

همشهری

تیغ عدالت بر سر هنجار شکنان

دستور رئیس دستگاه قضا برای برخورد با عناصر وابسته به خارج از کشور

صفحه ۲

رئیس و اردوغان سر یک میز؛ روابط گرم ۲ همسایه

تهران - آنکارا اتحاد ۳۰ میلیارد دلاری



۱۳/۴

میلیارد دلار
حجم تجارت ایران و ترکیه براساس گزارش سازمان توسعه تجارت است.



۱۰

سند همکاری
در زمینه ریلی، تبادل انرژی و ارتباطات به امضای روسای جمهور ۲ کشور رسید.



۳۰

میلیارد دلار
رقم هدف گذاری شده برای ارزی سطح روابط اقتصادی با ترکیه است.

صفحه ۲

تکمیل پازل متروی پایتخت

تمامی ایستگاه‌های خطوط نیمه کاره تهران تا سال ۱۴۰۳ به بهره برداری می‌رسد

ویژه نامه امروز را بخوانید



«رسم ز مونه» را برای «بی بی جان» سرودم

خاطره بازی با رسول نجفیان
بازیگر و ترانه سرا

صفحه ۶

با اسکن این کیور کد، خاطره جالب رسول نجفیان از پدرش را بشنوید.



بستن شریان‌های حیاتی صهیونیست‌ها
چطور ممکن است؟

برخی کشورهای اسلامی
با ارتباط سیاسی و اقتصادی
از صهیونیست‌ها حمایت می‌کنند

سوخت ماشین کشتار از کجایم آید؟

صفحه‌های ۵ و ۴

یادداشت

سهیل کنیری نژاد؛ کارشناس مسائل اسرائیل

قطع شریان‌های اسرائیل با اتحاد کشورهای اسلامی



اقتصاد اسرائیل بر پایه چند شریان اصلی استوار است؛ یکی از این شریان‌ها کمک‌های بلاعوضی است که در قالب‌های مختلف از طرف کشورهای دنیا به اسرائیل تعلق می‌گیرد از جمله کمک‌های آمریکا که هر سال در کنگره تصویب می‌شود، یا غرامتی که آلمان بعد از جنگ جهانی و به دلیل هولوکاست به اسرائیل می‌پردازد یا کمک‌هایی که در شرایط خاص مثل جنگ، به اسرائیل می‌رسد؛ مثل کمک‌هایی که در حال حاضر آمریکا به این رژیم می‌کند.

یک پایه دیگر اقتصاد اسرائیل هم بر مبنای منابعی است که کشورهای دیگر در اسرائیل سرمایه‌گذاری می‌کنند. چون اقتصاد اسرائیل دانش‌بنیان است و از پیش از یک دهه قبل شعار اقتصادی آنها «استارت‌آپ میشن» است. حوزه دانش‌بنیان هم برخلاف بقیه فناوری‌ها چندان به نیروی انسانی نیاز ندارد و در عوض به پول و سرمایه وابسته است. پس سرمایه‌گذاری‌های خارجی برای مسئولان اسرائیل حیاتی است و روی آنها خیلی حساب باز می‌کنند. همچنین حدود ۲۰ درصد اقتصاد اسرائیل هم مربوط به تجارت الماس است و بازار الماس تل‌آویو شهرت جهانی دارد، در این بخش الماس خام را وارد می‌کنند، تراش می‌دهند و با ارزش افزوده به چند برابر قیمت می‌فروشند.

اما به جز اینها شریان‌های اقتصادی در حوزه انرژی و کالاهای مصرفی هم دیده می‌شود. اسرائیل چاه و ذخیره نفت ندارد و نفت مصرفی را از کشورهای مثل آذربایجان و گرجستان از طریق ترکیه وارد می‌کند. جای تأسف است که ۲ کشور مسلمان ترکیه و آذربایجان در این موضوع با اسرائیل همکاری می‌کنند. اگر این شریان قطع شود اسرائیل دچار مشکلات بسیاری می‌شود چون به دلیل وجود یمن نمی‌تواند نفت را از طریق دریای سرخ تأمین کند، تهیه نفت از سمت دریای مدیترانه و شرق دنیا هم هزینه زیادی دارد و پرایش به صرفه نیست، پس ناچار است نفت را به قیمت بالاتری از سمت کشورهای غربی و آمریکا تأمین کند و تأمین انرژی فشار زیادی به اقتصاد اسرائیل می‌آورد.

البته اسرائیل چند میدان گازی دارد ولی این میدان‌ها به دلیل اینکه کاملاً در دسترس نیروهای مقاومت و به ویژه حزب‌الله قرار دارند و می‌توانند مورد حملات موشکی و پهپادی حزب‌الله قرار بگیرند، کاملاً آسیب‌پذیرند.

اسرائیل به جز حوزه انرژی در کالاهای مصرفی مثل گوشت و گندم هم ضربه‌پذیر است چون واردکننده است و جنگ میان اوکراین و روسیه هم به بالا رفتن نرخ گندم و سایر فرآورده‌های آن در اسرائیل انجامید و اقتصاد رژیم صهیونیستی را تا حدودی دچار بحران کرد. پس اگر کشورهای اسلامی در قطع کردن شریان انرژی و کالاهای مصرفی این کشور متحد شوند، به راحتی می‌توان اسرائیل را در مانکنه قرار داد.

همشهری در شبکه‌های اجتماعی همراه شماست
Telegram: @hamshahrinews
Instagram: hamshahrinewspaper

خبر آخر

تصور تهدید نظامی علیه ایران وجود ندارد

محمد مخبر، معاون اول رئیس جمهور در نشست مذاکرات مشترک ایران و نیجر گفت: با توجه به زمینه‌های متعدد همکاری که میان ۲ کشور وجود دارد باید به سرعت مناسبات اقتصادی خود را افزایش دهیم. وی افزود: امروز حتی تصور تهدید نظامی علیه ملت ایران در دنیا وجود ندارد. ما و نیجر به نمی‌توانیم به عنوان ۲ کشور مسلمان نسبت به فجایع غزه، بی تفاوت باشیم.

اقتدار نظام با حضور مردم پای صندوق رأی

آیت‌الله صادق‌املی لاریجانی، رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: اگر ما مسئولان اشکالی داریم باید بگوییم اما بیان مسائل نباید تخریب باشد. امروز کشورهای غربی چشم دوخته‌اند ببینند آیا فشارها اثر کرده است؟ ما یقین داریم که مردم بصیر با وجود همه مشکلات پای صندوق رأی خواهند آمد. در هر حال حضور مردم پای صندوق‌های رأی نشان دهنده اقتدار نظام است.

نگذارید کسری بودجه ایجاد شود

داود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه خطاب به نمایندگان مجلس گفت: نگذارید کسری بودجه ایجاد شود. کسری بودجه ام‌الخبایث است و کشور، دولت و همه را گرفتار می‌کند. منابع هدفمندی نحیف است. منابع هدفمندی ناتراز است همین الان با این اتفاقات منابع هدفمندی، در سال آینده حداقل ۲۵۰ همت ناتراز می‌شود.

مناسب‌سازی حقوق بازنشستگان در سال ۱۴۰۳

در بررسی جزئیات لایحه بودجه مصوب شد که منابع حاصل از افزایش یک درصدی مالیات بر ارزش افزوده صرف مناسب‌سازی حقوق بازنشستگان لشکری و کشوری شود. در سال ۱۴۰۳ نرخ مالیات بر ارزش افزوده به میزان یک واحد درصد افزایش می‌یابد. متناسب‌سازی حقوق بازنشستگان لشکری، کشوری و صندوق فولاد از محل منابع حاصل از این بند انجام می‌شود.

تحولات منطقه ابهت آمریکا را در هم شکست

علی اکبر احمدیان، دبیر شورای عالی امنیت ملی گفت: وضعیت منطقه علاوه بر شکست رژیم صهیونیستی، ابهت آمریکا را نیز در هم شکسته است و امروز آمریکا حتی نمی‌تواند متحدان سنتی‌اش را با خود همراه کند و کشوری که خود را ابرقدرت می‌شمارد، به جنگ با گروه‌های مقاومت و مردم منطقه وارد شده است.

داده‌نما

مهدیه تقوی‌راد؛ خبرنگار

توان دفاعی حزب‌الله لبنان در برابر اسرائیل

با وجود اینکه رژیم اسرائیل از حمایت‌های بسیاری بهره می‌برد، محور مقاومت در حال مبارزه با رژیم اشغالگر قدس است. توانمندی‌های نظامی حزب‌الله لبنان به حدی است که باعث به وجود آمدن وحشت بین صهیونیست‌ها شده است.

سامانه‌های دفاعی حزب‌الله لبنان

سامانه دفاعی (SAB):

کاربری: سامانه موشکی سیار با برد کوتاه
ویژگی: کاربری در ارتفاعات پایین، حمل با خودروهای ۶ چرخ

سامانه دفاع هوایی (SA17):

کاربری: مجهز به موشک‌های زمین به هوای میان برد
ویژگی: مجهز به ۴ موشک انداز، مجهز به رادار برای اهداف و رهگیری

سامانه دفاع هوایی کوتاه‌برد (SA22):

کاربری: درگیری با اهداف هوایی مانند جنگنده، موشک و پهپادها
ویژگی: مجهز به ۱۲ موشک رهگیر زمین به هوا

پهپادهای حزب‌الله لبنان

«مرصاد ۱» و «مرصاد ۲»:
کاربری: انجام ماموریت‌های شناسایی
ویژگی: مجهز به ۳ یا ۲ دوربین، داشتن برد ۱۵۰ تا ۱۵۰ کیلومتری

پهپاد «ابابیل»:
کاربری: پرنده هجومی و انتحاری
ویژگی: برد ۱۵۰ کیلومتر، حمل ۴۵ کیلوگرم مواد منفجره

پهپاد «حسان»:
کاربری: شناسایی
ویژگی: حرکت طولانی مدت تا عمق ۷۰ کیلومتری

پهپاد «ایوب»:
کاربری: تخریب یا بمب
ویژگی: داشتن برد ۱۷۰۰ تا ۲۴۰۰ کیلومتر

تسلیمات موشکی حزب‌الله لبنان

موشک‌های زمین به زمین غیررهگیر: حزب‌الله لبنان از زمان جنگ سال ۲۰۰۶ آنها را تولید کرده و توسعه داده است.
سکو پرتاب موشک دوشنوره، تال الله: برای موشک‌های رهگیر این موشک‌ها استفاده هستند.
موشک فصر ۵: برد آن ۷۵ کیلومتر بوده و کلاهک جنگی ۹۰ کیلوگرمی دارد.
خمیاره کاتوشا: برد آن ۴۰ کیلومتر است و می‌تواند کلاهک جنگی به وزن ۲۰۰ کیلوگرم را حمل کند.
موشک زلزال: برد ۱۶۰ تا ۲۱۰ کیلومتر، کلاهک جنگی ۶۰۰ کیلوگرمی دارد.
موشک دوشنوره: برای هدف قرار دادن هواپیماها و بالگردهای رژیم صهیونیستی در ارتفاع پایین

ضمیمه امروز

حمایت بنیادگان باارلمان شوری از توسعه ناوگان ریلی
تکمیل پازل مترو پایتخت
«شهرنگار» منتشر شد

با همشهری در متری دیدید شوید
تبلیغات محیطی ایستگاه‌های مترو
تبلیغات بدنه قطار
تبلیغات درون واگن‌ها
پذیرش آگهی ۰۱۸۱۹



6 260641 200359 >



6 260641 200014 >

تبغ عدالت بر سر هتجارشکنان

رئیس قوه قضاییه با تأکید بر زدودن ناهنجاری‌های اجتماعی در جامعه گفت: باید با تبغ عدالت به سراغ افرادی رفت که به صورت سازمان یافته و با وابستگی به خاسرج قصد دارند در مقابل ارزش‌های مردم و امنیت روانی و فیزیکی آنها بایستند. حجت‌الاسلام محسنی اژه‌ای، رئیس قوه قضاییه با بیان وجود برخی معضلات فرهنگی و بروز برخی ناهنجاری‌ها در جامعه افزود: با تثبیت و تحکیم فرهنگ قرآنی و اسلامی است که می‌توانیم فسادها را ریشه‌کن و دست متجاوزان به حقوق مردم و بیت‌المال را کوتاه کنیم. اختلاس‌ها و سرقت‌ها و دزدی‌ها از بین می‌روند یا حداقل تقلیل می‌یابند. باید به مقوله «امر به معروف و نهی از منکر» در امر زدودن ناهنجاری‌های اجتماعی اهتمام ویژه داشته باشیم.

تراز آب دریای خزر ۲۵ سانتی متر کاهش یافت

از ابتدای امسال تاکنون سطح تراز آب دریای خزر ۲۵ سانتی متر کاهش یافته است. محمدرضا کاویان پور، رئیس مؤسسه تحقیقات آب در نشست خبری نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی آب و فاضلاب گفت: این میزان کاهش بیشتر ناشی از روند گرمایش زمین است که کشور ما را هم درگیر کرده، سطح تراز آب دریای خزر در چند سال اخیر در مجموع حدود نیم متر کاهش داشته است. او ادامه داد: با توجه به روند افزایش دما کاهش سطح تراز آب دریای خزر تداوم خواهد داشت. سال‌های آینده مشکلات این کاهش سطح تراز بیشتر نمایان خواهد شد و کاهش روی فعالیت‌های دریایی، آبیان دریای خزر و زندگی مردم در کنار آن است. در این میان مطالعات گسترده‌ای در مؤسسه تحقیقات آب و به خصوص مرکز مطالعات و تحقیقات در موضوع دریای خزر انجام شده است.

آغاز فروش بلیت جشنواره فیلم فجر از ۹ بهمن

بر اساس هماهنگی‌های انجام شده در کمیته امور نمایش جشنواره فیلم فجر، فروش بلیت فیلم‌های جشنواره از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه، ۹ بهمن، آغاز می‌شود. علاقه‌مندان می‌توانند با مراجعه به سکوهای فروش بلیت آی‌تیکت (tiket.ir)، ایران‌تیک (iranatic.com)، سینماتیکت (cinematicket.org) و گیشه هفت (gishseh7.ir) بلیت مورد نظر خود را بخرند. امکان خرید برای هر شماره تلفن همراه، تعداد ۴ قطعه بلیت از هر فیلم خواهد بود. بنابراین تماشاگران باید در زمان خرید نسبت به انتخاب فیلم، سینما، سالن، روز و سانس نمایش دقت کافی داشته باشند. زمان فروش بلیت فیلم‌های جشنواره در استان‌ها متعاقباً اعلام خواهد شد. چهل و دومین جشنواره بین‌المللی فیلم فجر از ۱۲ تا ۲۲ بهمن ۱۴۰۲ که دبیری مجتبی امینی بر گزار می‌شود.

تعرفه تبلیغات صدا و سیما شبه‌رایگان است

تعرفه‌های تبلیغاتی برای نامزدهای انتخابات در تلویزیون بر اساس پیشنهاد سازمان صدا و سیما تغییر کرده است. رئیس سازمان صدا و سیما در حاشیه جلسه هیأت دولت در جمع خبرنگاران درباره تعرفه تبلیغات نامزدهای انتخاباتی در صدا و سیما گفت: از روز شنبه، ۳۰ بهمن، تعرفه‌های تبلیغاتی برای نامزدهای انتخابات طبق پیشنهاد صدا و سیما تغییر می‌یابد و تقریباً به یک چهارم می‌رسد. بالاترین رقم تبلیغات مربوط به تهران ۴۰ میلیون تومان و بیشتر حوزه‌ها بین ۱۰ تا ۱۰ میلیون تومان است. پیمان جبلی تأکید کرد: بر این اساس اگر هر نامزدی بتواند یک درصد آرای مأخوذه را به دست آورد کل پول به او بازگردانده می‌شود و تقریباً تعرفه شبه‌رایگان خواهد بود.

عرضه ۱۱ خودروی وارداتی در سامانه یکپارچه

سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی برای متقاضیان در مرحله اول (نوبت‌دارهای ثبت‌نامی اسفندماه سال گذشته) با عرضه ۱۱ محصول تا ۶ بهمن ماه در دسترس است. متقاضیان خودروهای وارداتی که در گام نخست خرید این خودروها در اسفندماه سال گذشته با پول که در آن ۵۰۰ میلیون تومانی در حساب و کالنی خود، ثبت‌نام کرده و تعیین نوبت شده بودند، تا ساعت ۲۳ و ۵۹ دقیقه امروز (جمعه) فرصت دارند از میان ۱۱ مدل خودروی وارداتی عرضه شده، ۳ ولولیت خود را انتخاب کنند. این قیمت‌ها (قطعی و علی‌الحساب) قیمت قطعی در مبادی ورودی بوده و سایر هزینه‌ها و عوارض قانونی پس از ترخیص، نظیر بیمه شخص ثالث، مالیات بر ارزش افزوده، هزینه‌های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده، کرایه حمل و... به قیمت‌های فوق اضافه خواهد شد. همچنین ثبت‌نام جدیدی در این مرحله انجام نخواهد شد و انتخاب خودرو در سامانه صرفاً برای ثبت‌نام‌کنندگان در مرحله اول است.

وام ۲۰۰ میلیونی به بانک‌ها ابلاغ شد

افزایش پرداخت وام ودیعه مسکن تا سقف ۲۰۰ میلیون تومان به بانک‌های عامل ابلاغ شد. مدیر کل راه و شهرسازی استان تهران گفت: از سال ۱۳۹۹ تاکنون ۸۵۵ هزار نفر در تهران و شهرهای استان تهران متقاضی وام ودیعه مسکن بوده‌اند که پس از بررسی و تأیید نهایی به بیش از ۴۵ هزار متقاضی وام ودیعه مسکن توسط بانک‌های عامل پرداخت شده است. حسین جنتی با تأکید بر اینکه هر گونه مالکیت مسکن مانع از اعطای تسهیلات خواهد بود، افزود: در حال حاضر میزان این وام در تهران ۲۰۰ میلیون و در شهرهای استان ۱۵۰ میلیون تومان است و بازپرداخت وام ۲۰۰ میلیون تومانی ماهانه ۵ میلیون و ۳۲۸ هزار تومان و وام ۱۵۰ میلیون ۴ میلیون و ۲۲۸ هزار تومان است.

