

- تبصره ۱۳، چالش‌ها و دستاوردها
- در حاشیه تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵، سهم حمل و نقل همگانی
- اصول و مبنای خلاقیت در مدیریت شهری (راهبردها)
- حمل و نقل عمومی ریلی شهری بار و یکرد نوریل
- تبصره ۱۳، مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی
- سند سالگی ترابری همگانی شهری: از در شبکه تا اتوبوس
- قوانین آئین نامه‌ی اجرایی و دستورالعمل‌های مربوط به تبصره ۱۳
- سامانه حمل و نقل عمومی غیرریلی
- بررسی استراتژی حمل و نقل شهری در قاهره
- آموزش شهرداریان آغاز شد



مامی توانیم

نظام اسلامی امروز از لحاظ ثبات سیاسی، کار و تلاش خستگی ناپذیر مسئولان و اعتماد مردم به آنان، یکپارچگی و همدلی مسئولان، برخورداری از نسل جوان امیدوار به آینده و دل بسته به ارزش های دینی، مبارزه جدی با فساد و تبعیض، پیگیری مشکلات مردم به ویژه محرومان، شاخصهای مختلف اقتصادی و اجتماعی، اقتدار و منزلت اجتماعی در عرصه بین المللی و موقعیت متزلزل دشمنان در وضعیتی بسیار خوب نسبت به سالیان گذشته و در یکی از بهترین و برتری شرایط قرار دارد.



محتوای اصلی: تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵

شرح‌ریزی یک پروژه به‌سور اصلی

عزت‌الله‌الله‌پور، رئیس هیئت مدیران هیئت مدیران و مشاوران مشاوران

۱. مطالب مطرح در معادله لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیست.
۲. معادله در پروازش تا حدی به‌سور است.
۳. مطالب از سالی به هیچ‌وجه بازگردانده نخواهند شد.
۴. استفاده از مطالب و طرح‌های معادله تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
۵. مقالات باید با سیستم‌های لوح فشرده در محیط (فارسی Win XP) همراه باشد.

یادداشت سردبیر
گزارش اصلی
 تبصره ۱۳، چالش‌ها و دستاوردها ۵
اندیشه پژوهش
 - در جلسه تبصره ۱۳، سهم حمل و نقل همگانی / محبوسه‌گذاری شهری ۱۰
 - اصول و مبنای خلاقیت در مدیریت شهری (راهبردها) / عبدالرضا کردی ۱۴
 حمل‌ونقل عمومی ریلی شهری با رویکرد متروپل / صادق محمدی ۱۸
گفتگو
 تبصره ۱۳، نکته برجسته بودجه ۸۵ / مصاحبه با وزیر کشور ۲۲
بخش ویژه
 مدیریت ترافیک و تبصره ۱۳ / مصاحبه با رئیس شورای عالی ترافیک ۲۴
 تبصره ۱۳، مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی / مصاحبه با حمید رضا کاتوزیان ۲۶
 مشاور حقوقی / دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها و ۲۷
سده شهرداری‌ها
 صدسالگی تریبی همگانی شهری / از درشکه تا اتوبوس / عباس جلالی ۳۰
قانون شهر
 قوانین آئین‌نامه‌ی اجرایی و دستورالعمل‌های مربوط به تبصره ۱۳ ۳۲
 آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ ۳۴
 سامانه حمل و نقل عمومی غیرریلی ۳۸
 دستورالعمل نحوه تأمین و واگذاری مینوس توسط وزارت کشور به بخش غیردولتی ۴۵
شوراها و مشارکت
 جلسه علنی غیررسمی مجلس در خصوص تبصره ۱۳ بودجه ۵۶
تجربیات جهانی
 بررسی استراتژی حمل و نقل شهری در قاهره / حامد حبیبی ۶۴
دیدگاه
 نگاهی به آرامستان (گورستان) در شهر / هاشم نوروزی فرد ۶۸
اخبار سازمان
 دبیر خانه دائمی جنبش نرم‌افزاری با رویکرد مدیریت شهری / آموزش شهرداری‌ان کشور آغاز شد و ۷۴
اخبار کوتاه
 اجرای طرح‌های نو در حمل‌ونقل عمومی الوند / زیرگذر نیس اکرم در تبریز به بهره‌برداری رسید و ۷۸
 معرفی دفاتر سازمان / دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک ۸۲
یک شهر یک نگاه
 - اراک، اردبیل، اهواز ۸۵
معرفی پایگاه‌های شبکه / سایت تبصره ۱۳ / محمدرضا جمشیدیان، ۸۸
تازه‌های نشر / کتاب سبز شهرداری، حمل و نقل شهری ۸۹
فهرست انگلیسی ۹۰

صاحب امتیاز: وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
 مدیر مسئول: سید مهدی هاشمی
 سردبیر: عبدالملک صاحب محمدی
 مدیر هنری: حمید استعدیاری
 حروفچین: خانه روده، منصوره توانا
 ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
 شماره کتان: ۵۰۰۰ نسخه



در ایران اسلامی بهمن ماه و دهه فجر جایگاه ویژه‌ای دارند. این ایام هر ساله یادآور روزهای پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۵۷ است و دهه فجر آیینه‌ای برای نمایش افتخارات حاصل از وقوع انقلاب اسلامی و عملکرد مجریان در طول سال.

حساسیت اهمیت موضوع تبصره ۱۲ با عنایت به مطلب بالا باعث شده است تا این شماره اندکی متفاوت از شماره‌های گذشته باشد. انتشارات همچنین مشتاقانه در انتظار مطالب شما است تا هر چه بیشتر به غنی محصولات خود، در قالب ماهنامه‌ها، فصلنامه‌ها و کتب بیفزایید.

از شیوه‌های نوین حمل و نقل (با مطالعه و بررسی اساسی) از سوی دیگر می‌بایستی در یک مجموعه مدنظر قرار گیرد. معیار از آن همافکنی بین کلیه نهادها و مراکز تأثیرگذار از کارخانه‌های خودروسازی تا شهرداری‌ها، از قانون نویسان تا پلیس، از صنوف و اقشار مردم تا سازمانهای سیاستگذار کلان در این حوزه می‌باشد تا برخورد با آن به صورت مقطعی نبوده و رفع مشکل به صورت اساسی و هدایت شده انجام پذیرد. بحث مدیریت واحد شهری در اینجا به وضوح اهمیت و جایگاه خود را نشان می‌دهد تا هدایت و راهبری این معضل با مدیریت و هوشمندی حل شده و آرامش در شهر حکمفرما گردد.

بدون شک شهر نمی‌تواند در خدمت ماشین باشد و عدم مذاقه متولیان و پراکندگی و تعدد مراکز تصمیم‌گیری امروز تمامی انرژی شهر را در جهت رفع مشکل ترافیک به کار گرفته است که صد البته، مناسبانه ناموفق هم بوده است و حالا سایر بخشها هم تبعات نامطلوب ناشی از طرحهای ترافیکی را در حوزه خود احساس می‌کنند.

برنامه ریزی اصولی و اجرای تقویم‌های زمانی و حل مشکل حمل و نقل درون شهری به عنوان یکی از بزرگ‌ترین موانع زندگی شهری، می‌تواند الگویی موفق برای سایر مشکلات شهری باشد. و به اعتقاد ما تبصره ۱۲ این توان بالقوه را داراست و می‌بایستی با قدرت کامل به فعلیت برساند.

این شماره دربرگیرنده دیدگاه‌ها، گزارش‌ها و بیان عملکرد مجریان تبصره ۱۲ پروژه وزارت کشور می‌باشد تا با استفاده از این رسانه مکتوب به حجم عمده‌ای از حملات و هجمه‌های انتقادی جامعه، با نگاه علمی و رویکردی کاربردی پاسخی شایسته داشته باشد. مخاطبان ما مدیران، کارشناسان و برنامه‌ریزان امور شهری هستند که همگی با عمق فاجعه و مسائل جاشیه‌ای آن و محدودیت‌ها و تنگناهای اداری در ارائه راه‌حل‌ها آشنایی دارند.

امروزه تقریباً تمامی مدیران شهرهای بزرگ، بوظرف کردن مشکل حمل و نقل و ترافیک را جزو وظایف اصلی در برنامه‌ریزی‌های شهری محسوب می‌نمایند. تبعات ترافیک در شهرهای بزرگ آنچنان وسیع و جدی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت و مخاطرات آن گاهی تمامی زندگی شهری را تحت الشعاع خود قرار می‌دهد. مباحث و موضوعات فنی، اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی از نتایج غیرقابل پیش‌بینی حمل و نقل پروژه در درون شهر می‌باشد که بیانگر وجود دیدی وسیع، کلان و همه‌جانبه برای مقوله ترافیک و حمل و نقل در نگاه برنامه‌ریزان و مدیران شهر می‌باشد. ترافیک معضلی است که تقریباً تمام شهروندان (شهروندان) با آن مواجه می‌شوند و تبعات آن تا مدت‌ها باقی است. عدم تناسب بین روشهای مقابله با ترافیک با عوامل گسترش دهنده آن هر روز بعد تازه‌ای بر این معضل می‌افزاید. راهکارهای اصلاحی با سرعت لاک پشتی به گردن ترافیک نمی‌رسند.

تبصره ۱۲ می‌تواند انقلابی در این حوزه باشد و پیش‌بینی این حجم بوده به منظور رفع مشکلات حمل و نقل درون شهری نشان از عزمی بلند برای حل اصولی این مشکل دارد. جایگاه اختصاصی بوده در قانون، برای رفع مشکلی این‌گونه سابقه نداشته است. قانون نویسان و برنامه‌ریزان شهری این بار کمر همت بسته‌اند تا مشکل حمل و نقل درون شهری رفع گردد. آنچه پس از این مرحله اهمیت می‌یابد اجرای درست، به موقع و کامل تبصره است تا در مرحله اجرا نمود بروز و تأثیر خود را به رخ بکشد. مطالعات اساسی و استفاده از تمامی روشهای علمی و پیشرفته و در کنار آن توجه کامل به وضع موجود و یافت شهرها از اقدامات و فازهای اولیه تبصره ۱۲ بوده است تا عملیات اجرایی بیشترین موفقیت را به دست آورند.

آنچه قابل ذکر است اینکه در رفع ترافیک شهر موارد متعددی همچون حذف سفرهای زائد، کوتاه کردن فواصل و تجمع مراکز صنعتی و ... از یک سو و استفاده



تبصره ۱۳ چالش‌ها و دستاوردها

مقدمه

تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ را شاید بتوان نقطه عطفی در نظام کلان برنامه‌ریزی حمل‌ونقل کشور و از آن مهم‌تر در جهت بهبود وضعیت محط‌نویس شهرهای بزرگ کشور دانست.

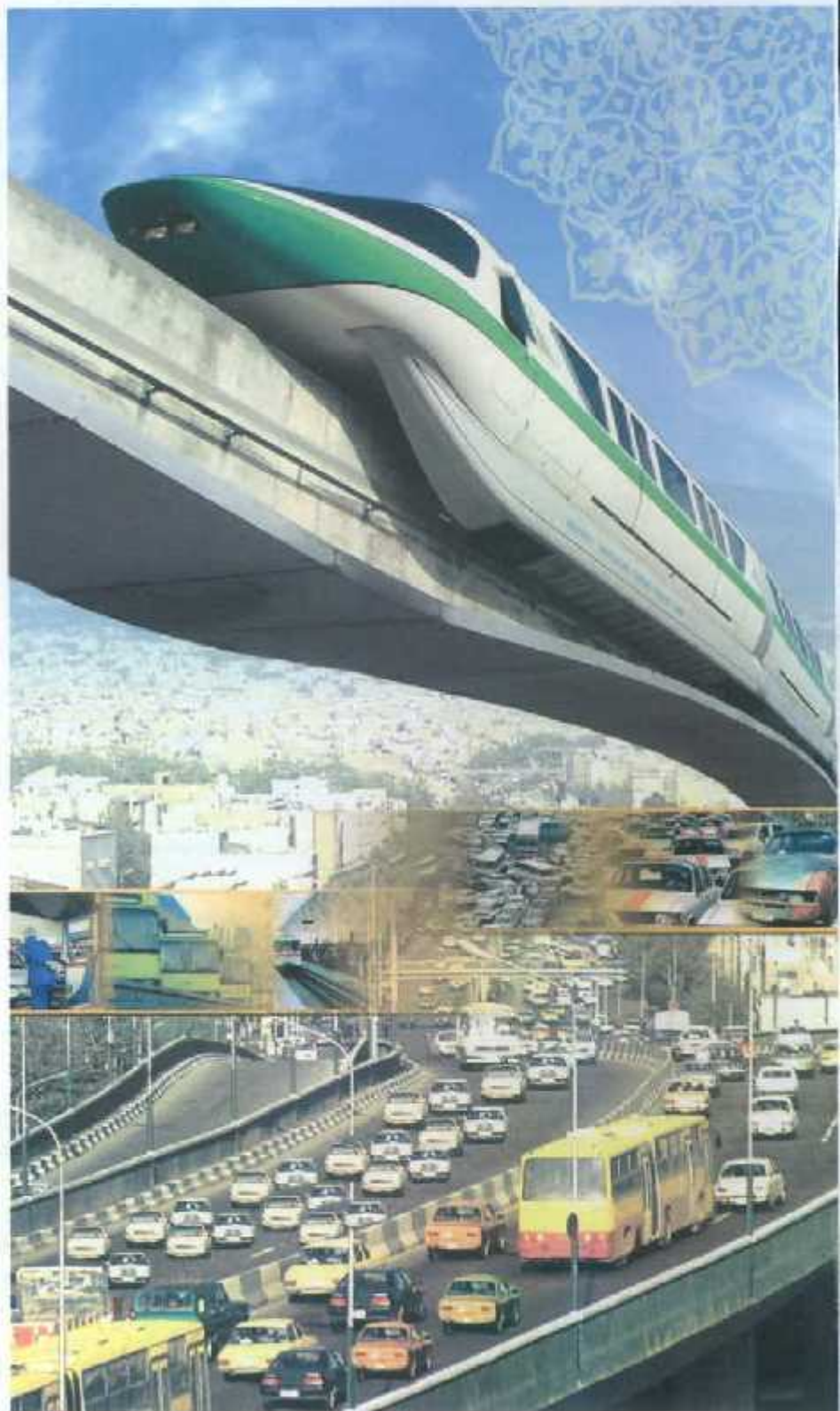
در این تبصره برای نخستین بار موضوع حمل‌ونقل درون شهری به عنوان نظامی یکپارچه و بهم پیوسته دیده شده و راهکارها و سیاست‌های متنوعی در زمینه‌های مختلف ارائه گردیده است. از جمله مهم‌ترین مباحث مطروحه در تبصره ۱۳، می‌توان به خارج کردن خودروهای فرسوده، تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون شهری، گازسوز کردن خودروها، مدیریت تقاضای حمل‌ونقل و ... اشاره کرد.

در طول سال جاری با مدیریت و سیاستگذاری هیأت ویژه رئیس‌جمهور و با محوریت وزارت کشور تلاش‌های بسیاری در جهت اجرایی کردن مفاد تبصره ۱۳ صورت پذیرفته است. اکنون که در ماه‌های پایان سال قرار داریم، فرصت مناسبی است تا با نگاهی به عملکرد و دستاوردهای این تبصره، برخی مشکلات و مسائل موجود را نیز بررسی کنیم تا در سال‌های آتی شاهد پیشرفت‌ها و موفقیت‌های بیشتری در این زمینه باشیم.

خروج خودروهای فرسوده

یکی از مهم‌ترین بخش‌های تبصره ۱۳، بحث خروج حدود ۲۵۰ هزار خودرو فرسوده از چرخه حمل‌ونقل درون شهری است. با خارج شدن این تعداد خودروی فرسوده، بخش عمده‌ای از آلودگی‌های ریزش محلی در شهرهای بزرگ مرتفع شده و همچنین در مصرف سوخت به طور چشمگیری صرفه‌جویی خواهد شد.

مهندس علی‌اکبر نجاریان رئیس‌استاد طرح‌های ویژه دولت و مجری تبصره ۱۳ در این زمینه می‌گوید: «برای خروج خودروهای فرسوده، در یک تقسیم‌بندی کلی، آنها را به دو گروه تاکسی‌ها و خودروهای شخصی تقسیم‌بندی کردیم.





علی اکبر موشایغی
رئیس ستاد طرح‌های روستا و شهر روستا و شهریسم، ۱۳

طبق وظیفه‌ای که قانون در تبصره ۱۲، برای ما مشخص کرده است، تا پایان برنامه (تیرماه ۸۶) باید ۲۵۰ هزار خودروی فرسوده را از رده خارج کنیم. به این منظور ما خروج ۲۰۰ هزار خودروی شخصی و ۵۰ هزار تاکسی فرسوده از شبکه حمل و نقل کشور را در دستور کار قرار دادیم. کار ثبت نام تاکسی‌ها تمام شده و زمان بندی‌ها نیز انجام و متقاضیان برای دریافت تسهیلات به بانک‌ها معرفی شده‌اند که از تعداد معرفی شده به بانک حدود ۱۶ هزار نفر اعتبار سنجی شده‌اند و ۱۲ هزار و ۳۱۰ نفر خودرو تحویل گرفته‌اند.

برخی از هموطنان، مراحل اسقاط خودروشان را هم طی کرده‌اند و خودروی جدید دریافت کرده‌اند اما تعدادی هم به علت نقص مدارک هنوز کارشان انجام نشده است. تاکسی‌های فرسوده باقی مانده هم در مرحله ساماندهی مسافرکش‌ها جایگزین می‌شوند. اما در بخش خودروهای شخصی فرسوده با اعلام فراخوان ۲۷۵ هزار نفر ثبت نام کردند ولی ما توانایی داشتیم که تنها ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده را معاوضه کنیم. بنابراین قرعه‌کشی انجام شد و براساس آن، کار جایگزینی خودروها آغاز شد.

مهندس سیدرضا فاطمی مجری طرح نوسازی خودروهای فرسوده نیز ضمن مثبت اعلام کردن روند اجرای این طرح، طراحی فرآیند آن را با استفاده از تجربیات گذشته و براساس مهندسی مجدد می‌داند و می‌افزاید که این فرآیند تا اول مهرماه سال جاری به صورت نظری طراحی شد و در جریان اجرای آزمایشی، تکمیل و رفع اشکال شد. وی در مورد ساختار نوسازی خودروهای فرسوده و مراحل آن می‌گوید: «ساختار نوسازی خودروهای فرسوده در ۳ سطح می‌باشد که در سطح اول کمیته نوسازی خودروهای فرسوده است که وظیفه نظارت عالی بر اجرای طرح دارد.

در سطح دوم، مجری طرح نوسازی است که این کار توسط وزارت کشور و در ستادی به نام ستاد نوسازی خودروهای فرسوده و زیر نظر معاونت عمرانی صورت می‌گیرد.

در سطح سوم، مدیران استانی قرار دارند در این سطح مدیران کل دفاتر امور شهری و روستایی استانداری‌ها هستند که وظیفه نظارتی در استان خود را در اجرای طرح برعهده دارند.

مراحل اجرای این طرح در سه مرحله طراحی فرآیند و امکان‌سنجی و اجرا در حال انجام است.

مهندس فاطمی، طراحی سامانه یکپارچه اطلاعات، ساماندهی مرکز بازیافت و اسقاط، برگزاری نشست‌های توجیه عوامل (لازم به ذکر است تاکنون ۸ نشست منطقه‌ای برای شعب بانک عامل و ۳ نشست با مراکز بازیافت و اسقاط برگزار شده است)، برقراری ارتباط بین مدیریت ارشد بدنه سازمان‌های ذخیل در فرآیند، اطلاع‌رسانی به عموم مردم، عقد قرارداد بین وزارت کشور و بانک ملت در جهت اعطای ۱۲۵ هزار وام ۵۰ میلیون ریالی برای متقاضیان یا سود ۷ درصد، مذاکره با بانک سپه، صادرات، ملی، تجارت، برای عقد قرارداد ۱۲۵ هزار متقاضی بعدی، را از جمله اقدامات انجام شده برای انجام طرح برمی‌شمرد.

مهندس فاطمی، ۴ مرکز را از جمله عوامل اصلی اجرایی طرح می‌داند که عبارتند از بانک‌ها، راهور ناجا، مراکز بازیافت و اسقاط

و خودروسازان، وی در مورد فعالیت‌های آنها و اقدامات صورت پذیرفته از سوی هر کدام از این عوامل می‌گوید: «بانک ملت حدود ۹۰۰ شعبه از مجموع ۲۰۰۰ شعبه خود را برای این طرح در نظر گرفت و این شعب، آموزش مربوطه را فرا گرفته‌اند. همچنین بانک‌های سپه، صادرات، تجارت و ملی نیز ضمن همراهی در این طرح مجموعاً ۲۲۰۰۰ شعبه در سطح کشور را فعال ساختند. راهور ناجا اطلاعات ۲۰۰ هزار خودرو فرسوده را وارد کرد و همچنین نرم‌افزاری یکپارچه جهت صدور گواهی اسقاط تجمیعی طراحی شده است.

عامل سوم که در این طرح نقش زیادی داشت مراکز بازیافت و اسقاط بود که دریافت مجوزهای لازم برای فعالیت و آماده‌سازی امکانات اسقاط و بازیافت خودرو از جمله اقدامات در این مرحله بود. در ارتباط با عامل چهارم یعنی خودروسازان نیز آموزش نمایندگی‌های فروش و تهیه نرم‌افزار لازم برای فرآیند نوسازی از جمله اقدامات در این قسمت بود.

مهندس فاطمی، عملکرد ستاد نوسازی خودروهای فرسوده در مرحله اجرا را محدود به نظارت می‌داند که این کار نیز با تهیه نرم‌افزار مدیریت فرآیند و دریافت گزارش از عوامل و نیز دریافت اطلاعات از طریق نرم‌افزار مدیریت طرح، مرکز تماس، بازدید و تماس تلفنی صورت گرفته است که حاصل نظارت و واکنش آن از طریق اعلام تخلف به سازمان ذی‌ربط و اطلاع‌رسانی به متقاضیان انجام گرفت.

یکی از مهم‌ترین گروه‌ها در بخش نوسازی خودروهای فرسوده، تاکسی‌ها و مسافربرهای شخصی هستند که تردد زیادی در محدوده شهرها دارند که با نوسازی این بخش، می‌توان شاهد کاهش آلودگی‌ها و همچنین صرفه‌جویی در مصرف سوخت باشیم. فاطمی در این مورد می‌گوید: «ثبت نام در مرحله اول از تاکسی‌ها در تاریخ ۱۴ مردادماه آغاز شد که تا به حال از ۳۵ هزار تاکسی فرسوده، ۲۳ هزار متقاضی ثبت نام کرده‌اند و بیش از ۱۸ هزار متقاضی به نمایندگی‌های سایپا و ایران خودرو معرفی شده‌اند. این ثبت نام برای خودروهای سواری و وانت نیز از تاریخ ۵ لغایت ۲۲ مهرماه انجام شد که ۳۷۰ هزار متقاضی ثبت نام کردند.

اجرای آزمایشی با ۱۰۰۰ تاکسی از اول مهرماه ۸۵ آغاز و اولین تاکسی در ۱۰ مهرماه تحویل متقاضی گردید؛ که در پایان ۳۲ روز این تعداد تاکسی تعویض شد و ما تنها شاهد ۲ روز تأخیر بیش از استاندارد تعریف شده بودیم.

مهندس فاطمی در مورد نوسازی سایر خودروها و مراحل انجام آن نیز می‌افزاید: «برای اجرای کامل فرآیند، تاکسی‌ها بدون نوبت و مابقی ثبت نام شدگان با اولویت‌های تعیین شده توسط خودروسازان (۸ اولویت در سایپا و ۱۲ اولویت در ایران خودرو) به بانک برای تکمیل پرونده اعتباری معرفی می‌شوند. معرفی به بانک برای تاکسی‌ها از ۲۰ مهرماه و خودروهای سواری ۶ آبان‌ماه آغاز گردید.

تا ۷ بهمن ماه ۲۲۵ هزار متقاضی به بانک عامل معرفی شده‌اند که از این تعداد حدود ۱۱۵ هزار نفر را بانک تأیید و پرونده اعتباریشان تکمیل شده است و ۱۳۴ هزار خودرو اسقاط شده است. با دریافت وام ۲۵ هزار متقاضی موافقت و تا به حال





سیدرضا فاطمی
مجری طرح نوسازی خودروهای ایران، ووه

موفق به تحویل خودرو ۹۰ هزار منقاضی شده‌ایم که این تعداد مربوط به دو شرکت ایران خودرو و سایپا است. قابل ذکر است طبق توافق تمامی این خودروها به صورت دوگانه‌سوز به منقاضیان تحویل داده خواهد شد.

مهندس فاطمی با بیان این که طرح نوسازی خودروهای فرسوده از جمله تکالیف مندرج در تبصره ۱۲ است که مستقیماً با مردم در ارتباط است، حوزه کاری این طرح را گسترده و دارای موانع زیاد می‌داند اما امیدوار است با آماده شدن بشر کار و برطرف کردن موانع، این کار در مرحله‌های بعد با سرعت بیشتری دنبال شود.

مهندس فاطمی افزود با انجام هماهنگی‌ها و برطرف کردن موانع، فرآیند نوسازی خودروهای فرسوده از سرعت خوبی در حال حاضر برخوردار است.

حمل و نقل عمومی

یکی دیگر از بخش‌های مهم تبصره ۱۲ بحث تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری از طریق خرید و توزیع اتوبوس، تاکسی، ون و مینی‌بوس در شهرهای کشور است. همچنین کمک به احداث شبکه مترو در کلان‌شهرها نیز از جمله مواد مندرج در این بخش از تبصره است.

مهندس کامران حاج نصرالهی، مدیر شورای عالی ترافیک کشور، حمل و نقل عمومی را از موارد مورد توجه تبصره ۱۲ می‌داند و در ادامه می‌افزاید: «اگر به کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوای کلانشهرها اهمیت دهیم باید برای توسعه حمل و نقل و گسترش آن کوشش نماییم و از اهداف این تبصره که در صورت قانون شدن، محقق می‌شود افزایش سهم حمل و نقل عمومی ۷۵ درصد است و اگر بتوانیم سهم حمل و نقل عمومی را در سال ۹۶ به ۷۵ درصد برسانیم مطمئناً آلودگی هوای کلانشهرها و مصرف زیاد سوخت قابل کنترل است.»

وی در مورد تغییر اندیشیده شده در این تبصره می‌گوید: «اختصاصی ۶ هزار و پانصد دستگاه اتوبوس گازسوز پیش‌بینی شده است که از این تعداد حدود ۴ هزار دستگاه آن به شهرداری‌های کشور تحویل شده است. اختصاص ۱۵ هزار دستگاه ون و ۱۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس که ثبت‌نام آن در حال حاضر در حال انجام است، نیز از جمله موارد در خصوص تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور است. همچنین ۳۰ هزار تاکسی که خودروسازان داخلی در ابتدا اعلام کردند ظرفیت تولید این میزان تاکسی را ندارند اما با پیگیری‌های انجام شده، خودروسازان اعلام کردند قادر به تولید این تعداد خودرو هستند و تفاهم‌نامه با بانک عامل به امضا رسیده و ثبت‌نام از طریق تاکسی‌رانی کشور در حال انجام است که این کار با محوریت ایجادیه تاکسی‌رانی‌ها صورت می‌پذیرد. و «مینی‌بوس» و «ون» نیز با محوریت اتحادیه اتوبوسرانی کشور و همچنین مدیریت حمل و نقل همگانی، ثبت‌نام آن در حال انجام می‌باشد.»

مهندس حجربابان نیز در این زمینه می‌گوید: «در بخش حمل و نقل عمومی، تقریباً تمامی قراردادهای تأمین ناوگان حمل و نقل، منعقد شده است. پیشرفت خوبی در زمینه تولید

وسایل حمل و نقل عمومی داشته‌ایم و بخش زیادی از تولیدات این ناوگان در استان‌ها توزیع شده است. امیدواریم براساس زمان‌بندی، تا پایان سال و در زمان قانونی، بتوانیم به تمامی تعهدات خود در قبال حمل و نقل عمومی، عمل کنیم.»

مهندس حاج نصرالهی در مورد تسهیلات اختصاص یافته به منقاضیان می‌گوید: «برای خودرو «ون» ما تسهیلاتی که در نظر گرفته‌ایم ۱۰۰ میلیون ریال با بهره ۷ درصد و برای مینی‌بوس نیز ۲۰۰ میلیون ریال با همین بهره هستیم که دولت ۷ درصد مابقی آن را پرداخت خواهد کرد که این تسهیلات برای اولین بار در کشور با این میزان سود (بهره) در اختیار منقاضیان قرار می‌گیرد.»

یکی دیگر از بخش‌های مهم حمل و نقل عمومی، بحث مترو و راه‌آهن شهری است که این پروژه علاوه بر تهران در سایر کلان‌شهرهای کشور نیز در حال ساخت است. مهندس حاج نصرالهی در مورد اعتبارات اختصاص یافته به شهرهای کشور در این زمینه می‌گوید: «کمک به خطوط ریلی شهری و کمک به تأمین ناوگان ریلی از دیگر اقدامات این تبصره است که در همین راستا ۱۲۸ میلیارد برای قطارهای شهری اختصاص یافته که به ترتیب برای اصفهان ۲۲ میلیارد، تبریز ۲۵ میلیارد، شیراز ۲۵ میلیارد، مشهد ۲۰ میلیارد که این بودجه‌ها عمرانی است و ۲۵ میلیارد نیز برای مترو تهران که ۱۰ میلیارد آن یارانه بلیت و ۲۵ میلیارد مابقی نیز متعلق به پروژه عمرانی مترو است.

مهندس حجربابان نیز در مورد اعتبارات اختصاص یافته به متروی تهران می‌گوید: «اقدامات اصمالت دولت درباره متروی تهران بی‌سابقه بوده است. در جلسه هیأت دولت، مصوباتی برای متروی استان تهران داشتیم که شامل ۶ بند بود. چیزی در حدود ۹۷۰ میلیون دلار به صورت ارزی و ۳۵ میلیارد تومان به صورت ریالی مصوب شد که در اختیار قطار شهری تهران و حومه قرار بگیرد. این رقم در طول سالیان گذشته نه تنها بی‌سابقه بوده بلکه چندین برابر بودجه مترو در چند سال گذشته بوده است. یکی از مصوبات ما به عنوان مثال این بود که دولت، معادل ۱۰ سال گذشته برای متروی تهران واگن خریداری کند. یعنی ناوگان مترو تا پایان امسال ۴ برابر شود. این به معنی این است که فاصله سرویس دهی قطارها از ۳ دقیقه فعلی به ۲ دقیقه کاهش خواهد یافت. احداث خطوط متروی تهران - قم، تهران - ورامین و ... هم از دیگر مصوبات هیأت دولت درباره متروی تهران بود که اعتبار خوبی هم برای آن در نظر گرفته شد و قرار شد که این پروژه به صورت مشترک توسط شرکت قطار شهری کشور، شرکت راه‌آهن و شرکت قطارهای مسافری رجا در مدت ۲ سال به پایان برسد. مصوبه هیأت دولت بیست و هفتم آبان ماه توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شده است و اتفاقاً مصوبه، بسیار هم روشن و شفاف است. قبل از ابلاغ مصوبه هم اطلاع‌رسانی خوبی صورت گرفته بود.»

موضوع مهم در بحث حمل و نقل عمومی، گسترش فرهنگ استفاده از آن و اصلاح ساختارهای موجود است. مهندس حاج نصرالهی در این زمینه می‌گوید: «باید راهکارهای جلوگیری از تردد وسایل شخصی مشخص شود و در نقطه مقابل، بهره‌وری از سیستم حمل و نقل عمومی افزایش یابد که ما در قانون ۵ ساله





کامران حاججای
رئیس شورای عالی ترابریک

این تبصره، بیشترین توجه را به حمل و نقل و افزایش سهم آن تا ۷۵ درصد نموده ایم که این کار با کارشناسی در تمام سطوح حتی قیمت گذاری در شهرها، صورت گیرد که قیمت گذاری با دقت بیشتری انجام پذیرد.

بیشترین مشکل مان برخلاف تصور، ساخت آفراری نیست و برای حمل و نقل عمومی معضلات و مشکلات زیادی در بخش ترابری داریم. سالانه دولت ۴۰۵ میلیارد دلار هزینه حمل و نقل عمومی انجام می دهد اما متأسفانه در سیستم استان ها و شهرداری ها مسئول مستقیم برای حمل و نقل و ترابریک در نظر گرفته نشده است. در بیشتر استان ها شورای ترابریک استان ها را عموماً مدیرکل فنی استان برعهده دارد و پیشنهاد می شود حداقل در داخل و سطح استانداری های کشور لحاظاً بحث جارت تشکیلاتی در حوزه حمل و نقل و ترابریک الزامی است که می باید گسترش یابد. ما در تبصره ۱۲ پیش بینی برای ساختار تشکیلاتی در استانداری ها و شهرداری ها داریم که امیدواریم اصلاح شود و مشکل ترابری در حمل و نقل نیز برطرف شود.*

مشکل مصرف بی رویه بنزین

واردات روزافزون بنزین و مصرف بیش از اندازه این ماده سوختی در کشور علاوه بر آلودگی های زیست محیطی هزینه های گزافی را بر بیکر اقتصاد کشور تحمیل می کند. در این میان راه حل های گوناگونی پیشنهاد شده است که از افزایش قیمت ها تا سهمیه بندی و موارد دیگر را در برمی گیرد. در تبصره ۱۲ نیز راهکارهایی برای کاهش مصرف بنزین پیشنهاد شده است. مهندس محرابیان در این مورد می گوید: «مسأله بنزین، موضوعی است که با بسیاری از مسائل زندگی ما آمیخته شده است. در اقتصاد جامعه ما، در طول سالها دراز سیاست گذاری، پارانهایی که برای انرژی در نظر گرفته شده است، تأثیرات فراوان اقتصادی در جامعه ایجاد کرده است. بنابراین نمی شود قیمت بنزین را افزایش داد و منتظر عواقب آن در جامعه نبود. ممکن است افزایش قیمت باعث جلوگیری از قاچاق سوخت به خارج از کشور شود. اما باید ببینیم در داخل کشور چه اتفاقی می افتد. متأسفانه در کشور ما بیشترین میزان پارانه ها به انرژی تعلق می گیرد اما در دیگر حوزه ها پارانه مطلوبی در اختیار مردم قرار نمی گیرد. بنابراین اگر قیمت سوخت را در جامعه افزایش دهیم، چون در دیگر حوزه ها خدمات مناسبی برای مردم نداشته ایم، بنابراین سرنه خدمت رسانی دولت را به خانوار کاهش داده ایم. به عبارت دیگر اقتصاد خانواده ها را شکننده کرده ایم. امروزه پارانه بنزین با تمام مسائل زندگی اقتصادی خانواده ایرانی گره خورده است. نمی شود با افزایش قیمت بنزین انتظار داشته باشیم که تمام مشکلات مربوط به این حوزه حل شود. بالاخره این موضوع باید از یک جا شروع شود؛ چون برای همیشه که نمی شود برای سوخت پارانه در نظر گرفته دولت تا کسی می خواهد ریسک کند و تبعات این ریسک را بپذیرد. پاسخی که من به شما می دهم تبصره ۱۲ است. نگاهی که ما در این تبصره داریم، برای اصلاح همین وضعیت است اما بتا نداریم که یک شبه این مسأله را حل کنیم. ابتدا باید ببینیم که بنزین با چه

مواردی در جامعه ما گره خورده است. اگر بتوانیم به جای مصرف مبرین جایگزین مناسبی در اختیار مردم قرار دهیم، به طور قطع خسارتی که جامعه از افزایش قیمت سوخت می بیند بسیار کمتر است. در واقع یا پارانه جایگزین است که می شود به اصلاح قیمت بنزین دست زد. و پس از آن می شود پارانه بنزین را به دیگر نیازهای خانواده اختصاص داد و در نهایت بنزین را از سید حمایتی دولت خارج کرد. نگاه تبصره ۱۲ دقیقاً همین است. باید تأثیر بنزین را در اقتصاد خانوار از بین برد. برای این منظور هم راه هایی وجود دارد. به ازای هر یک سفر شخصی، یک لیتر بنزین مصرف خواهد شد. وقتی این سفر به صورت عمومی انجام شود، رقم مصرف بنزین به یک دهم لیتر کاهش می یابد. یعنی ۹۰ درصد تأثیر بنزین کاسته خواهد شد. بنابراین بخش حمل و نقل عمومی با تراکم بالا و پارانه های جدی باید توسعه پیدا کند. جایگزین کردن گاز هم به جای سوخت خودروها، می تواند این تأثیر را بسیار کم کند. از طریق به کارگیری این راه حل های جایگزین، می شود تأثیر بنزین را کم کرد و در نهایت آن را از سید اقتصادی خانوار خارج کرد. ما بر گسترش حمل و نقل عمومی تأکید داریم و در تبصره ۱۲ هم بر روی گسترش این موضوع تصریح شده است.*

مهندس محرابیان در ادامه می افزاید: «در موضوع بنزین ما به ۳ دوران معتقدیم. یکی همین وضعیت فعلی است. دومی دوران گذار و سومی دوران تثبیت؛ پیش فرض ما این است که باید از وضعیت نابسامان فعلی به دوران تثبیت برسیم. نگاه تبصره ۱۲ این است که این فرآیند یک شبیه انجام نمی شود. در دوران گذار ما باید بر روی مصرف بنزین در کشور سیاست گذاری کنیم. چون اگر به عنوان مثال حمل و نقل عمومی اصلاح شد اما وضعیت بنزین به همین روال فعلی بود، هیچ دلیلی وجود ندارد که مردم از خودروی شخصی استفاده نکنند و در عوض با وسایل حمل و نقل عمومی مسافرت کنند و تشویقی هم وجود نخواهد داشت که مردم خودروهایشان را دوگانه سوژ کنند. بنابراین باید سیاست گذاری کرد و ابزار سیاست گذاری در دوره گذار برای ما همین کارت هوشمند سوخت است. اوایل امسال که کار کارت هوشمند را آغاز کردیم، در این زمینه هیچ پیشرفتی حاصل نشده بود. هرچه بود در حد کتاب و جزوه و ... بود و کار اجرایی و عملیاتی دیده نشده بود. در دوره قبل قراردادی با پیمانکاری بسته شده بود و وجهی هم به او پرداخت شده بود اما تضمین های کافی گرفته نشده بود؛ بنابراین طرح در مرحله ای نبود که بشود توسط خود پیمانکار پیگیری شود. ولی با نظارت هایی که صورت گرفت و جلساتی که برگزار شد، کار شکل گرفت. در حال حاضر در مرحله توزیع آزمایشی آن هستیم و امیدواریم تا پایان سال طرح کارت هوشمند سوخت، به طور کامل عملیاتی شود. استفاده از این روش یا روش هایی مشابه، می تواند ابزار سیاست گذاری ما باشد. این راهها موضوع قاچاق سوخت را هم تا حدود بسیار زیادی کنترل می کند. در کنار استفاده از کارت هوشمند باید به سمتی برویم که برای مصرف هم سفلی معین کنیم و در نهایت باید کاری کنیم که در پایان دوران گذار، تأثیر بنزین را در اقتصاد خانوار ایرانی کم کنیم و حالا زمانی است که می توان بنزین را از سید حمایتی دولت خارج کرد.



تبصره ۱۳ و قانون ۵ ساله:

یکی از موضوعاتی که از همان ابتدای طرح تبصره ۱۳ در قانون بودجه سال ۸۵ مطرح شد، این بود که برای اجرایی شدن مفاد مندرج در این تبصره عمده‌اً از یکسال نیاز است و موارد آن باید در طول چندین سال به صورت مداوم پیگیری شود تا نتایج مطلوب بدست آید. در همین راستا پیشنهاد شد تا مفاد این تبصره به صورت یک قانون ۵ ساله تصویب شود تا بتوان اهداف بلند و عالی آن را محقق کرد. مهندس محرابیان در این زمینه می‌گوید: «پیشنهادی که دولت به مجلس داد این بود که تبصره ۱۳ را از بخشی از قانون بودجه به صورت یک قانون دائمی در بیاوریم. این پیشنهاد مورد استقبال نمایندگان قرار گرفت و لایحه‌ای به مجلس ارائه گردید که تبصره ۱۳ را به عنوان یک قانون چند ساله تدوین و تصویب نماید. این که می‌گویم تبصره ۱۳ به صورت یک قانون دائمی در بیاید، به این علت است که بسیاری از بخش‌های تبصره ۱۳ تکالیفی هستند که در طول زمان تأثیر می‌گذارند. به عنوان مثال مترو که اصلاً نمی‌توان آن را در قالب یک پروژه یک ساله دید؛ اگر امروز به ساخت یک خط جدید مترو اقدام شود، در نهایت ۲ یا ۴ سال بعد است که نتیجه می‌دهد و حمل مسافر انجام می‌شود. درباره تبصره ۱۳، امیدواریم تمامی تکالیفی که قانون برای ما معین کرده است را تا پایان سال به انجام برسانیم. در این مورد دولت بیشتر از مجلس به خودش سخت‌گیری می‌کند. چون این ایده توسط خود دولت طراحی شده و ما به این ایده بسیار معتقدیم. منظور ما از تبدیل شدن به یک قانون ۵ ساله، تکالیف موجود برای امسال نیست چون فرض ما هم این است که تکالیف امسال باید در موعد قانونی خودش به پایان برسد. نکته اینجا است که اگر تبصره ۱۳ به یک قانون چندساله تبدیل نشود، میزان تأثیر آن به شدت کاهش پیدا می‌کند.»

مهندس حاج نصرالهی نیز در این زمینه می‌گوید: «تبصره ۱۳ به طور قطع تا نیمه‌امه ۸۶ تمامی تکالیف خود را اجرایی کرده و می‌تواند برای مرحله بعد و اجرای قانون آماده شود.» مهندس محرابیان معتقد است اجرای این لایحه باعث کاهش وابستگی بودجه جاری به درآمدهای نفتی می‌شود و آن را بزرگترین اقدام در جهت هدفمند کردن بارانه‌ها می‌داند.

وی همچنین موافق تبدیل تبصره ۱۳ به قانون را در موارد زیر می‌داند:

- ۱- توسعه فناوری و رشد و ایجاد سرمایه‌گذاری‌های مولد؛
 - ۲- توسعه صنعت کشور؛
 - ۳- ایجاد اشتغال؛
 - ۴- کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی؛
 - ۵- ایجاد منظر شهری زیبا با خروج خودروهای فرسوده
- مهندس محرابیان تبصره ۱۳ را یک تصمیم واقع‌گرایانه می‌داند و در این مورد می‌گوید: «تبصره ۱۳ یک برنامه است یعنی تمام اجزای آن مثل یک پازل به هم وابسته است. در صدر تبصره هم آمده است که این یک بسته سیاست‌گذاری شده است. این بسته سیاست‌گذاری شده با تکالیف بلندپروازانه نمی‌تواند در طول یک سال پیش‌بینی شود. اما نکته اینجا است که تا مفاد این بسته برای مجلس و مدیران اجرایی کشور تبیین نشود؛

امکان تبدیل شدنش به یک قانونی دائمی وجود ندارد. امروز برای نمایندگان مجلس و تمام‌الجزای مدیریتی کشور، این تبصره به طور کامل شناخته شده است و همگان اذعان دارند که این بسته، برای حل معضل بزرگ، ترافیک، حمل‌ونقل عمومی و ... بسیار مؤثر است.»

وی در ادامه گزینه‌های فاینانس را برای اجرای تبصره ۱۳ مطلوب نمی‌داند و می‌گوید: «فاینانس برای انجام برنامه‌ای این چنینی، گزینه مطلوبی نیست. به دلیل اینکه سیکل دریافت فاینانس در کشور ما طولانی است. این سیکل در کشور ما در حدود ۲ سال طول می‌کشد که باید به کمتر از ۲ ماه کاهش پیدا کند. اخیراً مسئولان وزارت کشور قراردادهایی را برای دریافت ۵ میلیارد و پانصد میلیون دلار فاینانس با نرخ فوق‌العاده با مسئولان وزارت کشور چین امضا کرده‌اند که معادل مشابه چنین نرخی را در طول چهار - پنج سال گذشته در کشور نداشته‌ایم. با این همه اگر چه منابع فاینانس در حال حاضر در دنیا فراوان است و متقاضی پرداخت آن هم در کشورهای دیگر موجود است، با این حال برای تأمین مالی چنین برنامه مهمی که تکالیف حساس و مهمی را برعهده دارد، منبع مناسبی نیست. دولت باید برای انجام این پروژه، منابع سهل‌الوصول تری را در نظر بگیرد. مسأله بنزین، در سال‌های اخیر به معضلی برای اقتصاد ایران تبدیل شده است تا آنجا که به لحاظ سیاسی در دنیا جایگاه پیدا کرده است.»

مهندس حاج نصرالهی نیز تأمین منابع مالی پایدار را از جمله شروط تحقق تبصره ۱۳ می‌داند و در این زمینه می‌گوید: «از مشکلات موجود تبصره ۱۳ که در قانون برطرف شده است بحث پیدا کردن منابع مالی پایدار است زیرا فاینانس پروژه پیچیده‌ای است که در حمل‌ونقل تا به حال، پروژه بزرگ موفق با این روش به اجرا در نیامده است. بنابراین منابع پایدارتر مالی باید ایجاد شود که با توجه به سهمیه‌بندی بنزین که پیشنهاد آن توسط دولت شده است و صرفه‌جویی که از این طریق در واردات صورت می‌گیرد این میزان صرفه‌جویی توسط شرکت ملی نفت به حساب خاصی ریخته می‌شود و از محل اینها میلیاردها دلار هزینه اجرایی شدن قانون و برنامه ۵ ساله مهیا می‌گردد.»

جمع‌بندی

تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ را می‌توان آغازی برای ساماندهی حمل‌ونقل درون‌شهری در کشور دانست که به صورت یک بسته، موارد بسیاری را در جهت حل مشکلات موجود سیستم حمل‌ونقل کشور پیشنهاد داده است. مسلماً اجرایی شدن و به ثمر نشستن اهداف این تبصره به زمانی بیشتر از یکسال نیاز دارد اما در طول سال جاری نیز اقدامات مؤثر و مفیدی در جهت اجرایی آن صورت گرفته است که با ارزیابی عملکرد یکساله این تبصره و حل مشکلات موجود و همچنین تبدیل آن به یک قانون ۵ ساله می‌توان چشم‌انداز مثبتی را در زمینه حمل‌ونقل شهری در کشور پیش‌بینی کرد.



در حاشیه تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ سهام حمل و نقل همگانی

محبوبه ذاکری سبزی
کارشناس ترافیک



مقدمه

گسترش بی‌رویه شهرهای بزرگ به همراه رشد و توسعه صنعتی آنها، مشکلات بسیاری را با خود به بار می‌آورد که از جمله شناخته شده‌ترین آنها، معضلی به نام ترافیک شهری است. از زمان و هزینه تلف شده در ترافیک و راه‌اندازی طولانی سخن بسیار گفته شده است. ولی برای رفع این مشکل و یا مدیریت و کنترل آن بویژه در شهرهای بزرگ، راه‌حل موفق و کارگشایی یافت نشده و یا به اجرا گذاشته نشده است.

در سالهای اخیر، توسعه و بهبود امکانات و سطح سرویس حمل و نقل همگانی در جهت جذب بیشتر مسافر به سیستم‌های حمل و نقل همگانی و افزایش سهم آن در جایابی سفرها، یکی از جذاب‌ترین و قابل بحث‌ترین راهکارهای ارائه شده و سیاست‌های اعمال شده در جهت کاهش مشکلات ناشی از ترافیک سرسام‌آور شهری بوده است. شاید از همین روست که در قانون بودجه سال ۱۳۸۵ نیز، تبصره ۱۳ گنجانده شده است. پیش‌بینی افزایش سهم حمل و نقل همگانی به ۷۵٪ در برنامه چهارم بودجه کشور و تأکید بر آن

تسهیلات حمل و نقل، با دلایلی چون تمات منفی اجتماعی-اقتصادی آن، بسیار با احتیاط برخورد می‌کنند یا از آن دوری می‌جویند. بهر حال، این که هر یک از سیاست‌های مذکور چگونگی و تا چه حد در افزایش سهم حمل و نقل همگانی موثر بوده یا خواهند بود موضوعی است که چندان به آن پرداخته نشده است. در این نوشتار سعی بر آن است که امکان‌پذیری و چگونگی افزایش سهم حمل و نقل همگانی مورد بحث قرار گیرد.

چگونگی شکل‌گیری تقاضای حمل و نقل

از آنجا که مبحث افزایش سهم وسایل حمل و نقل به چگونگی شکل‌گیری تقاضای حمل و نقل مربوط می‌شود، ابتدا به مراحل مختلف این فرآیند بطور خلاصه اشاره می‌گردد:

۱- تولید و جذب سفر

با توجه به چگونگی توزیع جمعیت و کاربری‌های مختلف، از هر نقطه تعدادی سفر تولید و به هر نقطه تعدادی سفر جذب می‌شود.

۲- توزیع سفر

سفرهای تولید و جذب شده بین مبانی و مقاصد مختلف توزیع می‌شوند. در واقع تعداد سفرهای انجام شده بین مبدا - مقاصد مختلف در این مرحله تعیین می‌شود.

۳- انتخاب وسیله نقلیه سفر

وسایل نقلیه مختلف برای انجام سفرها بین مبدا - مقاصد مختلف انتخاب می‌شود. این انتخاب بر اساس مطلوبیت‌های وسایل نقلیه مختلف که خود تابعی از متغیرهای گوناگون است، صورت می‌گیرد.

در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵، یکی از مصوبه‌های مثبت قانون بودجه کشور به شمار می‌رود ولی با کمی تأمل و توجه به سیاست‌ها یا راهکارهای اجرایی بکار گرفته شده برای توسعه و بهبود حمل و نقل همگانی در کشور، بیم آن می‌رود که این مصوبه نیز مانند بسیاری دیگر از سیاست‌ها و راهکارها، گامی از مشکلات پیچیده ترافیک شهرها نگذارد. افزایش ناوگان، خصوصی‌سازی، پیش‌بینی سیستم‌های سریع‌السیر و انبوه مانند قطار شهری یا مترو، و ... از جمله راهکارهایی است که علاوه بر منظور شدن در بندهای مختلف این تبصره، مورد توجه بسیاری از مدیران شهری نیز بوده است.

به عبارتی، از رهگذر این مصوبه و تبصره، آنچه که بیش از همه مورد توجه اکثر مسئولین شهری قرار گرفته، بحث افزایش ناوگان و تسهیلات و تصویب بودجه و اعتبار برای راهاندازی سیستم‌های سریع‌السیر و انبوه حمل و نقل شهری بوده است. گرچه خصوصی‌سازی نیز مدنظر است که به عنوان یک راهکار در جهت افزایش کارایی و سطح سرویس سیستم‌های اتوبوسرانی مورد پیشنهاد بوده و حتی در چند شهر و اخیراً در تهران به اجرا در آمده است. البته خصوصی‌سازی نیز می‌تواند یکی از راهکارهای افزایش مطلوبیت و سطح کارایی سیستم اتوبوسرانی باشد ولی درجه اهمیت و نقش آن در افزایش سهم تقاضا برآسی چقدر است، اساساً، آیا می‌توان بهای بی‌بیط‌های اتوبوس را، که شاید تنها دلیل انتخاب آن به عنوان وسیله نقلیه سفر است، به بهانه خصوصی‌سازی تا حد قابل ملاحظه‌ای افزایش داد؟ بویژه در شرایطی که هنوز مجامع قانونگذاری و بعضاً تخصصی، حتی با بحث تعیین و پرداخت هزینه‌های متناسب برای استفاده از سیستم حمل و نقل شخصی، مانند سوخت و



۴- تخصیص تقاضا (ترافیک)

سفرهای مبدأ - مقصد یا وسایل نقلیه مختلف به سیستم حمل و نقل تخصیص داده می‌شوند. به عبارتی، سفرهای شکل گرفته تاکسون، مسیرهایی از شبکه را برای رسیدن از مبدأ به مقصد انتخاب می‌کنند. این انتخاب معمولاً بر اساس کمترین هزینه یا زمان سفر صورت می‌گیرد.

در صورت عدم دسترسی به آمار و اطلاعات مشاهده شده کل سفرها، می‌توان برای این فرآیند مدل‌سازی کرد و از طریق آن به چگونگی شکل‌گیری تقاضا پی برد. از آنجا که رفتار سفرهای با اهداف مختلف در تولید و جذب توزیع و انتخاب وسیله نقلیه متفاوت است؛ در فرآیند برآورد تقاضا نیز می‌توان مدل‌سازی مراحل مختلف را به تفکیک اهداف مختلف سفر انجام داد. ضمناً، در این فرآیند، تخصیص ترافیک می‌تواند در دو بخش شخصی و همگانی انجام گیرد.

پس از تکمیل فرآیند برآورد تقاضا، علاوه بر شاخص‌های عملکردی سیستم حمل و نقل در مکانها یا مناطق مختلف، سهم هر یک از اجزای سیستم حمل و نقل در انجام سفرها نیز بدست می‌آید.

سهم وسایل نقلیه همگانی

با توجه به فرآیند چهار مرحله‌ای شکل‌گیری یا برآورد تقاضای سفر، می‌توان دریافت که سهم وسایل نقلیه در انجام سفرها در مرحله سه تعیین می‌شود. به عبارتی، سطح سرویس یا مطلوبیت وسایل نقلیه همگانی که عمدتاً به عواملی مانند تعداد ناوگان، سرفاصله زمانی حرکت وسایل نقلیه (تعیین کننده زمان انتظار در ایستگاه)، دسترسی به ایستگاهها (پایه‌روی لازم برای رسیدن به ایستگاهها)، زمان درون وسیله، هزینه‌ریالی، ایمنی و راحتی سفر بستگی دارد. در جذب مسافر به این سیستم یا به عبارتی تقاضای سفر با آن مؤثر خواهد بود. از سوی دیگر، عواملی مانند میزان درآمد، سرانه مالکیت وسایل نقلیه شخصی (تا حد زیادی به سیاست تولید و واگذاری خودرو و همچنین وضعیت اقتصادی بستگی دارد)، هزینه سفر با وسیله نقلیه شخصی (عمدتاً هزینه سوخت و هزینه استفاده از تسهیلات و عرضه حمل و نقل)، زمان سفر، ایمنی و راحتی سفر با این وسیله، در تعیین تقاضای حمل و نقل شخصی و سهم آن نقش مؤثر و مستقیم دارد.

ناگفته نماند است که تغییر بی‌مطالعه در هر یک از عوامل مؤثر بدون هماهنگی با سایر آنها، در هر یک از بخش‌های همگانی یا شخصی،

نه تنها ممکن است تأثیر مثبت و قابل انتظار را در تغییر سهم آن ایجاد نکند می‌تواند بر بار مشکلات نیز بیفزاید.

به عنوان مثال، صرفاً افزایش بی‌رویه و حساب نشده ناوگان اتوبوسرانی، بدون مدیریت صحیح آن، بدون طراحی صحیح یک ساختار مناسب برای شبکه، بدون زمان بندی و تخصیص مناسب ناوگان به خطوط مختلف، و بدون توجه به اهمیت نقش ترافیک شخصی که عموماً بطور جدا نشده با ترافیک همگانی در شبکه وجود دارد؛ نه تنها باعث افزایش مطلق کارایی آن نشده که شاید به دلیل تجمع اتوبوس، در بخشهایی از شبکه مشکل‌آفرین خواهد شد. به عبارتی، به دلیل عدم تغییر در پارامترهای مؤثر بر مطلوبیت حمل و نقل شخصی، تقریباً همان تقاضای قبلی برای تقاضای حمل و نقل شخصی برقرار خواهد بود و مهم قابل ملاحظه‌ای از آن به سیستم همگانی جذب نخواهد شد. در این صورت، افزایش تضاد وسایل نقلیه با ضریب همسنگ سواری بالا در شبکه (اتوبوس)، به شکل یک تأثیر منفی یعنی افزایش زمان سفر ظاهر می‌شود و این عامل منفی روی عملکرد ترافیک شخصی و همگانی، هر دو، اثر می‌گذارد.

درواقع، عامل مؤثرتر در تعداد مسافر جذب شده به سیستم اتوبوسرانی، با توجه به کم بودن هزینه‌ریالی آن، زمان سفر با آن است که خود به عواملی مانند سرفاصله حرکت وسایل نقلیه در خطوط (سرفاصله حضور اتوبوس در ایستگاه)، زمان انتظار در ایستگاه، زمان پیاده‌روی برای دسترسی به ایستگاه و زمان سفر داخل اتوبوس وابسته است. برای کاهش زمان سفر با اتوبوس و افزایش مطلوبیت آن، بویژه اگر مسیر حرکت اتوبوس با وسایل نقلیه شخصی مشترک باشد، باید به موازات بهبود پارامترهای مؤثر در مطلوبیت یا اتوبوس، "هزینه سفر" یا وسایل نقلیه شخصی، مطلوبیت و سهم سفر آنها را نیز مدنظر قرار داد. به عبارتی، تنها در صورت تغییر مطالعه شده، مناسب و همزمان پارامترهای مؤثر بر وسایل نقلیه همگانی و شخصی می‌توان امید داشت که بخشی از سفرهای انجام شده با وسایل نقلیه شخصی به وسایل نقلیه همگانی جذب شده و با حذف بخشی از ترافیک شخصی از شبکه، عملکرد سیستم حمل و نقل در کل بهبود یابد. البته، چگونگی تغییر پارامترهای مطلوبیت وسایل نقلیه مختلف و مدیریت آنها، خود نیاز به مطالعه گسترده دارد و در این مجال نمی‌گنجد.

نگاهی به خلاصه آمار و اطلاعات سیستم‌های حمل و نقل شهرهای بزرگ ایران و سهم وسایل نقلیه مختلف در جایجایی

جدول (۱). سهم وسایل نقلیه مختلف در جایجایی سفرهای روزانه در چند شهر بزرگ ایران.

شهر	مشهد	تهران	شیراز	اسفهان	کربلانشاه	قم	تهران	
سهم وسایل نقلیه مختلف	شخصی	سوارای شخصی	۱۱/۹	۲۲/۷	۲۲/۲	۲۷/۲	۱۵/۹	۲۲/۵
		موتورسیکات	۱/۱/۷	۵/۲	۵/۲	۵/۲	۱۹/۲	۱۹/۲
		دوچرخه	۷/۸	۲/۶	۷/۸	۷/۸	۳/۹	۳/۹
	همگانی	تاکسی و مسافرین شخصی	۲۲/۶	۲۲/۶	۲۲/۶	۲۲/۶	۲۲/۶	۲۲/۶
		دوچرخه	۵/۲	۵/۲	۵/۲	۵/۲	۲/۸	۲/۸
		اتوبوس و لند	۲۲/۲	۲۲/۲	۲۲/۲	۲۲/۲	۱۸/۶	۱۸/۶
		اتوبوس	۲/۷	۱۱/۶	۲/۵	۲/۴	۱/۲	۱/۲
سایر	مترو	-	-	-	-	-	۲/۲	
	راخت	۲/۸	۲/۲	۲	۲	۲/۷	۲/۷	
		۲/۱	۲/۱	۲/۱	۲/۱	۲/۲	۲/۱	



جدول (۲). تعداد خط و تعداد اتوبوس فعال در چند شهر بزرگ ایران.

نام شهر سهم وسایل نقلیه مختلف	مشهد {۱}۷۳	تهران {۲}۷۷	شیراز {۳}۷۹	اسفهان {۴}۸۰	کرج/شاه {۵}۸۵	تهران {۶}۸۳	تهران {۷}۸۳
تعداد خط	۱۱۷	۲۰۳	۶۳	۱۲	۵۱	۴۵	۳۷۲
تعداد اتوبوس	۷۰۵	۲۷۰۰	۳۸۷	۴۴۴	۱۲۰۸	۱۹۲	۳۵۰۰

۱- این اطلاعات با استفاده از تعداد سرویس روزانه اتوبوسها ارائه شده توسط سازمان اتوبوسرانی کرج/شاه، مناسبه شده است.

اتوبوس و تاکسی، و ورود یک سیستم سریع و انبوه مانند مترو، فقط ۲/۹ درصد است. این در حالی است که سهم سواری شخصی در انجام سفرها در این فاصله زمانی ۵/۸ درصد افزایش دارد و این خود نشانگر میاسته‌های ناآرامی، افزایش بی‌رویه تولید خودرو، ناچیز بودن (تقریباً رایگان بودن) هزینه سوخت، عدم پرداخت هزینه واقعی استفاده از تسهیلات حمل و نقل توسط استفاده‌کننده‌های وسایل نقلیه شخصی، و از سوی دیگر، عدم توجه جامع و نبود مدیریت و کنترل صحیح سیستم حمل و نقل همگانی، و صرفاً توجه به افزایش ناوگان و تسهیلات آن می‌باشد.

یکی دیگر از تبعات تأکید بر افزایش سهم حمل و نقل همگانی در تبصره ۱۳ و بندهای مختلف آن، افزایش درخواست احداث و راه‌اندازی سیستم‌های حمل و نقل سریع و انبوه مانند قطار سبک شهری است. یا استناد به این تبصره، مدیران و تصمیم‌گیرندگان شهرهای مختلف بدون توجه به امکانات و مشکلات موجود در سیستم حمل و نقل فعلی این شهرها، یکی پس از دیگری، برای احداث و راه‌اندازی این سیستم تقاضای بودجه و اعتبار می‌کنند و از آنجا که برای تصویب و تخصیص این بودجه و اعتبار به شهرها، «ظاهراً» یک پشتوانه مطالعاتی نیز لازم است، مشاورین مختلف، عموماً بدون توجه به اینکه امکان‌سنجی و ارزیابی عملکرد این سیستم‌ها در حد توان و تخصص آنها هست یا خیر، به کار گرفته می‌شوند. از سوی دیگر، به دلیل عدم نظارت و شاید عدم استفاده از مراجع ذیصلاح برای بررسی و ارزیابی صحت و دقت اطلاعات مذکور، دور از انتظار نیست که نتیجه اغلب آنها تأیید مطلق رأی و نظر کارفرما باشد. بدین ترتیب، این پروژه‌ها تصویب شده و بودجه‌های کلان به آنها تخصیص داده می‌شود. گرچه با توجه به رشد و توسعه سریع شهرها، پیش‌بینی نیاز تعدادی از آنها به سیستم‌هایی چون قطار شهری یا مترو در آینده پدیدمی‌آید ولی این بدان معنا نیست که برای رفع مشکلات آینده نه چندان نزدیک یک شهر، باید از کنار معضلات فعلی آن براهتی گذر کرد و با اینکه باید به انتظار آن آینده‌های ماند که شاید با ورود این سیستم‌ها مشکلات برطرف گردد.

سیستم‌های انبوه و سریع ریلی، عموماً نیاز به هزینه بسیار زیاد و زمان طولانی برای اجرا و بهره‌برداری دارند. به مجرد تصویب این پروژه‌ها، کلنگ احداث آنها به زمین خورده و سپس به علت عدم تأمین بودجه و اعتبار کافی و مشکلات اجرایی و مدیریتی، راه‌اندازی و بهره‌برداری از آنها سالها طول می‌کشد. در این فاصله زمانی طولانی، این پروژه‌ها نه تنها گره‌ای از مشکلات ترافیکی شهرها را نخواهند کرد که به علت اختلالات ترافیکی ایجاد شده ناشی از عملیات اجرایی، بر بار مشکلات موجود نیز می‌افزایند. همه اینها در حالی است که پیشنهادهای ارائه شده برای بهبود وضعیت حمل و نقل یا استفاده از امکانات موجود و عدم صرف هزینه‌های سرسام‌آور، بویژه در بخش حمل و نقل همگانی، همچنان به انتظار اجرا می‌مانند و مورد استقبال مدیران و مسئولین حمل و نقل قرار نمی‌گیرند.

سفرهای روزانه آنها، یک شناخت کلی در مورد وضعیت موجود و نقش سیستم‌های شخصی و همگانی حمل و نقل در آنها ارائه می‌دهند.

۱. این اطلاعات با استفاده از تعداد سرویس روزانه اتوبوسها ارائه شده توسط سازمان اتوبوسرانی کرج/شاه، مناسبه شده است.

سهم وسایل نقلیه همگانی از جایگاهین سفرها در شهرهای مشهد (۷۳)، تهران (۷۳)، شیراز (۷۸)، اصفهان (۷۹)، کرج/شاه (۸۱)، قم (۸۲) و تهران (۸۳) به ترتیب ۵۷/۸، ۵۹/۱، ۶۶/۷، ۶۰/۸، ۷۱/۶، ۵۴/۸ و ۶۲ درصد بوده است. این در حالی است که سهم اتوبوس به عنوان ارزاترین و فراگیرترین وسیله نقلیه همگانی در خیلی از شهرها از تاکسی و مسافربر شخصی کمتر بوده است. این ارقام نشان می‌دهد با وجودیکه رویکرد اکثر مسئولین در سالهای اخیر، عموماً به بهبود وضعیت سیستم اتوبوسرانی بوده است، در فاصله سالهای ۷۳ تا ۸۳، تغییر چشمگیری در جهت افزایش سهم سفرهای انجام شده با اتوبوس واحد رخ نداده است.

به عبارتی، به نظر می‌رسد که سیاست‌های یکار گرفته شده، بویژه افزایش قابل ملاحظه ناوگان اتوبوسرانی در سالهای اخیر، تأثیر چشمگیری در سهم آن در جایگاه سفرها نداشته است. البته سهم وسایل نقلیه همگانی در شهرهای مختلف به ساختار جمعیتی و ویژگیهای اجتماعی-اقتصادی آنها نیز بستگی دارد. به عنوان مثال، در شهر قم سهم موتورسیکلت در جایگاه سفرها از اتوبوس واحد بیشتر بوده است.

