

شبکه راه‌های کشور

۹۰۰۰ همت ارزش دارد

رئیس سازمان راهداری با اشاره به ارزش ۹۰۰۰ همتی شبکه راه‌های کشور گفت: تسریع در اجرای پروژه‌های راهداری و رفع نواقص پل‌ها و تونل هادر دستور کار قرار دارد.به گزارش تسنیم، رضا کبری پیوستگی در تأمین منابع مالی راه‌آز، الزامات اصلی اجرای پروژه‌های راهداری اعلام و اظهار کرد: حفظ زیر ساخت‌های شبکه راه‌ها، افزایش تاب‌آوری تأسیسات جاده‌ای، ایجاد امنیت و آرامش از مهم‌ترین ماموریت‌های سازمان راهداری به شمار می‌رود. او افزود: همه توان سازمان برای نگهداری این سرمایه و حفظ ایمنی هموطنان به کار گرفته می‌شود. اکبری همچنین بر ضرورت بهبود کیفیت جاده‌ها، اجرای پروژه‌ها با روحیه اعتدال و بهرپز از اسراف و کم کاری و استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها تأکید کرد. رئیس سازمان راهداری نوسازی بخشی از ناوگان راهداری و آمادگی برای اجرای طرح راهداری زمستانی را از اولویت‌های ادارات کل بر شمرد و افزود: تسریع در اجرای پروژه‌های راهداری و رفع نواقص پل‌ها و تونل هادر دستور کار قرار دارد.

هشدار بارش های شدید

در برخی مناطق ایران

سازمان هواشناسی از بارش باران، صاعقه و وزش باد در مناطق شمالی کشور تا اوایل هفته آینده خبر و هشدار داد که در پای عمان، خزر و خلیج فارس موج خواهد بود. به گزارش تسنیم، برررسی نقشه‌های همدیدی و ایندئنگری سازمان هواشناسی نشان می‌دهد امروز پنجشنبه در کیلان و نوار شرقی اردبیل بارش پرارنده مورد انتظار است. از اواخر وقت پنجشنبه در شمال آذربایجان غربی و جمعه علاوه بر آن در مناطقی از کیلان و شمال استان های آذربایجان شرقی و اردبیل شاهد بارش خواهیم بود.شبته هفته آینده بارش در استان های ساحلی دریای خزر خفوت می شود. همچنین در اردبیل و امتداد ارتفاعات البرز مر کزی و شرقی نیز بارش پرارنده روی می دهد. پنجشنبه در استان های ساحلی در پای خزر بارش شدید باران همراه با عود برق، به ویژه در مازندران و کیلان با احتمال تراک و همچنین در اردبیل، نیمه شرقی آذربایجان شرقی، شمال سمنان و امتداد دامنه ها و ارتفاعات، رشتنه کوه البرز و گیار باران گاهی با رعدوبرق و وزش باد پیش بینی می شود. با پایان هفته شرایط برای رخداد گیار، و عود برق و تندباد لحظه ای در برخی نقاط واقع در ارتفاعات استان های هرمزگان، نیمه جنوبی کرمان و جنوب سیستان و بلوچستان وجود دارد. دمای هوا پنجشنبه و جمعه در نوار شمالی کشور و دامنه های جنوبی البرز به طور محسوس افزایش و شنبه و یکشنبه مجددا کاهش می یابد. طی دوره ز آینده در شمال غرب شرق به ویژه در منطقه لابل و بخش هایی از جنوب غرب کشور در برخی ساعات وزش باد شدید با احتمال خیزش غریبه نمى و مرکز کشور و شنبه و یکشنبه علاوه بر این مناطق در شمال شرق و شرق کشور وزش باد شدید و در مناطق مستعد خیزش در کوخاک پیش بینی می شود.

