

مدیران حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری در صحن شورای شهر چه گفتند ؟

یوم الحساب حوزه حمل‌ونقل عمومی

مدیران حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری

مدیران حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری

شرق؛ برخی از اعضای شورای شهر تهران روزشمار رفتن را روشن کرده‌اند. به یکدیگر یادآوری می‌کنند که ۷۱۰ روز رفته و تنها ۷۵۰ روز باقی مانده و زمان تحقق وعده‌ها رسیده است.

روز گذشته باز هم مدیران ترافیکی شهرداری تهران به صحن شورای شهر آمدند تا گزارشی از عملکرد خود در حوزه اتوبوس و مترو بدهند، گزارشی که باز هم منتقدان زیادی داشت. به گفته آنها شهرداری اسناد کاری برای صحت‌سنجی این گزارش‌ها در اختیار همه اعضا قرار نمی‌دهد. وضعیت ناوگان اتوبوسرانی بحرانی است و مترو هم از مشکلات قدیمی رنج می‌برد. اما چشم‌اندازی که مدیران شهری از وضعیت ناوگان حمل‌ونقل ترسیم می‌کنند، رؤیایی است.

یکی از اعضا به منتقدان یادآوری می‌کند که مردم این سخنان را می‌شنوند و نباید به‌گونه‌ای وانمود کرد که کاری انجام نشده است. دو عضو منتقد هم تذکر می‌دهند که وکیل شهرداری نیستند و این صندلی‌های وکالت مردم است و اتهام سیاه‌نامی را قبول ندارند.

اردیبهشت‌ماه بود که شهردار تهران گزارشی از برنامه‌های خود در حوزه حمل‌ونقل داد. خردادماه نیز در نشست خبری عملکرد خود در حوزه حمل‌ونقل را تشریح کرد. روز گذشته در صحن شورای شهر تهران مدیران ترافیکی نیز باز هم از برنامه‌ها و عملکرد شهرداری در این حوزه گفتند. برخی از اعضای شورا در ابتدای سخنانشان کنایه‌ای به جابه‌جایی‌ها در شهرداری زدند و از عدم تغییر معاون حمل‌ونقل ابراز خوشحالی کردند.

جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران هم در این جلسه با اشاره به اینکه مبلغ ابلاغی امسال نزدیک به ۱۹ هزار میلیارد تومان بوده و سرفصل‌های آن کاملا مشخص است، گفت: تا امروز ۱۱۶ هزار میلیارد تومان کار تعریف شده و این عددی نیست که صرفا شهرداری باید آن را بپردازد؛ برای مثال در بخش تاکسی‌که ۳۳ هزار میلیارد تومان نیاز دارد تسهیلات را فراهم می‌کنیم.

بهرامی با اعلام اینکه ۶۲۷ هزار میلیارد تومان برای طرح‌ها نیاز است، یادآور شد: ۳۷هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان از ۱۱۶ هزار میلیارد تومان به تاکسیرانی برمی‌گردد، ۳۰ تا ۴۰ درصد از محل غیرنقد است؛ هشت هزار میلیارد تومان از قرارداد اتوبوس‌ها غیرنقد است و نزدیک به همین عدد نیز از سوی بانک‌ها پیگیری می‌شود و بخشی هم به صورت نقد است. هرچه اعداد پایین بیاید به کمتر از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برای انجام تعهدات در مترو، به بیش از ۶۰ هزار میلیارد تومان و در بخش اتوبوس که به بیش از ۷۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، نخواهد رسید. در سال ۱۴۰۲ نزدیک ۲۰ هزار میلیارد تومان کار تعریف شده است، اعتبار امسال بخش مترو، چهار هزار و ۲۶۰ میلیارد تومان است و در برنامه چشم‌انداز، این عدد بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان است اما برای تکمیل خطوط مترو به ۶۱ هزار میلیارد تومان نیاز دارد. در برنامه چشم‌انداز امسال احداث ۱۳ ایستگاه را در نظر گرفتیم، بازسازی ۲۱۱ واگن، چهار هزار دستگاه ون، پنج هزار دستگاه تاکسی و هشت هزار دستگاه موتورسیکلت برقی را در سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی کرده‌ایم.

