

گزارش کار امروز

مهم ترین اقدامات مدیریت شهری، کف مناطق رخ می دهد و همشهری در پی مطالعه گری از شهرداری های مناطق است تا مشخص شود هر منطقه در هر روز چه اقدامی انجام داده است.

**۱** عملیات بهسازی کانال جعفراباد در راستای بهسازی شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی و افزایش ظرفیت و عمری برای مسل جعفراباد و تصفیه‌خانه به طول ۳۰ متر در محل انجام شد.

**۲** مناسب‌سازی و تجهیز مدرسه شهروندی ویژه افراد توان‌یاب در بوستان شاهین‌تومان شد.

**۳** دومین نشست ستاد اجرایی طرح من شهردارم در ۲ منطقه برگزار شد.

**۴** عملیات ترمیم و روکش مگاکبر استادیوم محمودآوران خیابان شهناو انجام شد.

**۵** ملاقات مردمی شهردار منطقه ۵ با حضور جعفر شریانی، عضو شورای اسلامی شهر تهران، ری و شمیرانات، برگزار شد.

**۶** نشست شورای عالی قرآن و عترت منطقه ۵ با حضور سرپرست اجرایی شورای عالی قرآن شهرداری، برگزار شد و شهردار منطقه ۵، محسن اصنافی، مدیر قرآن و عترت منطقه ۵ را به اتفاق کرد.

**۷** شهردار منطقه ۵ به مناسبت سفر جهانی معاونان، هاکارگان توان‌یاب، شغل در این منطقه دیدار کرد.

**۸** مراسم افزایش پیام‌ها و آمار کسب‌وکارها در سطح و فعالیت‌های اجتماعی در حوزه فرهنگ و هنر و ورزش، موسسات این حوزه کاهش ۴۳ درصدی را نسبت به بهرامه شهرستان داشته است.

**۹** آلودگی هوا و تجهیز مدرسه امیر همدان با شروع فصل سرما، انجام شد. این مدرسه با ظرفیت بیش از ۱۵۰ دانش‌آموز در بزرگراه فتح سعادت شهرستان، هم‌اکنون در حال آماده‌سازی است. کارکنان خواب و بر خفاقت.

**۱۰** اهداف ایجاد نظم عصری، طرح رفح سد معبر و تبلیغات شهردار منطقه توسط نیروهای ایستگاه فرهنگ کارگران اجراست.

**۱۱** پروژه رفاه‌یاب هم‌اکنون در خیابان کارگردانده‌اشکبار لشکرک‌ها میدان خیابان امیر شهردار در حال آماده‌سازی است.

**۱۲** دیدار مردمی با شهردندان، منطقه ۵ برگزار و به یونده‌های شهری رسیدگی شد.

**۱۳** شهردار منطقه ۵ به همراه همکاران، رئیس ایستگاه نشانی ۱۳، عوامل بهایه‌ی اوراسی، مسئولان ستاد جوانان مردم‌محتفلو جمعیت کارکنان‌شهری و هم‌اکنون در محل اجرای مأمور تکرار در محوطه ساندک بازدید کرد.

**۱۴** به منظور ترویج فرهنگ ایثار، شهادت، میدان راه‌آهن‌سیر در دغدغه‌های ما می‌شود با یاختی، تماشای کرد.

**۱۵** همایش اهداف اجتماعی اعضای هیأت امنای محلات منطقه برگزار شد.

**۱۶** نودمین جلسه ملاقات مردمی در دفتر شهردار برگزار شد. عمده مسائل مطرح شده در حوزه شهرداری بود که شهردار منطقه دستورالعمل به‌تعمیرات داد.

**۱۷** راهپایی و شناسایی نقاط درختچه پررونق‌تر در فرم پاییزه و اجرای دستورات مناسب‌سازی در دستورالعمل‌نگهدار گرفت.

**۱۸** ۱۹۰۰ نفر در طرح من شهردار ۵ مطرح و در نهایت ۹۰۰ شهروند و هم‌اکنون در حال آماده‌سازی و تجهیز محلات و مناطق ۵ می‌شود و اجرای شد. شهرداری از این پروژه‌ها اعلام انجام می‌شود.

**۱۹** کمپین هدایایی یک‌پیکرمه به مناسبت بهایه‌های افراد دارای معلولیت راه‌اندازی شده است. در قالب این کمپین، برنده‌های ویژه و همچنین افراد دارای معلولیت در مراکز فرهنگ منطقه اجرا می‌شود.

