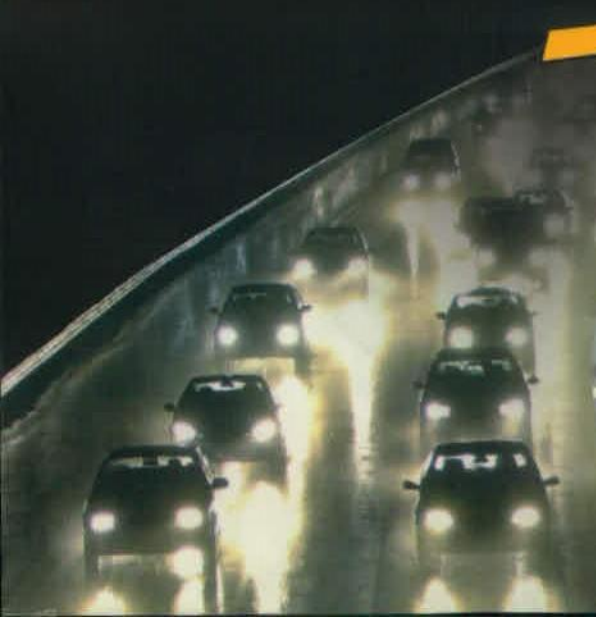




ماهنامه شماره ۷۴
ضمیمه شماره ۱۶
تیرماه ۱۳۸۳

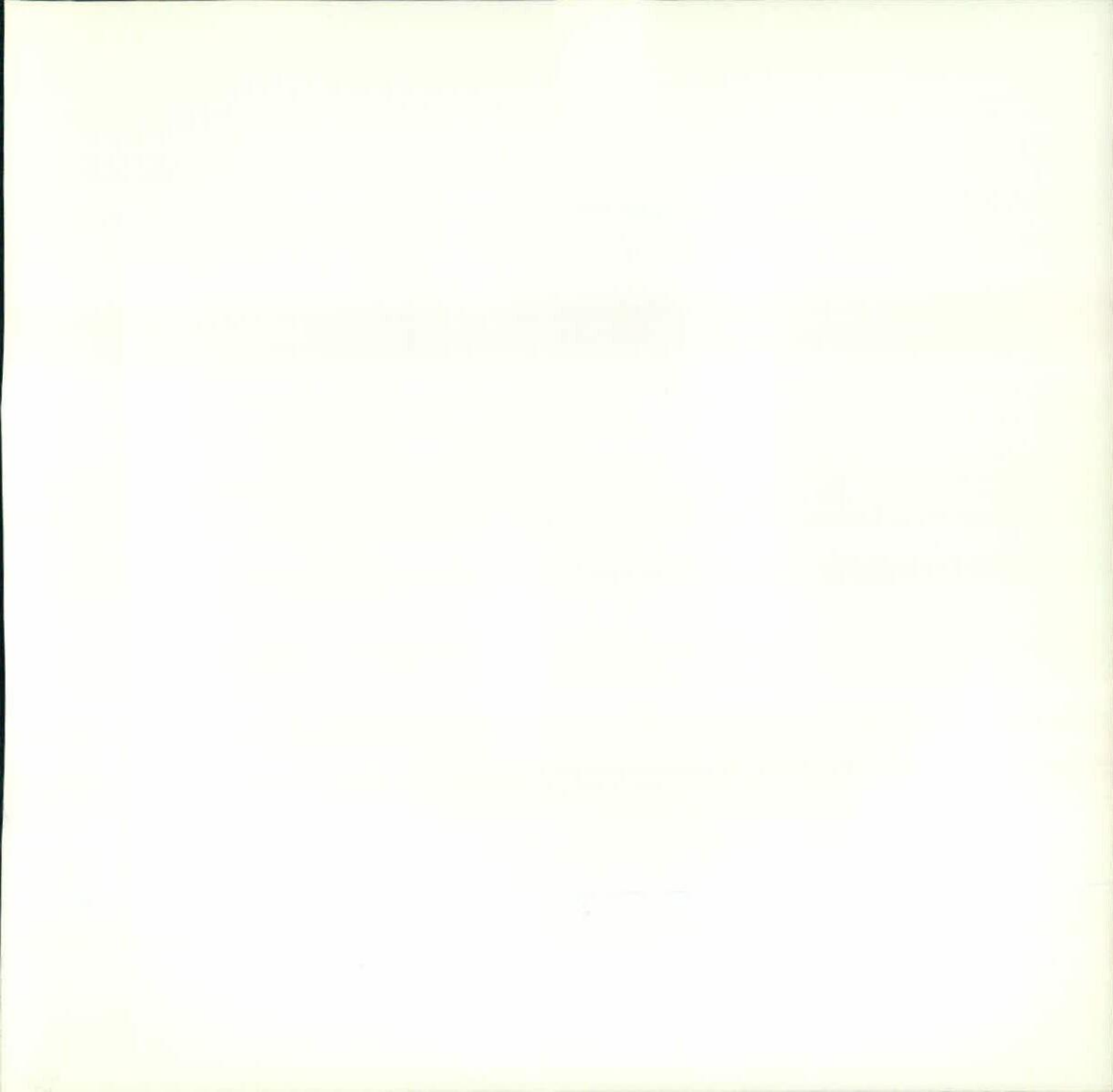


تنگنا و حمل و نقل

ویژه نامه

حمل و نقل

Traffic



بِسْمِ اللّٰهِ
الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ



تجدیداً: ۷ آذر ۱۳۸۵

- ۴ یادداشت
- ۵ روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی
- ۱۴ تصادف در حمل و نقل
- ۱۶ تأثیر ترابری بر کارآفرینی
- ۲۰ بهبود در سازوکارهای حمل و نقل؛ افزایش امنیت
- ۲۲ هزینه‌های پیامد ترافیک و راهبندان‌های شهری
- ۲۹ بررسی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور
- ۳۱ توسعه ناوگان شهری
- ۳۴ برگزاری نخستین همایش حمل و نقل عمومی
- ۳۹ قوانین؛ آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵
- ۴۵ معرفی کتاب: سرعت ۳۰
- ۴۷ توزیع ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در ناوگان حمل و نقل عمومی شهری

مطالب این شماره با همکاری دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور تهیه شده است.

ویژه نامه شماره ۱۶، ضمیمه ماهنامه

شرح روی جلد: افزایش سرعت حمل و نقل ریلی شهری

صاحب امتیاز: وزارت کشور
سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
دبیر ویژه نامه: جعفر ستایش ولی پور
ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
مدیر هنری: حمید اسفندیاری
شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

همکاران نویسنده: جعفر ستایش ولی پور، علی نجات بخش اصفهانی
نادر احمدزاده، حسن صداقت شایگان
علی صابری، پژمان اللهوردی زاده

پادداشت

مدیریت چگونگی استفاده از معابر شهری توسط کاربران در ساعات مختلف شبانه روز به ویژه صبح ها خود را نمایان می سازد. یکی از راه های ممکن توزیع ترافیک در بازه زمانی طولانی تر، می تواند باشد. برای انجام این موضوع نیز فرهنگ سازی لازم است. از مبانی ایجاد فرهنگ چگونگی استفاده صحیح یا تنظیم سفرهای صبحگاهی در گستره بیشتر زمانی به ویژه در ترافیک صبحگاهی توسط لایه های مختلف اجتماعی می باشد، به طوریکه در تک افراد جامعه شهری لزوم بهبود ترافیک به عنوان یک دغدغه عمومی پذیرفته شده و در پیرو آن راهکارهای خروج از مشکل مزبور به زبانی که قابل درک برای آحاد مختلف در اجتماع بزرگ شهر تهران باشد، یافت شود. بدین جهت به نظر می رسد در ابتدا باید اولین اصل از اصول چهارگانه مهندسی ترافیک یعنی (Education) یا آموزش عمومی یا فرهنگ سازی عمومی را مورد نظر قرار دهیم. بدین جهت در اولین ویژه نامه (حمل و نقل و ترافیک) ماهنامه شهرداریها (در دوره جدید) مجموعه ای با این هدف چاپ خواهد شد. در مقاله اصلی روش های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی را ارائه نموده و امیدوار هستیم در گزارش های بعدی ضمن افزایش تعداد مقالات زمینه های ارائه آنها را نیز توسعه بخشیم.

حمل و نقل امروزه از یک مقوله ساده جابجایی افراد و کالا در فواصل کوتاه و طی ساعات روشن شبانه روز آنهم فقط جابجایی بر روی سطح راه های کم عرض خارج شده و به حوزه های وسیعی در دنیای صنعتی گسترده شده است که دارای ابعاد و ویژگی های متعدد و انواع مختلفی مانند حمل و نقل زمینی، حمل و نقل هوایی، حمل و نقل دریایی و حمل و نقل لوله ای گردیده و در آینده نزدیک نیز حمل و نقل فضایی مطرح خواهد گردید. آنچه در این مقاله مورد نظر ماست جنبه هایی از حمل و نقل است که مربوط به انسجام سفرهای شهری و انجام امورات روزمره همشهریان می باشد که امروزه تحت عنوان حمل و نقل شهری مطرح است.

حمل و نقل شهری را می توان به طور خلاصه در حمل و نقل شهری سطحی و زیر سطحی مورد توجه قرار داد، در حمل و نقل سطحی دو موضوع مهم جابجایی مسافر و کالا می تواند مورد بررسی واقع شود، لیکن فعلاً به بحث جابجایی مسافر می پردازیم.

با توجه به وجود بیش از چهارده میلیون سفر شهری روزانه در پایتخت و تردد حدود سه میلیون وسیله نقلیه در معابر و شبکه های شهری و انجام حدود ۲۰ درصد سفرهای شهری در ساعات اوج صبح که منجر به ایجاد راه بندان و اصطلاحاً تشدید ترافیک (عدم کشش این حجم تردد توسط شبکه شهری) می شود، لزوم سامان دهی و

چکیده

مطالعه بر روی رفتارهای انسانی و یافتن روش‌های اصلاح آن از جمله عوامل مؤثر در بهبود عملکرد و کاهش تعداد تصادفات وسایل نقلیه موتوری می‌باشد.

ایجاد و نهادینه نمودن اصلاحات رفتاری چگونگی تردد در سطح معابر و استفاده از وسایل نقلیه از طرق مختلف قابل تحصیل بوده و می‌تواند توسط نهادهای متفاوت ارائه گردد. جامع‌ترین کلمه در این رابطه Education (I) می‌باشد، که به مفهوم ایجاد، آموزش، ترویج، نهادینه نمودن اصول بنیادین در رفتار انسانی در ترافیک از بدو تولد و در محیط خانواده، مدرسه، جامعه، دانشگاه و محیط کار بوده و از طریق مطبوعات، رسانه‌های شنیداری و دیداری، سازمان‌ها و ارگان‌های مسئول و توسط آموزش و پرورش، علوم، تحقیقات و فن‌آوری، فرهنگ و ارشاد اسلامی و جز اینها به حالت‌های شفاهی و کتبی و به روش‌های مستقیم، کنفرانس - سمینار - سمپوزیوم و تشکیل گروه‌های کار و جز اینها صورت می‌گیرد که ضمن یافتن روش‌های جدید تأثیرگذاری و ارتقاء سطح آگاهی‌های عمومی باعث افزایش سطح کیفی ارائه خدمات و اجراء مقررات توسط بخش‌های مرتبط به موضوع گردیده و با تأثیر متقابل اصلاح رفتار بین فرد و جامعه سطح فرهنگ عمومی را ارتقاء می‌دهد.

مقدمه

Education در تمام اجزاء زندگی تأثیر بسزایی دارد. انسان از کودکی با درک محیط اطراف متأثر از آن بوده است. درک هر اندازه

عمیق‌تر و روزآمدتر باشد، حوزه تأثیرش در افراد بیشتر می‌شود. Environment⁽²⁾ دارای نقش برجسته‌تری است و به همین دلیل اعمال صحیح آن می‌تواند در جامعه باعث اصلاح رفتار افراد اعم از عابرین - مسافرین - رانندگان گردیده و از بروز حوادث ناگوار رانندگی که در کشورهای در حال توسعه حدود ۳ درصد را شامل می‌شود، جلوگیری نماید. در این مقاله سعی خواهد شد با توضیح هر کدام از عوامل مؤثر در ارتقاء فرهنگ عمومی استفاده کنندگان از راه چگونگی تأثیر آن در کاهش تصادفات بیان شود. رانندگی صحیح و مبتنی بر مقررات موجب افزایش ایمنی تردد می‌گردد. رانندگان عجول با تخطی از سرعت مطمئنه باعث تصادف می‌شوند. آموزش صحیح اصول مربوط به چگونگی استفاده از راه از عوامل کاهش حوادث رانندگی و صرفه‌جویی در هزینه‌های ناشی از تصادفات استفاده کنندگان از راه شده و سرانجام رضایت‌مندی مسافرین، عابرین را فراهم آورده و انبساط خاطر مأمورین بخش‌های مرتبط با امر تصادف را فراهم می‌نماید.

کلیات

توسعه فرهنگی و جز اینها در هر کشور در گرو حل معضلات عمومی آن جامعه می‌باشد. یکی از مشکلات مربوط در چگونگی مواجهه افراد با همدیگر، فرهنگ عمومی می‌باشد.

کشورهای پیشرفته اعتبارات و نیروی انسانی فراوانی در زمینه تحقیقات و فن آوری های جدید مرتبط با موضوع می نمایند تا بتوانند ضمن نهادینه نمودن رفتارهای صحیح در بین عموم از ضررهای اقتصادی ناشی از اتلاف وقت در جابجایی افراد در سطح معابر درون شهری و برون شهری و از خستگی به وجود آمده از توقف های طولانی که از مشکل عبور و مرور ناشی می گردد را محاسبه و تقلیل دهند. هر قدر کشور توسعه یافته تر باشد، محاسبه این گونه هزینه ها دقیق تر می گردد. [۲] در عرصه ترافیک با عوامل انسان، خودرو، جاده، قوانین و مقررات مواجه می باشیم که عامل انسان به دلیل اینکه خود سازنده خودرو، طراح و اجرا کننده راه و وضع کننده قوانین و مقررات است، اساسی ترین نقش را در حل مشکلات ایفاء می نماید. در این رابطه می توان گفت اگر جاده ها استاندارد طراحی و اجرا شده باشند، خودروها استاندارد طراحی و ساخته شده باشند، مقررات بر طبق شرایط تصویب و دقیق اجرا شده باشند اما به عامل انسان به عنوان (عابر و راننده) بهاء لازم داده نشود، مشکل همچنان باقی خواهد ماند. به همین دلیل است که به سامان کردن رفتار این گروه بر محور Education (آموزش و اصلاح فرهنگ رفتاری) اهمیت می یابد و طی یک فرایند در محیط های متعدد و رسانه های جمعی متنوع و به وسیله سازمان ها و نهادهای مختلف مرتبط با روش های متفاوت زیر انجام، اعلام و سیاستگذاری و آموزش داده می شود. [۳]

۱- اماکن مؤثر در آموزش در حیطه محیطی:

محیط های آموزشی به جهت محاط بودن بر رفتارهای انسانی و تأثیر متقابل محیط و فرد بر هم می توانند در رفتارسازی انسان ها مؤثر باشند [۶] از جمله آنها:

۱-۱- خانواده:

اولین محیط می باشد که منعکس کننده اثر متقابل افراد بر روی

هم می باشد. در محیط خانواده مشخصه هایی مانند اعتقادات دینی، سطح سواد، سن، جنس افراد در ایجاد و بروز رفتار افراد مؤثر می باشد. با توجه به علاقه خردسالان ۲ تا ۴ سال به همراهی پدر یا مادر در سفرهای بیرون خانه و تقلید رفتار والدین در حین سفر است که اولین گونه های رفتاری در ذهن خردسالان شکل می گیرد.

۲-۱- کودکستان:

کودکستان بهترین محیط جهت پرورش استعداد های کودکان از ۴ تا ۶ سال می باشد. اولیاء کودکستان سعی می کنند حرکات کودکان را ضمن بازی های روزانه نظم داده و از این رو کف سالن های بازی را خط کشی جهتی نموده و یا در دیوار کودکستان صفی از کودکان را جهت ورود به محوطه نقاشی، همچنین دفترچه های منقوش به اشکال مختلف ترافیکی را به صورت کاریکاتور تهیه و جهت رنگ آمیزی به کودکان می دهند تا آنان رعایت نظم در رفتار را یاد بگیرند.

مفهوم پیاده رو و خیابان و نحوه استفاده از آنها توسط اشخاص را با توجه به آمادگی ذهنی ویژه کودکان به روش قابل درک به آنان آموزش می دهند، بدین صورت اطاعت پذیری کودکان از مقررات تقویت و همچنین محاسن و معایب رعایت و عدم رعایت مقررات به آنها گوش زد می شود. [۳]

۳-۱- دبستان:

کودکان در مقطع دبستان با مفهوم ترافیک و مباحث مرتبط با آن مانند رفت و آمد به دبستان - تردد وسایل نقلیه - عبور از عرض خط کشی شده خیابان یا کوچه - توقف پشت خطوط عابر پیاده یا محل عبور دانش آموزان و جز اینها آشنا می شوند. در آلمان پلیس راهنمایی با گسیل مأموران متخصص به دبستان ها ضمن آموزش نوآموزان اقدام به تشکیل پلیس راهنمایی دبستان نموده و از میان شاگردان گروهی را بر می گزینند که در امر یادگیری و علاقه سرآمد دیگران



می باشند. هـ- توجیه دانش آموزان نسبت به استفاده از مسیر انتخاب شده باعث افزایش سلامتی و ایمنی آنان می شود.

۴-۱- متوسطه (راهنمایی- دبیرستان):

دانش آموزان در این مقطع واجد شرایط یادگیری اصول و قوانین عبور و مرور بوده و با عواقب عدم رعایت قوانین و مقررات آشنا می شوند. در این مقطع سنی علاقه به آموزش رانندگی و اخذ گواهینامه از رویاهای آنان محسوب می شود، از این رو این مقطع سنی مناسب ترین زمان برای آموزش تفهیمی مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون پذیر نمودن افراد می باشد. در این مقطع نکات مورد آموزش عبارت اند از: [۳]

الف- احترام به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی.

ب- اصول عملی حرکت وسیله نقلیه.

ج- زمان و مسافت توقف در شرایط جوی مختلف.

د- حقوق رانندگان و سرنشینان.

ه- حقوق عابرین پیاده.

و- آشنایی با مکانیک وسیله نقلیه، ظرفیت و قسمت های مختلف آن.

ز- عوامل بازدارنده سرعت وسیله نقلیه.

در این مقطع برای ارتقاء فرهنگ عمومی توجه به بسط اشکال متفاوت آموزش از جمله احداث شهرک های رانندگی و تفریحی برای نوجوانان در محل های مختلف با ویژگی های یک شهر کوچک با تقاطعات متعدد، چراغ های راهنمایی متنوع، علائم و تابلوهای راهنمایی و رانندگی و معابر خط کشی شده با تعیین محل عبور عابران پیاده اعم از روگذر و زیرگذر و استفاده از خودروهای کوچک برقی جهت آموزش با حضور مربیان پلیس در پارک ها لازم می باشد. [۳]

این مأموران خردسال در مدرسه دستیاران مأموران راهنمایی و رانندگی اند و امر ترافیک مدرسه و خیابان های مشرف را هنگام ورود و خروج دانش آموزان اداره می کنند. و چون انتخاب شدگان از جنس خود دانش آموزان هستند لذا دانش آموزان بیشتر و صمیمانه تر دستورات را اجرا و این امر موجب افزایش میل به اجرا دستور پلیس در روح آنان می شود. [۷] در ایران به ویژه شهر تهران نیز طی سال های اخیر پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اقدام به برگزاری کلاس های آموزشی کرده به دانش آموزان دبستانی نموده، امید است با بهبود و توسعه روش های آموزشی و متنوع نمودن آنها، فرهنگ عمومی را ارتقاء بخشند. در این مقطع دو عمل مرتبط با ترافیک شایع است: ۱- استفاده از دوچرخه توسط کودکان ۲- همراهی کودکان توسط والدین با اتومبیل. از جمله اقدامات لازم برای کاهش تعداد دوچرخه سواران، توزیع دانش آموزان به دبستان های موجود یک منطقه بر اساس فاصله منازل آنها تا مدرسه می باشد و برای جلوگیری از تراکم وسایل نقلیه در نزدیکی مدارس که در اثر پیاده و سوار نمودن دانش آموزان به وسیله والدین به وجود می آید، استفاده از طرح سرویس مدرسه با ویژگی های زیر الزامی می نماید. [۳]

الف- طرح و تصویب استفاده از سرویس در جلسات انجمن اولیاء و مربیان مدرسه.

ب- انتخاب مسیر ایمن از بین مسیرهای موجود از منزل هر کدام از محصلین تا محل اجتماع آنها برای سوار شدن به سرویس و تعیین آن بر روی نقشه با همکاری ولی دانش آموزان.

ج- توجیه والدین از روی نقشه نسبت به طی مسافت به صورت پیاده توسط هر دانش آموز برای رسیدن به نقطه معین برای اجتماع با سایر محصلان نزدیک منزل جهت سوار شدن به سرویس.

د- سرویس مدرسه در نقطه معین از قبل تعیین شده اقدام به سوار و پیاده کردن دانش آموزان نماید.

