بررسی‌های این گزارش نشان می‌دهد که در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۴، سازمان برنامه و بودجه هیچ تخصیص اعتباری برای اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌ها نداشته و همین مسئله عملاً به توقف اجرای بخش قابل‌توجهی از برنامه منجر شده است. پیامد مستقیم این وضعیت، افزایش ۳/۳ درصدی فوتی‌های ناشی از تصادفات رانندگی در پنج‌ماه نخست سال ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال قبل بوده است؛ افزایشی که در معابر شهری شدت بیشتری داشته و رشد ۷/۷ درصدی تلفات را در این بخش نشان می‌دهد. مطابق ابلاغ رئیس‌جمهور، کمیسیون ایمنی راه‌ها مسئول نظارت بر حسن اجرای برنامه عملیاتی بوده و موظف است در پایان هر فصل، گزارش پیشرفت اجرای آن را به شورای‌عالی حمل‌ونقل و ایمنی ارائه دهد. بااین‌حال بنابر اظهارات نمایندگان سازمان برنامه و بودجه در جلسات نظارتی مجلس، در مهرماه ۱۴۰۴ مبلغ سه‌هزار میلیارد تومان اعتبار به سازمان راهداری اختصاص یافته است؛ درحالی‌که هیچ گزارشی دراین‌باره به کمیسیون ایمنی راه‌ها ارائه نشده و مشخص نیست این منابع صرف اجرای کدام‌یک از اقدامات مصوب برنامه عملیاتی شده است. این ابهام، ضعف شفافیت و خلأ نظارتی در اجرای برنامه را پررنگ‌تر می‌کند.

ازسوی‌دیگر، برنامه عملیاتی ابلاغ‌شده همچنان از نظر دو شاخص کلیدی، یعنی شاخص‌های عملکردی (برای سنجش میزان اجرای هر اقدام) و شاخص‌های اثرگذاری (برای سنجش تأثیر اقدامات بر کاهش تلفات تصادفات) ناقص است. این در حالی است که طبق متن برنامه، کمیسیون ایمنی راه‌ها موظف بوده ظرف سه‌ماه از زمان ابلاغ، نسبت به «کمّی سازی تحقق برنامه» اقدام کند. فقدان آمارهای وضع موجود و نبود اهداف کمی مشخص، امکان ارزیابی میزان موفقیت برنامه را دشوار و غیرشفاف کرده و عملاً سنجش پاسخگویی دستگاه‌های مسئول را با چالش مواجه کرده است.

مجموع شواهد و داده‌های ارائه‌شده در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که مسئله تصادفات رانندگی در ایران بیش‌ازآنکه با خلأ قانون‌گذاری مواجه باشد، از ضعف در اجرا، نبود اولویت‌بندی، کمبود تخصیص منابع و فقدان نظام شفاف ارزیابی رنج می‌برد. در شرایطی که قوانین بالادستی کاهش سالیانه تلفات را الزام‌آور کرده و منابع مشخصی همچون جرائم رانندگی برای تأمین مالی برنامه‌ها وجود دارد، تخصیص پیدا نکردن به‌موقع اعتبارات و ابهام در نحوه هزینه‌کرد آن‌ها، عملاً اهداف برنامه را بی‌اثر کرده است. تداوم این وضعیت به گفته بسیاری از کارشناسان این حوزه، نه‌تنها به‌معنای عقب‌ماندن از هدف کاهش تلفات، بلکه به‌معنای تحمیل هزینه‌های انسانی و اقتصادی سنگین‌تر به کشور خواهد بود؛ هزینه‌هایی که تجربه جهانی نشان می‌دهد با حکمرانی منسجم، تامین مالی پایدار و نظارت موثر، قابل پیشگیری است.

