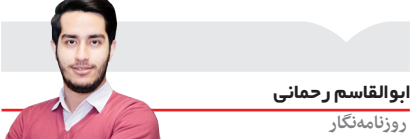
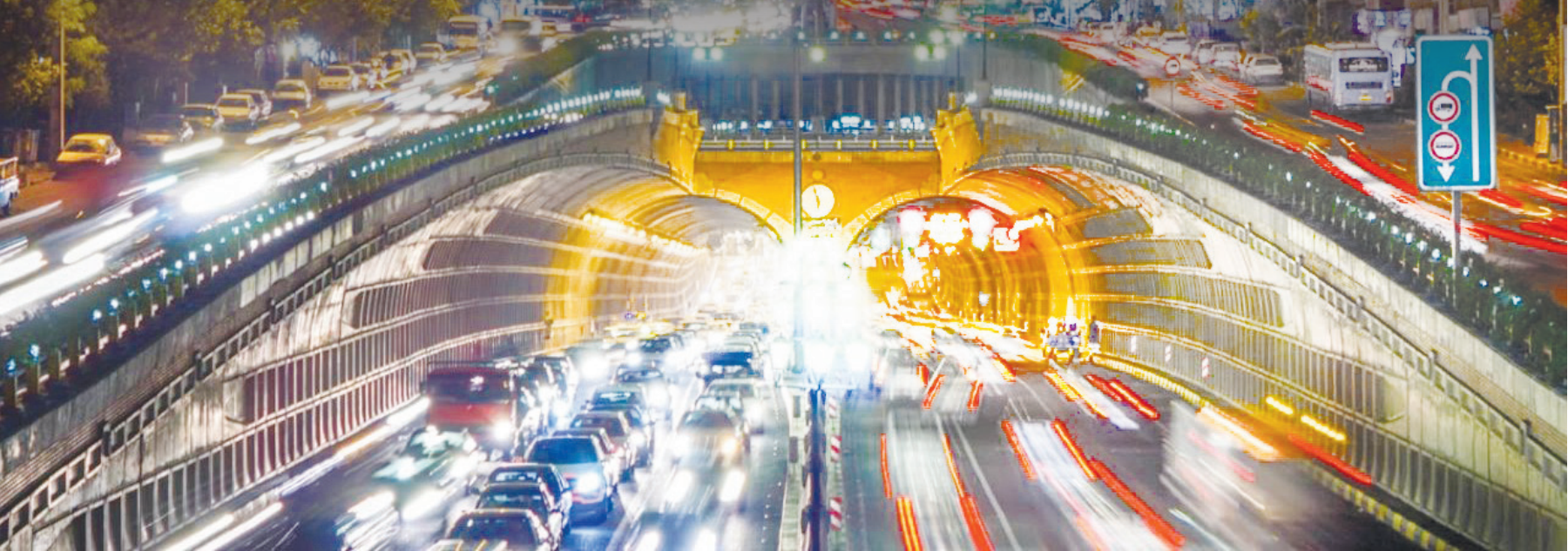


پروسه پولی کردن خدمات شهری به عبور و مرور شهروندان رسید

اتوبان‌ها وتونل‌ها هم پولی می‌شوند؟



ابوالقاسم رحمانی

روزنامه‌نگار

صفحه توییتر را بالا و پایین می‌کردم، پیام‌های جالبی دیده می‌شد. سوای محتوا که اشاره می‌کنم، انگار مردم دغدغه شهری پیدا کرده بودند. برخلاف ایام انتخابات شورا و ریاست‌جمهوری که دومی روی اولی سایه انداخته بود و کسی ککش هم نمی‌گزید که شهر را به چه کس و کسانی می‌سپارند، حالا انگار ماجرا فرق کرده‌و دغدغه شهری هم پیدا شده‌است. می‌رولوحی‌رامی شناسند، خداکرمی‌رامی شناسند، نژادبهرام... همه شناخته شده‌اند. بعد از یک‌سال و بعد از نجفی و افشانی، حناچی را هم می‌شناسند، هرچند هنوز عده‌ای فکر می‌کنند قالیبالف شهردار تهران است.

چرا حالا همه را می‌شناسند؟ جواب ساده‌ای دارد، پای پول درمیان است اما نه مثل قبلی‌ها، نه مثل بلیت مترو و اتوبوس و پل پردیسان و پارک و باغ و...، پول خیابان و تونل و پل ماشین‌رو در میان است.