او با بیان اینکه پیش‌پرداخت ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به شرکت اسنا انجام شده، به طوری که هزار میلیارد تومان پول نقد پرداخت شده و سه برابر آن ملک در اختیار قرار داده شده است، گفت: به‌جز این هزار دستگاه نیز به قرارداد قطعی رسیده و ابلاغ شده و ۵۰۰ دستگاه نیز به قرارداد قطعی رسیده است؛ با احتساب هزار دستگاهی که ماه قبل قرارداد بسته بودیم، در مجموع تعداد اتوبوس‌هایی که قرارداد آنها منعقد شده به سه هزار دستگاه می‌رسد.

محسن هرمزی، مدیرعامل شرکت مترو تهران هم در جلسه شورای شهر به قرارداد ۶۳۰ واگن اشاره کرد و گفت: بخشی از پول نفت برای ۶۳۰ واگن تأمین شده و در حساب موجود است،

مجموله دوم دو هفته پیش توسط بانک شهر از وزارت نفت اخذ شده تا زودتر بتوانیم کار را انجام دهیم و از طریق بانک مرکزی مباحث را پیگیری کردیم و دیروز شماره‌حساب طرف چینی به



شهردار تهران در جریان بازدید از خط مترو تهران، در حالی که دستش را به خط مترو می‌زند.

قرارداد خرید اتوبوس‌های پایتخت کجاست؟

است. البته مطابق بند ۲ تبصره ۱۳ بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری تهران، همه واحدهای شهرداری مکلف بوده‌اند حداکثر یک هفته پس از ابلاغ هرگونه قرارداد نسبت به ثبت آن اقدام کنند تا از طریق سامانه شفافیت به اطلاع عموم رسانده شود، اما الان با پایان سال مالی ۱۴۰۱ وقتی به سامانه شفافیت مراجعه می‌کنیم، قرارداد شهرداری تهران برای خرید انواع اتوبوس و مینی‌بوس که با هزینه ۸۰۰ میلیارد تومانی انجام شده، در سامانه شفافیت منتشر نشده است.

شیخ‌رودی در ادامه با اشاره به عدم ثبت هزینه در برخی ردیف‌های بودجه گفت: مطابق جدول لایحه تفریح بودجه سال ۱۴۰۱ ارائه‌شده از سوی شهرداری تهران به شورای شهر، ما شاهد آن هستیم که هزینه‌ای بابت نوسازی و بهسازی ناوگان و سامانه اتوبوس برقی و خرید انواع اتوبوس و مینی‌بوس شهری از محل منابع شهرداری ثبت نشده است و به عبارتی شهرداری در سال ۱۴۰۱ تأمین مالی خرید اتوبوس را با اتکا بر منابع حاصل از اوراق مشارکت انجام داده است. این در حالی رخ داده که مطابق گزارش‌ها، شهرداری در سال ۱۴۰۱ بیش از هشت‌هزارو ۵۳۶ میلیارد تومان موجودی نقدی هزینه‌نشده داشت که به‌عنوان مازاد درآمد بر هزینه به سال ۱۴۰۲ منتقل شده است.

شهردار تهران در جریان بازدید از خط مترو تهران، در حالی که دستش را به خط مترو می‌زند.

۱۰ سال تعطیل بودند و حالا فعال شده‌اند. ما در چین زندگی نمی‌کنیم که روزانه هزار دستگاه اتوبوس تولید می‌کنند.

