

وزارت کشور



سازمان شهرداری و دوپیماری های کشور

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

مروری کلان نگر بر حمل و نقل

لزوم تغییر ساختاری آن

ارایه کننده: امیر جعفرپور

مدیر کل حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداریها-وزارت کشور

و پایه ا ترافیک، نظارت، طراحی و اجرا نظام مهندسی

مدرس دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت

-نشست مرور تجارب و دستاوردهای دانش آموختگان دانشکده عمران - دانشگاه صنعتی شریف

- ۱۳۹۴ اسفند - سالن جابر بن حیان

فهرست

کلیات پیرامون حمل و نقل

الف- مرور اهداف مندرج در قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل عمومی

ب- لزوم تدوین سیاست‌های کاری مهندسی حمل و نقل / ترابری

پ- طرح موضوع تشکیل یا طبقه بندی شرکتها و دفاتر و مهندسين

ت- طرح موضوع تشکیل وزارت لجستیک (یا حمل و نقل) و آمایش سرزمین

ث- طرح موضوع تشکیل سازمانهای حمل و نقلی در شهرداریها

کلیات پیرامون حمل و نقل

سامانه حمل و نقل

چرایی

عدالت

دسترسی

تسهیل

تشدید

چיستی

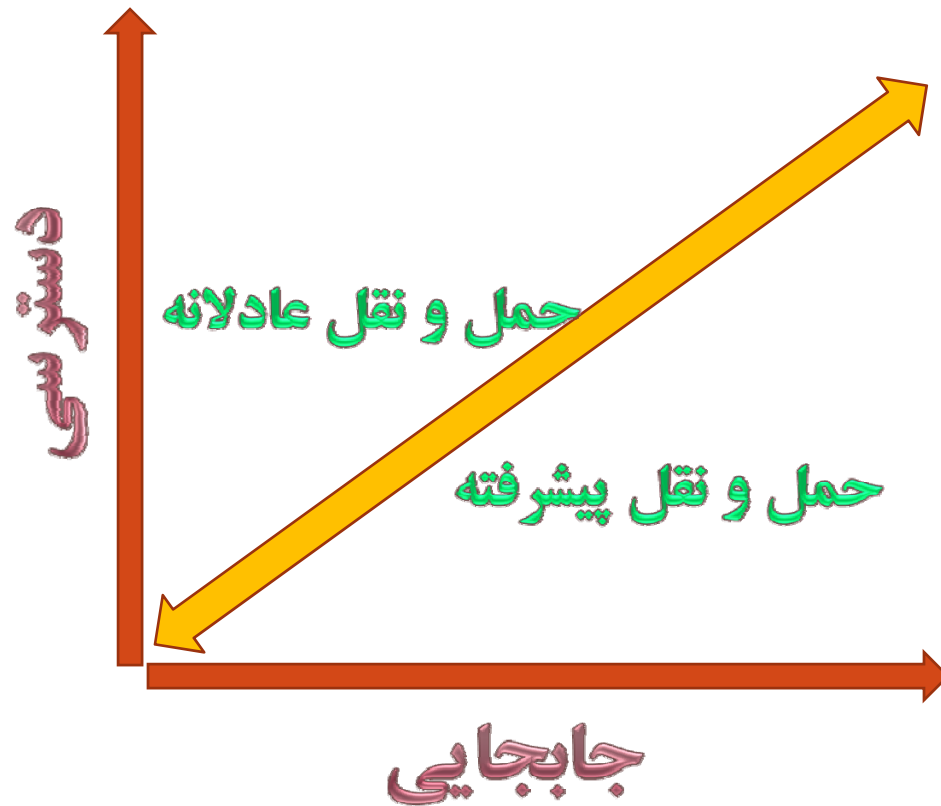
پیشرفت

جابجایی

تسهیل

تشدید

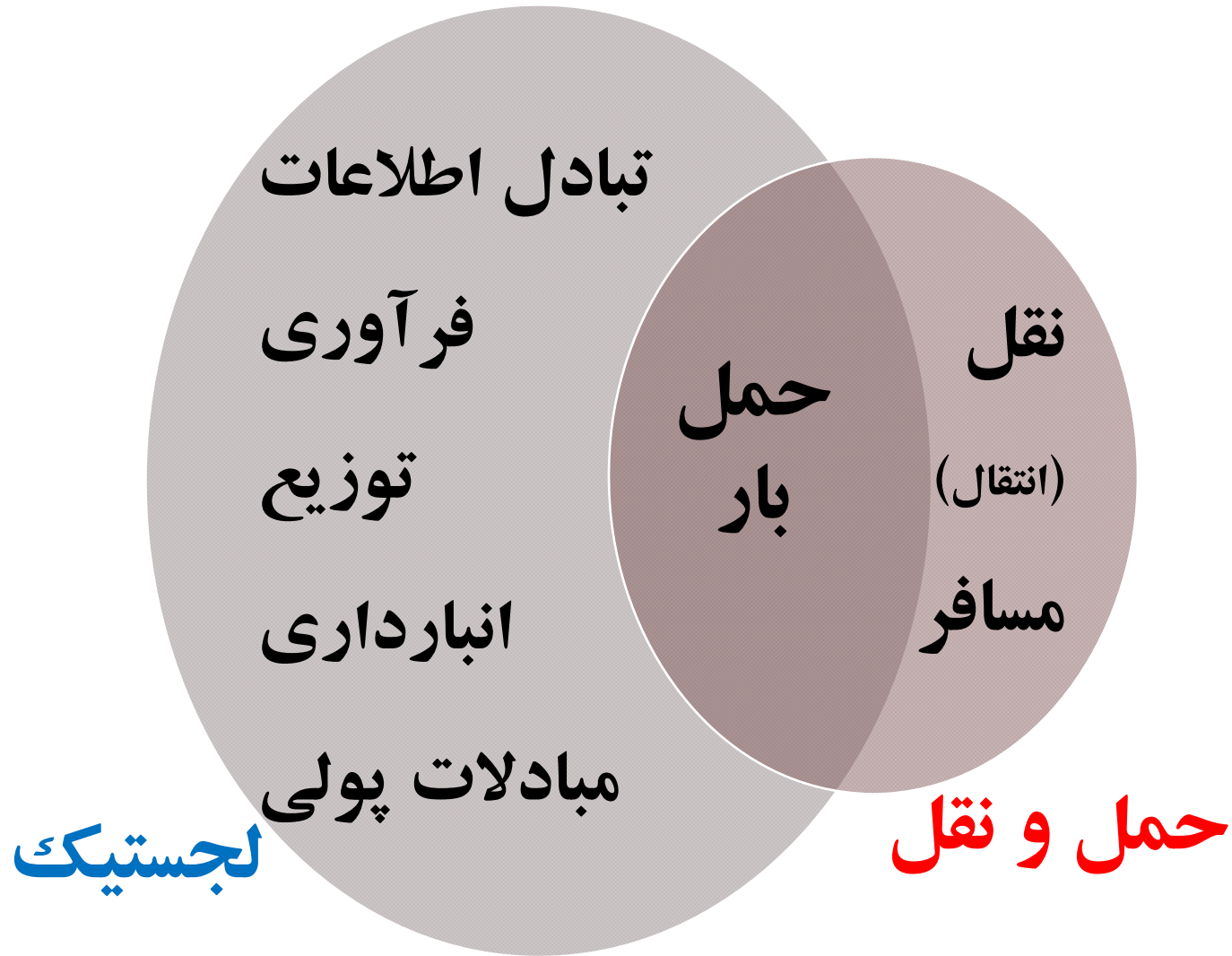
وضعیت حمل و نقل



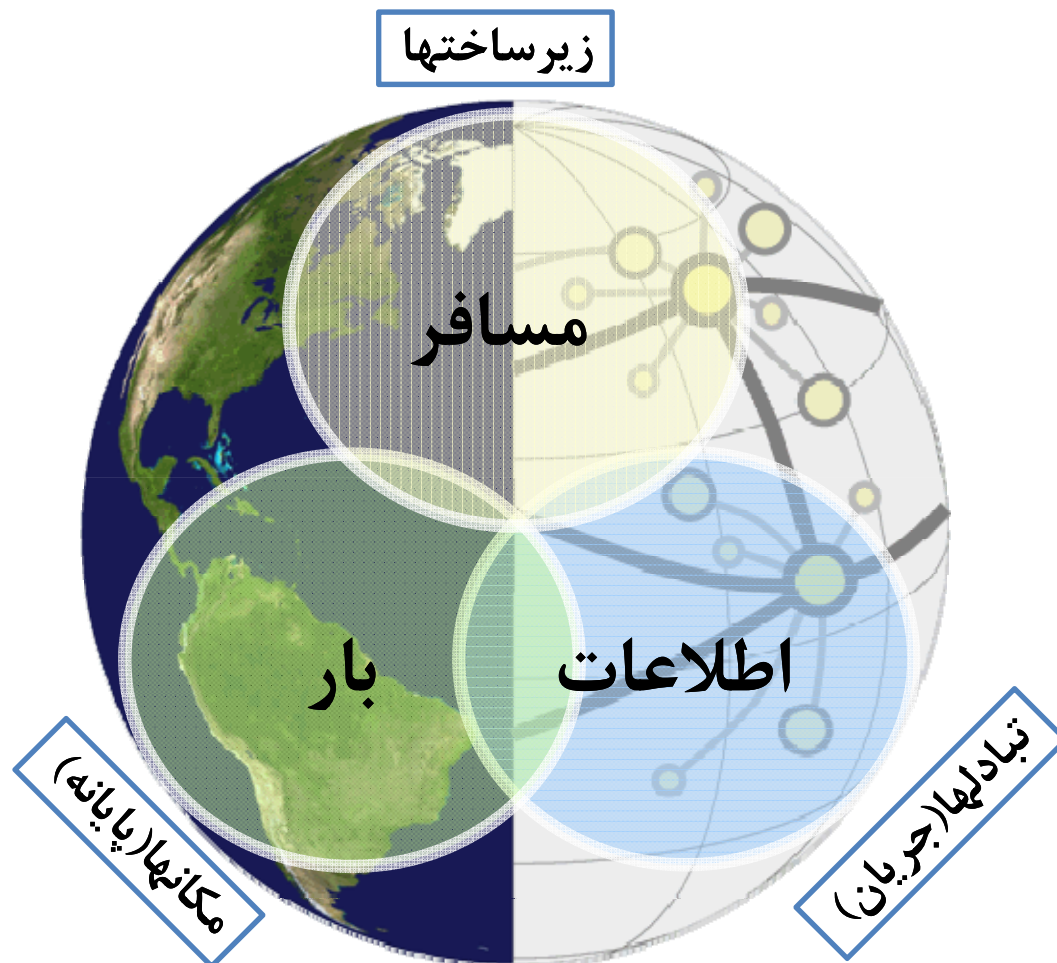
سامانه های جایگزین



رابطه حمل و نقل و لجستیک



رابطه عناصر حمل و نقل (رودریگو، ۲۰۱۳، ص ۳۶)



ارکان توسعه پایدار حمل و نقل (لیتمن، ۲۰۱۴)



پایداری توسعه

محیط زیست و

امور مناطق

کاهش آلودگی هوا، صدا و آب

انتشار تغییرات آب و هوایی

حفظ منابع

حفظ فضای باز (آزاد)

حفاظت تنوع زیستی

سرمایه گذاری و

امور اقتصادی

حرکت کاراً

توسعه اقتصاد محلی

کارایی بهره برداری

فرهنگ و امور

اجتماعی

برابری اجتماعی (عدالت)

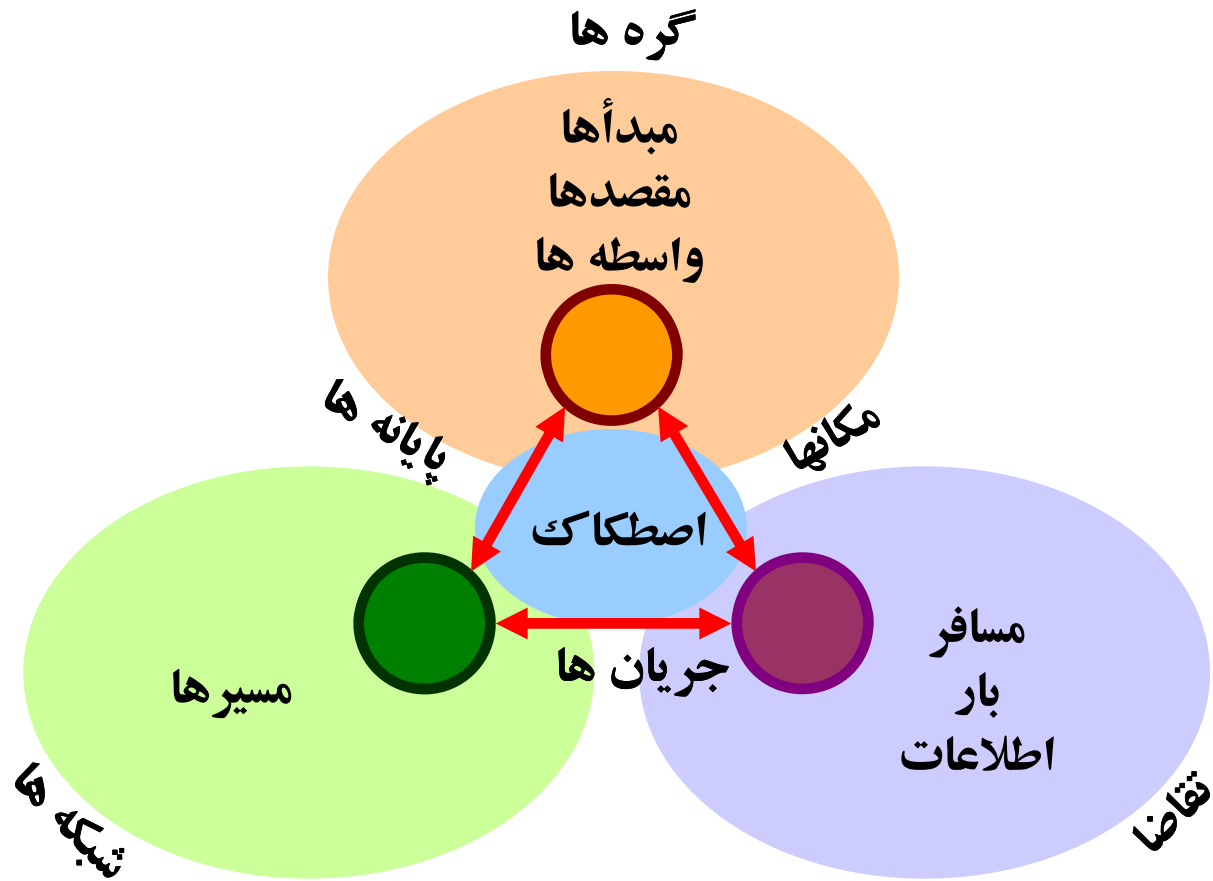
ایمنی و سلامت انسان

برخورداری و استطاعت

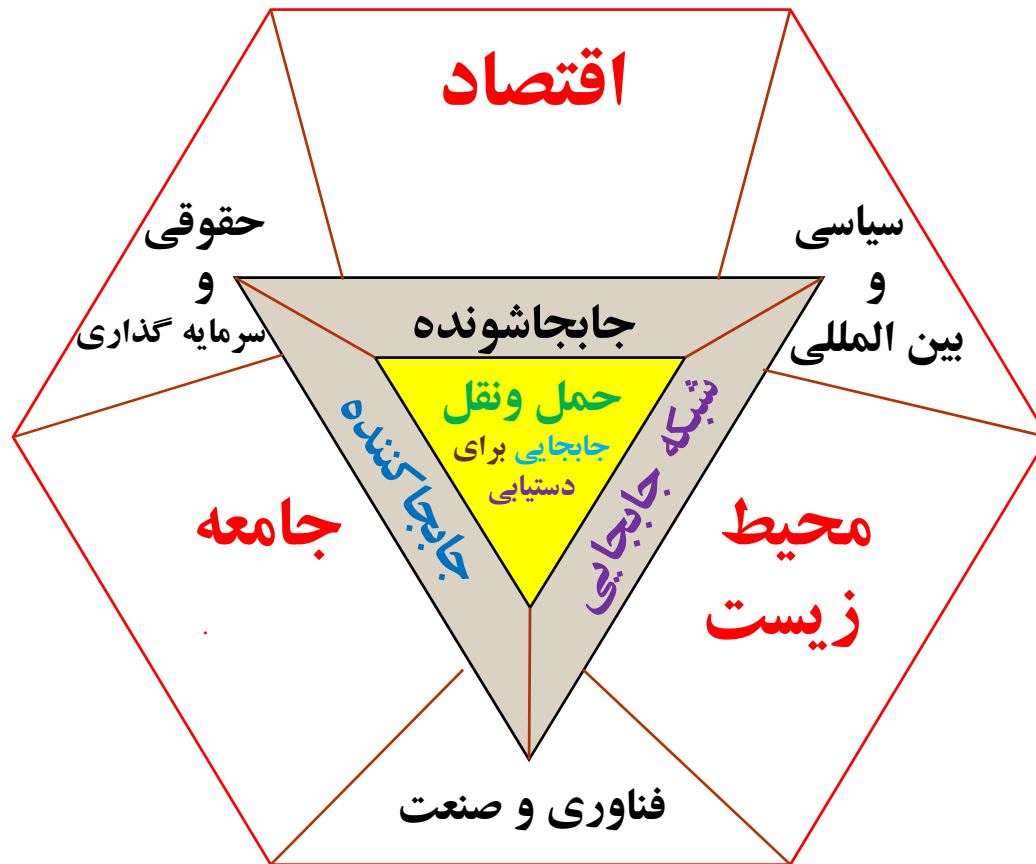
پیوستگی اجتماعی (جامعه)

حفظ فرهنگ

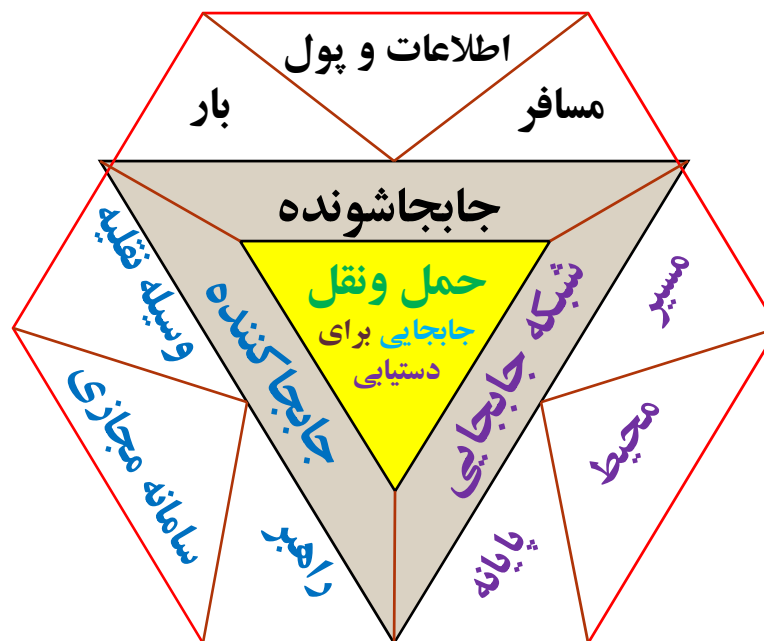
سامانه ی حمل و نقل



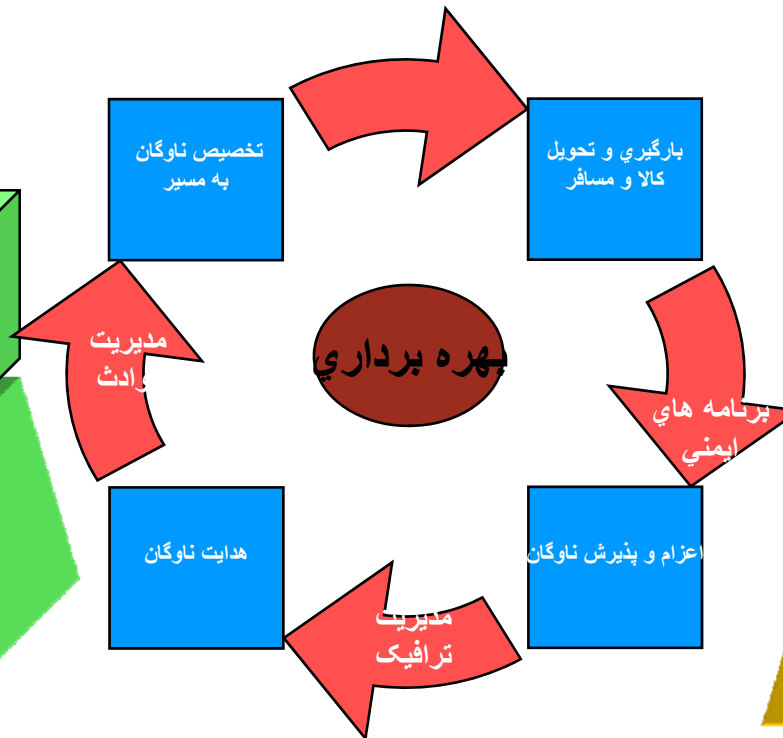
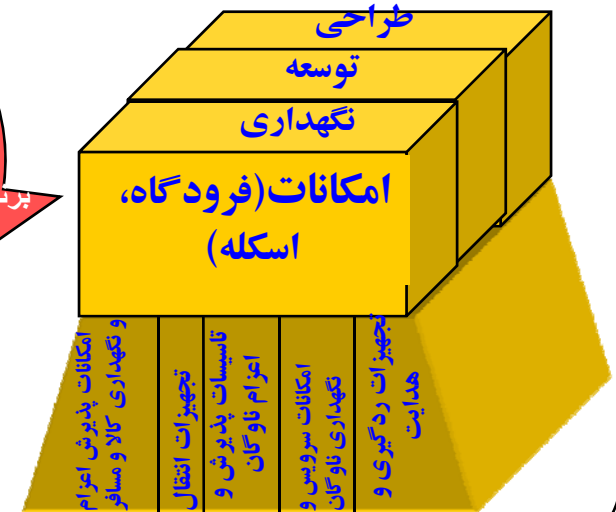
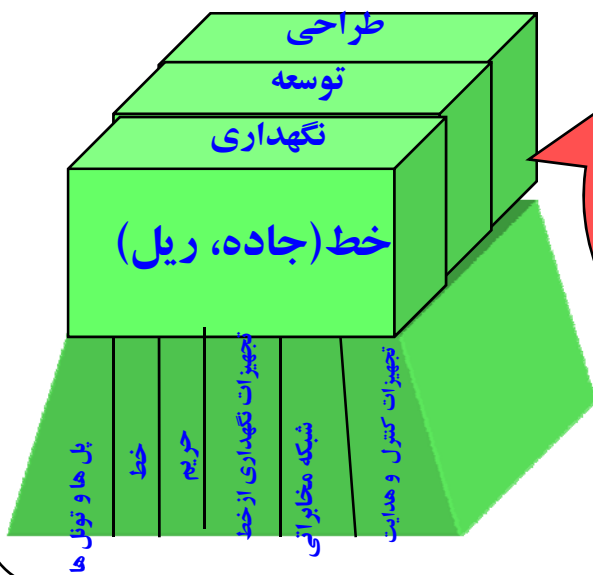
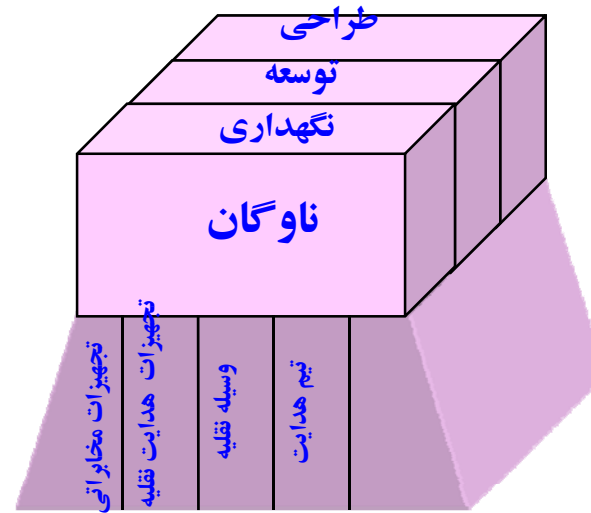
ابعاد راهبردی حمل و نقل با توجه به توسعه پایدار و تحلیل محیط ۶ بعدی

