

طرح پیشنهادی وزارت کشور جهت بهبود وضعیت ترافیک تهران

۱- مقدمه

- در پی نامه نگاریهای شهرداری تهران در اواخر مرداد ۸۲، جناب آقای خاتمی خطاب به آقای عارف مرقوم فرمودند "مشکلات مسایل شهرداری و شهر تهران مشکل و مسئله ملی است و همه باید در جهت رفع حل آن کوشش کنیم، ... خود شما شخصا این مسایل مهم را پیگیری فرمایید."
- آقای عارف نیز طی نامه شماره ۲۰۸۲۲ - ۸۲/۴/۱۹ به آقای وزیر کشور مرقوم داشتند "وضعیت ترافیک تهران بمرحله نگران کننده ای رسیده و جلساتی با مسئولیت جناب عالی و با شرکت (نام وزراتخانه ها، شهرداری ها، سازمانها و ..) برگزار کرده و طرح بهبود وضعیت ترافیک در تهران را حداکثر ظرف دو ماه آتی طرح در دولت ارائه نمایند."
- آقای موسوی لاری یک هفته قبل از فرجه تعیین شده طی نامه ۷۲۰۱ - ۸۲/۶/۱۲ خطاب به آقای عارف تصویبنامه پیشنهادی جلسات برگزار شده را برای طرح در هیئت دولت بشرح آتی ارائه نمودند.
- آقای مردوخی دبیر کمیسیون امور زیر بنایی، صنعت و محیط زیست در تاریخ ۸۲/۶/۲۴ پیشنهادات ارائه شده را برای آقای وزیر صنایع و معادن برای بررسی و اعلام نظر فوری ارسال نمودند از سرنوشت نهایی، مسئله ملی اطلاعی در دست نیست. متأسفانه طبق معمول ارگانها / نهادهای دولتی، محل تامین مورد نیاز جهت اجرای پیشنهادات ارائه شده مشخص نشده اند. و بدین ترتیب پیشنهادات، حتی اگر تصویب شوند تنها بصورت متنی بر روی کاغذ باقی می مانند.

۲- خلاصه متن طرح پیشنهادی (بندهای کلیدی ۱-۵-۸-۱۱-۲۶)

الف- حمل و نقل همگانی

- ۱- سهم حمل و نقل عمومی تا پایان سال ۸۴ از ۴۶٪ به ۷۰٪ برسد (شهرداری)
- ۲- برای تامین اعتبار، علاوه بر از طریق وضع عوارض جدید، صندوق ذخیره ارزی، وجوه اداره شده، فاینانس با تضمین دولت استفاده شود.
- ۳- واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس گاز سوز از محل صندوق ذخیره ارزی (وزارت کشور - سازمان مدیریت)
- ۴- در سال ۸۲ شهرداری ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دیزل علاوه بر سهم اتوبوس گازسوز وارد خط نماید.

۵- بهره برداری از باقیمانده و توسعه خطوط ۱،۲ و ۵ مترو قبل از پایان سال ۸۴. **سالانه حداقل ۱۰ کیلومتر خط جدید مترو به بهره برداری برسد.**

۶- **سود بازرگانی** وسایل حمل و نقل همگانی **گاز طبیعی سوز** و واگنهای مترو و تجهیزات و قطعات یدکی آنها **۷۰٪ کاهش یابد.**

۷- وزارت نفت سالانه معادل **صرفه جویی سوخت** را به وزارت کشور پرداخت نمایند

۸- **خطوط ویژه اتوبوس** از ۱۰٪ به ۵۰٪ افزایش یابد. (شهرداری)

۹- شهرداری تا پایان سال ۸۴ حداقل ۳۰٪ ناوگان اتوبوسرانی را به **تعاونیها و بخش خصوصی** واگذار نماید
شهرداری تا پایان نیمه اول سال ۸۳ **مسافر برهای شخصی** را تحت مدیریت و نظارت قرار دهد.
راهنمایی و رانندگی با متخلفین برخورد نماید.

۱۰- شهرداری تا پایان سال ۸۲ مورد استفاده از تاکسیمتر و تعیین نرخ کرایه انواع تاکسی اقدام و از اجاره تاکسی های گردشی به وزارتخانه ها و سازمانها و شرکتهای جلوگیری نماید.

۱۱- وزارت نفت به ازای جایگزینی هر تاکسی فرسوده با تاکسی گاز سوز مبلغ **۲ میلیون تومان برای کاهش قیمت فروش** به شرکت سازنده پرداخت نماید

۱۲- شهرداری تهران نسبت به **جایگزینی ۱۵ هزار دستگاه تاکسی فرسوده** با تاکسی گاز سوز تا پایان سال ۸۲ اقدام نماید و طرح در سالهای بعد نیز تداوم یابد.

۱۳- شهرداری تهران نسبت به **ایجاد شرکت های تعاونی / خصوصی تاکسی** های موجود اقدام نماید.

۱۴- شهرداری زمین مورد نیاز جایگاههای سوخت رسانی گاز طبیعی مورد نیاز سازمان بهینه سازی سوخت را تامین و پروانه ساختمانی و مجوز حفاری را صادر نماید. وزارتخانه های نیرو، نفت، پست و تلگراف مکلفند انشعابات لازم را در اقل زمان تامین نمایند. راهنمایی و رانندگی بهنگام حفاریها همکاری لازم را خواهند نمود

ب - مدیریت و اجرا

۱۵- **شورای حمل و نقل و ترافیک تهران** به ریاست شهرداری تهران با مشارکت تشکیل گردد.
حدود اختیارات و شرح وظایف شورا به پیشنهاد شهردار تهران به تصویب **شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور** خواهد رسید.

۱۶- شهرداری با بروز رسانی **مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران**، اولویت طرحها را مشخص و تا پایان سال ۸۴ به اجرا در آورد.

۱۷- شهرداری تا پایان سال ۸۳ کل شبکه عبور و مرور اولویت دار تهران را مجهز به تجهیزات ایمنی نماید.
تکمیل شبکه آزاد راهی، بزرگراهی، ایجاد تقاطع های غیر هم سطح، ایجاد پارکینگهای عمومی،

اصلاح مهندسی تقاطع ها ، چراغهای راهنمایی ، دوربینهای ثبت تخلفات و کنترل سرعت ، تابلوها ، تسهیلات
عابران پیاده و به اجرا در آیند. [محل تامین بودجه مورد نیاز مشخص نشده است]

۱۸- شهرداری **مدیریت بر تقاضای سفر** را اجرا نماید.

- انتقال مراکز عمده جاذب سفر به خارج از شهر تهران ، تفکیک و تقسیم جاذبیت بیش از حد سفرها (مانند نمایشگاه بین المللی)
- **تغییر ساعات کار** مدارس ، کارخانجات ، ادارات ، بانکها ، نهادها ، کسبه
- توسعه جایگاههای سوخت رسانی در مناطق مختلف
- اجرای سیاست تمرکز زدایی (ارائه تمام خدمات در هر محله)
- **کاهش سفرهای غیر ضروری** بکمک وزارت پست و تلگراف ، تلفن ، بانکها

ج- اجرای مقررات

۱۹- اصلاح ساختار سازمانی راهنمایی و رانندگی مطابق استاندارد های روز و افزایش کادر افسری درجه

داری آموزش دیده

۲۰- احتساب شغل افسران و درجه داران شاغل در فعالیت ترافیکی تقاطع ها و جاده ها در زمره مشاغل سخت و زیان آور

۲۱- تامین موتورسیکلتهای مورد نیاز راهنمایی و رانندگی تا پایان نیمه اول سال ۸۳

۲۲- اطلاع رسانی عمومی راجع به اجرای جریمه های جدید تخلفات رانندگی

۲۳- افزایش سقف هزینه تصادفات بدون نیاز به ارائه گزارش پلیس تا ۱۵۰ هزار تومان

۲۴- الزام ارائه گواهی **معاینه فنی** معتبر و برگه عدم خلاف قبل انجام نقل و انتقال خودرو

د- آموزش

۲۵- افزایش آگاهیهای عمومی جهت رعایت قوانین و مقررات ، رفتارهای صحیح ترافیک توسط صدا

۲۶- و سیما

ه - مدیریت کلان

۲۷- تعیین راهکار کاهش مصرف سوخت ، ایجاد تعادل منطقی بین قیمت سوخت و قیمت خودرو ، حذف

سالانه **یکصد هزار دستگاه خودروی فرسوده** (وزارت نفت)

۲۸- شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مسئول هماهنگی و راهبری طرح **گاز طبیعی سوز**

نمودن خودروهای کشور است . معاون وزیر صنایع و معادن با حق رای در شورای مذکور حضور یابد .

شورا هر ۶ ماه یکبار گزارش دهد. شرح وظایف هر دستگاه اجرایی ظرف ۲ ماه ابلاغ شود.

ترافیک

۸۱/۷/۱۸- انتخاب - سردار محسن انصاری معاون حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی: اگر هر خودرو برای تردد به طور میانگین **۷۰ متر مساحت معبر** نیاز داشته باشد، خودروهای موجود در تهران به بیش از **۱۴۰ میلیون متر مربع معبر** نیاز دارند. در حالی که فقط ۷۰ میلیون متر مربع معبر موجود است.

۸۱/۱۰/۱ - همشهری - **احمدی نژاد شهردار تهران**: پس از دو دهه تاخیر فقط **۵۰ درصد شبکه عبور و مرور شهری و بزرگراهی** در برنامه مصوب طرح جامع ساخته شده است.