خودرومحوری؛ متهم پنهان تصادفات

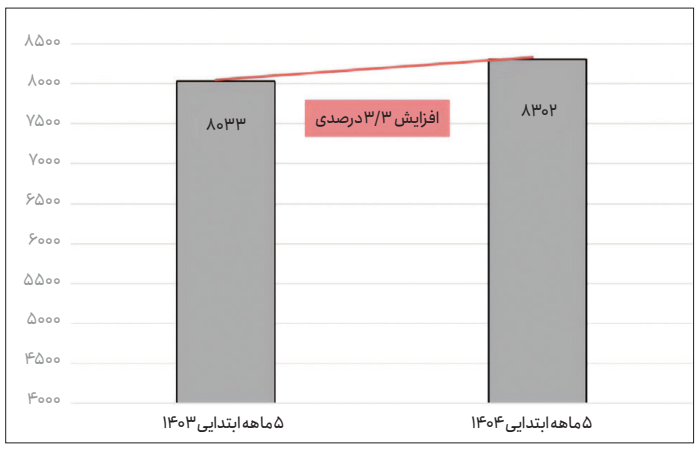
در شرایطی که آمار تلفات جاده‌ای در ایران طی سال‌های اخیر روندی افزایشی داشته و سیاست‌های کاهش تصادفات به نتیجه ملموسی نرسیده‌اند، بخشی از کارشناسان ریشه این بحران را نه‌فقط در رفتار رانندگان، بلکه در ساختارهای کلان حمل‌ونقل و تصمیمات توسعه‌ای کشور می‌دانند. ضعف حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه در مسیرهای برون‌شهری و حومه‌ای و غلبه نگاه خودرومحور در سیاست‌گذاری شهری، ازجمله محورهایی است که به‌گفته فعالان این حوزه، نقش مستقیمی در افزایش تصادفات و کاهش ایمنی جاده‌ای ایفا می‌کند. «مرضیه باریکانی»، مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل پاک و پایدار دراین‌باره معتقد است، از اصلی‌ترین عواملی که باعث می‌شود سطح تصادفات جاده‌ای در ایران افزایش پیدا کند، ضعف حمل‌ونقل عمومی در فواصل برون‌شهری و خودرومحوربودن شهرهاست. او به «هم‌میهن» می‌گوید، ما در حالی با افزایش تلفات جاده‌ای مواجهیم که حمل‌ونقل عمومی نمی‌تواند خدمات‌دهی خوبی داشته باشد و وقتی همه از خودروهای شخصی استفاده می‌کنند، عموماً با کاهش ایمنی و افزایش تصادفات جاده‌ای روبه‌رو می‌شویم. باریکانی درباره سیاست‌های توسعه‌ای کشور می‌گوید: «وقتی سیاست‌های توسعه‌ای ما دقیقاً در راستای خودرومحوری است، خیابان‌کشی‌ها و طراحی معابر به‌درستی صورت نمی‌گیرد و مدام با جابه‌جایی پایانه‌های شهری و بین‌شهری روبه‌رو هستیم؛ طبیعی است که با افزایش آمار تصادفات هم مواجه شویم.» او برای توضیح این موضوع از یک نمونه مشخص می‌گوید: «مثلاً وقتی پایانه شرق از سه‌راه تهرانپارس به پایانه شرق جدید منتقل شد، ما بخش زیادی از مسافرانی را که از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کردند از دست دادیم و این جابه‌جایی باعث شد، مسافران یا با تاکسی‌ها یا با خودروهای شخصی خودشان در فواصل برون‌شهری تردد کنند. همین افزایش استفاده از خودرو، به‌طور مستقیم منجر به کاهش ایمنی و افزایش تصادفات می‌شود.» مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل پاک و پایدار درباره روند آماری سال‌های اخیر می‌گوید: «از سال ۱۳۹۶ به‌بعد، ما هر سال تقریباً با افزایش دو هزار تا سه هزار نفر در تلفات جاده‌ای مواجه بوده‌ایم و هم‌زمان به همین میزان کاهش در استفاده از حمل‌ونقل عمومی را تجربه کرده‌ایم.» به گفته او، این هم‌زمانی نشان می‌دهد که میان کاهش سهم حمل‌ونقل عمومی و افزایش تلفات جاده‌ای، رابطه‌ای مستقیم وجود دارد. باریکانی تاکید می‌کند که مسئولان از جمله دولت، باید تمام تلاش خود را برای توسعه حمل‌ونقل عمومی در محورهای درون‌شهری، برون‌شهری و حومه‌ای و کاهش خودرومحوری به کار بگیرند. او درعین‌حال از کم‌کاری دولت در این حوزه انتقاد می‌کند و می‌گوید: «متاسفانه خود دولت هم دراین‌زمینه کم‌کاری دارد. مثلاً در هفته حمل‌ونقل، رئیس‌جمهور بدون اینکه نگاه تخصصی به این موضوع داشته باشند، اعلام می‌کنند که باید شریان‌ها را افزایش دهیم. وقتی نگاه، نگاه عمیق و کارشناسی نباشد، نتیجه‌اش چیزی جز تداوم و حتی افزایش آمار تلفات جاده‌ای نخواهد بود.»

