

پیشرفت ۹۳ درصدی نهضت ملی مسکن قم



مدیرکل راه و شهرسازی استان قم با اشاره به پیشرفت بیش از ۹۳ درصدی پروژه‌های نهضت ملی مسکن گفت: تکمیل زیرساخت‌های خدماتی و ...

۸

چرا با وجود طرح‌های متعدد، گره ترافیک تهران باز نمی‌شود؟

راه‌هایی که به بن بست می‌رسد!



یکس: ایرنا

۵

سقاخانه‌ها، میراث مهربانی در حافظه تاریخی شهرها

۶

اصفهان در آزمون بودجه‌ریزی عادلانه؛

پایان سهم‌خواهی یا آغاز شفافیت؟

توزیع اعتبارات دولتی در اصفهان قرار است از مسیر چانه‌زنی‌های اداری فاصله بگیرد و به شاخص‌های قابل اندازه‌گیری...

۳

کشف زودهنگام ۲۲۰ سرطان در اصفهان؛

ترس از تشخیص فرصت زندگی را می‌رباید

۱

ذوب آهن - چادرملو، سپاهان - شمس آذر، امروز در فولادشهر و قزوین؛

مأموریت متفاوت اما یکسان اصفهانی‌ها در هفته نهم لیگ



۴

عمر ناوگان خدمات موتوری شهرداری اصفهان به ۱۰ سال می‌رسد

مدیرعامل سازمان خدمات موتوری شهرداری اصفهان از برنامه نوسازی ناوگان خدمات شهری با پیش‌بینی ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار در سال جاری خبر داد و گفت: میانگین عمر ناوگان خدمات شهری که ابتدای دوره ششم مدیریت شهری...

۲

مردم از اجرای طرح «تورم صفر» راضی هستند



۲

محور تاریخی باباقاسم با حدود ۷۰ اثر تاریخی آماده جذب سرمایه‌گذار است

شهردار اصفهان با اشاره به ساماندهی و بهسازی محور تاریخی باباقاسم اظهار کرد: این محور تاریخی به طول حدود سه کیلومتر و با برخورداری از نزدیک به ۷۰ اثر ارزشمند تاریخی، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه گردشگری و جذب ...

۲

کشف زودهنگام ۲۲۰ سرطان در اصفهان؛

ترس از تشخیص فرصت زندگی را می‌رباید

عادل‌با بیان اینکه سرطان پستان شایع‌ترین سرطان در میان زنان استان اصفهان است، افزود: این استان از نظر میزان بروز سرطان در زمره مناطق دارای آمار بالای ابتلا در کشور قرار دارد و در چنین شرایطی، افزایش آگاهی عمومی، تشخیص زودهنگام و دسترسی به خدمات تخصصی اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند.

این متخصص با اشاره به اینکه توده‌های سرطانی در مراحل اولیه ممکن است بدون درد و حتی فاقد علائم واضح باشند، تصریح کرد: نبود درد به معنای بی‌اهمیت بودن توده نیست. اتفاقاً شناسایی بیماری در مراحل اولیه فرصت مناسب‌تری برای درمان فراهم می‌کند و می‌تواند شانس درمان کامل، حفظ پستان، کاهش نیاز به درمان‌های سنگین و بهبود کیفیت زندگی را افزایش دهد.

■ ماموگرافی و علائم هشدار را جدی بگیرید

عادل‌با ماموگرافی را یکی از ابزارهای مهم تشخیص زودهنگام سرطان پستان دانست و گفت: زمان آغاز و فاصله تکرار این بررسی باید با توجه به سن، سابقه خانوادگی و میزان خطر فردی و با مشورت پزشک تعیین شود. آنچه اهمیت دارد، به‌تعمیق نینداختن بررسی‌های ضروری و جدی گرفتن توصیه‌های پزشکی است. وی افزود: لمس توده، فرورفتگی پوست یا نوک پستان، ترشحات غیرطبیعی، تغییر شکل یا رنگ و ایجاد زخم در ناحیه پستان از جمله علائم هشدار هستند که نباید نادیده گرفته شوند و مشاهده هر یک از آن‌ها مستلزم مراجعه به پزشک است. این متخصص با اشاره به پایین‌تربودن سن ابتلا به سرطان پستان در زنان ایرانی نسبت به میانگین بسیاری از کشورهای غربی، خاطر نشان کرد: این بیماری مختص زنان سالمند نیست و زنان جوان‌تر نیز باید نسبت به تغییرات بدن خود آگاه باشند؛ موضوعی که به معنای نگرانی دائمی نیست، بلکه نشانه

غریبالگری سرطان پستان ۵۳۰ هزار اصفهانی طی همراه امسال ۲۲۰ سرطان در نطفه را شناسایی کرد و این در حالی است که بسیاری از شهروندان به دلیل ترس از تشخیص زمان طلایی درمان را از دست می‌دهند. به گزارش خبرنگار «مهر»؛ متخصصان تأکید می‌کنند سرطان پستان در صورت تشخیص زودهنگام، در بسیاری از موارد قابل درمان است؛ با این حال، ترس از تشخیص، بی‌توجهی به علائم هشدار و پناه‌بردن به توصیه‌های غیرعلمی همچنان از موانع جدی مقابله با این بیماری به شمار می‌رود. هم‌زمان با اکتبر، ماه جهانی اطلاع‌رسانی سرطان پستان، پویش «هیچ‌کس تنها نیست؛ با هم علیه سرطان» در اصفهان بر ضرورت آگاهی‌بخشی، تشخیص زودهنگام و همراهی با بیماران تأکید دارد. بر اساس اعلام مسئولان استان، از ابتدای مهرماه سال گذشته تاکنون حدود ۵۳۰ هزار نفر در دو حوزه سرطان پستان و روده بزرگ غربالگری شده‌اند که در جریان این برنامه، ۲۲۰ مورد سرطان در مراحل اولیه شناسایی شده است؛ تشخیص‌هایی که می‌تواند به افزایش شانس درمان و کاهش هزینه‌ها و عوارض بیماری کمک کند.

■ وقتی انگار بیماری زمان را می‌گیرد

پوریا عادل، متخصص رادیوترابی آنکولوژی، در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: یکی از مشکلات جدی در کشور، ترس از تشخیص است؛ به گونه‌ای که برخی افراد از بیم شنیدن خبر بد به پزشک مراجعه نمی‌کنند، برخی به درمان‌های سنتی و توصیه‌های غیرعلمی پناه می‌برند و برخی نیز تصور می‌کنند اگر درباره بیماری صحبت نکنند، بیماری وجود نخواهد داشت. وی تأکید کرد: نادیده‌گرفتن بیماری آن را از بین نمی‌برد، بلکه فقط زمان را از بیمار می‌گیرد؛ در حالی که زمان در سرطان پستان ارزشی حیاتی دارد و تأخیر در تشخیص می‌تواند مرحله بیماری، نوع درمان و شانس بهبودی را تحت‌تأثیر قرار دهد.

مسئولیت‌پذیری در برابر سلامت است. به گفته وی، سبک زندگی سالم، تغذیه متعادل، فعالیت بدنی منظم، پرهیز از دخانیات و حفظ وزن مناسب، به‌ویژه پس از یائسگی، می‌تواند در کاهش خطر ابتلا مؤثر باشد؛ با این حال، سرطان پستان صرفاً نتیجه سبک زندگی نیست و عواملی مانند سن، ژنتیک، سابقه خانوادگی و برخی شرایط هورمونی نیز در بروز آن نقش دارند. بنابراین، ابتلا به این بیماری نباید زمینه‌ساز سرزنش بیمار یا احساس گناه در او شود.

■ درمان فرد محور، پایان نسخه واحد برای همه

عادل‌با اشاره به پیشرفت‌های درمانی سرطان پستان اظهار کرد: این بیماری انواع مختلفی دارد و نمی‌توان برای همه بیماران نسخه درمانی یکسانی در نظر گرفت. انتخاب روش درمان به مرحله بیماری، ویژگی‌های پاتولوژیک تومور، وضعیت گیرنده‌های هورمونی، وضعیت HER2، شاخص‌های تکثیر سلولی و در موارد لازم، نتایج آزمایش‌های مولکولی و ژنتیکی بستگی دارد. وی افزود: بر همین اساس، درمان‌هایی مانند هورمون‌درمانی، شیمی‌درمانی، درمان‌های هدفمند، ایمنی‌درمانی و پرتودرمانی، متناسب با شرایط هر بیمار و با تصمیم‌گیری تیمی و چندتخصصی انتخاب می‌شوند. توسعه داروهای جدید و روش‌های نوین درمانی نیز به بهبود امید به زندگی و کیفیت زندگی بیماران کمک کرده است. این متخصص رادیوترابی آنکولوژی تأکید کرد: اصفهان به‌عنوان یکی از قطب‌های درمانی منطقه مرکزی کشور از ظرفیت‌های تخصصی مناسبی برای تشخیص، مرحله‌بندی و درمان سرطان برخوردار است؛ اما حتی پیشرفته‌ترین روش‌های درمانی نیز بدون گسترش آگاهی عمومی، تشخیص زودهنگام و دسترسی عادلانه به خدمات تخصصی نمی‌توانند بار بیماری را به‌طور کامل کاهش دهند.

شهردار اصفهان:

محور تاریخی باباقاسم با حدود ۷۰ اثر تاریخی آماده جذب سرمایه گذار است

وی افزود: محور تاریخی باباقاسم که هفته گذشته افتتاح شد، حدود سه کیلومتر طول دارد و نزدیک به ۷۰ اثر تاریخی ارزشمند در آن واقع شده است؛ شهرداری در این پروژه اقدام به کف‌سازی، بهسازی و ساماندهی دیوارها کرده است.

شهردار اصفهان تصریح کرد: با انجام این اقدامات، ظرفیتی مناسب برای حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی علاقه‌مند به فعالیت دریافت تاریخی فراهم شده است؛ جاذبه‌های تاریخی این محور به گونه‌ای است که اگر گردشگری قدم زدن در آن را آغاز کند، حداقل چهار تا پنج ساعت جذب زیبایی‌های آن خواهد شد و نیمی از روز خود را در آن سپری می‌کند. قاسم‌زاده خاطر نشان کرد: امیدواریم به همت بخش خصوصی، اینبه تاریخی موجود در این محور به بهترین شکل مرمت و بهره‌برداری شود، البته تاکنون اقامتگاه‌های بوم‌گردی و رستوران‌های متعددی در این محدوده احداث شده است، اما همچنان ظرفیت کار فراوانی وجود دارد.

وی تأکید کرد: از حضور سرمایه‌گذاران در احیای بافت تاریخی تمام‌قد استقبال می‌کنیم، زیرا معتقدیم بهترین حالت این است که بافت‌های تاریخی به کانون زندگی و حیات اجتماعی تبدیل شود؛ همان‌طور که نمونه موفق آن در محور جلفا تجربه و اکنون به بافتی زنده و پویا بدل شده است و این الگو در سایر بافت‌های تاریخی شهر نیز تکرار پذیر خواهد بود.



بسیار بیشتری می‌کند، اما در عین حال گنجینه‌ای بی‌بدیل است، در حالی که بسیاری از کشورهای جدید به دنبال بهانه‌ای برای هویت‌آفرینی هستند، ما در میان انبوهی از گذشته پرافتخار قرار گرفته‌ایم.

شهردار اصفهان با اشاره به ساماندهی و بهسازی محور تاریخی باباقاسم اظهار کرد: این محور تاریخی به طول حدود سه کیلومتر و با برخورداری از نزدیک به ۷۰ اثر ارزشمند تاریخی، ظرفیت قابل‌توجهی برای توسعه گردشگری و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی دارد و شهرداری اصفهان از مشارکت سرمایه‌گذاران استقبال می‌کند.

به گزارش خبرگزاری ایمنّا، علی قاسم‌زاده در برنامه رادیویی «سلام اصفهان» اظهار کرد: هفته گذشته شاهد رویداد مهمی در شهر اصفهان بودیم که افتتاح و رونمایی از محور تاریخی «باباقاسم» با حضور حسین افشین، معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس‌جمهور بود. وی با بیان اینکه بافت تاریخی اصفهان هم بسیار گسترده و هم فوق‌العاده حائز اهمیت است، افزود: مساحت بافت تاریخی این شهر نسبت به بسیاری از شهرهای تاریخی جهان و کشور بیشتر است، به‌عنوان مثال فلورانس حدود ۵۵۰ هکتار، ونیز حدود ۴۱۵ هکتار و پاریس حدود ۵۰۰ هکتار بافت تاریخی دارد.

