کوتاه از جامعه

ابلاغ دستورالعمل جدید واکسیناسیون

سعید نمکی، وزیر بهداشت در نامه‌ای به روسای دانشگاه‌های علوم‌پزشکی کشور، دستورالعمل جدید واکسیناسیون گروه‌های سنی ۴۸ تا ۵۰ و ۵۸ تا ۶۰ساله را ابلاغ کرد. در این نامه خطاب به روسای دانشگاه‌های علوم‌پزشکی کشور نوشته‌شده‌است در صورتی که دانشگاهی به حدنصاب مشخص شده در پوشش واکسیناسیون جمعیت ۶۰سال به بالا یا ۵۰سال به بالا در استان‌های جنوبی و جنوب‌شرقی نرسیده‌است اما ظرفیت خالی برای پذیرش دارد، می‌تواند جمعیت ۵۸ تا۶۰ سال و در استان‌های جنوبی و جنوب‌شرقی افراد ۴۸-۵۰ سال را با فراخوان ثبت‌نام و پس از نوبت‌دهی واکسیناسیون کند./ وزارت بهداشت

اجرای دوباره طرح ترافیک از امروز

عمار سعیدیان‌فر، مدیر واحد ساماندهی طرح‌ها و محدوده‌های ترافیکی شهرداری تهران با اشاره به تعطیلی شش‌روزه پایتخت و تغییر ساعات طرح‌ترافیک در این ایام، گفت: طرح ترافیک از امروز دوشنبه چهارم مرداد از ساعت ۸ و ۳۰ دقیقه تا ۱۶ اجرا می‌شود. به گفته وی رانندگان از ساعت ۱۳ به بعد امکان یک خروج رایگان خواهندداشت. سعیدیان‌فر ادامه داد: ساکنان محدوده طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی هوا نیز از ساعت ۱۳ به بعد امکان یک ورود رایگان به محدوده طرح خواهندداشت./ شهرداری تهران

کرونا در تهران رکورد می‌شکند

علیرضا زالی، فرمانده عملیات مدیریت بیماری کرونا در کلانشهر تهران با بیان این‌که هنوز به قله خیز پنجم کرونا نرسیده‌ایم، پیش‌بینی کرد تعداد بیماران بستری در بیمارستان‌های تهران در روزهای آتی به ۹۰۰۰نفر نیز برسد. وی با بیان این‌که بدون حل مشکلات معیشتی مردم، تعطیلی شهر اقدامی موثر برای کنترل کرونا نخواهدبود، بر ضرورت برنامه‌ریزی برای توزیع بسته‌های حمایتی برای اقشار آسیب‌پذیر با هدف مقابله با بیماری تاکید کرد. زالی درباره وضعیت کرونای استان تهران در خیز پنجم گفت: شنبه گذشته حدود ۱۴۰۰بیمار جدید در بیمارستان‌های تهران بستری شدند که حدود ۱۷۷ نفر از آنان در بخش مراقبت‌های ویژه به سر می‌برند./ دانشگاه شهیدبهشتی

طرح ضربتی واکسیناسیون اورژانس تهران

پیمان صابریان، رئیس مرکز اورژانس تهران از طرح ضربتی واکسیناسیون در ۱۷پایگاه این مرکز در استان خبر داد و گفت: با توجه به دستور وزیر بهداشت مبنی بر شتاب‌گیری فرآیند واکسیناسیون و به منظور تکریم شهروندان، نیروهای اورژانس تهران بخشی از مسؤولیت واکسیناسیون را به عهده گرفتند. صابریان ادامه داد: ۱۷پایگاه ثابت و سیار اورژانس با ۴۲۰تکنیسین به صورت خودرویی و فردی آمادگی تزریق واکسن به گروه‌های سنی اعلام شده را دارد. به گفته وی، این پایگاه‌ها از ساعت ۸ تا ۲۰ در تمامی ایام هفته در خدمت شهروندان است./ ایرنا

قرنطینه ۱۹۳مسافر در مرزهای کشور

محمدحسن قوسیان‌مقدم، دبیرکل جمعیت هلال‌احمر با تاکید بر استمرار طرح کنترل و پایش سلامت مسافران در مبادی مرزی کشور، از غربالگری ۴۸۷هزار و ۳۲۹نفر در قالب این طرح خبرداد و گفت: ۱۹۳مسافر مشکوک به بیماری کرونا در مرزها هم قرنطینه شدند. وی افزود: تاکنون ۶۸هزار و ۵۲۹تست فوری و ۴۸هزار و ۹۷۳مورد تست پی‌سی‌آر از مسافران مشکوک به کرونا گرفته‌شده‌است. به گفته قوسیان‌مقدم، این طرح با مشارکت ۴۷۱نیروی عملیاتی در حال اجراست./ هلال احمر