شهر تهران، نمونه‌ای از شهرهای بزرگ ایران است که شاید به دلیل پایتخت بودن، مرکز توجهات زیادی بویژه در بخش حمل و نقل و ترافیک بوده است. دو آمارگیری مبدأ-مقصد به فاصله ۱۰ سال در سالهای ۷۳ و ۸۳ در تهران انجام گرفته که آمار مقایسه‌ای قابل توجهی را در اختیار می‌گذارد. با مقایسه آمار و ارقام مربوط به سهم وسایل نقلیه مختلف در جایگاه سفرهای شهروندان تهرانی، به نوعی می‌توان به عدم کارایی مورد انتظار راهکارها و سیاست‌های یکار گرفته شده در مورد بهبود سیستم حمل و نقل همگانی در این شهر پی برد. نتایج آمارگیری‌های مبدأ-مقصد سال ۷۳ و ۸۳ تهران نشان می‌دهد سهم اتوبوس واحد از سفرهای روزانه در فاصله ۱۰ سال از ۲۳ به ۲۴ درصد رسیده است (فقط ۱٪ افزایش). این در حالی است که تعداد ناوگان فعال در این فاصله حدود ۸۰۰ دستگاه افزایش یافته و نوع اتوبوسها نیز نسبت به ناوگان موجود سال ۷۳، از لحاظ طول عمر و کیفیت بهبود یافته است. حتی اگر فرض این باشد که بخشی از تقاضای سایر وسایل نقلیه همگانی و همچنین اتوبوس واحد، در سال ۱۳۸۳ به دلیل ورود مترو به سیستم حمل و نقل همگانی، به آن منتقل شده است، مقایسه کل سهم وسایل نقلیه همگانی در سال ۷۳ و ۸۳، فقط حدود ۲/۹ درصد افزایش را نشان می‌دهد که از این مقدار ۲/۳ به طور مطلق به مترو منتقل شده است. به عبارتی، میزان افزوده شده به سهم وسایل نقلیه همگانی در این فاصله ۱۰ ساله با وجود افزایش و نوسازی ناوگان همگانی شامل



با توجه به ارزان و فراگیر بودن اتوبوس، گران و دیربازده بودن فن آوری های نوین حمل و نقل همگانی مانند مترو، قطار سبک یا موتوریل، و همچنین در نظر گیری عواملی چون بی نظمی و ناآمنی ترافیک ناشی از تردد وسایل نقلیه شخصی که در نقش مسافر بر شخصی فعالیت می کنند و با موتورسیکلت ها که در تعدادی از شهرها یا مناطق شهری از اتوبوس های واحد فعال ترند. در حال حاضر، برای رفع مشکلات موجود اکثر شهرهای بزرگ، بهترین راهکار است اولویت و توجه به بهبود عملکرد و افزایش کارایی سیستم های اتوبوسرانی داده شود. طراحی یک ساختار مناسب و کارآمد برای سیستم حمل و نقل همگانی یا اجزای آن، بویژه سیستم اتوبوسرانی، یکی از راهکارهای کم هزینه و پرمفعتی است که کارایی و مطلوبیت سیستم حمل و نقل همگانی را تا حد چشمگیری بهبود می دهد. تاکنون، با انجام

پیشنهادهای

۱- نقش مطالعات در تصویب پروژه های جدید و به ظاهر کارآمد نباید نادیده گرفته شود. گرچه مرجع تعیین مشاورین دارای صلاحیت برای انجام و همچنین تشخیص درستی و دقت مطالعات و چگونگی ارزیابی و بررسی نتایج پروژه های مطالعاتی انجام شده، خود یکی از مقوله های قابل بحث و کارشناسی است. چرا که اگر این مراجع به درستی تعیین نشوند چه بسا مطالعاتی که نتایج از پیش تعیین شده توسط کارفرما را تأیید کنند و در نهایت نتیجه نامطلوب تر از عدم انجام مطالعات حاصل شود.

۲- از آنجا که سیستم اتوبوسرانی در غیاب مترو و یا قطار شهری ارزانتر و فراگیرتر از سایر سیستم ها است در حال حاضر مهمترین جزء

جدول (۳). ویژگیهای ساختاری و عملکردی سیستم اتوبوسرانی موجود شهر شیراز در سال ۱۳۷۹ و سیستم اتوبوسرانی پیشنهادی، زیر بار تقاضای مشاهده شده ساعت اوج صبح سال ۱۳۷۸.

سیستم اتوبوسرانی	شاخص	سیستم اتوبوسرانی موجود سال ۱۳۷۹	سیستم اتوبوسرانی پیشنهادی	درصد تغییر
تعداد خط		۰	۶۸	۲۳/۸۰
تعداد اتوبوس		۲۸۲	۲۶۴	-۵/۰
متوسط سفر فاصله حرکت اتوبوس ها در خطوط (دقیقه)		۱۰	۷	-۳۰/۰
متوسط سرعت مسافران در اتوبوس (کیلومتر بر ساعت)		۱۷/۷	۱۸/۲	۲/۴
متوسط سرعت اتوبوس (کیلومتر بر ساعت)		۱۸/۱	۱۸/۸	۲/۸
متوسط تسهیل استفاده از ظرفیت اتوبوس		-۲۵	-۲۴	-۲/۲
متوسط پیاده روی برای هر سفر مبدأ - مقصد		۷/۲	۱/۱	-۸/۰
متوسط زمان انتظار برای هر سفر مبدأ - مقصد (دقیقه)		-۲/۸	-۲/۸	۰/۰
متوسط سوار شدن به وسیله برای هر سفر مبدأ - مقصد x		۱/۴۴	۱/۴۹	۴/۰
متوسط سرعت همسنگ سواران (کیلومتر بر ساعت)		۲۲/۹	۲۲/۸	-۰/۱

* از بین کلیه شاخص های عملکردی، شرح در جدول فوق فقط این شاخص تا حدی در جهت منفی تغییر کرده است که با توجه به مسیر تغییرات مثبت در عملکرد سیستم حمل و نقل قابل اغماض است و می توان آن را به عنوان هزینه سایر تغییرات مثبت منظور کرد.

سیستم حمل و نقل همگانی شهرها محسوب می شود. با تأکید بر نقش پر اهمیت ساختار شبکه اتوبوسرانی، محل پایانه ها و ایستگاهها، مسیرهای ویژه، تخصیص ناوگان و ... در عملکرد آن، پیشنهاد می گردد قبل از صرف هزینه های سنگین برای توسعه تسهیلات، افزایش بی رویه ناوگان و راه اندازی سیستم های سریع و انبوه با مدیریت و بازنگری امکانات موجود، گامی در جهت افزایش کارایی و بهبود عملکرد سیستم های اتوبوسرانی موجود در شهرها برداشته شود.

۳- بدیهی است که سامانه های ضابطه مند کردن سایر بخشهای سیستم حمل و نقل همگانی مانند تاکسی، مسافربر شخصی، و مینی بوس، در هماهنگی با اتوبوسرانی و یکپارچگی سیستم حمل و نقل همگانی تأثیر گذار خواهد بود که متأسفانه این امر تا بحال بیشتر مورد بحث و سخن بوده است تا عمل و حتی در موارد معدودی نیز که مطالعات آن انجام گرفته به مرحله اجرا در نیامده است.

۴- تعیین هزینه های استفاده از تسهیلات حمل و نقل توسط استفاده کننده های خصوصی یا شخصی، و چگونگی پرداخت آن، و همچنین هزینه سوخت، به توجه جدی تر نیاز دارد، در این صورت می توان بخشی از این هزینه ها را در بهبود کارایی سیستم حمل و نقل همگانی هزینه کرد.

مطالعاتی برای چند شهر بزرگ ایران^{۱۱}، ساختار متنی شبکه های اتوبوسرانی آنها مورد بازنگری و طراحی مجدد قرار گرفته است. بهبود عملکرد پیش بینی شده سیستم اتوبوسرانی در هر یک از این شهرها و مقایسه آن با وضعیت موجود (قبل از تغییر ساختار)، به خوبی نشان دهنده نقش و اهمیت بسیار زیاد یک ساختار مناسب شبکه اتوبوسرانی در افزایش کارایی آن است. به عنوان مثال می توان به نتایج مقایسه ای بین سیستم موجود اتوبوسرانی شیراز در سال ۱۳۷۹ و سیستم اتوبوسرانی طراحی شده (پیشنهادی) برای آن شهر^{۱۲} اشاره کرد. جدول اطلاعات ساختاری و عملکردی سیستم اتوبوسرانی قبل و بعد از تغییر شیراز را ارائه می دهد. با نگاهی اجمالی به شاخص های درج شده در این جدول می توان دریافت که اتوبوسرانی پیشنهادی با ناوگانی کمتر از ناوگان موجود، دارای عملکرد بهتر و مطلوب تری نسبت به آن است.

۱- تهران، مشهد، شیراز.

۲- طراحی ساختار شبکه اتوبوسرانی با استفاده از مدل ریاضی مکانیابی پایانه ها، ارائه شده توسط دکتر هدایت ذکاکی آشتیانی از بین کلیه شاخص های عملکردی مندرج در جدول فوق، فقط این شاخص تا حدی در جهت منفی تغییر کرده است که با توجه به سایر تغییرات مثبت در عملکرد سیستم حمل و نقل، قابل اغماض است و می توان آن را به عنوان هزینه سایر تغییرات مثبت منظور کرد.

منابع مراجعه:

- ۱- مطالعات جامع حمل و نقل مشهد، ۱۳۷۲، مرکز مطالعات و تحقیقات حمل و نقل، شریف، دانشگاه صنعتی شریف.
- ۲- مطالعات جامع حمل و نقل تهران، ۱۳۷۴، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران.
- ۳- مطالعات جامع حمل و نقل شیراز، ۱۳۷۸، پژوهشگاه حمل و نقل شریف، دانشگاه صنعتی شریف.
- ۴- مطالعات جامع حمل و نقل اهلبین، ۱۳۷۹، مرکز حمل و نقل شریف، دانشگاه صنعتی شریف.
- ۵- مطالعات جامع حمل و نقل کرمانشاه، ۱۳۸۱، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران.
- ۶- مطالعات جامع حمل و نقل قزوین، ۱۳۸۲، مرکز حمل و نقل شریف، دانشگاه صنعتی شریف.
- ۷- مطالعات جامع حمل و نقل تهران، ۱۳۸۲، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران.



اصول و مبانی خلاقیت در مدیریت شهری (راهبردها)

عبدالرضا کردی

عضو هیات علمی جهاد دانشگاهی دانشکده تهران
مدیر مرکز خدمات تخصصی توسعه خلاقیت

(بخش دوم)



رویکرد مدیریت شهری است که نشست مقدماتی آن در آغاز بهمن ماه ۱۳۸۵ برگزار و دبیرخانه داخلی آن در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور تأسیس گردید. بنده نیز به نمایندگی از شورای علمی مرکز خدمات تخصصی توسعه خلاقیت جهاد دانشگاهی دانشکده تهران مقاله‌ای را تحت عنوان «صد سال مدیریت شهری زیربنای نهضت نرم‌افزاری» ارائه دادم که خلاصه آنرا تقدیم می‌نمایم.

۱- برای تحقق جنبش نرم‌افزاری در مدیریت شهری ضروری است تا تناسب بخشی مدیریت شهر در رویکرد علمی و رویکرد عملی وجود داشته باشد. بهمین علت نیاز است تا مدیریت برنامه و بودجه فیزیکی شهر با روح، فرهنگ و معنویت شهر تناسب داشته باشد و حکم عملی این موضوع را مقام معظم رهبری در امانتداری به فرهنگ و امانتداری به اخلاق مردم خطاب به مدیریت شهری داده‌اند. علاوه بر اینکه مدیریت فرهنگ شهری می‌بایستی یاسخگوی تحولات هزاره سوم باشد ولی این الزام ضروریست تا متناسب با مفاهیم و الگوهای شهر دینی و معنوی و یاسخگوی نیاز انسان کامل و ارزش‌گرا باشد؛ پس ایجاب می‌کند تا تعادل بخشی الگوهای مدیریت شهری با نیازهای شهر و شهروند نیز مورد عنایت قرار بگیرد. بهمین منظور مدیریت شهری بایستی بر مبنای تجمیع نظرات صاحب‌نظران تعادل بخشی علمی و مدیریتی در بخش عمران، حمل‌ونقل، پارک‌ها و فضای سبز، بهداشت و سلامت، اقتصاد

در مقاله قبلی عنوان شد که سطح یاسخگویی و توانایی حل مسائل شهری به میزان خلاقیت و بهره‌مندی مدیران شهری از هنر و علم خلاقیت بستگی دارد. علاوه بر اینکه ضروریست تا تولید علم مدیریت خلاق شهری، اقتصاد بومیای شهری، برنامه‌ریزی خلاقیت در حیات شهروندی، زیباسازی خلاق شهری را مواز علمی - دانشگاهی با رویکردی جهادی و علمی مورد توجه خود قرار بدهند. بنابراین عنوان دومین مقاله از سلسله مقالات (خلاقیت در مدیریت شهری) سعی بر آن داریم که راهبردهای تحقق خلاقیت در مدیریت شهری را به شما خواننده پژوهشگر و پرستشگر مجله شهرداری‌ها تقدیم نمایم. در این مقاله نیز سعی کرده‌ایم تا نگاه را به محیط شهری و واقعیت‌های شهرداری‌ها نزدیکتر کنیم. بهمین علت از طریق مشاهده میدانی، مصاحبه و ارجاع به نظر استادان دانشگاه، پژوهشگران و شهروندان فرهیخته نیز سعی می‌کنیم که بررسی وضعیت موجود را با نگاهی راهبردی بسوی وضعیت مطلوب مورد عنایت و توجه قرار دهیم.

راهبرد اول

اولین راهبردی که برای تحقق خلاقیت در مدیریت شهری می‌توان پیشنهاد کرد همان تحقق جنبش نرم‌افزاری با



شهری، سیما و زیباسازی شهر، فرهنگ و هنر و معنویت شهر بوجود بیاورند. در این راستا ضروریست تا هماهنگی برنامه‌ها و مدیریتی در کلیه بخش‌های مدیریت شهری بر مبنای این چهارده محور بوجود بیاید.

۱- مدیریت معنوی شهر: براساس رهنمودهای دینی و دستاوردهای علمی سلامت معنوی شهر زیربنای سلامت اجتماعی، سلامت روانی و سلامت فیزیکی - کالبدی شهر می‌باشد. حال آنکه در برنامه و بودجه جایگاه رفیع و آرزوی را مدیریت شهری ما از ابتدا بر این موضوع تدبیر نکرده‌است. پس نهضت نوزم افزاری با رویکرد مدیریت شهری ایجاد می‌کند تا تدبیر علمی و برنامه عملی این مهم نیز مورد توجه قرار بگیرد.

حقی شهروندان است که برای حفظ سلامت معنوی، سلامت اجتماعی و فرهنگ مبتنی بر ارزش‌های انسانی و الهی خود از منظر و سیمای شهر لذت ببرند

۲- مدیریت اجتماعی شهر: که پس از مدیریت معنوی شهری دومین رکن رشد مدیریت شهر قرار می‌گیرد. ولی در حال حاضر بعنوان بخش زیر مجموعه معاونت‌های اجتماعی است. حال آنکه در سازمان بهداشت جهانی (W.H.O) سلامت اجتماعی بعنوان دومین گام توسعه انسان محور در نظر گرفته شده‌است و با لحاظ برنامه‌های علمی مدیریت اجتماعی شهر رویکرد فرهنگی نیز زمینه تحقق بیشتری پیدا می‌کند. زیرا اگر سلسله مراتب شناخت‌شناسی معرفت را در نظر بگیریم فرهنگ، دارای معنوی یک جامعه است و تا وقتی جامعه‌ای بخصوص جامعه شهری به سلامت اجتماعی نزدیک نشود نمی‌تواند به خوبی احساس مسئولیت شهروندی - ارزشی فرهنگ شهری خود را حفظ کرده و نقش شهروند فرهنگی، فرهنگ دوست و مراقب فرهنگ را ایفا نماید. ضمن آنکه در صورت عدم تحقق سلامت اجتماعی شهر، بهره‌برداری از سرمایه‌های شهر از قبیل پارک‌ها و فضای سبز، حمل و نقل شهری، سیمای شهر، و فرهنگ و هنر شهری نیز برای مدیریت شهر بدور از شاخص‌های شهر اسلامی خواهد بود.

۳- مدیریت فرهنگ شهری: سومین بخشی است که در سلسله مراتب تولید علم مرکز خدمات تخصصی توسعه خلاقیت جهاددانشگاهی دانشگاه تهران مورد توجه شورای علمی قرار گرفته است. زیرا شهر دارای سلامت معنوی، چون آرگانیومی ارزش‌گرا، حساس به سلامت اجتماعی و متوجه به رسالت‌های انسانی - الهی آمادگی دارد تا در صورت تحقق مدیریت فرهنگی تحول‌گرا و مبتنی بر چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام، جایگاه شهروندی خود را در این چشم‌انداز دریافته و رسالت فرهنگی خود را به زیباترین شکل ممکن ایفا کند. در چنین شرایطی است که فرهنگ‌سازی شهری فرآیندی دو جانبه از سوی مدیریت شهر و شهروندان بعنوان مؤثرترین رکن توسعه شهری و با کمترین هزینه بالاترین بهره‌وری، اثربخشی و تغییر، توسعه و تکامل در سازمان ذهنی مدیر شهری و

شهروند ایجاد می‌گردد.

۴- مدیریت سیما و زیبای شهر: در رکن چهارم این طبقه‌بندی قرار می‌گیرد. زیرا حق شهروندان است که برای حفظ سلامت معنوی، سلامت اجتماعی و فرهنگ مبتنی بر ارزش‌های انسانی و الهی خود از منظر و سیمای شهر لذت ببرند. در حالیکه اگر سیمای شهر برای جلب درآمد محل تجلی و بروز حملات تبلیغاتی کالاهای بیگانه، مصرف‌گرایی، تجمل‌پرستی و صورت‌گرایی بشود، چشم شهروندان مانع فعال شدن ذهن، اعتماد به نفس، خودباوری، زیباپسندی و معنویت‌گرایی می‌گردد. پس ضمن رعایت اصل اقتصاد فرهنگی و بهره‌برداری از سیمای شهر برای افزایش بویایی اقتصادی شهر؛ بنایستی فراموش کنیم که قانون تقسیمات کشوری که در سال ۱۳۶۲ به تصویب مجلس رسیده‌است و به دولت نیز ابلاغ گردیده‌است. براساس ماده ۴ این قانون شهر اینگونه تعریف می‌شود:

«شهر» محلی است یا حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده است و از نظر بافت اجتماعی، اشتغال و سایر عوامل، دارای سیمایی با وجوه خاص خود است. به طوری که اکثریت ساکنان آن، در مشاغل کسبه، تجارت و صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیت‌های اداری اشتغال داشته باشند و در زمینه خدمات شهری نیز خودکفایی نسبی دارد؛ و افزون بر اینها کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود است و حداقل ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت دارد. پس مدیریت سیما و زیبای شهر نشانی از سلامت معنوی، سلامت اجتماعی و تعادل فرهنگی در هوش تجسمی - فضایی شهروندان می‌باشد. زیرا پروفیسور هاوارد گاردنر استاد دانشگاه هاروارد تجلی تجسمی - فضایی محیط زندگی انسان را یک ضرورت فرهنگی - تربیتی اعلام

مدیریت اجتماعی شهر که پس از مدیریت معنوی شهری دومین رکن رشد مدیریت شهر قرار می‌گیرد. ولی در حال حاضر بعنوان بخش زیر مجموعه معاونت‌های اجتماعی است. حال آنکه در سازمان بهداشت جهانی (W.H.O) سلامت اجتماعی بعنوان دومین گام توسعه انسان محور در نظر گرفته شده‌است و با لحاظ برنامه‌های علمی مدیریت اجتماعی شهر رویکرد فرهنگی نیز زمینه تحقق بیشتری پیدا می‌کند

می‌دارد و معتقد است حتی هوش منطقی - ریاضی (تبادل فرهنگ تراقیکی در حریم شهری)، هوش وزنی - موسیقایی (کاهش آلودگی صوتی در حریم شهری)، هوش لفظی - زبانی (کیفیت بخشی فرهنگ و ادبیات شفاهی شهروندان)، هوش زیست‌محیطی (مشارکت شهروندان در حفظ و نگهداری از سرمایه‌های زیست‌محیطی)، هوش درون فردی (ارزش‌پذیرش و ارزش‌فهمی شهروندی)، هوش برون فردی



(کاهش آسیب‌های اجتماعی) و هوش بدنی - حرکتی (احساس، آرامش از حرکت و سکون شهروندان در محیط شهری) به هوش تجسمی - فضایی انسان (شهروند) بستگی دارد. بهمین علت مدیریت تجسمی - فضایی شهری قبل از تحقق معماری شهری به ترسیم چشم‌انداز تجسمی - فضایی شهر و حفظ حریم خصوصی شهروند، عطلویت بصری شهر و زیباشناسی منظر شهری بستگی کامل دارد.

۵. مدیریت ساخت‌وساز و عمران شهری: بعنوان پنجمین رکن شهری در یک مدل شناخت‌شناسی مبتنی بر خلاقیت، بیشترین سهم رتبه‌بندی را به خود اختصاص می‌دهد. اگرچه گاهی وجود مشکلات شهری مدیریت شهری ما را بسوی ضرورت‌های دیگری چون حمل و نقل زیاده تغییر مسیر می‌دهد. ولی نهضت تولید علم و نرم‌افزاری یا رویکرد

شهرداری تهران) چنین معماری و شهرسازی نمی‌تواند ضامن سلامت بصری شهر مبتنی بر سلامت معنوی شهر باشد.

۶. مدیریت اقتصاد شهری: پس از استقرار سلامت معنوی، سلامت اجتماعی و فرهنگ شهری برای شهروندی که ساکن در عمران و ساخت‌وساز شهری شده است در درجه اولویت قرار می‌گیرد. در این حوزه با پیدایش شهر مجازی، شهروند مجازی، تجارت الکترونیک، کار الکترونیکی انقلابی خلاق در حوزه اقتصاد شهری ایجاد شده است و زمینه‌های وسیعی از فرصت‌سازی شغلی و مدیریت اقتصاد شهری فراهم کرده است. اقتصاد شهری غیر پایدار سلامت اجتماعی و روانی شهروندان را مختل می‌کند و نمی‌توان بدون امنیت، خلاقیت را در شهر و زندگی شهروندان پرورش داد. کارل راجرز محقق، روان‌شناس می‌گوید: "امنیت، زیربنای پرورش استعداد



خلاقیت انسان است. پس مدیریت اقتصادی شهری بخصوص بر مبنای دیدگاه اسلامی بایستی تعادل بخش زندگی انسان‌ها و عدالت‌گستر باشد.

۷. مدیریت پارک‌ها و فضای سبز شهری: در رکن بعدی قرار دارد زیرا تفریح و بهره‌برداری از فضاهای تفریحی طبق سلسله مراتب نیازهای ابراهام مازلو پس از ایجاد امنیت برای انسان مطرح می‌گردد. حالا انسانی که سلامت معنوی او را مدیریت شهری تأمین نموده است و سلامت اجتماعی و روانی او نیز فراهم شده است می‌تواند با آرامش در کنار خانواده به پارک رفته و برای زندگی فردی خود به آرامش و تجدید قوای

مدیریت شهری نیابستی از این مهم غفلت کند که ترسیم چشم‌انداز و رسالت مدیریت شهری ایجاد می‌کند که تگاهی علمی و ژرف به مدیریت شهری داشته باشیم. پس ضروریست که معماری شهری را بعنوان نماد ارزش‌های شهری، فرهنگ شهری، سلامت معنوی شهر و سلامت اجتماعی شهر در نظر بگیریم، چون براساس مقدمه و اصل دهم قانون اساسی، خانواده رکن بنیادین اجتماعی محسوب می‌گردد. ضمن آنکه براساس علم مطالعات خانواده این نهاد در سازمانی به نام خانه مستقر می‌گردد. بنابراین خانه بایستی حریم خانواده، آرامش خانواده، دسترسی خانواده به بهداشت، و خدمات شهری و

برای تحقق جنس نرم‌افزاری در مدیریت شهری ضروری است تا تناسب بخشی مدیریت شهر در رویکرد علمی و رویکرد عملی وجود داشته باشد. بهمین علت نیاز است تا مدیریت برنامه و بودجه فیزیک شهر با روح، فرهنگ و معنویت شهر تناسب داشته باشد و حکم عملی این موضوع را مقام معظم رهبری در اما تندی به فرهنگ و اما تندی به اخلاق مردم خطاب به مدیریت شهری داده‌اند

روحی بپردازد. ولی در شهری که تبلیغات انسان را خریص می‌کند و سیمای شهری انسان را به بقایت کاذب می‌کشاند، شهروند مجبور است ۸ ساعت کار، ۸ ساعت اضافه‌کاری و ۸ ساعت هم کابوس کار و اضافه‌کاری را بجای معادله ۸ ساعت کار ۸ ساعت تفریح و ۸ ساعت استراحت قرار دهد. پس مدیریت شهری خلاق می‌تواند زمینه‌های کارآفرینی شهری، کاهش هزینه‌های شهری (شبکه حمل‌ونقل ارزان قیمت، شبکه توزیع میوه و تره‌بار ارزان قیمت، شبکه خدماتی تفریحی

آموزش‌های لازم‌آور را در نظر بگیرد. پس بایستی شهرسازی ما طبق اصل دهم قانون اساسی منجر به تحکیم نهاد خانواده شود و ایجاد شکاف غیرمنطقی بین دو بخش بهم پیوسته شهری و جامعه شهروندی مثل قیابان نواب شهر تهران گردد. یا مسجد ساخته یا بازسازی گردد که بجای کاشی‌های فیروزه‌ای معنوی اسلامی نمای اومینومی سرد و خشک غیر جذاب آن انسان را بیاد همه چیز می‌اندازد به شیر از خانه خدا [بزرگراه شهید آیت الله حکیم اول خیابان پیامبر شمالی، منطقه ۵



ارزان قیمت) را زمینه‌ای برای افزایش فرصت‌های بهره‌برداری شهروندان از پارک‌ها و فضای سبز شهری فراهم نماید.

۸- مدیریت حمل و نقل شهری

۹- مدیریت خدمات شهری

۱۰- مدیریت ساماندهی مشاغل شهری

۱۱- مدیریت بهداشت محیط شهری

۱۲- مدیریت جمعیت و تحولات شهری

۱۳- مدیریت برنامه و بودجه شهری

۱۴- مدیریت تحقیق و توسعه خلاق شهری

این سلسله مراتب چهارده گانه محصول تلاش علمی اعضای شورای علمی مرکز خدمات تخصصی توسعه خلاقیت

شهری* در این راهبرد تلاش می‌گردد تا مشخص شود که برای تحقق مدیریت سلامت معنوی شهر مدیران و کارشناسان مدیریت شهری به چه آموزش‌های نیاز دارند تا بتوانند مهارت‌های فنی، مهارت‌های ادراکی و مهارت‌های انسانی خود را برای تحقق چنین منظوری ارتقاء دهند. البته در مقالات آینده این راهبردها بصورتی تفصیلی‌تر، دقیق‌تر و همه جانبه‌تر مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرد. ولی نکته‌ای که حائز اهمیت می‌باشد این است که بدون آموزش امکان تحقق انتظارات و خواسته‌های ما از نظام مدیریت شهری نمی‌یابد. همیشه انتظاری را می‌توانیم از یک مدیر شهری داشته باشیم که آموزش لازم برآورده شدنی آن انتظار را دیده باشد. یعنی مثلاً مدیر شهری ما یاد گرفته باشد که مدیریت

ضروریست تا تولید علم مدیریت خلاق
شهر، اقتصاد پویای شهری، برنامه‌ریزی
خلاقیت در حیات شهروندی، زیباسازی
خلاق شهری را مراکز علمی-دانشگاهی با
رویکردی جهادی و علمی مورد توجه خود
قرار بدهند

تحقیق و توسعه خلاق در مدیریت شهری،
بدین معنی که مدل تحقیق و توسعه
R&D را در مدیریت شهری در نظر
بگیریم و مدل تحقیق و توسعه خلاق را
برای مدیریت شهری بعنوان یک مدل
بسازیم که با تحقیق و توسعه خلاق
(C.R&D) بتوانیم

جهاددانشگاهی دانشگاه تهران و بخش پژوهش این مرکز بوده است. ولی اینها یک راهبرد از چند راهبرد تحقق خلاقیت در مدیریت شهری می‌باشد. زیرا با تولید علم در این چهارده حوزه تازه ما به محصول علمی قابل بهره‌برداری نیروی انسانی شامل در مدیریت شهری رسیده‌ایم. برای اینکه این محصول علمی قابل اجرا باشد بایستی نیازسنجی آموزش جامعی از نیروهای مدیریت شهری بدست بیاورید. بنابراین راهبرد دوم تحقق خلاقیت در مدیریت شهری عبارتست از "نیازسنجی آموزش کارکنان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بر مبنای مدل تحقیق و توسعه خلاق شهری"

خلاق شهر چیست و چگونه می‌تواند به مدیریت خلاق شهری دستیابی داشته باشد، علاوه بر اینکه در تحول شهری با چه روش‌ها و کارسازهایی می‌تواند تحولات شهری را خوب مشاهده کرده و با استفاده از روش‌های علمی پس از پیش‌بینی تحولات شهر و شهروند تحت مدیریت خود (مدیر شهری) را برای رویارویی با تحولات آینده آماده معنوی، آماده اجتماعی و آماده شناختی-فردی نماید.

راهبرد چهارم

تحقیق و توسعه خلاق در مدیریت شهری، بدین معنی که مدل تحقیق و توسعه R&D را در مدیریت شهری در نظر بگیریم و مدل تحقیق و توسعه خلاق را برای مدیریت شهری بعنوان یک مدل بسازیم که با تحقیق و توسعه خلاق (C.R&D) بتوانیم راهبردهای زیر را پشت سر بگذرانیم:

- ۱- شناسایی وضعیت موجود خلاقیت در مدیریت شهری
- ۲- طراحی وضعیت مطلوب خلاقیت در مدیریت شهری
- ۳- ارتقاء توانایی مدیران شهری در جهت کاربرد دانش و مهارت‌های خلاقیت در مدیریت شهری
- ۴- ایجاد تکنولوژی و خدمات پشتیبانی علمی برای مدیران و برنامه‌ریزان شهری در جهت دستیابی به اطلاعات نوین در جهت بسترسازی خلاقیت در مدیریت شهری
- ۵- نظارت و ارزشیابی خلاقیت در مدیریت شهری

راهبرد دوم

همانگونه که گفته شد راهبرد دوم تحقق خلاقیت در مدیریت شهری "نیازسنجی آموزشی کارکنان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بر مبنای مدل تحقیق و توسعه خلاق شهری است. در این نیازسنجی فاصله علمی نیروهای انسانی موجود مدیریت شهری با مدل راهبرد اول را سنجش و ارزیابی کرده و بر مبنای منشور ملی مدیریت شهری با دکتورین مدیریت شهری که در راهبرد اول این مقاله بر مبنای نهضت نرم‌افزاری در مدیریت شهری در چهارده شاخه پیشنهادی بدست می‌آید مشخص کرده و سپس به تشخیص میزان فاصله نیازسنجی آموزشی این نیروها پرداخته و مشخص می‌کنیم؛ چه آموزش‌هایی برای رسیدن به الگوی مطلوب نیاز داریم. بنابراین سومین راهبرد در تحقق خلاقیت در آموزش شهروندی عبارت خواهد بود از "طراحی و برنامه‌ریزی آموزش پایدار خلاقیت در مدیریت شهری"

راهبرد سوم

"طراحی و برنامه‌ریزی آموزش پایدار خلاقیت در مدیریت

منابع

- ۱- کردی، عبدالرشید. اصول و مبانی خلاقیت در مدیریت شهری. مشهد: نشر آریه‌دانش، چاپ اول، ۲۵، ص ۱۲
- ۲- نکل از روزنامه روزگار، کتاب فنون علوم خلاقیت، نگارش چرخ تک، ترجمه دکتر محمد، انتشارات دانشگاه شیراز، چاپ اول ۱۳۶۹
- ۳- حسین نصر، شهروندی و حقوق شهروندی، مشهد: نشر آریه‌دانش، چاپ اول، ۲۳، ص ۵۷



حمل و نقل عمومی ریلی شهری

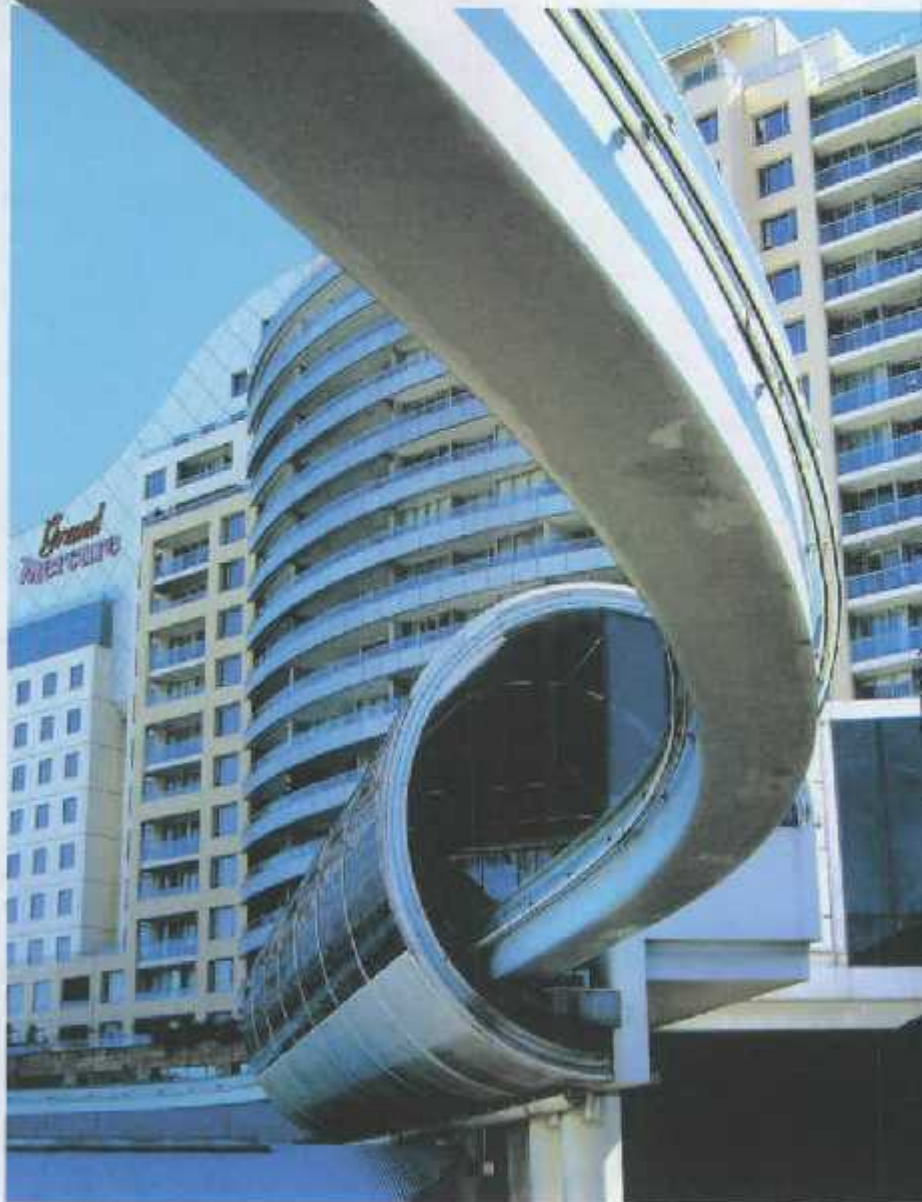
با رویکرد منوریل

دکتر صادق محمدی
میات علمی دانشگاه علم و صنعت

در اینجا ما مباحث مختلفی را به اختصار مطرح می‌کنیم. بعد از آن به انتخاب سیستم‌های مناسب می‌پردازیم. اشاره‌ای به موضوع منوریل در شهر و سیستم‌های منوریل داریم. آشنایی کوتاهی با قطارهای منوریل، موضوع ظرفیت سفر با منوریل و سوئیچ‌های منوریل از جمله مباحث دیگری هستند که به صورت اشاره مطرح می‌شوند. این سیستم هم مثل سایر سیستم‌های ریلی نیاز به به بخش دیو و کنترل دارد و همچنین ایستگاه‌هایی که مردم از آنها استفاده می‌کنند. بعد با اشاره به ملاحظات خاص در مورد منوریل‌ها و احداث این خطوط به محدودیت‌های منوریل و منوریل در کلانشهرهای ایران می‌پردازیم.

در حمل و نقل ریلی امروز ما می‌توانیم سیستم‌های مختلفی داشته باشیم. حمل و نقل سطحی مثل تراموا یا بعضی از قطارهای شهری که در سطح یا کریدور خاص عبور می‌کنند؛ حمل و نقل زیرسطحی که ما عمدتاً با عنوان مترو آشنا هستیم، هرچند در بسیاری از شهرهای دنیا مثل شهر پاریس، مترو هم در زیر زمین حرکت می‌کند. هم در سطح و هم در ارتفاع. حمل و نقل فوق سطحی قطار شهری مرتفع یا منوریل در واقع هم می‌تواند در بعضی از نقاط که لازم باشد و شیب زیادی داشته باشیم به سطح بیاید. و در نهایت این نکته هست که استفاده از حمل و نقل یا سطح ترکیبی شاید بتواند بهترین راه حل باشد که ما از سطوح مختلف بالای سطح زمین، روی سطح زمین و زیر سطح زمین استفاده کنیم. نمونه متروی سطح ترکیبی، متروی خط یک تهران است که در بخشی از سطح شهر زیر زمین است و در جنوب شهر به روی زمین انتقال پیدا می‌کند.

بحث اصلی ظرفیت سفر است. وقتی در سطح زمین با راه‌پندان رویرو هستیم می‌توانیم از زیر سطح زمین توسط مترو یا بالاتر از آن به عنوان منوریل استفاده کنیم. که در این صورت افزایش سرعت متوسط خواهد بود بخاطر اینکه سفر در سطوح بالا و پایین از راه‌پندان و ترافیک شهری تأثیر نمی‌پذیرد. به همین دلیل نیازی به گسترش بی‌رویه بزرگراه‌ها نداریم. موضوع استقلال سطوح مختلف از بعد سرعت سفر و علاوه بر



بر آن هزینه ساخت هست. به هر حال هزینه ساخت این سیستم‌ها قابل ملاحظه است بخصوص با گستره قابل توجهی که در سطح مملکت این نوع سیستم‌ها مدنظر است و محدودیت‌های بودجه‌ای که کشور دارد. بر اساس اولویت‌های سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های کشور این هم معیار بسیار مهمی است. خوشبختانه اکثر این سیستم‌ها طول عمر مفید بسیار زیادی دارند. در مورد ناوگان، حداکثر در حدود ۳۰ سال است ولی در مورد سازه‌ها، عمدتاً ۵۰ سال و برای مترو شاید بیش از این هم باشد.

بحث بعدی اشغال سطح مؤثر معیار است. من مثالی می‌زنم

۴ ویژگی خاص برای سیستم مطلوب هست: یکی اینکه سرعت مناسبی را داشته باشد، علاوه بر آن راحتی سفر مدنظر هست، مطمئن بودن، بعد اقتصادی و اینکه هزینه قابل قبول داشته باشد.

تا روشن تر شود. اگر قرار باشد قطار شهری در سطح داشته باشیم یا گیردور مخصوص، فرض بفرمایید به نوعی خیابان دماوند و اتوبوس برقی را مشاهده کنید، شب‌این سیستم بسیار کم هزینه هست ولی در مقابل سطح مؤثر معیار را کاهش می‌دهد و به نوعی محدودیت ایجاد می‌کند. در نهایت موضوع این است که با توجه به شرایطی که کشور دارد اگر امکانات و سرمایه‌گذاری یکسانی برای ساخت داشته باشیم، کدام سیستم سریع‌تر جواب می‌دهد و ما می‌توانیم صرفه جویی داشته باشیم و مشکلات را مرتفع کنیم.

بعد از اینکه ما سیستم را بر اساس معیار اصلی انتخاب کردیم باید تأثیرگذار باشد. مثلاً که چه کار کنیم آلودگی صوتی کم شود یا تصادفات کاهش پیدا کنند. اگر شیب مسیر داشتیم

منوریل به دلیل اینکه اصولاً ساخت تیر و ستون نسبت به ساخت تونل در جاهایی مثل تهران و خیلی از جاهای دیگر دنیا خرج بسیار پایین‌تری دارد سیستمی است که هم سریع‌تر ساخته می‌شود و هم با هزینه کمتر می‌شود این را ساخت.

چگونه با این مواجه شویم. مسائلی مثل بارندگی‌های شدید و مشرف بودن بر این‌ها و مسائلی مانند اینها.

ما حدود ۲ سال است مطالعه می‌کنیم که منوریل در کلانشهرها و شهرها آیا واقعاً یک وسیله توریستی، لوکس و کم‌ظرفیت است یا نه؟ در یکی از شهرهای ژاپن که خیلی بی‌شبهت به تهران نیست خط قرمزی وجود دارد که خط منوریل است و منوریل از یک منطقه تقریباً شهری که دکل‌های بزرگ و خانه‌ها نیز هستند عبور می‌کند. خوشبختانه برخلاف آن چیزی که بعضاً تبلیغ می‌شود در مورد فضای سبز منوریل محدودیتی ایجاد نمی‌کند حتی می‌تواند کمک کند.

آن دو موضوع بسیار مهم به لحاظ موشوعات روز ما یعنی کاهش مصرف انرژی که هزینه‌های توان‌رسانی را به کشور تحمیل می‌کند و کاهش آلودگی هوا از سایر مزایای استفاده از سیستم چند سطحی هست.

اگر شما از آزاد افراد جامعه پرسید که چه نوع سیستم حمل‌ونقل شهری مطلوب‌شان است؟ پاسخی که می‌دهند ممکن است بر اساس ترکیبی از جمع‌بندی و عقاید شخصی باشد. اطلاعاتی که به دست آورده‌اند، تجربیاتی که داشتند و بعضی از ملاحظات خاص. اگر بخواهیم جمع‌بندی کنیم از دید اکثر افراد جامعه ۴ ویژگی خاص برای سیستم مطلوب هست:

یکی اینکه سرعت مناسبی داشته باشد و مردم بتوانند به موقع به مقصدشان برسند؛ دوم اینکه راحتی سفر مدنظر هست، مطمئن بودن با طیف مختلفی که هست و ویژگی سوم، سلامت باشد و دچار مشکلات خاصی نشوند مثل تصادف یا سایر موارد و نکته آخر که بسیار هم مهم هست بعد اقتصادی و اینکه هزینه قابل قبول برای مردم داشته باشد.

امروز اکثر افراد جمع‌بندی که از این چهار محور دارند سیستم مناسب را انتخاب می‌کنند. بعضی‌ها حمل‌ونقل یا خودروی شخصی را مناسب می‌دانند. بعضی‌ها مترو را.

وظیفه دولت به مفهوم عام (منظور مدیریت کشور و مدیریت کلانشهرها بخصوص است) چیست؟ وظیفه دولت این است که رفاه نیاز مردم کند. منتها با ویژگی خاص رعایت مصالح کشور. آیا رعایت مصالح کشور اقتضا می‌کند ما مدام بزرگراه ایجاد کنیم و مصرف بنزین را افزایش دهیم یا سیستم حمل‌ونقل انبوه ریلی را داشته باشیم که نه تنها در تهران بلکه در کلانشهرهای بزرگ.

در کشورهای پیشرفته در هیچ‌کجا سیستم خودروی شخصی سیستم اصلی حمل‌ونقل نمی‌باشد. به تبع آن، وقتی قرار باشد بین سیستم‌های مختلف انتخابی داشته باشیم و گزینه مناسبی را تشخیص دهیم، معیارهای مختلفی می‌توانند مطرح شوند. این معیارها را می‌توانیم به دو گونه تقسیم کنیم:

۱- معیارهای اصلی که نقش اصلی و اساسی دارند
 ۲- معیارهای فرعی که اینها در انتخاب سیستم نقش ندارند ولی در طراحی و اجرا به طراحان و مجریان سیستم‌ها می‌گویند که به چه نحو سیستم را اجرا کنند تا کمترین عوارض را داشته باشد.

در اینجا چند محور اصلی می‌بینیم به تبع در مقایسه سیستم‌ها ظرفیت سفر هست. اگر مدنظر باشد برای مسیری ۵۰ هزار مسافر در ساعت در جهت ساعت یک داشته باشید یک سیستم را انتخاب می‌کنید. اگر این بحث حدود ۱۵ یا ۲۰ هزار باشد ممکن است سیستم دیگری را داشته باشید. علاوه





شهر کووالامپور در مالزی یک شبکه مترو دارد و خط منوریل که در واقع مکمل شبکه مترو هست و سیستم در نقاط مختلف شهر حرکت می کند. منوریل در چندین شهر چین ایجاد شده و این سیستم ظرف چند روز گذشته میزان مسافرش به ۱۴۰ هزار نفر در روز رسیده است. منوریل مسکو متفاوت و نسبتاً منوریل کوچکی است که به نوعی می تواند تجربه ای باشد برای منوریل در شهرهای بسیار سرد. برخلاف آنچه می بینیم که بعضاً گفته می شود، منوریل مشکل چندانیت با آب و هوا ندارد. در حال حاضر منوریل در منطقه نخل دبی در حال ساخت است و در مسکو هم استفاده می شود. در کووالامپور هم که محیطی است شرجی با بارندگی بسیار زیاد کاربرد دارد. آخرین منوریل به لحاظ شهری منوریل امریکا هست که در لاس وگاس استفاده می شود. این منوریل سیستم خصوصی است و بسیار پیشرفته و بدون راننده است که بصورت خودکار از مرکز هدایت می شود.

دو نوع منوریل در دنیا سابقه دارد و استفاده می شود. نوع اول منوریل معلق است؛ این نوع منوریل کمتر مورد استفاده قرار می گیرد. سطحی که اشغال می کند به سطح زمین نزدیکتر است. که ممکن است از لحاظ ارتباط با پل های هوایی و ... دچار مشکلات بیشتری باشد. نوع دوم منوریل آترکت است یا اصطلاحاً زمینی، به خاطر نوعی که وسیله نقلیه روی خط قرار می گیرد اکثر منوریل های دنیا به این شکل هستند مانند منوریل شهر اکتاواوی ژاپن.

نه تنها در تهران بلکه در کلیه کلانشهرهای بزرگ دنیا و کشورهای پیشرفته در هیچ کجا شما ملاحظه نمی کنید سیستم خودروی شخصی سیستم اصلی حمل و نقل باشد.

به لحاظ سازه ای هم منوریل ها دو نوع می توانند باشند، سازه فلزی و یا سازه بتنی. سازه بتنی رایج تر است. کم صفاتر می تواند باشد و مناسبتر باشد، سازه فلزی کمتر استفاده می شود. نوع خاصی که استفاده شده عمدتاً در شهر مسکو هست به دلیل شرایط خاص آب و هوایی. در این سیستم نیاز به گرم کن خاصی برای شرایط یخبندان حدود ۲۰ تا ۳۰ درجه زیر صفر برای مسکو هست.

شاید در دنیا حدود ۲ تا ۴ کمپانی بزرگ هستند که قطار می سازند، مالزی، ژاپن و امریکا، این قطارها انواع مختلفی دارند. به لحاظ طول و ظرفیتی که می توانند داشته باشند در سیستم های منوریل با ظرفیت بزرگ تا ۸ واگن ۱۵ متری پیش بینی شده است؛ در چین ایستگاهها بر همین اساس است. فعلاً چهار واگن بزرگ استفاده می شود که در شرایط مناسبی نه با فشار بیش از حد. حدود ۶۰۰ نفر را می تواند جابجا کنند و به تبع اگر طول قطار به ۸ واگن برسد ۱۲۰۰ نفر را

خواهد داشت. موضوع دیگر این است که هزینه ای که مدنظر است برای این نوع قطارها، می تواند تغییر کند. متناسب با این که ظرفیت آن چقدر است یا از چه سیستم های پیشرفته ای استفاده کند.

موضوع آخر هم در مورد نوع هدایت است. همانطور که در صدر آمد نوع های ژاپنی و کانادایی که در امریکا استفاده می شوند قابلیت هدایت بدون راننده را دارند.

به لحاظ ظرفیت سفر با منوریل مواردی که ممکن است بعضاً مطرح شود این است که چه ظرفیتی می تواند داشته باشد؟ به تبع ظرفیت سفر تابع عوامل مختلفی است. از جمله می توانیم به حداقل سرفاصله عملیاتی اشاره کنیم که در دنیا معمولاً برای منوریل و مترو این در حد ۲ دقیقه است. هر چند در شرایط خاص احتمال رسیدن به ۱/۵ دقیقه هم وجود دارد. متناسب با اینکه فواصل ایستگاهها چقدر باشد؟ میزان تقاضای سفر بسته به اینکه چه مقدار مسافر داشته باشید که در ساعات های روز می شود این قضیه را تنظیم کرد. زمان کل سفر برمی گردد به کل مسیری که یک خط منوریل است. معمولاً منوریل می تواند حداکثر سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت را داشته باشد. با توجه به توقف هایی که در ایستگاه هست معمولاً ۲۰ کیلومتر می تواند سرعت مناسبی باشد که در شهر تهران بدون شک فوق العاده است. مسیر قطار و محل ایستگاهها با توجه به شیب هایی که ممکن است داشته باشد و اندازه واگن، تعداد واگن ها و فاصله ای که مدنظر باشد برای حرکت قطارها بر اساس مدیریت تقاضا تأمین می شود.

بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا بخصوص شهرهای اروپایی، سیستم مترو که سیستم تکنولوژی خودشان بوده، بعضاً ۸۰ سال تا ۱۰۰ سال قدمت دارد و کمتر شهری بوده که ظرف ۲۰ سال اخیر در کلانشهرهای بزرگ اروپایی مترو ساخته باشند.

موضوع دیگری که مطرح می شود این است که خطها چگونه باید جابجا شوند؟ آیا سیستمها امن هست یا نیست؟ تنها تصادفی که بوده در یک سیستم بالای ۴۰ سال بوده که ظرف آن فقط دو نفر به صورت جزئی مجروح شدند. این افرادی که با سیستم های کنترل و حفاظت آشنا هستند می دانند بین منوریل و مترو و قطار معمولی فرقی ندارند مهم این است که سیستم چقدر مطمئن باشد.

دو نوع منوریل در واقع در دنیا سابقه دارد و استفاده می شود. نوع اول منوریل معلق است و نوع دوم منوریل آترکت است یا اصطلاحاً زمینی

در بحث ایستگاهها، طراحی آن برمی گردد به اینکه میزان مسافر در مسیر چقدر باشد؟ موقعیت مکانی کجا باشد؟ و به نقاط اصلی شهر چگونه می خواهد ارتباط پیدا کند؟ زمان کل سفر چقدر باشد؟ معمولاً سعی می کنند به طور متوسط فواصل



هم باید ببینیم و در نهایت سیستم خاص را انتخاب کنیم. اگر قرار باشد در مورد متوریل بررسی کنیم؛ برای معابر کم عرض مناسب نیست؛ بخاطر اینکه قطارها به فضاهای کناری و ساختمان‌ها خیلی نزدیک می‌شوند که بخصوص اگر اینها در ساختمان‌های محیط‌های مسکونی باشند نامناسب است. در شرایط خاص، اگر کمی عرض کمتر باشد می‌شود به گونه‌ای طراحی کرد که یک خط از هر خیابان عبور کند، دو تا خیابان موازی داشته باشیم، معمولاً در جاهایی مثل تهران هم اصولاً متوریل برای فضاهای بزرگراهی بیشتر مطرح است.

موضوع بعد این است که متوریل به هر حال باید از بالای خیابان یا فضای باز شهری عبور کند و نمی‌تواند از بالای خانه‌ها عبور کند. در مورد مترو این محدودیت کمتر است. علیرغم اینکه ما در مترو در تهران بیشتر مسیرهایی که عبور می‌کند زیر خیابان‌ها است بخاطر روش کندویوش یا مشکلات سازه‌ای که ممکن است برای این‌ها جانبی با توجه به فرسودگی بعضی از آنها ایجاد کند.

بحث بعدی این است که به هر حال متوریل یا مترو هر دو باید در طراحی کلان شهر یا توجه به توسعه‌های آینده در نظر گرفته شوند. اگر شما متوریلی را ایجاد کنید (مثل تیرهای فشار قوی در خیابان) محدودیت‌هایی برای روگذرها خواهد داشت. همین محدودیت را شما در مورد مترو دارید برای سیستم‌های زیرگذر، هر دوی اینها باید طراحی مناسب باشد و بحث اینکه اگر شما در نهایت حجم حداکثر ۴۰ هزار یا ۵۰ هزار مسافر در ساعت در جهت در روز دارید، در تهران در خیلی از مسیرهای خاص که عمده‌اً به مترو اختصاص یافته ما چنین سیستمی نداریم، متوریل مناسب نیست.

متوریل برای کلانشهرهای ایران، در چه سیستم‌هایی است؟ متوریل می‌تواند در واقع در جاهایی سیستم مناسب محسوب شود که خطوط آن یا سطح مسافر انبوه رویرو هستند ولی نه در آن سطحی که در مثال قبل گفتم، به عنوان سیستم مکمل مترو در تکمیل ارتباط میان خطوط مطرح باشد. فرض بفرمایید خط ۴-۸ در شرق تهران از جنوب به شمال برخط‌های خط ۲ مترو و ۴ مترو را می‌پوشاند و در واقع

بحث زلزله کافی است که سیستم‌هایی مثل مترو و متوریل براساس این نام‌های استاندارد در هر کشوری مناسب با شرایط زلزله طراحی شود.

می‌تواند کاری کند که این دو خط (خط ۲ خط فعلی و خط ۴ خط آتی) کل منطقه شرق تهران را پوشش دهد.

متوریل به دلیل اینکه اصولاً ساخت تیر و ستون نسبت به ساخت تونل در جاهایی مثل تهران و خیلی از جاهای دیگر دنیا خرج بسیار پایین‌تری دارد سیستمی است که هم سریع‌تر ساخته می‌شود و هم با هزینه کمتر می‌شود ساخت. برآورد اولیه ما با شرایط نسبتاً متعادل برای ارزیابی، چیزی حدود نصف هزینه مترو است.

ایستگاه‌ها از ۹۰۰-۸۰۰ متر کمتر نباشد چون بلافاصله قطار می‌ایستد و زمان سفر بالا می‌رود. و در بحث ارتباط با سایر خطوط اگر در شهرهایی مثل گوالا لامپور یا تهران این سیستم در تعامل با مترو یا سیستم‌های انبوه دیگر بخواهد فعالیت کند، طراحی ایستگاه چگونه می‌تواند باشد؟ بدون شک در هر کشوری می‌تواند از فرهنگ آن کشور به لحاظ طراحی تأثیر بگیرد. موضوع دسترسی به ایستگاه‌ها مسئله بسیار مهمی است. میزان سفر مشخص می‌کند که ابعاد ایستگاه چقدر باشد و دسترسی به آن در چه شرایطی باشد. شرایط آب‌وهوایی می‌تواند به گونه‌ای باشد که جایی که مسافری هستند در فضای سرد، در شرایط تهویه قرار بگیرند، به محض اینکه قطار آمد درها باز شود و اینها سوار یا پیاده شوند. بحث هزینه و امکاناتی که می‌تواند داشته باشد در ایستگاه‌ها تأثیر

به هر حال متوریل یا مترو هر دو باید در طراحی کلان شهر یا توجه به توسعه‌های آینده در نظر گرفته شوند. اگر شما متوریلی را ایجاد کنید مثل تیرهای فشار قوی در خیابان محدودیت‌هایی برای روگذرها خواهد داشت. همین محدودیت را شما در مورد مترو دارید برای سیستم‌های زیرگذر

می‌گذارد. گاهی می‌گویند اگر افراد سالمند باشند چه کار کنند؟ در متوریل اول باید سوار قطار شوید بعداً بیاید پایین. در مترو اول می‌روید پایین سوار قطار می‌شوید بعد می‌آید بالا. فرقی چندانی از این حیث نمی‌کند. ضمن اینکه ارتفاع متوریل معمولاً از عمق متوسط مترو پایین‌تر است. حجم این است که ما مردم را اغنا کنیم، بدون شک در آتش‌سوزی‌ها سیستم مترو بسیار شرایط دشوارتری از سیستم‌هایی که در سطح خیابان یا در ارتفاع است پیدا می‌کند. در شرایط آتش‌سوزی برای تخلیه مسافری و کنترل آتش مثل هر سیستم دیگری باید ملاحظات خاص و تدابیر لازم انجام شود. در بحث زلزله کافی است که سیستم‌هایی مثل مترو و متوریل براساس این نام‌های استاندارد در هر کشوری مناسب با شرایط زلزله طراحی شود. اتفاقاً متوریل اگر شکل مناسبی باشد یک سیستم حمل و نقل تخلیه و امداد رسانی بسیار مناسبی است. برای بحث مملولان می‌توان فضای خاصی را ایجاد کرد حتی برای ایستگاه‌ها مثل ایستگاه‌های مترو یا متوریل، آسانسوری تعبیه کرد تا افراد به آن دسترسی پیدا کنند. نکته دیگری که بعضاً مطرح می‌شود شیب است، که در مورد متوریل شیب تا ۶ درصد قابل کار است، در مورد مترو به دلیل اینکه عمده‌اً متوریل آهنی دارد تا حداکثر ۴ درصد شیب می‌شود.

محدودیت‌های متوریل

هر موضوعی را به لحاظ تخصصی و کارشناسی بررسی می‌کنیم. ضمن بر شمردن مزایای هر سیستمی معایب آن را

این مقاله در این مجله منتشر شده است.





مصطفی پور محمدی
وزیر کشور

تبصره ۱۳ نکته برجسته بودجه ۸۵

بررسی های زیادی داشت که انجام این مراحل تاخیر چند ماهه در اجرای تبصره را در پی داشت و عملاً کارهای اجرایی تقریباً از نیمه دوم سال آغاز گردید، با تبدیل شدن تبصره به یک لایحه قانونی ۵ ساله می تواند این حرکت تضمین شود و با سرعت خوبی حرکت نماید. با توجه به تجربه یک ساله در اجرای تبصره و مشخص شدن نقاط ضعف و قوت این نکات مورد بررسی قرار گرفت و با در نظر گرفتن این مطالعه دقیق، لایحه حمل و نقل عمومی شهری پیش بینی گردید و تقدیم مجلس شد.

تبصره چه پیشنهادی برای اجرای سریعتر تبصره ۱۳ دارید؟

رسیدن بودجه و نداشتن تاخیر در اختصاص آن از اولین مواردی است که سرعت اجرای پروژه را افزایش می دهد. پیشنهاد گردیده است منبع بودجه عمومی باشد به این معنا که همه بار بر روی فاینانس نباشد و ما تنها بخشی از بودجه را از فاینانس تهیه نمائیم و اصل آن از بودجه عمومی تامین گردد. مشکلائی در تهیه فاینانس وجود دارد که بخشی از آن یا لا رتقن هزینه های بالاسری است. بودجه عمومی قدرت انتخاب را افزایش می دهد و هر چه وقت انتخاب و تهیه سریعتر صورت گیرد سرعت انجام کار نیز افزایش می یابد.

بدلیل تأثیر مستقیم این تبصره در کاهش هزینه های دولت و صرفه جویی در مصرف سوخت باید با جدیت دنبال شود. زیرا باعث افزایش درآمد ملی و جلوگیری از اتلاف زمان برای شهروندان در ترافیک و حمل و نقل خواهد شد. اجرای سریع پروژه آثار دیگری همچون کاهش بیماری های ناشی از آلودگی هوا و اختلالات جسمی و روانی را در بر خواهد داشت. از جهات مختلف اجرای این تبصره یک نیاز مبرم و تعیین کننده در زندگی روزمره است که یک حرکت ملی تلقی می شود. اولویتها در آن بسیار سبک و ضروری است. یکی از راههای سرعت بخشیدن به این تبصره ایجاد هماهنگی های لازم است که در غیر اینصورت موفقیتی حاصل نخواهد شد. مجموعه های زیادی در این تبصره مشغول بکارند و مدیریت و اعمال مدیریت درست از نکات مهم در مراحل اجرایی است. باید از مدیریت های پراکنده و حربه ای و نگاههای بخشی خودداری نمود. در این بین وزارت کشور بیشترین نقش مدیریتی را در مراحل اجرا به عهده دارد. با توجه به اینکه در این بخشها هیچ

تبصره علت لحاظ شدن تبصره ۱۳ در قانون بودجه ۸۵ به نظر شما چه بود؟

مسئله مدیریت حمل و نقل عمومی و ساماندهی و روان سازی ترافیک می تواند باعث کاهش هزینه ها گردد. پیامد این امر جلوگیری از هزرفتن زمان و فرصتهای مفید شهروندان است که آثار اجتماعی متعدد و مفیدی را در بر خواهد داشت. کمک به حمل و نقل شهری و حل مشکلات آن در قوانین مختلف پرداخته شده است که در برنامه سوم و چهارم توسعه نیز مورد توجه است. در سالهای قبل به مواردی مثل گاز سوز نمودن خودروها، خروج خودروهای فرسوده، تقویت ناوگان حمل و نقل و توسعه قطار شهری توجه شده است. اما تبصره ۱۳ با برجسته کردن اهمیت این موارد توجه ویژه ای نموده است. این موضوعات نیاز است به طور جامع و متمرکز رسیدگی شود. با نگاه جامعی که می شود، تبصره ۱۳ بصورت یک بسته کامل درآمده که ضمن مشخص بودن آغاز و پایان آن، میزان هزینه، زمان مورد نیاز، گستره آن و ... مشخص شود.

این تصمیم باعث می شود نیازهای مختلف روشن گردد و با مدیریتی واحد این وظایف مدیریت گردد. تبصره ۱۳ در نوع خود یک ابتکار و برنامه ریزی مدیریتی قوی بود که از نکات برجسته لایحه بودجه ۸۵ می باشد.

خوشختانه با همکاری نمایندگان محترم مجلس این تبصره مورد تصویب قرار گرفت و در حرکت بعدی ریاست محترم جمهور با تشکیل یک کمیته ویژه کار مدیریت و اجراء را بر عهده این کمیته قرار داد. با تأسیس هیات نمایندگان ویژه ریاست جمهوری برنامه و اجراء هماهنگی و انسجام خوبی برخوردار شد که این از دلایل بالا رفتن راندمان این تبصره است و آثارها نیز نشان از همین موضوع دارد. در حال حاضر قطار تبصره ۱۳ بر روی ریل اجرا با سرعت خوبی در حرکت است و امید است با اجرای آن مشکلات ترافیکی و حمل و نقل و انرژی برطرف گردد.

تبصره عملیات اجرایی برای تبصره ۱۳ از چه زمانی آغاز شد؟

نیمه اول بیشتر به تدوین آیین نامه ها و تشکیل کارگروهها و هم منظور تأمین هیات های اجرایی و نصب مدیران در بخشهای مختلف گذشت. برنامه ای با اهمیت این تبصره نیاز به مطالعات و



مسئولیت مستقیمی متوجه وزارت کشور نیست و باید گفت مدیریت، اولویتها و رعایت خیلی از این نکات می‌تواند سرعت تحقق تبصره را افزایش دهد.

تولیدها چه مشکلاتی بر سر راه اجرای تکالیف تبصره ۱۳ وجود دارد؟

■ تخصیص بودجه، ناهماهنگی‌ها، نگاه بخشی و نداشتن مدیریت متمرکز از آثار تأخیر در اجرای تبصره ۱۳ است. البته همراهِ شهروندان و مهمتر از آن فرهنگ سازی و آموزش می‌تواند این مشکلات را برطرف سازد. اولویتها باید در نظر گرفته

ما ناچاریم حتی در صورت اجرا نشدن تبصره ۱۳ بخاطر وجود مشکلات، سهمیه بندی بنزین را اجرا کنیم که این امری اجتناب ناپذیر است و عبور از این جریان تنها با تبصره ۱۳ محقق می‌شود تا مردم دچار فشار و آسیب نشوند. اجرای سهمیه بندی کمک می‌نماید تا صرفه جویی در سوخت و کاهش تردد محقق گردد که باعث کاهش تردد و آلودگی هوا شده و اثرات مفیدی در پی خواهد داشت.

معادلات سهمیه بندی جدا از این مباحث است و فرمول و دلایل خاص خود را دارد که این دو موضوع (سهمیه بندی و تبصره ۱۳) به دلایل خاص برهم تطبیق داده شده‌اند و برای اتکالی کمتر



به بنزین، حمل و نقل عمومی افزایش می‌یابد و سهمیه بندی نیز به این دلیل صورت می‌گیرد که دولت مایل به واردات بنزین نیست که این دو حوزه از هم متفاوتند. اجرای سهمیه بندی می‌تواند صرفه جویی در مصرف و کاهش تردد اتومبیلهای شخصی را در پی داشته باشد.

تولیدها مهمترین قسمت تبصره ۱۳، به نظر شما کدام قسمت است؟

■ از لحاظ عدد و رقم قطار شهری مهمترین قسمت تبصره می‌باشد اما قطار شهری در تهران و کلانشهرها اولویت دارد و در سایر شهرها می‌تواند اتوبوس، مینی بوس و یا خروج خودروهای فرسوده اولویت داشته باشد. تبصره ۱۳ برای کل کشور طراحی شده و نیازها در کل کشور مورد نظر است که امیدواریم همه از آن بهره مند شوند.

تولیدها اگر لایحه ۵ ساله تبصره ۱۳ مورد موافقت نمایندگان قرار نگیرد انجام این طرح‌ها چگونه خواهد بود؟
■ واضح است که روال انجام آن به شدت کاهش می‌یابد و سرعت اجرای آن به چند برابر تنزل پیدا می‌کند اما وجود این قانون در حال حاضر و وضعیت موجود بگ ضرورت است و بهتر است این کار با سرعت بیشتری دنبال شود.

شود و در بودجه ریزی و هزینه کردن اعمال شود. ما در اجرای پروژه محدودیت زمان، مکان، عوامل اجرایی و بودجه داریم که اولویتبندی راه حل برطرف کردن این مشکلات است. باید برنامه‌ریزی دقیق و کامل صورت گیرد و با توجه به نفع و ضررها طرحها به اجرا درآید. بحث حمل و نقل، محوری ترین قسمت این تبصره است که با توجه به در ارتباط مستقیم بودن با مردم موافق آن باید برطرف گردد.

تولیدها سهمیه بندی بنزین و ارتباط آن با تبصره ۱۳ چیست؟

■ به دو دلیل ناچار به سهمیه بندی بنزین می‌باشیم.
۱- محدودیت در تولید داخلی بنزین و گازوئیل ۲- هزینه های زیاد برای تأمین مصرف که برای واردات پرداخت می‌شود. برای واردات بنزین و گازوئیل یارانه‌هایی پرداخت می‌شود که میزان آن بسیار افزایش داشته است. اگر تبصره ۱۳ بطور کامل محقق شود مردم برای تردد و حمل و نقل دیگر تیزی به وسایل شخصی ندارند و با توجه به تجهیز ناوگان، این تردد به راحتی صورت می‌گیرد. حال این انتخاب برعهده مردم خواهد بود که از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده نمایند یا شخصی، که استفاده از وسایل شخصی مستلزم پرداخت هزینه های آن است که دولت یارانه ای در نظر نگرفته است و بنزین یا قیمت واقعی خود ارائه می‌گردد.



مدیریت ترافیک و تبصره ۱۳



مصاحبه با جناب آقای مهندس هاشمی
معاون همایشکی امور عمرانی
و رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

دلیل ارائه لایحه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت ارائه یک برنامه مدون ۵ ساله جهت نيل به کلیه اهداف تامین شده در برنامه چهارم توسعه شامل افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا سقف ۷۵٪، از رده خارج کردن کلیه خودروهای فرسوده، تبدیل خودروهای بنزین سوز به گاز سوز و تولید موتورهای پایه گاز سوز، ایجاد جایگاه‌های سوخت گاز و بهبود عبور و مرور در شهرها می باشد که در این لایحه منابع مالی پایدار جهت رسیدن به اهداف نیز پیش بینی شده است که این منابع عمدتاً از محل صرفه جویی در مصرف بنزین تامین می گردد.

تبصره بازرترین قسمت تبصره ۱۳ را کدام بخش می دانید و به نظر شما کدام بخش تبصره ۱۳ می تواند معضل تبصره را حل کند؟

بازرترین قسمت تبصره ۱۳ توسعه حمل و نقل عمومی است که پیش نیاز کلیه راهکارهای بهبود عبور و مرور، کاهش مصرف سوخت و نهایتاً کاهش آلودگی هوا می باشد.

یکی از مهمترین مسائلی پیش بینی شده در تبصره ۱۳ تشکیل هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور جهت ایجاد هماهنگی های لازم بین دستگاه های اجرایی و راهبردی این تبصره در دولت می باشد.