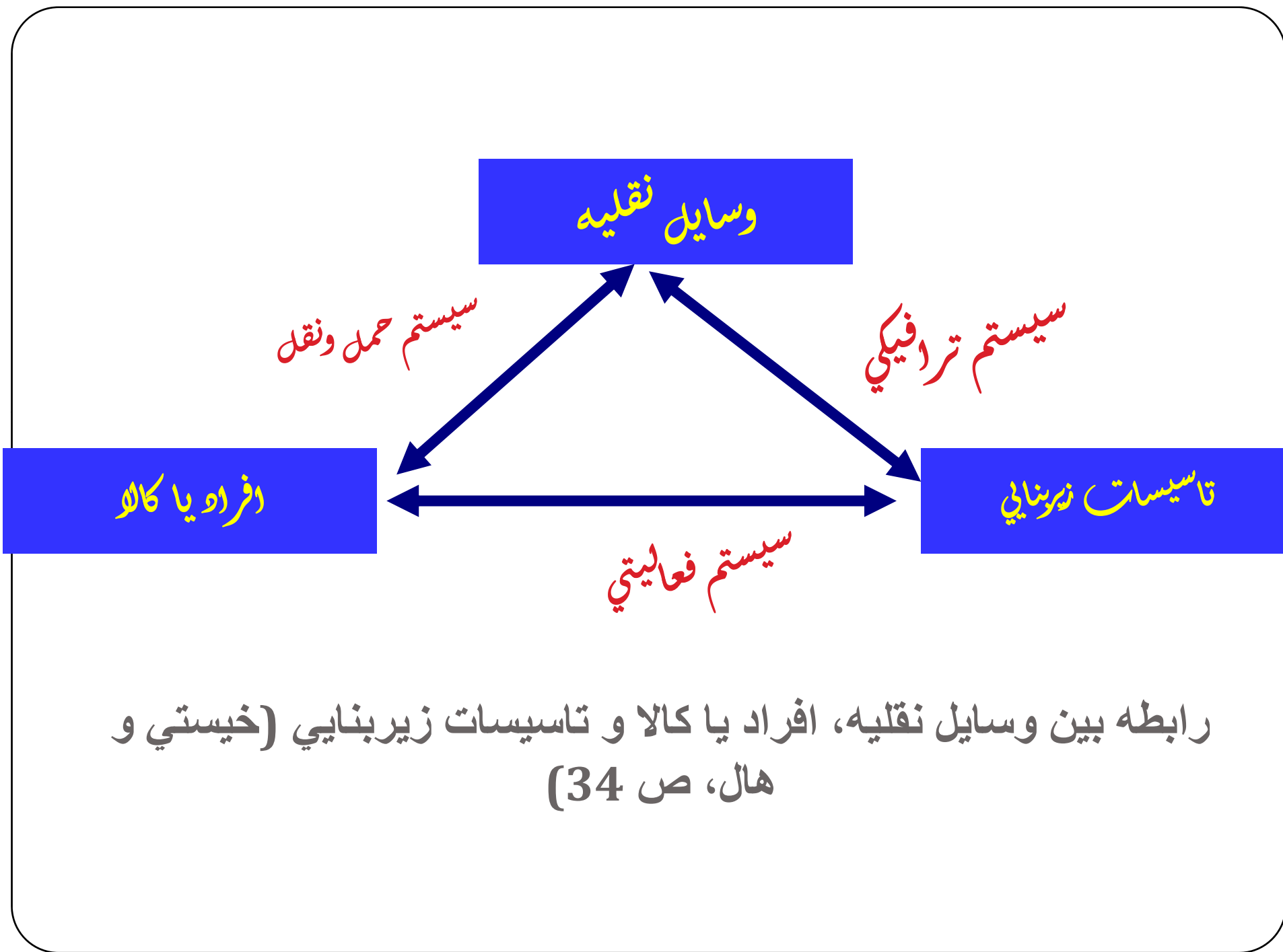


اجزای عناصر اصلی حمل و نقل در تعامل با هم

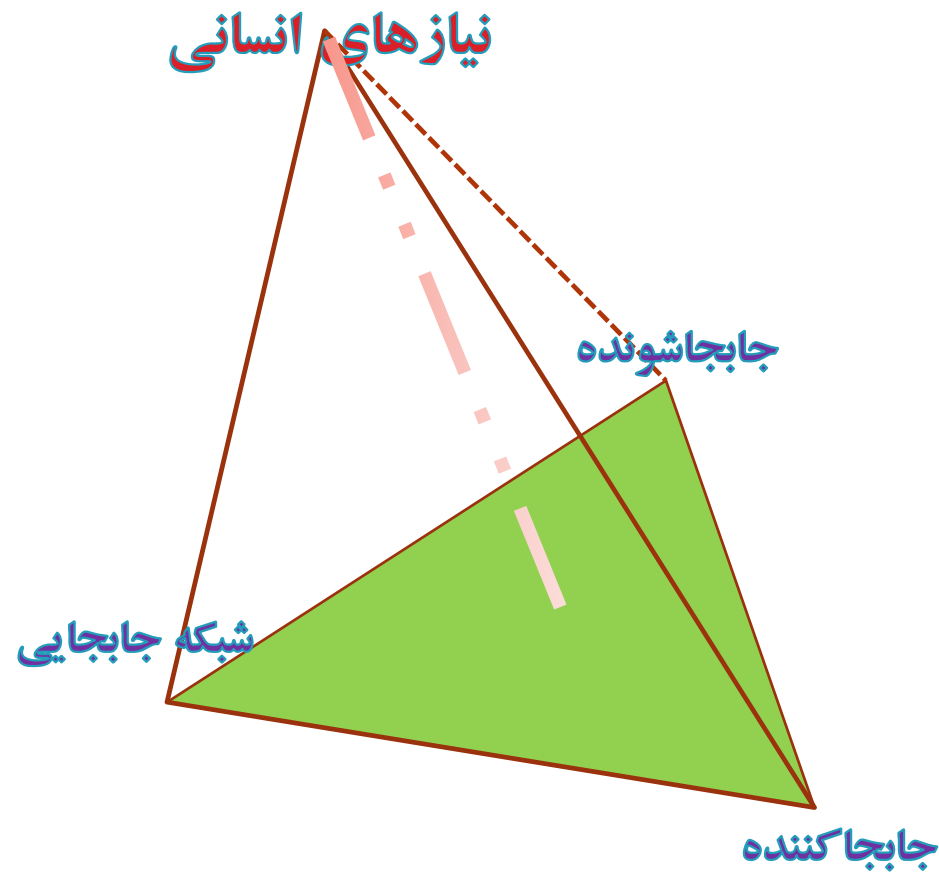


مدل پایه حمل و نقل



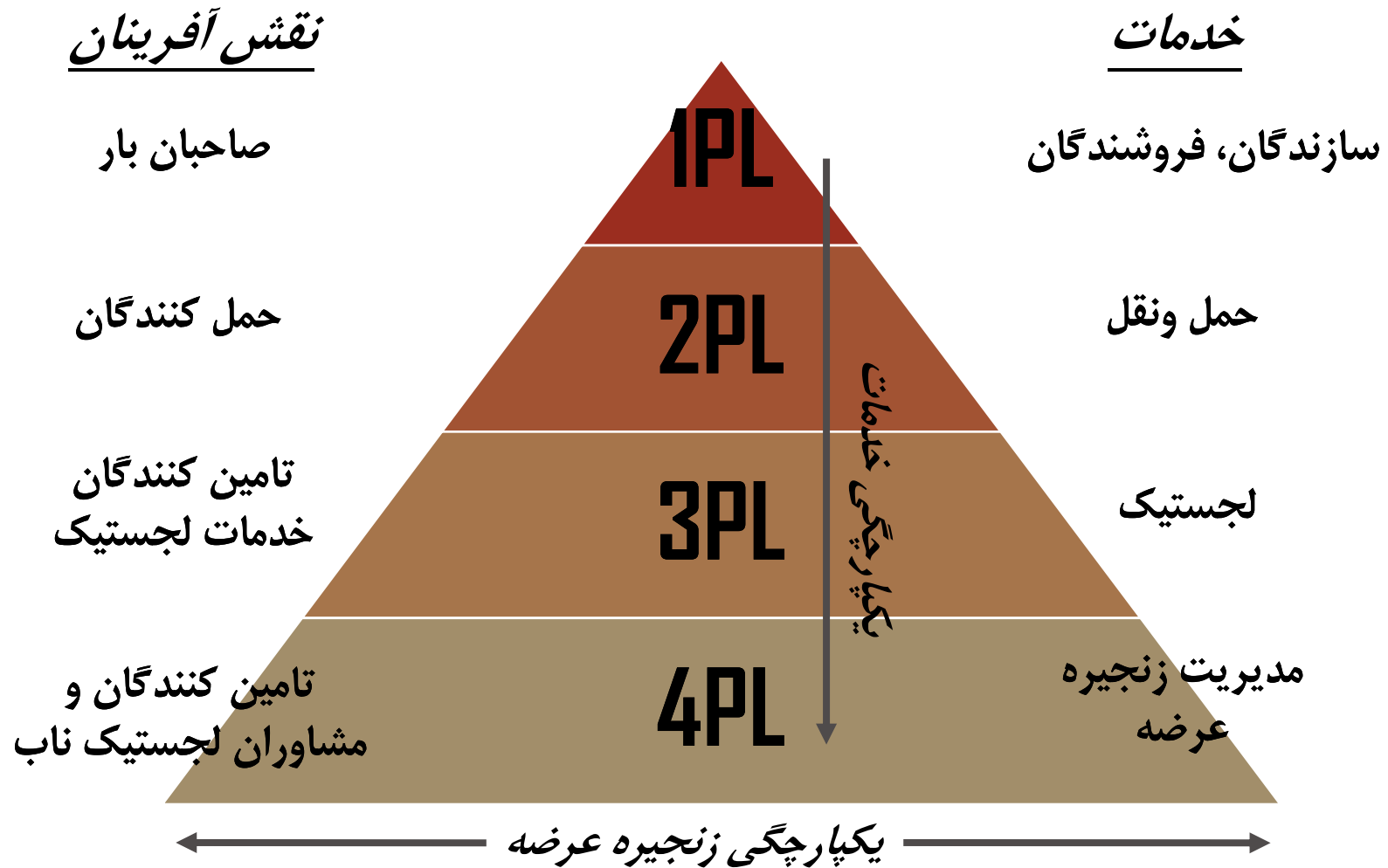


چگونگی کارکرد سامانه حمل و نقل

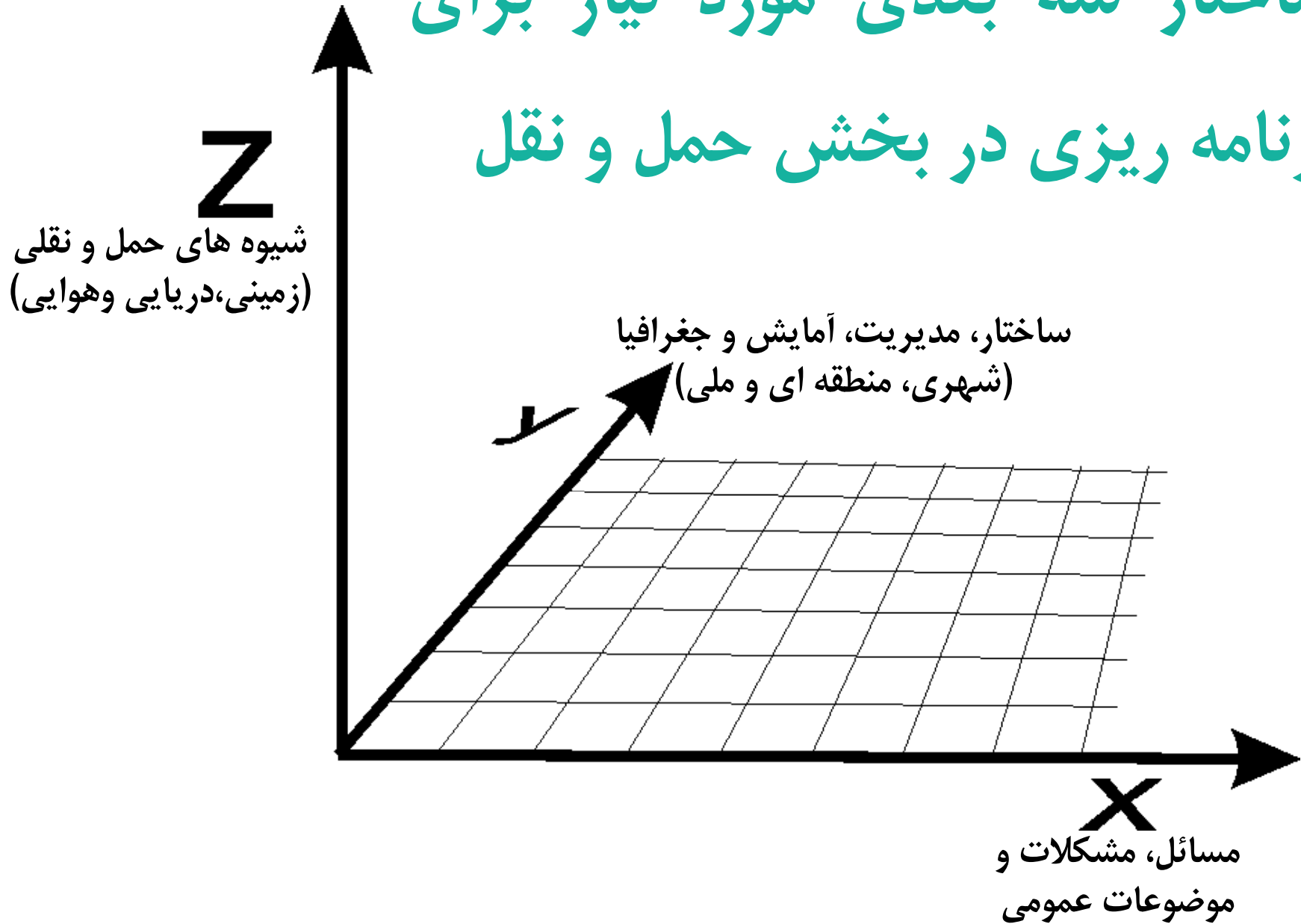


شبکه جابجایی جابجاکننده کالا و خدمات (معماری سامانه حمل و نقل)

لایه های خدمات لجستیک

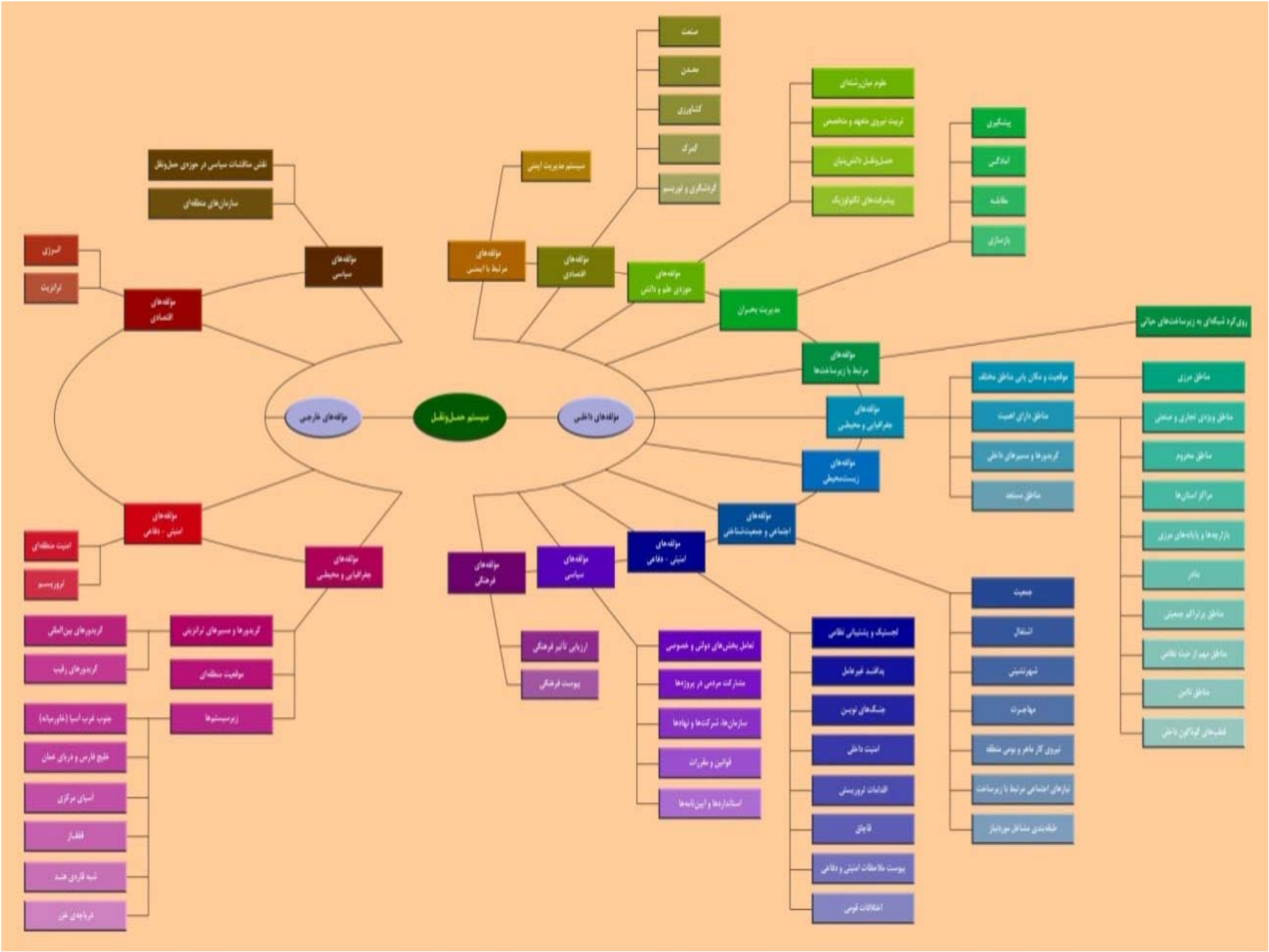


ساختار سه بعدی مورد نیاز برای برنامه ریزی در بخش حمل و نقل

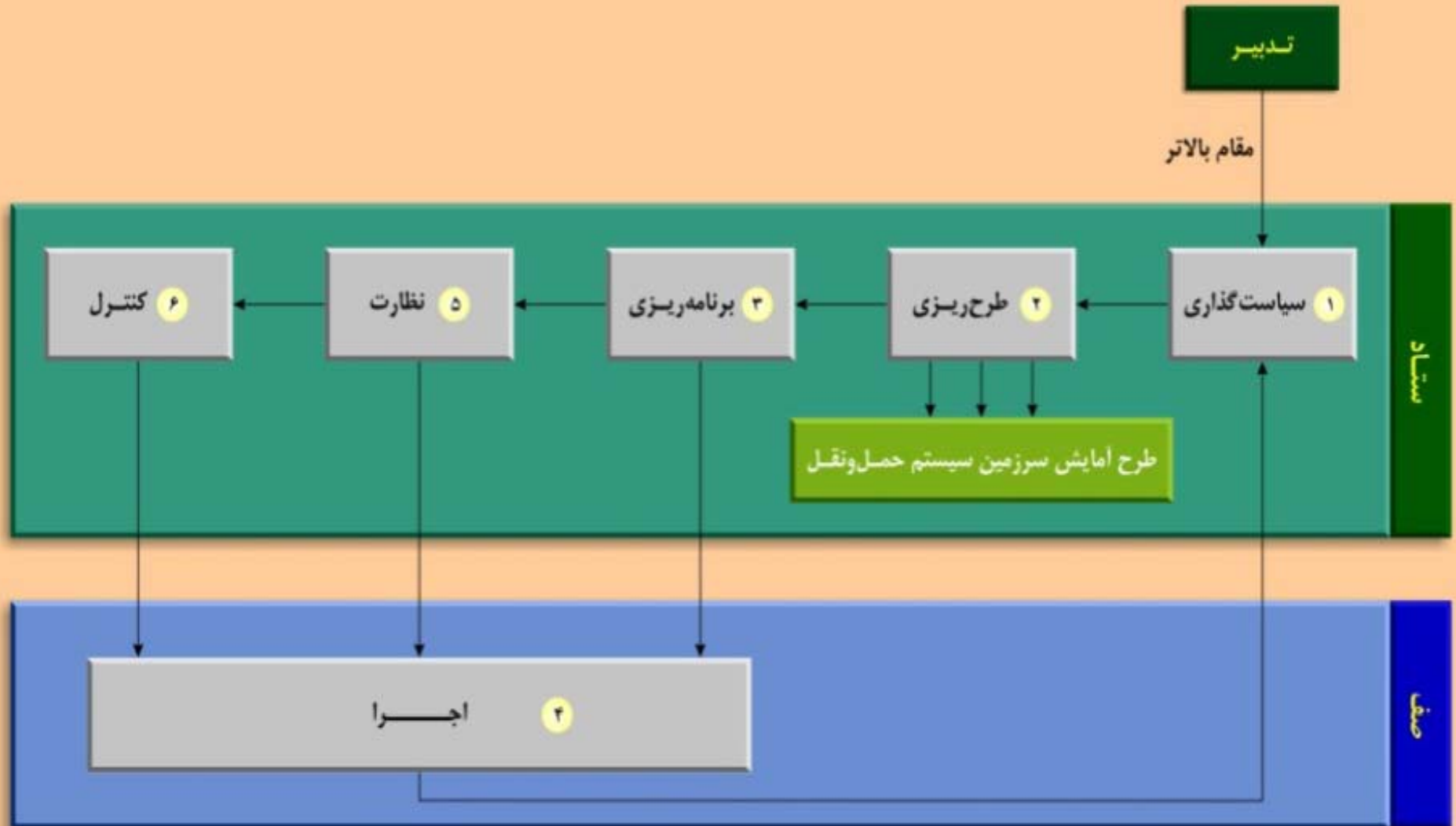


بخش بندی گسترده حمل و نقل در ابعاد عمومی (افقی) شیوه ای (عمودی) و جغرافیایی (برنامه راهبردی تجهیزات حمل و نقل، وزارت صنعت، ۱۳۹۲)





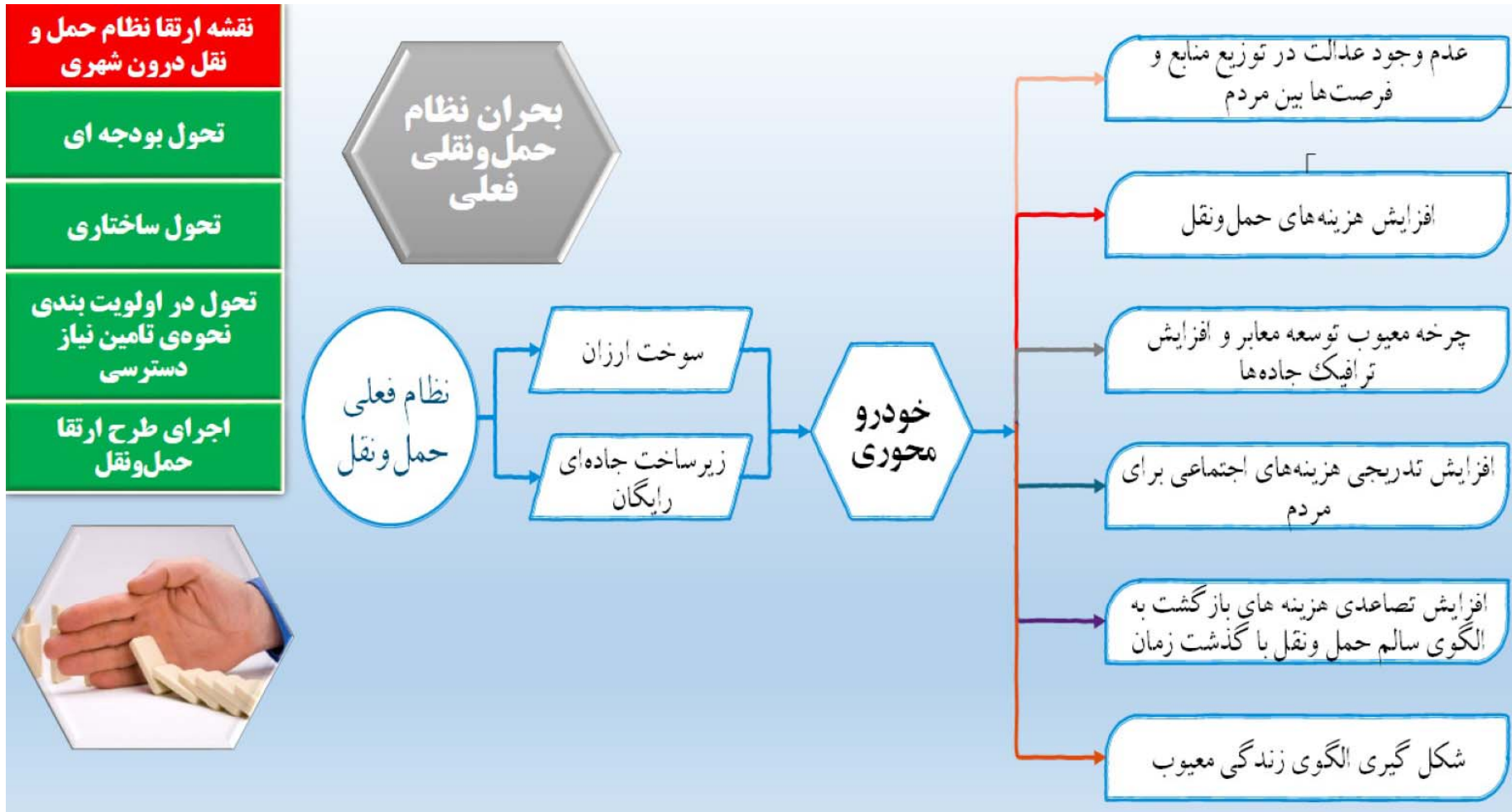
جایگاه طرح آمایش سرزمین سامانه حمل و نقل در روند سیاست گذاری تا اجرا



ضرورت تدوین نقشه راه ارتقای نظام حمل و نقل




نقشه ارتقای نظام حمل و نقل شهری و حومه ای



بحران نظام حمل و نقلی فعلی


• ۲ برابر شدن مصرف سوخت در ایران در هر ۱۰ سال و در جهان در هر ۵۰ سال بوده است.



• ۲۵ درصد مصرف انرژی و ۵۰ تا ۶۰ درصد از مصرف فرآورده‌های نفتی کشور در حمل و نقل مصرف شده است.



• ایران از نظر یارانه پرداختی به بنزین از نخستین کشورهای جهان و مصرف‌کننده ۳۶ درصد بنزین خاورمیانه در سال ۲۰۰۷ بوده است.



- نقشه ارتقا نظام حمل و نقل درون شهری
- تحول بودجه ای
- تحول ساختاری
- تحول در اولویت بندی نحوه‌ی تامین نیاز دسترسی
- اجرای طرح ارتقا حمل و نقل



خسارت آلودگی هوا ایران در سال ۲۰۰۵:

معادل ۱,۶ درصد تولید ناخالص ملی

تولید ۲ درصد گازهای گلخانه‌ای جهان در ایران:

با وجود سهم کمتر از ۱ درصدی در اقتصاد جهان

ایران هفتمین تولید کننده گازهای گلخانه‌ای در سال ۲۰۱۴

از نظر سرعت رشد گازهای گلخانه‌ای در رتبه دوم

کیفیت هوای کلانشهرهای ایران در وضعیت بحرانی

ناسالم بودن کیفیت هوای تهران در ۲۱۵ روز از سال ۹۰

۸۰ درصد مواد خطرناک هوا ناشی از وسایل نقلیه

فقط ۱۸ درصد مربوط به وسایل گرمایشی و کارخانجات

خسارت مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا در ایران:

معادل ۰,۵۶ درصد تولید ناخالص ملی

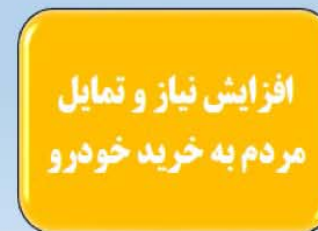
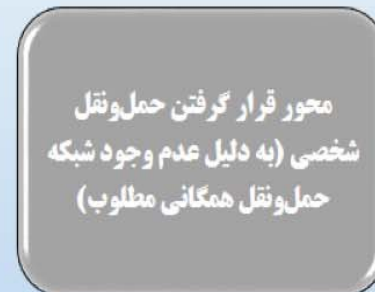
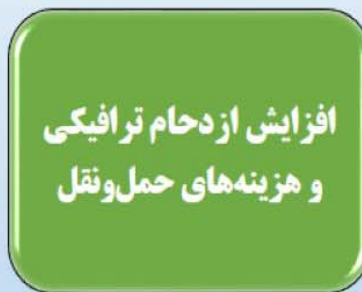
نقشه ارتقا نظام حمل و نقل درون شهری

تحول بودجه ای

تحول ساختاری

تحول در اولویت بندی نحوه ی تامین نیاز دسترسی

اجرای طرح ارتقا حمل و نقل

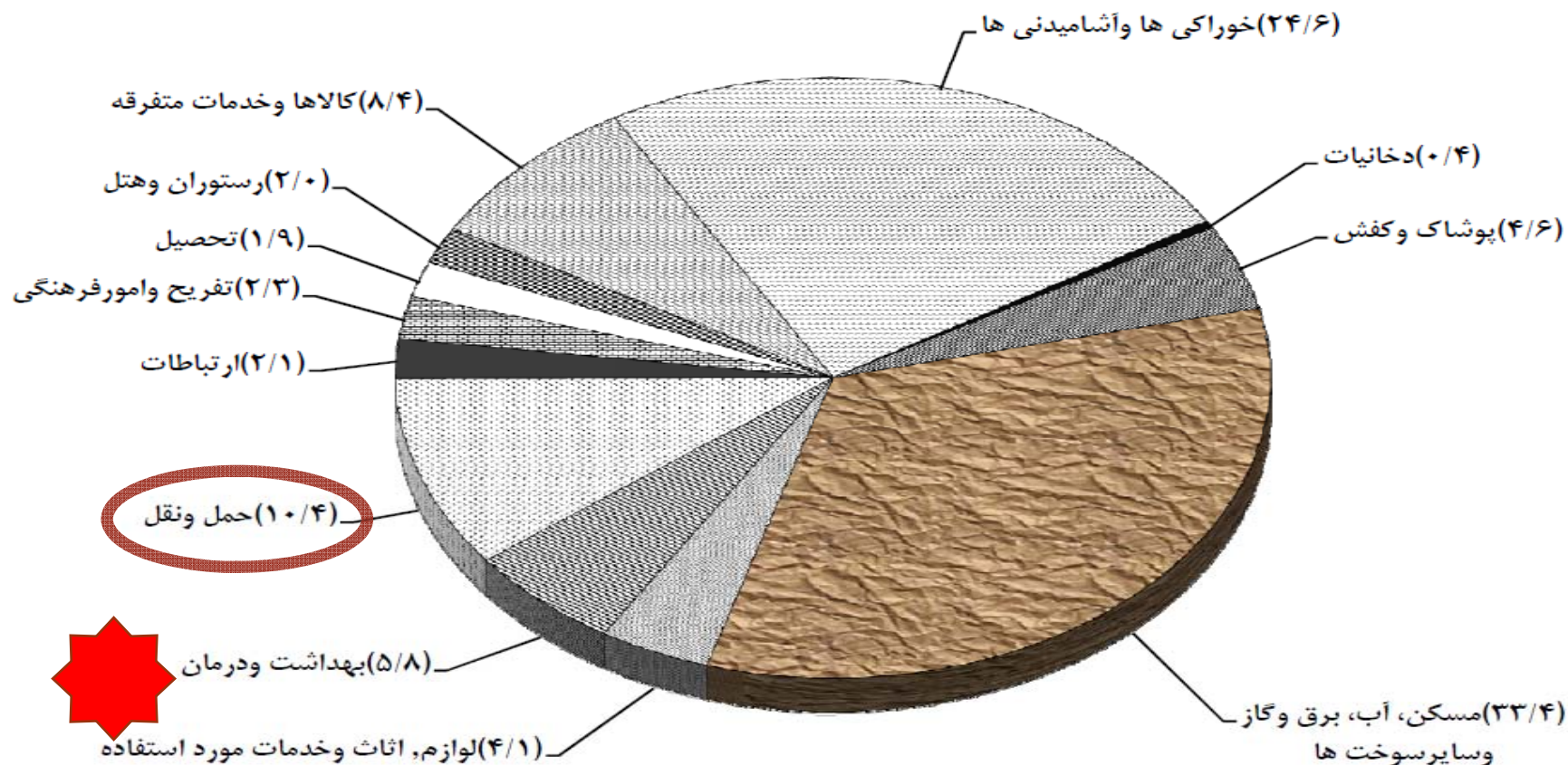


اقتصاد کلان حمل و نقل شهری و حومه‌ای

(بر اساس داده‌های بانک مرکزی، مرکز آمار و سازمان مدیریت)

سهم حمل و نقل در سبد هزینه‌های خانوار = ۱۰.۴ درصد

بررسی بودجه خانوار در مناطق شهری ایران
درصد سهم گروه‌های مختلف هزینه از متوسط هزینه ناخالص سالانه یک خانوار
سال ۱۳۹۳



جدول داده- ستانده ۱۰ بخش اقتصادی سال ۱۳۹۰ (میلیارد ریال)

