

به نام خداوند بخشنده مهربان



## مطالعات جامع پایانه‌های برون شهری تهران

### ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون شهری جاده‌ای





مهندسين مشاور راه‌های طلایی البرز

مرداد ماه ۱۴۰۳



## فهرست مطالب

۱.....	مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای
۱.....	۱- تعیین مسئله مکان‌یابی، فرضیات و روش حل آن
۱.....	۱-۱- روش‌های ابتکاری و فراابتکاری در حل مسئله مکان‌یابی
۲.....	۱-۱-۱- الگوریتم کلونی مورچگان
۲.....	۱-۱-۲- الگوریتم بهینه‌سازی ذرات
۲.....	۱-۳- روش تحلیل سلسله‌مراتبی
۳.....	۱-۴- مقایسه روش‌های ذکر شده و نتیجه‌گیری
۳.....	۲- تعیین اهداف مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری
۳.....	۱-۲- اندازه مکان و پیکربندی زمین
۴.....	۲-۲- دسترسی
۴.....	۳-۲- سازگاری
۴.....	۴-۲- تأثیر ترافیکی
۴.....	۵-۲- موقعیت مکانی نسبی
۵.....	۶-۲- توسعه اقتصادی
۵.....	۷-۲- محیط‌زیست
۵.....	۸-۲- قابلیت تبادل بین مدی
۵.....	۹-۲- اتصال بین مدی
۵.....	۳- بررسی پایه و تحلیلی شاخص‌ها و عوامل مؤثر در جانمایی پایانه
۵.....	۱-۳- حفظ حریم بناهای تاریخی
۶.....	۲-۳- محدوده مستعد لرزه‌خیزی
۷.....	۳-۳- حفظ سازگاری با سایر کاربری‌های شهری
۱۹.....	۴-۳- حفظ حریم سیلاب‌های شهری
۴۳.....	۴- تعیین روش مناسب برای مکان‌یابی پایانه‌ها
۴۷.....	۵- تعیین مکان‌های مناسب برای احداث پایانه‌های برون‌شهری و میزان پاسخگویی به شاخص‌های مکان‌یابی و دستیابی به اهداف طرح در هر گزینه
۸۳.....	۶- تحلیل، ارزیابی و ارائه پیشنهادات برای دسترسی اتوبوس‌های بین‌شهری به گزینه‌های پیشنهادی
۸۵.....	۷- تحلیل، ارزیابی و ارائه پیشنهادات برای دسترسی مسافران به گزینه‌های پیشنهادی

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه أ			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

## فهرست شکل‌ها

- شکل ۱-۳- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده مرکزی شهر از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری ..... ۶
- شکل ۲-۳- نقشه پراکندگی گسل‌های شهر تهران ..... ۷
- شکل ۳-۳- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده مستعد لرزه‌خیزی از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری ..... ۷
- شکل ۴-۳- حذف نواحی ترافیکی دارای کاربری غالب مسکونی از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری ..... ۱۹
- شکل ۵-۳- نقشه پراکندگی سیلاب‌های شهری تهران ..... ۲۰
- شکل ۶-۳- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده سیلاب‌های شهری از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری ..... ۲۰
- شکل ۷-۳- نواحی ترافیکی باقی‌مانده جهت بررسی‌های تکمیلی ..... ۴۲
- شکل ۱-۴- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری متمرکز ..... ۴۳
- شکل ۲-۴- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری نیمه‌متمرکز ..... ۴۴
- شکل ۳-۴- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری غیرمتمرکز ..... ۴۴
- شکل ۴-۴- دسته‌بندی نواحی ترافیکی بر اساس محدوده جغرافیایی ..... ۴۵
- شکل ۵-۴- نمونه‌ای از فرم نظرسنجی از کارشناسان جهت وزن‌دهی به معیارهای مکان‌یابی پایانه‌ها ..... ۴۶
- شکل ۱-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۳۵۶ در محدوده شماره ۱ ..... ۵۱
- شکل ۲-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۴۲۵ در محدوده شماره ۲ ..... ۵۴
- شکل ۳-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۱۳۵ در محدوده شماره ۳ ..... ۵۷
- شکل ۴-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۲۱۰ در محدوده شماره ۴ ..... ۶۴
- شکل ۵-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۶۸۱ در محدوده شماره ۵ ..... ۶۷
- شکل ۶-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۶۶۷ در محدوده شماره ..... ۷۵
- شکل ۷-۵- پراکندگی گزینه‌های نهایی و پایانه‌های وضع موجود ..... ۷۶
- شکل ۸-۵- سناریوی اول: پایانه شرق، پایانه جنوب و پایانه غرب ..... ۸۰
- شکل ۹-۵- سناریوی سوم: پایانه شرق، پایانه غرب و پایانه خاوران ..... ۸۰
- شکل ۱۰-۵- سناریوی ششم: پایانه جنوب، پایانه غرب و پایانه علم و صنعت ..... ۸۱
- شکل ۱۱-۵- سناریوی هشتم: پایانه غرب، پایانه علم و صنعت و پایانه خاوران ..... ۸۱
- شکل ۱۲-۵- سناریوی دوازدهم: پایانه شرق، پایانه جنوب، پایانه غرب، پایانه بیهقی و پایانه پونک (عدم انجام کار) ..... ۸۲
- شکل ۱۳-۵- موقعیت پایانه‌های غیرمتمرکز پیشنهادی ..... ۸۳
- شکل ۱-۶- گزینه شماره ۱ و بزرگراه‌های اطراف آن ..... ۸۴
- شکل ۲-۶- گزینه شماره ۲ و بزرگراه‌های اطراف آن ..... ۸۴
- شکل ۱-۷- گزینه شماره ۱ و خطوط حمل‌ونقل همگانی انبوه‌بر اطراف آن ..... ۸۵
- شکل ۲-۷- گزینه شماره ۲ و خطوط حمل‌ونقل همگانی انبوه‌بر اطراف آن ..... ۸۶

	صفحه ب			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	تاریخ:		گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳		۰۳	۰۲			

## فهرست جدول‌ها

جدول ۱-۳- نسبت مساحت کاربری مسکونی به مساحت مجموع کاربری‌ها به تفکیک ناحیه ترافیکی ..... ۸

جدول ۲-۳- بررسی نواحی ترافیکی بر اساس معیارهای چهارگانه ..... ۲۱

جدول ۱-۴- نتایج حاصل از وزن‌دهی معیارها ..... ۴۷

جدول ۲-۴- نحوه امتیازدهی به نواحی ترافیکی بر اساس معیارهای مکان‌یابی پایانه‌ها ..... ۴۷

جدول ۱-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر ..... ۴۸

جدول ۲-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری ..... ۴۸

جدول ۳-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون‌شهری ..... ۴۹

جدول ۴-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک) ..... ۴۹

جدول ۵-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی ..... ۵۰

جدول ۶-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس مجموع وزنی امتیازات ..... ۵۰

جدول ۷-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر ..... ۵۱

جدول ۸-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری ..... ۵۲

جدول ۹-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون‌شهری ..... ۵۲

جدول ۱۰-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک) ..... ۵۳

جدول ۱۱-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی ..... ۵۳

جدول ۱۲-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس مجموع وزنی امتیازات ..... ۵۴

جدول ۱۳-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر ..... ۵۵

جدول ۱۴-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری ..... ۵۵

جدول ۱۵-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون‌شهری ..... ۵۵



جدول ۱۶-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک) ..... ۵۶

جدول ۱۷-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی ..... ۵۶

جدول ۱۸-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس مجموع وزنی امتیازات ..... ۵۶

جدول ۱۹-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر ..... ۵۸

جدول ۲۰-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری ..... ۵۸

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ج			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

۵۹.....

جدول ۵-۲۱- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون شهری  
۶۰.....

جدول ۵-۲۲- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک).....  
۶۱.....

جدول ۵-۲۳- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان  
توسعه آتی .....  
۶۲.....

جدول ۵-۲۴- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس مجموع وزنی امتیازات .....  
۶۳.....

جدول ۵-۲۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر .....  
۶۴.....

جدول ۵-۲۶- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون شهری  
۶۵.....

جدول ۵-۲۷- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون شهری  
۶۵.....

جدول ۵-۲۸- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک).....  
۶۶.....

جدول ۵-۲۹- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان  
توسعه آتی .....  
۶۶.....

جدول ۵-۳۰- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس مجموع وزنی امتیازات .....  
۶۷.....

جدول ۵-۳۱- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر .....  
۶۸.....

جدول ۵-۳۲- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون شهری  
۶۹.....

جدول ۵-۳۳- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل برون شهری  
۷۰.....

جدول ۵-۳۴- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک).....  
۷۱.....

جدول ۵-۳۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان  
توسعه آتی .....  
۷۳.....

جدول ۵-۳۶- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس مجموع وزنی امتیازات .....  
۷۴.....

جدول ۵-۳۷- تعداد سناریوهای ممکن با استفاده از هر تعداد گزینه .....  
۷۶.....



جدول ۵-۳۸- زمان سفر مطلوب بر اساس نشریه ۳۵۲ .....  
۷۷.....

جدول ۵-۳۹- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای تک‌گزینه‌ای .....  
۷۷.....

جدول ۵-۴۰- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای دوگزینه‌ای .....  
۷۷.....

جدول ۵-۴۱- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای سه‌گزینه‌ای .....  
۷۸.....

جدول ۵-۴۲- مقایسه سناریوهای نهایی بر اساس معیارهای مکان‌یابی .....  
۸۲.....

	صفحه د			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			

## مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای

در این بخش از مطالعات حاضر به بررسی اهمیت موضوع مکان‌یابی پایانه‌های بین‌شهری و عوامل مؤثر بر آن پرداخته شده و روش مورد استفاده جهت تعیین مکان پایانه‌های برون‌شهری شرح داده شده است. در ادامه مکان‌های مناسب جهت جانمایی پایانه‌های برون‌شهری در قالب سناریوهای مختلف ارائه شده و راه‌های دسترسی به آن‌ها مورد بررسی قرار گرفته است.

### ۱- تعیین مسئله مکان‌یابی، فرضیات و روش حل آن

یک از مهم‌ترین اهدافی که در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل دنبال می‌شود، بهینه‌سازی سیستم حمل‌ونقل است. رشد روزافزون جمعیت و به دنبال آن توسعه شهرها، موجب بروز مشکلاتی در جابه‌جایی مسافر می‌شود. تقاضای سفر افزایش می‌یابد اما تسهیلات موجود برای این حجم از تقاضا کافی نیست. بنابراین کارایی سیستم حمل‌ونقل باید افزایش یابد. یکی از موضوعات رایج در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، مکان‌یابی تسهیلات مورد نیاز در جهت دسترسی مناسب کاربران به آن‌ها است که در ادامه برخی از روش‌های مورد استفاده در این زمینه معرفی شده است.

#### ۱-۱- روش‌های ابتکاری و فراابتکاری در حل مسئله مکان‌یابی

روش‌های متعددی برای حل مسئله مکان‌یابی وجود دارد که در اینجا به سه مورد از آن‌ها اشاره می‌شود.

- الگوریتم کلونی مورچگان (ACO)<sup>۱</sup>

- الگوریتم بهینه‌سازی ذرات (PSO)<sup>۲</sup>



- روش سلسله‌مراتبی (AHP)<sup>۳</sup>

از بین روش‌های فوق، روش سلسله‌مراتبی در دسته روش‌های ابتکاری قرار می‌گیرد که به‌طور معمول در حل مسائل مکان‌یابی استفاده می‌شود. دو روش دیگر از روش‌های فراابتکاری هستند که در حل مسائل مکان‌یابی و همین‌طور مسائل مربوط به تعیین مسیر بهینه و طراحی خطوط شبکه شهری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

<sup>۱</sup> Ant Colony Algorithm

<sup>۲</sup> Particle Swarm Optimization

<sup>۳</sup> Analytic Hierarchy Process

	صفحه ۱	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

### ۱-۱-۱- الگوریتم کلونی مورچگان

الگوریتم کلونی مورچگان الهام گرفته شده از مطالعات و مشاهدات روی کلونی مورچه‌هاست. این مطالعات نشان داده که مورچه‌ها حشراتی اجتماعی هستند که در کلونی‌ها زندگی می‌کنند و رفتار آن‌ها در جهت بقا کلونی است تا این که در جهت بقا یک جزء از آن‌ها باشد. یکی از مهم‌ترین و جالب‌ترین رفتار مورچه‌ها، رفتار آن‌ها برای یافتن غذا و به‌ویژه چگونگی پیدا کردن کوتاه‌ترین مسیر میان منابع غذایی و آشیانه است. از کاربردهای این روش می‌توان به بهینه‌کردن هر مسئله‌ای که نیاز به یافتن کوتاه‌ترین مسیر دارد، اشاره نمود:

- مسیریابی درون‌شهری و برون‌شهری

- مسیریابی پست‌های شبکه‌های توزیع برق ولتاژ بالا

- مسیریابی شبکه‌های کامپیوتری

### ۱-۱-۲- الگوریتم بهینه‌سازی ذرات

الگوریتم بهینه‌سازی ذرات یک الگوریتم بهینه‌سازی فراابتکاری است که از حرکت پرندگان و دیگر حیوانات که به شکل گروهی زندگی می‌کنند، الگو گرفته است. در این الگوریتم هر پاسخ مسئله به‌صورت یک ذره که دارای یک مقدار و همچنین میزان تناسب است، مدل می‌شود. هدف از این مدل یافتن مسیر بهینه برای دسترسی به نقاط مختلف است.

از کاربردهای این روش می‌توان به حل بیشتر مسائل بهینه‌سازی اشاره کرد، از جمله:



- آموزش شبکه عصبی

- مسیریابی

- کنترل حرکت خودروهای خودران

### ۱-۱-۳- روش تحلیل سلسله‌مراتبی

فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی روشی منعطف، قوی و درعین حال ساده برای تصمیم‌گیری است و در شرایطی که انتخاب بین گزینه‌ها دشوار است، مورد استفاده قرار می‌گیرد و بسیار کارآمد است. همچنین این روش می‌تواند در بررسی موضوعات مربوط به برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای کاربرد مطلوب داشته باشد. اساس این روش، تصمیم‌گیری بر مبنای مقایسات زوجی است که تصمیم‌گیرنده با آماده‌سازی درخت سلسله‌مراتب تصمیم‌گیری را آغاز می‌کند. درخت سلسله‌مراتب تصمیم، عوامل مورد مقایسه و گزینه‌های رقیب را نشان می‌دهد و پس از آن مقایسه‌های زوجی بین گزینه‌ها صورت می‌گیرد.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۲			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

از کاربردهای روش تحلیل سلسله‌مراتبی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- مکان‌یابی ایستگاه آتش‌نشانی
- برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
- مکان‌یابی پارکینگ‌ها
- مکان‌یابی بازارهای روز شهری
- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری و باربری

#### ۱-۱-۴- مقایسه روش‌های ذکر شده و نتیجه‌گیری



روش‌های مذکور از جمله روش‌هایی برای بهینه‌کردن مسائل مربوط به مکان‌یابی و مسیریابی تسهیلات حمل‌ونقلی هستند. الگوریتم‌های ذکر شده در حل مسئله طراحی شبکه گسسته کاربرد دارند. این مسئله عبارت است از انتخاب زیرمجموعه‌ای امکان‌پذیر از پروژه‌های پیشنهادی با توجه به اینکه هزینه استفاده‌کنندگان در شبکه حداقل شود. روش سلسله‌مراتبی به‌طور معمول در حل مسائل مربوط به مکان‌یابی و دو الگوریتم کلونی مورچگان و بهینه‌سازی ذرات، در مباحث مربوط به بهینه‌سازی مسیرها استفاده می‌شود.

#### ۲- تعیین اهداف مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری

یکی از عوامل مهم در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، مکان‌یابی مناسب برای استقرار خدمات و کاربری‌های مختلف در شهر است. مکان‌یابی بدان معنا که کاربری‌ها و فعالیت‌های مختلف شهری نیازمند فضای مناسب خود برای بهترین عملکرد در شهر بوده و امکان استقرار آن‌ها در هر ناحیه شهر وجود ندارد. از جمله کاربری‌های مهم شهری، پایانه‌های مسافربری برون‌شهری هستند. جانمایی نامناسب پایانه‌ها در شهر، نه تنها بر عملکرد شبکه ترافیکی پیرامون آن‌ها اثر منفی دارد، بلکه اثرات زیان‌باری بر ساختار شهر و بافت شهرسازی خواهد داشت. برخی از اهدافی که معمولاً در تعیین مکان پایانه‌ها در نظر گرفته می‌شود، در ادامه معرفی و بررسی شده است.

#### ۲-۱- اندازه مکان و پیکربندی زمین

مکان موردنظر باید حداقل مساحت لازم را برای ساخت تسهیلات مورد نیاز داشته باشد و معابر اطراف آن نیز دسترسی مناسبی به پایانه ایجاد کنند.

	صفحه ۳			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			



## ۲-۲- دسترسی

مکان مناسب باید حداقل دو نقطه ورود و خروج داشته باشد که یکی از هر کدام به یک خیابان دسترسی داشته باشد. مکان‌هایی با دسترسی به دو خیابان مجزا امتیاز بیشتر و مکان‌هایی با دو نقطه دسترسی به یک خیابان یکسان امتیاز کمتری می‌گیرند. به‌علاوه مکان موردنظر باید دسترسی به سامانه‌های اتوبوسرانی، مسیرهای دوچرخه‌سواری، مسیرهای ویژه عابرین پیاده و دیگر مدهای حمل‌ونقل پایدار را تسهیل نماید.

## ۲-۳- سازگاری

مکان موردنظر در صورتی مورد تأیید قرار می‌گیرد که محله‌های اطراف با ساخت پایانه حمل‌ونقل همگانی سازگاری داشته باشند. به‌عنوان مثال کسب‌وکارهای محله‌های اطراف از احداث پایانه آسیب نبینند و یا در صورتی که مکان تاریخی در مجاورت پایانه قرار دارد، احداث پایانه نباید بر آن اثر منفی بگذارد. به‌علاوه باید به امکان توسعه پایانه در آینده و عدم تأثیر منفی آن بر محله‌های مجاور توجه شود. به این منظور طرح جامع شهرها مورد بررسی قرار می‌گیرد. شرایط اجتماعی نیز باید برای طراحی تسهیلات مورد بررسی قرار گیرد. مکان‌ها باید برای استقرار مرکز حمل‌ونقل، ناحیه‌بندی مناسبی داشته باشند و یا قابلیت ناحیه‌بندی مجدد فراهم باشد.



## ۲-۴- تأثیر ترافیکی

مکان مناسب برای پایانه باید از طریق نقاط دسترسی و مجاورت با خیابان‌های شریانی، کمترین تأثیر را بر روی ترافیک نواحی اطراف داشته باشد (دسترسی به خیابان‌های شریانی دارای امتیاز بالاتر و دسترسی به خیابان‌های جمع‌کننده و فرعی امتیاز کمتری خواهد داشت).

در فرآیند ارزیابی مکان، اقدامات کاهش‌ی برای به حداقل رساندن تأثیر ترافیک مشخص می‌شود. مثال‌هایی از این اقدامات کاهش‌ی شامل حذف پارک حاشیه‌ای، هماهنگ‌سازی چراغ‌های راهنمایی و تبدیل خیابان‌های یک‌خطه به خیابان‌های چند خطه است. برای کاهش تأثیر ترافیکی باید فرصت‌هایی ایجاد شود تا خیابان‌های اطراف پایانه به خیابان‌های کامل تبدیل شود.

## ۲-۵- موقعیت مکانی نسبی

مکان مناسب پایانه باید به مراکز تولید تقاضای حمل‌ونقل همگانی در زمان حاضر و آینده نزدیک باشد و فاصله مناسبی با مراکز فعالیت اصلی داشته باشد.

	صفحه ۴			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			

## ۲-۶- توسعه اقتصادی

مکان و طراحی سایت باید به گونه‌ای باشد که فرصت‌های توسعه اقتصادی را ارتقا دهد تا شرایط نواحی اطراف را بهبود ببخشد و برای تسهیلات پایانه درآمد بالقوه ایجاد کند. مکان مناسب باید محل و تسهیلات جذابی را برای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی فراهم کند و شرایط مسافران حمل‌ونقل را بهبود ببخشد.

## ۲-۷- محیط زیست

مکان پایانه باید به گونه‌ای باشد که در آن اصول طراحی پایدار رعایت شود. همه مکان‌ها باید بر اساس بالاترین سطوح ملاحظات زیست‌محیطی و دیگر الزامات تعیین‌شده در قانون سیاست ملی محیط زیستی انتخاب شود. تأثیر بصری که مکان احداث پایانه بر روی اماکن و آثار تاریخی موجود خواهد داشت، یک عامل مهم برای انتخاب مکان مناسب است. مکان‌هایی که در مجاورت بسیار نزدیک اماکن تاریخی قرار دارند و یا بخشی از آن هستند، امتیاز کمتری نسبت به مکان‌هایی که در این نواحی نیستند، می‌گیرند.

## ۲-۸- قابلیت تبادل بین مدی

این مکان باید به گونه‌ای باشد که به جز اتوبوس، سایر مدها و شیوه‌های حمل‌ونقلی را در خود جای دهد. مثلاً دارای سامانه دوچرخه اشتراکی، مسیرهای پیوسته پیاده‌روی و تا حد امکان متصل به سیستم ریلی باشد.

## ۲-۹- اتصال بین مدی



میزان اتصال مکان به دیگر شبکه‌های حمل‌ونقلی مثل خطوط ریلی برون‌شهری و شبکه خطوط دوچرخه‌سواری باید مورد بررسی قرار گیرد.

## ۳- بررسی پایه و تحلیلی شاخص‌ها و عوامل مؤثر در جانمایی پایانه

در این بخش از گزارش عوامل مؤثر بر جانمایی پایانه‌ها بررسی شده و تأثیر آن‌ها بر نحوه مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری تهران تحلیل شده است.

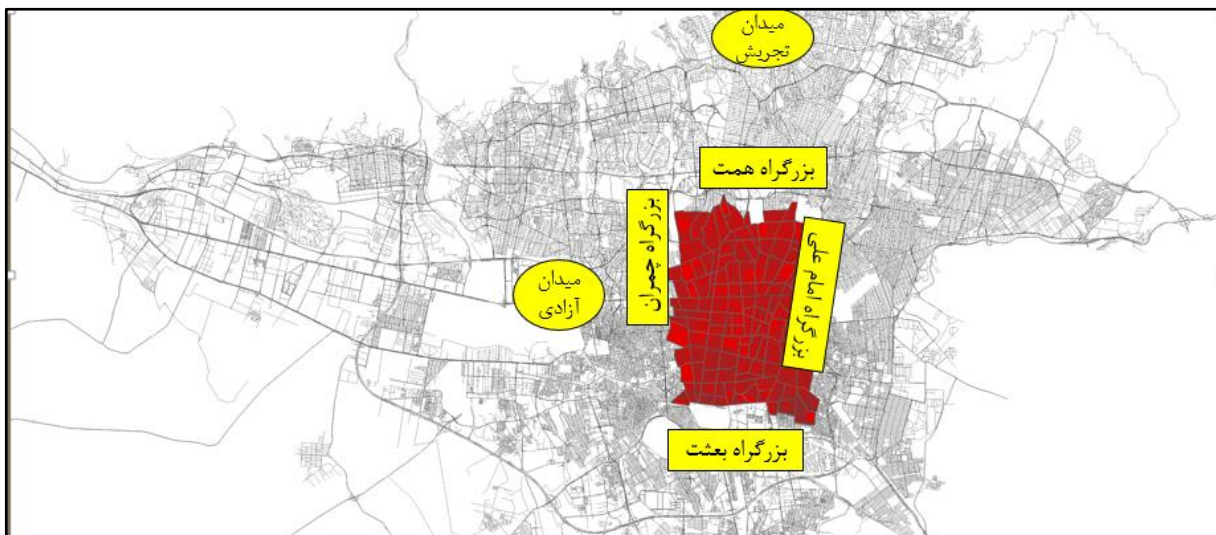
## ۳-۱- حفظ حریم بناهای تاریخی

به منظور آشنایی با محل قرار گرفتن بناهای تاریخی شهر تهران و حفظ حریم آن‌ها در فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها، نامه‌ای در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۸ از طرف این مشاور به اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان تهران ارسال و نقشه بافت تاریخی و فرهنگی استان تهران از آن نهاد محترم درخواست شد.

	صفحه ۵	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

در ادامه از آن جا که بیشتر بناهای تاریخی تهران در محدوده مرکزی شهر واقع شده، این محدوده از نواحی منتخب برای مکان‌یابی پایانه‌ها حذف شده است. لازم به ذکر است محدوده مرکزی شهر علاوه بر بناهای تاریخی و ارزشمند، برخی مناطق حساس سیاسی و اداری را نیز در خود جای داده که از این جهت نیز محدوده مناسبی برای مکان‌یابی پایانه‌ها نخواهد بود. علاوه بر موارد گفته‌شده، عدم دسترسی محدوده مرکزی شهر به بزرگراه‌های درون‌شهری و ممنوعیت تردد اتوبوس‌های برون‌شهری در این محدوده، امکان جانمایی پایانه را سلب می‌کند.



لازم به ذکر است در طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران، محدوده مورد مطالعه به ۷۳۱ ناحیه ترافیکی تقسیم شده که ۱۲۸ ناحیه در محدوده مرکزی قرار دارد و از نواحی منتخب جهت مکان‌یابی حذف می‌شود. این نواحی در شکل ۱-۳ نشان داده شده‌اند.