تبصره در صورت اجرای سهمیه بندی بنزین چه تمهیداتی برای حمل و نقل شهری و رضایت شهروندان اندیشیده شده است؟

سهمیه بندی بنزین براساس نیازهای جایجایی مردم و براساس امکانات ایجاد شده در بخش حمل و نقل عمومی انجام خواهد گرفت و پیش بینی گردیده که تمامی گروهها خصوصاً بخش حمل و نقل عمومی از سهمیه مناسب بهره مند گردند.

تبصره تکالیف تبصره ۱۳ در مورد اختصاص اتوبوس به ناوگان حمل و نقل چه تعدادی بوده است؟ و جقدر این امر تا کتون محقق شده است؟

تبصره ۱۳ پیش بینی افزایش ناوگان اتوبوسرانی به میزان ۶۵۰۰ دستگاه را نموده که قراردادهای مربوطه با خودروسازان جهت تامین این تعداد اتوبوس تا پایان برنامه سال جاری منعقد شده و تا بحال ۲۷۹۰ دستگاه اتوبوس تحویل گردیده است.

لازم به توضیح است که در سنوات گذشته حداکثر تعداد اتوبوس وارد شده ناوگان در طی یکسال بیش از ۲۰۰۰ دستگاه نبوده است.

تبصره جناب آقای مهندس هاشمی با توجه به اینکه حضرتعالی مسئولیت مستقیم ترافیک در کشور را بر عهده دارید به عنوان رئیس شورای عالی ترافیک نظرتان در خصوص کلیات تبصره ۱۳ چیست؟

تبصره ۱۳ بعنوان یک بسته کامل از کلیه اقدامات مورد نیاز جهت بهبود حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور و براساس چهار محور ذیل شکل گرفته است:

۱- توسعه حمل و نقل عمومی شامل افزایش ناوگان اتوبوسرانی به تعداد ۶۵۰۰ دستگاه، ناوگان مینی بوسرانی به تعداد ۱۲۵۰۰ دستگاه، ناوگان تاکسیرانی به تعداد ۳۰۰۰۰ دستگاه و ناوگان ون به تعداد ۱۵۰۰۰ دستگاه

۲- از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به تعداد ۲۵۰۰۰۰ دستگاه با اولویت حمل و نقل عمومی

۳- بهبود مصرف سوخت و تغییر الگوی مصرف سوخت با تبدیل خودروهای بنزین سوز به دو گانه سوز، تولید خودروهای دو گانه سوز، شویف خودرو سازان به تولید خودروهای دو گانه سوز و پایه گاز سوز و همچنین احداث جایگاه های سوخت گاز

۴- بهبود عبور و مرور شامل اعمال روشهای مدیریت ترافیک به بهبود ایمنی تردد خودروها و عابران پیاده افزایش بهره روری از امکانات موجود، توسعه خطوط ویژه اتوبوسرانی، بهبود مدیریت حمل و نقل و ترافیک در شهرها و ...

این محورها براساس قوانین مصوب برنامه چهارم توسعه مبنی بر افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا سقف ۷۵ درصد، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، گازسوز نمودن خودروها و بهبود آلودگی هوا در ممت شهر آلوده کشور تا پایان برنامه شکل گرفته است.

تبصره معاونت عمرانی وزارت کشور و سازمان شهرداریها با توجه به صیغه تهیه و تجهیز ناوگان عمومی شهرها چه نقشی در تبصره ۱۳ ایفاء می کند؟

با توجه به اینکه مسئولیت حمل و نقل عمومی درون شهری و مدیریت ترافیک شهرهای کشور بر عهده وزارت کشور می باشد، تامین ناوگان حمل و نقل عمومی شهرها بر عهده وزارت کشور و سازمان شهرداریها بوده، کلیه مواد تبصره ۱۳ در این خصوص توسط وزارت کشور و سازمان شهرداریها اجرایی می گردد.

تبصره در برنامه پنج ساله تبصره ۱۳ که به مجلس ارائه شده است برای توسعه آن چه تدابیری اتخاذ شده و آیا سهم ۷۵ درصدی محقق می شود؟



توسعه تامین اتوبوس توسط چه شرکت‌هایی و چگونه انجام شده است؟

۶۵۰- اتوبوس از طریق اتوبوس‌سازان داخلی تامین می‌گردد که بخشی از آنها توسط شرکتهای شناخته شده مانند ایران خودرو و شهاب خودرو و بخشی دیگر توسط خودروسازانی که قبلاً در زمینه ساخت اتوبوسهای بین شهری مشغول بوده، تامین می‌گردد و تجربه ۱۳ موفق به افزایش ظرفیت ساخت اتوبوس در کشور گردیده که در طی چند سال آینده کشور را تبدیل به یکی از بزرگترین سازندگان اتوبوس دنیا خواهد کرد.

توسعه برای توسعه حمل و نقل شهری در تکالیف تبصره ۱۳ به خودروهایی 'ون' مینی بوس' میدل باس اشاره شده است. اینها به چه طریق و با چه تمهیداتی ارائه می‌شود.

تبصره ۱۳ علاوه بر توسعه ناوگان اتوبوسرانی، پیش‌بینی افزایش ناوگان تاکسیرانی شامل خودروهای سواری تاکسی و ون و همچنین توسعه ناوگان مینی بوسرانی را نیز متوجه است. به عبارت دیگر با در نظر گرفتن ظرفیتهای و جایگاه انواع سامانه‌های حمل و نقل عمومی، یک سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی را پیش‌بینی نموده است. تبصره ۱۳ با ارائه تسهیلات کبیره شامل ۵۰ میلیون ریال برای خرید هر دستگاه تاکسی، ۱۰۰ میلیون ریال برای خرید هر دستگاه ون و ۲۰۰ میلیون ریال برای خرید هر دستگاه مینی بوس را نموده است.

توسعه طرح سازماندهی مسافر برهائی شخصی چگونه انجام می‌شود و اثرات این طرح چیست؟

یکی از معضلات قدیمی و ریشه‌ای در بخش حمل و نقل عمومی، وضعیت نامناسب خودروهای مسافر بر شخصی می‌باشد که تحت شرایط نامناسب و بدون رعایت هر گونه ضابطه قانونمند و با نارضایتی مردم مشغول به فعالیت بوده است. طرح سازماندهی مسافر برهائی شخصی با شناسایی، گزینش، قانونمند و ضابطه‌مند بتوان این سامانه و با استفاده از ابزار کارت سوخت و ارائه سایر امکانات به خودروهای مسافر بر شکل گرفته و انتظار می‌رود تا سقف ۲۵۰ هزار خودرو مسافر بر در سرتاسر کشور ساماندهی گردد.

توسعه حمل و نقل ریلی تا چه میزان در حل ترافیک تأثیر دارد و چه طرح‌هایی در دست اقدام دارید و آیا قطار هوایی راهکار مناسبی برای حل معضل ترافیک است؟

حمل و نقل ریلی در یک سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی بخش اصلی جابجایی‌ها در شهرها را در کردیورهای پر مسافر پر عهده خواهند داشت. به عبارت دیگر یک سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی به شکل زیر فعالیت خواهد نمود:

۱- در کردیورهای با ظرفیت بالای مسافر (بیش از ۳۰ هزار مسافر در ساعت در یک جهت) توسط حمل و نقل ریلی مترو انجام می‌پذیرد.

۲- در کردیورهای با ظرفیت متوسط مسافر (بین ۱۰ تا ۳۰ هزار مسافر در ساعت در یک جهت) توسط حمل و نقل ریلی سبک مانند

قطار هوایی انجام می‌پذیرد.

۳- در کردیورهای با ظرفیت کم مسافر (کمتر از ۱۰ هزار مسافر در ساعت در یک جهت) توسط سیستم اتوبوسرانی انجام می‌پذیرد. بنابراین قطار هوایی می‌تواند در کردیورهای با ظرفیت متوسط مسافر که با حمل و نقل مترو توجیه نخواهد داشت و حمل و نقل توسط اتوبوسرانی نیز امکان‌پذیر نمی‌باشد، فعالیت نماید.

توسعه اتوبوس‌های ریلی که به ناوگان حمل و نقل اضافه شده به نظر شما چقدر می‌تواند همگام با اتوبوس‌های بی‌خطی شود و علت اتخاذ تصمیم راه‌اندازی اتوبوس‌های ریلی چیست؟

استفاده از بخش خصوصی و جذب مشارکت آنها از سیاستهای اصلی دولت بوده و تبصره ۱۳ نیز تأکید بر استفاده از امکانات این بخش نموده است. دلیل تأکید بر این سیاست کاهش هزینه‌های اتوبوسرانیها، ارائه

قطار هوایی می‌تواند در کردیورهای با ظرفیت متوسط مسافر که با حمل و نقل مترو توجیه نخواهد داشت و حمل و نقل توسط اتوبوسرانی نیز امکان‌پذیر نمی‌باشد، فعالیت نماید.

خدمات بهتر به مسافران و افزایش طول عمر استفاده مفید از اتوبوسها می‌باشد. اما در هر حال باید توجه داشت که حمل و نقل عمومی باید بصورت ایمن، سریع و ارزان در اختیار مردم قرار گیرد.

شهرداریها می‌بایست با تامین بخشی از هزینه‌ها تلاش در پایین نگاه داشتن هزینه‌های استفاده از سیستم اتوبوسرانی جهت جذب هر چه بیشتر مسافر به این سیستم را داشته باشند و در صورتیکه هزینه‌های استفاده از سیستم بالا باشد طبیعتاً بخشی از افراد جامعه از جمله اقشار آسیب‌پذیر از این سیستمها استفاده نخواهند کرد.

توسعه به نظر شما سهم اتوبوس‌های ریلی هم‌اکنون چقدر است و در برنامه‌های آتی این سهم به چه مقدار افزایش می‌یابد؟

در حال حاضر اتوبوسهای در اختیار بخش خصوصی در شهرهای مختلف کشور متفاوت می‌باشد در برخی از شهرها حتی تا بیش از ۹۰ درصد از ناوگان در اختیار بخش خصوصی می‌باشد و بطور متوسط می‌توان سهم بخش خصوصی در کل کشور را بین ۳۰ تا ۴۰ درصد اعلام نمود. نظر دولت هم‌اکنون استفاده از هر دو سیستم خصوصی و دولتی در کنار یکدیگر تا زمان تکامل فعالیت بخش خصوصی می‌باشد.

توسعه آیا تبدیل تبصره ۱۳ به قانون، راهکاری علمی است و چرا؟

همانطور که قبلاً نیز توضیح داده شد جهت نیل به کلیه اهداف پیش‌بینی شده نیازمند یک برنامه حداقل کوتاه مدت پنج ساله می‌باشد و در صورتیکه این برنامه بصورت قانون مصوب شود، نیازهای اعتباری براساس اهداف برنامه در بودجه‌های سنواتی می‌بایست تامین گردد.



تبصره ۱۳ مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی

مصاحبه با دکتر حمید رضا کاتوزیان
نماینده تهران و نماینده ریسی کمیسیون صنایع مجلس



محتویات این تبصره چگونه است؟

محتویات تبصره ۱۳ مثل گازسوز نمودن خودروها، خروج خودروهای فرسوده، طراحی موتور پایه گازسوز، توسعه حمل و نقل عمومی ریلی و غیرریلی و نیز دادن تسهیلات بسیار مناسب بانکی و انواع امکانات در جهت کاهش مصرف سوخت است و در این بین وظیفه وزارت نفت و سازمان بهینه‌سازی سوخت بسیار مهم و اساسی است که امیدواریم در انجام آن موفق باشند.

تبصره به حمل و نقل عمومی در این تبصره چگونه پرداخته شده است؟

بعد از مصرف سوخته دومین دلیل ایجاد تبصره، توسعه حمل و نقل عمومی بوده است که سعی شده اقداماتی در جهت کاهش ترافیک و افزایش رفاه عمومی صورت گیرد. در حال حاضر موضوع استفاده از تکنولوژی‌های نوین جایز اهمیت بوده و به توسعه مترو و ایجاد تراموا و منوریل برای استفاده از حمل و نقل داخلی در کلانشهرها در این تبصره توجه شده است.

توسعه ناوگان اتوبوسرانی و اضافه کردن تاکسی و ون به حمل و نقل عمومی تهران و کلانشهرهای دیگر از اقدامات جهت‌گیری شده در این تبصره است. یا استفاده از حمل و نقل عمومی به طور خودکار و اتوماتیک مصرف سوخت نیز کاهش می‌یابد و ایجاد تسهیلات رفاهی در حمل و نقل عمومی می‌تواند زمینه‌ای در کاهش ترافیک باشد.

تبصره نظر شما در مورد لایحه مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل که به مجلس داده شده است، چیست؟

این قانون باید تغییرات بسیار جزئی در محتویات داشته باشد تا واقع‌بینانه‌تر گردد و این اقدام بسیار راهگشا در حل مسائل مصرف سوخت فعلی و معطل ترافیک خواهد بود. انجام این اقدامات مشابه حتماً با استقبال مواجه خواهد شد. کلیت این لایحه بسیار مورد توجه و تقدیر است و عزم دولت در کاهش مصرف انرژی و سوخت و توسعه حمل و نقل مورد رضایت مجلس است.

تبصره حمل و نقل ریلی چه جایگاهی در توسعه شهری دارد؟

با توجه به جایگاهی روزانه یک میلیون نفر توسط مترو حمل و نقل ریلی سهم خوبی را به خود اختصاص داده است و این نشانگر رشد خوب در توسعه شهری است و یک جهت‌گیری مثبت در رفاه عمومی بوجود می‌آورد که اگر مترو با همین کیفیت توسعه پیدا نماید و منوریل نیز با توجه به هزینه کمتر آن نسبت به مترو در احداث توسعه باید و سهم بیشتری برای این حمل و نقل فائق شومیم باعث می‌شود علاوه بر کاهش آلودگی هوا و رفاه مردم، مصرف سوخت‌های فسیلی نیز کاهش یابد.

تبصره از دیدگاه شما چیست؟

دو دلیل اساسی در ایجاد تبصره ۱۳ قانون بودجه ۸۵ وجود داشته است. ۱- تلاش برای جلوگیری از اتلاف انرژی و منابع انرژی در کشور شروع شده و همچنین اندامی در جهت مصرف بهینه سوخت در کشور بوده است. ۲- رسیدگی به وضع حمل و نقل عمومی در جهت رفاه مردم و کاهش بار ترافیک در کلانشهرها.

تبصره بیشترین دلیل ایجاد تبصره ۱۳ چه بود؟

مصرف انرژی در کشور بسیار ناهنجار است به طوری که استفاده از منابع انرژی بویژه سوخته‌های فسیلی در کشور بسیار زیاد است. با توجه به جمعیت کم کشور نسبت به وسعت آن میزان مصرف انرژی در ایران خارج از عرف‌های بین‌المللی و مصارف مشخص و معین در کشورهای خارجی است. انرژی در جهان جزء گرانترین اجناس و کالاهاست در صورتی که در ایران جزء ارزان‌ترین است به همین دلیل شاید تلاش گسترده صورت گرفته است که مصرف انرژی در کشور به حداقل برسد و یا اینکه مصرف در کشور بهینه گردد و با مصرف کم حداکثر بهره‌آز آن برده شود. این نوع استفاده از سوخت به مسائل مختلفی برمی‌گردد که باید بررسی شود.

در کشورهایی که گاز در آن‌ها زیاد است سعی نموده‌اند سوخت گاز را جایگزین سایر سوخته‌ها نمایند و به همین دلیل شاید موتورهای پایه گازسوز نیز برای خودروهایشان طراحی نموده‌اند که ما در تبصره ۱۳ آن را لحاظ نموده‌ایم و با اختصاص بودجه موتور پایه گازسوز در کشور برای جایگزینی سوخت گاز بجای بنزین طراحی شده است.

ما باید برای مصرف انرژی حتی در ساختمان‌ها و اماکن مختلف با مدیریت مصرف سوخت کاری کنیم تا از اتلاف انرژی جلوگیری نماییم. ما سازمانی بنام بهینه‌سازی مصرف سوخت داریم که زیر نظر وزارت نفت در حال فعالیت است و هم‌طور بهینه‌سازی انرژی در وزارت نیرو وجود دارد، اما اینکه تا بحال چه میزان موفقیت در اهداف کسب نموده‌اند جای صحبت و بحث فراوان دارد و ما بیشتر شاهد اقدامات صوری این مراکز بودهایم.

تبصره حال در تبصره ۱۳ چه اتفاقی افتاده است؟

در این تبصره برای مدیریت مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل توجه زیادی شده است و می‌توان گفت که در دولت نهم عزم بلند و جدی وجود دارد که شایسته تقدیر است و برای کنترل مصرف انرژی اقدامات محتویاتی و مضمونی در حال صورت گرفتن است که به زودی کاهش مصرف سوخت را شاهد خواهیم بود و همچنین توجه بیشتر به تلف نشدن آن که صورت خواهد پذیرفت و بخش‌های دولتی و خصوصی به صورت خوبی در کنترل مصرف انرژی فعال خواهند شد.



مشاور حقوقی

دفتر حقوقی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

شماره
۳

شهرداری و یا قبل از ورود به محدوده مورد عمل شهرداری براساس مجوزهای صادره از فرمانداری یا بخشداری احداث شدند، در صورتی که صلاحیت کمیسیونهای ماده ۵۵ قانون شهرداری است که دارای تخلف باشند یا بدون پروانه احداث شده باشند. بنابراین بناهایی که با اخذ پروانه از مراجع ذیصلاح قبل از شهرداری احداث شده و تخلفی از پروانه نیز نشده هر چند مغایر با مقررات و ضوابط فعلی مورد عمل شهرداری باشد، قابل طرح در کمیسیون ماده ۵۵ قانون شهرداری نیست. ثانیاً؛ در صورتی که ساختمانهای یاد شده دارای تخلفی از ضوابط مندرج در پروانه صادره باشند یا بدون اخذ پروانه احداث شده باشند یا به هر دلیل دیگری که رسیدگی به تخلفات آنها در صلاحیت کمیسیون ماده ۵۵ است، پرونده آنها در کمیسیون مزبور مطرح گردد؛ کمیسیون می‌تواند برای احراز واقعیت و فراهم شدن مقدمات صدور رأی از عر مرجع ذیصلاحی استعلام نماید و این موضوع که کمیسیون مذکور بدون نظر اداره کشاورزی قادر به صدور رأی می‌باشد یا خیر، بستگی به نظر خود کمیسیون دارد. ثالثاً؛ اینکه وظیفه شهرداری در قبال ساخت و سازهای غیر مجاز چیست، وظیفه شهرداری همان است که در مقررات موجود از جمله ماده ۵۵ قانون شهرداری مقرر شده است.

سوال: در حریم یا حوزه های استحفاظی این شهرداری بناهای صنعتی، تجاری و ... در سنوات قبل احداث گردیده (یعنی در زمانی که این مناطق توسط فرمانداری یا بخشداری اداره می‌گردید) و مشغول فعالیت می‌باشند. شهرداری به منظور رسیدگی به وضعیت این قبیل بناها اقدام به تشکیل پرونده و ارسال آن به کمیسیونهای ماده ۵۵ نموده که متأسفانه کمیسیونهای تجدید نظر و بدوی ماده ۵۵ صدور رأی و اعلام نظر در خصوص این قبیل پرونده ها خودداری و موکول به ارائه نظریه کشاورزی می‌نمایند. لذا بعلت عدم اظهار نظر صریح کشاورزی رسیدگی به پرونده ها مقدور و مبسر نمی‌گردد و این وضع باعث گردیده شهرداری در برخورد با ساخت و سازهای غیر مجاز در حریم با مشکل مواجه گردد. لذا خواهشمند است بررسی و اظهار نظر فرمائید آیا کمیسیونهای ماده ۵۵ در خصوص بناهای صدرالذکر فارغ از نظریه کشاورزی قادر به صدور رأی می‌باشند یا خیر؟ و در صورت منفی بودن پاسخ نحوه برخورد شهرداری با این قبیل بناها چگونه باید باشد؟ پاسخ: اولاً؛ رسیدگی به پرونده بناهایی که قبل از تأسیس

در خصوص مورد سوال باید گفت که اولاً کمیسیون ماده ۵۵ می‌بایست براساس تبصره ذیل بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری رأی صادر نماید. نکته قابل توجه اینکه حکم به مجازات مندرج در قسمت اخیر تبصره یادشده می‌بایست توسط مراجع قضایی صادر شود و این امر خارج از حدود صلاحیت کمیسیون ماده ۵۵ است. ثانیاً؛ همانگونه که فوقاً اشاره شد صلاحیت کمیسیون ماده ۵۵ رسیدگی به تخلفات ساختمانی است که رأی به تغییر کاربری خارج از حدود صلاحیت آن است. مطابق ماده ۵۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (۲) و تبصره آن (مصوب سال ۵۱ و اصلاحات بعدی آن) تغییر کاربری در صلاحیت کمیسیون ماده ۵۵ یادشده می‌باشد. کمیسیون ماده ۵۵ علیهذا رأی فوق الذکر خارج از حدود صلاحیت کمیسیون ماده ۵۵ و غیر قانونی و مخدوش است.

سوال: اخیراً کمیسیون بدوی ماده ۵۵ که در شهرداری تشکیل می‌شود در رسیدگی به پرونده‌ای دائر بر استفاده از ملکی با کاربری مسکونی جهت امر کسب و تجارت ضمن صدور رأی مبنی بر اخذ جریمه اعلام نموده است که کاربری ملک مزبور از مسکونی به تجاری تغییر داده شود. آیا کمیسیون ماده ۵۵ مجاز به صدور چنین رأیی می‌باشد یا خیر؟ پاسخ: مطابق تبصره ذیل بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری (۱) و ماده ۵۵ آن اموری همچون احداث بنا خلاف مندرجات پروانه، احداث بنا بدون پروانه، استفاده از ساختمان با کاربری غیر تجاری به منظور کسب و پیشه و تجارت و ... تخلف محسوب می‌شود. قانونگذار برای هر یک از تخلفات یادشده مجازاتی مقرر نموده است و کمیسیونهای ماده ۵۵ در رسیدگی به آنها صرفاً می‌بایست رأی به مجازاتی صادر نماید که توسط متن تعیین شده است و لا غیر.

عدالت اداری مصوب ۱۳۶۰/۱۱/۴ رسیدگی به شکایات و اعتراضات اشخاص حقیقی و حقوقی نسبت به تصمیمات و اقدامات و احدهای دولتی اعم از وزارتخانه ها و سازمانها و موسسات و شرکتهای دولتی و شهرداریها و تشکلهای و نهادهای انقلابی و

سوال: آیا دادگاه های عمومی دادگستری در بررسی و انطباق آرای کمیسیونهای مواد ۷۷ و ۱۰۰ قانون شهرداری با موازین قانونی و در نتیجه نقض یا ابرام آنها صلاحیت رسیدگی دارند؟ پاسخ: آنچه روشن است این است که براساس ماده ۱۱۵ قانون دیوان



مؤسسات وابسته به آنها در صلاحیت دیوان عدالت اداری است. همچنین بر اساس بند ۲ ماده ۱۱ قانون مذکور رسیدگی به اعتراضات و شکایات از آراء و تصمیمات قطعی دادگاههای اداری و هیئت های بازرسی و کمیسیونهای عالیاتی، شورای کارگاه، هیئت حل اختلاف کارگر و کارفرما، کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و مانند اینها در صلاحیت دیوان است. در بند مذکور، کمیسیونها بصورت تمثیلی و با عبارت "مانند" بیان شده اند پس شکی نیست که بر اساس مقررات قانون اخیر رسیدگی به اعتراض و شکایت از آرای کمیسیون ماده ۷۷ باید در صلاحیت دیوان عدالت اداری باشد. اما از طرف دیگر بر اساس مقررات قانون آیین دادرسی مدنی و کیفری

تشخیص صلاحیت هر دادگاه برای رسیدگی نا همان دادگاه است و مرجع حل اختلاف صلاحیت نیز مشخص شده است. بنابراین چنانچه دادگاهی صلاحیت خود را برای رسیدگی به موضوعی احرز کرد و مرجع دیگری به صلاحیت این دادگاه اعتراض نکرد دادگاه مذکور بر اساس تشخیص صلاحیت، رسیدگی خواهد کرد. همتها طرف دعوی یا خواننده یا ذی نفع دیگری می تواند به صلاحیت دادگاه اعتراض نماید و چنانچه دادگاه این اعتراض و ایراد را نیز نپذیرفت می شود ضمن اعتراض به قرار یا رأی دادگاه در مرجع بالاتر ایراد و اعتراض عدم صلاحیت رانیز به عنوان یکی از دلایل تجدید نظر خولفی مطرح کرد

سوال: آیا چنانچه یکی از اعضای شورای اسلامی شهر داوطلب شهردار شدن باشد می تواند در جمع تصمیم گیری مشارکت داشته باشد و قبل از استعفا به خود رأی بدهد؟

پاسخ: تبصره ۱ ماده ۷۱ قانون تشکیلات و وظائف شورای اسلامی بدون هرگونه قید خاص اولین وظیفه شورای اسلامی شهر را پس از تشکیل، انتخاب و معرفی شهردار واجد شرایط دانسته است. در عین حال در تبصره ۲ همین ماده مقرر نموده که شهردار نمی تواند همزمان عضو هیچ یک از شوراهای اسلامی شهر و روستا باشد و مفهوم مخالف این تبصره این است که هر یک از اعضای شورای اسلامی شهر که در شرایط لازم بر اساس آیین

نامه شرایط تصدی سمت شهردار را داشته باشد می تواند داوطلب انتخاب بعنوان شهردار باشد چنان شخصی می تواند تا زمانی که به عنوان شهردار در اجرای تبصره ۲ ماده ۷۱ قانون شوراهای برای او حکم انتصاب صادر نشده است بعنوان عضو شورا در فرایند انتخاب شهردار شرکت نموده و مانند سایر اعضا رأی بدهد. هیچ منع قانونی برای رأی عضو شورا که متقاضی شهردار شدن است به خود وجود ندارد بدیهی است پس از انتخاب فرد به سمت شهردار و صدور حکم بر اساس تبصره ۲ ماده ۷۱ بدلیل ممنوعیت مقرر در اجرای مقررات قانونی از عضو علی البدل برای شرکت در جلسات شورا دعوت بعمل خواهد آمد.

سوال: اعتراض به مصوبات شورای اسلامی روستا مبنی بر مغایرت آنها با موازین قانونی به وسیله چه مرجعی صورت می گیرد و سازوکار آن چیست؟

پاسخ: بر اساس تبصره الحاقی مصوب ۱۳۸۲/۷/۶ به ماه ۸۰ اصلاحی قانون شوراهای اعتراض به مصوبات شوراهای اسلامی روستا و بخش، به وسیله بخشدار یا شورای شهرستان انجام می شود یعنی در صورتی که بخشدار یا شورای اسلامی شهرستان مصوب شورای اسلامی روستا را مغایر با قوانین و مقررات بداند می تواند ظرف دو هفته از طریق ابلاغ مصوبه اعتراض خود را به

شورای روستا برای تجدید نظر اعلام کند. شورا نیز موظف است ظرف ده روز از تاریخ وصول اعتراض تشکیل جلسه دهد و به موضوع رسیدگی و اعلام نظر کند. در صورتی که شورا در بررسی مجدداً به مصوبه خود اصرار بورزد، موضوع برای رسیدگی و تصمیم گیری به هیئت حل اختلاف ذی ربط ارجاع می شود و هیئت مذکور باید ظرف ۱۵ روز به موضوع رسیدگی و اعلام نظر کند پس شورای اسلامی روستا مکلف است نسخه ای از مصوبات خود را برای بخشدار و شورای اسلامی شهرستان مربوط ارسال کند تا مراجع مذکور نیز بتوانند به تکلیف قانونی خود در بررسی مصوبات شورا عمل کنند.

رأی هیات عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص ابطال بند ۲ شناسنامه ساختمان مصوبه وزارت کشور

تاریخ: ۱۳۸۴/۲/۱۸ شماره دادنامه: ۷۱ کلاس پرونده: ۲۴۱/۷۷

مرجع رسیدگی: هیات عمومی دیوان عدالت اداری

شاک: آقای محمد رستمزاده

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بند ۲ شناسنامه ساختمان مصوبه وزارت کشور

مقدمه: شاک به شرح دادخواست و لایحه تکمیلی آن اعلام داشته است، با توجه به لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹/۲/۳ شورای انقلاب و ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده یک لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹/۲/۱۱ شورای انقلاب مصوب ۱۳۷۳/۶/۲۹ وزارت کشور و ابلاغ به شهرداریها به استحضار می رساند. چون در راستای مصوبه شورای اداری وزارت کشور در خصوص هماهنگ نمودن صدور پروانه ساختمان و گواهی عدم خلاف و گواهی پایان کار در سطح شهرداریهای کشور در سی و چهارمین جلسه ۱۳۷۱/۸/۱۳ تصویب نمودند که به استناد بند الف بند ۲ مصوبه صدور شناسنامه ساختمان با دریافت مدارک لازم شامل درخواست پروانه و نقشه محل وقوع ملک و فتوکپی مدارک رسمی و شناسنامه ذینفع یا یار ذید مهندسین فنی شهرداری از وضعیت موجود ملک جهت درج در پرونده یا تعیین ضوابط شهرسازی حاکم بر ملک که شامل نوع کاربری و میزان تراکم مجاز و تعریض حدود راه بر اساس قانون توسعه راه مصوب ۱۳۲۰ با محتاسبه درست به مناقض اعلام شود و چون از تاریخ ۱۳۷۱/۱۱/۱۳ شناسنامه ساختمان سند رسمی تلقی شده نظارت بر حسن جریان امور کترلهای لازم در چهار چوب مقررات به عهده شهرداریها نهاده شده است. بند ۲ شناسنامه ساختمان که از طرف وزارت کشور بر خلاف مقررات و آیین نامه نسبت به اخذ سند مالکیت مبنی بر صدور پروانه ساختمان اظهار نظر نگردیده و صدور هر گونه پروانه ساختمان با هر مدرک عادی و غیر اصولی برای اشخاص را صرفاً به لحاظ شهرسازی نموده نه رعایت اصول



موازن بند یک ماده ۶۹ و ۱۰۱ قانون شهرداری که تعیین حدود حریم و نقشه جامع شهرسازی را با توجه به توسعه احتمالی شهر که کاربری ملک پس از تفکیک اراضی باغات و کسب استعلام از مسکن و شهرسازی که املاکی تحت عنوان فضای سبز تعیین می شود توجهی بعمل آورده نشده با توجه به اینکه شهرداریها موظفند به منظور حسن اجرای ماده ۷ قانون زمین شهری مصوب ۱۳۶۶/۶/۲۲ با اخذ سند رسمی عهدی از مالک نسبت به صدور پروانه ساختمانی از استعلامات مربوطه که از مسکن و شهرسازی به عمل آورده می شود بقرار نموده که چنانچه در آینده ملک موسوف در فضای سبز قرار گرفت ضمن عدم پرداخت خسارت نسبت به صدور پروانه ساختمان جدید خودداری کرده و لذا بند ۲ شناسنامه ساختمان تهیه شده از طرف وزارت کشور و ابلاغ به شهرداریها با صدور پروانه غیر مستقل بدون احراز مالکیت مالک در ملک مزبور صرفاً جهت شهرسازی موجب تنش و تشنج در میان مردم و بر خلاف مقررات و اصول معماری و شهرسازی و تخطی در حفظ و گسترش فضای سبز و طرح جامع ساختار تفصیلی شهرسازی می باشد که به لحاظ رعایت استیفای حقوق دولت و ملت و جلوگیری از مناقشات ناشی از اعمال خلاف قانون و مقررات مصوبات مجلس نسبت به بند ۲ شناسنامه ابلاغی وزارت کشور به شهرداریها به صدور پروانه ساختمان غیر مجاز بدون احراز مالکیت مالک در ملک مورد تقاضا برای اشخاص حقوقی و حقیقی در قلمرو حقوقی فاقد وجاهت شرعی و قانونی بوده بدین وسیله تقاضای رسیدگی و صدور حکم به ابطال بند ۲ شناسنامه ساختمان صادره از طرف وزارت کشور را در هیأت عمومی دیوان عدالت اداری دارم.

مدیرکل دفتر امور حقوقی وزارت کشور در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۴۳۱۷/۶۱ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۱۲ ضمن ارسال تصویر نامه شماره ۱۵۵۱۹/۲۲ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۱۱ دفتر فنی وزارت متبوع اعلام داشته اند: با عنایت به اینکه بر اساس ماده ۷ و ذیل ماده ۵ قانون شورای عالی شهرسازی و معماری که مقرر می دارد شهرداریها مکلف به اجرای مصوبات شورای عالی شهرسازی و نقشه های تفصیلی می باشند تبعاً ضوابط مذکور توسط شهرداریها اعمال می گردد، لذا قید عدم رعایت ضوابط مذکور در متن دادخواست بی وجه است. با عنایت به اینکه شهرداری مرجع احراز مالکیت یا صدور آراء قضائی که توسط ادارات ثبت و محاکم قضائی صورت می پذیرد نمی باشد و سندیت شناسنامه ساختمان صرفاً در چهارچوب ضوابط اداری برای شهرداریها املاک عمل می باشد لذا رد شکایت شاکی مورد استدعا است. دبیر محترم شورای نگهبان در خصوص ادعای خلاف شرع بودن بند ۲ شناسنامه ساختمان طی نامه شماره ۸۴/۲۰/۱۱۶۸۹ مورخ ۱۳۸۴/۴/۷ اعلام داشته اند بند ۲ مصوبه شناسنامه ساختمان تهیه شده توسط وزارت کشور خلاف موازین شرع شناخته نشد. هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق با حضور رؤساء شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می نماید:

رای هیأت عمومی

الف- به شرح نظریه شماره ۸۴/۲۰/۱۱۶۸۹ مورخ ۱۳۸۴/۲/۷ فقهای محترم شورای نگهبان مصوبه مورد اعتراض مغایرتی با احکام اسلامی ندارد بنابراین موردی برای ابطال آن در قلمرو قسمت اول ماده ۲۵ قانون دیوان وجود ندارد.
ب- عموم و اطلاق بند ۲ شناسنامه ساختمان که مورد اعتراض قرار گرفته مفهوماً اجازه صدور پروانه احداث ساختمان به اشخاص بدون ارائه اسناد و مدارک معتبر رسمی معسر بر مالکیت آنان در زمین مورد نظر را مأذون بودن آنان از قبل مالک به موجب اسناد رسمی معسر و نتیجتاً خلاف هدف و حکم مقنن به شرح مقرر در مواد ۴۶ و ۴۷ و ۴۸ و ۲۲ قانون ثبت اسناد و املاک کشور است و بدین جهت متن مزبور مستنداً به قسمت دوم ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می شود.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری - معاون قضائی دیوان عدالت اداری - س: هیرپور

(۱) شهرداری در شهرهایی که نقشه جامع شهر تهیه شده مکلف است طبق ضوابط نقشه مذکور در پروانه های ساختمانی نوع استفاده از ساختمان را قید کننده صورتی که بر خلاف مندرجات پروانه ساختمانی در منطقه غیر تجاری، محل کسب و پیشه و یا تجارت دایر شود شهرداری مورد را در کمیسیون مقرر در تبصره یک ماده ۱۰۰ این قانون مطرح نماید و کمیسیون در صورت احراز تخلف مالک یا مستأجر با تعیین مهلت مناسب که نباید از دو ماه تجاوز نماید در مورد تعطیلی محل کسب یا پیشه و یا تجارت ظرف مدت یکماه اتخاذ تصمیم می کند. این تصمیم به وسیله مأمورین شهرداری اجراء می شود و کسی که عالماً از محل مزبور پس از تعطیل برای کسب و پیشه و یا تجارت استفاده کند و به حبس جنحه ای از شش ماه تا دو سال و جزای نقدی از پنج هزار و یک ریال تا دو هزار ریال محکوم خواهد شد و محل کسب نیز مجدداً تعطیل می شود. دایر کردن دفتر و کالت و دفتر اسناد رسمی و ازدواج و طلاق و دفتر روزنامه و مجله و دفتر مهندسی و سایر مالک از نظر این قانون استفاده تجاری محسوب نمی شود.

(۲) بررسی و تصویب طرح های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در هر استان یا فرمانداری کل به وسیله کمیسیون به ریاست استانداری یا فرمانداری یا فرماندار کل و به عضویت رئیس انجمن شهر و شهردار و نمایندگان فرهنگ و هنر و آبادانی و مسکن و نماینده مهندس مشاور تهیه کننده طرح انجام می شود. آن قسمت از نقشه های تفصیلی که به تصویب انجمن شهر برسد برای شهرداری لازم الاجرا خواهد بود. تغییرات نقشه های تفصیلی که در اساس طرح جامع شهری موثر می باشد باید به تأیید شورای عالی شهرسازی برسد. تبصره - تصویب طرح های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در شهر تهران به عهده کمیسیتی مرکب از نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی، کشور، نیرو (در حد معاونت مربوطه)، سرپرست سازمان حفاظت از محیط زیست و شهردار تهران یا نماینده تام الاختیار و رئیس شورای شهر تهران می باشد. محل دیرخانه کمیسیون در شهرداری و دبیران شهردار تهران و یا نماینده تام الاختیار او خواهد بود و جلسات آن با حضور اکثریت اعضاء رسمیت یافته و تصمیمات کمیسیون حداقل با ۴ رأی موافق معتبر است. ضمناً تا تشکیل شوراهای شهر نماینده وزیر کشور به عنوان مقام رئیس شورای شهر تهران هم در کمیسیون شرکت خواهد کرد.



عباس جلالی

صدسالگی تو ابری همگانی شهری؛ از درشکه تا اتوبوس



کار تعمیر و احداث سراسر تهران، سراج و رنگ کاران انجام دهند. با افزایش شمار سواری و باری و لازمی اینها نیز برای کارهای لازم به کارخانه می رفتند. کارخانه دارها هم که ارزش ماشین ها را دریافته بودند، رفته رفته کارخانه را به گازر تبدیل کردند و خیابان چراغ برق (گاز) (امپریکس امروزی) نخستین خیابانی بود که به جولانگاه ماشین بدل گردید و همین سبب شد که کمپانی ها آراها را در آنجا لانه کنند.

نخستین آنها کمپانی فورد بود که دو دهانه دکان، بالاتر از کوچه ناطق الاطیاف را گرفته بود. در یکی از آنها یک دستگاه سواری کوچک گذاشته و یکی هم دفتر کارش بود. نخستین اتومبیل های فورد "کروکی-کلاچی" بالانسیک توپ بود که ۴۰ کیلومتر سرعت داشت. پس از آن کمپانی شورونسا "تو همان نزدیک دفتر زد و به دنبال آن کمپانی بیوک" و "توی" نیز در این خیابان جای گرفتند. این ماشین ها در سال ۱۳۰۰ (۱۹۲۰-۱۹۲۱م) و پس از آن به تهران آمدند. نخستین گازها نیز چون گازر حسینی، گازر فورد شیشه و فولادی در همین خیابان یا گرفتند. از گازر حسینی سواری ها به راهی افتاد و از گازر فورد شیشه کامیون های باری و از گازر فولادی که بر شیشه جلو و پهلوی ماشین هایش نوشته شده بود، "پست فولادی" بارهای تجاری و محموله های پستی خارج می شدند که هر کدام دو نفرگذار داشت.

در این سال ها دولتمردان و سرمایه داران که متوجه سرعته اتومبیل و توان آن شده بودند، برای بردن بار و کالا و حتی مسافر به ماشین روی آوردند و دوران طلایی شوقرها (راتدگان) آغاز گردید. اتومبیل ساختار اجتماع را به گونه ای در هم ریخته دارندگان ماشین (ماشین داران) متولد شدند و در رفیع توانگران جای گرفتند و در پی آنان بسیاری از استادگان، ماشین دار هم شدند و بر ذاری خود افزودند. راهها کوتاهتر می شد و کالاها رودر می رسید. راه های بیابانی رفته رفته از درشکه و حتی گاری نهی می شد. افزونی اتومبیل های بزرگ در درون شهر چندان شد که کار اتوبوس های امروزی را هم انجام می دادند.

اینکه درشکه داران به تنگناهای مالی و کاری دچار شده بودند، سبب زبانی دگرگونی روابط میان لایه های شهری را نشان می دهد؛ عریضه ای است مربوط به ۱۳ اسفندماه ۱۳۰۶ خورشیدی این شکوائیه در بر گیرندگی کار درشکه داران و تاثیر اقتصادی آنان را بر شهر نشان می دهد. جز مالکان، سلف آهنگر، نقاش، نجار، خیاط، سوچی... درشکه ران مزدور، مهتر... کسانی که اصطبل را روفت و روب و اسبها را ایستار می کردند... و علف... فروشدگان پنجه، گاه، جو و بیده... بسیاری پیشه های دیگر چون، تعلیم، سراج و خاموچی را هم در بر می گرفتند. عریضه چندان بر ایشان تنگ آمده بود که عریضه را به شخص شاه نوشته اند. آنان در این شکوائیه به نقش مهم خود در برابری پیش از آمدن اتومبیل اشاره کرده اند و خاطر نشان شده اند که همه درآمد آنان یکسره در همین کشور خرج می شود. اشاره به کمپانی های خارجی که سرانجام پول اتومبیل را از ایران خارج می کنند. آنان ادعا کرده اند شومه کردن جادوها را بابت دستمزد آن بوده اشاره به قانون باج راه که هنوز در آن سال ها دریافت می شد! آنان توانسته اند بر چیز زمان پیشرفت ماشین نقش اتومبیل را در سرعت دادن به کارها نقی کنند و به درجه بندی سرعتی وسایط برابری نیز پرداخته اند که اتومبیل از گاری و درشکه بهتر است. اما در عین حال گفته اند که شاعر فر... عطار و راه آهن از اتومبیل مهتر و عیاره (هواپیما) از همه برتر است. نشان دادند که اتومبیل چقدر وابسته به خارج است و در نیمه های شکوائیه نشان دادند که درشکه رانی به درون شهر محدود شده و پیشه های وابسته بر اثر سردمانند که در رده نقلی

تولید و راهپیمایی های شهری که چون خرابی های هر روزه بزرگتر، خیابان ها و کوچه ها می لغزد و زمان زندگی شهریان را من بعد در گذشته ای نه چندان دور، در جیت میهنانی با خواننده به شهر یادگارد. چون بیچکی روید و همه جا را فرا گرفت و بر شهر چیره زد. این رخداد هم هنگام ما دیگر دگرگونی های شهری آغاز گردید. گذری بر آن خواهیم داشت تا به باری سندی که در پی خواهد آمد آن را بهتر بشناسیم.

در روزگار قاجاریان آمد و شد سواران با پای پیاده بود و آنلی کندان مالی داشتند بر دراز گوش و در مرتبه های بالاتر اجتماعی بر اسب و استر می نشستند. جز اینها وسایط نقلیه ای که نباید چند تن را به یکباره جایجا کند کجا بود گازی و در لنگه بود که این اواخر پس از روزگار ناصری (پاد ۱۲۶۳-۱۲۱۳ق) و سفرهای وی به اروپا کالسکه نیز بواج یافت. کالسکه نوعی هم داشت که همیشه دو نفرگذار همراه آن بودند.

در روزگار پهلوی دو وسیله تازه از اروپا به عاریت گرفته شد که یکی درون شهری بود و دیگری بیرون شهری؛ "واگن آس" ناو درون شهری سرد می شد که بر روی ریلی باریک حرکت می کرد و می توانست تا ۶۰ نفر را هم با خود ببرد. این واگن آس در چهار مسیر راه اندازی شده بود. مانند مسیر لاله زار، خیابان شاه عبدالعظیم، سیه و... ناو بیرون شهری آن روزگار ماشین نودی بود که میان تهران و شهر ری آمد و رفت می کرد که هر نودی این ناوهای مسافری به روزگار مظفری (پاد ۱۲۱۳-۱۲۲۴ق) باز می گردد.

مظفرالدین شاه نخستین پادشاهی بود که صاحب اتومبیل (کالسکه آتشین) شد که با خود از فرنگ آورده بود. در روزگار احمدشاه (پاد ۱۳۲۷-۱۳۴۴ق) شماری از سفیران، صاحبان شرکت های بزرگ خارجی و برخی از دولتمردان معمول درباری اتومبیل داشتند که شمار آنها از انگشتان دست هم نمی گذشت. اما از آغاز فرمانروایی پهلوی اول (۱۲۰۰خ) عمارت یا ساخت خیابان های پهن، هموار، شن ریزی شده و گشایش خیابان های تازه از دل کوئی و کوچه های تنگ و تاریک آمد و شد با اتومبیل رونق گرفت. اتومبیل برای ایرانیان آن روزگار بویژه حائسان و بیبران ترساک و عول انگیز بود. بسیاری آن را امر یعنی می دانستند و نشان از پایان جهان اسرعت این اتومبیل ها که لاستیک توپ و چسبیده به چرخ داشتند به ۴۰ کیلومتر در ساعت هم نمی رسید و سروصدای فراوانی به راه می افراخت، تا اینکه نمونه هایی از اتومبیل با لاستیک بادی (توپ) / توپی دار) به بازار آمد و سرعت خودروها تا ۶۰ کیلومتر بالا رفت. آنجا که در آن هنگام جنایی پیاده رو از سواره و مهمانی نباشد، برخورد های شدید رخ می داد که مرگ و میر فراوان داشت.

در آغاز فرمانروایی پهلویان آمد و شد شهری یکسره با درشکه انجام می شد. اما با آمدن ماشین های جدید که شباهت زیادی به وانت داشت و برای نخستین اتوبوس های امروزی شمرده می شد؛ فرمانروایی حطلق درشکه ها در شهر و بویژه بیرون شهر به خطر افتاد. این ماشین جدید که لازمی خوانده می شد، خودروهای دور سیمی بود که به کار مسافرکشی می آمد. بر این ماشین بار بسیاری می زدند و مسافران بدون کفش روی بارها در زانو می نشستند مانند شاگرد مکتبی ها و یا فشار ۲۲ نفر را می نشانند و پنج شش نفر را هم لبافاق رو به جاده با پای آویخته می نشانند و از جلوی شکمشان رسماً می کشیدند. به زانو نشسته ها را "تالاری" و پا آویخته ها را "طلایی" می گفتند. این ماشین مانند دیگر خودروها بدون کمک فتر بود و سفر با آنها بسیار دشوار. اتوبوس درون شهری چندان معنی نداشت و سواری ها گرایه را چندان گران می گرفتند که کسی یاری سفر یا سواری را نوبی شهر نداشت.

در آن روزگار هر خیابان یک کارخانه داشت که برخی از درشکه ها در آن می ماندند تا



شکایت در شبکه‌های ان و اصناف مربوطه از کسادی بازار گارشان و توجه دولت به اتومبیل‌داران

عریشه عاجزانه جان‌نیاران عموم مالکین در شبکه و اهنگر و نفاش و نجار و خیاب و سورجی و علاف و غیره

حضور مهر شهپر مبارک اعلی حضرت قدر قدرت فوی شوکت شاهنشاه پهلوی طلاله ملکه از موقع وقوع کوبک خیال اعلی حضرت پهلوی تمام افراد ملت ایران خصوصاً شعفا امید خود را به آستان همایونی و انتظار اصلاح امور فردی و اجتماعی را داشته و دارند، حتی مشکلات خود را در سایه آن دربار عظمت‌نثار تشخیص داده لذا چاکران عموم مالکین در شبکه با یک امید بشرطی به آن آستان آورده و چاره درد خود را از پدر تاجنار خود می‌خواهیم، قبل از این که اتومبیل در این مملکت رایج شود، امر مسافرت و حمل و نقل مملکتی را عهدنثار بوده و انجام می‌دادیم و با این که زحمات زیادتری را عهدنثار بودیم و مسدوف کسب ما به استثنای قبلی از مداخل ایران و متعلق به وطن خودمان بوده، مع ذلک وجهی راهی به عناوین مختلفه عاید حالیه ایران می‌شد و می‌توانیم بگوییم که تقریباً تمام خطوط سوسه با وجود پرداختن یا تطبیح و مضارف آن را از نتایج دستریج ماها تهیه شده است تا اتومبیل‌رانی در ایران شروع شد البته تصدیق می‌کنیم^{۱۱} که اساس اتومبیل برای مسافرت و حمل و نقل از گزری و در شبکه و شمندر^{۱۲} از اتومبیل و طیاره از شمندر بهتر است، ما این که اتومبیل یا حال حاضر و انحصار تمام لوازم او به ظریح جد ضرورت دارد منوط به تخصص و نظر اولیای مملکت است، بهر حال فعلاً تمام شعب کسب ما تقریباً منحصر شده است به در شکمرانی در شهرها و گنشته از این که قسمت اعظم مضارف کسب ما و تمام علق آن از داخله مملکت اساساً از نقطه نظر اقتصادی تأثیر بزرگی دارد و تمام عمال در شبکه همه مسلمان و ایرانی هستیم.^{۱۳} آنچه که واضح و مشهود و از نظره اولی به شعار می‌آید، ده

ملیقه هستیم که با تمام عائله و اتباع خود مستقیماً از این ممر ارتزاق می‌نماییم: اهنگر و نجار و نقاش و خیاط و نعل‌بند، سراج، خاموچی، علاقه سورجی و مهتر و فعلاً در شبکه فوق‌العاده کسر شده و تقریباً ثلث سابق رسیده، تخمین نایسد در شبکه گرایه در تهران است و می‌توان گفت که فقط در تهران که زاید بر ده هزار نفر از صفای مملکت از مجرای در شبکه ارتزاق می‌کنند و وضع در شبکه هم ظوری است که در تمام ممالک خصوصاً ایران بالضروره غنای از آن بیشتر نیست، پس بنا بر این مقتضی است ظوری شود که داخله شهر تخصصی^{۱۴} به در شبکه گرایه داده شود. ما تصدیق می‌کنیم که بی‌ری مسافرت خارج از نقطه نظر سرعت سیر، اتومبیل تأثیر زیادی دارد، ولی برای شهرها خصوصاً در ایران اگر تمام خصوصیات در شبکه و اتومبیل را در نظر بگیریم و بر هم جمع کنیم در شبکه رجحان دارد، اولاً در شبکه به تمام خیابان و کوچه‌های نسبتاً مسامد و شعب عمومی می‌رود، ولی اتومبیل نمی‌رود و ثانیاً اگر قدمت انتظار برای رسیدن و حرکت اتومبیل‌های بزرگ را و یا مدت سیر آن (را) ضمیمه کنیم، در شبکه زودتر به مقصد می‌رسد، پس فایده آن منحصر است برای کسانی که متکشف و الا طبقه پس، عوض این همه انتظار و عطش بیاده می‌روند یا واگون سوار می‌شوند. ثالثاً این که نتیجه اتومبیل‌های کوه پیکر گرایه یا عبور واگون و این همه اتومبیل‌های شخصی و کثرت عبور و مرور این می‌شود که این همه مشقات و خسارات وارد می‌شود [و] می‌کند، ما همیشه خسارت دوره سال تا تابستان و موقع شمیران تحمل می‌کردیم و حال از آن هم محروم شده و چون خارج شهر و مسافرت نسبتاً بعد است و سرعت^{۱۵} لازم است] در این باب عرض نداریم، ما همیشه مطیع اوامر دولت بوده و اطلاعات از اطلاعات کرده می‌کنیم و تصور می‌شود اگر فواید اساس اقتصادی و ارتزاق این همه حمیت از صفای این مملکت و سایر خصوصیات در نظر گرفته شود تمای عاجزانه می‌شود مقرر فرمایند که اتومبیل گرایه در داخل شهر ممنوع شود.

[ایش از دوست‌مهر و امضا]

مطاه منبع ریاست وزاری عظام دامت عظمته

عرایش جمعیت مالکیت در شبکه گرایه و اصناف مربوطه به آن را که در روزنامه‌جات حضور مبروک عرض شده است، تا حال اظهار مرحمتی فرموده‌اند، هشت هزار نفر جمعیت مرتزقین از ۱۱ در شبکه گرایه تهران دارند از دست می‌روند، تماماً گدا و بی‌کاره شده‌اند، تهیه کار و شغل در هر مملکت با اولیای امور است، در زنده دستگاه اتوبوس در تهران برای دولت چه اهمیتی دارد در مقابل فقر و برهانی هشت هزار نفر؟ به این جهت اولیای امور موظف

می‌باشند که کار کردن آنها ممانعت نمایند، تا فکر کار و شغلی برای این جمعیت بشود استغنا داریم که هر قدر زودتر ماها را آسوده فرمایند، دست ماها و دامن حضرت اشرف خیال و اطفال ما در این ماد مبارک رمضان و شب عید دعاگوی وجود مبارک می‌شوند.

[خاشیه پایین، اول: کسب آزاد را که نمی‌توان مانع شد.

[خاشیه پایین، دوم: ضبط.

[مهر: پرورد به کابینه ریاست وزرا

به تاریخ: ۱۳۰۶/۱۲/۱۲، نمره: ۱۰۲۷۰

تمنای عاجزانه که اتومبیل گرایه در داخل شهر ممنوع شود^{۱۶}، در عریضه دوم ریوست برای کابینه وزیران، گفته شده که ۸ هزار نفر از کسانی که گذران از این را می‌کنند در حال ناپودی هستند و گوشزد شده که تهیه کار و شغل در هر مملکت با اولیای امور است و آمار اتوبوس‌های تهران در ۱۳۰۶ را به دست می‌دهند که ۱۲ دستگاه اتوبوس در مقایسه با فقر ۸ هزار نفر برابری ندارد و از دولت خواسته شده از کار کردن اتوبوس‌ها جلوگیری کنند، رسیدگی به این عریضه به مجلس رسیده و در جلسه ۱۵ اسفند ۱۳۰۶ در جلسه ۲۱۹ مجلس شورا آمده است: یک مسئله که طرف توجه نمایندگان است تقلم در شبکه‌های هاست یک خسارت فوق‌العاده به آنها وارد شده است البته کسی نمی‌خواهد از اتومبیل‌رانی جلوگیری کند، آنها هم که در شبکه‌های راه‌انداخته‌اند در همان روز اهمیشت مثل امروز اتومبیل بوده است حالا یک عده از آقایان پیشنهادی کرده‌اند که در شهر اتوبوس کار نکنند، زیرا خیابان‌ها وسعت ندارد و همه روزه عده‌ای تلف شده و اسباب خسارت در شبکه‌های هم شده است، باین حالت تقاضای یک فوریت شده است که رأی بدهند و برود به کمیسیون مطالعه شود و بعد به مجلس بیاید.

است و دهمبار نفر از این راه گذران می‌کردند (بیشتر گفته شد) به زبانی ساده نشان دادند که شمار در شبکه‌های تهران کاهش یافته (۵۰۰ در شبکه) یعنی بیش از آن ۱۵۰۰ در شبکه بوده است، یادآور شدند که در این سرزمین هیچکس نمی‌تواند بی‌نیاز از در شبکه باشد و پیشنهاد سارش داده و گفته‌اند که بیرون شهر قلمرو باری و اتومبیل باشد، اما تاوگان درون شهری حتماً در شبکه بماند و دلیل برتری در شبکه بر اتومبیل در شهر آسانی گذر در شبکه از برون و کوچه‌های تنگ برشمرده‌اند و باز دلیل آورده‌اند که اتومبیل تنها، مرکب اغیاست و یکی از دلایل شگفت آنان که امروز هم چون بلایی گریبان شهرها را گرفته است که... پس فایده آن منحصر است برای کسانی که متکشف و الا طبقه پست عوض این همه انتظار و عطش بیاده می‌روند یا واگون سوار می‌شوند. جالب آنکه این همان چیزی است که ما اکنون به بهره‌گیری از وسایل تراپری همگانی آن را تعبیر می‌کنیم و در دنیا به ادامه می‌دهند، ... ثالثاً این که نتیجه اتومبیل‌های کوه پیکر گرایه یا عبور واگون و این همه اتومبیل‌های شخصی و کثرت عبور و مرور این می‌شود که این همه مشقات و خسارات وارد می‌شود، در پایان پیشنهاد عجیبی را از سر بیجاری و در ماندگی کرده‌اند و

- خاشیه
- ۱- استغنی از تمدن‌های بدی جنبر و اصناف...
 - ۲- مطالعات زیر...
 - ۳- شهری دهر...
 - ۴- ...
 - ۵- ...
 - ۶- ...
 - ۷- ...
 - ۸- ...
 - ۹- ...
 - ۱۰- ...
 - ۱۱- ...





قوانین آئین نامه‌ی اجرایی و دستورالعمل‌های مربوط به تبصره ۱۳

تبصره ۱۳:

به منظور دستیابی به توسعه پایدار شهری جهت حفظ محیط زیست و در راستای تحقق جزء (۲) بند (الف) ماده (۳۰) بند (الف) ماده (۲۲) و بندهای (الف) و (ب) ماده (۶۲) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به دولت اجازه داده می‌شود برای توسعه حمل و نقل عمومی (حمل و نقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری) و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل در سال ۱۳۸۵ حداکثر تا چهار میلیارد دلار را از طریق منابع مالی خارجی (فاینانس) از چارچوب بند (۵) تبصره (۲) و یک میلیارد و پنجاه و دو میلیون و شصت هزار دلار با استفاده از حساب ذخیره ارزی موضوع ردیف ۲۱۰۳۰۵ تأمین و در جهت انجام اقدامات زیر اختصاص دهد:

سرمایه گذاری‌های موضوع بند در صورت امکان از طریق متقابل و در صورت عدم امکان از طریق فاینانس در چارچوب قانون استفاده از منابع مالی خارجی مصوب ۱۳۸۴/۸/۲۱ مجمع تشخیص مصلحت نظام قابل اجرا خواهد بود.

(الف)

۱- در زمینه عرضه حمل و نقل

۱-۱ تأمین شش هزار و پانصد دستگاه اتوبوس متعلق به استانداردهای ملی
۱-۲ تأمین بیش پرداخت فاینانس واکن‌های مسافری و لوکوموتیو مورد نیاز برای خطوط راه آهن شهری تهران و حومه و قطار شهری سایر شهرها و ایجاد و توسعه خطوط مصوب راه آهن شهری تهران و حومه یا اولویت محدوده اضطرار آلودگی هوا و تسریع در تکمیل قطار شهری شهرهای بزرگ.

۲- پرداخت حداکثر تا هشت درصد (۸٪) از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف پنجاه میلیون ریال برای خرید سی هزار دستگاه تاکسی دوگانه سوز و پانزده هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک و مناسب (ون) عمومی و حداکثر تا سقف هشتاد میلیون ریال برای خرید دوازده هزار و پانصد دستگاه مینی بوس مطابق با استانداردهای ملی دوره استهلاک تسهیلات مذکور هفت سال خواهد بود.

۱-۴ اتخاذ تدابیر افزایش ایمنی و سرعت حمل و نقل عمومی، بهبود عبور و مرور شهری، تسهیل در عبور و مرور افراد سالخورده و ناتوان و ایجاد شبکه حمل و نقل معلولین و اصلاح رفتار و ایمنی عابر پیاده در شبکه حمل و نقل؛

۲- در زمینه مدیریت مصرف سوخت

۱-۲ پرداخت حداکثر تا هفت درصد (۷٪) از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف پنجاه میلیون ریال، برای خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودرو ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده با خودروهای نو دوگانه سوز؛
۲-۲ تخفیف در سود بازرگانی واردات خودروها و قطعات برای خودروهای ساخت داخل، یا مصرف استاندارد (در چرخه برون شهری) برای کمتر از شش لیتر در صد کیلومتر مسافت، به ازای هر بیست و پنج صدم (۰/۲۵) لیتر پنج درصد (۵٪)

۲-۳ تخفیف بخشی از سود بازرگانی واردات خودروها و قطعات خودروهای ساخت داخل، یا موتور پایه گاز سوز

۲-۴ پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی اعطایی به کارخانه‌های خودروساز به منظور طراحی و مهندسی خودروهای با موتورهای پایه گاز سوز؛

۲-۵ وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه ذی ربط مکلف است از محل منابع داخلی خود چهارصد جایگاه جدید عرضه گاز فشرده طبیعی را احداث و تجهیز کند. در صورت وجود منقضی از بخش غیر دولتی برای احداث این جایگاه‌ها، به وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه ذی ربط اجازه داده می‌شود بخشی از هزینه‌های احداث و تجهیز هر جایگاه را به صورت بلاعوض در چارچوب آئین نامه‌ای که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، پرداخت نماید.

۲-۶ وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه ذی ربط مکلف است از منابع داخلی خود نسبت به تأمین یارانه مربوط به دویست هزار فشارساز کوچک CNG جهت فروش به ادارات، یادگانه‌ها، کارخانجات، مجتمع‌های مسکونی دولتی، پایانه‌های پاری و بتادر به شرط داشتن توجه فنی، اقتصادی و ایمنی پس از تأیید شورای اقتصاد اقدام نماید.

دولت مکلف است تا پایان اردیبهشت ۱۳۸۵ آئین نامه‌ای



جهت پرداخت بارانه و ساخت داخلی کردن فشارسازها، تدوین نماید.

۳- در زمینه مدیریت تقاضا و اصلاح ساختار

۳-۱ کمک به نصب و بهره‌برداری سامانه موقعیت مکانی در حمل و نقل عمومی درون شهری با اولویت ناوگان اتوبوسرانی؛
۳-۲ الزام بانکها، بیمه‌ها، گمرک و سایر دستگاه‌های اجرایی دولتی و غیردولتی، برای تکمیل سامانه‌های الکترونیکی ارائه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون شهری؛
۳-۳ کمک به ایجاد و توسعه سامانه پایش هوشمند عبور و مرور؛

۳-۴ اجازه واگذاری بخشی از ناوگان جدید اتوبوسرانی به بخش‌های تعاونی و خصوصی و ایجاد شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری؛

۳-۵ اصلاح نظام مدیریت سامانه‌های حمل و نقل عمومی درون شهری، استفاده از روش‌های نوین بهره‌برداری، حمل و نقل ترکیبی و مدیریت یکپارچه حمل و نقل شهری؛

۳-۶ انتقال مراکز ارائه خدمات از کلان‌شهرها به شهرهای کوچکتر متناسب با خدمات آنها؛

۳-۷ هماهنگ سازی کاربری زمین و طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۳-۸ مکان‌یابی مراکز جذب سفر جدید بر اساس سیاست‌های حمل و نقل درون شهری؛

۳-۹ الزام دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده (۱۶۰) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به خرید و به کارگیری خودروهای دوگانه‌سوز به جای خودروهای بنزین سوز در مورد مجوزهای جدید خرید خودرو؛

۳-۱۰ اتخاذ تدابیر و اعمال استانداردهای ملی برای بهینه‌سازی مصرف سوخت خودروها و موتورسیکلت‌های تولیدی؛

۳-۱۱ اتخاذ تدابیر و سیاست‌های اجرایی لازم برای کاهش آلودگی هوا و رعایت استانداردهای زیست محیطی شامل افزایش استانداردهای معاینات فنی خودروهای با عمر بیش از پانزده (۱۵) سال؛

ب

۱- شهرداری شهرهای مشمول این تبصره، با همکاری شورای اسلامی شهرها، مکلفند بر اساس این نامه‌ای که تا پایان اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۵ به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید، نسبت به اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی و سامانه‌های حمل و نقل درون شهری خود اقدام نمایند.

۲- معادل مبلغ نه هزار و چهارصد و بیست و یک میلیارد ریال منابع برای تحقق اهداف موضوع بند (الف) این تبصره از محل ردیف درآمدی ۳۰۳۰۵ منظور در قسمت سوم این قانون تأمین موضوع منابع ارزی مذکور در صدر این تبصره خواهد شد.

۳- تمام منابع حاصل از اجرای ماده (۴۰) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت به ردیف درآمدی ۱۶۰۱۰۹ منظور در قسمت سوم این قانون واریز خواهد شد.

۴- شهرداری شهرهای موضوع بند (الف) ماده (۶۲) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری

اسلامی ایران، مکلفند در سال ۱۳۸۵ از خودروهای سواری و وانت دوکابین به استثناء گازسوزها) و موتورسیکلت‌های با عمر بیش از ده (۱۰) سال، تر از ای هر سال اضافه مبلغ زیر را دریافت کنند:

۱- ۴- معادل پانزده درصد (۱۵٪) از مبلغ عوارض سالانه آنها (موضوع بند و) ماده (۲) قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض از سایر وجوه مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲) را علاوه بر مبلغ وصولی خود دریافت نموده و به حساب درآمد عمومی موضوع ردیف درآمدی ۱۶۰۱۱۰۱۶ قسمت سوم این قانون واریز نمایند.

۲- ۴- معادل پانزده درصد (۱۵٪) مبلغ تعرفه معاينه فنی سالانه آنها را علاوه بر مبلغ وصولی خود دریافت نموده و به حساب درآمد عمومی موضوع ردیف درآمدی ۱۶۰۱۱۱ قسمت سوم این قانون واریز نمایند.

۵- منابع این بند از محل اعتبار ردیف متفرقه شماره ۵۰۳۸۲۵ قسمت چهارم این قانون برای مصارف تعیین شده، به دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط اختصاص می‌یابد تا پس از عیادله موافقتنامه با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور برای تحقق اهداف فوق‌الذکر هزینه شود.

۶- ساختمانهای دانشگاه پیام نور در شهرهای زیر یکصد هزار نفر جمعیت از پرداخت کلیه عوارض شهرداری در سال ۱۳۸۵ معاف می‌باشند.

ج

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است با همکاری وزارت کشور، سهم اعتبار استانها (به جز شهرهای مشمول بند (الف) ماده (۶۲) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران) از محل ردیف متفرقه شماره ۵۰۳۸۲۵ موضوع کمک به حمل و نقل عمومی درون شهری به نسبت جمعیت استانها متدرج در قسمت چهارم این قانون را تا پایان فروردین ماه سال ۱۳۸۵ به شورای برنامه‌ریزی آن استان اعلام کند. این شورا حداکثر تا پایان اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۵ اعتبار مذکور را برای مطالعه و اجرای طرح‌های بهبود عبور و مرور شهرها و بارانه خرید و بهره‌برداری خودروهای جمعی آن استان به تفکیک شهرها و پروژه‌ها تعیین نموده و به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور اعلام می‌کند. سازمان مذکور نیز موظف است در حد اعتبارات اعلام شده به هر استان، پروژه‌های مورد نظر را در موافقتنامه‌های مربوط به حمل و نقل عمومی با دستگاه‌های ذی‌ربط ملی و استانی منظور نماید.

د

وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه ذی‌ربط، مکلف است تر از ای تولید هر دستگاه خودروی دوگانه‌سوز و یا تبدیل هر دستگاه خودروی بنزینی به دوگانه‌سوز با عمر کمتر از ده سال، حداکثر تا مبلغ هفت میلیون ریال و تا سقف دو هزار و پانصد میلیارد ریال (برای حداکثر چهارصد هزار دستگاه خودرو) از محل اعتبارات خود به صورت کمک بلاعوض در اختیار کارخانه‌های خودروساز و کارگاه‌های مجاز تبدیل قرار داده‌ها.





ماده ۱- مفاد این تبصره بخشی از بسته سیاسی دولت برای توسعه حمل و نقل عمومی (حمل و نقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری و دیگر موارد) و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل و صرفه جویی در بنزین و نفت و گاز مصرفی خودروها است.

