شهرمن

بیژن یانچشمه

توقف خط ۷ مترو در هفت‌خان شایعات و مشکلات

وعده جدید مدیریت شهری؛ خط ۷ اواخر خرداد افتتاح می‌شود

خط ۷ متروی تهران به طـول ۲۷ کیلومتر و شامل ۲۲ ایستگاه اسـت که از ورزشگاه تختی در افسریه شـروع و به میدان کتاب در سعادت‌آباد منتهی می‌شود، ۲۰ کیلومتر این خط با ۸ ایسـتگاه در خرداد ۹۶ افتتاح و در آبان‌ماه همان سـال به دلیل مشکلات ایمنی و برخی کارشـکنی‌ها تعطیل شـد.

تعطیلی این خط که با سرمایه هنگفت شهری احداث شده در شـرایطی که شهروندان تهرانی زیر بار آلودگی‌های شهری و بار ترافیکی در رنج و عذاب هستند، جای تأمل دارد! عده‌ای معتقدند که تعطیلی مترو با نگاه بعضاً سیاسـی صورت گرفته است. در این میان عده‌ای دیگر معتقدند که مسائل و مشکلات حاشیه‌ای و کامل نبودن تجهیزات آن را به آستانه تعطیلی کشانده است. وعده مدیریت جدید شهری برای افتتاح این خط ریلی در اول اردیبهشت از سوی مدیریت شهری داده شـده بود، ولی افتتاح آن در میان تغییر و تحولات مدیریت شهری یعنی استعفای نجفی و انتخاب شهردار گم شده است. بازار داغ شایعات خود در افتتاح و تکمیل این خط مترو که جنوب شرقی شهر را به شـمال غربی پایتخت متصل می‌کند، موجب سنگ‌اندازی شده است.

متروی تهران هم‌اکنـون دارای پنج خط فعال و برنامه توسعه سایر خطوط نیز در دست اجراست. در این راسـتا سال گذشـته بود که خط ۷ مترو به‌عنوان عمیق‌ترین و طولانی‌ترین خط متروی تهران در خردادماه افتتاح شـد. خط ۷ متروی تهران در زمان مدیریت قالیباف، شـهردار وقت تهران در روزهای آغازین کار خود تنها سه ساعت در روز فعالیت می‌کرد، اما در اواخر فعالیت خود، ساعت کاری آن از ۳ به ۱۲ ساعت یعنی از ۶ صبح تا ۱۸ عصر افزایش یافت. عمیق‌ترین خط متروی تهران از شهرک امیرالمؤمنین(ع) (قصر فیروزه) در کنار ورزشگاه تختی در جنوب شرقی تهران آغاز و پس از طی کردن مسیر شـرق به غرب و تقاطع با خط یک در ایسـتگاه مترو محمدیه از ایسـتگاه بریانک به سمت شـمال متمایل و در ایستگاه متروی شهیدنواب صفوی با خط ۲، در ایسـتگاه متروی توحید با خط ۴ و در ایستگاه متروی دانشـگاه تربیت مدرس با خط ۶ تقاطع خواهد داشت و سپس در امتداد بزرگراه چمران ادامه پیدا می‌کند، پس از عبور از کنار برج میلاد وارد میدان صنعت در شـهرک غرب شده و در انتها به میدان کتاب (میـدان فرحزادی، میدان بوستان) در سعادت‌آباد می‌رسد. خط ۷ مترو در زمان مدیریت شهری محمدباقر قالیباف افتتاح و در آبان سال گذشته به علت مشکلاتی بسته شد.

