افزایش ۴۰ درصدی درخواست دانشجویان برای بازگشت به کشور

مجتبی صدیقی، رئیس سازمان امور دانشجویان و معاون وزیر علوم، تحقیقات و فناوری گفت: در شش ماهه دوم سال تعداد درخواست دانشجویان ایرانی برای بازگشت به کشور بیشتر شده و پیش‌بینی ما این است که تا پایان سال حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد با افزایش انتقال خارج به داخل مواجه باشیم.

وی با اشاره به وضعیت بودجه دانشگاه‌ها و مشکلاتی که در زمینه کسری بودجه دارند، افزود: بودجه دانشگاه‌ها متناسب با شرایط اقتصادی کشور در نظر گرفته شده، اما رشد بودجه دانشگاه‌ها تنها کمی بیشتر از رشد متوسط بودجه کل کشور بوده و طبیعتا مشخص است که طبق نیازهای موجود در دانشگاه مشکلاتی در این زمینه به وجود خواهد آمد.

از این جهت که شاید دانشگاه‌ها نتوانند روند معمول را دنبال کنند، ولی دانشگاه‌ها دیگر صرفه‌جویی کردن و حرکت طبق چارچوب امکانات را یاد گرفته‌اند. /ایلنا

انتقاد تند رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران از معاونت ترافیک شهرداری

اخذ عوارض زوج و فرد غیرقانونی است

عکس: میزان

مینا مولایی

جامعه

پایتخت‌نشینی همان‌قدر که اسم و رسم دارد، هزینه هم دارد! این جمله را تهرانی‌ها بیشتر از هرکس دیگری درك می‌کنند، شهروندانی که هر چندوقت یکبار به یك بهانه باید بابت گذران زندگی‌شان در شهر تهران عوارض بپردازند و همیشه نگران این موضوعند که مدیران شهری برای آینده آنها چه خوابی دیده‌اند؛ خواب جدید معاونت حمل و نقل و ترافیك شهرداری تهران درباره دریافت عوارض در محدوده زوج و فرد فعلا به دلمشغولی جدید همین شهروندان تبدیل شده است؛ موضوعی که البته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران آن را غیرقانونی می‌داند. بهانه‌ای که باعث می‌شود با محمد علیخانی - که کارشناسی ارشد حمل و نقل و ترافیك دارد و ریاست کمیسیون حمل و نقل شورا به او سپرده شده - به گفت‌وگو بنشینیم و به نقد عملکرد معاونتی بپردازیم که از نظر خیلی از شهروندان تهرانی یکی از پرحاشیه‌ترین معاونت‌های این سال‌های اخیر شهرداری تهران است.

آقای علیخانی امروز در شورا قرار است تکلیف عوارض طرح ترافیك در سال ۹۸ مشخص شود؟

بله. پیشنهاد معاونت حمل و نقل و ترافیك تهران افزایش ۲۰ درصدی عوارض طرح ترافیك بوده و کمیسیون با بررسی‌هایی که انجام داده، با افزایش ۲۰ درصدی برای خودروهای حقوقی مثل خودروهای دولتی و... موافق است و از نظر ما، شهروندان دیگری که قصد ورود به محدوده طرح ترافیك را دارند نباید شامل حال این افزایش ۲۰ درصدی بشوند.

یعنی شهروندان عادی افزایش عوارض ندارند؟

معاونت حمل و نقل و ترافیك که درخواست افزایش عوارض را داده، اما نظر کمیسیون این است که در نهایت افزایش ۱۰ درصدی داشته باشند.

بحث عوارض ورود به محدوده زوج و فرد چطور؟ ما بارها در مصاحبه‌های مسؤولان پلیس شنیده‌ایم این موضوع درست نیست که مردم دوبار به دلیل ورود غیرمجاز پول بدهند، یك بار به عنوان عوارض و یك بار هم به عنوان جریمه.

