



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



مجموعه مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

از بدو تأسیس تا سال ۱۳۹۴

(از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۹۴)

مصوبات اول تا یکصد و بیست

تدوین:

دفتر حمل و نقل و دبیر خانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

عنوان و نام پدیدآور	مجموعه مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از بدو تاسیس تا سال ۱۳۹۴ (از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۹۴) مصوبات اول تا یکصد و بیست و /
مشخصات نشر	تهران: نوین کوشان، ۱۳۹۴.
مشخصات ظاهری	۳۲۴ ص: جدول
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۷۵۹۵-۱۲-۱ :
وضعیت فهرست نویسی	فیبا
موضوع	ترافیک شهری -- ایران
موضوع	ترافیک -- ایران
موضوع	مهندسی ترافیک
شناسه افزوده	دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.
رده بندی کنگره	۳۷۳/۱۹م ۱۳۹۴ HE
رده بندی دیویی	۳۶۳/۱۲۵ :
شماره کتابشناسی ملی	۳۹۶۶۲۱۸ :



جمهوری اسلامی ایران
وزارت کشور

نشانی: تهران، میدان جهاد، وزارت کشور

Email: traffic.moi.ir



مجموعه مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

از بدو تاسیس تا سال ۱۳۹۴

(از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۹۴)

مصوبات اول تا یکصد و بیست

تدوین: دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

ناظر: دکتر سیدمهدی یدی همدانی

ویراستار: عمار جمشیدی

صفحه آرا: علی اکبر حکم آبادی

نوبت چاپ: نخست، پاییز ۱۳۹۴

ناشر: نوین کوشان

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۵۹۵-۱۲-۱

کلیه حقوق چاپ و نشر این کتاب برای دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی

هماهنگی ترافیک شهرهای کشور محفوظ است.

فهرست مطالب

۱	پیشگفتار.....
۲	مقدمه.....
۵	قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸.....
۷	قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۲.....
۸	آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.....
۱۱	آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور ۱۳۹۳.....
۱۳	آیین نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.....
۱۳	صور تجلّسه‌ی اولین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... (معارفه‌ی اعضا)
۱۶	صور تجلّسه‌ی دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... (گزارش فعالیت‌های معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران)
۱۷	صور تجلّسه‌ی سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... (مسائل و مشکلات ترافیک شهرهای کشور)
۱۷	صور تجلّسه‌ی چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... (معرفی رئیس دبیرخانه‌ی شورای عالی و پیشنهاد تشکیل کمیته‌ی فنی)
۱۸	صور تجلّسه‌ی پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... (مواد آیین‌نامه‌ی داخلی شورای عالی)



- ۱۸..... صور تجلسه‌ی ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(گزارش مطالعات انجام شده‌ی حمل و نقل و ترافیک شهرها)
- ۱۹..... صور تجلسه‌ی هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(پیش‌نویس آیین‌نامه‌ی اجرایی تبصره‌ی ذیل ماده‌ی ۶ قانون نحوه‌ی جلوگیری از آلودگی هوا)
- ۲۰..... صور تجلسه‌ی هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(نقش پست و مخابرات در کاهش سفرها)
- ۱۲..... صور تجلسه‌ی نهمین، دهمین و یازدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی
(بررسی دستورالعمل نحوه‌ی اجرای ماده‌ی ۱ آیین‌نامه‌ی موضوع ماده‌ی ۵ قانون تأسیس شورای عالی)
- ۲۱..... صور تجلسه‌ی دوازدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل نحوه‌ی اجرای ماده‌ی (۱) آیین‌نامه‌ی موضوع ماده‌ی (۵) قانون تأسیس شورای عالی)
- ۲۵..... صور تجلسه‌ی سیزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(بررسی جایگاه و وظیفه‌ی قانونی شهرداری‌ها در امر حمل و نقل)
- ۲۶..... صور تجلسه‌ی چهاردهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(دستورالعمل و شرح خدمات مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری)
- ۲۶..... صور تجلسه‌ی پانزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(دستورالعمل و شرح خدمات مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری)
- ۲۷..... صور تجلسه‌ی شانزدهمین و هفدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک
(دستورالعمل و شرح خدمات مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری)
- ۳۹..... صور تجلسه‌ی هجدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب اقدامات اجرایی در روز هوای پاک)
- ۴۰..... صور تجلسه‌ی نوزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(دستورالعمل کمیته‌ی تخصصی ایمنی ترافیک شهرهای کشور)
- ۴۲..... صور تجلسه‌ی بیستمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(بررسی بحرانی بودن آلودگی هوای شهر تهران)
- ۴۳..... صور تجلسه‌ی بیست‌ویکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تأیید بر کنترل و نظارت دقیق‌تر در محدوده‌ی ممنوعه، رفع مشکل شرکت مسافربری سیر و سفر و مطالعه برای کاهش تقاضای سفر)



- ۴۴..... صور تجلسه‌ی بیست و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا)
- ۵۵..... صور تجلسه‌ی بیست و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(در خصوص اجرای طرح‌های ساماندهی چهارده شهر بزرگ کشور؛ بررسی افزایش میزان جریمه‌ی رانندگان متخلف ورود به محدوده‌ی ممنوعه‌ی ترافیک؛ عدم استفاده از تلفن همراه به هنگام رانندگی)
- ۵۶..... صور تجلسه‌ی بیست و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل نحوه‌ی جانمایی و نصب پارکومتر)
- ۵۹..... صور تجلسه‌ی بیست و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تأیید مطالعات جامع حمل و نقل شهر مشهد و تصویب دستورالعمل کمیته‌ی فرعی کاهش تقاضای سفر
تصویب دستورالعمل کمیته‌ی فرعی کاهش تقاضای سفر)
- ۶۴..... صور تجلسه‌ی بیست و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تأیید لایحه‌ی قانونی تمرکز امور مربوط به حمل و نقل بار در شهرها و بررسی نحوه‌ی آمارگیری تصادفات
تصمیم‌گیری در خصوص نامه‌ی ۱۱۰ نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی به ریاست جمهوری در خصوص اجرای طرح زوج و فرد)
- ۶۴..... صور تجلسه‌ی بیست و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(بررسی قطار شهری در اصفهان)
- ۶۵..... صور تجلسه‌ی بیست و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مشهد)
- ۶۵..... صور تجلسه‌ی بیست و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب تشکیل ستاد گازسوز کردن خودروهای همگانی شهرهای بزرگ، تصویب محدوده‌ی کامیون ممنوع در شهر تهران و ضرورت انجام معاینه‌ی فنی)
- ۶۹..... صور تجلسه‌ی سی‌امین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل آموزش و سنجش مهارت و صدور گواهینامه‌ی راهبران قطارهای شهری و حومه و تأسیس کمیسیون سوانح؛ تصویب مجوز توقف‌های مشروط (کارت پارک)؛ تصویب طرح اجرایی زمان‌بندی برای معاینه‌ی فنی خودروهای تهران؛ تصویب امور مربوط به کنترل ترافیک کیش
ایمن‌سازی مسیر تهران - رودهن)
- ۷۳..... صور تجلسه‌ی سی و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شیراز)
- ۷۴..... صور تجلسه‌ی سی و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل مفاهیم مربوط به رنگ و شکل علائم عبور و مرور)



- ۸۸..... صور تجلسه‌ی سی‌وسومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب گسترش محدوده‌ی طرح ترافیک شهر تهران)
- ۹۸..... صور تجلسه‌ی سی‌وچهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تعیین ۲۹ دی به عنوان روز هوای پاک)
- ۸۹..... صور تجلسه‌ی سی‌وینجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب احداث مسیر قطار سبک شهری اصفهان به صورت زیر گذر)
- ۹۰..... صور تجلسه‌ی سی‌وششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل چگونگی تعیین تعداد تاکسی در شهرها و تصویب برگزاری همایش مدیریت کاهش تقاضای سفر)
- ۹۱..... صور تجلسه‌ی سی‌وهفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب قسمتی از مطالعات جامع شهرهای تبریز و مشهد)
- ۲۹..... صور تجلسه‌ی سی‌وهشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب گزینه‌ی ۲۴ مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شیراز برای احداث سیستم حمل و نقل همگانی قطار سبک شهری)
- ۹۳..... صور تجلسه‌ی سی‌ونهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب قسمت‌هایی از طرح قطار شهری تبریز)
- ۹۳..... صور تجلسه‌ی چهلمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب دستورالعمل پلیس مدرسه و تصویب طرح‌های توسعه‌ی خطوط شرکت راه آهن شهری تهران و حومه)
- ۹۵..... صور تجلسه‌ی چهل‌ویکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تشکیل کمیته‌ی آموزش کمیته‌ی تخصصی ایمنی ترافیک و داشتن کمر بند ایمنی برای شماره‌گذاری خودروها؛ الزام تهیه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران توسط شهرداری تهران)
- ۹۷..... صور تجلسه‌ی چهل‌ودومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب لتداد مسیر قطار شهری اصفهان و شیراز)
- ۹۸..... صور تجلسه‌ی چهل‌وسومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب اتصال مسیر حمل و نقل ریلی مهرشهر کرج به شهر جدید هشتگرد و بررسی مطالعات اهواز)
- ۹۹..... صور تجلسه‌ی چهل‌وچهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب پروژه‌ی احداث قطار شهری اهواز)
- صور تجلسه‌ی چهل‌وپنجمین، چهل و ششمین و چهل و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۰۱
(تصویب آئین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران)



صور تجلسه‌ی چهل و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۰۴
(تصویب خط ۱ پروژه‌ی قطار شهری کرج)

صور تجلسه‌ی چهل و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۰۵
(تصویب سیاست‌های بهبود حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور؛ طرح ایجاد انواع شرکت‌های حمل و نقل مسافر درون شهری با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی؛ اصلاح دستورالعمل آموزش و سنجش مهارت و صدور گواهینامه‌ی راهبران قطارهای شهری و حومه و تأسیس کمیسیون سوانح، موضوع بند ۱ مصوبه‌ی سی‌امین جلسه‌ی شورای عالی)

صور تجلسه‌ی پنجاهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۱۶
(تصویب ادامه‌ی عملیات اجرایی قطار شهری تبریز و تصویب شماره‌گذاری خودروهای کشاورزی؛ روز ۲۹ دی به عنوان روز هوای پاک
موافقت با افزایش سقف کارت‌های ورود به محدوده ممنوعه)

صور تجلسه‌ی پنجاه و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۱۸
(تصویب مطالعات بررسی و تدوین اصول و روش‌های آموزش ترافیک به شهروندان و تصویب مشخصات کلی سیستم‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه)

صور تجلسه‌ی پنجاه و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۲۲
(تصویب گزینه‌ی ۲ - ۳۲ پروژه‌ی قطار سبک شهری مشهد؛ تصویب مطالعات توجیه فنی - اقتصادی و زیست محیطی
راه آهن شهری تهران و حومه
الزام سازمان‌های حمل و نقل و پایانه‌های کشور برای تعیین رنگ تاکسی‌های برون شهری و فرودگاه‌ها)

صور تجلسه‌ی پنجاه و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۲۳
(تصویب آیین‌نامه‌ی بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران)

صور تجلسه‌ی پنجاه و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۲۴
(تصویب طرح تردد مینی‌بوس‌های گازسوز به مدت یک سال در محدوده‌ی طرح؛ تصویب راهکارهای افزایش ایمنی و کاهش تصادفات
راهکارهای مقابله با مشکلات جابه‌جایی نمایشگاه بین‌المللی تهران)

صور تجلسه‌ی پنجاه و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۲۶
(تصویب قسمتی از مسیرهای قطار شهری کرج و اهواز؛ تصویب تغییر ساعت کار بانک‌ها و اصناف، تصویب رنگ سواری‌های ویژه‌ی فرودگاه امام خمینی (ره)، موافقت برای اجرای طرح زوج و فرد برای یک هفته)

صور تجلسه‌ی پنجاه و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۲۹
(تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر شیراز و ادامه‌ی خط ۱ قطار شهری اصفهان)

صور تجلسه‌ی پنجاه و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۳۰
(تصویب مطالعات خطوط ۶ و ۷ پیشنهادی متروی تهران، ضرورت تکمیل مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر)



تهران توسط شهرداری تهران، دستورالعمل دریافت رضایت داوطلبانه‌ی متقاضیان اخذ و تمدید گواهینامه‌ی رانندگی در خصوص اهدای عضو بدن پس از فوت یا مرگ مغزی، تعیین روز ۲۶ آذر به عنوان روز حمل و نقل)

صور تجلسه‌ی پنجاه و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۳۴
(شماره‌گذاری تراکتورها و کمباین‌ها در کارخانه‌ها با همکاری وزارت جهاد کشاورزی، الزام سازمان مرکزی تعاون روستایی به ارائه‌ی خدمات پس از شماره‌گذاری و تهیه‌ی دستورالعمل اجرایی آن)

صور تجلسه‌ی پنجاه و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۳۵
(گزارش عملکرد، راهبردها، اهداف و سیاست‌های کلی وزارت کشور در دو دوره ریاست جمهوری ۷۶ تا ۸۴ در بخش حمل و نقل و ترافیک؛ تصویب محدوده ممنوعه ترافیک پیشنهادی شهرداری مشهد؛ تصویب مطالعات جامع شهرهای جدید بهارستان و پودانشهر و توسعه‌ی آن به زمین شهر به وسیله‌ی سامانه‌ی ریلی به شهر اصفهان؛ الزام تهیه و تکمیل مطالعات مبدأ - مقصد شهر تبریز)

صور تجلسه‌ی شصت و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۳۷
(تصویب آیین‌نامه‌ی بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران؛ تصویب دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا (موضوع ماده‌ی ۷ قانون نحوه‌ی جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۴/۲/۳؛ جلوگیری نیروی انتظامی ناجا از تردد کلیه‌ی سواری‌ها و موتور سیکلت‌ها با آلاینده‌ی قابل رویت و بدون برگ معاینه‌ی فنی)

صور تجلسه‌ی شصت و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۳۹
(گزارش کاملی از اقدامات انجام گرفته برای مقابله با وضعیت اضطرار آلودگی هوا و طرح زوج و فرد)

صور تجلسه‌ی شصت و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۴۱
(گزارشی از روند مطالعات قطار شهری کرج، و کرمانشاه و اتصال ریلی شهر گلپهر به مشهد)

صور تجلسه‌ی شصت و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۴۳
(طرح‌های مصوب شورای عالی در مورد طرح زوج و فرد و طرح تغییر ساعات کار اصناف و بانک‌ها و راهکارهای بهبود ترافیک در اسفندماه)

صور تجلسه‌ی شصت و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۴۴
(توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل و نقل همگانی و آمادگی دولت برای آن با از رده خارج کردن خودروهای فرسوده برای کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت، تهیه و خرید ناوگان، دوگانه سوز کردن خودروها، پرداخت سود تسهیلات بانکی برای خرید ون و تاکسی، تولید خودروی کم مصرف و تدوین ضوابط ایمنی برای بهبود عبور و مرور)

صور تجلسه‌ی شصت و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۴۶
(ضرورت تدوین و ارائه‌ی سیاست‌ها و برنامه‌های راهبردی براساس مطالعات جامع)

صور تجلسه‌ی شصت و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۴۸
(طرح محدوده ممنوعه ترافیک تبریز به وسعت ۳۲۰ هکتار و با هدف کاهش حجم ترافیک و)

صور تجلسه‌ی شصت و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور..... ۱۵۸
(استفاده بهینه از واحدهای موجود خدمات الکترونیک شهری و ایجاد واحدهای مناسب جدید در اماکن عمومی برای خدمت رسانی یکپارچه و هماهنگ کلیه ارگان‌ها)



- ۱۵۱ صور تجلسه‌ی شصت‌وهشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(شرایط خاص ترافیکی در ایام ماه رمضان تا عید فطر)
- ۱۵۲ صور تجلسه‌ی شصت‌ونهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تصویب توسعه حمل و نقل ریلی درون شهری، خط دوم قطار شهری مشهد در مسیر شمال شرقی - جنوب غربی
تصویب خط قطار برون شهری شهر مشهد مقدس به شهر بینالود به طول ۶۲ کیلومتر
تعیین تکلیف تعداد و نرخ مجوز تردد در محدوده ترافیک تهران)
- ۱۵۴ صور تجلسه‌ی هفتادمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(توسعه حمل و نقل عمومی درون شهری کرج)
- ۱۵۶ صور تجلسه‌ی هفتاد و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(کلیات مطالعات امکان سنجی قطار هوایی مشهد در قالب کریدور کمربندی مشهد)
- ۱۵۶ صور تجلسه‌ی هفتاد و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(گسترش مرز، ساعت و مدت طرح محدوده ممنوعه شهر مشهد)
- ۱۵۷ صور تجلسه‌ی هفتاد و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(توسعه حمل و نقل عمومی شهر قم)
- ۱۵۹ صور تجلسه‌ی هفتاد و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران)
- ۱۶۰ صور تجلسه‌ی هفتاد و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(بررسی و تصمیم‌گیری سریع در خصوص مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران)
- ۱۶۳ صور تجلسه‌ی هفتاد و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(عدم انطباق مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با برنامه مندرج در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت)
- ۱۶۴ صور تجلسه‌ی هفتاد و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(مروری بر روند جلسات قبل و مصوبات مربوطه و اصلاحات لازم در طرح)
- ۱۶۵ صور تجلسه‌ی هفتاد و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(تهیه طرح تجدیدنظر طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران توسط شهرداری تهران تا پایان سال ۹۰)
- ۱۶۹ صور تجلسه‌ی هشتادمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(مسیر قطار برقی اصفهان - نجف آباد از دیپوی درچه و)
- ۱۷۰ صور تجلسه‌ی هشتادویکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
(گسترش ساعت و مدت محدوده طرح ترافیک شهر مشهد)



- ۱۷۱ صور تجلسه‌ی هشتاد و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (پاسخ به نیاز جانبازان، معلولان و بیماران خاص و برای افزایش آرم برچسب و کارت شناور)
- ۱۷۲ صور تجلسه‌ی هشتاد و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (اصلاح تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه طرح ترافیک تهران در سال ۸۸)
- ۱۷۴ صور تجلسه‌ی هشتاد و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (تصویب کريدور خط ۳، ۴ و ۵ شهر شیراز)
- ۱۷۶ صور تجلسه‌ی هشتاد و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (کلیات مطالعات مدیریت زمانی شروع فعالیت‌های مشاغل نظامی، ادارات، دانش آموزان و صنوف)
- ۱۷۹ صور تجلسه‌ی هشتاد و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (توسعه حمل و نقل عمومی شبکه اتوبوسرانی تندروی شهر مشهد)
- ۱۸۰ صور تجلسه‌ی هشتاد و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه طرح ترافیک در سال ۸۹ و صدور مجوز روزانه، هفتگی و ماهانه)
- ۱۸۳ صور تجلسه‌ی هشتاد و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (آخرین متن پیشنهادی اصلاح دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوای تهران)
- ۱۸۴ صور تجلسه‌ی هشتاد و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (مطالعات ادامه خط ۲ قطار شهری کرج تا ملارد)
- ۱۸۵ صور تجلسه‌ی نودمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (تغییر ساعات کار جهت کاهش حجم ترافیک در ساعات شروع به کار مشاغل در تهران)
- ۱۸۶ صور تجلسه‌ی نود و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (بررسی اجرای دقیق مصوبه تغییر ساعات آغاز به کار مشاغل تهران و تمدید طرح)
- ۱۸۷ صور تجلسه‌ی نود و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی تهران، اسلامشهر، ورامین، قرچک و پاکدشت)
- ۱۸۸ صور تجلسه‌ی نود و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (تمدید طرح تغییر ساعات آغاز به کار مشاغل، و استفاده از روش‌های دور کاری و کار در منزل)
- ۱۸۹ صور تجلسه‌ی نود و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (ارائه طرح پیشنهادی توسعه محدوده زوج و فرد شهر تهران)
- ۱۸۹ صور تجلسه‌ی نود و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (تصویب پیشنهاد توسعه طرح زوج و فرد در شهر تهران؛ پیگیری برای ارتقای استانداردهای زیست محیطی خودروهای



تولیدی و نوع سوخت مصرفی خودروها و ارائه پیشنهاد برای طرح‌ها و پیشنهادات اجرایی از قبیل اجباری شدن معاینه فنی موتورسیکلت‌ها، طرح تعویض کانالیست‌ها و کنیسترهای معیوب در خودروها، سیاست‌های تشویقی و اعمال نظام تعرفه ترجیحی واردات برای خودروها و موتورهای برقی)

صور تجلسه‌ی نود و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۹۱
(تصویب کلیات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر ارومیه؛ اصلاح و تصویب تعرفه مجوزهای ورود به محدوده زوج و فرد شهر تهران در سال ۱۳۹۰ به شرح جدول پیوست)

صور تجلسه‌ی نود و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۹۳
(الزام ارائه جدول پیشنهادی اخذ جریمه تخلفات رانندگان و متصدیان شبکه‌ی قطار شهری و حومه، و پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛ افزایش ۲ هزار فقره برچسب مجوز ورود به محدوده‌ی طرح ترافیک؛ تصویب بخش‌هایی از دستورالعمل استفاده از چراغ گردان و آژیر موضوع ماده ۶۰ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی)

صور تجلسه‌ی نود و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۹۷
صور تجلسه‌ی نود و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۱۹۸
(تصویب کلیات آیین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛ تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر ارومیه)

صور تجلسه‌ی یکصدمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۲
(تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر اراک؛ تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر یزد؛ تصویب دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهینامه‌ی راهبری قطارهای برقی شهری و حومه، موضوع ماده‌ی ۴۲ آیین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی، اصلاح دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی‌نامه راهبری ماشین‌آلات نقلیه ریلی کمکی «آخرین اصلاح مصوبه یکصد و دوازده شورای عالی»)

صور تجلسه‌ی یکصد و یکمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۳
(اصلاح دستورالعمل استفاده از چراغ گردان و آژیر موضوع ماده ۶۰ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و اجرای تبلیغات بر روی بدنه تاکسی‌ها)

صور تجلسه‌ی یکصد و دومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۵
(بررسی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر همدان)

صور تجلسه‌ی یکصد و سومین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۵
(افزایش تعداد مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک شهر تهران؛ تصویب مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر زاهدان؛ تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر بندرعباس؛ تغییر مسیر مترو اصفهان)

صور تجلسه‌ی یکصد و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۸
(عدم توسعه طرح زوج یا فرد تردد خودروها در شهر تهران)



صور تجلسه‌ی یکصد و پنجمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۸
(درخواست از استانداری گیلان و شهرداری رشت و مشاور طرح نسبت به اصلاح و تکمیل سناریوهای پیشنهادی مناسب)

صور تجلسه‌ی یکصد و ششمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۰۹
(تغییر فن آوری سامانه قطار شهری شهر کرمانشاه از منوریل به قطار سبک شهری؛ تصویب آیین‌نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ۲۰ ماده)

صور تجلسه‌ی یکصد و هفتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۱۳
(صدور پروانه فعالیت و امور صنفی و همچنین ارائه ضوابط پیشنهادی کمیته فنی شورای عالی در خصوص تعیین نقش شهرداری‌ها در ساماندهی فعالیت شرکت‌های حمل و نقل درون شهری، دفاتر آژانس تاکسیرانی و موسسات اتومبیل کرایه ونظایر آن)

صور تجلسه‌ی یکصد و هشتمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۱۴
(تدوین ضوابط فعالیت انواع سرویس‌های تاکسی شهری در قالب شرکت‌های حمل و نقل درون شهری و دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و موسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن)

صور تجلسه‌ی یکصد و نهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۱۷
(نتایج مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مجموعه شهری شهر قزوین؛ تایید کلیات ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان)؛ تصویب ضرورت بازنگری در شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها)

صور تجلسه‌ی یکصد و دهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۲۱
(تصویب ضوابط فنی و ظاهری انتخاب خودروهای مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان)؛ تصویب ضوابط مربوط به مطالعه و اجرای محدوده‌های ممنوعه تردد در شهرهای کشور موضوع ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹؛ ضرورت بررسی اثر بخشی اجرای طرح محدودیت تردد زوج یا فرد خودروها در شهرهای کشور توسط دبیرخانه شورای عالی جهت تصمیم‌گیری برای تداوم یا عدم تداوم چنین طرح‌های به شکل فعلی)

صور تجلسه‌ی یکصد و یازدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۳۰
(تصویب کلیات وظایف شهرداری‌ها در راهبری و انجام مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها؛ تصویب ضوابط اجرایی نحوه ابلاغ، تخصیص و هزینه وجوه حاصل از تخلفات رانندگی در محدوده شهرها و روستاها)

صور تجلسه‌ی یکصد و دوازدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ... ۲۳۳
(تصویب ضوابط انجام مطالعات مهندسی ترافیک توسط شهرداری‌ها؛ تصویب ضوابط مدیریت و ساماندهی فعالیت خدمات امداد خودرو در محدوده شهرها؛ اصلاح دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری قطار برقی شهری و حومه؛ تصویب دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی)

صور تجلسه‌ی یکصد و سیزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ... ۲۵۹
(تصویب کلیات ضوابط تعیین خودرو مناسب برای ون عمومی در خدمات تاکسیرانی شهری کشور؛ بررسی مطالعات مربوط به بازنگری مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد و ارجاع مجدد آن به کمیته فنی شورای عالی برای بررسی و رفع ابهامات؛ تایید فهرست معابر پر ترافیک شهر مشهد برای اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه ای؛ تصویب ضرورت



اصلاح آیین‌نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و ارجاع آن برای کار کارشناسی و تهیه پیش نویس به دبیرخانه شورای عالی)

صور تجلّسه‌ی یکصد و چهاردهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور .. ۲۶۱
(تصویب ضوابط تعیین خودرو مناسب برای برای ون و مینی ون عمومی مسافری در خدمات تاکسیرانی شهری؛ تایید کلیات پیش نویس پیشنهادی برای اصلاح آیین‌نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و ارجاع مجدد آن به کمیته فنی شورای عالی برای بررسی بیشتر)

صور تجلّسه‌ی یکصد و پانزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۶۷
(اصلاح آیین‌نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ برای طی مراحل قانونی و تصویب در هیات محترم وزیران؛ تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد؛ تصویب معابر پرتراфик شهر رشت برای اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه ای)

صور تجلّسه‌ی یکصد و شانزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور .. ۲۷۵
(تصویب دستورالعمل نحوه هماهنگی بین شهرداری‌ها و پلیس راهنمایی و رانندگی برای اجرای و بهره برداری از سامانه های مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی در ۸ ماده؛ تایید کلیات ضوابط مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری و ارجاع به کمیته فنی شورای عالی برای برخی اصلاحات؛ ارجاع پیشنهاد دبیر محترم شورای عالی، مبنی بر اصلاح قدرت موتور و عرض راهروی میانی برای خودرو ون در مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی به کمیته فنی)

صور تجلّسه‌ی یکصد و هفدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۸۱
(تصویب دستورالعمل نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری در ۴۲ ماده؛ تصویب موضوع اعطای پلاک عمومی به وسایل نقلیه خدماتی تحت مالکیت شهرداری ها)

صور تجلّسه‌ی یکصد و هجدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۸۹
(تایید کلیات دستورالعمل نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا با هدف حذف طرح تردد نوبتی زوج یا فرد به شکل فعلی و تبدیل آن به «محدوده کنترل آلودگی هوا» و ارجاع موضوع به کمیته فنی شورای عالی برای بررسی بیشتر؛ تایید کلیات دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری و ارجاع به کمیته فنی شورای عالی برای برخی اصلاحات)

یکصد و نوزدهمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۹۱
(تصویب دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری؛ بررسی و تصمیم گیری در خصوص اصلاح طرح تردد نوبتی زوج یا فرد در شهرهای کشور و جایگزینی آن با طرح محدوده کاهش آلودگی هوا؛ بررسی ضوابط نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شبکه معابر شهری)

صور تجلّسه‌ی یکصد و بیستمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ۲۹۶
(حذف طرح تردد نوبتی زوج یا فرد در شهرهای کشور و جایگزینی آن با طرح محدوده کاهش آلودگی هوا؛ نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شهرها؛ تصویب ضوابط انتخاب و بکارگیری اتوبوس‌های شهری در خدمات حمل و نقل عمومی شهری؛ تصویب اصلاح حداقل عرض راهروی میانی ون های عمومی مسافری موضوع مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی)

پیشگفتار

حمل و نقل شهری به عنوان زیربنای توسعه در شهرها، تاثیر مستقیم بر زندگی روزمره مردم داشته و همواره نیازمند سیاست‌گذاری صحیح، برنامه‌ریزی و هماهنگی در جهت تناسب دو بخش عرضه و تقاضا با توجه به شرایط شهرهای کشور می باشد. بی شک، دستیابی به حمل و نقل پایدار و کارآمد در شهرهای کشور در گرو حسن عملکرد و همکاری دستگاه‌های مختلف دولتی و شهرداری‌ها خواهد بود. از این رو به منظور ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های موثر در حمل و نقل شهری، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۷۲ با رویکردی فراسازمانی تأسیس گردید. وظیفه اصلی این شورای عالی، اتخاذ تصمیمات راهبردی در خصوص تمامی امور مربوط به حمل و نقل درون شهری کشور می باشد. ما حاصل این نشست‌ها که تا کنون بیش از ۲ دهه از عمر آن می‌گذرد، مصوباتی در خصوص اصلاح شبکه معابر و مدیریت زیرساخت‌ها، گسترش سامانه‌های حمل و نقل عمومی درون شهری و حومه‌ای، مدیریت تقاضای سفر و بهبود ارائه خدمات به شهروندان، تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها، تدوین دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها، تصویب معیارها و ضوابط فنی و مدیریتی و سایر موارد مرتبط با امور حمل و نقل شهری بوده است. اهمیت این مصوبات، دبیرخانه شورای عالی را بر آن داشت که به گردآوری این مصوبات در قالب کتاب اقدام نماید تا امکان استفاده و دسترسی آسان‌تر برای تمامی سازمان‌ها، ادارات، شهرداری‌ها و بخش‌های غیردولتی از جمله مهندسان مشاور و دانشگاه‌ها فراهم گردد.

امید است با بهره‌گیری از دستاوردهای گذشته شورای عالی و اجرای مصوبات در کمترین زمان ممکن و استفاده از تجربه جهانی، موجبات پیشرفت و بهبود کیفیت حمل و نقل شهری، با هدف تأمین ایمنی و آسایش شهروندان، کاهش آلودگی هوا، و تأمین قابلیت جابجایی و دسترسی برابر برای همه شهروندان فراهم گردد.

بهمنک خندان دل

معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی و

رئیس شورای عالی ترافیک شهرهای کشور

مقدمه

حمل و نقل شهری در ایران از ابتدای دهه ۱۳۳۰ شمسی، مقارن با دهه ۱۹۵۰ میلادی، تبدیل به یکی از معضلات مهم در شهرهای بزرگ کشور شده است. بدلیل عدم وضع قوانین جامع و آینده نگر، عدم سیاستگذاری صحیح و هماهنگ در حوزه‌های مهندسی، آموزش و انتظام بخشی، عدم سازماندهی مناسب بین نهادهای مسئول، عدم سرمایه گذاری به موقع در بخش زیرساخت‌ها و بروز مشکلات اقتصادی، حل مسائل و مشکلات و اصلاح چرخه‌های معیوب موجود، همواره در طول ۶۰ سال گذشته در دستور کار مدیران و برنامه ریزان نظام حمل و نقل شهری بوده است.

در این بین، نقش و جایگاه دولت در راهبری و هدایت فرایند توسعه حمل و نقل شهری، نقشی بی‌بدیل و مهم است؛ چرا که در صورت ایفای صحیح این نقش، شهرداری‌ها و بخش‌های خصوصی توانمند همانند منظومه‌ای هماهنگ، حول یک محور واحد به حرکت درآمده و زمینه رشد و سازندگی و تعالی شهرها و بهبود سطح رفاه و آسایش شهروندان را فراهم می‌آورند. حمایت و مسئولیت‌پذیری در قبال برنامه‌های توسعه محور و پروژه‌های زیربنایی در شهرها، اتخاذ و اعلام سیاستگذاری‌های صحیح، تدوین ضوابط و معیارهای مورد نیاز، اصلاح ساختارهای اداری و مدیریتی، ایجاد هماهنگی و جلوگیری از اقدامات موازی، تنظیم مناسبات کاری، ایجاد منابع درآمدی پایدار، کاهش تصدی گری و حمایت از بخش خصوصی و نیز تسهیل سرمایه گذاری برای توسعه متوازن شهرها از جمله اقدامات بایسته دولت در بخش حمل و نقل شهری محسوب می‌گردد.

رسالت دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، تحقق این وظایف و استفاده از ظرفیت قانونی وزارت کشور و این شورای عالی برای اصلاح فرایندها، تدوین مقررات و ضوابط مورد نیاز و ایجاد هماهنگی در سطوح ملی و منطقه‌ای برای ارتقاء ایمنی و بهبود محیط زیست در شهرهای این مرز و بوم می‌باشد.

سیدمدی‌دی‌بهلانی
مدیرکل دفتر حمل و نقل و دبیر
شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور



قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸

ماده ۱ - به منظور اعمال سیاستهای جامع و هماهنگ ترافیکی و تهیه خط مشی لازم و بهبود اداره کلیه امور مربوط به امر عبور و مرور همانند طراحی، برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی، هدایت، نظارت و انتظامات ترافیکی شهرها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور که از این پس شورای عالی نامیده می‌شود، مرکب از اعضای زیر تأسیس می‌شود:

۱ - معاون وزیر کشور، ریاست شورا.

۲ - معاون وزیر راه و ترابری.

۳ - معاون وزیر مسکن و شهرسازی.

۴ - معاون وزیر پست و تلگراف و تلفن.

۵ - معاون رئیس سازمان برنامه و بودجه.

۶ - رئیس سازمان حفاظت محیط زیست یا معاون وی.

۷ - فرمانده نیروی انتظامی یا معاون وی.

مصوبات این شورا پس از تصویب وزیر کشور قابل اجرا است.

ماده ۲ - وزارت کشور عهده‌دار دبیرخانه شورای عالی خواهد بود.

ماده ۳ - شورای هماهنگی ترافیک استان به ریاست استاندار یا معاون عمرانی وی و با حضور مدیران کل وزارتخانه‌ها و سازمانهای عضو شورای عالی مستقر در استان و فرمانده ناحیه انتظامی تشکیل می‌شود.

تبصره - دبیرخانه شورای هماهنگی ترافیک استان در استانداری‌ها خواهد بود.

ماده ۴ - مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور که باید در چارچوب قوانین و مقررات کشور باشد با رعایت ماده یک این قانون برای کلیه وزارتخانه‌ها، مؤسسه‌ها، سازمانهای دولتی، نهادها و مؤسسه‌های عمومی و خصوصی لازم‌الاجراء است.

ماده ۵ - وظایف شورای هماهنگی ترافیک استان، همچنین وظایف دبیرخانه شورای عالی و شورای هماهنگی ترافیک استان بر اساس آیین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط وزارت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۶ - کلیه قوانین و مقررات مغایر از تاریخ تصویب این قانون لغو و بلااثر است.



تبصره - مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نباید مغایر با مصوبات قانونی شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای عالی هماهنگی ترابری کشور باشد.
قانون فوق مشتمل بر شش ماده و دو تبصره در جلسه روز یکشنبه هشتم اسفند ماه یک هزار و سیصد و هفتاد و دو مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۷۲/۱۲/۱۷ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی اکبر ناطق نوری



قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور،

مصوب ۱۳۸۸/۸/۲۷

ماده ۱- متن ذیل به عنوان بند (۸) به ماده (۱) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸ الحاق می‌گردد:

۸ - رئیس شورای عالی استان‌ها، رئیس شورای شهر و شهردار شهر مربوطه حسب مورد با حق رأی.

ماده ۲- بند (۵) ماده (۱) قانون مذکور به شرح ذیل اصلاح می‌گردد:

۵ - معاون فنی ریاست سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

ماده ۳- در ماده (۳) قانون مذکور بعد از عبارت «سازمان‌های عضو شورای عالی مستقر در استان»، عبارت «رئیس شورای اسلامی استان» اضافه می‌گردد.

ماده ۴- متن ذیل به عنوان ماده (۳) مکرر به قانون مذکور الحاق می‌گردد:

«ماده ۳ مکرر - شورای هماهنگی ترافیک شهرستان به ریاست فرماندار و اعضاء زیر تشکیل می‌گردد:

۱ - رئیس اداره راه و ترابری.

۲ - نماینده مسکن و شهرسازی استان حسب مورد.

۳ - رئیس اداره محیط زیست، در صورت وجود اداره آن در شهرستان.

۴ - فرمانده انتظامی شهرستان.

۵ - بخشدار هر بخش حسب مورد.

۶ - شهردار هر شهر حسب مورد.

۷ - رئیس شورای اسلامی شهر حسب مورد.

تبصره ۱- وظایف شورای هماهنگی ترافیک شهرستان و دبیرخانه آن، همچنین نحوه همکاری آن با شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و شوراهای هماهنگی ترافیک استان‌ها براساس آیین نامه‌ای خواهد بود که ظرف سه ماه توسط وزارت کشور و شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

تبصره ۲- شهر تهران از این قانون مستثنی بوده و کماکان مشمول ماده (۹) آیین نامه اجرایی قانون الحاق سه تبصره به بند (۱۲) ماده (۴) قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۶۹ می‌باشد.

قانون فوق مشتمل بر چهار ماده در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ بیست و هفتم آبان ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و هشت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۸/۹/۱۱ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی



آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

مورخ: ۱۳۷۴/۷/۳

شماره: ۸۲۰۵ ت ۱۴۲۰۵ هـ

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۴/۷/۲ بنا به پیشنهاد وزارت کشور و به استناد ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور - مصوب ۱۳۷۲ - آیین نامه موضوع ماده یاد شده را به شرح زیر تصویب نمود.

ماده ۱ - وظایف شورای هماهنگی ترافیک استان - که از این پس در این آیین نامه به اختصار شورای هماهنگی نامیده می شود - عبارت است از:

الف - برنامه ریزی برای اجرای مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک استان - که از این پس در این آیین نامه به اختصار شورای عالی نامیده می شود - در سطح استان.

ب - تدوین خط مشی و سیاستهای جامع و هماهنگ استانی ترافیک درون شهری بر اساس اهداف و سیاستهای ملی، منطقه ای و مصوبات شورای عالی.

ج - بررسی و تأیید طرحهای جامع حمل و نقل و ترافیک درون شهری - که شرح خدمات آنها به تصویب شورای عالی می رسد - و سایر مطالعات حمل و نقل و ترافیک لازم برای شهرهای استان به منظور بررسی و تصویب شورای عالی.

د - هماهنگی کلیه امور مربوط به عبور و مرور شهرهای استان بر اساس مصوبات شورای عالی و شرایط منطقه ای و محلی به منظور افزایش بهره وری فعالیتها.

ه - هماهنگی کلیه اقدامات حمل و نقل و ترافیک درون شهری با اقدامات مشابه برون شهری استان بر اساس مصوبات شورای عالی و شرایط استانی و منطقه ای.

ماده ۲ - وظایف دبیرخانه شورای عالی عبارت است از:

الف - وظایف عمومی دبیرخانه ای از قبیل مکاتبات و امور ارسال و مراسلات.

ب - امور مربوطه به جلسات شورای عالی از قبیل اعلام زمان تشکیل و لغو جلسه به اعضاء تنظیم دستور جلسه، تهیه گزارش موضوعات مورد بحث در جلسه و صورت جلسه.

پ - ثبت، نگهداری و ابلاغ مصوبات شورای عالی.

ت - تهیه و جمع آوری اطلاعات لازم و انجام تحقیقات و پژوهش در زمینه حمل و نقل.

ث - ایجاد بانک اطلاعات در زمینه حمل و نقل شهری در سطح ملی.

ج - ارایه شاخصها و معیارها و استانداردها و آمار و اطلاعات فنی و کارشناسی و مدیریتی به شورای عالی.

چ - پیگیری تهیه و اجرای طرحهای جامع حمل و نقل بر اساس اولویتهای مصوب.



- ح - شناسایی و دسته‌بندی مهندسين مشاور و پيمانکاران داخلی و خارجی صاحب صلاحيت.
- خ - تهيه و تدوين شرح خدمات در امر حمل‌ونقل.
- د - ارايه خدمات فنی و تشکيلاتی و مشورتی به شورای هماهنگی استانها.
- ذ - ايجاد هماهنگی لازم در کلیه امور مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک درون شهرهای استان و اقدامات مشابه برون شهری بر اساس مصوبات شورای عالی و شرایط استانی.
- ر - برگزاری نشستها و نمایشگاه‌های تخصصی با همکاری سازمانهای ذیربط به منظور نیل به اهداف مذکور در قانون.
- ماده ۳ -** دبیرخانه شورای عالی زیر نظر دبیر شورا که با حکم رئیس شورا منصوب می‌شود، فعالیت می‌کند و محل آن معاونت امور هماهنگی عمرانی وزارت کشور است.
- ماده ۴ -** دبیر شورای عالی ریاست جلسات فرعی را که به منظور فراهم آوردن زمینه اجرای مصوبات شورای عالی تشکیل می‌شود، بر عهده دارد و کلیه مکاتبات دبیرخانه با امضای وی انجام می‌شود.
- ماده ۵ -** وظایف دبیرخانه شورای هماهنگی عبارت است از:
- الف - وظایف عمومی دبیرخانه‌ای از قبیل مکاتبات و امور ارسال و مراسلات.
- ب - امور مربوط به جلسات شورای هماهنگی از قبیل اعلام زمان تشکیل و لغو جلسه به اعضاء تنظیم دستور جلسه، تهیه گزارش موضوعات مورد بحث در جلسه و صورت جلسه.
- پ - تثبیت، نگهداری و ابلاغ مصوبات شورای هماهنگی.
- ت - گردآوری آمار و ايجاد بانک اطلاعاتی مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک شهرهای استان.
- ث - نظارت بر تهیه طرحهای جامع حمل‌ونقل شهرها.
- ج - بررسی و ارزیابی طرحها و برنامه‌های مطرح شده.
- چ - ارايه گزارش به شورای هماهنگی.
- ح - انجام پژوهش و تحقیقات در امر حمل‌ونقل شهری.
- خ - همکاری با دبیرخانه شورای عالی در زمینه تدوين و ارايه شاخص‌ها و معیارهای لازم.
- د - انجام امور کارشناسی جهت تدوين سیاستهای جامع و هماهنگ حمل‌ونقل درون شهری برای شهرهای استان بر اساس اهداف مصوب.
- ذ - برگزاری سمینارها و تشکیل نمایشگاه‌های لازمه در زمینه حمل‌ونقل و ترافیک شهری در سطح استان با تصویب شورای هماهنگی.



ماده ۶ - دبیرخانه شورای هماهنگی زیر نظر دبیر شورا که با حکم رئیس شورا منصوب می‌شود، فعالیت می‌کند و محل آن معاونت امور عمرانی استانداری است.

ماده ۷ - دبیر شورای هماهنگی، ریاست جلسات فرعی را که به منظور فراهم آوردن زمینه اجرای مصوبات شورای هماهنگی تشکیل می‌شود، بر عهده دارد و کلیه مکاتبات دبیرخانه با امضای وی انجام می‌شود.

حسن حبیبی - معاون اول رئیس جمهور



آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح موادی از قانون تاسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور - مصوب ۱۳۹۳

شماره: ۱۳۳۵۳۹/ت/۵۰۷۵۲هـ

مورخ: ۱۳۹۳/۱۰/۲۰

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۳/۱۰/۱۴ به پیشنهاد مشترک وزارت کشور و شورای عالی استان‌ها و به استناد تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور - مصوب ۱۳۸۸ - آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور را به شرح زیر تصویب کرد:

آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور

ماده ۱- در این آیین نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

الف - شورای عالی: شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

ب - شورای استان: شورای هماهنگی ترافیک استان

پ - شورای شهرستان: شورای هماهنگی ترافیک شهرستان

ماده ۲- وظایف شورای شهرستان به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف - پیگیری و هماهنگی برای اجرای مصوبات شورای عالی و شورای استان در سطح شهرستان.

ب - هماهنگی و نظارت بر اجرای خط مشی‌ها و سیاست‌های مرتبط با عبور و مرور درون شهری بر

اساس اهداف و سیاست‌های ملی، منطقه‌ای و مصوبات شورای عالی و شورای استان.

پ - هماهنگی و اتخاذ تصمیمات لازم در امور مربوط به مبادی ورودی و خروجی شهرها و نقاط تبادل

سفرهای شهری و برون شهری در سطح شهرستان با رعایت استانداردهای مربوط و دستور العمل

و طرح‌های ابلاغی از سوی وزارت راه و شهرسازی.

ت - ارائه گزارش وضعیت ترافیکی به صورت موردی و فواصل شش ماهه به شورای استان.

ماده ۳- وظایف دبیرخانه شورای شهرستان به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف - امور دبیرخانه‌ای از قبیل مکاتبات و ارسال مراسلات نامه‌ها و نظایر آن.

ب - تنظیم دستور جلسات.

پ - ارائه گزارش جلسات و تنظیم، ثبت و ضبط صورت جلسات.

ت - ثبت، نگهداری و ابلاغ مصوبات شورای شهرستان به دستگاه‌های ذیربط با امضای رئیس شورای

شهرستان.



- ث- گردآوری آمار و ایجاد بانک اطلاعاتی مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور در سطح شهرستان.
- ج- نظارت بر حسن اجرای مصوبات شورای شهرستان.
- چ- اخذ نظر کارشناسی دستگاه‌های عضو و سایر دستگاه‌های ذیربط در خصوص طرح‌ها و برنامه‌های ارسالی به دبیرخانه برای ارائه گزارش در شورای شهرستان.
- ح- ارائه گزارش ماهانه و سالانه وضعیت ترافیکی شهرستان به شورای شهرستان.
- تبصره ۱- دبیرخانه شورای شهرستان در فرمانداری شهرستان مستقر بوده و معاون فرماندار، دبیر شورا می‌باشد. در صورت وجود پست معاونت عمرانی، معاون عمرانی فرماندار دبیر شورا خواهد بود.
- تبصره ۲- تمام مکاتبات دبیرخانه با امضای رئیس شورای شهرستان انجام می‌شود.
- ماده ۴-** پیشنهاد انجام اصلاح هندسی، کم کردن عرض سواره رو، ایجاد پیاده راه و اقدامات مربوط به تعیین جهت حرکت در معابر شریانی پس از مطالعه و تهیه طرح توسط شهرداری و اتخاذ تصمیم در شورای شهرستان با رعایت سلسله مراتب شبکه معابر و ضوابط طرح‌های هادی و تفصیلی قابل اجرا می‌باشد.
- ماده ۵-** موضوع‌های مربوط به شهر مرکز استان به صورت مستقیم در شورای استان مطرح می‌شود. در این جلسات از فرماندار شهرستان ذیربط و شهردار و رئیس شورای اسلامی شهر مرکز استان با حق رأی دعوت به عمل می‌آید.
- ماده ۶-** این آیین نامه جایگزین تصویب نامه شماره ۷۹۲۳۵/ت/۴۵۲۰۷هـ مورخ ۱۳۹۰/۴/۱۵ می‌شود. اسحاق جهانگیری-معاون اول رئیس جمهور



آیین نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

در یکصد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مورخ ۱۳۹۳/۳/۱۱ آیین نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ۲۰ ماده، به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

آیین نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

ماده ۱- شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور که از این پس شورای عالی نامیده می شود مرکب از اعضای زیر می باشد:

۱. معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور، ریاست شورا.
 ۲. معاون وزیر راه و شهرسازی.
 ۳. معاون وزیر ارتباطات و فن آوری اطلاعات.
 ۴. معاون معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری.
 ۵. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست یا معاون وی.
 ۶. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی.
 ۷. رئیس شورای عالی استان ها.
 ۸. رئیس شورای اسلامی شهر و شهردار شهر مربوطه حسب مورد با حق رأی (مجموعاً یک رأی).
- ماده ۲-** دبیرخانه شورای عالی می تواند از نمایندگان سایر دستگاه ها برای شرکت در جلسات شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل آورد.
- ماده ۳-** در جلسات شورای عالی برای بررسی طرح های مطالعات ساماندهی و جامع حمل و نقل و ترافیک، مطالعات امکان سنجی سامانه حمل و نقل ریلی شهری و حومه و سایر مطالعات و امور شهری و منطقه ای مرتبط، از استاندار یا معاون هماهنگی امور عمرانی استان برای شرکت در جلسه بدون حق رأی دعوت به عمل خواهد آمد تا شخصاً در جلسه شرکت نمایند. دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان و نماینده مهندسین مشاور می توانند بدون حق رأی در جلسه حضور یابند.
- ماده ۴-** اعلام زمان تشکیل و لغو جلسات شورای عالی، تنظیم و اعلام دستور جلسات، تهیه و ارسال گزارش موضوعات مورد بحث و تنظیم صورت جلسه به عهده دبیرخانه شورای عالی می باشد.
- ماده ۵-** اعضای شورای عالی، نظرات و پیشنهادهای خود را پس از استماع نظرات کمیته فنی شورای عالی، در هنگام تشکیل جلسه مطرح می نمایند.



ماده ۶- جلسات شورای عالی هر ۱۵ روز یک بار و با حضور حداقل پنج نفر از اعضا تشکیل خواهد شد.

ماده ۷- تصمیمات شورای عالی با اکثریت لاقل چهار نفر معتبر خواهد بود.

ماده ۸- صورتجلسات به امضاء تمامی حاضرین در جلسه خواهد رسید.

ماده ۹- دبیرخانه شورای عالی موظف است پیش از تصویب مصوبات شورای عالی توسط وزیر کشور، عدم مغایرت این مصوبات را با مصوبات قانونی شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای عالی هماهنگی ترابری کشور احراز نماید.

ماده ۱۰- به منظور بررسی و انجام کارهای کارشناسی لازم و فراهم آوردن زمینه تشکیل جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، «کمیته فنی شورای عالی»، متشکل از نمایندگان اعضای شورای عالی که به صورت کتبی برای مدت ۲ سال به دبیرخانه شورای عالی معرفی می شوند تشکیل می شود.

تبصره ۱. از نماینده سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و سایر دستگاه های ذیربط با تشخیص دبیر شورای عالی برای شرکت در جلسات کمیته فنی شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل می آید.
تبصره ۲. از دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان، نماینده شورای اسلامی شهر، نماینده شهردار شهر مربوطه و نماینده مهندسین مشاور بر حسب مورد برای شرکت در جلسات کمیته فنی شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل می آید.

ماده ۱۱- دبیر شورای عالی عضو کمیته فنی بوده و ریاست جلسات آن را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۱۲- دبیر کمیته فنی توسط دبیر شواری عالی انتخاب می شود.

ماده ۱۳- تصمیمات کمیته فنی پس از انجام مراحل کارشناسی و استماع نظرات اعضا در شورای عالی مطرح خواهد شد.

ماده ۱۴- کمیته فنی شورای عالی به صورت هفتگی و با حضور حداقل پنج عضو تشکیل می گردد.

ماده ۱۵- در صورت نیاز و بنا به تشخیص دبیر شورای عالی و با توجه به حجم کار کمیته فنی، کمیته فنی دیگری متشکل از نمایندگان جدید اعضای شورای عالی به ترتیب مذکور در ماده ۱۰ تشکیل خواهد شد.

ماده ۱۶- برای انجام وظایف و نیل به اهداف شورای عالی و تدوین ضوابط و معیارهای فنی در امور مربوط به ایمنی ترافیک، محیط زیست، آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک، حمل و نقل عمومی، مدیریت تقاضای سفر و سایر امور مربوط به حمل و نقل شهری، دبیرخانه شورای عالی نسبت به



تشکیل «کارگروه‌های تخصصی» لازم از بین متخصصان و کارشناسان موسسات خصوصی و دولتی و دانشگاهیان اقدام می‌نماید. پیشنهادات گروه‌های تخصصی پس از بررسی و تأیید کمیته فنی قابلیت طرح در شورای عالی را خواهد داشت.

ماده ۱۷- مطالعات جامع حمل‌ونقل و مطالعات امکان‌سنجی سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:

۱. بررسی و تأیید در شورای هماهنگی ترافیک استان و ارائه گزارش تصمیمات اتخاذ شده به دبیرخانه شورای عالی توسط استاندار یا معاون عمرانی استانداری.

۲. بررسی کارشناسی در کارگروه تخصصی و تأیید در کمیته فنی شورای عالی.

۳. ارائه گزارش تصمیمات و نظریه کمیته فنی به شورای عالی برای تصویب نهایی.

ماده ۱۸- مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و مطالعات امکان‌سنجی ایجاد محدوده ممنوعه تردد به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:

۱. بررسی کارشناسی در کمیته فنی شورای هماهنگی ترافیک استان.

۲. بررسی و تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان در چارچوب ضوابط مصوب شورای عالی با حضور نماینده دبیرخانه شورای عالی.

۳. ارائه گزارش تصمیمات اتخاذ شده در شورای هماهنگی ترافیک استان به دبیرخانه شورای عالی توسط استاندار یا معاون عمرانی استانداری.

ماده ۱۹- سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و شرکت‌ها و اتحادیه‌های حمل‌ونقلی زیر مجموعه آن مکلفند پیش از هرگونه تصمیم‌گیری و اقدام اجرایی در امور توسعه، نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرهای کشور، سیاست‌ها، ضوابط و معیارهای فنی پیشنهادی خود را به تصویب شورای عالی برسانند.

ماده ۲۰- معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور، در تنظیم بودجه جاری سنواتی وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اعتبار مورد نیاز دبیرخانه شورای عالی را ملحوظ می‌نماید.



صورتجلسه اولین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

پیرو دعوتنامه‌ی شماره‌ی ۱۹۵۱۱/۳ مورخ ۷۴/۱۰/۲۴ اولین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز دوشنبه ۷۴/۱۰/۳۰ برای معارفه و آشنایی نمایندگان وزارتخانه‌های کشور، راه و ترابری، مسکن و شهرسازی، پست و تلگراف و تلفن، سازمان برنامه و بودجه، سازمان حفاظت محیط زیست و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و مروری بر قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۷۲/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی و همچنین آئین‌نامه‌ی موضوع ماده‌ی ۵ قانون مذکور که در تاریخ ۷۴/۷/۲ به تصویب هیأت محترم دولت رسیده است برگزار گردید. چگونگی دستیابی به اهدافی که در قانون و آئین‌نامه‌ی اجرایی پیش‌بینی شده است مورد تبادل نظر قرار گرفت.

صورتجلسه دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا به دعوتنامه‌ی شماره‌ی ۲۲۱۱۸/۳/۳۵ مورخ ۷۴/۱۲/۵ دومین جلسه شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴ مورخ ۷۴/۱۲/۷ با نام و یاد خدا تشکیل و درباره‌ی موضوعات زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت:

۱. گزارش مبسوطی از تاریخچه و فعالیت‌های معاونت حمل‌ونقل نیروی انتظامی و همچنین اهم مسائل و مشکلات ترافیک شهری، از سوی سردار سرتیپ غفاری به شورا ارائه گردید.
۲. بنا به پیشنهاد تعدادی از اعضا، مقرر شد در جلسات آینده، حسب موضوع، نمایندگانی از بخش‌های فرهنگی و تبلیغاتی، خصوصاً صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران دعوت شود و از همکاری ایشان استفاده شود.
۳. دستور جلسه‌ی آینده ارائه دیدگاه‌ها و نکته نظرات آقای مهندس شهیدی به عنوان مشاور ریاست شورا، در خصوص مسائل و مشکلات ترافیک شهرهای کشور خواهد بود. متعاقباً سایر اعضای شورا نیز طی جلسات آتی، نکته نظرات و دیدگاه‌های سازمانی خود را در خصوص ترافیک شهری ارائه خواهند داد تا زمینه‌های مناسب برای سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های لازم در شورا فراهم گردد.



صور تجلسه سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا بر دعوتنامه شماره ۲۲۸۹۲/۳/۳۵ مورخ ۷۴/۱۲/۱۶، سومین جلسه شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴ مورخ ۷۴/۱۲/۲۱ با نام و یاد خدا تشکیل و موضوعات زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت:

۱. ابتدا آقای مهندس شهیدی مشاور ریاست شورا، شرح مختصری در خصوص چندجانبه بودن ترافیک، علل بروز مشکلات ترافیکی، جایگاه شورا و دیدگاه‌های اساسی و نظریه‌های مطرح در کشورهای پیشرفته دنیا در رابطه با مسائل حمل‌ونقل و ترافیک را عنوان نمودند که متقابلاً سؤالات و نظر اعضای محترم شورا مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۲. مقرر گردید تعیین عناوین مورد بحث، اولویت‌ها و دسته‌بندی آنها در دستور کار جلسه آتی شورا قرار گیرد. لذا اعضای محترم شورا باید پیشنهادات خود را در خصوص موارد فوق، کتباً به دبیرخانه اعلام نمایند.

۳. جلسه آینده، انشاءاً... در سال ۱۳۷۵ برگزار می‌گردد و بنا به پیشنهاد، یک ساعت اول آن به ادامه بحث این جلسه اختصاص خواهد یافت.

صور تجلسه چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا بر دعوتنامه شماره ۸۳۷/۳/۳۵ مورخ ۷۵/۱/۲۱، چهارمین جلسه شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴ مورخ ۷۵/۱/۲۷ در وزارت کشور با نام و یاد خدا تشکیل و موضوعات زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت:

۱. آقای مهندس محمد رئوفی به عنوان رئیس دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک معرفی گردیدند.

۲. پیشنهاد و مقرر گردید به عنوان زیرمجموعه شورای عالی یک کمیته فنی تشکیل گردد و در این رابطه اعضای محترم شورا، نماینده مطلع خود را به دبیرخانه معرفی نمایند.

۳. مجموعه عرصه‌ها و قلمروهای قابل بحث و بررسی در شورای عالی تهیه شده توسط دبیرخانه مورد بررسی قرار گرفت و مقرر شد تصمیم‌گیری نهایی به جلسه آتی موکول گردد.

۴. مقرر گردید گزارشی از وضعیت موجود حمل‌ونقل درون شهری و نیز مشکلات ترافیک موجود در شهرهای بزرگ توسط دبیرخانه تهیه و به شورای عالی ارائه گردد.



صور تجلسه پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۷۵۰/۳/۳۵ مورخ ۷۵/۲/۲۵، روز دوشنبه ۷۵/۲/۳۱ در دفتر معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با حضور اکثریت اعضای جلسه تشکیل گردید و موارد زیر به تصویب رسید:

الف) آیین‌نامه داخلی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

۱. به منظور بررسی و انجام کارهای کارشناسی لازم، کمیته فنی متشکل از نمایندگان معرفی شده اعضای شورای عالی و در صورت نیاز، کارشناسان مؤسسات خصوصی و دولتی و دانشگاهیان با دعوت دبیرخانه شورا، جلسات مربوط را تشکیل و نتایج در جلسات شورای عالی مطرح و تصمیم‌گیری می‌شود.

۲. دستور جلسات شورا باید قبلاً به اعضای شورا اعلام شود و اعضا می‌توانند نظرات و پیشنهادات خود را موقع تشکیل جلسه شورا مطرح سازند.

۳. شورای عالی هر ۱۵ روز یک بار تشکیل جلسه خواهد داد.

۴. جلسات شورا با حضور حداقل ۵ نفر از اعضا تشکیل خواهد یافت.

۵. تصمیمات با اکثریت (لااقل چهار نفر از حاضرین) معتبر خواهد بود.

ب) باتوجه به درخواست‌های قبلی اعضای محترم شورا و مسائل و مشکلات وضعیت ترافیک شهرها که توسط برادر مهندس شهیدی در جلسات قبل به طور اجمالی عنوان شده بود، در این جلسه بحث در خصوص شرایط کنونی مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک درون شهری، که یکی از اساسی‌ترین مشکلات در توسعه شهرهاست، عنوان و ارائه گردید.

پ) اعضا درخواست نمودند ضمن اینکه بحث و مرور کلی بر شرایط کنونی حمل‌ونقل و ترافیک شهرهای کشور ادامه داشته باشد، دبیرخانه مشکلات موجود ترافیکی شهرهای کشور را در جلسه آینده عنوان کند تا بتوان به صورت برنامه‌ریزی‌های کوتاه مدت، بخشی از مشکلات را که قابل حل سریع می‌باشند را مرتفع کند.

صور تجلسه ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا به دعوتنامه شماره ۵۶۱۹/۳/۳۵ مورخ ۷۵/۴/۱۶، جلسه در تاریخ ۷۵/۴/۱۸ در محل دفتر ریاست شورای عالی برگزار و گزارش مبسوطی از مطالعات انجام شده، جایگاه عرضه و تقاضا و مدل‌های ریاضی مربوط به مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک شهرها ارائه گردید.

در ادامه جلسه، سؤالات شوراها هماهنگی استان‌ها مطرح و به شرح زیر تصمیم گرفته شد:



۱. تشکیل شورای هماهنگی ترافیک شهرستان در شرایط حاضر تصویب نشد و مقرر شد مسائل خاص شهرستان‌ها به طور ویژه در شورای هماهنگی ترافیک استان بحث و بررسی شود.
۲. در مورد وزارتخانه‌ها و سازمان‌های عضو شورای عالی که در استان دارای دو مدیر کل یا رئیس سازمان می‌باشند، مقرر شد تنها یک مدیر عامل یا رئیس سازمان، به معرفی دستگاه ملی مربوطه، در جلسه شورا دارای حق رأی باشد.
۳. در خصوص مشکلات و معضلات مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک شهر تهران، توضیحات لازم با توجه به شرایط پیش آمده به اطلاع شورای عالی رسید و روند عمل مورد تأکید شورای عالی قرار گرفت.

صور تجلسه هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

هفتمین جلسه شورای عالی براساس دعوتنامه شماره ۹۵۹۴/۳۵ مورخ ۷۵/۶/۱۷ دبیرخانه، در تاریخ ۷۵/۶/۲۶ در دفتر ریاست محترم شورای عالی تشکیل گردید. ابتدا ریاست محترم شورای عالی با ذکر نام خداوند متعال، جلسه را آغاز و توضیحاتی راجع به علت عدم تشکیل جلسات گذشته و موضوعات این جلسه ارائه نمودند. سپس جلسه وارد بحث و بررسی پیرامون پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی تبصره ذیل ماده ۶ قانون جلوگیری از آلودگی هوا که توسط وزارت کشور تهیه گردیده است، شد. پس از تبادل نظر، اعضای محترم جلسه بر موضوعات زیر تأکید کردند:

الف) گسترش سرویس‌های حمل‌ونقل عمومی در مناطق و محدوده‌های طرح ترافیک و

کاهش تردد خودروهای شخصی در این محدوده‌ها

ب) نیاز به برنامه‌ریزی و هزینه برای طراحی سیستم حمل‌ونقل شهری

پ) استفاده از خدمات پست و مخابرات برای کاهش سفرهای درون شهری

سپس ریاست محترم شورای عالی در مورد شهر تهران اعلام داشتند که سطح محدوده طرح ترافیک در تهران، ۳ درصد کل سطح شهر تهران می‌باشد که از کل سفرهای روزانه تهران حدود ۱۲ درصد را به خود اختصاص داده است و به علت وجود محدودیت برای انجام سفرها، تقویت سیستم حمل‌ونقل عمومی مورد نظر و تأکید بوده است تا جایی که در شهر تهران ۶۵ درصد از سفرها توسط حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود ولی در محدوده طرح، ۸۰ درصد از سفرها توسط حمل‌ونقل عمومی انجام می‌گردد. و باتوجه به تقویت مجدد و افزایش تعداد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران، امسال تعداد مجوزهای صادره ورود به طرح را باز هم کاهش داده‌ایم.



در خصوص برنامه‌ریزی برای سیستم حمل و نقل شهرها، این مورد نیز از سال ۷۲ در دستور کار قرار گرفته بود و اکنون نیز براساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی، پیگیری و هماهنگی این موضوع نیز در دستور کار دبیرخانه می‌باشد. در این جلسه تصمیمات زیر اتخاذ گردید:

۱. باتوجه به محدودیت زمانی برای تأیید آیین‌نامه اجرایی ماده ۶ قانون جلوگیری از آلودگی هوا، کمیته فنی شورای عالی جلسه خود را روز دوشنبه ۷۵/۷/۲ تشکیل دهد تا نظرات اعضاء دریافت و اصلاحات لازم در متن پیشنهادی منظور گردد و نتیجه در جلسه ۷۵/۷/۹ شورای عالی به تأیید اعضای محترم برسد.

۲. برای ارائه مطالب و موضوعات نقش مخابرات و پست در کاهش سفرها، مقرر گردید دو جلسه آینده شورای عالی به این امر اختصاص یابد و جلسات در محل وزارت پست و تلگراف و تلفن تشکیل شود.

صورتجلسه هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

هشتمین جلسه شورای عالی براساس دعوتنامه‌های شماره ۱۱۳۷۵/۳۵ مورخ ۷۵/۷/۸ و ۱۱۳۰۹/۳۵ مورخ ۷۵/۷/۹ دبیرخانه، در تاریخ ۷۵/۷/۹ در دفتر مرکزی وزارت پست و تلگراف و تلفن تشکیل گردید. ابتدا ریاست محترم شورای عالی با ذکر نام خداوند متعال جلسه را آغاز کرد و راجع به موضوعات پیش‌بینی شده برای این جلسه توضیحاتی دادند. سپس برادر مهندس شهاب‌الدین راجع به نقش مخابرات و پست در کاهش سفرها و اقدامات انجام یافته، توضیحاتی ارائه نمودند. در ادامه، مسئولین و کارشناسان شرکت مخابرات ایران، جدیدترین دستاوردها و پیشرفت‌های مخابراتی دنیا و همچنین انواع سیستم‌های جدید که بدون نیاز به نقل و انتقال و انجام سفر، بخش وسیعی از فعالیت‌های روزانه شهروندان را تأمین می‌کند، و اخیراً برای اشتراک و بهره‌برداری در شهرهای بزرگ کشورمان ارائه گردیده‌اند و چگونگی توسعه و افزایش آنها را به سمع و نظر اعضای محترم شورای عالی رسانند و مقرر شد ضمن ادامه بحث در جلسه آینده، خدمات مزبور به صورت جزوه در اختیار مسئولین و دستگاه‌های اجرایی قرار گیرد تا ضمن آشنایی، آمادگی برای اشتراک و بهره‌برداری نیز میسر گردد.

سپس ریاست محترم شورای عالی با تشکر از شرکت مخابرات ایران اظهار داشتند دیگر موضوع جلسه، بررسی آیین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ذیل ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا می‌باشد که در جلسه ۷۵/۶/۲۶ شورای عالی مورد بررسی مقدماتی قرار گرفت و در نهایت برای بررسی بیشتر و جزئی‌تر موضوع به کمیته فنی شورای عالی واگذار شد، براساس گزارش دبیر شورای عالی، در جلسات دوم و سوم مهرماه، کمیته فنی با حضور نمایندگان اعضاء، آیین‌نامه مورد بررسی و اصلاح قرار داده



شد که به اعضای محترم شورای عالی ارائه گردیده است. سپس اعضای محترم نظرات خود را اعلام و پس از بحث، بررسی و تبادل نظر با اصلاحات لازم، آیین نامه به تأیید اکثریت جلسه رسید.

صور تجلسه نهمین، دهمین و یازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
پیرو دعوتنامه‌های صادره جلسات نهم، دهم و یازدهم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در محل دبیرخانه برگزار گردید. در این جلسات، دستورالعمل نحوه اجرای ماده ۱ آیین نامه موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مورد بررسی قرار گرفت و مقرر شد دستورالعمل در جلسه آینده جمع‌بندی نهایی گردد.

صور تجلسه دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
بنا به دعوتنامه شماره ۱۸۸۵۰/۳۵ مورخ ۷۵/۱۰/۳۰، دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در محل دبیرخانه شورای عالی با حضور امضاکنندگان زیر (مهندس رسول زرگر رئیس شورا، دکتر محرم نژاد، مهندس هاشمی، دکتر طهور، مهندس شهاب‌الدین، سردار سرتیپ غفاری و مهندس سعید نژاد عضو شورا) تشکیل و دستورالعمل نحوه اجرای ماده ۱ آیین نامه موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، به تصویب رسید.

دستورالعمل نحوه اجرای ماده (۱) آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

تذکر: در این دستورالعمل، به منظور پرهیز از تکرار واژه‌های طولانی، از عنوان‌های خلاصه شده زیر استفاده شده است:

- شورای عالی هماهنگی: شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
- دبیرخانه شورای عالی: دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
- شورای هماهنگی: شورای هماهنگی ترافیک استان
- دبیرخانه شورا: دبیرخانه شورای هماهنگی ترافیک استان

ماده ۱- شورای هماهنگی موظف است برنامه‌ریزی‌های لازم را برای اجرای مصوبات شورای عالی هماهنگی در سطح استان انجام دهد.

برنامه اجرای مصوبات شورای عالی، پس از تأیید در کمیته فنی و تصویب شورای هماهنگی به اجرا گذاشته می‌شود.



دبیرخانه شورا با همکاری کمیته فنی، بر اجرای مصوبات نظارت و آنها را پیگیری می‌کند و اقدامات زیر را انجام می‌دهد:

● نگهداری سوابق اطلاعاتی برنامه‌ها

● دریافت گزارش از عملکرد برنامه‌ها توسط مجریان

● دادن گزارش از نحوه عملکرد برنامه‌ها به اعضای شورا

● بازنگری عملکرد برنامه‌ها در صورت لزوم

ماده ۲- شورای هماهنگی موظف است براساس اهداف و سیاست‌های ملی و منطقه‌ای همچون قانون برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، مصوبات الگوی مصرف حمل‌ونقل و طرح‌های کالبدی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نسبت به تدوین خط مشی‌ها و سیاست‌های جامع و هماهنگ استانی ترافیک درون شهری، با حفظ کیفیت محیط زیست و رعایت آیین‌نامه‌های مصوب، اقدام کند.

ماده ۳- مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک در دو مرحله کلی انجام می‌شود: مرحله اول: طرح ساماندهی وضعیت موجود و ارائه راه حل‌های فوری و کوتاه مدت برای بهبود وضعیت ترافیک شهر

مطالعات مرحله تحت عنوان «ساماندهی سیستم حمل‌ونقل شهری» با هدف بهبود بخشیدن به وضعیت کنونی حمل‌ونقل شهر انجام می‌شود. این مطالعات در شهرهایی با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر ضروری و الزامی است.

دبیرخانه شورای عالی شرح خدمات چگونگی ساماندهی وضعیت موجود حمل‌ونقل و ترافیک شهرهای کشور را تهیه می‌کند که پس از تصویب شورای عالی هماهنگی، ابلاغ می‌گردد.

تصویب مطالعات ساماندهی سیستم حمل‌ونقل شهری در شهرهای مشمول به عهده شوراهای هماهنگی است.

مرحله دوم: پس از اتمام مطالعات ساماندهی سیستم حمل‌ونقل شهری (مرحله اول) برای شهرهایی با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر، مشاور، شرح خدمات مورد نظر خویش را برای اجرای مرحله دوم مطالعات، در گزارش جداگانه‌ای در اختیار کارفرما قرار می‌دهد. این شرح خدمات، پس از بررسی و تأیید



گردش کار فعالیت‌های مورد نظر در تهیه طرح مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها





شورای هماهنگی، باید به تصویب شورای عالی هماهنگی برسد و سپس مرحله دوم آغاز گردد. مطالعات مرحله دوم تحت عنوان «مطالعات جامع سیستم حمل و نقل شهری» براساس برآورد عرضه و تقاضای حمل و نقل، در سال‌های افق طرح و مطالعه سیستم‌های مختلف موجود و نوین حمل و نقل، برای پاسخگویی به آن انجام می‌شود و به ارائه گزینه بهینه برای دستیابی به هدف‌های مورد نظر منجر می‌شود.

انجام این مطالعات در شهرهایی با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر الزامی است و در سایر شهرها، اولویت کمتری دارد. باتوجه به اهمیت ویژه این مطالعات و سرمایه‌گذاری‌های لازم برای پاسخگویی و تأمین نیازهای پیش‌بینی شده در طرح جامع، تصویب شورای عالی هماهنگی در کلیه این طرح‌ها ضروری است. به این ترتیب کلیه مطالعات مرحله دوم تهیه طرح جامع، پس از تصویب شورای هماهنگی، باید به تأیید و تصویب عالی هماهنگی نیز برسند.

بدیهی است انجام مطالعات مرحله اول، پیش‌نیاز شروع مطالعات مرحله دوم است. تبصره ۱: در صورتی که پس از انجام مطالعات مرحله اول در برخی شهرها با جمعیت کمتر از ۵۰۰ هزار نفر مشخص گردد که انجام مطالعات جامع سیستم حمل و نقل شهری ضرورت دارد، با پیشنهاد شورای هماهنگی و تأیید شورای عالی هماهنگی، براساس ضوابط مرحله دوم اقدام می‌شود. گردش کار فعالیت‌های مورد نظر در تهیه طرح مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور به شکل نمودار پیوست است.

ماده ۴- شورای هماهنگی موظف است کلیه اقدامات حمل و نقل و ترافیک شهری را که براساس مصوبات شورای عالی و تصمیم‌گیری استانی و منطقه‌ای حاصل شده است، با اقدامات مشابه برون شهری هماهنگ سازد.

دبیرخانه شورا وظیفه ارتباط و هماهنگی با اداره کل راه و ترابری استان، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان و سازمان مسکن و شهرسازی و سایر نهادهای مسئول در این رابطه را برعهده خواهد داشت.

ماده ۵- به منظور بررسی و انجام امور کارشناسی لازم، کمیته فنی متشکل از نمایندگان معرفی شده اعضای شورای هماهنگی و در صورت نیاز کارشناسان مؤسسات خصوصی و دولتی و دانشگاهیان، با دعوت دبیرخانه شورا در دبیرخانه شورای هماهنگی تشکیل می‌گردد. نتایج این جلسات در جلسات شورای هماهنگی مطرح و تصمیم‌گیری می‌شود.



ماده ۶- شورای هماهنگی موظف است به منظور پاسخگویی و حل و فصل مسائل و موارد سیستم حمل و نقل و ترافیک درون شهرهای استان که در دیگر مواد آیین نامه به آنها اشاره نشده است، هماهنگی های لازم را با ارگان ها و سازمان های ذی ربط مانند فرمانداری، شهرداری، نیروی انتظامی و ادارات کل راه و ترابی و سازمان حمل و نقل و پایانه ها به عمل آورد. دبیرخانه شورا مسئول برگزاری جلسات هماهنگی با ارگان های یادشده در شهرهای استان است.

ماده ۷- دبیرخانه شورا موظف است نظارت بر اجرا و رعایت صحیح قوانین مصوب مربوط به امر عبور و مرور درون شهری توسط ارگان های ذی ربط داشته و تخلفات را بررسی کند و انجام اقدامات لازم در جلسات شورای هماهنگی را مطرح و تبادل نظر کند.

ماده ۸- پس از تشکیل جلسات شورای هماهنگی و تهیه و امضای صورت جلسات و مصوبات، ضمن ابلاغ به اعضای شورای هماهنگی، یک نسخه نیز باید به دبیرخانه شورای عالی ارسال گردد.

صورت جلسه سیزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نظر به گزارش دبیر شورای عالی در جلسه ۷۵/۱۰/۱۷ و ارائه پیشنهاد در جلسه ۷۵/۱۱/۱ شورای عالی، باتوجه به وظیفه قانونی شهرداری ها در امر حمل و نقل درون شهری و به لحاظ نقش مهم آنها در اجرای مصوبات شورای عالی و شوراهای هماهنگی ترافیک استان های کشور، پس از بحث و بررسی و تبادل نظر در مورد جایگاه شهرداری ها در شورای هماهنگی ترافیک استان ها و عدم لحاظ قانونی آن، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. شورای هماهنگی ترافیک استان های کشور از شهردار محترم مرکز استان به عنوان عضو ناظر برای شرکت در جلسات و تصمیم گیری ها دعوت نمایند.

۲. در جلسات شورای هماهنگی ترافیک استان تهران که تصمیم گیری درباره کلیه شهرهای استان به جز شهر تهران انجام می پذیرد، از معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به عنوان عضو ناظر دعوت گردد.

۳. شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با حضور شهردار محترم تهران و معاونت محترم راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل تهران بزرگ برای تهران بزرگ تصمیم گیری می نماید.

۴. کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با حضور نمایندگان شهرداری تهران و معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل تهران بزرگ، امور کارشناسی مربوط به تهران بزرگ



را انجام داده و برای تصمیم‌گیری به شورای عالی (با ترکیب بند ۳) پیشنهاد می‌دهد.
۵. دبیرخانه شورای عالی برای اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی اقدامات لازم را معمول نماید.

صورتجلسه چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۰۵۹۲/۳۷ مورخ ۷۵/۱۱/۲۷، چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در تاریخ ۷۵/۱۱/۲۹ در دبیرخانه شورای عالی تشکیل گردید. در ابتدای جلسه، دبیر شورای عالی چگونگی تهیه کتابچه راهنما، دستورالعمل و شرح خدمات مطالعات ساماندهی سیستم حمل‌ونقل و ترافیک شهری، توسط دبیرخانه شورای عالی را به اطلاع اعضا رسانید و همچنین بررسی و تأیید قسمت اول کتابچه (راهنما و دستورالعمل) در کمیته فنی شورای عالی را نیز اعلام نمود. سپس ریاست شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با ارائه توضیحاتی، ضمن دریافت نقطه نظرات اعضا در خصوص چگونگی بررسی کتابچه، شروع به قرائت و مرور دستورالعمل و راهنما نمودند و در هر بخش اعضای شورای عالی اصلاحات و پیشنهادهایی برای حذف و یا اضافه کردن مواردی را مطرح داشتند. نهایتاً با انجام اصلاحات عنوان و تأیید شده، قسمت راهنما و دستورالعمل تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل‌ونقل و ترافیک شهری به تصویب رسید.

صورتجلسه پانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۱۹۰۰/۳۷ مورخ ۷۵/۱۲/۸، پانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در تاریخ ۷۵/۱۲/۱۳ در دفتر معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نیروی انتظامی تشکیل گردید. در ابتدا سردار سرتیپ غفاری ضمن خوش آمدگویی، با ارائه نمودارهای مختلف از آمار و تحلیل تصادفات در سطح کشور (درون شهری و برون شهری)، علل و عوامل مؤثر در تصادفات را برای اعضای شورا و حاضرین جلسه برشمردند. سپس پیرو جلسات قبل که قسمت راهنما و دستورالعمل کتابچه تهیه شده با اصلاحاتی به تصویب رسید، در این جلسه قسمت شرح خدمات مطالعات تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل‌ونقل و ترافیک شهری را که در جلسات کمیته فنی بررسی، اصلاح و تأیید شده بود، توسط دبیر شورای عالی ارائه و پس از اصلاحاتی، بخش‌های اول، دوم و سوم به تصویب رسید و مقرر گردید سه بخش باقی مانده در جلسه بعد مطرح گردد. در پایان جلسه، اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و حاضرین از زحمات و همکاری‌های



سردار سرتیپ غفاری در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و نیروی انتظامی تشکر و قدردانی نمودند.

صور تجلسه شانزدهمین و هفدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۷۴۶/۳۷ مورخ ۷۶/۱/۲۵ دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، هفدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی و اولین جلسه سال ۱۳۷۶، روز دوشنبه ۷۶/۲/۱ در محل دبیرخانه شورای عالی برگزار شد. ابتدا ریاست شورای عالی، جلسه را آغاز کرد و ضمن آرزوی موفقیت برای حاضران در سال جدید، عید نوروز را تبریک گفت. سپس از دبیر شورای عالی درخواست کرد توضیحی درباره دستور جلسه ارائه دهد. پس از ارائه گزارش و توضیح این که بخش راهنما و دستورالعمل در چهاردهمین جلسه شورای عالی تصویب شد و همچنین سه بخش اولیه شرح خدمات نیز در جلسه پانزدهم و شانزدهم به تصویب اعضا رسید، ریاست شورای عالی سه بخش باقی مانده از شرح خدمات را قرائت و مرور کرد و در هر بخش، اعضا اصلاحات و پیشنهادهایی را برای حذف و یا اضافه کردن موضوعاتی مطرح کردند. در نهایت، با انجام اصلاحات راهنما، دستورالعمل و چارچوب شرح خدمات مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور رسید.



وزارت کشور
معاونت هماهنگی امور عمرانی

دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی
ترافیک شهرهای کشور

شرح خدمات مطالعات ساماندهی
حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور

بهار ۱۳۷۶



شرح خدمات مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک شهرها

هدف: تهیه طرح ساماندهی سیستم حمل‌ونقل و ترافیک شهرها (راه‌حل‌های فوری و کوتاه مدت)
مقدمه: این مطالعات به منظور سامان بخشیدن و بهبود وضعیت کنونی حمل‌ونقل و ترافیک شهر و پاسخگویی به تقاضای فعلی حمل‌ونقل و ترافیک شهر انجام می‌شود. شایان ذکر است زمان انجام این مطالعات نباید بیش از ۱۲ ماه به طول بینجامد.

الف) مرحله اول مطالعات

هدف: شناخت وضع موجود (جستجو و تعیین اولویت‌بندی مشکلات)

مقدمه: در این مرحله، مشاور باتوجه به سیاست‌های اعلام شده توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، مصوبات الگوی مصرف حمل‌ونقل، خط‌مشی‌ها و اهداف برنامه‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی - فرهنگی کشور و همچنین بررسی مصوبات شورای هماهنگی ترافیک استان و به طور هماهنگ با طرح‌های توسعه شهری (شامل طرح‌های جامع، تفصیلی، هادی و ...) و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای هماهنگی ترابری کشور و قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و دیگر مقررات مربوط، سعی در شناخت کلی وضعیت موجود محدوده مطالعاتی خواهد داشت.

بدیهی است شناخت مشاور از مسائل و اولویت‌بندی آنها، ضمن ملاقات مشاور با مسئولین، کارشناسان و نمایندگان گروه‌های مردم و کسب دیدگاه‌ها، نظرات و حساسیت‌های آنها نسبت به مسائل حمل‌ونقل و ترافیک موجود، بررسی و مرور انتقادی گزارش‌ها و پیشنهادهای مطالعات ذیربط و نهایتاً بازدیدهای محلی از محدوده مورد مطالعه در چارچوب یک شناخت جامع به صورت کامل‌تری تدوین خواهد شد.

پس از شناخت و تعیین مشکلات، مشاور مبادرت به تدوین جامع اهداف فوری و کوتاه مدت طرح خواهد نمود و برای میزان تحقق این اهداف، با ارائه شاخص‌های کمی مناسب، اثرات (بهبودهای) ناشی از اجرای طرح پیشنهادی خود را به طور کمی و صریح نشان می‌دهد.

در این بخش لازم است فعالیت‌های زیر انجام گیرد:

۱. برگزاری جلسه معرفی مشاور به اعضای شورای هماهنگی ترافیک استان
۲. درخواست اطلاعات و منابع مطالعاتی موجود ارگان‌های مختلف شهری



۳. انجام بازدیدهای محلی
 ۴. مطالعه و بررسی اسناد و مدارک موجود و مطالعه برنامه‌های آینده
 ۵. ملاقات و مذاکره با مسئولین و کارشناسان محلی
 ۶. تهیه پرسشنامه برای مصاحبه با مردم و مسئولین و تعیین نحوه توزیع آنها
 ۷. ارائه گزارش از مراحل قبل (ردیف ۱ تا ۶)
 ۸. توزیع پرسشنامه بین مردم و مسئولین و گردآوری آنها (با درصد نمونه مناسب)
 ۹. تحلیل دیدگاه‌های مردم و مسئولین و تعیین مشکلات از دیدگاه‌های یادشده
 ۱۰. تحلیل کارشناسی توسط مشاور با تلفیق دیدگاه‌های مردم و مسئولین و نتایج بازدیدهای محلی و تعیین و اولویت‌بندی مشکلات حمل‌ونقل و ترافیک شهر
 ۱۱. ارائه گزارش از مراحل فوق (ردیف ۸ تا ۱۰)
 ۱۲. تعریف اقدامات مورد نیاز برای رفع مشکلات شهر به همراه ارائه شرح فعالیت‌های کلی آنها
 ۱۳. گروه‌بندی اقدامات و اولویت‌بندی آنها با استفاده از شاخص‌های کمی کلان
 ۱۴. تعیین سطح بودجه مورد نیاز برای گروه اقدامات فوق
 ۱۵. انتخاب فهرست نهایی اقدامات منتخب
 ۱۶. ارائه گزارش از مراحل فوق (ردیف ۱۲ تا ۱۵) و گزارش مدیریتی نهایی.
- در این مرحله، باتوجه به مشکلات و اقدامات اولویت‌بندی شده و سطح بودجه مورد نیاز و براساس هماهنگی با مسئولین و مدیران شهرداری برای اجرای اقدامات، گروه‌های اقدامات اولویت‌بندی شده به منظور مطالعه دقیق در مرحله دوم انتخاب می‌گردد.
- تذکر:** نتایج مطالعات مرحله اول در بسیاری از شهرهای کشور، نشان می‌دهد که بارزترین گروه مشکلات در سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی و شبکه معابر، خصوصاً در بافت‌های قدیمی و محدوده مرکزی شهرها تمرکز یافته است. لذا در این قسمت شرح خدمات و فعالیت‌های مرحله دوم مطالعات با تمرکز بر موارد فوق‌الذکر ارائه می‌شود. در حالی که این مرحله از مطالعات به منظور دستیابی هرچه سریع‌تر به راهکارهای اجرایی می‌تواند به موازات مطالعات مرحله اول انجام شود. شایان ذکر است در صورتی که نتایج مطالعات مرحله اول نشان دهد که اقدام دیگری به غیر از موارد فوق در اولویت است، باید همانطور که در ردیف ۱۲ شرح فعالیت‌های مرحله اول مطالعات گفته شده، مشاور اقدام به تهیه و ارائه شرح خدمات آنها به کارفرما برای بررسی و اتخاذ تصمیم نهایی نماید.



ب) مرحله دوم مطالعات

هدف: ارائه راه حل‌ها، سیاست‌ها، پیشنهادهای طرح‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌های ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک شهر جهت رفع مشکلات اولویت‌بندی شده موجود در سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی و شبکه معابر در محدوده مرکزی شهرها و سایر مشکلات اولویت‌دار توافق شده با کارفرما. در این مرحله لازم است فعالیت‌های سه‌گانه زیر به عنوان محورهای اصلی فعالیت‌ها مورد توجه قرار گیرد:

۱. سیستم حمل‌ونقل همگانی شهری (اتوبوسرانی و مینی بوسرانی)

هدف: ارائه روش‌های قابل اجرا و اثربخش برای ساماندهی سیستم اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی در افق پنج ساله با توجه به امکانات و محدودیت‌های مالی شرکت یا سازمان اتوبوسرانی و متناسب با بودجه‌های عمرانی و بهبود عبور و مرور شهرها. با عنایت به این که ساماندهی سیستم حمل‌ونقل همگانی بدون توجه به دیگر سیستم‌های حمل‌ونقل امکان‌پذیر است، لذا با یک بررسی مقدماتی ضمن استفاده از نرخ سفر و جمعیت در محدوده مورد مطالعه و با بهره‌گیری از شاخص‌های حمل‌ونقل همگانی در طول برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اقدام به تعیین سهم سیستم حمل‌ونقل همگانی نموده و سپس با تعیین شاخص‌ها و نیز سطوح مختلف خدمت مورد انتظار از این سیستم، و با در نظر گرفتن مسائل زیست محیطی، اقدام به ساماندهی می‌گردد.

این مطالعه در شهرهایی انجام می‌شود که قبلاً مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل همگانی آنها انجام نشده باشد و یا در صورت انجام به دلایلی چون: بهنگام نبودن مطالعه و... از نظر مراجع مسئول حمل‌ونقل و ترافیک آن شهر، فاقد کارایی لازم باشد.

این مطالعات در سه فعالیت به ترتیب زیر انجام می‌شود:

الف) شناسایی وضعیت موجود

ب) تحلیل وضعیت موجود

پ) ارائه راهکارها و پیشنهادات ساماندهی سیستم حمل‌ونقل همگانی

الف) شناسایی وضعیت موجود

۱. خطوط

۱-۱. شناسایی مسیر خطوط، مبدأ و مقصد خطوط، محل و تعداد ایستگاه‌ها، محل و تعداد پایانه‌ها، محل و تعداد توقفگاه‌ها، محل و تعداد تعمیرگاه‌ها و تعداد ناوگان



- ۲-۱. شناسایی نحوه تخصیص ناوگان به خطوط در وضعیت موجود در ساعات اوج و غیراوج
- ۳-۱. تعیین محل‌هایی که به صورت پایانه و ایستگاه اصلی (محل تجمع چندین خط) عمل می‌کنند.
- ۴-۱. شناسایی عملکرد سیستم اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی شامل موارد زیر است:
- ۱-۴-۱. متوسط سرعت حرکت اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در تمام خطوط (به تفکیک هر خط) در ساعات اوج و غیراوج
- ۲-۴-۱. آمار تعداد مسافران جابه‌جا شده در هر خط و در ازای هر دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس در سال‌های گذشته و سال پایه مطالعات براساس گزارش عملکرد اتوبوسرانی
- ۳-۴-۱. آمارگیری از تعداد مسافر جابه‌جا شده و مبدأ - مقصد آنها در خطوط اصلی و نمونه در ساعات اوج و غیراوج در روزهای غیرتعطیل
- ۴-۴-۱. نمونه‌گیری از مسافران یک یا دو ایستگاه اصلی در هر خط جهت تعیین متوسط زمان انتظار در ساعات اوج و غیر اوج

۲. پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی (محل تجمع چندین خط)

- ۱-۲. آمارگیری از تعداد و زمان ورود اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها به پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی و خروج از آنها در ساعات اوج و غیراوج
- ۲-۲. آمارگیری از تعداد مسافران سوار و پیاده شده از اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در ساعات اوج و غیر اوج در پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی
- ۳-۲. آمارگیری از تعداد مسافران سوار نشده و یا جامانده در پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی در ساعات اوج و غیراوج
- ۴-۲. آمارگیری از مدت زمان اضافی توقف اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در پایانه‌ها، ایستگاه‌های اصلی و ایستگاه‌های مبدأ و مقصد
- ۵-۲. آمارگیری مبدأ، مقصد مسافران بر حسب ایستگاه‌های مبادی و مقاصد

۳. ایستگاه‌ها

- ۱-۳. بررسی وضعیت ایستگاه‌ها از نظر تابلوها و علائم، سرپناه و پوشش جوی آب
- ۲-۳. بررسی امکان عقب نشینی ایستگاه‌ها از خطوط عبوری



ب) تحلیل وضعیت موجود

۱. خطوط

- ۱-۱. تعیین شاخص‌های عملکرد فعلی خطوط شامل سرعت حرکت، تعداد مسافر جابه‌جا شده و متوسط زمان انتظار مسافران در ایستگاه‌ها
- ۲-۱. مقایسه شاخص‌های مطلوب با وضعیت موجود
- ۳-۱. ارزیابی مسیرهایی که به دلیل کمبود سرعت اتوبوس و ترافیک زیاد، مناسب خطوط ویژه است. با ارائه نقشه در مقیاس ۱:۱۰۰۰۰

۲. پایانه‌ها

- ۱-۲. تجزیه و تحلیل اطلاعات و تعیین متوسط زمان توقف اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در هر پایانه و ایستگاه اصلی
- ۲-۲. برآورد کمبود عرضه در مقایسه با تقاضای مسافر
- ۳-۲. برآورد زمان تلف شده اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها در پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی
- ۴-۲. تعیین حداکثر تعداد اتوبوس و مینی‌بوس متوقف در پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی
- ۵-۲. تعیین حداکثر تعداد مسافرین جمع شده در پایانه‌ها و ایستگاه‌های اصلی
- ۶-۲. تجزیه و تحلیل مبادی و مقاصد سفرها و حجم انتقالی مسافران از خطوط مختلف به یکدیگر

۳. ایستگاه‌ها

- ۱-۳. تعیین موقعیت و تعداد ایستگاه‌هایی که نیاز به اقدامات اصلاحی از جمله تابلوها و علائم، سرپناه، پوشش جوی آب و عقب‌نشینی ایستگاه یا حذف ایستگاه از مسیر سواره رو و یا ادغام آنها دارند.
۴. تعیین و اولویت‌بندی مشکلات و کمبودهای تسهیلات حمل‌ونقل همگانی (پایانه‌ها، اتوبوس و مینی‌بوس، ایستگاه‌ها، توقفگاه‌ها، علائم و تابلوها)
۵. برآوردها برای افق طرح (دوره پنج ساله)

- ۱-۵. برآورد تقاضای سفر با سیستم حمل‌ونقل همگانی براساس عملکرد وضع موجود و شاخص‌های مطلوب
- ۲-۵. برآورد تعداد ناوگان مورد نیاز سیستم حمل‌ونقل همگانی (اتوبوس و مینی‌بوس) در سطوح مختلف خدمت و متناسب با امکانات و محدودیت‌ها به ویژه اعتبارات و بودجه



پ) ارائه راهکارها و پیشنهادات ساماندهی سیستم حمل و نقل همگانی

(اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی و تاکسی‌های خطی در وضع موجود و وفق طرح)

باتوجه به اطلاعات و مدارک جمع‌آوری شده و برآورد و تحلیل‌های انجام گرفته و با در نظر گرفتن چهار نکته اساسی در حمل و نقل همگانی شامل: جلب اعتماد شهروندان به سیستم، قابلیت دسترسی، آماده به کاری ناوگان و ایمنی به علاوه محدودیت‌ها و امکانات، راهکارهای اصلاحی و پیشنهادات اجرایی به شرح زیر ارائه خواهد شد:

۱. پیشنهاد اصلاح و یا تغییر موضعی موقعیت ایستگاه‌های اصلی و پیشنهاد ایجاد ایستگاه جدید در صورت لزوم به همراه نقشه‌های اجرایی و برآورد هزینه‌های مورد نیاز
۲. طراحی تسهیلات ایستگاه‌ها در خطوط شامل: تابلوها و علائم، سرپناه، پوشش جوی آب و عقب‌نشینی به همراه نقشه‌های اجرایی و برآورد هزینه‌های مورد نیاز
۳. پیشنهاد افزایش خطوط و مسیریابی به همراه نقشه‌های مورد نیاز
۴. تخصیص بهینه ناوگان موجود بین خطوط براساس تقاضای هر خط
۵. تعیین فاصله زمانی مناسب برای اعزام وسایل نقلیه همگانی در هر یک از خطوط و تدوین برنامه زمان‌بندی حرکت ناوگان در ساعات اوج و غیراوج
۶. طراحی مرحله اول اصلاح پایانه‌ها، ایستگاه‌های اصلی و توقفگاه‌ها بر حسب اعلام مشاور و تأیید کارفرما به همراه نقشه‌های اجرایی و برآورد هزینه‌های مورد نیاز
۷. بررسی ضرورت و امکان سنجی ایجاد خطوط ویژه برای ناوگان حمل و نقل همگانی
۸. تعیین میزان بهبود در شاخص‌های مهم و معرف عملکرد سیستم از جمله: میزان بهبود در سرعت حرکت، سرعت سفر، زمان متوسط انتظار در ایستگاه‌های اصلی و سایر شاخص‌های مهم به تشخیص مشاور
۹. تعیین منابع درآمد سازمان یا شرکت‌های اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی برای تأمین هزینه اجرای راهکارهای پیشنهادی فوق‌الذکر

۲. بافت قدیمی (مرکزی) شهر

هدف: هدف اصلی از انجام این مطالعات، «ساماندهی حمل و نقل و ترافیک بافت قدیمی و محدوده مرکزی شهر» است که به منظور بهبود وضعیت حرکت وسایل نقلیه خصوصاً وسایل نقلیه همگانی



و عابرین پیاده، کاهش حجم ترافیک، کاهش آلودگی هوا و کاهش مصرف سوخت در محدوده فوق الذکر انجام می‌گیرد.

