

اخبار روز

ورود دانشجو معلمان دانشگاه فرهنگیان به کلاس های درس

وزیر آموزش و پرورش گفت که کاروری دانشجو معلمان جزو برنامه های درسی سالانه آنهاست که معمولاً در سال سوم و چهارم صورت می گیرد. علیرضا کاظمی در جمع خبرنگاران درباره تفاهنامه آموزش و پرورش با دانشگاه فرهنگیان مبنی بر اعزام دانشجو معلمان به مدارس گفت: کاروری دانشجو معلمان دانشگاه فرهنگیان جزو برنامه های درسی سالانه آنهاست که معمولاً در سال سوم و چهارم انجام می شود. دانشگاه فرهنگیان با آموزش و پرورش تفاهنامه ای مبنی بر انجام این کار منعقد می کند؛ یک سری کلاس های مدارس در اختیار دانشجو معلمان دانشگاه فرهنگیان قرار می گیرد تا در کنار معلماتی که اکنون مشغول فعالیت هستند تجربه های اصلی و میدانی را کسب کنند. / ایسنا

جزئیات ایجاد مسیر گردشگری ۴۷ کیلومتری در تهران

شهردار منطقه ۲ شهر تهران جزئیات ایجاد مسیر گردشگری ۴۷ کیلومتری در این منطقه را تشریح کرد. مهدی صالحی درباره طرح مسیر گردشگری در منطقه ۲ شهر تهران، اظهار کرد: ۵ بوستان فرامتنطقه ای در منطقه ۲ وجود دارد که شامل بوستان های فدک، ۱۳ هکتاری، پردیسان، نهج البلاغه یک و نهج البلاغه ۲ است؛ این بوستان ها جدا از یکدیگر بودند که با تعریف طرح گردشگری قرار شد به یکدیگر متصل شوند. وی ادامه داد: با اتصال این بوستان ها به یکدیگر، ۴۷ کیلومتر مسیر پیوسته ایجاد می شود که شهروندان در صورت تمایل می توانند آن را به صورت پیاده، با دوچرخه و هر نوع محمول و نقل سبک طی کنند. / تسنیم

بررسی کلیات لایحه اصلاح (قانون مبارزه با مواد مخدر) در مجلس

قائم مقام دبیرکل ستاد مبارزه با مواد مخدر آخرین وضعیت لایحه اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر را تشریح کرد. محمد زارعی بیان اینکه یکی از مهمترین ابزارهای مورد نیاز برای مبارزه با مواد مخدر، قانون است، اظهار کرد: هر قانونی پس از مدتی جهت رفع خلأها و پیشگیری از دور زدن قانون توسط مجرمان، نیاز به اصلاح دارد، چراکه ممکن است مجرمان با استفاده از شگردهایی، از این خلأهای قانونی سوء استفاده کرده و قانون را دور بزنند. زارعی گفت: از همین رو، لایحه اصلاح بخشی از قانون مبارزه با مواد مخدر با آسیب شناسی از خلأها و متناسب سازی هزینه های جرم نسبت به ارتکاب جرم، به مجلس تقدیم شده است. زارعی درباره آخرین وضعیت اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر بیان کرد: اواخر مجلس یازدهم این لایحه به مجلس تصدیح شد و طی یک ماه گذشته نیز کلیات آن در کمیسیون حقوقی و قضایی به تصویب رسید. اکنون مراحل کارشناسی این لایحه در مسیر اقدام بوده و امید است که پیش از پایان سال، لایحه در صحن علنی مجلس مورد بررسی قرار گرفته و به تصویب برسد. / ایسنا

