

بپذیریم که اگر می‌خواهیم به سمت شهر انسان محور و پیاپی محور حرکت کنیم، راهی به غیر از محدود کردن توسعه خودرویی نداریم و با این فرض دیگر ساخت پارکینگ جدید معنی ندارد. ما فهم مشترک و قابل قبولی از خیابان نداریم و آنچه مدیریت شهری در طول چند دهه در تهران دنبال کرده، این است که خیابان را به عنوان یک جاده می‌بیند. با این نگاه صرفاً دنبال این هستیم که فرد از یک نقطه به مقصد برسد و دیگر در این روند مسیر از بین می‌رود و کسی خود خیابان را به عنوان محلی برای زندگی و تعامل اجتماعی نمی‌بیند. این کنشگر شهری دومین مانع توسعه دوچرخه‌سواری در تهران را جدی نگرفتن آن به عنوان یک شیوه حمل‌ونقل دانست: «ما در این زمینه هنوز در میان مدیران شهری به توافق نرسیده‌ایم که بتوانیم دوچرخه را به عنوان یک شیوه حمل‌ونقل درک کنیم؛ به‌خصوص در مسافت‌های تهران، دوچرخه برای مسافت‌های زیر پنج کیلومتر مناسب است و بیش از ۶۰ درصد مسافت‌های تهران هم در همین محدوده قرار دارد. در مسافت‌های طولانی‌تر هم باید با حمل‌ونقل عمومی ترکیب شود. ما باید در این مسیر حرکت کنیم و نمی‌توان گفت به دلیل چالش‌های فعلی، همان توسعه خودرو محور را ادامه دهیم. دوچرخه ظاهری ساده دارد، اما به‌محض رکاب‌زدن با مفاهیم اقتصادی، سیاسی، فرهنگی یک جامعه شهری پیوند می‌خورد و می‌توانیم پتانسیل آن را برای حل بزرگترین چالش‌های شهری در نظر بگیریم». نظر پور عامل سوم را فقدان توجه کافی به زیرساخت‌های انسانی یا همان فرهنگسازی اعلام کرد: «کسی که می‌خواهد از دوچرخه به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل استفاده کند، به آموزش، تسهیلات و فضای امن حرکتی نیاز دارد. این موضوع باید همزمان با زیرساخت‌های کالبدی توسعه پیدا کند. یکی از نقاط قوت سند توسعه دوچرخه در تهران این بود که در بحث زیرساخت نرم یعنی برگزاری رویدادها، بیشترین امتیاز را داشت و بیشترین انتقادات هم در بحث زیرساخت‌های سخت بود». به گفته او، یکی دیگر از موانع توسعه دوچرخه‌سواری در تهران سیاسی شدن آن است: «اقدامات شهرسازی ارتباط تنگاتنگی با سیاست در ایران دارد. وقتی احزاب مختلف روی کار می‌آیند، پروژه‌های خود را انجام می‌دهند و نداشتن درک متقابل و فضای ناسالم رقابت باعث می‌شود بعضی از اقدامات شهری داخل مرزهای یک جریان قرار گیرد و جریان دیگر با آن مخالفت کند. مدیریت شهری جدید با سیاسی کردن پروژه دوچرخه‌سواری، تمام توان خود را گذاشت که نشان دهد این پروژه درست نبود و مردم استقبال نکردند و سراغ نسخه‌های دیگر رفت. همین روند موجب شد، توسعه دوچرخه‌سواری در یک ریل بلندمدت قرار نگیرد. از سال ۹۶ سندی در این زمینه تهیه و اقداماتی در این زمینه آغاز شد، اما با سیاسی کردن این اقدامات مثبت، باعث متوقف شدن آنها می‌شود». این پژوهشگر در ادامه به بینش کوتاه‌مدت در تغییرات شهری هم اشاره کرد: «باتوجه به چهارساله بودن مدیریت شهری در ایران، تا یک پروژه شروع شود و جریان پیدا کند، ادامه آن در دوره‌های بعدی محقق نمی‌شود. توسعه دوچرخه‌سواری در تهران سه سال انجام شد و از این مدت هم دو سال درگیر کرونا بود. این بینش‌های کوتاه‌مدت اجازه تغییرات بلندمدت نمی‌دهد و نمی‌توان تغییرات ملموسی در شیوه جابه‌جایی انتظار داشت.» نظریه معتقد است که ما در زمانه ناامیدی توسعه دوچرخه‌سواری در تهران قرار داریم، اما امیدواریم فضایی برای بهبود این شرایط فراهم شود: «اعلام بر این بینش همه‌شمولی در این زمینه وجود ندارد و باید گروه‌های مختلف اجتماعی را در نظر گرفت تا استفاده از دوچرخه در سطح گسترده‌ای از مردم توسعه پیدا کند تا نیازهای هرگروه به‌صورت جداگانه در نظر گرفته شود. از سوی دیگر بی‌توجهی به نیروهای پایین به بالا هم از موانع این مسیر محسوب می‌شود و جامعه مدنی باید از همان ابتدا در برنامه‌ریزی‌ها حضور داشته باشد.»



