پرونده نرخ آرم‌های طرح ترافیک بامحکومیت شهرداری دوباره گشوده شد

میوه ممنوعه به قیمت تجاری

طرح ترافیک، عبارت گویایی نیست. هرچند با خواندن این کلمه به یاد منطقه ممنوعه می‌افتید. منطقه‌ای از شهر که ورود به آن نیاز به مجوز دارد. «منطقه ممنوعه» عمری به اندازه تاریخ بشر دارد. اما طرح ترافیک میوه ممنوعه نیست. طرحی است که قصد دارد ترافیک را کاهش دهد. این طرح از آن رو اجرا شد که بخشی از شهر بزرگ تهران را از قفل ترافیکی رها کند. به دیگر روی، براساس این طرح قرار بود بعضی از شهروندان برای آسایش برخی دیگر اجازه ورود به بخشی از شهر - با خودروی شخصی شان- را نداشته باشند.

[معصومه ایمانی- محمد صابری]

● حکایت مکرر «پول و آش»؛ در روایتی تازه

«به هر حال مردم برای انجام کارهای روزمره شان مجبورند از نقطه‌ای به نقطه دیگر سفر کنند و تا زمانی که حوزه IT و فناوری اطلاعات گسترش نیابد و فضای مجازی برای انجام امور مختلف و راستای کاهش سفرهای شهری ایجاد نشود، نمی‌توان توقع داشت که سفرهای درون شهری کم شود و «روش های سلبی» نیز در این میان پاسخگو نخواهد بود.»

محمدباقر قالیباف، شهردار تهران، که در جمع معاونان حمل و نقل و ترافیک کلانشهرهای کشور سخن می گفت، بعد از گذشت کمتر از یک سال از اجرای «سهمیه بندی بنزین»، این گونه به «سلبی» خواندن آن، به نقد مدیریت ترافیک شهری می پردازد و چنین اعلام می کند که امروز دیگر ناکارآمدی چنین روش هایی «کاملاً مشهود» است. «اعمال محدودیت؛ با همان روش هایی که شهردار با صفت «سلبی» توصیف کرده است، در عرصه مدیریت ترافیک کلانشهرهایی چون تهران اما، سابقه‌ای طولانی تر از اجرای «سهمیه بندی بنزین» دارد و با نگاهی گذرا به سر فصل برنامه های کنترل ترافیک، کم نخواهند بود. روش هایی که به راحتی می توان آنها را تحت عنوان «سلبی» طبقه بندی کرد که در آن میان «تعیین محدوده طرح ترافیک» شاید دیر پاترین و ملموس ترین آنها باشد. فارغ از زاویه نگاه شهردار تهران در انتقاد از این گونه سیاستگذاری ها، آنچه امروز در حواشی دو طرح «سهمیه بندی» و «طرح ترافیک» شاهدش هستیم نشان از «تدابیری انضمامی» دارد که اگر چه در مقاطع زمانی دور از هم اخذ شده اند اما گویی سرانجامی واحد را رقم می زنند.

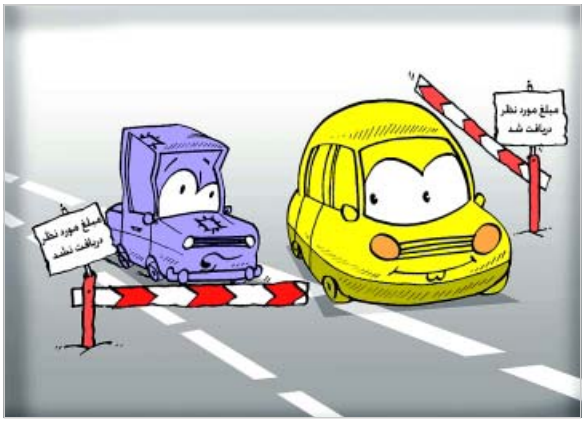
«تابستان امسال مسئولان شهرداری در جلسه شورا، درباره قیمت های آرم طرح ترافیک توضیح دادند که در آن جلسه تنها محل اختلاف «بالا بودن قیمت» ها بود و تعدادی از اعضا معتقد بودند که باید این نرخ برای «برخی از اقشار جامعه» تعدیل شود.»

