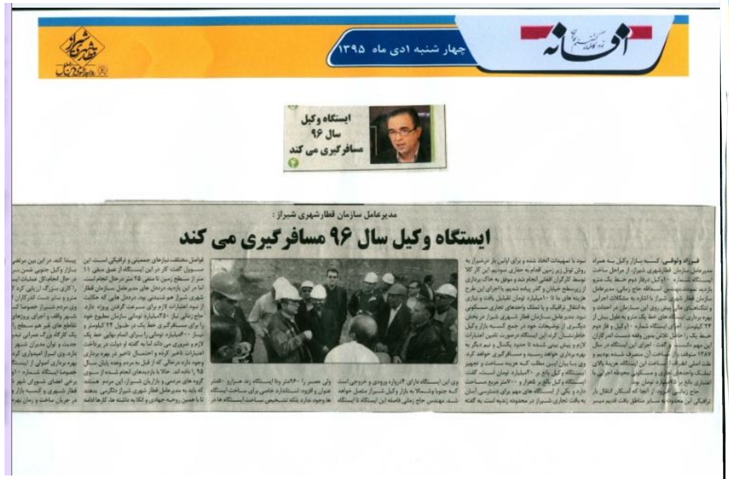
روزنامه افسانه



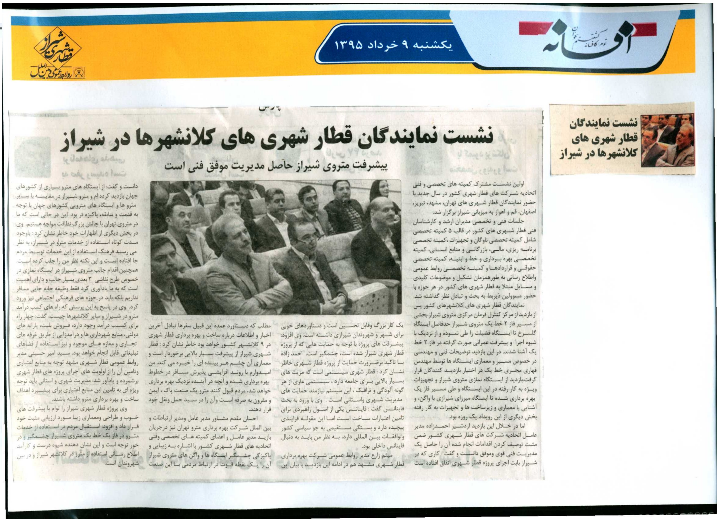
افسانه

چهار شنبه ۱دی ماه ۱۳۹۵

ایستگاه وکیل
سال ۹۶
مسافرگیری می کند
۲

مدیرعامل سازمان قطارشهری شیراز :

ایستگاه وکیل سال ۹۶ مسافرگیری می کند



افسانه

یکشنبه ۹ خرداد ۱۳۹۵

نشست نمایندگان قطار شهری های کلانشهرها در شیراز

نشست نمایندگان قطار شهری های کلانشهرها در شیراز

پیشرفت متروی شیراز حاصل مدیریت موفق فنی است

اولین نشست مشترک کمیته های تخصصی و فنی اتحادیه شرکت های قطار شهری کشور در سال جدید با حضور نمایندگان قطار شهری های تهران، مشهد، تبریز، اصفهان، قم و اهواز به میزبانی شیراز برگزار شد.

جلسات فنی و تخصصی مدیران ارشد و کارشناسان فنی قطار شهری های کشور در قالب ۵ کمیته تخصصی شامل کمیته تخصصی ناوگان و تجهیزات ،کمیته تخصصی برنامه ریزی، مالی، بازرگانی و منابع انسانی، کمیته تخصصی بهره برداری و خط و ابنیه، کمیته تخصصی حقوقی و قراردادها و کمیته تخصصی روابط عمومی واطلاع رسانی به طورهمزمان تشکیل و موضوعات کلیدی و مسایل مبتلا به قطار شهری های کشور در هر حوزه با حضور مسوولین ذیربط به بحث و تبادل نظر گذاشته شد.

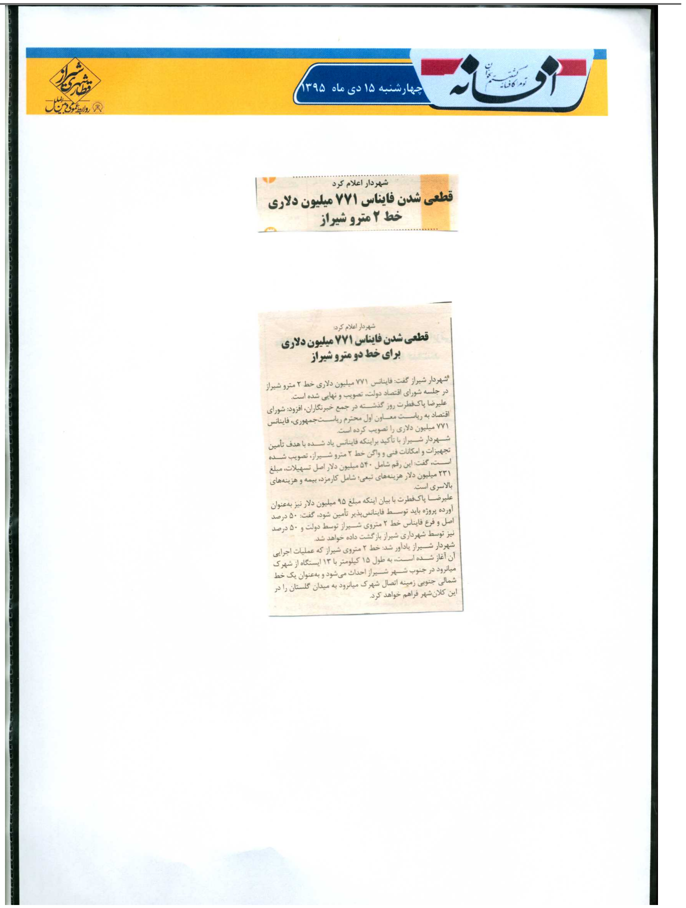
نمایندگان قطار شهری های کلانشهرهای کشور پس از بازدید از مرکز کنترل فرمان مرکزی متروی شیراز بخشی از مسیر فاز ۲ خط یک متروی شیراز حدفاصل ایستگاه گلسرخ تا ایستگاه فضیلت را طی نموده و از نزدیک با شیوه اجرا و پیشرفت عمرانی صورت گرفته در فاز ۲ خط یک آشنا شدند. در این بازدید توضیحات فنی و مهندسی در خصوص مسیر و معماری ایستگاه ها توسط مهندس قهاری مجری خط یک در اختیار بازدید کنندگان قرار گرفت.بازدید از ایستگاه نمازی متروی شیراز و تجهیزات ویژه به کار رفته در این ایستگاه و طی مسیر فاز یک بهره برداری شده تا ایستگاه میرزای شیرازی با واگن، و آشنایی با معماری و زیرساخت ها و تجهیزات به کار رفته بخش دیگری از این رویداد یک روزه بود.

