اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۲ اسفند ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۹۲

اخبار

۲۴ هزار پروانه فعالیت رانندگان تاکسی که واکسن کرونا نزده‌اند تعلیق شد

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: پروانه فعالیت ۲۴هزار راننده تاکسی در کشور که واکسن کرونا نزده بودند در مرحله نخست تعلیق شد که ۶ هزار نفر از آنها به دنبال تذکر و تعلیق پروانه کار واکسن کرونا را تزریق کردند.به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی ضامنی به ایرنا افزود: پروانه فعالیت رانندگان تاکسی که واکسن کرونا تزریق نکرده اند ازطریق شهرداری ها مربوطه تعلیق و ادامه ارایه خدمات نیز از آنها سلب شده است.وی ادامه داد: در راستای اجرای طرح هوشمند مقابله با کرونا که درآن به موضوع رانندگان حوزه حمل و نقل عمومی توجه شده است، تمامی اطلاعات رانندگان این بخش در سامانه ایران من بارگذاری شده است و براساس اعلام این سامانه چنانچه راننده تاکسی رسمی(تاکسی زرد رنگ) تا کنون واکسن کرونا دریافت نکرده باشد پروانه فعالیت وی تعلیق می شود و خدماتی هم که از طریق اتحادیه تاکسیرانی به وی ارایه می شود نیز سلب خواهدشد .وی با تاکید براینکه این موضوع برای رانندگانی که واکسن تزریق نکرده اند اجرایی شده است، ادامه داد: بر اساس این سامانه ما اطمینان خاطر داریم که چون این سامانه به وزارت بهداشت متصل است این اطلاعات دقیق و درست است و از ادامه رانندگانی که واکسن تزریق نکرداند جلوگیری می شود.ضامنی خاطرنشان کرد: همچنین براساس اطلاعات سامانه ایران من رانندگان تاکسی که به کرونا مبتلا شده اند و تست کرونای آنها مثبت اعلام شده است نیز اگر چه تعداد آنها زیاد نیست هم از ادامه فعالیت آنها در ایام بیماری جلوگیری می شود و تا بهبودی کامل و ارایه گواهی سلامت اجازه فعالیت نخواهند داشت.

وزارت دادگستری خواستار افزایش نرخ جریمه تخلفات شرکت‌های حمل و نقل شد

وزارت دادگستری به‌منظور اثربخشی جرایم نقدی مندرج در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی درباره تخلفات شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل پیشنهاد کرد مبالغ جرایم مندرج در قانون مذکور تعدیل شود.

به گزارش ایلنا، به موجب تبصره (۱) ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تخلفات شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر حسب مورد، توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یا شهرداری رسیدگی و در مورد تخلفات ایمنی و تصادفات، موضوع توسط کمیسیونی متشکل از نماینده سازمان مزبور و نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی و نماینده صنف مربوطه رسیدگی و در صورت احراز تخلف اشخاص مذکور برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف از یک میلیون ریال تا ۵ میلیون ریال به ازای هر تخلف جریمه خواهند شد.

با توجه به اینکه مبالغ جریمه تخلفات شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل موضوع تبصره (۱) ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی از زمان تصویب قانون تاکنون هیچ‌گونه تغییری نیافته و افزایش تورم در سال‌های اخیر منتهی به افزایش مبالغ کرایه و وجوه وابسته به آن شده است، موارد سوءاستفاده شرکت‌های متخلف نیز به‌طرز چشمگیری بالا رفته است. از این رو مبلغ جریمه‌های کنونی فاقد اثربخشی و بازدارندگی لازم بوده و ضرورت دارد نسبت به تعدیل و به‌روزرسانی مبالغ مذکور اقدام شود.از سوی دیگر، در ماده (۲۸) اصلاحی قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۹ مقرر شده همه مبالغ مذکور در این قانون و سایر قوانین از تاریخ تصویب آنها در مورد تمام جرایم و تخلفات از جمله مجازات نقدی، به تناسب نرخ تورم اعلام شده از سوی بانک مرکزی، هر سه سال یک‌بار به پیشنهاد وزیر دادگستری و تصویب هیأت وزیران تعدیل و در مورد احکامی که بعد از آن صادر خواهد شد، لازم الاجرا می‌شود.در همین راستا، وزارت دادگستری به منظور اثربخشی برخورد با شرکت‌ها و مؤسسات متخلف، پیشنهاد افزایش مبالغ جریمه‌های نقدی مندرج در تبصره (۱) ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی از میزان «یک میلیون ریال تا ۵ میلیون ریال» به «۱۰ میلیون ریال تا ۴۵ میلیون ریال» را جهت سیر مراحل بررسی کارشناسی و تصویب به دولت ارائه کرد که این پیشنهاد در دستور کار کمیسیون حقوقی و قضایی دولت قرار گرفت.