ساده‌تر بنویسم می‌شود این، یعنی اصل خبر: معاونت حمل‌ونقل و ترافیک پیش‌نویس لایحه‌ای را به معاونت برنامه‌ریزی، توسعه شهری و امور شوراهای شهرداری تهران ارائه کرده است که براساس آن پنج تونل تهران و اتوبان‌صدر مشمول دریافت عوارض عبور و مرور می‌شوند. پیش‌نویس این لایحه در اداره تدوین قوانین و مقررات شهرداری تهران موردبررسی قرار گرفته‌واین لایحه‌از لحاظ کارشناسی و حقوقی بررسی شده که درنهایت به تایید رسیده و به‌زودی به شورای شهر ارسال می‌شود. براساس این لایحه، تونل‌های نیایش، رسالت، توحید، شهدای غزه و امیرکبیر و اتوبان‌صدر مشمول دریافت عوارض ششده و خودروهای عبوری برای هربار عبور بایدرقمی را به‌عنوان عوارض پرداخت کنند که گفته می‌شود حداقل عوارض پیش‌بینی شده حدود سه‌هزار تومان خواهد بود. مولفه‌هایی که نرخ عوارض را تعیین می‌کنند، شامل طول تونل، داشتن معاینه‌فنی و معاینه فنی برتر و ساعت تردد خواهند بود.

دفعه اول نیست

اولین بار فکر می‌کنم سالل ۹۳ یا ۹۴ بود که در ارتباط با پرداخت عوارض برای عبور و مرور از برخی اتوبان‌ها و تونل‌های شهری سخن به میان آمد. آن زمان مدیریت شهری تهران براساس ماده ۱۵۸ قانون پنج‌ساله دوم، شهرداری تهران موظف شده بود به‌منظور کاهش اذحاح ناشی از تردد وسایل نقلیه شخصی در بزرگراه‌ها، کاهش آلودگی

هوا ناشی از تردد بی‌مورد خودروهای شخصی و افزایش اقبال به وسایل حمل‌ونقل عمومی و همچنین دریافت هزینه ساخت زیرساخت‌های حمل‌ونقل درون شهری ازقبیل پل‌ها و تونل‌ها؛ از استفاده کنندگان شخصی آنهاضمن فراهم کردن زیرساخت‌هاوپیش‌بینی سازوکار اجرایی لایحه‌اخذ هزینه‌های استفاده از این زیرساخت‌ها را در سال اول برنامه به شورا ارائه کند و پس از تصویب نسبت به ایجاد سامانه قیمت‌گذاری بزرگراه‌ها، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و محدوده طرح ترافیک تا پایان سال دوم برنامه اقدام و درآمد حاصل از این طریق را به‌منظور توسعه حمل‌ونقل ریلی و پاک استفاده کند. معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران برای انجام این تکلیف، از اختیاراتی که قانون مالیات بر ارزش افزوده، بابت تصویب عوارض محلی به شوراهای شهر داده است، استفاده کرده و لایحه‌ای برای اجرای فاز اول «اخذ عوارض تردد خودرو از معابر تهران» به شورای شهر ارائه کرد. شهرداری در نظر داشت در فاز اول، برای هربار ورود خودروهای شخصی به یکی از چهار معابر «تونل توحید، تونل رسالت، تونل نیایش و پل صدر»، ۳۰۰ تومان عوارض از وسایل نقلیه عبوری دریافت کند. اخذ عوارض خیابانی از خودروها، به شکل الکترونیکی خواهد بود و در فازهای بعدی، صرفا بزرگراه‌هایی مشمول خواهند شد که مسیرهای عبوری جایگزین به موازات آنها در پایتخت وجود داشته باشد.

این لایحه یک‌ساله در کمیسیون‌های شورای شهر تهران متوقف ششد و علت توقف هم مخالفت برخی اعضا ازجمله رئیس وقت کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران بود. احمددنیامالی، دلیل این اتفاق را ارزیابی مدیریت شهری از وضعیت اقتصادی کشور عنوان کرد و گفت: «با توجه به شرایط اقتصادی کشور و رکودی که درحال حاضر با آن مواجه هستیم، مدیریت شهری ترجیح داد این لایحه مسکوت بماند و درآینده که وضعیت اقتصادی کشور بهبود پیدا کرد، دوباره مطرح شود که امیدواریم این شرایط سال آینده محقق شود.» علیرضا دبیر از اعضای ششورای شهر سابق تهران هم معتقد بود: «در دنیا پروژه‌هایی شامل دریافت عوارض می‌شوند که توسط بخش خصوصی ساخته شده‌اند.»