۸۲/۵/۲۸- همشهری - محمد علی آبادی معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران: برنامه ریزی آقای احمدی نژاد شهردار تهران برای طراحی ۱۸ پروژه بزرگراهی به طول ۵۵ کیلومتر انجام شده است. که به ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز است. امسال حدود ۱۸ کیلومتر با اعتباری معادل ۶۴۴ میلیارد ریال باید به اتمام برسد که به دلیل نبود اعتبار و مشکلات اقتصادی تنها ۱۲ کیلومتر افتتاح خواهد شد. طراحی ۳۰ پروژه پل تقاطع غیر هم سطح هم انجام شده است که ۱۷ دستگاه آن در دست اجرا و ۵ دستگاه نیز به زودی قابل بهره برداری می شود.

۸۲/۵/۲۸ - دنیای اقتصاد - دکتر بهبهانی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران: فقط یک پمپ گاز در تهران برای اتوبوسها وجود دارد. این پمپ در شبانه روز تنها به **۱۰۰ اتوبوس** گاز می‌رساند

۸۲/۶/۱ - همشهری - معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری: در حال حاضر فاصله میان حرکت دو قطار مترو **۸ دقیقه** است. برای رساندن فاصله حرکت قطارهای مترو به ۴ دقیقه حدود **یک سال و نیم** زمان لازم است.

۸۲/۸/۲۹ - رسالت - دکتر محمد خوش چهره: در کشورهای پیشرفته و توسعه یافته **۸۰ درصد جابه جایی و سفر شهری** آنها با وسایل نقلیه عمومی و ۲۰ درصد با وسیله شخصی است، در کشور ما این درصدها برعکس است.

۸۲/۹/۳ - جهان اقتصاد - قلم سبز ایران - تعداد مرگ و میر در تصادفات رخ داده تنها در **شهر تهران** طی سال گذشته **۲۱۳۰ نفر** گزارش شده که در صورتی که **وضعیت خیابانهای تهران با استانداردهای اروپایی** هم خوانی می داشت تعداد مرگ و میرهای تصادفات در این شهر باید به **۵ نفر** می رسید.

۸۲/۹/۱۳ - فرهنگ آشتی - دکتر حمید بهبهانی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری: محور فعالیت شهرداری تهران برای مقابله با بحران ترافیک **تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی** است. برای پاسخگویی به نیاز شهروندان تهران به حدود ۷۵۰۰ اتوبوس نیازمندیم ولی در زمان حاضر تنها ۴۵۰۰ اتوبوس شهری در اختیار داریم.

۸۲/۱۰/۳ - شرق - حمید بهبهانی معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران برنامه خود را اعلام کرد:

- محوریت اصلی **مترو** است ولی تکمیل آن ۱۰ سال طول می کشد. **مونوریل** ۳ ساله به ثمر میرسد.
- توسعه و تکمیل خطوط ۱ و ۲ **مترو**
- احداث خط **مونوریل** فلکه صادقیه تا فرودگاه مهر آباد به طول ۶ کیلومتر
- احداث خطوط **قطار شهری** به طول ۱۰۰ کیلومتر

تکمیل فاز اول بزرگراه های شهری به طول ۵۰ کیلومتر

افزایش ناوگان **اتوبوسرانی** از چهار هزار دستگاه به ۷۵۰۰ دستگاه

• **واردات اتوبوسهای جدید** با استاندارد و تکنولوژی بالا

• **توسعه خطوط ویژه** اتوبوس به طول ۶۳ کیلومتر

• **اصلاح هندسی** ۴۰۰ تقاطع هم سطح

• **ساخت ۲۲ تقاطع** غیر هم سطح

• **ساخت ۱۰ دستگاه پارکینگ** طبقاتی

۸۲/۱۱/۵ - جهان اقتصاد - دکتر محمود احمدی نژاد شهردار تهران :

• **لایحه احداث قطار هوایی** در تهران [در ۸ هزار صفحه] از سوی شهرداری آماده شده و برای تصویب نهایی

به شورای اسلامی شهر تهران ارائه شده است . پس از آغاز عملیات احداث آن در سال جاری ، میتوانیم طی یک

دوره ۳ تا ۵ ساله ، ۱۷ خط این قطار را به طول ۲۳۸ کیلومتر در تهران به انجام برسانیم ..

۸۲/۱۲/۲۸ - حمید بهبهانی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران : رهایی از معضل ترافیک تهران نیازمند احداث

بیش از ۲۵۰ کیلومتر بزرگراه و آزاد راه و تجهیزات ناوگان حمل و نقل عمومی به ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس است.

در کشورهای پیشرفته **به ازای هر یک میلیون نفر ، یک هزار دستگاه اتوبوس** وجود دارد. **عمر مفید**

وسایل نقلیه عمومی در دنیا بین **۵ تا ۶ سال** است که با این وضعیت بیش از ۵۰ درصد ناوگان اتوبوس های فعلی

فرسوده بوده و باید از رده خارج شوند

۸۳/۲/۲۶ - جهان اقتصاد - دکتر محمود احمدی نژاد شهردار تهران: تردد **خودروهای فرسوده** در خیابانهای تهران دلیل

ترافیک بالای این شهر نیست . **حتی اگر خودروهای روز اروپایی در ایران تولید شود** که مصرف آن کم

است چون ترافیک بالا است باز مصرف این خودروها بالا می رود و محیط زیست را بخاطر در جا کار کردن آلوده

میکند. ملزم نمودن دولت به توسعه حمل و نقل عمومی بدون ارایه راهکارهای مناسب ، نمی تواند چاره گشای

ترافیک تهران باشد . ۴۰۰ هزار خودرو شماره گذاری شده در سال گذشته نیازمند احداث ۲۰۰ کیلومتر بزرگراه ۶

بانده است.

۸۳/۲/۳۱ - جهان اقتصاد - دکتر حمید بهبهانی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران :: روزانه ۱۴۰۰ خودروی جدید

در تهران بدون هیچ خروجی ، شماره گذاری می شود . برای متناسب سازی ظرفیت شبکه راهها با این حجم خودرو

، تهران **روزانه به ۴ کیلومتر راه جدید** نیاز دارد و این هزینه ای است که **وزارت صنایع** باید آن را

بپردازد. **خودروسازها** همزمان با افزایش تولیدات خود **یا باید هزینه خروج خودروهای فرسوده** را بر عهده

بگیرند و **یا هزینه احداث روزانه ۴ کیلومتر بزرگراه جدید** را ، که متاسفانه هیچکدام را انجام نمیدهند و

شهرداری را آن طور که باید شاید در این راه یاری نکرده و فقط در فکر افزایش تولیدات خود هستند ، در حالیکه

توان شهرداری محدود است و نمی تواند تمام برنامه ها را یکجا انجام دهد. ترافیک را نمی توان کم کرد بلکه تنها می توان برای **روان سازی** آن تلاش کرد.

۸۳/۸/۱۸- ایران- دکتر حمید بهبهانی: **هزینه احداث هر کیلومتر مونوریل بیش از ۸ میلیارد تومان است.** در حالی که شورای شهر پیشتر براساس **برآورد شهرداری**، طرح را به ازای **هر کیلومتر ۲ میلیارد تومان** تصویب کرده بود. اما در گزارشی که شاید هنوز هم شورای شهر تا کنون رویت نکرده باشند هزینه اجرای هر کیلومتر مونوریل **۱۷ میلیارد تومان** برآورد شده است. پیش بینی شده شهرداری ظرف ۲ سال هر ماه ۸ میلیارد تومان در پروژه مونوریل سرمایه گذاری کند.

اما هم در این گزارش و هم در مصوبه شورای شهر تصریح شده **طرح مونوریل خودگردان** است. ضمن اینکه **سرمایه گذار بخش خصوصی** باید با سرمایه خودش طرح را اجرا کند.

اعضای شورای شهر در جلسه پنجم از شهردار پرسیدند **چرا به جای ۲ هزار، ۶ هزار متر مربع فضای تجاری به پیمانکار سپرده شده است؟** همه اینها گردن سرمایه گذار است و باید یقه او را گرفت. به فاصله کمتر از یک هفته مهندس مهدی چمران رییس شورای شهر گفت: **پیمانکار مونوریل فردی است بسیجی** که قبلاً "هم با او کار کرده ایم و مشکلی ندارد.

پیش بینی شده از بابت فروش ۲ میلیون و ۳۶ هزار متر مربع فضاهای تجاری و اداری مونوریل مبلغ ۳۵۶۳ میلیارد تومان حاصل شود که مشخص نشده فروش و کسب این پول توسط شهرداری صورت می گیرد یا سرمایه گذار که به ازای اجرای طرح، تراکم دریافت می کند؟.

هنوز مشخص نیست پیمانکار براساس کدام ضوابط قانونی انتخاب شده و چرا از شرکتهایی که قادرند به روش **BOT** مونوریل را احداث کنند در اجرای طرح استفاده نشده است؟

رفتار شهرداری در انتخاب پیمانکار از دید کارشناسان، تایید کننده این ظن است که قرار است شهرداری از کنار فروش تراکم و احداث مونوریل دست به ایجاد یک **قطب اقتصادی قوی** بزند. قطبی که چندان بی ارتباط با **مدیرعامل سابق یکی از شرکتهای بزرگ خودروسازی** نیست

علی اکبر آقایی رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی اشاره به طرحهایی کرد که توسط ۷ شرکت خصوصی ماهها پیش از مونوریل به شورای شهر ارائه شده است. طرحهایی هم که از مطالعات کافی برخوردار است، هم توسط شرکتهایی پیشنهاد شده که با وزارت کشور قراردادارند و امتحان خود را پس داده اند. بخش خصوصی حاضر است بدون دریافت یک ریال از شهرداری یا یک متر تراکم به روش **BOT** قطار شهری (تراموا) برای تهران احداث کند و سرمایه خود را با بلیت ۵۰ تومان در چند سال بهره برداری پس بگیرد. این پیشنهاد تصویب شد اما **طرح مونوریل خارج از نوبت** رسید و در شورای شهر هم تصویب شد.

