



۱۴

معتادها بیشتر می‌گیرند



۱۶

معافیت مالیاتی صددرصدی برای همه

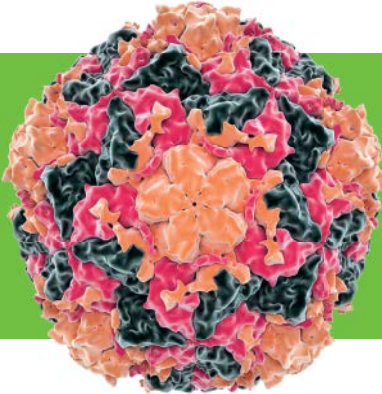


۱۵

سناریوی تلاقی کووید-۱۹ و آنفلوآنزا

زندگی

شنبه ۱۵ شهریور ۱۳۹۹ :: شماره ۵۷۴۷



info@amejamdaily.ir
روابط عمومی: ۲۲۳۶۱۴۲

#تورم- جوانان

کرمی از تهران:

با این تورم و گرانی وحشتناک و بیکاری، چگونه جوانان تشکیل خانواده دهند؟ متاسفانه با توجه به شرایط موجود این جوانان از زیر بار مسئولیت فرار می‌کنند و علاقه‌ای به تشکیل خانواده ندارند.

#لبینات- مردم

غیبی از یابل:

با وجود جرمه سنگین شرکت‌های لبنی بابت گرانفروشی، آیا این شرکت‌ها قیمت‌ها را دوباره کاهش دادند؟ متضرر واقعی مصرف‌کنندگان هستند که باید تاوان این جرمه‌ها را پرداخت کنند.

#فروش- پلاک

عبدهالهی از تهران:

بعضی از سودجویان در مرکز تعویض پلاک یافت‌آباد، صف‌های ابتدایی را به قیمت ۵۰ هزار تومان می‌فروشند.

#معضل- مسکن

قادری از تهران:

قیمت مسکن ماهانه بیش از ۲۰ درصد گران می‌شود و بازار اصلا ثبات ندارد، چرا به معضل گرانی مسکن رسیدگی نمی‌شود؟

#حباب- بازار

دلفی از تهران:

بسیاری از کارشناسان رشد بورس را حبابی می‌نامند، آیا این کارشناسان اعتقادی به حباب در قیمت طلا، مسکن، دلار و... ندارند؟

#طرح- کرونا

زاهدی از تهران:

حذف دوباره طرح ترافیک، باعث ازدحام جمعیت در ناوگان حمل و نقل عمومی می‌شود و این موضوع بر شیوع دوباره کرونا تأثیر می‌گذارد.

#دستمزد- تورم

فغانی از شیراز:

بهتر است دولت محترم در دستمزد کارگران و کارمندان تجدیدنظر کند، چرا که تورم نه تنها کنترل نشد، بلکه به شدت در حال افزایش است.

#سهام- عدالت

رضاوند از آذربایجان:

سه ماه است سهام عدالت خود را برای فروش گذاشته‌ام، ولی تاکنون مبلغی به حسابم واریز نشده است. گفته می‌شود بانک‌ها و کارگزاری‌ها در فروش سهام عدالت سهامداران تعلل می‌کنند.

#بلوار- ابونر

موسوی از تهران:

حضور ارادل و اوپاش در پارک نارنج و ترنج در بلوار ابودر باعث سلب آسایش و امنیت شهروندان این محل شده است. از نیروی محترم انتظامی درخواست رسیدگی دارم.

چرخ دولت با شهر نمی‌چرخد

دود اختلاف شهرداری و دولت به چشم شهروندان تهرانی می‌رود



یکی از مشکلات تهران کمبود ۴۰۰ واگن متروست که فقط با کمک دولت می‌توان آن را برطرف کرد / عکس: بهر



شود. «از سوی دیگر اما محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران هفته گذشته از فرسایشی شدن این کدورت پیش آمده گلايه کرده و نوشته است «از آقایان روحانی و جهانبگیری می‌خواهم که اجازه دهند روابط شهرداری و دولت ترمیم و کدورت‌ها کنار برود. بهبود وضعیت شهرداری و دولت جزو وظایف رئیس شورااست که قطعا در یک سال باقیمانده سعی می‌کنم این رابطه را که کمی خدشه دار شده، مجدد برقرار کنم و شهردار مجدداً به جلسات هیات دولت برود.» اما چرا تصور همسویی دولت با شهرداری امیدبخش بود؟ مهدی چمران، رئیس پیشین شورای شهر به ما می‌گوید: «همسو بودن شهردار و دولت حتماً به مشکلات شهری ارتباط دارد. قاعداً این همسویی باید به کم شدن مشکلات شهری منجر شود، اما به عقیده من پیش از این همسویی باید قانون در این میان حاکم باشد نه دوستی و رفاقت و همسویی سیاسی و هم‌جهتی. این تصور که همسویی این دو نهاد قدرت چانه‌زنی افراد را بیشتر می‌کند هم با حاکمیت قانون حل‌شدنی است و نیازی به همسویی نیست وقتی حرف اول و آخر را قانون بزند.»