دریافت عوارض، غیر قانونی است

ابوالفضل قناعتی، عضو هیات‌رئیس شورای شهر سابق تهران در ارتباط با اخذ عوارض از شهروندان تهرانی برای عبور و مرور در پنج اتوبان و تونل شهری به «فرهیختگان» گفت: «این لایحه در دوره چهارم ششورای شهر هم از سوی شهرداری تهران در قالب درآمدهای پایدار به ششورا آمده بود. اما همان زمان ما چند موضوع را لحاظ کردیم و به‌موجب همان موضوعات هم

این لایحه را تصویب نکردیم.

نکته اول در ارتباط با اخذ عوارض برای عبور و مرور از تونل‌ها و اتوبان‌های شهری این بود که هزینه‌ای که برای ساخت و ایجاد این تونل‌ها و اتوبان‌ها شده، از محل عوارضی که از مردم گرفته شده تأمین شده، خب ما چیزی را که قبلا عوارض را گرفته‌ایم نباید دوباره به خاطر آن از مردم عوارض بگیریم.

موضوع بعد این بود که ما تمام تصمیمات‌مان بر این اصل بود که اگر قرار است خدمتی به مردم ارائه کنیم، آن را به‌صورت یکسان اعمال کنیم، به‌دور از هرگونه بی‌عدالتی. اینجاهم این موضوع مطرح است به این صورت که هرکس که پول داشته باشد، می‌تواند از معبری که توسط بودجه عمومی ساخته شده عبور کند و هرکسی هم که پولی ندارد نمی‌تواند. قبلا در یک سازوکار عادلانه همه عوارض را پرداخت کردند، چه پولدار هاو چه بقیه افراد شهر و تسهیلاتی هم ایجاد شده است و نباید با یک بی‌عدالتی استفاده از این تسهیلات را منحصر به متمولان کنیم، چون پول بیشتری دارند.

نکته سوم برمی‌گردد به علت انجام و ارائه چنین لایحه‌ای، این سازه‌ها برای کاهش ترافیک ساخته شدند، حالا بیاییم و بپولی کردن اینها حجت ترافیک را به‌سمتی دیگر هدایت کنیم و باعث تشدید ترافیک در مسیرهای دیگر بشویم، کار اشتباهی است. یک جایی که برخوردار هستند، ترافیک روان باشد و جایی که مردم برخوردار نیستند در ترافیک عبور و مرور کنند؟

همان موقعی که لایحه به شورای شهر چهارم آمد، بحث ما این بود که دولت باید بیاید و به تعهدات خودش عمل کند. اصل پولی شدن تونل‌ها و اتوبان‌ها برای کسب درآمد بود، ما گفتیم اگر دولت به تعهدات خودش عمل کند، مشکلات در ایجاد درآمد کاهش پیدا خواهد کرد و احتیاجی به اخذ عوارض از مردم نیست. در آن مقطع دولت به جای اینکه به تعهداتش در بحث توسعه مترو عمل کند، بلیت مترو و اتوبوس را پشتیبانی کند و... ۱۰۰ درصد پول و درآمد ناشی از فروش سوخت را به شهرداری نداد، جرایم خودروها را هم نداد، از حجم درآمد ناشی از ارزش افزوده تهران هم کاست. ما گفتیم دولت اینها را پرداخت کند تا به مردم فشار وارد نشود. الان هم ماجرا همین است، این شورا و شهرداری تعامل خوبی از نظر سیاسی با دولت دارند، بهتر این است که سهم شهر را از دولت بگیرند و دولت را به انجام تعهداتش مجبور کنند نه اینکه از مردم برای کاستی‌ها تأمین بودجه کنند و پول بگیرند.

درکل اجزای این لایحه و دریافت پول و عوارض برای تردد در اتوبان‌ها و تونل‌های شهری از نظر قانونی خلاف است و برای چیزی که از مردم یک‌بار عوارض گرفته شده نباید دوباره عوارض گرفته شود. برای پروژه‌هایی که من‌بعد و توسط بخش خصوصی ساخته می‌شود چنین سازوکاری را پیشنهاد کنند

و پول و عوارض دریافت کنند نه اینکه دوباره برای پروژه‌ای که مردم پولش را داده‌اند، از مردم پول بگیریم.»

