

نگاه

ارز یابی ناممکن هزینه فایده پروژه صدر - نیایش



محمد طبرانی

● بهبود شبکه حمل و نقل به هر صورتی باشد باعث ایجاد منافع اقتصادی خواهد شد. بسته به اینکه تغییر ایجادشده در شبکه چگونه باشد (افزودن یک کمان جدید به شبکه، افزایش ظرفیت یک کمان و یا بهسازی یک کمان موجود) منفعت ایجادشده می تواند به شکل کاهش زمان سفر یا هزینه های دیگر مانند کاهش مصرف سوخت و یا کاهش طول سفر استفاده کنندگان از شبکه ظاهر شود... از دیگر سو بهبود شبکه می تواند منجر به بهبود میزان دسترسی کاربران شبکه شود. یکی از مهم ترین دروسی که مهندسان حمل و نقل در دوران تحصیل خود ملزم به گذراندن آن هستند، درس ارزیابی پروژه های حمل و نقل است. در این درس دانشجوی می آموزد چگونه ارزش یک پروژه را تخمین زند و چگونه از میان بی شمار پروژه حمل و نقل که قابلیت اجرا در شهری به گستردگی تهران بزرگ را دارد، برترین پروژه را انتخاب کند. در حمل و نقل برترین پروژه به پروژه ای اطلاق می شود که بیشترین عایدی را نصیب استفاده کنندگان شبکه یعنی مردم تهران برساند. دقت بفرمایید که در اینجا مقصود تمامی مردم تهران هستند. در اینجا باید به یکی دیگر از اصول اولیه علم حمل و نقل اشاره کنم. اصل یکسان نگری که در آن دانشجوی می آموزد باید منافع تمامی افراد را به یک چشم بنگرد و سعی کند پروژه ای را برای اجرا پیشنهاد کند که در آن مجموع منافع قشرهای مختلف اجتماع بیشینه گردد نه تنها یک قشر خاص از اجتماع. طبیعی است که در بسیاری از موارد یک قشر خاص و یا یک دسته از افراد از اجرای یک پروژه متضرر شوند. در این هنگام اصل دیگری در علم حمل و نقل مطرح می شود. بنام اصل جبران. در این اصل حق افرادی که ضری از انجام یک پروژه متوجه آنان شده است، به آنان بازگردانده می شود. این جبران گاه شامل دلجویی کلامی بوده و گاه تا تغییر مکان زندگی افراد را شامل می شود.

بنابراین روند اجرای یک پروژه حمل و نقل از انتخاب برترین پروژه آغاز می شود. سپس حقوق افرادی که حقتشان ضایع شده است، جبران می شود... یکی از ساده ترین ابزار انتخاب برترین پروژه تحلیل منفعت به هزینه است. در این روش نسبت منفعت هر پروژه به هزینه آن تخمین زده می شود و سپس پروژه ای که بیشترین نسبت منفعت به هزینه را داشته باشد انتخاب می شود... برای مثال منفعت هر پروژه می تواند شامل کاهش زمان سفر در مجموع شبکه باشد. کاهش زمان سفر منجر به کاهش مصرف سوخت و آلودگی خواهد شد. بخش عمده هزینه یک پروژه شامل هزینه های اجرایی پروژه است. دیگر هزینه ها شامل هزینه های جبرانی است، برای مثال هزینه تملک خانه هایی که به شدت از اجرای پروژه آسیب خواهند دید، و یا هزینه جبران آسیب هایی که در طول اجرای پروژه یا در زمان استفاده از آن به محیط زیست وارد خواهد شد. برای تخمین منافع یک پروژه حمل و نقل مانند احداث یک بزرگراه درون شهری، متداول است تا با افزودن این پروژه به شبکه حمل و نقل موجود در نرم افزارهای تخمین تقاضای سفر حمل و نقل و اجرای این نرم افزارها حالات پیش و پس از اجرا یا همدیگر مقایسه شده و با استفاده از پارامترهایی نظیر زمان سفر مقایسه صورت پذیرد. این کار باید برای تمام پروژه های امکان پذیر در محدوده بودجه در اختیار صورت پذیرد. برای مثال افزودن یک کمان جدید به یک شبکه (احداث یک بزرگراه درون شهری جدید)، افزایش ظرفیت یک کمان موجود (افزودن یک خط عبوری به معبر موجود در شبکه)، افزایش ظرفیت یک تقاطع موجود (ایجاد زیرگذر یا روگذر)، احداث تونل درون شهری، ایجاد خطوط اتوبوس تندرو، افزایش ظرفیت مترو یا احداث خطوط جدید مترو و... همگی باید در هنگام تحلیل منفعت به هزینه در نظر گرفته شوند.

