یادداشت

دغدغه‌ها و مطالبات در حوزه شهرسازی

سید حسین میرزاده- شهرسازی و حوزه‌های مرتبط با آن نظیر برنامه‌ریزی و طراحی شـــهری، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، مدیریت شهری و ... از جمله عرصه‌هایی است که به دلیل ماهیت و ذات وجودیشان با جوانب مختلف زندگی مردم ســـر و کار دارند. زیرا عرصه شهرسازی به تدبیر و مدیریت چگونگی زندگی انســـان‌ها در شهرها پرداختـــه و مدیران و برنامه‌ریزان شـــهری به دنبال آن هستند که در قالب طرح‌ها و برنامه‌های مختلف فضایی بهتر برای زیســـت مردم در ســـکونتگاه‌های شهری و روســـتایی ایجاد کنند. در این بین، یکی از عواملی که می‌تواند به نحو قابل توجهی در موفقیت و یا عدم موفقیت ایشان تاثیرگذار باشد، مشارکت واقعی گروه‌های ذینفع و ذینفوذ و به ویژه مردم است؛ زیرا سازمان‌های مردم‌نهاد و فعالان شـــهری و مردم محلی بسیار بیشتر از مدیران و تصمیم گیران نســـبت به مســـائل و مشکلات واقعی جوامع آشنایی دارند و از سوی دیگر، این مردم هستند که قرار اســـت در فضاها عمومی و خصوصی ایجاد شده در شهرها زندگی کرده و طبعا رضایت و یا عدم رضایت ایشان از فضایی که در آن زیست می‌کنند، در موفق بودن نظام شهرسازی جامعه تاثیرگذار است. در همین راستا، اتخاذ رویکرد اجتماع‌محور مبتنی بر پذیرش و حمایت و تصمیم‌گیری از پایین به بالا که می‌بایست جایگزین نگاه تمرکزگرا و سیاسی (و امنیتی) و روش‌های ضربتی و سلبی شـــود، یکی از ضرورت هاست که باید از سوی مدیران نظام شهرسازی (به ویژه در معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی) مورد توجه قرار گیرد. در همین راســـتا، یکی دیگر از عوامل مهم جهت جلب مشارکت مردمی، احترام واقعی به حقوق انسان‌ها (فارغ از جنسیت، ســـن، نژاد، قوم و مذهبی) و رعایت حقوق شهروندی است که باید سرلوحه تمامی تصمیم‌گیری‌ها در طرح‌ها و برنامه‌های شهری (منطقه ای) قرار گرفته و از این طریق، از تضییع احتمالی حقوق اقلیت‌ها، مهاجران و سایر گروه‌ها جلوگیری شود. سابقه کاری وزیر محترم راه و شهرســـازی (در دوره تصدی معاونت شهرسازی و معماری و دبیر شـــورایعالی شهرسازی و معماری ایران) گویای آن اســـت که ایشان به شدت به جلب مشارکت واقعی مردم و ســـازمان‌های مـــردم نهاد توجه و اهتمام داشته اند. بنابراین، انتظار می‌رود که امر مهم در انتخاب مدیران ایشـــان در حوزه‌های مختلف مـــورد توجه قرار گرفته و افرادی برای تصدی امور انتخاب شـــوند که به مشارکت واقعی مردم توجه داشته باشند.

اهمیت جلب مشـــارکت واقعی مردم به حدی است که شاید بتوان گفت طی سال‌های اخیر، یکی از راهبردهای اصلی برای نوسازی و بازآفرینی بافت‌های فرسوده، تاریخی و حاشیه‌نشین شهرها، مشارکت ساکنان این عرصه‌های مسئله‌دار شهری در برنامه ریزی‌ها و تصمیمگیری‌هاست. البته توجه و لزوم اقدام متناســـب و درست در خصوص بازآفرینی و نوسازی محلات مســـئله‌دار شهری (ورای موضوع مشارکت)، یکی از موضوعاتی که در ادوار مختلف مدیریتی در وزارت راه و شهرسازی مورد توجه مدیران و تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران در وزارت راه و شهرسازی بـــوده و انتظار می‌رود این عرصـــه در دوره وزارت خانم دکتـــر صادق مالواجرد مورد توجـــه مضاعف قرار گیرد؛ زیرا بخش قابل توجهی از جمعیت کشـــور در محلات فرسوده، ناپایدار، مسئله‌دار و حاشیه‌نشین سکونت داشته که از همین جهت، کیفیت زندگی ایشان با چالش‌های متعددی روبروست.

