساخت و بازسازی معابر و
سیستم حمل و نقل عمومی

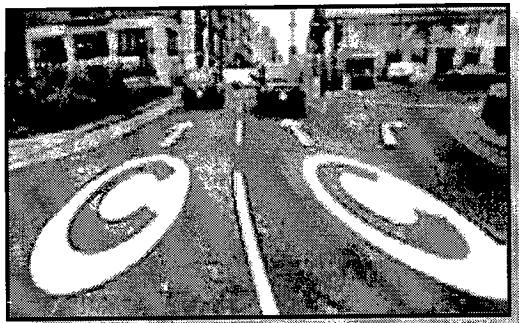
۱۶



بررسی تجربیات جهانی

اسلو - نروژ

اخذ عوارض به صورت ۲۴ ساعته و به صورت الکترونیک از
کلیه خودروهای عمومی از امروزه محدوده طرح
- اخذ عوارض تا سال ۱۳۰۸ اخذ عوارض با دو شیوه دستی و
الکترونیکی



در برنامه چهار ساله اول شروع طرح :

- ۶۰ درصد سرمایه گذاری ریلی
- ۲۰ درصد حلقه متروبی جدید
- ۱۱ درصد استگاه و بادانه های جدید
- ۹ درصد فعالیت های پشتیبانی
- کاهش ۲ تا ۵ درصدی خوروهای ورودی به محدوده
- کاهش آودگی صورتی
- کاهش رسیک تصادفات نسبت به میانگین کشوری

سیزدهم
عوارض

هزار

پکن - چین

بررسی تجربیات جهانی

سال ۲۰۱۵

سال شروع

عملان ایجاد

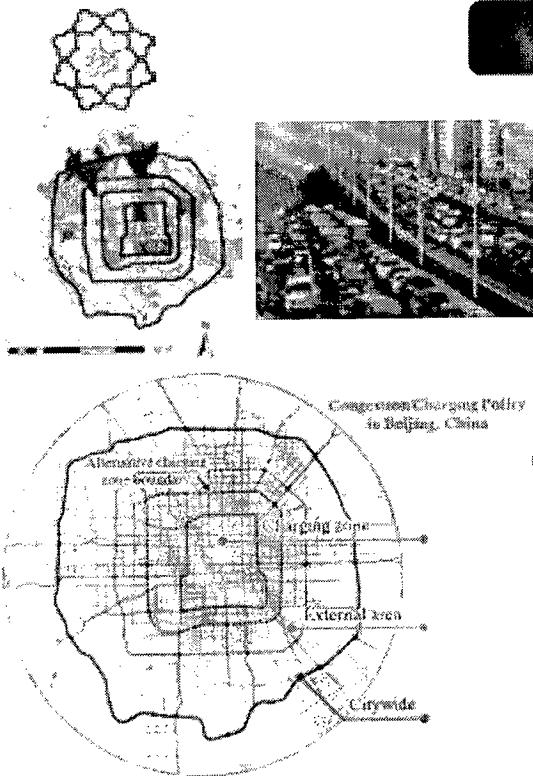
زیر مسای طریق

وضع موجود

در سال های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۳ شهرداری پکن براساس نتایج بررسی های صورت گرفته استفاده از روش ایجاد محدودیت تردد برای محدوده های دارای تراکم ترافیک را موردنظر قرار داد که با اضافه شدن مشکلات محیط زیستی و آلودگی هوا در این شهر، مقرر گردید، طرح محدودیت تردد در شهر پکن نیز اجرا گردد.

طرح پیشنهادی، ایجاد محدودیت تردد روزانه با هزینه ای برابر با ۳ تا ۸ دلار بوده که مقدار آن براساس محدوده (زون) عموری، بازه زمانی عبور (اوج یا غیر اوج) و تعداد ترددها (تعداد دفعات عبور) متغیر خواهد بود.

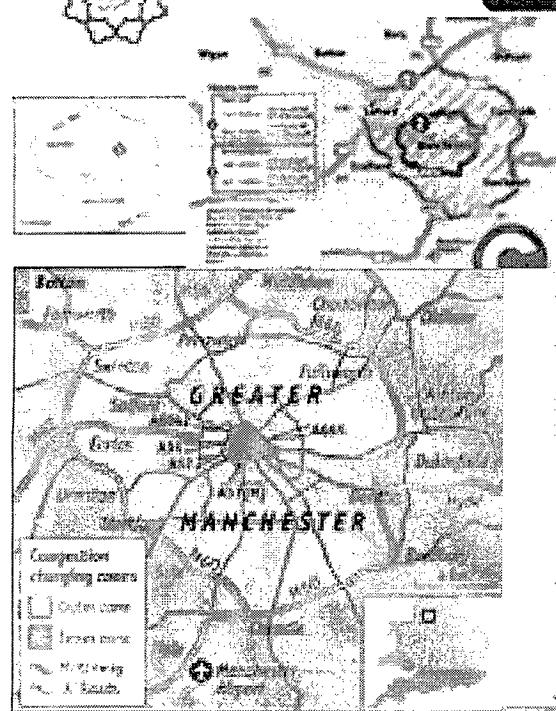
در شهر پکن در طول ۵ سال تعداد وسایل نقلیه با رشد ۱۷ درصدی به ۵/۶۰۰ میلیون وسیله رسیده که طبق پیشنهادهای صورت گرفته در سال ۲۰۱۷ از مرز ۶ میلیون وسیله خواهد گذشت.