■ تکمیل خطوط مترو می‌تواند ظرفیت را ۳ برابر کند

محمد علیخانـی، رئیس کمیسـیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شـهر تهران گفت: باید تلاش کنیم با تکمیـل خطوط هفت‌گانه و افزایش ظرفیت جابه‌جایی، مسافران بیشتری را به سمت اسـتفاده از مترو سـوق دهیم. وی تصریح کرد: در حال حاضر مردم برای استفاده از مترو راغب هسـتند، اما مشـکل اصلی مترو، کمبود ناوگان اسـت که شـورای اسلامی شهر تهران تمام تلاش خـود را برای تأمین اعتبارات بیشتر در این زمینه می‌کند. علیخانی با اشاره به اینکه در حال حاضر روزانه ۱۸ تا ۲۰ میلیون سفر در شهر تهران صورت می‌گیرد، افزود: هر چقدر ظرفیت مترو را بیشتر کنیم، می‌توانیم جمعیت بیشتری از مردم را به سمت این حمل‌ونقل پاک سـوق دهیم و به کاهش آلودگی هوا و ترافیک پایتخت کمک کنیم. وی با ابراز تأسـف از آمار و رقم‌هـای اغراق‌آمیزی که قبـلاً در خصوص جابه‌جایی مسافر در مترو اعلام شده بود، افزود: شاید این اعداد به خاطر گرفتن اعتبارات بوده، اما با توجه به بررسی‌ها و تعداد واگن‌ها و قطارهایی که داریم، در حال حاضر به حدود ۲ میلیون سفر در روز رسیده‌ایم. علیخانی خاطر نشان کرد: اگر زیرساخت‌ها و نیازهای خطوط کنونی مترو را در بخش ایمنی و واگن‌ها برطرف کنیم، می‌توانیم به ۶ میلیون سفر در روز برسیم. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران به اقدامات این شورا برای حمایت از مترو اشاره کرد و گفت: در جلسـه شـورا طرح دو فوریتی ۴ هزار میلیارد تومانی اوراق مشارکت خط ۶ و ۷ مترو به تصویب رسیده است. وی افزود: هر سفر که به مترو اضافه می‌شود مصرف سوخت کاهش پیدا می‌کند و براساس آن باید از این صرفه‌جویی که صورت گرفته مبلغـی را برای کمک به مترو پرداخت کنند.

■ خط ۷ مترو به ۱۷ هواکـش میان تونلی نیاز دارد

چندی پیش نیـز مدیرعامل شـرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه با اشـاره به اینکه خط ۷ متروی تهران از ورزشگاه تختی شروع و به میدان کتاب سعادت‌آباد ختم می‌شود، گفت: در مورد توسعه این خط دو پیشنهاد مبنی بر امتداد آن با شاخه غربی به سمت جنت‌آباد شمالی و با شاخه شرقی به سمت ولنجک مطرح است.

علی امام با بیان اینکه خـط ۷ متروی تهران به طول ۲۷ کیلومتر و شامل ۲۲ ایستگاه است که از ورزشگاه تختی در افسـریه شروع و به میدان کتاب در سعادت‌آباد منتهی می‌شود، گفت: ۲۰ کیلومتر این خط با هشت ایستگاه در خرداد ۹۶ افتتاح و در آبان‌ماه همان سال به دلیل مشکلات ایمنی تعطیل شـد. مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه افزود: تعطیلی این خط به دلیل ارتقای سطح ایمنی صورت گرفت و دلیل اصلی و مهم تعطیلی نیز ایمنی این خط و تأمین هواکش‌های میان تونلی و هواده‌های ایستگاه‌ها بود. وی با تأکیـد بر اینکه طبق اسـتانداردها حدفاصل هر ایسـتگاه باید یک هواکش میان تونلی و هر ایستگاه سه هواده وجود داشته باشد که برای ایـن خط ۱۷ هواکش در طول مسـیر طراحی شده است، تصریح کرد: در زمان افتتاح ۱۳ کیلومتر از خط ۷، حتی یک مورد هم هواکش در مدار بهره‌برداری قرار نگرفته بود؛ همچنین سـیگنالینگ این خط نیز راه‌اندازی نشده بود که آن هـم در دسـتور کار قرار گرفته اسـت. امام در خصوص اینکه طبـق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته هفت کیلومتر از این خط با هفت ایستگاه حدفاصل ایستگاه مولوی تا نواب صفوی در خرداد امسـال افتتـاح می‌شـود، ادامه داد: ۲۰ کیلومتر دیگر از این خط در فاز دوم تا پایان تابستان و فاز سوم برای تکمیل کار در نظر گرفته شده است. همچنین بهره‌برداری آن نیز تا پایان سال پیش‌بینی شده که در صورت تأمین منابع مالی طبق زمان‌بندی انجام می‌شود.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه در مورد طرح توسـعه خط ۷ نیز عنوان کرد: در گذشته بررسی‌هایی برای ادامه این خط صورت گرفت که بر این اساس دو مسیر مطرح شد؛ یکی شاخه غربی از میدان کتاب به سمت جنت‌آباد شمالی و دانشـگاه علوم تحقیقات و یکی دیگر شاخه شـرقی به سمت نمایشـگاه بین‌المللی و ولنجک که باید توسـط مشـاور طرح جامع حمل‌ونقل ریلی بررسی شده و پس از جمع‌بندی نهایی ابلاغ شود.