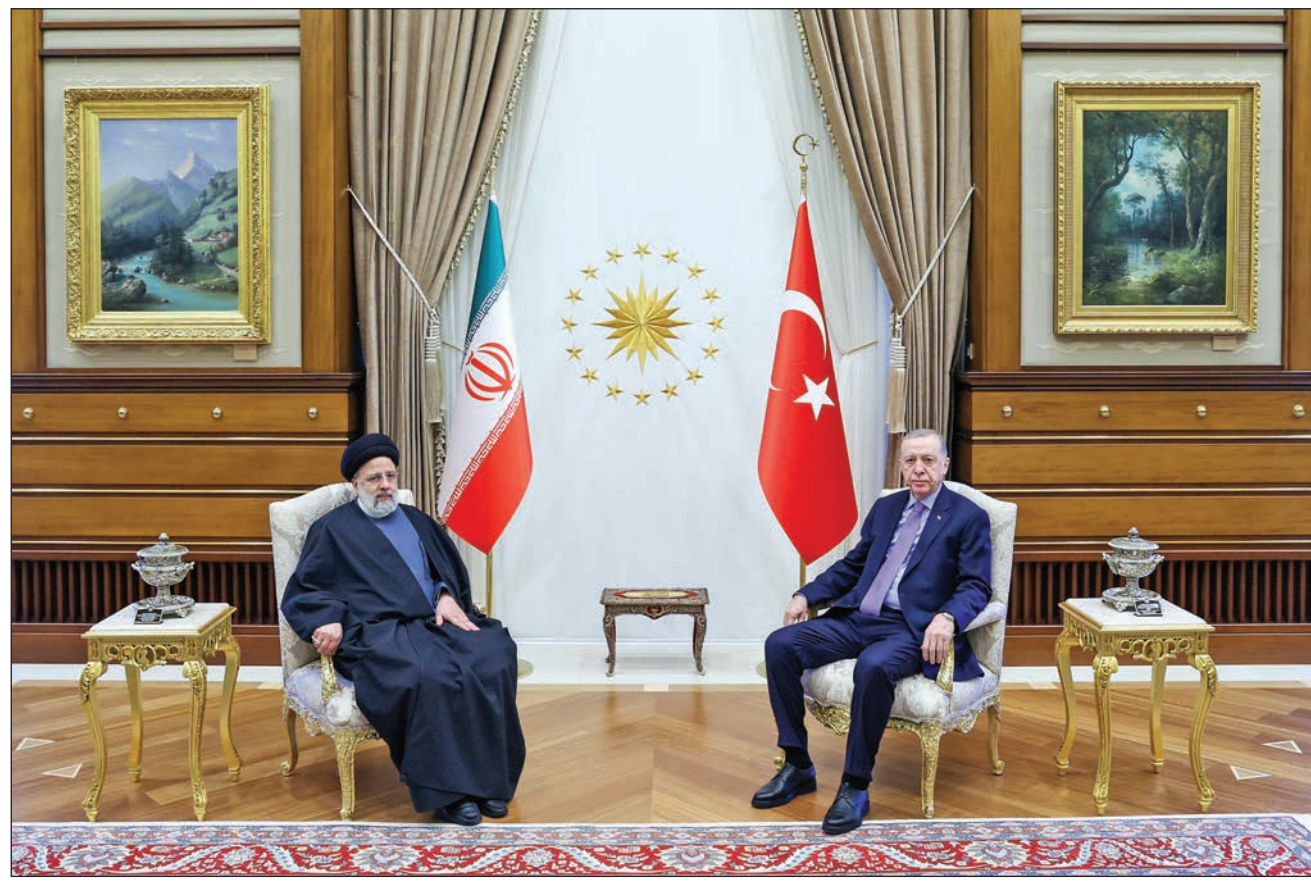
صدور مجوز تولید ۱۰ هزارمگاوات برق خورشیدی

علی سلاجقه، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست: دولت اقدامات ارزنده‌ای در حوزه انرژی پاک انجام داده است، در حوزه برق خورشیدی کارهای لازم برای تولید ۱۰ هزارمگاوات برق خورشیدی در حال انجام است و مجوزهای لازم برای کمتر از ۱۰۰ امگاوات برق خورشیدی صادر شده، همچنین کاهش سولفور در ۹ پالایشگاه مهم کشور با اعتبارات بسیار بالا در حال انجام است.



نیت رکورد بزرگ پنجره ملی خدمات هوشمند دولت
عیسی زارع پور، وزیر ارتباطات: بیش از ۳۵ میلیون کاربر در پنجره ملی خدمات هوشمند احراز هویت شده‌اند یعنی ۳۵ میلیون نفر از هموطنان بالای ۱۸ سال تاکنون حداقل یک‌بار به پنجره ملی خدمات هوشمند دولت مراجعه و از خدمات آن استفاده کرده‌اند که این رکورد بسیار خوبی است. این عدد فروردین امسال حدود ۱۳ میلیون بود که ۲۸ درصد رشد داشته است.

تهران- آنکارا؛ اتحاد ۳۰ میلیارد دلاری



گزارش نیلوفر ذوالفقاری روزنامه‌نگار

آنکارا پایتخت ترکیه، جدیدترین مقصد سفرهای برون‌مرزی، رئیس‌جمهور کشور مان بود. سفری که به دعوت رسمی همتای ترکیه‌ای سیدابراهیم رئیسی و به منظور شرکت در چندین رویداد و نشست و توسعه همکاری‌های دوجانبه، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ۲ کشور انجام شد. این سفر در راستای تحقق برنامه‌های دولت سیزدهم با اولویت توسعه روابط با همسایگان بر مبنای سیاست حسن هم‌جواری و هم‌افزایی اشتراکات فرهنگی میان ۲ ملت و دولت است.



برنامه‌های رئیس‌جمهور در سفر به آنکارا

- دیدار خصوصی با رجب طیب اردوغان
- شرکت در هشتمین شورای عالی همکاری‌های ایران و ترکیه
- شرکت در نشست مطبوعاتی
- شرکت در کمیسیون مشترک تجاری
- دیدار با شهروندان ایرانی مقیم ترکیه

اظهارات وزیر امور خارجه درباره سفر رئیس‌جمهور به ترکیه

امیر عبداللهیان: ایران و ترکیه باز یگر مهم منطقه‌ای هستند

■ در چارچوب این سفر، سران ۲ کشور مسلمان، دوست و برادر درباره مسائل مهم و مورد علاقه، مناسبات دوجانبه، منطقه‌ای و موضوعات بین‌المللی بحث و تبادل نظر خواهند کرد.

■ قطعاً سفر رئیس‌جمهور اسلامی ایران به ترکیه، تجلی بارز تمایل و اراده جدی سران ۲ دولت برای گسترش مناسبات دوجانبه است.

■ ما مناسبات بین ۲ کشور همسایه را در بخش دوجانبه ممتاز و دوستانه می‌دانیم و باور داریم که توسعه و تعمیق هر چه بیشتر روابط جمهوری اسلامی ایران با جمهوری ترکیه دستاوردها و پیامدهای مثبتی، نه تنها در سطح روابط دوجانبه داشته بلکه در بعد منطقه‌ای و جهانی نیز به برقراری صلح و ثبات پایدار و تقویت همکاری‌های دوستانه کمک خواهد کرد.

رئیس‌ی پیش از سفر به ترکیه چه گفت؟

■ این سفر با دعوت رئیس‌جمهور ترکیه و برای تشکیل هیأت عالی مشترک ایران و ترکیه در زمینه مسائل مختلف از جمله اقتصادی و تجاری انجام می‌شود. هدف‌گذاری ایران و ترکیه، رسیدن به سطح روابط تجاری و اقتصادی ۲۰ میلیارد دلاری است.

■ موضع ثابت و مشترک جمهوری اسلامی ایران و ترکیه حمایت از فلسطین است. این و ترکیه در حمایت آمریکا و برخی از کشورهای غربی، همچنان شاهد کشتار مردم بی‌گناه و مقاوم فلسطین هستیم. یکی از موارد مهم در گفت‌وگوهای دوجانبه، بحث درباره قطع جریان‌های حیاتی رژیم صهیونیستی است که می‌تواند

مسئله فلسطین مسئله اول جهان آزاده و وجدان‌های بیدار

رئیس‌ی در نشست خبری مشترک با اردوغان چه گفت؟

- به دنبال همکاری‌های بسیار خوبی با ترکیه هستیم، بنای ما بر ارتقا و توسعه سطح روابط فی مابین است.
- ظرفیت جمهوری اسلامی ایران و ظرفیت کشور دوست، همسایه و برادرمان ترکیه ظرفیت بالایی است.
- با ظرفیت موجود میان ۲ کشور، می‌تواند سطح روابط در تمام حوزه‌ها توسعه یابد.
- در گام اول سطح روابط اقتصادی و تجاری میان دو کشور تا سقف ۳۰ میلیارد دلار افزایش پیدا خواهد کرد.
- در حوزه انرژی ظرفیت بسیار خوبی در جمهوری اسلامی ایران وجود دارد و تصمیم گرفتیم که روابط در حوزه نفت، انرژی و گاز با کشور دوست و برادر روابط خود را توسعه دهیم.
- مسئله فلسطین و ظلمی که رژیم صهیونیستی نسبت به مردم مظلوم و مقتدر فلسطین روا می‌دارد، در منطقه ما نه تنها ملت مسلمان بلکه تمام مردم آزاده جهان و وجدان‌های بیدار را نگران کرده است.
- کدام وجدان بیداری است که متاثر از این ظلم و جنایات نباشد! لذا مسئله فلسطین، امروز مسئله اول جهان اسلام است و شاید بتوان گفت که مسئله اول جهان است.
- بدتر از همه اینکه این جنایات با حمایت آمریکا و برخی کشورهای غربی انجام می‌شود. فاجعه بزرگی است که آمریکا رسماً از رژیم صهیونیستی حمایت می‌کند. در واقع آمریکاست که این جنایات را متکب می‌شود.
- تاسف‌بارتر اینکه اتحادیه‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و سازمان ملل کارآمدی خود را از دست داده‌اند و توان جلوگیری از جنایاتی که بر همه روشن شده است را ندارند.
- کسانی که مدعی دفاع از حقوق انسانی هستند و مأموریتشان دفاع از صلح و امنیت جهانی است، به حاشیه رفته‌اند و دیگر کارایی ندارند.
- امروز در جهان شاهد نظم ناعادلانه هستیم. ما با ترکیه، کشورهای مسلمان و سایر کشورها و همچنین مردم آزاده جهان، باید به دنبال تحقق نظم عادلانه و نوین جهانی باشیم.
- باید نظم نوین و عادلانه جهانی را دنبال کرد، باید نظم ناعادلانه جهانی را تغییر داد.



محدودسازی ارتباط با رژیم صهیونیستی می‌تواند موثر باشد. باید برای جنایات رژیم صهیونیستی بازدارندگی ایجاد کرد.

سازمان توسعه تجارت ایران و ترکیه براساس گزارش سازمان توسعه تجارت ایران است.

رقم هدف‌گذاری شده برای ارتقای سطح روابط تجاری و اقتصادی با ترکیه اعلام شده است.

ترکیه سومین شریک تجاری ایران در صادرات و واردات

مهرداد بذراپاش، وزیر راه و شهرسازی و رئیس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و ترکیه پیش از این گفته بود ترکیه سومین شریک تجاری جمهوری اسلامی ایران در صادرات و واردات است. ۲ کشور جمهوری اسلامی ایران و ترکیه تقریباً در تمام حوزه‌های اقتصادی و تجاری نقش مکمل دارند. همکاری ۲ کشور در حوزه انرژی اعم از نفت و گاز و برق علاوه بر تأمین نیازهای متقابل می‌تواند بستری برای همکاری‌های منطقه‌ای در این حوزه فراهم کند.

در مراسم استقبال اردوغان از رئیس‌ی چه گذشت؟

- رئیس‌جمهور در محل کاخ ریاست‌جمهوری ترکیه؛ آق‌سرای به شکل رسمی از سوی همتای ترکیه‌ای خود مورد استقبال قرار گرفت.
- در مراسم استقبال رسمی از سیدابراهیم رئیسی، ابتدا سرود ملی ۲ کشور نواخته شد.
- سپس رؤسای جمهور از یگان تشریفاتی حاضر شدند دیدند.
- در حین نواخته‌شدن سرود ملی ۲ گلوله توب به مناسبت حضور رئیس‌جمهور کشورمان و هیأت عالی همراه شلیک شد.

مهدی صفری، معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه: قرارداد بلندمدت صادرات گاز ایران به ترکیه تمدید می‌شود

- سفر رئیس‌جمهور به ترکیه با محوریت تقویت همکاری در زمینه انرژی است و تمدید قرارداد بلندمدت صادرات گاز ایران به ترکیه در این سفر انجام خواهد شد.
- در این سفر برق ما به شبکه برق ترکیه از روش تکنولوژی دی‌سی اتصال پیدا خواهد کرد که از شهر خوبی به شهر وان خواهد بود این امر حرکتی رو به جلو است و می‌توان گفت همکاری در زمینه کارهای دانش‌بنیان است.

۲۷ تیر سال گذشته روزی بود که اردوغان برای شرکت در هفتمین اجلاس شورای عالی روابط ایران و ترکیه و هفتمین نشست سران روند آستانه به ایران آمد.

نیم‌نگاه

سفر به فضا با کپسول زیستی ایران

کپسول‌های زیستی یا کپسول‌های فضایی ایران پس از توقفی چندساله یک‌بار دیگر وارد فرآیند اجرا می‌شوند. رئیس‌سازمان فضایی ایران، برنامه فضایی کشور را منطبق با برنامه ۱۰ ساله دانسته و گفته در حوزه بالادست، یعنی طراحی و ساخت ماهواره، طراحی و ساخت ماهواره سنجشی پارس ۲ با همکاری ۲ مجموعه پژوهشگاه فضایی و صایران آغاز شده است.

پژوهشگاه هوافضا برای ساخت کپسول زیستی جدیدش در صورت نیاز از دانشگاه‌های کشور هم استفاده خواهد کرد.

سرفصل علوم و اکتشافات فضایی که در برنامه ۱۰ ساله صنعت فضایی کشور آمده است، صرفاً اختصاص به حوزه فضاوردی ندارد.

زیست فضا، استفاده از منابع سایر سیارات و سیارک‌ها و اجرام فضایی، اقلیم، توسعه رصد اپتیکی و راداری و نجوم و موارد دیگر از سرفصل‌های برنامه علوم فضایی کشور است.

ایران از مشاوره‌های بین‌المللی برای توسعه کپسول زیستی مطابق با استانداردهای جهانی کمک می‌گیرد.

نخستین کپسول زیستی کشور تا پایان سال ۱۴۰۲ به فضا پرتاب می‌شود.

به گفته رئیس سازمان فضایی ایران، برنامه مدونی برای ساخت کپسول زیستی بومی در دست تدوین است.

۵ سال
 زمانی است که مسئولان امیدوارند با طی آن، ارسال فضاورد ایرانی به فضا ممکن شود.

۱۴۰۲ سال پرتاب
 نخستین کپسول زیستی کشور بعد از چند سال توقف پروژه است.

۱۴ میلیارد دلار
 بودجه مورد نیاز پروژه کپسول زیستی کشور طبق اعلام مشاور پژوهش رئیس پژوهشگاه هوافضای وزارت علوم، تحقیقات و فناوری در سال ۱۳۹۹ بوده است.



کپسول‌های زیستی با سایر فضاپیماها چه تفاوتی دارند؟

- می‌توانند انسان و محموله‌ها را به سلامت به مدار برسانند و دوباره به سطح زمین برگردانند.
- کپسول‌های زیستی باید سوخت بیشتری با خود حمل کنند تا امنیت کپسول، سرنشینان و محموله‌ها تضمین شود.

کپسول زیستی چیست؟

فضای پیمایی است که برای انتقال محموله، انجام آزمایش‌های علمی و ارسال فضاوردان به فضا و بازگرداندن آنها به زمین طراحی شده است.

کشورهای طراح و سازنده کپسول‌های زیستی:

آمریکا، روسیه، هند، چین

دستاور بزرگ کشور در صنایع فضایی

سیدابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور: برای پرتاب موفقیت‌آمیز ماهواره «ثریا» به مدار ۷۵۰ کیلومتری زمین و دریافت نخستین سیگنال‌ها از آن، باید از همه دست‌اندرکاران صنعت فضایی کشور تقدیر کرد. این پرتاب موفقیت‌آمیز دستاوردی بزرگ برای کشور است که با وجود تأخیرهای مکرر، این روزها با سرعت گرفتن پیشرفت صنایع فضایی به انجام رسید.

ماهواره ثریا که توسط ماهواره بر قائم ۱۰۰ در مدار قرار گرفت، رکورد جدیدی در تاریخ برنامه‌های فضایی کشور ثبت کرد

تاثیر با ثریا

موشک ماهواره بر قائم ۱۰۰

- مدار هدف اولیه: ۵۰۰ کیلومتر
- مدار هدف نهایی: ۱۰۰۰ کیلومتر
- میزان بار قابل حمل: ۸۰ کیلوگرم
- نیروی رانش موتور: ۶۸ تن
- متحرک پرتابگر
- ارتفاع: ۲۰ متر
- مرحله اول موشک: ۳/۵ متر
- عملکرد موتور: ۴ مرحله‌ای

ماهواره ثریا

- طول کشید تا ثریا بر مدار: ۱۱ دقیقه
- سرعت حرکت ماهواره ثریا تا مقصد: ۷۴۷۸ متر بر ثانیه

بازتاب جهانی پرتاب موفقیت‌آمیز ثریا

- شش‌سکه آمریکایی فاکس نیوز: فرستادن ماهواره در این مدار یعنی اینکه آنها می‌توانند این موشک‌ها را در هر کجایی از دنیا که می‌خواهند، فرود بیاورند.
- پایگاه خبری آمریکایی ای.بی.سی. نیوز: ایران ماهواره‌ای را به فضا پرتاب کرد که بخشی از برنامه مورد انتقاد غرب است.
- خبرگزاری روس اسپوتنیک: این نخستین بار است که ماهواره ساخت ایران با موفقیت در مدار بالای ۵۰۰ کیلومتر قرار می‌گیرد.
- شش‌سکه لبنانی‌المنیادین: ایران به سرعت در مسیر پیشرفت در زمینه هوافضا حرکت کرده و علاوه بر این پرتاب، ۲ ماهواره دیگر را نیز در سال‌های ۲۰۲۰ و مارس ۲۰۲۲ با موفقیت به مدار زمین پرتاب کرده بود.
- خبرگزاری آمریکایی آسوشیئد پرس: پرتاب موفق ماهواره ایران به بالاترین مدار، سبب نگرانی غرب بابت بهبود برنامه موشک‌های بالستیک تهران شده است.
- خبرگزاری انگلیسی رویترز: ایران ماهواره ثریا را با موفقیت در مدار زمین قرار داد. این اقدام احتمالاً نگرانی‌های غرب درباره جاه‌طلبی‌های هسته‌ای ایران را افزایش می‌دهد.
- شش‌سکه هندی و یون نیوز: سیاه پاسداران ایران یک ماهواره تحقیقاتی را به فضا پرتاب کرده تا نقطه عطف جدیدی برای برنامه هوافضای ایران باشد.

ماهواره بر قائم، گروهی از موشک‌های ماهواره بر ساخت ایران هستند که قرار است دسترسی سازمان فضایی ایران به مدار ۳۶ هزار کیلومتری را همسری کنند. این ماهواره‌ها که با مدل‌های مختلف قرار است در خدمت مأموریت‌های فضایی کشور باشند، می‌توانند به موشک‌های قاره پیمای نیز تغییر کاربری دهند.

ماهواره ثریا، یک ماهواره سنجش از راه دور و تحقیقاتی SRI ساخت پژوهشگاه فضایی ایران است.