بررسی تحریبات جهانی

منچستر - انگلیس



سال ۲۰۰۶

اجرای محدودیت تردد در ساعت اوج

سال شروع

تهران راهنمای

دیده از
آخری طرح

رفع یا کاهش مشکلات ترافیک موجود

- مبلغ هزینه ورود به محدوده برای بازه اوج صبح (ساعت ۷:۰۰ تا ۹:۳۰ صبح) برابر با ۲ پوند

- مبلغ هزینه ورود به محدوده برای بازه اوج عصر (ساعت ۱۶:۰۰ تا ۱۸:۳۰ عصر) برابر با ۱ پوند

- در روزهای تعطیل آخر هفته: ورود به محدوده برای همه وسائل نقلیه مجاز بوده و لزومی به پرداخت هزینه وجود ندارد.

بررسی طرح

براساس نتایج بررسی های صورت گرفته در سال ۲۰۱۰ در سال ۲۰۱۲ پروژه توسعه یافته است.

وضع موجود

ادینبوروگ (اسکاتلند)

بررسی تجربیات جهانی

سال شروع

۲۰۰۱

اجرای محدوده طرح ترافیک

عنوان راهنمای

ویژگی های طرح

- طرح شامل ۲ محدوده اصلی بوده که محدوده بیرونی شامل اطراف شهر که در آن طرح از ساعت ۷ تا ۱۰ صبح اجرا می گردد.
- محدوده درونی شامل مرکز شهر و نواحی اطراف، که در آن طرح از ساعت ۷ صبح تا ۱۸:۳۰ عصر اجرا می گردد.
- روزهای اجرای طرح برای هر ۲ محدوده از دوشنبه تا جمعه هر هفته می باشد.
- مبلغ عارض ورود معادل ۲ پوند و بصورت روزانه می باشد.

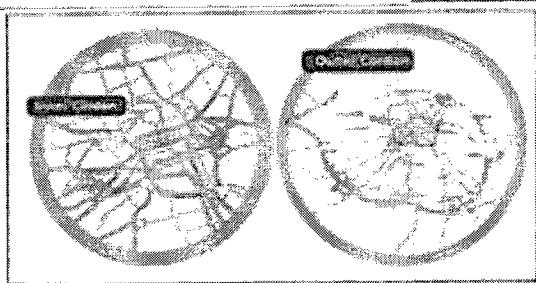
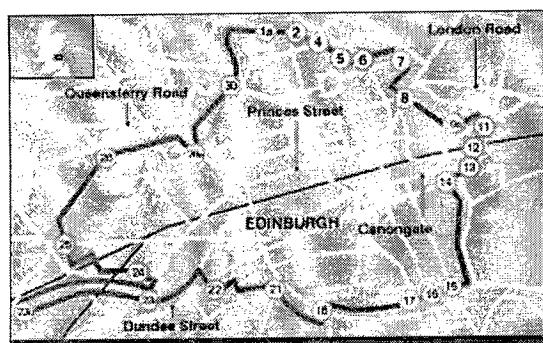
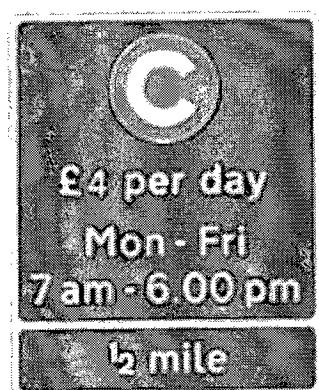
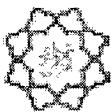


Figure 2 Charging zones



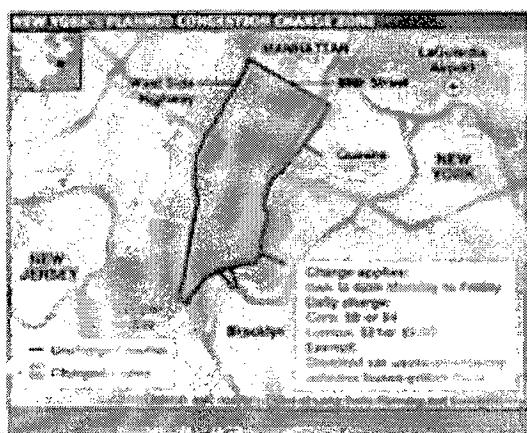
بورسی تجربیات جهانی

نیویورک - آمریکا

آوریل سال ۲۰۰۷

اجرای محدودیت تردد در محدوده های دارای تراکم ترافیک

- با کاهش ازدحام ترافیک در محدوده دارای تراکم ، کیفیت هوا در جنوب محدوده منهتن بهبود یافته است.
- با اجرای طرح قیمت گذاری تراکم ، متوسط سرعت وسائل نقلیه در داخل محدوده ۶/۰ مایل در ساعت افزایش یافته است.



- در شهر نیویورک رانندگانی که قصد ورود به محدوده منهتن در جنوب خیابان ۱۸۶ م در بازه زمانی ۶ صبح تا ۶ بعد از ظهر را دارند باید مبلغ ۸ دلار و برای کامیون ها و وسائل نقلیه سنگین باید مبلغ ۲۱ دلار پردازند.
- میزان عواید طرح برای شروع برابر با ۳۸۰ میلیون دلار در سال پیش بینی شده است که این میزان برای سال ۲۰۳۰ میلادی به ۹۰۰ میلیون دلار در سال خواهد رسید.

