رسالت
سال چهل و یکم ■ شماره ۱۱۳۳۹ ■ روزنامه صبح ایران

گِره ترافیک بر تار و پود کلان شهرها

گروه اجتماعی

مسئله ترافیک و مشکلات حمل‌ونقل در دهه‌های اخیر تبدیل به یکی از مهم‌ترین و بحث برانگیزترین مسائل ونگرانی‌های روزنیابه‌خصوص درکلان شهرهای پرجمعیت شده‌است. این مسئله در حجمی گسترده هزینه‌های هنگفتی رابرشانه مردم و دولت‌ها گذاشته‌است. این درحالی است که بسیاری ازاین شهرها نه‌تنها درزمینه کنترل وبهبود ترافیک و مشکلات تردد، موفقیت قابل توجهی را به دست نیاورده‌اندبلکه به‌علت برنامه‌ریزی‌های غیرعقلانی و ناکارآمد، گره‌ترافیک کورتروند چارپیچیدگی ودشواری بیشتری نیزشده است.

آمارهانشان می‌دهدکه هدررفت عمرمفیدشهروندان پایتخت در ترافیک سالانه بیش از یک ماه است و میانگین اتلاف وقت در مسیرهای شهری به دو ساعت درروز می‌رسد، رقمی که در یک سال از ۷۳۰ ساعت‌عبورمی‌کند!اجرای اقداماتی همچون توسعه معابر، رفع گلوگاه‌های ترافیکی وتوجه به پیامدهای ترافیکی درصدورمجوزهای ساخت وسازنیزتاکنون به‌نتیجه نرسیده‌وافزایش شمارخودروهای درحال تردد نیز در حالی ادامه دارد که برنامه‌ای مشخص برای مدیریت آن ارائه نشده است.

کارشناسان حوزه شهری معتقدند بدون تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی‌وافزایش‌ظرفیت آن نمی‌توان به بهبود پایدار وضعیت ترافیک و تردد درپایتخت امیدبست. برهمین اساس، وعده‌هایی مبنی براه‌اندازی ایستگاه‌های جدید مترو، افزایش تعداد واگن‌ها، تکمیل خط هفت و توسعه شبکه اتوبوسرانی مطرح و در طول چهار سال گذشته ایستگاه‌های جدید مترو افتتاح شده، اما سرعت توسعه خطوط ریلی بسیار کمتر از پیش‌بینی‌های اعلام شده است و از طرفی تاخیر در حرکت قطارها و اختلال‌های فنی‌تکرارشونده، کیفیت خدمات دهی متروراتحت‌تاثیرقرارداده‌ومعضل ترافیک راپیچیده‌تر کرده‌است. معضلی که فقط مختص ایران نیست و با توجه به‌اهمیت مسئله، درسراسرجهان کارشناسان و صاحب‌نظران در حیطه‌ها و حوزه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی سعی کرده‌اند برای کنترل تعادل ترافیکی شهرها، با بررسی راهکارها و پیامدهای احتمالی حاصل ازبرنامه ریزی‌های خرد وکلان، راه‌حل‌ها وپیشنهاداتی راطراحی کرده‌وارائه دهند. این حجم گسترده ازتلاش‌ها و فعالیت‌ها با هدف بهبود وضعیت جامعه شهری، شهروندان و محافظت ازمحیط زیست درمقابل صدمات متعدد ناشی‌ازاستفاده‌بی‌حدواندازه‌ازوسایل‌نقلیه‌شخصی و عمومی صورت می‌گیرد.

این دغدغه‌ها درکلانشهرهای ایران خصوصا تهران بزرگ، به‌عنوان بزرگترین کلانشهرکه‌بامسئله‌ترافیک ونتایج ناخوشایند آن همچنان درحال دست وپنجه نرم کردن است، بسیارشدت گرفته‌ومردم، نهادهای مختلف‌مدیریتی‌وسازمان‌های طرح‌ریزی‌وتصمیم گیری دراین زمینه را درگیرخود کرده است.