در لایحه پیشنهادی معاونت حمل و نقل و ترافیك، این بحث وضع عوارض برای منطقه زوج و فرد هم مطرح شده، اما چون مبنای قانونی ندارد از نظر کمیسیون این موضوع رد شده است. ببینید ما مصوبه‌ای در شورا داریم برای دریافت عوارض فقط در محدوده طرح ترافیك که این مصوبه در فرمانداری هم تصویب شده، اما متاسفانه در معاونت حمل و نقل و ترافیك، یك تفسیری به این مصوبه داده شده و آن را به زوج و فرد هم تسری دادند که این غیرقانونی است . از نظر قانونی، اگر کسی برخلاف پلاکش وارد محدوده زوج و فرد شد، قانونا فقط باید توسط پلیس جریمه شود و دیگر عوارض شامل حالش نمی‌شود.

اما این اتفاق می‌افتد و بارها برای مردم از طرف این معاونت پیامك ارسال شده که شما ورود غیرقانونی داشتید و باید عوارض هم بپردازیم؟

بله، ظاهرا معاونت حمل و نقل و ترافیك به مردم غیرقانونی پیامك می‌دهد و اعلام می‌کند شما جریمه شدید و باید عوارض بپردازید که ما این را رسما به مردم اعلام می‌کنیم این حرکت غیرقانونی است و پلیس هم همین را می‌گوید و حرفش مورد تایید ماست.

پس کمیسیون مخالف قطعی این موضوع است؟

بله، کمیسیون حمل و نقل و ترافیك قطعا با موارد غیرقانونی که از طرف معاونت حمل و نقل و ترافیك مطرح شود، مخالفت می‌کند و ما نظرمان را راجع به این موضوع اعلام کردیم.

اما انگار آقای حناچی دیروز در حاشیه یك همایش، گفته‌اند اخذ عوارض از محدوده زوج‌وفرد قانونی است؟!

آقای حناچی اشتباه گفته‌اند. من حتما با ایشان صحبت می‌کنم. ایشان لابد به صحبت‌های معاونش آقای پورسیدآقایی نگاه کرده و این حرف را زده و اطلاع ندارد که این موضوع قانونی نیست.

معاونت حمل‌ونقل و ترافیك به مردم غیرقانونی پیامك می‌دهد و اعلام می‌کند شما جریمه شدید و باید عوارض بپردازید که ما این را رسما به مردم اعلام می‌کنیم این حرکت غیرقانونی است و پلیس هم همین را می‌گوید و حرفش مورد تایید ماست

اگر معاونت حمل و نقل و ترافیك می‌خواهد دوچرخه‌سواری را ترویج بدهد، باید اول مسیرهای ایمن برای آن بسازد، این‌که ما بیاییم مردم را وسط خیابان‌های شلوغ و بزرگراه‌ها بکشانیم تا دوچرخه‌سواری کنند درست نیست، ما که نمی‌توانیم با جان مردم بازی کنیم!

یکی از طرح‌های دیگری که در معاونت حمل و نقل و ترافیك پیگیری شده و اما و اگر زیادی داشته، بحث استفاده از دوچرخه است. در چند ماه اخیر هم ایستگاه‌های شکیلی برای دوچرخه در گوشه و کنار شهر تهران بنا شده و البته شهر هم پر از دوچرخه‌های قرمز رنگ شده، اما انتقادهای زیادی به این موضوع شده.

واقعیت این است که یك بار من راجع به بحث این ایستگاه‌ها نظر دادم، بعدها گفتند فلانی با دوچرخه مخالف است، در حالی‌که من با دوچرخه مخالف نیستم، من با حیف و میل بیت المال در شهرداری مخالفم. قبول دارم دوچرخه یکی از شیوه‌های حمل و نقل سبز است، برای سلامت خوب است، یك نوع ورزش است، اما اگر معاونت حمل و نقل و ترافیك می‌خواهد دوچرخه‌سواری را ترویج بدهد، باید اول مسیرهای ایمن برای آن بسازد، این‌که ما بیاییم مردم را وسط خیابان‌های شلوغ و بزرگراه‌ها بکشانیم تا دوچرخه‌سواری کنند درست نیست، ما که نمی‌توانیم با جان مردم بازی کنیم!