شهردار اصفهان گفت: در داخل کشور نیز شیراز حدود ۳۶۰ هکتار، تبریز ۴۶۴ هکتار و یزد ۷۱۶ هکتار بافت تاریخی دارند، در حالی که اصفهان با ۱۹۳۶ هکتار (حدود ۲۰۰۰ هکتار)، بافتی برابر و فراتر از بسیاری از شهرهای بزرگ تاریخی جهان در اختیار دارد. قاسم‌زاده ادامه داد: این وسعت گسترده اگرچه حجم کار و زحمات مدیریت شهری را

معاون فنی و عمرانی شهرداری قم خبرداد:

پیشرفت ۸۵ درصدی پروژه تقاطع غیرهمسطح حافظ قم

می‌کند. معاون فنی و عمرانی شهرداری قم ادامه داد: ایجاد این اتصال همچنین می‌تواند با بهبود جریان ترافیک و تسهیل تردد در محدوده‌های پیرامونی، به کاهش بار ترافیکی هسته مرکزی شهر کمک کند.

حلوایی‌زاده با تشریح آخرین وضعیت اجرایی پروژه گفت: در حال حاضر، پیشرفت فیزیکی این طرح به ۸۵ درصد رسیده و عملیات اصلی سازه‌ای شامل اجرای سمع‌ها، فونداسیون‌ها، ستون‌ها، سرستون‌ها و تیرهای پیش‌ساخته به پایان رسیده است. وی با اشاره به پیشرفت عملیات اجرایی عرشه پل تصریح کرد: بخش عمده عملیات بتن‌ریزی عرشه‌ها نیز انجام شده و بتن‌ریزی قسمت‌های باقی‌مانده در دستور کار قرار دارد تا این مرحله در کوتاه‌ترین زمان ممکن به اتمام برسد.

معاون فنی و عمرانی شهرداری قم ورود پروژه به مراحل پایانی را مورد توجه قرارداد و خاطر نشان کرد: در حال حاضر، عملیات تکمیلی از جمله ساخت و نصب قرنیزهای پیش‌ساخته و اجرای پایه‌ها و لوله‌های هندریل در حال انجام است.

معاون فنی و عمرانی شهرداری قم از پیشرفت فیزیکی ۸۵ درصدی پروژه تقاطع غیرهمسطح حافظ با خط راه‌آهن خبر داد و گفت: با تکمیل بخش عمده عملیات سازه‌ای و اجرای مراحل پایانی پروژه، تلاش می‌کنیم این طرح تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد.

به گزارش خبرگزاری ایمنّا و به نقل از شهرداری قم، عباس حلوایی‌زاده با اشاره به آخرین وضعیت اجرایی پروژه تقاطع غیرهمسطح بلوار حافظ با ریل راه‌آهن در تقاطع با خط راه‌آهن اظهار کرد: این پروژه در شمال غرب شهر قم در حال اجراست و با برقراری اتصال میان مناطق ۳ و ۶ و رینگ فردوسی، به تکمیل شبکه ارتباطی و بهبود دسترسی‌های شهری کمک می‌کند. وی با بیان اینکه اجرای این طرح نقش مؤثری در تسهیل تردد شهروندان خواهد داشت، افزود: با بهره‌برداری از تقاطع غیرهمسطح حافظ، دسترسی میان مناطق شهری آسان‌تر می‌شود، طول مسیرهای تردد کاهش می‌یابد و در نتیجه، میزان مصرف سوخت و زمان سفر نیز کاهش پیدا

رئیس شورای اسلامی شهر تهران:

مردم از اجرای طرح «تورم صفر» راضی هستند

حال، شرایط خاص تهران مدیریت شهری را به سمت انجام اقداماتی فراتر از وظایف معمول سوق می‌دهد.

وی ادامه داد: در شرایط جنگ، کمک به بازسازی در بودجه شورا پیش‌بینی نشده بود، اما در ادامه این موضوع به تصویب رسید و اجرایی شد. گزارش مربوط به این اقدامات نیز باید در کمیسیون ماده پنج ارائه شود. در برخی موارد لازم است فراتر از وظایف قانونی کمک کنیم و علاوه بر شهرداری، دستگاه‌های دولتی و خیرین نیز باید در این زمینه مشارکت داشته باشند.

رئیس شورای اسلامی شهر تهران درباره طرح توسعه برپایه حمل‌ونقل عمومی (TOD) گفت: این روش با هدف استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل در برنامه‌ریزی شهری مطرح است، البته نسبت به این موضوع ایراداتی داشتیم، اما طرح هنوز به شورا ارائه نشده است و پس از ارائه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

چمران درباره تعطیلی بوستان یاس فاطمی نیز اظهار کرد: بسته شدن این بوستان دلایل امنیتی دارد و دلیل دیگری برای تعطیلی آن مطرح نیست.

رئیس شورای اسلامی شهر تهران با دفاع از اجرای طرح تورم صفر گفت: ثابت نگه‌داشتن قیمت کالاها اقدامی ارزشمند است و رضایت مردم از افزایش نیافتن قیمت‌ها نشان می‌دهد که اجرای این طرح می‌تواند برای شهروندان امیدوارکننده باشد.

به گزارش خبرگزاری ایمنّا، مهدی چمران درباره واردات اتوبوس‌های سه‌کابین گفت: این اتوبوس‌ها وارد کشور شده‌اند، اما هنوز به تهران نرسیده‌اند.

رئیس شورای اسلامی شهر تهران درباره برنامه‌های مدیریت شهری در حوزه مسکن گفت: برنامه‌هایی در این زمینه ارائه شده و فروش توکن‌ها نیز با استقبال همراه بوده است.

لکه‌گذاری‌هایی نیز انجام شده، اما جزئیات آن هنوز اعلام نشده است؛ با این حال، اجرای برنامه‌هایی برای کمک به تأمین مسکن شهروندان اتفاق مثبتی است.

چمران با اشاره به اولویت‌های بودجه شهرداری تهران تصریح کرد: اولویت‌های تعیین‌شده در بودجه باید اجرایی شوند و در صورت اجرا نشدن آن‌ها، دلایل مربوط باید اعلام شود؛ با این

مدیرعامل سازمان خدمات موتوری شهرداری اصفهان:

عمر ناوگان خدمات موتوری شهرداری اصفهان به ۱۰ سال می‌رسد

پسماند، میانگین عمر ناوگان خدمات شهری نیز کاهش پیدا می‌کند و به حدود ۱۰ سال خواهد رسید؛ هدفی که ما را به سطح استاندارد موردنظر نزدیک می‌کند.

وی با اشاره به تأثیر نوسازی تجهیزات بر افزایش اعطاف‌پذیری عملیاتی شهرداری خاطر نشان کرد: طی سال‌های گذشته، به‌دلیل ضرورت ارائه مستمر خدمات و حفظ پاکیزگی شهر، با کمبود ماشین‌آلات روبه‌رو بودیم و امکان جابه‌جایی تجهیزات میان مناطق محدود بود، به همین دلیل، خرابی یک دستگاه یا وقوع حادثه می‌توانست روند ارائه خدمات را با دشواری روبه‌رو کند.

مدیرعامل سازمان خدمات موتوری شهرداری اصفهان افزود: با اضافه شدن ماشین‌آلات جدید به ناوگان، امکان توزیع و جابه‌جایی تجهیزات میان مناطق مختلف فراهم می‌شود و مجموعه مدیریت شهری می‌تواند با انعطاف بیشتری به نیازهای عملیاتی پاسخ دهد و نگرانی‌های ناشی از کمبود تجهیزات یا از کارافتادگی ماشین‌آلات را کاهش دهد.

چنین ماشین‌آلاتی حدود ۱۵ سال است، بنابراین نوسازی ناوگان با هدف کاهش هزینه‌های نگهداری، تعمیرات و مدت توقف تجهیزات به یکی از اولویت‌های مدیریت شهری تبدیل شد.

مدیرعامل سازمان خدمات موتوری شهرداری اصفهان با بیان اینکه نوسازی ناوگان از ابتدای دوره ششم مدیریت شهری در دستور کار قرار گرفت، تصریح کرد: در این مسیر، دو رویکرد اصلی دنبال شد؛ نخست، تأمین ماشین‌آلات جدید و جایگزینی تجهیزات فرسوده و دوم، بهره‌گیری از روش‌های نوآورانه و فناوری‌های جدید برای ارتقای عملکرد سازمان و مجموعه شهرداری که بخش مهمی از این برنامه‌ها طی سال گذشته محقق شده است.

اسحاقیان ادامه داد: در صورت بسته شدن قرارداد جدید خدمات شهری طی ماه‌های آینده مطابق برنامه‌ریزی انجام‌شده و کاهش حجم ماشین‌آلات مورد نیاز در بخش

مدیرعامل سازمان خدمات موتوری شهرداری اصفهان از برنامه نوسازی ناوگان خدمات شهری با پیش‌بینی ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار در سال جاری خبر داد و گفت: میانگین عمر ناوگان خدمات شهری که ابتدای دوره ششم مدیریت شهری به بیش از ۱۵ سال می‌رسید، در صورت اجرای برنامه‌های پیش‌بینی‌شده به حدود ۱۰ سال کاهش می‌یابد.

هادی اسحاقیان در گفت‌وگو با خبرنگار ایمنّا با اشاره به ضرورت نوسازی ناوگان ماشین‌آلات خدمات شهری و عمرانی اظهار کرد: ابتدای دوره ششم مدیریت شهری اصفهان، میانگین عمر ناوگان خدمات شهری سازمان خدمات موتوری بیش از ۱۵ سال بود و در بعضی موارد به ۱۶ تا ۱۷ سال می‌رسید، این در حالی است که عمر استاندارد این ناوگان حدود ۱۰ سال برآورد می‌شود.

وی افزود: در حوزه ماشین‌آلات عمرانی و راه‌سازی نیز میانگین عمر تجهیزات به حدود ۲۵ سال می‌رسید، در حالی که این شاخص بر اساس استانداردهای مورد اشاره برای

نماینده مجلس:

فاصله قیمت خرید از کشاورز تا بازار به سود دلالتان تمام می‌شود

نماینده مردم اقلید و سرحد چهار دانگه در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از سهم بالای واسطه‌ها در بازار محصولات کشاورزی، گفت: خرید محصولات با قیمت پایین از کشاورزان و عرضه آن‌ها با قیمت واقعی به مصرف‌کنندگان، موجب می‌شود بخش اصلی سود این چرخه به دلالتان برسد؛ از این‌رو، ۱۸ نماینده استان فارس در مجلس برای انجام اقدامات مؤثر در حمایت از تولیدکنندگان با یکدیگر همکاری می‌کنند. مسلم صالحی در حاشیه دومین نمایشگاه بین‌المللی «شیراز اکسپو ۲۰۲۶» با اشاره به مشکلات بخش کشاورزی اظهار کرد: واقعیت این است که سود اصلی محصولات کشاورزی عاید خود کشاورزان زحمتکش نمی‌شود؛ چرا که محصولات با قیمت پایین از تولیدکننده خریداری می‌شوند و دلالتان از فاصله قیمتی ایجاد شده تا زمان رسیدن محصول با قیمت واقعی به مصرف‌کننده، سود می‌برند. وی افزود: در همین راستا، ۱۸ نماینده استان فارس در مجلس شورای اسلامی تلاش می‌کنند با همراهی یکدیگر، اقدامات مؤثری برای حمایت واقعی از تولیدکنندگان انجام دهند.

صالحی، تسهیل فرآیند سرمایه‌گذاری، بهره‌مندی از معافیت‌های مالیاتی در نظر گرفته شده از سوی دولت و استفاده از فرصت‌های بازپرداخت مالیات را از جمله اقدامات حمایتی برای رونق اقتصاد منطقه برشمرد.

نماینده مردم اقلید و سرحد چهار دانگه در مجلس شورای اسلامی همچنین برگزاری رویدادهایی مانند جشنواره سیب را از دیگر ظرفیت‌های مؤثر در پویایی اقتصاد منطقه دانست.

