خراسان رضوی
روزنامه
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
خراسان رضوی
سه‌شنبه | ۱۶ شهریور ۱۴۰۰
۲۹ محرم ۱۴۴۳
شماره ۴۷۷۷

گزارش

۲۵۰ روستای استان در انتظار گاز

مدیرعامل شرکت گاز خراسان رضوی: تا پایان امسال قطعا به ۱۰۰ روستای استان گازرسانی خواهد شد

گزارش

نوید زنده روحیان

نسیم خنک شهریور که به جانمان می خورد، برگ ریزان و نارنجی های خوش رنگ در شهرها بوی پاییز را به مشام می رساند اما در روستاها به جز این ها بوی نفت و زحمت بی گازی آن قدر تند هست که صفای این روزها را با خود به حاشیه ببرد. روستاهایی که گاه فاصله زیادی تا شهرها ندارند اما هنوز گاز به آن ها نرسیده و سرمای زمستان را با بخاری و اجاق نفتی سر می کنند. این البته جای خوب ماجراست و خاطرات دلخراش نبود گاز در برخی روستاها از حوادث خونین مدارس و بخاری های نفتی گرفته تا خفگی روستانشینان در خانه همگی بارها دل هم استانی هایشان را داغدار و رخت عزا به تن شان کرده است. سال گذشته در همین روزها مدیرعامل شرکت گاز استان از باقی ماندن ۳۸۹ روستا برای گازرسانی خبر داده و قرار بود تا سال ۱۴۰۱ در تمام آن روستاها شعله های آبی گاز روشن شود اما حالا می گوید هنوز گاز به ۲۵۰ روستا نرسیده است. به گزارش خراسان رضوی، گاز طبیعی نعمتی است که برخی از روستاهای خراسان رضوی از آن محروم اند و سال گذشته در آخرین روزهای منتهی به فصل تابستان ۳۸۹ روستا از داشتن گاز محروم بودند اما حالا تعداد این روستاها به ۲۵۰ روستا رسیده است.

۲۵۰ روستای بدون گاز در استان

حسن افتخاری، مدیرعامل شرکت گاز خراسان رضوی در این باره توضیح داد: ۲۷۰۰ روستای واجد شرایط گازرسانی در استان وجود دارد که تاکنون به ۲۴۵۰ روستا گازرسانی شده و حدودا به ۲۵۰ روستای دیگر گاز نرسیده است. وی افزود: تعداد روستاهای واجد شرایط یک عدد ثابت نیست و ممکن است با مرور زمان تغییر کند، مثلا برخی از روستاهایی که هفت سال پیش با آغاز ماموریت گازرسانی ما به روستاها واجد شرایط بوده اند که مبلغ هزینه گازرسانی به آن ها شش میلیون تومان بوده است و تعداد آن ها هم در آن زمان حدود ۱۸۰۰ روستا بوده اما آخرین باری که سرانه گازرسانی استان تغییر کرد در قانون بودجه ۱۴۰۰ بود که این سرانه به دو برابر تغییر یافت و به ۱۲ میلیون تومان رسید و با این افزایش سرانه تعداد روستاهای واجد شرایط نیز تغییر کرد، پس وقتی ما در یک سال گفتیم تا پایان امسال گازرسانی روستاهای واجد شرایط به پایان می رسد منظور همان تعداد بوده نه روستاهایی که بعدا اضافه شده است. افتخاری خاطرنشان کرد: جمعیت رسمی کشور در سال ۹۵ با آخرین سرشماری نفوس و مسکن اندازه گیری شده و همین حالا هم جمعیت رسمی استان همان است اما به طور طبیعی هم اکنون جمعیت قطعا بالاتر رفته و تغییر کرده است پس ما نمی توانیم و درست نیست که با مقیاس سرانه جمعیتی گازرسانی را بسنجیم، در این باره تعداد اشتراک به نظر من مقیاس بهتری است که تعداد خانوار تحت پوشش گاز در استان به طور قطعی چه تعداد بوده و حالا چه تعداد است.