امیدی به عدم تصویب این لایحه نیست

خواه و ناخواه، با هر توجیه و علتی، خوب یا بد، ششورای شهری‌های دوره پنجم این لایحه را از معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران دریافت کرده‌اند. با توجه به سابقه و مشی تصمیماتی که تا امروز داشته‌اند و اظهاراتی که پیش از این کرده‌اند، موافقت با این لایحه و پولی شدن عبور و مرور در تهران و از این پنج اتوبان و تونل، دور از ذهن نیست. برای فهم همین موضوع کافی است یک‌بار اظهارات و سیاست‌های گذشته آنها را مرور کنیم. افزایش نرخ بلیت مترو، دریافت عوارض برای عبور از پل پردیسان، چند برابر کردن بلیت باغ پرندگان، اعلام ۱۰ هزار تومانی شدن قیمت بلیت مترو و... در کنار اجرای طرح ترافیک جدید و برخی دیگر از سیاست‌ها نشان می‌دهد ششورای پنجمی‌ها به جای تلاش برای دریافت سهم پایتخت از دولت به دنبال تأمین منابع مالی خود از جیب شهروندان هستند.

سود ۲۴ میلیاردی هاشمی رفسنجانی برای شهرداری در یک ماه

در متن لایحه ارائه‌شده به شورای شهر تهران از سوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تونل‌های نیایش، رسالت، توحید، شهدای غزه و امیرکبیر و اتوبان‌صدر مشمول دریافت عوارض معرفی شده‌اند. برای محاسبه میزان دریافتی مدیریت شهری و درآمد شهرداری از عبور و مرور خودروها از این معابر کافی است میزان تردد روزانه و ماهانه آنها را در همان عدد سه‌هزار تومانی (حداقل عوارض پیش‌بینی شده در لایحه) ضرب کنیم.

طبق آخرین آمار موجود میزان عبور و مرور از تونل نیایش که به اتوبان هاشمی‌رفسنجانی منتهی می‌شود، ۶۰ هزار تردد در روز عنوان شده است که با ضرب این عدد در سه‌هزار تومان و ضرب آن در ۳۰ روز (تعداد روزهای ماه) مبلغی حدود ۵/۵ میلیارد تومان حاصل می‌شود.

اتوبان صدر هم که طبق آخرین آمار ۶ میلیون تردد در ماه را ثبت کرده است با همان روش محاسبه، مبلغی حدود ۱۸ میلیارد تومان را هر ماه عاید شهرداری می‌کند. حالا فکر کنید کسی قصد عبور از اتوبان صدر و سپس تونل نیایش و ورود به اتوبان هاشمی‌رفسنجانی را داشته باشد. این آمد و شد چیزی حدود ۶ هزار تومان به صورت روزانه خرج روی دست شهروند و چیزی حدود ۲۴ میلیارد ماهانه سود عاید شهرداری می‌کند.

در حاشیه

عمده مطالبات معلمان خرید خدمات تا پایان سال پرداخت می‌شود

علی الهیار ترکمن، معاون توسعه مدیریت و پشتیبانی وزیر آموزش و پرورش درباره «مشکلات معلمان خرید خدمات آموزشی»، گفت: «درحال حاضر ۳۳۰ هزار نفر دانش‌آموزان مناطق مختلف از طریق طرح خرید خدمات تحت پوشش تحصیل هستند. با توجه به اینکه در سال‌های گذشته ردیف مشخصی برای پرداخت حقوق افرادی که در این طرح فعالیت می‌کنند، اختصاص داده نشده بود، مقداری پرداخت‌های آنها با کندی مواجه شد و برای ما مطالبه ایجاد کرده بود. ما امسال برای خرید خدمات آموزشی ردیف ایجاد کردیم ولی در هر تخصیصی که از این ردیف گرفتیم، اول مطالبات سال‌های قبل را تسویه کردیم که تا بهمن سال گذشته تسویه شده است و پیگیری می‌کنیم تا هرچه زودتر مابقی مطالبات را پرداخت کنیم و از ششرمندگی این عزیزان بیرون آییم. سعی می‌کنیم تا آخر سال عمده مطالبات معلمان خرید خدمات را پرداخت کنیم، البته چند ماه و به چه مقدار را نقدینگی خزانه تعیین می‌کند.»