ساخت ۵۰ درصد واحدهای نهضت ملی توسط بنیاد مسکن

رئیس شورای مرکزی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی با بیان اینکه بیش از ۵۰ درصد واحدهای نهضت ملی مسکن کشور توسط بنیاد مسکن در حال ساخت است، گفت: از مجموع بیش از ۴۰۰ هزار واحد در سطح کشور، حدود ۲۰۰ هزار واحد توسط بنیاد مسکن و سایر نهادهای مرتبط ساخته می شود. به گزارش ایرنا، حسین روحانی نژاد با اشاره به طرح واگذاری زمین ۹۹ ساله به اقشار روستایی، افزود: بنیاد مسکن برای احداث واحدهای مسکونی روستایی زمین و تسهیلاتی در نظر گرفته است تا روستاییان بتوانند صاحب خانه شوند که این واحدها به غیر از تفاهم نامه‌های مربوط به مسکن محرومان در حال اجراست. روحانی نژاد افزود: بنیاد مسکن با داشتن حدود ۱۳ هزار نیروی انسانی حتی یک ریال از بودجه عمومی کشور استفاده نکرده و تمامی امکانات خود را از منابع اختصاصی تأمین می کند.

بار اصلی تأمین مالی نهضت ملی بر دوش بانک مسکن است

عضو انجمن انبوه‌سازان با بیان اینکه بار اصلی تأمین منابع مالی پروژه‌های نهضت ملی مسکن بر دوش بانک مسکن است، گفت: افزایش سرمایه بانک، قدرت تسهیلات دهی بانک مسکن، افزایش می دهد. حسن محتشم در گفتگو با تسنیم، با اشاره به موضوع تأمین مالی پروژه‌های مسکن سازی دولتی در کشور اظهار کرد: یکی از عوامل موثر در روند پروژه‌های مسکن از جمله نهضت ملی مسکن، سیستم بانکی و تأمین مالی از سوی این سیستم است. او با یادآوری اینکه بانک‌آن طور که باید و شاید، به خصوص بانک‌های غیر تخصصی، در این کار مشارکت نمی کنند، افزود: تنها بانک مسکن به عنوان بانک تخصصی بخش مسکن، با وجود محدودیت منابع با نهضت ملی مسکن همکاری کرده و در حال تأمین مالی پروژه‌های این طرح است. محتشم ادامه داد: بانک‌های خصوصی که موضوع تسلط دارند با وانمود می کنند که اینگونه است و به همین دلیل با وجود تکلیف قانونی، تسهیلات چندانی را به نهضت ملی مسکن اختصاص نداده‌اند. عضو انجمن انبوه‌سازان با یادآوری اینکه انبوه‌سازان نهضت ملی مسکن در تهران با دسترسی منابع مالی (تسهیل‌ها) را از بانک‌های غیر تخصصی دریافت می کنند، تصریح کرد: بر اساس قانون، بانک‌ها باید ۲۰ درصد از منابع خود را به بخش مسکن اختصاص داده و تسهیلات پرداخت کنند. این در حالی است که بانک‌های غیر تخصصی این کار را به‌صورت قطره چکانی انجام می دهند.

راه و شهر سازی

سرمایه گذاران نگران، زیر ساخت‌ها در خطر

آزاد راه‌ها زیر فشار بدهی

فقط ۳۵ درصد از عوارض آزادراهی پرداخت می‌شود؛ عددی نگران کننده که نه تنها برای سرمایه گذاران آزادراهی یک هشدار جدی محسوب می‌شود، بلکه رنگ خطر را برای کیفیت نگهداری مسیرهای حیاتی حمل و نقل کشور به صدار آورده است. براساس آخرین آمار اعلام شده از سوی مسوولان سازمان راهداری، بخش عمده‌ای از رانندگانی که از آزادراه‌ها استفاده می کنند، عوارض تعیین شده را پرداخت نمی کنند و تنها حدود یک سوم از این مبالغ ماهانه به خزانه بازمی گردد، وضعیتی که نه تنها هزینه‌های نگهداری را تأمین نمی کند، بلکه حتی در بهترین حالت، اگر همه رانندگان عوارض را پرداخت کنند، فقط ۲۳ درصد هزینه‌ای لازم برای نگهداری آزادراه‌ها تأمین خواهد شد.