شفافیت و دسترسی آزاد و عمومی به اطلاعات طرح‌ها، ضوابط، پروژه‌ها، و مصوبات (به طور کامل و برخط) یکی دیگر از مطالبات و ضرورتهایی اســـت که می‌بایست در دستورکار مدیران نظام شهرسازی کشور قرار گیرد. زیرا به واسطه این گونه اقدامات شفافیت‌زا؛ مشارکت عملی و حقیقی سازمان‌های مردم‌نهاد و سازمان‌های اجتماع‌محور محلی در زمینه تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری، اجرا، و حتی دیده‌بانی و نظارت بـــر عملکرد مدیران و تصمیم‌گیران افزایش یافته که به واسطه آن کیفیت تصمیم‌ها افزایش یافته و از ســـوی دیگر، از فســـادهای سیســـتمی و یا رانت‌خواری‌ها در عرصه شهرسازی و برنامه‌ریزی اراضی شهری جلوگیری می‌شود.

امـــا ورای رویکردهای فوق الذکر برای جلب مشـــارکت مردمی و ارتقای شفافیت، یکی از مسائل و چالش‌های حال حاضر در نظام شهرنشینی کشور و حتی سکونت‌گاه‌های روستایی در ایران، تغییر کاربری اراضی باز، سبز، باغ‌ها و زراعی (و حتـــی اراضی منابع طبیعی در خارج از حریم و داخل حریم شهرها) به کاربری‌های انتفاعی است که به تبعِ آن، مخاطرات جدی محیط‌زیستی کشور شامل بحران‌های خشکسالی، فرســـایش، فرونشست، بحران بیابان‌زایی، تنش آبی و تغییرات اقلیمی در شهرها تشدید شـــده است. برای رفع اساسی و بنیادین این موضوعات، می‌بایست به ارتقاء نظام برنامه‌ریزی منطقه‌ای و آمایش سرزمین در کشـــور به‌عنوان یک رویکرد اساسی توجه کرد؛ زیرا در شـــرایط کنونی و بدون برنامه‌های آمایش سرزمینی، بخش قابل توجهی از جمعیت کشور از روستاها و شهرهای کوچک به مناطق پرجمعیت و کلانشهرهای کشور مهاجرت کرده که در نتیجه، کلانشهرها و مناطق مادرشهری (نظیر تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و ...) با سیل جمعیت مهاجر مواجه شـــده است. نتیجه اینکه بسیاری از مناطق کلانشهری کشور با چالش‌های محیط زیســـتی متعدد درگیر شـــده‌اند. یکی دیگر از راهکارها جهت حفظ اراضی سبز (همچون باغات و اراضی زراعی) و عرصه‌های باز شهری، جلوگیری از تغییر کاربری این اراضی در نهادهایی همچون شـــورایعالی شهرســـازی و معماری ایران و یا کمیسیون‌های ماده ۵ استان‌هاست. در همین راستا، لازم است که بعضی از قوانین و مقررات در حوزه شهرســـازی و معماری به صورت اساسی مورد اصلاح و تجدیدنظر قرار گرفته تا حقوق و منافع مالکین خصوصی باغها و اراضی زراعی واقع در محدوده و حریم شهرها تأمین شده که در نهایت، مجموعه این اقدامات سبب خواهد شد این منابع طبیعی ارزشمند برای مردم ساکن در شهرها حفظ شود.

ادامه در صفحه ۵

«همدلی» از گلایه‌های صاحبان تاکسی‌های برقی گزارش می‌دهد:

راننده تاکسی‌های معترض

همدلی| گـــروه اجتماعی: اگرچـــه به گفته مدیران شهری ورود تاکسی‌های برقی به ناوگان حمل‌ونقل پایتخـــت، نویدبخش آینده‌ای بهتر و کاهش آلودگی هوا بـــود، اما هزینه بالای خرید این خودروها و بازپرداخت تسهیلات بانکی و عدم پایبندی شهرداری تهران به تعهداتش و وعده‌هایی که برای پرداخت وام بلاعوض به تاکسیرانان داده بود، چالشـــی جدی برای بسیاری از تاکسیرانان ایجاد کرده اســـت و باعث شده در روزهای اخیر و هم‌زمان با نزدیک شـــدن به بازپرداخت قسط سه ماهه اول این خودروها، تاکسیرانان تجمعاتی را در مقابل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران، کرمان‌موتور و سازمان ناوگان اسقاط داشته‌اند.

به عنوان مثال روز چهارشـــنبه بود که تعدادی از رانندگان تاکســـی برقی در پیگیری مطالبات شـــأن در اجرای قانون و تحقق وعده اجرای ماده ۱۲ قانـــون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، درخواست دریافت پیش بینی بودجه حمایتی دولت در جهت افزایش استفاده از خودروهای سوخت پاک و برقی را مطرح کردند.

