رکوردشکنی ۲۵ ساله مترو تهران در سایه رایگان‌سازی

افزایش ۷۰ میلیون نفری مسافران و رشد ۳۰ درصدی تمایل شهروندان

رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در تهران، از یک سیاست موقت برای تسهیل تردد شـهروندان در شرایط جنگی به یکی از محورهای اصلی بحث در شـورای شهر تبدیل شده است؛ سیاستی که بنا بر آمارهای اعلام‌شده از سوی مدیران شهری، با افزایش قابل توجه استقبال مردم همراه بوده و رکورد ۲۵ ساله جابه‌جایی مسافر در مترو را شکسته است. ثبت دو میلیون مسافر در یک روز، افزایش ۷۰ میلیون نفری تعداد مسافران مترو طی هشت ماه و رشد ۳۰ درصدی تمایل شـهروندان بـه اسـتفاده از حمل‌ونقل عمومی، بخشی از آمارهایی است که موافقان ادامه این طرح به آن استناد می‌کنند؛ با این حال، در کنار استقبال شهروندان، مساله تأمین هزینه‌ها، نوسازی ناوگان و چگونگی تداوم رایگان‌سازی همچنان محل بحث و اختلاف‌نظر در شورای شهر اسـت. یکی از مهم‌ترین آمارهای مطرح‌شده درباره عملکرد حمل‌ونقل عمومی تهران، شکسته شدن رکورد ۲۵ ساله جابه‌جایی مسافر در شبکه مترو است. محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شـهردار تهران، در حاشـیه چهارصد و چهل و نهمین جلسـه شورای شهر اعلام کرد که شـبکه مترو توانسته اسـت در یک روز دو میلیون مسافر را جابه‌جا کند. هرمزی با اشاره به افزایش متوسط ۵۴ درصدی ظرفیت جابه‌جایی مسافر گفت: بعد از ۲۵ سال رکورد مسافر در شبکه مترو تهران شکسته شد و آمار ۲ میلیون مسـافر را در یک روز جابه‌جا شد. به‌طور متوسط ۵۴ درصد افزایش ظرفیت مسافر داشتیم. معاون شهردار تهران همچنین کاهش ورود خودروهای شخصی به محدوده طرح ترافیک در مقایسـه با مدت مشابه سال گذشته را از نشانه‌های استقبال شهروندان از رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی دانست. به گفته او، گزارش شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی نیز از کاهش مصرف بنزین در استان‌های تهران و کرمان حکایت داشته است. هرمزی با تأکید بر تأثیر رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی بر مصرف سوخت اظهار کرد: در استان تهران به دلیل رایگان کردن حمل‌ونقل به‌صورت معناداری کاهش مصرف بنزین را مشاهده کردیم. او همچنین با اشاره به ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان شهری گفت که طی دو سال اخیر، حدود ۱۷ میلیون لیتر گازوییل در نتیجه برقی‌سـازی ناوگان صرفه‌جویی شده است.



افزایش ۷۰ میلیون نفری مسافران

اتوبوس به ناوگان اضافه شده است. آقامیری توضیح داد که شهرداری تهران در ابتدای دوره ششم حدود ۸۵۰ دستگاه اتوبوس تحویل گرفته بود و اکنون بیش از ۳۳۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در سطح شـهر دارد. به گفته او، شهرداری برای تأمین بیش از ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس با ۸ تا ۹ شرکت قرارداد منعقد کرده بود، اما چهار تا پنج شـرکت با وجود دریافت پیش‌پرداخت، به دلیل ناتوانی در تأمین اتوبوس نتوانستند به تعهدات خود عمل کنند و امکان محدودیت ظرفیت تولید داخلی را از دلایل حرکت شهرداری به سمت خرید اتوبوس خارجی دانسـت و درباره سهم دولت نیز مدعی شد: در دولت فعلی حتی یک دستگاه اتوبوس نیز به تهران اختصاص نیافته است. این عضو شورای شهر در ادامه گفت حدود ۱۳۵۰ دستگاه اتوبوس به کلان‌شهرها و شهرهای دیگر اختصاص یافته، در حالی که سهم تهران از این حمایت صفر بوده است. او همچنین با اشاره به دوره سه‌ساله دولت شهید آیت‌الله رییسـی اظهار کرد که در آن دوره بیش از ۲۰۰ دستگاه اتوبوس به تهران اختصاص یافت و قرار بود از حدود ۲۰۰۰ دسـتگاه اتوبوس در دست خرید، ۱۲۰۰ دستگاه به پایتخت اختصاص داده شود که با تغییر دولت، این اتوبوس‌ها به شهرهای دیگر اختصاص پیدا کردند.