پس از نظر شما وقتی زیرساخت‌های این موضوع هنوز در شهر فراهم نشده، این کار یعنی هدر دادن منابع؟

بله، حرف من این است که شهرداری اول باید مسیرهای درست دوچرخه‌سواری را در شهر تعریف کند، اول مطالعاتش انجام شود، مسیرهای درست و ایمن را فراهم کند و بعد هم دوچرخه را به شهر بیاورد، البته دوچرخه فقط در مسیرهای کوتاه جواب می‌دهد، در یك سفر از شمال تهران تا جنوب تهران و برعکس جواب نمی‌دهد، من هم این بحث را در قالب کارشناسی مطرح کردم، اما چون در حوزه حمل و نقل و ترافیك شهرداری تهران یك‌سری قانون‌گریزی‌ها وجود دارد، متاسفانه سریع موضع می‌گیرند و رسانه‌هایشان را هم بسیج می‌کنند برای تخریب این افراد. در حالی‌که حرف من این است که شهرداری نباید پول‌هایش را هدر بدهد، شما شاهدید که در سال‌های گذشته مسیر درست شد، ایستگاه زده شد، اما همه اینها از بین رفت و الان دوباره این کار را تکرار می‌کنند خب پول این کار از جیب مردم می‌رود! این وسط فقط تعدادی پیمانکار هستند که خوشحال می‌شوند، چراکه به آنها پروژه و کار داده می‌شود.

از قدیم در شهرداری این بحث مطرح بوده که بعضی پروژه‌ها را پیمانکارها برای شهرداری تعریف می‌کنند؟

متاسفانه یکی از اشکالاتی که در شهرداری قبلا بود و الان هم می‌تواند اتفاق بیفتد همین موضوع است که اگر ما درست مدیریت نکنیم برخی پروژه‌ها را پیمانکارها برای شهرداری تعریف می‌کنند. این وسط تکلیف آنها که مشخص است، آنها دنبال سود خودشان هستند و می‌آیند پیشنهاد می‌کنند، بعد عده‌ای هم در شهرداری هستند که منافعشان با این پیمانکاران گره خورده، پس می‌شوند حامی آنها. وقتی ما می‌آییم حرف کارشناسی می‌زنیم، آنها چهارتا آدم محیط‌زیستی می‌آورند می‌گویند فلانی با دوچرخه مخالف است. در حالی که ما نباید دنبال منافع پیمانکار باشیم. ما حافظ منافع مردم هستیم و وظیفه شورا هم نظارت است و اگر اشکالی می‌بینیم باید بگوییم منابع در جای درستش باید خرج بشود، به‌خصوص با این همه مشکلاتی که در بحث منابع وجود دارد.

البته درباره هزینه‌کرد منابع در معاونت حمل و نقل و ترافیك، اما و اگرهای دیگری هم وجود دارد، مثل بحث مطالعات انجام شده درباره موضوعات مختلف که خودتان هم قبلا به آن اشاره کرده‌اید.

بله، درباره این مطالعات، بحثم این بود که در چندسال گذشته شاید هزاران مطالعه راجع به موضوعات مختلف انجام شده، ما برهمین مبنا مکاتبه‌ای با این معاونت داشتیم تا فهرست این مطالعات را به خصوص در حوزه حمل و نقل و ترافیك به ما اعلام کنند و بگویند چه مطالعاتی با چه هزینه‌ای انجام شده و اصلا کاربرد داشته‌اند یا نه؟! بحث این است که در بسیاری از موارد وقتی یك مدیر جدید به یك مجموعه وارد می‌شود، دوباره همان موضوع را مد نظر قرار می‌دهد و دوباره برای انجام یك مطالعه جدید هزینه می‌شود. در حالی که اصلا تکلیف مطالعه قبلی معلوم نیست و حتی ممکن است این مطالعه جدید از روی قبلی کپی شود و کسی نیست به این موضوع نظارت کند.

الان این فهرست به دست شما رسیده؟

نه. با این‌که چند ماه است خواستار این فهرست شده‌ایم، اما هنوز به ما چیزی داده نشده، در حالی که هدف ما فقط ایجاد یك بانك اطلاعاتی است تا اگر مدیر جدیدی آمد و از گذشته خبر نداشت، برای انجام یك کار تکراری، هزینه نکند. اینها در حقیقت ساده‌ترین کارهایی است که ما می‌توانیم انجام بدهیم تا جلوی هزینه‌های زائد و حیف و میل را بگیریم.