■ توسعه صنایع تبدیلی برای جلوگیری از خام‌فروشی

دبیر کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با اشاره به ظرفیت‌های کشاورزی شهرستان اقلید گفت: این شهرستان در کنار چهار استان کشور، از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان حبوبات به شمار می‌رود و سهم قابل توجهی در تأمین این محصولات دارد؛ ظرفیتی که زمینه مناسبی برای سرمایه‌گذاری در صنایع غذایی و تبدیلی فراهم کرده است. وی با تشریح اقدامات انجام شده برای توسعه صنایع تبدیلی در اقلید افزود: با پیگیری‌های صورت گرفته و بر اساس آمارهای وزارت جهاد کشاورزی، تلاش کرده‌ایم صنایع کشاورزی و تبدیلی را در سطح شهرستان مستقر کنیم. در همین راستا، با مشارکت یک سرمایه‌گذار از آذربایجان غربی، احداث یک واحد صنایع تبدیلی در شهرک صنعتی آغاز شده و این طرح در حال اجراست.

صالحی ادامه داد: در حوزه دامداری‌های صنعتی و صنایع لبنی نیز سه مجموعه فعال شده‌اند و در کنار آن‌ها، واحدهای کوچک بسته‌بندی برای جلوگیری از خام‌فروشی محصولات ایجاد شده‌اند تا ارزش افزوده محصولات دامی، باغی و کشاورزی شهرستان حفظ شود.

نماینده مردم اقلید و سرحد چهار دانگه در مجلس شورای اسلامی در بخش دیگری از این گفت‌وگو با اشاره به انتخاب حسن‌آباد اقلید به عنوان «شهر ملی صنایع دستی دست‌باافته‌ها» اظهار کرد: قابلیت‌های قابل‌توجه این شهر موجب شد این عنوان ملی را کسب کند. وی با اشاره به دغدغه‌های بافندگان درباره بیمه، آینده شغلی و بازار فروش محصولات افزود: با همکاری وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، اقدامات ارزنده‌ای در این زمینه انجام شده است. همچنین با راه‌اندازی کارگاه‌های آموزشی، زمینه انتقال هنر اصیل دست‌باافته‌ها به نسل‌های بعدی فراهم شده تا هویت فرهنگی منطقه حفظ شود.

اصفهان در آزمون بودجه‌ریزی عادلانه؛

پایان سهم خواهی یا آغاز شفافیت؟

مزگان علی‌دوستی



توزیع اعتبارات دولتی در اصفهان قرار است از مسیر چانه‌زنی‌های اداری فاصله بگیرد و به شاخص‌های قابل اندازه‌گیری نزدیک‌تر شود؛ تغییری که سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان با طراحی مدل جدید بودجه‌ریزی سال ۱۴۰۵ دنبال می‌کند. در این الگو، میزان آسیب‌پذیری، ظرفیت تاب‌آوری اقتصادی و اولویت‌های توسعه‌ای، مبنای تعیین سهم بخش‌های مختلف از منابع محدود مالی خواهد بود؛ رویکردی که موفقیت آن به شفافیت معیارها و نحوه اجرای تصمیم‌ها بستگی دارد.

محدودیت منابع مالی و افزایش نیازهای اقتصادی، ادامه شیوه‌های سنتی بودجه‌ریزی را با چالش مواجه کرده است. در شرایطی که دستگاه‌های اجرایی و مناطق مختلف برای تأمین اعتبار طرح‌های خود رقابت می‌کنند، تخصیص منابع بدون معیارهای روشن می‌تواند فاصله میان نیازهای واقعی و اعتبارات دریافتی را افزایش دهد. از همین رو، حرکت به سمت بودجه‌ریزی شاخص‌محور، به یکی از موضوعات مهم در مدیریت منابع عمومی تبدیل شده است. استان اصفهان با برخورداری از ظرفیت‌های گسترده صنعتی، کشاورزی و تولیدی و مواجهه با مسائلی مانند کمبود آب، فشار بر زیرساخت‌ها و تفاوت سطح برخورداری شهرستان‌ها، از جمله مناطقی است که نحوه توزیع اعتبارات در آن بر مسیر توسعه اقتصادی تأثیر مستقیم دارد. در چنین شرایطی، صرف اختصاص بودجه به دستگاه‌ها و طرح‌ها کافی نیست و باید مشخص شود کدام بخش‌ها به منابع بیشتری نیاز دارند و اعتبار تخصیص یافته تا چه اندازه می‌تواند مشکلات موجود را کاهش دهد.

رامین میرزایی، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان اصفهان، در گفت‌وگو با «ایرنا» با تأکید بر

ضرورت بازنگری در شیوه‌های سنتی تخصیص اعتبار، از ارائه مدل جدید توزیع اعتبارات سال ۱۴۰۵ خبر داده است. به گفته او، در این الگو تلاش شده منابع بر اساس شاخص‌های علمی، کمی و قابل سنجش توزیع شوند تا سهم هر بخش متناسب با امتیاز و وزن آن در نظام ارزیابی تعیین شود.

■ شاخص‌ها؛ مبنای تازه تخصیص اعتبار

در مدل پیشنهادی، میزان تاب‌آوری اقتصادی، سطح آسیب‌پذیری و ضرورت‌های هر بخش از جمله معیارهای تعیین اولویت هستند. بر این اساس، بخش‌هایی که نقش مهم‌تری در حفظ ثبات اقتصادی، استمرار فعالیت‌های زیربنایی و مقابله با بحران‌ها دارند، باید متناسب با نیاز و امتیاز خود در اولویت تخصیص منابع قرار گیرند.

تفاوت اصلی این رویکرد با شیوه‌های سنتی، تأکید بر معیارهای مشخص به‌جای اتکا به درخواست‌های موردی و پیگیری‌های اداری است. اگر این مدل به‌درستی اجرا شود، تصمیم‌گیری درباره سهم دستگاه‌ها و مناطق از بودجه، بیش از گذشته به داده‌ها و ارزیابی نیازهای واقعی وابسته خواهد شد.

با این حال، شاخص‌محور شدن بودجه‌ریزی به‌تنهایی تضمین‌کننده توزیع عادلانه منابع نیست. معیارها باید روشن، قابل ارزیابی و متناسب با تفاوت‌های اقتصادی و جغرافیایی شهرستان‌ها باشند تا مناطق کم‌برخوردار در رقابت با مراکز دارای ظرفیت اداری و اقتصادی بیشتر، از دریافت اعتبارات ضروری محروم نمانند.

■ آزمون بودجه در شرایط بحران

یکی دیگر از محورهای مدل جدید، افزایش آمادگی



استان در برابر بحران‌های اقتصادی و شرایط پیش‌بینی نشده است. میرزایی با اشاره به تجربه سال‌های اخیر تأکید کرده است که برنامه‌ریزی مالی باید امکان واکنش به متغیرهای غیرقابل پیش‌بینی و فشارهای بیرونی را داشته باشد.

این موضوع برای اصفهان اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا پایداری فعالیت‌های تولیدی، حفظ زیرساخت‌های حیاتی و تأمین نیازهای اساسی استان به تصمیم‌گیری دقیق در تخصیص منابع وابسته است. در چنین شرایطی، بودجه‌ریزی باید علاوه بر نیازهای جاری، هزینه‌های احتمالی بحران و ضرورت تقویت بخش‌های آسیب‌پذیر را نیز در نظر بگیرد.

■ شفافیت؛ معیار سنجش موفقیت مدل جدید

اصفهان با ۲۹ شهرستان و جمعیتی بیش از پنج میلیون و ۲۰۰ هزار نفر، از تنوع اقتصادی و جغرافیایی قابل توجهی برخوردار است. همین ویژگی، توزیع اعتبارات را به مسئله‌ای فراتر از تقسیم منابع میان دستگاه‌های اجرایی تبدیل می‌کند؛ مسئله‌ای که باید در آن نیازهای مناطق مختلف، ظرفیت‌های تولیدی و فاصله برخورداری شهرستان‌ها از امکانات مورد توجه قرار گیرد.

مدل جدید بودجه‌ریزی زمانی می‌تواند به تغییر واقعی در نظام تخصیص اعتبارات منجر شود که معیارهای امتیازدهی مشخص باشند، دلایل تخصیص منابع قابلیت بررسی داشته باشند و نتایج هزینه‌کرد بودجه نیز ارزیابی شود. در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که عنوان شاخص‌محوری تغییر کند، اما شیوه تصمیم‌گیری همچنان از شفافیت کافی برخوردار نباشد.

مدیریت مصرف با بازیابی ۳۰ میلیون کیلووات ساعت برق در اصفهان

مجری طرح ملی مهتاب در شرکت توزیع برق استان اصفهان گفت: با شتاب‌گیری اقدامات نظارتی و فنی در قالب طرح ملی مهتاب طی تعویض بیش از ۱۵ هزار کنتور معیوب و شناسایی مراکز غیرمجاز، نزدیک به ۳۰ میلیون کیلووات ساعت انرژی به چرخه رسمی توزیع بازگشت.

اصغر اکبری در گفت‌وگو با خبرنگار ایما با تشریح ابعاد راهبردی طرح ملی مهتاب اظهار کرد: این طرح ملی با هدف کلان مدیریت هوشمند مصرف، کاهش ملموس تلفات شبکه، ارتقای دقت در سنجش بار و مقابله ساختار یافته با مصارف غیرمجاز، با تمام توان در سطح استان اصفهان در حال اجرا و پیگیری است.

وی با ارائه آخرین کارنامه عملیاتی این طرح تا یازدهم مهر سال جاری افزود: طی این بازه زمانی، ۱۵ هزار و ۲۵۹ دستگاه کنتور معیوب از مدار خارج و تعویض شده است و کارشناسان موفق به کشف و رفع ۳۵۹ فقره دستکاری کنتور شده‌اند و در همین چارچوب، ۱۹ دستگاه کنتور هوشمند سنجش دستکاری نیز با سرمایه‌گذاری مشترک متخلف راه‌اندازی و نصب شد.

جمع‌آوری ۱۲۰ متر کابل برق غیرمجاز در پاکدشت

مدیر برق پا کدشت از شناسایی و جمع‌آوری حدود ۱۲۰ متر کابل برق غیرمجاز در محدوده روستای حسین‌آباد قاجار و نصب ۱۰۰ لامپ LED طی سه روز در قالب طرح بهسازی روشنایی این شهرستان خبر داد. مهدی دمیرچی مدیر برق پا کدشت در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به اجرای طرح مقابله با استفاده غیرمجاز از شبکه برق در این شهرستان اظهار کرد: اکیپ‌های بازرسی منطقه برق پا کدشت با حضور در محدوده روستای حسین‌آباد قاجار، انشعاب‌های برق ۲۲ باغ، باغچه و کارگاه صنعتی را مورد بررسی قرار دادند. وی افزود: در جریان این عملیات، حدود ۱۲۰ متر از انواع کابل‌های غیرمجاز شناسایی، قطع و جمع‌آوری شد. مدیر برق پا کدشت همچنین از اجرای فاز دوم طرح جایگزینی لامپ‌های LED در این شهرستان خبر داد و گفت: پس از دریافت سهمیه لامپ‌های LED، اکیپ‌های عملیاتی روشنایی و بهره‌برداری منطقه برق پا کدشت در مدت سه روز، ۱۰۰ لامپ را نصب کردند. دمیرچی با اشاره به استقبال شهروندان از اجرای این طرح اظهار کرد: طرح جایگزینی لامپ‌های LED با استقبال گسترده مردم شهرستان پا کدشت همراه شده است.



ذوب آهن - چادرملو، سپاهان - شمس آذر،
امروز در فولادشهر و قزوین؛

مأموریت متفاوت اما یکسان اصفهرانی ها در هفته نهم لیگ

“

سپاهان در قزوین مهمان شمس آذر خواهد بود؛ تیمی که ۴ فصل پیش مجوز حضور در لیگ برتر را برای اولین بار به دست آورد. ذوب آهن هم در خانه خود پذیرای چادرملو است؛ اردکانی ها سومین فصل حضورشان در لیگ برتر را تجربه می کنند

”



مرزیه غفاریان

امروز تیم‌های با سابقه و پرافتخار اصفهرانی در لیگ برتر باید در برابر رقبایی صف‌آرایی کنند که تعداد سال‌های حضورشان در بالاترین سطح رقابت‌های باشگاهی کشور به انگشتان یک‌دست هم نمی‌رسد. سپاهان در قزوین مهمان شمس آذر خواهد بود؛ تیمی که ۴ فصل پیش مجوز حضور در لیگ برتر را برای اولین بار به دست آورد. ذوب آهن هم در خانه خود پذیرای چادرملو است؛ اردکانی ها سومین فصل حضورشان در لیگ برتر را تجربه می کنند.

