

یادداشت

سفرانفرادی زنان وجهی از برابری جنسیتی است

دستاوردهای زنانهی «ماجرا»

مریم شیعه‌زاده

واژه «سفر» در میان لغت‌نامه‌ها این‌طور معنا می‌شود: «جابه‌جایی بین دو نقطه جغرافیایی». افراد از این جابه‌جایی موقت، هدف‌های متفاوتی دارند. گاهی به دنبال کسب درآمد بیشتر هستند و گاهی هم به قصد دیدن اقوام و آشنایان جابه‌جا می‌شوند. برخی اوقات به قصد تحصیل، راهی یک مقصد مشخص می‌شوند و برخی دیگر از اوقات هم ممکن است این جابه‌جایی به مقصدی نه‌چندان واضح و قطعی صورت گیرد. در میان همه انواع و اشکال سفر، رایج‌ترین آنها سفر به قصد گذراندن اوقات فراغت است که آن را با نام «توریسم» می‌شناسیم. چگونگی گذراندن فراغت اگرچه یک تصمیم به ظاهر شخصی است، اما تابع معیارهای جامعه شکل می‌گیرد و در زمان‌ها و مکان‌های متفاوت، به شیوه‌های مختلف درک می‌شود. در بین همه انواع و اقسام سفر، ترند این روزها «سفر ماجراجویانه» است. گواه این ادعا هم صفحات مجازی در شبکه‌های اجتماعی مختلف است که ماجراجویی در مقصدهای ناشناخته را روایت می‌کنند. شروع این داستان هم بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۲ رقم خورد. در بین این سال‌ها، سازمان جهانی گردشگری می‌گوید سفر ماجراجویانه چیزی حدود ۶۵ درصد رشد داشته است. سفرهایی که معمولاً دره‌نوردی، کوهنوردی، دوچرخه‌سواری، جنگل‌نوردی و... بخشی از آنها هستند و فرد با چالش‌های مختلف و هیجان غیرمنتظره مواجه می‌شود و در این مواجهه دلهره‌آور اما شیرین، دست به تصمیم‌گیری و مدیریت بحران می‌زند و در نهایت قدرتی را بازبایی می‌کند که پیش‌تر لایه‌ای روزمره‌ها کم کرده است.

در دنیا، میزان سفر گردشگری زنان بیش از مردان است و در ایران، اگرچه آمار دقیقی وجود ندارد، اما خروجی بنگاه‌های رزرواسیون بلیت و اقامتگاه نشان می‌دهد میزان سفر مردان با اختلاف درخور توجهی بیش از زنان است. در سال‌های اخیر و در اقصی نقاط دنیا، تاکید زیادی بر جرئت‌ورزی و قدرت‌یابی زنان و دختران صورت گرفته است و مطالعات در مقیاس‌های کوچک و بزرگ، از تاثیر برنامه‌های ماجراجویانه بر افزایش اعتمادبه‌نفس و استقلال مثبت‌تر در زنان خبر می‌دهد. در سال ۲۰۱۰ برای نخستین بار، سازمان جهانی گردشگری اعلام کرد سفرهای ماجراجویانه زنان می‌تواند وجهی از برابری جنسیتی باشد. شاید برایتان سؤال شود که چطور قرار است این سفرها در نهایت به کاهش شکاف جنسیتی ختم شود؟ پاسخ اینجاست که چنین سفرهایی می‌تواند در راستای توانمندسازی زنان ایفای نقش کند. زنان در این جنس سفرها می‌آموزند که چطور کنترل بیشتری بر زندگی خود داشته‌باشند، چطور مهارت‌ها و دانش خود را به رسمیت بشناسند و در جهت کسب‌ترش این مهارت‌ها و دانش قدم بردارند. به‌علاوه آنان خوداتکالی را می‌آموزند که خود مقدمه‌ای برای رشد است.