اعلام نتیجه اولیه کنکور سراسری ۱۴۰۰ تا ۱۱ مرداد

فاطمه زرین‌آمیزی، سخنگوی سازمان سنجش آموزش کشور از انتشار نتیجه اولیه کنکور سراسری ۱۴۰۰ تا دوشنبه هفته آینده (۱۱ مرداد) خبر داد و گفت: بعد از اعلام نتیجه اولیه داوطلبان می‌توانند نسبت به انتخاب رشته خود اقدام کنند. وی افزود: سامانه انتخاب رشته مجازی هم در سایت سازمان سنجش فعال خواهدشد و داوطلبان می‌توانند برای انتخاب رشته خود از این سامانه بهره‌مند شوند. کنکور سراسری ۱۴۰۰ با رقابت بیش از یک میلیون و ۱۹۴هزار داوطلب برگزار شد. بعد از برگزاری کنکور تعداد زیادی از داوطلبان نسبت به سختی سوال‌های درس ریاضی این آزمون به سازمان سنجش اعتراض کردند. همچنین ۲۵ نفر از مولفان کتاب درسی، بررسی مشروح سوالات درس ریاضی کنکور سراسری ۱۴۰۰ در گروه آزمایشی علوم ریاضی، علوم تجربی و علوم انسانی را منتشر کردند که براساس آن اعلام کردند ۴۰ درصد سوالات گروه علوم ریاضی، ۴۴ درصد سوالات گروه علوم تجربی و ۳۰ درصد سوالات گروه علوم انسانی اشتباه، خارج از محتوا و اهداف کتاب درسی بوده است./ ایرنا

بی‌توجهی دولت‌ها به توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی سبب شده در دوران فراگیری کرونا، مترو یکی از کانون‌های شیوع بیماری باشد

عکس: مهر

تهران از همه طلبکار است!

شهرتهران از محل یارانه بلیت اتوبوس و مترو، عوارض بافت فرسوده، جریمه‌های رانندگی صرفه‌جویی سوخت، تخلفات و عوارض ساختمانی بیش از۴۰ هزار میلیارد تومان طلبکار است

مریم خباز

جامعه

شهر تهران هم شهری طلبکار است و هم شهری بدهکار یعنی همان‌طور که صف طلبکاران را مقابل خودش می‌بیند با لشکر بدهکاران نیز باید چانه بزند و رایزنی کند. پایتخت اما میان عددهای درشت طلب و بدهی مدت‌هاست معطل مانده‌است. جیب این شهر نه آنقدر پر است که بتواند همه بدهی‌ها را یکجا تسویه کند و نه آنقدر بی‌نیاز است که بتواند از خیر وصول طلب‌ها بگذرد. در نتیجه تهران مانده و عددهایی که هر سال چه به نام طلب و چه به نام بدهی، بزرگ و بزرگ‌تر می‌شوند و توان این شهر را برای توسعه و پیشرفت، تحلیل می‌برند.

فرقی ندارد مدیریت شهری در دست کدام جناح باشد و شهردار تهران و شورای شهر از کدام طیف فکری برخاسته باشند زیرا هر طیفی که عهده‌دار مدیریت شهر می‌شود بدهی خلق کرده و کمتر طلبی را وصول می‌کند. نتیجه این شده که سال‌هاست شهر تهران روی کاغذ پیشرفت می‌کند و نقشه توسعه‌اش کشیده می‌شود ولی در میدان اجرا به خاطر طلب‌هایی که وصول نمی‌شود و بدهی‌هایی که تسویه نمی‌شود، درجا می‌زند و گاه عقب‌گرد می‌کند. مثال بارزش سیستم حمل‌ونقل عمومی که نه برازنده پایتخت است و نه مناسب حال یک کلانشهر، حمل‌ونقلی که البته بندها و تبصره‌ها و مواد قانونی زیادی آن را در فهرست دریافت حق و سهم قرار داده ولی پای عمل که می‌رسد حاصل شهر می‌شود محرومیت. قابل تامل این که در صف بدهکاران به شهر به غیر از مردم، دستگاه‌ها و ارگان‌های دولتی و نظامی بیش از همه بدهی دارند و به دلایلی که شفاف درباره‌اش توضیح نمی‌دهند طلب شهر تهران و مردمش را صاف نمی‌کنند تا با این تعلل‌ها، خواسته یا ناخواسته آب به آسیاب توسعه‌نیافتگی پایتخت بریزند. در واقع پول‌هایی که باید صرف توسعه شهر و رونق پایتخت و تقویت ارائه خدمات به شهروندان شود سال‌هاست در جیب چند دستگاه و ارگان دولتی و نظامی است که معلوم نیست بالاخره زور کدام دوره از مدیریت شهری به وصول آنها می‌رسد.