رتبه اول استان در گازرسانی به روستاها

وی تصریح کرد: با توجه به گزارش مجلس شورای اسلامی در خصوص گازرسانی روستایی، در سال ۹۵ خراسان رضوی در رتبه پنجم قرار داشته اما هم اکنون در رده اول طول شبکه گازرسانی و خانوار بهره مند از گاز طبیعی در کشور است. مدیرعامل شرکت گاز استان همچنین درباره گازرسانی نکردن به برخی روستاهای نزدیک شهرها تاکید کرد: ما در اطراف شهر مشهد هیچ روستای بدون گازی نداریم و فقط دو آبادی هم جوار مشهد وجود دارد که مثلا یکی از آن ها در ارتفاعات جنوبی مشهد به نام چشمه پونه است که تعدادی از افراد زمین های اوقاف یا آستان قدس را تصرف و در آن جا بدون مجوز ساخت و ساز کرده اند که عملا ما برای گازرسانی به آن ها منع قانونی داریم مشابه این موارد به جز مشهد در شهرهای تربت جام، کاشمر و ... هم وجود داشته که ساخت و ساز غیر مجاز در آن ها انجام شده است که ما اجازه خدمات رسانی نداریم اما در برخی روستاهای نزدیک شهرستان های مرزی یا صعب العبور و کوهستانی که از شهر دور هستند، در این موارد علاوه بر مسائل فنی که باید برای شرکت گاز قابل اجرا باشد یک مشاور برای این روستاها انتخاب می کنیم و هزینه گازرسانی براساس تعداد خانوار به صورت سرانه محاسبه می شود، اگر هزینه ها در روستاهای غیر مرزی تا سقف ۱۲ میلیون تومان و در روستاهای مرزی تا سقف دو برابر یعنی ۲۴ میلیون تومان باشد در اولویت گازرسانی قرار می گیرند.

وعده مدیرعامل شرکت گاز برای گازرسانی به ۱۰۰ روستای استان

وی افزود: هم اکنون ۲۰۰ روستا در اولویت کاری قرار دارد و در حال اجراست و تا پایان سال ۵۰ روستای دیگر هم به این تعداد افزوده خواهد شد اما ممکن است سال آینده با افزایش سرانه یا تعداد خانوار روستاهای دیگری به روستاهای دارای اولویت اضافه شود که باید ما کار را برای آنان نیز انجام بدهیم.

افتخاری همچنین درباره منابع تخصیصی از دولت و دیگر سازمان های حمایتی تاکید کرد: کل منابع تخصیص یافته در خصوص گاز از محل وزارت نفت و شرکت ملی گاز ایران و مستند به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر است و توافقی با دیگر نهادها وجود ندارد اما با همین وضعیت مشکل بیشتر پیمانکاران گازرسانی، هم موضوع کرونا و هم مشکلات کارگران بوده و به صورت کامل حقوق خود را دریافت کرده اند و از نظر منابع اختصاص یافته مشکلی برای اجرای پروژه ها به وجود نیامده است.

مدیرعامل شرکت گاز خراسان رضوی همچنین با وعده آغاز عملیات گازرسانی به تمامی ۲۵۰ روستای بدون گاز استان تصریح کرد: ما قطعا تا پایان امسال اجرای پروژه گازرسانی به تمام این روستاها را آغاز خواهیم کرد و به مردم قول می دهیم تا پایان سال حتما ۱۰۰ روستا به گاز طبیعی دسترسی پیدا کنند.

