

وزیر راه و شهرسازی گفت که تا پایان اسمال ۱۵ پروژه عمرانی عمومی (که هشت مورد از آنها بیمارستان است) و بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند، در مازندران، گیلان و مراغه به بهره‌برداری خواهند رسید.به گزارش ایرنا،فرزانه صادق افزود: هفته گذشته برای نخستین‌بار، محموله ریلی از مبداروسیه وارد بندر خشک آبرین شد که اتفاق بسیار خوبی در حوزه ترانزیت ریلی کشور است.صادق بیان کرد: این قطار که از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان عبور کرده و از مرز اینچه برون وارد کشور شد، حامل بیش از ۶۰ کانتینر ۴۰ فوتی بود.او تأکید کرد: در موضوع توسعه ترانزیت، باید همه زیرساخت‌های مورد نیاز، ناوگان و دیپلماسی حمل‌ونقل باسایر کشورهای همسایه فعال باشد و همه این موارد را باهم به پیش می‌بریم. این عضو کابینه دولت چهاردهم با بیان اینکه دیپلماسی فعال را در یک سال گذشته پیگیری کردیم، تأکید کرد: در خصوص منابعی که برای تأمین زیرساخت‌ها مورد نیاز است، همچنین تجهیز و نوسازی ناوگان نیز انجام‌آهور مربوطه دنبال می‌شود.او در خصوص پروژه ریلی رشت– آستارا، تصریح کرد: این پروژه سال‌هاست که به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کریدوری کشور محسوب می‌شود؛ پروژه‌ای که حلقه مفقوده کریدور شمال– جنوب است.صادق با اشاره به تأکید رئیس‌جمهور بر توسعه و گسترش استفاده از پل‌های خورشیدی، خاطرنشان کرد: یکی از این موارد تجهیز کامل فرودگاه بجنورد به پل‌های خورشیدی بود که ۳۰ درصد کاهش در مصرف انرژی را به دنبال داشته است. وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: تجهیز همه فرودگاه‌های کشور به پل‌های خورشیدی را در برنامه داریم.

همکاری مشترک ایران و تاجیکستان در صنعت هوایی

براساس توافقات صورت گرفته، قرار است ایران و تاجیکستان برای اولین‌بار در حوزه‌های آموزشی، فنی، ناوبری، ایمنی و امنیت توسعه حمل‌ونقل هوایی همکاری‌های مشترک داشته باشند.به گزارش ایسنا، روسای سازمان‌های هواپیمایی کشوری ایران و تاجیکستان در نشست رسمی در شهر دوشنبه با یکدیگر دیدار و گفت‌وگو کردند و در این دیدار، دو طرف ضمن مرور آخرین وضعیت همکاری‌های دو جانبه، بر گسترش تعاملات در زمینه‌های فنی، آموزشی، ایمنی و امنیت هوانوردی تأکید کردند. حسین پورفرزانه، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به ظرفیت‌های گسترده جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌های تخصصی و فنی، ساخت و تولید قطعات، آموزش نیروی انسانی، ارتقای ایمنی پرواز، خدمات ناوبری هوایی، تعمیر و نگهداری هواپیما، زیرساخت‌های فرودگاهی و خدمات هندلینگ، آمادگی کشورمان را برای انتقال دانش فنی و تجربیات اجرایی به کشور تاجیکستان اعلام کرد.بر اساس توافق دو طرف و باهدف توسعه بازار و استفاده از ظرفیت‌های دو کشور، ضمن آمادگی طرفین جهت تسهیل گری در حمل و نقل هوایی دو کشور، مقرر شد پیش‌نویس تفاهم‌نامه همکاری مشترک شامل محورهای آموزشی، فنی، ناوبری، ایمنی، امنیت و توسعه حمل‌ونقل هوایی، بر مبنای مذاکرات انجام‌شده، تهیه و در نشست رسمی امروز میان دو کشور به امضا برسد. این طور که گفته می‌شود این تفاهم‌نامه مسیر آینده همکاری‌های هوایی میان ایران و تاجیکستان را مشخص کرده و نقطه عطفی در گسترش روابط تخصصی، فنی و انسانی میان دو سازمان هواپیمایی کشوری به شمار می‌رود.