۷۷۰۰۰

آماری از معاونت مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران در دست است که درآمدهای وصول شده تهران در چهار سال اخیر یعنی از سال ۹۶ تا پایان ۹۹ را ۷۷ هزار میلیارد تومان اعلام می‌کند. این عدد اگر بر تعداد سال‌ها تقسیم شود سهم هر سال کمتر از ۲۰هزار میلیارد تومان می‌شود که با توجه به هزینه‌های اداره شهر رقم کوچکی به نظر می‌رسد.

البته در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران، درآمدهای پایتخت حدود ۴۵ هزارمیلیارد تومان برآورد شده که از منابع متعددی تامین می‌شود. درآمدهای ناشی از عوارض عمومی و همچنین قانون مالیات بر ارزش افزوده که از وضع عوارض بر کالاها و خدمات، عوارض آلایندگی، عوارض ناشی از استفاده فرآورده‌های نفتی، سیگار، گاز و شماره‌گذاری، عوارض خودرو و بلیت حمل‌ونقل هوایی، زمینی و دریایی حاصل می‌شود، دو منبع درآمد پایدار برای شهر هستند.

این به غیر از درآمدهای ناشی از توسعه شهر یعنی عوارض حاصل از صدور پروانه‌های ساختمانی، تراکم مازاد و تفکیک، عوارض بر بالکن، عوارض ارزش افزوده ناشی از اجرای طرح‌های عمران و توسعه شهری، قطع درختان، عوارض صدور مجوز حصارکشی و دیوارکشی، عوارض اتمام مهلت عملیات ساختمانی، عوارض آتش‌نشانی ساختمان‌ها هنگام صدور پروانه و درآمد ناشی از نبود امکان تامین پارکینگ است.

به‌جز اینها در شهر تهران عوارض موتورسیکلت‌ها، عوارض مربوط به گذرنامه، عوارض حاصل از اجرای طرح‌های ترافیکی، عوارض نوسازی، عوارض صدور مجوز ساخت و بهره‌برداری سالانه دکل و آنتن، عوارض برمشاغل و حرف دائمی، درآمد مراکز فرهنگی، بهای خدمات مدیریت پسماند، بهای جمع‌آوری نخاله‌های ساختمانی و درآمد حاصل از بازیافت زباله و آگهی‌های تجاری و تبلیغات محیطی نیز در لیست منابع درآمدی شهر محسوب می‌شوند.

اگر بدهی دولت تمام و کمال پرداخت شود با این پول می‌توان دست‌کم ۲۵کیلومتر خط مترو ساخت چون هزینه ساخت هر کیلومتر مترو ۵۰میلیون دلار است. همچنین از آنجاکه قیمت هر دستگاه اتوبوس به‌روز حدود ۱۰میلیارد تومان برآورد می‌شود با ۴۰هزار میلیارد تومان می‌توان کل ناوگان اتوبوسرانی تهران را نونوار کرد

۳۰۰۰۰

همان مرجعی که درآمد تهران در طول چهار سال اخیر را ۷۷هزار میلیارد تومان اعلام می‌کند، میزان بدهی‌های دولت به شهر را بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان می‌داند.

دولت به دلایل مختلفی به شهر تهران بدهکار است ازجمله عوارض مستمر در مناطق ۲۲گانه، عوارض مستمر در مالیات برارزش افزوده، عوارض مستمر استانداری تهران، آرای کمیسیون ماده ۱۰۰، ماده ۷۷ و سایر دعاوی حقوقی، ۵۰ درصد سهم دولت در تخفیفات بافت فرسوده، ۵۰ درصد سهم دولت در تملک و ساخت ایستگاه‌های مترو، سهم دولت در یارانه بلیت اتوبوس و مترو (یک سوم بهای تمام شده) و ۶۰ درصد سهم شهرداری از محل تخلفات رانندگی وصول شده شهر تهران.