❖ **فناوری، راحتی و رانندگان: زیان سرمایه گذاران** تا چند سال پیش، پرداخت عوارض آزادراهی به صورت دستی و در گیت‌های ابتدایی یا انتهایی انجام می‌شد. رانندگان موظف بودند هنگام تردد، نقداً یا از طریق کارت بانکی، عوارض را پرداخت کنند. اما با الکترونیکی شدن فرآیند پرداخت، دیگر نیازی به توقف خودرو نیست و راننده می تواند در هر زمان دلخواه، عوارض خود را بپردازد. اما این «احتی» حالا به یک چالش بزرگ برای نهادهای مسوول و سرمایه گذاران بدل شده است. با حذف گیت‌های دستی، میزان پرداخت‌های به موقع به شدت کاهش یافته و رانندگان باز نکرده است. هوشنگ بازوند، مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه، در زبانه‌ای حمل و نقل کشور در همین باره هشدار داد و گفت: بسیاری از کسانی که از آزادراه استفاده می کنند عوارض آن را پرداخت نمی کنند و تنها در ماه ۳۵ درصد عوارض را پرداخت می‌شود. او همچنین از یک رقم شوکه کننده برده بر داشت و افزود: در حال حاضر حدود ۳۵۰۰ میلیارد تومان از عوارض آزادراهی پرداخت نشده است. کسانی که از آزادراه‌ها عبور می کنند، می توانند تا زمانی که خودرو را نغروند، عوارض را پرداخت نکنند.

❖ فرار از پرداخت: دلایل پنهان و پیدای یک بی توجهی

کارشناسان دلایل متعددی برای این عدم پرداخت‌ها بر می‌شمارند؛ از جمله فراموشی یا بی‌اطلاعی از بدهی‌ها، نبود الزام‌فوری برای پرداخت، مشکلات اقتصادی و کاهش قدرت خرید، عدم اعتماد به نحوه مصرف عوارض توسط دولت و مواجهه با کیفیت پایین برخی آزادراه‌ها، بسیاری از رانندگان معتقدند وقتی در مسیر آزادراهی با چاله‌ها، خرابی‌ها، نبود روشنایی کافی یا نبود علامت هشدار مواجه می‌شوند، دلیلی برای پرداخت هزینه عوارض نمی‌بینند. برخی دیگر نیز معتقدند باین هزینه باید از محل مالیات‌ها تأمین شود، نه مستقیماً از جیب رانندگان. با این حال مسوولان نظر دیگری دارند، مجید صباغ‌آباد، مدیر کل دفتر امور آزادراه‌ها، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در پاسخ به این ذهنیت می‌گوید: وقتی آزادراهی احداث می‌شود، در کنار آن راه‌عانه نیز وجود دارد که بدون پرداخت هزینه است، صباغ‌آباد ادامه می‌دهد: آزادراه یک مسیر با کیفیت‌تر است که توسط بخش خصوصی و دولتی ساخته می‌شود و عبور از آن مستلزم پرداخت هزینه است. اگر تمایلی به

عبور از این مسیر هانیست، در این صورت هیچ هزینه‌ای نیز پرداخت نمی‌شود. این توضیح نشان می‌دهد که انتخاب مسیر رایگان هنوز برای رانندگان باقی مانده و کسی را مجبور به عبور از آزادراه نکرده‌اند. اما سوال اینجاست که اگر استفاده از مسیر با کیفیت، حق انتخاب راننده‌است، آیا عدم پرداخت هزینه آن نیز باید مجاز باشد؟

❖ **الکترونیکی شدن: نقطه قوت یا پاشنه آشیل؟** مدیر کل دفتر امور آزادراه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صراحتاً تأکید دارد که سیستم الکترونیکی با وجود مزایایش برای رانندگان، به یکی از چالش‌های جدی برای سرمایه گذاران بدل شده است، او می‌افزاید: دریافت عوارض به صورت الکترونیکی کار را برای تردد خودروها راحت و تعویض پلاک و موارد مشابه، بدون خودرو پرداخت می‌کند. به گفته او، به همین دلیل بسیاری از سرمایه گذاران بخش خصوصی در آزادراه‌های مشارکتی تمایل به بازگشت روش دریافت عوارض به صورت دستی دارند.