این سخنان که عضو شورای اسلامی شهر تهران چندی قبل در تشریح مذاکرات صورت گرفته در شورا، بر زبان آورد به روشنی خبر می دهد که با وجود گذشت بیش از سه دهه از آغاز «طرح ترافیک» این طرح هنوز پتانسیل لازم برای تبدیل شدن به دغدغه مسئولان و سردرگمی شهروندان را داراست. «تعیین محدوده طرح ترافیک» که از شهریورماه ۵۸ و با راه اندازی خطوط ویژه اتوبوسرانی، به منظور «رفع تراکم وسایل نقلیه در تهران» به اجرا درآمده است، تا امروز و طبق اعلام رسمی سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، ۱۹ مرحله اجرایی را از سرگذرانده است و اگر در آغاز تنها اهداف و برنامه های این طرح، محدود به تعیین زمان و مرزبندی خیابان های شهر برای تردد وسایل نقلیه بود، اما از مرحله ششم، در سال ۶۴ این طرح تبصره‌ای به خود دید که تا امروز، چنان پروار شده است که اصل طرح را تحت الشعاع خود دارد.

«آرم های با اعتبار یکساله برای وانت بارها و اتومبیل های شخصی» به منظور تردد در محدوده طرح ترافیک، که برای نخستین بار در پائیز ۶۴ به فروش رسیدند، تا امروز فراز و نشیب فراوانی داشته اند و در گذر از همین فراز و نشیب هاست که امروز عضو شورای شهر «بالابودن قیمت» آن را تنها محل اختلاف میان اعضای شورا و شهرداری می خواند، «بالا بودنی» که باید برای «برخی از اقشار جامعه» تعدیل شود. این داستان اما با روایتی متفاوت گویی برسر طرح «سهمیه بندی بنزین» نیز قصد سایه انداختن دارد که «قیمت بنزین آزاد» شاید شاه بیت این روایت است، اگرچه تا امروز هیچ مسئول دولتی خبر «اعلام قیمت آزاد بنزین» را تأیید نکرده است. از سوی دیگر نیز نباید فراموش کرد که طبق صحبت های شهردار، «توقع کاهش سفرهای شهری» بدون جایگزین کردن سازو کارهای مناسب، «قاعدتاً پاسخگو نخواهد بود» و با وجود اعلام نکردن قیمت رسمی، نمی توان چشم بر قیمت های آزاد غیر رسمی بست.

اصل «افزودن هزینه، بهره مندی از امکانات» با هدف «مدیریت صحیح مصرف» امری پسندیده و غیر قابل تردید در مدیریت کلان است، حال چه در زمینه بهره مندی از «بهترین» باشد چه در زمینه بهره مندی از حق تردد، اما آنچه ذکرش لازم است و تدبیرش واجب، نگهداری حد تعادل و هدفگذاری صحیح در اعمال این اصل است.

کن لیونگستون که از فوریه ۲۰۰۲ میلادی به عنوان شهردار لندن انتخاب شد، خود را مواجه با چالش بزرگی یافت که هنوز هم با آن دست به گریبان است: «مشکل ترافیک و راهبندان». او از سال ۲۰۰۳ مبلغ عوارض برای ورود به محدوده طرح ترافیک در نظر گرفت که به طور رسمی «هزینه راهبندان شهر لندن» نامیده می شود و محدوده‌ای به وسعت ۲۰ کیلومتر مربع را نیز در بر می گیرد. این طرح در زمان خود با مخالفت های بی شمار احزاب و گروه های سیاسی مواجه شد اما لیونگستون در پاسخ به آنها می گفت: «هدف ما از اجرای چنین طرحی، ایجاد یک سیستم حمل و نقل در «کلاس جهانی» است که به طور مؤثر انجام وظیفه کرده و سطح زندگی را برای ساکنان و بازدید کنندگان شهر لندن بهبود می بخشد.» شهرداری لندن برای نظارت دقیق بر ناحیه «طرح ترافیک» بالغ بر ۷۰۰ دوربین مداربسته را در محدوده طرح نصب کرده است. طریقه شناسایی متخلفان نیز بدین ترتیب است که کامپیوتر مرکزی شماره پلاک همه خودروهایی که در طول روز وارد محدوده طرح می شوند را ضبط کرده و پس از آن، ساعت ۱۲ هر شب، پرداخت یا عدم پرداخت ها، بررسی و پیگیری می شود. نکته جالب توجه این است که طبق قانون، وسایل نقلیه سه چرخ و سایر وسایل عبور و مرور (غیر از اتومبیل) از پرداخت هزینه معافند و همین امر موجب اقبال مردم به استفاده از وسایل نقلیه غیر متعارف مانند سه چرخه و حتی اسب(!) شده است.