تبصره - مفاد مندرج در آیین نامه های جزء ۲-۵ و جزء ۲-۶ بند الف، جزء (۱) بند ب و بند ۵ تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، قسمتی از بسته سیاسی پیش نوشته است که جزئی از این آیین نامه محسوب می شود.

ماده ۲- شش هزار و پانصد دستگاه اتوبوس، منطبق با استانداردهای ملی توسط وزارت کشور تهیه و خریداری می گردد.

تبصره ۱- تهیه و خرید ناوگان حمل و نقل عمومی و کتبه تجهیزات مرتبط با حمل و نقل شهری در صورت خرید از خارج از کشور، صرفاً از طریق برگزاری مناقصه میسر است.

تبصره ۲- وزارت کشور و یا هر نهاد متولی از طرف این وزارتخانه حداکثر تا پایان فروردین ماه سال جاری تشریفات خرید یا برگزاری مناقصه و عقد و تنفیذ قرارداد با شرکتهای سازنده اتوبوس را به انجام رساند.

ماده ۳- کتبه دستگاههای اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و نیروهای مسلح موظفند وجود مورد نیاز برای خرید خودروهای دوگانه سوز خود در سال ۱۳۸۵ را تا شهریور همان سال مشخص و در اختیار وزارت کشور قرار دهند تا توسط وزارتخانه یاد شده به صورت یکجا و یا بطریقی که وزارت مذکور تعیین می نماید خریداری شود.

تبصره - کمیسیون ماده (۲) لایحه قانونی نحوه استفاده از اتومبیلهای دولتی و فروش اتومبیلهای زاید مصوب ۱۳۸۵ - در هنگام صدور مجوز شماره گذاری موظف به اجرای این حکم است.

ماده ۴- اعتبار مربوطه به پرداخت سود تسهیلات بانکی خرید ۳۰ هزار دستگاه تاکسی (سواری) دوگانه سوز، ۱۵ هزار دستگاه خودرو جمعی کوچک (ون مسافری) و ۱۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس در اختیار وزارت کشور قرار می گیرد تا با معرفی وزارت یاد شده حداکثر تا هشتاد درصد تسهیلات یاد شده پرداخت شود.

تبصره - حداکثر سقف تسهیلات این ماده پنجاه میلیون ریال برای هر دستگاه تاکسی (سواری) دوگانه سوز و ون و هشتاد میلیون ریال برای مینی بوس است. دوره باز پرداخت تسهیلات هفت (۷) ساله خواهد بود. نحوه اجرای این تبصره در قرارداد و موافقتنامه متبادله مشخص خواهد شد.

ماده ۵- حداکثر تا هفت (۷) واحد درصد از سود تسهیلات بانکی برای خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودروی ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده جهت جایگزینی یا خودروهای نو دوگانه سوز، با معرفی وزارت کشور پرداخت خواهد شد.

تبصره ۱- سقف تسهیلات به میزان پنجاه میلیون ریال برای هر دستگاه خودروی عمومی و خصوصی است که در اختیار وزارت کشور می باشد.

تبصره ۲- تصویب نامه شماره ۴۷۸۴۳/ت/۳۰۵۸ ه مورخ ۱۳۸۲/۸/۲۶ برای خروج حداقل پنجاه هزار دستگاه خودرو پلاک قرمز در سال ۱۳۸۵ تنفیذ می گردد.

تبصره ۳- واردکنندگان و تولیدکنندگان خودرو در صورت ارائه گواهینامه صادر شده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، مبنی بر اسقاط یک دستگاه خودرو به شکلی که غیر قابل استفاده بصورت خودرو در چرخه حمل و نقل و رانندگی باشد می توانند از تحقیقات ترافیکی در سوید بازرگانی خودرو و یا قطعات منفرسه خودروها به میزان ۱۰ میلیون ریال برای خودروی سواری شخصی و ۲۰ میلیون ریال برای تاکسی استفاده نمایند.

ماده ۶- به سوید بازرگانی واردات خودروها و قطعات منفرسه برای خودروهای ساخت داخلی با مصرف استاندارد (در چرخه بیرون شهری) کمتر از ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مسافت به ازای هر (۰/۲۵) لیتر پنج واحد درصد (۵٪) تخفیف داده می شود.

تبصره ۱- مرجع تشخیص و تایید میزان مصرف سوخت، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران می باشد.

تبصره ۲- وزارت صنایع و معادن موظف است سیاستهای تولید خودروی سواری یا مصرف کمتر از ۶ لیتر در چرخه بیرون شهری (باعتبات به خریب معادل سازی که مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی کشور با توجه به مشخصات آب و هوایی و جغرافیایی و نوع سوخت ایران تهیه می کند) را قبل از سال ۱۳۸۵ اقدام نماید.

تبصره ۳- وزارت صنایع و معادن موظف است با همکاری وزارت نفت و وزارت امور اقتصادی و دارایی نسبت به تهیه لایحه اخذ عوارض با مالیات بر خودروهایی که مصرف سوخت آنها در چرخه بیرون شهری بالاتر از استاندارد معادل تعریف شده در تبصره ۲ این ماده می باشد، اقدام و تا مرداد ماه سال ۱۳۸۵ به هیئت وزیران ارائه نماید.

ماده ۷- شرکت ملی نفت ایران مکلف است در ازای تولید هر دستگاه خودرو دوگانه سوز یا تبدیل هر دستگاه خودروی بنزینی به دوگانه سوز با عمر کمتر از ده سال حداکثر تا مبلغ هفت میلیون ریال (برای حداکثر چهارصد هزار دستگاه خودرو) از محل اعتبارات خود تا سقف ۲۵۰۰ میلیارد ریال به صورت کمک بلاعوض در اختیار کارخانه های خودرو ساز و کارگاهها مجاز تبدیل قرار دهد.

تبصره ۱- شرکت ملی نفت ایران موظف است بخشی از هزینه های تبدیل کارگاهی و کارخانه ای خودرو بنزینی به دوگانه سوز و نیز هزینه گاز سوز کردن اتوبوسهای درون شهری را براساس تبصره (۲) قانون اصلاح ماده (۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۳ - و با رعایت ساز و کارهای مندرج در مصوبات شماره ۳۴/۲۲۳۲۵۱ مورخ ۱۳۸۱/۱۲/۱۳ رعایت ساز و کارهای مندرج در مصوبات شماره ۳۴/۲۳۳۲۵۱ مورخ ۱۳۸۱/۱۲/۱۳ و شماره ۲۴/۱۳۹۵۳ مورخ ۱۳۸۱/۱۲/۲۸ و شماره ۳۴/۱۲۲-۱۲ مورخ ۱۳۸۲/۷/۸ شورای اقتصاد تأمین نماید.

تبصره ۲- شرکت ملی نفت ایران موظف است تا پایان سال ۱۳۸۵ امکانات لازم (تأمین تجهیزات یا اعطای کمک به مالکین خودروها) برای تبدیل دستگاه خودرو بنزینی موجود را با اولویت خودروهای کاربری حمل و نقل عمومی به گاز طبیعی فشرده فراهم نماید.

ماده ۸- مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ آیین آیین نامه، استاندارد اجباری قطعات و تجهیزات گاز سوز کردن خودروها، خودروهای گاز سوز (CNG)



جایگاههای عرضه گاز طبیعی فشرده (CNG) را با کمک و همکاری شرکت ملی نفت ایران به گونه‌ای تدوین نماید که قابل تأمین در داخل کشور باشد و به تصویب شورای عالی استاندارد برساند. استاندارد مزبور لازم‌الاجرا است. شرکت ملی نفت ایران موظف است تا پایان خرداد ماه ۱۳۸۵ نسبت به تهیه و نظارت بر رویه‌های اجرایی و بازرسی استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) اقدام نماید.

ماده ۹- برای تشویق مصرف کنندگان خودروهای پایه گازسوز بازرگانی واردات خودروهای سواری و وانت یا موتور پایه گازسوز ۲۰ درصد نسبت به تعرفه معمول تخفیف خواهد داشت.

تبصره ۱- برای تشویق صنایع خودروسازی واردات قطعات و تجهیزات موتور با پایه گازسوز ۵۰ درصد نسبت به تعرفه معمول واردات موتور تخفیف خواهد داشت.

تبصره ۲- واردات تجهیزات جایگاههای عرضه گاز طبیعی از پرداخت هر گونه سود بازرگانی معاف می‌باشند.

ماده ۱۰- وزارت صنایع و معادن موظف است تمهیداتی اتخاذ نماید تا تولید آن دسته از خودروهایی که مصرف سوخت و یا آلودگی محیط زیست آنها با استفاده از سوخت استاندارد (با توجه به ضریب معادل سازی تعریف شده تبصره ۲) ساده (۴) این آیین نامه (بیشتر از حد استاندارد می‌باشد) را حداکثر تا پایان سال ۱۳۸۵ اصلاح نماید. همچنین این وزارتخانه موظف است ترتیبی اتخاذ نماید تا کارخانجات خودروسازی در سال ۱۳۸۵ حداقل ۲۸۰۰۰۰ دستگاه خودروی میک-دوگانه‌سوز را تولید نمایند.

ماده ۱۱- وزارت صنایع و معادن موظف است با همکاری شرکت‌های خودروسازی برای تولید انبوه موتور پایه گازسوز استاندارد تا پایان سال ۱۳۸۵ اقدام نماید.

تبصره- اعتبار ردیف ۵۰۳۸۲۵ مندرج در قانون بودجه سال ۱۳۸۵ در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد. وزارت کشور مکلف است تا مبلغ هفتاد میلیارد ریال کمک سود تسهیلات تا سقف ۷۰٪ در اختیار وزارت صنایع و معادن قرار دهد تا برای طراحی و مهندسی موتور پایه گازسوز به کارخانجات و مراکز طراحی خودروسازی پرداخت نماید.

ماده ۱۲- وزارت نفت با تصویب شورای اقتصاد موظف است مبلغ سیزده میلیون ریال کمک بلاعوض به ازاء هر خودرو گازسوز جایگزین ناکسی فرسوده به میزان دوازده هزار دستگاه پرداخت نماید.

ماده ۱۳- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است سیاستها و کلیه تدابیر لازم به منظور کاهش آلودگی هوا و رعایت استانداردهای زیست محیطی در شهرهای موضوع بند الف ماده (۶۲) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۳، بر مبنای مطالعات انجام شده را تدوین و به هیئت وزیران پیشنهاد نماید.

تبصره- وزارت کشور موظف است نسبت به اجرای معاینه فنی خودروها اقدام نماید.

ماده ۱۴- کلیه خودروهای گازسوز می‌باید مطابق با استانداردهای اجباری تدوین شده توسط موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی دارای معاینه فنی تجهیزات گازسوز اجباری باشند. وزارت کشور مسئول حسن اجرای موارد مذکور در این ماده است. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است بر حسب مورد عبارت "دوگانه‌سوز" و "گازسوز" را در اسناد خودروهای مذکور درج نماید.

ماده ۱۵- شهرداریهای شهرهای تهران، اصفهان، اراک، اهواز، تبریز، شیراز، مشهد، کرج مکلفند در سال ۱۳۸۵ از خودروهای سواری و وانت دوگانه (به استثناء گازسوزها) و موتورسیکلت‌ها با عمر بیش از ۱۰ سال، در ازای هر سال اضافه، علاوه بر مبلغ وصولی خود، مبلغ زیر را دریافت نموده و به حساب‌های معرفی شده از سوی خزانه‌داری کل واریز نمایند:

الف- به ازای هر سال اضافه بر ده سال، معادل پانزده درصد عوارض سالانه موضوع بند "و" قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض از سایر وجوه مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲)

ب- به ازای هر سال اضافه بر ده سال معادل پانزده درصد مبلغ تعرفه معاینه فنی (علاوه بر مبلغ تعرفه قانونی معاینه فنی) تبصره - آرایه بر که پرداخت عوارض و یا مابه‌التفاوت عوارض به شهرداری‌های شهرهای فوق، برای صدور معاینه فنی در شهرهای یاد شده الزامی است.

ماده ۱۶- وزارت کشور موظف است شرایط لازم جهت آرایه مجوزهای صنعتی برای فعالیت کارگاه‌های تبدیلی محل نصب، تست، بازرسی و خدمات خودروهای گازسوز و کارگاه‌های آرایه دهنده خدمات پس از فروش به خودروهای گازسوز دارای گواهینامه معتبر مورد تأیید سازمان پهنه سازی مصرف سوخت کشور را فراهم نموده و از فعالیت کارگاه‌های غیرمجاز یا معرفی وزارت نفت که نسبت به آرایه خدمات اقدام می‌نمایند، جلوگیری به عمل آورد.

ماده ۱۷- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور با همکاری وزارت کشور، موظف است تا ۱۳۸۵/۲/۱۵ سهم هر استان را از اعتبار ردیف حترقه ۵۰۳۸۲۶، به شرح جدول پیوست، به شورای برنامه‌ریزی و توسعه آن استان اعلام کند. شورای مذکور موظف است حداکثر تا پایان اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۵ اعتبار اعلامی را برای اجرای تدابیر مندرج در آیین نامه اجرایی جزء "۱" بند "ب" این تبصره، مطالعه و اجرای طرح‌های بهبود عبور و مرور شهرها و بارانه خرید و بهربرداری از خودروهای جمعی آن استان، به تفکیک شهرها (به جز شهرهای اصفهان، اهواز، تبریز، تهران، کرج، شمرلا مشهد) و پروژه‌ها، تعیین نموده و به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور اعلام کند.

تبصره- در صورت اختصاص بخشی از اعتبارات فوق به بارانه خرید خودروهای جمعی توسط شهراهای برنامه‌ریزی و توسعه استان، موافقت نامه خرید مربوطه توسط وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها) با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مبادله خواهد شد.

ماده ۱۸- وزارت نفت موظف است تا پایان اردیبهشت ماه برنامه مدیریت توزیع بنزین سال ۱۳۸۵ را تهیه کند. در صورت عدم تکافوی ارز تخصیصی برای واردات بنزین حداکثر تا پایان خرداد ماه ۱۳۸۵ نسبت به آرایه طرح سه‌معیه بنزین و تعیین قیمت مناسب برای بنزین مازاد بر سهمیه پیشنهاد شده اقدام و به شورای اقتصاد آرایه نماید.

ماده ۱۹- شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با همکاری شهراهای اسلامی و شهرداری کلان شهرها موظف است با تعیین سیاستهای قیمت گذاری در حمل و نقل شهری، تدبیری اتخاذ نماید که استفاده از حمل و نقل عمومی دارای رجحان و حمل و نقل شخصی فاقد توجه اقتصادی گردد.

ماده ۲۰- وزارت مسکن و شهرداری موظف است در تهیه



طرحهای مرتبط با بافت فرسوده کلان شهرهای کشور، تدابیر و سیاستها و راهکارهای مصوب طرحهای جامع حمل و نقل و ترافیک شهری را ملحوظ نماید. توجه به محوریت حمل و نقل آبوهوایی، تامین فضای تجاری و پارکینگ متناسب و تناسب کاربری حریم ایستگاهها و کریدور حمل و نقل ریلی شهری در طرحهای یاد شده الزامی است.

ماده ۲۱- وزارت مسکن و شهرسازی موظف است شرح خدمات ترافیکی مناسب تهیه شده توسط شورایی عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور را در تهیه و تصویب طرحهای توسعه شهری اعمال نماید. تبصره- وزارت کشور موظف است تمهیداتی را اعمال نماید به نحوی که در اجرای کلیه طرحها و کاربریهای شهری تدابیری ترافیکی در اولویت اجرا قرار گیرد.

ماده ۲۲- وزارت مسکن و شهرسازی موظف است ضمن انجام مطالعات توجیهی اقتصادی و اجتماعی، انتقال کاربریهای غیرضروری از کلان شهرها به شهرهای کوچکتر را پیگیری نموده و در طرحهای ناحیه‌ای و منطقه‌ای ملحوظ نماید. همچنین در تهیه طرحهای توسعه شهری مراکز عمده جذب جمعیت را به نحوی جابجایی کند که حجم ترافیک در مناطق پر تراکم شهری کاهش یابد. تبصره- دستگاههای اجرایی موضوع ماده (۱۶۰) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و نیروهای مسلح موظفند در تهیه طرحها و برنامه‌های حوزه مسئولیت خود، ملاحظات ترافیکی و نحوه آمد و شد مراجعین را مدنظر قرار داده و اقدامات لازم را صورت دهند.

ماده ۲۳- وزارت کشور موظف است نسبت به مطالعه و تدوین ضوابط یعنی بهره‌برداری از خودروی جمعی و سواری اقدام نماید. این ضوابط پس از تصویب شورایی عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور لازم الاجراست.

ماده ۲۴- وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت مسکن و شهرسازی و شورای عالی استانها نسبت به تدوین سیاستها و تدابیر حمل و نقل حومه‌ای شهرهای بزرگ بر مبنای طرح مجموعه شهری و طرحهای توسعه شهری و همچنین برنامه اسکان جمعیت و نحوه توسعه آینده شهرها اقدام نماید و پس از تصویب مراجع قانونی به اجرا درآورد.

تبصره- وزارت راه و ترابری (شرکت قطارهای مسافری رجا) موظف است در کلیه مسیرهای ریلی که مکانهای جمعیتی پیرامون کلان شهرها را تحت پوشش قرار می دهد؛ پس از مطالعه و تصویب آن در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور خدمات حمل و نقل ریلی منطبق با الگوی حمل و نقل شهری شهرها را اجرا نماید. تامین منابع مالی این طرح مطابق موافقتنامه متبادله فی مابین دستگاه اجرایی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور خواهد بود.

ماده ۲۵- سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه‌های فرهنگ و ارشاد اسلامی، آموزش و پرورش، علوم، تحقیقات و فناوری موظفند با همکاری شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نسبت به آموزش مداوم ارتقاء فرهنگ ترافیک شهری اقدام نمایند.

ماده ۲۶- موسسه تحقیقات و استاندارد صنعتی ایران با همکاری سازمان بینه سازی مصرف سوخت کشور، موظف است با توجه به اهمیت رعایت استانداردهای ملی مصرف بینه سوخت در وسایل نقلیه نسبت به اجرای استانداردهای ملی مصرف بینه سوخت



خودروها و موتورسیکلتها اقدام نماید.

ماده ۲۷- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است با همکاری کلیه دستگاههای اجرایی ظرف مدت سه ماه از زمان تصویب این آیین نامه، ضوابط، معیارها و چارچوبهای عرضه الکترونیکی خدمات توسط دستگاههای اجرایی را تهیه و به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارائه نماید، سازمان مذکور پس از تایید آن را برای اجرا ابلاغ خواهد کرد.

تبصره - با هدف کاهش تقاضای سفر درون شهری، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است با همکاری کلیه دستگاههای دولتی و غیر دولتی، بانکها، بیمه‌ها و گمرک، نسبت به استفاده از دفاتر ارتباطات و فناوری شهری و در صورت لزوم گسترش آن‌ها به منظور ارائه خدمات اطلاع رسانی و عرضه خدمات الکترونیکی دستگاههای اجرایی اقدام نماید.

ماده ۲۸- نمایندگان ویژه رئیس جمهور موضوع اصل (۱۳۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران که در ماده (۲۹) این آیین نامه به آن تصریح شده است علاوه بر اختیارات موضوع ماده یادشده با رعایت قوانین و مقررات، نسبت به اقتضات و نحوه شرایط و چگونگی تحقیق و اجرای مفاد تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور و دیگر قوانین و مقررات ذی ربط و مواد (۱) تا (۲۷) این آیین نامه اتخاذ تصمیم کرده و مرجع یا مراجع اقدام موضوع ماده (۱۶۰) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ملزم به رعایت آن می باشند.

ماده ۲۹- به استناد اصل یکصد و بیست و هفتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به منظور تسریع و اجرای هر چه بهتر مفاد تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور و تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاههای اجرایی و رفع موانع احتمالی و نظارت بر حسن انجام فعالیت‌های دستگاههای ذی ربط به ویژه در مورد توسعه حمل و نقل ریلی شهری با استفاده از منابع قایمانس و یا منابع بودجه‌ای، نماینده یا نمایندگان ویژه نویز رئیس جمهور با اختیارات زیر تعیین می شوند.

الف- بررسی و تصمیم گیری در خصوص دستورالعملهای اجرایی تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور؛

ب- تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاههای مجری؛

ج- زمینه سازی هر چه بهتر اجرای مفاد تبصره مذکور از جهات مختلف کیفی و کمی؛

د- دریافت گزارش از روند اجرای طرح از مراجع ذی ربط؛

ه- نظارت بر عملکرد دستگاههای اجرایی و حسن اجرای مفاد تبصره یاد شده؛

و- تعیین مجری طرح با رعایت مفاد تبصره یاد شده؛

ز- تصمیم گیری در خصوص تعیین و تخصیص اعتبارات موضوع تبصره مذکور حسب مورد؛

ح- تصمیم گیری در خصوص وظایف و اختیارات کلیه دستگاههای موضوع تبصره (۱۳)؛

کلیه دستگاههای موضوع تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور ملزم به اجرای تصمیمات نمایندگان ویژه می باشند و نمایندگان یاد شده موظفند هر سه ماه یکبار گزارش عملکرد تبصره مذکور را به رئیس جمهور تقدیم نمایند.



آیین‌نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند الف تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

(خودروهای گاز سوز) (C.N.G) و بهینه‌سازی مصرف سوخت)

ماده ۱- شرکت ملی نفت ایران مکلف است در اجرای طرح ملی CNG در سال ۱۳۸۵ تعداد ۴۰۰ جایگاه جدید با ظرفیت ۱۶۰۰ پمپ عرضه گاز طبیعی فشرده (CNG) را با اولویت کلان شهرها و شهرهای بزرگ و مسیر راههای اصلی بین شهرهای یاد شده (با توزیع جغرافیایی مناسب) بنادر و پایانه‌های عمده درون شهری و برون شهری، احداث و تجهیز نماید.

ماده ۲- به منظور تشویق و مشارکت بخشهای غیردولتی برای احداث و بهره‌برداری از جایگاههای عرضه گاز طبیعی فشرده که زمین مناسب برای احداث جایگاه یا تأمین سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت را داشته باشند و مراحل ساخت و بهره‌برداری را طبق ضوابط و استانداردهای مربوطه رعایت نماید، به شرکت ملی نفت ایران اجازه داده می‌شود تجهیزات اصلی مورد نیاز این جایگاهها را به صورت کمک بلاعوض تأمین کند.

تبصره ۱- احداث تجهیزات گاز طبیعی فشرده در جایگاههای موجود عرضه سوخت بخش غیردولتی و شهرداریها، در اولویت می‌باشند.

تبصره ۲- در خصوص جایگاههای LPG موجود، در صورت تغییر به جایگاههای عرضه CNG، علاوه بر هزینه‌های تجهیزات، هزینه‌های انشعاب گاز نیز به صورت کمک بلاعوض پرداخت می‌شود.

تبصره ۳- در صورت تأمین زمین مناسب برای احداث جایگاههای عرضه گاز طبیعی توسط شهرداریها شرکت نفت پس از احداث و تجهیز جایگاههای یاد شده، جایگاههای مذکور را مشروط به عدم تغییر کاربری توسط شهرداریها به صورت بلاعوض به آنان واگذار خواهد کرد.

ماده ۳- وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و کشور حسب مورد موظفند در امر تأمین زمین مناسب و صدور مجوزهای لازم برای احداث جایگاههای عرضه گاز طبیعی (CNG) با اولویت اینازگران و جانبازان با معرفی بنیاد شهید انقلاب اسلامی، حداکثر یک ماه پس از وصول در خواست متقاضیان اقدام نمایند.

تبصره - شهرداریها و کمیسیون‌های ماده (۵) موظفند همکاریهای لازم را معمول نمایند.

تبصره - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای موظف است با هماهنگی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، در نقشه‌های مجتمعهای خدمات رفاهی بین راهی که توسط بخشهای دولتی و غیر دولتی احداث می‌شود و هم در طول مسیر لوله گاز جایگاه ارایه سوخت گاز طبیعی لحاظ نماید.

ماده ۴- وزارتخانه‌های نیرو، راه و ترابری، جهاد کشاورزی، مسکن و شهرسازی و شرکت گاز ایران موظفند حداکثر دو ماه پس از وصول در خواست، حسب مورد نسبت به تأمین انشعابات و اتصال به شبکه آب، برق و گاز و یک ماه برای صدور مجوز استفاده از حریم راهها و گذر از عرض جاده‌ها، مجوز حفاری برای انجام عملیات گازرسانی و واگذاری زمین مناسب، در ایال اخذ وجه با رعایت قوانین و مقررات در جاده‌های بین شهری اقدام نمایند.

ماده ۵- وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی کشور و جهاد کشاورزی موظفند در مکان‌یابی حداقل ۴۰۰ جایگاه جدید عرضه گاز طبیعی فشرده CNG با شرکت ملی نفت همکاری نموده و در تأمین و واگذاری زمین و اعطای مجوزهای لازم برای احداث جایگاههای مذکور به شرکت ملی نفت ایران و بخش غیردولتی حداکثر ظرف یک ماه پس از وصول در خواست اقدام نماید. مساحتی که صرفاً به عرضه گاز طبیعی (CNG) اختصاص می‌یابد یا قیمت منطقه‌ای محاسبه و غیر قابل تغییر کاربری است.

شهرداریها و کمیسیون‌های ماده (۵) قانون معماری و شهرسازی و دیگر

کمیسیون‌های ذی ربط مکلف به تغییر کاربری و صدور مجوزهای لازم هستند. به هر حال تأمین زمین مناسب و احداث و تجهیز و راه‌اندازی حداقل ۴۰۰ جایگاه جدید عرضه گاز فشرده طبیعی (CNG) در سال ۱۳۸۵ به عهده شرکت ملی نفت ایران است.

ماده ۶- گزارش عملکرد این آیین‌نامه هر سه ماه یکبار، توسط وزارت نفت به نماینده ویژه رئیس جمهور ارایه می‌گردد.

آیین‌نامه اجرایی جزء ۲-۶ بند الف تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

ماده ۱- وزارت منابع و معادن مکلف است نسبت به تولید فشارسازهای گاز طبیعی (CNG) جهت بکارگیری در یادگان‌ها، ادارات، پایانه‌ها، کارخانجات، مجتمعهای مسکونی، پایانه‌های باری و بنادر اقدام نماید. وزارت نفت مکلف است از طریق شرکت‌های دولتی وابسته نسبت به بکارگیری فشارسازهای یاد شده در اماکن مندرج در این ماده یا رعایت جزء ۲-۶ بند الف تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور اقدام نماید.

ماده ۲- میزان و نحوه پرداخت یارانه متعلقه به سازندگان داخلی فشارسازهای کوچک گاز طبیعی توسط شرکت ملی نفت ایران، با تصویب وزیرای عضو شورای اقتصاد در قالب سوافقتنامه متبادله با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مشخص شود.

تبصره - شرکت ملی نفت ایران مکلف است پس از تصویب شورای اقتصاد بلافاصله یارانه موضوع این ماده را به سازندگان تولید داخلی پرداخت نماید.

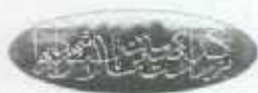
آیین‌نامه اجرایی بند ۵ تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

ماده ۱- چنانچه در هر یک از استانهای کشور، در اثر اجرای اقدامات مشخص از جمله جلوگیری از خروج غیر قانونی سوخت و نظارت بر مصرف، میزان مصرف سوخت به صورت سرجمع در هر فصل از سال ۱۳۸۵ و به صورت تجمع زمانی، از مقدار سرجمع مصرف، در مدت زمان مشابه سال ۱۳۸۴ یا تشخیص نماینده یا نمایندگان ویژه رئیس جمهور یا ملاحظه رشد مصرف سال ۱۳۸۴ خصوصیات مصرف سال ۱۳۸۵ کمتر شود، ۵۹ درصد ارزش سوخت صرفه جویی شده به قیمت خرید خارجی از سوی شرکت ملی نفت ایران به حساب خزانه استان واريز می‌گردد.

تبصره - میزان صرفه جویی مصرف سوخت ناشی از توسعه گازرسانی شهری و روستایی و مصرف CNG در امر حمل و نقل و همچنین مصارف نیروگاهها و صنایع گاز سوز شده، مشمول صرفه جویی مذکور در این ماده نخواهد بود.

ماده ۲- وجه واريزی مذکور به سر جمع اعتبارات مصوب استان افزوده شده و یا تشخیص شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان، در اولویت اول برای توسعه حمل و نقل عمومی شهری و توسعه تکمیل زیرساختهای حمل و نقل عمومی، اشتغال، عمران و کنترل و انسداد مرزها (در مورد استانهای مرزی) اختصاص خواهد یافت تا بر اساس مفاد موافقت‌نامه‌های متداول برنامه‌ریزی استان هزینه شود.

ماده ۳- گزارش عملکرد (مقدار و ارزش) بند ۵ تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور هر سه ماه یکبار، توسط وزارتخانه‌های نفت و کشور به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارایه می‌گردد.





سامانه حمل و نقل عمومی غیر ریلی

اتوبوس، میدل باس مینی بوس، ون و تاکسی

شورای عالی؛ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. سازمان؛ سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور. همئا؛ شورای هماهنگی ترافیک استان. اتوبوسرانی؛ سازمانها و شرکتهای اتوبوسرانی شهری و حومه‌ای با اساسنامه مصوب. زیرنظر شهرداری شهرها می‌باشد که مسئولیت هدایت، نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارند.

انحاده؛ انجمن اتوبوسرانی‌های شهری کشور. کمیته‌های فنی؛ کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه گانه الف) سفارش دهی؛ ب) تحویل و تحویل و ج) نظارت و پایش عملیات بهره‌برداری؛ را برعهده دارد. اعضای کمیته‌های یاد شده توسط رئیس سازمان منصوب می‌گردند.

کمیته فنی سفارش؛ اعضای کمیته فنی شامل ۵ نفر متخصص بخش حمل و نقل و اتوبوسرانی بوده و وظایف ذیل را برعهده دارند:

الف) تدوین مشخصات فنی اتوبوسها و مینی بوسهای مورد نیاز که توسط کمیته فنی عملیاتی ارائه می‌گردد.

ب) نظارت بر روند مناقصه و خرید و تحویل اتوبوس از کارخانجات طرف قرارداد.

کمیته فنی تحویل؛ اعضای کمیته فنی شامل ۵ نفر کارشناس ماشین آلات و موظف به انجام وظایف ذیل هستند:

الف) حضور در کارخانه سازنده ماشین آلات مورد قرارداد و تحویل گرفتن ماشین آلات براساس مشخصات فنی مندرج در قرارداد؛

ب) تحویل دادن ماشین آلات به نمایندگان اتوبوسرانی‌های سراسر کشور براساس لیست توزیع ابلاغی وزارت کشور؛

ج) انتقال نظرات دریافتی از کمیته فنی عملیاتی در خصوص عملکرد و نقاط ضعف ماشین آلات به کارخانجات سازنده و نظارت بر اصلاح عیوب مزبور؛

کمیته فنی عملیاتی؛ اعضای کمیته در وزارت کشور حداقل ۵ نفر کارشناس مجرب ماشین آلات با شرح وظایف ذیل هستند:

الف) بررسی و اعلام مشخصات فنی ماشین آلات مورد نیاز به کمیته فنی سفارشات براساس آخرین استانداردهای متناسب با

مبلغ سه هزار میلیارد ریال از محل اعتبار ردیف ۵۰۳۸۲۵ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور با عنوان اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی و سامانه‌های حمل و نقل درون شهری به شرح جدول زیر در اختیار دستگاههای مربوط قرار می‌گیرد تا پس از مبادله موافقتنامه و برابر قوانین و مقررات مربوط هزینه شود.

سهیم دولت در تأمین خودروهای جمعی بزرگ درون شهری (اتوبوس) در خطوطی که با اولویت، توسط بخش تعاونی و یا خصوصی ایجاد و یا توسعه می‌یابند و مورد استفاده قرار می‌گیرند و سیاست تثبیت قیمت‌های مجلس شورای اسلامی و دولت جمهوری اسلامی ایران را رعایت می‌کنند، هشتاد و دو و نیم درصد (۸۲/۵٪) تعیین می‌گردد.

نظر به احتمال قطع گاز شهری در برخی از روزهای سال و لزوم اتخاذ تدابیر لازم در جهت سرویس دهی منظم شبکه حمل و نقل عمومی به مردم، وزارت کشور می‌تواند در سال ۱۳۸۵ تا سقف ۵ درصد از اتوبوس‌های جدید شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه را به صورت دیزلی تأمین نماید.

بدیهی است نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران نیز متکلف به شماره گذاری اتوبوس‌ها مطابق با سهمیه فوق‌الذکر است.

دستور العمل نحوه واگذاری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی شهرها و بهره‌برداری آن

فصل اول - تعاریف:

ماده ۱ - برخی عبارات که در این دستور العمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است.

نام دستگاه	عنوان طرح	مبلغ اعتبار
سازمان شهرداریها و دهیاریهای وزارت کشور	خرید (۲۵۰۰۰) دستگاه اتوبوس درون شهری	۷۰۰۰۰۰۰۰۰
سازمان شهرداریها و دهیاریهای وزارت کشور	پارانه سوه تسهیلات بانکی توسان خودروهای فرسوده	۷۰۰۰۰۰۰۰۰



شرایط کشور و فن آوری روز:

ب) ارائه گزارش در خصوص نقاط ضعف ماشین آلات به کمیته فنی تحویل، به منظور اصلاح و برطرف نمودن معایب

ج) مراجعه به اتوبوسرانی‌ها به منظور بررسی عملکرد آنها در خصوص موارد ذیل و گزارش آن به سازمان:

۱- نحوه سرویس و نگهداری اتوبوسها

۲- نحوه بهره‌برداری و کارکرد اتوبوسها

۳- بازدید از اتوبوسهای متوقف و تحت تعمیر و بررسی علت توقف یا تعمیر

۴- نحوه اجرای طرح مراقبت وضعیت (CM)

بخش غیردولتی: اشخاص حقوقی یا حقیقی می‌باشند که براساس آیین‌نامه مربوط زیر نظر اتوبوسرانی نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل مسافر در شهرها و حومه آنها اقدام می‌نمایند.

تبصره: در هر یک از استانها یک نفر کارشناس مجرب در ماشین‌آلات به عنوان نماینده شورای هم‌تا مسئول طرح بهره‌برداری و نگهداری پیوسته سامانه اتوبوسرانی تعیین می‌گردد.

فصل دوم - کلیات:

ماده ۲- خرید اتوبوس مورد نیاز اتوبوسرانی توسط سازمان و براساس مشخصات فنی ارائه شده کمیته فنی عملیاتی صورت می‌پذیرد.

تبصره ۱: کمیته فنی عملیاتی تعیین مشخصات فنی اتوبوسها، و کمیته فنی تحویل نظارت بر روند تحویل آنها از کارخانه به لحاظ انطباق اتوبوسهای تحویلی با مشخصات فنی ابلاغی را برعهده دارند.

تبصره ۲: به منظور فراهم نمودن امکان یسببایی اتوبوسرانی‌ها از لحاظ آموزش فنی و نیز تامین قطعات و لوازم یدکی، سازمان موظف است در قراردادهای منعقد شده با کارخانجات خودروساز از محل ۱٪ سهم آموزش پیش بینی در قراردادهای نسبت به موارد ذیل اقدام نماید:

الف) آموزش کارکنان فنی، معاونان و مدیران اتوبوسرانی‌ها با حضور اساتید مجرب داخلی و خارجی.

ب) تشکیل بانک قطعات و لوازم یدکی بر مصرف اتوبوسها

ماده ۳- تعیین نوع خودرو مورد نیاز اتوبوسرانی‌ها اعم از دیزلی یا گاز طبیعی سوز، اتوبوس، مدی‌بوس و میثی‌بوس، برحسب وضعیت شهرها و نحوه توزیع آن توسط وزارت کشور یا همکاری اتحادیه تهیه و اعلام می‌گردد.

تبصره: توزیع اتوبوس گاز طبیعی سوز براساس ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه در ۸ شهر دارای هوای آلوده صورت می‌پذیرد. چنانچه در سایر شهرها امکان بهره‌برداری از جایگاههای سوخت CNG برای اتوبوسها فراهم گردد، اتوبوس گاز طبیعی سوز به آنها نیز تحویل خواهد گردید.

ماده ۴- وزارت کشور ناظر بر عملکرد اتوبوسرانی‌ها بوده و اتوبوسرانی‌ها موظفند ضمن رعایت کلیه آیین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط ابلاغی وزارت کشور، گزارش ۶ ماهه از عملکرد اتوبوسرانی در بخش‌های مختلف اعم از تحویل اتوبوس، برنامه‌ریزی، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری و عملکرد بخش غیردولتی تهیه و به وزارت کشور ارائه نمایند.

ماده ۵- بخش غیردولتی که براساس آیین‌نامه مربوطه تحت نظارت اتوبوسرانی، نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر در شهرها اقدام می‌نماید، مشمول کلیه ضوابط و خدمات مندرج در این آیین‌نامه برای ناوگان می‌گردد.

تبصره: سازندگان اتوبوس موظفند تحت نظر وزارت کشور حداقل به تعداد دو برابر تعداد اتوبوس خریداری شده توسط وزارت کشور، رانندگان و سروس کاران مربوطه معرفی شده را آموزش دهند و در صورت موفقیت آموزش دیدگان، گواهی آموزش و تایید صلاحیت رانندگی با اتوبوس مورد نظر را صادر نمایند و این موضوع جزو لاینفک قرارداد است. کمیته فنی تحویل، بر روند آموزش و تحویل اتوبوس به رانندگان آموزش دیده مورد نظر نظارت کرده و تخلفها را به سازمان گزارش خواهد نمود. بدیهی است اتوبوسرانی فقط توسط افراد آموزش دیده و دارای صلاحیت مذکور، می‌تواند اتوبوس را تحویل بگیرد.

فصل سوم - تامین اتوبوس اتوبوسرانی‌های شهری کشور:

ماده ۶- سازمان براساس اعتبارات تخصیصی در بودجه سنواتی کل کشور برای توسعه ناوگان اتوبوسرانی شهرها موظف به خرید و تخصیص اتوبوس برای اتوبوسرانی‌ها می‌باشد.

تبصره ۱: اتوبوسرانی‌ها موظف به رعایت ضوابط و مقررات ابلاغی وزارت کشور در ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر به شهروندان توسط ناوگان ملکی و خصوصی اتوبوسرانی‌ها می‌باشند.

تبصره ۲: اتوبوسرانی‌ها برای تحویل اتوبوس‌های واگذاری موظف به پرداخت سهم شهرداری از قیمت اتوبوس که براساس تصویب‌نامه مربوطه به وزارت کشور ابلاغ می‌شود، می‌باشند. (میزان آن دو سال ۱۳۸۵ براساس حصه مربوطه ۱۷/۵٪ قیمت اتوبوس تعیین گردیده است) که در وجه سازمان پرداخت می‌گردد.

تبصره ۳: اتوبوسرانی‌ها موظف به بهره‌برداری حداقل به مدت ۱۰ سال از اتوبوس‌های تخصیص یافته به آنها می‌باشند. وضعیت بهره‌برداری از اتوبوس‌ها پس از ۱۰ سال استفاده از آنها منوط به تائید امکان بهره‌برداری از اتوبوس‌های یاد شده توسط کمیته فنی عملیاتی می‌باشد.

تبصره ۴: از رده خارج نمودن اتوبوس‌های فرسوده منوط به تایید عدم امکان بهره‌برداری از اتوبوس‌های یاد شده توسط کمیته فنی عملیاتی و رعایت ضوابط و دستورالعمل‌های از رده خارج نمودن اتوبوس‌های فرسوده می‌باشد.

ماده ۷- در صورت تایید عدم امکان بهره‌برداری از اتوبوس بدلیل فرسوده بودن (ملکی و خصوصی) به ازای هر سه دستگاه اتوبوس فرسوده که از رده خارج می‌گردد یک دستگاه اتوبوس نو توسط سازمان بشو اخذ وجه جایگزین می‌گردد.

تبصره: از رده خارج نمودن اتوبوس فرسوده منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط راهنمایی و رانندگی شهر ذیربط می‌باشد.

فصل چهارم - بهره‌برداری اتوبوس توسط اتوبوسرانی‌ها:

ماده ۸- مسئولیت ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان توسط کلیه ناوگان اتوبوسرانی (خصوصی و ملکی) برعهده اتوبوسرانی‌ها می‌باشد و سازمانهای اتوبوسرانی موظفند ضمن تامین امکان بهره‌برداری ناوگان ملکی اتوبوسرانی، نظارت بر





بهره‌برداری از ناوگان خصوصی را نیز برعهده داشته باشند.

تبصره ۱: با توجه به ضرورت اصلاح ساختار سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی توسط شهرداری‌ها با همکاری شورای اسلامی شهرها، اتوبوسرانی‌ها موظفند ضمن اجرا و رعایت تمهیدات ابلاغی وزارت کشور، نسبت به کاهش هزینه‌های جاری اتوبوسرانی‌ها، اصلاح نحوه قیمت‌گذاری خدمات حمل‌ونقل عمومی توسط اتوبوس براساس دستورالعمل ابلاغی وزارت کشور و اخذ مصوبه شورای اسلامی شهرها اقدام نمایند.

تبصره ۲: با توجه به بالا بودن هزینه بیمه شخص ثالث اتوبوس برای اتوبوسرانی‌ها، سازمان ضمن تأمین اعتبار مربوطه می‌بایست نسبت به تأسیس صندوق بیمه ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافر و یا پوشش بیمه لحظه‌ای نسبت به فراهم نمودن شرایط و تسهیل امکان بیمه شخص ثالث ناوگان حمل‌ونقل عمومی اقدام نماید. همچنین پیگیری لازم برای کاهش نرخ بیمه تأمین اجتماعی از ۳۴٪ به ۱۲٪ مطابق سایر شغل‌های خدماتی انجام دهد.

تبصره ۳: سازمان موظف است همه امور مربوط به اعتبارات جاری و عمرانی اتوبوسرانی‌ها را تا حصول نتیجه نهایی و واريز وجه به حساب اتوبوسرانی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و وزارت امور اقتصاد و دارایی پیگیری نماید.

ماده ۹- شهرداری شهرهای دارای سامانه اتوبوسرانی موظفند ضمن اجرای تمهیدات پیش‌بینی در این نامه اجرایی جزء ۱۰ بند (ب) تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور نسبت به انجام اقدامات ذیل با هماهنگی وزارت کشور براساس شرح خدمات مصوب شورایی و حتی‌الامکان توسط مشاورین و پیمانکاران ذصلاح و یا مهندسین عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان (دارای تخصص ترافیک)، انجام دهند و سازمان موظف به نظارت بر حسن اجرای آن می‌باشد:

۱. سازماندهی مناسب در ساختار نیروی انسانی در جهت کاهش هزینه‌های جاری و افزایش بهره‌وری؛
۲. سازماندهی مناسب در ساختار تجهیزات و ناوگان اتوبوسرانی؛

۳. برآورد انتظارات مسافران و افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی از نظر کمی و کیفی از قبیل: بهبود شرایط داخلی و ظاهری ناوگان، بهبود نظم برنامه زمانی حرکت آنها، کاهش تأخیر و کاهش مدت زمان انتظار در ایستگاه یا تنظیم بهینه سرخطه زمانی، کاهش زمان دسترسی به ایستگاه اتوبوس از طریق دوچرخه‌سواری یا ایجاد توقفگاه دوچرخه در ایستگاه و دوچرخه‌بر، در جلو اتوبوس برای حمل و نقل ترکیبی، افزایش سرعت متوسط جابجایی با اتوبوس، استفاده از اتوبوس کم‌ارتفاع یا قابل استفاده معلولان و سایر روش‌های نوین یا بهینه بهره‌برداری و در نتیجه افزایش حداقل ۲۰ درصد تعداد مسافران یا مدیریت مناسب؛

۴. نصب ایستگاه و سرانه مناسب و تأییدی استاندارد یا اطلاعات لازم در ایستگاه و انتقال ایستگاه به پهلوگاه معابر؛
۵. مدیریت تعمیرگاهی و کاهش میزان خرابی دستگاه‌ها یا کنترل‌های منظم دورهای؛

۶. نصب تجهیزات رفاهی داخل اتوبوس‌ها نظیر کولر، رادیو، تلویزیون و بلندگو و سامانه نمایشگر و اعلام صوتی ایستگاه و مسیر

و رفع معایب رفاهی؛

۷. فراهم نمودن شرایط لازم برای اجرای طرح مراقبت وضعیت ماشین آلات از طریق آنالیز روغن (CM)؛

۸. تعیین و تشکیل تیم فنی به منظور بازرسی و کنترل سرویس و نگهداری و تعمیر اتوبوس‌ها و چگونگی اجرای طرح (CM)؛

۹. تأمین فضای سرویس‌شده به عنوان ابزار فنی قطعات و رعایت شرایط کامل انبارداری؛

۱۰. مطالعه و طراحی پارک سواره‌های با ظرفیت ۳ تا ۱۰ مسیر اتوبوسرانی با خدمات و امکانات جانبی؛

۱۱. ایجاد ایستگاه کنار توقفگاه‌های طبقه‌بندی و سرویس منظم در مسیرهای عبوری از پارکسوارها و توقفگاه‌های عمومی؛

۱۲. مطالعه، طراحی و احداث تعمیرگاه و توقفگاه استاندارد اتوبوس شهری با ظرفیت حداقل ۳۰۰ دستگاه با امکانات جانبی و تجهیزات کارگاهی لازم بویژه جهت استفاده بخش فرودانی؛

۱۳. مطالعه امکان‌سنجی و اخذ مجوز تأسیس آموزشگاه یا ایجاد رشته تحصیلی در هنرستان فنی یا کارودانش به منظور جذب و تربیت نیروی انسانی مورد نیاز اتوبوسرانی در مرکز استان؛

۱۴. خرید، نصب و بهره‌برداری از سامانه کارت پلیت؛

۱۵. تجهیز ایستگاه‌های اتوبوس به سامانه نمایشگر و اعلام صوتی ایستگاه و مسیر اتوبوس؛

۱۶. مطالعه، طراحی و راه‌اندازی تعمیرگاه مخصوص اتوبوس‌های گازسوز در شهرهای دارای گاز شهری؛

۱۷. تجهیز نمودن تعمیرگاه مرکزی اتوبوسرانی به ابزار و تجهیزات پیشرفته تعمیرگاهی بر حسب نوع اتوبوس بویژه کامیونت برای تعمیرگاه‌سوار و امداد؛

ماده ۱۰: وزارت کشور موظف است تمهیدات لازم برای عملیاتی نمودن نتایج مطالعات جامع ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک شهری و سایر مطالعات موردی برای سامانه اتوبوسرانی را با همکاری شهرداری‌ها فراهم نماید.

تبصره ۱: شورایی موظف است حداکثر ۲ ماه پس از ابلاغ این دستورالعمل شاخص‌های ارزیابی کمی و کیفی اتوبوسرانی‌ها را تهیه و ابلاغ نماید.

تبصره ۲: سازمان موظف است از طریق پایش شاخص‌های ابلاغی برای اتوبوسرانی‌ها، گزارش‌های ۳ ماهه به وزارت کشور و ۶ ماهه به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارسال نماید.

ماده ۱۱: داورهایی مدیران اتوبوسرانی براساس عملکرد آنها و کارایی اتوبوسرانی‌ها براساس این دستورالعمل و بهره‌وری اتوبوسرانی، توسط سازمان یا اعزام کارشناس متخصص و به صورت سرزده یا اعطای امتیازات مثبت و منفی و حمایت‌های لازم انجام خواهد شد.

فصل پنجم- تعمیر و نگهداری اتوبوس توسط اتوبوسرانی‌ها؛
ماده ۱۲: به منظور استفاده بهینه از امکانات موجود، اتوبوسرانی‌ها موظفند شرایطی فراهم نمایند تا تعمیر و نگهداری اتوبوس‌ها بگونه‌ای صورت گیرد تا امکان بهره‌برداری کامل از کل ناوگان اتوبوسرانی در شهرها در طول دوران بهره‌برداری ممکن باشد.

فصل پنجم- تعمیر و نگهداری اتوبوس توسط اتوبوسرانی‌ها؛
ماده ۱۳: به منظور استفاده بهینه از امکانات موجود، اتوبوسرانی‌ها موظفند شرایطی فراهم نمایند تا تعمیر و نگهداری اتوبوس‌ها بگونه‌ای صورت گیرد تا امکان بهره‌برداری کامل از کل ناوگان اتوبوسرانی در شهرها در طول دوران بهره‌برداری ممکن باشد.

۱۴. خرید، نصب و بهره‌برداری از سامانه کارت پلیت؛

۱۵. تجهیز ایستگاه‌های اتوبوس به سامانه نمایشگر و اعلام صوتی ایستگاه و مسیر اتوبوس؛



تبصره ۱: سازمان باید در قراردادهای منعقد با کارخانجات طرف قرارداد برای تأمین اتوبوس مورد نیاز اتوبوسرانی‌ها، شرایطی فراهم نماید تا کارخانجات طرف قرارداد، در طول حداقل ۲ سال دوران ضمانت و ۱۵ سال خدمات پس از فروش، تأمین قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز را تعهد نماید.

تبصره ۲: وزارت کشور موظف است سالانه اعتبار یارانه بلیت اتوبوسرانی‌ها و خرید نوزام و قطعات یدکی اتوبوسرانی‌ها در بودجه ستونی پیشنهاد و پس از تخصیص بین اتوبوسرانی‌ها توزیع نماید.

ماده ۱۳: باید تدابیر لازم به نحوی اتخاذ شود که برای هر شهر با توجه به شرایط اقلیمی، شیب و فراز، شرایط تعمیر و نگهداری، با در نظر گرفتن قدرت و سرعت و امکانات جانبی لازم برای اتوبوس‌ها، از تنوع در واگذاری اتوبوس جلوگیری گردد تا از مشکلات تأمین قطعات و تعمیر و نگهداری و انبارداری مضاعف پیشگیری شود.

ماده ۱۴: این دستورالعمل در ۱۲ ماده و ۱۵ تبصره به تصویب هیأت محترم نمایندگان ویژه رئیس جمهور رسید.

دستور العمل واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از خطوط اتوبوسرانی شهری و حومه شهری به بخش غیردولتی

فصل اول - تعاریف:

ماده ۱- برخی عبارات که در این دستورالعمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است:

شورای عالی: شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. سازمان، سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور.

اتوبوسرانی: سازمان اتوبوسرانی یا شرکت واحد اتوبوسرانی شهری و حومه‌ای با اساسنامه مصوبه زیر نظر شهرداری شهرها است و مسئولیت هدایت، نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارد.

اتحادیه: اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور.

بخش غیردولتی: اشخاص حقوقی یا حقیقی می‌باشد که براساس دستورالعمل مربوطه و نیز شرایط مندرج در فصل دوم این دستورالعمل، زیر نظر اتوبوسرانی نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر در شهرها و حومه آنها اقدام می‌نمایند که به نام‌های متقاضی (قبل از واگذاری اتوبوس و خط) و بهره‌بردار (بعد از واگذاری اتوبوس و خط) خوانده می‌شود.

کمیته‌های فنی: کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه گانه زیر را برعهده دارند:

- الف) سفارش دهی (کمیته سفارش)
 - ب) تحویل گیری (کمیته تحویل)
 - ج) نظارت و پایش عملیات بهره‌برداری (کمیته عملیات)
- وظایف کمیته‌ها در دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی‌ها و بهره‌برداری آن آمده است.

فصل دوم - شرایط متقاضیان غیر دولتی

ماده ۲- متقاضی حقوقی (خصوصی و تعاونی) بایستی دارای شرکت یا شماره ثبت شده در اداره ثبت شرکت‌ها با موضوع فعالیت ارائه خدمات حمل و نقل مسافر باشد.

ماده ۳- هر گونه سرمایه‌گذاری، بهره‌برداری و اشتغال به کار کارکنان دولت و همچنین شرکا و سهامداران شرکت‌های وابسته به دولت، شهرداری‌های و شرکتها یا سازمان اتوبوسرانی مادام که به خدمت در دستگاههای مربوط اشتغال دارند ممنوع می‌باشد.

ماده ۴- واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی توسط اشخاص حقیقی و حقوقی مستلزم رعایت شرایط ذیل برای کارکنان و رانندگان غیردولتی می‌باشد.

- داشتن حداقل ۲۳ سال سن

- داشتن گواهی کاردانی یا دیپلم فنی و حرفه‌ای یا کاردانش مرتبط و حداقل دیپلم

- داشتن برگ پایان خدمت یا معافیت از خدمت وظیفه عمومی

- دارا بودن گواهینامه معتبر رانندگی برای رانندگان که حتی الامکان دو سال و در شرایط استثنایی، و کمبود راننده حداقل ۱ سال از تاریخ دریافت آن گذشته و موفق به اخذ گواهی صلاحیت رانندگی با اتوبوس از اتوبوسرانی گردیده‌اند.

- داشتن تأهل

- تابعیت جمهوری اسلامی ایران

- نداشتن سوء پیشینه

- عدم اشتغال به فساد اخلاقی

- ارائه گواهی صحت بدنی و فکری و عدم اعتیاد به مواد مخدر و مشروبات الکلی

- التزام به رعایت شئون اسلامی

- نداشتن شغل دیگر

تبصره ۱: برای هر ۲ سال تجربه رانندگی اتوبوس شهری، یک سال و حداکثر ۱۰ سال از میزان حداقل تحصیلات مطلوب (کاردانی فنی مرتبط) می‌توان کاست مشروط بر آنکه از سواد پنجم دبستان یا گواهی پایانی دوره تهنیت سواد آموزی کمتر نشود.

تبصره ۲: برای اشخاص حقوقی متقاضی، ارائه گواهی عدم سوء پیشینه کیفری موثر، عدم سوء شهرت و عدم اعتیاد به مواد مخدر و مشروبات الکلی از مراجع ذیصلاح برای اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل ضروری می‌باشد.

فصل سوم - مقررات و شرایط عمومی واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی شهر و حومه توسط بخش غیردولتی

الف) واگذاری اتوبوس به بخش غیردولتی:

ماده ۵- تعداد و نوع اتوبوسهای جدید واگذاری به اتوبوسرانی‌ها توسط وزارت کشور اعلام می‌شود. اتوبوسرانی‌ها موظف هستند حداقل ۶۰٪ از اتوبوسهای تحویلی و ۳۰٪ خطوط را با رعایت شرایط مندرج در قوانین و مقررات مرتبط، به متقاضیان غیردولتی واگذار نمایند.

ماده ۶- در واگذاری اتوبوسهای نو به متقاضیان غیردولتی، در تعیین میزان سهم متقاضی از قیمت اتوبوس، ملاک تصویب نامه ابلاغی مربوطه به وزارت کشور می‌باشد. (میزان آن در سال ۱۳۸۵ براساس مصوبه مربوطه ۱۷/۵٪ قیمت اتوبوس تعیین گردیده است) که در وجه سازمان پرداخت می‌گردد.

ماده ۷- چگونگی واگذاری اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانی‌ها به متقاضیان غیر دولتی، بر اساس شرایط مندرج در این آیین نامه





می باشد.

تبصره ۱: تعداد، قیمت و نوع اتوبوسهای ملکی موجود و قابل واگذاری اتوبوسرانی ها و نحوه واگذاری براساس تصویب هیئت مدیره مجمع و شورای شرکت یا سازمان تعیین می گردد.

تبصره ۲: در واگذاری اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانیها رعایت این نامه مالی و معاملاتی اتوبوسرانی مربوطه الزامی می باشد و تا زمانی که این نامه عالی و معاملاتی خاصی برای اتوبوسرانی به تصویب نرسیده است، این نامه مالی و معاملاتی شهرداری ملاک عمل خواهد بود. اتوبوسرانی موظف است در راستای رعایت ماده ۶ این دستورالعمل برای اتوبوسهای ملکی مورد واگذاری به بخش خصوصی، سهم مقرر که در ماده ۶ این دستورالعمل تعیین می گردد را از متقاضی اخذ و مابقی بابت یارانه تسهیلات دولت برای دوران تعهد کسر می گردد.

تبصره ۳: اتوبوسرانی ها در واگذاری اتوبوسهای ملکی به بخش غیردولتی مجاز به واگذاری اتوبوسهای ملکی بالای ۷ سال عمر مفید به متقاضیان بخش غیردولتی نمی باشند.

تبصره ۴: در خصوص واگذاری اتوبوسهای ملکی زیر ۷ سال عمر مفید به متقاضیان بخش غیردولتی، امکان بهره برداری اتوبوسهای فوق پس از ۱۰ سال فعالیت اتوبوس از تاریخ تولید منوط به تأیید کمیته فنی عملیاتی در امکان بهره برداری از اتوبوسهای یاد شده می باشد.

ماده ۸ - واگذاری اتوبوس و بهره برداری خطوط اتوبوسرانی به بخش غیردولتی براساس این آیین نامه به متقاضیان صورت می گیرد. اتوبوسرانی در شرایط یکسان اولویت های ذیل را در واگذاری اتوبوس و خطوط رعایت می نماید.

۱- در واگذاری اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی، متقاضیان حقوقی در اولویت واگذاری نسبت به متقاضیان حقیقی می باشند.

۲- در واگذاری به متقاضیان حقوقی اولویت با بخش تعاونی می باشد.

۳- برای متقاضیان حقیقی، کارکنان و رانندگان واحد شرایط اتوبوسرانی و شهرداری که تعدیل می شوند در اولویت می باشد. بدیهی است تعاونی های متشکل از نیروهای تعدیل شده بالاترین اولویت را دارند.

۴- خانواده های معظم شهدا، جانبازان، آزادگان و ایثارگران که در زمان نقاضا دارای شغل نباشند.

تبصره: در واگذاری خطوط به متقاضیان، اولویت با متقاضیانی است که نقاضای بهره برداری از کل تعداد سقف اتوبوس تعیین شده در آن خط را دارند. در صورتیکه تعداد متقاضیان اتوبوس بخش غیردولتی کمتر باشد، بهره برداری از آن خط بتدریج واگذار خواهد شد.

ماده ۹ - واگذاری اتوبوس به متقاضیان مستلزم معرفی رانندگان واجد شرایط مندرج در ماده ۴ می باشد. برای تحویل هر یک دستگاه اتوبوس باید حداقل یک راننده و حتی الامکان دو راننده معرفی گردد. بدیهی است برای تحویل هر اتوبوس رانندگان آموزش دیده برای همان اتوبوس باید معرفی و اعزام شوند.

تبصره ۱: اتوبوسهایی که بوسیله متقاضیان بخش خصوصی در خطوط واگذار شده مورد استفاده قرار می گیرند باید بوسیله رنگ بدنه و یا علائم ویژه ای از اتوبوسهای ملکی سازمان متمایز و مشخص

گردند.

تبصره ۲: اتوبوسهای واگذاری باید توسط متقاضی به تجهیزات ایمنی، اطفاء حریق و جمیع کمک های اولیه مجهز باشد استفاده بدون تجهیزات مذکور ممنوع است.

تبصره ۳: هرگونه اقدام تبلیغاتی بوسیله اتوبوسهای واگذاری بایستی براساس ضوابط و مقررات جاری که از طرف اتوبوسرانی محل اعلام می شود، صورت گیرد.

ب) بهره برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی توسط

بخش غیردولتی

ماده ۱۰ - متقاضیان بخش غیردولتی که اتوبوس نو از اتوبوسرانی ها تحویل گرفته اند از محل استهلاک بارانه های اختصاصی دولت برای هر دستگاه اتوبوس مکلف به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری به مدت ۱۰ سال در خطوطی که اتوبوسرانی اعلام می نماید می باشند.

تبصره ۱: در خصوص متقاضیان بخش غیردولتی که از اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانیها تحویل گرفته اند با توجه به عمر مفید ۱۰ سال بهره برداری از اتوبوسها، دوران تعهد متقاضیان بخش غیردولتی برای ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری در خطوط ابلاغی توسط اتوبوسرانی با رعایت تبصره ۴ ماده ۷ این دستورالعمل به تناسب عمر ناوگان واگذاری و توافق بین متقاضی و اتوبوسرانی تعیین می گردد.

تبصره ۲: چنانچه بهره بردار و یا بعد از فوت، وارث قانونی وی به هر علتی نخواهند و یا نتوانند به تعهدات تعیین شده در طول زمان مذکور عمل نمایند، اتوبوسرانی می تواند به تناسب زمان خدمات انجام شده و مدت باقیمانده تعهدات بهره بردار، از مبلغ کمک اعطایی دولت، از بابت واگذاری اتوبوس رفقی را تعیین و از بهره بردار و یا وارث قانونی وی اخذ و اسناد مالکیت اتوبوس به آنها منتقل گردد و یا با تحصیل نظر کارشناس رسمی دادگستری نسبت به تعیین ارزش روز اتوبوس، واگذاری اقدام و با تأدیه حداکثر ۲۰٪ قیمت تعیین شده روز توسط کمیته فنی عملیاتی به بهره بردار و یا وارث قانونی وی به عنوان سهم برداختی متقاضی، اتوبوس موصوف را از تصرف آنان خارج نماید.

تبصره ۳: در صورتیکه ارائه خدمات کمی و کیفی مناسب توسط بهره برداران به هر علتی مانند وقوع تصادف و یا تعمیرات اساسی از اختیار راننده خارج گردد، حداکثر زمان توقف خدمات تا مدت دوماه پذیرفته خواهد بود. در صورت توقف بیش از ۲ ماه نیز در صورتیکه در طول مدت تعهدات، توقف خدمات بیش از یک بار در سال تکرار شود اتوبوسرانی براساس مفاد تبصره ۲ این ماده اقدام می نماید.

ماده ۱۱ - مسیر، خط، تعداد و محل ایستگاهها، زمانبندی حرکت، شروع و خاتمه ساعات کاری خدمات رسانی توسط اتوبوس در خطوط واگذار شده به بخش خصوصی منطبق با برنامه های اتوبوسرانی می باشد و کلیتاً توسط اتوبوسرانی به بهره بردار ابلاغ می گردد. هرگونه تغییر در موارد فوق و برنامه های تعیین شده یا ابلاغ اتوبوسرانی خواهد بود. اتوبوسرانی می تواند عنداللزوم با اعلام قبلی به بهره بردار، برنامه جدیدی را با توجه به توان و تعهدات بهره بردار برای اجرا ابلاغ نماید.

تبصره ۱: تعداد اتوبوسهای هر خط براساس نیاز و مبتنی بر



بررسیهای کارشناسی، با پیشنهاد اتوبوسرانی و تأیید هیات مدیره تعیین می‌گردد. اتوبوسرانی جهت ایجاد انگیزه و رقابت در ارائه خدمات بهینه برای جایجایی مسافر می‌تواند در هر خط و در حد سقف تعیین شده اتوبوس، با متقاضیان متعدد بطور همزمان عقد قرارداد نماید.

تبصره ۲- در صورتی که به هر علتی تعداد اتوبوسهای فعال در طول خطوط واگذاری از تعداد تعیین شده در تبصره ۱ این ماده کاسته شود و یا در اثر عدم رعایت مفاد مندرج در این ماده خدمات رسانی دچار اختلال گردد، اتوبوسرانی با اعلام قبلی به بهره‌بردار یا بهره‌برداران می‌تواند موقتاً بطور مشترک با سایر متقاضیان به بهره‌برداری از خطوط واگذار شده اقدام نماید. در صورتی که بهره‌بردار به این امر اعتراض نماید موضوع در کمیته رسیدگی به تخلفات و حل اختلاف موضوع ماده ۱۷ این آیین نامه مطرح و برابر تصمیمات متخذه اقدام خواهد شد.

ماده ۱۲- خطوط واگذاری به بخش غیردولتی توسط اتوبوسرانی‌ها اعلام می‌گردد.

در واگذاری بهره‌برداری از خطوط به متقاضیان، خطوطی که دارای حجم مسافر و نرخ کرایه سفر بیشتری در زمان تقاضا باشند در اولویت می‌باشد. متقاضی با توجه به شرایط زمان واگذاری می‌تواند مناسب‌ترین خط/ خطوط اعلام شده فوق را انتخاب و پس از پیشنهاد به اتوبوسرانی و تأیید آن در هیات مدیره نسبت به عقد قرارداد اقدام نماید.

ماده ۱۳- نرخ کرایه حمل مسافر در خطوط واگذاری در زمان عقد قرارداد تعیین می‌شود، نرخ مزبور بر اساس ابلاغیه وزارت کشور محاسبه و قبل از عقد قرارداد باید به تصویب شوراها یا شورای شهر برسد. نحوه پرداخت کرایه تعیین شده توسط مسافرین بصورت نقدی می‌باشد. هرگونه افزایش در نرخ کرایه جایجایی مسافر برای سال بعد منوط به ارائه پیشنهاد بهره‌بردار تا پایان بهمن ماه به اتوبوسرانی و ارائه پیشنهاد توسط اتوبوسرانی به شورای شهر و تصویب و ابلاغ نرخ کرایه توسط شورای اسلامی شهر قبل از پایان سال می‌باشد. نرخ کرایه مصوب برای بهره‌برداران لازم الاجرا می‌باشد.

تبصره ۱: برای ایجاد انگیزه و تشویق بخشی غیردولتی در فعالیت در ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری شورای اسلامی شهرها می‌تواند برای بهره‌برداران بخش خصوصی نرخ جایجایی مسافر در شهرها را حداکثر به میزان ۲۰٪ نسبت به نرخ جایجایی مسافر توسط ناوگان ملکی اتوبوسرانی شهرها افزایش دهد.

تبصره ۲: استفاده از بلیط یا هر مکانیزم قابل قبول دیگر برای اخذ کرایه منوط به پیشنهاد بهره‌بردار و تأیید اتوبوسرانی می‌باشد.

ماده ۱۴- اتوبوسرانی‌ها مکلف هستند اعتبارات اختصاصی برای بخش خصوصی در بودجه سنواتی کشور از محل اعتبار خرید قطعات و لوازم یدکی، پاراند اتوبوسرانیها و اجرای خطوط شبانه اتوبوسرانی ابلاغی وزارت کشور (سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور) را متناسب با تعداد ناوگان و خط واگذاری شده، درون شهری یا حومه‌ای بودن خط، طول خط و حجم مسافر روزانه، بین بهره‌برداران بخش خصوصی توزیع نمایند.

ماده ۱۵- اتوبوسرانی موظف است بعد از خاتمه تعهد بهره‌بردار که در ماده ۱۰ تعیین شده در صورت درخواست بهره‌بردار، مشروط

بر رضایت از عملکرد وی ترتیبی اتخاذ نماید که بهره‌بردار همچنان ارائه خدمات خود را براساس روند گذشته یا با تغییرات لازم و سبب، در مسیر تعیین شده ارائه نماید.

تبصره ۱: چنانچه برای بهره‌بردار پس از پایان مدت تعهد به لحاظ فرسوده بودن اتوبوس واگذاری شده، براساس تأیید کمیته فنی عملیاتی امکان ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر با اتوبوس میسر نباشد، بهره‌بردار با از رده خارج نمودن اتوبوس فرسوده مطابق آیین نامه مربوطه می‌تواند نسبت به دریافت اتوبوس جدید مطابق شرایط این آیین نامه اقدام نماید.

