زیرساخت‌های ناایمن؛ سهم پنهان در افزایش تصادفات

جریمه یا پیشگیری؛ کدام یک هزینه تصادفات را کاهش می‌دهد؟

یک لحظه حواس‌پرتی پشت فرمان ممکن است تنها چند ثانیه طول بکشد، اما پیامدهای آن می‌تواند سال‌ها زندگی یک خانواده را تحت تأثیر قرار دهد. همانطور که یک تقاطع غیراستاندارد، خیابان کم‌نور یا مسیر فاقد علائم هشداردهنده نیز می‌تواند بارها و بارها جان شهروندان را به خطر بیندازد و هزینه‌های سنگینی به جامعه تحمیل کند. باوجوداین، هنگام وقوع تصادفات معمولاً نخستین نگاه‌ها به سمت راننده متخلف و تخلفات حادثه‌ساز معطوف می‌شود؛ در حالی که عوامل انسانی تنها بخشی از معادله تصادفات هستند و کیفیت زیرساخت‌ها، ایمنی خودروها، مدیریت ترافیک و حتی سرعت امدادرسانی نیز در میزان تلفات و خسارات نقش دارند. در واقع، تصادفات رانندگی را دیگر نمی‌توان صرفاً یک مساله انتظامی دانست. این حوادث علاوه بر خسارت‌های جانی و مالی، هزینه‌های گسترده‌ای به نظام سلامت، اقتصاد خانوار، بازار کار و منابع عمومی تحمیل می‌کنند. از همین رو، کاهش پایدار تلفات ترافیکی به برنامه‌ای جامع نیاز دارد که در آن اصلاح رفتار رانندگان و کاربران راه، بهبود مهندسی معابر و ارتقای مدیریت حمل‌ونقل به‌صورت همزمان دنبال شود. سرهنگ داوود شکیبایی، رییس پلیس ترافیک شهری فراجا، نیز با تأکید بر چندعاملی بودن تصادفات، معتقد است بررسی این حوادث باید با در نظر گرفتن مجموعه عوامل انسانی، راه، وسیله نقلیه و مدیریت ترافیک انجام شود؛ چراکه تمرکز بر یک عامل و نادیده گرفتن سایر مولفه‌ها نمی‌تواند به کاهش پایدار حوادث منجر شود.