۱-۵- آموزش در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی:

دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی در تکمیل آموزش‌های عمومی جوانان و تولید فرهنگ می‌توانند بسترهایی باشند و به صورت عملی و آکادمیک در رابطه با مسائل حمل‌ونقل و راهنمایی و رانندگی اقدام به تحقیقات و پژوهش و نوآوری نمایند. در کشورهای پیشرفته اغلب مطالعات مربوط به ایمنی ترافیک در دانشگاه‌ها انجام می‌شود. در امریکا دانشگاه جنوب فلوریدا، دانشگاه برکلی کالیفرنیا، دانشگاه اکلهما در مالزی دانشگاه پترا مالزی [۳] در کشور ما دانشکده‌های عمران در طراحی بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها و اصلاح طرح هندسی معابر داخل شهری و دانشکده‌های مرتبط با علوم انسانی در زمینه روش‌های تسهیل و بهبود آموزش و چگونگی ارتقاء سطح فرهنگ عمومی می‌توانند در تقویت بنیان‌های آموزشی اقدام نمایند.

۲- ابزارهای مؤثر در آموزش در حیطه رسانه‌های گروهی:

این ابزارها در دنیای امروز هم متنوع و هم متکثر می‌باشند و هر کدام از آنها، تأثیرات متعددی بر روی مردم می‌توانند داشته باشند.

۲-۱- رادیو:

با توجه به فراوانی و قیمت مناسب آن و برقراری آسان ارتباط با مرکز پخش توسط این وسیله امروز یکی از فراوان‌ترین ابزار کسب اطلاع می‌باشد. به جهت امکان نصب آن در وسایل نقلیه چهار چرخ موتوری و وجود ارقام بالای تلفات ناشی از تصادفات که در سال ۸۲ به ۲۵ هزار و ۵۰۰ نفر بالغ گردیده و در ۸۳ درصد آنها خطای انسانی علت تامه تصادف تشخیص داده شده [۲] می‌توان با تأسیس و راه‌اندازی شبکه ویژه رادیویی ضمن آموزش روش‌های ارتقاء فرهنگ عمومی به پوشش گسترده اخبار تصادفات و تلفات مربوطه به جزئیات و راه‌های کاهش آن پرداخت [۱۰].

۲-۲- تلویزیون:

دومین وسیله ارتباط جمعی از نظر حوزه فراگیری بعد از رادیو است که به دلیل قابلیت داشتن برنامه‌های متنوع و سرگرم‌کننده در تمام اوقات شبانه‌روز مخاطبان زیادی را به خود اختصاص می‌دهد و با عنایت به انتقال همزمان مطالب از طریق صوت و تصویر به عنوان وسیله آگاهی بخش تأثیرگذار مطرح می‌باشد و در زمینه‌های زیر در افزایش سطح آگاهی عمومی مؤثر است [۹].

الف- در بحث ترافیک که از جمله برنامه‌های علمی و آموزشی مهم می‌باشد آموزش‌های لازم بنا به درک مخاطبان گوناگون.

ب- اعلام رویدادهای ترافیکی در بین شهروندان به ویژه رانندگان مانند مسیرهای پرتراffیک و کم‌ترافیک و کمک به آنان در انتخاب مسیرهای آزاد- کم هزینه- ایمن.

ج- بررسی و اعلام آمار تصادفات و تلفات و خسارات مربوط با تمام ویژگی‌های آن از سراسر کشور و تجزیه و تحلیل کارشناسان و یادآوری نکات آموزشی.

د- برگزاری نشست‌های سؤال و جواب با حضور کارشناسان قضایی و توضیح انواع تلفات و



جرایم و محکومیت‌ها و نحوه رسیدگی به آنها.

هـ- برگزاری جلسات پرسش و پاسخ با کارشناسان راهنمایی و رانندگی جهت آشنایی بیشتر با مقررات ترافیکی و بهبود سطح تردد در معابر.

و- تهیه و پخش تیزرهای تبلیغی با محتوا در زمینه مباحث مرتبط با ترافیک برای ایجاد رفتارهای ترافیکی صحیح در کودکان و نوجوانان و تقلیل رفتارهای غلط ترافیکی بزرگسالان.

ز- آگاه‌سازی استفاده‌کنندگان از راه، از وضعیت جوی در جاده‌های کشور و معرفی جاده‌های قابل تردد جهت توزیع یکنواخت ترافیک در منطقه.

در این زمینه در شهر زاگرب از وسایل سمعی و بصری در امر بهبود ترافیک نهایت استفاده به عمل آمده به طوری که روزانه ضمن پخش اخبار شهری، تلویزیون فیلم حوادث رانندگی و عواقب بی احتیاطی و تخلفات رانندگی را به نمایش درآورده، علاوه بر آن هر ساله گزیده این فیلم‌ها و فیلم‌های دیگری که بر اساس صحنه‌های واقعی تصادفات به صورت داستانی تهیه شده در فستیوالی که ترتیب می‌دهند ارائه می‌نمایند. [۷]

۲-۳- دستگاه‌های تلفن سیار:

تلفن سیار سومین عامل فراگیر در بین مردم به ویژه استفاده‌کنندگان از راه است و با توجه به اینکه در تمام اوقات روز در دسترس رانندگان می‌باشد و به جهت داشتن امکانات مخابراتی پیشرفته و برقراری تماس از طریق S.M.S، می‌تواند با اطلاع‌رسانی به موقع در زمینه‌های زیر مؤثر باشد:

الف- تغییر مسیر از راه‌های پرترافیک و انتخاب مسیر خلوت.

ب- تغییرات ناگهانی جوی مسیر به ویژه در ارتفاعات.

ج- آگاهی از تصادفات به وقوع پیوسته در مسیر.

۲-۴- روزنامه‌ها:

روزنامه‌ها می‌توانند با ثبت گزارشات تصادفات و عوارض و هزینه‌های ناشی از آن و چاپ تصاویری از تصادفات منجر به فوت و مصاحبه با افراد حادثه‌دیده و کارشناسان مربوط در پاک نمودن باورهای غلط رانندگی از ذهن استفاده‌کنندگان از راه و ایجاد و تعمیق روش‌های مناسب ترددی مؤثر واقع شوند. همچنین با درج مقالات مرتبط با مباحث مختلف ترافیکی در پیشرفت بهبود ترافیک سهیم باشند. عوامل اجرای ترافیک می‌توانند در این زمینه با اتخاذ تدابیری، اطلاعات و آمار ارائه شده توسط روزنامه‌ها را بروز و دقیق نموده و مطالب مطروحه را مطابق با شرایط سنی درج نمایند و به وسیله مطبوعات بخش عظیمی از مشکلات آموزشی ترافیک را حل و پیام‌ها و نکات لازم ترافیکی راه مطرح و راهکارهای پیشنهادی افراد صاحب نظر را به اطلاع عموم برسانند. [۳]

۲-۵- مجلات و بروشورها:

به جهت طراحی زیباتر مجلات و بروشورها نسبت به روزنامه‌ها و اقبال جوانان به مطالعه این گونه مکتوبات، در درج نکات آموزشی برای ارتقاء فرهنگ رفتاری استفاده‌کنندگان از راه می‌بایست دقت خاصی نموده و پیام‌ها توسط تصاویر منعکس و نوشته‌های ضروری مختصر باشند.

۲-۶- کتب:

کتاب‌ها به ویژه کتب آموزشی می‌توانند با درج نکات آموزشی متناسب با شرایط سنتی مطالعه‌کنندگان مباحث مربوط به حمل و نقل و ترافیک را برای استفاده‌کنندگان از راه به صورت مناسب یاد دهند. در کنار آن کتاب‌های داستانی اگر در زمینه هزینه‌های ناشی از تصادف در همه ابعاد آن با راهنمایی کارشناسان توسط افراد با ذوق نویسندگی تنظیم و تمام زوایای تاریک تصادف را در کنار نتایج

سفرهای ایمن به تصویر کشیده و جاذب افشار مختلف جهت مطالعه باشند، می‌توانند متمر ثمر واقع شوند.

۲-۷- سیستم‌های اطلاع‌رسانی گشت سیار:

از جمله انواع اطلاع‌رسانی در زمینه ترافیک و عوامل بروز آن بوده و در افزایش سطح رعایت مقررات در استفاده از راه می‌تواند مؤثر واقع شود. در کشورهای توسعه یافته از این ابزار استفاده مناسبی می‌شود. در این زمینه بیل هاری در فصول مختلف سال ۲۰۰۴ در آمریکا مطالعاتی انجام داد که نتایج آن حاکی از تأثیر اجرا و توسعه تعداد گشت‌های جاده‌ای اطلاع‌رسانی در زمینه ارتقاء ایمنی استفاده‌کنندگان و کاهش تعداد تصادفات و هزینه‌های ناشی از آن و تعداد تلفات و مجروحین می‌باشد. [۱۰]

۳- سازمان‌ها و نهادهای مؤثر در حیطة توسعه و تعمیق

Education:

سازمان‌ها و نهادهای بستر ساز و رویه آفرین جهت انجام و تعمیق مطالعات و یافتن راه‌های جدید شکوفایی Education به شرح زیر می‌باشد:

۱-۳- شورای عالی انقلاب فرهنگی:

عالی‌ترین مرجع فرهنگ ساز در تمامی ابعاد اجتماعی از جمله در زمینه مقررات‌پذیری افراد جامعه بوده و می‌تواند موانع قانونی را برطرف و بسترهای لازم را جهت ایجاد و اعمال قوانین مربوطه و اتخاذ روش‌ها و تعمیق آنها به کم‌هزینه‌ترین صور اقدام نماید. [۴]

۲-۳- آموزش و پرورش:

به نظر غالب کارشناسان علوم اجتماعی، فرهنگ استفاده از راه بخشی از فرهنگ عمومی جامعه بوده و هر چه قدر فرهنگ عمومی

عمیق‌تر داشته باشیم، فرهنگ ترافیکی بهتری خواهیم داشت. در آموزش و پرورش با برنامه‌ریزی دقیق می‌توان از مقاطع پیش دبستانی آموزش مباحث ترافیکی را شروع کرد و به خردسالان علائم و مقررات راهنمایی و رانندگی را جهت نهادینه کردن اقدامات قبل از رانندگی و همچنین تشویق نامبردگان به رعایت اصول و مقررات و چگونگی عبور از عرض خیابان آموزش داد. از مقطع دبستان تا دبیرستان عنوان یا واحدهای درسی لازم را در بحث افزایش سطح فرهنگ ترافیکی گنجانده و در مقاطع بالاتر کامل نمود. در این زمینه ارتباط پیوسته و دامنه‌دار با راهنمایی و رانندگی و سایر مؤسسات مرتبط با ترافیک لازم است تا جدیدترین الگوها و روش‌های کنترل ترافیک را به دانش‌آموزان یاد دهد و می‌تواند با دعوت از متخصصان راهنمایی و رانندگی برای برگزاری جلسات آموزش عمومی به دانش‌آموزان چگونگی ارتقاء فرهنگ رفتاری در ترافیک را آموزش و در مقابل پلیس را با روحیه و رفتار همیشه در حال تحول نوجوانان و جوانان آشنا سازد.

۳-۳- وزارتین تحقیقات و فن‌آوری، بهداشت، درمان و آموزش

پزشکی، جهاد دانشگاهی، دانشگاه آزاد اسلامی:

وزارتین و مؤسسات مذکور می‌توانند در موقع لازم با تعریف طرح‌های تحقیقاتی در ابعاد چگونگی تأثیر علوم فنی و مهندسی و پزشکی و انسانی در ترک رفتارهای غلط ترافیکی و ایجاد رفتارهای صحیح و اتخاذ تصمیم‌های لازم برای کاهش در تعداد تلفات تصادفات مجروحین و انتقال سریع آنها به مراکز درمانی و کاهش آلام تصادف‌کنندگان در این زمینه متمر ثمر باشند.

۴-۳- وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و سازمان تبلیغات اسلامی:

این دو نهاد تبلیغی می‌توانند پس از شناخت میزان و انواع عوارض ناشی از عدم استفاده از فرهنگ صحیح ترافیکی در استفاده از

راه های کشور و اولویت قائل شدن به اقدامات قابل انجام توسط آنها از طریق تولید فیلم های مستند عذاب وجدان ناشی از تخلفات عمدی منجر به تصادف در متخلفین و تقبیح این نوع اقدامات از نظر شرع مقدس اسلام، با آگاه سازی وجدان متدینین از عوارض دامنگیر تخلفات عمدی رانندگی و همچنین میزان اجر و ثواب رعایت این مقررات در حکومت اسلامی در ایجاد و بسط فرهنگ صحیح رفتاری به ویژه در فرهنگ ترافیکی مؤثر واقع گردند.

۳-۵- صدا و سیما:

با توجه به تنوع شبکه های تلویزیونی و فعالیت کانال های شبکه تلویزیونی مثل پیام نما و جز اینها و گستره پوشش این کانال ها به ویژه شبکه های استانی، می توان با اتخاذ سیاست راهبردی در بسط و تعمیق موارد گفته شده در بخش ابزارهای آموزش به ویژه تولید و نمایش برنامه های خاص از طریق شبکه های استانی که مطابق با فرهنگ اقوام مختلف باشد، در بسط و توسعه و کیفیت بخشی به روش های غنی سازی فرهنگ رفتاری اقدام نمود.

۳-۶- شهرداری ها:

شهرداری ها می توانند با تخصیص درصدی از درآمد خود برای بهبود شبکه معابر - توسعه و بهسازی آن - و بخشی دیگر را صرف آموزش استفاده کنندگان از معابر به ویژه خردسالان نمایند. در این راستا در توسعه پارک ها و ایجاد پارک های راهنمایی و رانندگی تلاش نموده و ضمن واگذاری سرپرستی آنها به افراد واجد شرایط و آشنا به امور آموزشی ترافیک و رانندگی از افراد خبره در راهنمایی کودکان هنگام بازدید از این نوع پارک ها بهره ببرند و در زمینه بهبود شبکه ضمن پاکسازی معابر عبوری از موانع، اقدام به ترمیم آسفالت سطوح آنها نموده و در صورت نیاز در معابر با میزان ترافیک بالا طرح های جایگزین را توسط کارشناسان مورد بررسی و سپس اجرا نمایند.

حذف تقاطع ها و جایگزینی دور برگردان ها می تواند در این راستا باشد. شناسایی و رفع به موقع نواقص جزئی سطح معابر مانند چاله ها که بعضاً باعث بروز نقص فنی در وسایل نقلیه هنگام عبور شده یا تصادف و ایجاد راه بندان گردیده و عاملی برای بروز فرهنگ های غلط رفتاری در رانندگان می گردد. در راستای بهبود این فرهنگ غلط احداث پارکینگ های طبقاتی عمومی در نقاط مرکزی و مراکز تجاری شهرهای بزرگ می تواند مؤثر واقع شود. همچنین شهرداری ها در امر نگهداری علائم ترافیکی می توانند با بررسی و بازرسی وضعیت تابلوها و علائم ترافیکی و تعویض تابلوهای آسیب دیده در اثر تصادف و عوامل طبیعی از سرگردانی استفاده کنندگان غیر آشنا به محل جلوگیری نمایند. ترمیم علائم از قبیل خط کشی های عابر پیاده در فواصل زمانی مناسب برای وضوح بیشتر و مشاهده توسط رانندگان برای نشان دادن عکس العمل مناسب و داشتن ترافیک روان تر [۳]

۳-۷- وزارت راه و ترابری:

در جاده های بین شهری اصلاح طرح هندسی معابر و نصب علائم و تابلوهای عمودی و افقی و احداث توقف گاه ها و غیره که در راستای افزایش آگاهی های عمومی رانندگان و ایمنی تردد است بعهده وزارت

راه و ترابری می باشد. در این راستا می توان به استقرار تیر پارک ها و ایستگاه های ارائه خدمات مواد غذایی و نوشیدنی در طول راه، نظارت دائمی به نحوه تولید وسایل نقلیه و تجهیزات آنها و اصلاح مداوم مقررات مربوطه و به روز کردن آنها و اعمال تجدیدنظرهای پیوسته در آنها با همکاری سایر ادارات مرتبط و کمک به ایجاد مراکز آموزشی و شهرک های آزمایش رانندگی برای افزایش سطح مهارت و آموزش عمومی رانندگان متقاضی گواهینامه، استفاده از فن آوری های هوشمند به ترتیب اولویت برای کنترل چگونگی حرکت وسایل نقلیه، ایجاد محدودیت هایی روزافزون برای رانندگان خاطی، استفاده از روش های جدید بازسازی صحنه تصادف و تجزیه و تحلیل رایانه ای آن و بررسی گزارشات ادارات پلیس. [۳] به طور کلی به کار بستن شیوه های گوناگون مدیریت اجرایی شامل مدیریت ترافیک و سفر، مدیریت تصادفات، مدیریت تقاضای سفر، مدیریت حمل و نقل عمومی، مدیریت ناوگان تجاری، مدیریت زمان اضطرار (مدیریت بحران)، پرداخت الکترونیکی عوارض و جز اینها. [۸]

۴- روش های مؤثر در حیطة فنون آموزشی:

از مهم ترین مشخصه های بهبود و ارتقاء فرهنگ رفتاری استفاده هرچه بیشتر از آموزش به روش های مختلف می باشد. هر قدر روش ها و فنون آموزش نیروی انسانی متنوع و متعدد باشد در افراد بیشتری مؤثر واقع می شود. در اینجا سعی می گردد راه های ایجاد و ارتقاء میزان دانش، بینش و مهارت و یا تغییرات رفتاری مطلوب متناسب با اهداف آموزشی ارائه شود. [۵]

- ۴-۱- آموزش از طریق سخنرانی. [۳]
- ۴-۲- آموزش از طریق استفاده از بحث گروهی.
- ۴-۳- آموزش از طریق روش کنفرانس. [۳]
- ۴-۴- آموزش به روش سمینار.
- ۴-۵- آموزش به روش استفاده از طریق استفاده از سمپوزیوم. [۳]

- ۴-۶- آموزش به روش بازدیدهای علمی. [۳]
- ۴-۷- آموزش به روش تقسیم گروه های بزرگ به گروه های کوچک. [۳]
- ۴-۸- آموزش به روش بررسی موردی.
- ۴-۹- آموزش به روش تحرک مغزی. [۵]
- ۴-۱۰- آموزش به روش شبیه سازی.
- ۴-۱۱- آموزش حین خدمت و ضمن خدمت. [۵]
- ۴-۱۲- آموزش به روش آموزش حساسیت. [۳]
- ۴-۱۳- آموزش از طریق میزگرد. [۳]
- ۴-۱۴- آموزش به روش سندیکا.
- ۴-۱۵- آموزش به روش آموزشی و تشریح. [۳]
- ۴-۱۶- روش نمایش و ارائه. [۵]
- ۴-۱۷- روش آموزش چهار مرحله ای. [۳]
- ۴-۱۸- روش آموزش مطالعه. [۳]
- ۴-۱۹- آموزش مکاتبه ای. [۳]
- ۴-۲۰- روش تعلیم و تعلم. [۳]

نتیجه گیری و پیشنهادات

- ۱- بهبود و ارتقاء فرهنگ عمومی از دو طریق آموزش های مستقیم کلاسیک و غیر مستقیم الگوسازی و ترک رفتارهای غلط و تعمیق رفتارهای صحیح.
- ۲- آموزش اصول رفت و آمد در کلیه مقاطع تحصیلی به ویژه پیش دبستانی و دبستانی هم توسط والدین و هم از طریق اصلاح محتوای درس آموزش و پرورش.
- ۳- با توجه به تحمیل هزینه معادل GNP ۳ درصد از ناحیه تصادفات به جامعه و متأثر بودن حدود ۸۳ درصد آنها از عامل انسانی، ریشه یابی عوامل قانون گریزی و بروز رفتارهای نادرست توسط روانشناسان و متخصصین حمل و نقل و ترافیک و سهل سازی و توسعه

روش ها.

۴- تسهیل و توسعه روش های عمومی.

۵- بازبینی روش های آموزشی موجود و ارزیابی کارکرد آنها و اصلاح یا حذف و جایگزینی روش های جدید آموزش.

۶- به روز نمودن امکانات پارک های تفریحی و احداث پارک های راهنمایی و رانندگی و انجام آموزش های اولیه ترافیکی به خردسالان و نوجوانان توسط افراد مجرب، جهت ایجاد و تعمیق فرهنگ صحیح ترافیکی آنها.

۷- راه اندازی شبکه های رادیویی و تلویزیونی مخصوص برای گزارش تصادفات، هزینه های آن، اقدامات لازم برای پیشگیری از آن، اطلاع رسانی در زمینه عوارض ناشی از رانندگی نادرست و بیان مزایای رانندگی تحت مقررات ترافیکی و جز اینها.

۸- بهبود و افزایش کیفیت تیزرهای تلویزیونی و تنوع بخشی به آنها توسط معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا.

۹- استفاده از شبکه تلفن همراه برای ارسال پیام های کوتاه خبری در رابطه با تصادفات و شرایط جوی و چگونگی ترافیک محورهای مختلف به ویژه در ایام تعطیل.

۱۰- فعالیت بیشتر وزارت راه و ترابری و شهرداری ها برای حذف نقاط و تقاطع های حادثه خیز و ترمیم مداوم آسفالت سطح معابر و

بهسازی و نگهداری تابلوها و علامات قائم و افقی مربوط به ترافیک.

۱۱- در متون درسی از مقطع دبستان تا دانشگاه جهت ایجاد، تعمیق و توسعه فرهنگ صحیح رفتاری به ویژه در بخش استفاده از معابر گنجاندن آموزش های ترافیکی.

