روزنامه صبح ایران
وطن امروز
VATANEMROOZ.IR
سه‌شنبه | ۲۴ تیر ۱۳۹۹ | ۲۲ ذی‌القعده ۱۴۴۱ | ۱۴ جولای ۲۰۲۰ | سال دوازدهم | شماره ۲۹۷۳ | ۸ صفحه | ۱۰۰۰ تومان
۱۱۸۱ سال و ۲۵۱ روز گذشت
VATAN-E-EMROOZ | VOL.12 | NO.2973 | TUE.JUL.14, 2020 | ISSN:2008-2886

کنکور ارشد و دکترا به تعویق افتاد

افزایش شعب آزمون برای حفظ سلامتی کنکوری‌ها

صفحه ۴

یادداشت مهدی چمران برای «وطن‌امروز» در واکنش به اعتراف اخیر محسن هاشمی

توقف در ایستگاه نخست

همین صفحه

«وطن‌امروز» گزارش می‌دهد؛ نمایندگان ملت در ریل‌گذاری اقتصادی کشور چه اصولی را باید مدنظر قرار دهند

مجلس امید و تحول اقتصاد

جلب اعتماد مردم؛ پیش‌زمینه مردمی‌سازی اقتصاد

قوانین کشور باید مطابق با اهداف اقتصاد مقاومتی بازنگری شود

صفحه ۵

آب بریز

انفجار در ناوشکن آمریکایی «یواس‌اس بونهام ریچارد» در بندر «سن‌دیگو» کالیفرنیا

رسانه‌های آمریکایی می‌گویند ۵۷ نظامی در این حادثه زخمی شده‌اند اما پنتاگون تا شب گذشته درباره این موضوع اعلام نظر نکرد

واکنش مطایبه‌آمیز سخنگوی وزارت خارجه: ناوهای آمریکایی چه زود آتش می‌گیرند

یوزپلنگان آمریکایی مسؤولیت آن را بر عهده نگرفتند؟

صفحات ۲ و ۷

تیترهای امروز

«وطن‌امروز» نامه وزارت راه و شهرسازی به برخی نمایندگان مجلس درباره نقش آخوندی در بحران فعلی مسکن را منتشر کرد

میراث مدیر بی‌قانون

صفحه ۳

تأکید رئیس قوه‌قضائیه بر پیگیری‌های حقوقی شهادت سپهبد سلیمانی

در تعقیب قاتل

صفحه ۲

با اوج‌گیری مجدد کرونا در کشور، گزینه برگزاری جشنواره‌های سینمایی به شکل آنلاین جدی‌تر شد

فجر آنلاین؟

صفحه ۸

از خورشید تابان تا خسارت محض نگاه دولتی‌ها به برجام چه بود و چه شد؟

مراسم یادبود برجام!

صفحه ۲

نماینده نیویورک: مردم برای سیر کردن کودکان‌شان نان می‌دزدند

بینوایان نیویورک

صفحه ۷

نگاه

آیا مراقب فاز دوم نقشه اروپاییان هستیم؟!

[نوید مؤمن]

تروئیکای اروپا مخالفت خود با تمدید نامحدود تحریم تسلیحاتی ایران را موفقیتی تاریخی(!) در عرصه دیپلماسی عنوان کرده و آن را مصداق پایبندی(!) خود به سند برجام و قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل متحد قلمداد می‌کند! در این میان، برخی رسانه‌های داخلی جریان طرفدار مذاکره دوباره با آمریکا، با تکیه بر مخالفت سازماندهی‌شده و هدفمند اروپاییان با خواسته آمریکا و یاد کردن از آن به عنوان یک «پیروزی دیپلماتیک»، خواسته یا ناخواسته در صدد تکمیل «فاز دوم» نقشه مشترک «واشنگتن/ اتحادیه اروپایی» در قبال کشورمان هستند!