کاهش ۵۰ درصدی ورودی کارمهندسان ناظر در کشور

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور با بیان اینکه ۶ سال است که از وجوه مهندسان ناظر سود دریافت نشده است، گفت: سازمان نظام مهندسی از سپرده موجود برای مهندسان جوان و تازه وارد، تسهیلات پرداخت کرده است.امین مومنی در گفت‌وگو با تنظیم‌اظهار کرد: در باره کار جاع کار و مبالغ واریزی به حساب سازمان نظام مهندسی ساختمان، سال گذشته، رقم سالال ۱۴۰۲ را به مجلس گزارش دادم. گردش کل بودجه استان‌ها (نه لزوه همه مهندسان ناظر) حدود ۵ همت بوده است. در سال ۱۴۰۲ و براساس ترازهای حسابرسی شده، از آن عدد به رقمی حدود ۱۳ همت در گردش کار نظارت همان سال رسیدیم.او ادامه داد: اگر فرض کنیم معمولاً به‌صورت میانگین ۵۰ درصد آن ابتدا آزاد می‌شود، یعنی حدود ۵ همت ماندگار باشد، احتمالاً در برخی استان‌ها بیش از این رقم بوده و در برخی کمتر. به‌طور تقریبی می‌توان گفت در سال ۱۴۰۲ گردش کل نظارت حدوداً به اندازه متر از ساخت‌وساز ۶۰ تا ۸۰ میلیون مترمربع بوده است. بر این مبنا اگر محاسبه کنیم، حدود ۵ همت بوده، عموماً سازمان با توجه به بخشنامه وزارت راه و شهرسازی سودی دریافت‌نکرده‌اند.مومنی افزود: نکته مهم‌تر اینکه ورود پول به سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان براساس میحث دوم مقررات ملی ساختمان انجام می‌شود. به بیان دیگر، تجمع این وجوه در چارچوب ضوابط بوده است. در خصوص سود سپرده نیز، بر اساس بخشنامه‌ای که فکر می‌کنم سال ۱۳۹۸ ابلاغ شد، سود حاصل از وجوه مهندسان ناظر از آن زمان به بعد دیگر در دریافت نشده است. رئیس سازمان نظام مهندسی کشور توضیح داد: از سال ۹۸ تاکنون ورود سپرده‌های ناظران به گونه‌ای بوده که عملاً سودی به آن تعلق نگرفته. سازمان‌های نظام‌مهندسی اغلب این حساب‌ها را به حساب‌های قرض الحسنه تبدیل کرده‌اند تا بتوانند از محل آن تسهیلات به‌ویژه برای مهندسان جوان و تازه‌وارد اعطا کنند.

راه و شهرسازی

قانون، حریم و اختلاف نهادی در تهران ۶ هزار کیلومتری

جدال بر سر مرزهای پایتخت

تهران، شهری که روزی در محدوده‌ای کوچک میان شمیران و ری محصور بود، حالا بیش از هر زمان دیگری در حال بلعیدن پیرامون خود است. بر اساس آخرین مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، حریم تهران ۵۹۱۷ کیلومتر مربع برآورد شده است؛ یعنی حدود ۹ برابر وسعت محدوده قانونی شهر. این وسعت بی‌انتهای، حالا به میدان اختلاف میان شهرداری تهران، وزارت راه و شهرسازی و استانداری تهران تبدیل شده است. اختلافی که از پشت درهای جلسات فنی، به تیتیر رسانه‌ها راه یافته است.

همه چیز از مصوبه اخیر شورای عالی شهرسازی و معماری آغاز شد؛ جایی که «حریم تهران» در محدوده سه شهرستان تهران، ری و شمیرانات تعیین و ابلاغ شد. این اقدام، از نگاه علیرضا زاکانی، شهردار تهران، اقدامی غیرقانونی بود.

زاکانی صراحتاً گفت: استانداری و شورای عالی شهرسازی در اقدامی غیرقانونی، مساحت حریم شهر تهران را کاهش داده‌اند. طبق قانون سال ۵۲ اختیارات حریم تهران به شهرداری واگذار شده است و هر تصمیمی غیر از آن باطل است. او هشدار داد که با این کار حاشیه‌گسترش پیدا می‌کند، متصل به تهران می‌شود و مشکلات فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی به وجود می‌آید. اما غلامرضا کاظمیان، دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، در پاسخ گفت: هیچ‌وقت مدیریت حریم تهران به شهرداری واگذار نشده است. کلی‌گویی در شأن مسوولان نیست و بهتر بود شهردار محترم، مغایرت قانونی مصوبه را بند به بند اعلام می‌کردند.