۱۲- تلاش نهادهای تصمیم سازمان اند شورای عالی انقلاب فرهنگی در ریشه یابی دلایل فرهنگی بوجود آمدن شرایط فعلی و ارائه راه های لازم.

۱۳- تعیین و تجمیع وظایف سازمان های تصمیم گیر در امر ترافیک و ایجاد سازمان واحد مقتدر برای سامان رساندن آن و جلوگیری از اعمال سلیق در امر ترافیک برای ارتقاء سطح فرهنگ عمومی.

۱۴- توسعه آموزش همگانی از طریق مراکز عمومی (ستادهای نماز جمعه و مساجد) و راه اندازی گشت های اطلاع رسانی در جاده ها و تولید فیلم های آموزشی و انجام و پخش مصاحبه های کارشناسی با کارشناسان امر ترافیک برای بیان عوارض ناگوار ناشی از تصادفات توسط روزنامه ها و مجلات و تمام رسانه های نوشتاری

۱۵- انجام مطالعات تحقیقاتی در دانشگاه ها در زمینه چگونگی بهبود و ارتقاء سطح فرهنگ عمومی به ویژه در بخش های مربوط به رفتارهای انسانی

پانویس:

۱- تأثیر آموزش عمومی همه جانبه

۲- تأثیر محیطی

منابع:

[۱]- آیش اسماعیل، ۱۳۷۵، کتاب تصادفات جاده‌ای در ایران، دانشگاه مشهد.

[۲]- استایش ولی پور جعفر، ۱۳۸۳، بررسی آسیب‌های انسانی و رفتن رانندگان کلهش آن در تصادفات موتور سیکلت در تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد واحد تهران جنوب.

[۳]- خجابت پیش اسفهانلی، علی، ۱۳۸۲، بررسی و تحلیل روش های آموزش همگانی.

[۴]- دانشگر زاده، خدابخش، ۱۳۷۶، بهبود روش ها و حیطه عملکرد آن مرکز آموزش مدیریت دولتی.

[۵]- تابنمی، سیدحسین، ۱۳۷۲، آموزش و بهسازی منابع انسانی، چاپ دوم، مؤسسه مطالعات و پژوهش های آموزشی.

و پرورش.

[۶]- مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک معاونت راهور ناجا، ۱۳۸۰، مقاله الگوهای رفتاری، اسماعیلی، علیرضا، از ص ۷۰ الی ۸۷.

[۷]- مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک معاونت راهور ناجا، ۱۳۸۰، مقاله روش های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی، خجابت پیش اسفهانلی، علی، از ص ۶۲ الی ۶۹.

[۸]- مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک معاونت راهور ناجا، ۱۳۸۰، مقاله بهینه سازی روش های مدیریت کنترل ترافیک، بهبهانی، حمید، از ص ۲۲۸ الی ۲۲۹.

9-Farnaz vahidnia and Julialwals 2002 cost-Effectiveness of traffic safety interventions in the united states university of California Berkeley.

10-motorcycle safety action plan in 2004 by Wisconsin Department of Transportation (division of Wisconsin state patrol Bureau of transportation Safety).



تصادف در حمل و نقل

وارد می‌گردد ارزشیابی اقتصادی نموده‌اند و این ارزشیابی اقتصادی شامل مخارجی از قبیل پلیس، آمبولانس، بیمارستان و غیره می‌شوند که همگی جنبه اقتصادی و معنوی دارند. عواملی که در تصادفات به صورت درصد تقسیم و تخمین زده شده است عبارت‌اند از:

۱) عوامل انسانی: که شامل عابرین و مهارت راننده (سلامتی راننده، سرعت زیاد، بی‌دقتی، مصرف مشروبات الکلی، سبقت غیرمجاز) ۷۴ درصد و استفاده از تلفن همراه و تلویزیون سیار در حین رانندگی.

۲) طراحی جاده (دید، طراحی تقاطع‌ها، نصب تابلوهای اخباری و اخطاری، شرایط سطح جاده) ۲۸ درصد.

۳) وسایط نقلیه: طراحی و شرایط وسیله نقلیه.

۴) عوامل محیطی.

چنانچه مشاهده می‌شود، عوامل انسانی درصد بسیار بالایی را به خود اختصاص داده و در وقوع حوادث و تصادفات سهم بسزایی را داراست. اگر میزان تصادفات به همین نحو ادامه یابد، پیش‌بینی می‌شود طی ده سال آینده حدود یک میلیون نفر کشته (ده‌ها میلیون نفر سالانه در تصادفات وسایط نقلیه) بر جا خواهد ماند. در کل جهان بیش از ۷۰ درصد تصادفات در شبکه راه‌های اصلی و بزرگراه‌ها رخ می‌دهد. طبق برآورد سازمان بهداشت جهانی ۱/۳ از تعداد کل کشته شدگان در تصادفات جاده‌ای مربوط به کشورهای جهان سوم است. طبق مطالعه انجام شده در کشورهای آلمان، فرانسه، اتریش، سوئیس و هلند، در بین ۴ درصد از تمامی کشته شدگان تصادفات جاده‌ای، ۵۰ درصد کشته شدگان جوان (بین ۱۵ تا ۲۴) هستند.

تصادف عبارت است از برخورد یک یا چند وسیله نقلیه با یکدیگر و با عابر پیاده و یا با محیط اطراف که منجر به کشته شدن یا زخمی گشتن و یا آسیب دیدن وسیله نقلیه شود. یکی دیگر از اثرات حمل و نقل بر محیط زیست و جامعه تصادفات می‌باشد. هر چند که در مقایسه با تأثیرات منفی سرو صدا و آلودگی هوا که اجتماع هر روز با آن سر و کار دارد، تصادفات به آن میزان نبوده اما از ضایعاتی که به واسطه تصادفات به افراد اجتماع وارد می‌گردد، نمی‌توان چشم پوشید. مثلاً در سطح جاده‌های کشور ما، به طور متوسط سالانه ۲۶ هزار نفر در تصادفات حمل و نقل جاده‌ای کشته می‌شوند که این خسارت برای مرگ مردها ۳۰ هزار دلار و برای زن‌ها ۲۵ هزار دلار برآورد شده است که به طور متوسط سالانه ۷۰۰ میلیارد تومان ضرر اقتصادی در اثر تصادفات منجر به مرگ در سطح جاده‌ها داریم. در بررسی اقتصادی، تصادفات ناشی از حمل و نقل جاده‌ای در اکثر کشورهای جهان، جان انسان و خساراتی را که در تصادفات به انسان





ناخالص ملی است. تصادفات جاده ای در کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر از کشورهای پیشرفته (۲ الی ۳ برابر) بوده که گاهی اوقات به نسبت ۲۰۰ مصدوم برای هر ده هزار وسیله نقلیه در سال می رسد. تصادفاتی که منجر به مرگ می شوند نیز در کشورهای در حال توسعه در مقام مقایسه با کشورهای توسعه یافته از نسبت بسیار بالایی (۵ الی ۱۵ برابر) برخوردار است.

در صد رشد تصادفات در کشورهای در حال توسعه حدود ۳ الی ۴ برابر تصادفات در انگلستان است. به طور متوسط ۲۲۰ نفر مصدوم در هر ده هزار وسیله نقلیه. حد متوسط نفرات کشته شده در تصادفات جاده ای نیز در کشورهای در حال توسعه ۵ تا ۱۵ برابر انگلستان است. بر طبق برآورد مرکز تحقیقات حمل و نقل در انگلستان (TRRL) جمع خسارات وارده در تصادفات جاده ای به طور متوسط برای هر یک از کشورهای در حال توسعه در حدود ۱ درصد تولید

نائب‌رئیس کارآفرینی

مقدمه

نسبت به رشد اشتغال در کل اقتصاد، ۵۵ درصد می‌باشد، یعنی نرخ رشد اشتغال در این بخش در مقایسه با بخش‌های دیگر فعالیت‌های اقتصادی بیشتر بوده که این خود پتانسیل بالای اشتغال در این بخش را به صورت برجسته‌ای مطرح می‌سازد.

اهداف و راهکارهای اشتغال‌زایی

با ارائه برنامه و سیاست‌های اصولی می‌توان مبادلات بین‌المللی کشور و درآمدهای ناشی از آن را افزایش و با تبدیل راه‌های کشور به راه‌های تجاری بین‌المللی، تجارت خارجی کشور را رونق و در نتیجه به افزایش تولید، اشتغال و رشد صنعت گردشگری و در نتیجه کاهش اتکا به درآمدهای نفتی، کمک نمود. نقش صنعت حمل و نقل در رشد و شکوفایی کشور انکارناپذیر است، براساس آمار و اطلاعات موجود، سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در کل کشور رقم قابل توجهی بوده و طی ده سال گذشته نیز روند رو به رشدی داشته است. در این میان سهم ارزش افزوده زیر بخش حمل و نقل جاده‌ای بیش از سایر زیر-بخش‌ها بوده است. بنابراین با توجه به بستر مناسب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای توجه و سرمایه‌گذاری مناسب‌تر در این بخش ضروری به نظر می‌رسد. همچنین لازم به ذکر است در کشور ما حمل و نقل جاده‌ای بیش از ۹۰ درصد کل بخش را تشکیل می‌دهد و مهم‌ترین دلیل آن علاوه بر ویژگی‌های خاص حمل و نقل جاده‌ای (منجمله انعطاف‌پذیری در انتخاب مسیر و مقدار بار)، فقدان راه‌های آبی، وجود مناطق کویری و کوهستانی بودن قسمت عمده کشور می‌باشد.

تجارت در روند سرمایه‌گذاری، ایجاد اشتغال و تورم‌زدایی تأثیر مستقیم دارد. تجارت در دو دهه اخیر از رشد قابل توجهی برخوردار شده است. اما رشد تجارت بدون وجود ابزار و تجهیزات خدمات حمل و نقل امکان‌پذیر نبوده و نیست. موقعیت استراتژیک کشورمان به عنوان پل ترانزیت کشورهای آسیایی و اروپایی و همچنین کشورهای مشترک المنافع با کشورهای همسایه خلیج فارس می‌تواند فرصت خوبی را برای افزایش ظرفیت ترانزیت کشور به وجود آورد. بررسی‌های آماری نشان می‌دهد عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای ۲۰ هزار نفر به طور مستقیم ایجاد اشتغال می‌کند.

فرهپاشی شوروی سابق (با در نظر داشتن موقعیت استراتژیک ایران) باعث گردید، اهمیت ترانزیت کالا از ایران در سال‌های اخیر دوچندان شده و مسیرهای ترانزیتی آسیا به اروپا از طریق ایران مورد توجه خاص جهانیان قرار گیرد. با توجه به گستردگی کشور و همچنین راه‌های متفاوت ترانزیتی شمال به جنوب و شرق به غرب کشور، بهینه‌سازی مسیرهای ترانزیتی که دارای کمترین تأخیر و در نتیجه بیشترین کارایی در امر ترانزیت کالا از کشور باشند، ضروری به نظر می‌رسد.

وضعیت اشتغال در بخش حمل و نقل

در حال حاضر در بخش حمل و نقل نزدیک به ۱/۳ میلیون نفر که حدود ۸ درصد شاغلین کشور را شامل می‌شوند، مشغول به کار می‌باشند. بررسی آمار منتشر شده توسط مرکز آمار ایران بین سال‌های ۶۵ تا ۷۵ نشان می‌دهد که میزان رشد اشتغال در این بخش

- شناسایی مشاغل مورد نیاز.
- نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل.
- افزایش سطح سواد شاغلین بخش حمل و نقل.
- توزیع مناسب سیستم های گوناگون حمل و نقل.
- تکمیل و احداث راه های موجود و جدید در سطح کشور.



حفظ استانداردهای فنی، کاهش مدت اجرا، افزایش ظرفیت شبکه موجود، کاهش نیاز ارزی طرح ها و بهسازی راه ها از سیاست های خوبی بوده که نتایج قابل انتظار در این بخش را تا حدودی تأمین نموده است. اما مهم ترین مشکلات حمل و نقل جاده ای در کشور در حال حاضر عدم بهره گیری بهینه از ظرفیت ناوگان موجود، مسائل و

اثرات حمل و نقل بر اقتصاد

الف - تولید اشتغال می کند - یعنی شغل هایی در ارتباط با حمل و نقل به وجود می آورد.

ب - تولید را افزایش می دهد - یعنی با وجود وسایل نقلیه تولیداتی که در کوتاه مدت فاسدشدنی هستند به موقع حمل و در معرض فروش قرار می گیرند و در نتیجه تولید زیاد می شود.

ج - اقتصاد رشد می کند. علاوه بر میزان تولید و بنیه اقتصادی اشتغال زا بوده و بر روی مؤسسات تجاری فعال و مسکونی تأثیر می گذارد.

اثرات حمل و نقل بر پناهای تاریخی

الف - باعث تغییر در مسیر پروژه های راه سازی و راه و غیره می شود. مثلاً جایی که امامزاده بوده و در مسیر خط پروژه قرار می گیرد، بایستی

مشکلات تشکیلاتی، مال و اعتباری، تعرفه ها و مشکلات موجود در کیفیت زیربنایی فعلی آن می باشند.

طرح های اشتغالزا

بخش حمل و نقل وابستگی شدیدی به فعالیت سایر بخش های اقتصادی دارد، اگر سایر بخش ها فعال نباشند، تأثیر متناسبی بر روی این بخش نخواهند گذاشت. به طوری که در حال حاضر این بخش با مازاد نیرو مواجه می باشد. برای این منظور طرح های زیر ارائه می گردند:

- اعزام نیروی کار به خارج از کشور.

- تخصیص اعتبار به امر اشتغالزایی در بخش حمل و نقل و نظارت بر

آن.

به خاطر امامزاده، مسیر منحرف شود.

می شود.

- ب) زیست جانداران: حمل و نقل بر زیست جانداران تأثیر دارد - مانند بوق زدن و سروصدای وسایل نقلیه.
- ج) مصالح و منابع طبیعی دچار تغییر می گردند. (انرژی)
- د) تولید پس مانده های جامد: وقتی که جاده ای ساخته می شود پس ماندهایی بر اثر کار راه سازی به وجود می آیند.
- ه) منابع و چشم اندازهای طبیعی.

اثرات حمل و نقل بر ایمنی و تندرستی انسان ها

الف - از نظر تصادفات باید ایمنی کامل رعایت شود.

ب - نقص فنی وسایل نقلیه که خطرزا بوده.

ج - در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به خاطر اهمیت مسئله محیط زیست، اصل پنجاهم به مسئله حفاظت محیط زیست اختصاص داده شده است که شامل موارد زیر است:

۱- ترمیم اهداف مستمر گذشته در محیط زیست.

۲- پیشگیری از آلودگی و تخریب محیط زیست.

۳- ارزیابی ظرفیت قابل تحمل محیط در جهت بهره وری معقول و مستمر از منابع محیط زیست.

۴- تدوین ضوابط استانداردهای زیست محیطی.

۵- نظارت مستمر به بهره برداری از محیط زیست.

۶- برخورد فعال با زمینه های بحرانی محیط زیست.

اثرات حمل و نقل بر خانواده ها و افراد

الف - باعث جابجایی و کوچ دادن خانواده ها می شود.

ب - باعث تخریب خانواده ها می شود - مانند صدا و لرزش هواپیماها در منطقه ای که باند فرودگاه وجود دارد.

ج - باعث جدا کردن مناطق و محله ها از هم می شود.

اثرات اجتماعی حمل و نقل

امکانات مردم افزایش پیدا خواهد کرد و قابلیت دسترسی آنها به امکاناتی مانند پارک ها، مکان های تفریحی، مساجد، محل کار، بیمارستان ها و محل خرید افزایش پیدا می کند.

اثرات حمل و نقل بر منابع طبیعی

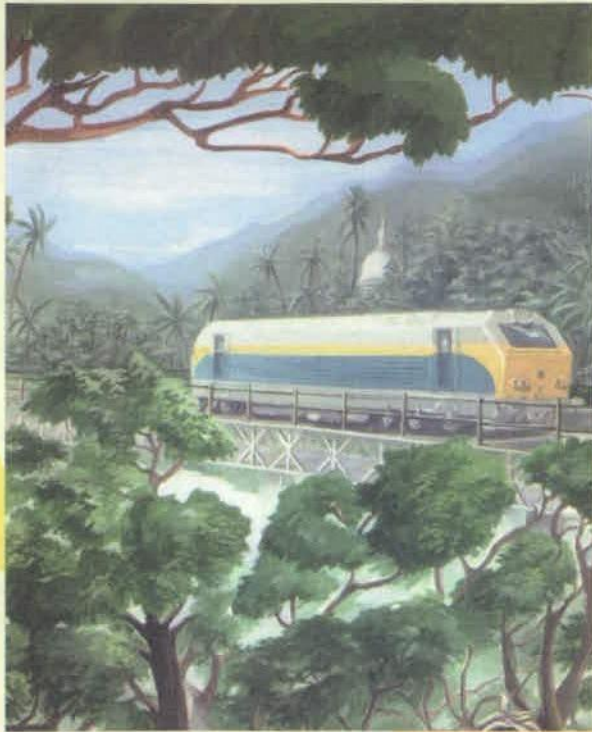
الف) زمین: کار روی زمین و کشاورزی و جنگل دست خوش تغییر

حمل و نقل و محیط زیست

حمل و نقل در زندگی بشر، ضرورتی انکارناپذیر است. از آن جایی که جامعه و تشکیلات اقتصادی روزبه روز پیچیده تر می گردد، نیاز به حمل و نقلی گسترده تر، امری حیاتی است. انسان برای رفع مشکلات و تأمین نیازهای خود روش های مختلف حمل و نقل را آزموده و پس از سالیان متمادی آن را به این درجه تکامل رسانده است. جامعه بشری پیشرفته و صنعتی، نیاز مبرمی به جابجایی مسافر و کالا و تجهیزات حمل و نقل متناسب با آن دارد، گرچه فراهم نمودن تجهیزات و تسهیلات رفاهی وابسته به

حمل و نقل، جوامع بشری را به اهداف سیاسی، اقتصادی و اجتماعی آنها نزدیک می کند، اما اثرات جانبی زیان آوری مانند سروصدا، آلودگی هوا و تصادفات و غیره را نیز به همراه آورده است که در صورت عدم مبارزه با آنها پیکر جامعه بشری متلاشی خواهد شد. در گذشته بسیار دور در نظر مهندسين طراح و کارشناسان اقتصادی برنامه ریز، پاکسازی محیط زیست موضوع بسیار کوچک و کم اهمیتی بوده است، ولی تحولات سریع و انقلاب صنعتی بعد از جنگ جهانی دوم، اروپا و سایر جوامع پیشرفته را وادار کرد که

ناگزیر به برنامه ریزی در سطح جوامع و در سطح جهانی است. در حمل و نقل شهری مشکلات عمده و قابل لمس چنین احتیاجاتی را به وضوح نشان داده است. خیابان های شلوغ، راه بندان ها،



آلودگی هوای شهرها سیمای زشت شهرهای مملو از قوطی های در بسته، تصادفات، به هم خوردن نظم و آرامش محله های مسکونی کم شدن دسترسی در شهرها، سروصدای وسایل نقلیه، اسراف بیش از حد صنایع در تأمین ترابری و ناتوانی فرد در رفع هر یک از مشکلات فوق، لزوم برنامه ریزی در حمل و نقل شهری را نشان می دهد.