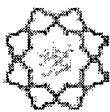
شال شروع

تئان راننگ

ترکیب از

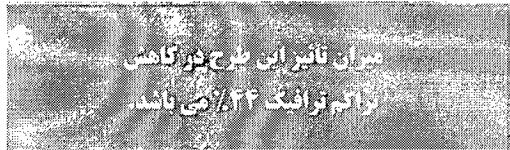
کسری مطری

ترکیب طرح



بررسی تجربیات جهانی

مکزیکو سیتی - مکزیک



Growth of the Mexico City Metropolitan Area

سال ۱۹۹۲

۸ میلیون نفر

حدوده بزرگ باز اساس زوج یا فرد بودن رقم آخر پلاک خودرو

سال ۱۹۹۰

۷ میلیون نفر

تراکم ۳۴٪

- کاهش بار ترافیک معابر در حدود ۵ درصد
- افزایش سفرها یا حمل و نقل عمومی در حدود ۲ درصد

سال ۱۹۹۱

۶ میلیون نفر

تراکم ۳۴٪

- افزایش سرانه مالکیت خودروها به ویژه خودروهای قدیمی و ارزان
- محدودش کردن پلاک خودرو
- کم آتش شدن طرح

سال ۱۹۹۰

۵ میلیون نفر

تراکم ۳۴٪

- آبادگی هوا

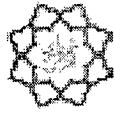
- حذف طرح زوج و فرد و اعمال طرح های اخذ
- عوارض تراکم ترافیک

سال ۱۹۸۹

۴ میلیون نفر

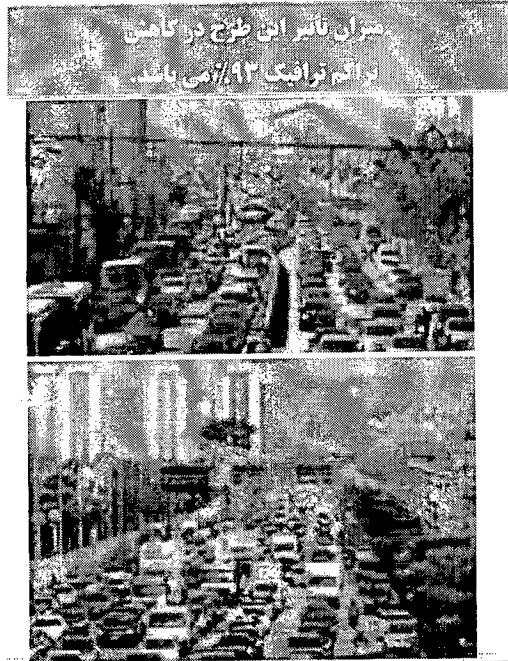
تراکم ۳۴٪

۲۲



بررسی تجربیات جهانی

سائوپاؤلو - برزیل



سال ۱۹۹۵

۱۷ میلیون نفر

محدودیت براساس زوج یا فرد بودن رقم آخر پلاک خودرو

سال شروع

حده است زیست

عنوان راهنمای

هزایی از
احرازی طرح

- کاهش روزانه ۵۳۰ تن منوکسید کربن
- افزایش سرعت ناوگان اتوبوسرانی از ۱۶ به ۲۰ کیلومتر در ساعت
- افزایش ۳ درصدی سفرها با حمل و نقل عمومی

- افزایش دو برابری ساعت محدودیت تردد
- افزایش مالکیت و سهم استفاده از خودروی شخصی و کاهش
سهم حمل و نقل عمومی
- کم اثر شدن طرح