با همه اینها، برای ۲ نماینده ریشه دار اصفهان در لیگ برتر تفاوتی ندارد که روبه روی چه حریفی قرار می گیرند؛ مهم آن است که امروز هم سپاهان، هم ذوب آهن، هر دو همشهری محکوم به پیروزی در برابر رقبای خود هستند. ارتش طلایی اصفهان همچون هفته های پیش برای آنکه فاصله اش با صدر جدول را کمتر کند باید دست پر به خانه برگردد و سبزو سفیدپوشان اصفهرانی هم برای دور شدن از منطقه خطر و افزایش فاصله با قعر جدول، چاره‌ای جز برزد در فولادشهر ندارد. با این تفاوت که مدیران ذوب آهن سکان هدایت این تیم را به سرمربی جدیدی سپرده اند و امیدوارند این تغییر، نقطه آغاز خروج گاندوها از بحران باشد.

ذوب آهن پیش از این با هدایت ویسی تنها ۷ امتیاز از ۸ بازی خود کسب کرده و به ایستادن در رتبه چهاردهم جدول قناعت کرده حالا ربیعی پس از یک فصل دوری دوباره به نیمکت سبزه بازگشته با این امید که ذوب دوباره به رده های بالای جدول بازگردد؛ تیمی که در ۸ مسابقه گذشته خود ۸ بار دروازه اش را باز شده دیده؛ یعنی میانگین یک گل خورده در هر مسابقه. از اینها بدتر اینکه خط حمله گاندوها نیز چندان زهردار نبوده و در این مدت فقط ۵ بار موفق به گشودن دروازه رقیب شده است. امروز ذوب آهن در نخستین آزمون با سرمربی جدید خود باید به مصاف چادرملو برود؛ تیمی که با ۹ امتیاز در رتبه یازدهم جدول ایستاده یعنی ۲ رده بالاتر از ذوب.

علاوه بر این، سبزو پوشان اصفهرانی و سبزو پوشان اردکانی

تا کنون ۴ بار در مقابل هم صف آرایی کرده اند که حاصل آن ۳ پیروزی و یک تساوی به سود چادرملو بوده است و گاندوها هنوز طعم غلبه در برابر این حریف تازه وارد را نچشیده اند. امروز ربیعی در نخستین آزمون خود پس از بازگشت دوباره به نیمکت ذوبی ها، باید شاگردانش را برابر تیمی هدایت کند که در تقابل های رودرو دست بالاتر را داشته است و مهمتر اینکه ۲ شکست ثبت شده در کارنامه ذوب آهن در مصاف با چادرملو نیز در دوران هدایت ربیعی رقم خورده است؛ موضوعی که خوان اول مأموریت سرمربی جدید سبزو سفیدهای اصفهرانی را دشوارتر می کند. امروز ربیعی فرصت دارد طلسم ناکامی ذوب آهن و خودش در برابر نماینده اردکان را بشکند و بازگشت خود به تیم اصفهرانی را با دشت ۳ امتیاز در اولین گام شیرین کند.

چادرملو با وجود اینکه ۲ امتیاز بیشتر از ذوبی ها کسب کرده و ۳ پله بالاتر از میزبان اصفهرانی خود ایستاده و یک گل هم بیشتر زده اما با دریافت ۱۱ گل از حریفان یعنی ۳ گل بیشتر از ذوبی ها کارنامه دفاعی قابل دفاعی تا به اینجا جای رقابت ها نداشته و همین ضعف دفاعی مهمان اردکانی می تواند همان روزنه ای باشد که گاندوها برای رسیدن به پیروزی به آن نیاز دارند؛ به شرط آنکه مهاجمان ذوب آهن از فرصت های خود بهتر استفاده کنند و خط دفاعی این تیم نیز در مهار حملات حریف، کم اشتباه ظاهر شود.

با این تفاسیر، ذوب آهن امروز در نخستین مأموریت با سرمربی جدید خود، بیش از هر چیز به تغییر چهره هجومی و افزایش دقت در ضربات نهایی نیاز دارد؛ چراکه تداوم کم فروغ بودن خط آتش گاندوها، حتی در برابر دفاع نه چندان مستحکم چادرملو نیز می تواند کار را برای تیم اصفهرانی دشوار کند. حالا باید منتظر ماند و دید آیا امروز این سربازان اخباری خواهند بود که با حفظ طلسم شکست ناپذیری خود در برابر ذوب با کسب سوغات ۳ امتیازی به اردکان باز خواهند گشت و فاصله شان با ذوب آهن را حفظ و یا حتی بیشتر هم خواهند کرد و انتقام شکست در برابر سپاهان در اولین بازی فصل را از همشهری سبزو پوش این تیم خواهند گرفت یا اینکه بازگشت ربیعی می تواند شوک لازم را به سبزو سفیدپوشان

اصفهرانی وارد کند تا به یک تیر چند نشان بزنند؟ هم دومین برد فصل را در لیگ بیست و ششم در فولادشهر و در حضور هواداران خود جشن بگیرند هم برای اولین بار طعم پیروزی را در مصاف با حریف اردکانی بچشند و هم با ۳ امتیاز این دیدار و البته لغزش رقبای بالانشین خود به رده های بالاتر صعود کنند. ۳ امتیاز بازی هفته نهم برای ذوب از نان شب هم واجب تر است؛ چه اینکه تیم اصفهرانی فقط یک امتیاز با همسایه دیوار به دیوار خود یعنی شمس آذر فاصله دارد. لغزش ذوب در برابر چادرملو و از آن طرف لغزش سپاهان در برابر میزبان قزوینی اش می تواند گاندوها را به قعر جدول نزدیک تر کند.

با این حساب می توان مدعی شد امروز ارتش طلایی اصفهان در قزوین هم مأموریتی دوجانبه خواهد داشت؛ زردپوشان دیار زاینده رود امروز در شرایطی به تقابل با شمس آذر خواهند رفت که پیروزی در این دیدار می تواند هم آنها را به صدر نزدیک تر کند و هم در دور کردن همشهری سبزو پوشان از قعر تأثیرگذار خواهد بود؛ اما کوچک ترین لغزش سپاهان در دیدار امروز هم علاوه بر اینکه می تواند بهترین فرصت را از شاگردان نویدکیا برای کم کردن فاصله خود با صدر نشین بگیرد می تواند به قیمت سقوط ذوب هم تمام شود.

اما سپاهان برخلاف همشهری خود، در آستانه دیدار امروز از چندین جهت دست بالاتر را نسبت به رقیبش دارد. زردپوشان دیار زاینده رود با ۱۶ امتیاز در رتبه چهارم جدول ایستاده اند، در حالی که شمس آذر با ۱۰ امتیاز کمتر از مهمان اصفهرانی اش، در رتبه چهاردهم قرار دارد؛ یعنی ۴ رده مانده به قعر. برتری سپاهان به جایگاه دو تیم در جدول لیگ محدود نمی شود؛ چراکه کفه ترازو در ۵ تقابل اخیر سپاهان و شمس آذر نیز با ۴ پیروزی و یک تساوی به سود تیم مهمان سنگینی می کند.

از سوی دیگر، خط آتش تیم محرم نیز یکی از برگ های برنده این تیم در مصاف با نماینده قزوین است. شاگردان محرم نویدکیا با ۲ ثمر رساندن ۱۳ گل در ۸ بازی، پس از پرسپولیس بهترین خط حمله لیگ را در اختیار دارند و سپاهان امیدوار است

امروز نیز با تکیه بر قدرت تهاجمی و برتری در تقابل های رودرو با کسب سوغات ۳ امتیازی قزوین را ترک کند.

با همه اینها، سپاهان نباید برتری آماری خود را تضمینی برای کسب ۳ امتیاز بازی امروز بداند؛ چه اینکه مسابقه در قزوین برگزار می شود و امتیاز میزبانی می تواند ورق را به سود شمس آذر برگرداند؛ تیمی که پیش تر نیز نشان داده که در حضور هوادارانش توانایی غافلگیر کردن طلایی پوشان اصفهرانی را دارد؛ چه اینکه در نخستین رویارویی دو تیم در لیگ برتر، یعنی در هفته پانزدهم لیگ بیست و سوم، قزوینی ها موفق شدند در خانه خود سپاهان مدعی را شکست دهند.

از سوی دیگر، حضور ۲ بازیکن سابق سپاهان در اردوگاه رقیب نیز می تواند بر حساسیت های این دیدار بیافزاید. انگیزه محمد نژاد مهدی و امیر محمد محکم کار برای درخشش در پیراهن شمس آذر مقابل تیم سابق، در کنار تلاش قزوینی ها برای فاصله گرفتن از انتهای جدول و ثبت نخستین پیروزی خانگی در فصل جاری، همه و همه می تواند کار را برای شاگردان نویدکیا دشوار کنند؛ بنابراین، سپاهان برای تکرار نتایج هفته های اخیر برای بازگشت با دست پر از قزوین، برای کم کردن فاصله خود با صدر علاوه بر تکیه بر برتری فنی و آماری خود، باید آماده جدالی سخت با میزبان انگیزه مند خود باشد. باید منتظر ماند و دید امروز سپاهان همچون هفته های اخیر باتکیه بر توان هجومی خود فاتح بازی خواهد شد و یک گام دیگر به سوی صدر برخورد داشت یا شمس آذر با تکرار خاطره هفته پانزدهم لیگ ۲۳، بار دیگر طلایی پوشان را غافلگیر کرده و ترمز تیم اصفهرانی را خواهد کشید بلکه برای اولین بار در لیگ ۲۶ در حضور هوادارانش جشن پیروزی برپا کند؟

هفته نهم همچون هفته های اخیر برای فوتبال اصفهان سرنوشت ساز خواهد بود؛ امروز سپاهان برای کم کردن فاصله خود با صدر و ذوب آهن برای زیاد کردن فاصله خود از انتهای جدول در نهمین هفته لیگ بیست و ششم به میدان خواهند رفت. ۲ تیم ریشه دار نصف جهان با ۲ مأموریت متفاوت اما با هدفی مشترک کسب ۳ امتیاز، چشم به مسابقات امروز دوخته اند.

چرا با وجود طرح‌های متعدد، گره ترافیک تهران باز نمی‌شود؟

راه‌هایی که به بن بست می‌رسد!

ترافیک تهران سال‌هاست با اجرای طرح‌های مختلف، از محدودیت‌های ترافیکی تا توسعه حمل‌ونقل عمومی، همچنان یکی از مسائل اصلی پایتخت باقی مانده است؛ مسئله‌ای که این پرسش را مطرح می‌کند چرا با وجود برنامه‌ریزی‌های متعدد، گره ترافیک تهران باز نشده و طرح‌هایی مانند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) تا چه اندازه می‌توانند در کاهش تردد خودروهای شخصی و ساماندهی رفت‌وآمد شهروندان مؤثر باشند؟



که باید حضور فیزیکی پلیس به‌مرور کم شود و سامانه‌های نظارتی چه نظارت تصویری و چه پارکبان افزایش یابد ما پنج هزار و ۵۰۰ تقاطع، ۱۰ هزار و پانصد کیلومتر معابر و بیش از یک هزار کیلومتر بزرگراه داریم. باید به سمتی حرکت کنیم که در تمامی زمان‌ها معابر را کنترل کنیم واقعیت این است که نیروی ما به‌اندازه کافی نیست که وارد محلات هم بشویم. در محلاتی مثل افسریه، جنت‌آباد و شهرک‌های مختلف، امکان حضور فیزیکی نداریم و نباید هم باشد. باید به سمت مدیریت هوشمند کنترل ترافیک برویم و پلیس فقط در موارد لازم حاضر شود. پلیس باید دیده شود، اما در زمان و مکان لازم.

■ یعنی از کمبود نیروی انسانی هم رنج می‌برید؟

قطعاً وقتی تجهیزات کافی نباشد، توانایی پوشش پنج هزار و پانصد تقاطع را نداریم. در معابر مهم و نقاط اثرگذار متمرکز می‌شویم. این عدم تناسب یک دغدغه است که باید با کار جهادی و فوری حل شود برنامه سال ۱۴۰۳ را تقدیم حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران کردیم. مطالعه تطبیقی از سایر کشورها انجام دادیم و آن را بومی‌سازی کردیم. طرحمان را در قالب نزدیک به ۱۴۵ هزار دوربین چه نظارت تصویری و چه پارکبان پیش‌بینی کردیم تا هم ترافیک مدیریت شود و هم تخلفات به‌موقع دیده و برخورد قانونی لازم انجام شود.