مسئولان به بودجه مدیریت بحران توجه کنند

رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران گفت: برنامه هفتم توسعه به مدیریت خطر و حوادث اصلاً توجهی نداشته که این مسئله بسیار مورد تاسف ماست. علی نصیری، رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران کشور در مراسم افتتاحیه کنگره بین المللی سلامت در حوادث و بلاای در پایان از ارتقای ساختار، اختیارات و اعتبارات مالی سازمان مدیریت بحران کشور، ضرورت ارزیابی یکپارچه بلاای در زیرساخت های سلامت با اولویت بیمارستان ها، پیاده سازی نظام نگهداشت زیرساخت های ساختمانی و شریان های حیاتی کشور با اولویت مراکز بهداشتی و درمانی، اصلاح نظام ساخت و ساز کشور با بهره گیری از ساخت و ساز صنعتی، حرفه ای و پاسخگو، اولویت دهی تخصیص اعتبارات و توجه مدیران به مدیریت پیشگیری به جای بازسازی و توجه جدی به مقوله کاهش آسیب پذیری و ارتقای ایمنی اجتماعی به عنوان مهم ترین پیشنهادات اجرایی برای ایجاد تحول در موضوع مدیریت بحران کشور یاد کرد. / مهر

قرارداد بیمه تکمیلی مستمری بگیران تأمین اجتماعی منعقد شد

علیرضا نمازی؛ مدیرعامل آتیه سازان حافظ از انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی بازنشستگان و مستمری بگیران تأمین اجتماعی خبر داد. وی با اعلام این خبر گفت: قرارداد بیمه تکمیلی بازنشستگان و مستمری بگیران تأمین اجتماعی برای دوره جدید ۱۴۰۳-۱۴۰۴ منعقد شد. مدیرعامل آتیه سازان حافظ افزود: بیش از ۹۷۰ مرکز درمانی و تشخیصی طرف قرارداد آتیه سازان حافظ در سراسر کشور آماده ارائه خدمات به بازنشستگان معزز و خانواده های آنها هستند. بر اساس این گزارش، مبلغ بیمه تکمیلی در قرارداد جدید برای بازنشستگان تأمین اجتماعی با بیمه آتیه سازان حافظ در سال های ۱۴۰۳-۱۴۰۴ به ازای هر نفر ۴۳۰ هزار تومان تعیین شده است. / تسنیم

۸۷ هزار تومان، هزینه تغذیه روزانه هر معتمد متجاهر

مدیرعامل سازمان خدمات و مشارکت های اجتماعی شهرداری تهران از آغاز جامعه پذیری همراه با اشتغال ۴۰۰ معتمد بهبود یافته خبر داد. محمد نقیب، در مورد هزینه های معتمدان بهبود یافته در یورشورها گفت: در سه سال اخیر، تعداد مراکز تحت یورشور به عدد ۱۱ رسیده که با ظرفیت حدود ۸ هزار نفر در حال ارائه خدمات هستند که به صورت مصوب هزینه ارائه خدمات تغذیه ای به هر معتمد در مراکز نگهداری امسال براساس قیمت مصوب ۸۷ هزار تومان برای هر نفر به صورت روزانه است. / ایسنا

عکس نوشت



جشنواره زیبایی اسب اصیل ایرانی در شیراز



«شهروند» در گفت و گو با مسئولان دلایل محقق نشدن وعده های شهرداری در حوزه حمل و نقل عمومی را بررسی می کند

رویای تحقق سهم ۷۵ درصدی حمل و نقل عمومی

**[حمید رضا خالدي]** در شرایطی که شهرداری تهران میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی را بین ۲۵ تا ۴۰ درصد اعلام کرده اما، رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران معتقد است که این رقم در تهران و در خوش بینانه ترین حالت فقط حدود ۳۰ درصد است. این در حالی است که چندی قبل علیرضا احمدی، سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت کشور نیز گفته بود: طبق قانون توسعه و مدیریت مصرف سوخت باید میزان سفرهای حمل و نقل درون شهری در کشور به ۷۵ درصد برسد. این اعداد و ارقام در حالی مطرح می شود که، حجم مسافران در قطارهای مترو و اتوبوس ها نسبت به قبل، بیشتر شده آنهم در شرایطی که تعداد واگن ها، اتوبوس ها و تاکسی های تهران تغییر چندانی نداشته است؛ در همین راستا، کسری ناوگان اتوبوسرانی باعث شده تا به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر به «شهروند»، میزان معطلی مسافران در ایستگاه ها، گاهای بین ۳۰ تا ۴۵ دقیقه نیز به طول بینجامد.