اما در خلال این بازدید اردشیر احمدزاده مدیر عامل اتحادیه شرکت های قطار شهری کشور ضمن مثبت توصیف کردن اقدامات انجام شده آن را حاصل یک مدیریت فنی قوی وموفق دانست و گفت : کاری که در شیراز بابت اجرای پروژه قطار شهری اتفاق افتاده است یک کار بزرگ وقابل تحسین است و دستاوردهای خوبی برای شهر و شهروندان شیرازی داشته است. وی افزود: پیشرفت های پروژه با توجه به حمایت هایی که از پروژه قطار شهری شیراز شده است، چشمگیر است. احمد زاده با تاکید برضرورت حمایت از پروژه قطار شهری خاطر نشان کرد : قطار شهری سیستمی است که مزیت های بسیار بالایی برای جامعه دارد ، سیستمی عاری از هر گونه آلودگی و ترافیک . این سیستم نیازمند حمایت های مدیریت شهری واستانی است . وی با ورود به بحث فاینانس گفت : فاینانس یکی از اصول راهبردی برای تامین اعتبارات ساخت است اما این مقوله فرایندی پیچیده دارد و بستگی مستقیمی به جو سیاسی کشور وتوافقات بین المللی دارد، به نظر من باید به دنبال فاینانس داخلی بود.

میثم زارع مدیر روابط عمومی شرکت بهره برداری قطار شهری مشهد هم در ادامه این بازدید با بیان این مطلب که دستاورد عمده این قبیل سفرها تبادل آخرین اخبار و اطلاعات درباره ساخت و بهره برداری قطار شهری در ۹ کلانشهر کشور خواهد بود خاطر نشان کرد : قطار شهری شیراز از پیشرفت بسیار بالایی برخوردار است و معماری آن چشم هر بیننده ای را خیره می کند. من امیدوارم با روند افزایشی پذیرش مسافر در خطوط بهره برداری شده و آنچه در آینده نزدیک بهره برداری خواهد شد، مردم قبول کنند مترو یک صنعت پاک ، ایمن و مقرون به صرفه است وآن را در سبد حمل ونقل خود قرار دهند.

احسان مقدم مشاور مدیر عامل ومدیر ارتباطات و بین الملل شرکت بهره برداری مترو تهران نیز درجریان بازدید مدیر عامل و اعضای کمیته های تخصصی وفنی اتحادیه های قطار شهری کشور با اشاره به زیبایی و پاکیزگی چشمگیر ایستگاه ها و واگن های متروی شیراز آن را یک نقطه قوت در ارتباط مردمی با این صنعت دانست و گفت: از ایستگاه های مترو بسیاری از کشورهای جهان بازدید کرده ام و مترو شیراز در مقایسه با سایر مترو ها و ایستگاه های مترویی کشورهای جهان با توجه به قدمت و سابقه، پاکیزه تر بود. این در حالی است که ما در متروی تهران با چالش بزرگ نظافت مواجه هستیم. وی در بخش دیگری از اظهارات خود خاطر نشان کرد : باوجود مدت کوتاه استفاده از خدمات مترو در شیراز، به نظر می رسد فرهنگ استفاده از این خدمات توسط مردم جا افتاده است و این نکته نظر من را جلب کرده است. همچنین اقدام جالب متروی شیراز در ایستگاه نمازی در خصوص طرح نقاشی ۳ بعدی بسیار جالب و دارای اهمیت است که به ما یادآوری کرد فقط وظیفه جابه جایی مسافر نداریم بلکه باید در حوزه های فرهنگی اجتماعی نیز ورود کرد. وی در پاسخ به این پرسش که راه های کسب درآمد مترو در شیراز و سایر کلانشهرها چیست، گفت: چهار راه برای کسب درآمد وجود دارد، فروش بلیت، یارانه های دولتی، منابع شهرداری ها و درآمدزایی از طریق غرفه های تجاری و مغازه های موجود و نیز استفاده از فضاهای تبلیغاتی قابل انجام خواهد بود. سید امیر حسینی مدیر روابط عمومی قطار شهری مشهد توجه به منابع اعتباری وتامین آن را از اولویت های اجرای پروژه های قطار شهری برشمرده و یادآور شد: مدیریت شهری و استانی باید توجه ویژه ای به تامین این منابع اعتباری برای پیشبرد اهداف ساخت و بهره برداری مترو داشته باشند.

وی پروژه قطار شهری شیراز را توام با پیشرفت های خوب و طراحی ومعماری زیبا مورد ارزیابی مثبت خود قرار داد و افزود: استقبال مردم در استفاده از خدمات مترو در فاز یک خط یک متروی شیراز چشمگیر و در خور توجه است و این نشان دهنده شیوه درست و کارآمد اطلاع رسانی استفاده از مترو در کلانشهر شیراز و در بین شهروندان است.



چهارشنبه ۱۵ دی ماه ۱۳۹۵

قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین‌الملل

شهردار اعلام کرد

قطعی شدن فایناس ۷۷۱ میلیون دلاری خط ۲ مترو شیراز

شهردار اعلام کرد:

قطعی شدن فایناس ۷۷۱ میلیون دلاری برای خط دو مترو شیراز

شهردار شیراز گفت: فایناس ۷۷۱ میلیون دلاری خط ۲ مترو شیراز در جلسه شورای اقتصاد دولت، تصویب و نهایی شده است.

علیرضا پاک‌فطرت روز گذشته در جمع خبرنگاران، افزود: شورای اقتصاد به ریاست معاون اول محترم ریاست‌جمهوری، فایناس ۷۷۱ میلیون دلاری را تصویب کرده است.

شهردار شیراز با تأکید براینکه فایناس یاد شده با هدف تأمین تجهیزات و امکانات فنی و واگن خط ۲ مترو شیراز، تصویب شده است، گفت: این رقم شامل ۵۴۰ میلیون دلار اصل تسهیلات، مبلغ ۲۳۱ میلیون دلار هزینه‌های تبعی؛ شامل کارمزد، بیمه و هزینه‌های بالاسری است.

علیرضا پاک‌فطرت با بیان اینکه مبلغ ۹۵ میلیون دلار نیز به‌عنوان آورده پروژه باید توسط فایناس‌پذیر تأمین شود، گفت: ۵۰ درصد اصل و فرع فایناس خط ۲ متروی شیراز توسط دولت و ۵۰ درصد نیز توسط شهرداری شیراز بازگشت داده خواهد شد.

