



۱۵

اگر فکر می‌کنید خرید اینترنتی به شیوه فعلی پایان دنیای تجارت الکترونیک است سخت در اشتباهید!

۷ شیوه جدید خرید تا ۷ سال آینده

درد دل‌های تابستانی

ویروس‌هایی که باعث اسهال حاد می‌شوند از طریق ترشحات تنفسی انتقال می‌یابند

۱۴

راز معجزه ویزیت‌های ۵۰۰ تومانی



۱۶

زندگی

سه‌شنبه ۱۸ تیر ۱۳۹۸ :: شماره ۵۴۲۶



info@jamejonline.ir
روابط عمومی: ۲۲۲۶۱۴۷

بیمه - خدمات

خسری از تهران:

هر سال سهم پرداخت بیمه افزایش پیدا می‌کند، ولی افزایشی در خدمات به بیمه‌شدگان صورت نمی‌گیرد و حتی پوشش‌دهی خدمات بیمه‌ای کاهش پیدا کرده است.

عرقیات - قلب

کلایی از تهران:

چرا نظارتی در عرضه و فروش عرقیات مانند گلاب که در عطاری‌ها به فروش می‌رسد صورت نمی‌گیرد؟ بسیاری از آنها در بازار تقلبی و فاقد مجوز از وزارت بهداشت است.

ترافیک - جاده - قدیم

رضایی از اندیشه:

جاده قدیم کرج به سه راه شهریار بیشتر اوقات ترافیک بسیار سنگین دارد و متأسفانه بعضی از رانندگان نیز به دلیل رعایت نکردن حق تقدم بر حجم این ترافیک می‌افزایند.

پیاده‌رو - امنیت

کشمیری از تهران:

سال‌هاست بیشتر پیاده‌روهای شهر در تسخیر موتورسواران است و عابران در پیاده‌روها امنیت جانی ندارند.

میادین - تره‌بار

نادری از تهران:

با این‌که در میادین تره‌بار شهرداری انتخاب میوه با خود مردم و دستچین است، ولی بیشتر این کالاها بی‌کیفیت و درجه ۳ است.

اغذیه - بهداشت

شگری از تهران:

چرا وزارت بهداشت نظارتی بر اغذیه فروشی‌های خیابان انقلاب ندارد؟ بیشتر این مکان‌ها غیر بهداشتی و آلوده است.

جوابیه

در پی درج پيامی در ۵ تير ۱۳۹۸ به عنوان «راذل و اوباش در پارک قائم» روابط عمومی شهرداری منطقه ۱۸ تهران با ارسال نامبرای اعلام کرد: مقوله تأمین امنیت اجتماعی شهروندان در اماکن عمومی در حیطه وظایف و اختیارات نیروی انتظامی است و مدیریت شهری منطقه به عنوان یکی از متولیان اداره امور شهر با این عزیزان همکاری لازم دارد. در همین راستا مراتب طی مکاتباتی با نیروی انتظامی اعلام شد تا آن شاء... با تدابیر اتخاذ شده به‌زودی معضل مذکور برطرف شود.

گروه

جامعه

«برنامه ما در بخش مترو این است که تا مهر ماه به صورت مداوم هر ماه يك واگن را به ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه کنیم»؛ این قولی بود که پیروز حناچی شهردار تهران به پایتخت‌نشینان در آخرین روزهای خرداد ماه داد؛ گرچه از ابتدای دوره جدید مدیریت شهری اتفاق ویژه‌ای در متروی تهران به وقوع نپیوسته و به اعتقاد منتقدان جز افتتاح دوباره چند ایستگاه ساخته شده از دوره مدیریت پیشین شهری کارنامه درخشان‌تری در انتظار مدیریت شهری و شورای شهر در دوره پنجم نیست.

البته محسن هاشمی هم که تمام صحبت‌های جدی‌اش را در قالب شوخی مطرح می‌کند در واکنش به این قول گفت که ایشان گفته‌اند اگر پول باشد، افتتاح می‌کنند. در واقع هر مسئولی که قولی را می‌دهد يك «اگر» در ابتدای آن قول می‌گذارد!