کاظمیان با رد استدلال زاکانی افزود: اساساً مقوله حریم از جنس طرح جامع است و در این خصوص قانوناً هیچ استثنایی بین تهران و سایر شهرها وجود ندارد. طرح جامع تهران نیز مانند سایر شهرها در سال ۸۶ به تصویب شورای عالی شهرسازی رسیده است.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، مصوبه اخیر نه‌تنها «کاهش حریم» نیست، بلکه «شفاف‌سازی» آن است: در این مصوبه، حریم تهران پس از سال‌ها بلاتکلیفی، در چارچوب ظرفیت قانونی فعلی تدقیق و تثبیت شده است. به عبارت دیگر، حریم در محدوده سه شهرستان تهران، ری و شمیران تثبیت شده است.

«قانون خاص تهران؟ یا سوءتفاهم بزگ؟»

شهردار تهران معتقد است «قانون خاصی» برای پایتخت وجود دارد و بر اساس آن، حریم تهران از قوانین عمومی مستثناست. اما کاظمیان می‌گوید چنین برداشتی «غلط و فاقد مبنا» ست: بر خلاف ادعای شهردار محترم تهران، هیچ‌گونه قانون ویژه‌ای در این خصوص وجود ندارد. اگر منظور از قانون خاص، ساختار متفاوت کمیسیون ماده ۵ تهران باشد، هم سازمان بازرسی کل کشور و هم معاونت حقوقی

الگوی کم‌آبی در شهرسازی رعایت شود

راهی جز سازگاری با خشکسالی نداریم

ایران در حالی وارد ششمین سال پیاپی خشکسالی شده که شاخص‌های بارش، منابع آب زیرزمینی و وضعیت سد‌ها، نشانه‌هایی از بحران عمیق و بلندمدت را بروز می‌دهند. در ۵۰ روز نخست سال آبی جاری، تنها ۳.۵ میلی‌متر بارش در کشور ثبت شده که معادل ۱۸ درصد میانگین نرمال است؛ یعنی در حدود ۲۰ استان کشور هیچ بارشی نازل نشده است.

این ارقام، هشدار جدی درباره آینده آب در کشور محسوب می‌شوند؛ آینده‌ای که به گفته کارشناسان، نه با انتظار برای بارش‌های مقطعی بلکه با سازگاری ساختاری در سبک زندگی، معماری و شهرسازی باید مدیریت شود. در همین راستا، غلامرضا کاظمیان، معاون معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی، با تأکید بر ضرورت تغییر رویکرد در طراحی و گسترش شهرهای می‌گوید: راهی جز سازگاری با شرایط فعلی کم‌آبی نداریم. الگوهای ساخت و گسترش شهرها باید با شرایط اقلیمی کشورمان، به‌ویژه کم‌آبی فعلی، حداکثر سازگاری را داشته باشد.

این سخنان در حالی مطرح می‌شود که بحران آب از سطح مدیریت منابع طبیعی فراتر رفته و اکنون به یکی از چالش‌های اساسی برنامه‌ریزی شهری، اقتصادی و اجتماعی بدل شده است.

«خطای تکراری در توسعه نامتوازن»

در دهه‌های گذشته، رشد شهرنشینی در ایران غالباً بدون توجه به محدودیت منابع طبیعی صورت گرفته است. شهرهایی مانند تهران، مشهد، کرج، شیراز و اصفهان در مناطقی توسعه یافته‌اند که ظرفیت آبی آنها محدود بوده و اکنون با جمعیت و ساخت‌وساز فزاینده مواجه‌اند. توسعه این شهرها بر پایه تأمین آب از منابع دور دست یا انتقال بین حوضه‌ای بنا شده که نه تنها بر هزینه بلکه آسیب‌زا برای اکوسیستم‌ها بوده است. کاظمیان در این باره تصریح می‌کند: گسترش محدوده‌های شهری باید به گونه‌ای باشد که کمترین آسیب را به منابع آب وارد کند و مصرف آب را به حداقل ممکن برساند. در برنامه‌ریزی‌های جدید، لازم

بررسی وضعیت منابع آبی کشور نشان می‌دهد که

پنجشنبه ۲۲ آبان ۱۴۰۴ | ۲۲ جمادی الاول ۱۴۴۷ | سال دوازدهم | شماره ۳۱۸۷ | Thu, Nov 13, 2025