دولت‌های مختلف از ۱۶سال گذشته تا به حال به‌خصوص از هشت سال پیش و به‌خصوص در چهار سال گذشته در همه این بخش‌ها به حق و حقوق شهر تهران بی‌اعتنا بوده‌اند و در نتیجه در روند توسعه و زیست‌پذیرترشدن پایتخت اختلال ایجاد کرده‌اند.

البته عدد بدهی‌های دولت که اکنون به ۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده همیشه به این اندازه بزرگ نبوده‌است. اگر به آمارهای سال ۹۶ نگاه کنیم طلب‌های شناسایی شده شهرداری از دولت کمی بیش از ۲۵۰۰میلیارد تومان بوده که بیشتر آنها در گروه مطالبات تکلیفی از جمله بخش جرایم و تخلف‌های رانندگی، بافت فرسوده و سهم دولت در یارانه بلیت اتوبوس و مترو بوده‌است. این درحالی است که تا پایان سال ۹۶ به تایید شورای شهرتهران، دولت فقط از بابت تخفیف‌هایی که شهرداری به شهروندان در بافت‌های فرسوده داده و دولت باید صددرصد آن را می‌پرداخته، ۸۰۰میلیارد تومان به شهر بدهی داشته‌است. با این حال طبق گزارش یک ماه قبل معاونت مالی شهرداری تهران، دولت حدود ۵۵۰۰ میلیارد تومان از بدهی‌های خود را پرداخته که طلب ۳۰هزار میلیارد تومانی شهرداری پس از کسر این عدد محاسبه شده‌است. در این میان ارگان‌های نظامی نیز بدهی‌های درشتی به شهر دارند که عمدتا بابت عوارض مربوط به ساخت‌وسازهای این ارگان‌ها و هزینه صدور پروانه ساختمانی است که اکنون حول و حوش ۲۵ هزار میلیارد تومان دور می‌زند.

۱۵۰۰۰

با جمع زدن دو عدد ۱۰هزار و ۵۰۰۰ به عدد ۱۵هزار می‌رسیم که تعهد دولت است برای تامین اتوبوس و مینی‌بوس برای شهر تهران. آخرین بار محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران درباره این عدد حرف زده و توضیح داده‌است که بر اساس مصوبه هیات دولت، باید ۱۹هزار اتوبوس و ۴۶هزار مینی‌بوس برای شهرها تامین شود که سهم تهران ۵۰۰۰ اتوبوس و ۱۰هزار مینی بوس است.

اما به تایید محسن هاشمی، این تعهد نه تنها عملی نشده بلکه دولت با بی‌توجهی نسبت به پرداخت دیون خود به شهر تهران، وضعیت حمل‌ونقل عمومی پایتخت را به جایی رسانده که عمر متوسط اتوبوس‌های تهران به ۱۲ سال رسیده در حالی که این سن در جهان، سن از رده خارج شدن اتوبوس‌هاست.

تهران برای این که ناوگان اتوبوسرانی قابل قبولی داشته‌باشد باید ۹۰۰۰ اتوبوس فعال داشته‌باشد اما اکنون براساس آمارهای رسمی، ۵۵۰۰ اتوبوس فعال دارد که ۳۰۰۰دستگاه از آنها نیز فرسوده‌اند. حتی آبان پارسال که آیین بهره‌برداری از ۱۰۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس جدید در ناوگان اتوبوسرانی تهران برگزار شد از این ۱۰۰دستگاه فقط ۲۰ اتوبوس گازسوز و بقیه دیزلی بودند که همان روز رئیس شورای شهر تهران نسبت به آلاینده و خطرناک بودن آنها برای هوای تهران هشدار داد. البته اگر دولت بدهی‌های خود به شهر را تسویه می‌کرد و ۴۰هزار میلیارد تومانی را که گفته می‌شود به شهر تهران بدهکار است می‌پرداخت، قطعا تحولی چشمگیر در حوزه حمل و نقل عمومی ایجاد می‌شد که در نوع خود باعث افزایش رضایتمندی می‌شد.

