

## اصل ماجرا

محمد سرایی؛ روزنامه‌نگار

## ایمنی، اولویت اصلی مترو است

ماجرای نقص فنی خط یک متروی تهران چه بود؟

خط یک مترو در صبح نخستین روز هفته باعث معطلی

مسافران و ازدحام در خروجی های چند ایستگاه این خط شد. تصاویر جمعیت زیاد مسافران که به‌دنبال پیدا کردن وسیله نقلیه و رسیدن به مقصد خود بودند در فضای مجازی انتشار یافت.

### اما اصل ماجرا چیست؟

محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در گفت‌وگو با همشهری گفت: «زمان بین توقف قطار تا راه‌اندازی مجدد خط، برای کسب اطمینان از ایمنی کامل قطاری که از حرکت بازمانده بود صرف شد و بعد از انتقال قطار به ایستگاه و خروج مسافران، حرکت دیگر قطارهای خط از سر گرفته شد.»

صبح شنبه یکی از قطارهای خط یک مترو در مسیر جنوب به شمال، در ساعت ۷ و ۱۹ دقیقه در مسیر کهریزک به سمت تجریش بین ایستگاه‌های شهید همت و حقانی از حرکت بازماند. کارشناسان شرکت بهره‌برداری مترو در کمترین زمان ممکن برای راه‌اندازی به محل اعزام شدند. تک‌تک واگن‌های قطار از نظر فنی مورد بازربینی قرار گرفت و سپس به ایستگاه مصلی انتقال پیدا کرد؛ بعد مسافران در ایستگاه همت از قطار پیاده شدند و سسکو را ترک کردند. پس از آن قطار برای تعمیر از مسیر خط یک خارج شد و در ساعت ۸ و ۳دقیقه خط یک در مسیر جنوب به شمال دوباره کار خود را شروع کرد. در این مدت مسیر شمال به جنوب حرکت عادی داشت.

هرمزی در این‌باره گفت: «ابتدا از مسافران محترم مترو عذرخواهی می‌کنیم. وقوع اختلال در هر مجموعه حمل‌ونقل عمومی، برنامه‌های سفر شهروندان را به هم می‌ریزد و تلاش می‌کنیم عوارض ناشی از آن را به حداقل برسانیم.»

معاون شهردار تهران با اشاره به اینکه نسل اول قطارهای مترو تاکنون یکسره مشغول کار هستند، افزود: «امسال ۱۳ رام و ۲ واگن قطار کرج را اورهال کردیم و در مدت ۲ ماه باقیمانده تا پایان سال شرام قطار هم اورهال می‌شوند. تعمیرات اساسی قطارها به‌صورت مداوم انجام می‌شود تا توان جابه‌جایی مسافران را داشته باشند.» در هنگام تحویل مترو از مدیریت پیشین به دوره فعلی اعلام شد که کمبود شدید قطعات در انبارهای مترو باعث شده است، روند تعمیرات یا کند ی روپنه شود. هرمزی با اشاره به اینکه بخشی از کمبود قطعات جبران شده است، گفت: «برخی قطعات باید خریداری شوند که به روش‌های مختلف در حال تأمین آنها هستیم. قطعاتی که امکان ساخت داشته باشند هم با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان در حال تولید در داخل کشور هستند.»



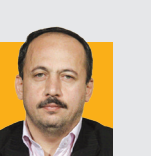
### خرید قطارهای جدید

در فاصله سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۹ تنها ۲۹۷ واگن اورهال شده بود، اما در ۲ سال گذشته ۲۵۱ واگن اورهال شده است. با وجود توسعه ایستگاه‌ها، تأخیر ۷ساله در نهایی کردن قرارداد ۴۳۰دستگاه واگن مترو و باعث عقب‌ماندگی در ناوگان شد. قرارداد ۴۳۰دستگاه واگن مترو پس از سال‌ها با پیگیری‌های مستمر مدیریت فعلی شهرداری تهران به ثمر رسید که با الحاقات آن در متمم قرارداد، میزان واگن وارداتی مورد توافق با چین به ۷۹۱دستگاه رسیده است. مدتی پیش مسئولان شهرداری تهران در سفر به کشور چین با تولیدکننده چینی به توافق رسیدند که در مدت ۲۳ماه قطارها ساخته و تحویل داده شود، اما با رایزنی‌های بعدی این ۲ماه به ۱۳ ماه رسید و تا سال آینده نخستین واگن‌ها وارد پایتگر می‌شوند. عملیات ساخت واگن ملی هم آغاز و منابع مالی آن نیز تأمین شده است و مراحل اولیه ساخت نخستین رام انجام گرفته و ساخت رام دوم آغاز شده است.