■ چمران: تعطیلی خط ۷ متـروی تهران سیاسی بود، نه فنی

به‌زعم بسیاری از کارشناسـان مسائل شهری، وضعیت تهران از منظر زیرسـاختی به حدقابل قبولی رسیده و مسـئولان جدید در بسیاری از بخش‌ها تنهـا بهره‌بردار خواهنـد بود. عملکرد مترو و اتوبوسرانی تهران سال‌هاست که به روال مشخصی رسـیده و طبق برنامه انجام می‌شود که یکی از دلایل ایـن قاعده‌مندی، انگیزه بالا و مدیران میدانی پرتلاش در دوره گذشته است. بر این اساس رئیس شـورای شهر چهارم گفت: در آستانه سومین ماه سال ۹۷ هستیم، در حالی که همچنان خط ۷ راه‌اندازی نشـده و ابهامات و دلایل سیاسی پشـت آن همچنان عامل بسته شدن این خط با اهمیت در حمل‌ونقل عمومی پایتخت اسـت. مهدی چمران، رئیس پیشین شورای شهر تهران با اشاره به تبعات بی‌توجهی به مسئله حمل‌ونقل عمومی شهر تهران به تسنیم اظهار کرد: مسـئله حمل‌ونقل در شهر تهران از جمله موضوعات حادی اسـت که همواره مورد توجه کارشناسان شـهری و حتی سلامت قرار دارد؛ چراکه مشکلات و مضیقه‌های حمل‌ونقل شهری به صورت مستقیم بر آلودگی هوا، افزایش ترافیک، اتلاف وقت شهروندان و از همه مهم‌تر بر عدم سلامت جامعه به شدت تأثیرگذار است. بی‌شـک در صورت برطرف کردن کمبودهای حمل‌ونقل عمومی در کلانشـهری چون تهران شاهد کاهش آلودگی و افزایش سلامت عمومی جامعه خواهیم بود؛ چراکه گسترش حمل‌ونقل شهری منجر به از بین رفتن ترافیک و به تبع آن کاهش آلودگی هوا خواهد شد.

وی درخصوص عدم راه‌انـدازی خط ۷ متروی تهران به بهانه‌های سیاسـی خاطر نشان کرد: بی‌شک ریشـه آلودگی هوای تهران در کمبود ناوگان حمل‌ونقل شهری است که با جایگزین کردن ناوگان‌های عمومی بخش قابل توجهی از این دغدغه برطرف می‌شود. مترو به عنوان یکی از اصلی‌ترین خطوط حمل‌ونقلی تهران در دوران مدیریت شـهری قالیباف مورد توجه مدیریت شهری و اعضای شورای شـهر قرار داشت و قرار بود که خطوط مترو با قوت و قدرت بیشتری به بهره‌برداری برسـد. در حالی این موضوع مورد توجه شورای چهارم و مدیریت قالیباف بود که متأسـفانه خط ۷ بعد از روی کار آمدن اعضای شورای پنجم تعطیل و به‌رغم ادعای راه‌اندازی آن تـا چند ماه و تعویـق آن به پایان سـال ۹۶ در سـومین ماه سال ۹۷ هسـتیم، در حالی که همچنان خـط ۷ راه‌اندازی نشـده و ابهامات و دلایل سیاسی پشـت آن همچنان عامل بسته شدن این خط با اهمیت در حمل‌ونقل عمومی پایتخت است.