در عالم زنانه، کار خانگی، کار تکرار‌شونده‌ای است که احتیالا به ندرت به کسب اعتبار، معاشرت با افراد جدید، آموختن فن، به‌کارگیری خلاقیت و در نهایت رشد پایگاه اجتماعی و اقتصادی ختم می‌شود. زنان اغلب وقت خود را صرف وظایف مراقبتی می‌کنند و از آنجایی که مرز مشخصی میان نقش‌های مورد انتظار دیگران و خواسته‌های فرد وجود ندارد، هر‌زگاری انتظارات ناتمام می‌تواند برای آنان به‌منایه انزوا، سردرگمی و سرکوب تعبیر شود. سفر انفرادی یک‌روزه یا چندروزه می‌تواند ریتم ثابت زندگی را متوقف کند. می‌تواند دریچه‌ای برای مواجهه با خود شفاف‌تر، خود جسورتر و خود قوی‌تر افراد باشد. سفر انفرادی، زمان و مکان را تحت اختیار افراد درمی‌آورد. برنامه‌های فرد در سفر منعطف‌تر و خودمحورتر است. او آرامش و وصف‌ناشدنی و کسست و پیوست هم‌زمان با دنیای اطراف را تجربه می‌کند. سفر انفرادی شانس معاشرت با آدم‌های جدید و تجربیات متفاوت آنها را در اختیار قرار می‌دهد و دایره ترس‌ها را محدودتر می‌کند. موانع بسیاری بر سر راه سفر انفرادی زنان وجود دارد؛ مواععی که ذیل موانع سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قرار می‌گیرند. اذن همسر برای خروج از کشور زنان متأهل ایرانی و محدودیت اخذ ویزا ازجمله مسائل سیاسی هستند. از آموایل اقتصادی نیز می‌توان به آمار پایین اشتغال زنان اشاره کرد. از میان ۳۱ میلیون زن ایرانی که در سنین کار تعریف می‌شوند، تنها سه میلیون نفر به‌طور تقریبی شاغل‌اند. زنان به واسطه رکود اقتصادی، فرایند جامعه‌پذیری متفاوت از مردان، باورهای فرهنگی، مسئولیت‌های خانگی، ساختارهای سیاسی و قانونی و عدم حمایت در سیاست‌گذاری‌های کلان، آمار اشتغال بسیار پایین‌تری نسبت به مردان دارند. در بحث موانع اجتماعی نیز نظریات مختلفی مطرح‌اند که می‌توان مسئله سفر انفرادی زنان را ذیل آنها بررسی کرد؛ ازجمله اینکه «فضا» تولیدی اجتماعی است و نمی‌توان آن را در خلأ بررسی کرد. فضا هیچ‌گاه منفعل و خنثی نیست و در روابط اجتماعی نفوذ پیدا می‌کند. فضا روابط اجتماعی را خلق می‌کند و خود از طریق آن مداوم می‌یابد. هانری لوفور فضا را تجسد روابط قدرت در جوامع می‌یابد. باید‌ها و نیاید‌های پنهان جامعه را از طریق فضا درک می‌کند و عقیده دارد که ایدئولوژی مسلط می‌گوید چه کسی، چه زمانی و چطور از فضا بهره برد. فضای جنسیتی می‌تواند دایره آموش‌های زنان را کاهش دهد و آنها را تنها در عرصه به ظاهر امن خصوصی تعریف کند. وقتی از فضای جنسیتی حرف می‌زنیم، درواقع منظورمان این نیست که فضا جنسیت دارد، بلکه به مکانیسم‌هایی اشاره داریم که در فضا، جنسیت را برساخت می‌کنند. بین گفتمان فضایی و گفتمان جنسیتی پیوند عمیقی وجود دارد و در جوامع نابرابر،سالار، دسترسی به فضا و مکان‌های عمومی هم نابرابر است. زنان سهم کمتری از دنیای بیرون و عرصه عمومی دارند.