رشد ۳۰ درصدی تمایل مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی

در کنار افزایش تعداد مسـافران مترو، پرویز سـروری، نایب‌رییس شـورای اسلامی شـهر تهران نیز از افزایش ۳۰ درصدی تمایل شـهروندان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی در پی اجرای طرح رایگان‌سازی خبر داده است؛ آماری که به گفته او براساس داده‌های علمی مجموعه‌های مسوول اعلام شده است. سروری با اشاره به بررسی لایحه تمدید خدمات رایگان حمل‌ونقل عمومی اظهار کرد: دولت اعلام کرده که حمل‌ونقل رایگان استفاده از این ناوگان را افزایش داده است. تمایل مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی حتی تا ۳۰ درصد افزایش یافته است. باید ببینیم حمل‌ونقل رایگان تمدید می‌شـود یا خیر. نایب‌رییس شورای شـهر تهران با تأکید بر اینکه افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی لزوماً به معنای برطرف شدن کامل مشـکلات ترافیکی و آلودگی هوا نیسـت، تصریح کرد: وقتی می‌گوییم این عامل آلودگی هوا و ترافیک را کاهش داده، به منظور رفع کل این مشکل نیست. شهرداری کار خود را انجام می‌دهد و باید سـایر دستگاه‌ها نیز وظیفه خود را انجام دهند. سروری همچنین در بخش دیگری از سخنان خود به وضعیت ورود اتوبوس‌های خریداری‌شده به کشور اشاره کرد و گفت مراحل ترخیص اتوبوس‌ها در گمرک انجام شده و مدیریت شـهری امیدوار است این ناوگان هرچه سریع‌تر به ظرفیت حمل‌ونقل عمومی تهران اضافه شود. او درباره خودران بودن اتوبوس‌های وارداتی نیز توضیح داد: هواپیماها هم سیستم خودران دارد اما به صورت خودران اداره نمی‌شود. راننده اتوبوس‌ها هم می‌توانند از این سیستم استفاده کنند اما تمام بخش‌های آن خودران نیست. نایب‌رییس شورای شـهر تهران با اشاره به تأثیر شرایط جنگی بر روند واردات ناوگان گفت: جنگ باعث شد نتوانیم اتوبوس‌های خریداری شده را وارد کنیم و ناچار شدیم این اتوبوس‌ها را قطره‌چکانی منتقل کنیم و به دنبال این هستیم واردات را از مسیرهای دیگری پیگیری کنیم. تعهدات تولیدکنندگان داخلی را هم دنبال می‌کنیم که تا پایان سال محقق شود. سروری با تأکید بر ضرورت تسهیل روند ترخیص تجهیزات و نـاوگان حمل‌ونقل عمومی، اظهار کرد: وقتی شرایط جنگی است سیستم نمی‌تواند بر مدار شرایط عادی عمل کند. کشور باید در مسیر اقتصاد مقاومتی اداره شود. گمرک باید بداند هر مقدار امکانات را دپو کند تهدید دشمن را افزایش می‌دهد. از گمرک انتظار و تقاضا داریم فرآیند موجود را روان‌تر کنند تا به امکانات دسترسی داشته باشیم.

افزایش مسافران اتوبوس و ضرورت تقویت ناوگان

هرمزی در تشریح عملکرد ناوگان اتوبوسرانی نیز از افزایش چشمگیر مسافرپذیری خطوط بی‌آرتی خبر داد. به گفته او، میانگین مسـافران این خطوط پیش از رایگان‌سازی حدود ۷۲۰ هزار نفر بود، اما اکنون در شـبکه اتوبوسرانی روزانـه یک میلیون و ۳۰۰ هزار نفر جابه‌جا می‌شـوند. او نوسازی اتوبوس‌ها، نظم در سرویس‌دهی، بهبود وضعیت تهویه و رایگان شدن خدمات را از دلایل افزایش استقبال شـهروندان عنوان کرد. هرمزی همچنین از ترخیص دو دستگاه مترو بس ۲۶ متری و پنج دستگاه اتوبوس ۱۸ متری از گمرک خبر داد و گفت این وسایل نقلیه قرار است پس از انتقال به تهران در مسیر خیابان انقلاب و خیابان آزادی تا ترمینال شرق به کار گرفته شوند. معاون شهردار تهران با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۱ شهرداری ۹۳ درصد هزینه حمل‌ونقل عمومی را پرداخت می‌کرد، اعلام کرد این سهم در سال ۱۴۰۴ به ۹۷ درصد رسیده است. او با اشاره به الگوی تقسیم هزینه‌ها میان دولت، شهرداری و شهروندان، گفت در شرایط مطلوب باید هر یک از این سه بخش یک‌سوم هزینه‌ها را تأمین کنند، اما در عمل بخش عمده بار مالی بر دوش شهرداری قرار گرفته است. هرمزی همچنین با اشاره به نرخ تورم سالانه ۴۵ درصدی اعلام‌شده از سوی مرکز آمار، افزایش ۳۵ درصدی نرخ بلیت در سـال ۱۴۰۲ و افزایش ۲۵ درصدی آن در سـال ۱۴۰۳ را یادآور شد و بر ضرورت بازنگری کارشناسی در شیوه تأمین هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی تأکید کرد.