■ بیشترین نقاط حادثه‌خیز در کدام مناطق است؟

بیش از نزدیک به ۶۸ درصد تصادفات در بزرگراه‌ها اتفاق می‌افتد و شصت درصد تصادفات در شب‌ها رخ می‌دهد شدت این تصادفات بالاست علت تصادفات در ساعات خلوت این است که بزرگراه‌ها خلوت می‌شود، سرعت بالا می‌رود و حرکات مخاطره‌آمیز مثل ماریج، دنده عقب و لایب کشی اتفاق می‌افتد. بعضاً در حاشیه بزرگراه‌ها تردد عابر پیاده معنادین متجاهر و کارتن‌خواب را داریم که علی‌رغم تلاش پلیس انتظامی و شهرداری برای جمع‌آوری، باز هم تک‌وتوک هستند و حوادث را رقم می‌زنند عمده تصادفات ما در بزرگراه‌هاست بزرگراه آزادگان حادثه‌خیزترین بزرگراه است و بعد از آن بزرگراه امام علی (ع) و سپس بزرگراه شهید یاسینی. در ادامه بزرگراه فتح و کرمان خودرو که طولانی هم نیست نسبت به طولش تصادفات مرگبار داشت که در اواخر سال گذشته شهروندان منطقه ۲۱ پیگیری کردند و جداسازی مسیر رفت و برگشت با جدول بتونی انجام شد و روشنایی بخشی برطرف شد این اقدامات در کاهش تصادفات مؤثر بوده و امسال در پنج ماهه اول، شصت و یک نفر کاهش تصادف منجر به فوت داشته‌ایم؛ حدود سیزده تا هفده درصد کاهش نسبت به سال قبل.

اتفاق می‌افتد؟ خودرو با خودرو مگر اینکه طرفین خودشان رضایت داشته باشند، این موضوع مصداق اولیه ندارد. مصداق صحبت‌های شما مربوط به تصادفات جرحی است یک عده هستند که دستشان را به آینه ماشین می‌زنند یا خودشان را جلوی ماشین می‌اندازند تا آسیب ببینند و از بیمه استفاده کنند. این موارد برای کارشناسان ما خیلی راحت قابل‌رسیدگی است و به راحتی می‌توان نظر داد در تصادفات خودرو با عابر، اگر عابر پیاده ورود ناگهانی، دویدن ناگهانی، پریدن ناگهانی یا برگشت ناگهانی داشته باشد، مثلاً تا وسط خط برود و یک‌دفعه برگردد و خودرویی که در مسیر مجاز حرکت می‌کند با او برخورد کند، این‌ها قابل رسیدگی است. ما به راحتی می‌توانیم علت تصادف را بر اساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی کشف کنیم و عابر را مقصر بشناسیم.

■ تصادف‌هایی که زیر پل عابر پیاده یا در بزرگراه‌ها رخ می‌دهد، به چه نحوی است؟

برابر آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، عابر پیاده موظف است از خط‌کشی عابر پیاده عبور کند و در جایی که پل هوایی یا زیرگذر مخصوص عابر وجود دارد، حتماً از آن استفاده کند. در جاهایی که پیاده‌رو وجود ندارد، عابر نباید پشت به خودرو حرکت کند، بلکه باید در مسیری حرکت کند که خودروها را ببیند؛ بنابراین اگر عابر از پل عابر پیاده استفاده نکند و در شعاع ۲۰۰ متر قبل و ۲۰۰ متر بعد از پل حادثه‌ای رخ دهد، معمولاً طبق نظر کارشناسی، پنجاه درصد عابر و پنجاه درصد خودرو مقصر شناخته می‌شوند. راننده نیز باید با سرعت مجاز حرکت کند تا بتواند در صورت بروز خطر، وسیله را متوقف کند در بزرگراه‌ها هم تفاوتی نمی‌کند و همین قاعده ۵۰ به ۵۰ حاکم است؛ اما در آزادراه‌ها، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن حاکم است که ورود عابر پیاده، موتورسیکلت، وانت، کامیون و تراکتور را ممنوع کرده است. در ادامه قانون آمده که اگر اتفاقی بیفتد، راننده خودرویی که مجاز به حرکت است، مسئولیتی نخواهد داشت. البته این باعث نمی‌شود دیه عابر یا موتورسوار پرداخت نشود؛ دیه پرداخت می‌شود؛ اما راننده مجاز مسئولیتی ندارد.

■ بیشترین دغدغه شما و همکارانتان در محدوده شهری چیست؟

ما عقب‌ماندگی زیادی داریم. هیچ تناسبی بین تجهیزاتی که باید در اختیار پلیس باشد و تعداد خودرو و موتورسیکلت و ظرفیت معابر وجود ندارد. هر روز بحران مدیریت ترافیک داریم و اگر لحظه‌ای غفلت کنیم؛ خصوصاً بعد از ظهرها در مناطق شمالی تبدیل به بحران می‌شود ما با حضور به‌موقع و چیش درست همکاران، در زمان و مکان تأثیرگذار حاضر می‌شویم و نظم را برقرار می‌کنیم. اما در محلات دیگر نمی‌توانیم به‌صورت فیزیکی حضور داشته باشیم شعار ما و واقعیت این است

اعمال قانون خودکار انجام نمی‌شود. در بعضی تقاطع‌ها باید چهار پنج نفر بایستند تا نظم برقرار شود. باید به سمت تجهیزات هوشمند و مدیریت هوشمند ترافیک برویم ما طرح استفاده از هوش مصنوعی در کنترل ترافیک را شروع کردیم در مرحله اول به‌عنوان دستیار هوشمند استفاده می‌کنیم، چون استفاده کامل از هوش مصنوعی نیاز به زیرساخت زیادی دارد و زمان‌بر است. بعد از دو سال پیگیری، نهایتاً در هفته اول آبان‌ماه امسال به مرحله تست می‌رسیم. تهیه دوربین‌ها، سامانه‌ها و سرورها هزینه دارد و زمان‌بر است. تحریم‌ها و وضعیت اقتصادی تأثیر منفی دارد، ولی ما و شرکت کنترل ترافیک متوقف نیستیم و می‌خواهیم خدمات بهتری ارائه دهیم و بی‌نظمی را به حداقل برسانیم.

■ اشتباهاتی که در اعمال قانون صورت می‌گیرد، ناشی از چیست؟

این اشتباهات چند بخش دارد؛ بخشی مربوط به دوربین است و بخشی مربوط به عامل انسانی که اعمال قانون می‌کند؛ چه در بخش تسلیمی که خودرو متوقف می‌شود و چه در اعمال قانون‌های دوبرگی که وسیله نقلیه متوقف نمی‌شود در بحث دوربین‌ها موضوع کاملاً مشخص است. به‌ندرت؛ نه زیاد این اتفاق می‌افتد که در سامانه‌های اجرایی پلیس راهور تهران بزرگ، وقتی نوع خودرو، رنگ خودرو و سیستم خودرو مطابقت داده می‌شود، ممکن است پلاک اشتباه خوانده شود. مثلاً پراید سفید زیاد داریم و اگر پلاکی مخدوش شده باشد یا تغییری در ارقام آن ایجاد شده باشد، ممکن است اعمال قانون به اشتباه برای فرد دیگری ثبت شود این موارد کاملاً قابل رسیدگی است. در تهران در همه مناطق راهنمایی و رانندگی، اگر شهروندان مراجعه کنند، درخواستشان پذیرفته و با ارائه دلیل، جریمه حذف می‌شود. کار سختی نیست در مورد عامل انسانی نیز ممکن است مأمور در دیدش اشتباه کند، مثلاً پلاک را درست نخواند. این هم رسیدگی می‌شود؛ اما به جرئت می‌گویم هیچ قصور عمدی در این بخش وجود ندارد. کسی عمداً تخلف را به دیگری نسبت نمی‌دهد. در شرایط بسیار خاص و به‌ندرت اگر اتفاقی بیفتد، به بازرسی ارجاع می‌دهیم و دقیق بررسی می‌شود. من در این چند سال ندیده‌ام که مأموری عمداً وسیله نقلیه‌ای را به اشتباه جریمه کند.

■ یکی از دغدغه‌های شهروندان، تصادف‌های ساختگی و دام‌هایی است که برخی افراد برای سوءاستفاده پهن می‌کنند. پلیس چه هشداری دارد؟

صحبت شما عمده‌تاً درباره تصادفات جرحی است. ممکن است کسانی کنار خیابان بایستند و با دیدن یک خودروی گران‌قیمت، خودشان را به آن بزنند. این موارد بعضاً تصادف شخصی است؛ اما آیا در تصادف خودرو با خودرو چنین چیزی

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ درباره چرایی حل‌نشدن معضل ترافیک پایتخت با وجود اجرای طرح‌های مختلف پاسخ داد و از شناسایی ۸۸ معضل ترافیکی، افزایش شمار موتورسیکلت‌ها و ضرورت توسعه مدیریت هوشمند ترافیک سخن گفت.

به گزارش ایرنا، ترافیک تهران سال‌هاست با اجرای طرح‌های مختلف، از محدودیت‌های ترافیکی تا توسعه حمل‌ونقل عمومی، همچنان یکی از مسائل اصلی پایتخت باقی مانده است؛ مسئله‌ای که این پرسش را مطرح می‌کند چرا با وجود برنامه‌ریزی‌های متعدد، گره ترافیک تهران باز نشده و طرح‌هایی مانند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) تا چه اندازه می‌توانند در کاهش تردد خودروهای شخصی و ساماندهی رفت‌وآمد شهروندان مؤثر باشند؟ سردار ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا، به این پرسش‌ها و دیگر مسائل مرتبط با ترافیک پایتخت پاسخ داد و مهم‌ترین چالش‌های ترافیکی تهران و راهکارهای مدیریت آن را تشریح کرد.

■ چرا با وجود طرح‌های مختلف، ترافیک تهران هر سال سنگین‌تر می‌شود؟

دغدغه‌ها زیاد است؛ تصادفات، ترافیک و موتورسوارها. موتورسوارها دغدغه اصلی ما هستند تعداد موتورسیکلت‌ها از تعداد خودروها پیشی گرفته است. نزدیک به پنج میلیون موتورسوار داریم، درحالی که حدود چهار میلیون خودرو داریم. تا ۲ سال قبل برعکس بود و خودروها بیشتر بودند. در یک یا ۲ سال گذشته تولید موتور افزایش یافت و تعداد موتورسوارها بیشتر شد حضور موتورسوارها در هسته مرکزی شهر گسترش یافته است. سه سال گذشته تمرکز موتورسوار در چهار دیواری و چهار بازار بود، الان به جمهوری و انقلاب هم رسیده و به‌آرامی در کل سطح شهر گسترش می‌یابد. این خطرناک است. تصادفات داخل خط ویژه خطرناک است کنترل موتورسوار سخت است. وسیله‌ای دوچرخه که قدرت مانور بالا دارد، در جا دور می‌زند، از پیاده‌رو می‌رود و خلاف جهت حرکت می‌کند. پلیس نمی‌تواند دنبالش کند؛ اگر دنبالش کنی و به کسی بزنند یا زمین بخورد، باید پاسخگو باشی. اگر دنبالش نکنی، می‌گویند چرا بی‌تفاوت بودی ما ۸۸ معضل را شناسایی کردیم و برای هر کدام راهکار کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت مشخص کردیم. ماتریس آن آماده شده است. بخشی وظیفه ماست، بخشی نیاز به قانون‌گذاری دارد و بخش عمده‌اش به حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران برمی‌گردد اگر این راهکارها به‌موقع اجرا شود، به‌مرور شاهد رشد ترافیک نخواهیم بود. کسی از ترافیک سنگین ناراحت نمی‌شود؛ از ترافیک نامنظم و بی‌نظمی رنج می‌برد. ما الان از بی‌نظمی رنج می‌بریم بی‌نظمی چرا؟ چون دوربین‌ها در تقاطع‌ها به‌روز نیستند و

کاروانسرای ۱۸۰ ساله چال؛ میراثی در محاصره فراموشی و برج سازی

تهران؛ مسلخ تاریخ



چال شده است. نگاهش که بر دیوارهای خسته و آشفته حال این کاروانسرا می چرخد نه صاحب ملک که بیشتر به نگهداری می ماند که سال هاست در میان سکوت حجره های ۶ و ۷ متری با سایه های تاجران قدیم بازار نجوا می کند. وی در حالی که با داستان لرزش هویت این بنای ۱۸۰ ساله را برای عابران روایت می کند، خودش نیز به اندازه همین خشت ها فروت و غریب افتاده است؛ مردی که از تمام شکوه دوران تجارت در این کاروانسرا، تنها کلید حجره های کوچک و سهم ناچیزی از اجاره بها برایش مانده؛ گویی او و این کاروانسرا، هر ۲ در انتظار یک نگاه دوباره، آرام آرام در غبار فراموشی تهران در حال محو شدن هستند.