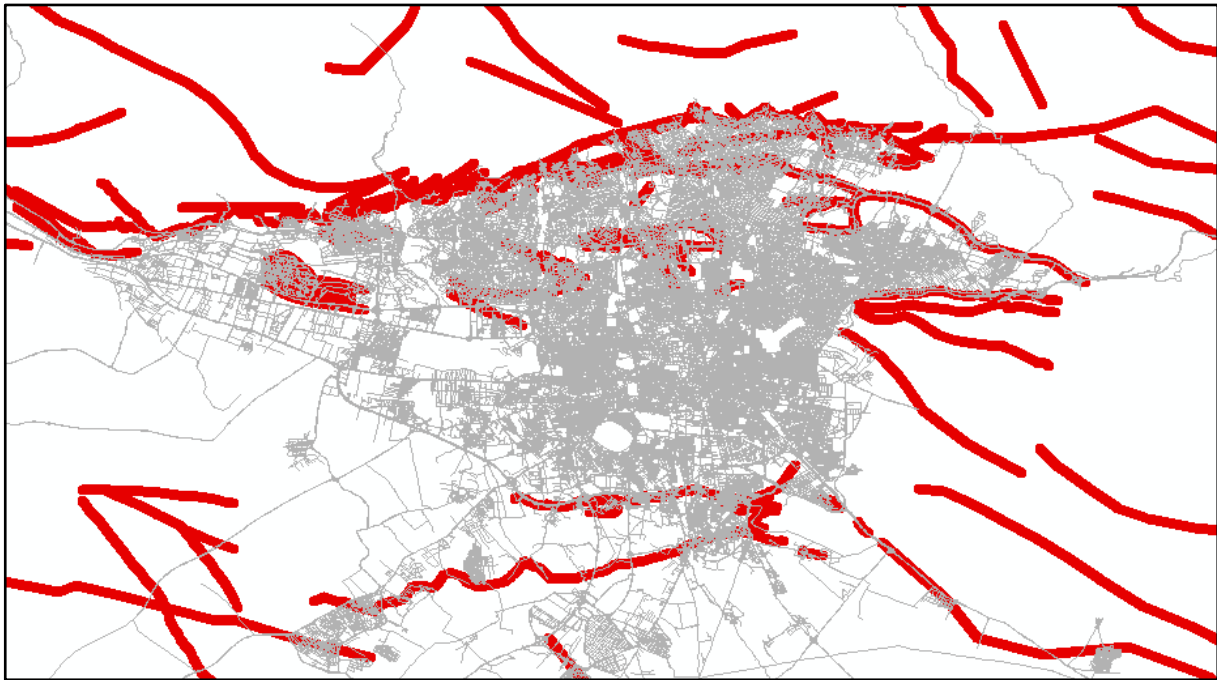
شکل ۱-۳- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده مرکزی شهر از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری

### ۳-۲- محدوده مستعد لرزه‌خیزی

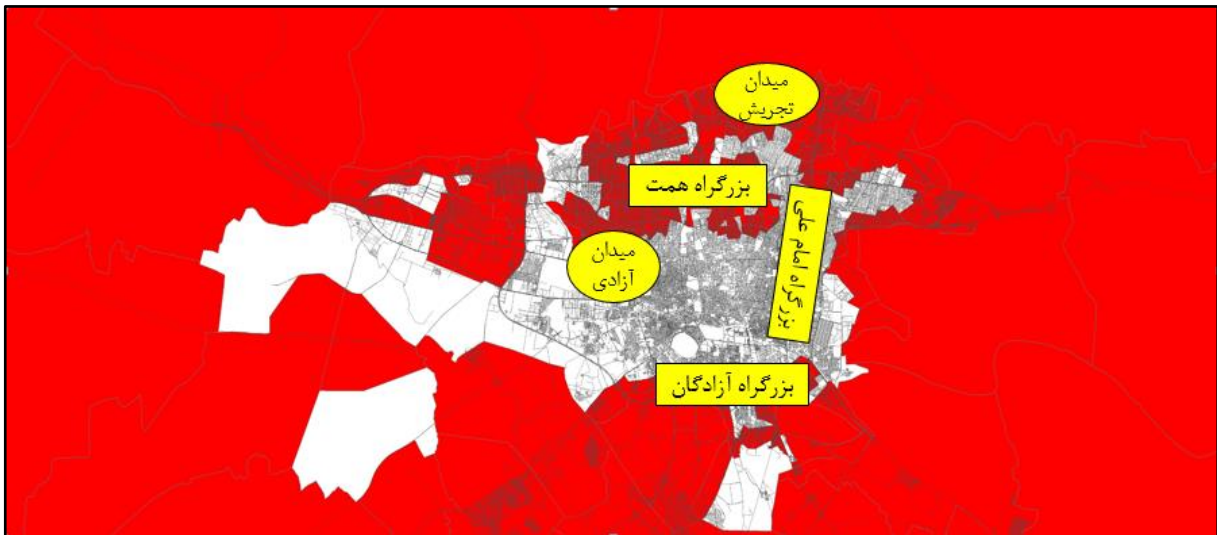
به‌منظور آشنایی با محل قرار گرفتن گسل‌های شهر تهران و مناطق مستعد زلزله در این شهر جهت حفظ فاصله مناسب با آن‌ها در فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها، نامه‌ای در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۸ از طرف این مشاور به مرکز لرزه‌نگاری کشوری ارسال و نقشه پهنه‌بندی لرزه‌خیزی شهر تهران از آن نهاد محترم درخواست شد. با توجه به این‌که در شرایط بحرانی، پایانه‌ها از نقاط کلیدی برای تخلیه شهر محسوب شده و نقش ویژه‌ای در پدافند غیرعامل دارند، کلیه نواحی ترافیکی واقع در محدوده گسل‌های شهر تهران که در شرایط زلزله آسیب‌پذیری بیشتری دارند از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها حذف می‌شوند.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۶	ویرایش:	گزارش:	
	تاریخ:	۰۲	۰۳	
بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		مرداد ۱۴۰۳		

نقشه پراکندگی گسل‌های شهر تهران در شکل ۲-۳ و ۲۵۵ ناحیه ترافیکی حذف‌شده در این مرحله در شکل ۳-۳ نشان داده شده است.





شکل ۲-۳- نقشه پراکندگی گسل‌های شهر تهران



شکل ۳-۳- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده مستعد لرزه‌خیزی از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری

### ۳-۳- حفظ سازگاری با سایر کاربری‌های شهری

به‌منظور آشنایی با کاربری اراضی شهر تهران جهت حفظ سازگاری کاربری‌های هم‌جوار در فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها، نامه‌ای در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۸ از طرف این مشاور به معاونت شهرسازی و معماری شهرداری

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۷			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

تهران ارسال و نقشه کاربری اراضی محدوده مورد مطالعه از آن نهاد محترم درخواست شد.

پایانه‌های مسافری با برخی از کاربری‌ها به‌ویژه کاربری مسکونی سازگار نبوده و مجاورت آن‌ها با یکدیگر معضلات گوناگونی را در پی خواهد داشت. از این‌رو آن دسته از نواحی ترافیکی که دارای کاربری غالب مسکونی هستند، از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها حذف می‌شوند. به همین منظور مساحت کاربری‌های موجود در کلیه نواحی ترافیکی شهر تهران مورد بررسی قرار گرفته که نتایج آن در جدول ۳-۱ ارائه شده است. با بررسی صورت گرفته در این بخش از مطالعه، ۴۴۶ ناحیه ترافیکی با کاربری غالب مسکونی شناسایی شده که پراکندگی آن‌ها در شکل ۳-۴ مشاهده می‌شود.

جدول ۳-۱- نسبت مساحت کاربری مسکونی به مساحت مجموع کاربری‌ها به تفکیک ناحیه ترافیکی

شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی
۱	۰.۶۳	۳۶۶	۰.۰۷
۲	۰.۰۴	۳۶۷	۰.۷۷
۳	۰.۷۸	۳۶۸	۰.۱۱
۴	۰.۸۸	۳۶۹	۰.۸۹
۵	۰.۸۹	۳۷۰	۰.۱۴
۶	۰.۸۹	۳۷۱	۰.۴۳
۷	۰.۶۰	۳۷۲	۰.۷۹
۸	۰.۵۷	۳۷۳	۰.۶۸
۹	۰.۷۶	۳۷۴	۰.۹۰
۱۰	۰.۵۱	۳۷۵	۰.۹۵
۱۱	۰.۸۱	۳۷۶	۰.۴۸
۱۲	۰.۹۲	۳۷۷	۰.۹۳
۱۳	۰.۲۵	۳۷۸	۰.۹۱
۱۴	۰.۵۱	۳۷۹	۰.۸۱
۱۵	۰.۱۲	۳۸۰	۰.۸۲
۱۶	۰.۴۷	۳۸۱	۰.۴۲
۱۷	۰.۶۶	۳۸۲	۰.۸۱
۱۸	۰.۸۱	۳۸۳	۰.۸۰
۱۹	۰.۵۶	۳۸۴	۰.۸۸
۲۰	۰.۸۳	۳۸۵	۰.۹۴
۲۱	۰.۸۳	۳۸۶	۰.۹۸
۲۲	۰.۸۴	۳۸۷	۰.۷۹
۲۳	۰.۶۷	۳۸۸	***

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۸۰	۳۸۹	۰.۴۰	۲۴
۰.۸۷	۳۹۰	۰.۹۱	۲۵
۰.۹۲	۳۹۱	۰.۵۴	۲۶
۰.۹۳	۳۹۲	۰.۶۶	۲۷
۰.۷۹	۳۹۳	۰.۳۵	۲۸
۰.۸۷	۳۹۴	۰.۶۶	۲۹
۰.۷۴	۳۹۵	۰.۸۱	۳۰
۰.۸۹	۳۹۶	۰.۲۳	۳۱
۰.۹۳	۳۹۷	۰.۹۵	۳۲
۰.۹۷	۳۹۸	۰.۸۱	۳۳
۰.۸۷	۳۹۹	۰.۷۸	۳۴
۰.۸۹	۴۰۰	۰.۳۱	۳۵
۰.۸۱	۴۰۱	۰.۶۹	۳۶
۰.۸۹	۴۰۲	۰.۷۹	۳۷
۰.۹۶	۴۰۳	۰.۹۲	۳۸
۰.۶۰	۴۰۴	۰.۶۵	۳۹
۰.۷۹	۴۰۵	۰.۷۹	۴۰
***	۴۰۶	۰.۸۵	۴۱
***	۴۰۷	۰.۸۷	۴۲
***	۴۰۸	۰.۵۷	۴۳
۰.۶۵	۴۰۹	۰.۰۰	۴۴
۰.۱۵	۴۱۰	۰.۶۷	۴۵
۰.۷۴	۴۱۱	۰.۷۶	۴۶
۰.۶۰	۴۱۲	۰.۸۹	۴۷
۰.۷۰	۴۱۳	۰.۷۶	۴۸
۰.۳۴	۴۱۴	۰.۰۲	۴۹
۰.۴۰	۴۱۵	۰.۵۶	۵۰
۰.۴۲	۴۱۶	۰.۷۸	۵۱
۰.۸۴	۴۱۷	۰.۸۷	۵۲
۰.۸۴	۴۱۸	۰.۵۸	۵۳
۰.۷۵	۴۱۹	۰.۸۷	۵۴
۰.۱۸	۴۲۰	۰.۶۶	۵۵
۰.۱۵	۴۲۱	۰.۸۰	۵۶
۰.۸۵	۴۲۲	۰.۸۸	۵۷
۰.۵۱	۴۲۳	۰.۵۶	۵۸

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۷۱	۴۲۴	۰.۶۹	۵۹
۰.۴۵	۴۲۵	۰.۶۸	۶۰
۰.۹۴	۴۲۶	۰.۵۳	۶۱
۰.۹۶	۴۲۷	۰.۸۰	۶۲
۰.۷۹	۴۲۸	۰.۸۷	۶۳
۰.۵۹	۴۲۹	۰.۷۶	۶۴
۰.۵۹	۴۳۰	۰.۷۶	۶۵
۰.۴۹	۴۳۱	۰.۴۰	۶۶
۰.۴۲	۴۳۲	۰.۸۳	۶۷
***	۴۳۳	۰.۳۷	۶۸
۰.۲۱	۴۳۴	۰.۸۲	۶۹
۰.۷۸	۴۳۵	۰.۸۷	۷۰
***	۴۳۶	۰.۸۴	۷۱
۰.۳۳	۴۳۷	۰.۸۰	۷۲
۰.۹۵	۴۳۸	۰.۸۷	۷۳
۰.۶۴	۴۳۹	۰.۹۳	۷۴
۰.۳۹	۴۴۰	۰.۷۸	۷۵
۰.۳۹	۴۴۱	۰.۸۵	۷۶
۰.۴۷	۴۴۲	۰.۷۷	۷۷
۰.۷۴	۴۴۳	۰.۹۶	۷۸
***	۴۴۴	۰.۹۲	۷۹
۰.۲۷	۴۴۵	۰.۵۳	۸۰
۰.۲۹	۴۴۶	۰.۵۸	۸۱
۰.۵۳	۴۴۷	۰.۴۲	۸۲
۰.۷۷	۴۴۸	۰.۱۲	۸۳
۰.۸۲	۴۴۹	۰.۹۱	۸۴
***	۴۵۰	۰.۸۱	۸۵
۰.۲۷	۴۵۱	۰.۹۰	۸۶
***	۴۵۲	۰.۸۷	۸۷
۰.۲۱	۴۵۳	۰.۹۳	۸۸
۰.۴۹	۴۵۴	۰.۸۸	۸۹
۰.۱۵	۴۵۵	۰.۹۴	۹۰
۰.۲۳	۴۵۶	۰.۹۶	۹۱
۰.۰۹	۴۵۷	۰.۹۰	۹۲
۰.۵۸	۴۵۸	۰.۸۹	۹۳

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۳۹	۴۵۹	۰.۹۳	۹۴
***	۴۶۰	۰.۷۸	۹۵
۰.۸۷	۴۶۱	۰.۸۲	۹۶
۰.۲۱	۴۶۲	۰.۸۹	۹۷
۰.۳۰	۴۶۳	۰.۱۷	۹۸
۰.۳۶	۴۶۴	۰.۸۹	۹۹
۰.۵۴	۴۶۵	۰.۸۹	۱۰۰
۰.۰۴	۴۶۶	۰.۸۸	۱۰۱
۰.۶۴	۴۶۷	۰.۶۴	۱۰۲
۰.۰۴	۴۶۸	۰.۶۰	۱۰۳
۰.۵۴	۴۶۹	۰.۷۷	۱۰۴
۰.۶۷	۴۷۰	۰.۸۸	۱۰۵
۰.۳۹	۴۷۱	۰.۱۵	۱۰۶
۰.۰۳	۴۷۲	۰.۶۸	۱۰۷
***	۴۷۳	۰.۰۰	۱۰۸
***	۴۷۴	۰.۷۰	۱۰۹
۰.۲۲	۴۷۵	۰.۷۶	۱۱۰
۰.۲۶	۴۷۶	۰.۷۲	۱۱۱
***	۴۷۷	۰.۸۷	۱۱۲
***	۴۷۸	۰.۹۵	۱۱۳
***	۴۷۹	۰.۸۴	۱۱۴
۰.۰۲	۴۸۰	۰.۸۶	۱۱۵
۰.۰۷	۴۸۱	۰.۵۶	۱۱۶
۰.۰۳	۴۸۲	۰.۸۴	۱۱۷
۰.۰۳	۴۸۳	۰.۴۲	۱۱۸
۰.۰۸	۴۸۴	۰.۵۲	۱۱۹
۰.۶۰	۴۸۵	۰.۴۸	۱۲۰
۰.۶۶	۴۸۶	۰.۶۰	۱۲۱
۰.۸۰	۴۸۷	۰.۸۴	۱۲۲
۰.۵۲	۴۸۸	۰.۷۷	۱۲۳
۰.۵۱	۴۸۹	۰.۶۱	۱۲۴
۰.۰۹	۴۹۰	۰.۸۱	۱۲۵
۰.۱۳	۴۹۱	۰.۴۸	۱۲۶
۰.۷۲	۴۹۲	۰.۴۹	۱۲۷
۰.۸۸	۴۹۳	۰.۱۸	۱۲۸



نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۸۷	۴۹۴	۰.۳۷	۱۲۹
۰.۱۳	۴۹۵	۰.۷۵	۱۳۰
۰.۶۱	۴۹۶	۰.۸۱	۱۳۱
۰.۰۹	۴۹۷	۰.۷۹	۱۳۲
***	۴۹۸	۰.۲۳	۱۳۳
۰.۳۴	۴۹۹	۰.۶۵	۱۳۴
***	۵۰۰	۰.۵۷	۱۳۵
۰.۴۸	۵۰۱	۰.۳۴	۱۳۶
۰.۸۳	۵۰۲	۰.۵۶	۱۳۷
۰.۷۹	۵۰۳	۰.۳۱	۱۳۸
۰.۸۱	۵۰۴	۰.۶۵	۱۳۹
۰.۵۹	۵۰۵	۰.۷۴	۱۴۰
۰.۶۴	۵۰۶	۰.۲۲	۱۴۱
۰.۷۴	۵۰۷	۰.۸۳	۱۴۲
۰.۴۸	۵۰۸	۰.۷۱	۱۴۳
۰.۷۷	۵۰۹	۰.۰۰	۱۴۴
۰.۱۳	۵۱۰	۰.۷۶	۱۴۵
۰.۸۶	۵۱۱	۰.۷۹	۱۴۶
۰.۹۹	۵۱۲	۰.۵۰	۱۴۷
۰.۴۳	۵۱۳	۰.۰۲	۱۴۸
۰.۵۵	۵۱۴	۰.۸۰	۱۴۹
۰.۷۲	۵۱۵	۰.۱۸	۱۵۰
۰.۵۰	۵۱۶	۰.۰۵	۱۵۱
۰.۸۴	۵۱۷	۰.۷۳	۱۵۲
۰.۷۷	۵۱۸	۰.۷۷	۱۵۳
۰.۹۷	۵۱۹	۰.۰۰	۱۵۴
۰.۰۰	۵۲۰	۰.۲۹	۱۵۵
۰.۲۷	۵۲۱	۰.۱۹	۱۵۶
۰.۵۸	۵۲۲	۰.۹۱	۱۵۷
۰.۶۴	۵۲۳	۰.۸۲	۱۵۸
۰.۵۸	۵۲۴	۰.۱۵	۱۵۹
۰.۷۲	۵۲۵	۰.۲۵	۱۶۰
۰.۵۹	۵۲۶	۰.۳۷	۱۶۱
۰.۴۶	۵۲۷	۰.۸۰	۱۶۲
۰.۷۷	۵۲۸	۰.۱۷	۱۶۳

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۰۰	۵۲۹	۰.۹۲	۱۶۴
۰.۱۷	۵۳۰	۰.۸۹	۱۶۵
۰.۵۶	۵۳۱	۰.۶۸	۱۶۶
۰.۸۳	۵۳۲	۰.۵۴	۱۶۷
۰.۶۰	۵۳۳	۰.۹۳	۱۶۸
۰.۶۹	۵۳۴	۰.۴۹	۱۶۹
۰.۷۵	۵۳۵	۰.۷۸	۱۷۰
۰.۴۹	۵۳۶	۰.۸۷	۱۷۱
۰.۷۴	۵۳۷	۰.۹۳	۱۷۲
۰.۸۳	۵۳۸	۰.۳۵	۱۷۳
۰.۶۷	۵۳۹	۰.۷۵	۱۷۴
۰.۸۵	۵۴۰	۰.۸۲	۱۷۵
۰.۷۴	۵۴۱	۰.۸۹	۱۷۶
۰.۶۹	۵۴۲	۰.۸۵	۱۷۷
۰.۴۷	۵۴۳	۰.۱۶	۱۷۸
۰.۷۵	۵۴۴	۰.۹۱	۱۷۹
۰.۷۸	۵۴۵	۰.۶۳	۱۸۰
۰.۳۲	۵۴۶	۰.۰۴	۱۸۱
۰.۳۶	۵۴۷	۰.۱۶	۱۸۲
۰.۵۱	۵۴۸	۰.۹۴	۱۸۳
۰.۷۱	۵۴۹	۰.۸۹	۱۸۴
۰.۴۰	۵۵۰	۰.۸۲	۱۸۵
۰.۶۷	۵۵۱	۰.۹۲	۱۸۶
۰.۶۳	۵۵۲	۰.۹۱	۱۸۷
۰.۷۱	۵۵۳	۰.۰۰	۱۸۸
۰.۹۵	۵۵۴	۰.۹۱	۱۸۹
۰.۳۷	۵۵۵	۰.۷۷	۱۹۰
۰.۳۴	۵۵۶	۰.۶۲	۱۹۱
۰.۷۴	۵۵۷	۰.۷۹	۱۹۲
۰.۱۷	۵۵۸	۰.۳۲	۱۹۳
۰.۸۷	۵۵۹	۰.۱۰	۱۹۴
۰.۰۹	۵۶۰	۰.۸۰	۱۹۵
۰.۷۶	۵۶۱	۰.۷۹	۱۹۶
۰.۷۹	۵۶۲	۰.۶۴	۱۹۷
۰.۸۶	۵۶۳	۰.۵۷	۱۹۸

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۰۸	۵۶۴	۰.۷۳	۱۹۹
۰.۵۶	۵۶۵	۰.۷۵	۲۰۰
۰.۱۷	۵۶۶	۰.۲۶	۲۰۱
***	۵۶۷	۰.۳۹	۲۰۲
۰.۶۳	۵۶۸	۰.۸۱	۲۰۳
۰.۷۷	۵۶۹	۰.۰۲	۲۰۴
***	۵۷۰	۰.۱۰	۲۰۵
۰.۰۰	۵۷۱	۰.۸۱	۲۰۶
۰.۲۲	۵۷۲	۰.۳۱	۲۰۷
۰.۵۳	۵۷۳	۰.۱۴	۲۰۸
۰.۳۱	۵۷۴	۰.۴۱	۲۰۹
۰.۹۳	۵۷۵	۰.۰۰	۲۱۰
۰.۶۹	۵۷۶	۰.۲۳	۲۱۱
۰.۶۷	۵۷۷	۰.۰۰	۲۱۲
۰.۵۳	۵۷۸	۰.۴۷	۲۱۳
۰.۲۳	۵۷۹	۰.۴۱	۲۱۴
۰.۷۴	۵۸۰	۰.۸۷	۲۱۵
۰.۹۵	۵۸۱	۰.۶۴	۲۱۶
۰.۱۴	۵۸۲	۰.۰۶	۲۱۷
۰.۱۳	۵۸۳	۰.۸۸	۲۱۸
۰.۹۱	۵۸۴	۰.۴۷	۲۱۹
۰.۸۷	۵۸۵	۰.۴۱	۲۲۰
۰.۹۶	۵۸۶	۰.۷۴	۲۲۱
۰.۸۷	۵۸۷	۰.۱۵	۲۲۲
۰.۶۶	۵۸۸	۰.۵۶	۲۲۳
۰.۰۱	۵۸۹	***	۲۲۴
۰.۲۱	۵۹۰	***	۲۲۵
***	۵۹۱	۰.۱۵	۲۲۶
***	۵۹۲	۰.۵۵	۲۲۷
۰.۳۴	۵۹۳	۰.۵۱	۲۲۸
***	۵۹۴	۰.۶۶	۲۲۹
۰.۰۱	۵۹۵	۰.۶۷	۲۳۰
۰.۸۱	۵۹۶	۰.۹۱	۲۳۱
۰.۶۲	۵۹۷	۰.۵۴	۲۳۲
۰.۵۸	۵۹۸	۰.۶۶	۲۳۳



نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۶۴	۵۹۹	۰.۷۳	۲۳۴
۰.۶۳	۶۰۰	۰.۵۲	۲۳۵
۰.۷۲	۶۰۱	۰.۸۰	۲۳۶
۰.۴۹	۶۰۲	۰.۷۹	۲۳۷
۰.۷۱	۶۰۳	۰.۶۲	۲۳۸
۰.۵۳	۶۰۴	۰.۸۱	۲۳۹
۰.۷۴	۶۰۵	۰.۶۴	۲۴۰
۰.۷۳	۶۰۶	۰.۸۶	۲۴۱
۰.۶۵	۶۰۷	۰.۹۶	۲۴۲
۰.۱۷	۶۰۸	۰.۷۱	۲۴۳
۰.۸۹	۶۰۹	۰.۹۰	۲۴۴
۰.۲۲	۶۱۰	۰.۵۸	۲۴۵
۰.۰۰	۶۱۱	۰.۷۴	۲۴۶
۰.۱۱	۶۱۲	۰.۸۶	۲۴۷
۰.۳۰	۶۱۳	۰.۴۵	۲۴۸
۰.۲۷	۶۱۴	۰.۷۲	۲۴۹
۰.۶۹	۶۱۵	۰.۷۸	۲۵۰
۰.۲۳	۶۱۶	۰.۶۹	۲۵۱
۰.۳۵	۶۱۷	۰.۸۲	۲۵۲
۰.۸۸	۶۱۸	۰.۸۰	۲۵۳
***	۶۱۹	۰.۷۹	۲۵۴
***	۶۲۰	۰.۳۵	۲۵۵
***	۶۲۱	۰.۹۳	۲۵۶
۰.۹۵	۶۲۲	۰.۶۸	۲۵۷
***	۶۲۳	۰.۸۸	۲۵۸
۰.۵۴	۶۲۴	۰.۷۶	۲۵۹
۰.۵۷	۶۲۵	۰.۵۷	۲۶۰
۰.۴۰	۶۲۶	۰.۴۵	۲۶۱
۰.۶۴	۶۲۷	۰.۵۱	۲۶۲
۰.۴۸	۶۲۸	۰.۷۷	۲۶۳
۰.۴۹	۶۲۹	۰.۷۱	۲۶۴
۰.۵۰	۶۳۰	۰.۷۵	۲۶۵
۰.۷۴	۶۳۱	۰.۷۸	۲۶۶
۰.۷۸	۶۳۲	۰.۸۵	۲۶۷
۰.۲۲	۶۳۳	۰.۷۶	۲۶۸

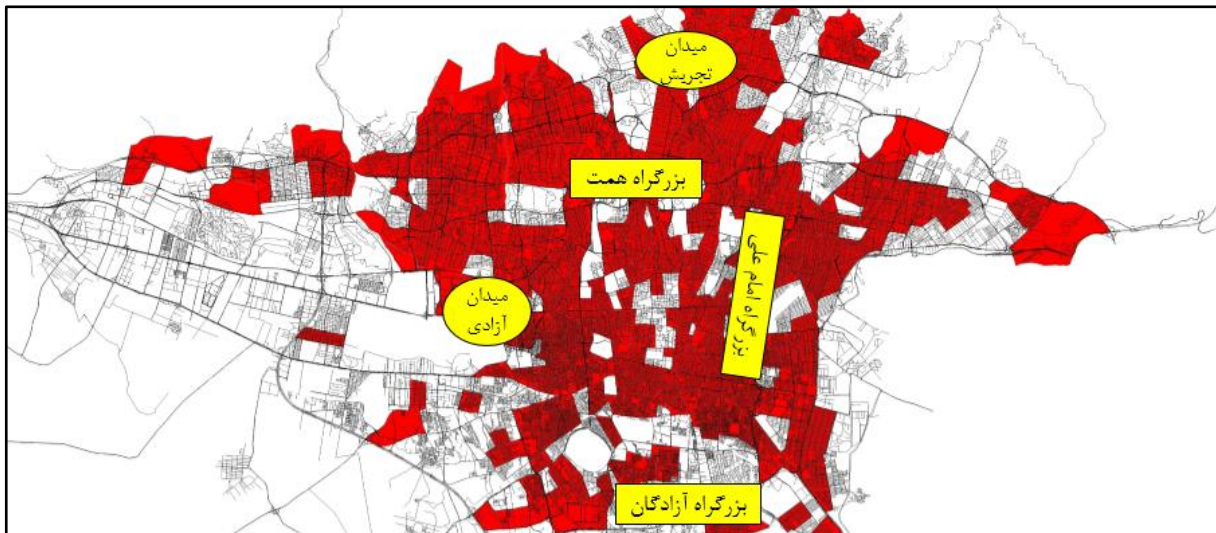
نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۶۰	۶۳۴	۰.۸۰	۲۶۹
۰.۳۷	۶۳۵	۰.۷۹	۲۷۰
۰.۰۶	۶۳۶	۰.۸۲	۲۷۱
۰.۹۶	۶۳۷	۰.۵۱	۲۷۲
۰.۲۸	۶۳۸	۰.۰۹	۲۷۳
۰.۹۱	۶۳۹	***	۲۷۴
۰.۹۷	۶۴۰	۰.۰۰	۲۷۵
۰.۸۳	۶۴۱	۰.۷۹	۲۷۶
۰.۷۷	۶۴۲	۰.۷۱	۲۷۷
۰.۸۸	۶۴۳	۰.۸۸	۲۷۸
۰.۸۲	۶۴۴	۰.۱۹	۲۷۹
۰.۹۶	۶۴۵	۰.۷۸	۲۸۰
۰.۶۵	۶۴۶	۰.۷۹	۲۸۱
۰.۱۶	۶۴۷	۰.۶۰	۲۸۲
***	۶۴۸	۰.۰۰	۲۸۳
۰.۹۲	۶۴۹	۰.۶۳	۲۸۴
۰.۵۸	۶۵۰	۰.۴۷	۲۸۵
۰.۱۴	۶۵۱	۰.۷۱	۲۸۶
۰.۳۴	۶۵۲	۰.۵۲	۲۸۷
۰.۷۳	۶۵۳	۰.۰۰	۲۸۸
۰.۴۰	۶۵۴	۰.۷۲	۲۸۹
***	۶۵۵	۰.۶۷	۲۹۰
۰.۴۸	۶۵۶	۰.۸۰	۲۹۱
۰.۴۴	۶۵۷	۰.۷۷	۲۹۲
۰.۲۶	۶۵۸	۰.۸۲	۲۹۳
۰.۱۶	۶۵۹	۰.۰۰	۲۹۴
۰.۴۴	۶۶۰	۰.۶۷	۲۹۵
۰.۷۳	۶۶۱	۰.۰۵	۲۹۶
۰.۰۶	۶۶۲	۰.۲۷	۲۹۷
۰.۱۴	۶۶۳	۰.۰۴	۲۹۸
۰.۶۸	۶۶۴	۰.۷۲	۲۹۹
۰.۸۴	۶۶۵	۰.۷۷	۳۰۰
۰.۷۰	۶۶۶	۰.۷۲	۳۰۱
۰.۰۰	۶۶۷	۰.۷۴	۳۰۲
۰.۸۵	۶۶۸	۰.۵۴	۳۰۳

