

استعفای مدیر مترو - مشکلات حل می شود؟

محسن هاشمی گفت می رود تا شاید دولت
مشکل تخصیص اعتبارات مترو را حل کند

مترو در ۴ خط با ۷۵ ایستگاه شده ایم. اخیراً هم انجام
۳ میلیارد سفر با حدود ۸۰۰ واگن در شهر تهران
را جشن گرفتیم. در طول این سال ها هم سیستم
حمل و نقل ریلی تهران توانست کارایی خود را
نشان داده و مورد استقبال همشهریان قرار گیرد.



محسن هاشمی می افزاید: هم اکنون نیز
۱۵ کیلومتر از تونل و ایستگاه های مترو آماده
ریل گذاری و نصب تجهیزات بوده و در صورت
حمایت، راه اندازی حدود ۱۵ کیلومتر مترو در سال به
راحتی امکان پذیر خواهد بود و سرعت ساخت تونل
با ۴ دستگاه حفار اتوماتیک به بیش از ۲۰ کیلومتر در
سال می رسد و در ادامه استغفانامه خود که در آن به
ارائه گزارش عملکرد خویش نیز پرداخته است،

ادامه در صفحه ۲۱

پس از حدود ۵ سال از اختلاف دولت و شهرداری
بر سر مالکیت و اختصاص بودجه سالانه مترو و در
حالی که این روزها قیمت بلیت سال آینده این
وسیله مهم حمل و نقل درون شهری در تهران
بهانه جدید منازعه دولت و شهرداری بر سر مترو
است، مدیر عامل این شرکت کناره گیری کرد تا
بلکه با استعفای او غائله مترو بخوابد و توزیع یارانه
این بخش با شتاب بیشتری صورت گیرد و این
در حالی است که با کناره گیری او ز مزه واگذاری
کامل مترو به دولت جدی تر شده است.

محسن هاشمی، پس از ۱۷ سال از مدیریت
مترو کناره گیری کرد. در بخشی از نامه استعفای
وی، خطاب به محمد باقر قالیباف شهردار تهران
آمده است: عطف به استعفاهای مکرر گذشته و
پیرو مصوبه اخیر در مورد ابقای این جانب برای یک
دوره جدید، ضمن قدردانی از عنایات و اطمینان
مجدد، همانگونه که مستحضرد، ۱۷ سال
است که به عنوان عضو، رئیس هیأت مدیره و
مدیر عامل شرکت متروی تهران انجام وظیفه
می کنم. خوشبختانه با حمایت اعضای محترم
مجمع، هیأت مدیره و همکاری و تلاش کارگران،
کارکنان، مشاوران، پیمانکاران و صنعتگران،
موفق به راه اندازی حدود ۱۲۵ کیلومتر از خطوط

استعفای مدیر مترو؛ مشکلات حل می شود؟

مدیرعامل مترو با این هدف طرح حفاظتی کرد که موانع تخصیص اعتبارات برطرف شود

ادامه از صفحه اول

تصریح می کند: متأسفانه به رغم حمایت مجلس شورای اسلامی، شورای اسلامی شهر و شهرداری تهران برای تأمین نقدینگی از طرق مختلف از جمله بوجه سالانه، فائزین بین المللی، حساب ذخیره ارزی و اوراق مشارکت، به دلایل مختلف از جمله تحریم خارجی و مشکلات داخلی امکان استفاده از اعتبارات قانونی فراهم نمی گردد و با وجود درآمد ارزی در سال های اخیر، برنامه های مهم مترو در امر توسعه خطوط با همدم همکاری دولت دچار تاخیر در تجهیز می شود.

هاشمی در این نامه با اشاره به مشکلات نقدینگی برای خدمت رسانی به مردم می افزاید: متأسفانه هم اکنون به دلیل کمبود و تجهیز ناقص واگن از نصف ظرفیت استفاده می شود، این در حالی است که واگن ها و تجهیزات آن در کمرک در حال خاک خوردن هستند.

وی تأکید می کند: اکنون مردمی که خدمت رسانی و ایستگاه ها به آنرا از روی نظام اسلامی و بالاترین عبادت برای مسوولان است و زنان، کودکان و ساخوردگان که از آلودگی هوا و ترافیک به استیضاح های مترو بیانه آورده اند تا این خواسته های قانونی مترو است، رنج می برند و تمام پیگیری ها از وزارت کشور، ستاد مدیریت حمل و نقل و

مسئولین سوخت، شورای اسلامی شهر، مجلس و دولت به نتیجه مناسبی که در سالن پروژه حیاتی چون مترو باشد نرسیده است.

هاشمی در ادامه این نامه از قبول مسوولیت مجدد خود در این وضعیت عذرخواهی کرده و نوشته است: یقین دارم بدینش سوخت، مسوولیت در این شرایط به نفع توسعه و بهره برداری از خطوط مترو نخواهد بود.

فرزندان الله هاشمی رفسنجانی با اشاره به این که برخی مشکلات به وجود آمده و عدم حمایت دولت مترو ممکن است به دلیل حضور وی و مدیریت این شرکت باشد، اضافه کرده است: برای این که بیشتر از این در مردم مسافران توسعه و رفاه قرار نگیرد، در عزمم اعتقاد به خدمت و اعتماد به توان خدای تعالی و همکاری با خواست خداوند است. موقوف فرمایید در دیگری که امکان ایجاد هماهنگی بیشتر خواهد داشت در اسر مدیریت این شرکت کمر بفرمایید. بدین است اینچنان با ادامه هرگونه همکاری با شهرداری و شرکت مترو در عرصه نخواهد بود.