❖ عوارض پایین، هزینه‌های بالا

یکی از مشکلات مطرح شده در این حوزه، پایین بودن نرخ عوارض در گذشته است. برای مثال، عوارض آزادراه تهران-قم تا چند وقت پیش ۱۲۰۰ تومان بود که بسیار ناچیز و در حد صفر بود. صباغ‌آزاد تأکید می‌کند که با توجه به نرخ عوارضی که جدیداً برای آزادراه‌های دولتی

حذف کوچه‌های خاکی تا سه سال آینده

اجرای ۴۵۰ پروژه بازآفرینی شهری

دولت با هدف توانمندسازی ساکنان محلات فرسوده و ارتقای کیفیت زندگی در مناطق حاشیه‌ای و ناکارآمد شهری، اجرای ۴۵۰ پروژه بازآفرینی در سراسر کشور، برنامه‌ای اجرائی را در دستور کار قرار داده است. عبدالرضا گلپایگانی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران، به تبیین رویکرد نوین بازآفرینی شهری پرداخت و تأکید کرد: محله محوری یکی از ارکان اصلی این برنامه است. محله، به عنوان یک فضای کالبدی و اجتماعی، نقش کلیدی در مدیریت شهری ایفا می‌کند. شناسایی پروژه‌های محله محور نیازمند درک عمیق این مفهوم است. او با اشاره به اینکه بازآفرینی شهری تنها به پروژه‌های عمرانی خلاصه نمی‌شود، افزود: هدف اصلی توانمندسازی ساکنان مناطق ناکارآمد است تا خود آنها پیشبرد بهسازی محلات را به دست گیرند. گلپایگانی ادامه داد: در چند بر برخی موارد احداث زیرساخت‌های شهری ضروری است، اما تمرکز کلی بر حمایت از مردم با ابزارهای مالی و برنامه‌های مسکن سازی دولتی است. این رویکرد با شعار نوسازی متکی بر توان مردم دنبال می‌شود.

❖ جلب مشارکت مردمی

کلید موفقیت باز آفرینی شهری

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اهمیت نقش مردم و نهادهای اجتماعی در موفقیت این طرح‌ها اظهار کرد: تشکل‌های مردمی و اجتماعی ستون‌های توسعه پایدار هستند. جلب مشارکت فعال مردم در فرآیند بازآفرینی، کلید موفقیت این طرح‌هاست. گلپایگانی ادامه داد: بازآفرینی یک مفهوم صرفاً کالبدی نیست؛ بلکه فرآیندی اجتماعی و فرهنگی است که با مشارکت ساکنان محلات شکل می‌گیرد و تداوم می‌یابد. ما به دنبال شناسایی نمونه‌های موفق بازآفرینی و تعمیم آنها به سراسر کشور هستیم تا توسعه‌ای پایدار در مناطق ناکارآمد شهری محقق شود.

❖ چالش سند مالکیت

در سکونتگاه‌های غیر رسمی

یکی از موانع اصلی در مسیر بازآفرینی، مساله

پنجشنبه ۲۷ شهریور ۱۴۰۴ | ۲۵ ربیع الاول ۱۴۴۷ | سال دوازدهم | شماره ۳۱۳۹ | Thu, Sep 18, 2025

تعاون



❖ **آزاد راه‌ها: اکثر آدست بخش خصوصی** یک نکته کلیدی که اغلب از نظر مردم پنهان می‌ماند، ساختار مالکیت آزادراه‌هاست. بر اساس گفته‌های صباغ‌آزاد، ۳۰ درصد آزادراه‌های کشور تحت مالکیت دولتی و ۷۰ درصد مشارکتی (خصوصی-دولتی) هستند. مدیر کل دفتر امور آزادراه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ادامه می‌دهد: بخش خصوصی وقتی در جایی سرمایه گذاری می‌کند انتظار بازگشت سرمایه دارد، اما در این بخش می‌بینیم که بخش قابل توجهی از درآمد آنها باز نمی‌گردد. او اضافه می‌کند: سرمایه گذاران خصوصی، بدون بازگشت سرمایه، انگیزه‌ای برای نگهداری یا مشارکت در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل نخواهند داشت؛ نتیجه آن می‌تواند کاهش کیفیت خدمات و حتی افزایش تصادفات و خطرات در مسیر باشد.

