

استاندار البرز:

توسعه زیرساخت های گردشگری، رونق تولید و اشتغال در دستور کار است

۲

رئیس شورای اسلامی شهر کرج:

در خصوص پروژه مترو باید آینده نگر باشیم

۲

شهردار کرج تاکید کرد:

۲۵۰ میلیارد تومان

اوراق مشارکت صرفا برای تهیه و تأمین تجهیزات مترو هزینه می شود



۳

گفتگو با سعیدی باسین عضو شورای شهر فردیس:

انتزاع از کرج دغدغه بزرگ مدیریت شهری فردیس



۶

گفتگو با بهزاد خسرو زاده، دبیر شورای شهر مشکین دشت:

ضرورت تحقق مدیریت یکپارچه شهری



۶

گفتگو با کریم اسدی رئیس شورای اسلامی روستای فرخ آباد و زیبادشت:

امنیت مهم ترین دغدغه فرخ آباد و زیبادشت

۷

گفتگو با معصومه رضایی، رئیس شورای بخش مشکین دشت فردیس:

باغ های فرخ آباد و مشکین دشت در حال نابودی است

۷

هفته نامه

سیاسی  
فرهنگی  
اجتماعی

# بیدار

June 15 - 2019

شنبه ۲۵ خرداد ۱۳۹۸ | ۸ صفحه | قیمت: ۲۰۰۰ تومان

در گفتگو با علی اصغر صلواتی، رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج

## پاسخ به تمام ابهامات متروی کرج

۴



که هر بار بحثی درباره مترو پیش می آید فضای عمومی را تحت تاثیر قرار می دهد. مخالفان آن را با توجه به مشکلات مالی موجود در شهرداری و هزینه هایی که مترو به شهر تحمیل می کند آن را مقرون به صرفه نمی دانند و خواستار جایگزینی آن با پروژه هایی مثل اتوبوس هستند در حالی که موافقان بر لزوم نگاه بر آینده و هزینه هزار میلیاردی که تاکنون مترو برای کرج داشته است تاکید کرده و معتقدند نمی شود این پروژه را نیمه کاره رها کرد.

آنچه که می بایست مورد توجه قرار گیرد آن است که تاسیس مترو نه یک خواست بلکه الزامی است همه کلانشهرها ناچارا باید به آن تن در دهند. مطابق برخی پیش بینی ها تا سال ۱۴۰۴ شهر کرج بالای ۴ میلیون جمعیت خواهد داشت و اگر مدیریت شهری به این امر بی توجه باشد آنگاه ما شاهد آلودگی هر چه بیشتر هوای شهر در اثر مصرف سوخت خودروها و ترافیک سنگین داخل شهری خواهیم بود که قطعاً اصلاح آن هزینه های فراوان خواهد برد. همچنین درباره بحث تأمین مالی این پروژه که محل اختلاف منتقدین است این را باید مورد توجه قرار داد که کشور به لحاظ اقتصادی با توجه به تحریم ها در شرایط خوبی نیست و در چنین وضعیتی نباید انتظار سرمایه گذار خارجی یا داخلی را داشت و می بایست دیدی واقع بیانه نسبت به ادامه وضعیت مترو داشت.

## توسعه حمل و نقل ریلی، راه حل معضل ترافیک و آلودگی هوا

سفر با مترو باعث صرفه جویی سالانه ۳۵۰ میلیارد تومان در مصرف سوخت می شود که البته در کنار آن آلودگی هوا و خسارات ناشی از آن نیز کاهش می یابد.

با توجه به اهمیت موضوع مترو، در کرج از سال ۸۰ مدیریت شهری ب فکر تاسیس مترو افتاد و مطالعاتی را در این زمینه شروع کرد. در آن زمان با کمک مشاورین ۱۰۰ کیلومتر مترو برای شهر کرج دیده شد که نوید روزهای آرمانی را برای حمل و نقل کرج می داد. اما با گذشت کمتر از یک دهه از تاسیس و شروع بکار مترو در کرج و در اواخر دهه ۸۰ مشکلاتی بر این پروژه مرتب شد که باعث تعطیلی و نیمه کاره رها شدن آن شود. بعد از شروع بکار دوره پنجم شور و با آینده نگری که بوجود آمد با برطرف کردن مشکلات موجود بین پیمانکار و شهرداری پروژه مجدداً راه اندازی شد و در دو سال اخیر و به رغم مشکلات مالی فراوان ۵ درصد پیشرفت فیزیکی حاصل شده است که خود دستاوردی مهم محسوب می شود. به رغم پیشرفت های حاصل شده هنوز هم مترو موافقان و مخالفانی دارد

عبدا... سالاری اسگر، سردبیر هفته نامه «پدیده شرق»

دسترسی به حمل و نقل ایمن و راحت و کم هزینه حق طبیعی هر شهروندی محسوب می شود همین مساله یکی از کیفیت های زندگی در مناطق شهری را مشخص می کند. همچنین امروزه مسئله حمل و نقل عمومی از عمده ترین مسائل کلان شهرها محسوب می شود، بروز مشکل در این سیستم می تواند مسائلی از قبیل اتلاف وقت و انرژی، افزایش هزینه های زندگی شهری و افزایش آلودگی محیط زیست در زندگی شهری به وجود آورد. در این میان توسعه مترو تحولات زیادی را در زندگی شهروندان ساکن در کلان شهرها به وجود خواهد آورد و سبب کاهش اتلاف وقت و مصرف انرژی، افزایش سلامت جسمی و روانی، کاهش مرگ و میر انسانها و صدمات ناشی از تصادفات رانندگی و کاهش استهلاک وسایط نقلیه شخصی خواهد شد. مترو به عنوان یکی از سیستم های پویا در زمینه رسیدن به توسعه پایدار در کلان شهرها می باشد. براساس آمار و اطلاعات

## توسعه زیرساخت های گره شگرزی، رونق تولید و اشتغال در دستور کار است



شهبازی  
استاندار البرز

به گزارش پدیده شرق، شهبازی در سفر یک روزه به طالقان در راس جمعی از مسئولان و مدیران البرز با حضور در گلزار شهدا و ادای احترام به مقام شامخ شهدا به بازدید از نقاط مختلف طالقان پرداخت. استاندار البرز از روند پیشرفت پروژه راه هشتگرد طالقان و نقاطی که در بارش های اخیر با رانش زمین مواجه شده بود، بازدید کرد. شهبازی با حضور در روستای منگولان بخش بالا طالقان در جمع مردم گوش شنوای مسائل، مشکلات و دغدغه های آنها بود. وی در ادامه در جمع مردم روستای میراش در پایین طالقان قرار گرفته و از نزدیک مشکلات و موانع آنها را مورد بررسی قرار داد. بازدید از نقاط مختلف شهر طالقان نیز از دیگر برنامه های این سفر یک روزه بود.

### ● در بهار عمران، آبادانی و سازندگی طالقان قرار داریم

شهبازی در جمع مردم روستای منگولان بخش بالا طالقان افزود: طالقان ظرفیت های ارزشمندی در حوزه مشارکت های اجتماعی دارد چرا که این شهرستان غنی از فرهنگی، بسیار دانش پرور و دانشمند پرور است. وی ادامه داد: این منطقه سرزمین انسان های پر آوازه کشور همچون مرحوم آیت الله العظمی طالقانی بوده که نرخ بیسوادی آن نیز صفر است. استاندار البرز افزود: مردم طالقان همواره سربازان فداکاری برای نظام مقدس جمهوری اسلامی بوده اند و به همت مردم و مدیران این شهرستان در بهار سازندگی، عمران و آبادانی آن قرار داریم.

وی با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای والامقام طالقان، اضافه کرد: به یقین به گونه ای عمل خواهیم کرد که اسباب رضایتمندی مردم طالقان را فراهم کنیم. شهبازی گفت: راهکارهایی ضمن تشکیل کار گروه ها برای تقویت ظرفیت های طالقان از جمله دامداری، دامپروری و گردشگری اتخاذ کرده و بزودی اجرایی خواهیم کرد.

وی در ادامه با بیان اینکه امید است در سال ۹۸ پروژه راه طالقان - هشتگرد با بهره برداری برسد، گفت: محدودیت هایی که برای مردم ساکن در نواحی سد های امیر کبیر و طالقان وجود دارد را تا حصول نتیجه مطلوب، پیگیری می کنیم. استاندار البرز با تأکید بر اینکه در بحث احداث ابنیه جدید اقدامات موثری را در دستور کار داریم، افزود: بر این اساس در مرحله اول ۵۰۰ میلیون تومان اعتبار را برای ایجاد ابنیه ضروری اعم از سرویس های بهداشتی، نماز خانه و... بالا طالقان اختصاص می دهیم.

وی عنوان کرد: رسیدگی به دیگر مشکلات مردم طالقان در خصوص ساخت و سازها و تعیین حریم روستاها نیز در محل این روستاها و با حضور دهیارها و شوراهای روستایی دنبال می شود.

شهبازی با اشاره به اینکه برنامه های راهبردی برای شهرستان طالقان مدنظر داریم، توضیح داد: بحث اشتغال و ماندگاری جمعیت در طالقان را در دستور کار داریم. وی در پایان تأکید کرد: شهرستان طالقان نقطه هدف ما در بودجه ریزی و تصمیم سازی در بودجه سال ۹۸ ما خواهد بود.

## در خصوص پروژه مترو باید آینده نگر باشیم



عباس زارع | رئیس شورای شهر کرج

به گزارش پدیده شرق، عباس زارع در جلسه علنی شورای شهر که به بررسی لایحه شهرداری در خصوص تأمین اعتبار برای پروژه مترو اختصاص داشت، گفت: امروزه مترو به عنوان یکی از اصلی ترین مطالبات شهروندان کرجی است که نمی توان از کنار آن به راحتی عبور کرد.

وی با تأکید بر اینکه در خصوص پروژه های مانند مترو باید آینده نگر باشیم، گفت: راه اندازی مترو از آغاز در شهرهای بزرگ کشور با استقبال مسافران روبرو نبوده است و در طول زمان تبدیل به یکی از ارکان حمل و نقل عمومی گشته، که امروزه حمل و نقل عمومی این شهرها را نمی توان بدون مترو تصور کرد.

زارع افزود، شهرهای بزرگ کشور همواره در خصوص راه اندازی خطوط مترو با مشکل تأمین اعتبار مواجه بودند اما به سبب اهمیت این موضوع و جایگاه مترو در کاهش آلودگی هوا و تردد آسانتر همشهیریان، با آگاهی از ظرفیتهای راهکارهای تأمین اعتبار بودجه راه اندازی خطوط مترو استفاده کردند.