ماهواره بر قائم ۱۰۰ نخستین ماهواره بر ۳ مرحله‌ای سوخت جامد ساخت کشور است که توسط دانشمندان نیروی هوافضای سیاه ساخته شده است.

پرتاب جهانی پرتاب موفقیت‌آمیز ثریا

۱۱ دقیقه
طول کشید تا ثریا بر مدار مستقر شد.

۷۴۷۸ متر بر ثانیه
سرعت حرکت ماهواره ثریا تا مقصد بوده است.

۵۰۰ کیلومتر
مدار هدف اولیه

۱۰۰۰ کیلومتر
مدار هدف نهایی

۸۰ کیلوگرم
میزان بار قابل حمل

۶۸ تن
نیروی رانش موتور

۲۰ متر
ارتفاع

۳/۵ متر
مرحله اول موشک

۴ مرحله‌ای
عملکرد موتور

متحرک پرتابگر

ماهواره بر قائم، گروهی از موشک‌های ماهواره بر ساخت ایران هستند که قرار است دسترسی سازمان فضایی ایران به مدار ۳۶ هزار کیلومتری را همسری کنند. این ماهواره‌ها که با مدل‌های مختلف قرار است در خدمت مأموریت‌های فضایی کشور باشند، می‌توانند به موشک‌های قاره پیمای نیز تغییر کاربری دهند.

ماهواره ثریا، یک ماهواره سنجش از راه دور و تحقیقاتی SRI ساخت پژوهشگاه فضایی ایران است.

ماهواره بر قائم ۱۰۰ نخستین ماهواره بر ۳ مرحله‌ای سوخت جامد ساخت کشور است که توسط دانشمندان نیروی هوافضای سیاه ساخته شده است.

ماهواره‌های وطنی متعددی در مدار زمین قرار می‌گیرد

تسخیر فضا به دست ایران

حضور ایران در بین ۱۰ کشور دارای فناوری فضایی نوید بخش آینده‌ای روشن در این زمینه است. آخرین ماهواره‌ای که توسط کشورمان به فضا پرتاب شد ماهواره ثریا بود که با موفقیت در مدار ۷۵۰ کیلومتری زمین قرار گرفت و توانست رکورد جدیدی را برای کشورمان به ثبت برساند. اما کشور چه ماهواره‌هایی را پرتاب کرده است و در آینده چه ماهواره‌های دیگری را به فضا می‌فرستد.

ماهواره‌های پرتاب شده ایران

- اسفند ۱۴۰۰ نور ۲**: نوع ماهواره: سنجشی و شناسایی؛ وضعیت: پرتاب به فضا
- اردیبهشت ۱۳۹۹ نور**: نوع ماهواره: سنجشی و شناسایی؛ وضعیت: پرتاب به فضا
- ۲۰ بهمن ۱۳۹۸ ظفر ۱**: نوع ماهواره: سنجش از دور؛ وضعیت: پرتاب با ماهواره بر سیمبر به مدار ۵۳۰ کیلومتری
- ۲۵ دی ۱۳۹۷ پیام**: نوع ماهواره: سنجشی؛ وضعیت: پرتاب با ماهواره بر سیمبر
- ۱۵ بهمن ۱۳۸۷ ماهواره امید ۱**: نوع ماهواره: مخابراتی؛ وضعیت: پرتاب با ماهواره بر سفیر ۱۱
- ۱۳۹۰ خرداد رصد**: نوع ماهواره: تصویربرداری؛ وضعیت: پرتاب از پایگاه سمنان و با ماهواره بر سفیر آ
- ۱۳۹۰ بهمن نوید**: نوع ماهواره: تصویربرداری؛ وضعیت: پرتاب از پایگاه سمنان و با ماهواره بر سفیر آ

ماهواره‌های آینده ایران چه خواهد بود؟

- مرداد ۱۴۰۱ خیام ۱**: نوع ماهواره: سنجش از دور؛ وضعیت: قرار گرفتن در مدار زمین توسط موشک روسی سایوز از پایگاه فضایی بایکونور قزاقستان
- ۳۰ مهر ۱۴۰۲ ثریا**: نوع ماهواره: تحقیقاتی؛ وضعیت: پرتاب به فضا
- ۲۵ دی ۱۴۰۲ ماهواره هدده ۱**: سازنده: بخش خصوصی؛ کاربری: مأموریت اینترنت اشیا؛ وضعیت: قرار بود آذرماه ۱۴۰۲ با پرتابگر سایوز روسی به فضا پرتاب شود که به تأخیر افتاد.
- ماهواره کوثر ۱**: سازنده: بخش خصوصی؛ کاربری: مأموریت کشاورزی دقیق و نقشه برداری؛ وضعیت: قرار بود آذرماه ۱۴۰۲ با پرتابگر سایوز روسی به فضا پرتاب شود اما به تأخیر افتاد.
- ماهواره تددیر**: سازنده: دانشگاه علم و صنعت؛ کاربری: مأموریت تصویربرداری؛ وضعیت: آماده پرتاب
- ماهواره پارس ۱**: سازنده: کنسرسیومی از دانشگاه‌های شریف، امیرکبیر و علم و صنعت؛ کاربری: ماهواره سنجش از دور؛ وضعیت: در حال ساخت
- ماهواره پارس ۲**: سازنده: پژوهشگاه فضایی و مجموعه صایران؛ کاربری: ماهواره سنجشی؛ وضعیت: در حال ساخت

در دنیا ۱۰ کشور آمریکا، روسیه، چین، ژاپن، هند، ایران، انگلستان، اوکراین، برزیل و آلمان دارای فناوری فضایی هستند.

- ماهواره پارس ۳**: سازنده: پژوهشگاه فضایی؛ کاربری: ماهواره مخابراتی؛ وضعیت: در مرحله مقدماتی طراحی
- ماهواره ناهید ۲**: سازنده: پژوهشگاه فضایی؛ کاربری: ماهواره مخابراتی؛ وضعیت: ساخت نمونه پروازی تا پایان سال ۱۴۰۲
- ماهواره مصباح ۲**: سازنده: پژوهشگاه فضایی؛ کاربری: ماهواره مخابراتی؛ وضعیت: در مرحله طراحی
- ماهواره خلیج فارس**: سازنده: دانشگاه مالک اشتر؛ کاربری: ماهواره مخابراتی؛ وضعیت: مرحله تست
- ماهواره SRI sat**: سازنده: پژوهشگاه فضایی؛ کاربری: ماهواره تحقیقاتی و مخابراتی؛ وضعیت: مرحله طراحی

ماده ۶۷ فصل ۱۳ برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه کشور به صورت کلی به «صنعت فضایی ایران» اشاره کرده که موضوع بند چهارم ارتقای توانمندی ساخت بومی ماهواره‌های سنجشی و مخابراتی است.

اسرائیلی‌ها نگران هستند

مجتبی شجاعی، کارشناس مسائل سیاسی: تجارت دریایی رژیم صهیونیستی به شکل قابل توجهی وابسته به دریای سرخ است، بعد از عملی شدن تهدیدات نیروهای مسلح یمن علیه این رژیم در سایه تجاوزات اشغالگران ضدغزه، اسرائیلی‌ها به شدت نگران پیامدهای اقتصادی محاصره دریایی هستند که یمن علیه اسرائیل اعمال کرده است.



قطع روابط به نشانه اعتراض

حسین امیرعبداللهیان وزیر امور خارجه ایران: فلسطین امروز به محور وحدت جهان اسلام و به مفهوم آرمان دفاع از هویت فرهنگی در مقابل تکرار تجاوزگری رژیم صهیونیستی تبدیل شده است. اکنون وقت آن رسیده به نشانه اعتراض عملی به جنایات جنگی صهیونیست‌ها، کشورهای اسلامی روابط خود را با این رژیم قطع و کالاهای تولید آنها را تحریم کنند.

سوخت ماشین کشتار از کجایم آید؟

برخی کشورهای اسلامی با ارتباط سیاسی و اقتصادی از صهیونیست‌ها حمایت می‌کنند

بیش از ۱۰۰ روز از عملیات طوفان الاقصی می‌گذرد و در این مدت هزاران فلسطینی کشته و زخمی شده‌اند. اما جنایات رژیم صهیونیستی ادامه دارد و نکته تأسف بر آنکه اینک برخی کشورهای عربی و مسلمان روابط سیاسی و اقتصادی خود را با اسرائیل همچنان حفظ کرده‌اند.

نوع همکاری کشورهای عربی و اسلامی چطور است؟



توقف عرضه نفت، گاز به اسرائیل
سیدحسن نصرالله دبیرکل حزب الله لبنان: دولت‌های عربی و اسلامی باید روابط خود را با صهیونیست‌ها قطع کنند و عرضه نفت، گاز و غذا را به اسرائیل متوقف کنند.

لزوم حذف روابط با اسرائیل
آیت الله خامنه‌ای، رهبر معظم انقلاب: راه صدور نفت به رژیم صهیونیستی باید بسته شود. دولت‌های اسلامی با رژیم صهیونیستی همکاری اقتصادی نکنند. در مجامع جهانی این جنایات بدون لگت محکوم شود.

در حال حاضر ۵۰ کشور در جهان وجود دارد که بیش از ۸۰ درصد مردم آنها پیرو دین اسلام هستند و در ۲۶ کشور جهان بر اساس قانون اساسی دین رسمی کشور اسلام است؛ متأسفانه شماری از این کشورها با رژیم اشغالگر صهیونیستی روابط رسمی دارند.



بستن شریان‌های حیاتی رژیم صهیونیستی؛ گام بزرگ برای آزادی فلسطین



محمد پارسا نجفی
کارشناس مسائل بین‌الملل

کشورهای مسلمان است و رژیم صهیونیستی دقیقاً در همین مسیر پیش رفته و به تحقق اهداف آمریکا کمک می‌کند. حمایت کشورهای منطقه مانند عربستان و امارات از رژیم صهیونیستی نیز دقیقاً در همین چارچوب تعریف شده و این کشورها نیز بر اساس سیاست‌های آمریکا فعالیت می‌کنند. ضمن اینکه دولت‌هایی مانند آل سعود در عربستان، دولت آل نیهان در امارات، دولت هاشمی در اردن بر اساس خواسته انگلیس تأسیس شده‌اند، نه بر اساس نظر و خواست مردم کشورشان. بنابراین حمایت آنها از رژیم صهیونیستی به منظور تداوم بقای‌شان است. این دولت‌ها بر اساس اطاعت از سیاست‌های ایالات متحده و بلوک غرب می‌توانند بر مردم خود حکومت کنند. ما شاهد هستیم که در عربستان، امارات، قطر، بحرین، اردن و... انتخاباتی برگزار نشده است و حکومت‌ها پایگاه مردمی ندارند. حتی آنها در راستای تداوم حکومت خود مردم را به شدت سرکوب می‌کنند. تحولاتی که در یک دهه اخیر شاهد آن بودیم، گویای این واقعیت است که این حکومت‌ها فاقد هر گونه جایگاه مردمی هستند و صرفاً بر اساس حمایت‌های خارجی که از سوی ایالات متحده و اروپا اعمال می‌شود به بقای خود ادامه داده‌اند. بنابراین ما حکومت کشورهای از این دست را از اقدام آنها جدا در نظر می‌گیریم، چرا که تأسیس حکومت‌های مورد حمایت غرب بر اساس خواست استعمار انگلیس انجام شده و توسط آمریکا حمایت می‌شوند.

حامیان اصلی رژیم صهیونیستی، کشورهای غربی مانند انگلیس و سایر کشورهای اروپای غربی هستند که در تأسیس رژیم صهیونیستی، نقش اصلی را داشتند. ایالات متحده آمریکا نیز در زمره حامیان اصلی رژیم صهیونیستی قرار دارد. البته در داخل منطقه غرب آسیا هم برخی دولت‌های به ظاهر مسلمان هم از رژیم صهیونیستی حمایت می‌کنند. به عنوان مثال ما شاهد بودیم که در ۳ ماه گذشته موشک‌هایی که از سمت محور مقاومت مثل یمن یا عراق به سمت رژیم صهیونیستی پرتاب می‌شد، توسط پدافند عربستان سعودی و اردن مورد رهگیری قرار می‌گرفت و این حکومت‌ها مانند یک سد دفاعی به نفع رژیم صهیونیستی عمل کرده‌اند یا برخی کشورها به تجارت با رژیم صهیونیستی می‌پردازند و نفت و گاز و سایر تدارکاتی که برای این رژیم لازم است را به آنها منتقل می‌کنند. بنابراین علاوه بر حامیان اصلی رژیم صهیونیستی که آمریکا و انگلیس در رأس آنها هستند، کل اروپا و برخی دولت‌های منطقه مثل عربستان سعودی، امارات، اردن و... در حامیان رژیم صهیونیستی محسوب می‌شوند.

ظلم به فلسطین با حمایت از اسرائیل
طبیعتاً حمایت برخی از حکومت‌های منطقه از رژیم صهیونیستی پیامدهای مختلفی به همراه دارد که نخستین و مهم‌ترین این پیامدها ظلم به فلسطین و جلوگیری از آزاد شدن آنجاست. یعنی آرمان فلسطینی زمانی تحقق پیدا می‌کند و زمانی فلسطین و قدس شریف آزاد خواهد شد که مردم منطقه بتوانند آزادانه در برابر رژیم صهیونیستی

ایستادگی کنند. محور مقاومت هم به درستی در این راستا و تحقق این هدف عمل می‌کند. با همه اینها ما باز هم شاهد آن هستیم که دولت‌هایی مثل عربستان و امارات به جای اینکه به خواست مردم خود عمل کنند و در مقابل رژیم صهیونیستی موضع بگیرند، سال‌ها سال با یمن را بمباران کردند و مردم آن کشور را به خاک و خون کشیدند. همین جنگ یمن نشان می‌دهد که عربستان، امارات، بحرین، اردن و مصر در کنار رژیم صهیونیستی، انگلیس و ایالات متحده قرار دارند؛ نه در کنار ملت‌های مسلمان منطقه.

مسیر‌ها را به سوی صهیونیست‌ها ببندید
البته در دنیا کشورهای وجود دارند که اقداماتی در راستای مقابله با اسرائیل و تضعیف این رژیم انجام داده و می‌دهند. به عنوان مثال برخی کشورها در آمریکای لاتین مثل ونزوئلا، بولیوی، نیکاراگوئه روابط خود را با رژیم صهیونیستی قطع کرده‌اند. ایلیایی و مکزیک در دادگاه کیفری علیه رژیم صهیونیستی شکایت کرده‌اند. همچنین آفریقای جنوبی علاوه بر قطع روابط دیپلماتیک با رژیم صهیونیستی به منظور حمایت از مردم غزه در دادگاه لاهه علیه رژیم صهیونیستی اقدام دعوا کرده است. اما هیچ کدام از این کارها، راهکار اساسی برای مقابله با این رژیم نیست و به نتیجه اصلی منجر نمی‌شود. بهترین راهکار همانی است که مقام معظم رهبری بر آن تأکید فرموده‌اند یعنی بستن شریان‌های حیاتی رژیم صهیونیستی. یعنی مسیر تدارکات کالا به سوی آن رژیم باید مسدود شود که بخشی از آن را دولت انصارالله یمن انجام داده و اتفاقاً خیلی در این زمینه موفق هم بوده است. بنابراین هر آنچه به بسته شدن شریان‌های حیاتی رژیم صهیونیستی منجر شود، می‌تواند یک گام بزرگ برای آزادی فلسطین و مردم آن از شر رژیم صهیونیستی باشد.

سود رژیم اشغالگر با صادرات



صادرات صهیونیست‌ها قزاقستان نیز ارزشی در حدود دلار داشته که محصولات می‌شود.

بر اساس توافقنامه سازی که در سال ۱۹۹۴ بین امان و تل آویوا امضا شد، اسرائیل سالانه ۵۵ میلیون متر مکعب آب دریاچه طراز طریق کانال ملک عبدالله به امان می‌کند. در مقابل اردن به ازای هر متر مکعب یک سنت می‌پردازد. ارزش صادرات اسرائیل به اردن سالانه بیش از ۵.۵ میلیون دلار است.

روح‌الله رضوی، کارشناس مسائل فلسطین:

بعضی کشورهای منطقه تابع آمریکا هستند

تنها با کارت شناسایی معتبر امکان پذیر است. بر اساس توافقنامه کمپ دیوید در منطقه شمالی سینا که نزدیک فلسطین است هیچ نیروی نظامی مصری حضور ندارد و اسرائیل اشراف کاملی به این منطقه دارد به همین دلیل است که مصر نمی‌تواند دخالتی در مرز رفح داشته باشد و ترجیح می‌دهد در جنگی که اسرائیل با مردم غزه دارد نیز کمترین موضع‌گیری را داشته باشد.

پس منافع حاکمیتی باعث شده تا کشوری مثل مصر که همجوار با غزه است به نسل‌کشی اسرائیل در غزه اعتراضی نداشته باشد؟

بله. دولت مصر به دلایل منافع امنیتی، سیاسی خودش علیه اسرائیل اعتراضی نمی‌کند. همانطور که شاهد بودیم با اسکان مردم غزه در صحرائی سینا هم به شدت مخالفت کرد در حالی که آزادخواهان دنیا انتظار داشتند حداقل اقدام مصر در این زمینه قطع رابطه با اسرائیل و باز کردن مرز رفح بدون توجه به تهدیدات اسرائیل باشد اما رابطه مصر با این رژیم همچنان ادامه دارد.

در این میان کشورهای مثل ترکیه که هیچ مرزی با غزه ندارد و رژیم صهیونیستی هم که مثل مصر منفعی در این کشور ندارد اما شاهدیم که این کشور از نظر اقتصادی با رژیم صهیونیستی رابطه دارد، این موضوع را چطور تحلیل می‌کنید؟

ترکیه از ابتدای شکل‌گیری رژیم صهیونیستی با این کشور رابطه داشته و آن را به رسمیت شناخته است. در دهه ۱۹۹۰ اسکولارها در ترکیه بر سر قدرت بودند که مشکلی با رژیم صهیونیستی نداشتند و بعد هم که

است. بر اساس این توافقنامه، مرز رفح اگر چه تحت حاکمیت مصر است اما کنترل آن به دست اسرائیل است و حتی کمک‌های امدادی هم بدون هماهنگی با رژیم صهیونیستی نمی‌تواند از این مرز وارد غزه شود. در غیر این صورت اسرائیل اقدام مصر را در تضاد با صلح کمپ دیوید تلقی می‌کند. بر همین اساس دولت مصر نمی‌خواهد وارد جنگ دوباره با اسرائیل شود و کنترل صحرائی سینا را دوباره از دست بدهد. مسئله کمک‌رسانی‌ها به مردم غزه در دادگاه لاهه نیز مطرح شد اما مصری‌ها به صراحت اعلام کردند که کنترل مرز دست آنها نیست و هیچ اختیاری در زمینه ورود و خروج کمک‌های بین‌المللی به این منطقه ندارند. به عبارتی اگر مصر بخواهد مرز را باز کند باید هزینه سنگینی را بابت این اقدام خود بپردازد.