### ۱۱۵۶ ایستگاه

شبکه بزرگ متروی تهران نزدیک به ۳۰۰کیلومتر طول دارد که با ۱۵۶ ایستگاه و ۱۷۱رام قطار فعالیت می‌کند، روزانه ۵،۲میلیون سفر در آن انجام می‌شود. کنترل این شبکه با استفاده از مجموعه دستگاه‌های الکترونیک انجام می‌شود تا حرکت و توقف همه قطارها مطابق برنامه انجام نشود. از طرف دیگر باید تمام سیستم ایمنی رعایت شود زیرا بروز هر حادثه‌ای می‌تواند خسارت‌های زیادی داشته باشد. هر اختلاف در این شبکه ابتدا از دیدگاه ایمنی بررسی می‌شود تا مسافران و کسانی که در ایستگاه‌ها یا سوار قطارها هستند آسیبی نبینند.



### گودهای نایب منطقه ۲۲ تعیین تکلیف می‌شوند

مسعود نصرتی، شهردار منطقه ۲۲؛ باتوجه به حجم بالای ساخت‌وساز در منطقه بعضا شاهد آن هستیم که مالکان بعد از مرحله گودبرداری به دلایل مختلف گود را رها می‌کنند و این موجب نایمنی است که در این خصوص مدیریت شهری برای پیشگیری از وقوع حادثه اقداماتی را در دستور کار قرار خواهد داد.

# تهران بدون شهرفروشی درآمد دارد

## رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر: در ۴ دوره پنجم، فرصت‌های بسیاری در پایتخت از دست رفت



### گفت‌وگو زینب زینالزاده روزنامه‌نگار

شهرداری تهران امسال موفق شد ۲ماه مانده به پایان سال، بودجه ۷۵هزار و ۹۹۰میلیارد تومانی را محقق کند؛ یعنی امروز دخل شهر بیش از خرشش شده و گویا این موضوع به مذاق برخی خوش نیامده است؛ چراکه شاهد هجمه‌هایی با عبارتهای شهرفروشی و فروش املاک و… هستیم.

منتقدان بار دیگر در برابر اقدامی مدیریت شهری قد علم کرده و معتقدند که شهرداری در این دوره

### آیا در بودجه ۱۴۰۲ حمل‌ونقل همچنان اولویت دارد؟

این مورد بستگی به عملکرد شهرداری دارد اما با وجود تبصره ۲۰ که این‌امکان را می‌دهد شهرداری از این طریق برای در آمد بیشتر تعیین تکلیف و اقدام کند، نیازی به متمم دوم نیست، بنابراین اگر درآمد تا پایان سال بیش از متمم اول هم باشد باز شهرداری می‌تواند از این تبصره استفاده کند.

### آیا در بودجه ۱۴۰۲ حمل‌ونقل همچنان اولویت دارد؟

این مورد بستگی به عملکرد شهرداری دارد اما با وجود تبصره ۲۰ که این‌امکان را می‌دهد شهرداری از این طریق برای در آمد بیشتر تعیین تکلیف و اقدام کند، نیازی به متمم دوم نیست، بنابراین اگر درآمد تا پایان سال بیش از متمم اول هم باشد باز شهرداری می‌تواند از این تبصره استفاده کند.

### بودجه شورای شهر تهران برای سقف بودجه چند عددی است؟

الان نمی‌توان اظهارنظر کرد و عدد گفت، چون نیاز به بررسی‌های بیشتر در کمیسیون تلفیق دارد و باید نظر تخصصی سایر کمیسیون‌ها راخذ کنیم. آنچه مسلم است بهنظر می‌رسد عددی که شهرداری در بودجه پیشنهادی ۱۴۰۳ داده در صحن شورا نمی‌تواند مصوب شود.

**مشاور کتی را عملیاتی کرده‌است. آیا چنین سیاستی می‌تواند در شناسایی مشکلات و حل معضلات شهر مؤثر باشد؟**

حتما حضور مردم در هر جایی که کارها را آسان‌تر می‌کند، مؤثر خواهد بود. باورمان این است که هر اتفاقی در تهران در هر حوزه‌ای رخ می‌دهد، حتما با زندگی روزمره مردم ارتباط دارد. پس با این‌ن رویکرد بهتر است اگر پروژه‌ای در محلات و مناطق تعریف می‌شود، با نظر مردم باشد. در سال اول کار شورا با همین هدف طرح رصد در کمیسیون برنامه و بودجه اجرا شد و مسائل هم ادامه دادیم و همکاری در شهرداری آن را تکمیل کردند و به «من شهردارم» تبدیل شد. در واقع امروز پروژه‌ها با نگاه مردم پیش می‌روند و در طرح‌های توسعه محلی و حسی منطقه‌ای از مردم نظرخواهی می‌شود که کار از شمندنی است؛ چراکه در نهایت سبب رضایتمندی شهروندان می‌شود. باید در اداره شهر مردم به‌صورت واقعی در همه بخش‌ها نظر بدهند و رصد شود و باید در تعریف پروژه‌های بزرگ شهر هم از مردم نظرخواهی شود.