**۲۰** با حضور ۱۰۰ نفر در طرح من شهردار ۵ مطرح و در نهایت ۹۰۰ شهروند و هم‌اکنون در حال آماده‌سازی و تجهیز محلات و مناطق ۵ می‌شود و اجرای شد. شهرداری از این پروژه‌ها اعلام انجام می‌شود.

**۲۱** نقشه‌های جدید، ارزشیابی مسیر ۳ در تمامی سرپادهای حمل‌ونقل عمومی منطقه نصب شد.

**۲۲** عباس شهبانی، معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران از طرح اجرای نگهداشت شهر بازدید کرد.

**سمنه‌بنده ۱۴ آذر ۱۴۰۲ — شماره ۸۹۶۶**
**محله‌های نوکلن زاده،** معاون فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران؛ برای نخستین بار مشکل سرویس حمل‌ونقل دانش‌آموزان استثنایی در شهر تهران با حمایت شهردار تهران و تخصیص ۱۰۰ میلیون‌دلری اعتبار برطرف شد.

**کاهش گردش‌های ترافیکی اضافی شهروندان**
علیرضا فخاری، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران؛ با بهره‌برداری از ۵ هزاره عمرانی، ۴۰ کیلومتر گردش‌های ترافیکی اضافی شهروندان کاهش پیدا خواهد کرد و شاهد بهبود دسترسی‌های محلی در ۱۸، ۱۷ و ۲۷ خواهیم بود.

# سفر زیرزمینی با قطار تولید مشترک

**طرح توسعه شرکت واکن‌سازی تهران با سرمایه‌گذار خارجی کلید می‌خورد**

**سرمایه‌گذاری ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومانی چینی‌ها**

محسن هر مزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و یکی از مدیران شهری که همراه با شهردار پایتخت در سفر حضور بود، در خصوص توسعه شرکت واکن‌سازی و میزان مشارکت و سرمایه‌گذاری طرف چینی و چین شرقی و همشهری می‌گوید: «طرح توسعه شرکت واکن‌سازی تهران بی‌مساحت و همکار است که با طرف چینی توافق کردیم تا در قالب موضوع مشارکت در اجرای این طرح شرکت داشته باشند. توجه به اینکه طرف‌های چینی خوششان نیز سهامدار این شرکت توسعه در طرح توسعه شرکت واکن‌سازی مشارکت و سرمایه‌گذاری چینی‌ها در حال بررسی است. ما برای پروژه ۶۳۰ دستگاه واکن و همچنین پروژه ۱۳۰ دستگاه واکن ملی قصد داریم این فضای توسعه‌ای را هم درگیر تولید کنیم. با توجه به اینکه بهترین زمان ممکن است که از این‌فضا غیرفعال به‌صورت بهینه استفاده کنیم.»

محسن هر مزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و یکی از مدیران شهری که همراه با شهردار پایتخت در سفر حضور بود، در خصوص توسعه شرکت واکن‌سازی مشارکت و سرمایه‌گذاری چینی‌ها در حال بررسی است. ما برای پروژه ۶۳۰ دستگاه واکن و همچنین پروژه ۱۳۰ دستگاه واکن ملی قصد داریم این فضای توسعه‌ای را هم درگیر تولید کنیم. با توجه به اینکه بهترین زمان ممکن است که از این‌فضا غیرفعال به‌صورت بهینه استفاده کنیم.»

## همسفر با مسافران پرنده

مردم پرنده پس از ۴ روز حضور در مترو چه دغدغه‌هایی دارند؟

**روزنامه‌نگار**

**روزنامه‌نگار**

پنجشنبه ۹ آذر بود که با حضور رئیس جمهور و شهردار تهران و جمعی از مدیران شهری و کشوری، ایستگاه متروی پرند افتتاح و قطار خدمت‌رسانی ماس‌سازی کند. تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد که برخی معلولان برای ورود و خروج در ایستگاه‌های مترو دچار مشکل هستند.

**اما اصل ماجرا چیست؟**
شهر تهران به مدت ۱۲ سال بدون ایستگاه مترو بوده است. در حالی که مسافران با وسایل نقلیه شخصی و تاکسی‌ها در سطح شهر تردد می‌کنند. این وضعیت در حالی است که مسافران و ویلچرهای معلولان در سطح شهر تردد می‌کنند. این مسافران و ویلچرهای معلولان در سطح شهر تردد می‌کنند. این مسافران و ویلچرهای معلولان در سطح شهر تردد می‌کنند.