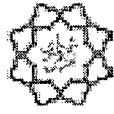
- آلدگی هوا

- حذف طرح زوج و فرد و اعمال طرح های اخذ عوارض ترافیک

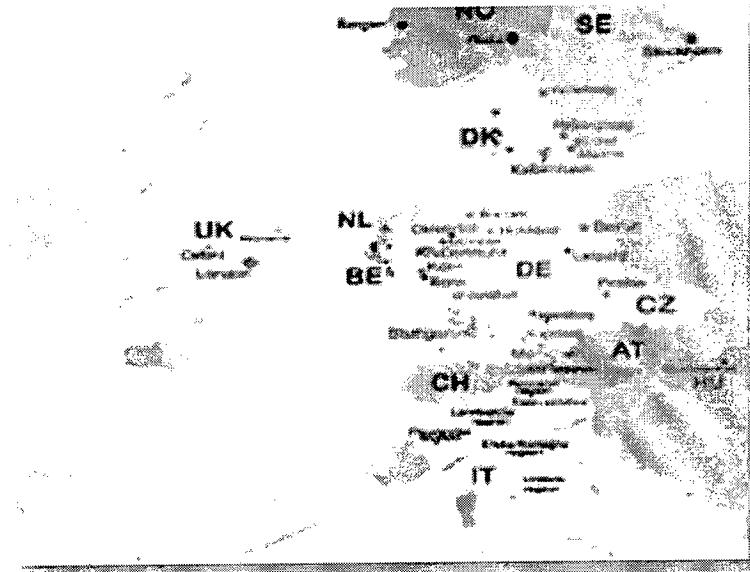
نتیجه دائمی شدنی
طرح

عمل اعمال طرح

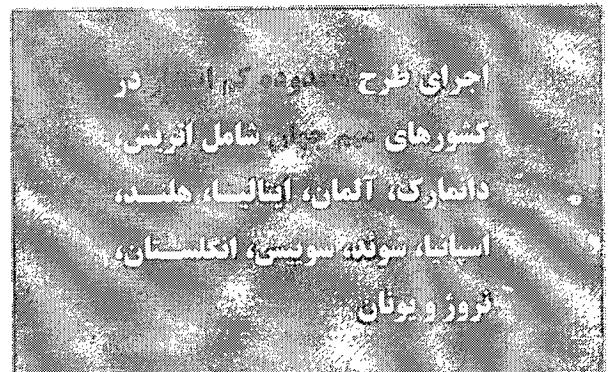
وضع موجود



اجرای طرح محدوده های کم انتشار در کشورهای مختلف



- ✓ اجازه ورود به وسایل نقلیه با استاندارد بالای آلایندگی هدف اصلی حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی هوا



برلین - آلمان

بررسی تحریبات جهانی

اول ژانویه سال ۲۰۰۸

اجرای طرح محدوده کاهش انتشار آلاینده های هوای LEZ (Luftraum Emissions Zonen)

کاهش آلاینده های مضر هوا که ناشی از وسائل نقلیه
موتوری می باشند.

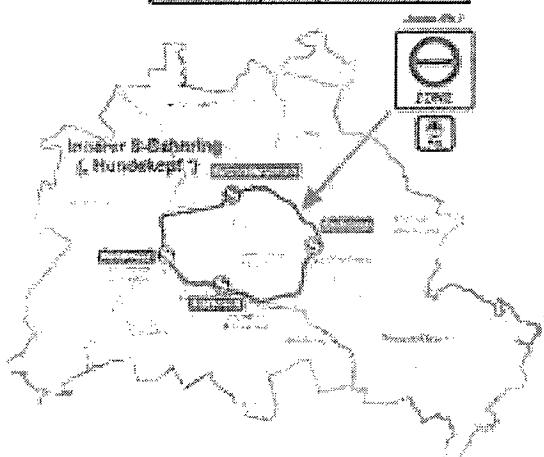
با اجرای طرح فقط خودروهایی که دارای استاندارد قابل قبول
از نظر میزان آلایندگی هستند مجوز ورود و تردد در محدوده
مرکزی شهر را خواهند داشت. سایر وسائل نقلیه باید خارج از
محدوده مذکور توقف نموده و از وسائل نقلیه دارای مجوز برای
ورود به زون مرکزی استفاده نمایند.
وسائل نقلیه براساس میزان و کلاس آلایندگی طبقه بندی شده
و در ۴ گروه مختلف قرار می گیرند. (استیکرهای ۲ و ۳ و ۴)

روزنهای طرح

از اول ژانویه سال ۲۰۱۰ فقط وسائل نقلیه دارای بر جسب سبز
مجاز هستند وارد محدوده مرکزی شهر شوند.
با این وجود وسائل نقلیه ای که دارای بر جسب زرد بوده و از
فیلتر کاهش آلاینده ها هم استفاده می نمایند (Euro3 +Filter)
نیز اجازه داشته اند فقط تا تاریخ ۳۱ دسامبر سال ۲۰۱۴ به
محدوده مذکور وارد شوند.

تصویر

| Dienstleistungen | | | |
|-------------------------|---|------------------------------|-------|
| Reisekosten | C | Reisekosten ab 200,- Euro | C/200 |
| Reisekosten unter 200,- | D | Reisekosten unter 200,- Euro | D/200 |
| Reisekosten über 200,- | E | Reisekosten über 200,- Euro | E/200 |
| Reisekosten ab 300,- | F | Reisekosten ab 300,- Euro | F/300 |
| Reisekosten unter 300,- | G | Reisekosten unter 300,- Euro | G/300 |



مونیخ - آلمان

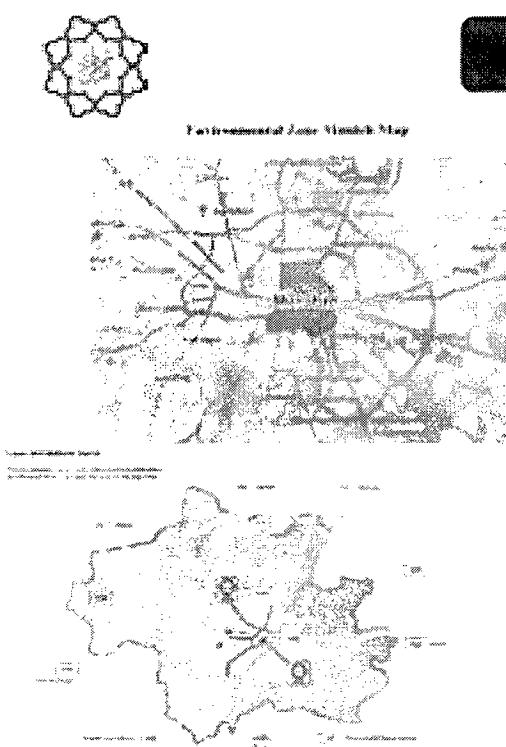
بررسی تحریبات جهانی

اکتبر سال ۲۰۰۸

سال شروع

اجرای طرح محدوده کاهش انتشار آلاینده های هوا (LEZ)

