PDF Compressor Free Version

قیمت جدید نان در تبریز اعلام شد

محمد عباس‌وند، مدیر اتحادیه نانوایان تبریز امروز با بیان اینکه نرخ های جدید نان با ثبت در کارتخوان‌های مخصوص نانوایی‌ها قابل دریافت از مشتری است، اظهار کرد: نرخ نان لواش نوع دو از ۸۰۰ تومان به یک هزار و ٦۰۰ تومان(افزایش ۱۰۰ درصدی)، سنگگ نوع یک (یارانه‌ای) از ٤ هزار و ۷۵۰ تومان به ۹ هزار تومان و بربری روغنی از ۵ هزار و ۷۰۰ تومان به ۱۰ هزار تومان و بربری از ۳ هزار و ۸۰۰ تومان به ۷ هزار تومان افزایش پیدا کرده است.

وی علت افزایش قیمت نان را افزایش حقوق و بیمه کارگر، اجاره بها، حمل و نقل و سایر اقلام مربوط به پخت نان می شود.

عباس‌وند گفت: سال گذشته دولت به نانوایان ٤۰ درصد یارانه پرداخت می کرد که امسال قطع کرده است.

مدیر اتحادیه نانوایان تبریز تصریح کرد: قیمت جدید نان در آزاد پزها نهایی نشده به زودی اعلام می‌شود.

کشف ۱۷ هزار میلیاردی کالاهای احتکار شده در اردبیل

فرمانده انتظامی استان اردبیل از اجرای طرح مبارزه با قاچاق و احتکار کالاهای اساسی خبر داد و گفت: ارزش کشفیات این طرح بیش از ۱۷ هزار و ٤۷۰ میلیارد ریال است.

سردار «جواد تقوی» فرمانده انتظامی استان اردبیل اظهار کرد: ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان اردبیل طرح مبارزه با قاچاق و احتکار کالاهای اساسی را همزمان با سراسر کشور به مدت ٤ روز و با همکاری ماموران انتظامی و پلیس‌های تخصصی اجرا کردند.

وی افزود: با اجرای این طرح، ۹ تن محصولات فولادی، ٦۲ تن مواد پتروشیمی، ۸۷ هزار و ۲۷۰ بطری روغن خوراکی، ٦۸ هزار و ۵۸۲ قلم سایر کالاها که همگی جزو کشفیات شاخص احتکاری به ارزش بیش از ۱۷ هزار و ٤۲۰ میلیارد ریال بوده و همچنین ۲ هزار قطعه طیور، ۲ تن نهاده‌های دامی، ۳ تن کود شیمیایی و ۱۱ هزار و ۸۹۸ قلم سایر کالاها که از جمله اقلام کشفیات شاخص قاچاق بودند؛ به ارزش بیش از ۵۰ میلیارد ریال کشف شد. در این طرح ۱۵ نفر دستگیر و با تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شده و ٦ دستگاه خودرو نیز توقیف گردید.

وی خاطرنشان کرد: از شهروندان درخواست داریم در صورت اطلاع از هرگونه قاچاق و احتکار کالاهای اساسی و مایحتاج ضروری مردم موضوع را از طریق تماس با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام تا در اسرع وقت با متخلفان برخورد قانونی صورت گیرد.

سند همکاری توسعه کریدور گردشگری ریلی اردبیل - مشهد امضا شد

«مسعود امامی‌یگانه» استاندار اردبیل از انعقاد سند همکاری راهبردی توسعه کریدور گردشگری ریلی اردبیل - مشهد با استانداری خراسان رضوی خبر داد. اظهار کرد: این تفاهم‌نامه با مشارکت انجمن‌های حرفه‌ای دفاتر خدمات مسافرتی و گردشگری و جوامع حرفه‌ای هتل‌ها و مراکز اقامتی دو استان در راستای توسعه گردشگری ریلی صورت گرفت.

