

غیرمحرمانه با آقای رئیس جمهور

مروری بر مهم ترین مطالبات مشهد و خراسان رضوی از دولت به بهانه انتخاب رئیس قوه مجریه

گزارش



روزنامه نگار
فاطمه گار

بامداد دیروز نتایج چهاردهمین دوره انتخابات ریاست جمهوری مشخص شد و منتخب ملت قرار است پس از نیمه مرداد که مراسم تحلیف برگزار می شود، سکان اداره کشور را به دست بگیرد. خواستیم پیش از رسیدن آن روز موعود، برخی چالش ها و مشکلات مشهد را به نهمین رئیس جمهور یادآوری کنیم. پس آقای رئیس جمهور! مخاطب این گزارش، شما هستید که قرار است دست کم در چهار سال آینده بر مسند ریاست قوه مجریه تکیه بزنید و با تصمیم سازی های خود گرهی از بی شمار مشکلات این مرزوبوم باز کنید. لایه لای این تصمیم سازی ها، مشهد، دومین کلان شهر کشور، راویزه تر از پیش ببینید؛ شهری که علاوه بر جمعیت بیش از سه میلیون نفری خود، به واسطه وجود بارگاه منور شمس الشموس (ع) هر سال میزبان میلیون ها عاشق و دل داده ای است که از داخل و خارج کشور برای پابوسی اش به مشهد مشرف می شوند؛ شهری که با همه اقدامات توسعه ای، هنوز برخی زیرساخت هایش چندان پاسخگوی نیاز مجاوران هم نیست، چه برسد به زائرانی که در افاق ۱۴۰۴ قرار است شمارشان به ۴۰ میلیون نفر در سال برسد؛ شهری که هویتش را از حضرت رضا (ع) وام گرفته است و ظرفیتی بزرگ به نام زیارت راه به صورت بالقوه در خود دارد اما نه تنها در حوزه ساخت و سازهایش چندان خبری از هویت رضوی نیست، بلکه در برخی دوره ها به دلیل نبود اهتمام کافی و واقعی، از اصالت و هویت خود هم فاصله گرفته و شایسته است بیش از پیش به اصل خود بازگردد. خطه خراسان دپاری است که به ادعان خود شمارد پیامک های تبلیغاتی تان برای هم جواران بارگاه منور رضوی، «تاریخ و تمدن ایرانی با نام این خطه گره خورده و پارسی را فردوسی بزرگش زنده و سربلند نگاه داشته و بزرگان بی شماری از فرهنگ، موسیقی و سیاست پرورش داده است» و اگر به جایگاه اصلی خود برسد، ظرفیتی بی نظیر برای اقتصاد کشور، دیپلماسی، توسعه فرهنگی بین المللی و... است، پس این گوی و این میدان!



عکس: محمدحسین رضائیان / اشپار

ریزگردها در آسمان شهر



هوای مشهد تا پیش از اینکه ریزگردها گاه و بیگاه به آسمان شهر هجوم بیاورند هم چندان تعریفی نداشت، چه برسد به حالا که ریزگردها هم نفس این شهر و مردمانش را تنگ تر کرده اند. گواه این ادعا هم این است که در حدود یک دهه گذشته، شمار روزهای هوای پاک مشهد نهایت بیست تاسی روز در سال بوده و کانون های گردوغبار استان در چهار سال گذشته حدود دوبرابر شده است. سطح کانون های بحرانی فرسایش بادی استان هم در یک دهه گذشته رشد دوبرابری داشته است و برای رفع آن ها باید سالانه ۴۰۰ هزار هکتار بیابان زدایی انجام شود؛ اما اعتبارات لازم برای این کار در اختیار استان نیست. در شهر مشهد کانون بحرانی فرسایش بادی وجود ندارد، اما منشأ ریزگردهای این شهر کانون های گردوغبار داخلی و خارجی است که رفع کانون های داخلی، تأمین بودجه نیاز دارد و رفع خارجی ها پیگیری خارجی و دنبال کردن راهکارهای مشترک بین المللی، بر اساس گفته های مسئولان اداره کل منابع طبیعی خراسان رضوی، ریزگردها سالانه ۹۰۰ میلیارد تومان خسارت به این استان وارد می کنند.