۸/۱۰/۸۳-رسالت-داود مددی-مدیرعامل سازمان سرمایه گذاری و مشارکت های مردمی: در مقطع کنونی نیازمند ساخت حدود **۷۰۰ توقفگاه طبقاتی** (یکهزار دستگاهی) در تهران هستیم.

۱۲/۰۷/۸۴-جهان اقتصاد-قالیباغ، شهردار تهران: هم اکنون ۳۵۰ کیلومتر شبکه بزرگراهی در تهران زیر بار ترافیکی قرار دارد اما باید ۱۲۰ کیلومتر دیگر نیز ساخته شود.

۲۴/۰۷/۸۴-جهان صنعت-مهندس حاج نصراللهی، مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران:

- طرح جامع مصوب سال ۴۸ برای افق ۲۰ ساله تهران و جمعیت ۵ میلیونی تهیه شده که براساس این طرح تهران با این جمعیت باید دارای ۵۰۰ کیلومتر شبکه بزرگراهی باشد. با گذشت بیش از ۳۳ سال تنها ۳۰۰ کیلومتر بزرگراه احداث شده در حالیکه جمعیت روز تهران به ۱۰ میلیون نفر افزایش یافته است.
- کلانشهری همچون تهران باید بیش از ۴۰۰ کیلومتر شبکه حمل و نقل ریلی داشته باشد.

۸/۱۱/۸۴-شرق-به گزارش فارس: در هفته جاری قرار بود در قالب متمم بودجه سال ۸۴، مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان به بودجه متروی تهران اضافه شود. اما در صحن علنی مجلس شورای اسلامی حذف شد.

۳۰/۱۱/۸۴-همشهری-حاج نصراللهی، مدیرکل حمل و نقل و دبیر شورایعالی ترافیک کشور:

مصرف خودروهای فرسوده سه برابر خودروهای جدید و میزان آلایندگی آنها از ۴ تا ۱۲ برابر است.

۱/۱۲/۸۴-ویژه نامه کیهان خودرو-سردار رویانیا، معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی:

ایرانیان هفت برابر بیشتر از اروپاییان از حمل و نقل جاده ای استفاده می کنند.

۲۲/۴/۸۵-شرق-محسن هاشمی، مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو):

- درمورد تصویب انتخاب یک شرکت مادر تخصصی کاملاً دولتی به عنوان مجری اصلی ساخت خطوط مترو باید بگویم، این شرکت در زمینه ساخت خطوط مترو هیچ گونه تجربه ای ندارد. ابتدا باید اساسنامه خود را تغییر دهد و بعد شروع به ساخت ۴۰۰ کیلومتر مترو ظرف پنج سال کند. در حالیکه حتی یک متر خط مترو هم نساخته است.

• شرکت حمل و نقل ریلی گسترش در طول زمان ۲ سال قراردادش با مترو تهران، هنوز ساخت خط ۳ مترو را نتوانسته است شروع کند.

• ۴ ماه از سال ۸۵ می گذرد و هنوز هیچ اعتباری از طرف دولت برای شرکتهای متروساز تخصیص نیافته است.

۴/۰۷/۸۵-سرمایه-سردار ساجدی نیا:

• در حال حاضر ۴۴۰ نقطه تصادف خیز در تهران وجود دارد.

۱۵/۱۰/۸۶-جهان صنعت-هاشمی، مدیرعامل شرکت مترو تهران:

ظرفیت یک خط مترو برابر با بزرگراهی با ۳۳ خط عبوری می باشد.

- در تهران روزانه بیش از یک میلیون خودرو برای پیدا کردن جای پارک مناسب میان ۱۵ تا ۳۵ دقیقه وقت صرف می کنند. یعنی در هر ساعت حداقل ۴۵۰ هزار لیتر بنزین در تهران برای یافتن جای پارک مناسب هدر می رود.
- ۸۷/۳/۲۰- دنیای اقتصاد- خادم السلام- مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران- تهران به ۳۵۰ هزار پارکینگ جدید نیاز دارد.
- ۸۷/۵/۱- جهان صنعت- پرویز داودی، معاون اول رئیس جمهور- ایران در مقایسه با سایر کشورهایی که سابقه ریلی دارند جزو

عقب مانده ترین کشورها در این خصوص به شمار می آید

- ۸۷/۵/۸- دنیای اقتصاد- حسین بیژنی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه- هر گونه خللی در فعالیت جایگاه های سوخت گیری CNG، بحران بزرگی را در شرکت واحد اتوبوسرانی ایجاد می کند. جایگاه های سوخت گیری CNG مناطق ۴، ۶، ۷، ۹ با خطر مواجه هستند. در تمام این جایگاه ها **حداقل ۲ کمپرسور** از کار افتاده اند.

۸۷/۵/۲۹- همشهری- بیژنی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی -

- تا آخر امسال ۴۵۰ دستگاه اتوبوس چپ در دو کابین، در خطوط تندرو فعال خواهند شد.
- ارزش تقریبی هر اتوبوس تندرو در حال حاضر ۲۵۰ میلیون تومان است
- قرار است این اتوبوس ها در کشور مونتاژ شود که در این صورت هزینه آن کمتر خواهد شد..

۸۷/۶/۱۱- ایسنا - سردار رویانیان رییس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت -

قانون مصوب مجلس شورای اسلامی در مورد اهداف حمل و نقل عمومی در سال ۱۳۹۱ را در مقایسه با وضع موجود اعلام کرد:

برنامه سال	در حال حاضر	
۱۳۹۱		
۱۴/۰	۸/۰	تعداد خودروها (میلیون)
۰/۷	۱/۱	مصرف سرانه سوخت (لیتر/دستگاه)
۱۵	۴۰	تلفات انسانی در هر ۱۰۰ هزار جمعیت (نفر)
۱۰	۲۲	تلفات انسانی به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه (نفر)
۳۰	۷	سهم حمل ریلی کالا در کشور (درصد)
۱۸	۴	سهم حمل ریلی مسافر در کشور (درصد)
۷۵		سهم حمل نقل عمومی در کشور (درصد)

۱۰		سهم حمل و نقل ریلی در کشور (درصد)
۴۰		سهم اتوبوس در کشور (درصد)
۲۵		سهم تاکسی در کشور (درصد)
۳۰		سهم حمل و نقل ریلی در تهران (درصد)
۲۵		سهم اتوبوس در تهران (درصد)
۲۰		سهم تاکسی در تهران (درصد)

- طول بزرگراههای تهران در سال ۶۸ باید ۵۰۰ کیلومتر می بود. پس از ۲۰ سال هم اکنون ۳۰۰ کیلومتر است .
 - مقدار پارکینگ مور نیاز تهران ۱/۵ میلیون واحد می باشد در حالیکه فقط ۲۵۰ هزار پارکینگ داریم.
 - ۹۷٪ تقاطع های تهران غیر هم سطح است
 - تحویل اتوبوس به شهرداری تهران در ۴ ساله ۸۱ تا پایان ۸۴ معادل ۱۸۸۷ دستگاه بوده ولی در دو ساله ۸۵ و ۸۶ تعداد اتوبوس تحویلی ۱۷۸۷ دستگاه بوده است.
 - تحویل مینی بوس در تهران در ۴ ساله ۸۱ تا ۸۴ برابر صفر بوده است ولی دو ساله ۸۵ و ۸۴ تعداد ۱۲۱۲ دستگاه تحویل داده شده است .
 - تحویل تاکسی در تهران ۶ هزار دستگاه بوده و ۵۴ هزار مسافر شخصی نیز تبدیل به تاکسی شده اند. یعنی ۶۰ هزار دستگاه اضافه شده که تعداد تاکسی در تهران به ۱۰۲ هزار دستگاه رسیده است.
 - تاکنون ۱۶۰ هزار مسافر شخصی در کشور ، ساماندهی شده و ۲۶۰ هزار آژانس مسافربری نیز که هیچ ارگانی از وجود آنها و نحوه فعالیتشان خبر نداشت ، در چرخه حمل و نقل عمومی قرار گرفته اند.
 - با اجرای تبصره ۱۳ مبلغ پرداختی شهرداری تهران بابت هر دستگاه اتوبوس از ۳۵ درصد به ۱۷/۵ درصد قیمت اتوبوس کاهش یافته است.
 - میانگین حمل مسافر هر دستگاه اتوبوس باید روزانه ۱۲۰۰ نفر باشد. ولی در حال حاضر ۵۰۰ نفر است.
- ۸۷/۶/۳۱- جهان صنعت- محمد رویانیا، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی -
- در حال حاضر بیش از سه میلیون خودرو و حدود دومیلیون موتورسیکلت فعال در تهران داریم .
 - تنها ۲۵۰ هزار پارکینگ در تهران وجود دارد. ۱/۲ میلیون پارکینگ نیاز داریم.
- ۸۷/۷/۱۷- اعتماد- دکتر چمران، رییس شورای شهر تهران-

- تهران بزرگ در حال حاضر ۲۵۰ کیلومتر مسیرو معبردارد . طبق طرح جامع حمل و نقل و ترافیک باید ۱۱۵ کیلومتر مسیر و معبر دیگر ساخته شود. در برخی از نقاط شهر چاره ایی جز استفاده از اتوبان دو طبقه نداریم.
- ۸۷/۷/۲۸-دنیای اقتصاد- وحید نوروزی، مدیر عامل معاینه فنی خودرو-سهم انواع وسایل نقلیه در سفرهای روزانه پایتخت را اعلام کرد.

سهم وسایل نقلیه در مسافرت های شهری در تهران(درصد فعلی)

نوع وسیله	درصد فعلی
مترو	۵/۵
تاکسی	۲۱/۵
اتوبوس(شرکت واحد)	۱۷
مینی بوس(شرکت واحد)	۳
انواع سرویس	۹/۵
ون	۰/۵
سواری و وانت	۳۶
موتورسیکلت و دوچرخه	۷

۸۷/۸/۱۳- وطن امروز- محسن هاشمی، مدیر عامل شرکت مترو-.