■ پایان خرداد وعده جدید برای افتتاح

با این حال توجیه جدید مدیریت شهری برای تأخیر در افتتاح خط ۷ متـرو در حالی صورت گرفت که محسن پورسیدآقایی، معاون ترافیکی شهردار تهران گفت: قرار بود بخشی از خط هفت مترو تا آخر اردیبهشـت‌ماه امسال افتتاح شود، اما با توجه به مشکلات مالی و وارد کردن برخی تجهیزات از گمرک، بهره‌بـرداری از این خط به آخر خردادماه موکول شد.

خردادماه سـال گذشـته ۲۲ کیلومتـر از ۲۷ کیلومتر خط ۷ متروی پایتخت با هفت ایستگاه مسـافرگیری در آیینـی با حضـور محمدباقر قالیباف، شهردار سابق به بهره‌برداری رسید.

افتتاح این خط با اعتراض و واکنش بسـیاری از اعضای شورای اسلامی شهر تهران و کارشناسان مواجه شد. پس از اسـتقرار تیم جدید مدیریت شهری تهران، کمیته‌ای مسـئول رسیدگی به وضعیت ایمنی خط ۷ مترو شـد که در نهایت براساس نظر این کمیته، فعالیت خط ۷ مترو از اوایل آبان ماه سال گذشته برای تجهیز و تأمین موارد ایمنی استاندارد و فنی متوقف شد.

در تازه‌ترین اظهارنظرها در خصوص بازگشایی متروی خط ۷ مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه از راه‌اندازی خط ۷ متروی تهران در اواخر خردادماه سال‌جاری خبر داد. علی امام اظهار کرد: آبان‌ماه سـال گذشته بود که خط ۷ مترو به دلیل پاره‌ای از مسائل ایمنی تعطیل شد تا به مشکلات آن رسیدگی شود. وی با بیان این نکته که به دلیل ضرورت تأمین منابع مالی کار تعمیر و تجهیز خط هفت مترو با تأخیر شـروع شـد، افزود: تا پایان اردیبهشـت که آن را زمان بازگشایی خط ۷ مترو دانسته‌اند، قطعاً این مسیر آماده بهره‌برداری نخواهد شد و اواخر خردادماه ماه زمانی اسـت که شـرکت متروی تهران به دلیل کارهـای اجرایـی آن را بـرای راه‌اندازی مجدد خط ۷ در نظر دارد. افشـین حبیب‌زاده، عضو کمیسـیون عمران و حمل‌ونقل شـورای شـهر تهران نیز در این‌باره گفت: سیگنالینگ مورد استفاده در این خط «موقت» بوده، موقت بودن سیگنالینگ بسـیار خطرناک بود؛ چراکه راهبر با استفاده از بی‌سیم با مرکز در ارتباط بود. حبیب‌زاده با خاطرنشان کردن این مهم که این خط دارای نواقص زیادی بود که ضریب ناایمنی را افزایش می‌داد، یادآور شد: جالب است بدانید که نامه‌های مشاور خط نیز در جلسه قرائت شد که اتفاقاً در هیچ نامه‌ای مشاور خط به طور صریح اعلام نکرد که این خط ایمن است؛ چراکه با وجود این حجم نواقص نمی‌توانست تأییدیه‌های لازم را ارائه دهد.