بهرامی با تأکید بر اینکه من اجازه ثبت حتی یک نامه از دلالتن را در دبیرخانه نداده‌ام، گفت: قرارداد سه هزار دستگاه اتوبوس که منعقد کردیم، در سامانه ثبت شده است؛ تمام قراردادها باید در سامانه ثبت شود و ما این اقدام را انجام می‌دهیم.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه هزینه خرید هر اتوبوس سه‌کابین ۲۰ میلیارد تومان بود که به ۴۰ میلیارد تومان رسیده است، یادآور شد: تعهد من به تعداد ناوگان است که باید محقق کنم؛ خواهش می‌کنم ما را متهم به غیرقانونی عمل‌کردن نکنید.

بهرامی با بیان اینکه حیطه اختیارات ما محدود است، گفت: اگر دست بنده بود سه هزار دستگاه اتوبوس را وارد می‌کردیم و تا شش ماه آینده شاهد فعالیت این اتوبوس‌ها در خیابان‌ها بودیم که سازمان محیط زیست مخالفت کرد.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر اینکه ۱۰ سال موضوع کارت بلیت رها شده بود، گفت: در مترو و اتوبوس موضوع کارت بلیت را پیگیری کردیم که تنها بخش خصوصی مانده که باید نزدیک به ۳۰۰ میلیارد تومان هزینه شود. سازمان فاوا به ما بسیار کمک کرد و کار را شتاب داد. ما سه ماه شبانه‌روز وقت گذاشتیم که پیمانکار در پایانه شرق مستقر شود و پایان این ماه شیفت سوم آن نیز آغاز به کار می‌کند؛ امروز کسی نمی‌تواند بگوید در پایانه شرق کاری انجام نشده است. یادآور بهرامی با بیان اینکه هزار دوربین در حال نصب است، یادآور شد: در تمام مناطق پارک هوشمند پیگیری شده و دوربین‌های نصب‌شده در این راستا تمام تخلفات را ثبت می‌کنند.

به نظر می‌رسد سومین گزارش حمل‌ونقلی شهرداری باز هم مورد تأیید تمامی اعضای شورای شهر قرار نگرفت و همچنان ابهاماتی در این حوزه باقی ماند.

منظومه‌ای است که تمام عناصر آن باید با هم دیده شوند و نگاه جزیره‌ای در آن ممنوعه است.

وی ادامه داد: همین امروز در حوزه خدمات مترو و اتوبوس مشکلات عیدیه‌ای همچون بلیت داریم که حل نشده است. مردم با این چالش روبه‌رو هستند و روی روان آنها اثرگذار است. محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران، با تأکید بر اینکه حتما انتقادهایی وجود دارد اما اینکه عینا موارد گذشتہ را تکرار کنیم چه حسنی دارد، گفت: امروز باید گزارش یک‌ماهه ارائه می‌شد و از سویی باید به گزارش‌ها نیز توجه می‌شد. این آمار کار ویژه‌ای در دوره ششم مدیریت شهری است و باید به آن توجه کنیم. آخوندی با بیان اینکه اعلام شده هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان برای قراردادهای اتوبوس و بیش از هزار میلیارد تومان برای مترو پرداخت شده است، گفت: برخی مباحث و سؤالات تعجب‌آور است. قراردادهای اتوبوس در سامانه ثبت شده و اعضا می‌توانند ببینند و اینکه می‌گویند قرارداد به ما نرسیده، حرف درستی نیست.

در جریان مذاکرات اعضا مشخص شد دسترسی برخی اعضا به سامانه‌های شهرداری مشابه نیست و مهدی چمران درخواست کرد این دسترسی‌ها برای همه اعضا باز شود. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز در پاسخ به پرسش‌های اعضا با بیان اینکه یک دستگاه اتوبوس به ناوگان اضافه نشده بلکه ۴۴ دستگاه اتوبوس اضافه شده است، گفت: ۳۸۵ دستگاه اتوبوس نو و ۶۵ دستگاه مینی‌بوس خریداری و وارد خط شده‌اند. ۴۰ دستگاه اتوبوسی که خریدیم مشکل پلاک داشتند که برطرف و وارد خطوط شد.