قیمت تمام شده ساخت مسکن در تهران متری ۱۵ میلیون تومان

خشایار باقرپور کارشناس اقتصاد مسکن درباره عوامل مؤثر در قیمت تمام شده ساخت به مهراظهار کرد: همه نهاده‌های ساخت و ساز اعم از قیمت زمین، مصالح ساختمانی، ماشین آلات، حقوق، بیمه و دستمزد کارگران، عوارض صدور پروانه ساخت و همچنین هزینه فرصت و تورمی که روی آن بارگذاری می‌شود در قیمت تمام شده ساخت مسکن مؤثرند.باقرپور درباره قیمت تمام شده هر متر مسکن مصرفی یادآور شد: در نظام معاملاتی ما، مسکن بر اساس متراژ مفید بنا یا اصطلاحاً آنچه «نِت» خوانده می‌شود، خرید و فروش می‌شود. بنابراین در ادبیات ساخت و ساز باید هزینه تمام شده متراژ مفید مطرح شود نه اینکه با عدد و رقم‌ها بازی کنیم و بگوییم ساختمان در حال حاضر متری مثلاً ۱۰ میلیون تومان ساخته می‌شود؛ باید مشاعات هم سرشکن شود چون ۳۰ تا ۴۰ درصد هزینه کل را در اختیار دارد.وی با بیان اینکه بر اساس هزینه‌های امروز، کمتر از متری ۱۵ میلیون تومان نمی‌توان مسکن سازی کرد آن هم صرفاً در بنای نرمال که نه خیلی با کیفیت باشد و نه خیلی بی کیفیت؛ همین خانه‌هایی که بعد از ۳۰ تا ۳۵ سال کلنگی می‌شوند، هزینه متراژ مفید آن کمتر از ۱۵ میلیون تومان تمام نمی‌شود.مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی تهران تأکید کرد: یک و نیم برابر این هزینه، قیمت زمین است که در نتیجه در تهران خانه نوساز به قیمت متری ۲۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان قیمت ساخت آن خواهد بود.

فرسودگی ۷۵ درصد از ناوگان اتوبوسرانی

مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی گفت:وضعیت اتوبوسرانی در حوزه خدمات‌رسانی در سال‌های قبل مورد بی‌مهری قرار گرفته است که حاصل آن فرسودگی ۷۵ درصد از ناوگان و تاسیسات و زیرساخت‌های نرم افزاری و سخت افزاری در اتوبوسرانی بوده است.به گزارش اقتصادسرآمد، بهرام نکاحی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی در جریان بررسی لایحه نرخ کرایه بلیت ناوگان حمل ونقل عمومی در پایتخت گفت: وضعیت اتوبوسرانی در حوزه خدمات‌رسانی در سال‌های قبل مورد بی‌مهری قرار گرفته است که حاصل آن فرسودگی ۷۵ درصد از ناوگان و تاسیسات و زیرساخت‌های نرم افزاری و سخت افزاری در اتوبوسرانی بوده است. او ادامه داد: تحصن و تجمع و اعتراضات بخش خصوصی اتفاقاتی است که روز گذشته رخ داد که نتیجه‌عدم پرداخت مطالبات آن‌ها در دو سال گذشته بوده است.نکاحی با بیان اینکه ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس طی سال‌های اخیر از ناوگان خارج شده و ۳۰۰۰ اتوبوس دیگر هم زمین گیر هستند، گفت: امروز ۲ هزار دستگاه اتوبوس فعال داریم و سهم جابجایی مسافر در تهران امروز کمتر از ٤ درصد است. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی با تاکید بر اینکه استفاده از اتوبوس و ناوگان حمل و نقل تنها متعلق به اقشار ضعیف نیست گفت: تکلیف ۲۵ درصدی برای جابجایی مسافر را در برنامه‌ها داشتیم که به ٤ درصد رسیده است.

