



شرکت کنترل ترافیک تهران
TehranTraffic Control Co.

www.tehrantraffic.com

بولتن خبری شرکت کنترل ترافیک

بریده جراید آذر ماه ۹۳

شرکت کنترل ترافیک تهران

بریده جراید



- ۶..... هنوز اعمال قانونی برای خودروهای متخلف در ورودی بزرگراه صدر صورت نمی‌گیرد
- ۷..... نقش موثر موتورسیکلت های برقی و تاکسی هیبریدی در کاهش آلودگی
- ۸..... سهم ایران از جمعیت جهان یک درصد و از تلفات ترافیکی دنیا یک و نیم درصد است
- ۱۰..... **یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۲**.....
- ۱۰..... پیشرفت ۶۰ درصدی خط ویژه مترو فرودگاه مهرآباد
- ۱۱..... جریمه ۱۰۰ هزارتومانی برای عبور از چراغ قرمز
- ۱۳..... **دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۳**.....
- ۱۳..... فقر تکنولوژیک در مدیریت ترافیک تهران
- ۱۶..... **سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۴**.....
- ۱۶..... ثبت نام بیش از ۶۰۰۰ تاکسی فرسوده برای نوسازی
- ۱۷..... **شنبه مورخ ۹۳/۹/۸**.....
- ۱۷..... آغاز ثبت نام آرم‌های طرح ترافیک از ۱۶ آذر
- ۱۹..... راه اندازی ۴ خط ویژه اتوبوس در منطقه ۶
- ۲۱..... موتورسیکلت‌ها عامل ۲۵ درصد آلودگی هوا و ۴۹ درصد آلودگی صوتی تهران هستند
- ۲۳..... راه اندازی اینترنت رایگان در اتوبوس های پایتخت
- ۲۶..... اجرای ۳ هزار نمایش ترافیکی در مدارس ابتدایی
- ۲۷..... 73 میلیارد تومان بدهی سال ۹۲ دولت در بخش جرائم رانندگی به شهرداری؛
- ۲۹..... **یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۹**.....
- ۲۹..... لایحه تعیین نرخ آرم طرح ترافیک ۹۴ هفته آینده به شورا می رود
- ۳۰..... اتوبوس‌های پایتخت به سیستم گویا مجهز می‌شوند
- ۳۲..... نصب دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز در منطقه
- ۳۳..... توزیع ۲۰۰ هزار کارت تخفیف دار حمل و نقل عمومی واجدین شرایط ثبت نام کنند

- دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۰ ۳۴
- ۳۴ خدمات دهی پایانه ویژه معلولان امسال گسترش می یابد.
- ۳۶ ثبت نام موتورهای برقی از ۱۱ آذرماه آغاز می شود.
- ۳۷ خدمات دهی پایانه ویژه معلولان امسال گسترش می یابد.
- ۳۹ دولت سهم تهران از حمل و نقل عمومی را بپردازد.
- ۴۰ نصب چراغ های راهنمایی سولار در شمال غرب تهران.
- سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۱ ۴۱
- ۴۱ مجوز طرح ترافیک سالیانه ۹۴ به در منزل متقاضیان ارسال می شود.
- ۴۳ هزینه خرید موتورسیکلت برقی پس از سه سال جبران می شود.
- جمعه مورخ ۹۳/۹/۱۴ ۴۴
- ۴۴ معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران:
- ۴۴ تهران از نبود مدیریت یکپارچه شهری رنج می برد.
- ۴۷ اصلاح فرهنگ ترافیکی رانندگان تهرانی با اجرای طرح "خط سفید"
- ۵۰ جزییات اجرای طرح "خط سفید" در پایتخت.
- ۵۱ آغاز ثبت نام خبرنگاران برای دریافت آرم طرح ترافیک.
- ۵۱ شرایط ثبت نام طرح ترافیک خبرنگاران.
- شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۵ ۵۳
- ۵۳ سامانه فروش بلیت الکترونیک در شرق تهران شبانه روزی شد.
- ۵۴ تردد خودروها در تهران، ۱۳ برابر ظرفیت معابر است.
- ۵۵ بزرگراه آزادگان مرگبارترین معبر شهری.
- یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۶ ۵۶
- ۵۶ نحوه محاسبه توقف های بیشتر از نیم ساعت اول توسط پارکومترها.



- مدیر واحد صدور آرم سازمان ترافیک: ۵۷
- ثبت نام اینترنتی آرم طرح ترافیک ۹۴ آغاز شد ۵۷
- اجرای کامل طرح زمان بندی اتوبوس های شهری در ورودی غربی پایتخت ۵۸
- سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۸** ۶۰
- رفتار ترافیکی تابعی از فرهنگ عمومی است ۶۰
- رفتار تک تک شهروندان در ترافیک مؤثر است ۶۳
- سالانه ۱۰ هزار موتور برقی در تهران باید جایگزین موتورهای بنزینی شود ۶۷
- جشنواره رسانه های شهری نقطه عطف ارتباط مدیریت شهری با رسانه هاست ۶۹
- چهارشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۹** ۷۰
- (خط سفید) انقلابی در رفتار ترافیکی تهرانی ها ۷۰
- ناگفته های آقای موافق شورا ۷۱
- اهدای تندیس های سیمین و بلورین به بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش ۷۶
- سرعت ساخت مترو در خط ۳ مترو تهران شکسته شد ۷۷
- احداث بخش شمالی خط ۳ مترو در شرایط عادی به ۴ سال زمان نیاز دارد ۷۷
- در منطقه ۱۸ ایستگاه های موتور برقی راه اندازی می شود ۷۸
- آلودگی هوای تهران شوخی بردار نیست ۷۹
- شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۲** ۸۰
- محدوده های عاری از خودرو در تهران توسعه می یابد ۸۰
- ۱۱ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان طلب شهرداری در بخش حمل و نقل عمومی از دولت ۸۳
- یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۳** ۸۵
- منطقه ۱۴ تا پایان سال آماده اجرای طرح «خط سفید» می شود ۸۵
- معاون شهردار تهران با دوچرخه به دانشگاه علامه طباطبائی (ره) رفت ۸۷
- ثبت نام بیش از ۱۸ هزار و ۲۰۰ متقاضی آرم طرح ترافیک ۹۰

- ۹۱ معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران خبر داد
- ۹۱ تغییر دستورالعمل خطکشی سفید معابر تهران
- دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۴** ۹۲
- ۹۲ نصب دوربین قبل از تقاطع‌های منطقه ۱۴
- ۹۳ واکنش سردار مومنی به اجرای طرح "خط سفید"
- سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۵** ۹۴
- ۹۴ برخی رانندگان بزرگراه‌های شهر را با بیست مسابقه اشتباه می‌گیرند
- چهارشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۶** ۹۸
- ۹۸ توسعه حمل و نقل پاک باید اولویت اصلی شهرداری تهران و دولت در سال ۹۴ قرار گیرد
- جمعه مورخ ۹۳/۹/۲۸** ۱۰۰
- ۱۰۰ مهلت ثبت نام آرم طرح ترافیک تا ۱۲ دی تمدید شد
- ۱۰۱ دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور تاکید کرد:
- ۱۰۱ بازنگری محدوده‌های طرح ترافیک
- شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۹** ۱۰۲
- ۱۰۲ تردد ۲۳ میلیون خودرو از پل طبقاتی صدر
- ۱۰۳ ورود ۵۰ تاکسی هیبریدی به تهران؛ به زودی
- یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۳۰** ۱۰۴
- ۱۰۴ تشدید برخورد با موتورسیکلت‌های دارای پلاک مخدوش و پوشیده
- ۱۰۶ معاون آموزش سازمان ترافیک خبر داد: مشارکت ۱۰۰ دانش آموز در اجرای طرح اتوبوس پیاده



شنبه مورخ ۹۳/۹/۱

روزنامه مردم سالاری

هنوز اعمال قانونی برای خودروهای متخلف در ورودی بزرگراه صدر صورت نمی‌گیرد

مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک شهر تهران گفت: تمامی رمپ‌های ورودی بزرگراه صدر به دوربین ثبت تخلف مجهز هستند اما هنوز اعمال قانونی برای خودروهای متخلف صورت نمی‌گیرد. ایلوش وزیری در واکنش به خبری مبنی بر اعمال قانون خودروهای متخلف از طریق دوربین‌های ثبت تخلف نصب شده بر رمپ‌های بزرگراه صدر گفت: بزرگراه صدر به سیستم چراغ و کنترل رمپ مجهز است اما تاکنون هیچ اعمالی قانونی از این طریق صورت نگرفته است. وی با اشاره به اینکه از ابتدای سال جاری کنترل رمپ‌های بزرگراهی در دستور کار قرار گرفته است، گفت: اکنون بر روی بزرگراه صدر تمامی رمپ‌های ورودی و خروجی به دوربین و چراغ کنترل مجهز شده است اما هنوز به صورت عملیاتی آغاز به کار نکرده است. مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک شهر تهران تصریح کرد: قطعاً پیش از آغاز کنترل و اعمال قانون به شهروندان اطلاع رسانی خواهد شد اما اینکه در رسانه‌ها مطرح شده افرادی از این طریق اعمال قانون شده و برگه جریمه به درب منازلشان ارسال شده، قطعاً چنین نیست و هنوز سیستم فوق به اعمال قانون متصل نیست. وزیری تصریح کرد: چراغ سه رنگی در روی ورودی‌های رمپ‌ها نصب شده که کنترل تعداد ورودی خودروها از رمپ به مسیر اصلی بزرگراهی دیگر را بر عهده دارد. اگر چراغ قرمز باشد از طریق دوربین‌های مربوطه، تخلف خودرو با مشخص بودن پلاک و عکس خودرو ثبت می‌شود و اعمال قانون خواهد شد.



سایت خبری شهرداری نیوز ۹۳/۹/۱

نقش موثر موتورسیکلت های برقی و تاکسی هیبریدی در کاهش آلودگی

به گزارش گروه پارلمانی شهرداری نیوز، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: قطعاً یکی از راهکارهای اساسی در کاهش آلودگی هوای تهران، استفاده از خودروهای هیبریدی در ناوگان حمل و نقل عمومی و خروج موتورسیکلت های بنزینی و جایگزین نمودن آنها با موتورسیکلت های برقی است.

غلام محمد زارعی در گفتگو با خبرنگار پارلمانی شهرداری نیوز با اشاره به ورود تاکسی های هیبریدی و موتورسیکلت های برقی به ناوگان حمل و نقل تهران اظهار داشت: در شرایطی که ناوگان خودروهای فرسوده و تردد موتورسیکلت های بنزینی و کیفیت نامناسب سوخت باعث آلودگی هوای تهران شده است تبعاً باید راهکارهایی در این زمینه اندیشیده شود.

وی با اشاره به اینکه بیش از یک چهارم آلودگی تولید شده در شهر تهران ناشی از تردد موتورسیکلت های بنزینی است تصریح کرد: مسلماً استفاده از موتورسیکلت های برقی ضمن آلودگی صوتی کمتر، در کاهش آلودگی هوای شهر تهران نیز نقش موثری خواهند داشت.

نماینده بویر احمد و دنا در خانه ملت همچنین به برنامه ۵ ساله ورود ۱۰ هزار تاکسی هیبریدی و ۴۰ هزار موتورسیکلت برقی در شهر تهران خاطر نشان کرد: خوشبختانه شهرداری تهران گام موثری در این خصوص برداشته و با اختصاص امتیاز و ارائه تسهیلاتی خاص پیشگام ورود برقی ها به ناوگان فرسوده ها شده است.

زارعی تاکید کرد: با ارائه تسهیلات پیش بینی شده از سوی شهرداری به خریداران موتورسیکلت های برقی و در گام بعدی با داخلی سازی و تولید آنها در داخل کشور قطعاً به تدریج شاهد کاهش قیمت این نوع موتورسیکلت ها خواهیم بود.

شهرداری نیوز ۹۳/۹/۱

سهم ایران از جمعیت جهان یک درصد و از تلفات ترافیکی دنیا یک و نیم درصد است

به گزارش گروه حمل و نقل ترافیک شهری شهرداری نیوز، معاون آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اعلام این که در حال حاضر جمعیت ایران حدود یک درصد از جمعیت ۸ میلیاردی کره زمین را تشکیل می دهد، گفت: این در حالی است که سهم تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در کشور ما یک و نیم درصد از کل حوادث ترافیکی جهان است و به عبارتی، سهم ایران از تلفات رانندگی دنیا ۵۰ درصد بیشتر از سهم جمعیت کشور ما نسبت به جمعیت کل جهان است.

شهرام جباری زادگان افزود: در یک مقایسه اجمالی، با وجود این که نسبت به ۱۰ سال گذشته، نرخ تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در ایران ۱۰ هزار نفر کاهش پیدا کرده و از ۲۸ هزار نفر به ۱۸ هزار نفر در سال رسیده، اما در مقایسه با سایر کشورهای دنیا که موفق شده اند این آمار را به حداقل برسانند، راهی طولانی پیش رو داریم و لازم است با اتخاذ راهکارهای اصولی و اجرای روش های علمی، در این ارتباط اقدامات بیشتری به عمل آوریم.

وی با اعلام این که در کلان شهر تهران نیز شاهد کاهش ۵۰ درصدی نرخ تلفات ناشی از سوانح ترافیکی نسبت به ۱۰ سال گذشته بوده ایم و تعداد تلفات ترافیکی پایتخت از ۱۵۰۰ نفر به ۷۵۰ نفر در سال کاهش پیدا کرده، تأکید کرد: به طور متوسط روزانه دو نفر بر اثر تصادفات رانندگی در تهران کشته می شوند که یک نفر عابر پیاده به عنوان بی دفاع ترین گروه های شهروندان هستند.

آموزش های ترافیکی به کودکان نخستین اولویت است.

معاون آموزش سازمان ترافیک با اشاره به این که کم رنگ بودن فرهنگ احترام به قانون از سوی عابران پیاده و رانندگان از جمله دلایل مؤثر در آمار بالای کشته شدگان حوادث ترافیکی در کشور است، اظهار کرد: هر چند ضروری است عابران پیاده به شکل جدی احترام به قانون را مورد توجه قرار دهند، اما لازم است رانندگان نیز حقوق عابران پیاده را در نظر گرفته و با آن ها مهربان تر باشند.

جباری زادگان با بیان این که متأسفانه به دلیل یک تصادف ساده و به خاطر یک جای پارک خودرو، شاهد وقوع درگیری های خونین هستیم، تصریح کرد: در ارتباط با برنامه ریزی های کلان در جهت ارتقای فرهنگ ترافیک نیاز به

تلاش مضاعف داریم، چرا که قربانیان ترافیک به هزاران کشته و ده ها هزار مجروح در کشور و صدها کشته و هزاران مجروح در تهران محدود نمی شود.

وی با تأکید بر نقش آموزش در ارتقای فرهنگ ترافیک و برنامه ریزی های صورت گرفته در این خصوص، اضافه کرد: با نگاه به آینده، تمرکز اساسی ما در مرحله اول، معطوف به آموزش نونهالان و کودکان و نهادینه کردن فرهنگ ترافیک در دل و ذهن این عزیزان است و در مرحله دوم، آموزش رانندگان وسایل حمل و نقل عمومی متمرکز شده ایم.

یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۲

تهران سما

مدیرعامل شرکت مترو در گفت و گو با "تهران سما" خبر داد:

پیشرفت ۶۰ درصدی خط ویژه مترو فرودگاه مهرآباد

مدیرعامل شرکت مترو از پیشرفت ۶۰ درصدی عملیات احداث خط ویژه مترو در فرودگاه مهرآباد خبر داد. هابیل درویش در گفت و گو با خبرنگار تهران سما درباره ساخت خط فرودگاه مهرآباد به عنوان خط کاملاً ویژه گفت: فرودگاه مهرآباد به عنوان خط جداگانه ویژه طراحی شده که از آن می توان با واژه متروی فرودگاه مهرآباد نام برد. این خط از نظر واگن با سایر واگن ها متفاوت است و پیش بینی می شود مسافران بتوانند وسایل و چمدان خود را در مترو جای دهند.

درویش گفت: قطارهای خط فرودگاه مهرآباد در حال ساخت است و تا پایان سال جاری به بهره برداری می رسد. مدیرعامل مترو هزینه پروژه خط فرودگاه مهرآباد را ۳۰۰ میلیارد تومان دانست و افزود: تاکنون بیش از ۶۰ درصد این پروژه به انجام رسیده است.

تین نیوز ۹۳/۹/۲

طرح «ایست به احترام زندگی» اجرا می‌شود

جریمه ۱۰۰ هزار تومانی برای عبور از چراغ قرمز

تین نیوز | رییس پلیس راهور تهران بزرگ با تاکید بر اینکه طرح «ایست به احترام زندگی» با هدف ساماندهی تقاطع‌ها و تکالیفی که رانندگان و عابران دارند، اجرایی می‌شود، گفت: با توجه به اینکه اجرای طرح منوط به ایجاد بسترهای لازم است، در حال حاضر انجام آن به تعویق افتاده است.

سرهنگ تیمور حسینی با اشاره به اینکه طرح ایست به احترام زندگی طرحی است که بر اساس آن تمامی خودروها موظف به توقف در پشت خط ایست، در خط کشی‌های عابر پیاده خواهند شد، گفت: طرح «ایست به احترام زندگی» با هدف ساماندهی تقاطع‌ها و تکالیفی که رانندگان و عابران دارند، اجرایی می‌شود.

وی با تاکید بر اینکه مقرر بود این طرح از ابتدای آبان‌ماه اجرایی شود، تصریح کرد: با توجه به اینکه اجرای طرح یادشده منوط به ایجاد بسترهای لازم است، اجرای آن به تعویق افتاده است.

رییس پلیس راهور تهران بزرگ تصریح کرد: ایست به احترام زندگی با هدف تغییر رفتار ترافیکی شهروندان در شهر تهران اجرایی می‌شود. به طوری که رانندگان توقف پشت خط سفید و عابران تحمل برای سبز شدن چراغ عابر را مورد توجه قرار دهند.

وی با تاکید بر اینکه موفقیت این طرح مرهون آماده‌سازی بسترهای لازم در سطح شهر است، بیان کرد: یکی از بسترهای مورد نیاز اصلاح زیرساخت‌ها و خط‌کشی معابر به خصوص خطوط عابر پیاده در تقاطع‌هاست که شهرداری تهران از ابتدای شهریورماه اصلاح زیرساخت‌های ترافیکی شهر را در دستور کار دارد و در این زمینه اقدامات موثری را انجام داده است.

به گفته حسینی اکنون بسیاری از تقاطع‌ها، تراش خورده و خط‌کشی‌ها سامان یافته است اما هنوز بخشی از کار باقی‌مانده که به محض اینکه بسترها آماده‌سازی شد، ایست به احترام زندگی کلید خواهد خورد.

وی با بیان اینکه این اقدام در راستای رعایت حقوق شهروندی و احترام به عابران پیاده اجرا خواهد شد، افزود: از آنجا که تصمیم داریم طرحی کارآمد در حوزه ترافیک در شهر اجرایی شود در چندین مرحله اجرای طرح به تعویق افتاده است.

رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با بیان اینکه طرح توقف پشت خط ایست در خط کشی‌های عابر پیاده را

با عنوان «ایست به احترام زندگی» تبلیغ و فرهنگ سازی کرده ایم، گفت: رانندگان متخلفی که اقدام به توقف روی خط کشی عابر پیاده کنند ۲۰ هزار تومان جریمه خواهند شد .
سرهنگ حسینی با بیان اینکه عبور از چراغ قرمز نیز ۱۰۰ هزار تومان جریمه خواهد داشت، گفت: دوربین های کنترل ترافیک نصب شده در چهارراه های پایتخت این تخلفات را به ثبت خواهند رساند.

دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۳

دنیای اقتصاد

چراغ زیرساخت‌های هوشمند شهری خاموش است

فقر تکنولوژیک در مدیریت ترافیک تهران

لیدایاز: «همت تا شیخ فضل‌الله ترافیک سنگین - مدرس روان.» این تنها تابلوهایی است که اغلب وقتی بین هزاران ماشین در ترافیک سنگین پایتخت محصور شده‌ایم، می‌بینیم .

بدون اینکه از لحظه انتخاب مسیر در جریان نوع ترافیک مسیر مورد نظر قرار گرفته باشیم، این درحالی است که امروزه استفاده از سیستم‌های هوشمند ترافیک یکی از امدادهای نوین برای کمک به بحران ترافیک به‌شمار می‌رود. به‌دلیل غفلت از به‌کارگیری زیرساخت‌هایی همچون تعریف شبکه‌های هوشمند معابر و سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی که می‌توان بدون حضور فیزیکی آنها را مدیریت کرد موجب شده تا ساعاتی طولانی را به ناچار در ترافیک‌های صبح، ظهر، عصر و شبانه‌گاهی سپری کنیم. این بخش از جمله وظایف شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی در شهرها است که مسوول به‌روزرسانی پروژه‌های شهری در این زمینه هستند. در پایتخت اما مجهز شدن به سامانه‌های هوشمند ترافیک در شهرداری تهران محدود به استفاده کاربران از سامانه موقعیت‌یاب آئی شهر تهران است که با باز کردن این صفحه در پرتابل شهرداری تهران با این نکته مواجه می‌شوید «به علت پاره‌ای مشکلات زیرساختی تا اطلاع‌ثانوی دریافت تصحیحات شبکه سمت تنها از طریق اپراتورهای همراه اول و رایتل امکان‌پذیر است.»

در این بخش تنها استفاده از کاربرد RTK در GIS برای اطلاع از ترافیک شهر قرار داده شده که در اطلاع‌رسانی درباره نحوه کار با این بخش آمده است: این یک گیرنده GPS/GNSS با دقت مناسبی قابل برداشت و بهنگام‌سازی است که به وسیله آن می‌توان به لایه‌های نقشه پوششی شهر همچون شبکه معابر، مبلمان شهری و اماکن شهری دسترسی پیدا کرد.» به نظر می‌رسد بیش از این نیز نمی‌توان دسترسی بیشتری به شبکه‌های اطلاع‌رسانی هوشمندی در رابطه با ترافیک در این سامانه داشت. سوی دیگر ماجرا خیابان‌ها است که اطلاعات ترافیکی ارائه شده بر تابلوهای اندک شمار سطح شهر نیز اطلاعات کم و ناهماهنگی را به مخاطب ارائه می‌کند.

سامانه تکنولوژیک ۱۱۰ فراموش شدسیامک و کیلی کارشناس الکترونیک و عضو هیات‌مدیره شرکت‌های راهبردی در زمینه سیستم‌های هوشمند ترافیک درباره استفاده از سیستم‌های فیلد منجمت می‌گوید که این سامانه‌ها بسترهای مناسب ارتباطی را به صورت آئی و در لحظه در اختیار کاربران قرار می‌دهند که این اطلاعات نیز از طرف سامانه‌های مرکزی جمع‌آوری می‌شود. او به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: اطلاعاتی نظیر اینکه ترافیک در مسیرها به چه اندازه‌ای



است به مرکز داده‌ها ارسال می‌شود تا به تحلیل و آنالیز آن پرداخته شود. با این سیستم مثلا از طریق ارائه اطلاعات سیستم‌های ناوگان عمومی به مسافران، آنها در جریان رسیدن زمان دقیق اتوبوس یا قطار به ایستگاه قرار می‌گیرند. او می‌گوید که این سیستم کم و بیش در تهران استفاده می‌شود، البته بیشتر در مسیرهای تردد ویژه مثل بی‌آرتی. او ادامه می‌دهد: به‌عنوان مثال در دنیا بر اساس سیستم‌های هوشمند وسایل اضطراری و اورژانسی زمانی که در تقاطع‌ها و مسیرهای پرتراфик قرار می‌گیرند با ارتباط گرفتن با مرکز می‌توانند چراغ‌های راهنمایی را در کنترل خود درآورند و مسیرها در اولویت استفاده از ماشین‌های اورژانس قرار بگیرند. در سیستم‌های پیشرفته این خودروهای اورژانس هستند که اطلاعات را به تقاطع مورد نظر ارسال می‌کنند و این توانایی را دارند که چراغ را در لحظه تغییر دهند. این کار در شهرهای بزرگ دنیا برای خودروها نیز به واسطه اعلام شدت ترافیک و ارائه پیشنهاد برای استفاده از مسیرهای جایگزین نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. و کیلی با اعلام اینکه متأسفانه سیستم‌های ترافیک در کشور ما کمتر مکانیزه و هوشمند هستند، اضافه می‌کند: برای اثبات این ادعا هم می‌توانید ببینید که تا چه اندازه ترافیک‌های بزرگ راهی ما منسجم هستند. بنابراین یکی از راهکارهای پیشنهادی تابلوهای راهنما است که به راننده اعلام می‌کند با توجه به شدت و ضعف ترافیک تا رسیدن به مقصد مورد نظر چقدر زمان صرف می‌شود که این کار به واسطه پردازنده‌ای که ترافیک را رصد کرده و سرعت یک خودرو را معیار قرار می‌دهد در برخی مسیرها تعیین می‌شود. در حال حاضر، در برخی خیابان‌های تهران مانند رسالت چنین تابلوهایی دیده می‌شود؛ اما به دلیل شدت ترافیک این زمان‌بندی معمولا دقیق نیست.

سرمایه‌گذاری پیش از اتلاف هزینه درحالی که کشور از فقدان تجهیزات سیستم‌های هوشمند رنج می‌برد، در بسیاری از نقاط دنیا این امکان به دولت‌ها این اجازه را می‌دهد تا گره‌های ترافیکی را بهینه‌تر مدیریت کنند. به گفته مهندس عباس نعمت‌اللهی، کارشناس سامانه‌های هوشمند کنترل ترافیک، آنچه در حال حاضر برای نسل آینده سامانه‌های هوشمند ترافیکی پیش‌بینی می‌شود ارتباط بین انسان و سیستم‌ها است که براساس اطلاعات سنسورها و آنچه طراح ارائه می‌کند، انجام می‌شود. او به «دنیای اقتصاد» می‌گوید: متأسفانه، شهرداری‌های بزرگ و از جمله شهرداری تهران در ارتباط با فناوری‌های مدرن و های‌تک که هزینه‌بر هستند، اقدام موثری انجام نمی‌دهد و متأسفانه در ایران تفکری حاکم است که به مفهوم بهره‌وری و آنچه منافع ما را در آینده تامین می‌کند، اولویتی نمی‌دهد. مثلا شما رقمی را از میزان سوختی که خودروها در ترافیک مصرف می‌کنند و میزان وقتی که تلف می‌شود و میزان خسارتی را که بر اثر آلودگی هوا به دست می‌آید محاسبه و آن را تبدیل به ریال کنید که می‌توان آنچه را به دست می‌آید به عنوان هزینه‌های مجهز شدن زیرساخت‌ها پیش از آن سرمایه‌گذاری کنید. با این روش جلوی خیلی از هزینه‌های از دست رفته را خواهید گرفت. او در این زمینه کشور عمان را مثال می‌زند: در عمان سر هر چهارراه ۱۶ دوربین از جهت‌های مختلف کار گذاشته شده که از این طریق هم در کنترل ترافیک قادر به مدیریت هستید و هم تخلف‌های انسانی. این درحالی است که در چهارراه‌های کشور ما یک در میان دوربین وجود دارد که در بیشتر مواقع هم کار نمی‌کنند. این



نشان‌دهنده عدم تمایل شهرداری و راهنمایی و رانندگی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها است. شبکه معابر یک سیستم کمک‌رسان هوشمند است که در نقاط کور ترافیک به خودروها اطلاع‌رسانی می‌کند تا برای در جریان قرارگرفتن میزان ترافیک مسیر و استفاده از مسیرهای جایگزین حق انتخاب داشته باشند. این مهم با استفاده از نظارت‌های ماهواره‌ای و GPS هایی است که شهروندان می‌توانند در خودروهایشان آن را تعبیه کنند. مسلماً وقتی در این زمینه‌ها سرمایه‌گذاری نکنیم، آسیب‌های آن را هم خواهیم دید. او اضافه می‌کند: متأسفانه ما در استفاده از ابزارهای قدیمی مثل هدایت‌کننده‌های مکانیکی هم ناتوان هستیم. در گذشته راه‌اندازی سامانه تکنولوژیک ۱۱۰ انجام شد که کار خوبی برای بهبود ترافیک بود، اما همین پروژه هم متوقف شد و حالا می‌بینید که عملاً خدمات‌رسانی امدادی در شهرهای بزرگ قفل شده است.

بهبود فناوری‌های مدیریت ترافیک در دانشگاه شریف پژوهشگران دانشگاه صنعتی شریف با ارائه دو روش جدید برای تلفیق داده‌های ناهمزمان در شبکه‌های حسگر، گامی در توسعه فناوری‌های مرتبط با مدیریت ترافیک خودروها برداشتند.

به گزارش خبرگزاری مهر، تلفیق داده‌های ناهمزمان و پردازش آنها در فرآیندهای سرعت بالا، یکی از چالش‌های مهم در شبکه‌های حسگر است که این شبکه‌ها از حسگرهای مختلفی تشکیل شده‌اند و لازم است برای پردازش آنها در فرآیندهای سرعت بالا، اطلاعات این حسگرها با یکدیگر تلفیق شود.

بر اساس پایان‌نامه‌ای که به تازگی در دانشگاه صنعتی شریف به نگارش درآمده است، این‌گونه شبکه‌ها عمدتاً در فناوری‌های مرتبط با مدیریت ترافیک خودروها در خیابان‌ها و جاده‌ها، همچنین در سامانه‌های مدیریت ترافیک هواپیماها و خودروهای سرویس‌دهنده به آنها در فرودگاه‌ها و در سامانه‌های دستیار راننده کاربرد دارند، چرا که در تمامی این فناوری‌ها لازم است متغیرهای مورد نیاز با خطای کم تخمین زده شوند.