خیابان‌ها تبدیل به یک پارکینگ بزرگ و غول پیکرشده‌اند

آنطورکه‌امیرعلی محزون، کارشناس ترافیک شهری می‌گوید: «هزینه‌هایی که مشکل ترافیک به وجود می‌آورد به راحتی از ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پا را فراترگذاشته وحتی شیوه‌های ناسالم ونامطلوب سبک زندگی رادرمیان افراد یک جامعه به وجود می‌آورد. به طور روزانه میلیون‌ها شهروند که‌قریب به‌اتفاق، جمعیت فعال به‌حساب می‌آیند، وقت، انرژی و سرمایه خود را در خیابان‌های کُند، پرازدحام و شلوغ شهرهای بزرگ از دست می‌دهند. جنبه‌های روانی و فردی این پیامد به آسانی همه را درگیرکرده‌است. شیوع روزافزون اضطراب، خستگی مفرط، فشارهای عصبی‌ونزول چشمگیرآستانه‌تحمل انسان‌ها و همچنین تاخیرافراد و اتلاف وقت، تنها گوشه‌ای ازابعاد روانی این ماجرا است.»

محزون می‌افزاید: «علاوه برکاهش ضریب ایمنی و سلامت‌روانی‌شهروندان،رشدچشمگیرآمارتصادفات وانواع‌خسارت‌های‌جانی‌ومالی‌ناشی‌ازافزایش‌حجم تردد اتومبیل‌ها برای افراد جامعه مسئله‌ساز شده است. درموارداورژانسی‌نیزسرعت‌رساندن‌خدمات کادردرمانی به بیماران کُند شده و سرنوشت مرگ و زندگی بسیاری از افراد تحت تاثیرساعات شلوغی و پرازدحام خیابانهاقرارگرفته‌است. همچنین‌اجرای عملیات اطفاء و خاموش کردن حریق و یا حوادث غیرمترقبه این چنینی، همراه‌باافزایش‌زمان کمک رسانی‌وامداد، میزان خسارت‌هاوآسیب‌های جانی و مالی را بسیار بالا برده است. از طرف دیگر روزانه هزاران‌لیتراز‌سوخت‌وبنزین‌مورداستفاده‌به‌وسیله خودروهای‌روشن‌ازبین‌می‌رودوآلودگی‌های حاصل ازدودآن‌هاغلب‌ازحدمجازخودفراترفته‌ودرنتیجه به‌محیط‌زیست‌انسان‌هاوسایرجانداران‌لطمه‌جدی وارد می‌کند. به طور بصری، چهره شهرها نیزهرروز دلگیرترمی‌شود و خیابان‌ها تبدیل به یک پارکینگ بزرگ و غول پیکرشده‌اند.»

نقش مدیریت بهینه در کنترل ترافیک

اماترافیک شهری چیست ونقش مدیریت بهینه در سیاستگذاری‌های خردوکلان یک‌کشورتاچه‌اندازه درکنترل ترافیک وعبورومروراهمیت دارد؟ محزون در پاسخ به این پرسش می‌گوید: «ترافیک در واقع یک واژه شناخته شده درعرصه بین‌الملل است و در قوانین کشورها به مجموعه عبور و مرور وسایل نقلیه، افراد وحیوانات درطول راه‌هااطلاق می‌شود. ترافیک برای معنایافتن به سه‌عامل تشکیل دهنده خود متکی است: وسیله نقلیه، راه وانسان. این به آن معنا است که حضور این سه عامل برای وجود پدیده ترافیک ضروری است و اگر هرکدام از این عوامل تشکیل‌دهنده‌وجودنداشته‌باشد، مابایدیده ترافیک نیزمواجه نخواهیم بود. بنابراین درصورتی که هماهنگی بین این سه عامل در راه‌های شهری دچارمشکل شود، تعادل و توازن در ترافیک شهری نیزبرهم خواهد خورد. این دست از ناهماهنگی‌ها و عدم تعادل در ترافیک شهری مرتبط به عوامل و شرایط محیطی خاصی است. مثلا ممکن است میان ظرفیت و گنجایش راه و تعداد وسایل نقلیه هماهنگی وجود نداشته باشد، یا این‌که شرایط راه و نوع وسیله نقلیه با هم سازگارنباشد، یا تعداد استفاده‌کنندگان وسیله نقلیه و زمان حرکت آن‌ها با هم متناسب نباشد. همچنین ناهماهنگی‌هایی درتقاضای استفاده‌کنندگان ازوسیله نقلیه خاص و شرایط زمانی‌ومکانی می‌تواندمنجربه‌برهم‌خوردن تعادل ترافیک شهری شود.»