اما به نظر می‌رسد اسرائیل به رغم توافقنامه‌ای که با مصر داشته هنوز به طور غیر رسمی در صحرائی سینا حضور دارد؟

صحرائی سینا یک موقعیت استراتژیک دارد و همیشه مورد توجه رژیم اشغالگر اسرائیل بوده و بارها سعی کرده است تا این منطقه را از کشور مصر جدا کند. همین موضوع باعث شده تا این منطقه ۲ بار، یک بار در سال ۱۹۵۶ و بعد در سال ۱۹۶۷ تا ۱۹۸۲ مورد حمله اسرائیل قرار بگیرد. در حمله اول قطعنامه سازمان ملل علیه اسرائیل باعث شد تا این رژیم از صحرائی سینا خارج شود و در حمله دوم رأی دادگاه لاهه در سال ۱۹۸۹ باعث شد تا مصر این شبه جزیره را از اسرائیل پس بگیرد اما واقعیت این است که صحرائی سینا به طور غیر رسمی در اشغال صهیونیست‌هاست و تردد در منطقه مسکونی شرم‌الشیخ

مهدیه تقوی راد
روزنامه‌نگار

گفت‌وگو

با وجود نسل‌کشی رژیم صهیونیستی در غزه، برخی از کشورهای عربی و مسلمان همچنان رژیم صهیونیستی را به رسمیت می‌شناسند و با این رژیم مرادفات سیاسی و اقتصادی و تجاری دارند و تنها موضع‌گیری آنها در این زمینه محکوم کردن اقدامات این رژیم روی فلسطین در گفت‌وگو با هم‌مشهری در باره چرایی حمایت نکردن قاطع کشورهای عربی و منطقه از مردم غزه می‌گوید.



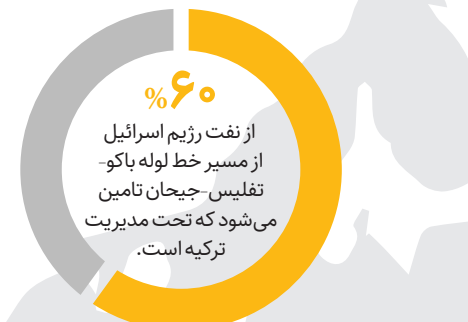
۷۰۰
میلیون دلار

رقم تخمینی تبادلات تجاری رژیم صهیونیستی با مصر تا سال ۲۰۲۵ است.



۹۰
میلیارد دلار

مجموع عایدی اسرائیل از صادرات گاز در یک دهه گذشته به کشورهای عربی و اسلامی است.



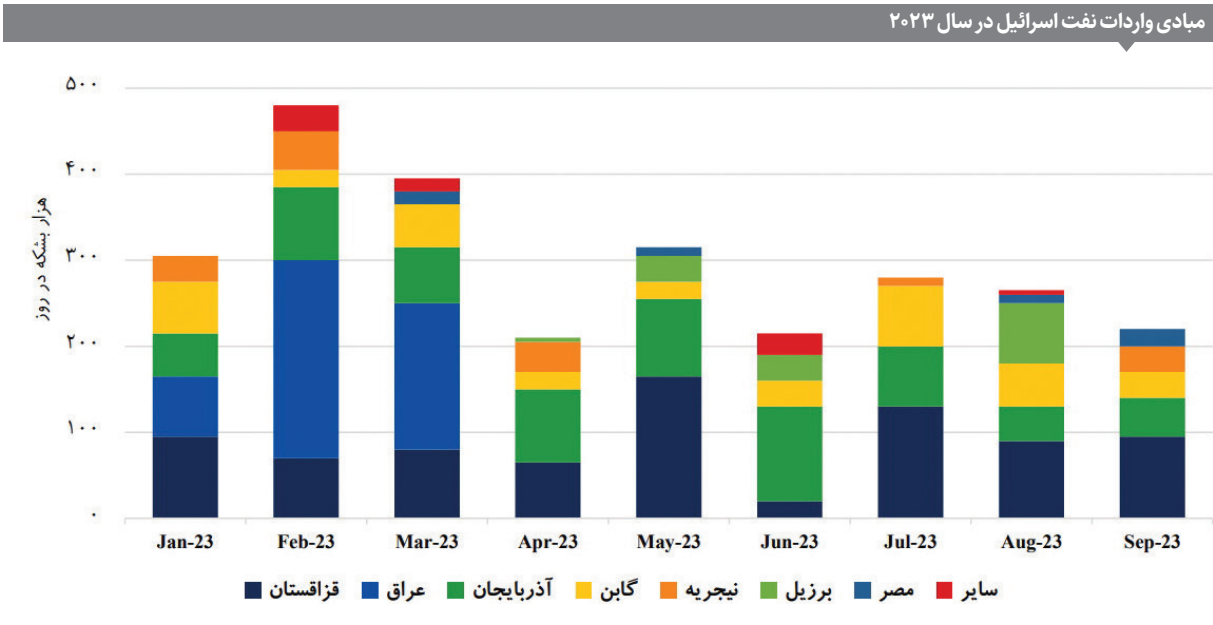
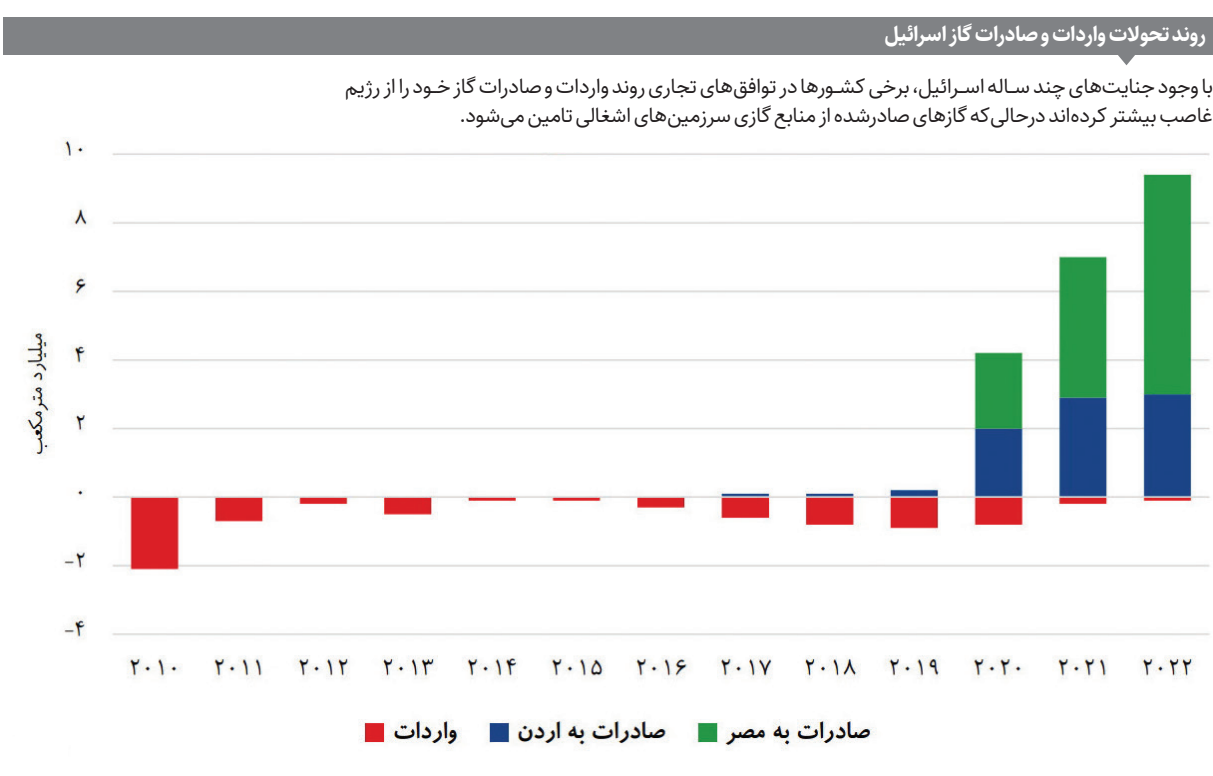
سالانه ۵ میلیون متر مکعب معادل ۸ درصد از کل مصرف مصر از خط لوله EMG رژیم صهیونیستی به مصر صادر می‌شود. در نتیجه جنگ غزه شرکت شورون صادرات گاز طبیعی را از طریق خط لوله دریایی گاز مدیترانه شرقی (EMG) بین (اسرائیل) و مصر را به مدت ۳ هفته متوقف کرده بود که به تازگی از سر گرفته شده است.

کشورهای اسلامی در تعامل با اسرائیل

به جز کشورهای عربی، برخی کشورهای اسلامی هم در زمینه صادرات و واردات با اسرائیل همچنان در تعامل هستند.



کشور مغرب، سال ۲۰۰۰ در پی آغاز انتفاضه دوم فلسطین روابط خود را با رژیم صهیونیستی متوقف کرده بود، اما دهم دسامبر ۲۰۲۰ توافقنامه‌ای را برای از سرگیری روابط دیپلماتیک با این رژیم به امضا رساند و پس از امارات، بحرین، مصر، اردن و سودان، ششمین کشور عربی بود که روابط خود را با تل‌آویو به حالت عادی بازگرداند.



وزارت جنگ رژیم صهیونیستی اعلام کرده است که از هر چهار معامله با کشورهای عربی، یکی مربوط به هواپیماها بدون سرنشین است و «موشک‌ها و سامانه‌های پدافند هوایی» ۱۹ درصد کل صادرات را تشکیل می‌دهند.

فیلم کده

آخر هفته چی ببینیم؟

شبکه‌های مختلف تلویزیونی نمایش خانگی برای روزهای آخر هفته، مجموعه‌ای از فیلم‌ها، سریال‌ها و برنامه‌های متنوعی را برای سرگرمی و پر کردن اوقات فراغت خانواده‌ها تدارک دیده‌اند. بخشی از این برنامه‌ها را مرور کرده‌ایم.

سریال	
بیست‌کود	
ژانر	درام
تهیه‌کننده	ابوالفضل حاجتمند
کارگردان	هادی حاجتمند
بازیگران	علی عامل‌هاشمی، جواد سلطانی، محمد دلگشا، حسن زارعی، بهار نوحیان، علیرام نورایی، آریتا تراکشوند، میرطاهر مظلومی و فرزاد جمشیدی
بستر پخش	شبکه ۳سیما
معرفی	این سریال با محوریت وقایع و اتفاقات دوران کرونا ساخته شده اما همه چیز را در قالب روایت‌های شیرین مطرح می‌کند. داوطلب شدن عده‌ای از مردم را برای کمک به کادر درمان به تصویر می‌کشد، اما در میان این افراد، شخصی است که انگیزه حضورش با دیگران فرق دارد.

برنامه	
مدار بسته	
ژانر	کمدی اجتماعی
تهیه‌کننده	محسن فراهانی
کارگردان	علی فراهانی صدر
مجری	حسین رفیعی، محمد شعبان پور
بستر پخش	شبکه ۳سیما
معرفی	یک مجله شبانگاهی که هویت آن بر پایه دوربین مخفی و دوربین مدار بسته است که در ۲ بخش استودیویی و آنتنی لحظات شاد و مفرحی را برای مخاطبان به ارمغان می‌آورد.

سریال	
داوینچی	
ژانر	کمدی / معمایی
تهیه‌کننده	مهدی منیری
کارگردان	افشین هاشمی
بازیگران	سام درخشانی، سیما تیرانداز، مونا فرجاد، رضا پهلودی، زهرا گیانی، شیبیر پرستار و علی میری
بستر پخش	نماوا
معرفی	این سریال براساس قصه‌ای از آریان گل صورت ساخته شده، یک کمدی جذاب، متفاوت و هیجان‌انگیز که داستان زوجی به نام پرویز و ملیحه را روایت می‌کند که در موزه‌ای در تهران کار می‌کنند و مشغول انجام وظایف خود هستند، اما با اتفاق غیرمنتظره‌ای سر یک دوراهی قرار گرفته و زندگی‌شان دستخوش حوادث بامزه و هیجان‌انگیزی می‌شود و ...

سریال	
نیسان آبی	
ژانر	خانوادگی / کمدی
تهیه‌کننده	احسان ظلی‌پور
کارگردان	مسعود اطیابی
بازیگران	حسین یاری، یکتا ناصر، مهران غفوریان، بهناز جعفری، ایمان صفا، مه‌لقا باقری و گیتی قاسمی
بستر پخش	فیلمو
معرفی	قصه این سریال، با عشق جمشید آغاز می‌شود؛ البته نه از آن عشق‌های معمول و مرسوم؛ او عاشق نیسان آبی است و دل‌بستگی عمیقی به آن دارد. همین دل‌بستگی هم موتور محرک سریال در قسمت‌های ابتدایی است که طبیعتاً بر معرفی کاراکترها و شخصیت‌ها متمرکز است. جمشید و رضا دوستانی قدیمی هستند که بخش عمده‌ای از ماجراهای سریال در دنیای مشترک و مرتبط با روابط دوستانه آنها شکل می‌گیرد.



انتظار از سینمای مستند بالاست

محمد سلیمی‌راد، مستندساز: انتظارات از سینمای مستند بالاست و اهمیت محتوا در این سینما را می‌توان در جشنواره «سینماحقیقت» دید؛ این جشنواره به‌دلیل توجه تخصصی‌اش بر سینمای مستند برای مستندسازان از اهمیت بیشتری برخوردار است.



با فیلم‌های «مهرجویی» زندگی کردم

آیسل کاپلان، بازیگر ترک‌تبار سریال «راز ناتمام»: روند سینمای ایران را چه خوب و چه متوسط دنبال می‌کنم و هرگز با سینمای ایران غریبه نبودم؛ با «هامون» زنده‌یاد داریوش مهرجویی زندگی کردم و «کاغذ بی‌خط» جناب ناصر تقوایی را عاشقانه دوست دارم.



خطر بازی با رسول نجفیان، بازیگر و ترانه‌سرا

«رسم زموونه» را برای «بی‌بی‌جان» سرودم

رسول نجفیان

متولد: ۱۳۳۰ - تهران

حرفه: بازیگر، کارگردان، نویسنده، شاعر، خواننده، نوازنده و پژوهشگر

بخشی از آثار: بازی در ده‌ها فیلم سینمایی و سریال تلویزیونی از جمله «مسافری»، «دزد عروسک‌ها»، «زندانی‌ها»، «مرد هزار چهره»، «زندگی زیباست»، «مسافران شهر» و ... بازیگری و کارگردانی چندین تله‌تئاتر و تله‌فیلم از جمله «افسانه‌های جاویدان ایران»، «اقدام به قتل» و ...



از مدرسه اخراج شدم
دیروز گرامی داشت روز پدر بود و به همین بهانه وقتی از نجفیان می‌خواهیم پررنگ‌ترین خاطره‌ای را که از پدرش در ذهن دارد، برای‌مان تعریف کند، نفس‌نفس می‌کند و می‌گوید: «مرحوم پدرم، نخستین معلم اخلاق من بود. یادم هستت کلاس نهم بودم. یک روز معلم به ما گفت باید به‌عنوان کار دستی یک گنجشک خشک کنیم و به کلاس بیاوریم. همان کاری که اصطلاحاً تاکسیدرمی می‌گویند. من زیر بار این کار نرفتم و اجازه ندادم هم‌کلاسی‌هایم هم این کار را انجام دهند. وقتی معلم آمد و فهمید من مانع بچه‌ها شده‌ام عصبانی شد و خواست من را کتک بزند. خلاصه با هم درگیر شدیم و کار بالا گرفت. معلم لج کرد و خواست من از مدرسه اخراج شوم. معلم ادیب‌ت‌مان که من را خیلی دوست داشت واسطه شد که عذرخواهی کنم و اخراج نشوم. پدرم که به مدرسه آمد و متوجه موضوع شد به من گفت: «تو کار بدی نکردی» و اجازه نداد عذرخواهی کنم. هر چه گفتم «بابا جان الان وسط سال است اگر اخراج شوم، کجا بروم؟» گفت: «من اجازه نمی‌دهم در مدرسه‌ای که به بچه‌ها حیوان کشتی یاد می‌دهند، بمانی». خلاصه پرونده‌ام را گرفت و مرا در مدرسه ملی ثبت‌نام کرد. یادم هست شهریه مدرسه ملی را که ۴۰۰ تومان بود قرض گرفت. چون آن زمان بضاعتی نداشتم، پدرم در نوپسندگی هم مشغول بود. یادم هست وقتی ۱۶ سال داشتم نخستین رمانم را نوشتم. برای نوشتن رمانم تا نیمه شب بیدار می‌ماندم و پدرم برای‌مان جای می‌آورد. همیشه می‌گفت: «من به تو ایمان دارم که یک روز به جایی می‌رسی ...» ولی افسوس که به خاطر فشار روزگار سکنه کرد و خیلی زود از دنیا رفت.»

برگردیم به کارنامه بازیگری آن نقش‌های بازی کرده‌اید به شخصیت خودتان نزدیک‌تر است؟
در سریال «روزگار جوانی» که همین ۳سال پیش از تلویزیون پخش شد، نقش خود را بازی کردم. بازیگر پیشکسوتی بود که همه او را فراموش کرده‌اند، اسباب و اثاثیه‌اش را برای فروش گذاشته بود که از ایران برود و ... پیش آمده که نقشی بازی کنید و بعدا پشیمان شوید؟
بله. چندین بار اتفاق افتاده. البته معنی‌اش این نیست که آن کار و نقش بی‌ارزش بوده، ولی حضور من به ناچار و برای تأمین اجاره خانه و امرامعاش بوده و از روی علاقه نبوده است.
هنوز مستأجر هستید؟
بله. با وجود اینکه بچه تهران هستم، ولی در این شهر هنوز مستأجرم. البته با افتخار می‌گویم می‌توانستم در خیلی از رابطه‌ها وارد شوم و الان برج داشته باشم ولی این کار را نکردم.
روز پدر را پشت سر گذاشتیم. بهترین هدیه‌ای که در این روز گرفته‌اید یادتان هست؟
سال گذشته روز پدر با روز تولدم که ۲۸ساله‌ام است، هم‌شهر رفتن نشونوند و با عزت زندگی کنند. به قول «رنگوک» هیچ هنری بالاتر از دوست داشتن مردم نیست. این مردم هستند که به هنرمندان شأن و رتبه می‌دهند. من مردم سرزمینم را دوست دارم و از مصمیم قلب آرزوی می‌کنم بهترین اتفاقات برایشان رقم بخورد.