نام رشته فعالیت	شماره ردیف	کشاورزی		معدن	صنعت	آب برق و گاز	مسکن	سایر ساختمان	حمل و نقل	ارتباطات	سایر خدمات	جمع تقاضای واسطه	مصرف نهایی خانوار	مصرف نهایی دولت	تشکیل سرمایه ثابت ناخالص	صادرات	واردات	ستانده کل
		۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰							
کشاورزی	۱	۱۵۷,۵۱۶	۱,۰۲۹	۱,۰۶۵	۲۸۰,۶۱۵	۷۹	۴۰۰	۶۱۶	۱۷۹	۹۲	۱۱,۷۴۷	۴۵۳,۳۳۸	۳۶۹,۶۰۱	۵,۲۲۸	۱۵۷,۳۳۳	۴۶,۴۴۶	۶۶,۳۴۳	۸۶۵,۶۰۳
نفت و گاز	۲	۲۲۰	۱۲	۷	۷۹,۹۰۹	۲۶۳	۱۶	۷	۴	۵	۱۰۸	۸۰,۵۵۱	۰	۰	۹۴,۲۸۶	۱,۰۴۱,۱۱۲	۶	۱,۰۲۷,۳۷۱
معدن	۳	۲۲۶	۷۳	۱۱۶	۳۷,۸۵۱	۱۲	۳,۴۷۷	۳,۳۱۳	۱۱	۸	۶۶۰	۴۵,۷۴۶	۷۷۴	۰	۹,۵۷۱	۱۳,۶۷۰	۲,۷۷۳	۶۶,۹۸۹
صنعت	۴	۱۲۰,۶۵۲	۱۳,۱۲۴	۶,۴۷۳	۹۰۸,۷۱۷	۸,۶۷۳	۱۰۷,۶۵۸	۱۴۴,۱۲۱	۱۱۴,۳۴۷	۷,۶۸۷	۲۴۴,۵۱۵	۱,۶۷۵,۹۶۷	۹۳۲,۷۳۷	۰	۷۳۵,۶۰۸	۵۴۳,۶۵۱	۱,۰۴۵,۱۷۶	۲,۸۴۲,۷۸۸
آب برق گاز	۵	۱۲,۷۰۷	۵,۰۱۰	۲,۰۲۷	۱۱۰,۹۵۶	۵۱,۵۸۲	۶۸۵	۸۰۴	۳,۳۷۹	۷,۵۷۹	۱۲۸,۹۲۲	۳۲۳,۶۵۱	۱۲۴,۶۲۴	۰	۵۵,۷۳۹	۱	۰	۵۰۴,۰۱۵
مسکن	۶	۲	۰	۷۳	۱۲	۳	۶,۳۹۳	۱	۱	۰	۴۶,۵۱۰	۵۲,۹۹۵	۹,۵۶۱	۰	۲۶۳,۶۵۶	۰	۰	۳۲۶,۲۱۳
سایر ساختمان ها	۷	۱,۱۴۰	۵۲۴	۱,۰۲۸	۴,۸۷۳	۵۴۶	۱,۳۰۲	۲۹,۰۳۲	۶۷۱	۶۳۲	۱۲,۷۷۲	۵۲,۵۲۰	۷۶۱	۰	۳۸۲,۰۷۰	۰	۰	۴۳۵,۳۵۱
حمل و نقل	۸	۲۱,۴۰۴	۱,۵۷۴	۲,۴۳۸	۱۰۹,۰۸۱	۴۸۲	۲۱,۷۲۸	۲۸,۹۱۱	۱۶,۹۷۸	۱,۹۰۶	۵۱,۸۸۵	۲۵۶,۳۸۶	۱۶۳,۴۳۵	۲,۱۲۴	۸۷,۷۱۵	۳۹,۶۸۶	۴۵,۱۲۹	۵۰۴,۲۱۸
ارتباطات	۹	۴۴۹	۸۱۵	۱۶۵	۴,۱۲۴	۱۵۳	۶۹	۹۳	۲۷۴	۳۳,۰۴۷	۸,۵۷۴	۴۷,۷۶۳	۸۳,۶۰۷	۰	۱۹,۴۲۲	۷۹۲	۲,۶۸۰	۱۴۸,۹۰۳
سایر خدمات	۱۰	۵۱,۸۵۳	۱۵,۳۰۱	۳,۲۷۳	۳۵۷,۶۱۴	۱۱,۹۳۸	۴۰,۴۷۱	۵۳,۰۵۱	۲۵,۰۳۵	۶,۸۳۱	۱۶۱,۲۲۶	۷۲۶,۵۹۲	۱,۲۸۸,۶۷۳	۶۱۴,۰۸۹	۶۳۸,۲۳۴	۳۶,۱۸۱	۸۴,۰۴۹	۳,۲۱۹,۷۲۰
جمع مصارف		۳۶۶,۱۶۸	۳۷,۴۶۱	۱۶,۶۶۶	۱,۸۹۳,۷۵۳	۷۳,۷۳۲	۱۸۲,۱۹۸	۲۵۹,۹۴۹	۱۶۰,۸۷۷	۵۷,۷۸۷	۶۶۶,۹۱۹	۳,۷۱۵,۵۱۱	۲,۸۷۳,۷۷۳	۶۲۱,۴۴۰	۲,۲۵۵,۰۶۳	۱,۷۲۱,۵۳۹	۱,۲۴۶,۱۵۷	۹,۹۴۱,۱۷۱
ارزش افزوده ناخالص		۴۹۹,۴۳۵	۹۸۹,۹۱۰	۵۰,۳۲۳	۹۴۹,۰۳۵	۴۳۰,۲۸۳	۱۴۴,۰۱۵	۱۷۵,۴۰۱	۳۴۳,۳۴۱	۹۱,۱۱۶	۲,۵۵۲,۸۰۱	۶,۲۲۵,۶۶۰						
جبران خدمات کارکنان		۱۶,۱۱۲	۱۹,۱۵۷	۹,۳۶۲	۱۶۳,۰۱۸	۱۱۶,۴۶۲	۴۹,۶۹۲	۶۳,۷۹۰	۵۵,۰۱۷	۲۵,۴۸۴	۶۵۷,۵۲۵	۱,۱۷۵,۶۱۸						
خالص مالیات بر تولید و واردات		-۲۱۷	۱۰,۶۱۷	۸۳۴	۹۸,۴۸۴	۵,۳۶۳	۳,۸۴۵	۵,۱۷۸	۵,۶۰۷	۱,۶۸۵	۲۷,۹۰۸	۱۵۹,۳۰۴						
درآمد مختلط، ناخالص		۴۲۴,۰۸۰	۳۴,۹۴۵	۳,۴۱۹	۱۰۷,۵۲۹	۱۸,۰۰۱	۲۳,۸۱۶	۴,۴۴۳	۱۷۶,۵۷۳	۱۲,۱۲۸	۷۴۸,۰۹۲	۱,۵۵۳,۰۲۵						
مازاد عملیاتی، ناخالص		۵۹,۴۶۰	۹۲۵,۱۹۰	۳۶,۷۰۸	۵۸۰,۰۰۴	۲۹۰,۴۵۷	۶۶,۶۶۱	۱۰۱,۹۹۰	۱۰۶,۱۴۴	۵۱,۸۲۰	۱,۱۱۹,۲۷۷	۳,۳۳۷,۷۱۳						
ستانده کل		۸۶۵,۶۰۳	۱,۰۲۷,۳۷۱	۶۶,۹۸۹	۲,۸۴۲,۷۸۸	۵۰۴,۰۱۵	۳۲۶,۲۱۳	۴۳۵,۳۵۱	۵۰۴,۲۱۸	۱۴۸,۹۰۳	۳,۲۱۹,۷۲۰	۹,۹۴۱,۱۷۱						

جدول داده- ستانده سال ۱۳۹۰
مرکز پژوهش های مجلس

حمل و نقل ۱۰٪ مصارف و ۷٪
تقاضای واسطه و ۳٪ ستانده را
تشکیل می دهد



شاخص‌های عمده اقتصادی سال ۱۳۹۲

بخش خارجی

تراز حساب جاری	۱۵۸۶۱ میلیون دلار
تراز بازرگانی (حساب کالا)	۲۱۳۹۲ میلیون دلار
صادرات کالا (FOB)	۸۶۴۷۱ میلیون دلار
واردات کالا (FOB)	۶۵۰۷۹ میلیون دلار
کل بدهی‌های خارجی (پایان دوره)	۵۱۰۷ میلیون دلار
متوسط نرخ دلار آمریکا در بازار بین‌بانکی	۲۶۵۰۹ ریال

نرخ رشد متغیرهای بخش پولی (اسفند ۱۳۹۲ نسبت به

پایان سال قبل)

نقدینگی	۲۲/۳ درصد
پول	۱/۰ درصد
شبه پول	۲۷/۲ درصد



جمعیت و نیروی انسانی

جمعیت	۷۷/۸ میلیون نفر
شهری	۵۶/۴ میلیون نفر
روستایی ^(۱)	۲۱/۴ میلیون نفر
رشد جمعیت	۱/۲ درصد
تراکم جمعیت	۴۷/۲ نفر در هر کیلومتر مربع
جمعیت فعال	۲۳/۸ میلیون نفر
نرخ بیکاری	۱۰/۶ درصد
شهری	۱۱/۶ درصد
روستایی	۷/۹ درصد
زن	۱۹/۷ درصد
مرد	۸/۸ درصد
جوانان ۱۵-۲۹ ساله	۲۱/۹ درصد
جوانان ۱۵-۲۴ ساله	۲۵/۲ درصد

ماخذ: مرکز آمار ایران
۱- جمعیت غیر ساکن رانیز شامل می‌شود.

دسته بندی شهرها بر اساس جمعیت

جمع	شهر کوچک		شهر متوسط		شهر بزرگ		کلانشهرها		شاخص	ردیف
	کمتر از ۲۵ هزار نفر	بین ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر	بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر	بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر	سایر مرکز استان ها	بقیه کلانشهرها	تهران		
۵۳.۶	۶,۵۶۸,۲۷۸	۳,۳۶۱,۶۶۳	۵,۴۲۷,۲۸۶	۵,۳۱۴,۱۲۴	۵,۲۰۳,۴۴۸	۸,۹۸۳,۹۲۳	۱۱,۲۶۱,۸۳۶	۸,۱۵۴,۰۵۱	جمعیت سرشماری ۱۳۹۰	۱
۵۷.۵	۷,۱۰۰,۰۰۰	۳,۶۰۰,۰۰۰	۶,۰۰۰,۰۰۰	۵,۸۰۰,۰۰۰	۵,۷۰۰,۰۰۰	۹,۳۰۰,۰۰۰	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۸,۴۰۰,۰۰۰	برآورد جمعیت آبان ۱۳۹۴	۲
۱۲۳۹	۹۴۲	۱۰۲	۹۴	۴۷	۲۳	۲۳	۷	۱	تعداد شهر در ۱۳۹۴	۳
۱۰۰۰۰	۱۸۰۰ برآورد	۸۵۰ برآورد	۱۴۰۰ برآورد	۱۳۰۰ برآورد	۱۱۴۰ برآورد	۱۶۰۰ برآورد	۱۴۶۷	۶۶۳	مساحت محدوده قانونی در ۱۳۹۴ (کیلومتر مربع)	۴
۲۰۰۰۰	۱۵۰۰ برآورد	۱۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۴۰۰۰ برآورد	۴۰۰۰ برآورد	۱۷۶۷	طول معابر شریانی (کیلومتر)	۵

- کلانشهرها غیر تهران شامل شهرهای مشهد، کرج، اصفهان، تبریز، شیراز، اهواز و قم هستند.
- جمعیت کشور در سال ۱۳۹۰ برابر ۷۵,۱۵۰,۰۰۰ نفر و جمعیت شهری برابر ۵۳,۶۴۷,۰۰۰ بوده است.
- درصد رشد سالانه جمعیت از ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ برای ۸ دسته شهر از راست به چپ به ترتیب برابر با: ۰.۷، ۰.۷، ۰.۸، ۱، ۱.۳، ۱.۷ و ۲ برآورد شد.

دسته بندی شهرها بر اساس جمعیت

جمع	شهر کوچک		شهر متوسط		شهر بزرگ		کلانشهرها		شاخص	ردیف
	کمتر از ۲۵ هزار نفر	بین ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر	بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر	بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر	سایر مرکز استان ها	بقیه کلانشهرها	تهران		
۵۳.۶	۶,۵۶۸,۲۷۸	۳,۳۶۱,۶۶۳	۵,۴۲۷,۲۸۶	۵,۳۱۴,۱۲۴	۵,۲۰۳,۴۴۸	۸,۹۸۳,۹۲۳			جمعیت سرشماری ۱۳۹۰	۱
۵۷.۵	۷,۱۰۰,۰۰۰	۳,۶۰۰,۰۰۰	۶,۰۰۰,۰۰۰	۵,۸۰۰,۰۰۰	۵,۷۰۰,۰۰۰	۹,۳۰۰,۰۰۰	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۸,۴۰۰,۰۰۰	جمعیت برآورد آبان ۱۳۹۴	۲
۱۲۳۹	۹۴۲	۱۰۲	۹۴	۴۷	۲۳	۲۳	۷	۱	تعداد شهر در ۱۳۹۴	۳
۱۰۰۰۰	۱۸۰۰ برآورد	۸۵۰ برآورد	۱۴۰۰ برآورد	۱۳۰۰ برآورد	۱۱۴۰ برآورد	۱۶۰۰ برآورد	۱۴۶۷	۶۶۳	مساحت محدوده قانونی در ۱۳۹۴ (کیلومتر مربع)	۴
۲۰۰۰۰	۱۵۰۰ برآورد	۱۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۲۵۰۰ برآورد	۴۰۰۰ برآورد	۴۰۰۰ برآورد	۱۷۶۷	طول معابر شریانی (کیلومتر)	۵

- کلانشهرها غیر تهران شامل شهرهای مشهد، کرج، اصفهان، تبریز، شیراز، اهواز و قم هستند.
- جمعیت کشور در سال ۱۳۹۰ برابر ۷۵.۱۵۰.۰۰۰ نفر و جمعیت شهری برابر ۵۳.۶۴۷.۰۰۰ بوده است.
- درصد رشد سالانه جمعیت از ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ برای ۸ دسته شهر از راست به چپ به ترتیب برابر با: ۰.۷، ۰.۷، ۰.۸، ۱، ۱.۳، ۱.۷ و ۲ برآورد شد.

وضعیت ناوگان در بخش اتوبوس، مديبوس و ميني بوس رانی شهری و حومه ای کشور

میزان	شاخص
۲۴۲۵۶ دستگاه	تعداد کل اتوبوس درون شهری خطی در کشور
۶۰٪	نسبت تعداد اتوبوس فعال در کلانشهرها به نسبت کل ناوگان شهرها
۵۵٪	نسبت تعداد اتوبوس های واگذار شده به بخش خصوصی به کل ناوگان
۷۷٪ گازوئیل سوز ۲۳٪ گاز سوز	وضعیت مصرف سوخت در ناوگان اتوبوسرانی
۱۱۰۶۶ دستگاه	تعداد کل مديبوس و ميني بوس تحت نظارت در کشور
۲۴۲۵۶ دستگاه	تعداد کل اتوبوس شهری و حومه ای غیرخطی نظارت نشده در کشور
۲۴۲۵۶ دستگاه	تعداد کل مديبوس و ميني بوس شهری و حومه ای غیرخطی نظارت نشده در کشور
۹۵٪	ضریب متوسط فعالیت ناوگان
حدود ۹ میلیون کیلومتر	میزان پیمایش روزانه ناوگان اتوبوس، مديبوس و ميني بوس فعال کشور
حدود ۱۸ میلیون مسافر	میزان مسافر جابجا شده روزانه با اتوبوس، مديبوس و ميني بوس فعال در کشور
حدود ۲/۵ میلیون لیتر	میزان کل مصرف روزانه گازوئیل اتوبوس، مديبوس و ميني بوس های فعال کشور
حدود ۰/۹ میلیون کیلوگرم	میزان گاز مصرفی روزانه اتوبوس های فعال در کشور

وضعیت مصرف انرژی در بخش تاکسیرانی شهری کشور

میزان	شاخص
۳۱۸۸۱۱ دستگاه	تعداد کل تاکسی در کشور
۱۸٪ بنزین سوز ۸۲٪ دوگانه سوز	وضعیت مصرف سوخت در ناوگان
۹۵٪	ضریب متوسط فعالیت ناوگان
حدود ۳/۵ میلیون لیتر (۸۴٪ یارانه ای و ۱۶٪ قیمت آزاد)	میزان کل مصرف بنزین تاکسیهای فعال کشور روزانه
حدود ۴ میلیون کیلوگرم	میزان گاز مصرفی ناوگان فعال تاکسی کشور روزانه

تعداد اتوبوس مورد نیاز برای نوسازی ناوگان شهری تا پایان سال ۱۳۹۵

سال	معوقه	۱۳۹۴	۱۳۹۵	مجموع تا پایان سال ۱۳۹۵
تعداد نوسازی	۱۱۵۰۰	۲۸۰۰	۲۷۰۰	۱۷۰۰۰ دستگاه

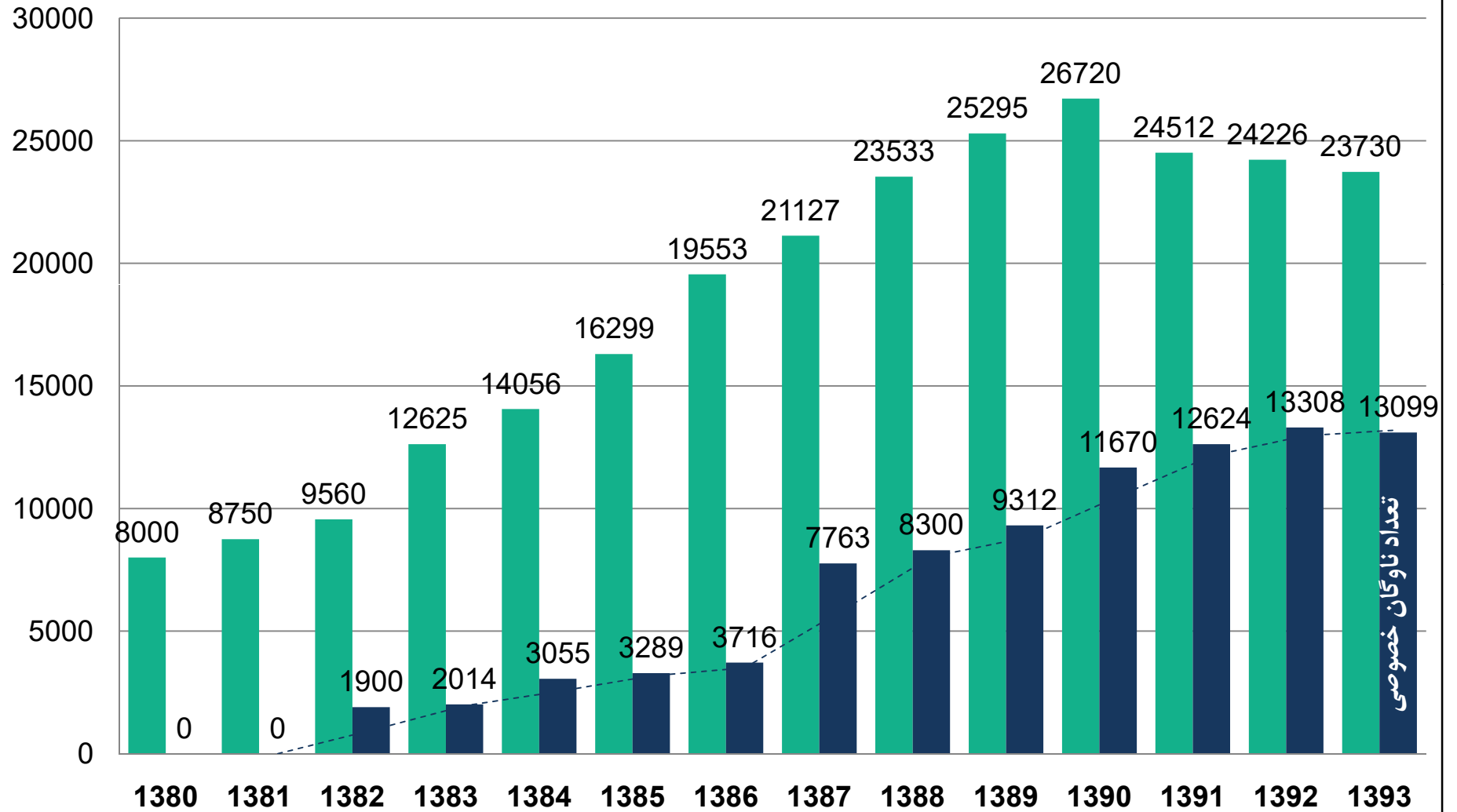
تعداد اتوبوس مورد نیاز برای توسعه تدریجی ناوگان شهری تا پایان سال ۱۳۹۵

سال	معوقه	۱۳۹۴	۱۳۹۵	مجموع تا پایان سال ۱۳۹۵
تعداد توسعه	۲۰۰۰	۲۰۰۰	۲۰۰۰	۶۰۰۰ دستگاه

برنامه نوسازی ناوگان تاکسیرانی تا سال ۱۳۹۵

سال	معوقه	۱۳۹۴	۱۳۹۵	مجموع تا پایان سال ۱۳۹۵
تعداد نوسازی	۷۱۰۰۰	۲۷۰۰۰	۱۰۰۰۰	۱۰۸۰۰۰

نمودار خصوصی سازی ناوگان اتوبوسرانی شهری فعال در سال های مختلف



فهرست مطالعات و طرح های جامع و زیربخشی حمل و نقل در نیم قرن اخیر در کشور

ردیف	عنوان مطالعه یا طرح جامع	تاریخ انجام	مجری	همکار
۱	طرح جامع توسعه زیرساختهای حمل و نقل کشور	۱۳۴۹	موسسه همکاری فنی بین المللی (OTCA)	
۲	طرح جامع توسعه زیرساختهای حمل و نقل تهران	۱۳۴۹	ویکتور و گروئن و فرمانفرمایان	
۳	مطالعات هماهنگ سازی حمل و نقل کشور	۵۵-۱۳۵۲	شرکت فرانسوی BCEOM	
۴	طرح جامع حمل و نقل کشور	۱۳۵۳	شرکت فرانسوی سوفرتو	
۵	طرح جامع حمل و نقل متروی تهران	۱۳۵۳	شرکت فرانسوی سوفرتو	
۶	طرح جامع بنادر کشور	۱۳۵۳	ادیبی - هریس	
۷	طرح جامع حمل و نقل (شاهراه های) ایران	۱۳۵۴	شرکت ستیران	اکوتک
۸	طرح آمایش سرزمین	۱۳۵۴	شرکت ستیران	
۹	طرح جامع فرودگاه بین المللی امام خمینی(ره)	۱۳۵۴	شرکت رمپ	
۱۰	طرح جامع حمل و نقل تهران (اولین کار و خروجی رایانه)	۱۳۵۵	موسسه هاروارد	
۱۱	طرح جامع حمل و نقل تهران	۱۳۵۶	شرکت فریمن و فاکس	مشارکت ژاپن
۱۲	مطالعه مدل عملیات پایانه در کشور (بنادر)	۱۳۶۱	موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت	سازمان بنادر
۱۳	مطالعه شبکه حمل-ونقل حاشیه زاینده رود	۱۳۶۳	موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت	صنعتی اصفهان
۱۴	مطالعه حمل-ونقل کالای وارداتی و تولیدات داخلی در کشور	۱۳۶۳	موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت	صنعتی اصفهان
۱۵	طرح جامع حمل و نقل کشور (اولین پایگاه داده)	۷۰-۱۳۶۵	سازمان برنامه و بودجه (دکتر شیرازیان)	
۱۶	طرح جامع بنادر بازرگانی کشور	۱۳۷۲	مشاور جایکا JICA	
۱۷	آغاز طرح جامع حمل و نقل تهران	۱۳۷۲	شرکت مطالعات جامع حمل و نقل تهران	دانشگاه شریف
۱۸	آغاز طرح جامع حمل و نقل مشهد	۱۳۷۳	دانشگاه شریف	
۱۹	اتمام طرح جامع حمل و نقل اصفهان	۱۳۷۴	دانشگاه صنعتی اصفهان	صنعتی شریف
۲۰	مطالعات جامع بهینه سازی و گسترش راه آهن ایران	۷۵-۱۳۶۸	شرکت مترا	
۲۱	مطالعات جامع حمل و نقل در سایر کلانشهرها و مراکز استانها و مطالعات ساماندهی ترافیک سایر شهرها در وزارت کشور	۱۳۷۶-۱۳۹۳	مشاوران ۷ گانه ذیصلاح داخلی رتبه ۱	مشاوران رتبه ۲ یا ۳
۲۲	بر آورد تقاضای حمل-ونقل جاده ای کشور	۱۳۷۷	سازمان حمل و نقل و پایانه ها	
۲۳	ابلاغ سیاستهای کلی نظام در حمل و نقل توسط رهبر معظم انقلاب	۱۳۷۹	دولت	مجمع
۲۴	آغاز مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور (ناتمام و در حد ۸۰٪)	۱۳۸۱	وزارت راه (شرکت فرانسوی اجیس)	شرکت مترا + ۸
۲۵	ابلاغ چشم انداز ۱۴۰۴ ه.ش. نظام ج.ا.ایران توسط رهبر معظم انقلاب	۱۳۸۳	دولت	مجمع

وضعیت انجام مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک در برخی شهرهای بزرگ

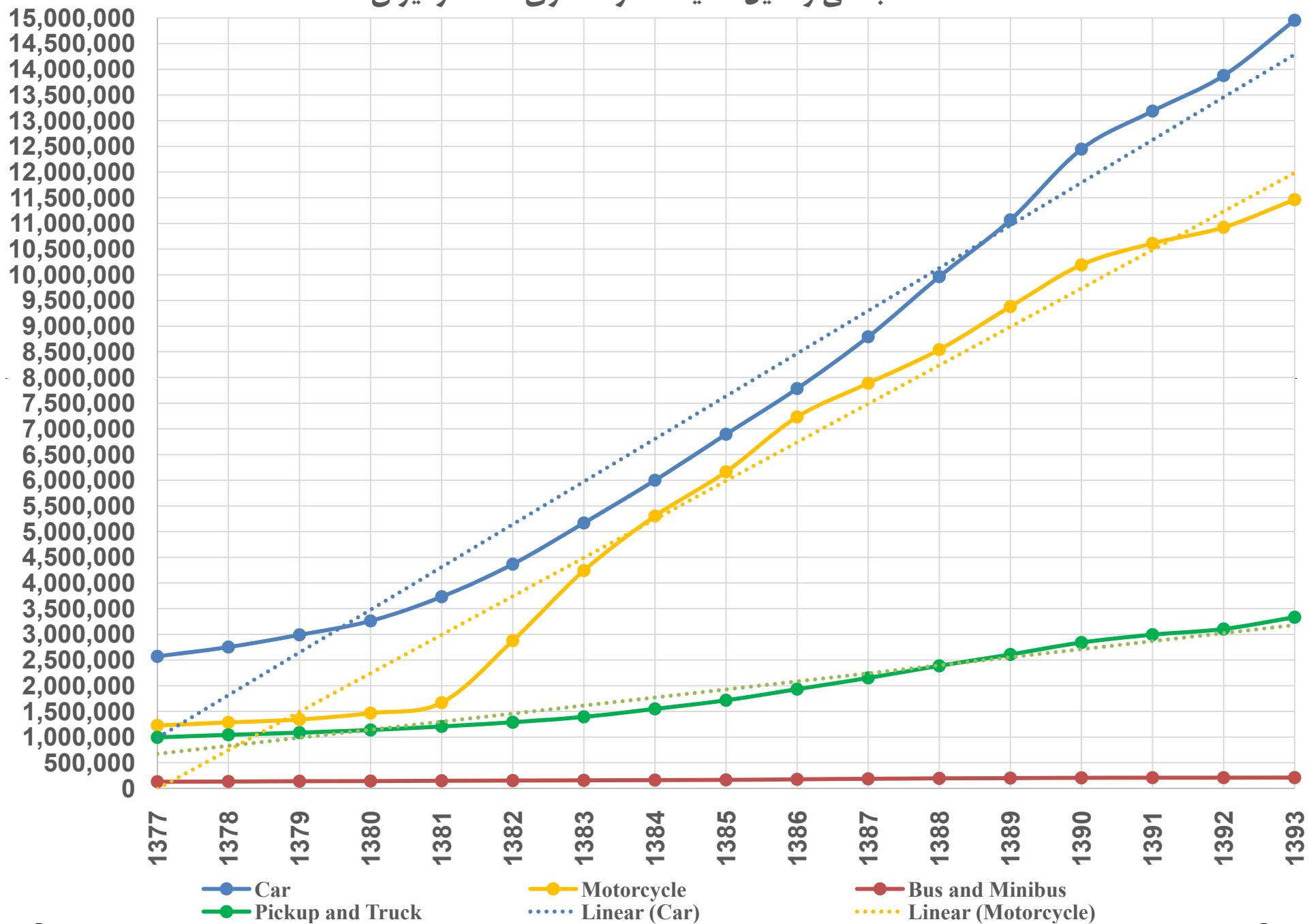
ردیف	نام شهر	مشاور طرف قرارداد	زمان انجام مطالعات طبق قرارداد
۱	Plot Area	مهندسین مشاور طرح هفتم	۲۰ ماه
۲	ارومیه	مهندسین مشاور طرح هفتم	۲۴ ماه
۳	اصفهان	دانشگاه صنعتی اصفهان	۱۸ ماه
		پژوهشکده حمل و نقل دانشگاه صنعتی شریف (ممتحن)	۱۶ ماه
		پانزده پروژه و هفت مشاور (مشاور مادر: دانشگاه صنعتی اصفهان)	
۴	اهواز	مهندسین مشاور اندیشکار	۲۰ ماه
		مهندسین مشاور اندیشکار	۱۸ ماه
۵	تبریز	مهندسین مشاور اندیشکار	۲۰ ماه
۶	تهران	شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران	طی ۵ قرارداد یکساله جداگانه
۷	رشت	مهندسین مشاور اندیشکار	۲۳ ماه
۸	شیراز	دانشگاه صنعتی اصفهان	
		پژوهشکده حمل و نقل دانشگاه صنعتی شریف (ممتحن)	۳۰ ماه
۹	کرمانشاه	شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران	۲۴ ماه
۱۰	قم	پژوهشکده حمل و نقل دانشگاه صنعتی شریف (ممتحن)	۲۴ ماه
		مهندسین مشاور گذرراه	۲۸ ماه
۱۱	مشهد	پژوهشکده حمل و نقل دانشگاه صنعتی شریف (ممتحن)	۳ سال
۱۲	یزد	مهندسین مشاور رهروان عمران	۱۸ ماه

آمار سامانه های ثبت تخلف و نظارت تصویری در شهرها

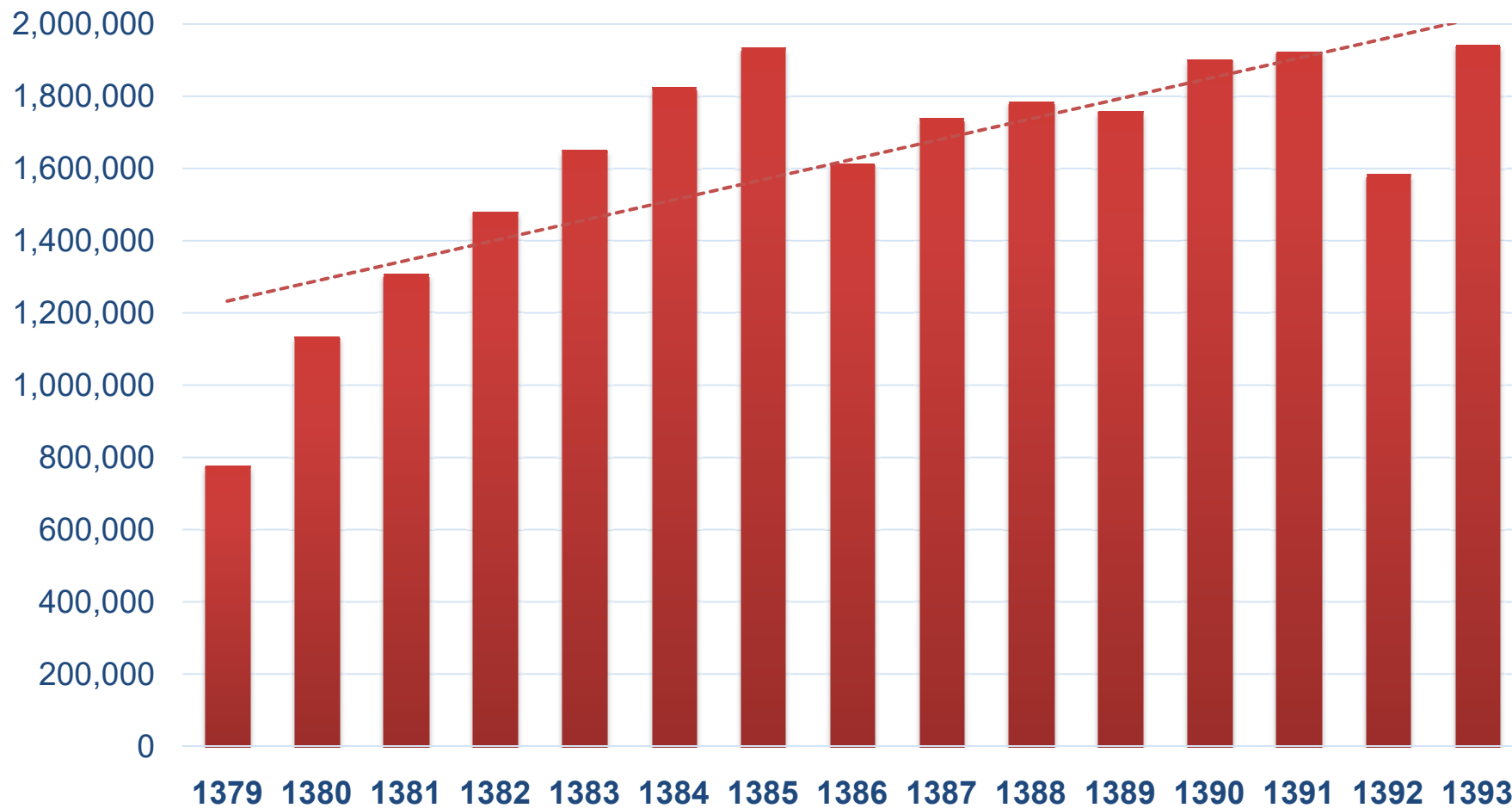
دوربین نظارت تصویری	دوربین ثبت تخلف دارای کد از پلیس راهور	نوع سامانه
۲۳۲۲	۴۱۸	تعداد در شهرها