بسیاری از کشـــورهای جهان با توجه به افزایش گازهای گلخانه‌ای در ســـطح جهـــان به دلیل استفاده از سوخت‌های فسیلی به ویژه در صنعت حمل و نقل درون و برون شـــهری، برای ورود به عرصه ســـوخت پاک و تولید خودروهای برقی و هیبریدی اقدام کرده اند. در همین راستا به دلیل تکنولوژی این خود روها قیمت تمام شده خودرو در سراســـر جهان به نسبت خودروهای سوخت فســـیلی بالاتر بـــوده و دولت‌های جهت ترغیب شهروندان برای ورود به این عرصه اقدام به اعطای کمک‌های مالی به انواع مختلف می‌نماید.

دولـــت نیز پس از تصویب مـــاده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و پیش بینـــی بودجه حمایتی در جهت افزایش استفاده از خودروهای سوخت پاک و برقی توسط مردم ورود آنها توسط سرمایه گذاران و متولیان مدیریت شهری (شهرداری‌ها) با تصویب مصوبه ۵۷۸۲۳۷ مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۵ شـــورای اقتصاد وزارت نفت را به عنوان متولی اصلی بازپرداخت منابع حاصل از صرفه جویی سوخت به سرمایه گذاران و متقاضیان طرح (شـــهرداری‌ها و ...) تعیین‌نمود.

از ســـوی دیگر تشـــویق شـــهروندان به ورود به این طرح نیازمند اعطای مشـــوقات مورد نظر در مصوبـــه موصوف در بدو خریـــد خودرو (کاهش قیمت خریدار) بـــوده که در این زمینه مکاتبات و پیگیری‌های عدیده از ســـوی شهرداری تهران صورت پذیرفته که اقدام مؤثری از مرجع ذیربط صورت نپذیرفته است.

به نظر می‌رســـد دولت با تلاش برای تحقق ماده ۱۲ می‌تواند هم به کاهـــش آلودگی هوا کمک کند و هم با اجـــرای آن و کاهش قیمت خودرو به مطالبات رانندگان تاکسی برقی نیز جامه عمل بپوشاند.

در روز دوشنبه بیست و یکم خردادماه، در حالی که کمتر از یکماه تا انتخابات زودهنگام ریاست جمهوری مانـــده بود، مراســـم رو نمایی از هزار دستگاه تاکســـی برقی با حضور علیرضا زاکانی شـــهردار تهران که در آن زمـــان نامزد انتخابات ریاست جمهوری بود و سایر مدیران شهری برگزار شد. در این مراسم ۲۰۰ تاکسی برقی جایگزین تاکسی‌های فرسوده تهران شدند. ۲۰۰ دستگاه تاکســـی برقی از نـــوع A ۵۰ KMC E در روز دوشنبه ۲۱ خرداد ۱۴۰۳ به مالکان تاکسی‌های فرسوده واگذار شد. طبق تفاهم برقرارشده میان شهرداری تهران و یکی از شرکت‌های خودروساز، ۲۰۰۰ دستگاه از تاکسی‌های برقی این شرکت جایگزین تاکسی‌های فرسوده پایتخت می‌شوند.

از گلایه تا تجمع

حالا اما مالکان تاکسی‌های برقی که این خودروها را دریافت کرده اند به شدت از وضعیت خدمات رسانی و ایرادهای فنی این ماشین‌ها گلایه دارند. یکی از این تاکسیرانان درباره مشکلاتش می گوید: «ما می‌خواســـتیم خودروهای اســـقاطی‌مان را بدهیم و بجای آن ماشین نو تحویل بگیریم، قرار بود خودروی سمند سورن پلاس بگیریم، اما وقتی ما رفتیم خودروهای سمند را تحویل بگیریم به دلیل اینکه نزدیک به تبلیغات ریاست جمهوری بود از طرف شهرداری تهران و آقای زاکانی به ما گفتند که حتما باید این تاکســـی‌ها را بردارید و گفتند دیگر خودروی سمند سورن دوگانه سوز به ما نمی‌دهند.»

وی با بیان اینکه ما با خودروهای اســـقاطی‌مان کار می‌کردیم و درآمد داشـــتیم، ادامه می‌دهد: «خودروی سمند سورن ۴۰۰ لیتر بنزین داشت دوگانه ســـوز بود کپسول داشت ما می‌توانستیم بـــا آن خودرو هزار کیلومتر برویم. اما اجازه ندادند ما خودروی ســـمند بگیریم و بـــه جای آن به ما خودرویی دادند که روی آن نوشـــته است ۴۵۰ کیلومتر فول شـــارژ پیمایش دارد درحالی که با توجه به خراب بودن باتری‌های خودرو در نهایت ۲۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد.