اصلاحات فضایی و اصلاحات اجتماعی از هم جدا نیستند و باید همواره به این مسئله توجه داشت. ولنتاین، جغرافی‌دان و نظریه‌پرداز حوزه جنسیت، درخصوص «جغرافیای ترس زنان» حرف می‌زند. او عقیده دارد فضاهای عمومی، درست به همان اندازه که از نژاد و قومیت تاثیر می‌پذیرند، به جنسیت نیز وابسته‌اند. زنان از کودکی محدودیت استفاده از فضاهای عمومی را می‌آموزند و ریشه ترس آنها از دنیای بیرون، جایی در روابط اجتماعی دارد. بی‌بر بودیو نیز در تعریف «زنانگی» می‌گوید که این مفهوم فارغ از تفاوت‌ها و خواسته‌های مختلف زنان از زندگی، آنها را در قالبی از پیش تعیین‌شده به تصویر می‌کشد و آنان را دارای اهداف و علایق مشخص معرفی می‌کند. زنان به واسطه ترس از قضاوت جامعه و انگ‌خوردن، به ندرت از دایره زنانگی و بار اخلاقی و کیهان‌شناختی آن جدا می‌شوند. در کشور ما، ایران، کمتر به سفر زنان به‌عنوان یکی از شاخص‌های کارآمد در راستای برابری جنسیتی توجه شده است. کمتر به سفرهای ماجراجویانه زنان پرداخته شده و دستاوردهای آن به بحث گذاشته شده است. در روزگاری که انجام عمل‌های زیبایی و تزریق فیلر، بوتاکس و جربی رکوردشکنی می‌کند و سرانه مصرف لوازم آرایش نگران‌کننده است، بازایی اعتمادبه‌نفس، جرئت‌ورزی و خوداتکالی دختران و زنان بیش از پیش حائز اهمیت است. سفر صرفاً جابه‌جایی میان دو نقطه جغرافیایی نیست، بلکه گذرگاه امنی برای توانمندسازی به حساب می‌آید و نتایج شگرفی دارد.

شرق: قرار بود لایحه «اخذ مجوز انجام معاملات و انعقاد قراردادهای خرید و پذیرش سرمایه‌گذاری خارجی در حوزه‌های حمل‌ونقل و خدمات شهری» در جلسه روز گذشته شورا به تصویب برسد و تلاش مخالفان بررسی سریع بزرگ‌ترین قرارداد شهرداری هم برای شفاف‌سازی و رفع ابهامات این لایحه به جایی نرسید. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران درخواست کرد تا در جلسه یکشنبه شورا فرصت داده شود تا بررسی‌های این کمیسیون درخصوص قراردادهای چینی حوزه حمل‌ونقل به اتمام برسد. به گفته جعفر تشکری‌هاشمی جلسات بررسی این لایحه هنوز به اتمام نرسیده بود که ناگهان آن را در دستورجلسه قرار می‌دهند. اما مهدی چمران صبر چندروزه را جایز نمی‌داند و معتقد است هفته آینده بانک‌ها سرشان خیلی شلوغ می‌شود و بهتر است همین جلسه درباره این لایحه تصمیم‌گیری شود. درخواست شهرداری تهران برای دریافت مجوز ترک تشریفات قراردادهای چینی که به گفته یکی از اعضا رقم آن حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان است و به اعتقاد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه‌بودجه ۱۰۰ هزار میلیارد تومان که اول اسفندماه به شورا فرستاده شده بود، بعد از ۱۵ روز به تصویب رسید. جعفر تشکری‌هاشمی و مهدی عباسی به این درخواست رای مخالف دادند و ناصر امانی، نرجس سلیمانی و علی‌اصغر قائمی هم در رای‌گیری شرکت نکردند.