اگر بدهی دولت تمام و کمال پرداخت شود با این پول می‌توان دست‌کم ۲۵ کیلومتر خط مترو ساخت چون هزینه ساخت هر کیلومتر مترو ۵۰ میلیون دلار است. همچنین از آنجاکه قیمت هر دستگاه اتوبوس به‌روز حدود ۱۰میلیارد تومان برآورد می‌شود با ۴۰هزار میلیارد تومان می‌توان کل ناوگان اتوبوسرانی تهران را نونوار کرد. پس چون دیون دولت پابرجاست و نه عزمی برای پرداخت و نه توانی برای مطالبه بدهی‌ها وجود ندارد، طبیعی است که نه خطوط مترو و نه‌ناوگان اتوبوسرانی آنچنان که ابرشهری مثل تهران نیاز دارد، توسعه نمی‌یابد و مشکلات مردمی که در این ناوگان فرسوده و نیمه‌کاره رفت و آمد می‌کنند، حل نخواهدشد.

دولت‌ها همیشه بدهکارند

مهدی چمران، منتخب شورای شهر ششم تهران

عمده بدهی‌ها و طلب‌های شهرداری از دولت است که مربوط به همه بخش‌های آن می‌شود از سازمان تامین اجتماعی بگیرید تا دارایی به خاطر بحث مالیات و بیمه‌های کارمندی و کارگری. این بدهی‌ها و طلب‌ها نیز همیشه موجب اختلاف نظر و اختلاف محاسبه بوده و مشکلاتی به وجود آورده است. در واقع دولت‌ها همیشه، هم از شهرداری تهران طلب داشته‌اند و هم همیشه به آن بدهکار بوده‌اند.

وقتی در شورای شهر چهارم تهران حضور داشتم، برآورد کردیم در دولت اول آقای روحانی بدهی دولت به شهرداری ۱۶هزار میلیارد تومان بود. برای وصول این طلب‌ها نامه‌نگاری کردیم و ملاقات حضوری با شخص رئیس‌جمهور و معاون اول داشتیم تا این که بر سر رقم ۱۴/۵ هزار میلیارد تومان توافق شد. به این ترتیب وقتی دوره ما تمام شد شهرداری حدود ۱۶هزار میلیارد تومان بدهی و ۱۴/۵هزار میلیارد تومان طلب داشت. موضوع مهم اما این است که عمدتا دولت‌ها بدهی‌های خود را قبول ندارند و می‌گویند این ارقام را در بودجه ندیده‌ایم، در حالی که طبق قانون دولت مکلف است مثلا در حوزه حمل‌ونقل عمومی یک سوم قیمت تمام شده بلیت مترو و اتوبوس را به شهرداری بپردازد ولی عمدتا این کار را نمی‌کنند. این در شرایطی است که در همه دنیا زیرساخت‌های شهری را دولت‌ها می‌سازند نه شهرداری‌ها به طوری که مترو مسکو، لندن و پاریس را دولت‌های روسیه، انگلیس و فرانسه ساخته‌اند نه شهرداری‌ها. در کشور ما هیچ‌گاه دولت‌ها بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان به توسعه مترو کمک نکرده‌اند به طوری که شهرداری چند ده برابر این رقم برای ساخت مترو هزینه می‌کند. مثلا سال ۹۴، شهرداری تهران ۵۰۰۰ میلیارد تومان برای مترو خرج کرد، ولی دولت کمتر از ۴۰۰ میلیارد تومان در این سال پرداخت که سهمی حداقلی است. به این دلیل است که شهرداری نیز گرفتار بدهی‌های سنگین می‌شود و در حالی که طلب‌های بزرگ دارد ولی مجبور به استقراض است. شورای شهر نیز تقریبا هیچ کاری از دستش برنمی‌آید، چون هیچ ابزار قانونی در اختیار ندارد و شاید فقط بتواند با برخی تهدیدها یا کدخدامنشی‌ها برخی مطالبات را وصول کند.