وضعیت ایمنی و تصادفات شهری

تعداد تجمعی وسایل نقلیه شماره گذاری شده در ایران



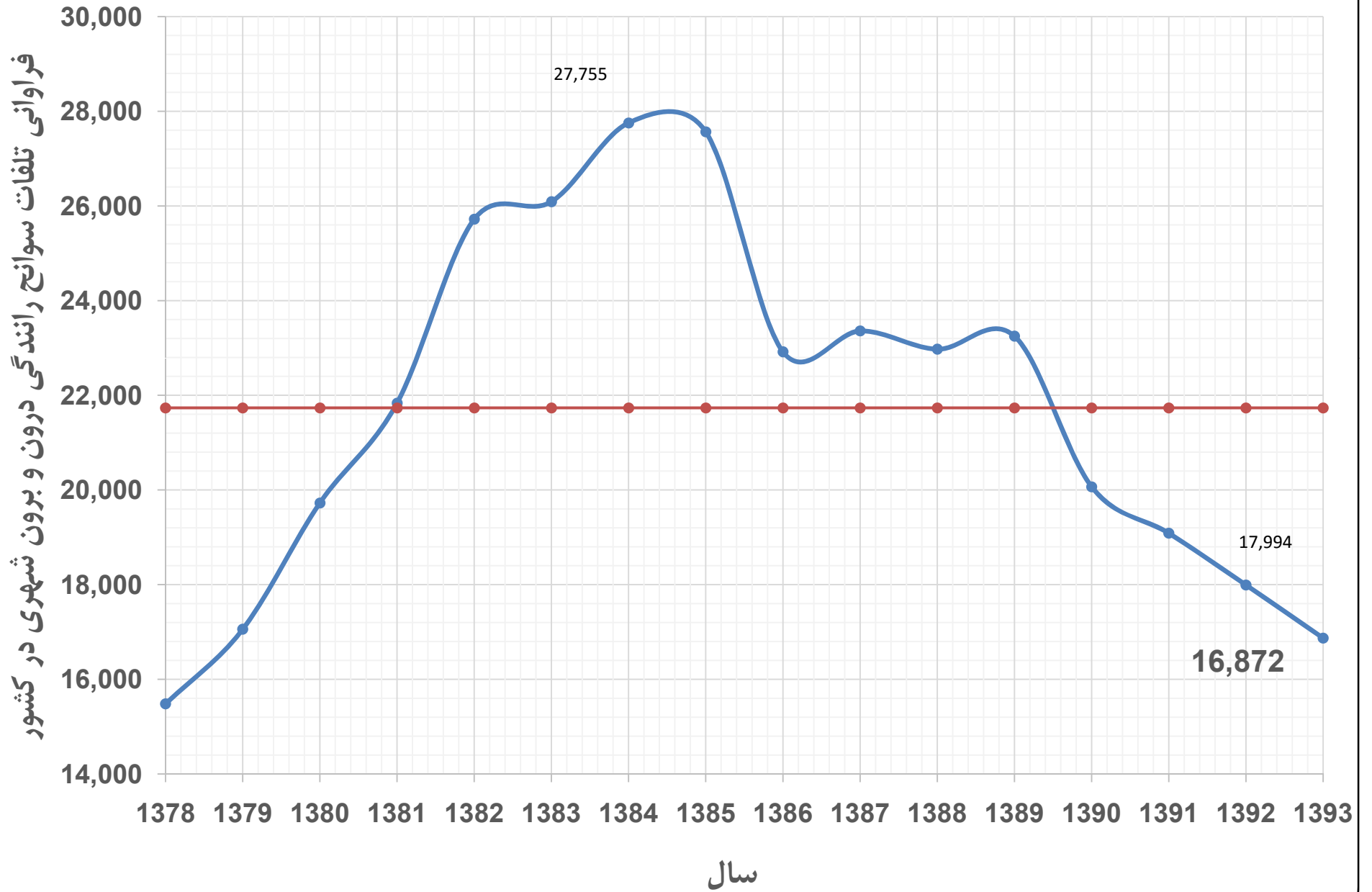
تعداد گواهینامه رانندگی صادر شده در کشور



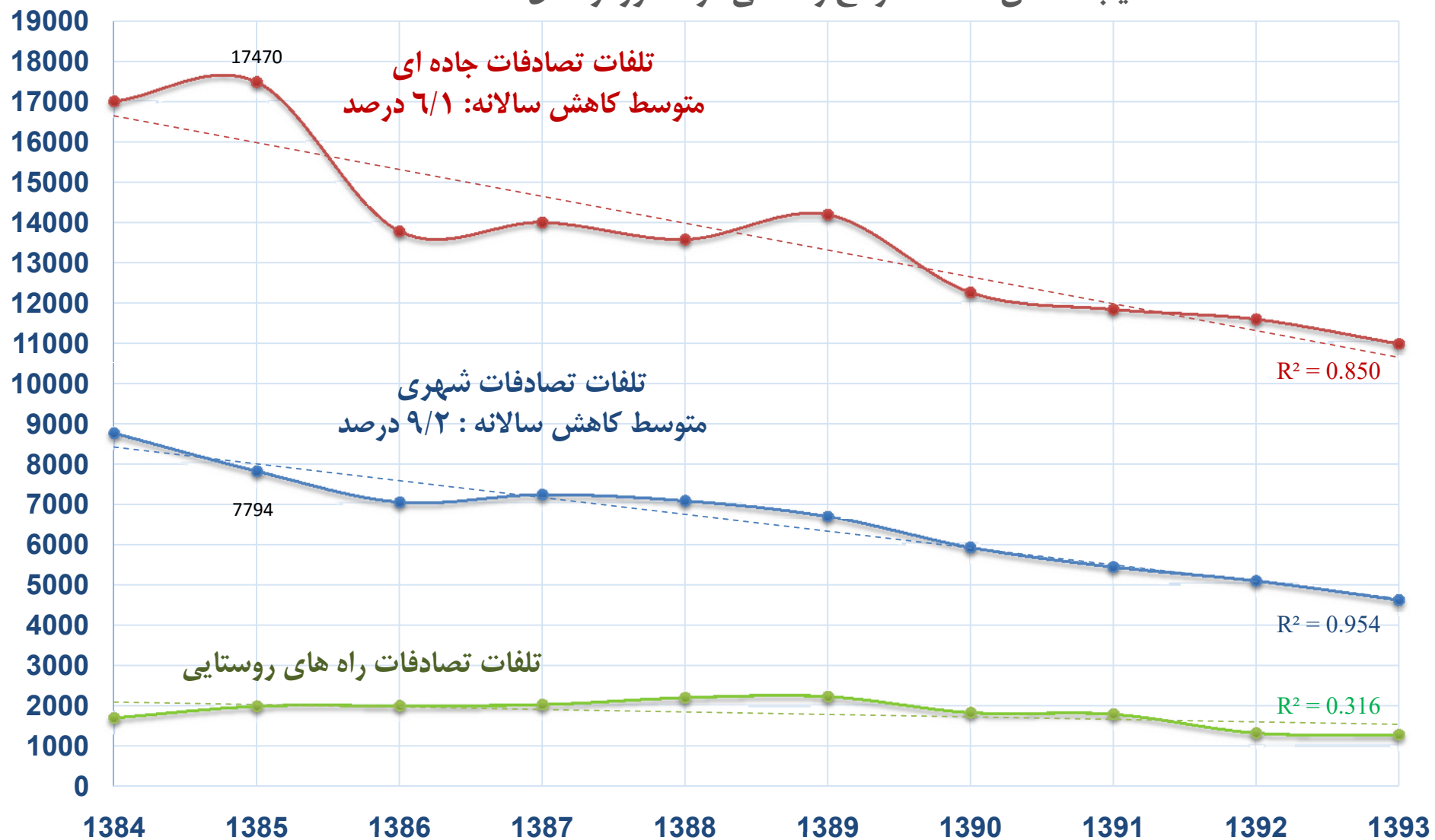
تعداد و نرخ تصادفات فوتی درون شهری طی سال های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴

سال	جمعیت نواحی شهری	فراوانی تلفات سوانح رانندگی درون شهری	تعداد تلفات سوانح رانندگی درون شهری بازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت شهری
1384	47,200,000	8500	18
1385	48,260,000	7,794	16
1386	49,288,000	7,021	14
1387	50,340,000	7,213	14
1388	51,416,000	7,058	14
1389	52,519,000	6,666	13
1390	53,647,000	5,888	11
1391	54,607,000	5,404	10
1392	55,502,000	5,063	9
1393	56,408,000	4,584	8
1394	57,200,000	پیش بینی 4000	7
میانگین			12

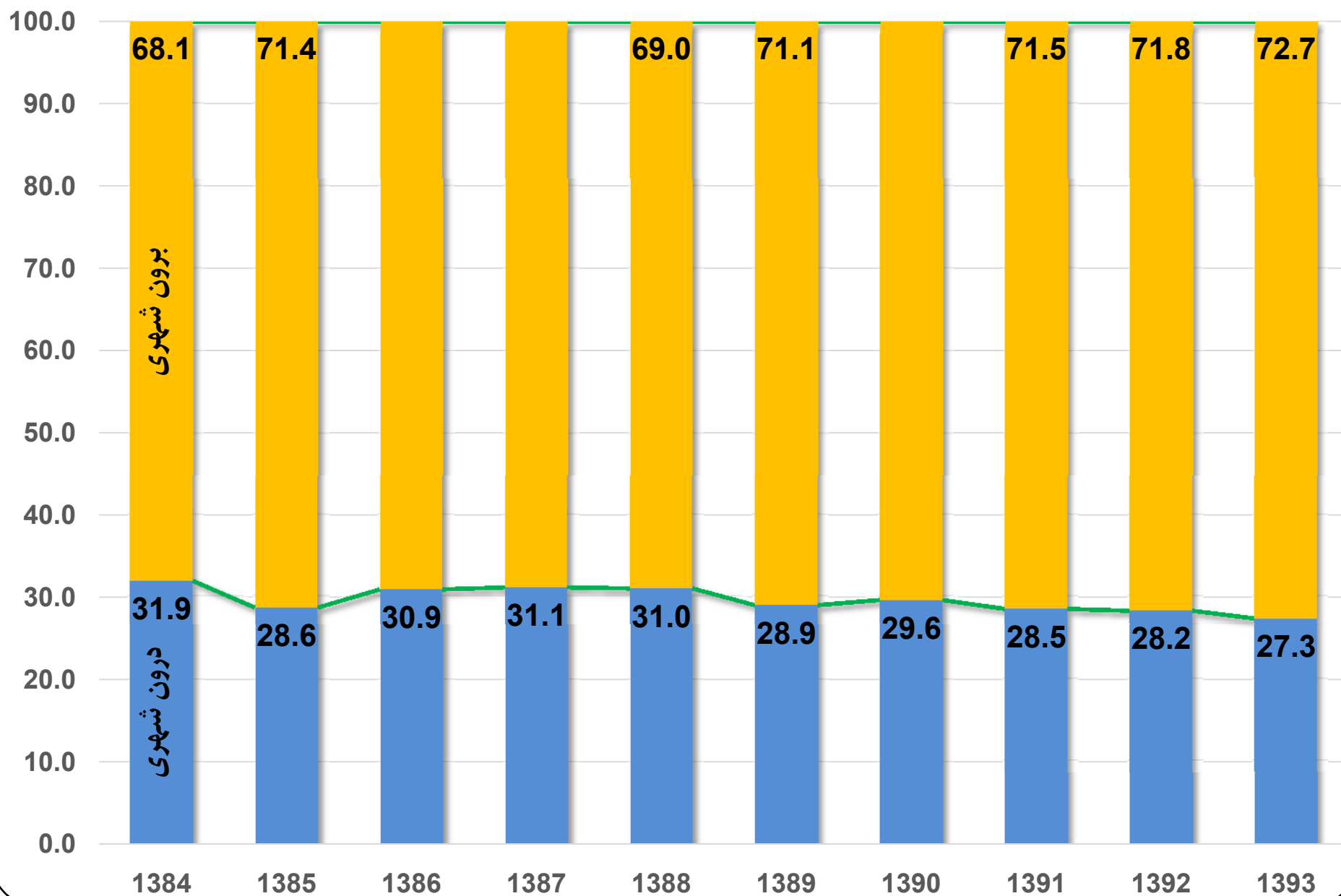




شیب کاهش تلفات سوانح رانندگی در کشور از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴



نسبت فروانی تلفات رانندگی شهری به کل تلفات سوانح رانندگی



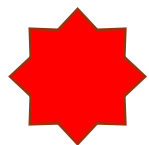
خلاصه اطلاعات حمل و نقل درون شهری و حومه‌ای در سال ۹۴

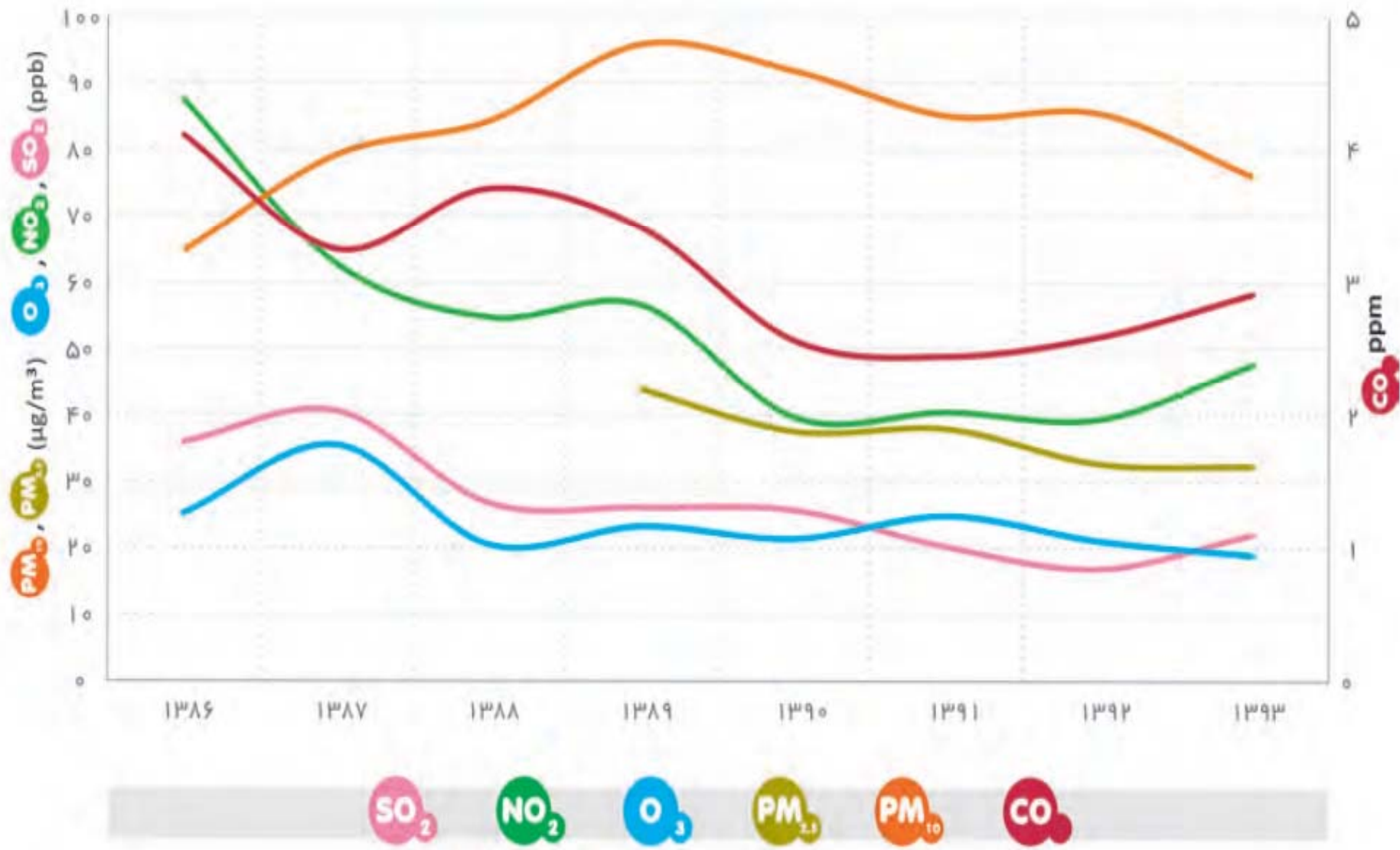
ساختار و سازمان فعلی	وزارت کشور، شهرداری‌ها و ... با بودجه ۱۰۰ هزار میلیارد ریالی مصرف شده در حمل و نقل
منابع انسانی	۵ هزار مدیر و متخصص حمل و نقل، ۵ هزار شرکت فعال حمل و نقل، ۵ میلیون جمعیت وابسته مستقیم (۵۰۰ هزار تاکسیران، ۵۰۰ هزار وانتی، ۵۰۰ هزار آژانسی، ۱۰۰ هزار اتوبوسران و مینی‌بوسران، ۱۵۰ هزار کارکنان وابسته - متوسط هر خانواده ۴ نفر)
میزان حمل و نقل بار	۴ میلیارد تن و ۵۰ میلیارد تن کیلومتر
میزان حمل و نقل مسافر	۸۰ میلیون جابه‌جایی روزانه شخصی و عمومی
ناوگان عمومی فعال	۲۵ هزار اتوبوس و مدیوس، ۳۵ هزار مینی‌بوس، ۱۲ هزار ون، ۳۲۰ هزار تاکسی، ۷ خط قطار شهری فعال در ۴ شهر و ۱۵ خط در حال احداث
زیرساخت‌های حمل و نقلی	۱۰۰ هزار کیلومتر شبکه معابر شهری و حومه‌ای
اتحادیه‌های وابسته	اتوبوسرانی، تاکسیرانی، پایانه، قطار شهری، همگانی

1- مقایسه تطبیقی و اطلاعات پایه در اقتصاد کلان حمل و نقل شهری و حومه ای
(بر اساس داده های بانک مرکزی، مرکز آمار و سازمان مدیریت)

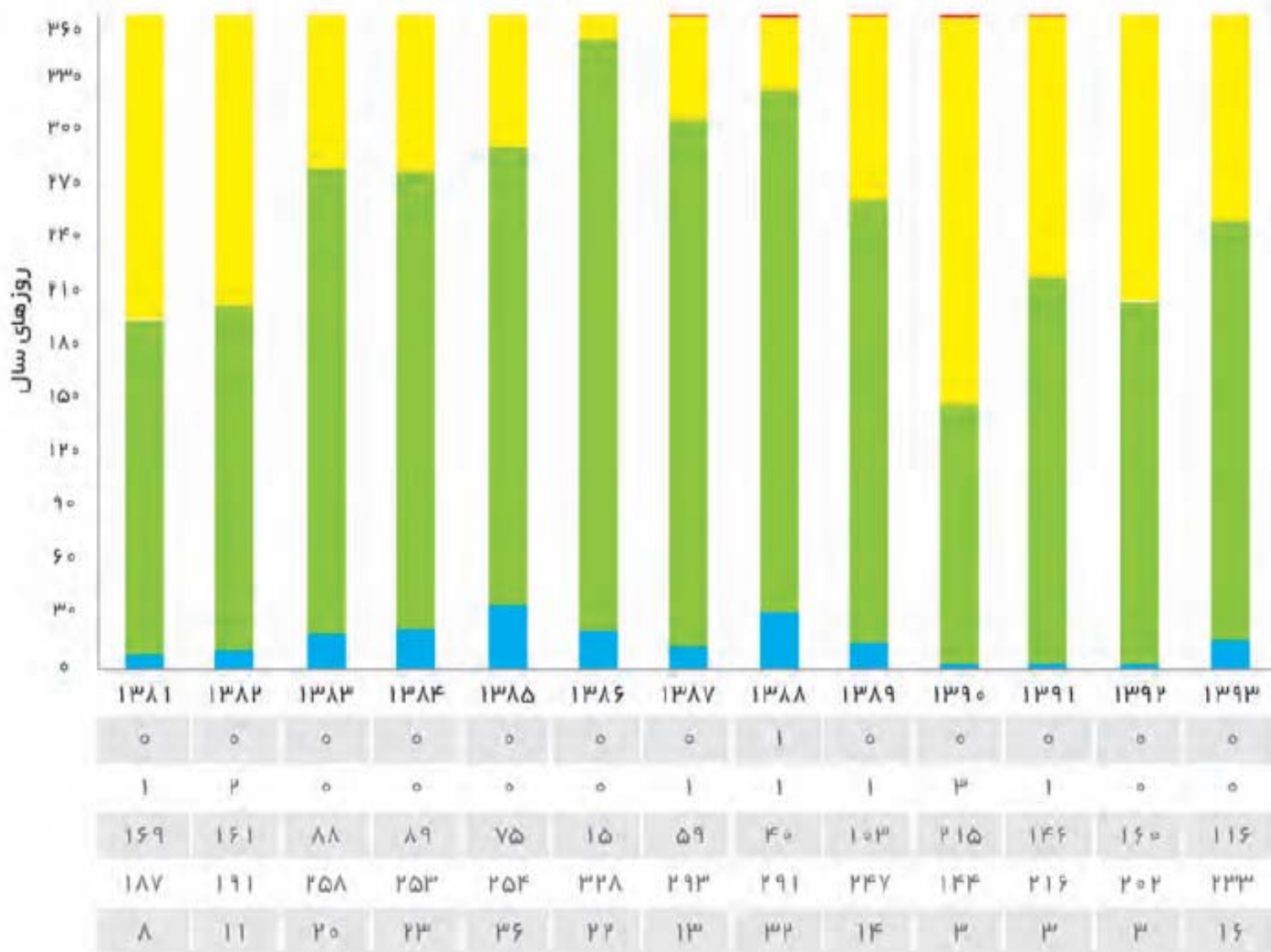
مجموع هزینه های سالیانه ی حمل و نقل*	سهم در بودجه ی سالیانه ی شهرداری ها (زیرساخت و روبنا)	سهم در بودجه ی عمرانی سالیانه ی دولت
۱۷۰ هزار میلیارد تومان	(۴۰ تا ۷۰٪) متوسط ۵۵ درصد	۳ درصد

* هزینه های تصادفات، مصرف سوخت، آلاینده های زیست محیطی، تاخیر و ازدحام

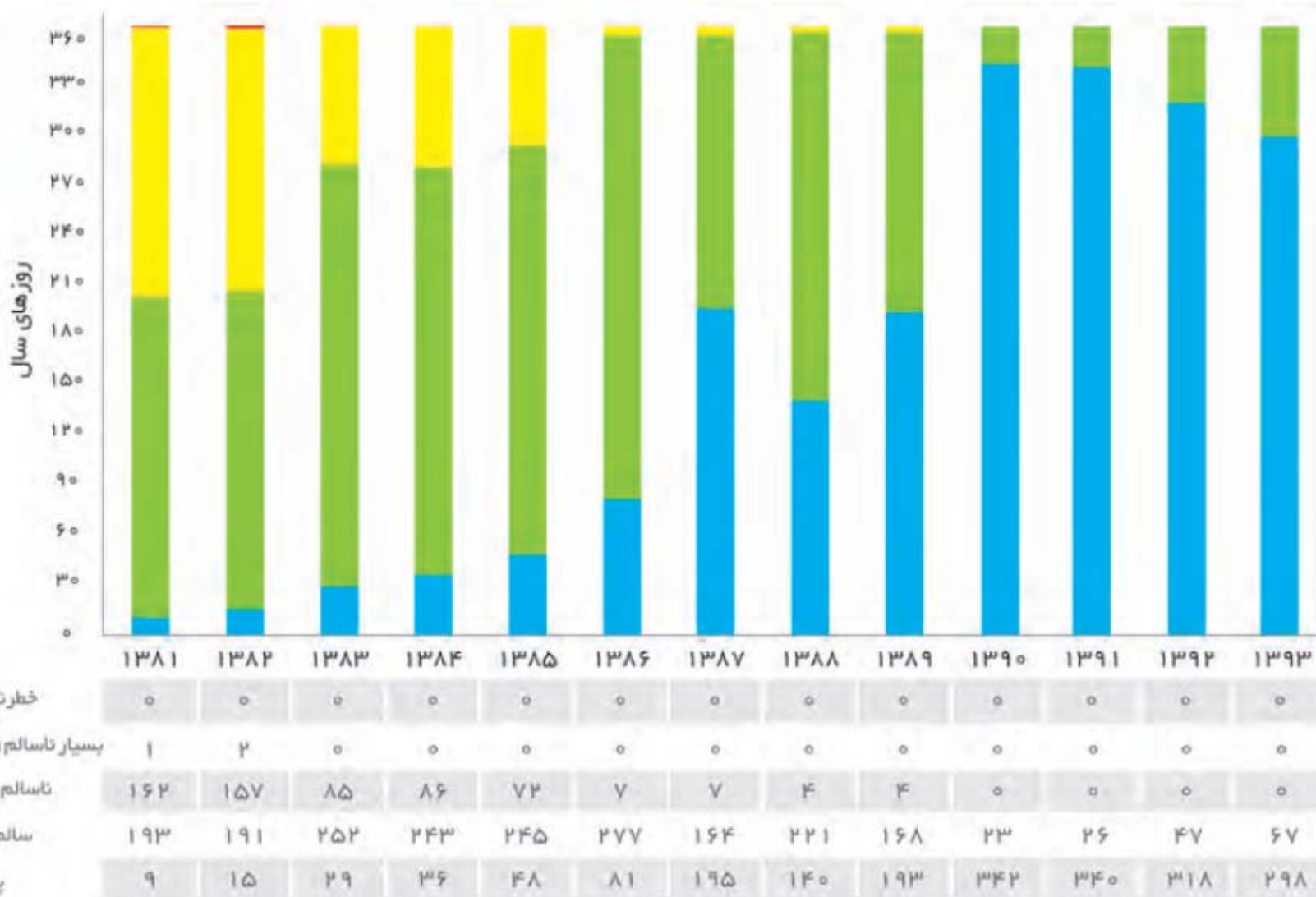




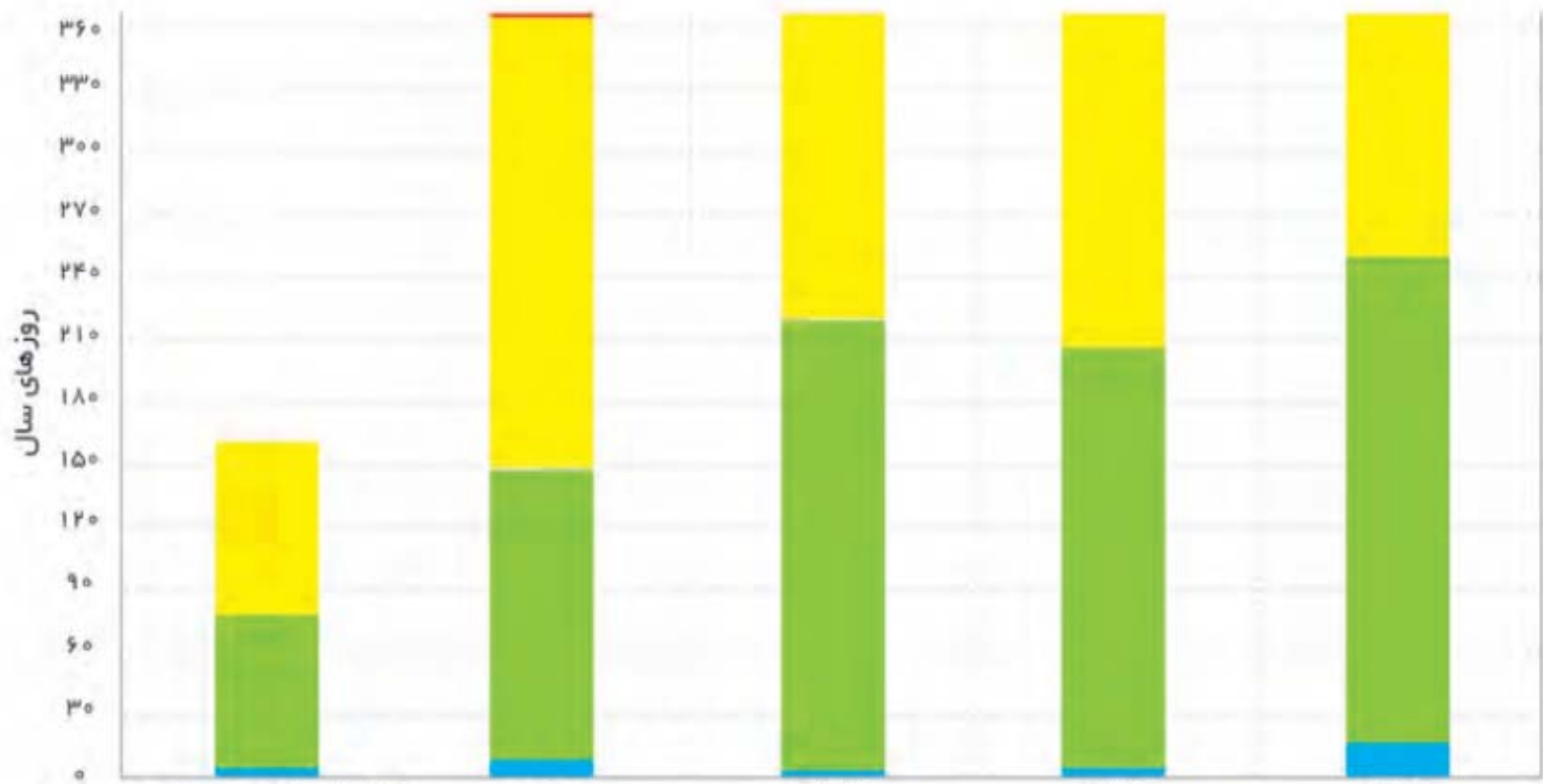
نمودار ۱-۲ میانگین غلظت سالانه آلاینده‌های مختلف طی سال‌های ۱۳۸۶ الی ۱۳۹۳



نمودار ۱-۳ کیفیت هوا از نظر شاخص آلودگی هوا طی سال‌های مختلف (تعداد روز)



نمودار ۳-۴ کیفیت هوا از نظر شاخص آلاینده منواکسید کربن طی سال‌های مختلف (تعداد روز)