در میان نمایان‌ها و ایرادها رضایت شهروندان، حتما دغدغه‌هایی هم وجود دارد. در دیروز سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهیر تهران همراه با مسعود معتدل شده‌است.»

**پایخ عضو شورای تهران**

در دیدار دیروز مسافران مترو یهودی را مطرح کرد و سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران پاسخ داد و از آمندویاری کرد که با افزایش قطارهای این خط مشکلات مطرح‌شد حل شوند.

**کاهش سرفاصله حرکت با افزایش قطار**

در گذشته ۳ کیلومتر طول متروی شاهد تا فرودگاه (پهره‌برداری شده بود و با افزایش ۲۰ کیلومتری این خط به شهر پرند متصل شد. شهروندان نیز در این خط با اتوبوس‌های کراس‌شان در تهران است و وقت و زمان برایشان اهمیت دارد. سرفاصله حرکت قطارهای این خط اکنون زیاد است و آمیدواریم با عملیات شدن فراد ۹۷۱ واگن قطارهای مورد نیاز این خط هم تامین شود تا شاهد کاهش سرفاصله حرکت قطارها به حدحاکم ۳۲۰ دقیقه در این مسیر باشیم.

**حرکت از ایستگاه‌ها**
شاهد به تهران امکان دیدن نیست قطار متروی پرند در روز ۱۲ بار حرکت رفت و برگشت دارد. نخستین قطار هم ساعت ۵ صبح از تهران حرکت می‌کند و ساعت ۷ صبح هم به تهران وارد می‌شود.

**نرخ گزایه مناسب با اتصالات**
خواهه تعیین نرخ گزایه مترو باید معیوه اقتصادی شهر تهران باشد. هنوز در این خصوص تصمیم‌گیری نشده است. اما نرخ ۱۵ تا ۱۶ هزار تومان پیشنهاد شده که به نظر پرند مناسب با شرایط است. همچنین باید مترو را به صورت مسافر مست‌برند توجه نادر. همچنین باید کینگ‌های قطار در پرند وجود ندارد و نمی‌توان قطار را بشد. در این شهر باید کرد. به‌رحال امیدواریم با افزایش راه‌های قطار شاهد این مدت زمان سفران هم‌روز زمان قطارهای تهران متروی پرند افزایش می‌یابد.

<b>۵۰ کیلومتر طول خط</b>	<b>۱۹ صبح</b>	<b>۳ کیلومتر مسیر طولی</b>
<b>۵۵ دقیقه زمان سفر</b>	<b>به‌تعمیرت برنده نخستین قطار</b>	<b>۷ بار رفت</b>
<b>۸ ساعت کسب درآمد</b>	<b>به‌تعمیرت برنده نخستین قطار</b>	<b>۷ بار رفت</b>

**اقدامات خوب شهرداری برای کاهش آلودگی هوا**
علیرضا فخاری، استاندار تهران؛ تا وقتی مسئله آلودگی هوا حل نشود متوجه شرایط آن نیستیم. شهرداری تهران اقدامات خوبی برای کاهش آلودگی هوای تهران انجام می‌دهد مانند تکمیل و خواهد ۵ هزار اتوبوس به حمل‌ونقل عمومی تهران اضافه کند. بخشی از حمل‌ونقل عمومی تهران را برقی‌سازی کند.

**رسیدن به ظرفیت تولید ۳ رام قطار در ماه**

مدیرعامل واکن‌سازی تهران با اشاره به اینکه «ها در تولید فرار یاد ۳۰ دستگاه واکن چینی و ۱۱۳ دستگاه واکن ملی باید ظرفیت تولید ماهانه ۳ رام قطار مترو را داشته باشیم». گفت: با تمهیداتی که اندیشیده شده است به‌دنبال این هستیم که ظرفیت تولید ماهانه ۳ رام قطار یعنی ۱۵ دستگاه واکن را در این مجموعه داشته باشیم. شرکت‌های چینی در حال حاضر ۳۰ درصد سهام شرکت واکن‌سازی تهران را دارند. بنابراین این سرمایه‌گذاری که انجام می‌شود باید سهم چینی‌ها نیز در آن لحاظ شود.»