در هیچ یک از شهرها، پروژه مترو به یکباره و به صورت کامل راه اندازی نشده بلکه در فازهای مختلف و مرحله به مرحله تکمیل و ساخته شده است.

وی در ادامه گفت: ارزش کار انجام شده در متروی کرج در حدود سه هزار میلیارد تومان است که با باید این سه هزار میلیارد تومان رانادیده بگیریم یا این پروژه باید به جایی برسد که آیندگان از آن بهره ببرند.

قطعه هر قسمتی از مترو به مرحله بهره برداری برسد قرار نیست در کوتاه مدت معضل ترافیک کرج را کاهش دهد، مترو در درازمدت دوی در داین کلان شهر است.

رئیس شورای شهر کرج گفت: با توجه به چالش های پیش روی پروژه متروی کرج اعضای شورای شهر معتقدند که ما باید موضوعات و چالش را واقعی ببینیم و یکی از مهترین این چالش ها مشکل تأمین اعتبار مورد نیاز است که باید فکری به حال رفع این چالش کرد که در این خصوص می توانیم از تجربه کلاتشهرهای دیگر کشور در خصوص راه اندازی خط مترو درون شهری استفاده کنیم.

هر چند معتقدم در اولویت بندی که برای راه اندازی متروی شهر کرج صورت گرفته می شد تصمیمات کارشناسانه تری اتخاذ کرد اما امیدوارم بتوانیم بخشی از این میراث بجا مانده گذشته را به مرحله بهره برداری برسانیم.

## جناب آقای مهندس علیرضا حیمی

انتصاب بجا و شایسته حضرت تعالی را به عنوان سرپرست سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری کرج تبریک گفته، امید است در ذیل توجهات حضرت حق موفق و سربلند باشید.

هفته نامه پدیده شرق

## تاکید بر اطلاع رسانی دقیق از دستاوردهای نظام و دولت در البرز



حسین رحمانیان  
مدیر کل روابط عمومی و امور بین الملل استانداری البرز

عقب نمانیم و در این راستا نسبت به نشر اخبار موثق برای تنویر افکار عمومی اقدام کنیم. وی ادامه داد: اکنون با اقدامات علمی و پژوهشی در عرصه های تصمیم سازی و تصمیم گیری استان، البرز روی ریل توسعه، عمران و آبادانی قرار گرفته و با سرعت در حال پیشرفت است.

رحمانیان گفت: البرز در حوزه های مختلف عمران، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، ورزشی و... حرف های بسیاری برای گفتن دارد و در بسیاری از موارد حائز رتبه های برتر کشور است از این رو باید مردم از این دستاوردها آگاه شوند تا امید و نشاط در جامعه تسری یابد.

وی افزود: اکنون دشمنان نظام با هجمه های رسانه ای و تبلیغاتی در صدد ایجاد اختلال در امور کشور هستند بنابراین در چنین شرایطی باید با نشر اطلاعات درست

بر چنین توطئه هایی فائق آییم. مدیر کل روابط عمومی و امور بین الملل استانداری البرز اضافه کرد: رابطان خبری معاونت ها و ادارات کل استانداری با ارائه اخبار حوزه خود و آمارهای مقایسه ای از اقدامات و برنامه های مربوطه می توانند در جهت پویایی بیشتر سازمان و تنویر افکار عمومی نسبت به عملکردها اقدام کنند. وی گفت: به طور قطع دوره های آموزشی برای رابطان خبری برگزار خواهد شد تا این امر را به صورت حرفه ای دنبال کنند.

رحمانیان با اشاره به تأکیدات استاندار البرز مبنی بر ضرورت اطلاع رسانی از دستاوردهای نظام و دولت در استان، افزود: نباید اقدامات و دستاوردهای نظام در سطوح مختلف مورد غفلت خبری قرار گیرد چرا که تبعات سوای این امر موجب ناامیدی و یاس در جامعه خواهد شد.

به گزارش پدیده شرق، حسین رحمانیان در نشست با رابطان خبری معاونت ها و مدیران کل استانداری که در سالن شهدای البرز برگزار شد، با تشریح اهمیت اطلاع رسانی در دیبای امروز و نقش رسانه هادر آگاهی بخشی به جامعه، افزود: بر این اساس باید با فعالیت های سازمان یافته در حوزه اطلاع رسانی از کوران اخبار در رسانه ها،

## لزوم شفاف سازی منابع مالی پروژه قطار شهری کرج

رحیم خسستو | سخنگوی شورای شهر کرج



می توانند قولی بدهند که بار مالی فراوان دارد. آیا شورا پدیده ای جمعی نیست که خروجی آن رای اکثریت است؟ به فرض اگر برخی در انتخابات قولی داده باشند به محدودیت ها و مواضع و امکانات هم اندیشه اند.

وی افزود: قطعاً اگر پولی بود و پیمانکار حرفه ای تر وجود داشت، مترو از اولویت های اولیه بود. مترو اساساً قرار نبود با پول یا ملک و منابع شهر ساخته شود بلکه باید پیمانکار اسپانسر و سرمایه گذار آن را فراهم می کرد.

خسستو اذعان داشت: اگر مبلغ حدود هزار میلیاردی که تاکنون هزینه شده، وارد حوزه گردشگری، زیرساخت های اجتماعی، ورزشی، فرهنگی، بافت های فرسوده، حمل و نقل ممکن و مقرون به صرفه تری میشد، شکل و شمایل کرج متحول شده بود. وی اظهار داشت: اگر منابع هزینه شده صرف خرید باغات درون بافت شهری می شد اکنون شهرمان سبزتر و سرانه فضای سبز بیشتری داشتیم و اگر معابر بازگشایی می شد ترافیک روان تری داشتیم.

خسستو افزود: به دلیل ناتوانی در تحقق برخی توافقات مان با شهروندان در خصوص معابر، اعتماد مردم از شهرداری در حال سلب شدن است و اگر به دلیل کمبود منابع مالی مجبور نبودیم از جرایم ماده ۱۰۰ ارتزاق کنیم شهری با هویت تر و آرام تر داشتیم. بادر صد کمی از مبلغ فوق می توانستیم گالری هنری، موزه کرج، خطوط مناسب دو چرخه سواری و... داشته باشیم. با وجودی که وضعیت پسماند این کلان شهر، بصورت فاجعه باری ناکارآمد است تریق مناسب بودجه و استفاده از متخصصین به داشتن شهر بهتر کمک می کند.

خسستو تاکید کرد: باید مشخص شود کشورهای دیگر و یا حتی شهرهای دیگر ایران برای داشتن هر کیلومتر مترو چقدر هزینه کرده اند و ما برای متروی نداشته مان تاکنون چقدر هزینه کرده ایم؟

به گزارش پدیده شرق، رحیم خسستو در ارتباط با پروژه مترو کرج، گفت: مترو کرج قرار بود ۶ خط داشته باشد که شد یک خط و آن یک خط هم مدام تعدیل شده و به ۷ کیلومتر کاهش یافته است. اگر مترو مهم است که البته هست باید مشخص شود چرا از ۱۶ کیلومتر به ۷ کیلومتر تقلیل یافته است؟ چرا تذکرات و تاکیدم برای به مناقصه گذاشتن و یا مشارکت سرمایه گذاری برای سایر خطوط نشنیده گرفته می شود تا در رقابت بین پیمانکاران انگیزه های بیشتری برای این خط هم بوجود بیاید.

این عضو شورا گفت: چرا از سایر روش های سرمایه گذاری از جمله BOT-Boo-BIT-BIOT و یا قراردادهای مشارکت مدنی و یا فرصت های سرمایه گذاری برای مترو استفاده نمی شود؟ آیا وظیفه مدیرعامل یک سازمان غیر از این امور است؟

خسستو گفت: بنده با مترو مخالف نیستم ولی تحقق مترو برای ۱۶ کیلومتر در حال حاضر حداقل ۸ تاده هزار میلیارد پول لازم است اما منبع آن کجاست؟ مترو هر چند مهم، ولی به چه قیمتی؟ وی افزود: تاکنون که مخالفت های بنده با اخذ وام و یا فروش اوراق برای پروژه همیشه ناتمام مترو را نیابورده و اکثریت اعضای محترم شورا به تمام لویح مترو رای داده اند.

خسستو با تاکید بر ضرورت شفاف سازی پیشرفت پروژه مترو طی دو سال اخیر و تصویب تمام لویح، تصریح کرد: خوشبختانه یا متأسفانه تاکنون فریادهایم در خصوص مترو به جایی نرسیده و موضع گیری های گاه و بیگاه بنده تأثیری بر این روند نداشته است و لذا جای هیچ گونه نگرانی نیست.

خسستو ادامه داد: قطعاً حرف هایم با دارنده آرزوی های بزرگ با دست های خالی برخی نخواهد بود ولی تاریخ قضاوت خواهد کرد. من فقط نمی خواهم پروژه ای نیمه کاره با میلیاردها هزینه و بدهی به شهروندان از خود به ارث باقی بماند.

عضو شورای پنجم شهر کرج با اشاره به اینکه لیست امید در هیچ بیانییه تبلیغاتی قول مترو نداده است، گفت: اساساً فرد یا افرادی

## ۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت صرفاً برای تهیه و تأمین تجهیزات مترو هزینه می شود

علی اصغر کمالی زاده | شهردار کرج



به گزارش پدیده شرق، علی اصغر کمالی زاده در جلسه علنی صد و چهل و ششمین شورای اسلامی شهر کرج که به بررسی لایحه تأمین اعتبار برای پروژه متروی کرج اختصاص داشت، با اشاره به اینکه سال گذشته وزارت کشور اجازه انتشار ۴۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای پروژه مترو داده شد، گفت: شهرداری های شیراز، تبریز و کرج تقاضای انتشار اوراق داشتند که از این میان شهرداری کرج موفق به دریافت مجوز بانک مرکزی شد.

وی با تأکید بر اینکه بحث اوراق مشارکت متروی کرج در بورس مطرح می شود، گفت: امیدواریم این نقدینگی به پروژه تزیق شود. شهردار کرج در بخش دیگری با اشاره به اینکه دولت در قانون بودجه سال جاری کشور پنج هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به توسعه حمل و نقل عمومی اوراق اختصاص داده است، گفت: دولت ۵۰۰ صدمین مبلغ را تضمین پرداخت داده است.