حواس‌پرتی و سرعت؛ دو عامل اصلی در تصادفات

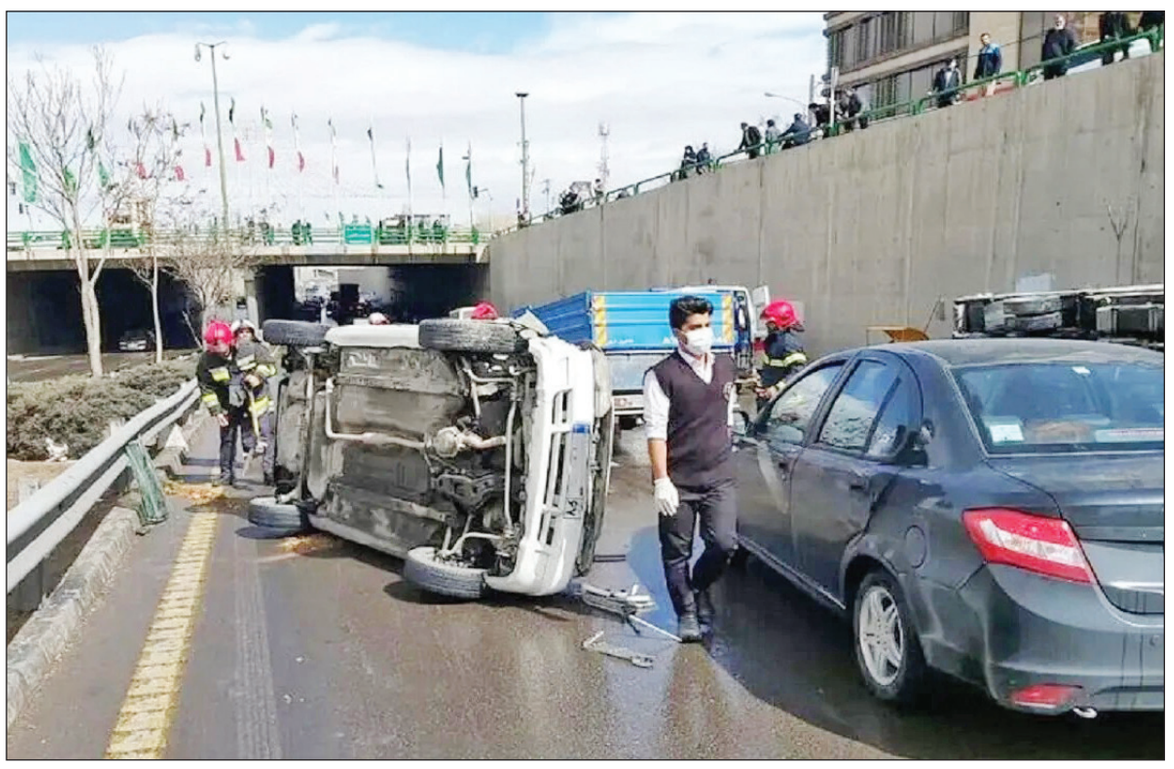
در میان عوامل انسانی، بی‌توجهی به جلو و سرعت غیرمجاز از مهم‌ترین تهدیدهای ایمنی ترافیک به شمار می‌روند. استفاده از تلفن همراه، ارسال پیامک، کار با نمایشگر خودرو و تنظیم مسیریاب، تمرکز راننده را کاهش می‌دهد و فرصت واکنش مناسب به اتفاقات پیش‌بینی‌نشده را از او می‌گیرد. در معابر پرتردد شهری، همین چند ثانیه غفلت ممکن است به برخورد با خودروی جلویی، موتورسیکلت یا عابر پیاده منجر شود. شکیبایی در تشریح مهم‌ترین عوامل انسانی تصادفات اظهار کرد: عدم توجه به جلو، سرعت غیرمجاز و تخطی از سرعت مطمئنه از مهم‌ترین عوامل خطر در تصادفات هستند. به گفته او، سرعت نامتناسب با شرایط هندسی معبر، حجم ترافیک و میزان دید راننده، علاوه بر افزایش احتمال وقوع تصادف، شدت جراحات و احتمال مرگ‌ومیر را نیز افزایش می‌دهد؛ موضوعی که به‌ویژه در معابر بزرگراهی و شریانی شهری اهمیت بیشتری دارد. سرعت مطمئنه صرفاً به معنای رعایت عدد درج‌شده روی تابلوها نیست، بلکه راننده باید با توجه به شرایط جوی، وضعیت سطح راه، میزان دید و حجم تردد تصمیم بگیرد. از منظر اقتصادی نیز تصادفات ناشی از سرعت و حواس‌پرتی تنها به خسارت خودرو محدود نمی‌شوند و هزینه‌های درمان، توان‌بخشی، کاهش درآمد خانوار و از دست رفتن نیروی کار را به دنبال دارند.

عابران پیاده و موتورسواران؛ کاربران آسیب‌پذیر خیابان‌ها

بخش دیگری از چالش ایمنی معابر به وضعیت عابران پیاده و موتورسیکلت‌سواران مربوط می‌شود. این گروه‌ها به دلیل برخورداری از حفاظت فیزیکی کمتر، هنگام وقوع تصادف بیشتر در معرض جراحات شدید قرار دارند. عبور عابران از نقاط غیرمجاز و کم‌نور، استفاده نکردن از گذرگاه‌های ایمن و عبور از عرض بزرگراه‌ها از جمله رفتارهای پرخطری است که احتمال وقوع حادثه را افزایش می‌دهد. در مقابل، تردد موتورسیکلت‌ها در پیاده‌روها و خطوط ویژه، استفاده نکردن از کلاه ایمنی و انجام حرکات ناگهانی و مارپیچ نیز می‌تواند خطر تصادفات را تشدید کند. رییس پلیس ترافیک شهری فراجا با اشاره به این موضوع، عبور عابران از نقاط غیرمجاز و کم‌نور، به‌ویژه در بزرگراه‌ها، و استفاده نکردن از گذرگاه‌های ایمن را از عوامل افزایش خطر دانست و بر ضرورت کنترل رفتارهای پرخطر موتورسواران تأکید کرد. با این حال، مسوولیت ایمنی این گروه‌ها تنها بر عهده خود شهروندان نیست. وقتی گذرگاه عابر پیاده در محل مناسبی قرار ندارد، روشنایی کافی تأمین نشده یا دسترسی به پل‌های عابر دشوار است، نمی‌توان انتظار داشت همه افراد همواره از مسیرهای استاندارد استفاده کنند. طراحی معابر باید به گونه‌ای باشد که انتخاب مسیر ایمن برای شهروندان آسان‌تر شود؛ به‌ویژه در اطراف مراکز تجاری، مدارس، پایانه‌ها و ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی.