در کنار هر پروژه مهندسی و برنامه های اقتصادی کوتاه و بلندمدت، نظرات کارشناسان و متخصصین محیط زیست را مدنظر داشته باشند. امروزه به منظور دستیابی به روش مطلوب و صحیح، همکاری و هماهنگی های مستمری در زمینه حمل و نقل زمینی و امور ترافیکی با دست اندر کاران محیط زیست برقرار گردیده است. در اغلب کشورهای جهان بیشترین درصد جابجایی از طریق جاده ای و راه آهن انجام می شود. بنابراین احداث جاده ها و خطوط راه آهن در مواردی باعث تخریب محیط زیست و برهم زدن توازن محیط طبیعی می شود. در مقایسه با سایر صنایع، کنترل اثرات مضر حمل و نقل بر محیط زیست بسیار مشکل و تاحدی غیرممکن است. در صورتی که در مورد دیگر صنایع می توان این اثرات تخریبی را کاملاً و یا تقلیل نمود. به طور مثال اگر بخواهند کارخانه ای را تأسیس نمایند، مسلماً آن را در خارج از محدوده شهری و دور از اماکن عمومی می سازند و یا با محصور کردن آن با دیوارهای بلند آن را از محیط عمومی مجزا می کنند، اما در مورد حمل و نقل اعمال این محدودیت ها غیرممکن است. حمل و نقل از مردم جدا نبوده، آمیخته با اقتصاد روزمره مردم و جزء ابزار کار لاینفک آنها محسوب می شود. دخالتی که انسان امروزی در طبیعت می کند قابل قیاس با گذشته نیست. دود اتومبیل ها و کارخانجات هوای قابل تنفس را که تا دیروز بی پایان تصور می شد، در شهرها نایاب کرده است. فاضلاب کارخانجات، دریاها و رودخانه ها را آلوده و کم استفاده ساخته است. گسترش بی اند- ازه شهرها، ارتباطات انسانی را در شهرها مشکل نموده و تولید بی سابقه در جوامع صنعتی منحصر به مصرف بی رویه ای شده که از دو جنبه یکی فراوانی ضایعات تولید و مصرف و دیگری به انتها رسیدن مواد اولیه سلامت محیط زیست و ادامه حیات جوامع موجود را به خطر انداخته است. انسان برای حفظ محیط و نظم جوامع و حفظ حیات طبیعت که حیات انسان بر آن متکی است،

بهبود در کارهای حمل و نقل ساز و کارهای حمل و نقل افزایش امنیت

امروزه حمل و نقل به ویژه حمل و نقل زمینی از اجزای جداناپذیر تسهیلات زندگی در همه کشورها و از جمله ایران می باشد. براساس آمارهای موجود در سال های اخیر به طور متوسط تولید سالیانه خودرو در کشور به حدود ۶۰۰ هزار دستگاه بالغ شده و از نرخ رشد سالیانه حدود ۱۵ درصد برخوردار می گردد. با وجود اینکه بر اساس نسبت مالکیت خودرو به هزار نفر جمعیت هنوز در زمره کشورهای غیر موتوریزه می باشد، به جهت اینکه راههای مواصلاتی متناسب با نرخ رشد مالکیت خودرو در ابعاد کیفی و کمی رشد ننموده و از فن آوری های جدید مانند GPS، ITS و اجزاء زیر مجموعه آنها مانند waymotion یا Lasergon و... بهره نگرفته و همین امر باعث افزایش روز افزون تلفات ترافیکی شده است. به طوری که در اگوست ۱۹۹۶ سازمان ملل طی پروژه RETA ۵۶۲۰ نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات کشور را بیشتر از آن مقداری که قابل توجیه باشد، اعلام کرد. و یا در سال ۸۲ تلفات ناشی از تصادفات کشور بالغ بر ۲۵ هزار و پانصد نفر یعنی ۵۹ نفر به ازاء هزار خودرو که در هر روز بالغ بر ۷۵ نفر می شود (بسیار بیشتر از آمار سالیانه شهدای جنگ تحمیلی در زمان جنگ می باشد) و از این نظر در آسیا مقام اول را کسب کرده است. قابل ذکر است که چندین برابر رقم فوق سالیانه مجروح و مصدوم می شوند و متأسفانه غالب افراد درگیر در تصادفات در مقطع سنی بین ۱۶ تا ۴۵ سال و عمدتاً سرپرست خانوار



گروه تخصصی
تاسیس شهر دانشها

ویژه نامه
حمل و نقل
T kaffi

اصلي وقوع تصادف از جمله:

۱- وجود شبکه های مواصلاتی غیر استاندارد با حدود ۵۰۰ نقطه حادثه خیز در جاده های بین شهری و صدها گره کور درون شهری که باعث وقوع درصد عمده ای از تصادفات و تلفات و از دست رفتن زمان های بسیار در جابجایی کالا و مسافر می شوند.

۲- عدم استفاده از فن آوری های جدید مانند GPS، ITS در آزاد راهها و راههای اصلی در کنترل های تردد و وسایل نقلیه از جمله عدم کنترل سرعت ها، تجاوز به مسیر، بروز رفتارهای ناشایست توسط بعضی از رانندگان و عدم رعایت مدت زمان مجاز رانندگان در شبانه روز توسط رانندگان.

۳- فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل به ویژه زمینی، پایین بودن کیفیت قطعات و اجزای کنترلی (خودرو)، تأخیر در انجام کار لازم به هنگام عمل.

۴- پایین بودن استانداردهای راههای مواصلاتی موجود در ابعاد طرح هندسی، کیفیت مصالح مصرفی و روش اجرا.

۵- شاخص ها و عوامل دیگر.

از نرخ رشد فعلی آمار تلفات تصادفات که سالیانه حدود (۱۰ تا ۱۵) درصد می باشد جلوگیری و در هر سال حداقل ۵ درصد نیز کاهش در آمار تلفات را پیش بینی نمود که در این صورت در پایان برنامه پنج ساله و چهارم نسبت به وضعیت فعلی با احتساب نرخ رشد موجود به نصف رسانیده و به تعبیری از تلفات سالیانه ۱۶۷۹۹ نفر به همراه تمام عوارض گفته شده کاسته و سطح امید به زندگی را ارتقاء و امنیت عمومی را توسعه بخشید.

می باشند. لذا هزینه های مادی و معنوی مستقیم و غیر مستقیم قابل تبدیل به ریال مانند هزینه های دیه، درمان، خسارت پرداختی توسعه شرکت های بیمه و همچنین سایر خسارات مانند زمان از دست رفته، مواد مصرفی فاسد شده و محیط زیست تخریب گشته یا خدمات فوریت های پلیسی، درمانی، قضایی و اداری ارائه شده و جز اینها، به همراه هزینه های روحی و روانی ناشی از فوت یا مصدومیت در سایر اعضاء خانواده آسیب دیده از تصادف، بر جای می ماند. بر اساس محاسبات به عمل آمده در کشورهای در حال توسعه از جمله، ایران حدود (۲ تا ۳) درصد تولید ناخالص ملی (GNP) وجود دارد که به حدود ۴ تا ۵ میلیارد دلار بالغ می گردد. در صورت عدم توجه کافی به مقوله حمل و نقل، این موضوع در سال های آینده از یک فاکتور تهدید به عامل بحران ساز تبدیل خواهد شد. با توجه به تغییر تعریف امنیت در سال های اخیر به ویژه دهه جاری که ارتقاء سطح کیفی زندگی شهروندان را از جمله مقوله های تأثیرگذار در آن دانسته و کاهش مخاطرات و تأمین آرامش و آسایش سفر به همراه افزایش سرعت از جمله شاخص های مقوله مورد بحث می باشد.

لذا می توان نسبت مستقیمی بین پرداختن به این مقوله با ارتقاء سطح امنیت عمومی یافت و این مهم جزء با بهره گیری از متخصصان توانمند و دلسوز و آشنا به مقوله مورد بحث در مراحل مختلف طراحی و بهبود اجزاء آن میسر نمی باشد.

بدین جهت می توان به راحتی طی یک برنامه چهار ساله (۳ سال باقیمانده از برنامه چهارم توسعه) ضمن مطالعه بر روی شاخص های

هزینه‌های پیامد ترافیک راهبندان‌های شهری

مقدمه

هزینه‌های تراکم ترافیکی ناشی از تأخیرات افزونه‌ای، فشار عصبی رانندگان، هزینه‌های خودرور، ریسک تصادف و آلودگی ناشی از تراکم خودروها در جریان عبور و مرور بویژه در زمانی که سیستم راه به ظرفیت نهایی خود نزدیک می‌شود تشکیل شده است. هر خودرور در یک سیستم دارای تراکم ترافیکی همزمان تحمیل‌کننده و تحمل‌کننده هزینه‌های خارجی است که یک خودرور بر سایر استفاده‌کنندگان از وسایط نقلیه موتوری تحمیل می‌کند.

تراکم و تأخیر ترافیک

هر خودرور اضافی در جریان عبور و مرور می‌تواند با تحمیل تأخیرات افزونه‌ای در یک تصادف با سایر کاربران جاده تداخل پیدا کند. این تأثیرات بانزدیک شدن حجم ترافیک به ظرفیت نهایی جاده افزایش می‌یابد. تراکم ترافیکی یکی از بزرگترین مشکلات حمل و نقل محسوب می‌گردد. ظرفیت جاده به عوامل مختلف طراحی همچون عرض خطوط عبوری و وضعیت تقاطع‌ها بستگی دارد. ارزشهای بهینه عملکرد در جدول ۱ و ۲ نشان داده شده است. اینجدول وضعیت را ایده‌آل و بدون تقاطع فرض می‌کند. سرعت عبور و مرور و جریان در خیابانهای شهری ابتدا بر اساس ظرفیت تقاطع‌ها مشخص می‌شوند که خود تحت تأثیر احجام ترافیکی در خیابانهای متقاطع و فازهای علامت‌گردش به چپ است. جدول شماره ۱ سرعت، جریان و تراکم ترافیک سطوح مختلف خدمت را نشان می‌دهد که استاندارد دی برای تخمین تراکم ترافیک

است.

تراکم ترافیکی یک تابع غیرخطی است؛ وقتی خیابانها دچار تراکم ترافیکی هستند کاهش بسیار کوچکی در احجام ترافیکی موجب کاهش بزرگی در تأخیرها می‌شود. به طور مثال جدول ۱ مشخص می‌کند که کاهش حجم ترافیک از ۲۰۰۰ به ۱۸۰۰ خودرور در ساعت وضعیت خیابان را از سطح خدمت E به سطح خدمت D تغییر می‌دهد. و سرعتهای جایجایی را نزدیک به ۲۴ کیلومتر در ساعت یا معادل ۳۰٪ افزایش می‌دهد. به عنوان نتیجه کاهش ۵٪ در احجام ترافیک در یک بزرگراه دارای تراکم ممکن است نزدیک به ۳۰ - ۱۰٪ کاهش در تأخیرات ناشی از تراکم ایجاد کند. [۱]

جدول شماره ۲ نشان‌دهنده حداکثر حجم ترافیک در هر خط عبوری در انواع مختلف راهها می‌باشد.

اعدادی که در جدول ۳ خلاصه شده است مبین این واقعیت است که کاهش درصدی در مقدار معین پیموده شده خودرور شهری موجب ایجاد ۲ برابر درصد کاهش در تأخیرات ناشی از تراکم ترافیک می‌شود. البته که کجا، چه موقع و چه نوعی از مسافت پیموده کاهش پیدا کرده این تأثیرات تراکم ترافیکی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

خودروهای بزرگتر و سنگین‌تر نسبت به خودروهای کوچکتر تراکم ترافیکی بیشتری تولید می‌کنند. به این علت که نیازمند فضای بیشتری در معابر بوده و در شتاب گرفتن کندتر عمل می‌کنند.

هزینه‌های تراکم ترافیکی به ازای هر کیلومتر - وسیله نقلیه با افزایش سرعت، بیشتر می‌شود به این دلیل که خودروهای سریعتر نیازمند "فاصله مجاز" بیشتری بین خود و سایر اجسام هستند.

جدول ۱ - ارتباط بین سرعت، جریان عبوری و چگالی در راههای معمولی [۱]

سطح خدمت	سرعت (کیلومتر بر ساعت)	جریان عبوری (وسیله نقلیه بر ساعت بر خط عبوری)	چگالی (وسیله نقلیه بر کیلومتر)
A	بیش از ۹۷	کمتر از ۷۰۰	کمتر از ۱۹
B	۹۶ - ۹۷	۷۰۰ - ۱۱۰۰	۱۹ - ۳۲
C	۸۷ - ۹۶	۱۱۰۰ - ۱۵۵۰	۳۲ - ۴۸
D	۷۴ - ۸۷	۱۵۵۰ - ۱۸۵۰	۴۸ - ۶۶
E	۴۸ - ۷۴	۱۸۵۰ - ۲۰۰۰	۶۶ - ۱۰۸
F	کمتر از ۴۸	غیر پایدار	۱۰۸ و بیشتر

جدول ۲ - حداکثر حجم سرویس (مسافر ماشین در هر ساعت در هر خط عبوری) [۱]

سطح خدمت	سطح خدمت A	سطح خدمت B	سطح خدمت C	سطح خدمت D	سطح خدمت E
آزادراه ۴ بانده	۷۰۰	۱۱۰۰	۱۵۵۰	۱۸۵۰	۲۰۰۰
بزرگراه ۲ بانده	۲۱۰	۳۷۵	۶۰۰	۹۰۰	۱۴۰۰
بزرگراه ۴ بانده	۷۲۰	۱۲۰۰	۱۶۵۰	۱۹۴۰	۲۲۰۰

جدول ۳ - تأثیرات ۲ سنت افزایش قیمت در هر مایل در چند منطقه ایالات متحده [۲]

منطقه	VMT	سفرها	تاخیر	سوخت	آلاینده‌ها
منطقه بی	۳/۹ - درصد	۳/۷ - درصد	۹/۰ - درصد	۴/۱ - درصد	۳/۸ - درصد
ساکرامنتو	۴/۴ - درصد	۴/۱ - درصد	۷/۵ - درصد	۴/۴ - درصد	۴/۳ - درصد
سن دیگو	۴/۲ - درصد	۴/۰ - درصد	۸/۵ - درصد	۴/۲ - درصد	۴/۱ - درصد
ساوت کوست	۴/۳ - درصد	۴/۱ - درصد	۱۰/۵ - درصد	۵/۲ - درصد	۴/۲ - درصد

VMT: تغییر در مجموع مایل پیموده شده خودرو
 سفرها: تغییر در مجموع سفرهای خودرو
 تاخیر: تغییر در تاخیر تراکم ترافیکی
 سوخت: تغییر در مصرف سوخت

حوادث ترافیکی (خودروهای تصادفی یا خراب) موجب ۶۰٪ تأخیر می شوند. با وجود این که تصادفات تنها زمانی تأخیر قابل توجه ایجاد می کنند که احجام ترافیکی به ظرفیت جاده نزدیک می شود به عنوان هزینه های تراکم ترافیکی شناخته می شوند. در یک شرایط بدون تراکم، یک تصادف، تأخیر ناچیزی ایجاد می کند یا اصلاً موجب تأخیر نمی شود اما یک خودرو از حرکت ایستاده در شانه یک جاده دارای تراکم ترافیک بالا، ۱۰۰ تا ۲۰۰ ساعت - وسیله نقلیه تأخیر در مسیرهای مجاور ایجاد می کند. [۲]

محاسبه هزینه های ترافیکی و منافع ناشی از کاهش تراکم عبور و مرور

روشهای متعددی به منظور محاسبه کمی هزینه های تراکم ترافیک مورد استفاده قرار گرفته که مناسبترین روش برای بسیاری از کاربردها از نظر اجرایی مشکل است. محاسبه تأخیر حاشیه ای ناشی از خودروهای مزاد ورودی به جریان عبور و مرور با در نظر گرفتن روابط سرعت - جریان هر یک از قسمت های معبر اهمیت دارد.

روش رایج تر محاسبه هزینه های تراکم ترافیکی (یک روش مهندسی است که در مقابل روشهای اقتصادی قرار می گیرد) است که در آن مجموع زمان سفر اضافی در شرایط جریان آزاد، ناشی از وجود تراکم ترافیکی محاسبه می شود و شامل مراحل زیر می شود [۳]:

- ۱- تخمین مدت زمان حداکثر کیلومتر پیموده شده وسیله نقلیه
- ۲- طبقه بندی هر قسمت جاده به یکی از ۵ سطح تراکم، همانطور که در ذیل خلاصه شده است.
- ۳- محاسبه سفر روزانه خودرو مبتنی بر تفاوت بین سرعت میانگین عبور و مرور و سرعتهای جریان آزاد در هر قسمت از جاده و زمان مایل پیموده شده خودرو در آن قسمت.
- ۴- محاسبه میانگین سرعت - مسافر، برای هر قسمت از جاده

مبتنی بر اشغال خودرو

این اطلاعات برای محاسبه شاخص نرخ سفر (TRI) و نسبت زمان اوج (پیک) به زمان سفر در جریان آزاد که مشخص کننده زمان اضافی مورد نیاز برای سفر در طول مدت حداکثر است استفاده می شود. یک TRI معادل ۱/۳ به طور مثال مبین یک سفر غیر اوج است که ۲۰ دقیقه در شرایط بدون تراکم و ۲۶ دقیقه در شرایط اوج تراکم ترافیک طول می کشد. این به منظور محاسبه معرفهای هزینه تراکم ترافیکی مثل ساعت های سالانه تأخیر و بخش (درصد) سفر در جاده های دارای تراکم ترافیکی مورد استفاده قرار می گیرد.

این روش سرعت های سفر در شرایط جریان آزاد را به عنوان مرجع به کار می برد (به این دلیل که فهم و محاسبه آن راحت است) هر چند معرف اهداف واقعی سیستم های حمل و نقل شهری نیست. این موضوع شبیه به توسعه یک رستوران برای جای دادن حداکثر تعداد مشتریان است که یک غذای رایگان را استفاده می کنند. این روش هزینه های تراکم را در مقایسه با آنچه از نظر اقتصادی بهینه محسوب می گردد. بیشتر تخمین می زند همانطور که توسط یک اقتصاددان متخصص حمل و نقل شرح داده شده است:

جدول شماره ۵ شاخص های مختلفی که به منظور کمی کردن و پولی کردن هزینه های تراکم ترافیکی مورد استفاده قرار می گیرند را خلاصه کرده است و مشخص می کند که آیا اینها دلالت به کل تأثیرات دارند یا صرفاً تأثیرات عبور و مرور خودروها را نشان می دهند. جدول شماره ۴ شاخص های مختلف هزینه تراکم ترافیکی را خلاصه می کند. بعضی صرفاً تأثیرات وارده بر عبور و مرور خودروها را لحاظ می کنند و از منافع ناشی از گرایش به روشهای جایگزین یا کاهش در فواصل سفر چشم پوشی می کنند.

بعضی شاخص های تراکم ترافیکی مانند سطح خدمت جاده و شاخص زمان سفر تنها تأخیرهای رانندگان را محاسبه می کنند. اگر مقدار کل رانندگی در جاده های بدون تراکم ترافیکی افزایش پیدا

است بیشتر سطح خدمت E یا F را تجربه کنند که معرف مشکلات شدید تراکم ترافیکی است. ساکنین این مناطق هزینه های تراکم ترافیک کمتری به ازاء هر نفر را تحمل می کنند به این دلیل که گزینه های سفر بهتری و مسافت های کمتری را تجربه می کنند. به طرز مشابهی راهبردهایی همچون اولویت به خودروهای چندسرنشین (مثل مسیرهای ویژه حمل و نقل عمومی و همپیمایی)

کند، درصد زمان سفر واقعاً کم می شود. به علت پراکندگی و گسترش این شاخص ها هزینه های تراکم ترافیکی را برای مسافرینی که به سایر روشهای جایگزین حمل و نقل رو می آورند در نظر نمی گیرند. مثلاً رو آوردن از رانندگی شخصی به حمل و نقل عمومی، کاربرد دورکاری یا الگوهای دسترس تر کاربری زمین می تواند هزینه های کل تراکم ترافیک به ازاء هر نفر را کاهش دهد به این دلیل

جدول ۴- دسته بندی های تراکم راه (۲)

آزاد	متوسط	سنگین	شدید	حد نهایی	
					بزرگراه
کمتر از ۱۵۰۰۰	۱۵۰۰۱-۱۷۵۰۰	۱۷۵۰۱-۲۰۰۰۰	۲۰۰۰۱-۲۵۰۰۰	بیش از ۲۵۰۰۰	متوسط ترافیک روزانه در هر خط
۶۰	۴۵	۳۸	۳۵	۳۲	متوسط سرعت وسایط نقلیه (مایل بر ساعت)
					راه شریانی
کمتر از ۵۵۰۰	۵۰۰۱-۷۰۰۰	۷۰۰۱-۸۵۰۰	۸۵۰۱-۱۰۰۰۰	بیش از ۱۰۰۰۰	متوسط ترافیک روزانه در هر خط
۳۵	۳۰	۲۷	۲۳	۲۱	متوسط سرعت وسایط نقلیه (مایل بر ساعت)

و تقاضای حمل و نقل می تواند موجب کاهش تراکم ترافیک شود. بعضی راهبردهای کاهش تراکم ترافیکی مثل اولویت عبور به خودروهای چند سرنشین و توسعه سیستم های حمل و نقل عمومی بیشترین کارایی خود را تحت شرایط تراکم ترافیکی نشان می دهند. چنین راهبردهایی، تراکم ترافیکی را از بین نمی برند چرا که تأخیرات عبور و مرور خودروها چنین گزینه هایی را جذاب می کنند و موجب کاهش قابل توجه تأخیرها هم برای مردمی که شیوه حمل و نقل خود را عوض کرده اند و هم برای آنان که کماکان رانندگی

که مردم کمتر رانندگی می کنند هر چند شدت تأخیرات ناشی از تراکم ترافیکی خودروها را کاهش نمی دهد. شاخص هایی که بیشتر معرف تأخیرات به ازاء نفر هستند تا به ازاء خودرو برای ارزیابی هزینه های کل تراکم ترافیک مناسبتر هستند.