رایگان‌سازی سیاستی محبوب اما با آینده نامشخص

در کنار افزایش آمار مسافران، موضوع تداوم رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی به یکی از محورهای اصلی اختلاف‌نظر در شورای شهر تبدیل شده است. سخنگوی شورای شهر تهران با اعلام موافقت خود با تمدید خدمات رایگان مترو و اتوبوس تندرو، خواستار تعیین تکلیف سازوکار استمرار این سیاست شد. علیرضا نادعلی با اشاره به اینکه پیش‌تر پیشنهاد شده بود خدمات رایگان تا پایان جنگ ادامه پیدا کند، مساله اصلی را مشخص نبودن مرجع تشخیص پایان جنگ دانست و گفت: پایان جنگ موضوعی نیست که شورا درباره آن تصمیم بگیرد، بلکه مرجع تشخیص آن شورای عالی امنیت ملی است. به گفته او، به همین دلیل مقرر شده است تمدید خدمات رایگان به‌صورت دوماهه انجام شود؛ اما این شیوه می‌تواند از نظر اطلاع‌رسانی و ایجاد اطمینان در میان شهروندان مشکلاتی به وجود آورد. نادعلی تأکید کرد: باید برای مردم توضیح دهیم که آیا قرار است هر دو ماه یک‌بار، اصل موضوع دوباره در معرض رأی‌گیری قرار گیرد یا اینکه تصمیمی اساسی‌تر و روشن‌تر اتخاذ شود، چرا که طرح دوباره این موضوع می‌تواند موجب تلاطم و التهاب در جامعه شود. او همچنین با اشاره به استقبال شهروندان از این خدمات گفت مردم در دیدارها و تجمع‌های مختلف خواستار استمرار رایگان‌سازی شده‌اند و شرایط نیز نسبت به گذشته تغییر نکرده است.

اختلاف‌نظر درباره هزینه‌ها و سهم شهروندان

در بررسی لایحه شهرداری برای تمدید خدمات رایگان، دیدگاه‌های متفاوتی درباره نحوه ادامه طرح مطرح شده است. سید جعفر تشکری هاشـمی، رییس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر، با تأکید بر اینکه رایگان بودن حمل‌ونقل عمومی باید به روزهای درگیری جنگ محدود شود، اعلام کرد در شرایط عادی باید نرخ مصوب سـال ۱۴۰۴ دریافت شـود. او گفت تا ششم آذرماه برای فراهم شـدن زیرسـاخت‌های لازم به شهرداری فرصت داده شده و پس از آن شیوه قبلی دریافت کرایه اجرا خواهد شد. در مقابل، مهدی پیرهادی، رییس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورا، با اشاره به اوج‌گیری ترافیک در ماه‌های دی، بهمن و اسفند، خواستار رایگان ماندن حمل‌ونقل عمومی تا پایان سال شد. او تأکید کرد که این طرح تأثیر مثبتی بر کاهش مصرف سوخت و افزایش تعداد مسافران مترو و اتوبوس داشته است.