مهم‌ترین موانع بهبود کارایی حمل و نقل بین‌الملل در ایران، «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

ساختار حمل و نقل انحصاری و معیوب است

گروه راه و ساختمان –زیرساخت‌های گمرکی در مرزهای زمینی نقش مهمی در کاهش هزینه صادرات به بازارهای همسایه دارند. با این حال مشاهده می‌شود عمده سرمایه‌گذاری‌های ایران در این بخش، معطوف به مرزهایی است که به لحاظ واردات اهمیت دارند و مرزهای مهم از جنبه صرفا صادرات، دچار ضعف است. راه به خصوص در بخش ریلی، زمینی و هوایی، وجود امکانات و تجهیزات موردنیاز در پایانه ها، بازارچه ها و گمرکات مرزی، کیفیت تولیدات و بازاریابی از زیرساخت ها و موارد اولیه توسعه صادرات و واردات به شمار می رود که این زیرساخت ها به خصوص در بخش جاده ها و راه های مرزی استان چندان فراهم نیست و این امر موجب شده شاهد بروز برخی مشکلات در این بخش باشیم. از مرحله خرید تا رسیدن کالا به دست مشتری یکی از پیچیده‌ترین مراحل پروسه ترخیص کالا از گمرک است. در مراحل چندگانه واردات وقتی کالا در یک‌قدمی خریدار قرار دارد می تواند به‌سادگی آب خوردن یا به‌سختی هفت‌خوان رستم باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، اینکه کالا پس از ثبت اطلاعات و درخواست ترخیص در چه مسیری قرار بگیرد، مشخص خواهد کرد که میزان سختی ترخیص چقدر خواهد بود. زمانی که اسناد و مدارک اظهار شده با بررسی گمرکی تطابق نداشته باشد یا کارت بازرگانی به‌تازگی شروع به فعالیت کرده باشد کالا در مسیر قرمز قرار می‌گیرد. البته مخدوش بودن مدارک و عوامل دیگری ممکن است یک کالا را وارد خط قرمز کند. طبیعی است که در پیچیده‌ترین مرحله واردات نمی‌خواهیم دچار بررسی دوباره و دوباره و چندباره شویم و همه مراحل را از ابتدا شروع کنیم. به زبان دیگر شاید در تمام مراحل واردات از خرید و منبع‌یابی و حمل‌ونقل شاید شانس، نقش مؤثری داشته باشد ولی در ترخیص از گمرک هیچ‌چیز را نباید به شانس واگذار کرد.

گمرکات ایران در فرودگاه‌های بین‌المللی، بندرهای ۱۰ گانه آبی، پایانه‌های مرز زمینی و بندرهای خشک مستقر هستند تا واردات به کشور و بارگیری به نقاط مختلف ایران به آسان‌ترین و کمترین هزینه ممکن انجام شود. بیش از صد گمرک در سراسر کشور از مناطق مرزی و آبی گرفته تا بندرهای خشک مناطق مرکزی کشور در حال فعالیت هستند. اما صرف وجود گمرک مبنی بر تسهیل در روند ترخیص کالا نیست و گاهی همین گمرک موانعی را برای کالا ایجاد می‌کند که گاه سال‌ها طول می‌کشد تا صاحبان آن به کالای وارداتی خود دست پیدا کنند. نمونه این اتفاق در دولت گذشته به وفور وجود داشت.

شناسایی عامل اصلی انحراف از هدف واردات زمینی به ایران

باقرکریمی کارشناس حمل و نقل، توقف طولانی مدت کالا در گمرکات مرزی را را عامل اصلی انحراف از هدف واردات به ایران دانست و به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت:. قوانین دست و پاگیر، رویه‌های پیچیده گمرکی و تعدد سازمان‌های متولی در مرزها به طولانی شدن زمان توقف ناوگان در مرز منجر شده و بی اعتمادی به این بخش را باعث شده است.

مهم‌ترین موانع بهبود کارایی حمل و نقل بین‌الملل در ایران

وی ادامه داد: ضعف زیرساخت‌های نرم‌افزاری از جمله قوانین و آیین‌نامه‌ها را از جمله مهمترین موانع بهبود کارایی حمل و نقل بین‌الملل در ایران است و باید برای ورود به بازار جهانی و مطرح شدن ایران در سطوح اقتصاد جهانی سعی در رفع موانع از رسوب کالا در گمرکات شد. چرا که کشورها از ظرفیت بسیار خوب استراتژیک در منطقه برخوردار است.