وی با بیان اینکه اگر کارهایی که گفتیم انجام نشده بود بنده استعفا می‌دادم، یادآور شد: بنده عین بودجه اقدام کرده و قرارداد سه هزار دستگاه اتوبوس را بسته‌ام. تولیدکنندگان

بهروز شیخ‌رودی، معاون پیشین محاسبات و پایش عملکرد شورای شهر تهران، با اشاره به گزارش تفریح بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری تهران در گفت‌وگو با خبرنگار «شرق» گفت: شهرداری تهران در سال گذشته ۸۰۰ میلیارد تومان منابع حاصل از انتشار اوراق مشارکت برای خرید انواع اتوبوس و مینی‌بوس شهری به‌عنوان هزینه ثبت کرده است، همچنین هزینه‌ای بالغ بر ۱۹۹ میلیارد تومان بابت بازسازی و تعمیرات و خرید تجهیزات اتوبوس‌های فرسوده ناوگان اتوبوسرانی در گزارش تفریح بودجه ثبت شده است. بر اساس این ارقام که هنوز مورد حسابرسی حسابرِس منتخب شورا قرار نگرفته‌اند، شهرداری تهران هزینه ۹۹۹ میلیارد تومانی خود را بابت خرید و بازسازی اتوبوس‌ها ثبت کرده است. اعتباری که وقتی برای پیگیری نحوه هزینه و قراردادهای منعقدشده بر اساس آن به سامانه شفافیت مراجعه می‌کنیم، شاهد آن هستیم که تنها یک قرارداد برای بازسازی و بهسازی صد دستگاه اتوبوس دوکابین ناوگان شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با یک خودروساز داخلی به ارزش ۱۵۰ میلیارد تومان ثبت شده است و بقیه قراردادهای منتشرشده در سامانه شفافیت نیز عمدتا مربوط به تأمین قطعات یدکی و ملزومات مصرفی اتوبوس هاست و از سوی شهرداری قراردادی بابت خرید اتوبوس و مینی‌بوس در سال ۱۴۰۱ در این سامانه منتشر نشده

شهردار تهران در جریان بازدید از خط مترو تهران، در حالی که دستش را به خط مترو می‌زند.

موضوع حل شده بود و در مرحله‌ای دیگر باقی مانده بود. بنده نیز موضوع را پیگیری کردم؛ به بانک شهر ایراداتی گرفته بودند و گفتند که بدهی دارد و قرار شد به سرمایه‌بانک افزوده شود تا مشکلی رخ ندهد.

وی افزود: اینکه پیش‌پرداخت ۶۳۰ واگن انجام نشده، مشکل از شهرداری تهران نیست. فرصت‌ها کوتاه است و دوباره به دست نمی‌آید. پول این واگن‌ها به بانک مرکزی داده شده و باید به بانک شهر تحویل داده شود تا بتواند خریداری را انجام دهد؛ این موضوعی نیست که روی آن کار نشده باشد.

در ادامه مهدی اقراریان، رئیس کمیته نظارت و حقوقی شورای شهر تهران، با بیان اینکه امروز یوم‌الحساب حوزه حمل‌ونقل عمومی است، ابراز امیدواری کرد که این یوم‌الحساب را در بخش‌ها و معاونت‌های دیگر نیز شاهد باشیم.

او ادامه داد: در هفته گذشته که جلسات صحن برگزار نشد و فرصت گفت‌وگو وجود نداشت، شاهد جابه‌جایی‌هایی بودیم؛ اینکه تغییر و تحولی در مدیریت حوزه حمل‌ونقل عمومی اتفاق نیفتاد، جای خوشحالی است.