نکته حیاتی در این هنگام این است که تمامی این محاسبات به علت ماهیت پیچیده علم حمل و نقل و وابستگی این علم به علوم اجتماعی ماهیتی قطعی نداشته و جنبه احتمالی بودن محاسبات همیشه مدنظر قرار می گیرند. بنابراین شاخصی از علم حمل و نقل تنها به این موضوع توجه داشته و اقدام به انجام مطالعات قبیل و بعد از احداث پروژه می کند تا درصد صحت محاسبات احتمالی را تخمین زده باشند.

حال نگاهی به پروژه تونل نیایش و یا صدر داشته باشیم. در آغاز ذکر این نکته ضروری است که محاسبه صحیح منفعت و هزینه این پروژه به دو دلیل ناممکن است؛ نخست اینکه اطلاعات و آمار متاسفانه هیچ گاه در اختیار متخصصان در بیرون از محدوده مسئولان و متولیان اجرایی قرار نمی گیرد و دوم اینکه تحریم های اقتصادی و متعاقب آن نوسانات شدید ارزی و تورم تخمین صحیح را غیرممکن ساخته است. همچنین پیش از ورود به بحث شایان ذکر است دستاوردها و تجربیات کسب شده در این پروژه که در خدمت توان مهندسی کشور قرار خواهد گرفت که بر کنسی پوشیده نیست. ثانیاً این پروژه طبیعتاً دارای منفعی است که هیچ شخصی منکر آنها نیست، بلکه بحث بر سر نقد علمی و مستند بر مشاهدات علمی است و نه صرفاً اظهار نظرهای غیر کارشناسی دست اندرکاران اجرای این طرح.

ادامه در صفحه ۱۸

گزارش «شرق» از پلیس های اسب سوار

«ناجا» اسب ها را اجتماعی می کند

معصومه اسفندیار



آدرس محل ماموریتمان نامفهوم است چراکه به ما گفتند پشت دانشگاه، جاده ای است و بعد از اتمام آسفالت، تابلوهای نصب شده می تواند ما را راهنمایی کند؛ آسفالت تمام شد اما اثری از تابلو نبود! برای گوشی های تلفن همراه آنتنی باقی مانده بود تا بتوانم آدرس را بسا فرمانده چک کنم؛ اما سرانجام با دیدن سربازی که در آن هوای سرد اوآخر دی ماه در کنار سطل آتشی ایستاده بود؛ به ما فهماند که نه تنها راه را اشتباه ترقیم بلکه باشگاه از آنچه که می پنداشتیم نزدیک تر است؛ باشگاهی در بام تهران.

وارد باشگاه اسب سواری که می شوی، توقع داری صدای شیهه اسب بشنوی، اما در «براق» صدای فریادهای «سرهنگ فرزاد کیانیان» فرمانده یگان اسواران (اسب سواران) فضا را به گونه ای پر کرده که توجهت را از یافتن اسب به خود معطوف می کند: «سر اسب و دم آن باید در یک خط باشند... سوارکارها به سینه نفر چهارم دقت کنید و با آن هماهنگ شوید... فاصله ها را دقت کنید...»