این تاکسیران درباره مشکلات خودری برقی‌اش می‌گوید: «باتری ماشین‌ها خراب شده و این باعث شده است که ما تاکسیرانان روزی دوبار برای شارژ برویم و این دوبار شارژ هر سری ۴ الی ۵ ساعت اسیر می‌شویم و روزمان از بین می‌رود. ما چطور باید کار کنیم. مشکل دیگر ما این است شارژری که به ما داده‌اند شارژر اصلی نیست و شارژر مپنای ایرانی اســـت که ۱۸ ساعت طول می‌کشد باتری شارژ شود، مگر تاکسیران چقدر وقت دارد که ۱۸ ساعت منتظر شارژ بماند تا بخواهد حرکت کند. در دنیا الان ماشین‌های برقی در عرض دو دقیقه و سی ثانیه شارژ می‌شوند، اما ما باید برای شارژ این همه وقت صرف کنیم.»

وام بلاعوض که سرگردان است

این تاکسیران با اشـــاره به وعده‌های شهرداری تهـــران درباره ارائه تســـهیلات بـــرای واگذاری خودروهای برقی به تاکســـیرانان خاطرنشـــان می‌کند: «شهردار و مسئولان تاکسیرانی به ما قول دادند که اگر این ماشـــین را ما بگیریم ماده ۱۲ (قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور) را برای ما اجرا می‌کنند و مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان به ما بلاعوض می‌دهند. قیمت کل ماشین یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان است با اقساط برای ما یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان تمام می‌شـــود. در این میان هم یک ماده دوازده هم داشتند که ظاهرا مربوط به قانون هوای پاک است و براساس آن آنطور که گفته‌اند باید مبلغ ۵۰۰ تومان در عرض یک ماه به ما می‌دادند. اما الان سه ماه اســـت که یک ریال هم از این ۵۰۰ میلیون تومان بلاعوض به ما پرداخت نشده است. هر جا می‌رویم می‌گویند هنوز معلوم نیست این ۵۰۰ میلیون پرداخت شود و گاهی هم می‌گویند شاید پرداخت نشود یک بار گفته‌اند شاید ۴۰۰ میلیون به ما بدهند، اما هنوز که هنوز است یک هزار تومان به ما نداده‌اند و چک قسط سه ماهه اول ما که مبلغ ۶۰ میلیون تومان است همین ۲۵ این ماه فرا خواهد رسید.»

این تاکسیران خاطرنشان می‌کند: «یکشنبه ۲۵ شهریور اســـت و چک ۶۰ میلیون تومانی ما فرا رسیده، اما دریغ از یک ریال پول که از تاکسیرانی و شهرداری و شورای شهر به ما پرداخت شده باشد چند روز قبل از انتخابات، شهرداری این ماشین‌ها را بـــه ما داد و مـــا در خیابان‌ها می‌چرخیدیم و مسافر سوار می‌کردیم تا مردم خودروهای برقی را ببینند، اما بابت آن هیچ هزینه‌ای به ما ندادند. یک تاکسیران که این ماشین را خریده است باید ۲۰ میلیون قسط بدهد ۱۰ میلیون اجاره خانه، خرج و هزینه خانه هم اضافه می‌شود یعنی تاکسیران باید در ماه ۶۰ میلیون درآمد داشته باشد تا بتواند این هزینه را تامین کند، اما متاسفانه درآمد اینقدر پایین است که نمی‌تواند حتی چک‌ها را پرداخت کند.»

باتری‌های خودرو خراب است

مشـــکلات فنی از جمله دیگـــر گلایه‌های این رانندگان است. تاکسیران مورد مصاحبه ما در این زمینه تصریح می‌کند: «علاوه بر مشکلات باتری ماشین و شارژر اصلی که به ما نداده‌اند ما جایگاه سوخت نداریم. در کل ایران ما سه جایگاه شارژ داریم، ماشین‌های شخصی برقی وارد کرده‌اند و این ماشـــین‌های شخصی برقی اجازه نمی‌دهند که ما برق بزنیم من دیشب رفته‌ام که برق بزنم ۹ ماشـــین جلوی من بوده است هر فست شارژ یک ســـاعت زمان می‌برد تا ماشین پر شود من تاکسیران چگونه می‌توانم بعد از ۹ نفر بایستم تا آن‌ها شـــارژ کنند در واقع باید ۹ ساعت در صف باشم و بعد برای شارژ هم معطل شوم من اگر در خانه بخواهم این شارژ را انجام دهم یک روز از ما زمان می‌برد اگر بخواهیم در خیابان هم در جایگاه بزنیم همینقدر زمان می‌بردو باید معطل شوم.»