تبصره ۲: کمیته فنی تحویل و تحول باید سالانه در طول دوران قرارداد با بخش خصوصی، اتوبوسها را بازرسی فنی کامل نماید و در طول دوره نیز بازدید سرزده انجام شود.

ماده ۱۶- متقاضی غیردولتی فعالیت در امور حمل و نقل عمومی مسافر با اتوبوس مکلف به سپردن تعهد رسمی مبنی بر عدم انجام تخلفات موضوع این آیین نامه و قبول تصمیم‌های کمیته انضباطی و رسیدگی به تخلفات و رعایت دستورالعمل‌های صادره می‌باشد.

تبصره: امور زیر از تخلفات بهره‌برداران محسوب می‌شود و مرتکبین تابع تصمیم‌های کمیته‌های انضباطی و رسیدگی به تخلفات خواهد بود:

۱- امتناع از حمل مسافر و یا حمل مسافر با شرایطی خارج از مقررات؛

۲- جایجایی مسافر با اتوبوس در غیر از ساعت، مسیر و خطوطی که اتوبوسرانی تعیین نماید؛

۳- عدم رعایت شئونات اسلامی و اجتماعی؛

۴- عدم انجام کتیک‌های محوله و رعایت مقررات آن؛

۵- ارتکاب به جرم در هنگام اتوبوسرانی یا استفاده از اتوبوس

۶- عدم رعایت نرخ‌های مصوب؛

۷- عدم رعایت آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور، سازمان اتوبوسرانی؛

۸- تکرار تخلفات و اهنمایی و زانندگی؛

۹- نصب و استفاده از وسایل غیرمجاز که مخالف ضوابط و

مقررات اتوبوسرانی باشد؛

۱۰- استفاده از رانندگان غیرمجاز و فاقد کارت شناسایی در اتوبوس‌ها؛

۱۱- کار با اتوبوس بدون گواهی معاینه فنی و گواهی مراقبت وضعیت (CM) معتبر؛

ماده ۱۷- در مواردی که مفاد آیین نامه صریح نبوده و یا تفاسیر متفاوتی از آن وجود داشته باشد، موضوع با عنایت به روح حاکم در توافقنامه قیامین (اتوبوسرانی و بخش خصوصی) و قواعد مسلم حقوقی و در چارچوب قوانین و مقررات جاری در کمیته رسیدگی به تخلفات و حل اختلافات بررسی و اتخاذ تصمیم خواهد شد.

تبصره: کمیته انضباطی و رسیدگی به تخلفات متشکل از ۵ نفر به شرح ذیل می‌باشد:

- نماینده نام‌الاختیار بهره‌بردار

- نماینده نام‌الاختیار اتوبوسرانی با حفظ سمت، دبیر جلسات کمیته

- نماینده شورای اسلامی شهر

- نماینده سازمان



- نماینده مرضی الطرفین بهره‌بردار و اتوبوسرانی (در صورت توافق کارشناس رسمی دادگستری).

رای کمیته یا اکثریت آرا برای طرفین معتبر خواهد بود.

ماده ۱۸: هزینه‌های بهره‌برداری اعم از مالیات، بیمه و عوارض سالیانه و هزینه‌های مربوط به ثبت اسناد برای متقاضیان دریافت اتوبوس و یا بهره‌برداری از خطوط بر عهده متقاضی یا بهره‌بردار است.

تبصره ۱: چنانچه دولت در بودجه‌های سنواتی و یا وزارت کشور، سازمان و یا اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور تمهیداتی برای مالیات، بیمه شخص ثالث، عوارض و سایر هزینه‌های بهره‌برداری پیش‌بینی و عملیاتی نمایند، اتوبوسرانی‌ها مکلف هستند تمهیدات مربوطه را برای ناوگان بخش خصوصی اتوبوسرانی فراهم و ارائه نمایند.

تبصره ۲: اتوبوسرانی جز موارد مندرج در ماده ۶ و ۷ تبصره ۲ ماده ۹ و ماده ۱۹ این آیین‌نامه، تحت هر عنوان، نمی‌تواند میلی عوارض را قیمت تعیین شده از بهره‌بردار اخذ نموده یا در این مورد برای اشخاص تمهید مالی ایجاد نماید.

ج) تعمیر و نگهداری اتوبوس توسط بخش غیردولتی

ماده ۱۹: بهره‌برداران بخش غیردولتی موظفند تعمیر و نگهداری اتوبوسهای واگذاری شده را به گونه‌ای انجام دهند که امکان بهره‌برداری کامل از ناوگان واگذار شده در طول دوران بهره‌برداری تحت نظارت اتوبوسرانی‌ها فراهم گردد.

تبصره ۱: کلیه هزینه‌های تعمیرات، نگهداری، تامین قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری اتوبوس‌های متقاضیان بخش خصوصی بر عهده خریدار اتوبوس می‌باشد.

تبصره ۲: چنانچه دولت، وزارت کشور، سازمان و اتحادیه، شرایط، تسهیلات و یا تمهیداتی برای ضمانت‌نامه تامین قطعات و یا تامین اعتبار برای هزینه‌های تعمیر و نگهداری اتوبوسها برای اتوبوسرانی‌های شهری کشور نمایند، اتوبوسرانی‌ها موظفند شرایط، تسهیلات و تمهیدات یاد شده را همانند اتوبوس‌های ملکی برای اتوبوس‌های بخش غیردولتی نیز تامین و تخصیص نمایند.

تبصره ۳: چنانچه بهره‌برداران بخش خصوصی درخواست استفاده از امکانات تعمیرگاهی اتوبوسرانی برای اتوبوسهای خود نمایند، اتوبوسرانیها در صورت دایر بودن امکانات مورد نیاز می‌توانند خدمات لازم را برای بخش خصوصی در قبال اخذ وجه متناسب (با لحاظ تخفیف) برای بهره‌برداران بخش خصوصی ارائه نمایند.

تبصره ۴: در صورت درخواست بهره‌برداران بخش خصوصی به منظور کاهش هزینه‌ها، اتوبوسرانی می‌تواند در قبال اخذ وجه نسبت به خرید متمرکز لوازم و قطعات بر مصرف اتوبوسها و مواردی نظیر لاستیک و روغن برای اتوبوسهای ملکی و خصوصی اقدام نماید.

تبصره ۵: بهره‌برداران بخش خصوصی موظفند اتوبوسها را در ساعات غیر فعال در طول شبانه‌روز، در نزدیکترین توقفگاه مجاز به خط واگذار شده نگهداری نمایند.

تبصره ۶: به منظور کمک و حمایت از بخش غیردولتی، اتوبوسرانیها می‌توانند با تصویب هیئت مدیره، تخفیفات ویژه در ارائه خدمات تعمیر و نگهداری و سایر خدمات احتمالی و یا تسهیلات

پرداخت اقساطی هزینه‌های تعمیر و نگهداری پیش‌بینی شده در این ماده لحاظ نمایند.

تبصره ۷: بهره‌برداران بخش خصوصی براساس اعلام اتوبوسرانیها به منظور نگهداری بهینه اتوبوسها، موظف به اجرای طرح مراقبت وضعیت ماشین‌آلات (CM) از طریق آنالیز روغن هستند.

تبصره ۸: اتوبوسرانیها موظف به همکاری کامل با بازرسان مراقبت وضعیت و کنترل و سرویس و نگهداری و عملکرد دستگاه و مدیریت (CM) هستند.

ماده ۲۰: چنانچه براساس سیاست‌های دولت موضوع تغییر سوخت اتوبوسهای واگذاری به بخش خصوصی از دیزل به گاز طبیعی فشرده (CNG) الزامی گردد، اتوبوسرانی از محل اعتباراتی که در اختیارش قرار می‌گیرد بدون دریافت هرگونه وجهی از بهره‌بردار باید نسبت به تغییر سوخت مصرفی اتوبوسهای واگذاری اقدام نماید.

در غیر مواقع الزام و در صورت درخواست تغییر اختیاری تغییر سوخت اتوبوس توسط بهره‌بردار می‌تواند با اخذ موافقت اتوبوسرانی به این امر مبادرت ورزد در این صورت کلیه هزینه‌های مربوط به عهده بهره‌بردار می‌باشد.

فصل چهارم - مقررات و شرایط عمومی اسقاط و منع تردد

اتوبوس مورد استفاده بخش غیردولتی

ماده ۲۱: تردد اتوبوس با سن بیش از ۱۰ سال در شهرها تنها در صورت دریافت گواهی هر شش ماه یکبار معاینه فنی و گواهی‌نامه با اعتبار شش ماهه مراقبت وضعیت (CM) ممکن بوده و در غیر این صورت ممنوع خواهد بود.

ماده ۲۲: از ابتدای سال ۸۶ تردد اتوبوس فرسوده، براساس تعریف قانونی آن، به هر شکلی و از هر نوعی در شهرها ممنوع خواهد بود.

ماده ۲۳: ارائه هرگونه خدمات با اتوبوس، میدی باس و مینی‌بوس در شهرها باید تحت نظارت اتوبوسرانی و پس از ارائه گواهی معاینه فنی معتبر ممکن خواهد بود.

ماده ۲۴: اتوبوسهای تحویل شده از سوی کمیته فنی تحویل در هر بار بازرسی کمیته فنی عملیاتی باید علاوه بر کارکرد منظم موتور و اجرای انتقال قدرت، سلامت کارکرد تجهیزات جانی شامل سامانه موقعیت مکانی (GPS)، دوجرخه بر (RACK)، کولر، بخاری، تابلوی متغیر (LED)، بلندگو و اعلام مسیر توسط آن (و سامانه ویژه معلولان و سامانه جمع‌آوری الکترونیکی بیت و در صورت وجود) کنترل شود و گواهی سلامت اتوبوس به علاوه گواهی مراقبت وضعیت و گواهی معاینه فنی هر شش ماه صادر گردد.

ماده ۲۵: اتوبوسرانی‌ها در صورت اختصاص میدی باس و مینی‌بوس از وزارت کشور برای آنها ملزم به رعایت مفاد این دستورالعمل در واگذاری ناوگان به متقاضیان بخش غیردولتی می‌باشند.

ماده ۲۶: این دستورالعمل در چهار فصل و ۲۶ ماده و ۳۱ تبصره به تصویب هیات نمایندگان ویژه رییس جمهور رسید. ضمناً قراردادهای نیی و واگذاری اتوبوس و میدی باس و بهره‌برداری از خطوط از ضوابط لایحه این دستورالعمل می‌باشند.



دستور العمل نحوه تأمین و واگذاری مینی بوس توسط وزارت کشور به بخش غیر دولتی



فصل اول - تعاریف

ماده ۱- برخی عبارات که در این دستورالعمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است:

سازمان: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
اتوبوسرانی: سازمان‌های یا اساسنامه مصوب، زیر نظر شهرداری شهرها می‌باشند که مسئولیت هدایت، نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارند.
بانک عامل: شخص حقوقی که مسئولیت پرداخت تسهیلات و اخذ اقساط را برعهده دارد.

بخش غیر دولتی: شخص حقوقی یا حقیقی می‌باشد که زیر نظر سازمان‌های اتوبوسرانی و با راساً نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر در شهرها اقدام می‌نماید.

کمیته‌های فنی: کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه گانه الف) سفارش دهی ب) تحویل و ج) نظارت و پایش عملیات بهره‌برداری را برعهده دارند. جزئیات کمیته‌ها و وظایف ایشان در "دستورالعمل نحوه واگذاری و بهره‌برداری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی‌ها" آمده است.

فصل دوم - کلیات

ماده ۲- مینی بوس‌های مورد نظر این دستورالعمل براساس توافق بین سازمان و کارخانجات خودروساز به متقاضیان واجد شرایط واگذار می‌گردد.

تبصره ۱: نحوه توزیع مینی بوس موضوع این دستورالعمل براساس درخواست متقاضیان حقوقی و حقیقی و اعلام شهرداری‌ها و اتوبوسرانی، توسط سازمان تعیین شده و متقاضیان به بانک عامل و کارخانجات طرف قرارداد معرفی می‌گردند.

تبصره ۲: واگذاری مینی بوس‌های موضوع این دستورالعمل با اولویت گازسوز یا دوگانه‌سوز می‌باشد. در صورت عدم تولید مینی بوس گازسوز یا دوگانه سوز توسط کارخانجات داخلی، مینی بوس‌های یاد شده بصورت دیزلی واگذار می‌گردد.

فصل سوم - تأمین مینی بوس

ماده ۳: فهرست متقاضیان مینی بوس توسط شهرداری و یا اتوبوسرانی به سازمان اعلام شده و سازمان بر اساس تبصره ۱۲ قانون بودجه و آیین‌نامه اجرایی آن، ضمن هماهنگی لازم با کارخانه‌های خودروسازی برای تأمین ناوگان موردنظر متقاضیان واجد شرایط را به بانک عامل و کارخانه‌های طرف قرارداد، معرفی می‌نماید.

تبصره ۱: سازمان براساس قرارداد منعقد شده با بانک عامل، به ازای هر دستگاه مینی بوس، مکلف به تأمین ۸۰ میلیون ریال تسهیلات برای متقاضیان می‌باشد، که دوره بازپرداخت آن ۷ ساله بوده و ۸ درصد سود تسهیلات اعطایی توسط وزارت کشور در اختیار

بانک عامل قرار می‌گیرد.

تبصره ۲: براساس توافق صورت گرفته با بانک عامل، بانک عامل موظف است علاوه بر تسهیلات موضوع تبصره ۱ این ماده بمنظور تسهیل امکان خرید مینی بوس، به ازای هر دستگاه مینی بوس به متقاضیان ۱۰۰ میلیون ریال تسهیلات با سود ۱۴ درصد اعطا نماید.

تبصره ۳: متقاضیان خرید مینی بوس در صورت از رده خارج نمون هر دستگاه مینی بوس فرسوده، براساس تصویب‌نامه شماره ۴۷۸۴۲/ت/۳۰۵۸۹ مورخ ۱۳۸۳/۸/۲۶ هیأت محترم وزیران، از ۳۰ میلیون ریال تخفیف در قیمت مینی بوس بعنوان کمک بلاعوض بهره‌مند می‌گردند.

تبصره ۴: خارج از رده نمودن مینی بوس‌های فرسوده منوط به تأیید کمیته فنی عملیاتی و ارائه گواهی اسقاط توسط راهنمایی و رانندگی شهر موردنظر می‌باشد.

فصل چهارم - بهره‌برداری مینی بوس

ماده ۴: مسئولیت ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان توسط کلیه ناوگان حمل و نقل عمومی اعم از اتوبوس و مینی بوس، برعهده اتوبوسرانی‌ها می‌باشد و سازمان‌های اتوبوسرانی موظفند با توجه به وضعیت شهرها نسبت به برنامه‌ریزی بهره‌برداری و فعالیت ناوگان مینی بوس تحت نظارت در شهرها در ارائه خدمات بهینه به شهروندان نظارت نمایند.

تبصره ۱: با توجه به اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی توسط شهرداری‌ها یا همکاری شورای اسلامی شهرها، اتوبوسرانی‌ها موظفند نسبت به اصلاح نحوه قیمت‌گذاری خدمات حمل و نقل عمومی یا مینی بوس، میدی باس و اتوبوس براساس دستورالعمل ابلاغی وزارت کشور و با اخذ مصوبه شورای اسلامی شهرها اقدام نمایند.

تبصره ۲: هزینه‌های بهره‌برداری اعم از مالیات، بیمه و عوارض سالیانه و هزینه‌های مربوط به ثبت اسناد برای متقاضیان دریافت مینی بوس اعم از حقوقی و حقیقی، یا بهره‌برداری از خطوط برعهده متقاضی یا بهره‌بردار می‌باشد.

تبصره ۳: چنانچه دولت در بودجه‌های ستوانی و یا وزارت کشور، سازمان یا اتحادیه‌های تمهیداتی برای مالیات، بیمه شخص ثالث، عوارض و سایر هزینه‌های بهره‌برداری پیش‌بینی و عملیاتی نماید، اتوبوسرانی‌ها مکلف هستند تمهیدات مربوطه را برای ناوگان مینی بوس تحت نظارت اتوبوسرانی فراهم و ارائه نمایند.

فصل پنجم - تعهد خدمات و تأمین قطعات و تعمیر و نگهداری مینی بوس

ماده ۵: وزارت کشور در تفاهیم‌نامه یا کارخانجات طرف قرارداد برای تأمین مینی بوس، شرایطی فراهم نماید تا کارخانجات طرف قرارداد در طول حداقل ۲ سال دوران ضمانت و ۱۵ سال خدمات



ماده ۷: اتوبوسرانی‌ها موظفند همکاری لازم را با کمیته فنی عملیاتی که به منظور بازرسی عملکرد مینی‌بوس‌ها و بررسی چگونگی تعمیرات و نحوه سرویس و نگهداری و علت توقف و تحت تعمیر بودن آنها و نحوه اجرای طرح مراقبت وضعیت (CM) دستگاه‌ها مراجعه می‌نمایند، به عمل آورد.

ماده ۸: این دستورالعمل در پنج فصل و ۸ ماده و ۹ تبصره به تصویب هیأت محترم نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور رسید.

پس از ابروش نسبت به تأمین قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز مینی‌بوس‌ها متعهد گردند.

ماده ۹: اتوبوسرانی موظف است همکاری‌های لازم را با کمیته فنی عملیاتی که به منظور بازرسی عملکرد مینی‌بوس‌ها و بررسی چگونگی تعمیرات و نحوه سرویس و نگهداری علت توقف و تحت تعمیر بودن آنها و نحوه اجرای طرح مراقبت وضعیت (CM) دستگاه‌ها مراجعه می‌نمایند، به عمل آورد.



سامانه حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری)

۱- به منظور تسریع در اجرای طرح‌های قطار شهری، ایجاد وحدت رویه، کاهش هزینه‌های اجرا و بومی نمودن صنعت ساخت تجهیزات و واگن‌های قطار شهری، شرکت توسعه حمل و نقل ریلی گسترش پس از انجام تغییرات و اصلاحات لازم، به عنوان مجری طرح قطار شهری کشور انتخاب شد. مجری طرح یاد شده مکلف است با اجرای مفاد تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور ظرف پنج سال آینده بیش از چهارصد کیلومتر قطار شهری در شهرهای بزرگ کشور احداث نماید. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مکلف است اعتبار لازم برای اجرای این تکلیف را به مرور در بودجه‌های سنواتی منظور نموده و پس از مبادله موافقتنامه در اختیار مجری طرح قرار دهد.

(۲۸۰۰/۰۰۰) دستگاه خودروی سواری دوگانه سوز تولید نمایند. ج- وزارت صنایع و معادن ترقیبی اتخاذ نماید تا کارخانجات خودروسازی از ابتدای تیرماه سال ۱۳۸۶ تمامی خودروهای سواری برای مصرف داخلی را دوگانه‌سوز یا با استفاده از موتور پایه گازسوز تولید نمایند.

۲- به منظور صرفه جویی اساسی در منابع عمومی بودجه کشور و رعایت حال مصرف‌کنندگان در جهت توزیع سوخت ارزان قیمت خودروها؛

۳- به منظور نوسازی ناوگان خودروهای کشور و صرفه جویی در مصرف سوخت خودروها و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی، وزارت کشور ظرف پنج سال کلیه خودروهای فرسوده کشور را ضمن اسقاط و امحاء یا خودروهای دوگانه‌سوز یا پایه گازسوز جایگزین نماید. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است برای تسویه دارندگان خودروهای فرسوده به نوسازی خودرو، هر ساله و تا پایان سال ۱۳۸۹ تسهیلاتی در بودجه سالیانه منظور نماید.

الف- وزارت نفت کلیه خودروهای سواری بنزینی کشور را ظرف مدت پنج سال دوگانه‌سوز نماید. بد گونه‌ای که تمامی خودروهای سواری کشور امکان استفاده از گاز طبیعی فشرده را هم داشته باشند.

ب- وزارت صنایع و معادن ترقیبی اتخاذ نماید تا کارخانجات خودروسازی در سال ۱۳۸۵ حداقل دویست و هشتاد هزار

دستورالعمل اجرایی ماده (۵) آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

(از رده خارج کردن خودروهای فرسوده)

ماده ۱- در این آیین‌نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

الف- متقاضی: مالک یا مالکان خودروی فرسوده یا شخص یا اشخاصی که مطابق قانون می‌توانند از طرف مالک یا مالکان برای از رده خارج شدن خودروی فرسوده اقدام کنند.

ب- خودروی جایگزین: خودروی نو گازسوز (دوسوخته یا پایه گازسوز) که به شرح اسقاط خودروی فرسوده به متقاضی تحویل می‌شود.

ج- کارگزار: نماینده خودروساز که نقاضای متقاضیان را دریافت کرده، خودروی فرسوده را تحویل گرفته، خودروی



جایگزین را تحویل داده و متقاضیان را جهت اخذ تسهیلات به واسطه مالی معرفی می‌کند.

د- اسقاط: اعمال تغییرات فیزیکی بر روی خودرو، به صورتی که شرایط قانونی لازم برای ابطال اسناد خودروی فرسوده مطابق قوانین و مقررات مربوط فراهم شود.

ه- واسطه مالی: بانک عامل یا شخص حقوقی که مسئولیت پرداخت تسهیلات و اخذ اسقاط را به عهده دارد. شرایط و تضمینهای پرداخت و وصول اشخاص حقوقی نباید از شرایط و تضمینهای بانک بیشتر باشد.

و- مجری طرح: وزارت کشور.

ز- کارگروه: کارگروه نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده شامل رئیس و دبیر کارگروه، مدیران عامل ایران خودرو، گروه سایپا، بانک یا بانکهای عامل، رؤسای گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و معاون ذی‌ربط سازمان مدیریت و



برنامه‌ریزی کشور می‌باشد. رؤسای گمرک، بانک مرکزی و معاونت راه‌آهنی و رانندگی در موارد ضروری می‌توانند یکی از معاونین خود را به عنوان نماینده تام‌الاختیار معرفی نمایند.

ماده ۳- سن فرسودگی بر اساس تصویب‌نامه شماره ۲۵۲۸۰/ت/۲۰۸۲ ه مورخ ۱۳۸۲/۷/۴ هیئت وزیران به شرح جدول خودروهای فرسوده برای خودروهای سبک تعیین می‌گردد.

تبصره ۱- سقف سنی برای استفاده از تسهیلات لحاظ نمی‌شود.

تبصره ۲- در سال ۱۳۸۹ خودروهای با سن پنج سال کمتر از مقادیر مذکور در این ماده مشمول استفاده از تسهیلات می‌شوند.

تبصره ۳- فقط خودروهایی که قادر به تردد هستند، مشمول استفاده از تسهیلات می‌باشند.

تبصره ۴- حداقل سن فرسودگی کلیه خودروهای دولتی پانزده سال بوده پس از این سن قابلیت فروش یا واگذاری به هیچ نحو را نداشته و مشمول استفاده از تسهیلات نمی‌گردند.

ماده ۳- خودروهای عمومی و پرمصرف برای استفاده از تسهیلات دارای اولویت می‌باشند.

ماده ۴- تسهیلات برای از رده خارج شدن خودروهای فرسوده فقط تا انتهای سال ۱۳۸۹ اعطا می‌شود.

ماده ۵- خودروهای فرسوده تا پایان سال ۱۳۸۹، در صورت دریافت گواهی معاینه فنی مجاز به تردد بوده و از تاریخ ۱۳۹۰/۱/۱ نیروی انتظامی موظف است از تردد این خودروها

تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی و سهم دولت از سود تسهیلات بانکی باشد، کارگزار وجه مربوط را به متقاضی پرداخت می‌نماید. معادل تخفیفات ترجیحی یا استفاده از گواهی اسقاط مربوط تأدیه شده و سهم دولت از سود تسهیلات بانکی توسط دولت به کارگزار پرداخت خواهد شد.

تبصره- سهم هر کارگزار در پرداخت معادل تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی و سهم دولت از سود تسهیلات بانکی به متقاضیان یاد شده، متناسب با سهم خودروی جایگزین تعهد شده که توسط کارگروه تعیین می‌شود می‌باشد.

ماده ۱۱- در صورتی که متقاضی مایل به خرید نقدی خودروی جایگزین باشد، معادل سهم دولت از سود تسهیلات بانکی توسط دولت به کارگزار پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۲- در صورتی که متقاضی مایل به خرید اقساطی خودروی جایگزین باشد، کارگزار اطلاعات و مدارک لازم را برای دریافت تسهیلات بانکی از متقاضیان دریافت کرده و در اعتبار واسطه مالی طرف قرارداد خود قرار می‌دهد.

ماده ۱۳- کارگزار موظف است خودروی جایگزین را به انتخاب متقاضی به وی ارائه دهد.

تبصره- در صورتی که قیمت خودروی جایگزین بیشتر از مجموع تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی و تسهیلات بانکی باشد، متقاضی مابه‌التفاوت قیمت را به هر طریقی که با کارگزار به توافق برسد، پرداخت خواهد نمود.

ماده ۱۴- قیمت خودروی دوسوخته تحت هیچ شرایطی نباید

جدول خودروهای فرسوده برای خودروهای سبک

حد اکثر سن فرسودگی	نوع خودرو		
۲۰ سال	۴ سیلندر و کمتر تک دیفرانسیل	شخصی	سواری
۲۵ سال	بیش از ۴ سیلندر یا ۲ دیفرانسیل	شخصی	
۱۵ سال	سایر پلاکها		
۲۰ سال			اترactable

معافیت نماید.

ماده ۶- کارگزار ضمن انجام کلیه اقدامات و نهمدهات مندرج در بند "ج" ماده (۱) این دستورالعمل، حق دریافت هیچ مبلغی از متقاضی بابت خدمات خود به طور مستقیم یا غیرمستقیم و دخل و تصرف در تخفیفات ترجیحی سود بازرگانی ندارد. هزینه خدمات کارگزار نباید متعرج به بالا رفتن قیمت خودرو شود.

ماده ۷- کارگزار موظف به پذیرش انواع خودروهای فرسوده می‌باشد.

ماده ۸- نیروی انتظامی موظف است کارشناسان لازم را برای بررسی اصالت، نظارت بر اسقاط و صدور گواهی اسقاط، در مراکز اسقاط مستقر نماید.

ماده ۹- استفاده مجدد از خودروی اسقاط شده و شاسی، اتاق، موتور، تجهیزات سوخت رسانی و قطعات آنها ممنوع می‌باشد. کلیه اشخاصی که به هر نحوی در استفاده مجدد دخالت داشته باشند، حسب مورد مستول می‌باشند.

ماده ۱۰- در صورتی که متقاضی مایل به دریافت معادل

از قیمت خودروهای مشابه پتین سوز بالاتر باشد.

ماده ۱۵- کارگزار باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی نماید که حداکثر پانزده روز پس از تحویل خودروی فرسوده، خودروی جایگزین متقاضی تحویل گردد.

تبصره- برای هر روز تأخیر، پنجاه هزار ریال جریمه توسط کارگزار به متقاضی پرداخت می‌شود.

ماده ۱۶- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف است ظرف پانزده روز پس از ابلاغ این دستورالعمل، نسبت به تعیین بانک یا بانکهای عامل برای تأمین منابع تسهیلات بانکی اقدام نماید.

ماده ۱۷- دولت سهم خود از سود تسهیلات بانکی را به طور یکجا پرداخت می‌نماید.

ماده ۱۸- تصمیمات کارگروه پس از تأیید هیئت نمایندگان ویژه رئیس جمهور لازم الاجرا می‌باشد.

ماده ۱۹- همه عوامل مشارکت کننده در فرایند از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و ارائه خودروی جایگزین موظفند



۱۳۸۴ دریافت کرده است. برای پلاک‌های شخصی پانزده میلیون (۱۵/۰۰۰/۰۰۰) ریال و برای پلاک‌های عمومی سی میلیون (۳۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال می‌باشد.

۴- از ابتدای سال ۱۳۸۶ تنها اشخاص دارای جواز تأسیس بازیافت خودرو از وزارت صنایع و معادن و از ابتدای مهرماه سال ۱۳۸۶ نیز فقط اشخاص دارای پروانه بهره‌برداری بازیافت خودرو از وزارت صنایع و معادن مجاز به بازیافت خودرو هستند. همچنین فقط بازیافت‌کنندگان مجاز با نمایندگی‌های رسمی آنها می‌توانند اقدام به اسقاط خودرو نمایند و مسئولیت استفاده مجدد نمایندگی‌ها از خودروهای جمع‌آوری شده با اسقاط شدیدا قطعاً آنها به عهده بازیافت‌کننده متبوع می‌باشد.

ضوابط مصوب را رعایت کرده و اطلاعات خواسته شده در چارچوب تعیین شده را در موعد مقرر به مجری طرح ارائه دهند.

ابلاغیات به وزارت بازرگانی - وزارت صنایع و معادن و وزارت کشور

۱- تخفیف ترجیحی در سود بازرگانی در ازای گواهی اسقاط برای وانت فرسوده پلاک شخصی ده میلیون (۱۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال و وانت فرسوده پلاک عمومی بیست میلیون (۲۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال تعیین می‌گردد.

۲- سن فرسودگی و میزان تخفیف ترجیحی در سود بازرگانی برای تاکسی‌های پلاک حوقت همانند تاکسی می‌باشد.

۳- تخفیف ترجیحی در سود بازرگانی در ازای گواهی اسقاط خودروهایی که متقاضی مربوط خودروی جایگزین را با شرایط سال

دستورالعمل اجرایی اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی و ساماندهی حمل و نقل درون شهری

موضوع جزء (۱) بند «ب» تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

نظام مهندسی ساختمان با پروانه اشتغال آنان درج شده و دارای اعتبار باشد یا دارای مدرک کارشناسی ارشد معتبر مرتبط باشد.

ل- متخصص حقوقی: شرکت‌های مشاور یا دفاتر فنی دارای عضو متخصص حقیقی و یا رتبه‌بندی حمل و نقل و ترافیک.

م- آرام‌سازی: کاهش سرعت تردد در معابر فرعی شهری بر اساس آیین‌نامه‌های مصوبه.

ماده ۲- شهرهای موضوع این آیین‌نامه براساس اهمیت و جمعیت به گروه‌های زیر تقسیم می‌شوند:

گروه (الف): تهران

گروه (ب): اصفهان، مشهد، شیراز، تبریز، اهواز، کرج.

گروه (ج): قم، کرمانشاه، ارومیه، زاهدان، رشت، همدان، کرمان و اراک.

گروه (د): یزد، اردبیل، قزوین، زنجان، سنندج، بندرعباس، خرم‌آباد، ساری، گرگان، بوشهر، سمنان، اسلامشهر، بروجرد، کاشان، سی‌و‌ان، آمل، و تیشابور.

گروه (ه): یجنورد، بیرجند، ایلام، شهرکرد، یاسوج، آبادان، دزفول، نجف‌آباد، خمینی‌شهر، بابل، خوی، ملایر، قائم شهر، قرچک، قدس، سیرجان، مراغه، بوکان، مسجد سلیمان، سقز، گنبد کاووس، ساوه، مهاباد، ورامین، اندیمشک، خرمشهر، شاهرود، مرودشت، نابل، مرند، شاهین‌شهر، گلستان (در استان تهران)، تربت حیدریه، ایذه، محمدیه، ایوانشهر، رگستان و انزلی.

گروه (و): کلیه شهرهای دارای شهرداری که در زمره گروه‌های قبل نباشند.

ماده ۳- وزارت کشور از محل اعتبارات قانون اصلاح مواد ۱ از قانون بر نامه سوه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه

ماده ۱- در این آیین‌نامه، اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

الف- شورای عالی: شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

ب- سازمان: سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور

ج- همتا: شورای هماهنگی ترافیک استان

د- اتوبوس و مدی‌بوس: خودروی جمعی بزرگ که ظرفیت حمل ۲۷ نفر مسافر یا بیشتر را دارد.

ه- مینی بوس: خودروی جمعی متوسط که ظرفیت حمل ۱۶ تا ۲۶ نفر مسافر را دارد.

و- تاکسی ون: خودروی جمعی کوچک که ظرفیت حمل ۵ تا ۱۵ نفر مسافر را دارد و مثل تاکسی فعالیت می‌نماید.

ز- تاکسی: خودروی جمعی سبک که ظرفیت حمل ۱ تا ۴ نفر را دارد.

ح- همپمایی: استفاده مشترک چند نفر از یک وسیله نقلیه متعلق به یکی از اعضای گروه، که برای مبدأ یا مقصد مشترک با هم همسفر شوند. وسیله نقلیه می‌تواند نوبتی توسط هر عضو گروه آورده شود و یا برای تأمین هزینه‌های وسیله نقلیه یک‌عضو، بین اعضا توافق شود. تاکسی تلفنی همپما نیز می‌تواند به جای وسیله شخصی اعضا بر نامه‌ریزی و استفاده شود.

ط- وسایل دوچرخ: کلیه وسایل نقلیه موتوری و غیر موتوری دوچرخ یا سه چرخ به ویژه دوچرخه، اسکوتر و دوچرخه برقی.

ی- افراد کم توان: افراد سالخورده، خردسال، دارای فقر حرکتی، معلولان و آن دسته از کاربران سامانه‌های حمل و نقل که از نظر توان جسمی و واکنش در سطح پایینی قرار دارند.

ک- متخصص حقیقی: افراد ذی صلاح دارای پایه تخصصی ۲، ۱ یا ۳ در گرایش مهندسی ترافیک که تخصص مزبور در کارت



از تولید کنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱ و شهرداریها از محل منابع داخلی خود، موظفند سهم مقرر در موافقتنامه‌های طرح‌های ساماندهی حمل و نقل درون شهری را با اولویت تخصیص دهند.

۴-۵- شهرداری شهرهای موضوع ماده (۲) این آیین نامه موظفند تدابیر زیر را انجام و گزارش آن را هر سه ماه یکبار به همتا، شورای عالی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان ارائه نمایند و شورای عالی گزارش جمع بندی عملکرد استانها را به وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور ارائه نمایند.

الف- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه الف

۱- تکمیل مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک و تدوین نظام و سیاستهای حمل و نقل درون شهری و اخذ تأیید شورای عالی؛

۲- مطالعه و تهیه طرح محدوده زمانی و مکانی تردد و اجرای آن پس از اخذ تأیید شورای عالی و ابلاغ وزیر کشور؛

۳- توسعه توقفگاههای طبقاتی در محلهها و مکانهای همجوار با محدوده طرح ترافیک و ایستگاههای مترو همراه با ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در حوزه نفوذ این توقفگاهها؛

۴- گسترش ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در خیابانهای دارای خط اتوبوسرانی در منطقه اضطرار آلودگی هوا متناسب با رشد حمل و نقل عمومی؛

۵- تعیین نرخ توقف در توقفگاههای خصوصی با همکاری وزارت بازرگانی و شورای عالی تا یک ماه پس از ابلاغ این آیین نامه به منظور تشویق بخش تعاونی و خصوصی به سرمایه گذاری، احداث و بهره برداری از توقفگاهها؛

۶- ممنوعیت مؤکد صدور پروانه ساختمانی برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛

۷- تأمین اعتبار سهم مقرر شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛

۸- مطالعات معماری، ایجاد، یکپارچه سازی و توسعه سامانه پایش هوشمند حمل و نقل؛

۹- ایجاد و تکمیل سامانه‌های الکترونیکی ارائه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛

۱۰- اولویت احداث خطوط سامانه ریلی شهری در محدوده اضطرار آلودگی هوا؛

۱۱- باز تنظیم خطوط اتوبوسرانی، مینی بوسرانی، و تاکسیرانی خطی یا محوریت خطوط مترو و خطوط اتوبوس ویژه و سریع؛

۱۲- توسعه سامانه اتوبوس و مدی بوسرانی و ریلی سریع و خطوط پر ظرفیت و اجرای آن پس از تأیید شورای عالی؛

۱۳- مطالعه و بهره برداری از سامانه موقعیت مکانی و هدایت روی اتوبوسها و روشهای نوین بهره برداری؛

۱۴- افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی با روشهایی مانند بهبود شرایط داخلی، ظاهری و تهویه ناوگان، کاهش تأخیر، کاهش سر فاصله زمانی، افزایش سرعت و نظم حرکت، ایجاد خطوط ویژه و افزایش حداقل بیست درصد (۲۰٪)

ظرفیت حمل مسافر در روز با هر اتوبوس و مدی بوس با اتخاذ شیوه‌های مدیریت نوین؛

۱۵- مطالعه و اجزای سامانه اخذ بلیت مشترک اتوبوس و مترو؛

۱۶- افزایش ساعت کار خطوط اتوبوسرانی (از ساعات ۵:۳۰ صبح تا ۲۳:۳۰)، ضمن توسعه خطوط شبانه در خارج از بازه زمانی مزبور و اختصاص پارانه بهره برداری نسبت به عملکرد در افزایش خدمت رسانی حمل و نقل همگانی؛

۱۷- واگذاری حداقل سی درصد (۳۰٪) خطوط و اتوبوسهای موجود و به ویژه جدید اتوبوسرانی شهری به بخشهای تعاونی و خصوصی؛

۱۸- ایجاد شرکتهای تعاونی و خصوصی اتوبوسرانی و مدی بوسرانی، مینی بوسرانی، تاکسی ون و تاکسیرانی شهری با واگذاری ناوگان جدید گازسوز به آنها؛

۱۹- اعطای مجوز جدید به ایجاد شرکتهای تاکسی ون و تاکسی ران خصوصی و تعاونی برای ارائه خدمات همپیمایی و سفر گروهی درون شهری برنامهریزی شده بین مبادی و مقاصد؛

۲۰- استفاده از تاکسی ون در خطوط ثابت پرمسافر به جای تاکسی سواری و راهی (مسافر بر)؛

۲۱- ساماندهی حمل و نقل کالایی درون شهری؛

۲۲- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دو چرخ و ایجاد مسیرهای ویژه موتورسیکلت؛

۲۳- ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه و ایمن سازی مسیرهای مختلط موجود و اصلاح ناهمواریها و درجه تاسیسات شهری؛

۲۴- ایجاد توقفگاه دوچرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزشی و ایستگاههای مترو و اتوبوس برای پاسخ به تقاضای سفر شهری با دو چرخه و ویژه در مرکز شهر؛

۲۵- ترویج دوچرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دوچرخه برقی در مناطق شیب دار) و دوچرخه بر قابل نصب بر روی صندوق عقب سواریها و سکوی دوچرخه بر در جلو اتوبوسها برای ایجاد امکان حمل دوچرخه با اتوبوس؛

۲۶- ساماندهی معابر برای تردد عابر پیاده و افراد کم توان به ویژه معلولان؛

۲۷- همکاری با سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه های آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی و علوم، تحقیقات و فناوری برای تولید و پخش برنامه های آموزشی و رادیو و تلویزیونی راجع به فرهنگ تردد؛

۲۸- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاستهای حمل و نقل شهری؛

۲۹- مکان یابی مراکز جدید جذب سفر بر اساس سیاستهای حمل و نقل شهری؛

۳۰- طراحی و احداث پارک آموزش تردد و فرهنگ سازی تردد؛

۳۱- طراحی و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر بر اساس آیین نامه های مصوب؛

۳۲- طراحی آرام سازی و ایمن سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات بر اساس آیین نامه های مصوب؛





۳۳- مطالعات ساماندهی و ایجاد پایانه‌های مسافر و بار و اجرای آن پس از تصویب شورای شهر و تأیید شورای عالی؛

۳۴- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به همپیمایی و انجام سفرهای شهری با دوجرخه و پیاده‌روی؛

۳۵- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده بر اساس این نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند الف، تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۹۳۹۵/ت۳۴۹۲۸ ه مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره‌برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع این نامه یاد شده با هماهنگی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت.

ب- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه (ب)

- ۱- تکمیل و به‌هنگام‌سازی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک و تدوین نظام و سیاست‌های حمل و نقل درون شهری و ارائه جهت تصویب به همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛
- ۲- مطالعه و تهیه طرح محدوده زمانی و مکانی تردد در ساعات یا روزهای اوج تردد و ارائه جهت تصویب شورای شهر و تأیید همتا و شورای عالی و اجرای آن پس از ابلاغ وزیر کشور؛
- ۳- توسعه توقفگاههای طبقاتی در منطقه مرکزی شهر، همراه با ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در حوزه توقفگاهها؛
- ۴- ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در خیابانهای دارای خط ویژه اتوبوسرانی و گسترش ممنوعیت در مناطق مرکزی شهر متناسب با رشد حمل و نقل عمومی؛
- ۵- تعیین نرخ توقف در توقفگاههای خصوصی با همکاری وزارت بازرگانی و شورای عالی تا یک ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه به منظور تشویق بخش تعاونی و خصوصی به سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری از توقفگاهها؛
- ۶- ممنوعیت مؤکد صدور پروانه ساختمانی برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛
- ۷- تعیین سهم مقرر اعتبار شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛
- ۸- مطالعه ایجاد، پیاده‌سازی یکپارچه و معماری سامانه‌های پایش خوشمند حمل و نقل و ایجاد مرکز پایش تردد، پس از تصویب همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛
- ۹- تکمیل سامانه‌های الکترونیکی ارائه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛
- ۱۰- احداث و تکمیل خطوط سامانه ریلی شهری؛
- ۱۱- مطالعه سامانه اتوبوسرانی سریع و خطوط پرطرفیت و اجرا تا بیست درصد (۲۰٪) آن پس از تصویب همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛
- ۱۲- مطالعه و زمینه‌سازی اجرای سامانه اخذ بلیت مشترک اتوبوس و سامانه ریلی شهری؛
- ۱۳- باز تنظیم خطوط اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی و تاکسیرانی خطی با محوریت خطوط سامانه ریلی شهری و خطوط ویژه و سریع اتوبوسرانی و افزایش بهره‌وری حداقل به میزان

- بیست درصد (۲۰٪) بر اساس میانگین تعداد مسافر هر وسیله در روز؛
- ۱۴- مطالعه و بهره‌برداری از سامانه موقعیت مکانی و هدایت روی اتوبوسها و روشهای نوین بهره‌برداری؛
- ۱۵- افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی با روشهای مانند بهبود شرایط داخلی، ظاهری و تهویه ناوگان، کاهش تأخیر، کاهش سرفاصله زمانی، افزایش سرعت و نظم حرکت، ایجاد خطوط ویژه و افزایش حداقل بیست (۲۰٪) ظرفیت حمل مسافر در روز یا هر اتوبوس و مدی‌بوس با اتخاذ شیوه‌های مدیریت نوین؛
- ۱۶- واگذاری حداقل سی درصد (۳۰٪) خطوط و حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) اتوبوسهای موجود و به ویژه جدید اتوبوسرانی به بخشهای تعاونی و خصوصی؛
- ۱۷- ایجاد شرکت‌های تعاونی و خصوصی اتوبوسرانی و مدی‌بوسرانی، مینی‌بوسرانی، تاکسی‌ون، تاکسیرانی شهری یا واگذاری ناوگان جدید کار سوز به آنها؛
- ۱۸- توسعه خطوط شبانه اتوبوسرانی و مدی‌بوسرانی در مسیرهای پرتردد؛
- ۱۹- اعطای مجوز جدید به ایجاد شرکت‌های تاکسی‌ون و تاکسیرانی خصوصی و تعاونی برای ارائه خدمات همپیمایی و سفر گروهی درون شهری برنامه‌ریزی شده بین مبادی و مقاصد با تاکسیرانی جدید؛
- ۲۰- استفاده از تاکسی‌ون در خطوط ثابت بر مسافر به جای تاکسی سواری و راهی (مسافربر)؛
- ۲۱- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛
- ۲۲- مکان‌یابی مراکز جذب سفر بر اساس سیاست‌های حمل و نقل شهری؛
- ۲۳- ساماندهی حمل و نقل کالای درون شهری؛
- ۲۴- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دو چرخ و ایجاد مسیرهای ویژه موتورسیکلت؛
- ۲۵- ایجاد مسیرهای ویژه دوجرخه و ایمن‌سازی مسیرهای مختلف موجود و اصلاح ناهمواریها و درجه تاسیسات شهری؛
- ۲۶- ساماندهی ترده وسایل نقلیه دوچرخه و ایجاد مسیرهای ویژه دوجرخه و ایمن‌سازی مسیرهای مختلف موجود؛
- ۲۷- ایجاد توقفگاه دوجرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزش و ایستگاههای قطار شهری و اتوبوس برای پاسخ به تقاضای سفر شهری با دوجرخه به ویژه در مرکز شهر؛
- ۲۸- ترویج دوجرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دوجرخ برقی در مناطق شیبدار) و دوجرخه بر قابل نصب روی صندوق عقب سواریها و سکوی دوجرخه‌بر در جلو اتوبوسها برای ایجاد امکان حمل دوجرخه با اتوبوس؛
- ۲۹- ساماندهی معابر برای تردد عابر پیاده و افراد کم توان به ویژه معلولان؛
- ۳۰- همکاری با سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه های آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی و علوم، تحقیقات و فناوری برای تولید و بخش





برنامه‌های آموزشی و رادیو و تلویزیونی راجع به فرهنگ تردد؛
۳۱- طراحی و احداث پارک آموزش تردد و فرهنگسازی تردد؛

۳۲- مطالعات ساماندهی و ایجاد پایانه‌های مسافر و بار و اجرای آن پس از تصویب شورای شهر و همتا و تأیید شورای عالی؛
۳۳- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به همپیمایی، سفرهای شهری یا دوجرخه و پیاده‌روی؛

۳۴- طراحی و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛
۳۵- طراحی آرام‌سازی و ایمن‌سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛

۳۶- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده بر اساس آیین‌نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند الف تبصره (۱۴) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب‌نامه شماره ۹۳۹۵/ت/۲۹۲۸ ه مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره‌برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین‌نامه یاد شده با هماهنگی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت؛

ج- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه (ج)

۱- شروع و بهنگام سازی مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک و تدوین نظام و سیاستهای حمل و نقل درون شهری و آرایه جهت تصویب به همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛

۲- مطالعه و تهیه طرح محدوده زمانی و مکانی تردد در ساعات یا روزهای اوج تردد و آرایه جهت تصویب شورای شهر و تأیید همتا و شورای عالی و اجرای آن پس از ابلاغ وزیر کشور؛

۳- مطالعه احداث توقفگاه طبقاتی در منطقه مرکز شهر، ضمن ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در حوزه نفوذ توقفگاه؛

۴- ممنوعیت توقف حاشیه‌ای در خیابانهای دارای خط ویژه اتوبوسرانی و گسترش ممنوعیت در مناطق مرکزی شهر متناسب با رشد حمل و نقل عمومی؛

۵- تعیین نرخ توقف در توقفگاههای خصوصی با همکاری وزارت بازرگانی و شورای عالی تا یک ماه پس از ابلاغ آیین‌نامه به منظور تشویق بخش تعاونی و خصوصی به سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری از توقفگاهها؛

۶- ممنوعیت مؤکد صدور پروانه ساختمانی برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛

۷- مطالعه پیاده‌سازی یکپارچه و معماری سامانه‌های پایش هوشمند حمل و نقل و مرکز پایش تردد، پس از تصویب همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛

۸- تکمیل سامانه‌های الکترونیکی آرایه کلیه خدمات دولتی بجز سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛

۹- تأمین سهم مقرر اعتبار شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی

۱۰- مطالعات احداث و تکمیل خطوط سامانه ریلی شهری و سامانه اتوبوسرانی سریع و خطوط پر ظرفیت در مسیرهای پر تردد

و اجرای آن پس از تصویب همتا و تأیید شورای عالی؛
۱۱- مطالعه و بهره‌برداری از سامانه موقعیت مکانی و هدایت روی اتوبوسها و روشهای نوین بهره‌برداری؛

۱۲- باز تنظیم خطوط اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی و تاکسیرانی خطی با محوریت خطوط سامانه ریلی شهری و خطوط ویژه و سریع اتوبوسرانی و افزایش بهره‌وری حداقل به میزان بیست درصد (۲۰٪) بر اساس میانگین تعداد مسافر هر وسیله در روز؛

۱۳- ایجاد خطوط ویژه افزایش حداقل بیست درصد (۲۰٪) ظرفیت حمل مسافر در روز با هر اتوبوس با اتخاذ شیوه‌های مدیریت نوین؛

۱۴- واگذاری حداقل سی درصد (۳۰٪) خطوط و حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) اتوبوسهای موجود و به ویژه جدید اتوبوسرانی به بخشهای تعاونی و خصوصی؛

۱۵- ایجاد شرکتهای تعاونی و خصوصی اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی، مینی‌بوسرانی، تاکسی‌ون، تاکسیرانی شهری با واگذاری ناوگان جدید گاز سوز به آنها؛

۱۶- اعطای مجوز جدید به ایجاد شرکتهای تاکسی‌ون و تاکسیرانی خصوصی و تعاونی برای ارائه خدمات همپیمایی و سفر گروهی درون شهری برنامه‌ریزی شده بین مبادی و مقاصد با تاکسیهای جدید؛

۱۷- استفاده از تاکسی‌ون در خطوط ثابت پر مسافر به جای تاکسی سواری و راهی (مسافربر)؛

۱۸- ساماندهی حمل و نقل کالای درون شهری؛
۱۹- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دو چرخه و ایجاد مسیرهای ویژه موتورسیکلت؛

۲۰- ایجاد مسیرهای ویژه دوجرخه و ایمن سازی مسیرهای مختلط موجود و اصلاح ناهمواریها و درجه تاسیسات شهری؛

۲۱- ایجاد توقفگاه دوجرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزشی و ایستگاههای قطار شهری و اتوبوس برای پاسخ به تقاضای سفر شهری یا دوجرخه به ویژه در مرکز شهر؛

۲۲- ترویج دوجرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دوجرخه برقی در مناطق شیبدار) و دوجرخه بر قابل نصب روی صندوق عقب سوارها و سکوی دوجرخه بر در جلو اتوبوسها برای ایجاد امکان حمل دوجرخه با اتوبوس؛

۲۳- ساماندهی معابر برای تردد عابر پیاده و افراد کم توان به ویژه معلولان؛

۲۴- طراحی و احداث پارک آموزش تردد و فعالیت‌های مقدماتی برای فرهنگسازی تردد؛

۲۵- همکاری با سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه های آموزش و پرورش، فرهنگ و ارشاد اسلامی و علوم، تحقیقات و فناوری برای تولید و پخش برنامه‌های آموزشی و رادیو و تلویزیونی راجع به فرهنگ تردد؛

۲۶- طراحی و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛

۲۷- طراحی آرام‌سازی و ایمن‌سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛





۲۸- طراحی واحداث پارک آموزش تردد و فرهنگسازی تردد؛
 ۲۹- مطالعات ساماندهی و ایجاد پایانه‌های مسافر و بار و اجزای آن پس از تصویب شورای شهر و همتا و تأیید شورای عالی؛
 ۳۰- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به همپیمایی، سفرهای شهری با دوچرخه و پیاده‌روی؛
 ۳۱- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاستهای حمل و نقل شهری؛
 ۳۲- مکان یابی مراکز جدید جذب سفر بر اساس سیاستهای حمل و نقل شهری؛
 ۳۳- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده بر اساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند الف تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۹۳۹۵/ت/۲۴۹۲۸ ه مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره‌برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده با هماهنگی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت.

د- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه (د)

۱- شروع و تکمیل مطالعات ساماندهی حمل و نقل و تدوین نظام و سیاستهای حمل و نقل درون شهری و آرایه جهت تصویب به همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛
 ۲- گسترش ممنوعیت توقف در مناطق مرکزی شهر متناسب با رشد حمل و نقل عمومی؛
 ۳- تعیین نرخ توقف در توقفگاه خصوصی با همکاری وزارت بازرگانی و شورای عالی تا یک ماه پس از ابلاغ آیین نامه به منظور تشویق بخش تعاونی و خصوصی به سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری از توقفگاهها؛
 ۴- ممنوعیت صدور پروانه ساختمان برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛
 ۵- تأمین سهم مقرر اعتبار شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛
 ۶- ساماندهی و ایجاد پایانه‌های مسافر و بار؛
 ۷- ایجاد سامانه‌های الکترونیکی آرایه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛
 ۸- مطالعه و اجرای خطوط ویژه اتوبوسرانی و سایر سامانه‌ها (حداقل یک خط) پس از تصویب همتا و تأیید شورای عالی؛
 ۹- باز تنظیم خطوط اتوبوسرانی، میلی‌بوسرانی و تاکسیرانی خطی با محوریت خطوط سامانه‌ریلی شهری و خطوط ویژه و سریع اتوبوسرانی و افزایش بهره‌وری حداقل به میزان بیست درصد (-۲۰٪) بر اساس میانگین تعداد مسافر هر وسیله در روز؛
 ۱۰- افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی با روشهایی مانند بهبود شرایط داخلی، ظاهری و تهیه ناوگان، کاهش تأخیر، کاهش سرفاصله زمانی، افزایش سرعت و نظم حرکت ایجاد خطوط ویژه افزایش حداقل بیست (۲۰٪) ظرفیت حمل مسافر در روز یا هر اتوبوس و مدی‌بوس با اتخاذ شیوه‌های مدیریت نوین؛
 ۱۱- واگذاری حداقل سی درصد (۳۰٪) خطوط و حداقل

پنجاه درصد (۵۰٪) اتوبوسهای موجود و به ویژه جدید اتوبوسرانی به بخشهای تعاونی و خصوصی؛

۱۲- ایجاد شرکتیهای تعاونی و خصوصی اتوبوسرانی و مدی‌بوسرانی، میلی‌بوسرانی، تاکسی‌ون، تاکسیرانی شهری با واگذاری ناوگان جدید گاز سوز به آنها؛

۱۳- استفاده از تاکسی‌ون در خطوط ثابت بر مسافر؛

۱۴- اعطای مجوز جدید به ایجاد شرکتیهای تاکسی‌ون و تاکسیرانی خصوصی و تعاونی برای آرایه خدمات همپیمایی و سفر گروهی درون شهری بر نامه‌ریزی شده بین مادی و مقاصد؛

۱۵- ساماندهی حمل و نقل کالای درون شهری؛

۱۶- ساماندهی معابر برای تردد عابر پیاده و افراد کم‌توان به ویژه معلولان؛

۱۷- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دو چرخ و ایجاد مسیرهای ویژه موتورسیکلت؛

۱۸- ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه و ایمن‌سازی مسیرهای مختلط موجود و اصلاح ناهمواریها و درجه تأسیسات شهری؛

۱۹- طراحی و احداث پارک آموزش تردد و فرهنگسازی تردد؛

۲۰- ایجاد توقفگاه دوچرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزش و ایستگاههای اصلی اتوبوس و مدی‌بوس برای پاسخ به تقاضای سفر شهری با دوچرخه به ویژه در مرکز شهر؛

۲۱- ترویج دوچرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دو چرخ برقی در مناطق شیبدار) و دوچرخه بر قابل نصب روی صندوق عقب سواربها و سکوی دوچرخه بر در جلو اتوبوسها برای ایجاد امکان حمل دوچرخه با اتوبوس؛

۲۲- طراحی آرام‌سازی و ایمن‌سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛

۲۳- طراحی و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر بر اساس آیین‌نامه‌های مصوب؛

۲۴- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به همپیمایی، سفرهای شهری با دوچرخه و پیاده‌روی؛

۲۵- هماهنگ‌سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۲۶- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده بر اساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند الف تبصره (۱۲) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۹۳۹۵/ت/۲۴۹۲۸ ه مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره‌برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده با هماهنگی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت.

ه- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه (ه)

۱- شروع و تکمیل مطالعات ساماندهی حمل و نقل و تدوین نظام و سیاست‌های حمل و نقل درون شهری و آرایه جهت تصویب به همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛

۲- تعیین نرخ توقف در توقفگاههای خصوصی با همکاری وزارت بازرگانی و شورای عالی تا یک ماه پس از ابلاغ آیین



آیین نامه به منظور تشویق بخش تعاونی و خصوصی به سرمایه گذاری، احداث و بهره برداری از توقفگاهها؛

۲- مطالعه، باز تنظیم و توسعه خطوط مینی بوسرانی و تاکسیرانی و افزایش بهره‌وری (براساس میانگین تعداد روزانه مسافر)؛

۳- ممنوعیت صدور پروانه ساختمانی برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛

۴- تأمین اعتبار سهم مقرر شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛

۵- بستر سازی ایجاد سامانه‌های الکترونیکی آرایه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛

۶- افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی با روشهایی مانند بهبود شرایط داخلی، ظاهری و تهویه ناوگان، کاهش تاخیر، افزایش سرعت و نظم حرکت و افزایش حداقل بیست درصد (۲۰٪) ظرفیت حمل مسافر در روز با مدیریت نوین؛

۷- ایجاد شرکتهای تعاونی و خصوصی مینی بوسرانی و تاکسیرانی شهری با اولویت واگذاری ناوگان جدید گازسوز؛

۸- واگذاری خطوط و ناوگان موجود به ویژه جدید عمومی به بخش‌های تعاونی و خصوصی؛

۹- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دوچرخه و ایمن سازی مسیرهای عبور دوچرخه؛

۱۰- ایجاد توقفگاه دوچرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزشی و مرکز شهر؛

۱۱- ترویج دوچرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دوچرخه برقی در مناطق شیبدار)؛

۱۲- تأمین اعتبار سهم مقرر شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛

۱۳- بستر سازی ایجاد سامانه‌های الکترونیکی آرایه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛

۱۴- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۱۵- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۱۶- طراحی آرام سازی و ایمن سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات براساس آیین نامه‌های مصوب؛

۱۷- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به پیاده روی و سفرهای شهری با دوچرخه؛

۱۸- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۱۹- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۲۰- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۲۱- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۲۲- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده با هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

و- تدابیر مورد نظر برای شهرهای گروه (و)

۱- شروع و تکمیل مطالعات ساماندهی حمل و نقل و تدوین نظام و سیاست‌های حمل و نقل درون شهری و آرایه جهت تصویب به همتا و اخذ تأیید شورای عالی؛

۲- ممنوعیت صدور پروانه ساختمانی برای احداث ساختمانهای مسکونی، تجاری و اداری فاقد توقفگاه لازم؛

۳- ایجاد شرکتهای تعاونی و خصوصی تاکسیرانی شهری با اولویت واگذاری ناوگان جدید گازسوز؛

۴- ساماندهی معابر تردد عابر پیاده و افراد کم توان به ویژه معلولان؛

۵- ایجاد پایانه‌های کوچک مسافر و بار؛

۶- طراحی و نصب علائم افقی و عمودی راهنمایی و رانندگی در معابر براساس آیین نامه‌های مصوب؛

۷- طراحی آرام سازی و ایمن سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات براساس آیین نامه‌های مصوب؛

۸- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به همیابی؛

۹- ساماندهی تردد وسایل نقلیه دوچرخه و ایمن سازی مسیرهای عبور دوچرخه؛

۱۰- ایجاد توقفگاه دوچرخه در اماکن اداری، تجاری، مراکز مراجعه و تجمع و به ویژه مراکز آموزشی؛

۱۱- ترویج دوچرخه شهری ارزان (و وسایل نقلیه دوچرخه برقی در مناطق شیبدار)؛

۱۲- تأمین اعتبار سهم مقرر شهرداری در توسعه حمل و نقل عمومی؛

۱۳- بستر سازی ایجاد سامانه‌های الکترونیکی آرایه کلیه خدمات دولتی نظیر سامانه دبیرخانه الکترونیکی تحت وب و سامانه اخذ الکترونیکی عوارض و قبوض جهت تحقق دولت الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری مردم به ادارات؛

۱۴- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۱۵- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۱۶- طراحی آرام سازی و ایمن سازی معابر برای کاهش سرعت و تصادفات براساس آیین نامه‌های مصوب؛

۱۷- تشویق کاربران سامانه‌های حمل و نقل به پیاده روی و سفرهای شهری با دوچرخه؛

۱۸- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۱۹- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۲۰- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۲۱- تأمین و اختصاص زمین مناسب برای ایجاد جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده براساس آیین نامه اجرایی جزء ۲-۵ بند 'الف' تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۳۹۵/ت ۳۴۹۲۸ هـ - مورخ ۱۳۸۵/۲/۵ و احداث و بهره برداری از جایگاهها با استفاده از تسهیلات موضوع آیین نامه یاد شده یا هماهنگی سازمان بهینه سازی مصرف سوخت؛

۲۲- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۲۳- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

۲۴- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛

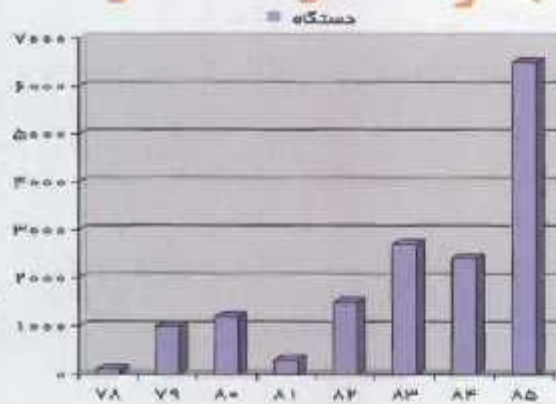
۲۵- هماهنگ سازی کاربری زمین و طرحهای جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل و نقل شهری؛



تبصره ۱۳ از نگاه آمار

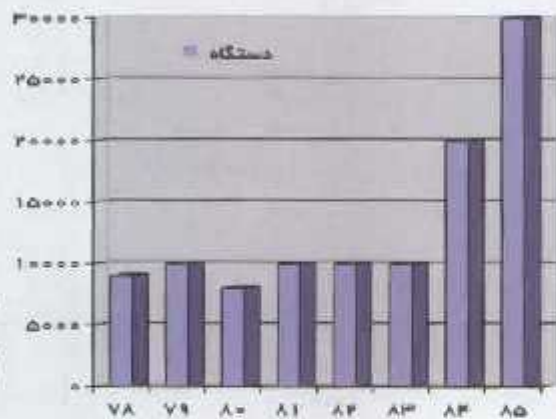
توسعه ناوگان اتوبوسرانی از سال های ۱۳۷۸ - ۱۳۸۵

نگاه به نمودار فوق نشان می دهد که ناوگان اتوبوسرانی در طول ۸ سال به چه نحوی افزایش یافته است. می بینیم ۱۰۰ دستگاه اتوبوس در سال ۷۸ چگونه به ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۵ تغییر می یابد.



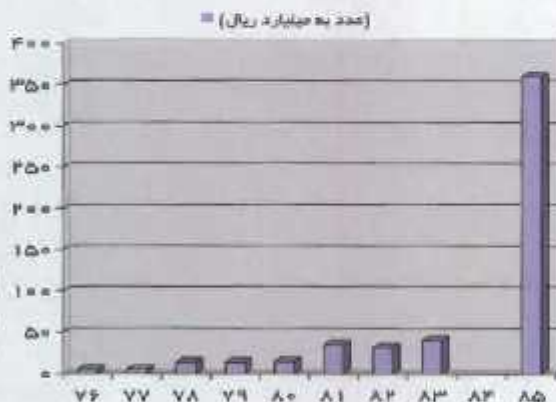
توسعه ناوگان تاکسی رانی از سال های ۱۳۷۸ - ۱۳۸۵

توسعه ناوگان تاکسی رانی در سال ۱۳۸۵ به میزان ۳۰ هزار دستگاه از ثمرات تصویب لایحه تبصره ۱۳ قانون بودجه است. آنگونه که نمودار نشان می دهد طی سال های ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۳ تعداد دستگاه اختصاص یافته به ناوگان تاکسی رانی از ۱۰ هزار دستگاه تجاوز نمی کند.



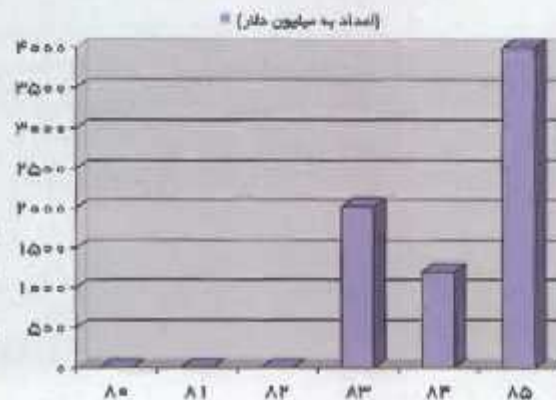
یارانه بلیت اتوبوسرانی طی سال های ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۵

نمودار فوق بیانگر بهبود و افزایش یارانه بلیت تخصیص یافته به اتوبوسرانی از طریق اجرائی شدن تبصره ۱۳ دارد. در حالی که یارانه بلیت اتوبوسرانی طی سال های ۱۳۷۶ - ۱۳۸۲ کمتر از ۲۰۰ میلیارد ریال است. این رقم در سال ۱۳۸۵ با تصویب لایحه تبصره ۱۳ به ۳۶۰ میلیارد ریال افزایش می یابد.



اعتبار ارزی تخصیص یافته به سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری)

طی سال های ۱۳۸۰ - ۱۳۸۲ هیچگونه اعتبار ارزی به سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری) تخصیص نمی یابد و لیکن در سال ۱۳۸۳ اعتباری به مبلغ ۲ هزار و ۱۶ میلیون دلار و در سال ۱۳۸۴ با افت چند درصد به هزار و ۲۰۰ میلیون دلار کاهش می یابد. اما مشاهده می کنیم در سال ۱۳۸۵ که لایحه تبصره ۱۳ مطرح می شود این رقم را ۲ هزار میلیون دلار افزایش می یابد.

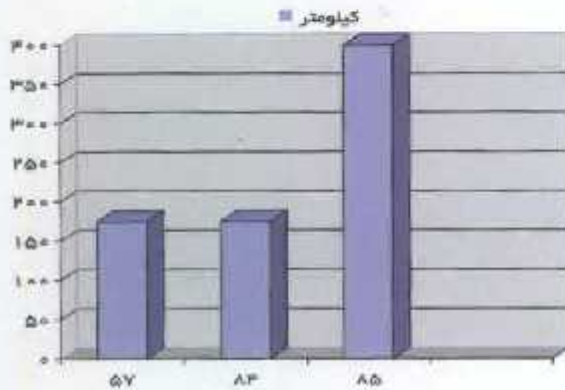


اعتبار ارزی تخصیص یافته به سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری)

نوع سیستم حمل و نقل عمومی	شهرهای بالای یکصد میلیون نفر (جمعیت شهری) ۲۲ درصد	شهرهای بالای یکصد هزار نفر تا ۱۰ میلیون نفر (جمعیت شهری) ۲۵ درصد	شهرهای زیر یکصد هزار نفر (جمعیت شهری) ۲۲ درصد
قطار شهری	۲۱/۸	-	-
اتوبوس	۲۲۱/۲	۲۹۶/۸	-
میتروپولیس	۲۷/۱۴	۲۸/۱	۲۱۲/۷
تانکسو	۲۲۱/۲	۲۱/۶	۲۲۷/۴
جمع کل	۲۵۲/۸	۲۴۰/۹	۲۴۰/۸
میانگین روزانه کل کشور	۲۴۴/۲۷	-	-

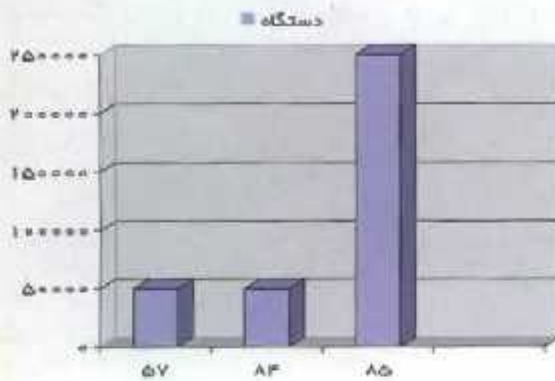
طی سال های ۱۳۸۰-۱۳۸۲ هیچگونه اعتبار ارزی به سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری) تخصیص نمی یابد و لیکن در سال ۱۳۸۳ اعتباری به مبلغ ۲ هزار و ۱۶ میلیون دلار و در سال ۱۳۸۴ با افت چند درصد به هزار و ۲۰۰ میلیون دلار کاهش می یابد. اما مشاهده می کنیم در سال ۱۳۸۵ که لایحه تبصره ۱۲ مطرح می شود این رقم را به ۴ هزار میلیون دلار افزایش می دهد.

