

در گفت‌وگوی کیهان با معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران مطرح شد

# آخرین وضعیت ورود ناوگان جدید حمل‌ونقل عمومی به پایتخت

مهدی برازنده



توجه به حمل‌ونقل عمومی در تهران و توسعه آن با توجه به افزایش جمعیت پایتخت، ترافیک سرسام آور در خیابان‌ها و بزرگراه‌های تهران و وجود آلودگی هوا، جزو مهم‌ترین دغدغه‌های شهروندان است. متأسفانه به گفته مسئولان شهری، کلانشهر تهران در دوره قبلی مدیریت شهری موجبات عقب‌ماندگی شدید در حوزه حمل‌ونقل عمومی را فراهم کرد و در حوزه‌های اتوبوسرانی، تاکسی و مترو ناوگانی فرسوده تحویل مدیریت شهری جدید شد.

با وجود کاستی‌های موجود در حمل‌ونقل عمومی تهران، مدیریت شهری ششم در ۳ سال اخیر اولویت خود را به توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اختصاص داد، به طوری که در دو سال گذشته بیش از نیمی از بودجه شهرداری به حمل‌ونقل اختصاص یافت و ماحصل این اتفاق با انعقاد قرارداد شهرداری تهران با شرکت‌های تولید داخل و همچنین قرارداد موسوم به قرارداد چین همراه شد تا پایتخت ایران اسلامی تا حد قابل توجهی قدری از عقب‌ماندگی‌های گذشته در حوزه حمل‌ونقل عمومی را جبران کند.

به همین بهانه با مهندس محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران درباره آخرین وضعیت توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران و همچنین موضوعاتی چون «نهضت برقی سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی»، همراهی دولت سیزدهم و چهاردهم با مدیریت شهری و مسئله دخالت مافیای خودرو در اقدامات توسعه‌ای شهرداری تهران گفت‌وگو کردیم. آنچه می‌خوانید ترافیک شهرداری تهران است:

\*\*\*

در ابتدا بفرمایید که وضعیت حال حاضر ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت نسبت به دوره گذشته مدیریت شهری چه تغییری کرده است و در حوزه‌های مختلف اتوبوسرانی، مترو و تاکسیرانی شاهد چه تغییراتی بوده‌ایم؟

واقعیت این است که در ابتدای دوره مدیریت شهری کنونی با یک عقب‌ماندگی

می‌شد. بنابراین حال حمل‌ونقل عمومی تهران اساساً خوب نبود. شرایط اسفبار ابتدای دوره قبل، باعث شد که شهرداری تهران در دوره ششم مدیریت شهری با شرکت‌های داخلی بالغ بر ۳ هزار دستگاه اتوبوس قرارداد منعقد کند؛ بدین ترتیب با شرکت ایران خودرو، عقاب، اسنا، سبلان، مجموعه مپنا و عمادخودرو از نظر تامین اتوبوس برقی قراردادی بالغ بر ۳ هزار دستگاه منعقد کردیم. با این حال این تعداد پاسخگوی نیاز شهر نبود و نهضتی به

در تمامی حوزه‌های حمل‌ونقل مواجه شدیم؛ از جمله در اتوبوسرانی، با ناوگان صددرصد فرسوده و کمبود شدید ناوگان روبه‌رو شدیم به طوری که ۸۶۰ دستگاه اتوبوس شاغل در خط تحویل گرفتیم در حالی که نیاز شهر تهران ۷ هزار دستگاه اتوبوس است. در حوزه تاکسیرانی نیز با صددرصد فرسودگی ناوگان ون و تاکسی مواجه بودیم و در حوزه مترو نیز متأسفانه با وجود اینکه توسعه نسبی خوبی را در حوزه ساخت مترو داشتیم، در رابطه با واگن‌های مترو دچار مشکلاتی بودیم و

در ابتدای دوره مدیریت شهری کنونی با یک عقب‌ماندگی در تمامی حوزه‌های حمل‌ونقل مواجه شدیم؛ از جمله در اتوبوسرانی، با ناوگان صددرصد فرسوده روبه‌رو شدیم به طوری که ۸۶۰ دستگاه اتوبوس شاغل در خط تحویل گرفتیم در حالی که نیاز شهر تهران ۷ هزار دستگاه اتوبوس است. در حوزه تاکسیرانی نیز با صددرصد فرسودگی ناوگان ون و تاکسی مواجه بودیم و در حوزه مترو نیز سرفاصله حرکت قطارهایمان در شبکه به طور متوسط بالای ۱۵ دقیقه شده بود، بنابراین یک مشکل سخت‌افزاری در حوزه ناوگان وجود داشت.