از یک طرح موقت تا ضرورت تصمیم‌گیری بلندمدت

مجموع آمارها و اظهارنظرهای مطرح‌شده نشان می‌دهد رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی با افزایش استفاده از مترو و اتوبوس همراه بوده است؛ از ثبت رکورد دو میلیون مسافر در یک روز تا افزایش ۷۰ میلیون نفری مسافران طی هشت ماه و رشـد ۳۰ درصدی تمایل مردم به استفاده از ناوگان عمومی. با این حال، تفکیک اثر رایگان‌سـازی از عواملی مانند توسعه ناوگان، بهبود سرویس‌دهی و تغییر شرایط ترافیکی، به بررسی‌های دقیق‌تر نیاز دارد. آقامیری نیز در همین زمینه تأکید کرده است ارزیابی آثار طرح بر مصرف سوخت و ترافیک به آمار دقیق دستگاه‌های مسوول نیاز دارد و شهرداری به‌تنهایی نمی‌تواند درباره میزان کاهش مصرف سوخت اظهارنظر کند. از سـوی دیگر، اظهارات سروری درباره موانع واردات اتوبوس و تأثیر شرایط جنگی بر روند ترخیص ناوگان، نشان می‌دهد افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل عمومی باید با توسعه متناسب ظرفیت خدمات همراه شـود، چرا که افزایش تعداد مسافران بدون تأمین اتوبوس و واگن کافی می‌تواند فشـار بیشـتری بر شبکه موجود وارد کند. در نهایت، مساله پیش‌روی شورای شهر تهران صرفاً تمدید یک لایحه دوماهه نیست، بلکه تعیین تکلیف سیاستی است که از یک‌سو با استقبال شهروندان مواجه شده و از سوی دیگر، هزینه‌های قابل توجهی را به مدیریت شهری تحمیل می‌کند. تصمیم‌گیری درباره سهم دولت، شهرداری و شهروندان در تأمین هزینه‌ها، سرعت نوسـازی ناوگان و تعیین چارچوبی روشن برای استمرار خدمات رایگان، سه موضوعی هستند که آینده این سیاست را مشخص خواهند کرد.

دو مسیر متفاوت دولت برای زیرساخت‌های مازندران

از توسعه فرودگاه رامسر تا خانه‌دار کردن دهک‌های کم‌درآمد

وزیر راه و شهرسازی در جریان سفر به رامسر، از پیگیری رفع موانع توسعه فرودگاه این شهر با تأمین زمین معوض و خرید تجهیزات کمک‌ناوبری خبر داد؛ وعده‌ای که تحقق آن می‌تواند ظرفیـت حمل‌ونقل هوایی غرب مازندران را متحول کند. همزمان، فرزانه صـادق مالواجرد از تعیین تکلیف پروژه‌های نیمه‌تمام مسکن ملی، توسعه مسکن استیجاری برای دهک‌های یک تا چهار و بررسی ساخت شهرک‌های جدید در شرق و غرب استان سخن گفت. دو محور اصلی این سفر، اگرچه در ظاهر به حمل‌ونقل و مسکن مربوط می‌شـوند، در واقع با یک مساله مشترک روبه‌رو هستند: محدودیت زمین، موانع اجرایی و ضرورت تبدیل وعده‌های عمرانی به پروژه‌های قابل اجرا.

فرودگاه رامسر؛ توسعه باند در گرو حل معارضات و تأمین تجهیزات

به گزارش ایرنا، فرزانه صادق مالواجرد در جریان بازدید از فرودگاه رامسـر و نشست با مسوولان استانی، توسعه این فـرودگاه را به دلیل موقعیت منطقـه‌ای و ضرورت تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی غرب مازندران بااهمیت دانسـت و تأکید کرد که فراهم شـدن امکان پذیرش هواپیماهای پهن‌پیکر، مستلزم رفع موانع موجود در بخش‌های مختلف است. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به چالش‌های چند سال اخیر فرودگاه رامسر، اظهار کرد: بخشی از مشکلات به تجهیزات ناوبری مربوط می‌شود و شـرکت فرودگاه‌ها بـا وجـود محدودیت‌هایی که به دلیل شرایط جنگ با آن مواجه است، تأمین تجهیزات کمک‌ناوبری مورد نیاز این فـرودگاه را با جدیت دنبال می‌کند تا پروازها با سـهولت و ایمنی بیشـتری انجام شـود. به گفته او، بخش دیگری از موانع توسعه فرودگاه به معارضات موجود در محدوده باند پروازی بازمی‌گردد؛ موضوعی که حـل آن نیازمند همکاری دسـتگاه‌های مسوول و تعیین تکلیف اراضی مورد اختلاف است. صادق مالواجرد در این باره گفت: برای رفع این مشکل، پیشنهاد فازبندی اقدامات مطرح شده است تا بتوان بخش‌هایی را که امکان رفع معارضات آنها با سهولت بیشتری وجود دارد، در اولویت قرار داد. او همچنین با اشاره به ضرورت همکاری دستگاه‌های مسوول برای حل این موضوع اظهار کرد: پس از بازگشت، جلساتی با مقامات سپاه و مسوولان استانی برگزار می‌کنیم تا موضوع تأمین زمین معوض و چگونگی تهاتر اراضی بررسـی شود و بتوانیم دست‌کم بخشی از موانع موجود در این محدوده را برطرف کنیم.

