

نه قوانین ملی تسهیلگر است و نه دستگاه های دولتی همراهی قابل قبولی با مدیریت شهری می کنند

نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، با دنده سنگین!

گزارش خبری



«دولت یارانه حمل و نقل و عمومی را درست و حسابی به شهرداری ها نمی دهد. قیمت هر اتوبوس شهری بین ۱۸ تا ۱۰ میلیارد تومان شده است و نه تنها دولت کمکی به خرید ناوگان نمی کند، بلکه خودروسازهای داخلی توانایی پاسخگویی به ظرفیت شهرها را

ندارند. واردات اتوبوس شهری دست دوم هم با موانع زیادی از سوی وزارت صمت روبه رو شده است. هزینه ساخت هر کیلومتر مترو به ۴ هزار میلیارد تومان رسیده است و مشهد با منابع داخلی خودش دارد کار ساخت را انجام می دهد. کل کشور نیاز به ۲ هزار واگن مترویی دارد و خرید هرواگن یک میلیون یورو اعتبار نیاز دارد. از ۲۰ هزار تاکسی فعال در کشور ۲۰ هزار دستگاه فرسوده است و با ظرفیت فعلی خودروسازهای وطنی نوسازی آن ها بیست سال طول می کشد و دولت باید اجازه واردات تاکسی را بدهد. «این گزاره ها فقط بخش کوچکی از گلابه های حمل و نقلی شهرداری های کشور برای بی توجهی دولت به حمل و نقل عمومی در شهرهاست، بی توجهی های ادامه داری که باعث شده است تعداد ۲۲ هزار اتوبوس شهری فعال به ۸ هزار دستگاه برسد و ساخت خطوط مترو در بسیاری از شهرها تقریباً متوقف شود و درحالی که باید سهم استفاده از حمل و نقل عمومی در کشور باید به حدود ۷۵ درصد برسد، این سهم به دلیل فرسودگی ونود ناوگان روز به روز در حال کمتر شدن است. ما این گلابه ها را در گفت وگو با مدیرکل دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در میان گذاشتیم و او نیز با قبول کاستی ها در این حوزه به تلاش های همه جانبه وزارت کشور برای رفع این کمبودها اشاره کرد که یک نمونه اش کمک هزار میلیاردی بلاعوض به ۳۵ شهر، از جمله مشهد، برای خرید اتوبوس و همچنین سرمایه گذاری دو میلیارد دلاری برای خرید واگن مترو بوده است.



باین همه محمد بابایی زاده ریشه اصلی این مشکلات را قوانینی می داند که تکلیفی روی دوش وزارت کشور گذاشته اند، ولی اعتبار و بودجه اش را وزارتخانه و سازمان و نهاد دیگری

باید تأمین کند.

● حمل و نقل عمومی؛ چرا وزارت کشور همراهی لازم را ندارد؟

ما دهه ۹۰ قانون حمل و نقل و مدیریت سوخت به صراحت می گوید که متولی حمل و نقل شهری شهرداری ها هستند و وزارت کشور می تواند در چارچوب قانون به مدیریت شهری کمک کند. از سوی دیگر کلان شهرها و شهری مثل مشهد تکلیف خودشان را براساس اعتبارات و

ظرفیت های موجود به خوبی انجام می دهند، اما تکالیفی که قوانین مختلف برای حوزه حمل و نقل شهری روی دوش وزارت کشور گذاشته اند، محل اعتباراتشان در جای دیگری است و دست وزارت نیست، مثلاً در جایی پلیس مکلف شده است بخشی از جرائم را برای نوسازی ناوگان شهرها به وزارت کشور بدهد. در قانون دیگری سازمان برنامه و بودجه کشور باید اعتباراتی را برای موضوعات حمل و نقلی معین کند. حتی شرکت بهینه سازی مصرف سوخت که زیرمجموعه وزارت نفت است براساس یک بند قانونی باید از محل صرفه جویی سوخت به توسعه ناوگان شهرها کمک کند. وزارت صمت هم مکلف است براساس درآمد اسقاط خودرو که در صندوق اسقاط برای نوسازی ناوگان تاکسی رانی شهرها، وجود دارد وام بپردازد و اکنون همان صندوق چیزی نزدیک به ۱۰ هزار میلیارد تومان پول و اعتبار دارد.