خطوط در دست احداث سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری)



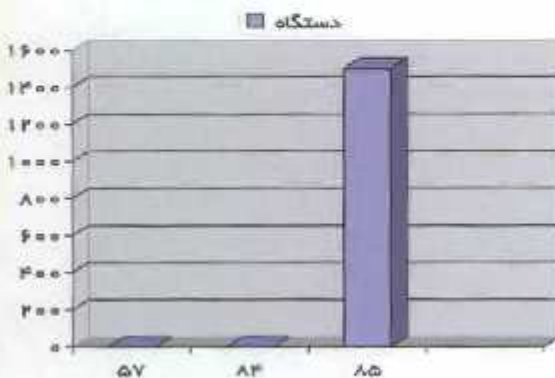
سامانه های حمل و نقل ریلی شهری (قطار شهری) که از ابتدای پیروزی انقلاب در حدود ۱۷۵ کیلومتر بود، بدلیل مشکلات پیش آمده از جمله جنگ ۸ ساله و اثرات ناشی از آن، تا سال ۱۳۸۴ امکان احداث سامانه های حمل و نقل ریلی شهری بدست نمی آید اما با تصویب لایحه تبصره ۱۲ قانون بودجه در سال ۸۵ این امکان را ایجاد می کند که خطوط این سامانه به ۳۰۰ کیلومتر افزایش یابد.

نوسازی خودروهای فرسوده



میزان نوسازی خودروهای فرسوده طی سال ۱۳۵۷-۱۳۸۴، ۵۰ هزار دستگاه بوده است اما لایحه تبصره ۱۲ در سال ۱۳۸۵ نوسازی ۲۵۰ هزار دستگاه را در دستور کار قرار می دهد.

تعداد دستگاه ون تخصیص یافته به عنوان جایبایی مسافر



از ابتدای انقلاب اسلامی تا سال ۱۳۸۴ از دستگاه ون به عنوان جایبایی مسافر استفاده نگردیده است ولی در سال ۱۳۸۵ تبصره ۱۲، این الزام را ایجاد می کند که ۱۵ هزار دستگاه ون برای جایبایی مسافر به کار گرفته شود.

جلسه علنی غیر رسمی مجلس در خصوص تبصره ۱۳ بودجه

۱۳۸۵/۷/۱۱

وزارت صنایع تولید می‌شود.

وزیر کشور افزود: اتفاق بزرگی که افتاد مجلس براساس پیشنهاد تقدیمی دولت همه مسائل مربوط به حمل و نقل و مصرف سوخت را در یک تبصره دید و بند بند به آن اشاره کرد که در نوع خودش حرکتی بسیار بزرگ و قابل توجه است.

پور محمدی گفت: این وظایف مربوط به بیش از ۱۲ دستگاه بود که رئیس جمهور تصمیمی بکر در راستای تصمیم مجلس گرفت؛ مبنی بر این که اجرای تبصره ۱۳ را در یک گروه منتخب متمرکز کرد که رئیس سازمان مدیریت، وزیر کشور، دبیر هیات دولت، معاون عمرانی وزارت کشور و مجری طرح های ویژه ریاست جمهوری (مهندس وزیري همامانه که اخیراً اضافه شده است) از اعضای این گروه هستند.

وی گفت: برای این که یک حرکت منسجم انجام دهیم و تکرار اقدامات گذشته نباشد مدت زمانی صرف شد تا این نامه لازم را تدوین کنیم. بیستم خرداد ماه هیات انتخاب شدند و تا آخر خرداد آیین نامه تدوین شد و از اول تیر ماه این نشست ها آغاز شد. پور محمدی تصریح کرد: برای این که به اهداف برسیم نیازمند بودیم محورهای عمده تبصره را در یک کمیته کاری و کارشناسی متمرکز کنیم. از این جهت ۴ کمیته در گذشته و یک کمیته اخیراً تشکیل دادیم که از ابتدای تیر ماه فعال شد.

وی افزود: بنده هم به طور منظم هفته ای حداقل ۲ یا ۸ ساعت متمرکز در این جلسات بوده ام. این کمیته ها عبارتند از کمیته بهینه سازی و مصرف سوخت، کمیته بهینه سازی خودروهای فرسوده، کمیته حمل و نقل عمومی، کمیته سهمیه بندی و کمیته حمل و نقل ریلی.



مصطفی پور محمدی وزیر کشور در بخش اول اظهاراتش در جلسه ای غیر رسمی علنی در جمع نمایندگان تصویب تبصره ۱۳ را نقطه عطفی در بودجه ریزی کشور دانست و گفت: نکته ای که برجستگی دارد این است که دغدغه ی مصرف بی رویه ی سوخت و آثار مخرب آن در عرضه های مختلف اقتصادی، محیط زیست، آثار روانی اجتماعی می باشد که البته این در دولت های گذشته هم بوده است، اما چرا در گذشته دولت هایی که خدمت های زیادی داشته اند در این کار موفق نشده اند.

وزیر کشور ادامه داد: یک دلیل عمده آن بود که مسأله مربوط به حمل و نقل سوخت و جلوگیری از مصرف بی رویه و بهبود سوخت مقوله ای ذوابعاد یا وجوه مختلف متأثر از عوامل مختلف و تأثیرگذار در بخش های مختلف است. از یک طرف می گفتیم می خواهیم کنترل سوخت کنیم از طرف دیگر ماشین انبوه در

عضو هیات دولت خاطرنشان کرد: گزارشی که طبق مصوبه مجلس ملزم بودیم تهیه کنیم از اواسط شهریور حاضر بود که البته برای ارائه آن با تعطیلات مجلس مواجه شدیم.

حداد عادل:

کاری کنید سال ۸۵ مصرف بنزین ولو به اندازه‌ی یک قطره کاهش پیدا کند

پور محمدی گفت: در این گزارش تلاش کردیم تمامی ابعاد تبصره ۱۳ را با دقت بررسی کنیم و طبق برنامه زمان بندی شده و هماهنگ اقدام کنیم تقریباً فعالیت های اجرایی و منسجم ما از اواسط مردادماه آغاز شده است.

وی ادامه داد: در بخش های مختلف هر محور را زمان بندی کردیم، هر هفته هر دستگاه یک وظیفه دارد و برای اولین بار در صورتی که هر دستگاه کار خودش را انجام ندهد برای آن جریمه تعیین شده است.

وزیر کشور از مهندس محرابیان مدیر اجرایی تبصره ۱۳ خواست که خصوص اقدامات صورت گرفته توضیح دهد.

رئیس مجلس شورای اسلامی، در پایان جلسه غیر رسمی علنی مجلس که به منظور ارزیابی گزارش وزیر کشور در خصوص اجرای تبصره ۱۳ قانون سال ۸۵ تشکیل شده بود و پس از اظهارات نمایندگان سوال کننده و وزیر کشور، گفت: در حسن نیت دولت و مجلس برای جلوگیری از ریخت و پاش در مصرف بنزین شکی نیست که کار زیادی صورت گرفته است.

دکتر غلامعلی حداد عادل خطاب به وزیر کشور افزود: توجه شما را به این نکته جلب می کنیم که طوری نشود که در پایان امسال آمار بدهیم که پایان سال گذشته ۷۳ میلیون لیتر در روز مصرف بنزین داشته ایم و امروز ۸۰ میلیون لیتر شده است و بعد عملاً هیچ اثری بر همه این اقدامات مترتب نشود.

رئیس مجلس شورای اسلامی، گفت: باید کاری کنیم در سال ۸۵ آثار عملی ولو به اندازه‌ی ۵ یا ۱۰ درصد خود را نشان می دهد.

حداد عادل گفت: کاری کنید سال ۸۵ مصرف بنزین ولو به اندازه‌ی یک قطره کاهش پیدا کند؛ مردم این انتظار را دارند.

مشاور رئیس جمهور در ستاد طرح های ویژه ریاست جمهوری در مجلس:

۵۷ شهر دارای جایگاه عرضه بنزین هستند

۱۴۵۰ دستگاه اتوبوس امسال تحویل شده است

میزان پیشرفت ساخت جایگاه عرضه گاز ۷۸ درصد است

مدیر اجرایی تبصره ۱۳ در توضیح اقدامات صورت گرفته

در راستای این تبصره گفت: توسعه‌ی حمل و نقل عمومی و خارج کردن خودروهای فرسوده، صرفه جویی در مصرف بنزین است.

مهندس محرابیان به تکالیف کمیته های اجرایی این تبصره اشاره کرد و گفت: از تکالیف کمیته‌ی بهینه سازی مصرف

ساخت پروژه‌ی احداث جایگاههای عرضه گاز طبیعی در دو بخش دولتی و خصوصی بوده است. تبدیل کارگاه و تولید ۱۲۰۰۰۰ خودرو، تولید ۲۸۰ هزار خودروی گاز سوز و تأمین مخزن.

وی ادامه داد: در بخش ساخت جایگاه ها دولت تکلیف داشته ۴۰۰ جایگاه احداث کند که به دو بخش تبدیل شده، ۲۱۲ جایگاه مهم سازمان بهینه سازی به عنوان جایگاههای تک منظوره عرضه‌ی گاز طبیعی که تا پایان سال باید احداث شود که تا امروز ۵۶ جایگاه احداث شده است و طبق برنامه‌هایی که در مرداد ماه تدوین شده در این تاریخ می بایست ۵۳ جایگاه می شد و ما ۳ جایگاه جلوتریم.

وی گفت: در بخش جایگاههای دو منظوره تا امروز ۱۲۰ جایگاه از ۱۸۸ جایگاه دو منظوره احداث شده است.

محرابیان ادامه داد: در بخش راه اندازی به علت اینکه اکثر جایگاهها مشکل انشعاب داشت موفق شدیم ۶ جایگاه را بهره‌وری کنیم که در یک دوره‌ی ۳ ماهه برنامه ریزی شده است. این جایگاههایی که تا امروز احداث شده، انشعاب گاز شهری متصل شود و سرویس دهند.

وی افزود: امروز از ۴۰۰ جایگاه سهم دولت، ۱۷۳ جایگاه احداث شده است و در حال حاضر ۵۷ شهر کشور که عمدتاً کلان شهرها هستند مجهز به جایگاه عرضه‌ی گاز طبیعی هستند و تا پایان سال این تعداد به ۳۰۰ شهر می رسد. البته شهرهایی که تا امروز جایگاه شان راه نیفتاده عمدتاً کوچکند.

محرابیان در خصوص ۳۰۰ جایگاه که قرار بوده توسط بخش

مشاور رئیس جمهور در ستاد

طرح های ویژه ریاست جمهوری

در مجلس:

۵۷ شهر دارای جایگاه عرضه

بنزین هستند

۱۴۵۰ دستگاه اتوبوس امسال

تحویل شده است

میزان پیشرفت ساخت جایگاه

عرضه گاز ۷۸ درصد است

خصوصی احداث شود گفت: در آیین نامه پیش بینی شده در شهرهایی که مشکل زمین داریم بخش خصوصی زمین و انشعاب ها و ساخت را تقبل کند و دولت تجهیزات جایگاه را در اختیار گذارد که ۱۷۷ جایگاه در حال قرارداد و ۱۰۲ جایگاه در حال ساخت، ۱۶ جایگاه راه اندازی شده و برای ۵ جایگاه هنوز قراردادی منعقد نشده است.

وی افزود: میزان پیشرفت ساخت جایگاه امروز در کشور ۷۸ درصد است.

محرابیان گفت: تا پایان سال ۸۴ مجموعاً ۱۷۸ جایگاه در کشور احداث کردیم و از ابتدای سال ۸۵ تا امروز ۱۸۶ جایگاه



ایجاد کرده ایم.

مشاور رئیس جمهور و رئیس ستاد طرح های ویژه ریاست جمهوری گفت: تکلیف بعدی تبدیل ۱۲۰ هزار خودروی موجود است که تا امروز ۳۵۹۹۲ از آن تبدیل شده و ۴۵۰۰ خودرو از برنامه ریزی عقب هستیم.

وی گفت: برای تبدیل کارگاهی برنامه ریزی هفتگی شده است و هفته به هفته تعداد خودروهایی که باید دوگانه سوز شود مشخص می شود. در هفته گذشته باید ۲۵۰۰ خودرو تبدیل می کردیم که ۲۰۵۰ خودرو تبدیل شده است.

وی افزود: در سال ۸۳، ۲۸ هزار خودرو تبدیل و در سال ۸۴، ۵۸ هزار خودرو تبدیل کرده ایم که عملکرد سال ۸۵ در ۶ ماهه ی

از لحاظ زمانی به هیچ وجه نصیره

۱۳ برای یک سال قابلیت اجرایی

ندارد. اگر با این نصیره

کارشناسی برخورد شود در ۳

سال می تواند تحقق یابد

اول حدود ۳۶ هزار خودروست.

محراییان گفت: در بخش تولید خودروی دو گانه سوز، برای تمام خودرو سازان سهمی برای تولید را مشخص کرده ایم.

وی گفت: شرکت سایپا و ایران خودرو به ترتیب ۱۲۱ هزار سایپا و ۱۳۷ هزار خودرو سهم ایران خودرو است. با توجه به اینکه طبق قانون خودروی دو گانه سوز باید جایگزین فرسوده شود، برنامه ی تحویل خودروی دو گانه سوز با تحویل خودروی فرسوده کاملاً منطبق شده است.

محراییان گفت: در جلسه ی هشتم هیات نمایندگان ویژه مصوب شد اگر خودرو سازی به تعهدات ماهیانه شان عمل نکنند مکلف است خودرواش را به صورت دو گانه سوز تولید کنند، ولی مخزن سوخت روی آن ننند، از زمان تحویل سوخت تا زمانی که مخزن بسته می شود ماهیانه ۲۰ هزار تومان جریمه از بابت استفاده آن خودرو از بهترین پارانه ای بپردازد.

وی گفت: تعداد خودروهای تولید کارخانجات در سال ۸۳، ۳۹۰۰، سال ۸۴، ۱۶۷۰۰ و سال ۸۵ تا امروز ۳۲ هزار خودروی دو گانه سوز تولید و تحویل شده است.

وی ادامه داد: در بخش تأمین مخزن که نگرانی زیادی هم خودرو سازان و هم وزارت نفت داشته اند، در طی ۳ ماهه ی گذشته، ۵ شرکت ساخت مخزن با مصرف کننده های مخزن که وزارت نفت و خودرو سازان هستند، توافقنامه امضا کردند و در پایان سال ۸۸ تعداد تولید مخزن به ۱ میلیون و ۲۰ هزار مخزن می رسد. شرکت اول کارخانه اش راه اندازی شده است، شرکت دوم ماشین آلاتش را حمل کرده و شرکت های بعدی یا در حال حمل ماشین آلات یا در حال ساخت کارخانه هستند.

مدیر اجرایی نصیره ی ۱۳، گفت در بخش واردات مخزن تا امروز، میزان LC که برای تولید کنندگان مخزن باز شده به تعداد ۳۳۱ هزار مخزن برای واردات باز شده است.

وی ادامه داد: در بخش نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده، برنامه ریزی خوبی نشده، ۸ یا ۹ دستگاه مجری در این کمیته هر هفته دو سه جلسه دارند. ثبت نام تاکسی در کشور تمام شده، مراجعه تاکسی دارها به بانک ها در حال انجام است و در حال استفاده و تحویل تاکسی هستند.

مدیر اجرایی نصیره ی ۱۳ افزود: برای خودروهای شخصی از ۵ مهر ماه ثبت نام در حال انجام است. در فرآیند طراحی شده، بدون اینکه وجهی از افراد دریافت شود، از زمان معرفی به بانک تا زمان اسقاط ۱۰ روز فرصت، از زمان اسقاط تا تحویل خودرو ۱۵ روز، بعد از این به ازای هر روز تاخیر خودرو ساز باید ۵ هزار تومان جریمه به مالک خودرو بدهد.

وی ادامه داد: در کمیته ی حمل و نقل عمومی غیر نقلی بر اساس قانون تأمین ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس و ضمیمه بوده است که تا این لحظه عین این تعداد را با خودرو سازان داخلی قرارداد بسته ایم. ۱۴۵۰ اتوبوس تحویل شدو تا پایان فرصت قانونی این تکلیف انجام می شود.

محراییان گفت: در بخش اتوبوس، آیین نامه ی واگذاری اتوبوس به شهرداری ها و آیین نامه واگذاری به بخش خصوصی تأمین شده است. تا پایان سال ۸۴ سهم دولت برای خرید اتوبوس ۶۵ درصد و شهرداریها ۳۵ درصد بود که در دولت مصوب شد، سهم شهرداریها را نصف کنیم.

مدیر اجرایی نصیره ی ۱۳ گفت: در سال ۸۳، ۱۲۸۹ اتوبوس، سال ۸۴، ۲۶۰۰ اتوبوس در سال ۸۵، ۶۵۰۰ اتوبوس باید تحویل شود که تاکنون ۱۴۵۰ تحویل شده است.

وی ادامه داد: ۷ تکلیف اجرایی به جز تکلیف وزارت نفت داریم، اول خودروهای فرسوده، که ۲۵۰ هزار خودروی فرسوده باید جایگزین شود و این کار ۱۶۴ میلیارد تومان نیاز دارد. ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس ۵۲۵ میلیارد تومان، ۱۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس ۲۸ میلیارد تومان و ۱۵ هزار ون ۲۱ میلیارد تومان و ۳۰ هزار تاکسی ۴۲ میلیارد تومان پارانه نیاز دارد.

محراییان گفت: از مجموع اعتباری که در نصیره ی ۱۳ است (۱ میلیارد و ۵۲ میلیون دلار تبدیل آن ۹۴۹ میلیارد تومان است تا امروز ۸۸ میلیارد از آن تخصیص داده شده است. بر اساس بند (و) لایحه دولت در این نصیره در آمد دولت مبلغ ۹۰۰ میلیارد تومان

نصیره ۱۳ انقلابی بود که دولت

باید توانایی هایش را در ادامه آن

نشان می داد

از محل شماره گذاری خودرو است که حدود نصف اعتبار ریالی و داخلی نصیره ی ۱۳ در این بند بود.

پس از ارایه ی توضیحات وزیر کشور و مدیر اجرایی نصیره ۱۳ شش نماینده هر کدام به مدت ۳ دقیقه به ارایه نظرات و سئوالات خود در این رابطه پرداختند.





مرتضی تمدن، نماینده شهرکرد به عنوان اولین نماینده گفت: نکته ی قابل توجه هم دولت و هم مجلس در مسایل تبصره ۱۳ این است که نمی توان مقصر را دولت یا مجلس بدانیم. وی ادامه داد: از لحاظ زمانی به هیچ وجه تبصره ۱۳ برای یک سال قابلیت اجرایی ندارد. اگر با این تبصره کارشناسی برخورد شود در ۳ سال می تواند تحقق یابد.

تمدن افزود: عملکرد وزیر کشور و حوزه ی عمرانی وزارت کشور قابل تقدیر است؛ چون

همین میزان کار، مستند به گزارش های دریافتی، با بستری که آماده بوده قابل تقدیر است؛ اما چگونه برای کاری که بستر لازم برای تحقق آن نبوده و تبصره ای که زمینه اجرایی نداشته به عنوان یک تکلیف در بودجه ۸۵ برای یک سال اهدافی قرار می دهیم که در مسایل اجرایی آن مواجه با عدم اجرا می شویم. عضو کمیسیون برنامه و بودجه گفت: در گزارش امروز اعلام

۸۵ دولت دست به کار می شد مساله متفاوت بود تا اول یا نیمه تیر ماه دست به کار شوند. چرا این تأخیر بوده است؟ نماینده ی تهران گفت: نمی دانم خرید ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس چند ماه زمان نیاز دارد، کجا گفته بودیم این خرید باید با قرارداد با ایران خودرو و تولیدات آن باشد، سهل ترین این کار خرید از ماه های اول سال بود.

مصباحی مقدم گفت: تقاضا می کنیم برای حمل و نقل ریلی هر مقدار تخصص داده اید توضیح دهید. شرکتی را راه اندازی کرده اند که وابسته به خود وزارت کشور است و بودجه در اختیار است تا برای ۴ سال آینده قرارداد ببندد، در حالی که قبلاً در این مورد شرکت دارای مجوز وجود داشته است.

وی ادامه داد: این آمار و ارقام نشان دهنده ی تأخیر در شروع این کار است و نمی دانیم چه موفقیتی در این کار بوده است.

حجت الاسلام سیدمحمد رضا میرتاج الدینی، به عنوان سومین نماینده ای که به ارایه ی نظراتش در مورد تبصره ی ۱۳ می پرداخت، گفت: این گزارش نشان داد که ظرف زمانی تبصره ۱۳ از سوی مجلس و دولت در نظر گرفته نشده است. باید در این امر اساسی فکر کنیم.

نماینده ی تبریز ادامه داد: براساس برنامه در بحث تبدیل خودروهای دو گانه سوز قرار بوده ۱۲۰ هزار خودرو دو گانه سوز شود که این تعداد تا آخر سال محقق نمی شود. این تعداد خودرو حداقل ۷ سال زمان نیاز دارد.

وی گفت: باید در این رابطه اساسی فکر شود، ۲۸۰ هزار خودرو قرار بود دو گانه سوز تولید شود، اما تا حالا در سال ۸۵، ۲۲ هزار تولید شده است. اگر ۳ برابر هم در ۵ ماهه ی دوم باشد ۶۰ هزار خودرو تولید می شود.

میرتاج الدینی گفت: مشکل دیگری که فراموش شده بحث گازوئیل است که هزینه اش بیشتر از بنزین است. نه تنها مشکل قاچاق گازوئیل حل نشده بلکه مشکل کامیون داران مضاعف شده است و برای دریافت گازوئیل دو روز یا سه روز در صف می ایستند.

محمد استکی، به عنوان چهارمین نماینده ای که در خصوص

**میرتاج الدینی (نماینده مجلس):
مشکل دیگری که فراموش شده
بحث گازوئیل است که هزینه اش
بیشتر از بنزین است**

می کنید ۸۸ میلیارد تومان بودجه تخصیص یافته است. قطار شهری و متروی تهران اعلام کرد یک ریال به آن تخصیص داده نشده است. براساس گزارشات ارایه شده به کمیسیون ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس، تا زمان آینده هر ماهه ۵۰۰ دستگاه وارد ناوگان می شود، لذا امکان این که تا پایان سال تحویل داده شود اصلاً وجود ندارد. صنعت داخلی هم امکان تولید یک ساله ندارد.

تمدن گفت: این تبصره را باید به ۳ سال خرد می کردیم. شهرداری تهران اعلام کرده دیناری از بابت پولی که باید به آنها از بابت این تبصره داده شود وصول نشده این مسایل تناقض و تعارض را قبل از آن که به مجلس بیایند حل کنید.

مصباحی مقدم، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس به عنوان دومین نماینده ای که به بیان نظراتش در مورد تبصره ۱۳ می پرداخت، گفت: تبصره ۱۳، یک تبصره انقلابی بود که دولت پیشنهاد دهنده ی آن بود و باید توانایی هایش را در ادامه آن نشان می داد.

غلامرضا مصباحی مقدم ادامه داد: براساس توانایی هایی که دارد باید این تبصره را می آورد. اگر بلافاصله بعد از ابلاغ بودجه

نماینده‌ی اصفهان ادامه داد: به مردم نشان دهید سوخت قاچاق را کنترل کرده ایم.

کامران گفت: سایپا و ایران خودرو قدرت تولید ۱۰۰۰ خودروی دوگانه سوز را دارد بقیه اش را جن می‌آفریند.

وی گفت: باترول های ۶ سیلندر دولت را بخواهند نامصرف کنترل شود، ما نتوانسته ایم مصرف را کنترل کنیم.

نماینده‌ی اصفهان گفت: در بودجه آورده ایم که دولت خودش برای تبصره‌ی ۱۳ برنامه ریزی کند از مجلس چه می‌خواهید؟

وی گفت: کارت هوشمندی که اردیبهشت داده می‌شود کو؟ این حرف هایی که زده می‌شود اگر عملیاتی نشود آرامش برای خلق الله درست نمی‌شود خلق الله جلوتر از من و شما حرکت می‌کند.

کامران در پایان گفت: امیدواریم این جلسات نتیجه لازم را داشته باشد.

حداد عادل نیز در پایان اظهارات کامران، گفت: مشکل آقای کامران این است که خیلی مفهومی صحبت می‌کند.

**مخبر کمیسیون اقتصادی مجلس،
در تعارضات با شهرداری با توجه
به این که پول هست، چرا با
شهرداری همکاری لازم انجام
نمی‌شود؟**

پس از اظهارات نمایندگان، وزیر کشور جهت پاسخ به سؤالات و مباحث نمایندگان در جایگاه قرار گرفت.

وزیر کشور پس از ارایه‌ی نظرات و سؤالات نمایندگان در خصوص تبصره‌ی ۱۳ قانون بودجه در مورد این سؤال نمایندگان که چرا وقتی دولت می‌داند چنین تبصره‌ای اجرایی نمی‌شود آن را پیشنهاد کرده است، گفت: دولت این پیشنهاد را آورد و پیش بینی اش برای ۴ تا ۵ سال است. الان اعلام می‌کنیم این تبصره اجرایی است و مقدمات لازم را برای اجرای آن فراهم کرده ایم و حرکت با قوت و انسجام آغاز شده است.

حجت الاسلام و المسلمین مصطفی پورمحمدی در خصوص این که چرا کار اجرایی این تبصره با تأخیر آغاز شده است، گفت: تبصره‌ی ۱۳ تبصره‌ی جدید الاحداثی در بودجه است و به آیین نامه جدید نیاز داشت. هیأت نمایندگان ویژه‌ای تشکیل شد، برای این که این کار بخشی جلو نرود، ما نیازمند مطالعه بودیم تا این تبصره را با دقت اجرا کنیم. سه یا چهار ماه تأخیر برای چنین تبصره‌ی بسیار بزرگی زمان زیادی نیست. خوشبختیم از این که الان می‌دانیم ماه آینده چه اتفاقی می‌افتد.

وزیر کشور در خصوص تأمین ۶۵۰۰ اتوبوس برای نیاز ناوگان حمل و نقل عمومی و این که چرا این خرید انجام نشده است، گفت: مگر من بروم اینور و آنور دنیا کارخانه‌ها به ما می‌دهند. به بیش از ۲۰ کارخانه مراجعه کردیم هیچ کدام قدرت نداشتند تا آخر سال ۱۰۰۰ اتوبوس به ما تحویل دهند. خودروسازان اتوبوس

تبصره ۱۳ اظهار نظر می‌کرد به افزایش کشفیات امنیتی اشاره کرد و گفت: وزیر کشور به افزایش کشفیات اشاره کرد. توصیه داریم این را بنای به خوش بینی نگذارید. شاید چندین برابر افزایش جرایم داشته ایم که کشفیات افزایش یافته است که البته در همه‌ی آن وزارت کشور مقصر نیست. قوه‌ی قضاییه باید با شدت و جدت بیشتری وارد شود.

وی ادامه داد: در برنامه چهارم براساس یکی از موارد دولت ملزم شده تا پایان برنامه، ۷۵ درصد از حمل و نقل شهری را به عمومی تبدیل کند. آیا در این یک سال به این درصد مربوط رسیده‌ایم؟

وی ادامه داد: کمتر از ۱۰ درصد از تبدیل به دوگانه سوز تا الان انجام شده آیا این تصمیمی که گرفته شده یکدفعه و یک شبه گرفته شده که از سوخت LPG شیفت شود به CNG.

کاظم دلخوش، نماینده‌ی صومعه سرا به عنوان پنجمین



نماینده‌ای که در خصوص تبصره‌ی ۱۳ اظهار نظر می‌کرد، گفت: بودجه نویسی به وسیله‌ی دولت به مجلس ارایه شد چرا وقتی دولت می‌داند اجرایی نمی‌شود پیشنهاد کرد؟

وی ادامه داد: خرید اتوبوس چه از داخل چه از خارج چه منع و مشکلاتی داشته است؟

دلخوش گفت: در گزارش آمده بود که جایگاه پمپ گاز ساختیم که این با دوگانه سوز تناسب ندارد.

وی افزود: با توجه به عجله‌ای که بود و هیأت‌های مختلفی که برای خرید مخزن کارخانه تعیین شدند، چرا در ارتباط با تهیه‌ی این کالا به قیمت مناسب فکر نشد؟

مخبر کمیسیون اقتصادی، گفت: در تعارضات با شهرداری با توجه به این که پول هست، چرا با شهرداری همکاری لازم انجام نمی‌شود؟ دولت در ارتباط با حمل و نقل ریلی چه تمهیدی به مجلس میدهد که بتواند این کار را انجام دهد؟

حسن کامران، به عنوان ششمین نماینده‌ای که در رابطه با تبصره‌ی ۱۳ اظهار نظر می‌کرد، با بیان این که آدم‌های درجه‌درجه کار کنند در حالی که بانک‌ها پدر در می‌آورند، چطور خودروهای فرسوده را عوضی کنند، گفت: گازوییل وارد می‌کنیم ولی قاچاق می‌شود، یعنی اگر نمی‌توانیم قاچاق را کنترل کنیم تشکیل این کمیته‌ها چه فایده‌ای دارد.



را در داخل کشور بسیج کردیم تا آنهایی که توان داشتند این نیاز را برآورده کنند.

وی افزود: امروز ۵۵۰۰ قرارداد با جدول زمان بندی شده تا پایان برنامه ی امسال منعقد کرده ایم. برای ۱۰۰۰ اتوبوس باقیمانده نیز اعلام کرده ایم اگر این شرکت ها طبق قرارداد تا دو ماه آینده بتوانند میزانی که در قرارداد هست را تحویل دهند با آنها مجدداً قرارداد می بندیم و گرنه با خارجی ها صحبت کرده ایم که در این صورت با آنها قرارداد امضاء کنیم.

وزیر کشور خاطر نشان کرد: ما ۶۵۰۰ اتوبوسی را که پیشنهاد داده ایم امسال در ناوگان حمل و نقل شهری توزیع خواهیم کرد و با برنامه ای که ریخته ایم به این هدف می رسیم. وی در خصوص سؤال یکی از نمایندگان که چرا برای حمل و



نقل ریلی شرکت جدید ایجاد کرده اید، گفت: عملیات حمل و نقل ریلی با پیشنهاد حدود ۴۰۰ کیلومتر بیش از ۱۴ هزار میلیارد تومان عملیات است. اگر می خواستیم مانند قبل و به صورت پراکنده عمل کنیم به بدبختی امروز گرفتار می شدیم.

پورمحمدی گفت: شرکت جدیدی احداث نکرده ایم وزارت کشور هیچ وقت از مجلس پنهان نبوده است. وزارتخانه ای شفاف، پاسخگو و در دسترس هستیم و در این موضوع با تمام حزییات فنی آماده ی پاسخگویی هستیم.

وزیر کشور یادآور شد: شرکت حمل و نقل ریلی که در سازمان گسترش وجود داشت و ضعیف عمل می کرد را به وزارت کشور منتقل کردیم و تیمی قوی متشکل از رئیس قطار شهری اصفهان، رئیس قطار شهری تبریز، رئیس سازمان گسترش و دولت از بزرگ

ترین پیمانکاران کشور را انتخاب کردیم تا این شرکت را مدیریت کنند. ما مجری نیستیم و سیاست گذاری می کنیم.

وی افزود: در حال حاضر می خواهیم ۴۰۰ کیلومتر مترو بسازیم که این ۱۵ خط می شود، و هر شهر می خواهد یک سیستم جدید راه بیندازد. آیا تعمیر و نگهداری اینکار تضمین شده است؟

وزیر کشور افزود: ما یک تیم بسیار قوی راه انداخته ایم که بسیار رضایت بخش است و خطوط اولیه ی شهرها و خرید قطارها را هم به سرعت انجام می دهیم.

پورمحمدی با بیان این که در کشور به دلیل مشکلات سیاسی و پیچیدگی بحث فایناس این موضوع عملیاتی نشده است، گفت: ما ۴ میلیارد فاینانس گذاشته ایم، ۹۵۰ میلیارد تومان پول از حساب ذخیره ی ارزی در نظر گرفته ایم، با تکلیف تهیه ی ۶۵۰۰ اتوبوس، ۱۵۰۰۰ ون، ۳۰ هزار تاکسی که اینها ۸۰۰ میلیارد تومان بودجه را می برد و فقط ۱۰۰ میلیارد تومان برای قطار شهری می ماند که هشتاد میلیارد تومان آن اختصاص یافته است ضمن این که در دولت تصمیم گرفته ایم زمان فاینانس را کاهش دهیم.

می خواهیم ۴۰۰ کیلومتر مترو بسازیم.

تا پایان امسال کارت هوشمند را تحویل می دهیم.

امسال ۶۵۰۰ اتوبوس در ناوگان حمل و نقل شهری توزیع می شود.

وی خاطر نشان کرد: مجلس گام بسیار بلندی را برای تصویب تبصره ی ۱۳ برداشته و امیدواریم چشم شما را روشن کنیم. ما کمر همت بسته ایم و با جدیت و وقت گذاری طبق زمان بندی ان شاء الله به پیش می رویم.

وزیر کشور با بیان این که در رابطه با شهرداری هیچ کاستی صورت نگرفته است، گفت: در تبادل موافقت نامه ها قرار بوده طبق ضوابط عمل شود که ۲ الی ۳ جا این گونه نبوده و اعلام کرده ایم اصلاح شود.

وزیر کشور خطاب به نمایندگان گفت: تقاضا دارم نسبت به تصویب تان تردید نفرمایید. این تصویب اقدام بسیار به جایی برای نظام و منافع دولت بوده است و دولت در خدمت این تبصره است.

وی با بیان این که برای سهمیه بندی یکی - دو جریان به صورت موازی کار می کنند، گفت: تا پایان امسال کارت هوشمند را تحویل خواهیم داد. ما پای این قول به مجلس ایستاده ایم و امیدواریم این کار طبق جدول انجام شود.

بررسی استراتژی حمل و نقل شهری در قاهره



حامد حبیبی
کانشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل و ترابریک

قاهره بزرگ متشکل از سه بخش قاهره، Giza و Qualubia بوده که جمعیت کلی آن ۱۳/۵ میلیون نفر می‌باشد که از نظر جمعیت جزو ۱۵ شهر جهان محسوب می‌شود. همچنین به خاطر تراکم بسیار بالای دموگرافی آن (حدود ۴۰۰۰۰ ساکن در هر کیلومتر مربع) بعد از بمبئی و جاکارتا و قبل از تهران، دهلی نو، مانیلا و کلکته شناخته شده است. قاهره بزرگ بیش از ۱۴ میلیون نفر روزانه را در بر می‌گیرد.

حمل و نقل عمومی یک نقش بسیار مهم را برای بیش از ۷۰٪ صد سفرهای نقلیه‌ای (موتوری) ایفاء می‌کند. حمل و نقل شخصی اگر اقلیت را به خود اختصاص می‌دهد اما به عنوان حجم عظیم و رو به افزایش محسوب می‌شود. هدف این مقاله سنجش تأثیر سیاست حمل و نقل بر پذیرش و توسعه سطوح شهری قاهره در سه سال گذشته می‌باشد.

شهر

از دهه هفتاد به بعد، سیاست حمل و نقل در قاهره به دلایل زیر قابل توجه و مهم بوده است:

۱. توسعه پایدار و مداوم زیربنای جاده‌های اصلی (پل‌های بر روی رود نیل) پل‌های روگذر برای ماشین‌ها، جاده‌ها (سواره‌روهای) زیرزمینی و زیرگذرها، و جاده‌های موتوری و مشتمب بسیاری از این زیربنایها برای حمل و نقل عمومی در محیط شهری در دسترس نمی‌باشد!

۲. آزاد سازی نسبی شبکه حمل و نقل عمومی که باعث گسترش قابل توجه خطوط خصوصی برای اتوبوس‌های کوچک می‌شود؛

۳. توسعه شبکه بزرگ‌متر و نا بیش از ۶۰ کیلومتر در طول مسیرهای اصلی؛

۴. واگذاری شبکه تراموا و اتوبوس برقی؛

۵. ساخت خطوط راه‌آهن طراحی شده برای شهرهای جدید؛
۶. کنترل و محدود کردن افزایش کرایه در شبکه‌های حمل و نقل عمومی به منظور در دسترس قرار دادن بیشتر برای افراد کم‌بضاعت جامعه؛

۷. گسترش شبکه اتوبوس با عرضه بالا و منظم، و ایجاد خطوط ویژه طبق موارد پیشنهادی تحقیقات شهری و حمل و نقل موفق؛

تراکم و جمعیت بالا و بی‌قوارگی مناطق ساختمان سازی شده در شهر قاهره، همگی نتیجه یک سری عوامل بوده که مهمترین آن ویژگی‌های جغرافیایی، فیزیکی و عرضه حمل و نقل، سیاست شهری و کنترل توسعه شهری، قوانین بازار، کمک دولت، حساسیت مشتری نسبت به هزینه‌ها و کیفیت ساختمان، طی کردن فواصل، تعرفه‌ها و مناطق اطراف است.

در این گزارش، ما آنالیز خود را به تأثیر سیاست حمل و نقل بر توسعه شهری بررسی می‌کنیم، اگر چه ممکن است گاهی به دیگر عوامل مؤثر در این رابطه به جهت فهم بهتر اوزیا بی شهری قاهره بزرگ اشاره‌ای داشته باشیم.

سیاست حمل و نقل شهری در قاهره از سال ۱۹۷۵:

در عرض ۳۰ سال گذشته، گسترش حمل و نقل در مناطق شهری قاهره بزرگ با موارد زیر مشخص شده است:

- ساخت دو خط مترو سنگین ترانزیت سریع (Mass)
- توسعه غیرکافی شبکه اتوبوس عمومی در مقایسه با افزایش تقاضا

- عرضه زیاد تاکسی جمعی
- فرسودگی شبکه مترو و کنار گذاشتن خطوط تراموا
- متوسل شدن به ماشین‌های شخصی
- ساخت زیربنای اصلی جاده‌ای در اطراف و داخل مرکز



۸. مشاوره بین مقامات ذی صلاح حمل و نقل؛

علاوه بر این، افزایش در استانداردهای زندگی در ۱۷ سال اخیر نتایج را به شرح زیر به همراه داشته است:

۱. افزایش تعداد خودرو (۲۲۰٪+)
۲. افزایش در جایابی (۲۲٪+) که با افزایش جمعیت افزایش می‌یابد که می‌توان گفت باعث ایجاد موارد زیر می‌گردد؛
۳. یک افزایش در تعداد سفرها (۲۱۳٪+)
۴. یک افزایش کم و بیش در تراکم ترافیک و زمان سفر که به مکان جغرافیایی بستگی دارد. سهم بازار در اوضاع حمل و

جدول ۱: ارزیابی استفاده از حمل و نقل موتوری بین سالهای ۱۹۷۱ و ۱۹۹۸.

Motor modes	Market share in 1971	Market share in 1998
Car and taxi	13%	26%
Metro	0%	17%
Tramway	15%	2%
Bus and minibus	62%	19%
Microbus	0%	28%
Sundry (ENR, school and factory Buses, boats)	9%	7%

نقل موتوری به شکل کامل در سی سال اخیر تغییر کرده است. در سال ۲۰۰۰، به علت گشایش خط ۲ مترو تا دانشگاه قاهره، سهم مترو به ۲۰ درصد از نمای حمل و نقل های موتوری و با نقلیه‌ای رسیده است.

نتایج سیاست حمل و نقل توزیع شده

کاهش سنجی در قیمت‌های کرایه (افزایش قیمت کمتر از نرخ تورم) باعث افزایش استفاده و تشویق به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی در گروههای ضعیف‌تر و کم‌پضاعت‌تر شده است.

افت و کاهش در سرعت تجاری، هزینه‌های عمل اضافی را تولید کرده و بر جذب آنها تأثیر می‌گذارد. هزینه‌های کار شبکه‌های اتوبوس هر سال افزایش یافته و در حال حاضر بیشتر از هزینه کاری مسافران مترو در هر کیلومتر می‌باشند (با به حساب آوردن هزینه‌های استهلاک).

شیکه مترو، مسیرهای شمال به جنوب را فراهم می‌سازد. دیگر مسیرها، که مهم نیز هستند، از زیربناها و زیرساختارهای

قاهره بزرگ بیش از ۱۴ میلیون نفر روزانه را در بر می‌گیرد. حمل و نقل عمومی یک نقش بسیار مهم را برای بیش از ۷۰ درصد سفرهای نقلیه‌ای (موتوری) ایفا می‌کند.

مناسب حمل و نقل عمومی، نفع و سود نمی‌برند، البته با این نتیجه که آنها حتی از تراکم و گستردگی ترافیک بواسطه استفاده زیاد از ماشین‌های شخصی، زیان و خسارت می‌بینند. این مورد تا حد زیادی بر مسیر شرق به غرب بین شهر نصر و هلی پولیس در یک طرف و مرکز بزرگتر و گسترده‌تر قاهره و گیزا در طرف دیگر تأثیر گذارده یعنی جاییکه مسیرهای جاده‌ای و نقلیه‌ای پل روگذر، برای وسایل نقلیه عمومی قابل پذیرش نبوده و بدون شک به استفاده از ماشین‌های شخصی تشویق شده‌اند. شبکه تاکسی‌های شخصی در حال حاضر دارنده یک سهم اساسی از حمل و نقل به حساب آمده و از کسری رو به افزایش (زیان انباشته) در عرضه اتوبوس سود برداست.

در حال حاضر، توجیه اقتصادی خود را شرح داده، اگرچه تاکنون بهترین نبوده است، زیرا این وسایل نقلیه با ظرفیت کم، یک نقش اساسی را در سطح تراکم ترافیک ایفا می‌کنند. در کل، رشد و توسعه شبکه مترو نسبت به افزایش تعداد سفرها و افزایش در تراکم ترافیک در بخش‌های خاص، جاییکه مترو وجود نداشته کندتر بوده است. این موقعیت با سیاست آزاد سازی اقتصادی بکار گرفته شده در آن کشور، احتمالاً توسعه تاکسی خصوصی را تشویق کرده است.

طبقه بندی کاربران و استفاده از حمل و نقل

همانطور که در جدول زیر شرح داده شده، استفاده از حالت‌های حمل و نقل با سطح درآمد خانوار ارتباط تنگاتنگی دارد.

طبقه و گروههای متوسط و سرفه با درآمدهای بیشتر از ۱۰۰۰ پوند در هر ماه که در حدود ۸ درصد جمعیت را تشکیل می‌دهند، بیشتر مواقع از ماشین‌های شخصی و یا تاکسی استفاده می‌کنند.

طبقات متوسط با درآمد متوسط ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ پوند در ماه و هر خانواده (بیش از ۲۴ درصد جمعیت)، از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند. سیستم‌های حمل و نقل مورد علاقه آنها، مترو بوده و در صورت امکان از تاکسی نیز استفاده می‌کنند. گروههای ضعیف‌تر و کم‌پضاعت‌تر با درآمد ۵۰۰ پوند در ماه که بیش از نیمی از جمعیت را در بر دارند، بیشتر از اتوبوس و در صورت در دسترس بودن از مترو استفاده می‌کنند. باید خاطر نشان کرد که دوجرخه و موتورسیکلت به ندرت مورد استفاده قرار می‌گیرد، یکی از دلایل عدم استفاده از دوجرخه‌ها و موتورها، عدم امنیت آنهاست. در واقع، راندن یک دوجرخه در قاهره در ترافیک، نوعی دیوانگی و خودکشی حساب می‌شود.

مترو به وسیله جمعیت کثیری از مردم مورد استفاده قرار می‌گیرد. در اینجا تفاوت‌های زیادی بین گروههای مختلف اجتماعی وجود داشته که مورد مهمی برای حالت‌های دیگر حمل و نقل نیست. در گریدور مترو (که سه درصد جمعیت در GICMA در یک کیلومتر در کنار خط وجود داشته)، این حالت و روش، بدون توجه به طبقات و گروههای اجتماعی البته به استثنای طبقه مرهقین (با درآمدهای ۲۰۰۰ پوند در ماه و حدود ۲ درصد جمعیت) که هنوز از ماشین‌های شخصی خود



اشکال تهیه مسکن ایجاد می‌کند، زیرا او یک کاربر سیستم حمل و نقل بوده و کرایه خانه خود را باید بپردازد. او بوسیله سطح درآمد و جاسایت نسبت به تعرفه و عوارض و راحتی سیستم‌های مختلف حمل و نقل مشخص می‌شود.

جدول زیر یافته‌های حاصله از تحقیق در این باره را خلاصه می‌کند. این جدول نشان می‌دهد که گروه‌های ضعیف‌تر (طبقات کم بضاعت‌تر)، خانه‌هایی را انتخاب می‌کنند که در نزدیکی و مجاور مرکز کار بوده و یا یک منطقه مشمول و تروتمند را که بر از کارهای کوچک است تا بتوانند بر راحتی از خانه تا محل کار پیاده‌روند. اما گروه‌های ثروتمند تر، بدنبال یافتن خاندهای با



رابطه بین استاندارد زندگی و نوع استکان در قاهره

Level of income of the household per month	Distribute through-out GCMA	Overall Mobility	Share of walking	Social class	Type of housing or of district	main modes of transport for regular travels
Under 300	22%	1.31	46%	Very poor	Spontaneous, informal, near centres of activity or wealthy districts	Walking, bus and metro for short distances, train for short and long distances
£300 - £500	32%	1.39	39%	poor	Spontaneous, poor, old, fairly near to centres of activity	Walking bus and metro for short distances, train
£500 - £1000	23%	1.54	31%	middle	Working-class districts, planned districts within 10km of activity centres	Bus for short and medium distances if comfortable, metro and train for short and medium distances, shared taxi for short distances
£1000 - £2000	2%	1.64	21%	Affluent	Planned districts, good quality housing in an area suited for using private cars	Metro, Shared taxi, Private car
In excess of £2000	0%	1.78	12%	Wealthy	High quality districts of villas sometimes distant or not planned (distant new town or villas in an agricultural area)	Private car, taxi
no answer	-	-	-	-	-	-

کیفیت خوب و در منطقه‌ای هستند که بتوانند بر راحتی از ماشین شخصی خود استفاده کرده و از محیط قاهره دور بوده و به عبارتی در یک محیط آرام‌تر زندگی کنند. مترو، آزادترین وسیله نقلیه عمومی در قاهره است، زیرا تمامی طبقات اجتماعی از آن استفاده می‌کنند البته در جاهایی که در دسترس بوده و به استثنای ثروتمندترین افراد (حدود ۲٪ جمعیت) که همیشه

استفاده می‌کنند، بیشتر از موارد دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

اما راجع به زنان، البته گروه‌هایی که در مقایسه با زنان کشورهای غربی دارای فعالیت بسیار کمی می‌باشند (بکنه قابل توجه آن بوده است که آنها نسبت به مردان وسایل نقلیه موتوری کمتر استفاده می‌کنند) حدود ۶۴٪ در برابر ۱/۱۶٪ هر وقت که قصد رفتن به جایی را داشته باشند مثلاً در ساعت‌های کوتاه چون خرید و غیره بیشتر پیاده می‌روند.

وقتی آنها از یک سیستم حمل و نقل موتوری استفاده می‌کنند بیشتر ترجیح می‌دهند تا کمتر با مردان نزدیک شده و یا برخورد کنند (همانند تاکسی، مینی بوس و یا تاکسی‌های دارنده تاکسیمتر). اگر چه قیمت‌های آن قابل توجه و زیاد بوده اما زنان کمتر تمایل به استفاده از نوبوس دارند البته در صورتیکه دیگر وسایل حمل و نقل عمومی در دسترس باشد.



استفاده از سیستم‌های حمل و نقل و اشکال مختلف و مرتبط با تهیه مسکن مشتری و مصرف کننده یک رابطه را بین حمل و نقل و



ترجیح می‌دهند تا از ماشین شخصی خود استفاده کنند.

نوع خانه و محل:

۱. غیررسمی، مراکز نزدیک به کار و یا بخش‌های تروتمند؛
۲. فقیر، کهنه و نا حدی نزدیک به مراکز کاری؛
۳. بخش‌های کارگری مناطق طراحی شده در ۱۰ کیلومتری مراکز فعالیت؛
۴. بخش‌های طراحی شده، خانه‌هایی با کیفیت مناسب با حیاط‌ها و مساحت‌های کافی، خوب برای استفاده از ماشین‌های شخصی؛
۵. بخش‌های با کیفیت عالی و ویلاها و گاهی نیز دور از شهر و ویلاهایی با سطوح زیر کشت کشاورزی؛

حالت‌ها و روش‌های اصلی حمل و نقل برای سفرهای با قاعده و منظم:

۱. پیاده‌روی، اتوبوس و مترو برای فواصل کوتاه، ترن و یا قطار برای فواصل کوتاه و بلند.
۲. پیاده‌روی، اتوبوس و مترو برای فواصل کوتاه.
۳. اتوبوس برای فواصل کوتاه و متوسط، در صورت راحتی، مترو و ترن برای فواصل متوسط و کوتاه، تاکسی برای فواصل کوتاه.
۴. مترو، تاکسی و ماشین شخصی.
۵. ماشین شخصی و تاکسی.

تأثیر حمل و نقل بر رشد و توسعه مناطق و سطوح شهری

۱. هدف توسعه قاهره بزرگ به عنوان یک شهر چند

هسته‌ای، که در این مرکز بزرگ کاهش فواصل، بهبود شرایط حمل و نقل و محدود کردن هزینه‌های مرتبط می‌باشد. دومین مرکز اصلی خدمات نیز در شرق قاهره طراحی شد.

۲. ساخت و بنای شهرهای جدید و بخش‌های مسکونی به نام مسکن‌های جدید که به هدف گسترش سریع قاهره طراحی شده‌اند.

۳. بنای یک شبکه حمل و نقل عمومی (مترو، خطوط راه‌آهن، گسترش شبکه تراموا به گیزا و اتوبوس).

۴. بنای یک جاده حلقوی اطراف قاهره با ترسیم و طراحی سطوح شهری.

بنای خطوط جدید قطار بین شهرهای جدید، فقط برای آسان رسیدن به مناطق مسکونی جدید در فواصل طولانی حمل و نقل بوده که برای طبقات مختلف اجتماعی که از ماشین استفاده نمی‌کنند قابل دسترسی است که این خود به منظور جلوگیری از مسکن‌های غیرقانونی در نواحی کشاورزی است.

در حقیقت، بین سالهای ۱۹۸۲ و ۲۰۰۰ طبق بیش از ۵ میلیون نفر رشد داشت که این نیز در اثر کاهش همزمان نرخ زاد و ولد و مهاجرت از روستا به قاهره بود.

در حقیقت توسعه مؤثر قاهره در سالهای ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۰ به شرح زیر تفسیر می‌شود:

۱. تقویت و استحکام سطوح مرکزی و توسعه بخش مرکزی شده تا وسعت بانک نیل (مهندسی، دوکی)، همراه با رها کردن پروژه جهت ساخت مرکز خدمات در شرق قاهره.

۲. گسترش پایدار بودن کنترل مسکن طبقات پایین تر در حومه شهر و یا مناطق و بخش‌هایی مرفه.

جدول ۳- ویژگی‌های عمل خطوط متروی قاهره

خط ۴	خط ۱	واحد	
۷۱	۳۳/۷	Km	طول
۲۰	۳۴	Nr	تعداد ایستگاهها
۱/۱۰۵	۱/۲۳۲	Km	فاصله متوسط بین ایستگاهها
۳۳ ۳۴	۳۵ ۳۹	Km/hr	سرعت تجاری در ساعات اوج شلوغی و ساعات حداقل ترافیک
۳/۰۰ ۷/۰۰	۲/۲۰ ۲/۰۰	دقیقه	سر فاصله حرکت قطارها در ساعات حداکثر ترافیک و ساعات حداقل ترافیک
۲۵۰۰۰	۴۳۲۷۰	نفر در ساعت	حداکثر ظرفیت در هر مسیر
۵۲۵۰۰	۷۳۲۸۰	نفر در ساعت	ظرفیت بالقوه (سر فاصله ۲ دقیقه)
۱/۲۳۹	۵/۹۰۷	میلیون / سال	کیلومتر مترانظرها
۱/۱۹۴	۵۴/۱۶۶	میلیون / سال	کیلومتران واکن ها
۲۱۸۵	۱۲۵۶۷	میلیون / سال	مسافران / کیلومتر موجود (۹۸/۹۹)



جدول ۲- شاخص‌های ارزیابی عرضه اتوبوس بین سالهای ۱۳۷۱ و ۱۳۹۸

۱۳۷۱/۹۸	۱۳۹۸	۱۳۷۱	واحد	شبکه اتوبوس
+۵۱۲۸	۴۴۸	۱۹۶	U	تعداد خطها
+۳۲۴۴	۸۲۵۶	۱۸۴۰	Km	کیلومتر خط
-۳۱۰۳	۱۸/۹	۹/۲	Km	طول متوسط یک خط
+۳۸۰	۲۵۶۱	۱۴۲۵	U	تعداد کلین‌پن‌درین آن
+۳۱۸	۲۳۸	۹۲۵	میلیون	وسایل نقلیه = کیلومترها در هر سال
-۳۶۱	-۱۳۵	-۱۷۷	U	تعداد اتوبوس‌ها در هر کیلومتر خط
-۱۵	۲۵	۱۵	Min	متوسط توقف

از مترو استفاده می‌کنند موقف تر نشان می‌دهد، برآستی آیا خط دوم مترو که به سطوح مرتفع‌تر مرتبط خواهد شد، تعادل و توازن را ایجاد خواهد کرد؟ در آغاز این قرن، تراموا که به بخشهای هلیوپولیس متصل شده و مرکز شهر نیز دست جمعیت مرفه بود، مشابه مرکز توسعه یافته شهر بود.

توسعه سطح مرکزی از سمت بانک نیل (گیرا - مهندسین) در جریان ساخت چندین پل و افزایش در سطح تراکم نقشه برداری و طراحی سوء استفاده کرد. این بخش‌ها به همراه فعالیتهای خدماتی ارائه شده بوسیله چندین گروه چندملیتی بودند. این اوضاع یک افزایش در سفرهای شرق - غرب را باعث شدند که این خود جریان ترافیک را بین بخشهای مرفه (هلیوپولیس، شهر نصر) و گیزا ایجاد کرد.

ایجاد مرکز ثانویه فعالیت، احتمالاً به جریان ترافیک کمک کرده و این مشکل را حل کرده است. به نظر می‌رسد که یک پروژه مشابه در بخش شرقی موكاتام نزدیک به جاده گرد و مدور جدید دوباره فعال گردد. یکی از اهداف پروژه حاضر برای یک خط مترو (خط سوم مترو) حل این مسئله می‌باشد.

سیاست دولت بر رشد و توسعه قاهره از طریق (Freeze Rent) و یا تثبیت نرخ اجاره در مرکز شهر و ساخت خانه‌های جمعی و آپارتمان در طول دهه هفتاد تا دو کارگرد مهم در شهر نصر و رشد توسعه مهندسین تأثیر گذارد. علاوه بر آن، سیاست آزاد سازی اقتصادی، باعث معرفی حمل و نقل خصوصی با تاکسی جمعی و توسعه بخشهای مرفه، در یک تعداد کمتر، با توسعه دهندگان خصوصی شد. این سیاست بر هزینه شبکه اتوبوس عمومی و محرومترین بخش جمعیت تکمیل شد.

راه‌اندازی شهرهای جدید، به علت نبود خطوط سریع حمل و نقل عمومی برای طبقات فقیرتر، در شرایط نامساعدی قرار داشت. بهر حال، با ارائه یک بودجه ثابت، توجه به فوری‌ترین نیازها یا ساخت متروی مورد استفاده برای میلیون‌ها ساکن شهر بوده و با ریسک ساخت خطوط ریلی در بیابان به شهر، که هنوز هم وجود ندارد؟

حال، یکی از بخشهای کم توسعه یافته در حومه شهر برای گروههای متوسط که یک شروع خوب نیز بوده، ال سلام است که نزدیک هلیوپولیس است. خدمات حومه شهر هنوز تحت تأثیر تراکم ترافیک می‌باشد. این بخش بدون کمک دولت و

تراکم بالای قاهره در کنار اولین خط مترو (با ۴۳ کیلومتر طول).

۴. مهاجرت گروههای مرفه‌تر و ثروتمندتر که مرکز شهر را به قصد رفتن به مناطق و بخش‌های بهتر و با کیفیت عالی ترک می‌کنند. (هند سیتی، ۱۵ می، موكاتام، گیزا، ال (رحام).

۵. راه‌اندازی شهرهای جدید (بنوکایرد، الشیخ رایسه ۱۶ اکتبر، الشروک) که حدود ۳۵۰۰۰۰ ساکن دارد (برخلاف بیش از ۲/۸ میلیون نفری)، در صورت نبود حمل و نقل عمومی سریع و غیرقابل دسترسی (ترن) این شهرهای جدید بوسیله طبقات اجتماعی مرفه با ماشین‌های شخصی اشغال می‌شوند.

۶. توسعه جدید و طبیعی مراکز ثانویه فعالیت در شهر هلیوپولیس با خطوط ضعیف حمل و نقل بین بخشهای شرقی و بخشهای مرکزی قاهره تقویت شد. اولین خط مترو که از شمال به جنوب کشیده شده، احتمالاً باعث افزایش کشش از مرکز به سطوحی که عمل کرده شده، اما همچنان دامنه فعالیتها را نیز تغییر می‌دهد. یعنی دامنه فعالیتهایی که گروههای اجتماعی که



ملاحظات سیاسی هنوز راه اندازی نشده است.

دیگر شهرهای جدید نیز با بخشهای مرفه‌تر از افرادی با ماشین‌های شخصی پر شده‌اند. این شهرها کمتر از آنچه که پیش بینی شده، پر شده‌اند. ایجاد سطوح کاری و یا به عبارتی وجود مناطق کاری چون صنعت و یا دانشگاه، تناسب با مسکن گروههای متوسط و جمعیت‌های کم بشاعت در صورت نبود یک سیستم حمل و نقل عمومی می‌تواند به مرکز شهر نبود روابط خانوادگی در قاهره، تعادل بر کنش به زندگی در محیط‌های کشاورزی و روستائی و قیمت خانه‌ها، باعث توقف مهاجرت ساکنان قاهره به این مناطق بیابانی شد و بسیاری از خانه‌ها همچنان خالی ماند.

براستی قاهره بدون مترو چگونه رشد و توسعه یافته است؟ پاسخ به این سؤال بسیار مشکل است چرا که دارای پارامترهای چندگانه اقتصادی و انسانی می‌باشد. این جایگاهی به ۲۰ درصد ظرفیت حمل و نقل قاهره رسیده (بیش از ۵۰ درصد در مسیر شمال به جنوب) که یک موقعیت را برای تراکم بیشتر ترافیک در جاده‌های شمال به جنوب شهر ایجاد می‌کرد. یک چنین تمرکز دقیقی بر مسائل و مشکلات تراکم، منجر به توسعه مستمر مناطق شهری شد که حتی در سطوح کشاورزی نزدیک به بخشهای مرکزی نیز تأثیر گذار بوده است.

شبهه‌های اتوبوس و مینی بوس یک بخش بسیار مهم را در طول اولین خط مترو بین مائاریا و مرکز تجاری شهر به عهده دارند. این خود به تکرار نسبی مترو کمک می‌کند زیرا این خط نمی‌تواند از عهده تقاضای بالای این بخش برآید. اغلب مسافران باید بدنبال اتوبوس دویده و خود را به آن اویزان کنند. این باعث محدود کردن کثرت آنان برای راحتی کاربران بویژه مردان می‌شود.

شبهه CTA (اتوبوس و مینی بوس) قربانی تراکم بالای ترافیک شده و سرعت خطوط اتوبوس در یک محیط شهری در اثر افزایش ثابت در هزینه‌های کارکرد هر وسیله نقلیه در کیلومتر کاهش می‌یابد. در نهایت، بخشهای بسیار کمی در محل تخصیص یافته و یا خطوط اتوبوس طراحی و ساخته شده‌اند. بخش موجود (یکه راه دو کیلومتری) در بالای اولین خط مترو بین نصر و میدان تحریر امتداد می‌یابد. بخش دیگر مشخص شده در میدان پیرامید می‌باشد. این خط، که مورد استفاده ماشین‌ها بوده، کنار گذاشته شده است. هیچ خط اتوبوسی در مرکز شهر ایجاد نشده است (البته عکس توصیه‌های طرح حمل و نقل ۱۹۷۳).

باید گفت پل‌های روگذر در مراکز شهر برای اتوبوس‌ها و یا مینی بوس‌ها نیستند. اتوبوس‌ها اغلب باعث ایجاد ترافیک می‌باشند.

خط تراموا در قاهره

این شبکه شامل ۲۸۰ کیلومتر می‌باشد. این خاص خط‌های بخش بندی شده آن می‌باشد که اغلب از ترافیک و جاده‌های متقاطع دور هستند. بهر حال تداخل رانندگان ترافیک عبوری، مانع عمل آنها نشده و همچنین حرکت آنها را کند نمی‌کند. شرایط کار این شبکه به شکل ثابت در سی سال گذشته بدتر

شده است که علت آن هم ناکافی بودن سرمایه گذاری و تجدید و نوسازی واگن‌ها می‌باشد. در نتیجه:

- از ریل‌ها حفظ و نگهداری نشده و در نتیجه بیش از این سرعت بالای تجاری را نمی‌کشند.

- وسایل نقلیه کهنه نامناسب بوده و تعداد آنها رو به کاهش می‌باشد.

- خط تراموا خالی شده زیرا اینجا وسایل نقلیه کاهش یافته و در دو سال گذشته، ۱۰ کیلومتر از این خطوط در خط از بین رفتند. (پورت سید استریت و بخش بین باب ال شریعت- عباسیا).

علت این پدیده به شرح زیر است:

۱. نگهداری بد و وضعیت از واگن‌ها؛
 ۲. کاهش در سرعت حرکت بواسطه افزایش تراکم ترافیک و شرایط بد واگن‌ها؛
 ۳. کاهش بارز ناوگان واگن‌ها و از کار افتادن و خالی شدن بعضی از خط‌ها؛
 ۴. تصویر کهنه و قدیمی از تراموا در اذهان عموم؛
- یک چنین موقعیتی درست مانند موارد تجربه شده توسط شبکه‌های تراموای فرانسه در سالهای ۱۹۲۵ و ۱۹۷۰ می‌باشد.

نتیجه گیری و خاتمه:

این بخش به بررسی جنبه‌های زیر می‌پردازد:

۱. بخش‌های فقیرتر به میزان کرایه حمل و نقل عمومی بسیار حساس‌تر هستند. بنابراین آنها تمایل دارند تا نزدیک مراکز کاری زندگی کنند تا در صورت نبود وسایل ارزان و سریع حمل و نقل، در آنجا کار پیدا کنند. (ترن، اتوبوس در حومه‌ها).
۲. با در نظر گرفتن طبقات متوسط، بیشتر آنهایی که نمی‌توانند از ماشین شخصی استفاده کنند بیشتر در نزدیکی زیرساخت‌های حمل و نقل زندگی می‌کنند و در فواصل کوتاه‌تر که هدف آنها نیز سریع رسیدن به مراکز فعلیتی است که در آن کار می‌کنند. سرعت و راحتی سفر در سیستم‌های حمل و نقل عمومی، عامل‌های اصلی هستند.
۳. گروه‌های متوسط مرفه‌تر که از سیستم‌های حمل و نقل انفرادی استفاده می‌کنند باز هم تمایل به استفاده از زیربنای حمل و نقل عمومی راحت‌تر هستند.
۴. طبقه مرفه‌تر هنوز علاقمند به زیرساخت‌های مرتبط با ماشین شخصی (جاده‌ها و فضای پارکینگ) و کیفیت خانه خود می‌باشند. آنها بندرت از مترو استفاده می‌کنند. بهر حال، این نوع جمعیت یک طبقه کاری به عبارتی طبقه کارگری جمعیت را یعنی مشاغل کوچک و کارکنان داخلی، را جذب خود می‌کند که این خود به حداقل سطح حمل و نقل عمومی وابسته است. قابل ذکر است که به عنوان یک قانون، بخش‌های مرفه‌تر منجر به ایجاد خود بخود بخش‌های فقیرتر در حومه و مجاورت خود می‌شوند. در صورت دردسترس بودن مترو، این رایج‌ترین سیستم حمل و نقل برای تمامی طبقات اجتماعی البته به جز طبقه مرفه‌تر است.



نگاهی به آرامستان (گورستان) در شهر

ماشم نوروزی غره

زیگورات‌ها به عنوان عناصری که معماری با آنها آغاز می‌شود، یاد می‌کنند.

بدین ترتیب، به رغم ذهنیت غالب آرامستان فضایی به خودی خود متروک نیست بلکه متروک شده است، زیرا به آن توجه نشده و درست و اندیشیده طراحی نگردیده است. با کمی اندیشه می‌توان دریافت که آرامستان فضایی است که در جای جای آن تکه‌هایی از فرهنگ هویداسته سنگی به زیبایی تراش خورده و گاه سرودهایی نیز بر آن نقش بسته است؛ در روی مشیره‌ای دیگر از مرگ و زندگی سخن به میان آمده است، برگرفته از عمق فرهنگ و مذهب اینها خود سخن می‌گویند و نشان می‌دهند که ایرانیان چگونه به زندگی می‌نگرند، مرگ را چگونه یافته‌اند و به چه اعتقاد دارند. همین‌ها تلویحاً می‌گویند که فضای گورستان را می‌بایست فضایی فرهنگی برشمرد.



جایگاه آرامستان در شهر (مکانیابی، طراحی فضای لازم، خدمات و تجهیزات، احداث آرامستان جدید، مدیریت و نظارت)

یکی از محیط‌های عمومی در شهرها که در طول ایام سال مراجعین خاص و عام را پذیرا می‌باشد آرامستان‌هاست. در این مکان به واسطه ماهیت کارکردی، از یک طرف مراجعین برای تکریم درگذشتگان خویش در روزهای خاصی مراجعه می‌کنند و از طرف دیگر در روزهای ملی و یا جهت تفکر و عبرت، اینگونه مکان‌ها پذیرای افراد مختلفی است که به همین دلیل در صورت یکارگیری شیوه‌های صحیح توسعه فضایی در آرامستان‌ها می‌توان از حضور مردمی و تعلق خاطر آنها بدین مکان در جهت تقویت جنبه‌های تفریحی، گردشگری و فرهنگی شهر استفاده کرد و عملکردی چندگانه به این فضا بخشید. بدین ترتیب هر عملکرد، عملکردی دیگر را نیز بصورت تعاملی تقویت می‌کند. بعنوان مثال: بازتاب فضایی، ایجاد جنبه‌های تفریحی و گردشگری به ایجاد مکانی برای آرامش و تسکین ماتم‌زدگان و عزاداران می‌انجامد. آرامستان باید به محلی تبدیل شود که تألمات روحی افرادی را که عزیزان

تعریفی برای آرامستان

دوری جستن از بنگر بی‌روح انسان، موجب زایش فضایی است به نام گورستان که بسیاری آن را تنها به عنوان خوابگاه مردگان می‌شمارند و تعریف می‌کنند. اما این تعریف تنها صوری است.