وی با بیان اینکه برای هر ســـری شـــارژ هم ۲۰ الی ۳۰ هزار تومان پرداخت می‌کنیم، می‌گوید: «قرار بود این شـــارژ رایگان شـــود، اما هر بار از مـــا پول می‌گیرند. جالب اینجاســـت که ما یک ماشین میلیاردی خریده‌ایم، اما نمی‌توانیم مسافر شهرستان ببریم حتی تاقم نمی‌توانیم برویم، چون مشکلات شارژر و باتری دارد نمی‌توانیم کار بکنیم. مشکل باتری خیلی حاد است ۸۰۰ میلیون پول باتری این ماشـــین‌ها است مگر تاکسیران چقدر درآمد دارد و چقدر باید پول جمع کند تا بتواند این باتری را تعویض کند البته با اینکه می‌گویند گارانتی دارد، اما نمی‌توانند باتری‌های خودروهای ما را تعویض کنند.»

وی با تاکید بر مشـــکلات شـــارژ خودرو تصریح می‌کند: «من یک بار صبح ماشـــینم را به شارژ می‌زنم و دو الی سه ساعت اسیر وگرفتار هستم یعنی از ۵ صبح در ایســـتگاه شارژ می‌ایستم و ۸ الی ۹ صبح نوبت من می‌شود که شارژ بزنم ساعت ۱۰ شـــروع به کار می‌کنم، اما بعد از ظهر شارژ خالی می‌شود. دوباره دو الی سه عصر می‌روم به ایستگاه شارژ، اما تا ده شب دوباره باید گرفتار شوم تا ماشین شارژ شود من با این وضعیت چطور باید کار کنم. یکسری از بچه‌ها علاوه بر ماشین قسط دیگر هم دارند برخی‌ها قرض کرده‌اند و برخی‌ها مشکل بیماری و شـــیمی درمانی دارند، برخی پول بهره‌ای گرفته‌اند، تاکسیرانان با این وضعیت خودروهای برقی گرفتار شده‌اند.»

این تاکســـیران می‌گوید: «مسئولان شهرداری مدام به وعده‌های بی‌ســـرانجام می‌گویند، این‌ها باعث شـــد که ما در مقابل تاکســـیرانی، کرمان خودرو و ســـازمان ناوگان اسقاط تجمع کنیم. ما مشـــکلات‌مان را به چه کسی باید بگوییم هیچ کســـی به ما گوش نمی‌دهد. ما دنبال اغتشاش نیستیم ما حق‌مان را مطالبه می‌کنیم. این مطالبه حق ما از ســـازمان تاکسیرانی و شهرداری تهران است.»

خودرو به دلیل مشکلات باتری، ناگهان در خیابان قفل می‌کند

یکی دیگر از تاکســـیران‌ها نیز با اشاره به اینکه تاریـــخ باتری‌های خـــودرو برای ۲۰۲۳ اســـت، می‌گوید: «یعنی این خودروها یک سال پیش وارد شـــده و به ما تیرماه امسال این خودروها تحویل داده‌اند حدود یکسال این باتری‌ها خوابیده بوده و افت باتری پیدا کرده و سلول‌های باتری از بین رفته است. وقتی این باتری گاز بیش از حد به آن داده می‌شـــود خالی می‌کند ما بیش از ۱۵ مورد داشـــته‌ایم که وسط اتوبان امام علی یا کردستان ایســـت کامل کرده‌اند یعنی شارژ ماشین تمام و قطع شده است، راننده مجبور می‌شود مسافر را پیاده کند و منتظر جرثقیـــل بماند تا خودرو را جابجا کند. لاســـتیک‌های ماشین قفل می‌شود یعنی وقتی آلارم داده می‌شـــود که باتری تمام می‌شود با اینکه ۵۰ درصد شارژ باتری هست، اما چون باتری مشـــکل دارد یکباره صفر می‌شود و ماشـــین در حال حرکت قفل می‌شود، این صفر شدن شـــارژ باتری باعث می‌شود ماشین وسط اتوبان با سرعت ۱۲۰ کیلومتر قفل شود و ممکن است باعث تصادف شود متاسفانه هیچ کسی به ما پاسخگو نیست.»