شهردار شیراز یادآور شد: خط ۲ متروی شیراز که عملیات اجرایی آن آغاز شده است، به طول ۱۵ کیلومتر با ۱۳ ایستگاه از شهرک میانرود در جنوب شهر شیراز احداث می‌شود و به‌عنوان یک خط شمالی جنوبی زمینه اتصال شهرک میانرود به میدان گلستان را در این کلان‌شهر فراهم خواهد کرد.

استاندار فارس در جلسه شورای سازمان قطار شهری شیراز و حومه:

تکمیل مترو شیراز با استفاده از اوراق خزانه اسلامی

استاندار فارس گفت: استفاده از اوراق خزانه اسلامی برای تسریع در روند تکمیل مترو شیراز مورد توجه است.به گزارش اداره کل روابط عمومی و امور بین الملل استانداری فارس؛ مهندس سید محمدعلی افشانی در جلسه شورای سازمان قطار شهری شیراز و حومه، اظهار داشت: اوراق خزانه اسلامی در شرایط فعلی بهترین اعتبار در کشور محسوب می شود که می تواند شرایط ساخت پروژه های عمرانی بزرگ را فراهم کند.وی با اشاره به حمایت معاون اول رییس جمهور و رییس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در خصوص تامین اعتبارات لازم برای تکمیل آزاد راه شیراز- اصفهان، افزود: آزادراه شیراز-اصفهان از سال ۸۹ تا سال ۹۴، ۲۴۰ میلیارد تومان اعتبار دولتی و ۲۲۰ میلیارد تومان اعتبار از طریق وزارت دفاع دریافت کرده بود اما در اسفندماه گذشته ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق از طریق دولت تحویل شد و ۳۰۰ میلیارد تومان هم شریک پروژه وارد پروژه کرد و چند ماه گذشته هم ۶۰۰ میلیارد تومان دیگر به این پروژه تزریق شده است.

استاندار فارس ادامه داد: بر اساس تاکید مدیران وزارت راه و شهرسازی پروژه آزادراه شیراز - اصفهان هیچ محدودیت اعتباری وجود ندارد و هرچه کار پیش برود اعتبار آن تامین خواهد شد و در خصوص بزرگراه نیز هیچگونه مشکلی وجود ندارد.

مهندس افشانی با تاکید بر ایجاد ایستگاه در نزدیکی بازار وکیل شیراز، گفت: معمولاً یکی از مهم ترین ایستگاه های مترو در بازار قرار دارد زیرا جمعیت فراوانی که معمولا به لحاظ اقتصادی از اقشار متوسط و پایین تر از متوسط هستند همواره در این مراکز رفت و آمد می کنند و مترو تهران نیز در مرکز بازارهاي این شهر داراي ایستگاه است.وی با تاکید بر کوشش برای دریافت اوراق خزانه اسلامی در سریع ترین زمان ممکن، اظهار داشت: باید تلاش کنیم مراحل باقی مانده خط اول مترو شیراز در سالجاری به بهره برداری کامل برسد و در اختیار مردم قرار گیرد. گفتنی است در این جلسه که با حضور رییس سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان، شهردار شیراز و رییس شورای اسلامی شهر شیراز برگزار شد، اعضا به بیان دیدگاه های خود در زمینه راه های تسریع در تکمیل خطوط قطار شهری شیراز پرداختند.

همچنین در این جلسه مدیرعامل سازمان قطار شهری شیراز و حومه به بیان گزارشی از اقدامات این سازمان به منظور تکمیل بخش های جدید قطار شهری در شیراز پرداخت.

کمک چهار هزار و ۶۰۰ میلیارد ریالی دولت به قطار شهری شیراز

مدیر عامل سازمان قطار شهری شیراز و حومه گفت: دولت یازدهم از سال های ۹۲ تا ۹۵، چهار هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال به پروژه قطار شهری شیراز کمک کرده است.

اسدالله حاجی زمانی افزود: دولت یازدهم در مدت یاد شده به طور متوسط سالانه حدود یک هزار و ۱۵۰ میلیارد ریال اعتبارات دولتی به مترو شیراز اختصاص داد.

وی ادامه داد: تاکنون ۶۶ درصد از مجموع اعتبارات سال ۹۵ پروژه قطار شهری شیراز محقق شده است.

قطار شهری شیراز در مجموع در ۶ خط به طول ۹۰ کیلومتر تعریف شده که سال ۹۳ فاز یک خط یک این طرح از میدان احسان تا میدان نمازی به طول ۱۰ و نیم کیلومتر با حضور اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری به بهره برداری رسید.

دو دیدگاه برای باز کردن گره سیستم حمل و نقل شیراز

مطالعات برای اتوبوس هوایی شیراز

لیلا اکبرزاده: دویست و ششمین جلسه علنی شورای اسلامی شهر شیراز روز گذشته با سه نطق و ۹ دستور کار دنبال شد. حمل و نقل درون شهری و استفاده از سیستم های مدرن در این حوزه موضوع نطق محسن معین بود. اجرای طرح های حمل و نقل درون شهری مانند مترو نیازمند هزینه و زمان زیاد دانست و از شورا و شهرداری خواست طرح های جدید و مدرن با هزینه کمتر و کارآیی متناسب را مصوب و اجرا کنند.

وی با بیان اینکه در موضوع مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری، سهم توسعه عمران شهری ۴۰ درصد، سهم ایجاد تسهیلات حمل و نقل عمومی ۴۰ درصد و سهم مدیریت ترافیک ۲۰ درصد است، گفت: شورای سوم و چهارم شهر شیراز با اجرای طرح های هدف ۹۰ اقدامات خوبی در زمینه توسعه معابر و عمران شهری انجام داد که موفقیت نسبی در این زمینه داشت.

وی با ابراز تأسف از ناموفق بودن مدیریت ترافیک شهری توقف اجرای طرح محدوده ترافیکی را گواه این موضوع دانست.

عضو شورای شهر شیراز با بیان اینکه امروز در جهان نگاه به سمت توسعه سیستم های حمل و نقل شهری جدید با هزینه های کمتر و کارآیی مشابه سیستم مترو یا بهتر از آن است، گفت: احداث مترو در شیراز سال ۸۰ آغاز شد و بهره برداری از یک فاز آن تقریبا ۱۵ سال به طول انجامید؛ براین اساس بهره برداری از تمام خطوط شش گانه قطار شهری شیراز حدود ۶۰ سال به طول می انجامد. معین با بیان اینکه بردباری برای تکمیل خطوط مترو شیراز، به معنای صرف وقت بسیار طولانی است، گفت: هم زمان با تداوم اجرایی شدن خطوط قطار شهری، باید سیستم های نوین حمل و نقلی را مد نظر قرار داد و دنبال کرد.