ماجرای جذب

۱۹هزار پرستار جدید

احمد نجاتیان، مدیرکل دفتر توانمندسازی و بهبود سرمایه‌های انسانی پرستاری معاونت پرستاری وزارت بهداشت با اشاره به تعداد نیروی پرستار کشور گفت: «باید توجه کرد هنوز آمار دقیقی از تعداد پرستاران در کشور وجود ندارد، اما درحال حاضر تعداد پرستارانی که در سیستم وزارت بهداشت ارائه خدمت می‌کنند، حدود ۹۰ هزار نفر است. بر این اساس شاخص تعداد پرستارانمان نسبت به تعداد تخت نیز کم است؛ یعنی به‌ازای هر تخت بیمارستانی در شانه‌روزی یک پرستار داریم.» وی با بیان اینکه البته استانداردِی که در این حوزه برای بهبود شرایط کشور تعیین شده و باید به آن برسیم ۱/۸ پرستار به‌ازای هر تخت است، افزود: «براساس این استاندارد، میزان کمبود نیروی پرستار در کشور، حدود ۷۰ تا ۸۰ هزار نفر است. در عین حال هم اکنون کل کادر پرستاری وزارت بهداشت در کشور نیز ۱۲۵ هزار نفر است و شاخص آن هم ۱/۵ به‌ازای هر تخت است که باید به استاندارد ۲/۵ به‌ازای هر تخت برسیم.» نجاتیان به برنامه‌های وزارت بهداشت برای جذب ۱۹ هزار نیروی پرستار جدید در کشور اشاره و بیان کرد: «در دوره وزارت دکتر هاشمی مذاکراتی با مجلس شورای اسلامی و سازمان مدیریت انجام دادیم و توافق بر این شد که طی یک دوره ۶ تا هفت ساله بتوانیم سالی ۱۰ هزار پرستار به تعداد کادر پرستاری کشور اضافه کنیم و در این صورت مشکلات‌مان در زمینه کمبود پرستار حل خواهد شد و به عددی منطقی می‌رسیم.»

آخرین وضعیت کهریزک

بعد از تغییر کاربری

حسین رحیمی، رئیس پلیس پایتخت درباره زمان آغاز فعالیت مرکز نگهداری از معتادان سروش در کهریزک گفت: «در بحث بازپروری، پلیس به دوستان بهزیستی کمک می‌کند و نباید در برابر این اقدام موضع منفی گرفته شود.» رئیس پلیس پایتخت با بیان اینکه طبق پیش‌بینی‌ها در تهران حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار معتاد متجاهر داریم، افزود: «لازم است که این معتادان جمع‌آوری شده و در مراکز بازپروری نگهداری شوند که خب این امر با مشارکت و همکاری تمام دستگاه‌ها شدنی است.» وی با تاکید بر اینکه اقدام پلیس در راه‌اندازی و مرکز بازپروری سروش نافی زحمات و تلاش‌های عوامل بهزیستی نیست، گفت: «پلیس هم در کهریزک جایی داشت که مدت‌ها خالی بود و ما این مرکز را تغییر کاربری داده و به مرکز بازپروری معتادان متجاهر تبدیل کردیم.» رحیمی درباره اینکه گفته می‌شود، بهزیستی ایراداتی را به این مرکز گرفته است، گفت: «ما موارد گفته‌شده را برطرف کردیم و اگر مجوزهای قانونی را در چارچوب قانون دریافت نکرده باشیم، اصلا از آن بهره‌برداری نخواهیم کرد. در این مورد نیز اقدامات و مجوزهای لازم دریافت شده و تقریبا کار تمام شده است. امیدواریم طی هفته آینده این امر انجام شود و ما از رسانه‌ها برای مراسم بهره‌برداری دعوت کنیم.»