وی با بیان اینکه در این تفاهم‌نامه افزایش تبادلات گردشگری و بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت متقابل گردشگری مدنظر قرار دارد، افزود: افزایش حجم سفر گردشگران میان دو استان و توسعه گردشگری ریلی و جابه‌جایی گردشگران از اهداف این تفاهم‌نامه بوده است.

استاندار اردبیل ادامه داد: از دیگر مزایای این تفاهم‌نامه معرفی ظرفیت‌های گردشگری، فرهنگی و اقتصادی و افزایش ضریب اشغال مراکز اقامتی دو استان است.

وی حمایت از دفاتر خدمات مسافرتی و فعالان گردشگری را از بندهای مهم تفاهم‌نامه برشمرد و بیان کرد: طراحی و اجرای بسته‌های سفر مشترک، جذب سرمایه‌گذاری و توسعه گردشگری سلامت، زیارتی و معنوی، طبیعت‌گردی و گردشگری فرهنگی از جمله اهداف این تفاهم‌نامه محسوب می‌شود.

گفتنی است سند همکاری توسعه کریدور گردشگری ریلی اردبیل - مشهد میان استاندار اردبیل و «غلامحسین» مظفری استاندار خراسان رضوی در دفتر استانداری خراسان رضوی در تهران امضا شد.

یک پارک دوبله، تردد ۱۵۰۰ خودرو را مختل می‌کند

مدیرعامل سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل شهرداری تبریز گفت: طبق مطالعات انجام شده، یک پارک دوبله سبب ایجاد اختلال تردد برای یک هزار و ۵۰۰ خودروی دیگر می‌شود.

محبوب عبداله‌پور، مدیرعامل سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل شهرداری تبریز اظهار کرد: وقتی یک خودرو در یکی از خیابان‌ها و مسیرهای اصلی شهر تبریز به صورت دوبله توقف می‌کند، عملاً تردد حدود یک‌هزار و ۵۰۰ خودرو را با اختلال مواجه می‌سازد. در چنین شرایطی شبکه معابر نقش اصلی خود را در جابه‌جایی شهروندان از دست داده و به پارکینگ تبدیل می‌شود.

عبداله‌پور تصریح کرد: بسیاری از مشکلات ترافیکی موجود نه به دلیل کمبود ظرفیت معابر، بلکه ناشی از بی‌توجهی به حقوق عمومی و رعایت نکردن قوانین است.

وی با اشاره به اجرای پروژه‌های اصلاح هندسی در سطح شهر گفت: در برخی معابر با وجود استاندارد بودن شبکه و انجام اصلاحات لازم، پارک دوبل مانع استفاده مناسب از ظرفیت خیابان می‌شود.

عبداله‌پور متذکر شد: در چنین شرایطی ناچار به اجرای تغییرات فیزیکی و حتی کاهش بخشی از فضای سبز برای روان‌سازی ترافیک می‌شویم، در حالی که ریشه مشکل در رفتارهای ترافیکی است. ممکن است فردی تنها دو دقیقه مقابل بیمارستان، داروخانه یا یک مرکز خدماتی توقف دوبل داشته باشد، اما همین اقدام کوتاه می‌تواند موجب معطلی حدود یک هزار و ۵۰۰ خودرو، ایجاد ترافیک و افزایش تنش و نارضایتی در سطح شهر شود.

وی تأکید کرد: شهر و معابر آن متعلق به همه شهروندان است و باید به فضای عمومی احترام بگذاریم. همان‌گونه که هیچ‌کس حاضر نیست خودروی خود را مقابل پارکینگ منزل فرد دیگر قرار دهد تا مبادا مانع رفت و آمد او شود، نباید با پارک دوبل نیز، حق عبور و مرور سایر شهروندان را سلب کند.