به گفته وی قوانین و آیین‌نامه‌های بخش حمل و نقل در ایران به گونه‌ای است که ساختاری معیوب، انحصاری و غیر بهره‌ور را به این صنعت داده است. به گونه‌ای که فضای رقابتی از بین رفته و تاثیر سرمایه و برنامه‌ریزی تخصصی حمل و نقل و ترانزیت و واردات در میزان سوددهی به شدت کاهش یافته است.

ضعف تاسیسات گمرکی موجب انحراف ترانزیت از ایران

کارشناس حمل و نقل و اقتصاد کشورمان، گفت: ضعف تاسیسات گمرکی تاثیر بالایی در انحراف ترانزیت از ایران به دالان‌های دیگر داشته است. شاخصی وجود دارد که بر اساس آن، هر روز توقف کالا در گمرک و یا انبار، ۱ درصد قیمت تمام شده را افزایش می دهد. اما تا به امروز برخی به راحتی از کنار این مساله مهم می گذرند و خود را به تغافل می‌زنند.

مشکل گمرکات این است که از مدیریت یکپارچه برخوردار نیستند. حکمرانی در مرزهای ایران مصداق «یک مویز و چهل قلندر» است. عدم هماهنگی در مرزهای کشور از مشکلات اساسی است که به شورای عالی صادرات منتقل شده و آن‌ها به دنبال حل مشکل هستند. این ناهماهنگی‌ها به فعالان اقتصادی ضربه می‌زند. به اعتقاد بسیاری از فعالان اقتصادی ایران، معافیت های مالیاتی، قوانین خاص گمرکی و اخذ ویزا و قوانین کار اتباع خارجی از جمله مواردیست که می تواند خش قابل توجهی از نیاز اقتصاد کشور را نیز برطرف کند. اصلی‌ترین چالش‌های مربوط به امور گمرکی را می‌توان در رئوسی شامل تشریفات گمرکی، قوانین و مقررات، زیرساخت‌ها، ساختار سازمانی، آموزش و اطلاع‌رسانی و نظارت بر عملکرد سازمان گمرک تقسیم‌بندی کرد. اما این تقسیم بندی نیاز به سال‌ها کار کارشناسی برای رفع مشکلات از امور گمرکی در ایران دارد. لذا با توجه به موضوع تحریم و مشکلات تدارک مواد اولیه کارخانه‌ها، منطقی است که گمرک تسهیلات لازم برای کل مراحل از ثبت سفارش تا ترخیص کالا به‌خصوص برای شرکت‌ها و موسساتی که سالیان دراز در این امر دارای سوابق بوده و در حفظ پرسنل شاغل خود اهتمام داشته‌اند، همکاری‌های لازم به‌عمل آورند.