مازندران فراتر از گردشگری و سفرهای آخر هفته

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود، بر جایگاه ملی مازندران در شبکه حمل‌ونقل و میزبانی از مسـافران تأکید کرد و گفت: نگاه به مازندران نباید صرفاً به ظرفیت گردشـگری و سـفرهای آخر هفته محدود شـود؛ این استان در شـرایط خاص نیز نقش مهمی در میزبانی از مردم کشـور و افزایش تاب‌آوری ملی دارد و تقویت زیرسـاخت‌های آن باید متناسب با این جایگاه دنبال شود. صادق مالواجرد همچنین با تأکید بر ضرورت توجه همزمان به توسعه و حفاظت از محیط‌زیست افزود: مازندران از ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی همچون دریا و جنگل برخوردار است و باتوجه به تأکیـد رییس جمهور بر صیانت از محیط‌زیسـت، اجرای طرح‌های عمرانی در این اسـتان باید با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی و در چارچوب توسعه پایدار انجام شود. این رویکرد، ضرورت ایجاد توازن میان توسعه زیرسـاخت‌ها و حفاظت از منابع طبیعی را برجسته می‌کند؛ موضوعی که در استانی با محدودیت زمین و حساسیت‌های زیست‌محیطی، اهمیت دوچندان دارد.

مسکن ملی؛ اولویت با تعیین تکلیف پروژه‌های نیمه‌تمام

محور دوم اظهارات وزیر راه و شهرسـازی در رامسر به وضعیت طرح‌های مسـکن اختصاص داشت؛ حوزه‌ای که برخلاف توسعه فرودگاه، با مساله تأمین زمین برای سـکونت خانوارها و کندی اجرای پروژه‌های پیشـین مواجه است. به گزارش ایسـنا، صادق مالواجرد با اشاره به پروژه‌های مسکن تحویل گرفته‌شـده از دولت‌های گذشته اظهار کرد: برخی از این پروژه‌ها با وجود گذشت حدود پنج سال، تنها ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشتند و دولت چهاردهم تلاش کرد تا جایـی که امکان دارد، موانع و مشکلات اجرای آنها را برطرف کند. او افزود: در مواردی که ادامه اجرای پروژه در زمین پیش‌بینی‌شده امکان‌پذیر نبود، تأمین زمین معوض در همان روستا یا در محدوده‌ای دیگر به عنوان راهکار جایگزین دنبال شد تا متقاضیان برای خانه‌دار شدن با مشکل مواجه نشوند. وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه رویکرد دولت صرفاً تعریف عنوان‌های جدید برای طرح‌های مسکن نیست، ادامـه داد: تعیین تکلیف پروژه‌هـای موجود و برطرف کردن موانعی که روند اجرای آنها را متوقف یا کند کرده، از موضوعات مورد توجه دولت چهاردهم است.

مسکن استیجاری؛ تغییر نگاه از مالکیت به تأمین سرپناه

یکی از مهم‌ترین محورهای سخنان وزیر، تأکید بر توسعه مسـکن اسـتیجاری برای خانوارهای کم‌درآمد، به‌ویژه دهک‌های یک تا چهار بود. او با اشاره به اقدامات انجام‌شده در مازندران اظهار کرد: موضوع مسـکن نبایـد صرفاً از زاویه مالکیت دیده شود، چرا که ممکن است خانوارهای دهک‌های یک تا چهار درآمدی اساساً توانایی دستیابی به مالکیت مسکن را نداشته باشند. صادق مالواجرد با اشاره به عملکرد استان در این حوزه افزود: این استان در زمینه مسکن استیجاری اقدامات ویژه‌ای داشته و از استان‌های پیشـرو در این حوزه بوده اسـت. اگرچه تعداد واحدهای پیش‌بینی‌شده در این بخش محدود است، اما اصل موضوع اهمیت دارد و باید پیگیری شـود. وزیر راه و شهرسـازی همچنین تأکید کرد: سیاست‌های تأمین مسکن نباید تنها بر خانه‌دار کردن افراد از مسیر مالکیت متمرکز باشد، بلکه باید متناسب با توان اقتصادی خانوارها، امکان بهره‌مندی از مسکن استیجاری نیز فراهم شود.