بهروز شیخ‌رودی، معاون پیشین محاسبات و پایش عملکرد شورای شهر تهران در واکنش به تصویب این مجوز به خبرنگار «شرق» گفت: شورای ششم مهم‌ترین و بالارزش‌ترین برگزار خود را در کمتر از ۱۵ روز با عجله‌ای وصف‌ناشدنی به زاکانی داد تا او بتواند یک معامله دومیلیارد و ۶۸۱ میلیون یورپی را امضا کند. اینکه در هنگام تصویب این لایحه رئیس پرسابقه شورا از خریدهای دم عید مردم مایه می‌گذارد و یکی دیگر از اعضای شورا تعریف کم‌رکی یک‌درصدی سال جاری و احتمال افزایش آن برای سال آینده را از دلایل تسریع تصویب این لایحه برشمردند، واقعاً جای تأسف دارد! هر آدم عاقلی می‌داند که اتوبوس، ون و موتورسیکلت‌هایی که از محل این قرارداد در سال آینده به کشور وارد خواهند شد با تعرفه کم‌رکی سال آینده و نه سال جاری باید حقوق دولت را پرداخت کنند اما ظاهراً این عضو حامی زاکانی در شورا از این بدبختی‌ای خبر است! تأسف‌بارتر اینکه این حرف‌ها را زاکسی زده است که باید به جای این‌س حرف‌های خنده‌دار بگوید اگر شهرداری تهران توانست تعهدات مالی خود در بازپرداخت ارزی این اعتبارات استنادی را در موعد مقرر ایفا کند و نرخ ارز افزایش پیدا کرد، با اعمال نرخ بهره پنج درصد ارزی چه میزان بدهی به شهرداری تهران تحمیل می‌شود؟! اینکه مجوز ایجاد بیش از دومیلیارد پیورو تعهد یا بدهی جدید که برمبنای نرخ روز برابر با ۱۲۲ هزار میلیارد تومان است، در مدت کمتر از ۱۵ روز در شورای شهر سرروتهی جمع می‌شود، هشداری است که باید با نظارت پیش‌دستانه دستگاه‌های نظارتی در برابر این‌اهمال‌کاری شورا جبران شود تا خدای ناکرده به بهانه برقی‌کردن حمل‌ونقل عمومی منابع شهر حیض‌ومیل نشود و یک بدهی جدید به بهانه نشان‌دادن کارآمدی زاکانی در اداره شهرداری روی دست شهر گذاشته نشود.

روز گذشته محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه‌بودجه شورای شهر تهران درخصوص لایحه «اعطای مجوز به شهرداری تهران جهت انجام معاملات و انعقاد قراردادهای خرید و پذیرش سرمایه‌گذاری خارجی در حوزه حمل‌ونقل» گفت: می‌توان این لایحه را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین لوایح شورای ششم شهر دانست. موضوع برقی‌سازی یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که در شهر تهران می‌توان انجام داد و بعد از تصویب این لایحه در حوزه‌های مختلف شاهد یک تحول خواهیم بود. جلسات مشترک متعددی بین دو کمیسیون بودجه و حمل‌ونقل برگزار شد و در یک جلسه، مسائل مالی این لایحه بررسی شد و جلسه بعدی با بخش‌های مختلف حمل‌ونقل درباره موضوعات فنی این بحث و بررسی صورت گرفت.

آخوندی با اشاره به اینکه این لایحه به دلایلی باید زودتر تعیین‌تکلیف شود، گفت: یک فرصت تاریخی برای تهران به وجود آمده؛ چراکه در بحث تأمین مالی، امروز نیاز توسط بانک مرکزی تأمین می‌شود، حذف واسطه‌ها و کاهش قیمت این ناوگان را داریم. بحث دیگر این است که طرف خارجی

متعهد شده پشتیبانی لازم را در طول قرارداد و بعد از آن انجام دهد، همچنین انتقال تکنولوژی را به دنبال خواهد داشت و یکی دیگر موارد تعرفه کم‌رکی است که یک درصد تعیین شده و ممکن است برای سال آینده افزایش داشته باشد، همچنین با احترام به تولیدکنندگان داخلی، قراردادهایی که با آنان شهرداری داشته حدود دو سال زمان می‌برد تا نتیجه بگیرد اما طرف چینی تعهد داده بعد از پرداخت ۲۰ درصد اولیه بعد از شش ماه تحویل‌ها انجام می‌شود. با این مقدمات یک تصمیم تاریخی در شورای شهر گرفته می‌شود. همچنین در بخش تبصره‌های بودجه ۱۴۰۳ لایحه پیشنهادی، شهرداری بندی را تعیین کرده بود و خواستار این بودند که مجوز تمام خریدها و واردات را خارج از سقف قرارداد دهیم اما کمیسیون تلفیق، صیانت از نظر شورای شهر کرد و خواستار این بودیم که این موضوع در قالب لایحه آماده و در صحن شورا ارائه شود. در این لایحه قراردادهای و سقف‌ها مشخص شده و به شهرداری تهران اجازه می‌دهیم نسبت به تهیه ناوگان حمل‌ونقل برقی اقدام کند، ردیف‌ها موجود است و در بودجه‌های سنواتی اعتبار آن مشخص خواهد شد. اعتبار اولیه در لایحه بودجه ۱۴۰۳ تعیین شده و در تبصره‌های بودجه تاکید شده که برای سال‌های آینده اعتبارات لازم لحاظ شود.