پدیده ناهمزمانی در شبکه حسگرها از چالش‌های فنی جدی است که همواره مهندسان در این‌گونه شبکه‌های پیشرفته با آن دست به‌گریبانند. هادی طالبی، دانشجوی مقطع دکترا، تحت راهنمایی دکتر علی محمد افشین همت‌یار، استاد دانشکده مهندسی رایانه دانشگاه صنعتی شریف تلاش کردند در پژوهشی، دو روش برای تلفیق و رهگیری بی‌درنگ هدف‌های با سرعت بالا با فرض ناهمزمانی حسگرها، که نمونه‌ای عملی از کاربرد شبکه حسگرها در فرآیندهای سرعت بالا هستند ارائه کنند. بر اساس پایان‌نامه دکتر طالبی تحت عنوان: «تلفیق داده‌های ناهمزمان در شبکه‌های حسگر گسترده به صورت بی‌درنگ» روش نخست بر پایه تخمین زمان واقعی نمونه‌گیری است، هر حسگر از فیلتر کالمن خود استفاده کرده تا براساس داده‌های نمونه‌گیری شده، بهترین تخمین از متغیرهای حالت را به دست آورد. خروجی فیلتر همراه با سنجه‌هایی از خطا برای کانون ارسال می‌شود. در آنجا با بهره‌برداری از داده رسیده از یک حسگر و نتیجه تلفیق داده‌های قبل و همچنین قانون تغییر فرآیند، زمان واقعی نمونه‌گیری داده رسیده، نسبت به محور زمان مرکز تلفیق تخمین زده می‌شود.



سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۴

باشگاه خبرنگاران جوان

مدیر نوسازی سازمان تاکسیرانی شهر تهران

ثبت نام بیش از ۶۰۰۰ تاکسی فرسوده برای نوسازی

مدیر نوسازی سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از وجود ۱۷ هزار خودروی تاکسی فرسوده خبر داد و گفت: طبق فراخوان از سوی سازمان تا کنون ۶ هزار و ۴۰۰ نفر جهت تعویض خودرو، ثبت نام کردند.

به گزارش گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران، عیسی محمدپور با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۱۷ هزار تاکسی در تهران وجود دارد که عمرشان بیش از ۱۰ سال است، گفت: در حال حاضر ۶ هزار و ۴۰۰ راننده تاکسی جهت اسقاط و تحویل خودروی جدید ثبت نام کردند.

وی تصریح کرد: تعداد ۲ هزار و ۸۰۰ نفر از راننده تاکسی ها پول خود را به حساب شرکت خودروساز واریز کردند و برای ۳ هزار و ۱۶ نفر پیش فاکتور تهیه شد.

مدیر نوسازی سازمان تاکسیرانی دلیل استقبال نکردن رانندگان تاکسی های فرسوده از تسهیلات تاکسیرانی را مشکل ضامن دانست و اظهار داشت: برای تعویض تاکسی ها ۲۰ میلیون تومان وام با سود ۱۵ درصد از سوی بانک های شهر و صادرات ارائه می شود که رانندگان برای دریافت این مبلغ نیاز به ضامن دارند و به دلیل نبود ضامن نسبت به تعویض خودرو اقدام نمی کنند.

وی عنوان کرد: طبق رایزنی ها، شهرداری با بانک شهر قرارداد لیزینگ شهری منعقد کرده و برای دریافت وام تاکسی نیاز به ضامن نیست و تنها بانک صادرات نیاز به ضامن دارد.

محمدپور تحویل تنها خودروی سمند EF7 به جای تاکسی های فرسوده را از دیگر علل عدم استقبال رانندگان دانست و افزود: سازمان تاکسیرانی به وفور تقاضای خودروی ۴۰۵ را کرده است ولی همچنان ایران خودرو فقط خودروی سمند EF7 پایگاه سوز را تحویل می دهد.

وی درباره تعداد اسقاط خودروهای فرسوده گفت: در حال حاضر ۲ هزار و ۵۰۰ خودروی فرسوده تحویل داده شد و طبق تفکیک آماری حدود ۲ هزار از این خودروها پیکان و مابقی پراید، رنو ۲۱، هیوندای و تعدادی سمند بوده است.

شنبه مورخ ۹۳/۹/۸

شهرنوشت

آغاز ثبت نام آرم‌های طرح ترافیک از ۱۶ آذر

کارت‌های اعتباری جایگزین برچسب طرح ترافیک می‌شوند گروه حمل و نقل عمومی: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از آغاز ثبت نام آرم‌های سالانه ورود به محدوده طرح ترافیک از روز شنبه ۱۶ آذر خبر داد و گفت: متقاضیان به مدت دو هفته و تا سی‌ام آذر فرصت دارند تا از طریق سایت www.tehran.ir نسبت به ثبت نام در سامانه مذکور اقدام نمایند.

مهندس سیدجعفر تشکری هاشمی در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشت افزود: از شهروندان تقاضا داریم صرفاً در صورتی که ورود هر روزه ایشان به محدوده طرح ترافیک ضرورت داشته باشد، نسبت به ثبت نام اقدام نمایند و در غیر این صورت از آرم‌های روزانه و هفتگی استفاده کنند تا علاوه بر کاهش هزینه‌های خود، فرصت را در اختیار شهروندانی قرار دهند که حضور روزانه آن‌ها در محدوده مذکور ضرورت دارد.

وی با اعلام این که مجوزهای طرح ترافیک سال ۹۴، نسبت به مجوزهای دوره‌های قبل دارای تفاوت‌هایی است، تأکید کرد: به تمامی افرادی که آرم طرح ترافیک سالانه دریافت می‌کنند، به همراه آن یک عدد کارت اعتباری استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی که امکان استفاده از مترو، اتوبوس‌های تندرو و سایر اتوبوس‌ها را برای آن‌ها فراهم می‌کند نیز اهداء می‌شود.

کارت‌های اعتباری جایگزین برچسب طرح ترافیک می‌شوند معاون شهردار تهران با اشاره به این که کارت‌های اعتباری اهدایی، شخصی‌سازی شده و جایگزین برچسب‌های سابق می‌شوند، تصریح کرد: با توجه به این که کنترل خودروها از طریق دوربین‌های پلاک‌خوان انجام می‌شود، ضرورتی به نصب برچسب روی شیشه خودروها وجود نخواهد داشت و کارت مذکور به منزله مجوز طرح ترافیک به منظور ارائه در بازدیدهای موردی خواهد بود.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که بسیاری از متقاضیانی که موفق به دریافت مجوز طرح ترافیک می‌شوند، در ایامی از سال تمایل به ورود به محدوده طرح ترافیک ندارند، تصریح کرد: امسال برای نخستین بار ضمن این که به نسبت تعداد روزهایی که این متقاضیان اعلام می‌کنند وارد محدوده نمی‌شوند، از سرجمع هزینه سالانه آرم آن‌ها کم می‌شود، ضمن این که بابت هر روز انصراف نیز یک سفر رایگان با حمل و نقل عمومی به عنوان مشوق در کارت اعتباری آن‌ها شارژ خواهد شد.

وی با تأکید بر این که کارت‌های اعتباری مبلغ‌دار بوده و از سوی خود متقاضیان نیز قابل شارژ است، اضافه کرد: نظر به لزوم توسعه خدمات الکترونیک، به جز مرحله کنترل مدارک در دفاتر خدمات الکترونیک، سایر مراحل به صورت غیر



حضور می‌شود و کارت اعتباری که به منزله مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک است از طریق پست به نشانی متقاضی ارسال می‌شود.

متقاضیان از امروز نسبت به تکمیل مدارک خود اقدام کنند معاون شهردار تهران با اشاره به این که به منظور سهولت و سرعت در ثبت نام، اطلاعات ثابت افرادی که در سال‌های قبل در سیستم مکانیزه ثبت نام کرده‌اند، هنگام ثبت نام در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد، به شهرنوشته اظهار کرد: امسال نیاز نیست که متقاضیان تمامی اطلاعات خود را ثبت کنند، بلکه متقاضی صرفاً نسبت به اصلاح اطلاعاتی که نیاز به تصحیح دارند، باید اقدام نماید.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که مدارک و مستندات مواردی که منجر به کسب امتیاز افراد در جهت دریافت آرم طرح ترافیک شده، می‌بایست به صورت حضوری در دفاتر خدمات الکترونیک ارائه شوند، تصریح کرد: با توجه به این که داشتن برچسب معاینه فنی از مراکز مکانیزه معتبر، پرداخت عوارض سالانه خودرو و اخذ گواهی عدم خلافی برای ثبت نام طرح ترافیک ضروری است، متقاضیان از امروز نسبت به دریافت مدارک مذکور اقدام نمایند. وی با تأکید بر این که خودروها باید در مراکز مکانیزه معتبر تهران و سایر شهرها که در سامانه ملی معاینه فنی ثبت شده‌اند، معاینه فنی شوند، اضافه کرد: در این صورت دیگر نیازی به ارائه حضوری مدارک معاینه فنی نخواهد بود و این اطلاعات به صورت برخط در سامانه مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

امسال آرم‌های طرح ترافیک حتی یک فقره نیز افزایش نمی‌یابد معاون شهردار تهران با اشاره به این که برای خودروهایی که به سن فرسودگی رسیده و مطابق قانون ملزم به اسقاط باشند، مجوز طرح ترافیک صادر نمی‌شود، اظهار کرد: در این دوره نیز مانند دوره قبل، به جز آمبولانس‌های اورژانس تهران، خودروهای امدادی آتش نشانی و خودروهای پلیس و همچنین اتوبوس‌های شرکت واحد تهران و تاکسی‌های تهران که تمام یا بخشی از مسیر آن‌ها در محدوده طرح ترافیک قرار داشته باشند، تمامی خودروهای عمومی و امدادی نیاز به مجوز دارند و می‌بایست نسبت به اخذ مجوز طرح ترافیک اقدام کنند و در غیر این صورت ورود آن‌ها به محدوده، به منزله تخلف ورود ممنوع خواهد بود. به گزارش شهرنوشته مهندس تشکری هاشمی با بیان این که در سال ۹۴ نیز عبور و مرور خودروهای هیبریدی و برقی همچون سال جاری در صورت ثبت اطلاعات در سامانه، در محدوده طرح ترافیک آزاد و رایگان خواهد بود، تصریح کرد: این اقدام در جهت تشویق و ترغیب شهروندان به استفاده از حمل و نقل پاک و در راستای سیاست‌های محیط زیستی مدیریت شهری تهران صورت می‌گیرد.

وی در پایان با تأکید بر این که به منظور حفظ ظرفیت زیست محیطی تهران، تعداد مجوزهای طرح ترافیک در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳ حتی یک فقره نیز افزایش پیدا نخواهد کرد، خاطر نشان کرد: امسال نیز همچون سال‌های گذشته، خانواده‌های معظم شهدا، جانبازان عزیز، بیماران خاص و عزیزان خبرنگار از تعرفه حمایتی برخوردار خواهند بود.

شهرنوشته ۹۳/۹/۸

بابایی به شهرنوشته خرداد :

راه اندازی ۴ خط ویژه اتوبوس در منطقه ۶

گروه حمل و نقل عمومی: شهردار منطقه ۶ از راه اندازی ۴ خط ویژه اتوبوس تا پایان سال جاری در منطقه ۶ خبر داد. عظیم بابایی در گفت و گو با شهرنوشته با بیان اینکه روزانه بیش از ۲ میلیون مسافر در سطح منطقه ۶ که تجمع بسیاری از ادارات دولتی در آن است تردد می کنند، گفت: مشکلات عدیده ترافیکی در سطح منطقه ۶ بیشتر است. شهردار منطقه ۶ از تشکیل کمیته ویژه ترافیکی به منظور رصد آنلاین وضعیت ترافیک منطقه خبر داد و تصریح کرد: در صورت بروز مشکلات با اصلاحات هندسی ترافیک را ساماندهی می کنیم.

وی تصریح کرد: میدان هفت تیر یکی از میدان های مهم شهر تهران است که در محدوده مرکز شهر قرار دارد. این میدان از سمت جنوب با خیابانهای شهید مفتاح و کریمخان زند و از سمت شمال با خیابان مفتاح در ارتباط است که با توجه به حجم تردد شهروندان در این میدان بسیاری از مشکلات ترافیکی در منطقه ۶ به میدان هفت تیر مربوط بود اما با توجه به اصلاحات ترافیکی که در این محدوده صورت گرفت، اکنون وضعیت ترافیکی میدان هفت تیر ۴۰ درصد بهبود یافته است. در عین حال وجود یکی از مهمترین ایستگاه های مترو خط یک و در آینده نزدیک خط شش توجه مدیریت شهری را به این میدان معطوف کرده است.

وی تاکید کرد: بیشترین مشکلات ترافیکی میدان در محدوده تقاطع خیابان کریمخان - قائم مقام بود که عمده آنها تداخل حرکت عابرپیاده و سواره، وقفه در حرکت ترافیک عبوری، نبود فضای مناسب تخلیه و سوارکردن مسافر و عدم دسترسی مناسب به ایستگاه های حمل و نقل و عمومی بود.

شهردار منطقه ۶ با اشاره به ساماندهی ترافیکی میدان هفت تیر گفت: در این طرح حذف تداخل پیاده و سواره، رو، احداث پایانه حمل و نقل عمومی و روانسازی ترافیک عبوری اجرا شد و با حذف دسترسی کریمخان به قائم مقام و ایجاد دوربرگردان در تقاطع، حرکت عبوری خودروها روانسازی شد. همچنین با انسداد تقاطع و نرده گذاری تردد عرضی از سطح سواره رو حذف شده و به پل عابر منتقل شده است.

بابایی تصریح کرد: با نصب پله برقی های پل های عابر پیاده قطعا تردد های عابرین از سطح خیابان نیز کاهش بیشتری خواهد یافت.

وی در ادامه از راه اندازی ۴ خط ویژه اتوبوس در منطقه ۶ تا پایان سال جاری خبر داد و گفت: این اقدامات شامل کارهای مقدماتی راه اندازی خط ویژه اتوبوس از میدان هفت تیر به میدان صادقیه، ایجاد دسترسی شهروندان به خط ۷

اتوبوس های تندرو در میدان ولیعصر(عج)، دسترسی به خط ۴ اتوبوس های تندرو در میدان توحید و دسترسی به خط ۱۰ اتوبوس های تندرو در خیابان اشرفی اصفهانی را شامل می شود .
وی تاکید کرد : در راستای اجرای طرح انضباط ترافیکی در شهر تهران اقدامات اصلاح هندسی ، ساماندهی معابر و خط کشی ها و اصلاح المان های ترافیکی در تمامی معابر منطقه ۶ اجرایی شده است.

شهرنوشته ۹۳/۹/۸

مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران تأکید کرد :

موتورسیکلت‌ها عامل ۲۵ درصد آلودگی هوا و ۴۹ درصد آلودگی صوتی تهران هستند

موتورسیکلت‌های برقی آلودگی هوا و صدا را کاهش می‌دهند گروه حمل و نقل عمومی: مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با تأکید بر لزوم کاهش استفاده از خودروهای شخصی به منظور کاهش آلودگی هوا گفت: این مهم تنها زمانی محقق می‌شود که بتوانیم جایگزین مناسبی به نام توسعه حمل و نقل عمومی را در اختیار داشته باشیم. به گزارش شهرنوشته و به نقل از روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، دکتر سید وحید حسینی افزود: تا زمانی که حمل و نقل عمومی توسعه پیدا نکند، توصیه صرف به کاهش استفاده از خودروهای شخصی، نتیجه مثبتی به همراه نخواهد داشت.

وی با اعلام این که امروز ستون فقرات کاهش آلودگی هوای تهران بر مبنای توسعه حمل و نقل عمومی استوار است، تأکید کرد: چنانچه این شالوده به درستی بنا گذاشته نشده باشد، هر گونه اقدامی در زمینه کاهش آلودگی هوا اثربخش نخواهد بود.

بهبود محیط زیست نیازمند بسته‌های حمایتی دولت است مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به طرح ورود موتورسیکلت‌های برقی به تهران، اظهار کرد: هم اکنون یکی از مهم‌ترین معضلات شهری، تردد موتورسیکلت‌های بنزینی است که ۲۵ درصد از آلودگی هوا و ۴۹ درصد از آلودگی صوتی تهران ناشی از تردد این نوع از موتورسیکلت‌هاست.

دکتر حسینی با بیان این که هر گونه اقدام اجرایی که در خصوص جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی انجام شود، به نوعی در کاهش آلودگی هوا و صدا مؤثر خواهد بود، تصریح کرد: طرح ورود موتورسیکلت‌های برقی به عنوان وسیله نقلیه پاک در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفته تا میزان آلودگی‌های زیست محیطی در تهران را کاهش دهد وی با تأکید بر این که بهترین راهکار بهبود محیط زیست و توسعه حمل و نقل پاک، افزایش بسته‌های حمایتی از سوی دولت است، اضافه کرد: مدیریت شهری تهران برای اولین بار در حرکتی قابل تقدیر، وام بدون بهره‌ای را برای خرید موتورسیکلت‌های برقی و به عبارتی جهت حمایت از محیط زیست اختصاص داده است. امیدواریم دولت به تعهدات خود عمل کند مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به مزایای استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در کلان‌شهرهای کشور، اظهار کرد: استفاده از موتورسیکلت‌های برقی، سیاست تجربه شده‌ای است که نقش مؤثری در کاهش مصرف سوخت و کاستن از آلاینده‌های زیست محیطی دارد. دکتر حسینی با بیان

این که توسعه حمل و نقل عمومی با رویکرد حمل و نقل پاک در تهران یکی از سیاست‌های قطعی مدیریت شهری است، تصریح کرد: البته انتظار می‌رود دولت نیز در این جهت مدیریت شهری تهران را مورد حمایت جدی قرار دهد. وی در پایان با تأکید بر لزوم پرداخت مطالبات مدیریت شهری تهران در زمینه توسعه حمل و نقل عمومی، خاطرنشان کرد: متأسفانه دولت در دوره‌های گذشته به تعهدات خود در زمینه توسعه حمل و نقل عمومی در تهران عمل نکرده اما امیدواریم دولت یازدهم در تعاملی سازنده، مدیریت شهری را در جهت توسعه حمل و نقل عمومی با قوت و قدرت مورد حمایت قرار دهد.

شهرنوشت ۹۳/۹/۸

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران خبر داد :

راه اندازی اینترنت رایگان در اتوبوس های پایتخت

استفاده از فن آوری های نو در ناوگان حمل و نقل شهری اجتناب ناپذیر است گروه حمل و نقل عمومی: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر اهمیت مدیریت دانش محور در اداره امور شهر گفت: نگاه مبتنی بر تغییر و تحول با بهره گیری از فن آوری های نوین در چند سال اخیر، حوزه حمل و نقل شهری را از مدیریت سنتی به سمت مدیریت دانش محور سوق داده است.

به گزارش شهرنوشت وبه نقل از روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، مهندس سید جعفر تشکری هاشمی افزود: طرح جامع ترافیک شهر تهران که در سال ۱۳۸۵ تهیه و تدوین شد و در اواخر سال ۱۳۸۷ به عنوان مبنای اداره حمل و نقل شهری پایتخت مورد تصویب قرار گرفت، باعث شد تا تهران صاحب طرحی جامع و تفصیلی شده و از مدیریت های سلیقه ای، بی برنامه و مقطعی رهایی پیدا کند و این نشان دهنده عزم جدی مدیریت شهری در برنامه ریزی برای اداره کلان شهری همچون تهران است.

وی با تأکید بر این که طرح جامع ترافیک شهر تهران با ۴ رویکرد کلی و در ۱۸ محور اجرایی تهیه و تدوین شده، اعلام کرد: این طرح به تمامی موضوعات مرتبط با ترافیک به صورت دقیق پرداخته و موضوعاتی همچون توسعه سیستم های حمل و نقل عمومی کاراً و ارتقای سطح سرویس آن ها، بهینه سازی جریان ترافیک در معابر شهری از طریق اعمال مدیریت، ارتقای فرهنگ ترافیک، هوشمند سازی مدیریت ترافیک، یکپارچه سازی شبکه حمل و نقل عمومی، پارکینگ ها و فضای پارک، اقتصاد حمل و نقل و افزایش سهم حمل و نقل پاک مانند پیاده روی و دوچرخه سواری، از جمله اهداف مورد تأکید در طرح مذکور است.

بخش اعظم اهداف طرح جامع ترافیک شهر تهران محقق شده است معاون شهردار تهران با اشاره به این که تحقق اهداف مندرج در طرح جامع ترافیک شهر تهران، این کلان شهر را دارای حمل و نقلی پیشرفته می نماید، اظهار کرد: محقق شدن بخشی از اهداف این طرح، باعث شده که چهره شهر تهران عوض شده و این شهر، امروز به شهری پر جنب و جوش و زنده تر تبدیل شود که می تواند به شهروندان خود حس زندگی بدهد.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که بخش قابل توجهی از اهداف طرح جامع ترافیک شهر تهران تحقق پیدا کرده و کارهای بسیار گسترده ای در این حوزه صورت گرفته، تصریح کرد: البته این به آن مفهوم نیست که همه مسائل و مشکلات پایتخت حل شده، چرا که در بحث ترافیک فقط مدیریت شهری نباید ایفای نقش کند، بلکه در طرح جامع

ترافیک، تکالیفی نیز برای سایر دستگاه های دست اندرکار تعریف شده که لازم است هر بخش به وظایف خود عمل کند تا بتوانیم به نتیجه پیش بینی شده برسیم.

وی با تأکید بر این که توسعه زیرساخت های حمل و نقل عمومی از اصلی ترین سیاست های مدیریت شهری است، اضافه کرد: رسیدن به شاخصه های توسعه حمل و نقل عمومی در طرح جامع ترافیک شهر تهران با محوریت مترو و اتوبوسرانی، از مهم ترین اهدافی است که برای رسیدن به آن، برنامه ریزی های گسترده ای انجام شده یا در دست انجام است.

تهران در طرح تفصیلی جدید به عنوان کانون توسعه متوازن در نظر گرفته شده است معاون شهردار تهران با اشاره به این که با توجه به مطالبات عمومی و روند افزایش آلودگی هوا، ادامه روند توسعه زیرساخت های حمل و نقل عمومی مورد نیاز است، اظهار کرد: توسعه خطوط مترو و اتوبوسرانی، به ویژه اتوبوس های تندرو (BRT) به عنوان مهم ترین راهکار اجرایی به منظور بهبود وضعیت ترافیک و کاهش آلودگی هوا، در دستور کار مدیریت شهری قرار دارد و در این میان، بیشترین سرمایه گذاری بر روی مترو صورت گرفته است.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که برای توسعه کیفی و کمی خدمات ناوگان حمل و نقل عمومی، برنامه ریزی های گسترده ای انجام شده، تصریح کرد: توسعه حمل و نقل عمومی در رأس برنامه های مدیریت شهری قرار دارد و زمینه سازی به منظور افزایش سطح دسترسی شهروندان به مترو و اتوبوس از جمله این برنامه ها محسوب می شود. وی با تأکید بر این که یکی از فعالیت های همگام با اجرای طرح تفصیلی، تکمیل و اتصال بزرگراه ها بود، اضافه کرد: شهر تهران در اجرای طرح تفصیلی جدید باید به عنوان کانون توسعه متوازن در نظر گرفته شده و تمام مسائل و مشکلات آن به صورت جامع مورد بررسی قرار گرفته و با اتخاذ و اجرای تدابیر و تمهیدات لازم، نسبت به رفع کاستی ها و کمبودهای موجود اقدام شود.

بدون استفاده از فن آوری های نو نمی توان شهری به بزرگی تهران را اداره کرد معاون شهردار تهران با اشاره به این که برای خروج مدیریت حمل و نقل شهری از وضعیت سنتی، به کارگیری راهکارهای نوین حمل و نقل و ترافیک و ورود فن آوری های نو در این حوزه اجتناب ناپذیر بود، اظهار کرد: اگر تکنولوژی در خدمت مدیریت ترافیک شهر نباشد، ممکن نیست بتوان شهری به بزرگی تهران را اداره کرد.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که با نگاه از بالا به شهر، صدها خیابان و ده ها بزرگراه را می توان مشاهده کرد که میلیون ها دستگاه خودرو و موتورسیکلت در آن ها در حال تردد هستند، تصریح کرد: امروز تجهیز تهران به دانش و تکنولوژی روز دنیا و تسری این تجهیزات به کل شهر، اقدامی کاملاً ضروری است که مدیریت شهری نسبت به آن اهتمام ویژه ای داشته و دارد و با تکمیل زیرساخت های نرم افزاری و استفاده از فن آوری های نوین، می توان نسبت به ایمن سازی و نظم بخشی به جریان ترافیک اقدام نمود. وی با تأکید بر این که مسائل و مشکلات حمل و نقل شهری پایتخت معلول است و علت آن، عدم رعایت قوانین و مقررات و بی توجهی به قانون است، اضافه کرد: موضوع



ارتقای فرهنگ ترافیک در تهران از نیمه دوم سال ۹۳ در قالب یک برنامه جامع در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفته و امیدواریم با تحقق آن بتوانیم به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم.

ساخت پارکینگ عمومی برای بخش خصوصی باید اقتصادی شود معاون شهردار تهران با اشاره به این که بحث توسعه پارکینگ های عمومی همواره مورد توجه ویژه مدیریت شهری قرار داشته و دارد، اظهار کرد: سرمایه گذاران بخش خصوصی با توجه به پایین بودن نرخ پارک خودرو در پارکینگ های عمومی، تمایل چندانی برای سرمایه گذاری در این عرصه ندارند، چرا که با یک حساب سرانگشتی می توان دریافت که سرمایه گذاری در ساخت پارکینگ-های عمومی برای بخش خصوصی از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نمی باشد.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که مدیریت شهری از ورود بخش خصوصی به این حوزه استقبال می کند و لایحه ای نیز در خصوص حل مشکل مذکور به شورای محترم اسلامی شهر تهران تقدیم شده، تصریح کرد: این مسئولیت بر عهده دستگاه های سیاست گزار است که برای ساخت پارکینگ از سوی سرمایه گذاران انگیزه لازم را ایجاد کنند تا با توجه به محدودیت پارکینگ های عمومی، بخش خصوصی به سرمایه گذاری در آن علاقه مند شود.

وی در پایان با تأکید بر این که به زودی امکان استفاده از اینترنت رایگان در داخل اتوبوس های شهری برای شهروندان فراهم خواهد شد، خاطرنشان کرد: اجرای این طرح مدتی است به صورت آزمایشی و محدود آغاز شده که پس از رفع برخی ابهامات و اشکالات موجود و در نظر گرفتن ملاحظات لازم، نسبت به بهره برداری عمومی از طرح مذکور اقدام خواهد شد.

تهران سما ۹۳/۹/۸

معاون آموزش سازمان ترافیک خبر داد:

اجرای ۳ هزار نمایش ترافیکی در مدارس ابتدایی

معاون آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: سازمان حمل و نقل و ترافیک در نظر دارد تا با پایان ماه صفر ۳ هزار نمایش ترافیکی را در مدارس ابتدایی تهران اجرا کند.

شهرام جباری زادگان در گفت و گو با خبرنگار "تهران سما" عنوان کرد: بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته قرار است تا مجموعه برنامه های نمایش ترافیکی در تمامی مدارس ابتدایی تهران اعم از دولتی و غیر انتفاعی برای ۶۰۰ هزار دانش آموز اجرا شود و به طور حتم، در پایان برنامه هیچ مدرسه ابتدایی نخواهد بود که سازمان ترافیک حداقل ۲ بار برنامه نمایش های ترافیکی را در آن اجرا نکرده باشد.

وی در ادامه با اشاره به تاثیر آموزش بر تغییر فرهنگ ترافیک در کلانشهری چون تهران تصریح کرد: آموزش به کودکان و برگزاری برنامه های آموزشی برای این قشر از جامعه، موضوع ترافیک را به خانه ها و نزد خانواده ها می برد. این امر به تدریج به فرهنگ سازی و تغییر رفتار ترافیکی شهروندان کمک می کند.

جباری زادگان در پایان خاطر نشان کرد: با تدبیر شهردار تهران مجموعه طرح هایی به منظور تشویق و ترغیب شهروندان به رعایت نظم و انضباط و حقوق دیگران در دست بررسی که امیدواریم به زودی تهیه و در دسترس شهروندان قرار بگیرد.

شهرنوشته ۹۳/۹/۸

73 میلیارد تومان بدهی سال ۹۲ دولت در بخش جرائم رانندگی به شهرداری؛

37 میلیارد تومان اعطا شده صرف چه مواردی شده است؟

گروه حمل و نقل عمومی: مدیرکل برنامه ریزی و توسعه شهری معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تاکید بر اینکه سهم شهرداری تهران از محل جرایم راهنمایی و رانندگی سال ۹۲ به طور کامل پرداخت نشده است، ریز هزینه کرد مبلغ ارائه شده به شهرداری را تشریح کرد.

مسعود رنجبریان در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشته با اشاره به اینکه در راستای اجرای ماده ۲۳ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی و از محل اعتبارات قانون بودجه سال ۱۳۹۲ کل کشور تنها مبلغ ۳۷ میلیارد تومان به شهرداری تهران پرداخت شد، تصریح کرد: سهم شهرداری تهران در سال ۹۲ از جرایم راهنمایی و رانندگی ۱۱۰ میلیارد تومان بود که در اوایل سال ۹۳ تنها مبلغ ۳۷ میلیارد تومان سهم شهرداری تهران از جرایم رانندگی پرداخت شده است. مسعود رنجبریان با بیان اینکه براساس قانون جدید راهنمایی و رانندگی که در سال ۸۹ تصویب شد، مقرر شد ۶۰ درصد از جرایم راهنمایی و رانندگی در محدوده شهری به شهرداری‌ها و ۲۰ درصد به بیمه پرداخت شود، گفت: این اعتبارات به منظور بهبود سیستم حمل و نقل شهری در کلانشهر تهران و از محل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای به شهرداری تهران پرداخت شده است.