وابستگی برنامه‌های اجرایی شهرداری به درآمد حاصل از «فروش آرم طرح ترافیک، چنان گسترده شده است که برای تأمین آن گویی چاره‌ای جز «تمکین شهروندان» نیست

این صرفاً بیان تجربه‌ای متفاوت (و نه آرمانی) در بحث طرح ترافیک در کلانشهرهای جهان به شمار می رود که اجرای آن در سطح «کلاس جهانی» تعبیر می شود و این تأکیدیست بر لزوم وجود چنین طرح هایی در یک کلانشهر اما آنچه مهم است این که هر گونه «افراط و تفریط» در مدیریت و دخیل دانستن عوامل خارج از اهداف اصلی چنین طرح هایی (که در اینجا قطعاً اولویت با کنترل ترافیک و کاهش آلودگی هواست)، بی شک سرانجام نامطلوبی را برایمان در پی خواهد داشت، سرانجامی که دیگر به جای «تعدیل مصرف» در آن دست به دامان «تقسیم مصرف» می شویم و این جابه جایی اجرا، در عرصه ای که ملاک تقسیمی جز «دارایی و نداری» در آن نیست، زمینه ساز همان «محتوم نامطلوب» خواهد بود.

امروز وابستگی برنامه های اجرایی شهرداری به درآمدحاصل از «فروش آرم طرح ترافیک» چنان گسترده شده است که برای تأمین آن گویی چاره‌ای جز «تمکین شهروندان» نیست و این آینده‌ای است که برای «نرخ آزاد بنزین» نیز دور از تصور نخواهد بود. اگر امروز «بالا بودن قیمت آرم» بحث مسئولان و سردرگمی رانندگان شهر را به ارمغان می آورد فردا روزی «بالابودن نرخ آزاد» می تواند بدل به سردرگمی و دغدغه‌ای دو چندان شود و آن روز تنها کسانی آسوده خاطرند که یا از مسئولیت بی بهره اند و یا دغدغه «نرخ بالا» را ندارند و به تعبیر عضو شورا جزو «برخی از اقشار جامعه» نیستند.

شهر شلوغ است و ترافیکی سرسام آور و همین مجابمان کرده است که محدودیت ها و تدبیر بهره مندی ها را گریزی نیست اما چونگونی این تدبیر است که جای تأمل دارد.

این که «هرچقدر پول بدهی آش می خوری» حکایت سالیان دوریست که گویی امروز می رود تا در روایتی تازه باز تعریف شود، اما باید نگران بود که تعریف معادلات و روابط امروز شهرمان بر بستر این حکایت داستان تلخی می شود که جز بدفرجامی، عایدمان نمی کند. فرجامی که در آن «دارایی» خود هویتی مستقل می یابد برای تدبیر امور و به خود اجازه نفوذ می دهد تا سر حد بی هویت کردن «ندارها» پیش برود و «ما» را پس براند.

● اعتراضات گسترده به افزایش نرخ طرح ترافیک

محدوده ۲۸ ساله طرح ترافیک تهران امسال برای جای دادن خودروهای کم و اندک در درونش به محلی برای «پرداخت هزینه های حضور دولت در تهران» تبدیل شد تا شهرداری با این بهانه نرخ آرم های طرح ترافیک دولتی را تا ۵۰۰ درصد افزایش دهد. اختلاف از آنجایی آغاز شد که شهرداری مطابق برنامه هر ساله خود، برنامه ریزی هایی را برای واگذاری مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک در سال ۸۶ آغاز کرد. تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در شورای شهر حاضر شد و با تشریح روند واگذاری مجوزهای ورود به محدوده طرح ترافیک اعلام کرد: امسال نرخ مجوز ورود به طرح ترافیک برای بسیاری از استفاده کنندگان افزایش می یابد که براین اساس قیمت آرم طرح ترافیک برای ارگان های دولتی ۷۵۰ هزار تومان، افراد حقیقی ۲۵۰ هزار تومان، جانبازان بالای ۵۰ درصد رایگان و برای اقشار حمایتی چون خبرنگاران، بیماران خاص و معلولان ۲۰ هزار تومان است. اعضای شورای شهر پس از استماع سخنان تشکری هیچ نگفته و او را با تبسمی بدرقه کردند تا یک ماه و نیم بعد این افزایش نرخ به چرقه‌ای برای افروختن آتش اختلاف بین شورای شهر و فرمانداری تبدیل شود.