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
۰.۷۸	۶۶۹	۰.۷۷	۳۰۴
۰.۹۴	۶۷۰	۰.۶۲	۳۰۵
۰.۶۶	۶۷۱	۰.۹۸	۳۰۶
۰.۴۱	۶۷۲	۰.۹۰	۳۰۷
۰.۰۰	۶۷۳	۰.۸۲	۳۰۸
۰.۵۹	۶۷۴	۰.۰۹	۳۰۹
۰.۲۲	۶۷۵	۰.۸۳	۳۱۰
۰.۰۰	۶۷۶	۰.۵۹	۳۱۱
۰.۶۳	۶۷۷	۰.۸۷	۳۱۲
۰.۴۱	۶۷۸	۰.۶۶	۳۱۳
۰.۶۵	۶۷۹	۰.۲۳	۳۱۴
۰.۲۱	۶۸۰	۰.۸۳	۳۱۵
۰.۱۳	۶۸۱	۰.۶۴	۳۱۶
۰.۰۰	۶۸۲	۰.۹۴	۳۱۷
۰.۷۵	۶۸۳	۰.۷۶	۳۱۸
۰.۷۴	۶۸۴	۰.۲۰	۳۱۹
۰.۲۰	۶۸۵	۰.۸۴	۳۲۰
۰.۱۶	۶۸۶	۰.۹۱	۳۲۱
***	۶۸۷	۰.۹۱	۳۲۲
***	۶۸۸	۰.۰۱	۳۲۳
***	۶۸۹	۰.۲۱	۳۲۴
***	۶۹۰	۰.۹۱	۳۲۵
***	۶۹۱	۰.۹۳	۳۲۶
***	۶۹۲	۰.۹۱	۳۲۷
***	۶۹۳	۰.۶۴	۳۲۸
***	۶۹۴	۰.۱۴	۳۲۹
***	۶۹۵	۰.۴۳	۳۳۰
***	۶۹۶	۰.۹۳	۳۳۱
***	۶۹۷	۰.۴۴	۳۳۲
***	۶۹۸	۰.۷۹	۳۳۳
***	۶۹۹	۰.۴۲	۳۳۴
***	۷۰۰	۰.۷۳	۳۳۵
***	۷۰۱	۰.۹۱	۳۳۶
***	۷۰۲	۰.۷۹	۳۳۷
***	۷۰۳	۰.۷۹	۳۳۸

نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی	نسبت کاربری مسکونی	شماره ناحیه ترافیکی
***	۷۰۴	۰.۹۴	۳۳۹
***	۷۰۵	۰.۹۱	۳۴۰
***	۷۰۶	۰.۹۰	۳۴۱
***	۷۰۷	۰.۸۶	۳۴۲
***	۷۰۸	۰.۹۶	۳۴۳
***	۷۰۹	۰.۸۵	۳۴۴
***	۷۱۰	۰.۹۳	۳۴۵
***	۷۱۱	۰.۹۶	۳۴۶
***	۷۱۲	۰.۹۳	۳۴۷
***	۷۱۳	۰.۹۳	۳۴۸
***	۷۱۴	۰.۷۵	۳۴۹
***	۷۱۵	۰.۹۴	۳۵۰
***	۷۱۶	۰.۹۲	۳۵۱
***	۷۱۷	۰.۷۹	۳۵۲
***	۷۱۸	۰.۸۰	۳۵۳
***	۷۱۹	۰.۹۰	۳۵۴
***	۷۲۰	۰.۸۹	۳۵۵
***	۷۲۱	۰.۲۲	۳۵۶
***	۷۲۲	۰.۸۴	۳۵۷
***	۷۲۳	۰.۸۸	۳۵۸
***	۷۲۴	۰.۳۸	۳۵۹
***	۷۲۵	۰.۰۰	۳۶۰
***	۷۲۶	۰.۰۶	۳۶۱
***	۷۲۷	۰.۹۰	۳۶۲
***	۷۲۸	۰.۰۸	۳۶۳
***	۷۲۹	۰.۹۲	۳۶۴
***	۷۳۰	۰.۱۳	۳۶۵

\*\*\* اطلاعات موجود نبوده است.

	صفحه ۱۸			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			





شکل ۳-۴- حذف نواحی ترافیکی دارای کاربری غالب مسکونی از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری

### ۳-۴- حفظ حریم سیلاب‌های شهری

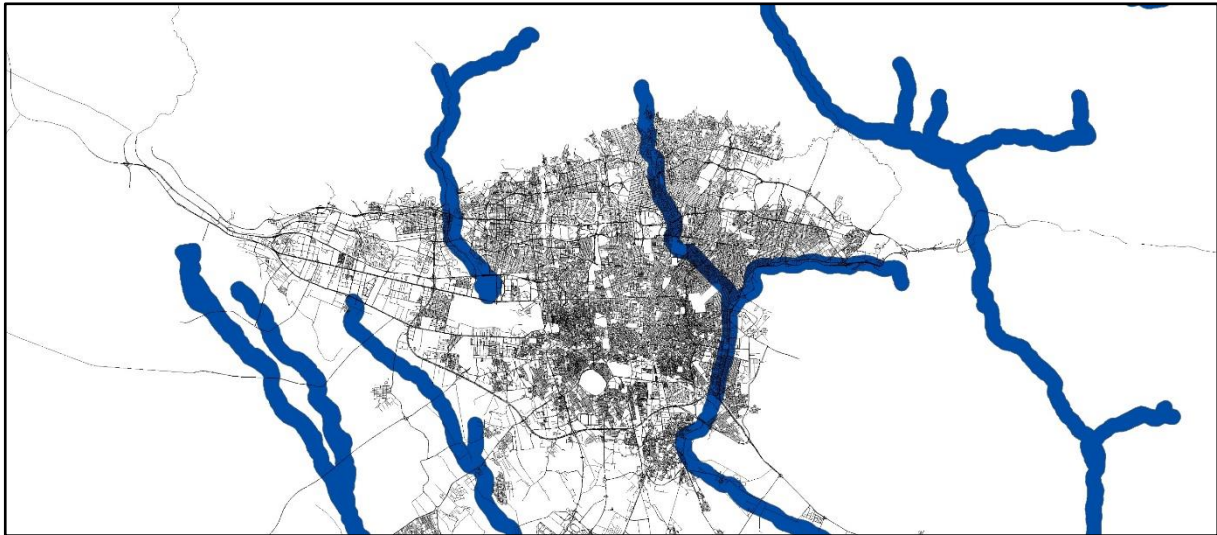
به‌منظور آشنایی با محدوده سیلاب‌های شهر تهران جهت حفظ حریم آن‌ها در فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها، نامه‌ای در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۸ از طرف این مشاور به اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان تهران ارسال و نقشه پراکندگی سیلاب‌های موجود در شهر تهران از آن نهاد محترم درخواست شد.

احتمال طغیان سیلاب‌ها در شرایط بحرانی و ایجاد خطر برای کاربری‌های اطراف از یک‌سو و احتمال ایجاد آلودگی سیلاب‌ها توسط کاربری‌های عمومی مانند پایانه‌های برون‌شهری از سوی دیگر، باعث شده تا عدم هم‌جواری پایانه‌های برون‌شهری و سیلاب‌های شهری ضروری به نظر برسد.

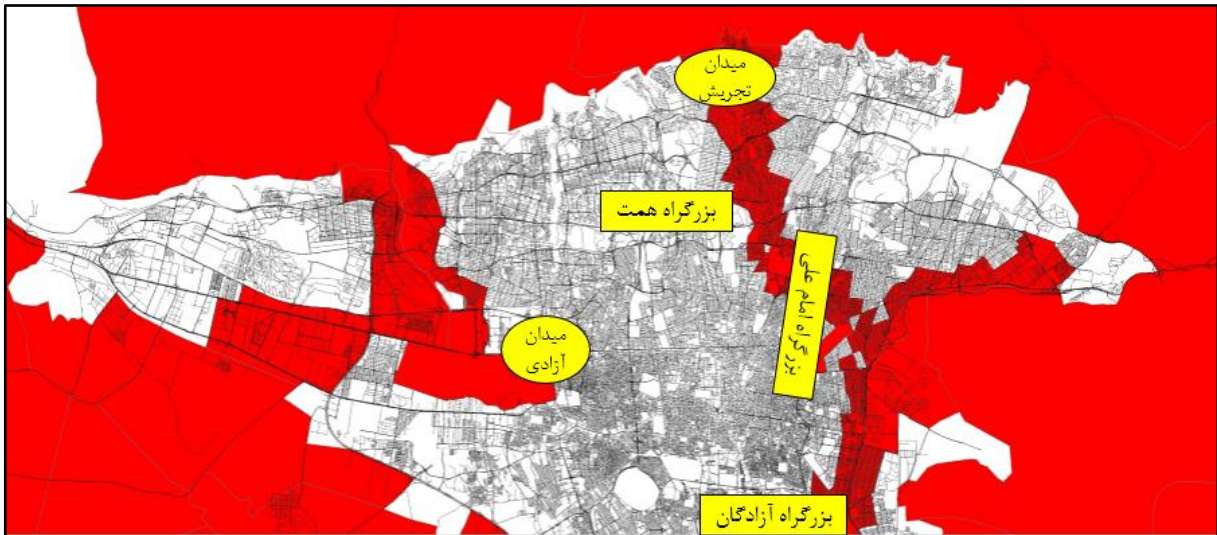
بنابراین کلیه نواحی ترافیکی موجود در محدوده سیلاب‌های شهری از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها حذف می‌شوند. نقشه پراکندگی سیلاب‌های شهری تهران در شکل ۳-۵ و ۱۳۲ ناحیه ترافیکی متأثر از آن‌ها در شکل ۳-۶ قابل مشاهده است.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۱۹	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	تاریخ:	گزارش:		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	







شکل ۳-۵- نقشه پراکندگی سیلاب‌های شهری تهران



شکل ۳-۶- حذف نواحی ترافیکی موجود در محدوده سیلاب‌های شهری از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری

در نهایت برخی از نواحی ترافیکی شهر تهران به یک یا چند دلیل فوق‌الذکر از فرآیند مکان‌یابی پایانه‌ها حذف شده و نواحی باقی‌مانده مورد بررسی تکمیلی قرار گرفتند. وضعیت هر یک از نواحی ترافیکی شهر تهران نسبت به معیارهای مذکور در جدول ۳-۲ و پراکندگی نواحی ترافیکی باقی‌مانده در شکل ۳-۷ نشان داده شده است. لازم به ذکر است از مجموع ۷۳۱ ناحیه ترافیکی، ۶۱۹ ناحیه حذف شده و ۱۱۲ ناحیه در این مرحله مناسب تلقی شده‌اند.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۲۰			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

جدول ۳-۲- بررسی نواحی ترافیکی بر اساس معیارهای چهارگانه

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۱	بله	خیر	بله	خیر
۲	بله	خیر	خیر	خیر
۳	بله	خیر	بله	خیر
۴	بله	خیر	بله	خیر
۵	بله	خیر	بله	خیر
۶	بله	خیر	بله	خیر
۷	بله	خیر	بله	خیر
۸	بله	خیر	بله	خیر
۹	بله	خیر	بله	خیر
۱۰	بله	خیر	بله	خیر
۱۱	بله	خیر	بله	خیر
۱۲	بله	خیر	بله	خیر
۱۳	بله	خیر	خیر	خیر
۱۴	بله	خیر	بله	خیر
۱۵	بله	خیر	خیر	خیر
۱۶	بله	خیر	خیر	خیر
۱۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۸	بله	خیر	بله	خیر
۱۹	بله	خیر	بله	خیر
۲۰	بله	خیر	بله	خیر
۲۱	بله	خیر	بله	خیر
۲۲	بله	خیر	بله	خیر
۲۳	بله	خیر	بله	خیر
۲۴	بله	خیر	خیر	خیر
۲۵	بله	خیر	بله	خیر
۲۶	بله	خیر	بله	خیر
۲۷	بله	خیر	بله	خیر
۲۸	بله	خیر	خیر	خیر
۲۹	بله	خیر	بله	خیر
۳۰	بله	خیر	بله	خیر
۳۱	بله	خیر	خیر	خیر
۳۲	بله	خیر	بله	خیر
۳۳	بله	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۳۴	بله	خیر	بله	خیر
۳۵	بله	خیر	خیر	خیر
۳۶	بله	خیر	بله	خیر
۳۷	بله	خیر	بله	خیر
۳۸	بله	خیر	بله	خیر
۳۹	بله	خیر	بله	خیر
۴۰	بله	خیر	بله	خیر
۴۱	بله	خیر	بله	خیر
۴۲	بله	خیر	بله	خیر
۴۳	بله	خیر	بله	خیر
۴۴	بله	خیر	خیر	خیر
۴۵	بله	خیر	بله	خیر
۴۶	بله	خیر	بله	خیر
۴۷	بله	خیر	بله	خیر
۴۸	بله	خیر	بله	خیر
۴۹	بله	خیر	خیر	خیر
۵۰	خیر	خیر	بله	خیر
۵۱	خیر	خیر	بله	خیر
۵۲	بله	خیر	بله	خیر
۵۳	بله	خیر	بله	خیر
۵۴	بله	خیر	بله	خیر
۵۵	خیر	خیر	بله	خیر
۵۶	بله	خیر	بله	خیر
۵۷	بله	خیر	بله	خیر
۵۸	بله	خیر	بله	خیر
۵۹	بله	خیر	بله	خیر
۶۰	بله	خیر	بله	خیر
۶۱	بله	خیر	بله	خیر
۶۲	خیر	خیر	بله	خیر
۶۳	بله	خیر	بله	خیر
۶۴	بله	خیر	بله	خیر
۶۵	بله	خیر	بله	خیر
۶۶	بله	خیر	خیر	خیر
۶۷	بله	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرنه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۶۸	بله	خیر	خیر	خیر
۶۹	خیر	خیر	بله	خیر
۷۰	خیر	خیر	بله	خیر
۷۱	خیر	خیر	بله	خیر
۷۲	خیر	خیر	بله	خیر
۷۳	بله	خیر	بله	خیر
۷۴	خیر	خیر	بله	خیر
۷۵	خیر	خیر	بله	خیر
۷۶	خیر	خیر	بله	خیر
۷۷	خیر	خیر	بله	خیر
۷۸	خیر	خیر	بله	خیر
۷۹	خیر	خیر	بله	خیر
۸۰	خیر	خیر	بله	خیر
۸۱	خیر	خیر	بله	خیر
۸۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۸۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۸۴	خیر	خیر	بله	خیر
۸۵	خیر	خیر	بله	خیر
۸۶	خیر	خیر	بله	خیر
۸۷	خیر	خیر	بله	خیر
۸۸	خیر	خیر	بله	خیر
۸۹	خیر	خیر	بله	خیر
۹۰	خیر	خیر	بله	خیر
۹۱	خیر	خیر	بله	خیر
۹۲	خیر	خیر	بله	خیر
۹۳	خیر	خیر	بله	خیر
۹۴	خیر	خیر	بله	خیر
۹۵	خیر	خیر	بله	خیر
۹۶	خیر	خیر	بله	خیر
۹۷	خیر	خیر	بله	خیر
۹۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۹۹	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۰	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۱	خیر	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۱۰۲	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۳	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۴	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۵	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۱۰۷	خیر	خیر	بله	خیر
۱۰۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۱۰۹	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۰	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۱	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۲	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۳	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۴	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۵	خیر	خیر	بله	خیر
۱۱۶	بله	بله	بله	خیر
۱۱۷	بله	بله	بله	خیر
۱۱۸	بله	خیر	خیر	خیر
۱۱۹	بله	خیر	بله	خیر
۱۲۰	بله	خیر	خیر	خیر
۱۲۱	بله	خیر	بله	خیر
۱۲۲	بله	بله	بله	خیر
۱۲۳	بله	بله	بله	خیر
۱۲۴	بله	بله	بله	خیر
۱۲۵	بله	بله	بله	خیر
۱۲۶	بله	خیر	خیر	خیر
۱۲۷	بله	خیر	خیر	خیر
۱۲۸	بله	خیر	خیر	خیر
۱۲۹	بله	خیر	خیر	خیر
۱۳۰	بله	خیر	بله	خیر
۱۳۱	بله	خیر	بله	خیر
۱۳۲	بله	خیر	بله	خیر
۱۳۳	بله	بله	خیر	خیر
۱۳۴	خیر	بله	بله	خیر
۱۳۵	خیر	بله	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۱۳۶	بله	خیر	خیر	خیر
۱۳۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۳۸	بله	خیر	خیر	خیر
۱۳۹	بله	خیر	بله	خیر
۱۴۰	خیر	خیر	بله	خیر
۱۴۱	خیر	بله	خیر	خیر
۱۴۲	خیر	بله	بله	خیر
۱۴۳	خیر	بله	بله	خیر
۱۴۴	خیر	بله	خیر	خیر
۱۴۵	بله	خیر	بله	خیر
۱۴۶	بله	بله	بله	خیر
۱۴۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۴۸	بله	خیر	خیر	خیر
۱۴۹	بله	خیر	بله	خیر
۱۵۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۱۵۱	بله	خیر	خیر	خیر
۱۵۲	بله	خیر	بله	خیر
۱۵۳	خیر	خیر	بله	خیر
۱۵۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۱۵۵	بله	خیر	خیر	خیر
۱۵۶	بله	خیر	خیر	خیر
۱۵۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۵۸	بله	بله	بله	خیر
۱۵۹	بله	بله	خیر	بله
۱۶۰	بله	بله	خیر	خیر
۱۶۱	بله	خیر	خیر	خیر
۱۶۲	بله	خیر	بله	خیر
۱۶۳	بله	خیر	خیر	خیر
۱۶۴	بله	خیر	بله	خیر
۱۶۵	بله	خیر	بله	خیر
۱۶۶	بله	خیر	بله	خیر
۱۶۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۶۸	بله	بله	بله	خیر
۱۶۹	بله	بله	خیر	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۱۷۰	بله	بله	بله	خیر
۱۷۱	خیر	خیر	بله	خیر
۱۷۲	خیر	خیر	بله	خیر
۱۷۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۱۷۴	بله	خیر	بله	خیر
۱۷۵	بله	خیر	بله	خیر
۱۷۶	بله	خیر	بله	خیر
۱۷۷	بله	خیر	بله	خیر
۱۷۸	بله	بله	خیر	خیر
۱۷۹	بله	خیر	بله	خیر
۱۸۰	بله	بله	بله	بله
۱۸۱	خیر	بله	خیر	بله
۱۸۲	خیر	خیر	خیر	بله
۱۸۳	خیر	خیر	بله	بله
۱۸۴	خیر	خیر	بله	خیر
۱۸۵	خیر	خیر	بله	خیر
۱۸۶	خیر	خیر	بله	خیر
۱۸۷	خیر	خیر	بله	خیر
۱۸۸	خیر	بله	خیر	خیر
۱۸۹	خیر	خیر	بله	خیر
۱۹۰	خیر	بله	بله	بله
۱۹۱	خیر	بله	بله	خیر
۱۹۲	خیر	خیر	بله	بله
۱۹۳	خیر	بله	خیر	خیر
۱۹۴	خیر	بله	خیر	خیر
۱۹۵	خیر	خیر	بله	خیر
۱۹۶	خیر	خیر	بله	خیر
۱۹۷	خیر	خیر	بله	خیر
۱۹۸	خیر	خیر	بله	خیر
۱۹۹	خیر	خیر	بله	خیر
۲۰۰	خیر	خیر	بله	خیر
۲۰۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۰۲	خیر	بله	خیر	خیر
۲۰۳	خیر	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۲۰۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۰۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۰۶	خیر	خیر	بله	خیر
۲۰۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۰۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۰۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۵	خیر	خیر	بله	خیر
۲۱۶	خیر	خیر	بله	خیر
۲۱۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۱۸	خیر	خیر	بله	خیر
۲۱۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۲۰	خیر	بله	خیر	خیر
۲۲۱	خیر	خیر	بله	خیر
۲۲۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۲۳	خیر	خیر	بله	خیر
۲۲۴	خیر	بله	خیر	خیر
۲۲۵	خیر	بله	خیر	خیر
۲۲۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۲۷	خیر	خیر	بله	خیر
۲۲۸	خیر	بله	بله	خیر
۲۲۹	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۰	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۱	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۲	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۳	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۴	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۵	خیر	خیر	بله	خیر
۲۳۶	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۷	خیر	بله	بله	خیر



شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۲۳۸	خیر	بله	بله	خیر
۲۳۹	خیر	بله	بله	خیر
۲۴۰	خیر	بله	بله	خیر
۲۴۱	خیر	خیر	بله	خیر
۲۴۲	خیر	خیر	بله	خیر
۲۴۳	خیر	خیر	بله	خیر
۲۴۴	خیر	خیر	بله	خیر
۲۴۵	خیر	خیر	بله	خیر
۲۴۶	خیر	بله	بله	خیر
۲۴۷	خیر	بله	بله	خیر
۲۴۸	خیر	بله	خیر	خیر
۲۴۹	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۰	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۱	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۲	خیر	بله	بله	خیر
۲۵۳	خیر	بله	بله	خیر
۲۵۴	خیر	بله	بله	خیر
۲۵۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۵۶	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۷	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۸	خیر	خیر	بله	خیر
۲۵۹	خیر	خیر	بله	خیر
۲۶۰	خیر	خیر	بله	خیر
۲۶۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۶۲	خیر	خیر	بله	خیر
۲۶۳	خیر	بله	بله	خیر
۲۶۴	خیر	بله	بله	خیر
۲۶۵	خیر	خیر	بله	خیر
۲۶۶	خیر	خیر	بله	خیر
۲۶۷	خیر	بله	بله	بله
۲۶۸	خیر	خیر	بله	بله
۲۶۹	خیر	خیر	بله	بله
۲۷۰	خیر	خیر	بله	بله
۲۷۱	خیر	بله	بله	بله

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۲۷۲	خیر	بله	بله	خیر
۲۷۳	خیر	بله	خیر	خیر
۲۷۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۷۵	خیر	بله	خیر	خیر
۲۷۶	خیر	بله	بله	خیر
۲۷۷	خیر	خیر	بله	بله
۲۷۸	خیر	بله	بله	خیر
۲۷۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۲۸۰	خیر	بله	بله	خیر
۲۸۱	خیر	خیر	بله	خیر
۲۸۲	خیر	بله	بله	بله
۲۸۳	خیر	بله	خیر	خیر
۲۸۴	خیر	بله	بله	خیر
۲۸۵	خیر	بله	خیر	خیر
۲۸۶	خیر	بله	بله	خیر
۲۸۷	خیر	بله	بله	خیر
۲۸۸	خیر	بله	خیر	خیر
۲۸۹	خیر	خیر	بله	خیر
۲۹۰	خیر	خیر	بله	خیر
۲۹۱	خیر	خیر	بله	خیر
۲۹۲	خیر	خیر	بله	خیر
۲۹۳	خیر	خیر	بله	خیر
۲۹۴	خیر	بله	خیر	خیر
۲۹۵	خیر	بله	بله	خیر
۲۹۶	خیر	بله	خیر	خیر
۲۹۷	خیر	بله	خیر	خیر
۲۹۸	خیر	بله	خیر	خیر
۲۹۹	خیر	بله	بله	خیر
۳۰۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۰۱	خیر	خیر	بله	خیر
۳۰۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۰۳	خیر	خیر	بله	خیر
۳۰۴	خیر	بله	بله	بله
۳۰۵	خیر	خیر	بله	بله

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۳۰۶	خیر	بله	بله	خیر
۳۰۷	خیر	بله	بله	خیر
۳۰۸	خیر	بله	بله	خیر
۳۰۹	خیر	بله	خیر	خیر
۳۱۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۱	خیر	بله	بله	خیر
۳۱۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۳	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۱۵	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۶	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۸	خیر	خیر	بله	خیر
۳۱۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۲۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۱	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۳	خیر	بله	خیر	خیر
۳۲۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۲۵	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۶	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۸	خیر	خیر	بله	خیر
۳۲۹	خیر	بله	خیر	خیر
۳۳۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۳۱	خیر	خیر	بله	خیر
۳۳۲	خیر	بله	خیر	بله
۳۳۳	خیر	خیر	بله	خیر
۳۳۴	خیر	بله	خیر	بله
۳۳۵	خیر	بله	بله	خیر
۳۳۶	خیر	خیر	بله	بله
۳۳۷	خیر	خیر	بله	بله
۳۳۸	خیر	خیر	بله	بله
۳۳۹	خیر	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۳۴۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۴۱	خیر	خیر	بله	خیر
۳۴۲	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۳	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۴	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۵	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۶	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۴۸	خیر	خیر	بله	بله
۳۴۹	خیر	خیر	بله	خیر
۳۵۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۵۱	خیر	خیر	بله	خیر
۳۵۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۵۳	خیر	خیر	بله	بله
۳۵۴	خیر	خیر	بله	بله
۳۵۵	خیر	خیر	بله	خیر
۳۵۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۵۷	خیر	خیر	بله	بله
۳۵۸	خیر	بله	بله	بله
۳۵۹	خیر	بله	خیر	بله
۳۶۰	خیر	بله	خیر	بله
۳۶۱	خیر	خیر	خیر	بله
۳۶۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۶۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۶۴	خیر	خیر	بله	خیر
۳۶۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۶۶	خیر	خیر	خیر	بله
۳۶۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۶۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۶۹	خیر	خیر	بله	بله
۳۷۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۷۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۷۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۷۳	خیر	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرنه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۳۷۴	خیر	خیر	بله	بله
۳۷۵	خیر	خیر	بله	بله
۳۷۶	خیر	خیر	خیر	بله
۳۷۷	خیر	خیر	بله	بله
۳۷۸	خیر	خیر	بله	خیر
۳۷۹	خیر	بله	بله	بله
۳۸۰	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۸۲	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۳	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۴	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۵	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۶	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۸۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۳۸۹	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۰	بله	خیر	بله	خیر
۳۹۱	بله	خیر	بله	خیر
۳۹۲	بله	خیر	بله	خیر
۳۹۳	بله	خیر	بله	خیر
۳۹۴	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۵	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۶	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۷	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۸	خیر	خیر	بله	خیر
۳۹۹	خیر	خیر	بله	خیر
۴۰۰	خیر	خیر	بله	خیر
۴۰۱	بله	خیر	بله	خیر
۴۰۲	خیر	خیر	بله	بله
۴۰۳	خیر	خیر	بله	بله
۴۰۴	خیر	خیر	بله	بله
۴۰۵	خیر	خیر	بله	بله
۴۰۶	خیر	خیر	خیر	بله
۴۰۷	خیر	خیر	خیر	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۴۰۸	خیر	خیر	خیر	بله
۴۰۹	خیر	خیر	بله	خیر
۴۱۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۱۱	خیر	خیر	بله	خیر
۴۱۲	خیر	خیر	بله	بله
۴۱۳	خیر	خیر	بله	بله
۴۱۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۱۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۱۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۱۷	بله	خیر	بله	خیر
۴۱۸	خیر	خیر	بله	خیر
۴۱۹	خیر	خیر	بله	بله
۴۲۰	خیر	بله	خیر	بله
۴۲۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۲۲	بله	خیر	بله	خیر
۴۲۳	بله	خیر	بله	خیر
۴۲۴	بله	خیر	بله	خیر
۴۲۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۲۶	خیر	خیر	بله	بله
۴۲۷	خیر	خیر	بله	بله
۴۲۸	خیر	خیر	بله	بله
۴۲۹	خیر	خیر	بله	بله
۴۳۰	خیر	خیر	بله	بله
۴۳۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۵	خیر	بله	بله	خیر
۴۳۶	خیر	بله	خیر	خیر
۴۳۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۳۹	خیر	خیر	بله	خیر
۴۴۰	خیر	بله	خیر	بله
۴۴۱	خیر	بله	خیر	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۴۴۲	خیر	بله	خیر	بله
۴۴۳	خیر	خیر	بله	خیر
۴۴۴	خیر	بله	خیر	خیر
۴۴۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۴۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۴۷	خیر	بله	بله	خیر
۴۴۸	خیر	بله	بله	خیر
۴۴۹	خیر	بله	بله	بله
۴۵۰	خیر	بله	خیر	بله
۴۵۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۵۲	خیر	بله	خیر	خیر
۴۵۳	خیر	بله	خیر	خیر
۴۵۴	خیر	بله	خیر	خیر
۴۵۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۵۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۵۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۵۸	خیر	خیر	بله	خیر
۴۵۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۱	خیر	خیر	بله	خیر
۴۶۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۵	خیر	خیر	بله	خیر
۴۶۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۷	خیر	خیر	بله	خیر
۴۶۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۶۹	خیر	خیر	بله	خیر
۴۷۰	خیر	خیر	بله	خیر
۴۷۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۷۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۷۳	خیر	خیر	خیر	بله
۴۷۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۷۵	خیر	خیر	خیر	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۴۷۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۷۷	خیر	خیر	خیر	بله
۴۷۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۷۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۸۰	خیر	بله	خیر	بله
۴۸۱	خیر	بله	خیر	بله
۴۸۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۸۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۸۴	خیر	خیر	خیر	بله
۴۸۵	خیر	خیر	بله	خیر
۴۸۶	خیر	خیر	بله	خیر
۴۸۷	خیر	خیر	بله	خیر
۴۸۸	خیر	خیر	بله	خیر
۴۸۹	خیر	خیر	بله	خیر
۴۹۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۹۱	خیر	خیر	خیر	بله
۴۹۲	خیر	خیر	بله	خیر
۴۹۳	خیر	خیر	بله	خیر
۴۹۴	خیر	خیر	بله	خیر
۴۹۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۹۶	خیر	خیر	بله	خیر
۴۹۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۹۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۴۹۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۰۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۰۱	خیر	بله	خیر	خیر
۵۰۲	خیر	بله	بله	خیر
۵۰۳	خیر	بله	بله	خیر
۵۰۴	خیر	خیر	بله	خیر
۵۰۵	خیر	بله	بله	خیر
۵۰۶	خیر	بله	بله	خیر
۵۰۷	خیر	بله	بله	خیر
۵۰۸	خیر	بله	خیر	خیر
۵۰۹	خیر	بله	بله	خیر



شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۵۱۰	خیر	بله	خیر	بله
۵۱۱	خیر	بله	بله	بله
۵۱۲	خیر	بله	بله	خیر
۵۱۳	خیر	بله	خیر	خیر
۵۱۴	خیر	خیر	بله	خیر
۵۱۵	خیر	خیر	بله	خیر
۵۱۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۱۷	خیر	خیر	بله	خیر
۵۱۸	خیر	بله	بله	خیر
۵۱۹	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۰	خیر	خیر	خیر	بله
۵۲۱	خیر	خیر	خیر	بله
۵۲۲	خیر	خیر	بله	بله
۵۲۳	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۴	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۵	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۶	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۷	خیر	خیر	خیر	بله
۵۲۸	خیر	بله	بله	خیر
۵۲۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۳۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۳۱	خیر	بله	بله	خیر
۵۳۲	خیر	بله	بله	بله
۵۳۳	خیر	بله	بله	بله
۵۳۴	خیر	بله	بله	بله
۵۳۵	خیر	بله	بله	خیر
۵۳۶	خیر	بله	خیر	بله
۵۳۷	خیر	بله	بله	بله
۵۳۸	خیر	بله	بله	بله
۵۳۹	خیر	بله	بله	خیر
۵۴۰	خیر	بله	بله	خیر
۵۴۱	خیر	بله	بله	خیر
۵۴۲	خیر	بله	بله	بله
۵۴۳	خیر	بله	خیر	بله

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۵۴۴	خیر	بله	بله	بله
۵۴۵	خیر	بله	بله	خیر
۵۴۶	خیر	بله	خیر	خیر
۵۴۷	خیر	بله	خیر	خیر
۵۴۸	خیر	خیر	بله	بله
۵۴۹	خیر	بله	بله	خیر
۵۵۰	خیر	بله	خیر	خیر
۵۵۱	خیر	بله	بله	خیر
۵۵۲	خیر	بله	بله	خیر
۵۵۳	خیر	بله	بله	خیر
۵۵۴	خیر	خیر	بله	خیر
۵۵۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۵۶	خیر	بله	خیر	خیر
۵۵۷	خیر	بله	بله	خیر
۵۵۸	خیر	بله	خیر	خیر
۵۵۹	خیر	بله	بله	خیر
۵۶۰	خیر	بله	خیر	خیر
۵۶۱	بله	خیر	بله	خیر
۵۶۲	بله	خیر	بله	خیر
۵۶۳	خیر	خیر	بله	خیر
۵۶۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۶۵	خیر	خیر	بله	خیر
۵۶۶	خیر	بله	خیر	خیر
۵۶۷	خیر	بله	خیر	خیر
۵۶۸	خیر	بله	بله	خیر
۵۶۹	خیر	خیر	بله	خیر
۵۷۰	خیر	بله	خیر	خیر
۵۷۱	خیر	بله	خیر	خیر
۵۷۲	خیر	بله	خیر	خیر
۵۷۳	خیر	بله	بله	خیر
۵۷۴	خیر	بله	خیر	خیر
۵۷۵	خیر	بله	بله	خیر
۵۷۶	خیر	بله	بله	خیر
۵۷۷	خیر	خیر	بله	خیر

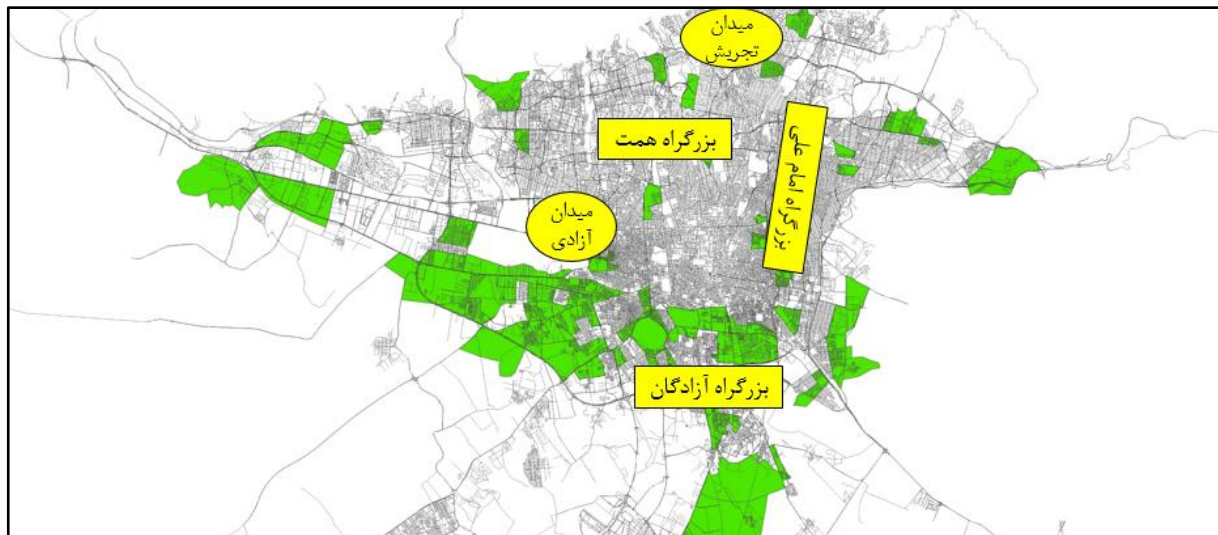
شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۵۷۸	خیر	بله	بله	بله
۵۷۹	خیر	بله	خیر	خیر
۵۸۰	خیر	خیر	بله	خیر
۵۸۱	خیر	خیر	بله	خیر
۵۸۲	خیر	بله	خیر	بله
۵۸۳	خیر	بله	خیر	بله
۵۸۴	خیر	خیر	بله	خیر
۵۸۵	خیر	خیر	بله	خیر
۵۸۶	خیر	خیر	بله	خیر
۵۸۷	خیر	بله	بله	بله
۵۸۸	خیر	بله	بله	بله
۵۸۹	خیر	بله	خیر	بله
۵۹۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۹۱	خیر	بله	خیر	خیر
۵۹۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۹۳	خیر	بله	خیر	بله
۵۹۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۹۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۵۹۶	خیر	خیر	بله	خیر
۵۹۷	خیر	خیر	بله	خیر
۵۹۸	خیر	بله	بله	خیر
۵۹۹	خیر	بله	بله	بله
۶۰۰	خیر	خیر	بله	خیر
۶۰۱	خیر	بله	بله	خیر
۶۰۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۰۳	خیر	بله	بله	خیر
۶۰۴	خیر	بله	بله	خیر
۶۰۵	خیر	خیر	بله	خیر
۶۰۶	خیر	بله	بله	خیر
۶۰۷	خیر	بله	بله	خیر
۶۰۸	خیر	خیر	خیر	بله
۶۰۹	خیر	بله	بله	بله
۶۱۰	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۱	خیر	بله	خیر	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۶۱۲	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۳	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۴	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۵	خیر	بله	بله	خیر
۶۱۶	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۷	خیر	بله	خیر	خیر
۶۱۸	خیر	بله	بله	خیر
۶۱۹	خیر	بله	خیر	خیر
۶۲۰	خیر	بله	خیر	خیر
۶۲۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۲۲	خیر	خیر	بله	خیر
۶۲۳	خیر	بله	خیر	خیر
۶۲۴	خیر	بله	بله	خیر
۶۲۵	خیر	خیر	بله	خیر
۶۲۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۲۷	خیر	بله	بله	خیر
۶۲۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۲۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۳۰	خیر	بله	بله	خیر
۶۳۱	خیر	خیر	بله	خیر
۶۳۲	خیر	خیر	بله	بله
۶۳۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۳۴	خیر	بله	بله	خیر
۶۳۵	خیر	بله	خیر	خیر
۶۳۶	خیر	بله	خیر	خیر
۶۳۷	خیر	خیر	بله	خیر
۶۳۸	خیر	بله	خیر	خیر
۶۳۹	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۰	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۱	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۲	خیر	بله	بله	بله
۶۴۳	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۴	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۵	خیر	خیر	بله	خیر

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۶۴۶	خیر	خیر	بله	خیر
۶۴۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۴۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۴۹	خیر	خیر	بله	خیر
۶۵۰	خیر	بله	بله	خیر
۶۵۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۵۲	خیر	بله	خیر	بله
۶۵۳	خیر	بله	بله	بله
۶۵۴	خیر	بله	خیر	خیر
۶۵۵	خیر	بله	خیر	خیر
۶۵۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۵۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۵۸	خیر	بله	خیر	خیر
۶۵۹	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۶۰	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۶۱	خیر	خیر	بله	خیر
۶۶۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۶۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۶۴	خیر	بله	بله	خیر
۶۶۵	خیر	بله	بله	بله
۶۶۶	خیر	خیر	بله	خیر
۶۶۷	خیر	بله	خیر	خیر
۶۶۸	خیر	بله	بله	خیر
۶۶۹	خیر	بله	بله	خیر
۶۷۰	خیر	بله	بله	خیر
۶۷۱	خیر	بله	بله	خیر
۶۷۲	خیر	بله	خیر	خیر
۶۷۳	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۷۴	خیر	بله	بله	خیر
۶۷۵	خیر	بله	خیر	خیر
۶۷۶	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۷۷	خیر	بله	بله	خیر
۶۷۸	خیر	بله	خیر	خیر
۶۷۹	خیر	بله	بله	بله

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لرزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب های شهری
۶۸۰	خیر	بله	خیر	خیر
۶۸۱	خیر	بله	خیر	خیر
۶۸۲	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۸۳	خیر	بله	بله	خیر
۶۸۴	خیر	بله	بله	بله
۶۸۵	خیر	خیر	خیر	بله
۶۸۶	خیر	بله	خیر	خیر
۶۸۷	خیر	بله	خیر	خیر
۶۸۸	خیر	بله	خیر	بله
۶۸۹	خیر	بله	خیر	خیر
۶۹۰	خیر	بله	خیر	خیر
۶۹۱	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۹۲	خیر	بله	خیر	خیر
۶۹۳	خیر	بله	خیر	بله
۶۹۴	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۹۵	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۹۶	خیر	خیر	خیر	بله
۶۹۷	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۹۸	خیر	خیر	خیر	خیر
۶۹۹	خیر	خیر	خیر	بله
۷۰۰	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۱	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۲	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۳	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۴	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۵	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۶	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۷	خیر	بله	خیر	بله
۷۰۸	خیر	خیر	خیر	بله
۷۰۹	خیر	بله	خیر	بله
۷۱۰	خیر	بله	خیر	بله
۷۱۱	خیر	خیر	خیر	بله
۷۱۲	خیر	خیر	خیر	بله
۷۱۳	خیر	بله	خیر	بله

شماره ناحیه	قرار گرفتن در محدوده مرکزی شهر	قرار گرفتن در محدوده مستعد لوزه خیزی	قرار گرفتن در محدوده با کاربری غالب مسکونی	قرار گرفتن در حریم سیلاب‌های شهری
۷۱۴	خیر	بله	خیر	خیر
۷۱۵	خیر	بله	خیر	بله
۷۱۶	خیر	بله	خیر	بله
۷۱۷	خیر	بله	خیر	خیر
۷۱۸	خیر	بله	خیر	بله
۷۱۹	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۰	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۱	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۲	خیر	خیر	خیر	بله
۷۲۳	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۴	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۵	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۶	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۷	خیر	بله	خیر	بله
۷۲۸	خیر	بله	خیر	خیر
۷۲۹	خیر	بله	خیر	خیر
۷۳۰	خیر	بله	خیر	بله
۷۳۱	خیر	بله	خیر	بله

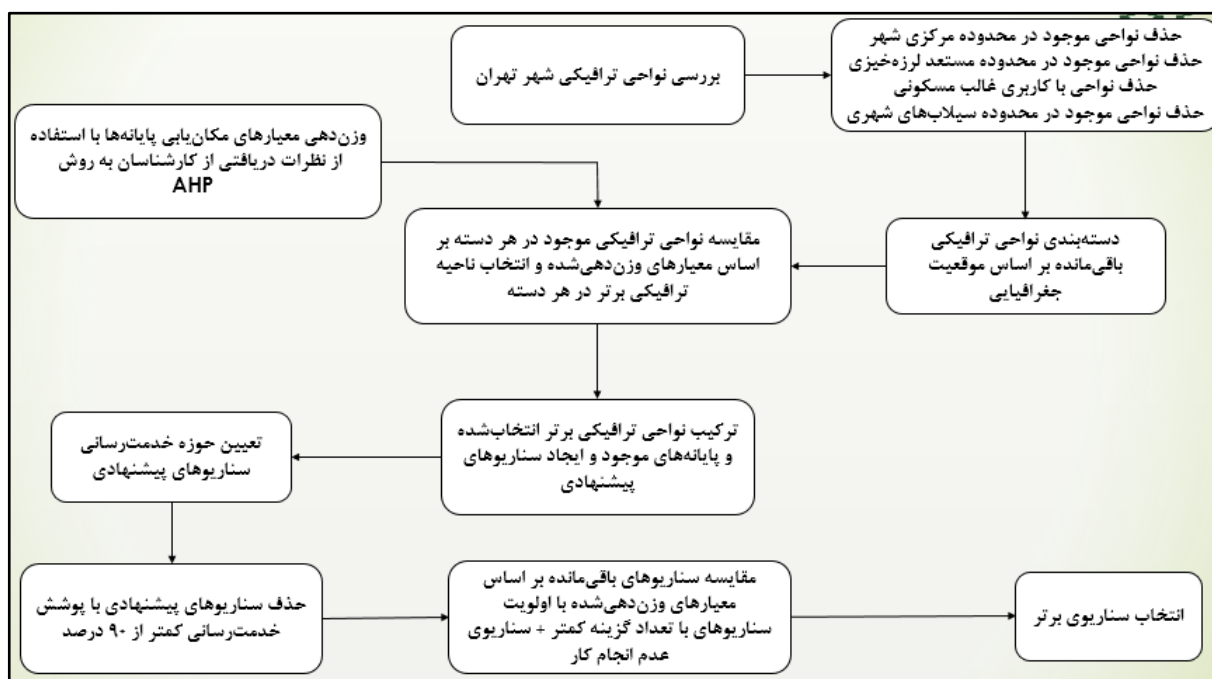


شکل ۳-۷- نواحی ترافیکی باقی مانده جهت بررسی‌های تکمیلی

#### ۴- تعیین روش مناسب برای مکان‌یابی پایانه‌ها



نشریه ۳۵۲ معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری با موضوع معیارهای فنی طراحی پایانه‌های مسافری جاده‌ای منتشر شده است. در این نشریه معیارهای مکان‌یابی پایانه‌ها به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است.

در این بخش از گزارش روش مورد استفاده توسط این مشاور جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری تهران بیان شده است. در این روش همان‌طور که در بند قبل نیز گفته شد، همه نواحی ترافیکی شهر تهران بر اساس چهار معیار مورد بررسی قرار گرفته و برخی از نواحی ترافیکی برای احداث پایانه نامناسب تشخیص داده شده و کنار گذاشته شده‌اند. در ادامه سایر نواحی ترافیکی مطابق الگوی ارائه‌شده در شکل ۴-۱ مورد بررسی تکمیلی قرار گرفته و سناریوهای مختلف با هم مقایسه شده‌اند.



شکل ۴-۱- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری متمرکز

همچنین پس از اتمام مراحل مکان‌یابی پایانه‌های متمرکز، پایانه‌های نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز هم مکان‌یابی خواهند شد که روش مکان‌یابی آن‌ها در شکل ۴-۲ و شکل ۴-۳ نشان داده شده است.

	صفحه ۴۳	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲		







شکل ۴-۲- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری نیمه‌متمرکز



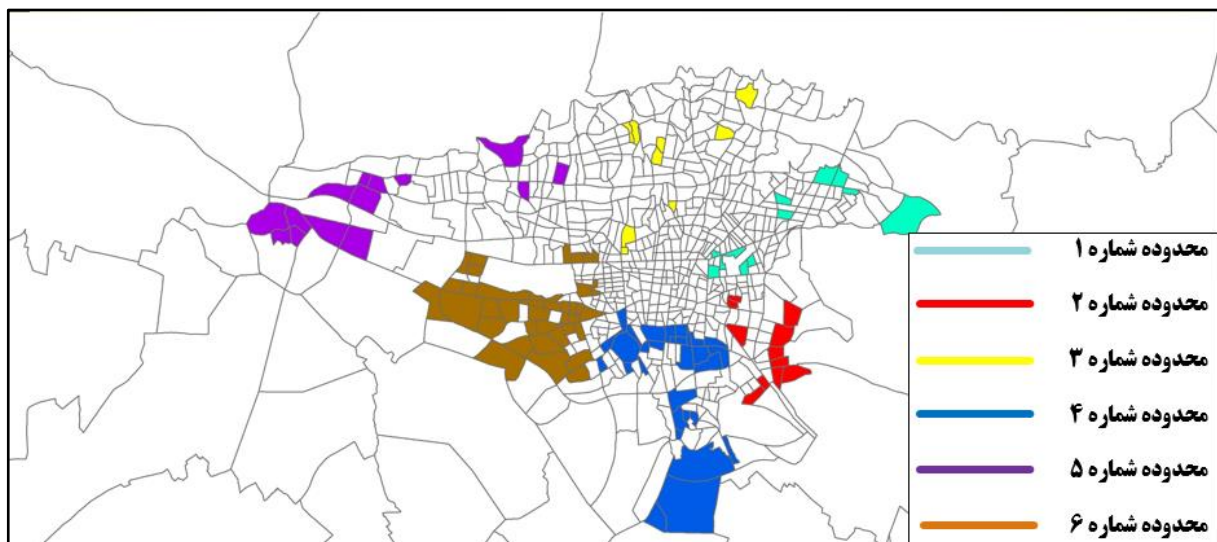
شکل ۴-۳- الگوریتم مورد استفاده جهت مکان‌یابی پایانه‌های برون‌شهری غیرمتمرکز

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۴۴	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	تاریخ:	گزارش:		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

همان‌طور که پیش از این نیز گفته شد، از مجموع ۷۳۱ ناحیه ترافیکی موجود در محدوده مورد مطالعه، ۱۱۲ ناحیه ترافیکی جهت بررسی بیشتر انتخاب شدند. در ادامه این نواحی بر اساس معیارهای شش‌گانه موجود در نشریه ۳۵۲ با هم مقایسه می‌شوند. این معیارها عبارتند از:



- ۱- دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری
- ۲- دسترسی به معابر اصلی شهر
- ۳- دسترسی به شبکه جاده و ریل برون‌شهری
- ۴- تأمین زمین مورد نیاز (تملک)
- ۵- سازگاری با کاربری‌های شهر
- ۶- امکان توسعه آتی

از آنجا که نواحی ترافیکی نزدیک به هم رفتارهای نسبتاً مشابهی در خصوص هر یک از معیارهای فوق‌الذکر از خود بروز می‌دهند، می‌توان نواحی ترافیکی باقی‌مانده را بر اساس موقعیت جغرافیایی دسته‌بندی کرد و در هر دسته مناسب‌ترین گزینه را انتخاب نمود. به‌گونه‌ای که گزینه انتخاب شده در هر محدوده به نمایندگی از آن محدوده با سایر گزینه‌های منتخب مقایسه شود. نحوه دسته‌بندی نواحی ترافیکی باقی‌مانده در شکل ۴-۴ نشان داده شده است. با توجه به شکل ۴-۴، نواحی ترافیکی باقی‌مانده به ۶ دسته تقسیم شده‌اند.



شکل ۴-۴- دسته‌بندی نواحی ترافیکی بر اساس محدوده جغرافیایی

در بند ۱ از همین مطالعه، تعدادی فرم نظرسنجی جهت دریافت نظرات کارشناسان و متخصصان حوزه حمل‌ونقل توزیع شده و نتایج آن مورد بررسی قرار گرفته است. در بخشی از این فرم که تصویر آن در شکل

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۴۵			
	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	ویرایش: ۰۲	گزارش: ۰۳	

۴-۵ مشاهده می‌شود، از کارشناسان درخواست شده تا معیارهای شش‌گانه مورد استفاده در مکان‌یابی پایانه‌ها را با هم مقایسه کرده و امتیازدهی کنند.

۲- با توجه به اهمیت نسبی دو شاخص ارائه‌شده در جدول، کد متناظر با آن را انتخاب نمایید.

دسترسی به معابر اصلی شهر				دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری				
کاملاً مهم‌تر	با اهمیت خیلی قوی	اهمیت قوی	اهمیت یکسان	اهمیت یکسان	کمی مهم‌تر	اهمیت قوی	با اهمیت خیلی قوی	کاملاً مهم‌تر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

۳- با توجه به اهمیت نسبی دو شاخص ارائه‌شده در جدول، کد متناظر با آن را انتخاب نمایید.

دسترسی به شبکه جاده و ریل برون‌شهری				دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری				
کاملاً مهم‌تر	با اهمیت خیلی قوی	اهمیت قوی	اهمیت یکسان	اهمیت یکسان	کمی مهم‌تر	اهمیت قوی	با اهمیت خیلی قوی	کاملاً مهم‌تر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

۴- با توجه به اهمیت نسبی دو شاخص ارائه‌شده در جدول، کد متناظر با آن را انتخاب نمایید.

تأمین زمین مورد نیاز (تملک)				دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری				
کاملاً مهم‌تر	با اهمیت خیلی قوی	اهمیت قوی	اهمیت یکسان	اهمیت یکسان	کمی مهم‌تر	اهمیت قوی	با اهمیت خیلی قوی	کاملاً مهم‌تر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

۵- با توجه به اهمیت نسبی دو شاخص ارائه‌شده در جدول، کد متناظر با آن را انتخاب نمایید.



سازگاری با کاربری‌های شهر				دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری				
کاملاً مهم‌تر	با اهمیت خیلی قوی	اهمیت قوی	اهمیت یکسان	اهمیت یکسان	کمی مهم‌تر	اهمیت قوی	با اهمیت خیلی قوی	کاملاً مهم‌تر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

۶- با توجه به اهمیت نسبی دو شاخص ارائه‌شده در جدول، کد متناظر با آن را انتخاب نمایید.

امکان توسعه آبی				دسترسی به حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری				
کاملاً مهم‌تر	با اهمیت خیلی قوی	اهمیت قوی	اهمیت یکسان	اهمیت یکسان	کمی مهم‌تر	اهمیت قوی	با اهمیت خیلی قوی	کاملاً مهم‌تر
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹

شکل ۴-۵- نمونه‌ای از فرم نظرسنجی از کارشناسان جهت وزن‌دهی به معیارهای مکان‌یابی پایانه‌ها

در ادامه نتایج حاصل از نظرسنجی از کارشناسان در نرم‌افزار Expert Choice وارد شده و معیارهای مکان‌یابی پایانه‌ها بر این اساس وزن‌دهی شده است که نتایج حاصل از آن در جدول ۴-۱ ارائه شده است. همچنین ملاک امتیازدهی به هر یک از معیارهای شش‌گانه بر اساس نشریه ۳۵۲ در جدول ۴-۲ آورده شده است.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۴۶	ویرایش:	گزارش:	
	تاریخ:	۰۲	۰۳	
بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای				
	مرداد ۱۴۰۳			

جدول ۴-۱- نتایج حاصل از وزن دهی معیارها

وزن	معیار
۰/۳۹۴	دسترسی به حمل و نقل عمومی درون شهری
۰/۲۰۳	دسترسی به معابر اصلی شهر
۰/۱۵۰	دسترسی به شبکه جاده و ریل برون شهری
۰/۰۸۲	تأمین زمین مورد نیاز (تملك)
۰/۱۰۲	سازگاری با کاربری های شهر
۰/۰۷۰	امکان توسعه آتی

جدول ۴-۲- نحوه امتیازدهی به نواحی ترافیکی بر اساس معیارهای مکان یابی پایانه ها



ملاک امتیازدهی	معیار
معکوس زمان سفر همگانی	دسترسی به حمل و نقل عمومی درون شهری
معکوس زمان سفر	دسترسی به معابر اصلی شهر
معکوس زمان سفر تا دروازه ها	دسترسی به شبکه جاده و ریل برون شهری
معکوس قیمت منطقه ای زمین	تأمین زمین مورد نیاز (تملك)
جدول موجود در نشریه ۳۵۲	سازگاری با کاربری های شهر
جدول موجود در نشریه ۳۵۲	امکان توسعه آتی

## ۵- تعیین مکان های مناسب برای احداث پایانه های برون شهری و میزان پاسخگویی به

### شاخص های مکان یابی و دستیابی به اهداف طرح در هر گزینه

در بخش قبل نواحی ترافیکی باقی مانده جهت مکان یابی پایانه های برون شهری معرفی شده و بر اساس موقعیت جغرافیایی در ۶ محدوده مختلف قرار گرفتند. در ادامه نواحی ترافیکی موجود در هر محدوده بر اساس معیارهای شش گانه مورد اشاره با هم مقایسه شده و بهترین ناحیه ترافیکی در هر محدوده انتخاب می شود.