وی در معرفی این سیستم ها، به مونوریل، اتوبوس هوایی، تله کابین ویژه حمل مسافر، سیستم های ریلی و کابلی و ... اشاره و خاطرنشان کرد: اجرای سیستم های جدید حمل و نقل درون شهری در مقایسه با مترو، یک پنجم تا یک پانزدهم هزینه را به دنبال دارد.

این عضو شورای شهر شیراز با تأکید بر اینکه نباید اجازه داد اجرای مترو در شیراز و تکمیل خطوط شش گانه تعطیل شود، خاطرنشان کرد: هزینه اجرای یک کیلومتر مترو بالغ بر ۲۸ میلیون دلار است حال آنکه مونوریل ۶۰ درصد این هزینه را دارد.

وی با استناد به مطالعات علمی انجام شده، اجرای طرح اتوبوس هوایی و تله کابین در بخش های از شهر خصوصا راه حل مشکلات دسترسی به نقاط مرکزی شیراز دانست و گفت: اتوبوس هوایی ۲۰ درصد هزینه مترو و تله کابین بین ۷ تا ۱۰ درصد هزینه احداث مترو را دارد.

*مطالعات استفاده از سیستم حمل و نقل اتوبوس هوایی برای شیراز در حال انجام است

علی رضا پاکفطرت، شهردار شیراز نیز پس از این گزارش با اعتقاد به اینکه مترو کامل ترین سیستم حمل و نقل شهری است اما قدمت آن به جنگ جهانی اول برمی گردد گفت: امید است در سال ۹۷ خط ۲ متروی شیراز را افتتاح شود. پاک فطرت درباره سیستم های مدرن حمل و نقل درون شهری نیز گفت: مطالعاتی برای اینکه در ادامه خط یک با توجه به موقعیت شمال غرب از خطوطی مانند ایروباس یا اتوبوس هوایی استفاده شود در حال انجام است که سرعت آن بیش از ۸ تا ۱۰ برابر بیشتر و هزینه آن یک دهم مترو است.

وی ادامه داد: با فراهم شدن زمینه مطالعات این حوزه در کشور، شهرداری شیراز جزء نخستین کلانشهرهایی بود که حتی قبل از مشهد توسط وزارت دفاع آن را در دستور کار قرار داد. شهردار شیراز ادامه داد: در اروپا نیز سیستم حمل و نقلی را در ابتدا به دلایل مختلف چون جنگ جهانی توسعه پدافندی دادند اما امروز آنها هم به سمت سیستم ارزان پیش رفته اند.

شهردار شیراز همچنین در بخش دیگری از سخنان خود به کسب رتبه برتر اداره کل حراست شهرداری شیراز در میان ادارات کل شهرداری های کشور اشاره و عنوان کرد: وزارت کشور لوح اداره کل برتر را به شهرداری شیراز تقدیم کرده است. پاک فطرت، پیشگیری و کشف به موقع پرونده های متخلفین را دلایل این موفقیت نام برد.

وی همچنین یادآور شد: سازمان پسماند شهرداری شیراز نیز لوح سازمان برتر از مجمع سلامت تهران کسب کرده است. از دیگر موضوعات بررسی شده در این جلسه طرح دوفوریتی تعیین نرخ خدمات درکمپ های نوروزی بود که باقید یک فوریت به کمیسیون خدمات شهری رفت.

رمضان امینی گفت: به دنبال مکاتبه رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تقاضا داریم نرخ خدماتی از قبیل کرایه پارکینگ ها و غرفه ها و کمپ ها و... برای ایام نوروز مشخص شود تا در ایام نوروز طبق نرخ مصوب شورا عمل شود.

زین العابدین عرب نیز، عضو شورای شهر این باره گفت: چرا مواردی از این دست به صورت دوفوریتی به صحن می آید؟ اینکه نوروز نزدیک است دلیل موجهی برای دو فوریتی بودن نیست

عرب ادامه داد: این موارد باید در کمیسیون مربوطه مطرح شود پس از در خواست دو عضو دیگر شورا مقرر شد این مصوبه در کمیسیون خدمات شهری بررسی شده و هفته آینده نرخ خدمات پیشنهادی به صحن شورا ارائه شود. در این جلسه مصوب شد زمین ضلع شمالی مجاور ساختمان در حال احداث ناحیه مقاومت بسیج سپاه احمد بن موسی به این ارگان واگذار شود. شورای شهر شیراز همچنین کمک ۲۰ میلیونی به کمیته امداد و مساعدت ۳۰ میلیونی به کارکنان نیازمند شهرداری به مناسبت فرا رسیدن سال جدید و همچنین کمک ۲۰۰ میلیونی به فرمانداری شیراز برای انتخابات پیش رو را تصویب کرد.

در این جلسه شهرداری شیراز موظف شد طی مدت دو ماه لایحه ای درخصوص ایمنی مساجد، حسینیه ها، اماکن عمومی و ساختمان های بلند مرتبه به شورای شهر ارائه دهد.

افسانه

پنج شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۳۹۵

قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین الملل

مدیرعامل سازمان قطار شهری شیراز:

بهره‌برداری از مسیر مترو چهارراه زند به میدان نمازی

۴

بهره‌برداری از مسیر مترو چهارراه زند به میدان نمازی

مدیرعامل سازمان قطار شهری شیراز و حومه گفت: با تکمیل سه کیلومتر باقی‌مانده از میدان نمازی تا چهارراه زند، تا پایان امسال این مسیر به بهره‌برداری می‌رسد.

اسدالله حاجی زمانی با اشاره به اینکه سه کیلومتر باقی‌مانده خط یک مترو از میدان نمازی تا چهارراه زند تا پایان سال ۱۳۹۵ به بهره‌برداری خواهد رسید، اظهار داشت: اگر مشکل خاصی به وجود نیاید به لطف پروردگار قسمتی دیگر از خط یک مترو شیراز که از میدان الله تا میدان احسان خواهد بود تا پایان امسال به بهره‌برداری می‌رسد.

وی گفت: باوجود کمبود اعتبار در اولویت نخست در حال تلاش هستیم تا برای ادامه مسیر خط یک از میدان نمازی تا چهارراه زند به طول سه کیلومتر اضافه کنیم تا مردم در این مسیر پرترافیک بتوانند از مترو استفاده کنند و این آمادگی وجود دارد تا به لطف پروردگار این سه کیلومتر تا پایان امسال عملیات اجرایی آن تمام‌شده و به بهره‌برداری برسد. حاجی زمانی ادامه داد: امیدواریم با حداقل‌های تأمین اعتبار بتوانیم باقی‌مانده مسیر خط یک را نیز از چهارراه زند تا میدان الله در کم‌ترین زمان ممکن به پایان برسانیم که پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۶ در صورت تأمین اعتبار لازم، این خط به‌طور کامل به بهره‌برداری برسد.