**محمد نظر پور**  
**کنشگر شهری:**  
**ما از فقدان یک چشم‌انداز علمی در بحث حمل‌ونقل در ایران و مشخصاً در تهران رنج می‌بریم. مدیریت‌های شهری و دانشگاهی در ایران چارچوب توسعه خودرومحوری را ادامه می‌دهند که با مناسبات اقتصادی و سیاسی در هم تنیده است**

ثبات نسبی جمعیت بعد از جنگ جهانی دوم، عامل مهمی است که اجازه می‌دهد این شهر زیرساخت‌هایش به نیازهای شهروندان در طول زمان پاسخگو باشد. جمعیت شهر از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۰۰ کمتر شد، اما از این سال به بعد در حال افزایش است که تحت تاثیر اقداماتی است که باعث شده این شهر به جایگاه مطلوب‌تری برای زندگی برسد. در حال حاضر ۲۶ درصد از کاربری زمین در وین مربوط به فضای ساخته‌شده، کمتر از ۱۵ درصد مربوط به جاده‌ها و ۴۵ درصد هم در اختیار فضای سبز، جنگل‌ها و تاکستان قرار دارد. توسعه وین از مرکز آن شروع شده و هرچقدر به سمت اطراف می‌رویم از تراکم جمعیت کاسته می‌شود. ۷۲۰ هزار نفر از جمعیت دو میلیون نفری این شهر خودروی شخصی دارند. این شهر در مقایسه با سایر شهرهای اتریش دارای کمترین نرخ وسایل نقلیه است. تا پایان سال ۲۰۲۲ بیش از ۱۷ هزار خودروی شخصی در این شهر ثبت شده بود و دولت مشوق‌هایی را برای خرید خودرو و دوچرخه‌های برقی در نظر گرفته بود که ۶۵۰۰ یورو برای خودرو و ۳۰۰۰ یورو برای دوچرخه پرداخت می‌کرد. هرچه از مرکز وین به سمت اطراف آن حرکت کنیم، میزان مالکیت وسایل نقلیه بیشتری می‌شود؛ یعنی این دو مؤلفه برعکس هم حرکت می‌کنند. حدود یک میلیون نفر در وین شاغل‌اند که از این میزان بیش از ۲۶۰ هزار نفر از بیرون این شهر برای کار به آن مراجعه می‌کنند و نزدیک ۱۰۰ هزار نفر از ساکنان آن به بیرون از این شهر برای کار سفر می‌کنند.»

امینیان سهم سفر با دوچرخه در این شهر در سال ۱۹۸۰ را رقمی نزدیک به ۰/۰۱ درصد اعلام کرد که تا سال ۲۰۲۴ به ۱۰ درصد رسید. «سهم سفر با خودروی شخصی در این شهر نزدیک ۵۰ درصد بود که امروز به کمتر از ۳۰ درصد رسیده است. این شهر توانسته سهم سفرهای پیاده را حدود ۳۰ درصد افزایش دهد و سهم سفر با وسایل نقلیه عمومی را از نزدیک ۲۵ درصد به بیش از ۴۰ درصد برساند. طول متوسط سفرهای پیاده در وین ۱/۲ کیلومتر و زمان متوسط آن ۱۷ دقیقه است و سفرهای دوچرخه به‌صورت میانگین ۳/۵ کیلومتر و زمان مسافت آن ۱۹ دقیقه است. سرعت سفرهای حمل‌ونقل عمومی ۱۸ کیلومتر بر ساعت و مسافتی حدود ۱۱ کیلومتر را پوشش می‌دهند و میانگین استفاده از آن هم ۳۷ دقیقه است. از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۱۹ بیشترین سهم سفر در وین را خودروهای شخصی از دست دادند. این سهم را شیوه‌های دوچرخه، پیاده و حمل‌ونقل عمومی توانستند به دست آورند.»