کمالی زاده بابیان اینکه در حال حاضر میان کلان شهرها رقابت وجود دارد، اضافه کرد: کلان شهرهای کشور در حال رقابت برای اختصاص بیشتر اوراق به خود هستند.

وی با اشاره به اینکه پروژه تبدیل اوراق به پول نقد برای تزیق به پروژه پیچیده است، گفت: بر نامه یزی کرده ایم که هزینه های جاری و سیویل دو پروژه بزرگراه شمالی و متروی کرج از محل منابع شهرداری پرداخت شود. شهردار کرج با تأکید بر اینکه ۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت پس از نقد شدن صرفاً برای تهیه و تأمین تجهیزات مترو هزینه می شود، گفت: کابل فشار قوی، باقی مانده ریل، سیستم گرمایش، سرمایش، تهویه هوا و غیره از محل اعتبار ۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت تهیه می شود.

کمالی زاده بابیان اینکه برای تهیه و تأمین تجهیزات مترو باید تورم موجود مورد توجه باشد، گفت: برای مثال اسفندماه گذشته اتوبوس اسکانیا را یک میلیارد ۴۶۰ میلیون تومان خریداری کرده ایم در حالی که قیمت این اتوبوس خردادماه جاری به دو میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسیده است.

وی تعهد داد که در خصوص اعتبارات مترو با وسواس بیشتری برخورد شود و گفت: اوراق مشارکت ریسک بالایی دارد و صرفاً هزینه تجهیزات پروژه می شود.

شهردار کرج در بخش دیگری با تأکید بر اینکه دولت برای پرداخت تسهیلات به مترو فقط پرداخت اوراق مشارکت را در دستور کار دارد، گفت: سال گذشته ۲۰۰ میلیارد تومان از اوراق خزانه و ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار شهرداری را جذب کرده ایم. کمالی زاده با اشاره به اینکه پروژه تعطیل متروی کرج به همت مدیریت شهری فعال شده است، گفت: این پروژه در سال گذشته ۵ درصد پیشرفت داشته و در حال حاضر پیشرفت ۳۷ و نیم درصد است اگر به ۵۵ درصد برسد خط «اف» تا «کا» افتتاح می شود.

## قطار شهری کرج، پلکدها و نبایدها

احمد رضا محسنی  
مدیر پروژه خط ۲ قطار شهری کرج



در سال ۱۰۳،۸۲ کیلومتر خط ریلی در قالب ۶ خط در شورای عالی ترافیک کشور برای کرج تالفی ۱۴۰۰ به تصویب رسید در حالیکه این تصمیم گیری بیشتر جنبه تبلیغاتی داشت و بر اساس مطالعات درست و کارشناسی شده، صورت نگرفته بود.

در شهرهای بالای ۱۰ میلیون نفر جمعیت دنیا، این مقدار به ۵۵ کیلومتر خط و حداکثر ۳ خط محدود میشود، چرا که اصل فایده هزینه در پروژه های بزرگ، بسیار نقش مهمی ایفا میکند لذا برای جابجایی یکصد مسافر، هزینه هزاران میلیاردی، صرفه اقتصادی ندارد و این اصل در مطالعات مترویی در کرج و اکثر کلانشهرها در نظر گرفته نشده است یعنی جایی که میتوان از اتوبوس استفاده کرد، مترو ساخته اند و برای مسیری که نیازمند مترو است و بالغ بر ۳۰ هزار مسافر در ساعت جابجا میشوند، سراغ تراموا میروند که توان کافی ندارد. سال گذشته با مشورت کارشناسان خبره و بر اساس نتایج مطالعات جامع حمل و

- استفاده از املاک بدهکار به شهرداری به صورت تهاتری در قبال مطالبات قطعی پیمانکار
- پیگیری تخصیص ۱۸۶ میلیارد تومان اعتبار سفر استانی ریاست جمهوری
- انجام مقدمات فایناس از طریق شرکت چینی سیتیک چین (ابتدا بانک صنعت و معدن به عنوان بانک عامل انتخاب شد که پس از مدتی، بانک شهر جایگزین آن شد)
- پیگیری تصویب ۷۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت مدنی در شورای شهر توسط شهردار کرج و رئیس سازمان حمل و نقل ریلی
- این بودجه ها در حساب خزانه نگهداری و بر اساس صورت وضعیت مالی پیمانکار، به حساب سازمان حمل و نقل ریلی واریزی می شود و به منظور پیگیری بهتر امور در حساب مشترک هزینه میگرد.
- اگر رویکردها در تخصیص بودجه تغییری نکند حتی تا ۱۰ سال دیگر هیچ ایستگاهی افتتاح نخواهد شد زیرا برای هر یک در صد پیشرفت پروژه به ۱۰۰ میلیارد تومان نقدینگی نیاز داریم بنابراین باید با جدیت پیگیری منابع مالی باشند. از سال ۹۶ تمام مسولان شهر کرج یک صدا و با تمام قوا مقدمات راه اندازی و بهره برداری هر چه سریع تر پروژه مترو را فراهم نموده اند تا علاوه بر خدمت به مردم از هدر رفتن ظرفیت های استان، جلوگیری کنند چرا که توان فنی و مهندسی بومی در این سالها اثبات نموده است که مهندسان ایرانی به راحتی، توان ساخت پروژه های پیچیده مترویی را دارند و این مساله را در سایر کلانشهرها به اثبات رسانیده اند و در کرج نیز این ظرفیت وجود دارد.

- نقل و ترافیک شهر کرج، به این جمع بندی رسیده شد که این شهر نهایتاً تا افق ۱۴۲۰ به ۵۰ الی ۵۵ کیلومتر مسیر مترو به عنوان یک روش حمل و نقل در کنار سایر سیستم های نیاز دارد. شهر کرج با وضعیت کنونی نرخ مسکن در تهران، مهاجر پذیر تر از گذشته است و به زودی خیابانهای این شهر برای خود دورهای شخصی، فضا نخواهد داشت و مترو تبدیل به امری ناگزیر برای کرج شده است.
- در حال حاضر، پیشرفت صورت گرفته در ایستگاهها و تونل، قابل توجه بوده و از زمان استقرار شورای پنجم نیز سرعت بیشتری به خود گرفته به طوری که حدود ۸۰ نفر نیروی کار در بخش های مختلف پروژه مشغول به کار شده اند.
- برای پیش بینی مالی پروژه بر اساس شرایط کشور، بهتر این بود که سناریوهای اجرایی و سبدمالی در نظر گرفته شود پس طرحی به شرح زیر نوشته شد: ۴۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به وزارت کشور پیشنهاد داده شد که ۲۵۰ میلیارد تومان با توجه به سابقه عمرانی پروژه کرج، منتشر گردید
- تخصیص ۲۰۰ میلیارد تومان از بودجه شهرداری کرج نقدینگی توسط شورای شهر اسلامی کرج
- انجام مقدمات و گذاری حداقل ۵۰۰ میلیارد تومان تهاتر املاک شهرداری



علی اصغر صلواتی  
رئیس سازمان  
حمل و نقل ریلی  
شهرداری کرج

مترو کرج یکی از مهمترین پروژه‌هایی است که ۱۴ سال است شهروندان کرجی را چشم‌انتظار گذاشته اما هنوز به پایان نرسیده است در همین خصوص با علی اصغر صلواتی رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج به گفت و گو نشستیم.

## آیا مترو برای کرج یک ضرورت بود؟

در باره ضرورت مترو، تجربه ۵۰ ساله جهانی می‌گوید که جمعیت شهرها تعیین‌کننده خیلی از آیت‌هاست، در همین راستا مطالعات جهانی می‌گوید وقتی جمعیت یک شهر به ۵۰۰ هزار نفر رسید، برای جلوگیری از آلودگی، کاهش هزینه‌های رفت و آمد، هزینه‌های سوخت و آسایش مردم باید به مترو فکر کنید، وقتی جمعیت به ۷۰۰ هزار نفر رسید باید مطالعات نیاز یا عدم نیاز به مترو را انجام دهید و زمانی که جمعیت به بیش از یک میلیون نفر رسید حتماً به مترو نیاز پیدا خواهید کرد و آنجاست که باید مطالعه دیگری در مورد نقطه آغاز و پایان خطوط و تعداد ایستگاه‌ها انجام دهید.

این استانداردی است که در شهرهای دارای حمل و نقل سالم و پایدار حاکم است، حال اگر این سیستم حمل و نقلی که مادر کرج داریم را بررسی کنیم می‌بینیم که از لحاظ آلودگی هوا، اتلاف وقت و هزینه‌های حمل و نقل سالم و پایدار نیست و باید آن زمان که جمعیت کرج به یک میلیون نفر رسیده بود به فکر تاسیس مترو می‌افتادند.

## روند طراحی و پیشبرد مترو کرج

### را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با عبور جمعیت کرج از مرز یک میلیون نفر، در سال ۸۲ شش خط مترو برای کرج مصوب شد، بررسی‌هایی که بین سال ۸۸ تا ۹۰ انجام شد از این حکایت داشت که در طرح اولیه ۱۰۰ کیلومتر خط مترو برای کرج در نظر گرفته شده است که با توجه به عدم آشنایی کشور با مترو در آن سال‌ها این کار امری غیر واقع‌بینانه بود. همین الان هم در دنیا، تنها ۳۰ شهر وجود دارد که بالای ۱۰۰ کیلومتر خط مترو دارد. حال با توجه به این مشکل، یکی از کارهای اساسی ما بازنگری در خطوط است تا ببینیم برای شهر کرج نهایتاً چه میزان خط ریلی مورد نیاز است.