به هر حال تراکم موجب افزایش دسترسی کاربری زمین و تنوع حمل و نقل و خود این عوامل منتج به فواصل سفر کوتاهتر و رویکرد به سایر روشهای جایگزین مثل پیاده روی و حمل و نقل عمومی می شوند. با وجود اینکه خیابانهای مناطق شهری با تراکم بالا ممکن

آیا شاخص کاملی است؟	شرح	شاخص
خیر	تراکم تأخیرات ناشی از تراکم در یک جاده مشخص یا یک تقاطع طبقه بندی شده از سطح A (بدون تراکم ترافیکی) تا F (دارای بیشترین تراکم)	سطح خدمت جاده (LOS)
خیر	نسبت زمان اوج به زمانهای سفر جریان آزاد، با در نظر گرفتن تأخیرات تکراری و اتفاقی (تأخیرات معمول ناشی از تراکم)	نرخ زمان سفر
خیر	نسبت زمان اوج به زمانهای سفر جریان آزاد، با در نظر گرفتن تأخیرات تکراری و اتفاقی (مثلاً تصادف ترافیکی)	شاخص زمان سفر
خیر	بخشی از سفر شخصی یا سفر خودرو که در زمان اوج دارای تراکم ترافیکی است.	درصد زمان روز در تراکم
خیر	بخشی از سفر شخصی یا سفر خودرو که در زمان اوج تحت شرایط دارای تراکم رخ می دهد.	طول راههای مترکم بر حسب زمان
خیر	تخمین مدت زمان احتمالی که شرایط "ساعت شلوغی" تراکم ترافیکی طول خواهد کشید.	زمان تراکم ترافیکی
خیر	تعداد مایلهایی که در ساعت شلوغی دچار تراکم هستند	طول خطوط دارای تراکم بر حسب مایل
خیر برای خودرو، بله برای افراد	ساعات اضافی زمان سفر به علت تراکم ترافیکی	ساعات سالانه تأخیر
بله	ساعات اضافی زمان سفر تقسیم بر جمعیت منطقه	تأخیر سالانه به ازاء هر نفر
بله	ساعات اضافی زمان سفر تقسیم بر تعداد کاربران جاده در زمان اوج	تأخیر سالانه به ازاء هر کاربر جاده
بله	مجموع مصرف سوخت اضافی به علت تراکم ترافیکی	مصرف سوخت اضافی
بله	مصرف سوخت اضافی تقسیم بر جمعیت منطقه	سوخت به ازاء هر نفر
بله	ساعاتی مازاد زمان سفر فریدر ارزش زمان به اضافه هزینه های مازاد سوخت این ارزش پولی است.	هزینه های سالانه تراکم
بله	هزینه های مازاد زمان سفر تقسیم بر جمعیت منطقه	هزینه تراکم ترافیکی
بله	سرعت های میانگین خودرو در زمان اوج	میانگین سرعت عبور و مرور
بله	میانگین زمان سفر حومه به شهر	میانگین زمان سفر
بله	میانگین زمان کل اختصاص داده شده به سفر	میانگین زمان سفر به ازاء هر سفر

نوع وسیله نقلیه	اوج ترافیک شهری	غیر اوج ترافیک شهری	بین شهری	میانگین
ماشین معمولی	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ماشین جمع و جور	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ماشین الکتریکی	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
ون / کامیون سبک	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
مسافر همیما	صفر	صفر	صفر	صفر
اتوبوس دیزلی	۰/۳۴۰	۰/۰۴۰	صفر	۰/۰۸۴
اتوبوس برقی / واگن برقی	۰/۳۴۰	۰/۰۴۰	صفر	۰/۰۸۴
موتورسیکلت	۰/۱۷۰	۰/۰۲۰	صفر	۰/۰۴۲
دوچرخه	۰/۰۰۹	۰/۰۰۱	صفر	۰/۰۰۲
پایاده	۰/۰۰۳	۰/۰۰۱	صفر	۰/۰۰۱
دورکاری	صفر	صفر	صفر	صفر

می کنند، می شوند.

مثلاً ممکن است وضعیت یک جاده از سطح خدمت E به D افزایش پیدا کند که توسعه قابل توجهی است اما به خودی خود هرگز نمی تواند به سطح خدمت B ارتقاء پیدا کند. به عنوان نتیجه ارزش هزینه سطوح بالای تراکم ترافیکی تأثیر بزرگی بر ارزیابی آنان دارد. تراکم های بسیار شدید ترافیکی هزینه های زمان سفر بالایی تحمیل می کنند (به فصل زمان سفر رجوع کنید). که توجیه پذیری چنین راهبردهایی را افزایش می دهد.

گسترش خدمات حمل و نقل عمومی مثل سامانه های حمل و نقل ریلی، یک مسیر ویژه اتوبوس یا امکانات خطوط خودروهای چند سرنشین تأمین کننده گاهشهای ناچیز کوتاه مدتی در تراکم ترافیکی هستند اما منافع کاهش تراکم حمل و نقل بصورت اضافه رشد

می کند چنانکه تأخیرات در بزرگراههای موازی گزینه های جایگزین قابل قبولی (جذابی) ایجاد می کند گرچه تراکم ترافیکی ادامه پیدا می کند اما هرگز به اندازه آنچه در غیر اینصورت رخ می دهد، بد نمی شود. به عنوان نتیجه تحلیل های کوتاه مدت تر منافع کاهش تراکم ترافیکی تمایل به افزایش ظرفیت جاده دارد در حالی که تحلیل های بلندمدت تر بیشتر موجب توسعه خدمات حمل و نقل عمومی خطوط خودروهای چندسرنشین می شوند.

اضافه کردن خطوط عبوری موجب افزایش تراکم ترافیکی در طول مدت ساخت و کاهش بعد از تکمیل می شود اما عبور و مرور تولید شده قسمت عمده ظرفیت اضافه شده را پر می کند و نتیجتاً منافع بلندمدت کاهش تراکم ترافیکی را کاهش می دهد. خطوط حمل و نقل عمومی بدون تداخل با جریان ترافیک کاهش

افزایش تقویت بنیه اقتصادی مهمتر می شود.

نتیجه

تراکم ترافیکی یک هزینه قابل توجه و یک اثر خارجی از نظر کارایی اقتصادی و تا حدی از نظر عدالت اجتماعی است (بنا به درجه تغییرات در تراکم ترافیکی تحمیل شده به ازاء هر مایل مسافر توسط روشهای مختلف) و برای کاربران فردوی خودرو یک اثر خارجی محسوب می گردد. اما برای کاربران جاده به عنوان یک گروه داخلی لحاظ می گردد. بعنوان نتیجه مناسب نیست اگر هزینه های تراکم ترافیکی و کاربران در زمان محاسبه هزینه های کل به هم اضافه شوند.

به منظور پرهیز از محاسبه مجدد هزینه های تراکم وقتی تمام هزینه های دیگر جمع شد این هزینه خالص محاسبه می شود.

تخمینهای هزینه های مجموع تراکم ترافیکی ایالات متحده ۲۳ تا ۱۵۰ میلیارد دلار قرار می گیرد. با فرض اینکه ۲۰٪ کل رانندگی و ۸۰٪ هزینه های تراکم ترافیکی در شرایط اوج شهری رخ می دهند و ۲۳۰۰ میلیارد مایل رانندگی در سال صورت می گیرد هزینه میانگین نزدیک ۱۷ سنت به ازاء هر مایل در شرایط اوج شهری است. رانندگی در شرایط غیر اوج شهری نماینده ۴۰٪ کل رانندگی است و تخمین زده می شود که ۲۰٪ هزینه تراکم ترافیکی را شامل شود. رانندگی خارج از شهر به عنوان عاملی که هزینه تراکم ترافیک قابل توجهی ایجاد می کند در نظر گرفته نمی شود. [۲، ۴]

تراکم ترافیکی نسبتاً ملایمی در کوتاه مدت ایجاد می کند اما منافع ناشی از آن در طول زمان زیاد می شود به این دلیل که برای مسافرین زمان اوج، خدمات حمل و نقل عمومی به تدریج جالب و قابل توجه بهم شود. هزینه های تراکم ترافیکی با تقویت بنیه اقتصادی افزایش پیدا می کند

مشکلات تراکم ترافیکی با تقویت بنیه اقتصادی افزایش پیدا می کند به این دلیل که مصرف کنندگان تعداد بیشتری خودرو می خرند که خود موجب افزایش قابل توجه فضای مورد نیاز برای سفر می شود (یک سفر خودرو عموماً فضای بیشتری نسبت به همان سفر ولی با پیاده روی یا دوچرخه سواری نیاز دارد). با وجود اینکه افزایش ثروت موجب افزایش امکانات سرمایه گذاری در ساخت و ساز می شود اما تأمین زمین مورد نیاز افزایش پیدا نمی کند. امکانات پارکینگ و جاده برای زمین مورد نیاز در رقابت قرار می گیرند، بنا بر این هزینه های زمین تبدیل به قسمت عمده هزینه های پروژه و یک عامل محدود کننده در توسعه ظرفیت جاده و پارکینگ می شود. با وجود اینکه به نظر می رسد با پراکندگی بتوان بر این مشکل غلبه کرد (به کمک انتقال سفر به حاشیه شهر، جایی که هزینه های زمین کمتر است) افزایش توسعه گسترده (پخش شده) به ازاء هر سفر - کیلومتر- و سلیه نقلیه، نیازمند فضای بیشتری از مسیر و فضای پارکینگ به ازاء هر سفر است بنابراین هزینه های زمین همچنان بعنوان محدودیت اصلی باقی می ماند. در نتیجه هزینه های تراکم افزایش پیدا می کند و نیاز به روشهای جایگزین و مدیریت تقاضا با

مراجع و منابع

3-Miller and Li, An Investigation of the costs of Roadway Traffic Congestion, California PATH, UCB, Berkeley, 2001

4-Brian D Taylor, Rethinking Traffic Congestion, Access, Number 21, University of California Transportation Center, 2002

1-Homburger, Kell and Perkins, Fundamentals of Traffic Engineering, 13 th Edition, Institute of Transportation Studies, UBC, Berkeley, 1992

2-Elizabeth Deakin and Greig Harvey, The step Analyzing Package, USEPA Report#231-98-006,2002

درس پنجم: اقتصاد نفتی ایران سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۶

بحران مصرف انرژی در کشوری که از غنی‌ترین ذخایر طبیعی برخوردار است، پیش از آن که مایه دلگرمی باشد، موجبات نگرانی را در کشور فراهم نموده است. امسال تنها وزارت نفت نیست که با مسئله بخرنج تأمین بنزین روبروست بلکه گزارشات وزارت نیرو نیز حاکی است که روند مصرف برق به مرز هشدار رسیده است. حال در شرایطی که مصرف انرژی به خصوص سوخت در کشور به مرز بحران رسیده است، چه باید کرد، آیا می‌توان یک شبه الگوی مصرف را در میان مردمی که به مصرف انرژی ارزان عادت کرده‌اند، عوض کرد، و از همه مهمتر این که آیا برای کاهش مصرف سوخت تدابیری اندیشیده شده که اجرایی باشد. هر سال، یارانه‌های سوخت، بخش عمده‌ای از هزینه‌های دولت را در برمی‌گیرد و به تبع آن با افزایش قیمت نفت در سال‌های اخیر، بار سنگین یارانه‌های سوخت بیش از پیش افزایش یافته است. به طوری که می‌توان گفت ایران بالاترین میزان یارانه را در سطح منطقه به خود اختصاص داده است. حال در این شرایط که میزان مصرف سوخت در کشور به مرز بحران رسیده است، چه باید کرد؟ پیشنهادی که بسیاری از تصمیم‌گیرندگان و صاحب‌منصبان در این زمینه ارائه می‌کنند، افزایش قیمت حامل‌های سوخت، همزمان با ارتقاء شاخص‌ها و وزیر ساخت‌ها می‌باشد. با توجه به این که مصرف فرآورده‌های نفتی به خصوص بنزین در سال گذشته به اوج خود رسیده است و گزارشات نیز حاکی از مصرف تقریبی ۷۵ میلیون لیتر در روز بود و دولت نیز در سال

های گذشته میلیاردها دلار از محل بودجه عمومی کشور را صرف یارانه واردات بنزین می‌نمود، بنابراین در جهت کاهش مصرف سوخت و استفاده بهینه از فرآورده‌های نفتی، دولت در بودجه سال ۸۵، تبصره خاصی را در چارچوب ارائه راهکارهای ویژه در جهت تحقق اهداف برنامه چهارم توسعه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی و همچنین نیل به اهداف منظور شده در چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور منظور نمود. با عنایت به موضوعات فوق بود که دولت در سال گذشته جهت برطرف کردن معضل مصرف بالای سوخت در کشور به پیشنهاداتی به صورت توسعه حمل و نقل عمومی، بهبود کیفیت ساخت خودروها، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، بهبود وضعیت ترافیک شهرها، گازسوز نمودن بخشی از خودروها به خصوص خودروهای عمومی در قالب بودجه سال ۸۵ پرداخت.

پس تصویب این قانون در مجلس، نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی شهری، مدیریت مصرف سوخت، مدیریت تقاضا و اصلاح ساختار، بهبود عبور و مرور شهری و دیگر مواردی که به نوعی با موضوع حمل و نقل و ترافیک شهری و مصرف سوخت در ارتباط می‌باشند، در دستور کار دولت قرار گرفته و در همین راستا و مطابق بند (و) بخش شش این قانون، آیین‌نامه اجرایی آن توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و وزارتخانه‌های کشور، صنایع و معادن، نفت و سازمان حفاظت محیط زیست تهیه و در تاریخ ۸۵/۲/۱۰ توسط معاون اول رئیس‌جمهوری ابلاغ شد. مطابق این آیین‌نامه ۶ هزار و پانصد دستگاه اتوبوس شهری توسط وزارت کشور تهیه و در اختیار شهرداری‌ها قرار خواهد گرفت.

در همین راستا بنا به ماده پنجم همین دستورالعمل حداکثر تا هشت درصد واحد از سود تسهیلات بانکی برای خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودرو شخصی و عمومی فرسوده از چرخه حمل و نقل شهری توسط وزارت کشور پرداخت خواهد شد. در همین دستورالعمل نیز اشاره شده است که وزارت صنایع و معادن نیز در چارچوب مفاد اشاره شده، موظف به انجام هماهنگی های لازم با شرکت های خودروساز در خصوص تولید خودروهایی با موتور پایه گاز سوز و دوگانه سوز می باشد. وزارت نفت نیز موظف است که تسهیلات و هماهنگی های لازم را در جهت تبدیل خودروهای بنزینی به گازسوز و همچنین توسعه عرضه گاز طبیعی در شهرها فراهم آورد. همچنین سازمان حفاظت محیط زیست نیز موظف است تا سیاست ها و کلیه تدابیر لازم را به منظور کاهش آلودگی هوا و رعایت استانداردهای زیست محیطی، در شهرهای آلوده کشور اجرا نماید.

در بخش دیگری از این دستورالعمل نیز موضوع بهبود عبور و مرور در شهرها مورد تأکید قرار گرفته و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف گردیده است تا اعتبار مورد نیاز جهت اجرایی و عملیاتی نمودن طرح های معرفی شده از سوی استان ها را تأمین کند. همچنین شورای عالی ترافیک وزارت کشور نیز مکلف به انجام هماهنگی های لازم با ارگان ها و سازمان های ذی ربط جهت ارتقاء فرهنگ ترافیک گردیده است. وزارت مسکن و شهرسازی نیز می بایست تدابیری اتخاذ نماید تا در هنگام تهیه طرح های شهرسازی (اعم از جامع و تفصیلی و جز اینها) مباحث حمل و نقل و ترافیک شهری در اولویت قرار گیرد.

همچنین وزارت ارتباطات و فن آوری های اطلاعات نیز موظف است در راستای کاهش سفرهای شهری با همکاری کلیه دستگاه های اجرایی نسبت به عرضه خدمات الکترونیکی جهت کاستن از مراجعات مردم اقدام نماید. در انتها نیز به استناد اصل ۱۲۷ از قانون اساسی و در اجرای هر چه بهتر شدن مفاد این تبصره و نظارت بر حسن اجرای این تبصره، نمایندگان ویژه ای توسط ریاست محترم جمهور معرفی و

پنج کار گروه جهت تحقق اهداف منظور شده و همچنین تهیه دستورالعمل های اجرایی اقدام نمودند.

در همین راستا تاکنون مفاد ذیل در خصوص اجرایی نمودن موارد فوق توسط دستگاه های اجرایی تهیه و به هیئت نمایندگان ویژه ارائه شده اند.

- دستورالعمل اجرایی ماده ۵ آیین نامه اجرایی که توسط مجری طرح تعویض خودروهای فرسوده کشور تهیه و به کمیته ویژه ارسال شده است.

- دستورالعمل اجرایی اصلاح ساختار سامانه های حمل و نقل عمومی و ساماندهی درون شهری که توسط وزارت کشور تهیه و به هیئت ویژه اعلام شده است و این کمیته نیز دستورالعمل مذکور را جهت اجرا به وزارتخانه های کشور و بازرگانی ابلاغ نموده است.

- دستورالعمل واگذاری اتوبوس و مینی بوس به بخش خصوصی که توسط وزارت کشور تهیه و به هیئت ویژه ارسال شده است.

- تهیه دستورالعمل نحوه شناسایی خودروهای مسافر کش که توسط سازمان شهرداری ها تهیه و در آستانه ابلاغ توسط وزیر محترم کشور می باشد.

- تهیه دستورالعمل نحوه انجام معاینه فنی خودروهای گازسوز و اصلاح سند این خودروها، که توسط سازمان بهینه سازی مصرف سوخت با همکاری سازمان شهرداری ها تهیه و به کمیته ویژه اعلام شده است.

بنابر این و با عنایت به موضوعات فوق، می توان گفت که امسال نقطه عطفی در تغییر نظام حمل و نقل شهری به خصوص مبحث حمل و نقل عمومی یا محوریت کاستن از میزان مصرف سوخت در کشور می باشد که امید است با تلاش دست اندر کاران و متولیان این مسئله بتواند راهگشای معضل ترافیک به ویژه کاهش میزان مصرف سوخت باشد.

توسعه ناوگان شهری

در خصوص توزیع اتوبوس‌های مربوط به تبصره ۱۳ بین شهرداری‌های کشور گفت: "در هشت ماه گذشته یک هزار و ۵۹۷ دستگاه اتوبوس تحویل شهرداری‌ها شده و یک هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس دیگر نیز در اختیار شهرداری‌ها گذاشته می‌شود."

وی همچنین ضمن اشاره به تولید گسترده اتوبوس از سوی کارخانه‌های داخلی اظهار داشت: "به منظور اینکه بتوانیم تا پایان سال به تعهداتمان در زمینه تبصره ۱۳، از جمله توزیع ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس عمل نماییم، مجوز خرید وسایل نقلیه عمومی از جمله اتوبوس از کشورهای خارجی را اخذ نموده‌ایم و با توجه به سهمیه‌بندی احتمالی سوخت از هر امکانی برای بسترسازی و توسعه حمل و نقل عمومی استفاده می‌نماییم."

هاشمی در ادامه در زمینه جایگزینی خودروهای فرسوده گفت: "طبق برنامه تا پایان سال می‌بایستی ۲۵۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج و خودروهای جدید جایگزین آنها شود."

وی در ادامه در خصوص نوسازی ناوگان تاکسیرانی گفت: "تاکنون ۲۲ هزار نفر برای تعویض تاکسی‌های فرسوده ثبت نام نموده‌اند که از این تعداد ۱۹ هزار نفر به بانک معرفی، ۱۵۰۰ دستگاه تاکسی جدید تحویل متقاضیان شده و ۲۷۰۰ دستگاه



تا پایان سال ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس، ۱۵ هزار دستگاه ون، ۱۲ هزار دستگاه مینی بوس و ۳۰ هزار دستگاه تاکسی به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری کشور افزوده می‌شود. رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور با اعلام این خبر گفت: "مطابق تبصره ۱۳ عملیات اجرایی خطوط مترو در شهرهایی که دارای طرح مصوب هستند آغاز می‌شود و عملیات تکمیل خطوط نیمه تمام هم پیگیری خواهد شد." رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ادامه

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه و در پاسخ به پرسشی در زمینه تأمین فاینانس طرح های عمرانی گفت: "هیچ مشکلی برای اخذ فاینانس طرح های عمرانی کشور از سوی کشورهایی که آماده سرمایه گذاری در این زمینه هستند، وجود ندارد."

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور همچنین درخصوص تأمین فاینانس مربوط به طرح های حمل و نقل ریلی تهران گفت: "فاینانس مربوط به متروی تهران در دوره مدیریت قبلی شهرداری تهران درخواست شد و به تصویب رسید ولی درخصوص عدم توفیق اخذ فاینانس باید مسئولان شهرداری پاسخگو باشند، زیرا به نظر می رسد که تاکنون اقدامی جدی در زمینه اخذ آن صورت نگرفته است."

هاشمی افزود: "با وجود مسایل و مشکلات مطرح در این مورد، وزارت کشور موضوع را پیگیری نمود و اعلام آمادگی نمود که چنانچه امکان جذب این فاینانس برای شهرداری تهران وجود ندارد فاینانسورهایی را به آنها معرفی نماید."

وی در ادامه با اعلام این مطلب که در سال جاری بیش از ۱۰ میلیارد دلار فاینانس برای اجرای طرح های عمرانی با کشورهای خارجی بسته شده، اظهار داشت: "مصوبه استفاده خطوط ۳ و ۴ مترو تهران از اعتبارات فاینانس از شورای اقتصاد اخذ و به شهرداری تهران هم ابلاغ شده است."

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در ادامه نشست خبری خود در پاسخ به پرسشی در زمینه راه اندازی منوریل در تهران با تأکید بر اینکه گسترش حمل و نقل ریلی از اولویت های وزارت کشور است، گفت: "سعی می کنیم تا به صورت موازی از سایر امکانات حمل و نقل همگانی از جمله تاکسی، اتوبوس و منوریل برای تقویت مترو استفاده نماییم."

وی تصریح کرد: "منوریل با توجه به سرعت بالایی که دارد از



تاکسی هم آماده تحویل است."

رئیس شورای عالی ترافیک شهری کشور در ادامه در زمینه دوگانه سوز نمودن خودروها که از دیگر اقدامات مربوط به تبصره ۱۳ است، گفت: "تا پایان سال می بایستی ۴۰۰ هزار خودرو در کشور دوگانه سوز شود که ۲۸۰ هزار دستگاه آن از تولیدات جدیدی است که از سوی کارخانه های داخلی تولید می شود و از ابتدا دوگانه سوز هستند."