مترو را به دولت بسپارید

همزمان با اعلام استعفاي محسن هاشمی از تداوم رهبری شرکت مترو تهران و حومه، رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت که نماینده دولت در این عرصه شناخته می شود، برای چندین بار طی ماه های اخیر تأکید

کرد: مترو را به دولت واگذار کنید. محدودیاتی را افزود: دولت آماده است تمام تعالیات های مترو اعم از اقدامات زیربنایی، توسعه ناگام، حمل و نقل 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 جوازهای هوا و فراکتی های سیاسی علیه دولت خاتمه دهد. وی افزود: این ادعا که دولت سهم قانونی خود را از اعتبارات متروی تهران کامل و در موعد تعیین پرداخت می کند در حالی به صورت مداوم از سوی برخی ترکر می شود که امار و ارقام مستمر حکایت دیگری از وجوه اعتبارات تخصیص یافته به مترو دارد.

اشاره روایتی به انتقاد مسوولان شهر داری است که می گویند دولت تاکنون به تعهد خود در پرداخت و سندها میلیاردها تومان که سهم خود به مترو در قالب بارانه و بزرگ کمک های دولتی به سیستم حمل و نقل عمومی می برده است و در صورت تداوم این روند، با توجه به هدفمند سازی راه ها شهرداری ها با چارژ است قیمت تمام شده بلیت مترو برای مسافران دریافت کند که رقمی حدود ۷۵۰ تومان برای بلیت یک مسیر در حال آینده است.

رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت کشور با اشاره به مفاد قانون حمایت سازمان های ریلی شهری و حومه و استنادات تاریخی که عده ای به آن می افزایند، افزود: دولت بر اساس ماده هاد قانون که مصوب سال ۱۳۸۵ است، دولت می تواند حاکم تر در ۵۰ درصد اعتبارات سالانه مورد

نیاز مترو و آن هم با اولویت خرید واگن و تجهیز ترا تأمین کند.

به گفته وی، برخلاف آنچه گفته می شود دولت الزامی به پرداخت ۵۰ درصد اعتبارات سالانه ندارد. این در حالی است که هر تیرا کار می شود دولت موظف به تأمین و پرداخت ۵۰ درصد اعتبارات مترو است و دوستانی که بر این طبل نادرست می کوبند آیا از مفاد صریح قانون بی اطلاعند یا آبی نمی دانند که به فرض پرداخت ۱۰ درصد اعتبارات از سوی دولت، این شهرداری است که ملزم به پرداخت ۹۰ درصد مالیات است و هیچگونه ادعایی نمی تواند داشته باشد.

رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت کشور افزود: برای من جای تعجب است که برخی چگونه ششمان خود را بر گزارش های مستند و مستندی که از تلاش ها و پیشرفت های دولت در راستای تهیه سیستم فائزین ۳۷۰ میلیارد تومان برای تکمیل خطوط ۳، ۴، ۵، ۶ و ۷ مترو در سال جاری انجام گرفته می بینند و تنها به یک هزار میلیارد تومان حساب خیره اری اشرا می کنند.

■ **مخالفت مجلس و شورای شهر با دولتی سازی مترو**

رئیس ستاد حمل و نقل و سوخت در حالی چاره کار را در دولت مترو می داند که پیش از این نمایندگانی از مجلس و شورای شهر تهران با این تصمیم مخالفت کرده اند. موسی الرضا غوثی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با تأکید بر این که مجلس با واگذاری مترو به دولت موافقت نیست، گفت: بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی باید از

بخش ها و اختیارات دولت کاسته و واگذار شود. در حالی که بازگشت مترو به دولت خلاف این اصل قانون است.

به گفته وی، دولت موظف است آنچه را مجلس تصویب کرده اند اجرا کند و دولت اگر بخواهد به مترو کمک کند نباید نیست تا آن را مستقیم اداره کند. مترو طی مصوبه مجلس به شهرداری ها واگذار شده و اگر دولت بخواهد مدیریت مترو را به خود بازگرداند باز هم نیازمند مصوبه مجلس و شورای شهر است.

مرتضی ملاطی، عضو شورای شهر و عضو مجمع عمومی شرکت راه آهن شهری تهران و حومه نیز کنترل دولت بر مترو را غیرقانونی دانست مگر این که به گفته او «مجلس از مصوبه خود برگردد» این عضو شورای شهر تهران گفت: علاوه بر (مصوبه مجلس) نظر اعضای مجمع مترو و شورای اسلامی شهر تهران برای جابه جایی مدیریت مترو نیز لازم است عنوان کنم من به عنوان عضو این مجمع و شورای اسلامی شهر مخالف جابه جایی مدیریت مترو از شهرداری به دولت هستم.

به هر حال با کاره گیری هاشمی از مدیریت مترو مردم امیدوارند این ششاهت سیاسی شدن مشکلات این وسیله نقلیه جمعی کاهش یابد و شهرداری و دولت دوباره بر سر تصدی این بخش برسدیگی به وضعیت نامناسب واگن ها و ایستگاه های مترو را به تعویق نیندازند. حالا باید دید این استعفا یا مشکلات این وسیله نقلیه ضروری مردم حل خواهد شد؟

عکس: کاروانی از مترو