## پاسخ به تمام ابهامات متروی کرج

## برای بازنگری در مترو کرج چقدر باید

### به مجاورت تهران و کرج توجه کرد؟

در حال حاضر جمعیت کرج به همراه فردیس به دو میلیون نفر می‌رسد که از این تعداد حدود ۳۰۰ هزار نفر روزانه به تهران رفت و آمد دارند به جز این ۳۰۰ هزار نفر، برای افرادی که داخل شهر کرج هستند از نظر حمل و نقل بحثی وجود ندارد یعنی شما در کرج نمی‌توانید یک نقطه‌ای یا یک جایی را پیدا کنید که مثلاً ۵۰ هزار نفر آنجا بروند، به همین علت است کرج در زمان صبح خلوت است اما در زمان عصر به دلیل بازگشت همان افرادی که به تهران رفته‌اند و حضور این افراد در سطح کرج، شهر شلوغ می‌شود، از طرف دیگر این نکته هم وجود دارد که از این ۳۰۰ هزار نفری که هر روز به تهران رفت و آمد دارند ۷۵ هزار نفر با مترو جابجایی شوند و ظرفیت مترو علی‌رغم اینکه برای هر قطار ۹ واگن دو طبقه وجود دارد به نهایت ظرفیت خود رسیده است و امکان افزایش بیش از این را هم ندارد مگر اینکه بین تهران و کرج یک خط دیگر مترو ایجاد شود. بنابراین باید توجه کرد که اگر بین کرج و تهران یک خط دیگر ایجاد شود پیشتر از متروی داخل کرج، تقاضا برای آن وجود خواهد داشت چون اگر کرج مثل اصفهان، مشهد یا شیراز شهری بدون ارتباط نزدیک با یک کلانشهر دیگر بود، شاید می‌توانستیم یک رکورد به دست بیاوریم اما در کرج هیچ وقت این اتفاق نمی‌افتد. بنابراین مترو برای آن ۳۰۰ هزار جمعیتی که بین تهران و کرج در رفت و آمد هستند توجه پذیری بیشتری دارد. اینها نکته‌های ظریفی است که مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر کرج به مادیته کرده است.

## اگر چه شش خط برای مترو کرج تصویب شد

### اما خط دوه‌مرحله اجرا رسید در مورد این خط توضیح می‌دهید؟

همانطور که گفته شده طراحی خطوط ۶ گانه کرج به درستی انجام نشده است. یکی از این اشتباهات در خط ۲ بوده است. چون در طول خط ۲ فقط بخش کوچکی، توجیه مساحت مترو دارد و بقیه مسیر را می‌توان با اشکال دیگر حمل و نقل مثل بی‌آرتی، اتوبوس و... پوشش داد. یعنی از دور که بخواهیم نگاه کنیم از این ۲۷ کیلومتر نهایتاً شش یا هفت کیلومتر به مترو نیاز دارد و با عوض کردن مبدأ و مقصد می‌شود آن راه اندازی کرد اما طوری طراحی شده که بار جمعیت را به سمت ایستگاه شهید سلطانی منتقل می‌کند در حالی که ایستگاه شهید سلطانی اشباع شده و بنابراین مسیر منتهی به شهید سلطانی جذابیتی ندارد و ای کاش این خط خطی بود که بار جمعیت را به تهران منتقل می‌کرد.

## با وجود همه اینها خط ۲ در این مدت چطور پیش رفته است و چه مشکلاتی دارد؟

زمانی که ما خط ۲ را تحویل گرفتیم این خط ۳۱،۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشت در فاز اول (یک فاز حصارک تا شهید سلطانی، یک فاز هم از شهید سلطانی به سمت ملارد که الان جز شهر فردیس محسوب می‌شود و ما دیگر آنچنان دخل و تصرفی در آن نداریم) که از میدان حصارک شروع و در خیابان شهید بهشتی ادامه پیدا می‌کند و سپس در چهارراه طالقانی مسیر شرقی - غربی را به شمالی - جنوبی تغییر می‌دهد و به شهید سلطانی می‌رسد، ۱۵ کیلومتر و ۱۴ ایستگاه در نظر گرفته اند که این هم برای ما مشکل ساز شده است چرا که ۱۵ کیلومتر مترو ۱۴ ایستگاه نمی‌خواهد. مترو، مشابه اتوبوس نیست که سر هر تقاطعی توقف داشته باشد. کارکرد مترو این است که مسافر را سریع در یک نقطه جابه‌جا کند و بنابراین قرار نیست در هر تقاطع یک خروجی داشته باشیم. مشکل دیگر این خط این است که بسیار پرهزینه طراحی شده و هشت واگن برای یک قطار در نظر گرفته‌اند. این در حالی است که در کلان شهرهایی مثل اصفهان و مشهد برای یک قطار پنج تا شش واگن در نظر گرفته شده است، وقتی تعداد واگن‌ها بالا باشد طول هر ایستگاه که باید ۱۰۰ متر باشد را به ۱۵۰ متر افزایش می‌دهد بنابراین ایستگاهی که باید با ۱۰۰ میلیارد تومان ساخته شود الان باید برای آن ۱۴۰ میلیارد هزینه کنیم. این یکی از دغدغه‌های ماست که کدام ایستگاه را می‌توانیم حذف کنیم؛ یک سری از ایستگاه‌ها در حدی پیشرفت فیزیکی داشته‌اند که نمی‌توان آنها را حذف کرد ولی برخی از ایستگاه‌ها را می‌توان حذف کرد که این موضوع در حال بررسی است. به طور کل این وضعیت پروژه‌های است که بنده تحویل گرفته‌ام و از یک طرف باید پاسخگوی عدم پیشرفت باشم و از سوی دیگر درگیر پروژه‌های هستم که مبنای فنی آن درست چیده نشده است.

## یک عضو شورای شهر کرج به عنوان مخالف جدی مترو و کرج گفته اند که اگر مترو برای ما آب ندارد

### برای دیگران نان دارد. نظر تان در مورد این انتقادات و سایر انتقاداتی که به مترو می شود چیست؟

مباحثی که در قبل گفتیم واقعیت هایی است که وجود دارد حال اگر کسی می خواهد این دستاوردها را کوچک جلوه دهد دیگر من نمی دانم چه باید بگویم. من بارها از عضو محترم شورای دعوت کرده ام که بیایند از نزدیک مسایل را بررسی کنند و اگر ابهامی هست حاضریم به ایشان یا مشاورانشان و یا هر کسی که از نظر ایشان صاحب صلاحیت است توضیحات لازم را بدهیم من چشمداشتی به این پست ندارم و حاضرم هر وقت اراده کنند، آن را تقدیم فرد بعدی نمایم، من برای این عضو شور و به عنوان کسی که فردی پاک دست هستند احترام قائلم اما پیشرفتی که صورت گرفته یک دستاورد است و ما نباید به خاطر اختلاف نظر ها دچار خود زنی بشویم. بنده آمادگی دارم تمام صورت وضعیت های پیمانکاران و مشاورین را در سایت مترو منتشر کنم، پس از آن هم خواهش می کنم صورت وضعیت سایر پروژه های کلان شهر را هم منتشر کنند و بعد مقایسه کنید ببینید که یک متر مکعب خاکبرداری برای پروژه مترو و چقدر هزینه دارد و همین میزان خاکبرداری برای دیگر پروژه های کلان شهری چقدر هزینه دارد؟ منظورم یک متر مکعب خاکبرداری در عمق ۲۰ متری زمین است. وقتی صورت حساب های ماراد بوان محاسبات و بازرسی استانداردی و سایر نهاد نظارتی می بینند و دولت هم تایید می کند نگرانی درباره شفافیت نداریم.

### چه مقدار برای حصول این پیشرفت پنج در صدی هزینه شد؟

برای این پنج درصد با توجه به صورت وضعیت ها، حدود ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است. البته در طول مدت شورای پنجم که من افتخار داشتم از اول آبان ۹۶ در خدمتشان باشم و تا ابتدای مرداد ۹۷ هم روند کار کند پیش می رفت، چون مصوبه شورای عالی فنی برای بروز رسانی قیمت ها نیامده بود و در واقع هر کاری پیمانکار انجام می داد، یک سوم آن قابل پرداخت بود. ولی بعد از مرداد ۹۷ که کار به صورت جدی شروع شد، ۲۰۰ میلیارد تومان صورت وضعیت تولید شده است که از این مبلغ حدود ۹۰ میلیارد تومان را شهرداری کرج پرداخت کرده است و پیمانکار در حال حاضر از ما بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان طلبکار است. این را بگذاریم کنار این مساله که می گفتند سایر نمی تواند مترو بسازد ولی الان کمتر کسی هست که بگوید سایر نمی تواند کار را انجام دهد و با این کار کرد نشان داد که عزمش را جذب کرده و این دستاورد هم تنها کار یک نفر نیست. این حاصل کار جمعی و از برکات شورای پنجم و مخصوصا آقایان خلیلی و رسولی ناظرین شورای شهر در سازمان است که در این پروژه کمک زیادی به ما کرده اند.

### در خصوص میزان پیشبرد کار در این مدت هم توضیح دهید

قبل از شروع دوره پنجم شورای شهر کرج، پیشرفت فیزیکی طرح ۳۱،۵ درصد بود و ۶۰۰ میلیارد تومان هم پول در سازمان قطار شهری بابت آن هزینه شده بود، جالب اینجاست که از این ۶۰۰ میلیارد تومان طبق مصوبات دولت باید ۵۰ درصد سهم دولت می بود و ۵۰ درصد را هم شهرداری می پرداخت که از این میزان، شهرداری زیر ۱۰۰ میلیارد را پرداخت کرده و بقیه را دولت داده بود! نتیجه این شده است که شهر عادت نکند به اینکه بابت مترو هزینه بپردازد؛ اما بعد از انتخاب دوره شورای پنجم با اراده شورا، فعل خواستن صرف شد و در کار مترو پیشرفت به وجود آمد و ۳۱،۵ درصد به ۳۷،۴ درصد رسید، یعنی در این شرایط اقتصادی، پنج درصد پیشرفت فیزیکی حاصل و برای اولین بار مطالبات پیمانکار به میزان چشمگیری افزایش یافت و از کار فرما طلبکار شد.

### سناریو مترو کرج برای ادامه کار چیست؟

ما به دلیل نوسانات اقتصادی و مشکلات مالی سه سناریو خوشبینانه، بدبینانه و واقع بینانه در این خصوص نوشته ایم. در سناریو خوشبینانه، اگر مشکل مالی نداشته باشیم می توانیم، در کمتر از سه سال این پروژه را به اتمام برسانیم. حالت بدبینانه این است که پول نرسد که تا شش سال دیگر هم مترو به بهره برداری نمی رسد که خوشبختانه ما در این مرحله نیستیم و سناریو واقع بینانه هم این است که آمده ایم بودجه پنج سال اخیر شهرداری را بررسی کرده ایم و گفته ایم ۱۰ درصد آن را به ما بدهید که خوشبختانه سناریو واقع بینانه در حال محقق شدن است. همه اینها جزو محسنات است و اتفاق افتاده آن هم در شرایطی که ما زیر شدیدترین فشارهای اقتصادی هستیم و جامعه نیاز به تزیق امید دارد، نا امید کردن مردم هنر نیست و باید تلاش کنیم مردم دستاوردها را ببینند.