کانون‌های بوی نامطبوع

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست واحدهای دامداری و کشتارگاهی همچنین مرکز دفن آرادکوه را از جمله کانون‌های انتشار بوی نامطبوع در مسیر فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) و آزادراه تهران –قم اعلام کرد. به گزارش ایسنا، شینا نصاری اظهار کرد: از سال ۱۳۹۳ در خصوص بوی نامطبوع در مسیر فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) و آزادراه تهران –قم به صورت مستمر گزارش‌اتی اعلام شد و سال ۱۳۹۷ مورد توجه مقامات دولتی قرار گرفت. او گفت: در دولت دوازدهم نیز دستور موکدی برای بررسی این موضوع صادر شد. انصاری در خصوص شناسایی علل و عوامل این بو اظهار کرد: کانون‌های متعددی در خصوص انتشار این بوی نامطبوع شناسایی شد که از جمله این کانون‌ها واحدهای دامداری و کشتارگاهی البته مرکز دفن آرادکوه است. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست واحدهای دامداری افزود: حالا سازمان بازرسی کل کشور نیز به این موضوع ورود کرده و گزارشی را به معاون اول رئیس جمهوری تقدیم کرده و پیشنهاداتی نیز در این گزارش ارائه شده است.

اجرای طرح «پردیس خانواده» در پنج منطقه پایتخت

رئیس مرکز زنان و خانواده شهرداری تهران از آغاز اجرای طرح «پردیس خانواده» در پنج منطقه تهران خبر داد و گفت: این طرح باهدف تقویت تعامل نسل‌ها، ارتقای کیفیت زندگی شهری و ایجاد فضاهای خانواده‌محور در حال اجرا و طراحی

کیلومتر مربع است، تعیین تکلیف قانونی مدیریت آن هنوز در ابهام است. بودجه سالانه حفاظت از حریم در سال ۱۴۰۲ به بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان رسیده، اما همچنان هیچ ساختار واحدی برای مدیریت این فضا میان سه شهرستان اصلی پایتخت وجود ندارد.

به گفته کارشناسان، آنچه امروز تهران را تهدید می‌کند، نه فقط گسترش کالبدی بی‌رویه است، بلکه تعدد مراکز تصمیم‌گیری است. شورای عالی شهرسازی، وزارت کشور، استانداری، شهرداری تهران و شهرداری‌های پیرامونی هر کدام بخشی از اختیار را برای خود قائل‌اند.

کاظمیان همچنین گفت: ما نیز معتقدیم کلان‌شهرهایی مانند تهران، مشهد و تبریز باید با مدل خاصی از مشارکت اداره شوند؛ اما این مدل باید بر پایه نقش تعریف‌شده همه شهرداری‌ها باشد، نه تسلط محض شهرداری مرکزی. ماجرای حریم تهران، شاید در ظاهر یک بحث حقوقی باشد، اما در باطن بازتابی از چالش تاریخی مدیریت یکپارچه در کلان‌شهرهاست. از یک سو شهرداری پایتخت می‌خواهد اختیار کامل داشته باشد، و از سوی دیگر، شورای عالی و وزارتخانه‌ها بر مرجعیت قانون و مصوبات ملی پافشاری می‌کنند. جمع‌بندی مناسبی برای این کشمکش باشد: حریم قابل دور زدن نیست؛ تا زمان اصلاح قانون، چاره‌ای جز تمکین از قانون فعلی نداریم.

که «این منطقه همیشه جزو حریم تهران بوده و هیچ فرمانداری یا دیهاری ادعایی بر آن نداشته است. اما کاظمیان در پاسخ گفت: اگر این محدوده همواره تحت مدیریت شهرداری تهران بوده، پس علت این حجم از تخلفات ساخت‌وساز چیست؟ چرا اعمال حاکمیت نکرده‌اند؟

او افزود: بدون تعارف، شهرداری تهران باید سهم شهرداری‌های شهرهای مجاور را در ایفای نقش مدیریتی بپذیرد و از ظرفیت نظارتی آنها برای حفاظت از اراضی استقبال کند. استانداری تهران نهاد حاکمیتی بالادستی در نظارت بر پایتخت است.

«حریم قابل دور زدن نیست»

کاظمیان در نشست خبری اخیر خود بار دیگر تأکید کرد که موضوع حریم، قابل معامله یا دور زدن نیست و کمیسیون ماده ۵ نمی‌تواند درباره حریم تصمیم‌گیری کند، چون حریم جزئی از طرح جامع است. بنابراین تهران هیچ استثنایی ندارد. این تصور غلط است که تهران همیشه استثناست. او با اشاره به سابقه مفهوم «حریم پایتخت» گفت: در طرح جامع سال ۸۶، مفهوم حریم پایتخت برای مدیریت یکپارچه ۲۰ شهر پیرامونی مطرح شد. اما وزارت کشور هیچ‌وقت ساختار اجرایی آن را تشکیل نداد. حالا اگر بناس‌ت به آن برگردیم، باید از مسیر قانونی عبور کرده و طرح ساختاری حریم پایتخت را در شورای عالی تصویب کنیم.