شخصیتی که مردم را عصبانی کرد
ظاهراً بازی در سریال «رعنا» و ناتوانی نجفیان در ایفای نقش نامزد عصبانی تا مدت‌ها برای آقای بازیگر حاشیه‌ساز بوده است. او در این باره می‌گوید: «بعد از سریال رعنا یک روز در حوالی میدان شوش راه می‌رفتم، آقای آمد و با عصبانیت گفت: خیلی بی‌غیرتی... نامزدت را با یکی دیگر می‌بینی و اینجور برخورد می‌کنی؟...» من هر چقدر گفتم که «آقای آن ماجرا واقعی نیست و فیلم است و ...» اصلاً گوشش بدهکار نبود و هوش بد سریال رعنا به‌اصطلاح نامزدم را از دستم در آورده بود. در ستورانی شام دعوت داشتیم و مشغول صحبت و شوخی بودیم. یک آقای آمد و با تعجب پرسید: «مکه این آقا نامزدت رو از چنگت درنیارده؟... چطور می‌ده دوستت؟...» آنجا هم هر قدر با پرویز تلاش کردم که بگویم، ماجرا واقعی نیست، فایده نداشت.»

منتظر نباشید، من نمی‌آیم. آن زمان تازه پخش زنده تلویزیون راه افتاده بود و خیلی‌ها از حضور در پخش نگران بودند که مبادا تیتق بزنند یا نتوانند درست حرف بزنند. یادم هست مدیر برنامه گفت: «حالا که مهمانت نمی‌آید می‌خواهی چکار کنی؟ نمی‌توانیم که ۲۰ دقیقه گل و بلبل پخش کنیم.» گفتم «یک شعر سرودم همان را برای مردم می‌خوانم و تفسیر می‌کنم.» آن روز شعر رسم زموونه را برای نخستین بار در پخش زنده تلویزیون خواندم که خدا را شکر به دل مردم نشست و سیل محبت و لطفشان را تا امروز روانه‌ام کرده‌اند.

شعرا و تصنیف‌های بسیاری با همین سبک و سیاق سروده و خوانده شده، فکر می‌کنید چرا این تصنیف تا این اندازه به دل مردم نشست و ماندگار شد؟
یک‌زمانی ما کار گل می‌کنیم یعنی برای امرامعاش کاری می‌کنیم که دستمزدش را بگیریم و یک زمانی هم کار دل می‌کنیم. من این شعر را زمانی که پدرم و مادر بزرگم که «بی‌بی‌جان» صدایش می‌زدیم به رحمت خدا رفتند و احساس کردم دردم و برم از آدم‌هایی که دوستشان دارم خلوت شده، این شعر را با سوز دل گفتم.

آن کوچه و خانه‌ای که در شعر توصیف می‌کنید، کجاست؟
آنجا خانه پندری‌ام در میدان حسن‌آباد، خیابان حافظ است؛ جایی که الان چهارراه سرهنگ سخایی نام دارد. در آن خانه با ۱۰ خانواده مسیحی، ارمنی، یهودی، زرتشتی و آشوری دور هم زندگی می‌کردیم و خاطرات زیبایی کنار هم ساختیم. سال‌ها بعد که خانه تخریب شد، می‌رفتم و خرابه‌هایش را نگاه می‌کردم، روی کاهگل‌هایش آب می‌پاشیدم و با بوی نم کاهگل خاطراتم زنده می‌شدند. تا اینکه چند ماهی به خاطر کاری در دامکارم بودم، وقتی برگشتم ساعت آنیمه شب دلم هوای آن خانه را کرد، رفتم دیدم کوبیده و به جای آن آپارتمان ساخته‌اند. خیلی غصه خوردم و همانجا این شعر را بداهه سرودم.

پیداست به‌مادر بزرگتان علاقه خاصی داشتید، چون علاوه بر رسم زموونه، نامشان را در چند شعر و آلبومتان هم آورده‌اید؟
بله. پدرم پندری‌ام در ۳۳ سالگی فوت شد. وقتی پدرم را «بی‌بی‌جان» صدایش می‌کردم و تقریباً در همه کارهای من حضور دارد. قطعات «بی‌بی‌جان» و «جای خالی بی‌بی‌جان» را هم به یاد او سرودم.

گفت‌وگو با بریسانوری روزنامه‌نگار
از آن دسته هنرمندانی است که هر چند به واسطه سال‌ها حضورش در تلویزیون و سینما شناخته شده، اما در عرصه‌های مختلف هنری و ادبی آثار ماندگاری از خود به جا گذاشته است. رسول نجفیان علاوه بر بازیگری، دستی در نویسندگی و کارگردانی دارد و نوازنده، خواننده، شاعر و ترانه‌سرا هم است و اغلب آلبوم‌هایی را که روانه بازار کرده از جمله تصنیف معروف «رسم زموونه» را خودش سروده؛ همچنین در نقالی، شاهنامه خوانی و پژوهش درباره فرهنگ عامه حرفی برای گفتن دارد. در زادروز هفتاد و دومین سال تولد نجفیان و به مناسبت روز پدر، با این هنرمند ادیب که پدرش را الگوی اخلاقی‌اش می‌داند، گفت‌وگو کرده‌ایم.

به جلسه نرسیدم
این هنرمند دوست‌داشتنی از لطف و محبت مردم، خاطرات بسیاری دارد و معتقد است گاهی این ابراز محبت‌ها برایش در درس‌ساز بوده است. او یکی از آنها را اینطور تعریف می‌کند: «چند روز قبل ساعت ۱۶ یک قرار کاری داشتم. در این جلسه عزیزی قرار بود از اصفهان بیاید و خواهش کردم من را ساعت آنجا باشم که بتواند به موقع برگردد اصفهان. اما در راه یک نفر خواست عکس سلفی بگیرم. در همین حین چند نفر دیگر هم آمدند و همه خواستند سلفی بگیرند و ... هر قدر خواهش کردم که من جلسه دارم باید بروم نشد و خلاصه ساعت گذشت و به موقع به آن جلسه نرسیدم و آن دوست عزیز اصفهانی از من زنجید و فکر کرد نخواستیم به جلسه برویم.»

چند سالی است، حضورتان در تلویزیون کم‌رنگ شده، این روزها در چه زمینه‌ای فعالیت می‌کنید؟
مدت‌هاست مشغول پژوهش درباره شاهنامه و تولید نامقالی (ترکیب تئاتر و نقالی) برای بخش خصوصی و نویسندگی و تولید نمایشنامه برای شبکه سیمیرغ هستم.

شبکه سیمیرغ، اینترنتی است؟
بله. شبکه ویژه تئاتر و نمایش که قرار است در آن با سرمایه‌گذاری یکی از دوستان تا پایان امسال داستان‌های شاهنامه را در قالب نقالی و تئاتر تولید و منتشر کنیم.

شما عنوان کارگردان و نویسنده را در دهه تله‌تئاتر و آثار ماندگاری چون «آرایشگاه زبیا» دارید، چرا دیگر از این کارها برای تلویزیون تولید نمی‌کنید؟
به دل‌بازی پژوهش و نویسندگی، مثل گذشته فرصت چندانی برای ساخت تله‌تئاتر ندارم. البته الان هم به‌طور پراکنده به‌عنوان مهمان در تلویزیون حضور دارم؛ مثلاً همین اواخر در ویژه‌نامه شب بلدما مهمان بودم و ترانه‌های بلدیا را اجرا کردم.

یادانت هست از چه زمانی مردم شما را

عکس: هاشمیری / خرداد گلزار

پدرها مثل کوه پشیمان هستند؛ اما تعدی به دایره اختیارات شان عبور از خط قرمز آنهاست!

رئیس کل کنترل تلویزیون و کلید کولر!

کارتونیست: شهرام شیرزادی
شرح کمدیک: سحر جعفریان

باید پدر باشی تا تعریف متفاوتی از کولر و تلویزیون در ذهنت نقش ببندد و براساس همان تعریف هم رفتار کنی! باید پدر باشی تا قدر کادوهای ساده‌ای مانند جوراب و پیژامه را بدانی آن هم وقتی که با پول خودت خریده باشی! باید پدر باشی تا پدر غم خستگی و جیب تنگ، شاد و دست و دلباز جلوه کنی. باید پدر باشی تا با وجود همه دشواری‌ها، مثل کوه، بلند و استوار دیده شوی. آری؛ پدر بودن سخت است و بعضاً در حاشیه‌ها پس به افتخار همه پدران این سرزمین که دیروز به نامشان بود و کنترل تلویزیون و کلید کولر وقت از دستشان در امان نیست!

باید به
خوب توجه شده باشی که کولر،
خط قرمز پدران و مردان است،
پس لطفاً به خط قرمز پدرت تکیه
درست ننزنی!

حواستان
باشد، پدرها همان قدر که مهرمان
وکم توقع هستند، صدها برابرش در
حفاظت از آرزوهای ما،
خلوت و جدی اند!

تنوع
کبریاها در تعینت و
کیفیت جوراب‌هایشان
دارند، جوراب‌هایشون هزار
تعداد در تیغ
عباس آواز هم
نمباردا

جوراب بریزید،
با آن قیمت، فراوانی در کنار و البته گاهی
هم قیمت‌ها کم نجومی، ظرفیت ثبت ملی
شماره داردا

توجه داشته
باشید، اوقات فراغت شما مملکت
است ساعت خواب پدری که با شکر
قرار است صبح زود بیدار شود
یا تیرگی تعریف، مانع دریا خورد،
رعایت کنید!

سبک
شوخی‌ها که پدرها را ساده‌نظرانید؛ آنها
با همراستهایشان به میدان می‌آیند
سرزمین‌تان کنند!

پیشاپیش
ما را در روز پدر از کولر
فرقی ندارد، اینها که شش‌سایه
باهاها که مهربان،
زحمتکش و خسته‌کننده!

اوج ماجرا که
روز پدر، فقط آنکه جز خودش، کمتر کسی
هنرمند است جشن این روز مبارک را گردان
من کنی!



حمایت نمایندگان پارلمان شهری
از توسعه ناوگان ریلی



ویژه نامه، جمعه ۶ بهمن ۱۴۰۲ - ۸ صفحه



ساخت خطوط جدید برای حمل و نقل ریلی پایتخت

کارایی مترو مستلزم تکمیل یک شبکه است

معاون شهردار تهران: ایجاد یک ایستگاه مترو
به طور متوسط بین ۲۰ تا ۲۵ درصد در ترافیک
معاثر پیرامونی آن ایستگاه مؤثر است

توسعه بی پایان مترو در کلانشهرهای جهان

همزمان با پیشرفت حمل و نقل عمومی در جهان
ایستگاه‌های مترو نیز در حال توسعه هستند

تکمیل پازل متروی پایتخت

تمامی ایستگاه‌های خطوط نیمه کاره تهران تا سال ۱۴۰۳ به بهره‌برداری می‌رسد



حمایت نمایندگان پارلمان شهری از توسعه ناوگان ریلی

شاید اگر مترو را یکی از مهم‌ترین بخش‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت

فرناز محمدزاده
روزنامه‌نگار

عنوان کنیم حرف بیراهه نزنیم. در واقع در شهری مانند تهران که روزانه شاهد تردهای میلیونی و ترافیک‌های عجیب و غریب است، استفاده از این ناوگان زیرزمینی می‌تواند راهکار خوبی برای جابه‌جایی سریع و بی‌دغدغه در جای جای شهر باشد. از غرب گرفته تا شرق، از شمال تا جنوب و حتی مرکز پایتخت از وجود مترو بی‌بهره نیست و اگر هم بگوییم دیگر خطوط مترو در بسیاری از نقاط تهران توسعه پیدا کرده، حرف غیر واقع بیان نکردیم. توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت به خصوص مترو، یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها و اهداف این دوره از مدیریت شهری بوده و برای آن برنامه‌ریزی‌های متعددی از ابتدای آغاز به کار مدیریت شهری فعلی انجام شده است. تکمیل خطوط و ایستگاه‌های باقیمانده و طراحی خطوط جدید مورد توجه مدیران شهری فعلی واقع و نتایج خوبی نیز تاکنون حاصل شده است. توسعه مترو تهران از جمله موضوعاتی است که مورد توجه جدی مدیران شهر قرار گرفته و از همان ابتدا دوره مدیریت، عزم‌شان جزم شده بود تا برای وضعیت اسف‌بار حمل‌ونقل ریلی شهر که کاملاً در شرایط ناسامان به دوره فعلی منتقل شد، اقدامات جدی انجام دهند. اگر بخواهیم نگاهی به آنچه در دوره گذشته صورت گرفته بیندازیم صحبت‌های رئیس سابق شورای شهر می‌تواند سند محکمی بر کارکردن مدیران شهری سابق برای توسعه مترو پایتخت باشد. محسن هاشمی در همان زمان سکان‌داری در شورای شهر اعلام می‌کند: «مدیریت شهری در این دوره در حوزه مترو کاری انجام نداده و توان به سرانجام رساندن پروژه‌های مترو را نخواهد داشت چرا که مدیران توان توسعه و ایجاد خطوط را ندارند.» این صحبت‌ها نشان می‌دهد مترو تهران در طول ۴ سال مدیریت شهری سابق، شرایط اسف‌باری را گذرانده بود و همچنین انبارهای خالی مترو که به‌عنوان میراث به شهرداری فعلی رسید، صحنه محکمی بر امر ره‌اشدگی این ناوگان در دوره قبلی می‌گذارد. حال وضعیت فعلی توسعه مترو تهران و افتتاح ایستگاه‌های جدید مورد توجه اعضای شورای شهر نیز قرار گرفته است.

علی ضیایی
مدیر اندیشکده حمل‌ونقل
ایران



**وضعیت مناسب تهران
از نظر خطوط ریلی**

تهران در سال‌های اخیر با افزایش جمعیت بی‌سابقه‌ای مواجه بوده و این رشد جمعیت به مشکل ترافیک در پایتخت دامن زده است. امروز خیابان‌های تهران تحمل پذیرش جمعیت بیشتر را ندارد و آنچه می‌تواند تا حدودی درون شهری و دیگری تسهیل دسترسی حاشیه شهر به مرکز شهر است، به‌ویژه اینکه با افزایش قیمت مسکن روز به روز شاهد این هستیم که بخشی از جمعیت تهران به شهرک‌های اطراف مثل پردیس، پرند، فردیس، هشتگرد و خود استان البرز منتقل شده‌اند در حالی که زندگی آنها به داخل شهر تهران گره خورده است. بر اساس آمارهای سال ۹۶ و ۹۷، روزانه ۵۰۰ هزار خودرو صبح وارد تهران می‌شود و بعد از ظهر خارج می‌شود که این رقم نشان‌دهنده نوسان بالای جمعیت صبح و شب شهر تهران است. این موضوع نیازی را ایجاد می‌کند که با گسترش حمل‌ونقل ریلی، افزایش شبکه قطارهای درون شهری به‌ویژه حومه‌ای می‌توان به آن پاسخ گفت. قطارهای حومه‌ای یعنی است که در جهان در حجم بسیار بالاتر جا افتاد، در حال پیشرفت است و تلاش بر این است که با توجه به استقبال گسترده از این خطوط حمل‌ونقلی، رفاه و آسایش سفر را نیز در این قطارها در سطح قابل‌قبولی نگه دارند. البته در حال حاضر از نظر ایجاد خطوط ریلی وضعیت خوبی داریم و در بعضی از موارد هم در سطح خاورمیانه رکورد دار هستیم اما نمی‌توانیم بگوییم این خطوط لزوماً توانسته‌اند کمبودهای سیستم حمل‌ونقل همگانی را برطرف کنند. در حال حاضر اصلی‌ترین معضلی که در مترو تهران داریم در زمینه بحث ناوگان است و برداشتن بنده این است که این موضوع بیش از ساخت تونل‌های جدید و زیرساخت‌های عمرانی جدید اهمیت دارد. الان به لحاظ مشکلاتی که در زمینه ناوگان داریم نمی‌توانیم از زیرساخت‌هایی که داریم استفاده کنیم، همچنین در بعضی خطوط جدید و حتی خطوطی که چندین سال از فعالیت آنها می‌گذرد، جاافتاده‌اند و جمعیت خود را جذب کرده اما سطح نیاز ناوگانی که ما داریم هنوز پاسخ داده نشده و به این لحاظ به نظر من اصلی‌ترین اولویت ما در حال حاضر جبران ناوگان است. البته کارهایی در این زمینه انجام شده و اقدامات خوبی صورت گرفته است؛ چه در بخش تولید و چه در زمینه خرید که باید این دو همزمان مورد توجه قرار گیرد. به هر صورت ما باید ابتدا مشکل ناوگان را حل کنیم و بعد به سراغ توسعه قطارهای حومه‌ای برویم. ما تجربه موفق قطار تهران - کرج را در این زمینه داریم اما جادارد که این الگو در بقیه مناطق هم پیاده‌سازی شود. بحث ادغام وزارت راه و مسکن در کنار معایبی که داشت، این مزیت را داشت که بین طرح‌های شهرسازی و حمل‌ونقلی پیوستگی ایجاد کرد. اگر طرح‌های آمایشی مسکن به این سمت برود که جمعیتی که به سمت تهران می‌آید در اطراف شهر ساکن شوند قاعدتاً باید به بحث حمل‌ونقل نیز توجه شود که در حال حاضر به آن به اندازه کافی پرداخته نشده و حمل‌ونقل این بخش از جمعیت با مشکلاتی مواجه است. در این حوزه ذهنیت بیشتر به سمت قطارهای سریع‌السیر می‌رود در حالی که همین الان شبکه ریلی عادی با یک ناوگان خوب، تا حد بسیار زیادی می‌تواند جوابگوی نیاز قطارهای حومه‌ای باشد.