مدیرکل برنامه ریزی و توسعه شهری معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران ادامه داد: از مبلغ مذکور، ۱۳ میلیارد تومان برای افزایش ایمنی و بهره‌وری معابر، ۲۲ میلیارد تومان برای توسعه سیستم‌های هوشمند حمل و نقل و ۲ میلیارد تومان برای توسعه حمل و نقل پاک و غیرموتوری اختصاص یافته است. به طوری که به منظور افزایش ایمنی و بهره‌وری با اعتبار در نظر گرفته شده ۳ پروژه اعم از خرید پله برقی پل‌های عابر پیاده، خرید و اجرای گاردریل و متعلقات در بزرگراه‌های شهر تهران، خرید مصالح و اجرای عملیات مرمت و نوسازی خط‌کشی در بزرگراه‌های شهر به اجرا درآمده است.

به گفته وی با اعتبار در نظر گرفته شده در این بخش تاکنون ۳۰ دستگاه پله برقی خریداری شده و ۵۰ کیلومتر گاردریل و ۱۴۵ کیلومتر خط‌کشی گرم نیز در سطح معابر شهری پایتخت صورت گرفته است.

رنجبریان تصریح کرد: در راستای هوشمندسازی شهر نیز ۳ پروژه، نصب و راه‌اندازی دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز، نصب و راه‌اندازی دوربین‌های کنترل خروجی‌های محدوده طرح ترافیک و نصب نمایشگرهای اطلاع‌رسان در ایستگاه‌های اتوبوس تعریف و اجرا شده است که در این راستا ۵۰ تقاطع مهم شهر تهران به سیستم ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز، ۵۰ معبر خروجی محدوده طرح ترافیک به دوربین‌های ثبت تخلف ورود و خروج محدوده

طرح ترافیک و ۲۵۰ ایستگاه اتوبوس به نمایشگر های سامانه رسانی اتوبوسرانی تجهیز شدند. وی با اشاره به هزینه کرد ۲ میلیارد تومانی به منظور توسعه حمل و نقل پاک در پایتخت تصریح کرد: در این راستا نیز تعداد ۶۰۰۰ دستگاه دوچرخه خریداری شده و اکنون و در مسیرهای دوچرخه سواری در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران مورد استفاده قرار گرفته است.

یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۹

شهرداری نیوز

لایحه تعیین نرخ آرم طرح ترافیک ۹۴ هفته آینده به شورا می رود

به گزارش گروه حمل و نقل ترافیک شهری شهرداری نیوز، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: تمامی سهمیه بگیران اعم از خبرنگاران و جانبازان و اشخاص خاص نیز باید طی مدت اعلام شده -۱۶ آذر لغایت ۳۰ آذرماه- در سامانه شهرداری تهران ثبت نام کنند.

سیدجعفر تشکری هاشمی با تاکید بر اینکه تنها دو هفته زمان برای ثبت نام اینترنتی آرم طرح ترافیک سال ۹۴ وجود دارد، گفت: تمامی سهمیه بگیران اعم از جانبازان و خبرنگاران هم باید در مهلت تعیین شده نسبت به فرآیند ثبت نام الکترونیکی دریافت آرم طرح ترافیک از طریق سامانه تهران tehran.ir اقدام کنند.

وی تصریح کرد: زمان ارایه مدارک خبرنگاران مطابق روال سال های گذشته پس از اتمام زمان ثبت نام اعلام می شود. معاون شهردار تهران با اشاره به اینکه سهمیه آرم طرح ترافیک سال ۹۴ نیز مانند سال گذشته بوده، گفت: عدد مجوزهای سالیانه حتی یک فقره اضافه یا کاسته نشده است.

وی اظهارداشت: طی سال گذشته با توجه به اینکه تعدیل سهمیه در بعضی از موارد داشتیم، متأسفانه در طول سال مجبور به تصحیح بعضی از اصلاحات شدیم، اما در فرآیند جدید این موضوع متناسب با شرایط سهمیه و با نگاه تعدیل شده لحاظ خواهد شد. تشکری هاشمی با تاکید بر اینکه امتیازبندی روزنامه ها، مجلات و خبرگزاری ها مانند سال گذشته در زمان مقرر اعلام و ارسال می شود، گفت: با توجه به مشکلات برخی از خبرنگاران در دریافت آرم ترافیک در سال گذشته به طور قطع بررسی اطلاعات فردی و خبرنگاری افراد در سال جاری با دقت بیشتری صورت می گیرد تا حقوق خبرنگاران تضییع نشود.

وی با تاکید بر اینکه سال گذشته تعداد کسانی که به عنوان خبرنگار آرم طرح ترافیک دریافت کردند بسیار بیشتر از تعداد واقعی اصحاب فعال در عرصه خبر بود، بیان کرد: با این وجود سال گذشته تقاضای هیچ فردی که به عنوان خبرنگار به واحد صدور آرم مراجعه کرد، مردود نشده است.

معاون شهردار تهران در ادامه از ارایه لایحه تعیین نرخ آرم طرح ترافیک سال ۹۴ طی هفته آینده به شورای اسلامی شهر تهران خبر داد و گفت: رویه تعیین نرخ مشابه سال گذشته خواهد بود.



خبرگزاری فارس ۹۳/۹/۹

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران:

اتوبوس‌های پایتخت به سیستم گویا مجهز می‌شوند

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به اینکه اتوبوس‌های پایتخت به سیستم گویا مجهز می‌شوند، گفت: خطوط شبانه ناوگان اتوبوسرانی گسترش می‌یابد.

به گزارش خبرگزاری فارس، سید جعفر تشکری هاشمی افزود: با توجه به تدبیر شهردار محترم تهران مبنی بر اجرای طرح ارتقای فرهنگ ترافیک در پایتخت و به منظور نظم بخشی به عبور و مرور، در نخستین گام، کار ساماندهی سخت افزاری و اصلاح زیرساخت‌های ترافیکی از جمله خط کشی های معابر را آغاز کرده ایم.

وی با اعلام این که این اقدامات در گام نخست در دو منطقه تهران آغاز شده، تأکید کرد: در حال حاضر شهرداری ۲۰ های ۳۰ منطقه دیگر تهران نیز در حال ساماندهی سخت افزاری و اصلاح زیرساختی ترافیک در مناطق خود هستند و به این ترتیب هر ۲۲ منطقه تا پایان سال جاری، نسبت به رفع نقایص ترافیکی و مناسب سازی معابر مناطق خود اقدام می‌کنند.

عابران در گذرگاه پیاده نیز امنیت ندارند معاون شهردار تهران با اشاره به این که برخی بی انضباطی ها در رفتارهای رانندگی، ریشه در فرهنگ ترافیک دارد، اظهار کرد: در بسیاری از کشورها حتی اگر گذرگاه عبور پیاده نیز وجود نداشته باشد، رانندگان به محض رؤیت عابر، متوقف می‌شوند و پس از عبور وی به حرکت ادامه می‌دهند، در صورتی که در کشور ما عابران حتی در گذرگاه عبور پیاده نیز برای تردد ایمنی ندارند.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که بسیاری از تصادفات رانندگی، بر اثر استفاده از تلفن همراه توسط رانندگان ایجاد می‌شود، تصریح کرد: رانندگانی که هنگام رانندگی حتی به وسیله هندزفری مشغول مکالمه با تلفن همراه هستند، عملکردی به مراتب خطرناک‌تر از افرادی دارند که از هشیاری لازم برخوردار نیستند و جان خود و جان دیگران را به خطر می‌اندازند.

وی با تأکید بر این که با توسعه نرم افزاری و سخت افزاری، در صدد هستیم تا ناوگان اتوبوسرانی را به گونه ای که مردم بتوانند به راحتی برنامه سفرهای درون شهری خود را با زمان حرکت اتوبوس های شهر تنظیم کنند توسعه دهیم، اضافه کرد: احداث و راه اندازی خطوط بی‌آرتی، شکل جدیدی از خدمات ناوگان اتوبوسرانی را ارائه کرد و باعث نظم بخشی به خطوط اتوبوسرانی شد



رنگ بندی اتوبوس ها سواد بصری را افزایش داده است معاون شهردار تهران با اشاره به این که رنگ بندی اتوبوس های شهری با هدف تسهیل در شناسایی مسیرها برای شهروندان و به منظور خدمات دهی هر چه بهتر و بیشتر به شهروندان انجام شده، اظهار کرد: بر این مبناء، برای اتوبوس های هر یک از خطوط، نوارهایی با رنگ خاص در نظر گرفته شده تا به این ترتیب، علاوه بر زیبایی ظاهری، ارتباط بین این خطوط با یکدیگر و همچنین با خطوط تندرو و حتی سایر مدهای حمل و نقلی از جمله مترو با تکیه بر سواد بصری برای شهروندان مشخص شود.

تشکری هاشمی با بیان این که به منظور اطلاع رسانی به شهروندان و تسهیل در خدمات دهی به آن ها، نسبت به تهیه و نصب نقشه های ویژه ای در ایستگاه های اتوبوس و داخل اتوبوس ها اقدام شده، تصریح کرد: در این نقشه ها با مجزا کردن هر خط از طریق رنگ جداگانه، ارتباط خطوط با یکدیگر با سایر ایستگاه ها و خطوط و دیگر مدهای حمل و نقلی مشخص شده است.

وی با تأکید بر اقدامات ویژه در جهت فعال سازی سیستم گویای اعلام محل هر ایستگاه در اتوبوس های شهری، اضافه کرد: این اقدام از جمله الزامات مربوط به شهروندان نابینا محسوب می شود و در جهت رفاه حال نابینایان عزیز جهت پیاده سازی این سیستم در ناوگان اتوبوسرانی در تلاش هستیم.

اتوبوس ها در سر خط منتظر تکمیل صندلی نمی مانند معاون شهردار تهران با اشاره به لزوم ساماندهی ایستگاه های اتوبوس به عنوان یکی از مهم ترین شاخص های مبلمان شهری، اظهار کرد: نوسازی و بهسازی این ایستگاه ها به لحاظ گستردگی آن ها در همه نقاط شهر با بهره گیری از خلاقیت های هنری و زیبایی شناسانه، می تواند مکمل اقداماتی باشد که در جهت زیباسازی شهر انجام می شود.

تشکری هاشمی با بیان این که برنامه زمان بندی حرکت اتوبوس های شهری در خطوط اتوبوسرانی اجرایی شده، تصریح کرد: اکنون تمام خطوط به جدول زمان بندی مجهز شده اند و دیگر مانند گذشته، مبنای حرکت اتوبوس ها در سر خط، بر اساس پر بودن یا پر نبودن صندلی های آن نیست و هر اتوبوس بر مبنای برنامه زمان بندی و رأس ساعت مشخص، حرکت می کند و در سر خط منتظر تکمیل صندلی نمی ماند.

وی در پایان با تأکید بر گسترش طرح سرویس دهی شبانه ناوگان حمل و نقل عمومی در افزایش ایمنی شهر و شهروندان، خاطرنشان کرد: اکنون تنها خطوط بی آر تی به صورت شبانه روزی فعالیت می کنند اما بر اساس مطالعات صورت گرفته، در برخی از خطوط اتوبوسرانی نیز برقراری سرویس دهی شبانه ضروری است که امیدواریم تا پایان سال جاری نسبت به توسعه این طرح که به ایمنی هر چه بیشتر تهران در ساعات شب کمک می کند، اقدام نماییم.



خبرگزاری فارس ۹۳/۹/۹

شهردار منطقه ۱۳ خبر داد

نصب دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز در منطقه

شهردار منطقه ۱۳ گفت: معاونت حمل و نقل ترافیک منطقه با همکاری شرکت کنترل ترافیک شهر تهران به نصب دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز در سطح محدوده منطقه اقدام کرده است.

به گزارش خبرگزاری فارس، هادی ذاکری، شهردار منطقه ۱۳ گفت: پیرو اجرای طرح خط سفید و به منظور نظم دهی در عبور و مرور وسایل نقلیه و همچنین ثبت تخلفات رانندگی، معاونت حمل و نقل ترافیک منطقه ۱۳ با همکاری شرکت کنترل ترافیک تهران اقدام به نصب دوربین‌های ثبت تخلف به تعداد پنج عدد در تقاطع‌های سی متری نیروی هوایی، امامت، پیروزی، دهقان، اقبال، صفا و.. کرده است. وی با اشاره به نصب اولین دوربین در تقاطع سی متری نیروی هوایی و نهاروندی تصریح کرد: مراحل نصب این تجهیزات به پایان رسیده و پس از هماهنگی با مرکز کنترل ترافیک تهران به زودی به بهره برداری می‌رسد.



باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۹

دنیامالی در گفتگو با باشگاه خبرنگاران خبر داد

توزیع ۲۰۰ هزار کارت تخفیف دار حمل و نقل عمومی واجدین شرایط ثبت نام کنند

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران از توزیع ۲۰۰ هزار کارت تخفیف دار حمل و نقل عمومی خبر داد.

احمد دنیا مالی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران در گفتگو با خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران، در رابطه با آخرین وضعیت کارت‌های تخفیف دار حمل و نقل عمومی آخرین رقم توزیع کارت‌های تخفیف دار را در حدود ۲۰۰ هزار کارت به اقشار مختلف عنوان کرد و افزود: با توجه به مسائل متعددی که از ابتدای توزیع کارت‌ها جهت ثبت نام شهروندان وجود داشته است میزان کارت‌های توزیع شده نسبت به پیش‌بینی‌های به عمل آمده از فاصله بسیاری برخوردار است.

وی یکی از دلایل تفاوت تعداد کارت‌های توزیع شده با پیش‌بینی‌های اعضای شورا و شهرداری را به دلیل در اختیار قرار داشتن این کارت‌ها توسط تعداد بیشتری از جامعه هدف عنوان و خاطر نشان کرد: با توجه به ثبت نام فرآیند توزیع کارت‌های تخفیف دار در سایت اینترنتی WWW.Eticket.tehran.ir فرآیند ثبت نام همچنان در حال انجام است و تمامی دانش آموزان، دانشجویان، جانبازان، اقشار خاص و تحت پوشش کمیته امداد، بهزیستی و نیز سالمندان بالاتر از ۶۵ سال می‌توانند نسبت به ثبت نام اقدام نمایند.

دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۰

شهرنوشت

مدیرعامل اتوبوسرانی در آستانه روز جهانی معلولان خبرداد :

خدمات دهی پایانه ویژه معلولان امسال گسترش می یابد

خدمات رسانی ۲۴ ساعته به ۱۹۵۰ مشترک در تهران گروه حمل و نقل عمومی: مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با اشاره به خدمات رسانی ون های ویژه معلولان به هزار و ۹۵۰ معلول پایتخت گفت: امسال ون های ویژه معلولان به ۱۰۰ دستگاه افزایش می یابد .

پیمان سنندجی در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشت با بیان اینکه پایانه ویژه معلولان از اسفندماه سال ۹۱ راه اندازی شده است، تاکید کرد: اکنون هزار و ۹۵۰ مشترک از خدمات پایانه معلولان بهره مند می شوند. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه اکنون با اختصاص ۶۱ دستگاه ون و ۲۰ دستگاه اتوبوس، سفرهای درون شهری معلولان و جانبازان شهر تهران را پوشش می دهیم، گفت: ۱۹۵۰ مشترک با کد اشتراک ویژه روزانه از خدمات ون پایانه معلولان استفاده می کنند .

به گفته سنندجی، ۹۰ موسسه مردم نهاد که متقاضی سرویس دهی اتوبوس ویژه معلولان هستند نیز تحت پوشش سازمان اتوبوسرانی قرار دارند. در عین حال خدمات رسانی در حوزه های گردشگری و ایثارگری، ستاد اقامه نماز فدراسیون های ورزشی معلولان و مدارس ویژه معلولان نیز تحت پوشش خدمات دهی اتوبوس های مناسب سازی شده ویژه این افراد قرار دارند.

وی با بیان اینکه پایانه ویژه معلولان با سه شیفت کار به صورت ۲۴ ساعت پاسخگوی شهروندان است، تصریح کرد: اکنون ۵۴ مدرسه استثنایی شهر تهران تحت پوشش خدمات رفت و برگشت هستند. ضمن اینکه اردوهای این دانش آموزان را نیز پوشش می دهیم.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با تاکید بر اینکه گسترش پایانه ویژه معلولان از اهداف این سازمان است و خدمات رسانی به معلولان در دستور کار شرکت اتوبوسرانی قرار دارد، گفت: براساس برنامه ریزی های سال جاری تا پایان سال تعداد خودروهای ون پایانه معلولان به ۱۰۰ دستگاه افزایش خواهد یافت. در عین حال افزایش ظرفیت جابه جایی و خدمات رسانی از دیگر برنامه های سال جاری شرکا واحد اتوبوسرانی است. به گفته سنندجی اکنون ۶محل در شهر تهران برای استقرار ون های ویژه معلولان تعبیه شده که به تمامی نقاط شهر تهران خدمات رسانی ویژه در کوتاهترین زمان را داشته باشیم.



سنندجی با تاکید بر اینکه متأسفانه اتوبوس‌های ساخت داخل برای افراد معلول در سال‌های گذشته به علت وجود پله‌های بلند و ارتفاع مناسب نبود، گفت: شهرداری تهران در سال گذشته ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس کف کوتاه خریداری کرده که در سطح شهر برای ارائه خدمات فعالیت می‌کنند.

وی افزود: همچنین در تمامی ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهر تهران مکان‌های ویژه معلولان و جانبازان و سالمندان، هم در جلوی اتوبوس و هم در عقب اتوبوس طراحی و آماده‌سازی شده است.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی همچنین اظهار کرد: نگاه عمومی شرکت اتوبوسرانی گسترش خطوط ویژه معلولان است. همچنین شهرداری تهران نیز نگاه ویژه‌ای به افراد معلول دارد. به طوری که بحث مناسب‌سازی پیاده‌رو و معابر عمومی در دستور کار شهرداری قرار گرفته و تسهیلات ویژه‌ای برای این طرح در نظر گرفته شده است.

سنندجی در پایان تاکید کرد: تمامی اتوبوس‌هایی که شهرداری تهران خریداری می‌کند، بر پایه رمپ کوتاه بوده تا افراد کم‌توان شهر با کمترین مشکل در جابه‌جایی با حمل و نقل عمومی مواجه باشند.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۰

ثبت نام موتورهای برقی از ۱۱ آذرماه آغاز می شود

گروه حمل و نقل عمومی: مدیر پروژه موتورهای برقی از آغاز ثبت نام بی باک های بیصدا از یازدهم آذرماه خبر داد. به گزارش شهرنوشته و به نقل از روابط عمومی شرکت کنترل کیفیت هوا، حسین افشین با بیان این مطلب گفت: «با هماهنگی های انجام شده با بانک شهر، متقاضیان خرید موتورهای برقی می توانند از ۱۱ آذر برای ثبت نام و پیگیری فرایند خرید این موتورها اقدام کنند.

به گفته افشین، اطلاعات انواع مدل های موتورهای برقی که موفق به دریافت تاییدیه های لازم برای استفاده در تهران شده اند، در سایت لیزینگ شهر* قرار گرفته است و متقاضیان می توانند موتور موردنظر خود را انتخاب کنند. مدیر پروژه موتورهای برقی افزود: «همچنین در پایان این هفته از ۱۳ آذر تا ۱۷ آذر، مراسم رونمایی و تست رایگان موتورهای برقی در بوستان گفتگو برگزار می شود و شهروندان می توانند انواع موتورهای برقی را که در این بوستان در معرض دید و استفاده عموم گذاشته می شود، تست کنند». به گفته او، نمایندگان شرکت لیزینگ شهر از سیزدهم تا هفدهم آذر، در مرکز دائمی همایش های شهرداری تهران در بوستان گفتگو (محل رونمایی و تست موتورهای برقی) حضور دارند و افراد می توانند برای ثبت نام اقدام کنند.

این نخستین بار است که موتورهای برقی در کشور به چرخه حمل و نقلی وارد می شوند. چنان که افشین می گوید: «شهرداری تهران ۸۰ درصد هزینه خرید این موتورها را با همکاری بانک شهر به صورت تسهیلات ۰ درصد (بدون بهره) با سقف ۷۰ میلیون ریال در اختیار متقاضیان قرار می دهد.

جایگزینی موتورهای بنزینی با موتورهای برقی و حمایت از استفاده هرچه بیشتر از این وسیله حمل و نقلی پاک، یکی از برنامه های داوطلبانه شهرداری تهران در راستای کاهش آلاینده های زیست محیطی هوا و صدا است.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۰

مدیرعامل اتوبوسرانی در آستانه روز جهانی معلولان خبرداد :

خدمات دهی پایانه ویژه معلولان امسال گسترش می یابد

خدمات رسانی ۲۴ ساعته به ۱۹۵۰ مشترک در تهران گروه حمل و نقل عمومی: مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با اشاره به خدمات رسانی ون های ویژه معلولان به هزار و ۹۵۰ معلول پایتخت گفت: امسال ون های ویژه معلولان به ۱۰۰ دستگاه افزایش می یابد .

پیمان سنندجی در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشته با بیان اینکه پایانه ویژه معلولان از اسفندماه سال ۹۱ راه اندازی شده است، تاکید کرد: اکنون هزار و ۹۵۰ مشترک از خدمات پایانه معلولان بهره مند می شوند. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه اکنون با اختصاص ۶۱ دستگاه ون و ۲۰ دستگاه اتوبوس، سفرهای درون شهری معلولان و جانبازان شهر تهران را پوشش می دهیم، گفت: ۱۹۵۰ مشترک با کد اشتراک ویژه روزانه از خدمات ون پایانه معلولان استفاده می کنند.

به گفته سنندجی، ۹۰ موسسه مردم نهاد که متقاضی سرویس دهی اتوبوس ویژه معلولان هستند نیز تحت پوشش سازمان اتوبوسرانی قرار دارند. در عین حال خدمات رسانی در حوزه های گردشگری و ایثارگری، ستاد اقامه نماز فدراسیون های ورزشی معلولان و مدارس ویژه معلولان نیز تحت پوشش خدمات دهی اتوبوس های مناسب سازی شده ویژه این افراد قرار دارند.

وی با بیان اینکه پایانه ویژه معلولان با سه شیفت کار به صورت ۲۴ ساعت پاسخگوی شهروندان است، تصریح کرد: اکنون ۵۴ مدرسه استثنایی شهر تهران تحت پوشش خدمات رفت و برگشت هستند. ضمن اینکه اردوهای این دانش آموزان را نیز پوشش می دهیم.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با تاکید بر اینکه گسترش پایانه ویژه معلولان از اهداف این سازمان است و خدمات رسانی به معلولان در دستور کار شرکت اتوبوسرانی قرار دارد، گفت: براساس برنامه ریزی های سال جاری تا پایان سال تعداد خودروهای ون پایانه معلولان به ۱۰۰ دستگاه افزایش خواهد یافت. در عین حال افزایش ظرفیت جابه جایی و خدمات رسانی از دیگر برنامه های سال جاری شرکا واحد اتوبوسرانی است.

به گفته سنندجی اکنون ۶محل در شهر تهران برای استقرار ون های ویژه معلولان تعبیه شده که به تمامی نقاط شهر تهران خدمات رسانی ویژه در کوتاهترین زمان را داشته باشیم.



سنندجی با تاکید بر اینکه متأسفانه اتوبوس‌های ساخت داخل برای افراد معلول در سال‌های گذشته به علت وجود پله‌های بلند و ارتفاع مناسب نبود، گفت: شهرداری تهران در سال گذشته ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس کف کوتاه خریداری کرده که در سطح شهر برای ارائه خدمات فعالیت می‌کنند.

وی افزود: همچنین در تمامی ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهر تهران مکان‌های ویژه معلولان و جانبازان و سالمندان، هم در جلوی اتوبوس و هم در عقب اتوبوس طراحی و آماده سازی شده است.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی همچنین اظهار کرد: نگاه عمومی شرکت اتوبوسرانی گسترش خطوط ویژه معلولان است. همچنین شهرداری تهران نیز نگاه ویژه‌ای به افراد معلول دارد. به طوری که بحث مناسب‌سازی پیاده‌رو و معابر عمومی در دستور کار شهرداری قرار گرفته و تسهیلات ویژه‌ای برای این طرح در نظر گرفته شده است.

سنندجی در پایان تاکید کرد: تمامی اتوبوس‌هایی که شهرداری تهران خریداری می‌کند، بر پایه رمپ کوتاه بوده تا افراد کم توان شهر با کمترین مشکل در جابه‌جایی با حمل و نقل عمومی مواجه باشند.



باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۰

دولت سهم تهران از حمل و نقل عمومی را بپردازد

رییس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران گفت: شاید پول عوارضی که از مردم دریافت می‌شود، ۱۰ درصد بودجه مورد نیاز اداره تهران را نیز تأمین نکند و نمی‌شود شهر به این بزرگی را اداره کرد.

به گزارش خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران، به نقل از روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، حجت‌الاسلام والمسلمین عبدالمقیم ناصحی افزود: امروز تهران موجب افتخار و عظمت کشور است و پایتخت ایران اسلامی را نمی‌شود به شکل مخروبه نگه داشت و از این رو شهرداری تهران موظف است به منظور پیشبرد امور، به صورت شبانه‌روزی کار کرد و شورای شهر نیز باید از مدیریت شهری حمایت کند.

وی با اشاره به این که اغلب مقامات خارجی که وارد ایران می‌شوند، در سفر خود به کشورمان فقط تهران را می‌بینند، اظهار کرد: با توجه به این که اجانب در تبلیغات مخرب خود ایران را خرابه توصیف می‌کنند، از این رو باید این شهر را به عنوان پیشانی نظام بسازیم و سازندگی آن را مورد توجه ویژه قرار دهیم.

حجت‌الاسلام والمسلمین ناصحی با بیان این که شهردار تهران واقعاً خوب کار کرده و کارها را به خوبی پیش برده، تصریح کرد: بر همین اساس، تهران امروز به عنوان شهری آبرومند از استانداردهای بین‌المللی قابل قبولی برخوردار است.

رییس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران در پایان خاطرنشان کرد: بدون تردید چنانچه مدیریت شهری تهران از اعتبارات و امکانات بیشتری برخوردار بود و دولت سهمیه مربوط به مطالبات تهران در زمینه توسعه حمل و نقل عمومی را در اختیار شهرداری تهران می‌گذاشت، کارهای اجرایی در این کلان‌شهر راحت‌تر انجام می‌شد.

باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۰

شهردار منطقه دو خبر داد

نصب چراغ های راهنمایی سولار در شمال غرب تهران

شهردار منطقه دو تهران از طراحی، تهیه و نصب چراغ های راهنمایی چشمک زن سولار در تقاطع های سطح منطقه ۲ خبر داد.

به گزارش خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران، روابط عمومی شهرداری منطقه دو تهران، "عابد ملکی" با اعلام این مطلب اظهارداشت: بنا به درخواست شورایاران محلات، اولیای مدارس، مساجد و همچنین پیامهای ۱۳۷ و ۱۸۸۸ شهروندان شهرداری منطقه اقدام به تهیه و نصب ۱۲ عدد چراغ های راهنمایی سولار به منظور ارتقای ایمنی تردد کرده است .

وی افزود: این تابلو ها در محل هایی چون پارک ژوراسیک، کنار گذر نیایش (درعنقطه)، دادمان، دوربرگردان غرب به غرب، فرحزاد، مقابل مدرسه شهید آوینی، سعادت آباد خروجی یادگار امام(ره)، خیابان هرمزان، بلوار پونک نصب شده است .

به گفته شهردار منطقه دو تهران استفاده از این چراغ ها در بهبود استفاده از منابع انرژی این منطقه تاثیر بسزایی داشته است .



سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۱

شهرنوشت

مجوز طرح ترافیک سالیانه ۹۴ به در منزل متقاضیان ارسال می شود

هدیه ویژه برای واجدین شرایطی که وارد محدوده طرح ترافیک نمی شوند گروه حمل و نقل عمومی: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از حذف برجسب آرم طرح ترافیک در سال ۹۴ خبر داد و گفت: ای دی کارت های طرح ترافیک سال ۹۴ جایگزین برجسب شده و از طریق پست ارسال می شود .

سیدجعفر تشکری هاشمی در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشت در تشریح تفاوت های آرم طرح ترافیک سال ۹۴ با سال های گذشته گفت: بسیاری از متقاضیانی که موفق به دریافت مجوز طرح ترافیک می شوند، در ایامی از سال تمایل به ورود به محدوده طرح ترافیک ندارند، لذا در سال جاری این امکان در سامانه الکترونیکی ثبت آرم طرح ترافیک فراهم شده که افراد می توانند روزهایی را که به طور مشخص می دانند در محدوده طرح ترافیک تردد ندارند، در سیستم الکترونیکی مشخص کنند و بدین ترتیب از هزینه سالانه آرم طرح ترافیک شان کاسته خواهد شد. وی با تاکید بر اینکه این امکان در صفحه ای در سامانه الکترونیکی شهرداری تهران فراهم شده است، بیان کرد: شهروندانی که پس از ثبت نام حایز دریافت آرم طرح ترافیک شوند، می توانند با مراجعه به این صفحه و در تکمیل فرایند ثبت نام و ارایه مدارک، روزهایی که ورود به محدوده نخواهند داشت را مشخص کنند. معاون شهردار تهران با بیان اینکه برجسب آرم طرح ترافیک در سال ۹۴ حذف شده است، گفت: با توجه به اینکه اکنون تمامی محدوده طرح ترافیک با دوربین کنترل می شود و طی سال جاری نیز محدوده زوج و فرد هم به دوربین های ثبت تخلف مجهز می شوند، لذا دیگر نیازی به کنترل چشمی برجسب نیست و نصب برجسب بر روی خودروها را حذف کرده ایم .

به گفته وی به جای برجسب آرم طرح ترافیک ای دی کارت هایی به متقاضیان ارایه می شود که چنانچه پلیس در برخی موارد نیازمند کنترل بود، از طریق این کارت ها کنترل صورت می گیرد. این درحالی است که کارت مذکور کارت اعتباری استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی نیز محسوب می شود و امکان استفاده از مترو و اتوبوس ها را برای آنها فراهم می کند .