خوشبینانه ترین حالت، حدود ۳۰ درصد است؛ دلیل آنهم واضح است. چون آمار اتوبوس، واگن و تاکسی های ما چندان تغییری نداشته است. وی در توضیح این ادعای خود گفت: مثلاً در زمان آغاز به کار دوره مدیریت شهرداری جدید ۱۸۰۰ دستگاه داشتیم که الان به حدود ۲۳۰۰ دستگاه رسیده که عدد قابل توجهی نیست و تا رقم ۷ هزار دستگاهی که مورد نیاز شهر است فاصله زیادی دارد. یاد بخش مترو با اینکه تعدادی ایستگاه و خطوطی که در دوره های قبل بیشتر کارهای آن انجام شده اند، تکمیل و به بهره برداری رسید اما، عملاً تغییری در ظرفیت حمل مسافران مترو نداشته ایم؛ در مورد تاکسی ها نیز با وجودیکه تعدادی تاکسی به ناوگان تاکسیرانی اضافه شده، ولی در عمل این تاکسی ها جایگزین تاکسی های فرسوده شدند و نتوانستند ظرفیت جابجایی مسافران را افزایش دهند. بنابراین جمع این موارد حکایت از آن دارد که حداقل تا امروز شهرداری نتوانسته به شعارها و ادعاها و برنامه هایی که ارائه داده، جامه عمل بپوشاند و موفق باشد.

معاون شهردار: کم کاری نکرده ایم

با این حال محسن هرمزی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران معتقد است اقداماتی که در این دوره، در حوزه حمل و نقل عمومی رخ داده به هیچ عنوان قابل قیاس با دوره های قبل و حتی ۲۵ سال گذشته نیست. وی در گفت و گو با «شهروند» در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه طی سه سال گذشته چه اقدامات موثری در حوزه حمل و نقل پایتخت رخ داده است گفت: به نظر یکی از مهمترین اقدامات حمل و نقلی شهرداری در حوزه مترو بوده است چراکه در طول سه سال گذشته موفق به توسعه ۳۹ کیلومتر خط و ۱۷ ایستگاه متروی کلیدی در تهران شدیم. ضمن اینکه خط ۶ متروی تهران به صورت جزیره ای افتتاح شده بود و ارتباط موثری با سایر خطوط نداشت. در همین راستا تلاش کردیم تا با احداث خط متروی ولیعصر به کارگر خط ۶ یکپارچه شود. از سویی این خط را تا منطقه کوهسار در «کن» ادامه دادیم. با این اقدام شهروندان می توانند با مترو از دولت آباد شهری تا ستاری را به راحتی طی کنند. ضمن آنکه پروژه بر زمین مانده متروی پرند هم در این دوره افتتاح شده. مجموع این اقدامات باعث شد تا حجم مسافران مترو در روز ۲۵ درصد افزایش پیدا کند. اما اگر می خواهیم سرفاصله زمانی حرکت قطارها کمتر و در نهایت منجر به کاهش شلوغی ایستگاه ها شود باید تعداد واگن هایمان را افزایش دهیم. در همین راستا همانطور که می دانید قراردادهای مختلفی برای تولید واگن با شرکت های داخلی و چینی بسته شده که تا پایان سال یک رام قطار تولید داخل و ۲ رام قطار - هر رام شامل ۷ واگن است - از قرار داد ۶۳۰ دستگاه واگن چینی، به خطوط متروی تهران اضافه خواهد شد. در مجموع اگر مشکلی پیش نیاید طی سه سال آینده بیش از ۱۸۰۰ واگن به ناوگان متروی تهران اضافه خواهد شد که معادل کل واگن هایی است که طی ۵۱ سال گذشته به این ناوگان محلق شده است.