بام سبز، الزامی که توجهی به آن نمی‌شود

ایجاد می‌شود و روشی که امروزه بدیفرقه‌تر است، گفت: «در دنیا از سه روش برای ساخت بام‌سبز استفاده می‌شود. روش مسئورنی یا اصطلاحا بنایی، بنا گوشه‌بام یک باغچه‌ای را با آجر و سیمان و سنگ و مصالح بنایی درست می‌کرد و گلی می‌کاشت که این روش امروزه رد می‌شود. روش گسترده که در کل بام یک‌سری سفره‌هایی می‌اندازند و لایه‌هایی را پهن می‌کنند و خاک می‌ریزند و گل کاشته می‌شود که آن هم مشکلات بسیاری ایجاد می‌کرد. روش سوم که تقریبا در ایالات متحده و کانادا و کشورهایی که در این زمینه پیشرو هستند، اتفاق می‌افتد و امروز شرکت ما تمرکزش بر آن است مدلار یا پرتابل است؛ این روش یک روش برنده و به‌صرفه در تمام دنیاست. در این روش هیچ چیزی در بام پیچ نمی‌شود و جوش نمی‌خورد و همه چیز پرتابل و قابل جابه‌جایی است.» بابایی توضیحات زیادی در ارتباط با این روش داد و در واکنش به این سوال که شرایط بد اقتصادی آیا تأثیری روی کار آنها و میزان مشتریان‌شان داشته است، گفت: «قطعات تأثیر منفی دارد و شرایط اقتصادی بدی که وجود دارد، خصوصا در سال ۹۷ که این امر بی‌سابقه بوده است، طیف‌های مختلفی مشتری‌های ما را شامل می‌شوند، طیفی که واقعی و وجود دارند و طیف

خانه می‌آوریم که کمک زیادی به هزینه اقتصادی می‌کند. بزرگ‌ترین سود بام‌سبز مسائل زیست‌محیطی است که خود چند مولفه دارد، اول اینکه کمک به تصفیه هوا می‌کند. دوم بحث ذخیره انرژی است، بام سبز نهایتا یک لایه اضافی ایجاد می‌کند که این لایه به عنوان عایق به کار می‌رود. عایقی در تابستان و زمستان که مانع از هدررفت انرژی می‌شود. سوم بحث بهبود منظر شهری و کیفیت بصری است و در نهایت فضا را زیبا می‌کند و کیفیت دید و بصری را بالا می‌برد.

بابایی در ارتباط با اینکه استفاده از این مزیت بیشتر مورد توجه مناطق و مردم برخوردار است، گفت: «ما حدود هفت سال پیش که استارت کار را زدیم روزهای سختی داشتیم و مجاب کردن کارفرماها به درستی و ضرورت این کار سخت بود، زیرا هزینه نمی‌کردند. در ابتدای کار این قضیه به‌عنوان یک موضوع لاکچری باب شد و فقط در مناطق خاص شهر بام سبز دیده می‌شد و به‌عنوان یک آپشن لاکچری در یک ساختمان تعریف می‌شد، البته هنوز هم این فضا را از دست نداده‌ایم ولی به‌شدت با سرعت تصاعدی مردم به این نتیجه رسیدند که بام سبز یک ضرورت است.»

او در ارتباط با مترپال و ابزاری که برای ایجاد این فضای سبز

نام آشنایی نیست، در آگهی‌های خرید و فروش منازل به‌عنوان یکی از آپشن‌ها و مزیت‌های برخی خانه‌ها چیزی به‌عنوان روف گاردن نوشته می‌شود اما خیلی‌ها تا توضیحی در ارتباط با آن نشنوند، نمی‌دانند که دقیقا درباره چه چیزی صحبت می‌کنیم. علی‌رغم اینکه هنوز هم منحصر و محدود به لاکچری‌ها به نظر می‌رسد اما اطلاعاتی که آقای بابایی به ما می‌دهد، بیانگر این است که استفاده از این مزیت فراگیر شده است و دیگر منحصر به مناطق لاکچری‌نشین نیست. بدون مقدمه خاصی با مدیر شرکت چکادبام از فعالان این حوزه یعنی بام سبز و دیوارسبز و... گفت‌وگو را آغاز کردیم. او ابتدا درباره مزایای این سازه‌ها توضیح‌حیات داد. اول مزایای اقتصادی، دوم مزایای فرهنگی - اجتماعی و سوم مزایای محیط‌زیست. نکته‌ای که در مزایای اقتصادی وجود دارد، این است که برای سازنده و مالک ساختمان ارزش افزوده ایجاد می‌کند و طبیعتا ساختمانی که روف گاردن دارد، گران‌تر است و سود بهتری دارد. مزیت دوم آن این است که وقتی تصمیم بگیریم برای آرامش بیشتر به نزدیک‌ترین فضای سبز یا باغ برویم دیگر نیازی نیست مسافت زیادی طی کنیم و هزینه وقت فراوانی صرف شود. با انجام این کار باغ را به داخل