گزارشی از مشکلات سیستم حمل و نقل عمومی شهر نیشابور

چرخ اتوبوس‌های درون شهری نیشابور سخت می‌چرخد

گزارش

شجاعی‌مهر

سیستم حمل و نقل عمومی امروزه در تمام نقاط دنیا مورد توجه دولت ها قرار دارد و بیشتر دولت ها با کمک به آن سعی در حل معضلات شهری دارند. کاهش تردد خودروهای شخصی، هوای پاک، کاهش ترافیک و کاهش هزینه های خانوار ها تنها بخشی از مزایای توجه به ناوگان حمل و نقل عمومی در شهرهاست. این روزها متاسفانه شرایط ناوگان حمل و نقل عمومی در نیشابور مساعد نیست. قطع کامل یارانه های دولتی در کنار افزایش فرسودگی ناوگان، افزایش سرسام آور قیمت قطعات و مواد مصرفی و همچنین شیوع کرونا شرایط اتوبوس های درون شهری نیشابور را به عنوان سیستم اصلی حمل و نقل عمومی این شهر با مشکلاتی مواجه کرده است. حمل و نقل عمومی در کلان شهرها با حضور مترو و قطارهای شهری، بودجه و درآمد بیشتر شهرداری ها، جمعیت بیشتر و تمرکز دارایی های دولتی شرایط بهتری دارد. از طرفی شهرهای کوچک نیز یا در آن ها سیستم حمل و نقل عمومی تعریف نمی شود یا به وسیله تاکسی یا مینی بوس این حوزه را پوشش می دهند اما در شهرهای میانی مانند نیشابور اتوبوس درون شهری مولفه اصلی حمل و نقل عمومی است و حالا با این مشکلات وضعیت آن به مرحله بحرانی رسیده است. در همین خصوص رانندگان و بهره برداران بخش خصوصی اتوبوسرانی نیشابور با گلایه از مشکلات فراوان دست به تجمع زدند و همین اقدام برای ساعاتی شبکه حمل و نقل عمومی نیشابور را با اختلال روبه رو کرد.

یکی از این رانندگان در گفت و گو با خراسان رضوی اظهار کرد: متاسفانه هزینه های نگهداری اتوبوس ها به شدت افزایش یافته است به طوری که در گذشته لاستیک را دو میلیون می خریدیم حالا در بازار آزاد باید ۱۵ میلیون تومان هزینه کنیم. تعویض روغن را با ۳۰۰ هزار تومان انجام می دادیم حالا سه میلیون تومان هزینه دارد.

وی ادامه داد: اتوبوس در ماه پنج میلیون تومان هم کار نمی کند و صبح تا شب ۱۶ ساعت پشت فرمان رانندگی می کنیم ولی در پایان نیز چیزی عایدمان نمی شود. مسئولان باید حمایت کنند چرا که با این وضعیت چرخ اتوبوس ها نمی چرخد. یکی دیگر از رانندگان بخش خصوصی اتوبوسرانی نیشابور گفت: با شهرداری قرارداد داشتیم و مدت هاست این قرارداد به اتمام رسیده است، حداقل سندهای ما را آزاد کنند تا دنبال زندگی مان برویم. همکاران دیگر ما روی خودروهای سنگین در جاده کار می کنند و درآمد بهتری دارند. وی ادامه داد: سند اتوبوس ها به اسم سازمان است و می گویند باید کار کنید چون اتوبوس نداریم. یکی دیگر از رانندگان نیز به خبرنگار ما گفت: هر چقدر کار می کنیم باز هم باید از چند نفر قرض بگیریم تا استهلاک خودرو را فقط جبران کنیم. وی خاطر نشان کرد: اتوبوس ها و سرویس های دارای درآمد در اختیار خود سازمان است و تازه همان درآمد ناچیز ما نیز به حساب شهرداری می رود و باید دنبال آن بدویم تا نقد شود. با این وضعیت، کار کردن بسیار سخت شده است و باید به اتوبوس ها یارانه بدهند اما مسئولان چند سال است که فقط وعده می دهند.