رؤیای شهر فرودگاهی



ایده شهر فرودگاهی مشهد و پس از آنکه ساخت باند مورب برای فرودگاه این شهر و نیز ساخت فرودگاه جدید بی سرانجام ماند، با روی کار آمدن دولت سیزدهم مطرح شد و بر اساس آن بنیاست فرودگاه فعلی هم به مکان جدید شهر فرودگاهی منتقل شود. مطالعات مکان یابی این پروژه هم گویا به پایان رسیده است. باین حال، هنوز خبر تازه ای از آغاز فرایند اجرایی آن نیست. تأمین بودجه این کلان پروژه هم از عهده دولت خارج است و به گفته مسئولان استانی قطعاً از طریق سرمایه گذاری خارجی صورت خواهد گرفت. اینجاست که قدرت چانه زنی و توان دولت چهاردهم برای جذب سرمایه خارجی می تواند به داد مشهد برسد و ماجرایی خروج فرودگاه از شهر را عاقبت به خیر کند.

حمل و نقل عمومی



ترافیک مشهد روی اعصاب مجاوران و زائران این شهر است. یکی از نسخه هایی هم که برای رفع آن پیچیده می شود، استفاده از حمل و نقل عمومی است. باین حال، به ادعان مدیران شهری، ناوگان اتوبوس رانی مشهد به ۲ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس برای سرویس دهی مطلوب به متقاضیان نیاز دارد و تأمین اعتبار آن به تنهایی از عهده شهر خارج است. از سوی دیگر با تمام اقداماتی که مدیریت شهری مشهد برای توسعه خطوط قطار شهری انجام داده است، بر اساس آخرین حساب و کتاب ها، ساخت هر کیلومتر قطار شهری در این شهر حدود ۵۰ میلیون دلار خرج روی دست مدیریت شهری می گذارد. این در حالی است که در بودجه امسال کشور فقط ۹۹ میلیارد و ۴۳۱ میلیون تومان اعتبار برای خطوط مترویی مشهد در نظر گرفته شده است که باین رقم فقط می توان ۲۲ متر قطار شهری ساخت! اگرچه مدیریت شهری مشهد در این زمینه هم منتظر تأمین اعتبار دولتی نمانده است. باین حال، تکمیل و توسعه خطوط ناوگان ریلی درون شهری مشهد هم عنایت ویژه دولت را می طلبد. اوضاع تاکسی های شهر هم چندان تعریفی ندارد و بر اساس آمار رسمی، حدود ۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی فرسوده در مشهد مسافران را جابه جایی می کنند؛ مسئله ای که آلودگی هوا و از سوی دیگر نارضایتی مسافران از کیفیت خدمات رسانی را به دنبال دارد. بازسازی و نوسازی این ناوگان، هم نیازمند اعطای تسهیلات به مالکان تاکسی ها و هم مستلزم تأمین این ناوگان از سوی خودروسازهاست و دولت باید در این زمینه نیز تدبیری ویژه ببیند.

بحران ماندگار آب



بارندگی های اردیبهشت امسال که البته سیل مرگ باری را برای مشهد رقم زد، روزنه امیدی برای سیراب شدن دشت تفتیده مشهد بود و مسکنی برای درد خشک سالی شهر؛ اما به گواه آمار رسمی باید گفت که حال دشت تشنه مشهد هنوز هم خوب نیست. مدیران آبی مشهد و استان شانزده پروژه را برای حل بحران کم آبی مشهد در نظر گرفته اند که اجرای آن ها نه فقط در کوتاه مدت، بلکه نیاز آبی ۳۹۶ میلیون مترمکعبی مشهد را در افاق ۱۴۲۰ تأمین خواهد کرد. اجرای این پروژه ها نیازمند حدود ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار است و تأمین این اعتبار هم مستلزم توجه دولت به مشهد است تا با اجرای بموقع این پروژه ها مدیران آبی در شهری که میلیون ها زائر دارد، ناچار به سهمیه بندی آب نشوند.