این مقام مسئول در ادامه با اشاره به فعالیت خط دو مترو شیراز نیز اظهار داشت: خط دو مترو شیراز یک خط شمالی جنوبی است که از شهرک میانرود شروع می‌شود و به سمت عادل‌آباد، امیرکبیر، میدان امام حسین(ع)، میدان آزادی، فلکه اطلسی و درنهایت کلبه سعدی به طول ۱۵ کیلومتر ادامه یافته و به پایان می‌رسد.

وی افزود: خط دو مترو شیراز با ۱۳ ایستگاه پوشش داده می‌شود و در حال حاضر حفاری از شهرک میانرود شروع‌شده و ۴/۵ کیلومتر پیشرفت فیزیکی داشته و تونل‌ها احداث‌شده، افزون بر اینکه ۷ ایستگاه نیز عملیات اجرایی آن شروع‌شده است.

حاجی زمانی همچنین گفت: به دلیل کمبود اعتبارات برای خط دو مترو شیراز از روش تهاتری منابع مالی را تأمین کردیم و با قراردادی که به‌صورت غیر نقدی بسته‌شده امیدواریم هر چه زودتر عملیات اجرایی خط دو سرعت بیشتری بگیرد. وی در مورد خط سه متروی شیراز نیز گفت: خط سه مترو شیراز مطالعات آن توسط مهندسان مشاور ایرانی و ایتالیایی در مدت دو سال انجام‌شده که به دنبال منابع اعتباری مستقل برای آن هستیم تا بتوانیم این خط را راه‌اندازی کنیم. حاجی زمانی با اشاره به اینکه درصدد هستیم در سال ۱۳۹۶ عملیات اجرایی خط سه را شروع کنیم بدون اینکه هیچ لطمه‌ای به منابع مالی دو خط دیگر شیراز وارد شود، خاطرنشان کرد: برای خط دو مترو شیراز، فاینانس به مبلغ ۷۷۱ میلیون دلار تصویب شد و با ورود فاینانس گذار خارجی و تعهد بانک مرکزی که ۵۰ درصد اصل و فرع آن در تعهد شهرداری و مابقی در تعهد دولت است، این مبلغ به خط دو اختصاص خواهد یافت.

افسانه

دوشنبه ۲ اسفند ماه ۱۳۹۵

قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین الملل

گزارش خبری

گزارش افسانه از فرونشست خیابان زند در پی بارندگی های اخیر

آب وارد مترو شد اما سازه آسیب ندید

تونل مترو در برابر زلزله بالای ۸ ریشتر هم مقاومت دارد و با چنین بارندگی هایی آسیب نمی بیند

سارا ضمیری: بارندگی های شدید روزهای اخیر شیراز جدای از زنده کردن و جان دوباره بخشیدن به رودخانه خشک شیراز خساراتی نیز به دنبال داشت.

بر اثر شدت این بارندگی ها بخشی از خیابان زند در محدوده بهارستان نرسیده به زیرگذر زند فرونشست کرد و بخشی از سقف تونل قطار شهری در محل ایستگاه وکیل خیابان زند حد فاصل چهارراه دروازه سعدی و زیر گذر زند که جزو بافت تاریخی شیراز محسوب می‌شود، تخریب و یک پایه ستون برق و یک درخت را نیز بلعید.

این حادثه قطع گاز و برق برای ساعاتی در محدوده‌ای از این خیابان و انسداد مسیر از میدان ولی‌عصر به سمت چهارراه زند را نیز به‌دنبال داشت که با اتصال گاز و برق این مسیرها گذر همچنان مسدود و روند بازسازی ها ادامه دارد. «رضا محمدیان» رئیس کمیسیون عمران شورای شهر شیراز درباره جزئیات فرونشست در محدوده خیابان زند به «افسانه» می گوید: فرونشست به دلیل نفوذ آب های سطحی و احتمالا فاضلاب منازل مجاور اتفاق افتاده است، با توجه به ضعیف بودن خاک و حجم زیاد بارندگی این آب به اعماق زیرین نفوذ کرده و حفره ای در سقف ایستگاه وکیل و در مجاورت حمام وکیل ایجاد کرده است.

وی عمق فروچاله را ۱۴ و قطر آن را ۱۵ متر برآورد کرده و می افزاید: با عملیات پیگیرانه ای که انجام شد بلافاصله آب های سطحی کنترل و از مسیرهای دیگر جایگزین شد تا به این قسمت روانه و هدایت نشود. در مراحل بعد نیز حفره مرمت با مصالح پر شد و هم اکنون نیز ایمن سازی این منطقه در حال انجام است و طی چند روز آینده معبر بازگشایی خواهد شد.

رئیس کمیسیون عمران شورای شهر شیراز از تخصیص و هزینه ۶۰ میلیارد تومانی برای لوله گذاری های سطحی، سرپوشیده کردن و مرمت کانال ها، بهسازی مسیرهای لوله گذاری و عبور آب های سطحی در ۴ سال گذشته در شیراز خبر داده و می گوید: در مدت ۴ سال گذشته تنها ۲۰ میلیارد تومان برای ایمن سازی و بدنه سازی رودخانه خشک و سایر رودخانه های شیراز تخصیص و هزینه شده است.

وی معتقد است : به دلیل صرف این هزینه هاست که با بارندگی های شدید چند روز اخیر ما کمترین خسارت و آب گرفتگی ها را در شهر شاهد بودیم. او آبگرفتگی های موجود را نیز مقطعی و سطحی و عموما در کمربندی ها و ورودی های شهر می داند که زیرسازی و مقاوم سازی آن با شهرداری نبوده است.

حاجی زمانی مدیرعامل قطار شهری شیراز با تاکید بر اینکه این فرونشست آسیبی به تونل و مترو وارد نکرده و تنها نفوذ آب به سازه در حال ساخت بوده،به خبرنگار ما می گوید: بارندگی های سنگین روزهای اخیر باعث وارد آمدن خسارات به لوله های انتقال دهنده آب در خیابان زند که حوزه آبریز وسیع دارد، شده است.

وی با اشاره به اینکه با نفوذ آب و شکستگی لوله ها حفره ای در گوشه پیاده رو و قسمتی از خیابان ایجاد شده،می افزاید: در نتیجه این حفره مقداری آب به سازه در حال ساخت مترو نفوذ کرده است. حاجی زمانی با تاکید بر اینکه آب وارد شده مشکلی برای مترو ایجاد نکرده، تصریح می کند: آب از کناره دیوار وارد تونل مترو شده و تنها مقداری گل و لای ایجاد کرده که آسیب زا نیست.