وی در مورد وضعیت ناوگان اتوبوسرانی نیز می گوید: در طول این سه سال تاکنون ۱۲۳ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی ما اضافه شده است ولی مسلمانا تا رقم ۷ هزار دستگاه اتوبوسی که تهران نیاز دارد، فاصله بسیاری داریم. در حوزه تاکسیرانی هم بیش از ۷۷۰۰ تاکسی در سه سال اخیر به ناوگان اضافه شده و قرارداد ۲۷۵۰۰ تاکسی هم سال گذشته بسته شده است. از سویی تاکنون ۱۵۰ تاکسی برقی هم به این ناوگان اضافه شده است ولی ما هم قبول داریم که این ناوگان نیز تا رسیدن به نقطه مطلوب راهی طولانی را پیش رودارد. اما چرا شهرداری موفق نشده است تا سهم حمل و نقل عمومی را مطابق آنچه که اعلام کرده، افزایش دهد؟ هرمزی در پاسخ به این سوال با ذکر اینکه آمار جدید سهم حمل و نقل عمومی در تردهای شهری پایتخت را به خاطر ندارم می گوید: برای رسیدن به این نقطه مشکلات زیادی را پیش روداشتیم. از تحریم ها گرفته تا مشکلات مالی یا توانمندی سنجی شرکت های تولید کننده داخلی و... به هر حال همانطور که می دانید چنین خریدهای عظیمی در کشور ما چندان ساده نیست و بیج و خم های فراوانی دارد ولی از آنجاییکه شهرداری تهران به جد معتقد هستند که باید نوسازی و توسعه حمل و نقل عمومی تهران محقق شود، تاکنون موفق شده ایم بخشی از تعهداتمان را انجام دهیم ولی امیدواریم با حمایت دولت چهاردهم بتوانیم هم در بخش نوسازی و هم در زمینه توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی به آنچه برنامه ریزی کرده ایم و سهمی که این ناوگان در حمل و نقل شهروندان باید داشته باشد برسیم. کما اینکه اگر حمایت های شهید رئیسی برای پرداخت سهم دولت در خریدهای حمل و نقلی تهران نبود، امروز مسلمانا نمی توانستیم قرارداد عظیم حمل و نقلی چین یا قراردادهای داخلی و برقی سازی و... را ببندیم.

ماده (۷) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، دولت و شهرداری ها را موظف کرده تا به گونه ای سیاست های حمل و نقل شهری را تنظیم کنند تا سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری به ۷۵ درصد برسد. با این وجود آمار متناقضی در مورد سهم حمل و نقل عمومی در تهران ارائه می شود. علیرضا زاکانی، شهردار تهران در یکی از آخرین اظهار نظرها در این خصوص و در اواخر سال گذشته با ذکر اینکه در حال حاضر ۶۶ درصد حمل و نقل در تهران با خودروهای شخصی و ۳۴ درصد با وسایل حمل و نقل عمومی است، گفت: از این میزان ۱۰ درصد سهم مترو، ۶ درصد اتوبوس، ۱۶ درصد تاکسی و دو درصد تاکسی های اینترنتی است. این آمار در حالی بیان شده است که شهردار تهران یک ماه پیش تر از آن اعلام کرده بود که تنها ۲۵ درصد شهروندان از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده می کنند؛ وی همان زمان با اشاره به هدف گذاری شهرداری برای سال ۱۴۰۳ در حوزه حمل و نقل عمومی گفت: ما می خواهیم معادله و سهم حمل و نقل عمومی را به ۴۵ درصد در بخش حمل و نقل عمومی و ۵۵ درصد وسایل حمل و نقل شخصی برسانیم. در این میان هدف گذاری ما این است که ۱۰ درصد مترو به ۱۲ درصد و ۶ درصد اتوبوس به ۱۰ درصد و ۱۶ درصد تاکسی را به ۲۰ درصد و دو درصد تاکسی های اینترنتی به سه درصد افزایش یابد. با این حال بعد از آن، دیگر آمار رسمی در مورد سهم حمل و نقل عمومی در تهران منتشر نشده است. آنهم در شرایطی که در سه سال گذشته شهرداری تهران بیشترین بودجه را در طول تاریخ برای توسعه حمل و نقل عمومی داشته است به گونه ای که در سال ۱۴۰۲ رقم بودجه مأموریت حوزه حمل و نقل شهرداری تهران به ۳۳ هزار و ۷۴۱ میلیارد تومان رسید که معادل ۴۴ درصد از بودجه آن سال شهرداری بود و نسبت به سال ۱۴۰۱ رشد ۸۴ درصدی را داشت. در سال جاری نیز به گفته مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، این بودجه نزدیک به ۷۳ هزار میلیارد تومان از بودجه ۱۵۰ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومانی شهرداری تهران را به خود اختصاص داده است.