زیرساخت‌های ناایمن

یکی از مهم‌ترین موضوعات در تحلیل حوادث رانندگی، نقش مستقیم مهندسی معابر است. طراحی نامناسب تقاطع‌ها، قوس‌های غیراستاندارد، نبود جزایر ایمنی، فقدان تجهیزات آرام‌سازی ترافیک در مجاورت مدارس و مناطق مسکونی و وجود نقاط حادثه‌خیز، همگی می‌توانند زمینه وقوع تصادف را فراهم کنند. شکیبایی با اشاره به این عوامل اظهار کرد: طراحی نامناسب تقاطع‌ها، قوس‌های غیراستاندارد، نبود جزایر ایمنی، فقدان تجهیزات آرام‌سازی ترافیک در مجاورت مدارس و مناطق مسکونی و وجود نقاط حادثه‌خیز، احتمال بروز تصادفات را افزایش می‌دهد. او همچنین روشنایی ناکافی معابر، نقص خط‌کشی‌ها و تابلوهای ترافیکی، لغزندگی سطح راه هنگام بارندگی، چاله‌ها و مشکلات زهکشی را از دیگر عوامل موثر بر ایمنی تردد عنوان کرد. اهمیت این مشکلات در آن است که برخلاف بسیاری از خطاهای انسانی، ممکن است به‌صورت مستمر در یک نقطه مشخص، تعداد زیادی از شهروندان را در معرض خطر قرار دهند. به همین دلیل، شناسایی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز باید در اولویت برنامه‌های مدیریت شهری و دستگاه‌های مسوول باشد. اصلاح هندسی یک تقاطع، تأمین روشنایی مناسب یا نصب علائم هشداردهنده، اگرچه نیازمند تخصیص منابع مالی است، اما می‌تواند از تکرار تصادفات و تحمیل هزینه‌های سنگین‌تر جلوگیری کند.



خودروهای ناایمن و ضرورت نظارت فنی

در کنار عوامل انسانی و زیرساختی، وضعیت فنی خودروها نیز در وقوع و شدت تصادفات نقش دارد. نقص سیستم ترمز و فرمان، لاستیک‌های فرسوده و چراغ‌های معیوب می‌توانند کنترل وسیله نقلیه را دشوار کنند و احتمال بروز حادثه را افزایش دهند. رییس پلیس ترافیک شهری فراجا با تأکید بر ضرورت کنترل فنی خودروها تصریح کرد: نقص در سیستم ترمز و فرمان، لاستیک‌های فرسوده و چراغ‌های معیوب از جمله مواردی هستند که باید در بازرسی‌های فنی مورد توجه قرار گیرند. از سوی دیگر، استفاده نکردن از کمربند ایمنی، صندلی کودک و کلاه ایمنی می‌تواند پیامدهای تصادف را تشدید کند. بنابراین، سیاست‌های ایمنی باید علاوه بر کاهش احتمال وقوع حادثه، میزان آسیب‌پذیری سرنشینان و کاربران راه را نیز کاهش دهند. بازرسی فنی منظم، کنترل کیفیت تجهیزات حفاظتی و توجه به استانداردهای تولید و نگهداری خودروها، از الزامات تحقق این هدف است.

چرا جریمه به تنهایی کافی نیست؟

اعمال قانون و برخورد با تخلفات حادثه‌ساز از ابزارهای ضروری کنترل ترافیک است، اما نمی‌توان انتظار داشت افزایش جریمه‌ها به تنهایی مشکل تصادفات را برطرف کند. کاهش پایدار حوادث به مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در حوزه مهندسی، نظارت، آموزش، ایمنی خودرو و خدمات امدادی نیاز دارد. شکیبایی در این زمینه تأکید کرد: تحقق این هدف نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در حوزه مهندسی ترافیک، اعمال قانون، ارتقای ایمنی وسایل نقلیه، آموزش عمومی و بهبود خدمات امدادی است و نمی‌توان انتظار داشت که یک اقدام به‌تنهایی به کاهش پایدار تصادفات منجر شود. یکی از رویکردهای مهم در این زمینه، اجرای الگوی «سیستم ایمن» است؛ رویکردی که بر اساس آن، معابر باید به‌شکلی طراحی شوند که حتی در صورت بروز خطای انسانی، احتمال وقوع حوادث مرگبار و جراحات شدید به حداقل برسد.