شبیان راهنمکار



- طرح شامل اتومبیل ها، اتوبوس ها و کلیه وسایل نقلیه موتوری ای بوده که قصد تردد در مرکز شهر را دارند.
- وسایل نقلیه براساس میزان تولید و انتشار آلاینده ها طبقه بندی گردیده و براساس طبقات خود برچسب هایی (استیکرهایی) با رنگ های متفاوت دریافت نمودند.
- زمان بندی اجرای طرح کاهش انتشار آلاینده ها در شهر مونیخ:
از ۱ اکتبر سال ۲۰۰۸ فقط وسایل نقلیه دارای برچسب (قرمز و زرد و سبز) حق تردد در محدوده مرکزی شهر را داشته اند.
از ۱ اکتبر سال ۲۰۱۰ فقط وسایل نقلیه دارای برچسب زرد و سبز حق تردد به محدوده مرکزی شهر را داشته اند.

ویژگی های طرح

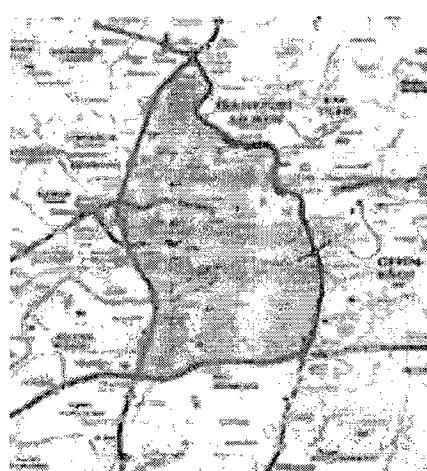
از ۱ اکتبر سال ۲۰۱۲ فقط و فقط وسایل نقلیه دارای برچسب سبز حق تردد به محدوده مرکزی شهر را دارند.

وضع موجود



بررسی تحریبات جهانی

فرانکفورت - آلمان



مرحله اول طرح سال ۲۰۰۸، مرحله دوم طرح سال ۲۰۱۲

سال شروع

جمهوریت شهر

اجرای طرح محدوده کاهش انتشار آلاینده های هوا (LEZ)

عنوان راهکار

- کاهش میزان آلاینده های ذرات معلق (ریزگرد ها) در هوا
- کاهش میزان آلاینده اکسید نیتروژن در هوا

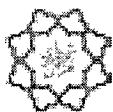
به منظور دستیابی به کیفیت هوا براسان استانداردهای موجود

هدف از اجرای طرح

براسان نتایج بررسی های صورت گرفته درخصوص ارزیابی اجرای مراحل اول و دوم طرح کاهش انتشار آلاینده های هوا (LEZ)، مرحله سوم طرح نیز به مرحله آجزا خواهد رسید.

نتیجه دائمی شدن طرح

وضع موجود



نتایج مهم اجرای محدودیت طرح ترافیک بر اساس تجارب جهانی

افزایش بهره وری سیستم های حمل و نقل عمومی

1

- توسعه کمی و کیفی حمل و نقل عمومی
- توسعه پارک سوارها
- تشویق هم پیمایی
- ...

اقدامات یازدارنده

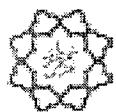
3

- محدودیت ورود وسایل نقلیه شخصی به برخی محدوده ها
- محدودیت مکانی و زمانی توقف در پارکینگ ها
- محدودیت سرعت
- ...

افزایش هزینه استفاده از خودروهای شخصی

2

- افزایش قیمت گذاری پارکینگ
- افزایش هزینه سوخت
- اخذ عوارض بر اساس پیمایش
- اخذ عوارض بر اساس نوع خودرو و تولید آلاینده ها
- ...



روش‌های اخذ دراژن بر اساس تپارب چیانی

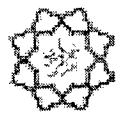
أخذ دراژن کوت در تمام روز

أخذ دراژن شیرین بر اساس ساعت اف و غیر اف در روزهای سخت

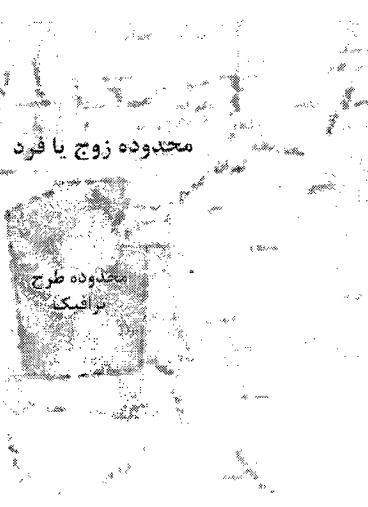
أخذ دراژن شیرین بر اساس استفاده‌های آکسیتون و سایلکت

روش‌های درست
در شرط‌های مختلف

امروزه در دنیا با توجه به بکارگیری تکنولوژی‌های نوین، اخذ عوارض با شیوه‌های جدید انجام می‌شود



مشخصات محدوده های فعلی طرح ترافیک و زوج یا فرد



- مشخصات محدوده طرح ترافیک
- ❖ مساحت محدوده: ۳۱,۹ کیلومتر مربع
- ❖ تعداد معابر ورودی: ۱۲۵ معتبر
- ❖ ساعت طرح ترافیک: ۱۷:۰۶ الی ۰۶:۳۰
- ❖ جمعیت: ۵۶۳۴۰۶ نفر
- ❖ حجم متوسط یونیک ورود و سایط نقلیه در سال ۱۳۹۶: ۱۰۴۵۰۰ (بدون تاکسی و پلاک عمومی)