اندازه گیری (از اوایل مهرماه) 1389

1390

1391

1392

1393

خطرناک ($\geq 250/5 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

بسیار ناسالم ($150/5-250/4 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

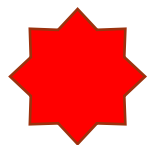
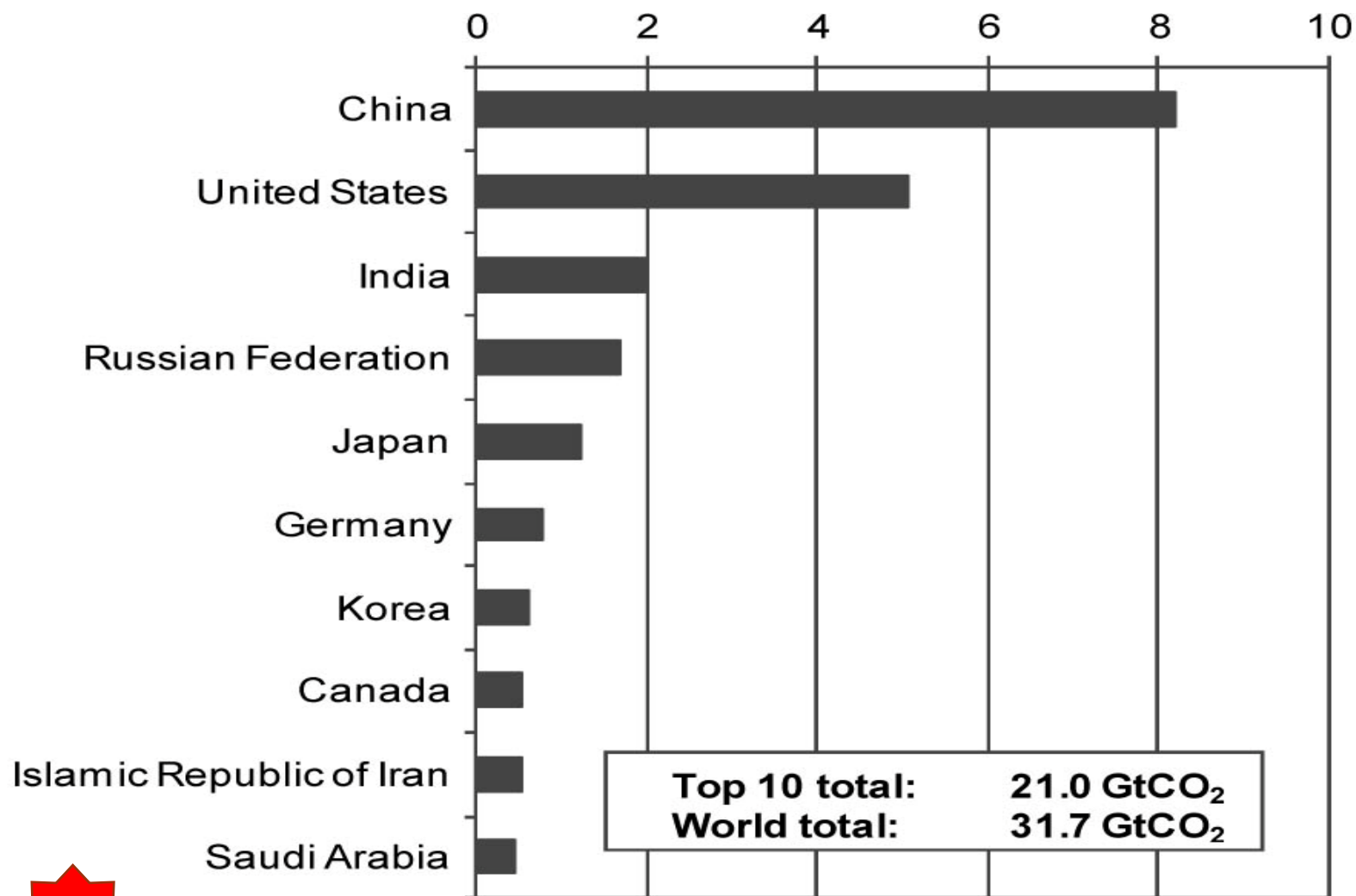
ناسالم ($35/1-150/4 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

سالم ($15/5-35 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

پاک ($0-15/4 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

نمودار ۳-۱۹ کیفیت هوا از نظر شاخص آلاینده ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون طی سال‌های مختلف (تعداد روز)

وضعیت انتشار گازهای گلخانه‌ای ایران در دنیا (گزارش IEA ۲۰۱۴)



جایگاه ایران در جهان در تولید گازهای گلخانه ای

میانگین سرانه تولید گازهای گلخانه ای در ایران	میانگین جهانی سرانه تولید گازهای گلخانه ای	سهم ایران از کل گازهای گلخانه ای تولید شده	گازهای گلخانه ای تولیدی در ایران در سال ۲۰۱۰ براساس گزارش کنوانسیون تغییر آب و هوا (UNFCCC)	کل گازهای گلخانه ای تولید شده در جهان در سال ۲۰۱۰ بر اساس گزارش کنوانسیون تغییر آب و هوا (UNFCCC)
۹.۲ تن در سال	۶.۲ تن در سال	۱.۶%	۶۸۷ میلیون تن، جزو ۱۰ کشور اول تولید کننده	۴۳ میلیارد تن

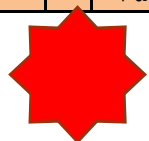
طی سال های ۱۸۷۰ تا ۲۰۱۱، معادل ۱۹۰۰ گیگا تن گاز CO₂ در جهان تولید شده و دمای زمین ۲ درجه افزایش پیدا کرده است. از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۵۰ فقط امکان افزایش ۲ درجه دیگر به دمای زمین وجود خواهد داشت. در غیر این صورت کره زمین به بحرانی شدید دچار خواهد شد.

باید تولید گازهای گلخانه ای تا سال ۲۰۵۰ به عدد ۱۰۰۰ گیگا تن گاز گلخانه ای در سال کاهش یابد. این هدف با ایفای نقش مؤثر تمامی کشورها تحقق پذیر خواهد بود. طبق معاهده، کشورها در صورت عدم پایبندی به تعهدات، از سوی نهادهای بین المللی مکلف به جبران در قالب جریمه های بسیار سنگین می باشند، که به طور نمونه برای کشور ایران، این جریمه تا حد یک سوم در آمد نفتی کشور در هر سال خواهد بود.

سهم داوطلبانه ایران بر مبنای گزارش های سال ۲۰۱۰، به میزان ۳ الی ۹ واحد درصد از مجموع ۱۸.۵ درصد امکان کاهش در سال ۲۰۳۰ است. پیشنهاد سازمان محیط زیست برای کاهش داوطلبانه ایران در نشست ماه آتی کنوانسیون، ۶ واحد درصد است.

۴- وضعیت حمل و نقل ایران در جهان و ۲۰ کشور مهم (G20)

ردیف	کشور	مساحت (میلیون Kmr)	GDP قدرت خرید (ترلیون \$)	شدت انرژی حمل و نقل (Kg/نفت \$)	جمعیت (میلیون نفر)	کشته تخمین WHO- (نفر)	کشته به صد هزار نفر	کشته به ۱۰ هزار و سیله	میلیون وسیله نقلیه	کشته به میلیارد وسیله- کیلومتر	خودرو میلیون دستگاه	خودرو بر ۱۰۰۰ نفر	رتبه کل
۱	آرژانتین	۲.۸	۰.۹۳	۰.۲۲	۴۳	۵۱۰۴	۱۲.۴	۲.۵	۲۰.۷	۱۳.۸	۳۲۰	۱۱	
۲	آفریقای جنوبی	۱.۲	۰.۶۸	۰.۲۹	۴۸	۱۴۹۹۳	۲۱.۲	۱۵.۶	۹.۶	۷.۶	۷.۹	۲۰	
۳	آلمان	۰.۳۶	۳.۶۲	۰.۱۹	۸۱	۳۵۲۰	۴.۲	۰.۷	۵۱.۰	۴.۹	۴۸	۵	
۴	آمریکا	۹.۸	۱۷.۴۶	۰.۴۱	۳۱۹	۳۶۱۶۶	۱۱.۶	۱.۴	۲۶۶	۷.۶	۲۶۴	۱	
۵	استرالیا	۷.۷	۱.۱	۰.۳۷	۲۳	۱۲۹۹	۵.۶	۰.۸	۱۷.۱	۵.۶	۱۶.۶	۱۷	
۶	اندونزی	۱.۹	۲.۵۵	۰.۲۲	۲۵۴	۴۲۴۳۴	۱۷.۷	۵.۸	۷۳	۱۷.۸	۷۰	۱۵	
۷	ایتالیا	۰.۳	۲.۰۷	۰.۲۴	۶۲	۳۷۵۳	۵.۲	۰.۸	۴۹	۴۲	۴۲	۸	
۸	ایران	۱.۸	۱.۲۸	۰.۳۷	۷۸	۱۶۸۴۷	۲۱.۶	۶.۶	۲۵.۵	۱۸.۳	۱۶	۱۶	
۹	برزیل	۸.۵	۳.۰۷	۰.۳۲	۲۰۳	۴۳۸۶۹	۲۲.۵	۶.۸	۶۵	۵۱	۵۱	۴	
۱۰	بریتانیا (UK)	۰.۲۴	۲.۴۴	۰.۱۸	۶۴	۲۱۷۵	۲.۸	۰.۶	۳۵.۱	۴.۳	۳۳.۳	۱۰	
۱۱	ترکیه	۰.۷۸	۱.۵۱	۰.۱۷	۸۲	۹۲۵۵	۹.۶	۴.۳	۲۱.۵	۱۹.۱	۱۴	۱۴	
۱۲	چین	۹.۶	۱۷.۶۳	۰.۱۹	۱۳۵۶	۲۷۵۹۸۳	۲۰	۲۰.۴	۲۰.۷	۱۵۳	۲	۲	
۱۳	روسیه	۱۷.۱	۳.۵۷	۰.۳	۱۴۲	۲۷۹۹۱	۸.۶	۵.۵	۵۰.۵	۴۵	۷	۷	
۱۴	ژاپن	۰.۳۸	۴.۸۱	۰.۱۸	۱۲۷	۶۰۹۰	۴.۸	۰.۷	۸۳	۸.۳	۷۵	۳	
۱۵	عربستان	۲.۱	۱.۶۲	۰.۳۱	۲۷	۸۸۰۰	۲۴.۸	۱۰.۰	۸.۸	۸.۷	۱۹	۱۹	
۱۶	فرانسه	۰.۶۴	۲.۵۹	۰.۲۳	۶۶	۳۲۵۰	۵.۳	۰.۹	۳۸	۶.۳	۳۸	۹	
۱۷	کانادا	۱۰	۱.۵۸	۰.۴۶	۳۵	۲۰۷۵	۶.۰	۰.۹	۲۲.۳	۶.۱	۲۱.۴	۱۳	
۱۸	کره جنوبی	۰.۱	۱.۷۹	۰.۲	۴۹	۵۸۶۹	۱۱.۴	۲.۷	۲۱.۹	۲۰	۲۱.۸	۱۲	
۱۹	مکزیک	۲	۲.۱۴	۰.۳۲	۱۲۰	۱۸۷۱۴	۱۴.۷	۵.۴	۳۴.۶	۳۳.۰	۱۱	۱۱	
۲۰	هند	۳.۳	۷.۲۸	۰.۱۳	۱۲۳۶	۲۳۸۵۶۲	۱۹.۵	۲۰.۸	۱۱۵	۴۷	۶	۶	
۲۳	EU+ (۱۶) G20 کشور	۸۱.۵۶	۸۵.۳۳		۴۵۷۵	۷۶۲۲۰۴	۲۲۵.۶	۹۷.۲۲	۱۳۶۶	۱۰.۸۵	۵۸۶۷		
۲۴	جهان (کل کشورها)	۱۴۹	۱۰۷.۵	۰.۲۹	۷۱۷۵	۱۲۰۰۰۰	۱۶.۷۲	۷.۵	۱۶۰۰	۱۲۰۰	۱۶۷		
۲۵	سهم ایران از G20	۲.۲۱%	۱.۵۰%		۱.۷۰%	۲.۲۱%			۱.۸۷%	۱.۶۸%			
۲۶	سهم G20 از جهان	۵۵%	۷۹%		۶۴%	۶۴%			۸۵%	۹۰%			
۲۷	سهم ایران از جهان	۱.۲۱%	۱.۱۹%		۱.۰۹%	۱.۴۰%			۱.۶۰%	۱.۵۲%			



وضعیت خطوط مصوب قطار شهری در ۹ شهر کشور

خطوط درون شهری						شهر
طول خطوط در حال ساخت	طول خطوط بهره برداری شده (کیلومتر)	تعداد خطوط در حال ساخت	تعداد خطوط تکمیل شده	طول خطوط مصوب (کیلومتر)	تعداد خطوط مصوب	
۴۳	-	۲	-	۵۱	۳	اصفهان
۲۳	-	۱	-	۴۵	۲	اهواز
۳۴	۶	۲	-	۶۳	۴	تبریز
۸۸	۱۰۶	۳	۳	۲۲۱*	۸	تهران
۲۵	۱۱	۲	-	۸۸	۶	شیراز
۲۷	-	۱	-	۸۰	۵	کرج
۱۳	-	۱	-	۱۳	۱	کرمانشاه
۳۴	-	۲	-	۳۴	۲	قم
۴۸	۱۹	۳	۱	۸۴	۴	مشهد
۳۳۵	۱۴۲	۱۷	۴	۶۸۰	۳۵	جمع

* طول خطوط در آمار رسمی منتشر شده از سوی شهرداری تهران ۲۵۷ کیلومتر اعلام شده است. عمده اختلاف مربوط به خطوط ۲ و ۳ متروی تهران می باشد.

وضعیت خطوط مصوب قطار حومه شهری در ۹ شهر کشور

خطوط حومه ای						شهر
طول خطوط در حال ساخت (کیلومتر)	طول خطوط بهره برداری شده (کیلومتر)	تعداد خطوط در حال ساخت	تعداد خطوط تکمیل شده	طول خطوط مصوب (کیلومتر)	تعداد خطوط مصوب	
-	-	-	-	۱۵۱	۵	اصفهان
-	-	-	-	۲۶	۱	اهواز
-	-	-	-	۲۰	۱	تبریز
۸۵	۴۳	۲	۱	۲۲۷	۶	تهران
-	-	-	-	۱۶	۱	شیراز
۲۶	-	-	-	۲۶	۱	کرج
-	-	-	-	-	-	کرمانشاه
-	-	-	-	-	-	قم
۴۰	-	۱	-	۹۷	۲	مشهد
۱۵۱	۴۳	۳	۱	۵۶۳	۱۶	جمع

وضعیت ناوگان در بخش اتوبوسرانی و مینی بوسرانی شهری کشور

میزان	شاخص
۲۴۲۵۶ دستگاه	تعداد کل اتوبوس درون شهری در کشور
۶۰٪	نسبت تعداد اتوبوس فعال در کلانشهرها به نسبت کل ناوگان شهرها
۵۵٪	نسبت تعداد اتوبوس های واگذار شده به بخش خصوصی به کل ناوگان
۷۷٪ گازوئیل سوز ۲۳٪ گاز سوز	وضعیت مصرف سوخت در ناوگان اتوبوسرانی
۱۱۰۶۶ دستگاه	تعداد کل مینی بوس تحت نظارت در کشور
۹۵٪	ضریب متوسط فعالیت ناوگان
حدود ۹ میلیون کیلومتر	میزان پیمایش روزانه ناوگان اتوبوس و مینی بوس فعال کشور
حدود ۱۸ میلیون مسافر	میزان مسافر جابجا شده روزانه با اتوبوس و مینی بوس فعال در کشور
حدود ۲/۵ میلیون لیتر	میزان کل مصرف روزانه گازوئیل اتوبوس ها و مینی بوس های فعال کشور
حدود ۰/۹ میلیون کیلوگرم	میزان گاز مصرفی روزانه اتوبوس های فعال در کشور

الف

مرور اهداف مندرج در قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل عمومی

الف- مرور برخی اهداف مندرج در قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل عمومی

قوانین بالادستی حمل و نقل عمومی

● ~~قانون اساسی~~

● ~~چشم انداز ایران ۱۴۰۴~~

● سیاستهای کلی نظام در حمل و نقل

● قانون برنامه ۵ساله پنجم توسعه-ماده ۱۶۲ و ۱۶۳

● قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت تمدیدی

● قانون تشکیل شورای عالی ترافیک شهرهای کشور

● قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

● قوانین موضوعه متعدد

● مقررات و ضوابط

سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل و نقل

✓ ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و

نقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

- ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی

- کاهش شدت مصرف انرژی

- کاهش آلودگی زیست‌محیطی

- افزایش ایمنی

✓ برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا

✓ افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و

مدیریت منابع انسانی و اطلاعات

سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل و نقل

✓ توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل با توجه به نکات زیر:

- نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها

- آمایش سرزمین

- ملاحظات دفاعی - امنیتی

- سودآوری ملی

- موقعیت ترانزیتی کشور

- تقاضا

✓ فراهم کردن زمینه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش

پوشش بیمه در همه فعالیت‌های این بخش

✓ دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی

قوانین مرتبط با امور حمل و نقل شهری

- سند چشم انداز بیست ساله
- سیاستهای کلی نظام بویژه سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی
- قوانین برنامه ۵ ساله توسعه اول تا پنجم و قوانین بودجه سالانه
- قانون تاسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور،
- قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت،
- قانون هدفمندی یارانه ها،
- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی،
- قانون حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی شهری و حومه،
- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا.
- قانون هدفمندی یارانه ها.
- قانون الحاق سه تبصره به بند ۱۲ ماده ۴ قانون ناجا،
- لایحه قانونی اصلاح قانون تأسیس شرکت راه آهن شهری تهران و حومه،
- قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی در شهرها،
- قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران،
- لایحه قانونی احداث ترمینالهای مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیلهای مسافربری بین شهری در داخل شهر تهران.



حمل و نقل در برنامه‌های توسعه قبلی

برنامه اول توسعه (۱۳۶۷-۱۳۷۲)

۴. ایجاد رشد اقتصادی در جهت افزایش تولید سرانه، اشتغال مولد و کاهش وابستگی اقتصادی با تأکید بر تولید محصولات استراتژیک و مهار تورم از طریق:
- ۴-۵۰. گسترش و تأکید بر حمل و نقل عمومی در جابجایی انبوه کالا و مسافر به ویژه راه آهن.
۸. اصلاح سازمان و مدیریت اجرایی و قضایی کشور در ابعاد مختلف از طریق:
- ۸-۱۴. اصلاح ساختار سازمانی حمل و نقل جهت تمرکز تصمیم‌گیری و هدایت امور حمل و نقل برون‌شهری و درون‌شهری.

برنامه دوم توسعه (۱۳۷۴-۱۳۷۸)

عدم وجود حکم مرتبط با حمل و نقل شهری

برنامه سوم توسعه (۱۳۷۹-۱۳۸۳)

عدم وجود حکم مرتبط با حمل و نقل شهری علی‌رغم وجود فصل مختص حمل و نقل (فصل ۱۷)

حمل و نقل در برنامه های توسعه قبلی

برنامه چهارم توسعه (۱۳۷۸-۱۳۷۴)

ماده ۳ - به منظور به حداکثر رساندن بهره‌وری از منابع تجدیدناپذیر انرژی، شکل‌دهی مازاد اقتصادی، انجام اصلاحات اقتصادی، بهینه‌سازی و ارتقاء فناوری در تولید، مصرف و نیز تجهیزات و تأسیسات مصرف‌کننده انرژی و برقراری عدالت اجتماعی، دولت مکلف است ضمن فراهم آوردن مقدمات از جمله گسترش حمل و نقل عمومی و عملیاتی کردن سیاست‌های مستقیم جبرانی اقدام‌های ذیل را از ابتدای برنامه به اجرا گذارد:

الف - نسبت به قیمت‌گذاری نفت کوره، نفت گاز و بنزین برمبنای قیمت‌های عمده فروشی خلیج فارس، اقدام کرده و از محل منابع حاصله اقدامات ذیل را به عمل آورد:

۳ - کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی (درون شهری و برون شهری، راه‌آهن و جاده‌ای)، تولید خودروهای دوگانه سوز و همچنین توسعه عرضه گاز طبیعی فشرده با قیمت‌های یارانه‌ای به حمل و نقل عمومی درون شهری.

ماده ۳۰ - دولت موظف است به منظور هویت بخشی به سیمای شهر و روستا، استحکام بخشی ساخت و سازها، دستیابی به توسعه پایدار و بهبود محیط زندگی در شهرها و روستاها، اقدام‌های ذیل را در بخش‌های عمران شهری و روستایی و مسکن به عمل آورد:

الف - هویت بخشی به سیما و کالبد شهرها، حفظ و گسترش فرهنگ معماری و شهرسازی و ساماندهی ارائه خدمات شهری از طریق:

۳ - بهبود وضعیت عبور و مرور شهری به همراه افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا میزان (۷۵٪) نسبت به کل سفرهای درون شهری.

ماده ۸۵ - دولت موظف است ظرف مدت شش ماه پس از تصویب این قانون، لایحه حفظ و ارتقاء سلامت آحاد جامعه و کاهش مخاطرات تهدیدکننده سلامتی را مشتمل بر نکات ذیل تهیه و جهت تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه کند:

- کاهش حوادث حمل و نقل، از طریق شناسائی نقاط و محورهای حادثه‌خیز جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی و کاهش نقاط مذکور به میزان (۵۰٪) تا پایان برنامه چهارم.

- تأکید بر رعایت اصول ایمنی و مقررات راهنمایی و رانندگی.

- ساماندهی و تکمیل شبکه فوریت‌های پزشکی پیش بیمارستانی و بیمارستانی و کاهش مرگ و میر ناشی از حوادث حمل و نقل به میزان (۵۰٪) تا پایان برنامه.

- ارتقاء طرح ایمنی وسایل نقلیه موتوری و اعمال استانداردهای مهندسی انسانی و ایمنی لازم.

حمل و نقل در برنامه پنجم توسعه (۱۳۷۴-۱۳۷۸)

ماده ۱۶۲- اجرای قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ تا پایان برنامه تمدید می شود.

سهام حمل و نقل عمومی از سفرهای شهری و مصرف سرانه بنزین

۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	انتهای سال	شرح
۱۳۹۴	۱۳۹۲	۱۳۹۰	۱۳۸۸			
۷۵	۶۴	۵۵	۴۷	۴۱		سهام حمل و نقل همگانی از سفرهای شهری (درصد)
۴۰	۳۵	۳۱	۲۷	۲۴		سهام اتوبوس، مدی بوس، مینی بوس (درصد)
۲۵	۲۲	۲۰	۱۸	۱۶		سهام تاکسی و ون (درصد)
۱۰	۷	۴	۲	۱		سهام قطار شهری و حومه ای (درصد)
۰/۷	۰/۸	۰/۹	۱	۱/۱		مصرف سرانه روزانه بنزین حاصل از نفت (لیتر در روز بر نفر)

تهران: اتوبوسرانی ۲۵٪، تاکسیرانی ۲۰٪، ریلی ۳۰٪

سیاست کلی برنامه ششم: سند فرادستی در تدوین برنامه ششم در حمل و نقل شهری

محتوای سیاست های کلی برنامه ششم توسعه

دارای ۸۰ بند در سرفصل های امور ۸ گانه : اقتصادی، فناوری اطلاعات و ارتباطات، اجتماعی، دفاعی و امنیتی، سیاست خارجی، حقوقی و قضایی، فرهنگی، علم و فناوری و نوآوری

سیاستهای کلی برنامه ششم توسعه در سرفصل اقتصادی

- ۱- رشد اقتصادی شتابان و پایدار و اشتغال زا به گونه ای که بابسج همه امکانات و ظرفیت های کشور، متوسط رشد ۸٪ در طول برنامه محقق شود.
- ۲- بهبود مستمر فضای کسب و کار و تقویت ساختار رقابتی و رقابت پذیری بازارها.
- ۳- مشارکت و بهره گیری مناسب از ظرفیت نهادهای عمومی غیردولتی با ایفای نقش ملی و فراملی آنها در تحقق اقتصاد مقاومتی.
- ۵- گسترش و تعمیق نظام جامع تأمین مالی و ابزارهای آن (بازار پول، بازار سرمایه و بیمه ها) با مشارکت اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی و افزایش سهم مؤثر بازار سرمایه در جهت توسعه سرمایه گذاری و ثبات و پایداری و کاهش خطرپذیری فعالیت های تجاری و اقتصادی کشور با تأکید بر ارتقاء شفافیت و سلامت نظام مالی.
- ۶- تأمین مالی فعالیتهای خرد و متوسط به وسیله نظام بانکی.
- ۷- ارتقاء کیفی و کمی نظام جامع صنعت بیمه و ابزارهای آن (بازارهای رقابتی، بیمه اتکایی و...) با مشارکت اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی به منظور توسعه سرمایه گذاری و ثبات و پایداری و کاهش خطرپذیری فعالیت های تجاری و اقتصادی کشور.
- ۸- جذب سرمایه ایرانیان خارج از کشور و سرمایه گذاران خارجی با ایجاد انگیزه و مشوقهای لازم.
- ۱۴- **تحقق کامل هدفمندی سازی یارانه ها در جهت افزایش تولید، اشتغال و بهره وری، کاهش شدت انرژی و ارتقاء شاخص های عدالت اجتماعی.**
- ۱۹- تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استانها، نواحی و سواحل و جزایر کشور با رعایت الزامات آن در چارچوب سیاستهای کلی مربوط، به منظور افزایش تولید ثروت ملی و حمایت دولت از سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته و روستایی.
- ۲۰- **اتخاذ برنامه ها و اقدامات اجرایی جهت توسعه روستایی کشور برای تثبیت جمعیت و تشویق مهاجرت به مناطق روستایی و عشایری (کانون تولید و ارزش آفرینی) با برنامه ریزی و مدیریت بهینه در سطح ملی، منطقه ای و محلی، تعیین سهم واقعی در توزیع منابع و ارتقاء شأن و منزلت اجتماعی، ایجاد فرصتهای جدید اقتصادی و حمایت های ویژه از فعالیت های کارآفرینی و اشتغال زایی مزیندار بومی و مقاوم سازی تأسیسات و زیرساختها و اماکن روستایی با تأکید بر بند ۹ سیاستهای کلی کشاورزی.**
- ۲۱- **توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار - خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران.**
- ۲۲- برنامه ریزی برای دستیابی به ضریب جینی ۰/۴۳.
- ۲۳- توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه های دارای مزیت.
- ۲۴- **اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن.**
- ۲۸- **اولویت دادن به حوزه های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع ... حمل و نقل، ...، ساختمان، ...) و افزایش ضریب نفوذ فناوری های پیشرفته در آنها.**
- ۳۷- استقرار نظام جامع و کارآمد آمار و اطلاعات کشور.

۱- موضوعاتی که مستلزم راهبری و هدایت دولت در توسعه حمل و نقل هستند

- بهبود سازماندهی و اصلاح ساختارهای اداری و مدیریتی.
- ایجاد پیوستگی و هماهنگی بین برنامه ریزی حمل و نقلی شهری، منطقه ای و ملی.
- برنامه ریزی برای افزایش بهره وری، زمینه سازی اجتماعی و ارتقاء فرهنگ عمومی.
- برنامه ریزی برای بهبود محیط زیست
- شفاف سازی فرایندهای مالی (عوارض، کرایه، بهای خدمات و مالیات)
- تسهیل سرمایه گذاری و استفاده از انواع منابع مالی برای توسعه متوازن شهرها.
- تدوین استانداردها، ضوابط و دستورالعمل های فنی.
- استفاده از تجربیات جهانی و الگوهای موفق ملی و بین المللی.
- مسؤولیت پذیری در قبال توسعه زیرساخت های اصلی حمل و نقل شهری.

ابعاد مغفول حمل و نقل شهری و حومه ای

- مطالعات لازم حسب قانون
- حمل و نقل بار و لجستیک
- ایمنی، امنیت و انتظام حمل و نقل
- حمل کالای خطرناک و بار ترافیکی
- شبکه حمل و نقل و عرضه متناسب با تقاضا
- حمل و نقل شبانه روزی و پیوسته ی بار و مسافر
- مدیریت روسازی و ابنیه شبکه حمل و نقل و حریم معابر
- حمل و نقل روستایی در حریم شهر (تصویبنامه مورخ ۲۰/۳/۱۳۹۳ دولت)
- حمل و نقل غیر موتوری بویژه پیاده و دوچرخه که با اقتصاد مقاومتی همخوان است
- حمل و نقل و تردد توانیابان (جانبازان، معلولان، سالمندان، خردسالان، بانوان حامل نوزاد و...)

۴- برنامه ها، طرح ها و پروژه های نیمه تمام حمل و نقل شهری

- ایجاد مدیریت واحد در حمل و نقل شهری
- تکمیل زیرساخت های حمل و نقل ریلی شهری و حومه شهری تهران و کلان شهرها
- تحقق کامل پروژه ها و طرح های پیش بینی شده در مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهرها
- توسعه و نوسازی مداوم ناوگان حمل و نقل اتوبوس ، مینی بوس ، تاکسی ، ون و وانت
- ارتقاء و توسعه سامانه های هوشمند مدیریت و کنترل ترافیک
- اجباری کردن مراجعه برای معاینه فنی و اصلاح فرایندهای مربوط
- ارتقاء ایمنی وسایل نقلیه و معابر و کاهش تلفات تصادفات رانندگی به میزان مطلوب
- ایجاد نظم و انضباط در عبور و مرور

۵- چشم انداز وزارت کشور برای بخش حمل و نقل شهری در سال ۱۴۰۰ شمسی

نظام حمل و نقل شهری در کشور تا پایان برنامه پنجساله ششم بگونه ای توسعه خواهد یافت که بر پایه مدیریت یکپارچه، دانش پیشرفته و سرمایه اجتماعی، محیطی مطلوب را برای زندگی و فعالیت شهروندان در سایه تأمین سلامتی و رفاه فراهم می آورد. این امر متضمن تحقق راهبردهای ذیل است:

- مدیریت تقاضای سفر و ایجاد تعادل پایدار بین عرضه و تقاضا در حمل و نقل درون شهری.
- گسترش حمل و نقل غیر موتوری و استفاده فراگیر از سامانه های حمل و نقل عمومی.
- مهار و کاهش مؤثر فراوانی تصادفات و تلفات ناشی از سوانح رانندگی.
- مهار و کاهش مؤثر آلودگی های محیطی در شهرها بر اثر تردد وسایل نقلیه و موتورسیکت ها.
- بهبود مدیریت، افزایش بهره وری، کاهش هزینه ها و هدفمندی سازی یارانه ها در سامانه های حمل و نقل عمومی.