### درباره بحث های حقوقی بالا در مترو توضیحی دارید؟

درباره حقوق که گفته شده ما دو برابر دیگران حقوق می گیریم باید بگویم که من این حقوق را از سال ۸۳ می گیرم، از تهران که به کرج آمدم و با آقای نوری همکاری کردم ایشان حقوقی را برای من تعیین کردند که بعد از ۱۵ سال این حقوق به طور طبیعی رفته بالا و بعد از ۳۴ سال سابقه کار چیز عجیب و غریبی نیست، منابع انسانی بررسی کند اگر مبلغی ران حق و بر خلاف عرف گرفتیم حاضریم همه خسارت های وارده را جبران کنیم.

### برای اینکه مترو کرج به سرانجام برسد چقدر دیگر پول نیاز است؟

در گزارشات سال ۹۶ اعلام شد برای ۱۵ کیلومتر از پروژه مترو دو هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان از این به بعد لازم است. این دو هزار و ۸۰۰ میلیارد با احتساب این بود که ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری بپردازد با احتساب این که دلار ۳۳۰۰ تومان باشد به گفته خود دولت دلار به ۴۳۰۰ تومان رسیده است، حال اگر با این دلار محاسب کنیم، اعتبار مورد نیاز سه هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بر آورد می شود که سهم دولت ۱۷۰۰ و سهم شهرداری هم ۱۷۰۰ میلیارد تومان خواهد بود؛ مترو کرج با دلار ۹۰۰ تومان شروع شده و الان به ۴۳۰۰ تومان رسیده (که این ۴۳۰۰ را هم تاکنون به ما نداده اند و اعلام کرده اند ارز نیما می بگیرد. هر چند آقای نوبخت قرار است بخشنامه ای صادر کند که بتوانیم ارز دولتی استفاده کنیم.) به همین خاطر و با توجه به نوسانات دلار و عدم ثبات اقتصادی، ما مجبوریم «اما اگر» به کار ببریم. در صحن علنی می گویند هر سوالی از صلواتی می پرسیم با ما و اگر جواب می دهد شرایط اقتصادی کشور دست من نیست و اینها وابسته به هم است، امروز اگر فهرست بهایی برای دولت فرستادیم، سال بعد دولت به من می گوید یا این را کنار بذار و فهرست بهای دیگر بیاور یا اینکه آن را با یک ضرب برای امسال استفاده کن چون دستمزدها و هزینه های کارگری و... بالا رفته و این صورت هزینه، پاسخگوی آن نیست.

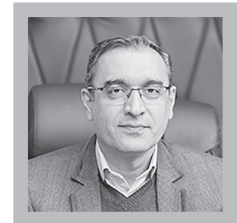
### هزینه بالا برای اتمام باعث شد تمام خط دورا هم اولویت بندی کنید؟

خوشبختانه آقای کمالی زاده شهردار کرج قبلاً عضو هیئت مدیره سازمان قطار شهری بوده و اگر اطلاعاتش از من در مورد پروژه بیشتر نباشد کمتر نیست. وقتی ایشان انتخاب شوند، با وجود تمام پروژه های نیمه تمام خرج های جاری که در شهر وجود داشت یک چالش با ما داشتند و ما راقانع کردند که این ۱۴ کیلومتر سنگ بزرگی است به همین دلیل بیانید یک تکه کوچک از این را برای مردمی که از ما برای مترو نا امید شده اند، راه اندازی کنید، هر چند که این باعث تاخیر در خطوط دیگر می شود ولی باره اندازی آن مقدار کم، مردم می بینند که ما فعل خواستن را صرف کردیم و اعتمادشان جلب می شود. در هر حال نتیجه این شد که حداقل ۴۵ متری گلشهر تا چهارراه طالقانی به طول شش کیلومتر از ۱۴ کیلومتر در اولویت کاری قرار بگیرد که در تبصر بودجه مصوب شورا هم به آن اشاره شده و مورد تصویب قرار گرفته است. که البته بعضی از عزیزان شورای شهر نسبت به این موضوع ابرازی اطلاعی کرده اند.

### ابهاماتی که درباره حقوق های معوق مترو وجود داشت چگونه رفع می شود؟

باید گفت که سایر ماهیانه به طور متوسط یک و نیم میلیارد تومان حقوق می دهد بابت هزار نفری که مستقیم و غیر مستقیم با آن در حال کار کردن هستند، از این هزار نفر حدود ۲۰۰ نفر مقاطه کار محسوب می شوند ولی بقیه می رود در قالب پرداخت به پیمانکاران جزء. معمولاً در مجموعه های پیمانکاری سه ماه حقوق ها عقب است و به عنوان ضمانت، ضبط میشود که در هنگام تسویه حساب، مبلغی نزد کارفرما باشد. این معمول کارهای پیمانکاری است، از زمان حضور بنده، پیمانکار پیش از کارکنان حقوق نداده بودند الان که با هم صحبت می کنیم تبدیل شده است به زیر پنج ماه و اگر معاونت مالی اقتصادی مبلغ سه میلیارد در ابدهد ما به روز می شویم.

## فر دیس به بزرگراه تهران - کرج متصل می شود



منوچهر غفاری  
شهردار فر دیس

شهردار فر دیس از انجام اقداماتی برای اتصال فر دیس به بزرگراه تهران - کرج خبر داد و اظهار کرد: با توجه به وجود معضل ترافیک در مبادی ورودی شهر فر دیس، در نظر داریم با اتصال فر دیس به اتوبان تهران - کرج، در راستای کاهش ترافیک در این شهر اقدام کنیم. وی در ادامه با اشاره به ترافیک سنگین جاده ملارد، تاکید کرد: این جاده به عنوان جمع کننده و پخش کننده ترافیک عمل می کند چرا که ترافیک هسته مرکزی شهر و معابر پیرامونی در آن جریان دارد. به گفته وی، جاده ملارد فر دیس محور خودروهایی عبوری از شهرهای جنوبی فر دیس است.

شهردار فر دیس در بخش دیگری با اشاره به اینکه یکی از گره های ترافیکی کشور را پل فر دیس تشکیل می دهد، تصریح کرد: با توجه به این مهم مدیریت شهری فر دیس بر آن شده تا محورهای جایگزینی را برای برون رفت از این موضوع ایجاد کند. غفاری با بیان اینکه دو پروژه بزرگ ترافیکی در دستور کار مدیریت شهری فر دیس است، تصریح کرد: مطالعه و طراحی دو پروژه تقاطع رو گذر بروی رودخانه کرج و اتصال به بزرگراه تهران به عنوان جایگزین پل فر دیس و همچنین اجرای کمربند شرقی فر دیس موسوم به جاده کشتار گاه به عنوان جایگزین جاده ملارد این پروژه ها را تشکیل می دهند. وی خاطر نشان کرد: پروژه های مذکور در مرحله انتخاب پیمانکار است و عملیات اجرایی آنها نیز به زودی آغاز می شود.

## ضرورت تحقق مدیریت یکپارچه شهری

بهزاد خسرو زاده | دبیر شورای شهر مشکین دشت

### ارزیابی شما از عملکرد شورای شهر مشکین دشت در این دو سال اخیر چیست؟

ارزیابی بنده به صورت کلی این است که شورای شهر مشکین دشت عملکرد خوبی داشته است. اعضای شورا با همدلی و تعامل خوبی که با هم و شهردار دارند کار می کنند و با توجه به این هماهنگی ها سال گذشته، شاید ما تنها شهری در استان البرز بودیم که بودجه پیشنهادی خودش را محقق کرد و حتی ۹ میلیارد تومان هم افزایش بودجه داشتیم. در سال جدید هم با توجه به عملکرد دسال گذشته ۱۳ میلیارد افزایش بودجه داشتیم که تصویب شد و این نویدهای خوبی را به شهروندان می دهد.

### به نظر شما چه موانعی در بهبود عملکرد شورای شهر مشکین دشت وجود دارد؟

به صورت کلی باید بگویم مدیریت یکپارچه شهری چنانچه به وجود بیاید می تواند عملکرد شوراها را بهبود ببخشد چرا که ناهماهنگی و موازی کاری هایی که دستگاه های خدمات رسان مانند اداره گاز، آب و... با شهرداری ها و شوراها دارند باعث تحمیل هزینه های اضافی به شهر می شوند بنابراین چنانچه در قالب سیستم یکپارچه مدیریت شهری باشند و زیر مجموعه شورای شهر فعالیت کنند می تواند خیلی در بهبود عملکرد شوراها تاثیر داشته باشد. نکته دیگری که در عملکرد شوراها تاثیر گذار و مهم است مسئله تورم است. افزایش تورم و بدنبال آن غیر قابل پیش بینی بودن قیمت نهایی، باعث شده است تا پیمانکاران با قیمتی که پیشنهاد می شود کار نکنند و این باعث تعطیل شدن برخی از جلسات کمیسیون معاملات شهرداری و افزایش هزینه های شهر شده است.

### در دوران انتخابات شعارهایی را مطرح کردید در راستای تحقق آنها چه اقداماتی انجام داده اید؟

یکی از شعارهای انتخاباتی بنده پاسخگویی بوده است که به جرات می توانم بگویم پاسخگو ترین عضو شورا بوده ام و هر زمان که لازم بوده است جهت پاسخگویی در دسترس بوده ام. یکی دیگر از شعارها بحث راه اندازی شورایی ها بود که با توجه به اینکه شورای شهر یک کار جمعی است من این طرح را به شورا پیشنهاد کردم ولی اعضای شورا موافقت نکردند به جهت اینکه معتقد بودند شهر آنچنان گسترده نیست که بخواهیم شوراها را انتخاب کنیم و با توجه به فاصله کم محدوده شهر می توانیم خودمان در کمترین زمان به محل مورد نظر برسیم ولی هنوز هم معتقدم شورایی های می توانند خیلی در حل مشکلات مردم کمک کنند.

### مهم ترین اولویتهایی که در سال جاری چه مواردی است؟

پروژه های عمرانی مشکین دشت است که حتماً در سال جدید دنبال خواهیم کرد. مادر سال ۹۸ پروژه عمرانی خوبی تعریف کرده ایم از جمله ارتباط بلوار صیاد شیرازی مشکین دشت، بلوار شهید کاظمی و شهرک بعثت است که در نهایت منتهی به بلوار کامیونداران می شود. دو سالن ورزشی در دست احداث داریم و همچنین یک پارکینگ بزرگ برای شهرک بعثت در نظر گرفته ایم که کارهای آن در حال انجام هست. اینها در کنار وظیفه ذاتی شهرداری مثل بحث آسفالت و جدول کاری مواردی است که در سال جاری پیگیری خواهیم کرد.