پیرمردی که ۱۸۰ سال میراث دار تکیه است، حالا با گلایه ای تکراری از قطع شدن آب قدیمی از روزگار فراموشی می گوید؛ روایتی از یک بنای تاریخی که در هیاوهی شهر، تنها مانده است. اسماعیل حیدری این نامی است که او برای معرفی خودش و جایگاهش انتخاب کرده است. پیرمردی که می گوید ۱۸۰ سال است که این تکیه، خانه و خدمت گزار اوست. اما در میان صحبت هایش یک جمله مدام تکرار می شود گویی تنها دغدغه ای است که ذهن او را رها نمی کند: آیا مگر این ملک آبا و اجدادی به شما نرسیده؟ این سؤال بی پاسخ، گله ای است که او بارها و بارها خطاب به مخاطبانش تکرار می کند. وقتی از قدمت این بنای تاریخی و کارهای قدیمی که در آن انجام می شد می پرسیم، پاسخ او به جای توصیف گذشته های پر رونق، به حال ناخوش امروز گره می خورد.

او می گوید: ۱۸۰ سال است که این بنا پابرجاست اما از حال و روز صد و چند سال پیش آن، دیگر خبری نیست. در میان صحبت هایش، وقتی بحث به هزینه ها و مبلغ مخارج جاری این تکیه می رسد، سکوت می کند و تنها به همان مبالغ اندکی اشاره دارد که شاید تنها کفاف زنده ماندن این میراث کهن را بدهد.

این روایت پیرمرد «تکیه»، داستان تمام بناهای تاریخی است که در کشاکش مدرنیته، نه آب اجدادی شان تامین می شود و نه یاد روزگار پر رونق شان در خاطر مدیریت شهری باقی مانده است. آیا «اسماعیل حیدری» می تواند ۱۸۰ سال دیگر هم دوام بیاورد؟

دیده می شود و نه ایمنی. دیوارهای ترک خورده و سازه ای که هر لحظه ممکن است تن به تخریب بدهد نه تنها هویت تاریخی محله سنگلج را تهدید می کند؛ بلکه خطری جدی برای ساکنان امروز آن است.

چطور بنایی با این قدمت در قلب پایتخت از چشم تهران شناسان و ناظران میراث فرهنگی دور مانده است؟ کاروانسرای چال، تنها یک نمونه کوچک از انبوه بناهای تاریخی است که در غبار نادیده گرفته شدن، آرام آرام از صفحه روزگار پاک می شوند. این بنا دیگر کاروانسرا نیست، زخمی است بر تن سنگلج که با ادامه این روند تا چندی دیگر از آن نه آجری خواهد ماند و نه خاطره ای فقط زمینی خالی که برای برج سازان، لقمه ای چرب تر از یک اثر تاریخی بی صاحب است. کاروانسرای چال بهانه ای شد تا به سراغ وارثی پیر و سالخورده برویم که حالا تمام و کمال اختیار دار این کاروانسرای قدیمی و آشفته حال است. پیرمردی فروت و خمیده که گویی چروک های صورتش حرف ها و رازهای بسیاری را در خود نهفته دارد. گویی خودش بخشی از آجرهای این بناست که ۱۸۰ سال است در حال فرو ریختن است؛ پیرمردی با کت و شلوار آبی رنگ که حالا در میان هیاهوی شهر، تنها وارث کاروانسرای

که در آن نه تاریخ معنا دارد و نه ایمنی. این تغییر کاربری اجباری، تنها پاک کردن صورت مسئله است. ما در تهران با بحران بی هویتی روبرو هستیم جایی که بناهای تاریخی نه به موزه یا فضای عمومی بدل می شوند تا زنده بمانند؛ بلکه به سکونتگاه هایی تبدیل می شوند تا در نهایت فروبریزند و راه را برای برج های جدید باز کنند.

■ تاریخ سکونتگاهی برای بی خانمان ها

خیابان خیام، کوچه آشتیانی، اینجا هنوز رد پای تهران قدیم پیداست اما نه آن طور که باید. در انتهای کوچه پلاک ۱۳۰ جایی که زمانی کاروانسرای چال، محل رفت و آمد تجار و مسافران بود حالا تنها دیوارهایی خسته و زخمی مانده است.

وضعیت امروز این بنا، تصویری عریان از مدیریت منفعلانه در حوزه میراث فرهنگی است. در قدیمی و اصیل کاروانسرا، جای خود را به در آهنی زمختی داده که گویی تلاش دارد رازی را پشت خود پنهان کند. اگر کمی دقیق تر شویم نه فقط در که روح بنا نیز تغییر ماهیت داده است. این کاروانسرا حالا به سکونتگاهی برای اتباع بدل شده؛ افرادی که در نبود سرپناه، به این بنای در حال فروپاشی پناه آورده اند. اینجا نه میراث

کاروانسرای تاریخی چال در محله سنگلج تهران با حدود ۱۸۰ سال قدمت امروز در غیاب مرمت و رسیدگی به بنایی فرسوده با حجره های کوچک اجاره ای تبدیل شده است؛ میراثی که دیوارهای ترک خورده، درهای آهنی و روایت های تلخ وارث سالخورده اش از فراموشی تاریخ در سایه توسعه شهری حکایت دارد و ضرورت پاسخگویی متولیان میراث فرهنگی را پررنگ می کند.

به گزارش خبرنگار ایرنا، تهران در دوقطبی برج سازی و ویران سازی گرفتار شده است یا تاریخ زیر برج های نوساز دفن می شود یا در غبار بی توجهی می پوسد. کاروانسرای چال در قلب سنگلج، سند زنده این بی مهری است، بنایی که حالا پشت درهای آهنی و در انزوای تاریخی به سرپناهی ناامن بدل شده؛ قربانی خاموشی که در هیاوهی شهر، آرام آرام از صفحه روزگار پاک می شود.

تهران دیگر نه دارالخلافه است و نه شهر چارها؛ پایتخت امروز، کلان شهری است که هویتش را در مسابقه با برج های سر به فلک کشیده و مجتمع های تجاری بی روح، حراج کرده است. در این شهر بی حافظه یا دیوارهای تاریخی زیر ضربات کلنگ بساز و بفروش ها به آپارتمان های لوکس بدل شده اند یا در سایه غفلت متولیان در حال فروپاشی به خاکستر فراموشی هستند. کاروانسرای چال در قلب سنگلج، تنها یک پلاک ثبتی ناشناخته نیست این بنا سندی زنده از مسیری است که تهران طی می کند مسیری که در آن شکوه معماری گذشته یا به طمع سود اقتصادی ذبح می شود و یا با تبدیل شدن به سرپناه ناامن برای مهاجران در انزوایی تلخ، آرام آرام به ویرانه ای بدل می شود که دیگر کسی نامش را اثر تاریخی نمی گذارد.

بسیاری از بناهای واجد ارزش در هیچ لیستی ثبت نشده اند و همین عدم ثبت راه را برای مرگ تدریجی آن ها باز گذاشته است. وقتی بنایی ردیف بودجه برای مرمت ندارد و هیچ نهادی مسئولیت صیانت از آن را بر عهده نمی گیرد فرسودگی به ابزاری تبدیل می شود تا بنا خود به خود از صحنه حذف شود. این ویرانی خاموش همان قدر که توسط مالکان بی انگیزه رخ می دهد توسط مدیریت شهری بی تفاوت نیز تشدید می شود. در نهایت این بناها به حال خود رها می شوند و در فقدان نظارت به پناهگاهی برای سکونت های نایمن تبدیل می گردند فضایی

سقاخانه ها، میراث مهربانی در حافظه تاریخی شهرها

همیاری و مسئولیت مشترک بود.

وی اضافه می کند: حفظ سقاخانه ها تنها به مرمت کاشی ها و بازسازی ظاهر بنا محدود نمی شود، شناخت شیوه ساخت، حفاظت از مصالح اصیل، ثبت روایت های شفاهی ساکنان قدیمی و جلوگیری از مداخلات غیر اصولی از ضرورت های نگهداری این آثار است، توجه به این نکته نیز اهمیت دارد که سقاخانه ها زمانی بهتر حفظ می شوند که همچنان در حافظه مردم محله جای داشته باشند و نسل جوان با داستان و کارکرد آنها آشنا شود. روایتگر فرهنگی هستند که در آن مهر بانی می توانست در یک جرعه آب معنا پیدا کند. امروز شاید رهگذاران بسیاری بی توجه از کنار این بناها عبور کنند؛ اما پشت هر کاشی و هر نقش، بخشی از تاریخ اجتماعی این شهر پنهان است، تاریخی که حفاظت از آن، تنها نگهداری یک بنای قدیمی نیست، بلکه پاسداشت شیوه ای از زندگی و میراثی انسانی است.

وی با بیان اینکه سقاخانه های محله در دشت از نمونه های قابل توجه این میراث در اصفهان هستند، می افزاید: کاشی کاری های رنگارنگ، نقوش اسلیمی و مضامین مذهبی، جلوه ای از هنر و اعتقادات مردمی را به نمایش می گذارند که باورهای خود را در جزئیات معماری شهر به یادگار گذاشته اند.

این پژوهشگر میراث فرهنگی ادامه می دهد: در برخی از این سقاخانه ها یاد حضرت ابوالفضل عباس (ع) و واقعه کربلا حضوری پررنگ دارد، پیوندی که آب رسانی را با مفهوم ایثار و وفاداری در فرهنگ عاشورایی همراه کرده است.

احمدی با بیان اینکه در دشت تنها یک نمونه از محله هایی است که سقاخانه ها در شکل گیری هویت تاریخی آن نقش داشته اند، می گوید: این بناها در کنار بازارچه ها، مساجد، خانه های قدیمی، تصویری از زندگی اجتماعی اصفهان در دوره های گذشته ارائه می کنند، زمانی که محله نه تنها فقط محدوده ای برای سکونت، بلکه شبکه ای از روابط انسانی،

نشانی از سنتی دیرینه است که در آن سیراب کردن دیگری عملی خیرخواهانه و گاه نذری مقدس به شمار می رفت. سقاخانه ها در گذشته پاسخی به یکی از نیازهای اساسی زندگی شهری بودند، پیش از گسترش شبکه های آب رسانی، دسترسی به آب آشامیدنی در گذرها و بازارها اهمیت فراوانی داشت و بانیان خیر با ساخت این فضاها، امکان استفاده رایگان از آب را برای رهگذاران فراهم می کردند. به تدریج، این کارکرد اجتماعی با باورهای مذهبی و هنر معماری در آمیخت و سقاخانه ها به بخشی از هویت فرهنگی محله ها تبدیل شدند. ندا احمدی، پژوهشگر میراث فرهنگی با تاکید بر اهمیت نگاه همزمان به جنبه های معماری و اجتماعی سقاخانه ها به عنوان میراث تاریخی شهرها به خبرنگار ایما می گوید: ارزش این بناها تنها در قدمت یا تزییناتشان خلاصه نمی شود، بلکه باید آنها را در پیوند با زندگی مردم، آیین های محلی، سنت وقف و نذر شناخت.

در دل گذرهای تاریخی اصفهان، سقاخانه هایی باقی مانده اند که با کاشی های رنگارنگ و نقش های عاشورایی، قصه ای از آب، نذر و مهر بانی را روایت می کنند، یادگاری هایی کوچک که بخشی از هویت اجتماعی و فرهنگی محله های کهن شهر هستند.