این مطالعات حداکثر در مدت یک سال با تکیه بر نتایج مطالعات پیشین و توجه به طرح‌های موجود (از جمله طرح‌های جامع، تفصیلی، هادی و سایر طرح‌های مطالعاتی که از طرف شهرداری در اختیار مشاور قرار می‌گیرد)، برای افق زمانی پنج ساله انجام می‌شود. به منظور انجام مطالعات فوق الذکر، لازم است فعالیت‌های زیر انجام شود:

الف) شناسایی وضع موجود

ب) بررسی و تحلیل اطلاعات وضع موجود

پ) تعیین مشکلات

ت) ارائه گزینه‌های ساماندهی

الف) شناسایی وضع موجود

الف - ۱) تعیین محدوده مورد مطالعه

محدوده مرکزی (بافت قدیمی) شهر به پیشنهاد شهرداری و با تأیید معاون هماهنگی امور عمرانی تعیین می‌گردد. باید توجه داشت که ممکن است شهرها براساس ساختار شکل گرفته، چند مرکزی بوده و یا ساختار دیگری داشته باشند که در این صورت ممکن است چند محدوده قابل تعریف باشد.

الف - ۲) گردآوری اطلاعات مورد نیاز در محدوده مورد مطالعه

الف-۲-۱. نقشه‌ها شامل نقشه شبکه معابر وضع موجود و طرح تفصیلی، نقشه کاربری‌های عمده، مصوبات کمیسیون ماده ۵ و سایر نقشه‌هایی که از طرف شهرداری در اختیار مشاور قرار می‌گیرد.

الف-۲-۲. تعیین شبکه معابر اصلی و مهم به پیشنهاد مشاور و با تأکید کمیته فنی و بازنگری

الف-۲-۳. ویژگی‌های فیزیکی شبکه معابر اصلی و تقاطع‌های مهم (مقطع عرضی)

الف-۲-۴. آمار حجم وسایل نقلیه و عابرین پیاده در شبکه معابر اصلی در ساعات اوج تردد

الف-۲-۵. آمار حجم حرکتهای گردشگری در تقاطع‌های مهم به همراه حجم عابر پیاده و زمان‌بندی

چراغ‌های راهنمایی در ساعات اوج تردد



الف-۲-۶. اطلاعات مربوط به حمل و نقل همگانی با تکیه بر مطالعات حمل و نقل همگانی، تاکسی و تاکسی موقت (مسافرهای شخصی)

الف-۲-۷. اطلاعات مربوط به منابع مالی و هزینه‌هایی که به طور سالانه در پنج سال گذشته در اختیار شهرداری، راهنمایی و رانندگی و سایر ارگان‌های ذیربط بوده و صرف بهبود عبور و مرور در شهر شده است.

الف-۲-۸. اطلاعات مربوط به تسهیلات و تجهیزات حمل و نقل درون شهری شامل چراغ‌های راهنما، تابلوهای راهنما، خط‌کشی‌ها، پارکینگ‌های حاشیه‌ای، پایانه‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و ایستگاه‌های موتور و دوچرخه

الف-۲-۹. آمار مانور پارکینگ‌های حاشیه‌ای در ساعات اوج و غیراوج در معابر اصلی و مهم

الف-۲-۱۰. ارائه گزارش و نقشه‌های مربوط به کارفرما

ب) بررسی و تحلیل اطلاعات وضع موجود

- ب-۱. جریان تردد وسایل نقلیه و عابرین پیاده در معابر مهم در ساعات‌های اوج
- ب-۲. عملکرد حمل و نقل همگانی با تکیه بر اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی موقت (مسافرهای شخصی)
- ب-۳. وضعیت پارکینگ و دسترسی به کاربری‌های عمده جاذب سفر ضمن هماهنگی با کارفرما
- ب-۴. ارائه گزارش و نقشه‌های مربوط به کارفرما

پ) تعیین مشکلات

- پ-۱. تردد وسایل نقلیه و عابرین پیاده در معابر اصلی و تقاطع‌های مهم با دو دیدگاه مختلف شامل تأمین ایمنی عابرین پیاده و تأمین حرکت‌های گردش‌ی روان‌تر با تداخل کمتر برای وسیله نقلیه
- پ-۲. حمل و نقل همگانی در محدوده مورد مطالعه
- پ-۳. دسترسی کاربری‌های عمده جاذب سفر و پارکینگ در محدوده مورد مطالعه
- پ-۴. ارائه گزارش و نقشه‌های مربوط به کارفرما

ت) ارائه گزینه‌های ساماندهی

این گزینه‌ها باید با تمرکز بر روی مشکلات اولویت‌بندی شده و محدودیت بودجه ارائه گردد که شامل چند محور اصلی به شرح زیر است:

ت-۱. گزینه‌های مربوط به شبکه معابر (اصلاح هندسی تقاطع‌ها و معابر، بهبود وضع خط‌کشی معابر و خط‌کشی مخصوص عابر پیاده، تکمیل و توزیع تجهیزات کنترل ترافیک، چراغ‌های راهنمایی، علائم



و تابلوهای راهنمایی، پیشنهاد روگذر یا زیرگذر عابر پیاده و به طور کلی تسهیل و ایمن‌سازی عبور و مرور وسایل نقلیه و عابرین پیاده)

ت-۲. گزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل همگانی

ت-۳. گزینه‌های مربوط به کاربری زمین (تجدید نظر در قرارگیری کاربری‌های عمده جاذب سفر و ارائه توصیه به کارفرما برای جابه‌جایی، احتمال کاربری‌ها، جلوگیری از توسعه یا افزایش تراکم کاربری‌ها باتوجه به طرح‌های تفصیلی، مصوبات کمیسیون ماده ۵ و طرح‌های اجرایی و سایر طرح‌هایی که از طرف کارفرما در اختیار مشاور قرار می‌گیرد).

ت-۴. گزینه‌های مدیریتی (اعمال محدودیت‌های توقف با استفاده از پارکومتر یا کارت پارک و حذف پارکینگ‌های حاشیه‌ای در معابر مشکل‌دار) یا تردد (از جمله محدوده طرح ترافیک)، بازنگری در جهت حرکت وسایل نقلیه در معابر مهم، مدیریت شبکه برای استفاده مخصوص عابرین پیاده و موتور سیکلت و دوچرخه، بارگیری و تخلیه کالا)

ت-۵. ارائه گزارش‌های نهایی و نقشه‌ها به کارفرما

ث) تعیین میزان بهبود ترافیک ناشی از اجرای گزینه‌های ساماندهی

در این مرحله، مشاور اثربخشی گزینه‌های منتخب ارائه شده را براساس شاخص‌های مناسب و باتوجه به هزینه اجرای آنها، تحلیل کرده و پس از آن، زنجیره گزینه‌های پیشنهادی را براساس محدودیت بودجه به کارفرما تحت گزارشی ارائه می‌نماید تا پس از آن، شهرداری و ارگان‌های ذیربط براساس اعتبارات مربوط، اجرای این گزینه‌ها را در برنامه پنج ساله و یا برنامه‌های سالانه خود گنجانیده و به طور اولویت‌بندی شده به مرحله اجرا درآورد.

۳. اصلاح هندسی شبکه معابر و تقاطع‌ها

هدف: ارائه راهکارهای قابل اجرا و اثربخش برای ساماندهی ساختار وضع موجود شبکه معابر برای افق پنج ساله در محدوده‌ای مشخص باتوجه به امکانات و محدودیت‌های مالی شهرداری‌ها. این راهکارها باید به صورت اولویت‌بندی شده مشخص شوند.

گام ۱: گردآوری اطلاعات موجود

■ گردآوری نقشه‌ها. شامل نقشه شبکه معابر وضع موجود شهر در مقیاس‌های مناسب و نقشه شبکه



- معايير پیشنهادی شهر در طرح‌های توسعه شهری (جامع، تفصیلی، هادی و سایر طرح‌هایی که از طرف کارفرما در اختیار مشاور قرار می‌گیرد).
- گردآوری مطالعات انجام شده قبلی در این زمینه
 - گردآوری آمار تصادفات در محدوده مورد نظر
 - گردآوری ویژگی‌های فیزیکی شبکه معابر شامل مقاطع عرضی جهت تردد، وضعیت پارکینگ، چراغ‌ها و دیگر علائم راهنمایی و رانندگی، ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل‌ونقل همگانی، پل‌های عابر پیاده و سایر ویژگی‌های مورد نیاز به تشخیص مشاور
 - گردآوری آمار حجم تردد وسایل نقلیه موتوری در شبکه معابر اصلی و بااهمیت (این آمار می‌تواند شامل حجم عابرین پیاده که به نوعی ایمنی آنان تحت خطر بوده و یا سبب اختلال در جریان تردد به ویژه در تقاطع‌ها می‌گردند نیز باشد) در ساعات بحرانی (اوج) و تعیین روند تغییرات این حجم نسبت به قبل (در صورت وجود آمار قبلی)
 - تعیین سلسله مراتب شبکه معابر درون شهری در محدوده مورد مطالعه و تعیین شبکه معابر اصلی و بااهمیت براساس ضوابط و معیارهای مصوب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
 - گردآوری اطلاعات مربوط به نقاط تصادف خیز در شبکه معابر اصلی و با اهمیت بر مبنای آمار تصادفات

گام ۲: تحلیل اطلاعات

تحلیل اطلاعات گردآوری شده در گام‌های قبل و تعیین عملکرد شبکه معابر (شامل خیابان‌های اصلی و بااهمیت و تقاطع‌های وابسته به آن)

تعیین نقاط بحرانی و مشکل‌دار در شبکه معابر اصلی براساس تحلیل انجام گرفته در گام قبل و با استفاده از شاخص‌های مناسب و مربوط

گام ۳: ارائه راهکارها

راهکارهای ساماندهی کوتاه مدت به صورت اولویت‌بندی شده (این راهکارها می‌توانند شامل روش‌های مدیریتی شامل تغییر تعداد خطوط عبوری در جهات مختلف حرکت، تغییر جهت تردد، سیاست مدیریت پارکینگ‌های حاشیه‌ای و بهبود وضعیت ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل‌ونقل همگانی با هدف افزایش ظرفیت شبکه معابر و ارائه راهکارهای اجرایی برای بهبود حرکت موتور سیکلت و دوچرخه، اصلاح هندسی تقاطع‌ها، میدین، پیاده‌روها، در جهت افزایش کارایی و کنترل ارتفاع جداول براساس ضوابط و



معیارهای مورد تأیید شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و تأمین فاصله دید در تقاطع‌ها و سایر راهکارها به تشخیص مشاور باشند).

گام ۴: تعیین اثربخشی راهکارهای ارائه شده با استفاده از شاخص‌های مناسب و مربوط

گام ۵: تعیین هزینه اجرای هر یک از راهکارها و مقایسه هزینه ریالی اجرای هر پروژه به صورت اولویت‌بندی شده، همزمان با اثربخشی آنها

گام ۶: ارائه راهکارهای نهایی اولویت‌بندی شده و نقشه‌های مربوط شامل طراحی و ارائه نیمرخ عرضی معابر، پلان و پروفیل طولی معابر، جانمایی و طراحی مرحله اول تجهیزات ایمنی، ارائه نحوه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی و جانمایی و طراحی مرحله اول تسهیلات حمل‌ونقل شامل ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل‌ونقل همگانی و پارکینگ حاشیه‌ای و برنامه زمان‌بندی حداکثر پنج ساله اجرای آنها در یک گزارش اصلی.

صورتحجلسه هجدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۴۱۹۲/۳۷ مورخ ۷۶/۱۰/۲۹ جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۷۶/۱۱/۱۵ در دبیرخانه شورای عالی تشکیل گردید. با عنایت به پیشنهاد شماره ۳/۳۶۵۵/۳ مورخ ۷۶/۱۰/۲۷، سازمان حفاظت محیط زیست و بررسی‌های کارشناسانه در جلسه مورخ ۷۶/۱۰/۲۹ کمیته فنی که نتیجه آن را دبیر شورای عالی به جلسه ارائه کرد، اعضا پس از استماع سخنان نمایندگان سازمان حفاظت محیط زیست و دیگر اعضای شورای عالی، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ نمودند:

اعضای شورای عالی اقدامات اجرایی در روز ۲۹ دی (روز هوای پاک) را به شرح زیر تصویب کردند و مقرر شد ارگان‌های ذی ربط با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، افکار عمومی را از تصمیمات اتخاذ شده آگاه کنند و هماهنگی‌ها و برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام دهند و پس از ابلاغ این صورتحجلسه در روز ۲۹ دی، تصمیمات ذیل اجرا شوند:

۱. تردد کلیه خودروهای سواری شخصی و دولتی و موتور سیکلت‌ها در محدوده طرح ترافیک ممنوع است. این ممنوعیت شامل خودروهای اداری طرح ترافیک نیز می‌شود. به علاوه شهرداری تهران از صدور مجوز روزانه خودداری می‌کند. معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا، در حد مقدرات و امکانات مشابه سایر روزها، با خودروهایی که این ممنوعیت را رعایت نکنند، براساس مقررات موجود برخورد می‌کند. خودروهایی که خدمات آتش نشانی و فوریت‌های پزشکی را انجام



می‌دهند از این قاعده مستثنی هستند.

۲. با همکاری شهرداری تهران و معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا، برخی از مسیرها به تردد عابران پیاده اختصاص می‌یابد.

۳. اتوبوس‌های سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی که در اختیار شرکت اتوبوسرانی تهران و حومه قرار می‌گیرد با برنامه‌ریزی شرکت واحد، در روز ۲۹ بهمن وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌شوند.

۴. سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران، نسبت به آماده کردن اذعان عمومی برای مشارکت در این برنامه و نیز بهره‌برداری از نتایج آن، اقدامات لازم معمول می‌دارند.

۵. سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری دیگر ارگان‌های ذیربط (شهرداری تهران، نیروی انتظامی و...) نتایج اجرا را ارزیابی کند و طی گزارشی به اطلاع اعضای شورای عالی و عموم مردم برساند.

۶. در خصوص پیشنهاد جابه‌جایی رایگان توسط اتوبوس‌های شرکت واحد و اتوبوس‌های دولتی در روز هوای پاک، ضمن موافقت با این پیشنهاد، مقرر شد مراجع ذیربط نیز در این خصوص همکاری نمایند.

صورتحال نوزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۴۳۵۵/۳۷/۶ مورخ ۷۶/۱۲/۶، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نوزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۷۶/۱۲/۱۷ تشکیل گردید. در آغاز جلسه، دبیر شورای عالی گزارشی از وضعیت تصادفات، ضرر و زیان‌های ناشی از آن و چگونگی تهیه دستورالعمل کمیته تخصصی ایمنی ترافیک شهرهای کشور را ارائه نمود. پس از آن، اعضا ضمن بررسی و تبادل نظر، تشکیل کمیته تخصصی ایمنی و دستورالعمل مربوطه را به شرح زیر تصویب نمودند.

دستورالعمل کمیته تخصصی ایمنی ترافیک شهرهای کشور

با استناد به بندهای «ت» و «ج» ماده ۲ آیین‌نامه موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی، ترافیک شهرهای کشور و به منظور نیل به افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و عوارض ناشی از فقدان یا پایین بودن سطح ایمنی در حمل‌ونقل و ترافیک و ایجاد هماهنگی‌های لازم و اقدامات یکپارچه، کمیته تخصصی ایمنی به عنوان بازوی فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک



شهرهای کشور، با وظایفی که در این دستورالعمل مشخص شده، تشکیل می‌شود.

۱. اهداف

- افزایش ایمنی و تأکید بر آن در مطالعه، طراحی، ساخت، نگهداری و بهره‌برداری از تسهیلات و فعالیت‌های حمل‌ونقل درون شهری
- کاهش شدت و تعداد تصادفات و عوارض ناشی از فقدان یا پایین بودن سطح ایمنی در حمل‌ونقل و ترافیک

۲. روش‌ها

سعی در اتخاذ راهکارهای کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای افزایش سطح ایمنی با تأکید بر عوامل حادثه‌آفرین محیط و ایمن‌سازی نقاط حادثه‌خیز، رفع نارسایی وسایل نقلیه و ارتقای سطح فرهنگ عمومی جامعه به کمک:

- تحقیق پیرامون ایمنی
- ارائه پیشنهاد برای توسعه و ایجاد پایگاه‌های اطلاعاتی لازم
- ارائه پیشنهاد برای اصلاح و تدوین استانداردها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم در سطح ملی
- ارائه پیشنهاد برای اصلاح قوانین و مقررات و روش‌های اعمال آنها
- ارائه پیشنهاد برای آموزش‌های لازم
- ارائه پیشنهاد برای تأمین منابع مالی به منظور توسعه و ترویج ایمنی در سطح ملی
- ارائه پیشنهاد برای خدمات فوری (اورژانس)
- ارائه پیشنهاد برای ایجاد هماهنگی بین نهادهای مؤثر در ایمنی حمل‌ونقل و ترافیک

۳. اعضای کمیته

- وزارتخانه‌ها و سازمان‌های عضو شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
- سازمان صدا و سیما
- دیگر وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادها (به تناسب موضوعات جلسه)

۴. حوزه مطالعات و تحقیقات

کمیته در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرها از طریق مطالعه و تحقیق، تجدید نظر و یا پیشنهاد سیاست‌ها و روش‌های اجرایی در قالب طرح‌های فوری و کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت فعالیت می‌نماید.



۵. حوزه‌های ارائه پیشنهاد

پیشنهادهای طرح‌های مطالعاتی و تحقیقاتی مندرج در بند ۴ در چارچوب یکی از عوامل چهارگانه ذیل هستند:

- آموزش و تبلیغات
- قوانین و مقررات و نظارت بر اجرای آنها
- مهندسی و طراحی محیط، ترافیک و وسیله نقلیه
- مدیریت ترافیک و هماهنگی و ارزیابی طرح‌های ترافیک

صورتجلسه بیستمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۶۲۶۶/۳۷ مورخ ۷۷/۹/۲۴ جلسه اضطراری شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، بنا به تقاضای سازمان حفاظت محیط زیست در ساعت ۱۹ سه‌شنبه ۷۷/۹/۲۴ در وزارت کشور تشکیل گردید. در آغاز جلسه، دبیر شورای عالی گزارشی از بحرانی بودن آلودگی هوای تهران و اعلام وضعیت شرایط اخطار توسط وزارت بهداشت و درمان و اعلامیه صادره از سوی معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا و پخش آن در صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران مبنی بر اجرای طرح محدودیت حرکت براساس شماره‌های زوج و فرد خودروها و عدم هرگونه هماهنگی با شورای عالی را اعلام داشت. سپس ریاست شورای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از حاضرین در جلسه درخواست نمودند که راهکارهای فوری و قابل اجرا برای گذر از بحران فعلی، طرح نیروی انتظامی و پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست را به جلسه ارائه نمایند. در ادامه، معاونت راهنمایی و رانندگی گزارشی از چگونگی صدور اطلاعیه را اعلام و از طرح یادشده دفاع نمود و پس از دو ساعت بحث و تبادل نظر در خصوص مسائل و مشکلات متأثر از اجرای طرح بالا و عدم امکان پاسخگویی به آنها، اعضای شورای عالی تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ نمودند:

۱. از وزارت آموزش و پرورش درخواست شود که روزهای چهارشنبه و پنجشنبه ۷۷/۹/۲۶ و ۷۷/۹/۲۵ کلیه مدارس را تعطیل کند.

۲. معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا، کنترل و نظارت دقیق بر تردد در محدوده ممنوعه ترافیک شهر تهران را به طور مستمر اعمال و از ورود خودروهای فاقد مجوز جداً جلوگیری نماید و شهرداری تهران نیز از صدور مجوز یک روزه تا اطلاع ثانوی خودداری نماید.

۳. نظر به این که اعلام کان لم یکن بودن اطلاعیه معاونت راهنمایی و رانندگی به مصلحت نمی‌باشد، به سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران اعلام گردد که از ادامه پخش اطلاعیه مذکور خودداری



نماید و به علاوه معاونت راهنمایی و رانندگی نیز برگه جریمه‌ای به این منظور صادر نماید.
۴. به منظور آمادگی در مواقع بحران، دبیرخانه شورای عالی موظف گردید با همکاری نهادهای و ارگان‌های عضو، نسبت به مطالعه و تهیه دستورالعمل اجرایی شرایط بحران اقدام نماید.

صور تجلسه بیست و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۶۴۰۱/۳۷ مورخ ۷۷/۱۰/۸، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۷۷/۱۰/۱۲ با حضور اکثر اعضا در ساعت ۱۴ تشکیل گردید.

در آغاز جلسه، دبیر شورا گزارشی در خصوص موارد دستور کار جلسه ارائه کرد و پس از آن با نمایش فیلمی از عدم کنترل و برخورد قانونی با متخلفین که به محدوده ممنوعه وارد می‌شوند، اعلام گردید که علیرغم تأکید شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در جلسه اضطراری مورخ ۷۷/۹/۲۴ و تأیید و ابلاغ مصوبه توسط وزیر محترم کشور به نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، متأسفانه براساس گزارشات واصله از مدیریت محترم امور اجرایی شورای اسلامی شهر تهران، و سازمان حمل و نقل و ترافیک، مشاهده شده که کنترلی در داخل منطقه محدوده ممنوعه صورت نمی‌گیرد و پس از بحث و تبادل نظر درباره هریک از دستور کارهای جلسه به شرح زیر تصمیم‌گیری شد:

۱. ضمن تأکید بر کنترل و نظارت دقیق بر تردد در محدوده ممنوعه ترافیک شهر تهران و برخورد با متخلفین، در صورت ضرورت، وزارت کشور برای انجام این مهم اقدامات حقوقی و قانونی بایسته را معمول نماید.

۲. دبیرخانه شورای عالی برای بررسی و مطالعه وسعت و میزان جریمه ورود به محدوده ممنوعه، با همکاری سایر اعضا و شهرداری تهران، اقدامات لازم را معمول نماید.

۳. به منظور رفع مشکل سرویس‌های شرکت مسافربری سیر و سفر مقرر گردید مسئله به نیروهای انتظامی انعکاس داده شود تا موانع از بین برود و در صورت نیاز، وزارت کشور اقدامات حقوقی لازم را انجام دهد. همچنین شهرداری تهران موظف شد انجام مطالعات درخواستی، در خصوص تعیین نقاط جدید پایانه‌ای و مکان‌یابی آنها تسریع و نتیجه را به اطلاع شورای عالی برساند.

۴. در مورد بررسی درخواست‌های ارگان‌ها، ادارات و نهادهای مختلف مبنی بر نیاز به تعداد بیشتر مجوز ورود به محدوده ممنوعه (برچسب - کارت) مقرر شد دبیرخانه شورای عالی با همکاری شهرداری تهران، بررسی‌های لازم را انجام دهد و تقاضای واقعی را در اسرع وقت گزارش نمایند.



۵. دبیر شورای عالی توضیحاتی در مورد نیاز به مطالعه در سطح ملی برای کاهش تقاضای سفر را ذکر کرده و یادآور شدند که نیاز به همکاری وزارت پست و تلگراف و تلفن و دیگر ارگان‌ها و همچنین استفاده از خدمات مشاوران اجتناب‌ناپذیر است و این مورد در دستور کار دبیرخانه شورای عالی قرار گرفته که نتیجه آن در جلسات بعد ارائه خواهد شد.

۶. مقرر گردید که جلسات شورای عالی اولین دوشنبه هر ماه از ساعت ۱۳ الی ۱۵ تشکیل گردد.

صور تجلسه بیست و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۶۵۷۶/۳۷ مورخ ۷۷/۱۰/۲۶، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۷۷/۱۰/۳۰ پس از حضور اعضای محترم، در ساعت ۱۸ تشکیل گردید. در آغاز جلسه، دبیر شورای عالی، گزارشی در خصوص دستور کار جلسه و چگونگی تهیه و تدوین دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا ارائه و پس از بحث و تبادل نظر در مورد هر یک از موارد دستور کار جلسه به شرح زیر تصمیم‌گیری شد:

۱. دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا در ۷ صفحه تصویب شد که متن به امضای اعضا می‌رسد.

۲. بنا به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست، روز ۲۹ دی ماه به عنوان روز هوای پاک تعیین و از کلیه وزارتخانه‌ها، ارگان‌های دولتی، نظامی و نهادهای انقلاب اسلامی و عموم شهروندان محترم تهرانی درخواست گردید ضمن خودداری از انجام سفرهای غیرضروری در صورت نیاز به انجام سفر، حتی المقدور از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده نمایند و با سازمان حفاظت محیط زیست همکاری لازم را معمول دارند.

همچنین مقرر گردید در روز هوای پاک:

الف) اداره کل راهنمایی و رانندگی تهران نسبت به جلوگیری از تردد خودروهای مجاز با کمتر از ظرفیت تعیین شده و الزام آنان به تردد با حداکثر ظرفیت قانونی در محدوده ممنوعه ترافیک اقدام نماید. بدیهی است خودروهای عمومی از این قاعده مستثنی هستند.

ب) شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه موظف گردید با افزایش ۳۰۰ دستگاه اتوبوس و تخصیص مناسب آن، سفرهای افزوده شده در حوزه شهر تهران و به ویژه محدوده طرح ترافیک و اطراف آن را پاسخ دهد.



۳. باتوجه به تأکید ریاست محترم جمهوری، صدور مجوز یک روزه ورود به محدوده ممنوعه از این تاریخ ملغی می‌باشد.
۴. چگونگی صدور و تحویل مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه از سوی سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران به صورت جدی از طریق دبیرخانه‌ی شورای عالی بازرسی گردد و گزارش مربوطه در جلسه آتی شورای عالی ارائه شود.



وزارت کشور
معاونت هماهنگی امور عمرانی
دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا

به علت کیفیت خاص جوی و پایداری و آلودگی دما
موضوع ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۴/۲/۳

مصوب بیست و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
دی ماه ۱۳۷۷



دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا

علت کیفیت خاص جوی و پایداری وارونگی دما

موضوع ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۴/۲/۳

مقدمه

با افزایش جمعیت و توسعه شهرهای بزرگ، منابع آلوده کننده هوا از جمله خودروها، مراکز صنعتی و کارخانه‌ها و منابع گرمایش خانگی به طور روزافزون رشد نموده و سبب آلودگی هوای این شهرها می‌گردد. بدون شک نبود قاعده و روش مشخص برای نظارت و کنترل بر منابع آلاینده هوا و نحوه استفاده از آنها، به بروز فجایع زیست محیطی منجر خواهد شد. به همین دلیل قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در تاریخ ۷۴/۴/۳ به تصویب مجلس محترم شورای اسلامی رسید. ماده ۷ این قانون به شرح زیر می‌باشد:

«در مواقع اضطراری که به علت کیفیت خاص جوی، آلودگی هوای شهرها به حدی برسد که به تشخیص وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سلامت انسان و محیط زیست را به شدت به مخاطره بیندازد، سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری وزارت کشور (شهرداری‌ها و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) ممنوعیت یا محدودیت‌های موقت زمانی، مکانی و نوعی را برای منابع آلوده کننده برقرار نموده و بلافاصله مراتب را از طریق رسانه‌های همگانی به اطلاع عموم خواهد رسانید. با برطرف شدن وضعیت اضطرار و کاهش آلودگی هوا، سازمان نسبت به رفع ممنوعیت و محدودیت برقرار شده اقدام و مراتب را به نحو مقتضی به اطلاع عموم خواهد رسانید.»

در روزهای زیادی از سال به خصوص فصول سرما، در بسیاری از شهرهای بزرگ کشور به دلیل وقوع پدیده وارونگی دما، پتانسیل آلودگی هوا به شدت بالا رفته و شرایطی که مشمول ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا می‌باشد، ایجاد می‌گردد.

بر این اساس و با عنایت به آیین‌نامه اجرایی تبصره ۶ همین قانون در بیستمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (که در تاریخ ۷۷/۹/۲۴ به درخواست سازمان حفاظت محیط زیست و به دنبال اعلام وضعیت اضطراری توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، تشکیل گردید)، دبیرخانه شورای عالی موظف گردید با همکاری نهادها و ارگان‌های عضو نسبت به مطالعه و تهیه دستورالعمل اجرایی شرایط بحران آلودگی هوا، اقدام نماید.



در همین راستا ضمن نظرخواهی از کلیه دست‌اندرکاران و تشکیل جلسات متعدد کارشناسی و با جمع‌آوری اطلاعات و بررسی نمونه‌های تجربه شده مشابه در کشورهای دیگر، نحوه ارتباط و وظایف نهادها و ارگان‌های مربوط در شرایط پایداری وارونگی دما و آلودگی بیش از حد استاندارد، تعیین و اقدامات مقتضی در سه سطح مختلف عملکردی با گزینه‌های متناسب با آن شرایط، بررسی و تصمیماتی اتخاذ گردید.

لازم به یادآوری است که در این جلسات بر تقویت ناوگان حمل‌ونقل همگانی و کاهش تقاضای سفر به عنوان راه حل‌های اساسی معضلات ترافیکی و همچنین انجام معاینه فنی و معاینه خروجی آگزوز خودروها، و به علاوه تلاش برای گازسوز نمودن خودروهای دولتی، شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی و تاکسیرانی، و خودروهای شخصی با پرداخت تسهیلات لازم از طریق سیستم بانکی و حذف خودروهای مستهلک (با بیش از ۲۰ تا ۲۵ سال عمر) از مجموعه حمل‌ونقل شهری کشور که بالطبع منجر به کاهش چشمگیر آلودگی هوا و تردد سریع‌تر و ایمن‌تر خواهد شد، تأکید شد. البته این روش‌ها در میان مدت و بلندمدت ثمربخش بوده و برای شرایط بحران باید راه‌هایی که آثار سریع‌تری را به دنبال داشته باشد نیز مشخص شود.

باید به این نکته توجه داشت که استفاده از خودروی شخصی نه یک حق بلکه امتیازی است که از سوی جامعه به افراد واگذار شده است و در صورتی که استفاده از این خودرو منافع جمعی را به خطر بیندازد، می‌بایست این امتیاز را سلب نموده و یا محدودیت‌هایی برای آن ایجاد کرد. براساس این نگرش، در روش‌های کوتاه مدت، مقابله با بحران آلودگی هوا، محدودیت‌های مختلفی برای استفاده از خودروهای شخصی اعمال می‌گردد.

نحوه ارتباط و وظایف نهادها و ارگان‌های مربوط،

در شرایط پایداری وارونگی دما و آلودگی بیش از حد استاندارد

۱. سازمان هواشناسی بروز پدیده وارونگی دما را برای حداقل ۴۸ ساعت آینده پیش‌بینی می‌کند. در

صورت احتمال وقوع پایداری وارونگی دما، بلافاصله به:

● وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی:

- اداره کل بهداشت محیط و حرفه‌ای (در تهران)،

- معاونت بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی، خدمات بهداشتی درمانی استان، واحد بهداشت محیط

(در استان‌ها)



● وزارت کشور: استانداری‌ها

● سازمان حفاظت محیط زیست: ادارات کل محیط زیست استان

اطلاع داده می‌شود.

تبصره: در تهران علاوه بر اداره کل بهداشت محیط و حرفه‌ای، اداره کل محیط زیست تهران و استانداری، مراتب به اطلاع وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت کشور نیز خواهد رسید.

۲. وزارتخانه‌ها و سازمان یاد شده و واحدهای تابعه آنها، پس از اطلاع از احتمال وقوع پایداری وارونگی دما، با استفاده از ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا که در اختیار دارند، میزان مواد آلاینده هوا را اندازه‌گیری نموده و نتایج سنجش خود را هر ۶ ساعت یک بار که از ساعت ۹:۳۰ صبح آغاز می‌گردد برای وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (کمیته بهداشت هوا) و سازمان هواشناسی کشور (و یا ادارات مربوط در استان‌ها) ارسال می‌کنند.

تبصره ۱: شهرداری‌هایی که مجهز به دستگاه سنجش آلودگی هوا می‌باشند، نیز با دریافت گزارش از سازمان هواشناسی (و یا ادارات مربوط در استان‌ها)، نتایج سنجش را به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (کمیته بهداشت هوا) و سازمان هواشناسی کشور (و یا ادارات مربوط در استان‌ها) اعلام می‌کنند.

تبصره ۲: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (اداره کل بهداشت محیط و حرفه‌ای در تهران و معاونت بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی، خدمات بهداشتی درمانی استان، واحد بهداشت محیط در استان‌ها) بلافاصله پس از دریافت پیش‌بینی سازمان هواشناسی مبنی بر احتمال وقوع پایداری وارونگی دما، کمیته بهداشت هوا را مطلع می‌سازد. این کمیته تا دریافت اطلاعات مربوط به میزان آلاینده‌های هوا، مقدمات اقدامات بعدی خود را فراهم می‌کند.

۳. کمیته بهداشت هوا بلافاصله پس از دریافت اطلاعات مربوط به میزان آلاینده‌های هوا که به طور منظم هر ۶ ساعت یک بار دریافت می‌کند، میزان شاخص استاندارد آلودگی هوا (PSI) را تعیین کرده و به ترتیب زیر اعلام وضعیت می‌کند و مراتب را به اطلاع سازمان حفاظت محیط زیست (ادارات کل محیط زیست استان)، وزارت کشور (استانداری‌ها) و سازمان هواشناسی کشور (و یا ادارات مربوط در استان‌ها) می‌رساند.



الف) $250 > PSI > 100$ اعلام وضعیت هشدار

ب) $PSI \geq 350 > 250$ اعلام وضعیت اضطرار

پ) $PSI \leq 350$ اعلام وضعیت بحران

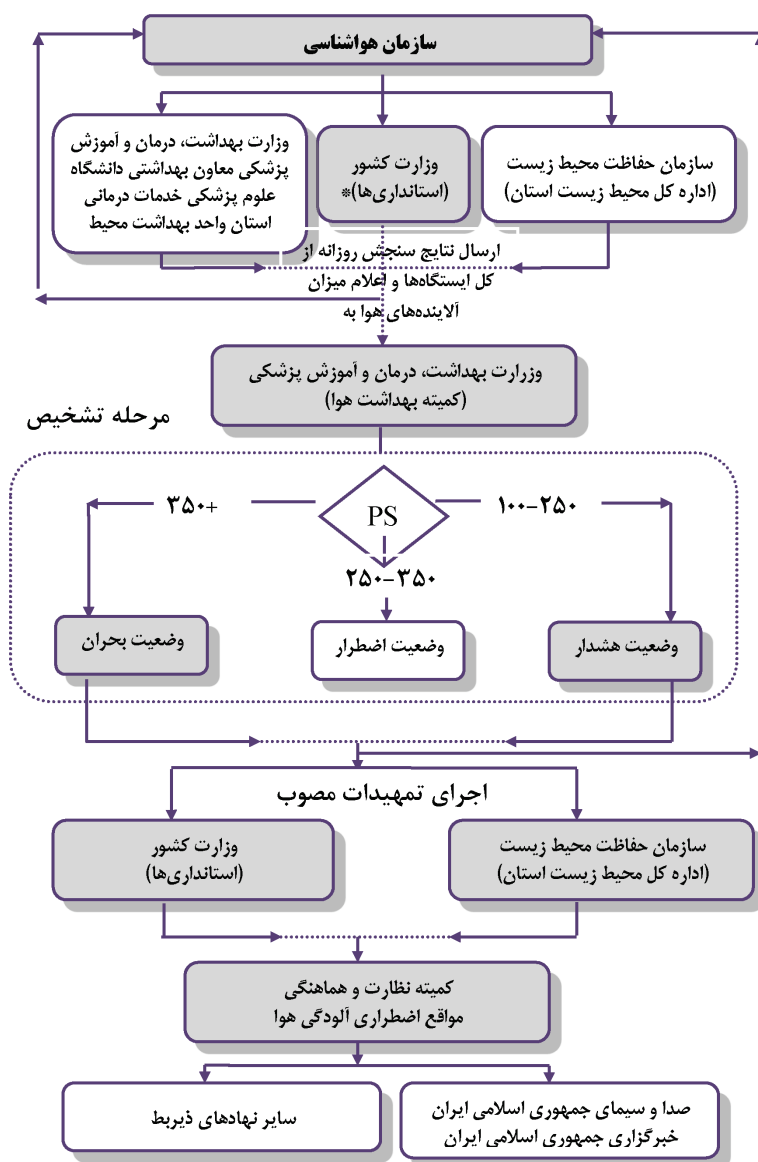
تبصره: در صورتی که کمیته بهداشت هوا، اطلاعات متفاوتی از میزان آلاینده‌های هوا دریافت کند، اطلاعات ارسالی از سوی ادارات کل حفاظت محیط زیست استان‌ها را ملاک عمل خواهد داد.

۴. پس از اعلام هر یک از وضعیت‌های سه‌گانه هشدار، اضطرار و بحران به سازمان حفاظت محیط زیست (ادارات کل محیط زیست استان) و وزارت کشور (استانداری‌ها)، کمیته نظارت و هماهنگی مواقع اضطراری آلودگی هوا، مرکب از نمایندگان تام‌الاختیار سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت کشور و سازمان هواشناسی کشور، با مسئولیت استانداری تشکیل می‌شود تا تصمیمات لازم را براساس این دستورالعمل اتخاذ و نتایج صرفاً از طریق دبیر کمیته به اطلاع سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران و سایر نهادهای ذیربط برای انجام اقدامات مربوط برساند و بر اجرای صحیح تصمیمات توسط ارگان‌های ذیربط نظارت کند. پس از عادی شدن وضعیت و اتخاذ تصمیم در کمیته نظارت و هماهنگی، اعلام وضعیت عادی و رفع محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها توسط دبیر کمیته و از طریق سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران انجام می‌پذیرد.

تبصره: دبیرخانه این کمیته در استانداری‌ها مستقر و دبیر آن مدیر کل حفاظت محیط زیست استان خواهد بود. نمودار مراحل یاد شده در صفحه بعد ارائه شده است.



نحوه ارتباط و وظایف نهادها و ارگان‌های مربوط، در شرایط پایداری وارونگی دما و آلودگی بیش از حد استاندارد هوا



* شهرداری‌هایی که به دستگاه سنجش آلودگی هوا مجهز می‌باشند نیز با دریافت گزارش از سازمان هواشناسی کشور، نتایج سنجش را به کمیته بهداشت هوا اعلام می‌کنند.



اقدامات در وضعیت هشدار

توصیه به مردم، از طریق سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران و سایر روش‌های اطلاع‌رسانی.

۱. مشارکت عمومی و خودداری از هرگونه فعالیت که منجر به افزایش آلودگی هوا می‌شود از جمله:

روشن کردن آتش در معابر، سوزاندن لاستیک، عملیات قیرکاری و نظایر آن

۲. کاهش فعالیت بیماران قلبی و ریوی و مبتلا به آسم، به خصوص در فضای باز

۳. عدم خروج غیرضروری از منزل

۴. استفاده از ماسک استاندارد

۵. استفاده از مواد غذایی مناسب (برای این شرایط)

۶. استفادهٔ بهینه در مصرف سوخت و وسایل حرارتی (آبگرمکن، بخاری و...) و کاهش درجه حرارت در

فضاهای مسکونی، تجاری و اداری

۷. کاهش استفاده از وسایل نقلیهٔ شخصی و استفاده از وسایل همگانی و هم‌پیمایی

۸. تنظیم موتور خودروها

۹. دقت در هنگام سوخت‌گیری در جایگاه‌ها و جلوگیری از سرریز شدن بنزین و سایر سوخت‌ها

توصیه به ادارات و ارگان‌ها در اسرع وقت و از طریق دورنگار و یا سایر شیوه‌های ممکن اطلاع‌رسانی

۱. سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران:

● انتقال سریع پیام‌ها و اطلاعیه‌های کمیتهٔ نظارت و هماهنگی، توصیه و جلب همکاری و مشارکت عمومی

۲. وزارت آموزش و پرورش:

● آماده‌سازی و اطلاع‌رسانی به دانش‌آموزان و انجام اقدامات پیشگیرانه نظیر کاهش حضور

دانش‌آموزان در فضای باز، کاهش فعالیت‌های بدنی و...

۳. ادارات راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نواحی انتظامی:

● کنترل دقیق‌تر خودروهای فاقد برگ معاینه (برچسب) و خودروها و موتورسیکلت‌هایی که آلاینده‌گی

قابل رویت دارند.

● کنترل دقیق‌تر محدودهٔ طرح ترافیک در تهران و شهرهایی که دارای محدودهٔ مصوب ترافیک

خواهند شد.



۴. ادارات، ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی، نظامی و نهادهای انقلاب اسلامی:
- استفاده کمتر از خودروهای دولتی از طریق کاهش مأموریت‌های غیرضروری و ترغیب هم‌پیمایی
 - تأکید بر انجام معاینه فنی خودروها
۵. شهرداری‌ها:

- انعکاس اخبار ترافیکی از طریق مراکز کنترل ترافیک و همکاری با صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و انتشار آگهی برای اطلاع همگان از محدوده‌ها و ساعات ممنوعه تردد
 - خودداری از فعالیتهایی که در معابر موجب افزایش آلودگی هوا می‌گردد.
- این اقدامات پس از تصمیم‌گیری در کمیته نظارت و هماهنگی به مورد اجرا گذارده می‌شود.

اقدامات در وضعیت اضطرار

در وضعیت اضطرار، علاوه بر توصیه‌هایی که در وضعیت هشدار صورت می‌پذیرد، اقدامات عملی زیر متناسب با شرایط هر شهر، توسط نهادهای و سازمان‌های ذی‌ربط انجام خواهد شد:

۱. ادارات راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نواحی انتظامی:
- اعمال محدودیت‌های نوع خودرو و زمان، در یکی از محدوده‌های مصوب ترافیکی
- تبصره:** محدوده‌ها، ساعات ممنوعه و خودروهای مجاز براساس آیین‌نامه اجرایی تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۶/۲/۱۴ و اصلاحیه مورخ ۷۷/۹/۱۸ همین آیین‌نامه، که قبلاً به تأیید شورای هماهنگی ترافیک استان و تصویب وزیر کشور رسیده باشد، تعیین می‌شوند.
- ممنوعیت حرکت سواری‌های تک سرنشین در یکی از محدوده‌ها
 - تردد نوبتی (زوج و فرد یا دیگر روش‌ها) خودروهای دارای مجوز تردد در محدوده
 - تردد نوبتی (زوج و فرد یا دیگر روش‌ها) کلیه خودروها در یکی از محدوده‌ها
 - جلوگیری از تردد کلیه سواری‌ها و موتورسیکلت‌ها با آلاینده‌گی قابل رویت
- تذکر:** گشت انتظامی، گشت اتوبوسرانی و تاکسیرانی، تاکسی‌ها، مؤسسات تاکسی سرویس، خودروهای فوریت‌های پزشکی، پزشکان، جانبازان، بیماران خاص، خودروهای امداد (آتش‌نشانی، امداد آب، برق، پست، مخابرات) و خودروهای حمل زباله شهرداری‌ها از محدودیت‌های اعمال شده در این شرایط مستثنی می‌باشند.
۲. شهرداری‌ها:
- عدم صدور مجوز روزانه ورود به محدوده



۳. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی:

- استقرار مراکز سیار بهداشتی در چهارراه‌ها و مراکز شلوغ و آلوده تر ادارات و سازمان‌های خدماتی:

- استفاده از ماسک استاندارد توسط پرسنل خدمت (راهنمایی و رانندگی، شهرداری و...)
- تعطیلی مهد کودک‌ها (از طریق ادارات بهزیستی)

۴. وزارت آموزش و پرورش:

- تعطیلی مراکز پیش دبستانی، دبستان‌ها و مدارس راهنمایی

۵. ادارات، ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی، نظامی و نهادهای انقلاب اسلامی:

- تأخیر دو ساعته در شروع یا پایان کار مراکز اداری
- تشویق اولیای دانش‌آموزان (مشغول به تحصیل در مراکز پیش دبستانی، دبستان‌ها و مدارس راهنمایی) و کودکانی که به مهد کودک می‌روند، به گرفتن مرخصی و همکاری مدیران با کارکنان در این زمینه

۶. وزارت صنایع و سازمان حفاظت محیط زیست:

- تعطیلی موقت کارخانه‌ها و مراکز آلوده‌کننده شهر
- ۷. شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی (شهرداری‌ها):

- تطبیق ساعات کار اتوبوسرانی با ساعات کار اداری و مراکز آموزشی
 - به کارگیری حداکثر توان ناوگان اتوبوسرانی شهری در جابه‌جایی مسافر
- این اقدامات پس از تصمیم‌گیری در کمیته نظارت و هماهنگی به مورد اجرا گذارده می‌شود.

اقدامات در وضعیت بحران

در وضعیت بحران، علاوه بر توصیه‌هایی که در وضعیت هشدار صورت می‌پذیرد، اقدامات وضعیت اضطرار به شرح زیر تشدید خواهد شد:

۱. ادارات راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نواحی انتظامی:

- ممنوعیت کامل تردد خودروهای دارای پلاک شخصی به استثنای خودروهای گازسوز، در بزرگ‌ترین محدوده ترافیکی مصوب

تبصره ۱: موارد استثناء که نیاز به تردد دارند (بیماران و ...) به تشخیص ادارات راهنمایی و رانندگی مجاز به تردد می‌باشند.



تبصره ۲: حمل و نقل همگانی اعم از اتوبوس‌های شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی، به علاوه اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های تحت پوشش آنها، تاکسی‌ها و مؤسسات تاکسی سرویس (تاکسی تلفنی) مجاز به تردد و جابه‌جایی مسافران می‌باشند.

۲. وزارتخانه‌های «آموزش و پرورش»، «فرهنگ و آموزش عالی»، «بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» و «دانشگاه آزاد اسلامی»:

● تعطیلی کلیه مراکز آموزشی

۳. ادارات، ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی، نظامی و نهادهای انقلاب اسلامی:

* تعطیلی موقت کلیه مراکز اداری (به استثنای مراکزی که در روزهای تعطیل نیز لازم است به فعالیت خود ادامه دهند)

تذکر: لازم است نهادهای و سازمان‌هایی که به مردم خدمات ارائه می‌دهند، ترتیبی اتخاذ نمایند که این تعطیلی کمترین مشکلات را برای مراجعان ایجاد کند.

این اقدامات پس از تصمیم‌گیری در کمیته نظارت و هماهنگی به مورد اجرا گذارده می‌شود.

صور تجلسه بیست و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۰۲۴۲/۳/۳۷ مورخ ۷۷/۱۱/۲۶ جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در ساعت ۱۴ روز دوشنبه ۷۷/۱۲/۳ با حضور کلیه اعضای محترم به استثنای نماینده نیروی انتظامی در محل وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی، گزارشی را در مورد دستور کار جلسه ارائه دادند و در ادامه اعلام داشتند در اجرای مفاد ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، مصوب سال ۱۳۷۴ هیأت محترم وزیران، به منظور ساماندهی و بهینه‌سازی سیستم حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور، انعقاد قرارداد برای اجرای طرح‌های ساماندهی ۱۴ شهر کشور صورت گرفته و با ترغیب و تشویق مشاوران جوان برای همکاری، در کنار استفاده از خدمات مشاوران مجرب موجود، پیشرفت کار به مراحل نسبتاً مطلوبی رسیده است. به عنوان مثال، گزارش کار در مرحله اول مطالعات ساماندهی ترافیک شهر قم، به وسیله کارشناسان دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی به اطلاع اعضای محترم رسید و مقرر گردید در جلسه آتی در این خصوص بحث و تبادل نظر گردد. موضوعات دیگر جلسه، پیشنهادهایی بود که از سوی دبیر شورای عالی مطرح و به شرح زیر اتخاذ تصمیم گردید:

۱. در مورد افزایش میزان جریمه رانندگان متخلف ورود به محدوده ممنوعه ترافیک در تهران و تعیین



میزان جریمه در شهرهایی که محدوده‌ی ممنوعه تعیین و پس از تصویب اجرا خواهد شد، اعضای محترم با افزایش جریمه در محدوده‌ی ممنوعه تعیین شده در شهر تهران موافقت نکرده لیکن مقرر شد راهنمایی و رانندگی به مأمورین ذیصلاح (افسران موضوع ماده ۱ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی و درجه‌داران موضوع بند ۱ ماده ۴۵ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت، مصوب ۱۳۶۹) ابلاغ نماید. براساس ماده ۱ قانون فوق‌الاشاره و ماده ۱ لایحه قانونی مصوب سال ۱۳۵۹ شورای انقلاب، رانندگان وسایل نقلیه غیرمجازی که وارد محدوده ممنوعه ترافیک شده‌اند، جریمه آنان را ملزم و موظف به خروج از محدوده ممنوعه نموده و در صورت تکرار تخلف مشابه در زمان‌های مختلف، به تعداد تکرار تخلف برگ اخطاریه جریمه صادر نمایند و در مورد جریمه تخلف از مقررات طرح تردد در محدوده ممنوعه در سایر شهرها نیز اعضا با جریمه ۱۰ هزار ریالی برای هر بار تخلف برای رانندگان متخلف موافقت نمودند.

۲. باتوجه به الحاق یک تبصره به ماده ۱۵۹ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به ویژه در مورد عدم استفاده از تلفن همراه به هنگام رانندگی مقرر گردید که راهنمایی و رانندگی در مورد آثار سوء استفاده از تلفن همراه، مردم را از طریق رسانه‌ها آموزش داده و سپس با توجیه رانندگان، میزان جریمه پیشنهادی را برای متخلفین به دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی اعلام تا پس از تصویب به مرحله‌ی اجرا گذاشته شود.

صور تجلسه بیست و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۷۶۹۵/۳/۳۷ مورخ ۷۸/۲/۲۹، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴ روز سه‌شنبه ۷۸/۳/۴ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی، گزارشی از دستور کار جلسه ارائه نمود و مفاد بندهای ۱۱ و ۴۲ ماده ۱، بند ۱۶ ماده ۱۴۴ و ماده ۸۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و همچنین ماده ۷ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۵۰ را قرائت و اعلام داشت به منظور بررسی و حل مسائل مربوط به پارکومتر و ایجاد هماهنگی بین نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، جلسات کمیته فنی شورای عالی از تاریخ ۷۷/۱۱/۷ آغاز و طی جلسات متعددی، اعضای محترم کمیته فنی شورای عالی (بدون حضور نماینده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران) موارد اختلاف برای اعمال قانون در خصوص پارکومترها را بررسی که نتیجه بررسی‌ها در صور تجلسه مورخ ۷۷/۱۲/۲۳ کمیته فنی



منعکس می‌باشد، ضمناً اعضای کمیته فنی دستورالعمل نحوه جانمایی و نصب پارکومتر را مورد تأیید قرار دادند. سپس دستورالعمل فوق‌الذکر قرائت شد و اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، تمام بندهای دستورالعمل را مورد بازبینی قرار داده و پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر تصمیم نمودند:

۱. بندهای ۱، ۲ و ۳ صورتجلسه مورخ ۷۷/۱۲/۲۳ کمیته فنی مورد تأیید قرار گرفت.
۲. دستورالعمل نحوه جانمایی و نصب پارکومتر با اصلاحاتی به تصویب رسید.
۳. بررسی دستورالعمل کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر به جلسه بعد موکول شد.

دستورالعمل نحوه جانمایی و نصب پارکومتر

بعد از شناسایی و انتخاب معبر مناسب جهت نصب پارکومتر، طول مفیدی که برای پارکینگ حاشیه‌ای در نظر گرفته می‌شود باید باتوجه به عوارض موجود در معبر، با معیارهای مختلفی کنترل شود تا باتوجه به ترافیک خیابان و حالت‌های خاص که در طول معبر است، مشکلاتی ایجاد نگردد. به این منظور، رعایت ضوابط و فواصل زیر جهت نصب پارکومترها الزامی است:

۱. محل پارکومتر باید به گونه‌ای باشد که در حداقل و حداکثر فاصله رویت مسئولان کنترل‌کننده کاملاً قابل رویت باشد و کنترل و نظارت آن را دچار اشکال نکند.
۲. پارکومتر باید در مکان‌هایی که کاربری غیرمسکونی دارند استفاده شود. استفاده از آن در کاربری‌های مسکونی، با تهیه طرح کارشناسی و تصویب شهردار شهر، بلامانع است.
۳. نصب پارکومتر منحصراً در خیابان‌های جمع‌کننده و حداکثر شریانی درجه ۲ مجاز خواهد بود. موارد استثناء با تصویب شهردار شهر قابل اجرا خواهد بود.
۴. فاصله پارکومتر نصب شده نسبت به محل استقرار تابلوهای پارکینگ ممنوع یا توقف مطلقاً ممنوع (ایستادن ممنوع) نباید کمتر از ۱۵ متر باشد.
۵. فاصله پارکومتر نصب شده برای ایستگاه‌های ایجاد شده در سطح سواره‌رو باید از محدوده خط کشی ایستگاه اتوبوس، ۱۵ متر باشد.
۶. فاصله محل نصب پارکومترها نسبت به خط‌کشی‌های عبور عابر پیاده‌ای که در معابر (غیر تقاطع) ترسیم شده‌اند، از هر طرف نباید از ۱۵ متر کمتر باشد.



۷. فاصله پارکومتر از محدوده خط‌کشی ایستگاه تاکسی حداقل ۵ متر باشد.
۸. فاصله پارکومتر نصب شده از محل تقاطع‌های اصلی و فرعی قبل از خط‌کشی عابر پیاده حداقل ۱۵ متر باشد.
۹. نصب پارکومتر در حریم تقاطع‌ها و سواره‌ها و میدین و تقاطع راه آهن به فاصله کمتر از ۱۵ متر ممنوع است.
۱۰. فاصله پارکومتر نصب شده از محل پل‌های اتومبیل جلوی مدخل گاراژهای آتش‌نشانی، پاسگاه‌های انتظامی، بیمارستان‌ها و پارکینگ‌های عمومی حداقل ۱۰ متر در جهت گردش به راست و به چپ باشد.
۱۱. فاصله پارکومتر نصب شده از جایگاه نصب شیر آتش‌نشانی و شیر آب، حداقل ۵ متر باشد.
۱۲. طول لازم برای پارکینگ حاشیه‌ای براساس آیین‌نامه طراحی هندسی راه‌های شهری است ولی حداقل ۵/۵ و حداکثر ۶ متر توصیه می‌شود. در معابری که شیب بیش از حد متعارف دارند باید به فواصل یاد شده یک متر اضافه شود.
۱۳. شهرداری‌ها مکلفند با خط‌کشی و یا علامت‌گذاری استاندارد، محل استقرار خودروها در محل پارکومتر و همچنین محل‌های غیرمجاز توقف خودرو، موضوع بندهای قیدشده در این دستورالعمل را مشخص نمایند.
۱۴. نصب پارکومتر از ابتدا تا انتهای پیچ‌ها ممنوع است.
۱۵. در محل‌هایی که تابلوی توقف ممنوع یا توقف مطلقاً ممنوع وجود دارد نصب پارکومتر ممنوع است. **تبصره:** در صورتی که در محل‌هایی که قبلاً پارکومتر در آنجا نصب شده بود، ضرورت نصب تابلوی توقف ممنوع یا توقف مطلقاً ممنوع ایجاد شود. مراتب پس از تصویب شورای هماهنگی ترافیک استان، قابل اجرا خواهد بود.
۱۶. در خیابان‌هایی که پیاده‌روی آنها قابل عبور نیست و پیاده‌ها مجبورند از قسمتی از سواره‌رو عبور کنند، نصب پارکومتر ممنوع است.



صورتجلسه بیست و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۷۹۹۰/۳/۳۷، مورخ ۷۸/۳/۳۰، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه ۷۸/۴/۶ در محل وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی، گزارش کاملی از روند شکل‌گیری مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر مشهد ارائه و اعلام داشت که از سال ۱۳۷۰، به دنبال جلساتی که در وزارت کشور ضرورت انجام مطالعه برای شهرهای بالای ۱ میلیون نفر جمعیت احساس شد، از مشاورین خارجی درخواست ارائه پیشنهاد انجام مطالعات گردید که باتوجه به بالا بودن نرخ‌های پیشنهادی و ارزیابی، قرارداد مطالعات فوق با مشاور ایرانی (مرکز مطالعات و تحقیقات حمل‌ونقل دانشگاه صنعتی شریف) که کار مشابهی در شهرهای اصفهان و شیراز را در حال انجام داشت منعقد گردید. شروع فعالیت از مهرماه سال ۱۳۷۳ و مطالعات شامل ۵۳ جلد گزارش است که در دو مرحله در سال‌های ۷۴ و ۷۷ به شورای هماهنگی ترافیک استان خراسان تحویل گردید و پس از جلسات متعددی در شورای ترافیک استان و کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مورد بررسی و تأیید قرار گرفت. اکنون جهت بررسی و تصویب به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه شده است.

سپس آقای مهندس محسن اکبرزاده، معاونت هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان، ضمن تأیید مطالعات، ویژگی‌های مطالعه، به خصوص همزمانی تحقیق و مطالعه را یادآور گردید و سپس مشاور به ارائه خلاصه چگونگی انجام و دستاوردهای مطالعات پرداخت و در ادامه راه‌حل‌های گزینه‌های مدیریتی و کم‌هزینه (کوتاه مدت) و گزینه‌های استفاده از تراموا و قطار سبک شهری (دراز مدت) را به لحاظ علم اقتصاد مهندسی بیان داشت.

در ادامه جلسه، اعضا پرسش‌های متعددی را مطرح نمودند که به علت طولانی شدن زمان جلسه، با اعلام تنفس، متعاقباً در ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه ۷۸/۴/۱۳، جلسه یادشده ادامه یافت و به پرسش‌ها پاسخ داده شد. پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر تصمیم‌گیری شد:

الف) مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر مشهد با عنایت به شرح خدمات آن مورد تأیید قرار گرفت، لیکن طراحی مسیر و اولویت‌بندی اجرایی قطار سبک شهری پس از ارائه نتایج کارشناسی دقیق توسط شهرداری مشهد، باید مجدداً به تأیید شورای عالی برسد.

۱. پایگاه گسترده اطلاعاتی ایجادشده ابزاری برای تبیین تبلیغات هر نوع تصمیم در کل سیستم حمل‌ونقل شهر مشهد، بررسی گزینه‌ها، ارزیابی سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌های مدیران شهر مشهد



می‌باشد، لذا ضرورت بهنگام‌سازی سالانه اطلاعات آن امری اجتناب‌ناپذیر بوده و شهرداری مشهد و استانداری خراسان مکلف به ایجاد دفتری برای بهنگام‌سازی و به اجرا درآوردن نتایج مثبت مطالعات در جهت بهبود امر عبور و مرور در شهر و حوزه نفوذ آن می‌باشند.

۲. استانداری خراسان (شورای هماهنگی ترافیک استان) نتایج مطالعات انجام شده را ارزیابی و ضمن تعیین تغییراتی که ضرورت دارد در طرح جامع شهرسازی مشهد ایجاد شود، آن قسمت از تغییرات را که در حیطه وظیفه شورای شهرسازی و معماری استان خراسان است را انجام و تغییرات اساسی را نیز برای اقدام به دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری کشور منعکس نماید.

۳. با عنایت به ضرورت انجام مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک در مطالعات شهرسازی و رابطه کلیدی این دو مطالعات، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موظف است توصیه‌های این مطالعات برای طرح‌های توسعه (جامع - تفصیلی و...) و طرح‌های هادی را تهیه و برای طی مراحل تصویب به معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی و دفتر فنی وزارت کشور منعکس نماید.

۴. نظر به این که این مطالعات در نوع خود اولین مطالعه در کشور است، ضرورت دارد دبیرخانه شورای عالی ترافیک، با بررسی روش‌های انجام مطالعه و دستاوردهای آن، با همکاری صاحب‌نظران نسبت به تهیه و تدوین چارچوب شرح خدمات مطالعات جامع حمل‌ونقل به عنوان الگو برای شهرهای با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر جمعیت اقدام نموده و نتیجه‌ی آن را برای تصویب به شورای عالی منعکس نماید.

۵. از زحمات مسئولین و کارشناسانی که در شهرداری مشهد، استانداری خراسان و دبیرخانه شورای عالی ترافیک انجام، بررسی و تصویب این مطالعه را پیگیری نمودند تشکر و قدردانی می‌گردد.
(ب) دستورالعمل کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر مورد تصویب قرار گرفت.
(پ) اعضا موافقت نمودند جلسات شورای عالی هر دو هفته یک بار روزهای یکشنبه ساعت ۱۴:۳۰ الی ۱۶:۳۰ برگزار گردد.



وزارت کشور
معاونت هماهنگی امور عمرانی
دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی
ترافیک شهرهای کشور

دستورالعمل کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر

دی ماه ۱۳۷۸



دستورالعمل کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر

مقدمه

به منظور استفاده بهینه از تسهیلات موجود در جهت بهبود سیستم حمل و نقل و ترافیک شهرها و کاهش عوارض ناشی از حمل و نقل (همچون تأخیر و اتلاف وقت، آلودگی محیط زیست، تصادفات، اتلاف سوخت و ...) و استفاده از امکانات موجود به کمک ایجاد هماهنگی های لازم و انجام اقدامات یکپارچه، کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر به منظور انجام وظایفی که در این دستورالعمل مشخص شده است، تشکیل می گردد. دستورالعمل کمیته فرعی کاهش تقاضای سفر شامل سه بند به شرح زیر می باشد:

- اهداف
- روش ها
- اعضای کمیته

۱. اهداف

استفاده از روش های مدیریتی برای بهره برداری بهینه از عرضه های موجود در قالب گزینه هایی که نه تنها موجب بهبود تحرک در جامعه گردد، بلکه بازدهی اقتصادی بیشتری را فراهم سازد که به پاره ای از آنها در زیر اشاره شده است:

۱-۱. کاهش سفرهای زاید درون شهری از طریق کاهش بوروکراسی اداری، ایجاد هماهنگی بین ارگان های خدمات دهنده، تمرکز زدایی و منطقه ای نمودن اماکن ارائه خدمات در شهرها، تبادل اطلاعات مورد نیاز و همچنین آموزش نیروهای خدماتی برای ارائه خدمات بهتر و سریع تر، تبلیغات برای آگاهی عموم از کارایی و خدمات نهادهایی مانند پست و مخابرات و پست بانک، رفع کمبود بازارهای محله ای و جایگزینی روش مکاتبه به جای مراجعه.

۱-۲. استفاده از خدمات پستی، مخابراتی، ارتباطی و جایگزینی امواج به جای تردد افراد، نظیر انواع خدمات پستی، پست بانک، تلفن، تلفن همراه، دورنگار، شبکه های اطلاعاتی، کنفرانس از راه دور (ویدئو کنفرانس)، پزشکی از راه دور (tele medicine) و خدمات دیگر

۱-۳. افزایش کارایی سیستم حمل و نقل و ترافیک با اعمال روش های مدیریتی و جایابی مناسب مراکز خدماتی و اداری

۱-۴. انجام مطالعه امکان سنجی، جانمایی و مکان یابی اماکن عمومی و خدماتی (جاذب سفر) متناسب



با فعالیتشان در طرح‌های جامع، تفصیلی و هادی شهرها و همچنین در کمیسیون‌های تغییر کاربری ۵-۱. جانمایی مناسب و برقراری ارتباط بهتر برای نزدیک بودن محل اسکان کارکنان، دانش آموزان و ... به محل کار، تحصیل و ...

۲. روش‌ها

سعی در اتخاذ راهکارهای فوری، کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای بهره‌وری بهینه از تسهیلات موجود به منظور پیشگیری از اتلاف وقت شهروندان و ایجاد ترافیک روان با کمترین هزینه و بیشترین اثر که شامل موارد زیر می‌باشد:

۱-۲. تحقیق پیرامون روش‌های کاهش تقاضای سفر

۲-۲. ارائه پیشنهاد برای اصلاح و تدوین قوانین، آئین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و راهکارهای مورد نیاز در سطح ملی، منطقه‌ای و محلی، تحول اساسی و بنیادی در نحوه ارائه خدمات دولتی، عمومی، تعاونی و خصوصی، تنظیم مجدد ساعات کار کارکنان، استقرار مسکن در نزدیکی محل کار و آموزشگاه‌ها (دبستان‌ها، دبیرستان‌ها) و برعکس. آموزش عمومی از طریق صدا و سیما و رسانه‌های گروهی، تشکیل کنفرانس از طریق وسایل ارتباطات دوربرد، ایجاد امکانات کار در منزل از طریق مرتبط بودن به دستگاه رایانه و دورنگار و جایگزینی روش مکاتبه به جای مراجعه

۳-۲. ارائه پیشنهاد برای توسعه و ایجاد پایگاه‌های اطلاعاتی و مطالعاتی مورد نیاز

۴-۲. ارائه پیشنهاد برای تأمین منابع مالی به منظور توسعه و ترویج فرهنگ استفاده کمتر از وسیله نقلیه

۳. اعضای کمیته

علاوه بر نمایندگان اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ارگان‌ها و نهادهای زیر نیز در کمیته عضویت خواهند داشت:

۱-۳. سازمان امور اداری و استخدامی کشور

۲-۳. سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

۳-۳. سازمان شهرداری‌های کشور

۴-۳. شهرداری تهران

۵-۳. وزارت آموزش و پرورش

۶-۳. دانشگاهیان و متخصصین مرتبط

۷-۳. مدعوین موردی



صور تجلسه بیست و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۰۸۵۳/۳۷، مورخ ۷۸/۸/۱۷، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه ۷۸/۸/۲۳ در محل وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی، گزارش کاملی در خصوص نتایج مطالعه و تحقیق انجام شده توسط وزارت کشور تحت عنوان «پژوهشی در چگونگی جابه جایی کالا در شهر، ساماندهی تردد وانت بارها» و لایحه قانونی تمرکز امور مربوط به حمل و نقل بار در شهرها را که مورد تأیید نمایندگان اعضای شورای عالی در کمیته فنی قرار گرفته بود را به منظور کاهش ترافیک، کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف بنزین و ایجاد رفاه و اطمینان برای شهروندان، ارائه کرد. در ادامه، ضمن ارائه گزارشات مربوط به روند گازسوز نمودن خودروها و آمار تصادفات به اعضای شورای عالی، مغایرت آمار تصادفات پزشکی قانونی و راهنمایی و رانندگی مطرح گردید. در ادامه جلسه، اعضا پرسش های متعددی را مطرح نمودند که پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر تصمیم گیری شد:

۱. لایحه قانونی تمرکز امور مربوط به حمل و نقل بار در شهرها، به شرح پیوست تأیید شد و مقرر گردید مراحل تصویب این لایحه طی شود.
۲. به منظور بررسی اختلاف آماری تصادفات، موضوع با حضور کارشناسان سازمان پزشکی قانونی در کمیته فنی شورای عالی مطرح گردد و نحوه آمارگیری و استخراج آن را مورد بازبینی قرار داده و نتیجه برای تصمیم گیری در جلسات بعد به اعضای شورای عالی ارائه شود.
۳. تصمیم گیری در خصوص نامه ۱۱۰ نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی به ریاست جمهوری در خصوص اجرای طرح زوج و فرد، باتوجه به حساسیت موضوع در جلسه آتی کمیته فنی مطرح و نتیجه در جلسه آینده شورای عالی ارائه شود.

صور تجلسه بیست و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به دعوتنامه شماره ۲۶۱۲۱/۳/۳۷ مورخ ۷۸/۱۰/۲۰ با حضور اعضای شورای عالی، کارشناسان مرتبط، معاونت امور عمرانی استانداری اصفهان، رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان، نمایندگان شهرداری، شرکت مترو و سازمان قطار شهری اصفهان تشکیل گردید. پس از استماع گزارش دبیر شورای عالی و اعلام نتیجه شش جلسه کمیته فنی شورای عالی و به علاوه گزارش شرکت متروی اصفهان و معاونت امور عمرانی استانداری، اعضای شورای عالی، سوالات خود را مطرح و پس از تبادل نظر، به شرح زیر تصمیم گیری شد:



نیاز به سیستم حمل و نقل انبوه‌بر مورد تأیید قرار گرفت و با ایجاد سیستم قطار سبک شهری در حد فاصل ترمینال کاوه تا میدان آزادی موافقت گردید و مقرر شد استانداری و شهرداری اصفهان، براساس صورتجلسه مورخ ۷۸/۱۰/۸ کمیته فنی شورای عالی (تصویر پیوست)، عمل نموده، نقشه‌های اجرایی بندهای ۱ و ۳ صورتجلسه موصوف، پس از تأیید شورای هماهنگی ترافیک استان اصفهان به مرحله‌ی اجرا درآید. ضمناً موضوع بند ۲ صورتجلسه یاد شده، یعنی بخش زیرزمینی، به علاوه انتخاب نوع قطار و تجهیزات مربوطه را مجدداً به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسانند. اعضای شورای عالی از سازمان برنامه و بودجه درخواست نمودند که به هر شکل ممکن، مساعدت نمایند.

صورتجلسه بیست و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

پیرو مصوبه بیست و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، موضوع تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد، با توجه به بررسی‌های کارشناسی کمیته فنی در تاریخ ۷۸/۱۲/۱۵ صورتجلسه شماره ۴/ش/همتا، مورخ ۷۸/۹/۲۴ شورای هماهنگی ترافیک استان خراسان، مورد تأیید قرار گرفت و مقرر شد شهرداری مشهد بر این اساس اقدام نموده و استانداری خراسان هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد و فعالیت‌های انجام شده را گزارش نماید.

صورتجلسه بیست و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۳۹۹۱۳/۳/۳۷ مورخ ۷۹/۲/۷، بیست و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه مورخ ۷۹/۲/۱۸ در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی، با توجه به فصل چهارم آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و ماده ۵ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، انجام معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری در سراسر کشور و به ویژه شهرهای بزرگ را از اهم مواردی دانست که در صورت اعمال مقررات و کنترل جدی از سوی مجریان قانون، خسارات وارده به محیط زیست را کاهش داده و ایمنی تردد خودروها را افزایش می‌دهد. سپس با عنوان پیشنهاد سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور درباره ممنوعیت تردد وسایل نقلیه سنگین در برخی از خیابان‌های شبکه جنوب شهر تهران که در کمیته فنی شورای عالی مطرح و مورد تأیید اعضای کمیته مذکور قرار گرفته بود، اعلام نمود اجرای دقیق دستورالعمل ممنوعیت تردد کامیون‌ها در محدوده کامیون ممنوع که در هشتمین جلسه شورای هماهنگی ترافیک تهران در تاریخ ۷۷/۳/۱۰ به تصویب رسیده بود، به اضافه پیشنهادات مندرج در صورتجلسه مورخ ۷۹/۲/۱۲ کمیته فنی شورای عالی، می‌تواند بخش عمده‌ای از مشکلات را مرتفع سازد.



دبیر شورای عالی در مورد ستاد هماهنگی و برنامه‌ریزی گازسوز کردن خودروهای همگانی شهرهای بزرگ که با تدبیر ریاست شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، به منظور ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های ذیربط، تعیین وظایف هریک از آنان، جلوگیری از اقدامات موازی، استفاده صحیح و بهینه از اعتبارات مربوط، تعیین اولویت و زمان‌بندی گازسوز نمودن خودروهای پرتردد «اتوبوس، تاکسی، مسافربرهای شخصی (تاکسی موقت)»، ایجاد جایگاه‌های سوخت و در نهایت ضابطه‌مند نمودن این مهم، تشکیل می‌گردد، مطالبی را ارائه نمود.

اعضای شورای عالی پس از استماع گزارش دبیر شورای عالی در مورد موضوعات مطروحه به بحث و تبادل نظر پرداخته و موارد زیر مورد تأیید و تصویب قرار گرفت:

۱. تشکیل ستاد هماهنگی و برنامه‌ریزی گازسوز کردن خودروهای همگانی شهرهای بزرگ با تسری و تعمیم وظایف و اختیارات ستاد به کلیه خودروها مورد تصویب قرار گرفته و مقرر گردید که سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای کلیه خودروها به طور عام شامل گردد و عنوان ستاد مذکور به «ستاد هماهنگی و برنامه‌ریزی تغییر نوع سوخت مصرفی خودروها» تغییر یابد.

۲. با عنایت به تصویب محدوده کامیون ممنوع در شهر تهران به شرح پیوست، راهنمایی و رانندگی موظف گردید در مورد جلوگیری از ورود کامیون‌ها به محدوده مذکور اقدام جدی به عمل آورده و با متخلفین برابر مقررات رفتار نماید.

۳. سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها از تاریخ ۷۹/۲/۱۳ با هماهنگی راهنمایی و رانندگی، در صورت لزوم نسبت به احداث پاسگاه موقت سازمان مذکور اقدام نماید و همچنین راهنمایی و رانندگی با همکاری سازمان پیش گفته، شرایط خیابان‌های جنوبی محدوده کامیون ممنوع در خصوص پیشگیری از تراکم ترافیک ناشی از توقف کامیون‌ها در محل، مورد بررسی قرار داده و عنداللزوم تابلوهای بازدارنده (توقف ممنوع) را در محل نصب نمایند.

۴. سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها آمادگی رسمی پایانه اکبرآباد را برای استقرار شرکت‌های حمل‌ونقل در پایانه مذکور به شهرداری اعلام کند تا شهرداری براساس قوانین مربوطه نسبت به انتقال بنگاه‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل به پایانه جدید اقدام نماید و در صورت لزوم نسبت به تغییر کاربری محل اینگونه مؤسسات عمل نماید.

۵. سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها با توجه به قوانین و مقررات مربوط به مدیران و مسئولین مؤسسات حمل‌ونقل ابلاغ نماید که در مورد انتقال مرکز فعالیت خود به پایانه جدید اقدام نموده و در غیر این صورت مجاز است از فعالیت شرکت‌های غیرمجاز جلوگیری نماید.



ع به منظور پیشگیری از وقوع بحران آلودگی هوا و آماده نمودن مردم و مسئولین برای مقابله با این پدیده، شهرداری تهران با همکاری راهنمایی و رانندگی، ضمن انجام کارشناسی‌های لازم و با بهره‌گیری از مطالعات جامع انجام شده، با تعیین روزهای مهم بحرانی آلودگی هوا (نیمه دوم آذر تا پایان بهمن ماه) طرح کاهش آلودگی هوا و اعمال مقررات خاص در محدوده‌های تعیین شده را براساس بانک اطلاعاتی گسترده موجود، تهیه کند و تا ۱۵ تیرماه ۱۳۷۹ به دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک، جهت بررسی و تصویب شورای عالی ارائه نماید.

۷. معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا و دیگر ارگان‌های ذیربط برای کل کشور و شهرداری تهران در تهران نسبت به انجام تبلیغات لازم برای آماده کردن اذهان عمومی و تشویق مردم و مسئولین برای مشارکت در انجام معاینه فنی خودروها اقدام و ضرورت انجام معاینه برای کلیه خودروها را به ارگان‌ها و نهادهای کشوری و لشکری و شرکت‌ها و سازمان‌های اتوبوسرانی، شهرداری‌ها و دیگر سازمان‌های خدمات دهنده بخش خصوصی و خودروهای شخصی اعلام کنند و جدی بودن موضوع را متذکر شوند.

۸. ضروری است پیش‌نویس ارائه شده «برنامه زمان‌بندی اجرای معاینه فنی خودروهای سواری در شهر تهران» باید با تأکید بر اولویت انجام برای خودروهای دولتی، نظامی، شهرداری‌ها و سازمان‌های خدمات دهنده، پس از بررسی و انجام کارشناسی لازم توسط شهرداری تهران و اداره راهنمایی و رانندگی تهران حداکثر تا تاریخ ۷۹/۳/۱۵ در کمیته فنی شورای عالی مطرح و نتیجه برای تصویب در شورای عالی مجدداً ارائه شود.

ریاست شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در پایان جلسه ضمن قدردانی از فعالیت‌های آقای دکتر محرم نژاد، پیوستن آقای دکتر حجت و سردار سرتیپ دوم احمد علیرضاییگی به جمع اعضای شورای عالی را خیرمقدم گفت و برای آنان آرزوی موفقیت کرد.

دستورالعمل اجرایی ممنوعیت تردد کامیون‌ها در سطح شهر تهران

۱. ساعات اعمال ممنوعیت تردد بر کامیون‌ها، کامیونت‌ها و بارکش‌های بالای ۲ تن در شهر تهران از ساعت ۶/۰۰ الی ۲۱/۰۰ می‌باشد. بدیهی است در طول ساعات شبانه (از ساعت ۲۱/۰۰ تا ۶/۰۰ صبح) که تردد کلیه کامیون‌ها، کامیونت‌ها و بارکش‌ها مجاز است به علت خلوتی معابر و روان بودن ترافیک، نیاز به کنترل شدیدتر به منظور پیشگیری از بروز سوانح و تصادفات و ارتقای ایمنی مشهود است.



۲. منطقه‌ی ممنوعیت تردد کلیه‌ی کامیون‌ها، کامیونت‌ها و بارکش‌های بالای دو تن در سطح شهر تهران محدود به خیابان‌های زیر می‌باشد:

- مرز جنوبی: تقاطع بزرگراه افسریه - بعثت (میدان بسیج)، بزرگراه آزادگان (کمربندی جنوب تهران)، میدان جهاد (تقاطع آزادراه قم)
 - مرز غربی: میدان جهاد - خیابان گاز (نور) - جاده ساوه - سه راه آذری - میدان شیر پاستوریزه - بزرگراه فتح (جاده قدیم کرج) - بلوار ارج (گل‌ها) - خیابان ضلع شرقی استادیوم آزادی - دهکده المپیک (در امتداد مسیل کن)
 - مرز شرقی: تقاطع بزرگراه افسریه - بعثت - بزرگراه بسیج مستضعفین (افسریه) - میدان شهید کلاهدوز - بزرگراه اسبدوانی - تقاطع بزرگراه رسالت - بلوار پروین - تقاطع بزرگراه ازگل (جاده لشگرک)
۳. کامیون‌های حامل کالاهای زیر با داشتن بغل نویسی یا مجوز سازمان یا ارگان مربوط می‌توانند با ارائه بارنامه‌ی معتبر که مسیر حرکت در آن ذکر شده باشد، در داخل محدوده کامیون ممنوع تهران تردد نمایند:

- الف) کامیون‌های حامل آرد و سایر غلات
 - ب) کامیون‌های حامل مواد سوختی (نفت - بنزین و ...)
 - ج) کامیون‌های یخچالدار حامل دارو، مواد فاسد شدنی و کامیون‌های ویژه حمل نوشابه (فرآورده‌های غذایی، گوشت و ...)
 - د) کامیون‌های حامل پول و اسکناس بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
۴. برای سایر کامیون‌ها - کامیونت‌ها و بارکش‌های بالای دو تن، جهت تردد در محدوده‌ی کامیون ممنوع شهر تهران بایستی براساس سهمیه تعیین شده، کارت مخصوص تردد وسایل نقلیه سنگین از جانب سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران صادر شود.
۵. برای تردد تراک میکسرهای حمل بتن و کشنده‌های پمپ و همچنین بارکش‌های شهری جهت نقل و انتقال اسباب منزل باتوجه به موقعیت محلی و نوع فعالیت آنها، براساس سهمیه تعیین شده کارت مخصوص تردد وسایل نقلیه سنگین منظور خواهد شد.
۶. ضمن هماهنگی با شرکت‌های توزیع محصولات و پخش تولیدات کارخانجات و کارگاه‌ها نظیر شرکت پخش البرز و ... مقرر می‌گردد تا توزیع محصولات غیر ضروری از جمله مواد خوراکی غیرفاسد شدنی، لوازم مصرف خانگی و... برای واحدهای صنفی در ساعات شب (از ۲۱/۰۰ الی ۶/۰۰ صبح) صورت پذیرد.



صور تجلسه سی امین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۸۷۸۴/۳/۳۷ مورخ ۷۹/۵/۱۵، جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه مورخ ۷۹/۵/۲۳ در محل وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور درخواست شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) در خصوص اعطای گواهینامه به راهبران قطارهای شهری و حومه که به مرحله‌ی بهره‌برداری رسیده مطرح و تأیید و تصویب اجازه صدور این گواهینامه را که چگونگی و مرجع صدور آن به وسیله‌ی قانون و آیین‌نامه‌های موجود تعیین نگردیده در صلاحیت و محدوده اختیارات قانونی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور دانست.

وی همچنین یادآور شد که با ارائه لایحه‌ای دوفوریتی تحت عنوان «قانون تعیین مرجع تدوین آیین‌نامه‌های امور رانندگی و تخلفات» به هیأت محترم وزیران و تصویب آن در کمیسیون مربوطه، به مجلس شورای اسلامی ارجاع و در صورت تصویب، کلیه آیین‌نامه‌های مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک در وزارت کشور تهیه و برای طی مراحل تصویب به دولت ارسال خواهد شد.

در ادامه جلسه، دبیر شورای عالی توضیحاتی راجع به دستور کار دوم جلسه در خصوص استفاده از مجوز توقف‌های مشروط حاشیه خیابان‌ها، ارائه و اظهار کرد: هدف این است که با فرهنگ‌سازی و ایجاد جایگاه قانونی بتوانیم از طرح‌های جدید و کم‌هزینه مدیریتی استفاده کرده و این مجوز را در اختیار شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها قرار دهیم تا بتوانند از این طرح‌ها برای بهبود ترافیک بهره‌برداری نمایند. و با عنایت به قانون شهرداری‌ها (چون معابر عمومی شهری در مالکیت شهرداری‌ها بوده و از طرف دیگر، به موجب ماده ۷ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰، که موضوع توقف‌های مشروط (پارکومتر) در آن پیش‌بینی شده است)، لذا شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، براساس وظایف و اختیارات حاصل از ماده ۱ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۷۲/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی، از جایگاه اعمال سیاست‌های خود در زمینه طراحی، هدایت و انتظامات ترافیکی، باتوجه به مقررات و ضوابط توقف‌های مشروط می‌تواند کارت پارک را قرینه پارکومتر به حساب آورده و در مورد استفاده از آن در توقف‌های مشروط اتخاذ تصمیم نماید.

سپس پیرو جلسه مورخ ۷۹/۲/۱۲ شورای عالی که از نمایندگان راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا و شهرداری تهران (ستاد معاینه فنی خودروها) خواسته شده بود که طرح اجرایی با



برنامه زمان‌بندی مناسب برای معاینه فنی خودروهای تهران ارائه کنند، طرح مذکور را که پس از انجام کارشناسی و رفع معایب و موانع فنی و حقوقی در کمیته فنی شورای عالی مورد تأیید قرار گرفته بود، ارائه نمود.

در ادامه، دبیر شورای عالی در مورد کنترل ترافیک منطقه آزاد تجاری - صنعتی کیش اطلاعاتی را ارائه و عنوان نمود که از حدود ۱۰ سال قبل، سازمان منطقه آزاد کیش اقدام به تشکیل واحد کنترل ترافیک و ایجاد تأسیسات و تجهیزات مربوطه را نموده و از نظر ایمنی و نظم ترافیک به توفیقات قابل توجهی دست پیدا کرده بود که به دنبال بروز پاره‌ای از مسائل در مورد مسئولیت کنترل عبور و مرور در منطقه یادشده، بین سازمان منطقه آزاد و نیروی انتظامی، اماکن و تأسیسات و تجهیزات متعلق به واحد کنترل ترافیک به تصرف نیروی انتظامی درآمده است. در حال حاضر وضعیت ترافیک در آن محل خوشایند نمی‌باشد و با توضیح تعارض و تناقض در قوانین و آیین‌نامه‌های مربوط و تبیین شرایط موجود از نماینده سازمان خواست که توضیحات کافی را به اعضا و مدعوین محترم ارائه نماید.

سپس درخواست استانداری تهران برای حل مشکل و ایمن‌سازی مسیر تهران - رودهن، واقع در کیلومتر ۶ این محور مطرح شد و به دلیل طولانی شدن جلسه، بند ۵ دستور کار به جلسه بعدی موکول شد.

در ادامه جلسه، ریاست محترم شورای عالی در هر یک از موارد مطرح شده، ضمن طرح مباحثی، رهنمودهای لازم را ارائه و سپس اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. دستورالعمل آموزش و سنجش مهارت و صدور گواهینامه راهبران قطارهای شهری و حومه و تأسیس کمیسیون سوانح مورد تصویب قرار گرفت.

۲. استفاده از مجوز توقف‌های مشروط (کارت پارک) با رعایت موارد زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱-۲. نحوه اجرا، نوع و مرجع صدور مجوز، نحوه جانمایی تابلوها و محل نصب آنها و همچنین خیابان‌هایی که قرار است طرح در آن به موقع اجرا گذارده شود با رعایت کامل مصوبه مورخ ۷۸/۳/۴ شورای عالی هماهنگی شهرهای کشور، ناظر به ماده ۱۴۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی توسط شورای هماهنگی ترافیک استان تعیین، و سپس موضوعات به مرحله اجرا درآید.

۲-۲. کلیه درآمد حاصل از اجرای این طرح به استثنای جرایم تخلف از مقررات رانندگی که به وسیله‌ی شهرداری وصول می‌گردد برای بهبود امور حمل‌ونقل و ترافیک همان شهر از جمله خرید تابلو و علائم راهنمایی و رانندگی انجام خط‌کشی معابر توسط شهرداری هزینه خواهد شد.



- ۳-۲. حداکثر زمان توقف در محل پارک در هر مرحله توقف حداکثر دو ساعت تعیین شود.
۳. درباره طرح اجرایی زمان بندی برای معاینه فنی خودروهای تهران موارد زیر به تصویب رسید:
- ۳-۱. سیاست گذاری، برنامه ریزی، نظارت و هدایت به کمیته ای مرکب از نمایندگان وزارت کشور، شهرداری تهران و معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا واگذار گردید و تصمیمات این کمیته از طریق دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور جهت اجرا ابلاغ گردد. تشکیل جلسات کمیته حداقل هر ۱۵ روز یک بار الزامی خواهد بود (با رعایت ماده ۵ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا)
- ۳-۲. شهرداری تهران موظف است ضمن اطلاع رسانی مناسب، افکار عمومی را برای اجرای تصمیمات کمیته و طرح های مصوب آماده و در جهت ترغیب و تشویق مردم و جلب مشارکت آنان تمهیدات و تسهیلات لازم را برای انجام معاینات خودروها فراهم نماید.
- ۳-۳. سازمان حفاظت محیط زیست با هماهنگی سازمان برنامه و بودجه و وزارت کشور، تسهیلات لازم را از محل ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی بند الف تبصره ۲۷ قانون بودجه سال ۱۳۷۹ کل کشور برای اصلاح سیستم مصرف سوخت و معاینه فنی خودروهای حمل و نقل عمومی متعلق به بخش خصوصی و تعاونی دودزای شهر تهران و همچنین بهینه سازی خودروها در جهت کنترل گازهای خروجی از اگزوز و کاهش آلاینده ها به عمل آورد.
- ۳-۴. کمیته، موضوع ۳-۱ امکانات اجرایی معاونت راهنمایی و رانندگی را برای اجرای طرح بررسی و برای تقویت و تجهیز آن معاونت، تصمیمات لازم را اتخاذ و شهرداری تهران در اجرای تصمیمات نسبت به تأمین نیازها و تقویت توان اجرایی راهنمایی و رانندگی جهت اجرای مطلوب طرح اقدام نماید.
- ۳-۵. راهنمایی و رانندگی براساس تصمیم کمیته مذکور نسبت به اطلاع رسانی همگانی و آگاه نمودن شهروندان از چگونگی اجرای طرح و مقررات مربوط اقدام نماید.
- ۳-۶. ارگان ها، سازمان ها و دستگاه های دولتی و شرکت ها و سازمان های وابسته به آن و همچنین نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران موظفند با تأمین اعتبار مالی نسبت به انجام معاینه فنی خودروهای متعلق و یا وابسته به خود، با اولویت، نسبت به سایر خودروها، اقدام نمایند.
- ۳-۷. صاحبان خودروها و همچنین سردفتران اسناد رسمی موظفند هنگام انتقال اسناد مالکیت خودرو به نام خریداران، گواهی معاینه فنی معتبر خودروی مورد معامله را مبنی بر سلامت خودرو ارائه و رویت نمایند و پس از احراز اعتبار و اصالت گواهی مزبور، نسبت به انجام اقدامات قانونی و ثبت و انتقال سند اقدام نمایند.



۳-۸. دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با همکاری راهنمایی و رانندگی و شهرداری تهران، برای بررسی در مورد تعیین میزان جریمه متناسب با فقدان گواهی معاینه فنی خودروها، اقدام لازم معمول و سپس در مسیر مراحل تصویب قانونی قرار دهند.

۴. در مورد امور مربوط به کنترل ترافیک منطقه آزاد تجاری - صنعتی کیش موارد زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۴-۱. باتوجه به ابهامات موجود در پاره‌ای از مقررات و ضوابط مورد استفاده برای اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و کنترل ترافیک، فرمانده منطقه ویژه انتظامی با هماهنگی مدیر عامل سازمان در حال حاضر براساس تفاهم‌نامه مورخ ۷۸/۸/۲۵ تنظیمی در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد اقدام نماید. دستورالعمل اجرایی و تقسیم کار موضوع این بند پس از بررسی‌های کامل محلی در کمیته بند ۴-۳ تهیه و ابلاغ می‌شود.

۴-۲. با استناد ماده ۱۹۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مناطق آزاد تجاری صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۷۳/۷/۹ که مقرر گردیده جداول جرایم رانندگی در مناطق آزاد بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و تصویب وزارت کشور خواهد بود چون جداول موصوف موجود نیست و جدول جرایم رانندگی شهرستان‌ها نیز به علت پایین بودن میزان جرایم در پیشگیری تخلفات رانندگی در محل مؤثر نبوده و همچنین از شمول اجرای قانون در منطقه خارج می‌باشد، مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی کیش، با هماهنگی فرمانده منطقه ویژه انتظامی نسبت به ایجاد تعهدات مالی قانونی برای رانندگان وسایل نقلیه که مقررات حمل‌ونقل و ترافیک را در منطقه رعایت نمی‌کنند، اقدام نمایند.

۴-۳. کمیته‌ای مرکب از دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور یا نماینده وی، رئیس سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی کیش یا نماینده وی - معاون انتظامی ناجا یا نماینده وی، تشکیل و با بررسی مستمر وضعیت ترافیک کیش تصمیمات مقتضی را اتخاذ و جهت اجرا در محل ابلاغ می‌نمایند و عنداللزوم با ارجاع موضوع به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نسبت به تحصیل نظر مصوب این شورا اقدام می‌کنند.

۴-۴. دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی فوق‌الذکر، با بررسی و تحقیق لازم نسبت به تهیه‌ی لوایح مورد نیاز در خصوص رفع ابهامات و موانع قانونی مرتبط با موضوع حمل‌ونقل و ترافیک کیش با هماهنگی سازمان منطقه آزاد اقدام و آنها را در سیر مراحل تصویب قرار دهد.



۵. در خصوص حل مشکل و ایمن‌سازی مسیر تهران - رودهن و اختصاص راه ورودی جدید برای محل تخلیه نخاله در کیلومتر ۶ این محور، باتوجه به صورتجلسه مورخ ۷۸/۱۲/۱۰ فرمانداری تهران، لزوم احداث گذرگاه غیرهمسطح مورد تصویب قرار گرفت. و مقرر گردید که شهرداری تهران، اداره کل راه و ترابری استان تهران نیست به اجرای تعهدات خود برای ساخت پل اقدام و عملیات اجرایی آن حداکثر از اول مهرماه ۱۳۷۹ آغاز گردد.

صورتجلسه سی و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۶۳۲۲/۳/۳۷ مورخ ۷۹/۷/۱۱، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۶ روز یکشنبه ۷۹/۷/۱۷ در محل وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی گزارشی از روند شکل‌گیری مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر شیراز ارائه و اعلام داشت که در سال ۱۳۵۵ برای اولین بار حمل‌ونقل و ترافیک در شیراز توسط شرکت خارجی ولوو (Volvo) مورد مطالعه قرار گرفت که نتیجه‌ی آن، پیشنهاد استفاده از سیستم حمل‌ونقل همگانی سریع بود.

مطالعه دوم در سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۳ صورت گرفت که تلاش برای گردآوری اطلاعات به عمل آمد و مطالعه سوم به مراتب گسترده‌تر از دو مطالعه قبلی بود که از سال ۱۳۷۸ آغاز شد که این مطالعه توسط مرکز مطالعات و تحقیقات حمل‌ونقل و پژوهشکده حمل‌ونقل شریف (دانشگاه صنعتی شریف) که کار مشابهی را برای شهرهای تهران، اصفهان و مشهد انجام داده بودند، صورت گرفت. وی اعلام داشت که گزارش حمل‌ونقل همگانی سریع شیراز، ضرورت یک تصمیم در جلسه کمیته فنی شورای عالی در تاریخ ۷۹/۶/۳۰ مورد بررسی قرار گرفت و به شرح صورتجلسه مورخ ۷۹/۶/۳۰ مورد تأیید قرار گرفت. سپس آقای دکتر پور زاهدی رئیس پژوهشکده حمل‌ونقل شریف، به ارائه ویژگی‌های مطالعه و دستاوردهای آن پرداخت.

در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی ضمن خیرمقدم به سردار سرتیپ دوم علیرضا غفاری معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا، پیوستن مجدد ایشان را به جمع اعضای شورای عالی تبریک گفت و با طرح مباحثی در خصوص دستور جلسه، رهنمودهای لازم را ارائه کرد. سپس اعضای شورای عالی، معاون امور عمرانی استانداری فارس، شهردار شیراز و کارشناسان حاضر در جلسه به بحث و تبادل نظر پرداختند و در نهایت اعضای شورای عالی به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:



۱. نیاز به سیستم حمل و نقل همگانی سریع در شهر شیراز مورد تأیید قرار گرفت. لیکن مقرر گردید شهرداری شیراز به تکمیل مطالعات از نظر توجیه اقتصادی، انتخاب کریدور برتر، تکنولوژی و نوع تجهیزات اقدام نموده و ضمن هماهنگی نمودن مطالعات با مصوبات و تصمیمات کمیته تحقیق و بررسی قطارهای شهری (مستقر در وزارت کشور)، نتایج را در هر مرحله پس از طرح و تأیید در کمیته‌های مربوطه جهت بررسی و تصویب به شورای عالی ارائه نماید.
۲. به علت طولانی شدن زمان جلسه، موارد دیگر دستور کار جلسه، به جلسه آتی موکول شد.

صورتجلسه سی و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۹۱۱۹/۳/۳۷ مورخ ۷۹/۹/۱۴، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۶:۳۰ روز یکشنبه ۷۹/۹/۲۰ در محل دفتر معاون محترم راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل ناجا تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موضوعات دستور کار جلسه ارائه و در ادامه، ریاست محترم شورای عالی در هر یک از موارد مطرح شده ضمن طرح مباحثی، رهنمودهای لازم را عنوان و سپس اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، پس از بحث و تبادل نظر، به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. دستورالعمل مفاهیم مربوط به رنگ و شکل علائم عبور و مرور مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید ابعاد، ارتفاع، اندازه و فونت تابلوها و به علاوه ضوابط فنی شبکه خیابانی با استفاده از مراجع معتبر توسط دبیرخانه‌ی شورای عالی تهیه و در کمیته مهندسی و طراحی محیط، ترافیک و وسیله نقلیه (هماهنگی ضوابط و مشخصات فنی)، موضوع مصوبه نوزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک، مطرح گردد. ضوابط یادشده پس از انجام امور کارشناسی و تأیید کمیته مزبور که به منزله تأیید شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌باشد، لازم الاجرا است.
۲. در اجرای ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، پیشنهاد مذکور در نامه شماره ۱۳۳۸۷ مورخ ۷۹/۸/۱۸ آقای دکتر فرهادی وزیر محترم بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و جدول موضوع این نامه به شرح پیوست به اطلاع اعضای شورای عالی رسید و مقرر گردید که تا پایان سال ۱۳۷۹ ملاک عمل کمیته کاهش آلودگی هوا قرار گرفته و مقرر شد استانداری تهران گزارشی از نحوه عملکرد و تأثیر بکارگیری این جدول را به وزارت کشور و سازمان حفاظت و محیط زیست اعلام نماید.



وزارت کشور
معاونت هماهنگی امور عمرانی
دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی
ترافیک شهرهای کشور

دستورالعمل مفاهیم مربوط به رنگ و شکل علائم عبور و مرور

کمیته ضوابط و مشخصات فنی

اردیبهشت ماه ۱۳۸۰



دستورالعمل مفاهیم مربوط به رنگ و شکل علائم عبور و مرور

مقدمه

در سال‌های اخیر، ضوابط، مشخصات فنی و ویژگی‌های گوناگونی برای معابر، از سوی سازمان‌ها، نهادها و وزارتخانه‌ها، از جمله وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت راه و ترابری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، شهرداری تهران و ... تدوین و ارائه شده که سبب سردرگمی بسیاری از مدیران شهری گشته است.

