

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 جنابعالی و با شرکت (نام وزارتخانه ها، شهرداری ها، سازمانها و ..) برگزار کرده و طرح بهبود وضعیت ترافیک در تهران را حداکثر ظرف دو ماه آتی برای طرح در دولت ارائه نمائید."
 - 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 منابع مورد نیاز جهت اجرای پیشنهادات ارائه شده مشخص نشده اند. و بدین ترتیب پیشنهادات، حتی اگر تصویب شوند تنها بصورت مبنی بر روی کاغذ (بدون هیچگونه از بخشی عملی) باقی می ماند.

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 ۲،۱ 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 و 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 موتورسیکلت های 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 و سیما

ه - مدیریت کلان

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

حذف [جایگزینی یا حذف؟] سالانه یکصد هزار دستگاه خودروی فرسوده (وزارت نفت) [محل تامین

بودجه مشخص نشده است]

۲۷- شورایعالی 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 خودور 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 نژادشهردار 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 میسراند

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.

۸۲/۹/۱۳ - 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:

• محوریت اصلی مترو است ولی تکمیل آن ۱۰ سال طول می کشد. مونوریل ۳ ساله

• افزایش ناوگان اتوبوسرانی از چهار هزار دستگاه به ۷۵۰۰ دستگاه

• تکمیل فاز اول بزرگراه های شهری به طول ۵۰ کیلومتر

• 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

• ساخت ۱۰ دستگاه پارکینگ طبقاتی

• توسعه خطوط ویژه اتوبوس به طول ۶۳ کیلومتر

• اصلاح هندسی ۴۰۰ تقاطع هم سطح

• ساخت ۲۲ تقاطع غیر هم سطح

• واردات اتوبوسهای جدید با استاندارد و تکنولوژی بالا .

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 ..

۸۲/۱۲/۲ - هدف و اقتصاد - امروزه نزدیک به ۹۲ درصد از سفرهای مرکز شهر توکیو به وسیله سیستم ریلی انجام می شود.

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 می کند. 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 ۱ هزار و ۴۰۰ 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 نمی دهند 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 بیشتر براساس برآورد شهرداری و اعلام به این شورا، طرح را به ازای هر کیلومتر ۲ میلیارد تومان تصویب کرده بود. اما در گزارشی که شاید هنوز هم شورای شهر تا کنون روئت 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. این در حالی است که 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 کردن سرمایه گذار است و باید یقه او را گرفت. به فاصله کمتر از یک هفته مهندس مهدی چمران رئیس 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 ۳ هزار و ۵۶۳ 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. در ضمن 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 با 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-قالیاف، 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 اما 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 مبلغ ۱۰۰ میلیارد تومان که قرار بود در قالب متمم بودجه سال ۸۴ به بودجه

متروی تهران اضافه شود در صحن علنی مجلس شورای اسلامی حذف شد.

۳۰/۱۱/۸۴-همشهری-حاج نصراللهی، مدیر کل حمل و نقل و دبیر شورایی عالی 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):

● با انتقاد شدید از دولت در تصویب مصوبه ای جدید بر انتخاب یک شرکت مادر تخصصی کاملاً دولتی به عنوان مجری اصلی ساخت خطوط مترو باید بگویم، این شرکت که 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 تا کنون حتی یک متر خط مترو 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.

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

● مرکز پژوهشها سرمایه گذاری احداث منوریل را غیر ضروری می داند. یک وسیله لوکس حمل و نقل است.

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

● 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 (منوریل) 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:

۱- ۳۳۳ سیستم تراموای جدید

۲- ۱۴۸ سیستم راه آهن سبک شهری

۳- ۱۳۳ سیستم مترو قطار سریع شهری

۹۰-۴	سیستم	مترو سبک قطار سبک شهری
۵۱-۵	سیستم	تراموای سنتی
۵۰-۶	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:

۱ 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).

۲ ضرورت جابجایی انبوه مسافران یک ایستگاه به ایستگاه دیگر در یک محدوده کوچک

۳ ممنوعیت ورود وسایل نقلیه شخصی به چند محور در محدوده پر ترافیک و حساس

۴ موارد توریستی (حظ بصری از مناظر از ارتفاع بالا)

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

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

۸۷/۳/۱۹-ضمیمه همشهری-

● 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-مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران-

• تهران به ۳۵۰ هزار پارکینگ جدید نیاز دارد

۸۷/۳/۲۰-دنیای اقتصاد-خادم السلام-مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران-

تهران به ۳۵۰ هزار پارکینگ جدید نیاز دارد.

۸۷/۳/۲۷-همشهری-مصباح الدین متقی، مدیرکل معماری و ساختمان معاونت شهرسازی شهرداری تهران-

تهران ۱/۴۰۰/۰۰۰ پارکینگ کم 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، مدیرعامل 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 تند روفعال 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 رویان 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 خودرو ها (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 بزرگراه های 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 بر 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 بر شخصی در کشور در قالب طرحی جامع ، 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 رویانیان، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی -

• در حال حاضر بیش از سه میلیون خودرو و حدود دو میلیون 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 معبر دارد . 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

۳	مینی بوس (شرکت واحد)
۹/۵	انواع سرویس
۰/۵	ون
۳۶	سواری و وانت
۷	موتورسیکلت و دوچرخه

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. در این 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 شهرها 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 رویانیا، 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 مسافربرون 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 ۳۵ الی ۴۰ نفر روزانه ۶۰۰ تا ۷۰۰ مسافر را به صورت 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 اجرایی 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 - رویانین - رییس ستاد حمل و نقل و سوخت -

- ۹۵٪ خودروهای در حال تردد معادل ۹/۴ میلیون دستگاه پلاک جدید گرفته اند ۷۰۰ هزار دستگاه پلاک نگرفته اند.