نام «برقی‌سازی حوزه حمل‌ونقل عمومی» آغاز کردیم و خواستیم جهت درستی را به حمل‌ونقل بدهیم، زیرا انتظار مردم این است که هم آلودگی هوا کاهش پیدا کند و هم از حجم ترافیک تهران کاسته شود. ضمن اینکه استفاده از ناوگان برقی حمل‌ونقل عمومی یکی از موثرترین اقداماتی است که دنیا نیز به سمت آن رفته است.

در مورد نهضت برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کمی بیشتر توضیح دهید که اساساً شهرداری تهران چه

در حوزه نگهداشت دوربین‌ها نیز شهر تهران در ابتدای این دوره تنها ۳ دستگاه دوربین کنترل سرعت فعال داشت و ۸۵ درصد دوربین‌های نظارتی ما نیز غیرفعال بودند و مشکل داشتند. علاوه بر این در حوزه معاینه فنی نیز مشکلاتی وجود داشت و شاهد صف‌های طولانی در مراکز بودیم و باید به تجهیزات و موضوعات نرم‌افزاری رسیدگی

سرفاصله حرکت قطارهایمان در شبکه به طور متوسط بالای ۱۵ دقیقه شده بود، بنابراین یک مشکل سخت‌افزاری در حوزه ناوگان وجود داشت.

در مورد نهضت برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کمی بیشتر توضیح دهید که اساساً شهرداری تهران چه

روندی را در این رابطه طی کرده است؟ شهرداری تهران با همتی که در دولت سیزدهم و شخص شهید آیت‌الله رئیسی پیگیر برقی‌سازی بودند، کار را پیگیری کرد. در خاطر دارم که شهید رئیسی وقتی برای افتتاح متروی پرند تشریف آورده بودند و بنده به عنوان مدیرعامل وقت مترو و معاون حمل‌ونقل باید به ایشان گزارش می‌دادم، در مسیری که از فرودگاه امام خمینی (ره) تا پرند طی کردیم، ایشان از بنده در مورد برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی سؤال پرسیدند و اولویت ذهنی ایشان در بازدیدی که از متروی پرند داشتند، مشخصاً همین حوزه توسعه برقی‌سازی حمل‌ونقل عمومی و رفع ناترازی سوخت و... بود.

شهرداری تهران پایه‌ای را بنا کرده است که به لطف خدا باعث تغییر سبک زندگی در حوزه حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران و سپس در کلانشهرهای دیگر خواهد شد. ناگفته نماند که دولت جدید نیز برای توسعه ناوگان برقی حمل‌ونقل عمومی همراهی می‌کند و وزارت صمت، وزارت نیرو و بانک مرکزی پای کار هستند.

آخرین وضعیت قرارداد موسوم به قرارداد چین با شهرداری تهران در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

در قرارداد چین تولید ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۲۷ هزار تاکسی و ۱۰ هزار دستگاه ون با شهرداری منعقد شده است که دو قسمت اول این قرارداد فعال شده و ما در حال حاضر ۱۵۰ دستگاه تاکسی برقی را وارد شهر کرده‌ایم که در حال پلاک شدن هستند، ۵۶۰ دستگاه تاکسی برقی نیز ظرف دو هفته آینده وارد می‌شود و الان در بندرعباس حمل می‌شوند و به کمک گمرک کار ترخیص آن‌ها را انجام خواهیم داد. تاییدیه استاندارد ۱۰ دستگاه اتوبوس برقی نیز روز شنبه این هفته اخذ شد و امیدواریم این هفته از گمرک خارج شوند و ۷۹ دستگاه اتوبوس برقی دیگر نیز رسیده است که در هفته جاری و هفته آینده به ۱۰ دستگاه مذکور اضافه می‌کنیم؛ بنابراین در مجموع ۸۹ دستگاه اتوبوس برقی حاصل از این قرارداد وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت خواهد شد.

در حوزه تراموا نیز شهرداری تهران باتوجه به مصوبه بالادستی شورای ترافیک کشور در سال گذشته، اجازه فعالیت دو خط تراموا را