



مدیریت روابط عمومی و بین الملل

بریده جراید سه شنبه ۹۷/۰۲/۲۵

در بریده جراید امروز می خوانید:

آرمان: عقب گرد ۸ ساله بودجه مترو

همشهری: استاندار توپ متروی پرند را به زمین شهرداری انداخت

جایگزینی شماره ایستگاه در بلیت مترو



عقب‌گرد ۸ ساله بودجه مترو

بودجه کل سال گذشته مترو (سه‌م از شهرداری و دولت) ۵۳ میلیارد تومان بوده که معادل بودجه سال ۱۳۸۸ است. سال‌هاست که نبود نقدینگی کافی برای توسعه مترو به یکی از چالش‌های اصلی پایتخت تبدیل شده است. خطوط متروی تهران حتی خطوطی که مدت‌هاست به بهره‌برداری رسیده است، کامل نیستند. به گفته رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران تکمیل خطوط پایتخت دست کم به ۲۲ هزار میلیارد اعتبار نیاز دارد اما آمارها نشان می‌دهد با وجود کمبودهای مترو، اعتبارات مترو در این سال‌ها کاهش پیدا کرده است. از ابتدای ۱۳۸۷ تا آخر ۱۳۹۶ جمعاً ۱۲۲۵۰ دوازده هزار و دو صد و پنجاه میلیارد تومان پول به مترو تهران تزریق شده است که ۱۰ هزار و ۰۰۰ میلیارد تومان آن را شهرداری تامین کرده و ۱۲۵۰ میلیارد تومان را دولت یعنی سهم ۸ درصدی برای شهرداری تهران و ۱۲ درصدی برای دولت.

فهرست نیازهای خطوط مترو تهران را که با اعتبارات تخصیص داده شده به مترو تهران مقایسه کنیم، امیدها به بهبود وضعیت مترو پایتخت کم رنگ می‌شود. بر اساس گزارش‌ها که از نیازهای خطوط متروی تهران تهیه شده است برای تکمیل دو ایستگاه فرودگاه امام خمینی (ره) و شهر جدید پردیس به اعتبار ۹۹ هزار میلیارد ریالی نیاز است. ایستگاه شهر آفتاب، فرودگاه امام خمینی (ره) و پردیس از نظر معماری و تأسیسات باید تکمیل شوند. در این بخش سیگنالینگ، پست‌های بین‌راهی، پست فشار قوی، کابل، پل‌مرفی، آسانسور، مخابرات نیز باید تکمیل شود. در خط مترو که از ایستگاه صادقیه به ایستگاه فرهنگسرا می‌رود و باید به پایانه شرق و پایانه دیوی سرخحصار نیز کشیده شود برای تکمیل به هشت هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال

بودجه نیاز دارد. همچنین در ایستگاه تهرانپارس این خط پله‌های فرار و در ایستگاه فرهنگسرای اشراف در ورودی پله‌های شرقی و پله‌های فرار باید احداث شود که اعتبارات مورد نیاز برای این بخش ۱۵۰ میلیارد ریال است. خط سه مترو که طولانی‌ترین خط مترو تهران محسوب می‌شود از شهرک قائم به ایستگاه ازادگان می‌رسد که در طرح توسعه‌ای آن پیش‌بینی شده است به اسلامشهر برسد. این خط که بر اساس برنامه‌های بلندمدت تهران باید دو سال پیش به اتمام می‌رسید سال گذشته ایستگاه‌های آن تکمیل شد این خط رکورد بیشترین مراسم بهره‌برداری را دارد. بهره‌برداری بخش شمالی با حضور رئیس‌جمهور و هر ایستگاه آن نیز با حضور شهردار وقت انجام شد. اما این خط هنوز تمام نشده است. خط چهار متروی تهران از پایانه فرودگاه مهرآباد به ارم سبز می‌رود و به ایستگاه شهید کلاه‌دو ختم می‌شود این خط برای تکمیل به ۲۵ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریال نیاز دارد. ده هزار و ۵۰۰ میلیارد در بخش ساختمان‌های هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال در بخش تجهیزات ثابت و ۲۳ هزار میلیارد برای خرید ۲۲ گرم قطار، هشت واگن، نیاز دارد. این خط هم مانند همه خطوط در حال بهره‌برداری همچنان نیاز به تکمیل تجهیزات ثابت و متحرک دارد. در این خط از تعداد کل ۳۹ ورودی ایستگاه‌ها و ۲۵ ورودی ساخته شده است برای تکمیل بخش غربی خط چهار به چهار هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال نیاز است. به گزارش مهر، قرارداد تکمیل این خط با پیمانکار در زمان تصدی‌گری محسن هاشمی بر مترو بسته شده بود. این

قرار داد به این شکل بود که به ازای صدور پروانه ساختمانی پیمانکار موظف بود تا سقف بالغ بر ۳۰۰ میلیارد تأمین اعتبار کند. کار آغاز و توانا‌ها تقریباً به اتمام رسیده و عملیات کار ساخت یک ایستگاه به نیمه رسیده است، اما تکمیل آن به مدت شش سال متوقف می‌شود. آن هم به دلیل درخواست پیمانکار که خواسته بود پروانه ساختمانی که برایش صادر شده تمدید شود. خط پنج متروی تهران که قدیمی‌ترین خط مترو است از میدان صادقیه آغاز و به ایستگاه گلشهر ختم می‌شود. در شورای گذشته پیشنهادی برای واگذاری این خط به شهرداری کرج شده بود که به نظر می‌آید مدیران جدید شهر تهران تصمیمی برای دنبال کردن این پیشنهاد ندارند.