محدودیت زمین؛ چالش مشترک توسعه مسکن در شرق و غرب استان

وزیر راه و شهرسازی در تشـریح موانع اجرای طرح‌های مسکن در مازندران، وجود اراضی کشاورزی در دره یک و دو، حریم رودخانه‌ها و حریم دریا را از محدودیت‌های اصلی تأمین زمین برشـمرد. او از طی شدن مراحل مکان‌یابی دو شهرک مسکونی در شـرق مازندران خبر داد و گفت این شـهرک‌ها مراحل مربوط را پشـت سر گذاشته‌اند و وارد مرحله ساخت‌وساز خواهند شد. صادق درباره غرب مازندران نیز بیان کرد: موضوع بلندمرتبه‌سازی و مکان‌یابی شـهرک‌های جدید در این بخش در حال بررسـی است تا متناسب با شرایط منطقه و نیاز سکونتی مردم، امکان اجرای طرح‌های مسکن فراهم شود. او بازنگری طرح‌های هادی روستایی را نیز از دیگر برنامه‌های در دست پیگیری دانست و اظهار کرد: محدوده برخی روستاها باید متناسب با نیاز جمعیتی و شـرایط سـکونت مردم مورد بررسی و بازنگری قرار گیرد.

از وعده تا اجرا؛ آزمون مشترک توسعه در مازندران

مقایسه دو محور مطرح‌شده در سفر وزیر راه و شهرسازی نشان می‌دهد که توسعه فرودگاه رامسر و اجرای طرح‌های مسـکن، با وجود تفاوت در ماهیـت، در یک نقطه به هم می‌رسـند: ضرورت رفع موانع زمیـن و هماهنگی میان دسـتگاه‌های اجرایی. در فرودگاه رامسر، زمین معوض و تهاتر اراضی قرار است راه را برای رفع معارضات باند هموار کند؛ در حوزه مسکن نیز تأمین زمین جایگزین، بازنگری طرح‌های هادی و مکان‌یابی شهرک‌های جدید، ابزارهای دولت برای عبور از محدودیت‌های موجود هستند. با این حال، تفاوت مهم این دو حوزه در میزان پیچیدگی اهداف آنهاست. توسعه فرودگاه علاوه بر تعیین تکلیف اراضی، به تأمین تجهیزات تخصصی و رعایت الزامات ایمنی پرواز وابسته اسـت؛ در حالی که طرح‌های مسکن باید علاوه بر تأمین زمین و تکمیل زیرساخت‌ها، به توان اقتصادی خانوارها و نیاز واقعی بازار سکونت پاسخ دهند.
اکنون پرسش اصلی این است که جلسات و عده‌داده‌شده، تهاتر اراضی، خرید تجهیزات ناوبری و برنامه‌های جدید مسکن با چه زمان‌بندی و سازوکار اجرایی دنبال خواهند شد. پاسخ به این پرسش، میزان اثرگذاری سفر وزیر راه و شهرسازی بر آینده زیرساخت‌های حمل‌ونقل و سکونت در مازندران را مشخص خواهد کرد.