از این رو دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با عنایت به وظایف قانونی شورای عالی، بر آن شد تا برای یکسان‌سازی این ضوابط اقدام نماید و با مشارکت نمایندگان اعضای شورای عالی فوق‌الذکر و شهرداری تهران و با دعوت از صاحب‌نظران و متخصصین دانشگاه‌ها و بخش خصوصی و باتوجه به استانداردهای بین‌المللی و ضوابط یادشده در بالا که از سوی مراجع و منابع معتبر تهیه شده بود و با بهره‌گیری از کنوانسیون وین که کشور ما از متعاهدین آن می‌باشد، علاوه بر انگیزه یکسان‌سازی این ضوابط برای افزایش سطح ایمنی تردد، مجموعه‌ای را تدوین کرد که دربرگیرنده مهم‌ترین و کاربردی‌ترین ویژگی‌های فنی معابر می‌باشد. بخشی از این ضوابط در سی و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به تصویب رسیده و مابقی باتوجه به تفویض اختیار شورای عالی توسط کمیته ضوابط و مشخصات فنی، کمیته تخصصی ایمنی ترافیک تا تاریخ ۸۰/۲/۱۷ تهیه و به تصویب رسید. این مجموعه شامل عنوان، رنگ، شکل و اندازه علائم عبور و مرور و تابلوهای راهنما و نیز ویژگی‌های فنی شبکه معابر می‌باشد که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

اسامی کارشناسان که در تدوین این مجموعه قبول زحمت نموده و در طی حضورشان در یک یا چند جلسه یا کمیته هماهنگی ضوابط و مشخصات فنی همکاری نمودند عبارتند از:

الف) نمایندگان اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

- وزارت کشور: محمد رئوفی، محمدعلی غنی زاده
- وزارت راه و ترابری: فرشید آیتی، حسن فرضی پور
- وزارت مسکن و شهرسازی: علی اکبر لبافی، عارفه جداری
- وزارت پست، تلگراف و تلفن: غلامرضا فراهانی، محمدرضا عرب



- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور: وحید سعیدیان
- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران: محمد شجاعی، امیر افلاطون نظامی
- سازمان حفاظت محیط زیست: مسعود زندی، مهروش خواجهوندی

ب) نمایندگان شهرداری تهران

- سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران: ثریا پهلوان صباغ، کامران حاج نصرالهی، سیدجلال حسینی، اسفندیار صدیقی، محمدحسن زارع
- شرکت عرف ایران: مهدی عظیمی تبریزی

پ) دانشگاه‌ها و بخش خصوصی

- دانشگاه صنعتی شریف - دانشکده عمران: حبیب‌اله نصیری، هدایت ذکایی آشتیانی
- بخش خصوصی: مهدی کبیری

۱. عنوان، رنگ، شکل و اندازه علائم عبور و مرور

۱-۱. مقدمه

رشد جمعیت شهرها، افزایش وسایل نقلیه، توسعه روزافزون شبکه معابر و به تبع آن، افزایش استفاده از تجهیزات و تسهیلات حمل‌ونقل، به عنوان یک روند طبیعی در شهرهای کشور مطرح بوده و در سال‌های اخیر نیز این روند با رشد بیشتری همراه بوده است. از سویی نتایج مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک در شهرهای کشور، نشان از کمبود تجهیزات حمل‌ونقل و عدم هماهنگی در رنگ و شکل علائم عبور و مرور و همچنین کیفیت نامطلوب آنها دارد. شایان یاد است این عدم هماهنگی هم در داخل شهرها و هم در راه‌های بین شهری، به طور چشمگیری وجود دارد.

این امر نه تنها سبب سردرگمی شهروندان می‌گردد، بلکه حساسیت آنان را به انواع علائم کاهش داده و سبب کاهش ایمنی در تردد نیز می‌گردد. لذا به منظور ایجاد وحدت رویه و هماهنگی در رنگ‌ها و شکل‌های مورد استفاده در علائم عبور و مرور و نیز افزایش سطح ایمنی حمل‌ونقل، کمیته «مهندسی و طراحی محیط و ترافیک و وسیله نقلیه» که از این پس کمیته «هماهنگی ضوابط و مشخصات فنی» نامیده می‌شود، پس از برگزاری جلسات کاشناسی متعدد، در تاریخ ۷۹/۵/۱۹، مفاهیم مربوط به رنگ‌ها و شکل‌های علائم عبور و مرور را براساس مراجع معتبر بین‌المللی و به ویژه کنوانسیون ۱۹۶۸ وین و



مقررات راهنمایی و رانندگی در کشورمان، مطابق آنچه در صفحات بعد آمده است، مورد تأیید قرار داد. از این پس کلیه تابلوهایی که در کشور براساس مقررات مربوط نصب می‌شوند باید براساس شکل، رنگ و مفاهیم عنوان شده مصوب، تهیه و به کار برده شوند.

۱-۲. کلیات مشخصات فنی علائم عبور و مرور

۱-۲-۱. نورافشانی علائم عبور و مرور

باتوجه به این که عملکرد علائم در شب و روز باید یکسان باشد، استفاده از شبرنگ در کلیه علائم عبور و مرور الزامی است.

شبرنگ مورد استفاده باید ساخت شرکتهایی باشد که صراحتاً اذعان می‌دارند محصول خود را براساس یکی از استانداردهای ASTM D4956 آمریکا، DIN 67520 آلمان، NF P98520 فرانسه یا BS 873 انگلیس تولید نموده باشند.

شایان یاد است از شبرنگ رده مهندسی ۷ ساله و یا شبرنگ لانه زنبوری ۱۰ ساله و یا شبرنگ الماسی که در میزان بازتابی و زاویه بازتابش نور عملکردهای متفاوت دارند، متناسب با کاربرد علامت و محدودیت بودجه استفاده می‌شود.

۱-۲-۲. طیف (فام) رنگ‌ها در علائم عبور و مرور

طیف هر یک از رنگ‌ها بسیار گسترده است اما طیف رنگ‌های مورد استفاده موجود در شبرنگ، محدود است. باید توجه شود که این طیف مطابق با جدول CIE chromaticity می‌باشد که اصولاً شرکتهای معتبر سازنده شبرنگ، آن را رعایت می‌نمایند.

لازم به یاد است که این شرکت‌ها معمولاً از یک شماره تجاری جهت معرفی محصول که معین‌کننده مشخصات فنی مربوط به نوع رنگ و نوع شبرنگ می‌باشد، استفاده می‌نمایند. تعدادی از جداول و نمودار مربوط در صفحات ضمیمه آورده شده است.

۱-۲-۳. مشخصات فنی علائم عبور و مرور

این مشخصات فنی شامل رنگ زمینه، حاشیه و نوشته‌های روی علائم، ابعاد و ارتفاع و محل قرارگیری و نصب آنها، فونت نوشته‌ها و... می‌باشد. باید دانست که ابعاد این علائم با سرعت مجاز در انواع معابر، رابطه مستقیم داشته به طوری که هرچه سرعت مجاز بیشتر باشد، اندازه ابعاد این علائم نیز افزایش می‌یابد. اندازه نوشته‌های روی این علائم نیز تابع سرعت یادشده است.



رنگ زمینه علائم نیز با توجه به مفهوم آنها و رعایت نکات ایمنی تردد انتخاب شده است (جدول شماره ۱). همان طور که در این جدول ملاحظه می شود، تابلوی ایست به دلیل اهمیتی که برای حفظ ایمنی دارد، به طور منحصر به فرد به شکل هشت گوشه منتظم می باشد و به همین دلیل تنها تابلویی است که دارای رنگ زمینه قرمز می باشد.

لازم به توضیح است که ویژگی های شکل هندسی و رنگ زمینه هر یک از علائم عبور و مرور همان طور که در قسمت الف و ب آمده است، دارای مفاهیمی خاص هستند که برای افزایش سطح ایمنی تردد، راننده را در فاصله ای دورتر و مناسب برای تصمیم گیری و عکس العمل، قبل از رویت کامل نقوش و نوشته ها از کلیات پیام مورد نظر آگاه کند.

الف) مفهوم رنگ ها در علائم عبور و مرور

رنگ ها در علائم عبور و مرور معنا و مفهوم خاصی دارند که ذیلاً به طور خلاصه به آنها اشاره شده است:

رنگ قرمز: منع کننده یا ایست

رنگ سبز: حرکات مجاز، راهنمای مسیر و اماکن مذهبی

رنگ آبی: راهنمای خدمات، حرکات مجاز، علائم اخباری و راهنمای مسیر

رنگ زرد: هشدارهای عمومی و هشدار برای انجام «عملیات ساختمانی» و یا «تعمیر و نگهداری»

رنگ نارنجی: راهنما برای مناطق اداری، آموزشی و خدماتی

رنگ قهوه ای: راهنما برای مناطق تفریحی، فرهنگی، گردشگری، اداری و آموزشی

رنگ سفید و سیاه: علامت دستوری و راهنمای مسیر

ب) مفهوم شکل ها در علائم عبور و مرور

هشت گوشه: صرفاً برای تابلوهای ایست (توقف)

مستطیل افقی: معمولاً برای تابلوهای راهنما و هشدار برای خطرات ناشی از تعمیر و نگهداری

مثلث متساوی الاضلاع (نشسته روی یک رأس): صرفاً برای رعایت حق تقدم

مستطیل قائم: معمولاً برای تابلوهای دستوری و خدمات

● مستطیل پرچمی: معمولاً برای علائم راهنما

● (مستطیل پرچمی مستطیل افقی است که یکی از اضلاع آن به صورت مثلث کوچک جهت را نشان می دهد)



لوزی (مربع نشسته روی یک رأس): شروع و پایان حق تقدم مسیر
پنج گوش یا نقطه رأس فوقانی: علائم هشدار برای مدرسه و دبیرستان
دایره: علائم دستوری، بازدارنده
مثلث متساوی الاضلاع (نشسته روی قاعده): علامت هشداردهنده برای خطر

جدول ۱: مشخصات فنی علائم عبور و مرور در راه‌های درون شهری

مثلث: طول ضلع - مربع: طول ضلع - دایره: طول قطر - هشت گوشه: ارتفاع

عنوان اصلی	عناوین فرعی	شکل و قرارگیری	رنگ			ابعاد (سانتی متر)			
			زمینه	حاشیه	نقوش و نوشته	شیرانی درجه ۱		شیرانی درجه ۲	
اصلی	فرعی	شکل و قرارگیری	زمینه	حاشیه	نقوش و نوشته	بزرگراه	اصلی	فرعی	محل اصلی و فرعی
علائم خطر	عمومی	مثلث متساوی الاضلاع	سفید	قرمز	سیاه	۱۲۰	۹۰	۷۵	۶۰
		(رأس بالا)							
	رعایت حق تقدم	مثلث متساوی الاضلاع	سفید	قرمز	-	۱۲۰	۹۰	۷۵	۶۰
		(رأس پایین)							
	خیابان اصلی	مربع (یکی از قطرهای افقی)	زرد	سیاه	سیاه	۱۲۰	۹۰	۷۵	۶۰
	ایست	هشت گوشه	قرمز	-	سفید	-	-	۷۵	۶۰
علائم محدودیت و ممنوعیت		دایره	سفید	قرمز	سیاه و آبی	۹۰	۷۵	۷۵	۶۰
علائم انتظامی		دایره	آبی	-	سفید	۹۰	۷۵	۷۵	۶۰
		مستطیل	آبی	-	سفید	-	-	-	-



۲. ویژگی‌های فنی معابر

۱-۲. مقدمه

همان‌طوری که همگان می‌دانند، انسان، راه و وسیله نقلیه سه عامل مهم و تأثیرگذار و تأثیرپذیر از یکدیگر در سیستم حمل‌ونقل و ترافیک هستند. اگر روش‌هایی به کار گرفته شد تا این سه عامل در ارتباط با یکدیگر و مستقل از هم به درستی عمل کنند، پیامدهای مثبتی از جمله افزایش سطح ایمنی حرکت، افزایش بهره‌وری و کاهش در هزینه‌های اجرایی را به دنبال خواهد داشت.

از سویی بر تمامی متخصصین امور حمل‌ونقل واضح است که به کارگیری علم مهندسی^۱، آموزش^۱ و اعمال و اجرای قوانین^۲، سه رأس یک مثلث و محورهای اصلی در تحقق برنامه‌های مورد نظر هستند. از این رو و با عنایت به وظایف قانونی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و وزارت کشور، این دفتر برای احیا و تقویت این رؤس اقدام به تشکیل سه کمیته «آموزش»، «قوانین و مقررات» و «هماهنگی ضوابط و مشخصات فنی» با همکاری سازمان‌های ذیربط نمود.

در گام نخست، با برگزاری جلسات کارشناسی در کمیته آموزش (از اواسط سال ۱۳۷۷) برای افزایش سطح آگاهی مردم و دست‌اندرکاران در برنامه‌ریزی کوتاه مدت و از طریق صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، مطالبی را تهیه و تدوین نموده و در گام بعدی، از اوایل سال ۱۳۷۸ کمیته قوانین و مقررات، با بازنگری در قوانین و مقررات، سعی در کاهش و از میان بردن کاستی‌های آن و افزایش کارایی هرچه بیشتر قوانین مربوط نمود.

شایان توجه است که برای بررسی کارشناسی هرچه دقیق‌تر و مؤثرتر برای تعیین راهکارهای مناسب به منظور افزایش کارایی قوانین و آموزش بنیادی در بلند مدت با مشاورین ذیصلاح قراردادهایی عقد شده است.

در گام آخر، از اواسط سال ۱۳۷۹ برای تحقق بخش دیگری از موارد پیش گفته، استفاده از علم مهندسی به عنوان محور و رأس تکمیل‌کننده و به دنبال آن ویژگی‌ها و مشخصات فنی خیابان‌ها، مورد توجه این دفتر قرار گرفت.

آگاهی از مشخصات فنی و کاربرد صحیح و دقیق آنها در اجرا، از مهم‌ترین نیازهای روزافزون و جدی مسئولان و مدیران شهری می‌باشد. آنچه که در تدوین این مجموعه حائز اهمیت است، دیدگاهی است که در آن سعی شده تا مشخصات وضع موجود با آنچه در حالت استاندارد و ایده‌آل وجود دارد، هرچه بیشتر به هم نزدیک گردیده و با واقع‌نگری در جهت انطباق و تعدیل این مشخصات با توجه به ویژگی‌های محیطی و اقلیمی شهرهای کشور، گام برداشته شود.

باید توجه داشت که به دلیل عدم تناسب ساختار کهن قسمتی از بافت شهر و خیابان‌های مربوط با



رشد تعداد وسایط نقلیه و رشد تکنولوژی، ممکن است این خیابان‌ها در نقش حقیقی خود عملکرد مطلوبی نداشته باشند، لذا مشخصات ذکر شده برای بهبود هرچه بیشتر عملکرد این خیابان‌ها می‌تواند ملاک عمل باشد. اما به کارگیری این ضوابط برای خیابان‌های تازه ساز و بافت جدید شهری، الزامی است.

۲-۲. تعاریف پایه

چون ضوابط فنی راه‌های درون شهری بر مبنای تعاریف خاصی از خیابان‌ها و به طور کلی معابر به تصویب رسیده است، لذا شهرداری‌ها و دیگر ارگان‌های مسئول در امر عبور و مرور باید به تعاریف زیر توجه داشته باشند:

راه: عبارت است از تمامی سطح جاده، خیابان یا کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور باز بوده یا اختصاص داده شده است.

جاده: مسیری است خارج از شهر برای عبور و مرور وسایط نقلیه

خیابان: مسیری است درون شهر برای عبور و مرور وسایط نقلیه و مردم که شامل معابر شریانی درجه ۱، ۲ و محلی می‌باشد.

معابر شریانی درجه ۱: به معابری گفته می‌شود که در طراحی و بهره‌برداری از آنها، جابه‌جایی وسایط نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. این معابر ارتباط با راه‌های برون شهری (جاده‌ها) را تأمین می‌نمایند. راه‌های شریانی درجه ۱ براساس نحوه کنترل دسترسی تقاطع‌ها، به سه گروه آزادراه، بزرگراه و راه عبوری تقسیم می‌گردند.

آزادراه: راهی است که حداقل دارای دو خط عبوری و یک شانه در هر طرف به عرض ۳ متر بوده و در تمام طول آن، ترافیک دو طرف به وسیله موانع فیزیکی از هم جدا شده باشند. برای جلوگیری از عبور عابران پیاده و حیوانات طرفین آن محصور بوده و تمام تقاطع‌های آن غیرهمسطح است.

بزرگراه: راهی است که حداقل دارای دو خط عبوری در هر طرف بوده و ترافیک دو طرف آن به وسیله موانع فیزیکی از هم جدا شده باشد و عموماً دارای تقاطع‌های غیرهمسطح است. بزرگراه می‌تواند معدودی تقاطع همسطح و راه عبوری ادامه راه‌های برون شهری دو خطه دوطرفه در داخل شهرهای معمولاً کوچک و متوسط و یا روستاها است به شرط آن که عملکرد عبوری آنها در داخل شهر یا روستا نیز حفظ شود. برای حفظ این عملکرد، ورود و خروج وسایط نقلیه به آن کاملاً تنظیم و طراحی می‌شود و فاصله تقاطع‌های همسطح آن از یکدیگر کمتر از حدود ۲/۵ کیلومتر نیست.



معابر شریانی درجه ۲: به معابری گفته می‌شود که در طراحی و بهره‌برداری از آن، به جابه‌جایی و دسترسی وسایط نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. برای رعایت این برتری، حرکت پیاده‌ها از عرض خیابان کنترل می‌شود. راه‌های شریانی درجه ۲ دارای عملکرد درون شهری هستند و شبکه اصلی راه‌های درون شهری را تشکیل می‌دهند.

شریان اصلی درجه ۲: راهی است اصلی که ارتباط بین خیابان‌های «جمع و پخش کننده» و بزرگراه‌ها را برقرار می‌کند. در این معابر، فواصل بین تقاطع‌ها نسبت به بزرگراه‌ها کمتر است. **شریان فرعی درجه ۲ (جمع و پخش کننده):** راهی است که ارتباط میان خیابان‌های محلی و خیابان‌های شریانی اصلی را برقرار می‌کند. در خیابان‌های جمع و پخش کننده، محل عبور عابران پیاده از عرض خیابان باید مشخص باشد، در حالی که در خیابان‌های محلی، عابران پیاده مجاز هستند که از هر نقطه از عرض خیابان عبور کنند.

معابر محلی: راهی است که در طراحی و بهره‌برداری از آن نیازهای وسایط نقلیه موتوری، دوچرخه سواران و عابران پیاده، با اهمیت یکسان رعایت می‌شود. برای رعایت حال عابران پیاده و دوچرخه سواران، سرعت وسایط نقلیه موتوری در این معابر، پایین نگه داشته می‌شود.

محلی اصلی: راهی است که با خیابان‌های محلی فرعی و خیابان‌های جمع و پخش کننده، ارتباط دارد و سرعت طرح در آن ۴۰ کیلومتر در ساعت است.

محلی فرعی: راهی است که در مناطق صرفاً مسکونی قرار گرفته و ارتباط بین کوچه‌ها و معابر محلی اصلی را برقرار می‌کند.

۲-۳. ضوابط فنی معابر

همانطور که در جدول ۲ ملاحظه می‌گردد، کاربردی‌ترین و تعیین‌کننده‌ترین ویژگی-های فنی خیابان‌ها و معابر آورده شده است. این ویژگی‌ها به چند بخش اصلی تقسیم می‌شوند که عبارتند از:

۱. مشخصات هندسی (فیزیکی) شامل مشخصه‌هایی مثل سرعت، تعداد خطوط عبوری، عرض خطوط عبوری، حداکثر شیب طولی و ...
۲. مشخصات عملکردی (ترافیکی): شامل نوع تقاطع‌ها، وضعیت پارکینگ، چراغ‌های راهنمایی، رنگ زمینه علائم راهنمای مسیر و ...
۳. مشخصات ایمنی: شامل ارتفاع و رنگ جداول، ارتفاع نرده‌های حفاظتی (گاردریل) و ...



جدول ۲: ضوابط فنی راه‌های درون شهری

ردیف	مشخصه	نوع راه						ملاحظات
		شریانی درجه ۱		شریانی درجه ۲		محلی		
		آزادراه	بزرگراه	اصلی	فرعی	اصلی	فرعی	
۱	سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	۱۰۰ تا ۱۳۰	۸۰ تا ۱۰۰	۷۰	۵۰	۴۰	۴۰	
۲	سرعت مجاز (کیلومتر بر ساعت)	۷۰ تا ۱۱۰	۷۰ تا ۹۰	۵۵	۴۰	۳۰	۳۰	
۳	تعداد خطوط عبور در هر طرف	۲ تا ۴	۲ تا ۴	۲ تا ۳	۲	۱ تا ۲	۱ تا ۲	
۴	عرض خط عبور (متر)	۶۵/۳	۲۵/۳ تا ۵/۳	۳ تا ۲۵/۳	۲ تا ۷۵/۳	۳ تا ۷۵/۳	۲ تا ۷۵/۳	
۵	حداقل عرض پوسته (متر)	۷۶	۴۵	۲۰	۱۶	۱۲	۶	
۶	حداکثر شیب طولی (درصد)	۴	۵	۶	۶	۷	۷	این شیب در معابر محلی فرعی باتوجه به محدودیت‌ها و شیب طبیعی زمین و وضعیت جغرافیایی می‌تواند تغییر کند.
۷	نوع تقاطع‌ها	غیر همسطح	عمدتاً غیر همسطح	همسطح	همسطح	همسطح	همسطح	بزرگراه‌ها می‌توانند دارای تقاطع غیر همسطح کنترل شده با چراغ راهنمایی باشد.
۸	حداقل فاصله تقاطع‌ها از یکدیگر (متر)	۲۰۰۰	۱۵۰۰	۵۰۰	۳۰۰	۱۰۰	۵۰	



ادامه جدول ۲: ضوابط فنی راه‌های درون شهری - ادامه

ردیف	مشخصه	نوع راه						ملاحظات
		شریانی درجه ۱		شریانی درجه ۲		محلی		
		آزادراه	بزرگراه	اصلی	فرعی	اصلی	فرعی	
۹	امکان ایجاد ایستگاه اتوبوس	وجود ندارد	وجود ندارد	وجود دارد				در شریانی درجه ۲ تا جای ممکن از سواره رو
۱۰	پارکینگ حاشیه‌ای و توقف	مطلقاً ممنوع	ممنوع	وجود دارد	وجود دارد	مجاز	توصیه نمی‌شود	در شریانی درجه ۲ به طور نظارت شده می‌باشد.
۱۱	کنترل با چراغ راهنمایی	ندارد	دارد	دارد	دارد	-	-	
۱۲	حرکت عابر پیاده از عرض معبر	غیرهمسطح	غیرهمسطح یا با چراغ	همسطح و غیرهمسطح	همسطح	همسطح	همسطح	
۱۳	عبور موتورسیکلت	مطلقاً ممنوع	نظارت شده	مجاز	مجاز	مجاز	مجاز	
۱۴	عبور دوچرخه	مطلقاً ممنوع	مطلقاً ممنوع	مجاز	مجاز	مجاز	مجاز	در بزرگراه عبور دوچرخه به صورت مجزا و تفکیک شده خارج از سطح سواره رو مجاز است.
۱۵	توقف اضطراری	در شانه راه	در شانه راه	-	-	-	-	
۱۶	رنگ زمینه تابلوی راهنمای مسیر	آبی	سبز	سفید	سفید	سفید	سفید	
۱۷	ارتفاع مطلوب علائم عبور و مرور در کنار معابر (متر)	۵/۲	۵/۲	۴/۲	۴/۲	۴/۲	۴/۲	حداقل ارتفاع به پایین تابلوهای معلق (آویزان) نباید از ۵ متر در سراسر مسیر کمتر باشد.
۱۸	حداقل فاصله لبه بیرونی تابلو	۵/۲	۵/۲	۴۵/۰	۴۵/۰	۴۵/۰	۳/۰	این فاصله در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها برای تابلوهای خیلی بزرگ تا ۱۰ متر افزایش می‌یابد.



ادامه جدول ۲: ضوابط فنی راه‌های درون شهری - ادامه

ردیف	مشخصه	نوع راه						ملاحظات
		شریانی درجه ۱		شریانی درجه ۲		محلی		
		آزادراه	بزرگراه	اصلی	فرعی	اصلی	فرعی	
۱۹	امکان دسترسی مستقیم به کاربری‌های اطراف	وجود ندارد	وجود ندارد	وجود دارد	وجود دارد	وجود دارد	-	
۲۰	حداقل فاصله معابر موازی هم رده (متر)	۶۰۰۰	۲۵۰۰	۸۰۰	۵۰۰	-	-	
۲۱	حداقل عرض جزیره‌میانی (رفوژ محوری) (متر)	۴	۳	۸۰/۱	-	-	-	
۲۲	خط کشی پیوسته در طرفین هر جهت حرکت	دارد	دارد	-	-	-	-	در شریانی درجه ۲ در صورت وجود جزیره میانی انجام می‌شود.
۲۳	طول خط کشی‌های مقطع و فاصله طولی خطوط از هم (متر)	۶	۶	۳	۳	۳	۳	
۲۴	عرض خطوط عبوری در خط کشی مقطع و محورها (متر)	۱۲/۰ تا ۱۵/۰	۱۲/۰ تا ۱۵/۰	۱۲/۰ تا ۱۵/۰	۱۲/۰ تا ۱۵/۰	۱۵/۰ تا ۱/۰	۱۵/۰ تا ۱/۰	
۲۵	رنگ خط کشی	حاشیه زرد بقیه سفید	حاشیه زرد بقیه سفید	محوری زرد بقیه سفید	محوری زرد بقیه سفید	سفید	سفید	
۲۶	خط کشی زرد رنگ ضربدری (هاشوری یا شطرنجی) در محدوده مرکزی تقاطع	-	-	در تقاطع‌های مهم	در تقاطع‌های مهم	-	-	در تقاطع‌ها یا دسترسی‌هایی که تاخیر در آنها اشکالات اساسی ایجاد می‌کند انجام می‌شود.
۲۷	ارتفاع بالای نرده‌های حفاظتی ^۱ از سطح سواره‌رو (متر)	۶۸/۰	۶۸/۰	-	-	-	-	
۲۸	فاصله محور تا محور پایه‌های نرده‌های حفاظتی (متر)	۹/۱ تا ۰۰/۴	۹/۱ تا ۰۰/۴	-	-	-	-	در مکان‌هایی که ایمنی تأمین است و دره‌ای وجود ندارد، می‌توان فاصله ۴متر را در نظر گرفت.



ادامه جدول ۲: ضوابط فنی راه‌های درون شهری - ادامه

ردیف	مشخصه	نوع راه						ملاحظات
		شربانی درجه ۱		شربانی درجه ۲		محلی		
		آزادراه	بزرگراه	اصلی	فرعی	اصلی	فرعی	
۲۹	ارتفاع حفاظتی بتنی (نیوجرسی) (متر)	۷۵/۰	ندارد	ندارد	ندارد	ندارد	ندارد	
۳۰	ارتفاع جداول از سطح سواره رو (متر) ^۲	-	۱/۰ تا ۱۵/۰	۱/۰ تا ۱۵/۰	۱/۰ تا ۱۵/۰	۱/۰ تا ۱۵/۰	۱/۰ تا ۱۵/۰	
۳۱	رنگ جداول ^۲	-	-	زرد و سفید و سیاه	زرد و سفید و سیاه	زرد و سفید و سیاه	زرد و سفید و سیاه	



صور تجلسه سی وسومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

در تاریخ ۷۹/۱۰/۱۷، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، برحسب درخواست کتبی شماره ۷۹۱۰/۷۹۵۴۵۴۵ مورخ ۷۹/۱۰/۱۲ شهردار محترم تهران در مورد گسترش محدوده طرح ترافیک تهران با حضور اعضای مشروحی ذیل تشکیل جلسه داد. پس از بحث و بررسی در مورد پیشنهاد شهرداری تهران و استماع و تحصیل نظر کارشناسان راهنمایی و رانندگی، شهرداری تهران، دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، در نهایت با در نظر گرفتن افزایش آلودگی هوا و تراکم ترافیک در محدوده پیشنهاد شده، توسعه محدوده ممنوعه تردد وسایل نقلیه غیرمجاز به شرح و با شرایط زیر موافقت و مورد تصویب قرار گرفت:

۱. از سمت شرق منتهی به میدان طالقانی، خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، میدان سپاه، خیابان سپاه، میدان بوعلی سینا، خیابان مازندران، میدان امام حسین، خیابان ۱۷ شهریور حد فاصل میدان امام حسین تا تقاطع خیابان شوش.

۲. از سمت جنوب منتهی به خیابان شوش حد فاصل خیابان ۱۷ شهریور تا میدان راه آهن و ادامه آن به سمت خیابان کارگر تا میدان رازی متصل به مرز محدوده فعلی.

۳. کلیه مسیرهای مندرج در بندهای فوق الذکر به عنوان مرز محدوده ممنوعه تردد تلقی شده و شامل طرح ممنوعیت تردد نمی‌باشند.

۴. کلیه مبادی ورودی در منطقه‌ی توسعه داده شده با نصب تابلوهای ویژه ممنوعیت ورود به محدوده ممنوعه به وسیله‌ی شهرداری تهران تجهیز خواهند شد.

۵. قبل از اجرای طرح توسط شهرداری تهران، با همکاری راهنمایی و رانندگی تهران، اطلاع‌رسانی لازم به مردم به عمل آید.

۶. تعداد مجوزهای صادره برای ورود به محدوده ممنوعه افزایش نمی‌یابد.

۷. شهرداری تهران مکلف است تا تاریخ ۷۹/۱۱/۱۵ با پوشانیدن جداول آبرو کنار خیابان ۱۷ شهریور، نسبت به تعریض خیابان مذکور و نصب تابلوهای لازم اقدام کند و با حذف مسیر ویژه اتوبوس و جداکننده آن در سطح خیابان، مسیر خیابان مورد نظر را به صورت خیابان دوطرفه (آمد و شد) جریان پیدا نماید. تا آن زمان، راهنمایی و رانندگی مجاز است نسبت به حذف خط ویژه و یک طرفه نمودن این خیابان، اقدام نماید.



۸. برای اجرای طرح مذکور، در اسرع وقت هماهنگی‌های لازم بین شهرداری تهران و معاونت راهنمایی و رانندگی به عمل آید.

در مورد سایر پیشنهادات مندرج در نامه فوق‌الاشاره، پس از ارائه مطالعات لازم توسط شهرداری تهران، تصمیم مقتضی اتخاذ خواهد شد.

صور تجلسه سی و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست:

- روز پنجشنبه ۲۹ دی ماه، به عنوان روز هوای پاک تعیین و از کلیه وزارتخانه‌ها، ارگان‌های دولتی، نظامی و نهادهای انقلاب اسلامی و عموم شهروندان تهرانی درخواست می‌گردد ضمن خودداری از انجام سفرهای غیرضروری، در صورت نیاز به انجام سفر، حتی‌المقدور از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده شود و با سازمان حفاظت محیط زیست همکاری کنند.
- اداره کل راهنمایی و رانندگی تهران در روز هوای پاک نسبت به اعمال محدودیت تردد در محدوده ممنوعه طرح ترافیک اقدام لازم را اعمال نماید.
- شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه موظف گردید با افزایش و تخصیص مناسب اتوبوس، سفرهای افزوده شده در حوزه شهر تهران، به ویژه محدوده طرح ترافیک و اطراف آن را پاسخ دهد.

صور تجلسه سی و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در مورد طرح قطار شهری اصفهان، به استناد صور تجلسه‌های مورخ ۸۰/۴/۱۳ کمیته فنی و مورخ ۸۰/۳/۱۶ شورای هماهنگی ترافیک استان اصفهان، موارد ذیل را به تصویب رسانید:

بر اساس متن‌های صور تجلسات یادشده و پیوست این صور تجلسه و با توجه به مطالعات انجام شده و پیشنهاد مهندسان مشاور مربوطه، احداث مسیر قطار سبک شهری در اصفهان به صورت زیرگذر و به شرح جزئیات مندرج در صور تجلسه مورخ ۸۰/۴/۱۳ کمیته فنی شورای عالی تصویب می‌گردد و مقرر می‌دارد که به لحاظ ضرورت استمرار وضعیت آمد و شد در محور چهار باغ و لزوم حفظ سیمای شهری، به ویژه بافت تاریخی و منحصر به فرد این محور و ابنیه‌های موجود در بدنه پیرامون آن، تصمیمات اساسی در خصوص جزئیات طرح مذکور و روند مراحل اجرایی پروژه، پس از اتمام مطالعات لازم توسط مشاورین و تأیید شورای هماهنگی ترافیک استان اصفهان، قابل اجرا می‌باشد.



صورتجلسه سی و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۲۱۵۶/۳/۳۷ مورخ ۸۰/۷/۱۱، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۶:۳۰ روز یکشنبه ۸۰/۷/۲۲ در محل وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا ریاست شورای عالی با ذکر نام خداوند متعال و تلاوت آیاتی چند از کلام الله مجید، جلسه را آغاز و سپس دبیر شورای عالی ضمن ارائه چکیده گزارشی از فعالیت‌های گذشته، توضیحات مبسوطی در خصوص دستورالعمل چگونگی تعیین تعداد تاکسی در شهرهای کشور، تشکیل همایش مدیریت تقاضای سفر و شاخص‌های پیشنهاد شده توسط وزارت محترم بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مواقع اضطرار و بروز شرایط پایداری هوا را به اطلاع اعضای شورای عالی رساند.

در ادامه جلسه، ریاست محترم شورای عالی ضمن یادآوری تعیین چهره حمل‌ونقل عمومی در شهرها و افزایش توان این خدمت به شهروندان، در هر یک از موارد مطرح شده، ضمن طرح مباحثی و با تأکید بر نظم و انضباط در کارها، رهنمودهای لازم را ارائه و سپس اعضای محترم شورای عالی پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. دستورالعمل چگونگی تعیین تعداد تاکسی در شهرهای کشور مورد تصویب قرار گرفت.
۲. بنا به پیشنهاد معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا و باتوجه به مصوبه شماره ۲۵۶۱۲/ت/۲۱۳۲۷ هـ مورخ ۷۹/۶/۱۹ هیأت وزیران، دستورالعمل چگونگی تحویل پلاک موقت برای تاکسی‌های موقت (خودروهای مسافربر شخصی) و همچنین تبدیل پلاک‌های شخصی به پلاک تاکسی از سوی آن معاونت و با هماهنگی وزارت کشور ابلاغ گردد.
۳. معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا، راهکارهای اساسی و مطالعه شده را برای اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و برقراری نظم و انضباط در آمد و شد خودروها و عابرین، و نیازهای آن معاونت برای اجرای برنامه‌های مربوطه را در طول سال‌های باقی مانده برنامه سوم اعلام نماید.
۴. نظر به اشتغالزا بودن تاکسیرانی و به منظور حمایت از بخش خصوصی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، برای تأمین بخشی از هزینه خرید تاکسی توسط متقاضیان، از محل تبصره‌های قانون بودجه مساعدت و همکاری نماید.
۵. برگزاری همایش مدیریت کاهش تقاضای سفر با همکاری وزارتخانه‌ها، ارگان‌ها و سازمان‌های قید شده فراخوان مقاله (پیوست)، به ویژه سازمان صدا و سیما مورد تصویب قرار گرفته و مقرر شد هیأت اجرایی و علمی انتخاب شوند و آغاز به کار نمایند.



ع در اجرای ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، پیشنهاد مذکور در نامه شماره ۲۶۳۳۵ - ۷/۱۹۷ مورخ ۸۰/۷/۳، استانداری تهران در خصوص پیشنهاد وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مواقع اضطرار و بروز شرایط پایداری هوا، مندرج در جداول موضوع این نامه به شرح پیوست به اطلاع اعضای شورای عالی رسید و مقرر گردید که تا پایان سال ۱۳۸۰، ملاک عمل کمیته کاهش آلودگی هوا قرار گرفته و استانداری تهران با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و وزارت آموزش و پرورش، گزارشی از نحوه عملکرد و تأثیر به کارگیری این جدول را تهیه و به شورای عالی ارائه نماید.

صور تجلسه سی و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۳۳۷۵/۳/۳۷ مورخ ۸۰/۸/۲۰، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹ روز چهارشنبه ۸۰/۹/۷ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی گزارشی از روند شکل گیری مطالعات امکان سنجی سیستم حمل و نقل همگانی سریع شهرهای بزرگ کشور و شهر تبریز را ارائه و اعلام داشت، نیاز به سیستم حمل و نقل همگانی انبوه و ضرورت احداث قطار شهری در این شهرها از مدت ها پیش مدنظر بوده است و در ادامه، نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع بندی آخرین جلسه کمیته فنی شورای عالی را به استحضار اعضا رساند.

سپس مدیر عامل مهندسين مشاور سبزینه راه به ارائه نتایج مطالعات پرداخت و پس از آن، اعضای شورا پرسش هایی را مطرح نمودند که مسئولان استان آذربایجان شرقی و شهر تبریز و مشاور پاسخ دادند. سپس، موضوع دیگر دستور کار مطرح شد و دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد را ارائه و اعلام داشت: بعد از این که مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مشهد در سال ۱۳۷۸ به تصویب شورای عالی رسید، عملیات اجرایی احداث قطار شهری مشهد آغاز شد.

در ادامه، مشاوره ره طرح (عامل چهارم طرح قطار شهری مشهد) در خصوص ضرورت اجرای حدود ۲ کیلومتر از مسیر مصوب روگذر به صورت تونل کم عمق، توضیحات لازم را ارائه و سپس به گزینه های مختلف پیشنهادی پرداخت و اعضای شورای عالی، سؤالاتی را مطرح نمودند که پاسخ های مربوطه ارائه شد.

سپس درخواست سازمان حفاظت محیط زیست مبنی بر تعیین روز هوای پاک و گزارش تعاریف و



مشخصات کلی انواع سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی (ریلی شهری) قرائت شد. در ادامه جلسه، اعضای شورای عالی پس از بحث و تبادل نظر، به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. پیشنهاد کمیته فنی شورای عالی، موضوع جلسه ۸۰/۸/۱ و صورتجلسه آن مورد تأیید قرار گرفت. الف) کریدور (ایل گلی - لاله) به عنوان یک کریدور اصلی با تقاضای سفر بالا که در اولویت اول قرار دارد مورد تأیید بوده و مطالعات فاز ۱ این مسیر و به دنبال آن مطالعات فاز ۲ (اجرایی) قسمتی از این مسیر، از ایل گلی تا بازار (حدود ۹ کیلومتر) در مرکز شهر توسط مشاورین انجام گیرد. ب) به منظور کنترل شیوه جدید مشاور در تعیین کریدورها و مقایسه آن با دیگر روش‌های متعارف، مقرر شد مشاور با یک شرح خدمات معین و در یک زمان معقول، الگوی سفر را براساس مطالعات مبدأ - مقصد تعیین کرده و تقاضای سفر را در کریدورهای مختلف تعیین نماید و مقرر شد شهرداری تبریز در اسرع وقت اقدام لازم را معمول نماید.
۲. با عنایت به گزارش مهندسین مشاور، تبدیل روگذر حد فاصل میدان فلسطین تا میدان آزادی در بخش الف پروژه قطار شهری مشهد به زیرگذر، مورد تأیید اعضا قرار گرفت.
۳. پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست مبنی بر تعیین ۲۹ دی ماه به عنوان روز هوای پاک مورد تأیید قرار گرفت.
۴. درخصوص تعاریف و مشخصات کلی انواع سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی، مقرر گردید پس از تکمیل جزئیات گزارش و هماهنگی با فرهنگستان زبان فارسی مجدداً ارائه گردد.

صورتجلسه سی و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۴۶۵۰/۳/۳۷ مورخ ۸۰/۹/۲۷، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز چهارشنبه ۸۰/۱۰/۱۱، در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی، گزارشی از روند شکل‌گیری مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر شیراز، به خصوص سیستم حمل‌ونقل همگانی (قطار سبک شهری) را ارائه و نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسه کمیته فنی شورای عالی را به استحضار اعضا رساند. سپس مشاورین مرکز مطالعات و تحقیقات حمل‌ونقل دانشگاه صنعتی شریف به ارائه نتایج مطالعه پرداخته و پس از آن، اعضای شورای عالی پرسش‌هایی را مطرح و مشاورین پاسخ‌های لازم را ارائه نمودند و در نهایت، مطالعات جامع حمل‌ونقل شیراز برای احداث سیستم حمل‌ونقل همگانی قطار سبک شهری با انتخاب گزینه پیشنهادی مهندسین مشاور و مورد تأیید شورای هماهنگی ترافیک



استان فارس، یعنی گزینه ۲۴، به تصویب رسید و مقرر گردید شهرداری شیراز اقدامات لازم را برای شروع عملیات اجرایی معمول نماید و پس از اتمام نهایی مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شیراز توسط مشاور و تأیید شورای ترافیک استان، مجدداً کل مطالعات و نتایج آن به شورای عالی برای تصویب ارائه گردد.

صورتحلیسه سی و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

پیرو دعوتنامه‌ی شماره‌ی ۲۷۵۰۷/۳۷ مورخ ۸۰/۱۲/۵ دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، جلسه کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با حضور کلیه اعضا به شرح امضاکنندگان ذیل صورتحلیسه در روز شنبه ۸۰/۱۲/۱۱ در وزارت کشور برگزار شد. شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در مورد طرح قطار شهری تبریز به استناد صورتحلیسه مورخ ۸۰/۱۲/۱۱ کمیته فنی شورای عالی موارد ذیل را تصویب نمود:

۱. برای احداث قطار شهری در بلوار ایل گلی تبریز، در حد فاصل ایل گلی - سه راه راهنمایی، براساس گزارشات ارزیابی فنی و اقتصادی مدیریت طرح، گزینه پیشنهادی شماره ۴ - ۲ مبتنی بر احداث زیرگذر کم عمق و در کنار محور ایل گلی با سکوی ایستگاه، در میان خطوط رفت و برگشت تصویب گردید و مقرر شد در ادامه مطالعات برای تعیین نحوه احداث امتداد مسیر، در حد فاصل سه راه راهنمایی تا بازار، تسریع گردد.

۲. به استناد مفاد صورتحلیسه سی و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بر انجام بند ۱ - ب صورتحلیسه یاد شده، موضوع انجام مطالعات مبدأ - مقصد شهر تبریز تأکید گردید.

صورتحلیسه چهلیمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۵۰۲/۳/۳۷ مورخ ۸۱/۲/۱۴، جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۰ روز یکشنبه ۸۰/۲/۲۹ در محل وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا ریاست محترم شورای عالی با ذکر نام خداوند متعال و تلاوت آیاتی چند از کلام الله مجید، جلسه را آغاز و سپس دبیر شورای عالی ضمن ارائه چکیده گزارشی از فعالیت‌های گذشته، توضیحات مبسوطی در خصوص دستورالعمل گذربان مدرسه و ضرورت تدوین و ارائه سیاست‌ها و برنامه‌های راهبردی براساس مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران و همچنین اجرای جدی مقررات راهنمایی و رانندگی برای حل مشکل ترافیک شهر تهران را به اطلاع اعضای محترم شورای عالی رساند.



سپس آقای مهندس فیاض مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، به ارائه برنامه‌ها و فعالیت‌های جاری شهرداری تهران پرداخت و به علت عدم حضور معاونت محترم راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل ناجا، استماع گزارش فعالیت‌ها و برنامه‌های این ارگان به جلسه بعد موکول شد.

در ادامه جلسه، ریاست محترم شورای عالی ضمن تأکید بر استفاده از نتایج مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، دادن اولویت حرکت به ناوگان حمل و نقل همگانی با ایجاد خطوط ویژه و به علاوه اولویت دادن به حرکت خودروهای با سرنشین بیش از ۴ نفر و محدودیت حرکت به خودروهای تک سرنشین، اصلاح هندسی تقاطع‌ها و معابر، مکان‌یابی و توسعه جایگاه‌های جدید سوخت رسانی، استفاده از روش‌های مدیریت تقاضای سفر و توسعه خطوط مترو را از راهکارهای استفاده بهتر از ناوگان حمل و نقل همگانی و کاهش تراکم ترافیک و شلوغی دانستند که می‌بایست شهرداری و راهنمایی و رانندگی و شورای حمل و نقل و ترافیک تهران بر این اساس برنامه‌ریزی نمایند و اعلام داشتند که شورای عالی ترافیک و وزارت کشور و کلیه ارگان‌های دیگر، آماده هر گونه همکاری برای دریافت و تصویب پیشنهادهایی که منجر به حل مسئله ترافیک شود، می‌باشند. سپس اعضای شورای عالی به بحث و تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. دستورالعمل گذربان مدرسه به شرح پیوست مورد تصویب قرار گرفت.
۲. نظر به این که مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به عنوان ابزاری کارآمد برای تعیین تبعات هر نوع تصمیم‌گیری می‌باشد، شهرداری محترم تهران بر پایه خروجی و نتایج مطالعات جامع، برنامه‌ها و فعالیت‌های خود را در سه قالب:
 - الف) برنامه‌های فوری و کوتاه مدت با هزینه اندک و دسترسی سریع
 - ب) برنامه‌های میان مدت با هزینه بیشتر و نیاز به زمان بیشتر برای اجرا
 - پ) برنامه‌های درازمدت با هزینه سنگین و دیربازدهبا لحاظ جزئیات و آمار لازم برای حل معضلات ترافیک تهران تهیه و برای طرح در جلسه آتی شورای عالی ارائه نماید.

۳. طرح‌های توسعه خطوط شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۳-۱. تکمیل ادامه خط ۲ مترو تا دردشت



۳-۲. تأمین ۷۷ دستگاه واگن مترو و افزایش لکوموتیو برای خط تهران - کرج به منظور کاهش سرفاصله زمانی قطارها

۳-۳. احداث خط ۴ مترو مسیر تهران نو - فرودگاه مهرآباد

۳-۴. احداث ادامه خط ۱ مترو در شمال از جهان کودک تا تجریش و در جنوب تا مرقد حضرت امام (ره)

۳-۵. احداث خط ۳ مترو مسیر مجیدیه - جوادیه

۳-۶. شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) برای ایجاد خطوط ریلی بین ایستگاه‌های خطوط مصوب و شهرهای اسلامشهر، شهریار، ورامین، قرچک و پاکدشت مطالعات لازم را انجام دهد تا باتوجه به اولویت‌ها، به تصویب مطالعات و تأمین اعتبارات اقدام گردد.

صور تجلسه چهل و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۳۵۸۰/۳/۳۷ مورخ ۸۱/۴/۲۳، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵ روز سه شنبه ۸۱/۵/۸ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی پس از ذکر نام خداوند متعال و خوشامدگویی به مدعوین، پیوستن سردار انصاری را به جمع اعضای شورای عالی خیرمقدم گفت و برای ایشان آرزوی موفقیت کرد. سپس گزارش مبسوطی از عملکرد کمیته تخصصی ایمنی ترافیک و چهار زیر کمیته «آموزش»، «قوانین و مقررات»، «ضوابط و مشخصات فنی» و «هماهنگی و ارزیابی طرح‌ها» ارائه کرد.

وی آثار سوء ناشی از حمل و نقل و ترافیک را تهدید منابع انرژی (مصرف حدود ۲۵/۴ میلیارد لیتر بنزین و گازوئیل به ارزش ۵ میلیارد دلار)، تهدید منابع حیاتی (کشته شدن ۱۹۷۲۷ نفر و مجروح شدن ۱۱۷۵۶۶ نفر در تصادفات رانندگی سال گذشته)، تهدید منابع زیست محیطی (۷۰ درصد آلودگی هوای شهرها ناشی از حمل و نقل است)، اتلاف میلیون‌ها ساعت وقت ارزشمند شهروندان و هزینه‌های پنهان تصادفات (بیمارستان‌ها، پاسگاه‌ها، اورژانس، پزشکی قانونی، دادگاه‌ها و زندان‌ها) ذکر و از در دست تهیه داشتن برنامه‌ای مطالعه شده و منسجم برای تعیین شیوه‌های آموزش عمومی فرهنگ و رفتار صحیح ترافیک و افزایش ایمنی و کاهش تصادفات خبر داد و همکاری و هماهنگی سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران برای ارائه آموزش‌های غیرمستقیم و مستقیم به عموم مردم به صورت مستمر و مستدام را ضروری دانست.

پس از آن، آقای مهندس فریبرز مدیر کل امور ایمنی سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها، با تحلیلی از تصادفات و مقایسه با کشورهای دیگر بر ضرورت انجام آموزش‌های عمومی از طریق صدا و سیما تأکید کرد.



سپس آقای هنردوست، معاونت امور بین‌الملل سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران ضمن اظهار خشنودی از عزم جدی مسئولان برای آموزش عمومی و ارتقای سطح فرهنگ عمومی ترافیک و توجه جدی به مهم‌ترین رسانه کشور، آموزش عمومی به صورت غیرمستقیم را وظیفه این سازمان دانسته و برای همکاری در انجام آموزش‌های مستقیم نیز اعلام آمادگی نمودند و اعلام داشتند که کمیته کنترل و نظارت بر پخش برنامه‌ها و فیلم‌ها و سریال‌ها، موارد ایمنی ترافیک و آموزش‌های غیرمستقیم را مورد توجه قرار دهند.

در ادامه، دبیر شورا موضوع احداث خط ۱ قطار شهری تهران تا فرودگاه بین‌المللی امام خمینی را که در دهمین جلسه شورای سیاست‌گذاری اولویت‌های توسعه ملی مطرح و تصویب گردید را عنوان کرد و سپس نمایندگان شرکت مهندسين مشاور مترا و مجری فرودگاه بین‌المللی امام خمینی توضیحاتی را ارائه کردند.

پس از آن، آقای مهندس خورسند نیا معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و همکارانشان ضمن تأکید بر انجام آموزش عمومی برای حل مسائل و مشکلات حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران و تدوین یک استراتژی جامع، گزارشی را در شش محور ارائه دادند.

در ادامه جلسه، ریاست محترم شورای عالی ضمن تشکر از حضور معاونت محترم سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران با تحلیل هزینه‌های ناشی از تصادفات و برابری آنها با کل بودجه شهرداری تهران با نصف بودجه استانی کشور، بر ضرورت آموزش عمومی، تدوین و ارائه سیاست‌ها و برنامه‌ها به صورت مستمر، اجرایی، اثرگذار و با استفاده از تجارب سایر کشورها تأکید کرد و سپس راجع به دستور کارهای جلسه ایشان و اعضای شورای عالی به بحث و تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. مقرر گردید کمیته آموزش کمیته تخصصی ایمنی ترافیک، با همکاری سازمان‌های متولی امر آموزش ترافیک نسبت به تشکیل جلسه و همکاری کامل با سازمان صدا و سیما در انجام آموزش‌های غیرمستقیم و همچنین برای آموزش‌های مستمر و مستدام نیز براساس نتیجه مطالعات، با همکاری آن سازمان، اقدام نماید. معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا، وزارت راه و ترابری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، شهرداری تهران، سازمان شهرداری‌های کشور، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت آموزش و پرورش، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، ضمن اطلاع‌رسانی مناسب، افکار عمومی را برای اجرای تصمیمات کمیته و



طرح‌های مصوب آماده نموده و در جهت ترغیب و تشویق مردم و جلب مشارکت آنان تمهیدات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند.

۲. برای احداث ادامه خط ۱ قطار شهری تهران تا فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، مقرر گردید مطالعات تکمیلی از نظر توجیه اقتصادی انتخاب کریدور برتر، تکنولوژی، تجهیزات، ایستگاه‌ها، ظرفیت، عملکرد سیستم و تعداد واگن‌ها در جلسات کمیته فنی شورای عالی مطرح و پس از تأیید برای بررسی و تصویب به شورای عالی ترافیک ارائه شود.

۳. شهرداری تهران طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران را براساس نتایج منتج از مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران تهیه کند تا پس از طرح در کمیته فنی شورای عالی برای بررسی و تصویب به شورای عالی ترافیک ارائه شود.

۴. به منظور کاهش تصادفات و ضایعات و خسارات ناشی از آن و نیز ارتقای سطح ایمنی برای رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه، کلیه شرکت‌های سازنده خودروهای داخلی موظفند تولیدات خود را حداکثر ظرف یک سال از تاریخ ابلاغ این مصوبه، علاوه بر نصب کمربند ایمنی استاندارد برای راننده و سرنشین صندلی ردیف جلو، صندلی‌های عقب را نیز به کمربند ایمنی تجهیز نموده و ظرف مدت ۳ ماه، دو عدد مثلث شبرنگ متساوی الاضلاع با زمینه سفید یا زرد با حاشیه قرمز از نوع علامت احتیاط به ابعاد ۳۰ سانتی‌متر نیز تهیه کنند و به عنوان ملزومات خودرو با سایر تجهیزات به خریداران خودرو تحویل نمایند. داشتن کمربند ایمنی برای راننده و سرنشینان جلو و عقب وسیله نقلیه و مثلث‌های شبرنگ مذکور از شرایط شماره گذاری وسایل نقلیه توسط راهنمایی و رانندگی خواهد بود.

صور تجلسه چهل و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در مورد طرح‌های قطار شهری اصفهان و شیراز موارد زیر را تصویب نمود:

۱. در خصوص امتداد مسیر قطار شهری اصفهان، به استناد بررسی‌های صورت پذیرفته و سوابق موجود از جمله صور تجلسه سی و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و نامه شماره ۹۱۹۰ - ۱/۱ مورخ ۸۱/۹/۲۴ رئیس محترم سازمان میراث فرهنگی کشور، پیشنهادیه شماره ۱/۴۶۰۰۶ مورخ ۸۱/۹/۵ شهردار محترم اصفهان، متضمن اعلام نظر مشاور فرانسوی «سیسترا»



در خصوص به صرفه و صلاح بودن امتداد یافتن مسیر قطار شهری اصفهان در زیر محور شهید شمس آبادی، با ملحوظ داشتن جنبه‌های ترافیکی، فنی، اقتصادی، اجرایی، زیست محیطی و حفظ بافت فرهنگی - تاریخی هسته مرکزی شهر اصفهان مورد تصویب قرار گرفت.

۲. در خصوص امتداد مسیر قطار شهری شیراز، با عنایت به گزینه اولویت‌دار منتج از مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر شیراز و دیدگاه‌های مشاور طرح و سازمان قطار شهری شیراز، وفق گزارش انتخاب مسیر منضم به نامه شماره ۱۰۷۵ ق ش مورخ ۸۱/۱۰/۲۱ و صورتجلسه مورخ ۸۱/۱۱/۱۶ کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، گزینه منتخب امتداد مسیر قطار شهری شیراز به صورت ذیل به تصویب رسید:

(الف) از میدان الله تا میدان نمازی به صورت زیرگذر عمیق

(ب) از میدان نمازی تا قصرالدشت و امتداد آن تا تقاطع گلخون - محور ساحلی رودخانه خشک به صورت زیر گذر کم عمق

(ج) از تقاطع گلخون - محور ساحلی رودخانه خشک تا میدان میرزای شیرازی به صورت همسطح و در مجاورت حاشیه رودخانه خشک

(د) از میدان میرزای شیرازی تا میدان احسان به صورت زیرگذر کم عمق

صورتجلسه چهل و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۳۱۰/۳ مورخ ۸۱/۱۲/۷، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶:۳۰ روز یکشنبه ۸۱/۱۲/۱۸ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موارد دستور کار جلسه ارائه و خلاصه گزارشی از روند مطالعات امکان سنجی سیستم حمل‌ونقل همگانی سریع شهر اهواز و ضرورت احداث سامانه قطار شهری برای اتصال مسیر حمل‌ونقل ریلی مهرشهر به شهر جدید هشتگرد را ارائه و نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسات کمیته فنی شورای عالی را به استحضار اعضای محترم رساند.

سپس مهندسین مشاور اندیشکار و مشاورین دانشگاه صنعتی اصفهان به ترتیب به ارائه نتایج مطالعات اهواز و شهر جدید هشتگرد پرداخته و اعضای شورا پرسش‌هایی را مطرح و مشاورین پاسخ‌های لازم را ارائه کردند.

در ادامه جلسات ریاست شورای عالی ضمن تأکید بر استفاده از وسایل حمل‌ونقل همگانی سریع السیر و ضرورت افزایش توان این خدمت به شهروندان، در هر یک از موارد مطرح شده، ضمن طرح



مباحثی، رهنمودهای لازم را ارائه کرد و سپس اعضای شورای عالی پس از بحث و تبادل نظر به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. احداث قطار شهری اهواز در کریدور شمال شرقی - جنوب غربی مورد تأیید قرار گرفت و مقرر گردید با انجام آمارگیری مبدأ - مقصد جدید و ارائه نتایج آن تا تاریخ ۸۲/۲/۱۵ به منظور بهنگام‌سازی آمار سال ۱۳۷۲ و با در نظر گرفتن پل‌ها و مسیرهای جدیدی که به بهره‌برداری رسیده‌اند، به علاوه طرح‌های جدید توسعه شهر اهواز، و با استفاده از آمار و اطلاعات عملکردی سامانه اتوبوسرانی و تاکسیرانی، مشخصات کامل مسیر اولویت‌دار و گزینه‌های دیگر با لحاظ ارزیابی‌های اقتصادی و زیست محیطی، تعیین و ارائه گردد.

همچنین شهرداری اهواز با همکاری مشاور، هماهنگی لازم را با معاونت توسعه راه آهن جمهوری اسلامی ایران به منظور بهره‌گیری و استفاده از خطوط و ایستگاه‌های موجود راه آهن انجام نماید.

۲. اتصال مسیر حمل‌ونقل ریلی مهرشهر به شهر جدید هشتگرد مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید کلیه هزینه‌های دوره ساخت و بهره‌برداری این پروژه به هر شکل اعم از تأمین ریالی از منابع داخلی شرکت و یا فاینانس (بازپرداخت اصل و فرع و هزینه‌های جانبی)، توسط شرکت عمران شهر جدید هشتگرد و با تضمین شرکت عمران شهرهای جدید تأمین کند و هیچگونه تعهد مالی برای دولت ایجاد نکند.

۳. مقررات حمل‌ونقل و ترافیک از قبیل تدوین آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، ضوابط ایمنی، صدور گواهینامه رانندگی، شماره‌گذاری و معاینه فنی انواع قایق‌ها و شناورها برای تردد در رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و دریاها در سال ۸۲ در دستور کار وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری، و سازمان‌های بنادر و کشتیرانی، تربیت بدنی، حفاظت محیط زیست و راهنمایی و رانندگی ناجا قرار گرفته تا در شش ماهه نخست سال، پیشنهادات لازم را برای طی مراحل تصویب ارائه نمایند.

صور تجلسه چهل و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۱۶۷/۳۰۳ مورخ ۸۲/۴/۲۹، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۰ روز یکشنبه ۸۲/۵/۱۲ در دفتر معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی، توضیحاتی در خصوص موارد دستور کارهای جلسه ارائه و سپس سردار سرتیپ پاسدار انصاری رئیس گروه مشاورین فرماندهی و معاون راهنمایی و رانندگی ناجا، گزارشی از



فعالیت‌های انجام شده و برنامه‌های در دست اقدام راهنمایی و رانندگی در پنج محور زیر ارائه کرد:

۱. اصول حاکم بر برنامه‌های راهور نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران.
 ۲. اقدامات انجام شده در سال ۱۳۸۱ و بیان آمار و ارقام ترافیکی سال ۸۱
 ۳. برنامه‌های سال ۱۳۸۲ راهنمایی و رانندگی ناجا
 ۴. تشریح برنامه‌های خدمات ترافیکی در سال ۱۳۸۲
 ۵. آخرین وضعیت اجرای طرح ساماندهی تردد موتور سیکلت سواران در سطح کشور
- در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی، تدوین راهبردهای لازم برای اعمال جدی مقررات را تأکید کرد و همه اعضای شورا از اقدامات انجام شده تشکر و قدردانی نموده و خواستار تقویت همه جانبه راهنمایی و رانندگی از نظر امکانات، تجهیزات و پرسنل آموزش دیده شدند و پس از بحث و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ نمودند:
۱. به منظور افزایش توان کنترلی و نظارتی پلیس، بهبود ارائه خدمات راهنمایی و رانندگی و کاهش مراجعات مالکان موتور سیکلت‌ها به این ادارات، مقرر گردید معاونت راهنمایی و رانندگی از اول شهریور ماه سال جاری، شماره‌گذاری موتور سیکلت‌ها را در کارخانجات و نمایندگی‌های مجاز، قبل از تحویل به خریدار، انجام دهد. وزارت صنایع و معادن همکاری لازم را در جهت اجرای این مصوبه معمول می‌نماید.
 ۲. دبیرخانه شورای عالی موظف گردید با همکاری و از طریق سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنایع و معادن و مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، استانداردهای زیست محیطی و ایمنی موتور سیکلت‌ها را تعیین و برای طرح و تصویب به شورای عالی ارائه نماید.
 ۳. پیرو بند ۱ صورتجلسه چهل و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نظر به تکمیل مطالعات و تأیید کمیته فنی شورای عالی، اجرای پروژه قطار شهری اهواز در کریدور شمال شرقی - جنوب غربی مورد تصویب قرار گرفت.
 ۴. نامه ارجاعی آقای دکتر عارف معاون اول رئیس جمهور، به شماره ۲۰۸۲۲ مورخ ۸۲/۴/۱۹ در مورد حل مسئله ترافیک تهران بررسی و مقرر گردید طی جلسه‌ای اضطراری در هفته آینده، شهرداری تهران، راهنمایی و رانندگی و سایر ارگان‌های مربوط، مطالعات و اقدامات اجرایی خود را به شورای عالی ارائه کند تا نتیجه تصمیم جلسه شورای عالی در جلسه پیشنهادی معاون اول رئیس جمهور مطرح و اقدامات لازم انجام گیرد.



صورتجلسات چهل و پنجمین، چهل و ششمین و چهل و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

پیرو دعوتنامه شماره ۲۴۱۰/۳/۳۰ مورخ ۸۲/۵/۱۴، چهل و پنجمین، چهل و ششمین و چهل و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخهای ۸۲/۵/۲۲، ۸۲/۶/۹ و ۸۲/۶/۱۰ برای بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران در وزارت کشور برگزار و آخرین جلسه‌ی آن در دفتر وزیر محترم کشور با حضور اعضای شورای عالی و شهردار تهران تشکیل گردید و پس از ارائه مجموعه برنامه‌هایی برای کاهش مشکلات حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، توسط دبیر شورای عالی و تبادل نظر حاضران، کلیات و مجموعه پیشنهادها شامل ۲۸ ماده برای بهبود وضعیت ترافیک شهر تهران و حل مسائل مربوط به عبور و مرور و کاهش خسارت‌های اجتماعی و اقتصادی مورد تأیید قرار گرفت و به هیأت محترم وزیران پیشنهاد گردید.

آئین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

۱. به منظور اعمال مدیریت واحد در حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، شورای حمل و نقل و ترافیک تهران موضوع ماده ۹ آیین نامه اجرایی قانون الحاق سه تبصره به بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۷۹/۱۱/۱۸ به ریاست شهردار تهران و با ترکیب زیر تشکیل می‌گردد:

- شهردار تهران
- نماینده‌ی وزیر کشور
- نماینده‌ی فرماندهی ناجا
- رئیس راهنمایی و رانندگی تهران
- معاون امور عمرانی استانداری تهران
- دبیر شورا، مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تعیین و دبیرخانه شورا در آن سازمان مستقر می‌باشد.
- یک نفر از اعضای شورای اسلامی شهر تهران به انتخاب شورا
- معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
- معاون سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران



- معاون سازمان حفاظت محیط زیست
 - نماینده رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور
- تبصره: شورا می‌تواند حسب مورد از مسئولین سایر دستگاه‌ها نیز دعوت به عمل آورد و مسئولین یادشده موظف به حضور در جلسه می‌باشند.
۲. وظایف و اختیارات شورای یادشده علاوه بر مفاد مندرج در آیین‌نامه‌ی اشاره شده در بالا به شرح زیر می‌باشد:
- تصویب اقدامات و برنامه‌های مرتبط با امر ترافیک تهران
 - بررسی و تصویب طرح‌ها و برنامه‌های پیشنهادی سازمان‌ها و دستگاه‌های ذیربط در خصوص ترافیک تهران
 - ایجاد هماهنگی بین سازمان‌های ذیربط در ترافیک تهران
 - تهیه و تصویب طرح‌های ترافیکی لازم برای موارد خاص و حالات اضطراری
 - نظارت بر چگونگی اجرای مصوبات شورا و وظایف سازمان‌های ذیربط در امر ترافیک تهران
۳. شورای عالی بیمه موظف است:
- الف) به منظور کاهش تخلفات منجر به تصادف با بهره‌گیری از اطلاعات ثبت شده توسط راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در خصوص تصادفات و تخلفات مربوط، نسبت به افزایش تعرفه‌های خود برای رانندگان متخلف و سیاست‌های تشویقی برای سایرین اقدام نماید.
- ب) به منظور کاهش تراکم ترافیک ناشی از تصادفات خسارتی، نسبت به افزایش مبلغ خسارت ناشی از تصادفات، بدون ارایه گزارش پلیس تا مبلغ ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار ریال اقدام نماید.
۴. در اجرای ماده ۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث - مصوب ۱۳۴۷ و بند ۵ ماده ۱۸ قانون تنظیم برخی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (مأموران اداره راهنمایی و رانندگی) از تاریخ ۱۳۸۳/۵/۱ از حرکت وسایل نقلیه موتوری که فاقد قرارداد بیمه و برچسب معاینه فنی موضوع قوانین یادشده باشند، جلوگیری و خودرو را تا اخذ بیمه نامه شخص ثالث و با برچسب معاینه فنی در توقفگاه، متوقف می‌نماید.
۵. شهرداری تهران موظف است به منظور مدیریت تقاضای سفر و کاهش سفرهای زاید، طرح‌های لازم از جمله طرح‌های زیر را تهیه و پس از تصویب شورا و با رعایت مفاد آیین‌نامه



- اجرای تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۸۱ به مرحله اجرا درآمد:
- الف) تعیین جدول زمان بندی برای انتقال مراکز عمده نامناسب جاذب سفر به خارج از شهر تهران و همچنین تفکیک و تقسیم جاذبه‌های بیش از حد سفرها به مراکز خاص
- ب) تعیین طیف زمانی شروع و پایان کار اصناف، بانک‌ها، ادارات، ارگان‌ها، مدارس، کارخانجات و ... با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی مربوط
- پ) اقدام در جهت تمرکز زدایی و ارایه خدمات مورد نیاز جامعه در سطح محله
- ت) تهیه طرح کامل نیازمندی شهر تهران به جایگاه‌های عرضه سوخت با همکاری وزارت نفت تا زمانی که توسط بخش خصوصی به مورد اجرا گذاشته شود.
- ۶ وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است تمهیدات لازم برای افزایش اعتماد عمومی به خدمات شرکت‌های وابسته را فراهم آورد تا با استفاده بیشتر مردم، ادارات شرکت‌ها و سازمان‌ها از خدمات مذکور، سفرهای غیرضرور کاهش یابد.
- گزارش عملکرد و مقایسه‌ای اقدامات مزبور هر شش ماه به شورا ارایه خواهد شد.
- ۷ صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران موظف است به منظور ارتقای فرهنگ و افزایش آگاهی‌های عمومی برای رعایت قوانین و مقررات و توسعه رفتارهای صحیح ترافیکی، قوانین و مقررات مذکور را در تهیه و پخش برنامه‌ها رعایت نماید و طرح‌های آموزشی شورا را به مرحله اجرا درآورد.
- ۸ وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی موظف است دستورالعمل‌های ترافیکی شورا را جهت رعایت در تهیه فیلم‌ها به فیلمسازان اعلام و کنترل نماید.
- ۹ برای ارتقای توان کنترل پلیس ترافیک تهران، منابع مالی لازم برای خرید هزار دستگاه موتور سیکلت، ۳۰۰ دستگاه خودرو و سایر تجهیزات مورد نیاز، طبق زمان بندی پیشنهادی تأمین می‌گردد.
- ۱۰ وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است ساختار و تشکیلات سازمانی راهنمایی و رانندگی تهران را بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی اصلاح نمایند.
- ۱۱ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف است شغل افسران و درجه داران راهنمایی و رانندگی که فعالیت انتظامی - ترافیکی در معابر شهری و جاده‌ها دارند را جزو مشاغل سخت و زیان آور منظور نماید.
- ۱۲ شهرداری تهران موظف است براساس اولویت‌های مصوب شورا، نسبت به ایجاد پارکینگ‌های عمومی و همچنین ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی و ایجاد پل‌های عابر پیاده برابر استانداردهای قابل قبول و نیز انجام اصلاحات هندسی معابر و تقاطع‌ها اقدام نماید.



۱۳. شهرداری تهران مکلف است نسبت به تهیه تجهیزات کنترل هوشمند ترافیک شهر تهران از قبیل دوربین‌های ثبت سرعت و سیستم ثبت تخلفات چراغ قرمز اقدام نماید و امکان بهره‌برداری از تصاویر مرتبط با تجهیزات کنترلی برای راهنمایی و رانندگی فراهم گردد. حضور نماینده راهنمایی و رانندگی در مرکز کنترل ترافیک شهرداری تهران الزامی است.
۱۴. طرح ساماندهی علائم راهنمایی و رانندگی تهیه و به مورد اجرا گذاشته شود.
۱۵. نیروی انتظامی موظف است با موافقت وزارت کشور طرح تعویض پلاک خودروهای کشور را حداکثر ظرف مدت ۲ سال از ابلاغ این آیین‌نامه در تهران بزرگ اجرا نماید.
۱۶. دستورالعمل بررسی تأثیرات ترافیکی احداث ساختمان‌ها، به منظور اعمال پیش از صدور پروانه ساخت توسط شهرداری تهران تهیه و به تصویب مراجع ذیربط برسد.
۱۷. شهرداری تهران موظف است با حمایت دولت ترتیبی اتخاذ نماید تا سهم حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی مسافر تا پایان برنامه چهارم توسعه به ۷۵ درصد افزایش یابد.
۱۸. انجام هرگونه معاملات و نقل و انتقالات خودرویی مستلزم ارائه گواهی معاینه فنی و برگ عدم خلاف می‌باشد.
۱۹. شهرداری تهران می‌تواند نسبت به تشویق و ایجاد تشکلهای مردمی غیردولتی موثر در بهبود وضعیت ترافیک اقدام نماید.
۲۰. شهرداری تهران موظف است اعتبار ردیف متفرقه تملک دارایی‌های سرمایه‌ای به شماره ۵۰۳۷۱۸ قانون بودجه سال ۱۳۸۳ را به اولویت‌های این آیین‌نامه اختصاص دهد.

صورتجلسه چهل و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۳۳۴۸/۳ مورخ ۸۲/۷/۱، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ساعت ۱۷ روز چهارشنبه ۸۲/۷/۹، در سازمان قطار شهری کرج و حومه تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی خلاصه گزارشی از روند مطالعات امکان‌سنجی سیستم حمل‌ونقل همگانی سریع شهر کرج را ارائه و نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسات کمیته فنی شورای عالی را به استحضار اعضای محترم رساند. سپس مهندسین مشاور اندیشکار به ارائه‌ی مطالعات پرداخته و اعضای شورای عالی پرسش‌هایی را مطرح و مشاور پاسخ‌های لازم را ارائه کرد.

در ادامه جلسه، معاون معماری و شهرسازی وزارت مسکن و شهرسازی و همچنین ریاست شورای عالی هماهنگی ترافیک، ضمن تأکید بر رعایت اصول فنی طرح‌های بالادست، به ویژه ضوابط و



معیارهای طرح‌های جامع و تفصیلی شهر کرج و مجموعه شهری تهران، بر استفاده از وسایل حمل‌ونقل همگانی سریع‌السير و ضرورت افزایش توان این خدمت به شهروندان، تأکید نمودند و سپس اعضای شورا عالی به از تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

- خط ۱ از گزینه شماره ۱، پروژه قطار شهری کرج از میدان دانشگاه تا سه راه اندیشه در مجموع به طول ۲۴/۸ کیلومتر مورد تصویب قرار گرفت.
- اولویت اجرایی پروژه از میدان دانشگاه تا ایستگاه قطار سریع‌السير تهران - کرج مورد تصویب واقع شد و مقرر گردید شهرداری کرج نسبت به تهیه نقشه‌های اجرایی اقدام نماید.

صور تجلسه چهل و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه‌های شماره ۳/۳۹۴۰ مورخ ۸۲/۸/۶ و ۳۷/۳/۴۱۱۹ مورخ ۸۲/۸/۱۴، جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۸ روز شنبه ۸۲/۸/۱۷ در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی گزارشی از مصوبات اخیر هیأت وزیران راجع به موارد پیشنهادی وزارت کشور برای اصلاح قوانین و مقررات و بهبود حمل‌ونقل و عبور و مرور ارائه نمود و سپس موارد دستور کار جلسه به صورت مشروح ارائه و پس از آن، اعضای شورای عالی به تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. سیاست‌های بهبود حمل‌ونقل و ترافیک در شهرهای کشور، به شرح چهار صفحه پیوست به تصویب رسید که به استناد ماده ۴ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای کلیه وزارتخانه‌ها، مؤسسه‌ها، سازمان‌های دولتی، شهرداری‌ها و سایر نهادها و مؤسسه‌های عمومی و خصوصی و دستگاه‌های اجرایی مسئول لازم‌الاجرا می‌باشد.

راهکارهای اجرایی نمودن این سیاست‌ها، برای اقدام در طول برنامه چهارم توسعه کشور حداکثر تا نیمه اول بهمن ماه ۱۳۸۲ توسط ارگان‌های مسئول ارائه خواهد شد و دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موظف است با انجام تمهیدات لازم و پیگیری مستمر، هر شش ماه یک بار گزارشی از روند اقدامات انجام شده برای اجرای سیاست‌ها، توسط دستگاه‌های ذیربط را به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

۲. طرح ایجاد انواع شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر درون شهری با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی به شرح دو صفحه پیوست مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد شهرداری‌ها، با اطلاع رسانی و فراهم



- نمودن تسهیلات و با رعایت آیین‌نامه و دستورالعمل‌های اجرایی که قبلاً ابلاغ شده‌اند، اقدام نمایند و دبیرخانه شورای عالی نیز برای اخذ مجوز تخفیف در سود بازرگانی پیگیری و اقدام نماید.
۳. گزارش کارگروه هماهنگی و برنامه‌ریزی تغییر سوخت خودروها از مشکلات موجود در روند تغییر سوخت خودروها به گاز طبیعی و بهره‌برداری از آنها، مطرح و مقرر شد در جلسه بعد نماینده محترم وزیر نفت در شورای عالی، برنامه‌ها و اقدامات انجام شده را برای حل این مشکلات ارائه نمایند.
۴. بند ۲ صورتجلسه چهارم و چهارمین جلسه شورای عالی به شرح زیر اصلاح می‌گردد: نظر به این که مصوبه شماره ۳۵۹۹۳ / ت ۲۷۴۳۳ هـ مورخ ۸۱/۸/۱۲ هیأت محترم وزیران استانداردهای زیست محیطی را مشخص نموده است، راهنمایی و رانندگی ناجا موظف است از ابتدای سال ۱۳۸۳، قبل از شماره‌گذاری موتور سیکلت‌ها، از دارا بودن گواهینامه‌های زیست محیطی و استانداردهای کیفیت فنی و ایمنی آنها اطمینان حاصل نماید.
۵. با عنایت به عدم حضور پیشنهاد دهنده، موضوع افزایش تعداد مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک تهران مطرح نگردید.
۶. دستورالعمل آموزش و سنجش مهارت و صدور گواهینامه راهبران قطارهای شهری و حومه و تأسیس کمیسیون سوانح، موضوع بند ۱ مصوبه سی‌امین جلسه شورای عالی، به شرح پیوست اصلاح و مقرر گردید تا تصویب ماده‌های ۱۶ و ۱۷ لایحه نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به امور حمل‌ونقل و عبور و مرور وسایل نقلیه که طی نامه شماره ۴۳۹۴۹/۴۳۹۲۴ مورخ ۸۲/۸/۷، تقدیم مجلس شورای اسلامی گردید، دستورالعمل یادشده اجرا گردد.

سیاست‌های بهبود حمل‌ونقل و ترافیک در شهرهای کشور

با رشد و توسعه روزافزون زندگی شهری، جابه‌جایی برای انجام فعالیت‌ها، به زیرساخت‌های حمل‌ونقل و گونه‌های مختلف آن نیاز بیشتری پیدا کرده است. علیرغم اینکه استفاده از سامانه‌های حمل‌ونقل مطلوب (ایمن، سریع، راحت و اقتصادی) حق شهروندان است، به علت عدم نگرش فرابخشی و توجه کافی به این مهم، از گذشته دور تاکنون، و عدم استمرار مدیریت، حمل‌ونقل و ترافیک هزینه‌ها و خسارت‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی فراوانی در کشور برجا گذاشته است و می‌گذارد که مهم‌ترین آنها، تهدیدهای سه‌گانه منابع انسانی (سالانه حدود ۲۰۰ هزار نفر کشته و مجروح ناشی از تصادفات رانندگی با خساراتی حدود ۵۰ هزار میلیارد ریال در کشور)، منابع زیست محیطی (ناشی بودن



حدود ۷۰ درصد آلودگی هوا از حمل‌ونقل و منابع انرژی (مصرف سالانه حدود ۳۰ میلیارد لیتر بنزین و گازوئیل به ارزش حدود ۶ میلیارد دلار در کشور) است و به‌علاوه ائتلاف میلیون‌ها ساعت وقت ارزشمند مردم و بروز ناراحتی‌های روحی و روانی ناشی از تأخیر در تراکم ترافیک است.

بخش اعظم از این هزینه‌ها با بهره‌گیری از علم مهندسی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی در سفرهای شهری، استفاده بهینه از حمل‌ونقل همگانی، سیاستگذاری صحیح و هماهنگ کاربری زمین و حمل‌ونقل در طرح‌های توسعه و عمران، استفاده از تجارب موفق جهانی، برنامه‌ریزی و مدیریت اجرایی بهنگام و مدیریت بر عرضه تسهیلات و تقاضای حمل‌ونقل، ارتقای سطح آموزش و رفتارهای صحیح در رانندگی، اجرای جدی مقررات، تعیین راهبردهای کاهش شدت و تعداد تصادفات رانندگی، رعایت دقیق استانداردهای فنی، ایمنی و زیست محیطی در تولید وسایل نقلیه، مدیریت مصرف سوخت، معاینه فنی خودروها و اصلاح ساختار تشکیلاتی مربوط به حمل‌ونقل در ارگان‌های ذیربط قابل کنترل و کاهش است.

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، با تصویب سیاست‌های پنجگانه زیر، انجام اقدامات جدی در جهت رفع نارسایی‌ها، کاهش هزینه‌های پیش‌گفته و افزایش خدمت‌رسانی به مردم را از عموم دست‌اندرکاران، به ویژه شهرداری‌ها، راهنمایی و رانندگی ناجا، سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و وزارتخانه‌های راه و ترابری، آموزش و پرورش، مسکن و شهرسازی، و صنایع معادن، سازمان شهرداری‌های کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور درخواست می‌کند. همچنین شورای عالی اهتمام در رعایت کامل قوانین و مقررات و رفتارهای صحیح در رانندگی و عبور عابران پیاده و به‌علاوه احترام متقابل به حقوق یکدیگر در عبور و مرور را از عموم مردم انتظار دارد.

۱. حمل‌ونقل همگانی

- توسعه ناوگان و بهبود خدمات حمل‌ونقل همگانی به منظور رضایتمندی، دسترسی آسان و جلب اعتماد شهروندان به سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی
- استفاده از سامانه‌های نوین حمل‌ونقل انبوه مسافر (قطارهای شهری)
- افزایش کمک‌های مالی دولت برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل همگانی و پرداخت مابه‌التفاوت قیمت‌های تمام شده با قیمت‌های تکلیفی
- کاهش هزینه‌های بهره‌برداری



- تسریع در خصوصی سازی سامانه اتوبوسرانی شهری و تشکیل شرکت های تعاونی و یا خصوصی حمل و نقل شهری
- توسعه و ساماندهی تاکسی های شهری و مؤسسات تاکسی سرویس و تاکسی تلفنی
- تحت نظارت قرار دادن مسافربرهای شخصی و حمایت از تشکیل شرکت های تعاونی و خصوصی تاکسیرانی

۲. مدیریت ترافیک

- ترغیب و تشویق مدیران شهری به مطالعه و استفاده از علم مهندسی برنامه ریزی حمل و نقل و ترافیک برای ساماندهی و بهبود ترافیک شهرها
- اجرای دقیق ضوابط و معیارهای فنی مصوب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تهیه، نصب علائم و ساخت معابر
- تهیه، نصب و ترسیم مناسب علائم راهنمایی و رانندگی
- تجهیز، تنظیم و بهینه سازی چراغ های راهنمایی
- مدیریت ایمنی، حمل و نقل و اصلاح نقاط تصادف خیز
- رعایت کامل اصول فنی و استانداردها در احداث و ترمیم روسازی معابر
- اجرا و تکمیل شبکه معابر پیشنهادی طرح های توسعه و عمران (جامع، تفصیلی و هادی)
- مدیریت شبکه معابر و ارائه تسهیلات دسترسی ایمن
- اصلاح هندسی تقاطع ها و معابر
- رعایت اصول ایمنی در عملیات اجرایی در معابر و هدایت ایمن ترافیک عبوری
- اتخاذ تدابیر لازم برای حرکت و جابه جایی افراد معلول و ناتوان
- مدیریت تقاضا، اطلاع رسانی به موقع و کاهش تقاضای سفر و استفاده از فناوری های نوین ارتباطی، به جای مراجعه حضوری و ارائه نقشه های راهنمای شهر به شهروندان
- دادن اولویت حرکت به حمل و نقل همگانی با ایجاد و تقویت خطوط ویژه متناسب با تقاضا و کاهش جاذبیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی
- تأمین و ساماندهی پارکینگ های عمومی
- مدیریت حرکت عابران پیاده و ارائه تسهیلات پیاده روی و دوچرخه سواری



- ساماندهی و مدیریت حمل‌ونقل کالا در شهر
- استفاده بهینه از تسهیلات و امکانات موجود حمل‌ونقل

۳. افزایش آگاهی عمومی در رفتارهای صحیح ترافیک

- توسعه و ترویج فرهنگ عمومی و رفتارهای صحیح در رانندگی تا حدی که انجام عمل خلاف مقررات در رانندگی نزد عموم مردم ضد ارزش محسوب گردد.
- اطلاع‌رسانی مکرر و مستمر، به صورت غیرمستقیم و مستقیم و تهیه برنامه‌های مختلف تلویزیونی و رادیویی و همچنین پخش و چاپ زیرنویس‌های مکرر و مداوم در کلیه رسانه‌های جمعی به ویژه صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران
- آموزش گروه‌های مختلف دست‌اندرکار به منظور ایجاد کارایی نیروی انسانی و ارتقای بهره‌وری
- اجرای طرح پلیس مدرسه و آموزش فرهنگ ترافیک در مدارس

۴. برقراری نظم و انضباط و اجرای قوانین و مقررات

- تسریع در انجام تحول ساختاری در ارائه خدمات راهنمایی و رانندگی کشور (تخصیص پلاک به فرد، دسترسی سریع به مالکان، ثبت بهنگام تخلفات و تبادل مکانیزه اطلاعات با شرکت‌های بیمه، اصلاح شیوه آموزش و آزمون صدور گواهینامه رانندگی، خصوصی‌سازی و ...) و بهره‌گیری از فناوری نوین
- افزایش اقتدار پلیس و اعمال نظارت جدی بر رعایت قوانین و مقررات
- افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی که آموزش تخصصی لازم را دیده باشند، متناسب با شبکه معابر و تعداد وسایل نقلیه
- افزایش تجهیزات و امکانات کنترل ترافیک منطبق با فناوری‌های نوین
- افزایش کنترل تخلفات رانندگی و هدایت مطلوب وسایل نقلیه و عابران، به ویژه هنگام تغییر مسیر در عملیات عمرانی، بارندگی‌ها، مراسم خاص و نظایر آن
- افزایش سرعت رسیدگی به تصادفات



- افزایش کنترل مقررات عابران پیاده، موتورسیکلت (کلاه ایمنی، استانداردهای زیست محیطی و کیفیت فنی و ایمنی) و معاینه فنی خودروها
- اصلاح و بهنگام‌سازی قوانین و مقررات مربوط به حمل‌ونقل و ترافیک در کشور

۵. ارتقای کیفیت وسایل نقلیه

- افزایش کنترل در رعایت استانداردهای فنی و ایمنی خودرو، موتورسیکلت و دوچرخه در کشور
- افزایش کنترل در رعایت استانداردهای زیست محیطی در خودروها و موتورسیکلت‌های تولیدی در کشور
- افزایش کنترل منظم کیفی قطعات و اجزای تولیدی قطعه سازان خودرو، انواع لاستیک، رینگ‌های مختلف و لوازم جانبی
- مدیریت مصرف سوخت و تبدیل سوخت خودروها به گاز طبیعی فشرده با اولویت حمل‌ونقل همگانی
- تلاش برای حذف خودروهای فرسوده از جمله چرخه تردد با اولویت ناوگان حمل‌ونقل همگانی
- تقویت فناوری تولید خودرو در کشور و تولید خودروهای ایمن و کم مصرف
- انجام مستمر معاینه فنی وسایل نقلیه با عنایت به مصوبه هیأت وزیران

طرح ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر درون شهری

موضوع طرح: ایجاد انواع شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر درون شهری در شهرهای کشور با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی (موضوع ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی)

هدف:

ارتقای سطح خدمات به مسافران، بهبود مبلمان شهر با تاکسی‌های جدید، استفاده از تاکسی در جایگاه واقعی آن و افزایش توان مدیریتی و نظارتی بر این سامانه



توجیه طرح

برای ارتقای سطح خدمات به مسافران، تاکسی‌ها با انجام یک سفر و جابه‌جایی یک نفر و یا بیشتر، منطبق با ظرفیت مجاز که به اتفاق سفر می‌کنند، با نرخ مشخصی که با تاکسیمتر مجهز به دستگاه صدور فیش مشخص می‌گردد، به اخذ کرایه اقدام می‌کنند. این سیستم رضایت مسافران به واسطه کرایه مشخص، رضایت راننده تاکسی به علت انجام یک سفر معین با نرخ که جوابگوی درآمد و هزینه باشد و در نهایت رضایت مسئولان مربوطه را به لحاظ افزایش توان مدیریتی و نظارتی بر سامانه تاکسیرانی به علت عدم نیاز به ارتباط با فرد راننده و یا مالکان تاکسی و برقراری ارتباط قانونمند و جدی با مدیران شرکت‌های تاکسیرانی، دربر خواهد داشت، به علاوه بهبود مبلمان شهری با تاکسی‌های جدید را به ارمغان می‌آورد.

چگونگی اجرا

با تشویق سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، شرکت‌هایی با موضوع حمل‌ونقل درون شهری در شهرهای کشور زیر نظر شهرداری‌ها، براساس ضوابط و دستورالعمل‌های ابلاغی تأسیس می‌شوند و تاکسی‌ها، با داشتن تابلوی سقفی و دیگر علائم مشخص، نصب کارت شناسایی راننده در جلوی دید مسافر و تاکسیمتر با صدور برگه رسید، خدمات ارائه می‌کنند. این شرکت‌ها لازم است حداقل ۱۰ دستگاه خودروی تاکسی داشته باشند. خودروها در صورت وجود امکانات فنی و جایگاه عرضه سوخت گاز طبیعی باید گازسوز باشند. این شرکت‌ها می‌توانند از خودروهایی استفاده کنند که حداکثر دو مدل پایین‌تر از مدل سال باشند تا در طول مدت خدمت، مدل آنها بیش از ۷ مدل پایین‌تر از مدل سال نباشند و شرایط حدود پذیرش مصوب موضوع ماده ۹ مصوبه شماره ۱۲۴۰۰/ت ۲۸۱۸۱ ه مورخ ۸۲/۴/۳ هیأت وزیران را دارا باشند.

به منظور تشویق سرمایه‌گذاران، انجام تشریفات اداری ضروری برای اخذ مجوز، کاهش مناسب حقوق گمرکی و سود بازرگانی برای ورود خودروهای وارداتی توسط شرکت‌های یادشده، می‌بایست در دستور کار قرار گیرد.

رانندگان به کارگرفته شده در این سیستم به استخدام شرکت‌های مذکور درآیند که این خود اشکالی گوناگون شامل اجاره به شرط تملیک و یا دریافت درصدی از درآمد و نظایر آن دارد. در این طرح، آژانس‌های تاکسی تلفنی که از تجميع چند آژانس تحت عنوان شرکت‌ها با موضوع حمل‌ونقل



درون شهری، تغییر وضعیت داده باشند در اولویت خواهند بود. همچنین کلیه تاکسی‌های مذکور باید به دستگاه بی‌سیم با فرکانس مشخص مجهز باشند تا امکان سریع‌ترین خدمات در کوتاه‌ترین زمان ممکن برای شهروندان مهیا شود. از آنجایی که قرار است این شرکت‌ها سرویس‌های ویژه‌ای را ارائه دهند. لذا جهت توجیه شاخص‌های درآمد و هزینه، عنداللزوم نرخ کرایه این قبیل تاکسی‌ها بیشتر از سایر سرویس‌های موجود در سیستم تاکسیرانی خواهد بود. لذا باید ترتیبی اتخاذ نمود که شورای اسلامی شهرها برای تصویب نرخ عادلانه کرایه اینگونه تاکسی‌ها (با بهره‌گیری از دستورالعمل چگونگی تعیین نرخ کرایه تاکسی موضوع ابلاغیه شماره ۲۳۰۴۴/۱۳/۳۷ مورخ ۷۷/۱۲/۲۶ وزارت کشور) همکاری لازم را به عمل آورند. این موضوع نه تنها باعث جذب مسافران خاص این مقوله خواهد شد، بلکه تأثیر بسزایی در کاهش سفرهای روزانه با وسایل نقلیه شخصی و به دنبال آن، کاهش حجم وسایل نقلیه در شبکه معابر درون شهری، حذف تدریجی خودروهای فرسوده و کاهش آلودگی‌های زیست محیطی را خواهد داشت. به علاوه اینکه، سامانه تاکسیرانی در درازمدت به جایگاه اصلی خود به عنوان یک سرویس ویژه، نزدیک می‌شود. این نوع شرکت‌ها، علاوه بر خدمات رسانی به مسافران در سطح شهر، می‌توانند شرکت‌های متعدد ویژه‌ای باشند که برای انجام مأموریت‌های شهری ادارات، شرکت‌ها، فرودگاه‌ها و سایر پایانه‌های مسافربری و دادن خدمات خاص در مراسم و تشریفات ویژه و تورهای گردشگری فعالیت می‌کنند.

دستورالعمل آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهینامه

راهبران قطارهای برقی شهری و حومه

- ماده ۱- هدف:** انتخاب و تربیت افراد واجد شرایط جهت راهبری قطارهای برقی شهری و حومه
- ماده ۲- وظایف:** هدایت و راهبری قطارهای برقی شهری و حومه در چارچوب مقررات و ضوابط مربوطه، ضمن رعایت کلیه اصول و مقررات ایمنی فردی و گروهی
- ماده ۳- جهت نظارت عالی بر آموزش و تربیت راهبران، کمیته‌ای تحت عنوان کمیته نظارت عالی بر تربیت راهبران قطارهای برقی شهری و حومه با ترکیب ذیل تشکیل می‌شود:**
- الف) یک نفر نماینده رسمی اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور
- ب) یک نفر نماینده رسمی اداره راهنمایی و رانندگی



ج) معاون منابع انسانی شرکت راه آهن شهری تهران و حومه یا نماینده وی تبصره: ریاست و مسئولیت کمیته نظارت عالی بر آموزش و تربیت راهبران با معاون منابع انسانی شرکت متروی تهران و یا نماینده وی می‌باشد.

ماده ۴- آموزش، سنجش و تأیید مهارت علمی و عملی کمک راهبران و اعطای گواهینامه مربوطه به عهده شرکت راه آهن شهری تهران و حومه است و توسط کمیسیونی متشکل از مدیر آموزش، مدیر ایمنی و پشتیبانی، مدیر سیر و حرکت، مدیر مراکز کنترل و فرمان، رئیس آموزش‌های فنی و تخصصی، رئیس برنامه‌ریزی و ارزیابی آموزشی، رئیس آموزش‌های عمومی و مدیریت و یک نفر راننده پایه یکم ارشد قطارهای برقی انجام می‌شود که تحت عنوان کمیسیون تخصصی ارزیابی، صدور و اعطای گواهینامه راهبران، زیر نظر کمیته نظارت عالی موضوع ماده ۳، فعالیت خواهد نمود و ریاست و مسئولیت کمیسیون یادشده با مدیر آموزش می‌باشد.

تبصره: شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) در زمره سایر شرکت‌ها و یا سازمان‌های قطار شهری و حومه است و ضوابط و مقررات تعیین شده برای شرکت و یا سازمان‌های قطار شهری و حومه مندرج در این دستورالعمل بر آن نیز حاکم خواهد بود.

ماده ۵- طبقه‌بندی راهبران قطارهای شهری و حومه به شرح زیر می‌باشد:

الف) کمک راهبر قطار شهری و حومه (پایه ۳)

ب) راهبر قطار شهری و حومه (پایه ۲)

ج) راهبر ارشد قطار شهری و حومه (پایه ۱)

ماده ۶- شرایط پذیرش عمومی و اختصاصی برای انتخاب کمک راهبران و راهبران قطار شهری و حومه جهت ورود به دوره‌های آموزشی مربوطه به شرح زیر خواهد بود:

شرایط عمومی:

الف) تابعیت جمهوری اسلامی ایران

ب) طی مراحل گزینش و استخدامی شرکت یا سازمان مربوطه

ج) داشتن حداقل دیپلم متوسطه در یکی از رشته‌های دبیرستانی یا هنرستانی

د) داشتن حداقل و حداکثر سن برای افراد دیپلم به ترتیب ۲۱ و ۲۵ سال و برای افراد فوق دیپلم

۲۲ و ۲۸ سال



شرایط اختصاصی:

- (الف) عدم سوء پیشینه و عدم اشتها به فساد اخلاقی
- (ب) عدم اعتیاد به مواد مخدر
- (ج) عدم ابتلا به بیماری‌های عصبی و روانی
- (د) داشتن دید ۱۰/۱۰ در هر دو چشم با چشم غیر مسلح و عدم ابتلا به بیماری‌های کوررنگی و شب کوری، ضعف یا نقص در عضلات چشم
- (ه) عدم ابتلا به بیماری‌هایی که موجب محدودیت در حرکات دست‌ها، پاها، ستون فقرات و مهره‌ها می‌شود.
- (و) نداشتن نقص شنوایی
- (س) عدم ابتلا به بیماری‌های قند، خون، قلب و فشار خون که در انجام وظایف محوله ایجاد محدودیت نمایند.
- تبصره ۱. شرایط صحت پزشکی متقاضی را پزشکان متخصص شرکت یا سازمان قطار شهری احراز می‌کنند.
- تبصره ۲. معاینات و آزمایش‌های دوره‌ای کمک راهبران مطابق دستورالعمل تهیه شده در کمیته موضوع ماده ۳ این دستورالعمل به وسیله متخصص پزشکی انجام می‌گیرد.
- تبصره ۳. در صورتی که در معاینات دوره‌ای کمک رانندگان و رانندگان، مجموع دید هر دو چشم برابر ۱۶ (با دید کامل ۱۰/۱۰) باشد، مشروط بر اینکه دید یک چشم از ۷/۱۰ کمتر نباشد، ادامه فعالیت راهبر در شغل رانندگی قطارهای برقی با استفاده از عینک مرئی یا نامرئی بلامانع خواهد بود.
- تبصره ۴. متقاضی در مصاحبه حضوری اولیه که پس از انجام معاینات پزشکی و تکمیل فرم مشخصات فردی توسط کمیته موضوع ماده ۳ انجام می‌شود، موفق شود.
- ماده ۷-** افراد واجد شرایط پس از طی دوره‌های آموزشی مقدماتی - فنی و تخصصی و همچنین دوره‌های عملی و کارگاهی، در صورت کسب میانگین کل ۱۴ از ۲۰ در کلیه مراحل به عنوان کمک راهبر شناخته خواهند شد.
- تبصره ۱. شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) دوره‌های آموزشی مقدماتی، پایه و فنی را در دو بخش دروس و سیلابس‌های تعیین شده ویژه راهبران قطارهای برقی شهری و حومه برنامه‌ریزی و اجرا خواهد کرد.
- تبصره ۲. هنرجویانی که دوره‌های آموزشی قیدشده در تبصره ۱ را با موفقیت بگذرانند، دوره آموزشی دو ماهه عملی را در بخش عیب‌یابی و تعمیرات قطارها و تجهیزات وابسته و در محیط کارگاه‌ها و تعمیرگاه‌ها، تحت نظر واحد آموزش شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) خواهند گذراند.