به گزارش خبرگزاری ایما، در کوچه پس کوچه های اصفهان، میان دیوارهای کهن و گذرهایی که هنوز عطر تاریخ را در خود دارند، سقاخانه هایی باقی مانده اند که قصه شان فراتر از چند جرعه آب است، بناهایی کوچک که روزگاری تشنگی رهگذاران را برطرف می کردند و در گذر زمان، به نشانه ای از نذر، بخشندگی، باورهای مذهبی و هویت محله های قدیمی شهر تبدیل شدند. در محله تاریخی در دشت، سقاخانه ها بخشی از همین روایت فراموش نشدنی هستند، یادگاری هایی که کاشی های رنگارنگ و نقش های مذهبی آنها از پیوند زندگی روزمره مردم با فرهنگ عاشورایی حکایت می کند. اینجا آب تنها مایه حیات نیست،

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی منابع طبیعی و محیط‌زیست ایران توضیح داد

چرا درختان چیتگر خشک شدند؟



بناگر درباره تاثیر کم‌آبی بر توان دفاعی درختان چیتگر گفت: وقتی درخت درگیر بقا در برابر کم‌آبی است، انرژی و توان خود را صرف مدیریت تنش آبی می‌کند. در نتیجه توان دفاعی درخت در برابر بیماری‌ها و آفات افت می‌کند. در این مرحله، آفات و بیماری‌ها از جمله حشرات پوست‌خوار به‌عنوان مهاجمان فرصت‌طلب عمل می‌کنند و به درختان ضعیف و تحت تنش حمله می‌برند. بر پایه شواهد موجود، آفات بیشتر عامل ثانویه بودند. تنش اولیه ناشی از ضعف آبیاری بود که توان درختان را در برابر بیماری و آفات کاهش داد. در چنین شرایطی عرصه و پوشش گیاهی آن مستعد حمله آفات و در نهایت خشکیدگی شدند.

وی درباره راهکارهای پیشگیری از خشکی مجدد درختان تازه کاشته شده پارک چیتگر اظهار کرد: مسئله اصلی در احیای پارک‌های جنگلی چیتگر و سرخه‌حصار این نیست که صرفاً درختان خشک شده را قطع کنیم و به‌جای آن‌ها نهال جدید بکاریم؛ مسئله اصلی این است که چرا سامانه جنگلی موجود توان پایداری خود را از دست داده‌اند و چگونه می‌توان شرایط اکولوژیک لازم برای بازسازی آن را دوباره فراهم کرد.

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی منابع طبیعی و محیط‌زیست ایران تأکید کرد از رویکرد قطع درخت خشک و کاشت نهال جدید باید به رویکرد «مدیریت یکپارچه جنگل» حرکت کرد؛ رویکردی که آب، خاک، آفت، ساختار توده، ترکیب گونه‌ای، تأمین مالی و مسئولیت‌پذیری مدیریتی و هماهنگی‌های بین‌بخشی و مدیریت متمرکز را هم‌زمان در نظر می‌گیرد.

بناگر در پایان گفت: حفظ درختان زنده و جلوگیری از گسترش کانون‌های خشکیدگی و تأمین آب پایدار و احیای حق‌آبه، استفاده کنترل‌شده از پساب تصفیه‌شده، تمیزکردن جوی‌ها و تشک‌زنی، تعمیر خطوط انتقال، مخازن، ایستگاه‌های پمپاژ و تجهیزات معیوب و احیای مرحله‌ای با گونه‌های سازگار و متنوع، همراه با پایش و نظارت ما را از بحران عبور می‌برد و به سمت احیا می‌برد.

سن بالا را باید یکی از عوامل زمینه‌ای و تشدیدکننده احتمالی دانست، نه علت قطعی و مستقل خشکیدگی همه درختان.

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی منابع طبیعی و محیط‌زیست ایران در پاسخ به این پرسش ایسنا که آیا خشکسالی و کم‌بارشی‌های سال‌های اخیر دلیل قانع‌کننده‌ای برای عدم پرداخت منظم حق‌آبه درختان پارک چیتگر بوده است؟ گفت: در هر جغرافیایی خشکسالی، کمبود منابع آب و تغییر اقلیم تأثیر به‌سزایی در خشک‌شدن درختان دارد ولی اکوسیستم‌های مصنوعی مانند چیتگر که دست‌کاشت هستند، به‌شدت به آبیاری حمایتی وابسته هستند، حذف یا خلل در تأمین این حق‌آبه در سال‌های خشکسالی مانند قطع دستگاه تنفس مصنوعی برای بیمار است بنابراین مدیریت باید پیش‌بینی‌های لازم برای تأمین آب از پساب یا منابع پایدار را در اولویت قرار دهد.

وی ابراز امیدواری کرد که به مدیریت ریسک کم‌آبی با اتخاذ تمهیدات مستقیم مانند تأمین منابع آبی پایدار و غیرمستقیم همچنین بهینه‌کردن آبیاری و انتخاب گونه‌های مناسب بیشتر توجه شود.

جنگل‌ها و اراضی ملی بودیم، هستیم و خواهیم بود.

وی با بیان اینکه صرف واگذاری مدیریت یا نگهداری پارک چیتگر به شهرداری، به‌خودی‌خود علت خشکیدگی نیست، تصریح کرد: کیفیت مدیریت، نحوه تأمین آب و عملیات فنی در شدت و گسترش خشکیدگی نقش تعیین‌کننده داشت و این موارد نیز نافی مسئولیت و نظارت سازمان‌های واگذارکننده نیست.

بناگر با اشاره به اینکه بین سن تقویمی درخت، مرحله زیستی آن و وضعیت واقعی سلامت درخت باید تفاوت قائل شد، گفت: با این حال، نمی‌توان صرفاً از روی سن درخت نتیجه گرفت که عمر مفید آن پایان یافته یا خشکیدگی اجتناب‌ناپذیر بوده است. یک درخت مسن در شرایط مناسب آب، خاک و مراقبت می‌تواند سالم بماند؛ در مقابل درختی جوان نیز ممکن است بر اثر تنش آبی شدید از بین برود.

وی اضافه کرد: سن و ساختار سنی نامتوازن زمانی خطرناک‌تر می‌شود که عواملی همچون تنش آبی مزمن، کاهش توان ترمیم و مقاومت برخی درختان در برابر آفات، افزایش دما و سایر محدودیت‌ها در بالاترین حد قرار داشته باشد بنابراین

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی منابع طبیعی و محیط‌زیست ایران با بیان اینکه باید از رویکرد قطع درخت خشک و کاشت نهال جدید در چیتگر به رویکرد «مدیریت یکپارچه جنگل» توجه کرد، گفت: در این رویکرد آب، خاک، آفت، ساختار توده، ترکیب گونه‌ای، تأمین مالی، مسئولیت‌پذیری مدیریتی، هماهنگی‌های بین‌بخشی و مدیریت متمرکز هم‌زمان در نظر گرفته می‌شود.

به گزارش ایسنا در شرایطی که خشکیدگی و قطع درختان پارک چیتگر به یکی از موضوعات داغ محیط‌زیستی هفته‌های اخیر تبدیل شده است و سازمان منابع طبیعی و شهرداری تهران همدیگر را مقصر وضع موجود می‌دانند، این پرسش به وجود می‌آید که چه قدر حاله مدیریت پارک‌های جنگلی به شهرداری بر خشکیدگی درختان چیتگر مؤثر بوده است؟ علی‌بناگر در گفت‌وگو با ایسنا در پاسخ به این پرسش اظهار کرد: «قوی بودن» مجریانی همچون شهرداری و شرکت‌های طرف قرارداد با سازمان‌های تخصصی همچون منابع طبیعی - که قدرت مالی، اداری، سیاسی یا عملیاتی خوب دارند - به معنی «خوب بودن» یعنی تخصص، تعهد، شفافیت و پاسخگویی نیست. در منابع طبیعی، اگر کار به نهادی سپرده شود که فقط قدرتمند است اما تخصص اکولوژیک، نظارت و امانت‌داری ندارد، همان اتفاقی می‌افتد که در پارک‌های جنگلی تهران و سایر نقاط کشور می‌بینیم.

وی تصریح کرد: قدرت اجرایی بالا برای پیمانکاران منابع طبیعی خوب است؛ ولی تخصص در جنگل‌کاری، احیا و نگهداشت پایدار، توان تأمین آب و وجود برنامه بلندمدت، نظارت‌پذیری و پاسخگویی بهتر است؛ بنابراین بعضاً بزرگ و صرف «قوی بودن» نه تنها تضمین موفقیت نیست؛ بلکه گاهی خود عامل سوءاستفاده، عدم پاسخگویی و تخریب می‌شود. رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی منابع طبیعی و محیط‌زیست ایران تأکید کرد: حاله مدیریت باید بر اساس شایستگی باشد، نه قدرت. ما همیشه مخالف واگذاری و گردشگری‌های بی‌ضابطه، حاله مدیریت‌های دهان‌پرکن، واگذاری به بهانه اشتغال‌زایی و زمین‌خواری‌های رنگ و لعاب‌دار در انفال،

با دستور سازمان حفاظت محیط‌زیست؛

طرح مطالعات اجتماعی توسعه میدان نفتی سهراب بازنگری می‌شود

بر اساس مفاد ابلاغ‌شده، اداره کل حفاظت محیط‌زیست خوزستان موظف است نسبت به شناسایی و انتخاب مشاور مستقل از میان دانشگاه‌های معتبر و بومی استان اقدام کند، همچنین تدوین و نهایی‌سازی شرح خدمات تفصیلی مطالعات باید با تبادُل نظر کارشناسی انجام گیرد تا بستر ارزیابی جامع، روش‌مند و میدانی پیامدهای اجتماعی طرح فراهم شود.

مطابق این نامه، نتایج مطالعات تکمیلی برای ادامه پروژه الزام‌آور است، به گونه‌ای که دستاوردها، الزامات و برنامه‌های مدیریتی برآمده از آن، بخش جدایی‌ناپذیر مجوز زیست‌محیطی صادرشده برای طرح توسعه میدان نفتی سهراب خواهد بود و سازوکار اجرایی آن متعاقباً ابلاغ می‌شود.

توسعه این میدان نفتی در محدوده هورالعظیم، طی ماه‌های گذشته با مطالعات و دغدغه‌های گسترده جوامع

سازمان حفاظت محیط‌زیست در نامه‌ای به مدیرعامل شرکت مهندسی و توسعه نفت (متن) اعلام کرد: اطلاعات ارائه‌شده در پیوست اجتماعی طرح توسعه میدان نفتی سهراب ناکافی است و ضروری است تکمیل مطالعات با مشارکت مشاور مستقل و واجد صلاحیت انجام گیرد.

به گزارش ایرنا از روابط عمومی سازمان حفاظت محیط‌زیست، در پی صدور مجوز زیست‌محیطی طرح توسعه میدان نفتی سهراب، سازمان حفاظت محیط‌زیست در نامه‌ای بر ضرورت بازنگری و تکمیل مطالعات اجتماعی این طرح تأکید کرده است؛ مطالعاتی که باید با بهره‌گیری از خدمات مشاور مستقل و واجد صلاحیت، با هدف شناسایی و ارزیابی دقیق پیامدهای اجتماعی اجرای طرح و تدوین راهکارهای اثربخش برای مدیریت و کاهش این آثار انجام شود.

و توسعه آن به دلیل مجاورت با این تالاب بین‌المللی، همواره با ملاحظات و نگرانی‌های زیست‌محیطی همراه بوده است. در طرح اولیه توسعه این میدان، احداث ۲۳ محوطه سرچاهی با وسعت حدود ۶۹ هکتار پیش‌بینی شده بود که در طرح بازنگری‌شده، تعداد این محوطه‌ها به ۶ مورد و سطح مورد نیاز به حدود ۱۸ هکتار کاهش یافت.

همچنین تعداد چاه‌های جدید پیش‌بینی‌شده از ۳۲ حلقه به ۲۰ حلقه رسید. سازمان حفاظت محیط‌زیست در سال ۱۴۰۵ مجوز زیست‌محیطی این طرح را صادر کرد. بر اساس اعلام شرکت مهندسی و توسعه نفت، در مرحله نخست فعالیت در دو محوطه دارای مجوز قبلی ادامه دارد و اجرای مراحل بعدی طرح، شامل ۶ محوطه جدید، باید مطابق شرایط و تعهدات مجوز و پس از بررسی‌های لازم انجام شود.

محلی و فعالان اجتماعی همراه بوده است، مطالباتی که بر لزوم صیانت از ساختار زیستی منطقه، پاسداشت حقوق بهره‌برداران سنتی و توجه جدی به پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم پروژه بر زندگی حاشیه‌نشینان تالاب تأکید دارند.