صادق طریق‌زلی
استاد دانشگاه و متخصص
صنعت مترو



**اولویت‌های گسترش
حمل‌ونقل ریلی**

۲ موضوع در حمل‌ونقل ریلی کشور باید مورد توجه قرار گیرد: نخستین موضوع، بالا بردن بهره‌وری و بهینه‌سازی خطوط فعلی یعنی خط‌های یک تا ۷ متروی تهران است. البته خط ۵ متروی ما خط تهران - کرج است اما در ۶ خط دیگر، اولویت ما باید این باشد که بتوانیم عملکرد این خطوط را بهبود دهیم. نخستین کاری که باید در این زمینه انجام دهیم این است که امکان افزایش ناوگان ریلی را فراهم کنیم. الان نیاز خیلی شدیدی داریم که ناوگان ما افزایش پیدا کند به این دلیل که از سال ۹۴ تا امروز قطار جدیدی به ناوگان متروی تهران اضافه نشده و این نیاز به شدت احساس می‌شود که با خطوط جدیدی که از سال ۹۴ به این سو افتتاح شده مثل خط پرند، خط ۶، خط ۷ و ایستگاه‌های جدیدی که اخیراً به بهره‌برداری رسیدند، مشکل کمبود ناوگان را خیلی فوری چاره کنیم تا بتوانیم سرفاصله زمانی قطارها را کاهش دهیم گرچه قرار داده‌ای در این رابطه منعقد شده و اقداماتی در همین رابطه در حال انجام است. در کنار افزایش تعداد قطارها، باید تجهیزات بعضی از خطوط را نیز تکمیل کنیم تا آمادگی لازم برای کاهش سرفاصله زمانی در این ایستگاه‌ها ایجاد شود. موضوع بسیار مهم در این مسیر، تکمیل دیو پارکینگ‌ها و تعمیرگاه‌های قطارهاست. پارکینگ‌هایی ساخته شده و در حال ساخت است اما اگر قطار هم بخیریم و بخواهیم سرفاصله‌ها را کاهش دهیم باید ابتدا این تعمیرگاه‌ها و پارکینگ‌ها ساخته شوند و همینطور امکان شاتلینگ دوسر خطوط فراهم شود تا قطارها بتوانند به سرعت شانت کنند و به خط برگردند. به‌طور خلاصه اولویت نخست ما در زمینه حمل‌ونقل ریلی باید این باشد که عملکرد و پرفورمنس خطوط موجود را با کاهش سرفاصله کاهش دهیم که این کاهش نیز تابعی از افزایش ناوگان، رفع نقایص تجهیزاتی و ساخت دیو پارکینگ‌هاست. در صورت تحقق این امر، به‌نظر می‌رسد بتوانیم ظرفیت ۲.۵ میلیون نفری کنونی متروی تهران را دست‌کم یک تا ۵ میلیون نفر افزایش دهیم و به رقم ۴ میلیون سفر در روز دست پیدا کنیم. اولویت دوم ما تکمیل شبکه حمل‌ونقل ریلی است. الان دو خط حومه‌ای پرند و کرج و ۶ خط داخل شهری داریم که طبق برنامه جامع حمل‌ونقل ریلی شهر تهران ما باید به ۱۱ خط برسیم، یعنی ۱۰ خط داخل شهر داشته باشیم که خطوط ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ آینده ما هستند. راه‌اندازی این خطوط به سرمایه‌گذاری بزرگی با کمک دولت نیاز دارد، چون قطعا شهرداری به تنهایی از عهده این کار بر نمی‌آید و این تکلیفی است که بر عهده دولت است. کار احداث این ۴ خط ما باید هر چه زودتر شروع شود و حداقل بتوانیم فاز یک هر کدام از این خطوط یعنی حداقل ۱۰ کیلومتر از هر خط را که از لحاظ ترافیکی در اولویت قرار دارد و می‌تواند شبکه ما را کامل‌تر کند طی ۳ یا ۴ سال آینده به بهره‌برداری برسانیم و کل این ۴ خط را نیز بتوانیم ظرف ۷ تا ۸ سال آینده وارد مدار کنیم. البته برنامه‌ریزی‌هایی انجام شده که تا سال ۱۴۲۰ این اتفاق بیفتد. شهرداری الان قدم‌های خیلی خوبی برداشته که بتواند این خطوط را شروع کند اما مهم‌تر از همه تأمین مالی خطوط جدید است. امیدواریم شهرداری همین روند رو به رشد و حمایتی را در زمینه مترو ادامه دهد گرچه شهرداری به تنهایی از عهده این کار بر نمی‌آید و دولت باید حتماً به کمک شهرداری بیاید، الان دولت تمام بار گسترش حمل‌ونقل مترویی را بر دوش شهرداری گذاشته و برای ۴ خط جدیدی که حدود ۱۶۰ تا ۱۷۰ کیلومتر است حتماً نیاز است که دولت کمک کند.

محمد صالح جوکار
رئیس کمیسیون شورای
مجلس شورای اسلامی



**اقدامات مثبت
دوره ششم مدیریت شهری
در توسعه مترو**

در بعضی از شهرها بدون داشتن سیستم حمل‌ونقل ریلی به‌ویژه خطوط متروی زیرزمینی امکان حل مشکل حمل‌ونقل شهری وجود ندارد و تهران از جمله این شهرهاست. ما در تهران نمی‌توانیم تمام وسایل حمل‌ونقل را در خیابان‌ها و کف خیابان‌ها متصور شویم؛ چون در این صورت فضای کم می‌آوریم. در چنین اوضاعی ما باید فضای سطحی را در اختیار وسایل حمل‌ونقل اتوبوسی قرار دهیم و از فضای زیرزمینی برای ایجاد مترو استفاده کنیم که سریع‌ترین مسیر را برای رسیدن مسافران به مقصد در اختیار ما قرار می‌دهد. امروز در تهران به شدت نیاز به توسعه خطوط مترو احساس می‌شود و توسعه‌ای که در حال حاضر انجام شده به دلیل کمبود منابع مورد نیاز، توسعه خوبی نیست و دولت باید تعهدات خود را در این زمینه اجرا کند. در برنامه هفتم توسعه خطوط حمل‌ونقل و شبکه مترو دیده شده، اما در بودجه سال ۱۴۰۳ که بر شی از برنامه هفتم است، باید به خوبی این منابع دیده شود. شاید منابع کنونی برای انجام این کار کافی نباشد، اما استفاده از اوراق مشارکت یا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی روی این موضوع می‌تواند برای این مسئله راهگشا باشد. امروز مترو برای کلانشهرهای ما از جمله تهران اجتناب‌ناپذیر است و باید زیرساخت‌های آن را فراهم کنیم و گرچه در آینده با مشکلات جدی‌تری روبه‌رو خواهیم شد. در حال حاضر حرکت سرفاصله قطارها در ایستگاه‌های متروی تهران به زمان مناسبی رسیده، ولی خطوط و شبکه مترو هنوز توسعه کافی پیدا نکرده و امکان اینکه تمام مردم تهران به راحتی بتوانند از این شبکه استفاده کنند، فراهم نیست؛ لذا امروز باید در هر چه اول توسعه خطوط و شبکه مترو برای ما ملایم عمل باشد و بعد از آن اضافه کردن تعداد واگن‌ها مورد توجه قرار گیرد. اگر تولید واگن در داخل کشور جوابگو نباشد باید واگن‌های مورد نیاز کشور را از خارج وارد کنیم و این توسعه در هر صورت انجام شود. مدیریت شهری دوره ششم اقدامات خوبی در زمینه توسعه شبکه مترو انجام داده است. توسعه خطوط و شبکه مترو در تهران همچنان جای کار زیادی دارد و این موضوع باید جدی گرفته شود.

توسعه و تکمیل خطوط مترو

در دستور کار شهرداری



میشم مظفر
رئیس کمیته بودجه شورای شهر

طبق برنامه‌ریزی و زمانبندی که با شهرداری تهران در بودجه سال ۱۴۰۲ داشته‌ایم، کار تکمیل خطوط ۶ و ۷ مترو تهران در دستور کار قرار گرفت. ایستگاه‌های زیادی در سال جاری افتتاح شد و جمعا ۵ ایستگاه در خط ۶ با افزایش طول خطوط به میزان ۵،۵ کیلومتر برنامه مدیریت شهری در خط ۶ است. انتظار داریم در تأمین نقدینگی و منابع مالی و تخصیص نقدینگی این اولویت مدنظر شورای اسلامی شهر تهران باشد، چراکه بدون تردید تکمیل، تجهیز، بهره‌برداری و توسعه خطوط ۶ و ۷ مترو به‌عنوان اولویت اول تعیینی در برنامه امسال مترو مدنظر است.

توسعه ناوگان عمومی

اولویت مدیریت شهری پایتخت



محمد آقامیری
رئیس کمیته عمران شورای شهر

در دوره مدیریت شهری جدید، کارگاه تعطیل مترو را در خط ۶ فعال کردیم. توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اولویت شورای ششم و مدیریت شهری است و طبق اقدامات در حال اجرا، برآورد ما این است که تا ۳ سال آینده تعداد واگن‌های مترو تهران دوبرابر می‌شود. آلودگی هوا و ارتقای سیستم حمل‌ونقل عمومی با هم ارتباط دارند و تأخیر اتوبوس‌ها و گاهی کاهش کیفیت خدمت‌رسانی حوزه حمل‌ونقل منجر به اعتراض شهروندان است. افتتاح ایستگاه‌های جدیدی که در سال جاری صورت گرفت، اتفاقات خوبی را برای خطوط ریلی شهر رقم زده است.

خدمت به شهروندان

با افتتاح ایستگاه‌های مترو



پرویز سروری
نایب رئیس شورای شهر

بحث ترافیک از موضوعاتی است که به چند دستگاه و سازمان مرتبط است و مدیریت شهری نیز در این حوزه حساسیت ویژه‌ای را مدنظر قرار داده به طوری که ۴۰ درصد از بودجه شهرداری تهران در سال جاری به موضوع حمل‌ونقل اختصاص پیدا کرده است. افتتاح ایستگاه‌های متعدد در سال جاری در راستای ارائه خدمات به شهروندان در حوزه حمل‌ونقل عمومی است و انتظار داریم دستگاه‌های دیگر نیز وظایف خود را انجام دهند و البته دولت تعامل خوبی دارد و امیدواریم شرکت‌های خودروساز نیز در این حوزه تعامل بهتری داشته باشند.



توسعه خطوط مترو

در نقاط پر تردد



احمد صادقی
رئیس کمیته شفافیت شورای شهر

توسعه مترو جزو اولویت‌های مدیریت شهری در این دوره است و توسعه خط ۶ به‌عنوان طولانی‌ترین خط مترو با اتصال شمال غرب به جنوب پایتخت دارای اهمیت فراوان است. با وجود این نکته‌ای که باید مدنظر قرار گیرد توسعه خطوط مترو در جنوب پایتخت و مناطق پر تردد است. توسعه مترو برای تمامی شهر و مناطق یک ضرورت است اما اولویت باید با مناطق پر تردد باشد. امیدواریم با عزم و جدیت خوب مدیریت شهری موانع برطرف شود و هر چه سریع‌تر و بیشتر شاهد توسعه و راه‌اندازی خطوط و ایستگاه‌های مترو باشیم.

اولویت مدیریت شهری

برای تکمیل خطوط مترو



علیرضا نادعلی
سخنگوی شورای شهر تهران

تکمیل خطوط مترو می‌تواند کمک شایانی به توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران باشد. مدیریت شهری تهران بر لزوم توجه به حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران نگاه ویژه دارد. در برنامه چهارم توسعه مدیریت شهری تهران، شورای اسلامی شهر اولویت اصلی خود را بر گسترش حمل‌ونقل عمومی همچنین تکمیل خطوط و اضافه کردن ناوگان و اورهال مترو قرار داده است و با فعالیت‌های شهرداری تهران در این زمینه امیدواریم به‌زودی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران تقویت شود.

مترو؛

اولویت شورا و شهرداری



محمد آخوندی
رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورا

امسال اولویت شورای شهر و شهرداری تهران حوزه حمل‌ونقل بوده که یکی از اصلی‌ترین بخش‌ها مباحث مربوط به مترو است. در مترو، اولویت شورای شهر تکمیل خطوط ۶ و ۷ است و برای تکمیل این خط در ردیف و تبصره‌ها اعتبار خوبی در نظر گرفته شده است که می‌تواند پایان‌دهنده بخش شمالی خط ۶ و رفع نواقص بخش میانی آن باشد. با اعتباراتی که در بودجه سال ۱۴۰۲ در نظر گرفته شد، بیشتر نواقص مربوط به تجهیزات رفع شد و امکان تکمیل آن وجود دارد لذا مدیران مترو باید تکمیل این بخش را در اولویت قرار دهند.

جزئیات ۴ خط جدید مترو پایتخت

بر اساس طرح جامع حمل و نقل ریلی، شهر تهران نیاز به ۴ خط درون شهری (۱۱ و ۱۰، ۹، ۸) دارد که مطالعات آن از اواسط سال ۱۳۹۹ آغاز شده است. از مهم ترین اقدامات انجام شده در مطالعات این ۴ خط، بررسی اثرات احداث و بهره‌برداری از هر یک از ایستگاه‌های جدید بر میزان جذب مسافر سایر خطوط متروی تهران است. همچنین یکی دیگر از ویژگی‌های مطالعات صورت گرفته، فازبندی اجرا و بهره‌برداری از خطوط جدید بر مبنای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تامین منابع مالی طرح است.



مجموع طول مسیرها ۱۷۵ کیلومتر

تعداد ایستگاه‌ها ۱۳۰ ایستگاه

برنامه اولیه ساخت خطوط ۸ تا ۱۱

فازبندی ساخت خطوط ۳ فاز

مدت ساخت ۷ سال

ساخت تونل در هر سال ۵۰ کیلومتر

پیش‌بینی تعداد مسافران ۲٫۲ میلیون مسافر در روز

میزان کاهش مصرف بنزین ۸۰۰ میلیون لیتر در سال

کاهش هزینه سوخت ۲۴۰۰ میلیارد تومان

مشخصات خطوط چهارگانه جدید

خط ۸ از مسعودیه تا سرسبز
طول ۴۸ کیلومتر
تعداد ایستگاه ۳۶ ایستگاه

خط ۹ از دولت‌آباد تا بوستان چیتگر
طول ۴۹ کیلومتر
تعداد ایستگاه ۴۰ ایستگاه

خط ۱۰ از فلکه سوم تهرانپارس تا وردآورد
طول ۴۵ کیلومتر
تعداد ایستگاه ۳۳ ایستگاه

خط ۱۱ از بوستان چیتگر تا سه‌راه تقی‌آباد
طول ۳۳ کیلومتر
تعداد ایستگاه ۲۱ ایستگاه

توقف ایستگاه‌های ج

در ایستگاه‌های خطوط نیمه‌کاره مترو تا پایان سال تکمیل

اقدامات ۲۴ ساله

۲۶۱ کیلومتر

۱۴۰ ایستگاه

اقدامات ۲۸ ماه اخیر

۴۲ کیلومتر

۱۵ ایستگاه

میزان رشد ۲۸ ماه اخیر

۱۲٪
افزایش طول خطوط

۱۲٪
ایستگاه‌های مترو

تامین منابع مالی سال ۱۴۰۲

مبلغ کل

۶ هزار میلیارد تومان

اوراق

۱۵۰۰ میلیارد تومان

منابع داخلی شهرداری

۲۵۰۰ میلیارد تومان

مجموع‌های ایستگاهی

۲۰۰۰ میلیارد تومان

منابع مشارکتی

۳۳ هزار میلیارد تومان

رویدادهای مهم

در راستای تامین ناوگان حمل و نقلی

در زمینه تامین ناوگان حمل و نقلی متناسب با تعداد مسافران روزانه مترو، تعداد ایستگاه‌ها و طول مسیرهای احداث شده، حرکت و اقدامات ارزنده و اساسی در سال ۱۴۰۲ رخ داده که البته تأثیرات آن به مرور زمان مشخص خواهد شد.

زینب زینالزاده

روزنامه‌نگار

توسعه خطوط مترو با بهره‌برداری از ایستگاه مدیریت شهری دوره ششم تلاش می‌کند برای خدمت‌رسانی به مسافران افتتاح

خدمت‌رسانی می‌شوند، تعداد مسافران خطوط ریلی افزایش می‌یابد خودروها در معابر و کم شدن بار ترافیک و کاهش آلودگی هوا باشیم. د افتتاح و تعدادی هم تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسند، خواهیم داد



اتفاق دوم

رویداد بسیار مهم و تأثیرگذار در حمل و نقلی شبکه مترو خرید و تهیه ۶۳۰ قطار خارجی بود که در سفر شهردار چین رسمیت یافت تا در یک فناوری‌های پیشرفته ساخته صورت پذیرد و هم به موازات پی عقب‌ماندگی‌های انباشته نارسایی سرباز محل واردات واگن‌ها

اتفاق نخست

پایان تست‌های فنی قطار ملی مترو؛ قطاری که ۸۵ درصد از تجهیزات و قطعات آن با تکیه بر توانمندی‌های داخلی، طراحی و ساخته شده و با اخذ گواهی‌نامه‌های معتبر و بین‌المللی، حالا در آستانه ورود به چرخه تولید انبوه قرار گرفته است. قرارداد تولید ۱۱۳ واگن از نوع قطار ملی مترو که با شرکت واگن‌سازی تهران منعقد شده است، فرصت خوبی به شمار می‌آید تا به‌طور عملی، ظرفیت‌های شرکت‌های داخلی فعال در این عرصه متجلی شود.



دید می‌شود

ایستگاه‌های بهار شیراز و استاد نجات‌اللهی با معماری نوین و طرحی چشم‌نواز در خط ۶ مترو افتتاح می‌شوند.



ناه‌های مترو امکان پذیر می‌شود؛ از این رو دید با تکمیل خطوط، ایستگاه‌های جدید را می‌کند. ایستگاه‌هایی که وقتی وارد مدار می‌شود و از این طریق می‌توان شاهد کاهش تردد را ادامه موری بر ایستگاه‌هایی که امسال برخی شت.



اتفاق سوم

قرارداد ۶۳۰ دستگاه واگن در ادامه تا سقف ۷۹۱ دستگاه واگن هم ارتقا یافت و حتی شنیده می‌شود در صورت رضایت طرفین از نحوه همکاری، امکان افزایش آن تا یک هزار و ۵۰۰ واگن نیز وجود دارد؛ قراردادی که ارزش آن بیش از یک میلیارد دلار بوده و کمبودهای شبکه پرمسافر متروی تهران در زمینه ناوگان را به مرور زمان جبران خواهد کرد. ضمن اینکه باید توجه داشت با ساخت خطوط ایستگاه‌های جدید، در واقع احساس نیاز به تامین ناوگان ریلی همچنان به قوت خود باقی مانده و به تعبیر دیگر روند تولید داخلی همراه سفارش خارجی واگن مترو، نباید به این زودی‌ها متوقف یا کند شود.

اریخی در مقوله تامین ناوگان متروی تهران، رفع موانع قرارداد ایستگاه واگن از محل فاینانس تهران و هیات همراه به کشور تعامل دوسویه، هم انتقال خط واگن مترو به طرف ایرانی، گیری فرایند تولیدات داخلی، و ناوگان حمل‌ونقلی مترو هر چه ی خارجی جبران شود.