تبصره ۳. واحد آموزش شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) برای هنرجویانی که کلیه دوره‌های آموزشی تئوری، کارگاهی و عملیاتی قید شده در تبصره‌های ۱ و ۲ را با موفقیت بگذرانند، گواهینامه پایه سوم راهبری قطارهای برقی شهری و حومه (گواهینامه کارورزی) را صادر می‌کند و ایشان تحت عنوان کمک راهبر قطارهای برقی شهری، جهت انجام کارورزی راهبری تحت نظر راهبران ارشد پایه یکم، به بهره‌برداری خطوط معرفی و مشغول به کار خواهند شد.

ماده ۸- کمک راهبران پس از راهبری قطار شهری به مسافت حداقل ۲۰ هزار کیلومتر تحت نظارت راهبر ارشد و پس از موفقیت در آزمون‌های نهایی تئوری و عملیاتی و تأیید کمیته نظارت بر تربیت راهبران به عنوان راهبر قطار برقی شهری شناخته خواهند شد و گواهینامه پایه دوم راهبری را دریافت خواهند نمود.

ماده ۹- راهبران قطارهای برقی شهری و حومه پس از راهبری قطار به مسافت حداقل ۱۰۰ هزار کیلومتر و با کسب میانگین کل حداقل ۱۴ از ۲۰ در دوره‌های آموزشی ضمن خدمت و موفقیت در آزمون‌های نهایی تئوری و عملیاتی و با تأیید کمیته نظارت بر تربیت راهبران به عنوان راهبر ارشد قطارهای برقی شهری و حومه شناخته خواهند شد و گواهینامه پایه یکم به آنان اعطاء خواهد گردید. تبصره: کلیه گواهینامه‌های صادر شده یا تأیید شده واحد آموزش شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) به نام کمک راهبران، راهبران و راهبران ارشد قطارهای برقی شهری و حومه معتبر بوده و دارندگان آنها، برحسب اختیارات تعیین شده، از مزایای قانونی آن استفاده خواهند نمود.

ماده ۱۰- جهت جمع‌آوری سوانح و بررسی علل آن، هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌های قطار شهری کشور کمیسیونی تحت عنوان کمیسیون جمع‌آوری و بررسی سوانح تشکیل خواهند داد که زیر نظر کمیسیون عالی سوانح فعالیت خواهد نمود. کمیسیون جمع‌آوری و بررسی سوانح مرکب از افراد حقوقی زیر است: مدیر مرکز فرمان، مدیر سیر و حرکت، مدیر ایمنی و مقررات، مدیر امور ایستگاه‌ها، مدیر حراست، مدیر برق، مدیر کنترل کیفیت و برنامه‌ریزی، مدیر نقلیه ریلی، مدیر کنترل و مخابرات، مدیر تأسیسات و مدیر خط و ابنیه و مدیر امور فنی و ساختمان.

تبصره ۱. کمیسیون عالی سوانح که وظیفه نظارت عالی بر عملکرد کمیسیون جمع‌آوری و بررسی سوانح موضوع ماده ۱۰ و بررسی نهایی، تأیید و ارسال گزارش‌ها را برعهده دارد. مرکب از معاونان مدیر عامل و مدیران سازمان به شرح زیر است و تشکیل آن در کلیه شرکت‌ها و با سازمان‌های قطار شهری



کشور الزامی و ضروری است: معاون بهره‌برداری، معاون مهندسی و نگهداری تجهیزات، معاون عمرانی و مدیر امور حقوقی و مدیر حراست.

تبصره ۲. در صورت عدم وجود هر یک از مدیریت‌ها و یا معاونت‌های ذکر شده در ماده ۱۰ و تبصره ۱ آن در شرکت و یا سازمان قطار شهری مورد نظر، واحدهای مشابه در آن شرکت خواهند کرد و یا سازمان قطار شهری مسئولیت را به عهده خواهد گرفت.

ماده ۱۱- در صورت بروز هرگونه سانحه یا حادثه در اثر بی‌احتیاطی و یا عدم رعایت مقررات در طول خدمت راهبران که طبق نظر کارشناسی کمیسیون بررسی سوانح راهبر مربوطه مسئول شناخته شود، علاوه بر مجازات ذکر شده در قوانین موضوعه، که از طریق محاکم صالح تعیین و اعمال می‌گردد، شرکت یا سازمان قطار شهری مربوطه می‌تواند تصمیمات لازم انضباطی را در مورد راهبر مقصر اتخاذ و ضمن اعمال آنها مراتب را در پرونده خدمتی وی درج کند. سوابق مذکور در تصمیم‌گیری برای ارتقای مراتب خدمتی راهبران قطارها مؤثر خواهد بود.

این دستورالعمل در ۱۱ ماده و ۱۲ تبصره تدوین و در چهل و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۸۲/۸/۱۷ به تصویب رسید.

صورتجلسه پنجاهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۵۰۰۶/۳ مورخ ۸۲/۱۰/۱۳، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶ روز شنبه ۸۲/۱۰/۲۷ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موارد دستور کار جلسه و جلسات کمیته فنی شورای عالی ارائه کرد و خلاصه گزارشی از اهم موضوعات مطرح شده در چهار جلسه کمیته فنی ستاد هماهنگی و برنامه‌ریزی تغییر سوخت خودروها شامل مشکلات برای تولید و تحویل اتوبوس‌های گاز طبیعی سوز، تأمین انشعاب گاز جایگاه‌های سوخت CNG، صدور مجوز حفاری، تدوین استانداردهای تولید و بهره‌برداری، تأمین اعتبار لازم برای خرید تجهیزات احداث مراکز معاینه فنی خودروها و جایگزینی تاکسی‌های بنزین سوز یا گازسوز مواردی را به استحضار اعضای محترم رساند. سپس نماینده وزارت نفت گزارش مختصری از اقدامات و برنامه‌های آتی ارائه نمود و پس از آن نمایندگان وزارت جهاد کشاورزی و نیروی انتظامی در مورد شماره‌گذاری ماشین‌های کشاورزی (تراکتور و کمباین)



توضیحاتی را ارائه کردند.

در ادامه جلسه، مهندسان مشاور خلاصه‌ای از مطالعات تعیین ادامه مسیر قطار شهری تبریز از میدان نماز تا دپوی لاله را در سه گزینه برای حاضران تشریح کرد. سپس آقای دکتر حجت، معاونت محترم سازمان حفاظت محیط زیست، مطالبی درباره روز ۲۹ دی به عنوان روز هوای پاک را بیان داشتند. در ادامه جلسه، نمایندگان شهرداری تهران دلایل درخواست افزایش تعداد مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک پرداختند. در هر یک از موضوعات مطرح شده سؤالاتی از جانب اعضا مطرح شد که پاسخ‌های مربوط توسط مسئولین و مشاوران ارائه شد.

در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی درباره هر یک از موارد مطرح شده، با عنایت به سیاست‌های دولت، نکاتی را اعلام کرد و اعضای شورای عالی پس از گفتگو و تبادل نظر، به شرح زیر تصمیم‌گیری نمودند:

۱. وزارت نفت (سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت) موظف است با همکاری وزارت صنایع و معادن (کارخانجات ایران خودرو دیزل و شهاب خودرو)، شهرداری تهران (شرکت واحد اتوبوسرانی و سازمان تاکسیرانی تهران)، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و سازمان حفاظت محیط زیست ضمن تدوین استانداردهای لازم برای تولید و بهره‌برداری از جایگاه‌های سوخت گاز CNG، جدول زمان‌بندی آغاز بهره‌برداری از هر جایگاه سوخت گاز طبیعی در شهر تهران و سایر شهرها، تا پایان سال ۱۳۸۲ و در طول سال ۱۳۸۳ را ظرف مدت یک هفته به وزارت کشور ارائه نماید.
۲. شماره گذاری خودروهای کشاورزی از قبیل تراکتور و کمباین مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید: ● در مورد ۱۵۰۰ دستگاه وارداتی:

الف) توزیع استانی را وزارت کشاورزی به راهنمایی و رانندگی ناجا اعلام نماید.

- ب) هزینه‌های انجام عملیات شماره گذاری را وزارت جهاد کشاورزی از طریق بانک کشاورزی پرداخت نماید.
 - ج) به طور علی‌الحساب هزینه‌ی شماره‌گذاری همانند سایر خودروها دریافت گردد و به خزانه واریز شود.
- در مورد تراکتور و کمباین تولید داخل:

الف) از ابتدای سال ۱۳۸۳ در کارخانه‌های تبریز و اراک تولیدات شماره‌گذاری شوند.

ب) هزینه‌های شماره گذاری در بودجه سال ۸۳ در نظر گرفته شود.

- ادامه عملیات اجرایی قطار شهری تبریز از میدان نماز تا دپوی لاله از مسیر خیابان خیام (گزینه ۱) مورد تصویب قرار گرفت و شهرداری تبریز موظف گردید تا آخر سال ۸۲ شرح خدمات و مشاور منتخب برای انجام مطالعات مبدأ - مقصد و قرارداد منعقد را به دبیرخانه شورای عالی اعلام کند



و ارائه دهد. لازم به ذکر است در صورت عدم ارائه به موقع نتیجه مطالعات یادشده، استفاده از اعتبار سال ۸۴ متوقف خواهد شد.

- ۲۹ دی ماه سال ۱۳۸۲ به عنوان روز هوای پاک مورد تصویب قرار گرفت.
- به منظور پاسخ به نیاز جانبازان، بیماران خاص، پزشکان و معلولان، آژانس‌های تاکسی تلفنی و تاکسی بارها و ارگان‌ها و نهادهای دولتی با افزایش آخرین سقف مصوب که طی نامه شماره ۲۴۴۸۸/۳/۳۷ مورخ ۸۰/۹/۲۰ ریاست شورای عالی ترافیک ابلاغ گردید، به شرح جدول زیر موافقت شد:

مصوب ۸۲/۱۰/۲۷	مصوب ۸۰	
۸۰۷۰۰	۷۴۳۰۰	برچسب یک ساله
۳۳۰۰	۳۲۰۰	کارت شناور یک ساله ویژه
۱۰۰۰	۷۰۰	کارت دو ماهه سواری
۸۵۰۰۰	۷۸۲۰۰	جمع

در ضمن، ۶۵۰ برگ کارت موقت دو ماهه کامیون برای محدوده کامیون ممنوع صادر می‌شود.

صورتحال جلسه پنجاه و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه ۵۳۳۱/۳/۳۷ مورخ ۸۲/۱۰/۲۹، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۷ روز شنبه ۸۲/۱۱/۱۵ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موارد دستور کار جلسه ارائه و خلاصه گزارشی از روند مطالعات بررسی و تدوین اصول و روش‌های آموزش ترافیک به شهروندان و نتیجه جلسات و جمع‌بندی و تأیید این مطالعات در کمیته آموزش و کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و کارگروه آموزش کمیسیون ایمنی راه‌های کشور را به استحضار اعضای محترم رساند. سپس مشاور پروژه بررسی و تدوین اصول و روش‌های آموزش ترافیک به شهروندان به بیان سرفصل‌های کاری مطالعات و نتایج دستاوردهای حاصل از آن پرداخت و در هریک از موارد مطرح شده، سؤالاتی از جانب حاضران مطرح شد که پاسخ‌های مربوط توسط مشاور ارائه شد.

در ادامه جلسه، ریاست محترم شورای عالی ضمن تقدیر از دفتر حمل‌ونقل و ترافیک و مشاور برای این



اقدام ارزنده با تأکید بر امر آموزش و ارتقای سطح فرهنگ عمومی و رفتارهای صحیح در رانندگی و عبور و مرور به عنوان اولویت آن، تدوین و ارائه سیاست‌های اجرایی و برنامه‌های آموزشی به صورت مستمر، مستدام، هماهنگ و اثرگذار را بسیار ضروری دانستند. آنگاه اعضای شورای عالی به گفتگو و تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. مطالعات بررسی و تدوین اصول و روش‌های آموزش ترافیک به شهروندان مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید کمیته آموزش شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با هدف حفظ پویایی و به ثمر رساندن و اجرایی نمودن نتایج پروژه مطالعاتی با همکاری دستگاه‌های اجرایی ذیربط، متولی و تأثیرگذار در امر آموزش ترافیک نسبت به تشکیل جلسات اقدام و شرح وظایف هریک از دستگاه‌های مسئول در امر آموزش ترافیک را اعلام و به طور مستمر نتایج را از دستگاه‌های ذیربط پیگیری نموده و در فواصل سه ماهه، گزارش اقدامات اجرایی را از دستگاه‌ها اخذ و به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

۲. تعاریف و مشخصات کلی سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه به شرح پیوست به تصویب رسید.

مشخصات سیستم‌های ریلی حمل‌ونقل مسافر درون شهری

۱. تراموا

در فرهنگ واژگان لکسیک (واژگان و اصطلاحات راه آهن)، از تراموا به اسامی دیگری مانند قطار خیابانی، واگن خیابانی و در زبان آلمانی، Strassenbahn ذکر شده است و به نوعی از قطارهای شهری برقی خودکشش اطلاق می‌شود که عمدتاً در خطوط ریلی واقع در سطح سواره‌روها تردد می‌نماید. از ویژگی‌های این واگن، تردد مشترک در سطح خیابان‌ها با سایر وسایل حمل‌ونقل و هدایت و کنترل دستی و غیرخودکار است که مهم‌ترین تفاوت آن با سایر سیستم‌های ریلی شهری می‌باشد.

۲. قطار سبک شهری

نام دیگر این سیستم در فرهنگ واژگان لکسیک متروی سبک و در زبان آلمانی Stadtbahn ذکر شده است و براساس تعریف «اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل عمومی» (UITP) اولین سیستم حمل‌ونقل ریلی خودکشش برقی است که برای طی قسمت عمده مسیر، از خطوط ویژه‌ای بهره می‌برد که به



تناسب شرایط حاکم فیزیکی خیابان‌ها و تردد در سطح شبکه، می‌تواند در سطح خیابان‌ها و یا سطوح زیر خیابان‌ها و یا بالاتر از سطح خیابان‌ها تردد نماید و حتی در مسیرهای مربوط به قطارهای بین شهری نیز خدمات دهی نماید. حجم مسافر قابل سرویس دهی در این سیستم، در سطحی بینابین تراموا و مترو قرار دارد که می‌تواند با انحصاری کردن حریم عبوری آن و با مشترک کردن مقاطعی از مسیر عبوری، نسبت به حجم جابه‌جایی مسافر و سرعت آن تغییراتی را اعمال کرد.

۳. مترو

یک سیستم حمل‌ونقل ریلی برقی انبوه‌بر برای کریدورهای مستقیمی با تقاضای سفر زیاد است که در مسیر انحصاری خود که عمدتاً در تونل‌های زیر سطح زمین می‌باشد، متصل کننده نواحی دارای تمرکز جمعیت (ساکن) با نواحی کار و فعالیت (مرکز شهر) است و برای کامل شدن شبکه خدمات رسانی مترو، معمولاً از سایر سیستم‌های ریلی شهری و یا سیستم‌های اتوبوسرانی برای دستیابی و رساندن مسافرین استفاده می‌گردد تا به نوعی خطوط مترو تغذیه گردد. هر چند این سیستم پرهزینه‌ترین روش حمل‌ونقل عمومی است، لیکن به واسطه عملکرد آن، دارای حداکثر حجم جابه‌جایی مسافر و کمترین آلودگی‌های صدا و هوا خواهد بود.

۴. قطار سریع شهری

این سیستم در فرهنگ واژگان لکسیک با نام‌های راه آهن سریع شهری، راه آهن اکسپرس حومه‌ای و در زبان آلمانی S-bahn خوانده شده که یک سیستم حمل‌ونقل عمومی برقی سریع‌السیر برای اتصال مناطق شهری به مراکز جمعیت در حومه‌های اقماری کلانشهرهاست. این سیستم می‌تواند با مسیر راه آهن بین شهری، دارای مسیر مشترک باشد و برخلاف سایر انواع پیش گفته، توسط لکوموتیو کشید شود و در نتیجه نوع ناوگان آن از لحاظ ارتفاع کف، آرایش و چیدمان صندلی‌ها، سرعت حرکت و ... متفاوت با انواع درون شهری است. در جدول صفحه بعد مشخصات فنی و ویژگی‌های بهره‌برداری هر یک از سیستم‌های یادشده ارائه شده است.



نحوه اختلاط در مسیر حرکت			نام دیگر	نام سیستم
مشترک با سایر وسایل نقلیه	درصدی مشترک با دیگر وسایل نقلیه	کاملاً مستقل از خیابان‌های شهری		
*			Tramway	تراموا
	*	*	LRT (light rail transit)	قطار سبک شهری
		*	Subway	مترو
		*	اکسپرس ناحیه‌ای	قطار سریع حومه‌ای

ادامه ستون‌های جدول فوق

پروفیل مسیر حرکت			حجم جابه‌جایی مسافر (نفر / ساعت) در هر جهت	سرعت حرکت (کیلومتر در ساعت)		روش کنترل و هدایت	
				حداکثر	متوسط	خودکار	دستی
		*	۷ تا ۱۰ هزار	۶۰	۲۵		*
*	*	*	۱۰ هزار تا ۳۵ هزار	۸۰	۳۰	*	
*	*	*	۳۰ هزار تا ۷۰ هزار	۹۰	۳۰-۴۰	*	
		*	-	۱۲۰	۶۰		*

تعداد واگن در یک قطار	مشخصات فیزیکی واگن			سیستم متحرک	
	بار محوری (تن)	طول (متر)	عرض (متر)	لوکوموتیو	خودکشش
۲-۴	کمتر از ۱۰	۷/۰ - ۹/۰	۲/۱۰ - ۲/۶۵		*
۲-۵	۱۰ - ۱۱	۱۴ - ۳۰	۲/۴ - ۲/۹		*
-	۱۲ - ۱۴	۲۰ - ۳۰	۲/۴ - ۳/۲۰		*
-	۱۶ - ۲۰	۱۰ - ۲۰	۲/۴ - ۳/۰	*	



ادامه ستون های جدول فوق

متوسط فاصله ایستگاه ها (متر)	ارتفاع سکوی ایستگاه یا ارتفاع کف قطار (سانتی متر)			حداقل شعاع قوس مسیر (متر)	نحوه انتقال برق به قطار	
	بلند (بیشتر از ۵۵)	متوسط (۳۵ تا ۵۵)	کوتاه (کمتر از ۳۵)		ریل سوم	شبکه بالاسری
۳۰۰ - ۴۰۰		*	*	۱۶		*
۳۰۰ - ۸۰۰	*	*	*	۲۰	*	*
۸۰۰ - ۱۵۰۰	*	*		۱۵۰	*	*
-	*			۳۰۰		*

صورتحجلسه پنجاه و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۹۹/۳/۳۷ مورخ ۸۳/۳/۱۶، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶ روز شنبه ۸۳/۳/۲۳ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موارد دستور کار جلسه ارائه کرد و خلاصه گزارشی از اهم موضوعات مطرح شده در چهار جلسه کمیته فنی شورای عالی برای مطالعات یکپارچه سازی سیستم حمل و نقل همگانی شهر مشهد و مطالعات احداث سامانه قطار شهری برای اتصال راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) به فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و نتیجه بررسی مطالعات و جمع بندی آخرین جلسات را به استحضار اعضای محترم رساند.

سپس مهندسین مشاور ممتحن (دانشگاه صنعتی شریف) و رهیاب بهینه به ارائه نتایج مطالعات مشهد و مطالعات فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) پرداخته و اعضای شورای عالی پرسش هایی را مطرح و مشاورین پاسخ های لازم را ارائه کردند. آنگاه اعضای شورای عالی به گفتگو و تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. در مورد مطالعه یکپارچه سیستم حمل و نقل همگانی پیشنهادی قطار سبک شهر مشهد گزینه ۲ - ۳۲ مورد تصویب قرار گرفت لیکن طراحی مسیر و اولویت بندی اجرایی قطار سبک شهری، انتخاب نوع قطار و تجهیزات مربوط پس از ارائه نتایج کارشناسی دقیق توسط شهرداری مشهد می بایست مجدداً به تأیید شورای عالی برسد.

۲. مطالعات توجیه فنی - اقتصادی و زیست محیطی طرح اتصال راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) به فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) همراه با اتصال به شهرهای جدید واوان و پرند موضوع بند ۱



مصوبه شماره ۱۴۰۸۳/ت ۲۵۷۳۵ هـ مورخ ۸۱/۴/۲۷ هیأت محترم وزیران مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد تهیه نقشه‌های اجرایی و تشریفات قانونی برای آغاز عملیات به فوریت انجام پذیرد.

۳. هماهنگی لازم برای اصلاح آیین نامه اجرایی بند ۱۲ تبصره ۱۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۳ در کمیسیون فرعی امور زیربنایی، صنعت و محیط زیست انجام گردید.

۴. سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور موظف شد پیشنهاد کاملی را برای تعیین رنگ تاکسی‌های برون شهری و فرودگاه‌ها تهیه و به کمیته فنی شورای عالی ارائه نماید.

صور تجلسه پنجاه و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۶۲۶/۳ مورخ ۸۳/۴/۲۱، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۷:۳۰ روز یکشنبه ۸۲/۴/۲۸ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی در خصوص موارد دستور کار جلسه و خلاصه گزارشی از بهبود عملکرد شرکت اتوبوسرانی در مسیرهای خطوط ویژه در سطح شهر تهران که در اثر خدمات مناسب کنترلی توسط مأموران راهنمایی و رانندگی و نیروی انتظامی انجام گرفته است را به استحضار اعضای محترم رساند. سپس فرمانده محترم سپاه حفاظت انصار المهدی توضیحاتی در خصوص مشکلات پیش آمده برای این یگان در این مسیرها ارائه کرد.

در ادامه جلسه، نتایج اصلاحات و بررسی‌های انجام گرفته در مورد آیین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران (طبق ابلاغیه شماره ۱۷۱۸۰ / ۲۹۵۲۸ مورخ ۸۳/۴/۷ هیأت محترم دولت) توسط دبیر شورای عالی قرائت شد. سپس جناب آقای دکتر بهبهانی معاونت محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به تشریح نتایج مطالعه افزایش طرح محدوده ممنوعه پرداخت. در هریک از موارد مطرح شده سؤالاتی از جانب اعضا عنوان گردید که پاسخ‌های مربوط توسط مسئولین ارائه شد. در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی در هریک از موارد مطرح شده نکاتی را اعلام و اعضای شورای عالی پس از گفتگو و تبادل نظر به شرح زیر تصمیم‌گیری نمودند:

۱. مقرر گردید سپاه انصار المهدی برای کنترل امنیت مجموعه شهید مطهری در خطوط ویژه اطراف مجموعه و در خیابان‌های جمهوری، ولی عصر، امام خمینی و کارگر با هماهنگی راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تعداد ۴ دستگاه خودرو دارای علائم ویژه را به این امر اختصاص دهد تا در این خطوط بنا به ضرورت تردد نمایند.



۲. آئین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به صورت متن پیوست به تصویب رسید.
۳. مقرر گردید طرح افزایش محدوده ممنوعه ترافیک در کمیته فنی شورای عالی هماهنگی شهرهای کشور مورد بررسی قرار گیرد تا در صورت تأیید به شورای عالی ارائه شود.

صور تجلسه پنجاه و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۳۳۱۴/۳ مورخ ۸۳/۸/۲، جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹ روز شنبه ۸۳/۸/۹ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی، توضیحات مشروحي در مورد هریک از موارد دستور کار جلسه و به علاوه مشکلات اعمال محدودیت برای تردد خودروهای فرسوده را ارائه و پس از رهنمودهای ریاست محترم شورا، اعضای شورای عالی به تبادل نظر پرداخته و به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. مطالعات امکان سنجی نحوه استقرار خط و انتخاب گزینه برتر مسیر قطار شهری اهواز توسط مدیریت طرح مطرح و مقرر گردید توجیه فنی، اقتصادی و زیست محیطی تغییر مسیر و روش ساخت و همچنین اعتبارات مورد نیاز برای خدمات مهندسی، استهلاک زمین، عملیات دپو، احداث مسیر و احداث ایستگاهها و اجرای تقاطعهای غیرهمسطح برای هر یک از گزینهها محاسبه و پس از تأیید کمیته فنی شورای عالی، مجدداً برای تصمیم گیری ارائه شود.

۲. با عنایت به عدم حضور پیشنهاددهنده (شهرداری تهران) و نظریه ارائه شده توسط اداره کل حقوقی وزارت کشور، موضوع بازنگری در مصوبه بیست و دومین جلسه شورای عالی و انتقال مسئولیت های زمان وضعیت اضطراری آلودگی هوا به شورای حمل و نقل ترافیک شهر تهران به بعد موکول شد.

۳. به منظور تشویق مینی بوس های گاز طبیعی سوز و بنا به درخواست سازمان حفاظت محیط زیست تردد آنها در محدوده طرح ترافیک شهر تهران برای مدت یک سال مجاز اعلام می شود.

۴. متن جزوه راهکارهای افزایش ایمنی و کاهش تصادفات در شهرهای کشور که توسط دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تهیه گردیده، به تصویب رسید و مقرر گردید هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد بکارگیری جزوه یادشده و تأثیرات آنها توسط شورای هماهنگی ترافیک استانها و شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به شورای عالی ارائه گردد.

۵. صور تجلسه مورخ ۸۳/۸/۶ کمیته فنی شورای عالی در مورد راهکارهای مقابله با مشکلات جابه جایی نمایشگاه بین المللی تهران براساس دستور حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای خاتمی ریاست



محترم جمهور مندرج در نامه شماره ۲۸۱۷۶ مورخ ۸۳/۵/۲۶ مورد تأیید قرار گرفت و مقرر شد در جلساتی که در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی قرار است برگزار شود، مد نظر قرار گیرد.

۶. علیرغم پیگیری‌های انجام شده برای دریافت مطالعات احداث ۶ کیلومتر منوریل از شهرداری تهران و با عنایت به ماده ۱ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و نظر به اینکه تصمیمات اتخاذ شده برای صرف منابع موجود بایستی قبلاً در مجرای فرایند تصمیم‌گیری قرار گرفته باشد و بهینه بودن آنها اثبات شده باشد، به جهت پیشگیری از اتلاف منابع و تحمیل هزینه هنگفت به شهر، ضرورت دارد شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری تهران نسبت به توقف عملیات اجرایی تا انجام مطالعات کامل و ارائه آن به شورای عالی برای بررسی و تصمیم‌گیری اقدام نمایند.

۷. نظر به اینکه آخرین گام‌های گردش کار تصویب آیین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی برداشته شده است، شورای عالی از مسئولان مربوط به ویژه وزارتخانه‌های کشور، راه و ترابری، بهداشت و درمان آموزش پزشکی و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی انتظار دارد نسبت به آماده‌سازی بستر مناسب برای اجرای شیوه‌های جدید مصوب، تهیه دستورالعمل‌هایی که باید به تصویب مراجع مربوط برسند و یا به آگاهی‌های عموم مردم رسانده شوند و اطلاع‌رسانی کافی اقدام لازم را تا قبل از پایان سال ۱۳۸۳ به عمل آورند.

۸. مقرر شد جناب آقای دکتر حجت جلسه‌ای با حضور سردار انصاری و آقایان مهندس فرجانی و رئوفی برای بررسی و تصمیم‌گیری راجع به اعمال مقررات محدودیت تردد خودروهای فرسوده در هفته آینده تشکیل دهند و گزارش مربوط را برای اقدامات بعدی ارائه نمایند.

براساس دعوتنامه شماره ۳۳۰۴/۳۷ مورخ ۸۳/۷/۲۹، جلسه کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹ روز چهارشنبه ۸۳/۸/۶ در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا مهندس رئوفی دبیر شورای عالی ضمن قرائت فرازهای سه‌گانه دستور حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای خاتمی ریاست محترم جمهور مندرج در نامه شماره ۲۸۱۷۶ مورخ ۸۳/۵/۲۶ به ریاست محترم شورای اسلامی شهر تهران، برخی راهکارهای مدیریت بر عرضه و تقاضای ترافیک و اقدامات امکان‌پذیر توسط شرکت نمایشگاه‌ها برای حل مسائل و مشکلات ترافیک اطراف نمایشگاه بین‌المللی را عنوان کرد.

سپس دکتر اسفهبندی مدیر عامل شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران نتایج حاصل از اصلاحات انجام شده براساس دستور ریاست محترم جمهوری در برگزاری نمایشگاه‌های



تخصصی و حذف نمایشگاه‌های عمومی و پرازدحام و به علاوه اقدامات مهندسان مشاور مربوط را گزارش نمودند.

در ادامه جلسه، اعضای کمیته فنی شورای عالی، نمایندگان شورای عالی شهرسازی و معماری، شورای راهبردی طرح‌های توسعه تهران و نمایندگان وزارت بازرگانی نظرات خود را ارائه و به تبادل نظر پرداختند و در پایان به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

ضمناً قاطبه حاضران در جلسه از عدم حضور نمایندگان شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری تهران ابراز تعجب و تأسف نمودند.

۱. وزارت بازرگانی و شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، گزارش رسمی اقدامات انجام شده در حذف نمایشگاه‌های پرازدحام و عمومی را ظرف مدت یک هفته ارائه نمایند.

۲. گزارش مطالعات انجام شده و اقدامات در دست اجرا در منطقه مورد نظر حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز توسط شهرداری تهران و وزارت بازرگانی و شرکت نمایشگاه‌ها و یا دیگر دستگاه‌ها به دبیرخانه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال و یا گزارش شود تا با بررسی کارشناسان، در صورت نیاز شرح خدمات مطالعات تکمیلی تدوین و ظرف مدت ۶ ماه و حداکثر یک سال، راه حل‌های اصلاحی، مدیریت بر عرضه و تقاضا و روان‌سازی ترافیک در منطقه مورد نظر تهیه و ارائه گردد.

۳. با عنایت به ضرورت هماهنگی طرح‌های موردی شهری با طرح‌های فرادست و احتراز از نگرش موردی، موضعی، گسسته و غیر فرابخشی، شورای راهبردی طرح‌های توسعه تهران نسبت به تدوین شرح خدمات، انتخاب مشاور و انجام مطالعات جامع فنی، اقتصادی، اجتماعی و ارائه گزینه‌های متناسب اقدام و نسبت به ادامه استقرار در محل فعلی یا احتمالاً انتقال بخش‌هایی از آن به محل‌های مناسب به‌جایمانی متناسب فضاهای نمایشگاهی اقدام نماید.

صور تجلسه پنجاه و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۶۸۳۵/۳/۳۷ مورخ ۸۳/۱۰/۱۶، پنجاه و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۷ روز یکشنبه ۸۳/۱۰/۲۰ در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی توضیحاتی درباره موضوعات دستور کار جلسه ارائه و خلاصه گزارشی از روند مطالعات نحوه استقرار خط اولویت اول قطار شهری کرج و مطالعات امکان‌سنجی نحوه استقرار



و انتخاب گزینه برتر مسیر قطار شهری اهواز را ارائه و نتیجه بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسات کمیته فنی شورای عالی را به استحضار اعضاء رساند.

سپس مدیر عامل سازمان قطار شهری کرج و حومه و مهندسين مشاور قطار شهری کرج و مهندسين مشاور شهرسازی آن شهر، مدیر عامل سازمان قطار شهری اهواز و مهندسان مشاور قطار شهری اهواز، به ترتیب نتایج مطالعات کرج، همسویی مطالعات کرج با طرح‌های توسعه و عمران و مطالعات اهواز را ارائه دادند.

پیشنهاد وزارت راه و ترابری و معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا در مورد رنگ سواری‌های ویژه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به عنوان دستور بعدی جلسه مطرح شد.

در ادامه، دبیر شورای عالی، روند بررسی مطالعات شهرداری تهران و جمع‌بندی نکته نظرات بانک‌ها و اصناف در خصوص تغییر ساعت شروع به کار اصناف و بانک‌ها را به استحضار اعضاء رساند. در پایان جلسه، معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران و همکاران ایشان ضمن ارائه مطالعات انجام شده، در مورد اجرای آزمایشی طرح زوج و فرد خودروها و همچنین آقای دکتر زیاری عضو شورای شهر به نمایندگی از طرف شورای اسلامی شهر تهران، توضیحاتی را در حمایت از اجرای آزمایشی طرح زوج و فرد بیان داشتند.

در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی درباره هر یک از موارد مطرح شده، با عنایت به سیاست‌های دولت، نکاتی را اعلام کرد و اعضای شورای عالی، پس از گفتگو و تبادل نظر تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. در خصوص مسیر قطار شهری کرج موارد زیر تصویب شد:
الف) عملیات اجرایی از محل دپو و میدان دانشگاه تا چهارراه طالقانی به صورت زیرزمین کم‌عمق و بدون دستگاه حفار انجام می‌شود.

ب) محل دپوی مورد نیاز از میدان دانشگاه به سمت شمال غربی و به سوی کمال‌شهر منتقل و در این فاصله، دو ایستگاه دیگر ایجاد خواهد شد.

پ) مسیر واقع در چهارراه طالقانی تا میدان امام حسین(ع) و مسیر جایگزین پیشنهادی مجدداً توسط کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و دبیر شورای عالی ظرف مدت یک هفته مورد بررسی قرار گرفته و نتیجه از طریق دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی جهت اجرا ابلاغ گردد.



ت) مطالعات قسمت دوم خط که در اولویت اجرا نمی‌باشد از میدان شهید سلطانی تا جاده ملارد، سه راه اندیشه انجام شود.

۲. در خصوص نحوه استقرار و انتخاب گزینه برتر مسیر قطار شهری اهواز، موارد زیر تصویب شد:

الف) از محل دیو در شمال، مسیر بلوار پاسداران تا میدان فرودگاه به صورت همسطح اجرا می‌شود.

ب) از میدان فرودگاه و در طول بلوار پاسداران و ادامه مسیر در طول بلوار آیت اله بهبهانی تا تقاطع مسیر پل پنجم به صورت زیرزمین کم‌عمق و بدون نیاز به دستگاه حفار اجرا خواهد شد.

پ) پس از عبور از روی رودخانه ادامه مسیر بلوار گلستان به سمت جنوب تا میدان کارگر به صورت زیرزمین کم‌عمق بدون نیاز به دستگاه حفاری و از آن به بعد تا توقفگاه در جنوب منطقه گلستان به صورت همسطح اجرا می‌شود.

۳. طرح تغییر ساعت شروع به کار روزانه بانک‌ها و اصناف کشور از ساعت ۷:۳۰ به ۸:۳۰ به استناد ماده ۱ قانون شورای عالی ترافیک و ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا به تصویب رسید و مقرر گردید پس از رایزنی‌های وزیر محترم کشور با هیأت محترم وزیران و تأیید ایشان با اطلاع رسانی کافی، اجرای طرح از اول اردیبهشت ماه ۸۴ در تهران و سپس در کل کشور به اجرا درآمده و تأثیرات اجرای این طرح در بهبود ترافیک شهر تهران توسط شهرداری تهران و نیز راهنمایی و رانندگی ناجا مورد بررسی قرار گیرد و گزارش شود.

۴. رنگ سواری‌های ویژه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، به صورت کرم رنگ تصویب شد.

۵. با عنایت به درخواست شهرداری تهران برای اجرای آزمایشی طرح تردد نوبتی خودروها براساس شماره‌های زوج و فرد و تعهد آن، شهرداری به تقویت ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهر برای جبران کمبود وسیله سفر ناشی از اجرای طرح و همچنین مساعدت در تأمین امکانات مورد نیاز راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ به استناد مفاد ماده ۱ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای یک نوبت با اجرای طرح برای مدت حداکثر یک هفته از شنبه تا پنجشنبه براساس ضوابط زیر موافقت می‌گردد:

۵-۱. اجرای طرح آزمایشی به منظور پاسخگویی به مشکلات احتمالی در زمان اعلام توسط کمیته اضطرار آلودگی هواست و در محدوده اضطرار آلودگی هوا اجرا می‌شود.

۵-۲. کارگروهی متشکل از رئیس یا نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران و نمایندگان راهنمایی و رانندگی، شهرداری تهران، سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت کشور به شرح اسامی: سردار



سرטיپ انصاری، دکتر بهبهانی، دکتر متصدی و مهندس رئوفی برای اعلام زمان اجرا و لغو طرح و نظارت بر آن تشکیل می‌شود.

۳-۵. شهرداری تهران، اطلاع رسانی کافی و جلب مشارکت شهروندان را از یک هفته قبل از اجرای طرح و از طریق سازمان صدا و سیما و سایر رسانه‌ها با همکاری راهنمایی و رانندگی انجام می‌دهد.

۴-۵. خودروهای حمل‌ونقل عمومی، مدارس، امدادی و خودروهای دارای مجوزهای محدوده طرح ترافیک از این طرح آزمایشی مستثنی هستند.

۵-۵. براساس این طرح، روزهای زوج هفته فقط شماره پلاک‌های زوج و روزهای فرد هفته فقط شماره پلاک‌های فرد مجاز به تردد می‌باشند.

۶-۵. ورود به محدوده طرح ترافیک تهران (محدوده دائمی) همانند گذشته تنها برای خودروهای دارای آرم طرح ترافیک مجاز است.

۷-۵. شهرداری تهران، راهنمایی و رانندگی و سازمان حفاظت محیط زیست باتوجه به اطلاعات پیشین در حین اجرای طرح آزمایشی نسبت به برداشت اطلاعات برای ارزیابی طرح پس از اجرا اقدام نموده و براساس شاخص‌هایی که تعریف می‌کنند، گزارش مطالعه قبل و بعد را به شورای عالی ارائه می‌نمایند.

صور تجلسه پنجاه و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۱۵۰۳۹/۳۷ مورخ ۸۳/۱۱/۳، پنجاه و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ساعت ۱۷ روز یکشنبه ۸۳/۱۱/۱۱ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی با تبریک به مناسبت اعیاد مذهبی و گرامیداشت دهه مبارک فجر، گزارشی از روند شکل‌گیری مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر شیراز و مطالعات مربوط به تعیین کریدورهای اولویت‌در قطار شهری اصفهان را ارائه و سپس آقای دکتر پور زاهدی رئیس پژوهشکده حمل‌ونقل شریف به ارائه کامل ویژگی‌های مطالعات و دستاوردهای آن پرداخت.

در ادامه جلسه، اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شهردار شیراز، مدیرعامل سازمان قطار شهری شیراز، نماینده معاون امور عمرانی استانداری فارس و کارشناسان حاضر در جلسه به گفتگو و تبادل نظر پرداخته و تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر شیراز به تصویب رسید و مقرر گردید:



الف) شهرداری شیراز بر پایه خروجی و نتایج مطالعات جامع، برنامه و فعالیت‌های خود را در سه قالب برنامه‌های فوری و کوتاه مدت، برنامه‌های میان مدت و برنامه‌های درازمدت با لحاظ جزئیات و آمار لازم برای حل مشکلات حمل‌ونقل و ترافیک شهر شیراز، تهیه و براساس قوانین و مقررات برای اجرا اقدام نماید.

ب) پایگاه گسترده اطلاعاتی ایجادشده ابزاری برای تبیین تبعات هر نوع تصمیم در کل سیستم حمل‌ونقل شهر شیراز، بررسی گزینه‌ها، ارزیابی سیاست‌ها و تصمیم‌ها قبل از اجرا می‌باشد. لذا ضرورت بهنگام‌سازی سالیانه اطلاعات آن، اجتناب‌ناپذیر است و شهرداری شیراز و استانداری فارس مکلف به انجام موارد زیر به منظور بهبود امر عبور و مرور در شهر و حوزه نفوذ آن هستند:

- * نگهداری و توسعه سامانه مدل‌های مطالعات جامع حمل‌ونقل شیراز
- * بهنگام‌سازی اطلاعات مدل‌ها در جانب عرضه (شبکه و ناوگان) و تقاضا (اطلاعات مستقل مدل‌های تقاضا، شمارش‌های حجم و سرنشین)

* بهره‌گیری از پایگاه اطلاعاتی ایجادشده در تصمیم‌های جاری شهر شیراز در بخش‌های حمل‌ونقل، شهرسازی و زمینه‌های مربوط دیگر

* اجرایی کردن تصمیم‌های پیشنهادی در مطالعات جامع حمل‌ونقل شیراز

پ) استانداری فارس (شورای هماهنگی ترافیک استان) با همکاری شهرداری شیراز و سایر دستگاه‌های مسئول، نتایج مطالعات انجام شده را ارزیابی و ضمن تعیین تغییراتی که باید در طرح‌های توسعه و عمران شیراز ایجاد شود، آن قسمت از تغییرات را که در حیطه وظیفه‌ی شورای شهرسازی و معماری استان فارس است را انجام دهد و تغییرات اساسی را نیز برای اقدام به دبیرخانه‌ی شورای عالی شهرسازی و معماری کشور منعکس نماید.

۲. ادامه‌ی خط ۱ قطار شهری اصفهان از پایانه‌ی کاوه تا پاسداران به طول ۷/۷ کیلومتر و انجام مطالعات برای تهیه‌ی طرح اجرایی خط آزادی - اسلام آباد تصویب شد.

صورتحال پنجاه و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۲۶۰۵/۳/۳۷ مورخ ۸۴/۲/۵، پنجاه و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ساعت ۱۷ روز یکشنبه ۸۴/۲/۱۱ در وزارت کشور تشکیل گردید. ابتدا دبیر شورای عالی، گزارشی از روند تعداد تصادفات، خسارات و تلفات آن را ارائه کرد و از



خدمات استانداری‌ها، وزارت راه و ترابری و سازمان راهداری حمل‌ونقل جاده‌ای و به ویژه حضور مؤثر راهنمایی و رانندگی و پلیس راه در شهرها و جاده‌ها و جدیت در اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی که منجر به کاهش نرخ رشد تصادفات و تلفات و خسارات ناشی از آن در سال ۸۳ نسبت به سال ۸۲ و به ویژه در تعطیلات نوروز ۸۴ شده است تشکر کرد.

در ادامه، سردار انصاری معاون راهنمایی و رانندگی ناجا با ارائه نمودارها و گزارشی کوتاه از تصادفات طی سال‌های ۸۰ تا ۸۳ و موفقیت‌های به دست آمده از حمایت‌های وزارت کشور به ویژه دبیرخانه شورای عالی، وزارت راه و ترابری و استانداری‌ها در اجرای طرح کاهش تصادفات قدردانی کرد.

سپس دبیر شورای عالی توضیحات مشروحي در مورد هر یک از موارد دستور کار جلسه و نتایج جلسات کمیته فنی شورای عالی و دو جلسه توجیهی مطالعات خطوط ۶ و ۷ متروی تهران در دانشگاه صنعتی شریف را مطرح و پس از آن، رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه و همکارانشان به ارائه مطالعات خطوط ۶ و ۷ متروی تهران و مقایسه و ارزیابی گزینه‌های مطرح شده، پرداختند.

در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی با تأکید بر تصمیم مهم گردهمایی استانداران در مردادماه ۱۳۸۳ برای توقف رشد تعداد تصادفات و تلاش مؤثر و شایسته تقدیر راهنمایی و رانندگی و پلیس راه ناجا و همکاری سایر دستگاه‌های اجرایی ابراز امیدواری نمود که این روند استمرار داشته باشد و سپس درباره هر یک از موارد مطرح شده با عنایت به سیاست‌های حمایتی دولت از تقویت و توسعه حمل‌ونقل همگانی نکاتی را اعلام کرد. اعضای شورای عالی پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. مطالعات گزارش توجیهی خطوط ۶ و ۷ پیشنهادی متروی تهران که به ترتیب از میدان نور به کیانشهر و از اوین (فراز) به بزرگراه شهید محلاتی را متصل می‌نمایند مورد تصویب قرار گرفت.
۲. با عنایت به گزارش‌های شهرداری تهران و مصوبات پیشین شورای عالی و همچنین مصوبه شورای شهر تهران راجع به تکمیل مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران بر ضرورت ارائه مطالعات حمل‌ونقل همگانی یکپارچه شهر تهران که منتج از مطالعات یاد شده است، قبل از پیشنهاد هر گزینه دیگر ریلی تأکید گردید و مقرر شد شهرداری تهران مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران را پس از هماهنگی با طرح جامع شهر تهران، طرح راهبردی شهر تهران و طرح مجموعه شهری تهران را تکمیل و برای طرح در شورای عالی هماهنگی شهرهای کشور



ارائه نماید.

۳. دستورالعمل دریافت رضایت داوطلبانه متقاضیان اخذ و تمدید گواهینامه رانندگی در خصوص اهدای عضو پس از فوت یا مرگ مغزی با عنایت به آیین نامه اجرایی قانون پیوند اعضای بیماران فوت شده یا بیمارانی که مرگ مغزی آنان مسلم است مورد تأیید قرار گرفت.

۴. معاونت امور عمرانی استانداری تهران، ضمن ایجاد هماهنگی بین شهرداری تهران و دیگر شهرهای اطراف فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و مسئولان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای استان و فرودگاه بین المللی نسبت به برنامه ریزی برای استفاده از شرکت های خصوصی تحت پوشش سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران و تعیین نرخ کرایه توسط شورای شهر پیگیری و اقدام نماید.

۵. با عنایت به اینکه روز ۲۶ آذرماه قبلاً به عنوان روز حمل و نقل تعیین شده است و تاکنون صرفاً بخش حمل و نقل جاده ای سالروز این مهم را گرامی می دارد، مقرر شد دستگاه های اجرایی دولتی و نهادهای و مؤسسه های عمومی و خصوصی بخش حمل و نقل شهری نیز مراسم گرامیداشت این روز مهم را با ارائه گزارش عملکرد، اطلاع رسانی و ارائه و برنامه های خود را برای بهبود عبور و مرور شهری و همچنین قدردانی از تلاش های ارائه کنندگان خدمات به مردم برگزار نمایند.

دستورالعمل دریافت رضایت داوطلبانه از درخواست کنندگان گواهینامه رانندگی در خصوص اهداء اعضا بدن به هنگام فوت یا مرگ مغزی

مقدمه

با عنایت به قوانین و مقررات جدید در تعدادی از کشورهای جهان مبنی بر دریافت رضایت از درخواست کنندگان گواهینامه رانندگی برای اهداء اعضا بدن در صورت بروز رخداد و حادثه مرگ مغزی یا فوت برای پیوند به بیماران نیازمند ، به دلیل جوان و فعال بودن اکثر افرادی که درسوانح رانندگی دچار فوت یا مرگ مغزی می گردند و غالباً اعضای بدنشان نیز دارای سلامت نسبی برای پیوند باشد و در راستای قانون پیوند اعضای بیماران فوت شده یا بیمارانی که مرگ مغزی آنان مسلم شده است (مصوب ۷۹/۱/۱۷ مجلس شورای اسلامی) و آیین نامه اجرائی مربوط (مصوب ۱۳۸۱/۲/۲۵ هیأت محترم وزیران) ، دستورالعمل اجرایی مربوط دروزارت کشور با اخذ نقطه نظرات دستگاه متولی این موضوع وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی و نقطه نظرات سایر دستگاه های اجرائی ذیربط



- از جمله راهنمایی و رانندگی ناجا به شرح زیر تنظیم می گردد.
- ۱) راهنمایی و رانندگی موظف است کارت اهداء اعضاء پس از مرگ (نمونه پیوست) را در اختیار مراکز ثبت نام گواهینامه رانندگی (آموزشگاهها و مراکز ثبت نام راهنمایی و رانندگی) قرار دهد.
 - ۲) به هنگام صدور گواهینامه رانندگی ، علامت ممیزه ای با رنگ ضربدر قرمز در پشت گواهینامه رانندگی داوطلبان اهداء عضو که فرم مربوط را امضاء نموده اند درج خواهد شد .
 - ۳) تبصره : داوطلبان اهداء عضو که دارای گواهینامه رانندگی می باشند نیز می توانند با مراجعه به مراکز صدور گواهینامه ، نسبت به درج علامت ممیزه در گواهینامه خود اقدام نمایند.
 - ۴) فرم رضایت اهداء اعضاء بایستی در دفاتر اسناد رسمی گواهی و یا در حضور دوشاهد معلوم الهویه تنظیم گردد.
 - ۵) راهنمایی و رانندگی موظف است اسامی ، مشخصات ، آدرس و نوع و میزان تعهد فردیکه گواهینامه آنان دارای علامت ممیز می باشد ، حداکثر یک هفته پس از صدور گواهینامه ضمن درج در سوابق رایانه ای به وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی اعلام نماید.
 - ۶) وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی موظف است مراتب را حداکثر ظرف مدت یک هفته در سایت و مخزن اطلاعاتی رایانه ای قابل دسترس در سراسر کشور قرارداده و کتباً به اداره بهداشت و درمان پزشکی استان محل سکونت اعلام نماید.
 - ۷) در صورت انصراف رسمی داوطلب که مجدداً براساس فرم انصراف موجود در ادارات راهنمایی و رانندگی و پس از تأییدیه در دفاتر اسناد رسمی خواهد بود راهنمایی و رانندگی محل صدور گواهینامه یا محل سکونت متقاضی حداکثر ظرف یک هفته پس از تسلیم درخواست کتبی و فرم مذکور ، نسبت به صدور گواهینامه بدون علامت ممیزه و اعلام آن به اداره کل بهداشت و درمان استان ذیربط اقدام و گواهینامه ذیربط و گواهینامه قبلی باطل خواهد شد .
 - ۸) تبصره : در طول مدت یک هفته زمان لازم برای صدور گواهینامه جدید و یک هفته بعد از آن برای ابلاغ (موضوع ماده ۴) در صورت فوت یا مرگ مغزی ، رضایت اهداء عضو به قوت خود باقی خواهد بود.
 - ۹) پس از احراز و تحقق شرایط تشخیص و تأیید مرگ مغزی براساس ضوابط موضوع ماده ۲ آیین نامه اجرائی قانون پیوند اعضای بیماران فوت شده یا بیمارانی که مرگ مغزی آنها مسلم شده است و گواهینامه آنان دارای علامت ممیزه می باشد و تعلق آن به متوفی یا مرگ مغزی شده



محرز گردید. مراتب ازسوی دستگاههای دست اندرکار امور امداد و نجات به واحدهای فراهم آوری اعضای پیوندی سراسر کشور اعلام می شود.

۱۰) در صورت فوت نیز در صورتی که تعلق گواهینامه همراه متوفی (که دارای علامت ممیزه می باشد) به شخص متوفی توسط بیمارستان یا از طریق راهکارهای تخصصی امر و با حداقل یک وارث کبیرقانونی متوفی محرز گردد. مراتب بلافاصله به اطلاع مرکز مدیریت پیوند و بیماریهای خاص وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می رسد.

۱۱) مرکز مدیریت پیوند و بیماریهای خاص وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، موظف به ایجاد هماهنگی های لازم و اجرای آیین نامه و دستورالعمل مذکور می باشد.

۱۲) قسمت (وصیت نامه) که به صورت دست نویس توسط متقاضی اهداء عضو پس از مرگ، تکمیل می گردد، توسط واحد صادرکننده به این مرکز و جهت بایگانی متمرکز کشوری ارسال می گردد.

۱۳) از آنجا که تأیید مرگ مغزی و اخذ رضایت در واحدهای فراهم آوری اعضای پیوندی سراسر کشور انجام می گیرد، صرفاً «کافیست مصدومینی که دارای علامت ممیزه در گواهینامه های خود می باشند، به واحدهای مذکور معرفی گردند.

۱۴) دستگاههای دست اندرکار امور امداد و نجات از جمله: وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با همکاری راهنمایی و رانندگی ناجا برای تأمین هزینه های مترتب برای انجام امور فرهنگی و تبلیغاتی و ترغیبی و آشناسازی عموم مردم به تأثیرات اجرائی این طرح و دستورالعمل، پیشنهادات لازم را به سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور اعلام و سازمان مذکور نیز اعتبارات لازم را در هر سال تحت عنوان ردیفی خاص در قانون بودجه کل کشور پیش بینی نماید.

۱۵) این دستورالعمل در راستای اختیارات موضوع ماده ۰۱ آئین نامه اجرایی قانون پیوند اعضای بیماران فوت شده و یا بیمارانی که مرگ مغزی آنان مسلم شده است توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و با همکاری وزارت کشور و معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا و در سیزده ماده و دو تبصره تهیه و صادر و برای اجرا به مبادی ذیربط ابلاغ می گردد.

صور تجلسه پنجاه و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

در جلسه مشترک شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و کارگروه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک تهران که در تاریخ ۸۴/۳/۹ و براساس دعوتنامه شماره ۲۹۸۰۲/۱/۳/۳۷ مورخ ۸۴/۳/۷ برگزار



گردید، با عنایت به مصوبه پنجاهمین جلسه شورای عالی، در مورد شماره گذاری تراکتورها و کمباین‌ها، آقای مهندس روح الامین معاون صنایع و توسعه روستایی وزارت جهاد کشاورزی و سردار سرتیپ انصاری معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا ضمن ارائه توضیحات مشکلات عدم انجام شماره گذاری و مشکلات پس از اجرای آن را بیان داشتند. پس از تبادل نظر، حاضران به شرح زیر تصمیم‌گیری نمودند:

۱. شماره گذاری تراکتورها و کمباین‌ها از تاریخ ۸۴/۵/۱ در کارخانجات آغاز و سپس با تدوین برنامه زمان‌بندی که با همکاری وزارت جهاد کشاورزی و راهور ناجا تهیه می‌گردد سایر تراکتورها و کمباین‌های موجود شماره گذاری می‌شوند.

۲. با عنایت به گستردگی و پراکنش متقاضیان شماره گذاری در روستاهای کشور، موافقت گردید برای ارائه خدمات پس از شماره گذاری مانند نقل و انتقال مالکیت، صدور المثنی کارت یا شناسنامه مالکیت، صدور المثنی پلاک، معاینه فنی و نظایر آن، گزارش سازمان تعاون روستایی محل، جایگزین گزارش کاردان فنی راهور ناجا گردد. دستورالعمل اجرایی این بند، با هماهنگی سازمان مرکزی تعاون روستایی تهیه و ابلاغ می‌گردد.

صور تجلسه پنجاهونهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۵۸۰۲۳/۳/۳۷ مورخ ۸۴/۵/۱۰ جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵ روز دوشنبه ۸۴/۵/۱۷ در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا دبیر شورای عالی، توضیحات مشروحي در مورد هریک از موارد دستور کار جلسه و به علاوه گزارش عملکرد، راهبردها، اهداف و سیاست‌های کلی وزارت کشور در دو دوره ریاست جمهوری از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۴ در بخش حمل‌ونقل و ترافیک را بیان کرد. وی علاوه بر تصویب سیاست‌ها، گستره فعالیت‌ها و اقدامات را توسعه و ترویج انجام مطالعات تخصصی قبل از تصمیم‌گیری، افزایش فرهنگ عمومی ترافیک، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل همگانی، توسعه ناوگان و افزایش کمک‌های مالی به بخش حمل‌ونقل و اصلاح و بهنگام‌سازی قوانین و مقررات مربوط به حمل‌ونقل اعلام کرد.

در ادامه جلسه، ریاست شورای عالی درباره هریک از موارد مطرح شده رهنمودهای لازم را اعلام و اعضای شورای عالی پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. اعضای شورای عالی ضمن تقدیر از عملکرد دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی ترافیک، پیگیری اجرای سیاست‌ها و مصوبات شورای عالی را بسیار ضروری دانستند.



۲. بنا به درخواست استانداری خراسان رضوی و شهرداری مشهد و نظر به تأیید شورای ترافیک استان خراسان رضوی، شورای عالی به عنوان نظر مشورتی به وزیر محترم کشور پیشنهاد می‌نماید با ایجاد محدوده ممنوعه پیشنهادی براساس صورتجلسه مورخ ۸۴/۴/۷ کمیته فنی شورای عالی (تصویر پیوست) موافقت نمایند.

۳. مطالعات شهرهای جدید بهارستان و پولادشهر و توسعه آن به زرین شهر به وسیله سامانه ریلی به شهر اصفهان تصویب گردید و مقرر شد موضوع در طرح مجموعه شهری اصفهان در شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب برسد.

۴. شرط انجام مطالعات مبدأ - مقصد شهر تبریز موضوع بند ۳ صورتجلسه پنجاهمین جلسه شورای عالی که در تاریخ ۸۲/۱۰/۲۷ برگزار شد، انجام گردید و مقرر شد هرچه سریع‌تر مطالعات جامع تبریز نهایی شود و برای تصویب به شورای عالی ارائه گردد.

صورتجلسه کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه‌ی شماره ۴۰۵۸۹/۳۷ مورخ ۸۴/۳/۲۸ جلسه کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۰ روز سه شنبه ۸۴/۴/۷ در دفتر معاونت محترم هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی برگزار و بازدید از قطار شهری مشهد و قطار سریع السیر مشهد روز چهارشنبه ۸۴/۴/۷ به عمل آمد.

ابتدا دبیر شورای عالی درخواست شورای هماهنگی ترافیک استان خراسان رضوی در مورد مطالعات محدوده ممنوعه ترافیک شهر مشهد را اعلام و سپس توضیحات مشروحه در هر یک از موارد دستور کار جلسه توسط کارشناسان سازمان ترافیک مشهد و مشاور مربوط ارائه شد.

در ادامه جلسه آقای مهندس مقدوری معاون محترم عمرانی استانداری خراسان، آقای مهندس بنی هاشمی شهردار محترم مشهد و نمایندگان استانداری، شهرداری و شهر جدید گلپه‌ار به ارائه نظرات پرداخته و به پرسش حاضران پاسخ گفتند.

سپس اعضای کمیته فنی شورای عالی پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ نمودند:
الف) محدوده ممنوعه ترافیک پیشنهادی شهرداری مشهد به تأیید رسید و مقرر گردید پس از هماهنگی با شورای اسلامی شهر مشهد و شورای هماهنگی ترافیک استان خراسان رضوی و به عنایت به موارد زیر به مورد اجرا درآید:



۱. شهرداری مشهد پس از عملیات احداث دو پارکینگ در دست احداث و افزایش ناوگان و ایستگاه‌های اتوبوسرانی، نصب علائم ترافیکی و آگاهی افکار عمومی و اطلاع‌رسانی و تشویق مردم برای مشارکت نسبت به اجرای مقررات محدوده ممنوعه ترافیک در یک دوره ۱۰۰ روزه در سال ۱۳۸۵ اقدام نماید.

۲. محدوده ممنوعه تردد شامل خیابان‌های دانش شرقی و غربی، میدان ۱۷ شهریور و بلوار وحدت - میدان شهید گمنام - میدان راه آهن - خیابان شهید هاشمی نژاد - میدان شهدا خیابان امام خمینی - میدان ۱۰ دی می‌باشد.

۳. ساعات ممنوعه تردد از ساعت ۶ بامداد الی ۱۴ می‌باشد.

۴. خودروهای امدادی (پلیس، آتش نشانی، آمبولانس و ...) اتوبوس‌های شرکت واحد اتوبوسرانی، تاکسی‌های پلاک نارنجی و تاکسی‌های خطی فقط در مسیرهای تعیین شده بدون نیاز به مجوز، مجاز به حرکت در محدوده می‌باشند.

۵. شهرداری مشهد مجاز به صدور تعداد ۳۵ هزار فقره مجوز برای خودروهای مجاز ورودی به محدوده ممنوعه تردد می‌باشد.

۶. مدت اعتبار مجوزها حداکثر تا پایان یک دوره ۱۰۰ روزه در سال می‌باشد (حسب مورد ماهانه یا ۱۰۰ روزه)

۷. نوع مجوز ورود به محدوده ممنوعه تردد به صورت برچسب می‌باشد.

ب) مقرر گردید پس از تکمیل مطالعات پروژه قطار سریع السیر مشهد - گلپهر و پس از تأیید توسط شورای ترافیک استان، مطالعات جهت طرح و بررسی به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارجاع داده شود.

صور تجلسه شصتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۵۸۳۲/۳/۳۷ مورخ ۸۴/۹/۱۴، شصتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵:۳۰ روز چهارشنبه مورخ ۸۴/۹/۱۶ با حضور وزیر محترم کشور در وزارت کشور تشکیل گردید.

ابتدا آقای مهندس هاشمی، رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن خیرمقدم به اعضا و آرزوی توفیق برای ایشان، توضیحات مبسوطی در خصوص موضوعات دستور کار جلسه ارائه کرد.



سپس مقام محترم وزارت کشور، حمل و نقل و ترافیک را یک موضوع چندوجهی توصیف و به آثار سوء ناشی از آن در تهدید منابع حیاتی، منابع انرژی، منابع زیست محیطی، اتلاف میلیون ها ساعت وقت ارزشمند شهروندان و هزینه های پنهان تصادفات اشاره و از داشتن برنامه مطالعه شده، منسجم و زیربنایی برای بهبود حمل و نقل و ترافیک و اجرای سیاست های بهبود ترافیک به صورت مستمر، مستدام، متعصبانه و وفادارانه تأکید کردند.

در ادامه، دبیر شورای عالی با طرح قانون تأسیس شورای عالی و آیین نامه اجرایی ماده ۵، اعضا، شرح وظایف، عملکرد و تعداد مصوبات گذشته این شورا و مطالعات جامع و ساماندهی شهرهای کشور را یادآور شد. آنگاه مدعوین و اعضای شورای عالی، نکته نظرات خود را به شرح زیر مطرح کردند:

* آقای مهندس فرجامی وظیفه اصلی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور را تدوین سیاست های کلان حمل و نقل مطرح نمودند.

* آقای مهندس هاشمی ضمن حمایت از سیاست های کلان و با عنایت به مشکلات ترافیک شهر تهران، سه مدیریت برای اداره ترافیک شهر تهران توسط وزارت کشور، شهرداری تهران و یا نیروی انتظامی را پیشنهاد دادند و اجرا نمودن نتایج مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها و کمک به توسعه و بهره برداری از حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور را با توجه به عملکرد تاکسیرانی، اتوبوسرانی و مترو را در اولویت قرار دادند.

* آقای دکتر مهرنیا درخواست داشتند مصوبات به ویژه در مورد خودروهای گازوئیل سوز به صورت جدی اجرا شوند.

* آقای دکتر دانشجو با تأکید بر آن که فرماندهی ساز و کار باید مشخص شوند، پیشنهاد نمودند برای بهبود مسائل حمل و نقل و ترافیک با ارائه لایحه دو فوریتی به مجلس، می توان تفویض اختیار وزیر کشور به سایر ارگان ها را پیگیری کرد.

* آقای دکتر قالیباف مسئله حمل و نقل را مسئله ملی عنوان کرد و لازمه حل مشکل را تعامل سه قوه بیان نمود.

در ادامه جلسه، وزیر محترم کشور راهکارهای فوری و کوتاه مدت برای عبور از وضعیت اضطراری آلودگی هوا با اجرای طرح زوج و فرد و ممنوعیت تردد خودروهای تک سرنشین در محدوده اضطراری عنوان کردند و با تأکید بر تهیه لایحه دو فوریتی در هیأت محترم دولت برای پیش بینی اعتبارات ویژه



با دریافت وام از صندوق ذخیره ارزی، رهنمودهای لازم برای آموزش فرهنگ ترافیک و اجرای جدی مصوبات را یادآور شدند. آنگاه مدعوین و اعضای شورای عالی به شرح زیر اتخاذ تصمیم نمودند:

۱. آیین نامه بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۳۸۲/۶/۲۷ هیأت وزیران مورد تأیید قرار گرفت و مقرر شد با رفع نارسایی ها، راهبردهای اولویت دار مشخص و اقدامات جدی برای حل ترافیک شهر تهران صورت پذیرد.

۲. دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا (موضوع ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۷۴/۲/۳) مجدداً مورد تأیید قرار گرفت و مقرر گردید اجرای اعمال محدودیت تردد نوبتی زوج و فرد و ممنوعیت حرکت سواری های تک سرنشین در محدوده اضطرار پس از هماهنگی ها در روز جمعه ۸۴/۹/۱۸ توسط کمیته نظارت و هماهنگی مواقع اضطراری آلودگی هوا و اطلاع رسانی از طریق سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران و سایر روش های اطلاع رسانی به مورد اجرا گذارده شود.

۳. مقرر گردید نیروی انتظامی ناجا از تردد کلیه سواری ها و موتور سیکلت ها با آلایندهی قابل رویت و بدون برگ معاینه فنی خودداری نماید.

۴. مقرر گردید دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی ترافیک با همکاری شهرداری تهران، لایحه مربوط به پیش بینی اعتبارات ویژه یا دریافت وام از صندوق ذخیره ارزی برای بهبود حمل و نقل و ترافیک تهران را تهیه و در جلسات آتی ارائه نماید.

صور تجلسه شصت و یکمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۷۷۵۹/۳/۳۷ مورخ ۸۴/۹/۲۰، شصت و یکمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ساعت ۱۳:۳۰ روز سه شنبه مورخ ۸۴/۹/۲۲ با حضور وزیر محترم کشور در وزارت کشور تشکیل گردید.

در این جلسہ، علاوه بر اعضای دائم، سرکار خانم دکتر جوادی ریاست محترم سازمان حفاظت محیط زیست، سردار احمدی مقدم فرمانده محترم نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، جناب آقای دکتر دانشجو استاندار محترم تهران، جناب آقای مهندس چمران ریاست محترم شورای اسلامی شهر تهران، جناب آقای مهندس تقی زاده معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، سردار طلایی فرمانده محترم نیروی انتظامی تهران و سردار ساجدی نیا ریاست محترم راهنمایی و رانندگی



تهران نیز حضور داشتند.

ابتدا مهندس هاشمی رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن خیرمقدم به اعضا و مدعوین توضیحاتی درباره موضوعات دستور جلسه ارائه کرد.

سپس مقام محترم وزارت کشور با تبریک میلاد حضرت علی بن موسی الرضا (ع)، نعمت بزرگ ولایت و عبادت، نعمت همجواری بارگاه منور و ملکوتی ثامن الحجج و توصیه‌های آن حضرت مبنی بر اینکه باید دنبال کار خیر و شایسته بود و درد نیازمند را برطرف کرد، اشاره کردند و ترافیک را معضلی فرصت سوز دانستند که علاوه بر آسیب‌های مالی و اتلاف وقت و منابع، آسیب‌های جانی و روانی فراوانی هم به دنبال دارد.

ایشان جلسات متعدد برگزار شده در طول چند روز اخیر را نشانگر اهمیت موضوع و عزم مسئولین در سطوح مختلف دانسته و ابراز امیدواری کردند که در سایه لطف و تفضلات حضرت رضا (ع) و با همفکری، هماهنگی، مشورت و عزم مشترک، اجرای مصوبات را با جدیت دنبال کرد.

در ادامه، آقای مهندس حاج نصرالهی دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور گزارش کاملی از اقدامات انجام گرفته برای مقابله با وضعیت اضطرار آلودگی هوا و اجرای طرح زوج و فرد ارائه کرد.

وی مزایای اجرای طرح زوج و فرد را علاوه بر کاهش آلودگی هوا و کاهش و روان‌سازی ترافیک، کاهش جرایم رانندگی به میزان ۴۷ درصد، کاهش تصادفات به میزان ۴۰ درصد در محدوده و به میزان ۲۷ درصد در حوالی محدوده و همچنین کاهش مصرف سوخت به میزان ۲۰ درصد عنوان کرد.

دبیر شورای عالی نتایج نظرسنجی از شهروندان را رضایت ۷۸ درصد مردم از اجرای این طرح دانست. سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران نتایج حاصل از اجرای طرح زوج و فرد را بسیار مثبت اعلام نمودند و بازدیدهای ایشان توسط بالگرد حاکی از روانی ترافیک در کل سطح شهر تهران می‌باشد.

سپس سردار ساجدی نیا ریاست راهنمایی و رانندگی تهران از کاهش ۱۰/۵ درصدی آمار تصادفات منجر به فوت و جرح در طول سه روز اجرای طرح و بهبود قابل توجه ترافیک شهر تهران خبر داد و خواستار همیاری بیشتر ارگان‌ها شد.

سرکار خانم دکتر جوادی ریاست محترم سازمان حفاظت محیط زیست و جناب آقای دکتر دانشجو



استاندار محترم تهران نیز ارزیابی مثبت خود را از اجرای طرح اعلام نمودند. در این جلسه مطالعات تغییر ساعت شروع به کار بانکها و اصناف نیز توسط دبیر شورای عالی ارائه گردید. در ادامه جلسه، مقام محترم وزارت کشور رهنمودهای لازم را صادر و اعضای جلسه پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. مقرر گردید زمان اجرای طرح زوج و فرد کردن تردد خودروها تا اطلاع ثانوی ادامه داشته باشد. ضمن اینکه هر دو هفته یک بار اجرای طرح و نتایج آن مورد بازنگری تخصصی صورت گیرد تا اصلاحات مورد نظر انجام شود.
۲. مقرر گردید تردد خودروهای با شماره پلاک مختوم به عدد زوج در روزهای زوج و با شماره مختوم به عدد فرد، در روزهای فرد صورت بگیرد.
۳. ساعت اعمال طرح زوج و فرد در روزهای شنبه تا چهارشنبه از ۶:۳۰ تا ۱۹:۳۰ و روز پنجشنبه ۶:۳۰ تا ۱۳:۰۰ تعیین گردید.
۴. محدوده اضطراب جهت اجرای طرح زوج و فرد از سمت شمال به بزرگراه رسالت و شهید همت، از سمت جنوب به بزرگراه بعثت، از سمت شرق به بزرگراه بسیج و آیت و از سمت غرب منتهی به بزرگراه شهید چمران و شهید نواب مورد تصویب قرار گرفت.
۵. خودروهای حمل و نقل عمومی، پلاک دولتی، سرویس مدارس، امدادی و خودروهای دارای مجوزهای محدوده طرح ترافیک از این طرح مستثنی هستند.
۶. ورود به محدوده طرح ترافیک تهران (محدوده دائمی) همانند گذشته تنها برای خودروهای دارای آرم طرح ترافیک مجاز است.
۷. طرح تغییر ساعت شروع به کار روزانه بانکها و اصناف در شهر تهران از ساعت ۷:۳۰ به ساعت ۹:۰۰ به استناد ماده ۱ قانون شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و ماده ۷ آئین نامه اجرایی تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا به تصویب رسید و مقرر گردید با قید فوریت در هیأت محترم وزیران مطرح گردد.

صورتجلسه شصت و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۶۰۱۶/۳۷ مورخ ۸۴/۱۱/۲۶، شصت و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵ روز سه شنبه مورخ ۸۴/۱۲/۲ در وزارت کشور تشکیل گردید.



ابتدا آقای مهندس هاشمی رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن خیرمقدم به اعضا و مدعوین توضیحاتی درباره موضوعات دستور جلسه ارائه کردند.

سپس آقای مهندس حاج نصرالهی دبیر شورای عالی، خلاصه گزارشی از روند مطالعات قطار شهری کرج، مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک کرمانشاه و اتصال ریلی شهر جدید گلپه‌ار به مشهد مقدس و نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسات کمیته فنی شورای عالی را ارائه نمودند. سپس مهندسین مشاور مطالعات به ارائه طرح‌ها پرداخته و اعضای شورای عالی پرسش‌هایی را مطرح و مسئولین شهرها و مشاورین پاسخ‌های لازم را ارائه کردند.

در ادامه، سردار رویانین معاون حمل‌ونقل ناجا، گزارشی در خصوص مسائل حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران ارائه و سپس آقای مهندس تقی زاده معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به وضع موجود ترافیک شهر تهران و پیش‌بینی وضعیت آتی آن در سال ۱۳۹۰ پرداختند.

در ادامه جلسه، رئیس محترم شورای عالی رهنمودهای لازم را صادر و اعضای جلسه پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. مقرر گردید شرح خدمات مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک و مطالعات امکان‌سنجی حمل‌ونقل ریلی با اصلاح روش‌های اجرایی و لحاظ کلیه گزینه‌های حمل‌ونقلی برای بالا بردن سرعت و ارتقای دقت و کاهش هزینه‌ها مورد بازنگری قرار گیرد.

۲. مقرر گردید در انتهای هر مطالعه، برنامه زمان‌بندی و نحوه چگونگی اجرا تهیه گردد.

۳. اولویت اجرایی کل مسیر خط مصوب قطار شهری کرج و حومه و مصوبات چهار و هشتمین و پنجاه و پنجمین جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از کمال شهر تا سه راه اندیشه و خطوط رابط دیو و پارکینگ مربوطه به صورت زیرزمینی کم‌عمق و همزمان بدون استفاده از دستگاه حفار، منطبق با مطالعات حمل‌ونقل ریلی شهر کرج و حومه مورد تصویب قرار گرفت.

۴. مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر کرمانشاه مورد تصویب قرار گرفت.

۵. مطالعات پروژه سیستم قطار ریلی شهر جدید گلپه‌ار - مشهد مقدس با توجه به بررسی‌های کارشناسی کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و طرح و بررسی شرایط مؤثر اجتماعی، فنی و زیست محیطی و باتوجه به تأمین کلیه هزینه‌های اجرایی توسط وزارت مسکن و شهرسازی (شرکت عمران شهر جدید گلپه‌ار) مورد تصویب قرار گرفت.

۶. باتوجه به مطالعات انجام گرفته توسط شهرداری تهران، مقرر گردید جلسه فوق‌العاده شورای عالی



هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در روز شنبه مورخ ۸۴/۱۲/۶ تشکیل گردد.
۷. وزارت کشور، آمادگی دولت جهت تقویت حمل و نقل عمومی شهر تهران و کمک به شهرداری تهران جهت رفع معضالت شهر تهران را اعلام نمود.

صور تجلسه شصت و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۳۳۹/۳۷ مورخ ۸۴/۱۲/۳، شصت و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ساعت ۱۵ روز شنبه مورخ ۸۴/۱۲/۶ در وزارت کشور تشکیل گردید.
ابتدا آقای مهندس هاشمی رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن خیر مقدم به اعضا و مدعوین توضیحاتی درباره موضوعات دستور جلسه ارائه کردند.

سپس آقای مهندس حاج نصراللهی دبیر شورای عالی در خصوص طرح‌های مصوب شورای عالی در مورد طرح زوج و فرد و طرح تغییر ساعات کار اصناف و بانک‌ها و همچنین راهکارهای بهبود ترافیک در اسفندماه توضیحاتی را ارائه نمودند.

در ادامه، سردار رویانین معاون راهنمایی و رانندگی ناجا، سردار ساجدی نیا رئیس محترم راهنمایی و رانندگی تهران، آقای مهندس تقی زاده معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران و نمایندگان محترم وزارت بازرگانی به ارائه پیشنهادات خود پرداختند.

در ادامه جلسه، رئیس محترم شورای عالی رهنمودهای لازم را صادر و اعضای جلسه پس از گفتگو و تبادل نظر، تصمیماتی به شرح زیر اتخاذ کردند:

۱. مقرر گردید ساعات کار کلیه واحدهای صنفی از ۱۰ اسفند تا ۲۹ اسفند ماه ۸۴ تا ساعت ۱ بامداد افزایش یابد.

۲. مقرر گردید نمایشگاه‌های بهاره در حداکثر ۱۰ نقطه شهر تهران برگزار شود. محل نمایشگاه‌ها توسط شهرداری تهران با هماهنگی وزارت بازرگانی و نیروی انتظامی، مکان‌یابی و به اطلاع مردم خواهد رسید.

۳. مقرر گردید ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی تا ساعت ۱ بامداد فعال بوده و همچنین خطوط شبانه اتوبوسرانی با افزایش ناوگان مشغول به فعالیت باشند.

۴. مقرر گردید ساعت خدمات رسانی مترو تا ساعت ۲۳ افزایش یابد.

۵. برای رفاه و آسایش شهروندان تهرانی و گسترش و توزیع ساعات خرید مقرر گردید از تاریخ ۸۴/۱۲/۱۱ طرح زوج و فرد و ممنوعیت تردد محدوده طرح ترافیک در روزهای پنجشنبه اسفندماه، اعمال نشود.



۶. همچنین طرح زوج و فرد و ممنوعیت تردد در محدوده ترافیک خودروها در ایام تعطیلات از ۲۹ اسفند ۸۴ تا ۱۴ فروردین ۸۵ اعمال نخواهد شد.
۷. مقرر گردید از شورای عالی بانکها درخواست شود ساعت کار بانکها را در نیمه دوم اسفند ۸۴ تا حداقل ساعت ۱۷ افزایش دهند.
۸. مقرر گردید شهرداری تهران در جهت تسریع احداث خطوط مترو و افزایش ناوگان، طرح پیشنهادی را ظرف یک هفته به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال نماید.
۹. مقرر گردید شهرداری تهران پیشنهادها و طرحهای کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای تقویت حمل و نقل عمومی در قالب تبصره ۱۳ بودجه کل کشور و خصوصی سازی ناوگان اتوبوسرانی و بحث توسعه شبکه تاکسیرانی و استفاده از ون در سیستم حمل و نقل و همچنین استفاده از سیستم منوریل صادقیه و دیگر کریدورها را برای طرح در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورا ارسال نماید.
۱۰. از ۱۴ فروردین کلیه محدودیتها اعم از زوج و فرد و محدوده طرح ترافیک طبق روال قبلی اجرا می شود.

صورتحجلسه شصت و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

- براساس دعوتنامه شماره ۱۲۹۸۸/۳۷ مورخ ۸۵/۲/۹، شصت و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵ روز شنبه مورخ ۸۵/۲/۱۶ با حضور وزیر محترم کشور و اعضای شورا و همچنین ریاست محترم شورای اسلامی شهر تهران، شهردار محترم تهران، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، مدیرعامل محترم سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، ریاست محترم راهنمایی و رانندگی تهران، معاون محترم امور عمرانی استانداری خوزستان، شهردار محترم اهواز، مدیرعامل محترم قطار شهری اهواز و حومه در وزارت کشور تشکیل گردید.
۱. مقام محترم وزارت کشور، اهداف و سیاستهای کلی دولت در حمایت از توسعه زیرساختهای حمل و نقل همگانی، توسعه ناوگان و افزایش کمکهای مالی دولت به بخش حمل و نقل و تشکیل جلسات متعدد برای تدوین و نهایی شدن آئیننامه اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور را توضیح دادند.
۲. آقای مهندس هاشمی معاون محترم هماهنگی امور عمرانی و رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خصوص آمادگی دولت برای توسعه حمل و نقل عمومی، از رده خارج کردن



خودروهای فرسوده، کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت، تهیه و خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کلیه تجهیزات مرتبط، دوگانه سوز کردن خودروها، پرداخت سود تسهیلات بانکی برای خرید تاکسی و ون، تولید خودروی سواری کم‌مصرف و تدوین ضوابط ایمنی برای بهبود عبور و مرور در قالب آئین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ بودجه کل کشور مواردی را بیان داشتند.

۳. آقای مهندس حاج نصراللهی دبیر شورای عالی، خلاصه گزارشی از روند مطالعات قطار شهری اهواز و نتیجه جلسات بررسی مطالعات و جمع‌بندی آخرین جلسه کمیته فنی شورای عالی را ارائه نمودند.

۴. مهندسین مشاور اندیشکار مطالعات قطار شهری اهواز و پیشنهاد تغییر مسیر خط ۱ قطار شهری این شهر را ارائه نمودند.

۵. جناب آقای دکتر قالیباف شهردار محترم تهران و همکاران ایشان به ارائه نکته نظرات خود در خصوص اجرایی کردن سامانه مونوریل در مسیر فلکه دوم صادقیه تا فرودگاه مهرآباد، احداث و تکمیل و افزایش ناوگان مترو در خطوط ۱ تا ۷ و سایر نیازمندی‌های حمل‌ونقل عمومی شهر تهران پرداختند.

با عنایت به موارد فوق، تصمیمات به شرح زیر اتخاذ گردید:

* مطالعات قطار شهری اهواز

الف) تغییر مسیر خط ۱ قطار شهری اهواز در مسیر بلوار پاسداران مقابل نیروگاه زرگان تا کارخانه نورد به طول ۲۲/۸ کیلومتر باتوجه به افزایش قابل توجه حجم مسافر جابه‌جا شده به شرح زیر تصویب گردید:

سمت شمال شرقی: امتداد بلوار پاسداران و میدان فرودگاه، میدان چهار شیر (شهید بندر)، میدان دروازه سمت جنوب: بلوار آیت اله بهبهانی از مقابل مصلی، چهارراه آبادان

سمت غرب: خیابان سلمان فارسی (نادری)، رودخانه کارون تا میدان ساعت

سمت جنوب غربی: امانیه، میدان دانشگاه، بلوار گلستان، میدان کارگر، کارخانه نورد

ب) باتوجه به افزایش ۱۴ درصدی جابه‌جایی مسافر در مسیر جدید و همچنین با عنایت به لزوم توجه به پدافند غیرعامل موضوع نامه شماره ۲۱۰/۱/۱۱ پ ک خ مورخ ۸۴/۱۱/۱ ریاست محترم ستاد کل نیروهای مسلح، وجود تأسیسات شهری و خطوط انتقال نفت و گاز تا عمق ۱۳ متر و همچنین کاهش هزینه‌ها و زمان اجرا در مسیر جدید، مقرر گردید مسیر به صورت تونل عمیق اجرا گردد.

ج) مقرر گردید شرکت قطار شهری اهواز هر سه ماه یک بار گزارش پیشرفت کار را به دبیرخانه شورای



عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

* با عنایت به حمایت همه‌جانبه دولت از توسعه حمل‌ونقل عمومی و استفاده از فناوری‌های نوین در این بخش و مصوبه شماره ۱۶۸۰۶/ ۱۶۰/۳۸۵ مورخ ۸۲/۱۲/۲۱ شورای عالی اسلامی شهر تهران و مصوبات قبلی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و مکاتبات متعدد انجام شده با شهرداری تهران در خصوص راه‌اندازی قطار هوایی (مونوریل) حد فاصل فرودگاه مهرآباد تا فلکه دوم صادقیه و همچنین مصوبه شورای اسلامی شهر تهران در ارتباط با انجام مطالعات، کیلومتر رینگ مونوریل برای شهر تهران، مقرر گردید شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری تهران نکته نظرات نهایی خود در خصوص اجرای سیستم مونوریل در مسیر فلکه دوم صادقیه تا فرودگاه مهرآباد را ظرف حداکثر یک ماه آینده و نکته نظرات در خصوص استفاده از سیستم مونوریل به عنوان سیستم مکمل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران را ظرف مدت ۲ ماه به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال نمایند.

* باتوجه به اعتبارات در نظر گرفته شده در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور به ویژه در ارتباط با توسعه حمل‌ونقل عمومی و باتوجه به مصوبات شصتمین، شصت و دومین و شصت و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و مکاتبات وزارت کشور با شهرداری تهران، مقرر گردید شهرداری تهران ظرف مدت یک ماه با عنایت به موارد پیش‌بینی شده در این‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ برنامه‌ها و توانمندی‌های خود در جذب اعتبارات پیش‌بینی شده را به صورت مکتوب به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، اعلام نماید.

(د) به علت طولانی شدن زمان جلسه، موضوعات دیگر دستور کار به جلسه آتی موکول شد.

صور تجلسه شصت و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۳۰۵۱۹/۳۳۷ مورخ ۸۵/۱۰/۴، شصت و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴:۳۰ روز سه‌شنبه مورخ ۸۵/۱۰/۱۲ با حضور وزیر محترم کشور و اعضای محترم شورا و همچنین معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، مدیرعامل محترم سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، مدیرعامل محترم قطار شهری تهران و حومه، ریاست محترم راهنمایی و رانندگی تهران، سرپرست محترم معاونت امور عمرانی استانداری تهران، معاون محترم امور عمرانی استانداری آذربایجان شرقی، مدیرعامل محترم قطار شهری تبریز و حومه در



- وزارت کشور تشکیل گردید. در این جلسه، موارد زیر به انجام رسید:
۱. مقام محترم وزارت کشور ضرورت تدوین و ارائه سیاست‌ها و برنامه‌های راهبردی براساس مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهرها، توسعه خطوط ریلی، اجرای جدی مقررات و استفاده از روش‌های مدیریت تقاضای سفر را از راهکارهای کاهش ترافیک اعلام کردند و نتایج به دست آمده از اعمال این روش‌ها در شهر تهران را مثبت ارزیابی نمودند.
 ۲. آقای مهندس هاشمی معاون محترم هماهنگی امور عمرانی و رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن خیرمقدم به اعضا و مدعوین و تبریک اعیاد سعید قربان و غدیر خم، با تأکید بر استفاده از وسایل حمل‌ونقل همگانی و ضرورت افزایش توان این خدمت به شهروندان، تمهیدات اندیشیده شده در تبصره ۱۳ را تشریح نمودند.
 - ایشان همچنین نیاز به هماهنگی طرح‌های جامع حمل‌ونقل با طرح‌های بالادست به ویژه طرح‌های جامع و تفصیلی و رعایت اصول فنی را تأکید کردند.
 ۳. آقای مهندس حاج نصرالهی مدیر کل محترم دفتر حمل‌ونقل و دبیر شورای عالی، خلاصه گزارشی از روند مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تبریز، مطالعات قطار شهری حومه‌ای شهر تبریز - سهند، مطالعات قطار شهری حومه‌ای شهر تهران - ورامین و گزارش کامل در خصوص بررسی و تحلیل اثرات اجرای طرح تغییر ساعت شروع فعالیت‌ها که براساس دستاوردهای کلیه ارگان‌های ذیربط و مطالعه و تحقیق و نظرسنجی انجام شده توسط وزارت کشور تهیه شده را ارائه کردند.
 ۴. مهندسین مشاور اندیشکار مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تبریز را ارائه کردند.
 ۵. مشاورین شرکت عمران شهرهای جدید وزارت مسکن و شهرسازی مطالعات قطار شهری حومه‌ای شهر تبریز - سهند را ارائه کردند.
 ۶. مشاورین شرکت قطارهای مسافری رجاء، مطالعات قطار شهری حومه‌ای تهران - ورامین را ارائه کردند.
- با عنایت به موارد فوق، تصمیمات به شرح ذیل اتخاذ گردید:
- * مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تبریز با نگاه به توسعه آتی شهر و افزایش جمعیت آن با ارائه پیشنهادات در خصوص احداث خطوط ۱ و ۲ و ۳ قطار شهری به طول تقریبی ۳۸ کیلومتر و مسیرهای بزرگراهی شمالی - جنوبی دوگانه (شرقی و غربی) به طول تقریب ۱۴ کیلومتر + یک اتصال برای خطوط قطار شهری (خط ۴)، بهبود سایر سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی با هدف نیل به سهم ۷۵ درصدی حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای شهری، ایجاد محدودیت‌های ترافیکی در



سطح شهر و تغییر ساعت کاری با لزوم به هماهنگی با طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تبریز به تصویب رسید.

* اثرات مثبت طرح تغییر ساعات شروع کار بانک‌ها در کاهش حجم ترافیک در ساعات اوج صبح ترافیک، کاهش نرخ رشد مصرف بنزین و کاهش آلودگی هوا مورد بررسی قرار گرفت و مقرر گردید کمیته‌ی کارشناسی متشکل از نمایندگان دبیرخانه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، شهرداری تهران و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به بررسی دقیق تمامی راهکارهای مدیریتی جهت بهبود وضعیت ترافیک شهر تهران بپردازد. و طی مدت دو هفته نتیجه‌ی بررسی‌ها را به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اعلام نماید.

۳. مطالعات طرح توجیه فنی - اقتصادی اتصال شهر جدید سهند به تبریز ارائه و باتوجه به عواملی مانند کاهش مصرف سوخت، کاهش تصادفات، ایجاد جذابیت بیشتر برای شهر جدید سهند جهت جمعیت‌پذیری و با عنایت به اقتصادی بودن طرح، مورد تصویب قرار گرفت.

۴. باتوجه به حجم بالای مسافر در کریدور تهران - ورامین - پیشوا و در راستای اجرای مفاد تبصره‌ی ذیل ماده‌ی ۲۴ آیین‌نامه‌ی اجرایی تبصره‌ی ۱۳ قانون بودجه‌ی سال ۱۳۸۵ کل کشور در ارتباط با توسعه‌ی خطوط ریلی حومه‌ای در مجاورت خطوط موجود راه آهن، مطالعات طرح راه‌اندازی حمل‌ونقل حومه‌ای - ریلی در این کریدور با عنایت به توجیه فنی، اقتصادی و اجتماعی آن مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید شرکت قطارهای مسافری رجا به عنوان مجری حمل‌ونقل حومه‌ای - ریلی، احداث دو خط اختصاصی در حریم خطوط فعلی راه آهن به طول ۵۲ کیلومتر مابین شهرهای تهران - قرچک - ورامین - پیشوا را با نصب سیستم‌های علائم و ایمنی مناسب، احداث ایستگاه‌ها، دپوها و سایر تجهیزات و همچنین خرید ناوگان مورد نیاز را به عهده گرفته و هر سه ماه یک بار گزارش اقدامات انجام گرفته را به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اعلام نماید.

صور تجلسه شصت و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۶۴۱۹۲/۳/۳۷ مورخ ۸۵/۱۲/۱۶، شصت و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۵:۰۰ روز سه‌شنبه مورخ ۸۵/۱۲/۲۲ با حضور وزیر محترم کشور، اعضای محترم شورا، معاون محترم امور عمرانی استانداری آذربایجان شرقی، معاون محترم



حمل و نقل و ترافیک شهرداری تبریز، مدیرعامل محترم قطار شهری تهران و حومه (مترو)، مدیرعامل محترم قطار شهری اصفهان و حومه، دبیر شورای ترافیک استان اصفهان، مدیرعامل محترم شرکت مادر تخصصی قطار شهری کشور و قائم مقام محترم شرکت قطارهای مسافری رجا در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. طرح محدوده ممنوعه ترافیک شهر تبریز به وسعت ۳۲۰ هکتار و با هدف کاهش حجم ترافیک خودروهای شخصی، افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا به تصویب رسید. این محدوده از شمال به خیابان چای کنار، از شرق به خیابان خاقانی و ارتش جنوبی، از جنوب به خیابان ۱۷ شهریور و از غرب به خیابان شریعتی جنوبی و خیابان فلسطین منتهی می شود. اجرای طرح از اول تابستان ۸۶ از ساعت ۶:۳۰ صبح الی ۱۸ برای شش ماهه اول و از ساعت ۶:۳۰ صبح الی ۱۷ برای شش ماهه دوم خواهد بود.

۲. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی درون شهری، خط دوم قطار شهری اصفهان در مسیر شرقی - غربی به طول حدود ۲۳ کیلومتر از دپوی زینیه تا میدان شهدای خمینی شهر با عبور از خیابان های زینیه شمالی، میدان لاله، زینیه جنوبی، میدان قدس، علامه مجلسی، میدان قیام، هاتف چهارراه شکرشکن، حافظ، شمال میدان امام (ره)، سپاه، میدان امام حسین (ع)، علیقلی بیگ، چهارسوق، آذر مهر، تقاطع بزرگراه خرم - خیام، بلوار اشرفی اصفهانی و در نهایت، میدان شهدای خمینی خواهد بود. نحوه اجرای انتخاب ناوگان، تجهیزات، ایستگاه ها، ظرفیت عملکرد سیستم و تعداد واگن ها می بایست به تأیید کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسد.

۳. به لحاظ ضرورت استمرار وضعیت آمد و شد در محور چهارباغ و لزوم حفظ سیمای شهری به ویژه بافت تاریخی و منحصر به فرد این محور و ابنیه های موجود در بدنه پیرامون آن و با توجه به مصوبه مجلس شورای اسلامی در قالب قانون حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی، مقرر گردید خط ۱ قطار شهری اصفهان در مسیر شمالی - جنوبی حد فاصل میدان امام حسین (ع) تا میدان انقلاب با فاصله گرفتن از محور چهارباغ به سمت خیابان شمس آبادی عبور نماید.

۴. برای رفاه حال شهروندان تهرانی، طرح تردد زوج و فرد خودروها و ممنوعیت تردد در محدوده ممنوعه ترافیک در ایام تعطیلات نوروز از ۲۶ اسفند ۱۳۸۵ لغایت ۱۴ فروردین ۱۳۸۶، اعمال نخواهد شد.

۵. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی و استفاده از فناوری های نوین، کلیات طرح استفاده از سامانه



مکمل قطار هوایی به تصویب رسید و مقرر گردید کمیته تخصصی حداکثر تا تاریخ ۸۶/۱/۱۶ مسیرهای پیشنهادی را اعلام نماید.

۶. در ارتباط با احداث حمل و نقل ریلی در کریدور تهران - قم با عنایت به تبصره ذیل ماده ۲۴ آیین نامه اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵، مقرر گردید موضوع در هیأت نمایندگان ویژه رئیس جمهور مطرح و تصمیم گیری شود.

صور تجلسه شصت و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۰۴۷/۳۷ مورخ ۸۶/۲/۱۹، شصت و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۸۶/۲/۲۵ با حضور اعضای محترم شورا، معاون محترم بین الملل و توسعه اقتصادی استان های وزارت کشور، استاندار محترم کرمانشاه، معاون محترم امور عمرانی استانداری کرمانشاه، عضو محترم شورای اسلامی شهر کرمانشاه، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، معاون محترم امور مناطق شهرداری تهران، مدیر کل محترم تشخیص و وصول درآمدهای شهرداری تهران، مدیر عامل محترم قطار شهری تهران و حومه (مترو)، مدیر عامل محترم شرکت مادر تخصصی قطار شهری کشور در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. به منظور کاهش تردهای درون شهری از طریق توسعه خدمات و فعالیت های مجازی منجر به کاهش حضور فیزیکی ارباب رجوع در مراکز دولتی مقرر گردید:

۱-۱. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، تمهیدات لازم برای استفاده بهینه از واحدهای موجود خدمات الکترونیک شهری و ایجاد واحدهای مناسب جدید در اماکن عمومی برای خدمت رسانی یکپارچه و هماهنگ کلیه ارگان ها را ظرف مدت یک ماه ارائه تا پس از تأیید دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ابلاغ گردد.

۱-۲. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، فرایند توسعه خدمات الکترونیک ایجاد سایت جامع بانک اطلاعاتی کشور را ظرف مدت یک ماه ارائه تا پس از تأیید توسط دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ابلاغ گردد.

۱-۳. وزارت مسکن و شهرسازی (شورای عالی معماری و شهرسازی) اصول و مبانی طرح تقسیمات شهری و منطقه ای به منظور ساماندهی و یکسان سازی مناطق و حدود فعالیت دستگاه های ارائه دهنده خدمات را حداکثر ظرف مدت ۲ ماه تهیه و به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای



کشور ارائه نماید.

۴-۱. وزارت کشور (دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور) با تشکیل جلسات کمیته مدیریت تقاضای سفر و طرح موضوعات مرتبط، گزارش مستمر از پیشرفت اجرای طرح کاهش تردهای درون شهری را به شورای عالی ارائه تا حداکثر ظرف مدت ۴ ماه، نتایج به هیأت محترم دولت ارسال شود.

۲. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی درون شهری، کریدور خط ۱ قطار شهری کرمانشاه از طاق بستان تا میدان فردوسی در مسیر طاق بستان - شهید شیرودی، پل ولایت - میدان آزادی - مدرس - میدان فردوسی به تصویب رسید و مقرر گردید نحوه اجرا، انتخاب ناوگان، تجهیزات، ایستگاه‌ها، ظرفیت عملکرد سیستم، تعداد واگن‌ها و محل پایانه‌ها به تأیید کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسد.

۳. دو کریدور و چهار خط پیشنهادی کارگروه تخصصی مشترک وزارت کشور و شهرداری تهران با استفاده از سامانه مکمل قطار هوایی به صورت رینگ:

* از سمت غرب منتهی به شهرک دانشگاه - اشرفی اصفهانی - میدان آزادی - آیت اله سعیدی - سه راه نعمت آباد

* از سمت جنوب منتهی به سه راه نعمت آباد - قلعه مرغی - بعثت - میدان بسیج

* از سمت شرق منتهی به میدان بسیج - بزرگراه بسیج - میدان شهید کلاهدوز به سمت بزرگراه رسالت

* از سمت شمال منتهی به بزرگراه رسالت - بزرگراه آفریقا به سمت بزرگراه همت تا منطقه ۲۲

شهرداری تهران

در مجموع به طول حدود ۶۶ کیلومتر به تصویب رسید.