ابعاد جهانی بحران تلفات جاده‌ای

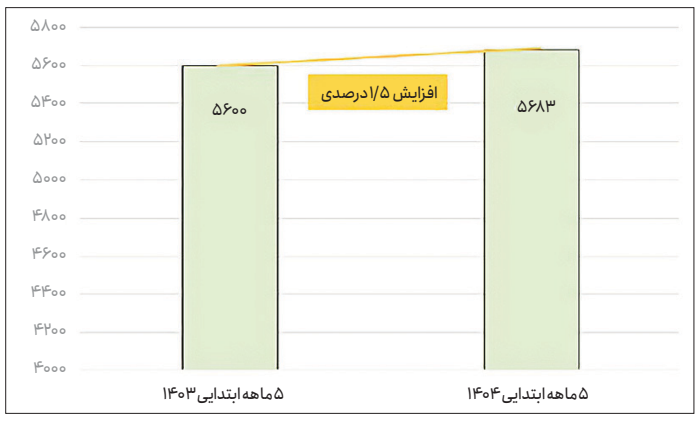
مطابق گزارش‌های رسمی سازمان جهانی بهداشت (WHO) که مردادماه امسال منتشر شده، هرسال حدود ۱/۱۹ میلیون نفر در اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و تصادفات جاده‌ای همچنان یکی از علل اصلی مرگ‌ومیر در میان کودکان و جوانان ۵ تا ۲۹ سال است؛ یعنی گروهی که بیشترین نقش را در نیروی کار و پویایی اقتصادی جوامع ایفا می‌کنند. هزینه اقتصادی این تلفات برای کشورهای مختلف حدود سه تا پنج درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) برآورد شده است، رقمی که فشار اقتصادی سنگینی بر بودجه‌های ملی وارد می‌کند. با وجود افزایش چشمگیر تعداد وسایل‌نقلیه در جهان، روند کاهش تلفات جهانی هم به‌تدریج در حال شکل‌گیری است. نتایج گزارش جهانی ایمنی جاده‌ها نشان می‌دهد که بیش از نیمی از کشورهای عضو سازمان ملل، بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ کاهش تلفات داشته‌اند و در ۱۰ کشور مانند دانمارک، ژاپن، نروژ و امارات، کاهش بیش از ۵۰ درصدی مرگ‌ومیر جاده‌ای ثبت شده است؛ سازمان جهانی بهداشت اعلام کرده، این امر نشان می‌دهد که کاهش قابل‌توجه و حتی نصف‌کردن تلفات در یک‌دهه می‌تواند عملیاتی شود.

یکی از مهم‌ترین طرح‌های جهانی دراین‌زمینه، «دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها ۲۰۳۰-۲۰۲۱» است که با تاکید بر کاهش حداقل ۵۰ درصدی تلفات تا سال ۲۰۳۰ در چارچوب اهداف توسعه پایدار سازمان ملل و سیاست‌های سازمان جهانی بهداشت تدوین شده است. این طرح، کشورها را به تقویت حکمرانی ایمنی حمل‌ونقل، بهبود داده‌های تصادفات، ارتقای قوانین و استانداردهای خودرو، بهینه‌سازی زیرساخت‌های جاده‌ای و ترویج رفتار ایمن رانندگی فراخوانده است. در کنار اهداف کلان، اقدامات عملیاتی در سطح ملی و شهری هم در حال اجراست. آنطور که مجله «ویک» گزارش داده، برای مثال هلسینکی فنلاند، در یکی از نمونه‌های برجسته موفقیت جهانی از استراتژی Vision Zero استفاده کرده است، به‌طوری که در سال اخیر هیچ فوتی ناشی از تصادف جاده‌ای در این شهر گزارش نشده است؛ این موفقیت با کاهش سرعت‌ها، توسعه پیاده‌راه‌ها و مسیرهای دوچرخه، تقویت نظارت و رسیدگی سریع پس از هر حادثه حاصل شده است. روزنامه تایمز هندوستان هم در گزارشی که دیروز منتشرشده نوشته که در بخشی از هند (نواحی مختلف مهاب‌هاراتا)، با افزایش سختگیری در اجرای قوانین، سختگیری بر سرعت غیرمجاز و کمپین‌های آگاهی‌رسانی منجر به کاهش قابل‌توجه تلفات در بزرگراه‌ها و جاده‌های شهری شده است. «ای‌پی‌نیوز» هم یک‌ماه پیش در گزارشی نوشت، در ایالات‌متحده و چند کشور دیگر، بعضی طرح‌های فناوری‌محور مانند استفاده از هوش مصنوعی برای شناسایی خطرات جاده‌ای و تحلیل رفتار رانندگی، در حال پیاده‌سازی‌اند تا از وقوع حوادث پیشگیری شود و منابع تعمیر و نگهداری جاده به‌طور بهینه تخصیص پیدا کند. در اروپا هم داده‌های اولیه نشان می‌دهد که تلفات جاده‌ای در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴ حدود سه درصد کاهش یافته است، گرچه پیشرفت هنوز کند و ناهمگن است؛ اداره‌کل تحرک و حمل‌ونقل کمیسیون اروپا در گزارشی که بهار امسال منتشرشده نوشته، بعضی کشورها مانند بلغارستان و دانمارک در مسیر رسیدن به اهداف کاهش ۵۰ درصدی تا ۲۰۳۰ قرار دارند، درحالی‌که در برخی دیگر کاهش شدیدتری دیده نشده است.