فرمانده یگان اسب سواران یگان ویژه ناجا این روزها سرش حسابی شلوغ است و انتظار که خود می گوید سرش درد می کند برای اسب ها، او همه اسب ها را به نام می شناسد اما حواش به اسب ها بیشتر است و گاهی در میان هیاهوی تمرین اعضای یگان، تنها صدای سرنگی می آید که به دقت بچه ها را سفارش می کند چراکه معتقد است کارشان شوخی بردار نیست. با شنیدن پسوند یگان های ویژه ناخودآگاه به یاد مامورانی با لباس سیاه و موتورهای پرسرودا می افتیم، اما اینجا فضا بسیار متفاوت تر از آن چیزی است که در ذهن ما در مورد این یگان نقش بسته است؛ اینجا بام تهران است که مردانی خوشرو روی اسب هایی با نژاد اصیل در حال آموزش هستند.

سرهنگ کیانیان که بارها از سابقه طولانی خدمت در ناجا سخن گفته در تشریح برنامه های روزمره این یگان می گوید. ماموران از ساعت هفت صبح وظیفه رسیدگی به اسب ها را برعهده دارند و در این فاصله باید نسبت به شست و شو و تیمار اسب اقدام کنند و پس از آن راس ساعت هشت هرروز صبح ماموران به همراه اسب های خود در میدان حاضر شده تا فرمانده از آنها دیدن کرده و پس از آن آموزش و تمرینات مرتبط انجام می شود و این درحالی است که ماموران علاوه برآموزش عملی، اصول نظری دروس مرتبط را نیز در ساعات خاص در هفته فرامی گیرند.

«مهرانا» اسب تونمند و ترکمن الاصلی است که حالا به عنوان سرتیم اسب های یگان اسواران «اسب سواران» یگان ویژه ناجا رژه خود را در جلو ۱۵ اسب دیگر انجام می دهد و در این میان سرهنگ کیانیان با برشمردن نام اسب های دیگر که تیام، ناتور، الیسا، رعد، زلزله، طوفان و... نام دارند، می گوید لادن (نام یکی از اسب ها) باردار است و تا موقع وضع حمل از انجام کار و مانورهای سنگین معاف است.

او کلمه «اللهه» را که در دورترین کوه اطراف باشگاه نقش بسته است؛ نشان می دهد و می گوید: این را می بینی؟ در راستای آمادگی یگان، اقدام به گشت زنی در اطراف باشگاه می کنیم و در بهترین حالت توانستیم تا نزدیکی آن کوه، نسبت به گشت زنی اقدام کنیم و این عمل به عنوان یکی از اقدامات مهم در راستای افزایش آمادگی دنبال می شود.

حتما پلیس های اسب سوار را در دیگر کشورها دیدهاید اما شاید بتوان ابتکار تشکیل پلیس اسب سوار را به دولت کانادا داد چرا که زمان تشکیل آن به قبل از سال ۱۹۰۴ بازمی گردد؛ در ابتدا دولت کانادا برای تامین امنیت هشت ایالت خود اقدام به ادغام، دو نیروی پلیس سوار نظام سلطنتی شمال غرب و نیروی پلیس حکومتی کرد و نام آن را نیز پلیس سوار نظام شمال

فراوان است. کرمی به اینجای سخشن که می رسد با بیان اینکه محیط این یگان برای اسب سواری پرسنل نیز است، گفت: در واقع براق باشگاه اسب سواری است اما بر اساس آخرین آمارهای منتشره در سال ۲۰۱۰، بیش از ۲۸ هزار نفر اعم از زن و مرد در این پلیس سواره عضویت داشتند و سوار بر اسب های خود وظیفه برقراری امنیت حوزه های است حفاظتی خود را برعهده دارند.

دولت کانادا به عنوان پرچمدار تشکیل پلیس سواره در دنیا شناخته شده است و پس از آن کشورهای انگلیس، آمریکا و... اقدام به راه اندازی پلیس های سوار بر اسب کردند، اسب به دلیل تحرک، سرعت بالا و آموزش پذیری فراوان مورد توجه مسئولان انتظامی کشورهای مختلف قرار گرفت و حالا این نوع پلیس که بیشتر جنبه تشریفاتی و حفظ آرامش دارد؛ در ایران ماه دهم تشکیل خود را می گذراند و آنگونه که سردار حسن کرمی، فرمانده یگان های ویژه ناجا در گفت و گو با «شرق» می گوید: استارت اولیه راه اندازی این یگان در

اردیبهشت امسال (۹۲) در ارتفاعات غرب تهران زده شد و حالا با گذشت نزدیک به ۶ ماه از راه اندازی این یگان، بسیاری از اهداف از پیش تعیین شده محقق شده است.