۱۲ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۱ قرار گرفته اند. نحوه مقایسه آن ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان یابی در جدول ۵-۱ تا جدول ۵-۶ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می دهند. با توجه به جدول ۵-۶، ناحیه ترافیکی شماره ۳۵۶ به عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۱ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۵-۱ نشان داده شده است.

	مطالعات جامع پایانه های برون شهری تهران			
	صفحه ۴۷			
	بند ۳- مکان یابی پایانه های مسافری برون شهری جاده ای	ویرایش: ۰۲	گزارش: ۰۳	

جدول ۱-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۱۷۳	۵۵۶,۳۲۰	۰.۱۷۹۷۵۲۶۶۰۳	۰.۵۷
۳۱۴	۵۵۷,۸۲۱	۰.۱۷۹۲۶۸۹۷۷۰	۰.۵۶
۳۱۹	۵۸۴,۸۹۶	۰.۱۷۰۹۷۰۵۶۵۷	۰.۴۱
۳۲۴	۶۲۷,۲۴۵	۰.۱۵۹۴۲۷۳۳۷۰	۰.۲۰
۳۳۰	۶۱۳,۷۵۴	۰.۱۶۲۹۳۱۷۲۸۳	۰.۲۶
۳۵۶	۵۱۴,۰۱۹	۰.۱۹۴۵۴۵۳۳۷۸	۰.۸۵
۳۶۳	۵۰۰,۷۳۲	۰.۱۹۹۷۰۷۶۲۸۰	۰.۹۴
۳۶۵	۴۹۳,۱۹۹	۰.۲۰۲۷۵۷۹۱۳۱	۱.۰۰
۳۶۸	۶۴۹,۳۶۷	۰.۱۵۳۹۹۶۱۲۲۴	۰.۱۰
۳۷۰	۵۱۸,۹۶۵	۰.۱۹۲۶۹۱۲۲۲۰	۰.۸۱
۳۷۱	۵۷۴,۶۱۵	۰.۱۷۴۰۲۹۵۶۷۶	۰.۴۷
۶۱۸	۶۷۱,۸۰۶	۰.۱۴۸۸۵۲۴۹۶۱	۰.۰۰

جدول ۲-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۱۷۳	۹۹۱,۰۵۷	۱.۰۰۹۰۲۳۶۹۸۹	۱.۰۰
۳۱۴	۱,۱۸۵,۶۵۵	۰.۸۴۳۴۱۵۶۶۴۸	۰.۶۵
۳۱۹	۱,۶۵۵,۰۷۲	۰.۶۰۴۲۰۳۳۲۱۷	۰.۱۳
۳۲۴	۱,۸۴۴,۷۶۳	۰.۵۴۲۰۷۵۰۵۲۵	۰.۰۰
۳۳۰	۱,۶۳۸,۱۴۳	۰.۶۱۰۴۴۷۳۱۷۵	۰.۱۵
۳۵۶	۱,۱۴۸,۹۱۱	۰.۸۷۰۳۸۹۴۳۸۳	۰.۷۰
۳۶۳	۱,۰۷۹,۰۲۰	۰.۹۲۶۷۶۶۸۸۱۱	۰.۸۲
۳۶۵	۱,۰۷۵,۳۵۱	۰.۹۲۹۹۲۸۹۲۵۵	۰.۸۳
۳۶۸	۱,۱۶۴,۶۳۴	۰.۸۵۸۶۳۸۸۵۱۳	۰.۶۸
۳۷۰	۱,۰۷۶,۳۹۹	۰.۹۲۹۰۲۳۵۳۱۲	۰.۸۳
۳۷۱	۱,۰۱۰,۹۴۱	۰.۹۸۹۱۷۷۴۱۰۰	۰.۹۶
۶۱۸	۹۹۱,۸۷۹	۱.۰۰۸۱۸۷۴۹۰۶	۱.۰۰

جدول ۳-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل

برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۱۷۳	۶۵	۰.۱۵۳۸	۰.۴۷
۳۱۴	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۳۵
۳۱۹	۶۵	۰.۱۵۳۸	۰.۲۳
۳۲۴	۶۹	۰.۱۴۴۹	۰.۰۰
۳۳۰	۶۷	۰.۱۴۹۳	۰.۰۰
۳۵۶	۶۸	۰.۱۴۷۱	۰.۶۰
۳۶۳	۷۰	۰.۱۴۲۹	۱.۰۰
۳۶۵	۶۹	۰.۱۴۴۹	۰.۶۰
۳۶۸	۷۰	۰.۱۴۲۹	۰.۴۷
۳۷۰	۶۵	۰.۱۵۳۸	۰.۴۷
۳۷۱	۶۹	۰.۱۴۴۹	۰.۳۵
۶۱۸	۶۴	۰.۱۵۶۳	۰.۲۳

جدول ۴-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک)

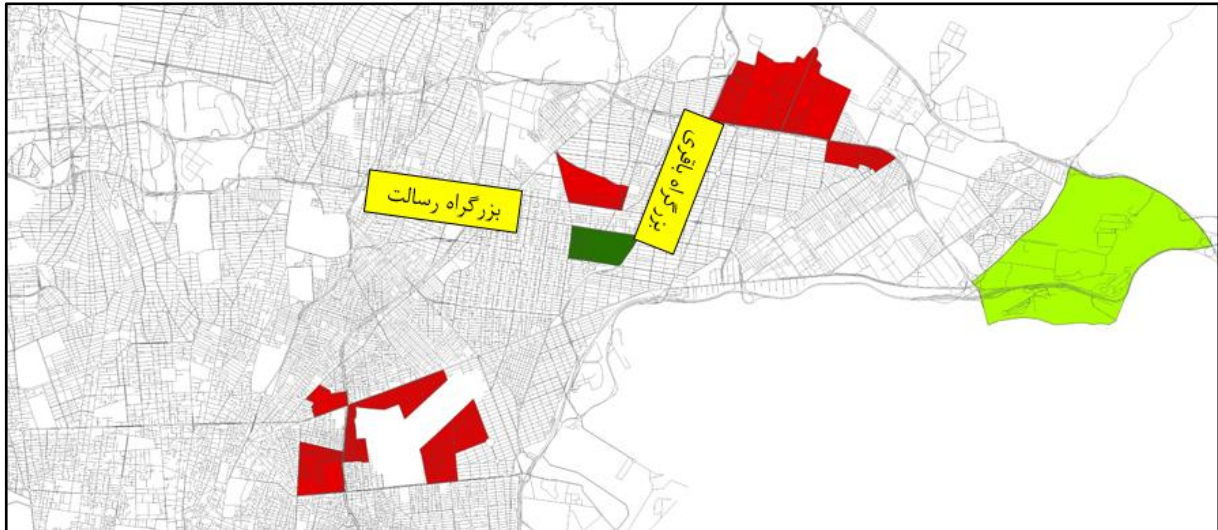
شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملک پذیری
۱۷۳	۳۹,۸۰۰,۰۰۰	۰.۲۵۱۲۵۶۲۸۱۴	۰.۰۰
۳۱۴	۲۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۳۴۶۰۲۰۷۶۱۲	۰.۳۸
۳۱۹	۳۱,۳۰۰,۰۰۰	۰.۳۱۹۴۸۸۸۱۷۹	۰.۲۷
۳۲۴	۲۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۳۴۶۰۲۰۷۶۱۲	۰.۳۸
۳۳۰	۲۴,۷۰۰,۰۰۰	۰.۴۰۴۸۵۸۲۹۹۶	۰.۶۱
۳۵۶	۱۹,۹۰۰,۰۰۰	۰.۵۰۲۵۱۲۵۶۲۸	۱.۰۰
۳۶۳	۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۰.۴۱۶۶۶۶۶۶۶۷	۰.۶۶
۳۶۵	۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۰.۴۱۶۶۶۶۶۶۶۷	۰.۶۶
۳۶۸	۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۰.۴۱۶۶۶۶۶۶۶۷	۰.۶۶
۳۷۰	۳۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۳۳۲۲۲۵۹۱۳۶	۰.۳۲
۳۷۱	۲۶,۳۰۰,۰۰۰	۰.۳۸۰۲۲۸۱۳۶۹	۰.۵۱
۶۱۸	۳۳,۷۰۰,۰۰۰	۰.۲۹۶۷۳۵۹۰۵۰	۰.۱۸

جدول ۵-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۱۷۳	۰.۴۱	۰
۳۱۴	۰.۲۸	۰
۳۱۹	۱.۰۰	۱
۳۲۴	۰.۵۲	۰
۳۳۰	۰.۷۷	۱
۳۵۶	۰.۷۲	۰
۳۶۳	۰.۶۰	۰
۳۶۵	۰.۸۶	۱
۳۶۸	۰.۴۸	۰
۳۷۰	۰.۷۸	۱
۳۷۱	۰.۷۳	۰
۶۱۸	۰.۷۷	۱

جدول ۶-۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۱ بر اساس مجموع وزنی امتیازات

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۱۷۳	۰.۶۲۲۶۴۰۰۹۲
۳۱۴	۰.۴۸۰۳۴۷۵۷۷
۳۱۹	۰.۳۶۴۱۷۵۳۳۱
۳۲۴	۰.۱۲۳۷۹۰۶۵۶
۳۳۰	۰.۳۰۹۳۸۰۷۷۳
۳۵۶	۰.۸۹۳۹۵۹۴۶۳
۳۶۳	۰.۷۸۱۲۹۰۰۸۳
۳۶۵	۰.۸۳۱۳۸۸۱۴۹
۳۶۸	۰.۴۵۹۸۷۶۹۲۶
۳۷۰	۰.۷۳۸۰۲۷۸۸۱
۳۷۱	۰.۶۴۰۶۷۰۸۸۲
۶۱۸	۰.۸۴۰۸۶۸۳۳۴



شکل ۱-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۳۵۶ در محدوده شماره ۱

۱۱ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۲ قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۷ تا جدول ۵-۱۲ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۱۲، ناحیه ترافیکی شماره ۴۲۵ به‌عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۲ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۲-۵ نشان داده شده است.

جدول ۵-۷- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۳۸۱	۵۰۵,۵۰۳	۰.۱۹۷۸۲۲۷۶۲۷	۰.۹۸
۳۸۸	۵۰۴,۰۰۶	۰.۱۹۸۴۱۰۳۳۶۴	۱.۰۰
۴۰۷	۵۴۷,۱۰۲	۰.۱۸۲۷۸۱۲۷۳۰	۰.۵۶
۴۲۵	۵۰۵,۹۷۷	۰.۱۹۷۶۳۷۴۴۲۰	۰.۹۸
۴۳۱	۶۱۳,۷۵۴	۰.۱۶۲۹۳۱۷۲۸۳	۰.۰۰
۴۳۲	۵۱۴,۰۱۹	۰.۱۹۴۵۴۵۳۳۷۸	۰.۸۹
۴۳۳	۵۱۳,۵۶۰	۰.۱۹۴۷۱۹۲۱۴۹	۰.۹۰
۴۳۴	۵۴۷,۶۴۴	۰.۱۸۲۶۰۰۳۷۵۴	۰.۵۵
۵۹۰	۵۳۴,۶۹۳	۰.۱۸۷۰۲۳۲۰۷۷	۰.۶۸
۶۴۷	۵۱۸,۹۶۵	۰.۱۹۲۶۹۱۲۲۲۰	۰.۸۴
۶۴۸	۵۹۱,۳۲۶	۰.۱۶۹۱۱۱۴۵۴۶	۰.۱۷



جدول ۵-۸- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۳۸۱	۱,۰۷۹,۰۲۰	۰.۹۲۶۷۶۶۸۸۱۱	۰.۹۹
۳۸۸	۱,۰۷۵,۳۵۱	۰.۹۲۹۹۲۸۹۲۵۵	۱.۰۰
۴۰۷	۱,۱۶۴,۶۳۴	۰.۸۵۸۶۳۸۸۵۱۳	۰.۷۶
۴۲۵	۱,۰۷۶,۳۹۹	۰.۹۲۹۰۲۳۵۳۱۲	۱.۰۰
۴۳۱	۱,۱۸۳,۳۱۸	۰.۸۴۵۰۸۱۳۷۲۹	۰.۷۲
۴۳۲	۱,۱۲۸,۷۴۳	۰.۸۸۵۹۴۱۲۶۳۹	۰.۸۵
۴۳۳	۱,۵۴۰,۹۲۴	۰.۶۴۸۹۶۱۲۷۲۶	۰.۰۷
۴۳۴	۱,۲۲۱,۱۲۶	۰.۸۱۸۹۱۶۳۱۱۷	۰.۶۳
۵۹۰	۱,۳۶۵,۰۶۶	۰.۷۳۲۵۶۵۳۱۱۹	۰.۳۵
۶۴۷	۱,۵۹۳,۰۳۶	۰.۶۲۷۷۳۲۲۰۴۴	۰.۰۰
۶۴۸	۱,۵۶۴,۹۶۰	۰.۶۳۸۹۹۳۹۶۷۹	۰.۰۴

جدول ۵-۹- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل

برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۳۸۱	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۷۹
۳۸۸	۶۵	۰.۱۵۳۸	۰.۵۰
۴۰۷	۶۶	۰.۱۵۱۵	۰.۴۱
۴۲۵	۶۶	۰.۱۵۱۵	۰.۴۱
۴۳۱	۶۴	۰.۱۵۶۳	۰.۶۰
۴۳۲	۶۳	۰.۱۵۸۷	۰.۶۹
۴۳۳	۷۱	۰.۱۴۰۸	۰.۰۰
۴۳۴	۶۰	۰.۱۶۶۷	۱.۰۰
۵۹۰	۶۸	۰.۱۴۷۱	۰.۲۴
۶۴۷	۶۸	۰.۱۴۷۱	۰.۲۴
۶۴۸	۶۸	۰.۱۴۷۱	۰.۲۴

جدول ۵-۱۰- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملك)

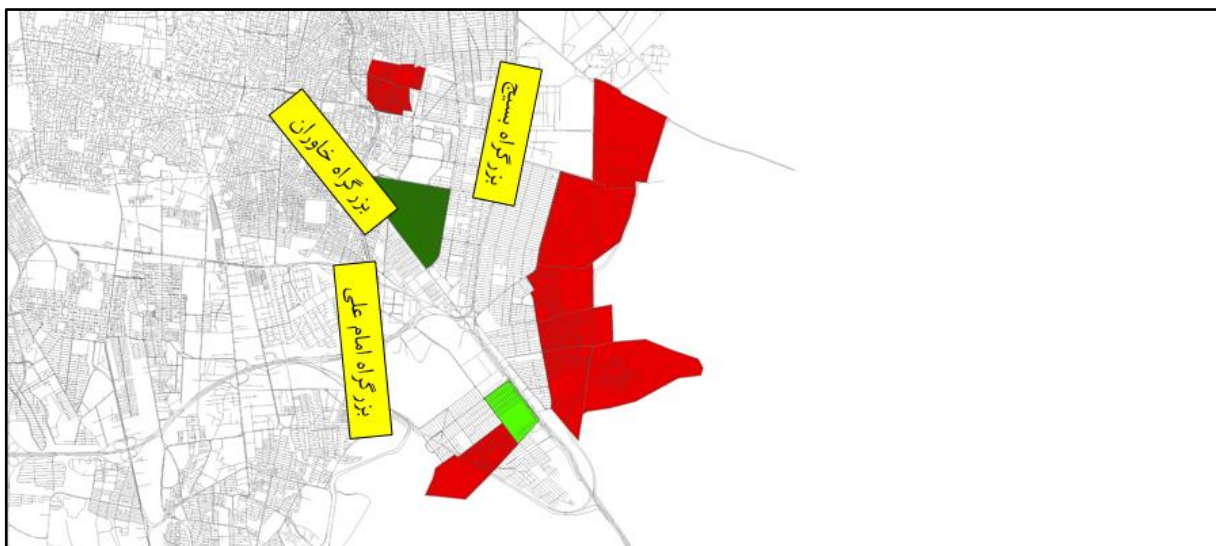
شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملك پذیری
۳۸۱	۲۱,۶۰۰,۰۰۰	۰.۴۶۲۹۶۲۹۶۳۰	۰.۰۰
۳۸۸	۲۱,۶۰۰,۰۰۰	۰.۴۶۲۹۶۲۹۶۳۰	۰.۰۰
۴۰۷	۲۱,۶۰۰,۰۰۰	۰.۴۶۲۹۶۲۹۶۳۰	۰.۰۰
۴۲۵	۱۶,۴۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۹۷۵۶۰۹۷۶	۰.۴۱
۴۳۱	۱۶,۴۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۹۷۵۶۰۹۷۶	۰.۴۱
۴۳۲	۱۶,۴۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۹۷۵۶۰۹۷۶	۰.۴۱
۴۳۳	۱۸,۸۰۰,۰۰۰	۰.۵۳۱۹۱۴۸۹۳۶	۰.۱۹
۴۳۴	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۰.۷۴۰۷۴۰۷۴۰۷	۰.۷۸
۵۹۰	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۸۱۹۶۷۲۱۳۱۱	۱.۰۰
۶۴۷	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۸۱۹۶۷۲۱۳۱۱	۱.۰۰
۶۴۸	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۸۱۹۶۷۲۱۳۱۱	۱.۰۰

جدول ۵-۱۱- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۳۸۱	۰.۳۵	۰
۳۸۸	۰.۴۰	۰
۴۰۷	۰.۳۴	۰
۴۲۵	۰.۷۱	۱
۴۳۱	۰.۶۸	۰
۴۳۲	۰.۵۰	۰
۴۳۳	۰.۵۰	۰
۴۳۴	۰.۵۵	۱
۵۹۰	۰.۵۰	۰
۶۴۷	۰.۷۹	۱
۶۴۸	۰.۷۹	۱



جدول ۵-۱۲- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۲ بر اساس مجموع وزنی امتیازات

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۳۸۱	۰.۷۴۱۵۰۷۵۶۹
۳۸۸	۰.۷۲۶۸۱۰۹۸۹
۴۰۷	۰.۴۴۰۸۱۹۴۱۶
۴۲۵	۰.۷۶۳۷۹۸۰۳
۴۳۱	۰.۷۰۱۷۱۲۸۲۹
۴۳۲	۰.۷۳۵۳۰۰۷۴۳
۴۳۳	۰.۳۴۸۵۸۷۰۲۵
۴۳۴	۰.۷۴۳۲۰۱۸۱۵
۵۹۰	۰.۵۷۱۱۴۰۲۴۹
۶۴۷	۰.۵۲۳۵۳۳۹۸۵
۶۴۸	۰.۵۵۲۳۳۸۴۱۱



شکل ۵-۲- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۴۲۵ در محدوده شماره ۲

۹ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۳ قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۱۳ تا جدول ۵-۱۸ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۱۸، ناحیه ترافیکی شماره ۱۳۵ به‌عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۳ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۵-۳ نشان داده شده است.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۵۴			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

جدول ۵-۱۳- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۱۳۵	۴۵۸,۲۲۶	۰.۲۱۸۲۳۲۹۲۴۴	۱.۰۰
۱۵۰	۴۹۱,۲۰۴	۰.۲۰۳۵۸۱۴۰۴۱	۰.۵۴
۱۵۴	۴۸۶,۲۱۰	۰.۲۰۵۶۷۲۴۴۶۱	۰.۶۰
۲۵۵	۵۰۵,۸۳۶	۰.۱۹۷۶۹۲۵۳۲۸	۰.۳۵
۲۷۴	۵۰۹,۰۶۸	۰.۱۹۶۴۳۷۴۱۱۱	۰.۳۱
۲۷۹	۴۸۰,۹۲۱	۰.۲۰۷۹۳۴۳۵۹۳	۰.۶۸
۵۵۵	۴۸۲,۷۸۹	۰.۲۰۷۱۲۹۸۲۲۸	۰.۶۵
۶۲۸	۵۳۶,۲۱۰	۰.۱۸۶۴۹۴۰۹۷۵	۰.۰۰
۶۳۳	۵۱۵,۵۵۵	۰.۱۹۳۹۶۵۷۲۶۳	۰.۲۴

جدول ۵-۱۴- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۱۳۵	۱,۰۰۲,۳۵۸	۰.۹۹۷۶۴۷۵۴۷۱	۱.۰۰
۱۵۰	۱,۴۰۳,۸۴۹	۰.۷۱۲۳۲۷۳۲۳۰	۰.۰۰
۱۵۴	۱,۰۵۸,۴۸۰	۰.۹۴۴۷۵۰۹۶۳۶	۰.۸۱
۲۵۵	۱,۲۶۴,۲۸۵	۰.۷۹۰۹۶۰۸۹۸۸	۰.۲۸
۲۷۴	۱,۲۹۶,۰۷۰	۰.۷۷۱۵۶۳۲۶۴۳	۰.۲۱
۲۷۹	۱,۱۰۴,۸۱۹	۰.۹۰۵۱۲۵۶۳۶۰	۰.۶۸
۵۵۵	۱,۱۳۵,۶۹۴	۰.۸۸۰۵۱۸۸۷۲۲	۰.۵۹
۶۲۸	۱,۲۳۱,۸۷۷	۰.۸۱۱۷۶۹۳۵۶۸	۰.۳۵
۶۳۳	۱,۰۵۲,۲۰۳	۰.۹۵۰۳۸۶۹۵۰۰	۰.۸۳

جدول ۵-۱۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل

برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۱۳۵	۵۳	۰.۱۸۸۷	۱.۰۰
۱۵۰	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۴۸
۱۵۴	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۷۴
۲۵۵	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۲۷۴	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۰۰
۲۷۹	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۰۰
۵۵۵	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۴۸
۶۲۸	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۷۴
۶۳۳	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۰۰

جدول ۵-۱۶- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک)

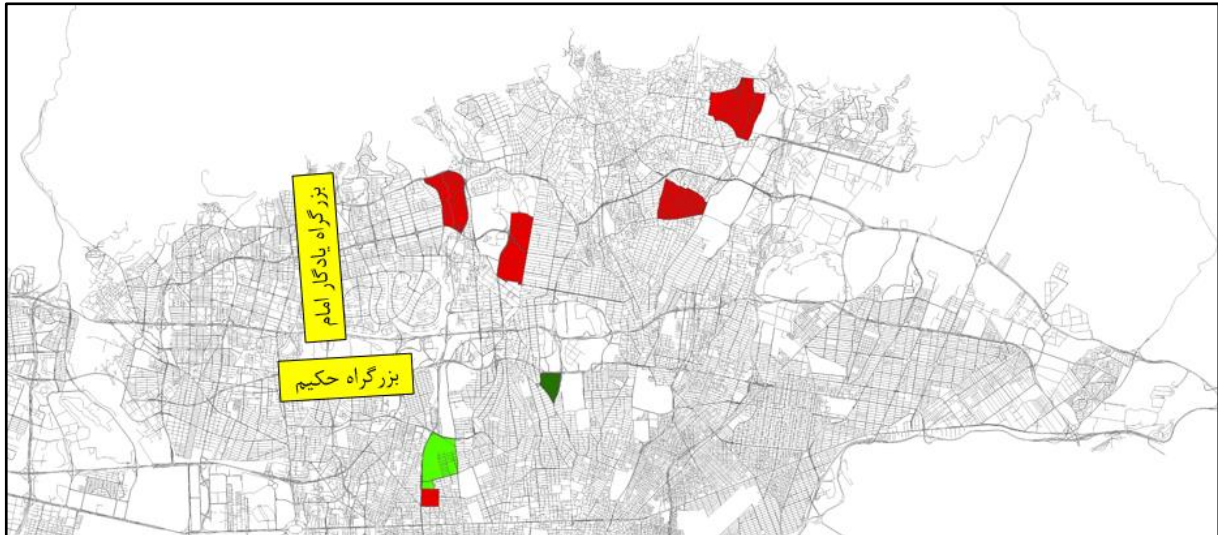
شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملک پذیری
۱۳۵ (بیهقی)	۱ (رایگان)	۱	۱.۰۰
۱۵۰	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۰.۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۰.۰۰
۱۵۴	۴۰,۶۰۰,۰۰۰	۰.۲۴۶۳۰۵۴۱۸۷	۰.۰۶
۲۵۵	۴۵,۵۰۰,۰۰۰	۰.۲۱۹۷۸۰۲۱۹۸	۰.۰۲
۲۷۴	۲۵,۳۰۰,۰۰۰	۰.۳۹۵۲۵۶۹۱۷۰	۰.۲۴
۲۷۹	۲۲,۹۰۰,۰۰۰	۰.۴۳۶۶۸۱۲۲۲۷	۰.۳۰
۵۵۵	۳۵,۲۰۰,۰۰۰	۰.۲۸۴۰۹۰۹۰۹۱	۰.۱۱
۶۲۸	۲۵,۸۰۰,۰۰۰	۰.۳۸۷۵۹۶۸۹۹۲	۰.۲۳
۶۳۳	۲۶,۷۰۰,۰۰۰	۰.۳۷۴۵۳۱۸۳۵۲	۰.۲۲

جدول ۵-۱۷- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۱۳۵	۰.۹۱	۱
۱۵۰	۰.۵۰	۰
۱۵۴	۱.۰۰	۱
۲۵۵	۰.۵۳	۰
۲۷۴	۰.۵۷	۰
۲۷۹	۰.۵۰	۰
۵۵۵	۰.۸۳	۱
۶۲۸	۱.۰۰	۱
۶۳۳	۰.۵۲	۰



جدول ۵-۱۸- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۳ بر اساس مجموع وزنی امتیازات

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۱۳۵	۰.۸۸۱۳۰۵۲۱۷
۱۵۰	۰.۲۳۵۸۷۵۲۹۸
۱۵۴	۰.۷۲۲۹۰۰۷۷
۲۵۵	۰.۴۹۵۵۵۰۹۴۵
۲۷۴	۰.۳۸۹۱۹۱۵۷۴
۲۷۹	۰.۶۲۶۴۸۶۵۰۳
۵۵۵	۰.۶۹۵۶۲۶۰۶
۶۲۸	۰.۷۲۵۱۷۱۳۵۷
۶۳۳	۰.۷۰۱۸۲۲۳۱۱



شکل ۵-۳- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۱۳۵ در محدوده شماره ۳

۳۰ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۴ قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۱۹ تا جدول ۵-۲۴ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۲۴، ناحیه ترافیکی شماره ۲۱۰ به‌عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۴ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۵-۴ نشان داده شده است.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۵۷			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	