در ادامه این جلسه سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران نیز با تأکید بر اینکه باید برای آغاز سال تحصیلی نیز گزارش داده شود که چه اقدامی قرار است انجام شود، تصریح کرد: موارد مشترک با دولت نیز باید در گزارش‌ها قرار بگیرد. تشکری‌هاشمی با بیان اینکه نوسازی ۵۰۰ دستگاه تاکسی در برابر ۷۰ هزار تاکسی موجود که ۹۰ درصد آن فرسوده است، رقمی نیست، یادآور شد: باید درباره نوسازی تاکسی گزارش داده شود.

مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی شورای شهر تهران نیز با تأکید بر اینکه امروز بخشی از اتفاق‌ها نتیجه کاملی گذشته است اما بهانه‌ای نیست که کار خود را انجام ندهیم، گفت: بنده صرفا تخصصی به موضوع نگاه می‌کنم؛ حمل‌ونقل

پدر زهره صیادی: شرایط زهره مساعد زندان کشیدن نیست

صیادی ادامه داد: زهره با ظاهر آرام و بدون سرورصدا درد می‌کشد، اما این دردکشیدن را ما اعضای خانواده او به چشم می‌بینیم. او این روزها اصلا حال مساعدی ندارد و با تزریق داروها روزبه‌روز ضعیف‌تر و نحیف‌تر می‌شود. به‌عنوان یک پدر از اینکه فرزندم با سرطان در زندان است، هیچ آرامشی ندارم. جدا از شرایط جسمی، شرایط جسمی او ما را به‌شدت نگران کرده است. پدر زهره صیادی از مسئولان امر می‌خواهد با توقف حکم یک‌ساله یا لااقل تعلیق آن تا پایان دوران درمان موافقت کنند. او تأکید می‌کند: شرایط زهره مساعد زندان‌کشیدن نیست.

زهره صیادی، فعال اجتماعی، در سال ۹۸ بازداشت و در دادگاه تفهیم اتهام شد. در دادگاه زهره به اتهام اخلاق در نظم عمومی از طریق تهیه آب و غذا و لباس گرم و توزیع آن بین اغتشاشگران و معترضان خیابانی، به یک سال زندان محکوم شد. زهره اتهام‌ها را نپذیرفت و به حکم صادرشده اعتراض کرد که در نهایت حکم تأیید شد. تأیید حکم و احضار به زندان برای گذراندن دوره محکومیت در هشتم خرداد در یک تماس تلفنی به او اعلام شد.

اعلام نحوه محاسبه عملکرد تحصیلی هر پایه

ایسنا؛ محمدمهدی کاظمی درباره زمان صدور برگه‌های هدایت تحصیلی پایه

نهمی‌ها، اظهار کرد: بنای‌مان بر این بود تا بیستم تیرماه هدایت تحصیلی را به طور آزمایشی برای یک استان انجام دهیم؛ اما اجرای قطعی آن برای کل کشور در دهه سوم تیرماه انجام می‌شود.

او با یادآوری اینکه ثبت‌نام نهمی‌ها در پایه دهم منوط به داشتن برگه هدایت

تحصیلی است، درباره چرایی بازنشدن ثبت‌نام الکترونیکی پایه دهم در سامانه my.medu.ir ادامه داد: ثبت‌نام الکترونیکی پایه دهم در سامانه مربوطه باز نشده؛

چراکه هنوز برگه‌های هدایت تحصیلی صادر نشده است. البته در هیچ سالی هدایت تحصیلی زودتر از پایان تیرماه آماده نمی‌شد و سال قبل نیز برگه‌های هدایت تحصیلی در نیمه دوم مردادماه صادر شد.

معاون آموزش متوسطه وزیر آموزش و پرورش، با بیان اینکه برای صدور هدایت تحصیلی باید همه اطلاعات دانش‌آموزان از سامانه ثبت نمرات به سامانه هدایت تحصیلی منتقل شود، توضیح داد: نمرات عمده دانش‌آموزان آماده است؛ اما باید اطلاعات کل دانش‌آموزان در سامانه ثبت شود تا اطلاعات را برای هدایت تحصیلی