می گوید در ابتدا این یگان با خرید ۱۰ اسب راس که از بندر ترکمن خریداری شده بود، راه اندازی شد اما پس از مدتی ظرفیت این یگان به سرعت افزایش یافت و حالا این افراد به عنوان اولین های این یگان فعالیت خود را در ارتفاعات تهران آغاز کرده اند و حالا آنگونه که سردار می گوید ماموران سوار کار شش ماه آموزش سوارکاری و همراهی با اسب را فرا گرفته اند و حالا به یگانی نمونه بدل شده اند که آینده روشنی دارد.

سردار کرمی در مورد ماموریت های این یگان نیز می گوید براساس چارت سازمانی، وظایف متعددی برعهده این یگان است اما کنترل اجتماعات، شرکت در مانور و رژه ها و همچنین افزایش آمادگی بدنی ماموران از جمله اقدامات صورت گرفته است اما تمرین سوار کاری و چوگان نیز توسط این افراد دنبال می شود. اما در حال حاضر اجتماعی کردن اسب ها در دستور کار قرار دارد به گونه ای که این اسب ها با حضور در اجتماعات همچون ورزشگاه آزادی یا شلوغی و مردم آشنا می شوند.

به گفته این فرمانده، تجهیزات لازم برای استفاده ماموران این یگان از جمله ساق بند، چشم بند، لباس و کلاه ضدضربه مخصوص راکب و حتی شنل ضدضربه برای اسب و مامور این یگان خریداری شده است.

او با بیان اینکه ماموران چابک این یگان در ابتدا توسط مربیان هیات اسب سواری تست شده اند؛ می گوید هر ماموری در ابتدای آموزش وظیفه تیمار و مراقبت از اسب ها را فرا گرفته است و ماموران این یگان افرادی سبک وزن و چابک هستند که در این مدت ۹ ماه علاوه بر آموزش صحیح اسب سواری، فرا گرفته اند که چگونه عملیات های لازم را در حالی که روی اسب نشسته اند، انجام دهند.

از او در مورد اقتباس مدل ایجاد یگان اسواران می پرسم و او با بیان اینکه مدل ایجاد این یگان، بومی شده است، گفت: تمامی مدل های یگان اسب سوار کشورهای دیگر مطالعه شده و ما با برداشت آزاد از مدل های مختلف نسبت به تعیین یک روش بومی شده با توجه به فرهنگ اسلامی مبادرت کردیم.

کرمی با اشاره به برنامه اصلاح نسل اسب های این یگان می گوید اسب عرب «تزیینی» است، اسب با نژاد کرد، قدرتی است و اسب ترکمن، سرعتی است اما ما درصد آن هستیم اسبنی با نژاد خاص که بتواند ماموریت های پلیس ایران را پوشش دهد تشخیص داده و از آن اسب برای انجام ماموریت ها استفاده کنیم اما قبول کنید که اول راه هستیم و راه برای آزمون و خطا

در یک ردیف رژه بروند. او با بیان اینکه هر اسب پرونده پزشکی خاص خود را دارد می گوید در اینجا علاوه بر دامپزشک قراردادی که روزانه اقدام به سرکشی می کند یک سرباز دامپزشک نیز در اینجا فعالیت می کند و این درحالی است که اسب های این یگان از نظر سلامت و آموزش در صدر بهترین اسب های نیروهای مسلح قرار دارند. صحبت وی به اینجا که می رسد، سوت پایان تمرین در حالی که ساعتی از ظهر گذشته است، به صدا درمی آید و یکی یکی ماموران این یگان، در حالی که دهانه اسب ها را در دست دارند از زمین خارج شده و به سوی اصطبل ها می روند.