پرداخت طلب، کمک نیست

بیشترین محل اختلاف دولت‌ها و شهرداری‌ها حداقل طی دو دهه اخیر مشکلات اعتباری بوده است. همیشه پایان دوره شورای شهر با آماری از میزان بدهی دولت به شهرداری‌ها همراه بوده و آن‌قدر این ماجرا کشدار شده که این طلب حتی به ابزاری سیاسی تبدیل شده است. آن‌طور که مرتضی طایبی، نایب رئیس پیشین شورای شهر تهران به جام جم می‌گوید: «بر اساس سندهای منتشر شده در دوره اخیر میزان بدهی دولت به شهرداری‌ها طی فقط ۲۰ روز از ۵۶ هزار میلیارد تومان به ۶۹ هزار میلیارد تومان تغییر یافته است.» موضوع بدهی دولت‌ها از جایی به نوعی ابزار فشار سیاسی محسوب می‌شود که شهرداری‌ها را با آواری از مشکلات در پیش افکار عمومی معرفی کند. اما تصور عموم از این میزان بدهی چیست؟ مهدی چمران سه دوره ریاست شورای شهر تهران را به عهده داشته است به ما می‌گوید: «وقتی حرف از ندادن پول از سوی دولت‌ها می‌شود این نکته معطوف به چند مورد است، یکی از این موارد مترو است. دومی درباره اتوبوس‌های شهری است که بر اساس قانون ۸۲/۵ درصد هزینه آن باید از سوی وزارت کشور تأمین شود و دیگری هم هزینه بافت فرسوده تهران است که طبق قانون باید ۵۰ درصد عوارض بافت‌های فرسوده در صورت نوسازی را دولت بردارد. هزینه‌ای که هیچ‌وقت به هیچ شهری پرداخت نشد. در باور عمومی ذهنیتی وجود دارد که شهرداری‌ها از دولت کمک می‌خواهند در صورتی که این کمک نیست و بر اساس قانون حق است که باید دولت‌ها به شهرداری بدهند.»

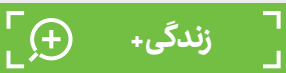
رفیق بهتر است یا رقیب؟

انتخاب اعضای شورای شهر تهران از فهرست چهره‌های همسوی دولت و بر سر کار آمدن شهرداری‌انی که به لحاظ گرایش سیاسی و فکری با دولت هم‌راستا بوده‌اند، این انتظار را در بین کارشناسان و شهروندان ایجاد کرده که حداقل در بحث تأمین اعتبار مترو و اتوبوسرانی، دولت به تکالیف و تعهدات خود عمل کند. این اتفاق اما هنوز نیفتاده و چپ‌نش تازه که امیدواری بسیاری را هم برانگیخته بود به جایی نرسید. پس چپ‌نش ایده‌آل برای این ترکیب چیست؟ تنش میان شهردار و ریاست دولت اتفاق تازه‌ای نیست و در دوره گذشته مدیریت شهری به دلیل اختلافات پررنگ میان شهردار و وقت تهران با رئیس‌جمهور سابق که خود پیشتر در کسوت شهردار، سکان اداره شهر را به دست داشت، مبلغ ناچیزی از کمک‌های دولتی به صورت سالانه از سوی دولت به شهرداری پرداخت می‌شد. اما با انتخاب پیروز حناچی به عنوان شهردار از سوی شورای شهری یکدست و هم‌زمانی آن با ریاست جمهوری حسن روحانی این فرضیه راقوت بخشید که قدرت چانه‌زنی شهردار و حضورش در هیات دولت می‌تواند مشکل تاریخی اعتبار را حل کند. اتفاقی که نه تنها نیفتاده که حالا سرپاز کرده است و شورای پایتخت دیگر از میزان بدهی دولت گلايه نمی‌کند و معتقد است دولت تا مجبور نشود اعتباری برای شهر در نظر نمی‌گیرد. هر چند زهرنازاد بهرام، عضو هیات رئیسه شورای شهر تهران مساله موجود میان پیروز حناچی و حسن روحانی را حاصل از یک سوءتفاهم می‌داند و معتقد است «هر اتفاقی در پایتخت روی فضای اجتماعی و سیاسی سایر استان‌ها و کشور تأثیرگذار است و به همین دلیل حضور شهردار تهران در جلسات هیات دولت ضرورت دارد و باید سوءتفاهم‌های ایجاد شده برطرف