یارانه دولت به حمل و نقل عمومی به حد صفر رسیده است

مدیر عامل سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری نیشابور در گفت وگو با خراسان رضوی در خصوص مشکلات به وجود آمده برای ناوگان حمل و نقل عمومی این شهر اظهار کرد: حمل و نقل عمومی در دنیا بر محور یارانه است، یعنی چون این موضوع هزینه و فایده یکسانی ندارد دولت ها از آن حمایت می کنند. اسماعیل قندهاری با بیان این که حدود ۱۲ سال پیش دولت اتوبوس هایی را به شهرداری ها واگذار کرد، افزود: آن زمان قیمت اتوبوس حدود ۱۰۰ میلیون تومان بود اما به شهرداری ها به قیمت ۱۸ میلیون تومان واگذار کردند. شهرداری ها نیز آن را به همان قیمت در اختیار بخش خصوصی قرار دادند و اتفاقا از این موضوع استقبال هم شد. وی ادامه داد: از آن گذشته دولت به شهرداری ها نیز بابت حمل و نقل عمومی یارانه پرداخت کرد و بخشی از هزینه های سفرهای درون شهری را متقبل شد. قندهاری اظهار کرد: در همین خصوص یارانه قابل توجهی هم پرداخت شد به طوری که در سال ۹۲ یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان یارانه بلیت به شهرداری نیشابور پرداخت شد که با توجه به قیمت حدود ۱۰۰ میلیون تومانی اتوبوس ها مانند این بود که ۱۵ دستگاه اتوبوس جدید به ما تزریق شده باشد. ما از این محل به بخش خصوصی، یارانه لاستیک و قطعات یدکی می دادیم و اتوبوس های فرسوده تر را باز سازی و سیستم حمل و نقل را مدیریت و نیازهای آن را مرتفع می کردیم. وی با بیان این که متاسفانه از شش ماه دوم سال ۹۴ یارانه تخصیصی دولت به حد صفر رسیده است، خاطر نشان کرد: اگر بخواهیم آن زمان را با وضع موجود مقایسه کنیم هم اکنون قیمت هر دستگاه اتوبوس پنج میلیارد تومان است و اگر دولت بخواهد یارانه را مانند گذشته پرداخت کند باید سالیانه ۱۵ برابر این مبلغ یعنی ۷۵ میلیارد تومان برای حمل و نقل عمومی نیشابور پرداخت کند. اگر این مبلغ در اختیار حمل و نقل عمومی قرار بگیرد کارهای بسیار زیادی می توان انجام داد حال آن که نه تنها مبلغ به این مقدار افزایش نیافته بلکه به صفر رسیده است. این خلأ بسیار زیاد به وجود آمده را چگونه می توان جبران کرد وقتی دولت برخلاف اقدامات دیگر کشورها پای خود را از حمل و نقل عمومی کنار کشیده است؟

کاهش ۸۷ درصدی تعداد مسافر اتوبوس های درون شهری نیشابور

مدیر عامل سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری نیشابور خاطر نشان کرد: در گذشته که اتوبوس را با ۱۸ میلیون واگذار کردیم برای بهره برداران صرفه اقتصادی داشت چون تعداد مسافران زیاد بود و به طور میانگین روزی هزار و ۵۰۰ نفر جابه جایی در هر اتوبوس داشتیم و این عدد تا قبل از شیوع کرونا با کاهش بیش از ۵۰ درصدی به ۷۰۰ مسافر در روز رسید در حالی که جمعیت و نیاز مردم به رفت و آمد درون شهری افزایش یافته است. البته از دلایل این موضوع می توان به افزایش استفاده از خودروی شخصی، به روز رسانی نشدن سیستم حمل و نقل عمومی، فرسودگی خودروها و نبود فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی اشاره کرد. وی ادامه داد: پس از شروع پاندمی کرونا در اسفند ۹۸ نیز تاکنون تعداد مسافر به طور میانگین به ۲۰۰ نفر رسیده است که کاهش تعداد مسافر به طور مستقیم باعث کم شدن درآمد بهره بردار بخش خصوصی می شود.

عمر ناوگان اتوبوسرانی نیشابور از خط قرمز عبور کرده است

سن ناوگان بالا رفته است و با این قیمت ها به جز در چند کلان شهر شهرداری ها توان خرید اتوبوس را ندارند. قندهاری با اشاره به عمر بالای ناوگان حمل و نقل عمومی نیشابور گفت: اتوبوس ها در حال فرسوده شدن هستند و هزینه تعمیر و نگهداری آن ها بیشتر شده است. مجبوریم برای اتوبوس های فرسوده معاینه فنی بگیریم و از آن ها استفاده کنیم و باید بگوییم هم اکنون استانداردهای ترافیکی در حمل و نقل عمومی کشور ما معنی ندارد.