نظارت هوشمند و توسعه حمل‌ونقل عمومی

گسترش سامانه‌های هوشمند ثبت تخلف نیز می‌تواند نقش موثری در افزایش پوشش نظارتی داشته باشد. ثبت سرعت لحظه‌ای و متوسط، کنترل عبور از چراغ قرمز، شناسایی تخلفات خطوط ویژه و استفاده غیرمجاز از تلفن همراه هنگام رانندگی، از جمله ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند رفتارهای پرخطر را کاهش دهند.
به گفته رییس پلیس ترافیک شهری فراجا، توسعه این سامانه‌ها در کنار پایش هوشمند تردد موتورسیکلت‌ها و برخورد با تخلفات پرخطر، می‌تواند به بهبود مدیریت ترافیک کمک کند. البته اطلاعات حاصل از این سامانه‌ها نباید صرفاً برای صدور جریمه مورد استفاده قرار گیرد، بلکه باید در شناسایی نقاط پرخطر، تحلیل الگوهای تصادف و برنامه‌ریزی برای اصلاح زیرساخت‌ها نیز به کار گرفته شود.
در کنار نظارت هوشمند، توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز اهمیت زیادی دارد. افزایش سفرهای تک‌سرنشین با خودرو و موتورسیکلت، فشار زیادی بر شبکه معابر شهری وارد می‌کند و احتمال تعارض میان جریان‌های حرکتی را افزایش می‌دهد. تقویت سامانه‌های انبوه‌بر مانند مترو و اتوبوس تندرو می‌تواند بخشی از این سفرها را کاهش دهد. شکیبایی نیز با اشاره به این موضوع گفت: تقویت سامانه‌های حمل‌ونقل انبوه‌بر از جمله مترو و اتوبوس تندرو می‌تواند وابستگی به سفرهای تک‌سرنشین با خودرو و موتورسیکلت را کاهش دهد و در نتیجه، از حجم ترافیک و تعارض‌های حرکتی در معابر شهری بکاهد. ساماندهی توقف‌های حاشیه‌ای، مقابله با پارک دوبله، مدیریت محل توقف خودروهای باری و استانداردسازی علائم و روشنایی مسیر نیز باید در کنار توسعه حمل‌ونقل عمومی دنبال شود.

ایمنی معابر؛ سرمایه‌گذاری برای آینده

مجموع عوامل مطرح‌شده نشان می‌دهد که کاهش تصادفات رانندگی به مسوولیت‌پذیری یک گروه یا عملکرد یک دستگاه محدود نمی‌شود. رانندگان باید از رفتارهای پرخطر فاصله بگیرند، اما همزمان مدیریت شهری و دستگاه‌های مسوول نیز باید معابری ایمن، استاندارد و متناسب با نیاز تمام کاربران راه فراهم کنند. در این میان، اصلاح هندسی معابر، توسعه حمل‌ونقل عمومی، ارتقای ایمنی خودروها، نظارت هوشمند، آموزش شهروندان و بهبود امدادرسانی باید در قالب برنامه‌ای هماهنگ و مبتنی بر داده‌های واقعی اجرا شوند. واقعیت این است که هر تصادف شدید، صورت‌حسابی فراتر از خسارت خودرو دارد؛ صورت‌حسابی که خانواده‌ها، نظام سلامت، بازار کار و منابع عمومی آن را پرداخت می‌کنند. بنابراین، هزینه کرد برای اصلاح یک تقاطع ناایمن، تأمین روشنایی خیابان یا ایجاد مسیر ایمن برای عابران پیاده، نه یک هزینه اضافی، بلکه سرمایه‌گذاری برای جلوگیری از خسارت‌های انسانی و اقتصادی آینده است. خیابان ایمن زمانی محقق می‌شود که مسوولیت کاهش تصادفات میان همه عوامل تقسیم شود؛ راننده مسوولانه رفتار کند، خودرو از استانداردهای ایمنی برخوردار باشد و دستگاه‌های متولی نیز با مهندسی صحیح و مدیریت کارآمد، محیطی فراهم کنند که یک لحظه خطای انسانی به بهای از دست رفتن جان یک انسان تمام نشود.