گلايه همیشگی شهرداری از دولت، بی‌اعتنایی همواره به مدیریت شهری است. این فرمول ثابت معادله چندمجهولی ارتباط شهرداری‌ها و دولت‌ها در چند دهه گذشته است. فرقی هم نمی‌کند که شهردار و رئیس دولت از نگاه سیاسی همسو باشد یا نباشد، رفیق باشد یا رقیب. در دود دهه گذشته مدل‌های متفاوتی از انواع ارتباط بین این دو نهاد شکل گرفته و نتیجه همه آنها طبق همان فرمول همیشگی پیش‌رفته است و شهروندان هم تماشاگران بازنده آن بوده‌اند. با انتخاب پیروز حناچی به عنوان شهردار و پیش از آن تشکیل شورای شهری یکدست بسیاری گمان بردند معضل همیشگی این اختلاف حل شده است، برخلاف تصور عموم بر این‌که همسویی دولت و مدیریت شهری تهران به لحاظ سیاسی سیب بهبود رابطه میان این دو نهاد خواهد شد اما درون رابطه دولت با شهرداری حکایت از عدم پایدندی دولت به انجام تکالیف قانونی در قبال پرداخت هزینه‌های استقرار پایتخت در تهران دارد و انگار همچنان قرار نیست اتفاق تازه‌ای که حاکی از بهبود این رابطه باشد، بیفتد. گرچه پیش از این هم نشانه‌های این اختلاف به شکلی آشکار در رسانه‌ها مطرح شد (از ماجرای ملک جماران گرفته تا راه‌اندازن شهردار به جلسات هیات دولت) اما همین چند روز پیش شهردار تهران به صراحت اعلام کرد دولت تا وقتی مجبور نباشد به وظایف قانونی خود عمل نمی‌کند. پیروز حناچی گفت: «اگر دولت مجبور نباشد به شهرداری‌ها کمک نمی‌کند، مثلاً در موضوع حمل‌ونقل عمومی و کرونا، دولت به اجبار در این زمینه کمک کرد، اما این نگاه، نگاه راحتی نیست و منابع در دولت به‌راحتی اختصاص پیدا نمی‌کند.» حالا ماجرا اساسی‌تر است و پا توجه به چالش‌های همیشگی اداره پایتخت از جمله ترافیک یا آلودگی هوا و این رابطه سرد و شکرآب به چشم شهروندان پایتخت می‌رود و پس.

شهرداری از آنجا به ساختمان پاستور رفت تا دو دوره چهارساله رئیس‌جمهور ایران شود. دوره ریاست جمهوری احمدی‌نژاد شامل سه ماه سرپرستی علی سعیدلو بود و پس از آن محمد باقر قالیباف از سوی شورای شهر به شهرداری پایتخت رسید. دوره‌ای که ۱۲ سال به طول انجامید. چهار سال ابتدایی ریاست جمهوری حسن روحانی هم محمد باقر قالیباف به عنوان منتخب شورای شهر در شهرداری ماند اما با تغییر اعضای شورای شهر نام شهردار تهران هم تغییر کرد. محمدعلی نجفی و محمدعلی افشانی هر کدام شش ماه روی صندلی ساختمان بهشت نشستند تا بالاخره شورای شهر پیروز حناچی را به عنوان شهردار تهران معرفی کند.

وقتی دولت مجبور نیست



زندگی +

وظیفه اصلی دولت در پرداخت‌های اعتباری مربوط به ناوگان حمل‌ونقل شهری است. تهران به تأمین ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز فوری دارد تا بتواند همین وضعیت فعلی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را حفظ و تعدادی از اتوبوس‌های فرسوده در حال تردد در شهر را از رده خارج کند. درعین حال نیاز واقعی تهران با توجه به آمار روزانه سفرهای درون‌شهری در حال حاضر ۹۰۰۰ دستگاه اتوبوس است که به این ترتیب باید ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای رسیدن به نقطه مطلوب و افزایش سهم اتوبوسرانی از پوشش سفرهای روزانه شهروندان تأمین شود. این در حالی است که از سال ۸۹ تاکنون حتی یک دستگاه اتوبوس توسط دولت به شهرداری تهران واگذار نشده و معدود اتوبوس‌های جدید نیز از طریق بخش خصوصی تأمین شده است. در حوزه پارانه بلیت مترو نیز رقم مصوب مجلس طی سه سال گذشته برای هرسال ۷۰ میلیارد تومان بوده است. آن‌طور که مسؤولان شهری می‌گویند حتی یک ریال از این ارقام در سه سال گذشته هنوز تخصیص پیدا نکرده است. پرداخت پارانه بلیت اتوبوسرانی تهران نیز از سال ۹۵ تاکنون متوقف بوده تا این‌که اخیراً اخباری مبنی بر پرداخت ۱۰ میلیارد تومان از حدود ۶۱۶ میلیارد تومان پارانه اتوبوسرانی پایتخت منتشر شد!