۸۷/۱۱/۱۲ - دنیای خودرو - سرهنگ محمد رضا غلامی، رییس 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 در پنج قاره به منظور کنترل آلودگی هوا می گوئیم صرفاً بهبود موتور وسایل نقلیه کفایت نمیکند، بلکه تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی از اهمیت بالایی 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.

● دادگاه: دو سال، دو سال.

نیک پی: سه سال مهلت گرفتم که ترافیک را درست کنم و این ترافیک تهران که سر در گم شده بود.

دادگاه: و نکردید.

نیک پی: خیلی درست شد، ۳۰ پل زده شد. پارکینگ ساخته شد. ۵ رشته شاهراه ساخته شد

● در دادگاه: ترافیک آن قدر سنگین بود که سرعت اتوبوس از ۱۶ کیلومتر در ساعت افتاده بود به ۷/۵ کیلومتر .
دادگاه: یعنی چه؟

نیک‌پی: یعنی راه باید باشد تا بتواند سرعت پیدا کند.

دادگاه: باز همان مساله اقتصاد حاکمیت استعمار است.

نیک‌پی: حاکمیت استعمار که رییسش شاه بود در ایران.

دادگاه: درست است همه کاره شاه بود.

نیک‌پی: شاه و هویدا بودند.

دادگاه: درست است که این کارها را کرد، ولی شما یکی از مهره‌هایی بودید که می‌توانستید در مقابل استعمار به

عنوان یک مقام مسوول بایستید.

نیک‌پی: ایستادم، به عنوان یک مقام مسوول برای این که این برنامه‌هایی که من برای ترافیک تهران درست کردم

موجب می‌شد که شرکت ایران ناسیونال و دیگران بتوانند اتوبوس‌هایشان را بفروشند.

دادگاه: نتیجه بخش هم بود؟

نیک‌پی: بله، بله.

دادگاه: حتی مشکل ترافیک را کاهش داد؟ شما معتقدید؟

نیک‌پی: بله، بله صددرصد معتقدم، برای اینکه سرعت اتوبوسرانی از ۷/۵ رسید به ۱۳ کیلومتر در ساعت.

● دادگاه: باید مقامات غیرمسوول بدهند و مقامات غیرمسوول 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

سریع‌تر از اتوبوس به مقصد می‌رسید.

نیک‌پی: این که صحیح نیست.

● دادگاه: بسیار خوب، سازمان برنامه مطالعه کرده و ۲۰ ماه فرصت بود که مطالعه کند. بعد از ۲۰ ماه کار بررسی

نظرات 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 این گزارش شهرداری است.

● نیک‌پی: سازمان برنامه خودش گرفت، خودش مطالعه کرد خودش هم قرار بود اجرا کند. آقای هویدا به اتفاق

آقای هوشنگ انصاری رفتند با فرانسوی‌ها مذاکره کردند و قرار شد مهندسین مشاور فرانسوی بیایند ایران.

● دادگاه: این مربوط به جریان سوفلتون بود

● نیک‌پی: این مربوط به ۵۱ است.

● نیک‌پی: اصلاً شهرداری اطلاعی نداشت دفعه آخر من نوشتم . اصولاً مخالف بودم با مترو. من می‌گفتم 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 سو فله 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، آنها پیش بینی را کرده که بعد ها بگویند که ما گفتیم ولی شما چرا جلویش را نگرفتید.
- نیک پی: آن چیزی را که در ظرف یک سال و نیم یک بشر می توانست انجام دهد، بیشتر از آن انجام داد. هیچده رشته شاهراه و بزرگراه را کی در تهران ساخت؟ این پل ها را کی ساخت؟
- نیک پی: اگر یک دانه از ۱۸ بزرگراهی را که من ساخته ام در زمان آقای شهرستانی به اتمام رسیده باشد بنده هر چه بگویم قبول دارم.
- 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 با نام 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. را 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.

۸۸/۵/۱۹- 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 از این رقم در اختیار بخش خصوصی است.

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.

۸۸/۷/۱- 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- رویانین- رییس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت-

• 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 تا زمان تکمیل شبکه ۴۵۰ کیلومتری متروی پایتخت (۲۱۷ کیلومتر درون شهری)، خطوط اتوبوسرانی تندرو خلا کمبود مترو را جبران می کنند.

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.

۸۸/۹/۲۴- 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:

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

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
 - مگر ما چقدر جاده و خیابان داریم که خودروسازان تولیدشان را رشد می‌دهند و پی‌درپی خودرو به این جاده و خیابان‌ها می‌افزایند.
 - 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 از تعداد زیاد خودروها، 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 شدو الان که آذر ماه است 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. به این معنی که تعداد اتوبوس‌ها از ۷ هزار دستگاه فعلی به ۱۱ هزار دستگاه برسد.

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.

۸۸/۸/۱۲- 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.

۸۸/۱۰/۱۶- همشهری- هاشمی، مدیر عامل مترو-

• برای تحقق سهم ۳۰ درصدی مترو از حمل و نقل عمومی تا سال ۹۱ به ۶/۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد. در مجموع هزینه یک کیلومتر متروی زیر زمینی بین ۴۰ تا ۵۰ میلیارد تومان است

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 قیمت های 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