دوربین‌ها ناجی حریم پایتخت می‌شوند؟

۲۱۸۷ ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم تهران

شناسایی ۲۱۸۷ مورد ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم تهران طی هفت ماه ابتدایی سال ۱۴۰۵، در کنار رفع اثر از ۱۷۱۳ مورد تخلف، تصویری از ابعاد چالش حفاظت از حریم پایتخت ارایه می‌دهد؛ چالشی که حالا مدیریت شهری برای مقابله با آن، علاوه بر نیروهای میدانی، به دوربین‌های هوشمند، تجهیزات خودرویی، دوربین‌های البسه و حتی پهپادها متوسل شده است. برنامه‌ای که قرار است نظارت بر محدوده‌های دشوارگذر و مستعد تخلف را تقویت کند، اما موفقیت آن بیش از تعداد تجهیزات نصب‌شده، به میزان پیشگیری از تخلفات و پایداری برخوردها وابسته است. در همین راستا داود معظمی گودرزی، مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم‌بان شهرداری تهران، در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به آمار ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم پایتخت اظهار کرد: در این مدت، حدود ۲۱۸۷ مورد ساخت‌وساز غیرمجاز شناسایی شده که ۱۷۱۳ مورد شامل فنس‌کشی، دیوارکشی، خشکه‌چینی، کربندی و حتی ساخت‌وساز، رفع اثر شده است. در مجموع نیز اقدامات انجام‌شده در حوزه صیانت و پیشگیری طی هفت ماه سال جاری به حدود ۳۹۰۰ مورد رسیده است. این آمار در نگاه نخست از فعالیت گسترده نیروهای نظارتی حکایت دارد، اما همزمان پرسش‌هایی درباره میزان اثربخشی این اقدامات مطرح می‌کند. شناسایی بیش از ۲ هزار تخلف در هفت ماه نشان می‌دهد که حریم تهران همچنان با فشار فعالیت‌های غیرمجاز مواجه است. از سوی دیگر، برای ارزیابی عملکرد شهرداری باید مشخص شود چه تعداد از تخلفات به‌طور کامل برطرف شده‌اند و چه میزان از آنها پس از مداخله دوباره تکرار شده‌اند. همچنین نمی‌توان بدون تفکیک آماری، تعداد ۱۷۱۳ مورد رفع اثر را مستقیماً با ۲۱۸۷ مورد ساخت‌وساز غیرمجاز مقایسه کرد؛ چراکه موارد رفع اثرشده شامل انواع مختلف تخلف بوده و لزوماً تماماً متعلق به همان مجموعه تخلفات شناسایی‌شده نیستند. بنابراین، انتشار آمار تفکیکی و قابل‌راستی‌آزمایی می‌تواند تصویر دقیق‌تری از عملکرد مدیریت شهری ارایه کند.

حریم تهران
محدوده‌ای دشوار برای نظارت مستمر

یکی از مهم‌ترین موانع حفاظت از حریم پایتخت، گستردگی جغرافیایی و دشواری دسترسی به برخی محدوده‌هاست. مناطق کوهستانی، روستاها و مسیرهای محدود دسترسی، نظارت میدانی را دشوار می‌کنند و در صورت نبود پایش مستمر، امکان شکل‌گیری تخلفات جدید افزایش می‌یابد. معظمی گودرزی با اشاره به این شرایط گفت: در حال حاضر، ۱۴ منطقه در حوزه حریم فعالیت دارند که برخی از آنها دارای نواحی کوهستانی هستند و دسترسی به آنها از طریق یک جاده امکان‌پذیر است؛ از جمله محدوده دربند و منطقه ۲۲ که چند روستا نیز در این مناطق وجود دارند. بر همین اساس، حرکت به سمت هوشمندسازی در این مناطق در دستور کار قرار گرفته است. این توضیحات نشان می‌دهد که مدیریت حریم با یک محدوده یکپارچه و هم‌سطح مواجه نیست و هر منطقه، متناسب با شرایط جغرافیایی خود، به شیوه نظارتی متفاوتی نیاز دارد. با این حال، دشواری دسترسی نمی‌تواند توجیهی برای استمرار تخلفات باشد. در چنین شرایطی، فناوری باید به‌عنوان مکمل حضور میدانی عمل کند و امکان شناسایی سریع‌تر تغییرات را فراهم آورد.