این وعده‌ها که همیشه يك «اگر» پشت آنهاست باعث شده این روزها بسیاری از شهروندان عطا استفاده از مترو را به لقایش ببخشند، چون تهویه نامناسب، گرمای هوا و سر و صدای واگن‌های فرسوده در کنار ازدحام در مترو شرایط بغرنجی را فراهم کرده که تاب‌آوری آن از عهده هر شخصی بر نمی‌آید. محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران که یکی از منتقدان جدی به عملکرد شهرداری در حوزه حمل و نقل است در واکنش به این قول شهردار تهران می‌گوید: شهردار تهران حتما بررسی‌های لازم را انجام داده و با توجه به امکانات و برنامه‌ها به شهروندان تهرانی قول داده است؛ شورای شهر هم پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهد تا شهردار به قولش عمل کند.

اوبه وضعیت فعلی ناوگان حمل و نقل متروی تهران هم انتقاد می‌کند و می‌گوید: در حال حاضر واگن‌های مترو و اتوبوس‌های شهر تهران در وضعیت نامناسبی به سر می‌برند اگرچه شهرداری و شورای شهر تهران تلاش کرده در راستای بهبود این وضعیت اتفاقات خوبی بیفتد و امیدواریم در سال ۹۸ در بخش‌های اتوبوسرانی و مترو اتفاقات خوبی بیفتد.

تهران، نیازمند به ۳۰۰ واگن

کمبود واگن متروی تهران تنها مشکل اساسی ناوگان مترویی پایتخت نیست. این مشکل زمانی پررنگ‌تر می‌شود که تعدادی از واگن‌های پایتخت که عمر برخی از آنها به بیش از ۱۵ سال هم می‌رسد برای تعمیر از مدار خارج می‌شوند. علیخانی با تأکید بر این‌که واگن‌های شهر تهران به‌صورت توبتی تعمیر اساسی می‌شوند و حتی در برخی موارد بازسازی‌های جزئی صورت می‌گیرد، توضیح می‌دهد: معمولاً در بازه‌های بررسی، ده تا ۱۵ واگن خارج از خط و در حال اورهال هستند.

برای واگن‌ها معمولاً طول عمر مشخصی تعریف نمی‌شود و با توجه به تعویض قطعات تا زمانی که اتاقک واگن قابل استفاده باشد، می‌توان از واگن استفاده کرد. رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر

ناوگان مترو وارد فاز بحرانی شده‌ایم» محمد کرونی، دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران صحبت‌هایش را این‌گونه ادامه می‌دهد: نظر آقای هاشمی این بود که برای بهبود این وضعیت مناقصه‌ای برگزار شود و تمام سازندگان ناوگان در کشور برای شرکت در این مناقصه دعوت شوند؛ برای این کار نیاز به نقدینگی زیادی هم وجود نداشت. بدنه ناوگان می‌توانست در اینجا ساخته شود و در مراحل بعدی روی کمک‌های دولت حساب باز کرد.

وی ادامه می‌دهد: پس از این پیشنهاد، بحث ۶۳۰ واگنی که وزارت کشور متولی مناقصه آن شد پیش‌آمد کرد. اسفند ۹۶ و در آخرین روزهای کاری بود که آقای جهانگیری در جلسه‌ای تمام متولیان کار را دور هم جمع کرد و بانک مرکزی و وزارت کشور به‌عنوان متولیان اصلی در این جلسه حاضر شدند و با توجه به این‌که آقای افشانی هنوز در وزارت کشور بود، آقای جهانگیری به ایشان تأکید کرد تا آخرین روز سال ۹۶ باید این مناقصه برگزار شود و در نهایت طی دو تا سه ماه عملیات ساخت واگن در کارخانه برنده شروع شود. به گفته دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، شرکت واگن سازی تهران به همراه يك شرکت چینی برنده مناقصه می‌شود اما عملاً تیر ۹۸ نیز رو به پایان است و این قرارداد تنفیذ نشده است.