سال ۸۴، محدوده طرح ترافیک از ۳۱ کیلومتر مربع به ۷۴ کیلومتر مربع افزایش یافت و از سال ۸۵، تعداد متقاضیان ورود به محدوده به دلیل همین افزایش مساحت، افزون گردید.

تعداد آرم هایی که هرساله در اختیار متقاضیان ورود به محدوده طرح ترافیک قرار می گیرد، از سوی ارگان بالاتر از شهرداری یعنی شورای عالی ترافیک تعیین می شود و سازمان حمل و نقل و ترافیک، مجری عرضه و راهنمایی و رانندگی مسئول کنترل محدوده طرح ترافیک است. اجرای طرح زوج و فرد تردد خودروها در تهران از اواخر سال ۸۴، موجب افزایش متقاضیان آرم های طرح ترافیک شد و بدین ترتیب شهرداری تهران در سال ۸۶، با اتخاذ تدابیری سعی کرد از این بازار تقاضا، بهترین بهره برداری را به عمل آورد و نتیجه، آن شد که نرخ آرم های طرح ترافیک در برخی از انواع ارائه شده تا ۵۰۰ درصد افزایش یافت، افزایش قیمتی که مدیران شهری بر آن پای فشرده و آن را حق حقیقی شهرداری عنوان کردند!

با اعلام رسمی نرخ آرم های طرح ترافیک در سال ۸۶ و آغاز ثبت نام برای در اختیار گرفتن این آرم ها در اوایل تابستان امسال، داد برخی از سازمان ها و ادارات دولتی و همچنین بعضی از افراد حقیقی برای تظلم خواهی به آسمان رفت و با ارسال نامه هایی به فرمانداری تهران به عنوان نهاد ناظر بر شورای اسلامی شهر خواهان اجرای عدالت شدند. براساس گفته های خسرو دانشجو، سخنگوی شورای شهر تهران «تعدادی از وکلای دادگستری، کارشناسان این نهاد و برخی از سازمان ها و ادارات دولتی طی نامه های جداگانه به فرمانداری تهران خواهان رسیدگی به این وضعیت شدند.»

با بالا گرفتن اعتراض ها فرمانداری تهران اعتراض رسمی خود را به این امر اعلام کرد و شورای شهر تهران نیز در پاسخ به فرمانداری اعلام کرد که شورای شهر مصوبه ای درباره تعیین نرخ آرم های طرح ترافیک نداشته و فقط به ارائه گزارشی از سوی مسئولان معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری از این موضوع گوش فرا داده است.

بدین ترتیب برای حل این معضل که شورای شهر باید مصوبه داشته باشد و یا شهرداری می تواند به تنهایی در این باره تصمیم گیری کند، بایگانی ها، اوراق کتاب تاریخ و حافظه ها شروع به جست وجوی هر اطلاعی از نرخ آرم طرح ترافیک کردند. تنها اطلاعی که به دست آمد این بود که شورای شهر تهران از آغازین زمان فعالیت خود در سال ۷۸ تاکنون فقط یک سال و آن هم در دوره اول شوراها، اقدام به تعیین نرخ آرم طرح ترافیک کرده و در این باره مصوبه ای داشته و در تمامی سال های دیگر شهرداری خود نسبت به تعیین قیمت آرم ها اقدام کرده است.

هر سال نیز شورای شهر فقط شنونده سخنان و گزارشات بوده و در این باره چیزی نگفته و نظری نداده است.