> **چمـران درخصـوص عـدم راه‌انـدازی خـط ۷ متـروی تهران بـه بهانه‌های سیاسـی گفت: بی‌شک ریشـه آلودگی هوای تهـران در کمبود ناوگان حمل‌ونقل شهری اسـت که با جایگزیـن کـردن ناوگان‌های عمومی بخـش قابل توجهی از ایـن دغدغه برطرف می‌شـود**

حریم

کنترل و پایش حریم تهران با «هلی‌شات» و تصاویر ماهواره‌ای

حریم پیرامونی شـهر تهران از لحاظ اقتصاد و اکوسیسـتم زیسـت شهری دارای ارزش بسـیار بالایی اسـت تا آن‌جایی که وجود اراضی بکر و فضاهای سبز آن را به تنفس‌گاه شهر تهران تبدیل کرده است و هرگونه تعرض و تبدیل و تغییر کاربری بدون مجوز می‌تواند به زیسـت شـهری پایتخت ۱۳ میلیونی صدمات و لطمات بسیاری وارد سازد، به همین منظور معاون نظارت اداره کل حریم شهرداری تهران از کنترل مسـتمر و هوشمند حریم پایتخت خبر داد.

حمید اسدبیگی با اشاره به آخرین وضعیت حریم پایتخت گفت: حریم، موضوعی ملی و در عین حال فرابخشی اسـت که دارای ساختار و قوانین متعدد می‌باشد که بعضاً در قسمت‌هایی با هم هم‌پوشانی دارند.

وی با بیان اینکه یکی از مشکلات حریم پایتخت نخاله‌ریزی ساختمانی است، گفت: بر اساس قوانین، شهرداری مسئولیتی در این خصوص خارج از محدوده شهر را ندارد و تنها می‌تواند با سایر سازمان‌ها همکاری کند که در این ارتباط نیز به‌رغم مشکلات متعددی که در حوزه‌های مختلف داریم، کماکان در مناطق نسبت به نخاله‌برداری اقدام می‌کنیم و در حال رایزنی برای ایجاد یک برنامه واحد با سایر سازمان‌های مرتبط هستیم. معاون نظارت اداره کل حریم شهرداری تهران با بیان اینکه برای کنترل عدم ورود مصالح به حریم نظارت تصویری را در دستور کار قرار دادیم، گفت: دوربین‌های کنترلی و نظارتی در مبادی ورودی و خروجی نصب می‌شود؛ چراکه معتقدیم زمانی می‌توانیم این موضوع را مدیریت کنیم که مانع ورود مصالح و بروز تخلف در عرصه‌های پرخطر شویم. وی با بیان اینکه برای کنترل حریم نیازمند رصد و کنترل هوشمند هستیم، گفت: ۳۵ دوربین در مناطق مختلف حریم و مبادی ورودی پیش‌بینی شده است، همچنین در قسمت‌هایی از حریم که به علت صعب‌العبور بودن امکان پایش پیاده ممکن نیست و یا زمانبر می‌باشد از هلی‌شات استفاده می‌کنیم. اسدبیگی با بیان اینکه پایش ماهواره‌ای حریم در دستور کار قرار دارد، گفت: در بازه‌های زمانی خاص تصاویر ماهواره‌ای جدید حریم را با تصاویر قبلی مقایسه می‌کنیم و در صورت تعارض نسبت به رفع و تعیین تکلیف آنها اقدام می‌کنیم.

عمران شهری

مقاوم‌سازی و افتتاح پل برای کاهش بار ترافیکی پایتخت

آغاز عملیات مرمت و نوسازی عرشـه جنوبی پل کریمخان از اواسط خرداد و بهره‌برداری از پنجمیـن پل در تقاطع بلوار ارتـش در آینده نزدیک خبرهای عمرانی هستند که می‌تواند از بخشـی از بار ترافیکی شهری پایتخت بکاهد.