جدول ۵-۱۹- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۸۳	۴۹۰,۴۶۷	۰.۲۰۳۸۸۷۳۱۵۶	۰.۶۳
۲۰۱	۴۵۶,۴۵۸	۰.۲۱۹۰۷۸۲۰۶۵	۰.۸۵
۲۰۴	۴۴۶,۴۴۳	۰.۲۲۳۹۹۲۷۶۰۶	۰.۹۲
۲۰۵	۴۳۶,۸۲۶	۰.۲۲۸۹۲۴۱۰۲۵	۰.۹۹
۲۰۷	۴۳۹,۷۱۶	۰.۲۲۷۴۱۹۵۱۶۲	۰.۹۷
۲۰۸	۴۴۶,۷۰۰	۰.۲۲۳۸۶۳۸۹۰۸	۰.۹۲
۲۰۹	۴۳۹,۹۰۲	۰.۲۲۷۳۲۳۳۵۸۴	۰.۹۷
۲۱۰	۴۴۶,۳۱۷	۰.۲۲۴۰۵۵۹۹۶۱	۰.۹۲
۲۱۱	۴۴۲,۰۷۱	۰.۲۲۶۲۰۸۰۰۷۳	۰.۹۵
۲۱۲	۴۴۸,۹۳۶	۰.۲۲۲۷۴۸۸۹۹۶	۰.۹۰
۲۱۳	۴۵۸,۹۷۰	۰.۲۱۷۸۷۹۱۶۴۲	۰.۸۳
۲۱۴	۴۵۸,۵۷۷	۰.۲۱۸۰۶۵۸۸۶۴	۰.۸۳
۲۱۷	۴۵۷,۰۶۰	۰.۲۱۸۷۸۹۶۵۵۶	۰.۸۵
۲۱۹	۴۳۶,۰۵۲	۰.۲۲۹۳۳۰۴۴۶۸	۱.۰۰
۲۲۲	۴۹۳,۰۷۳	۰.۲۰۲۸۰۹۷۲۵۹	۰.۶۱
۴۱۰	۴۹۴,۰۳۳	۰.۲۰۲۴۱۵۶۲۸۱	۰.۶۰
۴۱۴	۵۲۸,۰۴۴	۰.۱۸۹۳۷۸۱۵۷۹	۰.۴۱
۴۱۵	۴۵۵,۶۲۷	۰.۲۱۹۴۷۷۷۷۴۶	۰.۸۶
۴۱۶	۴۵۳,۳۵۸	۰.۲۲۰۵۷۶۲۳۳۴	۰.۸۷
۴۲۱	۴۸۰,۷۷۹	۰.۲۰۷۹۹۵۷۷۳۵	۰.۶۹
۴۳۷	۶۱۹,۸۸۶	۰.۱۶۱۳۱۹۹۸۴۶	۰.۰۰
۴۳۸	۴۵۴,۷۱۸	۰.۲۱۹۹۱۶۵۱۹۷	۰.۸۶
۴۴۵	۴۵۶,۹۸۰	۰.۲۱۸۸۲۷۹۵۷۵	۰.۸۵
۴۴۶	۴۶۹,۸۴۸	۰.۲۱۲۸۳۴۷۸۹۱	۰.۷۶
۴۵۱	۳۸۴,۳۹۰	۰.۲۶۰۱۵۲۴۴۹۳	۰.۴۵
۵۶۴	۴۰۵,۱۴۲	۰.۲۴۶۸۲۷۰۳۸۴	۰.۲۶
۵۹۲	۴۷۱,۵۲۶	۰.۲۱۲۰۷۷۳۸۲۸	۰.۷۵
۶۲۱	۴۵۵,۴۵۲	۰.۲۱۹۵۶۲۱۰۵۳	۰.۸۶
۶۵۱	۵۰۹,۵۵۷	۰.۱۹۶۲۴۸۸۹۸۶	۰.۵۱
۶۹۱	۵۹۳,۹۵۱	۰.۱۶۸۳۶۴۰۵۷۰	۰.۱۰

جدول ۵-۲۰- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۸۳	۱,۰۸۱,۲۵۴	۰.۹۲۴۸۵۲۰۶۹۹	۰.۹۶
۲۰۱	۱,۰۷۱,۴۱۶	۰.۹۳۳۳۴۴۲۸۴۶	۰.۹۸
۲۰۴	۱,۲۳۶,۳۴۶	۰.۸۰۸۸۳۵۰۶۷۲	۰.۶۹
۲۰۵	۱,۳۱۸,۰۳۳	۰.۷۵۸۷۰۶۳۴۵۰	۰.۵۸
۲۰۷	۱,۱۵۸,۷۶۰	۰.۸۶۲۹۹۱۴۷۳۶	۰.۸۲
۲۰۸	۱,۲۳۲,۲۴۸	۰.۸۱۱۵۲۴۹۵۲۸	۰.۷۰
۲۰۹	۱,۱۱۰,۷۱۳	۰.۹۰۰۳۲۲۵۸۵۶	۰.۹۱
۲۱۰	۱,۰۶۳,۳۷۳	۰.۹۴۰۴۰۳۷۹۰۶	۱.۰۰
۲۱۱	۱,۳۰۵,۵۸۷	۰.۷۶۵۹۳۸۹۹۹۱	۰.۵۹
۲۱۲	۱,۴۰۳,۵۶۳	۰.۷۱۲۴۷۲۴۷۱۸	۰.۴۷
۲۱۳	۱,۵۰۳,۷۳۱	۰.۶۶۵۰۱۲۵۵۸۸	۰.۳۶
۲۱۴	۱,۲۶۹,۶۱۰	۰.۷۸۷۶۴۳۴۴۹۶	۰.۶۵
۲۱۷	۱,۱۱۵,۲۷۱	۰.۸۹۶۶۴۳۰۵۸۱	۰.۹۰
۲۱۹	۱,۲۳۶,۴۶۱	۰.۸۰۸۷۵۹۸۳۹۶	۰.۶۹
۲۲۲	۱,۲۹۶,۴۷۷	۰.۷۷۱۳۲۱۰۴۹۳	۰.۶۱
۴۱۰	۱,۲۹۸,۰۱۷	۰.۷۷۰۴۰۵۹۳۴۶	۰.۶۱
۴۱۴	۱,۲۹۰,۵۸۰	۰.۷۷۴۸۴۵۴۱۸۳	۰.۶۲
۴۱۵	۱,۳۱۸,۱۹۵	۰.۷۵۸۶۱۳۱۰۳۵	۰.۵۸
۴۱۶	۱,۱۷۳,۰۵۴	۰.۸۵۲۴۷۵۶۷۴۶	۰.۸۰
۴۲۱	۱,۳۸۶,۴۸۰	۰.۷۲۱۲۵۰۹۳۷۶	۰.۴۹
۴۳۷	۱,۸۳۴,۹۹۲	۰.۵۴۴۹۶۱۵۰۳۹	۰.۰۸
۴۳۸	۱,۹۳۲,۰۱۹	۰.۵۱۷۵۹۳۲۵۳۵	۰.۰۲
۴۴۵	۱,۱۹۰,۶۲۳	۰.۸۳۹۸۹۶۴۲۴۰	۰.۷۷
۴۴۶	۱,۹۳۰,۵۳۶	۰.۵۱۷۹۹۰۸۵۸۵	۰.۰۲
۴۵۱	۱,۸۴۷,۱۱۱	۰.۵۴۱۳۸۵۹۸۰۶	۰.۰۷
۵۶۴	۱,۳۶۹,۶۸۷	۰.۷۳۰۰۹۳۸۰۹۸	۰.۵۱
۵۹۲	۱,۱۴۱,۱۱۱	۰.۸۷۶۳۳۸۹۳۶۴	۰.۸۵
۶۲۱	۱,۱۲۸,۷۱۶	۰.۸۸۵۹۶۲۴۵۶۵	۰.۸۷
۶۵۱	۱,۲۶۳,۲۱۱	۰.۷۹۱۶۳۳۳۸۵۱	۰.۶۵
۶۹۱	۱,۹۶۱,۳۶۶	۰.۵۰۹۸۴۸۷۴۸۳	۰.۰۰



جدول ۵-۲۱- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل

برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۸۳	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۶
۲۰۱	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۶
۲۰۴	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۲۰۵	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۵۹
۲۰۷	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۲۰۸	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۲۰۹	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۲۱۰	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۲۱۱	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۶
۲۱۲	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۲۱۳	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۲۱۴	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۰۰
۲۱۷	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۰۰
۲۱۹	۶۰	۰.۱۶۶۷	۰.۲۳
۲۲۲	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۴۷
۴۱۰	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۵۹
۴۱۴	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۴۱۵	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۴۷
۴۱۶	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۴۲۱	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۴۷
۴۳۷	۶۱	۰.۱۶۳۹	۰.۱۱
۴۳۸	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۴۴۵	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۴۴۶	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۴۵۱	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۵۶۴	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۵۹۲	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۶
۶۲۱	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۶۵۱	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۷۲
۶۹۱	۵۹	۰.۱۶۹۵	۰.۳۴

جدول ۵-۲۲- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملك)

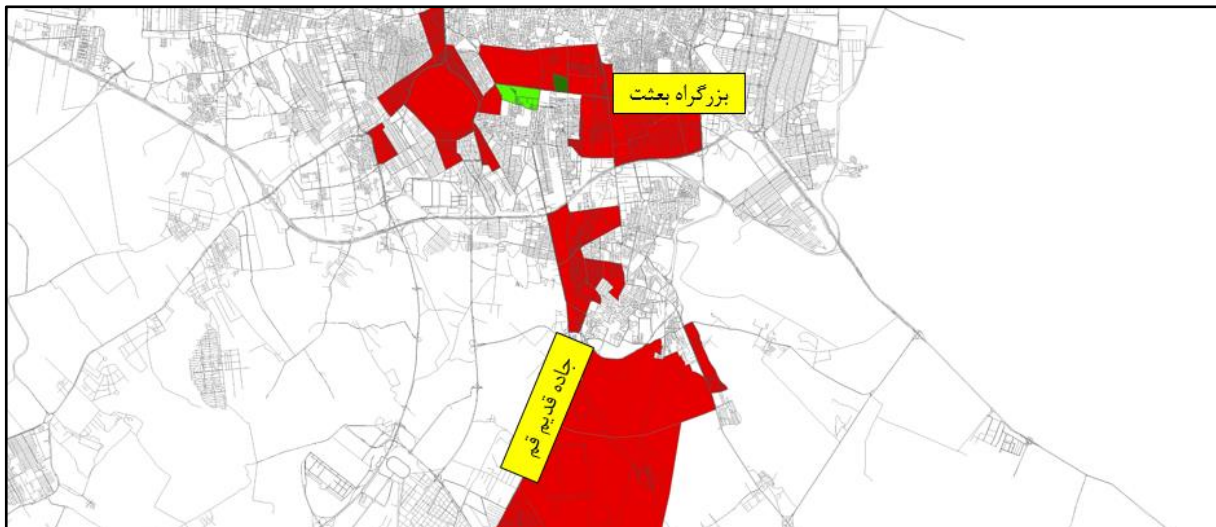
شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملك پذیری
۸۳	۹,۵۰۰,۰۰۰	۰.۷۳۶۸۴۲۱۰۵۳	۰.۴۳
۲۰۱	۱۲,۳۰۰,۰۰۰	۰.۵۶۹۱۰۵۶۹۱۱	۰.۰۷
۲۰۴	۱۳,۱۰۰,۰۰۰	۰.۵۳۴۳۵۱۱۴۵۰	۰.۰۰
۲۰۵	۱۲,۳۰۰,۰۰۰	۰.۵۶۹۱۰۵۶۹۱۱	۰.۰۷
۲۰۷	۱۲,۳۰۰,۰۰۰	۰.۵۶۹۱۰۵۶۹۱۱	۰.۰۷
۲۰۸	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۸۶۹۵۶۵۲۲	۰.۱۶
۲۰۹	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۸۶۹۵۶۵۲۲	۰.۱۶
۲۱۰ (جنوب)	۱ (رایگان)	۱.۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱.۰۰
۲۱۱	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۰.۵۸۸۲۳۵۲۹۴۱	۰.۱۲
۲۱۲	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۵۷۳۷۷۰۴۹۱۸	۰.۰۸
۲۱۳	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۳۰۶۳۰۶۳۰۶	۰.۲۱
۲۱۴	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۰.۵۸۸۲۳۵۲۹۴۱	۰.۱۲
۲۱۷	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۰.۵۸۸۲۳۵۲۹۴۱	۰.۱۲
۲۱۹	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۵۷۳۷۷۰۴۹۱۸	۰.۰۸
۲۲۲	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۴۱۰	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۴۱۴	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۴۱۵	۹,۳۰۰,۰۰۰	۰.۷۵۲۶۸۸۱۷۲۰	۰.۴۷
۴۱۶	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۹۳۰۶۹۳۰۶۹	۰.۳۴
۴۲۱	۷,۶۰۰,۰۰۰	۰.۹۲۱۰۵۲۶۳۱۶	۰.۸۳
۴۳۷	۹,۳۰۰,۰۰۰	۰.۷۵۲۶۸۸۱۷۲۰	۰.۴۷
۴۳۸	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۵۷۳۷۷۰۴۹۱۸	۰.۰۸
۴۴۵	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۴۴۶	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۴۵۱	۸,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۸۶۵۱۶۸۵۳۹	۰.۵۴
۵۶۴	۹,۳۰۰,۰۰۰	۰.۷۵۲۶۸۸۱۷۲۰	۰.۴۷
۵۹۲	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۹۳۰۶۹۳۰۶۹	۰.۳۴
۶۲۱	۷,۶۰۰,۰۰۰	۰.۹۲۱۰۵۲۶۳۱۶	۰.۸۳
۶۵۱	۹,۳۰۰,۰۰۰	۰.۷۵۲۶۸۸۱۷۲۰	۰.۴۷
۶۹۱	۹,۳۰۰,۰۰۰	۰.۷۵۲۶۸۸۱۷۲۰	۰.۴۷

جدول ۵-۲۳- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۸۳	۰.۵۸	۰
۲۰۱	۰.۶۸	۰
۲۰۴	۰.۹۰	۱
۲۰۵	۰.۷۴	۰
۲۰۷	۰.۶۱	۰
۲۰۸	۰.۹۸	۱
۲۰۹	۰.۷۶	۱
۲۱۰	۰.۸۹	۱
۲۱۱	۰.۹۴	۱
۲۱۲	۰.۵۳	۰
۲۱۳	۰.۵۹	۰
۲۱۴	۰.۸۵	۱
۲۱۷	۰.۶۶	۰
۲۱۹	۰.۶۰	۰
۲۲۲	۰.۶۷	۰
۴۱۰	۰.۰۵	۰
۴۱۴	۰.۷۳	۰
۴۱۵	۰.۸۵	۱
۴۱۶	۰.۹۲	۱
۴۲۱	۰.۵۰	۰
۴۳۷	۰.۵۰	۰
۴۳۸	۰.۵۰	۰
۴۴۵	۰.۹۷	۱
۴۴۶	۰.۹۷	۱
۴۵۱	۰.۵۲	۰
۵۶۴	۰.۷۸	۱
۵۹۲	۰.۸۰	۱
۶۲۱	۰.۷۴	۰
۶۵۱	۰.۸۶	۱
۶۹۱	۰.۵۰	۰

جدول ۵-۲۴ - مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۴ بر اساس مجموع وزنی امتیازات

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۸۳	۰.۷۴۴۱۱۷۵۲۲
۲۰۱	۰.۷۷۱۹۹۲۰۸۹
۲۰۴	۰.۷۷۷۰۳۰۴۶۵
۲۰۵	۰.۶۰۴۹۷۷۸۲۶
۲۰۷	۰.۷۰۳۹۱۵۱۳۶
۲۰۸	۰.۷۶۱۵۵۵۲۳۶
۲۰۹	۰.۸۳۲۰۵۴۲۴۸
۲۱۰	۰.۹۲۵۹۰۳۸۵۳
۲۱۱	۰.۷۳۸۱۰۳۹۲۳
۲۱۲	۰.۵۴۲۷۶۷۶۰۴
۲۱۳	۰.۵۰۲۲۵۴۹۹۸
۲۱۴	۰.۵۹۵۹۵۰۱۸۳
۲۱۷	۰.۶۱۰۱۳۸۵۳۹
۲۱۹	۰.۵۸۴۴۰۱۴۵۶
۲۲۲	۰.۵۵۸۷۴۰۶۴۷
۴۱۰	۰.۵۱۲۴۶۱۱۵۵
۴۱۴	۰.۵۶۶۷۰۳۰۹۵
۴۱۵	۰.۶۷۷۸۵۵۷۸۸
۴۱۶	۰.۸۰۱۶۱۲۱۳۸
۴۲۱	۰.۵۳۸۸۲۵۵۹۹
۴۳۷	۰.۱۴۶۵۶۳۹۲۸
۴۳۸	۰.۱۶۹۸۰۶۷۸۲
۴۴۵	۰.۵۲۸۸۳۵۲۲۸
۴۴۶	۰.۵۳۳۷۲۲۶۵۲
۴۵۱	۰.۶۱۱۴۹۳۳۷۸
۵۶۴	۰.۶۱۱۷۵۹۱۴۶
۵۹۲	۰.۷۶۴۵۹۵۱۶
۶۲۱	۰.۷۰۸۳۴۰۵
۶۵۱	۰.۸۶۴۱۲۹۷۲۲
۶۹۱	۰.۲۳۲۹۵۴۲۹۶



شکل ۵-۴- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۲۱۰ در محدوده شماره ۴

۱۴ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۵ قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۲۵ تا جدول ۵-۳۰ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۳۰، ناحیه ترافیکی شماره ۵۲۶ به‌عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۵ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۵-۵ نشان داده شده است.

جدول ۵-۲۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۴۸۲	۶۱۶,۲۶۷	۰.۱۶۲۲۶۷۳۲۸۹	۰.۲۷
۴۸۳	۶۲۲,۲۳۸	۰.۱۶۰۷۱۰۲۱۰۶	۰.۲۳
۵۱۶	۵۸۰,۱۶۴	۰.۱۷۲۳۶۵۰۵۵۴	۰.۵۰
۵۲۶	۵۶۶,۴۴۷	۰.۱۷۶۵۳۹۰۲۳۱	۰.۶۰
۵۲۹	۵۶۸,۶۳۵	۰.۱۷۵۸۵۹۷۳۴۳	۰.۵۹
۵۳۰	۶۱۰,۹۷۸	۰.۱۶۳۶۷۲۰۱۴۴	۰.۳۰
۶۰۲	۵۱۶,۹۸۱	۰.۱۹۳۴۳۰۷۰۶۴	۱.۰۰
۶۷۳	۶۶۲,۷۰۱	۰.۱۵۰۸۹۷۶۱۴۵	۰.۰۰
۶۷۶	۶۴۴,۷۲۶	۰.۱۵۵۱۰۴۶۴۹۱	۰.۱۰
۶۸۲	۶۶۰,۲۸۰	۰.۱۵۱۴۵۰۸۹۹۶	۰.۰۱
۶۹۴	۵۱۸,۹۶۵	۰.۱۹۲۶۹۱۲۲۲۰	۰.۹۸
۶۹۵	۵۷۴,۶۱۵	۰.۱۷۴۰۲۹۵۶۷۶	۰.۵۶
۶۹۷	۶۷۱,۸۰۶	۰.۱۴۸۸۵۲۴۹۶۱	۰.۰۰
۶۹۸	۶۴۱,۴۴۳	۰.۱۵۵۸۹۸۴۹۷۶	۰.۱۲

جدول ۵-۲۶- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۴۸۲	۲,۰۵۶,۸۳۲	۰.۴۸۶۱۸۴۵۷۹۰	۰.۴۰
۴۸۳	۲,۰۶۵,۷۱۵	۰.۴۸۴۰۹۳۸۸۵۲	۰.۳۹
۵۱۶	۱,۹۲۳,۳۵۶	۰.۵۱۹۹۲۴۵۴۸۵	۰.۵۳
۵۲۶	۱,۵۷۶,۴۷۰	۰.۶۳۴۳۲۸۵۹۴۹	۱.۰۰
۵۲۹	۱,۶۱۹,۸۳۴	۰.۶۱۷۳۴۷۲۰۹۷	۰.۹۳
۵۳۰	۱,۶۰۲,۹۱۹	۰.۶۲۳۸۶۱۸۴۲۱	۰.۹۶
۶۰۲	۱,۶۶۷,۶۲۵	۰.۵۹۹۶۵۵۱۹۸۳	۰.۸۶
۶۷۳	۲,۲۶۶,۴۳۷	۰.۴۴۱۲۲۱۱۷۶۷	۰.۲۱
۶۷۶	۲,۱۹۲,۲۷۴	۰.۴۵۶۱۴۷۳۶۱۱	۰.۲۷
۶۸۲	۲,۵۷۱,۳۹۶	۰.۳۸۸۸۹۳۸۱۴۹	۰.۰۰
۶۹۴	۱,۹۳۲,۰۱۹	۰.۵۱۷۵۹۳۲۵۳۵	۰.۵۲
۶۹۵	۱,۹۹۰,۶۲۳	۰.۵۰۲۳۵۵۲۹۲۸	۰.۴۶
۶۹۷	۱,۹۳۰,۵۳۶	۰.۵۱۷۹۹۰۸۵۸۵	۰.۵۳
۶۹۸	۲,۱۹۳,۰۴۰	۰.۴۵۵۹۸۸۰۳۴۹	۰.۲۷

جدول ۵-۲۷- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل

برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۴۸۲	۶۴	۰.۱۵۶۳	۰.۶۲
۴۸۳	۶۶	۰.۱۵۱۵	۰.۵۱
۵۱۶	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۷۴
۵۲۶	۶۱	۰.۱۶۳۹	۰.۸۰
۵۲۹	۶۲	۰.۱۶۱۳	۰.۷۴
۵۳۰	۶۳	۰.۱۵۸۷	۰.۶۸
۶۰۲	۵۸	۰.۱۷۲۴	۱.۰۰
۶۷۳	۷۵	۰.۱۳۳۳	۰.۰۸
۶۷۶	۷۲	۰.۱۳۸۹	۰.۲۱
۶۸۲	۷۷	۰.۱۲۹۹	۰.۰۰
۶۹۴	۷۵	۰.۱۳۳۳	۰.۰۸
۶۹۵	۷۲	۰.۱۳۸۹	۰.۲۱
۶۹۷	۷۷	۰.۱۲۹۹	۰.۰۰
۶۹۸	۷۳	۰.۱۳۷۰	۰.۱۷

جدول ۵-۲۸- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملك)

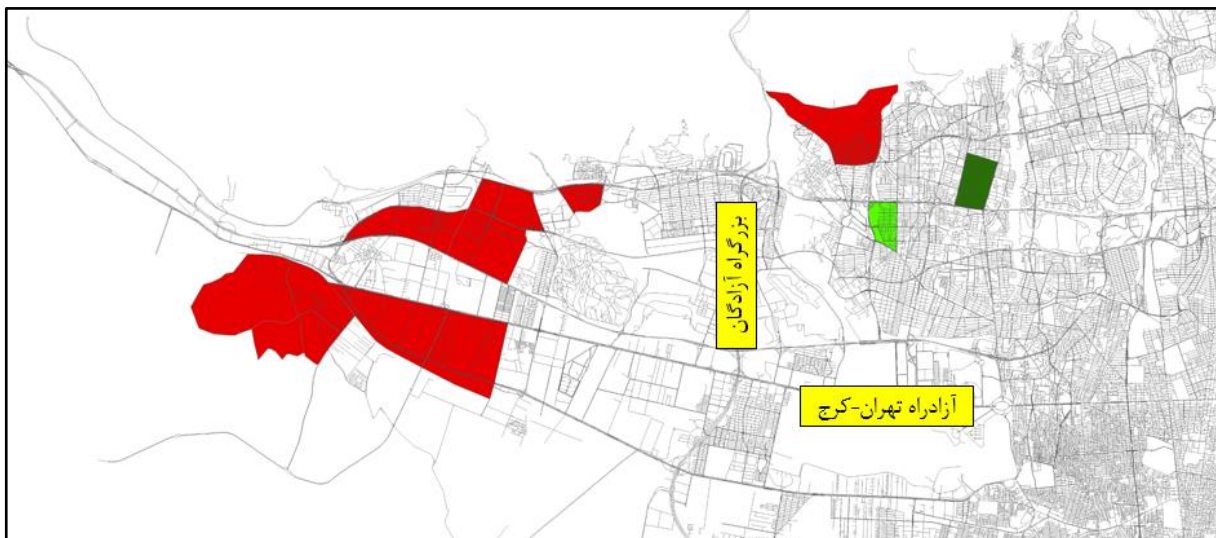
شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملك پذیری
۴۸۲	۱۲,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۷۵۱۹۳۷۹۸۴	۰.۵۸
۴۸۳	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۵۱۶	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۰.۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۰.۶۳
۵۲۶ (پونک)	۱	۱.۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۱.۰۰
۵۲۹	۲۱,۶۰۰,۰۰۰	۰.۴۶۲۹۶۲۹۶۳۰	۰.۰۰
۵۳۰	۱۰,۶۰۰,۰۰۰	۰.۹۴۳۳۹۶۲۲۶۴	۰.۸۹
۶۰۲	۲۱,۶۰۰,۰۰۰	۰.۴۶۲۹۶۲۹۶۳۰	۰.۰۰
۶۷۳	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۷۶	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۸۲	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۹۴	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۹۵	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۹۷	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶
۶۹۸	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۰.۹۸۰۳۹۲۱۵۶۹	۰.۹۶

جدول ۵-۲۹- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۴۸۲	۰.۹۷	۱
۴۸۳	۰.۹۷	۱
۵۱۶	۰.۵۲	۰
۵۲۶	۰.۷۸	۱
۵۲۹	۰.۸۰	۱
۵۳۰	۰.۷۴	۰
۶۰۲	۰.۸۶	۱
۶۷۳	۰.۵۰	۰
۶۷۶	۰.۵۰	۰
۶۸۲	۰.۵۰	۰
۶۹۴	۰.۵۰	۰
۶۹۵	۰.۵۰	۰
۶۹۷	۰.۵۰	۰
۶۹۸	۰.۵۰	۰



جدول ۵-۳۰- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس مجموع وزنی امتیازات

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۴۸۲	۰.۵۲۸۸۳۵۲۲۸
۴۸۳	۰.۵۳۳۷۲۲۶۵۲
۵۱۶	۰.۶۱۱۴۹۳۳۷۸
۵۲۶	۰.۸۱۱۷۵۹۱۴۶
۵۲۹	۰.۷۶۴۵۹۵۱۶
۵۳۰	۰.۷۰۸۳۴۰۵
۶۰۲	۰.۷۶۴۱۲۹۷۲۲
۶۷۳	۰.۲۳۲۹۵۴۲۹۶
۶۷۶	۰.۲۹۷۶۴۹۷۴۱
۶۸۲	۰.۱۳۵۶۴۰۶۹۴
۶۹۴	۰.۲۹۴۴۶۳۳
۶۹۵	۰.۵۴۸۲۹۰۳۰۳
۶۹۷	۰.۴۵۸۵۹۶۸۸۶
۶۹۸	۰.۳۳۷۲۴۷۴۳۵



شکل ۵-۵- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۶۸۱ در محدوده شماره ۵

۳۹ ناحیه ترافیکی باقی مانده در محدوده شماره ۶ قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس هر یک از معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۳۱ تا جدول ۵-۳۶ ارائه شده است. در هر معیار، به ناحیه ترافیکی با بهترین شرایط امتیاز یک و به ناحیه ترافیکی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر نواحی نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۳۶، ناحیه ترافیکی شماره

	صفحه ۶۷	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲		



۶۶۷ به‌عنوان بهترین گزینه در محدوده شماره ۶ انتخاب شده است. موقعیت این ناحیه در شکل ۵-۶ نشان داده شده است.