- مشخصات محدوده زوج یا فرد
- ❖ مساحت محدوده زوج یا فرد در حدود ۸۸/۵ کیلومتر مربع و محیط آن ۴۲/۵ کیلومتر می باشد.
- ❖ بزرگراه منتهی به محدوده
- ❖ در حال حاضر ۵ خط مترو و اتوبوس تندران از محدوده عبور می کنند
- ❖ جمعیت: ۱۷۹۶۴۰۲ نفر معادل ۱۳,۷ درصد جمعیت شهر
- ❖ حجم متوسط یونیک ورود و سایط نقلیه در سال ۱۳۹۶: ۴۹۵۰۰ (بدون تاکسی و پلاک عمومی)



نکات قابل توجه در اجرای طرح های محدودیت تردد فعلی در محدوده های طرح ترافیک و زوج یا فرد



• عدم رعایت عدالت اجتماعی در صدور مجوز ورود به محدوده

• افزایش سرانه استفاده از موتور سیکلت

• کاهش سطح امنیت محلی (بدلیل محدودیت در اخذ مجوز ورود به محدوده طرح)

• ایجاد شغل های کاذب موتور سیکلت محور (مسافربری و حمل بار)

• تمایل به خروج کاربری های اداری و تجاری به خارج از محدوده ها (بدلیل محدودیت در اخذ مجوز ورود به محدوده طرح)

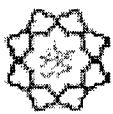
• افزایش تخلفات به منظور ورود به محدوده طرح

• افزایش سرانه مالکیت خودروی شخصی به واسطه محدوده زوج یا فرد

ارائه طرح جدید در نحوه ورود و میزان پرداخت
عوارضی به محدوده ها



هزایای طرح جدید



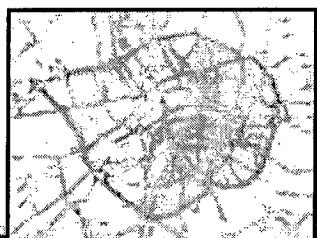
امکان دسترسی ترددم به محدوده های تمدید شده در راستای عدالت اجتماعی

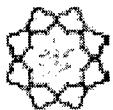
امنیت پیشی طرح در این عوارض مخلص تردد جهت اعمال ساختهای مدیریت بولای حمل و نقل شهری

امداد دسترسی جهت اعمال تهییت کناری در ارایه نسپسلاط حمل و نقل

کاهش ابتدا از ورود و خروج طرح به دلیل دسترسی عمومی در این دسترسی روزان

کاهش تحریک اسلامی از ورود و خروج طبق دسترسی های روزان





قابلیت‌ها در طرح جدید

- قابلیت تغییر نرخ براساس موقعیت مکانی و زمانی
- قابلیت اجرای طرح در دو یا چند محدوده و امکان توسعه محدوده‌ها با توجه به سیاست‌ها و شرایط ترافیکی و آلایندگی در آینده
- ایجاد ابزار مدیریت تقاضا در حمل و نقل شهری
- ایجاد امکان اعمال سیاست‌های مدیریت ترافیکی و آلایندگی در طول روزهای سال
- ایجاد یک اکوسیستم جدید مدل کسب و کار با توجه به تشکیل بانکهای اطلاعاتی
- ایجاد امکان در تحقق اهداف طرح کاهش LEZ
- تمهید شرایط ایجاد ZEZ
- جایگزینی برای طرح زوج یا فرد



قابلیت‌ها در طرح جدید

محاسبه عوارض روزانه طرح بر اساس انواع شاخص‌ها

کنترل عوارض روزانه متناسب با سطح سرویس

استفاده از اپلیکیشن‌های مختلف برای تسهیل فرآیند اخذ عوارض

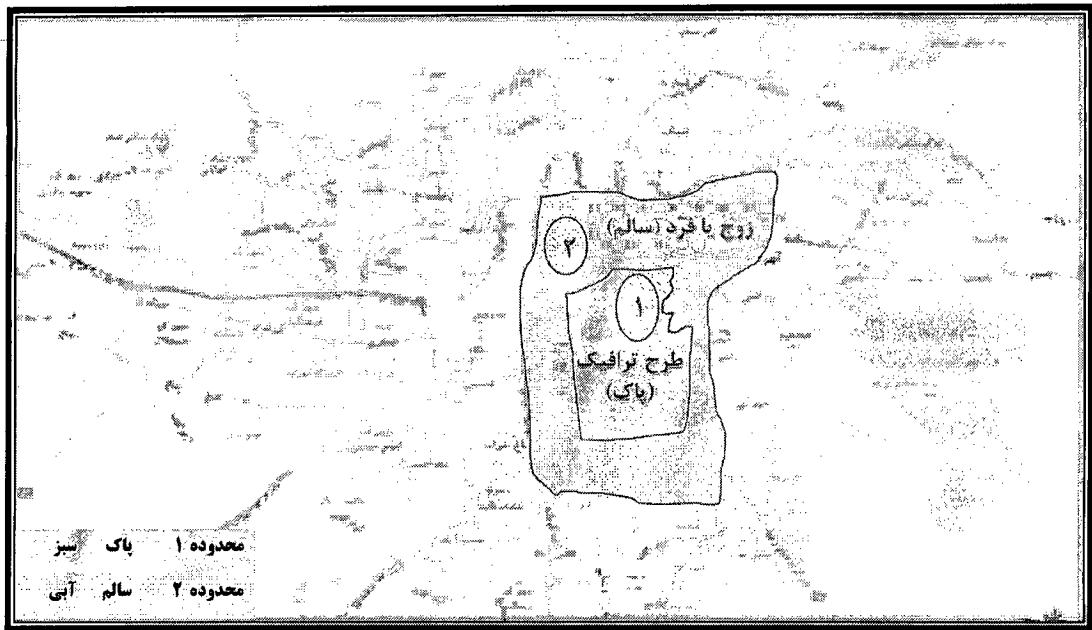
ایجاد امکانات برای آگاهی مردم از میزان هزینه پیش از ورود به محدوده‌ها