❖ راه حل‌ها: از کارت سوخت تا بیمه شخص ثالث

سول مهم این است: چطور می‌توان رانندگان را به پرداخت به موقع و کامل عوارض ملزم کرد؟ بر اساس تجربه گذشته، یک راهکار موثر، ارتباط دادن پرداخت عوارض به تمدید بیمه شخص ثالث بوده است. صباغ‌آزاد در این رابطه می‌گوید: طی سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ یکی از الزامات تمدید بیمه نامه شخص ثالث، تسویه حساب عوارض آزادراهی بوده است. این قانون موجب اجرای اجرائی شده و بسیاری از افراد در پرداخت عوارض آزادراهی تعلل می‌کنند.

❖ پایان راه با آغاز اصلاح؟

آن طور که کارشناسان می‌گویند، ادامه روند فعلی نه تنها پروژه‌های آزادراهی را از رزم می‌اندازد، بلکه می‌تواند مستقیماً زندگی روزمره شهروندان را تحت تأثیر قرار دهد. تأخیر در نگهداری، خرابی آسفالت، خاموشی روشنایی مسیرها و از بین رفتن علائم ایمنی، تنها بخشی از تبعات نادیده گرفتن پرداخت عوارض است. در این میان، اگرچه بخشی از مسوولیت به عهده دولت در شفاف سازی مصرف عوارض و افزایش اعتماد عمومی است، اما بی تردید رانندگان نیز باید سهم خود را بپردازند. در نهایت، آزادراه‌ها مسیر برای عبور سریع تر، امن تر و با کیفیت تر هستند. اما این کیفیت، بدون پرداخت هزینه، دوام نخواهد آورد.

انگیزه خرید در میان مردم را افزایش داد. این اقدام به کاهش فشار بر مناطق حاشیه‌ای و بهبود شرایط زندگی مردم کمک می‌کند. یکی دیگر از اقدامات ملموس و مورد انتظار مردم در مناطق هدف، حذف کوچه‌های خاکی است. گلپایگانی در این زمینه اعلام کرد: شرکت بازآفرینی شهری متعدد شده طی سه سال آینده، تمام کوچه‌های خاکی در محدوده‌های بازآفرینی را حذف کند. برای این کار، قیر رایگان برای آسفالت تأمین خواهد شد و هیچ محدودیتی برای استان مرکزی وجود ندارد. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین به حله دوم این برنامه اشاره کرد و گفت: پس از حذف کوچه‌های خاکی، اولویت بعدی بهسازی آسفالت‌های فرسوده با استفاده از روکش آسفالت است. این اقدامات ضمن ارتقای زیرساخت‌های شهری، به افزایش ایمنی، کاهش جرم خیزری و بهبود کیفیت زندگی در مناطق ناکارآمد منجر خواهد شد. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری با هشدار نسبت به گسترش ساخت و سازهای غیرمجاز گفت: این سازه‌ها در صورت وقوع زلزله، خسارات سنگینی ایجاد می‌کنند و می‌توانند منجر به بحران‌های اجتماعی و امنیتی شوند. او تأکید کرد: برنامه‌های نظارتی و پیشگیرانه برای جلوگیری از گسترش این ساخت و سازها در دستور کار قرار دارد و هماهنگی با شهرداری‌ها و نهادهای محلی برای اجرای آنها ضروری است. گلپایگانی همچنین از اجرای ۴۵۰ پروژه در سراسر کشور خبر داد و گفت: این پروژه‌ها شامل ساخت مدارس، مراکز بهداشتی، منازل مسکونی، فرهنگسراها، پارک‌ها و فضاهای سبز هستند و با هدف توسعه و نوسازی مناطق شهری طراحی شده‌اند. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: این پروژه‌ها با همکاری دستگاه‌های اجرایی، نهادهای محلی و تأمین‌اتوبوس در حال اجراست. تأثیرات مثبت و پایداری در مناطق هدف به جا بگذارد. او گفت: موفقیت این طرح‌ها به همکاری منسجم بین دستگاه‌ها و جلب اعتماد ساکنان بستگی دارد. شرکت بازآفرینی شهری متعهد است با تمام توان از این فرآیند حمایت کند.