وی افزود: در حالی که در برخی کشورها عمر ناوگان حمل و نقل عمومی پنج سال و در بعضی کشورها ۱۰ سال است و در کشور ما نیز ۱۰ سال تعریف شده، میانگین عمر ناوگان حمل و نقل نیشابور به ۱۴ سال رسیده است. از خط قرمز عبور کرده ایم و اتوبوس پس از ۱۰ سال فقط آلایندگی ایجاد می کند و هزینه های تعمیر و نگهداری آن زیاد است و مقرون به صرفه نیست.

افزایش سرسام آور هزینه قطعات یدکی اتوبوس ها

مدیر عامل سازمان حمل و نقل عمومی شهرداری نیشابور تصریح کرد: عمر ناوگان بخش خصوصی ما بالا رفته است و زیاد خراب می شود. از طرفی هزینه نگهداری و قطعات این اتوبوس های فرسوده با اتوبوس های جدید ۵ میلیارد تومانی برابر است.

در گذشته یک جفت لاستیک را حدود دو میلیون تومان می خریدیم و هم اکنون لاستیک ایرانی حدود ۹ میلیون تومان است و قیمت آن بیش از چهار برابر افزایش یافته است. همچنین تعویض روغن ۲۰۰ هزار تومانی با افزایش ۱۰ برابری به ۲ میلیون تومان رسیده است.

دولت می تواند با راه اندازی سامانه خرید قطعات، لوازم یدکی مورد نیاز اتوبوس ها را از کارخانه ها بخرد و با دادن یارانه مستقیم به دست شهرداری ها برساند تا مجبور نباشیم جنس را از بازار با قیمت بسیار بالا و کیفیت پایین تهیه کنیم. قندهاری با بیان این که در این سال ها قیمت بلیت اتوبوس نیز افزایش یافته است و اگر دولت یارانه را پرداخت کند افزایش قیمت بلیت نداریم، افزود: این افزایش قیمت باعث می شود که اتوبوس نتواند در خصوص جذب مسافر با دیگر وسایل حمل و نقل رقابت کند و استقبال مردم کم می شود. این در حالی است که برای تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی در بسیاری از کشورها دسترسی به آن بسیار ارزان و حتی رایگان است.

شهرهای میانی مانند نیشابور از کمک های دولتی بی بهره اند

وی ادامه داد: شهرهای کوچک از کمک های دولتی برخوردارند و کلان شهرها نیز توسط دولت حمایت می شوند اما متاسفانه شهرهای میانی مانند نیشابور از این کمک های دولتی بی بهره اند. در کلان شهرها مترو داریم و در شهرهای کوچک نیز از تاکسی یا مینی بوس استفاده می شود. چند سال است که ناوگان اتوبوسرانی نوسازی نشده و پر کردن این شکاف با این قیمت ها توسط دولت جدید کار بسیار سختی است.

این کارشناس حوزه حمل و نقل تصریح کرد: برای تقویت سیستم اتوبوسرانی می توانیم خطوط ویژه و مخصوص اتوبوس در خیابان های ۱۵ خرداد و ۱۷ شهریور ایجاد کنیم که مطالعات اولیه آن نیز صورت گرفته اما نبود زیرساخت ها مانع انجام آن می شود. ترافیک بعضی خیابان ها زیاد است و این موضوع باعث کاهش استقبال مردم از اتوبوس ها می شود. اگر سیستم حمل و نقل عمومی تقویت شود شاهد کاهش ترافیک و آلودگی هوا خواهیم بود.

قندهاری با بیان این که هم اکنون حدود ۸۰ اتوبوس فعال در بخش خصوصی داریم، افزود: با این بهره برداران قبل از سال ۹۰ قرارداد بسته شده و هم اکنون قرارداد آن ها به اتمام رسیده است اما با توجه به شرایط موجود امکان استرداد اتوبوس ها نیست.

وی خاطر نشان کرد: وزارت کشور فضایی ایجاد کرده است که بتوانیم اتوبوس ها را بازسازی کنیم. چند دستگاه اتوبوس را به صورت رایگان بازسازی و قرارداد آن ها را تمدید کردیم. شهرداری نیشابور نیز به دنبال دریافت وام برای بازسازی چند دستگاه دیگر است اما مشکلات کلی با این راهکارها حل نخواهد شد.