مناقصه‌ای که بعد از ۲ سال تنفیذ نشد

«از وقتی که مدیریت شهری جدید مستقر شد نظر اعضای کمیسیون عمران و حمل و نقل به خصوص رئیس شورای شهر تهران مبنی بر این بود که نباید برای توسعه ناوگان مترو منتظر دولت بنامیم، زیرا با این وضعیت دولت نمی‌تواند اقدام موثری انجام دهد آن هم در حالی که از لحاظ بحث کیفیت و کمیت در

از عذرخواهی آقای شهردار تا کمبود ۳۰۰ اتوبوس

واگن‌های شلوغ و تهویه نامناسب تنها شامل متروی تهران نمی‌شود و در ناوگان اتوبوسرانی شاید وضعیت به مراتب بدتر است. گرچه شهردار تهران به دلیل شلوغی و وضعیت بد اتوبوس‌ها از شهروندان عذرخواهی کرده است، اما آنها نشان می‌دهد در بحث ناوگان اتوبوسرانی هم حدود ۳۰۰ دستگاه اتوبوس از ۶۳۰ دستگاه وارد سن فرسودگی شده‌اند. دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران با بیان این‌که حدود ۶۳۸ دستگاه اتوبوس گازسوز وجود دارد که عمر تجهیزات گازی آنها در حال حاضر تمام شده است، عنوان می‌کند: این موضوع اصلاً شوخی‌بردار نیست و جان مسافران در میان است، وزارت کشور از این موضوع کاملاً سر باز زده و اعلام کرده شهرداری هزینه تعمیر تجهیزات گازرسانی را از مالکان بگیرد که این موضوع با شرایط اقتصادی فعلی امکان‌پذیر نیست و نامه‌نگاری‌ها عاملی برای نجات شهروندان نیست. این کارشناس حوزه حمل و نقل تأکید می‌کند که شهرداری نباید منتظر کمکی از سوی دولت باشد و باید از درآمدهای پایدار حاصل از طرح ترافیک و پارک حاشیه‌ای برای این موضوع هزینه شود. طی هفته‌های گذشته ۱۳ اتوبوس جدید وارد ناوگان اتوبوسرانی شده است آن هم در حالی که تهران به حدود ۳۰۰ اتوبوس جدید نیاز دارد. شهردار تهران اعلام کرده، می‌توان برای حل مشکلات در حوزه حمل و نقل از ظرفیت استارت‌آپ‌ها و بخش خصوصی استفاده کرد حالا باید منتظر ماند و دید در حدود دو سال باقیمانده از عمر دوره جدید مدیریت شهری وعده‌ها در بحث حمل و نقل تا چه اندازه محقق می‌شود.

قالیباف برای خط فرودگاه امام خمینی (ره) سفارش داده شده بود و با تغییرات ظاهری قرار است طی سه تا چهار ماه آینده وارد خطوط شود. در این دوره مدیریت شهری شاهد ورود قطار جدیدی به ناوگان مترو نخواهیم بود.

گرچه در این میان عده‌ای دلخوش به فاینانس ۵۰۰ میلیون یورویی بودند که رئیس شورای شهر چند روز قبل خبر از تخصیص برای ساخت تعدادی از ۶۳۰ واگن داد، اما کرونی می‌گوید: اگر آن ۶۳۰ واگن همین امروز هم قراردادش عملیاتی شود اولین سری واگن‌ها ۲۰ ماه بعد تحویل داده خواهد شد و عملاً به عمر این دوره مدیریت شهری نمی‌رسد.

در حالی که وضعیت نامطبوع ناوگان‌های فعلی متروی تهران موجب نارضایتی تهرانی‌ها شده است، دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در این باره می‌گوید: برای هر خط تعدادی قطار رزرو در نظر گرفته می‌شود اما معاونت حمل و نقل و ترافیک قطارهای رزرو را وارد خط کرده است، این اقدام باعث تضعیف کیفیت خدمات می‌شود، شاهد افزایش خرابی قطارها هستیم و با توجه به نبود برخی قطعات، استهلاک ناوگان به شدت افزایش یافته است.

در حالی که علیخانی از وجود ناوگان‌های قدیمی در مدار حمل و نقل متروی تهران خبر می‌دهد باید بدانیم استاندارد جهانی برای نوسازی ناوگان براساس مقدار کیلومتری است که طی می‌شود؛ هر قطار بعد از ده هزار کیلومتر حرکت باید سرویس اولیه شود و در ادامه روی ۱۲۰ هزار کیلومتر، ۳۶۰ هزار و ۷۲۰ هزار کیلومتر نیازمند تعمیرات اساسی است.