پل دسترسی از بزرگراه امام علی(ع) به سمت غرب بلوار ارتش، به عنوان طولانی‌ترین پل در تقاطع این دو بزرگراه، تا پایان خرداد تکمیل می‌شود. احسان نوش‌آبادی، مدیرعامل سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، با اعلام اجرای روکش آسفالت شیب‌راهه جنوبی و عرشه پل دسترسی از بزرگراه امام علی(ع) به سمت غرب بلوار ارتش افزود: مجموعه اقدامات باقی‌مانده به منظور تکمیل و بهره‌برداری از این پل تا پایان خردادماه سال جاری به سرانجام می‌رسد. به گفته مدیرعامل سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، عملیات اجرایی در سـایر بخش‌های پروژه احداث پل‌های تقاطع غیرهمسـطح بلوار ارتش با بزرگراه‌های امام علی(ع) و شهید صیاد شیرازی ادامه دارد و مسیرهای دسترسی غرب به جنوب و شمال به جنوب تقاطع بلوار ارتش با بزرگراه امام علی(ع) نیز به‌زودی آماده اجرای عملیات روسازی خواهند شد. پروژه تقاطع‌های غیرهمسطح بلوار ارتش با بزرگراه‌های امام علی(ع) و شهید صیاد شیرازی، شامل هفت دستگاه پل اصلی و رمپ جهتی و سه دستگاه دوربرگردان غیرهمسطح است که با بهره‌برداری از آن، مجموعه‌ای از گره‌های ترافیکی شمال شرق پایتخت برطرف خواهد شد. پیشرفت عملیات اجرایی این پروژه از مرز ۸۲ درصد فراتر رفته است. تاکنون چهار دستگاه پل و دوربرگردان غیرهمسطح در این پروژه به بهره‌برداری رسیده است. همچنین مدیر گروه تعمیر و مقاوم‌سازی پل‌های شهر تهران ابراز امیدواری کرد عملیات نوسازی و تغییر وضعیت عرشه در باند غرب به شرق پل کریمخان، از دوازدهم خردادماه سال جاری آغاز شود. مهدی پورشاسب با بیان آنکه زمانبندی دقیق اجرای عملیات نوسازی و تغییر وضعیت عرشه جنوبی پل کریمخان نیازمند هماهنگی با معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۶ و مساعدت پلیس راهور تهران بزرگ است، یادآور شد: این عملیات در صورت اخذ مجوزهای لازم از دوازدهم خرداد، همزمان با خاتمه فعالیت مدارس و همچنین آغاز تعطیلات نیمه خرداد آغاز خواهد شد و پیش‌بینی می‌شود به مدت دو هفته ادامه یابد. وی با بیان آنکه کنارگذر جنوبی پل کریمخان در زمان اجرای عملیات نوسازی عرشه جنوبی به عنوان معبر جایگزین ترافیکی در نظر گرفته می‌شود، از شهروندان پایتخت خواست تا حد امکان از معابر موازی خیابان کریمخان تردد کنند. پل کریمخان یکی از هفت پل سواره‌رو فلزی شهر تهران به شمار می‌آید که به دلیل مشکلاتی همچون فرسودگی زودرس روکش، از کار افتادگی نئوپرن‌ها، عدم ظرفیت مناسب در مقابل بارهای جانبی ناشی از زلزله و فرسایش درزهای طولی و عرضی، در حال تبدیل وضعیت به یک پل کامپوزیت بتنی دائمی است.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی

هدررفت آب در خیابان نواب و تأخیر چندین ساعتی امداد آب!

از شهر

فصل گرما و هلاک شدن مردم در اتوبوس‌های بدون کولر و پنجره

سفر شهری با اتوبوس‌های فرسوده

با گـرم شـدن هـوا در پایتخـت، شـهروندان تهرانـی بـا یـک مشـکل قدیمـی مواجـه شـدند و آن مصیبت سـوار شـدن اتوبوس در تابسـتان اسـت.

سـال‌ها از ورود اولین اتوبوس بی‌آرتی به تهران می‌گذرد، بیش از یک دهه است که خیابان‌های تهران و شهروندان به اتوبوس‌های تندرو عادت کرده‌اند، اتوبوس‌هایی که روزهای آغازین ورود به تهران، نو و مدرن محسوب می‌شدند.

اتوبوس‌هایی که در گرما و سـرما وسـیله‌ای مناسب برای شهروندان بودند و به واسطه کولرهای قدرتمند، در تابستان بیش از سـایر اتوبوس‌ها مورد اسـتقبال شـهروندان قرار می‌گرفتند.