- شرکت فرانسوی سوفرتودر سال ۱۳۵۳ گزارش جامعی با عنوان طرح ترافیک و حمل و نقل در تهران را ارائه کرد.دراین طرح ، سیستم خیابان- مترو بر اساس ایجاد **هفت خط** مترو به طول **۱۴۶ کیلومتر** که به وسیله توسعه شبکه روزمینی به حومه ، یک شبکه کامل اتوبوسرانی به عنوان مکمل مترو، تعدادی پارک سوار در اطراف ایستگاه های مترو و در نهایت یک شبکه بزرگراهی به صورت کمربندی پیشنهاد شد.

- ضرورت بازنگری طرح مزبور در مهر ماه ۱۳۸۳ و مورد تصویب هیات مدیره مترو قرار گرفت.
- ساخت **هشت خط متروی سنگین شهری**، چهار خط سریع السیر ، شش خط مکمل (اتوبوس BRT ، تراموا و منوریل) مورد تصویب مجمع عمومی قرار گرفته است.
- مجلس شورای اسلامی در پاییز ۸۶ با تصویب لایحه توسعه حمل و نقل همگانی و مدیریت مصرف سوخت، سهم حمل و نقل ریلی در تهران را ۳۰ درصد از حمل و نقل همگانی در نظر گرفت.

۸۷/۸/۱۴- اعتماد- محمد رویانیا- رییس ستاد حمل و نقل و مصرف سوخت کشور-

- هم اکنون ۱۰ درصد جابجایی مسافر در تهران ریلی، ۲۲ درصد با تاکسی و ۱۷ درصد با اتوبوس است. سهم بخش ریلی، تاکسی و اتوبوس تا سال ۱۳۹۱ باید به ترتیب ۳۰، ۲۰، ۳۵ درصد افزایش یابد.
- بر اساس قانون سرپرست و مسوولیت حمل و نقل عمومی بار و مسافر در شهر ها ،با **شهرداری** هاست.

• وزارت راه مکلف شده است تا سال ۱۳۹۱ ضمن **رفع نقاط حادثه خیز**، این مناطق را به صورت برجسته و با تابلو مشخص کنند تا رانندگان در این نقاط با هوشیاری بیشتری رانندگی کنند.

۸۷/۹/۳- دنیای اقتصاد- محسن هاشمی، مدیر عامل مترو-

خطوط مترو باید از ۹۲ کیلومتر به ۴۳۰ کیلومتر توسعه یابد. راه آهن شهری تهران دارای ۸ خط داخلی و ۴ خط برون شهری است

۸۷/۹/۳۰- سرمایه- سردار رویانیان، رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت-

• در چهار سال آینده **حمل و نقل ریلی کشور** باید در بخش بار بیش از **دو برابر** و در بخش مسافر برون شهری و درون شهری **۱۰ برابر** توسعه پیدا کند.

۸۷/۱۰/۱- دنیای اقتصاد- قالیباف، شهردار تهران-

• قیمت تمام شده خدمات و محصولات در بخش های دولتی تقریباً **۳ برابر** بخش خصوصی است.

• یک اتوبوس قدیمی با ظرفیت ۴۰ نفر روزانه ۶۰۰ تا ۷۰۰ مسافر را فشرده و تحت فشار جابجا می کند.

• در تهران باید ۲۰۰ کیلومتر حمل و نقل ریلی داشته باشیم با سر فاصله ۲ دقیقه ای.

• در ۲۵ سال گذشته سالی ۲ کیلومتر مترو ساخته ایم. امسال ۱۵ کیلومتر افتتاح می کنیم.

مهندس سید جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران-

• با وجود آنکه بر اساس قانون توسعه حمل و نقل عمومی مصوب سال ۸۶ **مسئولیت** حمل و نقل بار و مسافر به

شهرداری محول شده است، اما هنوز **اختیارات** لازم در اجرای این قانون را پیدا نکرده ایم..

۸۷/۱۰/۳- سرمایه- رضا عبدالهی - رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس-

• **تعطل دولت** در پرداخت اعتبارات مترو سبب شد قطارهای مترو به خاطر افزایش قیمت جهانی **۵۲ میلیون**

یورو گران تر خریداری شود.

• ارجمندی، معاون سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران: به دلیل افزایش قیمت های جهانی، هزینه خرید ۱۶۰

دستگاه واگن خط سه مترو تهران از ۱۱۲ میلیون یورو به ۱۶۴ میلیون یورو رسید.

۸۷/۱۰/۱۶- دنیای اقتصاد- هاشمی، مدیر عامل مترو

• امکانات مترو شامل ۵۰ ایستگاه و ۹۳/۵ کیلومتر خطوط مترو و نیز ۶۵۰ واگن لوکوموتیو است که همه این

تجهیزات در دولت های گذشته تامین اعتبار، خریداری و ساخته شده و هیچ کدام ارتباطی با دولت نهم ندارد.

۸۷/۱۱/۱- جهان صنعت- رویانیان- رئیس ستاد حمل و نقل و سوخت-

• ۹۵٪ خودروهای در حال تردد، معادل ۹/۴ میلیون دستگاه، پلاک جدید گرفته اند. ۷۰۰ هزار دستگاه هنوز

پلاک نگرفته اند.

۸۷/۱۱/۱۲- دنیای خودرو- سرهنگ محمد رضا غلامی، رئیس شماره گذاری و تعویض پلاک -

- از ابتدای بحث شماره گذاری در ایران تا کنون ۱۳ میلیون شماره گذاری صورت گرفته و در حال حاضر نیز ۹ میلیون خودرو با پلاک در کشور تردد دارند..
 - **وظیفه اسقاط خودرو** های فرسوده هم بر عهده اداره شماره گذاری است. امسال در قالب طرح نقدی ۱۴۵ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شدند که اسقاط هر خودرو در حال حاضر ۴۸ ساعت به طول می کشد و در حالی که این زمان در گذشته ۴۵ تا ۶۰ روز بود.
 - در حال حاضر ۷/۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور وجود دارد که اساساً ۱/۵ میلیون دستگاه از این تعداد فاقد پلاک و **۵۰ درصد** از کل موتورسواران **فاقد گواهینامه** هستند.
 - از ۹/۵ میلیون خودرویی که در چرخه ترافیک وجود دارد ۹ درصد مربوط به حمل و نقل عمومی است.
 - مقرر شده که **منطقه بندی** در دادن **سریال حذف** شود و به تمام مالکان تهرانی که از این پس برای دریافت پلاک مراجعه می کنند. بدون در نظر گرفتن منطقه سکونت، سریال ۵۵ داده شود.
 - ۶۴۰ هزار دستگاه خودرو شناسایی شده که برای تعویض پلاک مراجعه نکرده اند و کارت سوخت این تعداد خودرو باطل شد، البته پس از آن ۸۰ هزار نفر برای تعویض پلاک خود اقدام کردند و مشخص شد که مابقی خودروها برای تعویض مراجعه نکرده اند، از چرخه ترافیک خارج شده و وجود خارجی ندارند.
 - در حال حاضر ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سن فرسودگی در کشور وجود دارد که تنها ۵۰ هزار دستگاه خودرو در طرح تسجیل شرکت کرده اند.
- ۸۷/۱۱/۲۴- سرمایه- گودرز کریمی، مشاور وزیر کار-
- بدهی ۱۴۱۷ واحد صنعتی مشکل دار با ۵۷۰ هزار کارگر به سیستم بانکی کشور ۱۳ هزار میلیارد تومان است.
 - میانگین بدهی هر واحد مشکل دار ۹ میلیارد تومان است.
 - بدهی بخش های مختلف به بانکها ۳۰ تا ۴۰ هزار میلیارد تومان است.
- ۸۷/۱۱/۲۶- جهان صنعت- لطفی زاده، مشاور معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور-
- شرکت مترو تهران از ابتدای سال ۸۵ تا کنون، ۱۴۰۰ میلیارد تومان پول و اعتبار برای ساخت ۳۵ کیلومتر دریافت کرده اما ظرف سه سال تنها ۱۶/۵ کیلومتر مترو ساخته است.
- ۸۷/۱۲/۱۸- دنیای اقتصاد- نیکولاس دلانژ، مدیر ارشد شرکت خدمات زیست محیطی فرانسوی ویولیا-
- با توجه به همکاری با **پنج هزار شهرداری** به منظور کنترل آلودگی هوا می گوئیم صرفاً بهبود موتور وسایل نقلیه کفایت نمیکند، بلکه **تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی** از اهمیت بالاتری برخوردار است.
- ۸۸/۱/۲۶- سرمایه- محمد خوش چهره-
- ایرانی ها ۷۰ درصد سفرهای خود را با خودروهای شخصی انجام می دهند در حالی که این شاخص در جهان بر عکس است.

۸۸/۱/۳۱- سرمایه- حسین بیژنی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران- برای ۱۰ میلیون جمعیت تهران و حومه تنها ۷۵۲۲ دستگاه اتوبوس وجود دارد که ۶۰۹ دستگاه از این اتوبوس ها نیز بیش از ۱۰ سال عمر دارند. ۱۷۶۸ دستگاه مینی بوس نیز در ۵۱ خط فعالیت می کنند.

۸۸/۲/۱۹-۸۸/۲/۱۵ دنیای اقتصاد- دادگاه غلامرضا نیک پی، شهردار پایتخت در زمان شاه-

• نیک پی: بنده از شاه سه سال مهلت گرفتم. که ترافیک را درست کنم که سر در گم شده بود. نیک پی: خیلی درست شد، ۳۰ پل زده شد. پارکینگ ساخته شد. ۵ رشته شاهراه ساخته شد ترافیک آن قدر سنگین بود که سرعت اتوبوس از ۱۶ کیلومتر در ساعت افتاده بود به ۷/۵ کیلومتر.