با توجه به حساسیت‌های موجود، تکمیل مستقل مطالعات اجتماعی زمینه را برای ارزیابی واقع‌بینانه اثرات طرح بر اشتغال بومی، الگوهای سنتی معیشت (نظیر دامداری و صیادی)، امنیت زیستی ساکنان و میزان بهره‌مندی جامعه محلی از مزایای توسعه فراهم می‌کند و بسترساز تدوین برنامه‌های پاسخگو و عادلانه و در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی در قبال مردم منطقه خواهد بود.

به گزارش ایرنا، میدان نفتی سهراب در شمال تالاب هورالعظیم و در محدوده مرزی ایران و عراق قرار دارد

استاندار تهران خبرداد:

کاهش ۷ هزار نفری دانش آموزان شهر تهران به دلیل شرایط اقتصادی

تحقق پیدا نکرده است.

استاندار تهران ادامه داد: جهت گیری ما مناطق محروم است و در شهرستان های شهریار، بهارستان، قدس و قرچک اقدامات خوبی برای ساخت مدرسه شده است. به طوری که در قرچک قبلاً سالی یک مدرسه ساخته می شد، اما امروز ۲۵ مدرسه ۱۵ کلاسه در قرچک در دست ساخت است، برای سال آینده در بهارستان ۲۰ مدرسه ۱۵ کلاسه، شهریار ۳۵ مدرسه و در اسلامشهر هم ۳۲ مدرسه آماده می شود.

به گفته وی، به طور کلی روزانه ۴ کلاس درس و ۴۷۰ متر مربع فضای آموزشی در استان تهران اضافه می شود و برای آن ۷ میلیارد تومان هزینه شده که از منابع دولتی، شهرداری ها و خیرین تهیه شده است.

معمدیان تصریح کرد: از موضوعات قابل توجه سیاست های راهبردی ظرفیت محله محور است مدارس قلب تپنده محله محور است و باید از امکانات ورزشی آموزشی و کتابخانه برای توسعه محلات استفاده شود.



وی با بیان اینکه ۶۰ هزار کلاس درس در استان تهران وجود دارد، افزود: نیاز اصلی ما ۹ هزار کلاس و ۶۳۸ مدرسه است. امروز در تهران ۱۰۳ مدرسه با یک هزار و ۲۰۳ کلاس درس افتتاح می شود. وی اظهار داشت: هنوز ۸۰ مدرسه تعهد شهرداری تهران

استان تهران امسال یک میلیون و ۸۱۷ هزار دانش آموز دارد که شمار دانش آموزان شهر تهران ۷ هزار نفر کاهش و در شهرستان های استان ۱۷ هزار نفر افزایش یافته است؛ موضوعی که علت آن شرایط اقتصادی و بازگشت تعدادی از اتباع است.

استاندار تهران با بیان اینکه تعداد دانش آموزان شهر تهران ۷ هزار نفر کمتر شده است، گفت: اما شمار دانش آموزان در شهرستان های استان ۱۷ هزار نفر بیشتر شده که ناشی از انتقال شماری از دانش آموزان شهر تهران به شهرستان ها بابت شرایط اقتصادی بوده و همچنین تعدادی از اتباع نیز بازگشته اند.

به گزارش ایرنا، محمد صادق معتمدیان در مراسم افتتاح طرح های آموزشی در اسلامشهر که با حضور رئیس جمهور انجام شد، گفت: استان تهران در رتبه ۲۸ سرانه آموزشی بود، اما با تلاش های رئیس جمهور و وزارت آموزش و پرورش و دیگر نهادها، استان تهران با افزایش سرانه آموزشی جهش داشته است.

وی افزود: در ابتدای دولت سرانه آموزشی استان ۵۰۲۸ بود و امروز با افتتاح ۱۰۳ مدرسه به سرانه ۵۰۸۷ می رسیم که از متوسط کشور بالاتر است و ۹ پله ارتقا می یابیم؛ البته راضی نمی شویم و هنوز تا نقطه مطلوب فاصله داریم.

استاندار تهران با اشاره به آماری آموزشی استان ادامه داد:

افتتاح ۴۸۷ کلاس درس

در هرمزگان با حضور ویناری

رئیس جمهور

۴۸۷ کلاس درس در هرمزگان همزمان با آغاز گام دوم افتتاح پروژه های نهضت توسعه عدالت در فضاهای آموزشی با مشارکت مردم و با حضور ویناری رئیس جمهور به بهره برداری رسید.

به گزارش ایرنا، مدیرکل نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس هرمزگان در آیین افتتاح پروژه های نهضت توسعه عدالت در فضاهای آموزشی که با حضور ویناری رئیس جمهور و وزیر آموزش و پرورش برگزار شد، اظهار کرد: توسعه فضاهای آموزشی، تکمیل طرح های نیمه تمام و رفع کمبود کلاس درس در مناطق مختلف استان از اولویت های اصلی نوسازی مدارس استان است.

مهدی باوقار زعیمی ادامه داد: در گام سوم توسعه فضاهای آموزشی نیز تکمیل پروژه های باقی مانده در سامانه طی سال آینده هدف گذاری شده تا ظرفیت فضاهای آموزشی استان افزایش یابد و پاسخگویی به نیاز دانش آموزان شتاب بگیرد.

وی همچنین با اشاره به منابع مالی پیش بینی شده برای توسعه فضاهای آموزشی استان، گفت: اعتبار طرح جدید توسعه فضاهای آموزشی بیش از یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است که نقش مهمی در پیشبرد پروژه های مدرسه سازی و افزایش سرانه فضای آموزشی خواهد داشت.

مدیرکل نوسازی مدارس هرمزگان همچنین با بیان اینکه بندرعباس، قشم، میناب و بستک از شهرستان های پیش رو از نظر تعداد پروژه های تکمیل شده هستند، افزود: کلاس های درس جدید در این مناطق به زودی به بهره برداری می رسند.

مدیرکل نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس هرمزگان نیز با تأکید بر نقش خیران در پیشبرد طرح های آموزشی استان، گفت: بیش از ۷۵ درصد پروژه های مدرسه سازی هرمزگان با حمایت و مشارکت خیران اجرا می شود و این همراهی، پشتوانه مهمی برای توسعه زیرساخت های آموزشی به شمار می رود.

باوقار زعیمی افزود: مشارکت خیران در کنار تامین منابع و مدیریت بهینه اعتبارات، زمینه تسریع اجرای پروژه ها و تکمیل طرح های نیمه تمام را فراهم کرده است.

رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ خبرداد:

اعمال قانون ۶۷ هزار نقص فنی روشنایی در شب

تومان؛ حرکت با نور بالا در مواقعی که باید از نور پایین استفاده شود، ۹۰ هزار تومان؛ عدم استفاده یا استفاده غلط از علائم با دست یا چراغ راهنمای وسایل نقلیه در مواقع لزوم، ۶۰ هزار تومان؛ پوشاندن تمام یا قسمتی از چراغ های جلو یا عقب که باعث کاهش، تغییر یا شدت نور شود، ۱۰۰ هزار تومان و خاموش بودن چراغ های داخل وسیله نقلیه عمومی، ۶۰ هزار تومان جریمه دارد.

وی در خصوص دلایل ابطال معاینه فنی نیز تصریح کرد: موضوع چراغ های وسایل نقلیه بسیار مهم است و در جدول جرائم به آن اشاره شده؛ علاوه بر آن، رانندگانی که وسیله نقلیه آن ها معاینه فنی دارد، اگر چراغ وسیله نقلیه دچار نقص یا مشکل باشد و همچنین چراغ های زنون داشته باشند، معاینه فنی شان در محل باطل می شود. نقص در سیستم روشنایی و استفاده از چراغ های زنون از دلایل اصلی ابطال معاینه فنی است.

به همراه دارد؛ به طوری که برای وسیله نقلیه شخصی ۳ نمره منفی و برای وسیله نقلیه سنگین یا عمومی ۶ نمره منفی در نظر گرفته می شود. رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ افزود: استفاده از نورافکن یا چراغ های دارای نور خیره کننده (چراغ های الوان) و داشتن نور سفید در عقب و نور قرمز در جلو وسیله نقلیه، ۱۵۰ هزار تومان جریمه دارد. اگر خودرویی دستکاری شود و چراغ های قرمز در جلو قرار گیرد، جزو تخلفات است و حتماً چراغ های عقب باید با روکش یا تلق قرمز و چراغ های جلو نور سفید یا زرد داشته باشند.

سرهنگ شریفی در ادامه به سایر تخلفات مرتبط با سامانه روشنایی اشاره کرد و گفت: روشن نکردن چراغ از هنگام غروب تا طلوع آفتاب و در مواقع لزوم به هر علت، ۱۲۰ هزار تومان؛ نداشتن یا نقص چراغ های جلو، عقب، ترمز یا راهنما و یا تغییر رنگ چراغ ها، ۹۰ هزار

رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ، از اعمال قانون بیش از ۶۷ هزار فقره تخلف نقص فنی مؤثر در سامانه روشنایی خودرو در شب و ثبت بیش از ۱۲ هزار فقره تخلف استفاده از چراغ های دارای نور خیره کننده یا زنون از ابتدای سال ۱۴۰۵ تا کنون در پایتخت خبر داد و تأکید کرد: بیش از ۵۰ درصد تصادفات منجر به فوت در شب هنگام رخ می دهد و موضوع نور و چراغ های خیره کننده یکی از دلایل اصلی بروز حادثه است. به گزارش ایرنا از پلیس راهور تهران بزرگ سرهنگ علی اصغر شریفی اظهار کرد: هر آنچه خارج از استاندارد روی وسیله نقلیه نصب شود تخلف محسوب می شود و در قانون برای آن مجازات (جریمه) در نظر گرفته می شود. وی با اشاره به جدول جرائم راهنمایی و رانندگی که یک بخش آن به طور تخصصی به چراغ ها اختصاص دارد، اظهار داشت: نقص فنی مؤثر یا نقص در سامانه روشنایی در شب، علاوه بر جریمه ۳۰۰ هزار تومانی، نمره منفی نیز

مدیرکل راه و شهرسازی استان قم خبرداد:

پیشرفت ۹۳ درصدی نهضت ملی مسکن قم

مجموعه ظرفیت احداث حدود ۳۳ هزار واحد مسکونی در ۱۵ محله پیش بینی شده و تأمین راه های دسترسی، فضاهای آموزشی، مساجد، مراکز تجاری و خدمات درمانی نیز در برنامه توسعه آن قرار گرفته است. زنجیرانی فراوانی ادامه داد: توسعه این مجموعه مسکونی باید با نگاه محله محور دنبال شود، زیرا شکل گیری یک سکونتگاه مناسب تنها به احداث واحدهای مسکونی وابسته نیست و دسترسی شهروندان به خدمات عمومی و امکانات مورد نیاز زندگی نیز اهمیت دارد.

بر رفع موانع تکمیل پروژه ها، تأمین زیرساخت ها و فراهم کردن شرایط بهره برداری از واحدهای مسکونی است. وی افزود: با توجه به حجم گسترده ساخت و سازهای مسکونی در استان، تکمیل شبکه های خدمات رسان و ایجاد امکانات مورد نیاز ساکنان باید متناسب با پیشرفت عملیات ساختمانی باشد تا متقاضیان پس از تحویل واحدها با کمبود خدمات ضروری روبه رو نشوند.

مدیرکل راه و شهرسازی استان قم با اشاره به اجرای یکی از بزرگ ترین مجموعه های مسکونی استان در سایت ۵۶۰ هکتاری شهید رئیسی تصریح کرد: در این

مدیرکل راه و شهرسازی استان قم با اشاره به پیشرفت بیش از ۹۳ درصدی پروژه های نهضت ملی مسکن گفت: تکمیل زیرساخت های خدماتی و رفع موانع اجرایی واحدهای باقی مانده در اولویت قرار دارد تا روند تحویل مسکن به متقاضیان سرعت بگیرد.

حسین زنجیرانی فراوانی در گفت و گو با خبرنگار ایما در قم با اشاره به آخرین وضعیت اجرای طرح های حمایتی مسکن در استان قم اظهار کرد: پروژه های نهضت ملی مسکن قم در ارزیابی های اخیر به پیشرفت بیش از ۹۳ درصد رسیده اند و اکنون تمرکز مجموعه راه و شهرسازی