برگزیده‌ها

به ساخت بیش از نیم میلیون مسکن رسیده‌ایم

سال آینده نهضت بزرگی را در بخش ساخت و ساز خواهیم داشت

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه از سال ۱۳۹۸ که ۳۶۰ هزار پروانه ساختمانی صادر شده بود به ٤٦٠ هزار واحد در سال ۱۳۹۹ و ۵۲۰ هزار واحد در سال جاری رسیده‌ایم گفت: برای حدود یک میلیون واحد نهضت ملی مسکن تامین زمین و ۳۲۰ هزار واحد تکمیل یا آماده عملیات اجرایی شده است که از اوایل سال آینده نهضت بزرگی را در بخش ساخت و ساز خواهیم داشت.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده در هشتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی مسکن؛ پیشران تولید اظهار کرد: با توجه به فاصله ایجاد شده بین قیمت مسکن و توان متقاضیان، وزارت راه و شهرسازی در طرح نهضت ملی مسکن تسهیلات مناسبی را در نظر گرفته است. هرچقدر دهک درآمدی پایین‌تر باشد حمایت دولت بیشتر است و بیشترین حمایتها برای دهکهای اول تا سوم انجام می‌شود.وی با بیان اینکه شش راهبرد در نهضت ملی مسکن مدنظر قرار گرفت که اولین اقدام شامل توسعه و تامین مسکن است افزود: در سالهای ۱۳۹۹ و ۱٤۰۰ پیشرفتهای قابل ملاحظه‌ای در صدور پروانه صورت گرفت؛ به طوری که از ۳٦۰ هزار واحد در سال ۱۳۹۸ به ٤٦۰ هزار واحد در سال ۱۳۹۹ رسیدیم و پیش بینی این است که به ۵۲۰ هزار واحد در سال ۱٤۰۰ برسیم. در حال حاضر که وارد دوازدهمین ماه سال ۱٤۰۰ رسیدیم میزان تکمیل ساخت و ساز با سال ۱۳۹٤ برابر شده است. در واقع سیکل افولی که از سال ۱۳۹٤ به بعد داشتیم دارد به سمت بالا برمی‌گردد.معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: برای راهبرد دوم، غیر از فعال کردن بخش خصوصی در ساخت و سازها، بخش بافت فرسوده مدنظر قرار گرفت که به عنوان ظرفیت موجود و قابل گسترش مطرح می‌شود. راهبرد سوم ساخت واحدهای مسکونی برای گروههای درآمدی پایین و موضوع چهارم دهکهای متوسط است. راهبرد پنجم مسکن اجتماعی است که فضای جدیدی را در کنترل بازار اجاره کشور و نظم دادن و ساختارمند کردن این بازار ایجاد می‌کند.محمودزاده، رویکرد وزارت راه و شهرسازی را نزدیک کردن قیمت تمام شده مسکن به توان خانوار دانست و گفت: یکی از اقدامات بحث اجاره ۹۹ ساله زمین است. به هر حال زمین حدود ٤۰ درصد از هزینه ساخت را به خود اختصاص می دهد که با این روش قیمت مسکن می تواند ٤۰ درصد کاهش پیدا کند.وی تصریح کرد: همچنین بحث حمایتهای مالیاتی را در دستور کار قرار داده‌ایم که یک عدد ثابت یک میلیون تومان برای مالیات هر واحد نهضت ملی مسکن در نظر گرفته شد که کمک مناسبی بود. درخصوص هزینه انشعابات نیز متقاضی فقط حق اشتراک پرداخت می‌کند و حق تامین و مسائل روبنایی بر عهده دولت است.

چمران در تشریح بودجه سال آینده شهرداری تهران

اختصاص ۱۸ هزار میلیارد تومان برای بودجه حمل و نقل پایتخت

رئیس شورای اسلامی شهر تهران در تشریح بودجه سال آینده شهرداری تهران از اختصاص مبلغ حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان بودجه برای حمل و نقل عمومی پایتخت خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی چمران اظهار داشت: بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومان بودجه برای شهر تهران در نظر گرفته شده که منابع تامین آن، منابع درآمدی شهرداری مانند مالیات بر ارزش افزوده به مبلغ هشت هزار میلیارد تومان، ۲۲ هزار میلیارد تومان نیز درآمدهای ناشی از توسعه شهری مانند عوارض‌های ساختمانی و هشت هزار میلیارد تومان درآمدهای متفرقه نظیر جریمه کسر پارکینگ و همچنین هشت هزار میلیارد تومان از فروش اموال غیرمنقول و چهار هزار میلیارد تومان از تسهیلات بانکی هستند.رئیس شورا با اشاره به کاهش عوارض ساختمانی در سال آینده، گفت: شهرداری در لایحه خود ۵۷ هزار میلیارد تومان را پیش بینی کرده بود اما در شورا برای واقعی‌تر شدن، آن را به ۵۰ هزار میلیارد تومان کاهش دادیم.چمران در خصوص مجوز هفت طبقه شدن ساختمان‌ها نیز متذکر شد و افزود: در این خصوص بر اساس طرح تفصیلی عمل خواهد شد و اگر ٦۰ درصد کوچه‌ای ساخته شده باشد، باقی کوچه نیز در صورت داشتن شرایط به همان تعداد طبقات تعلق خواهد گرفت.

رئیس شورای اسلامی شهر افزود: همچنین مبلغ یک هزار و ۵۳۰ میلیارد تومان مابه‌تفاوت بلیت اتوبوس در این سرفصل بودجه قرار دارد.وی در ادامه با اشاره به سهم مترو از بودجه حمل و نقل اظهار داشت: برای مترو ٦ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده که ۲ هزار و ٦۷۰ میلیارد تومان برای تکمیل خطوط ٦ و هفت مترو، ٦۰۰ میلیارد تومان برای سایر خطوط است، سه هزار میلیارد تومان برای خرید واگن و ۷۸۲ میلیارد تومان برای اورهال قطارها، ۲ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان نیز برای مابه‌تفاوت بلیت مترو و نیز ۵۰۰ میلیارد تومان برای هوشمندسازی شهری نظیر نصب دوربین های ترافیکی در نظر گرفته شده است.