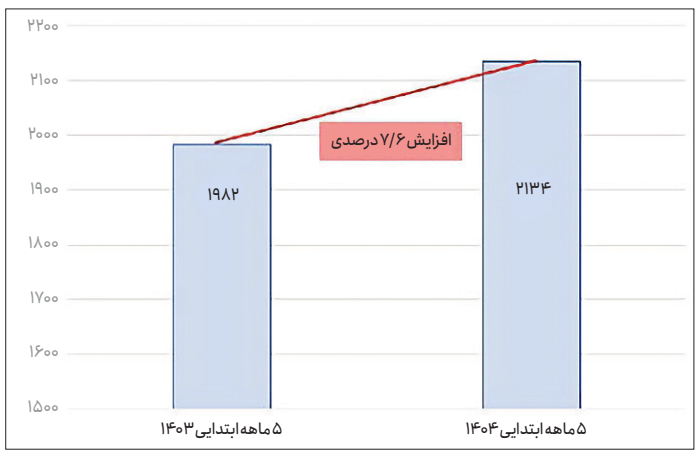
علاوه بر سیاست‌گذاری و اقدامات اجرایی، پژوهش‌های علمی و فناوری هم نقش مهمی در توسعه راهکارهای نوین ایمنی جاده‌ای ایفا می‌کنند. مقالات اخیر در حوزه داده‌کاوی و یادگیری ماشینی برای پیش‌بینی شدت تصادفات و شناسایی عوامل موثر مانند نوع خودرو، موقعیت مکانی و زمان وقوع تصادف منتشر شده‌اند که می‌توانند در طراحی سیاست‌های هدفمندتر به کار روند. بااین‌حال طبق گزارش‌های سازمان جهانی بهداشت، پیشرفت‌ها هنوز ناچیز است و در بسیاری از مناطق جهان، به‌ویژه در کشورهای با درآمد پایین و متوسط، نرخ مرگ‌ومیر جاده‌ای بسیار بالاتر از میانگین جهانی باقی مانده است. تمرکز بیشتر بر اجرای قوانین، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ایمن، بهبود فرهنگ رانندگی و استفاده از داده‌های پیشرفته برای پیشگیری از خطرات، از مهم‌ترین محورهایی‌اند که در اجلاس‌های جهانی و سیاست‌های ملی مدنظر قرار می‌گیرند.



آمار کل تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در ۵ ماهه ابتدایی سال



تلفات جاده‌ای - خارج از حریم شهرها



تلفات شهری - در محدوده حریم شهرها

شرکت انتقال گاز ایران
منطقه ۷ عملیات انتقال گاز

آگهی تجدید فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

تقاضای شماره : ۰۴۰۵۵ ۸۸ ۵۵۱

خرید باتری صنعتی ۲ و ۱۲ ولت سیلد اسید خشک

نوبت دوم

مجوز: جلسه شماره ۵۶۲ کمیسیون مناقصات

منطقه هفت عملیات انتقال گاز در نظر دارد مناقصه تامین اقلام تقاضا را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه (دریافت استعلام ارزیابی کیفی ارائه اسناد ارزیابی کیفی، دریافت مابقی اسناد مناقصه، ارائه پیشنهاد قیمت، بازگشایی پاکت‌ها) به صورت الکترونیکی و از طریق درگاه سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) انجام خواهد گرفت.