امسال افتتاح می‌شوند

ایستگاه بهار شیراز

طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۳۳ متر
تعداد پله برقی ۱۸ دستگاه
تعداد آسانسور ۸ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۸۵۰۰ مترمربع
تعداد ورودی ۳ ورودی

ایستگاه آیت‌الله کاشانی

طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۵ متر
تعداد پله برقی ۱۴ دستگاه
تعداد آسانسور ۴ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۷۹۰۰ مترمربع
تعداد ورودی ۲ ورودی

ایستگاه شهدای کن

طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۵ متر
تعداد پله برقی ۱۲ دستگاه
تعداد آسانسور ۳ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۹۰۰۰ مترمربع
تعداد ورودی ۲ ورودی

ایستگاه پرند

شروع مطالعه پروژه

سال ۱۳۸۴

واگذاری بخشی از پروژه به شهرداری

سال ۱۳۸۹

واگذاری کامل طرح به شهرداری تهران و انعقاد قرارداد با پیمانکار

سال ۱۳۹۱

بهره‌برداری از حدفاصل ایستگاه شاهد تا محدوده شهرآفتاب (۴ کیلومتر)

سال ۱۳۹۵

بهره‌برداری از حدفاصل ایستگاه شهرآفتاب تا فرودگاه امام خمینی (۲۶ کیلومتر)

سال ۱۳۹۶

بهره‌برداری از بخش پایانی حدفاصل ایستگاه فرودگاه امام خمینی (ره) تا شهر جدید پرند (۱۹ کیلومتر)

سال ۱۴۰۲

ارزش ریالی پروژه

۶ هزار میلیارد تومان



ایستگاه شهرزیبا



طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۵ متر
تعداد پله برقی ۱۸ دستگاه
تعداد آسانسور ۸ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۴۸۳۰ مترمربع

ایستگاه شهران



طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۵ متر
تعداد پله برقی ۱۲ دستگاه
تعداد آسانسور ۸ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۴۸۳۰ مترمربع

ایستگاه شهید آرمان علی‌وردی (کوهسار)



طول سکو ۱۴۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۳ متر
تعداد پله برقی ۱۲ دستگاه
تعداد آسانسور ۶ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۵۴۳۰ مترمربع

ایستگاه علامه جعفری



طول سکو ۱۵۸ متر طول
عمق ایستگاه ۳۴ متر
تعداد پله برقی ۷ دستگاه
تعداد آسانسور ۴ دستگاه

ایستگاه میدان کتاب



طول سکو ۱۶۰ متر طول
عمق ایستگاه ۲۷ متر
تعداد پله برقی ۱۰ دستگاه
تعداد آسانسور ۴ دستگاه
زیربنای ایستگاه ۱۵۰۰۰ مترمربع



تکمیل پازل مترو با اقدامات تأثیرگذار

از ساخت پارکینگ و پایانه تا تکمیل شبکه مترو تهران در نقشه راه مدیران شهری

محمد قربانی
روزنامه‌نگار

رفع آلودگی هوا و ترافیک ۲ دغدغه و خواسته شهروندان تهرانی از مدیران شهری است؛ دغدغه‌هایی که یک راه‌حل بیشتر ندارد و آن هم توسعه و استفاده از حمل‌ونقل عمومی است. حمل‌ونقل عمومی انبوه‌تر همچون مترو و اتوبوس تنها راه برطرف کردن مشکلات چنددهه‌ساله تهران است.

در میان وسایل حمل‌ونقل عمومی انبوه‌تر، مترو به دلیل نداشتن ترافیک و ایمنی، همواره مورد استقبال بیشتر شهروندان قرار گرفته و به همین دلیل نیز توسعه مترو کلانشهر تهران در دستور کار مدیران فعلی شهرداری قرار دارد و سعی شده تا با تزریق منابع

مالی از راه‌های مختلف، نه تنها کم‌کاری مدیران قبلی را جبران کنند بلکه گام‌های بلندتری را در راستای توسعه مترو بردارند؛ به‌گونه‌ای که عملیات اجرایی ساخت خط ۱۰ مترو آغاز شد و تلاش برای ورود بخش خصوصی به ساخت خطوط ۸، ۹ و ۱۱ ادامه دارد. ساخت خطوط جدید مترو امری ضروری برای تهران است اما تکمیل خطوط فعلی نیز یک نیاز مهم است و به همین دلیل مدیران فعلی شهرداری تهران در کنار توسعه و ساخت خطوط جدید، به تکمیل خطوط فعلی مترو که اتفاقاً در حال بهره‌برداری هم هستند، توجه کردند؛ چراکه تکمیل خطوط و ایستگاه‌های باقیمانده به افزایش راندمان و کیفیت فعالیت خطوط مترو کمک می‌کند و

می‌تواند جذابیت سفر با مترو برای مسافران را افزایش دهد. شاید تکمیل کارهای باقیمانده در ایستگاه‌های مترو در مقابل عملیات بزرگ ساخت تونل‌های عظیم و ایستگاه‌های بزرگ مترو، در نگاه اول اهمیت یا حتی «ریزه‌کاری» محسوب شود اما اشتباه نکنید همین اقدامات تأثیر بسزایی در افزایش کیفیت و ایمنی سیر و سفر با مترو ایفا می‌کند؛ تکمیل خطوط فعلی مترو تهران را شاید بتوان در ۳ دسته کلی تکمیل شبکه، تکمیل ایستگاه‌های باقیمانده و تکمیل زیرساخت‌ها تقسیم‌بندی کرد؛ تقسیم‌بندی‌ای که نقش بسزایی بر کیفیت سفر با مترو برای شهروندان به ارمغان می‌آورد.

ساخت ایستگاه‌هایی که مشتریان زیادی دارد

پازل تکمیل شبکه خطوط فعال مترو تهران، با افتتاح ایستگاه‌های باقیمانده به‌خصوص در خطوط ۶ و ۷ تکمیل می‌شود و آن موقع است که می‌توان اعلام کرد عملیات ساخت و بهره‌برداری از خطوط ۶ و ۷ مترو به پایان رسیده. در این دوره مدیران انقلابی شهر با همت جهادی خود و اتخاذ روش‌های نوین مالی نسبت به جذب منابع مالی و تکمیل، ساخت و بهره‌برداری از ایستگاه‌های باقیمانده را در دستور کار خود قرار داده و در این مدت ۱۵ ایستگاه مترو افتتاح کردند که به نوع خود رکورد خوبی برای مدیران شهری است.

پرونده خطوط ۶ و ۷ بسته می‌شود

شیوه مرسوم در ساخت مترو این است که ابتدا ایستگاه‌های ابتدایی و انتهایی خط، ایستگاه‌های واقع شده در معابر مهم و ایستگاه‌های تبدیلی با سایر خطوط افتتاح شده و بعد از آن به مرور زمان ایستگاه‌های میانی، به همین دلیل با وجود افتتاح خطوط متروی ۶ و ۷ در مدیریت اسبق شهری، هنوز شهرداری فعلی تهران میراث‌دار ایستگاه‌های افتتاح‌نشده است و عزم خود را بر بستن پرونده خطوط ۶ و ۷ مترو با افتتاح ایستگاه‌های باقیمانده گذاشته است؛ چراکه در خط ۷ مترو هنوز وضعیت ایستگاه متروی ورزشگاه تختی و در خط ۶ مترو هنوز فرایند ساخت ۱۸ ایستگاه که البته ۱۴ ایستگاه متعلق به نیمه جنوبی خط ۶ است، باقی مانده که البته تا پایان سال ۱۳ ایستگاه میانی خط ۶ یعنی ایستگاه‌های بهارشیراز، آیت‌الله کاشانی و شهدای کن وارد مدار بهره‌برداری خواهد شد و تا پایان سال آینده نیز پرونده خطوط ۶ و ۷ بسته خواهد شد.

عدم پیوستگی ایستگاه‌های مترو در یک خط سبب می‌شود تا مسافران عطای استفاده از مترو را به لقایش ببخشند؛ چراکه ایستگاه‌های افتتاح‌نشده

در یک خط متروی فعال مانند دندان‌های افتاده در دهان می‌ماند که یکی در میان خالی است و امکان استفاده از آنها به خوبی وجود ندارد، اما حالا با عزم جدی مدیران انقلابی، به‌زودی ایستگاه‌های باقیمانده وارد مدار بهره‌برداری می‌شوند و قطعاً اقبال عمومی به استفاده از خط مترویی که همه ایستگاه‌های آن فعال است و دسترسی خوبی ایجاد می‌کند، بیشتر می‌شود.

۳ ایستگاه دیگری که تهرانی‌ها چشم‌انتظار بهره‌برداری و افتتاح آن هستند در نیمه شمالی خط ۶ مترو واقع شده و ویژگی‌های منحصر به فرد خود را دارند؛ به‌گونه‌ای که ایستگاه متروی بهارشیراز جنب بیمارستان خانواده در نزدیکی خیابان شریعتی و سپاه واقع شده که در این ایستگاه نصب و راه‌اندازی آسانسورهای ویژه معلولان و نصب خطوط بساوی برای سهولت در تردد نابینایان انجام می‌شود و در این ایستگاه ۸ آسانسور و ۱۸ ایستگاه پله‌برقی فعال خواهد بود. این در حالی است که ایستگاه آیت‌الله کاشانی نیز مقصد بعدی افتتاح خواهد بود که

توسعه پارکینگ‌های مترو

در کنار تکمیل کارهای باقیمانده در خطوط افتتاح‌شده مترو، ساخت و تکمیل پایانه و پارکینگ در ابتدا و انتهای هر خط مترو یک امر حیاتی است چراکه قطارهای مترو برای تعمیر و سرویس، شست‌وشو، نگهداری و حتی توقف و پارک نیاز به پایانه و پارکینگ دارند که در این دوره مدیریت شهری، مدیران برای ساخت پایانه‌های نوین خیز برداشتند؛ به‌گونه‌ای که چندی پیش پایانه اکباتان آن هم با استفاده از فضای زیرسطحی ساخته شد و حالا هم ساخت پایانه دولت‌آباد، آزادگان و فاز دوم پارکینگ شهید کلاهدوز در حال انجام است و به‌زودی شاهد افتتاح‌های بیشتر در این حوزه خواهیم بود.

ایستگاه در تقاطع جنت‌آباد جنوبی در منطقه ۵ واقع شده که با افتتاح این ایستگاه، محله‌هایی همچون شهرزبیا، آیت‌الله کاشانی، سازمان برنامه و... به شبکه مترو تهران متصل می‌شوند که در این ایستگاه نیز قرار است ۴ ایستگاه آسانسور و ۱۴ ایستگاه پله‌برقی نصب شود و سرانجام قطار افتتاح‌های ایستگاه مترو در سال جاری در ایستگاه شهدای کن متوقف خواهد شد که با افتتاح ایستگاه متروی شهدای کن، محله‌هایی همچون شهران شمالی، کن، کوهسار، شهید آشناسان و... تحت چتر مترو تهران قرار خواهند گرفت که مقرر شده در این ایستگاه نیز ۱۲ ایستگاه پله‌برقی و ۳ ایستگاه آسانسور نصب شود.

برخی از مدیران، مدیران تمام‌کننده کارهای باقیمانده هستند و در این دوره مدیریت شهری نیز اهتمام ویژه‌ای بر تکمیل و اتمام کارهای بر زمین مانده که شاید معطل یک امضا یا همدلی و همراهی است، داشتند؛ به‌گونه‌ای که در این دوره، مدیران شهری سعی کردند با برقراری تعاملات خوب و سازنده، مشکلات باقیمانده را رفع کنند که مصداق بارز آن تکمیل، ساخت و بهره‌برداری از متروی پرند بود. در پاییز امسال بالاخره بعد از حدود ۱۸ سال مترو به پرند رسید و پرند به‌عنوان یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای اقماری تهران با حمل‌ونقل پاک به تهران متصل شد.

توسعه خطوط جدید مترو در دست اقدام

در کنار تکمیل خطوط باقیمانده، توسعه شبکه مترو به‌عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل عمومی در دستور کار مدیران شهری قرار گرفت به‌گونه‌ای که عملیات اجرایی خط ۱۰ مترو که در دوره قبلی مدیریت شهری، ساخت این خط بعد از کلنگ‌زنی نمایشی رها شده بود، در این دوره مورد توجه قرار گرفت و دستگاه‌های حفار TBM در محدوده دریاچه چیتگر در حال حفاری هستند.

بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران، خطوط جدید مترو تهران شامل ۴ خط درون‌شهری ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ است که شامل خط ۸ مترو از مسعودیه تا سرسبز به طول ۴۸ کیلومتر و ۳۶ ایستگاه، خط ۹ مترو از دولت‌آباد تا بوسنتان چیتگر به طول ۴۹ کیلومتر و ۴۰ ایستگاه است و همچنین خط ۱۰ قرار است از فلکه سوم تهرانپارس تا واردآباد به طول ۴۵ کیلومتر و ۳۳ ایستگاه باشد و خط ۱۱ مترو نیز از بوسنتان چیتگر تا سه‌راه تقی‌آباد به طول ۳۳ کیلومتر و ۲۱ ایستگاه خواهد بود که مطالعات نشان می‌دهد با احداث ۴ خط جدید، حدود ۱۷۵ کیلومتر مسیر و ۱۳۰ ایستگاه به شبکه متروی تهران اضافه خواهد شد.

در این طراحی‌ها برای نخستین بار، در انجام مطالعات از مجموعه مشاوران شهرسازی و ترافیکی در تعیین موقعیت دقیق ایستگاه‌ها و همچنین تعیین ظرفیت خطوط استفاده شده است و همچنین از مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در مطالعات این ۴ خط، بررسی اثرات احداث و بهره‌برداری از هر یک از ایستگاه‌های جدید بر میزان جذب مسافر سایر خطوط متروی تهران است و البته یکی دیگر از ویژگی‌های مطالعات صورت گرفته، فازبندی اجرا و بهره‌برداری از خطوط جدید بر مبنای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تأمین منابع مالی طرح است. اطلاعات مربوط به کلیه تملک‌های مورد نیاز برای احداث تونل‌ها و ایستگاه‌ها و همچنین دیپو و پارکینگ‌های خطوط جدید، توسط مشاوران طرح استخراج شده است. برنامه اولیه ساخت خطوط ۸ تا ۱۱ در ۳ فاز ۷ ساله که هر فاز حدوداً ۵۰ کیلومتر باشد، طراحی شده بود اما مدیریت شهری فعلی، قصد دارد زمان اجرای کل پروژه را به حداقل ممکن کاهش دهد تا هزینه‌های ساخت شبکه



ساخت خطوط جدید برای حمل و نقل ریلی پایتخت کارایی مترو مستلزم تکمیل یک شبکه است

معاون شهردار تهران: ایجاد یک ایستگاه مترو به طور متوسط بین ۲۰ تا ۲۵ درصد در ترافیک معابر پیرامونی آن ایستگاه مؤثر است

یکی از دسره‌های شهروندان همین دوگانگی بود. دوره مدیریت شهری ششم اما با افتتاح ایستگاه‌های شمال غربی و اتصال مترو حومه‌ای پرنده تهران بخشی از مشکلات شهروندان را حل کرد اما خبر نهایتی این است که بالاخره خطوط ۶ و ۷ تهران تا پایان سال ۱۴۰۳ تکمیل می‌شود و نقشه مترو چهره‌ای واقعی به خود می‌گیرد. محسن هرمزی، معاون شهردار تهران از وضعیت این متروهای تهران حرف می‌زند. او در گفت‌وگوی اختصاصی با همشهری از استقبال قابل قبول مردم می‌گوید. گفت‌وگوی تشریحی با معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران را در ادامه بخوانید.

آنها، تلاش مستمری صورت گرفته تا در مرحله طراحی، اجرای سازه، تجهیز ایستگاه‌ها و همچنین معماری هر ایستگاه، سطح وسیع‌تری از نیازهای مسافران و جاذبه‌های بصری ایستگاه‌ها تأمین شود؛ این در حالی است که روش‌ها و طراحی‌های جدید با کاهش هزینه‌های ساخت و تجهیز خطوط و ایستگاه‌ها همراه است.

هزینه افتتاح ایستگاه‌ها در شمال، جنوب، شرق و غرب یکسان است؟ چه تفاوت‌هایی دارد؟
اصولا هیچ تفاوتی در هزینه‌های ساخت خطوط و ایستگاه‌ها به همراه تجهیز هر ایستگاه در مناطق مختلف پایتخت وجود ندارد؛ تنها نکته‌ای که برخی هزینه‌ها را در مناطق تغییر می‌دهد، هزینه استملاک اراضی مربوط به احداث کیوسک هر ایستگاه است. در غیر این صورت، هزینه ساخت هر کیلومتر مسیر و ایجاد سازه زیرزمینی هر ایستگاه به همراه خرید و نصب تجهیزات آن، در هر نقطه از شهر یکسان است.

مطالعاتی برای ایجاد ایستگاه‌های جدید داشته‌اند؟

خطوط جدید مترو تهران شامل چهار خط درون شهری ۸، ۱۰۹ و ۱۱۱ است که مطالعات آن طبق طرح جامع حمل و نقل ریلی پایتخت از اواسط سال ۱۳۹۹ آغاز شده است. در این طراحی‌ها برای نخستین بار، در انجام مطالعات از مجموعه مشاوران شهرسازی و ترافیکی در تعیین موقعیت دقیق ایستگاه‌ها و همچنین تعیین ظرفیت خطوط استفاده شده است. از مهم‌ترین اقدامات انجام شده در مطالعات این خط، بررسی اثرات احداث و بهره‌برداری از هر یک از ایستگاه‌های جدید بر میزان جذب مسافر سایر خطوط شبکه مترو تهران است. همچنین یکی دیگر از ویژگی‌های مطالعات صورت گرفته، فازبندی اجرا و بهره‌برداری از خطوط جدید بر مبنای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تأمین منابع مالی طرح است.

تهران با استانداردها فاصله دارد؟

همانطور که بارها گفته شده است، شبکه مترو تهران جزو ۱۵ مترو برتر جهان بوده و به لحاظ طراحی، طول مسیر، تعداد ایستگاه‌های احداث شده، کیفیت ساخت و نگهداری یکی از ۱۵ مترو برتر دنیا به حساب می‌آید. در واقع پس از پیروزی انقلاب اسلامی که با عدم انجام تعهدات پیمانکاران خارجی مواجه شد، مهندسان، تکنسین‌ها و کارگران زحمتکش ایرانی دست روی زانوی خود گذاشته و مستقلا شروع به رشد و پیشرفت در صنعت ساخت مترو کردند. نکته جالب اینجاست که امروز فارغ از رسیدن به حد خودکفایی در زمینه طراحی و ساخت بخش‌های سازه‌ای و ساختمانی شبکه مترو، در مبحث ساخت تجهیزات نیز اقدامات قابل توجهی صورت گرفته و بخش عمده‌ای از تأسیسات مورد نیاز مترو در داخل کشور تولید می‌شود. با این توضیح بدیهی است که ادعای کنیم استانداردهای جهانی صنعت مترو در کشور ما نیز عینیت پیدا کرده و حتی می‌توان برخی توانمندی‌های فنی و اجرایی متخصصان داخلی را به کشورهای دیگر صادر کرد.

ترافیک معابر پیرامونی آن ایستگاه مؤثر است. این عدد قاعدتا در مورد ترافیک معابر منطقه‌ای که سطح وسیع‌تری را شامل می‌شود، کمتر است. ذکر این نکته ضروری است که تأثیرات واقعی ایستگاه‌های مترو زمانی به حد اعلا می‌رسد که این ایستگاه‌ها تشکیل یک شبکه را داده و در تعامل با یکدیگر، جذابیت‌های استقبال از سیستم حمل و نقل عمومی آنبوه را افزایش دهند.

آلودگی هوا چه تأثیری از توسعه خطوط و ایستگاه‌ها می‌گیرد؟

قاعدتا وقتی از توصیه به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی صحبت می‌کنیم، در افق نگاه ما همان مسئله کاهش ترافیک و به تبع آن رهایی از معضل آلودگی‌های زیست‌محیطی را در نظر داریم. در حقیقت وقتی آلودگی‌های صوتی و تنفسی تقلیل می‌یابد که شهروندان وسایل حمل و نقل عمومی را به وسیله نقلیه شخصی ترجیح دهند.