دادگاه: باز همان مساله اقتصاد **حاکمیت استعمار** است.

نیک پی: حاکمیت استعمار که رییسش شاه بود در ایران.

دادگاه: درست است همه کاره شاه بود.

نیک پی: شاه و هویدا بودند.

دادگاه: مقامات غیرمسئول گفتند که سرعت از ۱۰ کیلومتر آمد به ۵ کیلومتر رسید به ۳ کیلومتر و روزنامه اطلاعات و کیهان آمدند یک مسابقه گذاشتند و گفتند که عابریاده در زمان شهرداری شما سریع تر از اتوبوس به مقصد می رسد.

بعد از ۲۰ ماه کار بررسی، نظر نهایی کارشناسان فرانسوی مترو، قرار بود از روز ۲۸ آبان ۵۲ شروع شود که به تعویق افتاد از ۱۵ دی ماه در تهران شروع به کار کرد.

• دفعه آخر من نوشتم. **اصولاً مخالف بودم با مترو**. من می گفتم باید اتوبوسرانی تقویت شود.

• دادگاه: آمار مرگ و میر ناشی از هوای مسموم تهران بارها به مرحله خطر ناک رسید و متخصصین اعلام کردند که هوای تهران نسبت به سایر شهرهای دنیا خطر ناک تر است.

• نیک پی: وقتی رفتم پیش آقای هویدا و گفتم که این کار را قبول می کنم روی همین شرط بود. یکی از شرایط این است که بنده اتوبوس بخرم، سه هزار دستگاه اتوبوس باید بخرم. بنده شرط کرده بودم که سه هزار میلیارد تومان پول به شهرداری بدهند که بتوانیم بزرگراه ها را بسازیم. شاهراه ها را بسازیم، پل ها را بسازیم، با اعتبارات ناچیز شهرداری که نمی شود این کار ها را کرد.

• نیک پی: فرانسوی ها یعنی همین سوفله گزارش داده اند که در عرض سه سال ترافیک تهران به بن بست می رسد.

• دادگاه: **این وظیفه اربابان استعمار را چگونه به عهده گرفتید؟** شما ترافیک را به این حد انفجار رساندید.

• نیک پی: به حد انفجار رسیده بود اگر نرسیده بود که فرانسوی ها نمی گفتند که به توقف مطلق می رسد.

• دادگاه: آنها که عامل بودند فرانسوی ها پیش بینی کرده بودند که این کار بشود تا نیروی انسانی ما

هدر برود و اقتصاد ما در بست در اختیار آنها باشد

- نیک پی: هیجده رشته شاهراه و بزرگراه را کی در تهران ساخت؟ این پل ها را کی ساخت؟
- دادگاه: شاهراه هایی که شما ساخته اید فقط راهگشایی برای ترافیک تهران و عبور و مرور نبود، بلکه اکثر غرض این بود که زمین های پرت افتاده **هزار فامیل** را داخل محدوده کنید.
- ۸۸/۲/۲۲- جهان صنعت- سید جعفر تشکری هاشمی، معاون شهرداری تهران-
- **با حذف خطوط حومه ای مترو (توسط دولت)**، روزانه صدها هزار نفر از اهالی ساکنان شهرک های اقماری برای دسترسی به تهران کماکان مجبور به استفاده از اتوبوس ها و مینی بوس های فرسوده یا مسافر برها و خودروهای شخصی خود هستند.
- ۸۸/۲/۲۸- مصاحبه تلویزیونی شبکه سه (برکت) با سردار رویانیان-
- **تهران در بیست سال پیش باید ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه می داشت** متاسفانه پس از ۲۰ سال، وقتی تعداد خودروهای شهر تهران ۳ برابر شده است. هنوز این مقدار بزرگراه وجود ندارد.
- ۸۸/۳/۲۶- اعتماد-بیادی، نایب رییس شورای شهر
- دولت به جای **دو هزار میلیارد تومان فقط ۱۹۰ میلیارد تومان** به مترو داد. (کمتر از ۱۰٪)
- ۸۸/۴/۲۸- سرمایه- در حالی که در هند پارک یک روز خودرو در خیابان تنها یک دلار برای صاحب آن هزینه دارد. در آمستردام و لندن هر خودرو باید به ترتیب ۷۰ دلار و ۵۶ دلار پرداخت کند.
- ۸۸/۵/۱۶- جهان صنعت- به گزارش ایلنا، کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات به منظور رفع مشکلات مترو تهران پیشنهاد داد تا یک میلیارد دلار از حساب ذخیره ارزی به شرکت مترو پرداخت شود.
- در حال حاضر شرکت مترو با ۲۰۰ میلیارد ریال کسری بودجه مواجه است. مجموع تعهدات تحقق نیافته دولت تا پایان سال ۸۷ بیش از چهار هزار میلیارد ریال برآورد شده است.
- ۸۸/۵/۱۹- دنیای خودرو- حسین بیژنی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه-
- در حال حاضر از ۲۷۰۰ دستگاه اتوبوس گاز سوز این شرکت حدود **۹۰۰ دستگاه** آن به علت نداشتن گاز و خدمات لازم فعال نیستند.
- تعداد اتوبوس های ناوگان شهری ۸۵۰۰ دستگاه می باشد که ۲۵۰۰ دستگاه در اختیار بخش خصوصی است.
- ۸۸/۶/۱- سرمایه- سرهنگ سید هادی هاشمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ
- تهران نیازمند حداقل ۲۵۰ کیلومتر خط تندرو است که باید به ۴۰۰ کیلومتر هم برسد
- یک رینگ خطوط ویژه اتوبوسرانی در بزرگراه هایی مانند صدر، حکیم، چمران، مدرس باید ایجاد شود
- ۸۸/۶/۱۱- سرمایه- سرهنگ سید هادی هاشمی- رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران
- جریمه های **رانندگی یک روز تهران** با تعداد جریمه های رانندگی در یک سال اروپا برابری می کند.
- ۳۰ درصد ترافیک تهران به علت عدم رشد **زیرساخت های فناوری اطلاعات** به وجود می آید.

• در سال گذشته نه تنها پمپ بنزینی در تهران ساخته نشده بلکه ۵ پمپ بنزین از تهران کاسته شده است. این یعنی ۳۰ سال کم کاری وزارت نفت.

۸۸/۶/۲۸- اعتماد- ربیعی، مدیر عامل شرکت بهره برداری مترو-

هزینه جابجایی هر مسافر در مترو تهران ۳۹۸ تومان است، در صورتی که درآمد متوسط امسال از هر مسافر تنها ۱۰۰ تومان است

۸۸/۷/۱- سرمایه- تیموری کرمانی- مدیر عامل نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران-

هر دستگاه تاکسی روزانه ۱۵۰ نفر را جابجا می کند.

۸۸/۷/۵- سرمایه- هزینه حمل و نقل عمومی (برای مسافت ۱۰ کیلومتر) در استکهلم ۴/۹ دلار و در اکثر کشورهای توسعه یافته ۲ دلار است. ارزان ترین نرخ در دهلی نو ۰/۱۶ دلار (۱۶۰ تومان) است.

۸۸/۸/۱۲- همشهری- جعفر ربیعی- مدیر عامل شرکت مترو-

• روزانه ۱/۷ میلیون مسافر در مترو تردد می کنند. مشکل اصلی مترو تهران **کمبود واگن** است. به جای آنکه قطار را هر ۴ دقیقه در ساعات شلوغ بفرستیم هر ۲ دقیقه یک قطار می فرستیم.

• هر واگن تهران یک میلیارد تومان و **یک قطار هفت واگنه ۷ میلیارد تومان** هزینه دارد.

• امسال مقرر شد ۴۸ میلیارد تومان یارانه بلیط پرداخت شود که تا کنون با وجود گذشت ۷ ماه از سال تنها ۳۶۰ میلیون تومان پرداخت شده است.

رویانیان- رییس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت- در حالی که واگذاری اعتبارات ۵ برابر شده عملکرد ساخت و ساز **افت** داشته است

اصلاً چه کسی گفته باید سالی ۲۵ کیلومتر مترو ساخته شود؟ آیا در ۲ یا ۳ سال باید کل مسائل مترو حل شود؟ مترو یک مد حمل و نقل گران قیمتی است که باید در طولانی مدت آن را انجام دهیم. چه عجله ای است وقتی پول نداریم.

• در حال حاضر در مشهد، تبریز، اصفهان و شیراز خطوط یک مترو تقریباً در حال تکمیل است و از سال آینده باید متروی مشهد را راه اندازی کنیم. ما برای این شهرها حتی یک ریال هم از شهرداری نمی گیریم.

۸۸/۸/۲۶- جهان صنعت- جعفر تشکری هاشمی، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری-

در سال گذشته ۱۵ کیلومتر مترو ساخته شده و خطوط متروی تهران به ۱۰۵ کیلومتر رسید.

۸۸/۹/۵- دنیای اقتصاد- عبدالرضا رحمان فضلی، رییس دیوان محاسبات کشور-

در سال ۸۷ کل میزان تحقق بودجه مترو تهران در حدود ۶۹ درصد بوده است.

۸۸/۹/۲۸- دنیای اقتصاد- رحیمی، معاون اول رییس جمهوری- در جشنواره ملی حمل و نقل

• **خودروسازان باید تولید خود را کم کنند؛** چرا که خیابانهای کشور در حال انفجار است

• برای تحقق شعار **هر خانواده ایرانی، یک خودرو** ابتدا باید جاده‌ها را افزایش داد، وقتی جاده نداریم، چه فایده که هر خانواده ایرانی یک خودرو داشته باشد

بهبهانی، وزیر راه - خیابان‌های کشور در حال انفجار است و تولید خودروسازان باید کنترل شود.