کرونی با بیان این‌که تعدادی از ناوگان ما در حال حاضر وارد این محدوده شده است، توضیح می‌دهد: اگر قرار باشد به دلیل تعمیرات از مدار خارج شوند وضعیت خدمات نامناسب‌تر خواهد شد و قطارها متأسفانه نمی‌توانند وارد مرحله تعمیرات اساسی شوند.

امیدها به دولت کم‌رنگ می‌شود

امید به تحقق فاینانس دو میلیارد یورویی که برای ناوگان حمل و نقل متروی کشور در نظر گرفته شده و قرار است سهم تهرانی‌ها از این مقدار يك میلیارد یورو باشد در سایه تحریم‌ها هر روز کمتر می‌شود. کرونی هم امیدی به تحقق فاینانس‌ها ندارد و می‌گوید: هر ساله در بودجه سالانه کشور فاینانسی برای کل قطارهای شهری کشور در نظر گرفته می‌شود که با وضعیت فعلی گمان نمی‌کنم رقمی از این فاینانس محقق شود. آقای جهانگیری بعد از بازدید از شرکت واگن‌سازی نامه‌ای به آقای نوبخت زدند که برای تحقق فاینانس کمک کند. البته با این دستورات اداری بعید می‌دانم اقدام موثری انجام شود.



یادداشت:
محسن هاشمی
رئیس شورای شهر
تهران

مشکل کمبود واگن

درازه است

در بودجه هر سال، مبلغی برای بهبود وضعیت ناوگان حمل و نقل تخصیص داده می‌شود و امسال هم رئیس جمهور مبلغ دو میلیارد یورو را به این کار اختصاص داده است.

این مبلغ برای قطارهای شهری کل کشور در نظر گرفته شده که يك میلیارد یورو آن به تجهیز ناوگان مترویی تهران اختصاص دارد. البته این دو میلیارد یورو به دلیل این‌که سهمیه فاینانس است تا به امروز به سه دلیل محقق نشده است.

اولین دلیل این‌که بانک مرکزی مسدودی ارزی برای دو میلیارد یورو در نظر نگرفته و این موضوع شامل يك میلیارد یورو اعتبار ناوگان مترویی تهران هم می‌شود.

دوم این‌که معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست‌جمهور باید ماده ۶۲ قانون محاسبات عمومی کشور را اعمال و بازپرداخت این فاینانس را به‌عهده بگیرد تا این مبلغ جزو بدهی‌های مترو تهران و شهرداری قرار نگیرد. در واقع این مبلغی است که دولت به مترو تهران کمک می‌کند و باید بازپرداخت آن را هم به‌عهده بگیرد.

سوم این‌که باید اعتباری برای پیش پرداخت در این زمینه تأمین شود و اگر قرار باشد برای يك میلیارد یورو خط اعتباری گشوده شود ۱۵ درصد آن باید به عنوان هزینه پیش پرداخت ابتدا تأمین شود و حدود ۲ تا ۳ درصد هم باید هزینه گشایش اعتبارات شود. در نتیجه حدود ۱۸ درصد از این بودجه باید در ابتدا تخصیص داده شود. اگر برای این سه‌گام آقای جهانگیری، معاون اول ریاست جمهوری به همراه آن لطف اولیه راه‌حلی در نظر بگیرد اختصاص فاینانس دو میلیارد یورویی می‌تواند در تجهیز ناوگان مترویی تهران موثر باشد.



هم‌اکنون در متروی تهران ۱۳۰۰ واگن وجود دارد که ۲۰ هزار تا يك میلیون کیلومتر حرکت کرده‌اند، اما این واگن‌ها معمولاً عمر مفید بالای ۳۰ سال دارند. در نتیجه واگن فرسوده در مدار حمل و نقل متروی تهران وجود ندارد، البته هر واگن بعد از طی مسافتی احیا می‌شود و دوباره می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. در حال حاضر متروی تهران تجهیزات متحرک لازم را ندارد و اگر ایستگاه جدید به بهره‌برداری برسد و تعداد سفرها افزایش یابد، دچار مشکل واگن خواهیم شد. در حال حاضر هم از خطوط قبلی یعنی خط يك، دو، سه و چهار برای ایستگاه‌های مورد بهره‌برداری در خط شش و هفت واگن گرفته و به این خطوط تزریق شده است.