حسن سعیدی باشسبز | عضو شورای شهر فر دیس

## انتزاع از کرج دغدغه بزرگ مدیریت شهری فر دیس

### ارزیابی شما از عملکرد شورای شهر فر دیس در این دو سال اخیر چیست؟

قبل از پاسخ به این سوال باید توجه کنیم که مادر چه شرایطی شهر را تحویل گرفتیم؟ زمانی که انتخاب شدیم انتزاع از کرج کامل نبود و هنوز هم در زمینه حریم و محدوده قانونی شهر مشکلاتی داریم یا اینکه برخی از املاک شورای شهر فر دیس به نامش نبود و هنوز هم به اسم شهرداری کرج است و انگیزه ای هم برای حل آنها از سوی آنها مشاهده نمی کنید در نتیجه این مشکلات باعث شده ما نتوانیم از کلیه اختیارات قانونی خود استفاده کنیم. در کنار این مساله اختلاف نظرهای بین اعضا درباره مسائل مختلف از جمله انتخاب شهردار و عملکرد آن هم روی کار کرد شورای شهر فر دیس تأثیر گذار بوده است هر چند به رغم این مشکلات تمام تلاش اعضا و تیم مدیریت شهری این بوده است که بتواند گامهای اساسی جهت جلب رضایت شهروندان بر دارند در کل معتقدم در طول این مدتی که در خدمت شهروندان بودیم آن بر نامه ریزی هایی را که مدنظر داشتیم نتوانستیم به سرانجام برسانیم و من رضایت کامل از عملکرد شورای شهر فر دیس ندارم.

### فکر می کنید چه موانعی در بهبود عملکرد شورای شهر فر دیس وجود دارد؟

یکی از مهمترین مشکلات فر دیس مشخص نمودن حریم قانونی شهر و اینکه هنوز بر طبق طرح تفصیلی قدیم کرج تصمیم گیری می شود که این باعث شده است بر نامه ریزی بر طبق سند های بالادستی دچار مشکلاتی شود. همچنین فر دیس فاقد اسناد بالادستی و مطالعاتی مثل مطالعه جمع آوری آبهای سطحی، ترافیک، شهرسازی است و این امر برنامه ریزی برای آینده شهر را دشوار ساخته است به این دلیل که وقتی برای آینده شهر برنامه ریزی می شود این بایستی مبتنی بر یک سری دانسته های علمی باشد که منتهی به عملکرد صحیح گردد. نبود زیر ساخت های شهری، عدم ساختار چالاک و توانمند در شهرداری فر دیس از دیگر مواردی است که مانع از موفقیت کامل شورای شهر فر دیس می شوند.

### در راستای تحقق شعارهای تبلیغاتی خود در هنگام انتخابات چه اقداماتی را انجام داده اید؟

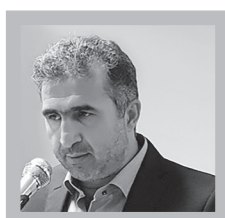
من شعار خاصی را ندادم و تنها جمله ای که در دوران مبارزات انتخاباتی گفتم و قول دادم این بود که (من شهرم را دوست دارم) و می خواهم خدمتگاری ساده و خالص برای مردم باشم و در این مدت محرومیت زدایی از اولویتهای من بوده و تلاش کرده ام هر جا محرومیتی است در آن حضور پیدا کنم و با بررسی کردن و کمک گرفتن از شهرداری در جهت رفع آن کوشا باشم. گام دیگری که برداشتم این بوده است سعی کردیم قوانینی را که لازم بوده برای حل مشکلات شهروندان و تصویب آن در حیطه اختیارات شورا بوده است آن را تصویب کنیم.

### مهمترین اولویتهایی که در سال جاری پیگیری خواهید کرد چه مواردی است؟

یکی از اولویتهای ما این است که طی ضرب الاجلی روکش آسفالت و بهسازی معابر را که خواست خود مردم هم هست انجام بدهیم. اولویت دیگر مان تدوین طرح های مطالعاتی برای بحث هایی همچون ترافیک، جمع آوری آب های سطحی و همچنین تدوین طرح تفصیلی جدید خواهد بود که می توانیم با به روز سازی آن کمبود هایی را که در خصوص سرانه های مختلف فرهنگی ورزشی و عمرانی داریم بازبینی کنیم. یکی از مهمترین اولویتهای ما پیگیری بحث انتزاع کامل شهرداری فر دیس از کرج خواهد بود. ما پروژه هایی مثل پروژه های شهدای اقتدار، پارکینگ طبقاتی فلکه چهارم فر دیس را داریم که در زمان شهرداری کرج و قبل از ایجاد شهرداری فر دیس قرار دادش منعقد شده بود و متأسفانه بعد از جدا شدن فر دیس این پروژه به صورت تعطیل در آمده است که امیدواریم با پیگیری بحث های حقوقی مربوط به انتزاع و همکاری شهرداری کرج بتوانیم این پروژه ها را فعال کنیم و به اتمام برسانیم. در پایان باید گفت که کار خیلی سخت است و کارهای عقب مانده زیادی داریم که انتظار این است که با تعامل خوبی که بین شهرداری و شوراهای شهر داریم است به وجود می آید و با اولویت دادن منافع شهر به منافع شخصی بتوانیم گام های خوبی برای توسعه شهر فر دیس برداریم.

## پرداخت حقوق کارگران خدمات شهری در اولویت باشد

شهردار مشکین دشت در جلسه ای با حضور اعضای شورای شهر و پرسنل خدمات شهر و فضای سبز شهرداری مشکین دشت که در سالن اجتماعات برگزار شد ضمن خیر مقدم به کارگران زحمتکش خدمات شهر و فضای سبز گزارشی مختصر از زمان حضور خود در شهرداری ارائه داد و از ثبت دور کورد در تاریخ شهرداری از زمان تأسیس خبر داد. موسوی گفت: برای اولین بار کورد صدور پروانه ساختمانی در شهرداری زده شد و این امر باعث شده است تا سازندگان و سرمایه گذاران با میل بیشتر و بدون از تخلف اقدام کنند. وی در ادامه افزود: کورد دوم، کسب درآمد با توجه به اینکه در کل کشور شرایط اقتصادی بسیار ناپایدار است، تحقق بودجه سال ۹۷ از مهر ماه تا انتهای سال گذشته و همچنین ۶۰ میلیارد ریال متمم بودجه در سال ۹۷ که با بررسی های شده تا کنون در شهرداری مشکین دشت بی سابقه بوده است.



موسوی  
شهردار مشکین دشت

## اهمیت مهم ترین دغدغه فرخ آباد و زیبادشت



کریم اسدی  
رئیس شورای اسلامی  
روستای فرخ آباد و  
زیبادشت

### ● ارزشیابی شما: عملگر دشواری شهر فرخ آباد و زیبادشت در این دو سال اخیر چیست؟

در ابتدا اقدامات شورا و دهیاری را در این دو سال تشریح می کنم فرخ آباد و زیبادشت دارای آتش نشانی مستقل است که در دوره های قبل دارای مساحتی بالغ بر ۴۰ متر بود که بعد از شورای پنجم مساحت آن به ۱۱۰ متر ارتقا و تجهیزات آتش نشانی با مبلغ ۱۵۰ میلیون تومان خریداری و در اختیار آنها قرار گرفته است و زیر نظر دهیاری روستا فعالیت می کند. با ورود دهیار جدید مهندس روشنی ۲۳ کوچه را آسفالت کرده ایم که در حال حاضر در سطح روستا و طرح هادی کوچه خاکی نداریم. نصب المان شهر از دیگر کارهایی بود که انجام شده است. توسعه کتابخانه فرهنگ روستا بوده که قبلاً ۷۰ متر مساحت داشت و با اختصاص زمینی آن را به ۳۷۵ متر مربع افزایش داده ایم. پارک کودک را با مساحت ۶۲۵ متر مربع در روز شورا افتتاح کردیم. باتلاش های دهیار محترم سال پیش یک دستگاه لودر با ۳۵۰ میلیون تومان اعتبار خریداری کرده ایم و جمع آوری زباله ها بمان راهم به صورت مکانیزه در آورده ایم و مشکلی هم در زمینه سنگ های بلاصاحب داشتیم که با گرفتن پیمانکار آنها را جمع آوری و تحویل حلقه دره دادیم. بنابراین می توانم بگویم که عملکرد رضایت بخشی را داشته ایم.

### ● مهم ترین مشکل روستا و نظر جنابعالی چه مواردی است؟

مهم ترین مشکل مباحث امنیت روستا است. اکثر شب ها ما شاهد بروز جرایمی هستیم که نیازمند برخورد جدی است. در روستا نیروی انتظامی هم داریم ولی دلیل اینکه کمبود نیرو و امکانات دارند نمی توانند آن کار کرد موثر را داشته باشند. آقای کاشانی از خیرین منطقه مساحتی بالغ بر دو هزار متر جهت احداث ساختمان نیروی انتظامی مدنظر قرار داده اند که اگر نیروی انتظامی اراده لازم برای ساخت آن در یکسال داشته باشند حاضرند آن را به نیروی انتظامی اختصاص بدهند. ما این مشکل را به گوش مقامات مسئول هم رسانده ایم ولی متأسفانه تا به امروز رسیدگی نشده است.

### ● برای کسب درآمدهای پایدار چه کاری انجام داده اید؟

در خصوص درآمد پایدار تاحدودی کارهایی شده است. در دوره چهارم شورا زمینی به مساحت ۴۰۰۰ متر مربع خریداری شد و به صورت غرفه بندی و در قالب اجاره در اختیار درخواست کنندگان قرار گرفته است. محل درآمد دیگر مازا اجاره ماشین آلات شهر داری که به مردم خدمات می دهند تامین می شود. همچنین تصمیم داریم زمینی را که به مساحت ۲۰۰۰ است با سازه های سبک تجاری بسازیم و در اختیار درخواست کنندگان قرار دهیم تا به مجموع درآمدی شهر اضافه شود.