صور تجلسه شصت و هشتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

شصت و هشتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز شنبه مورخ ۱۳۹۶/۶/۸۶ با حضور اعضای محترم شورا در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر به تصویب رسید:

۱. با توجه به شرایط خاص ترافیکی در ایام بازگشایی مدارس و در طول ماه مبارک رمضان، مقرر گردید جهت ادامه کنترل و مدیریت وضعیت ترافیک تا بعد از عید فطر، فعالیت ستاد مهر حداقل تا پایان مهرماه ادامه یابد.



۲. مقرر گردید سازمان تاکسیرانی متولی ساماندهی آژانس‌های بدون مجوز فعال موجود شده و امورات مربوط به مدیریت تردد و سوخت خودروهای تحت پوشش این آژانس‌ها را بر عهده بگیرد به نحوی که خودروهای یادشده تا پایان شهریور ساماندهی و علامت گذاری شده و آماده بهره‌برداری باشند.
۳. مقرر گردید باتوجه به زمینه‌ها و فرصت‌های به وجود آمده سازمان تاکسیرانی تهران، طرح جامع ساختار مدیریت ناوگان در چهار بخش «تاکسی»، «مسافربر شخصی»، «ون» و «آژانس» را حداکثر تا پایان آذرماه جهت تصویب در شورای عالی ترافیک و ابلاغ ارائه نماید.
۴. باتوجه به گزارش ارائه شده از سوی مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و تمهیدات به عمل آمده مقرر گردید متوسط کل ظرفیت جابه‌جایی مسافر توسط ناوگان اتوبوسرانی تهران تا ابتدای مهرماه به ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در هر روز برسد.

صور تجلسه شصت و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۹۷۴۴۴/۳۷ مورخ ۸۶/۸/۵، شصت و نهمین جلسه شورای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹:۳۰ روز سه شنبه مورخ ۸۶/۸/۸، با حضور وزیر محترم کشور، اعضای محترم شورا، رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران، استاندار محترم تهران، فرماندار محترم تهران، شهردار محترم تهران، معاون محترم امور عمرانی استانداری خراسان رضوی، معاون محترم امور عمرانی استانداری اصفهان، شهردار محترم مشهد، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان، مدیرعامل محترم قطار شهری مشهد، مدیر عامل محترم قطار شهری اصفهان و نمایندگان محترم شرکت عمران شهرهای جدید وزارت مسکن و شهرسازی در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی درون شهری، خط دوم قطار شهری مشهد در مسیر شمال شرقی - جنوب غربی به طول ۱۴ کیلومتر از انتهای خیابان طبرسی شمالی تا میدان فضل بن شادان با عبور از خیابان طبرسی ۱، میدان فجر، چهارراه مقدم، میدان راه آهن، میدان شهدا، میدان شریعتی، پارک کوه سنگی تا میدان فضل بن شادان با ۱۲ ایستگاه باتوجه به توضیحات فنی و اقتصادی که مطرح شد و با ملاحظات ذیل به تصویب رسید:

۱-۱. طراحی ایستگاه‌ها می‌بایست با استفاده از سبک مناسب معماری بومی - ایرانی - اسلامی باشد.



۱-۲. پروژه با حداقل زمان بندی ممکن اجرا گردد.

۱-۳. ضمن انجام هماهنگی های لازم با شرکت قطار شهری کشور، سیاست های کلی تعیین شده رعایت گردد.

۲. براساس مطالعات انجام شده و پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی، خط قطار برون شهری شهر مشهد مقدس به شهر بینالود به طول ۶۲ کیلومتر با ۲ ایستگاه مبدأ و مقصد در مسیر جنوب غربی به جنوب شرقی از دپوی نخ رسی مشهد به دپوی شهر جدید بینالود در حریم آزادراه فعلی مشهد - نیشابور با استفاده از سیستم MRT و قطار درون شهری شهر جدید بینالود به طول ۱۱/۱ کیلومتر با ۱۳ ایستگاه با استفاده از سیستم LRT و همچنین اتصال شهر جدید بینالود به بخش صنعتی با ۱۱ کیلومتر و ۸ ایستگاه و با استفاده از سیستم BRT به تصویب رسید.

۳. گزینه شماره ۲ پیشنهادی شهرداری اصفهان در پروژه قطار برقی جنوب مجموعه شهری شهر اصفهان در مسیر جنوب غربی به سمت جنوب شرقی به طول ۶۷/۳ کیلومتر با عبور از مسیر ورنخواست - مجتمع فولاد مبارکه - شهر جدید مجلسی - مبارکه - زیباشهر - ده سرخ تا شهرک صنعتی، به تصویب رسید.

۴. به منظور پاسخ به نیاز جانبازان، معلولان، بیماران خاص، آژانس های تاکسی تلفنی، ارگان ها، نهادهای دولتی و سایر ارگان ها و اشخاص حقیقی و حقوقی و تعیین سقف تعداد آرم های ورود به محدوده ممنوعه و همچنین تعرفه آرم ها، مقرر گردید اختیارات شورای عالی به کمیسیون پنج نفره متشکل از رئیس محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران، فرماندار محترم تهران، معاون محترم راهنمایی و رانندگی ناجا و معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تفویض و کمیسیون مزبور به توافقات به شرح صورتجلسه پیوست، رسید.

صورتجلسه کمیته تصمیم گیری شورای عالی ترافیک مورخ ۶۸/۸/۸

باتوجه به تفویض اختیار شورای عالی ترافیک برای تعیین تکلیف تعداد و نرخ مجوز تردد در محدوده ترافیک تهران در مورخ ۸۶/۸/۸ به اعضای ذیل، جلسه رأس ساعت ۲۱ در محل سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور تشکیل و تصمیمات ذیل به تصویب رسید:

۱. ردیف خبرنگاران از ردیف جانبازان و معلولین و بیماران خاص جدا شود.
۲. برای مرحله بعدی واگذاری طرح آرم ترافیک جهت خبرنگاران معرفی ایشان توسط صدا و سیما و



وزارت ارشاد تعیین خواهد شد.

۳. تعداد مجوز آرم ترافیک برای جانبازان، معلولین و بیماران خاص ۵ هزار عدد و نرخ پیشنهادی مصوب سال ۸۶ تعیین گردید (۲۰ هزار تومان)

۴. تعداد مجوز آرم ترافیک برای خبرنگاران ۵ هزار عدد و نرخ ۲۰ هزار تومان تعیین گردید.

۵. تعداد مجوز آرم ترافیک برای حمل و نقل عمومی (آژانس‌ها، مینی بوس‌ها و ...) ۱۲ هزار عدد و نرخ آن ۶۵ هزار تومان تعیین گردید.

۶. تعداد مجوز آرم ترافیک برای افراد حقیقی در دو گروه روحانیون و سایر نفرات تعداد ۱۲ هزار عدد و نرخ آن برای روحانیون ۱۰۰ هزار تومان و مابقی ۱۶۶ هزار تومان تعیین گردید.

۷. تعداد مجوز آرم ترافیک برای افراد حقوقی در سه گروه شامل دستگاه‌های دولتی، خصوصی و خدمات عمومی بوده و ۶۰ هزار عدد تعیین شده و نرخ آن در دستگاه‌های دولتی ۳۳۰ هزار تومان، خدمات عمومی شامل نظام پزشکی، نظام مهندسی، خیریه‌ها با تشخیص شهرداری ۳۳۰ هزار تومان و در بخش خصوصی مبلغ ۵۰۰ هزار تومان تعیین می‌شود.

تبصره: برای دوره بعد در این بند (بند هفت)، ۱۰ هزار عدد مجوز تردد بایستی کاهش داشته باشد.

۸. زمان فقط برای یکبار یکسال و نیم شده و در دوره‌های بعد مجدداً یکسال خواهد.

۹. مبالغ فوق برای مدت یکسال بوده و برابر بند ۸ مبالغ بایستی یکسال و نیم محاسبه شود.

۱۰. سرجمع تعداد آرم‌های طرح ترافیک برای مصوبه شورای عالی ترافیک بوده و ملاک مصوبه شورا خواهد بود.

۱۱. اعداد و تعداد آرم‌های طرح ترافیک در ردیف‌های مشخص شده تقریبی بوده شورا است.

تاریخ پایان اعتبار مجوز آرم‌های طرح ترافیک پانزدهم آبان ماه خواهد بود.

صور تجلسه هفتادمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۵۱۰۳۲/۳/۳۷ مورخ ۸۶/۱۲/۱۱، هفتادمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۷:۳۰ روز چهارشنبه مورخ ۸۶/۱۲/۲۲ با حضور اعضای محترم شورا، مدیر عامل محترم راه آهن جمهوری اسلامی ایران، معاون محترم امور عمرانی استانداری آذربایجان شرقی، معاون محترم امور عمرانی استانداری خوزستان، سرپرست محترم معاونت امور عمرانی استانداری تهران، شهردار محترم اهواز، مدیر عامل محترم قطار شهری اهواز، مدیر عامل محترم قطار شهری کرج،



مدیر عامل محترم قطار شهری تبریز، قائم مقام سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و مدیر عامل محترم قطار شهری کشور در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

۱. باتوجه به پیش‌بینی افزایش جمعیت به میزان ۲/۴ میلیون نفر در سال افق ۱۴۰۵ و باتوجه به شرایط خاص کلانشهر کرج که بخش عمده‌ای از جمعیت سرریز تهران در این کلانشهر سکونت دارند و به منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی به ویژه حمل‌ونقل ریلی درون شهری، ۴ کریدور جمعاً به طول ۵۳/۳ کیلومتر در چارچوب طرح تفصیلی شهر کرج به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱-۱. کریدور اول، از جنوب شرقی تا شمال شرقی و شمال غربی شهر کرج از مبدأ ایستگاه مترو شهید سلطانی تا باغستان با عبور از مسیر ایستگاه مترو شهید سلطانی - بلوار جانبازان (چالوس) - بلوار شهید مودن - تقاطع باغستان و شهید مودن به طول ۱۴/۳ کیلومتر با استفاده از سیستم قطار هوایی (مونوریل) به اجرا درآید.

۱-۲. کریدور دوم، از مبدأ باغستان تا فرودگاه پیام به طول ۱۸ کیلومتر به صورت زیرزمینی جهت اجرا مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید واریانت ۱/۵ کیلومتری مجدد در کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مطرح و پس از نتیجه به اجرا درآید.

۱-۳. کریدور سوم از بلوار آزادی تقاطع شهید مودن تا محمدشهر به طول ۱۲ کیلومتر مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید به صورت زیرزمینی اجرا شود.

۱-۴. کریدور چهارم از بلوار تربیت مربی به سمت میدان شهید سلطانی به طول ۹ کیلومتر مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید به صورت زیرزمینی به اجرا درآید.

۲. کلیات مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر اهواز به تصویب رسید و مقرر گردید جزئیات طرح در جلسه کمیته فنی شورای عالی مجدداً مورد بررسی قرار گرفته و پس از تأیید رئیس محترم شورا به اجرا گذاشته شود.

۳. مقرر گردید مطالعات تکمیلی قطار حومه‌ای برقی تبریز - دانشگاه تربیت معلم - آذرشهر، در کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مورد بررسی قرار گیرد تا پس از ارائه نتایج کارشناسی دقیق و در صورت تأیید، مجدداً به شورای عالی ارائه گردد.



صور تجلسه هفتادویکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

هفتادویکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به صورت فوق العاده در تاریخ ۸۷/۱/۲۰ به منظور بررسی مطالعات امکان سنجی قطار هوایی (مونوریل) مشهد و با حضور اعضای محترم شورا، نمایندگان استانداری خراسان رضوی، شهرداری مشهد و شرکت قطار شهری مشهد، شرکت قطار شهری کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در وزارت کشور تشکیل و با توجه به طرح جامع حمل و نقل شهر مشهد، طرح جامع شهرسازی شهر مشهد، طرح جامع منطقه‌بندی مشهد، مصوبه جلسه مورخ ۸۶/۱۲/۲۶ شورای هماهنگی ترافیک استان و مصوبه مورخ ۸۶/۸/۲۷ شورای اسلامی شهر مشهد، کلیات مطالعات امکان سنجی قطار هوایی (مونوریل) مشهد در قالب کریدور کمربندی شهر مشهد (شامل معابر ۱۰۰ متری فجر، بزرگراه غدیر، بزرگراه شهید کلانتری، بلوار شهید فکوری، بلوار هشت شهریور، بلوار نمایشگاه و بلوار امام علی و صد متری قائم مطابق نقشه پیوست)، و با اولویت‌های ذیل مورد تصویب قرار گرفت:

- * اولویت اول: پهنه شمال غربی از دپوی غربی خط ۱ قطار شهری به میدان خیام به طول تقریبی ۱۶ کیلومتر
 - * اولویت دوم: پهنه جنوبی از دپوی غربی تا دپوی شرقی خط ۱ به طول تقریبی ۲۰ کیلومتر
 - * اولویت سوم: ادامه مسیر از دپوی شرقی خط ۱ تا میدان خیام به طول تقریبی ۱۱ کیلومتر
- همچنین مقرر شد شهرداری مشهد با همکاری شرکت قطار شهری کشور جزئیات اجرایی مطالعات را تهیه و گزارش مربوط را به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

صور تجلسه هفتاد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۴۱۳۳۶/۳/۳۷ مورخ ۸۷/۴/۸، هفتاد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶ روز سه شنبه ۸۷/۵/۱۱ با حضور سرپرست محترم وزارت کشور، اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، استاندار محترم استان خراسان رضوی، شهردار محترم شهر مشهد، معاون محترم امور عمرانی استانداری خراسان رضوی، مدیر عامل محترم قطار شهری مشهد، اعضای محترم شورای ترافیک استان خراسان رضوی و معاون محترم توسعه حمل و نقل ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت در استانداری خراسان تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

الف) بنا به درخواست استانداری خراسان رضوی و شهرداری مشهد در خصوص گسترش مرز، ساعت و مدت طرح محدوده ممنوعه شهر مشهد، اعضای شورای عالی پس از استماع و تحصیل نظر کارشناسان و مسئولین و با هدف کاهش آلودگی هوا و سهولت و روانی تردد در محدوده ممنوعه



با شرایط زیر موافقت کردند:

۱. تعیین مرزهای محدوده ممنوعه و ساعات اعمال محدودیت ورود به محدوده ممنوعه به شورای ترافیک استان خراسان رضوی تفویض گردید تا پس از تصویب توسط استاندار محترم خراسان رضوی توسط ایشان جهت اجرا ابلاغ گردد.
 ۲. مدت اجرای طرح ورود به محدوده ممنوعه به مدت یک سال و تا پایان بهار سال ۱۳۸۸ تمدید گردید.
 ۳. تعداد مجوزهای صادره برای ورود به محدوده ممنوعه افزایش نمی‌یابد و تعداد ۳۵ هزار فقره خواهد بود.
 ۴. نرخ انواع کارت‌های برچسب یک ساله مبلغ ۲ میلیون ریال و نرخ انواع کارت شناور مبلغ ۵ میلیون ریال به تصویب رسید.
 ۵. باتوجه به شرایط ویژه شهر مشهد مقدس و به منظور رفع نیاز زائران، مقرر گردید کارت یک روزه ورود به محدوده ممنوعه به نرخ هر کارت به مبلغ ۵۰ هزار ریال در اختیار آنان قرار داده شود.
 ۶. قبل از اجرای طرح جدید می‌بایست اطلاع رسانی لازم به مردم، به عمل آید.
 ۷. برای اجرای طرح یادشده در اسرع وقت هماهنگی‌های لازم بین شهرداری مشهد و معاونت راهنمایی و رانندگی مشهد به عمل آید.
- ب) مطالعات طراحی مسیر و اولویت‌بندی اجرایی خط ۳ قطار شهری مشهد ارائه گردید و مقرر شد پس از ارائه نتایج کارشناسی دقیق و بر اساس آمار به روز شده مجدداً در کمیته فنی شورای عالی مطرح شود تا پس از تأیید این کمیته جهت تصویب به شورای عالی ارائه شود.

صور تجلسه هفتادوسومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۰۴۷۶/۳/۳۷ مورخ ۸۷/۸/۱، هفتاد و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶:۳۰ روز سه شنبه مورخ ۸۷/۸/۷ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، معاون محترم امور عمرانی استانداری قم، معاون محترم امور عمرانی استانداری خوزستان، معاون محترم امور عمرانی استانداری مرکزی، معاون محترم امور عمرانی استانداری بوشهر، شهردار محترم قم، سرپرست محترم شهرداری اهواز، معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری قم، مدیرعامل محترم قطار شهری اهواز، مدیرعامل محترم شرکت حمل‌ونقل ریلی کشور، معاون محترم توسعه حمل‌ونقل ستاد مدیریت حمل‌ونقل سوخت کشور و نمایندگان محترم شرکت عمران شهرهای جدید وزارت مسکن و شهرسازی در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

الف) به منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی، مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر قم شامل



- راهکارهای مدیریتی، اصلاح شبکه معابر، توسعه و بهبود اتوبوسرانی، احداث خطوط اتوبوسرانی سریع و کریدورهای مربوط به دو خط قطار سبک شهری به شرح زیر به تصویب رسید:
۱. کریدور اول از جمکران - میدان ولی عصر - چهارراه بازار - امامزاده ابراهیم - کمربندی شمال غربی (محله قلعه کامکار) به طول ۱۳/۲ کیلومتر با ۱۶ ایستگاه
 ۲. کریدور دوم از شهرک فرهنگیان، چهارراه بازار - ساحلی - فردوسی تا بلوار غدیر به طول ۱۸/۲ کیلومتر با ۱۵ ایستگاه
 ۳. مقرر گردید مطالعات زیست محیطی انجام و سیاست‌های کلی تعیین شده سازمان حفاظت محیط زیست رعایت گردد.
- ب) کلیات مطالعات توجیه فنی، اقتصادی، زیست محیطی سیستم ریلی شهر اراک به شهر جدید مهاجران به شرح ذیل مورد تصویب قرار گرفت:
۱. اتصال شهر جدید مهاجران تا مسیر تهران - اراک راه آهن جمهوری اسلامی ایران و با استفاده از قطارهای موسوم به ترن ست به طول ۱۲/۶۹ کیلومتر می‌باشد که ادامه این مسیر به طول تقریبی ۱۰ کیلومتر و با استفاده از خطوط موجود راه آهن تهران - اراک تا ایستگاه راه آهن اراک خواهد بود.
 ۲. تأمین کلیه منابع مالی این پروژه به عهده شرکت عمران شهرهای جدید خواهد بود.
 ۳. مقرر گردید شرکت عمران شهرهای جدید ضمن هماهنگی‌های لازم با طرح‌های جامع حمل‌ونقل و طرح‌های بالادست به ویژه طرح جامع و طرح تفصیلی شهر اراک، اصول فنی و زیست محیطی را رعایت کند.
- ج) مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر اهواز که کلیات آن در هفتادمین جلسه شورای عالی به تصویب رسیده بوده به شرح زیر مورد تأیید قرار گرفت:
۱. جزئیات طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر اهواز شامل راهکارهای مدیریتی، توسعه شبکه معابر، توسعه و بهبود اتوبوسرانی مورد تصویب قرار گرفت.
 ۲. خط ۲ قطار شهری اهواز از زردشت - کیان پارس - کوی فاطمیه - کوی مدرس - کوی عبدالله به طول ۲۲ کیلومتر با ۲۱ ایستگاه مورد تصویب قرار گرفت.
- د) مقرر گردید مطالعات توجیه فنی، اقتصادی، زیست محیطی اتصال شهر بوشهر به شهر جدید عالی شهر، پس از ارائه نتایج کارشناسی دقیق براساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک و طرح جامع شورای عالی شهرسازی با لحاظ مطالعات زیست محیطی و تعیین منافع و هزینه‌های انواع گزینه‌های حمل‌ونقلی در کمیته فنی شورای عالی مورد بررسی دقیق‌تر قرار گرفته و پس از تأیید این کمیته مجدداً در شورای عالی مطرح شود.



صور تجلسه هفتاد و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه‌ی شماره‌ی ۱۱۵۳۸/۳ مورخ ۸۷/۸/۲۹، هفتاد و چهارمین جلسه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز سه شنبه مورخ ۸۷/۹/۵ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران، مدیرکل محترم دفتر فنی استانداری تهران، فرماندار محترم تهران، رئیس محترم کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، رئیس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، مدیر کل محترم روابط عمومی سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران، معاون محترم هماهنگی امور عمرانی استانداری بوشهر، مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل ریلی کشور و نمایندگان محترم شرکت عمران شهرهای جدید وزارت مسکن و شهرسازی در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

الف) کلیات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران توسط سرپرست محترم شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران ارائه و پس از بررسی و طرح سوالات متعدد در خصوص جزئیات مطالعه‌ی مذکور و ابهامات مطروحه در جلسه، مقرر گردید جلسات کمیته‌ی فنی شورای عالی برای بررسی دقیق‌تر گزارشات و فرایند انجام مطالعات، روش و تحلیل مدل‌های موجود در مطالعات، راهکارهای کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت ارائه شده و تطبیق ضوابط و اطلاعات مورد نیاز مستمراً تشکیل و پس از تأیید توسط کمیته‌ی مذکور، مجدداً جهت طرح و بررسی حداکثر ظرف مدت یک ماه به شورای عالی ارایه شود.

ب) مفاد نامه‌ی شماره‌ی ۳/۲۱۰۵/س مورخ ۸۷/۷/۳۰ رئیس محترم ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت مورد بررسی قرار گرفت و مقرر گردید براساس مفاد قانون توسعه‌ی حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶/۹/۱۸ مجلس محترم شورای اسلامی و آیین‌نامه‌ی اجرایی این قانون، کمیسیونی متشکل از نمایندگان وزارت کشور، شهرداری تهران، شورای شهر تهران، استانداری تهران و فرمانداری تهران، پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور در هفته‌ی آتی در وزارت کشور برگزار تا ضمن برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری باتوجه به محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها، راهکارها و طرح ضربتی برای رفع معضلات ترافیکی شهر تهران را اعلام نماید.

ج) باتوجه به درخواست شماره‌ی ۱۱۵۲۵۶/۳۷ مورخ ۸۷/۷/۳۰ سرپرست دفتر حمل و نقل و دبیرخانه‌ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مقرر گردید شهرداری تهران ظرف یک هفته



گزارشی از سهمیه‌ی تعداد مجوزهای صادره، تعرفه‌ی کلیه‌ی آرم‌های صادره و پیشنهادات مطالعه شده برای تعیین محدوده و ساعات و روزهای اعمال محدودیت ممنوعه و طرح زوج و فرد و تردد خودروها در شهر تهران را جهت طرح و بررسی شورای عالی به دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه‌ی شورای عالی ارائه نماید.

د) کلیات مطالعات توجیه فنی، اقتصادی و اجرایی طرح قطار برون شهری بوشهر به شهر جدید عالی شهر به شرح ذیل مورد تصویب قرار گرفت:

۱. اتصال شهر جدید عالی شهر به بوشهر به طول ۲۰۲۲۱ متر و با استفاده از سامانه‌ی قطار سبک مورد تأیید قرار گرفت.

۲. مقرر گردید شرکت عمران شهرهای جدید ضمن هماهنگی‌های لازم با طرح جامع حمل‌ونقل و طرح‌های بالاست و مد نظر قرار دادن اصول فنی و زیست محیطی و لحاظ نکات مورد نظر وزارت راه و ترابری را رعایت نماید.

صور تجلسه هفتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۴۶۱۸۲/۳۷ مورخ ۸۷/۱۰/۲۸ هفتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۲۰ روز یکشنبه ۸۷/۱۰/۲۹ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران و معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

الف) با عنایت به لزوم بررسی و تصمیم‌گیری سریع در خصوص مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران، اعضای شورای عالی پس از استماع و تحصیل نظر مشاوران و کارشناسان و با هدف بهبود حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران موارد زیر را به تصویب رساندند:

۱. با عنایت به مغایرت موجود بین افق طرح جامع ترافیک تهران با افق قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و همچنین عدم هماهنگی بین برنامه‌های پیش‌بینی شده در طرح جامع جهت دستیابی به اهداف قانون، مقرر گردید موضوع ضمن بررسی جامع‌تر از طریق مراجع مافوق و در صورت امکان طی استفسار از مجلس محترم شورای اسلامی متعاقباً در این خصوص تصمیم‌گیری شود.

۲. باتوجه به ذکر عناوین هجده‌گانه مطالعات در گزارش کلیات و ارائه ۸ جلد از گزارشات مذکور به شورای عالی ترافیک، مقرر شد گزارشات بعدی لازم نیز پس از تکمیل و تدوین نهایی جهت رسیدگی به این شورا ارائه گردد.

۳. با عنایت به عدم ارائه گزارش مطالعات زیست محیطی مقرر گردید تأیید مسائل زیست محیطی



مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران به سازمان حفاظت محیط زیست تفویض شده و شهرداری تهران حداکثر تا تاریخ ۸۷/۱۱/۵ گزارشات زیست محیطی مطالعات را به این سازمان ارائه نماید. تأیید کتبی این سازمان به منزله تأیید شورای عالی ترافیک خواهد بود.

۴. باتوجه به مغایرت‌های احصاء شده مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران با مطالعات معماری و شهرسازی (خصوصاً در سامانه حمل‌ونقل ریلی و خطوط قطار هوایی) و باتوجه به مطالب مطروحه مقرر گردید طی جلسه آتی شورای عالی ترافیک مشاور مطالعات دلایل و توجیهات فنی خود را مبنی بر رد سیستم قطار هوایی یا عدم امکان اجرایی جهت بررسی و جمع‌بندی نهایی ارائه نماید.

۵. در خصوص تراکم جمعیت شهر تهران مقرر گردید باتوجه به مفاد طرح جامع شهرسازی تهران جمعیت افق طرح برای ایجاد ظرفیت‌ها در تسهیلات حمل‌ونقلی براساس ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر جمعیت در نظر گرفته شود که با استفاده از روش‌های مدیریت تقاضای سفر برای کاهش سفرهای درون شهری به میزان حداقل ۱۳/۹ درصد پیش‌بینی‌های لازم توسط شهرداری تهران صورت پذیرد.

۶. باتوجه به تعداد ایرادات کارشناسی و مباحث فنی مطروحه، مقرر گردید دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ایرادات منتج از بررسی مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک را به شهرداری اعلام و شهرداری در اسرع وقت به صورت مکتوب پاسخ دهد.

ب) مقرر گردید شهرداری تهران راهکارها و برنامه‌های فوری و کوتاه مدت مورد نظر را برای بهبود وضعیت فعلی حمل‌ونقل و ترافیک شهر در جلسه آتی که در روز چهارشنبه مورخ ۸۷/۱۱/۲ برگزار خواهد شد، ارائه نماید.

ج) در خصوص مشخصات محدوده طرح ترافیک تهران مقرر شد کلیه شرایط این طرح طبق روال سال گذشته بوده و تعداد مجوزهای آرم ورود به محدوده ممنوعه به تعداد ۹۲/۲۰۰ فقره برچسب و ۳/۶۰۰ فقره کارت شناور تعیین و تعرفه آرم‌ها ضمن کاهش قیمت معادل یک سوم (به نسبت ماه‌های اعتبار مجوز) با افزایش ۱۰ درصد نسبت به سال قبل و همچنین تعداد مجوزها برای گروه‌های مختلف هدف نیز طبق جدول پیوست مورد تصویب قرار گرفت.



مجموعه مصوبات شورای عالی بهداشت ترافیک شهری کشور

ردیف	گروه‌های هدف	تعرفه در سال ۸۷ (۱۸ ماهه)	تعرفه در سال ۸۷ (۱۲ ماهه) کاهش ۱/۳	تعرفه پیشنهادی افزایش ۱۰ درصد	تعرفه مصوب (ریال)	تعداد مجوز مصوب
۱	جانبازان ۷۰ درصد به بالا	رایگان	رایگان	رایگان	رایگان	۱۰۰۰۰
۲	جانبازان ۳۵ تا ۷۰ درصد، معلولان، بیماران خاص و خبرنگاران	۲۰۰ هزار	۱۳۳۳۳۳	۱۴۶۶۶۷	۱۵۰ هزار	
۳	آژانس‌های مسافرتی	۱ میلیون	۶۶۶۶۶۷	۷۳۳۳۳۳	۷۵۰ هزار	۱۲۰۰۰
۴	اشخاص حقیقی واجد شرایط	۲ میلیون و ۵۰۰ هزار	۱۶۶۶۶۶۷	۱۸۳۳۳۳۳	۱ میلیون و ۸۵۰ هزار	۳۲۰۰۰
۵	سازمان‌ها و شرکت‌های خصوصی	۷ میلیون و ۵۰۰ هزار	۵ میلیون	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	
۶	خودروهای پلاک دولتی (الف)	۵ میلیون	۳۳۳۳۳۳۳	۳۶۶۶۶۶۷	۳ میلیون و ۷۰۰ هزار	۳۸۲۰۰
۷	خودروهای دولتی با پلاک شخصی و خودروهای دستگاه‌های عمومی و نهادهای انقلاب اسلامی	۷ میلیون و ۵۰۰ هزار	۵ میلیون	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	
۸	کارت شناور برای مقامات بلندپایه	رایگان	رایگان	رایگان	رایگان	۳۶۰۰
۹	کارت شناور برای سایر متقاضیان	۹ میلیون و ۵۰۰ هزار	۶۳۳۳۳۳۳	۶۹۶۶۶۶۷	۷ میلیون	
۱۰	کارت عادی کامیون	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار	۱ میلیون	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	۹۰۰
۱۱	کارت شناور کامیون	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار	۱ میلیون	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	



صور تجلسه هفتاد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۴۸۸۷۲/۳۷ مورخ ۸۷/۱۰/۳۰، هفتاد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۸ روز چهارشنبه ۸۷/۱۱/۲ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران و معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در وزارت کشور تشکیل و بخش‌هایی از مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، مورد بررسی قرار گرفته و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

۱. در ابتدای جلسه، موضوع عدم انطباق مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با برنامه مندرج در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مطرح گردیده و مقرر شد با توجه به امکان حل و فصل موضوع از طریق استفسار از مجلس شورای اسلامی یا اصلاح برخی مفاد مطالعه، موضوع جهت تصمیم‌گیری نهایی در جلسه با ریاست محترم جمهوری ارائه گردد.

۲. نمونه آمارای مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران ۲/۶ درصد جامعه آماری را تشکیل داده و نرخ سفر ۱/۱۲ به دست آمده بود ولی براساس آمارگیری خطوط برش نرخ سفر تصحیح و به عدد ۱/۵۹ ارتقا داده شد. همچنین پارامتر بعد خانوار در شهر تهران نیز براساس آمارگیری عدد ۳/۶ بود که با توجه به نتایج اعلامی از سوی مرکز آمار ایران عدد ۳/۸ لحاظ گردیده است.

۳. در بخش ظرفیت جابه‌جایی مدهای مختلف حمل و نقل همگانی، پس از بحث و بررسی در خصوص علت منظور نمودن کاهش در ظرفیت برخی مدهای انبوه‌بر، شورای عالی مقرر کرد این کاهش عملکرد در هیچ یک از سیستم‌های عمومی (به جز تاکسی سواری) پذیرفته نیست و لازم است در سال افق طرح نیز همچنان عملکرد سامانه‌های اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی و ناوگان ون به ترتیب روزانه ۸۰۰، ۳۰۰ و ۲۰۰ نفر لحاظ گردد.

۴. مقرر گردید از این پس سیر تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها به صورت مرحله به مرحله بوده و پس از تأیید توسط کمیته فنی، جهت تصویب به شورای عالی ارائه شود.



صور تجلسه هفتادوهفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

- براساس دعوتنامه شماره ۱۵۱۷۳۸/۳۷ مورخ ۸۷/۱۱/۱۵، هفتاد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۲۰ روز دوشنبه ۸۷/۱۱/۱۷ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نماینده محترم شورای اسلامی شهر تهران و معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:
۱. در ابتدای جلسه گزارشی از جلسات برگزار شده با ریاست محترم جمهور و رهنمودهای ایشان مطرح گردید. همچنین با مروری بر روند جلسات قبل و مصوبات مربوطه درخصوص مغایرت‌های موجود در بخش سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران با طرح جامع شهرسازی تهران و مصوبات قبلی شورای عالی ترافیک مقرر گردید اصلاحات لازم در طرح جامع ترافیک برای رفع مغایرت‌های فوق صورت پذیرد.
 ۲. مقرر شد ادامه جلسات کارشناسی در موضوعات مختلف مطروحه در مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران از طریق دبیرخانه شورای عالی ترافیک برنامه‌ریزی و پیگیری شود.
 ۳. در ادامه جلسه، گزارشی از اقدامات کوتاه مدت صورت گرفته توسط شهرداری تهران در سطح منطقه ۳ که موجب بهبود وضعیت این منطقه گردید ارائه شد که پس از طرح برخی پرسش و پاسخ‌ها مقرر گردید شهرداری تهران این اقدامات را که نیاز به قانون یا اختیارات جدیدی ندارد، در سطح کلیه مناطق شهرداری تهران به اجرا درآورد.
 ۴. مقرر شد راهکارهای کوتاه مدت پیشنهادی شهرداری تهران که در قالب یک دستورالعمل ۲۷ ماده‌ای ارائه گردید در کمیته‌ای متشکل از نمایندگان اعضای شورای عالی ترافیک و با حضور دفاتر امور شهرداری‌ها و امور حقوقی وزارت کشور مورد بررسی قرار گرفته و نتیجه بررسی‌ها برای طرح در جلسه آتی شورای عالی ترافیک ارائه گردد.



صور تجلسه هفتاد و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

پیرو برگزاری پنج جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (جلسات هفتاد و چهارم تا هفتاد و هشتم) در مورخه‌های ۸۷/۹/۵، ۸۷/۱۰/۲۹، ۸۷/۱۱/۲، ۸۷/۱۱/۷ و ۸۷/۱۱/۱۶ با موضوع بررسی مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران که با برگزاری بیش از ۲۸ جلسه فشرده کارشناسی کمیته فنی، بررسی دقیق گزارشات و پیشنهادات شهرداری صورت گرفته که نتایج و موارد اصلاحی آن طی نامه شماره ۱۶۴۹۲۳ مورخ ۸۷/۱۱/۲۳ به شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران و اعضای محترم شورای عالی ارائه گردیده است. بر این اساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران با عنایت به مفاد قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و رعایت موارد زیر تصویب می‌گردد:

۱. شهرداری تهران موظف است تا پایان سال ۱۳۹۰ نسبت به تهیه طرح «تجدید نظر طرح جامع حمل‌ونقل ترافیک شهر تهران» براساس شرح خدماتی که به تأیید دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌رسد، اقدام و نتیجه را جهت تصویب به این شورای عالی ارائه نماید.
۲. باتوجه به عدم انطباق کامل بخش‌هایی از مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران با برخی اسناد بالادستی نظیر طرح جامع شهر تهران (مصوب شورای عالی معماری و شهرسازی کشور) و مصوبات قبل شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در کلیه موارد اختلافی، به ویژه در مطالعات مربوط به سامانه قطار شهری، از قبیل دو کریدور و چهار خط قطار هوایی و برخی از خطوط مترو پیشنهادی که از انطباق کامل با مسیر مصوب برخوردار نمی‌باشد، مقرر گردید موارد مندرج در طرح جامع شهرسازی ملاک بوده و می‌بایستی در طرح جامع منظور و جهت تصویب نهایی به شورای عالی ارائه گردد. همچنین با خطوط اکسپرس پیشنهادی در گزارش سامانه حمل‌ونقل ریلی مخالفت شده و لازم است این نکته در طرح جامع لحاظ گردد.
۳. مقرر گردید براساس خلاصه نتایج مطالعات زیست محیطی ارائه شده در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران، شرایط زیست محیطی شهر تهران به گونه‌ای برنامه‌ریزی و مدیریت گردد تا سقف آلودگی هوای این شهر در سال افق طرح از استانداردهای زیست محیطی روز تجاوز نکند.
۴. در ادامه فعالیت‌های مبتنی بر اجرای طرح جامع در فاصله زمانی بازنگری به طرح جامع، موارد زیر در قالب جداول ۱ و ۲ به تصویب اعضا رسید.



۵. شهرداری تهران موظف است تا اقدامات زیر را طبق برنامه زمان بندی مشخص حداکثر تا پایان سال ۱۳۹۰ به انجام برساند و ضمن ارائه گزارش اقدامات انجام شده، نتایج آن را در طرح جامع بازرگاری شده منظور و جهت تصویب به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

جدول شماره ۱- مبانی محاسباتی برای هر سیستم

سیستم	ضریب جابه جایی	متوسط ظرفیت جابه جایی روزانه	حداکثر درصد غیرفعال در روز	سهم سیستم از سفرهای روزانه در سال ۱۳۹۰
قطار شهری	۱/۵	۲۰۰۰۰	۵ درصد	۷۵ درصد
اتوبوسرانی	۱/۶	۸۰۰	۱۵ درصد	
مینی بوسرانی	۱/۸	۳۰۰	۱۵ درصد	
تاکسیرانی	۱/۵	۷۵	۲۰ درصد	
ون	۱/۷	۲۰۰	۱۵ درصد	

* تعداد سفرهای روزانه در سال ۱۳۹۰ حدود ۱۵/۶ میلیون سفر تخمین زده می شود.

** براساس طرح جامع شهر تهران، جمعیت ساکن در این شهر در سال ۱۳۹۰ در حدود ۸/۱ میلیون نفر برآورد می گردد.



جدول شماره ۲ - توسعه‌ی زیرساخت‌ها و ناوگان تا سال ۱۳۹۰

پروژه	واحد	سال پایه (۱۳۸۷)	سال طرح (۱۳۹۰)	توسعه	ملاحظات
قطار شهری	کیلومتر	۱۰۵	۱۶۰	۵۵	ادامه ساخت ۷ خط مصوب مترو و آغاز عملیات اجرایی سه خط قطار هوایی مصوب به نحوی که به طور متوسط ۱۸/۵ کیلومتر هر سال بهره‌برداری گردد.
ناوگان اتوبوسرانی	دستگاه	۸۳۱۲	۱۱۰۰۰	۲۶۸۸	سالانه به طور متوسط ۷۰۰ دستگاه اتوبوس جهت نوسازی و ۲۰۰ دستگاه جهت توسعه ناوگان اختصاص یابد.
ناوگان مینی‌بوسرانی	دستگاه	۳۵۲۶	۴۵۰۰	۹۴۷	سالانه به طور متوسط ۳۵۰ دستگاه مینی‌بوس جهت نوسازی و ۵۰۰ دستگاه جهت توسعه ناوگان (در دو سال اول) اختصاص یابد.
ناوگان تاکسیرانی	دستگاه	۱۰۰ هزار	۷۸ هزار	-	سالانه حداکثر ۷۸۰۰ دستگاه برای نوسازی اختصاص یابد و ۷۵۰۰ دستگاه از رده خارج شود.
ناوگان ون	دستگاه	۸۳۰۰	۸۳۰۰	-	سالانه ۱۶۶۰ دستگاه به منظور نوسازی اختصاص یابد.
بزرگراه	کیلومتر	۳۷۴	۴۸۹	۱۱۵	تا سال ۱۳۹۰ تکمیل شود.
رمپ و لوپ	کیلومتر	۱۸۰	۲۷۷	۹۷	تا سال ۱۳۹۰ تکمیل شود.
شربانی	کیلومتر	۲۹۹	۳۱۱	۱۲	تا سال ۱۳۹۰ تکمیل شود.



جدول شماره ۳- اقدامات کوتاه مدت تکلیفی شهرداری تهران تا سال ۱۳۹۰

ردیف	شرح	موعد تحقق
۱	استقرار سیستم پایش هوشمند ترافیک به منظور کنترل محدوده طرح ترافیک و محدوده زوج و فرد در شهر تهران	تا پایان ۱۳۸۸
۲	برنامه‌ریزی مدون و پیگیری جدی در کاهش سفرهای روزانه شهر تهران با هماهنگی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با هدف کاهش ۵ درصدی در سفرها طی ۳ سال و متوسط ۱/۶۷ درصد در هر سال	تا پایان ۱۳۹۰
۳	ارائه جزئیات خطوط اتوبوسرانی سریع السیر به منظور تصویب در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور	تا پایان بهار ۱۳۸۸
۴	تجهیز ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری به سیستم موقعیت‌یاب جغرافیایی و ایجاد تحول در مدیریت این سیستم با هدف بهره‌وری مطلوب از امکانات موجود	تا پایان ۱۳۸۸
۵	بکارگیری سامانه‌های بلیط الکترونیکی در سیستم مترو و اتوبوسرانی	پایان سال ۱۳۸۸
۶	ساخت سالانه حداقل ۱۰ هزار واحد پارکینگ عمومی از سوی شهرداری تهران در مناطق محدوده مرکزی و دارای کسری پارکینگ با استفاده از مشارکت بخش خصوصی	در سه سال اول سالانه حداقل ۱۰ هزار واحد
۷	احداث تقاطع‌های غیرهمسطح در تقاطع بزرگراه‌ها و معابر شریانی (علاوه بر برنامه ساخت بزرگراه‌ها و تقاطع‌های غیرهمسطح مربوطه که در جدول ۱ آمده)	از ۱۳۸۸ هر سال ۱۰ تقاطع غیرهمسطح
۸	به حداقل رساندن زمان تأخیر در تقاطع‌ها و معابر با اجرای اصلاحات فیزیکی مورد نیاز و نصب سیستم‌های هوشمند کنترل تقاطع‌ها	تا پایان ۱۳۹۰
۹	احداث پهلگاه برای ایستگاه‌های اتوبوس در حداقل ۸۰ درصد از کل ایستگاه‌ها و حذف توقفگاه در سطح سواره‌رو معابر با هدف افزایش ظرفیت و سرعت حرکت	تا پایان ۱۳۹۰
۱۰	حذف اتصالات غیرمجاز معابر به یکدیگر براساس رعایت سلسله مراتب شهری با اولویت بزرگراه‌ها و معابر شریانی	تا پایان ۱۳۸۸
۱۱	اصلاح هندسی و ایجاد باندهای کاهش و افزایش سرعت در ورودی و خروجی بزرگراه‌ها	تا پایان ۱۳۹۰
۱۲	مکان‌یابی محل‌های مناسب جهت ایجاد پهلگاه ایستگاه تاکسی به منظور حداقل نمودن اثر توقف تاکسی‌ها برای سوار و پیاده نمودن مسافر بر ظرفیت معابر	تا پایان ۱۳۹۰
۱۳	تأمین زمین جهت احداث جایگاه‌های اختصاصی CNG برای اتوبوسرانی و تاکسیرانی تهران	تا پایان ۱۳۸۸



صور تجلسه هشنادمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۲۶۶۵۶/۳/۳۷ مورخ ۸۸/۲/۱۶، هشنادمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶ روز چهارشنبه ۸۸/۲/۲۳ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نماینده محترم نجف آباد در مجلس شورای اسلامی، نماینده محترم شاهین شهر در مجلس شورای اسلامی، معاون محترم امور عمرانی استانداری اصفهان، معاون محترم امور عمرانی استانداری قم، نماینده محترم شورای اسلامی شهر قم، شهردار محترم قم، شهردار محترم نجف آباد، شهردار محترم شاهین شهر، معاون محترم فرمانداری نجف آباد، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری قم، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان، مدیر عامل محترم قطار شهری قم و مدیر عامل محترم شرکت قطار شهری کشور در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. مسیر قطار برقی اصفهان - نجف آباد به طول ۱۴/۱۳ کیلومتر از دیوی درچه - شمال زازان - جنوب کهریزسنگ - جنوب گلشهر تا نجف آباد شامل ایستگاههای زازان - کهریزک - گلشهر و نجف آباد تصویب و مقرر شد:

الف) معاون امور عمرانی استانداری اصفهان مجوز موافقت اداره کل محیط زیست استان را دریافت نماید.
ب) پروژه با استفاده از اعتبارات شهرداری نجف آباد و دولت با سهم ۵۰ - ۵۰ اجرا شود.

ج) مبلغ تقریبی برای زیرسازی و روسازی پروژه مبلغ ۲۷۰ میلیارد ریال خواهد بود.

۲. کلیات مطالعات ریلی محور اصفهان - شاهین شهر توسط نمایندگان محترم استانداری و شهرداری و مشاور طرح ارائه گردید و پس از بحث و طرح برخی پرسشها از سوی اعضای محترم شورای عالی، مقرر گردید جزئیات فنی در جلسات بعدی کمیته فنی شورای عالی مورد بحث و بررسی قرار گرفته و نتایج حداکثر تا ۱۵ خرداد ۸۸ مجدد جهت طرح و تصویب به شورای عالی ارائه شود.
۳. کلیات مطالعات احداث سیستم تراموا در شهر اصفهان به تصویب رسید و تصمیمگیری در خصوص جزئیات فنی - اجرایی به جلسه کمیته فنی شورای عالی با حضور مدیر عامل محترم قطار شهری کشور، مشاور محترم معاون فرهنگی امور عمرانی وزارت کشور و معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان، تفویض گردید.

۴. براساس نتایج حاصله از مطالعات امکان سنجی اجرای قطار شهری قم و باتوجه به ارزیابی و تحلیل ترافیکی و اقتصادی و میزان تقاضا و فضای موجود (در مسیر رودخانه) و بنا بر پیشنهادات مسئولین



محترم استانداری و شهرداری قم، احداث مونوریل از شهرک فرهنگیان تا میدان مصلی در مسیر رودخانه مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید مشاور محترم طرح ظرف مدت یک هفته ادامه مسیر از بلوار امین تا پردیسان را نیز مورد بازبینی قرار دهد.

صورتجلسه هشتاد و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۴۰۸۰۴/۳/۳۷ مورخ ۸۸/۳/۲، هشتاد و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۶ روز چهارشنبه ۸۸/۳/۶ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نماینده محترم مردم قم در مجلس شورای اسلامی، رئیس محترم شورای اسلامی شهر قم، معاون محترم امور عمرانی استانداری قم، شهردار قم، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد و مدیر محترم شرکت قطار شهری کشور در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

الف) بنا به درخواست استانداری خراسان رضوی در خصوص گسترش ساعت و مدت محدوده طرح ترافیک شهر مشهد، اعضای شورای عالی پس از استماع و تحصیل نظر مسئولین با شرایط زیر موافقت کردند:

۱. ساعت اجرای محدوده ممنوعه از ساعت ۸:۳۰ تا ۲۱:۳۰ تعیین گردید.
 ۲. مدت اجرای طرح در تمام طول سال بوده و اخذ مجوز به صورت سالانه و روزانه انجام می‌گیرد.
 ۳. سقف تعداد مجوزهای صادره اعم از مجوزهای سالانه و روزانه تعداد ۳۵ هزار فقره تعیین گردید.
 ۴. نرخ انواع مجوز برچسب یک ساله مبلغ ۲ میلیون ریال و نرخ انواع کارت‌های شناور مبلغ ۵ میلیون ریال خواهد بود.
 ۵. نرخ کارت یک روزه ورود به محدوده ممنوعه ۲۰ هزار ریال تعیین شد.
 ۶. طرح محدوده ممنوعه از اول تیرماه سال ۱۳۸۸ لازم الاجراست.
 ۷. تردد خودروهای امدادی (پلیس - آتش نشانی - آمبولانس و...) اتوبوس‌های واحد اتوبوسرانی - تاکسی‌های تحت نظارت سازمان تاکسیرانی در محدوده طرح نیاز به مجوز ندارد.
 ۸. قبل از اجرای طرح می‌بایست اطلاع رسانی لازم صورت گیرد.
- ب) باتوجه به بند ۴ مصوبات هشتادمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و براساس گزینه‌های پیشنهادی مشاور طرح و نتایج حاصله از مطالعات امکان سنجی اجرای قطار شهری قم و با توجه به مطالب مطروحه توسط شهردار محترم قم در خصوص ملاحظات اجرایی



و امکان اجرای سیستم در کنار مسیر رودخانه قم رود، احداث مونوریل از پارک سوار شمالی در مسیر رودخانه از تقاطع پل‌های امیرکبیر - رضوی - آهنچی - مقابل مصلی - انقلاب - سپس از پمپ بنزین از مسیر بلوار غدیر تا شرک پردیسان در مجموع به طول ۱۸ کیلومتر مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید معاون امور عمرانی استانداری قم مجوز موافقت اداره کل محیط زیست استان را دریافت نماید.

صور تجلسه هشتاد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۷۳۰۸۲/۳/۳۷ مورخ ۸۸/۴/۲۰، هشتاد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز چهارشنبه ۸۸/۴/۲۲ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نماینده محترم شهرستان شاهین شهر در مجلس شورای اسلامی، معاون محترم امور عمرانی استانداری اصفهان، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان، شهرداری شاهین شهر، مدیر عامل محترم شرکت قطار شهری کشور و نمایندگان شهرداری تهران در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. بنا به درخواست شهرداری تهران و به منظور پاسخ به نیاز جانبازان، معلولان، بیماران خاص، پزشکان، اتحادیه‌های حمل و نقل عمومی، نهادهای دولتی، اشخاص حقیقی و حقوقی و سایر ارگان‌ها، اعضای محترم شورای عالی با افزایش تعداد ۶ هزار فقره آرم برچسب یک ساله و ۱۵۰ فقره کارت شناور یک ساله ویژه برای ورود به محدوده ممنوعه، با شرایط زیر موافقت کردند:

۱-۱. جهت تعیین نحوه توزیع و تعیین تعرفه‌ها، اختیارات شورای عالی به کمیسیونی ۳ نفره متشکل از فرماندار تهران - معاون حمل و نقل شهرداری تهران و دبیر شورای عالی تفویض گردید. توافقات کمیسیون مزبور به شرح صور تجلسه پیوست می‌باشد.

۲-۱. تردد ۳۶۵ دستگاه از وسایل نقلیه شرکت پست در محدوده‌های طرح ترافیک با توافق راهنمایی و رانندگی تهران و تعیین برچسب مشخص بلامانع می‌باشد.

۲. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی، کلیات مطالعات قطار برقی اصفهان - شاهین شهر به طول تقریبی ۱۳ کیلومتر حفاصل ایستگاه قطار سریع‌السیر اصفهان - تهران از ایستگاه خورزوق تا ایستگاه شاهین شهر با ملاحظات زیر به تصویب رسید:

۲-۱. پروژه در سطح زمین و با استفاده از اعتبارات شهرداری شاهین شهر و دولت با سهم ۵۰ - ۵۰ اجرا شود و آزادسازی اراضی مورد نیاز توسط شهرداری شاهین شهر صورت پذیرد.

۲-۲. مدارک مربوط به مصوب بودن موقعیت اعلام شده برای ایستگاه راه آهن سریع‌السیر اصفهان



- تهران در منطقه خورزوق قبل از آغاز مطالعات مرحله اول برای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال و پس از تأیید آن، مطالعات مورد نظر آغاز گردد.
- ۳-۲. مطالعات مرحله اول مسیر خط راه آهن یادشده جهت بررسی و تصویب به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه گردد.
- ۴-۲. معاون امور عمرانی استانداری اصفهان مطالعات قطار شهری حد فاصل ایستگاه قطار سریع السیر اصفهان – تهران (ایستگاه خورزوق) تا ایستگاه کاوه را جهت طرح و تصویب به شورای عالی ارائه نماید.
- ۵-۲. مبلغ تقریبی اجرای پروژه در محدوده ایستگاه خورزوق تا شاهین شهر (به طول تقریبی ۱۳ کیلومتر) مبلغ ۶۰۰ میلیارد ریال خواهد بود.
- ۶-۲. مقرر گردید جزئیات طرح شامل نحوه و زمان اجرا، نوع قطار و تجهیزات مربوطه توسط دبیرخانه شورای عالی و مشاور طرح بررسی و پس از تأیید دبیرخانه شورای عالی به اجرا درآید.

صور تجلسه هشتاد و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

بنا به درخواست شماره ۸۸۴۰/۳۰۷۰۲۴ مورخ ۸۸/۴/۳۰ شهرداری تهران، موضوع اصلاح تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه طرح ترافیک تهران در سال ۱۳۸۸، به لحاظ اینکه شهرداری قبل از صدور مجوز شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، اقدام به ثبت نام و اخذ وجه از متقاضیان نموده است، مورد بررسی قرار گرفت و به جهت ایجاد سهولت در امر واگذاری مجوزها و تسویه حساب با متقاضیان، شورای عالی با اصلاح تعرفه ها به شرح پیوست موافقت نمود. لیکن بر این نکته تأکید گردید که ملاک محاسبه نرخ مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه طرح ترافیک در سال ۱۳۸۹، همان ارقام مندرج در مصوبه هفتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور خواهد بود و ارقام این مصوبه به هیچ عنوان قابل استناد نمی باشد.



ردیف	گروه‌های هدف	تعرفه مصوب در صورت جلسه شماره ۷۵ برای دوره یک ساله	تعرفه مصوب در جلسه ۸۳ شورای عالی به پیشنهاد شهرداری تهران برای دوره یک ساله	تعرفه برای مصوبه جلسه ۸۲ شورای عالی در خصوص افزایش سهمیه مجوزهایی با اعتبار ۸ ماهه
۱	جانبازان ۷۰ درصد به بالا	رایگان	رایگان	رایگان
۲	جانبازان ۳۵ تا ۷۰ درصد، بیماران خاص، خبرنگاران	۱۵۰ هزار	۲۰۰ هزار	۲۰۰ هزار
۳	آژانس‌های مسافری	۷۵۰ هزار	۱ میلیون	۱۰۰ هزار
۴	اشخاص حقیقی واجد شرایط	۱ میلیون و ۸۵۰ هزار	۲ میلیون و ۵۰۰ هزار	۱ میلیون و ۷۰۰ هزار
۵	سازمان‌ها و شرکت‌های خصوصی	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	۳ میلیون و ۵۰۰ هزار	۲ میلیون و ۳۰۰ هزار
۶	خودروهای پلاک دولتی (الف)	۳ میلیون و ۷۰۰ هزار	۳ میلیون	۲ میلیون
۷	خودروهای دولتی با پلاک شخصی و خودروهای دستگاه‌های عمومی و نهادهای انقلاب اسلامی	۵ میلیون و ۵۰۰ هزار	۵ میلیون	۳ میلیون و ۳۰۰ هزار
۸	کارت شناور برای مقامات بلندپایه	رایگان	رایگان	رایگان
۹	کارت شناور برای سایر متقاضیان	۷ میلیون	۹ میلیون و ۵۰۰ هزار	-
۱۰	کارت عادی کامیون	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار	-
۱۱	کارت شناور کامیون	۱ میلیون و ۱۰۰ هزار	۲ میلیون و ۵۰۰ هزار	-

تذکر مهم: همان طور که در متن مصوبه جلسه ۸۳ شورای عالی آمده است، موافقت با تعرفه پیشنهادی تهران صرفاً مربوط به سال ۱۳۸۸ می باشد و برای محاسبه تعرفه سال ۱۳۸۹، ملاک ارقام مصور در جلسه ۷۵ شورای عالی خواهد بود



صور تجلسه هشتاد و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۱۵۹۹/۳/۳۷ مورخ ۸۸/۶/۹، هشتاد و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴:۳۰ روز شنبه ۸۸/۶/۱۴ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، معاون محترم امور عمرانی استانداری فارس، شهردار محترم شیراز و مدیر عامل محترم شرکت قطار شهری شیراز در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

۱. کریدور خط ۳ از میرزای شیرازی تا راه آهن به طول ۱۰ کیلومتر با تعداد ۵ ایستگاه به شرح مندرج در جداول پیوست مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد تا مطالعات اجرایی خط یادشده با هماهنگی وزارت مسکن و شهرسازی که متولی مطالعه و اجرای خط راه آهن سریع شهر جدید صدرا - شیراز می‌باشد صورت پذیرد.

۲. کریدور خط ۶ از مطهری تا مدرس به طول ۱۷ کیلومتر با ۱۵ ایستگاه مورد تصویب قرار گرفت.
۳. کریدور مربوط به خطوط ۴ و ۵ و توسعه شمالی خط ۲ به شرح مندرج در جدول پیوست مورد تأیید قرار گرفت ولیکن مقرر شد تا باتوجه به تقاضای محاسبه شده برای خطوط یادشده، بهره‌برداری آنها پس از سال ۱۴۱۰ صورت پذیرد.

۴. طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر شیراز تا حداکثر ۳ سال آینده مورد بازنگری قرار گیرد. در صورتی که در بازنگری طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک مشخص شد که نیاز به خطوط بند ۳ زودتر از سال ۱۴۱۰ خواهد بود. در تعیین زمان راه‌اندازی خطوط تجدیدنظر شود.

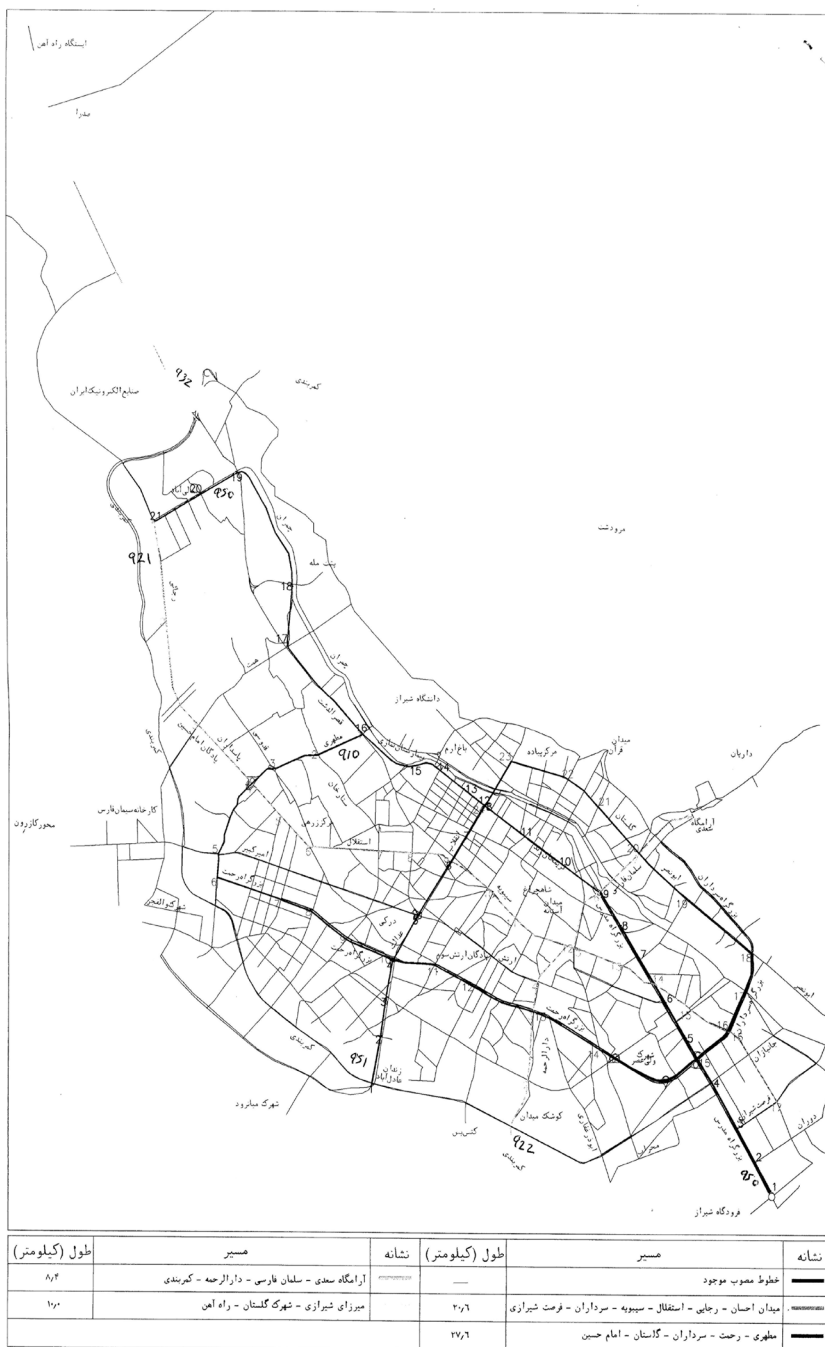
۵. آغاز عملیات اجرایی هریک از خطوط مصوب منوط به آزادسازی زمین و رفع معارض توسط شهرداری شیراز می‌باشد.

۶. اجرای همزمان بیش از دو خط از خطوط مصوب شهر تحت هیچ عنوان مجاز نمی‌باشد.
۷. آغاز عملیات اجرایی حفاری تونل هر خط منوط به اتمام مراحل حفاری عامل تونل خط قبلی می‌باشد.
۸. معاون امور عمرانی استانداری فارس مجوز موافقت اداره کل محیط زیست استان را دریافت نماید.
۹. مسیر دقیق، نحوه اجرا، انتخاب ناوگان، تجهیزات، ایستگاه‌ها، ظرفیت عملکرد سیستم، تعداد واگن‌ها و محل پایانه‌های کریدورها مجدداً به تصویب شورای عالی برسد.

۱۰. و همچنین مقرر گردید مطالعات توسعه خط ۱ با محل پایانه راه آهن و شهرک صنعتی شهر شیراز توسط شهرداری شیراز تهیه و پس از تأیید توسط شورای ترافیک استان فارس به شورای عالی ارائه شود.



مجموعه مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهری کشور





صور تجلسه هشتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۰۳۷۱۶/۳۷ مورخ ۸۸/۷/۴، هشتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۰ روز سه شنبه ۸۸/۷/۷ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، استاندار محترم تهران، معاون محترم وزیر مسکن و شهرسازی و مدیر عامل شرکت شهرهای جدید، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، مدیر عامل محترم شرکت حمل و نقل ریلی کشور، مدیر عامل محترم شرکت مترو تهران، رئیس محترم پلیس راهنمایی و رانندگی تهران، شهردار محترم مشهد، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری اهواز، نمایندگان محترم وزارت آموزش و پرورش و نماینده محترم ستاد کل نیروهای مسلح در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر به تصویب رسید:

۱. کلیات مطالعات مدیریت زمانی شروع فعالیت مشاغل نظامی، ادارات، دانش آموزان و صنوف با ایجاد فاصله زمانی ۳۰ دقیقه در آغاز فعالیت ۷ گروه به شرح زیر تصویب شد:

گروه	واحد	ساعت شروع به کار	ساعت خاتمه فعالیت
۱	نظامی	۶:۳۰	۱۳:۳۰
۲	صنعتی	۶:۳۰	۱۴:۳۰
۳	بانک	۷:۰۰ شروع سرویس به مشتریان	۱۵:۰۰ و بعد
۴	ادارات	۷:۳۰	۱۵:۳۰ و به بعد
۵	مدارس	۸:۳۰ - ۸:۱۵	۱۲:۴۵ و به بعد
۶	دانشگاهها	۸:۳۰	متغیر تا ۱۹:۳۰
۷	صنوف (بازار تهران)	۹:۳۰	۱۶:۰۰ و به بعد

- ۱-۱. مقرر شد شهرداری تهران گزارش ارزیابی محاسن و معایب اجرای طرح را حداکثر ۲۵ روز پس از اجرای طرح به شورای عالی ارائه نماید.
- ۲-۱. با اجرای طرح به صورت آزمایشی و برای مدت یک ماه پس از آماده شدن شرایط لازم موافقت گردید و مقرر شد تا پس از بررسی محاسن و معایب طرح در طول این دوره یک ماهه، تصمیم گیری در خصوص ادامه اجرا و یا توقف آن صورت پذیرد.



۳-۱. مقرر گردید شهرداری تهران مطالعات تکمیلی ساعات کار مشاغل، صنوف آزاد، بانک‌ها، مدارس و دانشگاه‌ها را تهیه و برای سال آینده پیشنهاد کامل خود را حداکثر تا خرداد ۱۳۸۹ جهت تصمیم‌گیری به شورای عالی ارائه نماید.

۲. مقرر گردید دستورالعمل آموزش و سنجش مهارت و صدور گواهینامهٔ راهبران قطارهای شهری و حومه حداکثر ظرف مدت یک ماه در کمیتهٔ فنی شورای عالی مورد بازنگری قرار گرفته و جهت تصویب نهایی به شورای عالی ارائه گردد. در عین حال، دایر نمودن مراکز آموزش راهبران قطارهای شهری در هر یک از کلانشهرها که دارای خطوط قطار شهری مصوب می‌باشند، پس از اخذ تأییدیهٔ وزارت کشور بلامانع می‌باشد.

۳. به منظور توسعهٔ حمل‌ونقل عمومی به ویژه حمل‌ونقل ریلی، اتصال شهرهای جدید به شهرهای مادر به وسیلهٔ سیستم قطار ریلی به شرط آن که جمعیت پیش‌بینی شده برای افق طرح آن بیش از ۱۰۰ هزار نفر باشد نیز به تصویب رسید و در شهرهای با جمعیت کمتر در افق طرح، موضوع می‌بایست از سوی مشاورین ذیصلاح مطالعه و پس از تصویب در شورای عالی به مرحلهٔ اجرا درآید.

تبصره ۱: در طراحی سامانه‌های ریلی اتصال شهرهای جدید به مادر شهرها، اتصال به خطوط ریلی درون شهری و چگونگی این اتصال و نیز توجه به ضرورت هماهنگی سیستم‌های ریلی و برقی، الکتریکی، مخابراتی مورد نظر خطوط حومه‌ای متناسب با خطوط درون شهری متصل به آنها، توجه لازم صورت پذیرد.

تبصره ۲: در طراحی سامانه‌های ریلی درون شهری، نحوهٔ اتصال به فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه آهن برون شهری و ترمینال‌های اتوبوسرانی برون شهری حتماً بررسی و در گزارشات ارائه گردد.

۴. احداث قطار برقی سریع السیر اهواز، شهر جدید شیرین شهر و اتصال آن به خط دو قطار شهری اهواز به طول ۲۶/۱ کیلومتر با دو ایستگاه و به صورت همسطح (خط قرمز رنگ طبق نقشهٔ پیوست) که به صورت ۸ کیلومتر در کنار بزرگراه اهواز - آبادان و بعد در کنار اراضی طرح توسعهٔ کشت و صنعت نیشکر و در نهایت از شمال شرق به شیرین شهر متصل می‌گردد. با لحاظ مشخصات مندرج در جدول پیوست و براساس فرضیات زیر به تصویب رسید:



۱-۴. طبق اعلام نمایندگان استانداری خوزستان، شهرداری اهواز و وزارت مسکن و شهرسازی هیچگونه مشکلی برای تملک زمین در طول مسیر وجود ندارد.

۲-۴. برآورد هزینه اجرای این طرح براساس قیمت‌های سال ۱۳۸۶ با منظور نمودن هزینه احداث مسیر شامل زیرسازی و روسازی و سیگنالی‌نگ و ناوگان و ایستگاه‌ها معادل ۱۱۴/۲۳۱/۰۰۰ هزار دلار برای کل مسیر و ۴ میلیون و ۳۷۶ هزار و ۶۶۶ دلار به ازای هر کیلومتر از مسیر، برآورد گردیده است.

۵. احداث قطار برقی سریع السیر بین شهر جدید پردیس و تهران به طول ۲۷/۷ کیلومتر که از ابتدای شهر جاجرد و با قرار گرفتن در حریم بزرگراه تهران - دماوند و عبور از مناطق جمعیتی جاجرد و کمرد به شهر جدید پردیس می‌رسد (خط سبزرنگ طبق نقشه پیوست) و با استفاده از سامانه قطار سبک شهری به تصویب رسید با تأکید بر اینکه تصویب این گزینه براساس فرضیات زیر صورت گرفته است:

۱-۵. به واسطه عبور مسیر پیشنهادی از حریم آزادراه تهران - دماوند، هزینه تملک در این پروژه وجود ندارد

۲-۵. به واسطه عبور مسیر پیشنهادی از حریم آزادراه تهران - دماوند و باتوجه به بررسی‌های مشاور طرح، امکان احداث مسیر ریلی در حاشیه این آزادراه با همان شیب و فراز و شعاع قوس‌های اجرای آزادراه موجود می‌باشد و نیازی به اصلاح مشخصات هندسی مسیر نمی‌باشد.

۳-۵. برآورد هزینه اجرای این طرح براساس قیمت‌های سال ۱۳۸۶ با منظور نمودن هزینه احداث مسیر شامل زیرسازی و روسازی و سیگنالی‌نگ و ناوگان و ایستگاه‌ها معادل ۱۸۱ میلیون و ۳۲۳ هزار دلار برای کل مسیر و ۶ میلیون و ۵۴۵ هزار و ۹۵۶ دلار به ازای هر کیلومتر از مسیر برآورد گردیده است.

۶. مقرر گردید جزئیات طرح شامل نحوه و زمان اجرا، نوع قطار و تجهیزات مربوط به بند ۴ و ۵ توسط دبیرخانه شورای عالی و مشاورین طرح بررسی و پس از تأیید دبیرخانه شورای عالی به اجرا درآید.

۷. باتوجه به ضرورت ایجاد وحدت رویه در انجام پروژه‌های مرتبط با سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند، کلیه شهرداری‌های کشور موظفند تا شرح خدمات مطالعات و جزئیات اجرایی اینگونه پروژه‌ها را قبل از انجام مطالعه و اجرا به تصویب دفتر حمل‌ونقل وزارت کشور برسانند. همچنین دبیرخانه شورای عالی مکلف است تا ظرف مدت ۲ ماه جزئیات این موضوع را تهیه و به شورای عالی ارائه نماید.



صور تجلسه هشتاد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۴۰۱۶۸ مورخ ۸۸/۸/۱۸، هشتاد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز شنبه ۸۸/۸/۲۳، با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، رئیس محترم کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی (آقای مهندس مقیمی)، فرماندار محترم تهران (آقای دکتر طلا)، نماینده محترم بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (آقای احمدی)، نماینده محترم وزارت علوم، تحقیقات و فناوری (آقای دکتر طالبیان)، رئیس محترم سازمان آموزش و پرورش شهر تهران (آقای یازرلو)، نماینده محترم وزارت آموزش و پرورش (آقای جعفری)، نماینده محترم شورای اسلامی شهر تهران (آقای طلایی)، معاون امور عمرانی استانداری تهران (آقای مهندس درون پرور)، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران (آقای مهندس تشکری هاشمی)، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد (آقای مهندس خندان دل)، دبیر محترم شورای ترافیک استان خراسان رضوی (آقای مهندس حسینی)، رئیس محترم شورای عالی اصناف (آقای فراهانی) و مشاور محترم شهرداری مشهد (آقای دکتر پور زاهدی) در وزارت کشور تشکیل و تصمیمات به شرح ذیل اتخاذ گردید:

۱. به منظور توسعه حمل و نقل عمومی، شبکه اتوبوسرانی تندروی شهر مشهد شامل سه خط در مجموع به طول ۴۶/۳۸ کیلومتر به ترتیب اولویت اجرایی زیر به تصویب رسید:

الف) خط شماره ۱۰۱۳ از شمال غربی تا جنوب شرقی به طول ۲۴/۸۸ کیلومتر با عبور از بلوار مصلی - حرم مطهر - خیابان شیراز - بلوار قره نی - بلوار فردوسی - بلوار معلم - بلوار سید رضی تا امامیه به عنوان اولویت اول اجرا.

ب) خط شماره ۱۰۰۸ شمالی - جنوبی به طول ۱۱ کیلومتر با عبور از مسیرهای ترمینال مسافری - خیابان امام رضا - حرم مطهر تا انتهای طبرسی شمالی به عنوان اولویت دوم اجرا

ج) خط شماره ۱۰۰۶ شمالی - جنوبی به طول ۱۰/۵ کیلومتر با عبور از مسیرهای میدان انقلاب - بلوار امام خمینی - میدان شهدا تا بلوار خواجه ربیع به عنوان اولویت سوم اجرا
۲. بنا به درخواست وزارت آموزش و پرورش، اجرای طرح مدیریت زمانی شروع فعالیت مشاغل نظامی، صنعتی، بانکها، ادارات، مدارس، دانشگاهها و بازار تهران (مصوب هشتاد و پنجمین جلسه شورای عالی) به اول مرداد ۱۳۸۹ موکول گردید و مقرر شد تا رئیس سازمان آموزش و پرورش شهر تهران



هماهنگی‌ها و اقدامات لازم را در خصوص اجرای طرح از زمان مشخص شده به عمل آورد. همچنین برای اجرای طرح در موعد مقرر نیاز به برگزاری جلسه دیگری نمی‌باشد.

۳. مقرر گردید دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در جهت اجرای مصوبه مورخ ۸۸/۸/۲۳ کارگروه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، سیاست‌ها و راهکارهای کلی کاهش آلودگی هوا در تهران و سایر کلانشهرها را ظرف مدت یک هفته با همکاری ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست تهیه و به کارگروه یادشده ارائه نماید.

صور تجلسه هشتاد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

براساس دعوتنامه شماره ۱۸۵۵۰۶ مورخ ۸۸/۱۱/۱۷، هشتاد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۱۴ روز شنبه ۸۸/۱۱/۱۰ با حضور اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، سرپرست محترم معاونت عمرانی استانداری تهران، معاون محترم حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و نمایندگان وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در وزارت کشور تشکیل و مصوبات به شرح زیر اتخاذ گردید:

الف) درخواست شهرداری تهران مندرج در نامه شماره ۴۸۸/۴۰۰/۸۸/م در خصوص تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه طرح ترافیک تهران در سال ۱۳۸۹ و صدور مجوز روزانه، هفتگی و ماهانه مورد بحث قرار گرفت و به جهت ایجاد سهولت در امر واگذاری مجوزها، شورای عالی با موارد زیر موافقت نمود:

۱. همانند سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، سقف تعداد برچسب‌های صادره ۹۲۲۰۰ فقره و سقف تعداد کارت‌های شناور ۳۶۰۰ فقره خواهد بود.

۲. با صدور مجوز آرم‌های روزانه و هفتگی به نسبت ۵ و ۵ درصد در مجموع ۱۰ درصد از تعداد ۹۲۲۰۰ فقره مشروط به راه‌اندازی سیستم هوشمند کنترل محدوده ممنوعه و محدوده زوج و فرد موافقت گردید.

۳. نرخ آرم‌های صادره برای سال ۱۳۸۹ براساس جدول پیوست خواهد بود.

۴. کلیه درآمدهای ناشی از صدور مجوز آرم‌های طرح ترافیک صرفاً در بهبود عبور و مرور شهر تهران هزینه خواهد شد و شهرداری تهران موظف است در اسرع وقت نسبت به بکارگیری تجهیزات الکترونیکی و نظارت تصویری برای کنترل هوشمند محدوده‌های ممنوعه و ایجاد پارک سوار در



اطراف محدوده‌های ممنوعه اقدامات لازم را انجام دهد.

۵. نحوه تخصیص آرم ترافیک به متقاضیان به صورت مکانیزه بوده و شهرداری تهران حداکثر تا ۲۰

بهمن ماه، نحوه تخصیص و اجرا را به دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی گزارش نماید.

۶. دارندگان کارت‌های شناور دستگاه‌ها در سال ۱۳۸۸ می‌توانند برای سال ۱۳۸۹ یکی از دو گزینه

زیر را انتخاب نمایند:

الف) اخذ یک کارت شناور

ب) اخذ دو برچسب دائم

۷. هیچ سازمان و دستگاهی غیر از شهرداری تهران و خارج از چارچوب مصوبات شورای عالی ترافیک

شهرهای کشور مجاز به صدور مجوز طرح ترافیک نمی‌باشد.

ب) باتوجه به پیشنهادات وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در خصوص دستورالعمل اجرایی

وضعیت آلودگی هوا که قبلاً در کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به تأیید

رسیده بود، مقرر گردید این پیشنهادات مورد بررسی قرار گرفته و مجدداً برای تصمیم‌گیری نهایی

به شورای عالی ارائه شود.



جدول تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه در سال ۱۳۸۹

ردیف	نوع سهمیه	تعرفه مصوب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (ریال)
۱	جانبازان ۷۰ درصد به بالا	رایگان
۲	جانبازان ۳۵ درصد تا ۷۰ درصد، معلولین، بیماران خاص و خبرنگاران	۲۵۰ هزار
۳	حمل و نقل عمومی (آژانس‌ها، مینی‌بوس، وانت بار)	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار
۴	اشخاص حقیقی	۴ میلیون
۵	خودروهای دولتی پلاک قرمز	۴ میلیون
۶	خودروهای دولتی پلاک شخصی عمومی - نهادهای انقلابی	۶ میلیون
۷	شرکت‌های خصوصی (حقوقی)	۱۰ میلیون
۸	کارت شناور مقامات بلندپایه (تعداد ۱۲۰۰ فقره)	رایگان
۹	کارت شناور سهمیه بگیران اشخاص حقیقی و حقوقی (تعداد ۱۴۰۰ فقره)	۱۰ میلیون
۱۰	کارت شناور سایر متقاضیان (۱۰۰۰ فقره)	۲۰ میلیون
۱۱	کارت کامیون ۲ ماهه عادی	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار
۱۲	کارت کامیون ۲ ماهه شناور	۲ میلیون
۱۳	نرخ صدور المثنی (حداقل ۲۰۰ هزار ریال)	۱۵ درصد قیمت پایه
۱۴	نرخ تعویض آرم (حداقل ۲۰۰ هزار ریال)	۵ درصد قیمت پایه
۱۵	مجوز هفتگی	۶۰۰ هزار
۱۶	مجوز روزانه	۱۰۰ هزار



صورتجلسه هشتاد و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

هشتاد و هشتمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۴ مورخ ۸۹/۴/۱۲ در سالن جلسات شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. براساس نامه شماره ۴۴/۱۲۸۸۹۶ مورخ ۸۸/۶/۳۱ استانداری تهران، آخرین متن پیشنهادی اصلاح دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا که مطابق ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴/۲/۳ مجلس شورای اسلامی با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط تدوین گردیده بود، مشروط به اصلاح موارد ذیل در دستورالعمل تهیه شده مصوب و اتخاذ تصمیم گردید:

(الف) کارگروه شرایط ویژه آلودگی هوا مرکب از مدیران کل ادارات / رؤسای سازمان‌ها به مسئولیت استاندار و دبیری مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تشکیل می‌شود (صفحه ۳ دستورالعمل)

(ب) در صفحه ۸ دستورالعمل بند ۲ شهرداری‌ها، در انتهای جمله در پراتنز متن ذیل نوشته شود: (با تشخیص کارگروه تخصصی آمایش محیط زیست و توسعه پایدار)، ماده ۲۴ آئین نامه شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان و کارگروه‌های تخصصی

(ج) در نمودار نحوه ارتباط وظایف نهادها و سازمان‌های مربوط، در شرایط ویژه آلودگی (صفحه ۱۱ دستورالعمل) هر جا نام سازمان هواشناسی آمده است، عبارت «وزارت راه و ترابری» اضافه گردد و تعریف مرکز مهار در ذیل نمودار نوشته شود.

(د) در جدول استانداردهای هوای پاک براساس مصوبه کمیسیون امور زیربنایی صنعت و محیط زیست دولت برای سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ براساس شاخص آلودگی هوا (PSI) عناصر سرب، بنزن، NO₂ و بنزو آلفاپیرن در صورت امکان مقدار روزانه آن توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اصلاح و درج گردد. در غیر این صورت موارد اعلام شده مصوب می‌شود.

۲. نامه‌های شماره ۸۹۴۰/۲۰۳۱۳۲ مورخ ۸۹/۳/۳ و ۸۹۴۰/۲۶۵۷۹۳ مورخ ۸۹/۳/۱۹ معاون محترم شهردار تهران و رئیس سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران مبنی بر درخواست صدور مجوز افزایش سهمیه طرح ترافیک به میزان ۱۰ هزار فقره برای اشخاص حقیقی و حقوقی و ۱ هزار فقره ویژه کامیون‌ها مطرح و مقرر گردید تا موضوع در کمیته فنی شورای عالی ترافیک مطرح و بررسی و تصمیمات کمیته به منزله تصمیمات شورای عالی ترافیک کشور خواهد بود.

۳. پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی ترافیک کشور مبنی بر ضوابط تدوین شده تبلیغات در تاکسی، اتوبوس، مینی بوس، شهری موضوع ماده ۲۰۷ آئین نامه راهنمایی و رانندگی مطرح و پس از بحث و تبادل نظر مقرر گردید موضوع در کمیته فنی شورای عالی ترافیک مطرح و نتیجه بررسی‌ها در جلسه آتی شورای عالی ترافیک برای اتخاذ تصمیم ارائه گردد.



صور تجلسه هشتاد و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

هشتاد و نهمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۰ صبح مورخ ۸۹/۶/۶ در سالن جلسات شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. براساس بند ۱ مصوبه شورای هماهنگی ترافیک استان تهران، موضوع نامه شماره ۱۱/۶۷۷۱۳ مورخ ۸۸/۴/۳ در خصوص مطالعات ادامه‌ی خط ۲ قطار شهری کرج از سمت شمال غربی تا کمال شهر و از سمت جنوب تا ملارد که کلیات آن در جلسه مورخ ۸۹/۴/۳۰ به تأیید کمیته فنی شورای عالی ترافیک شهرهای کشور رسیده است، و با عنایت به توضیحات ارائه شده از سوی مسئولین محترم استانداری تهران، شهرداری کرج و سازمان قطار شهری کرج و حومه و همچنین ارائه توضیحات لازم از سوی مشاور مطالعات (شرکت مترا)، و بحث و تبادل نظر، اعضای محترم شورای عالی مشروط بر جلب نظر نماینده محترم سازمان حفاظت محیط زیست موارد ذیل را مورد تصویب قرار دادند:

الف) توسعه‌ی خط ۲ قطار شهری کرج از ایستگاه پیشاهنگی تا میدان شهید بهشتی - کمالشهر به طول ۲/۹ کیلومتر و با دو ایستگاه

ب) توسعه خط ۲ قطار شهری کرج از سه راه فردیس تا چهارراه ملارد به طول ۲/۸۵ کیلومتر و با چهار ایستگاه جدید

۲. مطالعات اتصال اسلامشهر به خط ۳ متروی تهران که کلیات آن در جلسه مورخ ۸۹/۴/۱۲ کمیته فنی شورای عالی هماهنگی ترافیک مورد تأیید قرار گرفته بود، بررسی گردید و با عنایت به مصوبات سفرهای استانی هیأت محترم دولت و ارائه توضیحات مسئولین محترم استانداری تهران، شهرداری اسلامشهر و مشاور مطالعات (مهندسین مشاور اندیشکار) و بحث و تبادل نظر، اعضای محترم شورای عالی، کریدور اول را که در امتداد بزرگراه آیت اله سعیدی (جاده ساوه) به طول تقریبی ۱۳ کیلومتر و با ۶ ایستگاه است را مورد تصویب قرار دادند. در ضمن مقرر گردید در مورد انتخاب نوع سیستم ریلی پس از انجام مطالعات تکمیلی در جلسات آتی شورای عالی تصمیم‌گیری شود.

۳. با عنایت به نامه شماره ۸۸/۱۰۰/۱۰/۹۶۶۰۴ مورخ ۸۹/۳/۱۸ رئیس ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور، پس از استماع سخنان جناب آقای رویانیان و بحث و تبادل نظر اعضای شورای عالی موارد ذیل مورد توافق قرار گرفت:

الف) تأکید بر الزام نصب و استفاده از تاکسیمتر در کل ناوگان تاکسیرانی شهری کشور تا ابتدای مهرماه



سال جاری و لزوم کنترل دقیق عوامل پلیس راهور در این زمینه
(ب) الزام نصب سامانه‌های پایش هوشمند در ناوگان حمل و نقل مسافر شهری سراسر کشور در یک دوره زمانی کوتاه مدت
(ج) لزوم هماهنگی کلیه عوامل ذیربط جهت تعطیلی کارگاه‌های غیرمجاز دوگانه سوز نمودن خودروها در سراسر کشور

صور تجلسه نودمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نودمین جلسہ شورای عالی رأس ساعت ۱۰:۳۰ صبح مورخ ۸۹/۶/۱۶ در سالن جلسات شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبه‌ی این جلسہ به این شرح است:

۱. موضوع بند ۱ مصوبهٔ جلسہ‌ی هشتاد و پنجم و بند ۲ جلسہ هشتاد و ششم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خصوص تغییر ساعات کار جهت کاهش حجم ترافیک در ساعات شروع به کار مشاغل و ادارات در شهر تهران مطرح و باتوجه به اینکه مصوبات فوق مشکلاتی را خصوصاً برای دانش‌آموزان و معلمان به دنبال داشت، اعضای محترم شورای عالی هماهنگی ترافیک، مصوبات یادشده را کان لم یکن نموده و پس از بحث و تبادل نظر ساعات شروع به کار در شهر تهران را برای مشاغل مختلف در قالب دو گزینه به ترتیب اولویت به شرح ذیل تصویب نمودند که براساس ماده‌ی ۸۷ قانون خدمات کشوری، اجرای آن پس از تصویب هیأت محترم وزیران، الزامی خواهد بود.

جدول پیشنهاد ساعات کار مشاغل مختلف در شهر تهران

گروه	واحد	ساعت شروع به کار فعالیت گزینه اول	ساعت شروع به کار فعالیت گزینه دوم
۱	*نظامی	۶:۳۰	۶:۳۰
۲	صنعتی	۶:۳۰	۶:۳۰
۳	بانک‌ها	۷:۳۰	۶:۳۰
۴	ادارات	۸:۳۰	۷
۵	**مدارس	۷:۴۵ - ۷:۱۵	۸
۶	***بازار تهران	۹:۳۰ - ۱۰	۹:۳۰ - ۱۰



تبصره ۱: ساعات شروع به کار و خاتمه فعالیت واحدهای نظامی منوط به موافقت ریاست محترم ستاد نیروی مسلح جمهوری اسلامی ایران می باشد.

تبصره ۲: ساعات کار دانش آموزان، معلمان و کارکنان آموزش و پرورش شهر تهران ساعت ۷:۳۰ صبح تعیین گردید.

تبصره ۳: ساعت شروع به کار و خاتمه فعالیت مشاغل خاص شهر تهران توسط شورای عالی اصناف (وزارت بازرگانی) تهیه و به دبیرخانه شورای عالی ترافیک اعلام گردد.

صور تجلسه نود و یکمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و یکمین جلسہ شورای عالی رأس ساعت ۱۰:۳۰ صبح مورخ ۸۹/۶/۲۹ در سالن جلسات شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسہ به این شرح است:

۱. پیرو مصوبه شماره ۱۴۶۱۹۹/ت/۴۵۳۴۰ هـ مورخ ۸۹/۶/۳۱ هیأت محترم وزیران به شرح زیر، پس از قرائت متن مصوبه و بحث و تبادل نظر جهت هماهنگی هرچه بیشتر برای اجرای دقیق مصوبه، مقرر گردید کارگروه نظارت بر حسن اجرای مصوبه تغییر ساعات آغاز به کار مشاغل شهر تهران، تشکیل شود و با جلسات مستمر نسبت به پایش میزان تأثیر این طرح بر کاهش بار ترافیک معابر پایتخت اقدام نموده و گزارشاتی را جهت تصمیم گیری در خصوص تمدید طرح در پایان دوره سه ماهه اجرای مصوبه، تنظیم و به هیأت محترم وزیران تقدیم نماید.

بر این اساس، همچنین مقرر گردید ترکیب اعضای کارگروه فوق الذکر به شرح زیر باشد:

۱. نمایندگان اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

۲. نماینده معاونت توسعه مدیریت و منابع ریاست جمهوری

۳. نماینده سازمان آموزش و پرورش شهر تهران

۴. نماینده بانک مرکزی جمهوری اسلامی

۵. نماینده وزارت بازرگانی

۶. نماینده شورای اصناف کشور

۷. نماینده پلیس راهور تهران بزرگ

۸. نماینده شهرداری تهران

۹. نماینده استانداری تهران



۲. نامه شماره ۴۰۰/۸۲۰/۱۷۲۱ مورخ ۸۹/۵/۲۶ معاون محترم رئیس جمهوری و رئیس بنیاد شهید و امور ایثارگران در خصوص رفع مشکل تردد جانبازان معزز در محدوده طرح ترافیک شهر تهران و درخواست صدور ۴ هزار فقره آرم طرح ترافیک برای این عزیزان، مطرح شده و پس از بحث و تبادل نظر، باتوجه به اینکه سامانه جدید کنترل مکانیزه محدوده طرح ترافیک باعث ایجاد مشکلاتی در تردد این عزیزان گردیده، اعضای محترم شورای عالی با صدور تعداد ۴ هزار مجوز برچسب طرح ترافیک برای تردد جانبازان طبق نظر بنیاد شهید و امور ایثارگران توسط شهرداری تهران موافقت نمودند.

۳. دستورالعمل ضوابط تبلیغات در تاکسی، اتوبوس، مینی بوس و خودروهای شرکتی که براساس ماده ۲۰۷ آیین نامه راهنمایی و رانندگی در جلسه هشتاد و هشتمین شورای عالی مورخ ۸۹/۴/۱۲ و همچنین در جلسه کمیته فنی مورخ ۸۹/۵/۱۰ اتخاذ تصمیم گردیده بود مطرح و مورد تصویب اعضای شورای عالی قرار گرفت.

صورتجلسه نود و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و دومین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۴ مورخ ۸۹/۷/۱۷ در سالن جلسات شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد.

به منظور توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی و در راستای مصوبات هیأت محترم دولت در سفرهای استانی و با عنایت به مصوبات چهلمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مبنی بر ایجاد خطوط ریلی بین ایستگاههای مصوب شهر تهران و شهرهای اسلامشهر، ورامین، قرچک و پاکدشت (بند ۳ - ۶ مصوبه)، کلیات مطالعات احداث خط ریلی حومه‌ای تهران - پاکدشت - شریف آباد حد فاصل جنوب میدان بسیج تهران تا شرق شریف آباد در حاشیه جنوبی جاده امام رضا (ع) به طول تقریبی ۳۹ کیلومتر با ملاحظه ذیل به تصویب رسید:

۱. مقرر گردید کمیته‌ای متشکل از اعضای کمیته فنی و نمایندگان شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی، شرکت متروی تهران و شهرداری پاکدشت و شریف آباد، پس از بازدید میدانی از مسیر گزینه‌های پیشنهادی و دریافت نتایج کارشناسی دقیق‌تر از نظر توجیه اقتصادی توسط مشاور مطالعات، موضوع انتخاب مسیر برتر را بررسی نمایند که پس از تأیید به عنوان تصویب نهایی طرح خواهد بود.



صور تجلسه نود و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و سومین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۳:۳۰ مورخ ۸۹/۹/۲۲ در سالن ۲۵ نفره وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. پیرو بند ۲ مصوبه شماره ۱۴۶۱۹۹ / ت ۴۵۳۴۰ هـ مورخ ۱۳۸۹/۶/۳۱ هیأت محترم وزیران و بند ۱ مصوبات نود و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، اعضای این شورای عالی پس از استماع گزارشات و ارزیابی‌های کارشناسی ارائه شده توسط کارگروه نظارت بر حسن اجرای مصوبه تغییر ساعات آغاز به کار مشاغل شهر تهران، شهرداری تهران و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ به اتفاق آراء، ضمن ارزیابی مثبت نتایج، پیشنهاد نمودند اجرای مصوبه فوق‌الذکر تمدید گردد.

۲. براساس پیشنهاد نماینده محترم معاونت توسعه مدیریت و منابع ریاست جمهوری مبنی بر اجرای بند ۳ مصوبه شماره ۱۴۶۱۹۹ / ت ۴۵۳۴۰ هـ مورخ ۱۳۸۹/۶/۳۱ هیأت محترم دولت در خصوص استفاده از روش‌های دور کاری و کار در منزل، باتوجه به تأثیر استفاده از این روش‌ها در کاهش تردهای شهری و آلودگی‌های زیست محیطی، اعضای شورای عالی پیشنهاد کردند در صورت عدم وجود موانع یا مغایرت‌های قانونی، ساعت تعطیلی دستگاه‌های دولتی و عمومی شهر تهران یک ساعت زودتر انجام گردد تا مشکل موجود در ساعت اوج ترافیک عصرگاهی نیز مرتفع گردد. این پیشنهاد نیز جهت سیر مراحل تصویب به هیأت محترم وزیران ارسال گردد. همچنین پیشنهاد شد لایحه‌ای جهت اجرایی شدن روش دور کاری در خدمات اداری دولتی و عمومی از سوی دولت محترم به مجلس شورای اسلامی ارائه گردد.

۳. در خصوص پیشنهاد شماره ۹۷۷ - ب ز ا - ۲ مورخ ۸۹/۹/۲۰ سازمان حفاظت محیط زیست راجع به ادامه اجرای طرح محدودیت تردد زوج و فرد در سراسر سطح شهر تهران در تمام ایام سال، باتوجه به تأثیر قابل توجه اجرای این طرح بر کاهش تردها و آلودگی هوا، مقرر گردید پیشنهاد گسترش محدوده زوج و فرد از سوی شهرداری تهران و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران و با هماهنگی استانداری تهران تهیه و برای بررسی‌های کارشناسی لازم در کمیته فنی شورای عالی مطرح و نتیجه سریعاً به شورای عالی ارائه گردد.

۴. از همکاری کلیه دستگاه‌های اجرایی، نهادها، سازمان‌ها و به ویژه پلیس راهور تهران بزرگ که در اجرای مصوبه هیأت محترم وزیران و طرح زوج و فرد تلاش قابل توجهی داشته‌اند، تقدیر و تشکر گردید.



صور تجلسه نود و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و چهارمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۸۹/۱۰/۱۵ در سالن ۲۵ نفره وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. مقرر گردید کمیته‌ای متشکل از پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، شهرداری تهران و استانداری تهران پس از تکمیل مطالعات دقیق کارشناسی در حوزه‌ی مهندسی ترافیک و تأثیرات اجتماعی و اقتصادی، نسبت به ارائه طرح پیشنهادی توسعه محدوده زوج و فرد شهر تهران حداکثر ظرف مدت دو هفته اقدام نمایند. بدیهی است در این مطالعه کلیه ملاحظات از قبیل ظرفیت سنجی حمل‌ونقل همگانی، وجود فضای پارکینگ مناسب و میزان تأثیر ایجاد محدودیت بر بنگاه‌های اقتصادی موجود در محدوده مانند بنگاه‌های باربری و... نیز مورد توجه قرار خواهد گرفت.

۲. اعضای شورای عالی باتوجه به تأثیر استفاده از خودروهای جمعی بر کاهش حجم ترافیک عبوری و آلاینده‌های زیست محیطی، به اتفاق آرا پیشنهاد می‌نمایند تا سرویس ایاب و ذهاب کارکنان ادارات دولتی و عمومی با استفاده از ناوگان مناسب که دارای شرایط استاندارد زیست محیطی و ایمنی باشد، تأمین گردد.

۳. باتوجه به سهم قابل توجه وسایل نقلیه در ایجاد آلاینده‌های زیست محیطی شهر تهران (حدود ۸۰ درصد)، مقرر گردید در خصوص بررسی وضعیت رعایت استانداردهای زیست محیطی خودروهای تولیدی و همچنین نوع سوخت مصرفی این خودروها، موضوع در جلساتی با حضور نمایندگان وزارتخانه‌های نفت و صنایع و معادن، مورد رسیدگی قرار گرفته و نتیجه شورای عالی ترافیک جهت اتخاذ تصمیمات لازم منعکس گردد.

صور تجلسه نود و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و پنجمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۰ صبح مورخ ۸۹/۱۱/۲۰ در دفتر معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. براساس تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۲ آیین‌نامه‌ی اجرایی تبصره ذیل ماده‌ی ۶ قانون نحوه‌ی جلوگیری از آلودگی هوا، پیشنهاد توسعه طرح زوج و فرد در شهر تهران مطرح گردید و باتوجه به تأثیر قابل توجه اجرای این طرح بر روان‌سازی ترافیک و کاهش آلودگی هوا، به شرح ذیل تا اطلاع ثانوی مورد تصویب قرار گرفت.



مرزهای چهارگانه‌ی محدوده‌ی فوق عبارتند از:

* از شمال: بزرگراه شهید همت، حد فاصل بزرگراه شهید چمران (وجه غربی) تا تقاطع شهید باقری (وجه شرقی)

* از جنوب: بزرگراه بعثت حد فاصل میدان بسیج (وجه شرقی) تا میدان بهمن و بزرگراه تندگویان تا نواب (وجه غربی)

* از شرق: بزرگراه بسیج حد فاصل میدان بسیج، بزرگراه شهید دوران و بزرگراه شهید باقری تا تقاطع وفادار
* از غرب: بزرگراه شهید نواب، از تندگویان به سمت شمال و در ادامه بزرگراه شهید چمران تا تقاطع بزرگراه همت

در ضمن مقرر گردید شهرداری تهران به قید فوریت جهت کنترل مکانیزه نسبت به نصب دوربین و علائم و تابلوهای محدوده طرح اقدام نماید.