بحث واردات اتوبوس‌های دست دوم با عمر بالای پنج سال که آخرین روزهای تابستان مطرح شد به کجا رسید؟

این بحث را من هم همان موقع شنیدم، اما اگر واقعا این معاونت دنبال چنین موضوعی باشد، ما اجازه‌اش را نمی‌دهیم کسی از خارج اتوبوس دست دوم وارد کند، بعد به فکر وارد کردن فیلتر برای کم کردن آلایندگی‌شان باشد و ... از نظر من بهتر است همان اول یك مقدار بیشتری هزینه کنیم، اما اتوبوس نو وارد چرخه حمل و نقل بشود. شورا البته پیگیر است که در برنامه سوم، ما به سمت اتوبوس‌های برقی حرکت کنیم.

آقای علیخانی مدیریت شهری ما همیشه درباره طلبی که از دولت داشته و وصول نشده گلایه می‌کند، درباره رقم دقیق این مطالبات حرف و حدیث زیاد است، از ۲۰ هزار میلیارد تا پنج میلیارد تومان، کدام درست است؟

واقعیت این است که شهرداری الان دنبال وصول این طلب است و یکی از پیگیری‌های شهردار هنگام حضورش در هیات دولت هم در ارتباط با همین موضوع است، اما نکته اینجاست هنوز مبلغ دقیق این مطالبات مشخص نیست، الان هم در جلساتی که بین شهرداری و مسؤولان مالی و اقتصادی‌اش با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی برگزار می‌شود، درباره مشخص کردن رقم دقیق این مطالبات است که از گذشته تا الان مطرح بوده است. یکی از اینها که ما خودمان پیگیری کردیم این بود ۳۰ درصد جرایم راهنمایی و رانندگی تهران باید به شهرداری پرداخت شود، اما از سال ۹۰ در بعضی سال‌ها اصلا پرداخت نشده در بعضی سال‌ها یك مبلغ جزئی پرداخت شده و در مجموع ۱۷۲۰ میلیارد تومان سهم شهرداری از جرایم رانندگی بوده که الان جزو مطالبات شهرداری است. ما در بحث یارانه بلیت مترو و اتوبوس هم همین مطالبات را داریم که در مرحله اول باید رقم‌های اینها دقیق مشخص شود و روی رقم توافق صورت گیرد بعد برای پرداخت آنها اقدام شود.

وصول آنها کمکی به بهبود وضعیت شهر می‌کند؟

قاعدتا این اتفاق می‌افتد. مخصوصا در حوزه حمل و نقل عمومی این بحرانی که گریبان تهران را گرفته تا اندازه‌ای حل می‌شود. ببینید، الان تعداد سفری که با مترو انجام می‌شود حدود ۲/۵ میلیون سفر است، در صورتی که زیرساخت‌های ما برای بالای شش هفت میلیون سفر آماده است، اما به دلیل نبود تجهیزات، واگن و... از تمام این زیرساخت‌ها استفاده نمی‌شود. واقعیت این است که الان ما در شهرداری ۵۰ هزار میلیارد پروژه نیمه تمام و ۵۰ هزار میلیارد تومان هم بدهی داریم، پس شهرداری همین‌طوری صد هزار میلیارد عقب است، دولت این وسط می‌تواند تا اندازه‌ای کمك حال باشد؛ چون شهرداری به تنهایی از پس مشکلاتش برنمی‌آید. نکته این است که مردم تهران و شهروندان تهران نباید هزینه پایتخت بودن تهران را از جیب‌شان بپردازند، بالاخره بسیاری از مشکلاتی که به مردم تهران تحمیل شده به خاطر همین پایتخت بودن تهران است، مثل مهاجرت، آلودگی هوا و... و واقعا نیاز است که دولت سهمی را که قانون مشخص کرده به شهرداری پرداخت کند.