نصب ۱۴ پایه دوربین برای کنترل مصالح ساختمانی

یکی از اقدامات شهرداری در مسیر هوشمندسازی، نصب دوربین‌های کنترل مصالح ساختمانی در چهار منطقه تهران است. مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم‌بان شهرداری تهران در این باره افزود: در چهار منطقه شامل مناطق ۲۲، ۵، یک و ۴، استفاده از دوربین‌های کنترل مصالح در دستور کار قرار گرفته است. در این مناطق، ۱۴ پایه دوربین نصب شده که در مجموع نزدیک به ۳۰ لنز روی آنها قرار دارد. این تجهیزات با هدف کنترل ورود مصالح ساختمانی و شناسایی فعالیت‌های مشکوک طراحی شده‌اند. اهمیت این موضوع از آن جهت است که انتقال مصالح به محدوده‌های غیرمجاز می‌تواند یکی از نشانه‌های آغاز یا توسعه ساخت‌وساز باشد. بنابراین، شناسایی به‌موقع این روند، امکان مداخله پیشگیرانه را افزایش می‌دهد.
معظمی گودرزی درباره نتایج اقدامات انجام‌شده در این حوزه نیز گفت: تاکنون حدود ۲۰۲۱ مورد در این حوزه ثبت شده و از ورود مصالح به حریم جلوگیری و این موارد کنترل شده است. با وجود این، برای سنجش میزان موفقیت این طرح باید مشخص شود این ۲۰۲۱ مورد چه ماهیتی داشته‌اند، چند مورد به جلوگیری قطعی از ورود مصالح منجر شده و چه تعداد از آنها به پرونده‌های تخلف رسیده‌اند. صرف ثبت موارد کنترل مصالح، لزوماً به معنای جلوگیری از شکل‌گیری ساخت‌وساز غیرمجاز نیست و باید نتایج نهایی این اقدامات نیز مشخص شود.

دوربین‌های البسه
نظارت بر تخلف و عملکرد نیروها

یکی دیگر از برنامه‌های مدیریت شهری، استفاده از دوربین‌های البسه برای نیروهای شهربان، حریم‌بان و معربان است؛ اقدامی که علاوه بر مستندسازی عملیات، می‌تواند زمینه افزایش پاسخگویی نیروهای اجرایی را فراهم کند. معظمی گودرزی با اشاره به ضرورت استفاده از فناوری‌های جدید گفت: تا زمانی که سامانه‌های هوشمند به‌طور کامل فعال نشوند، با مشکلات متعددی مواجه خواهیم بود. در همین راستا، استفاده از دوربین‌های البسه نیز در دستور کار قرار گرفته و اجرای آن آغاز شده است.
او درباره وضعیت اجرای این طرح نیز توضیح داد: «در حال حاضر، استفاده از دوربین‌های البسه در حوزه معابر، در چند منطقه و به صورت پایلوت آغاز شده است و در ادامه، این تجهیزات در اختیار حریم‌بان‌ها نیز قرار خواهد گرفت.
مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم‌بان شهرداری تهران درباره نحوه عملکرد این تجهیزات بیان کرد: این دوربین‌ها مشابه تجهیزاتی هستند که در حال حاضر فراجا از آنها استفاده می‌کند و در جریان عملیات نیروها، امکان ضبط همزمان صدا و تصویر را فراهم می‌کنند. این موضوع کمک بزرگی به مجموعه خواهد کرد تا تخلفات از دید نیروهای نظارتی پنهان نماند.
اگرچه ضبط همزمان صدا و تصویر می‌تواند اختلاف روایت‌ها درباره نحوه اجرای ماموریت‌ها را کاهش دهد، اما کارکرد این تجهیزات نباید صرفاً به ثبت تخلفات شهروندان محدود شود. عملکرد نیروهای اجرایی نیز باید در معرض بررسی و ارزیابی باشد. همچنین، تعیین ضوابط نگهداری تصاویر، سطح دسترسی و نحوه رسیدگی به شکایت‌ها برای جلوگیری از نقض حریم خصوصی ضروری است.