۱-نام و نشانی مناقصه گزار: ستاد منطقه هفت عملیات انتقال گاز- واقع در همدان بلوار سی متری سعیدیه ساختمان شهید تندگویان

۲-موضوع مناقصه: خرید باتری صنعتی ۲ و ۱۲ ولت سیلد اسید خشک

۳-محل تحویل کالا/DDP (تحویل در سایت فروشنده)

۴-مهلت زمانی دریافت کاربرگهای استعلام ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه: از ساعت ۱۶ روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۰۳ تا ساعت ۱۶ تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۱۳، صرفاً از طریق سامانه ستاد خواهد بود.

۵-مهلت زمانی ارایه و بارگذاری کاربرگهای استعلام ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه: تا ساعت ۱۶ تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۷ صرفاً از طریق سامانه ستاد توسط مناقصه گران بارگذاری گردد.

۶-شماره فراخوان مناقصه ثبت شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد): ۲۰۰۴۰۹۱۵۰۹۰۰۰۰۲۶

۷-نحوه دریافت اسناد کاربرگ های استعلام ارزیابی کیفی: از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir

۸-نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار: مطابق مصوبه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران و اصلاحیه بعدی آن خواهد بود.

۱-۸-مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار: ۲/۳۱۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال و متناسب با انواع تضمین های اعلام شده در آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۵۶۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲.

۹-اطلاعات تماس مناقصه گزار: مناقصه گران در صورت داشتن هرگونه ابهام در خصوص اسناد مناقصه برای دریافت اطلاعات بیشتر می باید درخواست خود را به صورت مکتوب به شماره ۰۴۹۴ ۰۸۱۳۸۲۰ نمابر نمایند و یا با تلفن ۳۸۴۱۲۰۷۷ تماس حاصل نمایند.

تبصره: اسناد ارزیابی کیفی، اسناد مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به صورت فشرده در بستر سامانه تدارکات الکترونیکی بارگذاری گردیده که مناقصه گر مجاز به دریافت آن خواهند بود. لذا مسئولیت اطلاع از روند بارگذاری مناقصه و کنترل های لازم بر عهده مناقصه گران می باشد.

۱۰-گشایش پیشنهادها: تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۸ به نشانی: همدان- بلوار سعیدیه جنوبی- جنب اداره ثبت و اسناد- ساختمان شهید تندگویان - دفتر مرکزی منطقه ۷ عملیات انتقال گاز، بازگشایی خواهند شد.

تذکر: درصورت تغییر تاریخ بازگشایی فعلی (براساس عوامل غیرقابل پیش بینی) زمان بازگشایی جدید از طریق اصلاحیه کتبی و سامانه ستاد به اطلاع مناقصه گران خواهد رسید.

۱۱-سایر شرایط متقاضیان شرکت در مناقصه:

۱-۱۱- توانایی تهیه وتسلیم ضمانتنامه حسن انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد کل مبلغ پیشنهادی (در صورت برنده شدن)، متناسب با انواع تضمین‌های اعلام شده در آیین نامه تضمین معاملات دولتی بشماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۵۶۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲

۲-۱۱- مبلغ برآورد کارفرما: ۴۶/۳۶۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.

۳-۱۱- قیمت ها متناسب و با لحاظ کیفیت ارائه گردد.

۴-۱۱- داشتن ظرفیت خالی ارجاع کار

۱۲-پاکات پیشنهاد نرخ مناقصه‌گرانی بازگشایی خواهد شد که براساس آئین نامه اجرائی بند ج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات تائید صلاحیت شده باشند.