***جابه جایی مسیر لوله گذاری**

رئیس کمیسیون عمران شورای شهر شیراز نشست سقف مترو را به دلیل حجم زیاد بارندگی ها و نفوذ بیش از حد آب دانسته و تاکید می کند: خوشبختانه با کنترل بارندگی های اخیر این حادثه تلفات جانی نداشت و تنها یک منزل که تملک آن با شهرداری بود کمتر از ۳۰ درصد آسیب دید. وی درباره تامین زیرساخت های قطع شده در خیابان زند نیز یادآور می شود: در زمان فرونشست برای مدت چند ساعت گاز خیابان و مناطق نزدیک قطع بود، اما بعد از گذشت چند ساعت گاز مجدد وصل شد و سایر قسمت ها و زیرساخت ها کنترل و بررسی شد.

محمدیان وقوع حادثه مجدد در این مناطق را گریز ناپذیر دانسته و می گوید: ممکن است هر زمان دیگر حادثه ای تحت تاثیر عوامل طبیعی اتفاق بیافتد اما پیگیری های لازم در پیشگیری از موارد مشابه در حال انجام است.

وی تصریح می کند: شهرداری مطالعاتی را طی روزهای گذشته آغاز کرده تا مسیر آب های سطحی را موقتا از خیابان سعدی به رودخانه هدایت کند و با جابه جایی مسیر لوله گذاری از خطرات بعدی احتمالی بکاهد.

***سازه مترو با بارندگی آسیب نمی بیند**

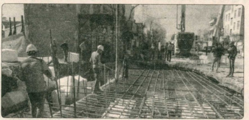
مدیرعامل قطار شهری شیراز با تاکید بر اینکه ایستگاه سازه طی دو ماه آینده تکمیل خواهد شد و به محض تخلیه آب و گل وارد شده به تونل فعالیت سازه از سر گرفته خواهد شد، می گوید: بیش از ۲۴ کیلومتر از این سازه تکمیل شده و خوشبختانه برای تکمیل سایر بخش ها مشکلی وجود نخواهد داشت.

وی با اشاره به اینکه بارندگی های اخیر خساراتی برای مترو نداشته، اظهار می کند: سازه های ایستگاه و تونل مترو در برابر زلزله بالای ۸ ریشتر مقاومت خواهد داشت و به هیچ عنوان با چنین بارندگی هایی آسیب نمی بیند.

حاجی زمانی این سازه ها را مقاوم در پدافند غیر عامل نیز دانسته و می گوید: آب نفوذ کرده به سازه در حال ساخت مشکلی برای بدنه ندارد و هیچ نوع ریزش و آسیب دیدگی به بدنه سازه وارد نشده و صرفا آب و گلی است که باید خارج شود. وی با تاکید بر اینکه از امروز آسفالت این ناحیه انجام می شود و از روز پنجشنبه نیز مغازه های حاشیه ۵۰ متری فعالیت خود را از سر خواهند گرفت، اظهار می کند: به محض اینکه حفره پر شده گیرایی خود را کامل کند باقی مراحل تکمیل سازه انجام می شود و تلاش می شود تا به زودی تردد در این نواحی نیز از سر گرفته شود.

حاجی زمانی، تصمیم‌گیری در خصوص زمان بازگشایی کامل مسیر و عبور ترافیک خودرویی را دوشنبه یا سه‌شنبه این هفته اعلام کرد.

zamiri.afsaneh@gmail.com



عکس: امید منوچهری

افسانه

یکشنبه ۱۲دی ماه ۱۳۹۵

قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین الملل

برگزاری
مانور زلزله
در قطار شهری شیراز

۴

آمادگی و هماهنگی دستگاه های امدادی درشرایط اضطراری متروی شیراز ارزیابی شد

برگزاری مانور زلزله در قطار شهری شیراز

مانور آمادگی و هماهنگی بین دستگاهی در شرایط اضطراری در قطار شهری شیراز با حضور نیروهای عملیاتی، اجرایی و ستادی برگزار شد.

به نقل از روابط عمومی قطار شهری شیراز، مانور زلزله، با حضور دستگاه‌ها و نیروهای عملیاتی، امدادی، اجرایی و ستادی سازمان‌ها و نهادهای ذیربط در ستاد مدیریت بحران و حوادث غیرمترقبه شیراز، و همزمان با عبور قطار در یکی از ایستگاه‌های مترو برگزار شد.

در این مانور، قطار در ایستگاه شاهد، به‌طور فرضی و در حین وقوع زلزله دچار سانحه و در فاصله ۱۰۰ متری این ایستگاه متوقف شد.

با اعلام موضوع توسط راهبر قطار به مرکز کنترل و فرمان، بلافاصله نیروهای امدادی آتش نشانی، هلال احمر و اورژانس شیراز فراخوانده و در کوتاه‌ترین زمان ممکن وارد صحنه شدند و عملیات تخلیه بیش از ۱۰۰۰ مسافر را آغاز کردند. مدیرعامل قطار شهری شیراز در حاشیه اجرای این مانور فرضی که با هدف ارزیابی و ارتقای توان امداد و نجات در تونل‌های مترو شیراز انجام شد، گفت: قرار گرفتن در هفته کاهش اثرات بلایای طبیعی اصلی‌ترین علت برگزاری مانور برای سنجش توانایی این سازمان و نهادهای امدادی در مواجهه با بحران‌های احتمالی است.

اسدالله حاجزمانی افزود: با گذشت ۲ سال از بهره برداری فاز یک خط یک قطار شهری در شیراز، با لطف خداوند کوچکترین مشکلی را در مترو شاهد نبوده‌ایم و تونل‌های مترو با نگاه پدافند غیر عامل، ایمن‌ترین و البته مقاوم‌ترین نقاط در زمان وقوع بحران‌های شهری نظیر زلزله محسوب می‌شوند. او هدف از برگزاری اینگونه مانورها را ارتقای سطح آمادگی و هماهنگی همه جانبه دستگاه‌های امدادرسان شهری در برابر سوانح عنوان و اضافه کرد: در این مانور که با حضور کارکنان شهرداری شیراز به عنوان مسافرین مترو برگزار شد، بلافاصله پس از اطلاع از وقوع حادثه فرضی و توقف قطار، نیروهای امدادی مترو وارد عمل شده و در ادامه نیروهای سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی وارد محل شدند.

حاجزمانی گفت: همزمان برای پشتیبانی بیشتر و ادامه امداد رسانی مطلوب، نیروهای اورژانس و هلال احمر نیز وارد مترو شده امدادرسانی را تسریع کردند و در نهایت نیروهای پلیس راهور و انتظامی شیراز نیز امنیت مسیرهای منتهی به ایستگاه شاهد را در سطح خیابان برقرار کرده و شرایط را تحت کنترل درآوردند.