بنابراین می‌توان گفت که هرگونه بر هم خوردن تعادل وتوازن درمیان این سه عامل یاد شده یعنی انسان، راه و وسیله نقلیه مورد استفاده، می‌تواند درترافیک یک مسیرایجاد مشکل نموده وامرعبورو مرورراباد‌شواری‌هایی روبه‌روکند که‌هریک به‌نوبه خود می‌توانند سایر حوزه‌های انسانی و محیطی را دچاراشکالات فراوان کنند. لذاتوجه به‌امرترافیک و شیوه‌های مدیریتی آن همواره‌موردتوجه مسئولین ذی‌ربط است‌تاتبعات ناشی‌ازاین‌مشکل راباکمترین هزینه و بهترین روش حل و فصل کنند.

حل مسئله ترافیک همواره به زمان و مدیر دیگری موکول شده است

محزون دربخش دیگری ازاظهارات‌خودبیان می‌کند: «درایران یکی ازمهمترین شهرهایی که با مشکلات جدی در زمینه عبور و مرور وسایل نقلیه مواجه است، کلان‌شهرتهران است. دربه‌وجودآمدن‌چنین شرایطی‌عوامل بسیاری دست به‌دست هم داده‌اند و این موضوع یکی از مهمترین عوامل مشکلات و مسائل برآمده از حدود نیم قرن توسعه شهری است که بدون برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌های دوراندیشانه‌وعقلانی صورت گرفته‌است. به‌همین دلیل است که هرگونه تلاش برای حل یا کاهش دشواری‌ها و معضلات ترافیکی به‌خاطرضرورت به کارگیری نیروی انسانی و منابع مادی زیاد، در مدت زمان کوتاه امکان‌پذیرنیست و چشم‌انداز وسیع‌تر و طولانی‌تری را می‌طلبد. اما به‌علت تغییرمدیران و تغییررویکردها همواره این مسئله به زمان و مدیر دیگری موکول شده است. از سویی دیگر، تمرکز در امکانات و مشاغل همراه با افزایش مهاجرت‌ها به سوی این شهر، ظرفیت خیابان‌ها رابیش ازتوان آن لبریزکرده‌است. علاوه‌براین، تمایل مردم به‌داشتن خودروهای‌شخصی‌وعموماتک‌سرنشین‌بودن‌این خودروها، حتی‌برای‌افرادمختلف‌خانواده، خودباعث هجوم‌افسارگسیخته‌وسایل‌نقلیه‌درخیابان‌هاشده است. مسئله دیگرمحدودیت‌وناکارآمدی سیستم حمل‌ونقل‌عمومی‌این‌شهراست. اگرچه‌حرکت‌های مفیدی در این زمینه صورت گرفته است، همچون ایجاد ایستگاه‌های زیرزمینی مترو و اتوبوس که در مکان‌های پرتردد تا حدودی راه‌گشا بوده است. اما همچنان تعداداین‌وسایل نقلیه عمومی جوابگوی این جمعیت انبوه نیست و بسیاری ازآن‌ها کهنه و فرسوده شده‌اند.»