آرامستان (گورستان) - در تعریف دقیق - عامل اصلی و آغازگر معماری و ایجاد فضایی فرهنگی در شهرهاست. (آرامستان یا فضای آرامش بخش نامی است برای معرفی حال و هوای روحانی فضا، که شایسته‌تر از گورستان است). بسیاری معتقدند که معماری با آرامگاه و مقابر آغاز می‌گردد. از جمله به گفته ویل دورانت، "معماری باشکوه‌ترین هنر باستانی است... این کار، از کار ساده آراستن گورها و نقش کردن دیوارهای خارجی خانه آغاز شده است". هاروارد کالوین نیز در کتاب خود با عنوان "معماری و بعد از زندگی" می‌نویسد: "معماری در اروپای شمالی با آرامگاه آغاز می‌گردد". بولغان "دایره‌المعارف آمریکا" نیز در مبحث آغاز معماری از مقابر و

قانونی صرفاً از طریق هماهنگی با دادگستری و نیروی انتظامی و بهداشت و درمان جبران می‌شود.

با گسترش شهرها و افزایش جمعیت آنها نیازهای جمعیت شهری برای خدمات رسانی هم افزایش پیدا کرده است. آرامستان‌ها به عنوان یکی از تجهیزات شهری در ابتدا به صورت بسیار ساده و با کمترین تسهیلات طراحی می‌گردیدند. به تدریج و با افزایش درگذشتگان در اثر رشد شهرنشینی و تجمع آرامستان‌های شهری در یک نقطه، نیاز به خدمات رسانی و ایجاد تأسیسات جدید در آنها افزایش پیدا کرد به گونه‌ای که بدون ساماندهی مناسب این خدمات، امکان استفاده مناسب از آرامستان میسر نیست. اکنون بنابر شرایط روز، آرامستان‌ها نیاز به تأسیسات و تجهیزات خاص خود را دارند که متأسفانه بیشتر شهرهای کشور از این تأسیسات بهره‌مند نیستند. مهمترین این تجهیزات و تأسیسات را می‌توان پارکینگ، غسلخانه، زیانه‌سوز (البسه سوز)، سردخانه، مسجد، سالن سوگواری، راه‌ها و فضای سبز، تصفیه خانه، درمانگاه، گلروشی، بانک، امکانات و تجهیزات رایانه‌ای و نظایر اینها برشمرد.

طبیعی است که استقرار تأسیسات و تجهیزات حائسی آرامستان باید از نظم و قاعده خاصی پیروی کند و ترکیب و کنار هم قرارگیری آنها باید به گونه‌ای باشد که افراد مصیبت‌دیده، که از نظر روحی روانی در شرایط خاصی قرار دارند، به ساده‌ترین و سهل‌ترین روش و در کمترین زمان توانایی استفاده از آنها را داشته باشند.

یکی از کارهای موفق سازمان بهشت‌زهرا(س) شهرداری



تهران در این زمینه را می‌توان به تجمیع و ساماندهی خدماتی که مورد نیاز مراجعه‌کنندگان است در یک مکان اشاره نمود. به عنوان مثال، می‌توان به تأسیس شعبه ثبت احوال، بانک، چاپ اعلامیه ترحیم، ترمه و گلاب فروشی، محل نوشتن پارچه و تابلو، نمایندگی روزنامه‌ها برای چاپ اعلامیه ترحیم، تهیه

خود را از دست داده‌اند، افزون نکتند و غمی بر غم‌های شان نیفزاید. اکثر سازمان‌ها ذریعۀ در شهرهای بزرگ با بکارگیری این شیوه و برنامه‌ریزی مناسب برای تعیین عملکرد مجموعه و استفاده از دیدگاه‌های توسعه‌فناپی پایدار، اینگونه فضاها را به محیطی جذاب تبدیل کرده که در برخی شهرها بیشتر مراجعات مردمی به مجموعه‌های آرامستان‌ها به منظور طلب ثواب و گذران اوقات فراغت انجام می‌شود و این روند رو به افزایش است.

آرامستان‌ها از جمله مهم‌ترین فضاهای خدماتی هر شهر به حساب می‌آیند که نحوه ساماندهی آنها به منظور پاسخگویی به بخش مهمی از توقعات و نیازهای انکارناپذیر شهروندان، نیازمند برنامه‌ریزی جامع و دقیق است که ابعاد و مقیاس‌های مختلف را از سطوح کلان برنامه‌ریزی تا سطوح میانی و خرد در بر می‌گیرد.

در سطح کلان، نحوه مکانیابی گورستان براساس مقیاس شهر و مقتضیات سیستم شهر مطرح است و در مراحل بعدی یعنی مقیاس میانی و خرد - الگوی توسعه آرامستان و برنامه‌ریزی توسعه فضایی آن مطرح است.

این مطلب به معنای ارتقای کیفیت‌های فضایی، عملکردی و زیست‌محیطی آرامستان است که با نیازهای مردم و شهروندان تناسب دارد.

در واقع برنامه‌ریزی و طراحی آرامستان‌های شهری ریشه در فرهنگ و تحولات شهرسازی و معماری اسلامی ایران نیز دارد. معمولاً در گذشته، مکانیابی آرامستان‌ها، با توجه به آموزه‌های دینی و فرهنگی، و به عنوان مکانی مقدس که مردم نسبت به آن تعلق خاطر ویژه دارند و در خاطرات و ذہنیات جمعی مردم شهر نیز دارای جایگاه ویژه‌ای است، انتخاب می‌شدند. امروزه آرامستان‌ها به دلایل زیست‌محیطی و عملکردی، در خارج از شهرها قرار می‌گیرند و براساس اصول برنامه‌ریزی شهری، برای هر شهر تنها یک آرامستان در نظر گرفته می‌شود. بنابراین اندازه آرامستان‌ها در هر شهر کاملاً وابسته به جمعیت آن شهر است و براساس نرخ مرگ و میر شهر تعیین می‌گردد که مقیاس از قبل تعیین شده‌ای ندارد اما عملکردهای هر آرامستان به دو عامل بستگی دارد: یکی اندازه آرامستان و دیگری فاصله آرامستان از شهر. بطور کلی عوامل مؤثر بر مکانیابی آرامستان‌ها به دو دسته تقسیم می‌شود: یکی عوامل مربوط به موقعیت یا "موقع" و دیگری عوامل مربوط به مکان یا "موضع". عوامل مربوط به موقعیت، عواملی هستند که رابطه بین شهر و آرامستان را مشخص و موقعیت آرامستان در ارتباط با شهر را تعیین می‌نمایند. عوامل مکانی به ویژگی‌های محل قرارگیری آرامستان مرتبط می‌شود و این نکته را مشخص می‌سازد که آیا محل انتخاب شده برای آرامستان، صرف‌نظر از موقعیت آن برای احداث آرامستان مناسب هست یا خیر. در زمان حاضر، استانداردهایی معینی برای اندازه و مشخصات کلی کارکرد آرامستان‌ها وجود ندارد. این در حالی است که متأسفانه ضوابط و قوانین و مقررات خاصی هم به منظور برخورد با خاطیان و جلوگیری از دفن غیرمجاز اموات در آرامستان‌ها موجود نیست، این خلاء



مسکونی می‌باشد. لذا اولین مشکل بر سر راه مدیریت و نظارت شهرداری بر آرامستان‌های متروک شهری بحث تسک زمین آنهاست. بعضی از این آرامستان‌ها املاک موقوفه‌ای هستند که در اختیار اوقاف قرار دارند و بعضی دیگر هم در اختیار منابع طبیعی است که کسب مالکیت این آرامستان‌ها برای جلوگیری از انجام دفن جدید در آنها، برای شهرداری‌ها مشکل است. از سوی دیگر، تعطیلی آرامستان‌های داخل شهر و انتقال درگذشتگان به آرامستان مرکزی - که معمولاً در خارج از شهر واقع است - ممکن است با واکنش‌های مردمی همراه باشد. مسئله دیگری که باعث عدم استقبال شهروندان از آرامستان‌های خارج از شهر می‌گردد، بعد فاصله آرامستان‌های جدید از شهرهاست که رفتن به آنجا هزینه و زمان زیادی را می‌طلبد. بدین منظور لازم است شهرداری‌ها پیش از احداث آرامستان‌های جدید، خدمات لازم، از جمله وسایل ایاب وذهاب مناسب را برای دسترسی به آرامستان،

مناج، اکو و نظایر اینها در یک مکان اشاره کرد. مزیت تجمع و ساماندهی این خدمات در آرامستان شامل موارد زیر می‌باشد:

۱- مراجعه کنندگان به راحتی و سهولت به خدمات مورد نیاز دسترسی پیدا می‌کنند؟
 ۲- از هدر رفتن هزینه و زمان ناشی از مراجعه وابستگان درگذشتگان برای دسترسی به این خدمات در سطح شهر کاسته می‌شود؟

۳- حجم ترافیکی ناشی از مراجعه وابستگان درگذشتگان به ادارات و اماکن متعدد مورد نیاز کاهش می‌یابد.

مشکلی که اخیراً گریبانگیر آرامستان‌های کلان شهرها و دیگر شهرهای بزرگ کشور شده، تکمیل ظرفیت آرامستان‌ها در این شهرهاست، که در سال‌های آتی می‌تواند تبدیل به یکی از بحران‌های شهری در کشور گردد. ضرورت ایجاد آرامستان دوم و سوم در شهرها فقط در اثر تکمیل ظرفیت کنونی آنها



نیست بلکه بعد مسافت آرامستان‌های کنونی نسبت به شهرها نیز برای شهروندان بسیار مشکل‌زا شده و دسترسی به آنها را برای زیارت اهل قبور با مشکل همراه کرده است. بدین منظور، به نظر می‌رسد باید به فکر ایجاد آرامستان در جهات مختلف شهرها (بویژه در کلانشهرها) بود تا دسترسی به آنها برای شهروندان به راحتی مهیا شود.

در اغلب شهرها آرامستان‌های متعدد مدیریت‌های مختلف دارند، که این خود نظارت بر آنها را مشکل می‌سازد. در حال حاضر آرامستان‌ها به سه گونه اداره می‌شوند: بعضی در اختیار اوقاف هستند، در شهرهای بزرگ زیر نظر سازمان‌های وابسته به شهرداری و در شهرهای کوچک مستقیماً زیر نظر شهرداری‌ها اداره می‌شوند. یکی از مشکلات فراروی مدیریت آرامستان در شهرها، معضلات دفن غیرمجاز در آرامستان‌های محلی و متروکه و قرار گرفتن آنها در بافت

مسائل و مشکلات

از مسائل مهمی که اکنون گریبانگیر بسیاری از شهرهای کشور است، موضوع عدم توجه جدی به مکانیابی آرامستان‌ها و برخورد غیراصولی و خارج از ضوابط شهرسازی با این امر است. رعایت فاصله مناسب از شهر (بدلیل مسائل ترافیکی،

نیست بلکه بعد مسافت آرامستان‌های کنونی نسبت به شهرها نیز برای شهروندان بسیار مشکل‌زا شده و دسترسی به آنها را برای زیارت اهل قبور با مشکل همراه کرده است. بدین منظور، به نظر می‌رسد باید به فکر ایجاد آرامستان در جهات مختلف شهرها (بویژه در کلانشهرها) بود تا دسترسی به آنها برای شهروندان به راحتی مهیا شود.



۱۲- توجه به استانداردهای لازم و رعایت مسائل زیست‌محیطی و شرعی در تمامی امور آرامستان‌ها؛

۱۳- جلوگیری از دفن غیرمجاز در آرامستان‌های محلی و متروک؛

۱۴- ایجاد مدیریت یکپارچه (واحد) آرامستانها در کشور؛

۱۵- برنامه‌ریزی و تدوین راهکارهای مناسب برای برگزاری نشست‌ها و گردهمایی مدیران و مسئولان اداره‌کننده آرامستان‌ها به منظور تبادل نظر و تشریح مساعی در حل مشکلات؛

۱۶- ایجاد راهکارهای مناسب برای قرار دادن کلیه مشاغل آرامستان‌ها در زمره مشاغل سخت و زیان‌آور؛

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با عنایت به اینکه آرامستان‌های شهری کشور از حیث عملکردی در یکی از سه وضعیت فعال، نیمه‌فعال و متروک قرار دارند و در بررسی‌های صورت گرفته نیز مشخص شده است که این آرامستان‌ها از زوایای مختلف، از جمله نحوه مدیریت، مکان‌گزینی و جز آن، دچار آشفتگی و نوعی عدم ساماندهی هستند. لذا تدوین طرح جامع مطالعات برای آنها ضروری به نظر می‌رسد. مهم‌ترین هدفی که برای این موضوع منظور است، برنامه‌ریزی برای استفاده بهینه و ساماندهی وضعیت آرامستان‌ها، و در نهایت ارتقای سطح خدمات عمومی شهر و رفاه شهروندان است. ضمن اینکه در چارچوب نظری طرح جامع مطالعاتی آرامستان‌های کشور مشخص می‌شود که آیا می‌توان برای تمام شهرهای کشور به صورت کلی طرح جامع تدوین نمود یا اینکه شرایط و موقعیت اقلیمی، طبیعی، فرهنگی و اجتماعی هر شهر و منطقه در کشور ایجاب می‌کند که برای هر شهر طرح جامع جداگانه‌ای تهیه و تدوین گردد.



همچنین ضروری است، برداشت و تصور منفی‌ای را که از آرامستان‌ها وجود دارد به تدریج از افکار شهروندان زدود و آرامستان را تبدیل به فضای مطلوب کرد. این کار از طریق آموزش و در مراحل بعد نیز تغییر در طراحی فضاهای داخلی آرامستان‌ها و تبدیل آنها به یک مکان فرهنگی اجتماعی امکان‌پذیر است و مدیران شهری باید تسهیلات لازم را در این زمینه فراهم کنند و نباید به عنوان مکانی متروک و رها شده با آرامستان برخورد شود.



لودگی محیطی، اشغال فضای شهری و جز اینها) توجه به جهت توسعه آبی شهر، حسن همجواری‌ها و جهت‌وژش یادگاری غالب از عمده‌ترین مسائلی است که می‌بایست در مکانیابی آرامستان‌ها مدنظر قرار گیرد. همسو با این دیدگاه، دایر بودن آرامستان‌هایی که منطقی‌تر می‌بایست متروک باشند، برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت چون مسلمان شهری و بلندمدت چون برنامه‌های جامع شهری را مختلف و یا پیامدهایی پیش‌بینی‌نشده‌ی مواجهه ساخته است.

نیازمندی‌ها

با توجه به مطالب پیش گفته و رویکرد علمی شهرسازی امروز، مواردی که در زیر به آنها اشاره می‌شود، بعنوان مهم‌ترین نیازها در زمینه ساماندهی آرامستان‌های موجود کشور مطرح‌اند.

۱- توسعه فضای سبز آرامستان‌ها و استفاده بهینه از خاک آن؛

۲- توسعه خیابانها و معابر به منظور ایجاد ترافیک روان و سریع خودروها؛

۳- ساماندهی آرامستانهای متروک در سطح شهرها و تغییر کاربری آنها به عنوان مکانهای فرهنگی، پارک‌های شهری و...؛

۴- انتخاب محل آرامستان‌های نوبتیا، با در نظر گرفتن امکان تصرف زمینهای همجوار برای توسعه آبی؛

۵- مجهز نمودن آرامستان‌ها به ماشین‌آلات و تجهیزات مورد نیاز؛

۶- تنظیف محوطه آرامستان‌ها و بالا بردن سطح کیفی فضاهای موجود در آنها؛

۷- ایجاد طرح مکانیزاسیون و رایانه‌ای کردن امور آرامستان‌ها بویژه در بخش اطلاعات و آمار؛

۸- دگرگونی و بهبود حمل‌ونقل در آرامستان‌ها؛

۹- اصلاح قوانین و آیین‌نامه‌های مربوط به آرامستان‌ها و تدوین ضوابط و مقررات جدید جهت انتظام آرامستان‌ها؛

۱۰- استفاده بهینه از زمین و ایجاد قبور دو طبقه یا بیشتر؛

۱۱- ایجاد راهکارهایی مناسب برای معافیت سازمانهای اداره‌کننده آرامستان‌ها از عوارض و مالیات، یا توجه به استقلال مالی آنها و تخفیف ویژه در مصرف انرژی (آب، برق و گاز)؛

منابع:

- استادعلی کورستان، شهرسازی و راهکارها در مدیریت فضای آرامستان‌ها، تهران: انتشارات آریه، ۱۳۸۳.
- موسسه تحقیقاتی و آموزشی شهرداری تهران، گزارش کارشناسی، ۱۳۸۳.
- کتاب سبز، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران: انتشارات آریه، ۱۳۸۳.

دبیر خانه دائمی جنبش نرم افزاری با رویکرد مدیریت شهری تشکیل شد

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور همایش دوسالانه 'جنبش نرم افزاری با رویکرد مدیریت شهری' را با هدف تولید علم در حوزه مدیریت شهری، برقراری ارتباط دو سویه میان پژوهشگران و مدیران اجرایی کشور و نقد کارشناسانه مسائل و موضوعات شهری برگزار کرد. سیدمهدی هاشمی، رئیس سازمان شهرداری‌ها و



دهیاری‌های کشور با اشاره به اینکه سازمان امیدوار است با همکاری اساتید و پژوهشگران موفق به تولید ویژگی‌های مدیریت شهری اسلامی برای یکارگیری در مدیریت شهری کشور شود، گفت: 'برای پاسخ دادن به نیازهای مردم در حوزه مدیریت شهری نیازمند همکاری‌های مستمر اصحاب فکر و اندیشمندان و دانشگاه‌ها هستیم و امیدوارم برگزاری چنین نشست‌هایی در نهایت منجر به تحولات مثبتی در زمینه بهبود خدمات‌رسانی به شهروندان در عرصه مدیریت

شهری شود تا شاهد وجود شهرهای انسانی، اسلامی، پیشرفته، پررونق و با رفاه برای شهروندان باشیم.' وی در ادامه با تأکید بر اینکه مدیریت حاکم بر کشور سعی بر کارآمدی، خدمت‌رسانی و مهرورزی دارد، خواستار استخراج اصول و مبانی مشترک و به‌روز مدیریت شهری توسط مراکز علمی، تحقیقاتی و پژوهشی شد. به گفته وی، این مراکز باید اصول و مبانی استخراجی را با فرهنگ، آیین و ادبیات بومی همراه کنند تا مدیران شهری در اجرا آنها را به کار گیرند.

هاشمی در ادامه با بیان این که در بهبود مدیریت شهری باید به صورت پلکانی عمل کرد، گفت: در ابتدا باید اصول و مبانی کلی بر اساس حقیقت‌ها استخراج شود و سپس بر مبنای آن به موضوعات اجرایی در زمینه مدیریت شهری دست یافت.

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ادامه حفظ وضع موجود، بهبود اضطراری ساختارها و برنامه‌ریزی برای اصلاح ریشه‌های امور را از جمله گام‌های اساسی برای ایجاد تحولات ساختاری در عرصه مدیریت شهری کشور عنوان کرد.

وی در ادامه به برنامه‌های دولت برای گسترش بخش حمل و نقل عمومی در کشور اشاره کرد و اظهار داشت: ما در راستای حفظ وضع موجود در کشور سعی کردیم ناوگان حمل و نقل عمومی را توسعه دهیم.

وی با اشاره به تبصره ۱۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کشور اظهار داشت: در این تبصره بر موضوع بهینه‌سازی مصرف سوخت، نوسازی خودروهای فرسوده در راستای صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش آلودگی محیط زیست تأکید شده است.

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در ادامه تصریح کرد: خوشبختانه با اجرای مأموریت‌های مندرج در تبصره ۱۲ پیشرفت‌های خوبی در جهت توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی درون‌شهری صورت گرفته است.

وی در آخر با بیان این که توسعه حمل و نقل عمومی از طریق گسترش اتوبوس، مینی بوس، ون و تاکسی در شهرهای کشور انجام می‌گیرد و مباحث مربوط به توسعه

ناوگان حمل و نقل ریلی نیز ظرف هفته آینده بررسی و نهایی خواهد شد.

در این نشست همچنین پیشنهادهایی از سوی اساتید و نخبگان حوزه شهری مطرح شد که در برگزیده موضوعاتی همچون ضرورت اتخاذ سیاست‌های جدید در مدیریت شهری از طریق کاهش اتکا به درآمدهای نفتی، همکاری دسته جمعی به منظور تحقق دولت الکترونیک با هدف ساماندهی حمل و نقل درون‌شهری، ضرورت برنامه‌ریزی و فرهنگ‌سازی در زمینه گسترش هویت ایرانی و اسلامی در شهرها با استفاده از ذخایر گران‌بهای مذهبی و فرهنگی، تعامل مستمر میان دستگاه‌های اجرایی و دانشگاه‌ها برای اتخاذ تصمیمات کاربردی برای حل مشکلات مدیریت شهری، ضرورت جامع‌نگری و یکپارچه‌نگری در مدیریت شهری، اصلاح و به‌روز کردن قوانین فعلی مرتبط با مدیریت شهری، ارائه آموزش‌های شهروندی به منظور مشارکت مطلوب شهروندان در امور شهری و طراحی برنامه‌های علمی در عرصه مدیریت



شهری با هدف تولید علم و تحقق جنبش نرم افزاری متناسب با الگوهای دینی و فرهنگی و پاسخگویی به تحولات جوامع و انسان بود.

گفتنی است، همایش دو سالانه جنبش نرم افزاری با رویکرد مدیریت شهری، صاحب دبیرخانه‌ای دائمی در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها می‌شود تا در زمینه عالمانه کردن حرکت مدیریت شهری گام بردارد.

تهیه سازمان تفصیلی ۲۲ شهرداری جدید

از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، سازمان تفصیلی ۲۲ شهرداری جدید تهیه شد.

دفتر تشکیلات و نیروی انسانی سازمان شهرداری‌ها

و دهیاری‌های کشور، نام ۲۲ شهرداری را از ۱۴ استان کشور بدین ترتیب اعلام کرد.

این شهرداری‌ها عبارتند از: استان آذربایجان شرقی (شهرداری‌های قره آغاج و کوزه کنان)، استان آذربایجان غربی (شهرداری‌های یاروق، گردکشانه و محمودآباد)، استان اصفهان (شهرداری گن شهر)، استان بوشهر (شهرداری دالکی)، استان تهران (شهرداری‌های اندیشه، کوهسار و چهارباغ)، استان چهارمحال و

بختیاری (شهرداری سوده جان)، استان خراسان رضوی (شهرداری مشهد بزرگ)، استان خوزستان (شهرداری‌های حر، صفی آباد و قلعه تل)، استان فارس (شهرداری ایچ)، استان قم (شهرداری فنوت)، استان گیلان (شهرداری چوبر)، استان مازندران (شهرداری‌های ایردشهر و نشارود)، استان هرمزگان (شهرداری درگهان) و استان همدان (شهرداری کیان) است.



آخرین تصمیمات هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳ خطوط حمل و نقل ریلی در کلان شهرها توسعه می یابد

آخرین تصمیمات هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور در خصوص تبصره ۱۳ با موضوع توسعه حمل و نقل ریلی شهری در تهران و کلان شهرها در نشست خبری با حضور نمایندگان اصحاب رسانه ها اعلام شد.

هاشمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در این نشست اظهار داشت: دولت می بایستی به منظور تحقق اهداف تبصره ۱۳ در زمینه قطار شهری ۴۰۰ کیلومتر خطوط ریلی را در شهرهای دارای طرح مصوب ایجاد نماید که از این مقدار سهم تهران ۲۱۰ کیلومتر است.

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور با اشاره به هفت خط مصوب متروی تهران، گفت: از مجموع ۳۱۰ کیلومتر خطوط ریلی در تهران ۹۰ کیلومتر آن به بهره برداری رسیده و براساس تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳ تا سال ۱۳۹۲ کلیه خطوط متروی تهران به بهره برداری خواهد رسید.

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری ها با اشاره به اینکه تاکنون سالانه ۳/۵ کیلومتر خط مترو در تهران به بهره برداری می رسد، تصریح کرد: از سال ۸۶ میزان خطوط احداثی مترو به ۲۰ کیلومتر در سال افزایش خواهد یافت.

هاشمی در ادامه اظهار داشت: براساس تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳، دولت پرداخت ۱۶۸ میلیارد تومان را در بخش متروی تهران تا سال ۸۶ متقبل شده و علاوه بر این دولت در بخش اعتبارات ارزی نیز ۲۱۷ میلیون دلار به متروی تهران پرداخت خواهد کرد.

وی افزود: دولت تا پایان سال جاری و از محل متمم بودجه سال ۸۵ کشور، مبلغ ۵۰ میلیارد تومان به متروی تهران اختصاص می دهد.

وی همچنین یادآور شد: علاوه بر مبلغ فوق ۶۰۰ میلیون دلار هم به صورت اعتبارات فائینانس توسط شورای اقتصاد برای متروی تهران در نظر گرفته شده است.

هاشمی در ادامه افزود: براساس تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳، برای متروی شهرهای اسفهان، شیراز و تبریز ۲۰ میلیارد تومان و برای متروی شهرهای اهواز و کرج ۱۰ میلیارد تومان نیز از محل متمم تبصره ۱۳ پرداخت خواهد شد.

وی همچنین در رابطه با متروی مشهد اظهار داشت: دولت سال گذشته ۲۰ میلیارد تومان اعتبار به



قطار شهری مشهد اختصاص داد. این طرح هم اکنون بیش از ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و قرارداد تامین واگن های آن نیز روز گذشته به امضا رسیده است و در تابستان سال آینده شاهد گشایش متروی مشهد خواهیم بود.

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور همچنین در زمینه آخرین تصمیمات نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳ در زمینه خطوط ریلی حومه ای متروی تهران اظهار داشت: ۱۰ میلیارد تومان برای سیر تهران - ورامین، ۱۰ میلیارد تومان برای خط ریلی تهران - قم و ۱۰ میلیارد تومان نیز برای بهینه سازی خطوط راه آهن در منطقه ۱۷ تهران اختصاص یافت.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه این نشست خبری در زمینه تصمیمات نمایندگان ویژه رئیس جمهور در تبصره ۱۳ در خصوص احداث قطار هوایی در تهران اظهار داشت: بر اساس هماهنگی های به عمل آمده با شهرداری و شورای شهر تهران احداث تا سه سال آینده احداث پنج خط قطار هوایی در تهران در دستور کار قرار گرفته است.

هاشمی افزود: مسیر دو خط قطار هوایی تهران

مشخص و به تصویب رسیده است و سه خط دیگر در حال تعیین تکلیف برای شناسایی مسیر است و تا دو هفته آینده مسیر این خطوط مشخص می شود.

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور مسیر دو خط مصوب قطار هوایی تهران را شامل میدان بسیج به تهرانپارس و میدان بسیج به قلعه مرغی اعلام کرد و گفت: یک خط از شمال غرب به شمال شرق تهران و یک خط از شمال غرب به جنوب غرب تهران در حال ارزیابی مسیر است و مسیر شمال غرب به جنوب غرب تهران بعد از اتمام اقدامات کازشناسی و تصویب هیات های مسئول اعلام خواهند شد.

هاشمی با اشاره به اقدامات کارشناسی صورت گرفته برای احداث قطار هوایی در کشور اظهار کرد: کارشناسان بسیاری در طول سه سال مطالعات، کارشناسی لازم را انجام دادند.

وی در ادامه در خصوص فعالیت های صورت گرفته در زمینه تحقق اهداف تبصره ۱۳ گفت: به منظور تحقق اهداف این تبصره برای گسترش حمل و نقل عمومی امسال باید شش هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس، ۱۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی بوس، ۱۵ هزار دستگاه ون و ۲۰ هزار دستگاه تاکسی به ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری کشور اضافه شود.

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، با اشاره به تحویل دو هزار و ۹۰۰ دستگاه اتوبوس به شهرها تا امروز خاطر نشان کرد: سقف تولید اتوبوس در کشور افزایش پیدا کرده و سعی داریم تا سقف تولید اتوبوس تا پایان سال ۸۶ به ۱۰ هزار دستگاه در سال و در سال ۸۷ به ۱۵ هزار دستگاه برسد.

وی با اشاره به کاهش سهم شهرداری ها برای دریافت اتوبوس گفت: سهم شهرداری ها از ۳۵ درصد به ۱۷/۵ درصد کاهش یافته است و هم اکنون دولت ۸۲/۵ درصد مبلغ یک اتوبوس را از محل بازانه های دولتی پرداخت می کند.

هاشمی افزود: امسال تاکنون شش هزار و ۲۵۵ دستگاه تاکسی تحویل متقاضیان شده است و کار



تحويل سه هزار و ۹۰۰ دستگاه مینی بوس در مراحل نهایی قرار دارد.

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری ها خاطرنشان کرد: دو هزار نفر نیز برای استفاده از خودروی ون ثبت نام کرده اند و برخی شرکت ها نیز به صورت کلی و در قالب تعاونی و بخش خصوصی متقاضی استفاده از خودروی ون شده اند.

وی همچنین در زمینه خروج خودروهای فرسوده گفت: تاکنون ۶۰ هزار دستگاه از خودروهای فرسوده

آموزش شهرداران کشور آغاز شد

اولین دوره آموزش شهرداران کشور با حضور ۳۰ شهردار از استان های همدان، مرکزی و زنجان، سمنان و قزوین در مرکز آموزش شهرداری ها و دهیاری های کشور نوزدهم و بیستم بهمن ماه برگزار شد.

مرکز آموزش سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با هدف آموزش شهرداران و مدیران شهری در اواخر پاییز سال جاری راه اندازی شده است. در این مرکز شهرداران با موضوعاتی پیرامون مدیریت شهری، برنامه ریزی شهری، مدیریت بحران و استراتژیک، شهر، شهروند و شهرداری، مدیریت فرهنگی شهر و شهر اسوه (جامعه آرمانی) آشنا می شوند.

این آموزش ها تا پایان سال ۱۳۸۶ ادامه داشته و پیش بینی می شود شهرداران سراسر کشور موفق به طی این دوره ها شوند.

گفتنی است شهرداران پس از گذراندن دوره های یاد شده، ضمن اخذ گواهینامه از مزایای قانونی مصوب سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور بهره مند خواهند شد. علاوه بر اینها آموزش های لازم از طریق ارسال نشریات، مجلات تخصصی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و سایر ارگان ها و دانشکده مجازی ادامه خواهد یافت.

در مراسم افتتاح اولین دوره آموزشی شهرداران کشور سید مهدی هاشمی معاون عمرانی وزیر کشور با بیان اینکه ارتقاء سطح کمی و کیفی در ارائه خدمات شهر از اهداف اصلی سازمان شهرداری ها و دهیاری ها است افزود: ارائه خدمات مطلوب شهری و خدمات رسانی به شهروندان زمانی میسر است که مدیران شهری آموزش های متناسب با حوزه فعالیت خود را سپری کنند بنابراین باید با حداکثر دقت، سرعت و نظم و حداقل هزینه، بهترین خدمات را به شهروندان ارائه کرد تا اینگونه شهرها برای نمایش توانمندی، ابتکارات و خلاقیت مدیران شهری شود.

معاون عمرانی وزیر کشور خلاقیت و توانمندی را

جایگزین شده است و برای جایگزینی این خودروها ۳۰ واحد ستادی و پنج هزار واحد صغی شامل خودروسازها، بانکها، مراکز اسقاط، راهنمایی و رانندگی، تاکسیرانی و... به صورت اجرایی فعالیت می کنند.

وی با اشاره به اجزایی شدن سهمیه بندی مصرف بنزین در صورت تصویب مجلس بعد از تعطیلات نوروز بیان کرد: همچنین علاوه بر ظرفیت های موجود و پیش بینی های صورت گرفته بحث ساماندهی

مسافربرهای شخصی در حال پیگیری است که تاکنون بیش از ۹۸ هزار راننده در کشور ثبت نام کرده اند و ۵۰ درصد این ثبت نام ها به صورت اینترنتی بوده است.

وی در این خصوص افزود: از آنجا که تا پایان بهمن ماه فرصت ثبت نام برای مسافربرهای شخصی وجود دارد، متقاضیان هر چه سریعتر برای ثبت نام مراجعه کنند همچنین از اوایل اسفند ماه ثبت نام اینترنتی از موتورسیکلت ها برای دریافت کارت هوشمند سوخت آغاز خواهد شد.

ابلاغ خواهد شد. همچنین قراردادهایی با مراکز آموزشی در مقاطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و نیز دکتری منعقد شده است.

وی اقدامات سخت افزاری و نرم افزاری جهت ارتقای سطح کمی و کیفی مدیریت شهری و روستایی را در دست بررسی دانست و اظهار امیدواری کرد با عملیاتی شدن این اقدامات بتوان به مدینه فاضله دست یافت.

ریاست سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در پاسخ به اینکه کسب دوره های آموزشی با تغییر مدیریت شهرها برای شهرداران بی نتیجه خواهد ماند اظهار داشت: سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور حلاک ها و معیارهایی را در این زمینه در نظر دارد از جمله از اعضای شورای اسلامی شهرها خواسته می شود شهرداران را از میان افراد متخصص، با تجربه و آموزش دیده انتخاب کنند، و نیروهایی که از توانایی

ملاک ارزیابی شهرداران در اداره شهر عنوان کرد و در ادامه خدمات رسانی مطلوب، مستلزم شیفتگی مدیران شهری به خدمت رسانی دانست و افزود: برای تحقق این هدف لازم است مدیران شهری به ابزارهای خدمت رسانی مجهز شوند که راه اندازی مرکز آموزش سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در این راستا بوده است.

ریاست سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور ارتقاء سطح توان مدیریتی شهرداران را از دیگر اهداف راه اندازی مرکز آموزش دانست و گفت: در این مرکز شهرداران پس از طی دوره های آموزشی از مزایای قانونی مصوب سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور بهره مند شده و موفق به اخذ گواهینامه نیز خواهند شد. همچنین این مرکز بستری برای تعامل و تبادل تجارب و اطلاعات شهرداران بوده و از سویی مسئولان مرکز



بالاتری برخوردار باشند به سایر مراکز تابعه شهرداری ها، مراکز استان و حتی در مراکز آموزشی شهرداری ها به کار گمارده خواهند شد.

وی همچنین در گفتگو با خبرنگاری مهر در باره انتخاب شهرداران در اردیبهشت ۱۳۸۶ گفت: انتخاب شهرداری ها فرصتی است تا افراد توانمند وارد چرخه مدیریت شهری شوند.

آموزش ضمن استفاده از تجارب شهرداران و مدیران شهری می توانند آن را به سایر مدیران انتقال دهند. سید مهدی هاشمی در ارتباط با برنامه ها و روش های پیش بینی شده در راستای ایجاد جنبش نرم افزاری با رویکرد مدیریت شهری و روستایی گفته: به زودی دستور العمل دوره های آموزشی تخصصی مدیریتی، فنی، اجتماعی و نظایر اینها به مدیران شهری و روستایی

هشمی در پاره اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه کشور خاطرنشان کرد: «وظیفه‌ای را که تا پایان سال جاری بر عهده دولت گذاشته شد اجرا می‌کنیم که در یک برنامه ۵ ساله بتوانیم زیرساخت‌های لازم را برای گسترش حمل و نقل عمومی درون شهری در ابعاد گوناگون فراهم کنیم».

همچنین حسن نصری پور مدیر مرکز آموزش و مدیر انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های

کشور با تأکید بر ضعف آموزش شهرداران در دوره‌های گذشته یاد آور شد: «سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به منظور بهبود وضعیت آموزشی شهرداران، پس از آسیب شناسی و بررسی نیازهای آموزشی شهرداران در اسفند ماه سال ۱۳۸۴ تصمیم گرفت با ساخت مرکز آموزشی به یک نظام هماهنگ آموزشی دست یابد».

مدیر مرکز آموزش و انتشارات سازمان شهرداری

ها و دهیاری‌های کشور در ادامه گفت: «مرکز آموزش سازمان شهرداری‌های کشور در نظر دارد محورهای اساسی آموزش مدیران شهری را هرچه سریعتر به شهرداران ارائه دهد و با سامان بخشی وضعیت آموزشی شهرداران در مراکز استان‌ها و نظیم بخشی به آن در کشور به جامعه آرمانی مورد نظر دست یابد».

تصویب تبصره ۱۳ قانون بودجه با قید دو فوریت

در جلسه هیأت وزیران به ریاست رئیس جمهور

بررسی جزئیات لایحه بودجه ۱۳۸۶ کل کشور آغاز شد و تبصره یک این لایحه پس از بحث و بررسی در هجدهم دی ماه به تصویب رسید.

در این جلسه هیئت دولت، همچنین لایحه توسعه

حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخته که نسخه تکمیل شده تبصره ۱۳ قانون بودجه ۸۵ کل کشور است پس از بحث و بررسی با قید دو فوریت به تصویب هیئت وزیران رسید.

در اجرای تبصره ۱۳ اعطای تسهیلات ویژه دولت به متقاضیان مینی‌بوس و ون

نمایشگاه خودروهای عمومی درون شهری با هدف تحقق بخشیدن به اهداف تبصره ۱۳ قانون بودجه و به منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی در دی ماه در تهران برگزار شد.

خسرو تاجیک مجری طرح توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی کشور در این پاره گفت: این نمایشگاه که در آن

انواع مینی‌بوس و ون به نمایش گذاشته می‌شود، با همکاری ۸ شرکت تولیدکننده خودرو و طرف قرارداد با وزارت کشور برگزار شد.

وی هدف از برپایی این نمایشگاه را تحقق بخشیدن به اهداف تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ مینی‌بوس گسترش حمل و نقل عمومی درون شهری و حمایت از تولیدکنندگان داخلی این حوزه و معرفی محصولات آنها به مصرف‌کنندگان ذکر کرد.

مجری طرح توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی کشور در خصوص نحوه واگذاری خودروهای ون و تاکسی به نمایش گذاشته شده در این نمایشگاه به متقاضیان و

چگونگی اعطای تسهیلات در نظر گرفته شده اظهار داشت: «متقاضیان می‌توانند پس از دریافت معرفی‌نامه از اتحادیه‌های تاکسیرانی و اتوبوسرانی شهرهای خود، جهت انتخاب خودروهای مورد نظر به این نمایشگاه مراجعه نمایند».

به گفته تاجیک با توجه به هماهنگی‌های صورت گرفته با تولیدکنندگان و بانک‌های عامل، کار واگذاری این خودروها پس از تکمیل مدارک متقاضیان و معرفی آنها به بانک‌ها جهت استفاده از وام اعطایی تا سقف مبلغ ۲۰۰ میلیون ریال از ابتدای بهمن‌ماه سال جاری آغاز و حداکثر تا تیرماه ۸۶ ادامه خواهد داشت.

وزیر کشور:

حذف پارانه سوخت با توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی

در سوخت و انرژی انلاسه منابع زیادی داریم که باید پارانه‌ها را در این بخش هدمند کنیم، چرا که فقط با افزایش ناوگان حمل و نقل همگانی می‌توانیم قیمت سوخت را به سمت‌رها سازی بیش ببریم.

مصطفی پورمحمدی در حاشیه نشست مدیران کل دفاتر اجتماعی وزارت کشور گفت: قبول داریم قایماتس کار سختی است و ما تلاش زیادی کردیم تا منابع مالی را برای شهرداری‌ها تهیه کنیم در حالی که شهرداری‌ها نتوانستند این منابع را پیدا کنند.

وزیر کشور در پاسخ به این پرسش که منظور وی از اعمال دولت‌های قبلی در تسیر ندادن ساعت کار بانک‌ها چه بوده است، تأکید کرد: اجرای تکالیف در دسترس دارد و بعضی مدیران حوصله در دسترس نداشتند و حالا ما حاضر شده‌ایم که تن زیر بار در دسترس بدهیم تا مشکل حل شود.

وی در ادامه افزود: حل معضلات ترافیک نیازمند پذیرش مسئولیت و قبول یک سری وظایف است و هر کسی وظایف را می‌پذیرد باید آمادگی قبول مشکلات را

داشته باشد.

پورمحمدی با بیان اینکه پیشنهاد جلسه مشترک با مجلس در جهت مسأله تغییر ساعت کار بانک‌ها بیش از مصوبه مجلس مطرح شده است تأکید کرد: اگر مجلس حاضر به مشورت بود مصوبه جدید خود را مطرح نمی‌کرد در حالی که گزارش دولت حکایت از کاهش ترافیک، کاهش مصرف سوخت، و بهبود وضعیت هوا داشت.

وی با اشاره به اینکه مشکلات پیش آمده برای مردم با تغییر ساعت کار بانک‌ها گفت: باید سازوکاری را اندیشید که در کنار مزایای استفاده از این طرح مشکلات کمتری برای مردم ایجاد شود.

وزیر کشور در خصوص اختصاص نیافتن بودجه تصرد ۱۳ به بخش حمل و نقل تهران و سایر شهرها افزود: اگر امروز ۱۰ برابر پول را به شهرداری بدهیم هم نمی‌تواند کاری انجام دهند زیرا این کار نیازمند سرمایه‌گذاری است و ترافیک راه حل مشخص و شناخته شده‌ای دارد که ایجاد زیرساخته تهیه ناوگان حمل و نقل عمومی و مقررات ترافیکی است که باید در کنار هم جمع شود تا به نتیجه برسد. وی اختلاف بین شهرداری و دولت را در زمینه ترافیک در حد اختلاف سلیقه دانست و تأکید کرد: برخی اختلاف سلیقه‌ها در این زمینه وجود دارد ولی این مشکل

را نمی‌توان با جنگ و مباحثه و بگومگو حل کرد و باید همه در کنار هم برای حل مشکل تلاش کنیم.

پورمحمدی در ادامه گفت: چرخه اقتصادی کشور براساس خودروسازی است و صدها هزار نفر در این طریق ارتزاق می‌کنند و هزاران میلیارد تومان در این صنعت چرخه مالی وجود دارد و نمی‌توان به این سادگی این چرخه را متحل کرد.

وی در خصوص هدمند کردن پارانه‌ها نیز تصریح کرد: در برنامه بودجه سال ۸۶ که در لایحه‌ای به جای تبصره ۱۳ پیشنهاد شده است مدل‌های مختلفی در این جهت طرح‌ریزی شده است.

وزیر کشور محدود کردن میزان مصرف تا سقف مشخص را یکی از راهکارهای دولت در جهت هدمند کردن پارانه‌ها عنوان کرد و افزود: تا میزانی مصرف سوخت آزاد خواهد بود و بعد از این میزان در بخش‌های مختلف مصرف کنندگان باید قیمت واقعی را بپردازند.

وی ساماندهی مسافری‌های شخصی را نیز در دستور کار دولت اعلام کرد و تأکید کرد: سعی داریم همه را زیر پوشش در آوریم و در صورت سهمیه‌بندی باید سهمیه این خودروها که بخشی از حمل و نقل را در اختیار دارند مشخص شود.



آموزش

کلید مدیریت نگهداری از صنعت حمل و نقل ریلی

همایش آموزشی مدیریت نگهداری و تعمیرات بهره‌ور فراگیر در صنعت حمل و نقل ریلی با حضور جمعی از کارشناسان و متخصصان حوزه حمل و نقل ریلی کشور برگزار شد.

در این همایش یک روزه، مباحث مدیریت نگهداری و تعمیرات بهره‌ور فراگیر تشریح شد و شرکت‌کنندگان حول محور اهمیت تعمیر و نگهداری در حوزه حمل و نقل ریلی کشور سخنرانی کردند.

دبیر انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران در مراسم آغاز به کار این همایش گفت: بحث تعمیر و نگهداری یکی از مقولات اساسی در شرایط کنونی سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل است که تدوین روش‌ها و استانداردهای لازم و ایجاد نظارت‌های مورد نظر در این خصوص ضروری است.

ابوالفضل بهره‌دار با بیان اینکه بخش عمده فعالیت‌های جاری سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل به موضوع تعمیر و نگهداری مربوط اختصاص دارد، افزود: انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی وظیفه خود می‌داند تا مجموعه نیازهای حمل و نقل را ساماندهی کند و آن را در قالب یک تصمیم علمی و تحقیقاتی در اختیار سازمان‌های یاد شده قرار دهد.

مسعود ربانی، استاد و عضو هیأت علمی دانشگاه

تهران نیز در این همایش با تشریح حیاتی مدیریت نگهداری و تعمیرات بهره‌ور فراگیر، گفت: نگهداری و تعمیرات در هر سازمان اقتصادی و صنعتی نیازمند یک سیستم مدیریتی است لذا براساس این سیستم است که می‌توان انتظار تغییر رفتار در دستگاه‌های صنعتی داشت.

وی با بیان اینکه براساس برنامه چهارم توسعه باید ۴/۵ درصد از رشد و توسعه کشور ناشی از بهبود بهره‌وری باشد، افزود: هم اکنون میانگین ضایعات صنعتی در کشور بین ۲۵ تا ۳۷ درصد است ضمن اینکه اثر بخشی ماشین آلات حدود ۲۴ درصد است لذا مدیریت نگهداری و تعمیرات بهره‌ور فراگیر می‌تواند ما را در بهبود بهره‌وری در سازمان کمک کند.

وزیر کشور: ترافیک تهران نسبت به دو سال پیش پیچیده‌تر نشده است

وزیر کشور در جلسه شورای عالی ترافیک، تصمیم‌گیری در حوزه مدیریت ترافیک را واحد محدودیت‌هایی داشت و با بیان این که مصلحت عمومی مردم، اعمال مقررات ترافیکی را

اجتناب ناپذیر ساخته است، گفت: تمرکز ما بر روان‌سازی ترافیک تهران است و در این زمینه حاضریم همه نظرات کارشناسی را مورد بررسی قرار دهیم و حتی خاشییدها و انتقادهای را تحمل کنیم.

پورمحمدی با اشاره به وضعیت ترافیک تهران، خاطر نشان کرد: در دو سال گذشته بیش از یک میلیون اتومبیل و یک میلیون موتور سیکلت وارد مجموعه ناوگان این شهر شده، اما به شهادت همه صاحب‌نظران، ترافیک امسال نسبت به دو سال پیش در تهران پیچیده‌تر نشده و این نشان‌دهنده انجام کار کارشناسی و پیش‌بینی‌ها و

همکاری‌های دستگاه‌های ذی‌ربط بوده است. پورمحمدی تعیین محدوده ترافیک و تغییر ساعت کار بانک‌ها در تبریز را از جمله پیشنهادهای مطرح در جلسه برشمرد و ادامه داد: پیش از این کارشناسان ترافیک، اعمال مقررات ترافیکی را در شهرهای اصفهان و مشهد نیز پیشنهاد داده بودند.

وزیر کشور تأکید کرد: مدیران باید به اتکالی نظر کارشناسان تصمیم‌گیری کنند. البته هر تصمیمی عوارضی در پی دارد، بنابراین باید تصمیم‌داری کمترین عارضه را اتخاذ کرد.

آغاز مرحله دوم طرح جمع‌آوری اطلاعات مسافربرهای شخصی

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران، از آغاز اجرای مرحله دوم طرح جمع‌آوری اطلاعات مسافربرهای شخصی پایتخت و ساماندهی آنها در قالب فراخوان خبر داد و گفت: اگر هر یک از ۱۰۰ هزار دستگاه مسافربر شخصی پایتخت روزانه ۵۰ نفر را جابه‌جا کنند، مسافربرهای شخصی در تهران روزانه ۵ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کنند.

حسین تیموری گرمایی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران، در جمع خبرنگاران با اشاره به فعالیت ۴۱ هزار دستگاه تاکسی رسمی و ۴۴۰۰ آزاد شخصی در تهران گفت: برآورد ما در تهران فعالیت بی‌ضابطه و قانون ۱۰۰ هزار دستگاه مسافربر شخصی است که برای حفظ امنیت و آسایش شهروندان تهرانی و به خصوص بانوان باید طرح ساماندهی مسافربرهای شخصی و فعالیت قانونمند آنها با جدیت دنبال شود. وی با بیان اینکه مسافربرهای شخصی براساس نوع و نحوه فعالیت به سه دسته تقسیم شده و بر این اساس نیز از

تسهیلات سهمیه بندی بنزین برخوردار خواهند شد، افزود: تعدادی از مسافربرهای شخصی مسیر منزل تا اداره را مسافرکشی می‌کنند، تعدادی به صورت شیفت دوم کار خود فعالیت کرده و عددهای نیز به صورت حرفه‌ای و به عنوان شغل اصلی به مسافرکشی می‌پردازند که هر سه گروه می‌توانند در قالب مسافربرهای شخصی تحت پوشش سازمان تاکسیرانی قرار بگیرند.

به گفته تیموری، مرحله دوم طرح جمع‌آوری اطلاعات و ساماندهی مسافربرهای شخصی در قالب یک فراخوان مجدد طی هفته آینده با اطلاع‌رسانی گسترده‌ای که از طریق صدا و سیما و مطبوعات صورت می‌گیرد، آغاز خواهد شد و حداکثر تا ۱۰ روز ادامه خواهد داشت و پس از آن دیگر فراخوان مجددی در کار نخواهد بود. وی افزود: مسافربرهای شخصی می‌توانند بار دیگر از طریق ۷۵ شنبه بیگ با دریافت فرم‌های مربوطه را تکمیل و به سازمان تاکسیرانی تهران ارسال کرده و اگر مدارک متقاضیان بدون نقص، خوانا و کامل باشد، قطعاً دیگر نیازی به حضور آنها در سازمان تاکسیرانی نبود. متقاضیان که به متقاضیان اعلام شود که بررسی مدارک مربوط به صحت سلامت و نداشتن سوء سابقه به سازمان تاکسیرانی مراجعه کنند؛ در صورت تأیید مدارک یک مسافربر شخصی می‌تواند پس از ۳ ماه رسماً فعالیت خود

را به عنوان تاکسی آغاز کند.

به گفته مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران، تاکنون از طریق ۷۵ شنبه بیگ با دریافت فرم‌های متقاضیان تحویل داده شده که از این تعداد ۱۳ هزار فرم از سوی مسافربرهای شخصی تکمیل و به همراه اطلاعات مربوطه به سازمان تاکسیرانی ارسال شده است. همچنین روزانه حدود هزار فرم جدید از سوی مسافربرهای شخصی تکمیل و به سازمان تاکسیرانی ارسال می‌شود و تقریباً سادس همین تعداد نیز روزانه منقضی دریافت فرم وجود دارد.

تیموری با بیان اینکه ۳۹ درصد سهم جابه‌جایی مسافرهای شهر تهران را مسافربرهای شخصی برعهده دارند، تصریح کرد: اگر هر تاکسی روزانه ۵۰ مسافر را جابه‌جا کند، به این ترتیب روزانه ۲ میلیون معادل ۲۱ درصد از سفرهای درون شهری توسط ناوگان تاکسیرانی شهر تهران انجام می‌شود که اگر همین آمار جابه‌جایی روزانه ۵۰ مسافر توسط هر تاکسی را با تعداد ۱۰۰ هزار مسافربر شخصی تهران در نظر بگیریم، حدود ۵ میلیون مسافر معادل ۵۰ درصد حمل و نقل شهری تهران توسط مسافربرهای شخصی انجام می‌شود. وی با بیان اینکه از ۱۶۵ سال گذشته ۳ هزار نفر متقاضی دریافت تاکسی در سازمان تاکسیرانی ثبت نام کرده‌اند که هنوز موفق به

پاسخگویی به درخواست آنها نشده‌ایم، گفته عوارضی که از مسافرهای شخصی دریافت خواهد شد، به جز آنهایی که در بخش تاکسی‌های راه‌آهن و فرودگاه فعالیت خواهند کرد، ماهیانه ۲ هزار تومان است؛ ضمن اینکه برخی رانندگان تاکسی سالانه فقط ۱۰ هزار و ۸۰۰ تومان عوارض پرداخت می‌کنند و تاکسی‌های راه‌آهن و فرودگاه نیز روزانه باید ۵۰۰ تا ۱ هزار تومان بپردازند که این پول نیز بابت اجازه فضای محدوده به راه آهن و فرودگاه پرداخت می‌شود. به گفته تیموری، مسافرهای شخصی پس از اینکه تحت پوشش سازمان تاکسیرانی قرار می‌گیرند می‌توانند به تدریج مانند سایر تاکسی‌های گردش و خطی از تسهیلات وام و تعویض تاکسی فرسوده بهره‌مند شوند.

سخنگوی دولت: منوریل جدا از بحث‌های سیاسی است

الهام سخنگوی دولت در نشست هفتگی خود با خبرنگاران رسانه‌ها بر حمایت جدی دولت از صنایع داخلی تأکید و منوریل را بخشی کارشناسی و جدا از بحث‌های سیاسی عنوان کرد.

الهام سخنگوی دولت در نشستی که دی ماه برگزار شده بود در خصوص سیاست دولت در ارتقا یا حمایت از صنعت اظهار داشت: اگر ما بخواهیم این گونه از صنعت‌مان دفاع کنیم که امور به نحو احسن پیش نمی‌رود، اگر این گونه بخواهیم برای صنعت تبلیغ کنیم که درست نیست.

وی گفت: دولت بر دفاع و حمایت از صنعت در داخل کشور تأکید دارد و اگر قرار شده که صنعت خودروی ما در خارج از کشور فعال شود به احتمال زیاد دارای پتانسیل‌های لازم در این امر بوده است و کشوری که خواهان سرمایه‌گذاری در این مورد است حتماً تحقیقات لازم را کرده است و نمی‌آید در موردی سرمایه‌گذاری کند که به دنبال آن ضرر کند. بنیید مثلاً در مورد خودروی سمند که در کشور ما تولید شده در خارج از کشور از آن استقبال خوبی صورت گرفته است.

سخنگوی دولت تصریح کرده حمایت دولت از صنایع داخلی و سرمایه‌گذاری آنها در خارج از کشور بسیار جدی است، ولی به این شرط که صنایع داخلی ما بتواند با صنایع خارجی رقابت کند و خود را ارتقا دهد؛ چرا که اگر ارتقا ندهد نمی‌تواند رقابت کند.

وی گفت: من همچنین از صنعت ایران خودرو

حمل و نقل عمومی زیرساختی

مهم برای توسعه کشور

دولت نگاه حمایتی برای کاهش مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی دارد و حجم این عملیات و

تیموری تأکید کرده: براساس تقسیم‌بندی که درخصوص مسافرهای شخصی انجام خواهد گرفت، این رانندگان در ۵ منطقه و ۲۲ ناحیه فعالیت خواهند داشت، بنابراین مسیر تردد آنها نیز بر روی برجسب ویژه‌ای که به همین منظور صادر شده و محدوده مجاز فعالیت آنها را نشان می‌دهد، مشخص خواهد شد، بنابراین در صورتی که از محدوده مورد نظر خارج شوند و یا وارد محدوده طرح ترافیک شوند، با آنها برخورد خواهد شد. وی در خصوص نحوه فعالیت مسافرهای شخصی در محدوده طرح ترافیک نیز گفته فقط مسافرهای شخصی که براساس منطقه‌بندی انجام شده در محدوده طرح ترافیک قرار گرفته باشند، حق تردد در آن محدوده و جابه‌جایی مسافران را خواهند داشت. مدیرعامل سازمان

خواه‌استم که در زمینه مسائل مطرح شده در مورد این شرکت توضیحات لازم را بدهد، روشنگری کند و اطلاعات دقیق را در اختیار صدا و سیما و رسانه‌های گروهی قرار دهد و رسانه‌ها نیز به صورت دقیق و فنی به بررسی این مشکل بپردازند و ببینند که این مسأله چقدر ریشه‌ای است و چقدر مربوط به مشکلات فنی است.

اتهام ادامه داد: اگر این مسأله مربوط به خودرو باشد باید با نظارت‌هایی که صورت می‌گیرد جبران خسارت به آسیب‌دیدگان صورت گیرد. ما معتقدیم که باید صنعت ما در چارچوب استاندارد حرکت کند و روی پای خود بایستد به نحوی که بتواند جلب مشتری کند و رضایت بازار را جلب کند. من مایل هستم در مورد اشتکالات فنی که در این قضیه مطرح شده فضا بازتر و روشن‌تر شود و ایران خودرو و صنعت حرف خود را بزند و در یک چارچوب حقوقی از خود دفاع کند.

به گزارش ایستا، خبرنگار دیگری از الهام در مورد بحث منوریل و اختصاص ۱۵۰ میلیون دلار از سوی دولت برای احداث منوریل پرسید و اینکه اختلاف دولت و شهرداری در این زمینه به کجا رسید؟ الهام در این زمینه گفت: این بحث فنی و کارشناسی است و جدا از بحث‌های سیاسی است. تهران شهر بزرگی است و مشکلات حمل و نقل خود را دارد و باید در مورد آن راهکارهای علمی سنجید و با برنامه‌ریزی در مورد تهران پیش رفت. وی گفت: بنیید منوریل به این معنا نیست که بحث مترو متوقف شود. در مورد بحث مترو نیز هنگامی که می‌خواست این کار انجام شود بحث‌های کارشناسی زیادی صورت گرفته، در مورد این می‌بخت نیز باید بحث کارشناسی ادامه پیدا کند و تصمیم نهایی اتخاذ شود.

سطح نگاه به آن تا ۱۰ برابر نسبت به گذشته افزایش یافته است.

دولت نگاه حمایتی برای کاهش مصرف سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی دارد و حجم این عملیات و سطح نگاه به آن تا ۱۰ برابر نسبت به گذشته افزایش یافته

تاکسیرانی شهر تهران، با تأکید بر اینکه از مسافرهای شخصی تحت پوشش در قالب راه‌اندازی خطوط جدید و سرویس دهی به شهروک‌های الیماری استفاده خواهد شد، تصریح کرد: سعی می‌کنیم از مسافرهای شخصی بیشتر در شبکه خطوط استفاده شود، چرا که معتقدیم شیوه تاکسی‌گردشی که هم‌اکنون در تهران وجود دارد منطقی نیست، زیرا یک راننده تاکسی براساس برآوردهای صورت گرفته باید نیم تا یک کیلومتر راه بیشتر طی کند تا مسافر مورد نظر خود را پیدا کند که این امر اتلاف سوخت و وقت و استهلاک تاکسی را به همراه خواهد داشت، بنابراین تلاش می‌کنیم از مسافرهای شخصی در قالب خطوط تاکسی تلفنی، خطی و ویژه استفاده کنیم.

همان‌طور که گفته بحث منوریل به این معنا نیست که بحث مترو متوقف شود، ما در مورد منوریل بحث کارشناسی لازم را انجام داده‌ایم و جهاد دانشگاهی نیز تا آنجا که می‌توانیم تحقیقاتی را انجام داده‌است و می‌توان از این تحقیقات استفاده کرد.

الهام افزود: ۱۵۰ میلیون دلاری که در زمینه منوریل اختصاص داده شده مربوط به فاینانس است و به بودجه عمرانی کشور ربطی ندارد.

دولت در مورد خط ۱، ۲، ۳، ۴، ۵ و ۶ مترو فاینانس‌هایی را اختصاص داده است و شرکت مترو باید فاینانس‌هایی را پیدا کند که در این زمینه سرمایه‌گذاری کند.

وی گفت: مادر این زمینه همچنین سحوز شورای عالی اقتصاد را نیز تاریم و در مورد خط ۶ و ۷ مترو نیز فاینانس‌های لازم اختصاص داده شده است و ما می‌توانیم برای گسترش حمل و نقل مترو کمک‌های دیگری نیز بکنیم.

سخنگوی دولت خاطر نشان کرد: در مورد بحث منوریل کارشناسی‌های لازم صورت گرفته است البته عده‌ای می‌آیند و می‌گویند که این بحث کارشناسی نیست ولی من باید بگویم یکی از کارشناسان زنده در این زمینه خود رئیس جمهور هستند چرا که رئیس جمهور دارای دکترای حمل و نقل است و استاد دانشگاه علم و صنعت در این زمینه است و خود در این زمینه تارای تخصص‌هایی لازم است و در ضمن باید گفت که این مسأله مربوط به اراده یک شخص نیست بلکه دارای پشتوانه علمی است و در مورد آن کار کارشناسی و علمی صورت گرفته است.

است. جعفریور گفت: ما امیدواریم تا پایان سال ۸۵، ۵۰ درصد به زیرساخت حمل و نقل شهری کمک شود زیرا زیاست محترم جمهوری خود به عنوان متخصص حمل و نقل، ضمن احساس این مشکل پیشنهاداتی ارائه کرده‌اند که امیدواریم با برنامه‌ریزی‌هایی به عمل آمده



موفق به انجام این اهداف شویم که تحقق آن آسایش مردم را به همراه خواهد داشت.

جعفریور کارشناس حمل و نقل اظهار داشته: در یک دوره زمانی پس از پایان جنگ تحمیلی فرسختی برای سازندگی و تثبیت سیاسی کشور به وجود آمد که ذری آن قطعاً توقع بعدی تثبیت زیرساخت‌ها بود. بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل از نیازهای اولیه شهروندان به شمار می‌رود و با توجه به حرکت رو به توسعه کشور باید به حمل و نقل، مصرف سوخت و حذف یارانه‌ها توجه بیشتری شود.

جعفریور ادامه داد: تبصره ۱۳ را می‌توان قدیمی بزرگ در پایه‌ریزی زیرساخت‌ها دانست که اجرائی آن می‌تواند علاوه بر جلوگیری از مصرف بی‌رویه سوخت که یارانه‌ای همیای بودجه عمرانی تحمیل کشور می‌کند در حمل و نقل عمومی نیز تسهیلاتی ایجاد می‌نماید.

نایب رئیس اول کمیسیون اصل ۹۰ پیامد

اجرای تبصره ۱۳ آسایش مردم است

تبصره ۱۳ رنگ و بویی مردمی دارد و به نظر بسیاری از کارشناسان اقتصادی، قرار گرفتن این تبصره در قانون بودجه ۸۵ بسیار مثبت و در جهت آسایش مردم است.

تبصره ۱۳ رنگ و بویی مردمی دارد و به نظر بسیاری از کارشناسان اقتصادی، قرار گرفتن این تبصره در قانون بودجه ۸۵ بسیار مثبت و در جهت آسایش مردم است. سید علی ریاض ضمن بیان این مطلب و اشاره به آلودگی زیاد هوای تهران، ۷۰ درصد این آلودگی را ناشی از حجم زیاد خودروها دانست و گفت: در کمیسیون اصل ۹۰ بر روی آلودگی هوای تهران در حال کار هستیم و نتایجی که به دست آمده به زودی اعلام خواهد شد. امیدواریم بتوانیم کمکی به حل آلودگی این کلانشهر نماییم.

نایب رئیس اول کمیسیون اصل نود تصریح کرد: جای تعجب دارد که بعد از گذشت سال‌ها و با وجود حضور

استاد دانشگاه علامه طباطبائی:

حمل و نقل ریلی مناسب‌ترین

حمل و نقل شهری

برای حمل و نقل عمومی در شهرها باید به طور اساسی چاره‌اندیشی شود و این تیری است که چندین نشان را هدف قرار می‌دهد.

محمدقلی یوسفی استاد دانشگاه علامه طباطبائی ضمن بیان این مطلب گفت: کمک به حمل و نقل عمومی نیاز به عزمی بزرگ به صورت بسیج ملی دارد و تبصره ۱۳ توانسته بخشی از این نیاز را برطرف سازد. استاد دانشگاه علامه طباطبائی تصریح کرد: حمل و نقل ریلی یکی از

این کارشناس حمل و نقل افزود: خروج خودروهای فرسوده و تغییر سوخت از بنزین به گاز طبیعی که از جمله اهداف تبصره ۱۳ است کمک بزرگی به دولت در راستای کاهش مصرف سوخت می‌نماید که خوشحیتانه با لحاظ شدن آن در این تبصره امیدواریم دولت با انجام تدابیر دیگر تا پایان برنامه ۵ ساله دیگر یارانه‌ای بابت بنزین پرداخت ننماید.

دکتر جعفریور اضافه کرد: در تبصره ۱۳ اهداف بزرگی پیش‌بینی شده است که برای تحقق آن نیاز به برنامه ۵ ساله است که با مدیریت به اهداف مشخص شده در زمینه بهبود حمل و نقل و کاهش مصرف سوخت دست یابیم. جعفریور تصریح کرد: افق دولت در پایان سال ۱۳۹۰ افزایش دو برابری کمیت و کیفیت می‌باشد که این کیفیت در جهت خدمت و جلب رضایت شهروندان است. جعفریور میزان خودروی فعلی در ایران را نصف و یا

شخصیت‌های توانمند علمی و اجرایی در کشور مناسبانه هنوز فکر و راه حل عملی برای حل آلودگی هوای تهران و سایر کلانشهرها دیده نشده است و این نأسف می‌تواند شامل نمایندگان مجلس نیز شود که نتوانسته‌اند کار مورد توجهی در این زمینه انجام دهند. تبصره ۱۳ مانند چرغ‌های بود که دولت نهم با پیشنهاد اجرائی آن توانست کمکی در حل معضل ترافیک و مصرف بی‌رویه سوخت و آلودگی هوا ایجاد نماید.

نماینده مردم تهران اظهار داشته: دولت تا حدودی در انجام تکالیف تبصره ۱۳ موفق بوده و به نظر می‌آید با سعی و تلاش بتواند این وظیفه را به خوبی تا پایان سال به انجام برساند.

ریاضی در ادامه گفت: دولت در صد است این تبصره را به صورت ۵ ساله به اجرا درآورد و باید در این راه نگاه تخصصی و عمیقی وجود داشته باشد و هیچ ورود سیاسی صورت نپذیرد زیرا مردم نیاز به آسایش در سایه حمل و نقل مناسب و رفع آلودگی هوا دارند و اگر این کار به سیاست آلوده شود قطعاً رضایت مردم را به همراه نخواهد داشت و

بهترین و اصولی‌ترین نوع حمل و نقل عمومی است و در کشورهایی مانند ژاپن که تولیدکننده بزرگ خودرو هستند حمل و نقل ریلی بیشتر از سایر وسایل حمل و نقل مورد توجه است و سهم سایر حمل و نقل‌ها تا ۱/۱۵ کاهش یافته و این توجه حتی در سایر کشورهای اروپایی، آمریکایی و آسیایی نیز مورد قبول است. استاد اقتصاد دانشگاه علامه ادامه داد: فعالیت در زمینه حمل و نقل عمومی باید تماماً متمرکز حمل و نقل ریلی شود و مونوپول و مترو هر دو برای تهران در این زمینه کارگشایند و در کنار هم و به طور مکمل می‌توانند به این معضل کمک نمایند.

دکتر یوسفی در ادامه گفت: صرف انرژی در حمل و نقل ریلی ۵۰ درصد خودرو است و اشتغال‌زایی در

حتی یک سوم استانداردهای جهانی دانست و گفت در کنار این، ترافیک کلانشهرها تا حد اکثر رسیدن به این میزان خودرو باید به نصف کاهش یابد و راهکار آن آموزش و فرهنگ‌سازی در استفاده بهتر از حمل و نقل عمومی است.