ب

لزوم تدوین سیاست‌های کاری مهندسی حمل و نقل / ترابری

ب- لزوم تدوین سیاست‌های کاری حمل و نقل/ترابری

- استفاده مشاوران از مهندس ترافیک باصلاحیت براساس جدول ۱۶ مبحث ۲ مقررات ملی ساختمان
- دریافت نظر مهندس ترافیک باصلاحیت برای ساختمانهای «د» و ویژه(مجتمعهای تجاری و اداری) در هنگام صدور پروانه و تغییر کاربری
- دریافت نظر مهندس ترافیک باصلاحیت برای پیامد ساخت و ساز بر اساس ماده ۳۲ قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی به عنوان تکلیف وزارت راه و شهرسازی
- اعمال مدیریت سه سطحی در کشور
- نظارت هر سطح بر سطح پایین تر ضمن رده بندی سالانه شرکتها و مهندسین
- برنامه ریزی جهت ساماندهی سازمان‌های فعال در حوزه حمل و نقل و مهندسی ترافیک
- برنامه ریزی به منظور برگزاری دوره‌های آموزشی هدفمند در حوزه حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری
- اجرای هوشمند سازی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل عمومی شهری

لزوم مدیریت 3 سطحی

ملی:

اعمال مدیریت برشریانهای حمل و نقل

استانی:

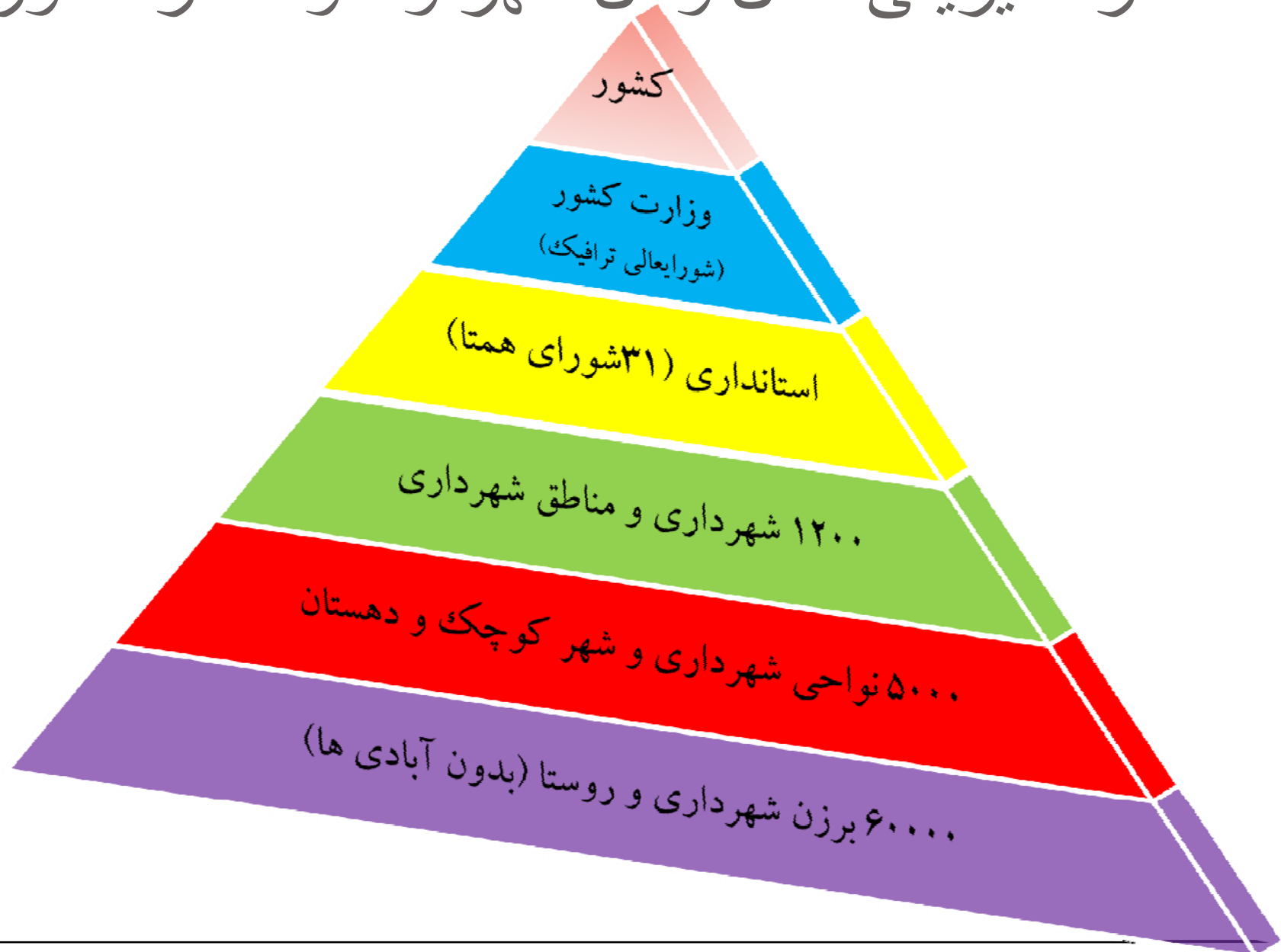
اعمال مدیریت برسامانه ها و معابر اصلی

شهرستانی:

اعمال مدیریت بر سامانه ها و معابر فرعی، شهری، روستایی



ساختار مدیریتی حمل و نقل شهر و حومه در کشور



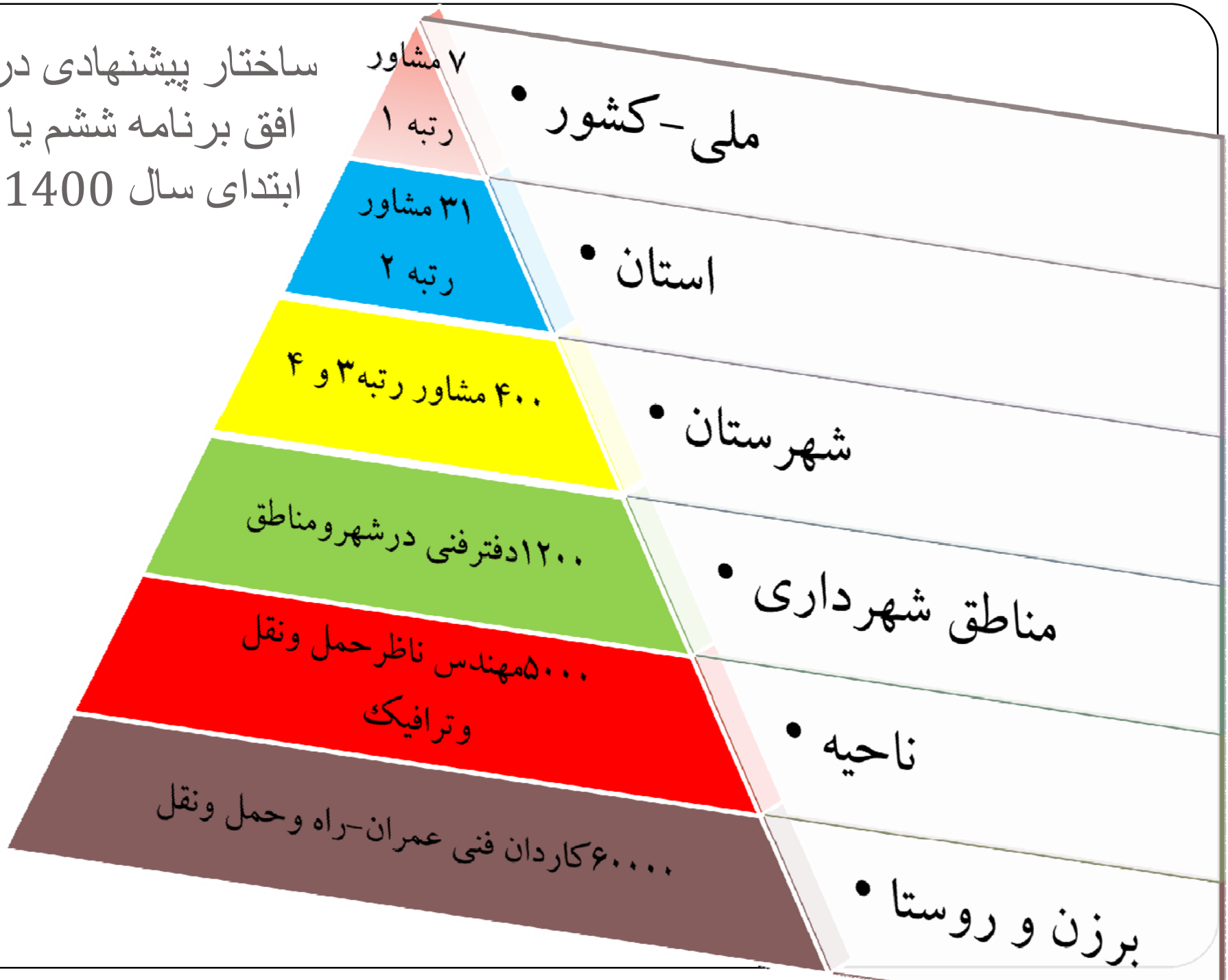
سطوح مطالعات حمل و نقل و طرح یا نظارت یا اجرای طرح های حمل و نقل در شهر و حومه



پ

طرح موضوع تشکیل یا طبقه بندی شرکتها و دفاتر و مهندسين

ساختار پیشنهادی در
افق برنامه ششم یا
ابتدای سال 1400



• ملی - کشور

• استان

• شهرستان

• مناطق شهرداری

• ناحیه

• برزن و روستا

ت

طرح تشکیل وزارت لجستیک (یا حمل و نقل) و آمایش سرزمین

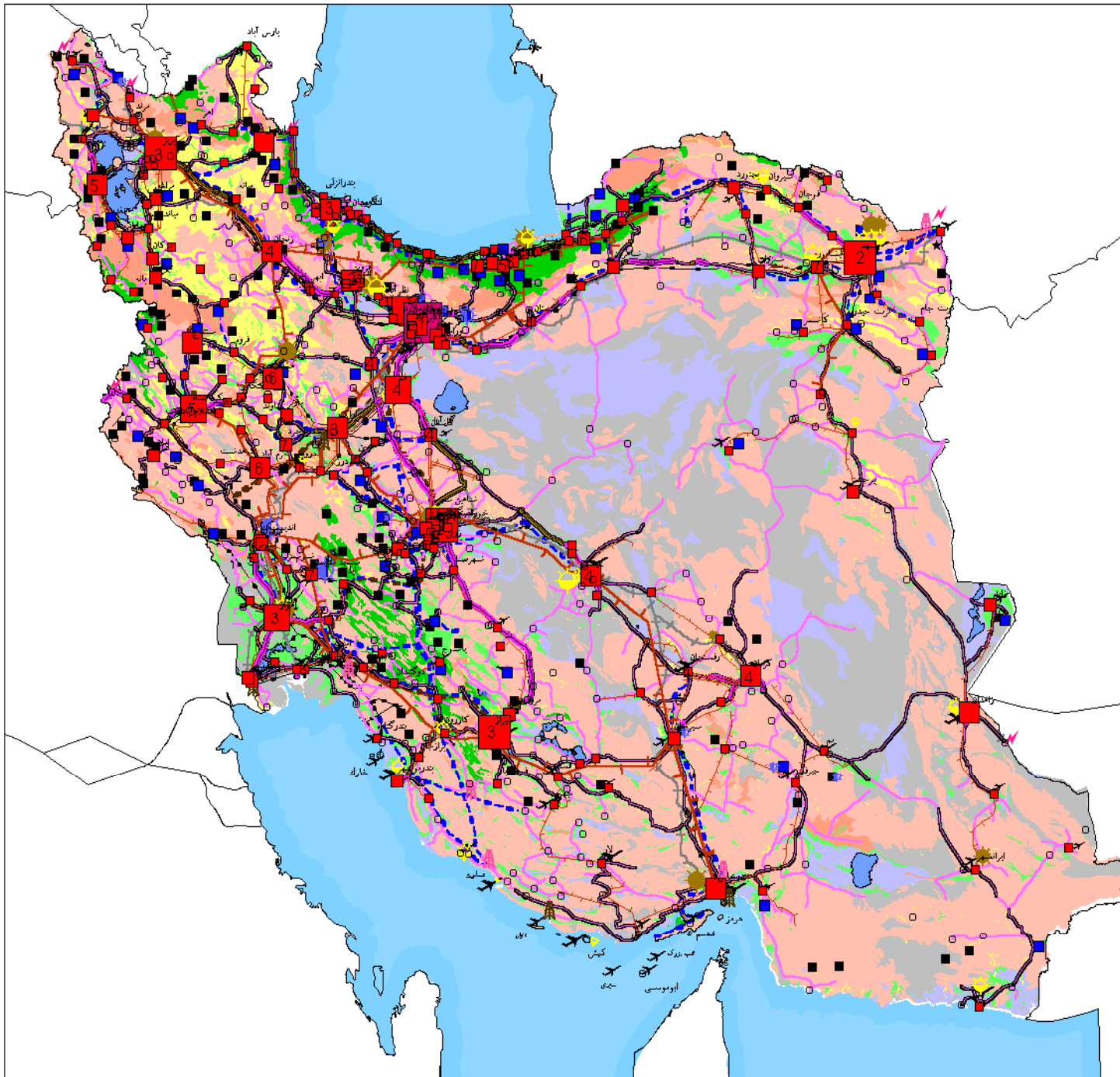
چرا لجستیک و آمایش سرزمین

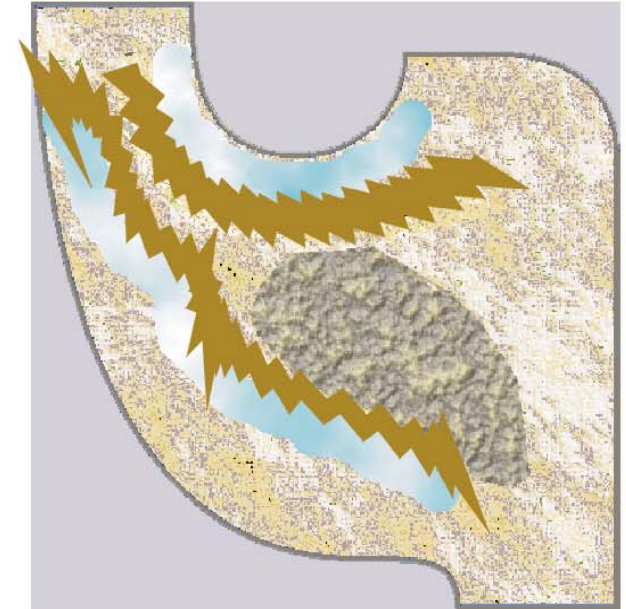
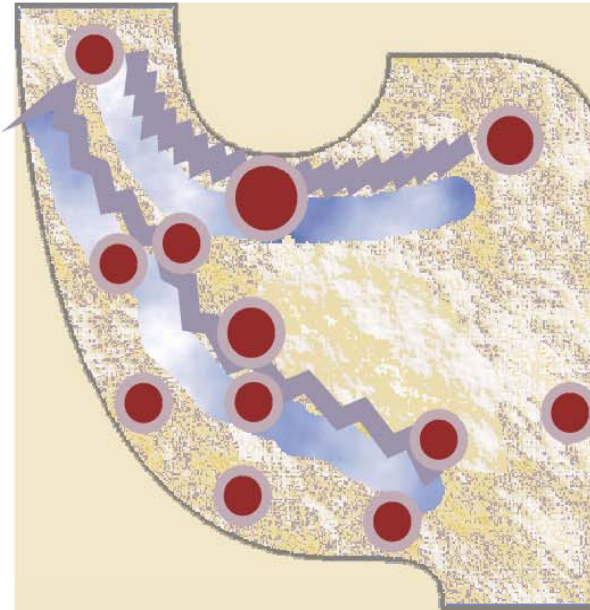
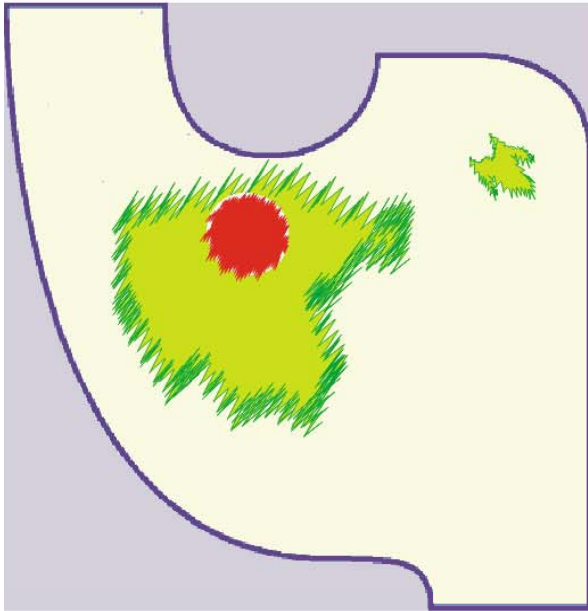
- لجستیک به جای حمل و نقل
- آمایش به جای شهرسازی
- ۱۶۵ کشور دارای وزارت حمل و نقل (تنها یا در ترکیب با نامی دیگر: World Leaders 2016)
- در کشورهای گروه ۲۰: وزارت لجستیک یا وزارت آمایش و حمل و نقل: (ژاپن، فرانسه، آلمان)
- تداخل ها و موازی کاری ها: حمل و نقل حومه ای، حمل و نقل بار، پایانه ها

مبانی آمایشی حمل و نقل

وضع موجود سازمان فضایی کشور دفتر آمایش و برنامه ریزی منطقه ای سال ۱۳۷۸

سطح بندی مراکز شهری





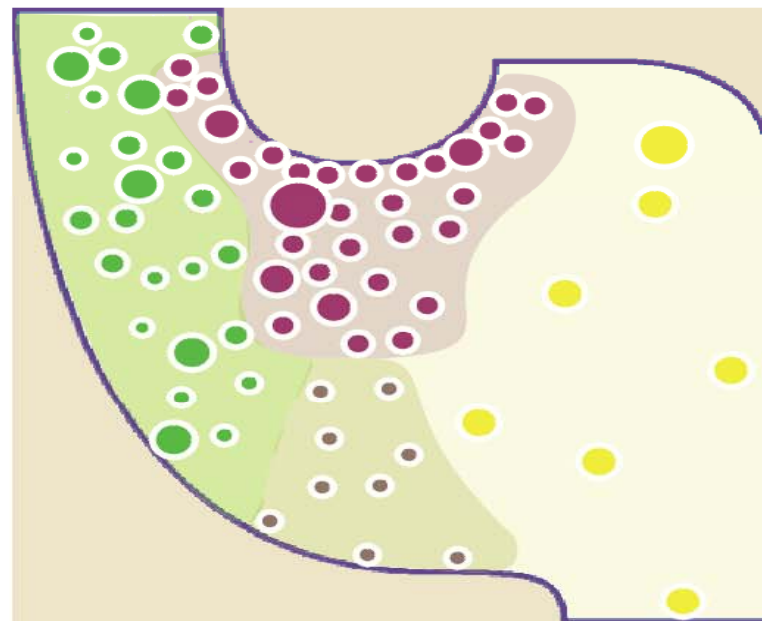
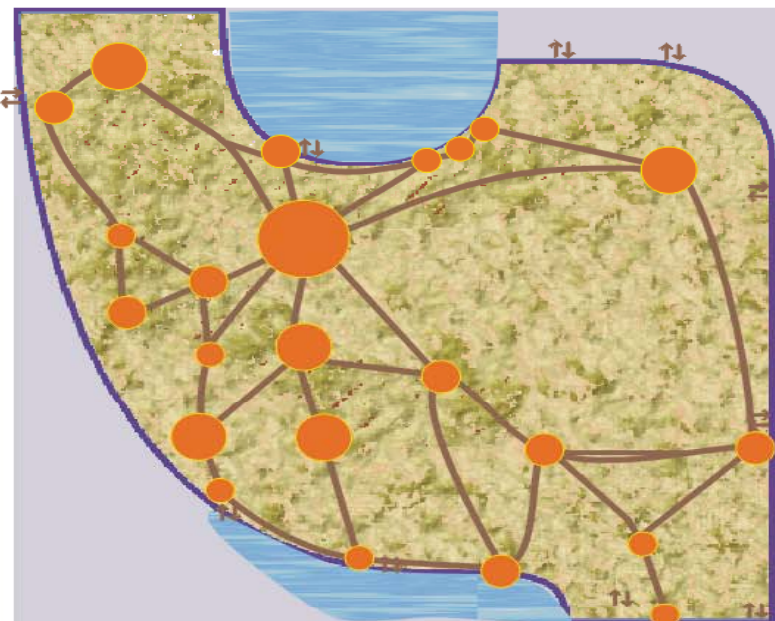
تمرکز جمعیت

تقریباً بیش از یک سوم جمعیت شهرنشین کشور در منطقه مرکزی ساکن هستند یعنی از هر سه نفر شهرنشین یک نفر ساکن منطقه مرکزی کشور است. نظام مراکز جمعیتی از یک ساختار کاملاً قطبی و نامتعادل برخوردار است.

جمعیت شهر تهران به تنهایی بیشتر از جمعیت شهرنشینی هریک از مناطق دیگر کشور است. جمعیت شهر مشهد به تنهایی بیشتر از جمعیت شهر نشین مناطق گیلان، مازندران و گلستان است.

- بیشتر جمعیت کشور در حاشیه های زاگرس، دامنه های البرز و دشتهای ساحلی و مرکزی زندگی می کنند.
- سایر جمعیت در نقاط مراکز جمعیتی محدود و پراکنده در شرق و جنوب شرقی و مرکز زندگی می کنند.
- این نقاط بعلت کمبود منابع آب و نداشتن امکان تولید مازاد و همچنین فاصله زیاد از یکدیگر بطور سنتی نتوانسته از یک شبکه پر تحرک اقتصادی در شرق و مرکز ایجاد نمایند.

- دو سلسله جبال البرز در شمال و زاگرس در غرب مانند دو دیوار مانع از رسیدن ابرهای باران را به نواحی مرکزی و جنوبی کشور می شوند.
- در مقابل ۸۰ سانتیمتر متوسط بارندگی در سطح کره زمین ، ایران با ۲۵ سانتیمتر بارندگی سالانه از خشکترین کشورهای جهان است.
- ارتفاعات بلند و دشتهای گسترده مرکزی و جنوبی زمینه ایجاد تنوع اقلیمی گسترده ای را در سرزمین فراهم ساخته است .
- تنوع آب و هوا در تمامی سرزمین وجود دارد.
- در اکثر نقاط کشور در کنار دشتهای گرم و خشک کوهپایههایی با هوای معتدل و متفاوت وجود دارند.



عوامل موثر در شکل‌بندی سازمان فضایی

بطور تاریخی علاوه بر عامل اقلیم و موقعیت

جغرافیایی عوامل زیر در شکل‌گیری سازمان

فضایی موثر بوده‌اند:

- شیوه و ترکیب تولیدات
- انتخاب ارادی قطب‌های صنعتی و مراکز کشاورزی
- سیاست‌های وارداتی و صادراتی
- مبادی ورود و خروج کالا
- شریان‌ها و شاهراه‌های ارتباطی بین مراکز عمده جمعیتی و مبادی ورود و خروج کالا

تراکم جمعیت

دشتهای ساحلی شمال پر تراکم‌ترین نقاط کشور است در این ناحیه حدود ۱۱ درصد از کل جمعیت وسعتی نزدیک به ۳ درصد از کل مساحت کشور زندگی می‌کنند..

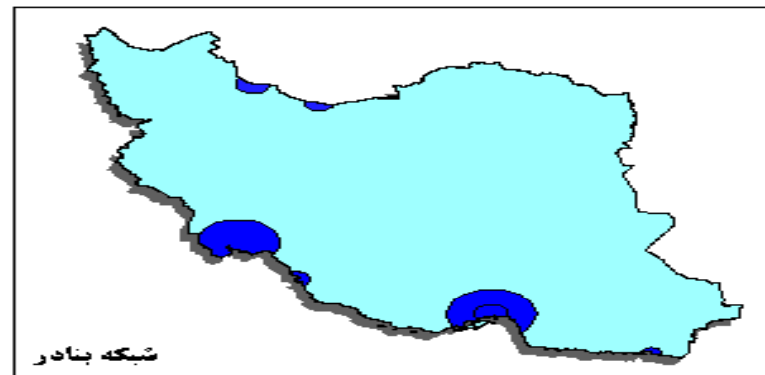
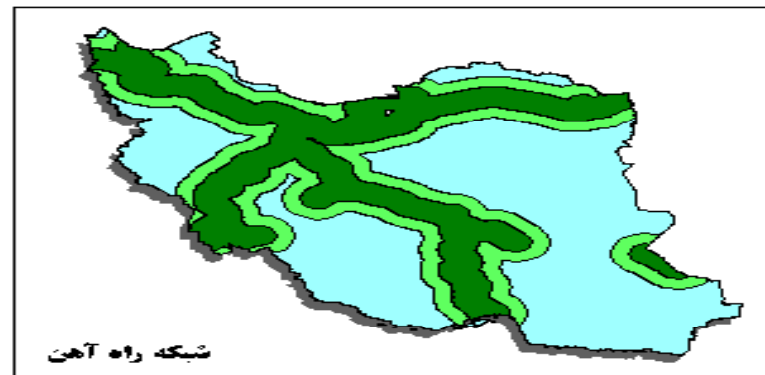
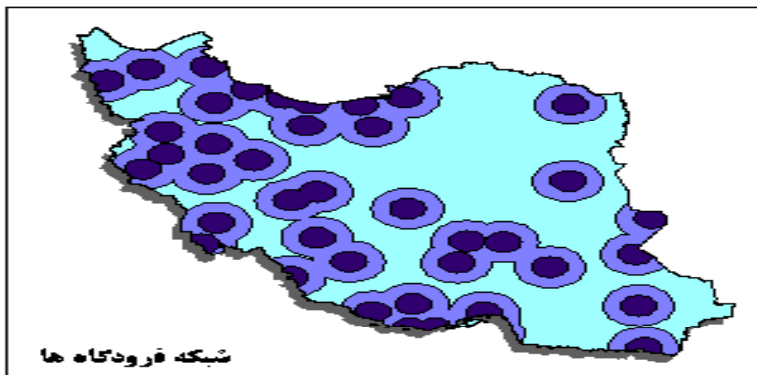
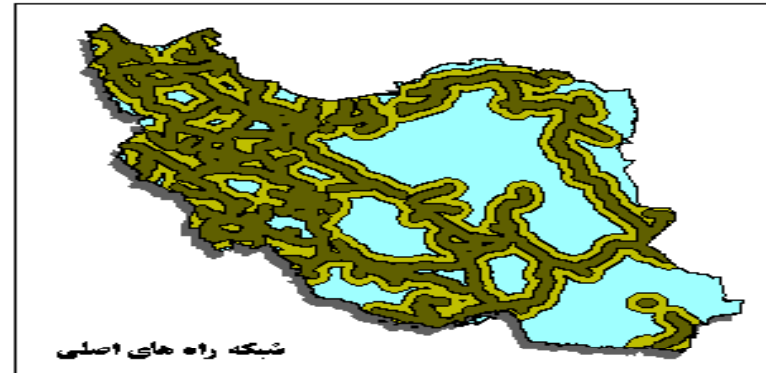
نواحی شمالی و مرکزی با تراکم ۹۵ نفر در هر کیلومتر مربع در مجموع منطقه متراکم جمعیتی کشور هستند.

حاشیه غربی کشور با تراکم متوسط جمعیت حدود ۶۰ درصد دومین منطقه پرتراکم است..

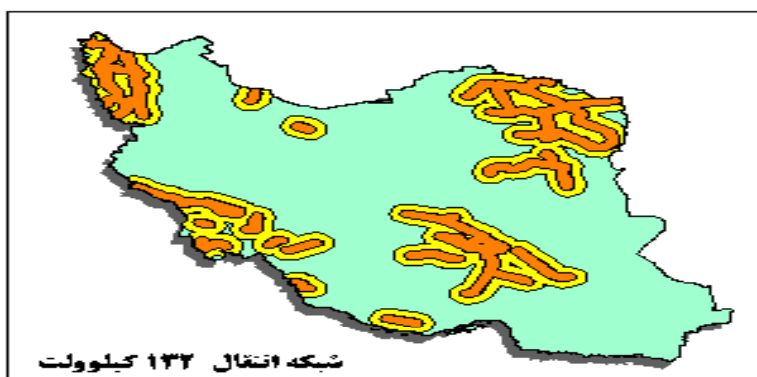
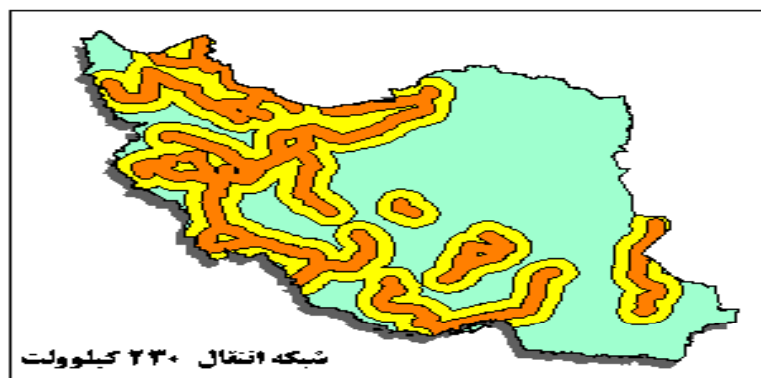
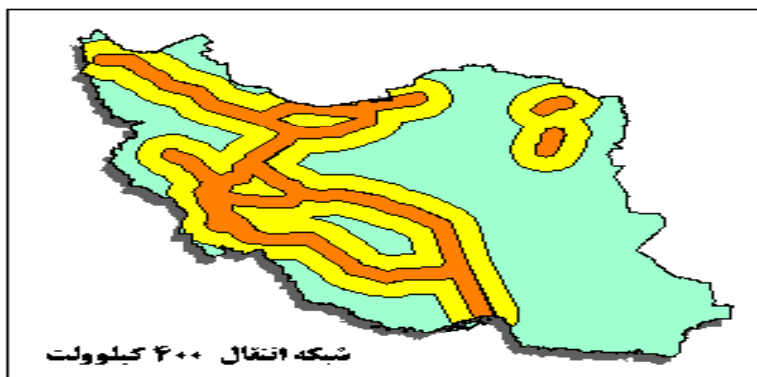
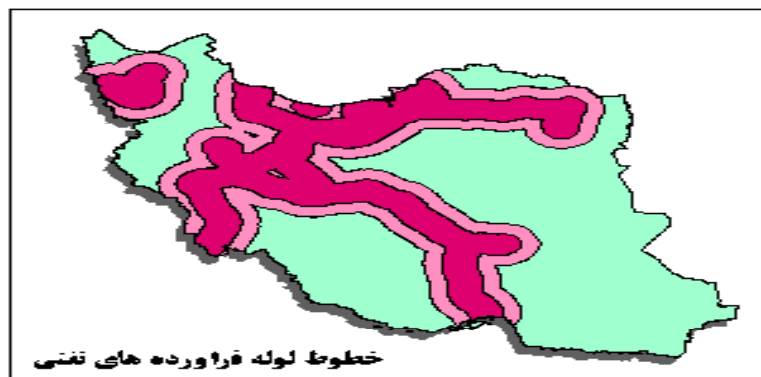
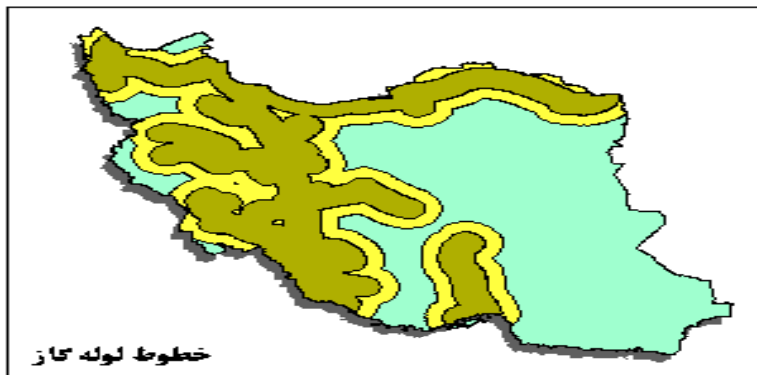
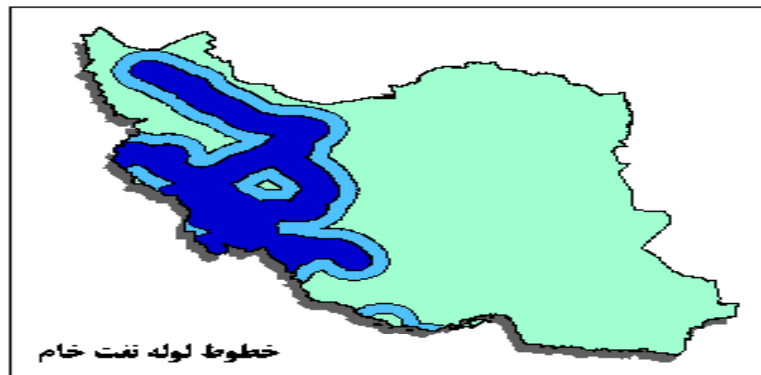
در نواحی جنوبی کشور تراکم جمعیت به حدود ۳۰ نفر در کیلومتر مربع می‌رسد..