وی درباره مســـیر ترددشـــان می‌گوید: «ما در فرودگاه کار می‌کنیم و فقط باید مســـافر تهران بزنیم یعنی اگر یک مسافر از شهری همین اطراف تهران مانند قم و ســـاوه داشته باشیم نمی‌توانیم او را ببریم چراکه ماشین نمی‌کشد چراکه بچه‌ها رفته‌اند و گیر کرده‌اند و مجبور شدند سه الی چهار میلیون پول جرثقیل دهند. راننده یک میلیون می‌گیرد و مسافر را تا قم می‌برد، اما مجبور است سه میلیون به جرثقیل بدهد تا به تهران برگردد تا بتواند ماشین را شارژ کند.»

این تاکســـیران با اشـــاره به پول پیش‌پرداخت خـــودروی برقی‌اش می‌گوید: «ابتـــدا از ما ۴۰۰ میلیون گرفتند با ماشـــین اسقاط‌مان که حدود ۲۰۰ الی ۳۰۰ میلیون می‌ارزید، اما به ما گفتند کـــه ۱۰۰ الی ۱۰۰ خـــرده‌ای بابت آن می‌دهند که آن را هم هنوز به مـــا نداده‌اند در اصل ۴۰۰ میلیون به اضافه پول اســـقاط از ما گرفته‌اند که تقریبا حدود ۵۵۰ تا ۶۰۰ میلیون می‌شود و باید ماهیانه ۲۰ میلیون تومان هم پرداخت می‌کردیم که برای آن چک‌های سه ماهه ۶۰ میلیون تومانی داده‌ایم. این ماده ۱۲ هم هنوز مشخص نیست که چه زمانی پرداخت می‌شود.»

وی با اشاره به تجمع‌شان در مقابل کرمان خودرو می‌گویـــد: «روزی که در مقابـــل کرمان خودرو تجمع کردیم همه کلیدهای خودروهایمان رادر یک کیســـه ریختیم و به کرمان خودرو تحویل دادیم، اما قبول نکرد و گفتند ما ماشـــین را پس نمی‌گیریم این‌ها به ما ماشینی را تحویل داده‌اند که یکسال تاریخ آن گذشته است یعنی ماشین ۲۰۲۴ را به ما ماشـــین ۲۰۲۳ داده‌اند و این یک معضل بزرگ است و حدود ۱۰۰ الی ۱۵۰ تومان میلیون تومان برای راننده تاکسی ضرر است هر ماشـــین ۱۰ درصد افت قیمت می‌خورد و باید این ۱۵۰میلیون تومان را هم به ما برگردانند که نمی‌کنند.»

وی درباره درآمدش با این خودرو می‌گوید: «من در فرودگاه کار می‌کنم در روز دو سرویس به ما می‌خورد که هر سرویس حدود ۳۵۰ هزار تومان می‌شود یعنی هر روز درآمد من اگر از صبح تا شب در فرودگاه باشم کمتر از یک میلیون تومان است، اما من با آن ماشـــین اسقاطی دوبار می‌توانستم شهرستان بروم و حداقل روزی ۵ میلیون تومان درآمد داشته باشم. من که در روز ۷۰۰ هزار تومان کار می‌کنم اگر ۴ جمعه را هم به ســـرکار نروم می‌شود ۲۶ روز اگر روزی یک میلیون تومان هم این ۲۶ روز را حساب کنیم که ما روزی ۷۰۰ هزار تومان درآمد داریم می‌شود ۲۶ میلیون تومان در ماه، ۶ میلیون آن که هیچی صرف روزمره شـــود بنابراین من خودم را بکشم ۲۰ میلیون تومان هم در نمـــی‌آورم با این همه هزینه‌ای که داریم. من اگر این پول را در بانک می‌گذاشتم و سود آن را می‌گرفتم که برایم بهتر بود. برخی از تاکسیرانان بیمار شیمی درمانی دارند و با مشکلات بسیاری مواجه‌هستند.»

حقوق بازنشستگان همچنان از مالیات معاف است

هفتـــه پیش اصلاحیـــه آیین‌نامه متناسب‌ســـازی حقوق بازنشســـتگان از ســـوی معـــاون اول رئیس‌جمهـــور به وزارتخانه‌هـــای تعـــاون، کار و رفـــاه اجتماعـــی و دفـــاع و پشـــتیبانی نیروهـــای مســـلح و ســـازمان‌های اداری و استخدامی کشور و برنامه و بودجه کشور ابلاغ شد.

براساس این مصوبه، در جزء ۶ ماده یک آیین‌نامه اجرایی متناسب‌ســـازی حقوق بازنشســـتگان کـــه در یکم مرداد امســـال به تصویب هیأت دولت رسیده بود، واژه «خالص» حذف و در انتهای این جزء، عبارت «پس از کسر حق بیمه سهم فرد و مالیات بر درآمد با رعایت بند «ث» تبصره ۱۵ قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور» اضافه شد.