تجهیزات خریداری‌شده در انتظار بهره‌برداری

در کنار دوربین‌های ثابت و البسه، خودروهای نظارتی نیز قرار است به تجهیزات پیشرفته‌تری مجهز شوند. معظمی گودرزی در این باره گفت: در حال حاضر، برخی از خودروهای ما به دوربین‌های ۳۶۰ درجه مجهز هستند که امکان تصویربرداری از تمام زوایا را فراهم می‌کنند.
او با اشاره به موانع قبلی راه‌اندازی این تجهیزات افزود: دوربین‌های خودرویی پیش از این خریداری شده بودند، اما مشکلاتی در مسیر نصب و راه‌اندازی آنها وجود داشت که با مدیریت جدید برطرف شده است و این دوربین‌ها نصب خواهند شد. پیش از این، از دوربین‌های خودرویی استفاده می‌کردیم، اما دوربین‌های البسه در اختیار نیروها نبودند. استفاده از این دوربین‌ها اقدام جدیدی است که طی این مدت برای نیروهای شهربان، حریم‌بان و معربان اجرایی خواهد شد. این اظهارات در کنار اهمیت توسعه تجهیزات، یک مساله مدیریتی را نیز مطرح می‌کند: چرا دوربین‌هایی که پیش‌تر خریداری شده بودند، برای مدتی امکان نصب و بهره‌برداری نداشتند؟ جلوگیری از تکرار چنین مشکلاتی مستلزم برنامه‌ریزی دقیق برای خرید، نصب، نگهداری و استفاده عملیاتی از تجهیزات است.

پهپادها؛ برنامه‌ای که هنوز به مرحله اجرا نرسیده است

استفاده از پهپاد نیز یکی دیگر از برنامه‌های اعلام‌شده برای نظارت بر حریم تهران است. معظمی گودرزی در این باره گفت: علاوه بر دوربین‌های خودرویی و البسه، تصویربرداری با پهپاد نیز در برنامه‌های ما قرار دارد. متأسفانه به دلیل وقوع جنگ، در حال حاضر امکان استفاده از پهپاد فراهم نیست، اما در نخستین فرصت ممکن، پس از انعقاد قرارداد و دریافت مجوزهای لازم، این برنامه را دنبال خواهیم کرد. او درباره هدف از تصویربرداری هوایی نیز اظهار کرد: هدف این است که علاوه بر تهیه تصاویر کلی به عنوان اسناد اصلی، بر اساس نظر کارشناسان، زمان‌بندی مشخصی برای تصویربرداری‌های دوره‌ای تعیین شود. تصویربرداری هوایی می‌تواند امکان شناسایی تغییرات در اراضی وسیع و محدوده‌های دشوارگذر را افزایش دهد. با این حال، این طرح هنوز به مرحله اجرا نرسیده و تحقق آن به انعقاد قرارداد و دریافت مجوزهای لازم وابسته است. از این رو، باید میان برنامه‌های اعلام‌شده و اقدامات عملیاتی تفکیک قائل شد.

راستی‌آزمایی رفع اثر
آزمون واقعی عملکرد مناطق

در کنار توسعه تجهیزات هوشمند، قرار است طی دو هفته آینده طرحی برای راستی‌آزمایی رفع اثر از تخلفات و بررسی صحت عملکرد مناطق اجرا شود. این طرح از آن جهت اهمیت دارد که اعلام رفع اثر از یک تخلف، بدون بررسی میدانی و مستقل، نمی‌تواند به‌تنهایی نشان‌دهنده پایان قطعی تخلف باشد. اگر این برنامه با شاخص‌های روشن اجرا شود، می‌تواند مشخص کند چه تعداد از موارد واقعاً برطرف شده‌اند، چه میزان از تخلفات دوباره تکرار شده و عملکرد مناطق تا چه اندازه با گزارش‌های ارایه‌شده مطابقت دارد. انتشار نتایج این بررسی نیز می‌تواند به افزایش شفافیت و پاسخگویی مدیریت شهری کمک کند.