۲. به منظور ارتقای استانداردهای زیست محیطی خودروهای تولیدی و نوع سوخت مصرفی این خودروها، پیشنهادات کمیته فنی شورای عالی موضوع جلسه مورخ ۸۹/۱۱/۱۹ و صورتجلسه آن تأیید و مقرر گردید دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی ضمن تنظیم و پیشنهاد لوایح مورد نظر در این خصوص با همکاری دستگاه‌های ذیربط، به کمیسیون زیربنایی دولت برای طرح‌ها و پیشنهادات اجرایی از قبیل اجباری شدن معاینه فنی موتورسیکلت‌ها، طرح تعویض کانالیست‌ها و کنیسترهای معیوب در خودروها، سیاست‌های تشویقی و اعمال نظام تعرفه ترجیحی واردات برای خودروها و موتورهای برقی، اجرای مفاد آیین‌نامه‌ها و قوانین موجود را با هماهنگی ارگان‌های ذیربط پیگیری و اعمال نماید.

همچنین باتوجه به ارتباط موضوع با مصرف سوخت و هدفمندسازی یارانه‌ها مقرر گردید موضوع در کمیته حمل‌ونقل درون شهری و برون شهری مستقر در معاونت عمرانی وزارت کشور جهت اتخاذ تصمیم مطرح گردد.

در ضمن با عنایت به وجود برخی معضلات امنیتی - اجتماعی در خصوص وضعیت فعلی تردد موتور سیکلت‌ها در سطح شهر تهران، موضوع به دبیرخانه شورای امنیت کشور جهت طرح موضوع و اتخاذ تدابیر لازم ارجاع گردد.



صور تجلسه نود و ششمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و ششمین جلسہ شورای عالی رأس ساعت ۹ صبح مورخ ۸۹/۱۲/۱۱ در سالن جلسہ ی شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسہ به این شرح است:

۱. به منظور بهبود وضعیت عبور و مرور و توسعه حمل و نقل همگانی، کلیات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر ارومیه باتوجه به گزینه برتر پیشنهادی مشاور مطالعات (سناریوی هفتم)، دیدگاه های استانداری آذربایجان غربی و شهرداری ارومیه و صور تجلسه مورخ ۸۹/۱۲/۱۱ کمیته ی فنی شورای عالی شامل اصلاح هندسی و توسعه شبکه معابر، تعیین نیاز تقاطع ها به چراغ راهنمایی، مدیریت پارکینگ، یکطرفه سازی خیابان ها، روش های مدیریت تقاضای سفر و ایجاد دو خط اتوبوسرانی سریع السیر به شرح ذیل:

الف) خط شماره ی ۱: بلوار هفت تیر - بلوار ولی عصر - مدنی ۱ و ۲ - بلوار ارتش - بلوار حجت الاسلام حسنی - بلوار آهن دولت - بلوار فرهنگیان - بلوار ایثار به طول ۸ کیلومتر

ب) خط شماره ی ۲: بلوار بهدراي - بلوار نبوت - آیت اله کاشانی - امام - شهید مطهری - بلوار شهدا به طول ۸ کیلومتر

به تصویب رسید و مقرر گردید به دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی پس از دریافت نظرات و سوالات اعضای شورا، آنها را مورد بررسی قرار داده و پس از دریافت پاسخ های لازم از مشاور طرح و تأیید، نتیجه ی مباحث را جهت بررسی و تصویب نهایی به شورای عالی ارائه نماید.

۲. به موجب تبصره ۱ ماده ۲ آیین نامه اجرایی تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۸۱/۳/۲۲ هیأت محترم وزیران و بنا به درخواست فرمانداری شهر تهران مندرج در نامه شماره ۲۹۲۵/۱/۶۵۲۴ مورخ ۸۹/۱۲/۵ و نامه شماره ۸۹۴۰/۱۲۲۸۷۵۶ مورخ ۸۹/۱۲/۳ معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران همچنین مقرر گردید باتوجه به درخواست شماره ۱۰۱۳/د مورخ ۸۹/۱۲/۱۱ فرمانداری تهران باتوجه به برگزاری انتخابات مجلس خبرگان رهبری و مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۰، مقرر گردید شهرداری نسبت به واگذاری برچسب و کارت شناور مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک به تعداد مورد نیاز فرمانداری تهران اقدام مساعد نماید. تعرفه مجوزهای ورود به محدوده زوج و فرد شهر تهران در سال ۱۳۹۰ به شرح جدول پیوست اصلاح و مورد تصویب قرار گرفت. در ضمن تعداد کل مجوزهای صادره دقیقاً همان تعداد مصوب برای سال ۱۳۸۹ خواهد بود.



جدول تعرفه مجوزهای ورود به محدوده ممنوعه در سال ۱۳۹۰

ردیف	مجوز ورود خودرو به محدوده طرح ترافیک شهر تهران	تعرفه مصوب سال ۱۳۹۰ (به ریال)
۱	جانبازان ۷۰ درصد به بالا	رایگان
۲	جانبازان ۳۵ درصد تا ۷۰ درصد، معلولین، بیماران خاص و خبرنگاران	۲۵۰ هزار
۳	حمل و نقل عمومی و بار شامل تاکسی تلفنی، مینی بوس، اتوبوس و وانت بار و آموزشگاه‌های رانندگی و امور خدماتی - امدادی موسسات غیرانتفاعی	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار
۴	اشخاص حقیقی واجد شرایط جهت دریافت مجوز	۵ میلیون
۵	خودروهای دولتی (پلاک قرمز - الف)	۵ میلیون
۶	خودروهای دولتی با پلاک شخصی و نیز خودروهای متعلق به نهادهای عمومی غیردولتی	۶ میلیون و ۵۰۰ هزار
۷	اشخاص حقوقی (شرکت‌ها و موسسات خصوصی)	۱۲ میلیون
۸	کارت کامیون (دو ماهه) عادی	۱ میلیون و ۵۰۰ هزار
۹	کارت کامیون (دوماهه) شناور	۲ میلیون
۱۰	کارت شناور مدیران	۵ میلیون
۱۱	کارت شناور سهمیه بگیران	۱۲ میلیون
۱۲	کارت شناور سایر متقاضیان واجد شرایط	۲۴ میلیون
۱۳	مجوز روزانه	۱۰۰ هزار
۱۴	مجوز هفتگی	۶۰۰ هزار
۱۵	نرخ صدور المثنی (حداقل ۲۵۰ هزار ریال)	۱۵ درصد قیمت پایه
۱۶	نرخ تعویض آرم (حداقل ۲۵۰ هزار ریال)	۵ درصد قیمت پایه



۳. پیشنهاد رئیس محترم ستاد مدیریت مصرف سوخت کشور مندرج در نامه‌ی شماره ۱۰۰۵/۴۲۰۲۲ مورخ ۸۹/۱۲/۱۰ در خصوص شماره گذاری تعداد ۴۵۰ دستگاه خودرو ال ۹۰ با شرایط مندرج در نامه فوق مطرح و مقرر گردید در صورت عدم وجود مشکل قانونی و با رعایت ضوابط و مقررات موجود، مشکل از طریق پلیس راهنمایی و رانندگی مرتفع گردد.

همچنین موضوع عدم شماره گذاری ۲۰۰ دستگاه خودروی تویوتا کمتری جهت استفاده در ناوگان تاکسیرانی شهر تهران که از سوی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران مطرح شد، در صورت عدم وجود مشکل قانونی و در چارچوب ضوابط و مقررات جاری، موضوع از نظر اعضای شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بلا مانع است.

صور تجلسه نود و هفتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و هفتمین جلسہ شورای عالی رأس ساعت ۹ صبح مورخ ۹۰/۶/۲۰ در سالن جلسہ‌ی شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسہ به این شرح است:

۱. جدول پیشنهادی اخذ جریمه تخلفات استفاده کنندگان، رانندگان و متصدیان شبکه قطار شهری و حومه، موضوع ماده ۲۵ قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، مطرح و باتوجه به مباحث مطروحه از سوی اعضای شورای عالی و حساسیت موضوع، مقرر گردید جلسہ‌ای با حضور اعضای کمیته فنی شورای عالی و نمایندگان ارگان‌ها و نهادهای متولی امر شامل وزارت دادگستری، فرمانداری تهران و مشهد، شرکت‌های بهره‌برداری متروی تهران و مشهد، معاونت حقوقی ریاست جمهوری و نماینده شرکت راه آهن جمهوری اسلامی برگزار و پس از کارشناسی دقیق، نتیجه حداکثر ظرف یک ماه جهت طرح در جلسه آتی شورای عالی ارائه شود.

۲. به منظور استفاده بهینه از تسهیلات موجود و اعمال مدیریت صحیح در پارک‌های حاشیه‌ای شهرها در جهت بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک، پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی مطرح و مقرر گردید نکته نظرات و پیشنهادات شورای عالی استان‌ها، حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز به طور کتبی اعلام گردیده و جلسه کمیته فنی با حضور اعضای کمیته فنی شورای عالی، نماینده معاونت حقوقی ریاست جمهوری و نماینده وزارت امور اقتصادی و دارایی (خزانة) برگزار و نتیجه اتخاذ تصمیم در جلسه آتی شورای عالی ارائه شود.

۳. باتوجه به تقاضای افزایش مجوز طرح ترافیک موضوع نامه شماره ۴۰/۵۳۸۳۰۶ مورخ ۱۳۹۰/۵/۱۷



شهرداری تهران، اعضای شورای عالی پس از بحث و بررسی موضوع، با افزایش ۲ هزار فقره برچسب مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک موافقت کردند. در ضمن افزایش کارت شناور کامیون منوط به اعلام موافقت کتبی معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا و طرح مجدد آن در شورای عالی خواهد بود. همچنین مقرر گردید جدول توزیع این ۲ هزار فقره افزایش سقف بین گروه‌های مختلف از سوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به دفتر حمل‌ونقل و ترافیک وزارت کشور پیشنهاد شود تا پس از بررسی، مصوبه منضم و مبنای توزیع مجوزها قرار گیرد.

۴. پیش‌نویس دستورالعمل استفاده از چراغ گردان و آژیر، موضوع ماده ۶۰ و بند ۱۰۰ ماده ۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی با اصلاحاتی در ۱۳ ماده و ۶ تبصره به تصویب رسید. مقرر گردید دستورالعمل مربوط به تردد شخصیت‌ها و خودروهای امنیتی ویژه توسط معاونت امنیتی وزارت کشور با همکاری دستگاه‌های امنیتی و معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا تهیه و به دستورالعمل فوق الحاق گردد.

دستور العمل استفاده از چراغ گردان و آژیر

(باستناد بند ۱۰۰ ماده ۱ و ماده ۶۰ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴)

فصل اول: تعاریف

- ماده ۱-** در این دستورالعمل اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط بکار می‌روند:
- ۱- **چراغ گردان:** عبارت است از چراغی با طراحی خاص که نور آن برای جلب توجه به حالت چرخشی یا چشمک زن منعکس می‌شود و به دو حالت تک یا چند فانوس ثابت یا سیار بکار برده شود و چراغ گردانهای با فن آوری نوین نیز مشمول تعریف فوق می‌گردند.
- ۲- **چراغ گردان تک فانوس سیار:** چراغی با یک فانوس که در زمان ماموریت روی سقف وسیله نقلیه نصب و پس از پایان ماموریت از محل نصب آن برداشته می‌شود.
- ۳- **چراغ گردان ثابت:** چراغی با یک یا چند فانوس که روی سقف وسیله نقلیه به صورت ثابت به نحوی نصب می‌شود که از عرض وسیله نقلیه بیرون نباشد.
- ۴- **وسایل نقلیه انتظامی:** وسایل نقلیه ای که درانجام ماموریت های نیروی انتظامی اعم از ترافیکی، انتظامی، امنیتی و عملیات ویژه مورد استفاده قرار می‌گیرند.
- ۵- **وسایل نقلیه امدادی:** وسیله ویژه خدمات پزشکی، آتش نشانی و امداد اضطراری آب، برق و گاز که به وسیله راهنمایی و رانندگی تعیین و با مشخصات و علائم ویژه مشخص می‌شوند.



۶- وسایل نقلیه خدماتی ویژه: وسایل نقلیه موتوری که ویژه انجام امور خدماتی مانند نظافت معابر و اماکن عمومی، برف‌روبی، خط‌کشی معابر و نظایر آن می‌باشند.

فصل دوم: ویژگی، شرایط نحوه استفاده از چراغ گردان و آژیر

ماده ۲- رنگهای مجاز برای استفاده از چراغ گردان وسایل نقلیه انتظامی، امدادی و خدماتی ویژه به شرح ذیل باشد:

الف- وسایل نقلیه انتظامی: قرمز، آبی یا ترکیبی از قرمز و آبی وسایر رنگها

ب- وسایل نقلیه امدادی: قرمز، زرد و یا ترکیبی از قرمز و زرد می‌باشد.

ج- خودروهای خدماتی ویژه: رنگ زرد می‌باشد.

ماده ۳- سامانه چراغ گردان و آژیر ثابت بایستی به نحوی روی سقف وسیله نقلیه نصب شود که عرض آن از محازات وسیله نقلیه بیشتر نباشد.

ماده ۴- چراغ گردان تک فانوس سیار باید به گونه ای باشد که پس از نصب موقت آن روی سقف و به هنگام استفاده از آن درحین حرکت وسیله نقلیه ودر انجام ماموریت از محل نصب خود جدا نشود.

ماده ۵- آژیر که با چراغ های گردان ثابت یا سیار مورد استفاده قرار می گیرند متناسب با نوع ماموریت بایستی درمحل مناسبی از وسیله نصب شده و صدای آن استاندارد و متفاوت با صدای بوق معمولی باشد.

ماده ۶- وسایل نقلیه امدادی و خدمات ویژه صرفاً بهنگام انجام ماموریت های فوری حسب شرایط، مجاز به استفاده از چراغ گردان یا آژیر یا هر دو خواهند بود.

تبصره - وسایل نقلیه انتظامی علاوه بر ماموریت های فوری، بمنظور پیشگیری از جرم و تخلف نیز می توانند از تجهیزات مذکور استفاده نمایند.

ماده ۷- رعایت کلیه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی برای کلیه وسایل نقلیه انتظامی، امدادی و خدماتی ویژه و دارا بودن مجوز ماموریت برای کلیه وسایل نقلیه امدادی و خدماتی ویژه الزامی است.

ماده ۸- وسایل نقلیه انتظامی و امدادی

هنگامی که برای انجام مأموریت در حرکتند در صورت به کاربردن چراغ گردان ویژه اعلام خطر یا آژیر، تا حدودی که موجب بروز تصادف نشود، مجاز به انجام اعمال زیر می باشند:

الف - توقف در محل ممنوعه

ب - تجاوز از سرعت مجاز و سبقت از سمت راست وسیله نقلیه دیگر.



- پ - عبور از طرف چپ راه و همچنین دور زدن در نقاط ممنوعه .
- ت - گذشتن از چراغ قرمز یا رعایت نکردن علائم دیگر ایست ، مشروط به این که از سرعت وسیله نقلیه در این گونه محل ها تا حداقل امکان کاسته شود .
- ث - عبور از خطوط ویژه با تشخیص و هماهنگی پلیس .
- تبصره ۱ :** وسایل نقلیه خدماتی ویژه مشمول مفاد این ماده نخواهند بود .

فصل سوم : شرایط و چگونگی صدور مجوز استفاده از چراغ گردان و آژیر

ماده ۹- صدور مجوز استفاده از چراغ گردان و آژیر برای کلیه وسایل نقلیه امدادی و خدماتی ویژه و تعیین نوع چراغ و آژیر (ثابت و سیار و رنگ) و مدت اعتبار آن برعهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا خواهد بود.

تبصره- وسایل نقلیه ای که در بدو شماره گذاری کاربری آنها با تعاریف این دستور العمل مطابقت دارند مکلفند ضوابط چراغ گردان و آژیر را نیز رعایت نمایند.

ماده ۱۰- درخواست کنندگان استفاده از چراغ گردان و آژیر برای وسایل نقلیه خدماتی ویژه و امدادی موظف به ارائه مستندات مربوط به ضرورت و نوع مأموریت مورد نظر خود، همراه با اسناد و مدارک وسایل نقلیه و رانندگان مربوط بادرخواست بالاترین رده سازمانی خود به راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی می باشند.

تبصره - صدور مجوز استفاده از چراغ گردان و آژیر برای وسایل امدادی و خدماتی ویژه در تهران بر عهده پلیس راهور ناجا و در سایر استانها بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی استان خواهد بود.

ماده ۱۱- راهنمایی و رانندگی پس از تطبیق درخواست متقاضیان با ضوابط این دستور العمل نسبت به صدور مجوز ، حداکثر ، با اعتبار دو ساله اقدام خواهد نمود.

تبصره- پلیس راهنمایی و رانندگی می تواند حسب مورد مجوز تردد در خطوط ویژه را برای وسایل نقلیه امدادی صادر نماید.

ماده ۱۲- از تاریخ تصویب این دستورالعمل، کلیه وسایل نقلیه امدادی و خدماتی ویژه مکلفند ظرف مدت ۶ ماه وضعیت خود را با شرایط و ضوابط این دستورالعمل تطبیق و نسبت به اخذ مجوز جدید بر اساس این دستورالعمل اقدام نمایند .

تبصره- پس از پایان مهلت مذکور در این ماده از تردد وسایل نقلیه امدادی و خدماتی ویژه فاقد مجوز موضوع این دستورالعمل جلوگیری به عمل خواهد آمد و ملزم به برداشتن تجهیزات امدادی منصوبه



می باشند.

ماده ۱۳- این دستور العمل در ۱۳ ماده و ۶ تبصره تهیه و در مورخ ۹۰/۳/۲۶ به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور رسیده است.

صور تجلسه نود و هشتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

نود و هشتمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۹۰/۹/۲۸ در دفتر وزیر محترم کشور رأس ساعت ۱۰ صبح برگزار شد.

در این جلسہ اعضای حاضر گزارشی از عملکرد دستگاه متبوع و وضعیت موجود ترافیک شهر تهران ارائه و پیشنهادهایی را در قالب اقدامات مؤثر کوتاه مدت ارائه نمودند. پس از استماع مطالب مطروحه و بحث و بررسی لازم رهنمودها و نکاتی از طرف مقام عالی وزارت مطرح گردید و موارد زیر مورد توافق و جمع‌بندی اعضا قرار گرفت:

۱. باتوجه به لزوم کنترل هرچه دقیق‌تر محدودیت‌های ترافیکی و تأثیر اعمال این محدودیت‌ها به ویژه بر بهبود شرایط زیست محیطی شهر، مقرر گردید شهرداری تهران در اسرع وقت نسبت به تجهیز محدوده طرح زوج و فرد به سیستم مکانیزه کنترل و صدور جریمه از محل منابع داخلی شهرداری اقدام نماید.

۲. استانداری تهران نظارت و کنترل دقیق‌تری بر نحوه اجرای مصوبه خود در خصوص کاهش ساعات کاری رسمی مشاغل شهر تهران توسط دستگاه‌های دولتی و نهادهای ذیربط اعمال نماید. در صورت عدم اجرای مصوبه، تذکرات و گزارش لازم ارائه گردد.

۳. مقرر گردید پیگیری لازم جهت تخصیص حداکثری اعتبارات و بودجه‌های مصوب در ردیف‌های توسعه ناوگان اتوبوسرانی تهران و اعتبارات عمرانی متروی تهران و همچنین یارانه‌های بلیط مترو و اتوبوس توسط وزارت کشور از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری به عمل آید.

۴. مقرر گردید هماهنگی و پیگیری لازم جهت تسریع در اجرای طرح سبک‌سازی شهر تهران از طریق اعمال روش‌های نوین مدیریت شهری، برون سپاری، دور کاری و نظایر آن از سوی معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی ریاست جمهوری به عمل آید.

۵. باتوجه به تأثیر قابل توجه استفاده از سرویس‌های همگانی به عنوان یکی از انواع حمل‌ونقل عمومی، اعضای شورای عالی پیشنهاد نمودند سرویس‌های جمعی ادارات دولتی و نهادهای عمومی با استفاده



- از ناوگان مناسب و غیرآلاینده و با بهره‌گیری از امکانات بخش خصوصی مجدداً راه اندازی گردد.
۶. مقرر گردید موضوع استفاده از دوچرخه در سفرهای کوتاه و سبک شهری از طریق رسانه‌های عمومی خصوصاً رسانه ملی، جهت فرهنگ‌سازی به طور جدی مورد توجه قرار گیرد.
۷. باتوجه به سهم قابل توجه موتورسیکلت‌های موجود در ایجاد آلودگی‌های زیست محیطی شهر تهران و همچنین وضعیت نامناسب ایمنی این وسایل نقلیه، مقرر گردید موضوع بکارگیری موتورسیکلت‌های برقی در قالب طرح‌های حمایتی مورد توجه قرار گرفته و برنامه‌ریزی لازم جهت توسعه این نوع موتور سیکلت‌ها با توجه به مزایای آنها در ابعاد مختلف زیست محیطی، مصرف سوخت و ایمنی به عمل آید.
۸. مقرر گردید کلیه دستگاه‌های اجرایی در خصوص پیاده‌سازی کامل موضوع توسعه خدمات الکترونیک دولت از طریق دفاتر پیشخوان و دیگر روش‌های ارائه خدمات به صورت غیرحضوری، همکاری لازم را بنمایند. در این خصوص مقرر شد جلسه‌ای با حضور مسئولین ذیربط از وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در محل دبیرخانه شورای عالی جهت هماهنگی و شناخت مشکلات و راهکارها تشکیل گردد.
۹. باتوجه به ضعف جدی موجود در حوزه فرهنگ عبور و مرور، مقرر گردید هماهنگی لازم با سازمان صدا و سیما برای استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت رسانه ملی برای آموزش و ارتقای فرهنگ عمومی ترافیک به عمل آید.

صورتجلسه نود و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

- نود و نهمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۰ صبح مورخ ۹۰/۱۰/۲۷ در سالن جلسه‌ی شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:
۱. کلیات آیین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به تصویب رسید و مقرر گردید پیشنهادات و نکته نظرات اعضای شورای عالی با همکاری نهادها و ارگان‌های مرتبط در دبیرخانه شورای عالی مطرح و پس از بررسی و تأیید مراتب به منزله تأیید شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بوده و جهت سیر مراحل تصویب در هیأت محترم دولت ارسال گردد.
۲. باتوجه به اظهارات برخی اعضای شورای عالی در خصوص وجود نواقص و ابهامات اجرایی در برخی مفاد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی و لزوم اصلاح موارد، مقرر گردید دبیرخانه شورای عالی نسبت به اخذ نظرات و جمع‌بندی اصلاحات لازم ر متن این قانون، لایحه اصلاحیه قانون



یادشده را جهت طرح در جلسه آتی شورای عالی تهیه و پس از تصویب جهت طرح در هیأت محترم دولت ارسال نماید. همچنین مقرر گردید موضوع از طریق شورای عالی استان‌ها هم مورد پیگیری قرار گیرد.

۳. جدول پیشنهادی اخذ جرایم تخلفات استفاده کنندگان، رانندگان و متصدیان قطارهای شهری و حومه موضوع ماده ۲۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مطرح شد و مقرر گردید پیشنهادات اعضای شورای عالی با همکاری نمایندگان معاونت حقوقی ریاست جمهوری، وزارت دادگستری، راه آهن، فرمانداری تهران و شرکت بهره‌برداری متروهای تهران و مشهد مجدداً در جلسه کمیته فنی مورد بررسی قرار گرفته و پس از کارشناسی دقیق، در جلسه آتی شورای عالی مطرح گردد.

۴. پیرو بند اول از مصوبات نود و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، به منظور بهبود وضعیت عبور و مرور و توسعه حمل‌ونقل همگانی، مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر ارومیه با توجه به گزینه برتر پیشنهادی مشاور مطالعات (سناریوی هفتم)، دیدگاه‌های استانداری آذربایجان غربی و شهرداری ارومیه و صورتجلسه مورخ ۸۹/۷/۱۱ کمیته فنی شورای عالی شامل اصلاح هندسی و توسعه شبکه معابر، تعیین نیاز تقاطع‌ها به چراغ راهنمایی، مدیریت پارکینگ، یکطرفه‌سازی خیابان‌ها، روش‌های مدیریت تقاضای سفر و ایجاد دو خط اتوبوسرانی سریع السیر با رعایت کلیه ملاحظات ایمنی به تصویب نهایی رسید.

۵. مطالعات تکمیلی انتخاب نوع سامانه برای اتصال اسلامشهر به خط ۳ متروی تهران که براساس تصمیم هشتاد و نهمین جلسه شورای عالی انجام گردید، مطرح شده که ضمن تصویب کریدور پیشنهادی، تصمیم‌گیری و انتخاب گزینه نهایی به انجام مراحل طراحی و تفصیلی (مطالعات مرحله ۱ و ۲ اجرایی) موکول گردید. بر این اساس مقرر شد شهرداری اسلامشهر با هماهنگی شرکت مادر تخصصی حمل‌ونقل ریلی کشور نسبت به انتخاب مشاور و انعقاد قرارداد اقدام و با عنایت به دستور ریاست محترم جمهوری و پیگیری‌های معموله، مراحل انجام مطالعات اجرایی مربوطه و آغاز عملیات اجرایی پروژه را از طریق مبادی ذیربط به انجام رساند.

۶. در خصوص دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهینامه راهبری قطارهای شهری و حومه، موضوع ماده ۴۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، مقرر گردید پیش‌نویس تهیه شده مجدداً در کمیته فنی طی یک جلسه مورد ارزیابی نهایی قرار گرفته و در جلسه آتی شورای عالی جهت تصویب ارائه گردد.



آیین نامه اجرایی موضوع تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸۹/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی

- ماده ۱-** در این آیین نامه اصطلاحات بکار رفته در معانی مشروحه ذیل استفاده می‌شوند :
- الف) قانون : قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی.
- ب) قانون تأسیس : قانون تأسیس شوراهای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی.
- ج) شورای عالی : شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.
- د) شورای همتا : شورای هماهنگی ترافیک استان.
- هـ) معابر شهری پر ترافیک : معابر اصلی شهری که دارای تردد پر حجم و پایدار در فاصله زمانی ۷ صبح تا ۹ شب بوده یا معابری که در حاشیه آنها مراکز اداری ، تجاری ، صنعتی و خدماتی ، درمانی و آموزشی قرار دارند و ممنوعیت توقف ندارند.
- و) حق توقف : مبلغی است که توسط شهرداری بابت حق توقف وسایل نقلیه در پارک‌های حاشیه‌ای بر اساس ضوابط و جداولی که توسط وزارت کشور تهیه می‌شود دریافت و به خزانه عمومی واریز می‌گردد.
- ز) متصدیان : افرادی مورد وثوق که دارای دیپلم متوسطه بوده و توسط شهرداریها و یا شرکت‌های پیمانکاری جذب، تحت آموزش قرار گرفته و بکارگیری می‌شوند.
- ح) ممنوعیت توقف : مجاز نبودن توقف و پارک وسایل نقلیه در نقاطی که با نصب علائم یا بر اساس ماده ۱۶۳ آیین نامه راهنمایی و رانندگی و سایر مقررات معین گردیده است.
- ط) ایست سنج (پارکو متر) : دستگاهی است که با انداختن سکه، پرداخت حق توقف ، استفاده از کارتهای اعتباری یا روش‌های دیگر ، اجازه توقف را در مدت زمان معین به وسیله نقلیه می‌دهد.
- ماده ۲-** توقف وسایل نقلیه در محلهایی که برای پارک‌های حاشیه‌ای در نظر گرفته شده است با رعایت سایر مقررات راهنمایی و رانندگی در نیم ساعت اول توقف رایگان خواهد بود. پرداخت حق توقف در محل‌های تعیین شده پس از سپری شدن نیم ساعت اول صورت خواهد گرفت.
- تبصره ۱:** مرجع تشخیص این معابر با پیشنهاد شهرداری و راهنمایی و رانندگی و تأیید شورای همتا می‌باشد.
- تبصره ۲:** نحوه مدیریت پارک حاشیه‌ای و تعیین معابر پر ترافیک بایستی با رویکرد مدیریت بهینه زمانی و مکانی فضاهای پارک حاشیه‌ای (مدیریت تقاضای پارکینگ) و ایجاد انگیزه برای توسعه پارک‌های غیرحاشیه‌ای بویژه پارکینگ‌های عمومی می‌باشد.



ماده ۳- پارک وسیله نقلیه بدون پرداخت حق توقف پس از نیم ساعت اول به منزله ارتکاب تخلف توقف ممنوع خواهد بود که توسط مأموران موضوع ماده ۲ قانون با آن برخورد خواهد شد.

ماده ۴ - شهرداری‌ها موظف اند با هماهنگی راهنمایی و رانندگی مربوطه صرفاً در معابر شهری پر ترافیک که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی علائم منصوبه ممنوعیت توقف وجود ندارد مبادرت به نصب تجهیزات و تعیین محل‌های پارک حاشیه‌ای متناسب با ابعاد استاندارد پارک وسایل نقلیه نماید.

تبصره ۱: شهرداری‌ها مکلف هستند ساز و کار لازم برای چگونگی اخذ حق توقف از قبیل دستگاه‌های ایست سنج، خود پرداز و امثال آن و واریز آن به حساب خزانه عمومی را فراهم سازند.

تبصره ۲: شهرداری‌ها می‌توانند اجرای کنترل پارک حاشیه‌ای را به بخش خصوصی واگذار و بر آن نظارت نمایند.

تبصره ۳: واگذاری موضوع قرارداد بخش خصوصی و پیمانکار اولیه، به پیمانکار بعدی غیر، ممنوع است.

تبصره ۴: صلاحیت پیمانکار و نحوه انتخاب پیمانکار واجد بر اساس قوانین و مقررات مربوط می‌باشد.

تبصره ۵: واگذاری کنترل پارک حاشیه‌ای به پیمانکار بخش خصوصی رافع مسؤولیتها و تکالیف شهرداری‌ها در اینخصوص نخواهد بود.

ماده ۵- شرایط جذب و بکارگیری متصدیان کنترل پارک‌های حاشیه‌ای :

الف) دارا بودن حداقل مدرک سیکل.

ب) نداشتن سوء پیشینه مؤثر کیفری.

ج) شرکت و موفقیت در دوره آموزشی مربوطه.

د) دارا بودن سلامت جسمی و روانی و حسن خلق.

ماده ۶- متصدیان کنترل پارک‌های حاشیه‌ای موظف اند در طول ساعات تعیین شده (۷ صبح تا ۹ شب) با لباس مخصوص و متحد الشکل و با نصب نام و نشان روی لباس و همراه داشتن کارت شناسایی نسبت به کنترل توقف وسایل نقلیه برابر ضوابط اقدام نمایند.

ماده ۷ - شهرداری‌ها موظف به آموزش سر فصل‌های تئوری و عملی عوامل و متصدیان پارک‌های حاشیه از قبیل چگونگی هماهنگی با عوامل راهنمایی و رانندگی، کنترل و اعمال ضوابط پارک‌های حاشیه‌ای و نحوه برخورد با مردم و... می‌باشند.

ماده ۸- متصدیان کنترل پارک‌های حاشیه‌ای حق مداخله در تنظیم عبور و مرور و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی ندارند.



ماده ۹- دریافت هرگونه وجه اضافی توسط متصدیان کنترل پارک‌های حاشیه‌ای ممنوع می‌باشد.
تبصره ۱: در صورت وقوع هرگونه تخلف از مواد ۷ و ۸ این آیین نامه، موضوع در کمیسیون متشکل از نمایندگان شهرداری، پلیس راهور و نماینده پیمانکار مطرح و رسیدگی می‌گردد.

صورتجلسه یکصدمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصدمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹ صبح مورخ ۹۱/۳/۹ در سالن جلسه‌ی شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. متن مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر اراک باتوجه به بررسی‌های کارشناسی کمیته فنی شورای عالی و مصوبه شماره ۵۳۷۴۷ مورخ ۸۹/۶/۲۲ شورای هماهنگی ترافیک استانداری مرکزی به تصویب رسید و مقرر گردید شهرداری اراک، سناریوی شماره ۶ شامل یک شبکه حمل‌ونقل همگانی با استفاده از دو خط اتوبوس تندرو (BRT) و پیشنهادهای مربوط به توسعه و اصلاح شبکه معابر شهری، راهکارهای محدوده طرح ترافیک، جهت‌بندی شبکه معابر و راهکارهای مدیریتی پیشنهاد شده را اقدام و هر ۶ ماه یکبار عملکرد و فعالیت‌های انجام شده را استانداری مرکزی به دبیرخانه شورای عالی گزارش نماید.

۲. کلیات مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر یزد شامل توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل همگانی (اتوبوس و اتوبوس تندرو) گزینه ۶ مطالعات، جهت‌بندی شبکه معابر، محدوده طرح ترافیک، ساماندهی موتورسیکلت‌ها و ساماندهی پارکینگ و سایر راهکارهای مدیریتی به تصویب رسید. همچنین مقرر گردید در خصوص موضوع سامانه حمل‌ونقل انبوه ریلی طی مطالعات تکمیلی در کمیته فنی بررسی و نتیجه به شورای عالی جهت اتخاذ تصمیم ارائه گردد.

۳. دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهینامه راهبری قطارهای برقی شهری و حومه، موضوع ماده ۴۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی (مصوب ۱۳۸۴/۴/۸) به شرح پیوست به تصویب رسید:

۱-۳. براساس ماده ۱ این دستورالعمل، شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) به دلیل برگزاری بی‌وقفه دوره‌های آموزش راهبری و صدور گواهینامه به مدت بیش از ۱۰ سال، دارای مجوز آموزش و صدور گواهینامه راهبری باشد.

۲-۳. به شرکت قطار شهری مشهد و حومه با توجه به بهره‌مندی از امکانات مناسب و دارا بودن شرایط و صلاحیت لازم، اجازه داده می‌شود که به مدت ۳ سال نسبت به برگزاری دوره آموزش راهبری



و صدور گواهینامه اقدام نماید. بدیهی است در پایان این مدت و در صورت حفظ صلاحیت‌های لازم، این مجوز با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور قابل تمدید خواهد بود.

صورتجلسه یکصد و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و یکمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۱/۷/۴ در دفتر معاونت هماهنگی امور عمرانی برگزار شد و تصمیماتی به شرح ذیل اتخاذ گردید

۱. اصلاح دستورالعمل استفاده از چراغ گردان و آژیر

پیرو درخواست شماره ۱۰۰/۲۴۷ مورخ ۹۱/۳/۲ وزیر محترم بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در خصوص اصلاح دستورالعمل استفاده از چراغ گردان و آژیر موضوع ماده ۶۰ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، بند ۵ و ۶ ماده ۱ و کل ماده ۲ به شرح زیر اصلاح گردید:

بند ۵ ماده ۱: وسایل نقلیه امدادی: وسایل ویژه خدمات پزشکی و آتش‌نشانی

بند ۶ ماده ۱: وسایل نقلیه خدماتی: وسایل نقلیه موتوری ویژه انجام امور خدماتی مانند خدمات اضطراری آب، برق و گاز، نظافت معابر و اماکن عمومی، برف‌روبی، خط‌کشی معابر

ماده ۲- رنگ‌های مجاز برای استفاده از چراغ گردان وسایل نقلیه انتظامی، امدادی، خدماتی به شرح زیر می‌باشد:

الف) وسایل نقلیه انتظامی مختص عملیات ترافیکی راهور رنگ آبی و دیگر وسایل نقلیه انتظامی، امنیتی و عملیاتی ویژه رنگ قرمز

ب) وسایل نقلیه امدادی: خودروهای آتش‌نشانی رنگ قرمز و خودروهای آمبولانس رنگ آبی

ج) خودروهای خدماتی رنگ زرد

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف گردید ظرف مدت ۶ ماه نسبت به جایگزینی و نصب چراغ گردان آبی رنگ بر روی کلیه آمبولانس‌ها اقدام نماید.

۲. بررسی اصلاح حدود چهارگانه محدوده طرح زوج و فرد تهران

درخواست اصلاح حدود چهارگانه محدوده طرح زوج و فرد تهران توسط پلیس راهور موضوع نامه شماره ۱۳۱۵۲ مورخ ۹۱/۲/۲۵ و نامه شماره ۴۰/۶۹۷۴۸۸ مورخ ۹۰/۶/۲۷ معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به دلیل پایداری وارونگی دما در ماه‌های آبان و آذر، مورد تصویب قرار نگرفت و مقرر



گردید موضوع با هماهنگی و حضور نمایندگان استانداری تهران، در جلسات آتی شورای عالی مورد بررسی قرار گیرد.

۳. ضوابط تبلیغات در ناوگان حمل و نقل عمومی شهری

پیرو مصوبه نود و یکمین جلسه شورای عالی در خصوص ضوابط تبلیغات در ناوگان حمل و نقل عمومی شهری و با عنایت به مصوبه ستاد هدفمندسازی یارانه‌ها در خصوص تبلیغات در بدنه خارجی ناوگان تاکسیرانی شهری کشور، ضمن تأکید بر اجرایی شدن مصوبات فوق و در راستای حمایت از رانندگان خدوم تاکسی شهری و کنترل نرخ خدمات این بخش در سراسر کشور، مقرر گردید:

۱. پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا ضمن لغو هر گونه دستور جلوگیری از اجرای این مصوبه، تعامل لازم برای پیاده‌سازی طرح را به عوامل زیرمجموعه خود ابلاغ نماید.
۲. پیشنهادات پلیس راهور ناجا و شهرداری تهران در خصوص اصلاح ضوابط فوق در جلسه‌ای با حضور اعضای کمیته فنی و نمایندگان شهرداری تهران و اتحادیه تاکسیرانی رسیدگی گردد.

۴. افزایش سهم جانبازان و خانواده معظم شهدا از مجوزهای طرح ترافیک تهران

پیرو درخواست شماره ۳۸۹۶/۸۲۰/۴۰۱ مورخ ۹۰/۱۲/۱۷ قائم مقام محترم بنیاد شهید و امور ایثارگران در خصوص افزایش سهم جانبازان و خانواده معظم شهدا از مجوزهای طرح ترافیک تهران به منظور پاسخ به نیاز این عزیزان با افزایش هزار فقره آرم ورود به محدوده ممنوعه در سال جاری موافقت گردید.

همچنین مقرر گردید در سال‌های آتی از کل تعداد آرم‌های مصوب قبلی، ۲ هزار فقره از سهمیه دستگاه‌های دولتی و عمومی کاسته و به سهمیه جانبازان و خانواده معظم شهدا اضافه گردد. همچنین شهرداری تهران موظف گردید در سال آتی تعداد آرم‌های روزانه ورود به محدوده ممنوعه را از ۱۰ هزار فقره به ۱۵ هزار فقره افزایش دهد و به همین تعداد از کل آرم‌های سالانه ورود به محدوده ممنوعه بکاهد.



صور تجلسه یکصد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و دومین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۰:۳۰ صبح مورخ ۹۱/۱۰/۵ در دفتر معاونت هماهنگی امور عمرانی برگزار شد. مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. در خصوص مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر همدان، پس از ارائه توضیحات لازم از طرف مشاور طرح در خصوص جزئیات کامل مطالعات و همچنین سناریوی برتر پیشنهادی جهت بهبود عبور و مرور و توسعه حمل و نقل همگانی شهری، با توجه به وجود برخی ابهامات و سؤالات مطروحه از سوی اعضای محترم شورای عالی، مقرر گردید تصمیم‌گیری نهایی منوط به نظر کمیته فنی باشد. بنابراین تصویب، طرح و رفع سؤالات در کمیته فنی شورای عالی به منزله تصویب شورای عالی خواهد بود.

۲. پیشنهادات اصلاحی در خصوص مفاد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، موضوع بند ۲ مصوبات نود و نهمین جلسه شورای عالی ترافیک، بنا به نظر اعضای محترم شورای عالی با توجه به اینکه هنوز مدت زمان لازم برای دوره اجرای این قانون طی نشده و لازم است ابعاد کامل اجرای قانون در طی دوره‌ای حدود چهار ساله مشخص گردد، مقرر گردید پیشنهادات ارائه شده فعلاً مسکوت بماند.

صور تجلسه یکصد و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و سومین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۰:۳۰ صبح مورخ ۹۲/۵/۲ در دفتر معاونت هماهنگی امور عمرانی برگزار شد. مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. افزایش تعداد مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک تهران

پیرو درخواست شماره ۴۰/۱۴۱۱۳۱ مورخ ۹۲/۲/۱۵ معاون محترم شهردار تهران و رئیس سازمان حمل و نقل و ترافیک در خصوص افزایش تعداد مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک، موضوع، مورد طرح و بررسی قرار گرفته و موارد زیر به تصویب رسید:

۱. شهرداری تهران می‌تواند از ظرفیت فروش روزانه مجوز طرح ترافیک کسر (حداکثر ۵ هزار عدد) و به ظرفیت سالانه اختصاص دهد و یا بر حسب ضرورت به صورت معکوس عمل نماید.

۲. شهرداری تهران پیشنهادات خود را در خصوص تغییر مدل فروش سالانه به روش روزانه به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.



۳. باتوجه به موضوع آلودگی هوا به ویژه در ماه‌های آذر و دی ماه هر سال، کمیته‌ای متشکل از سازمان حفاظت محیط زیست، شهرداری تهران و راهور تهران پیشنهادات مشترک خود را در خصوص ضوابط و مکانیزم کنترل تعداد خودروی ورودی به محدوده طرح ترافیک جهت بررسی و تغییرات احتمالی در دستورالعمل کمیته اضطرار مواقع آلودگی هوا به شورای عالی ارائه نماید.

۴. با افزایش ۱۰ درصد به بهای مجوزهای طرح ترافیک برای سال ۹۲ موافقت گردید.

۵. با افزایش ۵ درصد به سرجمع مجوزهای طرح ترافیک برای سال ۹۲ موافقت گردید.

۶. به دلیل مطالعات انجام شده، حجم ترافیک مناطق تحت پوشش طرح ترافیک افزایش تعداد مجوزهای صادره در سال‌های آینده امکان‌پذیر نخواهد بود.

۲. تصویب مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر زاهدان

گزارشی از مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر زاهدان ارائه شد و نتیجه جمع‌بندی ۵ جلسه کمیته فنی شورای عالی به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱. شبکه اتوبوسرانی شهر زاهدان تا سال ۱۳۹۷، با بهبود خطوط فعلی و افزایش ۵ خط ویژه برای عبور و مرور و در افق بلندمدت تا سال ۱۴۰۷ به صورت ترکیب خطوط اتوبوسرانی و یک کریدور انبوه بر مسافر و سه خط BRT مورد تأیید قرار گرفت. احداث خطوط انبوه بر نیازمند مطالعات کامل و رعایت مسائل زیست محیطی و رعایت حقوق شهروندان است.

۲. شهرداری زاهدان موظف گردید نسبت به توسعه و اصلاح شبکه معابر، ساماندهی خطوط تاکسیرانی و ایجاد محدوده طرح ترافیک اقدام نماید.

۳. تصویب مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر بندرعباس

براساس مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر بندرعباس پس از کارشناسی و تأیید در جلسات کمیته فنی شورای عالی به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱. شبکه اتوبوسرانی شهر بندرعباس تا سال ۱۴۰۵ با اصلاح و ساماندهی خطوط موجود و افزایش یک خط ویژه و برای افق بلندمدت تا سال ۱۴۱۰ به صورت ترکیب خطوط اتوبوسرانی و یک کریدور انبوه بر مسافر در راستای خیابان‌های امام حسین (ع) - بلوار جمهوری و همچنین یک کریدور انبوه بر مسافر در راستای خیابان امام خمینی (ره) - خیابان ساحلی مورد تأیید قرار گرفت.

۲. مطالعات تکمیلی در مورد سیستم‌های انبوه بر مسافر از نظر توجیه اقتصادی، انتخاب کریدور



برتر، تکنولوژی، تجهیزات، ایستگاه‌ها، ظرفیت، عملکرد سیستم و تعداد واگن‌ها و مطالعات زیست محیطی با تأکید بر جلوگیری از عدم قطع اشجار در جلسات کمیته فنی شورای عالی مطرح و پس از تأیید برای بررسی و تصویب به شورای عالی ترافیک ارائه خواهد شد.

۳. شهرداری بندرعباس موظف گردید در خصوص توسعه و اصلاح شبکه معابر، ساماندهی شبکه تاکسیرانی و ایجاد محدوده طرح ترافیک اقدامات لازم را انجام دهد.

۴. اصلاح خطوط قطار شهری تهران

با پیشنهاد شورای هماهنگی ترافیک استان اصفهان، تغییر مسیر مترو اصفهان از مسیر شرقی (پایانه کاوه - آزاد راه معلم - شاهین شهر) بطول ۲۳/۸ کیلومتر به دلیل ملاحظات اقتصادی و ترافیکی به مسیر غربی (پایانه کاوه - پاسداران - بزرگراه آزادگان - شاهین شهر بطول ۲۷/۴ کیلومتر به احتساب ۷/۷ کیلومتر مسیر کاوه - پاسداران که قبلاً احداث گردیده - مسیری بطول ۱۹/۷ کیلومتر موافقت گردید.

تبصره ۱- رعایت مسقف بودن گالری در سراسر طول مسیر و رعایت استانداردها الزامی است.

تبصره ۲- مصوبه شورای هماهنگی استان اصفهان مورخ ۹۱/۱۱/۲۸ درخصوص انجام مطالعات طراحی امتداد مطالعات طراحی امتداد خط ۲ قطار شهری اصفهان برای اتصال ریلی مجموعه شهری برخوار (حبیب آباد، دولت آباد، دستگرد، خورزوق، گز و گرگاب)، با توجه به تغییرات صورت گرفته در خط ریلی اصفهان - شاهین شهر، از نظر کمیته فنی بلامانع است.

۵. تصویب ضوابط تبلیغات در ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور

پیرو درخواست شماره ۱۳/۷/۰۳/۴/۵۴۵۱۸/۸۶۳۸۸۴۸ مورخ ۹۲/۴/۱۶ رئیس پلیس محترم راهنمایی و رانندگی ناجا در خصوص اصلاح مصوبه نود و یکمین جلسه شورای عالی در خصوص ضوابط تبلیغات در ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور موضوع ماده ۲۰۷ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، اعضای شورای عالی در راستای حمایت از رانندگان خادم تاکسی شهری و کنترل نرخ خدمات این بخش اجرای ضوابط تبلیغات در بدنه خارجی ناوگان تاکسیرانی شهری کشور تأکید کرده و مقرر گردید طرح یادشده یک سال به صورت آزمایشی اجرا شود و پیشنهادات پلیس راهور ناجا و شهرداری تهران و اتحادیه تاکسیرانی در خصوص اصلاح ضوابط فوق و رفع موانع و مشکلات مورد بازبینی قرار گرفته و مجدداً به شورای عالی ارائه شود.



۶. تصویب همسان سازی تابلوهای راهنمایی و رانندگی

پیشنهاد نماینده راهور ناجا در خصوص همسان سازی تابلوهای راهنمایی و رانندگی مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد کارگروهی متشکل از نمایندگان شهرداری تهران و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی طرح آمایش همسان سازی تابلوهای راهنمایی و رانندگی را تهیه و برای طرح و بررسی به شورای عالی ارائه شود.

صور تجلسه یکصد و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و چهارمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۱۳ مورخ ۹۲/۸/۲۹ در سالن اجتماعات طبقه ۱۱ وزارت کشور برگزار شد. مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. پیشنهاد استانداری تهران، موضوع نامه شماره ۴۱/۶۷۹۶/د مورخ ۹۲/۸/۲۷ در خصوص اجرای طرح زوج و فرد از در منزل (مبدأ) تا پایان بهمن ماه سال جاری مطرح و پس از بحث و گفت‌وگو مورد تصویب قرار نگرفت.

۲. پیشنهاد استانداری تهران، موضوع نامه‌های شماره ۹۲/۰۱/۴۴۶۶۰ مورخ ۹۲/۸/۲۵ و شماره ۴۱/۶۷۹۶/د مورخ ۹۲/۸/۲۷، در خصوص ایجاد محدوده جدید طرح زوج و فرد (رینگ سوم) با ابعاد بزرگ‌تر از محدوده فعلی زوج و فرد مطرح و پس از بحث و گفتگو، مورد تصویب قرار نگرفت.

۳. با استناد به ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، در وضعیت اضطرار، استاندار تهران می‌تواند با اعلام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مبنی بر اینکه سلامت انسان و محیط زیست در مخاطره است، دستورات لازم را در خصوص اعمال طرح زوج و فرد در محدوده شهر تهران و به صورت موقت، رأساً اعلام نماید.

تبصره: وضعیت اضطرار آلودگی هوا براساس میانگین شاخص آلودگی هوا (PSI) در شهر تهران می‌باشد.

صور تجلسه یکصد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و پنجمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹ صبح مورخ ۹۲/۹/۱۹ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱. مقرر گردید استانداری گیلان با همکاری شهرداری رشت و مشاور طرح نسبت به اصلاح و تکمیل سناریوهای پیشنهادی، براساس آمار و شرایط واقعی شهر، گرایش مردم به انواع وسایل نقلیه و محدودیت‌های موجود، اقدام نماید. همچنین کلیه راهکارهای پیشنهادی راه اعم از راهکارهای مربوط



به شبکه معابر، حمل و نقل همگانی و روش های مدیریتی، در افق کوتاه مدت و بلند مدت و با جزئیات و به صورت قابل مقایسه با یکدیگر و زمان بندی شده به دبیرخانه شورای عالی ارائه نماید.

۲. در خصوص به کارگیری خودروی تیبیا به عنوان تاکسی به شرح زیر تصمیم گیری شد:

الف) خودروی تیبیا به دلیل موارد اعلامی از سوی اعضا نظیر فقدان ایمنی، ظرفیت ناکافی سرنشین، توان ناکافی موتور، استهلاک زیاد، طراحی نامناسب در و بدنه، عملکرد نامناسب سیستم های گرمایشی و سرمایشی باتوجه به توان موتور و میزان لرزشی و نفوذ صدا به داخل اتاق برای استفاده به عنوان تاکسی مناسب تشخیص داده نشد.

ب) مقرر گردید اتحادیه تاکسیرانی شهرهای کشور استانداردهای طراحی، تولید و تست خودرو برای تاکسی را با حضور نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت نفت، مؤسسه ملی استاندارد و تحقیقات صنعتی، راهور ناجا، سازمان حفاظت محیط زیست، شهرداری تهران، اتحادیه سازمان های حمل و نقل همگانی و نمایندگان خودروسازان تهیه و نتیجه را به صورت یک بسته کامل به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نمایند.

صورتجلسه یکصد و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و ششمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹ صبح مورخ ۹۳/۳/۱۱ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد. مصوبات این جلسه به این شرح است:

۱- تغییر سامانه قطار شهری شهر کرمانشاه از مونوریل به قطار سبک شهری

تغییر سیستم قطار شهری شهر کرمانشاه از مونوریل به قطار سبک شهری با عنایت به مصوبات جلسات مورخ ۹۲/۵/۳ و ۹۲/۱۲/۱۴ شورای هماهنگی ترافیک استان کرمانشاه، درخواست معاون محترم امور عمرانی استانداری کرمانشاه مندرج در نامه شماره ۷۱/۴/۴۱/۱۶۷۱ مورخ ۹۳/۱/۱۸، مصوبات جلسه مورخ ۹۳/۲/۸ کمیته فنی شورای عالی و همچنین توضیحات شفاهی ارائه شده توسط معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری، شهردار و نماینده شورای اسلامی شهر کرمانشاه در جلسه مورخ ۹۲/۳/۱۱ شورای عالی و همچنین دلایل فنی و مستندات ارائه شده توسط مهندسین مشاور رهیویان در خصوص اجرایی نبودن سیستم مونوریل در بخش جنوبی مسیر با رعایت شرایط زیر مورد تصویب قرار گرفت:

۱-۱- مسیر خط به طول ۱۳ کیلومتر با ۱۳ ایستگاه طبق مسیر مصوب قبلی (از طاق بستان تا میدان



فردوسی) اجرا گردد.

۲-۱- با توجه به ملاحظات شهرسازی و بافت تاریخی و عرض کم معابر در نیمه جنوبی شهر، ۵/۵ کیلومتر از مسیر خط حد فاصل سه راه بیست و دو بهمن تا میدان فردوسی به صورت زیرزمینی و تونل اجرا گردد.

۳-۱- با توجه به ملاحظات فنی، اقتصادی و اجتماعی، ضمن حفظ تأسیسات ایجاد شده در بخش شمالی مسیر، اصلاحات سازه‌ای مربوط به این تغییر فن‌آوری در نظر گرفته شود.

۴-۱- با توجه به اهمیت میدان آزادی در شبکه معابر شهر کرمانشاه، قطعه مربوط به تغییر کد ارتفاعی از پل به تونل به گونه‌ای انتخاب شود که بر جریان عبور و مرور در محدوده این میدان اثر سو نگذارد.
۵-۱- در انتخاب فن‌آوری و واگن‌های مورد نیاز برای قطار سبک شهری کرمانشاه، مشخصات واگن‌های مورد استفاده در سامانه‌های ریلی سایر شهرهای کشور مورد نظر قرار گیرد.

۶-۱- مکان‌یابی و طراحی ایستگاه‌ها به ویژه در قسمتی که به صورت تونل اجرا می‌شود به گونه‌ای انجام پذیرد که حداکثر سهولت دسترسی به تسهیلات ریلی و استفاده از مجتمع‌های ایستگاهی برای شهروندان فراهم آید.

۷-۱- مشخصات فنی عرشه پل و نوع سیستم برق رسانی، نحوه احداث تونل و مشخصات مربوطه، نحوه حل مسائل مربوط به عوارض طبیعی و تأسیسات شهری و معارضین موجود پس از مطالعه کارشناسی دقیق به تصویب شورای هماهنگی ترافیک استان برسد.

۸-۱- طرح‌های مربوط به تغییر کاربری در محدوده ایستگاه‌های بخش تونلی برای اخذ مصوبه به کمیسیون طرح تفصیلی (ماده ۵) استان کرمانشاه ارسال گردد.

۹-۱- ضوابط مطرح شده از سوی اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان کرمانشاه در خصوص محدوده بافت و اماکن تاریخی شهر، در طراحی و اجرای تونل و ایستگاه‌های مصوب رعایت گردد.

۲- تصویب آیین‌نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای

کشور

آیین‌نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:



آیین نامه برگزاری جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

ماده ۱. شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور که از این پس شورای عالی نامیده می شود مرکب از اعضای زیر می باشد:

۱. معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور، ریاست شورا.

۲. معاون وزیر راه و شهرسازی.

۳. معاون وزیر ارتباطات و فن آوری اطلاعات.

۴. معاون معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری.

۵. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست یا معاون وی.

۶. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی.

۷. رئیس شورای عالی استان ها.

۸. رئیس شورای اسلامی شهر و شهردار شهر مربوطه حسب مورد با حق رأی (مجموعاً یک رأی).

ماده ۲. دبیرخانه شورای عالی می تواند از نمایندگان سایر دستگاه ها برای شرکت در جلسات شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل آورد.

ماده ۳. در جلسات شورای عالی برای بررسی طرح های مطالعات ساماندهی و جامع حمل و نقل و ترافیک، مطالعات امکان سنجی سامانه حمل و نقل ریلی شهری و حومه و سایر مطالعات و امور شهری و منطقه ای مرتبط، از استاندار یا معاون هماهنگی امور عمرانی استان برای شرکت در جلسه بدون حق رأی دعوت به عمل خواهد آمد تا شخصاً در جلسه شرکت نمایند. دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان و نماینده مهندسین مشاور می توانند بدون حق رأی در جلسه حضور یابند.

ماده ۴. اعلام زمان تشکیل و لغو جلسات شورای عالی، تنظیم و اعلام دستور جلسات، تهیه و ارسال گزارش موضوعات مورد بحث و تنظیم صورت جلسه به عهده دبیرخانه شورای عالی می باشد.

ماده ۵. اعضای شورای عالی، نظرات و پیشنهادهای خود را پس از استماع نظرات کمیته فنی شورای عالی، در هنگام تشکیل جلسه مطرح می نمایند.

ماده ۶. جلسات شورای عالی هر ۱۵ روز یک بار و با حضور حداقل پنج نفر از اعضا تشکیل خواهد شد.

ماده ۷. تصمیمات شورای عالی با اکثریت لا اقل چهار نفر معتبر خواهد بود.

ماده ۸. صورت جلسات به امضاء تمامی حاضرین در جلسه خواهد رسید.

ماده ۹. دبیرخانه شورای عالی موظف است پیش از تصویب مصوبات شورای عالی توسط وزیر



کشور، عدم مغایرت این مصوبات را با مصوبات قانونی شورای عالی شهرسازی و معماری و شورای عالی هماهنگی ترابری کشور احراز نماید.

ماده ۱۰. به منظور بررسی و انجام کارهای کارشناسی لازم و فراهم آوردن زمینه تشکیل جلسات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، «کمیته فنی شورای عالی»، متشکل از نمایندگان اعضای شورای عالی که به صورت کتبی برای مدت ۲ سال به دبیرخانه شورای عالی معرفی می‌شوند تشکیل می‌شود.

تبصره ۱. از نماینده سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سایر دستگاه‌های ذیربط با تشخیص دبیر شورای عالی برای شرکت در جلسات کمیته فنی شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل می‌آید.

تبصره ۲. از دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان، نماینده شورای اسلامی شهر، نماینده شهردار شهر مربوطه و نماینده مهندسین مشاور بر حسب مورد برای شرکت در جلسات کمیته فنی شورای عالی بدون حق رأی دعوت به عمل می‌آید.

ماده ۱۱. دبیر شورای عالی عضو کمیته فنی بوده و ریاست جلسات آن را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۱۲. دبیر کمیته فنی توسط دبیر شورای عالی انتخاب می‌شود.

ماده ۱۳. تصمیمات کمیته فنی پس از انجام مراحل کارشناسی و استماع نظرات اعضا در شورای عالی مطرح خواهد شد.

ماده ۱۴. کمیته فنی شورای عالی به صورت هفتگی و با حضور حداقل پنج عضو تشکیل می‌گردد.

ماده ۱۵. در صورت نیاز و بنا به تشخیص دبیر شورای عالی و با توجه به حجم کار کمیته فنی، کمیته فنی دیگری متشکل از نمایندگان جدید اعضای شورای عالی به ترتیب مذکور در ماده ۱۰ تشکیل خواهد شد.

ماده ۱۶. برای انجام وظایف و نیل به اهداف شورای عالی و تدوین ضوابط و معیارهای فنی در امور مربوط به ایمنی ترافیک، محیط زیست، آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک، حمل‌ونقل عمومی، مدیریت تقاضای سفر و سایر امور مربوط به حمل‌ونقل شهری، دبیرخانه شورای عالی نسبت به تشکیل «کارگروه‌های تخصصی» لازم از بین متخصصان و کارشناسان موسسات خصوصی و دولتی و دانشگاهیان اقدام می‌نماید. پیشنهادات گروه‌های تخصصی پس از بررسی و تأیید کمیته فنی قابلیت طرح در شورای عالی را خواهد داشت.

ماده ۱۷. مطالعات جامع حمل‌ونقل و مطالعات امکانسنجی سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه



- به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:
۱. بررسی و تأیید در شورای هماهنگی ترافیک استان و ارائه گزارش تصمیمات اتخاذ شده به دبیرخانه شورای عالی توسط استاندار یا معاون عمرانی استانداری.
 ۲. بررسی کارشناسی در کارگروه تخصصی و تأیید در کمیته فنی شورای عالی.
 ۳. ارائه گزارش تصمیمات و نظریه کمیته فنی به شورای عالی برای تصویب نهایی.
- ماده ۱۸.** مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و مطالعات امکان‌سنجی ایجاد محدوده ممنوعه تردد به ترتیب زیر مورد بررسی و تصویب قرار می‌گیرند:
۴. بررسی کارشناسی در کمیته فنی شورای هماهنگی ترافیک استان.
 ۵. بررسی و تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان در چارچوب ضوابط مصوب شورای عالی با حضور نماینده دبیرخانه شورای عالی.
 ۶. ارائه گزارش تصمیمات اتخاذ شده در شورای هماهنگی ترافیک استان به دبیرخانه شورای عالی توسط استاندار یا معاون عمرانی استانداری.
- ماده ۱۹.** سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و شرکت‌ها و اتحادیه‌های حمل‌ونقلی زیر مجموعه آن مکلفند پیش از هرگونه تصمیم‌گیری و اقدام اجرایی در امور توسعه، نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرهای کشور، سیاست‌ها، ضوابط و معیارهای فنی پیشنهادی خود را به تصویب شورای عالی برسانند.
- ماده ۲۰.** معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور، در تنظیم بودجه جاری سنواتی وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اعتبار مورد نیاز دبیرخانه شورای عالی را ملحوظ می‌نماید.

صور تجلسه یکصد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و هفتمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۴/۱۰ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد.

با توجه به ارائه مجموعه قوانین و مقررات مربوط به امور حمل‌ونقل عمومی، تاکسیرانی، صدور پروانه فعالیت و امور صنفی و همچنین ارائه ضوابط پیشنهادی کمیته فنی شورای عالی در خصوص تعیین نقش شهرداری‌ها در ساماندهی فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری، دفاتر آژانس تاکسیرانی و موسسات اتوبیل کرایه و نظایر آن توسط دبیر محترم شورا و پس از بحث و تبادل نظر، موارد ذیل به تصویب رسید:



۱- ضرورت تدوین ضوابط فعالیت انواع سرویس‌های تاکسی شهری در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و موسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن به منظور بهبود خدمات تاکسی شهری و ساماندهی فعالیت اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در حمل‌ونقل شهری و همچنین کلیات ضوابط پیشنهادی به تصویب رسید.

۲- مقرر شد در خصوص بندهای ۳ و ۷ پیشنهادی، نظرات اعضای شورای عالی ظرف یک هفته دریافت و موضوع مجدداً در کمیته فنی مورد بازبینی قرار گرفته و نتیجه برای تصمیم‌گیری در جلسه آتی شورای عالی ارائه شود.

صورتجلسه یکصد و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و هشتمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۴/۲۲ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد، و در خصوص موضوعات زیر تصمیماتی به شرح ذیل اتخاذ گردید:

۱. ضوابط فعالیت انواع سرویس‌های تاکسی شهری در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل

درون شهری و دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و موسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن

با توجه به وظایف تعیین شده برای شهرداری‌ها در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران و به منظور هماهنگی، ساماندهی و نظارت بر فعالیت اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در امور حمل‌ونقل عمومی درون شهری در سطح کشور، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با ملاحظات مقرر در قانون نظام صنفی کشور و اصلاحات بعدی آن مصوب نمود:

۱. سرویس تاکسی شهری به عنوان یکی از اجزای حمل‌ونقل عمومی شامل کلیه خدمات جابجایی مسافر با خودروهای سواری، استیشن یا ون دارای مشخصات مورد تأیید شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در سطح معابر شهر و حومه می‌باشد که به صورت درستی یا اشتراکی به همراه راننده برای عموم ارائه می‌شود. سرویس تاکسی شهری در هر شهر می‌بایست متناسب با سایر خدمات حمل‌ونقل عمومی سازماندهی شود.

۲. به منظور مدیریت ناوگان و تسهیل ارائه سرویس‌های تاکسی شهری به مسافران متقاضی، استفاده



از مکان مشخص برای مراجعین تحت عنوان ایستگاه، پایانه، دفتر شرکت، دفتر آژانس و نظایر آن و همچنین فناوری‌های مخابراتی شامل تلفن، اینترنت، بیسیم و فرکانس رادیویی و نظایر آن با رعایت مقررات مربوطه مجاز می‌باشد.

۳. کلیه خودروهای فعال برای انجام امور سرویس تاکسی شهری از جمله خودروهایی که در شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و دفاتر آژانس‌های تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن بکارگیری می‌شوند می‌بایست دارای پلاک عمومی (غیر از پلاک «ت») باشند. مشخصات فنی و نیز رنگ بدنه، تابلوی بالاسری و سایر مشخصات ظاهری انواع تاکسی براساس ضوابطی خواهد بود که شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تصویب خواهد نمود. همچنین ضوابط مربوط به تبدیل پلاک خودروهای پلاک شخصی به پلاک عمومی براساس دستورالعملی خواهد بود که حداکثر ظرف مدت سه ماه به پیشنهاد پلیس راهنمایی و رانندگی، پس از تأیید کمیته فنی به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور خواهد رسید.

۴. کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و همچنین اشخاص حقیقی و حقوقی و افراد صنفی که در امر حمل‌ونقل درون شهری فعالیت می‌نمایند از جمله دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن که متقاضی اخذ یا دارای پروانه کسب از اتحادیه‌های صنفی می‌باشند موظف به اخذ مجوز فعالیت و پروانه بهره‌برداری از شهرداری مربوطه یا سازمان‌های تابعه شهرداری‌ها به عنوان دستگاه اصلی موضوع فعالیت می‌باشند.

۵. شهرداری‌ها موظفند براساس قوانین موجود در راستای مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در شهر و حومه، ضمن نظارت بر عملکرد، بازرسی و رسیدگی به تخلفات (باستثنای تخلفات صنفی) کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و نیز دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن که دارای پروانه کسب از اتحادیه‌های صنفی می‌باشند، اطلاعات مربوط به این شرکت‌ها و افراد و واحدهای صنفی را جمع‌آوری نموده و نسبت به ساماندهی و نظارت بر آنها اقدام نمایند.

۶. نیروی انتظامی مطابق با وظایف قانونی، با اعلام شهرداری موظف به پلمپ و جلوگیری از فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و نیز دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن که فاقد پروانه فعالیت و بهره‌برداری از شهرداری هستند می‌باشد.

۷. کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل درون شهری و نیز دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل



کرایه و نظایر آن که متقاضی اخذ یا دارای پروانه کسب از اتحادیه‌های صنفی هستند موظفند برای اخذ پروانه فعالیت و بهره برداری از شهرداری، ضوابط مربوط به خودروی مجاز، فضای مورد نیاز دفاتر و شعب، فضای مورد نیاز پارکینگ و سایر دستورالعمل‌ها، الزامات و ضوابطی که توسط شهرداری مربوطه با در نظر گرفتن شرایط موجود دفاتر و مؤسسات فوق الذکر به آنها ابلاغ می‌شود را رعایت نمایند.

۸. محدوده جغرافیایی عملکرد ناوگان فعال در شرکت‌های حمل و نقل درون شهری و دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن، «محدوده قانونی و حریم شهر» مربوطه می‌باشد. در صورتیکه مرکز تولید و جذب سفر شهری (مانند پایانه، فرودگاه، ایستگاه قطار یا نمایشگاه‌های دائمی و غیره) در خارج این محدوده واقع شده باشد، خروج این خودروها به منظور خدمات رسانی تا مرکز مذکور بلامانع خواهد بود.

۹. کلیه شرکت‌های حمل و نقل درون شهری و نیز دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن موظفند صرفاً از رانندگانی استفاده نمایند که از شهرداری مربوطه پروانه تاکسیرانی کسب نموده باشد. این رانندگان مکلفند علاوه بر داشتن گواهینامه، کارت خودرو، بیمه نامه معتبر شخص ثالث و گواهی معاینه فنی، پروانه صادر شده از سوی شهرداری را به همراه داشته باشند.

۱۰. شهرداری‌ها مکلفند پس از صدور پروانه فعالیت و بهره برداری برای دفاتر آژانس تاکسی تلفنی و مؤسسات اتومبیل کرایه و نظایر آن، پیگیری لازم برای تبدیل شدن این دفاتر و مؤسسات مذکور به شخصیت حقوقی در قالب شرکت حمل و نقل درون شهری خصوصی و تعاونی را معمول نمایند به گونه‌ای که تا پایان برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران تمامی این دفاتر و مؤسسات دارای شخصیت حقوقی باشند.

۱۱. نرخ کرایه کلیه خدمات حمل و نقل عمومی درون شهری از جمله انواع سرویس‌های تاکسی شهری شامل تاکسی گردشی، خطی، فرودگاهی، بیسیم، تلفنی و نظایر آن در هر شهر صرفاً توسط شورای اسلامی شهرها تعیین می‌شود.

۱۲. کلیه وزارتخانه‌ها، مؤسسات، سازمان‌های دولتی، نهادها و مؤسسات عمومی و خصوصی در جهت اجرای مفاد این مصوبه ملزم به همکاری با شهرداری‌ها می‌باشند.



۲. بررسی ضوابط فنی و ظاهری انتخاب خودروهای مناسب برای تاکسی در کشور

در خصوص ضوابط فنی و ظاهری انتخاب خودروهای مناسب برای تاکسی در کشور مقرر شد جهت بررسی کارشناسی بیشتر توسط اعضای شورای عالی، موضوع در جلسه بعدی مطرح شود.

صور تجلسه یکصد و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و نهمین جلسه شورای عالی ساعت ۱۴ مورخ ۹۳/۵/۲۶ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد و موضوعات ذیل مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۱. تصویب مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مجموعه شهری شهر قزوین

نتایج مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مجموعه شهری شهر قزوین با توجه به بررسی های کارشناسی کمیته فنی شورای عالی، مصوبه شورای هماهنگی ترافیک استانداری قزوین مندرج در نامه شماره ۵۹/۱/۵۸۰۵ مورخ ۹۲/۵/۱۷ استاندار محترم قزوین، توضیحات ارائه شده است از سوی مسئولین محترم استانداری، شهرداری، شورای اسلامی شهر قزوین و مشاور طرح به استحضار اعضاء شورا عالی رسید. اعضای محترم شورای عالی ضمن تقدیر از اقدامات انجام شده جهت مطالعات در سطح مجموعه شهری قزوین، هماهنگی مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک با مطالعات جامع شهرسازی، توجه به حفظ باغات و بافت تاریخی و رعایت مسائل زیست محیطی در محدوده مورد مطالعه، مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک مجموعه شهری قزوین را به شرح موارد ذیل مورد تصویب قرار دادند:

الف) راهکارهای پیشنهادی برای افق کوتاه مدت (۱۳۹۵)

- حمل و نقل خصوصی: احداث کمربندی شرق حدفاصل بلوار جمهوری اسلامی و بلوار آیت اله خامنه ای، احداث بلوار معلم در غرب تا آزادراه زنجان، احداث بخش میانی بلوار مطهری حد فاصل بلوار دانشگاه بین المللی امام خمینی و بلوار رزمندگان، احداث محور شرقی-غربی در شمال آزادراه، احداث خیابان شهید انصاری شرقی حدفاصل خیابان شهدا و خیابان آیت اله کاشانی، احداث محور کمربندی شرق ملاصدرا از بلوار معلم تا آزادراه، تکمیل و احداث شبکه معابر داخلی محله پونک، احداث تقاطع های غیرهمسطح در محل تقاطع های بلوار رزمندگان- بلوار مطهری، جاده بوئین زهرا- ریل راه آهن، بلوار جمهوری اسلامی- بلوار خرمشهر (شرق مصلی)، کمربندی شرق- جاده باراجین - آزاد راه زنجان، بلوار دانشگاه امام خمینی- آزاد راه زنجان، بلوار آزادگان-بلوار نواب-



بلوار معلم (کانال آب)، میدان سرداران، بلوار شهید بهشتی - بلوار شهید مدرس، بلوار ابوترابی - کمربندی شرق، چهارراه نادری، چهارراه عمران و ایجاد پل روگذر خیابان راه آهن - بلوار جمهوری اسلامی با قابلیت امتداد تا تقاطع خیابان اصفهان.

- حمل و نقل عمومی: ایجاد دو خط انبوه بر BRT شمالی - جنوبی حد فاصل میدان آزادی تا انتهای بلوار دانشگاه بین المللی امام خمینی (شمال آزاد راه) و شرقی - غربی حد فاصل میدان مینودر تا میدان ۲۲ بهمن و همچنین ساماندهی ۱۹ خط تغذیه کننده اتوبوس.

- پایانه‌های درون شهری: احداث پایانه سرداران، توسعه پایانه میدان آزادی، توسعه پایانه امام خمینی، ایجاد پایانه حکیم و میدان ۲۲ بهمن

- مدیریت تقاضا: گسترش دورکاری، گسترش دولت الکترونیک، سامان‌دهی ثبت‌نام مدارس، تغییر زمان شروع مدارس، بازتوزیع کاربری‌های مولد جذب سفر

- مدیریت عرضه: پیاده‌راه‌سازی خیابان خیام در بخش جنوبی آن، توسعه شبکه دوچرخه، مدیریت جهت حرکت معابر

- مدیریت پارکینگ: توسعه پارکینگ طبقاتی خیام و چهارراه ولی عصر

- حمل و نقل بار: توسعه پایانه بار درجه ۲ شهید انصاری و خ. تهران قدیم و محدوده خیام

- سایر راهکارها: تکمیل شبکه فیبر نوری برای توسعه سامانه‌های حمل و نقل هوشمند (ITS)

ب) راهکارهای پیشنهادی برای افق میان مدت (۱۴۰۰)

- حمل و نقل خصوصی: احداث کمربندی شرق حدفاصل میدان قدس و بلوار معلم (کانال آب)، احداث

کمربندی غرب حدفاصل میدان دفاع مقدس و بلوار باهنر (به موازات خیابان اسدآبادی)، احداث خیابان در شهرک عارف (جنوب بلوار معلم)، احداث محور شمالی جنوبی در شمال آزادراه در امتداد

بلوار دانشگاه بین المللی امام خمینی، احداث ادامه خیابان ایران در شمال آزادراه، تعریض و اصلاح

هندسه جاده فارسبان، تعریض و اصلاح هندسه جاده دکه یاران از میدان مینودر تا جاده نجف آباد

و احداث ادامه آن تا کمربندی شرق، ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح در محل تقاطع‌های کمربندی

شرق - بلوار معلم - بلوار لشگری، کمربندی شرق - محور دکه یاران، کمربندی شرق - میدان قدس،

جاده الموت - آزادراه قزوین کرج، میدان دفاع مقدس، کمربندی غرب - بلوار میرزا کوچک خان،

کمربندی غرب - بلوار باهنر، بلوار بهشتی - بلوار باهنر، بلوار امام علی (ع) - آزاد راه قزوین زنجان و

حذف و اصلاح ورودی جاده الموت در میدان مینودر.



- حمل و نقل عمومی: ایجاد یک خط انبوه بر BRT حد فاصل ناحیه مینودر به میدان ۲۲ بهمن و در صورت توسعه اراضی شمال آزادراه، امتداد خط BRT بلوار دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره) به شمال آزاد راه و همچنین باز توزیع ۱۹ خط اتوبوس تغذیه کننده.
- پایانه‌های درون شهری: احداث یا توسعه پایانه میدان مینودر جاده قدیم رشت، دوراهی همدان
- پایانه‌های برون شهری: احداث یا توسعه پایانه مسافربری میدان مینودر، جاده قدیم رشت، دوراهی همدان
- مدیریت عرضه: تکمیل پیاده‌راه‌سازی خیابان خیام تا خیابان عدل و پیاده‌راه‌سازی خیابان امام خمینی حدفاصل خیابان مولوی تا میدان آزادی.
- مدیریت پارکینگ: بهره برداری از پارکینگ‌های بلوار میرعماد، دوراهی همدان، خیابان تهران قدیم
- حمل و نقل بار: بهره‌برداری از پایانه بار محدوده خیابان شهدا و خیابان امام خمینی و ساماندهی وانت بارها و تجمع آنها در پایانه‌های بار
- سایر راهکارها: آرام‌سازی ترافیک در محلات مسکونی

ج) راهکارهای پیشنهادی برای افق بلند مدت (۱۴۱۰)

- حمل و نقل خصوصی: احداث جاده اتصال ناحیه مهرگان به شهر قزوین در طرفین کانال آب تا کمربندی شرق، احداث کمربندی جنوبی مجموعه شهری قزوین در جنوب باغات سنتی، احداث تقاطع‌های غیر همسطح در محل تقاطع بزرگراه امام علی - بلوار مطهری، کمربندی شرق - بلوار مطهری، جاده نجف آباد - آزادراه تهران، جاده نجف آباد - محور دکه یاران، محور امتداد جاده دکه یاران - کمربندی شرق، تعریض و اصلاح هندسه جاده نجف آباد، تعریض و اصلاح هندسه جاده باراجین و تقاطع‌های آن.
- حمل و نقل عمومی: ایجاد یک خط انبوه بر BRT حد فاصل دانشگاه آزاد اسلامی تا میدان دفاع مقدس و ارتقاء خصوصیات خط انبوه بر BRT میدان مینودر تا میدان ۲۲ بهمن به تراموا و همچنین اجرای متروی هشگرد - محمدیه به شهر قزوین.
- پایانه‌های درون شهری: احداث پایانه دانشگاه آزاد



- پایانه‌های برون شهری: احداث پایانه دانشگاه آزاد، پایانه بار و مسافر در محدوده فرودگاه خدمات ویژه و ایجاد میدان تره بار جدید در غرب شهر.
- مدیریت تقاضای سفر: حذف پارک حاشیه‌ای معابر هسته مرکزی و ایجاد محدوده ممنوعه تردد وسایل شخصی در هسته مرکزی (در شمال محدود به خیابان بوعلی، در جنوب محدود به خیابان شهید انصاری، در شرق محدود به خیابان کاشانی و بلوار مدرس و در غرب محدود به خیابان مولوی)
- مدیریت پارکینگ: بهره برداری از پارکینگ طبقاتی بلوار فردوسی و خیابان پادگان (محدوده بیمارستان شهید رجایی)
- حمل و نقل بار: ساماندهی باراندازها در محدوده تجاری، پیگیری ایجاد مفهوم بندر خشک در محدوده فرودگاه خدمات ویژه با توسعه محدوده فرودگاه تا جاده شهر صنعتی البرز.
- سایر راهکارها: ایجاد حصارهای صوتی در محورهای معلم و جمهوری و بلوار شهید لشگری

۲. بررسی ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان)

کلیات ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان) مورد تایید قرار گرفت و مقرر گردید موضوع در جلسه آتی شورا مجدداً مورد بازبینی قرار گیرد.

۳. ضرورت اصلاح شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها

مقرر گردید شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها طی جلسات کارشناسی با حضور مشاورین حمل و نقل و با پایش و تجزیه و تحلیل مطالعات قبلی در کمیته فنی شورا عالی مورد بازنگری قرار گرفته و نتایج و دستاوردها برای طرح و تصمیم گیری به شورای عالی ارائه شود.



صور تجلسه یکصد و دهمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و دهمین جلسہ شورای عالی ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۶/۱۱ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد.

۱. تصویب ضوابط تعیین نوع خودرو مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان)

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد مشترک دفتر حمل و نقل وزارت کشور و دبیرخانه شورای عالی و اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور و به استناد بند ج ماده ۲ آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تاسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۴/۷/۲ هیأت محترم وزیران و بر اساس بند ۱۳ و ۱۴ اساسنامه اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور مبنی بر اصلاح روش‌ها، ضوابط و شاخص‌های مربوط به تاکسی شهری، ضوابط تعیین نوع خودرو مناسب برای تاکسی شهری (مخصوص خودروهای سدان) را در قالب پنج عنوان به شرح جداول ذیل تصویب نمود:

الف) ضوابط مربوط به مشخصات فیزیکی

ب) ضوابط مربوط به مشخصات فنی

ج) ضوابط مربوط به الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی

د) ضوابط مربوط به گارانتی و خدمات پس از فروش

هـ) ضوابط مربوط به مشخصات ظاهری



الف) مشخصات فیزیکی

نوع شاخص	میزان شاخص
دربها	۱. حداقل عرض دربها ۹۰۰ میلی متر
	۲. حداقل زاویه بازشو دربها از بدنه ۷۰ درجه
فضای خالی	۳. حداقل طول و عرض صندلی عقب ۱۳۵۰ × ۵۰۰ میلی متر
	۴. حداقل طول و عرض صندلی راننده و سرنشین ۴۵۰ × ۵۰۰ میلی متر
	۵. حداقل فاصله صندلی جلو و عقب ۳۰۰ میلی متر
	۶. تعداد سرنشین راننده + ۴ سرنشین
	۷. حداقل فضای مفید توشه ۳۰۰ دسی متر مکعب

ب) مشخصات فنی

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. حداقل قدرت موتور	۸۵ اسب بخار
۲. میانگین مصرف ترکیبی سوخت در ۱۰۰ کیلومتر	حداکثر ۸/۵ لیتر
۳. مکانیزم فرمان	هیدرولیک
۴. نوع سوخت مصرفی (با حداقل استاندارد یورو ۴)	دوگانه سوز (بنزین + CNG)
	دو نیرویی (هیبرید) یا برقی
	بنزین با حداقل استاندارد یورو ۵ یا دیزل با حداقل استاندارد یورو ۵ و فیلتر دوده



ج) الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. کیسه هوا	حداقل دو کیسه هوا برای راننده و سرنشین جلو
۲. کمربند ایمنی راننده و سرنشینان	مطابق با استانداردهای ملی برای همه سرنشینان
۳. سیستم هشدار	هشدار سرعت (قابل تنظیم و متناسب با معابر یا مسیر حرکت تاکسی) و سنسور دنده عقب
۴. سیستم ترمز	EBD+ABS، ترمز جلو دیسکی
۵. سیستم ضد سرقت	ایموبلایزر و قفل مرکزی با کنترل از راه دور
۶. لوازم ایمنی همراه خودرو	کپسول آتش نشانی، مثلث خطر، جعبه کمکهای اولیه، تایلر زاپاس، جک، کیف ابزار، چراغ قوه
۷. سیستم روشنایی خارجی	دارای چراغ مه شکن در جلو و عقب و دو چراغ دنده عقب
۸. سیستم روشنایی تابلو سقفی	همواره با چراغ های جلو روشن شود
۹. سیستم روشنایی داخلی	در ردیف جلو و ردیف عقب نصب شود
۱۰. سیستم هوشمند (نصب شده توسط خودروساز)	دارای GPS و نمایشگر مناسب (برای بکارگیری در سامانه های تاکسیمتر، AVL و پرداخت الکترونیکی) با رعایت ضوابط اتحادیه تاکسیرانی های شهری کشور
۱۱. سیستم صوتی	دارای رادیو پخش و بلندگو در عقب و جلو
۱۲. تهویه و سیستم سرمایشی/ گرمایشی	دارای سیستم تهویه مطبوع و دریچه در قسمت جلو و عقب



د) گارانتی و خدمات

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. گارانتی	حداقل هجده ماه بدون محدودیت طی مسافت
۲. خدمات پس از فروش	حداقل ده سال

ه) مشخصات ظاهری

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. رنگ بدنه (بجز ردیف ۲)	زرد خورشیدی
۲. رنگ بدنه (برای خودروهای دربستی فعال در شرکت‌های حمل و نقل درون شهری و آژانس‌های تاکسی تلفنی)	نارنجی
۳. نوار شطرنجی	به رنگ مشکی با عرض کل برابر ۱۲ سانتیمتر در طول خودرو در هر دو طرف زیر شیشه‌ها
۴. تابلوی سقفی با قابلیت نصب دو منبع نور بار رنگ‌های مختلف (جهت اعلام وضعیت)	قاعده به شکل مستطیل به ابعاد ۳۵۰ در ۱۲۰ میلیمتر و ارتفاع برابر ۱۴۰ میلیمتر
۵. کد شناسایی خودرو	نصب بر روی شیشه عقب خودرو با قابلیت تشخیص از فاصله ۱۵ متر
۶. تابلوی معرفی راننده	نصب بر روی داشبورد، قابل رویت برای سرنشینان
۷. علامت مشخصه تاکسیرانی و مسیر فعالیت	درب جلو (سرنشین و راننده)



۲. تصویب ضوابط ماده (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ با موضوع پیشنهاد، تصویب و اجرای محدوده‌های ممنوعه تردد در شهرهای کشور

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دفتر حمل‌ونقل وزارت کشور و دبیرخانه شورای عالی و به استناد ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ مجلس شورای اسلامی با ضوابط مربوط به پیشنهاد، تصویب و اجرای محدوده‌های ممنوعه تردد در شهرهای کشور به شرح زیر در یازده ماده موافقت نمود.

ماده ۱. محدوده‌های ممنوعه تردد براساس شرایط تراکم ترافیک یا شرایط محیط زیستی و یا به علت یک رویداد خاص به صورت زیر اجرا می‌شوند:

الف) محدوده‌هایی که به صورت موقت و به علت رویداد خاص یا عملیات اجرایی در یک یا چند معبر یا در بخش مشخصی از شهر اعمال می‌شوند.

ب) محدوده‌هایی که در شرایط معمول و به صورت دائم در تمام یا در روزهای معینی از سال و در ساعات مشخصی از شبانه روز در طول و تمام عرض سواره رو یک یا چند معبر و یا در بخش مشخصی از شهر اعمال می‌شوند و فقط خودروهای مجاز اعم از عمومی، شخصی و دولتی و نیز وسایل نقلیه انتظامی، امدادی و خدماتی مجاز حق تردد در آن را دارند.

ج) محدوده‌هایی که در شرایط معمول و به صورت دائم در تمام یا در روزهای معینی از سال و در ساعات مشخصی از شبانه روز در طول و تمام عرض یک یا چند معبر و یا در بخش مشخصی از شهر اعمال می‌شوند و تردد تمام وسایل نقلیه موتوری به استثنای وسایل نقلیه انتظامی، امدادی و خدماتی مجاز برای تردد در عرض مشخصی از آنها ممنوع می‌باشد.

د) محدوده‌هایی که به صورت زمانی، مکانی و نوعی در مواقع اضطرار آلودگی هوا و براساس قوانین مربوطه و تشخیص و تصویب مراجع ذیربط تا زمان رفع شرایط اضطرار اعمال می‌شوند.

ماده ۲. در صورتی که مدت زمان مورد نیاز برای اجرای محدوده‌های موقت بدلیل عملیات عمرانی کمتر از سه ماه باشد، مرجع تصویب برای تعیین شرایط اجرای محدوده و طرح مدیریت و هدایت جریان ترافیک و اصلاح خطوط حمل‌ونقل عمومی با رعایت مفاد مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، شهرداری مربوطه خواهد بود



- ماده ۳.** در صورتی که مدت زمان مورد نیاز برای اجرای محدوده‌های نوع «الف» به دلیل عملیات عمرانی بیشتر از سه ماه باشد، مرجع تصویب برای تعیین شرایط اجرای محدوده و طرح مدیریت و هدایت جریان ترافیک و اصلاح خطوط حمل‌ونقل عمومی پس از تأیید شهرداری، شورای هماهنگی ترافیک استان و در شهر تهران، شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران خواهد بود.
- ماده ۴.** ضوابط مربوط به تعیین ضرورت ایجاد محدوده‌های ممنوعه دائمی در شهرها براساس مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک یا مطالعات امکان‌سنجی ایجاد محدوده ممنوعه تردد و یا براساس مطالعات محیط زیستی مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست عبارتند از:
۱. در شرایطی که علیرغم سرمایه‌گذاری و ساماندهی تسهیلات و بهبود در کمیت و کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی، سهم آن از سفرهای شهری به میزان قابل توجه افزایش نمی‌یابد و ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌تواند رقابت‌پذیری و سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرهای شهر را به گونه‌ای افزایش دهد که از ظرفیت ایجاد شده برای سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی در دوره زمانی اعمال محدوده حداکثر استفاده به عمل آید.
 ۲. در شرایطی که تقاضای وسایل نقلیه شخصی در ساعات اوج دوره زمانی اعمال محدوده، نزدیک یا بیشتر از ظرفیت معابر می‌باشد و ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌تواند سطح سرویس معابر دارای ترافیک فوق اشباع (ناپایدار) را حداقل ۲ رتبه ارتقا دهد.
 ۳. در شرایطی که تقاضای تجمعی توقف وسایل نقلیه شخصی در طول دوره زمانی در بخش مورد نظر، بیشتر از مجموع ظرفیت پارکینگ می‌باشد و ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌تواند میزان تقاضای پارکینگ را به میزان ظرفیت پارکینگ‌ها غیر حاشیه‌ای تعدیل نماید.
 ۴. در شرایطی که کیفیت تردد عابران پیاده و دوچرخه سواران بدلیل کمبود عرضه و تداخل با وسایل نقلیه موتوری از حالت مطلوب فاصله زیادی دارد و ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌تواند سطح سرویس پیاده‌روها و مسیرهای دوچرخه را حداقل ۲ رتبه ارتقا دهد.
 ۵. در شرایطی که شاخص کیفیت هوای شهر در ۳۰ روز از سال در شرایط حداقل ناسالم (با مقدار PSI بیشتر از ۱۰۰) قرار دارد و ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌تواند تعداد روزهای دارای کیفیت ناسالم در شهر را حداقل ۵۰ درصد کاهش دهد.
 ۶. در شرایطی که ایجاد محدوده ممنوعه تردد بنا بر مطالعات و بررسی‌های سازمان حفاظت محیط زیست برای کاهش آلودگی صوتی در شهر ضرورت دارد.



ماده ۵. ضوابط اقتصادی، اجتماعی، امنیتی و شهرسازی برای ایجاد محدوده ممنوعه تردد به شرح زیر می‌باشد:

۱. مطالعات امکانسنجی ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌بایست دارای پیوست اجتماعی و پیوست اقتصادی باشد.

۲. ایجاد محدوده ممنوعه تردد می‌بایست متناسب به کالبد و ساختار کلی شبکه معابر شهر باشد.

۳. در صورتی که این محدوده در بخشی از شهر به صورت دائمی با هدف بهبود کیفیت تردد یا افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی اجرا گردد، مساحت این بخش نمی‌بایست از ۵ درصد مساحت محدوده قانونی شهر بیشتر باشد.

تبصره ۱: در صورتی که این محدوده به صورت دائمی با هدف ایجاد محدودیت برای وسایل نقلیه آلاینده برای کاهش آلودگی هوا اجرا گردد، مساحت آن تابع ضابطه بند فوق نبوده و تا سطح تمام شهر قابل اجرا می‌باشد.

تبصره ۲: در صورتی که این محدوده به صورت دائمی با هدف ایجاد محدودیت برای وسایل نقلیه سنگین یا وسایل نقلیه باربری اجرا گردد، مساحت آن تابع ضابطه بند فوق نبوده و تا سطح تمام شهر قابل اجرا می‌باشد.

۴. در صورت ایجاد محدوده ممنوعه تردد در هر شهر، هرگونه تغییر کاربری در داخل محدوده یا مرز آن که مغایر با اصول و مبانی ایجاد محدوده باشد ممنوع است.

۵. بررسی تأثیرات ایجاد محدوده ممنوعه تردد بر امور امنیتی و انتظامی شهر می‌بایست در هنگام تصویب محدود مورد نظر قرار گیرد.

ماده ۶. ضوابط تعیین مرز محدوده ممنوعه تردد به شرح زیر می‌باشد:

۱. معابر مرزی محدوده ممنوعه تردد می‌بایست از نوع راه شریانی بوده و دارای ظرفیت کافی برای عبور دهی جریان ترافیک پس از اجرای محدوده ممنوعه تردد باشد.

۲. زیرساخت‌های مورد نیاز از قبیل پارکینگ و همچنین ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل‌ونقل عمومی برای تسهیل تغییر شیوه سفر شهروندان می‌بایست در مرز محدوده ممنوعه تردد یا پیرامون خارج آن پیش بینی شده باشد.

۳. امکانات لازم برای ترغیب شهروندان به استفاده از دوچرخه و همچنین تشویق آنان به پیاده روی برای ورود به محدوده ممنوعه تردد به ویژه از طریق مناسب‌سازی پیاده روها می‌بایست در مرز



محدوده ممنوعه تردد در نظر گرفته شود.

۴. به منظور کنترل و اعمال نظارت در مرز محدوده ممنوعه تردد، تعداد نقاط ورودی و خروجی در مرز می‌بایست حداقل بوده و دسترسی سواره کوچه‌های منتهی به مرز به نحو مناسب محدود گردد.

ماده ۷. بازه‌های زمانی ایجاد محدودیت یا ممنوعیت در محدوده‌های ممنوعه تردد می‌تواند به صورت ترکیبی از حالات مختلف شامل : ساعاتی از شبانه روز، روزهایی از هفته، روزهایی از ماه و ماههایی از سال اجرا شود.

ماده ۸. ضوابط تعیین نوع و تعداد خودروهای مجاز برای ورود به محدوده ممنوعه تردد به شرح زیر می‌باشد:

۱. آن دسته از وسایل نقلیه مجاز به ورود و تردد در محدوده‌های ممنوعه تردد هستند که دارای مجوز از شهرداری باشند.

تبصره ۱. وسایل نقلیه انتظامی، آتش نشانی و فوریت‌های پزشکی (اورژانس) از این بند مستثنی هستند.

تبصره ۲. مجوز وسایل نقلیه امداد حوادث آب، برق، مخابرات و گاز، وسایل نقلیه خدماتی و حمل‌ونقل عمومی (بار و مسافر) براساس مصوبه شورای هماهنگی ترافیک استان و در شهر تهران، بر اساس مصوبه شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران توسط شهرداری صادر می‌شود.

۲. برای وسایل نقلیه‌ای که فاقد گواهی معاینه فنی بوده یا در سن فرسودگی می‌باشند، مجوز ورود و تردد در محدوده‌های ممنوعه تردد صادر نمی‌شود.

۳. دسته بندی وسایل نقلیه مجاز در محدوده‌های ممنوعه تردد بر حسب اهداف مورد نظر از ایجاد محدوده باتوجه به نوع کاربری، استاندارد زیست محیطی و نوع پلاک تعیین می‌شود.

۴. تعداد وسایل نقلیه امدادی و خدماتی مجاز تعریف شده در تبصره ۲ ذیل بند ۱ این ماده براساس مقتضیات، محاسبه و تعیین می‌شود.

۵. تعداد وسایل حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر مجاز بر اساس تقاضای سفر در راستای تحقق اهداف مورد نظر محاسبه و تعیین می‌شود.

۶. تعداد سایر وسایل نقلیه مجاز براساس اهداف و ضوابط مندرج در ماده ۴ با ملاحظه کمی و کیفی زیرساخت‌ها و ظرفیت و سطح سرویس تسهیلات حمل‌ونقلی در شهر، محاسبه و تعیین می‌شود.

ماده ۹. ضوابط مربوط به انواع مجوزهای تردد صادره به شرح زیر می‌باشد:

۱. دسته بندی انواع مجوزهای تردد صادره به صورت سالیانه، ماهیانه، هفتگی، روزانه و ساعتی می‌بایست در هر مورد با توجه به اهداف و ضوابط مندرج در ماده ۴ تعیین گردد.



۲. تعداد مربوط به هر یک از انواع مجوزهای تردد صادره در هر مورد با توجه به اهداف و ضوابط مندرج در ماده ۴ و با رعایت سقف تعداد وسایل نقلیه مجاز محاسبه شده در ماده ۸ تعیین گردد.

۳. عوارض جابجایی و حرکت در محدوده ممنوعه تردد بر اساس دسته بندی مندرج در ماده ۸ و متوسط هزینه حاشیه‌ای (Marginal Cost) تردد انواع وسایل نقلیه در محدوده به لحاظ ترافیکی و محیط زیستی برآورد می‌شود و میزان تعرفه انواع مجوزهای صادره براساس این شاخص به منظور ترغیب شهروندان به کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی به پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر تعیین می‌گردد.

تبصره. در تعیین تعرفه مجوزهای صادره می‌بایست ملاحظات به منظور تشویق شهروندان به استفاده از وسایل نقلیه با آلایندهی کم (حداقل یورو ۵)، هیبرید و برقی در نظر گرفته شود.

۴. منابع حاصل از صدور مجوزهای صادره می‌بایست به صورت شفاف در راستای تحقق اهداف تعیین شده در ماده ۴ و بهبود شاخص‌های حمل و نقلی و محیط زیستی و آموزش همگانی مصرف گردد و گزارش مربوطه به صورت سالانه به شورای هماهنگی ترافیک استان و در شهر تهران به شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران ارائه گردد.

ماده ۱۰. ضوابط اجرای محدوده ممنوعه تردد و اعمال قانون به شرح زیر می‌باشد:

۱. شهرداری مکلف است از طریق انتشار آگهی در رسانه‌های همگانی، شهروندان را از شرایط اجرای طرح محدوده ممنوعه تردد و ضوابط ورود و تردد در محدوده آگاه نموده و نسبت به نصب تابلوهای ویژه با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی در نقاط ورودی و خروجی اقدام نماید.

۲. شهرداری ملزم است به منظور مدیریت، کنترل و اعمال قانون وسایل نقلیه در مرز و سطح محدوده ممنوعه تردد دائمی، با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به بکارگیری و نصب سامانه‌های هوشمند و تجهیزات الکترونیکی و مخابراتی به ویژه در نقاط ورودی و خروجی محدوده اقدام نماید.