چمران درخصوص دیگر سرفصل های مصارف بودجه شهر تهران نظیر خدمات شهری، اظهار داشت: یک هزار و ۹۸۰ میلیارد تومان برای نظافت شهر، حدود ۲ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان برای توسعه و نگهداری فضای سبز، ۵۷۰ میلیارد تومان برای تجهیزات آتش نشانی، ۲ هزار میلیارد تومان برای سازمان آتش نشانی، هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برای جبران سختی کار آتش نشانان و نیز ۲ هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان برای مدیریت بحران در نظر قرار گرفته است.

قائم مقام سازمان راهداری

سالانه ۶۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم

قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور گفت: این سازمان سالانه ٦۰ هزار میلیارد تومان برای نگهداری راه‌ها و نوسازی ناوگان نیاز دارد اما نزدیک به یک سوم این بودجه را هم در اختیار ندارد.به گزارش اقتصادسرآمد، فرامرز مداح در آیین تکریم و معارفه مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کرمان افزود: در شرایط تحریم قرار داریم، نمی توانیم نفت بفروشیم و اعتبارات را منتقل کنیم، کمبودهای کنونی راه های کشور نیز ناشی از اعتبارات است وگرنه پرسنل ما با تمامی توان تلاش می کنند.وی اظهار داشت: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ۱۵ هزار میلیارد تومان به پیمانکاران بدهی دارد که برای پرداخت آن از استاد خزانه استفاده می‌شود و یا برای پرداخت بدهی مشکلات خاصی وجود دارد.قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور گفت: این سازمان متولی ۲۳۰ هزار کیلومتر راه های کشور است که باید نگهداری شود و علاوه بر آن ساخت محورهای روستایی را نیز برعهده دارد.وی افزود: این سازمان با داشتن مجموعه ای از جمله ٦۰۰ هزار راننده، ۳٦۰ هزار وسیله نقلیه باری، ۱۵ هزار اتوبوس، ۳۵ هزار سواری، ۳۰ هزار مینی بوس، متولی خدمات بسیاری به مردم کشور است.مداح با اشاره به اهمیت خاص کرمان در کشور عنوان کرد: این استان حجم راه های بسیار بالایی دارد، مسیر اصلی بنادر به مرکز کشور نیز هست و وجود بارگاه سردار دلها سپهبد شهید حاج قاسم سلیمانی اهمیت این استان را افزایش داده است.وی تصریح کرد: حسن انتصاب جدید احسان عراقی زاده به عنوان مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کرمان این است که یک نفر را از درون مجموعه ارتقا دادیم که موجب مسرت کل سازمان راهداری است زیرا ارتقای یک نفر موجب ایجاد انگیزه در همکاران و ارتقای دیگران می شود.دبیر ستاد اقامه نماز استان کرمان نیز در این آیین گفت: مهمترین وظیفه در مسئولیت‌ها و مدیریت ها باید گام برداشتن برای مردم باشد که رضایت خداوند را به دنبال دارد. حجت الاسلام مهدی عربپور با بیان اینکه رضایت عمومی در واقع پشتوانه قوی برای انقلاب است افزود: این فرهنگ انقلاب است که مسئولان از مقام معظم رهبری تا مسئولان استانی هدف خدمت به مردم دارند که این فرهنگ انقلاب است و نباید جز آن نیتی داشته باشیم.وی عنوان کرد: کارکنان حوزه راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خدمت گذار بی ادعا مردم هستند زیرا در شرایط بحرانی که ما در منازل خود نشسته ایم، راهداران در گردنه های سخت و برفگیر و در برف و بوران سرگرم باز کردن راه ها هستند و این اقدامات همان خدمات بی منت و بدون ادعا است که این خدمات در استان کرمان به خوبی انجام شده است.

گزارش

گاردریل‌ها به تاریخ می پیوندند؟

«قطع دو پای جوان ۲۵ ساله در تصادف با گاردریل» یا «گاردریل وانت را به دو نیم کرد» و اخباری از این دست را به کرات دیده و از تصادفات دلخراش این چنینی آزرده خاطر شده‌ایم که چرا گاردریلی که باید منجر به کاهش تلفات جانی و مالی شود، در زمان وقوع تصادف برعکس عمل می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد در همین رابطه ایرنا آورده است: بارها و بارها در اتوبان و بزرگراه ها چشمانمان به گاردریل ها افتاده و اگر آدم بد شانسی باشیم شاید شاهد مرگ‌های دلخراش با گاردریل ها بوده ایم، همان حفاظ‌های کنار جاده‌ای و میان جاده‌ای که از خارج شدن وسائل نقلیه و سقوط در پرتگاه و از بروز حوادث جاده‌ای و خسارت و تلفات جلوگیری می‌کند و کاربرد دیگرش جداکردن ترافیک جهت‌های مختلف یک بزرگراه است و انواع مختلفی از جمله گاردریل‌های دو موج و سه موج و حفاظ‌های بتنی یا همان نیوجرسی دارد.