ادامه از صفحه اول

مسیرهای زمینی؛ مُسکنِ محاصره نه تجارت دریایی

از ایـن رو، نباید راهکار اضطراری را به راهبرد بلندمدت تبدیل کرد یا اقتصاد کشور را به سازگاری با محاصره عادت داد. تجربه دور زدن تحریم‌ها نباید به این نتیجه بینجامد که دور زدن محاصره نیز می‌تواند جای رفع آن را بگیرد. ترجیح ایران، البته، مذاکره برای شکستن محاصره بوده است، اما اگر مذاکرات پس از ماه‌ها به بن‌بست مطلق برسد، باید برای شکستن محاصره از روش‌های دیگر نیز استفاده کرد. این تأکید نه از سر کم‌اهمیت دانستن مذاکره، بلکه از این واقعیت ناشی می‌شود که اقتصاد ایران توان تحمل محدودیت فراگیر را در بلندمدت ندارد. در کنار راه‌های زمینی و ریلی، ظرفیت بنادر کشورهای همسایه و حمل ترکیبی نیز مطرح اسـت؛ از جمله مسیرهای عبوری از بنادر دریای خزر و سپس انتقال محموله با کامیون به مرز ایران. مسیرهایی از این دست اکنون در حال استفاده‌اند، اما نمی‌توان همه جزییات و نام‌ها را ذکر کرد؛ هم به دلیل رصد این مسیرها از سـوی طرف تحریم‌کننده و هم با این ملاحظه که بیان علنی جزییات به صلاح نیسـت. در هر حال، هر مسیر بندری یا ریلی برای رساندن کالا به ایران به اتصال زمینی و عبور از مرز نیاز دارد و با همان محدودیت‌های لجستیکی روبه‌رو است. در نهایت اینکه مسیرهای جایگزین می‌توانند بخشی از نیاز فوری کشور را پاسخ دهند و در دوره فشار، ارزش عملیاتی دارند؛ اما هزینه بالاتر، ظرفیت محدود، توقف در مرزها و ناتوانی در پوشش همه انواع کالا مانع از آن است که آنها را جایگزین پایدار تجارت دریایی بدانیم. این راه‌ها ابزار مدیریت بحرانند، نـه درمان محاصره. راهبرد بلندمدت باید بر گشـودن مسیرهای عادی تجارت و رفع محدودیت متمرکز بماند، در حالی که مسیرهای زمینی، ریلی و ترکیبی نقش مکمل و اضطراری خود را ایفا می‌کنند.

خودروی معمولی آرزوی خودرو اولی‌ها

واردات خودرو؛ رقابت واقعـی یا محدودیت هدفمند؟ اگر تولید داخل پاسخگوی نیاز بازار نیست و محصولات داخلی نیز از نظر قیمت و کیفیت رضایت‌مصرف‌کنندگان را تامین نمی‌کنند، چرا واردات خودرو با برنامه‌ای پایدار، شفاف و رقابتی دنبال نمی‌شـود؟ چرا مقررات واردات، تعرفه‌ها و ضوابط ثبت سفارش پیوسته تغییر می‌کند و تامین ارز و ترخیص خودرو با موانع متعدد مواجه است؟ آیـا هـدف از واردات، ایجاد رقابـت و حمایت از حقوق مصرف‌کننده اسـت یا صرفا کسـب درآمد تعرفه‌ای و مدیریت مقطعـی بازار؟ چرا حجـم واردات به اندازه‌ای نیست که انحصار موجود را به چالش بکشد و خودروساز داخلـی را به کاهش قیمت و ارتقای کیفیت وادار کند؟ وزارت صمت باید به روشنی توضیح دهد چه ملاحظات و محدودیت‌هایی مانع واردات موثر خودرو شـده و چرا سیاست تجاری کشور از ثبات و پیش‌بینی‌پذیری لازم برخوردار نیست. مساله مهم‌تر، تعارض منافع در ساختار حکمرانی خودرو است. چگونه می‌توان از تنظیم‌گری موثر سخن گفت، وقتی دولت هم سیاستگذار و تنظیم‌گر بازار است و هم در مالکیت و مدیریت بخشی از صنعت خودرو نقش دارد؟ چه نهادی باید از حقوق مصرف‌کننده در برابر منافع بنگاه‌های تحت حمایت دولـت دفاع کند؟ چرا اصلاح ساختار مالکیت و مدیریت خودروسازان و استقرار نظام حکمرانی شرکتی پاسخگو به نتیجه نرسیده است؟ چه کسـانی از تداوم انحصار و محدودیت رقابت منتفع می‌شـوند و چرا هزینه آن باید از جیب مردم پرداخت شود؟ تناقض دیگر در سیاست انرژی کشور آشکار است. در شـرایطی که ناترازی بنزین به یکـی از چالش‌های جدی اقتصاد کشور تبدیل شده و آلودگی هوا هزینه‌های سنگینی به سلامت عمومی تحمیل می‌کند، چرا توسعه خودروهای کم‌مصرف، هیبریـدی و برقی با جدیت و ثبات دنبال نمی‌شود؟ مگر نه آنکه واردات خودروهای کم‌مصرف و برقی، صرفه‌جویی در مصرف بنزین، کاهش آلودگی هوا و کاهش هزینه‌های سـلامت عمومی را به همراه دارد؟ چرا سیاست‌های تعرفه‌ای به جای تسهیل ورود فناوری‌های جدید، در مواردی به مانعی در مسیر آن تبدیل می‌شوند؟ برنامه دولت برای توسعه زیرساخت شارژ خودروهای برقی، تامین برق مورد نیاز و نوسازی فناوری ناوگان حمل‌ونقل چیست؟ نقش دستگاه‌های متولی در بحران خودرو: وزیر صمت هنگام کسـب رای اعتماد از ساماندهی بازار خودرو سخن گفت؛ باید دید امروز حاصل این وعده چیست؟ وزارت صمت باید درباره افت تولید، کیفیت، بهره‌وری و سیاست واردات پاسخگو باشد. بانک مرکزی باید میزان ارز تخصیصی و موانع تامین آن را شفاف کند. شورای رقابت درباره مقابله با انحصار، سازمان حمایت درباره مبانی قیمت‌گذاری و سازمان ملی استاندارد درباره کیفیت و ایمنی محصولات گزارش دهد. گمرک و سازمان توسعه تجارت نیز باید موانع اجرایی واردات را روشن کنند. حمایت از تولید داخلی زمانی توجیه اقتصادی و اجتماعی دارد که به افزایش بهره‌وری، ارتقای فناوری، کاهش هزینه تولید و رضایت مصرف‌کننده منجر شـود. آیا وقت آن نرسیده است که حمایت‌های دولتی به شاخص‌های قابل سنجشی مانند کیفیت، ایمنی، بهره‌وری، کاهش قیمت تمام شـده، صادرات و رضایت مشتری مشروط شود؟ چرا بنگاه‌هایی که سال‌ها از حمایت برخوردار بوده‌اند، همچنان بدون ارزیابی شـفاف عملکرد از این امتیازات بهره‌مند می‌شوند؟ مردم حق دارند بدانند نتیجه ده‌ها سال حمایت از صنعت خودرو چه بوده، چه میزان از منابع عمومی و ارزی کشور صرف آن شده و چه دستاوردی در مقابل، به دست آمده است. بازار خودرو بیش از هر چیز به پاسخگویی نیاز دارد: چه کسی مسوول این بحران است، چه کسانی از تداوم آن منتفع می‌شوند و مسوولان چه زمانی قرار اسـت به جای وعده‌های تکراری، برنامه‌ای روشن و عملیاتی برای پایان دادن به این ناکارآمدی‌ها ارایه کنند؟