تشکری با تاکید بر اینکه ای دی کارت های اعتباری از نوع مبلغ دار خواهند بود، اظهار کرد: چنانچه شهروندان تعداد روزهایی که در محدوده طرح ترافیک تردد ندارند در سامانه مشخص کنند، علاوه بر اینکه از هزینه سالانه آرم طرح ترافیک شان کاسته می شود، متناسب با تعداد روزهایی که در سامانه الکترونیکی اعلام کرده اند، قیمت متوسط یک سفر با حمل و نقل عمومی در کارت های شان شارژ می شود.

معاون شهردار تهران با اشاره به این که تمامی مراحل ثبت نام دریافت آرم طرح ترافیک همانند سال های گذشته الکترونیکی است، تصریح کرد: متقاضیان تنها در زمان ارائه مدارک لازم نیاز به مراجعه حضوری به دفاتر خدمات الکترونیک شهر دارند.

وی با تاکید بر اینکه آرم های طرح ترافیک سال ۹۴ از طریق پست ارسال می شود، گفت: به منظور سهولت و سرعت در ثبت نام، اطلاعات ثابت افرادی که در سال های قبل در سیستم مکانیزه ثبت نام کرده اند، هنگام ثبت نام در اختیار متقاضیان قرار می گیرد، لذا فرد متقاضی صرفاً نسبت به اصلاح اطلاعاتی که نیاز به تصحیح دارند، باید اقدام نماید. تشکری هاشمی با بیان این که داشتن برجسب معاینه فنی از مراکز مکانیزه معتبر، پرداخت عوارض سالانه خودرو و اخذ گواهی عدم خلافی برای ثبت نام طرح ترافیک ضروری است، گفت: متقاضیان از امروز نسبت به دریافت مدارک مذکور اقدام کنند.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۱

رییس کمیسیون سلامت شورای اسلامی شهر تهران تأکید کرد :

هزینه خرید موتورسیکلت برقی پس از سه سال جبران می شود

نظام استفاده از موتورسیکلت‌های برقی راه‌اندازی می‌شود گروه حمل و نقل عمومی: رییس کمیسیون سلامت شورای اسلامی شهر تهران با اعلام این که هزینه خریداری موتورسیکلت برقی پس از گذشت سه سال از استفاده از این وسیله، جبران شده و به خریدار باز می‌گردد، گفت: در مجموع با در نظر گرفتن هزینه‌های موتورسیکلت بنزینی، خرید موتورسیکلت برقی برای خریدار مقرون به صرفه است .

به گزارش شهرنوشته وبه نقل از روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، دکتر رحمت‌ا... حافظی افزود: اگر چه قیمت موتورسیکلت برقی نسبت به موتورسیکلت بنزینی گران‌تر است اما موتورسیکلت برقی هزینه‌های تحمیلی موتورسیکلت بنزینی را ندارد و به دلیل عدم نیاز به بنزین و تأمین برق مجانی از سوی شهرداری تهران، در کل برای خریدار ارزان‌تر تمام می‌شود.

وی با اشاره به این که طبق برنامه ۵ ساله شهرداری تهران، این مجموعه مکلف به راه‌اندازی نظام استفاده از موتورسیکلت‌های برقی است، اظهار کرد: بر همین اساس، از سوی بانک شهر تسهیلاتی تا سقف ۷ میلیون تومان برای شهروندانی که قصد خرید این نوع موتورسیکلت را دارند، در نظر گرفته شده است.

رییس کمیسیون سلامت شورای اسلامی شهر تهران در پایان با تأکید بر این که تولیدکنندگان موتورسیکلت‌های بنزینی باید تغییر رویه داده و هر چه زودتر تولید موتورسیکلت‌های برقی با استانداردهای روز دنیا را راه‌اندازی کنند، خاطرنشان کرد: با توجه به در نظر گرفتن محدودیت‌هایی جهت تردد موتورسیکلت‌های بنزینی با شروع حرکت موتورسیکلت‌های برقی، دارندگان موتورسیکلت‌های بنزینی نیز باید هر چه زودتر وسیله نقلیه خود را با نمونه برقی تعویض کنند.

جمعه مورخ ۹۳/۹/۱۴

خبرگزاری ایسنا

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران:

تهران از نبود مدیریت یکپارچه شهری رنج می برد

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اعلام اینکه اولویت اصلی برای کاهش آلودگی هوای تهران مدیریت یکپارچه شهری است، گفت: معضل آلودگی هوا پدیده نادری نیست و شهرهای متعددی در جهان توانسته اند با برنامه-ریزی درست این معضل را کنترل نمایند .

به گزارش سرویس شهری ایسنا، مهندس سید جعفر تشکری هاشمی افزود: به دلیل عدم وجود مدیریت یکپارچه شهری، اعمال مدیریت مؤثر در موضوعات مختلف شهر از جمله موضوع کاهش آلودگی هوا با مشکل مواجه می شود . معاون شهرداری تهران با تأکید بر اینکه مهم ترین اصل در مدیریت آلودگی هوا، هماهنگی بین دستگاه های اجرایی است و این در حالی است که تهران از نبود مدیریت یکپارچه شهری رنج می برد، اعلام کرد: به دلیل عدم وجود هماهنگی لازم بین دستگاه های دست اندرکار، با تعدد سیاست گذاری های زیست محیطی و تنوع تصمیمات مدیریتی در این حوزه روبرو هستیم .

معاون شهردار تهران با اشاره به اینکه مدیریت یکپارچه شهری به معنای اتخاذ یک رویکرد کل نگرانه و طراحی ساز و اقداماتی در راستای پیگیری رویکرد مذکور در شهر است، اظهار کرد: به منظور تحقق مدیریت یکپارچه شهری، شناسایی عوامل مؤثر بر یکپارچگی در شهر ضروری است و مدیریت شهری برای گشودن گره از این کلاف سر در گم، مناسب ترین و مؤثرترین گزینه محسوب می شود . تشکری هاشمی با بیان اینکه مصوبات و آیین نامه های مختلفی از سال ۷۸ برای جلوگیری از آلودگی هوای کلان شهرها روی هم تلنبار گردیده و در نهایت به دست فراموشی سپرده شده اند، تصریح کرد: با وجود اینکه در دولت های مختلف برای رفع آلودگی هوا نسخه های گوناگونی پیچیده شده و حدود ۱۰ قانون نیز در مجلس برای مقابله با آلودگی هوا به تصویب رسیده، متأسفانه هنوز هم باید منتظر باشیم تا باد و باران، آلودگی هوا را رفع کنند .

وی با تأکید بر اینکه در سال ۹۲ و هم زمان با روی کار آمدن دولت یازدهم، مدیریت شهری طرحی نو را به منظور مقابله با آلودگی هوای تهران ارائه داد، اضافه کرد: از جمله اقدامات مؤثر در جهت پایه ریزی زیرساختی اجرای این اقدام

داوطلبانه، تحقق مدیریت یکپارچه شهری است و در صورت واگذاری این مسئولیت از سوی دولت به شهرداری تهران، مدیریت شهری می‌تواند به صورت گسترده و سریع برای رفع این معضل دیرپای پایتخت اقدام نمایم .

معاون شهردار تهران با اشاره به اینکه مدیریت شهری، تحقق مدیریت یکپارچه شهری را متضمن رفع مشکلات زیست محیطی تهران می‌داند، در صورتی که هنوز هیچ اقدام جدی در جهت رفع مشکلات مدیریتی در این زمینه انجام نشده، اظهار کرد: با این حال، مدیریت شهری دست روی دست نگذاشته و گام‌های مؤثری جهت ارتقای زیست محیطی تهران برداشته است .

تشکری هاشمی با بیان اینکه تجربه اقدامات محیط زیستی مدیریت شهری در جهت رفع آلودگی هوای تهران هنوز به صورت کامل محقق نشده، تصریح کرد: اما با این وجود در بسیاری از زمینه‌های مربوطه به وظایف خود عمل کرده‌ایم و همین مهم می‌تواند بزرگ‌ترین دلیل برای سپردن مدیریت کاهش آلودگی هوا به شهرداری تهران باشد .

وی با تأکید بر اینکه مدیریت شهری گام‌های مؤثری در مسیر کاهش آلودگی هوای تهران برداشته، اضافه کرد: ایجاد و توسعه مراکز مکانیزه معاینه فنی، خروج تدریجی صنایع آلاینده از تهران، توسعه حمل و نقل عمومی با محوریت مترو، ورود به موضوع جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی به جای موتورسیکلت‌های بنزینی، ورود به موضوع جایگزینی تاکسی‌های هیبریدی به جای ۴۰۰۰ دستگاه تاکسی فرسوده، نوسازی ۲۰۰ دستگاه مینی‌بوس فرسوده و تست فنی مخازن گاز اتوبوس‌های گازسوز، از جمله این اقدامات است .

معاون شهردار تهران با اشاره به عملکرد مدیریت شهری در ایجاد و توسعه ۱۴ مرکز مکانیزه معاینه فنی به عنوان ابزاری مهم در کنترل آلاینده‌هایی که خودروها تولید می‌کنند، اظهار کرد: در زمینه خروج صنایع آلاینده از تهران نیز گام‌های مؤثری برداشته شده و تا کنون ۸۰ درصد صنایع آلاینده از این کلان‌شهر خارج شده‌اند .

تشکری هاشمی با بیان اینکه حذف موتورسیکلت‌های بنزینی و جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی با اهتمام مدیریت شهری می‌تواند موجب کاهش ۲۵ درصدی آلاینده‌های جوی و ۵۰ درصدی آلودگی صوتی تهران شود، تصریح کرد: استفاده از موتورسیکلت برقی، سیاست تجربه شده‌ای است که نقش مؤثری در کاهش مصرف سوخت و کاستن از آلاینده‌های محیط زیست دارد .

وی با تأکید بر اینکه آغاز ورود موتورسیکلت‌های برقی به تهران، زمستان سال جاری خواهد بود، اضافه کرد: مدیریت شهری تهران برای نخستین بار به منظور حمایت از محیط زیست شهری، وام بدون بهره‌ای را برای خرید



موتورسیکلت‌های برقی اختصاص داده و به منظور تشویق به استفاده از این وسیله پاک، نسبت به اختصاص برق رایگان به این موتورسیکلت‌ها نیز اقدام می‌نماییم .

معاون شهردار تهران با اشاره به اقدامات متعدد مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل عمومی به رغم محدودیت‌های موجود، اظهار کرد: لزوم کاهش استفاده از خودروهای شخصی به منظور کاهش آلودگی هوا، تنها زمانی محقق می‌شود که بتوان جایگزین مناسبی به نام توسعه حمل و نقل عمومی را در اختیار مردم قرار داد .

تشکری هاشمی با بیان اینکه نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل شهری و گسترش خطوط مترو در کنار افزایش خطوط اتوبوسرانی به ویژه اتوبوس‌های تندرو، توانسته‌اند سهم قابل توجهی از سفرهای شهروندان را به سمت خود جلب نمایند، تصریح کرد: توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، منجر به کاهش سفر با خودروهای شخصی و در نتیجه کاستن از آلودگی هوا شده است .

براساس گزارش سایت تهران سما، معاون شهرداری تهران در پایان با تأکید بر اینکه مدیریت شهری تهران پس از گذشت چهار سال، حتی یک دستگاه اتوبوس نو نیز از سوی دولت دریافت نکرده، خاطرنشان کرد: از دولت تدبیر و امید انتظار داریم در زمینه نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی بیش از پیش مدیریت شهری تهران را مورد حمایت قرار دهد .

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۱۴

اصلاح فرهنگ ترافیکی رانندگان تهرانی با اجرای طرح "خط سفید"

معاون اجرایی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر اینکه فقدان مدیریت واحد شهری در حل نشدن مشکل ترافیک و آلودگی هوای ناشی از آن بسیار تأثیرگذار است، گفت: در حال حاضر دستگاه‌های متعددی برای رفع ترافیک و تسهیل تردد در شهر تلاش می‌کنند اما تصمیم‌گیری مدیریت ترافیک بر عهده یک نهاد واحد نیست.

به گزارش سرویس شهری ایسنا، مهندس کامران اخباری افزود: به دلیل فقدان هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف، این امر نه فقط موجب تشدید و بی‌نظمی ترافیک می‌گردد، بلکه باعث می‌شود تا نتوان مسئولیت را متوجه یک نهاد دانست و آن نهاد را از باب انجام ندادن وظایف خود مورد مؤاخذه قرار داد.

وی با اعلام اینکه تصور عامه مردم از ترافیک تشکیل صف‌های طولانی خودروها در معابر شهری است اما مفهوم اصلی واژه ترافیک همان عبور و مرور وسایل نقلیه و اشخاص در معابر است، تأکید کرد: وقتی این ترددها در حدی باشند که سرعت در معابر از حد متعادل کمتر شود، به اصطلاح عامه می‌گویند ترافیک اتفاق افتاده است.

تشدید ترافیک تهران با خودروهای تک سرنشین معاون اجرایی سازمان ترافیک با اشاره به اینکه آن‌چه در رابطه با ترافیک اهمیت دارد و لازم است بررسی شود، علل ایجاد و چگونگی تشدید این پدیده است، اظهار کرد: مشکل ترافیک منحصر به تهران نیست و مشکلی است که در اکثر کلان‌شهرهای جهان وجود دارد و ماهیت آن با حجم جمعیت و خودروها، میزان معابر موجود و نیز ارتباطات و مناسبات اجتماعی و فرهنگی مرتبط است.

اخباری با بیان اینکه عوامل بسیاری منجر به تراکم ترافیک تهران شده‌اند، تصریح کرد: در کلان‌شهرهایی مانند تهران که محل تجمع مراکز کسب و کار و واحدهای اداری و تجاری در محدوده مرکزی شهر واقع شده و مراکز مسکونی در نقاط مختلف شهر پراکنده شده‌اند، جذب سفر از حومه شهر بیشتر شده و همین موضوع باعث تراکم ترافیک در محدوده‌های متفاوتی از شهر می‌شود. وی با تأکید بر اینکه رشد سریع جمعیت و خودروها در هر شهر با موضوع تراکم ترافیک و پیچیدگی‌های آن در ارتباط است، اضافه کرد: یکی از مهم‌ترین عوامل افزایش ترافیک تهران، ورود روزانه تعداد زیادی خودروی جدید به معابر شهری است که با افزایش تمایل شهروندان به استفاده از وسیله نقلیه شخصی و هجوم خودروهای تک سرنشین به خیابان‌ها، تشدید می‌شود.



تبدیل تهران به یکی از ۵ شهر بزرگ دنیا در توسعه مترو معاون اجرایی سازمان ترافیک با اشاره به اقدامات صورت گرفته جهت کاهش معضل تراکم ترافیک تهران، اظهار کرد: به رغم تلاش‌های گسترده مدیریت شهری در خصوص احداث بزرگراه‌ها و تکمیل شبکه بزرگراهی، اجرای تقاطع‌های غیر هم‌سطح و ساخت پل‌ها و تونل‌ها، کماکان در تهران با مشکل تراکم ترافیک رو به رو هستیم .

اخباری با بیان اینکه حمل و نقل عمومی به میزان قابل توجهی در کاهش ترافیک تأثیر دارد، تصریح کرد: با ترغیب و تشویق مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، بسیاری از دارندگان وسایل نقلیه شخصی رفته رفته به سمت استفاده از وسایل حمل و نقل همگانی روی می‌آورند و در این صورت، می‌توانیم امیدوار باشیم خودروهای شخصی کمتر در معابر شهری تردد نمایند .

وی با تأکید بر اینکه عملکرد مدیریت شهری در توسعه حمل و نقل عمومی و به خصوص گسترش جهشی خطوط مترو خوب بوده و در صورت کمک دولت بهتر نیز خواهد شد، اضافه کرد: بهره‌برداری از خطوط ۳ و ۷ مترو در سال جاری به پایان خواهد رسید و با توسعه ۱۵۰ کیلومتر خط جدید مترو در پایان برنامه ۵ ساله دوم شهرداری تهران، به سقف ۳۰۰ کیلومتر مترو خواهیم رسیده و به یکی از ۵ شهر بزرگ دنیا در توسعه حمل و نقل ریلی تبدیل خواهیم شد .

محدودیت آموزش رانندگان به آزمون دریافت گواهی‌نامه رانندگی معاون اجرایی سازمان ترافیک در بخش دیگری از صحبت‌های خود با اشاره به نقش برجسته فرهنگ‌سازی در حل معضل ترافیک، اظهار کرد: با توجه به برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران، یکی از رویکردهای اساسی مد نظر مدیریت شهری، نگاه فرهنگی به موضوع ایجاد تغییرات اساسی در وضعیت حاکم بر ترافیک تهران است .

اخباری با بیان اینکه آموزش قوانین و مقررات به رانندگان، صرفاً به زمان دریافت گواهی‌نامه رانندگی محدود می‌شود، تصریح کرد: به رغم آموزش‌های صورت گرفته، شهروندان به عنوان راننده وسیله نقلیه، نسبت به زمانی که به عنوان عابر پیاده در سطح شهر تردد می‌کنند، رفتار بسیار متفاوتی دارند .

وی با تأکید بر تجربه موفق تغییر در نگرش و باور مردم نسبت به بستن کمربند ایمنی طی چند سال گذشته، اضافه کرد: در حال حاضر بستن کمربند ایمنی نه تنها اقدامی لوکس نیست، بلکه بسیاری از رانندگان با علم به این که استفاده از این وسیله به نفع خود آنهاست، به دقت از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند .



تأثیر خط‌کشی‌ها در تغییر رفتارهای ترافیکی معاون اجرایی سازمان ترافیک با اشاره به اینکه رعایت نظم و انضباط در رانندگی از جانب رانندگان، منجر به کاهش معضلات ترافیکی خواهد شد، اظهار کرد: از مصادیق این مهم، حرکت منظم خودروها بین خطوط و عدم تغییر ناگهانی خط عبوری آن‌هاست .

اخباری با بیان اینکه در اجرای تأکیدات مقام معظم رهبری مبنی بر توجه مسئولان به تغییر سبک زندگی و تحقق سبک زندگی اسلامی- ایرانی، شهرداری تهران از نخستین سازمان‌هایی بود که این مهم را مورد توجه ویژه قرار داد، تصریح کرد: رویکرد مدیریت شهری، تبدیل شهرداری تهران از یک سازمان خدماتی به یک نهاد اجتماعی است و بر این اساس، در کنار توجه به ارتقای کالبدی شهر متناسب با نیازهای شهروندان، اصلاح رفتارهای شهروندی و فرهنگ حاکم بر شهر را نیز مورد توجه قرار داده-ایم .

وی با تأکید بر اینکه امکانات ترافیکی از جمله خط‌کشی‌ها در سطح شهر از جمله زیرساخت‌های مورد نیاز به منظور تغییر رفتارهای ترافیکی در شهر محسوب می‌شوند، اضافه کرد: ارتقای سطح کیفی تجهیزات ترافیکی همچون علائم رانندگی، تابلوها، خط‌کشی‌ها، تقاطع‌ها، چراغ‌های راهنمایی و ملزومات ایمنی از جمله اقداماتی بود که در مرحله نخست در دو منطقه ۶ و ۸ اجرا شد و هم اکنون در تمامی مناطق تهران در دست اجراست .

پیشبرد فعالیت‌های اجرایی به پشتوانه برنامه‌های فرهنگی معاون اجرایی سازمان ترافیک با اشاره به اینکه در طرح ارتقای فرهنگ ترافیک، تمامی زیرساخت‌های حمل و نقلی و علائم و نشان‌های ترافیکی در سطح شهر باید به صورت یکپارچه دیده شوند، اظهار کرد: با اجرای این طرح، انجام خط‌کشی‌ها، نصب علائم و تابلوهای ترافیکی و ایجاد هر گونه تغییر در آن‌ها در قالب یک طرح مدون و منسجم برنامه‌ریزی می‌شود .

اخباری با بیان اینکه هدف از اجرای پروژه مذکور، نظم بخشیدن به رفتارهای ترافیکی شهروندان است، تصریح کرد: به طور یقین همراهی و همکاری مردم با مجریان قانون در حوزه ترافیک، نقش بسیار تعیین کننده‌ای در رفع مسائل و مشکلات موجود و کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های جانی و مالی ناشی از آن دارد .

وی در پایان با تأکید بر اینکه اقدامات فرهنگی در حوزه ترافیک، مکمل اقدامات اجرایی در این حوزه است، خاطرنشان کرد: فعالیت‌های اجرایی و سخت‌افزاری در بخش‌های مختلف حمل و نقلی، زمانی موفق خواهند بود که از پشتوانه برنامه‌های فرهنگی و نرم‌افزاری در این حوزه برخوردار باشند .

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۱۴

جزئیات اجرای طرح "خط سفید" در پایتخت

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با اشاره به اجرای پایلوت "طرح خط سفید" در دو منطقه ۶ و ۸ شهرداری، اجرای این طرح را تحولی عظیم در فرهنگ رانندگی عنوان کرد.

سرهنگ تیمور حسینی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، درباره اجرای خط سفید در پایتخت اظهار کرد: این طرح یک بسته کامل است که انشاء الله پس از تکمیل زیرساخت‌ها و انجام آمادگی‌های لازم تا آخر سال در تمام پایتخت اجرایی می‌شود.

وی با بیان اینکه هم اکنون طرح خط سفید در دو منطقه ۶ و ۸ شهرداری به شکل پایلوت انجام می‌شود، خاطرنشان کرد: در اجرای پایلوت این طرح در این دو منطقه نیز اعمال مقررات از طریق دوربین‌ها انجام می‌شود.

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با بیان اینکه حرکت بین خطوط، تجاوز به گذرگاه عابریاده و ... بخش‌های مختلف طرح خط سفید است، گفت: عدم حرکت بین خطوط ۴۰ هزار تومان و تجاوز به گذرگاه عابریاده که در میان شهروندان به عنوان طرح ایست به احترام زندگی شناخته شده ۲۰ هزار تومان جریمه خواهد داشت.

وی با بیان اینکه موضوع تجاوز خودرو به گذرگاه عابریاده با تخلف عبور از چراغ قرمز متفاوت است، تصریح کرد: عبور از چراغ قرمز جریمه‌ای ۱۰۰ هزار تومانی در پی دارد.

حسینی با بیان اینکه در دیگر مناطق شهرداری نیز عوامل مربوطه مسئول آماده کردن زیرساخت‌ها و تجهیزات هستند، گفت: طرح خط سفید طرحی است که می‌تواند منجر به تحولی عظیم در فرهنگ ترافیکی پایتخت نشینان شود و انشاء الله تا پایان امسال در تمام تهران اجرایی می‌شود.

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۱۴

آغاز ثبت نام خبرنگاران برای دریافت آرم طرح ترافیک

شرایط ثبت نام طرح ترافیک خبرنگاران

مدیر صدور آرم طرح ترافیک شهرداری تهران باید و نیابدهای ثبت نام طرح ترافیک خبرنگاران را تشریح کرد .

مصطفی قنبرنژاد در گفت و گو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، در تشریح جزئیات باید و نیابدهای ثبت نام درخواست آرم طرح ترافیک ویژه خبرنگاران گفت: کماکان همچون سنوات گذشته امکان ثبت نام آرم تنها به اسم شخص خبرنگار امکان پذیر است و تنها به خودروهای همسران خبرنگاران نیز آرم تعلق می گیرد .

وی با بیان اینکه ۱۶ آذر (یکشنبه) خبرنگاران می توانند با مراجعه به سایت Tehran.ir همچون سنوات گذشته ثبت نام کنند، افزود: با این حال خبرنگاران باید نسبت به پرداخت عوارض سال ۹۳ خودروی خود، اخذ تاییدیه معاینه فنی برای خودرو و همچنین نسبت به ثبت اطلاعات دقیق خود اقدام کنند .

مدیر صدور آرم طرح ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه برگه معاینه فنی شهر تهران مورد تایید است، گفت: خبرنگارانی که در شهرستان ها خودروی خود را مورد معاینه فنی قرار داده اند با ارائه برچسب به مراکز معاینه فنی شهر تهران می توانند خودروی خود را رایگان معاینه کنند .

قنبرنژاد با بیان اینکه اگر فردی در هنگام ثبت نام اطلاعاتی وارد کند و نتواند این مدارک را ارائه دهد، حذف خواهد شد، اظهار کرد: در صورت احراز اطلاعات غیرواقع، حتی پس از ارائه آرم نیز، آرم وی ابطال و به مدت یک الی دو سال آرم به فرد تعلق نخواهد گرفت .

وی در مورد هزینه ثبت نام نیز تصریح کرد: هزینه به مانند سنوات قبل است که درخواست تعیین هزینه ها به شورای شهر ارائه شده است .

مدیر صدور آرم طرح ترافیک شهرداری تهران در مورد ویژگی های منحصر به فرد ثبت نام آرم سال ۹۴ گفت: برای ثبت نام عدم خلافی باید محرز شده باشد .



قنبرنژاد با بیان اینکه برچسب آرم طرح ترافیک در سال ۹۴ حذف خواهد شد، خاطرنشان کرد: در مبادی ورودی محدوده طرح و زوج و فرد، دوربین نصب شده است و ثبت الکترونیکی می‌شود و عملاً برچسب‌ها کارایی ندارند و در همین راستا کارت‌های چند منظوره صادر خواهد شد که فرد می‌تواند نسبت به ارائه آن به پلیس اقدام کرده و یا به عنوان کارت‌های اعتباری حمل و نقل عمومی از آن استفاده کند .

وی گفت: برابر دستور معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، افراد می‌توانند روزهایی که در محدوده زوج و فرد و یا طرح ترافیک وارد نمی‌شوند را در پنلی مشخص کرده و براساس نیاز خود برنامه‌ریزی کنند و به ازای هر روزی که وارد محدوده ترافیکی نمی‌شوند، یک سفر رایگان با حمل و نقل عمومی هدیه گرفته و کارت‌های چند منظوره‌شان شارژ می‌شود، اما رانندگان دقت داشته باشند که در صورت ورود به محدوده طرح ترافیک و زوج و فرد در روزهایی که در پنل ثبت نشده است، تخلف توسط دوربین‌ها ثبت و اعمال قانون می‌شوند .

مدیر صدور آرم طرح ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه تعداد آرم‌ها همانند سال قبل خواهد بود، گفت: به خودروهای هیبریدی نیز آرم رایگان تعلق خواهد گرفت .

شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۵

خبرگزاری مهر

سامانه فروش بلیت الکترونیک در شرق تهران شبانه روزی شد

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۸، از فعالیت شبانه روزی سامانه فروش بلیت الکترونیک در محدوده شرق تهران خبر داد.

به گزارش خبرگزاری مهر، منصور هنرور با اعلام این مطلب گفت: با هدف سهولت دسترسی و ترغیب شهروندان به کارت های بلیت الکترونیک، سامانه مکانیزه فروش بلیت الکترونیک در ۶ نقطه از سطح محدوده نصب و راه اندازی شده است.

وی با اشاره به افزایش باجه های شارژکارت بلیت الکترونیک در شرق تهران افزود: استفاده از این دستگاه ها شبانه روزی است و شهروندان می توانند از طریق این باجه ها کارت جدید خریداری یا کارت خود را شارژ کنند.

هنرور گفت: جلوگیری از اتلاف وقت شهروندان از مهم ترین اهداف و مزیت های راه اندازی باجه های الکترونیکی است.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۸ تصریح کرد: این باجه ها برای رفاه حال شهروندانی که سفرهای درون شهری خود را از طریق ناوگان اتوبوسرانی انجام می دهند در مسیر خطوط اتوبوسرانی نصب شده و در واقع جایگزین باجه های فروش بلیت کاغذی هستند.

باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۵

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ:

تردد خودروها در تهران، ۱۳ برابر ظرفیت معابر است

سرهنگ حسینی با اشاره به تردد ۸ میلیون خودرو و موتورسیکلت در معابر پایتخت که ظرفیت تردد ۶۰۰ هزار وسیله نقلیه را دارد، راه حل برون رفت از مشکل ترافیک را استفاده از سامانه حمل و نقل عمومی دانست.

به گزارش خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران، به نقل از مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور پایتخت، سرهنگ سید تیمور حسینی با اشاره به اینکه بیشترین آمار تصادفات در پایتخت در ساعات اوج ترافیک رخ می‌دهد، اظهار داشت: تصادفات پایتخت به جهت فراوانی در هنگام روز و به جهت شدت برخورد در شب هنگام، بیشتر رخ می‌دهد و بیشترین آمار تصادفات در ساعات ۱۷ الی ۲۲ یعنی ساعات اوج ترافیک پایتخت است.

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با اشاره به تردد ۸ میلیون خودرو و موتورسیکلت در معابر پایتخت که ظرفیت تردد ۶۰۰ هزار وسیله نقلیه را دارد، راه حل برون رفت از مشکل ترافیک را استفاده از سامانه حمل و نقل عمومی دانست.

وی ادامه داد: در تهران روزانه حدود ۸ میلیون موتورسیکلت و خودرو در حال تردد در سطح شهر هستند که این تعداد وسیله نقلیه بیشتر از حد ظرفیت معابر تهران که حدود ۶۰۰ هزار وسیله نقلیه را می‌تواند در خود جای دهد، است. البته گسترش فضای فیزیکی بستر معابر، امری است که در دنیا منسوخ شده است و مد نظر ما نیست. لذا به جای گسترش بستر معابر بهتر است اقداماتی صورت گیرد که در آن، شهروندان با استفاده از سامانه‌های حمل و نقل عمومی از نظر ایمنی، رفاه و سرعت جابه جایی، آن را بر استفاده از خودروی شخصی خود ترجیح دهند. حسینی در خصوص چشم انداز نوین پلیس در کاهش حضور فیزیکی نیروهای آن در معابر سطح شهر طی چند سال آینده گفت: خستگی، حب و بغض، رودر بایستی و تطمیع از حمله محدودیت‌های حضور پلیس در معابر سطح شهر محسوب می‌شود. لذا برای رفع این نواقص از دوربین‌های هوشمند استفاده خواهد شد که علاوه بر پوشش دادن این نواقص، قابلیت ثبت چندین تخلف را به صورت هم زمان دارد و هرگز با اشتباه همراه نمی‌شود.