این کارشناس ترافیک‌شهری‌اضافه‌می‌کند:«ازعوامل دیگری که باعث ناکارآمدی دراجرای سیاست‌های کنترل تعادل ترافیکی در ایران شده است، می‌توان محدود کردن سیاست‌ها در زمینه ساخت راه‌ها و مسیرها دانست. اگرچه این امر به کمک سایر عوامل می‌تواند در بعضی مواقع جوابگو باشد اما عملا در بسیاری از موارد درست نبوده است. زیرا به برون ریزی تقاضای پنهان افراد برای داشتن وسایل نقلیه شخصی شده است. یعنی به محض این‌که شرایط مهیاشده، تعدادوسایل‌نقلیه‌شخصی‌موجود درمسیرها افزایش چشمگیری داشته است. عامل دیگرعدم هماهنگی نهادهای مختلف برای بهبود وضعیت ترافیک است. نهادهای مرتبط راهسازی، شهرداری‌ها، سیستم ساخت‌وساز، سیستم حمل و نقل، آموزش‌ورسانه‌هابرای جلب‌توجه‌افکارعمومی و فرهنگ سازی در زمینه عبور و مرور شهری باید با یکدیگرهمصدا وهمفکرباشند. همچنین آن‌ها باد در نظر گرفتن معیارهای مختلف و تبادل آرا و نیز کنار گذاشتن منافع شخصی و گروهی، می‌توانند به‌بهبود معضلات ترافیک، کمک شایانی بکنند.»

چه باید کرد؟

این کارشناس خاطرنشان می‌کند: «با این وجود آن‌چه که بیشتر از هر چیزی می‌تواند معضلات ترافیکی را کم کند، کاهش تقاضای افراد برای حضور در مسیرهای پرتردد است. بنابراین با اتخاذ رویکردهای‌عمومی‌وفرهنگی‌می‌توان تاحدودزیادی این مسئله رامدیریت وآن راسامان دهی کرد. یکی از بهترین راهکارهای مدیریتی درکاهش تقاضای افراد برای حضور در مسیرهای پرتردد، ترویج و گسترش خدمات ازراه‌دوراست. این‌که افراد بتوانند به جای حضور در سازمان‌های مختلف که اغلب دور از هم هستند، کارهای خود را به صورت اینترنتی انجام دهند و یا به مراکز خرید و سازمان‌های الکترونیک دسترسی قابل قبولی داشته باشند. در واقع رشد و ارتقای خدمات خرید از راه دور به طور چشمگیری بر کاهش سفرهای درون شهری اثرگذار است. از دیگرعوامل تاثیرگذار می‌توان به دورکاری اشاره کرد که البته این‌ها نیز زیرمجموعه خدمات اینترنتی محسوب می‌شوند. سفرهای شغلی از مهمترین عوامل بروزعدم تعادل در ترافیک‌های سطح شهر هستند. بنابراین کاهش این سفرها و سمت و سو دادن به آن، در سامان‌دهی مسیرها اغلب مورد توجه مدیران است. دورکاری ازروش‌های مدیریتی درکاهش تقاضای سفرهای درون شهری است که در بسیاری از کلان شهرها بسیار کارآمد بوده است و موجب محدود کردن سفرهای شغلی به ویژه در ساعات اوج ترافیک می‌شود. روش دیگرجابه جایی ساعات کاراست. درشیوه جابه‌جایی ساعات کاری می‌توان زمان آغازوپایان ساعت کاری راجابه‌جاکرد. علاوه براین با اضافه کردن ساعت کاری در برخی از روزهای هفته‌ودرنتیجه حذف یک‌روزکاری، می‌توان زمان سفرافراد شاغل را به ساعتی غیراز ساعت اوج تردد منتقل کرد و از شدت آن کاست.»

روش‌های برشمرده تنها بخشی از کارهایی است که می‌تواند به‌کاهش سفرهای درون‌شهری کمک کند. با این حال درکنارعواملی چون بهبود زیرساخت‌ها و ارتقای وسایل نقلیه عمومی، انتخاب فضاهای مناسب برای انواع ساخت و ساز، ایجاد طرح‌های مختلف‌رانندگی‌وفرهنگ‌سازی، می‌توانندپاسخگوی بهبود وضعیت ترافیک شهرها باشند.