«از مر تضي گرد تا شمير انات

مرزهای خاکستری

در بخش دیگری از جدال رسانه‌ای، زاکانی با اشاره به محدوده «مر تضي کرد» در جنوب غرب تهران گفت

« ضرورت هماهنگی نهادی

و برنامه‌ریزی ملی

یکی از چالش‌های اساسی مدیریت بحران آب در ایران، تعدد مراکز تصمیم‌گیری است. وزارت نیرو، وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور، شهرداری‌ها و سازمان محیط‌زیست هر یک بخشی از مسوولیت را بر عهده دارند اما هماهنگی میان آنها ضعیف است. کاظمیان در گفت‌وگو با ایرنا بر همین نکته تأکید دارد: شورای عالی معماری و شهرسازی در موضوع کمبود آب باید با نهادهای دیگر همچون شورای عالی آب به‌صورت یکپارچه عمل کند. بدون هم‌افزایی نهادی، هیچ‌الگوی پایداری در شهرسازی تحقق نخواهد یافت.

در شرایطی که کشور با خشکسالی ساختاری مواجه است، ناهماهنگی نه‌ادی می‌تواند موجب اتلاف منابع و اجرای طرح‌های متناقض شود. برای نمونه، در حالی که یک نهاد دستور توقف توسعه در دشت‌های بحرانی می‌دهد، نهاد دیگر برای همان منطقه مجوز ساخت‌وساز صادر می‌کند. بحران آب در ایران دیگر موضوعی مقطعی نیست. با توجه به کاهش ۴۰ درصدی بارش‌ها، افت سطح آب‌های زیرزمینی و افزایش جمعیت شهری، ادامه روند فعلی می‌تواند امنیت آبی کشور را به خطر اندازد. به گفته کارشناسان، این سازگاری باید در همه سطوح و از سیاست‌گذاری کلان تا جزئی‌ترین عناصر شهرسازی دیده شود. استفاده از فناوری‌های بازچرخانی، طراحی مشخص اقدامات گام‌به‌گام، مصرف کاهش‌یاب تکیه بر منابع جدید و آموزش عمومی برای تغییر الگوهای مصرف، محورهای اصلی این راهبرند. همانطور که کاظمیان تأکید می‌کند: این‌طور نیست که بگوییم در این شرایط هیچ کاری نمی‌توان انجام داد. باید باهدف‌گذاری مشخص اقدامات گام‌به‌گام، مصرف را کاهش و نوع شهرسازی را با منابع موجود سازگار کنیم. اکنون زمان تصمیم‌های دشوار اما ضروری است، تصمیم‌هایی که می‌توانند آینده‌یست‌پذیری شهرهای ایران را رقم بزنند. اگر امروز الگوی کم‌آبی در شهرسازی رعایت نشود، فردا شاید دیگر فرصتی برای سازگاری باقی نماند.

درشهر

آرادکوه و واحدهای دامداری و کشتارگاهی

کانون‌های بوی نامطبوع

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست واحدهای دامداری و کشتارگاهی همچنین مرکز دفن آرادکوه را از جمله کانون‌های انتشار بوی نامطبوع در مسیر فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) و آزادراه تهران –قم به صورت مستمر گزارش‌اتی اعلام شد و سال ۱۳۹۷ مورد توجه مقامات دولتی قرار گرفت. او گفت: در دولت دوازدهم نیز دستور موکدی برای بررسی این موضوع صادر شد. انصاری در خصوص شناسایی علل و عوامل این بو اظهار کرد: کانون‌های متعددی در خصوص انتشار این بوی نامطبوع شناسایی شد که از جمله این کانون‌ها واحدهای دامداری و کشتارگاهی البته مرکز دفن آرادکوه است. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست واحدهای دامداری افزود: حالا سازمان بازرسی کل کشور نیز به این موضوع ورود کرده و گزارشی را به معاون اول رئیس جمهوری تقدیم کرده و پیشنهاداتی نیز در این گزارش ارائه شده است.