**مدیریت شهری قائل به رویکرد عدالت‌محور است. آیا در بودجه ۱۴۰۲ با این نگاه ویژه‌ای بسه مناطق جنوبی و کم‌برخوردار می‌شود؟**

عدالت‌محوری شعار کلی نظام جمهوری اسلامی و شورا و شهرداری و همچنین یکی از اصل حاکم بر برنامه ۴ساله توسعه شهر تهران است.

موضوع عدالت حتما در همه حوزه‌ها باید مورد توجه قرار گیرد و در بودجه مناطق هم لحاظ خواهد شد. البته عدالت به‌معنای مساوات نیست و توجه به عقب‌ماندگی‌ها و ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها باید به‌گونه‌ای عمل کنیم تا توجه بیشتری به مناطق کم‌برخوردار داشته باشیم. امروز خیلی از پروژه‌های بزرگ شهر تهران در مناطق جنوبی شهر اجرا می‌شود و همین موضوع نشان‌دهنده نگاه عدالت‌محور مدیریت شهری است و اصولا سیاست شورا و شهرداری این بوده و تا پایان دوره هم ادامه خواهد داشت.



### حسابرسی‌ها به‌روز شده‌اند

**محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورا؛** از نظر ما حسابرسی‌ها به‌روز است. حسابرسی سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ انجام شده و فقط فرات آنها در صحن شورا باقی مانده است. گزارش تمام سازمان‌ها و شرکت‌ها از مراد آماده ارائه در صحن شورا است. در مناطق هم امسال دقت بیشتر داشتیم واکنون حسابرسی مناطق هم آماده شده است و با توجه به اینکه در ایام بودجه هستیم، امیدواریم تا قبل از اتمام سال مالی ۱۴۰۲ گزارش حسابرسی‌ها در صحن شورا فرانت شود.



### جمع‌آوری پل حافظ در مرحله مطالعه است

سرتنگ احسان مومنی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ؛ جمع‌آوری پل حافظ در مرحله مطالعاتی قرار دارد و پیشنهادهای پلیس و شهرداری بررسی می‌شود. برای جمع‌آوری پل باید مسیریهای جایگزین هماهنگ یا تغییراتی در شبکه معابر ایجاد کنیم یا اینکه پیشنهاد احداث یک بزرگ‌تر بدیم که زمان‌بر خواهد بود.

### در شهر

## تعیین تکلیف دکل‌های مخابراتی غیرمجاز

نصب دکل‌های مخابراتی بر پام سساختمان‌های شهرهای پر تراکم و پر جمعیت، سال‌هاست که به یکی از معضلات و دغدغه‌های مردم این شهرها به‌ویژه همسایگان این برج‌های الکترونیکی تبدیل شده است. در کنار نگرانی‌های زیادی که همواره پیرامون تأثیر دکل‌های مخابراتی بر سلامتی شهروندان مطرح بوده، چهره‌ناز بیابنی که این‌سازه‌های بلندفلزی به منظر شهری می‌دهند و مهم‌تر از آن، نبود اطمینان از استحکام و ایمنی محل‌های نصب نیز از دغدغه‌های مهم ساکنان مناطقی است که ناچارند همسایگی بااین دکل‌ها را به‌جان بخرند. سوی دیگر ماجرا، اما اهمیت وجود این دکل‌ها در ارتباطات امروزی و وابستگی انتقال اطلاعات و داده‌ها به این‌سازه‌است که در تمام جهان نصب، بهره‌برداری و نگهداری از آنها را به رعایت قوانین و مقررات دقیقی منوط کرده و اپراتورهای تلفن همراه تنها با کسب مجوزهای لازم از نهادهای ذیربط می‌توانند به نصب دکل‌های مخابراتی خود اقدام کنند؛ چیزی که در تهران با وجود وضع این قوانین رعایت نشده و امروز شاهد این هستیم که شمار دکل‌های غیرمجاز مخابراتی در پایتخت به ارقام شگفت آوری رسیده است.