قندهاری در خصوص کمک های شهرداری به بهره برداران بخش خصوصی اظهار کرد: شهرداری نیشابور فروردین و اردیبهشت امسال به هر دستگاه اتوبوس یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان و از خرداد دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان از محل بودجه خود کمک کرده است.

وی در پاسخ به تاخیر در پرداخت درآمدهای رانندگان نیز گفت: پرداخت ها سیستم قانونی شهرداری است و تلاش می کنیم زمان پرداخت آن به بهره برداران را به حداقل برسانیم.

از مکاتبه با مسئولان هیچ نتیجه ای نگرفتیم

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر نیشابور نیز در این باره تصریح کرد: در حوزه حمل و نقل عمومی دو مدل اتوبوس داریم که یکی اتوبوس های متعلق به شهرداری و دیگری اتوبوس های بخش خصوصی است که طبق قرارداد ی زمان واگذاری اتوبوس ها مشغول کار شده اند و هم اکنون قرارداد آن ها پایان یافته یا رو به پایان است.

احمد همت آبادی افزود: این که می گویند قراردادمان تمام شده حرف حساب است. می گویند تعهدمان تمام شده است و سند اتوبوس ها را آزاد کنید تا به دنبال فعالیت های خودمان برویم اما شهرداری با توجه به نیازی که به این تعداد اتوبوس دارد و واقعا در ناوگان حمل و نقل مشکل داریم فعلا این اتوبوس ها را نگه داشته است ولی قطعا مشکلات آن ها باید بررسی و رفع شود.

سخنگوی شورای شهر نیشابور بیان کرد: از زمانی که دولت سهم خود را در حمل و نقل عمومی پرداخت نمی کند مشکلات آغاز شد و هم اکنون با شیوع کرونا مسافران کمتر و این مشکلات تشدید شده است به نحوی که بهره برداران می گویند حتی هزینه کمک راننده را نمی توانند پرداخت کنند در حالی که هزینه های جاری آن ها چندین برابر شده است.

همت آبادی ادامه داد: رانندگان معتقد هستند هزینه های یک اتوبوس شهری هم اکنون در هر ماه حدود ۱۵ تا ۱۸ میلیون تومان است در حالی که درآمد حاصل از فروش بلیت تنها بین ۵ تا ۶ میلیون تومان است که این فاصله ایجاد شده باید جبران شود.

عضو دوره های پنجم و ششم شورای شهر نیشابور اظهار کرد: مصوبه ای در دوره قبلی شورای شهر داشتیم که ماهیانه تا پنج میلیون تومان به هر دستگاه اتوبوس پرداخت شود که به دلیل هزینه های زیاد مورد موافقت شهرداری قرار نگرفت و مقرر شد نصف آن مبلغ پرداخت شود که مشکلی بابت آن نیست.

همت آبادی ادامه داد: یکی دیگر از مطالبات بهره برداران بخش خصوصی این است که شهرداری سهم خود از فروش هر بلیت را پرداخت کند که مقرر شد به ازای هر تراکنشی که دارند مبلغی را شهرداری به آن ها پرداخت کند. رانندگان با این موارد فعلا موافقت کرده اند و منتظریم لایحه جدید شهرداری در این خصوص دوباره به شورای شهر ارسال شود.

سخنگوی شورای شهر نیشابور بیان کرد: در دوره قبل پیشنهاد دادم به دلیل کوتاهی دولت در این مورد حتی جلسه شورای تامین برگزار و این مشکل بحرانی ما در حوزه حمل و نقل عمومی بررسی دقیق شود. با دادستانی، فرمانداری، نمایندگان مجلس و دیگر نهادها در این خصوص مکاتبه کرده اما متاسفانه هیچ نتیجه ای نگرفته ایم و همچنان دولت از زیر بار مسئولیت در حوزه حمل و نقل عمومی شانه خالی می کند.

جناب آقای
علی رضا مهاجر نیا
درگذشت **مادربزرگ عزیزتان**
را به جنابعالی و دیگر فرزندان محترم آن مرحومه تسلیت عرض می نمایم.
محمدحسین ملکی
قدیمی ترین همکار ۱۴۰۰۳۳۱۷۷/م