به راستی صورت مسأله چیست؟ آیا آنچه در آخرین جلسه شورای امنیت سازمان ملل با هدف بررسی تمدید تحریم تسلیحاتی ایران گذشت، مصداق «مخالفت ذاتی» و «استقلال‌طلبانه» اروپاییان با کاخ سفید بود یا حکایت از «مخالفت محاسبه‌شده» و «هدفمند» با واشنگتن، آن هم ذیل یک نقشه مشترک دارد؟! متاسفانه گزینه دوم صحیح است! با تجمیع ۲ گزاره «تصویب قطعنامه ضدایرانی اخیر در آژانس بین‌المللی انرژی اتمی» و «مخالفت اروپاییان با تمدید نامحدود تحریم تسلیحاتی ایران» به وضوح درمی‌یابیم اروپاییان در حال تکمیل فاز دوم «نقشه مشترک خود و آمریکا» با هدف «تمدید محدود تحریم تسلیحاتی ایران» هستند. هنوز بازیگران اروپایی بر سر مدت زمان تمدید این تحریم، به خروجی و نتیجه‌ای واحد نرسیده‌اند. برخی بازیگران اروپایی معتقدند این مدت زمان باید ۳ ساله و برخی دیگر، معتقدند باید ۶ ماهه باشد تا پس از آن، دولت جدید آمریکا در ماه مارس سال آینده (فروردین‌ماه ۱۴۰۰) تصمیم به لغو یا عدم لغو این تحریم‌ها و محدودیت‌ها بگیرد!

در این بازی مشترک، مقامات آمریکایی نخست گزاره‌ای نشدنی به نام «تمدید نامحدود تحریم‌های تسلیحاتی ایران» را مطرح کرده‌اند. پس از آن، بازیگران اروپایی ضمن مخالفت با این گزاره، بر ۳ هدف اصلی خود متمرکز هستند.

نخست اینکه خود را به عنوان «ناجی برجام»(!) تلقی کرده و نزد افکار عمومی جهان، روی این مسأله مانور دهند.

دوم مخالفت خود با تمدید نامحدود تحریم تسلیحاتی ایران را به عنوان یک برگ برنده، در مذاکرات برجامی بعدی‌شان با کشورمان نگاه داشته و آن را مصداق عینی حمایت از ایران در مقابل واشنگتن جلوه دهند!

ادامه در صفحه ۶

توقف در ایستگاه نخست

یادداشت

مهندس مهدی چمران*: پیش از اینکه شورای پنجم کارش را آغاز کند، انتظار داشتیم شورا و دولتی که کاملا هم‌جهت هستند همکاری صمیمی، نزدیک و منسجمی داشته باشند و همچنین همکاری بسیار کارآمد و صمیمانه بین شورا و شهرداری از یک سو و دولت از سوی دیگر به وجود بیاید.

قبل از شورای پنجم، شهردار و شورای شهر از افراد با طیف‌های مختلف سیاسی حضور داشتند و هم‌جهتی وجود نداشت، البته متذکر شوم شورا کارش تخصصی است و نباید وارد سیاست شود و یکی از مشکلات ما در شهرهای بزرگ، سیاسی شدن در هر طیف شوراهاست که باعث می‌شود مسائل تخصصی به حاشیه رانده شده و مشکلات برای مردم ایجاد شود و باقی بماند.

زمانی شهردار و شورا با دولت در یک طیف سیاسی نبودند و به شهرداری کمک چندان چشمگیری نمی‌شد.

در حال حاضر می‌بینیم یک اتوبوس برای شهرداری در ۱۰ سال گذشته خریداری نشده است، در حالی که حداقل باید ۴ هزار دستگاه اتوبوس به شهرداری تهران تحویل داده شود. هم‌اکنون تعداد اتوبوس‌های شهرداری به ۵ هزار دستگاه می‌رسد که تعدادی را نیز از رده خارج کرده‌اند، در حالی که تهران باید ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد.