«غلامرضا سلامی» رئیس پیشین انجمن حسابداران ایران در گفت‌وگـــو با جماران دربـــاره تغییری که این اصلاحیه بـــرای حقوق بازنشســـتگان ایجاد می‌کنـــد، توضیح داد: مالیـــات و بیمه‌ای که برخی تصـــور می‌کنند با ایجاد این اصلاحیه، شـــامل حقوق بازنشستگان می‌شود و قرار است از حقوق آنها مالیات و بیمه کم شود، صحت ندارد. حقوق بازنشستگان مشمول مالیات نمی‌شود و این معافیت قانونی اســـت. معافیت قانونی را فقط مجلس می‌تواند لغو کند و هیات دولت نمی‌تواند معافیت‌های مالیاتی را لغو کند.

وی افزود: در واقع این اصلاحیه، مربوط به این اســـت که آنچه که مبنـــا برای افزایش قرار می‌گیرد، پس از کســـر مالیات و بیمه است. کسر بیمه و مالیات مربوط به شاغلین اســـت و پس از کســـر حق بیمه و مالیات هر فرد شاغل، حقوق بازنشســـتگان با ۹۰درصد شاغلین مشابه و هم‌تراز تطبیق می‌شود. بنابراین به حقوق بازنشستگان قرار نیست مالیات و بیمه تعلق گیرد. «خالص» حقوق، همان حقوق ناخالص پس از کســـر مالیات، حق بیمه و دیگر کسورات ازجمله جریمه‌ها، پرداختی وام و مساعده است.

سلامی گفت: آنچه که قبلا مبنا بوده و محاسبات براساس آن صورت گیرد، کلمه «خالص» بوده ولی این کلمه قابل تفســـیر اســـت. اکنون قانون احصا کرده که «خالص» به معنای «پس از کســـر بیمه و مالیات» است و متناسب با حقوق افراد شـــاغل است. مابه‌التفاوت حقوق بازنشستگان براساس حقوق شاغلان محاسبه می‌شود اما بازنشستگان از این کسرها معاف هستند و با این اصلاحیه، تغییری در شرایط همسان‌سازی حقوق آنها رخ نمی‌دهد و نسبت به گذشته چیزی تغییر نکرده است.

هاشور

حدود ۱۸۴ ابتلای «تب دنگی» تا ۱۸ شهریور

رئیس مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت از بیش از ۱۸۴ مورد مبتلای «تب دنگی» در کشـــور خبر داد و گفت: ۴۲ مورد انتقال محلی ثبت‌شـــده که از این تعداد، ۱۱ مورد در «بندر لنگه» اســـتان هرمزگان و ۳۱ مورد در «چابهار» استان سیستان‌وبلوچستان شناسایی شده‌اند.

دکتر شهنام عرشـــی با بیان اینکه براساس گزارش‌های نظام مراقبت سندرمیک جاری در کشور از ابتدای سال جاری تا ۱۸ شهریور ماه، بالغ بر ۱۸۴ ابتلای «تب دنگی» گزارش شده، اظهار کرد: برمبنای بررسی اپیدمیولوژیکی انجام شـــده برای بیماران، در حال حاضر اکثریت موارد تشـــخیص داده شده ســـابقه ســـفر به خارج از کشور داشته‌اند. براساس بررسی‌های صورت گرفته، ۱۳۱ مورد سابقه سفر به امارات‌متحده عربی، ۹ مورد سابقه سفر به پاکستان، یک مورد سابقه سفر به عمان و یک مورد سابقه سفر به «بنین» را دارند.

وی درباره میزان ابتلای محلی به بیماری تب دنگی در کشور گفت: براســـاس گزارش‌های ارائه شده، ۴۲ مورد انتقال محلی ثبت‌شـــده که از این تعـــداد، ۱۱ مورد در «بندر لنگه» اســـتان هرمزگان و ۳۱ مورد در «چابهار» استان سیستان‌وبلوچستان شناسایی شده‌اند. یک نفر از بیماران دارای ملیت آفریقایی، ۴ نفر افغانستانی، سه نفر ملیت پاکستانی و ۳۴ نفر دیگر ایرانی هستند.

رئیس مرکز بیماری‌های واگیر وزارت بهداشـــت درباره میزان مرگ‌ومیر ناشـــی از ابتلا به تب دنگی اظهار کرد: تاکنون، مرگ یک نفر به دلیل ابتلا به تب‌دنگی گزارش شده است.

هر مسافر اضافه جریمه دارد

سوارکردن سرنشـــین اضافی در جاده‌ها از سوی وسایل نقلیه عمومی تخلفی است که به ازای هر نفر اضافه ۹۰ هزار تومان جریمه در پی دارد.