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه‌بودجه شورا هم در این زمینه گفت: اعطای مجوز خرید خارجی در حیطه وظایف و اختیارات هیئت وزیران بوده و ما در شورا اجازه این کار را نداریم و بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال ۸۸، خرید کالاهای خارجی مندرج در فهرست پیوست که تایید شده به مهر «پیوست تصویب‌نامه هیئت وزیران» است، انجام این کار توسط دستگاه‌های اجرایی ممنوع اعلام شده است. همچنین کارگروهی مرکب از وزارتخانه‌های صمت، بازرگانی، نفت، نیرو، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، بهداشت و جهاد کشاورزی و دیگر مراکز که ملی کالا خواهند بود، یک ماه نسبت به تنظیم و ارائه فهرست کالاهای جدید اقدام کنند. کالاهایی که طبق این مصوبه خرید آن ممنوع اعلام شده که شامل انواع خودروها از جمله اتوبوس، مینی‌بوس و دوچرخه و... می‌شود و از کالاهایی است که بدون مصوبه کارگروه اجازه خریداری آنها داده نشده است و اگر این مجوز درحال‌حاضر به شهرداری اعطا شود، با مخالفت هیئت تطبیق مواجه خواهد شد.

مهدی چمران، رئیس شورا در پاسخ به تذکر امانی توضیح داد: در اینجا بحث خرید خودرو مطرح است که با تصویب دولت و وزارت صمت انجام شده است.

تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا با بیان اینکه در جریان جلسات برگزارشده دراین‌باره در این کمیسیون، خواستار توضیح بیشتر درباره برخی از ابهامات شدیم، گفت: ضمن تشکر از حضور مسئولان شهرداری و توضیح درباره برخی از بندهای لایحه فوق، در جریان جلساتی که برگزار شد، اسنادی دراین‌باره ارائه شد که این نیاز به بررسی و برگزاری جلسات بیشتر را منجر شد تا اگر اظهارنظری انجام می‌شود، فنی باشد؛ بنابراین درخواست می‌شود تعجیل در تصویب لایحه فوق صورت نگیرد تا ابهامات رفع شود. علی‌اصغر قائمی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل هم پنج سؤال درباره این لایحه مطرح کرد و گفت: آنچه به شکل ساده از این لایحه برداشت کردیم، این است که پولی متعلق به جمهوری اسلامی در اختیار چین قرار دارد که دولت به شهرداری اجازه استفاده از این پول را داده است، درخواست می‌شود شهرداری سند اجازه آن را به شورا ارائه دهد.

او افزود: به دلیل تحریم‌های اعمال‌شده، چین نمی‌تواند این پول را به صورت نقدی به ایران بپردازد. تعیین کرده ایران در قبال مطالبه خود از این کشور کالا دریافت کند. شهرداری اسناد مرجع تصویب این اجازه را در نوع کالای دریافتی یعنی اتوبوس و... ارائه دهد؛ شهرداری هم چنین مشخص کند شرکتی که وظیفه انجام عملیات اس‌پی‌وی را برعهده دارد، از طرف کدام مرجع تأیید شده و زنجیره این فرایند به چه شکلی تعیین شده است و اینکه چند گام باید برداشته شود تا این پول به یک کالا تبدیل شود و متعاقب آن هر یک از اجزای این زنجیره چند درصد از آن را برداشت خواهند کرد. این درصدها چه تأثیری در قیمت تمام‌شده این محصولات خریداری‌شده دارد؟ قائمی در ادامه با اشاره به استفاده از عبارت «بازر پذیرش سرمایه‌گذاری در عنوان این لایحه گفت: در عنوان لایحه از عبارت «پذیرش سرمایه‌گذاری» استفاده شده؛ اما در بندهای تبصره یک کلا به خرید اشاره شده است، سؤالی که در اینجا مطرح است، این است که کدام‌یک از مدل‌های تریبل پی در اینجا استفاده شده است؟ و نکته مهم دیگر اینکه ما با مسائل امنیتی نباید ساده‌انگاره برخورد کنیم و باید تصویب مراجع مربوطه را در این موضوع داشته باشیم.