● اعتبارات دولتی محقق می شود؟

نکته این است که هیچ کدام از این مواردی که ذکرش رفت محقق نمی شود. اگر بخواهم دقیق تر بگویم، نتیجه این می شود که از سال ۱۳۹۶ که قانون هوای پاک تصویب شده است تا امروز، از محل همه قوانینی که باید به موضوع حمل و نقل شهری اعتبار و بودجه تخصیص پیدا کند، فقط ۳ هزار میلیارد تومان به وزارت کشور داده شده است. این عدد به قیمت روز معادل قیمت سیصد اتوبوس در ناوگان شهری است، درحالی که از ۲۲ هزار اتوبوس فعال در ۱۰ سال گذشته به ۸ هزار اتوبوس فعال در کل شهر رسیدیم و ۴۲۴ کیلومتر خط مترو در کشور داریم که احتیاج داریم ۲ هزار واگن برای آن ها خریداری کنیم و در اختیارشان بگذاریم.

● با وجود تحقق نیافته ها، نوسازی ناوگان انجام می شود؟
در این سال ها و با همه کمبودهایی که وجود

داشته است، وزارت کشور و سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور اقدامات بزرگی انجام داده اند، مثل خرید ۱۵۰ واگن مترو، تخصیص ۱۳۰۰ دستگاه اتوبوس به شهرها، نوسازی بیش از ۳۰ هزار تاکسی شهری، تحویل ۱۲۰۰ واگن شهری که برای اولین بار در پانزده سال گذشته اتفاق افتاد، همه این اتفاقات با حکم ارتوان وزارت کشور و اعتبارات محدودی که در اختیارش بوده، انجام شده است. همان طور که اشاره شد، منابعی که قوانین برای حمایت از حمل و نقل شهری تعیین کرده اند در اختیار دیگر وزارتخانه ها و نهادهاست ولی تکلیف در وزارت کشور است. حرف ما در سازمان شهرداری ها و دهیاری ها و وزارت کشور این است که اگر به عنوان نمونه براساس ماده ۱۰۰ قانون سامان دهی صنعت خودرو، درآمد حاصل از اسقاط باید صرف نوسازی تاکسی ها شود، صندوق اسقاط باید به وزارت کشور منتقل شود، نه اینکه در وزارت صنعت و معدن و تجارت باشد. از طرف دیگر امروز از ۳۰۰ هزار تاکسی در کل کشور ۲۰۰ هزار تاکسی فرسوده است و خودروساز دولتی کشور از یک میلیون خودرویی که در سال تولید می کند، کمتر از ۱۰ هزار دستگاه را به تاکسی اختصاص داده است و بیست سال طول می کشد که کل این ناوگان فرسوده فعلی کشور نوسازی شود.

● تکلیف واردات اتوبوس دست دوم چیست؟

در بند «ص» ماده ۷ قانون بودجه ۱۴۰۲ و ماده ۴ قانون سامان دهی خودرو که در آن ها قرار بود واردات خودرو آزاد شود، وزارت کشور حضور فعال داشت و وزارت صمت را قانع کرد که اجازه بدهد شرکت های حمل و نقلی مورد تأیید شهرداری ها هم خودرو وارد کنند، اما به قدری قوانین دست وپاگیر در آیین نامه فراهمه شد که در عمل واردات را منتفی کرد. مثلاً در همان آیین نامه گفته شده است که اتوبوس کارکرده در زمان واردات باید کمتر از پنج سال عمر داشته باشد،

درحالی که در دنیا اتوبوس بعد از حدود هفت سال کار کردن، به صورت کامل اورهال می شود و همان اتوبوس در ایران می تواند پانزده سال کار کند، ولی اتوبوس های نو شرکت های داخلی در بدو ورود به سیستم اتوبوس رانی شهرها دچار مشکلات فنی می شوند. ولی با همه مشکلات موجود در این مسیر وزارت کشور برای نوسازی ناوگان تاکسی، اتوبوس و... هر لحظه به دنبال راه های جایگزین برای این موضوع است.