چه ایستگاه‌هایی افتتاح شده و افتتاح می‌شود؟ استقبال مردم از ایستگاه‌های جدید چگونه بوده است؟

در دوره ششم مدیریت شهری و تا به امروز ۱۵ ایستگاه، ۱۳ ورودی جدید، یک پایانه مترو و یک پست برق افتتاح شده است. استقبال مردم از ایستگاه‌های جدید قابل قبول بوده و در برخی ایستگاه‌ها و خطوط، راه‌اندازی یک ایستگاه مترادف با افزایش ۳۰ تا ۴۰ هزار نفری مسافران روزانه شبکه مترو پایتخت شده است.

پیش‌بینی شما با میزان استقبال چقدر همخوانی داشته است؟

بار گرفتن هر ایستگاه به میزان پیش‌بینی‌های آماری قبل از افتتاح آن، معمولا صد در صد نیست؛ در واقع تجربه نشان داده است که استقبال از ایستگاه‌های جدید به مرور زمان روند افزایشی پیدا کرده و حداکثر یک سال پس از افتتاح هر ایستگاه، تعداد مراجعان به آن ایستگاه به مرز پیش‌بینی‌ها می‌رسد. البته اینها همه به شرطی است که ایستگاه‌های هر خط به‌صورت پیوسته و پشت سر هم تکمیل شده باشند و تعداد ایستگاه‌های عبوری خیلی زیاد نباشد.

استاندارد ایستگاه‌ها در زمان افتتاح تغییر کرده است؟

به‌طور کلی خیر؛ البته در ۲۸ ماه گذشته تلاش فراوانی صورت گرفته است تا مسئله معماری بعضی ایستگاه‌ها در حال تکمیل خطوط ۶ و ۷ ارتقا یابد اما اینکه بگوییم استاندارد ساخت ایستگاه‌های خطوط موجود تغییر یافته است، چنین نیست چرا که از استانداردهای لازم بر خوردار بوده‌اند. با این حال در مورد خطوط چهار گانه جدید و ایستگاه‌های مربوط به

فرخنده رفائی روزنامه‌نگار

هیچ فردی در این شهر نیست که روزی برای فرار از ترافیک به حمل و نقل ریلی پناه برده باشد. اوج ترافیک است و خیابان‌ها قفل قفل؛ تنها راه حل استفاده از مترو برای رسیدن به موقع به مقصد است. البته این روند شامل مناطقی می‌شود که از این زیرساخت بهره‌مند باشند. در ادوار گذشته، غرب تهران در بن بست بود و ریلی به خود ندیده بود. ایستگاه‌های مترو هم ناقص افتتاح شده بود و انتظار توقف در ایستگاه‌هایی را داشتیم که روی نقشه نمایش وجود دار اما واقعی نیست و هنوز کارگران آنجا در حال کار هستند؛

توسعه مترو یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها بوده است؛ چرا همیشه در این حوزه کمبود داریم؟

توسعه شبکه مترو پایتخت و تأمین ناوگان متناسب با آن، همواره نیازمند تأمین منابع مالی هنگفت بوده است؛ این صنعت به ذات خود هزینه بر بوده و به لحاظ احداث مسیرهای ریلی، ساخت و تجهیز ایستگاه‌ها جزو پروژه‌های شهری به حساب می‌آید. قاعدتا هر گاه در زمینه تأمین به موقع هزینه‌ها اشکالاتی به وجود آمده، روند تکمیل مترو نیز با فراز و نشیب‌هایی مواجه شده است. از طرفی این یک واقعیت است که در برخی برهه‌های زمانی با وجود اذعان مدیران شهری و متولیان اداره امور شهر به مسئله اولویت گسترش سیستم حمل و نقل عمومی، جدیت لازم برای اختصاص منابع مالی به این حوزه وجود نداشته است. در نتیجه اغلب با یک عقب‌ماندگی ادواری مواجه بوده‌ایم.

اقدامات مدیریت شهری در دوره ششم برای توسعه مترو چگونه بوده است؟

مدیریت شهری در دوره کنونی ضمن توجه به برنامه‌های بلندمدت، در زمینه رفع نواقص خطوط هفتگانه موجود تلاش‌های مستمری داشته است؛ این نواقص شامل احداث ایستگاه‌های باقی مانده در خطوط ۶ و ۷، تجهیز ایستگاه‌های در حال بهره‌برداری به تأسیسات تکمیلی مانند پله برقی، آسانسور، هواسازها و هواکش‌های میان تونلی، پایانه‌ها و پارکینگ‌های ابتدا و انتهای هر خط و همچنین پروژه‌های مربوط به توسعه خطوط است. از طرفی در مقوله تأمین ناوگان حمل و نقلی و جبران کمبودهای انباشته از ادوار پیشین، تحرکات ارزنده‌ای صورت گرفته که احیاء قرارداد تأمین ۶۳۰ دستگاه واگن از محل فنانانس خارجی به همراه اجرایی شدن قرارداد تولید ۱۳ واگن از روی نمونه قطار ملی مترو از جمله آنها است.

برنامه‌های آینده برای توسعه مترو چیست؟

مهم‌ترین برنامه متولیان امر در زمینه توسعه شبکه مترو پایتخت، آغاز عملیات اجرایی خطوط جدید (خط ۸ و خط ۱۱) است. با احداث و تکمیل این ۴ خط، ۱۷۵ کیلومتر مسیر ریلی - تونلی و ۱۳۰ ایستگاه جدید به دارایی‌های مترو تهران افزوده خواهد شد. این امر به معنای آن است که اولاقصی نقاط پایتخت از امکانات شبکه حمل و نقل عمومی آنبوه بر خوردار شده و در ثانی هم افزایش خطوط چهار گانه جدید با خطوط فعلی، معنای واقعی ایجاد شبکه مترو را واقعیت خواهد بخشید.

چه زمانی خطوط نیمه کاره مترو به صورت کامل تکمیل می‌شود؟

ایستگاه‌های باقی مانده خطوط ۶ و ۷ تا پایان سال ۱۴۰۳ تکمیل می‌شود اما در بحث پروژه‌های توسعه‌ای، پیش‌بینی ما این است که فرایندی ۳ الی ۴ ساله با تضمین وجود منابع مالی نیاز است تا توسعه خطوط موجود به سرانجام برسد.

با توسعه خطوط، چقدر شاهد کاهش ترافیک خواهیم بود؟

تجربه نشان داده است که احداث هر ایستگاه مترو، تأثیرات فرامحلی در ترافیک معابر حمل و نقلی دارد؛ آمارها حکایت از آن دارد که ایجاد یک ایستگاه مترو به‌طور متوسط بین ۲۰ تا ۲۵ درصد در

ماجرای ارتقای استاندارد ایستگاه‌ها

یکی از اقدامات تکمیلی در ایستگاه‌های مترو، ساخت و بهره‌برداری از دومین ورودی ایستگاه‌های متروست؛ چراکه به دلیل سرعت کار و نیاز مردم به استفاده از مترو معمولا ایستگاه مترو با یک ورودی و خروجی به مدار بهره‌برداری وارد می‌شود و این در حالی است که از نظر ایمنی ساخت ورودی دوم از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است؛ چراکه وجود ورودی دوم علاوه بر اینکه موجب افزایش سرعت تردد و تخلیه مسافران می‌شود، در مواقع بروز حوادث همچون حریق، زلزله و... بسیار گره‌گشااست و می‌تواند به تخلیه سریع مسافران کمک کند که در این دوره مدیریت شهری ۱۳ ورودی برای ایستگاه‌های فعال مترو ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است.

علاوه بر ساخت ورودی و خروجی‌های استاندارد برای ایستگاه‌های مترو، نصب آسانسور و پله برقی، ساخت هواساز و هواکش‌های میان تونلی، احداث پست برق و... از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است به گونه‌ای که برای افزایش کیفیت سفر با مترو، داشتن تهویه مناسب ایستگاه‌ها، تردد آسان با پله برقی و آسانسور امری ضروری است و جذابیت سفر با مترو را افزایش می‌دهد چراکه بعضا مشاهده می‌شود افراد کم توان و ناتوان به دلیل نبود آسانسور و پله برقی نمی‌توانند از مترو استفاده کنند و از طرف دیگر نبود تهویه مناسب در ایستگاه‌ها قطعاً موجب ناراحتی و کلافه شدن مسافران در انتظار قطار در ایستگاه‌های فاقد هواساز می‌شود اما حالا در پی نگاه ارج‌نهادن به حقوق شهروندان و متروسواران، بهبود وضعیت ایستگاه‌ها با ساخت هواساز و هواکش میان تونلی و... ارتقا یافته است.

مترو تقلیل یابد تا در طول سالیان متمادی، کمتر از بابت رشد نرخ تورم متاثر شود و البته یادمان باشد که احداث خطوط ۸ تا ۱۱ در هم‌افزایی با خطوط هفت گانه موجود، باعث ایجاد حلقه‌های متصل و یکپارچه در شبکه راه‌آهن ریلی زیرزمینی پایتخت شده و شکل پراکندگی ایستگاه‌ها در مناطق مختلف را متعادل تر خواهد ساخت.

تأمین هزینه ساخت و توسعه مترو

تها تر املاک، ظرفیت مالی مجتمع‌های ایستگاهی، مشارکت بخش خصوصی و روش‌های جدید تأمین منابع مالی مانند TOD برای پوشش هزینه‌های احداث ۴ خط جدید و همچنین تأمین ناوگان و تجهیز تونل‌ها در نظر گرفته شده است. ضمن اینکه اخیراً مذاکراتی نیز با برخی شرکت‌های خارجی داوطلب ساخت خطوط جدید انجام شده که این امر منجر به انعقاد تفاهمنامه‌هایی نیز شده است تا با این قرارداد پای شرکت‌های خارجی در صنعت متروسازی تهران باز شود.

نکته قابل تأمل این است که بررسی‌ها نشان داده که با احداث ۴ خط جدید، روزانه حداقل ۲/۲ میلیون سفر به جمع استفاده‌کنندگان از شبکه متروی تهران اضافه شده و جمع کل سفرهای روزانه خطوط هفت گانه فعلی و چهار گانه جدید به حداقل ۵ میلیون سفر در روز می‌رسد. این نکته باید مورد توجه قرار گیرد که میزان صرفه‌جویی ناشی از کاهش مصرف بنزین و گازوئیل بر اثر ساخت خطوط جدید حداقل ۸۰۰ میلیون لیتر در سال و به عبارتی ۲۴۰۰ میلیارد تومان به قیمت امروز حامل‌های انرژی است.



واحد فنی:

مدیر فنی: حامد یزدانی، مدیر هنری: مهدی سلامی
طراح گرافیک و صفحه آرایی: محمدرضا محمدی تاش
ویرایش عکس: محمد قاسمی
صفحه خوانی و حرفچینی: همکاران واحد فنی تحریریه
با همکاری مرکز ارتباطات و امور بین الملل شهرداری تهران

چاپ: همشهری
توزیع و اشتراک:
موسسه نشر گستر امروز نوین
۸۴۳۲۱۰۰۰ پذیرش آگهی

صندوق پستی:
۱۹۳۹۵۵۴۴۶
تلفن: ۲۳۰۲۳۴۴۴
نمبر: ۲۲۰۴۶۰۶۷

گروه ضماطم همشهری ناشر نشریات:
دوچرخه، بچه‌ها، خانواده، پایداری، اقتصاد،
تندرستی، خردنامه، داستان، دانستیها،
سرزمین من، ماه، معمار، ۲۴، شهر نگار،
سرخ و محله

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر ۴، نرسیده به پارکوی،
کوچه شهید فریسی، شماره ۱۴، روزنامه همشهری



توسعه بی پایان مترو در کلانشهرهای جهان

همزمان با پیشرفت حمل و نقل عمومی در جهان
ایستگاه‌های مترو نیز در حال توسعه هستند

محمد سربابی
روزنامه‌نگار

ساخت و ساز تونل و ایستگاه‌های مترو در کلانشهرهای جهان هیچ‌گاه متوقف نمی‌شود. هم متروهای قدیمی پایتخت‌های اروپایی و هم متروهای نوساز کشورهای حاشیه خلیج فارس در حال ساخت ایستگاه‌های جدید هستند. ایستگاه‌های قدیمی هم به نسبت افزایش رفت و آمدها باید بازسازی شوند و گاهی لازم است ظرفیت آنها افزایش پیدا کند. معمولاً در این هنگام تلاش می‌شود ایستگاه برای چند دهه کارایی مورد نیاز را داشته باشد. در اینجا نگاهی می‌کنیم به افتتاح ایستگاه‌های جدید مترو در شهرهای جهان.



فرانسه

راه آهن پاریس از قدیمی‌ترین شبکه‌های ریلی زیرزمینی است که روزانه ۴ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند. این شبکه بیش از ۳۰۰ ایستگاه دارد که نیاز به رفت و آمد در مرکز شهر را تأمین می‌کند، اما کسانی که در حومه‌های شهر زندگی می‌کنند همچنان احتیاج به خطوط جدید دارند تا بدون درگیر شدن با مناطق پر ازدحام شهری بتوانند از یک شهرک حاشیه‌ای به شهرک دیگری بروند. ساخت ایستگاه‌های طراحی شده برای این شبکه جدید از سال ۲۰۱۶ شروع شده است و بعضی از ایستگاه‌های قدیمی هم باید بازسازی شوند. یکی از این ایستگاه‌ها در منطقه ویلجورف قرار دارد که ۷ کیلومتر تر از مرکز پاریس است. این ایستگاه سال ۱۹۸۵ ساخته شده و حالا باید با توجه به نیازهای جدید شهروندان بازسازی شود تا ظرفیت بیشتری پیدا کند.



کانادا

چند ماه قبل ایستگاه بلاچفورد در مترو شهر ادمونتون افتتاح شد. ابتدا قرار بود این ایستگاه تا سال ۲۰۲۵ ساخته شود، اما پروژه سرعت گرفت و آمار جیت‌سوهی شهردار هندی تبار ادمونتون اظهار کرد که سکوی ایستگاه جدید ۵۰ متر طولانی‌تر از ایستگاه‌های قبلی است و به ۱۵۰ متر می‌رسد؛ در نتیجه می‌توان در آینده از قطارهای طولانی‌تر در این خط استفاده کرد. دانشگاه فناوری آلبرتا شمالی در نزدیکی این ایستگاه قرار دارد و دانشجویان اگر چه باید مسافتی پیاده‌روی کنند، اما از اینکه می‌توانند با مترو رفت و آمد کنند راضی هستند، مخصوصاً زمانی که زمستان می‌رسد و هوا به شدت سرد می‌شود. ایستگاه بلاچفورد با خطوط اتوبوس و مترو تقاطع دارد.



استرالیا

تا چند ماه دیگر یک ایستگاه جدید مترو در شهر سیدنی ساخته می‌شود که حمل و نقل انبوه در این شهر را متحول خواهد کرد. ایستگاه مار تین پلیس یکی از ۱۶ ایستگاه‌های جدید است که برای توسعه مترو شهر احداث خواهد شد، اما وسعت آن در جنوب غربی شهر آنقدر زیاد است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۶ ساعت‌های صبحگاهی آن محل عبور ۱۳۵۰۰ مسافر باشد. تونل‌های عابر پیاده پیچ در پیچ، سکوهارا به سطح خیابان می‌رساند. این تونل‌ها مسیر ورود و خروج مسافران را از هم جدا می‌کند و آنها می‌توانند بدون اینکه از سالن اصلی ایستگاه عبور کنند، به خیابان برسند. ساخت ایستگاه جدید همزمان با فعالیت خط مترو انجام می‌شد و نیازمند احتیاط زیادی بود تا باعث آسیب به تاسیسات در حال کار نشود. مترو سیدنی ۴ سال قبل شروع به کار کرد.



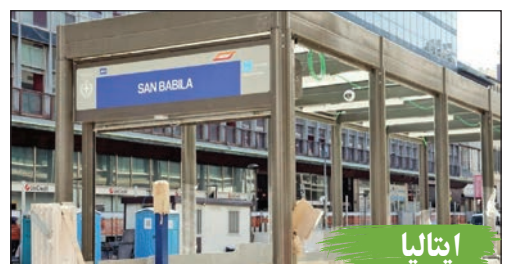
رومانی

خط M۲ مترو بخارست در سال‌های ۱۹۸۰ ساخته شد، اما ایستگاه «تودور آرگری» که به نام نویسنده رومانیایی نامگذاری شده است، ماه گذشته به این خط اضافه شد. توسعه اولیه مترو بخارست در مدت ۱۰ سال از شروع ساخت آن انجام شده و ۶ خط اصلی و ایستگاه‌های مرکزی در همان سال‌ها ساخته شدند. برای مدتی طولانی شبکه مترو بدون تغییر باقی ماند، اما دگرگونی‌های ترافیک شهری باعث شد که نیاز به دسترسی‌های جدید ایجاد شود. ایستگاه «تودور آرگری» با ۱۵ هزار متر مربع مساحت مستقیماً به یک پارکینگ طبقاتی متصل می‌شود و ۱،۶ کیلومتر طول مسیرهای تردد مسافران در آن است. متروی پایتخت رومانی ۶۴ ایستگاه دارد و روزانه ۷۲۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کند.



امارات

بزرگ‌ترین ایستگاه تبدالی مترو دوبي با مساحت ۴۴ هزار متر مربع ساخته خواهد شد تا روزانه ۳۵۰ هزار مسافر از آن عبور کنند. این ایستگاه که پایگاه زیرزمینی نامیده شده است، در خط آبی رنگ مترو قرار دارد و اکنون تنها طرح‌های آن پیشنهاد شده است. از سال آینده پیمانکاران، کار خود را آغاز می‌کنند. حفاری در سال ۲۰۲۵ شروع می‌شود و نخستین آزمایش‌ها برای عبور قطارهای مترو تا سال ۲۰۲۸ طول می‌کشد. خط آبی رنگ در نهایت ۲۱ کیلومتر است و ۱۱۰ ایستگاه و یک انبار خواهد داشت. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که در طول چند دهه بعد از آن بهره‌برداری از ایستگاه‌های جدید، به‌تدریج هزینه‌های ساخت آن با درآمدهای ناشی از سفرها جبران خواهد شد.



ایتالیا

ایستگاه سن بابیلار در خط ۴ مترو میلان هشتمین ایستگاه این خط است و مسافران را در ۱۲ دقیقه از مرکز شهر تا فرودگاه می‌رساند. این خط باید در طرح نهایی به ۲۱ ایستگاه برسد و شرق و غرب شهر را با فاصله ۱۵ کیلومتر به هم متصل کند. یکی از مشکلات ساخت ایستگاه سن بابیلار نزدیک بودن آن به ساختمان‌های تاریخی ارزشمند بود و پروژه با دقت زیاد اجرا شد. الگوی اجرایی این خط از خط C پایتخت ایتالیا برداشته شده بود که از زیر ساختمان‌های باستانی رومی می‌گذرد و بدون وارد کردن آسیب به آنها در حال بهره‌برداری است. ساخت خط ۴ مترو میلان از سال ۲۰۲۲ سرعت گرفت و زمانی که به پایان برسد ۲۴ هزار مسافر را در هر ساعت جابه‌جا خواهد کرد.