اما این روزها بعد از گذشـت یک دهه از تـردد روزانه این اتوبوس‌ها در شهر، آنها تبدیل به مصیبتی برای شهروندان شـده‌اند. مطابق آمارها بیش از نیمی از ناوگان اتوبوسرانی تهران فرسـوده اسـت و اتوبوس‌های بی‌آرتی خط یک نیز به واسـطه فعالیت بیش از یک دهه‌ای خود، سردمدار این اتوبوس‌های فرسوده هستند.

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران می‌گوید: تا دو سال دیگر تمام اتوبوس‌های پایتخت به سن فرسودگی می‌رسند و باید دسـت‌کم ۲ هزار اتوبوس تازه وارد ناوگان شـود. علیخانی با اشـاره به اینکه ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران دست‌کم نیاز به ۲ هزار اتوبوس دارد، گفت: نیاز شهر تهران به اتوبوس بیش از ۲ هزار دسـتگاه است، اما ما بدون بلندپروازی این تعداد را اعلام می‌کنیم که نیاز اورژانسـی تهران است.

او افزود: باید ۵ میلیون سفر در تهران توسط اتوبوس‌ها انجام شود و ما با این آمار فاصله زیادی داریم. ناهماهنگی‌هایی که تاکنون میان مدیریت شـهری و دولت وجود داشته سبب شده تهران از بسیاری از حقوق خود محروم شود.

علیخانی با اشاره به جدی بودن بحران اتوبوس‌های فرسوده گازسوز اضافه کرد: ۲ هزار و ۶۰۰ اتوبوس فرسوده در شهر تهران وجود دارد و این اتوبوس‌ها عمدتاً به بخش خصوصی واگذار شده‌اند.

به گفته مسئولان شهری ۳ هزار و ۵۶۳ اتوبوس فرسوده در شهر تهران است که عمرشان از هشت سال گذشته است.

پیمان سنندجی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی نیز درباره وضعیت ناوگان اتوبوسـرانی شـهر تهران گفت: در حال حاضر ۶ هزار و ۲۶۸ دسـتگاه اتوبـوس در ۲۴۱ خط

اتوبوسرانی فعالیت می‌کنند که بیشترین درصد آنها متعلق به اتوبوس‌های گازسوز تک‌کابین با ۲ هزار و ۶۶۹ دستگاه و کمترین متعلق به اتوبوس‌های برقی و هیبریدی است که با توجه به آلودگی شهر تهران اتوبوس‌های برقی و هیبریدی باید افزایش پیدا کنند.

وی اظهار کرد: باتوجه به آلودگی شهر تهران نزدیک به نیمی از ناوگان اتوبوسرانی پایتخت فرسوده است و موجب آلودگی هوا و آلودگی‌هایی نظیر آلودگی صوتی و بصری می‌شـوند که هرچه سریع‌تر باید نوساز شوند. بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال ۹۰ عمر مفید اتوبوس‌ها هشت سال تعیین شده که بر این اسـاس نیمی از ناوگان شرکت واحد یعنی بیش از ۳ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده است.

به گفته سـنندجی، هزار و ۷۱۰ اتوبوس در تهران کمتر از هشت سـال سـن دارند که ۳/۲۷ درصد ناوگان را تشکیل می‌دهند. سن ۹۹۵ اتوبوس به هشت سال رسیده که ۹/۱۵ درصد ناوگان را تشـکیل می‌دهند و ۳ هزار و ۵۶۳ دستگاه اتوبوس سنشان بیش از هشـت سال است که ۸/۵۶ درصد ناوگان را تشکیل داده‌اند.

■ اتوبوس‌های بدون کولر و پنجره

نکته جالـب در مـورد اتوبوس‌های فرسـوده به خصوص اتوبوس‌های خطوط تندرو این است که بیشتر این خودروها فاقد پنجره هستند و همین موضوع سبب می‌شود در صورت از کار افتادن کولر، شهروندان دچار سختی فراوان شوند.

این مشکل در سال‌های گذشـته نیز دیده می‌شد و حالا با توجه به عدم نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و فرسوده‌تر شدن آنها در این یک سال اخیر، باید شـاهد فرار مردم از ناوگان حمل و نقل عمومی باشیم.