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در پایان خاطرنشان کرد: در زمینه تجربیات موفق ترافیکی کشورهای پیشرفته دنیا، رویکرد ما به جای تقلید صرف از این الگوها، بهره گرفتن از این تجربیات و بومی سازی آن بر اساس بافت شهری و فرهنگ اسلامی مردم ایران است.

باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۵

بزرگراه آزادگان مرگبارترین معبر شهری

برخورد با تخلفات حادثه ساز بر اساس دوربین‌های نظارت تصویری اعمال می‌شود

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از بزرگراه آزادگان به عنوان حادثه ساز ترین معبر شهری نام برد و گفت: اصلاح این بزرگراه اولویت نخست مدیریت شهری جهت کاهش حوادث ترافیکی است.

سید جعفر تشکری هاشمی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در گفتگو با خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران با اشاره به اجرای فعالیت‌های مستمر جهت شناسایی نقاط حادثه خیز بزرگراه آزادگان را مرگبار و حادثه سازترین معبر شهری عنوان کرد و افزود: بزرگراه امام رضا(ع) نیز در ورودی شرقی تهران به جهت خودروهای سبک و سنگین دومین خیابان حادثه آفرین شهر است .

وی با بیان اینکه افرادی که به صورت گذری از شهر تهران عبور می‌کنند تفکر متفاوتی نسبت به افرادی که برای گذران زندگی روزمره در این مسیرها تردد می‌نمایند برخوردارند تصریح کرد: به عنوان مثال رانندگانی که آزادگان را به جهت تردد روزانه به عنوان بخشی از جاده عبوری خود در نظر گرفته و با نگاه جاده‌ای به این معبر نگاه می‌کنند رعایت قوانین مرتبط به ترافیکی برای آنان همانند معبر درون شهری تلقی شده و همین نگاه متفاوت نسبت به گروه دیگر اختلال در جریان ترافیکی و ایجاد حوادث را به دنبال خواهد داشت.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از اصلاح بزرگراه آزادگان به عنوان بزرگراه اولویت دار جهت کاهش حوادث ترافیکی و نظم بخشی به جریان ترافیکی یاد کرد و افزود: ایجاد زیر ساختهای لازم نصب دوربین‌های کنترل سرعت و نظارت تصویری دو اولویت مهم جهت کاهش حوادث در این بزرگراه است که بخش وسیعی از آن به انجام رسیده .

تشکری هاشمی تجهیز بزرگراه به فیبر نوری یکی دیگر از اقدامات لازم جهت کاهش رفتارهای ترافیکی حادثه ساز عنوان و خاطر نشان کرد: در خصوص برخورد با تخلفات حادثه ساز نیز طبیعتا پلیس بر اساس اطلاعات دوربین‌ها جریمه و برخوردهای لازم را اعمال خواهد کرد .

یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۶

خبرگزاری ایسنا

نحوه محاسبه توقف‌های بیشتر از نیم ساعت اول توسط پارکومترها

معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ از بکارگیری فناوری جدید برای محاسبه توقف بیشتر از نیم ساعت اول مقابل دستگاه‌های پارکومتر خبر داد.

سرهنگ عین‌الله جهانی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، در این باره گفت: برابر ماده ۱۵ از قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، توقفگاه‌های مجاز حاشیه‌ای با دستگاه پارکومتر کنترل شده و براساس آن توقف بیش از نیم ساعت در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب به وسیله این دستگاه محاسبه و مبلغ آن دریافت می‌شود.

جهانی با بیان اینکه این موضوع با پیشنهاد شورای اسلامی شهر تهران و تصویب وزارت کشور تعیین شده است گفت: در پیگیری‌های پلیس راهور و هماهنگی‌های انجام شده با شهرداری مشکلات موجود در محاسبه زمان رایگان بودن توقف در نیم ساعت اول مرتفع شد و به این ترتیب رانندگان به محض توقف باید نسبت به شارژ دستگاه توقف سنج با استفاده از کارت‌های شهروندی، اتوبوسرانی یا کارت مترو اقدام و زمان توقف خود را مشخص کنند.

معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ اضافه کرد: با تکنولوژی جدید به کارگرفته شده در نیم ساعت اول توقف، علی‌رغم شارژ کردن دستگاه هزینه‌ای از راننده کسر نخواهد شد و کسر هزینه با پایان یافتن نیم ساعت نخست اعمال خواهد شد.

به گفته جهانی، براساس این فناوری جدید هر خودرو در یک محور تنها یک بار در روز می‌تواند از فرصت رایگان بودن توقف نیم ساعته بهره‌مند شود و در صورت عدم شارژ دستگاه توقف سنج یا همان پارکومتر راننده مرتکب تخلف توقف ممنوع شده و در صورت مشاهده ماموران ۲۰۰ هزار ریال جریمه خواهد شد.

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۱۶

مدیر واحد صدور آرم سازمان ترافیک:

ثبت نام اینترنتی آرم طرح ترافیک ۹۴ آغاز شد

مدیر واحد صدور آرم سازمان حمل و نقل و ترافیک گفت: ثبت نام اینترنتی دریافت آرم طرح ترافیک سال ۹۴ از ساعت ۸ صبح امروز ۱۶ آذر ماه آغاز شده است.

به گزارش سرویس «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، مصطفی قنبرنژاد با تاکید بر اینکه ثبت نام اینترنتی برای تمامی درخواست کنندگان اعم از سهامه بگیران، خبرنگاران و جانبازان و اقشار خاص از صبح امروز در سامانه شهرداری تهران به نشانی www.tehran.ir آغاز شده است، گفت: تمامی درخواست کنندگان به مدت دو هفته و تا پایان سی ام آذرماه مهلت دارند نسبت به ثبت نام اینترنتی آرم طرح ترافیک سال ۹۴ اقدام کنند.

وی با تاکید بر اینکه تمامی مراحل ثبت نام مانند سالهای گذشته اینترنتی است، بیان کرد: داشتن برچسب معاینه فنی از مراکز مکانیزه معتبر، پرداخت عوارض سالانه خودرو و اخذ گواهی عدم خلافی برای ثبت نام طرح ترافیک ضروری است.

قنبرنژاد با اشاره به اینکه تنها برگه معاینه فنی مراکز مکانیزه شهر تهران در سامانه ثبت نام اینترنتی آرم طرح ترافیک معتبر است، تصریح کرد: اطلاعات برچسبهای معاینه فنی شهر تهران به صورت برخط در سامانه ثبت شده و دیگر نیازی به ثبت مجدد اطلاعات نیست.

مدیر واحد صدور آرم طرح ترافیک افزود: متقاضیان تنها دو هفته مهلت دارند نسبت به فرایند ثبت نام اینترنتی دریافت آرم اقدام کنند، به طوری که در مرحله نخست پس از ثبت اطلاعات به متقاضیان کد رهگیری داده می شود.

قنبرنژاد با بیان اینکه زمان اعلام نتایج بررسیها از طریق سامانه شهرداری تهران اعلام می شود، گفت: متقاضیان می توانند در زمان اعلام نتایج از طریق کدهای رهگیری شان از نتایج اعلام شده مطلع شوند.

وی تاکید کرد: تمامی مراحل ثبت نام دریافت آرم طرح ترافیک اینترنتی است و از شهروندان تقاضا می شود از مراجعه حضوری به واحد صدور آرم خودداری کنند.

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۱۶

اجرای کامل طرح زمان بندی اتوبوس‌های شهری در ورودی غربی پایتخت

شهردار منطقه ۹ با اشاره به بهبود و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی از اجرای کامل طرح زمان بندی اتوبوس‌های شهری در سطح منطقه خبر داد و گفت: با مطالعه چندباره خطوط اتوبوسرانی و حذف خطوط غیرکاربردی و راه اندازی خطوط جدید، طی سالهای اخیر بهترین رتبه در اجرای طرح زمان بندی توسط منطقه ۹ کسب شده است.

به گزارش سرویس «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، سیدعلیرضا حسینی در این خصوص اظهارکرد: سالانه بیش از ۶ میلیون مسافر درون و برون شهری از محدوده منطقه ۹ بعنوان دروازه غربی پایتخت عبور می کنند و شرکت واحد اتوبوسرانی نقش قابل توجهی را در جابه جایی این مسافران ایفا می کند.

وی تصریح کرد: بر همین اساس، این شهرداری تمرکز خود را بر روی حمل و نقل عمومی قرار داده و در راستای سیاست‌های کلان مدیریت شهری به دنبال تحقق توسعه حمل و نقل عمومی با حفظ کرامت انسانی است.

حسینی با اشاره به محدوده اتوبوسرانی تحت پوشش این منطقه نیز گفت: در این بخش از پایتخت ۵ خط اصلی، ۱۳ خط عبوری و ۲ خط بی آر تی وجود دارد که مسئولیت امور عمرانی این خطوط برعهده این شهرداری است و برهمین اساس به گونه ای عمل می شود تا حمل و نقل عمومی در این منطقه، خدماتی شایسته به شهروندان ارائه کند.

وی با اشاره به افزایش دو برابری آمار جابه جایی سالانه مسافران در ۵ خط اصلی منطقه نیز اظهار داشت: این موضوع نشان از توجه ویژه مدیریت شهری منطقه به حمل و نقل عمومی و جلب رضایت هر چه بیشتر شهروندان دارد.

شهردار منطقه ۹ در خصوص وجود خطوط بی آر تی در محدوده منطقه نیز گفت: در مجموع رفت و برگشت، ۳ کیلومتر از خط یک (تهرانپارس - پایانه آزادی) و ۸ کیلومتر از خط ۲ (پایانه خاوران - پایانه آزادی) به ترتیب با ۳ و ۸ ایستگاه در محدوده منطقه ۹ قرار دارد و برای ارائه خدمات هر چه بیشتر و بهتر کارهای مختلفی به انجام رسیده و در دستور کار داریم.

وی به بخشی از اقدامات صورت گرفته در خطوط سامانه اتوبوسهای تندرو نیز اشاره کرد و افزود: یکی از کارهای شاخص در این خطوط، بتن ریزی تمام ایستگاه ها و جمع آوری نرده ها از روی آسفالت و رفیوژ گذاری برای استقرار جدید نرده ها بود که برای کل مسیر خط یک بی آر تی اجرایی شد و در خط ۲ نیز در حال انجام است.

بر اساس گزارش روابط عمومی شهرداری منطقه ۹، وی خاطر نشان کرد: نوسازی آسفالت، تبدیل سایه بان‌های بین ایستگاه‌های بی آر تی و پل‌های عابر به شیشه جهت امنیت بیشتر مسافران، کف سازی، خط کشی و تجهیز ایستگاه‌ها و پل‌ها، نصب تابلوهای زمان بندی، استیکرها و شعارهای ترافیکی در راستای فرهنگ سازی از دیگر اقدامات بود که براساس زمان بندی معینی اجرایی شد.

به گفته وی در ورودی سامانه ۲ در شمال میدان فتح نیز اصلاح هندسی صورت گرفت تا گردش اتوبوس‌ها به شکل آسانتری انجام شود.

سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۱۸

پرتال شهرداری

رفتار ترافیکی تابعی از فرهنگ عمومی است

رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در همایش نیم روزه آموزش قوانین ترافیکی به گروههای نمایشی گفت: رفتار ترافیکی شهروندان تابعی از فرهنگ عمومی آنهاست و تا زمانی که تفکر و نگرش فردی افراد تغییر نکند، ممانعت از قانونگریزی و اصلاح رفتارهای ترافیکی مردم آن جامعه کاری بسیار سخت و دشوار خواهد بود. به گزارش روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، سرهنگ تیمور حسینی در این همایش که با حضور اعضای ۲۳ گروه نمایشی منتخب به منظور اجرای نمایشهای آموزشی در مدارس ابتدایی تهران و دست اندر کاران این فعالیت فرهنگی برگزار شده بود، با اشاره به ضرورت پرهیز از نگاه جزیره‌ای به اقدامات آموزشی افزود: اجرای این نمایشها برای دانش آموزان، کلید خوردن یک اقدام اساسی و زیربنایی در آموزش رفتارهای ترافیکی است. وی با بیان این که دو مقوله مهندسی ترافیک و آموزش، زیرساختهای اصلی فرهنگ ترافیک را در هر جامعه تشکیل میدهند، اظهار کرد: در سایه این دو زیرساخت است که اجرای مقررات و قوانین میبایست فارغ از هر گونه دغدغهای انجام پذیرد اما متأسفانه در کشور ما بر خلاف بسیاری از کشورهای جهان، بیشترین و سختترین امور در این حوزه بر عهده بخش اجرایی است.

رییس پلیس راهور پایتخت با تأکید بر این که ذهن کودکان مانند دوربین، تصویر رفتارهای درست و نادرست و چهره افرادی که مرتکب این رفتارها میشوند را ثبت میکند و تا پایان عمر آن را در خاطر نگه میدارد، تصریح کرد: به همین دلیل، اجرای نمایشهای ترافیکی در مدارس ابتدایی و در رقم زدن فردایی امیدبخش و روشن برای کشور اسلامیمان میتواند اثربخش است.

سرهنگ جهانی: ارتقای فرهنگ ترافیک یک کار جمعی است نه فردی معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور پایتخت نیز در این همایش با اشاره به ضرورت تغییر رفتارهای ترافیکی شهروندان گفت: استفاده از بستر هنر برای انتقال مفاهیم ترافیکی در قالب اجرای نمایشهای آموزشی در مدارس تهران، اقدامی است که طی چند سال اخیر الگوی برنامه‌های آموزشی سایر شهرهای کشور نیز قرار گرفته و ثمره آن به منصفه ظهور رساندن یک مفهوم اعتقادی و اخلاقی از طریق تلاش برای نجات جان انسانها و تأمین و افزایش ایمنی آنهاست. سرهنگ عیناله جهانی با اشاره به کاهش آمار تلفات حوادث ترافیکی تهران از ۱۴۶۰ کشته در ۴ سال گذشته به حدود ۸۰۰ کشته در سال گذشته، افزود:

از آنجا که ۵۰ درصد این کشته‌شدگان، عابران پیاده و بخش قابل توجهی از این قربانیان، کودک هستند، مسئولیت هر یک از ما در انتقال مفاهیم لازم به کودکان به عنوان آسیب‌پذیرترین شهروندان، بسیار سنگین است. وی ارتقای فرهنگ ترافیک را یک کار جمعی دانست و تأکید کرد: همه ما حق تردد در معابر شهری را داریم اما هر کدام از ما تکالیفی همچون حرکت منظم بین خطوط و رعایت نظم و انضباط و کمک به آرامش خود و دیگران در جریان رفت و آمدهای شهری را نیز بر عهده داریم، چرا که با ارتکاب یک تخلف به ظاهر پیش پا افتاده، علاوه بر خودمان به دیگران نیز آسیب می‌زنیم.

جباریزادگان: هر هفته یک کودک در حوادث ترافیکی تهران کشته می‌شود معاون آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این همایش، کودکان را بی پناhterین و بی دفاعترین عناصر ترافیک بر شمرد و گفت: حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر یعنی معادل ۱۳ درصد از جمعیت تهران را کودکان تشکیل می‌دهند که به دلیل ناتوانی در برخورد با حوادث، چهار برابر سایر افراد دچار آسیب میشوند و همین موضوع، ضرورت پرداختن هر چه بیشتر به عبور و مرور این عزیزان با استفاده از ابزارهای مختلف را مشخص مینماید.

شهرام جباریزادگان با اشاره به آمار سازمان پزشکی قانونی در خصوص کشته شدگان ناشی از حوادث ترافیکی طی هفت ماهه نخست سال جاری در کشور، اظهار کرد: در این مدت ۱۰ هزار و ۹۱۴ نفر یعنی روزانه ۵۰ نفر بر اثر این سوانح کشته و ۱۹۳ هزار و ۶۷۵ نفر یعنی روزانه یک هزار و ۴۱ نفر نیز بر اثر این حوادث مجروح و مصدوم شده‌اند که بر اساس استانداردهای بین‌المللی، این رقم معادل جمعیت چهار شهر متوسط است و البته آمار افرادی که بر اثر این سوانح تا پایان عمر دچار معلولیت شده یا به دلیل ناتوانی در پرداخت دیه در زندان به سر می‌برند و خانواده‌های ایشان را نیز باید به این اعداد و ارقام اضافه کنیم.

وی با بیان این که بر اثر حوادث ترافیکی، به طور متوسط هر هفته در تهران، یک کودک کشته می‌شود و روزانه پنج تا شش کودک نیز مجروح میشوند، تصریح کرد: حضور گروه‌های نمایشی منتخب سازمان حمل و نقل و ترافیک برای اجرای نمایشهای آموزشی در ۱۷۰۰ مدرسه ابتدایی تهران، حاصل تلاش مشترک پلیس راهور تهران بزرگ، اداره کل آموزش و پرورش شهر تهران، شورای ارزشیابی و نظارت بر نمایش وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران است تا با استفاده از زبان هنر بتوانیم در نهادینه‌سازی مفاهیم عبور و مرور به دانش‌آموزان و افزایش ایمنی این عزیزان مؤثر باشیم.

کنشلو: نمایشهای ترافیکی با استقبال دانش‌آموزان رو به رو شده است مسئول فرهنگی و هنری اداره کل آموزش و پرورش شهر تهران در این همایش با اشاره به اهمیت و ضرورت توجه به مسائل فرهنگی و تربیتی در نمایشهای

ترافیکی گفت: استقبال شایان توجه دانش‌آموزان و بازخورد رضایتبخش اجرای نمایشهای ترافیکی در سال گذشته، تلاش برای اجرای بهینه‌تر و هدفمندتر این فعالیت آموزشی در سال جاری را دو چندان نموده است. محسن کنشلو با بیان لزوم تلفیق آموزش با شعر و موسیقی به منظور ماندگاری هر چه اثرگذارتر در ذهن دانش‌آموزان، افزود: توجه به آموزه‌های تربیتی، اخلاقی و دینی و دانش‌آموز محور بودن، از جمله ملاکهای مورد نظر در گزینش نمایشهای ترافیکی بوده است تا بتوانیم از طریق مشارکت دادن دانش‌آموزان در اجرای این نمایشها، به اهداف آموزشی مورد نظر دست پیدا کنیم.

کرمی: اجرای نمایشهای ترافیکی به ذهن کودکان تلنگر میزند مسئول دفتر نمایش کودک و نوجوان شورای ارزشیابی و نظارت بر نمایش وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی نیز در همایش مذکور، توجه به نکات آموزشی را از معیارهای گزینش نمایشهای ترافیکی دانست و گفت: باید خودمان را در جایگاه کودکان قرار دهیم تا بتوانیم اجرای این نمایشها را به سمت و سوی انتقال آموزه‌های مورد نظر سوق دهیم.

حمدالله کرمی با تأکید بر این که اجرای یک نمایش اثرگذار میتواند تلنگری در ذهن خودآگاه یا ناخودآگاه کودکان بر جای بگذارد، خاطرنشان کرد: شناخت علایق و ظرفیتهای ذهنی کودکان در کنار تکرار و تشویق، لازمه اجرای نمایشهای آموزشی در مدارس است و هنرمندانی که در این نمایشها به ایفای نقش میپردازند، باید از خلاقیتهای هنری نیز برخوردار باشند.

گفتنی است اجرای نمایشهای آموزشی با موضوع ترافیک در مدارس ابتدایی تهران، از جمله فعالیتهای معاونت آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به شمار میآید که همه ساله از طریق اعلام فراخوان و ثبت نام علاقه‌مندان در این فرآیند فرهنگی انجام میشود و در سال جاری نیز طی سه مرحله گزینش متون بر اساس محتوای آموزشی و هنری، انتخاب اجراهای مناسب و گزینش نهایی بر اساس آرای نمایندگان سازمانهای دست اندر کار در حال انجام است و پس از اربعین حسینی نسبت به آغاز اجرای آن در مدارس اقدام میشود.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۸

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تأکید کرد :

رفتار تک تک شهروندان در ترافیک مؤثر است

باید بین راننده متخلف و راننده قانونمند تفاوت قائل شویم گروه حمل و نقل عمومی: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر این که ترافیک، سه رکن اساسی دارد که به اصطلاح به آن مثلث ترافیک می گویند و سه ضلع این مثلث شامل مهندسی ترافیک، آموزش و اجرای قانون است، بخش هایی از وظایف دستگاه های دست اندرکار و تکالیف شهروندان در مورد ترافیک و لزوم توجه به فرهنگ ترافیک را تشریح کرد .

به گزارش شهرنوشته، روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران مهندس سید جعفر تشکری هاشمی، گفت: مهندسی ترافیک به عنوان اولین رأس این مثلث، با برنامه ریزی، طراحی، مدیریت و کنترل ترافیک در ارتباط است و روابط بین وسایل نقلیه و شبکه ارتباطی را در جهت رسیدن به تردهای راحت، کارآمد و ایمن مورد مطالعه قرار می دهد.

وی با اعلام این که هدف اساسی مدیریت ترافیک، کاربرد روش ها و مجموعه اقداماتی برای استفاده بهینه و حداکثری از امکانات و تأسیسات موجود و بهبود وضعیت راه ها و معابر است، افزود: در این زمینه مسئولیت هایی بر عهده دستگاه های مختلف از شهرداری-ها گرفته تا پلیس و از وزارت راه تا وزارت صنعت و خودروسازان گذاشته شده است. نظم و انضباط بر اساس شانس و اقبال حاکم نمی گردد معاون شهردار با اشاره به اهمیت بالای موضوع آموزش و فرهنگ سازی به عنوان دومین رأس مثلث ترافیک، گفت: هر یک از نهادهای فرهنگی در این خصوص وظیفه دارند تا در حوزه مسئولیت های خود، آموزش اقشار مختلف جامعه را بر عهده گرفته و تلاش کنند تا این آموزش ها در اذهان شهروندان نهادینه شود.

مهندس تشکری هاشمی با بیان اهمیت قوانین و مقررات و اجرای آن به عنوان رأس دیگر این مثلث که مسئولیت آن علاوه بر قوای تقنینی و قضایی، بر عهده نیروهای خدوم پلیس نیز گذاشته شده، تصریح کرد: پایبند نبودن به قانون، از عوامل مهم بی انضباطی در ترافیک است و هر یک از شهروندان با عدم رعایت قوانین و مقررات، در به وجود آمدن این بی نظمی سهم دارند.

وی با تأکید بر این که نه تنها با فقدان قوانین بازدارنده رو به رو هستیم، بلکه از عدم ضمانت لازم در اجرای مقررات موجود برای برخورد با متخلفان نیز رنج می بریم، اضافه کرد: شهروندان نباید انتظار داشته باشند بدون احترام به قانون و صرفاً بر اساس شانس و اقبال، نظم و انضباط ترافیکی در سطح شهر حاکم گردد.

کاهش ترافیک نیازمند رویکردهای فرهنگی است وی با اشاره به این که پدیده ترافیک، پدیده مبهم، ناشناخته و پیچیده ای نیست و معلول عوامل متعدد اما مشخصی است که مانند خود جریان ترافیک ملموس و عینی هستند، اظهار کرد: دستگاه های مسئولی همچون شورای ترافیک شهر تهران و شورای عالی ترافیک شهرهای کشور به منظور هماهنگی در این خصوص تعریف شده اند تا موضوع ترافیک را از ابعاد و زوایای مختلف مورد بررسی قرار داده و وظایف بخش های مختلف را تبیین نمایند.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که نبود مدیریت یکپارچه شهری، یکی از مهم ترین عوامل پیچیده شدن مشکل ترافیک تهران است، تصریح کرد: در حال حاضر دستگاه های متعددی برای رفع ترافیک و آسان کردن تردد در تهران تلاش می کنند اما تصمیم گیری، اجرا و مدیریت ترافیک بر عهده یک نهاد مشخص نیست و همین امر موجب تشدید بی نظمی در ترافیک شده است.

وی با تأکید بر این که به منظور کاهش ترافیک و کاستن از آلودگی هوای تهران به شدت نیازمند رویکردهای فرهنگی هستیم، گفت: تا نیازی وجود نداشته باشد، تلاشی هم در سمت و سوی رفع آن نیاز شکل نخواهد گرفت و امروز مهم ترین مسأله تهران، مشکل ترافیک و نابه سامانی های ناشی از آن است که مردم و مسئولان با مشارکت هم می توانند برای حل این دغدغه مشترک اقدام کنند.

ترافیک یکی از دلواپسی های مردم تهران است معاون شهردار تهران در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به این که در گذشته بارها و بارها شاهد حماسه آفرینی های بزرگ ملت غیور و غیرتمند ایران در شرایط بحرانی و بزنگاه های تاریخی بوده ایم، اظهار کرد: یادآوری دوران دفاع مقدس، تعریفی عینی از این پایمردی هاست، به طوری که در آن زمان وقتی آحاد ملت احساس کردند که آب و خاک و شرافت آن ها مورد تعرض قرار گرفته، همه با هم با یک هدف مقدس و همچون سیلی خروشان، به سوی جبهه ها روان شدند و تا پای جان در مقابل دشمن ایستادگی کردند. مهندس تشکری هاشمی با بیان این که آن چه امروز واضح است، حساسیت و دلواپسی جدی مردم نسبت به مشکل ترافیک تهران و پیامدهای ناشی از آن است که سلامت جسم و بهداشت روان آن ها را به خطر انداخته، تصریح کرد: به این منظور جلسات متعددی را با متخصصان ترافیک و اساتید علوم انسانی و اجتماعی برگزار کرده ایم و به این نتیجه رسیده ایم که پس از تکمیل حوزه زیرساختی و سخت افزاری، لازم است به صورت جدی به سمت حوزه نرم افزاری و رفتاری تک تک شهروندان در جریان ترافیک حرکت کنیم.

وی با تأکید بر این که عوامل روان شناختی، اجتماعی، فرهنگی و رفتاری به عنوان عوامل حفظ سلامت فردی و اجتماعی عمل می کنند، اضافه کرد: در این شرایط، لزوم توسعه رفتارهای مثبت، پرهیز از خشونت، احترام به حقوق دیگران، توجه به بهداشت روانی و سلامت عمومی، رعایت قانون، تأمل در مسائل شهری از جمله مسأله ترافیک و ده ها موضوع دیگر در حوزه فرهنگ عمومی و شهری، به شدت مورد نیاز بوده و بی توجهی به هر یک از آن ها، می تواند آثار زیان باری بر توسعه شهر و سلامت شهروندان بر جای بگذارد.



رانندگان متخلف نباید احساس کنند تخلف برای آن‌ها مقرون به صرفه است معاون شهردار تهران با اشاره به این که صرف نظر از جایگاه فرهنگ و میزان اثرگذاری عوامل فرهنگی بر رفتار افراد، آن چه در این میان حیاتی به نظر می‌رسد، میزان تأثیرگذاری ارزش‌های مورد احترام افراد و جامعه است، اظهار کرد: مسلماً همین ارزش‌های اجتماعی بر تصمیم‌ها و انتخاب‌های فردی تأثیر به‌سزا دارد و باید در آموزش‌های عمومی به‌طور خاص مورد توجه قرار گیرد.

مهندس تشکری هاشمی با بیان نقش آموزش در جهت ایجاد فرهنگ صحیح استفاده از زیرساخت‌ها و امکانات و تجهیزات موجود در شهر و در نتیجه حل معضل ترافیک، تصریح کرد: امروز همه ما به فراخور نقش‌هایی که برای خود قائل هستیم، به بازنگری و تغییر رفتارمان در قبال سلامت جامعه احتیاج داریم و باید رفتاری قاعده‌مندتر و منضبط‌تر را در سطح جامعه به نمایش بگذاریم تا در سایه آن آرامش و ایمنی را احساس کنیم.

وی با تأکید بر این که دستگاه‌های دست‌اندرکار در زمینه فرهنگ عمومی از جمله فرهنگ ترافیک تا کنون نقش کم‌رنگی ایفاء کرده‌اند و آموزش قوانین و مقررات ترافیکی به حفظ کتابچه آیین‌نامه راهنمایی به منظور قبولی در آزمون دریافت گواهی‌نامه رانندگی خلاصه شده، اضافه کرد: متأسفانه برخی شهروندان با توجه به تئوری هزینه-فایده، صرفاً منفعت‌آنی خود را در انجام تخلف مورد توجه قرار می‌دهند و احساس می‌کنند انجام آن تخلف در مقایسه با هزینه احتمالی که باید بابت آن بپردازند، مقرون به صرفه است.

رانندگان قانونمند نباید احساس کنند با رعایت قانون متضرر می‌شوند معاون شهردار تهران با اشاره به این که همه باید در برابر قانون و جامعه مسئولیت بپذیریم، اظهار کرد: کسانی که امروز قانون را به‌طور جدی و با تمام ملاحظات آن رعایت می‌کنند، نباید احساس کنند اگر در صف‌های طولانی خودروها با صبوری و قانونمندی به انتظار می‌نشینند، متضرر شده‌اند، بلکه افراد جامعه باید به آن درجه از بالندگی فرهنگی برسند که با راننده خاطی که از راه زیر پا گذاشتن قانون، می‌خواهد زودتر به مقصد برسد، به عنوان فردی که در حوزه فرهنگی به بلوغ کافی و رشد لازم نرسیده، برخورد کنند.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که مدیریت شهری در راستای توجه به ارتقای فرهنگ رفت و آمد در پایتخت، پروژه کلانی تحت عنوان «خط سفید» را تعریف نموده، تصریح کرد: در گام نخست اجرای این پروژه، به اصلاح و مرمت زیرساخت‌های ضروری از جمله خط‌کشی‌های معابر شهری همچون گذرگاه‌های عابر پیاده پرداختیم تا عابران از محل‌هایی غیر از گذرگاه‌های مشخص شده عبور نکنند و رانندگان نیز به این گذرگاه‌ها و در واقع به حقوق عابران پیاده احترام بگذارند.