به گفته این پژوهشگر شهری، وین در سال ۱۹۶۰ شرایط کاملاً متفاوتی داشت، مملو از خودرو و آلودگی هوا بود و تراکم ترافیک کاملاً محسوس بود، اما این شهر به رتبه اول برای سال‌های متمادی در باکیفیت‌ترین شهرهای دنیا رسید: «شعار وین بازگشت به تحرک است. مقایسه تغییرات تفکیک وسایل نقلیه وین با سایر شهرهای اروپا

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور - حوزه ثبت ملک کهریزک  
**آگهی فقدان سند مالکیت**  
نظر به اینکه آقای ابوالفضل مهدوی فرزند حسن و کالتا از طرف آقای حسینعلی / جزینی در چه طبق و کالتنامه شماره ۰۷۰/۰۳/۳۳/۱۴۰۳ دفترخانه ۲۲ شهری و با ارائه دو برگ استشهادیه محلی دفترخانه ۷ کهریزک مدعی است سند مالکیت شش دانگ یک قطعه زمین به مساحت ۱۹۷ مترمربع قطعه ۱۷ تفکیکی به پلاک ثبتی ۳۲۸ فرعی از ۱۵۳ اصلی، مفروز و باقیمانده پلاک ۳۲۸ فرعی از اصلی مذکور، واقع در گل تپه بخش ۱۲ تهران که ذیل ثبت ۶۷ صفحه ۲۰۲ دفتر املاک جلد یک به شماره چاپی ۰۷۰۷۶۶۶ سری الف الف ۸۲ به نام آقای پرویز حدیدی صادر و تسلیم گردیده است و طبق سند قطعی ۱۸۲۵۲-۰۷/۲۷-۸۵/ دفترخانه ۱۲ فرچک به آقای حسینعلی / جزینی درجه فرزند محمدعلی شماره شناسنامه ۳ تاریخ تولد ۱۳۳۰ دارای شماره ملی ۰۴۹۹۲۱۱۳۳ انتقال یافته است اینک وکیل نامبرده به شرح درخواست وارده شماره ۱۳۸۲/۰۳/۰۵۳/۱۴۰۳-۱۴۰۳/۰۳/۰۳/۱۴۰۳ ضمن اعلام مفقودی سند مالکیت توصیفی با مشخصات فوق به علت جابه‌جایی اثنائیه تقاضای صدور المثنی سند مالکیت پلاک مزبور را نموده، لذا در اجرای ماده ۱۲ اصلاح موادی از آیین‌نامه قانون ثبت مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۰۸ مراتب در یک نوبت آگهی می‌شود تا در صورتی که شخص یا اشخاصی نسبت به پلاک مزبور به غیر از موارد مذکور در فوق معامله‌ای انجام داده و یا مدعی وجود سند مالکیت پلاک مزبور نزد خود می‌باشند، ظرف مدت ۱۰ روز پس از انتشار آگهی به اداره ثبت کهریزک مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید. بدیهی است در صورت عدم وصول اعتراض و انقضای مهلت مقرر و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نکرد اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد نمود.

**سید محسن ساداتی حسینی - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کهریزک**

**مزایده نوبت دوم**

اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان گلستان

**اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان گلستان در نظر دارد براساس دستورالعمل ماده (۳۳) قانون حفاظت و بهره‌برداری از جنگلها و مراتع اقدام به احاله مدیریت اجرایی طرح تولید نهال و... مشارکتی براساس کتابچه طرح را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط واگذار نماید از متقاضیان دعوت به عمل می‌آید در مزایده شرکت نمایند.**

محل اجراء	نام طرح	مدت (سال)	حقوق دولتی سالانه (ریال)	مبلغ تضمین (ریال)
کلاله	احاله مدیریت بهره وری پارک جنگلی آق سو به مساحت ۴۸ هکتار	۱۵	۳۷۶,۹۴۴,۰۰۰	۱۸,۸۵۰,۰۰۰

**مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد از تاریخ درج آگهی تا ساعت ۱۷ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۱۷، آخرین مهلت تکمیل و ارسال پیشنهادات تا ساعت ۱۷ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۲۷ و تحویل اصل ضمانت‌نامه یا فیش واریزی به‌صورت فیزیکی به دبیرخانه اداره کل تا پایان وقت اداری همان روز می‌باشد.**

**کلیه مراحل برگزاری مزایده از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد و بازگشایی پیشنهادات از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به نشانی [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) انجام خواهد شد.**

**تضمین شرکت در مزایده: براساس آیین‌نامه تضمین شماره ۱۳۳۴۰۲/ت/۰۵۰۶۵۹ مورخ ۱۳۹۴/۹/۲۲ و اصلاحات بعدی**

**سایر شرایط در اسناد مزایده درج شده است و شرکت‌کنندگان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به امور قراردادهای اداره جنگل‌کاری و پارک‌ها مراجعه و با تماس حاصل نمایند. (شماره تماس: ۳۲۲۳۵۷۹۲ - ۰۱۷)**