**یک سوم فضای شرکت غیرفعال است**

علیرضا شیخ‌طاهر، مدیرعامل واکن‌سازی تهران نیز در خصوص طرح توسعه این شرکت با مشارکت طرف چینی می‌گوید: «خود ۲۰ سال قبل مجموعه واکن‌سازی تهران در زمین به مساحت ۱۵ هکتار ایجاد شده است از این میزان ۱۰ هکتار آن فضای تولید است و ده‌هکتار دیگر نیز محصور شده و به‌عنوان فضای برای توسعه شرکت مورد توجه است. ما برای پروژه ۶۳۰ دستگاه واکن و همچنین پروژه ۱۳۰ دستگاه واکن ملی قصد داریم این فضای توسعه‌ای را هم درگیر تولید کنیم. با توجه به اینکه بهترین زمان ممکن است که از این‌فضا غیرفعال به‌صورت بهینه استفاده کنیم.»

**تولید بدنه ۳ رام قطار ملی**

مدیرعامل شرکت واکن‌سازی تهران در خصوص تولید انبوه قطار ملی هم از تولید بدنه ۳ رام قطار خبر می‌دهد و در این رابطه می‌گوید: «در خصوص تولید قطار ملی هم هماهنگی که در جریان هستیم یک قطار نمونه توسط واکن‌سازی تهران تولید شده که به‌عنوان نمونه اولیه باید تولید می‌شد تا مراحل تست را پشت سر بگذارد که خوشبختانه این اتفاق افتاد. اکنون بعد از تولید یک رام قطار نمونه، ما در حال حاضر تعداد سه رام قطار ۱۱۳ دستگاه واگن آماده کنیم که بدنه ۳ رام قطار آماده شده و باید در ادامه به مرحله نصب تجهیزات و بخش‌هایی کار برسیم. بعد از آن باید نمونه قطار ملی مترو باید تولید انبوه آغاز شود که آمیدوار هستیم در این رابطه دقیق‌تر خواهیم بود. پیش‌بینی ما این است که با اجرای طرح توسعه و فعال شدن این خط متروی تهران در ۲۵ درصد به ظرفیت تولید مترو واکن‌سازی تهران افزوده خواهد شد.»

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**تولید ۳ رام قطار ملی در سال آینده**
شیخ‌طاهر درباره اینکه ۱۱۳ رام قطار چه زمانی تحویل متروی تهران خواهد شد و نخستین سری از تولید انبوه چه زمانی خواهد بود. هم می‌گوید: «این یک پروژه برهه‌رومی است که به‌صورت تیمی و مشارکتی با چند شرکت دانش‌بنیان در حال اجراست. طبق قرارداد باید تا اکتال آینده تولید ۱۱۳ واگن قطار ملی به سرانجام برسد. در از ترتیب از سال آینده باید مترو را به راه‌اندازی کرد. فرار یاد اجرا شود و سال آینده نخستین سری از تولید انبوه قطار ملی مترو را داشته باشیم و ۳۰ درصد تمهیداتمان را به شرکت مترو انجام دهیم. پیش‌بینی و برنامه‌ریزی ما این است که در سال آینده دست کم ۳ رام قطار ملی را تولید نهایی کرده و تحویل متروی تهران دهیم.»



**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران را افزایش دهید**
مدتی است که تعداد اتوبوس‌های منطقه ۶ تهران بسیار کم شده است. هفته گذشته ۲ ساعت و ۲۵ دقیقه در ایستگاه اتوبوس گیشا که مربوط به خط میدان ولیعصر به گیشا است منتظر ماندم و وقتی از رانندگاری علت را جویا می‌شوم پاسخ می‌دهند که به‌علت کمبود مسافر در این خط رها شده‌اند برای ما به‌صرفه نیست. مثله این وضعیت برای خط خیابان شهید بهشتی به‌بیمارستان امام خمینی هم صادق است. کمبود مسافر دلیل منطقی برای کم‌کردن تعداد اتوبوس‌های این خطوط نیست. تکلیف افرادی مثل من که سالمند هستند باید معلوم آید که نسبت تردد کنیم و توان پرداخت کرایه تاکسی‌ها هم‌اندر نماند چیست؟

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای تهران؛ کاهش سن معافیت معاینه فنی خودروها، اتخاذ روش‌های مستحکم‌تر در معاینه فنی و همچنین تعیین حدود مجاز آلاینده‌گی در کلانشهر تهران و سطح‌بندی معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش آلاینده‌گی در شهر شود.

**۲۴ پیشنهاد کاهش آلاینده‌گی خودروهای پایتخت**
علیرضا مالکی، مدیرعامل ستاد هماهنگی خودروهای