جدول ۵-۳۱- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به معابر اصلی شهر

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۸۲	۴۵۹,۵۹۷	۰.۲۱۷۵۸۱۹۲۵۰	۰.۴۳
۹۸	۴۰۰,۳۷۰	۰.۲۴۹۷۶۸۹۶۳۷	۰.۸۶
۱۰۶	۴۰۱,۰۴۵	۰.۲۴۹۳۴۸۵۷۶۸	۰.۸۶
۱۰۸	۴۷۴,۳۶۲	۰.۲۱۰۸۰۹۴۶۶۲	۰.۳۴
۲۲۶	۴۶۷,۴۲۴	۰.۲۱۳۹۳۸۵۲۲۶	۰.۳۸
۲۶۱	۴۲۸,۵۳۸	۰.۲۳۳۳۵۱۵۳۴۸	۰.۶۴
۴۵۶	۴۸۸,۱۸۸	۰.۲۰۴۸۳۹۱۱۹۴	۰.۲۶
۴۵۷	۴۸۹,۵۶۹	۰.۲۰۴۲۶۱۲۹۹۲	۰.۲۵
۴۵۹	۴۶۷,۸۵۱	۰.۲۱۳۷۴۳۲۶۴۴	۰.۳۸
۴۶۰	۴۵۸,۲۲۶	۰.۲۱۸۲۳۲۹۲۴۴	۰.۴۴
۴۶۲	۴۹۱,۲۰۴	۰.۲۰۳۵۸۱۴۰۴۱	۰.۲۴
۴۶۳	۴۸۶,۲۱۰	۰.۲۰۵۶۷۲۴۴۶۱	۰.۲۷
۴۶۴	۵۰۵,۸۳۶	۰.۱۹۷۶۹۲۵۳۲۸	۰.۱۶
۴۶۶	۵۰۹,۰۶۸	۰.۱۹۶۴۳۷۴۱۱۱	۰.۱۵
۴۶۸	۴۸۰,۹۲۱	۰.۲۰۷۹۳۴۳۵۹۳	۰.۳۰
۴۷۱	۴۸۲,۷۸۹	۰.۲۰۷۱۲۹۸۲۲۸	۰.۲۹
۴۷۲	۵۳۶,۲۱۰	۰.۱۸۶۴۹۴۰۹۷۵	۰.۰۱
۴۷۴	۵۱۵,۵۵۵	۰.۱۹۳۹۶۵۷۲۶۳	۰.۱۱
۴۷۵	۵۰۶,۷۶۰	۰.۱۹۷۳۳۲۰۷۰۴	۰.۱۶
۴۷۶	۴۴۱,۲۱۲	۰.۲۲۶۶۴۸۴۱۳۹	۰.۵۵
۴۷۸	۵۰۷,۹۳۱	۰.۱۹۶۸۷۷۱۳۴۹	۰.۱۵
۴۷۹	۵۳۸,۹۱۲	۰.۱۸۵۵۵۹۰۵۲۳	۰.۰۰
۴۹۰	۴۷۴,۶۱۹	۰.۲۱۰۶۹۵۳۱۵۶	۰.۳۴
۴۹۵	۳۹۳,۶۴۷	۰.۲۵۴۰۳۴۷۰۶۲	۰.۹۲
۴۹۷	۴۳۲,۳۵۹	۰.۲۳۱۲۸۹۲۷۵۸	۰.۶۱
۴۹۸	۴۳۴,۷۲۷	۰.۲۳۰۰۲۹۴۲۰۸	۰.۶۰
۴۹۹	۶۷۱,۸۰۶	۰.۱۴۸۸۵۲۴۹۶۱	۰.۰۰
۵۰۰	۴۵۴,۷۱۸	۰.۲۱۹۹۱۶۵۱۹۷	۰.۴۶
۵۹۴	۴۵۶,۹۸۰	۰.۲۱۸۸۲۷۹۵۷۵	۰.۴۵
۵۹۵	۴۶۹,۸۴۸	۰.۲۱۲۸۳۴۷۸۹۱	۰.۳۷
۶۲۶	۳۸۴,۳۹۰	۰.۲۶۰۱۵۲۴۴۹۳	۱.۰۰

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر	معکوس زمان سفر	امتیاز دسترسی به معابر
۶۲۹	۴۰۵,۱۴۲	۰.۲۴۶۸۲۷۰۳۸۴	۰.۸۲
۶۵۶	۴۷۱,۵۲۶	۰.۲۱۲۰۷۷۳۸۲۸	۰.۳۶
۶۵۷	۴۵۵,۴۵۲	۰.۲۱۹۵۶۲۱۰۵۳	۰.۴۶
۶۵۹	۵۰۹,۵۵۷	۰.۱۹۶۲۴۸۸۹۸۶	۰.۱۴
۶۶۰	۴۷۴,۴۸۵	۰.۲۱۰۷۵۴۸۱۸۴	۰.۳۴
۶۶۲	۴۸۵,۳۷۷	۰.۲۰۶۰۲۵۴۱۹۴	۰.۲۷
۶۶۳	۴۹۳,۸۶۳	۰.۲۰۲۴۸۵۳۰۴۶	۰.۲۳
۶۶۷	۴۱۳,۹۱۱	۰.۲۴۱۵۹۷۸۳۱۴	۰.۷۵

جدول ۵-۳۲- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به حمل و نقل عمومی

درون شهری

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۸۲	۱,۱۵۱,۷۶۹	۰.۸۶۸۲۲۹۶۵۳۷	۰.۶۷
۹۸	۱,۱۳۵,۹۰۲	۰.۸۸۰۳۵۷۶۳۶۵	۰.۷۰
۱۰۶	۱,۲۲۲,۹۵۷	۰.۸۱۷۶۹۰۲۳۷۷	۰.۵۸
۱۰۸	۱,۳۹۹,۰۲۹	۰.۷۱۴۷۸۱۴۶۶۳	۰.۳۸
۲۲۶	۱,۲۲۹,۵۳۱	۰.۸۱۳۳۱۸۲۴۹۰	۰.۵۷
۲۶۱	۹۶۲,۲۱۸	۱.۰۳۹۲۶۵۵۳۰۳	۱.۰۰
۴۵۶	۱,۵۵۹,۲۷۶	۰.۶۴۱۳۲۳۲۸۰۸	۰.۲۴
۴۵۷	۱,۵۰۵,۵۳۴	۰.۶۶۴۲۱۶۱۵۱۹	۰.۲۸
۴۵۹	۱,۲۲۰,۸۲۹	۰.۸۱۹۱۱۵۵۳۵۴	۰.۵۸
۴۶۰	۱,۲۱۰,۴۸۵	۰.۸۲۶۱۱۵۱۵۲۲	۰.۵۹
۴۶۲	۱,۴۹۶,۶۱۷	۰.۶۶۸۱۷۳۶۲۰۹	۰.۲۹
۴۶۳	۱,۶۷۹,۳۳۵	۰.۵۹۵۴۷۳۸۰۳۶	۰.۱۵
۴۶۴	۱,۷۵۹,۲۵۵	۰.۵۶۸۴۲۲۴۲۸۸	۰.۱۰
۴۶۶	۱,۸۲۳,۸۹۲	۰.۵۴۸۲۷۸۰۷۷۹	۰.۰۶
۴۶۸	۱,۳۷۱,۶۳۱	۰.۷۲۹۰۵۹۰۵۴۵	۰.۴۱
۴۷۱	۱,۴۹۴,۰۳۳	۰.۶۶۹۳۲۹۲۵۸۵	۰.۲۹
۴۷۲	۱,۸۰۶,۱۰۹	۰.۵۵۳۶۷۶۴۳۹۲	۰.۰۷
۴۷۴	۱,۸۹۵,۷۹۶	۰.۵۲۷۴۸۲۹۱۴۸	۰.۰۲
۴۷۵	۱,۹۳۲,۰۱۹	۰.۵۱۷۵۹۳۲۵۳۵	۰.۰۰
۴۷۶	۱,۱۹۰,۶۲۳	۰.۸۳۹۸۹۶۴۲۴۰	۰.۶۲
۴۷۸	۱,۹۳۰,۵۳۶	۰.۵۱۷۹۹۰۸۵۸۵	۰.۰۰
۴۷۹	۱,۸۴۷,۱۱۱	۰.۵۴۱۳۸۵۹۸۰۶	۰.۰۵
۴۹۰	۱,۳۶۹,۶۸۷	۰.۷۳۰۰۹۳۸۰۹۸	۰.۴۱
۴۹۵	۱,۱۴۱,۱۱۱	۰.۸۷۶۳۳۸۹۳۶۴	۰.۶۹

شماره ناحیه	میانگین وزنی زمان سفر همگانی	معکوس زمان سفر همگانی	امتیاز دسترسی به همگانی
۴۹۷	۱,۱۲۸,۷۱۶	۰.۸۸۵۹۶۲۴۵۶۵	۰.۷۱
۴۹۸	۱,۲۶۳,۲۱۱	۰.۷۹۱۶۳۳۳۸۵۱	۰.۵۳
۴۹۹	۲,۱۹۲,۲۷۴	۰.۴۵۶۱۴۷۳۶۱۱	-۰.۱۲
۵۰۰	۱,۳۷۴,۰۵۴	۰.۷۲۷۷۷۳۴۳۵۴	۰.۴۰
۵۹۴	۱,۲۹۹,۷۰۸	۰.۷۶۹۴۰۳۵۸۹۱	۰.۴۸
۵۹۵	۱,۶۲۷,۶۰۹	۰.۶۱۴۳۹۸۱۷۵۵	۰.۱۹
۶۲۶	۹۹۵,۳۱۷	۱.۰۰۴۷۰۵۰۳۳۷	۰.۹۳
۶۲۹	۱,۰۴۶,۱۳۰	۰.۹۵۵۹۰۴۱۴۱۹	۰.۸۴
۶۵۶	۱,۷۶۷,۷۹۶	۰.۵۶۵۶۷۶۱۳۰۱	۰.۰۹
۶۵۷	۱,۳۳۱,۸۷۵	۰.۷۵۰۸۲۱۲۱۰۷	۰.۴۵
۶۵۹	۱,۳۷۷,۷۹۷	۰.۷۲۵۷۹۶۳۲۵۶	۰.۴۰
۶۶۰	۱,۳۹۱,۷۳۱	۰.۷۱۸۵۲۹۶۵۸۴	۰.۳۹
۶۶۲	۱,۶۰۹,۹۸۰	۰.۶۲۱۱۲۵۷۲۸۳	۰.۲۰
۶۶۳	۱,۵۴۶,۳۳۵	۰.۶۴۶۶۹۰۴۰۰۲	۰.۲۵
۶۶۷	۱,۰۱۴,۲۳۸	۰.۹۸۵۹۶۱۸۷۴۸	۰.۹۰

جدول ۵-۳۳- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار دسترسی به شبکه جاده و ریل  
برون شهری

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون شهری
۸۲	۵۹	۰.۱۶۹۵	۰.۱۵
۹۸	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۱۰۶	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۴۷
۱۰۸	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۳۱
۲۲۶	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۴۷
۲۶۱	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۴۵۶	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۵۷	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۵۹	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۶۰	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۴۶۲	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲
۴۶۳	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۶۴	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۶۶	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۳۱
۴۶۸	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۳۱
۴۷۱	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴

شماره ناحیه	میانگین زمان سفر تا دروازه‌ها	معکوس زمان سفر تا دروازه‌ها	امتیاز دسترسی به برون‌شهری
۴۷۲	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۷۴	۶۰	۰.۱۶۶۷	۰.۰۰
۴۷۵	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۷۶	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۷۸	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲
۴۷۹	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۳۱
۴۹۰	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۴۹۵	۵۹	۰.۱۶۹۵	۰.۱۵
۴۹۷	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۴۷
۴۹۸	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۴۹۹	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۵۰۰	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۵۹۴	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۵۹۵	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۶۲۶	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲
۶۲۹	۵۸	۰.۱۷۲۴	۰.۳۱
۶۵۶	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲
۶۵۷	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲
۶۵۹	۵۷	۰.۱۷۵۴	۰.۴۷
۶۶۰	۵۴	۰.۱۸۵۲	۱.۰۰
۶۶۲	۵۹	۰.۱۶۹۵	۰.۱۵
۶۶۳	۵۶	۰.۱۷۸۶	۰.۶۴
۶۶۷	۵۵	۰.۱۸۱۸	۰.۸۲

جدول ۵-۳۴- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیار تأمین زمین مورد نیاز (تملک)

شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملک پذیری
۸۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۰.۹۵۲۳۸۰۹۵۲۴	۰.۷۴
۹۸	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۰.۵۵۵۵۵۵۵۵۵۵۶	۰.۲۸
۱۰۶	۱۹,۹۰۰,۰۰۰	۰.۵۰۲۵۱۲۵۶۲۸	۰.۲۲
۱۰۸	۱۵,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۶۲۲۵۱۶۵۵۶	۰.۴۰
۲۲۲	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۰.۹۲۵۹۲۵۹۲۵۹	۰.۷۱
۲۲۶	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۹۰۰۹۹۰۰۹۹	۰.۷۸
۲۶۱	۲۲,۳۰۰,۰۰۰	۰.۴۴۸۴۳۰۴۹۳۳	۰.۱۵
۴۵۶	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۵۷	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۹۰۰۹۹۰۰۹۹	۰.۷۸

شماره ناحیه	میانگین قیمت زمین	معکوس قیمت زمین	امتیاز تملک پذیری
۴۵۹	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱.۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۰.۸۰
۴۶۰	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۸۱۹۶۷۲۱۳۱۱	۰.۵۹
۴۶۲	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۶۳	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۶۴	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۶۶	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱.۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۰.۸۰
۴۶۸	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۹۰۰۹۹۰۰۹۹	۰.۷۸
۴۷۱	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۷۲	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۷۴	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۷۵	۸,۵۰۰,۰۰۰	۱.۱۷۶۴۷۰۵۸۸۲	۱.۰۰
۴۷۶	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۴۷۸	۸,۵۰۰,۰۰۰	۱.۱۷۶۴۷۰۵۸۸۲	۱.۰۰
۴۷۹	۸,۵۰۰,۰۰۰	۱.۱۷۶۴۷۰۵۸۸۲	۱.۰۰
۴۹۰	۱۲,۹۰۰,۰۰۰	۰.۷۷۵۱۹۳۷۹۸۴	۰.۵۳
۴۹۵	۱۶,۶۰۰,۰۰۰	۰.۶۰۲۴۰۹۶۳۸۶	۰.۳۳
۴۹۷	۱۵,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۶۲۲۵۱۶۵۵۶	۰.۴۰
۴۹۸	۱۵,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۶۲۲۵۱۶۵۵۶	۰.۴۰
۴۹۹	۱۵,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۶۲۲۵۱۶۵۵۶	۰.۴۰
۵۰۰	۱۵,۱۰۰,۰۰۰	۰.۶۶۲۲۵۱۶۵۵۶	۰.۴۰
۵۰۸	۳۱,۷۰۰,۰۰۰	۰.۳۱۵۴۵۷۴۱۳۲	۰.۰۰
۵۹۴	۱۲,۲۰۰,۰۰۰	۰.۸۱۹۶۷۲۱۳۱۱	۰.۵۹
۵۹۵	۱۴,۳۰۰,۰۰۰	۰.۶۹۹۳۰۰۶۹۹۳	۰.۴۵
۶۲۶	۳۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۳۳۲۲۵۹۱۳۶	۰.۰۲
۶۲۹	۲۲,۳۰۰,۰۰۰	۰.۴۴۸۴۳۰۴۹۳۳	۰.۱۵
۶۵۶	۱۱,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۰۰۹۰۰۹۰۰۹	۰.۶۸
۶۵۷	۱۰,۱۰۰,۰۰۰	۰.۹۹۰۰۹۹۰۰۹۹	۰.۷۸
۶۵۹	۱۵,۶۰۰,۰۰۰	۰.۶۴۱۰۲۵۶۴۱۰	۰.۳۸
۶۶۰	۱۵,۶۰۰,۰۰۰	۰.۶۴۱۰۲۵۶۴۱۰	۰.۳۸
۶۶۲	۱۵,۶۰۰,۰۰۰	۰.۶۴۱۰۲۵۶۴۱۰	۰.۳۸
۶۶۳	۱۵,۶۰۰,۰۰۰	۰.۶۴۱۰۲۵۶۴۱۰	۰.۳۸
۶۶۷	۲۳,۷۰۰,۰۰۰	۰.۴۲۱۹۴۰۹۲۸۳	۰.۱۲

جدول ۵-۳۵- مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۶ بر اساس معیارهای سازگاری با کاربری‌های شهر و امکان توسعه آتی

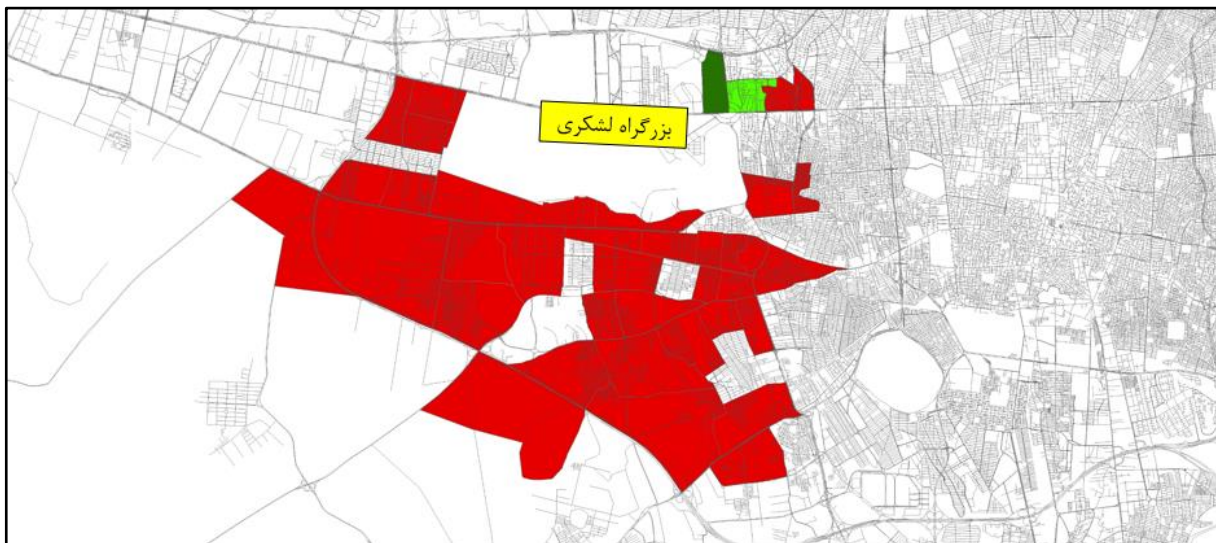
شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۸۲	۰.۵۸	۰
۹۸	۰.۳۷	۰
۱۰۶	۰.۳۵	۰
۱۰۸	۰.۹۹	۱
۲۲۲	۰.۸۵	۱
۲۲۶	۰.۸۵	۱
۲۶۱	۰.۵۵	۰
۴۵۶	۰.۷۷	۱
۴۵۷	۰.۹۱	۱
۴۵۹	۰.۶۱	۰
۴۶۰	۰.۵۰	۰
۴۶۲	۰.۷۹	۱
۴۶۳	۰.۷۰	۰
۴۶۴	۰.۶۴	۰
۴۶۶	۰.۹۵	۱
۴۶۸	۰.۹۶	۱
۴۷۱	۰.۶۱	۰
۴۷۲	۰.۹۷	۱
۴۷۴	۰.۵۰	۰
۴۷۵	۰.۷۸	۱
۴۷۶	۰.۷۴	۰
۴۷۸	۰.۵۰	۰
۴۷۹	۰.۵۰	۰
۴۹۰	۰.۹۱	۱
۴۹۵	۰.۸۷	۱
۴۹۷	۰.۹۱	۱
۴۹۸	۰.۵۰	۰
۴۹۹	۰.۶۶	۰
۵۰۰	۰.۵۰	۰
۵۰۸	۰.۵۲	۰
۵۹۴	۰.۵۰	۰
۵۹۵	۰.۹۶	۱
۶۲۶	۰.۶۰	۰

شماره ناحیه	امتیاز سازگاری با کاربری‌ها	امتیاز امکان توسعه آتی
۶۲۹	۰.۵۱	۰
۶۵۶	۰.۵۲	۰
۶۵۷	۰.۵۶	۰
۶۵۹	۰.۴۷	۰
۶۶۰	۰.۵۶	۰
۶۶۲	۰.۹۲	۱
۶۶۳	۰.۸۶	۱
۶۶۷	۱.۰۰	۱

جدول ۵-۳۶ - مقایسه نواحی ترافیکی موجود در محدوده شماره ۵ بر اساس مجموع وزنی امتیازات



شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۸۲	۰.۴۹۴۶۷۰۳۷
۹۸	۰.۶۰۵۷۵۹۵۵۸
۱۰۶	۰.۵۲۴۸۱۷۵۳۷
۱۰۸	۰.۴۶۸۲۰۵۲۸۴
۲۲۲	۰.۶۴۸۲۹۳۰۶۳
۲۲۶	۰.۶۷۱۵۳۳۳۴۸
۲۶۱	۰.۶۸۹۲۵۵۹۲۲
۴۵۶	۰.۴۴۶۶۴۲۱۷۷
۴۵۷	۰.۴۸۵۱۳۴۷۶۲
۴۵۹	۰.۵۸۱۸۴۳۳۸۴
۴۶۰	۰.۵۴۳۶۸۱۶۴۴
۴۶۲	۰.۴۶۵۵۳۸۴۸۵
۴۶۳	۰.۳۳۷۱۴۱۵۷۵
۴۶۴	۰.۲۳۸۹۹۷۱۱۴
۴۶۶	۰.۳۳۱۴۲۴۹۷۳
۴۶۸	۰.۵۴۹۲۰۴۱۷۷
۴۷۱	۰.۳۸۱۷۷۰۸۰۳۵
۴۷۲	۰.۲۵۴۴۹۲۶۳۲
۴۷۴	۰.۲۳۳۵۳۱۶۳۵
۴۷۵	۰.۳۶۰۰۲۷۹۰۴
۴۷۶	۰.۶۰۹۲۰۸۱۷۶
۴۷۸	۰.۲۱۰۶۵۳۲۸۳
۴۷۹	۰.۲۴۷۳۹۸۳۴۸
۴۹۰	۰.۴۵۸۳۸۵۳۴۸

شماره ناحیه	مجموع وزنی امتیازات
۴۹۵	۰.۷۱۴۴۱۹۵۴۵
۴۹۷	۰.۷۴۸۵۱۴۴۷۸
۴۹۸	۰.۵۰۸۴۵۱۱۵۵
۴۹۹	۰.۵۲۴۳۴۱۵۸۶
۵۰۰	۰.۴۳۲۶۹۸۶۱۳
۵۰۸	۰.۷۳۱۸۲۴۳۸۶
۵۹۴	۰.۵۰۲۴۶۸۸۰۹
۵۹۵	۰.۳۹۸۳۶۹۶۳۶
۶۲۶	۰.۷۵۶۴۲۱۹۶۹
۶۲۹	۰.۶۸۵۱۸۷۳۲۶
۶۵۶	۰.۲۸۸۳۳۱۰۶۸
۶۵۷	۰.۵۴۰۰۵۵۷۵۳
۶۵۹	۰.۲۸۸۱۶۷۱۱۵
۶۶۰	۰.۳۵۵۰۰۵۹۴۳
۶۶۲	۰.۳۹۹۷۹۰۵۳۹
۶۶۳	۰.۴۲۸۷۲۰۴
۶۶۷	۰.۸۱۱۱۱۵۱۸۵



شکل ۵-۶- موقعیت ناحیه ترافیکی شماره ۶۶۷ در محدوده شماره

بنابراین ۶ گزینه نهایی مناسب جهت احداث پایانه مشخص شده که پراکندگی آن‌ها در کنار پایانه‌های وضع موجود در شکل ۵-۷ نشان داده شده است. با توجه به شکل ۵-۷، می‌توان گفت که ۲ گزینه جدید در کنار پایانه‌های چهارگانه متمرکز فعلی و پایانه نیمه‌متمرکز موجود (پونک) مجموعاً به‌عنوان ۷ گزینه قابل

	صفحه ۷۵			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	۱۴۰۳	۰۳	۰۲			



استفاده جهت ایجاد سناریوها در نظر گرفته شده است. در گام بعدی با ترکیب گزینه‌های جدید و پایانه‌های موجود سناریوهای مختلفی ایجاد شده است. تعداد سناریوهای ممکن با استفاده از هر تعداد گزینه در جدول ۳۷-۵ ارائه شده است.



شکل ۵-۷- پراکندگی گزینه‌های نهایی و پایانه‌های وضع موجود

جدول ۳۷-۵- تعداد سناریوهای ممکن با استفاده از هر تعداد گزینه

تعداد سناریوهای ممکن	تعداد گزینه‌های موجود در هر سناریو
۷	۱
۲۱	۲
۳۵	۳
۳۵	۴
۲۱	۵
۷	۶
۱	۷

همان‌طور که پیش از این نیز در بند ۱ از همین مطالعات گفته شد، بر اساس نشریه ۳۵۲، تعداد پایانه‌های یک شهر باید به اندازه‌ای باشد که ۹۰ درصد جمعیت شهر در حوزه خدمت‌رسانی پایانه قرار بگیرند. حوزه خدمت‌رسانی یک پایانه به محدوده‌ای از شهر گفته می‌شود که ساکنین آن در زمان سفر مطلوب می‌توانند به پایانه برون‌شهری دسترسی داشته باشند. زمان سفر مطلوب نیز بر اساس جدول ۳۸-۵ انتخاب می‌شود.

جدول ۵-۳۸- زمان سفر مطلوب بر اساس نشریه ۳۵۲

نوع شهر	جمعیت	زمان سفر مطلوب
شهرهای نوع ۱	کمتر از ۵۰۰ هزار نفر	۵ تا ۱۰ دقیقه
شهرهای نوع ۲	بین ۵۰۰ هزار نفر تا یک میلیون نفر	۱۰ تا ۱۵ دقیقه
شهرهای نوع ۳	بیشتر از یک میلیون نفر	۱۵ تا ۳۰ دقیقه

در ادامه سناریوهای با کمترین تعداد پایانه ممکن مورد بررسی قرار گرفته و حوزه خدمت‌رسانی آنها بررسی شده که نتایج آن در جدول ۵-۳۹ ارائه شده است. با توجه به جدول ۵-۳۹، هیچ‌یک از سناریوهای تک‌گزینه‌ای به پوشش ۹۰ درصدی در حوزه خدمت‌رسانی نرسیده و در نتیجه از سناریوهای مورد بررسی حذف می‌شوند.

جدول ۵-۳۹- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای تک‌گزینه‌ای

ردیف	گزینه‌های موجود در سناریو	حوزه خدمت‌رسانی (درصد)
۱	شرق	۳۰.۵۶
۲	جنوب	۴۱.۴۵
۳	غرب	۴۱.۶۵
۴	بی‌بیهقی	۱۹.۸۷
۵	علم و صنعت	۳۹.۵۹
۶	خاوران	۳۶.۲۸
۷	پونک	۱۸.۳۵

در ادامه سناریوهای با دو پایانه مورد بررسی قرار گرفته و حوزه خدمت‌رسانی آنها بررسی شده که نتایج آن در جدول ۵-۴۰ ارائه شده است. با توجه به جدول ۵-۴۰، هیچ‌یک از سناریوهای دوگزینه‌ای به پوشش ۹۰ درصدی در حوزه خدمت‌رسانی نرسیده و در نتیجه از سناریوهای مورد بررسی حذف می‌شوند.