• **وزارت راه نمی‌تواند برای جیب خودروسازان جاده بسازد. دلیلی ندارد وزارت راه از جیب خود خرج کند و سودش را خودروسازان ببرند.**

۸۸/۹/۲۹ - همشهری - بیژنی - مدیر عامل شرکت اتوبوسرانی -

از حدود ۱۲۰ میلیارد تومان یارانه مصوبی که امسال باید دریافت می‌کردیم تنها حدود ۲ میلیارد از سوی دولت پرداخت شد و تا الان به جای ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس تا کنون فقط ۱۵۰ دستگاه از دولت تحویل گرفته ایم. مهدی چمران - رییس شورای شهر - حدود ۱۸ درصد جابجایی‌ها در شهر تهران توسط اتوبوس‌ها صورت می‌گیرد که این رقم باید تا ۲۵ درصد افزایش یابد. تعداد اتوبوس‌ها از ۷ هزار دستگاه فعلی به ۱۱ هزار دستگاه برسد.

۸۸/۱۰/۲۲ - اعتماد - ربیعی، مدیر عامل شرکت بهره برداری مترو -

• در حال حاضر ۱۰۷ کیلومتر خطوط مترو با ۶۳ ایستگاه در تهران فعال است. تا سال ۱۳۹۱ باید بیش از ۱۱۰ کیلومتر دیگر نیز به خطوط مترو اضافه شود.

• طبق قیمت‌های امروز برای ساخت هر کیلومتر خطوط مترو به ۵۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم و در مجموع باید ۵۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار توسط دولت و شهرداری پرداخت شود.

۸۸/۱۱/۲۰ - جهان صنعت - تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران -

• هزینه جابجایی یک مسافر با مترو ۴۰۸ تومان و برای اتوبوس ۳۴۹ تومان است

۸۹/۱/۲۵ - جهان صنعت - تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

از یکسو خودروهای قدیمی فاقد **کمبرند ایمنی در صندلی عقب** هستند و از سوی دیگر اگر با اجباری شدن بستن کمربند ایمنی قرار باشد تنها دو سرنشین در ردیف عقب بنشینند و تعداد مسافران تاکسی از چهار مسافر به سه مسافر کاهش یابد این موضوع منجر به **افزایش نرخ کرایه‌ها** میشود و از سوی دیگر باید خودروهای بیشتری را برای حمل مسافران در شهر در نظر بگیریم که این موضوع نیز **تشدید ترافیک** را به دنبال خواهد داشت.

۸۹/۳/۶ - جهان صنعت - هاشمی تشکری، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری

لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی پس از ۱۰ سال توقف در مجلس شورای اسلامی تصویب شد.

۸۹/۳/۱۳ - جهان صنعت به نقل از ایسنا - عبدالحسین خدری - عضو اتحادیه شرکت‌های حمل و بار مسافر دریایی -

• فقط حدود ۲۰ درصد از ناوگان دریایی مسافری استاندارد و ایمن می‌باشند. بقیه به گونه‌ای است که مسافران شغلی مجاز به سفر با آن‌ها نیستند.

• شناورهای مسافری خطوط داخلی به خارجی پاسخگوی ۱۰ درصد تقاضاست.

۸۹/۳/۱۹- شرق- سعید فائق، مدیر عامل شرکت توسعه حمل و نقل ریلی-

اگر اعتبار تهیه ۳۱۵ واگن قطار شهری را به وزارت صنایع و معادن داده بودند، تا کنون واگن ها آماده تحویل به قطار شهری استان ها بود.

۸۹/۳/۲۰- جهان صنعت- دیدگاه احمد خرم، وزیر راه و ترابری دولت هشتم در مورد عملکرد وزارت راه و ترابری دولت نهم و دهم

۱- بی توجهی دولت در **تامین اعتبارات** مورد نیاز وزارت در **طلایی ترین** دوران درآمد نفتی چهار سال گذشته تنها ۲۶ تا ۲۷ درصد بودجه مورد نیاز بخش راه و ترابری، تحقق یافته است.

۲- **رقابت سالم** در تعیین پیمانکار پروژه وجود ندارد. یا با ترک تشریفات مناقصه پروژه های **مهم و بزرگ** به شرکت های درون حاکمیت واگذار می شود که هزینه پروژه را بالا می برند و یا پروژه های **متوسط و کوچک** در یک رقابت ناسالم و غیر واقعی و بدون توجه به آنالیز به **پایین ترین قیمت** داده می شود. این قبیل پیمانکاران کار را شروع می کنند و در زمانی کوتاه برای ادامه کار دچار مشکل شده و پروژه متوقف می شود.

۳- مشکل عمومی **میانگین زمان اجرای** پروژه ها است که در قبل از پیروزی انقلاب بر اساس اعلام سازمان مدیریت و برنامه ریزی ۳۰ ماه یعنی ۲/۵ سال بوده است. این زمان پس از پیروزی انقلاب به مرور افزایش یافت تا به مرز ۱۱ سال رسیده است.

اول- پروژه آزاد راه پردیس باید پایان سال ۸۵ افتتاح می شد. در سال ۸۸ یک باند آن به طور ناقص افتتاح شد و چند روز بعد به علت حادثه خیز بودن، توسط پلیس راه بسته شد و با زور فشار وزارت راه و با وجود حادثه خیز بودن مجدداً گشایش یافت، برای بار دیگر پلیس راه جاده را مسدود نمود. این پروژه حداقل سه سال دیگر به طول خواهد انجامید..

دوم- پروژه آزاد راه قزوین-رشت باید پایان سال ۸۵ به بهره برداری می رسید برای کامل شدن این پروژه حداقل سه سال دیگر زمان لازم است..

سوم- پروژه های آزاد راه کمربندی غربی و شرقی اصفهان است. مجموعاً به طول ۱۸۴ کیلومتر باید پایان سال ۸۵ به بهره برداری می رسید این پروژه هم سه تا چهار سال دیگر به طول خواهد انجامید

چهارم- پروژه آزاد راه ساوه-همدان است. باید تا پایان سال ۸۶ به بهره برداری می رسید.. برای اتمام پروژه **اگر** بودجه مناسب تامین شود و سرمایه گذار با مشکل مواجه نشود، دو سال دیگر زمان لازم دارد تا بهره برداری کامل شود.

پنجم- پروژه راه آهن اصفهان- شیراز قرار بود در پایان سال ۸۷ به بهره برداری برسد. در خرداد ۸۸ افتتاح شد و به دلیل عدم رعایت مشخصات و استانداردهای ساخت، و عجله ای که برای افتتاح قبل از انتخابات ریاست جمهوری دهم داشتند واگن از ریل خارج شد. ریل ها در هم پیچید (دفرمه شد) و بخشی از تراورس ها شکسته شد. چند پل ارتباطی هنوز به اتمام نرسیده و چند ایستگاه در حال ساخت است. علائم و ارتباطات (سیگنالینگ) که حدود ۱۰۰

میلیارد تومان هزینه دارد ناقص و بلا انجام مانده است. راه آهن شیراز حداقل دو سال دیگر برای کامل شدن وقت لازم دارد.

۸۹/۴/۲۴- جهان صنعت - شهريار افندی زاده، معاون وزير راه و ترابری

امروزه ۸۵ درصد تردها در ۲۵ هزار كيلومتر راه انجام می شود.

۸۹/۵/۱۸- دنیای اقتصاد - سرهنگ اسماعیلی، رییس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهنمای و رانندگی تهران بزرگ

- تغییر ساعت شروع کارمدارس پایتخت مصوبه شورای عالی ترافیک است و برای تمام دستگاهها لازم الاجراست.
- شورای عالی ترافیک سال گذشته تصویب کرد که ساعت کار شروع مدارس در پایتخت یک ساعت دیرتر آغاز شود که رییس آموزش و پرورش شهر تهران با آن مخالف است. او گفته وضعیت اولیا دانش آموزان و معلمان باید در نظر گرفته شود.

۸۹/۶/۸- جهان صنعت- هاشمی تشکری، معاون حمل و نقل و ترافیک شهری شهرداری

- ما به ۴ سازنده داخلی کمک کردیم تا بتوانند اتوبوس های دو کابین بسازند همه آنها در حال راه اندازی تولید CKD اتوبوس های دو کابین هستند. ما امیدواریم سال ۸۹ سال آغاز اتوبوس های دو کابین در کشور باشد.
- طبق طرح جامع ترافیک تهران ما باید ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشیم. شش هزار واحد اتوبوس کسر داریم هر هفت سال یکبار کل ناوگان باید نوسازی شود. هر ساله باید ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ دستگاه نوسازی داشته باشیم.

۸۹/۷/۶- دنیای اقتصاد- رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت

در تهران ۴ برابر ظرفیت معابر خودرو وجود دارد. از ۱/۵ میلیون دستگاه پارکینگ مورد نیاز در پایتخت تنها ۲۵۰ هزار دستگاه پارکینگ داریم.

۸۹/۹/۱۷- رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

طبق آخرین مصوبه مجلس دولت باید ۲۵۰ میلیارد تومان بابت مترو به شهرداری پرداخت کند که تا کنون بیش از ۶۰ درصد آن پرداخت شده و هم اکنون نیز ۱۹۲ میلیارد تومان بابت حمل و نقل عمومی به شهرداری پرداخت شده است.

۸۹/۹/۱۸- جهان صنعت- ربیعی، مدیر عامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه

بودجه سال ۸۹ برای توسعه خطوط مترو تهران ۴۴۵ میلیارد تومان بودجه عمرانی تعیین و مصوب شده است که مترو بتواند یک هزار میلیارد تومان از محل صندوق ذخیره ارزی برداشت کند، از مجموع این اعتبارات با وجود گذشت بیش از هشت ماه از سال تنها ۱۶۰ میلیارد تومان دریافت کرده ایم که این رقم حدود 11 درصد از بودجه مصوب است.