تاریخ چاپ آگهی نوبت اول: ۱۴۰۴/۱۰/۰۱ تاریخ چاپ آگهی نوبت دوم: ۱۴۰۴/۱۰/۰۳ شناسه آگهی: ۲۰۷۵۳۶۵

روابط عمومی منطقه ۷ عملیات انتقال گاز

خبرسازان

اعلام خسارت سیل در ۴ استان

رئیس سازمان مدیریت‌بحران کشور از خسارت هشت‌هزار میلیارد تومانی بارندگی‌های شدید اخیر در چهار استان خبر داد. به گزارش ایلنا، حسین ساجدی‌نیا درباره آخرین برآوردها از خسارت بارش‌های هفته گذشته در چهار استان جنوبی کشور گفت: «برآوردهای اولیه نشان می‌دهد که مجموع خسارات وارده در این چهار استان، حدود هشت همت است، اما تأکید داریم که ارزیابی‌ها باید کاملاً میدانی و دقیق باشد. مقرر شده است که حداکثر تا شنبه آینده، جمع‌بندی نهایی به‌منظور تصمیم‌گیری و پاسخگویی بهتر دستگاه‌های خدمات‌رسان و امدادی انجام شود.» به گفته او، در پی نزولات جوی و بارش‌های قابل‌توجه هفته گذشته که منجر به اعلام وضعیت قرمز در چهار استان کشور شد، بنا بر مصوبه ستاد ملی مدیریت‌بحران، بلافاصله پس از پایان بارندگی‌ها، تیم‌های ارزیاب برای بررسی دقیق خسارات به مناطق اعزام شدند.

آلودگی هوای کمتر در زمستان

رئیس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت‌بحران مخاطرات وضع هوا، از پیش‌بینی روزهای آلوده کمتر در فصل زمستان خبر داد. به گزارش ایسنا، صادق ضیائیان درباره وضعیت آلودگی هوا در پاییز و زمستان امسال توضیح داد و گفت: «پاییز امسال به‌غیر از روزهای پایانی، عمدتاً با خشکسالی قابل‌توجهی همراه بود. بر همین اساس عبور سامانه‌های بارشی مؤثر از کشور، محدود و این موضوع باعث افزایش تعداد روزهایی شد که هوا پایدار و ساکن بود. بااین‌حال برای فصل زمستان انتظار می‌رود که بارش‌ها در محدوده نرمال و در برخی مناطق حتی بیش از نرمال باشد. برهمین‌اساس، پیش‌بینی می‌شود تعداد روزهای آلوده زمستان امسال نسبت به زمستان گذشته کمتر باشد.» به‌گفته او، چالش آلودگی ناشی از سوخت‌های فسیلی به‌طور معمول تا حدود نیمه بهمن‌ماه ادامه دارد و پس از آن، با تغییر الگوهای جوی از شدت آلودگی ناشی از سوخت‌های فسیلی کاسته می‌شود.

ادامه سرمقاله

در واقع، برنامه‌ریزی در ایران فقط یک اسم است که از رسم برنامه‌ریزی خالی است. برنامه درست باید واجد این ویژگی‌ها باشد:

۱ هدف‌گذاری مشخص و واقع‌بینانه: این ویژگی در بخش‌های محدودی از برنامه‌ریزی‌های ایران وجود دارد و نه همه آنها.

۲ تحلیل وضعیت فعلی: قبل از برنامه‌ریزی باید دانست کجا هستیم و نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها چیست؟ قطعاً در اغلب موارد فاقد این ویژگی هستیم.

۳ تعیین اولویت‌ها: معمولاً فاقد اولویت‌بندی هستیم. جالب اینکه در برنامه‌ریزی برای کاهش تلفات تصادفات ۱۰۰ اقدام تعیین کرده‌اند؛ ولی اولویت‌بندی وجود ندارد.

۴ زمان‌بندی: معمولاً هست ولی اغلب غیردقیق است.

۵ منابع کافی: روی کاغذ هست و در عمل محقق و پرداخت نمی‌شود.

۶ واقع‌بینی و انعطاف‌پذیری: معمولاً از انعطاف‌پذیری استقبال نمی‌کنند تا قاطعیت و اراده مستحکم خود را نشان دهند!

۷ نظارت و کنترل، ارزیابی و بازخورد: کم‌ترین ویژگی برنامه‌ریزی ایرانی دومورد اخیر، یعنی برنامه‌ریزی در ایران است یعنی خبری از نظارت مؤثر و ارزیابی و بازخورد نیست.

۸ پایبندی و تعهد: به گمان سخن گفتن از انضباط شخصی و تعهد در برنامه‌ریزی این امری اضافی است.