طبق آیین‌نامه ایمنی راه‌ها، حفاظ‌های جاده‌ای یا همان گاردریل‌ها سه نوع هستند حفاظ‌های انعطاف‌پذیر، حفاظ‌های نیمه صلب و حفاظ‌های صلب که بسته به رفتار حفاظ، به هنگام برخورد و میزان تغییر شکل آن‌ها حفاظها به سه رده انعطاف‌پذیر، نیمه‌صلب و صلب نیز تقسیم می‌شوند.

غیر استاندارد بودن جاده‌ها و وضعیت هندسی جاده‌ها یکی از اصلی‌ترین عوامل تصادفات جاده‌ای است و رسیدگی به این موضوع خارج از کنترل پلیس و در حوزه اختیارات و فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی است. کمبود یا نبود علایم رانندگی و شب نما نبودن بسیاری از آن ها، نبود یا وجود اشکال در گاردریل و استفاده نکردن از گاردریل فنری، نبود امکانات جدا کننده مسیرهای رفت و برگشت در تعدادی از جاده‌های کشور و مشکلات آسفالت و آب گرفتگی از دیگر مشکلاتی است که موجب ناامن شدن جاده‌های کشور می‌شود.

حذف گاردریل و نصب نیوجرسی

همان طور که گفته شد هدف اصلی از نصب گاردریل‌ها در بزرگراه‌ها گرفتن قدرت و انرژی خودروهایی است که به دلایل مختلفی چون خواب‌آلودگی راننده‌ها، کاهش دید، سرعت زیاد و ناتوانی در کنترل وسیله نقلیه از مسیر اصلی خارج می‌شوند و احتمال دارد با خودروهای عبوری لاین مخالف برخورد کنند و حادثه بیافرینند. در واقع، گاردریل‌ها نقش بازدارندگی دارند.

به گفته کارشناسان امر، نیوجرسی، جایگزین مناسبی برای گاردریل و مانع خوبی برای جلوگیری از تردد عرضی و غیرمجاز عابران پیاده، خیرگی چشم راننده‌ها به علت تابش نور چراغ وسایل نقلیه در مسیر مقابل در اوقات شبانگاهی است و هزینه تعمیر و نگهداری آن نسبت به گاردریل به مراتب کمتر است و از همه مهم‌تر مانع سوانح و تصادف‌ها و مرگ‌های دلخراش می‌شود.

اکنون طرح جمع‌آوری گاردریل‌ها و نصب نیوجرسی‌ها با اولویت معابر بزرگراهی که حالت کمربندی در شهر تهران دارند در حال اجراست. از جمله در بزرگراه‌های آزادگان، شهید یاسینی، امام رضا(ع)، شهید زین‌الدین، شهید فهمیده که حجم بالایی از تردد خودروهای سبک و سنگین در این محورها وجود دارد. مثلاً در جاده امام رضا(ع) یا بزرگراه آزادگان که حالت ترانزیتی دارند، نیوجرسی‌ها در محل‌هایی که اختلاف ارتفاع دارد، نصب می‌شود تا مانع سقوط وسایل نقلیه به پایین معبر شود. در نقاطی که سابقه خروج و انحراف وسایل نقلیه در مسیر مقابل دارد هم این کار انجام می‌شود.

به گفته کارشناسان حذف گاردریل و نصب نیوجرسی سبب شده تا آمار تصادفات رانندگی و همچنین خسارت‌های مالی و جانی کاهش یابد. از این پس در معابر و بزرگراه‌هایی که به تازگی ساخته خواهند شد دیگر شاهد نصب گاردریل‌های فلزی نخواهیم بود. در معابر بزرگراهی جدید از جمله بزرگراه شهید نجفی رستگار که به تازگی به بهره‌برداری رسیده از همان ابتدا نیوجرسی به جای گاردریل در میانه معبر نصب شده است.