مبتنی‌بررا‌هکارهایی که درخبرگزاری «ایمنا» منتشر شده، بهبود مدیریت چراغ‌های راهنمایی‌ورانندگی یکی‌ازبهترین‌رویکردها‌برای‌کاهش‌ترافیک‌درشهرها به‌شمارمی‌رود که‌می‌تواند‌اثرات ناشی‌ازآلودگی هوا و تغییرات اقلیمی را نیز به حداقل برساند. امروزه برنامه‌ریزان در بسیاری از شهرهای جهان به نصب سنسورهای‌هوشمندروی‌چراغ‌های‌راهنمایی‌ورانندگی می‌پردازند که‌این‌امربه‌آن‌هادردسترسی‌به‌داده‌های زمان واقعی در مورد وضعیت ترافیک در معابرمهم شهری کمک می‌کند. تجزیه‌وتحلیل داده‌های حاصل از سنسورهای نصب شده در معابر شهری، مدیران رابه‌اعمال اقدامات‌زودهنگام‌برای‌به‌حداقل رساندن جریان ترافیک و به حداقل رساندن اثرات ناشی‌ازتردد وسایل نقلیه موتوری سوق می‌دهد و به سهم خود، نقش مهمی درتسهیل تحقق اهداف صفرکربن ایفا می‌کند.

یکی دیگر از راهکارهای مقابله با ترافیک، ایجاد مناطقی موسوم به «پارک و سواری» است. این مناطق درواقع پارکینگ‌های ویژه درنزدیکی وسایل حمل‌ونقل عمومی همچون ایستگاه‌های اتوبوس یا قطاراست که‌باتشویق مردم به‌ترک خودروهای خود و استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، به کاهش ترافیک در جاده‌ها کمک می‌کند.

ترویج خودروهای اشتراکی درشهرهاوتشویق مردم به‌عبورومروراز‌طریق آن‌هایکی‌ازبهترین‌رویکردهای شهرهای هوشمند درکاهش ترافیک بوده که‌نقش مهمی‌نیزدربه‌حداقل‌رساندن‌انتشارگازهای‌آلاینده ایفاکرده‌است. اشتراک خودرودرشهرهامی‌تواندبه دوشکل متمایزانجام شود؛ اول اینکه افرادی نظیر دوستان‌وهمکاران که‌روزانه یادرتاریخ‌های‌یکسانی مقصد مشترکی را سپری می‌کنند، از یک خودروی شخصی یا عمومی برای تردد بهره بگیرند، یا این که هر فرد از طریق نرم‌افزارهای مخصوصی که روی گوشی‌های تلفن همراه خود نصب کرده است، به عبورومرورازطریق تاکسی‌های عمومی که‌مسافران را درمسیرهای یکسان با او به مقصد می‌رساند، به تردد بپردازد. هردوروش اشتراک خودرو به کاهش ازدحام وسایل نقلیه درسراسرشهرها کمک می‌کند وازاین‌طریق می‌تواند در به‌حداقل‌رساندن ترافیک خودرویی‌وبه‌دنبال آن، کاهش‌وقوع سوانح خیابانی وآلودگی هوانقش مهمی ایفاکند. ازسوی دیگرپارک خودروهادرنزدیکی تقاطع‌هانیزمی‌تواند عبورومرور انواع کاربران معابر شهری را با مشکل مواجه کند و به سهم خود، ترافیک‌های سنگین را برای شهرها به‌دنبال داشته باشد. مدیران می‌توانند از طریق اعمال قانون محدودیت پارک در تقاطع‌ها، مسیر را برای رفت‌وآمد راحت‌تر خودروها و سایر کاربران خیابان‌هاتسهیل کنندوبه‌دنبال آن، نه‌تنهاترافیک خودرویی راکاهش دهند، بلکه آلودگی هوای ناشی ازآن را نیزبه حداقل برسانند.

ممنوعیت‌پارک‌خودروهادرنزدیکی‌تقاطع‌هامی‌تواند از طریق اعمال هزینه‌های بسیار بالای پارک در چنین مکان‌هایی اجراشود یااین که مدیران، پارک وسایل نقلیه را در معابر شهری تنها برای ساکنان اطراف مجاز کنند.