۹۶ معاون امور شهرداری‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اظهار کرد: توسعه مترو هزینه گزافی را می‌طلبد و بایستی بسیاری احداث هر کیلومتر آن حدود ۱۵۰ میلیارد تومان (بدون احتساب بارگان) هزینه کرد. هر یک میلیون مردمی ادامه داد: محسن اینکه حمل و نقل ریلی شهری جزو آن دسته از حمل و نقل‌هایی است که شهرداری باید همواره به آن بارزانه دهد و در عین حال توسعه آن نیز دقیق باشد، همین ۹۶ رئیس شورای شهر تهران موانع پیش روی تخصیص اعتبارات به مترو را تشریح کرد. محسن هاشمی دربار موضوع اعتبارات متروی پایتخت توضیح داد: موضوع مترو حساس است و برای ساخت و تجهیز آن نیز هزینه‌های زیادی لازم

داریم که لازم است هماهنگی‌های متعددی با رئیس‌جمهور، مسئولان بانک مرکزی، شورای پول و اعتبار و... انجام شود. ماه جاری رئیس شورای شهر تهران بر لزوم تمرکز برای ایجاد و تقویت سیستم حمل و نقل ریل پایه در کلاسشهرها با هدف رفع مشکلات ترافیک و کاهش آلاینده‌ها تأکید کرد. محسن هاشمی گفت: از هم اکنون شهرهای کوچک باید به دنبال شبکه حمل و نقل ریلی باشند تا دچار گرفتاری‌های کلاشهری مانند تهران نشوند. رئیس شورای شهر تهران با بیان این نکته که بالغ بر ۹۰ تا ۱۰۰ کیلومتر زیرساخت‌های مترو در تهران آماده شده اما هنوز تجهیز نشده، خاطر نشان کرد: با تجهیز آنها توان ریل پایه در این شهر افزایش می‌یابد.

عملیات اجرایی تکمیل نیمه شمالی خط ۳ مترو ماه جاری مدیرعامل متروی تهران با اشاره به تکمیل خط سه اظهار کردند: یکی از بهترین سیستم‌های حمل و نقل شهری و کمک بزرگی برای کمتر شدن ترافیک تهران است و هدف اصلی ما نیز رضایت و خدمت به مردم تهران است که با راه‌اندازی ایستگاه‌های باقی مانده محقق خواهد شد. مدیرعامل مترو دستوراتی در رابطه با حل مشکلات و کمبود منابع مالی و رفع موانع فنی و حل مشکلات معارضین استعلامی و... در پیشبرد عملیات اجرایی، صادر کرد. به گزارش ایسنا، اظهار کرد: باید بگویند که برای برنامه‌ریزی شود که کارگاه‌ها و ایستگاه‌های باقی مانده از بخش شمالی خط سه در اولویت کاری قرار داشته باشند و تغییراتی در روند اجرایی صورت گیرد که سبب شود سرعت کار بیشتر شود. همچنین مقرر شد مشکلات عملیات اجرایی به گونه‌ای بررسی شود که تعهدات از سوی هر دو طرف (پیمانکار و کارفرما) اجرایی شود.

استاندار توپ متروی پرند را به زمین شهرداری انداخت

استاندار تهران مقصر نرسیدن متروی تهران به پرند را شهرداری تهران دانست و اعلام کرد که این نهاد تعلل کرده است. خط متروی تهران - پرند از جمله خطوط متروی حومه‌ای شهر است که مطابق قانون هزینه ساخت آن تمام و کمال باید توسط دولت پرداخت شود.



به گزارش همشهری، محمدحسین مقیمی در جلسه مشترک شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان تهران با نمایندگان تهران در مجلس گفت: درست است که باید دولت پولی را که به شهرداری اختصاص داده پرداخت کند، اما تا به حال شهرداری در بازگشایی ایستگاه پرند تعلل کرده است. ضمن اینکه وزارت راه آمادگی خود را برای احداث متروی پردیس نیز اعلام کرده است. اظهارات استاندار تهران درباره تعلل شهرداری در شرایطی عنوان شده که مطابق انبوهی از قوانین مصوب باید در متروی شهر تهران نیز سهم پرداختی شهرداری و دولت به صورت نصف نصف پرداخت شود و سال‌هاست دولت از پرداخت سهم کامل خود سر باز زده است. در هفته نخست اردیبهشت، مجری خط متروی تهران - پرند عنوان کرده بود که ادامه کار ساخت مترو از فرودگاه امام به شهر جدید پرند درگیر مباحث بودجه‌ای از سوی دولت است. به گفته سیدقوام‌الدین حسینی، ادامه ساخت و اتصال متروی تهران به شهرهای اندیشه، هشتگرد، پرند و دیگر شهرهای اقماری براساس قانون منوط به تأمین منابع مالی دولتی است، زیرا اقطار بین شهری محسوب می‌شود.

جایگزینی شماره ایستگاه در بلیت مترو

شهروندی در ستون با مردم روزنامه همشهری مورخ ۲۹ فروردین ۹۷ عنوان کرده بود چون در قبض‌های چاپ‌شده مترو، نام‌های مقدسی مانند ایستگاه امام حسین (ع) و ایستگاه ولیعصر (عج) ذکر شده و این قبوض پس از دریافت بعضا زیر دست و پای مسافران می‌افتد، لذا پیشنهاد می‌شود به جای نام ایستگاه، شماره ایستگاه صادرکننده را ذکر کنند. در پاسخ روابط عمومی شرکت متروی تهران و حومه، اعلام کرده است: با سلام احتراماً ضمن تشکر از این مسافر گرامی به اطلاع می‌رساند، موضوع اعلام شده از طریق کمیته بلیت الکترونیک شهرداری تهران در دست پیگیری بوده و برابر پیشنهاد مذکور قرار است در ایستگاه‌های خطوط مترو به جای نام، از کد ایستگاه‌ها استفاده شود.