شهرداری تهران با کمبود بودجه روبه‌رو است. با رکودی که در کشور به وجود آمده و رکودی که شورا و شهرداری با وضع سلسله قوانینی به خود تحمیل و کار ساختمان‌سازی را تعطیل کردند، به همین دلیل بودجه خوبی ندارند و ناگزیر از اتوبوس‌های دوره قبل استفاده می‌کنند و توان خرید هم ندارند.

اتوبوس‌های دوکابین که این روزها بخش عمده ترافیک حمل‌ونقل تهران را به دوش می‌کشد، در زمان مدیریت شهردار و شورای شهر قبل از چین خریداری شده و هزینه خرید حتی یک اتوبوس را دولت به شهرداری نداده است. شهرداری آن زمان خودش مستقیم اتوبوس‌ها را خریداری و حتی هزینه گمرک و سود بازرگانی را پرداخت کرد، البته این را هم متذکر شوم که دولت نه‌تنها به تهران که به هیچ‌کدام از شهرهای کشور اتوبوس نداده است.

ما فکر می‌کردیم وقتی شهردار اسبق آقای دکتر قالیباف و شورا تغییر کردند و شورا، شهرداری و دولت با یکدیگر همسو شدند و شهردار را به هیأت دولت دعوت می‌کنند، حتما از شهرداری حمایت کرده و مردم از این همسو بودن نفعی می‌برند اما متأسفانه وضعیت شهر تهران بدتر شد.

خاطرم هست آن زمان با تلاش، کوشش و ارتباطاتی که داشتیم از کمک مالی و وام‌های بانکی برای ساخت مترو استفاده کردیم. هیچ کدام از تجربیات و کارهای انجام‌شده در دوره‌های قبل، در دوره پنجم عملی نشد و بر خلاف انتظار به گونه‌ای شده است که رئیس شورای شهر فعلی، خود به دولت و شهرداری انتقاد می‌کند و ما نیز از این صحبت‌ها مطمئنیم و آن را می‌پذیریم و واقف هستیم که در بحث حمل‌ونقل هیچ‌گونه حمایتی نشده‌اند.

در مورد ساخت مترو نیز باید بگویم در پایان دوره کاری ما بخش عمده‌ای از خط ۷ افتتاح شد، البته نواقصی داشت که آن را ظرف چند ماه اگر خودمان حضور داشتیم تا آخر همان سال رفع می‌کردیم. خط ۶ مترو نیز اندکی آماده بود که من درخواست کردم آن را افتتاح نکنید و بگذارید زمانی که کامل شد در دوره بعد از ما افتتاح شود که هنوز هم همان میزان ایستگاه را که آماده بود تا میدان شهدا افتتاح کرده‌اند و همچنان در حال انجام کار هستند.

البته اگر مابقی ایستگاه‌ها نیز افتتاح شود قطار و واگنی وجود ندارد که بتوانند برای بهره‌برداری مردم از آن استفاده کنند و ناگزیرند از قطارهای خط‌های دیگر کاسته و برای راه‌اندازی ایستگاه‌های جدید استفاده کنند که این کار در مجموع به ترافیک کمک نمی‌کند زیرا میزان واگن و قطار ثابت است و قطاری اضافه نشده است. ما فکر می‌کردیم در این دوره درباره خرید اتوبوس، واگن و ساخت مترو پیشرفت‌های بیشتری داشته باشند. در دوران شهرداری فعلی یک واگن جدید هم خریداری نشده و از تمام واگن‌هایی که قبلا خریده شده و در بندر مانده بود نیز استفاده کردند.