بر اســـاس ابلاغ محمد مخبر، سرپرســـت وقت ریاست جمهوری، از تاریخ ۲۳ تیرماه ســـال جاری، میزان مبالغ جرائم رانندگی پس از سال‌ها افزایش یافت و کارشناسان تصادفات امیدوارند این مبالغ جدید، باعث کاهش قربانیان تصادفات رانندگی و نیز افزایش نظم ترافیکی شود.

سوارکردن سرنشـــین اضافی در وســـایل حمل و نقل عمومـــی در جاده‌ها نیز از جمله تخلفاتی اســـت که در بسیاری تصادفات رانندگی سبب افزایش شمار قربانیان و مصدومان شده و در مواردی همین موضوع به دلیل از بین رفتن تمرکز راننده موجب وقوع تصادفات رانندگی شده است. در همین راستا نیز برابر قانون «سوارکردن سرنشین اضافی به ازای هر نفر در وسایل نقلیه عمومی حمـــل مســـافر در جاده‌هـــای بین شـــهری و راه‌های روستایی» در کلانشهرها، مراکز استان‌ها، جاده‌های بین شـــهری و مناطق آزاد تجاری - صنعتی ۹۰ هزار تومان جریمه در پی دارد.

در سایر شـــهرها مبلغ جریمه در نظر گرفته شده برای این تخلف ۶۰ هزار تومان و در روستاها نیز مبلغ آن ۳۰ هزار تومان است.

بارندگی‌های شدید در تایلند قربانی گرفت

منابـــع خبری اعـــلام کردند بـــر اثر حوادث ناشـــی از بارندگی‌های سیل‌آسا در تایلند تاکنون چندین نفر کشته و زخمی شده‌اند.

منابع دولتی می‌گویند دست‌کم ۳۳ نفر در سراسر تایلند از اواسط ماه اوت در اثر موجی از حوادث مرتبط با باران از جمله رانش زمین جان خود را از دست داده‌اند و ۹ نفر در هفته اخیر در ۲ اســـتان شمالی که تحت تاثیر هوای نامساعد ناشـــی از طوفان «یاگی» قرار گرفته‌اند، جان باختند.

یاگی، قوی‌ترین طوفان آسیایی در سال جاری (۲۰۲۴) طی روزهای گذشته در ویتنام نیز جان ده‌ها نفر را گرفته اســـت. این طوفان روز شنبه گذشته به خشکی رسید و بخش‌هایی از شـــهر «هانوی»، پایتخت این کشور را درنوردید.

رئیس این منطقه گفت: در «چیانگ رای»، شمالی‌ترین استان تایلند، ســـیل در برخی مناطق کاهش یافته اما بسیاری از شـــهرک‌های کنار رودخانه همچنان زیر آب هستند

بنابر اعلام اداره پیشگیری و مقابله با بلایای طبیعی، بارش شدید باران و جاری شدن سیل هفت استان این کشور را تحت تاثیر قرار داده است.

در بیانیه این سازمان آمده است ۳۶ هزار و ۱۹۹ خانوار بر اثر بارندگی شدید خسارت دیده‌اند.

حواشی یک بنر جنجالی «فروش نان به اتباع ممنوع»

انتشـــار تصاویر از یک بنر درباره ممنوعیت فروش نان به افغانســـتانی‌های مهاجر در ایران حاشیه‌ساز شده است. انتشار عکسی درباره فروش ممنوعیت فروش نان به اتباع بحث‌برانگیز شده است. طی یکی دو روز گذشته عکسی از یک بنر در فضای مجازی دست به دست می‌شود، آن‌طور که به نظر می‌رسد این بنر در یک نانوایی در شهرستان بردسیر اســـت و در متن آن نوشـــته شده «به دســـتور دادستان محترم فروش نان به اتباع ممنوع می‌باشد.» این بنر حالا بحث‌برانگیز شده و خیلی‌ها معتقدند چرا مواجهه با مسئله مهاجران غیرقانونی افغانستانی به این سطح رسیده است. درهمین‌باره سید رسول موسوی، دستیار وزیر امور خارجه در شـــبکه اجتماعی ایکس در مطلبی نوشت: «بر سر در خانقاه ساده و بی‌تکلف عارف کامل، شیخ ابوالحسن خرقانی نگاشـــته بودند: هرکه در این سرا درآید، نانش دهید و از ایمانش مپرســـید. چه، آنکه به درگاه باری تعالی به جان ارزد، البته بر خوان بوالحســـن به نان ارزد. چه بر ما رفته است با این تاریخ و فرهنگ و ادب و عرفانی که داریم این چنین شدیم.»