❖ تسهیلات بانکی حلقه مفقوده نوسازی شهری

یکی از چالش‌های اصلی بازآفرینی، کمبود تسهیلات مالی است. گلپایگانی در این باره گفت: در سال گذشته از بین ۲۸ هزار نفر معرفی شده برای دریافت وام نوسازی، تنها ۴ هزار نفر موفق به دریافت آن شدند. این موضوع ضعف جدی در تأمین ابزارهای مالی را نشان می‌دهد. او افزود: بدون دسترسی گسترده به تسهیلات، شعار نوسازی متکی بر توان مردم تحقق نخواهد یافت. در همین راستا، شرکت بازآفرینی شهری ایران اقدام به راه اندازی صندوق ملی بازآفرینی کرده است. به گفته گلپایگانی این صندوق با همکاری استان‌ها و با تأمین ۳ همت اعتبار اجرایی خواهد شد. شهرداری‌های تهران، تبریز و استانداری قم نیز قول مساعدت در تأمین منابع داده‌اند. هدف این صندوق ارایه تسهیلات ساخت و خرید مسکن در بافت‌های ناکارآمد و رونق بازار مسکن در این مناطق است. او تصریح کرد: مشکل اصلی بازار مسکن کمبود تولید نیست، بلکه ناتوانی متقاضیان در خرید است. با ارایه تسهیلات از ران قیمت، می‌توان تقاضا را تحریک کرد و

دشهر

ورود بیش از ۸ هزار واحد مسکونی به طرح تفکیک پسماند از مبدأ

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران اعلام کرد: تاکنون بیش از ۸ هزار واحد مسکونی، اداری و تجاری با سازمان مدیریت پسماند تفاهمنامه همکاری برای طرح تفکیک پسماند از مبدأ را امضا کرده‌اند. به گزارش مهر، محسن قضاثلو با اشاره به جزئیات اجرای طرح تفکیک از مبدأ گفت: هم‌اکنون چند مسیر برای مشارکت شهروندان پیش‌بینی شده است: نخست از طریق سامانه «شهرزاد» که مردم از آن مطلع هستند و درخواست‌های خود را ثبت می‌کنند. او ادامه داد: دوم مراجعه به غرف باز یافت که در نقاط پر تردد شهر مستقر هستند و ساعات فعالیت آنها افزایش یافته و حتی در روزهای پنجشنبه و جمعه نیز فعال هستند. علاوه بر این، در معابر منتخب مخازن ویژه جمع‌آوری پسماند خشک جانمایی شده تا شهروندانی که امکان مراجعه به غرف یا استفاده از سامانه شهرزاد را ندارند بتوانند پسماند خشک خود را به این مخازن منتقل کنند. قضاثلو افزود: این مخازن ویژه به صورت پایلوت در مناطقی شامل ۸۰۷۴۰۱ و ۲۲ مستقر شده و به تدریج در دیگر مناطق نیز با شناسایی معابر منتخب توسط شهرداران نواحی توسعه می‌یابد. همچنین برای مجتمع‌های مسکونی، اداری و تجاری برنامه ویژه‌ای در حال اجراست. به گفته او، مجتمع‌های بالای ۱۰۰ واحد در اولویت هستند به گونه‌ای که مخازن پسماند خشک متناسب با نیاز آنها تأمین می‌شود تا فرآیند تفکیک در داخل مجموعه انجام گیرد. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند بیان کرد: هدف این است که با سرعت و جدیت طی ماه‌های آینده مجتمع‌های بالای ۱۰۰ واحد پوشش داده شوند و تا پایان سال مجتمع‌های بالای ۵۰ واحد نیز در طرح قرار گیرند. او تأکید کرد: با این اقدام، فرآیند جمع‌آوری پسماند خشک تسهیل می‌شود و علاوه بر اکپیه‌های جمع‌آوری درب منازل، گروه‌های ویژه‌ای نیز در مجتمع‌های مسکونی و تجاری فعالیت خواهند کرد تا پسماند خشک پیش از ورود به مخازن عمومی شهر جمع‌آوری شود. این اقدام به کاهش پدیده زباله گردی نیز کمک خواهد کرد. قضاثلو با اشاره به میزان پیشرفت طرح گفت: خوشبختانه در صد تفکیک از مبدأ در شهر تهران از حدود یک درصد در گذشته به حدود بیش از ۵ درصد در حال حاضر افزایش یافته است.