هاشمی افزود: "تاکنون ۳۸ هزار و ۵۳۶ دستگاه خودرو توسط کارخانه های داخلی تولید خودرو و به صورت دوگانه سوز تولید شده و ۴۶ هزار و ۸۰۹ دستگاه خودرو هم توسط کارگاه های مربوطه دوگانه سوز شده اند."

وی همچنین در زمینه احداث جایگاه های سوخت گاز در کشور اظهار داشت: "تاکنون ۴۰۱ جایگاه در کشور راه اندازی شده و ۳۶۰ جایگاه هم در حال ساخت است."

هزینه کمتری نسبت به مترو برخوردار است.*

هاشمی همچنین با اشاره به پیش بینی اضافه شدن ۴ خط قطار هوایی به سیستم حمل و نقل ریلی تهران گفت: "هدف این است که مترو و منوریل همدیگر را تکمیل نمایند."

وی همچنین در خصوص تأمین واگن های مترو تهران، تأکید کرد: "علاوه بر پیش بینی هایی که در دوره های پیشین شهرداری انجام شده، آماده ارائه هرگونه اقدامی هستیم."

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور همچنین در پاسخ به سؤالی در خصوص دلایل عدم تحقق مدیریت واحد ترافیک در شهر تهران گفت: "مدیریت قبلی شهرداری به مسئولان وزارت کشور اعلام کرده بود که حاضر است مسئولیت مدیریت ترافیک شهر را بر عهده بگیرد اما این پیشنهاد به دلیل تغییر دولت و مدیریت ها مسکوت ماند. بعد از روی کار آمدن دولت این پیشنهاد از سوی وزارت کشور به شهرداری تهران داده شد و از آنان خواسته شد که پیشنهادهای خود را در این زمینه ارائه کنند اما تا به امروز در این رابطه پیشنهادی از سوی شهرداری تهران دریافت نشده است." وی همچنین با اشاره به اینکه براساس مصوبه مجلس مسئولیت

ترافیک تهران بر عهده شهردار تهران است و سایر مراجع همچون نیروی انتظامی موظف به هماهنگی با شهرداری تهران هستند، اظهار داشت: "آمادگی داریم تا با توجه به نیازهای مدیریت شهری در صورت لزوم اختیارات بیشتری به آنان واگذار کنیم ضمن آن که شهردار تهران رئیس شورای ترافیک شهر تهران است و اگر ابهام قانونی در خصوص وظایف دستگاه ها وجود دارد بهتر است پیشنهاد خود را برای اصلاح آنها ارائه کند اما به نظر می رسد که شهرداری تهران از پیشنهاد قبلی شهرداری انصراف داده است."

هاشمی همچنین در بخش دیگری از نشست خبری خود و در پاسخ به پرسشی در زمینه بودجه عمرانی کشور گفت: "در مجموع ۲۸ درصد از بودجه عمومی کشور، مربوط به فعالیت های عمرانی است که این اعتبار در ۶۲ هزار و ۱۹۰ پروژه استانی و ۲۰ هزار پروژه ملی استانی هزینه می شود."

وی افزود: "از ۱۵ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان اعتبارات عمرانی، ۷۷ درصد اعتبارات عمرانی ملی و ۲۳ درصد اعتبارات استانی است که اعتبارات استانی را استانداری ها مدیریت و اجرا می نمایند و اعتبارات ملی از سوی وزارتخانه هایی که مدیریت طرح ها را در اختیار دارند، به صورت مستقیم هزینه می شود."

وی با اشاره به اینکه ۷۸ درصد اعتبارات سال جاری تخصیص یافته و جذب شده است، گفت: "البته جذب اعتبارات بیش از این ارقام بوده، اما به دلیل این که در بسیاری از طرح ها، هنوز صورت وضعیت ها رسیدگی نشده، تاکنون ۵۶ درصد اسناد دریافت شده، اما قطعاً بیش از ۷۸ درصد در این زمینه هزینه شده است."

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور همچنین با اشاره به اینکه ۲۱ هزار و ۶۱۱ پروژه استانی جدید و مربوط به سال ۸۵ است، تصریح کرد: "براساس یکی از مصوبات همایش اخیر استاند-اران و معاونان عمرانی استانداری ها مقرر شد تمامی طرح های عمرانی نیمه تمام کشور حداکثر تا پایان سال ۸۶ به اتمام برسد."



برگزاری نخستین همایش حمل و نقل عمومی



اولین همایش حمل و نقل عمومی به منظور ساماندهی عبور و مرور، ترویج استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، کاهش انواع سفرهای شخصی و جاده‌ای و اتخاذ سازوکارهای مختلف کوتاه مدت و میان مدت با مشارکت دو وزارتخانه کشور و راه و ترابری و سازمان‌های پشتیبان حمل و نقل شهری و جاده‌ای یعنی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، و راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در ۲۶ آذرماه برگزار شد.

در اولین همایش حمل و نقل عمومی که رئیس‌جمهور، تنی چند از وزراء، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و معاونین امور عمرانی استانداری‌ها، شهرداران شهرهای بالای یکصد هزار نفر جمعیت، و مدیران کل ادارت کل راه و ترابری و جمعی از کارشناسان و متخصصان حضور داشتند موضوعات روز حمل و نقل و راه‌های ارتقا ایمنی تردد با سیستم‌های مختلف حمل و نقلی، جایگاه سیستم‌های ریلی حمل و نقل کالا و مسافر در کشور به ویژه منوریل و محاسن و معایب آن مطرح شد تا مدیریت حمل و نقل عمومی بتواند اقدام به شناسایی راه‌های برون رفت از وضعیت فعلی در حمل و نقل را بنماید.

در این همایش پیش از سخنان رئیس‌جمهور، سید مهدی هاشمی، معاون امور عمرانی وزیر کشور ضمن خیرمقدم به حضار و تبریک ۲۶ آذرماه روز حمل و نقل، به افزایش شهرنشینی و رشد جمعیت شهری کشور و به تبع آن افزایش حمل و نقل در شهرها اشاره کرد و برطرف نمودن مشکلات

حمل و نقل در شهرها را از اولویت‌های کاری عمده دولت برشمرد.

دبیر نخستین همایش حمل و نقل عمومی در ادامه ابراز امیدواری کرد که برگزاری این همایش آغازگر فعالیت‌های علمی، پژوهشی برای حل موانع و مشکلات فراروی عرصه حمل و نقل در کشور باشد.

دکتر محمود احمدی‌نژاد نخستین سخنران اولین همایش حمل و نقل عمومی بودند. رئیس‌جمهور با اشاره به اینکه گسترش شبکه‌های گوناگون حمل و نقل نیازمند توسعه حمل و نقل است خاطر نشان کرد: 'در تهران سرانه جابه‌جایی روزانه از ۱۲ سال قبل بیش از ۵۰ درصد رشد داشته است. علی‌رغم آنکه انواع وسایل و شبکه‌های ارتباطی وجود دارد اما افزایش جمعیت به افزایش سرانه جابه‌جایی منجر شده است.'

احمدی‌نژاد جابه‌جایی در یک فضای کاملاً شخصی و آسوده را بهترین حالت برای افراد دانست و تصریح کرد: 'چنین جابه‌جایی با موانعی چون

از دحام، راهبندان، آلودگی محیطی و اتلاف منابع ملی روبه‌روست، و باید به دنبال روش‌های دیگری بود.

رئیس جمهور حمل و نقل عمومی را بهترین پاسخ به نیازهای جابه‌جایی بیان کرد و گفت: "مصرف انرژی از طریق جابه‌جایی یا حمل و نقل عمومی به ازای یک سفر یک دهیم لیتر است، که این میزان از طریق جابه‌جایی با خودروی سواری یک لیتر می‌باشد یعنی ۱۰ برابر مصرف انرژی."

احمدی نژاد با اشاره به افزایش سالیانه بیش از ۱۲ هزار میلیارد تومان یارانه حمل و نقل خصوصی اظهار داشت: "روزانه ۷۲ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می‌شود که بیش از ۶۰ درصد آن در ۱۶ شهر بزرگ کشور استفاده می‌گردد در حالی که می‌توان ظرف ۴ الی ۵ سال، یارانه ۱۲ هزار میلیارد تومانی را صرفه‌جویی کرد و هزینه فایده آن را در آینده و در بهبود وضعیت زندگی مردم دید."

رئیس جمهور در این خصوص به تبصره ۱۳ قانون بودجه اشاره کرد و آن را تصمیمی بزرگ از سوی دولت و مجلس شورای اسلامی عنوان کرد و تصریح کرد: "تبصره ۱۳ قانون بودجه برنامه‌ای یک‌ساله است اما امروزه باید آن را به شکل لایحه ۵ ساله تدوین و به مجلس شورای اسلامی ارائه دهیم تا با توسعه حمل و نقل عمومی بتوانیم مصرف بنزین را به کمتر از ۲۵ درصد فعلی کاهش دهیم." احمدی نژاد استفاده از حمل و نقل عمومی را به صورت شبکه‌ای مکمل ضروری و نیازمند مطالعه عالمانه از سوی مدیریت شهری و وزارت کشور مطرح کرد و یادآور شد که توسعه سیستم حمل و نقل عمومی در کشور نیازمند هماهنگی و یکپارچگی در تصمیم، اجرا و عمل است.

رئیس جمهور با اشاره به اینکه گسترش شبکه ریلی در تهران نیاز اساسی این شهر به شمار می‌رود اجرای آن را مستلزم افزایش منابع مالی، تخریب بافت مسکونی و زمان دانست. به گفته وی رشد شهر و رشد تقاضای سفرهای درون شهری، عقب‌تر از حرکت ساخت و ساز خطوط شبکه ریلی است و لذا امکان سنجی قطار هوایی در تهران یک امکان بزرگ و اصلی به شمار می‌رود. احمدی نژاد یکی از سیاست‌های توسعه حمل و نقل عمومی را کاهش هزینه‌های جابه‌جایی از طریق وسایل عمومی دانست و گفت: "با ارزان کردن

هزینه‌های جابه‌جایی حمل و نقل عمومی ۸ دهیم لیتر سوخت صرفه‌جویی شده و فرصتی برای توسعه حمل و نقل خصوصی نخواهد ماند، اما اگر هزینه‌های حمل و نقل عمومی را گران کنیم، سودی نخواهیم برد. از این رو از وزارت کشور می‌خواهیم با ارائه طرحی، قیمت جابه‌جایی حمل و نقل عمومی را کاهش دهد چرا که این کاهش به نفع مصالح عمومی و کشور است."

محمد رحمتی وزیر راه و ترابری با اشاره به اینکه همایش توسعه حمل و نقل عمومی فرصت مناسبی است تا دستاوردهای این صنعت بازگو شود و برنامه‌های مورد نیاز برای توسعه حمل و نقل تبیین شود خاطر نشان کرد: "خوشبختانه پس از انقلاب زیرساخت‌های توسعه حمل و نقل کشور روند مطلوبی را نشان می‌دهد."

وزیر راه و ترابری در بیان توسعه ناوگان حمل و نقل کشور یادآور شد: با گذشت ۲۷ سال از انقلاب، و با تلاش متخصصان و مهندسان داخلی، طول آزادراه‌های کشور از ۸۰۰ هزار کیلومتر به ۱۰۰۰ کیلومتر، بزرگراه‌ها از ۵۰۰ کیلومتر به ۵ هزار کیلومتر، و طول راه‌های اصلی و فرعی ۲ برابر شده است به طوری که راه‌های اصلی از ۱۲ هزار کیلومتر به ۲۵ هزار کیلومتر و راه‌های فرعی از ۲۰ هزار کیلومتر به ۴۰ هزار کیلومتر رسیده است."

رحمتی در بیان دستاوردهای وزارتخانه راه و ترابری در چند سال اخیر ادامه داد: "راه‌های روستایی تا قبل از انقلاب به طول ۱۲ هزار کیلومتر آسفالت ریزی شده بود که این میزان به ۶۵ هزار کیلومتر پس از انقلاب افزایش یافته است، و لیکن طول راه آهن پس از انقلاب افزایشی نداشته است." وزیر راه و ترابری در خصوص پیشرفت توسعه حمل و نقل هوایی و دریایی نیز چنین گفت: "تعداد فرودگاه‌های کشور در ۲۷ سال اخیر، ۲ برابر شده و تعداد بارگیری از بنادر کشور نیز ۷ برابر توسعه، روزانه ۷۰ میلیون تن بار را جابه‌جا می‌کند."

وی افزایش جمعیت، افزایش خودروهای شخصی و سفرهای سیاحتی، تجارتی را بیانگر رشد و توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی کشور بیان کرد و گفت: "حمل و نقل و جابه‌جایی مسافر پس از انقلاب به بیش از ۱۰

برابر رسیده است.

رحمتی در ادامه به توان و تخصص مهندسان داخلی کشور اشاره کرد و گفت: «امروزه با بهره‌گیری و استفاده از توان متخصصان و پیمانکاران داخلی بهره‌گیری از مواد اولیه و مصالح ایرانی توانسته‌ایم ضمن جلوگیری از خروج ارز از کشور به توسعه اشتغال زایی کمک کرده و امروز شاهد اثرات سیاسی و امنیتی آن باشیم».

وزیر کشور: مدیریت شهری باید با بخش‌های مختلف اجرایی تبصره ۱۳ هماهنگ باشد و باید مدیران جدیدی که پس از انتخابات به شبکه مدیریت شهری اضافه می‌شوند را نیز به خوبی توجیه کنیم

وزیر راه آزادسازی بزرگراه‌ها و شریان‌های اصلی را چالش عمده صنعت حمل و نقل کشور دانسته و برای رفع مشکلات موجود پیشنهاد کرد: «با اهتمام به حل مشکل بیمه و تأمین بیمه رانندگان، حذف نقاط پرحادثه کشور، آسفالت راه‌های روستایی پرجمعیت در ۳ سال آخر برنامه چهارم توسعه، نوسازی ناوگان باری و جذب سرمایه‌های غیردولتی در توسعه حمل و نقل کشور مسائل اساسی است که به طور زودگذر به مشکلات موجود سیستم حمل و نقل کشور پاسخ خواهد داد».

همچنین مصطفی پورمحمدی وزیر کشور تبصره ۱۳ را از نقاط برجسته بودجه ۸۵ عنوان کرد و افزود: «این طرح به حق، گام بلند، هوشمندانه و دقیق در هدف بود که دولت انجام داد و مجلس شورای اسلامی نیز با کمترین تغییر در لایحه، با ما همکاری کرد».

پورمحمدی، گام دوم در جهت اجرای تبصره ۱۳ را تشکیل هیات ویژه منتخبین رئیس جمهوری اعلام کرد و گفت: «این هیات تشکیل شد تا تبصره را به صورت متمرکز و در مقام اجرایی به صورت هماهنگ و متمرکز پیش ببرد».

وزیر کشور گفت: «از خردادماه سال گذشته که هیات ویژه منتخبین رئیس

جمهور تشکیل شده است، جلسات منظم برگزار شده و طی این مدت، سه ماه وقت صرف ساماندهی قوانین و آیین‌نامه‌ها شده است. وی خاطر نشان کرد: «علی‌رغم کسری بودجه در مورد تبصره ۱۳، چشم‌انداز این مسیر برای ما روشن است و نقشه تعریف شده‌ای را برای مسیر خود داریم. همچنین کمیته‌ها و اعضای آن تعیین و نسبت به ابعاد مختلف کارشان مطلع هستند و پیگیری‌های امور اجرایی به طور جدی صورت می‌گیرد، هر چند که در مقام اجرا با سازمان‌های مختلف مشکلات زیادی داریم».

پورمحمدی خاطر نشان کرد: «مدیریت شهری باید با بخش‌های مختلف اجرایی تبصره ۱۳ هماهنگ باشد و باید مدیران جدیدی که پس از انتخابات به شبکه مدیریت شهری اضافه می‌شوند را نیز به خوبی توجیه کنیم».

وزیر کشور از پیشنهاد تبدیل تبصره ۱۳ به لایحه‌ای قانونی خبر داد و افزود: «امروز و همزمان با روز حمل و نقل عمومی، پیشنهاد تبدیل تبصره ۱۳ به یک برنامه پنج ساله به دولت ارایه می‌شود».

پورمحمدی همچنین در خصوص ساماندهی خودروهای حمل بار و مسافر غیررسمی گفت: «ساماندهی این بخش از حمل و نقل عمومی که قابل حذف نیست در دستور کار قرار گرفته و نرم‌افزار ساماندهی آنها تهیه شده و ظرف چند روز آینده شرایط معرفی این دسته از رانندگان اعلام خواهد شد».

در ادامه اولین همایش حمل و نقل عمومی سردار احمدی مقدم فرمانده نیروی انتظامی این همایش را گامی در حل مشکلات ترافیکی کشور عنوان کرد و با ارائه گزارشی از آمار تصادفات جاده‌ای و درون شهری گفت: «هرساله علی‌رغم تخصیص منابع مالی و انسانی، تصادفات جاده‌ای و درون شهری همچنان رو به افزایش است. آمارها نشان می‌دهد طی سال گذشته ۲۷ هزار و ۷۰۰ کشته در جاده‌ها و ۶۵۰ هزار تصادف درون شهری داشته‌ایم. این در حالی است که تلفات ناشی از حمل و نقل عمومی که ۴۰ درصد از سهم جابه‌جایی‌ها را دارد، تنها ۱۰ درصد کشته‌شدگان را شامل شده است».

فرمانده نیروی انتظامی، راهکارهای مورد نظر نیروی انتظامی را جهت بهبود سیستم و حمل عمومی و ترافیکی این گونه تشریح کرد: «با شفاف‌سازی هزینه‌های سوخت خودرویی شخصی می‌توان مانع از افزایش

نیروی انتظامی، شرایطی را پیش بینی کرده ایم که هیچ راه و بزرگراهی از نظارت پلیس خارج نباشد، همچنین در همه پاسگاه های کشور یک شعبه راهنمایی و رانندگی و با حضور یک مأمور لحاظ شده است تا این چنین نظارت پلیس در هر زمان اعمال شود.

احمدی مقدم، مشارکت عمومی را مهم ترین راه حل مشکلات ترافیکی کشور دانست و در به کارگیری پلیس افتخاری گفت: «پلیس افتخاری ظرفیتی است که در قانون نیروی انتظامی آمده و از سوی ستاد کل نیروهای مسلح ابلاغ شده است بنابراین استفاده از توان و پتانسیل های مردمی و دانش آموزان راهکاری دیگر در حل معضلات ترافیکی می باشد به ویژه آموزش مقررات ترافیکی به مردم و روستاییانی که هیچ گونه آشنایی با علائم راهنمایی و رانندگی ندارند، الزامی است».

در ادامه وزیر نفت در خصوص تکالیفی که به استناد تبصره ۱۳ قانون بودجه به این وزارتخانه محول شده است، اظهار داشت: «تبصره ۱۳ قانون بودجه وزارت نفت را موظف کرده تا برای بهبود سیستم حمل و نقل عمومی اقدام به تعیین جایگاه سوخت، صدور کارت هوشمند، تبدیل خودروهای بنزین سوز به خودروی دوگانه سوز و پرداخت مابه التفاوت خودروهای دوگانه سوز به کارخانه ها جهت ترغیب آنها به تولید کند».

کاظم وزیری همامانه ضمن ارائه گزارش از اقدامات این وزارتخانه، صدور کارت هوشمند را فرایندی پیچیده و نیازمند زمان دانست و افزود: «صدور کارت هوشمند برای ۷/۵ میلیون خودرو و ۷ میلیون موتورسیکلت کار پر حجم و سنگینی است با این وجود یک میلیون و ۶۰۰ هزار کارت برای خودروهای شخصی صادر و یک میلیون و ۳۰۰ هزار کارت نیز از طریق پست وارد کشور خواهد شد همچنین از ۷ میلیون کارت هوشمند موتورسیکلت ها ۱/۵ میلیون کارت تهیه شده است».

وزیر نفت، گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی، گازسوز و دوگانه سوز کردن خودروها، تبیین معیار و استانداردهای مصرف سوخت، اولویت دهی به حمل و نقل عمومی و ترخیص مراکز معاینه خودرو و اسقاط خودروهای فرسوده را از جمله سیاست های کلی بهبود حمل و نقل عمومی کشور

تردد خودروهای شخصی در سطح شهرها شد بالطبع تا زمانی که هزینه سوخت چنین سفرهایی ارزان تر از حمل و نقل عمومی باشد، مردم هزینه به صرفه تر را به حمل و نقل عمومی ترجیح خواهند داد».

احمدی مقدم، تشویق و تسهیل در سفرهای درون شهری، کاهش تقاضاهای سفر از طریق توزیع مراکز تفریحی، خدماتی در سطح شهر و کاهش مرکز پیرامونی شهرها را از دیگر راهکارهای پیشنهادی عنوان کرد و ادامه داد: «برای توسعه استفاده از حمل و نقل عمومی باید به زمان جابه جایی های آن سرعت بخشید، از طرفی با اعمال محدودیت تردد خودروهای تک سرشین، علاوه بر کاهش حجم ترافیک شهری به توسعه حمل و نقل عمومی کمک خواهیم کرد».