اما به نظر می رسد این بودجه ها نیز هنوز نتوانسته هدف گذاری های شهرداری و قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را برای رسیدن به نقطه مطلوب که همان سهم ۷۵ درصدی حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری باشد، محقق سازد. از شلوغی های کلافه کننده واگن های مترو و اتوبوس به عنوان شاهدان عینی این ادعا که بگذریم، کارشناسان و حتی مدیران شهری نیز بر این امر اذعان دارند.

تشکرهای هاشمی: سهم حمل و نقل تغییر چندانی نداشته است

جعفر تشکر هاشمی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران یکی از همین مسئولان شهری است که در گفت و گو با «شهروند» گفت: فکر نمی کنم سنجش اینکه هدف گذاری های شهرداری در حوزه حمل و نقل چقدر محقق شده، چندان سخت باشد. کافی است سری به خیابان ها و ایستگاه های مترو و اتوبوس بزنید یا نگاهی داشته باشید به شلوغی و ترافیک های سنگین ناشی از تردد اتومبیل های شخصی تا وضعیت دستتان بیاید؛ وی با ذکر اینکه از همان سال ابتدایی آغاز به کار شورای ششم، به جد به شهرداری هشدار دادیم که باید هر طور شده سهم حمل و نقل عمومی افزایش پیدا کند گفت: وضعیت مادر ابتدای کار شورا، واقعا اسفبار بود بطوریکه فقط ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در تهران داشتیم. برای همین ما از همان زمان یکی از هشدارهای جدی که به شهرداری می دادیم این بود که باید ناوگان اتوبوسرانی و مترو را توسعه دهند و نوسازی کنند. با این وجود در سال اول تنها چیزی که داشتیم، فقط ۱۰۰ دستگاه اتوبوسی بود که قرارداد آن در دوره شهرداری قبلی بسته شده بود که آنهم در سال دوم مدیریت شهری جدید به ناوگان اضافه شد. در سال دوم البته وضعیت بهتر شد و دولت شهید رئیسی هم تعدادی اتوبوس به شهرداری تهران داد، اما باز هم به هیچ عنوان این آمار و ارقام تکافوی کلانشهر ۱۰-۱۲ میلیونی تهران را نمی داد. برای همین در سال دوم باز هم به شهرداری هشدار جدی دادیم که نمی شود با این اعداد و ارقام مشکلی را حل کرد و باید قراردادهای واقعی و قابل اجرا بسته شود. خوشبختانه در سال سوم این فشارها منجر به قراردادهای داخلی و خارجی متعددی برای تأمین اتوبوس ها، واگن ها و تاکسی های جدید به شبکه حمل و نقل عمومی شد که البته هنوز درصد ناچیزی از آنها به این ناوگان افزوده شده است و تا نقطه مطلوب فاصله بسیاری داریم.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران تصریح کرد: بررسی های ما نشان می دهد که همچنان سهم ناوگان حمل و نقل عمومی در



رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران؛ بررسی جمیع گزارش های حوزه حمل و نقل حکایت از آن دارد که حداقل تا امروز شهرداری نتوانسته به شعارها و ادعاها و برنامه هایی که ارائه داده، جامه عمل بپوشاند و موفق باشد



معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران؛ همانطور که می دانید قرارداد های مختلفی برای تولید واگن با شرکت های داخلی و چینی بسته شد که تا پایان سال یک رام قطار تولید داخل و ۲ رام قطار، به خطوط متروی تهران اضافه خواهد شد. در مجموع نیز اگر مشکلی پیش نیاید طی سه سال آینده بیش از ۱۸۰۰ واگن به ناوگان متروی تهران اضافه خواهد شد که معادل کل واگن هایی است که طی ۲۵ سال گذشته به این ناوگان محلق شده است