نیوجرسی‌هایی که اکنون در شبکه بزرگراهی به کار برده می‌شود از نوع مفصلی است که طبق آخرین استانداردها و شاخص‌های وزارت راه ساخته می‌شود. این نیوجرسی‌ها ٦متر طول و یک‌متر ارتفاع دارد.

تعیین سهم مقصران در صورت نقص گاردریل

اگر در تصادفات رانندگی کارشناسان راهور به این نتیجه برسند که نقصی در گاردریل‌ها وجود دارد، بر اساس تبصره ۳ ماده ۱٤ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب اسفند سال ۱۳۸۹ نسبت به تعیین سهم تقصیر مسببان حادثه اقدام می‌شود.

همکاری وزارت راه در حذف تدریجی گاردریل ها

سیدتمور حسینی جانشین رئیس پلیس راهور ناجا در گفت و گو با ایرنا از مسئولان وزارت راه و شهرسازی خواست تا ایمنی جاده ها را در اولویت کاری خود قرار دهد چرا که ۹۰ درصد حمل و نقل در کشور زمین پایه است بر این اساس اولویت جدی این وزارتخانه ارتقای ایمنی تردد جاده ای است تا تعداد تصادفات جاده ای که ۷۰ درصد کشته های جاده ای را اختصاص می دهد، کاهش دهیم.

به گفته وی، برای پیشگیری از این دست تصادفات که خسارات جانی و مالی سنگینی به دنبال دارد، نیازمند چاره اندیشی هستیم.

وی اضافه کرد: فلسفه وجودی گاردریل این است که وقتی وسیله نقلیه به آن برخورد می کند، در اثر برخورد انحراف به راست یا چپ می یابد، اگر به راست انحراف یابد که منجر به خروج از جاده و واژگونی می شود.

سردار حسینی با اشاره به حادثه ای که حدود هفت سال پیش در اتوبان تهران- قم اتفاق افتاد، افزود: در این تصادف اتوبوسی که از قم در حال آمدن به سمت تهران بود در اثر تغییر مسیر ناگهانی و برخورد با یک دستگاه سواری به چپ منحرف شده و گاردریل را پاره کرد و آتش گرفت و در این آتش سوزی ۳۵ نفر از مسافران در آتش سوختند، در بررسی های به عمل آمده مشخص شد که گاردریل ها به لحاظ استاندارد، امکان نگه داشتن خودرو و برگرداندن آن به مسیر اصلی را نداشتند در حالی که شمار اینگونه تصادفات که خودرو به سمت چپ منحرف شود، بسیار است.

جانشین رئیس پلیس راهور ناجا اضافه کرد: با پیگیری های انجام شده و کار کارشناسی، تصمیم بر این گرفته شد که به جای گاردریل در وسط راه از نیجرسی مفصل دار استفاده شود تا از خروج خودرو خودداری شود. به نظر می رسد نصب این نیوجرسی ها موفقیت آمیز بوده و بهتر است در همه آزادراه ها برای نصب جداکننده وسط، به جای گاردریل از نیوجرسی مفصل دار استفاده شود چرا که توان نگه داشتن خودروها در زمان بروز حوادث را دارد.

سردار حسینی افزود: اکنون در آزادراه تهران – قم، کرج – قزوین، قزوین – زنجان، زنجان – تبریز، قم – کاشان و کاشان – اصفهان از این وسیله نگهدارنده استفاده می شود، این نگهدارنده باید توانایی نگهداشتن یک وسیله با حجم، و وزن، نیرو و سرعت بالا را داشته باشد تا از تصادفات بویژه تصادفات دلخراش جلوگیری و از سوی دیگر ایمنی را تا حدودی ایجاد کند. اکنون بحث استفاده از نیوجرسی در تهران مطرح است و در آزاد راه غدیر در آب یک به سمت کلان شهرها اجرا شده است.

به گفته سردار حسینی در کشورهای توسعه یافته استفاده از گاردریل مورد تایید است، گاردریل های غلطکی که ارتجاعی است و کمترین آسیب را در وقوع تصادفات ایجاد می کند، این گاردریل ها انرژی را جذب کرده و خودرو را با کمترین آسیب به مسیر اصلی بر می گرداند اما امکان استفاده از آن استاندارد با کیفیت بالا وجود ندارد بر این اساس باید ساز و کاری اندیشیده شود تا از وسیله ای استفاده شود تا از بهره وروی و اثربخشی بیشتری نسبت به وضعیت فعلی برخوردار باشد.