● کمک یک ونیم همتی به مشهد برای خرید اتوبوس جدا از همه این مشکلات، خبرهای خوشی هم برای شهرها داریم. در یک سال گذشته در وزارت کشور مجوز سرمایه گذاری دو میلیارد دلاری برای خرید واگن مترو دریافت کردیم که بخشی از این ها سهم مشهد است یا در طول دو سال گذشته شصت همت صدور مجوز اوراق مشارکت داشتیم که نزدیک به هفت تا هشت همت سهم مشهد و کمک به خرید ناوگان اتوبوس آن ها بوده است. در دو ماه گذشته یک ونیم همت به عنوان کمک بلاعوض به ۳۵ شهر اصلی کشور داده شده است که باز هم بخش خوبی از این عدد، حدود ۱۰۰ میلیارد تومان، سهم شهر مشهد شده و در قراردادهای نوسازی ناوگان جذب شده است. همین امسال هم یک ونیم همت به مشهد در خرید اتوبوس کمک کردیم که ۹۰۰ میلیارد تومان برای اتوبوس دیزلی و ۶۰۰ میلیارد تومان هم برای پایلوت اتوبوس برقی هزینه شد.

از طرف دیگر در حال تلاش برای دریافت مجوز از شورای اقتصاد هستیم تا بتوانیم از منابع حاصل از صرفه جویی سوخت استفاده کنیم و در قراردادهای مختلف بتوانیم آن را دریافت کنیم. ما در وزارت کشور و سازمان شهرداری ها سعی کردیم منابع متفاوتی را زنده کنیم ولی امروز برای تقویت حوزه حمل و نقل عمومی ۱۵۰ تا ۲۰۰ همت بودجه نیاز داریم که باید تأمین شود.

افزایش ۲ برابری ظرفیت توقفگاهی ناوگان باری در مشهد



جدیت پیگیر آن هستیم، بحث رفاهیات رانندگان حمل و نقل بار درون شهری است و تلاش می کنیم برنامه ای که برای این موضوع تهیه شده است به ثمر برسد و شاهد اولین خروجی در حوزه باشگاه رفاهی رانندگان باشیم. در این باشگاه امکانات خوبی در اختیار راننده ها قرار خواهد گرفت.

● افزایش درآمدهای سازمان حمل و نقل بار درون شهری
شمس با تأکید بر افزایش درخور توجه درآمدهای امسال سازمان حمل و نقل بار درون شهری گفت: سال گذشته ۹۴ درصد درآمدی که باید محقق می کردیم، محقق شد که در ادوار مختلف سازمان صورت نگرفته بود. در این زمینه یکی از موضوعات مهم درآمدی، بارنامه است که در حال برنامه ریزی گسترده برای آن هستیم. وی در ادامه به جزئیات بیشتری درباره پروژه بارنامه اختصاصی شهرداری مشهد پرداخت و بیان کرد: از بهمن ماه سال گذشته تأییدیه وزارت کشور را

برای این سامانه دریافت کردیم و از همان تاریخ باربرگ شروع به کار کرد و اکنون سامانه وزارت کشور و سامانه شهرداری مشهد به صورت موازی فعال هستند. از جمله مزیت های کار کردن هم زمان این دو سامانه این است که نکات مثبت و خطاهای احتمالی آن مشخص و به مرور رفع می شوند تا سامانه باربرگ شهرداری مشهد جایگزین سامانه قبلی شود، باین همه ما در هرماه تعداد کاربران سامانه شهرداری مشهد در حال افزایش است و شاهد دو برابر شدن کاربران در ماه هستیم که این نشان دهنده کارکرد درست و خوب سامانه شهرداری مشهد است.

وی تصریح کرد: براساس قانون، درآمد پایدار هر شهر باید سامانه بارنامه خودش را طراحی و اجرا کند و این سامانه به عنوان یکی از آیتیم های درآمدی پایدار شهردار هاست، به همین دلیل اگر سامانه بارنامه شهرداری مشهد به سرانجام برسد، این سازمان در حوزه درآمدی نقشی جدی خواهد داشت.

● چشم انداز پیش رو در حوزه اقدامات

مدیرعامل سازمان حمل و نقل بار درون شهری شهرداری مشهد با اشاره به تداوم اقدامات این سازمان در زمینه تأمین زیرساخت ها برای سامان دهی حوزه حمل و نقل بار درون شهری، گفت: در سال جدید و سال آینده باشگاه رفاهی رانندگان را راه اندازی خواهیم کرد که مهم ترین تحول در حوزه حمل و نقل و بار است. توسعه توقفگاه های ناوگان باری را هم در نظر توسعه جغرافیایی و پراکندگی حتما پیگیری خواهیم کرد. وی افزود: سازمان حمل و نقل بار درون شهری این آمادگی را دارد که اگر بخش خصوصی زمین بیشتر از دو هکتار قابلیت تبدیل به توقفگاه دارد را با مشارکت در زمینه ساخت آن اقدام شود. علاوه بر این موضوع خط دو مرکز معاینه فنی را راه اندازی خواهیم کرد. ایستگاه های توقف و تخلیه بار باز هم در شهر مشهد افزایش پیدا خواهد کرد و در سال ۱۴۰۴ به سمتی خواهیم رفت که استقرار کامل سامانه بارنامه شهرداری مشهد را داشته باشیم و دیگر از سامانه وزارت کشور استفاده نکنیم.