فرمانده نیروی انتظامی با اشاره به اینکه بحث تحقیقات کاربردی حلقه مفقوده ای در فرایند نظارت بر جاده ها و راه های کشور است خاطر نشان کرد: «باید سیستم کنترل و نظارتی پیش بینی شود که پلیس بلافاصله از زمان، مکان و منطقه تصادف مطلع شود، از این رو در اصلاح ساختار طرح تحول در



احمدی نژاد استفاده از حمل و نقل عمومی را به صورت شبکه‌ای مکمل ضروری و نیازمند مطالعه عالمانه از سوی مدیریت شهری و وزارت کشور مطرح کرد و یادآور شد که توسعه سیستم حمل و نقل عمومی در کشور نیازمند هماهنگی و یکپارچگی در تصمیم، اجرا و عمل است.

دانست.

همچنین حاج نصراللهی مدیر کل دفتر حمل و نقل وزارت کشور به تشریح برنامه‌ها و سیاست‌های دولت پرداخت و گفت: «در بحث سیاست‌گذاری و برنامه‌های راهبردی تبصره ۱۳ قانون بودجه، هیأتی متشکل از نمایندگان دولت برای پیگیری و تسریع امور تشکیل شده است. اهم وظایف نمایندگان ویژه رئیس جمهور، هماهنگ‌سازی دستگاه‌های مرتبط، بررسی تصمیم‌گیری در خصوص دستورالعمل‌های تبصره ۱۳ قانون بودجه، تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه‌های مجری، نظارت بر عملکرد دستگاه‌های اجرایی و حسن اجرای تبصره، تعیین مجری طرح و تصمیم‌گیری در خصوص وظایف و اختیارات کلیه دستگاه‌های موضوع تبصره و تعیین و تخصیص اعتبارات می‌باشد.»

به گفته وی در خصوص مسائل راهبردی تبصره ۱۳ قانون بودجه چهار کمیته تخصصی بهینه‌سازی مصرف سوخت، حمل و نقل ریلی و غیرریلی و نوسازی ناوگان فرسوده تشکیل شده است که هر یک به طور جداگانه وظایف سیاست‌گذاری و اجرایی را بر عهده دارند.

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور افزود: «زمانی می‌توان انتظار صرفه جویی مصرف سوخت را داشت که تبصره ۱۳ قانون بودجه به قانون تبدیل شود، به همین منظور دولت با تدوین برنامه بلندمدت و ۵ ساله، تبصره فوق را به صورت لایحه‌ای تقدیم مجلس شورای اسلامی خواهد کرد.»

نصراللهی چشم‌انداز توسعه سیستم حمل و نقل عمومی را تا پایان سال ۱۳۹۰ چنین تشریح کرد: «در پایان سال ۱۳۹۰ سهم حمل و نقل عمومی از ۴۰ درصد به ۷۵ درصد خواهد رسید، همچنین بهینه‌سازی و کاهش مصرف

سوخت، افزایش مؤثر درآمد کشور به علت حذف یارانه بنزین، نوسازی ناوگان حمل و نقل و ناوگان فرسوده، ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم، تولید قطعات گازسوز در کشور و کاهش آلودگی محیط زیست در کلان‌شهرها نتایج برنامه ۵ ساله دولت خواهد بود.»

از دیگر برنامه‌هایی که وی در چشم‌انداز ۵ ساله دولت اشاره کرد اینها هستند:

تولید خودروهای سبک به صورت دوگانه‌سوز از تیرماه سال ۱۳۸۶، تولید خودرو سنگین گازسوز با سهم ۳۰ درصد تولید سالانه، ساخت عرصه گاز طبیعی و CNG با اولویت مشارکت بخش خصوصی، کاهش مصرف انرژی در بخش ساختمان و مسکن، ایجاد طرح محدودیت تردد وسایل شخصی در کلانشهرها، اصلاح ساختار تشکیلاتی و مدیریتی حمل و نقل ترافیکی شهرها و تسهیل عبور و مرور برای افراد کم‌توان و دوچرخه‌سوار در سطح شهر می‌باشد.»

به گفته دبیر شورای عالی ترافیک شهرها در برنامه ۵ ساله دولت پیش‌بینی شده مصرف بنزین از سال ۱۳۸۶ سهمیه‌بندی شود و بهای آن تا سال ۱۳۹۰ ثابت و پس از آن بنزین از سبد حمایتی دولت خارج شود.

وی نتایج حاصل از اجرای برنامه ۵ ساله تبصره ۱۳ قانون بودجه را ایجاد انگیزه جهت تولید و تبدیل خودرو گازسوز، استفاده مردم از حمل و نقل عمومی و درآمد سرشار برای کشور و امکان سرمایه‌گذاری آن در بخش عمرانی دانست.

همچنین در اولین همایش حمل و نقل عمومی دو سخنرانی علمی با رویکرد مونوریل و مدیریت حمل و نقل عمومی در پایانه‌های مسافری توسط صادق محمدی رئیس جهاد دانشگاهی دانشگاه علم و صنعت و شهرام آدم‌نژاد مدیر کل دفتر حمل و نقل کالا و مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایراد شد.

اختتامیه اولین همایش حمل و نقل عمومی با تقدیر و اهداء جوایزی به دست‌اندرکاران حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری به کار خود خاتمه داد.

فناوبن؛ آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ فانون بودجه سال ۱۳۸۵

ماده ۱: مفاد این تبصره بخشی از بسته سیاستی 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 گاز مصرفی خودروها است.

ماده ۲: مفاد مندرج در آیین‌نامه‌های جزء ۲-۵ و جزء ۲-۶، بند الف، جزء (۱) بند ب و بند ه "قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، قسمتی از بسته سیاستی پیش‌نوشته است که جزیی از این آیین‌نامه محسوب می‌شود.

ماده ۳: اعتبار مربوط 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 می‌گیرد تا با معرفی وزارت یاد شده حداکثر تا هشت واحد درصد تسهیلات یاد شده پرداخت شود.

ماده ۴: اعتبار مربوط 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 می‌گیرد تا با معرفی وزارت یاد شده حداکثر تا هشت واحد درصد تسهیلات یاد شده پرداخت شود.

ماده ۵: خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودروی ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده جهت جایگزینی با خودروهای نو دوگانه سوز، با معرفی وزارت کشور پرداخت خواهد شد.

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

تبصره - تصویب نامه شماره ۴۷۸۴۳/ت/۵۸۹۹/۲۰ مورخ ۲۶ دی ماه سال ۱۳۸۳ برای خروج حداقل پنجاه هزار دستگاه خودرو پلاک قرمز در سال جاری تنفیذ می‌شود.

ماده ۶: شش هزار و پانصد دستگاه اتوبوس، منطبق با استاندارد اردهای ملی توسط وزارت کشور تهیه و خریداری می‌شود.

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

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

کلیه دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران و نیروهای مسلح موظف هستند وجوه مورد نیاز برای خرید خودروهای دوگانه سوز خود را در سال ۸۵ را تا شهریورماه همان سال مشخص و در اختیار وزارت کشور قرار دهند تا توسط وزارتخانه یاد شده به صورت یکجا و یا به طریقی که وزارت یاد شده تعیین می‌کند خریداری شود.

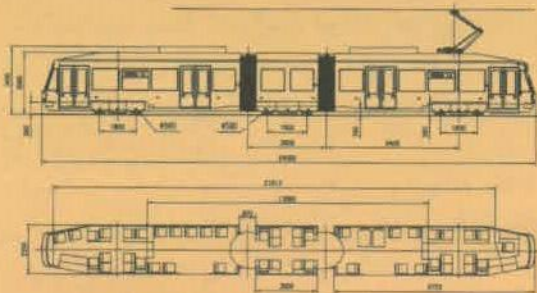
کلیه دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران و نیروهای مسلح موظف هستند وجوه مورد نیاز برای خرید خودروهای دوگانه سوز خود را در سال ۸۵ را تا شهریورماه همان سال مشخص و در اختیار وزارت کشور قرار دهند تا توسط وزارتخانه یاد شده به صورت یکجا و یا به طریقی که وزارت یاد شده تعیین می‌کند خریداری شود.

کلیه دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران و نیروهای مسلح موظف هستند وجوه مورد نیاز برای خرید خودروهای دوگانه سوز خود را در سال ۸۵ را تا شهریورماه همان سال مشخص و در اختیار وزارت کشور قرار دهند تا توسط وزارتخانه یاد شده به صورت یکجا و یا به طریقی که وزارت یاد شده تعیین می‌کند خریداری شود.

کلیه دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران و نیروهای مسلح موظف هستند وجوه مورد نیاز برای خرید خودروهای دوگانه سوز خود را در سال ۸۵ را تا شهریورماه همان سال مشخص و در اختیار وزارت کشور قرار دهند تا توسط وزارتخانه یاد شده به صورت یکجا و یا به طریقی که وزارت یاد شده تعیین می‌کند خریداری شود.

های خودرو ساز و کارگاههای مجاز تبدیل قرار دهد .
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 اتوبوس های درون شهری را براساس تبصره (۲) قانون اصلاح ماده (۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی ، اجتماعی و فرهنگی ایران مصوب سال ۱۳۸۳ و با رعایت ساز و کارهای مندرج در مصوبات شماره ۳۴/۲۳۳۲۵۱ مورخ ۱۳ اسفندماه سال ۱۳۸۱ رعایت ساز و کارهای مندرج در مصوبات شماره یاد شده قبلی و شماره ۲۴/۱۳۹۵۳ مورخ ۲۸ اسفندماه سال ۱۳۸۱ و شماره ۳۴/۱۲۳۰۱۲ مورخ ۸ مهرماه سال ۱۳۸۲ شورای اقتصاد تامین کند

شرکت ملی نفت ایران موظف است تا پایان سال جاری امکانات لازم (تامین تجهیزات یا اعطای کمک به مالکین خودروها) برای تبدیل ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو بنزینی موجود را با اولویت خودروهای با



کاربری حمل و نقل عمومی به گاز طبیعی فشرده فراهم کند .
ماده ۸ ، موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آئین نامه ، استاندارد اجباری قطعات و تجهیزات گاز سوز کردن خودروها ، خودروهای گاز سوز جایگاههای عرضه گاز طبیعی فشرده را با کمک و همکاری شرکت ملی نفت ایران

تبصره- وارد کنندگان و تولید کنندگان خودرو در صورت ارایه گواهینامه صادر شده از نیروی انتظامی ایران مبنی بر اسقاط یک دستگاه خودرو به شکلی که غیر قابل استفاده به صورت خودرو در چرخه حمل و نقل و رانندگی باشد می توانند از تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی خودرو و یا قطعات منفصله خودروها به میزان ۱۰ میلیون ریال برای خودروی سواری و شخصی و ۲۰ میلیون ریال برای تاکسی استفاده نمایند .

ماده ۶- به سود بازرگانی واردات خودروها و قطعات منفصله برای خودروهای ساخت داخل با مصرف استاندارد کمتر از ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مسافت به ازای هر (۰/۲۵) لیتر ، پنج واحد درصد تخفیف داده می شود .

مرجع تشخیص و تایید میزان مصرف سوخت ، موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران است .

وزارت صنایع و معادن موظف است سیاست های تولید خودروی سواری با مصرف کمتر از ۶ لیتر در چرخه برون شهری (با عنایت به ضریب معادل سازی که موسسه 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 جاری اقدام کند .

وزارت صنایع و معادن موظف است با همکاری وزارت نفت و وزارت امور اقتصاد و دارایی نسبت به تهیه لایحه اخذ عوارض یا مالیات بر خودروهایی که مصرف سوخت آنها در چرخه برون شهری بالاتر از استاندارد معادل تعریف شده در تبصره ۲ این ماده است ، اقدام و تا مردادماه سال جاری به هیات وزیران ارایه کند .

ماده ۷- شرکت ملی نفت ایران مکلف است در ازای تولید هر دستگاه خودرو دوگانه سوز و 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

به گونه ای تدوین کند که قابل تامین در داخل کشور باشد و به تصویب شورای عالی استاندارد برساند استاندارد مزبور لازم الاجرا است .

تبصره- براساس این ماده شرکت ملی نفت ایران موظف است تا پایان خردادماه سال جاری نسبت به تهیه و نظارت بر رویه های اجرایی و بازرسی استفاده از گاز طبیعی فشرده اقدام کند .

ماده ۹: برای تشویق مصرف کنندگان خودروهایی با پایه گاز سوز سود بازرگانی واردات خودروهای سواری و وانت با موتور پایه گاز سوز ۳۰ درصد نسبت به تعرفه معمول تخفیف خواهد داشت .

تبصره- برای تشویق صنایع خودرو سازی واردات قطعات و تجهیزات موتور با پایه گاز سوز ۵۰ درصد نسبت به تعرفه معمول واردات موتور تخفیف خواهد داشت .

تبصره- واردات تجهیزات جایگاه های عرضه گاز طبیعی از پرداخت هر گونه سود بازرگانی معاف می باشند .

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) ماده (۶) این آئین نامه) بیشتر از حد استاندارد می باشد را تا حداکثر پایان سال ۱۳۸۵ اصلاح نماید .

تبصره- این وزارتخانه موظف است ترتیبی اتخاذ نماید تا کارخانجات خودرو سازی در سال ۱۳۸۵ حداقل ۲۸۰۰۰۰ دستگاه خودروی سبک دو گانه سوز را تولید نمایند .

ماده ۱۱: وزارت صنایع و معادن موظف است با همکاری شرکت های خودرو سازی برای تولید اتوبه موتور پایه گاز سوز استاندارد تا پایان سال ۱۳۸۵ اقدام نماید .

اعتبار ردیف ۵۰۳۸۲۵ مندرج در قانون بودجه سال ۱۳۸۵ در اختیار وزارت کشور قرار می گیرد . وزارت کشور مکلف است تا مبلغ هفتاد میلیارد ریال کمک سود تسهیلات تا سقف ۷ درصد در اختیار وزارت صنایع و معادن قرار دهد تا برای طراحی و مهندسی موتور پایه

گاز سوز به کارخانجات و مراکز طراحی خودرو سازی پرداخت نماید .

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

ماده ۱۳: سازمان حفاظت محیط زیست موظف است سیاست ها 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 .

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

ماده ۱۴: کلیه خودروهای گاز سوز می باید مطابق با استانداردهای اجباری تدوین شده توسط موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی، دارای معاینه فنی تجهیزات گاز سوز اجباری باشند . وزارت کشور مسئول حسن اجرای موارد مذکور در این ماده است، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است بر حسب مورد عبارت دو گانه سوز و گاز سوز را در اسناد خودروهای مذکور درج نماید .

ماده ۱۵: شهرداری های شهرهای تهران، اصفهان، اراک، اهواز، تبریز، شیراز، مشهد و کرج مکلفند در سال ۱۳۸۵ از خودروهای سواری و وانت دو کابین (به استثناء گاز سوزها) و موتورسیکلت ها با عمر بیش از ۱۰ سال، در ازای هر سال اضافه، علاوه بر مبالغ وصولی خود، مبالغ زیر را دریافت نموده و به حساب های معرفی شده از سوی خزانه داری 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 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 - ارایه برگه پرداخت عوارض و یا مابه التفاوت عوارض به شهرداریهای شهرهای فوق برای صدور معاینه فنی در شهرهای یاد شده الزامی است.

ماده ۱۶: وزارت کشور موظف است شرایط لازم جهت ارایه مجوزهای صنفی برای فعالیت کارگاه های تبدیل (محل نصب، تست، بازرسی و خدمات خودروهای گازسوز) و کارگاه های ارائه دهنده خدمت پس از فروش به خودروهای گازسوز دارای گواهینامه معتبر و مورد تایید سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور را فراهم نموده و از فعالیت کارگاه های غیر مجاز با معرفی وزارت نفت که نسبت به ارایه خدمات اقدام می نمایند، جلوگیری به عمل آورند.

ماده ۱۷: سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور با همکاری وزارت کشور، موظف است تا ۱۳۸۵/۲/۱۵ سهم هر استان را از اعتبار ردیف متفرقه ۵۰۳۸۲۶، به شرح جدول پیوست، به شورای برنامه ریزی 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 طرح های بهبود عبور و مرور شهرها و یارانه خرید و بهره برداری از خودروهای جمعی آن استان، به تفکیک شهرها (به جز شهرهای اصفهان، اهواز، تبریز، تهران، کرج، شیراز و مشهد) و پروژه ها، تعیین نموده و به سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور اعلام کند.

در صورت اختصاص بخشی از اعتبارات فوق به یارانه خرید خودروهای جمعی توسط شوراهای برنامه ریزی و توسعه استان، موافقت نامه خرید مربوطه توسط وزارت کشور (سازمان شهرداری ها و دهیاری ها) با سازمان مدیریت و برنامه ریزی 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 سهمیه بندی 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 شوراهای اسلامی و شهردای کلان شهرها موظف است با تعیین سیاست های قیمت گذاری در حمل و نقل شهری، تدبیری اتخاذ نماید که استفاده از حمل و نقل عمومی و حمل و نقل شخصی فاقد توجیه اقتصادی گردد.

ماده ۲۰: وزارت مسکن و شهرسازی موظف است در تهیه طرح های مرتبط با بافت فرسوده کلان شهرهای کشور، تدابیر و سیاست ها و راهکارهای مصوب طرح های جامع حمل و نقل و ترافیک شهری را ملحوظ نماید. توجه به محوریت حمل و نقل انبوه و جمعی 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 شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور را در تهیه و تصویب طرح های توسعه شهری اعمال نماید.

تبصره - وزارت کشور موظف است تمهیداتی را اعمال نماید به نحوی که در اجرای کلیه طرح ها و کاربردی های شهری تدابیر ترافیکی در اولویت اجرا قرار گیرد.

ماده ۲۲: وزارت مسکن و شهرسازی موظف است ضمن انجام مطالعات توجیهی اقتصادی و اجتماعی، انتقال کاربری های غیر ضروری از کلان شهرها به شهرهای کوچکتر را پیگیری نموده و در طرح های ناحیه ای و منطقه ای ملحوظ نماید. همچنین در تهیه طرح های

توسعه شهری مراکز عمده جذب جمعیت را به نحوی جانمایی کند که حجم ترافیک در مناطق پرتراکم شهری کاهش یابد.

دستگاه های اجرایی موضوع ماده (۱۶۰) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و نیروهای مسلح موظفند در تهیه طرح ها و برنامه های حوزه مسئولیت خود، ملاحظات ترافیکی و نحوه آمد و شد مراجعین را مد نظر قرار داده و اقدامات لازم را صورت دهند.

ماده ۲۳: وزارت کشور موظف است نسبت به مطالعه و تدوین ضوابط ایمنی بهره برداری از خودروی جمعی و سواری اقدام نماید. این ضوابط پس از تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور لازم الاجرا است.

ماده ۲۴: وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت مسکن و شهرسازی و شورای عالی استانها نسبت به تدوین سیاست ها و تدابیر حمل و نقل حومه ای شهرهای بزرگ بر مبنای طرح مجموعه شهری و طرح های توسعه شهری و همچنین برنامه اسکان جمعیت و نحوه توسعه آینده شهرها اقدام نماید و پس از تصویب مراجع قانونی به اجرا در آورد.

وزارت راه و ترابری (شرکت قطارهای مسافری رجا) موظف است در کلیه مسیرهای ریلی که مکان های 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 برنامه ریزی کشور خواهد بود.

سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه های فرهنگ و ارشاد اسلامی، آموزش و پرورش، علوم، تحقیقات و فن آوری موظفند با همکاری شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نسبت به آموزش مداوم ارتقاء فرهنگ ترافیک شهری اقدام نمایند.

ماده ۲۶: موسسه تحقیقات و استانداردهای صنعتی ایران با همکاری سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور، موظف است با توجه به اهمیت رعایت استانداردهای ملی مصرف بهینه سوخت در وسایل نقلیه نسبت به اجرای استانداردهای ملی مصرف بهینه سوخت خودروها و موتورسیکلت ها اقدام نماید.

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

با هدف کاهش تقاضای سفر درون شهری، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است با همکاری کلیه دستگاه های دولتی و غیردولتی، بانک ها، بیمه ها و گمرک، نسبت به استفاده از دفاتر ارتباطات و فناوری اطلاعات شهری و در صورت لزوم گسترش آنها به منظور ارائه خدمات اطلاع رسانی و عرضه خدمات الکترونیکی دستگاه های اجرایی اقدام نماید.

ماده ۲۸: نمایندگان ویژه رئیس جمهور موضوع اصل ۱۲۷ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران که در ماده ۲۹ این آیین نامه به آن تصریح شده است علاوه بر اختیارات موضوع ماده یاد شده با رعایت قوانین و مقررات، نسبت به اقدامات و نحوه و 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 اتحاد تصمیم کرده و مرجع یا مراجع اقدام کننده و شرایطی را که باید رعایت نمایند، تعیین می نمایند و کلیه دستگاه های اجرایی موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ملزوم 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 دستگاه های اجرایی و رفع موانع احتمالی و نظارت بر حسن انجام فعالیت های دستگاه های ذی ربط به ویژه در مورد توسعه حمل و نقل ریلی شهری با استفاده از منابع فاینانس و یا منابع بودجه ای نماینده یا نمایندگان ویژه از سوی رئیس جمهور با اختیارات زیر تعیین می شوند.

الف - بررسی و تصمیم گیری در خصوص دستورالعمل های اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور.

ب - تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه های 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 دستگاه های اجرایی و حسن اجرای مفاد تبصره یاد شده.