اجرای طرح «پردیس خانواده» در پنج منطقه پایتخت

رئیس مرکز زنان و خانواده شهرداری تهران از آغاز اجرای طرح «پردیس خانواده» در پنج منطقه تهران خبر داد و گفت: این طرح باهدف تقویت تعامل نسل‌ها، ارتقای کیفیت زندگی شهری و ایجاد فضاهای خانواده‌محور در حال اجرا و طراحی

کیلومتر مربع است، تعیین تکلیف قانونی مدیریت آن هنوز در ابهام است. بودجه سالانه حفاظت از حریم در سال ۱۴۰۲ به بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان رسیده، اما همچنان هیچ ساختار واحدی برای مدیریت این فضا میان سه شهرستان اصلی پایتخت وجود ندارد.

به گفته کارشناسان، آنچه امروز تهران را تهدید می‌کند، نه فقط گسترش کالبدی بی‌رویه است، بلکه تعدد مراکز تصمیم‌گیری است. شورای عالی شهرسازی، وزارت کشور، استانداری، شهرداری تهران و شهرداری‌های پیرامونی هر کدام بخشی از اختیار را برای خود قائل‌اند. کاظمیان همچنین گفت: ما نیز معتقدیم کلان‌شهرهایی مانند تهران، مشهد و تبریز باید با مدل خاصی از مشارکت اداره شوند؛ اما این مدل باید بر پایه نقش تعریف‌شده همه شهرداری‌ها باشد، نه تسلط محض شهرداری مرکزی. ماجرای حریم تهران، شاید در ظاهر یک بحث حقوقی باشد، اما در باطن بازتابی از چالش تاریخی مدیریت یکپارچه در کلان‌شهرهاست. از یک سو شهرداری پایتخت می‌خواهد اختیار کامل داشته باشد، و از سوی دیگر، شورای عالی و وزارتخانه‌ها بر مرجعیت قانون و مصوبات ملی پافشاری می‌کنند. جمع‌بندی مناسبی برای این کشمکش باشد: حریم قابل دور زدن نیست؛ تا زمان اصلاح قانون، چاره‌ای جز تمکین از قانون فعلی نداریم.

اجرای طرح

«پناه گرم» در ۲۲ منطقه تهران

برای بی‌خانمان‌ها

مدیرعامل سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران گفت: شهرداری تهران باهمکاری نهادهای حمایتی، طرح ویژه ساماندهی افرادی سرپناه را آغاز کرده است.

به گزارش ایسنا، عبدالمجید رحمانی با اشاره به آغاز طرح «پناه گرم» ویژه ساماندهی و اسکان موقت افراد بی‌خانمان در فصل سرما، گفت: اسمال نیز همچون سال‌های گذشته، طرح ویژه فصل سرما با عنوان پناه گرم از روز گذشته ۱۲۰ آبان‌ماه ۱۴۰۴ در مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران آغاز شده و تا پایان فصل سرما، یعنی اواخر اسفند و اوایل فروردین ماه ادامه خواهد داشت.

او با تأکید بر همکاری نهادهای مختلف از جمله بهزیستی و قرارگاه اجتماعی افزود: تمام تلاش مدیریت شهری این است که با استفاده از ظرفیت مددسراهای ثابت و سیار، اتوبوس‌های سیار و حتی فضاهای جدید در صورت نیاز، از بروز هر گونه حادثه ایفوت در میان افرادی‌خانمان به دلیل نبود هوا جلوگیری شود. مدیرعامل سازمان خدمات اجتماعی شهرداری تهران با اشاره به پیش‌بینی استقرار اتوبوس‌های سیار در میدان اصلی شهر اظهار کرد: بر اساس تجربه سال‌های گذشته، در حدود ۲۰ تا ۲۵ میدان اصلی شهر که محل تجمع این افراد است، خدمات رسانی انجام می‌شود. در کنار مددسراهای ثابت، اتوبوس‌های سیار نیز آماده خدمت‌رسانی هستند تا افرادی که به هر دلیل تمایل به مراجعه به مددسرا ندارند، از این خدمات بهره‌مند شوند. رحمانی افزود: در حال حاضر ۱۵ مددسرای ثابت فعال است و در میدان‌های اصلی شهر نیز به تناسب نیاز، چندین اتوبوس سیار مستقر می‌شود. همچنین از ظرفیت گشت‌های «حامی شهر» برای شناسایی و هدایت افراد بی‌سرپناه به مراکز پیش‌بینی شده استفاده خواهد شد.