در صورتی که شهرداری تهران همین امروز بتواند واگن خریداری کند، یک سال و نیم تا ۲ سال دیگر می‌توانند تحویل بگیرند و بخش عمده‌ای از آن را نیز در «واگن‌سازی ری» مونتاژ کنند که زمان زیادی می‌برد تا مردم از آن بهره ببرند. بنابراین در مترو که حمل‌ونقل سنگین ما را به دوش می‌کشد و می‌تواند بسیار در دوران کرونا نیز کمک کند که فشردگی وجود نداشته باشد، اتفاق خاص و جدیدی نیفتاده است.

در بحث ساختمان‌سازی نیز کم کار شده است. وضع و تحمیل قوانین جدید باعث کاهش ساختمان‌سازی شده و از این رو عوارض ساختمان‌سازی درآمد چندانی برای شهرداری نداشته است، بنابراین هیچ‌کدام از پروژه‌های مهمی که پیش از دوران شورای پنجم اجرا می‌شد الان قابل اجرا نیست و بزرگراه‌ها، پل‌ها و... دیگر احداث نمی‌شود.

یکی- دو پلی هم که در حال ساخت آن هستند با تأخیر احداث می‌شود که دلیلش کمبود منابع مالی و مدیریتی است که در شهرداری وجود دارد.

مسیر حرکتی ما در دوره‌های دوم، سوم و چهارم شورای شهر تهران تلاش و کار جهادی بود. سعی داشتیم درآمدهای سالم داشته باشیم و بتوانیم از کمک‌های دولتی نیز استفاده کنیم، بنابراین زمانی که می‌خواستند بودجه را ببندند ما در دولت فعالیت کرده و با رئیس‌جمهور، وزرا و بویژه سازمان برنامه و بودجه ارتباط داشتیم تا برای متروی تهران رقم خاصی کنار بگذارند.

زمانی که بودجه سال به مجلس هم می‌رفت باز فعالیت می‌کردیم و در مجلس نیرویی داشتیم و شهردار تیمی داشت و از طریق شورای عالی استان‌ها، معاون پارلمانی به مجلس معرفی کرده بودیم که می‌توانست به صحن برود و در مجلس حضور داشته باشد و با کمیسیون‌های شورا حضوری رایزنی کند. ما فعالیت‌های زیادی برای به دست آوردن منابع مالی داشتیم.

زمانی که بودجه را می‌خواستند ببندند از ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیارد تومان برای متروی تهران می‌گرفتیم و در موضوع بلیت، سهم دولت را که یک‌سوم از کل قیمت بلیت بود، یعنی حدود ۱۰۰ میلیارد تومان، توافق و تلاش می‌کردیم این پول را از دولت وصول کنیم.

از جمله تلاش‌های ما این بود که به سختی و با نامه‌نگاری‌های زیاد، ملاقات و ارتباطات با وجود مشکلات تفاوت طیف سیاسی، صمیمانه با افراد مختلف همکاری کنیم. با دستور رئیس‌جمهور، معاون اول، وزیر دارایی و... بررسی‌هایی انجام می‌شد و میزان بدهی‌ها را محاسبه کردند و به توافق رسیدیم که دولت ۱۵ هزار میلیارد تومان به شهرداری بدهکار است.

اینکه بخواهیم در شورا بنشینیم و فقط به سخنرانی اکتفا کنیم و بگوییم باید چنین و چنان شود، کاری از پیش نمی‌رود. باید در دل کار رفت تا مشکلات مردم رفع شود.

درباره بدهی‌هایی که شهرداری داشت نیز باید بگویم ما به این نتیجه رسیدیم که این پروژه‌ها را هر چه زودتر تمام کنیم. به‌رغم اینکه بودجه کافی نداشتیم، مجبور می‌شدیم قرض کنیم و حداقل ۵۰ درصد از پروژه را انجام دهیم تا سال بعد با افزایش قیمت روبه‌رو نشویم و هر چه پروژه‌ها زودتر تمام می‌شد، افزایش قیمت سال جدید را نداشتیم و از نظر اقتصادی، عمرانی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و کار برای مردم، اقدام درستی بود.