جدول ۵-۴۰- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای دوگزینه‌ای

ردیف	گزینه‌های موجود در سناریو	حوزه خدمت‌رسانی (درصد)
۱	شرق-جنوب	۶۴.۴۴
۲	شرق-غرب	۷۰.۷۱
۳	شرق-بی‌بیهقی	۴۰.۰۵
۴	شرق-علم و صنعت	۳۹.۹۳
۵	شرق-خاوران	۵۳.۰۶
۶	شرق-پونک	۴۳.۷۲
۷	جنوب-غرب	۷۱.۸۴

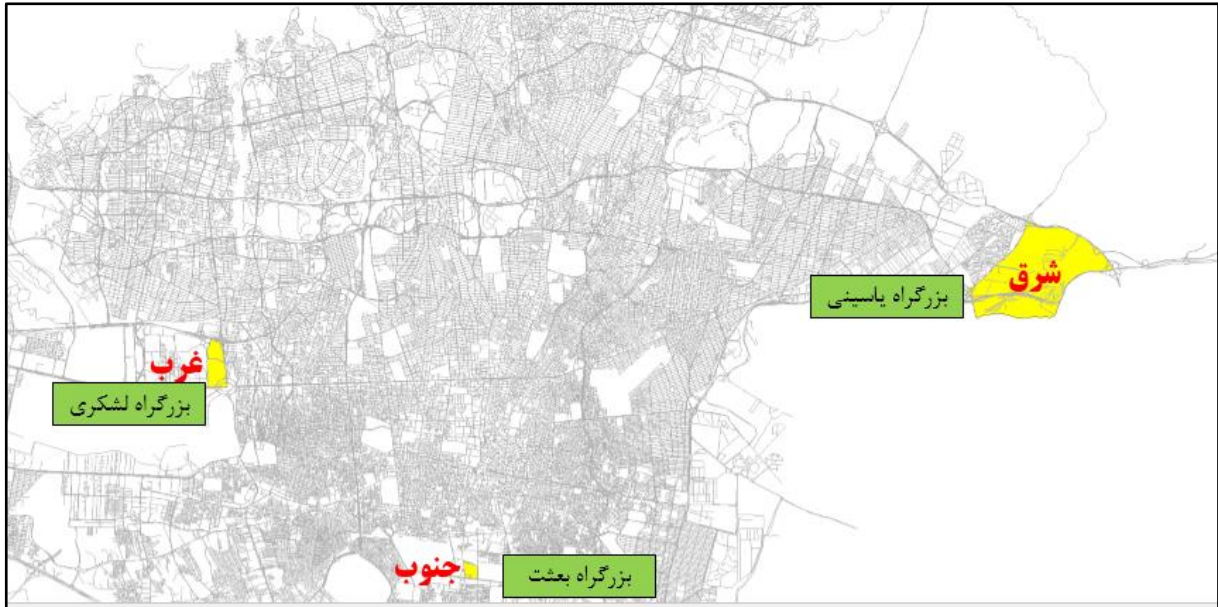
ردیف	گزینه‌های موجود در سناریو	حوزه خدمت‌رسانی (درصد)
۸	جنوب-بیهقی	۵۸.۲۳
۹	جنوب-علم و صنعت	۶۹.۲۶
۱۰	جنوب-خاوران	۵۲.۰۱
۱۱	جنوب-پونک	۴۵.۲۸
۱۲	غرب-بیهقی	۵۷.۴۰
۱۳	غرب-علم و صنعت	۷۹.۵۸
۱۴	غرب-خاوران	۷۹.۴۹
۱۵	غرب-پونک	۳۳.۳۷
۱۶	بیهقی-علم و صنعت	۴۷.۳۱
۱۷	بیهقی-خاوران	۵۳.۲۹
۱۸	بیهقی-پونک	۲۹.۷۱
۱۹	علم و صنعت-خاوران	۵۷.۴۲
۲۰	علم و صنعت-پونک	۶۳.۴۰
۲۱	خاوران-پونک	۶۵.۶۴

در ادامه سناریوهای با سه پایانه مورد بررسی قرار گرفته و حوزه خدمت‌رسانی آن‌ها بررسی شده که نتایج آن در جدول ۵-۴۱ ارائه شده است. با توجه به جدول ۵-۴۱، تعداد ۴ مورد از سناریوهای سه‌گزینه‌ای به پوشش ۹۰ درصدی در حوزه خدمت‌رسانی رسیده و در نتیجه مورد بررسی تکمیلی قرار می‌گیرند. با توجه به تأمین حوزه خدمت‌رسانی با سناریوهای سه‌گزینه‌ای، نیازی به سناریوهای چهارگزینه‌ای و بیشتر نبوده و تنها ترکیبی از پایانه‌های وضع موجود به‌عنوان سناریوی عدم انجام کار با ۴ سناریوی سه‌گزینه‌ای مقایسه خواهد شد. سناریوهای مورد بررسی در شکل ۵-۸ تا شکل ۵-۱۲ نشان داده شده است.

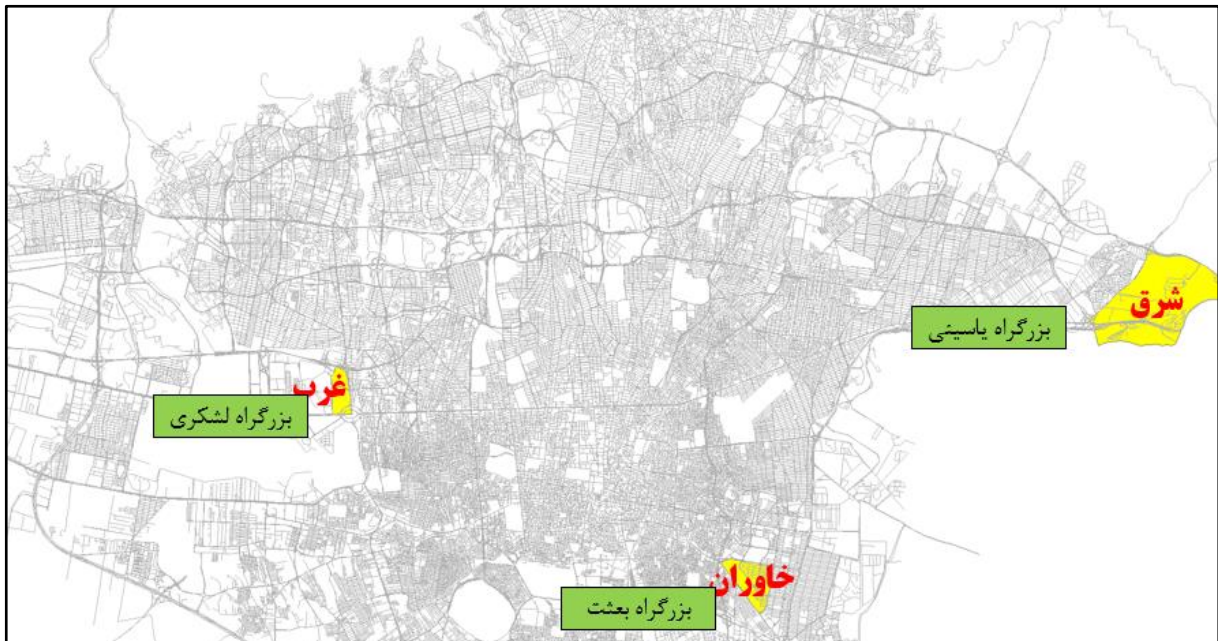
جدول ۵-۴۱- حوزه خدمت‌رسانی سناریوهای سه‌گزینه‌ای

ردیف	گزینه‌های موجود در سناریو	حوزه خدمت‌رسانی (درصد)
۱	شرق-جنوب-غرب	۹۴.۷۷
۲	شرق-جنوب-بیهقی	۷۲.۰۳
۳	شرق-جنوب-علم و صنعت	۷۹.۵۲
۴	شرق-جنوب-خاوران	۶۶.۷۰
۵	شرق-جنوب-پونک	۶۷.۳۵
۶	شرق-غرب-بیهقی	۷۶.۰۷
۷	شرق-غرب-علم و صنعت	۷۹.۵۸
۸	شرق-غرب-خاوران	۹۳.۲۷
۹	شرق-غرب-پونک	۵۹.۷۱



ردیف	گزینه‌های موجود در سناریو	حوزه خدمت‌رسانی (درصد)
۱۰	شرق-بییهقی-علم و صنعت	۴۷.۳۱
۱۱	شرق-بییهقی-خاوران	۶۱.۲۱
۱۲	شرق-بییهقی-پونک	۵۳.۷۶
۱۳	شرق-علم و صنعت-خاوران	۵۷.۴۲
۱۴	شرق-علم و صنعت-پونک	۶۴.۴۸
۱۵	شرق-خاوران-پونک	۷۳.۲۵
۱۶	جنوب-غرب-بییهقی	۸۲.۳۸
۱۷	جنوب-غرب-علم و صنعت	۹۵.۹۹
۱۸	جنوب-غرب-خاوران	۸۱.۳۸
۱۹	جنوب-غرب-پونک	۶۹.۴۹
۲۰	جنوب-بییهقی-علم و صنعت	۷۲.۸۹
۲۱	جنوب-بییهقی-خاوران	۶۴.۵۰
۲۲	جنوب-بییهقی-پونک	۵۵.۶۵
۲۳	جنوب-علم و صنعت-خاوران	۶۹.۲۸
۲۴	جنوب-علم و صنعت-پونک	۷۲.۶۳
۲۵	جنوب-خاوران-پونک	۷۲.۳۸
۲۶	غرب-بییهقی-علم و صنعت	۸۰.۸۳
۲۷	غرب-بییهقی-خاوران	۸۶.۷۶
۲۸	غرب-بییهقی-پونک	۴۹.۹۷
۲۹	غرب-علم و صنعت-خاوران	۹۴.۱۲
۳۰	غرب-علم و صنعت-پونک	۶۸.۰۷
۳۱	غرب-خاوران-پونک	۷۵.۴۵
۳۲	بییهقی-علم و صنعت-خاوران	۶۱.۷۰
۳۳	بییهقی-علم و صنعت-پونک	۵۵.۷۹
۳۴	بییهقی-خاوران-پونک	۵۸.۳۳
۳۵	علم و صنعت-خاوران-پونک	۷۵.۸۸



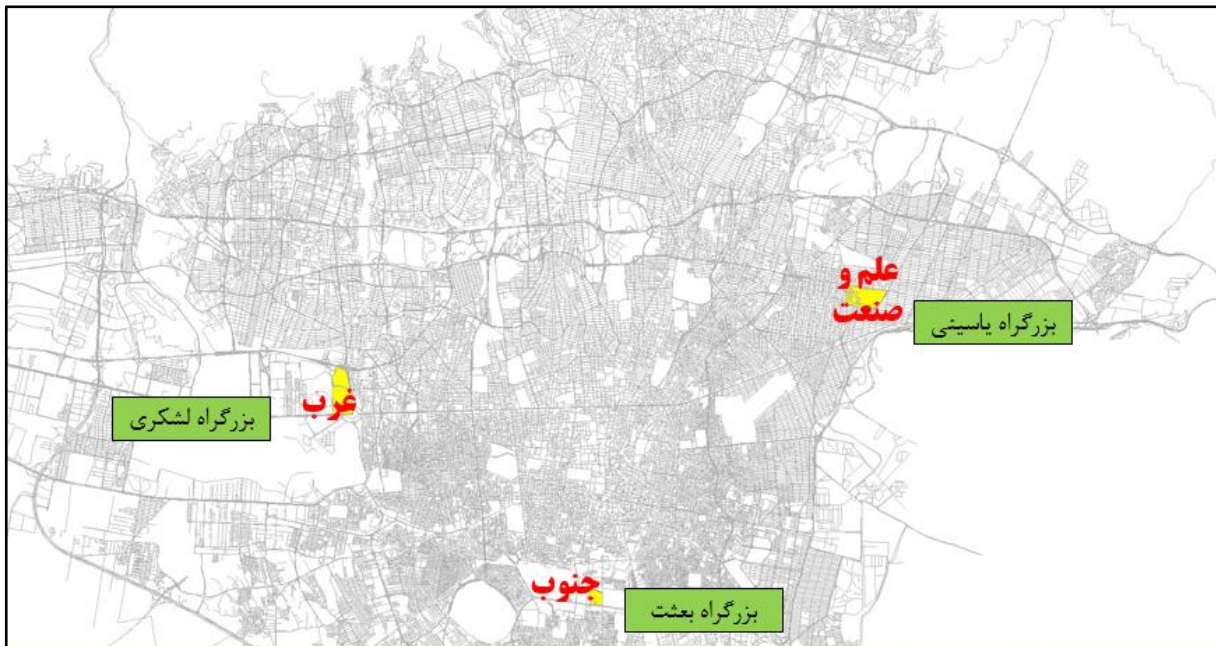
شکل ۵-۸- سناریوی اول: پایانه شرق، پایانه جنوب و پایانه غرب



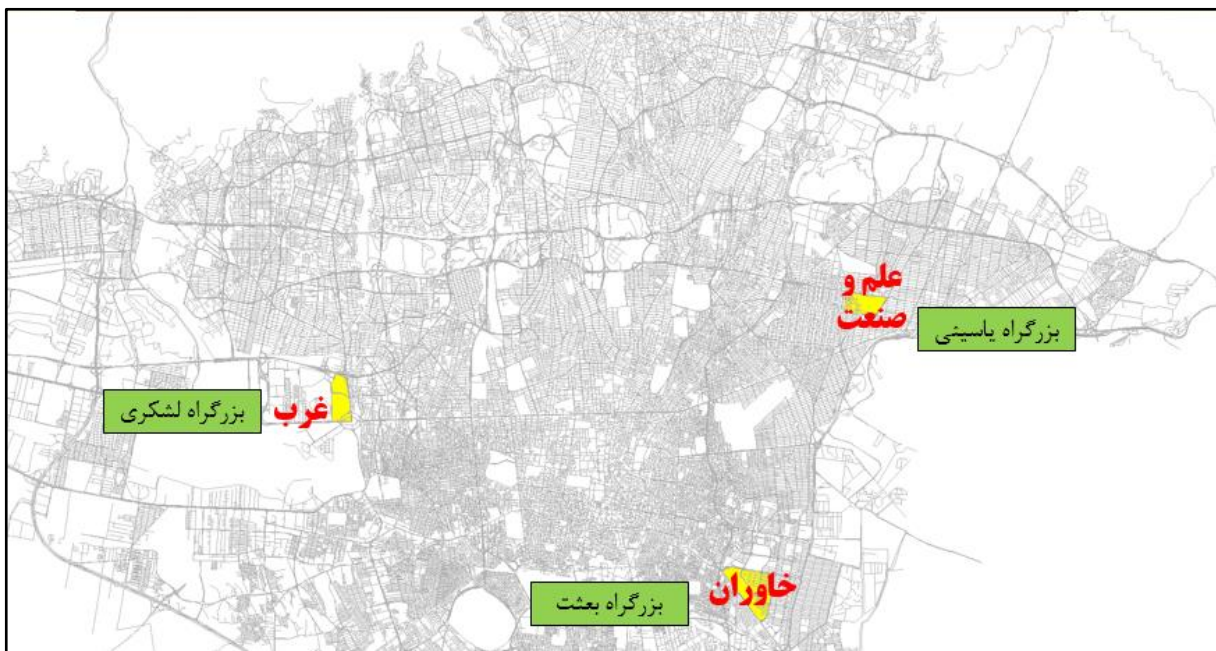
شکل ۵-۹- سناریوی سوم: پایانه شرق، پایانه غرب و پایانه خاوران

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران				
	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	ویرایش:	گزارش:		تاریخ:
	۰۲	۰۳	مرداد ۱۴۰۳		صفحه ۸۰





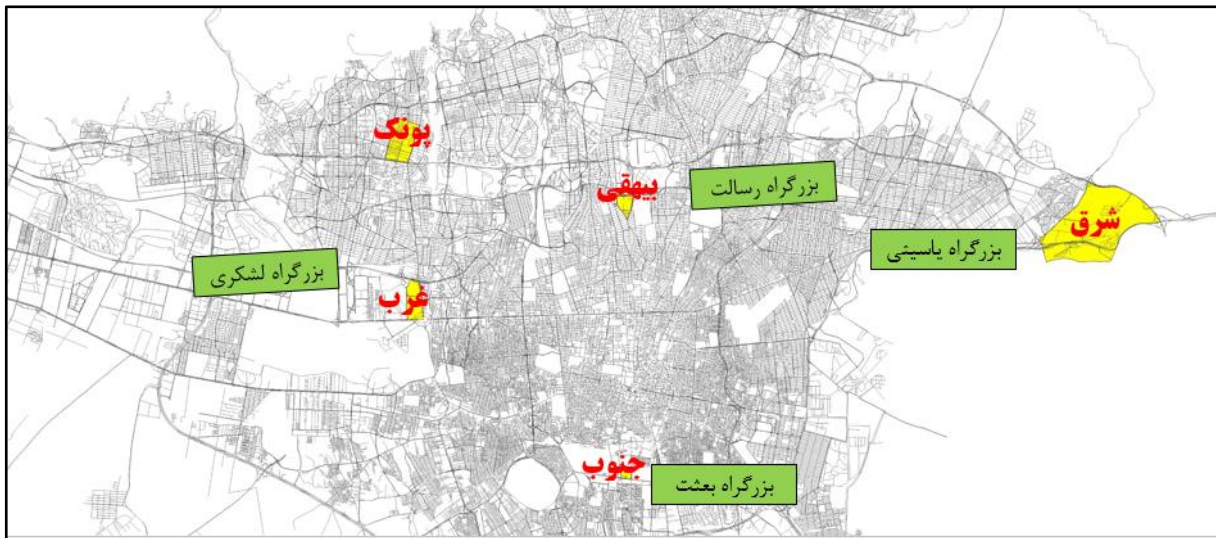


شکل ۵-۱۰- سناریوی ششم: پایانه جنوب، پایانه غرب و پایانه علم و صنعت



شکل ۵-۱۱- سناریوی هشتم: پایانه غرب، پایانه علم و صنعت و پایانه خاوران

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران				
	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	ویرایش: ۰۲	گزارش: ۰۳		تاریخ: مرداد ۱۴۰۳
	صفحه ۸۱				



شکل ۵-۱۲- سناریوی دوازدهم: پایانه شرق، پایانه جنوب، پایانه غرب، پایانه بیهقی و پایانه پونک (عدم انجام کار)

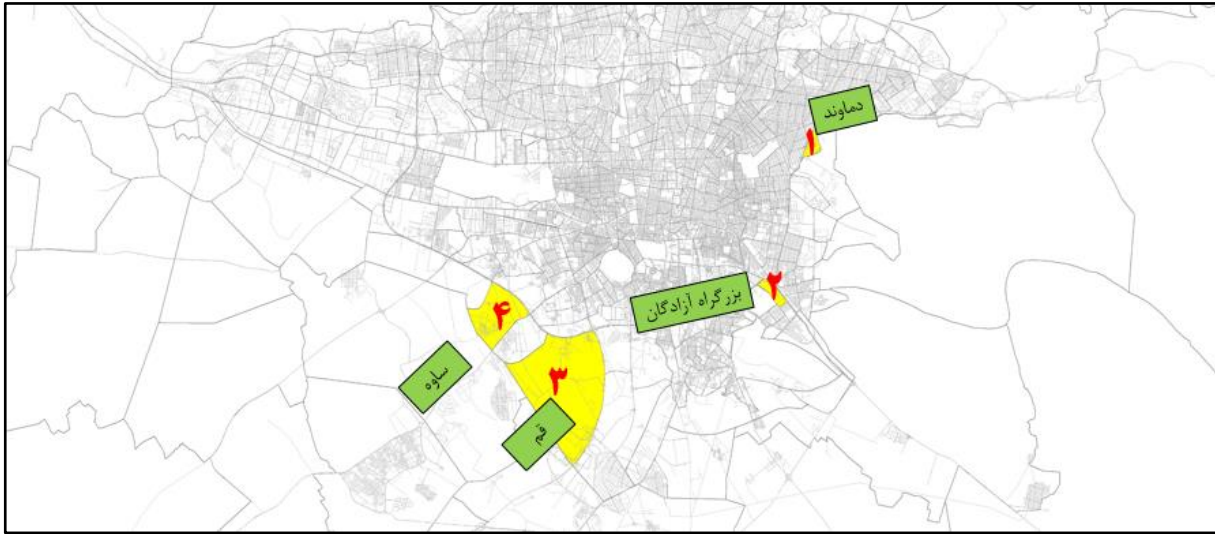
۵ سناریوی باقی مانده در ادامه مورد بررسی قرار گرفته‌اند. نحوه مقایسه آن‌ها بر اساس معیارهای مکان‌یابی در جدول ۵-۴۲ ارائه شده است. در هر معیار، به سناریوی با بهترین شرایط امتیاز یک و به سناریوی با ضعیف‌ترین شرایط امتیاز صفر تعلق می‌گیرد. سایر سناریوها نیز به همین نسبت امتیازی بین صفر تا یک را به خود اختصاص می‌دهند. با توجه به جدول ۵-۴۲، سناریوی پنجم (عدم انجام کار) به‌عنوان بهترین سناریو انتخاب شده است. از مجموع ۵ پایانه موجود در سناریوی پنجم، پایانه‌های شرق، جنوب، غرب و بیهقی به‌عنوان متمرکز و پایانه پونک به‌عنوان نیمه‌متمرکز پیشنهاد می‌شود.

جدول ۵-۴۲- مقایسه سناریوهای نهایی بر اساس معیارهای مکان‌یابی

رتبه	نهایی	توسعه	سازگاری	تملك	برون‌شهری	معاير	همگانی	سناریو
۳	۰/۲۸۲۷	۰/۵۰	۰/۴۰	۰/۷۵	۰/۰۵	۰/۰۰	۰/۳۵	۱
۵	۰/۱۴۲۰	۰/۰۰	۰/۱۳	۰/۵۰	۰/۰۲	۰/۰۱	۰/۲۱	۲
۲	۰/۳۱۲۵	۰/۵۰	۰/۲۷	۰/۵۰	۰/۱۰	۰/۱۷	۰/۴۱	۳
۴	۰/۱۷۱۸	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۲۵	۰/۰۷	۰/۱۸	۰/۲۷	۴
۱	۱/۰۰۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	۵

همچنین به‌منظور تسهیل دسترسی مسافران به اتوبوس‌های برون‌شهری، کاهش زمان سفر درون‌شهری و ساماندهی توقفگاه‌های غیررسمی اتوبوس‌های برون‌شهری، ۴ ناحیه ترافیکی به‌عنوان محل پیشنهادی ایجاد پایانه غیرمتمرکز پیشنهاد شده که موقعیت آن‌ها در شکل ۵-۱۳ نشان داده شده است. در مکان‌یابی پایانه‌های غیرمتمرکز، قرار گرفتن در مسیر حرکت اتوبوس‌های برون‌شهری و دسترسی مسافران به شبکه حمل‌ونقل

همگانی انبوه‌بر درون‌شهری مورد توجه قرار گرفته است.





شکل ۵-۱۳- موقعیت پایانه‌های غیرمتمرکز پیشنهادی

## ۶- تحلیل، ارزیابی و ارائه پیشنهادات برای دسترسی اتوبوس‌های بین‌شهری به گزینه های پیشنهادی

همان‌طور که پیش از این گفته شد، ۲ ناحیه ترافیکی جدید جهت مقایسه و بررسی تکمیلی به‌عنوان کاندیدای احداث پایانه معرفی شده است. در این بخش از مطالعه دسترسی اتوبوس‌های برون‌شهری به گزینه مذکور از طریق شبکه بزرگراهی درون‌شهری مورد ارزیابی قرار گرفته است.

گزینه شماره ۱ (پایانه علم و صنعت) در تقاطع بزرگراه‌های شهید سلیمانی و شهید باقری واقع شده و به بزرگراه شهید یاسینی نیز دسترسی مناسبی دارد. این گزینه با قرار گرفتن در محدوده شرقی تهران، مسیر مناسبی را در اختیار اتوبوس‌های برون‌شهری جهت خروج از دروازه‌های شرقی از قبیل جاده فیروزکوه و جاده گرمسار قرار خواهد داد. گزینه شماره ۱ و معابر بزرگراهی اطراف آن در شکل ۶-۱ نشان داده شده است.

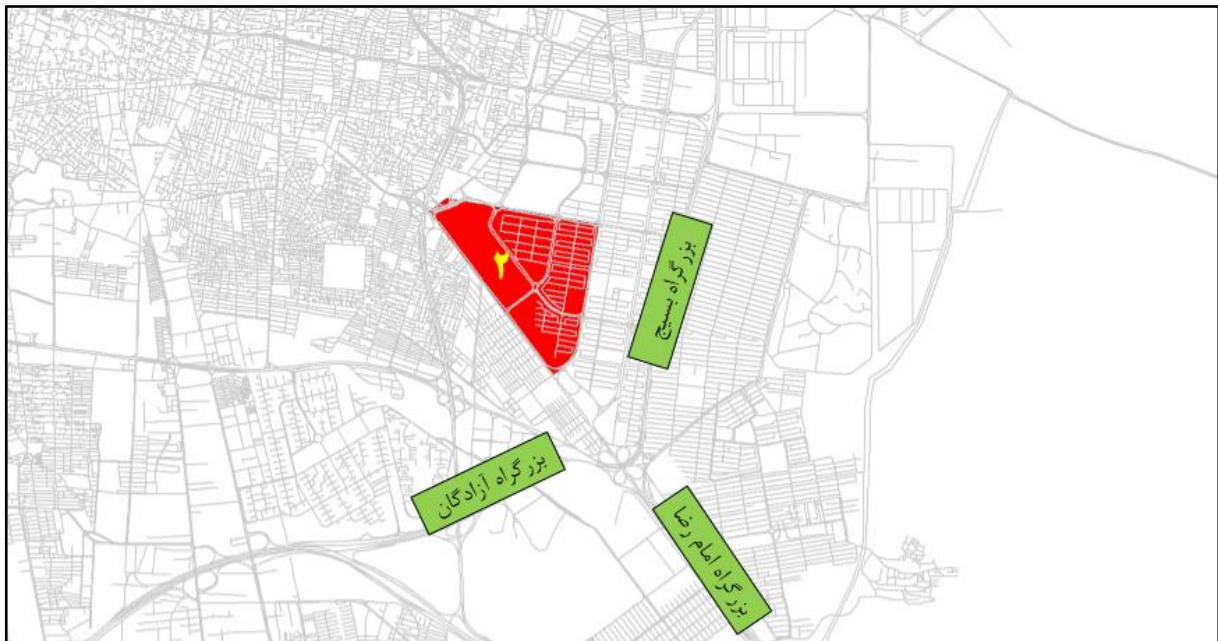
	صفحه ۸۳			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			







شکل ۱-۶- گزینه شماره ۱ و بزرگراه‌های اطراف آن

گزینه شماره ۲ (پایانه خاوران) در تقاطع بزرگراه‌های بسیج و خاوران واقع شده و به بزرگراه آزادگان نیز دسترسی مناسبی دارد. این گزینه با قرار گرفتن در محدوده جنوب شرقی تهران، مسیر مناسبی را در اختیار اتوبوس‌های برون‌شهری جهت خروج از دروازه‌های شرقی و جنوبی از قبیل جاده فیروزکوه، جاده گرمسار و جاده قم قرار خواهد داد. گزینه شماره ۲ و معابر بزرگراهی اطراف آن در شکل ۲-۶ نشان داده شده است.



شکل ۲-۶- گزینه شماره ۲ و بزرگراه‌های اطراف آن

	صفحه ۸۴	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲		

## ۷- تحلیل، ارزیابی و ارائه پیشنهادات برای دسترسی مسافران به گزینه‌های پیشنهادی



در این بخش از مطالعه دسترسی مسافران به گزینه‌های جدید پیشنهادی از طریق شبکه حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری مورد ارزیابی قرار گرفته است.

گزینه شماره ۱ (پایانه علم و صنعت) که موقعیت آن در شکل ۷-۱ نشان داده شده است، دسترسی مناسبی به خط ۲ مترو و خطوط ۱، ۳ و ۶ اتوبوس تندرو خواهد داشت.





شکل ۷-۱- گزینه شماره ۱ و خطوط حمل‌ونقل همگانی انبوه‌بر اطراف آن

گزینه شماره ۲ (پایانه خاوران) که موقعیت آن در شکل ۷-۲ نشان داده شده است، دسترسی مناسبی به خطوط ۲، ۳ و ۹ اتوبوس تندرو خواهد داشت.

	مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران			
	صفحه ۸۵	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای	
	تاریخ:	گزارش:		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲	



شکل ۲-۷- گزینه شماره ۲ و خطوط حمل و نقل همگانی انبوه بر اطراف آن

	صفحه ۸۶			مطالعات جامع پایانه‌های برون‌شهری تهران		
	تاریخ:	گزارش:	ویرایش:	بند ۳- مکان‌یابی پایانه‌های مسافری برون‌شهری جاده‌ای		
	مرداد ۱۴۰۳	۰۳	۰۲			