فناوری کافی نیست
حریم تهران به پیشگیری پایدار نیاز دارد

مجموع برنامه‌های اعلام‌شده نشان می‌دهد شهرداری تهران درصدد تغییر شیوه نظارت بر حریم پایتخت و حرکت از بازدیدهای صرفاً میدانی به سمت پایش هوشمند است. این تغییر رویکرد می‌تواند در شناسایی سریع‌تر تخلفات و مدیریت محدوده‌های دشوارگذر موثر باشد، اما نباید فراموش کرد که دوربین، پهپاد و سامانه‌های هوشمند به‌تنهایی مانع ساخت‌وساز غیرمجاز نمی‌شوند. معیار اصلی موفقیت این برنامه‌ها، کاهش تعداد تخلفات جدید، جلوگیری از تکرار موارد قبلی و رفع اثر پایدار از تخلفات است. تا زمانی که آمار شناسایی، برخورد و نتیجه نهایی اقدامات به‌صورت شفاف و قابل مقایسه منتشر نشود، نمی‌توان درباره میزان موفقیت سیاست‌های جدید قضاوت قطعی کرد.
اکنون در کنار نصب تجهیزات جدید، انتظار می‌رود شهرداری تهران درباره دلایل شکل‌گیری تخلفات، میزان بازگشت آنها و نتایج واقعی برخوردها نیز گزارش دهد. حفاظت از حریم پایتخت زمانی محقق می‌شود که فناوری از مرحله ثبت تخلف فراتر برود و به ابزاری برای پیشگیری، مداخله به‌موقع و پاسخگویی تبدیل شود؛ چراکه مساله اصلی، نه تعداد چشم‌های نظارتی، بلکه میزان تخلفاتی است که دیگر فرصت شکل‌گیری پیدا نمی‌کنند.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خوزستان
اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک باوی
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۷۱۲۶۰۰۲۶۰۷ - ۱۴۰۵/۰۵/۲۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک باوی تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای عباس جنامی فرزند حمید بشماره شناسنامه ۰ صادره از در ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۲۷۴.۴۳ متر مربع پلاک ۱۷۰۰ اصلی واقع در بخش ۷ باوی خریداری از مالک رسمی آقای هوشنگ محمدی زاده احدی از وراث مرحوم محمد محمدی زاده محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
شناسه آگهی: ۲۳۱۴۹۶۳
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۵
احمد شعیبی - رییس ثبت اسناد و املاک

آگهی تغییرات شرکت سهامی خاص همیان ثروت ایرانیان به شناسه ملی ۱۴۰۰۸۵۴۴۵۷۹ و به شماره ثبت ۵۴۵۷۰۹ به استناد صورتجلسه هیئت مدیره مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۴ تصمیمات ذیل اتخاذ شد شرکت مشاور سرمایه گذاری دارازی به شناسه ملی ۱۴۰۱۱۶۵۴۷۲۰ با نمایندگی مهدیار شجاعی سی و سه بیگ به شماره ملی ۰۰۲۴۳۷۷۳۴۱ به سمت نایب رئیس هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۴/۲۱ و به سمت مدیرعامل تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۴/۲۱ آقای یوسف بیارش به شماره ملی ۳۹۲۰۲۹۳۷۴۶ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۴/۲۱ آقای محمدرضا اسدالهی به شماره ملی ۴۲۱۸۴۵۸۴۲۱ به سمت رئیس هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۴/۲۱ و به سمت عضو اصلی هیئت مدیره تا تاریخ ۱۴۰۶/۰۴/۲۱ انتخاب گردیدند . سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اداره ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری تهران (۲۳۱۴۴۰۷)

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی قائم‌شهر

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی شهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
املاک متقاضیان واقع در قریه جدیدالاسلام پلاک ۱۲۵ اصلی بخش ۴
۱۸۱۹ فرعی بنام آقای خانم جهانگیر عباسی کوه پلکانی نسبت به ششدانگ یک باب خانه یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۴۹.۶۰ متر مربع خریداری مع الواسطه از آقای خانم مجتبی خلج مالک رسمی لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی کثیرالانتشار در شهر ها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت مینماید وصدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهار نامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهار نامه حاوی تحدید حدود مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان باطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید. م الف: ۲۳۱۳۰۷۶
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴
مرتضی قاسم پور - رییس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائم شهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی سواد کوه شمالی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی سواد کوه شمالی مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
قریه چالی پلاک ۱۲۸ اصلی بخش ۱۵
۱- پلاک ۵۸۴ فرعی ۱۲۸ اصلی بخش ۱۵ حوزه ثبت سواد کوه شمالی به مالکیت شایان افضلی چالی فرزند مهران نسبت به ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۷۲۶.۰۵ متر مربع خریداری بلا واسطه از مهران افضلی مالک رسمی لذا به موجب ماده ۲ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند مالکیت رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع نسبت به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین نامه مذکور در رد قسمتی از املاکی که قبلا اظهار نامه ثبتی پذیرفته نشده، وا