مهدی چمران، رئیس شورا، در پاسخ به نکات و سؤالات مطرح‌وجه از سوی قائمی توضیح داد: مجوزهای لازم از سوی سازمان‌های مختلف ذی‌ربط حتی سازمان استاندارد دریافت و به شورا ارسال شده است. تاکید ما این است که زمان را از دست ندهیم تا مردم بتوانند از این فرصت استفاده کنند. ما دنبال کسب افتخار از این موضوع نیستیم؛ بلکه تلاش ما این است

شورای شهر تهران مجوز ترک تشریفات معامله ۲ میلیارد و ۶۸۱ میلیون یورویی را به شهرداری داد

حمل و نقل فوری – چینی



که برای مردم کاری انجام دهیم. مشاهده صف‌های طولانی اتوبوس زجرآور است.

او افزود: براساس آمار به دست آمده تعداد اتوبوس‌های تحویل گرفته‌شده تاکنون ۲۲۵ دستگاه بوده است که در کلان‌شهری مانند تهران حکم یک لیوان آب در دریا را دارد که بسیار ناچیز است. همه مشاهده کردیم که چطور یک حادثه کوچک در یکی از ایستگاه‌های متروی تهران باعث آشفتنگی و بی‌نظمی در شهر شد که این امر حاکی از اهمیت و نقش ویژه مترو و اتوبوس در حوزه حمل‌ونقل است.

چمران گفت: مخالفتی با این موضوع وجود ندارد. صرفاً

تاکید بر بررسی همه‌جانبه این لایحه است؛ بنابراین فرصت را نباید از دست داد و این لایحه باید درست اجرا و عملیاتی شود. تبصره ۱۲ ظرفیت بسیار خوبی است که پیش‌ازاین استفاده نشده؛ بنابراین این فرصت خوبی در راستای حل این مشکل است. هرچه زودتر این لایحه تصویب شود، تحویل اتوبوس‌ها و ورود آنها به ناوگان حمل‌ونقل زودتر انجام می‌شود. لطفاًالله فروزنده، معاون مالی شهردار تهران، هم در دفاع از این لایحه گفت: اولویت توسعه حمل‌ونقل در برنامه چهارم توسعه شهر تهران مشخص شده است و ما با تولیدکنندگان داخلی قرارداد بستیم و به نتیجه رسیدیم و در چین نیز فرایند برقی‌سازی ایجاد شده است. ما با‌یزدهایی داشتیم و مذاکرات مختلفی انجام دادیم و دیدیم این موضوع یک ضرورت است. او با بیان اینکه قرار بر این شده که ارز لازم در این زمینه تأمین شود و کم‌رک و سازمان استاندارد نیز پای کار هستند تا سریع‌تر این کار انجام شود، گفت: رئیس کل بانک مرکزی با ما تماس گرفت و تاکید کرد که برای برقی‌سازی ناوگان، ارز مورد نیاز را تأمین خواهد کرد. بانک شهر نیز اعلام کرد که اعتبارات لازم وجود دارد و این شرایط، فرصتی استثنائی برای ماست و تمام ارکان کاملاً با هم هماهنگ هستند و اینکه یک شرکت چینی تمایل به یوزانس دارد، یک فرصت طلایی است. اگر می‌خواستیم این خریدها را از داخل کشور تأمین کنیم، چنین پولی وجود نداشت.

فروزنده با اشاره به اینکه ۵۰ درصد اعتبارات را دولت تأمین می‌کند، گفت: رئیس‌جمهور دستور دادند که بلافاصله منابع از محل ماده ۱۲ تأمین شود و ما قراردادهای در داخل منعقد می‌کنیم و ریال تأمین می‌شود و بانک مرکزی نیز ارز مورد نیاز را تأمین خواهد کرد و دقت داشته‌باشید که برای ما حتی یک ساعت نیز یک ساعت است و تقاضا داریم این لایحه به تصویب برسد تا بتوانیم از فرصت طلایی ارز، ثبت سفارش و حمایت دستگاه‌های دولتی استفاده کنیم.