نرخ‌هایی که سازمان برنامه و بودجه هر سال به عنوان فهرست بها برای کارهای پیمانکاری و مشاوره‌ای تعیین می‌کند، بر اساس تورم سالانه ۱۵ درصد (و بیشتر) است که طبیعتاً هر سال هزینه‌ها افزایش می‌یابد؛ پس بهتر است پروژه‌ها هر چه زودتر تکمیل شوند؛ نکته دیگر اینکه مردم در دوره‌های قبل شورا زودتر از پروژه تمام‌شده- به طور مثال مترو- استفاده می‌کردند که به نفع شهرداری و از نظر مصرف بنزین به نفع دولت بود و از همه مهم‌تر استفاده مردم از نظر روحی و روانی انرژی مضاعفی برای کار به ما می‌داد و با بررسی تمام نکات، شهرداری را بدهکار می‌کرد اما پروژه را جلو می‌بردیم تا به سال آینده نیفتد و مبلغ کمتری نیز هزینه شود.

ما تلاش کردیم جهادی کار کرده و سریع پروژه‌ها را به پایان برسانیم چون به نفع شهرداری و مردم بود.

در آغاز به کار شورای پنجم می‌گفتند شهرداری بدهی داشته و این درست است؛ ما حسابرسی کرده و اعلام کرده بودیم شهرداری ۱۵ هزار میلیارد تومان به بانک‌ها و پیمانکاران بدهی دارد و این برای سال آخر کار ما نبوده و در تمام سال‌های کاری، ما به همین شکل کار می‌کردیم.

شهرداری هر سال پول قرض کرده و پروژه‌ها را انجام داده و می‌توانست کم‌کم بدهی آن را پرداخت کند. دولت نیز در وزارت راه و شهرسازی پیمانکاران زیادی دارد که از این وزارتخانه طلبکارند و پس از انجام کار، بدهی پیمانکاران را پرداخت می‌کند.

الان بحث باغات به وجود آمده که ما نمی‌خواهیم شهر را بفروشیم. این بسیار خوب است اما ما هم نمی‌گفتیم باغ و شهر را بفروشیم و با این پروژه ارتش که الان ۰۶ را می‌خواهند دریافت کنند، ما مخالف بودیم و می‌گفتیم فضای آزاد این منطقه بیشتر است تا اینکه آپارتمان‌های بلندمرتبه آنجا را فرا بگیرد.

اینکه آنجا تراکم جمعیتی کمتر است به نفع شهر است تا اینکه بیایند بقیه آن را پارک کنند و بلندمرتبه‌سازی شود و از نظر من آن فضای سبز فایده‌ای برای اهالی ندارد.

در برخی کارها نیز با مردم راه می‌آمدیم و مردم را کمک می‌کردیم. ما در آن زمان گفتیم هر کسی عوارض ساختمان‌سازی خود را بخواهد بپردازد، می‌تواند تقسیط کند، ما برای تشویق مردم برای ساخت بافت‌های فرسوده، گرفتن عوارض ساختمانی را به صورت اقساط نزدیک به ۲ ساله می‌بستیم و خانواده ایثارگران و شهدا نیز ۳ ساله می‌توانستند اقساط خود را بدون پرداخت بهره بپردازند. یکی دیگر از کارهایی که در آن زمان صورت پذیرفت نگرفتن عوارض ساختمان‌سازی از بخش‌هایی از بافت فرسوده که در شورای عالی شهرسازی تصویب شده، بود که برای ساختمان‌سازی اصلا عوارض ساختمانی نمی‌پرداختند. البته سال بعد مجلس تصویب کرد از مالکان بافت‌های فرسوده در تمام کشور، ۵۰ درصد عوارض ساختمانی بگیرند.