شبکه راه‌آهن سبک نیز یکی دیگر از گزینه‌های حمل‌ونقل انبوه است که می‌تواند به کاهش تراکم ترافیک کمک کند. حمل‌ونقل ریل سبک نوعی قطار است که در یک مسیر اختصاصی حرکت می‌کند. وسایل نقلیه ریلی سبک معمولا بزرگ‌تر از اتوبوس‌ها هستند، بنابراین می‌توانند مسافران بیشتری را در یک زمان حمل کنند. یکی از بهترین راهبردهای کاهش تراکم، ایجاد یک سیستم ریلی سبک یکپارچه با شبکه حمل‌ونقل انبوه موجود است. ایجاد یک شبکه راه‌آهن سبک قوی می‌تواند به‌طورموثرازدحام‌ترافیک راکاهش دهدوگزینه‌های حمل‌ونقل پایدار را ارتقاء دهد.

درهمین حال گروهی ازکارشناسان معتقدند، کاهش ترافیک تهران نیازمند راهکارهای جامع وچندجانبه است که‌بتواندتردد خودروهارابه‌طورموثری مدیریت کند. یکی‌ازمهم‌ترین‌راهکارها، توسعه‌وبهبودسیستم حمل‌ونقل عمومی است. افزایش تعداد خطوط مترو، بهبود کیفیت ودسترسی به‌اتوبوس‌ها، وایجاد خطوط ویژه برای وسایل نقلیه عمومی بسیار مهم است. بدین شکل می‌توان شهروندان را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی تشویق کرد. این اقدامات نه تنها تعداد خودروهای شخصی را در جاده‌ها کاهش می‌دهد، بلکه باعث کاهش آلودگی هوا وصرفه‌جویی در زمان نیز می‌شود.

دیگرراهکارموثرارتقاءزیرساخت‌های‌دوچرخه‌سواری وپیاده‌روی درتهران است. ایجاد مسیرهای ایمن و مناسب‌برای‌دوچرخه‌سواری‌وپیاده‌روی، وهمچنین توسعه‌برنامه‌های‌دوچرخه‌اشتراکی، می‌تواندمردم رابه‌استفاده‌ازاین‌وسایل تشویق کند. این اقدامات علاوه برکاهش ترافیک، به بهبود سلامت عمومی و کاهش آلودگی هوا نیز کمک می‌کند. همچنین، با ایجاد فرهنگ‌سازی و تشویق مردم به استفاده از دوچرخه‌وپیاده‌روی، می‌توان تحولی پایدار درنحوه جابجایی در شهرایجاد کرد.

در نهایت، استفاده از فناوری‌های هوشمند در مدیریت ترافیک تهران و سایر کلانشهرها نیز نقش حیاتی و مهمی دارد. پیاده‌سازی سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند، مانند چراغ‌های راهنمایی هوشمند و سیستم‌های اطلاع‌رسانی بلادرنگ، می‌توانند به‌بهبود جریان ترافیک و کاهش آن در نقاط پرازدحام کمک کند. از طرفی، برنامه‌ریزی شهری هوشمند شامل ایجاد مناطق مسکونی، تجاری و خدماتی نزدیک به هم است. بنابراین می‌توانند نیاز به سفرهای طولانی را کاهش دهد و به بهبود کلی ترافیک کمک کند. این راهکارها، در کنارهم، می‌توانند به بهبود وضعیت ترافیک تهران و افزایش کیفیت زندگی شهروندان کمک کنند.

فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای

نوبت اول

تهیه مصالح و اجرای برج عملیاتی آتش نشانی سال ۱۴۰۴ همزمان با ارزیابی کیفی

شهرداری سیرجان در نظر دارد مناقصه عمومی خدمات (شرح مختصر : تهیه مصالح و اجرای برج عملیاتی آتش نشانی سال ۱۴۰۴ همزمان باارزیابی کیفی به شماره ۲۰۰۴۰۰۵۶۷۴۰۰۰۱۲۴ را ازطریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تاارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی ، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

تاریخ انتشار اسناد مناقصه در سامانه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۸ می باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت : از تاریخ انتشار اسناد مناقصه تا ساعت ۱۸ روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۵

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد : از تاریخ دریافت اسناد مناقصه تا ساعت ۱۹ روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۹

زمان بازگشایی پاکتها : ساعت ۹ روز شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۳

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکتها

آدرس میدان انقلاب شهرداری مرکزی امور قراردادها و تلفن ۰۳۴-۴۱۳۲۵۰۷۷

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه - مرکزتماس ۰۲۱-۴۱۹۳۴

دفتر ثبت نام ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۴/۱۲/۵

خ ش ۱۴۰۴/۱۱/۲۷

مدیریت ارتباطات شهرداری سیرجان

آگهی تجدید مزایده عمومی

شهرداری فیروزکوه برابرمجوز شماره ۴۱۵ و ۴۱۱ شورای اسلامی شهر فیروزکوه در نظردارد نسبت به واگذاری به‌صورت اجاره دودکه سطح شهرطبق جدول ذیل به صورت اجاره باشرایط ذیل وازطریق مزایده عمومی به مدت یک سال و تمدید سالانه تا ۲ سال دیگرجمعا ۳ سال منوط به رضایت شهرداری وتوافق طرفین اقدام نماید. لذاازعموم اشخاص حقیقی، حقوقی که دارای صلاحیت لازم می باشند و آمادگی شرکت در مزایده را دارند دعوت می نماید به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس اینترنتی www.setadiran.ir مراجعه ونسبت به دریافت اسناد، مدارک ومستندات مزایده اقدام نمایند.

ردیف	آدرس	مبلغ پایه کارشناسی ماهیانه (ریال)	سپرده شرکت در مزایده (ریال)
۱	اجاره دکه جنب بیمارستان (صرفا عرصه) تامین دکه با برنده مزایده	۴۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۸/۸۰۰/۰۰۰
۲	اجاره دکه مقابل ساختمان شهرداری به همراه نگهداری سرویس بهداشتی و نمازخانه	۱۲/۰۰۰/۰۰۰	۷/۲۰۰/۰۰۰

ضمنا:

۱- متقاضی شرکت در مزایده می بایست ۵٪ از کل مبلغ کارشناسی برای یکسال اجاره طبق جدول فوق را نقدا به حساب شماره IR۴۸۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۳۶۹۷۲۲۸۹۵۰۰۹ نزد بانک ملی به نام سپرده شهرداری فیروزکوه واریزو با ارائه اصل فیش بانکی را پس بارگزاری در سامانه ستاد در موعد مقرر تحویل دبیرخانه شهرداری نماید.

۲- با برنده مزایده قرارداد اجاره یکساله با تمدید سالانه تا دو سال بعنوان موجر و مستاجر منعقد می گردد که برای سال اول معادل قیمت پیشنهادی و برای سال دوم با ۲۵ درصد افزایش نسبت به قیمت پیشنهادی برنده مزایده و برای سال سوم به نسبت سال قبل با ۲۵ درصد افزایش نسبت به قیمت پیشنهادی برنده مزایده میباشد چنانچه برنده مزایده ظرف مدت ۷ روز از تاریخ ابلاغ به شهرداری جهت انعقاد قرارداد مراجعه ننماید مبلغ سپرده شرکت در مزایده ایشان به نفع شهرداری اخذ می گردد.

۳- توضیح اینکه کلیه مراحل مزایده اعم از دریافت اسناد تاارائه پیشنهاد وبازگشایی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) انجام خواهد شد و در ضمن هزینه های دریافت اسناد از این سامانه با شرکت کنندگان می باشد.

۴- الزام است شرکت کنندگان در صورت عدم عضویت قبلی ، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مزایده محقق سازند.

۵ -مهلت دریافت اسناد مزایده از تاریخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۸ لغایت مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۵ وصرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) می باشد.