به هر ترتیب نرخ آرم ها- حال یا با اعتراض یا بدون اعتراض اعضای شورای شهر تهران - تعیین شده بود. شهرداری بر سیاق هر ساله حرکت می کرد، بدون درنظر گرفتن این که در سال های گذشته هیچ گاه تهران و تهرانیان شاهد افزایش نرخ آرم ها تا این حدود نبوده اند و افزایش ۵۰۰ درصدی نرخ آرم ها در تاریخ ۲۰۰ ساله پایتخت و ۲۸ ساله محدوده طرح ترافیک بی سابقه است، در مقابل استناد تاریخی مدیریت شهری تهران، فرمانداری نیز با استناد به قانون آلودگی هوا اعلام کرد: در این قانون وزیر کشور به عنوان آخرین مرجع تصمیم گیری در مورد ترافیک پایتخت تعیین شده است، بنابراین باید وزیر کشور نظر نهایی خود را در این باره اعلام کند، نظری که به عنوان فصل الخطاب مورد استناد قرار گرفته و تعیین شود.

به همین منظور برای پایان دادن به اختلافات، کمیته ای برای تعیین نرخ آرم های طرح ترافیک تعیین شد، چمران، رئیس شورای شهر تهران، دانشجو و خادم به ترتیب سخنگو و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر، حسین طلا، فرماندار تهران و جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گردهم آمدند تا معضل آرم های طرح ترافیک را حل کنند.

تشکری در بیان نتایج این کمیته گفت: براساس بحث و بررسی و استدلال ها مبنی بر این که کاهش نرخ آرم طرح ترافیک برای مشاغل و عده ای خاص منجر به انتظار سایر مشاغل در کاهش قیمت خواهد شد، لذا مقرر شد تا قیمت های تعیین شده تغییر نیابد. وی تأکید کرد: براساس نتایج حاصله در این کمیته قیمت آرم طرح ترافیک همان قیمت های سابق است ولی برای پاسخگویی به اعتراضات برخی از سازمان ها و ارگان ها، مهلت آرم طرح ترافیک ۱/۵ ساله شد و اعتبار آرم ها تا پایان سال ۸۷ تعیین شد.»

بدین ترتیب کمیته مذکور با افزایش مهلت اعتبار این آرم ها، به اعتراضات معترضان پاسخ و به جای کاهش نرخ آرم ها، مهلت استفاده از آن را افزایش داد.

●محکومیت ۶۵ میلیارد تومانی شهرداری

نتایج حاصله در کمیته تعیین نرخ آرم های طرح ترافیک فقط ۲۴ ساعت معتبر بود چراکه فرماندار تهران پس از مطبوعاتی و رسانه ای شدن این مباحث و نتایج، با تکذیب آنها، اتخاذ یک نتیجه واحد را منکر شد و برای بار دوم و در آستانه آغاز مهرماه سرنوشت آرم های طرح ترافیک در هاله ای از ابهام قرار گرفت.

بحث ها دوباره بالا گرفت و هریک از مجموعه های دیگر خود را به حق قلمداد کردند. مرتضی طلایی عضو کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران، اعتراض فرمانداری به موضوع آرم های طرح ترافیک را غیرقانونی دانست و عنوان کرد: «دستگاه ها و نهادهایی که در محدوده طرح ترافیک قرار گرفته اند، عموماً توان پرداخت بهای آرم طرح ترافیک را دارند چراکه بسیاری از آنها کار اقتصادی انجام می دهند و پرداخت بهای مجوز آرم طرح ترافیک مشکلی برای آنان به وجود نمی آورد.» در این بین سازمان بازرسی کل کشور وارد عمل شده و رأی خود را به نفع شهرداری تهران صادر کرد. طلایی بر اساس همین رأی و با اشاره به تبصره ذیل ماده ۳ آئین نامه اجرایی قانون جلوگیری از آلودگی هوا، تأکید کرد: «با توجه به شکایت معاونت امور عمرانی وزارت کشور و اظهار نظر سازمان بازرسی کل کشور، اگر سازمان بازرسی را در این خصوص مرجع قانونی ندانیم، دیگر چه نهادی را باید در این مورد قانونی دانست.» بالاخره پس از مدت ها سکوت و با آغاز مدت اعتبار آرم های طرح ترافیک جدید، قالیباف شهردار تهران نیز با اعلام این که آرم های جدید طرح ترافیک معتبر است، عنوان کرد که «اظهار نظر فرمانداری در مورد آرم طرح ترافیک قانونی نیست.»