### وجود ۹۴۳دکل غیرمجاز در تهران

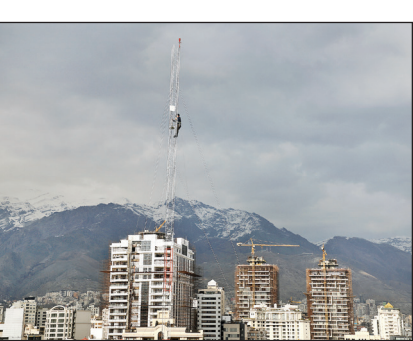
حمیدرضا صارمی، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران روز گذشته از وجود بیش از ۹۰۰دکل غیرمجاز مخابراتی در پایتخت خبر داد و گفت که با توجه به اینکه مجوزهای لازم برای بهره‌برداری از سوی اپراتورها از شهرداری تهران اخذ نشده، تعیین تکلیف این دکل‌ها با توجه به آرای ماده ۱۰۰ مربوط به دکل‌های مخابراتی غیرمجاز، طی نامه‌ای به شهرداران مناطق ۲۲گانه تهران ابلاغ شده است. او شمار دقیق دکل‌های غیرمجاز را ۹۴۳دکل اعلام کرد و با اشاره به به‌خشنامه سال ۱۳۸۶ معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران درباره بهره‌برداری از دکل‌های مخابراتی گفت: براساس این به‌خشنامه، هر گونه دکل و تجهیزات مخابراتی در حیاط یا پشت‌بام ساختمان‌های مسکونی، تجاری و اداری طبق ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها فعالیت عمرانی محسوب می‌شود و مستلزم هماهنگی و دریافت مجوز از شهرداری است. به گفته صارمی، طبق تبصره یک ماده ۱۰۰اقانون شهرداری‌ها، مالکان آراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان‌سازی، از شهرداری پروانه اخذ کنند و شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه به وسیله مأموران خود جلوگیری کند.

### پایان مهلت کسب مجوز

معاون شهرداری تهران با اشاره به اتمام مهلت قانونی کسب مجوز بهره‌برداری از دکل‌های مخابراتی در پایان دی‌ماه، ادامه داد: مطابق بند (ت) تبصره ۶قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور در صورتی که اپراتورها تا قبل از تاریخ ۳۰دی‌ماه ۱۴۰۲ نسبت به اخذ مجوز برای دکل‌های غیرمجاز اقدام می‌کردند، آرای آنها تبدیل به اخذ عوارض می‌شند، اما با توجه به پایان این مهلت قانونی، کل ۹۴۳دکل فاقد مجوز از شهرداری، غیرمجاز محسوب می‌شوند. معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران درباره سرنوشت این سازه‌های غیرمجاز افزود: از آنجایی که مهلت اجرای قانون و کسب مجوز به اتمام رسیده، به‌منظور مانع‌انداز تداوم مشکلات و معضلات فنی و بهداشتی دکل‌های مذکور و به‌لحاظ اهمیت اجرای آرای صادره از کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ ضرورت اجرای آرای مذکور در خصوص دکل‌های رادبویی و مخابراتی که اپراتورهای آنها تاکنون اقدام به دریافت مجوز نکردند، طی نامه‌ای به شهرداران مناطق ۲۲گانه ابلاغ شده و شهرداران مناطق موظف به اجرای این آرا هستند.

### ملاحظات نصب دکل‌های مخابراتی

براساس قوانین وضع شده، اپراتورهایی که برای ارائه خدمات خود به نصب دکل‌های مخابراتی اقدام می‌کنند موظفند تمامی اقدامات فنی لازم را به عمل آورند تا ارزی زجمعی تمشعات سطوح شده از آنتن‌ها یا دکل‌ها با سایر سطوح کنده‌ها در محل تردد یا حضور مردم از حد آستانه تعیین شده بیشتر نشود. در مردم این سازه‌های غیرمجاز افزود: از آنجایی که مهلت اجرای قانون و کسب مجوز به اتمام رسیده، به‌منظور مانع‌انداز تداوم مشکلات و معضلات فنی و بهداشتی دکل‌های مذکور و به‌لحاظ اهمیت اجرای آرای صادره از کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ ضرورت اجرای آرای مذکور در خصوص دکل‌های رادبویی و مخابراتی که اپراتورهای آنها تاکنون اقدام به دریافت مجوز نکردند، طی نامه‌ای به شهرداران مناطق ۲۲گانه ابلاغ شده و شهرداران مناطق موظف به اجرای این آرا هستند.



عکس

شهرداری ایزدخواست