شناسه آگهی: ۱۷۲۹۲۱۸

خبرسازان



**ماجرای واگذاری ۳۰ هزار متر زمین**

عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران از ورود شورای شهر به ماجرای واگذاری زمین ۳۰ هزار متری از سوی شهرداری تهران خبر داد. به گزارش خبرنگاران، «علی اصغر قائمی» عضو شورای شهر تهران در واکنش به خبر منتشرشده از سوی سیدجعفر تشکری هاشمی، یکی دیگر از اعضای شورای شهر مبنی بر اینکه «شهرداری تهران با شرکت هوپایمایی ماهان بر سر یک زمین ۳۰ هزار متری به توافق رسیده اما شورای شهر از آن بی‌اطلاع است»، گفت: «این موضوع در صحن شورا یکبار به‌صورت کلی از سوی اعضا مطرح و قرار شد اعضای شورای شهر در کمیسیون‌های شهرسازی و معماری، بودجه و همچنین کمیسیون عمران این موضوع را بررسی کنند و تحقیقات اولیه در این خصوص را انجام دهند.» او ادامه داد: «براساس مصوبات شورا، واگذاری املاک شهرداری باید در صحن شورا مطرح و اجازه از شورا گرفته شود و شهرداری نمی‌تواند بدون طرح موضوع در شورا واگذاری انجام دهد. البته این کار هم حساب و کتاب مربوط به خود را دارد.»



**رهای بخشی از حقایق هیرمند**

وزیر نیرو از راه‌سازی بخشی از حقایق رود هیرمند در سیستان و بلوچستان توسط طالبان خبر داد. علی‌اکبر محرابیان ادامه داد: «اجرای طرح‌های کلان آبرسانی در ۳ مرحله از جمله تأمین آب شهرهای سیستان و زاهدان، انتقال آب از مرزهای شرقی به زاهدان (تهلاب)، انتقال آب از دریای عمان و جهاد آبرسانی به ۱۷۵ روستای سیستان و بلوچستان در دستور کار قرار گرفت. باتوجه به کاهش منابع آبی در منطقه سیستان و شهر زاهدان و ضرورت تأمین آب شرب با تکیه بر منابع سرزمینی، این طرح با تأمین آب از منطقه دشتک از سال ۱۴۰۱ آغاز شد و نیاز آبی ساکنان را تأمین خواهد کرد.»



**پیشنهاد جدید پلیس**

رئیس مرکز عملیات پلیس امنیت عمومی فرماندهی انتظامی پایتخت از پیشنهاد پلیس به قوه قضائیه برای کنترل اراذل و اوباش با پابند الکترونیک خبر داد. سعید راستی درباره استفاده پابندهای الکترونیکی برای کنترل اراذل و اوباش گفت: «در حال حاضر قوه قضائیه دستور استفاده از پابند الکترونیک را صادر کرده و از این پابندها برای برخی از سارقان سابقه‌دار و... استفاده می‌شود.» او با اشاره به استفاده از پابندهای الکترونیک برای سایر مجرمان سابقه‌دار هم گفت: «پلیس به قوه قضائیه پیشنهاد داده شده است که برای کنترل اراذل و اوباش سابقه‌دار، همینطور از دسته‌ها از اشراری که از زندان آزاد می‌شوند نیز از این پابندها استفاده شود.» رئیس مرکز عملیات پلیس امنیت عمومی فرماندهی انتظامی تهران بزرگ ادامه داد: «با استفاده از این پابندها پلیس می‌تواند کنترل بیشتری بر عملکرد این افراد داشته باشد و با اشراف اطلاعاتی بیشتر، از اقدامات مجرمانه آنها جلوگیری کند. البته در حال حاضر نیز پلیس اراذل و اوباش با اقدامات مجرمانه آنان را رصد می‌کند. به‌ر حال استفاده از این پابندها نیز می‌تواند مؤثر باشد.» پابند الکترونیک، نوعی ردیاب (GPS) است که به پای محکومان واجد شرایط بسته می‌شود و این امکان را فر به محکوم می‌دهد تا بتواند تمام دوران محکومیت را خارج از زندان و در محدوده مراقبتی مشخص شده بگذراند. از این پابند در جرائم درجه پنجم تا هشتم یا باقی‌مانده دوران محکومیت در جرائم درجه دو تا چهار استفاده می‌شود.