بی عدالتی جاده های



به استناد آمار رسمی می گوئیم که در ایام شلوغی زیارت، بیش از ۸۰ درصد زائران مشهد از طریق جاده به این شهر مشرف می شوند؛ ساده ترین زیرساخت هم برای آسان تر کردن زیارت آن ها راه های هموار است. باین حال، مسئولان استانی همواره از نامناسب بودن زیرساخت های جاده ای گفته اند و بودجه های نا کافی این حوزه. از این موضوع هم که بگذریم، خراسان رضوی در اسناد بالادستی مانند برنامه های توسعه، دروازه ارتباط کشور با جهان شرق دیده شده و برای آن جایگاهی ویژه در نظر گرفته شده است. اما این استان از لحاظ زیرساخت های جاده ای از جمله بزرگراه و آزادراه یکی از فقیرترین استان های کشور به شمار می رود. این مسئله هم حاصل ناعدالتی در تخصیص بودجه به پروژه های جاده ای است؛ شاهد مثال این ادعا هم آلیوم بودجه ۱۴۰۳ است که در آن فقط ۲۷ پروژه با اعتبار ۱۷۳۳ میلیارد تومان برای راه های شمال شرق کشور (خراسان های رضوی، شمالی و جنوبی و گلستان) در نظر گرفته شده است، در حالی که استان های غرب و شمال غرب کشور ۵۹ پروژه با اعتبار ۳ هزار و ۵۹۲ میلیارد تومان، هسته مرکزی کشور ۶۷ پروژه با اعتبار ۴ هزار و ۷۸۶ میلیارد تومان، جنوب شرق ۳۰ پروژه با اعتبار ۱۷ هزار و ۱۷ میلیارد تومان، شرق و جنوب شرق کشور ۲۹ پروژه با اعتبار ۱۹۲۱ میلیارد تومان و منطقه زاگرس و جنوب غرب کشور ۴۴ پروژه با اعتبار ۳ هزار و ۲۶۵ میلیارد تومان را از آن خود کرده اند. باین مدل تخصیص بودجه و تأمین منابع مالی طبیعی است که پروژه خاصی همچون آزادراه حرم تاجرم هم که قرار بود به طول ۹۸۰ کیلومتر حلقه اتصال جاده ای بارگاه منور رضوی به حرم مطهر خواهر بزرگوار ایشان در رقم باشد و ۳۳۲ کیلومتر آن در خراسان رضوی ساخته شود، پس از گذشت حدود ۱۴ سال در استان ما هنوز اندر خم یک کوچه مانده است. مسئولان استانی تا کمی پیش از این، بهره برداری از قطعه اول آن را تا آخر دولت سیزدهم وعده می دادند. باین حال در بودجه امسال برای آن فقط ۲۵۱ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است و خبر تازه ای هم از سرمایه گذاری خارجی و سایر روش های تأمین مالی برای آن نیست.

پیر پروژه ریلی



از جاده های استان که بگذریم، به زیرساخت های ریلی می رسیم که مخاطبان خودش را دارد. بودجه پیش بینی شده امسال برای پروژه های ریلی کشور حدود ۸ هزار و ۱۶۰ میلیارد تومان است و از این رقم حدود ۵ درصد آن یعنی فقط ۲۲۴ میلیارد تومان سهم خراسان رضوی است. این بودجه هم فقط به چهار پروژه ریلی استان یعنی ساخت راه آهن زاهدان - زابل - بیرجند و اتصال آن به راه آهن بافق - مشهد، ساخت راه آهن بافق - مشهد و تربیت حیدریه - هرات، اتصال سبزوار به شبکه ریلی و اتصال دوغانرون به شبکه ریلی اختصاص یافته است. در زمینه حمل و نقل ریلی اما پروژه های کهنه و بلند مدتی وجود دارد که همچنان بر زمین مانده اند. منظورمان پروژه قطار سریع السیر مشهد - تهران است. این پروژه پس از گذشت بیش از یک دهه که داستان برقی کردن خط ریلی این مسیر به سرانجام نرسید و گرفتار بدعهدی طرف چینی شد، به عنوان جایگزین آن در دستور کار قرار گرفت. برآورد اعتبار ساخت قطار سریع السیر مشهد - تهران ۲۰ میلیارد دلار است که البته به گفته مسئولان استانی اصلاً بنا نبوده است که تأمین منابع مالی اش از محل اعتبارات دولت باشد. این پروژه جایگزین هم قرار است با سرمایه گذاری چینی ها ساخته شود و بنا بود پس از تفاهم اولیه با طرف چینی در جریان سفر سال ۱۴۰۱ هیئت دولت به پکن، عملیات اجرایی آن آغاز شود، اما هنوز هم خبری از آن نیست و مسئولان محلی و ملی هربار درباره آن وعده پیگیری می دهند و ابراز امیدواری می کنند که کار پیش برود.