نماینده چناران در مجلس

آگهی فقدان سند مالکیت ۱۶۴۸۷۹

آقـای برزو واعظ با ارائه ۲ برگ استشـهادیه مصـدق در دفتر خانه ۱۹۱ چالوس و اقرارنامه شماره ۳۲۴۷۷ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۷ دفتر ۱۹۱ چالوس، تقاضای صدور سند مالکیت المثنی یک دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی بمسـاحت ۴۰۰ متر مربع بشـماره پلاک ۲۰ فرعی از ۱۵۱ اصلی مرزن آباد بخش یک ییلاقی بیرون بشـم که در ذیل ثبت ۱۰۰۳۶ صفحه ۱۷۲ جلد ۴۲ و به شماره سریال ۱۶۴۸۷۹ به نام ایشان سابقه ثبت سند مالکیت صادر گردیده است و در اثر جابجایی مفقود شده رانموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ اصلاحی آئین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می گردد چنانچه شـخص یا اشخاصی مدعی انجام معامله و یا وجود سـند مالکیت نزد خود می‌باشـند می توانند از تاریخ انتشار آگهی ظرف ده روز مدارک اعتراضی خود را به این اداره تسلیم و رسید دریافت دارند. بدیهی است که پس از انقضای مهلت قانونی و عدم وصول اعتراض سند مالکیت المثنی طبق مقررات صادر و تسلیم خواهد شد. ش. پ: ۵۶۷۹۹۸۹۳۳
م الف: ۲۳۳۰۲۹۵
رونوشت: ستاد اجرائی فرمان حضرت امام (ره)
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۰۲
محمود حسام محمودی نژاد - رییس ثبت اسناد و املاک چالوس

آگهی اختصاصی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی چالوس

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ ملک متقاضی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض وی محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
پلاک ۱۲۷۲ فرعی از ۱۹ اصلی قریه آهنگر کلا بخش کلارستاق به نام رضا یوسفیان جزی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین به مساحت ۷۶۸.۲۵ متر مربع با کاربری زراعی مع الواسطه خریداری از مالکیت رسمی الیاس آقا احمدی
لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آیین نامه مربوطه این آگهی در دونوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه و محلی / کثیر الانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تادر صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادگاه به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. برابر ماده ۱۳ آیین نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده. واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود. واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می نماید. م الف: ۲۳۲۰۷۴۹
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۸
تا