وی در پایان با تأکید بر این که گام بعدی اجرای این پروژه، توجه به آموزش و فرهنگ سازی و آشنایی شهروندان به حقوق خود و زمینه سازی جهت مطالبه آن در چارچوب قانون است، خاطرنشان کرد: هنگامی که از نظم و انضباط در شهر صحبت می کنیم، در واقع از تکالیف شهروندی خود سخن می گوئیم و این حق تک تک ماست که حق خود را از رانندگانی که با رفتارهای پر خطر خود، قانون و حقوق ما را زیر پا می گذارند، مطالبه نماییم.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۸

سالانه ۱۰ هزار موتور برقی در تهران باید جایگزین موتورهای بنزینی شود

گروه حمل و نقل عمومی: رئیس کمیته حمل و نقل شورای شهر تهران بر ضرورت جایگزینی موتورهای برقی به جای موتورهای بنزینی و آلاینده در تهران تاکید کرد و گفت: طبق برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران در هر سال باید ۱۰ هزار موتور بنزینی از رده خارج و به جای آنها موتور برقی جایگزین شود.

به گزارش شهرنوشته محسن سرخو، عضو شورای شهر تهران در دیدار از نمایشگاه موتورهای برقی، گفت: «در حال حاضر ۹ ماه از سال را سپری کردیم و نخستین گام ها در راستای جایگزینی موتورهای برقی به جای موتورهای بنزینی برداشته می شود انتظار ما این است که روند جایگزینی موتورهای برقی سریعتر انجام شود و دقیقاً طبق پیش بینی برنامه پنج ساله دوم پیش برویم.

سرخو افزود: «شورای شهر برنامه ای برای محدود کردن ورود موتورهای برقی به برخی از مناطق در آینده نزدیک دارد اما نمی خواهیم مردم تحت فشار قرار بگیرند و با اعمال محدودیت اختلالی در زندگی مردم ایجاد کنیم.» او درباره ارزیابی اش از کیفیت موتورهای برقی نمایشگاه گفت: «محصولات خوبی و در مدل های متنوعی ارائه شده اند. بعضی از انواع مدل ها این موتورها در کشورهای دیگر، حتی در کشورهای اروپایی به عنوان موتورهای کاری استفاده می شود و من نمونه های همان موتورها را در این نمایشگاه دیدم. به هر حال یکی از مهمترین کاربردهای موتور برای گروه کثیری از موتورسواران در تهران این است که آنها بتوانند با این موتورها کار کنند و در نمونه هایی که من دیدم و تست کردم مدل های متنوعی هست که به این منظور قابل استفاده هستند.» این عضو شورای شهر تأکید کرد: «ما فعلاً در مورد موتورهای برقی با اغماض برخورد می کنیم یعنی سخت گیری نمی کنیم که هر کس موتور برقی ندارد مثلاً نمی تواند به محدوده شهر بیاید اما این در واقع فرصتی است که به موتورسواران می دهیم تا موتورهای بنزینی و آلاینده را با موتورهای برقی جایگزین کنند. در این زمینه هم تسهیلات زیادی برای شهروندان تهرانی در نظر گرفته شده است سیستم های شارژ رایگان، تسهیلات بانک شهر و اقساط طولانی مدت همه برای این است که آلودگی این موتورها سلامت مردم را به خطر می اندازد و خطر آلودگی هوا جدی است و شوخی بردار نیست.



سرخو گفت: «نمایشگاه موتورهای برقی این فرصت را فراهم کرد که با تولید کنندگان، خدمات پس از فروش، وارد کنندگان، کیفیت و قیمت موتورها و نظر برخی از شهروندان آشنا شویم. اما اطلاع رسانی در رسانه ها و رادیو و تلویزیون کافی نبود. همچنین باید همه شهرداران مناطق و مسئولان حمل و نقل دیدن کنند که دید خوبی به موتورهای برقی و رفع اشکالات اقدام کنند.»

این عضو شورای شهر می افزاید: «بانک شهر وامی را در اختیار خریداران قرار می دهد. هدف آن است که موتورهای برقی جایگزین موتورسیکلت های بنزینی کاری شوند. به همین دلیل وامی که پرداخت آن در مدت زمان ۳۶ ماهه مبلغی بیش از ۲۰۰ هزار تومان است برای افرادی که با موتور کار می کنند سنگین است. من پیشنهاد می کنم زمان بازپرداخت این وام به ۶۰ ماه افزایش یابد تا خریداران در شرایط آسان تری نسبت به بازپرداخت وام اقدام کنند و همچنین رغبتشان برای خرید افزایش یابد.»

سرخو یکی از مهمترین کارها را فرهنگ سازی دانست که باید از داخل مدیران و متولیان شهری آغاز شود. چرا که این افراد کسانی هستند که در خط اول مواجه با مردم قرار دارند. در صورتی که مدیران نسبت به موضوعی توجه شده و به الزام آن پی ببرند فرهنگ سازی میان مخاطبان از بخش های مختلف نیز انجام می شود. سرخو افزود: «آلودگی هوای تهران موضوع کوچکی نیست که در اندازه های محلی و با اقدامات یک یا دو دستگاه حل شود بلکه باید برنامه هایی در سطح ملی برای رفع اجرا شود. شهروندان نیز درباره آلودگی هوا و بیماری های ناشی از آن اطلاع دارند. باید موضوع جدی گرفته شود.»

شهرنوشت ۹۳/۹/۱۸

سردبیر اجتماعی باشگاه خبرنگاران در گفت و گو با شهرنوشت :

جشنواره رسانه های شهری نقطه عطف ارتباط مدیریت شهری با رسانه هاست

گروه فرهنگ و جامعه: سردبیر گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران با تاکید بر ضرورت تقویت ارتباط میان مدیریت شهری با رسانه ها گفت : رسانه ها نقش موثری در انعکاس رویداد های شهری دارند. از این رو می طلبد ارتباط تنگاتنگی بین رسانه های شهری و مدیریت شهری برقرار باشد .

سید محمود معصوم زاده با تاکید بر اینکه هم افزایی و همکاری مدیریت شهری با رسانه ها نقش موثری در اطلاع رسانی در خصوص اقدامات صورت گرفته به شهروندان دارد، بیان کرد: برگزاری جشنواره رسانه های شهری ظرفیت ارتباط گیری با رسانه ها را افزایش خواهد داد .

وی با تاکید بر اینکه برگزاری جشنواره هایی از قبیل جشنواره رسانه های شهری یا ترافیک و رسانه که رسانه های گروهی از هر طیف و جناحی با آزادی بیان در آن شرکت می کنند، بستر مناسبی است برای ایجاد انگیزه در اصحاب رسانه گفت :در عین حال این جشنواره ها گام مثبتی در راستای ارتباط با رسانه ها به ویژه رسانه های پرمخاطب است. معصوم زاده با تاکید بر اینکه در چنین جشنواره هایی امکان نقد رسانه ای نیز مهیا می شود، تصریح کرد: اینکه رسانه ها در ارسال آثارشان آزادی بیان داشته باشند امکانی را فراهم می آورد که نقدهای اصحاب رسانه با نگاه عمیق تری بررسی شود .

وی با تاکید بر اینکه حوزه شهری به نوعی با زندگی روزمره شهروندان عجین است، اظهار کرد: به طوری که اخبار حوزه شهری از جمله موضوعاتی همچون حمل و نقل، ترافیک، کیفیت زندگی در شهر و... بیشترین مخاطبان را دارند. وی به حضور پررنگ گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران در جشنواره های مهم شهری اعم از جشنواره ترافیک و رسانه طی سال های گذشته اشاره کرد و گفت: درخشیدن آثار خبرنگاران باشگاه خبرنگاران به عنوان نخستین آثار برتر بخش رسانه های دیداری نشان از اهمیت اطلاع رسانی مسایل شهری در باشگاه خبرنگاران دارد.

معصوم زاده خاطرنشان کرد:به طور قطع برگزاری جشنواره رسانه های شهری نقطه عطف ارتباط موثر رسانه ها و مدیریت شهری خواهد بود.

چهارشنبه مورخ ۹۳/۹/۱۹

خبرگزاری ایسنا

«خط سفید» انقلابی در رفتار ترافیکی تهرانی‌ها

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران مراحل اجرایی پروژه ترافیکی «خط سفید» را تشریح کرد.

مهندس سید جعفر تشکری هاشمی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، در مورد مراحل پروژه «خط سفید» گفت: مدیریت شهری در راستای توجه به ارتقای فرهنگ رفت و آمد در پایتخت، پروژه کلانی تحت عنوان «خط سفید» را تعریف کرده است.

وی تصریح کرد: در گام نخست اجرای این پروژه، به اصلاح و مرمت زیرساخت‌های ضروری از جمله خط کشی‌های معابر شهری همچون گذرگاه‌های عابر پیاده پرداختیم تا عابران از محل‌هایی غیر از گذرگاه‌های مشخص شده، عبور نکنند و رانندگان نیز به این گذرگاه‌ها و در واقع به حقوق عابران پیاده احترام بگذارند.

تشکری هاشمی در پایان با تأکید بر این که گام بعدی اجرای این پروژه، توجه به آموزش، فرهنگ‌سازی و آشنایی شهروندان به حقوق خود و زمینه‌سازی جهت مطالبه آن در چارچوب قانون است، خاطرنشان کرد: هنگامی که از نظم و انضباط در شهر صحبت می‌کنیم، در واقع از تکالیف شهروندی خود سخن می‌گوییم و این حق تک تک ماست که حق خود را از رانندگانی که با رفتارهای پر خطر خود، قانون و حقوق ما را زیر پا می‌گذارند، مطالبه کنیم.

خبرنگار مهر ۹۳/۹/۱۹

ناگفته های آقای موافق شورا

از نماد تهران تا حاشیه های یک تونل انتقاد به تغییر طراحی تونل امیر کبیر، پاسخ به حاشیه های تونل توحید، دلیل کم تذکر بودن و آخرین وضعیت گورستان جدید پایتخت از موضوعاتی است که در گفتگو با احمد دنیا مالی رییس کمیسیون عمران شورا مطرح شد.

به گزارش خبرنگار مهر، احمد دنیا مالی رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل عمران شورای اسلامی شهر تهران تاکنون تذکری به شهردار تهران نداده است. او رکورد کم ترین تذکر در شورای پر تذکر چهارم را دارد و معتقد است به جای تذکر باید به فکر حل مشکلات بود.

*چرا کارنامه تان در خصوص تذکر به شهردار تهران سفید است؟ عملکرد شهردار تهران از نگاه شما بی اشکال است؟

نباید مبنای تذکر دادن این باشد که مردم خوششان بیاید یا این که شهرتی پیدا کرد. همین سوال را یکی در جمعی از من پرسیدن که دیگری به جای من پاسخ داد "این می رود همه این بحثها را پیگیری می کند و از من حاش می کند..."

تذکر برای آدمهایی است که نمی توانند مشکلات را حل کنند. این خیلی بد است که من قبل از اینکه مشکلی را با شهرداری مطرح کنم بیایم آن را در صحن بگویم. حرفه ای اش این است که من قبلش به مدیر مربوطه بگویم، بنویسم و پیگیری بکنم و تلاش کنم این مشکل حل شود و ... اما اگر یک جایی دیدیم شما دارید اهمال می کنید، حتما باید تذکر داد. به اضافه اینکه من می دانم وقتی یک مشکلی پیش می آید به چه کسی زنگ بزنم و از طریق چه کسی پیگیری کنم تا مشکل حل شود.

مثلا فرض کنید که سالها بود مشکلات بازنشستگان شرکت واحد، غیرقابل حل شده بود. من نزدیک به ۹-۱۰ ماه وقت گذاشتم و حلش کردم، البته پیگیری های خودشان خیلی موثر بود. ولی یک حق و حقوق زیادی ازشان داشتیم که داده نمی شد؛ رفتیم، استدلال کردیم و ... من هم می توانستم به جای اینکه ۹-۱۰ ماه وقتم را بگذارم، یک تذکری بدهم و بگویم آقا رسیدگی کن ... من رفتم توی دل کار و قانون درآوردم و رفت و برگشت های زیادی انجام شد تا موفق شدیم این مشکل را حل کنیم.



می‌شود گفت که این به علت قدرت و نفوذ شما در شهرداری تهران است؟ حتی این نفوذ در لابی‌هایی که در شورا می‌کنید مشخص است، طرح و لایحه ای که مربوط به کمیسیون شما است اگر بخواهید رای می‌آورد و اگر موافق نباشید رای نمی‌آورد... می‌خواهم بگویم شاید کسانی که آنجا تذکر می‌دهند، قدرتی را که شما در شهرداری دارید را ندارند. یعنی اگر شما دارید می‌روید در دل کار ممکن است به نتیجه برسند، ولی مثلاً اگر فرد دیگری از عضو شورای شهر بروند، این اتفاق برایشان نمی‌افتد.

در بسیاری از مسایل من ورود مستقیم نمی‌کنم و موضوع را به رییس کمیسیون‌های دیگر می‌گویم. بالاخره یک وقتی است که من می‌خواهم تنهایی بدوم، یک وقتی هست من از آدم‌هایی که می‌توانم بدوانمشان به نفع مردم استفاده می‌کنم. چه اشکالی دارد. خیلی از این مسائلی که پیش می‌آید را من در رو با شهردار، معاونین و روسای سازمان‌هایشان، حل می‌کنم. آنجایی که نیاز باشد که از کمک دیگران استفاده می‌کنم. البته حرف من به این معنا نیست که آنهایی که تذکر دادند، کار بی‌موردی انجام دادند. آنها به تشخیص خودشان عمل کردند. لذا این رنگینگ نیست. شما می‌دانید که بیشترین تذکر را دو عضو از کمیسیون ما داده‌اند و کمترین تذکر هم من بودم که هیچ تذکری نداشتیم. منتها یک وقتی هست شما پیشنهاد می‌دهید، تذکر می‌دهید، گلایه می‌کنید و دوستان می‌گویند که کتبی بنویس. می‌گویم آقا جان من این را که اینجا گفتیم ول نمی‌کنم. پیگیری می‌کنم و تا آنجا که به نتیجه برسد حالا یک جاهایی هم تلقی ما اشتباه است. مثلاً یک جایی برخی تصویری دارند که فکر می‌کنند به نفع مردم است، بعد که می‌روند با دوستان کارشناسی می‌کنند، می‌فهمند دارند اشتباه می‌کنند در این زمان باید این شهامتش را داشته باشند و بگویند که من اینجا داشتم اشتباه می‌کردم.

*در برخی موارد هم اشتباهی رخ نداده است اما اعضا زود کوتاه می‌آیند، خاطر من است شما در گفت‌وگویی گفتید که طرح سکوی ایمنی مترو را با وجود مخالفت‌هایی که وجود دارد پیگیری می‌کنید در برنامه پنج ساله دوم شهرداری هم برای این موضوع بودجه گذاشته بودید و قرار بود ۱۰ ایستگاه امسال مجهز به این سیستم شود که عملاً هیچ اتفاقی در مترو نیفتاده. وقتی دوباره مساله طرح شد گفتید امسال طرح مطالعاتی اش انجام می‌شود...

این طرح مخالف داشت. شهرداری با آن مخالف بود. از ابتدا شرکت بهره‌برداری با آن مشکل داشت. نه اینکه مخالف باشند، می‌گفتند اینها هزینه دارد و ما هزینه‌های دیگری داریم. ما گفتیم بحث ایمنی و ... برای ما هزینه نیست. ما هر چیزی که در حوزه ایمنی باشد، به عنوان هزینه به آن نگاه نمی‌کنیم. وقتی که در قضیه ای یک عده مخالف باشند، طبیعتاً کار به سرعت جلو نمی‌رود اما این طرح باید اجرایی شود. کاری است که تا به حال اجرایی نشده و باید طراحی و مطالعات داشته باشد و تمام جوانب آن در نظر گرفته شود.



قبول کنید شما هم زود کوتاه می‌آیید.

کوتاه آمدن با واقع‌بینی فرق دارد. وقتی شما یک هدف بزرگ‌تری دارید، نباید با تنش کار را جلو ببرید. این کار منابعی می‌خواهد. این کار یک پروسه دارد اگر واقع بینانه جلو نرویم به مشکل بر می‌خوریم البته این را هم از یاد نبریم که هر چه که ما مصوب می‌کنیم نباید نتیجه اش را ۶ ماه بعد ببینیم. باید واقع بینانه به مسایل نگاه کرد. هر پروژه ای به اصطلاح پروتکلی دارد که من اعتقاد دارم آن پروتکل را باید مرتب رصد کنیم که عقب نیفتیم.

یکی از بحث‌هایی دیگر جانمایی برای گورستان جدید پایتخت است قرار بود آبان‌ماه شهرداری تهران گزارشش را بیاورد که جانمایی کرده، یا نکرده. شما در جریان آن هستید؟

-من نشست مفصلی با آقای رضاییان (مدیر سابق سازمان بهشت زهرا) داشتم، تنها فردی را که اعتقاد دارم قابلیت تخصصی برای این کار دارد و می‌تواند طرح توسعه آرامستان‌های شهر تهران را به خوب پیگیری کنند، ایشان است. با توجه به سابقه ۴۰ ساله‌ای که در شهرداری دارد و اختصاصاً مسوولیت بهشت زهرا را داشته و درگیر این قضیه بودند، دنبال این هستیم که این موضوع را ما بتوانیم از طریق ایشان جلو ببریم.

بالاخره گورستان جدید جانمایی شده است یا نه؟

مطالعاتش شروع شده ولی هیچ کدامش به نتیجه نرسیده است.

این اتفاقی است که در اردیبهشت‌ماه شورا به آن رسید و قرار شد که شهرداری در یک ضرب‌الاجل سه ماهه این کار را انجام دهد. شهرداری هیچ کاری نکرد، شورا یک تذکری دارد و آخرین نتیجه این شد که تا سه ماه دیگر که می‌شد آبان‌ماه، یک اتفاقی بیفتد، یعنی جانمایی صورت بگیرد.

نتیجه مطالعات را قرار بود بیاورند. آن چیزی که من در جریانش هستم، می‌گویند دارند مطالعه می‌کنند. معمولاً ما وقتی که سه ماهه، شش ماهه بهشان فرجه می‌دهیم، بالاخره یک مقدار بالا پایین هم دارد. اما باید زودتر طرح شان را ارائه کنند. البته من فکر می‌کنم ما حالا مشکلی در خصوص دفن مردگان مان نداریم و در بحران نیستیم. به اضافه اینکه امید به زندگی در ایران بالا رفته، نرخ رشد جمعیت کاهش پیدا کرده و این تناسب اثر می‌گذارد.

یکی دیگر از موضوعاتی که در برنامه ۵ ساله دوم شهرداری آمده است درصد آسیب‌پذیری شهر تهران است و اعلام نقاط آسیب پذیر، کاری در این زمینه شده است؟



این موضوعی است که اگر بی حساب و کتاب در موردش حرف زده شود، نگرانی‌های مردم را افزایش می‌دهد.

در تمام این سال‌ها در این خصوص لوایحی زیادی آمده، مطالعات هم زیاد است، آمده اند آمارهایی داده اند، راه کارهایی پیشنهاد شده و آخر هم همه در بایگانی خاک می‌خورد و ما نشانی از آن مصوبات در شهر نمی‌بینیم.

این بحث‌ها یک وجهی نیست. نمی‌توانیم بگوییم که ما فقط در برابر زلزله آسیب‌پذیر هستیم. وضعیت شهر به عنوان یک موجود زنده، آسیب‌های زیادی را شامل می‌شود. الان شما خیلی راحت در مورد آب حرف می‌زنید، برخی از دوستان هم خیلی راحت در مورد این موضوعات اظهارنظر می‌کنند. به هر حال اینها باید براساس یک رفتار علمی باشد، نگران کردن مردم کاری را حل نمی‌کند. ضمن اینکه باز هم ما بگوییم هیچ خبری نیست، به نوعی رفتار غیرحرفه‌ای است. همه اینها باید مدل بشود، اگر زمانی یک زلزله‌ای در تهران بیاید ما بیشتر از اینکه نگران تکان خوردن زمین در تهران باشیم نگران قطع خدمات و زیر ساخت‌های شهری هستیم. این که آب و برق و گاز قطع شود و معابر بسته شود. ما باید تدابیری برای حل این مشکلات داشته باشیم. الان متولی این بحث وزارت کشور است. هلال احمر هم وظایفی دارد. حتی بر اساس قانون نیروهای نظامی هم وظایفی دارند. اگر تمام نهادهای مسئول جمع شوند به هر می‌می‌رسیم که متأسفانه سرش به هم نمی‌رسد. همین موضوع آسیب‌پذیری ما را بیشتر می‌کند.

از شما به عنوان پیشکوست ساخت و ساز تقدیر شده است بخشی از این تقدیر برای پل‌ها و تونل‌هایی است که در تهران ساختید. اما تونل توحیدی که در زمان معاونت شما ساخته شد انتقادهای زیادی به آن وارد بود و هنوز هم قیمت تمام‌شده‌اش را کسی نتوانسته کشف کند. بعد تونل امیرکبیر. که طراحی‌اش در زمان شما انجام شده، اما به یکی از کم‌اثرترین تونل‌ها تبدیل شده ...

البته آن تقدیر صرفاً به حوزه شهرداری تهران بر نمی‌گردد و به خاطر آن بوده که من سال‌ها معاون فنی زیربنایی راه آهن ایران بودم، تعداد زیادی بندر و اسکله و اینها را ساختم و در پروژه‌های سدسازی مدیر بودم. اما موضوع تونل‌هایی که شما اشاره کردید، قیمت تمام‌شده این تونل الان موجود است، البته من در افتتاح این پروژه رفتم. قیمت تمام‌شده بعد از صورت‌وضعیت‌های قطعی درمی‌آید که شما می‌توانید مراجعه کنید به دوستانمان به شما این عدد و رقم را بدهند. چند جا اعلام کردم.

تونل امیرکبیر اتفاقاً یکی از بحث‌های جدی من است، به خاطر اینکه آن چیزی که ما طراحی کرده بودیم با آن چیزی که ساخته شد، دو تاست. ببینید! شما یک چیزی را طراحی می‌کنید و براساس آن می‌روید پیمانکار انتخاب می‌کنید و بعد می‌آیند آن طرح را دستخوش یک سری تغییرات قرار می‌دهند و یک چیز دیگر می‌سازند. خب دیگر باید آنهایی که این تغییرات را به وجود آوردند و کم‌اثرش کردند، بیایند بگویند که چرا کم‌اثر شده است.



درباره فاز دوی برج میلاد هم توضیح می دهید چون شورای سوم به دلیل طراحی نامناسب درخواست توقف آن را داده بود. ما جلساتی گذاشته ایم و تلاش کرده ایم نظرات دوستان شورای سوم هم تامین شود و پیمانکار هم متضرر نشود.

یعنی احتمال دارد طراحی عوض شود؟ حتما باید یک تغییراتی صورت بگیرد.

دو بار تا حالا برای طراحی این فاز دو پول داده شده...

بالاخره باید برای فاز تعیین تکلیف شود، چون سرمایه گذار ادعای ضرر و زیان دارد و از این طرف هم پروژه بالاترکلیف است و گودبرداری شده و... ما همه اینها را در نشست هایمان تذکر دادیم و حتی به این توافق هم رسیدیم که تا یک ارتفاعی را دوستان کار نکنند که هم بحث های ایمنی تامین شود و نگرانی نداشته باشیم، هم اینکه پروژه استارت بخورد و درگیر اختلافات این بحث های طراحی هم نباشیم. الان فکر می کنید برج میلاد نماد تهران است یا برج آزادی؟ این تغییر نماد اتفاق افتاده یا مردم پذیرفتند؟

ببینید! برج آزادی یک مقدار موضوعش با برج میلاد فرق می کند. کارکرد برج آزادی با برج میلاد متفاوت است. عملکرد برج آزادی فرهنگی و میلاد برجی کاربردی است و آزادی همچنان کارکرد خودش را دارد. برج میلاد یک سازه با ارتفاع بالاست که کارکردهای متفاوتی برای آن تعریف شده و این دو برج اصلا قابل قیاس نیستند و شاید بتوان نام برج را بر سازه آزادی گذاشت.

زمانی که مجموعه فرهنگی آزادی احداث شد عده ای شروع به انتقاد کردند. همان موقع نیز عده ای از روشنفکران منتقد این برج بودند. من خاطرم است خیلی از این آدم ها که الان اعتقاد دارند آزادی یک اثر فرهنگی است، زمانی منتقد این برج بودند. ما می خواستیم پل بهبودی را احداث کنیم که ۱,۳ کیلومتر با این اثر فاصله دارد، صدایشان درآمد که این پل چشم انداز برج را می گیرد و درخواست جمع آوری پل را داشتند. برخی دنبال بهانه هستند. من به یکی از آقایان منتقد گفتم "تو که الان مخالف ساخت پل در فاصله ۱,۳ کیلومتری این برج هستی زمانی می گفتی با بولدورز باید آن را تخریب کرد." در حال حاضر هم وضعیت برج آزادی به نسبت هفت سال گذشته که دیوارهای آن نم گرفته بود، بسیار بهتر شده و شهرداری و شورا با وجود آن که مسئولیتی در این حوزه ندارند، حمایت های خوبی برای ساماندهی برج آزادی انجام داده اند اما مشکل این برج نحوه اداره آن است و باید زمینه حضور مردم در این فضا بیشتر فراهم شود.



باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۹

اهدای تندیس های سیمین و بلورین به بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش

هیات داوران چهارمین دوره جایزه ملی مدیریت پروژه ایران، ضمن اهدای ۲ تندیس سیمین و بلورین به پروژه های احداث بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش، از معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران تقدیر کرد.

به گزارش گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران، به نقل از پایگاه خبری معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، تنها چند ماه پس از آنکه پروژه های احداث بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش از سوی انجمن بین المللی مدیریت پروژه (IPMA) در زمره پروژه های برتر جهان در سال ۲۰۱۴ قرار گرفتند، هیات داوران چهارمین دوره جایزه ملی مدیریت پروژه ایران نیز این ۲ پروژه عظیم عمرانی را به عنوان پروژه های برتر کشور در سال ۱۳۹۳ برگزید.

شامگاه سه شنبه هیجدهم آذرماه، همزمان با برگزاری جشنواره روز ملی مدیریت پروژه ایران در هتل اوین تهران، نتایج ارزیابی کمیته جوایز ملی مدیریت پروژه اعلام شد و براساس آن پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر به عنوان یکی از پروژه های برگزیده انجمن مدیریت پروژه ایران در سال ۹۳ موفق به دریافت تندیس سیمین این دوره از رقابت ها شد. همچنین پروژه احداث تونل نیایش به عنوان دیگر پروژه برگزیده چهارمین دوره جایزه ملی مدیریت پروژه به دریافت تندیس بلورین نائل آمد. در مراسم اهدای جوایز که با حضور مهندس "اکبر ترکان" مشاور عالی رئیس جمهور و رئیس نظام مهندسی ساختمان و همچنین دکتر "محمدباقر نوبخت" سخنگوی دولت و معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور برگزار شد، علاوه بر پروژه های بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش، پروژه تولید همزمان برق و آب قشم، پروژه نیروگاه سیکل ترکیبی اصفهان ۲، پروژه پالایشگاه فازهای ۱۵ و ۱۶ پارس جنوبی به عنوان پروژه های برتر کشور در سال ۹۳ شناخته شده و با اهدای تندیس سیمین مورد تقدیر قرار گرفتند.

ارزیابی های کمیته جوایز ملی انجمن مدیریت پروژه ایران که به عنوان نماینده انجمن بین المللی مدیریت پروژه در کشور شناخته می شود، همانند ارزیابی سال ۲۰۱۴ انجمن جهانی مدیریت پروژه براساس مدل تعالی پروژه صورت گرفته است؛ الگویی که با استفاده از معیارهای ۹ گانه اهداف پروژه، راهبری پروژه در ابعاد و لایه های مختلف ارکان اجرایی، دست اندرکاران و کارکنان، نحوه گزینش و حرفه ای بودن تیم پروژه، آموزش حین کار و نتایج حاصل از عملکرد کارکنان، بحث تامین به موقع و مناسب منابع، چگونگی تعریف فرآیند ها، نحوه تامین منافع ذینفعان و نتایج حاصل از اجرای این پروژه ها به ارزیابی و مقایسه پروژه های برتر کشور پرداخته است.

باشگاه خبرنگاران جوان ۹۳/۹/۱۹

سرعت ساخت مترو در خط ۳ مترو تهران شکسته شد

احداث بخش شمالی خط ۳ مترو در شرایط عادی به ۴ سال زمان نیاز دارد. مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) گفت: احداث ۱۷ کیلومتر از بخش شمالی خط سه مترو در شرایط عادی به چهار سال زمان نیاز داشت که این میزان با حرکت جهادی به یک سال کاهش می یابد.

هابیل درویشی در گفتگو با خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران افزود: بخش جنوبی خط سه حدفاصل چهارراه ولی عصر(عج) تا بزرگراه آزادگان به خاطر گذر از مناطق فرسوده شهری و ریزش های متعدد جزو پیچیده ترین و سخت ترین پروژه های مترو تهران بود که بحمدالله اردیبهشت امسال با موفقیت بهره برداری شد اما بخش شمالی این خط نیز از جهاتی دیگر از جمله برخورد با دو قنات بزرگ و توده سنگ نیم کیلومتری روند کار را با مشکل مواجه کرده بود که به اتکای دانش مهندسی بومی و حرکت جهادی مهندسین این شرکت، پیمانکاران و مشاوران همه موانع برطرف شده و مسیر ۱۷ کیلومتری که در شرایط معمولی در کمتر از ۴ سال امکان بهره برداری نمی داشت تا پایان سال برای جابجایی مسافر آماده خواهد شد.

وی موفقیت شرکت مترو در ثبت رکوردهای مختلف در ساخت این مسیر از جمله لاینینگ بیش از ۴۰۰ متر در ظرف یک هفته و پیشبرد همزمان مراحل عمرانی و نصب تجهیزات را در پرتو مدیریت جهادی و پشتیبانی همه جانبه شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران دانست.

درویشی با اعلام این که فرایند این پروژه عظیم شهری مطابق با برنامه زمان بندی پیش می رود اطمینان داد که با حمایت و توجه ویژه مدیریت شهری در تامین مالی طرح، بخش شمالی خط سه مترو تهران تا پایان سال آماده بهره برداری خواهد شد.