نوار شرقی کشور با حدود ۱۵ نفر در کیلومتر کم تراکم‌ترین منطقه کشور می‌باشد.

محدوده های شبکه های زیر بنائی - ۱

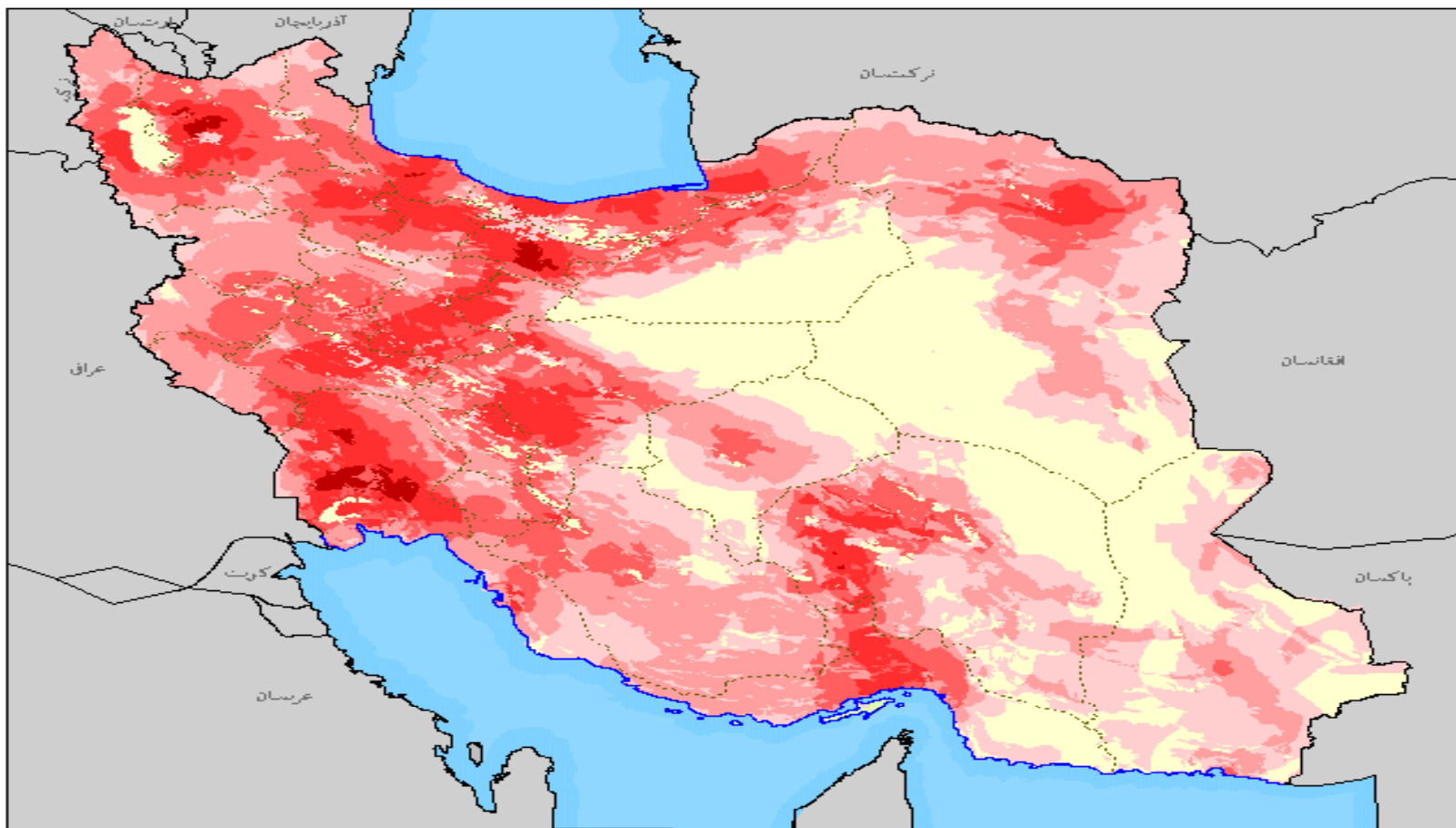


محدوده های شبکه های زیر بنائی - ۲



طبقه بندی فضاهای کشور

بر اساس میزان دسترسی به امکانات زیر بنایی

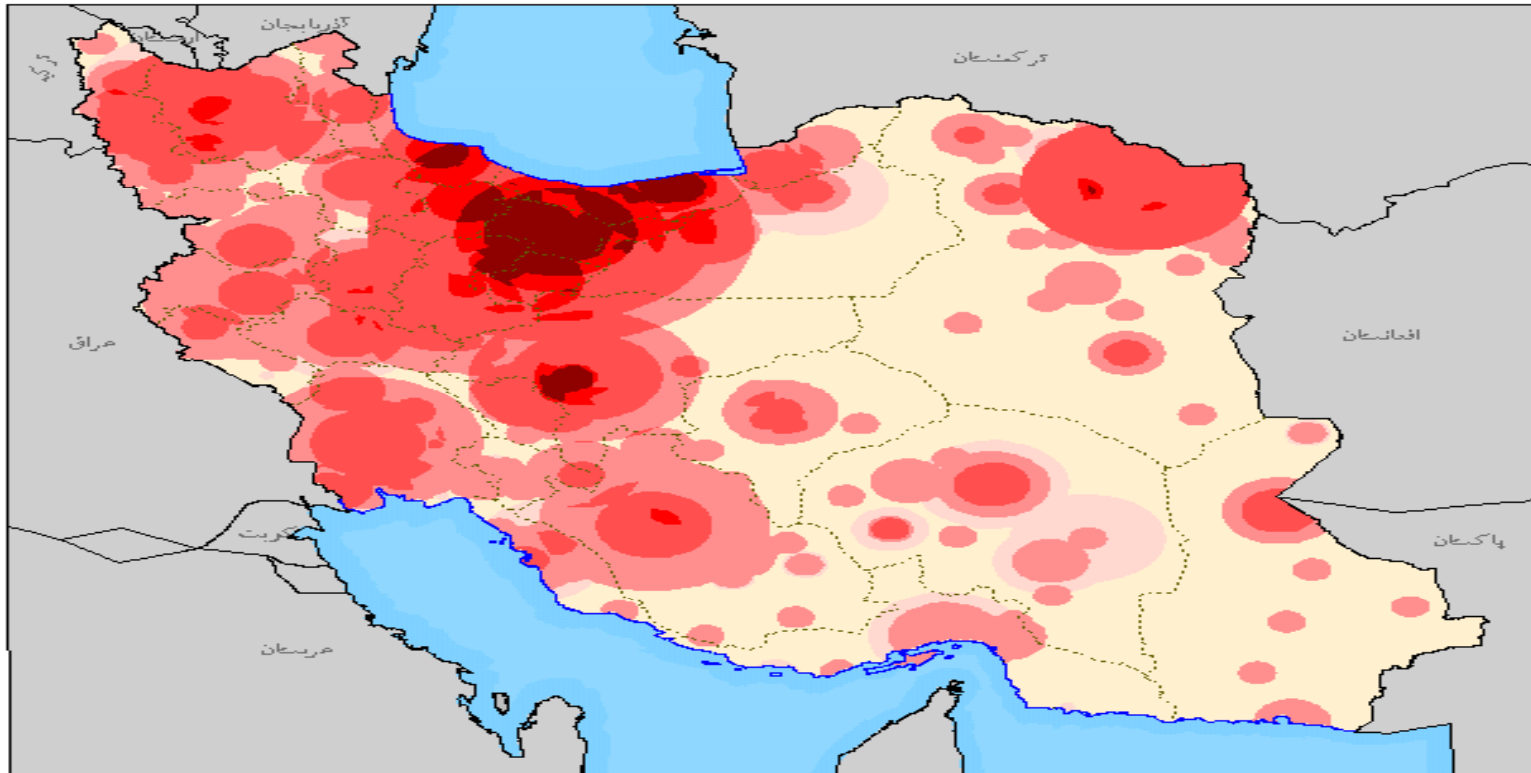


میزان دسترسی به امکانات زیر بنایی

- فضاهای با دسترسی کامل
- فضاهای با دسترسی نسبتاً کامل
- فضاهای با دسترسی متوسط
- فضاهای با دسترسی نسبتاً محدود
- فضاهای با دسترسی محدود
- فضاهای با دسترسی مشکل

این نقشه از همپوشی دوازده لایه اصلی شامل محدوده های تاثیر درجه اول و درجه دوم شبکه های زیربنایی و چند لایه فرعی با تاثیر منفی شامل مناطق کویری و ارتفاعات تهیه شده است .

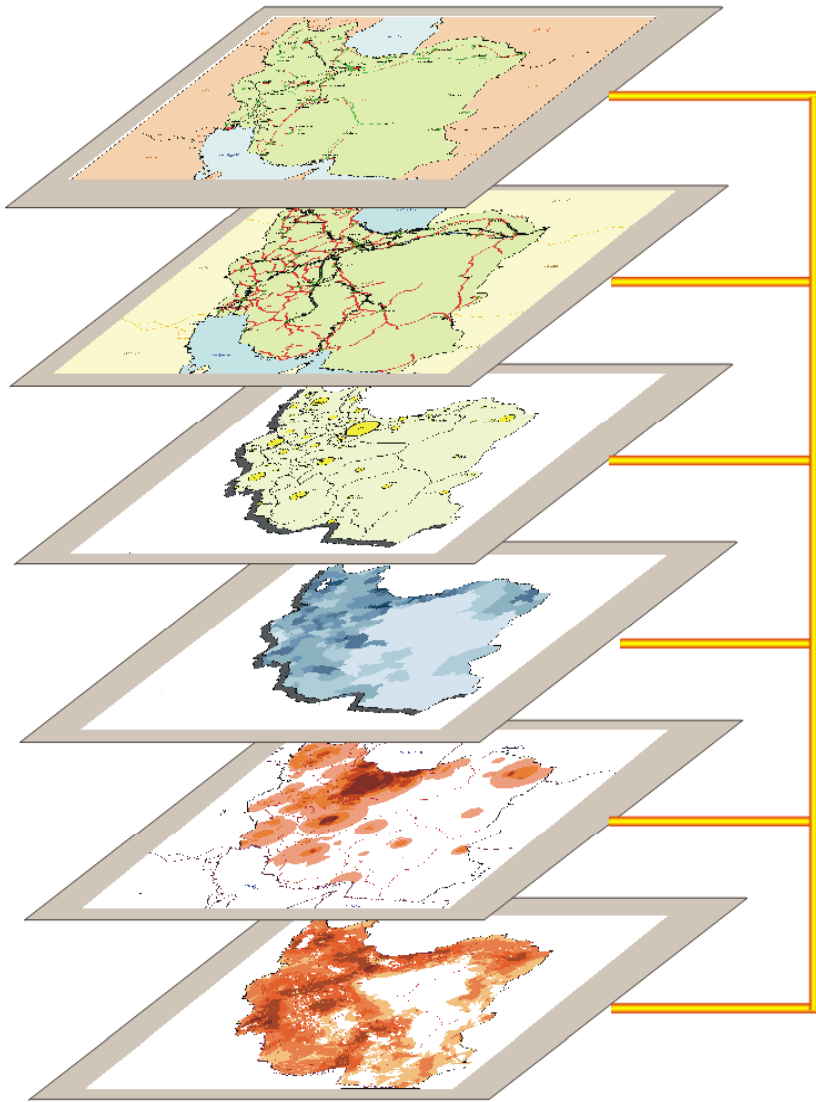
طبقه بندی فضاهای کشور بر اساس میزان دسترسی به امکانات خدماتی



میزان دسترسی به امکانات خدماتی

- فضاهای با دسترسی کامل
- فضاهای با دسترسی نسبتاً کامل
- فضاهای با دسترسی متوسط
- فضاهای با دسترسی نسبتاً محدود
- فضاهای با دسترسی بسیار محدود
- فضاهای با دسترسی مشکل

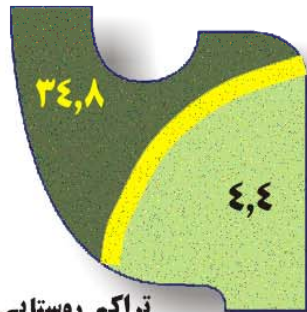
این نقشه از همپوشی چند لایه شامل محدوده های نفوذ بیمارستان ها ، دانشگاه ها ، مراکز ورزشی ، هتل ها ، سیلو ، سردخانه و ظرفیت مراکز فرهنگی و تفریحی تهیه شده است .



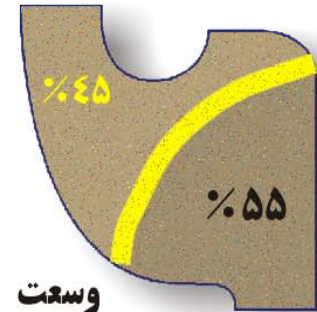
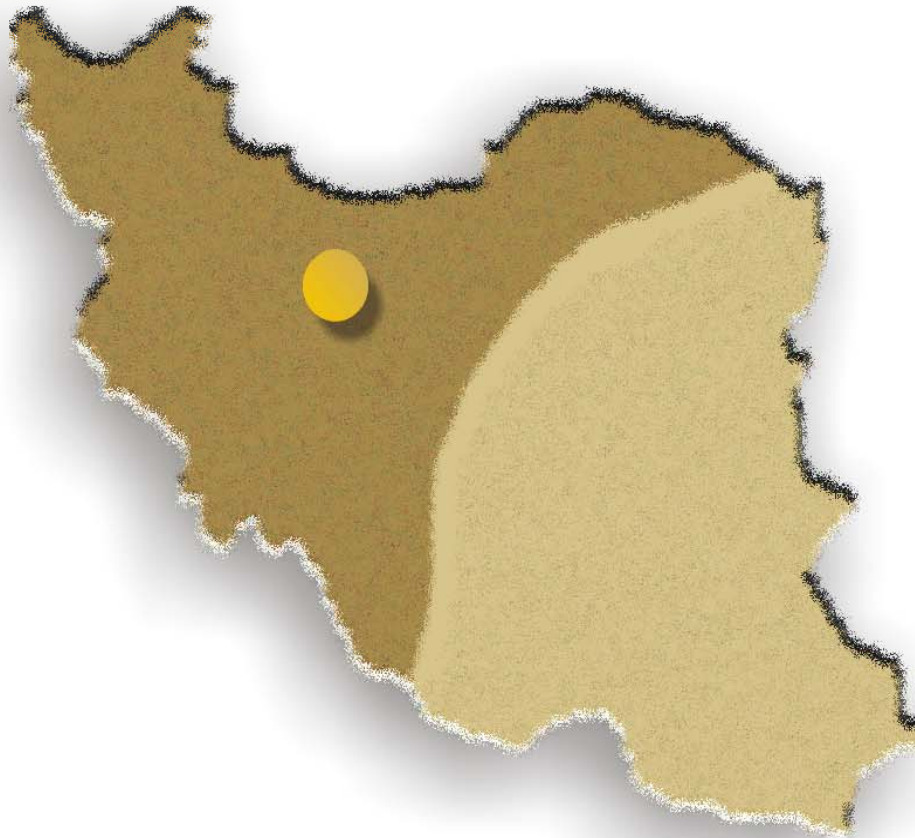
دوکانگی منطقه ای



عدم تعادل بین دو نیمه غربی - شمالی و شرقی - جنوبی سرزمین (۱)



تراکم روستایی



وسعت



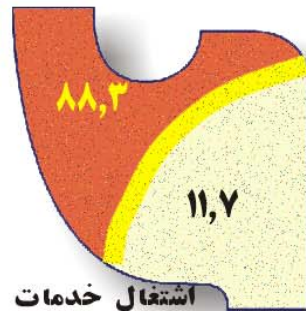
تراکم شهری



جمعیت



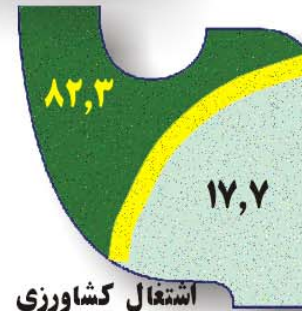
تراکم جمعیت



اشتغال خدمات



اشتغال صنعت

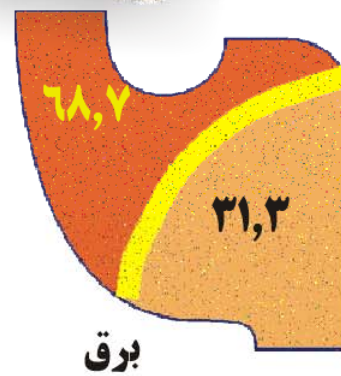
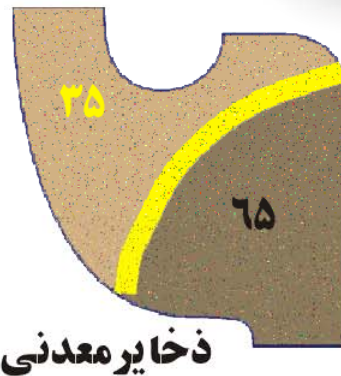
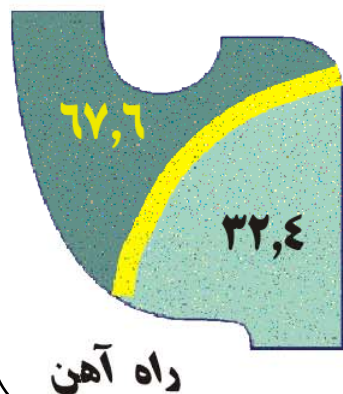
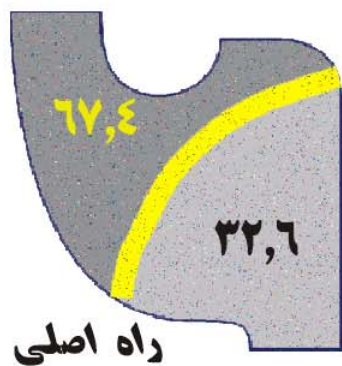
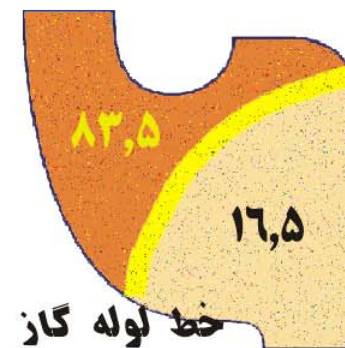
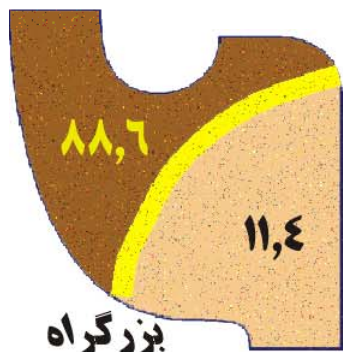


اشتغال کشاورزی

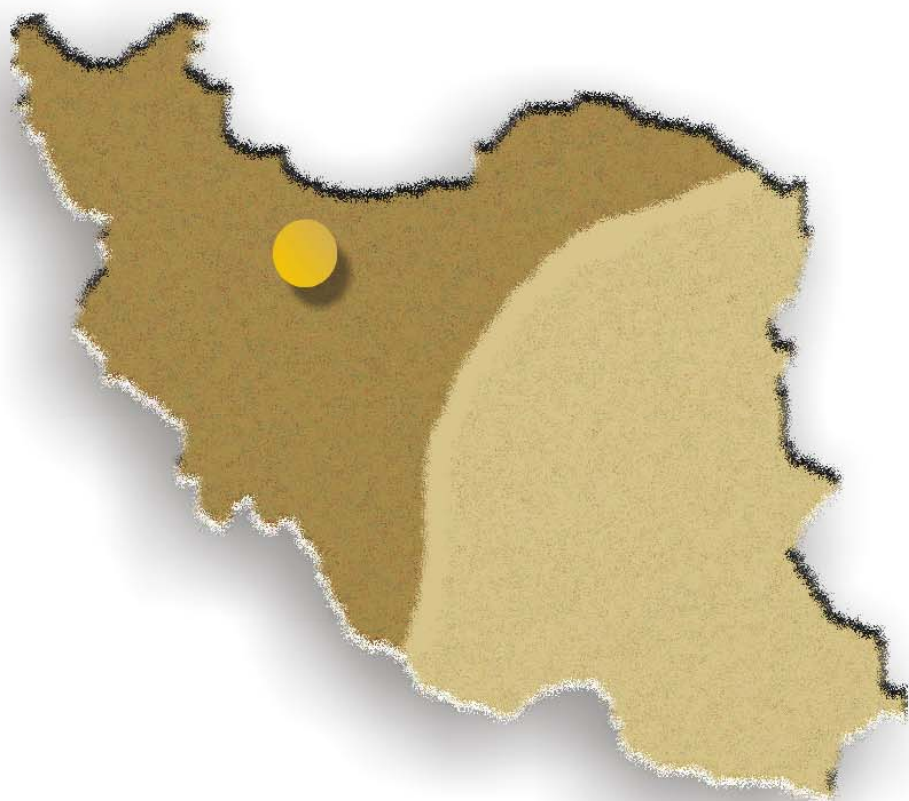
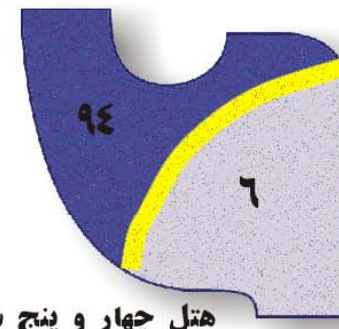
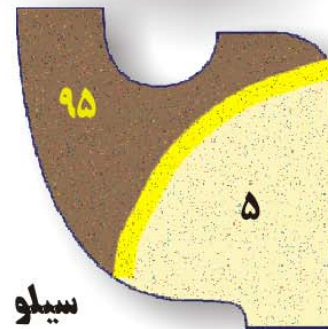
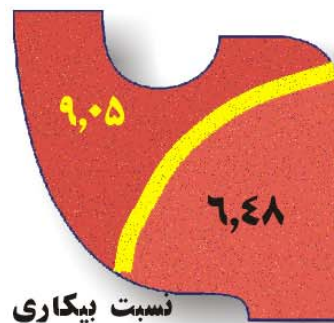
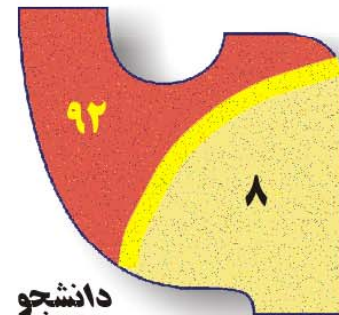
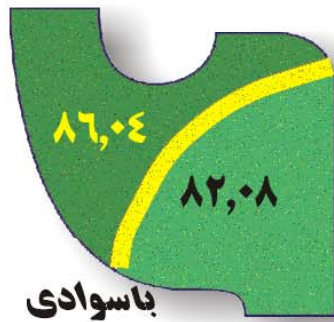
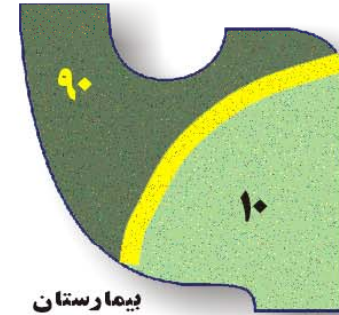
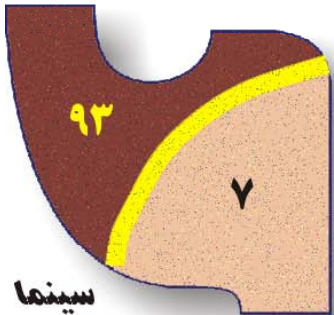


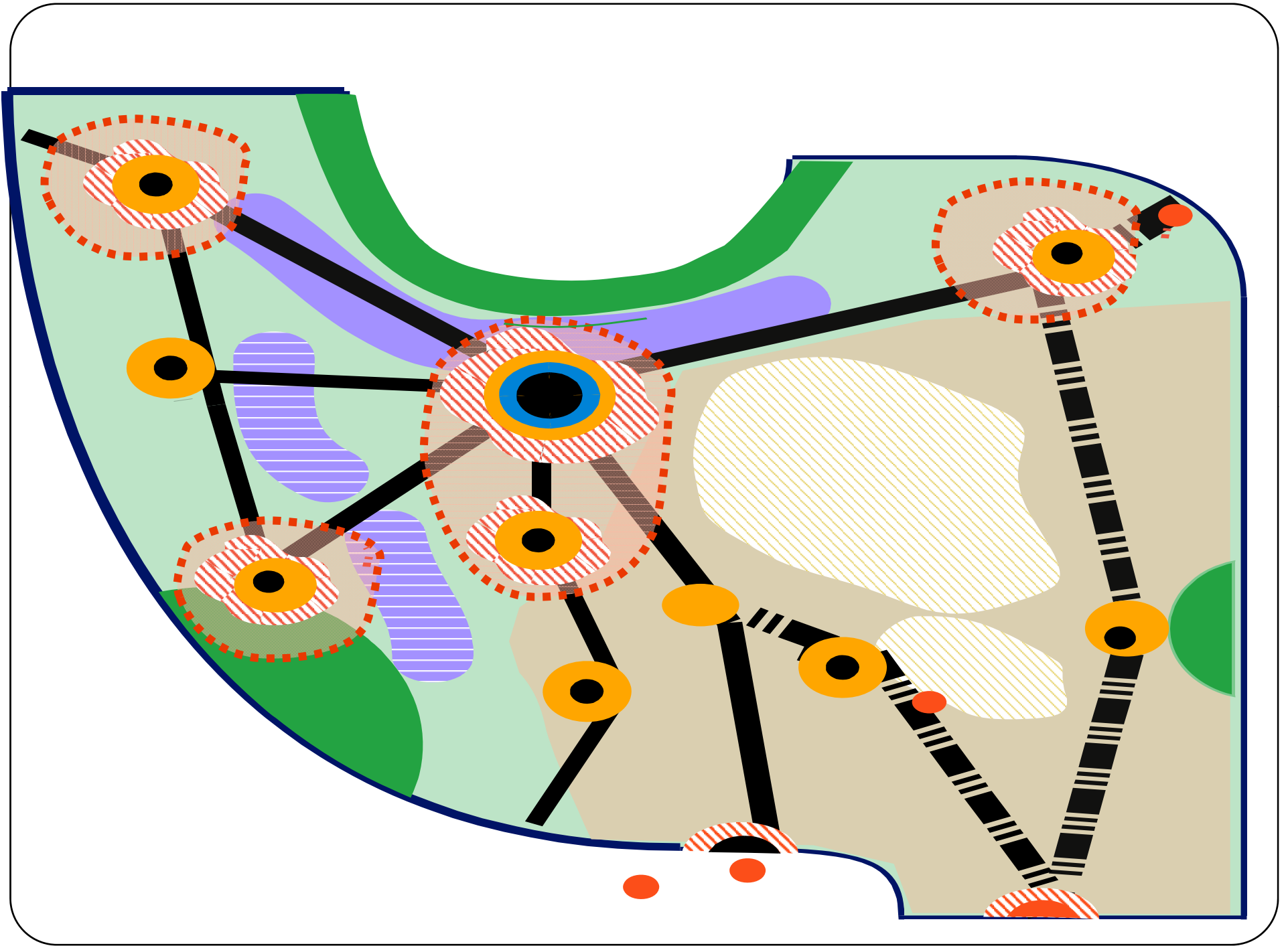
کل شاغلین

عدم تعادل بین دو نیمه غربی - شمالی و شرقی - جنوبی سرزمین (۲)



عدم تعادل بین دو نیمه غربی - شمالی و شرقی - جنوبی سرزمین (۳)





ضوابط ملی آمایش و کلانشهرها

✓ تلاش در راستای تغییر جهت رابطه مرکز - پیرامون:

از پیرامون به مرکز ← از مرکز به پیرامون

از طریق سازماندهی شبکه شهری کشور برای ایفای نقش تعاملی برون گرا به شرح ذیل:

شهرهای مرکزی: ایفای نقش فراملی و پشتیبان شهرهای میانی و پیرامونی (مجموعه شهری تهران، اصفهان)

شهرهای میانی: ایفای نقش رابط و لولای شهرهای مرکزی و پیرامونی (اراک، زنجان، قزوین، قم، سمنان، بجنورد،

شهرکرد، یزد، کرمان، خرم آباد، همدان، یاسوج، شیراز، جهرم و سیرجان)

شهرهای پیرامونی: مراکز مدیریت تعاملات فراملی در منطقه آسیای جنوب غربی (ارومیه، اردبیل، تبریز، رشت،

ساری، گرگان، مشهد، بیرجند، کرمانشاه، ایلام، سنندج، اهواز، بوشهر، بندرعباس، زاهدان، چابهار، جاسک و بندر عسلویه)

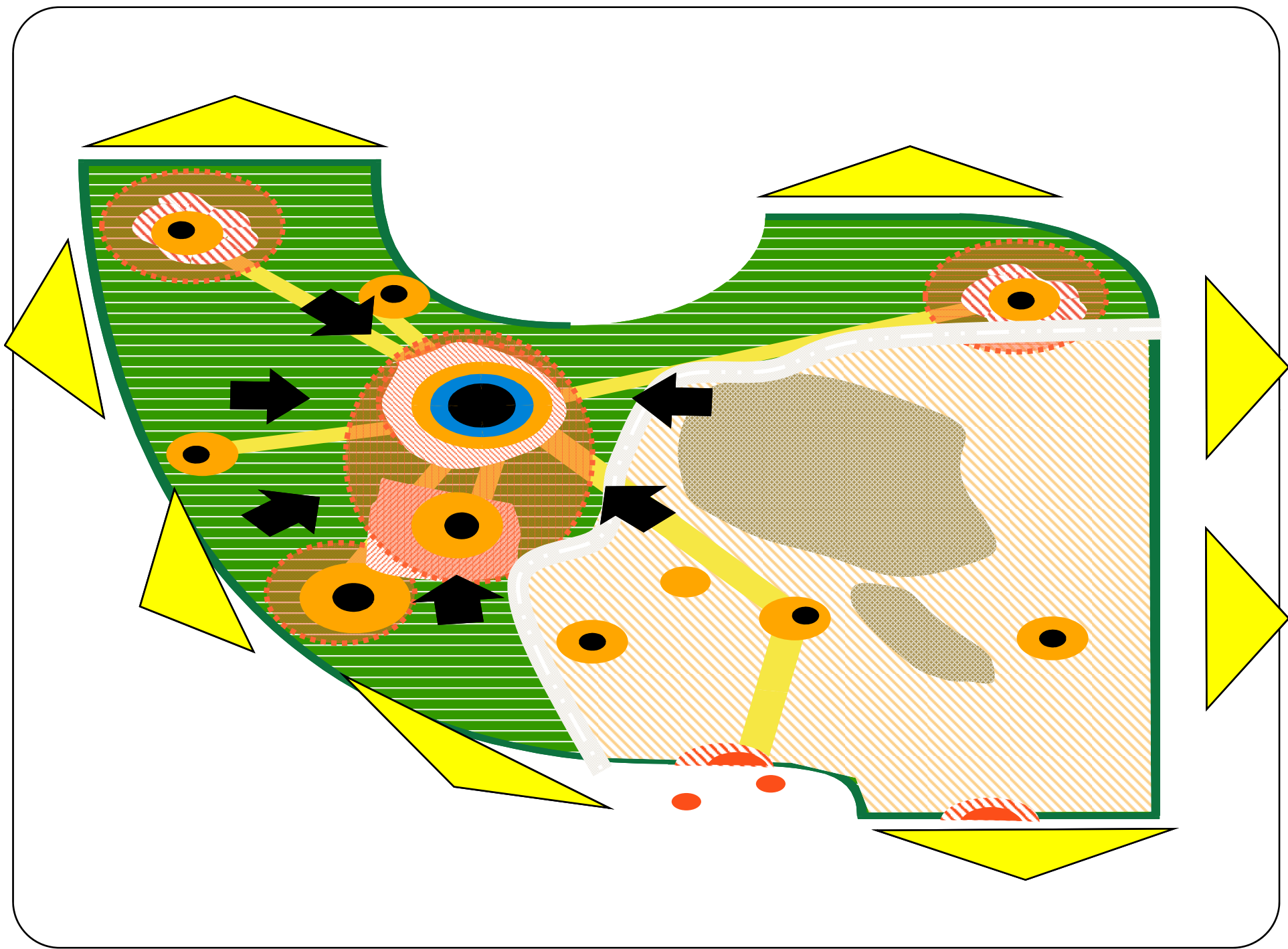
✓ ایجاد شبکه‌های سازمان یافته از شهرهای بزرگ و متوسط بزرگ کشور و تجهیز آنها به منظور هدایت جمعیت

شهرهای کوچک و کنترل رشد کلان شهرها

✓ تقویت و سازماندهی شبکه شهرهای متوسط کوچک، کوچک و روستا شهرها با شبکه شهرهای بزرگ و متوسط

بزرگ و افزایش کارایی و بازدهی نواحی روستایی





ضروریات حوزه حمل و نقل شهری



مدیریت یکپارچه حمل و نقل بار و مسافر

مقایسه دو رویکرد برنامه ریزی پارادایم قدیم (خودرو محور) و جدید (انسان محور) حمل و نقل (لیتمن، ۲۰۱۳)

پارادایم جدید	پارادایم قدیم	مورد مقایسه
دسترسی (توانایی کلی مردم برای دستیابی به خدمات و فعالیتها)	جابجایی (حرکت یا سفر فیزیکی)	تعریف حمل و نقل
چندشیوه ای (پیاده، دوچرخه، حمل و نقل همگانی، خودروی شخصی، دور کاری و خدمات توزیع)	بطور عمده خودرو	شیوه مورد نظر
اثرات مختلف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی، شامل اثرات غیرمستقیم	سرعت سفر، تاخیر، ازدحام، هزینه بهره برداری خودرو، کرایه، نرخ تصادفات و انتشار آلاینده ها	تاثیرات در نظر گرفته شده
بهبود گزینه های حمل و نقل (پیاده، دوچرخه، حمل و نقل همگانی، ...). مدیریت تقاضای حمل و نقل. سیاستهای توسعه هوشمند	توسعه ظرفیت معابر و راه ها	گزینه های بهبود حمل و نقل مطلوب

ث

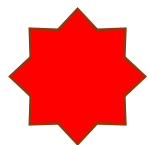
طرح موضوع تشکیل سازمانهای حمل و نقلی در شهرداریها

ساختارها (ملی، منطقه‌ای و محلی)، ظرفیت‌ها و محدودیت‌های حقوقی و قانونی

➤ براساس ماده ۹ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (مصوب ۱۳۸۶) مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.

➤ معاونت‌ها و سازمان‌های زیرمجموعه شهرداری‌ها مرتبط با حمل‌ونقل شهری:

تعداد در کشور	گروه شهر	سازمان
۱۳	شهرهای با جمعیت بیشتر از ۳۰۰ هزار نفر	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک
۹	شهرهای دارای خطوط قطار شهری مصوب	قطار شهری
۱۰۰	شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر	اتوبوسرانی
۶۴	شهرهای با جمعیت بیشتر از ۲۲۰ هزار نفر	تاکسیرانی
۱۵۱	شهرهای با جمعیت بین ۳۰ هزار تا ۱۰۰ هزار نفر	حمل‌ونقل همگانی
۲۲	شهرهای با جمعیت بیشتر از ۲۲۰ هزار نفر	پایانه‌های مسافری
۱۲	مرکز استان‌ها	سازمان حمل‌ونقل و ترافیک



اتحادیه های پیشنهادی لازم برای جایگزینی

حمل و نقل عمومی مسافر شهری و حومه ای

ایمنی، امنیت و انتظام حمل و نقل شهری و حومه ای

حمل و نقل عمومی بار و لجستیک شهری و حومه ای

حمل و نقل غیرموتوری و توانیابان شهری و حومه ای

مدیریت شبکه حمل و نقل و ترافیک معابر شهر و حومه

سازمانهای عضو

انجام کلیه امور مربوط به حمل و نقل عمومی اعم از انبوه بر و غیر انبوه بر به منظور ساماندهی بهینه خطوط اتوبوس، مینی بوس، تاکسی و ون در شهرها و حومه آنها با تمرکز بر حمل و نقل خصوصی توسط شرکتهای رتبه دار برای مسافران شهر و روستاهای واقع در حریم آن و ترویج فرهنگ حمل و نقل همگانی و همپیمایی و حمل و نقل ترکیبی و حمایت از همپیمایی

اتوبوسرانی

مسافر

مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهر و حومه و ایجاد زیرساخت و فضای مناسب برای بهبود زیرساختها و علایم و تاسیسات لازم در قالب انواع معابر و حریم آنها ضمن فراهم آوری تاسیسات هوشمند و خدمات مربوط برای مدیریت تردد در شهرها و ایمنی آن

ناایانه ها

شبکه

نظارت بر حمل و نقل بار و ساماندهی ناوگان بار عمومی در شهرها و روستاهای واقع در حریم آن با صدور بارنامه برای انواع بار و اجرای آیین نامه های مصوب و مدیریت تردد بارهای ترافیکی و خطرناک و لجستیک (مدیریت انبارها و سیلوها و ...)

تاکسیرانی

بار

ایجاد زیرساخت مناسب برای توسعه پیاده روی و استفاده از وسائل نقلیه غیرموتوری مثل دوچرخه و ناوگان برقی یا پاک و خودران و ایجاد بستری بهینه برای استفاده عموم از این وسایل در ترکیب با سایر ناوگان حمل و نقل همگانی، انرژی، حفظ محیط زیست

بلی

غیر
موتوری

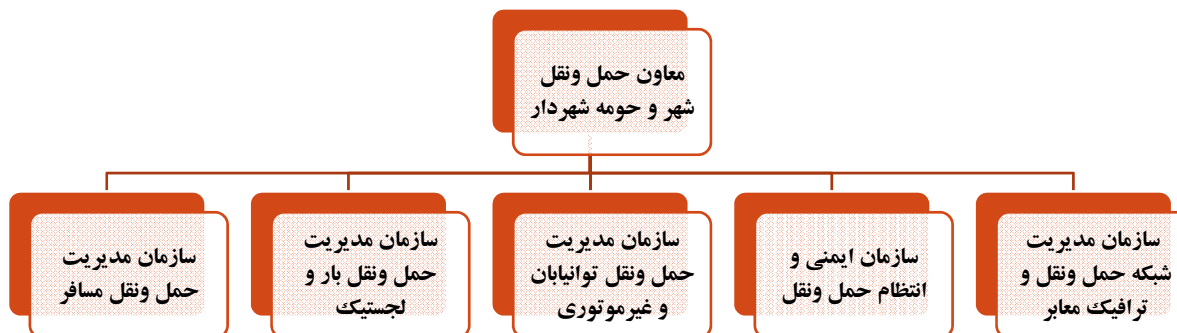
امور ایمنی حمل و نقل، مدیریت بحران، پدافند غیرعامل، امنیت، انتظام، شماره گذاری، صدور گواهینامه، اسقاط و معاینه فنی ناوگان،

همگانی

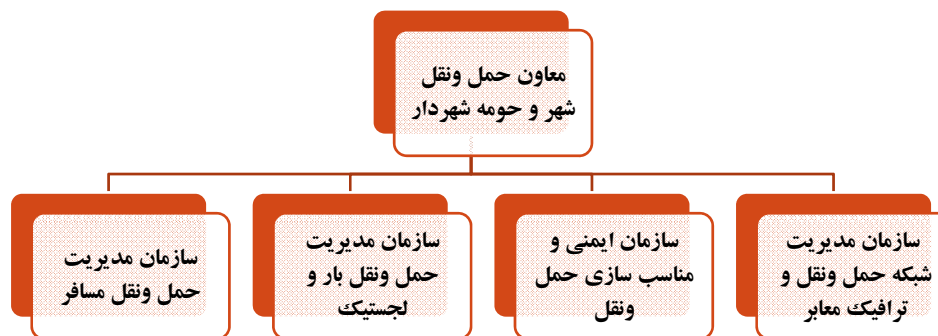
ایمنی و
امنیت و...

ابعاد مدیریتهای هگانه پیشنهادی

- ایجاد ۵ سازمان در ۹ شهر بالای ۱۰۰۰۰۰۰ نفر جمعیت
- جمع شدن ۵ سازمان در ذیل معاونت حمل و نقل شهرداری

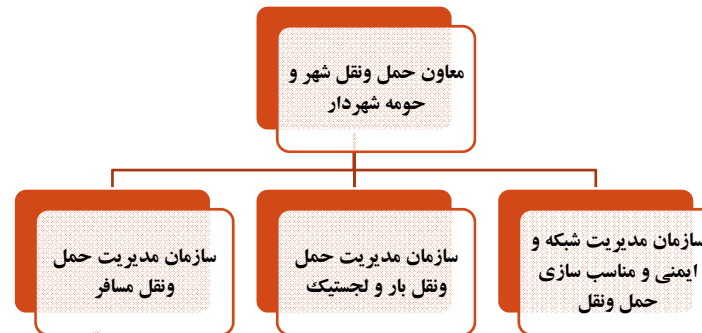


- ایجاد ۴ سازمان در ۲۶ شهر زیر ۱۰۰۰۰۰۰ نفر و بالای ۳۰۰۰۰۰۰ نفر جمعیت
- جمع شدن مدیریتهای ۴ گانه در ذیل شهردار



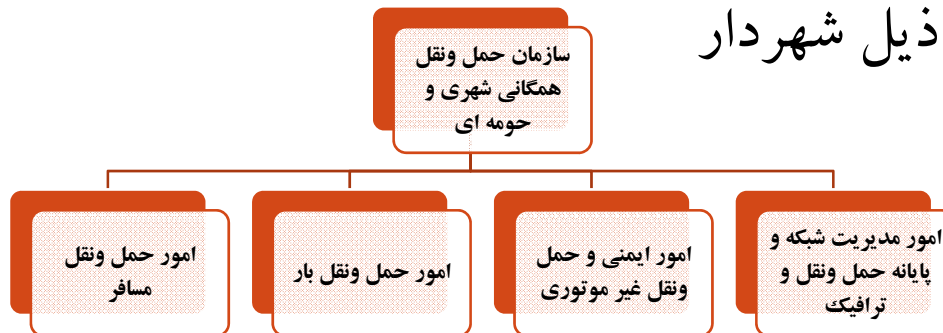
ابعاد مدیریتهای هگانه پیشنهادی

- ایجاد ۳ سازمان در ۶۸ شهر بالای ۱۰۰۰.۰۰۰ نفر و زیر ۳۰۰.۰۰۰ نفر جمعیت
- جمع شدن ۳ سازمان در ذیل معاونت حمل و نقل شهرداری



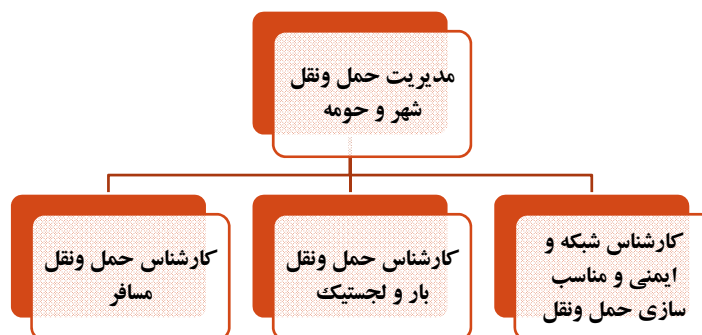
- ایجاد ۴ مدیریت در یک سازمان حمل و نقل همگانی در ۱۶۶ شهر زیر ۱۰۰.۰۰۰ نفر و بالای ۳۰.۰۰۰ نفر جمعیت

- جمع شدن مدیریتهای ۴ گانه در ذیل شهرداری



ابعاد مدیریتهای هگانه پیشنهادی

- ایجاد مدیریت حمل و نقل همگانی در ۹۳۱ شهر زیر ۳۰.۰۰۰ نفر جمعیت
- مدیریت حتی الامکان کارشناس ارشد مرتبط زیر نظر شهردار



- وجود یک کارشناس حمل و نقل همگانی (عمران) در هر یک از ۲۵۰۰ دهستان یا حداقل هر بخشداری

- وجود یک کاردان حمل و نقل همگانی (عمران) در هر روستا یا دهیاری

خدیا چنان کن سرانجام کار تو خشنود باشی و ما رستگار

با سپاس از توجه ارز شمندتان

Jafarpur@Iran.ir

www.Jafarpur.ir

وزارت کشور



سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

با سپاس از توجه ارزشمندتان

خدایا چنان کن سرانجام کار تو خوشنود باشی و ما رستگار

دفتر حمل و نقل و ترافیک

آبان ۱۳۹۴

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

و آیین نامه مدیریت یکپارچه حمل و نقل شهر و حومه در ذیل قانون

• آیین نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در شهر و حومه و اصلاحیه مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۰۲

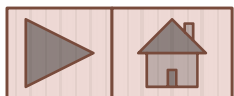
ماده ۱=تعاریف

- **سازمان مدیریت حمل و نقل مسافر:** سازمان مدیریت حمل و نقل مسافر تابع شهرداری با اساسنامه مصوب که مدیریت و نظارت بر سامانه های حمل و نقل عمومی مسافر اعم از انواع تاکسی، ون، مینی بوس، مادیوبوس و اتوبوس را بر عهده دارد.
- **سازمان مدیریت حمل و نقل بار:** سازمان مدیریت حمل و نقل بار تابع شهرداری با اساسنامه مصوب که مدیریت و نظارت بر سامانه های حمل و نقل عمومی بار شهری اعم از شرکتهای حمل و نقل بار شهری و حومه ای را بر عهده خواهد داشت.
- **مدیریت حمل و نقل مسافر:** مدیریت حمل و نقل مسافر در شهرهایی که دارای سازمان حمل و نقل همگانی هستند ایجاد شده و مدیریت و نظارت بر فعاتیت سامانه های حمل و نقل مسافر را زیر نظر سازمان حمل و نقل همگانی بر عهده دارد.
- **مدیریت حمل و نقل بار:** مدیریت حمل و نقل بار شهرداری در شهرهایی که دارای سازمان حمل و نقل همگانی هستند ایجاد شده و مدیریت و نظارت بر حمل و نقل بار را زیر نظر سازمان حمل و نقل همگانی بر عهده دارد.
- **مدیریت حمل و نقل بار و مسافر:** مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری در شهرهایی که فاقد هر یک از سازمانهای یاد شده برای مدیریت امور حمل و نقل بارومسافر هستند ایجاد شده و مدیریت و نظارت بر حمل و نقل بارومسافر را بر عهده دارد.
- **شرکت حمل و نقل بار شهری:** شخصیت حقوقی که با رعایت مفاد این آیین نامه و مقررات مربوط، با هدف حمل و نقل بار شهری موفق به اخذ مجوزهای لازم از شهرداری در حمل و نقل بار شده و تحت نظر شهرداری فعالیت می نماید.
- **شرکت حمل و نقل مسافر شهری:** شخصیت حقوقی که با رعایت مفاد این آیین-نامه و مقررات مربوط، با هدف حمل و نقل مسافر شهری موفق به اخذ مجوزهای لازم از شهرداری شده و تحت نظارت مؤسسه یاد شده فعالیت می نماید.



قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

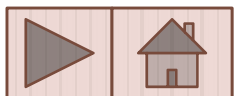
- **ماده ۳۱- شرکتها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر و رانندگان وسایل نقلیه عمومی** در صورت تخلف از ضوابط حمل بار و مسافر و ایمنی عبور و مرور در راههای کشور که در قوانین و مقررات مربوط پیش بینی شده است، راننده وسیله نقلیه توسط مأموران راهور وفق مقررات این قانون جریمه و در موارد حمل بار اضافی یا مسافر در محل بار یا ایراد خسارت به راه، ابنیه و تأسیسات فنی، ضمن متوقف کردن وسیله نقلیه حامل بار، جهت تعیین و پرداخت خسارت وارده حسب مورد به راهداری یا شهرداری محل معرفی خواهند شد. در موارد فوق و همچنین در صورت نقض ایمنی عبور و مرور ادامه حرکت وسیله نقلیه منوط به انطباق وضعیت آن با مقررات مربوط و پرداخت خسارت وارده توسط شرکت یا مؤسسه حمل و نقل یا راننده می‌باشد.



قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

□ تبصره ۱ ذیل ماده ۳۱: تخلفات شرکتها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر حسب مورد، توسط راهداری یا شهرداری رسیدگی و در مورد تخلفات ایمنی و تصادفات، موضوع توسط کمیسیونی متشکل از نماینده سازمان مزبور و نماینده پلیس راهور و نماینده صنف مربوطه رسیدگی و در صورت احراز تخلف اشخاص مذکور برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف از (۱.۰۰۰.۰۰۰) تا (۵.۰۰۰.۰۰۰) ریال به ازای هر تخلف جریمه خواهند شد. در مورد تخلفات منتهی به تصادفات جرحی یا فوتی ناشی از قصور یا تقصیر و یا در صورت تکرار تخلف بیش از ۳ بار مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت شرکت یا مؤسسه حمل و نقل متخلف را از ۱ ماه تا ۱ سال تعلیق و در صورت تکرار برای بار چهارم به طور دائم لغو نمایند. ناجا موظف است با اعلام سازمان مذکور نسبت به تعطیلی مؤسسه یا شرکت متخلف اقدام نماید. در صورت اعتراض قاضی مذکور در ماده (۵) این قانون با حضور معترض و حسب مورد نماینده راهداری یا شهرداری به موضوع رسیدگی و رأی لازم را صادر می نماید رأی صادره قطعی است. آئین نامه اجرائی موضوع این تبصره و مدت تعطیلی و لغو پروانه فعالیت شرکتهای حمل و نقل توسط وزارت راه و ترابری و در قسمت ایمنی با همکاری وزارت کشور (ناجا) و وزارت دادگستری تهیه و به تصویب هیأت وزیران می رسد.

□ تبصره ۳ ذیل ماده ۳۱: - شرکت یا مؤسسه حمل و نقلی که طبق این ماده تعطیل می گردد مکلف است با موافقت مسافر یا صاحب کالا، حمل کالا و مسافری را که قبلاً تعهد کرده، به شرکتها و مؤسسات دیگر واگذار نماید و الا مسؤول خسارت وارده خواهد بود.



قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

● **ماده ۳۲- شهرداری ها** موظفند کلیه فعالیتهای مربوط به حمل و نقل کالا و بار و مسافر در محدوده شهرها را در قالب مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل تعاونی و خصوصی ساماندهی و بر آنها نظارت کنند.

□ **تبصره ذیل ماده ۳۲ -** اختیارات و وظایف مندرج در ماده (۳۲) این قانون و تبصره‌های آن در محدوده شهرها بر عهده شهرداری ذی ربط می‌باشد.



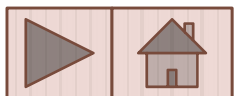
قانون تمرکز امور تاکسیرانی در شهرداری تهران

و الحاقیه و آیین نامه آن

□ ماده واحده لایحه قانونی راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران مصوب ۲۸ خرداد ۱۳۵۹ شورای انقلاب اسلامی:

به منظور ایجاد هماهنگی در سیستم حمل و نقل شهری از این تاریخ مسائل مربوط به تاکسیرانی در شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران قرار می گیرد.

آیین نامه های اجرایی در مورد چگونگی سازمان و نحوه مدیریت آن توسط شهرداری تهران تهیه و پس از تصویب شورای شهر و در غیاب آن قائم مقام وزارت کشور در شهرداری تهران قابل انجام است.

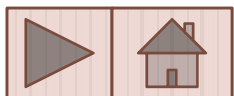


قانون تمرکز امور تاکسیرانی در شهرداری تهران و

الحاقیه و آیین نامه آن

□ تبصره ذیل ماده واحده مصوب ۱۳۷۲/۰۵/۲۰ :

امور تاکسیرانی سایر شهرهای کشور (ناظر بر انواع سرویسهای تاکسی شهری) توسط شهرداری های مربوط اداره خواهد شد و کلیه قوانین و مقررات مغایر لغو خواهد شد.



قانون تمرکز امور تاکسیرانی در شهرداری تهران و

الحاقیه و آیین نامه آن

□ آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده :

ماده ۱: به منظور ایجاد تمرکز و هماهنگی در امور مربوط به تاکسیرانی و انواع سرویسهای تاکسی شهری در شهرها، وزارت کشور بر اساس مواد ۵۴ و ۸۶ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ اقدامات لازم را معمول میکند.

ماده ۲: تاکسی عبارت از وسیله نقلیه ای - اعم از سواری، استیشن یا هر خودروی مناسب دیگر- است که دارای مشخصات معین شده در این آیین نامه است و با امتیاز بهره برداری که توسط شهرداری صادر می شود، به صورت یکی از سرویسهای تاکسی شهری به جابه جایی مسافر در درون شهر می پردازد.

ماده ۳: تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی، همچنین کلیه امور مربوط به حمل و نقل عمومی مسافر در درون شهر، در حیطه نظارت و مسئولیت شهرداری است.

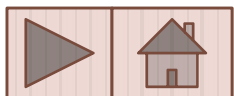
تبصره: شهرداری می تواند به منظور رعایت مفاد این آیین نامه، برای اشخاص حقوقی واجد شرایط، مجوز حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری صادر نماید. اشخاص یادشده بر طبق مفاد این آیین نامه و به نمایندگی از شهرداری به حمل و نقل مسافر درون شهری اقدام نمایند.



قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی در شهرها و آیین نامه آن مصوب 1331/11/16

□ ماده واحده: امتیاز اتوبوسرانی و نقل و انتقال مسافر به طور دسته جمعی در داخل هر شهر و حومه آن با شهرداری محل می باشد.

تبصره ۱ – برای استفاده از این امتیاز شهرداریها میتوانند هر یک شرکت واحد سهامی تشکیل دهند مشروط بر اینکه حداقل ۵۱٪ سهام آن متعلق به شهرداری و بقیه متعلق به اتباع ایران ساکن محل بوده و مدت هر شرکت از شرکتهای اتوبوسرانی بیش از ۸ سال نباشد.



قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی در شهرها و آیین نامه آن

□ آیین نامه اجرایی قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی مصوب ۱۳۳۴/۱۱/۱۱

ماده ۱- در اجرای قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی مصوب مجلسین، وزارت کشور و شهرداریهایی که دارای انجمن قانونی باشند موظفند پس از نشر آگهی در ظرف حداکثر دوماه و نیم شرکت واحد سهامی اتوبوسرانی عمومی حوزه خود و حومه آن را بر اساس مقررات مربوط قانون تجارت به ثبت برسانند.

ماده ۲- چنانچه در ظرف مدت ۲ ماه از تاریخ نشر آگهی صاحبان وسائط موجوده در هر شهر از واگذاری وسائط و خرید سهام خودداری کنند وزارت کشور یا شهرداری بر اساس این آیین نامه راساً به تاسیس شرکت اقدام خواهد نمود و در این صورت به موجب تبصره ۸ قانون تاسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی کارکنان فعلی اتوبوسها خدمتگذار شرکت واحد اتوبوسرانی خواهند بود.



آئین نامه ها و قوانین وزارت کشور برای مدیریت بار شهری و حومه ای

❖ **قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۱ مجلس شورای اسلامی**

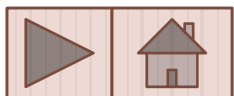
ماده ۹- مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.

❖ **قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۰۸ مجلس شورای اسلامی**

ماده ۳۲- شهرداری ها موظفند کلیه فعالیتهای مربوط به حمل و نقل کالا و بار و مسافر در محدوده شهرها را در قالب مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل تعاونی و خصوصی ساماندهی و بر آنها نظارت کنند.

❖ **آیین نامه اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب وزیران عضو ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت ابلاغی معاون رییس جمهور ۱۳۸۷/۶/۷**

ماده ۲- مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه به عهده شهرداری می باشد ، وزارت کشور موظف است دستورالعمل اجرایی این ماده را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارائه نماید.



آیین نامه ها و قوانین وزارت کشور برای مدیریت بار شهری و حومه ای

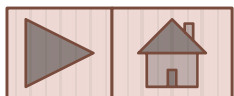
❖ آیین نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در شهر و حومه مصوب ۱۳۸۸/۳/۱۷ دولت

بند ج ماده ۱: سازمان مدیریت حمل و نقل بار، سازمان مدیریت حمل و نقل بار تابع شهرداری با اساسنامه مصوب که مدیریت و نظارت بر سامانه های حمل و نقل عمومی بار شهری اعم از شرکتهای حمل و نقل بار شهری و حومه ای را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۲: به موجب ماده (۹) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب ۱۳۸۶ و ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون یاد شده حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه (حریم) توسط شهرداریها مدیریت می شود

ماده ۴: برای انجام خدمات حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن شرکتهای حمل و نقل بار و مسافر درون شهری در چارچوب قوانین و مقررات مربوط که در قالب تبصره های ۱ و ۲ این ماده تاسیس شده و به ثبت رسیده و یا خواهد رسید تحت مدیریت شهرداری فعالیت می نماید.

ماده ۶: شهرداری ها موظفند با رعایت مقررات مربوط در موارد ذیل برای مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهرها و حومه آن اقدام نمایند



آئین نامه ها و قوانین وزارت کشور برای مدیریت بار شهری و حومه ای

❖ آیین نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۳۱ و ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۱/۸/۱۵ هیئت وزیران

ماده ۱۶ : شهرداریها موظفند فعالیتهای مربوط به حمل و نقل بار و مسافر در حریم شهرها را در قالب شرکت یا موسسه حمل و نقل عمومی و خصوصی ساماندهی و بر آنها نظارت کنند.

ماده ۱۷ : فعالیت حمل و نقل عمومی بار و مسافر از طریق شرکت یا موسسه ای صورت می گیرد که دارای پروانه فعالیت مجاز و معتبر از شهرداری باشد.



لزوم کاهش هزینه و موازی کاری بر اساس سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی

وضعیت موجود:

استفاده از چندین وسیله حمل و نقل عمومی برای جابه جایی مسافرین در مسیرهای مشابه و زمانهای مشابه



افق پیش رو:

تخصیص یک نوع وسیله حمل و نقل عمومی خاص در مسیری مشخص و در زمانهای مشخص استفاده از وسایل نقلیه انبوه بر در ساعات اوج ترافیک و در مسیرهای پرترافیک استفاده از وسایل نقلیه غیر انبوه بر به عنوان تغذیه کننده های حمل و نقل انبوه بر