قالیباف افزایش اعتبار آرم های طرح ترافیک به یک سال و نیم را دلیل افزایش قیمت آنها دانست و تأکید کرد: «تعیین تکلیف درباره آرم طرح ترافیک بر عهده سازمان حمل و نقل و ترافیک و شورای شهر است و در واقع دولت نباید با افزایش قیمت آرم طرح ترافیک مخالفت کند، زیرا این افزایش هم به دلیل افزایش دوران اعتبار و هم به این دلیل بوده که تقاضای آرم طرح ترافیک کاهش یابد.» شهردار تهران با تأکید بر این که افزایش قیمت آرم طرح ترافیک مانند افزایش قیمت آب و برق و خوراک و پوشاک، ضرری را متوجه شهروندان نمی کند، یادآور شد: «طرح ترافیک عاملی بازدارنده محسوب می شود تا محدوده مرکزی شهر با کاهش ترافیک و تقاضای سفر خودروهای شخصی مواجه شود.»

اختلافات ادامه پیدا کرد تا بالاخره عالی ترین مقامات برای حل معضل گردهم آمدند. وزیر کشور و شهردار تهران پای میز مذاکره نشستند و با توجه به توافق انجام شده با وزارت کشور درباره کاهش نرخ آرم طرح ترافیک امسال، مابه التفاوت این نرخ از بدهی دولت به شهرداری تهران کسر می شود و شهرداری تهران هیچ پولی بابت مابه التفاوت آرم طرح ترافیک دستگاه های دولتی به دولت بازنمی گرداند. در ملاقات با وزیر کشور توافق شد تا نرخ آرم طرح ترافیک دستگاه های دولتی که ۷۵۰ هزار تومان بوده به ۵۰۰ هزار تومان کاهش یابد. بدین ترتیب پرونده آرم های طرح ترافیک با دخالت وزیر کشور و فرمانداری تهران به پایان رسید و دولت با استناد به قانون آلودگی هوا پیروز این مسابقه شد. شهرداری تهران با یک قدم عقب نشینی، اداره محدوده طرح ترافیک را با استناد به کاهش تقاضای ورود به محدوده در دست گرفت، اما در این بین پرونده مختومه آرم طرح ترافیک تهران با حکم سازمان تعزیرات حکومتی و جریمه شهرداری به مبلغ بیش از ۶۵۰ میلیارد ریال بار دیگر مختومه شد. بر اساس این گزارش، در پی شکایت سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان وابسته به وزارت بازرگانی، سازمان حمل و نقل شهرداری تهران به پرداخت بیش از ۶۵۰ میلیارد ریال جریمه محکوم شد. سازمان حمایت از مصرف کنندگان از سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران وابسته به شهرداری تهران به اتهام گرانفروشی از طریق افزایش تعرفه مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک به اداره کل تعزیرات حکومتی استان شکایت کرد که مراتب در شعبه ۲۹ بدوی مورد رسیدگی قرار گرفت و در نهایت سازمان حمل ونقل و ترافیک شهرداری تهران به پرداخت مبلغ ۶۵۴ میلیارد و ۹۶۵ میلیون ریال جزای نقدی در حق دولت محکوم شد.

در انتهای حکم مذکور آمده است: «رأی صادره صرفاً در خصوص جنبه عمومی تخلف اصرار یافته، بنابراین حق شکایت برای اشخاص حقیقی و حقوقی به عنوان شاکی خصوصی محفوظ است.»

با صدور این حکم سازمان حمل ونقل و ترافیک شهرداری تهران با ذکر دلایلی اتهام فوق را رد کرده و نسبت به تجدید نظرخواهی اقدام نموده است.

با توجه به این مطالب، قانون این بار مقابل شهرداری تهران قرار گرفت تا به استناد قانون و حکم حکومتی در برابر شهرفروشی پاسخ دهد.