۸۹/۹/۲۳- جهان صنعت- رحیم ممسنی، معاون بودجه معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور-

• قبل از دولت نهم از محل منابع عمومی ۹۹/۸ میلیارد تومان به مترو اختصاص یافته بود و این در حالی است که طی سالهای ۸۴ تا ۸۸ عددی معادل ۹۶۶ میلیارد تومان به این موضوع اختصاص یافته است که حدود ۹/۷ برابر رقم قبلی است.

• در سال جاری بر اساس قانون بودجه مصوب مجلس شورای اسلامی رقم ۳۲۴/۸۸ میلیارد تومان به مترو اختصاص یافته است که ۲۵۰ میلیارد تومان آن از منابع عمومی بوده و از این رقم تا کنون ۶۵ درصد پرداخت شده است. تا روز ۲۰ آذر ۱۶۷ میلیارد تومان از سوی دولت به مترو تهران اختصاص یافته است.

• امسال دولت باید ۶۰ میلیارد تومان یارانه بلیت به مترو پرداخت کند. اما دولت تاکنون تنها ۱/۵ میلیارد تومان از این اعتبارات مصوب را پرداخت کرده.

• به طور میانگین برای ورود هر قطار خطوط داخلی مترو باید هفت میلیارد تومان، هر لکوموتیو ۴/۵ میلیارد تومان و هر واگن دو طبقه خط پنج حدود ۸۰۰ میلیون تومان پرداخت کنیم.

۸۹/۹/۲۷- شرق- تشکر هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

• از مجموع ۴۴۵ میلیارد تومان اعتبار مصوب سالانه توسعه مترو، فقط ۱۶۰ میلیارد تومان اختصاص پیدا کرده. از یارانه ۶۰ میلیارد تومانی بلیت مترو، ۱/۵ میلیارد تومان و از یارانه ۲۰۰ میلیارد تومانی بلیت اتوبوسرانی سراسر کشور ۱/۵ میلیارد تومان تحویل گرفته ایم.

• در ابتدای سال ۸۴ تنها ۷۹ کیلومتر خط مترو و ۳۶ ایستگاه داشتیم. امروز ۱۲۵ کیلومتر خط مترو و ۳۷

ایستگاه داریم. با ورود واگن های جدید تا پایان سال ۹۰، ظرفیت مترو تهران بیش از دو برابر شده و به روزی ۴ میلیون نفر می رسد.

۸۹/۹/۲۷- ضمیمه شرق- نعمت احمدی

• مسئولان مترو می گویند بر اساس طرح های جامع حمل و نقل ریلی ۴۳۰ کیلومتر مترو برای حمل و نقل تهرانیان و شهرکهای اطراف مورد نیاز است که در هشت خط طراحی شده است. ۲۱۷ کیلومتر از این خطوط در داخل شهر تهران است که هم اکنون ۱۱۰ کیلومتر آن احداث شده و برای احداث ۱۰۷ کیلومتر باقی مانده مبلغی حدود ۵ میلیارد دلار نیاز دارند که دو میلیارد دلار آنرا مجلس تصویب کرده که از محل صندوق ذخیره ارزی در اختیار مترو گذاشته شود.

• باقی مانده خطوط مورد نیاز مترو که ۱۸۰ کیلومتر است، در ۴ خط برای حومه تهران طراحی شده که ترافیک صبحگاهی و شبانگاهی اطراف تهران را به شدت کاهش خواهد داد. ظرف ۴ سال گذشته ۴۵ کیلومتر به مترو اضافه شده. و تعداد مسافران از ۶۰۰ هزار نفر به ۱/۷ میلیون نفر رسیده. اگر ۱۰۷ کیلومتر باقی مانده را بسازیم روزانه مترو قادر خواهد بود بیش از ۵ میلیون نفر را جابجا کند.

• تجارت قرار گرفته و مابقی هنوز پرداخت نشده است.

۹۰/۲

۸۹/۹/۲۸- همشهری- محسن هاشمی، مدیر عامل مترو

• هم اکنون روزانه ۱/۷ میلیون سفر با مترو صورت می گیرد. با احتساب یک میلیارد دلار بودجه مصوب مترو از صندوق ارزی می توان گفت از هر ۱۵۰۰ میلیارد تومان بودجه مترو در سال جاری ۱۶۰ میلیارد تومان پرداخت شده که معادل ۱۱ درصد بودجه قانونی مترو است.

۸۹/۱۰/۲- شرق- محسن هاشمی، مدیر عامل مترو

• یک مسیر مترو معادل یک بزرگراه ۵۲ بانده است، بدون آلودگی هوا، مصرف سوخت و زمان کمتر
۸۹/۱۰/۶- دنیای اقتصاد- امسال حدود ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو در پکن فروخته شده است. دولت چین تصمیم گرفت به منظور مقابله با معضل ترافیک خودروها در پایتخت چین، سهمیه فروش ماهانه خودرو در پکن را در سال آینده میلادی کاهش دهد. سال آینده تنها ۲۴۰ هزار دستگاه خودرو و مینی ون در پایتخت چین پلاک گذاری خواهند شد. فقط افراد مقیم می توانند اقدام به خرید خودرو و پلاک گذاری آن در پکن کنند.

۸۹/۱۰/۱۹- همشهری مسافر- محسن هاشمی، مدیر عامل مترو

• امسال از ۱۴۰۰ میلیارد تومانی که قرار بود دولت برای گسترش مترو هزینه کند فقط ۱۳ درصد آن یعنی ۱۹۰ میلیارد تومان پرداخت شده.

۸۹/۱۰/۳۰- دنیای اقتصاد- حسینی، وزیر اقتصاد

آنچه که سبب شده ما نتوانیم دو میلیارد دلار مصوب را به مترو پرداخت کنیم این است که **در حساب ذخیره ارزی پولی نداریم**. از دی ماه سال گذشته پرداختی از حساب ذخیره ارزی برای وام های جدید وجود نداشته است. از سال ۸۴ تا کنون حدود ۹۰۰ میلیارد تومان اعتبار به مترو پرداخت شده است.

• تاکنون مانده اصل **تسهیلات اعطایی** به متروی تهران بالغ بر **هزار میلیارد تومان** است که تمام آن معوق شده است و امروز متروی تهران یکی از **بزرگ ترین بدهکاران به سیستم بانکی** است. امسال دولت آن بخش از بدهی مترو به بانک ها را که سهم دولت بود، تقبل کرد. بدهی مربوط به سهم شهرداری تهران برای مترو هم ۷۰۰ میلیارد تومان است که سعی شده از روش های مختلف مثل واگذاری املاک با سیستم بانکی **تئاتر** صورت گیرد

• وزارت اقتصاد برای استفاده از تسهیلات خارجی و فاینانس برای مترو تمایل دارد. حدود سه و نیم میلیارد دلار تسهیلات خارجی برای خطوط ۳، ۴، ۶ و ۷ متروی تهران در نظر گرفته شده است که در حال طی کردن مراحل نهایی است.

• در سال گذشته با مجوز شورای پول و اعتبار و پیگیری وزیر اقتصاد و رییس بانک مرکزی، ۲۰۰ میلیارد تومان از بدهی معوقه شهرداری تهران را **رد دین** کردیم تا مشکل شهرداری تهران حل شود.

• در سال جاری مجوز صدور ۳۰۰ میلیارد تومان **اوراق مشارکت** به شهرداری تهران داده شد. همچنین اعطای مجوز صدور ۷۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به شهرداری و هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت به متروی تهران در دستور کار قرار دارد.

علی مطهری، نماینده مجلس-مسئولیت اصلی اجرای این قانون به عهده وزیر اقتصاد بوده است. نگاهی به نحوه برخورد دولت در این زمینه نشان می‌دهد که **از ابتدا اراده‌ای** برای اجرای این قانون وجود نداشته است؛ **به اختیار محدود وزیر اقتصاد** واقف هستیم. از آنجا که اختیار وزیر اقتصاد برای اجرای این قانون کامل نبوده، من پیگیری این سوال را به سوال از آقای رییس جمهور موکول می‌کنم و در آن موقع از خود رییس جمهور می‌پرسم.

۸۹/۱۱/۲- دنیای اقتصاد-سید جعفر تشکری هاشمی- معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری

• گویی نمایندگان مجلس در زمان تصویب این قانون با آینده‌نگری چنین روزهایی را پیش‌بینی کرده بودند که علاوه بر صندوق ذخیره ارزی، پرداخت اعتبار مترو را تنها محدود به این صندوق نکردند و عبارت «و یا هر صندوق دیگری» را به کار برده‌اند و از این رو اعتبار مترو از محل صندوق توسعه ملی که به اذعان آقایان از موجودی کافی برخوردار است، به راحتی قابل پرداخت است.

• پرداخت اعتبارات مترو از صندوق ذخیره ارزی هیچ‌گونه ارتباطی به **بدهکار بودن یا نبودن مترو به سیستم بانکی** ندارد و اصولاً با توجه به اینکه پرداخت صددرصد این مبلغ در تعهد دولت است، مربوط کردن پرداخت این اعتبار به بدهی‌های مورد ادعا فاقد توجیه است.

• در حقیقت **دولت بزرگ‌ترین بدهکار به مدیریت شهری تهران** است و در این میان، مطالبات توسعه مترو تنها بخشی از بدهی‌های دولت به شهرداری تهران محسوب می‌شود و طرح این گونه مسائل به واقع **فرار به جلو** به منظور عدم پاسخ‌گویی به ابهامات و مطالباتی است که در این زمینه وجود دارد و کاش به جای طرح موضوعات غیر قابل قبول به صراحت دیدگاه‌های دولت در خصوص این قانون اعلام می‌شد.