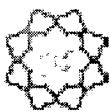
مدیریت سفرهای ثابت روزانه (شغلی و آموزش) و انتقال آن به حمل و نقل

عمومی

امکان اعمال محدودیت شارژ برای به ازای انواع خودروها

محدوده های طرح





نتائج مهم کو اجرای طرح جدید

- مدیریت میزان تردد
- مدیریت زمان تردد
- کنترل میزان آلیندگی (تشویق مردم به استفاده از خودروهای با آلیندگی پایین)
- مدیریت قیمت‌گذاری برای معابر داخل محدوده ها
- مدیریت بر استفاده از انواع کاربری‌های خودرو متناسب با سیاست‌های شهری
-



شاخص های مهم طرح جدید در مدیریت تقاضا و کاهش آلایندگی

میزان هزینه عوارض یک روز، تردد در شهر = $(A) \times (L) \times (T) \times (E) \times (P) \times (M) \times (V)$

(A) = مبلغ پایه

(L) = ضریب مکانی

(T) = ضریب زمانی

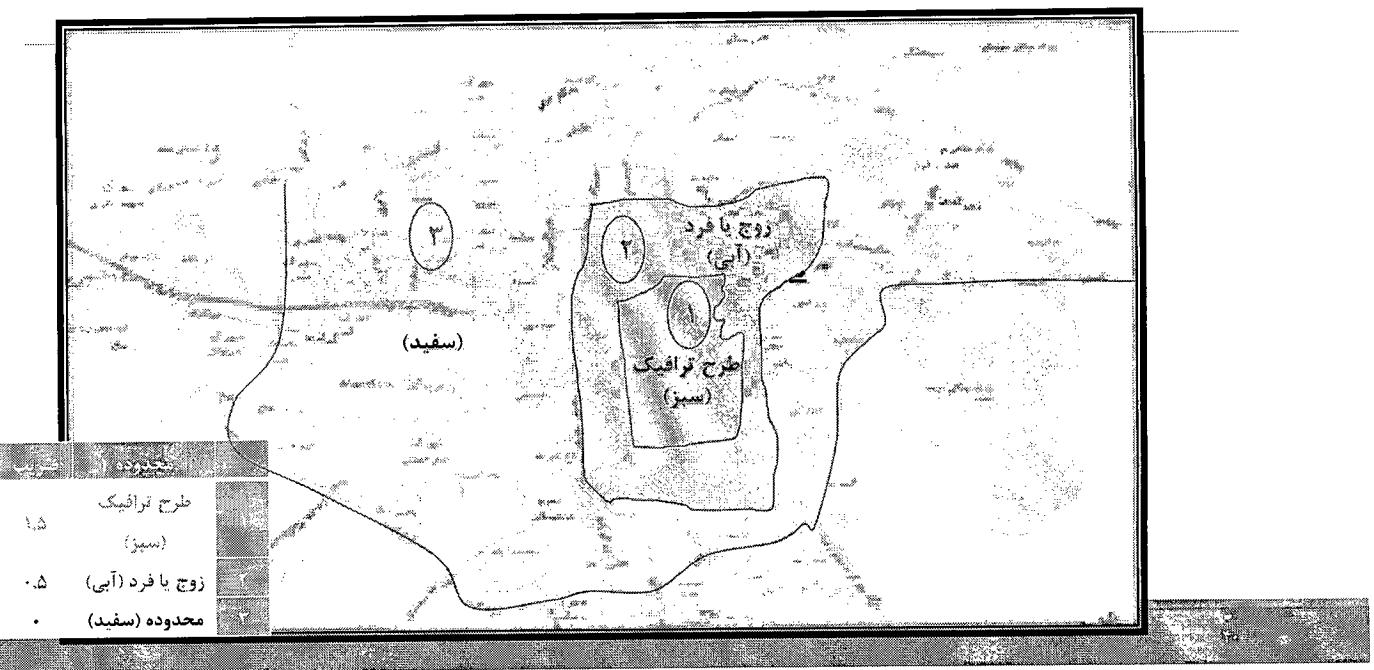
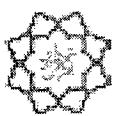
(E) = ضریب آلایندگی