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۴۵ م/ ۸۶
نوبت دوم
وزارت نیرو
شرکت برق منطقه‌ای یزد
تهیه آهن‌آلات و اجرای عملیات نصب برج خط ۴۰۰ کیلوولت دو مداره بافق- مهدی‌آباد
شرکت برق منطقه‌ای یزد در نظر دارد تهیه آهن‌آلات و عملیات نصب برج‌های خط انتقال ۴۰۰ کیلوولت دو مداره خط بافق- مهدی‌آباد به طول تقریبی ۳۵ کیلومتر را مطابق با شرایط و مشخصات فنی مندرج در اسناد مناقصه از طریق مناقصه عمومی واگذار نماید.
کلیه شرکت‌هایی که دارای پایه ۲ نیرو از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی) بوده و نیز سابقه اجرای حداقل ۱۰۰ کیلومتر خطوط انتقال مشابه را دارند، می‌توانند از تاریخ ۸۶/۱۰/۱۱ تا تاریخ ۸۶/۱۰/۱۹ با در دست داشتن مدارک زیر با مراجعه به آدرس تهران، خیابان مطهری، بعد از چهارراه سهروردی، شماره ۹۸، شرکت مهندسین مشاور قدس نیرو گروه خطوط نسبت به خریداری اسناد مناقصه اقدام نمایند.
۱- معرفینامه کتبی
۲- ارائه گواهی مدارک تعیین صلاحیت حداقل پایه ۲ در رشته نیرو از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت و راهبردی ریاست جمهوری
۳- ارائه فیش بانکی به مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال به حساب بانکی ۲۲۸۱۷۸۱۷ بانک تجارت شعبه مطهری شرقی تهران به نام شرکت مهندسین مشاور قدس نیرو
۴- تکمیل فرم خود اظهاری قراردادهای در دست اجرا
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه، ضمانتنامه بانکی یا چک تضمینی بانکی در وجه شرکت برق منطقه‌ای یزد به مبلغ ۲/۶۲۰/۰۰۰/۰۰۰ (دو میلیارد و ششصد و بیست میلیون) ریال می‌باشد.
تاریخ تسلیم و گشایش پیشنهادات، مدت قرارداد و سایر مشخصات در اسناد مناقصه درج شده است.
معاونت مالی و پشتیبانی شرکت سهامی برق منطقه‌ای یزد
۱۰۰

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۴۶ م/ ۸۶
نوبت دوم
وزارت نیرو
شرکت برق منطقه‌ای یزد
تأمین و نصب گاردریل
شرکت برق منطقه‌ای یزد در نظر دارد جهت تأمین و نصب حدود ۴ کیلومتر گاردریل در خط انتقال برق ۶۳ کیلوولت اردکان- میبد، اقلام مورد نظر و خدمات نصب را مطابق مشخصات فنی مندرج در اسناد مناقصه، از طریق مناقصه عمومی خریداری نماید. لذا از تأمین‌کنندگان داخلی که از طرف وزارت راه و ترابری تأیید صلاحیت گردیده‌اند دعوت می‌شود از تاریخ ۸۶/۱۰/۱۲ تا تاریخ ۸۶/۱۰/۱۹ با در دست داشتن مدارک ذیل نسبت به خریداری اسناد مناقصه اقدام نمایند:
۱- معرفینامه کتبی
۲- فیش بانکی به مبلغ ۲۰۰/۰۰۰ ریال به حساب بانکی شماره ۱۴۹۰ نزد بانک ملی چهارباغ بالا (کدشعبه ۳۰۱۰) در اصفهان به نام شرکت مهندسین دانشمند
محل فروش اسناد مناقصه: اصفهان، خیابان چهارباغ بالا، شرکت برق منطقه‌ای اصفهان، شرکت مهندسین دانشمند، امور بازرگانی و قراردادها، تلفن: ۶۲۵۱۷۷۷
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه، ضمانتنامه بانکی یا چک تضمینی بانکی در وجه شرکت برق منطقه‌ای یزد به مبلغ ۳۰/۰۰۰/۰۰۰ (سی میلیون) ریال می‌باشد.
تاریخ تسلیم و گشایش پیشنهادات، مدت قرارداد و سایر مشخصات در اسناد مناقصه درج شده است.
معاونت مالی و پشتیبانی شرکت سهامی برق منطقه‌ای یزد
۱۰۰