تبصره. نصب سامانه‌های فوق الذکر، پیش نیاز اجرای طرح‌های دائمی می‌باشد.

پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است با همکاری شهرداری و با استفاده از سامانه‌های هوشمند و تجهیزات الکترونیکی نصب شده در محدوده‌های ممنوعه تردد دائمی، نسبت به ثبت مکانیزه تخلفات و صدور قبض جرمه برای وسایل نقلیه غیر مجاز اقدام نماید.

۱. پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است برای اعمال قانون در محدوده‌های ممنوعه تردد موقت، با استفاده از نیروی انسانی و تجهیزات خودرویی اقدام نماید.

۲. شهرداری موظف است نتایج مطالعات قبل و بعد از اجرای محدوده ممنوعه تردد دائمی را حداکثر



ظرف مدت سه ماه پس از اجرای طرح به شورای هماهنگی ترافیک استان و در شهر تهران به شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران ارائه نماید.

۳. همزمان با اجرای طرح محدوده ممنوعه تردد دائمی در شهرها، شهرداری موظف است ضمن آموزش و فرهنگ‌سازی برای اصلاح الگوی سفر، نسبت به پایش مستمر وضعیت تقاضای سفر و نظرسنجی از شهروندان و برنامه ریزی جهت رفع تنگناها و افزایش امکانات حمل‌ونقل عمومی در شهر اقدام نماید.

۴. سازمان حفاظت محیط زیست (اداره کل استان) موظف است با نصب تجهیزات اندازه‌گیری میزان آلودگی هوا در سطح محدوده ممنوعه تردد دائمی، نسبت به پایش مستمر شاخص‌های محیط زیستی و ارائه گزارش به شورای اسلامی شهر، شهرداری،

شورای هماهنگی ترافیک استان و سایر نهادهای ذیربط اقدام نماید.

ماده ۱۱. مطالعات ناظر بر ایجاد محدوده ممنوعه تردد در شهر لزوماً هر سه سال یکبار توسط دستگاه اجرایی ذیربط به هنگام شده و نتایج حاصل برای تمديد، حذف یا اصلاح شرایط مکانی یا زمانی محدودیت به مرجع مشخص شده در ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی جهت تصمیم‌گیری و تصویب گزارش خواهد شد.

۳. ضرورت بررسی قوانین مربوط به اجرای محدوده ممنوعه تردد زوج یا فرد خودروها در شهرهای کشور و اثربخشی آن

مقرر شد دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ضمن اخذ بررسی گزارش‌های مربوط به اجرای محدوده ممنوعه تردد زوج یا فرد خودروها در شهرهای کشور، مبانی قانونی و فنی اجرای چنین طرح‌هایی را بررسی نموده و اثربخشی آنها را به شورای عالی جهت تداوم یا عدم تداوم گزارش نماید.

صورتجلسه یکصد و یازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و یازدهمین جلسه شورای عالی ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۷/۲۳ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد.

۱. بررسی پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی در خصوص وظایف شهرداری‌ها در

انجام مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها

به منظور حسن انجام اقدامات مربوط به مهندسی ترافیک در شهرهای کشور و تعریف عناوین مطالعات



مورد نیاز در امور مربوط به مهندسی ترافیک برای شهرداری‌ها، کلیات مفاد پیشنهادی دبیرخانه شورای عالی در خصوص «وظایف شهرداری‌ها در انجام مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها» به تصویب رسید و مقرر گردید دبیرخانه با ملاحظه و افزودن مباحثی از جمله توجه به شاخص‌های زیست محیطی، عارضه سنجی ترافیکی کاربری‌های مهم، انسان محور بودن مطالعات و رعایت یکپارچگی در سیستم حمل‌ونقل، پیش نویس پیشنهادی را تنظیم و تدقیق و مجدداً جهت طرح و بررسی به شورای عالی ارائه نماید.

۲. تصویب ضوابط اجرایی نحوه ابلاغ، تخصیص و هزینه وجوه حاصل از تخلفات رانندگی در محدوده شهرها و روستاها

با توجه به توضیحات و گزارش ارائه شده توسط دبیر محترم شورای عالی در خصوص مستندات قانونی مربوط به وصول، تخصیص و هزینه نمودن وجوه حاصل از جرائم رانندگی و ابهامات و مشکلات موجود برای تخصیص به موقع این وجوه به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و همچنین راهکارهای افزایش کارآمدی هزینه این وجوه بر اساس اهداف پیش‌بینی شده در ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹) به ویژه ارتقاء ایمنی و فرهنگ‌سازی و نیز توضیحات مدیر کل محترم نظارت بر اجرای بودجه وزارت امور اقتصادی و دارایی، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با ضوابط اجرایی نحوه ابلاغ، تخصیص و هزینه وجوه حاصل از تخلفات رانندگی در محدوده شهرها و روستاها به شرح زیر موافقت نمود:

۱- در راستای تکمیل اطلاعات مورد نظر در بند (۱۳) ضوابط اجرایی قانون بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور (موضوع تصویب نامه شماره ۱۹۲۴۴۱/ت مورخ ۹۲/۱۲/۲۸ هیأت محترم وزیران)، پلیس راهنمایی و رانندگی با همکاری معاونت طرح و برنامه و بودجه ناجا، اطلاعات مربوط به میزان وجوه حاصل از جریمه‌های تخلفات رانندگی را در سال جاری و سنوات آتی، به تفکیک استان، شهر (شامل محدوده مصوب و حریم) و روستای محل وقوع در مقاطع منظم سه ماهه (چهار بار در سال) به معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارائه نماید.

۲- معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری ضمن بررسی راهکارهای تسریع در ابلاغ و تخصیص اعتبارات ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در



سال جاری و با ملاحظه ردیف‌های مندرج در جداول کلان منابع و مصارف پیوست بودجه سنواتی کل کشور، در خصوص عملیاتی شدن امور مربوط به ابلاغ و تخصیص اعتبارات ماده فوق در سال جاری و سال آینده به یکی از دو حالت پیشنهادی زیر اعلام نظر نماید:

- انعقاد تفاهم‌نامه به صورت متمرکز با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و ابلاغ و تخصیص اعتبارات مربوطه به این سازمان و متعاقباً اختصاص اعتبارات شهرداری‌ها از طریق سازمان مذکور به صورت مستقیم و اعتبارات دهیاری‌ها از طریق این سازمان به استانداری‌ها جهت اختصاص از طریق استانداری‌ها به دهیاری‌ها.

- انعقاد تفاهم‌نامه با استانداری‌ها و ابلاغ و تخصیص اعتبارات مربوطه به شورای برنامه ریزی استان‌ها جهت اختصاص وجوه حاصل از طریق استانداری‌ها به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها بر اساس اطلاعات اعلام شده از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی.

۳- پلیس راهنمایی و رانندگی گزارشی از نحوه هزینه نمودن بندهای (ب) و (د) ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی را در مقاطع سه ماهه به دبیرخانه شورای عالی ارائه نماید.

۴- پلیس راهنمایی و رانندگی با ارائه کمک مالی به شهرداری‌های دارای طرح مصوب در شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها، زمینه ایجاد همکاری و مشارکت شهرداری‌ها در فعالیت و تبلیغ برای ارتقا فرهنگ رانندگی و رعایت مقررات ترافیکی را فراهم آورد.

۵- سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در پایان هر سال، سیاست‌های ملاک عمل جهت ارتقاء ایمنی و کاهش تصادفات و سوانح رانندگی در حوزه‌های شهری و روستایی را به استانداری‌ها، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اعلام نماید. موافقت‌نامه یا موافقت‌نامه‌های مبادله شده می‌بایست بر اساس این سیاست‌ها تدوین شده و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیز در تعریف طرح‌ها و پروژه‌های مربوط بر این اساس اقدام نمایند.

۳. بررسی پیشنهاد دبیرخانه در خصوص ضوابط مدیریت و ساماندهی فعالیت خدمات امداد خودرو در محدوده شهرها

تعیین ضوابط مدیریت و ساماندهی فعالیت خدمات امداد خودرو در محدوده شهرها به جلسه بعد موکول شد.



صور تجلسه یکصد و دوازدهمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
یکصد و دهمین جلسہ شورای عالی ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۸/۲۸ در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار شد.

۱. تعیین ضوابط انجام مطالعات مهندسی ترافیک توسط شهرداری ها

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در جلسہ مورخ ۹۳/۸/۲۸ بنا به پیشنهاد دبیرخانہ شورای عالی و به منظور حسن انجام اقدامات مربوط به مهندسی ترافیک در شهرها و در راستای انسان محور بودن پروژه‌های ترافیکی و بهبود کیفیت سکونت شهروندان، با ضوابط مربوط به انجام مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها و تعیین نقش شهرداری‌ها در انجام این مطالعات به شرح زیر موافقت نمود:

۱- تعاریف بکار رفته عبارتند از:

۱-۱ مهندسی ترافیک: مهندسی ترافیک قسمتی از مهندسی حمل‌ونقل می‌باشد که به برنامه ریزی، طرح هندسی و بهره برداری ترافیکی بزرگراه‌ها، جاده‌ها، خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، ایستگاه‌ها، پایانه‌ها، تسهیلات پیاده روی و دوچرخه سواری و نیز امور مربوط به دسترسی زمین‌ها و کاربری‌های مجاور راه‌ها و ارتباط بین راه‌ها با سایر شیوہ‌های حمل‌ونقلی می‌پردازد.

۱-۲ مطالعات ترافیکی موضوعی: مطالعاتی که برای بررسی و شناخت وضع موجود یا شرایط پیش‌بینی شده و ارائه طرح اجرایی در قالب موضوع مشخص انجام می‌شوند. این مطالعات برای تکمیل مطالعات جامع یا ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک در محدوده‌هایی خاص از شهر و یا در سطح تمام شهر و حومه آن با ملاحظہ معیارهای کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی توسط شهرداری با همکاری نهادهای مرتبط با موضوع اجرا می‌شوند.

۱-۳ مطالعات ترافیکی موضعی: مطالعاتی که با ملاحظہ تمامی موضوعات پر اهمیت مربوط به مهندسی ترافیک و به منظور ارائه طرح اجرایی، بصورت کامل و با قابلیت تغییرات عمیق، با قید مکان در محدوده نسبتاً کوچکی از شهر اجرا می‌شود. این مطالعات حاصل شناخت دقیق از مشکلات ترافیکی بخش‌های مختلف شهر بوده و به دنبال تعریف مجموعه اهداف و راهبردهای ترافیکی مورد اجرا قرار می‌گیرند.

۲- شهرداری‌های مراکز استان و شهرهای با جمعیت بیش از دویست هزار نفر موظفند برای انجام مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها، این مطالعات را به صورت موضعی و یا موضوعی با استفاده



- از نیروهای متخصص شهرداری و یا مهندسين مشاور ذيصلاح حقوقی يا حقیقی به اجرا رسانند.
- تبصره ۵** - تأمین منابع مالی لازم برای انجام این مطالعات بر عهده شهرداری‌ها می‌باشد.
- ۳- انجام مطالعات موضوعی و یا موضوعی مهندسی ترافیک برای شهرداری‌های با جمعیت کمتر از دویست هزار نفر توصیه می‌گردد.
- ۴- برداشت، تحلیل و ارزیابی محیط زیستی می‌بایست در تمامی مطالعات مهندسی ترافیک در نظر گرفته شود.
- ۵- راهبردهای و راهکارهای منتج از مطالعات مهندسی ترافیک می‌بایست انسان محور بوده و با ملاحظه یکپارچگی سیستم حمل‌ونقل شهری و همچنین ایجاد شرایط دسترسی برابر و تأمین قابلیت جابجایی در شهر برای تمام شهروندان ارائه شوند.
- ۶- مطالعات مهندسی ترافیک در شهرهای دارای مطالعات جامع و یا مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک می‌بایست با ملاحظه طرح‌ها، برنامه‌ها و نتایج مصوب این مطالعات انجام شود. مهندسين مشاور می‌بایست در بخش نتایج مطالعات جامع و مطالعات ساماندهی حمل‌ونقل و ترافیک، فهرست مطالعات ترافیکی موضوعی و موضوعی مورد نیاز در محدوده مورد مطالعه را ارائه و این فهرست را به تصویب مراجع ذیربط برسانند.
- ۷- مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها و حومه آن‌ها در قالب موضوعاتی به شرح زیر طبقه بندی می‌شود:
- ۱-۷ مطالعات تحلیل خصوصیات جریان ترافیک : به منظور تحلیل داده‌های مربوط به احجام ترافیکی، تقاضای سفر، سرعت و زمان سفر، تأخیر، تصادفات، و نظایر آن.
- ۲-۷ مطالعات ارزیابی کارایی زیرساخت‌های ترافیکی : به منظور برآورد ظرفیت و تعیین سطح سرویس مقاطعی از تسهیلات یا گروهی از تسهیلات ترافیکی.
- ۳-۷ مطالعات مکانیابی و طراحی زیرساخت‌ها و تسهیلات ترافیکی : منظور طراحی عملکرد و طراحی هندسه معابر و تقاطع‌ها و مکانیابی و طراحی سایر زیرساخت‌ها تسهیلات ترافیکی.
- ۴-۷ مطالعات کنترل جریان ترافیک : به منظور تعیین ویژگی‌ها، مکانیابی و طراحی انواع علائم، تابلوها، خط کشی‌ها و امور مربوط به چراغ‌های راهنمایی در معابر و تقاطع‌ها.
- ۵-۷ مطالعات بهره برداری زیرساخت‌ها و تسهیلات ترافیکی : به منظور تعیین جهت بهینه حرکت در معابر، آرام‌سازی ترافیک، مدیریت پارک حاشیه ای، تعیین موقعیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، تعیین دسترسی‌ها، تحلیل اثرات ایجاد خطوط و مسیرهای ویژه و نظایر آن.



- ۷-۶- مطالعات مدیریت سیستم حمل‌ونقل (TSM): به منظور بهینه‌سازی عرضه و مدیریت تقاضای سفر در تسهیلات موجود از جمله با استفاده از ایجاد انواع سامانه‌های اولویت بخشی به وسایل نقلیه پر سرشین در معابر، ایجاد پیاده راه، ترویج همپیمایی، اعمال سیاست‌ها قیمت گذاری، ایجاد محدوده ممنوعه تردد (در چارچوب قانون و مصوبات شورای عالی) و نظایر آن.
- ۷-۷- مطالعات بکارگیری سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند (ITS): به منظور بکارگیری فن‌آوری‌های نوین الکترونیکی و مخابراتی در برداشت اطلاعات، مدیریت زیرساخت‌ها و ناوگان، اعمال قانون، هدایت و کنترل ترافیک، بهینه‌سازی چراغهای راهنمایی، اطلاع‌رسانی، اخذ عوارض و نظایر آن.
- ۸- هرگونه بررسی برای تغییر یا ایجاد کاربری‌های مرتبط با ساختمان‌های مهم (گروه «ج» و «د») در کمیسیون‌های طرح تفصیلی (ماده ۵) بر اساس مطالعات عارضه‌سنجی (Impact Study) ترافیکی که توسط مهندسین مشاور ترافیکی دیصلاح انجام می‌پذیرد صورت خواهد پذیرفت.
- ۹- شهرداری‌ها مکلفند برای اجرای طرح‌ها و پروژه‌های واقع در محدوده شبکه معابر و یا سایر طرح‌ها و پروژه‌های زیرساختی حمل‌ونقل شهری، بر اساس نتایج حاصل مطالعات مهندسی ترافیک اقدام نمایند.
- ۱۰- اثرات استفاده از ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات (ICT) باید در مطالعات بکارگیری سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند منظور شود.
- ۱۱- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظف به تهیه و ابلاغ آیین‌نامه مربوط به تحلیل جریان ترافیک و تعیین سطح سرویس تسهیلات ترافیکی می‌باشد.
- ۱۲- تا زمان تدوین دستورالعمل طراحی، نصب و اجرای تابلوها و علائم ترافیکی عمودی و افقی و تجهیزات و تأسیسات ایمنی ترافیک برای شهرها، آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (نشریه ۷-۲۶۷) ملاک عمل خواهد بود.
- ۱۳- شهرداری شهرهای مراکز استان موظفند با رعایت مقررات ذیربط نسبت به ایجاد معاونت حمل‌ونقل و ترافیک در ساختار سازمانی خود و جذب نیروهای متخصص اقدام نمایند.
- ۱۴- شهرداری شهرهای با جمعیت بیش از ۲۰۰ هزار نفر (که مرکز استان نیستند) موظفند با رعایت مقررات ذیربط نسبت به ایجاد مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک در ساختار سازمانی خود و جذب نیروهای متخصص اقدام نمایند.
- ۱۵- شهرداری‌ها مکلفند مطالعات مهندسی ترافیک در مبادی ورودی و خروجی شهرها و نقاط اتصال سفرهای شهری با سفرهای برون شهری را با همکاری حوزه‌های استانی یا ملی ذیربط در وزارت راه و شهرسازی به انجام رسانند.



۲. تعیین ضوابط مدیریت و ساماندهی فعالیت خدمات امداد خودرو در محدوده شهرها

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در جلسه مورخ ۹۳/۸/۲۸ پس از استماع گزارش دبیر محترم شورا و مرور ضوابط پیشنهادی دبیرخانه شورای عالی و بحث و تبادل و نظر، با ضوابط مربوط به مدیریت و ساماندهی فعالیت خدمات امداد خودرو در محدوده شهرها و حریم آن‌ها به شرح ذیل موافقت نمود:

۱- در اجرای ماده ۲۲ آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۳۱) و ماده (۳۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۱/۸/۱۵ و بند ۴ ماده ۳ آیین نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۳۸۸/۶/۴ و به منظور ساماندهی و نظارت بر عملکرد مراکز امداد خودرو و یدک کش‌ها، شهرداری‌ها موظفند بر اساس ضوابط مندرج در دستورالعملی که متعاقباً سوی وزارت کشور ابلاغ خواهد شد، نسبت به صدور پروانه تأسیس و بهره برداری شرکت‌های امداد خودرو، پروانه فعالیت وسایل نقلیه خودروبر و پروانه اشتغال رانندگان در محدوده شهرها اقدام نمایند.

۲- وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است از طریق شرکت مخابرات ایران نسبت به ایجاد شماره تلفن واحد در سراسر کشور برای خدمات امداد خودرو درون شهری اقدام نماید به گونه‌ای که در تماس‌های شهروندان با مراکز ۱۱۸ برای درخواست معرفی امداد خودرو، این شماره تلفن اعلام گردد.

۳- مالکیت خط تلفن مندرج در بند (۲) در شهرها بر عهده شهرداری‌ها و یا شرکت بخش خصوصی معرفی شده از سوی شهرداری‌ها بوده و هزینه‌های مربوط به ایجاد و بهره برداری از این خط نیز از طریق شهرداری‌ها پرداخت خواهد شد.

۴- شهرداری‌ها موظفند به منظور نظارت، هماهنگی، پشتیبانی عملیات اجرایی، صرفه جویی در زمان شهروندان و افزایش کیفیت ارائه خدمات امداد خودرو، پس از دریافت شماره تلفن مندرج در بند (۲) از شرکت مخابرات ایران، نسبت به تأمین امکانات لازم و ایجاد مرکز دیسپچ امداد خودروی شهری مستقر در شهرداری اقدام نموده و برای هر تماس، یک کد رهگیری منحصر بفرد به متقاضی تخصیص دهند.

تبصره - در صورت کثرت شرکت‌های امداد خودرو در یک شهر، شرکت ذیصلاح دارای پروانه فعالیت در امور پشتیبانی امداد خودرو از شهرداری می‌تواند به نمایندگی از شهرداری به این وظیفه عمل نماید.

۵- سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور موظف است به منظور جلوگیری از هرگونه سوء استفاده، نسبت به تهیه نرم افزار واحد به صورت تحت وب برای بهره بردار شهرداری‌ها و شرکت‌های امداد



- خودرو جهت مدیریت خدمات دیسپیچ امداد خودرو در شهرها اقدام نماید.
- ۶- تعرفه صدور انواع پروانه فعالیت و خدمات شهرداری به شرکت‌های امداد خودرو و همچنین بهای خدمات حمل خودرو توسط این شرکت‌ها هر ساله بر اساس پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر مربوطه تعیین می‌گردد.
- ۷- برای حل موارد مورد اختلاف و رسیدگی به تخلفات مربوط به شرکت‌های امداد خودرو، شهرداری‌ها موظفند نسبت به تشکیل هیات انضباطی مرکب از نماینده شهردار، نماینده استانداری، نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی، نماینده شورای اسلامی شهر و نماینده شرکت‌های امداد خودرو اقدام و نسبت به تخلف شرکت‌ها و ذینفعان رسیدگی و صدور رای نمایند.
- تبصره - آیین نامه انضباطی شرکت‌های امداد خودرو به پیشنهاد شهرداری به تصویب شورای اسلامی شهر خواهد رسید.
- ۸- شهرداری‌ها وظیفه‌ای در قبال صدور مجور و یا نظارت بر امور مربوط به خدمات فنی و تعمیراتی وسایل نقلیه در محل و یا تعمیرگاه مقصد حمل و نرخواستاری در این امور بر عهده ندارند.
- ۹- به منظور روان‌سازی جریان ترافیک در معابر مهم و پر ترافیک شهری، شهرداری‌ها مجاز به تعیین ایستگاه ثابت برای استقرار ناوگان امداد خودرو با هماهنگی شرکت‌های دارای پروانه فعالیت می‌باشند.
- ۱۰- شرکت‌های امداد خودروی وابسته به خودروسازان داخلی که دارای مرکز دیسپیچ کشوری هستند، نیازمند اخذ پروانه فعالیت و بهره‌برداری از شهرداری‌ها نیستند. به منظور حسن نظارت شهرداری‌ها، این شرکت‌ها می‌بایست با هماهنگی شهرداری در محدوده هر شهر فعالیت نموده و آمار ناوگان و امدادگران و شماره تلفن‌های خود را در محدوده هر شهر به شهرداری مربوط اعلام نمایند.
- تبصره -** شرکت‌های امداد خودرو که در سطح ملی دارای قرارداد با شرکت‌های خودروساز داخلی یا خارجی بوده و دارای مرکز دیسپیچ کشوری می‌باشند، در صورت تأیید قرارداد و مدارک فعالیت آن‌ها توسط دبیرخانه شورای عالی و رعایت ضوابط مربوط ناوگان و امدادگران (که طی دستورالعمل مندرج در بند (۱) توسط وزارت کشور ابلاغ خواهد شد)، نیازمند اخذ پروانه فعالیت و بهره‌برداری از شهرداری‌ها نیستند. به منظور حسن نظارت شهرداری‌ها، این شرکت‌ها می‌بایست با هماهنگی شهرداری در محدوده هر شهر فعالیت نموده و آمار ناوگان و امدادگران و شماره تلفن‌های خود را در محدوده هر شهر به شهرداری مربوط اعلام نمایند.
- ۱۱- شهرداری شهرهای با جمعیت کمتر از یکصد هزار نفر می‌توانند نسبت به صدور پروانه و یا صدور مجور برای ایجاد شعبه یا نمایندگی شرکت‌های امداد خودرو که دارای پروانه فعالیت از نزدیکترین



شهر همجوار هستند اقدام نمایند.

۱۲- کلیه شرکت‌های امداد خودرو موظف به ایجاد مرکز تماس و پاسخگویی شبانه روزی، راه اندازی سایت اینترنتی و تجهیز ناوگان خود به تجهیزات پایش (AVL) بوده و ناوگان مورد استفاده به لحاظ رنگ و مشخصات ظاهری باید متحد الشكل باشند.

۳. اصلاح دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری قطار برقی شهری و حومه

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد ماده ۴۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، با اصلاح دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری قطار برقی شهری و حومه موضوع بند ۳ مصوبات یکصدمین جلسه شورای عالی مورخ ۱۳۹۱/۳/۹ موافقت نمود. رعایت مفاد دستورالعمل اصلاح شده به شرح پیوست که ممه‌ور به مهر دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌باشد برای شرکت‌ها یا سازمان‌های بهره‌بردار راه آهن شهری و حومه، شرکت‌ها یا سازمان‌های بهره‌بردار قطار شهری و حومه، و شرکت‌ها یا سازمان‌های قطار شهری و حومه در سراسر کشور لازم الاجرا است.

۴. تصویب دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی (شامل لوکوموتیو دیزل، انواع درزین، دستگاه‌های زیرکوب، ماشین آلات امداد ریلی، جرثقیل‌های ریلی و مانند آن)

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد ماده ۴۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، با تصویب متن دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی (شامل لوکوموتیو دیزل، انواع درزین، دستگاه‌های زیرکوب، ماشین آلات امداد ریلی، جرثقیل‌های ریلی و مانند آن) موافقت نمود. رعایت مفاد این دستورالعمل به شرح پیوست که ممه‌ور به مهر دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌باشد برای شرکت‌ها یا سازمان‌های بهره‌بردار راه آهن شهری و حومه، شرکت‌ها یا سازمان‌های بهره‌بردار قطار شهری و حومه، و شرکت‌ها یا سازمان‌های قطار شهری و حومه در سراسر کشور لازم الاجرا است.



معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی
دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

دستور العمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه

راهبری قطارهای برقی شهری و حومه

موضوع: ماده ۴۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی (مصوب ۱۳۸۴/۴/۸)

« نحوه، شرایط و مسئول صدور گواهی نامه راهبران انواع وسایل حمل و نقل ریلی

شهری و حومه، برابر دستورالعملی خواهد بود که به تصویب»

«شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسد.»

مصوب یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

۱۳۹۳/۸/۲۸



دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری قطارهای برقی شهری و حومه

تعاریف

- ماده ۱-** در این دستورالعمل برخی عناوین تعریف و یا به اختصار نامیده خواهد شد.
- ۱-۱-** شرکت یا سازمان بهره برداری راه آهن شهری و حومه، شرکت یا سازمان بهره برداری قطار شهری و حومه، شرکت یا سازمان قطار شهری و حومه، به اختصار شرکت یا سازمان نامیده می‌شود.
- ۱-۲-** منظور از راهبری، هدایت و رانندگی و بهره برداری از قطارهای برقی شهری و حومه می‌باشد.
- ۱-۳-** منظور از قطار، قطارهای برقی شهری و حومه می‌باشد.

اعطای مجوز برگزاری دوره آموزش و صدور گواهی نامه راهبری

ماده ۲- شرکت یا سازمان قطار شهری و حومه که خواستار برگزاری دوره‌های آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری قطار برقی شهری و حومه می‌باشد، درخواست خود را به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تسلیم می‌نماید. شورای عالی پس از بررسی و در صورت احراز شرایط و تشخیص صلاحیت، برای مدت سه سال مجوز برگزاری دوره‌های آموزشی را برای شرکت یا سازمان درخواست کننده صادر خواهد نمود و در صورت حفظ شرایط و امتیاز به دست آمده، مجوز برای دوره سه ساله قابل تمدید خواهد بود.

تبصره ۱- در صورتی که شرکت یا سازمان قطار شهری دو دوره پیاپی (۶ سال) مجوز مربوط را دریافت و بدون وقفه به آموزش راهبران اقدام نماید، مجوز دائمی دریافت خواهد نمود.

تبصره ۲- در هر زمان که بنا به تشخیص شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور شرکت یا سازمان قطار شهری و حومه صلاحیت آموزش راهبری را از دست دهد، مجوز مربوط از سوی شورای عالی لغو خواهد شد. در این صورت، گواهی نامه‌هایی که تا آن زمان توسط شرکت یا سازمان قطار شهری و حومه صادر شده، همچنان معتبر خواهد بود.

تبصره ۳- گواهی نامه‌های معتبر راهبری ناوگان قطار شهری و حومه که قبل از تصویب و ابلاغ این دستورالعمل توسط شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه و شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد و حومه برای کارکنان شرکتها یا سازمانها صادر شده، همچنان معتبر است. تمدید و یا صدور مجدد آنها با رعایت این دستورالعمل خواهد بود.



هدف

ماده ۳- هدف از اجرای این دستورالعمل، انتخاب و آموزش افراد واجد شرایط برای راهبری قطار و سنجش مهارت آنها به منظور اعطای گواهی نامه راهبری قطار در شرکت یا سازمان می باشد.

طبقه بندی راهبران

ماده ۴- راهبران قطارهای شهری و حومه در سه شغل سازماندهی می شوند.

الف: راهبر پایه سه (کارورز راهبری یا کمک راهبر).

ب: راهبر پایه دو (راهبر).

ج: راهبر پایه یک (راهبر ارشد).

شرایط پذیرش

ماده ۵- پذیرش افراد واجد شرایط شغل راهبری قطارهای شهری و حومه در چارچوب مقررات شرکت ها یا سازمان های قطار شهری و حومه و با رعایت شرایط ذیل صورت می گیرد.

۵-۱- شرایط عمومی

الف: تابعیت و اعتقاد به جمهوری اسلامی ایران.

ب: طی مراحل گزینش و استخدامی شرکت یا سازمان مربوط.

ج: نداشتن سوء پیشینه و عدم اشتغال به فساد اخلاقی.

د: دارا بودن کارت پایان خدمت نظام وظیفه یا داشتن معافیت دائم غیر پزشکی.

۵-۲- شرایط اختصاصی

الف: داشتن حداقل سن ۲۱ سال و حداکثر سن برای دیپلم ۲۵ و فوق دیپلم ۲۷ سال.

ب: دارا بودن حداقل مدرک تحصیلی دیپلم در یکی از رشته های برق، مکانیک، و یا گرایش های مرتبط، و یا دیپلمه های دارای گواهی نامه مهارت فنی برق و مکانیک و گرایش های مرتبط مورد

تأیید سازمان فنی حرفه ای وزارت کار (به استثناء دیپلمه های کار و دانش).

ج: داشتن دید حداقل (۱۰/۱۰) با چشم غیر مسلح در هر دو چشم.

د: عدم ابتلا به هر میزانی از کور رنگی، اختلالات محوری چشم، اختلال در دید بعد و عمق، شب



کوری، اختلالات قرنیه، ضعف یا نقص در عضلات چشم، و تمامی اختلالات بینایی که توانایی ایجاد اشکال را در عملکرد شغلی دارا می‌باشند.

ه: عدم ابتلا به بیماری و یا اختلالاتی که موجب محدودیت حرکت در اندامهای فوقانی، تحتانی و سر و گردن گردیده و یا موجب اختلال در عملکرد مناسب شغلی می‌گردد. کلیه نواقص بدون علامت و یا علامتدار ستون فقرات که توانایی ایجاد اختلال در عملکرد شغلی را داشته باشد.

و: نداشتن نقص شنوایی بر اساس تستهای کلینیکی و پاراکلینیکی تخصصی (آستانه شنوایی حسی، عصبی و هدایتی در تمامی فرکانسها تا ۲۰ دسی بل).

ز: عدم اعتیاد و یا سوء مصرف به مواد مخدر و یا روانگردان.

ح: عدم ابتلا به هر میزانی از بیماریهای عصبی و روانی، اختلالات خلقی و شخصیتی، اختلالات اضطرابی، روان پریشی، شبه جسمی. (هرگونه اختلال اعصاب و روان می‌تواند براساس تستهای تخصصی به صلاحدید روانپزشک تشخیص داده شود).

ط: عدم ابتلا به بیماریهای قلبی، اختلالات متابولیک، اندوکراین (به خصوص تیروئید)، تنفسی، مغز و اعصاب، خونی، داخلی به خصوص (فشار خون و قند خون)، ارولوژی و نفرولوژی، اختلالات اتو ایمیون و بافت همبند، ژنتیک، مشکلات گفتاری و ادراکی و ارتباطی و هرگونه اختلالی که موجب اشکال در عملکرد شغلی گردد.

ی: تستهای پاراکلینیک مورد نیاز شامل آزمایش کامل (خون، ادرار، مدفوع) اودیومتری، اپتومتری، اسپیرومتری، گرافی (گردنی، سینه ای، کمری) نوار قلبی، نوار مغزی (نتیجه تست اول معتبر بوده و نتایج بعدی آنرا نقض نمی‌نماید).

ک: دارا بودن قد حداقل ۱۷۰ سانتیمتر و حداکثر ۱۸۵ سانتیمتر و وزن متناسب با قد. (BMI بین ۲۰ تا ۳۰)
ل: تایید در معاینات عمومی طب کار.

تبصره ۱- برای نیروهای درون سازمانی با حداقل مدرک دیپلم مرتبط و دارا بودن شرایط عمومی و اختصاصی، با تشخیص و تایید کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران، حداکثر سن ۳۵ سال می‌باشد.

تبصره ۲- شرایط بالا و صحت و سلامتی پزشکی متقاضی را پزشکان متخصص و مورد اعتماد شرکت یا سازمان احراز می‌کنند.



کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران قطارهای برقی شهری و حومه

ماده ۶- به منظور نظارت عالی بر آموزش راهبران، هیئتی تحت عنوان «کمیته نظارت عالی بر

آموزش راهبران قطارهای برقی شهری و حومه» با ترکیب ذیل تشکیل می‌شود:

الف: یک نفر نماینده رسمی شرکت مادر تخصصی حمل‌ونقل ریلی کشور.

ب: یک نفر نماینده رسمی اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور.

ج: یک نفر نماینده اداره راهنمایی و رانندگی شهر مربوط.

د: مدیر عامل شرکت یا سازمان.

ه: معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری شهر مربوط به عنوان عضو و رئیس.

و: یک نفر کارشناس خبره به تشخیص شهردار.

ز: معاون منابع انسانی یا پشتیبانی شرکت یا سازمان.

ح: معاون عملیات یا بهره‌برداری شرکت یا سازمان.

ط: مدیر آموزش شرکت یا سازمان به عنوان عضو و دبیر کمیته.

تبصره ۱- جلسات با دعوت رئیس کمیته و با حضور اکثریت اعضاء رسمیت می‌یابد. تصمیمات با

رأی اکثریت اعضاء حاضر در جلسه (حداقل ۴ نفر) رسمیت یافته و صورتجلسه به امضاء کلیه اعضاء

حاضر خواهد رسید.

تبصره ۲- در صورت حضور نیافتن معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری، مدیرعامل شرکت یا

سازمان ریاست جلسه را بر عهده خواهد داشت.

وظایف کمیته نظارت عالی

ماده ۷- وظایف کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران قطارهای شهری و حومه به شرح ذیل می‌باشد:

۷-۱- بررسی و تصمیم‌گیری در مورد طرح‌ها و پیشنهادهای ارائه شده از سوی مدیریت آموزش

شرکت یا سازمان در خصوص میزان و کیفیت برنامه‌های آموزشی راهبران.

۷-۲- نظارت کلی و بررسی گزارش‌ها، آمار و اطلاعات ارائه شده از سوی مدیریت آموزش شرکت یا

سازمان درباره مراحل برنامه ریزی و اجرایی فرآیند آموزش راهبران.

۷-۳- بررسی کمبودها، مشکلات، موانع و محدودیت‌های موجود در فرآیند اجرایی آموزش راهبران،

ارائه پیشنهادهای و راه کارهای مقتضی.



۴-۷- بررسی سوابق و نحوه تعامل با دیگر شرکت‌ها یا سازمان‌های قطار شهری کشور و یا سایر مراکز و دستگاه‌های مربوط درخصوص برنامه‌های خدمات نظام آموزشی و تبادل فراگیران دوره‌های آموزشی، به منظور استفاده از امکانات سایر شرکت‌ها یا سازمان‌های قطار شهری حومه.

کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران قطارهای برقی شهری و حومه

ماده ۸- به منظور آموزش، سنجش، تایید صلاحیت علمی و مهارت عملی راهبران و فراگیران راهبری از طرف شرکت‌ها یا سازمان‌ها (که تایید وزارت کشور را اخذ کرده اند)، کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران قطارهای برقی شهری و حومه تشکیل می‌گردد.

تبصره ۱- این کمیسیون متشکل از مدیر آموزش، مدیر ایمنی، مدیر عملیات، مدیر نگهداری و تعمیرات، مدیر مرکز فرمان، نمایندگان معاونت عملیات از بخش سیر و حرکت و از بخش تعمیرات، و رئیس آموزش‌های راهبری و عملیات است.

تبصره ۲- مدیر آموزش ریاست و مسئولیت این کمیسیون را بر عهده داشته و دبیری آن با رئیس آموزش‌های راهبری و عملیات می‌باشد.

تبصره ۳- به منظور ارزیابی علمی و مهارت عملی فراگیران و راهبران و دیگر موارد مدنظر کمیسیون، کارگروه‌های تخصصی ارزیابی راهبران تشکیل شده و تعیین ترکیب، انتخاب و تایید صلاحیت اعضاء این کارگروه‌ها بر عهده این کمیسیون است.

آموزش

ماده ۹- عناوین کلیه دوره‌های آموزش ویژه شغل راهبری قطار، سرفصل‌های دروس و طول مدت این دوره‌ها (با رعایت حداقل ساعات مصرح در این دستورالعمل) توسط مدیر آموزش شرکت یا سازمان مربوط تهیه و پیشنهاد می‌گردد و پس از تأیید کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران، به تصویب کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران شرکت یا سازمان می‌رسد.

شرایط و مراحل آموزش کمک راهبر (راهبر پایه سه)

ماده ۱۰- فراگیران راهبری قطار که مطابق ماده ۵ این دستورالعمل پذیرش شده‌اند، پس از گذراندن دوره‌های آموزشی تئوری و عملی (مقدماتی، پایه و فنی) و کسب حداقل نمره ۱۲ از ۲۰ برای هر درس



و حداقل میانگین کل ۱۴ از ۲۰ در کلیه مراحل، به عنوان کمک راهبر قطار برقی شهری و حومه (راهبر پایه ۳) شناخته می‌شوند.

تبصره- آموزشهای عمومی تئوری و عملی (مقدماتی، پایه و فنی) فراگیران راهبری حداقل به مدت ۲۴۰ ساعت در کلیه دوره‌های آموزشی عمومی در چارچوب استانداردهای آموزشی ویژه شغل راهبری قطار می‌باشد.

شرایط و مراحل آموزش و دریافت گواهی نامه راهبری پایه دو

ماده ۱۱- افرادی که شرایط ذیل را احراز نمایند گواهی نامه پایه دو راهبری قطار را دریافت نموده و به عنوان راهبر، مجاز به انجام وظیفه در کلیه زمینه‌های راهبری قطارهای برقی شهری و حومه و انواع مانورها (شامل متصل کردن واگن‌ها، کشیدن قطار از جلو، رانش قطار از عقب به جلو، خط عوض کردن) زیر نظر مدیریت مربوط می‌باشند.

۱۱-۱- دارا بودن گواهی نامه پایه ۳ قطار برقی شهری و حومه.

۱۱-۲- گذراندن دوره‌های آموزشی تئوری و عملی تخصصی برنامه ریزی شده در چارچوب استانداردهای آموزشی ویژه شغل راهبری قطار، تحت نظر راهبران ارشد و کارشناسان تعمیرات مجرب به مدت حداقل ۴۰۰ ساعت که شامل دروس تئوری و عملی تخصصی عیب یابی و رفع عیب اولیه قطارها برای ادامه مسیر و راهبری قطار در مسیر خطوط اصلی و پایانه‌ها و سایر آموزش‌های لازم مورد تایید کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران.

۱۱-۳- کسب حداقل نمره ۱۲ از ۲۰ برای هر درس و حداقل میانگین کل ۱۴ از ۲۰ در کلیه مراحل آزمون‌های تئوری و عملی مقدماتی.

۱۱-۴- کسب حداقل نمره ۱۴ از ۲۰ برای آزمون جامع تئوری و عملی (پایان دوره).

۱۱-۵- تایید کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح شرکت یا سازمان که فراگیر در آن فعالیت دارد.

۱۱-۶- تایید طب کار شرکت یا سازمان مربوط که فراگیر در آن فعالیت دارد.

تبصره- در صورت وجود و امکان استفاده از دستگاه شبیه ساز (سیمولاتور)، تا ۴۰ ساعت از مدت زمان آموزش با این وسیله نیز با تشخیص کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران جزو مدت آموزش محسوب می‌شود.



شرایط و مراحل آموزش و دریافت گواهی نامه راهبری پایه یک

ماده ۱۲- افرادی که شرایط ذیل را احراز نمایند و در کلیه آزمون‌های مربوط حد نصاب نمره قبولی ۱۴ از ۲۰ را کسب نمایند، موفق به دریافت گواهی نامه پایه یک راهبری خواهند شد.

۱۲-۱- دارا بودن گواهی نامه پایه دو راهبری.

۱۲-۲- انجام کار عملی معادل حداقل سه هزار و هفتصد ساعت (۳۷۰۰ ساعت) راهبری با قطارهای برقی شهری و حومه به عنوان راهبر پایه دو در زمینه‌های راهبری، مانورها، آموزش راهبران پایه دو و غیره و حداقل سه سال فعالیت در امور راهبری از زمان دریافت گواهی نامه راهبری پایه دو.

۱۲-۳- موفقیت در کلیه آزمون‌ها و حد نصاب نمره قبولی ۱۴ از ۲۰ در کلیه دوره‌های کاربردی و تکمیلی مصوب کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبری که توسط مدیریت آموزش به صورت تئوری و عملی، برنامه ریزی، ابلاغ و اجرا می‌گردد.

۱۲-۴- تأیید کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح شرکت یا سازمان که راهبر در آن فعالیت دارد.

۱۲-۵- تأیید طب کار شرکت یا سازمان مربوط که فراگیر در آن فعالیت دارد.

ماده ۱۳- کلیه افرادی که گواهی نامه راهبری قطارهای برقی شهری و حومه را دریافت نمایند، مجازند به عنوان راهبر قطار در سایر شرکت‌ها و سازمان‌ها، در کلیه زمینه‌های راهبری قطار مرتبط با گواهی نامه و انواع مانورها، زیر نظر مدیریت مربوطه انجام وظیفه نمایند.

تبصره - گواهی نامه‌های صادره با امضاء مدیرعامل و مدیر آموزش شرکت یا سازمان معتبر می‌باشد. اعتبار و تمدید گواهی نامه‌های راهبری قطار برقی

ماده ۱۴- اعتبار گواهی نامه‌های راهبری در اولین صدور دو سال بوده و پس از انقضای در صورت احراز شرایط مربوط به آزمایش‌های پزشکی، تأیید کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح، کمیته انضباط کار و کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران به مدت ده سال تمدید خواهد شد.

تبصره ۱- گواهی نامه راهبرانی که به دلایل پزشکی فاقد صلاحیت راهبری در خط اصلی تشخیص داده شوند، در صورت دارا بودن شرایط پزشکی اشتغال در پایانه، به طور مشروط تمدید می‌گردد.

تبصره ۲- در مدت اعتبار گواهی نامه، در صورتی که راهبر هر یک از شرایط لازم را برای راهبری قطار در خط اصلی و پایانه از دست بدهد، گواهی نامه وی از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

تبصره ۳- در صورتی که یک راهبر به هر دلیلی به مدت یک سال مستمر و یا بیشتر، راهبری قطار



را انجام نداده باشد، لازم است قبل از شروع مجدد به راهبری قطار، تاییدیه کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران را اخذ نماید.

تبصره ۴- در صورت بروز هر گونه سانحه یا حادثه‌ای که در اثر بی احتیاطی و یا عدم رعایت مقررات در طول خدمت راهبران به وجود آید و طبق نظر کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح یا کمیسیون عالی سوانح شرکت یا سازمان، راهبر مربوط مقصر اصلی شناخته شود علاوه بر مجازات ذکر شده در قوانین موضوعه که از طریق محاکم صالح تعیین و اعمال می‌گردد، مدیرعامل شرکت یا سازمان مربوط حسب درخواست کمیسیون جمع آوری سوانح یا کمیسیون عالی می‌تواند ضمن ابطال گواهی‌نامه تصمیمات لازم انضباطی را با نظر کمیته انضباط کار شرکت یا سازمان در مورد راهبر مقصر اتخاذ و اعمال نماید.

تبصره ۵- با توجه به اینکه بخش مهمی از آموزش‌ها و وظایف راهبری ناوگان رعایت انضباط کاری، مبانی اخلاقی و حسن رفتار سازمانی است، چنانچه به تشخیص معاون عملیات و یا معاون منابع انسانی شرکت و یا سازمان و تصویب کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران، در هر مقطعی همه و یا برخی از موارد مذکور توسط راهبر مراعات نگردد، تداوم حضور در دوره‌های آموزشی لغو و در صورت دارا بودن مجوز راهبری، برای بار اول تذکر کتبی توسط مدیریت مربوطه با درج در پرونده و برای بار دوم ضمن اخطار کتبی توسط مدیریت مربوطه مجوز مذکور با رعایت تبصره ۴ باطل گردد.

تبصره ۶- چنانچه بعد از ابطال گواهی‌نامه فرد، بنا به تشخیص مدیر مربوطه شرایط لازم برای اخذ مجدد گواهی‌نامه توسط آن فرد احراز گردد، پس از تایید کمیته انضباط کار و طرح در کمیسیون جمع آوری سوانح یا کمیسیون عالی سوانح و موافقت مدیرعامل، و شرکت در دوره‌های آموزشی و موفقیت در آزمون‌های مورد نظر مدیریت آموزش، نسبت به صدور گواهی‌نامه اقدام خواهد شد.

بررسی شرایط صحت و سلامت جسمی راهبران قطارهای شهری و حومه

ماده ۱۵- معاینات و آزمایش‌های پزشکی دوره‌ای راهبران مطابق دستورالعمل‌های شرکت یا سازمان مربوط به وسیله متخصصان پزشکی انجام می‌گیرد.

تبصره ۱- شرکت‌ها یا سازمان‌ها موظفند گواهی‌نامه راهبرانی را که از نظر طب کار فاقد شرایط لازم جهت راهبری تشخیص داده می‌شوند از طریق مدیریت آموزش ضبط کرده و از راهبری آنها جلوگیری به عمل آورند. در صورت بهبود راهبر و تایید سلامت او از سوی پزشکان مورد اعتماد شرکت یا سازمان



مربوط، با رعایت ضوابط این دستورالعمل و سایر مقررات، گواهی نامه راهبر بازگردانده شده و فعالیت مجدد او بلامانع خواهد بود.

تبصره ۲- در صورتی که در معاینات پزشکی دوره‌ای راهبران پایه‌های یک و دو، مجموع دید هر دو چشم با چشم غیر مسلح برابر ۱۵ باشد، مشروط بر اینکه دید یک چشم از ۷/۱۰ کمتر نباشد، ادامه راهبری قطارهای برقی شهری و حومه مشروط به استفاده از عینک خواهد بود.

تبصره ۳- کارکنان شاغل در شرکت یا سازمان برای گذراندن دوره راهبری (مهارت اول) می‌بایست حداقل بینایی ۸/۱۰ در هر چشم غیر مسلح و حداقل شنوایی (۲۵ دسی بل در همه فرکانس‌ها در هر گوش) را دارا باشند. مابقی شرایط پزشکی مطابق استانداردهای استخدامی خواهد بود.

تبصره ۴- کارکنان شاغل در شرکت یا سازمان برای راهبری قطار (مهارت دوم) مشمول تبصره ۲ این ماده هستند.

آموزش راهبران سایر ماشین آلات ریلی

ماده ۱۶- گواهی نامه‌های راهبری پایه‌های یک، دو و سه قطار شهری و حومه تنها برای هدایت و راهبری ناوگان قطارهای برقی شهری و حومه می‌باشد و برای راهبری سایر ماشین آلات مکانیزه ریلی شهری و حومه شامل انواع لکوموتیو دیزل، انواع درزین، سرویسکار (حمل بار و تست آلتراسونیک)، دستگاه‌های زیرکوب (زیرسازی خط)، دستگاه اندازه‌گیری (تنظیم کننده مشخصات فنی خط)، دستگاه رگولاتور (تنظیم کننده مقدار بالاست محدوده خط)، ماشین‌های امداد ریلی، دستگاه مکنده یا وکیوم (نظافت تونل)، جرثقیل‌های ریلی و نظایر آن گواهی نامه جداگانه‌ای لازم است. نحوه آموزش راهبران این گونه ماشین آلات ریلی و صدور گواهی نامه مربوط بر اساس دستورالعملی است که به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌رسد.

کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح

ماده ۱۷- جهت جمع آوری سوانح و بررسی علل آن، هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌ها، باید کمیسیونی تحت عنوان «کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح» تشکیل دهند که زیر نظر کمیسیون عالی سوانح فعالیت خواهد کرد. کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح مرکب از افراد حقوقی ذیل است:

نماینده مدیرعامل (رئیس کمیسیون)، مدیر حراست، مدیر عملیات و تعمیرات جاری، مدیر مرکز فرمان، مدیر برق، مدیر کیفیت و ایمنی عملیات، مدیر خدمات مسافری، مدیر تأسیسات و امور فنی ساختمان‌ها،



مدیر خط و ابنیه، مدیر آموزش و سایر مدیران حسب مورد.

تبصره ۱- نظریه کمیسیون جمع آوری سوانح قابل اعتراض بوده و در صورت وصول اعتراض از طرف اصحاب دعوی، مراتب جهت بررسی و تصمیم گیری به کمیسیون عالی سوانح ارجاع خواهد شد و چنانچه اعتراضی در مهلت مقرر (حداکثر ۲۰ روز از ابلاغ رای) نشود، نظر کمیسیون قطعی خواهد بود.

تبصره ۲- کمیسیون عالی سوانح که وظیفه نظارت عالی بر عملکرد کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح و بررسی نهایی، تأیید و ارسال گزارشها را بر عهده دارد، مرکب از معاونان مدیرعامل و مدیران شرکت یا سازمان و افراد خبره به شرح ذیل بوده و تشکیل آن توسط کلیه شرکتها و سازمانها الزامی است:

معاون بهره برداری (عملیات)، معاون پشتیبانی (منابع انسانی)، مدیر حراست، مدیر ایمنی، مدیر امور حقوقی شرکت یا سازمان، و دو نفر کارشناس خبره در زمینه قطار شهری (که به پیشنهاد معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری و تأیید شهردار تعیین می گردند).

تبصره ۳- نظریه کمیسیون عالی سوانح شرکت یا سازمان غیر قابل اعتراض است.

تبصره ۴- در مراجع قضایی، نظریه کمیسیون عالی و کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح به عنوان نظریه کارشناسی شرکت یا سازمان طرح و اعلام خواهد شد.

تطابق ساختار سازمانی شرکت یا سازمان

ماده ۱۸- در صورتی که هر یک از مدیریتها و یا معاونت‌های ذکر شده در این دستورالعمل در شرکت یا سازمان مورد نظر موجود نباشد، نمایندگان واحدهای مشابه به تشخیص مدیرعامل شرکت یا سازمان مسئولیت آن را بر عهده خواهد گرفت.

ماده ۱۹- این دستورالعمل در ۱۹ ماده و ۲۷ تبصره در یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۱۳۹۳/۸/۲۸ به تصویب رسید.



معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی
دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

دستور العمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه

راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی

موضوع: ماده ۴۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی (مصوب ۱۳۸۴/۴/۸)

«نحوه، شرایط و مسئول صدور گواهی نامه راهبران انواع وسایل حمل و نقل ریلی

شهری و حومه، برابر دستورالعملی خواهد بود که به تصویب»

«شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسد.»

مصوب یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

۱۳۹۳/۸/۲۸



دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی

تعاریف

ماده ۱- در این دستورالعمل برخی عناوین تعریف و یا به اختصار نامیده خواهد شد.

۱-۱- شرکت یا سازمان بهره برداری راه آهن شهری و حومه، شرکت یا سازمان بهره برداری قطار شهری و حومه، شرکت یا سازمان قطار شهری و حومه، به اختصار شرکت یا سازمان نامیده می شود.

۱-۲- ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی شامل انواع لکوموتیو دیزل، انواع درزین، سرویسکار (حمل بار و تست آلتراسونیک)، دستگاه های زیرکوب (زیرسازی خط)، دستگاه اندازه گیری (تنظیم کننده مشخصات فنی خط)، دستگاه رگولاتور (تنظیم کننده مقدار بالاست محدوده خط)، ماشین های امداد ریلی، دستگاه مکنده یا وکیوم (نظافت تونل)، جرثقیل های ریلی، سرند بالاست و نظایر آن، به اختصار ماشین آلات نامیده می شوند.

۱-۳- منظور از راهبری، هدایت و رانندگی ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی می باشد.

اعطای مجوز برگزاری دوره آموزش و صدور گواهی نامه راهبری

ماده ۲- شرکت یا سازمانی که خواستار برگزاری دوره های آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی نامه راهبری ماشین آلات می باشد، درخواست خود را به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تسلیم می نماید. شورای عالی پس از بررسی و در صورت احراز شرایط و تشخیص صلاحیت، برای مدت چهار سال مجوز برگزاری دوره های آموزشی را برای شرکت یا سازمان درخواست کننده صادر نمود و در صورت حفظ شرایط و امتیاز به دست آمده، مجوز برای دوره چهار ساله قابل تمدید خواهد بود.

تبصره ۱- در صورتی که شرکت یا سازمان دو دوره پیاپی (۸ سال) مجوز مربوط را دریافت و بدون وقفه به آموزش راهبران اقدام نماید و در پایان این مدت شرایط و امتیازات خود را همچنان حفظ نماید، مجوز دائمی دریافت خواهد نمود.

تبصره ۲- در هر زمان که بنا به تشخیص شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور شرکت یا سازمان صلاحیت آموزش راهبری را از دست دهد، مجوز مربوط از سوی شورای عالی لغو خواهد



شد. در این صورت، گواهی‌نامه‌هایی که تا آن زمان توسط شرکت یا سازمان صادر شده، همچنان معتبر خواهد بود.

تبصره ۳- گواهی‌نامه‌های راهبری ماشین آلات که قبل از تصویب و ابلاغ این دستورالعمل توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای کارکنان شرکت‌ها یا سازمان‌ها صادر شده است، تا زمان انقضاء معتبر بوده و تمدید و یا صدور مجدد آنها با رعایت این دستورالعمل خواهد بود.

هدف

ماده ۳- هدف از اجرای این دستورالعمل انتخاب و آموزش افراد واجد شرایط برای راهبری ماشین آلات و سنجش مهارت آنها به منظور اعطای گواهی‌نامه راهبری ماشین آلات در شرکت یا سازمان می‌باشد.

طبقه بندی راهبران

ماده ۴- راهبران ماشین آلات در سه سطح سازماندهی می‌شوند:

الف: راهبر پایه سه (کارورز یا کمک راهبر).

ب: راهبر پایه دو (راهبر).

ج: راهبر پایه یک (فقط برای لکوموتیو دیزل).

شرایط پذیرش

ماده ۵- پذیرش افراد واجد شرایط شغل راهبری ماشین آلات در چارچوب مقررات شرکت‌ها یا سازمان‌ها و با رعایت شرایط ذیل صورت می‌گیرد:

۵-۱- شرایط عمومی

الف: تابعیت و اعتقاد به جمهوری اسلامی ایران.

ب: گذراندن مراحل گزینش و استخدامی شرکت یا سازمان مربوط.

ج: نداشتن سوء پیشینه و عدم اشتغال به فساد اخلاقی.

د: دارا بودن کارت پایان خدمت نظام وظیفه یا داشتن معافیت دائم غیر پزشکی.

۵-۲- شرایط اختصاصی

الف: داشتن حداقل سن ۲۱ سال و حداکثر سن برای دیپلم ۲۵ و فوق دیپلم ۲۷ سال.

ب: دارا بودن حداقل مدرک تحصیلی دیپلم در یکی از رشته‌های برق، مکانیک، و یا گرایش‌های



مرتبط، و یا دیپلمه‌های دارای گواهی‌نامه مهارت فنی برق و مکانیک و گرایش‌های مرتبط مورد تأیید سازمان فنی حرفه‌ای وزارت کار (به استثناء دیپلمه‌های کار و دانش).

ج: داشتن دید حداقل (۱۰/۱۰) با چشم غیر مسلح در هر دو چشم.

د: عدم ابتلا به هر میزانی از کور رنگی، اختلالات محوری چشم، اختلال در دید بعد و عمق، شب کوری، اختلالات قرنیه، ضعف یا نقص در عضلات چشم، و تمامی اختلالات بینایی که توانایی ایجاد اشکال را در عملکرد شغلی دارا می‌باشند.

ه: عدم ابتلا به بیماری و یا اختلالاتی که موجب محدودیت حرکت در اندامهای فوقانی، تحتانی و سر گردن گردیده و یا موجب اختلال در عملکرد مناسب شغلی می‌گردد. کلیه نواقص بدون علامت و یا علامتدار ستون فقرات که توانایی ایجاد اختلال در عملکرد شغلی را داشته باشد.

و: نداشتن نقص شنوایی بر اساس تستهای کلینیکی و پاراکلینیکی تخصصی (آستانه شنوایی حسی، عصبی و هدایتی در تمامی فرکانسها تا ۲۰ دسی بل).

ز: عدم اعتیاد و یا سوء مصرف به مواد مخدر و یا روانگردان.

ح: عدم ابتلا به هر میزانی از بیماریهای عصبی و روانی، اختلالات خلقی و شخصیتی، اختلالات اضطرابی، روان پریشی، شبه جسمی. (هرگونه اختلال اعصاب و روان می‌تواند براساس تستهای تخصصی به صلاحدید روانپزشک تشخیص داده شود).

ط: عدم ابتلا به بیماریهای قلبی، اختلالات متابولیک، اندوکراین (به خصوص تیروئید)، تنفسی، مغز و اعصاب، خونی، داخلی به خصوص (فشار خون و قند خون)، ارولوژی و نفرولوژی، اختلالات اتوایمیون و بافت همبند، ژنتیک، مشکلات گفتاری و ادراکی و ارتباطی و هرگونه اختلالی که موجب اشکال در عملکرد شغلی گردد. ی: تستهای پاراکلینیکی مورد نیاز شامل انجام آزمایش کامل (خون، ادرار، مدفوع) اودیومتری، اپتومتری، اسپیرومتری، گرافی (گردنی، سینه ای، کمری) نوار قلبی، نوار مغزی (نتیجه تست اول معتبر بوده و نتایج بعدی آنرا نقض نمی‌نماید).

ک: دارا بودن قد حداقل ۱۷۰ سانتیمتر و حداکثر ۱۸۵ سانتیمتر و وزن متناسب با قد. (BMI بین ۲۰ تا ۳۰) ل: تأیید در معاینات عمومی طب کار.

تبصره ۱- شرایط بالا و صحت و سلامتی پزشکی متقاضی را پزشکان متخصص و مورد اعتماد شرکت یا سازمان مربوط احراز می‌کنند.

تبصره ۲- برای راهبری ماشین آلات دو منظوره ریلی جاده‌ای داشتن گواهی‌نامه پایه یک راهنمایی رانندگی الزامی می‌باشد.



تبصره ۳- برای نیروهای درون سازمانی با حداقل مدرک دیپلم مرتبط و دارا بودن شرایط عمومی و اختصاصی، با تشخیص و تایید کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران، حداکثر سن ۳۵ سال می‌باشد.

کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی

ماده ۶- به منظور نظارت عالی بر آموزش راهبران، هیئتی تحت عنوان «کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی» تشکیل می‌گردد:

تبصره- ترکیب اعضاء این کمیته و نیز شرح وظایف ایشان و نحوه برگزاری جلسات همان کمیته نظارت عالی مندرج در مواد ۶ و ۷ دستورالعمل انتخاب، آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی‌نامه راهبری قطارهای برقی شهری و حومه مصوب یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و تبصره‌های این مواد می‌باشد.

کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی

ماده ۷- آموزش، سنجش و تأیید صلاحیت علمی و مهارت کمک راهبران و راهبران ماشین آلات و اعطاء گواهی‌نامه مربوط بر عهده شرکت‌ها یا سازمان‌ها (که تأییدیه وزارت کشور را اخذ کرده اند) می‌باشد و توسط کمیسیونی تحت عنوان «کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی» انجام می‌پذیرد.

تبصره ۱- این کمیسیون متشکل از نمایندگان معاونت عملیات و تعمیرات جاری (در بخش‌های سیر و حرکت، تعمیرات جاری و سوانح)، نماینده معاونت زیربنایی، مدیر آموزش، مدیر ایمنی، مدیر مرکز فرمان، مدیر شبکه بالاسری و رئیس آموزش‌های راهبری است.

تبصره ۲- مدیر آموزش ریاست و مسئولیت این کمیسیون را بر عهده داشته و دبیری آن با رئیس آموزش‌های راهبری و عملیات می‌باشد.

تبصره ۳- کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران قطارهای برقی و کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی شرکت‌ها و سازمان‌ها که تایید وزارت کشور را در خصوص برگزاری دوره‌های آموزش، سنجش مهارت و صدور گواهی‌نامه راهبری ماشین آلات اخذ کرده اند مشترک بوده و با شرح وظایف یکسان می‌باشند.

ماده ۸- به منظور ارزیابی علمی و مهارت عملی فراگیران و راهبران و دیگر موارد مد نظر کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی، کارگروه‌های تخصصی ارزیابی



راهبران لکوموتیو دیزل و کارگروه تخصصی ارزیابی راهبران ماشین آلات مکانیزه ریلی تشکیل شده و تعیین ترکیب، انتخاب و تایید صلاحیت اعضاء این کارگروه‌ها بر عهده این کمیسیون است.

آموزش

ماده ۹- عناوین کلیه دوره‌های آموزشی ویژه شغل راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی، سرفصل‌های دروس و طول مدت این دوره‌ها (با رعایت حداقل ساعت تعیین شده در این دستورالعمل) توسط مدیریت آموزش شرکت یا سازمان مربوط تهیه و پیشنهاد می‌گردد و پس از تایید کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران به تصویب کمیته نظارت عالی بر آموزش راهبران می‌رسد.

تبصره ۱- برای راهبری هریک از ماشین آلات از جمله لکوموتیو دیزل، انواع درزین، سرویسکار (حمل بار و تست آلتراسونیک)، دستگاه‌های زیرکوب (زیرسازی خط)، دستگاه اندازه گیری (تنظیم کننده مشخصات فنی خط)، دستگاه رگولاتور (تنظیم کننده مقدار بالاست محدوده خط)، ماشین‌های امداد ریلی، دستگاه مکنده یا وکیوم (نظافت تونل)، جرثقیل‌های ریلی، سرنده بالاست، بایستی سرفصل‌های دروس تخصصی همان دستگاه توسط مدیریت آموزش شرکت یا سازمان تهیه و پیشنهاد گردد.

تبصره ۲- راهبران قطارهای برقی شهری که در دوره آموزش راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی شرکت می‌کنند، در صورت تایید کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران از گذراندن دروس مشترک و مشابه که قبلاً طی کرده‌اند، معاف می‌باشند.

شرایط و مراحل آموزش و دریافت گواهی‌نامه کارورز یا کمک راهبر (پایه سه)

ماده ۱۰- فراگیران راهبری که مطابق ماده ۵ این دستورالعمل پذیرش شده اند، پس از گذراندن دوره‌های آموزشی عمومی تئوری و عملی (مقدماتی، پایه و فنی) و کسب حداقل نمره ۱۲ از ۲۰ برای هر درس و حداقل میانگین کل ۱۴ از ۲۰ در کلیه مراحل، به عنوان کارورز راهبری (کمک راهبر) ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی شناخته می‌شوند و گواهی‌نامه پایه سه دریافت می‌کنند.

تبصره ۱- آموزش‌های عمومی تئوری و عملی (مقدماتی، پایه و فنی) فراگیران راهبری حداقل به مدت ۱۲۰ ساعت در کلیه دوره‌های آموزشی عمومی در چارچوب استانداردهای آموزشی ویژه شغل راهبری ماشین آلات می‌باشد.

تبصره ۲- زمان این دوره‌ها برای راهبری لکوموتیو دیزل حداقل ۲۴۰ ساعت می‌باشد.



شرایط و مراحل آموزش و دریافت گواهی نامه راهبر (پایه دو)

ماده ۱۱- افرادی که شرایط ذیل را احراز نمایند گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی را دریافت نموده و به عنوان راهبر پایه دو مجاز به انجام وظیفه در کلیه زمینه های راهبری ماشین آلات زیر نظر مدیریت مربوط می باشند:

- ۱-۱۱- دارا بودن گواهی نامه پایه سه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی (کارورزی).
- ۲-۱۱- گذراندن دوره آموزشی تئوری - عملی تخصصی برنامه ریزی شده در چارچوب استانداردهای آموزشی ویژه شغل راهبری ماشین آلات، تحت نظر راهبران مجرب و کارشناسان تعمیرات مجرب به مدت حداقل ۳۰۰ ساعت که شامل عیب یابی و رفع عیب در تعمیرگاه، راهبری ماشین آلات در مسیر خطوط اصلی و پایانه ها و سایر آموزش های لازم مورد تایید کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران.

تبصره- زمان این دوره ها برای راهبری لکوموتیو دیزل حداقل ۶۰۰ ساعت می باشد.

- ۳-۱۱- کسب حداقل نمره ۱۲ از ۲۰ برای هر درس و حداقل میانگین ۱۴ از ۲۰ در کلیه مراحل آزمون های تئوری و عملی مقدماتی.

- ۴-۱۱- کسب نمره ۱۴ از ۲۰ در کلیه عناوین مورد ارزیابی آزمون های جامع کتبی و عملی نهایی.
- ۵-۱۱- تأیید کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح شرکت یا سازمان مربوط که فراگیر در آن فعالیت دارد.
- ۶-۱۱- تأیید طب کار شرکت یا سازمان مربوط که فراگیر در آن فعالیت دارد.

شرایط و مراحل آموزش و دریافت گواهی نامه پایه یک راهبری لکوموتیو دیزل

ماده ۱۲- افرادی که شرایط ذیل را احراز کنند گواهی نامه پایه یک راهبری لکوموتیو دیزل دریافت می نمایند:

- ۱-۱۲- دارا بودن گواهی نامه پایه دو راهبری لکوموتیو دیزل.

- ۲-۱۲- انجام کار عملی معادل حداقل سه هزار و هفتصد ساعت (۳۷۰۰ ساعت) و حداقل سه سال فعالیت در امور راهبری از زمان دریافت گواهی نامه پایه دو لکوموتیو دیزل.

- ۳-۱۲- گذراندن دروس فنی تخصصی شامل بازآموزی، نوآموزی و تکمیلی تخصصی حداقل به مدت ۱۰۰ ساعت و موفقیت در آزمون های مربوط و حد نصاب نمره قبولی ۱۴ از ۲۰ در هر عنوان درسی.
- ۴-۱۲- تأیید کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح شرکت یا سازمانی که راهبر در آن فعالیت دارد.
- ۵-۱۲- تأیید طب کار شرکت یا سازمان مربوط که فراگیر در آن فعالیت دارد.



ماده ۱۳- کلیه افرادی که انواع گواهی نامه راهبری ماشین آلات نقلیه ریلی کمکی را دریافت نمایند، با توجه به نوع گواهی نامه مجازند به عنوان راهبر ماشین آلات در شرکت ها و سازمان ها، در کلیه زمینه های راهبری و هدایت ماشین آلات مرتبط با گواهی نامه، زیر نظر مدیریت مربوط انجام وظیفه نمایند. تبصره- گواهی نامه های صادره با امضاء مدیر عامل و مدیر آموزش شرکت یا سازمان معتبر می باشد.

اعتبار و تمدید گواهی نامه های راهبری ماشین آلات

ماده ۱۴- اعتبار گواهی نامه های راهبری در اولین صدور، دو سال بوده و پس از انقضاء، در صورت احراز شرایط مربوط به آزمون های پزشکی و تایید کمیسیون سوانح و تایید کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران، به مدت ۱۰ سال تمدید خواهد شد.

تبصره ۱- در مدت اعتبار گواهی نامه، در صورتی که راهبر هر یک از شرایط لازم را برای راهبری از دست بدهد، گواهی نامه وی از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

تبصره ۲- در صورتی که راهبر به هر دلیلی به مدت یک سال مستمر و یا بیشتر، راهبری ماشین آلات مرتبط را انجام نداده باشد، لازم است قبل از شروع مجدد به راهبری، تاییدیه کمیسیون نظارت بر آموزش راهبران را اخذ نماید.

تبصره ۳- در صورت بروز هر گونه سانحه یا حادثه ای که در اثر بی احتیاطی و یا عدم رعایت مقررات در طول خدمت راهبران به وجود آید و طبق نظر کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح یا کمیسیون عالی سوانح شرکت یا سازمان، راهبر مربوط مقصر اصلی شناخته شود علاوه بر مجازات ذکر شده در قوانین موضوعه که از طریق محاکم صالح تعیین و اعمال می گردد، مدیر عامل شرکت یا سازمان مربوط حسب درخواست کمیسیون جمع آوری سوانح یا کمیسیون عالی می تواند ضمن ابطال گواهی نامه تصمیمات لازم انضباطی را با نظر کمیته انضباط کار شرکت یا سازمان در مورد راهبر مقصر اتخاذ و اعمال نماید.

تبصره ۴- با توجه به اینکه بخش مهمی از آموزش ها و وظایف راهبری ناوگان رعایت انضباط کاری، مبانی اخلاقی و حسن رفتار سازمانی است، چنانچه به تشخیص معاون عملیات و یا معاون منابع انسانی شرکت و یا سازمان و تصویب کمیسیون نظارت بر انتخاب و آموزش راهبران، در هر مقطعی همه و یا برخی از موارد مذکور توسط راهبر مراعات نگردد، تداوم حضور در دوره های آموزشی لغو و در صورت دارا بودن مجوز راهبری، برای بار اول تذکر کتبی توسط مدیریت مربوطه مجوز با درج در پرونده و برای بار دوم ضمن اخطار کتبی توسط مدیریت مربوطه مجوز مذکور با رعایت تبصره ۴ باطل گردد.



تبصره ۵- چنانچه بعد از ابطال گواهی نامه فرد، بنا به تشخیص مدیر مربوطه شرایط لازم برای اخذ مجدد گواهی نامه توسط آن فرد احراز گردد، پس از تایید کمیته انضباط کار و طرح در کمیسیون جمع آوری سوانح یا کمیسیون عالی سوانح و موافقت مدیرعامل، و شرکت در دوره های آموزشی و موفقیت در آزمون های مورد نظر مدیریت آموزش، نسبت به صدور گواهی نامه اقدام خواهد شد.

بررسی شرایط صحت و سلامت جسمی راهبران ماشین آلات

ماده ۱۵- معاینات و آزمایش های پزشکی دوره ای راهبران، مطابق دستورالعمل های شرکت یا سازمان مربوط، به وسیله متخصصان پزشکی انجام می گیرد.

تبصره ۱- شرکت ها یا سازمان ها موظفند گواهی نامه راهبرانی را که از نظر طب کار فاقد شرایط لازم برای راهبری تشخیص داده می شوند از طریق مدیریت آموزش ضبط کرده و از راهبری آنها جلوگیری به عمل آورند. در صورت بهبود راهبر و تایید سلامت او از سوی پزشکان مورد اعتماد شرکت یا سازمان مربوط، با رعایت ضوابط این دستورالعمل و سایر مقررات، گواهی نامه راهبر بازگردانده شده و فعالیت مجدد او بلامانع خواهد بود.

تبصره ۲- در صورتی که در معاینات پزشکی دوره ای راهبران پایه های یک و دو، مجموع دید هر دو چشم با چشم غیر مسلح برابر ۱۵ باشد، مشروط بر اینکه دید یک چشم از ۷/۱۰ کمتر نباشد، ادامه راهبری ماشین آلات مرتبط با گواهی نامه مشروط به استفاده از عینک خواهد بود.

تبصره ۳- کارکنان شاغل در شرکت یا سازمان برای گذراندن دوره راهبری (مهارت اول) می بایست حداقل بینایی ۸/۱۰ در هر چشم غیر مسلح و حداقل شنوایی (۲۵ دسی بل در همه فرکانس ها در هر گوش) را دارا باشند. مابقی شرایط پزشکی مطابق استانداردهای استخدامی خواهد بود.

کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح

ماده ۱۶- به منظور جمع آوری سوانح و بررسی علل آن، هر یک از شرکت ها و سازمان ها باید کمیسیونی تحت عنوان «کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح» تشکیل دهند که زیر نظر کمیسیون عالی سوانح فعالیت خواهد کرد. کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح مرکب از افراد حقوقی ذیل است: نماینده مدیرعامل (رئیس کمیسیون)، مدیر حراست، مدیر عملیات و تعمیرات جاری، مدیر مرکز فرمان، مدیر برق، مدیر کیفیت و ایمنی عملیات، مدیر خدمات مسافری، مدیر تأسیسات و امور فنی ساختمان ها، مدیر خط و ابنیه، مدیر آموزش و سایر مدیران حسب مورد.



تبصره ۱- نظریه کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح قابل اعتراض بوده و در صورت وصول اعتراض از طرف اصحاب دعوی، مراتب به منظور بررسی و تصمیم گیری به کمیسیون عالی سوانح ارجاع خواهد شد و چنانچه اعتراضی در مهلت مقرر (حداکثر ۲۰ روز از ابلاغ رای) نشود، نظر کمیسیون قطعی خواهد بود.

تبصره ۲- کمیسیون عالی سوانح که وظیفه نظارت عالی بر عملکرد کمیسیون جمع آوری و بررسی سوانح و بررسی نهایی، تایید و ارسال گزارش‌ها را بر عهده دارد، مرکب از معاونان مدیرعامل و مدیران شرکت یا سازمان و افراد خبره به شرح ذیل بوده و تشکیل آن توسط کلیه شرکت‌ها و سازمان‌ها الزامی است: معاون عملیات، معاون منابع انسانی، معاون زیربنایی، معاون امور ایستگاه‌ها، مدیر حراست، مدیر کیفیت و ایمنی عملیات و مدیر امور حقوقی شرکت یا سازمان، و دو نفر کارشناس خبره در زمینه قطار شهری (که به پیشنهاد معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری و تایید شهردار تعیین می‌گردند).

تبصره ۳- نظریه کمیسیون عالی سوانح شرکت یا سازمان غیر قابل اعتراض است.

تبصره ۴- در مراجع قضایی، نظریه کمیسیون عالی و کمیسیون جمع آوری سوانح به عنوان نظریه کارشناسی شرکت یا سازمان طرح و اعلام خواهد شد.

تطابق ساختار سازمانی شرکت یا سازمان

ماده ۱۷- در صورتی که هر یک از مدیریت‌ها و یا معاونت‌های ذکر شده در این دستورالعمل در شرکت‌ها یا سازمان‌های مورد نظر موجود نباشد، نمایندگان واحدهای مشابه به تشخیص مدیرعامل شرکت یا سازمان، مسئولیت آن را بر عهده خواهد گرفت.

ماده ۱۸- این دستورالعمل در ۱۸ ماده و ۲۸ تبصره در یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۱۳۹۳/۸/۲۸ به تصویب رسید.

صورتجلسه و یکصد و سیزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
یکصد و سیزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در روز چهارشنبه ۹۳/۹/۲۶ مقارن با روز حمل‌ونقل برگزار گردید. ریاست محترم جلسه و اعضای محترم ضمن گرامیداشت این روز و تقدیر و تشکر از تمامی تلاشگران عرصه حمل‌ونقل شهری در کشور با تصمیماتی به شرح زیر موافقت نمودند:



۱- بررسی ضوابط تعیین خودرو مناسب برای ون عمومی در خدمات تاکسیرانی شهری کشور

کلیات مربوط به ضوابط تدوین شده برای تعیین خودرو مناسب ون عمومی مسافربری در خدمات شهری تاکسیرانی شهری کشور که توسط دبیرخانه شورای عالی با همکاری اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور و اتحادیه سازمان‌های حمل و نقل همگانی کشور تهیه شده است در جلسه مطرح گردید و مقرر شد برای بررسی کارشناسی بیشتر توسط اعضا، بررسی این ضوابط در جلسه آتی مطرح گردد.

۲- بررسی مطالعات بازنگری مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد

گزارش مطالعات بازنگری مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد پس از تصویب شورای هماهنگی ترافیک استان در تاریخ ۹۳/۳/۸ و تشکیل ۴ جلسه کمیته فنی شورای عالی و بررسی‌های کارشناسی فراوان در جلسه مطرح گردید. اعضای شورای عالی ضمن تقدیر از فرآیند طی شده در مطالعات به دلیل پاره‌ای از سوالات و ابهامات مقرر نمودند دبیرخانه شورای عالی مجدداً برای بررسی موارد ذیل با حضور مدیران و کارشناسان ذیربط از استانداری، شهرداری، دستگاه نظارت و مهندسین مشاور تشکیل جلسه داده و متعاقباً نتایج مطالعات و مقایسه سناریوهای ارائه شده با سناریوهای مصوب پیشین و برنامه‌های عملیاتی پیش‌بینی شده برای افق مطالعات در جلسات شورای عالی برای سیر مراحل تصویب مطرح گردد.

۱-۲- بررسی صحت و اعتبار آمار سال پایه برای پیش‌بینی عرضه و تقاضای حمل و نقل در شهر مشهد در افق‌های تعیین شده با توجه به تغییرات حادث شده از سال ۱۳۸۷ تا کنون (از جمله پروژه‌های افتتاح شده، مسکن مهر، هدفمندی یارانه‌ها و...)

۲-۲- بررسی اثرات تقاضای سفر تبادل شده توسط قطار حومه‌ای گلبهار بر شبکه حمل و نقل عمومی انبوه بر شهر مشهد.

۳-۲- بررسی دقیق و شفاف‌سازی در خصوص خطوط پیشنهادی BRT و LRT.

۴-۲- بررسی و اعتبار سنجی مدل‌های ارائه شده برای برآورد انتشار آلاینده‌گی.

۵-۲- بررسی سهم سفرهای زیارتی و سهم حمل و نقل عمومی در شهر مشهد در افق‌های مختلف.

۶-۲- بررسی اجرای طرح‌های جایگزین طرح زوج یا فرد برای مدیریت تقاضای سفر.

۷-۲- بررسی امکان نمایش بهتر در خصوص میزان انتشار آلاینده‌گی در نواحی مختلف ترافیکی.



۳- تعیین فهرست معابر پرتراфик شهر مشهد برای اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه‌ای

فهرست معابر پر تردد شهر مشهد که به امضای معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری، شهردار و رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهر مشهد رسیده است توسط مدیران شهری و استانی خراسان رضوی ارائه گردید و با توجه به تایید شورای هماهنگی ترافیک استان، به استناد تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و آیین نامه اجرایی آن، فهرست معابر مذکور به تصویب شورای عالی رسید.

۴- ضرورت اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹

با توجه به تعدد شهرهای کشور و به منظور تسهیل در فرآیند مطالعه کارشناسی، تصمیم‌گیری و اخذ مصوبات لازم در خصوص اجرای طرح‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای در معابر شهری مقرر شد اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ در دستور کار دبیرخانه شورای عالی قرار گیرد و متعاقباً پیگیری لازم برای اصلاح متن قانون نیز معمول گردد.



صور تجلسه و یکصد و چهاردهمین جلسہ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
یکصد و چهاردهمین جلسہ ی شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۱۳۹۴/۱۰/۹۳ با حضور اعضا در در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی برگزار گردید و موضوعات ذیل مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۱. تصویب ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای ون و مینی ون عمومی مسافری در خدمات تاکسیرانی شهری

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد مشترک دفتر حمل و نقل وزارت کشور و دبیرخانه شورای عالی و اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور و اتحادیه سازمان‌های حمل و نقل همگانی کشور به استناد بند ج ماده ۲ آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تاسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۴/۷/۲ هیأت محترم وزیران، ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای ون و مینی ون عمومی مسافری در خدمات تاکسیرانی شهری را در قالب پنج عنوان به شرح جداول ذیل تصویب نمود:

الف. ضوابط مربوط به مشخصات فیزیکی

ب. ضوابط مربوط به مشخصات فنی

ج. ضوابط مربوط به الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی

د. ضوابط مربوط به گارانتی و خدمات پس از فروش

هـ. ضوابط مربوط به مشخصات ظاهری



الف. مشخصات فیزیکی

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. دربها	۱-۱. حداقل عرض فضای ورود و خروج مسافر ون: ۷۵۰ mm مینی ون: ۷۰۰ mm
	۲-۱. حداقل عرض راهروی میانی ۶۰۰ mm
	۳-۱. حداقل ارتفاع درب ون: ۱۳۰۰ mm مینی ون: ۱۲۰۰ mm
	۴-۱. مکانیزم درب اصلی ورود و خروج مسافر فقط در سمت راست به صورت کشویی برقی
	۱-۲. حداقل ارتفاع سقف نسبت به کف خودرو (حداقل ارتفاع داخل کابین) ون: ۱۵۵۰ mm مینی ون: ۱۳۵۰ mm
	۲-۲. تعداد سرنشین (بجز راننده) ون: ۱۴-۹ مینی ون: ۸-۶
۲. فضای داخلی	۳-۲. حداقل طول و عرض صندلی راننده و سرنشین ۴۵۰ mm ۴۵۰ mm
	۴-۲. حداقل فاصله صندلی جلو و عقب ۳۰۰ mm
	۵-۲. وضعیت صندلی‌های کابین ثابت (فاقد صندلی تاشو) و دارای پشت سری
	۱-۳. حداکثر ارتفاع کف کابین از زمین ۳۵۰ mm
	۲-۳. وضعیت درب عقب بازشو با حداقل ارتفاع ۱۲۰۰ mm
۳. سایر	



ب. مشخصات فنی

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. محل نصب موتور	جلو با عایق بندی لازم برای جلوگیری از ورود صدای موتور به داخل کابین به وسیله مواد غیر قابل اشتعال
۲. حداقل قدرت موتور	ون: ۱۴۰ اسب بخار مینی ون: ۱۰۵ اسب بخار
۳. حداقل استاندارد آلایندگی	مطابق مصوبه هیأت وزیران
۴. مکانیزم فرمان	هیدرولیک قابل تنظیم
۵. نوع سوخت مصرفی	دوگانه سوز (بنزین + CNG) هیبرید یا برقی بنزین یا دیزل

رعایت شرایط خاص مورد نظر سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص ون ها یا مینی ون های دارای سوخت دیزل برای بکارگیری در خدمات تاکسیرانی شهری الزامی است.



ج. الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. کیسه هوا	حداقل برای راننده و سرنشین جلو
۲. کمربند ایمنی راننده و سرنشینان	مطابق با استانداردهای ملی برای همه سرنشینان
۳. سیستم هشدار	هشدار سرعت (قابل تنظیم متناسب با معابر یا مسیر حرکت تاکسی) و سنسور دنده عقب
۴. سیستم ترمز	EBD+ABS، ترمز جلو دیسکی
۵. سیستم ضد سرقت	ایموبلایزر و قفل مرکزی با کنترل از راه دور
۶. لوازم ایمنی همراه خودرو	چکش ایمنی، کپسول آتش نشانی، مثلث خطر و جعبه کمکهای اولیه
۷. سیستم روشنایی خارجی	دارای چراغ مه شکن در جلو و عقب و ۲ چراغ دنده عقب
۸. سیستم روشنایی تابلو سقفی	همواره با چراغهای جلو روشن شود
۹. سیستم روشنایی داخلی	تأمین روشنایی یکنواخت در داخل کابین
۱۰. سیستم هوشمند (نصب شده توسط خودروساز)	دارای GPS و نمایشگر مناسب (برای بکارگیری در سامانههای تاکسیمتر، AVL و پرداخت الکترونیکی) طبق ضوابط سازمان شهرداریهای و دهیاریهای کشور
۱۱. سیستم صوتی	دارای رادیو پخش و بلندگو در جلو و کابین
۱۲. تهویه و سیستم سرمایشی/گرمایشی	دارای سیستم تهویه مطبوع و دریچه در قسمت جلو و کابین با قدرت مناسب برای شرایط آب و هوایی استان
۱۳. وضعیت شیشه در طرفین کابین سرنشین	ثابت (بدون بازشو) از نوع ایمنی نشکن، بدون پرده و غیررنگی (فاقد شیشه دودی)
۱۴. پایداری	قبولی در تست واژگونی مطابق استاندارد ملی برای گردشهای ناگهانی



د. گارانتی و خدمات پس از فروش

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. گارانتی	هجده ماه بدون محدودیت طی مسافت
۲. خدمات پس از فروش	ده سال

هـ. مشخصات ظاهری

نوع شاخص	میزان شاخص
۱. رنگ بدنه (بجز ردیف ۲)	زرد خورشیدی
۲. رنگ بدنه (برای خودروهای دربستی فعال در شرکتهای حمل و نقل درون شهری و آژانس‌های تاکسی تلفنی)	نارنجی
۳. نوار شطرنجی	به رنگ مشکی با عرض کل برابر ۲۵ سانتیمتر در طول خودرو در هر دو طرف زیر شیشه‌ها
۴. تابلوی سقفی	طول برابر ۵۰۰، عرض برابر ۲۵۰ و ارتفاع برابر ۲۰۰ میلیمتر
۵. کد شناسایی خودرو	نصب بر روی شیشه عقب خودرو با قابلیت تشخیص از فاصله ۱۵ متر
۶. تابلوی معرفی راننده	نصب بر روی کنسول و جلوی کابین، قابل رویت برای سرنشینان
۷. علامت مشخصه تاکسیرانی و مسیر فعالیت	سرنشین و راننده (درب جلو)



۲. بررسی اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹

پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی برای اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ برای بررسی بیشتر مجدداً به کمیته فنی شورای عالی ارجاع گردید.

۳. بررسی مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک شهر مشهد

بررسی گزارش مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد بنا به درخواست معاون محترم هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی از دستور کار جلسه خارج و مقرر گردید در جلسات آتی شورای عالی موضوع مطرح گردد.

صور تجلسه و یکصد و پانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و پانزدهمین جلسه ی شورای عالی رأس ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۱۱/۲۹ با حضور اعضا در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی برگزار گردید و موضوعات ذیل مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۱- اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی، اصلاح آیین نامه اجرایی تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ را طبق متن ذیل تایید نمود و مقرر شد این اصلاحیه برای طی مراحل قانونی و تصویب به هیات محترم وزیران ارسال گردد.

آیین نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

ماده ۱- در این آیین نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می روند:

الف - قانون: قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹.

ب - شورای عالی: شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.

پ - شورای استان: شورای هماهنگی ترافیک استان.

ت - معابر شهری پرترافیک: معابر شهری موضوع ماده (۲) این آیین نامه.

ث - پارک حاشیه ای مدیریت شده: توقف وسیله نقلیه در حاشیه معابر شهری در محل های مجاز با ویژگی های زیر.

۱- الزامی بودن پرداخت هزینه و عوارض توقف به شهروندان اطلاع رسانی شده باشد.



۲- با خط کشی استاندارد با ابعاد حداقل ۲۴۰ سانتی متر عرض و ۵۵۰ سانتی متر طول و نصب تابلو مشخص شده باشد.

تبصره ۱- بازاء حداکثر هر ۷۰ فضای پارک حاشیه‌ای و یا حداکثر هر ۵۰۰ متر نوار اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه‌ای باید یک فضا مختص پارک خودروهای دارای پلاک معلولین و جانبازان باشد.

تبصره ۲- انجام خط کشی فضاهای پارک در سایر معابر فاقد طرح پارک حاشیه‌ای مدیریت شده توصیه می‌شود.

ج - ممنوعیت توقف: مجاز نبودن توقف وسیله نقلیه در نقاطی که براساس ماده (۱۶۳) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ معین گردیده است.

تبصره- نصب تابلوهای توقف ممنوع و یا ایستادن ممنوع و تابلوهای مکمل آن‌ها و نیز خط کشی‌های متناسب، توسط شهرداری با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی انجام می‌شود.

چ - تجهیزات و لوازم سنجش توقف : ابزارها، فن آوری‌ها و دستگاه‌های الکترونیکی از جمله ایست سنج، کارت پارک و نظایر آن که برای نشان دادن زمان مجاز توقف و پرداخت متناسب حق توقف بکار می‌روند.

ح - متصدی: افراد حقیقی یا حقوقی که به عنوان بخش خصوصی با شرایط و وظایف تعیین شده در این آیین‌نامه، امور مدیریت و بهره برداری از فضاهای پارک حاشیه‌ای یک یا چند معبر را از طرف شهرداری بر عهده دارند.

خ- پارکبان: افرادی که از طرف متصدی با شرایط و وظایف تعیین شده در این آیین‌نامه برای تسهیل امور مربوط استفاده شهروندان از فضاهای پارک حاشیه‌ای به کارگیری می‌شوند.

ماده ۲- ویژگیهای معابر شهری پر ترافیک به شرح زیر تعیین می‌شود:

۱ - معابری که بر اساس مطالعات تحلیل عرضه و تقاضای پارکینگ، تقاضا برای پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در یک دوره زمانی حداقل شش ساعته بیش از میزان عرضه پارکینگ در حاشیه معابر مورد نظر باشد.

تبصره ۱- مطالعات موضوعی فوق الذکر به صورت موضعی توسط شهرداری برای ناحیه‌ای با محدوده مشخص و با ملاحظه عرضه پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای و سطح سرویس معابر مورد نظر انجام می‌پذیرد.

تبصره ۲ - مرجع تصویب این مطالعات، شورای استان می‌باشد. در شهر تهران، مرجع تصویب، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران است.



- ۲- عمده تقاضای پارک حاشیه‌ای برای دسترسی به کاربری‌های غیرمسکونی شامل تجاری، اداری، خدماتی، آموزشی، رفاهی، درمانی، زیارتی یا تفریحی باشد.
- ۳- حداکثر از نوع شریانی درجه (۱) و حداقل از نوع جمع و پخش کننده مطابق استاندارد شماره ۱۴۱۴۷ مورخ ۱۳۹۰ سازمان ملی استاندارد ایران با موضوع معابر شهری- طبقه بندی باشد.
- ماده ۳-** توقف وسایل نقلیه در محل‌هایی که برای پارک حاشیه‌ای مدیریت شده تعیین گردیده است در نیم ساعت اول رایگان خواهد بود. دریافت حق توقف در معابر یادشده برای مازاد بر نیم ساعت، با احتساب نیم ساعت اول محاسبه و دریافت می‌شود.
- تبصره ۱-** دریافت حق توقف در معابر مورد نظر بر حسب بازه‌های زمانی نیم ساعتی یا یک ساعتی اخذ می‌گردد.
- تبصره ۲-** قیمت گذاری هزینه توقف در حاشیه معابر باید به گونه‌ای باشد که شهروندان به کاهش زمان توقف و یا توقف وسیله نقلیه خود در پارکینگ‌های عمومی غیر حاشیه‌ای ترغیب شوند.
- تبصره ۳-** در صورت اشغال بیش از یک محل توقف توسط یک خودرو، حق توقف متناسب با تعداد محل‌های اشغال شده دریافت می‌شود.
- ماده ۴-** معابر شهری پرتراфик با توجه به شاخص‌های موضوع ماده (۲)، با تصویب شورای استان تعیین می‌شود.
- تبصره ۱-** شورای استان موظف است ظرف یک ماه از تاریخ وصول پیشنهاد از سوی شهرداری در خصوص تعیین معابر شهری پر ترافیک تصمیم گیری نماید.
- تبصره ۲-** خروج معابر از طرح مدیریت پارک حاشیه‌ای بر اساس تصمیم شورای استان و در شهر تهران، بر اساس تصمیم شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران می‌باشد.
- تبصره ۳-** شورای استان موظف است نتیجه تصمیمات خود در مورد این ماده را به دبیرخانه شورای عالی اعلام نماید.
- ماده ۵-** پارک وسیله نقلیه در معابر شهری پر ترافیک بدون پرداخت حق توقف پس از نیم ساعت اولیه منزله ارتکاب تخلف توقف ممنوع خواهد بود که توسط مأموران موضوع ماده (۲) قانون با آن برخورد خواهد شد.
- ماده ۶-** راهنمایی و رانندگی موظف است با استفاده از ساز و کارهای مناسب نسبت به کنترل مستمر معابر شهری پرتراфик برای پیشگیری از وقوع تخلفات پارک حاشیه‌ای و دریافت گزارشات مربوطه اقدام نماید.



تبصره - به استناد تبصره (۳) ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مورخ ۱۳۸۹، شهرداری می‌تواند پس از هماهنگی و اخذ موافقت پلیس راهنمایی و رانندگی، جهت گزارش تخلف رانندگانی که شرایط توقف در فضاهای پارک‌های حاشیه‌ای مدیریت شده را رعایت نکرده‌اند، از افراد مورد وثوق دارای حداقل مدرک کارشناسی که در دوره آموزشی لازم شرکت کرده‌اند با عنوان پلیس‌یار استفاده نماید. نحوه صدور ابلاغ و فعالیت این افراد بر اساس شیوه‌نامه‌ای خواهد بود که توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ظرف مدت ۳ ماه از تصویب این آیین‌نامه، تهیه ابلاغ خواهد شد.

ماده ۷- شهرداری‌ها مکلفند در معابر شهری پر ترافیک مصوب، پس از اطلاع‌رسانی به شهروندان، نسبت به مشخص کردن فضاهای پارک حاشیه‌ای مدیریت شده اقدام نموده و با استفاده از تجهیزات و لوازم سنجش توقف و یا از طریق عوامل متصدی نسبت به مدیریت پارک حاشیه‌ای و اخذ هزینه توقف اقدام نماید.

تبصره ۱- دریافت حق توقف و انجام هرگونه تراکنش مالی توسط رانندگان و عوامل متصدی باید با استفاده از سامانه‌های پرداخت الکترونیکی و با رعایت سهولت برای شهروندان باشد.

تبصره ۲- استفاده از عوامل پارکبان باید در چارچوب تسهیل پرداخت الکترونیکی برای شهروندان باشد

ماده ۸- انتخاب و بکارگیری متصدی بر اساس شرایط عمومی و خصوص تعیین شده و مفاد آیین‌نامه مالی و معاملاتی شهرداری صورت می‌گیرد.

تبصره - شرایط انتخاب و بکارگیری متصدی می‌تواند در قالب مشارکت و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوص تعیین گردد.

ماده ۹- وظایف متصدی به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف - تأمین عوامل پارکبان برای کنترل نحوه پارک وسایل نقلیه، راهنمایی رانندگان برای استفاده صحیح از لوازم و تجهیزات، محاسبه زمان و دریافت حق توقف، ارائه رسید و سایر امور مربوط و نظارت بر عملکرد ایشان.

ب - همکاری با عوامل پلیس‌یار برای ارائه گزارش تخلفات پارک حاشیه‌ای به پلیس راهنمایی و رانندگی در قالب فرایندهای تعریف شده.

پ - تأمین سایر عوامل انسانی مورد نیاز برای امور مدیریت پارک حاشیه‌ای از جمله عوامل فنی و مالی و نظایر آن‌ها.

ت - کنترل مستمر تجهیزات مورد استفاده و اطمینان از سالم بودن آنها و تأمین لوازم مورد نیاز.



ث - مدیریت تمامی ترانکشن‌های مالی بین شهروندان و عوامل اجرایی در خصوص حق توقف مصوب.
ج - ارائه گزارش‌ها و آمار و اطلاعات مورد نظر به شهرداری.

تبصره - عوامل متصدی حق مداخله در اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی را ندارند

ماده ۱۰ - شرایط جذب و بکارگیری عوامل پارکبان توسط متصدی به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف - دارای بودن حداقل مدرک تحصیلی دیپلم

ب - نداشتن سوء پیشینه مؤثر کیفری

پ - گذراندن دوره آموزشی مربوط

ت - نداشتن مشکلات جسمی - حرکتی

ث - نداشتن اعتیاد به مواد مخدر، روان گردان و الکلی

ماده ۱۱ - عوامل پلیس یار و همچنین عوامل پارکبان و سایر عوامل مورد نیاز متصدی در طول ساعات تعیین شده در قانون با لباس مخصوص و متحدالشکل با نصب اتیکت نام و نام خانوادگی روی لباس و همراه داشتن کارت شناسایی معتبر نسبت به انجام وظایف خود اقدام می‌نمایند.

ماده ۱۲ - شهرداری‌ها موظفند با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به آموزش وظایف افراد پارکبان و پلیس یار براساس وظایف تعیین شده در این آیین‌نامه اقدام نمایند.

ماده ۱۳ - گزارش سالانه اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه‌ای توسط شهرداری مربوط به شورای استان ارائه خواهد شد.