مهدی چمران هم با بیان اینکه اگر تصویب این لایحه به هفته آینده موکول شود، به تکن‌های شب عید نیز برمی‌خوریم، گفت: دولت و بانک و بخش‌های مختلف در روزهای منتهی به پایان سال بسیار پرمشغله هستند و بهتر است امروز این لایحه مصوب شود.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل، نیز با بیان اینکه این لایحه تناقضات فراوانی دارد، گفت: ما سی طرح چه کاری می‌توانیم انجام دهیم؟ اگر به این تناقضات رای دهیم، باید تا آخر با همین تناقضات پیش برویم.

او افزود: ما ترک تشریفات برای ۱۵۶ هزار میلیارد تومان را باید بررسی کنیم و ببینیم آیا این ترک تشریفات باید برای تمام بنده اعمال شود؟ درباره روش‌های قیدشده ایاداتی وجود دارد. دولت اعلام کرده ۵۰ درصد تأمین مالی را انجام می‌دهد؛

اما تاکنون هیچ سندی برای آن وجود ندارد.

تشکری‌هاشمی با بیان اینکه ما باید به شهرداری اجازه دهیم که تعداد مشخصی اتوبوس را خریداری کند و مابقی موضوعات را به هفته آینده موکول کنیم، یادآور شد: دیگر موارد نیاز به جلسه توجیهی دارد و بنده تا این لحظه قانع نشدم که رعایت مقررات و الزامات طرح چه کاری می‌تواند انجام دهد. محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورا، هم گفت: عدد ۱۵۶ هزار میلیارد تومان درست نیست و با احتساب نرخ نیمایی نهایتاً به صد هزار میلیارد تومان می‌رسد.

چمران در ادامه با بیان اینکه شهرداری برای خرید اتوبوس‌های دوکابینه از شورا اجازه نگرفت و از چین اتوبوس خرید و وارد شهر کرد، گفت: آن زمان چون بسته‌های دستگاه‌های خریداری شد، نیاز به مجوز شورا نداشت و خریدها انجام شد و امروز اگر این اتوبوس‌ها نبودند، مشخص نبود اکنون چه وضعیتی ایجاد می‌شد.

مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی شورا، با بیان اینکه عیاسی برای رای‌گیری مشاهده می‌شود، گفت: این حجت برای هرکسی وجود دارد که این لایحه مصوبه بوده است، رای دهد و برای هرکسی حجت تمام نیست، رای ندهد. حجت نحوه رسیدن به تصدیق مجهول است. اگر مجهولی برای کسی وجود ندارد، رای دهد و اگر مجهول وجود دارد، رای ندهد. پس از اعمال اصلاحات، لایحه اعطای مجوز برای انجام معاملات و انعقاد قراردادهای خرید و پذیرش سرمایه‌گذاری‌های خارجی در حوزه حمل‌ونقل به‌عنوان مهم‌ترین لایحه تاریخ شهرداری در ۱۵ رای موافق به تصویب رسید.