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

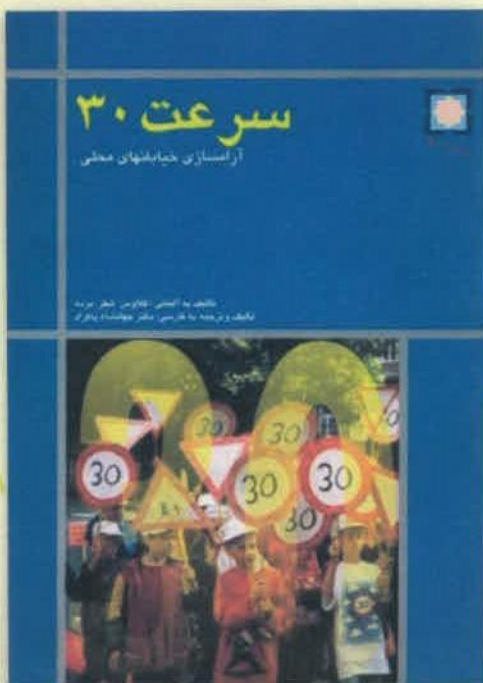
ز - تصمیم گیری در خصوص تعیین و تخصیص اعتبارات موضوع تبصره مذکور حسب مورد.

ح - تصمیم گیری در خصوص وظایف و اختیارات کلیه دستگاه های موضوع تبصره ۱۳

کلیه دستگاه های 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.

همچنین محل دبیرخانه نمایندگان یاد شده در نهاد ریاست جمهوری می باشد.

معرفی کتاب



نام کتاب: سرعت ۳۰، آرام سازی خیابان های محلی / نویسنده: کلاوس شفر برده / مترجم و مؤلف: دکتر جهانشاه پاکزاد / ناشر: انتشارات سازمان شهرداری ها / چاپ نخست: ۱۳۸۲
شمارگان: ۲۰۰۰ نسخه در ۲۵۶ صفحه / بها: ۱۴۰۰۰ ریال

افزایش بی پایان خودروهای سواری جورواجور، فشار آمد و شد را به خیابان های فرعی کشانیده و سرریز آن - به ویژه در اوج ترافیک - به کوچه ها و خیابان های باریک مناطق مسکونی، که روزگاری سواره روهای خلوتی بودند، رسیده است. پیامد این تهاجم، آلودگی شدید هوا، صدا و از میان رفتن امنیت جانی به ویژه برای کودکان و سالخوردگان است. این یورش آرامش مناطق مسکونی را یکسره زوده است، به گونه ای که تا پاسی از شب صدای خاموش ناشدنی موتور خودروها، همراه با بوق و صدای ترمز و بوی دود حاصل از سوخت های ناقص آنان از پشت در و پنجره ها به درون رخنه می کند؛ به درون خانه ای که خانواده برای آسودن و احساس آرامش به آن پناه آورده است. بدین ترتیب، فشارهای روانی سنگینی بر باشندگان کوی و برزن وارد می شود. تندخویی، درگیری و رفتارهای ناپهنجار پیامد های محتوم چنین تهاجمی است. این کتاب با هر بعد مسافت و اختلاف در شیوه های زندگی و فرهنگ میان سرزمین نویسنده و مترجم، می تواند راهکارهایی

را برای بیرون شد از این بن بست به دست دهد. همان گونه که در چکیده پشت جلد آمده است، "محتوای این کتاب راه حل های کالبدی ترافیکی است که به طرز نظام مند و ساده تنظیم و ارائه شده است".

این اثر گردانیده ای است از کتاب آلمانی:

Stausseng estaltung Tempo 30, durch

همان گونه که مترجم در پیشگفتار چاپ فارسی آورده است، مواد اولیه را دست اندر کاران دولت هلند فراهم ساخته و به عنوان "دستورالعمل رسمی" به شهرداری ها ابلاغ کرده اند؛ و پس از آنها، آلمانی ها از همین مواد برای قانونمند کردن اقدامات اجرایی خود سود جسته اند. این اثر به گفته مترجم تنها برگردانی ساده به فارسی نیست، بلکه اقتباس و ترجمه و تألیفی از متن آلمانی است که بخش های افزوده به آن در فارسی، بیشتر برای همساز کردن متن با شرایط ایران انجام شده است. کتاب در چاپ آلمانی خود بدون عکس بوده است و تنها نمودارهایی آن را گویا می کرده اند. مترجم با تلاش و پشتکار فراوان و به یاری دوستانش، عکس هایی هدفمند و در خور از ایران، آلمان، اسپانیا و اتریش فراهم آورده است، که نام عکاس و تاریخ در پای هر یک حکایت از دقت و روزآمدن بودن آنها دارد.

مؤلف (مترجم) در واقع از عکس ها، زبان دوم و گویایی برای کتاب ساخته است؛ هر چند، گاه چاپ نه چندان شفاف عکس ها، کارایی آنها را یکسره از میان برده است. مؤلف در بخش طرح مسئله و برابر نهادن آنها با تصاویر اروپایی ژرفای مشکل را به سادگی نشان داده است. از آن دست اند دو تصویر از فرحزاد تهران و خیابانی محلی در اسپانیا ص ۲۴ و ۲۵ که زیر نویس های تند و تیز تصاویر این تضاد چاشنی شده است.

کتاب در پنج قسمت (فصل) نگاشته شده که سه پیشگفتار بر

آن افزوده گشته است: پیشگفتار های چاپ فارسی، چاپ آلمانی و چاپ هلندی. قسمت های پنجگانه کتاب عبارتند از: طرح مسئله، طرح های مفهومی کاهش سرعت در کشور هلند، چگونه از دفترچه راهنما استفاده کنیم، تمهیدهایی برای کاهش سرعت و ضمامم (پیوست ها)؛ که در این بخش آخر، در پیوست یکم، مؤلف به اصطلاحات و تعاریف پرداخته و برابر نهاده آنها را به آلمانی آورده است. پیوست دوم ویژه ضوابط و مقررات کاهش سرعت (در آلمان) است و پیوست سوم به فهرست فارسی نیز از آنها سود جسته است. این فهرست سپاهه ای از ۸۰ کتاب و مقاله است که ۹ منبع آن انگلیسی و بقیه آلمانی است.

آنچه جالب می نماید، این است که کتاب پیش از ترجمه جایگاه کتابی کلاسیک را داشته و درونمایه آن در دوره های طراحی شهری و برنامه ریزی شهری در دانشگاه بهشتی تدریس می شده است؛ و اینک به پایمردی مترجم (مؤلف)، این اثر کلاسیک (دانشگاهی) نقشی فراگیرتر خواهد داشت، تا به گفته خود وی شهرداری ها، مهندسان مشاور و دانشجویان طراحی شهری، برنامه ریزی شهری و مهندسی ترافیک را نیز پوشش دهد.

چه زیبا می بود اگر که انتشارات سازمان شهرداری ها برای نشر هر چه گسترده تر این کتاب، راهنمایی و رانندگی کشور و سازمان ترافیک را به مشارکت در توزیع فرا می خواند و آنان را به تدریس این اثر بر می انگیخت.

سرانجام اینکه، ای کاش مترجم (مؤلف) برای شناساندن نویسنده کتاب در فارسی زندگینامه کوتاهی از وی را به دست می داد.

طرح جامع حمل و نقل تهران به پایان می‌رسد

مناسبی از این بحث به عمل آورد، تاکید کرد: متأسفانه شهرها فاقد یک سیستم مناسب برای حمل و نقل شهری هستند و به طرحهای جامع شهری هم کم توجهی شده که امیدواریم با اجرایی شدن تبصره ۱۳ کمبودها تا حدی مرتفع شود.

رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور افزود: در راستای تحقق تبصره ۱۳ یکسری اقدامات به منظور بهبود اضطراری در دستور کار قرار دارد ولی بهبود اساسی در زمینه توسعه حمل و نقل عمومی موضوعی است که تحقق آن نیازمند تلاشها و همکاریهای دسته جمعی مراکز مختلف علمی و پژوهشی و اجرایی است.

وی در ادامه بحث توسعه ناوگان حمل و نقل همگانی در شهرها را از اهداف اصلی تبصره ۱۳ برشمرد و در تشریح سایر اقدامات انجام گرفته در بخش حمل و نقل شهری اظهار داشت: مقرر شد طرح جامع حمل و نقل در تمامی شهرهای بزرگ تهیه و به تصویب شورای عالی ترافیک شهرها برسد که در این طرح جایگاه تمامی وسائل حمل و نقل مشخص شود و به واسطه آن تمهیدات لازم در زمینه احداث و گسترش حمل و نقل ریلی درونشهری نیز صورت گیرد.

مهندس هاشمی تصریح کرد: امیدواریم به منظور رفاه حال مردم و فراهم آمدن امکان مدیریت بهتر بر منابع و انرژی در سالهای آینده هم تمهیداتی نظیر تبصره ۱۳ در نظر گرفته شود تا زیرساختهای شهرها از لحاظ سیستمهای حمل و نقل همگانی به وضعیت مناسب و استاندارد های تعیین شده برسد.

۷۰۰ دستگاه اتوبوس در اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ و با هدف گسترش حمل و نقل عمومی طی مراسمی با حضور سید مهدی هاشمی معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و منطقی مدیر عامل ایران خودرو به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری کشور افزوده شد.

در ابتدای این مراسم شیخانی مدیرعامل ایران خودرو دیزل طی سخنانی از آغاز فعالیت خط تولید ون و مینی بوس با ظرفیت سالانه ۷ هزار دستگاه طی یک ماه آینده در این شرکت خبر داد. و در ادامه بر عزم این شرکت برای انجام دادن تمامی تعهدات خود به منظور تحقق اهداف تبصره ۱۳ به منظور گسترش حمل و نقل عمومی در کشور تاکید نمود.



در ادامه این مراسم سید مهدی هاشمی رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور با اشاره به اینکه دولت با هدف مدیریت منابع و جلوگیری از اتلاف انرژی و وقت و ارتقای سطح رفاه مردم اقدام به تدوین تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ نمود و مجلس نیز پشتیبانی

محصولات داخلی هم برای ما مهم است و امید داریم خودروسازان داخلی هنگام تامین اتوبوسهای مربوط به تبصره ۱۳، کیفیت محصولات و خدمات پس از فروش آنها نیز افزایش دهند.

معاون عمرانی وزیر کشور در ادامه در تشریح سیاستهای کلان دولت در امر حمل و نقل شهری گفت: باتوجه به موفق بودن تبصره ۱۳ و استقبال تمامی دست اندرکاران از آن در زمینه گسترش حمل و نقل عمومی، دولت درصدد است تا این تبصره به عنوان یک لایحه سالانه در دستور کار قرار گیرد. مهندس هاشمی همچنین در زمینه تاثیر حمل و نقل عمومی در کاهش آلودگی هوا گفت: در حال حاضر تنها دو درصد آلودگی هوا ناشی از اتوبوسرانی شهری که ۲۰ درصد سهم حمل و نقل عمومی را شامل می شود، در حالی که حمل و نقل خصوصی ۱۰ برابر در شهرها آلودگی ایجاد می کند لذا باید به دنبال راههایی برای گسترش همه جانبه حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور باشیم.



وی در خاتمه گفت: هر سفر شهری با حمل و نقل عمومی، یک دهم لیتر مصرف سوخت دارد، در حالی که هر سفر شخصی، یک لیتر مصرف سوخت را در روز تحمیل می کند و این به معنای اتلاف ۱۰ برابری منابع انرژی در سفرهای شخصی درونشهری است.

در پایان این مراسم، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس تولید شده توسط شرکت شهاب خودرو برای اضافه شدن به ناوگان اتوبوسرانی شهری تحویل وزارت کشور شد.

در اجرای
تبصره ۱۳ قانون

بودجه سال ۸۵ و با

هدف گسترش حمل و نقل

عمومی طی مراسمی با حضور

مهندس هاشمی معاون هماهنگی

امور عمرانی وزیر کشور و مدیران شرکت شهاب

خودرو جهت توزیع در ناوگان حمل و نقل عمومی

شهری تحویل وزارت کشور شد.

مهندس هاشمی در این مراسم اظهار داشت: این ۵۰۰

دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی شهری استان های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، خراسان شمالی، خراسان جنوبی، آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی افزوده می شود.

وی گفت: براساس تبصره ۱۳۸۵ قانون بودجه سال ۸۵ کشور، وزارت کشور مکلف است تا پایان سال ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس را وارد ناوگان اتوبوسرانی شهری کشور نماید.

رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در ادامه خاطر نشان کرد: برنامه زمانبندی توزیع این اتوبوسها در سراسر کشور در اختیار استانداریها، شهرداریها، شوراهای شهر و نمایندگان مجلس قرار گرفته است.

معاون عمرانی وزیر کشور با بیان اینکه تا پایان برنامه چهارم توسعه، سهم حمل و نقل عمومی درون شهری می بایستی باید از ۴۵ درصد کنونی به ۷۵ درصد افزایش یابد، گفت: تا پایان برنامه چهارم، سهم اتوبوسرانی از مجموع حمل و نقل شهری می بایستی از ۲۰ درصد کنونی به ۳۵ درصد افزایش برسد.

مهندس هاشمی در ادامه اظهار داشت: وزارت کشور علاوه بر خرید اتوبوس های جدید، تعویض اتوبوسهای فرسوده را هم در دستور کار دارد.

وی افزود: در کنار توزیع به موقع اتوبوسها، رعایت استانداردهای کیفی

بهای بنزین تا سال ۹۰ ثابت ولی عرضه آن از سال آینده سهمیه بندی می شود

بر خواهد داشت.

دبیر شورای عالی ترافیک، همچنین به سیاستهای دولت در جهت کاهش مصرف سوخت اشاره نمود و اظهار داشت: توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده، جایگزین کردن خودروهای گازسوز، ایجاد محدودیت تردد، بسترسازی برای ایجاد دولت الکترونیک، مدیریت کاربری و مطالعات شهرسازی و نیز آموزش همگانی در این زمینه ها را از سیاستهای مهم دولت در جهت کاهش مصرف سوخت کشور اعلام کرد.

وی با اعلام این خبر که ظرفیت تولید خطوط جدید ناوگان حمل و نقل عمومی طی سالهای آینده افزایش قابل توجهی خواهد یافت، گفت: راه اندازی خط تولید واگن قطار شهری، تولید تجهیزات CNG و جایگاه های سوخت گاز و نیز تولید انبوه خودرو دوگانه سوز به همراه تولید انبوه اتوبوس، باعث بالا رفتن ظرفیت سیستم حمل و نقل عمومی خواهد شد.

وی در ادامه با بیان اینکه راه اندازی قطار حومه ای تهران - ورامین و تهران - قم در دستور کار دولت قرار دارد، افزود: قطار حومه ای تهران - ورامین با اعتباری حدود ۱۵۰ میلیارد تومان و ظرف مدت ۲۴ ماه و نیز با سرفاصله ۱۰ دقیقه با قطارهای دیگر و قطار تهران - قم نیز با هزینه ۱۵۰ میلیارد تومان در مدت ۲۴ ماه و با سرفاصله زمانی ۳۰ دقیقه احداث خواهد شد.

وی در خاتمه اعلام کرد: بیش از ۹۰ کیلومتر خط قطار هوایی تا پایان برنامه چهارم احداث خواهد شد.

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور اعلام کرد: از سال آینده عرضه بنزین بر اساس تبصره ۱۳ سهمیه بندی می شود؛ اما بهای بنزین تا سال ۹۰ ثابت می ماند و از سال ۹۱ از سبد حمایتی دولت خارج می شود.

مهندس کامران حاج نصرالهی در اولین همایش حمل و نقل عمومی، از حذف قید جایگزینی خودروی فرسوده با خودروی جدید که در دستور کار دولت قرار دارد، خبر داد.

وی افزود: از سال ۹۰ به بعد، سیستم جایگزینی خودروهای فرسوده به صورت خودکار انجام خواهد شد و هیچ گونه خدماتی به خودروهای فرسوده ارائه نمی شود.

حاج نصرالهی در ادامه گفت: حذف این قید باعث واگذاری خودروهای فرسوده و فروش آنها بدون دریافت خودروی جدید به دولت نیز خواهد شد.

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور، با اشاره به برنامه دولت برای گازسوز کردن ۶۰ درصد خودروها تا پایان برنامه پنج ساله چهارم توسعه گفت: از تیرماه سال ۸۶ همه خودروهای سبک، با موتور پایه گازسوز تولید خواهند شد و از همین زمان واردات خودروهای سبک نیز باید با موتورهای پایه گاز سوز باشد.

حاج نصرالهی با اشاره به ۶۵ میلیون سفر شهری روزانه در کشور افزود: این تعداد سفر در حالی صورت می گیرد که روزانه ۶۵ میلیون لیتر بنزین روزانه در کشور مصرف می شود و به ازای هر سفر، یک لیتر بنزین و ۴۰۰ تومان یارانه اختصاص می یابد و به همین دلیل تبدیل هر سفر شخصی به سفر عمومی ۳۲۰ تومان صرفه جویی در

تاکنون ۶ هزار خودرو گازسوز شده است

وزیر نفت اعلام کرد: از مجموع ۱۲۰ هزار خودروی تکلیف شده برای دوگانه سوز کردن تا پایان سال، تاکنون ۶۰ هزار خودرو گازسوز شده اند. کاظم وزیریی همامانه که در اولین همایش حمل و نقل عمومی اعلام کرد: تبصره ۱۳ قانون برنامه بودجه، چهار تکلیف آماده سازی کارت هوشمند سوخت، ایجاد جایگاههای عرضه سوخت گاز طبیعی مایع شده، تبدیل خودرو بنزین سوز به گاز سوز و پرداخت مابه التفاوت هزینه تولید خودروهای دوگانه سوز به کارخانه های تولیدکننده را بر عهده وزارت نفت قرار داده است.

وی با ابراز امیدواری نسبت به اینکه وزارت نفت تعهد گازسوز کردن ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو را تا پایان سال انجام خواهد داد، افزود: از تعهد احداث ۴۰۰ جایگاه عرضه سوخت گاز طبیعی مایع شده در سال گذشته و ۴۰۰ جایگاه در سال جاری، ۷۶۰ جایگاه تا پایان سال جاری آماده می شود و قرارداد ساخت ۳۷۰ جایگاه دیگر در دست انعقاد است. وزیر نفت با اشاره به اینکه قرارداد احداث ۸۵۰ جایگاه عرضه سوخت با وزارت دفاع منعقد شده، تصریح کرد: براساس این قرارداد وزارت دفاع در پنج سال آینده یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو را دوگانه سوز خواهد کرد.

وی در توضیح فرآیند اجرایی شدن کارت هوشمند سوخت با اشاره به اینکه کار بسیار سنگین و تاخیر در اجرای آن به همین علت بوده است، افزود: یک میلیون و ۶۰۰ هزار کارت شخصی ساز شده است و یک میلیون و ۲۰۰ هزار کارت برای تحویل به صاحبان آنها در اختیار پست است. وی در ادامه گفت: صدور کارت برای هفت میلیون موتورسیکلت نیز در حال انجام است و یک میلیون و ۵۰۰ هزار کارت برای آنها صادر شده و ۵۰۰ هزار کارت نیز آماده ارسال به صاحبان آن است.

وزیریی همامانه افزود: از مجموع ۲۳۰۰ جایگاه عرضه سوخت با کارت هوشمند، ۱۴۰۰ واحد آن آماده و شبکه آن نصب شده است و همچنین از مجموع ۱۲ هزار تلمبه بر روی پنج هزار تلمبه کارت خوان نصب شده و آماده بهره برداری است.

وی ابراز امیدواری کرد: نصب کارت خوانها روی تلمبه ها تا پایان امسال تکمیل شود.

وی یکی از تنگناهای موجود در دوگانه سوز کردن خودروها را ساخت مخزن گاز خودرو عنوان کرد و گفت: تعداد ۲۰ هزار مخزن تولید و در حال ورود به کشور است و در عین حال چند کارخانه در داخل کشور برای ساخت این مخازن اعلام آمادگی کرده اند.

وزیر نفت ابراز امیدواری کرد: با دوگانه سوز شدن خودروها در یک دوره پنج تا شش ساله، ۷۵ درصد در مصرف بنزین صرفه جویی شود. وی با اشاره به اینکه وزارت نفت در انجام تکالیف خود در تبصره ۱۳ به جز اجرایی شدن کارت هوشمند سوخت که تاخیر دارد، در بقیه بخشها از برنامه جلو است، گفت: اجرایی شدن این تبصره رضایت شهروندان و قانونگذاران را به دنبال خواهد داشت.

وزیر نفت در بخش دیگری از سخنان خود اعلام کرد: در صورت تداوم رشد مصرف بنزین و نفت گاز و عدم تغییر در سیاستهای موجود، هزینه واردات بنزین و گازوئیل در سال آینده به ۹ میلیارد دلار بالغ می شود. وزیریی همامانه در پایان میزان واردات بنزین و گازوئیل را در سال ۱۳۸۶ به ترتیب ۵۱ میلیون و ۱۴ میلیون لیتر در روز پیش بینی کرد و با اشاره به اینکه میزان مصرف بنزین از ۳۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر در سال ۱۳۷۷ به ۶۷ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۴ رسید، میانگین مصرف این فرآورده نفتی در سال جاری را ۷۴ میلیون لیتر در روز برآورد کرد.





اولین همایش حمل و نقل عمومی

تهران - وزارت کشور - ۱۳۸۵ آذر ۲۶

Dec 17-2006



The First Congress on Public Transportation