مدیر عامل سازمان قطار شهری شیراز زمان اجرای مانور و واکنش نیروهای امدادی و انتظامی را بسیار مثبت ارزیابی کرد.

حیدر عالیشوندی، فرماندار و رئیس ستاد بحران شهرستان شیراز نیز اجرای این مانور را مثبت ارزیابی و اضافه کرد: با ارتقای توان نیروهای عمل کننده و بهره‌گیری از تجهیزات لازم، خسارت‌ها در حوادث واقعی به حداقل خود خواهد رسید. رمضان امینی، جانشین ستاد حوادث شهری شیراز نیز تعامل بین نیروهای عملیات آتش نشانی و خدمات ایمنی، اورژانس و هلال احمر و نیروی انتظامی را مثبت ارزیابی و خاطرنشان کرد: ایجاد بستر ارتباطی قوی و به هنگام در مراحل امداد و نجات نقش مهم و موثری داشته و باید در ارتقای دستگاه‌ها و تجهیزات ارتباطی بیسیم و تلفن‌های همراه در شرایط اضطراری کوشش بیشتری شود.

مدیر کل مدیریت بحران استانداری فارس نیز برگزاری این مانور را موفق و درخور تحسین عنوان کرد و گفت: مترو دو نقش تاثیر گذار و مهم در ارایه امور خدمات حمل و نقل ریلی درون شهری و پدافند غیر عامل در هنگام بروز برخی حوادث مانند جنگ و زلزله دارد.

به اعتقاد فیاض‌پور پیچیدگی کار در مترو، پیچیدگی مدیریت بحران را در زمان وقوع حوادث احتمالی دو چندان می‌کند.

رضا محمدیان، عضو شورای اسلامی شهر شیراز نیز با اشاره به دستاوردهای مثبت برگزاری این مانور، آن را دستمایه آمادگی بیش از پیش دستگاه‌ها در مقابله با بحران‌های احتمالی دانست.

محمد فرخزاده، مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی نیز با اشاره به ثبت وقایع برگزاری این مانور، بازرسی و ارزیابی تجهیزات و تاسیسات مترو توسط کارشناسان ایمنی و امداد آتش نشانی را در خلال این عملیات، گامی موثر در پیشبرد اهداف امدادی سازمان‌های مختلف ارزیابی کرد.

افسانه
دوشنبه ۲۴ خرداد ۱۳۹۵
قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین الملل

روزن

مترو۴۰ ساله شد

فرزاد وثوقی

با آغاز سال ۱۳۹۵ مترو شیراز ۴۰ساله شد. سال ۱۳۵۵ مطالعات اولیه مترو توسط مشاورین خارجی انجام گرفت. ۱۴ سال بعد یعنی در سال ۱۳۶۹ مطالعات دوباره ای توسط هیات های علمی دانشگاه های کشور به مدت ۲ سال روی این طرح انجام می شود. درخلا این سال ها همگان روی این موضوع که شیراز برای آینده ترافیکی اش نیازمند خطوط ریلی درون شهری است متفق القول بوده اند. تا سال ۱۳۷۵ و در یک فرصت ۲۰ساله فقط بودجه های هنگفتی! صرف مطالعات این طرح می شود. در این مدت کارشناسان خارجی، اساتید دانشگاه های داخلی و در ادامه اساتید دانشگاه صنعتی شریف پای اسناد این طرح مهرمی زنند. در همان سال «۱۳۷۵»، سازمان قطار شهری با هدف مطالعه، طراحی، احداث و بهره برداری مترو تاسیس می شود. در سال ۱۳۷۸ پرونده مترو بار دیگر به جریان مطالعه سپرده می شود و این بار اساتید دانشگاه صنعتی شریف به ارزیابی طرح می پردازند. سال ۱۳۸۰ احداث سیستم قطار «سبک شهری» به تصویب نهایی می رسد و عملیات اجرایی خط یک به طول ۲۴/۵ کیلومترآغاز می شود. حالا ۲۵ سال از زمان طراحی مترو می گذرد و باید دید طولانی شدن این طرح در مرحله مطالعه به نفع کیست !؟ طرحی که در مرحله مطالعه ۲۵ سال دست به دست شد و برای اجرا ۱۵ سال با اعتبارات قطره چکانی حرکتی لاکپشتی داشت. پر واضح است که طولانی شدن زمان اجرا نه در این پروژه که در تمامی پروژهای استانی، هزینه های اجرا را با توجه به نرخ تورم سالانه چند برابر می کند.

②

مترو۴۰ ساله شد

ادامه از① آیا کشدار شدن زمان اجرای این پروژه، منافعی را به دنبال داشته است؟ این در حالی است که اگر الگوی توسعه مترو در شیراز همین الگو باشد قطعا برای ساخت خطوط باقی مانده (خطوط ۲ تا ۶) نیازمند ۱۰۰سال زمان هستیم. مترو شیراز دارای ۶خط به طول ۹۰کیلومتر است و تا به حال در مورد زمان آغاز و خاتمه خطوط شش گانه این پروژه اطلاع رسانی نشده است. سال ۱۳۹۳معاون اول رییس جمهور به شیراز آمد تا فاز یک خط یک مترو شیراز (میدان احسان تا نمازی) را افتتاح کند. دراین مراسم او قول تامین ۴۶۰ میلیون دلار از محل فاینانس به پروژه مترو شیراز را داد. اما مدتی بعد وقتی نوبخت رییس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به شیراز آمد تا در مراسم افتتاح ایستگاه مطهری، باقی مانده در مسیر فاز یک شرکت کند، دوباره شهردار شیراز و سایر مسوولین به چانه زنی برای دریافت آن پرداختند و البته تا کنون خبری از اختصاص آن نیست !؟ کار در فاز ۲ خط یک امتداد نمازی تا گلسرخ درحال انجام است. حالا سازمان قطار شهری و شهرداری شیراز اوراق مشارکت فروخته اند و پول به مقدار کافی در اختیار پیمانکاران پروژه قرار دارد. اوراق مشارکتی که شهرداری و سازمان قطار شهری را به شدت بدهکار کرده است. خط دوم، خط سوم (درادامه خط یک از میرزای شیرازی تا ایستگاه راه آهن شیراز- اصفهان، خط چهارم، پنجم و ششم در انتظارآغاز و اتمامند. احداث خطوط مترو اعتبارات هنگفتی می طلبد. در بهمن ۹۴برای ادامه کار در خط یک مسوولین سازمان مترو ۷۰۰ میلیارد تومان اعتبار درخواست کرده اند! این روزها اما سر وکله ۵۰۰هزار میلیارد تومان طرح و پروژه راکد ونیمه تمام عمرانی در کشور پیدا شده که البته دولت برای اجرا و اتمام آنها پول کافي ندارد. از طرفی منابع رسمی در پایان سال ۱۳۹۴ اعلام کردند دولت به شبکه بانکی بالغ بر ۵۰۰ هزار میلیارد تومان بدهی دارد، بدهی که به دلیل بی انظباطی پولی و مالی حادث شده است. برابر همین آمار از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۴ یعنی همان سال آغازین عملیات ساخت مترو، هزینه تاخیر در اجرای هرپروژه بالغ بر ۱/۱۰۰ هزار میلیارد ریال مازاد بر پیش بینی ها محاسبه شده است و در همین دوره برای خاتمه هر طرح به طور متوسط ۲ برابر برآورد های اولیه اعتبار محاسبه شده است. بدون عینک خوش بینی اگر به داستان نگاهی گذرا داشته باشیم، در خواهیم یافت با توجه به دو برابر شدن اعتبارات در زمان تاخیر، پروژهایی گران با بازدهی اندک می سازیم که ته ماجرا یک عده بدهکارند و عده ای طلبکار !؟