خبر

کار را به نذرو نیاز مسافران نرسانید

وضعیت قرمز مترو

شرق: آتش‌سوزی در ایستگاه شوش در خط یک مترو تهران، حادثه این هفته مترویی پایتخت بود. فیلمی در فضای مجازی منتشر شد که نشان می‌داد مسافران سرگردان در خط یک مترو گرفتار شدند و این‌طور اعلام شد که نقص در سیستم RS ایستگاه شوش، منجر به قطعی برق در حفاصل ایستگاه‌های پانزده خرداد و شهید بخارایی شده است. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران روز گذشته درباره اشکالات و اختلالات پیش‌آمده در خطوط مترو گفت: حسب وظیفه نظارتی که به‌عنوان عضو و رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران دارم، باید درخصوص مشکلات ناوگان مترو نیز صحبت داشته باشم. کمتر شهروندی است که از خرابی‌های این روزهای مترو تهران اطلاع نداشته باشد. سربال خرابی‌های مترو پیوسته شده و در حالی که هنوز از حادثه‌ای بیرون نیامده‌ایم، شاهد حادثه دیگری هستیم و کلکسیون از انواع حوادث در ماه‌های اخیر در متروی تهران به وقوع پیوسته است. تشکری‌هاشمی افزود: قفل‌شدن ترمز و اختلال در خط، عمل‌نکردن ترمز در خط تست و نیز آتش‌سوزی در پست برق متروی تهران نمونه‌هایی از اتفاق‌هایی هستند که در روزهای گذشته به وقوع پیوسته‌اند. این خرابی‌ها و اشکالاتی که هر روز به وقوع می‌پیوندند و چهره زنده‌ای برای سامانه پیشرو حمل‌ونقل انبوه‌بر مترو به وجود می‌آورد، باعث نگرانی‌های جدی برای ما شده است. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران ضمن اشاره به حادثه آتش‌سوزی در ایستگاه متروی میدان شوش بیان کرد: در فیلمی که منتشر شد، مشاهده کردیم مسافران در حرم‌رب ریلی که دارای برق فشارقوی است، رها شده‌اند. این حوادث، زمینه شهروندان تهرانی نیست. تشکری‌هاشمی تأکید بر اینکه درخصوص خرابی‌های مترو تهران بارها تذکر داده‌ام، گفت: هر وسیله نقلیه‌ای پس از مدتی کار دچار استهلاک می‌شود و باید به آن رسیدگی کرد. برای مثال وقتی یک دوچرخه خریداری می‌شود، به تعمیر و نگهداری از آن توجه می‌کنیم و نمی‌توان فرض زد وسیله‌ای وجود دارد که به صورت مادام‌العمر کار می‌کند. وقتی یک کالای کم‌بها نیاز به نگهداشت و تعمیرات دارد، قطعاً تجهیزاتی که چندصد میلیارد قیمت دارند، باید به‌طور مرتب مورد بازدید، کنترل و تعمیرات پیشگیرانه قرار گیرند. وی با بیان اینکه در سال جاری هزارو ۵۵۰ میلیارد تومان برای بازسازی واگن‌ها تخصیص داده شد، گفت: دلشیش این بود که می‌دانستیم عمر مفید واگن‌های خریداری‌شده به پایان رسیده و دچار نقص شده‌اند و باید به فوریت مورد تعمیرات اسنادی قرار گیرند. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: رفع ایرادات تکلیفی است که باید بیش از هر موضوعی به آن توجه داشته باشیم. در مجموع سه رام قرار داد و ۱۶ رام قرار AC و در کل ۱۳۳ واگن تعمیرات شده‌اند و اگر بخوایم آن رایک بازسازی اساسی در نظر بگیریم، یعنی حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیارد تومان و یک‌سوم منابع برای اورهال خرج شده است. تشکری‌هاشمی افزود: طبق برخی از خبرها، متوجه شده‌ایم برای اورهال واگن‌های مترو از قطعات کارکرده استفاده شده است. با جاری‌شدن قرارداد ۶۳۰ واگن به‌طور قطع دیگر شرکت واکن‌سازی توانایی اورهال قطارها را ندارد و فرصت بازسازی نیز از دست خواهد رفت. قرارداد ۵۰۰ میلیاردتومانی خرید قطعات نیز هنوز به نتیجه نرسیده و ۲۵ درصد پیش‌قرارداد آن پرداخت نشده است. او ضمن اشاره به صحبت‌های سخنگوی شهرداری تهران مبنی بر اینکه خرابی‌های امروز مترو نتیجه عدم فعالیت در هفت سال گذشته است، گفت: سخنگوی شهرداری تهران صحبت‌های شمعشعی داشته و گفته است باید گذشتگان در این زمینه توضیح دهند و از آنجایی که بنده نیز جزئی از گذشتگان هستم، به سخنگوی محترم که به نمایندگی از شهرداری صحبت می‌کند، می‌گویم قطار نو در هنگام حرکت فرسوده می‌شود و هر انسان عاقلی می‌داند که قطار نو را تعمیر نمی‌کنند. شما سه سال است که مدیریت شهر را در دست گرفته‌اید و نمی‌توانید از گذشتگان صحبت کنید. شما سه سال را از دست داده‌اید و مردم را گرفتار کرده‌اید و درخواست فایده‌ای ندار.