### ● شما دوره است در شورا فعالیت می کنید فکر می کنید چه موانع مهمی در بهبود عملکرد دشوراها وجود دارد؟

شورا نماینده مردم هست بنابراین همدلی و همزمانی شوراها عامل موثری در پیشرفت آن است و اگر این باشد قطعاً این شوراها موفق خواهد شد و مردم راضی خواهد بود. خوشبختانه در این دوره همدلی و همزبانی خوبی بین ما حکم بوده است

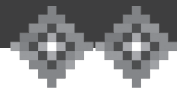
### ● مهمترین اولویتی که امسال پیگیری خواهید کرد چه مواردی خواهد بود؟

ورودی منطقه ما حریم شهر داری مشکین دشت و محمد شهر است که هیچ خدماتی به آن نمی دهند ولی ما تا به امروز به رغم اینکه خارج از محدوده ما بوده است کمک کرده ایم در لکه گیری آسفالت آنجا. هر چند نمی توانیم خدمات بدهیم ولی تصمیم داریم ورودی را دوباره کنیم و روستای فرخ آباد زیبادشت توانسته به لحاظ جغرافیایی تمام شهرهای آقماری استان تهران و البرز را به هم متصل کند ولی با این حال فاقد کمربندی هست و بنا داریم با برور سازی طرح هادی روستا که از سال ۷۳ تاکنون کمربندی بسازیم. بحث نیروی انتظامی و افزایش تعداد نیروی های آن هم بحث مسئله مهمی است که پیگیری خواهیم کرد.

## فرخ آباد زیبادشت

### نگین روستاهای البرز

فرخ آباد و زیبادشت یکی از روستاهای شهرستان فردیس بخش مشکین دشت و بزرگترین روستای استان البرز محسوب می شود. مساحت این روستا ۱۶۴۷ هکتار است که از این مساحت ۳۲۵ هکتار طرح هادی محسوب می شود و جمعیتی بیش از ۱۲ هزار نفر دارد و دهیاری آن بار تبه ۶ در حال فعالیت است. با توجه به یافته های باستان شناسی و کشف سفالینه های آخاری رنگ، پیشینه این روستا را به یک هزار سال قبل از میلاد تخمین می زنند. غلامعلی تبه مربوط به هزاره چهارم قبل از میلاد است و زال تبه مربوط به دوران سلجوقیان از آثار تاریخی این روستا به شمار می رود. همچنین دیوار و برجک نگهبانی مربوط به قلعه فرخ آباد، یک میدان مرکزی که در اطراف این میدانگاه، بناهایی چون عبادتگاه و دیگر ابنیه عمومی نیز مشاهده می شود. به لحاظ بافت جمعیتی، سه قشر عمده شامل بومیان اصیل فرخ آباد با قدمتی بیش از چهار صد سال، مهاجران نیشابوری حدود هفتاد سال و مهاجران زنجانی با سکونت بیش از سه دهه شاکیه جمعیتی این روستا را تشکیل می دهند. این روستای زیبا که یکی از بهترین شرایط آب و هوایی را در البرز دارد، از نظر خاک هم جزء مرغوب ترین روستای البرز محسوب می شود و همین امر پتانسیل خوبی را در حوزه کشاورزی و محصولات باغی و گلخانه ای فراهم آورده است که در صورت حمایت های دولتی می تواند در افزایش اشتغال روستایی در سطح استان تاثیر گذاری باشد. روستای فرخ آباد و زیبادشت همچنین دارای سه مسجد شامل مسجد حضرت ابوالفضل برای آذری ها، مسجد امام حسن مجتبی بعنوان مسجد جامع روستا و مسجد امام رضا برای نیشابوری ها است که نقش موثری در فعالیتهای فرهنگی و خدمات به روستاییان دارد.



## باغ های فرخ آباد و مشکین دشت در حال نابودی است

### ● محدودیت ها و مشکلات روستای مشکین دشت از نظر شما چیست؟

یکی از مشکلاتی که ما داریم این است که ما قبلاً بودجه دولتی داشتیم ولی این بودجه قطع شده و دیگر کمکی به ما نمی شود و به دلیل مشکلات مالی مجبور شدیم از سه تا پرسنلی که در اختیار داشته ایم یک نفر را تعدیل کنیم و الان به سختی هزینه های جاری را تامین می کنیم. مساله بعدی بحث ساخت و سازهای غیر مجاز است که با توجه به وسعت زیاد منطقه و حریم شهر و باغ های زیادی که در این منطقه وجود دارد بدلیل کمبود نیرو و اینکه نیروی انتظامی هم فاقد ابزارهای کافی برای گشت زنی هست، ساخت و سازهای غیر مجاز زیاد است و ما بدلیل مشکلات گفته شده نمی توانیم بر آنها نظارتی داشته باشیم و اکثر باغات در حال خرد شدن هستند در حالی که ما منتظر می رود سرانه فضای سبز فرخ آباد و مشکین دشت را حفظ کنیم متأسفانه این امکان برای ما وجود ندارد و این باغ ها هر روز کوچکتر

می شوند و جالب اینکه با توجه به اینکه داخل باغ ها ویلا ساخته می شود و مورد استفاده قرار می گیرد ساکنین انتظار دارند نسبت به نظافت و رفت و روب آنها فعالیت داشته باشیم در حالی که آنها هیچگونه عوارضی را نمی پردازند.

### ● ظرفیت های فرخ آباد و زیبادشت برای ایجاد اشتغال روستاییان چیست؟

با توجه به کیفیت آب و هوای فرخ آباد و مرغوبیت زمینی که وجود دارد اگر دولت با وام های کم بهره حمایت کند فرخ آباد بهترین شرایط را برای پرورش گل و همچنین پرورش توت فرنگی، خیار، گوجه و همچنین محصولات باغی دارد که با توجه به پتانسیل های بالایی بخش کشاورزی منطقه می توانیم از این ظرفیت برای کار آفرینی جوان های فرخ آباد استفاده کنیم ولی متأسفانه آنقدر سیر مراحل وام ها سخت است و موانع زیادی جهت بهره مندی از وام ها هست که جوانان فرخ آباد نتوانستند

از وام هایی که به روستاییان می دهند استفاده کنند.

### ● در دوره جدید شورا چه اقداماتی را در جهت کاهش مشکلاتی که اشاره کردید انجام داده اید؟

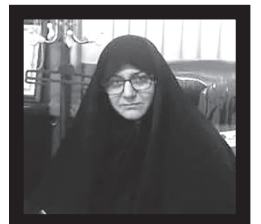
ببینید خیلی از مشکلات با بودجه حل می شود و ما قبلاً یک بودجه داشتیم پیرو آن سه چهار تا نیرو داشتیم که این نیروها در منطقه به گشت زنی هم می پرداختند و حتی الامکان از تخلفات جلوگیری میکردند ولی الان چون بودجه نداریم نمی توانیم کاری کنیم و اگر حریم فرخ آباد اصلاح شود و باغ ها زیر نظر ما بیاید می توانیم از امکانات دهیاری هم استفاده کنیم. ما از طریق فرمانداری و بنیاد مسکن پیگیری کرده ایم که این باغ ها بیایند در حریم فرخ آباد و مسئولین قول مساعد دادند ولی اینکار زمان می برد چون طرح هادی روستا قدیمی است و می بایست برور سازی شود و این پروسه زمان بر است.

### ● شما تنها بانوی عضو شورای روستا هستید با توجه به بافت سنتی روستا آیا تاکنون شاهد نگاه تبعیض آمیزی از سوی

همکارانتان یا مرا جعین بوده اید؟ تاکنون هیچ محدودیتی حسن نکرده ام و خوشبختانه نگاه همکارانم مثبت بوده و خودشان همیشه حامی این بوده اند که یک خانم در شورا باشد. اینجا یک منطقه سنتی و ما میبینیم وقتی مراجعین خانم یک زن را بعنوان عضو شورا میبینند چقدر خوشحال می شوند و راحت مسائل و مشکلاتشان را انعکاس می دهند.

### ● در حوزه های فرهنگی و اجتماعی چه اقداماتی انجام داده اید؟

با توجه به اینکه منطقه سنتی است در بعضی زمینه ها آگاهی اجتماعی کم است اگر آگاهی اهالی از مسائل بالا برود قاعدتاً مشکلات کمتر می شود. بدین جهت ما با استفاده از ظرفیتهای فرهنگسرای موجود و دو پایگاه بسیج و یک زینبیه ای که در روستا وجود دارد، در ۱۵ سال گذشته سعی کرده ایم که کلاس های مشاوره خانواده همیشه برقرار باشد و شورا هم حمایت می کند و این خوشبختانه باعث ارتقای فرهنگی شهر شده است. اینجا آرامش داریم و بدین جهت برخی آسیب های اجتماعی اینجا کمتر است.



معصومه رضایی  
رئیس شورای بخش  
مشکین دشت فردیس

## استفاده بهینه از منابع آبی در مدیریت پایدار محیط زیست شهری



غلامرضا صادقی | دانشجوی دکتری محیط زیست

بارندگی های فصل زراعی سال ۹۷، خصوصاً سیلاب های فروردین ماه کشور که طبق آمارهای هواشناسی در دهه های اخیر بی سابقه اعلام گردید. و ذخیره ۲۱ میلیاردی مخازن سد های کشور، در گستره ایران، این سوال را در اذهان بهره برداران منابع آبی کشور ایجاد نموده است. آیا دوران خشکسالی هابه سر آمده است؟ و با وجود منابع آبی قابل توجه ذخیره شده، محدودیت های استفاده از منابع آبی در حوزه مصارف شهری از جمله شرب و توسعه و نگهداری فضای سبز شهری و سایر مصارف برای شهروندان و جمعیت های انسانی کاسته شود و سیاست ها و تصمیم گیری های مدیریتی شهری بسوی کاهش محدودیت ها سوق یابد؟ واقعیت آنست ایران پهنه سرزمینی خشک و نیمه خشک با بیش از ۵۵٪ مساحت فلات بیابانی و با داشتن دو کویر لوت و مرکزی، از حیث منابع آبی هم در بخش سطحی و هم زیرزمینی با محدودیت روبرو است. و متوسط بارندگی درازمدت آن کمتر از ۲۵۰ میلیمتری می باشد. گرچه پهنه شمالی البرز (حوزه هیرکانی) با میزان بارندگی ۶۰۰ تا ۱۲۰۰ میلیمتر از محدودیت چندانی در بهره برداری بهینه از منابع آبی بعنوان یک پارامتر مهم منابع آکولوژیکی و زیستی در حیات اجتماعی زیستمدانان از جمله جمعیت انسانی برخوردار نیست، اما بیشتر مساحت کشور با تنگناهای شدید آبی در دهه های اخیر حتی در برداشت از سفره های آبهای زیرزمینی مواجه بوده است. بطوریکه حواشی کلان شهرها از جمله شهرهای کوهپایه ای تهران، کرج و همدان و... فرونشست زمین بوقوع پیوسته است. فرونشست زمین معنایی جزئی ته نشین شدن منابع آبی سفره ها و خلاء فضا و ایجاد گودال و حفره نیست.