افسانه
چهار شنبه ۱دی ماه ۱۳۹۵
قطار شهری شیراز
روابط عمومی و بین الملل

روزن

مترو در انتظار معجزه

فرزاد وثوقی

متروی شیراز اما در کشاکش بودجه گرفتار شده است. حالا ۴۰سال از بررسی طرح و آغاز پروژه بزرگ متروی شیراز می گذر و کارها روبه پایان است اما آنچه می توان روند این پروژه را متوقف کند تنها نرسیدن اعتبارات است. دولت دوباره در دادن اعتبار بدعهدی کرده است. ریل گذاری تمام بخش های این پروژه در فاز دوم خط یک به اتمام رسیده است و سازمان متروی شیراز برای نشان دادن حسن انجام کارش همه خبرنگاران را به بازدیداز این موفقیت بزرگ فراخواند و مسیر میدان الله تا میدان نمازی منتهی به میدان احسان به طول بیش از ۲۴ کیلومتر روی ریل طی شد. اما همه چیز به اتصال ریلی خلاصه نمی شود و باید فیزیک ایستگاه ها و نیز سایر بخش های تخصصی از جمله توان مالی برای خرید واگن ها نیز مهیا باشد تا پایان ۹۵ شاهد پایان خط یک باشیم. با پیشرفت های حاصل شده و موفقیت متخصصان داخلی اما ترمز مترو دوباره در بخش اعتبارات کشیده شد. دولت به تعهدات خود درباب واریز اعتبارات عمل نکرده است هرچند معاون اول رئیس جمهور و چند ماه بعد رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور از این پروژه بزرگ وچشمگیر بازدید داشتند و چند ایستگاه در فاز یک خط یک مترو را افتتاح نمودند و قول مساعدی در باب فاینانس و اسناد خزانه اسلامی دادند اما، اعتباری به مترو نرسیده است و همه در ایستگاه انتظارمتوقف شده اند. کار درعمق تونل های متروی شیراز سختی خاص خود را دارد.

کارگرانی که درعمق منفی ۳۰متر از سطح زمین درحال کار و تلاش هستند گویا اصلا دیده نمی شوند. دولت بدهی های سنگینی دارد که البته میراث عملکرد دولت های گذشته به دولت یازدهم است.

③

روزن

فرزاد وثوقی

مترو در انتظار معجزه

ادامه از① تا نیمه اول سال ۹۵ و برابر اعلام بانک مرکزی دولت بالغ بر ۱۳۷ هزار میلیارد تومان بدهی به بانک ها دارد. در این فاصله دولت تنها توانسته ۵ درصد اعتبارات پیش بینی شده برای پروژه های عمرانی کشور را پرداخت کند. عملکرد دولت یازدهم نشان می دهد از ۱۹ هزار و۵۳۰ میلیارد تومان اعتبار پیش بینی شده عمرانی تنها یک هزار و ۴۰میلیارد تومان آن به بخش های عمرانی اختصاص یافته است. چندی پیش دکتر نوبخت رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور درجمع استانداران سراسر کشور نسبت به این وضع هشدار داده بود و از آنان خواسته تا پروژه های عمرانی را به بخش های خصوصی متقاضی واگذار کنند اما و آیا بخش خصوصی با احتساب محاسبات دقیق خود زیر بار این فشار خواهند رفت. فشاری که نوبخت صراحتا به آن اذعان دارد و می خواهد آن را از دوش دولت بردارد.

حالا کار در شورای شهر شیراز با حرارت خاصی درحال پیگیری است شهردار شیراز توپ را در زمین شورا انداخته است تا اعضای شورای مصوبه ای ارائه دهند و مبالغ پیش بینی شده با احتساب سرانه شهروندی حدود یک میلیون تومان از شیرازی ها دریافت شود. پیشنهادی که اگر مورد تصویب قرار گیرد معلوم نیست چه سرانجامی داشته باشد. شهردار اما پیشنهاد دیگری می دهد تا برخی پروژهای عمران متوقف واعتبار آنها به مترو تزریق شود پیشنهادهایی که اعضای شورای شهر در مقابل آن سکوت کرده اند. تصمیم سرنوشت سازی پیش روی مدیریت شهری است این درحالی است که استاندار فارس و نمایندگان شیراز را وادار به سکوت معناداری کرده است. باید دید سهم استاندار فارس و نمایندگان شیراز و استان در تأخیر جذب اعتبارات مترو چه میزان است؟ صراحتا باید گفت آنقدر که این عزیزان دنبال امور سیاسی هستند به فکر امور عمرانی نیستند. جذب سرمایه گذار به استان فارس در نقطه صفر گیر کرده است. همین چند روز پیش فرماندار لارستان نسبت به خروج سرمایه گذاران بومی از این منطقه هشدار داده بود. این بدان معناست که در حفظ سرمایه گذاران بومی هم موفقیتی نداشته ایم. موانع سرمایه گذاری هنوز برطرف نشده است تا حکایت فرش قرمز عینیت پیداکند. با این اوصاف و زمینگیر بودن روند اقتصادی استان بعید به نظر می رسد گره مترو به این سادگی ها باز شود. چرا که هنوز هیچ سرمایه گذاری برای مشارکت در بخش های اقتصادی متروی شیراز پیش قدم نشده است. واگن های وارداتی مترو در گمرگ معطل مانده اند، پیمانکاران چند کوپن دریافت کرده اند که تا سال آینده نقد نخواهد شد و از همه مهمتر قول مدیران شهر به شهروندان شیرازی است که اینگونه به تأخیر می افتد. باید منتظر ماند تا شاید معجزه ای اتفاق بیفتد.

farzad_vossoghi@yahoo.com