شهرنوشته ۹۳/۹/۱۹

در منطقه ۱۸ ایستگاه های موتور برقی راه اندازی می شود

گروه حمل و نقل عمومی: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۸ بر ضرورت استفاده از موتورهای برقی تاکید کرد و گفت: شهرداری منطقه ۱۸ ایستگاه های شارژ موتورهای برقی را در این منطقه راه اندازی می کند. به گزارش شهرنوشته، محمدرضا سالمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۸ در دیدار از نمایشگاه موتورهای برقی در این باره افزود: هر کاری که از دستان برآید برای تشویق مردم منطقه ۱۸ در راستای جایگزینی موتورهای برقی به جای موتورهای بنزینی انجام می دهیم چون تهران به هوای سالم برای نفس کشیدن نیاز دارد. سالمی در ادامه افزود: موتور یکی از وسایل حمل و نقل شخصی است که در مناطق مختلف تهران به ویژه مناطق جنوبی بسیار مورد استفاده است. از این رو ترغیب مردم برای استفاده از این وسیله حمل و نقلی و رواج آن در شهر می تواند در حفظ محیط زیست بسیار موثر واقع شود. ما از این تکنولوژی در منطقه امان بسیار استقبال می کنیم و برنامه های لازم برای ترغیب مردم به استفاده از آن را هم اجرا می کنیم از جمله اینکه می توانیم در منطقه ایستگاه های شارژ این موتورها را راه اندازی کنیم.

معاون شهردار منطقه ۱۸ افزود: در یکی از غرفه ها نیز گفتم امکانات از ما، خدمات از شما. اعضا شورایی ها معتمدان مردم هستند یک از کارهایی که انجام می دهیم این است که جلسات و همایش هایمان با اعضاء شورایی ها آنها را با موتور برقی و فواید آن آشنا می کنیم. این افراد پیام بران برای مردم هستند.

او همچنین گفت: از دیگر تمهیداتی که در منطقه ۱۸ برای موتورهای برقی اندیشیده و اجرایی می شود را قرار دادن ایستگاه های شارژ موتور برقی در کانکس های دوچرخه که شبانه روزی هستند و نگهبان هم دارند تعبیه کنیم. سالمی تصریح کرد: همیشه وقتی تکنولوژی جدیدی وارد می شود عده ای در مقابل آن مقاومت می کنند. برای مثال کارخانه های تولید موتورهای بنزینی ممکن است نسبت به موتورهای برقی مقاومت نشان دهند اما بالاخره همه تولید کنندگان ناچار می شوند با این تکنولوژی همسو شوند.

این مقام مسئول ورود تولید کنندگان داخلی موتور سیکلت به عرصه تولید موتورهای برقی را عاملی در بالا رفتن تیراژ تولید موتورهای برقی دانست و تاکید کرد: این امر باعث می شود در آینده با افزایش تولید داخل قیمت موتورهای برقی نیز کاهش یافته و همچنین ارز از کشور خارج نشود.

نمایشگاه موتورهای برقی که از ۱۳ ماه جاری آغاز به کار کرد تا ۱۹ همین ماه به کار خود ادامه می دهد و علاقه مندان می توانند از ساعت ۱۰ صبح تا ۹ شب با مراجعه به بوستان گفت و گو از موتورهای برقی دیدن و آنها را تست کنند.

شهرنوشت ۹۳/۹/۱۹

رییس کمیته ترافیک شورای اسلامی شهر تهران تأکید کرد :

آلودگی هوای تهران شوخی بردار نیست

موتورسیکلت‌های بنزینی سلامت مردم را به خطر انداخته‌اند گروه حمل و نقل عمومی: رییس کمیته حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر ضرورت جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی پاک به جای موتورسیکلت‌های بنزینی آلاینده، گفت: طبق برنامه ۵ ساله دوم شهر تهران، هر سال باید ۱۰ هزار دستگاه موتورسیکلت بنزینی از رده خارج شده و موتورسیکلت‌های برقی جایگزین آن‌ها شود.

به گزارش شهرنوشت وبه نقل از روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، محسن سرخو افزود: نخستین گام در راستای جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی برداشته شده و محصولات خوب و مدل‌های متنوعی عرضه شده که حتی به عنوان موتورهای کاری نیز می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند.

وی با اشاره به این که شورای شهر برای محدود کردن ورود موتورسیکلت‌های بنزینی به برخی مناطق تهران مانند محدوده مرکزی شهر برنامه دارد، اظهار کرد: فعلاً در مورد موتورسیکلت‌های بنزینی با اغماض برخورد می‌کنیم و این در واقع فرصتی است تا دارندگان این موتورسیکلت‌ها، وسیله خود را با موتورسیکلت‌های برقی تعویض کنند. وی با اشاره به این که شهروندان، رسانه‌ها و مسئولان باید دید خوبی نسبت به موتورسیکلت‌های برقی پیدا کنند، اظهار کرد: وامی که در اختیار خریداران موتورسیکلت‌های برقی قرار می‌گیرد، برای این است که این موتورسیکلت‌ها جایگزین موتورسیکلت‌های بنزینی شوند و رغبت خریداران برای خرید موتورسیکلت‌های مذکور افزایش پیدا کند. سرخو با اعلام این که محاسن و مزایای موتورسیکلت‌های برقی باید از طریق رسانه‌ها اطلاع‌رسانی شود، اضافه کرد: مهم‌ترین کاری که در این ارتباط باید انجام شود، فرهنگ‌سازی و توجیه کردن مدیران در گام نخست و مردم در گام بعدی است.

رییس کمیته حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تهران در پایان با تأکید بر این که آلودگی هوای تهران موضوع کوچک و شوخی‌برداری نیست که در اندازه‌های محلی و با اقدامات یکی دو دستگاه حل شود، خاطرنشان کرد: باید برنامه‌هایی در سطح ملی برای رفع مشکل آلودگی هوای تهران اجرا شده و این مشکل جدی گرفته شود.

شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۲

خبرگزاری مهر

محدوده‌های عاری از خودرو در تهران توسعه می‌یابد

معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران با بیان این که محدوده‌های عاری از خودرو در تهران توسعه پیدا می‌کند، گفت: آلودگی هوا، محصول تفکر و خواست خود ماست.

به گزارش خبرگزاری مهر، معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران با دعوت مسئولان دانشکده علوم ارتباطات دانشگاه علامه طباطبایی به مناسبت هفته پژوهش، با دوچرخه به این دانشکده رفت و ضمن دیدار با دانشجویان، در نشست دانشجویی «حمل و نقل پایدار» حاضر شد و به پرسش‌های دانشجویان در زمینه ترافیک تهران و وضعیت حمل و نقل شهری در این کلان‌شهر پاسخ داد.

سید جعفر تشکری هاشمی در این محفل دانشجویی با بر شمردن برنامه‌ها و سیاست‌های مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل و ترافیک و نیز چالش‌های پیش روی حمل و نقل شهری، گفت: لازم است تدابیر و تمهیدات سخت‌گیرانه‌ای در مورد آلودگی هوا اتخاذ و اجرا شود.

وی با اعلام این که ۴ میلیون دستگاه وسیله نقلیه با تولید روزانه یک هزار و ۱۹۲ تن آلاینده، مسبب ۸۸ درصد آلودگی هوای تهران هستند، گفت: مردم تهران نه تنها چاره‌ای ندارند، جز آن که آلاینده‌ها را استشمام کنند و ذرات آن را وارد ریه‌های خود نمایند، بلکه مجبور هستند آثار این آلودگی‌ها را در سبزیجات مصرفی و آب‌های زیر زمینی نیز بخورند و بیاشامند.

شهر محل رفت آمد انسان‌هاست نه جولان خودروها معاون شهردار تهران با اشاره به این که هر وسیله نقلیه شخصی به نسبت تعداد سرنشین، ۹ برابر یک دستگاه اتوبوس آلاینده‌تری تولید می‌کند، اضافه کرد: آلودگی صوتی تهران که ۴۹ درصد آن را موتورسیکلت‌ها تولید می‌کنند، روح و روان شهروندان را مورد آزار و اذیت قرار داده است.

تشکری هاشمی با بیان این که مدیریت شهری در سال‌های اخیر نسبت به تغییر سیاست‌ها و استراتژی‌هایی که از گذشته بر حمل و نقل شهری تهران حاکم بوده اقدام نمود، اضافه کرد: حمل و نقل انسان محور و پایدار به جای حمل و نقل خودرو محور و مبتنی بر زیرساخت و مدیریت تقاضای سفر به جای تولید سفر، از مهم‌ترین رویکردهای نگاه انسان محور در حمل و نقل است.



وی با تأکید بر این که تهران تا سال ۸۶ فاقد طرح جامع حمل و نقل و ترافیک بود اما امروز بر اساس طرح جامع، افق ترافیک تهران تا سال ۱۴۰۴ ترسیم شده، اضافه کرد: حمل و نقل انسان محور یعنی نگاه نو به حمل و نقل درون شهری و این که به دنبال شهری مناسب برای رفت و آمد انسان‌ها هستیم یا این که در پی شهری مناسب برای عبور و مرور و جولان دادن خودروها هستیم؟

باید به تسلط خودروها بر شهر پایان دهیم

معاون شهردار تهران با اشاره به این که ایجاد مسیرهای ویژه برای تردد اتوبوس‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ مسافر به جای خودروهای عموماً تک سرنشین، عین عدالت اجتماعی است، تصریح کرد: سیستم حمل و نقل انسان محور ویژگی‌هایی دارد، از جمله این که محدوده‌هایی از شهر به مناطق عاری از خودرو تبدیل شوند، مانند محدوده‌ای که امروز در بازار بزرگ تهران شاهد آن هستیم.

تشکری هاشمی با بیان این که محدوده‌های عاری از خودرو در تهران توسعه پیدا می‌کند، تصریح کرد: آلودگی هوا، محصول تفکر و خواست خود ماست و با سمومی که با دست خویش تولید می‌کنیم، مرگ تدریجی خودمان را رقم می‌زنیم و تا وقتی تک تک مردم و مسئولان نگرش خویش را در این زمینه تغییر ندهند، وضعیت آلودگی هوا تغییر نمی‌کند.

وی با تأکید بر این که قدم زدن عابران در پیاده‌راه‌های شهر باید جایگزین تسلط خودروها بر خیابان‌های شهر شود، خاطرنشان کرد: برنامه عملیاتی توسعه حمل و نقل عمومی را با رویکرد سازگار با محیط زیست طراحی کرده‌ایم و با محور قرار دادن مترو، نگاه مدیریت شهری را به حمل و نقل شهری عوض کرده‌ایم.

خاکساری: ۸۰ درصد پول بنزین خودروهای شخصی را دولت می‌پردازد

یکی از اساتید دانشکده علوم ارتباطات دانشگاه علامه طباطبایی نیز قبل از سخنان معاون شهردار تهران با اشاره به این که پایداری به مفهوم به کارگیری سه اصل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی است، اظهار کرد: در تعریفی مترقی از شهر، به کسی فقیر گفته می‌شود که به حمل و نقل شهری مناسب دسترسی نداشته باشد.

دکتر علی خاکساری با بیان این که حمل و نقلی پایدار است که در دسترس، ایمن، دوستدار محیط زیست و قابل استطاعت باشد، تصریح کرد: شهر پایدار، شهری است قابل زندگی، فعال و دارای جنب و جوش و یکی از ویژگی‌های غیر قابل انکار و جدا نشدنی شهرهای پویا، ترافیک این شهرهاست.

این استاد دانشگاه با تأکید بر این که ۸۰ درصد پول بنزین خودروهای شخصی را دولت و تنها ۲۰ درصد آن را مالکان این خودروها می‌پردازند، خاطرنشان کرد: یک خودروی تک سرنشین، ۲۰ تا ۲۵ متر فضای شهر را اشغال می‌کند، در صورتی که یک دستگاه اتوبوس با جابه‌جایی ۴۰ مسافر، تنها ۸۰ متر مربع از فضای شهر را اشغال می‌نماید.

خبرگزاری مهر ۹۳/۹/۲۲

۱۱ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان طلب شهرداری در بخش حمل و نقل عمومی از دولت

مدیرکل برنامه ریزی و توسعه شهری معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: ۱۱ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان مطالبه شهرداری تهران از دولت در بخش حمل و نقل عمومی است.

به گزارش خبرگزاری مهر، مسعود رنجبریان با بیان اینکه سلسله قوانینی در کشور وجود دارد که دولت براساس آنها موظف به تخصیص اعتبارات به شهرداری های کشور به منظور توسعه و نگهداشت حمل و نقل عمومی است، گفت: براساس قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۸۶ مجلس شورای اسلامی، دولت مکلف است سالیانه ۴ هزار میلیارد تومان به منظور کمک به حمل و نقل عمومی درون شهری در ردیف های بودجه کشور بابت توسعه حمل و نقل عمومی پیش بینی کند و این اعتبار به صورت صد درصد تخصیص یافته نزد خزانه داری کشور وجود دارد.

وی با تاکید بر نص صریح قانون مذکور گفت: دولت باید سالانه تا سقف ۴ هزار میلیارد تومان به حمل و نقل عمومی شهرها از جمله اتوبوسرانی، حمل و نقل ریلی (مترو) و سیستم های هوشمند کمک کند که براساس برآورد صورت گرفته نزدیک به ۵۰ درصد اعتبار مذکور سهم شهر تهران خواهد بود.

به گفته وی سالیانه حدود ۲ هزار میلیارد تومان اعتباری است که باید از سوی دولت و با تکیه بر قانون مصوب سال ۸۶ به شهرداری تهران پرداخت می شده است.

وی با تاکید بر اینکه رقم پرداختی دولت در چهارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بسیار پایین تر از سهم شهرداری بوده است، بیان کرد: تمامی ردیف های اعتباری دولت طی سال های ۸۷ تاکنون از محل توسعه مترو، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی، یارانه بلیت مترو، اتوبوس و طرح های حمل و نقلی پرداخت شده از مبلغ سالانه ۲ هزار میلیاردی کسر شده و اکنون مطالبه شهرداری تهران ۱۱ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان است.

مدیرکل برنامه ریزی و توسعه شهری معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تصریح کرد: به عبارت دیگر طی ۷ سال گذشته دولت باید ۱۴ هزار میلیارد تومان به شهرداری تهران پرداخت می کرد که با کسر رقم های پرداخت شده در ۷ سال گذشته اکنون ۱۱ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان مطالبه شهرداری تهران است.

رنجبریان ادامه داد: براساس قانون مصوب رسیدگی به جرایم رانندگی در سال ۸۹، سهم ۶۰ درصدی از رقم وصول جرایم راهنمایی و رانندگی به شهرداری ها اختصاص خواهد یافت که بر این اساس از محل وقوع جرایم در شهرها ۷۰

درصد به شهرها و ۳۰ درصد به دهیاری های شهر اختصاص خواهد یافت. به عبارتی در تهران بزرگ از محل وصول جرایم ۴۲ درصد باید صرف حمل و نقل عمومی شهر شود.

مدیرکل برنامه ریزی و توسعه شهری معاونت حمل و نقل و ترافیک تصریح کرد: در سال ۸۹ قانونی در مجلس شورای اسلامی تصویب شد که براساس آن ۲میلیارد دلار به منظور توسعه مترو و قطار شهری در کلانشهرها باید اختصاص یابد و سهم شهر تهران یک میلیارد از این قانون بوده که متأسفانه از آن سال تاکنون رقمی از این اعتبار به شهرداری ها تخصیص داده نشده است.

یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۳

خبرگزاری ایسنا

منطقه ۱۴ تا پایان سال آماده اجرای طرح «خط سفید» می شود

شهردار منطقه ۱۴ با اشاره به اجرای طرح «خط سفید» در مناطق سه، شش و هشت به صورت پایلوت گفت: تا پایان سال جاری تمام معابر منطقه برای اجرای طرح «خط سفید» آماده می شود.

تورج فرهادی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، گفت: معابری مانند بزرگراه بسیج، محلاتی و امام علی (ع) توسط معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران انجام می شود و گذرگاه‌های اصلی توسط شهرداری منطقه ۱۴ آماده اجرای طرح «خط سفید» می شود.

وی افزود: ناحیه به ناحیه معابر را آماده می کنیم، البته نواحی یک و چهار منطقه ۱۴، خیابان اصلی با عرض بیشتر از ۱۲ متر دارند و عمده کار در نواحی پنج و سه خواهد بود که ناحیه پنج تقریباً به اتمام رسیده است و بزودی عملیات اجرایی ناحیه سه را آغاز خواهیم کرد. ناحیه شش هم چند خیابان اصلی دارد که آنها نیز به زودی در خصوص خط عابر پیاده و اصلاحات هندسی آماده اجرای طرح می شوند.

وی با تأکید بر تصحیح رفتار ترافیکی در شهر تهران به عنوان یکی از اهداف طرح «خط سفید» گفت: پروژه نمادسازی خط سفید در خیابان پاسدار گمنام حد فاصل بلوار ابوذر تا بزرگراه امام علی (ع) و خیابان ۳۵ متری حاج اسماعیل دولابی حد فاصل بزرگراه بسیج تا امام علی (ع) به عنوان معابر شاخص و پایلوت این طرح در حال اجراست.

فرهادی ادامه داد: در فاز نخست پروژه، فعالیت‌های زیر ساختی و شناسایی نقاط نیازمند اصلاح هندسی، همسطح سازی، نصب تابلو و خط کشی استاندارد انجام می شود، در فاز دوم نیز برگزاری کارگاه‌های آموزشی در خانه‌های کودک، سراهای محلات و خانه‌های فرهنگ نواحی شش گانه و مدارس با هماهنگی معاونت حمل و نقل و ترافیک و معاونت امور اجتماعی و فرهنگی دنبال می شود.

وی تأکید کرد: در طرح جهادی نگهداشت نواحی شش گانه موضوع نماد سازی خط سفید در دو حوزه آموزش و آماده سازی معابر مناسب در هر ناحیه پیگیری و اجرا می شود.

به گزارش ایسنا، پیش از این نیز اقبال شاکری با اشاره به هزینه ۱۲۰ میلیاردی خط کشی در تهران از اجرای طرح «خط سفید به عنوان زبان هدایت» از ابتدای سال ۹۴ در سطح معابر شهر تهران خبر داده بود.

وی این طرح را بزرگترین پروژه فرهنگی، ترافیکی پایتخت خواند و گفت: اجرای صحیح خط کشی‌ها، نصب تابلوها، تصحیح علائم افقی و عمودی مرتبط و پاکسازی خط کشی‌های اشتباه از مواردی است که در این پروژه پیش بینی شده است .

پرتال شهرداری ۹۳/۹/۲۳

معاون شهردار تهران با دوچرخه به دانشگاه علامه طباطبایی (ره) رفت

معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران با دعوت مسؤلان دانشکده علوم ارتباطات دانشگاه علامه طباطبایی به مناسبت روز دانشجو و هفته پژوهش، با دوچرخه به این دانشکده رفت و ضمن دیدار با دانشجویان، در نشست دانشجویی «حمل و نقل پایدار» حاضر شد و به پرسش‌های دانشجویان در زمینه ترافیک تهران و وضعیت حمل و نقل شهری در این کلان‌شهر پاسخ داد.

به گزارش روابط عمومی معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران، مهندس سید جعفر تشکری هاشمی در این محفل دانشجویی با بر شمردن برنامه‌ها و سیاست‌های مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل و ترافیک و نیز چالش‌های پیش روی حمل و نقل شهری، گفت: لازم است تدابیر و تمهیدات سخت‌گیرانه‌ای در مورد آلودگی هوا اتخاذ و اجرا شود.

وی با اعلام این که ۴ میلیون دستگاه وسیله نقلیه با تولید روزانه یک هزار و ۱۹۲ تن آلاینده، مسبب ۸۸ درصد آلودگی هوای تهران هستند، گفت: مردم تهران نه تنها چاره‌ای ندارند، جز آن که آلاینده‌ها را استنشام کنند و ذرات آن را وارد ریه‌های خود نمایند، بلکه مجبور هستند آثار این آلودگی‌ها را در سبزیجات مصرفی و آب‌های زیر زمینی نیز بخورند و بیاشامند.

شهر محل رفت آمد انسان‌هاست نه جولان خودروها معاون شهردار تهران با اشاره به این که هر وسیله نقلیه شخصی به نسبت تعداد سرنشین، ۹ برابر یک دستگاه اتوبوس آلاینده‌تری تولید می‌کند، اضافه کرد: آلودگی صوتی تهران که ۴۹ درصد آن را موتورسیکلت‌ها تولید می‌کنند، روح و روان شهروندان را مورد آزار و اذیت قرار داده است. مهندس تشکری هاشمی با بیان این که مدیریت شهری در سال‌های اخیر نسبت به تغییر سیاست‌ها و استراتژی‌هایی که از گذشته بر حمل و نقل شهری تهران حاکم بوده اقدام نمود، اضافه کرد: حمل و نقل انسان محور و پایدار به جای حمل و نقل خودرو محور و مبتنی بر زیرساخت و مدیریت تقاضای سفر به جای تولید سفر، از مهم‌ترین رویکردهای نگاه انسان محور در حمل و نقل است.



image وی با تأکید بر این که تهران تا سال ۸۶ فاقد طرح جامع حمل و نقل و ترافیک بود اما امروز بر اساس طرح جامع، افق ترافیک تهران تا سال ۱۴۰۴ ترسیم شده، اضافه کرد: حمل و نقل انسان محور یعنی نگاه نو به حمل و نقل درون شهری و این که به دنبال شهری مناسب برای رفت و آمد انسان‌ها هستیم یا این که در پی شهری مناسب برای عبور و مرور و جولان دادن خودروها هستیم؟

باید به تسلط خودروها بر شهر پایان دهیم معاون شهردار تهران با اشاره به این که ایجاد مسیرهای ویژه برای تردد اتوبوس‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ مسافر به جای خودروهای عموماً تک سرنشین، عین عدالت اجتماعی است، تصریح کرد: سیستم حمل و نقل انسان محور ویژگی‌هایی دارد، از جمله این که محدوده‌هایی از شهر به مناطق عاری از خودرو تبدیل شوند، مانند محدوده‌ای که امروز در بازار بزرگ تهران شاهد آن هستیم.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که محدوده‌های عاری از خودرو در تهران توسعه پیدا می‌کند، تصریح کرد: آلودگی هوا، محصول تفکر و خواست خود ماست و با سمومی که با دست خویش تولید می‌کنیم، مرگ تدریجی خودمان را رقم می‌زنیم و تا وقتی تک تک مردم و مسئولان نگرش خویش را در این زمینه تغییر ندهند، وضعیت آلودگی هوا تغییر نمی‌کند.

وی با تأکید بر این که قدم زدن عابران در پیاده‌راه‌های شهر باید جایگزین تسلط خودروها بر خیابان‌های شهر شود، خاطرنشان کرد: برنامه عملیاتی توسعه حمل و نقل عمومی را با رویکرد سازگار با محیط زیست طراحی کرده‌ایم و با محور قرار دادن مترو، نگاه مدیریت شهری را به حمل و نقل شهری عوض کرده‌ایم.

دکتر خاکساری: ۸۰ درصد پول بنزین خودروهای شخصی را دولت می‌پردازد یکی از اساتید دانشکده علوم ارتباطات دانشگاه علامه طباطبایی نیز قبل از سخنان معاون شهردار تهران با اشاره به این که پایداری به مفهوم به کارگیری سه اصل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی است، اظهار کرد: در تعریفی مترقی از شهر، به کسی فقیر گفته می‌شود که به حمل و نقل شهری مناسب دسترسی نداشته باشد.

دکتر علی خاکساری با بیان این که حمل و نقلی پایدار است که در دسترس، ایمن، دوستدار محیط زیست و قابل استطاعت باشد، تصریح کرد: شهر پایدار، شهری است قابل زندگی، فعال و دارای جنب و جوش و یکی از ویژگی‌های غیر قابل انکار و جدا نشدنی شهرهای پویا، ترافیک این شهرهاست.

این استاد دانشگاه با تأکید بر این که ۸۰ درصد پول بنزین خودروهای شخصی را دولت و تنها ۲۰ درصد آن را مالکان این خودروها می‌پردازند، خاطرنشان کرد: یک خودروی تک سرنشین، ۲۰ تا ۲۵ متر فضای شهر را اشغال می‌کند، در

صورتی که یک دستگاه اتوبوس با جابه‌جایی ۴۰ مسافر، تنها ۸۰ متر مربع از فضای شهر را اشغال می‌نماید. گفتنی است در پایان این نشست معاون شهردار تهران به پرسش‌های دانشجویان پاسخ داد و به قید قرعه ۴ دستگاه دوچرخه و ۶ عدد کارت اعتباری حمل و نقل عمومی به قید قرعه به ۱۰ نفر از دانشجویان دختر و پسر حاضر در نشست مذکور اهدا نمود.



خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۲۳

ثبت نام بیش از ۱۸ هزار و ۲۰۰ متقاضی آرم طرح ترافیک

مدیر واحد صدور آرم سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: طی هشت روز نخست مهلت ثبت نام اینترنتی دریافت آرم طرح ترافیک سال آتی، ۱۸ هزار و ۲۰۰ متقاضی ثبت درخواست کرده‌اند.

به گزارش سرویس «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، مصطفی قنبرنژاد با تأکید بر اینکه ثبت نام اینترنتی دریافت آرم طرح ترافیک سال ۹۴ از یکشنبه گذشته ۱۶ آذرماه آغاز شده است، گفت: طی ۸ روز گذشته ۱۸ هزار و ۲۰۰ درخواست حقیقی، حقوقی، سهمیه بگیر و پلاک عمومی ثبت شده است.

بر اساس گزارش سایت شهرداری تهران، وی با تأکید بر اینکه مهلت ثبت نام اینترنتی ۳۰ آذرماه تمام می‌شود، بیان کرد: سال گذشته پلاک‌های عمومی شهر تهران در خرداد ماه و تیرماه اقدام به ثبت نام کردند، این در حالیست که برای دریافت آرم سال ۹۴ تمامی متقاضیان اعم از حقیقی، حقوقی، اقشار خاص و پلاک‌های عمومی شهر تهران باید طی مهلت مقرر اعلام شده (۱۶ آذر لغایت ۳۰ آذر) نسبت به ثبت اینترنتی درخواست آرم طرح ترافیک اقدام کنند.

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۲۳

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران خبر داد

تغییر دستورالعمل خط‌کشی سفید معابر تهران

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از تغییر دستورالعمل خطوط سفید در پایتخت در قالب طرح "خط سفید" خبر داد.

مهندس سید جعفر تشکری هاشمی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، با اشاره به توجه ویژه شهرداری تهران به موضوع خطوط سفید در معابر شهری، اظهار کرد: برخی دستورالعمل‌ها در اجرای خط‌کشی‌ها تغییر کرده است.

وی در تشریح جزئیات این تغییر گفت: در تقاطع‌ها به جای خط‌کشی نردبانی از کانال عابر پیاده استفاده خواهد شد، به طوری که خط‌کشی در مسیر تردد عابران نباشد و دو خط موازی در عرض خیابان مسیر تردد عابران را مشخص کند تا در فصول بارش با مشکل لغزندگی مواجه نشویم.

تشکری هاشمی ادامه داد: بر اساس تغییر دستورالعمل خطوط سفید متعبر شهر در اقدامی که به تازگی و در سال جاری آغاز شده، خط ایست توقف خودروها در گذرگاه‌های عابر پیاده با فاصله ۲٫۵ متر از گذرگاه کشیده خواهد شد تا عابران پیاده با ایمنی بیشتری از گذرگاه عابر پیاده تردد داشته باشند.

وی با تأکید بر اینکه حرکت بین خطوط، عبور از محل گذرگاه‌های عابر پیاده و احترام به حقوق رانندگان از سوی عابرین و احترام به حقوق عابرین از سوی رانندگان می‌تواند شهر را به لحاظ فرهنگ ترافیکی ایمن و منظم کند، گفت: انتظار می‌رود شهروندان برای حفظ ایمنی سایر شهروندان و خودشان، قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت و به خط‌کشی‌های معابر توجه داشته باشند.

دوشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۴

باشگاه خبرنگاران جوان

نصب دوربین قبل از تقاطع‌های منطقه ۱۴

معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه ۱۴ گفت: نصب دوربین قبل از تقاطع‌ها در منطقه ۱۴، از جمله اقدامات اجرا شده در این منطقه است.

محمد خردمند در گفتگو با خبرنگار اجتماعی باشگاه خبرنگاران گفت: خط سفید پروژه‌ای است که در فاز اول، بخش زیر ساختمانی آن انجام می‌شود و در فاز دوم بخش فرهنگی و فاز سوم آن اطلاع رسانی و آموزش و پرورش از طریق رسانه‌ها است.

وی در خصوص بحث زیر ساختمانی معابر شهری ادامه داد: هم‌سطح سازی (برای دسترسی معلولین و عابران پیاده) اصلاح هندسی معابر، خط‌کشی‌های محوری، خط‌کشی عابر پیاده در تقاطع‌ها، نصب دوربین قبل از تقاطع‌ها از جمله اقدامات اجرا شده این بخش است.

خردمند تصریح کرد: در فاز فرهنگی، سلسله نشست‌های همراه با خط سفید در سراهای محلات، مدارس و مساجد از طریق مربیان و کارشناسان آموزش و پرورش فرهنگی ترافیک و معاونت ترافیک منطقه، در حال اجرا است. معاون حمل و نقل و ترافیک همچنین اظهار داشت: ارسال پیامک‌های آموزشی خط سفید به شهروندان، توزیع تراکت‌های فرهنگ ترافیک در سراهای محلات و مکان‌های عمومی سطح منطقه از دیگر برنامه‌های آموزشی در نظر گرفته شد و برای شهروندان است.

وی خاطر نشان کرد: برنامه‌های آموزشی از نظر فرهنگی در مسئله صبوری، علم و بردباری حرکت بین خطوط توقف پشت خط ایست عابر پیاده تاکید دارد و اطلاع رسانی آن از طریق رسانه ملی در روزنامه‌های سطح تهران در حال انجام است.

خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۲۴

واکنش سردار مومنی به اجرای طرح "خط سفید"

رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی با استقبال از طرح‌های انضباط ترافیکی همچون هوشمند کردن معابر و ایست به احترام زندگی از اهتمام پلیس برای توسعه آن به دیگر شهرهای کشور خبر داد.

سردار اسکندر مومنی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، درباره اینکه طرح‌هایی نظیر خط سفید و ایست به احترام زندگی که در پایتخت در آستانه اجرا شدن است، چه زمانی به دیگر استان‌ها می‌رسد، گفت: موضوعاتی نظیر هوشمند کردن معابر در همین راستا انجام می‌شود. چراغ قرمز خط قرمزی است برای احترام به حقوق عابران که همه باید آن را رعایت کنند.

باید در فرهنگ رانندگی شهروندان یک احترام متقابل به وجود بیاید وی با اشاره به ضرورت فرهنگ‌سازی برای این موضوع خاطرنشان کرد: طرح‌های ترافیکی مطرح شده موضوعی نیست که ظرف یک یا دو هفته بیان و مشکلات آن نیز حل شود. باید در فرهنگ رانندگی شهروندان یک احترام متقابل به وجود بیاید و راننده به عابر و عابر به راننده احترام بگذارد.

رییس پلیس راهور ناجا با اشاره به استقبال پلیس از توسعه طرح‌های اینچینی در شهرهای دیگر اظهار کرد: بخشی از این طرح‌ها در شهرهای دیگر نیز اجرایی شده و بخشی دیگر نیز به مرحله اجرا در خواهد آمد و ما رایزنی‌هایی را با وزارت کشور در این خصوص انجام دادیم تا علاوه بر تهران دیگر شهرها نیز به سیستم هوشمند کنترل ترافیک مجهز شوند.

تلاش پلیس برای نصب سیستم‌های هوشمند در چهارراه‌ها و معابر در شهرهای دیگر سردار مومنی با بیان اینکه کنترل دستی ترافیک مشکلاتی را ایجاد می‌کند، افزود: بنابراین به نظر می‌رسد سیستم هوشمند بتواند بسیاری از این مشکلات را برطرف کند؛ البته متولی اجرای این طرح در شهرها، شهرداری‌ها هستند؛ اما پلیس نیز در تلاش است تا این سیستم‌های هوشمند در چهارراه‌ها و معابر دیگر شهرها نیز نصب شود.

سه شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۵

شهرداری نیوز

برخی رانندگان بزرگراه‌های شهر را با پیست مسابقه اشتباه می‌گیرند

به گزارش شهرداری نیوز، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران هم‌زمان با ۲۶ آذر «روز ملی حمل و نقل» با تأکید بر این که ارتقای فرهنگ ترافیک، نیازمند آگاهی بخشی و اطلاع‌رسانی گسترده در جامعه است، گفت: آگاهی بخشیدن، باعث ایجاد نگرش نو و تغییر رفتار می‌شود و به این منظور جلب مشارکت همه جانبه آحاد مردم از یک سو و دستگاه‌های دست‌اندرکار از سوی دیگر، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

مهندس سید جعفر تشکری هاشمی افزود: اولین وظیفه یک راننده این است که به صورت منظم بین خطوط حرکت کند و مهم‌ترین دست‌آورد حرکت بین خطوط، حاکم شدن نظم و انضباط در تردد خودروهاست و طبق محاسبات ابزارهای مدل‌سازی، همین اقدام به تنهایی باعث کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی بار ترافیک می‌شود.

وی با اعلام این که بخش اعظمی از تصادفات، ناشی از عدم رعایت حق تقدم و فاصله جانبی است، تأکید کرد: وقتی راننده‌ای به دلیل خلوت‌تر بودن خطوط کناری، به صورت ناگهانی تصمیم به تغییر مسیر می‌گیرد، علاوه بر تضییع حقوق سایر رانندگانی که تخلفی انجام نداده‌اند، ممکن است حادثه ناگواری را رقم بزند.

هم‌سواره‌ها در بی‌نظمی ترافیک مقصرند هم‌پیاده‌ها معاون شهردار تهران با اشاره به این که ترافیک، مقوله‌ای است که با تمامی اقشار و شئون جامعه سر و کار دارد و بی‌انضباطی در ترافیک، موجب بی‌نظمی در شهر می‌شود، اظهار کرد: بخشی از بی‌انضباطی حاکم بر شهر و زندگی شهری، مربوط به حرکت سواره‌ها و بخشی از آن نیز مربوط به حرکت پیاده‌هاست و توجه هم‌زمان به هر دو بخش، لازم و ملزوم و به عبارتی مکمل یکدیگر است.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که شاهد رفتار غلط برخی از عابران پیاده هستیم که بعضاً به صورت فُطری در میدان‌ها و تقاطع‌ها حرکت یا از عرض بزرگراه‌ها عبور می‌نمایند، تصریح کرد: نمی‌توان انتظار داشت فقط رانندگان قانون را رعایت کنند اما عابران پیاده هر رفتاری که صلاح دانستند، انجام دهند و از هر جا که مایل بودند، عبور کنند و برای خودشان و دیگران، درد سر ایجاد نمایند.



وی با تأکید بر لزوم توجه به ابعاد فرهنگی رفتارهای ترافیکی و قبح عمومی برخی رفتارها و تأثیر منفی آن بر شخصیت اجتماعی افراد، اضافه کرد: توجه جدی به این امر باعث می‌شود تا جامعه، تخلفات رانندگی را به منزله تجاوز به حقوق دیگران تلقی کرده و آن را به عنوان امری زشت و ناپسند تقبیح کند.

جریمه نباید به بخشی از سبد هزینه خانوار تبدیل شود معاون شهردار تهران با اشاره به این که متأسفانه در بسیاری از برنامه ریزی‌های ترافیکی، تنها به جرایم مادی تخلفات رانندگی پرداخته می‌شود و در نتیجه، این تخلفات به بخشی از عادت روزانه رانندگان و حتی به جزیی از عرف جامعه تبدیل می‌شود، اظهار کرد: بین جرم و جریمه باید رابطه‌ای منطقی برقرار باشد و میزان جریمه به گونه‌ای نباشد که به بخشی از سبد هزینه خانوار تبدیل شود.

مهندس تشکری هاشمی با بیان لزوم پیش بینی دقیق جرایم نقدی و غیر نقدی تخلفات، متناسب با نوع تخلف از سوی قانون گذار، تصریح کرد: تلقی شهروندان در خصوص جرایم، نباید به گونه‌ای باشد که بر سر میزان کم یا زیاد بودن مبالغ به قضاوت و محاسبه بپردازند، بلکه مبلغ جریمه باید به اندازه‌ای بازدارنده باشد که وقتی فرد به پیامدها و عواقب تخلف خود می‌اندیشد، بدون هیچ گونه تردیدی از آن صرف نظر کرده و بدون درنگ از خیر منافع آنی و زودگذر خود به خاطر مصالح آنی و دیرپای خویش بگذرد.

وی با تأکید بر این که حدود ۱۵۰۰ دستگاه دوربین ثبت تخلف، شبکه معابر تهران را به صورت شبانه روزی رصد می‌کنند، اضافه کرد: جریان ترافیک به طور ۲۴ ساعته تحت کنترل عوامل نظارتی قرار دارد تا به محض ایجاد هر گونه مشکلی، با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی و مسئولان ذیربط، بلافاصله نسبت به رفع مشکل، پیگیری‌ها و اقدامات لازم صورت گیرد.

شناسایی رانندگانی که با پارک دوبله باعث انسداد معابر می‌شوند معاون شهردار تهران با اشاره به این که ۲۵۰ دستگاه دوربین کنترل سرعت در بزرگراه‌های شهر نصب شده و به زودی کل شبکه بزرگراهی تهران به این دوربین‌ها مجهز خواهند شد، اظهار کرد: به این ترتیب کسانی که بزرگراه‌های شهری را با پیست مسابقات اتومبیل رانی اشتباه گرفته و با سرعت بالای خود دیگران را مورد تهدید قرار می‌دهند، شناسایی شده و با آن‌ها برخورد می‌شود.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که در ۲۰۰ تقاطع اصلی تهران دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز نصب شده، تصریح کرد: علاوه بر این، نصب دوربین‌های جدید در محدوده طرح زوج و فرد را در دستور کار داریم تا این محدوده نیز همچون محدوده طرح ترافیک تحت پوشش نظارت تصویری قرار گیرد.



وی با تأکید بر این که تخلف پارک دوبله از سوی برخی رانندگان، منجر به انسداد معابر و ایجاد ترافیک می شود، اضافه کرد: دوربین های نظارت تصویری نصب شده به منظور کنترل ترافیک، توانایی شناسایی و ثبت این گونه تخلفات را نیز دارند و برنامه ریزی لازم برای برخورد با رانندگان خاطی که با پارک دوبله خود، باعث مسدود شدن معابر و ایجاد ترافیک می شوند، صورت گرفته است.

تخلف رانندگانی که روی پل حافظ تغییر مسیر دهند ثبت می شود معاون شهردار تهران با اشاره به طرح جدید نصب دوربین های کنترل خطوط عبوری خودروها در سطح شهر، اظهار کرد: در حال حاضر این دوربین ها به صورت آزمایشی بر روی پل حافظ نصب شده اند که اقدام به ثبت تخلفات مربوط به تغییر مسیر خودروها می نمایند.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که استفاده از خودروهای شخصی، از مهم ترین عواملی است که در ایجاد ترافیک تهران نقش اساسی دارد، تصریح کرد: طبق طرح جامع حمل و نقل و ترافیک پایتخت، ناوگان اتوبوسرانی تهران باید ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس در اختیار داشته باشد، در صورتی که تنها ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس دارد که البته دو هزار دستگاه آن نیز فرسوده و از رده خارج هستند.

وی با تأکید بر لزوم تأمین اتوبوس های مورد نیاز تهران به عنوان نیاز اساسی شهر و شهروندان، اضافه کرد: تهران به عنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران، میزبان بسیاری از میهمانان داخلی و خارجی است و ضرورت دارد در خصوص برطرف کردن نیازهای حمل و نقلی این کلان شهر، اهتمام ویژه ای صورت بگیرد.

طراحی مدل جدید همکاری بخش خصوصی در ناوگان اتوبوسرانی معاون شهردار تهران با اشاره به تلاش های مدیریت شهری جهت فراهم نمودن امکان سرمایه گذاری بخش خصوصی در ناوگان اتوبوسرانی، اظهار کرد: به منظور اقتصادی کردن سرمایه گذاری در این بخش، مدل جدیدی طراحی نموده ایم که بر اساس آن، بخش خصوصی در صورت استفاده از اتوبوس های خود یا اتوبوس های شرکت واحد، هزینه های مربوطه را بر مبنای میزان کیلومتر پیموده شده برای جابه جایی مسافر، دریافت نماید.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که شهردار محترم تهران توجه ویژه ای نسبت به موضوع توسعه متروی پایتخت دارند، تصریح کرد: بیشترین میزان سرمایه گذاری مدیریت شهری صرف بالا بردن کیفی و کمی زیرساخت های مترو می شود و ۳۰ کیلومتر خط جدید مترو که ابتدای سال قول آن را به شهروندان عزیز داده بودیم را تا پایان سال به بهره برداری می رسانیم.



وی با تأکید بر این که ۶۵ درصد از خط متروی فرودگاه مهرآباد تا میدان آزادی و ۸۰ درصد از خط متروی فرودگاه حضرت امام (ره) به تهران ساخته شده، اضافه کرد: اگر چه در توسعه کیفی و کمی مترو از پیشرفت قابل ملاحظه ای برخوردار بوده ایم اما در صورتی که دولت مشکلات موجود بر سر راه فاینانس مترو را بر طرف کند، با سرعت بیشتری به آن چه که به مردم وعده داده ایم، عمل می کنیم.

کاهش چشمگیر آلودگی هوا با ورود موتورسیکلت های برقی و تاکسی های هیبریدی معاون شهردار تهران با اشاره به این که جایگزینی تاکسی های هیبریدی به جای تاکسی های فرسوده تهران در دستور کار مدیریت شهری قرار دارد، اظهار کرد: ورود تاکسی های هیبریدی به ناوگان تاکسیرانی تهران، علاوه بر کاهش قابل توجه آلودگی هوا، صرفه جویی قابل ملاحظه ای نیز در مصرف انرژی در پی دارد.

مهندس تشکری هاشمی با بیان این که در حال حاضر روزانه صدها هزار دستگاه موتورسیکلت آلاینده در تهران تردد می کند، گفت: در صورت جایگزینی موتورسیکلت های برقی به جای موتورسیکلت های بنزینی، آلودگی هوا و آلودگی صوتی تهران به میزان چشمگیری کاهش پیدا می کند و به این منظور مدیریت شهری صرفاً برای کاهش آلودگی هوا شرایط خرید آسان این موتورسیکلت ها را در قالب اقساط بلند مدت بدون بهره برای همه متقاضیان فراهم کرده است.

وی در پایان با تأکید بر این که به سامان رسیدن ترافیک پایتخت نیاز به مشارکت همگانی اقشار جامعه دارد و لازم است همه با هم، برای اصلاح و بهبود رفتارهای ترافیکی همکاری نماییم، خاطرنشان کرد: لازمه اصلی چنین عزمی، قدرت برنامه ریزی صحیح، تحلیل علمی و تصمیم گیری منطقی، نظم و انسجام در برنامه های اجرایی، همگامی و همراهی دستگاه های دست اندرکار و همچنین توان هدایت و اجرای برنامه های بلندمدت و دقیق با هدف رفع مشکل است و مشارکت شهروندان با مسئولان شهری در مرحله بعد قرار دارد

چهارشنبه مورخ ۹۳/۹/۲۶

شهرداری نیوز

توسعه حمل و نقل پاک باید اولویت اصلی شهرداری تهران و دولت در سال ۹۴ قرار گیرد

به گزارش گروه پارلمان شهری شهرداری نیوز، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی گفت: باید توسعه خطوط حمل و نقل عمومی به خصوص حمل و نقل پاک جزء اولویت اصلی مدیران شهری، شهرداری تهران و دولت در سال آینده قرار گیرد.

علیرضا محجوب در گفتگو با خبرنگار شهرداری نیوز با اشاره به اقدامات شهرداری تهران در توسعه حمل و نقل عمومی اظهار داشت: امروز از مهم ترین و اصلی ترین مباحث در حوزه حمل و نقل عمومی توسعه خطوط مترو در حالی که دولت در این بخش به تعهداتش عمل نکرده است.

وی با اشاره به اینکه در شرایط کنونی باید اولویت را به عموم مردم تهران داد، خاطر نشان کرد: امروز شهر تهران دو اولویت مرتبط به هم دارد متأسفانه محیط زیست تهران به شکل فاجعه بار و نگران کننده ای در حال تخریب و از بین رفتن است بنابراین به هر میزان که می توان باید اولویت را به عموم مردم داد نه به خودروسواران تک سرنشینی که حداکثر آلودگی را با پرداخت کمترین هزینه ایجاد می کنند.

وی همچنین تاکید کرد: باید خطوط برقی اتوبوسرانی مجدداً ایجاد شود هر چند شهرداری تهران تلاش زیادی در راستای توسعه حمل و نقل عمومی داشته اما در مقایسه با مشکلاتی که در این بخش وجود دارد همچنان مشکلات در این بخش فراوان است.

وی در ادامه با اشاره به ورود موتور سیکلت های برقی خاطر نشان کرد: این طرح با وجود تاثیری که بر کاهش آلودگی هوای تهران دارد اما به نظر می رسد عملاً عملیاتی نباشد چرا که قیمت این وسیله نقلیه با وجود تسهیلاتی که شهرداری ارائه می کند چندان استقبال متقاضیان را به دنبال نخواهد داشت.

نماینده تهران در خانه ملت در ادامه با اشاره به ازای هر متر واگذاری هایی که به صنایع آلاینده صورت می گیرد باید دهها متر فضای سبز ایجاد شود، افزود: امروز روز به روز شاهد وخیم شدن وضعیت زیستی و تنفسی هوای

تهران هستیم به طوری که هزینه هایی مستقیم مالی و جسمی به جهت ترافیک و آلودگی هوا هم اکنون به مردم تحمیل می شود بسیار زیاد و دهشتناک است.

محبوب گفت: شرایط کنونی ضرورت حرکت در مسیر حمل و نقل پاک را افزایش می دهد بدین مفهوم که بنزین به تدریج از سبد سوخت حمل و نقل باید حذف و استفاده از گاز سی ان جی جایگزین و توسعه یابد.

وی تصریح کرد: البته گاز نیز به عنوان سوخت مصرفی قطعا آلودگی هایی را خواهد داشت اما آلودگی های آن بسیار کمتر از بنزین خواهد بود.

وی افزود: متأسفانه تاکنون دولت به تعهدات خود در خصوص توسعه حمل و نقل عمومی عمل نکرده است در حالی که در شرایط کنونی دارد ضروری است دولت حداکثر توانشان را برای حل این مشکل بکار گرفته و به تعهدات خود عمل نماید.



جمعه مورخ ۹۳/۹/۲۸

خبرگزاری ایسنا

مهلت ثبت نام آرم طرح ترافیک تا ۱۲ دی تمدید شد

مدیر واحد صدور آرم معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد: ۱۲ دی ماه آخرین مهلت ثبت نام اینترنتی متقاضیان آرم طرح ترافیک است .

مصطفی قنبرنژاد در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، با اعلام خبر تمدید مهلت ثبت‌نام اینترنتی طرح ترافیک سال ۹۴ گفت: ثبت‌نام آرم طرح ترافیک سال آینده از شانزدهم آذر آغاز و قرار بود تا پایان روز سی‌ام آذرماه ادامه داشته باشد اما به دلیل حضور گسترده مردم در کربلای معلی و برای شرکت در مراسم اربعین، این ثبت‌نام تمدید شد .

وی با بیان اینکه بعضا افراد به دلیل حضور در مراسم اربعین نتوانسته بودند برای آرم طرح ترافیک ثبت‌نام کنند، گفت: لذا مهلت ثبت‌نام اینترنتی تا ۱۲ دی‌ماه تمدید و به طور قطع مهلت اعلام شده تمدید نخواهد شد .

مدیر واحد صدور آرم معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به سوالی مبنی بر ویرایش اطلاعات ثبت‌نام‌کنندگان گفت: آن دسته از شهروندانی که اطلاعاتشان نیازمند ویرایش است، تا ۲۴ ساعت قبل از مهلت پایان ثبت‌نام یعنی ۱۲ دی‌ماه می‌توانند با ورود به پنجره ویرایش اطلاعات و از طریق کد رهگیری و کد پستی، اطلاعاتشان را ویرایش کنند .



خبرگزاری ایسنا ۹۳/۹/۲۸

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور تاکید کرد:

بازنگری محدوده‌های طرح ترافیک

دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با تاکید بر بازنگری محدوده‌های طرح ترافیک گفت: محدوده‌های ترافیکی نمی‌توانند برای یک شهر دائمی باشد و باید هر سه سال یک بار بازنگری شود.

مهدی یدی همدانی در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، افزود: درخصوص موضوع زوج و فرد، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موضوع را به دبیرخانه شورای عالی واگذار کرده است تا اثربخشی این طرح در شهر تهران و سایر کلانشهرها مورد بررسی قرار گیرد.

وی افزود: طرح زوج یا فرد بنا به ملاحظات محیط زیستی و آلودگی هوا ارائه شده و ملاحظات فنی ترافیکی در آن مورد توجه نبوده است در حال حاضر نیز در کنار اثرات مثبتی که داشته برخی کارایی‌های خود را از دست داده و بر همین اساس باید از تجربیات جهانی استفاده شده و طرحی جایگزین گردد که ضمن تشویق شهروندان به استفاده از خودروهایی با آلاینده‌گی کمتر توجه ویژه‌ای به کاهش آلودگی شهر تهران داشته باشد.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ادامه داد: طرح زوج یا فرد کنونی بدون توجه به میزان آلاینده‌گی هر خودرو، صرفاً منجر به کاهش تعداد خودروهایی که وارد محدوده می‌شوند می‌گردد؛ در طرح جدید باید تلاش شود از تردد خودروهایی که آلاینده‌گی بیشتری دارند جلوگیری گردد.

همدانی درباره اعمال محدوده‌های ترافیکی در دیگر کلانشهرهای کشور نیز گفت: طبق ماده (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی هر طرحی که بخواهد محدودیتی برای خودروها در شهرها ایجاد کند، باید براساس ضوابط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور باشد.

وی تاکید کرد: شهرداری‌ها، پلیس راهنمایی و رانندگی و سازمان حفاظت محیط زیست در شهرها برای ارائه پیشنهاد طرح‌های ترافیکی باید براساس ضوابط شورای عالی ترافیک مقدمات معین شده را طی کنند و مطالعاتی که لازم است را انجام دهند تا اثربخشی طرح پیشنهادی اثبات شود که در مرحله بعد پس از بررسی، طرح برای مدت سه سال توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به تایید خواهد رسید.



شنبه مورخ ۹۳/۹/۲۹

خبرگزاری ایسنا

تردد ۲۳ میلیون خودرو از پل طبقاتی صدر

معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران اعلام کرد: در طول یک سال گذشته، حدود ۲۳ میلیون خودرو از روی پل بزرگراه طبقاتی صدر تردد کرده اند تا میزان کارایی این سازه عمرانی به گواه اعداد و ارقام نیز مشخص شود.

به گزارش سرویس «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، اطلاعات ترافیکی بزرگراه طبقاتی صدر از تاریخ افتتاح این ابرپروژه شهری تا به امروز نشان می دهد که حجم تردد روزانه وساتل نقلیه روی پل بزرگراه طبقاتی صدر در مسیر حرکت شرق به غرب به طور متوسط ۳۴۶۰۰ وسیله نقلیه بوده که این آمار در مسیر حرکت غرب به شرق به ۲۸۴۰۰ وسیله نقلیه می رسد؛ به عبارت دیگر روزانه حدود ۶۳ هزار خودرو از این پل برای رسیدن به مقاصد مورد نظر استفاده می کنند.

همچنین نتایج مطالعات و برآوردهای انجام شده معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در مدل جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، از تغییرات محسوس شاخص‌های عملکردی در کل شبکه معابر شهر تهران و مناطق ۱ و ۳ حکایت دارد؛ تغییراتی که پس از بهره برداری از تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر حاصل شده است. بر این اساس متوسط سرعت همسنگ سواری در سطح معابر شهر تهران به میزان حدود ۳ درصد افزایش یافته و نسبت زمان تاخیر به کل زمان سفر به میزان سه درصد کاهش یافته است. شاخص متوسط سرعت همسنگ سواری در مناطق ۱ و ۳ نیز به ترتیب به میزان حدود ۱۵ و ۸ درصد افزایش و نسبت زمان تاخیر به کل زمان سفر به ترتیب به میزان ۱۰ و ۲ درصد کاهش نشان می دهد.

شهرداری نیوز ۹۳/۹/۲۸

ورود ۵۰ تاکسی هیبریدی به تهران؛ به زودی

به گزارش گروه حمل و نقل عمومی و شهری شهرداری نیوز، ورود ۵۰ تاکسی هیبریدی به تهران، نتیجه مذاکرات سازمان تاکسیرانی با شرکت های بین المللی خودروساز است.

در ادامه جلسه ای که روز پنج شنبه-۲۷ آذر- با حضور میثم مظفر مدیرعامل این سازمان، احمد دنیامالی رییس کمیسیون عمران و توسعه شهری شورا، ابوالفضل قناعتی عضو شورای اسلامی شهر و مدیران تاکسیرانی تهران و نمایندگان شرکت های خودروساز پیشرو در حوزه برقی و هیبریدی برگزار شد، ورود ۵۰ خودروی هیبریدی به ناوگان تاکسیرانی تهران قطعی شد.

در پی این مذاکرات با چند شرکت خارجی تولید کننده خودروهای هیبریدی و برقی، به زودی ۵۰ خودروی هیبریدی وارد خیابان های تهران می شوند. یکی از شرکت های خصوصی تاکسیرانی نخستین خودروهای هیبریدی را به صورت آزمایشی وارد تهران می کند.

یکشنبه مورخ ۹۳/۹/۳۰

خبرگزاری ایسنا

تشدید برخورد با موتورسیکلت‌های دارای پلاک مخدوش و پوشیده

فرمانده یگان عملیات و کنترل طرح‌های ویژه ترافیکی پلیس راهور پایتخت از اجرای طرح تشدید برخورد با موتورسوارانی که اقدام به پوشاندن یا دستکاری پلاک خود کرده‌اند خبر داد .

سرهنگ سعید سپهری در گفت‌وگو با خبرنگار «شهری» خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، در این باره گفت: برابر ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی کلیه قوانین و مقررات عمومی مربوط به خودروها درباره موتورسیکلت‌ها نیز جاری است که یکی از این قوانین نیز در خصوص خوانا بودن پلاک‌هاست .

وی با بیان اینکه متأسفانه دیده شده برخی از راکبین موتورسیکلت‌ها با گذاشتن خورجین، قفل و زنجیر و چیزهایی نظیر آن مانع از دیده شدن پلاک خود می‌شوند گفت: برخی دیگر از موتورسواران نیز پلاکشان بسیار کثیف بوده و خوانا نیست همچنین عده‌ای قلیل نیز اقدام به دستکاری پلاک خود می‌کنند .

وی با بیان اینکه برابر مقررات با موتورسیکلت‌هایی که به هر دلیل پلاکشان پوشیده یا دستکاری شده باشد برخورد می‌شود اظهار کرد: در صورتی که ماموران با موتورسیکلتی روبه رو شوند که راکب روی پلاک آن را پوشانده باشد طبق قانون ۴۰۰ هزار ریال جریمه شده و تنها در صورت رفع موانع اقدام به اجازه تردد و ادامه مسیر به آنان را خواهند داد اما اگر موتورسیکلتی پلاکش دستکاری یا تغییر کرده باشد ماموران این وسیله را متوقف کرده و راننده را نیز به مراجع قضایی معرفی می‌کنند .

فرمانده یگان عملیات و کنترل طرح‌های ویژه ترافیکی پلیس راهور پایتخت با بیان اینکه اجرای این طرح از هفته جاری تشدید شده و ماموران به جد با چنین تخلفاتی برخورد خواهند کرد افزود: ماموران راهور در تمام سطح پایتخت به ویژه خطوط ویژه مستقر هستند .

سپهری هدف از چرایی اجرای این طرح را کاهش تخلفات رانندگی برشمرد و افزود: ممکن است عده قلیلی نیز با پوشاندن پلاک موتورسیکلت خود قصدهای سویی نظیر کیف قاپی و دیگر اقدامات مجرمانه داشته باشند که اجرای این طرح تاثیر زیادی در کاهش چنین جرایمی نیز خواهد داشت .

وی درباره اینکه آیا در اجرای این طرح با پلاک‌های غیرمجاز و قدیمی نیز برخورد می‌شود گفت: پلاک‌های قدیمی و غیرمجاز نیز جزو پلاک‌هایی است که برابر قانون با آن‌ها برخورد خواهد شد بنابراین همان‌طور که خودروهایی با پلاک‌های قدیمی اجازه تردد در سطح معابر را ندارند، موتورسیکلت‌های با پلاک‌های قدیمی یا پلاک‌های متعلق به دیگر کشورها نیز اجازه تردد در خیابان‌ها نخواهند داشت و در صورت مشاهده ماموران آن‌ها را متوقف خواهند کرد .

سپهری در عین حال از موتورسیکلت سواران خواست حتماً به قوانین راهنمایی و رانندگی احترام گذاشته و ضمن پرهیز از ورود به خطوط ویژه، پیاده‌روها و معابر ممنوعه حتماً کلاه ایمنی بر سر داشته باشند .

شهرنوشته ۹۳/۹/۳۰

معاون آموزش سازمان ترافیک خبر داد :

مشارکت ۱۰۰ دانش آموز در اجرای طرح اتوبوس پیاده

گروه حمل و نقل عمومی: معاون آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از اجرای طرح اتوبوس پیاده در ۱۰ مدرسه در مناطق ۶، ۸ و ۱۲ خبر داد .

شهرام جباری زادگان در گفت و گو با خبرنگار شهرنوشته با تاکید بر اینکه طرح اتوبوس پیاده مدرسه از ابتدای سال جاری به صورت پایلوت در حال انجام است، گفت: طرح اتوبوس پیاده که طرحی هدفمند به منظور ارتقا فرهنگ پیاده روی و در عین حال استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی است، اکنون در ۱۰ مدرسه مناطق ۶، ۸ و ۱۲ به صورت پایلوت در حال اجراست.

معاون آموزش سازمان ترافیک تصریح کرد: براساس این طرح هر روز گروهی ۸ تا ۱۲ نفره از دانش آموزان یک مدرسه که محل زندگیشان در نزدیکی مدرسه و نزدیک بهم بوده در قالب طرح اتوبوس پیاده به جای آنکه تک تک و یا با وسایل شخصی به مدرسه بروند گروهی و به همراه مربی آموزش ترافیک به مدرسه می روند. جباری زادگان تاکید کرد: تردد کودکان در قالب پیاده روی بوده که به تعداد مسافران یک ون به مدرسه می روند. وی گفت: دورترین نقطه ای که مسافران اتوبوس پیاده مدرسه طی می کنند ۱۲۰۰ متر فاصله از مدرسه است و چرخ دستی هایی تعبیه شده تا کودکان کوله های سنگین خود را در چرخ دستی قرار دهند. به گفته وی در روزهای بارانی و برفی و ایام آلودگی هوا طرح اتوبوس مدرسه اجرایی نمی شود و والدین نیز در این مورد توجیه هستند.

وی با اشاره به اینکه بالغ بر ۱۰۰ دانش آموز در طرح اتوبوس مدرسه مشارکت دارند، گفت: ۱۰ مدرسه که هر کدام یک یا دو اتوبوس مدرسه را طراحی و اجرا کرده اند در مناطق ۶، ۸ و ۱۲ فعال هستند.