یادداشت

خدمت صادقانه، معیار رضایت شهروندان



شهردار منطقه ۶ حسین بنی هاشمی

خدمت صادقانه به شهروندان و زائران، یکی از الگوهای مهم و تغییرناپذیر در شهرداری منطقه ۶ است، از این رو همواره تلاش خادمان شهر در این منطقه شهرداری مشهد، اجرای پروژه ها و برنامه هایی جامع برای رفع نیاز اهالی محل است. در این راستا در یکی از پروژه های کارآمد و ضروری شهر و به درخواست مردم، احداث بولوار قمرینی هاشم^(ع) در دستورکار قرار گرفت تا دسترسی شهرک شهید باهنر به خیابان مصلی برای اهالی این مناطق فراهم شود و بخشی از بار ترافیکی این مناطق کاسته شود. در یکی دیگر از پروژه ها، بازگشایی خیابان دارایی ۱۳ و دسترسی ساکنان شهرک شبرین به خیابان مصلی فراهم شد تا مسیرهای مواصلاتی در جنوب شهر، بیشتر از گذشته باشد؛ ضمن اینکه بازگشایی خیابان حر۱۹ و حر۳۱ نیز با درخواست چندین ساله مردم و ساکنان روبه رو بود و این درخواست سال ها روی زمین مانده بود و بر همین اساس، در این دوره مدیریت شهری در دستورکار قرار گرفت. برای بازگشایی حر۳۱ نیز در راستای تعامل با دیگر دستگاه ها، با پیگیری های انجام شده و پاسخ مثبت آستان قدس رضوی به مطالبه های اهالی شهرک شهید رجایی و کشاورز در خصوص تخریب دیوار زمین حر۳۱، امکان اجرای عملیات تعریض این خیابان فراهم شد. این عملیات با هدف تعریض معبر و امکان عبور و مرور بهتر، ترافیک روان و سهولت دسترسی شهروندان انجام می شود. در راستای نهضت پاسخگویی به شهروندان، احداث پارک خطی نیز به منظور افزایش سرانه فضای سبز منطقه و رضایت مندی شهروندان انجام خواهد شد. درباره بولوار قمرینی هاشم^(ع) نیز باید گفت که به عنوان جایگزین بولوارهای شهید رجایی و باهنر، نقش اساسی در کاهش ترافیک این محدوده و افزایش رضایت مندی مردمی و اتصال به پارک هفتاد و هفت هکتاری «کرامت» دارد؛ ضمن اینکه تسهیل دسترسی به حرم مطهر را به همراه دارد. خادمان مردم در منطقه ۶ همچنین در یکی دیگر از پروژه های شاخص عمرانی منطقه ۶، عملیات تعریض پل جاده سرخس بر روی کال طرق در ورودی محور سرخس به مشهد را در دستورکار قرار دادند. این پل یکی از دسترسی های اصلی شهروندان و زائران پیاده ای است که در ایام شهادت حضرت امام رضا^(ع) به پابوسی بارگاه منور رضوی می آیند، بنابراین گشایش این مسیر، حجم جمعیتی را که در این مسیر تردد می کنند، کاهش خواهد داد و باعث تسهیل در عبور و مرور خواهد شد.

با شورا

خدمات رسانی خط ۳ مترو به زائران و مجاوران رضوی در نوروز ۱۴۰۴

علیرغم همه تنگناهای مالی، ارکان مختلف مدیریت شهری در این دوره بر آن شده اند که فاز نخست خط ۳ مترو مشهد را به بهره برداری برسانند. این پروژه از جنبه های مختلف برای شهر مشهد حائز اهمیت است؛ از یک سو پایانه مسافربری امام رضا^(ع)، فرودگاه بین المللی شهید هاشمی نژاد^(ع) و ایستگاه راه آهن شهید رئیس^(ع) را با شبکه ریلی به یکدیگر متصل می کند و از سوی دیگر، موجب تسهیل دسترسی به حرم مطهر رضوی و هسته مرکزی شهر می شود. فاز یک خط ۳ مترو باید در نوروز ۱۴۰۴ و زائران و مجاوران بارگاه منور رضوی خدمات رسانی داشته باشد. براساس هدف گذاری صورت گرفته، تا پایان سال آینده، حفاری خطوط چهارگانه مترو مشهد نیز به پایان خواهد رسید که بسترسازی مناسبی برای آینده شهر است.