۶- مهلت بارگذاری اسناد و مدارک به صورت الکترونیکی برابر شرایط مندرج در کاربرگ مزایده تنظیم شده است حداکثر تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) تسلیم نمایند.

۷- متقاضیان میبایستی اصل فیش واریزی مربوط به سپرده شرکت در مزایده را پس از ثبت در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به صورت حضوری تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ به واحد قراردادهای شهرداری واقع در فیروزکوه ، میدان امام علی (ع) شهرداری فیروزکوه تحویل نمایند.

۸- زمان بازگشایی پاکتها و رسیدگی به پیشنهادات مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ می باشد.

۹- شهرداری در رد یا قبول کلیه پیشنهادات مختار می باشد.

۱۰- هزینه و عوارضات متعلقه به عهده برنده مزایده خواهد بود.

۱۱- چنانچه نفرات اول ، دوم و سوم حاضر به انعقاد قرارداد نباشند، سپرده شرکت در مزایده به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۱۰- به مدارک و مستندات و قیمت پیشنهادی مخدوش ترتیب اثر داده نخواهد شد و مبلغ سپرده آنان به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

شماره تماس ۰۲۱-۷۶۴۴۲۱۱۴

پرتال شهرداری فیروزکوه : www.firuzkuh.ir

تاریخ انتشار ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

خ ش ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

علیرضا صادقی - شهردار فیروزکوه

آگهی مناقصه عمومی

نوبت اول

شهرداری فیروزکوه به استناد بند ۲ مصوبه شماره ۴۵۱ شورای اسلامی شهر در نظر دارد نسبت به اجرای پروژه دروازه ورودی شهر با میزان اعتبار ۷۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و از طریق برگزاری مناقصه عمومی و از منابع داخلی شهرداری اقدام نماید. لذاازعموم شرکتهای صلاحیتدار و حائزشرایط (حداقل با رتبه ۵ ابنیه به همراه گواهینامه HSE) که آمادگی انجام پروژه را دارند دعوت می نماید به سامانه تدارکات الکترونیک دولت www.setadiran.ir به شماره سیستمی ۲۰۰۴۰۹۵۷۴۸۰۰۰۰۱۸ مراجعه و نسبت به دریافت اسناد و مدارک و مستندات مناقصات اقدام نمایند.

ضمنا:

۱- سپرده شرکت در مناقصه معادل ۵٪ مبلغ اعتبار و به مبلغ ۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به صورت ضمانتنامه معتبربانکی در وجه شهرداری فیروزکوه و یا واریز به حساب شبا IR۴۸۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۳۶۹۷۲۲۸۹۵۰۰۹ نزد بانک ملی سپرده شهرداری فیروزکوه

۲- تاریخ انتشار فراخوان ۱۴۰۴/۱۱/۲۸ و مهلت دریافت اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۵ و صرفا از طریق سامانه ستاد می باشد.

۳- متقاضیان می بایست پیشنهاد خود را حداکثر تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۹ در سامانه ستاد بارگزاری نمایند و اصل فیش واریزی و ضمانتنامه معتبربانکی سپرده شرکت در مناقصه را پس از ثبت در سامانه ستاد به صورت حضوری تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۹ به واحد قراردادهای شهرداری فیروزکوه تحویل نمایند.

۴- زمان بازگشایی پاکات و رسیدگی به پیشنهادات مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۹ می باشد.

۵- شهرداری در رد یا قبول کلیه پیشنهادات مختار می باشد.

۶- چنانچه نفرات اول، دوم و سوم حاضر به انعقاد قرارداد نباشند، سپرده شرکت در مناقصه به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۷- به مدارک و قیمت پیشنهادی مخدوش ترتیب اثر داده نخواهد شد و مبلغ سپرده آنان به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۸- سایر شرایط برابر آئین نامه مالی شهرداریها خواهد بود.

- شماره تماس ۰۲۱-۷۶۴۴۲۱۱۴

تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۴/۱۲/۲

خ ش ۱۴۰۴/۱۱/۲۸

علیرضا صادقی - شهردار فیروزکوه