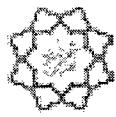
(P) = ضریب زمان پرداخت

(M) = ضریب مدیریت تقاضا و کاهش آلایندگی

(V) = ضریب ویژه

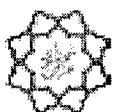
ضریب مکانی





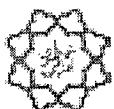
ضریب زمانی (با توجه به ساعت اوج صبح یا عصر)

| زدید | ساعت نزدیک | ضریب |
|------|------------|---------|
| ۱ | قبل از ۱۶ | ۱۰:۶:۳۰ |
| ۰,۷ | قبل از ۱۶ | ۱۰ |
| ۱ | بعد از ۱۶ | ۱۰ |
| ۱,۵ | بعد از ۱۶ | ۱۰:۶:۳۰ |



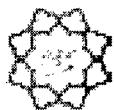
ضریب آلاندگی

| تصویر | الاندگی | ردیف |
|-------|-----------------|------|
| ٠,١ | برقی یا هیبریدی | |
| ٠,٨ | معاینه فنی برتر | |
| ١ | سایر (*) | |



ضریب زمان پرداخت

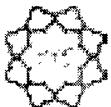
| ردیف | زمان پرداخت | نحوه محاسبه | میزان پرداخت |
|------|-----------------------------|-------------|--------------|
| ۱ | پیش پرداخت | | ۰,۸ |
| ۲ | پرداخت تا ۲۴ ساعت بعد | | ۰,۹ |
| ۳ | عدم پرداخت و محاسبه در بدهی | | ۱ |



سایر شاخصی های مهم طرح جدید

◦ ضریب مدیریت تقاضا و کاهش آلایندگی: بدليل موارد خاص ترافیکی و آلایندگی این ضریب اعمال می شود، حداقل این ضریب در حالت عادی برابر ۱ می باشد. این ضریب می تواندبا توجه به شرایط آلایندگی و ترافیکی محدوده ها به منظور رعایت سقف تعیین شده در مصوبه شورای حمل و نقل و ترافیک تهران در ورود و تردد وسائل نقلیه، با تایید شهرداری تهران تا $1/5$ در بخشی از روزهای سال افزایش یابد.

◦ ضریب ویژه: با توجه به شرایط افراد این ضریب اعمال می شود (برای جانبازان، بیماران خاص و برابر 5.0 در نظر گرفته می شود).



سایر نکات طرح جدید

- طرح جدید از ۶:۳۰ صبح لغایت ۱۹ عصر می باشد.
- روزهای تعطیل رسمی و پنج شنبه ها طرح اجرا نمی شود.
- تردد وسائل نقلیه متعلق به ساکنین محدوده های زون ۱ (طرح ترافیک - سبز) و زون ۲ (زوج یا فرد - آبی) تا ساعت ۸:۳۰ صبح، خروج آن ها از محدوده ها مجاز خواهد بود.

حداقل و حداکثر میزان پرداخت در محدوده طرح ترافیک (سبز) (در حالت عادی)

| | محدوده شهری و حاشیه | نحوه | نحوه | نحوه ایجادی |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | T-- | مشخصه های گذشتگی |
| | T-- | مشخصه های گذشتگی |

حداکل و حداقل میزان پرداخت در محدوده زوج یا فرد (آبی) (در حالت عادی)

| | | مبلغ پایه (هزار ریال) | ضرائب | ضرائب مکانی | ضرائب زمانی | ضرائب آزادگی | ضرائب و معافیت آزادگی هوا | ضرائب و بودجه | ضرائب زمان | ضرائب پرداخت | ضرسخن تعددیک روز | عوارض تعددیک روز در محدوده (هزار ریال) | تعداد روزهای تعدد در محدوده | عوارض تعدد سالانه (هزار ریال) |
|---|------|-----------------------|-------------------|------------------|--------------------|-----------------|---------------------------|---------------|------------|--------------|------------------|--|-----------------------------|-------------------------------|
| C | تعدد | ۲۰۰ | ضریب انتخاب گزینه | زوج با فرد (آبی) | غیر اوج (۱۶ تا ۱۰) | معاینه فنی برتر | شرط عادی | عادی | پیش پرداخت | ۳۲ | ۲۲۶ | ۷,۲۳۲ | | |
| | | | ضریب | ۰.۵ | ۰.۵ | ۰.۸ | ۱ | ۱ | ۰.۸ | | | | | |

| | | مبلغ پایه (هزار ریال) | ضرائب | ضرائب مکانی | ضرائب زمانی | ضرائب آزادگی | ضرائب و معافیت آزادگی هوا | ضرائب و بودجه | ضرائب زمان | ضرائب پرداخت | ضرسخن تعددیک روز | عوارض تعددیک روز در محدوده (هزار ریال) | تعداد روزهای تعدد در محدوده | عوارض تعدد سالانه (هزار ریال) | |
|---|------|-----------------------|-------------------|------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|---------------|------------|--------------|------------------|--|-----------------------------|-------------------------------|--|
| D | تعدد | ۲۰۰ | ضریب انتخاب گزینه | زوج با فرد (آبی) | اوج صبح (۱۹ تا ۱۰) | اوج عصر (۱۶ تا ۱۰) | سایر | شرط عادی | عادی | پیش پرداخت | ۱۲۰ | ۲۲۶ | ۲۷,۱۲۰ | | |
| | | | ضریب | ۰.۵ | ۰.۵ | ۰.۵ | ۱ | ۱ | ۰.۸ | | | | | | |





بایس فراوان

• •