شهرداری روی دنده لج

جامعه+

در تازه‌ترین اظهارنظر، شهردار تهران ادعا کرد گرفتن عوارض از خودروهایی که وارد محدوده زوج و فرد می‌شوند قانونی است، این در حالی است که پلیس، استانداری، فرمانداری و شورای شهر این تصمیم‌گیری را غیرقابل قبول می‌دانند.

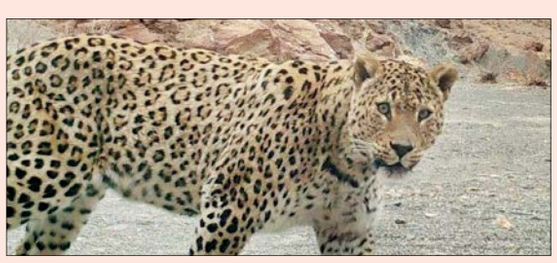
سردار حسین رحیمی، فرمانده انتظامی پایتخت: پلیس با اخذ عوارض در محدوده زوج و فرد مخالف است. به استناد کدام قانون عوارض در محدوده زوج و فرد دریافت می‌شود. نمی‌توانیم دو بار از افراد به دلیل ورود غیرمجاز پول بگیریم؛ یك بار به عنوان عوارض و یك بار با نام جریمه. /فارس

پیروز حناچی، شهردار تهران: موضوع اخذ عوارض در محدوده زوج‌وفرد از خودروها برمی‌گردد به مصوبه شورای شهر تهران و البته تأیید فرمانداری تهران که بر همین اساس اخذ عوارض در محدوده زوج‌وفرد قانونی است و شهرداری تهران آن را اجرا کرده است. /تسنیم

انوشیروان محسنی‌بندپی، استاندار تهران: استانداری تهران با هرگونه افزایش هزینه و اخذ عوارض جدید برای شهروندان از جمله پولی شدن تونل‌ها مخالف است. شهرداری باید بداند هرگونه اخذ عوارض برای سال جاری منتفی است و برای سال آینده در صورت اعمال چنین تصمیمی و اخذ عوارض از مردم باید موضوع در کمیته تخصصی استانداری تهران مطرح شود. /ایسنا

غلامحسین آرام، معاون فنی و عمرانی فرمانداری تهران: فرمانداری با هرگونه اخذ عوارض برای محدوده زوج و فرد مخالفت کرد؛ لذا طبق ماده ۱۸ تخلفات راهنمایی و رانندگی و قانون رسیدگی به این دسته از تخلفات، در صورت تردد غیرمجاز در محدوده زوج و فرد، راننده فقط مشمول جریمه راهنمایی و رانندگی خواهد شد و اخذ هرگونه عوارض از سوی شهرداری ممنوع است. /مهر

نخستین لقاح مصنوعی پلنگ ایرانی هفته آینده در تهران



ایمان معماریان، دامپزشك و مدیر باغ‌وحش تهران گفت: لقاح مصنوعی پلنگ ایرانی برای نخستین‌بار در کشور هفته آینده در باغ‌وحش تهران انجام می‌شود.

وی افزود: ما یك پلنگ ایرانی ماده داریم که متأسفانه یك دستش را در تله شکارچیان در استان گلستان از دست داده است و باغ وحش تهران آن را نگهداری کرده و بسیار پلنگ باارزشی است. وی ادامه داد: برنامه اروپایی تکثیر و حفاظت EEP برنامه‌ای است که تحت نظر اتحادیه باغ‌وحش‌های اروپا تکثیر گونه‌های در حال انقراض را نظارت می‌کند. معماریان عنوان کرد اسپرم یک پلنگ نر ایرانی به نام ریکا را هم ذخیره کرده‌ایم و در نیتروژن مایع نگهداری می‌کنیم تا از آن برای لقاح مصنوعی استفاده کنیم. /مهر