۸۹/۱۱/۳- جهان صنعت-شکیب، رییس کمیسیون توسعه و عمران مجلس-دولت براساس مصوبه مجلس ۶۰ میلیارد تومان بابت یارانه بلیت مترو متعهد شده است اما متأسفانه با وجود گذشت ۱۰ ماه از سال تنها ۱۶ میلیارد تومان از آن را پرداخت کرده.

۸۹/۱۱/۳- جهان صنعت- محمد رضا محمودی، معاون عمرانی استاندار تهران

• محدوده طرح زوج و فرد خودروها ۲۰۰ کیلومتر مربع افزایش یافته است.

۸۹/۱۱/۷- شرق- سردار رحیمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران

• محدوده جدید طرح زوج و فرد با ۵۰ کیلومتر گسترش از شمال به بزرگراه همت و بزرگراه شهید زین الدین، از شرق شهید باقری و شهید دوران و بزرگراه بسیج، از جنوب به بزرگراه بعثت و از غرب به بزرگراه نواب و شهید چمران رسید.

• بیش از ۴ میلیون دستگاه خودرو و ۳ میلیون موتور سیکلت در شهر تهران تردد می کنند و ماهانه ۶ میلیون دستگاه خودرو از سایر استانها به پایتخت می آیند. در حالی که معابر تهران تنها کشش حداکثر ۶۰۰ هزار خودرو یعنی معادل یک هفتم این خودروها را دارد.

۸۹/۱۲/۱۴- همشهری- رویانیان، رییس ستاد مدیریت و نقل و سوخت

• دولت آماده است تمام فعالیت های مترو اعم از اقدامات زیربنایی، توسعه ناوگان، خطوط و بهره برداری را به عهده بگیرد و با قیمتی کمتر از ۴۰۰ تومان برای هر بلیت که سهم مردم از آنها ۱۵۰ تومان و کمتر خواهد بود برای همیشه به جوسازی ها و فرافکنی های سیاسی علیه دولت خاتمه دهد

• متوسط سالانه ساخت خطوط مترو در ۱۵ سال قبل از دولت احمدی نژاد ۲/۶ کیلومتر بود که این رقم در پنج سال گذشته به ۷/۳ کیلومتر رسیده است. همچنین متوسط ساخت ایستگاه مترو در قبل از دولت نهم و دهم سالانه ۲ ایستگاه بوده که این رقم در ۵ سال گذشته به ۵ ایستگاه افزایش یافته است.

۹۰/۱/۲۹- جهان صنت- نمایندگان مجلس شورای اسلامی به منظور تامین نظر شورای نگهبان طرح تمدید قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای مترو تا پایان سال ۹۰ را حذف کرد.

مونوریل

۸۵/۹/۱۴- سرمایه- کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی:.

• مرکز پژوهشها، سرمایه گذاری احداث مونوریل را بعنوان یک وسیله لوکس حمل و نقل غیر ضروری می داند.

۸۵/۹/۲۷- اعتماد- احمدی نژاد، رئیس جمهور ایران:

۹۰/۲

• به علت سست بودن زمین تهران احداث خطوط مترو در زیر زمین با مشکلات خاصی همراه است.

• باید از سیستم های دیگر همچون قطار هوایی (مونوریل) که کم هزینه تر است استفاده کنیم.

۸/۸/۸۶-اعتماد-محمد حسن شهیدی: تقریباً در تمام شهرهای متوسط، بزرگ و کلان، از چند نوع سیستم حمل و نقل ریلی بصورت همزمان استفاده میشود.

ترکیب ۸۰۵ سیستم حمل و نقل ریلی در ۱۳۸ شهر در ۶۸ کشور جهان بشرح زیر است:

۳۳۳	سیستم	تراموای جدید
۱۴۸	سیستم	راه آهن سبک شهری
۱۳۳	سیستم	مترو قطار سریع شهری
۹۰	سیستم	مترو سبک قطار سبک شهری
۵۱	سیستم	تراموای سنتی
۵۰	سیستم	مونوریل (۶٪ کل)

توضیح مهم ۳۱ سیستم (۶۰ درصد) از ۵۰ سیستم مونوریل جهان در ۱۰ کشور صنعتی/توریستی به طول ۲۰۰ کیلومتر در حال کار است.

مهمترین عوامل استفاده از مونوریل عبارتند از:

عوامل ویژه جغرافیایی کشور که امکان استفاده از سیستمهای دیگر را غیرممکن میسازد. مانند شرایط مجمع الجزایری شهرها (ژاپن-مالزی-اندونزی) یا شرایط پستی/بلندی متواتر رودخانه/دره (آلمان).

ضرورت جابجایی انبوه مسافران یک ایستگاه به ایستگاه دیگر در یک محدوده کوچک ممنوعیت ورود وسایل نقلیه شخصی به چند محور در محدوده پر ترافیک و حساس موارد توریستی (حظ بصری از مناظر از ارتفاع بالا)

۸۸/۹/۲۴- همایش حمل و نقل - محمد سلیمانی، کارشناس مکانیک مرکز تحقیقات راه آهن -

مونوریل سیستم مکمل سیستم ریلی برای مناطق کم تراکم است -

اولین خط تجاری مونوریل در ژاپن در سال ۱۹۶۴ به طول ۱۷ کیلومتر ساخته و اکنون به ۱۰۰ کیلومتر رسیده است.

ظرف ۴۴ سال در کل جهان ۳۰۰ کیلومتر مونوریل وجود دارد. ۳۰۰ کیلومتر در آسیا، ۴۰ کیلومتر در اروپا و ۵۰ کیلومتر در آمریکا

معایب:

زشت سازی شهر - ظرفیت کمتر حمل مسافرو آلودگی صدا.

مزایا:

۹۰/۲

سرعت احداث مونوریل دو برابر زمان احداث مترو است.

هزینه احداث مونوریل (خط+ ایستگاه) نصف هزینه مترو است.

انعطاف در مسیر، ایمنی بیشتر در زلزله، راه فرار مسافر- عدم امکان خروج از خط

برنامه ایجاد مونوریل در ۴ شهر ۶۳ کیلومتر و در تهران ۲۶ کیلومتر خواهد بود

۹۰/۱/۲۱- شرق- محمد رضا باقر پناهی- نماینده قم در شورای عالی استانها

نداشتن مطالعات اولیه و مصوبه شورای شهر برای عبور مونوریل از مقابل حرم حضرت معصومه(س)، برای

جلوگیری از بین رفتن نمای بصری حرم متوقف شده است.

۹۰/۳/۱- همشهری مسافر-

اولین اتوبوس موجود در ایران توسط یک تاجر بلژیکی در شهر رشت بکار گرفته شد و به تاجری بنام معین التجار فروخته شد. او نیز پس از انقلاب مشروطه اتوبوس خود را به تهران آورد و با کرایه هر نفر ۳ شاهی مشغول به فعالیت شد	۱۲۸۳
اتوبوسهای خریداری شده، در تهران آغاز بکار کردند.	۱۲۹۰
بلدیه (شهرداری) موظف شد میزان کرایه، زمان کار ناوگان، تثبیت خطوط و آیین نامه انضباطی را تعیین کند. اتوبوسها موظف به دریافت پلاک شناسایی شدند. در زمان کریم بوذرجمهری جهت کنترل خطوط هر خط دارای ناظم شد.	۱۲۹۸
در سال ۱۳۳۰ اتوبوسهای زاپس روسی وارد ایران شدند و در سال ۱۳۳۱ اجازه فعالیت شرکتهای خصوصی حمل و نقل صادر شد. سرانجام در سال ۱۳۳۱ قانون تاسیس شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه ۳۰۰ میلیون ریال تصویب شد.	۱۳۳۰
اولین خط اتوبوسرانی شرکت واحد در ۱۴ تیر ۱۳۳۵ با ۸۰ دستگاه اتوبوس در مسیر بازار تا میدان امام حسین افتتاح شد. تا مهر همان سال ۳ خط دیگر نیز آغاز بکار کرد و سال اول فعالیت شرکت واحد با ۱۷۳ اتوبوس و ۵ خط به پایان رسید. در سال ۱۳۴۲ کمپانی ایران ناسیونال تاسیس شد تولید این کارخانه مونتاژ قطعات خودرو وارداتی با تولید سالانه یکصد دستگاه بود.	۱۳۳۵
در دهه ۵۰ اتوبوسهای دو طبقه وارد کشور شدند که علاوه بر جلال و جبروت ظاهری، رضایت مردم را هم جلب کرده بودند.	۱۳۵۳
اتوبوسهای دو کابین و جدید KING LONG و YOUNG MAN توسط مدیران شهری پایتخت خریداری شد. ورود این اتوبوسها در دهه ۸۰ و اوج ورودشان در دهه ۹۰ به نوعی باعث ایجاد تحولی خاص در مجموعه حمل و نقل اتوبوسی پایتخت شد.	۱۳۸۰

۹۰/۳/۴- همشهری-

شرکت واگن سازی تهران در مدت ۲۴ ماه و با هزینه ای معادل ۱۷ میلیون و ۵۰۰ هزار یورو، ۱۲ دستگاه واگن

دو طبقه و ۴ دستگاه لکوموتیو برقی جدید ساخته و تحویل داد.

۹۰/۳/۱۲- جهان صنعت- گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس: دولت در مورد مترو مجرم است.

۹۰/۴/۱۶- روزگار- سردار رحیمی، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی

۹۰/۲

از امروز ۱۶ بزرگراه پایتخت تحت پوشش این پلیس قرار می گیرند که به این ترتیب تسلط در بزرگراها تا ۸۰ درصد افزایش می یابد. ۶۵ واحد گشتی جدید در بخش محسوس و نامحسوس به گشتی های بزرگراه اضافه می شود. به زودی گشتهای مگان نیز به مجموعه پلیس بزرگراه افزوده می شود.