بازگشت به اصل



مشهد هویتش و همه دار و ندارش را وام دار امام رضا (ع) است؛ اما چه خوشتان بیاید، چه نه، در کوچه و خیابان های شهر که راه بروید، آنچه می بینید، نسبت زیادی با شهر امام رضا (ع) ندارد. این نسبت نداشتن در فضای پیرامونی حرم مطهر رضوی بیشتر توی ذوق می زند؛ ساخت و سازهایی که نشان دهنده کج سلیقه های مدیریتی چند دهه گذشته است و نه تنها نام و نشانی از فرهنگ رضوی در آن ها به چشم نمی خورد، بلکه طرح ها و پروژه های بی سرانجامش گواه حال و روز ناخوش بافت اطراف حرم و تیشه زدن به ریشه تاریخ این بافت است. در این میان اما نسخه سامان شدن این نابسامانی گویا هنوز هم پیچیده نشده، زیرا اگر چه چیزی نمانده است که سن پروژه سامان دهی بافت پیرامونی حرم به سه دهه برسد، همچنان در این بافت طرح های نیمه تمام به چشم می خورد و از آن اصالت تاریخی هم، بعد از کوچ دادن همسایگانش دیگر خبری نیست. آقای رئیس جمهور! تکلیف بافت پیرامونی حرم را که به ادعان کارشناسان و صاحب نظران پروژه ای حتی فراملی است، یک بار برای همیشه مشخص کنید.

بودجه زیارت



وقتی از زیارت می گوئیم و ظرفیت بالقوه آن برای مشهد، تحقق جذب زائر و نیز خدمت رسانی به او در گام اول نیازمند تأمین اعتبار و بودجه است؛ آری، مقصودمان به صورت مشخص سرفصلی با عنوان «بودجه زیارت» است. در باب بی مهری دولت های پیشین به مشهد در تخصیص بودجه زیارت همین گزاره بس که در آلیوم اقتصادی امسال فقط ۳۵۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است، اما آن هم نه فقط برای مشهد بلکه برای مشهد و سه شهر دیگر یعنی قم، شیراز و ری. بودجه زیارت نخستین بار در ۸۰ آبان ۱۳۸۸ به آلیوم اقتصادی کشور اضافه شد، یعنی همان زمان که جلسه هیئت دولت وقت به مناسبت سالروز ولادت حضرت رضا (ع) در مشهد برگزار و بنا شد به مدت پنج سال پیاپی هزار میلیارد تومان یعنی ۲۰۰ میلیارد تومان در هر سال به مشهد اختصاص یابد تا به برکت آن گرهی از مشکلات زیارت این شهر باز شود؛ اما از سال دوم اجرای این مصوبه قم و شیراز هم سهم خواهی کردند و حتی پس از آن، این سهم خواهی به شهرهایی که میزبان امام زادگان هم بودند، تسری یافت. سهم خواهی دوم به نتیجه نرسید، اما پس از آن قم، شیراز و ری نیز مشمول تخصیص بودجه زیارت شدند. باین حال، همان بودجه هم در یک بازه زمانی چهار ساله از آلیوم اقتصادی حذف شد و پس از آن دوباره از سال ۱۴۰۱ به لایحه بودجه بازگشت. با همه این تفاسیل، رقم ۳۵۰ میلیارد تومانی آن در امسال در مقایسه با ۲۰۰ میلیارد تومان سال ۱۳۸۸ و نیز تقسیم این بودجه به ۳ شهر دیگر غیر از مشهد، خود گواه این است که این رقم حتی اگر به صورت کامل هم تخصیص یابد، درد چندان از مشهد دوا نمی کند.

کلام آخر: فردا دیر است!



آقای رئیس جمهور! ما هم نیک می دانیم چالش هایی که مشهد با آن ها دست به گریبان است، یک شبه ایجاد نشده اند و یک شبه هم رفع نخواهند شد؛ اما آنچه اهمیت دارد، تصمیم سازی مؤثر و چاره اندیشی گره گشایی برای برطرف شدن آن هاست. نسخه کلی هم برای آن هانمی توان پیچید. رفع برخی از این مشکلات در داخل استان و مشهد، شدنی است و فقط به برخی تفویض اختیارها و تصمیم های درست و بموقع مدیران تحت امر شما نیاز دارد. برخی دیگر هم نیازمند بودجه ملی است که عنایت ویژه گروه تخصصی شما را در بودجه نویسی و برنامه ریزی می طلبد. راهکار بعضی هایشان هم دیپلماسی و قدرت چانه زنی بین المللی است. از همین جا، از کنار مضجع شریف شمس الشموس برای موفقیت شما و دولت چهاردهم دعا می کنیم؛ از همین امروز مشهد را در پایدی که فردا دیر است و فرصت چهار ساله تان چون چشم برهم زدن می گذرد.