کوتاه از جامعه

شروع ۷۵ درصد اختلالات روانی زیر ۲۴ سالگی

حبیب‌ا... مسعودی‌فرید، معاون اجتماعی سازمان بهزیستی کشور گفت: ۷۵ درصد اختلالات روانی افراد در ایران از سنین زیر ۲۴ سالگی آغاز می‌شود. وی افزود: همچنین ۵۰ درصد اختلالات روانی در سنین زیر ۱۴ سال در کشور شروع می‌شود که باید این مساله مورد توجه قرار گیرد. مسعودی‌فرید ادامه داد: ۳۶۰ مرکز اورژانس اجتماعی و ۲۲ مرکز ویژه برای زنانی که مورد خشونت همسرانشان قرار می‌گیرند، در کشور وجود دارد. مراکز ویژه زنان، خانه‌های امن هستند که به زنان خشونت‌دیده خدمات ارائه می‌دهند. وی با بیان این‌که ۹۶ درصد مراکز خدمات سلامت در کشور خدمات سلامت روان را به عموم ارائه می‌دهند، گفت: در سیاست‌های کلان باید روی عواملی که باعث خشونت و اختلالات سلامت روان می‌شوند سرمایه‌گذاری کرد. /ایرنا

۱۲ هزار میلیارد تومان برای همسان‌سازی حقوق بازنشستگان

محمدحسن زدا، سرپرست سازمان تأمین اجتماعی با اشاره به این‌که به محض اعلام رقم عیدی بازنشستگان، پرداخت آن در بهمن آغاز می‌شود، گفت: برای همسان‌سازی، ۱۲ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم.

وی با اشاره به این‌که ۴۲ میلیون نفر تحت پوشش این سازمان هستند، افزود: ۱۴ میلیون بیمه شده اصلی و ۲۲ میلیون بیمه شده تبعی داریم. همچنین ۳/۵ میلیون مستمری‌بگیر اصلی و دو میلیون و ۶۰۰ هزار نفر مستمری‌بگیر تبعی تحت پوشش سازمان هستند. سرپرست سازمان تأمین اجتماعی ادامه داد: ۲۱۳ هزار نفر از تأمین اجتماعی بیمه بیکاری می‌گیرند و هر ماه ۳۷۰ میلیارد تومان پرداخت می‌شود. /مهر

معرفی وزیر بهداشت تازه نفس به مجلس

نامه معرفی سعید نمکی، وزیر پیشنهادی بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در جلسه علنی دیروز مجلس قرائت شد.

علی اصغر یوسف‌نژاد، عضو هیات‌رئیسه ضمن قرائت‌نامه دکتر روحانی گفت: رئیس‌جمهور در نامه‌ای سعید نمکی را به‌عنوان گزینه پیشنهادی وزارت بهداشت و درمان به مجلس معرفی کرد. در نامه رئیس‌جمهور به مجلس آمده است: براساس اجرای اصل ۱۳۳ قانون اساسی سعید نمکی را به عنوان وزیر پیشنهادی بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به مجلس معرفی می‌کنیم. مشخصات و برنامه‌های ایشان نیز ارائه می‌شود. علی لاریجانی، رئیس مجلس پس از قرائت این نامه افزود: مشخصات و برنامه‌های سعید نمکی چاپ و در اختیار نمایندگان قرار داده می‌شود تا ظرف هفته آینده ایشان در مجلس حضور یابد. /ایرنا

۱۸ تا ۲۳ سالگی؛ سن شیوع مصرف مواد مخدر در کشور

رئیس سازمان بهزیستی کشور از شیوع مصرف مواد مخدر در کشور بین ۱۸ تا ۲۳ ساله‌ها خبر داد.

وحید قبادی دانا، رئیس سازمان بهزیستی کشور در دیدار با حجت‌الاسلام والمسلمین سلیمانی، نماینده ولی فقیه و امام‌جمعه زاهدان، شیوع مصرف مواد در کشور را بین ۱۸ تا ۲۳ سالگی عنوان کرد و گفت: طرح ساماندهی کودکان کار و خیابان از مهم‌ترین طرح‌های اجرایی توسط سازمان بهزیستی کشور است تا این کودکان به آغوش گرم خانواده‌هایشان بازگردند.

وی مشکل حاشیه‌نشینی، اتباع بیگانه و بحث اعتیاد را از مهم‌ترین آسیب‌های استان برشمرد و یادآور شد: سازمان بهزیستی برنامه جامعی برای مرتفع کردن این آسیب‌ها دارد. /فارس