حالا نام ایران در کنار نام سایر کشورهایی که دارای پلیس اسب سوار هستند قرار گرفته است، اما آنگونه که سردار حسن کرمی، فرمانده یگان ویژه ناجا عنوان کرده این پلیس در ابتدای کار قرار دارد و هنوز تا آینده روشن راه زیادی مانده است.

یادداشت

صاحبان نظر و فضاهای مجازی



عبدالحسین طوطیایی

● روشنفکران و صاحبان نظر بخشی از هرم هر جامعه ای هستند که گذشته را چراغ راهنمایی برای تایلین بر شریاط موجود کرده تا که راه به افق های دور دست بگشایند. اگر بین این گروه و بدنه جامعه گسلی ایجاد شود هر یک به راهی جدا از هم خواهند رفت آنگونه که اکنون و کمابیش رخ داده است. توده های مردم ز سویی سر در گریبان تامین معاش و در تکراری باطل نه گامی به پیش برمی دارند و نه چندان آگاه در کجای خرچنه حیات قرار دارند؟ آنها اگر که در فضای واقعی همچون گذشته با روشنفکران عصر خود پیوندی از اعتماد و نیاز داشتند قطعاً پیش از حال حاضر راه در مسیر پویایی می گرفتند. از آن سو نیز آگاهانی که دغدغه ای فراتر از پدیده های رایج زندگی دارند، سال هاست که خرج از بدنه جامعه جدا کرده و در محدوده ای بین کتاب و فضای مجازی چون ماهی از دریا به بیرون زده شده اند؛ ماهیایی که با سر بردن در فضاهای مجازی و تنفسی مصنوعی تنها توهمی از زندگی دارند. اگر بخواهیم به بیان مثالی مبادرت کنیم به عاشقان پرشمار اما غیر حرفه ای از حامیان محیط زیست می توانیم یاد کنیم. آنها گرچه عاشق و فداکار و با نگرانی گام به آینده می نهند اما بین خود و عمده ای از صاحبان دانش و نظر در این عرصه گسلی عمیق را می بینند. این دلدادگان بستر حیات ناگزیر با چراغ کم سوئی دانش خود به تنهایی در جست و جوی برون رفتند. از آنطرف نیز چراغ بهیچستان با دانش گرچه بیش از دیگران می بینند، اما کمتر از عشق به عرصه دانش خود بهره گرفتند. آنها تنها با سر فرو بردن در فضاهای مجازی و درج نوشتاری، آرامش و رضایت برای خود می آفرینند. اکنون از آنان باید پرسید که این تحلیل های بی هزینه و زنگ های خطر بی صداپتان را سرانجام در چه زمانی و در خیل آن عاشقان بالنگیزه به همداری بر صدا و بازدارنده تبدیل می کنید؟ اگر تنها از پنجره ای که مسایل زیست محیطی و آسیب های وارده بر آن را می بینیم باز هم در خواهیم یافت که در این سال های اخیر بارز و مدارهای آن عاشقان فداکار با صاحبان دانش و نظر تنها در گذرهای مجازی صورت می گیرد، مراوداتی که کمتر به بازتاب های مدنی و روابط زنده اجتماعی برای ورود به آینده امیدبخش می انجامد.

ادامه در صفحه ۱۸

LG
Life's Good

نوروز امسال مانند هر سال در کنارتان هستیم

شرکت مشتریان گلدیران

اولین مرکز پاسخگویی ۲۴ ساعته و **بدون تعطیلی** در زمینه خدمات پس از فروش محصولات صوتی تصویری، لوازم خانگی و سیستمهای تهویه مطبوع است که برای دهمین سال پیاپی، همواره در کنار شما خواهد بود.

افتخارات این شرکت:

• کسب گواهینامه ی رعایت حقوق مصرف کننده برای هشت سال متوالی
• دریافت تندیس طلایی حقوق مصرف کنندگان برای ششمین سال پیاپی

www.goldiran.ir

مرکز ارتباط مشتریان (۲۴ ساعته)
۰۲۱-۸۴۷۳۳۳