حتی درباره بناهایی که در بافت فرسوده بودند متذکر شدیم اگر خلافی انجام شده جرایمش را نیز ببخشند چون با خود می‌گفتیم اگر آنها از نظر مالی مشکلی نداشتند قطعا منزل خود را می‌ساختند و نمی‌گذاشتند بافت فرسوده دارای خطراتی برای‌شان باشد.

این مطلب باعث شد در مرکز و جنوب شهر در بافت‌های فرسوده تحرک ساختمان‌سازی به وجود آید، بافت‌های فرسوده کمتر شود و ساختمان‌سازی ارزان‌قیمت- و نه به عنوان سرمایه‌داری- افزایش پیدا کند و مردمی که از نظر مالی ضعیف بودند می‌توانستند ساختمان‌سازی کرده و منزل‌شان را نو کنند.

بانک‌ها نیز قرار بود کمک کنند و وام پرداخت کنند که متأسفانه این اتفاق نیفتاد. ما تلاش زیادی کردیم که این کار انجام شود اما بانک‌ها می‌گفتند باید ارگانی بیاید و سود ما را بدهد که دولت هم این کار را نکرد در عین اینکه در قانون بود که این کار باید انجام شود.

نظایر این مسائل بسیار پیش آمد و تصویب شد و در طول این سال‌ها انجام دادیم و اجرا کردیم و تحرک در شهر به وجود آمد و نه تنها در تهران بلکه در شهرهای دیگر نیز این تحرک به وجود آمد ولی متأسفانه الان دوران رکود و سکون است.

تجربیات بسیاری در دوران کاری‌مان داشتیم که همه را مکتوب‌شده در اختیار دوستان‌مان در شورای پنجم و شهرداری گذاشته‌ایم و شهرداری در آن زمان خدمات و مصوبات خود را به صورت جزوه درآورده و گزارشات را مکتوب کرده که در شهرداری‌ها موجود است.

ما توانستیم برای شهر درآمدزایی سالم کرده و از همان درآمدزایی برای آبادانی شهر هزینه کنیم. شهر موجودی زنده است و زمانی که برای آن کار می‌شود، چند سال بعد دیده و برداشت می‌شود و در حال حاضر اگر کاری انجام نمی‌دهند، نتیجه را چند سال آینده خواهیم دید.

در حال حاضر شاید مشکلات به چشم نیاید و معاونت خدمات شهری، شهر را تمیز نگه دارد اما شهر فقط انجام این خدمات نیست و نیازهای دیگرش نیز باید برآورده شود؛ بحث ترافیک، اتوبوس‌ها و مترو در دوران کرونا وضع خوبی نداشته، تراکم دارد و مردم مجبورند با اتومبیل‌های خود سفر کنند که علاوه بر آلودگی هوا، ترافیک پیچیده و متراکمی نیز داریم.

هر روز باید به سمت جلو حرکت کنیم و باید روشی جدید داشته باشیم؛ پسماندهای خشک و تر باید از هم جدا شود؛ یک دستگاه زباله‌سوز در شهر تهران وجود دارد که ۲۰۰ تن ظرفیت دارد و ما در تهران به زباله‌سوز ۲ هزار تنی نیاز داریم. در زمان مدیریت ما در آستانه بستن قرارداد زباله‌سوزهای جدید بودیم که میسر نشد. در حال حاضر زباله‌ها را دفن می‌کنند که شیرابه‌های آنها برای زمین مضر است.

رسیدگی به شهر، بودجه، توان و مدیریت می‌خواهد که بتوان آن را اداره کرد و در شهری چون تهران که ۱۰ میلیون نفر در روز و ۹ میلیون نفر در شب جمعیت دارد، انرژی زیادی می‌برد تا شهری تمیز و سالم برای مردم باشد و در عین حال باید شهرداری گام‌های رو به جلو بردارد و تجربیات دنیا را پیاده کند. نباید هیچگاه توقف داشت و اگر توقف کنیم چند سال بعد می‌بینیم از دنیا عقبیم.

***رئیس ۳ دوره شورای شهر تهران**