۲- تصویب مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر مشهد

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به نامه‌های شماره ۳۸/۴۷/۸۴۹۶ مورخ ۹۳/۳/۲۶، ۳۸/۴/۳۳۶۰۶ مورخ ۹۳/۱۰/۳ و ۳۸/۴/۳۸۲۳۳ مورخ ۹۳/۱۱/۱۲ معاون محترم هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی و با توجه به بررسی‌های کارشناسی کمیته فنی شورای عالی، توضیحات ارائه شده از سوی مسئولین محترم استانداری، شهرداری، شورای اسلامی شهر مشهد و مشاور محترم طرح، ضمن تقدیر از اقدامات انجام شده، مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر مشهد را مشتمل بر برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های لازم الاجرا در سه افق کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت به شرح ذیل مورد تصویب قرار داد.



۱- راهکارهای پیشنهادی برای افق کوتاه مدت (۱۳۹۵)

۱-۱- حمل‌ونقل همگانی و شبه همگانی

- ۱-۱-۱- حمل‌ونقل ریلی: احداث امتداد خط یک قطارشهری مشهد در کریدور جمهوری اسلامی و امتداد آن در بولوار فرودگاه - تکمیل اجرای خط ۲ قطارشهری در کریدور فضل ابن شاذان، کوهسنگی، دانشگاه، هاشمی نژاد، طبرسی حد فاصل رضا شهر تا انتهای طبرسی
- ۱-۱-۲- اتوبوسرانی: اجرای خط ۲ اتوبوسرانی سریع (BRT) در کریدور امام خمینی، عبادی، خواجه ربیع حد فاصل میدان انقلاب تا خواجه ربیع - اجرای خط ۳ اتوبوسرانی سریع (BRT) در کریدور سرخس، مصلی، نواب، شیرازی، قرنی، فردوسی، استقلال، سید رضی، امامیه حد فاصل بولوار سرخس تا انتهای قاسم آباد - توسعه پایانه‌های اتوبوس میدان شهدا، میدان آزادی، میدان انقلاب، انتهای بلوار وکیل آباد- احداث پایانه‌های اتوبوس در میدان فردوسی، حر و خواجه ربیع- اصلاح و بهینه‌سازی خطوط عادی اتوبوسرانی
- ۱-۱-۳- تاکسیرانی: اصلاح خطوط تاکسیرانی مطابق با پیشنهادات مطالعات

۲-۱- حمل‌ونقل خصوصی

- ۱-۲-۱- پارک سوار: احداث پارک سوار در سه راهی طرچه- شاندیز
- ۲-۲-۱- پارکینگ: ساخت ۲۱۰۰ فضای پارک طبقاتی
- ۳-۲-۱- تقاطع غیر هم سطح: سه راه خیام، انقلاب اسلامی (و دسترسی دوم پایانه)، شاهد- جاده قوچان، میدان نمایشگاه، ۷۵ متری میثاق- خاتم، دسترسی دوم فرودگاه، مجیدیه- میثاق
- ۴-۲-۱- توسعه شبکه: احداث فاز یک کمربند جنوبی شهر مشهد- احداث و توسعه ۱۵ کیلومتر از معابر پیش بینی شده طرح جامع

۳-۱- مدیریت ترافیک

- ۱-۳-۱- اجرای طرح محدودیت ترافیک در هسته مرکزی همراه با اخذ عوارض - اجرای طرح محدودیت انتشار آلاینده‌ها (LEZ) در محدوده توسعه یافته حلقه دوم مرکزی- اجرای سناریوهای قیمت گذاری پارک حاشیه‌ای - تغییر ساعت شروع و خاتمه فعالیت‌های روزانه شهر مشهد - پیاده‌سازی سیستم حمل‌ونقل هوشمند در محدوده طرح ترافیک
- تبصره-** رعایت قوانین و مقررات موضوعه و مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای اجرای طرح‌های مدیریت ترافیک الزامی است.



۱-۴- حمل و نقل غیر موتوری

۱-۴-۱- دوچرخه: اجرای ۲۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه

۲- راهکارهای پیشنهادی برای افق میان مدت (۱۴۰۰)

۲-۱- حمل و نقل همگانی و شبه همگانی

۲-۱-۱- حمل و نقل ریلی: احداث خط ۳ قطار شهری مشهد به همراه احداث امتدادهای آن در کریدور صبا، امام رضا(ع)، خسروی، شیرازی، قرنی، فردوسی، جانباز، آموزگار، امامیه، راستی، امیریه حدفاصل انتهای بلوار صبا تا انتهای بلوار امیریه در منطقه الهیه به طول ۲۸/۵ کیلومتر و ۲۴ ایستگاه- تکمیل اجرای امتداد خط ۲ قطار شهری مشهد در امتداد بلوار فکوری

۲-۱-۲- اتوبوسرانی: اجرای خط ۱ پیشنهادی اتوبوسرانی سریع (BRT) در کریدور گلشهر، امت، رضوی، شارستان حد فاصل گلشهر تا رینگ شارستان - اجرای خط ۲ پیشنهادی اتوبوسرانی سریع (BRT) واقع بر رینگ طرح محدودیت انتشار آلاینده‌گی (LEZ) در محدوده توسعه یافته حلقه دوم مرکزی (معابر کلاهدوز، ابوطالب، عبدالمطلب، کشوری، کامیاب، کاوه، وحدت، ۱۷ شهرپور، فداییان اسلام، بهار، احمد آباد)- احداث پایانه‌های اتوبوس در مصلی، میدان فجر و میدان شهید گمنام، خیابان امام رضا (ع)

۲-۲- حمل و نقل خصوصی:

۲-۲-۱- پارک سوار: احداث پارک سوار در ورودی جاده قوچان، احداث پارک سوار در ورودی جاده نیشابور، احداث پارک سوار در ورودی جاده سرخس

۲-۲-۲- پارکینگ: ساخت ۶۰۰۰ فضای پارک طبقاتی

۲-۲-۳- تقاطع غیر هم سطح: دوربرگردان آزادی - آزادی میدان استقلال، دوربرگردان‌های غیر همسطح رسالت در بزرگراه شهید میرزایی، تقاطع آبادگران، میدان عدالت، ۷۵ متری رضوی - کنه بیست، پل پرتویی، چهارراه ابوطالب، خیام - فردوسی، خواجه ربیع - کشوری، خیام - سجاد، صدمتری - مصلی، قره نی - مطهری، وحدت - امت.

۲-۲-۴- توسعه شبکه: احداث فاز دوم کمربند جنوبی شهر مشهد، احداث و توسعه ۴۰ کیلومتر از معابر پیش بینی شده طرح جامع



۳-۲- حمل و نقل غیر موتوری:

- ۳-۲-۱- دوچرخه: اجرای ۵۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه
- ۳-۲-۲- پیاده: اجرای محدوده ویژه پیاده روی در داخل حلقه شارستان

۳- راهکارهای پیشنهادی برای افق بلند مدت (۱۴۱۰)

۳-۱- حمل و نقل همگانی و شبه همگانی

- ۳-۱-۱- حمل و نقل ریلی: احداث خط ۴ قطار شهری به همراه امتدادهای آن در کریدور سرخس، مصلی، نواب، شیرازی، عبادی، خواجه ربیع حدفاصل انتهایی بلوار سرخس تا آرامگاه خواجه ربیع به طول ۲۱/۷ کیلومتر و تعداد ۱۶ ایستگاه
- ۳-۱-۲- اتوبوسرانی: اجرای خط ۳ پیشنهادی اتوبوسرانی سریع (BRT) در کریدور فردوسی، استقلال، معلم، دانشجو، هفت تیر، فکوری حد فاصل میدان جانباز تا برونسی- اجرای خط ۴ پیشنهادی اتوبوسرانی سریع (BRT) در کریدور ناصری، صدمتری، امام علی (ع)، میثاق، وکیل آباد حدفاصل خواجه ربیع تا انتهایی وکیل آباد- احداث پایانه‌های اتوبوس در میدان کوثر، صبا، بلوار خیام شمالی- پایانه اتوبوسرانی در تقاطع امتداد امت با کمربندی صد متری
- ۳-۱-۳- پایانه مسافری: احداث پایانه مسافری برون شهری غرب مشهد

۳-۲- حمل و نقل خصوصی:

- ۳-۲-۱- پارک سوار: احداث پارک سوار در ورودی جاده سیمان و کلات
- ۳-۲-۲- تقاطع غیر هم سطح: شارستان - نواب، شارستان شیرازی، مطهری - کشوری، شارستان - طبرسی، مهدیه - شاندریز، کمربندی جنوبی با بزرگراه باغچه، کمربندی جنوبی با جاده قدیم نیشابور، کمربندی جنوبی با شهرستانی، کمربندی جنوبی با خلیج، کمربندی جنوبی با حافظ، کمربندی جنوبی (متالوژی)، کمربندی جنوبی با امام خمینی، کمربندی جنوبی با هاشمیه، کمربندی جنوبی با طالقانی، خیام - توس، صد متری - رضوی، صدمتری - ابوطالب، ساجدی - توس، امام علی ع با فلاحتی، جاده قدیم نیشابور با صبا، صدمتری با امت، جاده قوچان با سجادی، میثاق با امامیه، امتداد ۷۵ متری جنوبی با امتداد نمایشگاه، امتداد ۷۵ متری جنوبی با جاده قوچان، امتداد ۷۵ متری جنوبی با جاده شاندریز
- ۳-۲-۳- توسعه شبکه: احداث و توسعه ۷۰ کیلومتر از معابر پیش بینی شده طرح جامع



۳-۳- حمل و نقل غیر موتوری:

۳-۳-۱- دوچرخه: اجرای ۷۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه

۳-۳-۲- پیاده: اجرای محدوده ویژه پیاده روی در هسته مرکزی.

۳- تصویب معابر پرترافیک شهر رشت برای اجرای طرح مدیریت پارک حاشیه ای

فهرست معابر پر تردد شهر رشت که به امضای معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری، شهردار و رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهر رشت (منضم به نامه ۹۳/۸۰/۴/۲۴۷۴۱ مورخ ۹۳/۱۲/۴ استانداری گیلان) رسیده است توسط مدیران محترم شهری رشت و استانی گیلان ارائه گردید و با توجه به تایید شورای هماهنگی ترافیک استان، به استناد تبصره یک ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و آیین نامه اجرایی آن، فهرست معابر مذکور مشتمل بر ۲۶ معبر به تصویب شورای عالی رسید.

صور تجلسه و یکصدهو شانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصدهو شانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ساعت ۹:۳۰ صبح مورخ ۹۳/۱۲/۲۰ با حضور اعضای محترم و مدعوینی از سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و شهرداری تهران در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی برگزار گردید. در ابتدای جلسه آقای دکتر همدانی دبیر محترم شورای عالی ضمن تشکر از همکاری و همراهی ریاست و اعضای محترم شورای عالی و کمیته فنی، گزارشی از عملکرد دبیرخانه شورای عالی در سال ۱۳۹۳ ارائه نمودند. طبق این گزارش، برگزاری ۲۴ جلسه کمیته فنی و ۱۱ جلسه شورای عالی در کنار برگزاری ۶۳۴ جلسه کارشناسی و مدیریتی دیگر، حاصل فعالیت های دفتر حمل و نقل و دبیرخانه بوده است که به نسبت سال های قبل از رشد قابل توجهی برخوردار می باشد. در ادامه پس از بحث و تبادل نظر، موضوعاتی به شرح زیر به تصویب رسید.

۱- تصویب دستورالعمل نحوه هماهنگی بین شهرداری ها و پلیس راهنمایی و رانندگی برای اجرای و بهره برداری از سامانه های مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی

در راستای تحقق مواد ۳ و ۲۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و ایجاد هماهنگی بین شهرداری ها و پلیس راهنمایی و رانندگی برای نصب و نگهداری و بهره برداری از تجهیزات الکترونیکی از قبیل عکسبرداری، فیلمبرداری و نظایر آن جهت ثبت تخلفات رانندگی در شهرها، دستورالعمل نحوه



هماهنگی بین شهرداری‌ها و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی برای اجرای و بهره برداری از سامانه‌های مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی به شرح ذیل در ۸ ماده و ۸ تبصره مورد تصویب قرار گرفت.

دستورالعمل نحوه هماهنگی بین شهرداری‌ها و پلیس راهنمایی و رانندگی برای اجرای و بهره برداری از سامانه‌های مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی

ماده ۱. هدف

هدف از ابلاغ این دستورالعمل عبارت است از نیل به هماهنگی مؤثر در نصب، نگهداری و بهره برداری از کلیه سامانه‌های هوشمند نظارت تصویری و اطلاع‌رسانی ترافیک و سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در شهرها.

ماده ۲. تخلفات مورد نظر برای ثبت به صورت مکانیزه

تخلفات مورد نظر عبارتند از تخطی از سرعت مجاز، عبور از چراغ قرمز، عدم رعایت حق تقدم عبور، ورود و تردد در محدوده‌های ممنوعه، عدم رعایت فاصله طولی مجاز، نداشتن یا انقضای گواهی معاینه فنی، عدم پرداخت عوارض خودرو سالیانه به شهرداری، تردد غیر مجاز در خطوط ویژه، تردد غیر مجاز در خطوط اضطراری پل‌ها و تونل‌ها، حرکت دنده عقب در آزادراه‌ها و بزرگراه‌های درون شهری، حرکت نکردن بین دو خط، تغییر غیر مجاز خط حرکت، سبقت غیر مجاز، توقف غیر مجاز در معابر دارای توقف سنج یا کارت پارک، توقف در محل ایستادن ممنوع یا ایستگاه وسایل نقلیه عمومی، توقف دوبله، نداشتن بارنامه، تخطی از بار محوری مجاز وسایل نقلیه باری درون شهری، عدم استفاده از تاکسی‌متر، تجاوز به و نظایر آن.

تبصره ۱- تخلف مربوطه می‌بایست در جدول جرائم با کد مشخص شده باشد.

تبصره ۲- در ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی می‌بایست امکان کنترل تخلف با دوربین وجود داشته باشد.

ماده ۳. وظایف شهرداری‌ها

وظایف شهرداری‌ها در خصوص سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی عبارت است از:

۱-۳- انجام مطالعات کارشناسی برای امکان‌سنجی و مکان‌یابی محل نصب سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی در شهرها توسط شهرداری.



۳-۲- تهیه اسناد و شرایط خصوصی برای خرید و نصب سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی توسط شهرداری بر اساس مفاد بند ۴-۲ دستورالعمل.

۳-۳- تعیین مشخصات فنی و فن‌آوری مورد استفاده در سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی توسط شهرداری با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی.

۳-۴- انجام و نظارت بر عملیات عمرانی و تأمین برق مورد نیاز در محل نصب تجهیزات و تأمین بستر مخابراتی از سایت‌ها تا مرکز مدیریت ترافیک شهرداری.

۳-۵- تأمین بستر مخابراتی مناسب بین مرکز مدیریت ترافیک شهرداری و مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان در همان شهر برای ارتباط و انتقال دو طرفه اطلاعات سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات.

تبصره - انتخاب نوع و استفاده از بستر مخابراتی با توافق طرفین در هر شهر با توجه به مقدرات انجام خواهد شد.

۳-۶- نصب سرور جمع‌آوری اطلاعات و ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان در همان شهر.

تبصره ۱- وظیفه تعمیر و نگهداری سرور نصب شده در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی به صورت دسترسی از دور با استفاده از شبکه تعریف شده در بند ۳-۵ و نیز مراجعه به اتاق سرور بر عهده عوامل فنی معرفی شده از سوی شهرداری می‌باشد.

تبصره ۲- شهرداری موظف است نسبت به تأمین تعداد رایانه مورد نیاز و همچنین سایر سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای لازم در محل مرکز مدیریت ترافیک شهرداری برای ارتباط با سرور جمع‌آوری اطلاعات و مکانیزه تخلفات رانندگی از طریق شبکه تعریف شده در بند ۳-۵ برای تهیه انواع گزارش‌های فنی و ترافیکی مورد نظر شهرداری اقدام نماید.

تبصره ۳- شهر تهران تابع هماهنگی‌های فی‌مابین شهرداری تهران و پلیس راهنمایی و رانندگی در قالب قانون الحاق سه تبصره به بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران بوده و از شمول این بند مستثنی می‌باشد.

۳-۷- تأمین امنیت شبکه فی‌مابین رایانه‌های مستقر در مرکز مدیریت ترافیک شهرداری و سرور جمع‌آوری اطلاعات و ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی مستقر در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان.

۳-۸- سرویس دوره‌ای و نگهداری از کلیه تجهیزات نصب شده توسط شهرداری برای سامانه‌های



ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان در همان شهر.

۳-۹- انتقال اطلاعات خام از دوربین‌های ثبت مکانیزه تخلفات نصب شده توسط شهرداری به سرور منصوب در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان در همان شهر.

۳-۱۰- بررسی صحت عملکرد سامانه‌های نصب شده و کالیبراسیون دوره‌ای سامانه‌ها در زمان بهره برداری حسب ضرورت.

ماده ۴. وظایف پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

وظایف پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در خصوص سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی عبارت است از:

۴-۱- اعلام محورها و نقاط دارای فراوانی تخلفات یا شدت بالای تصادفات در شهرها به شهرداری مربوطه و همکاری در مطالعات امکان سنجی و مکان یابی محل نصب سامانه‌های ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در سطوح شهرستانی و استانی.

۴-۲- انتشار ضوابط مربوط به مشخصات فنی و فناوری و تعیین قالب مورد پذیرش پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا برای داده‌های خروجی سامانه‌ها و نحوه ثبت اطلاعات تخلفات به تفکیک نوع سامانه‌ها و نوع تخلفات در سطح ملی حداکثر دو ماه پس از ابلاغ دستورالعمل.

تبصره - این ضوابط در دوره‌های زمانی یک ساله قابل اصلاح و ارتقاء می‌باشد.

۴-۳- همکاری با شهرداری‌ها در انجام عملیات عمرانی نصب تجهیزات سامانه‌ها در سایت‌های مورد نظر.

۴-۴- تأمین و بکارگیری نیروی انسانی مورد نیاز و آموزش کاربران سامانه‌های مکانیزه ثبت تخلفات جهت پالایش اطلاعات در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان یا استان.

۴-۵- اختصاص کد به عناصر سامانه‌های نصب شده و عملیاتی نمودن آن‌ها حداکثر ظرف مدت یک ماه از تاریخ تکمیل عملیات نصب سامانه توسط شهرداری.

۴-۶- معرفی مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی استان یا شهرستان به شهرداری برای اتصال بستر مخابراتی از مرکز مدیریت ترافیک شهرداری، اختصاص فضای کافی و مناسب برای نصب سرور جمع‌آوری اطلاعات و ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در مرکز کنترل و مدیریت ترافیک پلیس و همکاری با شهرداری برای نصب، سرویس و نگهداری سرور مذکور.



تبصره- دسترسی به سرور فوق الذکر (به استثناء دسترسی به حریم خصوصی مانند اطلاعات سجلی و آدرس سکونت مالکین وسایل نقلیه، اطلاعات طبقه بندی شده شامل اطلاعات خودروهای نظامی، انتظامی و امنیتی و همچنین دستورات قضایی مربوطه) برای شهرداری‌ها به صورت از راه دور و مراجعه حضوری برای تهیه گزارش‌های فنی و ترافیکی مورد نظر محدود نخواهد شد.

۴-۷- همکاری با شهرداری برای اخذ مجوزات لازم برای ایجاد بستر مخابراتی مورد توافق در هر شهر.
۴-۸- ثبت اطلاعات تخلفات در سوابق رانندگان متخلف و صدور قبوض جرایم ثبت شده و ثبت نمره منفی برای تخلفات پرخطر ظرف مدت حداکثر یک هفته از زمان دریافت اطلاعات خام مربوط به تخلفات و ثبت در سرور جمع آوری اطلاعات و ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی.

۴-۹- اطلاع‌رسانی به مالکان وسایل نقلیه دارای تخلف از طریق چاپ و پست نمودن قبوض جریمه، ارسال پیامک یا استفاده از سامانه‌های الکترونیکی به استناد ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰/۸/۷ هیئت محترم وزیران، ظرف مدت حداکثر یک هفته از زمان ثبت اطلاعات تخلف در سامانه اجرائیات پلیس راهور با مشارکت شهرداری.
۴-۱۰- ارائه گزارش ماهیانه میزان تعداد و مبلغ جرائم صادره و میزان مبلغ وصول جرائم به تفکیک هر سایت و هر سامانه در محدوده هر شهر و حریم آن به شهرداری مربوطه و ارائه گزارش به تفکیک هر شهر به استانداری مربوطه.

۴-۱۱- ارسال اطلاعات تصادفات هر شهر به مرکز مدیریت ترافیک شهرداری مربوطه.
ماده ۵. کمیته‌ای متشکل از دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و رییس پلیس ترافیک شهری راهور ناجا برای تهیه برنامه زمانبندی و پیگیری اجرای مفاد این دستورالعمل و رفع ابهامات تشکیل می‌شود.

ماده ۶. شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها ملزم به پیگیری و انجام هماهنگی برای اجرای مفاد این دستورالعمل توسط شهرداری‌ها و پلیس راهنمایی و رانندگی در هر استان می‌باشد.

ماده ۷. به منظور پاسخگویی به شکایات مردمی و اصلاح اشتباهات احتمالی، تدابیر لازم بر اساس ماده ۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی توسط پلیس راهنمایی و رانندگی اتخاذ می‌گردد.

ماده ۸. پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی و شهرداری‌های مکلفند آمار کمی و کیفی مربوط به استقرار و بکارگیری سامانه‌های ثبت تخلفات رانندگی و میزان اثر بخشی آنها و وجوه حاصل از صدور جرائم را حسب نیاز، برای معاونت عمران، توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال نمایند.



۲- بررسی ضوابط مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ‌های راهنمایی در تقاطع‌ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری

با توجه به برگزاری ۳ جلسه کمیته فنی و همراهی کارشناسان و متخصصان ذیربط در دانشگاه‌ها و مراکز کنترل ترافیک شهرداری‌های کشور، ضوابط تدوین شده در دبیرخانه با عنوان «ضوابط مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ‌های راهنمایی در تقاطع‌ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری» در ۴۲ بند توسط دبیر محترم در جلسه مطرح شد و کلیات آن مورد تایید قرار گرفت. لیکن مقرر شد با توجه به اختلاف دیدگاه‌های مدیریتی و کارشناسی موجود در خصوص شرایط تبدیل وضعیت چراغ راهنمایی به حالت کنترل دستی و همچنین استفاده از معکوس شمار در چراغ‌های راهنمایی، موضوع برای بررسی بیشتر به کمیته فنی ارجاع گردد تا پس از اجماع نهایی، مجدداً در دستور کار شورای عالی قرار گیرد.

۳- بررسی پیشنهاد اصلاح قدرت موتور و عرض راهروی میانی برای خودروون مربوط به مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

با توجه به مصوبات اخیر هیئت محترم وزیران در خصوص ممنوعیت ورود خودروهای سواری با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی به بازار کشور و با نظر به ارتقاء سطح استاندارد آلاینده‌های خودروها از سال ۱۳۹۴، دبیر محترم شورای عالی پیشنهاد اصلاح و کاهش قدرت موتور مورد نیاز برای خودروهای ون و مینی ون عمومی مسافری شهری (موضوع مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور) را در جلسه مطرح نمودند؛ به گونه‌ای که قدرت موتور ون و مینی ون به ترتیب به ۱۳۰ اسب بخار و ۱۰۰ اسب بخار تنزل یابد و شرط «دارای قابلیت شیب روی در زاویه حداقل ۳۰ درجه با تعداد سرنشین کامل» در مشخصات اضافه شود. همچنین دبیر محترم شورای عالی پیشنهاد کاهش عرض مصوب برای راهروی میانی برای ون‌ها به ۳۵ سانتیمتر را مطرح نمودند. پس از بحث و تبادل نظر در این خصوص مقرر شد موضوع در کمیته فنی شورای عالی مطرح شده و مورد کارشناسی قرار گیرد و نتیجه برای تصمیم‌گیری به شورای عالی منعکس گردد. ۱- دستورالعمل نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ‌های راهنمایی در تقاطع‌ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری



صورتجلسه و یکصد و هفدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و هفدهمین جلسه شورای عالی رأس ساعت ۰۳:۹ صبح مورخ ۹۴/۲/۱۶ با حضور اعضا در سالن اجتماعات طبقه یازدهم وزارت کشور برگزار گردید و موضوعات ذیل مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۱- تصویب دستورالعمل نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در یکصد و هفدهمین جلسه خود که با حضور اعضای محترم و مدعوینی از شهرداری تهران برگزار گردید بنا بر پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در راهها و کنوانسیون مربوط به علائم راهها مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۲۶ و مواد ۹۶، ۹۷ و ۹۹ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴/۴/۸ هیئت محترم وزیران، دستورالعمل مربوط به نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری را در ۴۲ ماده به شرح ذیل مورد تصویب قرار داد:

دستورالعمل نحوه مطالعه، اجرا و بهره برداری از چراغ های راهنمایی در تقاطع ها و نقاط تردد عابران در معابر شهری

ماده ۱- انجام مطالعات مهندسی ترافیک با موضوع کنترل جریان ترافیک (بر اساس مصوبه یکصد و دوازدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور) برای امکانسنجی نصب چراغ راهنمایی در تقاطع ها و یا نقاط شبکه معابر، طراحی جانمایی عناصر مربوط به چراغ راهنمایی، طراحی اصلاحات هندسی مورد نیاز و انتخاب نوع کنترلر (برنامه پذیر و هوشمند) و متعاقباً فازبندی و زمانبندی چراغ ها توسط شهرداری ها الزامی است. نحوه انجام آمارگیری های مورد نیاز این مطالعات باید بر اساس اصول مهندسی ترافیک باشد.

تبصره- در این مطالعات باید امکان اولویت بخشی عبور برای وسایل نقلیه عمومی مورد بررسی قرار گیرد.

ماده ۲- شهرداری ها موظفند به منظور هماهنگی و تصمیم گیری در خصوص آغاز بهره برداری و اولویت بندی توسعه چراغ های راهنمایی، تأیید مطالعات مربوط و نحوه تعامل با دستگاه های خدمات رسان نسبت به تشکیل «کمیته چراغ راهنمایی» با مسئولیت معاون یا مدیر ذیربط در شهرداری و عضویت



نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی، نماینده شهردار برای هماهنگی امور مناطق، نماینده سازمان اتوبوسرانی و یک نفر کارشناس دارای مدرک حداقل کارشناسی ارشد برنامه ریزی حمل و نقل یا راه و ترابری به انتخاب معاون یا مدیر ذیربط در شهرداری اقدام نمایند.

تبصره ۱- طرح های اصلاح هندسی تأیید شده در کمیته، حسب مورد مستلزم تصویب در مراجع ذیربط می باشند.

تبصره ۲- در شهرهای فاقد سازمان اتوبوسرانی، نماینده سازمان تاکسیرانی یا سازمان حمل و نقل همگانی در کمیته چراغ راهنمایی عضویت خواهد داشت.

تبصره ۳- دبیرخانه کمیته چراغ راهنمایی در معاونت یا مدیریت ذیربط در شهرداری می باشد.

تبصره ۴- در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، مدیر مرکز نیز عضو این کمیته خواهد بود.

تبصره ۵- در شهر تهران، نماینده حوزه تخصصی شرکت کنترل ترافیک تهران نیز علاوه بر مدیر مرکز مدیریت و کنترل ترافیک عضو این کمیته خواهد بود.

ماده ۳- شهرداری ها موظفند به منظور افزایش راندمان چراغ راهنمایی، افزایش ایمنی عابران و وسایل نقلیه و نیز تسهیل در تردد افراد پیاده کم توان جسمی - حرکتی، به تدریج و متناسب با بودجه سنواتی و اولویت بندی مصوب در کمیته چراغ راهنمایی، نسبت به انجام اصلاح هندسی، اصلاح سطح و تراز آسفالت و رفع یا اصلاح موانع حرکتی عابران پیاده (از قبیل عناصر و مبلمان زائد، فضای سبز یا انهار غیراستاندارد) و موانع تردد وسایل نقلیه (از قبیل دریچه ها تأسیسات شهر) در محدوده تقاطع ها و حداقل ۰۵ متر از طول معابر منتهی به تقاطع ها اقدام نمایند.

ماده ۴- هرگونه عملیات اجرایی شامل عملیات عمرانی و تأسیسات برقی و مخابراتی برای استقرار چراغ راهنمایی باید دارای نقشه مورد تأیید مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی مرتبط یا شرکت های واجد صلاحیت دارای رتبه باشد. مرجع تصویب نقشه ها، حوزه تخصصی ذیربط در شهرداری است.

ماده ۵- هندسه تقاطع ها، خط کشی و نحوه کانالیزه کردن حرکت ها، طرح شیب‌راه ها و میانگاه های عابر پیاده، خط کشی ایست و عابر، شکل و نحوه استقرار پایه ها و فانوس های چراغ راهنمایی باید تابع اصول مهندس ترافیک و شهرسازی بوده و در تمام شهر از نظامات فنی اجرایی واحد، همسان و موزون پیروی نماید.

ماده ۶- سازمان ملی استاندارد ایران موظف است استاندارد ویژگی ها و روش های آزمون مربوط



به تجهیزات زیر را تهیه و ابلاغ نماید. در این خصوص لازم است پیگیری مناسب از سوی دبیرخانه شورای عالی بعمل آید.

۶-۱- انواع فانوس چراغ راهنمایی شامل بدنه، ملحقات، قسمت های برقی و طیف، شدت و زاویه تابشی نور.

۶-۲- انواع کنترلر چراغ راهنمایی و انواع تجهیزات ثبت مکانیزه تخلفات رانندگی در تقاطع ها.

۶-۳- انواع پایه چراغ راهنمایی، فونداسیون و حوضچه.

ماده ۷- سازمان ملی استاندارد موظف است فهرست شرکت های بازرسی و آزمایشگاه های مورد تأیید در امور مربوط به انواع تجهیزات مورد استفاده در سامانه چراغ راهنمایی را برای استفاده تولیدکنندگان، شهرداری ها و بخش های مرتبط منتشر نماید.

ماده ۸- تا زمان تهیه و ابلاغ استاندارد ملی مربوط به فانوس و کنترلر چراغ راهنمایی و دستورالعمل فنی تهیه نقشه اجرایی عملیات عمرانی و تأسیساتی چراغ راهنمایی در تقاطع ها و معابر، استانداردهای معتبر کشورهای پیشرو (مانند AS/NZS 2144 ، BS EN 12675 ، BS EN 12368 یا NEMA-TS2) ملاک عمل خواهد بود.

تبصره - شهرداری های موظفند در هنگام خرید و تحویل فانوس و دستگاه کنترلر چراغ راهنمایی نسبت به اخذ تأیید انطباق مشخصات این تجهیزات با استانداردهای فوق الذکر از شرکت های بازرسی و یا آزمایشگاه های مورد تأیید سازمان ملی استاندارد اقدام نمایند.

ماده ۹- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف است شرح خدمات و دستورالعمل انجام مطالعات کنترل جریان ترافیک با چراغ راهنمایی، دستورالعمل طراحی تقاطع های دارای چراغ راهنمایی و دستورالعمل فنی تهیه نقشه های اجرایی عملیات عمرانی و تأسیساتی چراغ راهنمایی را تهیه و به عنوان نظامات فنی اجرایی ابلاغ نماید.

ماده ۱۰- شهرداری ها موظفند برای نظارت بر اجرا، نصب و راه اندازی سامانه چراغ راهنمایی در تقاطع ها و یا نقاط شبکه معابر از مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی مرتبط و یا شرکت های دارای رتبه استفاده نمایند.

ماده ۱۱- شهرداری های موظفند برای جلوگیری از تداخل حرکتی در مواقع قطع برق در تقاطع ها، با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به نصب تابلوی «مسیر اصلی» و یا «رعایت حق تقدم عبور» بر روی پایه چراغ راهنمایی در هر مسیر منتهی به تقاطع با شکل و اندازه مناسب مطابق با آیین نامه های ملی اقدام نمایند.



تبصره - به منظور جلوگیری از نصب بی رویه تابلوهای ترافیکی انتظامی در سطح شهر، تقاطع های مورد نظر با تشخیص پلیس راهنمایی و رانندگی در کمیته چراغ راهنمایی تعیین می شود.

ماده ۱۲- شرکت های تولید کننده یا فروشنده کنترلر موظف به برگزاری دوره آموزشی برای امور مربوطه به نصب، برنامه ریزی، بهره برداری و نگهداری کنترلر برای کارشناسان معرفی شده از سوی شهرداری هستند. شهرداری ها موظفند در قرارداد خرید این تجهیزات، الزامات آموزشی، پشتیبانی و به روزرسانی نرم افزاری را پیش بینی نمایند.

ماده ۱۳- شهرداری ها موظفند برای اعمال برنامه های کنترلر چراغ راهنمایی، نظارت بر آمارگیری های مرتبط و بازدید و بررسی صحت عملکرد عناصر و تجهیزات چراغ های راهنمایی به ویژه شناسگرها، حداکثر بازاء هر ۰۶ تقاطع دارای کنترلر برنامه پذیر یا هوشمند از یک نفر مهندس تمام وقت دارای مدرک کارشناسی ارشد برنامه ریزی حمل و نقل و یک نفر کارشناس تمام وقت در رشته مهندسی برق که در دوره های آموزشی لازم شرکت نموده اند استفاده نمایند.

تبصره - در شهرهایی که تعداد تقاطع های دارای چراغ راهنمایی دارای کنترلر برنامه پذیر یا هوشمند کمتر از ۰۶ تقاطع می باشد، بکارگیری حداقل دو نفر کارشناس تمام وقت با مشخصات فوق الذکر الزامی است.

ماده ۱۴- برنامه ریزی کنترلر چراغ راهنمایی باید با هماهنگی پلیس راهنمایی و رانندگی بر اساس برداشت و تحلیل جریان ترافیک در دوره های زمانی حداکثر ۳ ماهه توسط کارشناسان ذیربط در شهرداری به هنگام شود. این برنامه ریزی برای بازه های زمانی ۵۱ روزه منتهی به بازگشایی مدارس و عید نوروز و همچنین ماه مبارک رمضان و رویدادهای مهم به صورت خاص انجام می شود.

تبصره - در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، این برنامه ریزی ها به شیوه های ممکن (آنلاین یا آفلاین) از طریق مرکز مذکور اعمال می شود.

ماده ۱۵- شهرداری ها موظفند به منظور تعمیر و نگهداری سامانه چراغ راهنمایی و به حداقل رساندن زمان اطلاع و رفع خرابی، از فرایندهای کاری مناسب و افراد حقیقی و حقوقی ذیصلاح استفاده نمایند. به منظور نگهداری پیشگیرانه، بازدید قسمتهای برقی، شناسگرها، فانوس ها، اتصالات، حوضچه ها، تراز پایه ها، خوردگی و زنگ زدگی پایه ها، خط کشی های ایست و عابر و نظایر آن متناسب با نیاز در دوره های زمانی حداکثر ۶ ماهه الزامی است.

تبصره - چک لیست مورد استفاده برای این بازدیدها به تأیید کمیته چراغ راهنمایی می رسد.

ماده ۱۶- با تشخیص پلیس راهنمایی و رانندگی، در یک دوره زمانی حداقل ۳ ماهه بعد از شروع



بهره برداری چراغ راهنمایی به منظور پشتیبانی و اطلاع رسانی در خصوص ضرورت رعایت چراغ توسط رانندگان و عابران پیاده، نسبت به استقرار عامل پلیس در تقاطع به تعداد لازم اقدام می گردد.

ماده ۱۷- افسران پلیس راهنمایی و رانندگی مستقر در تقاطع یا مرکز مدیریت و کنترل ترافیک شهرداری در صورت ضرورت بنا به تشخیص، مجاز به تغییر موردی برنامه فازبندی و زمانبندی چراغ راهنمایی به طور موقت (ترجیحاً از طریق سامانه متمرکز کنترل چراغ راهنمایی) خواهند بود. در سایر شرایط این افسران می توانند پیشنهادات خود برای اصلاح فازبندی یا زمانبندی چراغ راهنمایی را به حوزه ذیربط در شهرداری اعلام نمایند. در هر صورت توصیه می شود حتی الامکان در فازبندی و زمانبندی چراغ به صورت موردی تغییری ایجاد نشود.

تبصره ۱- انجام وظایف قانونی توسط شهرداری ها در قبال تهیه، نصب، مدیریت و نگهداری از چراغ های راهنمایی و سایر تجهیزات مرتبط با ثبت تخلفات و کنترل عبور و مرور در شهرها نباید مانع انجام مأموریت های قانونی پلیس راهنمای و رانندگی باشد و در هر صورت فرمان پلیس بر علامت چراغ راهنمایی مقدم خواهد بود.

تبصره ۲- در زمان رویدادها و ایام خاص، تغییرات مقطعی با تشخیص و اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی از طریق شهرداری (مرکز مدیریت و کنترل ترافیک) انجام می شود.

تبصره ۳- ارزیابی شیوه های مدیریت چراغ های راهنمایی در شرایط اضطراری و رویدادها و ایام خاص به منظور بهبود روش ها، توسط کمیته چراغ راهنمایی انجام می پذیرد.

ماده ۱۸- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است با همکاری شهرداری، موضوعات فنی مربوط به کنترلر چراغ راهنمایی و عناصر مربوط به آن را طی دوره های آموزشی به افسران و درجه داران ذیربط اعلام نماید و برای حضور و کنترل عبور و مرور در این تقاطع ها از این عوامل استفاده نماید.

ماده ۱۹- در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، همکاری شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی برای بهره بردای مشترک از امکانات ضروری است.

تبصره - افسران کادر پلیس راهنمایی موضوع این ماده باید دارای امکان دسترسی به سامانه نرم افزاری مدیریت متمرکز چراغ های راهنمایی بوده و از قابلیت ها این سامانه برای انجام مأموریت های قانونی خود استفاده نمایند.

ماده ۲۰- شهرداری ها موظفند به تدریج بر اساس بودجه سنواتی و اولویت بندی تعیین شده در کمیته چراغ راهنمایی و با استفاده از بسترهای مخابراتی مناسب، امکان ارتباط برخط بین کنترلر مستقر در تقاطع ها با مرکز مدیریت و کنترل ترافیک شهرداری را فراهم آورند؛ بگونه ای که پشتیبانی، نظارت و مدیریت متمرکز



- چراغ‌های راهنمایی و ایجاد هماهنگی بین آن‌ها امکانپذیر گردد.
- ماده ۱۲-** رعایت نکات زیر در خصوص استفاده از معکوس شمار در چراغ‌های راهنمایی الزامی است:
- ۱-۲۱-** استفاده از معکوس شمار حاوی اطلاعات عددی حاصل از چرخه ما قبل در تقاطع‌های دارای کنترلر هوشمند برای فازهای حرکتی خودروها مجاز نمی‌باشد.
- ۲-۲۱-** استفاده از معکوس شمار سبز برای خودروها به هر شکل مجاز نیست لیکن استفاده از معکوس شمار قرمز با رعایت جزءهای مندرج در این ماده مجاز می‌باشد.
- ۳-۲۱-** استفاده از معکوس شمار برای فانوس عابر پیاده، در صورتیکه زمانبندی کانال عابر پیاده در برنامه ریزی کنترلر چراغ راهنمایی به صورت زمان ثابت باشد، مجاز است.
- ماده ۲۲-** به منظور کاهش زمان تأخیر در ابتدای فاز سبز، روشن شدن چراغ زرد همزمان با چراغ قرمز به مدت زمان برابر ۳ ثانیه در کلیه چراغ‌های راهنمایی شهرهای کشور الزامی است. پلیس راهنمایی موظف است ضمن اطلاع رسانی، این موضوع را در برنامه‌های آموزشی حین دریافت گواهینامه لحاظ نماید.
- ماده ۲۳-** استفاده از چراغ تکرارکننده (Repeater) در مسیرهای منتهی به چراغ راهنمایی که دارای خط ویژه مخصوص دوچرخه سواران هستند با نشانه دوچرخه الزامی است. به غیر از این حالت، استفاده از این چراغ صرفاً در تقاطع‌هایی که پایه بازودار در کناره نزدیک (Near Side) نصب شده است مجاز می‌باشد.
- ماده ۴۲-** نصب چراغ عابر پیاده برای تمام کانالهای حرکتی در همه تقاطع‌های دارای چراغ راهنمایی زماندار الزامی است. فازبندی و زمانبندی تقاطع‌ها باید بگونه‌ای انجام شود که عابر پیاده با حق تقدم و به صورت ایمن عبور نماید.
- ماده ۲۵-** به منظور افزایش راندمان تقاطع‌ها، استفاده از دکمه فشاری (Push Button) عابر و یا شناسگرهای تشخیص عابر در تقاطع‌ها توصیه می‌شود. در این حالت، این ابزارها می‌بایست شرایط عدم وجود عابر در تقاطع را برای حذف فاز عابر پیاده و افزایش زمان حرکت خودروها به کنترلر اعلام نمایند.
- ماده ۶۲-** استفاده از چراغ راهنمایی با تجهیز دکمه فشاری عابر و یا شناسگر تشخیص عابر در نقاطی از طول معابر شریانی یا جمع و پخش کننده که دارای گذرگاه عابر با حجم متوسط بیش از ۰.۲۱ عابر در ساعت در یک دوره زمانی ۴ ساعتی هستند برای تأمین ایمنی عابران پیاده توصیه می‌شود.
- تبصره ۱-** پس از تصویب کمیته چراغ راهنمایی برای اجرای موضوع این ماده، پلیس راهنمایی و



رانندگی موظف به پشتیبانی و اطلاع رسانی لازم برای شهروندان می باشد.

تبصره ۲- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است در برنامه های آموزشی به ویژه حین اخذ گواهینامه، موضوع رعایت چراغ راهنمایی مختص عابر پیاده در طول معابر (نقاط غیر از تقاطع) را برای متقاضیان تبیین نماید.

ماده ۲۷- با توجه به اهمیت حرکت گردش به چپ و اثرات آن بر کاهش راندمان چراغ های راهنمایی، پیش بینی های لازم از قبیل ایجاد فاز مجزا، خط حرکتی انحصاری و یا ممنوع کردن این حرکت در تقاطع بگونه ای باید انجام شود که تداخلات مربوط به این نوع حرکت به حداقل ممکن برسد.

ماده ۲۸- اجرای خط کشی ممتد برای تفکیک خطوط حرکت در محدوده حداقل ۲۰ متر قبل از خط ایست و همچنین اجرای پیکان انتخاب خط حرکت در نزدیکی تقاطع های دارای چراغ راهنمایی با مشخصات منطبق بر آیین نامه های ملی به ترتیب در فواصل ۳۰ متر و ۱۰ متر قبل از خط ایست تقاطع توسط شهرداری ها الزامی است. پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است با همکاری شهرداری ها اقدام لازم را برای اطلاع رسانی و اعمال قانون متخلفان از طریق دوربین های ثبت تخلف به صورت مکانیزه معمول نماید.

ماده ۲۹- پلیس راهنمایی و رانندگی و شهرداری موظفند اقدامات لازم را به منظور الزام توقف خودروها در هنگام قرمز بودن چراغ راهنمایی برای گردش به چپ، قبل از خط ایست به عمل آورند.

ماده ۳۰- شهرداری ها موظفند به منظور افزایش انضباط خودروها در تقاطع های دارای چراغ راهنمایی، با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به نصب و بکارگیری سیستم های ثبت مکانیزه تخلف عبور از چراغ قرمز و توقف بر روی خط عابر پیاده اقدام نمایند. همچنین شهرداری ها موظفند به منظور افزایش انضباط عابران پیاده، با تصویب کمیته چراغ راهنمایی نسبت به نرده گذاری و تفکیک پیاده رو از سواره رو در تقاطع های مهم اقدام نمایند.

ماده ۳۱- پلیس راهنمایی و رانندگی موظف است برای جلوگیری از تداخل حرکت بین خودروها و عابران پیاده، از حرکت عابران پیاده در فاز قرمز چراغ عابر جلوگیری به عمل آورد. شهرداری ها می تواند برای تحقق این مهم، اخذ موافقت پلیس راهنمایی و رانندگی و در چارچوب تبصره (۳) ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نسبت به تأمین و بکارگیری نیروی انسانی داوطلب تحت عنوان «پلیس یار» اقدام نماید.

ماده ۳۲- استفاده از چراغ چشمک زن در تقاطع هایی که کنترل ترافیک با استفاده از تابلوی حق



تقدم و یا ایست انجام می شود به عنوان مکمل تابلوهای مذکور مجاز می باشد.

ماده ۳۳- با توجه به قابلیت چراغ های راهنمایی هوشمند (Actuated یا Semi-actuated) در انطباق فازبندی و زمانبندی چراغ راهنمایی با خصوصیات جریان ترافیک و با توجه به اهمیت ایمنی تردد وسایل نقلیه و عابران پیاده در تقاطع، تبدیل چراغ در این نوع تقاطع ها به حالت چشمک زن در هیچ زمانی از شبانه روز مجاز نمی باشد.

ماده ۳۴- شهرداری موظف است از نصب تابلو LED تجاری با عناصر متحرک و همچنین بیلبرد و تلویزیون شهری در تقاطع های دارای چراغ راهنمایی ممانعت نماید و کاشت و هرس درختان را به گونه ای انجام دهد که در هیچ شرایطی مانع دید رانندگان و عابران به فانوس چراغ راهنمایی نشوند.

ماده ۳۵- دبیرخانه کمیته چراغ راهنمایی موظف به نگهداری نقشه چون ساخت (As-Built) تقاطع ها و نقاط دارای چراغ راهنمایی می باشد. در صورت وجود مرکز مدیریت و کنترل ترافیک در شهرداری، نسخه ای از این نقشه ها نیز باید در این مرکز موجود باشد. همچنین نقشه های هر تقاطع باید در داخل کابینت دستگاه کنترلر تعبیه شود.

ماده ۳۶- نصب عناصر مربوط به چراغ راهنمایی در محدوده بافت های تاریخی و یا در همجواری اماکن تاریخی ثبت شده توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری باید با رعایت ملاحظات مربوطه انجام پذیرد.

ماده ۳۷- استفاده از منبع تغذیه بدون وقفه (UPS) و چاه ارت در تقاطع های مهم توصیه می شود.

ماده ۳۸- مطالعه و انجام عملیات اجرایی برای حذف میدان های ترافیکی (فلکه) با قطر کمتر از ۱۰۰ متر در تقاطع هایی که دارای حداقل دو مسیر شریانی هستند و تبدیل هندسه آن ها به تقاطع دارای چراغ راهنمایی باید در دستور کار شهرداری ها قرار گیرد. در صورتیکه شهرداری به دلیل جنبه های پر اهمیت شهرسازی، حفظ میدان ترافیکی را اصلح بداند، پس از انجام اصلاحات هندسی لازم، نصب چراغ راهنمایی برای کنترل جریان ترافیک در این میدان ها صرفاً در ورودی هر رویکرد با ملاحظه شرایط سنگینی ترافیک در بخش های مختلف میدان و ایمنی و سهولت تردد عابران پیاده مجاز می باشد.

ماده ۳۹- نصب چراغ راهنمایی در فضای داخلی و پیرامون میدان صرفاً در میدان های با قطر ۰۰۱ متر و بیشتر مشروط به تأمین طول صف پشت خط ایست مجاز می باشد. در صورت عدم تأمین طول صف، نصب چراغ راهنمایی باید پس از انجام اصلاحات هندسی لازم، در ورودی رویکردهای میدان انجام پذیرد.



ماده ۴۰- در تقاطع های دارای خط ویژه اتوبوس و یا مسیر اتوبوس تندرو (TRB)، قطار سبک شهری (TRL) یا تراموا، برنامه ریزی چراغ راهنمایی باید بگونه ای باشد که برای این نوع وسایل نقلیه، اولویت عبور در نظر گرفته شود. در این حالت استفاده از تابلو و فانوس مخصوص باید با رعایت مکانیابی صحیح این تجهیزات انجام پذیرد.

ماده ۴۱- شهرداری ها مکلفند با استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی (SIG)، کلیه اطلاعات مکانی مربوط به انواع تجهیزات بکار رفته در سامانه های چراغ راهنمایی تقاطع ها و نقاط شبکه معابر محدوده و حریم شهر مربوط را به همراه مشخصات این تجهیزات مستندسازی نمایند.

ماده ۴۲- مسؤولیت نظارت بر حسن اجرای این ضوابط در سطح شهرهای استان بر عهده شورای هماهنگی ترافیک هر استان می باشد.

۲- شرایط اعطای پلاک عمومی به وسایل نقلیه خدماتی تحت مالکیت یا نظارت شهرداری ها
بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور موضوع اعطای پلاک عمومی به وسایل نقلیه خدماتی تحت مالکیت یا نظارت شهرداری ها بررسی و به بشرح ذیل مورد تصویب قرار گرفت:

کلیه وسایل نقلیه خدماتی که تحت مالکیت شهرداری ها برای انجام اموزی از قبیل اتوبسرانی، مینی بوسرانی، آشنشانی، حمل عمومی بار، حمل متوفی، حمل زباله و نظایر آن استفاده می شوند، مشمول دریافت پلاک عمومی می باشند.

یکصد و هجدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و هجدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور رأس ساعت ۱۶ مورخ ۹۴/۳/۲۷ در سالن جلسات دفتر وزیر کشور و با حضور اعضای شورا و مدعوینی از وزارت راه و شهرسازی و شهرداری تهران برگزار گردید و موضوعات ذیل مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

۱- بررسی پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی با عنوان دستورالعمل نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا.

با توجه به مصوبه یکصد و دهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خصوص بررسی قوانین موضوعه و اثر بخش اجرای محدوده ممنوعه تردد زوج یا فرد خودروها در شهرهای کشور توسط دبیرخانه، ابتدا گزارشی توسط دبیر محترم شورای عالی در این خصوص در قالب عناوین



زیر ارائه گردید:

- سابقه اجرای طرح تردد نوبتی (محدودیت زوج یا فرد در هفته و یا محدودیت برای هر خودرو در یک روز هفته) در کشورهای مختلف (شهرهای آتن، مکزیکوسیتی، پاریس، پکن، نیویورک و تهران).
- خلاصه مصوبات شورای عالی در خصوص طرح تردد نوبتی زوج یا فرد از سال ۱۳۷۷ تا سال ۱۳۹۳ که مبین طرح موضوع در ۱۸ جلسه شورای عالی و تصویب دائمی شدن این طرح در جلسه شصت و یکم مورخ ۴۸/۹/۲۲ می باشد.
- نقشه ها و آمار مربوط به محدوده زوج یا فرد در شهر تهران و دوربین های نصب شده توسط شهرداری برای کنترل تردد در مرزها و درون این محدوده که دارای ۹۸ کیلومتر مربع وسعت می باشد.
- گزارش شهرداری تهران در خصوص ارزیابی اثر بخشی اجرای طرح محدوده زوج یا فرد که نشان دهنده عدم تاثیر این طرح در میزان کاهش آلودگی هوای شهر تهران می باشد.
- شاخص های سنجش و تعریف شرایط آلودگی هوا و ضرورت اصلاح این شاخص در شهرهای ایران از PSI به AQI.
- مروری بر قوانین مربوط به ایجاد محدودیت های ترافیکی در شهرها شامل مواد (۳)، (۶) و (۷) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴ و ماده (۸۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹.
- سپس دستورالعمل «نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا» که در ۱۰ ماده توسط دبیرخانه تهیه شده است قرائت گردید. رویکرد این دستورالعمل ایجاد شرایطی برای حذف طرح تردد نوبتی زوج یا فرد به شکل فعلی و تبدیل آن به «محدوده کنترل آلودگی هوا» بر اساس شاخص های مربوط به میزان انتشار آلاینده های توسط خودروهای می باشد. بر این اساس وسایل نقلیه به چهار گروه آبی، سبز، زرد و قرمز تقسیم بندی می شوند و ممنوعیت های تردد برای هر یک از گروه ها متناسب با نقش آن ها در آلودگی هوای شهر اعمال می گردد.
- با توجه به اینکه تحقق این دستورالعمل منوط به اقدام پلیس راهنمایی و رانندگی برای ایجاد فیلدی جدید به بانک اطلاعات خودروهای کشور و طبقه بندی وسایل نقلیه بر اساس چهار گروه فوق الذکر می باشد از این رو مقرر شد شرایط تحقق این امر در کمیته فنی شورای عالی مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد و متعاقباً موضوع در دستور کار جلسه بعدی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور قرار گیرد.



۲- بررسی پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی با در خصوص دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری.

با توجه به سهم ۲۷ درصدی تصادفات رانندگی درون شهری از مجموع آمار تلفات و تصادفات در کشور، پیشنهاد دبیرخانه در خصوص تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری ذیل شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در وزارت کشور مورد استقبال اعضا قرار گرفت و پیشنهاداتی از طرف اعضای محترم شورای عالی در خصوص ارتقاء سطح این کمیسیون ارائه گردید که پس از بحث و تبادل نظر و تایید کلیات، مقرر شد دستگاه های عضو شورای عالی نظرات خود را به دبیرخانه اعلام نمایند تا پس از جمع بندی نقطه نظرات واصله، موضوع در جلسه آتی شورای عالی برای تصمیم گیری نهایی مطرح گردد.

همچنین در پایان جلسه اعضای محترم شورای عالی از عملکرد دبیرخانه شورای عالی تقدیر به عمل آوردند.

یکصد و نوزدهمین جلسه ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و نوزدهمین جلسه ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ساعت ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۹۴/۴/۳۱ با حضور اعضا در سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی وزارت کشور برگزار و پس از بحث و تبادل نظر تصمیماتی به شرح ذیل اتخاذ گردید.

۱- تصویب دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنابر پیشنهاد دبیرخانه شورا و با ملاحظه گزارش دبیر محترم شورا درخصوص ضرورت برنامه ریزی برای کاهش تصادفات و تلفات سوانح رانندگی در شهرها که در حال حاضر قریب به ۲۷ درصد کشته های تصادفات رانندگی را تشکیل می دهد، با تصویب دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری به شرح ذیل موافقت نمود.

دستورالعمل تشکیل کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری

ماده ۱- به منظور هماهنگ سازی تصمیمات و اعمال سیاستهای جامع و هماهنگ در جهت ارتقاء سطح ایمنی حمل و نقل شهری و رفع موانع و مشکلات اجرایی و ساختاری و پیشگیری از وقوع سوانح و تصادفات رانندگی و بهره برداری بهینه از تمامی امکانات موجود، وظایف و اختیارات شورای عالی



هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خصوص ارتقاء سطح ایمنی حمل و نقل شهری به کمیسیون «کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری» که در این دستورالعمل به اختصار «کمیسیون» نامیده می شود تفویض می گردد. این کمیسیون به ریاست وزیر کشور یا معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور و با ترکیب اعضای ذیل تشکیل می شود:

۱- مدیر کل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، عضو و دبیر کمیسیون.

۲- معاون وزیر راه و شهرسازی و دبیر کمیسیون ایمنی راه های کشور.

۳- یکی از معاونان وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به انتخاب وزیر.

۴- یکی از معاونان سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران به انتخاب رئیس سازمان.

۵- رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران.

۶- یکی از معاونان سازمان پزشکی قانونی کشور به انتخاب رئیس سازمان.

۷- یکی از معاونان بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به انتخاب رئیس کل.

۸- رئیس مرکز مدیریت حوادث و فوریت های پزشکی کشور.

۹- رئیس شورای عالی استان ها.

۱۰- رئیس امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور.

۱۱- معاون امور شهرداری های سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور.

۱۲- یک نفر از شهرداران مراکز استان به انتخاب معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور.

۱۳- یک نفر از اعضای هیئت علمی دانشگاه به انتخاب معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور.

تبصره ۱- جلسات کمیسیون هر ماه یک بار تشکیل و با حضور اکثریت اعضاء رسمیت می یابد و تصمیمات اتخاذ شده نیز با رای اکثریت حاضران، معتبر می باشد.

تبصره ۲- کمیسیون می تواند از نمایندگان سایر دستگاهها بدون حق رای برای شرکت در جلسات دعوت نماید.

ماده ۲- به منظور پیشبرد اهداف کمیسیون، تدوین خط مشی و سیاستهای جامع و هماهنگ استانی در خصوص ایمنی حمل و نقل درون شهری و به منظور هماهنگی کلیه اقدامات حمل و نقل و ترافیک



درون شهری با اقدامات مشابه برون شهری در سطح استان ها «کمیته ایمنی حمل و نقل شهرهای استان» با ریاست استاندار یا معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری و عضویت دبیر شورای هماهنگی ترافیک استان (عضو و دبیر کمیته)، مدیر کل راه و شهرسازی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان، رئیس دانشگاه علوم پزشکی شهر مرکز استان، رئیس مرکز مدیریت و فوریت‌های پزشکی استان، شهردار شهر مرکز استان و رئیس شورای استان تشکیل می گردد.

تبصره ۱- دبیرخانه شورای هماهنگی ترافیک استان وظایف دبیرخانه «کمیته ایمنی حمل و نقل شهرهای استان» را بر عهده خواهد داشت.

تبصره ۲- در استان تهران انتخاب رئیس دانشگاه علوم پزشکی مربوطه جهت شرکت در جلسات کمیته ایمنی حمل و نقل بر عهده وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشد.

تبصره ۳- مصوبات این کمیته که باید در چارچوب قوانین و مقررات کشور و مصوبات کمیسیون ایمنی حمل و نقل شهری باشد، پس از تصویب و ابلاغ استاندار لازم الاجرا می باشد.

ماده ۳- به منظور تعیین اهداف، راهبردها و طرح های بهبود ایمنی حمل و نقل شهری، کمیسیون وظایف زیر را بر عهده خواهد داشت:

الف. ایجاد هماهنگی میان وزارتخانه ها، سازمان های دولتی، شهرداری ها، دانشگاه ها و نهادهای غیر دولتی ذیربط در خصوص مسائل مرتبط با ایمنی حمل و نقل در شهرها و کانون های جمعیتی واقع در حریم آن ها.

ب. تدوین اهداف و سیاست های لازم برای ارتقای سطح ایمنی حمل و نقل شهری و ارائه آن به مراجع قانونی ذیربط.

پ. شفاف سازی و احصای وظایف و اختیارات اعضا در ارتباط با ایمنی حمل و نقل شهری و در صورت لزوم ارائه آن به مراجع قانونی ذیربط.

ت. بررسی و تدوین برنامه های اجرایی دستگاههای عضو در حوزه ایمنی بر اساس برنامه ریزی هماهنگ و یکپارچه در چارچوب راهبردها و طرح های مصوب مرتبط با ایمنی حمل و نقل شهری.

ث. برنامه ریزی برای ایجاد حساسیت عمومی نسبت به تصادفات رانندگی و تبعات ناشی از آن و همچنین جهت دهی فرهنگ عمومی جامعه در خصوص ایمنی حمل و نقل شهری.

ج. تدوین ضوابط و معیارهای فنی و شاخص های ارزیابی ایمنی در حمل و نقل شهری.

چ. پیشنهاد ارتقاء استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه تولید داخل و آزمون های مرتبط معاینه فنی وسایل نقلیه به مراجع ذیربط.



ح. بررسی و پیشنهاد دستورالعملهای مرتبط با سرعت عمل و کیفیت خدمات امدادی و فوریتهای پزشکی.

خ. ارائه راهکارهای لازم در جهت انطباق بخشی با هدف افزایش ایمنی در حمل و نقل شهری. د. پیشنهاد اصلاح خدمات بیمه ای به منظور افزایش بازدارندگی از تخلفات و تصادفات رانندگی با رعایت حقوق شهروندی.

ذ. ارائه پیشنهادهاى لازم در جهت بهبود و تقویت اجرای قوانین و مقررات ترافیکی در سطح معابر شهری و ارزیابی و نظارت بر حسن عملکرد عوامل اعمال مقررات در راستای بهبود ایمنی در حمل و نقل شهری.

ر. بررسی و ارائه راهکارهای لازم در جهت بهبود سطح بکارگیری فناوری های نوین و هوشمند جهت اجرا و نظارت بر قوانین ترافیکی در معابر شهری در راستای بهبود ایمنی در حمل و نقل شهری. ز. بررسی و ارائه راهکارهای بهبود وضعیت آموزش رانندگی، صدور و تجدید انواع گواهینامه و شرایط صلاحیت و سلامت رانندگان وسایل نقلیه عمومی شهری در راستای بهبود ایمنی در حمل و نقل شهری.

س. بررسی و ارائه راهکارهای لازم جهت بهبود سیستم های آموزش ایمنی در سطح عمومی و تخصصی و تهیه برنامه هماهنگ فعالیتهای بین دستگاهی.

ش. پیشنهاد لازم برای وصول درآمد و تامین منابع اعتباری برای صرف هزینه در امور ایمنی حمل و نقل شهری به مراجع ذیربط.

ص. ایجاد سامانه آمار و اطلاعات جامع مدیریت ایمنی حمل و نقل شهری ، با همکاری دستگاههای عضو و مرکز آمار ایران.

ض. پایش و ارزیابی وضعیت ایمنی معابر شهری و وسایل نقلیه در سطح ملی و سطوح محلی و نظارت بر اجرای مصوبات.

ط. تحلیلی تصادفات در محدوده شهرها و حریم آن ها با همکاری دستگاه های ذیربط و تدوین راهکارهای اصلاحی.

ظ. هماهنگی و سازماندهی همایش های ملی و منطقه ای در خصوص موضوع ایمنی.

ماده ۴- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور وظایف دبیرخانه کمیسیون را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۵- دستگاههای عضو کمیسیون موظف هستند هر شش ماه یک بار، گزارش مربوط به میزان



اعتبارات و تحقق اهداف و وظایف سازمانی خود در موضوع ایمن سازی حمل و نقل شهری را به کمیسیون ارائه نمایند.

ماده ۶- دبیرخانه کمیسیون جهت انجام وظایف و بررسی های کارشناسی و تخصصی خود در موضوعات و مقوله های مرتبط با ایمنی حمل و نقل شهری می تواند نسبت به تشکیل کمیته فنی و کارگروه های تخصصی با استفاده از ظرفیت دستگاه های عضو کمیسیون، دانشگاه ها و سایر نهادهای دولتی و غیر دولتی ذیربط اقدام نماید.

ماده ۷- مصوبات این کمیسیون که باید در چارچوب قوانین و مقررات کشور باشد با رعایت ماده ۱ این دستورالعمل، پس از تصویب وزیر کشور در حکم مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بوده و برای کلیه وزارتخانه ها، موسسه ها، سازمانهای دولتی، نهادها و موسسه های عمومی و خصوصی لازم الاجرا است

ماده ۸- کمیسیون موظف است نتیجه فعالیتهای انجام شده، طرح های تصویب شده و نحوه همکاری و عملکرد هریک از دستگاههای عضو را هر شش ماه یک بار به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور گزارش نماید.

این دستورالعمل در ۸ ماده و ۵ تبصره تهیه گردیده است و در چارچوب ماده (۴) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۲ پس از تصویب لازم الاجرا می باشد.

۲- بررسی و تصمیم گیری در خصوص اصلاح طرح تردد نوبتی زوج یا فرد در شهرهای کشور و جایگزینی آن با طرح محدوده کاهش آلودگی هوا

کلیات دستورالعمل تدوین شده توسط دبیرخانه شورای عالی با عنوان «نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا» مورد تایید اعضای شورای عالی قرار گرفت. بنا بر نظر اعضا، دسته بندی خودروها بر اساس میزان انتشار آلاینده و سن فرسودگی از چهار گروه به سه گروه سبز (موتورسیکلت ها و خودروهای سواری برقی یا هیبریدی و کلیه وسایل نقلیه سبک و سنگین با هر نوع کاربری که دارای استاندارد آلاینده یورو ۵ یا بالاتر هستند)، زرد (وسایل نقلیه سبک و سنگین با هر نوع کاربری که دارای استاندارد آلاینده یورو ۴ یا پایین تر هستند) و قرمز (موتورسیکلت ها و وسایل نقلیه سبک و سنگین با هر نوع کاربری که فاقد گواهی معاینه فنی معتبر بر اساس قوانین موضوعه بوده و یا دارای عمر بیشتر از سن فرسودگی بر اساس مصوبه هیأت وزیران می باشند) تغییر یافت و مقرر گردید به منظور بررسی ظرفیت ها و نحوه ایجاد بانک اطلاعاتی مربوط از خودروهای کشور



توسط پلیس راهنمایی و رانندگی، مندرج در یکصد و هجدهمین مصوبه شورای عالی، که از ضروریات تحقق این دستور العمل می باشد و همچنین رفع ابهام و بررسی بیشتر در خصوص نحوه اجرای ماده (۴) دستور العمل با مضمون طبقه بندی وسایل نقلیه موتوری از منظر میزان انتشار آلودگی و همچنین ماده (۸) دستور العمل با موضوع نحوه اعمال ممنوعیت تردد در محدوده کنترل آلودگی هوا، دبیرخانه شورای عالی پس از اخذ نظر پلیس راهنمایی و رانندگی راجع به چگونگی اعمال قانون در محدوده کنترل آلودگی، نتایج به دست آمده را جمع بندی نموده و در جلسه آتی شورای عالی برای تصمیم گیری نهایی مطرح نماید.

۳- بررسی ضوابط نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شبکه معابر شهری
بررسی ضوابط نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شبکه معابر شهری به جلسه آینده شورای عالی موکول گردید.

صور تجلسه و یکصد و بیستمین جلسه ی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

یکصد و بیستمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور روز شنبه مورخ ۹۴/۵/۳۱ در ساعت ۱۴ در محل سالن اجتماعات ساختمان شهید رجایی برگزار گردید که حاصل این جلسه ۴ مصوبه به شرح ذیل می باشد.

۱- حذف طرح تردد نوبتی زوج یا فرد در شهرهای کشور و جایگزینی آن با طرح محدوده کاهش آلودگی هوا

بنا به گزارشات واصله و بررسی های بعمل آمده توسط دبیرخانه شورای عالی، اگرچه اجرای طرح تردد نوبتی زوج یا فرد باعث بهبود نسبی شاخص های ترافیکی و کاهش آلودگی هوا در داخل محدوده فعلی گردیده لیکن این شاخص ها در اطراف و خارج محدوده، بدتر شده و لذا اجرای این طرح در مجموع از کارایی لازم برخوردار نبوده است. بطوریکه اجرای این طرح، تأثیر قابل توجهی در کاهش میزان آلودگی هوا در شهر تهران نداشته است. مبانی قانونی و حقوقی در اجرای طرح لحاظ نشده و اثرات شهرسازی آن نیز نامطلوب ارزیابی می شود. بر این اساس و به منظور اصلاح نظامات فعلی با رویکرد کاهش آلودگی هوا در شهرها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور دستور العمل نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا را به شرح ذیل تصویب نمود.



دستورالعمل نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد ماده (۷) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴ و ماده (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، با تصویب دستورالعمل «نحوه اعمال محدودیت های ترافیکی با هدف بهبود کیفیت هوا» به شرح زیر موافقت نمود:

ماده ۱. اعمال محدودیت های ترافیکی در شهرها با هدف بهبود کیفیت هوا به دو روش قابل انجام است:

الف. اعمال محدودیتهای دائمی در بازه زمانی معین در تمامی روزهای غیرتعطیل سال با هدف کاهش تردد خودروهای دارای آلایندهی زیاد و ایجاد محدوده یا محدوده هایی مشخص با عنوان «محدوده کنترل آلودگی هوا». اصول حاکم بر این محدوده ها منطبق بر طرح LEZ^۱ بوده و ملاک اجازه تردد، میزان انتشار آلایندهی خودروها می باشد.

تبصره ۱- رعایت مفاد «ضوابط پیشنهاد و اجرای محدوده های ممنوعه تردد در شهرها»، موضوع مصوبه یکصد و دهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای اعمال محدودیتهای دائم الزامی است.

ب. اعمال محدودیت های موقت زمانی برای خودروها در شرایط اضطرار آلودگی هوا در محدوده مکانی منطبق بر مرز محدوده کنترل آلودگی هوا به صورت تغییر در ضوابط مربوط به میزان انتشار آلایندهی خودروها و یا اعمال طرح تردد نوبتی مانند تردد بر اساس پلاک زوج یا فرد.

تبصره ۲- رعایت فرایند اداری تعیین شده در «دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا» موضوع مصوبه هشتاد و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برای اعمال محدودیت های موقت زمانی الزامی است

ماده ۲. اعمال محدودیت دائمی به شکل فعلی بر اساس طرح تردد نوبتی طبق پلاک زوج یا فرد در شهر تهران و سایر شهرهایی که در حال اجرای این طرح می باشند از ابتدای آبان سال ۱۳۹۴ ملغی اعلام می گردد. پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، شهرداری تهران و سایر شهرداری های دارای چنین محدوده هایی، از ابتدای آبان سال ۱۳۹۴ ملزم به تغییر ضوابط کنترل تردد در محدوده

1. Low Emission Zone



های مصوب بر اساس ضوابط این دستورالعمل و جایگزینی طرح تردد نوبتی پلاک زوج یا فرد با طرح محدوده کنترل آلودگی هوا می باشند.

ماده ۳. تردد خودروهای فاقد گواهی معاینه فنی که بر اساس قوانین موضوعه ملزم به دریافت گواهی معاینه فنی هستند، در کل سطح محدوده کنترل آلودگی هوا ممنوع می باشد.

تبصره ۱- تمامی مراکز معاینه فنی مستقر در شهرهای کشور از جمله شهر تهران و سایر کلانشهرها، پس از اعلام وزارت کشور صرفاً از طریق سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا) نسبت به انجام پذیرش، آزمون و صدور گواهی معاینه فنی اقدام می نمایند.

تبصره ۲- با توجه به میزان بالای آلاینده‌های خودروهای کاربراتوری و سهم قابل توجه آن‌ها در میزان آلودگی هوای تهران و شهرهای بزرگ، سازمان حفاظت محیط زیست مکلف است استانداردهای مربوط به حد آلاینده‌های این نوع خودروها را برای دریافت گواهی معاینه فنی اصلاح و ابلاغ نماید.

تبصره ۳- شهرداری تهران مکلف است اقدامات لازم را برای خروج تاکسی‌های فرسوده و تاکسی‌های کاربراتوری از چرخه حمل و نقل عمومی شهر تهران معمول نموده و این خودروها را با تاکسی‌های نو جایگزین نماید.

تبصره ۴- وزات صنعت، معدن و تجارت و شرکت‌های خودرو ساز مکلف هستند اقدامات تشویقی لازم برای خروج خودروهای کاربراتوری و فرسوده از شهر تهران و شهرهای مرکز استان و یا تبدیل این خودروها از کاربراتوری به انژکتوری را به عمل آورند.

ماده ۴. طبقه بندی وسایل نقلیه موتوری از منظر میزان انتشار آلاینده‌های به صورت زیر انجام پذیرد:

الف. گروه سبز: کلیه موتورسیکلت‌ها و خودروهای سواری برقی یا هیبریدی.
ب. گروه زرد: کلیه وسایل نقلیه سبک و سنگین با هر نوع کاربری که مشمول شرایط گروه‌های سبز یا قرمز نمی‌باشد.

د. گروه قرمز: کلیه موتورسیکلت‌ها و وسایل نقلیه سبک و سنگین با هر نوع کاربری که فاقد گواهی معاینه فنی معتبر بر اساس قوانین موضوعه بوده و یا دارای عمر بیشتر از سن فرسودگی بر اساس مصوبه هیأت وزیران می باشند.

تبصره - این طبقه بندی هر سه سال یکبار قابل بازنگری می باشد.

ماده ۵. تعیین وضعیت وسایل نقلیه کشور بر اساس طبقه بندی ماده ۴ این دستورالعمل، توسط پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری تهران ظرف مدت ۲ ماه انجام خواهد شد.

ماده ۶. تشخیص و اعمال قانون در خصوص تخلفات مربوط به رعایت محدوده کنترل آلودگی هوا



در شرایط عادی و یا شرایط اضطراب آلودگی هوا در مرزها و سطح محدوده، بر اساس ماده (۱۸) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و با رعایت دستورالعمل «نحوه هماهنگی بین شهرداری ها و پلیس راهنمایی و رانندگی برای اجرای و بهره برداری از سامانه های مکانیزه ثبت تخلفات رانندگی» مصوب در یکصد و شانزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، توسط پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی انجام می پذیرد.

ماده ۷. ملاک سنجش آلودگی هوا در شهرهای کشور، شاخص AQI بوده و وضعیت کیفیت هوا شامل پاک، سالم، ناسالم برای گروه های حساس، ناسالم، بسیار ناسالم و خطرناک طبق این شاخص تعریف می گردد.

تبصره ۱- دستگاه مسؤول برای تعیین جدول وضعیت کیفیت هوا بر اساس بازه های شاخص AQI، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشد. همچنین مرجع تشخیص شرایط اضطرابی آلودگی هوا بر اساس وضعیت کیفیت هوای ناسالم یا بدتر، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی است.

تبصره ۲- اعلام وضعیت کیفیت هوا در هر شهر بر اساس دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطرابی آلودگی هوا، موضوع مصوبه هشتاد و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور انجام می پذیرد.

ماده ۸. ممنوعیت تردد در محدوده کنترل آلودگی هوا به صورت زیر اعمال می شود:

الف. تردد کلیه وسایل نقلیه گروه قرمز در کل ایام سال باستثناء روزهای تعطیل، از ساعت ۶:۳۰ تا ۱۹ در محدوده کنترل آلودگی هوا ممنوع است.

ب. در صورتی که وضعیت کیفیت هوا در شرایط ناسالم یا بدتر (با شاخص AQI بیش از ۱۵۰) قرار گیرد، علاوه بر ممنوعیت تردد خودروهای گروه قرمز، طرح تردد نوبتی بر اساس پلاک زوج یا فرد طبق روزهای هفته به صورت موقت درخصوص خودروهای گروه زرد از ساعت ۶:۳۰ تا ۱۹ ایام غیر تعطیل در سطح محدوده کنترل آلودگی هوا اجرا می شود.

ج. خودروهای گروه سبز مشمول محدودیت های موقت ناشی از وضعیت کیفیت هوا نمی باشند.

ماده ۹. در شهرهایی که دارای دو محدوده ممنوعه مصوب برای کنترل آلودگی هوا و کنترل تراکم ترافیک هستند، رعایت موارد ذیل الزامی است:

الف. محدوده کنترل تراکم ترافیک حداکثر به میزان ۵ درصد مساحت محدوده قانونی شهر اعمال می شود لیکن محدوده کنترل آلودگی هوا بر اساس مطالعات مصوب تعیین می گردد و تابع محدودیت

2. Air Quality Index



فوق نمی باشد.

ب. کلیه ضوابط حاکم بر اعمال ممنوعیت تردد وسایل نقلیه گروه قرمز در محدوده کنترل آلودگی هوا، در محدوده کنترل تراکم ترافیک نیز برقرار بوده و برای این نوع وسایل نقلیه مجوز ورود و تردد در محدوده کنترل تراکم ترافیک صادر نمی شود.

ج. کلیه وسایل نقلیه دارای مجوز ورود و تردد در محدوده کنترل تراکم ترافیک، از محدودیت طرح تردد نوبتی (مانند طرح پلاک زوج یا فرد) در شرایطی که کیفیت هوا در وضعیت ناسالم یا بدتر قرار دارد مستثنی می باشند.

۲- نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شهرها

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی و به استناد ماده (۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، با تصویب ضوابط «بکارگیری شناسگرهای ترافیکی برای امور مدیریت جریان ترافیک و اطلاع رسانی به شهروندان» به شرح زیر موافقت نمود:

ماده ۱. شهرداری شهرهای با جمعیت بیش از ۲۰۰ هزار نفر موظفند از انواع شناسگرهای ترافیکی مختص تشخیص وسایل نقلیه و عابران پیاده در نقاط مناسب در سطح شبکه معابر استفاده نمایند.

تبصره- نصب و بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در شهرهای با جمعیت کمتر توصیه می شود.

ماده ۲. اهداف مورد نظر در بکارگیری شناسگرهای ترافیکی در راستای استقرار سامانه حمل و نقل هوشمند عبارت است از :

الف. گردآوری اطلاعات مربوط به خصوصیات جریان ترافیک، تعیین کیفیت تردد و مدیریت لحظه ای عبور و مرور در شبکه معابر.

ب. تهیه داده های مورد نیاز برای بکارگیری در نرم افزارهای تحلیل ترافیک و پیش بینی تقاضای سفر.

پ. مدیریت و بهینه سازی تابلوهای متغیر خبری و چراغ های راهنمایی.

ت. ایمن سازی عبور عابران پیاده و دوچرخه سواران در تقاطع ها.

ث. تهیه و انتشار اطلاعات کیفی وضعیت ترافیک در شبکه معابر برای شهروندان.

ج. مدیریت تردد وسایل نقلیه تجاری و عمومی سبک و سنگین در شبکه معابر و توزین محورهای وسایل نقلیه سنگین در حال حرکت.

ماده ۳. شهرداری های موظفند برای مکانیابی، انتخاب نوع و نصب و بکارگیری شناسگرها از رویه های مهندسی تعیین شده در نشریه شماره ۵۴۸ سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور با عنوان «مبانی، ضوابط و راهنمای اجرایی شناسگرهای ترافیکی» و همچنین استاندارد های معتبر کشورهای پیشرو



استفاده نمایند.

ماده ۴. با توجه به ملاحظات مربوط به کیفیت روسازی معابر شهری، استفاده از شناسگرهای دارای فن آوری غیر مختل کننده (Non-Intrusive) شامل شناسگرهای مادون قرمز غیر فعال (PIR)، راداری، لیزری، مافوق صوت (اولتراسونیک)، پردازش تصویر ویدئویی و نظایر آن به نسبت شناسگرهای مختل کننده (Intrusive) مانند حلقه های القایی و مغناطیس سنج ها اولویت دارد و به تدریج شناسگرهای مختل کننده موجود باید با انواع غیر مختل کننده جایگزین شوند.

ماده ۵. انتخاب فن آوری و مکانیابی نصب شناسگرهای ترافیکی در سطح شبکه معابر باید بر اساس مطالعات «بکارگیری سیستمهای حمل و نقل هوشمند (ITS)» بگونه ای انجام پذیرد که اطلاعات کمی و کیفی جریان ترافیک شامل حجم تردد، سرعت، چگالی و ترکیب جریان ترافیک بر حسب وسایل نقلیه سبک و سنگین در کل شبکه قابل ارائه و نمایش باشد.

ماده ۶. نصب شناسگرهای تشخیص عابر پیاده برای تعیین زمان مناسب برای انتظار و عبور ایمن عابران پیاده از عرض معبر در تقاطع های مهم و تقاطع های دارای دارای دکمه عابر (Push Button) الزامی است.

ماده ۷. در شهرداری های دارای مرکز مدیریت و کنترل ترافیک، موارد زیر الزامی است:
الف. ارسال اطلاعات خصوصیات جریان ترافیک از شناسگرها برای مرکز به صورت برخط.
ب. نمایش اطلاعات مربوط به وضعیت جریان ترافیک بر روی نمایشگرهای مرکز منطبق بر نقشه مناسب از شبکه معابر.

پ. بکارگیری نرم افزارهای تخصصی برای تحلیل و پیش بینی جریان ترافیک بر اساس اطلاعات شناسگرهای ترافیکی.

ت. انتشار اطلاعات کیفی وضعیت ترافیک در شبکه معابر برای شهروندان از طریق اینترنت و انواع امواج رادیویی و بسترهای مخابراتی به ویژه برای استفاده بر روی دستگاه های تلفن همراه و دستگاه های رهیاب (Navigator) داخل خودروها.

ماده ۸. شهرداری ها موضوع این مصوبه موظفند برای نصب و نگهداری شناسگرهای ترافیکی از کارشناسان فنی و یا شرکت های مهندسی ذیصلاح استفاده نمایند.

ماده ۹. شهرداری ها موضوع این مصوبه موظفند اطلاعات گردآوری شده از شناسگرهای نصب شده را حسب درخواست و از طریق بستر مخابراتی فراهم شده از سوی وزارت کشور یا سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، برای مرجع مربوط ارسال نمایند.



۳- تصویب ضوابط انتخاب و بکارگیری اتوبوس‌های شهری در خدمات حمل و نقل

عمومی شهری

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد مشترک دبیرخانه شورای عالی و اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور و به استناد بند «ج» ماده (۲) آیین نامه موضوع ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب ۱۳۷۴، مشخصات لازم برای انتخاب و بکارگیری اتوبوس‌های شهری در خدمات حمل و نقل عمومی را در قالب پنج عنوان به شرح جدول ذیل تصویب نمود:

- الف. ضوابط مربوط به مشخصات فنی اتوبوس.
- ب. ضوابط مربوط به مشخصات فیزیکی اتوبوس و الزامات مربوط به راحتی مسافران.
- ج. ضوابط مربوط به الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی اتوبوس.
- د. ضوابط مربوط به گارانتی و خدمات پس از فروش اتوبوس.
- هـ. ضوابط مربوط به مشخصات ظاهری اتوبوس.

الف) مشخصات فنی اتوبوس

عنوان	میزان شاخص
۱. حجم موتور طراحی موتور در اتوبوس‌های گازسوز باید به صورت پایه گاز سوز باشد	• برای اتوبوس‌های دو محور دیزلی : حداقل 9 ± 0.2 و حداکثر ۱۲ لیتر • برای اتوبوس‌های سه محور تک کابین دیزلی : حداقل 9 ± 0.2 و حداکثر ۱۲ لیتر • برای اتوبوس‌های مفصلی دیزلی : حداقل 10 ± 0.2 و حداکثر ۱۳ لیتر • برای اتوبوس‌های دو محور گازسوز : حداقل 9 ± 0.2 و حداکثر ۱۲ لیتر • برای اتوبوس‌های سه محور تک کابین گازسوز : حداقل 9 ± 0.2 و حداکثر ۱۲ لیتر
۲. توان بیشینه موتور	• برای اتوبوس‌های دو محور دیزلی : حداقل ۳۰۰ اسب بخار (۲۰۰۰ تا ۲۲۰۰ دور بر دقیقه) • برای اتوبوس‌های سه محور تک کابین دیزلی : حداقل ۳۲۰ اسب بخار (۲۰۰۰ تا ۲۲۰۰ دور بر دقیقه) • برای اتوبوس‌های مفصلی دیزلی : حداقل ۳۵۰ اسب بخار (۲۰۰۰ تا ۲۴۰۰ دور بر دقیقه) • برای اتوبوس‌های دو محور گازسوز : حداقل 320 ± 10 اسب بخار (۲۰۰۰ تا ۲۴۰۰ دور بر دقیقه) • برای اتوبوس‌های سه محور تک کابین گازسوز : حداقل 340 ± 15 اسب بخار (۲۰۰۰ تا ۲۴۰۰ دور بر دقیقه)



عنوان	میزان شاخص
۳. گشتاور بیشینه موتور	• برای اتوبوس های دو محور دیزلی : حداقل ۱۲۰۰ نیوتن متر در ۱۱۰۰ تا ۱۵۰۰ دور بر دقیقه • برای اتوبوس های سه محور تک کابین دیزلی : حداقل ۱۳۰۰ نیوتن متر در ۱۱۰۰ تا ۱۵۰۰ دور بر دقیقه • برای اتوبوس های مفصلی دیزلی : حداقل ۱۵۰۰ نیوتن متر در ۱۱۰۰ تا ۱۵۰۰ دور بر دقیقه • برای اتوبوس های دو محور گازسوز : حداقل ۱۲۵۰ نیوتن متر در ۱۱۰۰ تا ۱۴۰۰ دور بر دقیقه • برای اتوبوس های سه محور تک کابین گازسوز : حداقل ۱۲۵۰ نیوتن متر در ۱۱۰۰ تا ۱۴۰۰ دور بر دقیقه
۴. تعداد سیلندر	ترجیحاً ۶ سیلندر خطی
۵. سرسیلندر	۱- برای اتوبوس های دیزل : سرسیلندر مجزا برای هر سیلندر و یا یکپارچه. ۲- برای اتوبوس های گازسوز طبق شرایط زیر: ۱-۲ دارای سرسیلندر مجزاء برای هر سیلندر و یا یکپارچه، طراحی شده ویژه سوخت CNG با موقعیت نصب شمع جرقه سیکل OTTO. ۲-۲ پیستون ویژه سوخت CNG با طراحی محفظه احتراق ویژه سیکل OTTO. ۳-۲ سوپاپ های دود و تغذیه با آلایژ ویژه هایکروم و سیت های ویژه احتراق CNG. ۴-۲ سامانه زمانبندی سوپاپ ها از نوع VVT یا محور بادامک ویژه سوخت CNG. ۵-۲ سامانه روانکاری و خنک کاری با طراحی ویژه CNG.
۶. میزان مصرف ویژه سوخت موتور (SFC)	۱- برای اتوبوس های دیزل : حداکثر ۲۰۰ گرم بر کیلووات ساعت ۲- برای اتوبوس های گازسوز: حداکثر ۲۲۰ گرم بر کیلووات ساعت
۷. سامانه سوخت رسانی	۱- برای اتوبوس های دیزل : Rail Common ۲- برای اتوبوس های گازسوز: نسل چهارم فناوری یا بالاتر (Multi-point Fuel Injection Common Rail)



عنوان	میزان شاخص
۸. سامانه احتراق و تامین جرقه برای اتوبوس های گازسوز	۱- دارای قابلیت تامین جرقه با ولتاژ تخلیه حداقل ۳۰ کیلو ولت پایدار ۲- دارای سامانه کوئل و شمع یکپارچه بر روی هر سیلندر
۹. سامانه اگزوز	۱- برای اتوبوس های دیزل : منطبق با استاندارد آلایندهی مصوب هیئت وزیران ۲- برای اتوبوس های گازسوز: ویژه CNG مجهز به Waste Gate و EGR با سامانه آب خنک و منطبق با استاندارد آلایندهی مصوب هیئت وزیران
۱۰. مشخصات مخازن و ظرفیت ذخیره سوخت CNG	۱- نوع مخازن : CNG-2 یا CNG-3 دارای تائیدیه استاندارد. ۲- تعداد و ظرفیت : برای ۱۸ ساعت کارکرد و یا پیمایش ۳۰۰ km برای هر بار سوختگیری. ۳- عمر مخزن : منطبق با استاندارد ملی یا ECER110
۱۱. گیربکس	۱- اتوماتیک و هوشمند متناسب با توان موتور و دارای سامانه CAN و EOBD، ساخت کشورهای پیشتاز در صنعت گیربکس اتوماتیک. ۲- دارای سردکن روغن فولادی ضدزنگ. ۳- مجهز به ریتارد هیدرولیکی و دارای کلید وضعیت قطع و وصل ۴- دارای نشانگر درجه حرارت روغن گیربکس بر روی داشبورد
۱۲. سیستم تعلیق	۱- دارای طرح کف پایین (Low Floor) یا ورودی پایین (Low Entry) ، ساخت کشورهای پیشتاز در صنعت شاسی و قوای محرکه. ۲- دارای همسانی در انتخاب سازنده برای کلیه محورهای اتوبوس.
۱۳. سازه و بدنه	دارای شرایط اعلام شده در استاندارد ملی مربوط به استحکام سازه اتوبوس و دارای عملیات پوشش ضد خوردگی به روش پوشش دهی لایه نشانی الکتریکی (ED)
۱۴. سیستم فرمان	۱- هیدرولیک منطبق بر استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط. ۲- شعاع گردش برای اتوبوس های دو محور حدود ۱۲ متر و سه محور تک کابین و مفصلی حدود ۱۳ متر . ۳- دارای فرمان با سیستم تنظیم ارتفاع و زاویه به روش هیدرو - پنوماتیک.



عنوان	میزان شاخص
۱۵. سیستم خنک کننده موتور	هیدروفن یا الکتروفن با ظرفیت هوادهی مناسب برای مناطق خشک و گرم و ارتفاع بالای ۱۰۰۰ متر از سطح دریا.
۱۶. سیستم ترمز و باد و تایرها	۱- ترمز پنوماتیک مجهز به حداقل ABS، ASR و EBD دارای مخزن باد جداگانه برای هر محور. ۲- دارای سیستم ترمز موتور متناسب یا جایگزین مناسب. ۳- دارای سیستم کمپرس هوا مطابق با استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط. ۴- دارای ترمز دیسکی برای چرخ های جلو و ترجیحا عقب. ۵- دارای سامانه ترمز مجهز به سنسور هشداردهنده. ۶- مجهز به سامانه تنظیم نیرو بر روی محورها به ازاء میزان مسافری. ۷- رینگ و تایرها: از نوع تیوپ لس و رادیال مطابق با استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط بر مبنای شاخص بار حداکثری.
۱۷. سیستم برقی	۱- دارای دو عدد باطری سیلد ۱۲ ولت با حداقل ۲۰۰ آمپر - ساعت برای اتوبوس های دیزلی و گازسوز. ۲- دینام و استارت: منطبق با استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط متناسب با توان موتور. ۳- دارای سیستم CAN جهت بهره برداری از سامانه های پیشرفته ناوبری و خدمات به مسافران. ۴- ظرفیت کولر برای اتوبوس های دو محور و سه محور تک کابین: حداقل ۳۵ کیلو وات و حجم هوادهی حداقل ۸۴۰۰ مترمکعب در ساعت و برای اتوبوسهای مفصلی ۵۰ کیلو وات ۵- بخاری: گرمادهی متناسب با حجم اتاق جهت مناطق سردسیر با توزیع یکنواخت (شوفاژی). ۶- مجهز به درخت سیم کشی در کانال های ایزوله و دارای حداقل ۵ رشته سیم رزرو. ۷- مقاوم و ایزوله در مقابل آب، گرما، فرسایش و تخریب مکانیکی. ۸- دارای قابلیت شستشوی موتور و قطعات الکترونیکی و الکتریکی با آب حداکثر ۶۰ درجه همراه با مواد شوینده. ۹- مجهز به دوربین و سامانه هشدار دنده عقب ۱۰- دارا بودن قابلیت نصب دوربین برای درب های مسافر.



ب) مشخصات فیزیکی اتوبوس و الزامات مربوط به راحتی مسافران

عنوان	میزان شاخص
۱. صندلی‌ها	۱- صندلی راننده: پنوماتیک ۳ حالت ۲ جکه دارای کمربندی ایمنی منطبق با استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط. ۲- صندلی مسافر: از جنس پلی آمید دیر اشتعال منطبق با استاندارد ملی، مقاوم در مقابل اشعه UV با کلاف فلزی و دستگیرهای قابل تعویض از جنس فوم انتگرال .
۲. اتاق	۱- طراحی: منطبق با استاندارد ملی و استانداردهای کشورهای پیشرو در فناوری مشتمل بر عوامل ایمنی و رفاهی مسافران و راننده و سهولت استفاده افراد معلول و سالمندان با حداقل ۵۰ درصد سطح اتاق به صورت کف کوتاه. ۲- شیشه های جانبی: چسبی و دوجداره با طراحی دو سوم ثابت و یک سوم بازشو برای هر شیشه. ۳- رنگ شیشه: ۵۰٪ دودی. ۴- شیشه جلو: یک تکه ترجیحاً چسبی ۵- کف اتاق: از جنس تخته هفت لایه با ضخامت ۱۶ میلیمتر و از دو طرف ضدآب. ۶- مجهز به رمپ جهت جانبازان و معلولین بصورت برقی یا پنوماتیک با عرض حداقل ۹۰۰ میلیمتر. ۷- دارای کف پوش منطبق با استانداردهای صنعتی کشورهای پیشرو در فناوری مربوط. ۸- دارای عایق بندی حرارتی و صوتی در محفظه موتور. ۹- در مسافر: دو لته و مجهز به سامانه هشدار در هنگام باز و بسته شدن و دارای تجهیزات جذب رطوبت. ۱۰- جنس سازه درها: آلومینیومی. ۱۱- مجهز به سامانه اعلام ایستگاه به صورت صوتی و اعلام مسیر نوشتاری به صورت دیجیتال در حداقل سه نقطه قابل رویت برای مسافران. ۱۲- مجهز به دوربین برای درب های مسافر به همراه نمایشگر رنگی برای راننده. ۱۳- محفظه موتور: مجهز به سیستم اطفاء حریق خودکار حداقل در سه نقطه. ۱۴- کابین راننده: مجهز به کمد و دارای طراحی مناسب. ۱۵- ملاحظات خاص برای اتوبوس های گازسوز: ۱-۱۵ دارای قابلیت تحمل حدود ۱/۵ تن بار برای استقرار مخازن در روی سقف. ۲-۱۵ دارای سامانه نشستی سنج و هشدار دهنده داخل اتوبوس.



ج) الزامات ایمنی و تجهیزات جانبی اتوبوس

عنوان	میزان شاخص
سرعت و شتاب	سرعت: مجهز به سامانه الکترونیکی محدود کننده سرعت (Speed Limiter). شتاب: حداقل ۰/۸ متر بر مجذور ثانیه در حداقل گشتاور ۱۰۰۰ نیوتن متر در سرعت ۰ تا ۳۰ کیلومتر.
تجهیزات هوشمند اتوبوس (علاوه به تجهیزات ذکر شده در جداول قبل)	۱- مجهز به سامانه ردیابی خودرو (AVL) شامل GPS و مودم 3G. ۲- مجهز به زیرساخت های برقی برای نصب دستگاه های پرداخت الکترونیکی کرایه.
تجهیزات جانبی همراه با اتوبوس	۱- مجهز به کپسول اطفاء حریق ۶ کیلویی دارای استاندارد ایران به تعداد ۳ عدد در ابتدا، وسط و انتهای اتوبوس. ۲- مجهز به یک عدد جک ۱۵ تن استاندارد. ۳- مجهز به کیف ابزار حاوی ابزار مورد نیاز. ۴- مجهز به جعبه کمک های اولیه. ۵- مجهز به مثلث شب رنگ به تعداد دو عدد.
تجهیزات جانبی همراه با اتوبوس	۶- مجهز به دنده پنج به تعداد دو عدد. ۷- مجهز به لاستیک زاپاس به تعداد یک حلقه. ۸- دارای لباس کار یکسره به تعداد یک دست ۹- دارای چراغ دورگرد به تعداد یکعدد ۱۰- دارای دفترچه راهنمای فارسی ۱۱- مجهز به چکش ایمنی به تعداد مناسب



د) گارانتی و خدمات پس از فروش اتوبوس

عنوان	میزان شاخص
گارانتی	۳ سال و یا ۲۰۰،۰۰۰ کیلومتر
خدمات پس از فروش	۱۰ سال از زمان تحویل

هـ) مشخصات ظاهری اتوبوس

عنوان	میزان شاخص
رنگ‌های مورد تأیید برای بدنه اتوبوس‌های شهری	۱- رنگ قرمز یا نارنجی: برای اتوبوس‌های تندرو (BRT) و اتوبوس‌های خطوط اصلی درون و حومه شهری. ۲- رنگ سبز یا آبی: برای اتوبوس‌های تغذیه کننده خطوط تندرو (BRT) در شهرهای دارای این نوع خطوط و اتوبوس‌های خطوط فرعی درون و حومه شهری.
نشانه‌ها و نوشتارهای مندرج بر روی بدنه اتوبوس (به صورت نوشتاری ثابت و یا به صورت تابلوی متغیر دیجیتالی)	۱- کد اتوبوس ۲- نشانه شهرداری / سازمان / شرکت وابسته به شهرداری ۳- نشانه شرکت خصوصی بهره بردار ۴- نشانه مخصوص اتوبوس های گازسوز و یا هیبریدی ۵- مشخصات خط مربوط
محل تبلیغات	دارای تمهیدات لازم برای قرارگیری نوار تبلیغات فرهنگی بر روی بدنه فلزی قسمت های جانبی کابین اتوبوس با ابعاد مناسب و به صورت قابل تعویض با رعایت قوانین و مقررات موضوعه.
شرایط مرئی بودن اتوبوس در شب	دارای نوار شبرنگ رده مهندسی در قسمت پشت و قسمت های جانبی کابین اتوبوس در ارتفاع حداقل ۱۵۰۰ میلیمتر از سطح زمین به صورت نواری با عرض ۱۰۰ میلیمتر. طول این نوار در قسمت پشت اتوبوس معادل عرض کابین اتوبوس در در قسمت های جانبی معادل نصب طول کابین اتوبوس می باشد.



۴- تصویب اصلاح حداقل عرض راهروی میانی ون‌های عمومی مسافری موضوع مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی

شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور بنا به پیشنهاد دبیرخانه شورای عالی، با اصلاح و کاهش حداقل عرض راهروی میانی خودروهای ون و مینی ون، (موضوع مصوبه یکصد و چهاردهمین جلسه شورای عالی در خصوص ضوابط تعیین نوع خودروی مناسب برای ون عمومی مسافری در خدمات تاکسیرانی شهری)، از ۶۰۰ میلیمتر به ۳۵۰ میلیمتر موافقت نمود.