سیلاب های فروردین ماه ۹۸ و افزایش ذخایر سدهای کشور که بیشتر در دوره شسته کوه البرز و زاگرس، و فور منابع آبی سطحی را در سال ۹۸ و چند سال آینده ایجاد نموده است، بدلیل شرایط اقلیمی درازمدت ایران که به آن اشاره شد، می بایست بدلائل زیر با همان دیدگاه مصرف بهینه منابع آبی در بخش شرب و رویکرد استفاده از گونه های گیاهی با نیاز آبی کم، و ترجیحاً گونه های بومی سازگار با اقلیم مناطق، توسط بخش های کارشناسی برنامه ریزی و مدیریت گردد. الف- ذخایر سدهای کشور که بیشتر در دوره شسته کوه البرز و زاگرس موجود می باشند، عمده جمعیت کشور و اکثر شهرها و کلان شهرهای ایران را تغذیه می کنند. ب- جمعیت زیاد انسانی و تنوع فعالیت های معیشتی از جمله کشاورزی، دامداری، صنعت و تامین آب شرب و... در کاهش این منابع ذخیره ای در کوتاه مدت، کاهش ذخایر را به همراه خواهد داشت. ج- افزایش دمای اقلیم ایران حتی در مناطق کوهپایه ای، مطابق با مطالعات موردی در کشور، میزان سطح تبخیر را افزایش و بخشی از ذخایر آبی سدها را کاهش خواهد داد. د- هیچگونه مدارک و مستندات متقن توسط سازمان هواشناسی مبنی بر شروع دوره های ترسالی مطابق با اطلاعات ماهواره ای ارائه نگردیده است. ه- گرچه سدهای انسان ساخت، در کوتاه مدت منابع آبی مطمئنی برای جمعیت ها ایجاد می کند، اما درازمدت بر افزایش درجه خشکی بستر خاک حوزه آبریز تاثیر گذار و نهایتاً حجم آب سفره های زیرزمینی خواهد کاست. لذا در راستای تقویت منابع آبی کشور هم در بخش سطحی و هم زیرزمینی از طریق استراحت دادن به بهره برداری از سفره های زیرزمینی، و حفظ ذخایر منابع آبی سدها برای سال های آتی (حداقل ۳ ساله) و ایجاد امنیت منابع آبی مورد نیاز کلان شهرها، لازمست در مصارف شهری و مدیریت های زیست محیطی شهر، همچنان رویکرد الگوی مصرف آب با تاکید بر نحوه مصرف در مناطق بیابانی و نیمه بیابانی برنامه ریزی و مدیریت گردد.

### برخی با فروش اوراق مشارکت برای مترو مخالفند در این خصوص چه توضیحی دارید؟



در کشور با تدبیر دولت ۱۰ هزار تومان میلیارد تومان اوراق مشارکت برای قطارهای شهری فروخته شده است. سهم شهر کرج از این ده هزار میلیارد تومان چقدر بوده است؟ ۱۰۰ میلیارد تومان! جمعیت شهر کرج چند درصد این کلانشهرها است که به آن ها اوراق مشارکت دادند؟ هشت درصد یعنی مافقط یک هشتم حق مردم کرج را توانستیم بگیریم ولی اکنون فروش ۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت در مراحل آخر است و یک ۷۰ میلیارد تومان راهم در خواست کردیم که در آخرین جلسه صحن علنی شورای شهر مصوب شد. انتقادی که می شود این است که این اوراق با بهره بالایی که دارند توجیه اقتصادی برای خرج کردنشان نیست اما ببینید ما ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق سال ۹۳ فروختیم اگر رقم ۱۰۰ میلیارد تومان را در سال ۹۳ کار می کردیم آن کار الان با ۲۵۰ میلیارد تومان هم قابل جمع کردن نبود اگر ۱۰۰ میلیارد تومان را آن وقت می دادند چند کابل و ترانس می گرفتیم با دلار ۲۵۰۰ الی چند ارز داشت؟ به طور ساده بخواهم بگویم متر و ساختن مثل خرید خانه در شرایط فعلی اقتصادی است. شما در این مملکت خانه بخرد با قرض و وام وقتی آخرین قسط آن را می دهید می بینید ارزش ملکتان بیشتر از چهار برابر شده است، کل متروهای کشور با همین شیوه ساخته می شود شما می گوید باستاد بفرماید در شرایط فعلی اقتصادی کشور جهت تامین منابع مالی چه باید بکنیم؟ دورا راه بیشتر وجود ندارد یا باید تعطیل کنیم یا اینکه پروژه را اگر می خواهیم راه بیندازیم باید منابع مالی آن را تامین کنیم.

### برخی در صد های اعلام شده در مورد پیشرفت کار را قبول نداشتند. برای این چه توضیحی دارید؟



موضوع دیگری که به آن انتقاد می شود در صد های مختلفی است که درباره پیشرفت مترو گفته می شود از ۳۳ درصد تا ۲۷ درصد رقم هایی است که عنوان شده است. باید بگویم که در صد ها چیزی نیست که هر لحظه بتوانیم اندازه بگیریم یا در صد بگیریم، در صد چگونه تعیین می شود؟ این یک بکج است. این پروژه به صورت طرح و ساخت است. EPC نمی آید بگویم چون این کار ۲۰ درصد پیشرفت داشته پس یک درصد به آن اضافه کنیم، EPC می گوید کار پس از تایید مشاور یک درصد به آن اضافه می شود، به این کار می گویند ساختار شکست، این بکج مثل این می ماند که شما اگر خانه ساختید اسکلت را زدیم می گوید ۱۰ درصد پیشرفت کرد، دیوار چینی شد ۴۰ درصد و... کاری که ما کردیم این بود یک زمانی کار های کوچک انجام شده بود و در مرحله تایید بود و ما نمی توانستیم همرا اعلام کنیم. لذا این شائبه پیش آمد که کلا در صد پیشرفت شده ولی وقتی تایید به تمام کارها را گرفتیم یک پله صعود کردیم بالا برای خیلی هاشبیه شد که این چگونه افزایش یافت که توضیح دادم. این راهم مشاور تایید کرده است همان مشاوری که ۳۱ درصد را تایید کرده ایم که باید ۱۰ درصد را تایید کند. تاکید دارم که اینها بحث های فنی است و دوستان می توانند اینها را از مهندسان اهل فن بپرسند یا فرموده مورد توجیه را معرفی کنند که به اتفاق ایشان این موارد را بررسی کنند.

### و سخن پایانی



همانطور که گفتیم مترو ساختن مثل خرید خانه است بروید ببینید دیگران چگونه خانه دار شدند خانه خریدند و ما هم مثل آنها عمل کنیم. مثلاً در مشهد که به همراه آقایان خلیلی و رسولی رفته بودیم آقای خلیلی از رئیس شورای شهر مشهد پرسید چگونه پروژه های کلان شهری از جمله مترو اولویت بندی می کنید که ایشان در پاسخ گفت اولویت بندی نمی کنیم ما اول می نشینیم کنار همدیگر مخارج مترو را کنار می گذاریم بعد هر چه باقی ماند تقسیم می کنیم. این رویکرد مشهد نسبت به پروژه قطار شهری خود است. در مترو مشهد، برای ساخت ۱۴ کیلومتر خط با ۱۱۳ ایستگاه با حمایت جدی دولت و شهری و شورای شهر مشهد، حدود ۱۷۰ میلیارد تومان جهت کارهای عمرانی به اضافه ۲۰ میلیون یورو جهت خرید و نصب تجهیزات هزینه شده است. این نشان از اراده استانی برای پیشبرد پروژه است و ما هم باید اینگونه باشیم. من برداشتم این است که دینم را به شهرم ادا کرده ام و دوست دارم کرج حمل و نقل سالم و پایداری داشته باشد و من و همکارانم حاضریم هر گونه مساله ای و ابهامی باشد بر طرف کنیم و نسبت به کار های هم که انجام داده ایم پاسخگو هستیم.

ادامه از صفحه ۵

### از حواشی که درباره تهاتر

### به وجود آمده هم بگوئید

برای تامین منابع مالی مترو یک متر تهاتر هم انجام ندادیم! تهاتر یعنی چه؟ یعنی اینکه فردی می آید کاری برای شما انجام می دهد و شما یک ملک در اختیار خودت را به او می دهید و قیمتی هم که می گذارید قیمت کارشناسی است، حالا یک فردی آمده مثلاً یک سازنده، ساختمان ساخته و به شهر داری مثلاً ۱۰ میلیون تومان بدهکار است و از آن طرف، سایبر هم از ما یک میلیارد می خواهد. کاری که سایبر می کند این است که می رود آن خرده بدهکار را پیدا می کند و بابت آن بدهی با او توافق می کند و ملک می گیرد، ما هم به شهرداری می گوئیم بدهی آن شخص را از طلب شرکت سایبر کسر نماید. این اسمش تهاتر نیست. سازندگان بدهکار به شهرداری به سایبر مراجعه مینمایند. شرکت سایبر از آنها ملک برداشته و معوض آن طلب خودش را با شهرداری تسویه کرده است این چیزی است که باعث ایجاد شبهه برای دوستان شده است به خاطر اینکه می بینند شهرداری زمین خود را ۱۰ میلیون تومان به پیمانکار می فروشد و پیمانکار آن را ۱۵ میلیون تومان می فروشد این در حالی است که اگر بررسی کنیم می بینیم که پیمانکار زمین را برده کمیسیون ماده ۵ و یک طبقه را به سه طبقه افزایش داده و فروخته ولی مانمی توانیم اینکار را انجام بدهیم چون خلا قانونی وجود دارد. اینها مسایل فنی و پیچیده ای است که باید دقیق توضیح داده شود تا ابهامی نماند ولی متأسفانه فرصت پاسخگویی در صحن علنی خیلی محدود است و برخی از منتقدین هم هنگام ارائه توضیحات از صحن بیرون می روند. متأسفانه کار ما به گونه ای است که دیده نمی شود. در هر حال در نقد و انتقاد نباید از جاده عدل و انصاف خارج شد آدم وقتی به رغم تمام زحمات ها کم لطفی ها را می بیند دچار ناامیدی و افسردگی می شود این شاید برای بعضی ها خوشایند باشد ولی برای من نیست من به حمل نقل سالم و پایدار اعتقاد دارم و به دنبال این هستم که همچون گذشتگان که آثاری را بر جا گذاشتند و ما اکنون به آن افتخار می کنیم ما هم بتوانیم کاری کنیم که آیندگان به نیکی از آن یاد کنند.