جعفریور ضمن تأکید بر حمل و نقل عمومی هزینه اتوبوس را حداقل نصف مترو در یک چرخه عمر ۵۰ ساله دانست و گفت: در مسافتی ۴۰ کیلومتری از شرق به غرب تهران اگر بخواهیم دو گزینه اتوبوس و مترو را مقایسه کنیم راه اندازی خطوط اتوبوس در این ۴۰ کیلومتر و نگهداری آن نصف مترو است و اتوبوس گزینه بهتری برای حمل و نقل عمومی نسبت به مترو می‌باشد.

جعفریور در پایان ضمن مفید و لازم دانستن تبصره ۱۳ آن را پایه‌ای برای رسیدن به هوایی پاک و حمل و نقلی مناسب در کنار کاهش مصرف سوخت دانست.

باید بدون سیاسی کاری، این کار صورت پذیرد.

سید علی ریاض نایب رئیس کمیسیون اصل نود گفته نگاه به این قانون بسیار مثبت و کارگشا است و در آن مواردی که باید در نظر گرفته شود اول اینکه این قانون در کل کلانشهرها جامع و کامل باشد و نگاه به آن در مسیر آسایش مردم باشد. دوم اینکه سرعت اقدامات شفاف و روشن باشد و هر سال اجرائی گردد بدون توجه به مسایل سیاسی و حاشیه‌ان که در این مورد باید با هوشیاری کار را انجام داد.

ریاض در پایان این قانون را بسیار مفید دانست و از دولت خواست با نگاه جامع و کامل بر نامه‌ای تدوین نماید که مشکلات مردم برطرف گردد و برنامه تا حدی کامل باشد و با دقت نوشته شود که دیگر نیازی به اصلاح در طی اجرا نداشته باشد. و نتوانیم با اجرائی آن علاوه بر حل ترافیک و کمک به حمل و نقل عمومی که خواست مردم است آلودگی کلانشهرها را نیز برطرف سازیم.

آن بعد از ساختمان‌سازی بیشترین میزان را داراست و وی اظهار داشت: خوشحیتانه پس از سال‌ها در تبصره ۱۳ به طور جدی به حمل و نقل و مصرف بی‌رویه سوخت توجه شده است و امیدواریم این کار با جدیت دنبال شود و تأکید زیاد بر این مطلب داریم که حمل و نقل ریلی بهترین نوع حمل و نقل شهری است. دولت باید در سال‌های آتی در اجرائی این تبصره، که امیدواریم به شکل یک قانون ۵ ساله درآید، توجه بیشتری نماید.

استاد دانشگاه علامه در پایان گفته می‌توان خیلی از پروژه‌های غیر ضروری را در تهران و سایر شهرها متوقف ساخت و بودجه آن را در اختیار حمل و نقل ریلی قرار داد. تا مردم در رفت و آمد به رفاه و آسایش برسند.



۶۰ هزار جایگزینی خودرو فرسوده در سایپا

در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده حدود ۶۰ هزار متقاضی محصولات سایپا به بانک معرفی شدند.

احمد قلعه بانی مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا گفت: سایپا در اجرای سیاست‌های دولت اسامال حدود ۱۰۰ هزار خودرو فرسوده را جمع‌آوری خواهد کرد و در صورت همکاری سایر نهادها و فراهم شدن معزین گاز، این رقم را به حدود ۱۱۵ هزار دستگاه افزایش می‌دهد.

قلعه بانی با اشاره به برنامه جمع‌آوری ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در سال آینده گفت: سایپا با

توجه به توانمندی خود و تقاضا برای خرید محصولات این شرکت، سال آینده حدود ۳۰۰ هزار خودروی فرسوده را از رده خارج و خودروهای صفر کیلومتر کم مصرف و کم‌آلاینده جایگزین آنها خواهد کرد.

قلعه بانی با اشاره به اینکه در روزهای اخیر روند جایگزینی خودروهای فرسوده در سایپا شتاب گرفته است گفت: تاکنون برای حدود ۱۱۵ هزار مالک خودروهای فرسوده، متقاضی خرید محصولات سایپا پرونده تشکیل شده است و حدود ۶۰ هزار نفر از آنها به بانک معرفی شدند. مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا گفت: همچنین در این مدت حدود ۲۰ هزار خودرو نیز به مراکز استقطنی معرفی شده‌اند که ۱۰ هزار خودرو بازبافت و مجدداً در چرخه تولید صنعتی قرار گرفته‌اند.

قلعه بانی محصولات برآید و لیسان گازسوز را دو

محصول گروه سایپا برای جایگزینی خودروهای فرسوده اعلام کرد و گفت: با جایگزینی این خودروها به جای خودروهای فرسوده ضمن زیباسازی شهرها میزان مصرف سوخت آلاینده‌گی و تصادفات و خسارت ناشی از آنها به شدت کاهش می‌یابد. از نظر هزینه سوخت و تعمیر و نگهداری نیز جایگزینی برآید و لیسان یا خودروهای فرسوده برای مالکان آنها بسیار سودمند است.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، برآید با بدنه گاز سوز را نخستین خودرو پایه گاز کشور دانست و گفت: تاکنون ۵ هزار دستگاه خودروی گازسوز جایگزین خودروهای فرسوده شده و ۵ هزار دستگاه نیز آماده واگذاری به مالکان خودروهای فرسوده است که در صورت معرفی متقاضیان از سوی بانک‌ها، این جایگزینی به سرعت انجام خواهد شد.

مشاور رئیس جمهوری در امور

حمل و نقل و ترافیک: توسعه شبکه

ریلی باید در اولویت باشد

با توجه به افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای و به خطر افتادن جان بسیاری از مردم، توسعه شبکه ریلی و سرمایه‌گذاری در این بخش از سوی دولت در اولویت برنامه‌ها و اهداف قرار بگیرد.

حمید بهبهانی مشاور رئیس جمهوری در امور حمل و نقل ترافیک با بیان اینکه دولت باید بیشترین سرمایه‌گذاری‌ها را در بخش ریلی کشور به کار گیرد؛ افزود: حمل و نقل ریلی از اساسی‌ترین بخش‌ها در کشور محسوب می‌شود و مسئولان سعی در گسترش عرصه و فعالیت این بخش دارند، اما متأسفانه سرمایه‌گذاری در این زمینه بسیار کم بوده است.

وی با اشاره به اینکه در کشور شاهد تصادفات جاده‌ای هستیم، گفت: حمل و نقل ریلی باید متناسب

با حمل و نقل جاده‌ای گسترش یابد و بسیاری از مسافران از طریق بخش ریلی جابه‌جا شوند تا ایمنی برای مسافران به همراه داشته باشد.

بهبهانی گفت: در تبصره ۱۳ قانون برنامه چهارم، توجه ویژه‌ای به حمل و نقل عمومی شده و دولت و مجلس بیشترین اعتبارات خاص را در این بخش ارائه دادند تا فناوری جدید دنیا نیز در سیستم‌های مختلف ریلی به کار گرفته شده و سرعت در خطوط ریلی افزایش یابد.

مسئول اجرایی تبصره ۱۳:

مترو تهران از ۴ شهر

عقب ماند

متعاقب مطرح شدن انتقادهایی درباره تخصیص نیافتن اعتبارات مصوب مترو تهران در قالب تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور، علی‌اکبر محرابیان مسئول اجرایی تبصره ۱۳، جزئیات وضع مالی اجرای این قانون را تشریح کرد. مسئول اجرایی تبصره ۱۳ مجموع اعتباراتی که برای توسعه قطارهای شهری کشور در متن تبصره ۱۳ قانون بودجه کل کشور کنجانبه شده است را معادل یک هزار و ۴۰۰ میلیارد ریال عنوان کرد که معادل یک میلیارد و ۲۸۰ میلیارد ریال آن از سوی ستاد اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه تخصیص پیدا کرده است.

وی سهم قطار شهری شهرهای تهران، اصفهان، مشهد، تبریز و شیراز از این مبلغ تخصیصی را به ترتیب ۳۵۰، ۲۳۰، ۲۰۰، ۲۵۰ و ۲۵۰ میلیارد ریال بیان داشت. مسئول اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه کل کشور در پاسخ به این پرسش که "مابین تخصیص و جذب اعتبارها، مجموعه عملیات و اقدام‌های متعددی باید صورت گیرد و با توجه به عدم جذب این مبلغ از سوی مترو و شهرداری تهران، احیاناً چه مانعی بر سر تداوم کار وجود دارد اظهار داشت: "همان‌طور که برای بقیه شهرهای دارای پروژه قطار شهری بودجه مصوب ابلاغ اعتبار شده، برای شهر تهران نیز ابلاغ اعتبار مربوطه صورت گرفته است و بنده تعجب می‌کنم که چگونه است که ۴ شهر دیگر که حتی تاچارتند برای مبادله موافقتنامه با سازمان مدیریت به تهران بیانند، بودجه شان را دریافت کرده‌اند، ولی فقط کار شهرداری و مترو تهران به بن بست خورده است." به گفته محرابیان، حتی ۲ شهر از

۴ شهرستان فوق تمامی بودجه تخصیصی خود را جذب کرده‌اند و مراحل اداری کار را در ۲ ماهی که از ابلاغ اعتبارات می‌گذرد، به پایان رسانده‌اند. وی افزود: مطابق اطلاع ما، مقام‌های شهرداری و مترو تهران تاکنون هیچ اقدام عملی برای دریافت پول خود صورت نداده‌اند و به طرز مرتب در رسانه‌ها، اعمال مجرمانه به دولت منتسب می‌کنند. مسئول طرح‌های ویژه عمرانی دولت در ادامه در خصوص پروژه قطار هوایی شهر تهران اظهار داشت: در قالب تبصره ۱۳ قانون بودجه ریلی، جهت توسعه قطار هوایی در نظر گرفته نشده، اگر چه در سفر استانی هیأت دولت به استان تهران مبالغی از منابع ارزی جهت آغاز به کار انجام پروژه قطار هوایی تهران از سال جاری پیش‌بینی شده که تماماً منبعی غیر از تبصره ۱۳ قانون بودجه دارند.

شهری کشور گفت: اگر تعصب درخصوص مترو و مونوریل کنار گذاشته شود، می‌توان از توانمندی‌های به وجود آمده برای قطارهای شهری استفاده کرد. به گفته وی، باید نگاهی واقع‌بینانه به مونوریل داشت و بستر لازم

مدیرعامل شرکت قطار شهری کشور از مسئولان خواست تا برخورد‌های متعصبانه درخصوص حمل و نقل ریلی را کنار بگذارند. "محمدرضا عطارزاده" مدیرعامل شرکت قطار



را برای راه اندازی آن فراهم کرد.

وی اظهار داشت: باید گفت و گو و بحث کردن در راه حل های تکراری را کنار گذاشت و با شناخت توانمندی ها به فکر آسایش مردم بود. وی تأکید کرد:

باید راهکارهای موجود برای حل مشکل ترافیک تهران بررسی تا مشکل شهروندان حل شود. عطارزاده با بیان اینکه کشور ما باید از کارهای کارشناسی انجام شده در دنیا برای حل مشکل ترافیک استفاده کند، اظهار

داشت: در بخش ریلی عقب ماندگی وجود دارد و تلاش شده بخشی از مشکل ترافیک تهران توسط بخش ریلی حل شود.

تبصره ۱۳ راه حلی مطمئن برای توسعه حمل و نقل

توسعه حمل و نقل ریلی یکی از اهداف تبصره ۱۳ از قانون بودجه ۸۵ است که بدون شک در آسایش مردم و کاهش آلودگی هوا و نیز مصرف سوخت تأثیر گذار است.

صادق محمدی، رئیس جهاد دانشگاهی علم و صنعت با بیان این مطلب که سال ۸۵ اولین سال اجرای تبصره بوده و بسیاری از آیین نامه ها و مقررات نیاز به کارشناسی دارد، گفت: اجرای عملیاتی این تبصره از نیمه دوم سال ۸۵ صورت گرفته و زمینه های خوبی فراهم شده که با توسعه مترو و ساخت مترویل بستر توسعه ناوگان ریلی را بیشتر از گذشته آماده سازد.

رئیس جهاد دانشگاهی علم و صنعت گفت:

پروژه های حمل و نقل ریلی پروژه هایی زمان بر هستند و هنگامی می توانند عملیاتی شوند که تدابیری مثل تبصره ۱۳ برای چند سال مختلف یا حداقل یک برنامه ادامه پیدا کند. صادق محمدی افزود: مترو، قطار، تاکسی و مترویل به طور کلی وسایل حمل و نقل عمومی هستند که عملکرد خاص خود را دارند و به لحاظ سرمایه گذاری، مدت ساخت و حجم مسافر جابه جا شده با هم متفاوتند بنابراین مسئله حمل و نقل به عنوان یک موضوع یک پارچه دیده می شود که بایهر مسیر خاص چه وسیله ای می تواند مورد استفاده قرار گیرد.

محمدی اعلام کرد: با توجه به تحقیقاتی که در جهاد دانشگاهی علم و صنعت صورت پذیرفته اگر نخواهیم سطح معیار را به نوعی اشغال کنیم که وسایل دیگر در نقاطی مانند تقاطع ها دچار مشکل نشود ناچاریم که در بعضی از مسیرها از وسایلی مانند مترو و مترویل استفاده کنیم.

وی ادامه داد: در زمانی که حجم مسافر زیاد و

مدت ساخت نیز مد نظر نباشد و امکان سرمایه گذاری درازمدت وجود داشته باشد بدون شک مترو وسیله ای مناسب است اما در مواردی که شرایط مهیا نباشد و یا توجه به حجم مسافر کم و فضای مسیر به لحاظ عرض معبر این امکان را بدهد که از مترویل بتوان استفاده کرد این تصمیم بسیار علمی و کارگشا خواهد بود و این نکته حائز اهمیت است که این سیستم ها در ارتباط با هم به صورت شبکه متصل و مکمل می توانند بسیار خوب عمل کنند.

رئیس جهاد دانشگاهی علم و صنعت در ادامه، تبصره ۱۳ را راه حلی مطمئن برای توسعه حمل و نقل عنوان نمود و تصریح کرد: مردم با توسعه خطوط ریلی می توانند از حمل و نقل مطمئن و راحت و کم هزینه استفاده کنند که بدون شک ایجاد چنین شرایطی باعث می شود برای راحت رسیدن به مقصد به جای استفاده از خودروهای شخصی از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند که البته مدیریت قیمت سوخت، نقش بسیار مهمی را در این تصمیم دارد.

مجری کاهش آلودگی هوای تهران: سالانه ۲۳ هزار تن آلودگی با تردد نوبتی خودروها حذف شد

هم اکنون روزانه بیش از ۷۰ میلیون لیتر بنزین در کشور توزیع می شود که ۳۰ میلیون لیتر آن از خارج کشور تأمین شده و بیش بینی می شود بودجه لازم برای این میزان بنزین وارداتی در سال جاری به بیش از ۶ میلیارد دلار برسد. مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران با بیان این مطلب افزود: این رقم برابر ۶۰ درصد کسری بودجه پیش بینی شده، بیش از ۱۰ درصد بودجه عمومی کشور و ۲ درصد تولید ناخالص داخلی است.

فتح الله امین گفت: صرف این مبلغ در طرح های اشتغال زا و صنعتی می تواند در یک سال حداقل بیش از ۲۰۰ هزار شغل پایدار ایجاد کند و هزینه از دست رفتن این فرصت برابر با تهدیداتی چون وابستگی استراتژیک به واردات بنزین، افزایش تبعیض و فاصله طبقاتی (به علت توزیع نابرابر بارانه)، افزایش آمار طلاق و فقر در اثر بیکاری، گسترش فساد اجتماعی،

تحمیل بیش از نیم میلیارد دلار هزینه های ناشی از آلودگی هوا بر سلامت شهروندان و اقتصاد کشور، کاهش رشد اقتصادی و... است.

وی با تأکید بر این که امسال ۵ تا ۵/۵ میلیارد دلار بنزین می خریم تا بسوزانیم، گفت: بیش بینی می شود مصرف بنزین کشور در سال ۱۴۰۳ به ۱۶۵ میلیون لیتر افزایش یابد.

مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران افزود: سالانه ۳۰ میلیارد دلار برای بارانه ها در کشور هزینه و از این میزان ۶ میلیارد دلار برای واردات بنزین صرف می شود. این در حالی است که کل بودجه عمرانی کشور ۱۲ میلیارد دلار است.

وی خاطر نشان کرد: در صورت ادامه روند فعلی بنزین باید ظرف کمتر از ۱۰ سال آینده تمامی تولید نفت کشور در داخل مصرف شود. این در حالی است که کشور سالانه با ۳۰ میلیارد دلار درآمد نفت انارده می شود.

مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران با اشاره به اجرای طرح زوج و فرد کردن خودروها و تأثیر آن بر آلودگی هوای شهر تهران گفت: طرح تردد نوبتی خودروها که به عنوان راه حلی موقتی برای کاهش بحران آلودگی هوای تهران پیشنهاد و اجرا شد، موجب کاهش تردد در محدوده اجرای طرح شد، با این حال با

ورود خودروهای تولیدی و وارداتی جدید به شهر و عدم پیشرفت مناسب طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و طرح کارموز کردن خودروها، مصرف بنزین شهر تهران در مجموع در حدود ۵ درصد افزایش یافته است ولی روند افزایشی آن کند شده است.

مجری طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران به اینستا گفت: براساس آمارهای منتشر شده، در سال ۸۴ در مجموع ۴ میلیارد و ۶۰۲ میلیون لیتر بنزین در تهران توزیع شده است که به طور متوسط برابر ۱۲/۶ میلیون لیتر در روز بوده که در بهار ۸۵ به ۱۳/۵ میلیون لیتر در روز رسیده است.

وی افزود: براساس گزارش های منتشره، میزان مصرف کاهش مصرف بنزین ناشی از اجرای طرح برابر ۱۴۶ هزار لیتر در روز است و از بعد زیست محیطی، با اجرای طرح زوج و فرد کردن خودروها روزانه ۶۳ تن و سالانه ۲۳ هزار تن از انتشار آلاینده ها در هوای تهران جلوگیری می شود که منافع زیست محیطی آن بالغ بر ۵۸ میلیارد ریال در سال خواهد بود و بارانه سوخت صرفه جویی نیز بیش از ۲۰۰ میلیارد ریال برآورد می شود.



اجرای طرح‌های نو در حمل و نقل عمومی الوند

سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری الوند با اجرای برنامه‌هایی همچون انجام مطالعات ساماندهی حمل و نقل همگانی و ترافیک، راه‌اندازی ناوگان تاکسی‌رانی گازسوز و ایجاد منابع درآمدی پایدار سیستم حمل و نقل عمومی شهری را گسترش داده است.

اکبر امامی خضری، مدیرعامل سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری الوند در همایش روز حمل و نقل عمومی کشور که در ۱۳ آذرماه در وزارت کشور برگزار گردید، به عنوان مدیرعامل نمونه انتخاب شد.

وی در رابطه با انجام مطالعات ساماندهی حمل و نقل همگانی و ترافیک در شهر الوند گفت: الوند یکی از بزرگ‌ترین شهرهای صنعتی ایران است که صد هزار نفر جمعیت را در خود جای داده و روزانه یازده هزار نفر از این جمعیت برای آمدن و شد خود از سیستم حمل و نقل عمومی بهره‌می‌گیرند. مطالعات ساماندهی حمل و نقل عمومی نیز در سال ۱۳۸۴ با همکاری سازمان شهرداری‌های کشور انجام شد. در این مطالعات حمل و نقل همگانی موجود در شهر همچون اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت.

زیرگذر نبی اکرم در تبریز به بهره‌برداری رسید

شهرداری تبریز به منظور کاهش بار ترافیکی هسته مرکزی شهر و ایجاد محورهای عبوری جدید اقدام به احداث زیرگذر نبی اکرم (ص) در مسیر شوق به غروب کرده است.

زیرگذر نبی اکرم (ص) یکی از بزرگترین پروژه‌های عمرانی شهرداری تبریز در سال جاری به شمار می‌رود. این زیرگذر در ضلع جنوبی خیابان صاحب‌الامر و حدفاصل دارای قدیم و پل قاری احداث شده است.

همچنین، براساس مطالعات به عمل آمده معابر حادثه‌خیز سطح شهر اصلاح و علائم راهنمایی و رانندگی در معابر شهری جانمایی شدند.

مدیرعامل سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری الوند در خصوص شکل‌گیری و تجهیز ناوگان تاکسی‌رانی گفت: با وجود ناوگان اتوبوسرانی نیازی به شکل‌گیری ناوگان تاکسی‌رانی احساس نمی‌شد، اما رفته‌رفته با افزایش حجم سفرهای درون شهری روزانه این شهر صنعتی از سال ۱۳۸۳، ناوگان تاکسی‌رانی یا شش دستگاه تاکسی فعالیت خود را آغاز کرد که این تعداد تا سال ۱۳۸۴، به ۳۷ دستگاه رسید و در سال ۱۳۸۵ به ۱۰۶ دستگاه افزایش یافت. که همگی این تاکسی‌ها گازسوز هستند؛ البته سازمان برای اجرای طرح گازسوز کردن تاکسی‌ها به هر تاکسی مبلغ ۶۰۰ هزار ریال اعتبار مالی اعطا کرد و اسامی نیز برای حمایت از قشر تاکسی‌دار چهار حلقه لاستیک رایگان در اختیار آنان قرار داد.

یکی از موفقیت‌های سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری الوند، افزایش درآمد سازمان از طریق منابع مالی پایدار و کاهش میزان دریافت اعتبارات مالی از شهرداری بوده است.

امامی خضری در این رابطه اظهار داشت: در سال ۱۳۸۳، ۸۵ درصد بودجه این سازمان از یارانه شهرداری تأمین می‌شد که این رقم در سال ۱۳۸۴، به ۵۲ درصد و در هفت ماهه اول سال جاری (۱۳۸۵) به کمترین میزان خود یعنی ۳۳ درصد رسید. این سازمان

علی‌رضا توین، شهردار تبریز در خصوص بهره‌برداری از زیرگذر نبی اکرم (ص) و نقش آن در حمل و نقل درون شهری گفته: زیرگذر نبی در مسیر اصلی مرکز شهر واقع شده است از ایستگاه در کاهش بار ترافیکی هسته مرکزی تبریز نقش مؤثری دارد. این زیرگذر دو کیلومتر طول دارد و در دو بخش سرپوشیده به طول ۶۰۰ متر و روباز به طول ۱۴۰۰ متر احداث شده است این زیرگذر همچنین دارای دو رمپ خروجی هر کدام به طول ۱۸۰ متر است.

احداث این زیرگذر ۸۸ میلیارد ریال هزینه در بر داشته است.

شهردار تبریز همچنین با اشاره به اینکه طرح جامع ساماندهی حمل و نقل شهر تبریز امسال در شورای عالی



درآمد خود را از طریق اخذ عوارض از شرکت‌های حمل و نقل درون شهری، اخذ عوارض از خودروها، اخذ عوارض از نقل و اتصالات و ... کسب می‌کند. درآمدزایی و کاهش تأمین اعتبار از سوی شهرداری نشانگر استقلال سازمان حمل و نقل همگانی شهرداری الوند است.

براساس الگوی نسبیاتی نیروی انسانی وزارت کشور برابر هر دستگاه اتوبوس ۲/۷ نفر نیروی انسانی موظف به خدمات‌رسانی هستند که براساس ۱۲ دستگاه اتوبوس موجود این سازمان ۳۲/۳ نفر نیروی انسانی می‌بایست مشغول فعالیت باشند که هم‌اکنون ۳۳ نفر پرسنل در این سازمان در حال خدمات‌رسانی به شهروندان الوندی هستند.

ترافیک و حمل و نقل کشوری به تصویب رسیده است گفت: 'مراحل اجرای خطوط ۳ و ۴ متروی تبریز، خرید ۳۰۰ دستگاه اتوبوس، احداث سه پارکینگ



طبقاتی، خرید ۱۲۰۰ دستگاه تاکسی جدید به ناوگان حمل و نقل درون شهری و اجرای پروژه‌های روگذر و زیرگذر از جمله طرح‌های در دست اجرای شهرداری تبریز در راستای کاهش بار ترافیکی است.

وی افزود: راه‌اندازی قطار شهری از دیگر

آتش نشانان داوطلب در قزوین سازماندهی می‌شوند

سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری قزوین با تشکیل گروه آتش‌نشانان داوطلب شهروندان قزوینی را در زمینه پیشگیری و آمادگی مقابله در برابر حوادث آموزش می‌دهد.

سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی قزوین با پرورش ۶۲۴ نفر نیروی آتش‌نشانان داوطلب در نظر دارد تا شهروندان را در خصوص رعایت نکات ایمنی آموزش داده و فرهنگ ایمنی را در سطح شهر گسترش دهد.

از آنجایی که آتش‌سوزی هر مکانی را تهدید می‌کند لازم است که شهروندان در مورد خطرها و روش‌های پیشگیری آگاهی کامل داشته باشند تا بتوانند از بروز حوادث احتمالی پیشگیری نمایند و در مواقع ضروری با حوادث به خصوص حریق به مقابله بپردازند.

اولویت‌های مهم شهرداری تبریز به شمار می‌رود که شهرداری - ۳۵ میلیارد ریال اعتبار برای آن در نظر گرفته است که امید است با تخصیص اعتبارات دولتی مورد نیاز قطار شهری یا واگذاری واگن‌ها اولین خط آن به طول شش کیلومتر به بهره‌برداری برسد.

اباذر اسفندیاری، مسئول واحد آتش‌نشانان داوطلب در رابطه با احداث و چگونگی تشکیل این واحد گفت: "واحد آتش‌نشانان داوطلب در آبان ماه ۱۳۸۴ تشکیل شد. هدف از تشکیل این واحد جذب نیروهای خلاق و توانمند، سازماندهی و آموزش داوطلب زمینه اطفاء حریق، امداد و نجات، کمک به توانمندی‌های سازمان و



ترویج فرهنگ ایمنی در میان شهروندان است. وی افزود: "آتش‌نشانان داوطلب طی برنامه‌ای

از برنامه‌های آبی شهرداری تبریز می‌توان به افتتاح پنج ایستگاه جدید آتش‌نشانی و خدمات ایمنی، نوسازی ناوگان آتش‌نشانی، انجام مطالعات زیربنایی برای دفن زباله با مشارکت کارشناسان آلمانی، اجرای فاز اول طرح مکانیزاسیون خدمات شهری و ... اشاره کرد.

سازماندهی شده‌اند چنانکه برای آنان شناسنامه پرسنلی، آموزشی و ورزشی صادر شده است و تحت پوشش بیمه حوادث قرار گرفته‌اند همچنین یکی از مهمترین برنامه‌های آینده این سازمان تهیه و تدوین اساسنامه برای آتش‌نشانان داوطلب است.

سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی قزوین در نظر دارد تا با همکاری آتش‌نشانان داوطلب نقاط پرخطر شهر را شناسایی کنند همچنین به کمک این نیروها کلیه پرسنل مدارس را در خصوص رعایت نکات ایمنی آموزش دهند تا در صورت بروز حوادث احتمالی بتوانند جان دانش‌آموزان را نجات دهند و از بروز حوادث دلخراش پیشگیری نمایند.

گفتی است. در اول سپتامبر ۱۹۸۲، فدراسیون جهانی آتش‌نشانان داوطلب به پیشنهاد ریوچی ساساکاوا، رئیس سابق سازمان آتش‌نشانی ژاپن تأسیس شد. این فدراسیون در حال حاضر دارای ۱۳۸ عضو رسمی از کشورهای مختلف جهان است که در بین این کشورها، ژاپن با داشتن بیش از چهار میلیون آتش‌نشان داوطلب و آموزش دیده، بیشترین نیروی امدادی سازماندهی‌شده را در اختیار دارد.

محمودآباد تازه شهری آباد

شهرداری محمودآباد، مرداد ماه ۱۳۸۴ تأسیس شده است و از زمان تشکیل این شهرداری محمودآباد چهره شهری به خود گرفته است.

اولین گام شهرداری محمودآباد در راستای شهری شدن چهره آن تهیه طرح هادی برای شهر و جلوگیری از ساخت‌وسازهای حاشیه‌ای بوده است.

شیراز باک، شهردار محمودآباد، شهری در جنوب شرقی آذربایجان غربی در رابطه با تصمیم شهرداری برای تهیه طرح هادی گفت: "با شروع فعالیت شهرداری محمودآباد، شهرداری در اولین گام خود قراردادی را با مهندسین مشاور شهرسازی در خصوص تهیه طرح هادی انعقاد کرد و تا تصویب مراحل اول طرح هادی از کلیه ساخت‌وسازها در حاشیه شهر جلوگیری کرد چرا که محمودآباد شهری مهاجرپذیر است و به ویژه با تبدیل شدن آن به شهر به‌نازکی جمعیت‌شماری از روستاهای اطراف به این شهر کوچ کرده و در قسمت‌های حاشیه‌ای

شهر سکنی گزیده‌اند از آنرو اولین قدم شهرداری جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیر اصولی و بی‌قاعده در حاشیه شهر بوده است.

وی افزود: "پس از تصویب مرحله اول طرح هادی، مشاوران به منظور درج نظرات و پیشنهادات شهروندان محمودآبادی در طرح هادی از شهروندان نظرسنجی بعمل آوردند."

یکی از مشکلات شهرداری‌های تازه تأسیس، کمبود اعتبارات مالی و فقدان منابع مالی پایدار است به خصوص آنکه شهروندان این شهرها انتظار دارند شهر جدید به سرعت پوسته روستایی‌اش را واکشاید و چهره شهری به خود بگیرد.

یکی از اقدامات مهم شهرداری محمودآباد تقسیم پرداخت عوارض به شهروندان بوده است که با انجام اینکار علاوه بر دریافت به موقع عوارض از شهروندان توانسته‌اند مشارکت آنان را نیز جلب کنند.

پاک در توضیح بیشتر در رابطه با چگونگی نحوه جلب مشارکت شهروندان گفت: "شهروندان به آبدانی شهر علاقمنداند از آنرو در بهسازی معابر اصلی شهر با شهرداری همکاری کرده‌اند. بدین ترتیب که شهرداری مواد اولیه اقدامات عمرانی معابر را که شامل سیمان،



ماسه و ... را تهیه کرده در اختیار شهروندان مشارکت‌جو قرار داده و شهروندان نیز در اقدامی دسته‌جمعی با کارگران شهرداری در بتن‌ریزی و بهسازی معابر همکاری کرده‌اند. همچنین که شهرداری معابر فرعی شهر را شن‌ریزی کرده است تا از ایجاد گل‌ولای در فصول برف و باران جلوگیری کرده باشد.

از دیگر اقدامات مهم شهرداری محمودآباد در یک و نیم سال فعالیت در عرصه شهری سازماندهی ورودی شهر، مسیر گشایی و تعریض خیابان‌های بافت قدیم شهر، گسترش شهر به سمت شرق و شمال شرقی براساس طرح هادی بوده است. این شهرداری همچنین در نظر دارد تا در آینده اولین پارک شهر را با فضای سبز متناسب برای شهروندان احداث نماید.





گفتی است؛ تهران، اصفهان، شیراز از جمله شهرهایی هستند که طرح کارت پارک را در برخی از خیابان‌های پرت تردد و شلوغ سطح شهر به اجرا درآورده‌اند و شهروندان نیز از اجرای این طرح ابراز رضایت کرده‌اند.

شهرداری در فضایی به مساحت ۱۲۰ مترمربع و با اعتباری بالغ بر ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال راه‌اندازی شده‌است.

یکی دیگر از اقدامات واحد ترافیک شهرداری گرگان اجرای طرح کارت پارک در معابر سطح شهر بوده است این طرح که به منظور روان‌سازی ترافیک در گرگان به اجرا درآمده موجب جلوگیری از توقف طولانی مدت خودروها، دسترسی عادلانه به فضای کافی جهت پارک خودروها و اشتغال‌زایی جوانان گرگانی شده‌است. شهردار گرگان در رابطه با نحوه اجرای این طرح گفت: «برای اجرای این طرح برگه‌هایی طراحی شده است که توسط پارکبانان در اختیار رانندگان خودروهایی که قصد توقف در معابر را دارند قرار داده می‌شود و این دسته از شهروندان یا در نظر گرفتن مدت زمان توقف خودرو موظف به پرداخت مبلغی می‌باشند.»

ترافیک در گرگان روان می‌شود

شهرداری گرگان با هدف ساماندهی وضعیت ترافیک شهر اقدام به راه‌اندازی مرکز کنترل هوشمند ترافیک کرد.

ابراهیم کریمی، شهردار گرگان در رابطه با مزایای راه‌اندازی مرکز کنترل ترافیک گفت: «دوربین‌های مدار بسته کنترل ترافیک در ده نقطه از شهر به ویژه در مراکز پرتردد شهر نصب شده‌اند. این دوربین‌ها توان بزرگ‌نمایی، امکان دید در شب، حرکت در جهات مختلف و تصویربرداری از کلیه رویدادها و اتفاقات معابر سطح شهر را دارند.» مرکز کنترل هوشمند ترافیک در ساختمان مرکزی

را تغییر کاربری داده‌اند که آنان نیز به منظور تکمیل طرح ساماندهی صنوف مزاحم موظف‌اند منازلها را به شیوه‌ای واگذار کنند.

مسوگشایی بلوار انقلاب نیز از جمله طرح‌هایی است که شهرداری قره ضیاء توانسته پس از ۲۸ سال به اجرا درآورد این بلوار قسمت شرقی را به قسمت غربی شهر متصل می‌کند و ۱۲۰ متر طول دارد این پروژه تا شش ماهه اول سال آینده (۱۳۸۶) به بهره‌برداری خواهد رسید.



زمینی به مساحت ۱۸ هزار متر را برای احداث مجتمع صنایع کارگاهی در نظر گرفت این مجتمع مشتمل بر ۱۸۵ مغازه است که تاکنون ۸۰ دهنه مغازه آن آماده‌سازی و واگذار شده‌اند و ۲۰ دهنه مغازه دیگر هم در حال احداث است که به محض تکمیل واگذار خواهند شد و ۸۵ مغازه دیگر نیز به مالکیتی تعلق دارد که ملکشان

ساماندهی صنوف مزاحم در قره ضیاءالدین

شهرداری قره ضیاءالدین با ۴۶ سال سابقه فعالیت برای عمران و آبادانی شهر این بار اقدام به ساماندهی صنوف مزاحم از سطح شهر کرده‌است.

شهرداری قره ضیاءالدین به منظور جلوگیری از آلودگی صوتی و آرامش شهروندان اقدام به خارج کردن صنوف مزاحم از سطح شهر به قسمت شمالی شهر کرده است.

بهروز عبدالله، شهردار قره ضیاء در رابطه با فعالیت‌های شهرداری در خصوص ساماندهی صنوف مزاحم گفت: «شهرداری با مشارکت بخش خصوصی

شهر قره ضیاءالدین ۵۰۰ هکتار وسعت دارد شهرداری این شهر در سال ۱۳۸۴ توانست محدوده طرح هادی را افزایش داده و چشم‌انداز ۱۰ ساله فضاهای سبز و کاربری‌های موردنیاز را توسعه دهد همچنین به علت سهم‌اندک سرانه فضای سبز هم‌اکنون این طرح به مراحل اجرا درآمده و شهرداری در این راستا اقدام به کاشت انواع درختچه و گل در سطح شهر کرده‌است.

گفت: «ایستگاه شماره ۱ آتش‌نشانی مهاباد از خردادماه سال جاری با یک خودروی پیش‌رویک‌باز ۱۹۲۱ فعالیت خود را آغاز کرده است و ۱۰ نفر نیروی انسانی در آن مشغول خدمات‌رسانی هستند که تاکنون در ۲۰ عملیات شرکت داشته‌اند.»

ایستگاه شماره ۱ آتش‌نشانی مهاباد پنج محله را تحت پوشش جغرافیایی قرار داده است و براساس زمان استاندارد تعیین شده ۴ دقیقه می‌تواند به این محلات خدمات‌رسانی نماید.

در احداث ایستگاه‌های آتش‌نشانی علاوه بر شعاع عمل، پارامترهای دیگری همچون نوع تجهیزات، نوع ساختمان، تعداد پرسنل باید در نظر گرفته شود.

در حال حاضر ایمنی شهر مهاباد توسط دو ایستگاه آتش‌نشانی با ۲۴ نفر نیروی انسانی آموزش دیده و ۵ دستگاه خودرو آتش‌نشانی تأمین می‌شود.

شهروندان ضرورت احداث ایستگاه‌های جدید و استقرار واحدهای آتش‌نشانی در گوشه و کنار شهر احساس می‌شود از این رو شهرداری بر حسب ضرورت تصمیم می‌گیرد تا ایستگاه جدیدی را افتتاح کند.

علی شنگه‌پور، مدیرعامل سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی در رابطه با امکانات و تجهیزات این ایستگاه



مهاباد ایمن می‌شود

شهرداری مهاباد اقدام به راه‌اندازی و افتتاح ایستگاه شماره یک سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی کرده‌است.

سابقه ایجاد واحد آتش‌نشانی مهاباد به سال ۱۳۳۳ بازمی‌گردد زمانی که باقر منصوری سمت شهردار مهاباد را عهده‌دار بوده‌است اولین واحد آتش‌نشانی در ساختمان مرکزی شهرداری در زمینی به مساحت ۱۴۰ مترمربع راه‌اندازی می‌شود.

واحد آتش‌نشانی مهاباد با یک ماشین دو کابین زمانی، یک راننده و دو کارگر خدماتی شهرداری کار خود را برای حفظ ایمنی شهر و نجات جان شهروندان در هنگام بروز خطرات احتمالی آغاز می‌کند.

کم‌کم با رشد و توسعه شهرنشینی و افزایش جمعیت

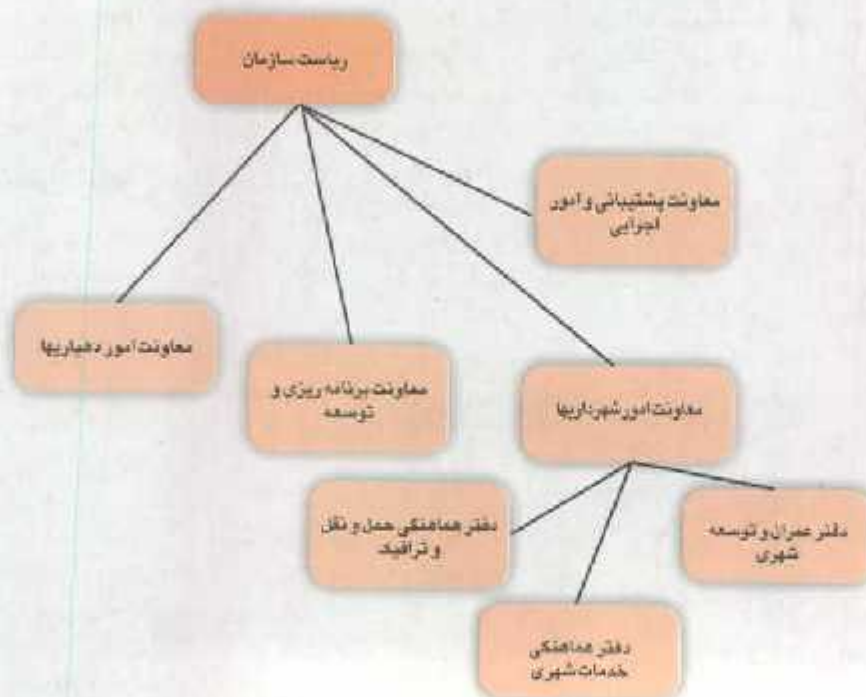


دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک

تشکیلاتی و شرح وظایف مصوب دفتر که توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی تصویب و به سازمان شهرداریها اعلام شده می‌توانیم با حاضرت بیشتری به موضوع بپردازیم.

الف) ساختار دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک
برای آشنایی با ساختار دفتر ابتدا لازم است خلاصه ای از ساختار تشکیلاتی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور را بشناسیم. بدین منظور در شکل زیر بخشی از این ساختار بویژه

از مهمترین وظایف دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور ایجاد هماهنگی بین بخشهای مختلف حمل و نقل شهری و نهادهای متولی ترافیک و ساماندهی اجزاء سیستمهای حمل و نقلی باکارگیری اصول اساسی مهندسی ترافیک در مدیریت عبور و مرور می‌باشد. برای رسیدن به این هدف داشتن ساختار انعطاف پذیر ضروری است. در اینجا جهت استحضار خوانندگان محترم ضمن نگاه به ساختار

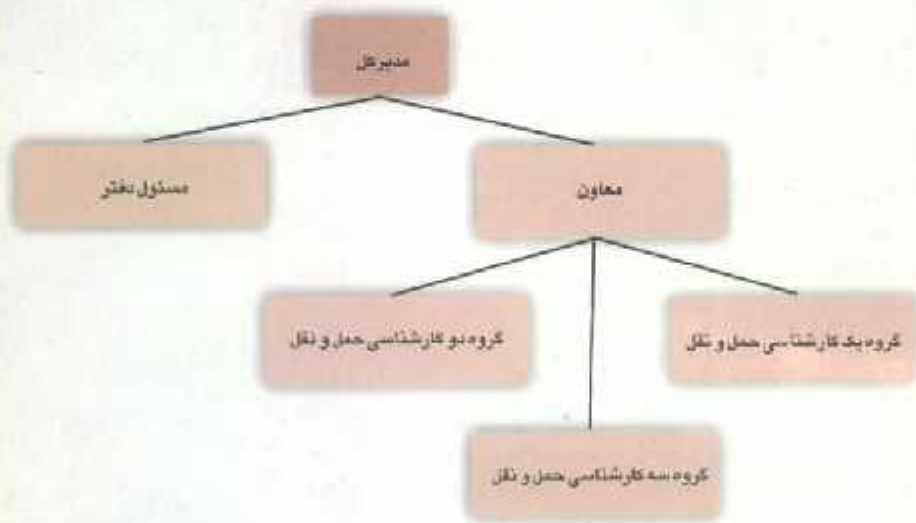


ساختار معاونت امور شهرداریها ترسیم می‌گردد.

همانطور که ملاحظه می‌شود از نظر تشکیلاتی دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک زیر مجموعه معاونت امور شهرداریهاست.

ساختار دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک به شکل زیر می‌باشد:

- ۵- ارائه خدمات و اطلاعات فنی، تخصصی، مالی، حسابداری و حقوقی به سازمانها و شرکتهای حمل و نقل شهری؛
- ۶- بررسی سیاستها و خط مشی های اقتصادی کلان کشور در بخش حمل و نقل و ترافیک و اعمال آنها در برنامه های عملیاتی؛
- ۷- نظارت عالی بر توزیع تسهیلات مالی و امکانات به شبکه ناوگان حمل و نقل شهری کشور بر اساس سیاستها و برنامه های



تعداد کارشناسان متناسب با موضوعات مورد مطالعه و بررسی می‌تواند در گروههای تخصصی تر مانند گروه کارشناسان حمل و نقل غیر ریلی، حمل و نقل ریلی، پایانه‌ها و ایمنی و زیرساختاری حمل و نقلی تقسیم شوند. با توجه به انعطاف پذیری در ساختار دفتر، این شماری را می‌توان با لحاظ توسعه روز افزون و کاربرد انواع فن آوریهای جدید در بخشهای مختلف حمل و نقل مانند ITS، GIS، CPS و سیستمهای جدید حمل و نقلی مانند موبایل و H.R.T و روشهای نوین جابجایی مسافر مانند بیکارگیری شرکتهای خصوصی حمل و نقل مسافری شهری و... دید.

ب) شرح وظایف دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک

شرح وظایف دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان را بطور خلاصه می‌توان در:

- ۱- جمع آوری و اخذ اطلاعات سازمانها، شرکتهای و اتحادیههای حمل و نقل، تجزیه و تحلیل آنها و ارائه گزارشهای تحلیلی در جهت بهبود روشها و استفاده از آنها در برنامه ریزی های مربوط به این بخش؛
- ۲- فراهم آوردن موجبات برنامه‌ای شدن فعالیت حمل و نقل شهری؛
- ۳- حمایتهای همه جانبه جهت دستیابی سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل شهری به تسهیلات ریالی و ارزی و همچنین وسایل، ماشین آلات، مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز و سایر منابع پیش بینی شده در قانون؛
- ۴- ارائه خطوط راهبردی در خصوص تهیه برنامه های بلند مدت، میان مدت و کوتاه مدت توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری؛

مورد تأیید سازمان؛

۸- بررسی و اعلام نظر در خصوص راهکارهای بهبود روشها و تهیه و تنظیم آیین نامه ها، طرحها و لوایح و دستورالعملهای مربوط به حمل و نقل و ترافیک و پیگیری جهت تصویب و نظارت بر حسن اجرای آنها؛

۹- نظارت عالی بر فعالیت سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل در جهت اجرای صحیح قوانین و مقررات ابلاغی و برنامه های مصوب و ارزیابی مستمر عملکرد آنها فراهم آوردن زمینه برای برقراری ارتباط و همکاری متقابل بین سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل با سایر شرکتهای و موسسات تابعه سازمان به منظور تأمین و عرضه مستقیم نیازمندیهای آنها و حذف واسطه های غیر ضروری؛

۱۰- تهیه و جمع آوری اطلاعات لازم و پیشنهاد انجام مطالعه و پژوهش در زمینه های مرتبط؛

۱۱- بررسی فنی اقتصادی و نحوه تأمین منابع مالی درخواستهای رسیده از شهرهای مختلف در رابطه با تاسیس شرکت راه آهن شهری با هماهنگی سازمانهای ذیربط؛

۱۲- مطالعه، بررسی و تعیین نیازهای کشورهای همسایه و وسایط حمل و نقل عمومی شهری؛

۱۳- بررسی و تدوین ضوابط استانداردها و معیارهای لازم در امر حمل و نقل و ترافیک و نظارت بر حسن اجرای آنها در فرایند تهیه طرحها؛

۱۴- فراهم آوردن زمینه برای تاسیس اتحادیه های استانی و کشوری و ایجاد تمهیدات لازم برای واگذاری بخشی از وظایف دفتر در چارچوب اساسنامه اتحادیه ها؛

۱۵- برگزاری معیارهای تخصصی؛



۳. ارائه خطوط راهبردی در خصوص تهیه برنامه های بلند مدت، میان مدت و کوتاه مدت توسعه و توسعه ناوگان حمل و نقل شهری؛

۴. ارائه خدمات و اطلاعات فنی، تخصصی، مالی، حسابداری و حقوقی به سازمانها و شرکتهای حمل و نقل شهری یا همکاری دفتر ذیربط؛

۵. بررسی سیاستها و خط مشی های اقتصادی کلان کشور در بخش حمل و نقل و ترافیک و اعمال آنها در برنامه های عملیاتی؛

۶. فراهم آوردن زمینه برای برقراری ارتباط و همکاری متقابل بین سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل با سایر شرکتهای و موسسات تابعه سازمان به منظور تامین و عرضه مستقیم نیازمندیهای آنها و حذف واسطه های غیر ضروری؛

۷. تهیه و جمع آوری اطلاعات لازم و پیشنهاد انجام مطالعه و پژوهش در زمینه های مرتبط؛

۸. بررسی و تدوین ضوابط استانداردها و معیارهای لازم در امر حمل و نقل و ترافیک و نظارت بر حسن اجرای آنها در فرایند تهیه طرحها؛

۹. فراهم آوردن زمینه برای تاسیس اتحادیه های استانی و کشوری و ایجاد تمهیدات لازم برای واگذاری بخشی از وظایف دفتر در چارچوب اساسنامه اتحادیه ها؛

۱۰. برنامه ریزی برای ایجاد بانک ماشین آلات در سطوح ملی، منطقه ای و محلی؛

۱۱. برنامه ریزی برای ایجاد تعمیرگاههای منطقه ای و ایجاد سامانه های تعمیر و نگهداری ماشین آلات

د) شرح وظایف حوزه آموزش؛

۱. برگزاری سمینارهای تخصصی؛

۲. شرکت در جلسات شوراها، کمیته ها و کمیسیونهای تخصصی مربوطه؛

۳. بررسی و شناسایی نیازهای آموزشی سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل شهری و اجرای دوره های مورد نیاز از طریق دفتر ذیربط؛

ه) شرح وظایف حوزه نظارت و حمایت؛

۱. حمایتهای همه جانبه جهت دستیابی سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل شهری به تسهیلات ریالی و ارزی و همچنین وسایل، ماشین آلات، مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز و سایر منابع پیش بینی شده در قانون؛

۲. نظارت عالیه بر توزیع تسهیلات مالی و امکانات به شبکه ناوگان حمل و نقل شهری کشور بر اساس سیاستها و برنامه های مورد تایید سازمان؛

۳. بررسی و اعلام نظر در خصوص راهکارهای بهبود روشها و تهیه و تنظیم این نامه ها، طرحها و لوایح و دستورالعملهای مربوط به حمل و نقل و ترافیک و پیگیری جهت تصویب و نظارت بر حسن اجرای آنها؛

۴. نظارت عالیه بر فعالیت سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل در جهت اجرای صحیح قوانین و مقررات ابلاغی و برنامه های مصوب و ارزیابی مستمر عملکرد آنها



۱۶. شرکت در جلسات شوراها، کمیته ها و کمیسیونهای تخصصی مربوطه؛

۱۷. بررسی و شناسایی نیازهای آموزشی سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل شهری و اجرای دوره های مورد نیاز از طریق دفتر ذیربط؛

۱۸. برنامه ریزی برای اجرای سیاستهای خصوصی در بخش حمل و نقل همگانی شهری؛

۱۹. برنامه ریزی برای ایجاد بانک ماشین آلات در سطوح ملی، منطقه ای و محلی؛

۲۰. برنامه ریزی برای ایجاد تعمیرگاههای منطقه ای و ایجاد سامانه های تعمیر و نگهداری ماشین آلات؛

۲۱. برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی های لازم جهت ساماندهی حمل و نقل کالا در شهرهای کشور؛

آورده و در گروههای ذیل تقسیم بندی نمود:

الف) شرح وظایف حوزه حمل و نقل غیر ریلی؛

۱. ایجاد هماهنگی و ارائه مشورت و راهنمایی برای بهبود ترافیک و همچنین ارتقاء کمی و کیفی عملکرد سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل عمومی درون شهرها؛

۲. مطالعه، بررسی و تعیین نیازهای کشور به وسایل حمل و نقل عمومی شهری؛

۳. برنامه ریزی برای اجرای سیاستهای خصوصی در بخش حمل و نقل همگانی شهری؛

۴. برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی های لازم جهت ساماندهی حمل و نقل کالا در شهرهای کشور

ب) شرح وظایف حوزه حمل و نقل ریلی؛

۱. بررسی فنی اقتصادی و نحوه تامین منابع مالی در خواستهای رسیده از شهرهای مختلف در رابطه با تاسیس شرکت راه آهن شهری یا هماهنگی سازمانهای ذیربط

ج) شرح وظایف حوزه مشاوره، برنامه ریزی و فن آوری اطلاعات؛

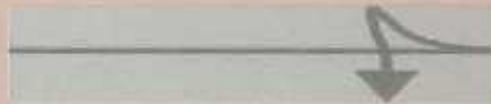
۱. جمع آوری و اخذ اطلاعات سازمانها، شرکتهای و اتحادیه های حمل و نقل، تجزیه و تحلیل آنها و ارائه گزارشهای تحلیلی در جهت بهبود روشها و استفاده از آنها در برنامه ریزی های مربوط به این بخش؛

۲. فراهم آوردن موجبات برنامه ای شدن فعالیت حمل و نقل شهری؛



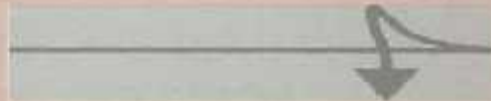
اراک

بازار اراک به عنوان مجموعه‌ای تاریخی که آخرین نمونه معماری و شهرسازی به سبک اسلامی ایرانی است به منظور ساماندهی، حفظ و بهسازی تا تبدیل آن به مجموعه‌ای گردشگری و اقتصادی از سایر شهرداری‌ها متفک و به شهرداری بافت تاریخی سپرده می‌شود.



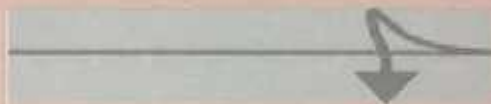
اردبیل

اردبیل شهری کوهستانی است و در فصل بارندگی معابر و جوی‌های این شهر پر از آب می‌شود. از این رو شهرداری اردبیل اقدام به خرید دو دستگاه پمپ آبکش یا تجهیزات مربوطه برای سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی کرده تا در مواقع ضروری از آنان بهره‌برداری نماید.



اهواز

سرانه فضای سبز شهر اهواز از هفت متر مربع به ۱۲ متر مربع رسیده است. همچنین در حال حاضر ۷۰ درصد فضای سبز شهر اهواز توسط آب خام آبیاری می‌شود که باید با اقدامات انجام شده تا پایان سال جاری تمامی فضای سبز شهر اهواز توسط آب خام آبیاری شود. تکمیل این پروژه موجب کاهش هزینه‌ها و افزایش فشار آب شهری خواهد شد.



بم

بخاله‌های ساختمانی و آوار به جا مانده در خیابان‌ها و معابر عمومی شهر بم پاکسازی می‌شود. شهرداری بم با ۱۲۰ دستگاه ماشین‌آلات سنگین همچون کامیون و لودر و با اعتبارات ۶ میلیارد ریال طرح پاکسازی را به انجام می‌رساند تا تصاویر تاریخی ویرانی ناشی از زلزله از چهره شهر بم پاک شوند.

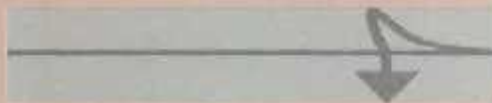
بدره

بدره از شهرهای استان ایلام به شمار می‌رود. شهرداری این شهر به منظور ایجاد فضایی برای گذراندن اوقات فراغت شهروندان اقدام به مطالعه و تهیه نقشه توپوگرافی و طراحی محوطه برای احداث پارک کرده است. این پارک که در آینده‌ای نزدیک کلنگ احداث آن به زمین خواهد خورد ۱۷/۵ هکتار وسعت خواهد داشت.



بجنورد

بجنورد از شهرهای خراسان شمالی است. شهرداری این شهر به منظور تأمین ایمنی و سلامت شهروندان تصمیم دارد تا دو ایستگاه جدید آتش نشانی احداث کند. از برنامه‌های این شهرداری در سال ۱۳۸۶ می‌توان به احداث چهار پارک محلی، کتابخانه و زورخانه اشاره کرد.



تهران

در دومین همایش تجلیل از تاکسی‌رانان نمونه شهر تهران از سه راننده تاکسی که با بکارگیری به موقع از کپسول‌های خاموش‌کننده دستی در تاکسی‌ها توانسته بودند حریق خودروها را اطفاء کنند تجلیل بعمل آمده و لوح یادبود و کارت آتش‌نشان دایوطلب به آنان اهداء شد.



مشهد

نماد قدیمی شهر مشهد معروف به نماد "Z" در اولین روزهای بهمن ماه تخریب شد. این نماد پنج وجهی سفید رنگ که در میدان ۱۵ خرداد قرار داشت تفاسیر متفاوتی از آن همچون نماد پنج آهویی که دست به سوی حرم امام رضا (ع) بلند کرده‌اند و نماد شاهنشاهی و ... مطرح می‌شد.



چشم انداز توسعه حمل و نقل عمومی و سوخت

www.tabsare13.ir

۱۳ و همچنین معرفی ۴ کمیته نوسازی خودروهای فرسوده، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل غیر ریلی و بهینه سازی مصرف سوخت تشکیل می‌دهد. در این قسمت کاربران می‌توانند از اطلاعات موجود هر بخش استفاده نمایند.

بخش دوم، اخبار اختصاصی را شامل می‌شود که توسط خبرنگار واحد اطلاع‌رسانی تولید می‌گردد و جهت استفاده خبرگزاری‌ها و روزنامه‌ها بر روی سایت قرار می‌گیرد.

بخش سوم نیز با توجه به اخباری که روزنامه‌ها و خبرگزاری‌ها در مورد بخشهای مختلف اجرای تبصره ۱۳ منتشر می‌نمایند در این قسمت این اخبار مرتبط جهت مراجعه و بازدید به صورت تبصره قرار گرفته و با کلیک روی آن می‌توان به منبع اصلی خبر مراجعه نمود و آن را مطالعه کرد.

سایت تبصره ۱۳ با یکصد خبر اختصاصی و ۵۰۰ خبر مرتبط که به طور متوسط در ۶ خبرگزاری درج شده است توانسته تعامل مناسبی را با رسانه‌های کشور داشته باشد ضمن اینکه اخبار سایت عموماً در صدا و سیما و به خصوص شبکه خبر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تاکنون بیش از ۲۰۰ هزار بازدید از این سایت صورت گرفته است که با توجه به مدت کوتاهی که از افتتاح آن می‌گذرد می‌تواند آمار قابل توجهی باشد.

آمار بازدید از سایت، نشان از تعداد بالای بازدید توسط کاربران با هدف فاشنه است بدین معنی که کاربران با جستجوی مواردی خاص (تبصره ۱۳، خودروهای فرسوده و ...) و یا با استفاده از لینک سایت در وبسایت‌های دیگر به آن مراجعه نموده اند. آمار بازدید از سایت نشان می‌دهد بیشترین بازدید توسط موتورهای جستجو google، Microsoft، yahoo بوده است.

سایت تبصره ۱۳ توانسته است در حال حاضر به عنوان منبع موثق برای تمامی دست‌اندرکاران اصحاب رسانه‌ها و افراد مرتبط با بخشهای مختلف اجرایی تبصره ۱۳ باشد و یا به روز کردن روزانه سایت سعی در استفاده بهینه کاربران از این سایت را دارد.



در هزاره سوم و عصر اطلاعات و توجه به اهمیت اطلاع‌رسانی و ارتباطات خبری، آگاهی از تغییرات پیرامون، خواسته‌ای غیر قابل انکار و منطقی است.

اطلاع‌رسانی در سایتهای اخیر با پیشرفت تکنولوژی همراه بوده است. اینترنت و سایتهای خبری از لوازم این تبادل اخبار هستند که توانسته‌اند جایگاهی از اطلاع‌رسانی را به خود اختصاص دهند. شاید در کشورمان هنوز اینترنت نمود خود را به میزان کافی و لازم پیدا نکرده است اما با توجه به رشد آن و وجود خبرگزاری‌ها و سایتهای اطلاع‌رسانی مختلف، روزنامه‌ها و نهادها و سازمانها این سایتهای در حال تبدیل شدن به مراجع اصلی دریافت خبر برای افراد می‌باشند.

سایت تبصره ۱۳ از نیمه دوم سال ۸۵ کار خود را آغاز نمود و به منظور تبدیل شدن به یک منبع خبری و اطلاع‌رسانی موثق در ستاد اجرایی تبصره ۱۳ حرکتی موثر در پیشبرد اهداف مربوطه را داشته‌است و سعی نموده این ارتباط دو سویه را با تمام منابع خبری حفظ نماید.

ساختار این سایت در ۳ بخش تدوین گردیده است. بخش اول آن را قوانین و مقررات و آیین نامه‌های اجرایی تبصره

نام کتاب: حمل و نقل شهری (کتاب سبز
شهرداری) / نویسنده: احمد سعیدنیا
(محرری طرح) / ناشر: انتشارات سازمان
شهرداریها و دهیاری های کشور / چاپ دوم
۱۳۸۱ شمارهگان: ۳۰۰۰ جلد در ۹۴ صفحه
/ بهای: ۹۰۰۰ ریال



کتابهای سبز در مدیریت شهری به عنوان مجموعه راهنمای شهرداران شناخته می شوند. معمولاً موسسات و سازمانهای برنامه ریزی در حوزه شهر کتابهای سبز را با هدف آشنایی دست اندرکاران و کارشناسان مدیریت شهری با مسائل کلان شهر تهیه می نمایند. این کتابها دربرگیرنده قوانین و مقررات کشور و دارای زمینه علمی کاربردی بصورت آکادمیک می باشند. سازمان شهرداریها نیز از سالهای گذشته تهیه و تالیف کتب سبز را با مشاوره مراکز دانشگاهی معتبر آغاز نمود. در حال حاضر ۱۲ جلد از این کتابها چاپ و توزیع شده و برخی جلدها به چاپ دوم، سوم و چهارم رسیده است. جلد سوم از این سری ۱۲ جلدی اختصاص به موضوع حمل و نقل شهری دارد.

با عنایت به موضوع ویژه این شماره ماهنامه (تیرماه ۱۳) و ارتباط تنگاتنگ آن با موضوع حمل و نقل شهری مناسب دیدیم در صفحه تازه های نشر به معرفی کتاب فوق بپردازیم [هرچند این کتاب خیلی تازه نیست!]

ضرورت وجود چنین کتابی در میانی شهرسازی و تدوین دیدگاهها و موضوعات برنامه ریزی و مدیریت شهری با توجه به جدیدترین پیشرفتها در این رشته برای نهادهای برنامه ریزی شهری آشکار است. هدف از نگارش کتاب تهیه دستورالعمل و یا کتاب درسی نیست بلکه هدف اصلی آن طرح دیدگاه و موضوعات برنامه ریزی، طرح ریزی و مدیریت شهری با توجه به نیازهای واقعی مدیران شهری و کارشناسان است. نوابی، فصل های کتاب به گونه ای است که در صورت مطالعه به مخاطبان کمک نماید تا بتدریج از مسائل عام و کلی شهرسازی یا مسائل خاص و علمی شهر آشنا شوند. این ویژگی در فصول مجزا هم پیش بینی شده است تا در هنگام مراجعه خاص نیز مفید واقع گردد.

کتاب در دو فصل کلی با عنوان 'برنامه ریزی نظام ارتباطات و حمل و نقل شهری' و 'طراحی شبکه دسترسی' تدوین گردیده است که در بخش اول تاسیسات ترافیکی، برنامه ریزی ترافیک شهری شامل بررسی ترافیک، پیش بینی و آینده نگری و ارائه راه حل و در ادامه بررسی اصول و میانی مراحل ذکر شده قرار گرفته است.

راههای اصلی، فرعی، درجه یک و دو شهری، دسترسی و ظرفیت و ویژگی این راهها و چگونگی بهره برداری صحیح از آنها زیر مجموعه های بخش اول را تشکیل می دهند. اهمیت پارکینگ در مدیریت ترافیک و موضوعاتی مانند مشکلات احداث، مکان بایی و انواع پارکینگ در قسمت بعد مورد توجه و بررسی قرار گرفته و سپس بحث عابران (پیاده)

و دوچرخه سواری و ویژگیهای خاص این دو مقوله پرداخته شده است.

بخش دوم کتاب شامل طراحی شبکه دسترسی، اصول سیاست ها، روشهای مختلف دسترسی، نیرخ ها و مباحث کارشناسی این حوزه بررسی شده و مشکلات، مسائل و راه کارهای علمی برون رفت آنها به تفکیک تشریح و ارائه گردیده است.

قلم شیوا و روشهای علمی ارتباطا با مخاطب به همراه طرح ها، نقشه ها و تصاویر گویا و ارتباط مستمر تمامی شهروندان (شهروندیان) با مقوله حمل و نقل و ترافیک در سطوح مختلف، طیف مخاطبان کتاب را بسیار گسترده کرده است.

انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاری های کشور با توجه به اتمام چاپ دوم کتاب در عدد تجدید چاپ کتاب با بازنگری و روزآمد کردن آن می باشد و مقدمات آن فراهم شده است و انشاء... بزودی شاهد چاپ چندین عنوان جدید از کتابهای سبز شهرداری (بهداشت شهری، پیاده روی، گردشگری، مدیریت مالی، ...) و تجدید چاپ عناوین قبلی خواهیم بود. مطالعه کتاب فوق (و در کل مجموعه کتب سبز) به تمامی مدیران حوزه شهری، کارشناسان و علاقمندان به شناخت و داشتن شهری بهتر توصیه می شود. هر چند به عنوان انتشارات سازمان مطالعه تمام کتب چاپ خود را موکداً توصیه می نمائیم! اما برخی آثار جایگاه ویژه ای در این میان دارند که جدای از تعصب حرفه ای، ارزشمند و ماندگار هستند.

Contents

Note	4
Special Report	
-The 13th Note of Budget, Challenges and Achievements/ A. Suraci	5
Idea and Research	
-In the Margin of the 13th Note of Budget Law in 1380; The Share of Public Transportation./ M. Zakeri Sahi	10
-Principals of the Creativeness in Urban Management (Strategies)/ A. Kordi	14
-Urban Public Transportation with Approaches to Monorail/S. Mohammadi	18
Dialogue	
-The 13th Note; Relief Point of Budget in 1380(2001)/ Interview with M. Poor Mohammadi; The Interior Minister	22
Special Section	
-The Management of Traffic and The 13th Note/ The Interview with M. Hashemi	24
-The 13th Note; Management of fuels and The Development of Public Transportation/ H. Kātuziyun	26
Legal Counsellor	
-The Legal Bureau Municipalities Organization	27
Centenary of Municipalities	
-One Hundred Years Urban Public Transportation; From Carriage to Autobus/ A. Jalali	30
Urban Law	
-The executive Code Laws and The Relative Recipes of The 13th Note	32
-The Non-railage Public Transportation system	38
-The Recipe of Securing and Transferring of Minibuses to The Non-government Sections by Interior Ministry	45
Council and Participation	
-The Open unofficial Session of Parlement about The 13th Note of Budget	56
World Experiences	
-Survey of Urban Transportation Strategy in Cairo/ H. Habibi	62
Point of View	
-Look over The Cemeteries in City/ H. Nowroozi	68
Org. News	
-Permanent Secretariate of about The Software Movement with Approach to Urban Management	72
-Instructing The Mayors Began	79
Brief News	
Introducing of The Org. Bureau	
-Bureau of Coordinating of Transportation and Traffic	83
Glance at Cities	
-Ahwāz, Arāk, Ardebil	85
Web Sites	88
New Publication	89
-The Green Book of Municipality - Urban Transportation	

دعوت به همکاری

انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور به عنوان ناشر در حوزه مدیریت شهری از صاحب نظران و دانش پژوهان در رشته های برنامه ریزی شهری و منطقه ای، طراحی شهری، شهر سازی، معماری، عمران، محیط زیست و سایر رشته های مرتبط و همچنین کارشناسان و مدیران شهری دعوت می نماید تا با مقاله های علمی خود در زمینه های پیشگفته به غنی کردن محتوای محصولات انتشارات یاری رسانند. محصولات ما شامل: کتابهای تخصصی، فصلنامه های مدیریت شهری، مدیریت پسماندها، فرهنگ ایمنی و ماهنامه های شهرداریها و دهیاری ها می باشد.

تهران: میدان فاطمی، خیابان جویبار، پلاک ۱۰
تلفن: ۸۲ و ۸۸۸۰۰۰۸۱ فاکس: ۸۸۸۰۱۷۲۸



انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

- The 13th Note of Budget, Challenges and Achievements
- In the Margin of the 13th Note of Budget Law in 1380; The Share of Public Transportation
- Principals of the Creativeness in Urban Management (Strategies)
- Urban Public Transportation with Approaches to Monorail
- The 13th Note; Management of fuels and The Development of Public Transportation
- One Hundered Years Urban Public Transportation; From Carriage to Autobus
- The executive Code Laws and The Relative Recipes of The 13th Note
- The Non-rallage Public Transportation system
- Survey of Urban Transportation Strategy in Calro
- Instructing The Mayors Began

