



## اخبار مترو در جراید



# بریده جراید

روز سه شنبه ۹۸/۰۵/۲۲

در بریده جراید امروز می خوانید:

**اطلاعات:** ممنوعیت ورود به واگنهای ویژه بانوان

**شرق:** ظرفیت کارت بلیت، فقط ۳ هزار تومان ناقابل است؟

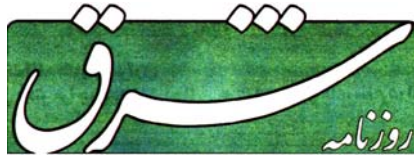
**همشهری:** عوارض ساختمانی اطراف مترو به حمل و نقل عمومی می رسد

# اطلاعات

صفحه ۹ مورخ ۹۸/۰۵/۲۲

## ممنوعیت ورود به واگن‌های ویژه بانوان

جلوگیری از ورود مردان دستفروش به واگن‌های ویژه بانوان توسط پلیس مترو اقدام بسیار خوبی است که امیدوارم تداوم یابد.  
خانم شهروند مسافر مترو



صفحه ۳ مورخ ۹۸/۰۵/۲۲

● **ظرفیت کارت بلیت، فقط ۳ هزار تومان ناقابل است؟** (شنبه) ۹۸/۵/۱۹ وقتی که برای شارژ کارت بلیت الکترونیک به مسئول فروش و شارژ در ایستگاه متروی شهدای هفتم تیر رفتم، فقط سه هزار تومان کارتم را شارژ کرد و گفت از این به بعد بیش از سه هزار تومان در هر ایستگاه ممنوع است! حتی این موضوع را برای اطلاع مسافران نوشته و چسبانده‌اند. به ایستگاه‌های دیگری هم رفتم، این مشکل وجود داشت. برای رسیدگی به موضوع با مرکز ۱۸۸۸ سامانه شهرداری تهران تماس گرفتم، اظهار بی‌اطلاعی کردند. وقتی به نتیجه نرسیدم، با روابط عمومی شرکت بهره‌برداری مترو تماس گرفتم و موضوع را اعلام کردم، یکی از مسئولان روابط عمومی هم تعجب کرد و گفت پیگیری می‌کند. ما در عصر ارتباطات هستیم؟ مگر می‌شود مسئله‌ای به این مهمی در ایستگاه‌های مترو انجام شود، اما دست‌اندرکاران این شرکت از آن بی‌اطلاع باشند. با دفتر مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تماس گرفتم و موضوع را به ایشان گفتم، شماره تلفنم را گرفت و گفت پیگیری و نیم‌ساعت دیگر نتیجه پیگیری را اعلام می‌کند. با پیگیری‌های ایشان مشخص شد این طرح از سوی شرکت توسن در ایستگاه‌های مترو انجام شده است. به هر حال بسیاری از مسافران، با کارت‌های اعتباری‌شان و هم می‌توانند از وسایل نقلیه عمومی مانند شرکت واحد استفاده کنند و هم مترو. چرا طرح‌هایی که موجب نارضایتی شمار قابل توجهی از مسافران و به طور سلیقه‌ای اجرا می‌شود، در کشور دل‌بخواهی است و هرکسی هر سلیقه‌ای را تحمیل می‌کند؟ از شورای شهر، شهردار تهران و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تقاضای رسیدگی فوری به این طرح عجیب و غریب را داریم.

علی اکبر فرقانی



شود که براساس قانون مصوب شورای شهر باید از سال ۹۵ تاکنون ۳۲۵ میلیارد تومان در این بخش هزینه می‌شد.

همچنین طبق ماده ۵۳ برنامه هفده ساله سوم توسعه تهران که امسال سال نخست اجرای آن است، شهرداری موظف است به منظور توسعه و ارتقای بهره‌وری حمل و نقل همگانی، علاوه بر تکمیل و توسعه سامانه‌های ریلی با تأکید بر ارتقای بهره‌وری سامانه‌های ریلی موجود و در دست احداث و تکمیل و اصلاح خطوط اتوبوس تندرو در شهر تهران براساس نتایج مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک، در بخش همراستا با موضوع گزارش حاضر، شبکه تغذیه کننده سطوح مختلف سیستم‌های حمل و نقل همگانی اتوبوس یعنی مترو و BRT را تا پایان سال دوم برنامه باز طراحی کند و این یعنی گام نخست برای اجرای مصوبه اختصاص عوارض ساختمانی اطراف مترو به حمل و نقل عمومی که می‌تواند مسیری روشن برای توسعه مترو و حمل و نقل اتوبوس بر پایتخت در آینده‌های نه چندان دور شود.



عکس از همشهری محمد علیزاده

اما بندی در قانون بودجه امسال وجود دارد که بخشی از تکلیف این ایده را روشن می‌کند. طبق جدول بودجه‌ای مربوط به معاونت حمل و نقل شهرداری در سال ۹۸ باید ۱۵۷ میلیارد تومان کمک سرمایه‌ای به شرکت مترو از محل ۳۰ درصد عوارض صدور پروانه‌های ساختمانی پرداخت

قانون بودجه سال ۹۸ تهران اگرچه رقم بالایی برای توسعه متروی تهران اختصاص داده بود، اما مصوبه حاضر به وضوح مشخص می‌کند که مترو باید در مرکز توجه شهر قرار گیرد و هر گونه ایجاد مزاحمتی برای شهروندان باید به نفع مترو و تردد آسان‌تر شهری هزینه شود.

## عوارض ساختمانی اطراف مترو به حمل و نقل عمومی می‌رسد

طبق قوانین مصوب شهری امسال باید ۱۵۷ میلیارد تومان عوارض صدور پروانه‌های ساختمانی صرف توسعه مترو شود

**سیدمحمد فخار**  
خبرنگار

توسعه متروی تهران از آن دست نیازهای شهری است که هیچ‌کس در مسیرش وجود ندارد. مسئولان کشوری، مدیران شهری و شهروندان همه و همه گره‌گشای مشکلات اصلی تهران یعنی ترافیک و آلودگی هوا را در مسیر توسعه مترو می‌دانند. در این راه چندی پیش قانونی در شورای شهر تصویب شد که طبق آن، تمامی درآمد‌های تغییر کاربری و صدور پروانه تراکم ساخت و ساز شهری در شعاع ۲۰۰ متری مترو، به حمل و نقل عمومی اختصاص می‌یابد.

توسعه متروی تهران حاصل از تغییر بهینه کاربری و صدور پروانه و اعطای مازاد تراکم در محدوده ۲۰۰ متری زون‌های مترو و بی‌ارتی را صرفاً در توسعه سیستم‌های حمل و نقل اتوبوس به‌ویژه مترو هزینه کند. بدین ترتیب صد درصد درآمد‌های حاصل از بازگذاری در شعاع ۲۰۰ متری ایستگاه‌های مترو، وصول و صرف‌ایستگاه مترو می‌شود. محمد سالاری، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران در این باره معتقد است: این تغییر پارادایم مدیریت شهری نسبت به گذشته است و پیام خوبی دارد. طبق این مصوبه، افزای شورای شهر تصمیم گرفتند که درآمد حاصل از مجتمع‌های ایستگاهی کاملاً به توسعه حمل و نقل عمومی برود و این در راستای تحقق برنامه پنج‌ساله سوم است.

طبق تبصره سی و هفتم قانون بودجه سال ۹۸ تهران، شهرداری تهران موظف است در راستای توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی، تمامی درآمد‌های