اختصاص ۱۱ همت

برای خرید اتوبوس

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اشاره به تخصیص ۶ همتی (هزار میلیارد تومان) اوراق مشارکت برای خرید اتوبوس به شهرداری‌های کشور، گفت: ۵ همت دیگر هم با تأمین منابع تکمیلی از کمک‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، تسهیلات بانکی و املاک شهرداری‌ها جهت خرید جمعیتی اتوبوس برای شهرداری‌های کشور اختصاص می‌یابد. مسعود نصرتی در گفت‌وگو با ایسنا، یادآور شد: پذیرگی ه‌ها و ارایزنی‌هایی که با بانک مرکزی و بانک شهر داشتم، امکان استفاده از اوراق مشارکت ۶ همتی برای رفع کمبود اتوبوس و مساله مهم توسعه حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور فراهم شد. او ادامه داد: جلساتی برای افزایش میزان اعتبار خرید اتوبوس به صورت یکپارچه بر گزار شد و ر راستای این تصمیم قرار شد تا علاوه بر تخصیص ۶ همت اوراق، ۲۵ درصد معادل یک و نیم همت نیز از طریق کمک سازمان و یک و نیم همت از طریق تسهیلات بانکی و حدود ۲ همت هم از املاک قابل فروش شهرداری‌ها تأمین شود. رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اظهار کرد: تأمین اعتبار ۱۱ همتی برای خرید اتوبوس و تحویل آن به شهرداری‌های کشور با در نظر گرفتن صرفه و صلاح شهرداری‌ها و خرید به صورت یکجا و جمعیتی باعث می‌شود که علاوه بر قیمت مناسب، خدمات پس از فروش بهتر، گارانتی ۳۰۰ هزار کیلومتر و با کیفیت بالاتر نصیب حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور شود. نصرتی با بیان اینکه تجربه خرید اتوبوس به صورت منفرقه و با عدم یکپارچگی توسط شهرداری‌ها مشکلاتی ایجاد کرده بود، گفت: بر این اساس خرید به صورت یکپارچه و توجیه متوسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و با کمک کمتهای فنی انجام خواهد شد. معاون وزیر کشور با اشاره به اینکه تا سال ۹۱ حمایت حدود ۸۲ درصد سازمان و ۱۸ درصد شهرداری‌های برای تأمین اتوبوس در شهرداری‌های کشور انجام می‌شد، اظهار کرد: در سال جاری با روشی حرکت کردیم که این اعتبار به ۱۱ همت برسد تا بتوانیم یک خرید مناسب برای ناوگان اتوبوسرانی شهرداری‌های کشور انجام دهیم.

توزیع نوشت افزارهای رایگان بین دانش آموزان کم بر خوردار

شهردار منطقه ۱۹ تهران از تهیه بیش از ۱۳۰۰ بسته خیردانه و نوشت‌افزار در قالب طرح «تسیم مهریانی» خبر داد. به گزارش مهر، حسین اخگرپور شهردار منطقه ۱۹ تهران گفت: به همت شهرداری منطقه و در قالب طرح «تسیم مهریانی» بیش از ۱۳۰۰ بسته کیف و نوشت‌افزار تهیه و در میان دانش آموزان کم‌برخوردار و بی‌ بضاعت سطح منطقه پخش خواهد شد. او با بیان اینکه این اقدام با هدف حمایت از تحصیل دانش آموزان و کمک به خانواده‌های نیازمند انجام شده است، افزود: این یک‌هاله نیابت از شهادی دانش آموز جنگ تحمیلی دوازده روزه در آستانه بازگشایی مدارس به دانش آموزان اهدا خواهد شد.