۶۰۰۰

درباره این عدد ۶۰۰۰ که باید آن را به میلیارد تومان خواند، لازم است کمی بحث شود. وزارت رفاه و تامین اجتماعی چند ماه پیش اعلام کرد شهرداری تهران ۶۰۰۰ میلیارد تومان به تامین اجتماعی بدهکار است. در واقع شهرداری از جمله نهادهای طرف قرارداد با تامین‌اجتماعی است که دیون انباشته دارد که عمدتا نیز به نپرداختن به‌موقع حق بیمه پرسنل آن مربوط می‌شود. البته کاری نداریم شهرداری تهران این عدد را قبول ندارد و بعد از این که ۶۰۰۰ میلیارد تومان بدهی رسانه‌ای شد، شهرداری بدهی ۱۴۰۰ میلیارد تومانی به تامین اجتماعی را تایید کرد نه عدد اعلامی وزارت رفاه را. به این هم کاری نداریم که قرار است اختلافات مالی این نهاد همراه میزان بدهی ای که شهرداری می‌پذیرد، به شکل ارائه زمین و ملک یعنی تهاتر، تسویه شود. مشکل اصلی این است که این اختلافات، طلب‌ها و بدهی‌ها مدتی است دارد بر سر حمل و نقل عمومی تهران یعنی در واقع بر سر مردم پایتخت سنگینی می‌کند؛ چون وزارت رفاه و سازمان تامین‌اجتماعی با عاملیت بانک رفاه بهتر دیده‌اند اوراق مشارکت مربوط به توسعه مترو را واگذار نکرده و به تعبیری نزد خود بلوکه کنند. البته دیروز یک منبع مطلع در وزارت رفاه، شهرداری را به دروغگویی متهم کرد ولی همین دیروز معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری پایتخت از گروکشی پول‌های اوراق مشارکت مترو و اتوبوس توسط این وزارتخانه انتقاد کرد. مناف هاشمی به ایسنا گفته‌است حدود ۴۰۰ میلیارد تومان از پول اوراق مشارکت در گرو بانک رفاه مانده‌است. البته ما مشکلات‌مان را با بانک رفاه حل کرده‌ایم و حالا تامین‌اجتماعی و وزارت رفاه که عامل پرداخت این پول هستند، این پول را گرو نگه داشته‌اند.

۲۴۰۰۰

ریشه این را که چرا بانک‌ها از جمله بانک رفاه تمایلی به همکاری با شهرداری تهران ندارند، باید در عددی که مدتی قبل علی امام، مدیرعامل مترو آن را اعلام کرد، جست. او گفت بدهی شهرداری بابت مترو به سیستم بانکی کشور در ابتدای سال ۹۹ بیش از ۲۴ هزار میلیارد تومان بوده که ۱۶هزار میلیارد تومان اصل بدهی و ۸۰۰۰ میلیارد تومان هم سود بدهی است. به دلیل این بدهی‌های سنگین، اغلب بانک‌ها تمایلی به همکاری و کمک به شهرداری تهران ندارند و در نتیجه عاملیت انتشار اوراق مشارکت را قبول نمی‌کنند.

سابقه استفاده از اوراق مشارکت برای توسعه مترو در تهران به سال ۹۵ برمی‌گردد که در این سال مجوز استفاده از هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت از دولت دریافت و این مبلغ در اختیار متروی تهران قرار گرفت. سال ۹۶ مجوز ۲۰۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت صادر شد اما به علت بدهی‌های سنگین شهرداری تهران، یافتن بانک‌عامل تبدیل به چالش شد که در نهایت بانک شهر ۷۰۰ میلیارد تومان از این اوراق را منتشر کرد. این پول به گفته علی امام برای تکمیل خط ۷ مترو خرج شد.

در روزهای پایانی سال ۹۷ نیز دو بانک آینده و صنعت و معدن عاملیت انتشار ۱۳۰۰میلیارد تومان اوراق مشارکت را پذیرفتند که بانک صنعت و معدن ۳۹۰ میلیاردی را که تعهد داده‌بود به حساب مترو واریز کرد؛ ولی بانک آینده با سختگیری درباره تأمین وثیقه‌های ملکی، تعهد خود یعنی ۹۱۰میلیارد تومان را به مدت یک سال در حساب خود نگه داشت. اوراق مشارکت سال ۹۸ نیز با عاملیت بانک رفاه با تاخیر بسیار به دست مترو رسید، طوری که مدیرعامل راه‌آهن شهری تهران گفت زمانی‌که پول اوراق مشارکت با تأخیر به حساب مترو واریز می‌شود، ارزش پول پایین آمده و اقدامات کمتری نسبت به قبل می‌توان با آن انجام داد. و این‌چنین شد که متروی تهران آن طور که باید رشد نکرد و مسیر توسعه را نپیمود.