رئیس کمیسیون رفاه و بودجه شورای اسلامی شهرداری مشهد حسین حشامی

با معاونان

بهره برداری از بوستان بانوان ۵۰ هزار مترمربعی «آفتاب»، به زودی

بوستان بانوان آفتاب در محدوده شهرداری منطقه ۱۰، واقع در حاشیه بزرگراه امام علی^(ع)، حدفاصل بولوار ادیب و بولوار فلاخی، با مساحت ۵۰ هزار مترمربع و پیشرفت ۵۵ درصدی در حال احداث است و به زودی به بهره برداری می رسد. اجرای دیواره های اطراف بوستان انجام شده است و گیت ورودی، ساختمان نگهبانی، زمین مینی فوتبال، آمفی تئاتر، زمین والیبال، زمین بدمینتون، گفت وگویی همگانی، آلاچیق ها و تجهیزات بازی در حال اجراست. این بوستان دارای کافی شاپ، کافه بازی، پینت بال و صخره نوردی و اتاق مادر و کودک نیز هست.



مهدی یغیوغی معاون نظارت و خدمات شهری شهرداری مشهد

در شهر

پیشرفت ۹۰ درصدی احداث پایانه اتوبوس رانی شهید مفتح

در راستای رفاه حال شهروندان و سامان دهی خطوط مستقر در محدوده بولوار مفتح، احداث پایانه بزرگ و مجهزی از سوی سازمان اتوبوس رانی شهرداری مشهد در دستورکار قرار گرفت. پروژه عملیات عمرانی احداث پایانه شهید مفتح از دهم آبان سال گذشته به مساحت ۱۴ هزار مترمربع آغاز شده که اکنون این پروژه از پیشرفت فیزیکی بیش از ۹۰ درصدی برخوردار است. اکنون تکمیل سالیان های ایستگاه ها، تکمیل ساختمان های رؤسای خطوط، پیاده رو سازی، نماسازی ساختمان ها و محوطه، تکمیل تأسیسات و ابنیه و راه اندازی سیستم روشنایی انجام شده است. اکنون این پروژه فعال و با سرعت مناسب در حال احداث است و طبق زمان بندی انجام شده، امسال آماده بهره برداری خواهد شد.

آغاز دومین جشنواره فرهنگی ورزشی آسیب دیدگان اجتماعی

دومین جشنواره فرهنگی و ورزشی ویژه آسیب دیدگان اجتماعی، معتادان متجاهر و بی سرپناه (کمپ ماده ۱۶) در مشهد آغاز شد. این جشنواره در ۱۰ رشته ورزشی فردی و گروهی، فکری و جسمی برگزار می شود. هدف از برگزاری این جشنواره بازگشت اعتماد به نفس و عزت نفس این افراد است، تا ضمن بهبودی و سلامت روحی و جسمی، بازگشت بهتری در جامعه داشته باشند. حدود ۴ هزار و ۵۰۰ معناد متجاهر در کمپ ماده ۱۶ در مشهد تحت درمان هستند و بیش از ۲ هزار نفر از این افراد در این جشنواره فرهنگی ورزشی شرکت می کنند.

۳۵ شهید عملیات کربلای ۴ در قاف های شهری

به مناسبت فرارسیدن سالروز حماسه کربلای ۴ و با هدف گرامیداشت یاد و خاطره شهدا، پنجاه قاف عکس شهری به تصاویر ۳۵ شهید والا مقام عملیات کربلای ۴ مزین شد. عملیات کربلای ۴ یکی از بزرگ ترین و پیچیده ترین عملیات های دوران دفاع مقدس بود که در دی ماه سال ۱۳۶۵ به وقوع پیوست. این عملیات به عنوان یکی از مهم ترین تلاش های رزمندگان اسلام برای تغییر روند جنگ تحمیلی، شناخته می شود و یادآور رشادت ها و جان فشانی های جوانان غیور این مرز و بوم است.



محمدا سگداری نژاد معاون فرهنگی و اجتماعی شهرداری مشهد