طلای سفید؛ چالش مصرف آب و بقای دریاچه ارومیه

آذربایجان غربی با سهم ۳٤ درصدی از تولید چغندرقند کشور، قطب بی‌رقیب این محصول استراتژیک در ایران محسوب می‌شود و این استان با تولید سالانه بیش از ۲ میلیون «طلای سفید» و گردش مالی ۱۵ هزار میلیارد تومانی، نقش کلیدی در خودکفایی شکر ایفا می‌کند، اما مصرف بالای آب برای پرورش این محصول، سایه‌ای سنگین بر پیکر نیمه‌جان دریاچه ارومیه انداخته است.

دشت‌های حاصل خیز این استان دهه‌ها است که با ریشه‌های شیرین چغندرقند پیوند خورده‌اند و این محصول نه تنها مواد اولیه پنج کارخانه بزرگ قند در ارومیه، خوی، پیرانشهر، میاندوآب و نقده را تأمین می‌کند، بلکه بخش بزرگی از زنجیره تأمین شکر در سراسر ایران به دسترنج کشاورزان این خطه وابسته است و بر اساس آخرین آمارهای رسمی، این استان با راندمان خیره‌کننده ۷۱ تن در هکتار، رتبه نخست تولید و بهره‌وری چغندرقند در کشور را به خود اختصاص داده است.

ارزش اقتصادی این محصول تنها به تولید قند و شکر ختم نمی‌شود؛ چغندرقند در آذربایجان غربی یک پیشران اقتصادی است که هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است که از حمل‌ونقل و صنایع بسته‌بندی گرفته تا تولید نهاده‌ها، همگی ذیل سایه این گیاه ریشه‌ای فعالیت می‌کنند، اما با این حال، در سال‌های اخیر، همزمان با بحران کم‌آبی، پرسش‌های جدی درباره پایداری کشت این محصول در قلب حوضه آبریز دریاچه ارومیه مطرح شده است. در حالی که مسئولان از ارزآوری و سودآوری کلان این محصول سخن می‌گویند، کارشناسان محیط زیست هشدار می‌دهند که بهای این شیرینی ممکن است به قیمت خشکی ابدی نگین فیروزه‌ای آذربایجان تمام شود.

فراتر از شکر؛ محصولات جانبی و نقشه صادراتی

چغندرقند بر خلاف تصور عموم، تنها برای تولید قند و شکر نیست؛ این محصول یک گیاه چندمنظوره است که در صنایع مختلف کاربرد دارد و اصلی‌ترین خروجی کارخانجات استان، شکر سفید است، اما تفاله چغندر و ملاس نیز به عنوان محصولات جانبی استراتژیک شناخته می‌شوند.

تفاله چغندر یکی از غنی‌ترین خوراک‌ها برای صنعت دامپروری است که پروتئین و انرژی مورد نیاز دام‌های استان و مناطق همجوار را تأمین می‌کند و ملاس حاصل از فرآیند تولید شکر نیز ماده اولیه اصلی در صنایع الکل‌سازی، تولید خمیرمایه و اسید سیتریک است.

از نظر ارزآوری، آذربایجان غربی علاوه بر تأمین نیاز داخلی، بخشی از محصولات فرآوری شده خود را به بازارهای جهانی صادر می‌کند و شکر تولیدی و به ویژه محصولات ثانویه مانند الکل طبی و خوراک دام، به کشورهای همسایه از جمله عراق، جمهوری آذربایجان، ارمنستان و حتی کشورهای حوزه خلیج فارس صادر می‌شود. گردش مالی این حوزه در استان به بیش از ۱۵ هزار میلیارد تومان در سال می‌رسد که سهم قابل توجهی در سبد صادرات غیرنفتی منطقه دارد. قیمت خرید تضمینی این محصول برای سال زراعی پیش‌رو حدود ۹۳ هزار و ۷۰۰ ریال برای هر کیلوگرم با عیار ۱٦ تعیین شده است و این مشوق‌های مالی در کنار جوایز تحویل محصول (قند و تفاله)، انگیزه کشاورزان را برای حفظ سطح زیرکشت در محدوده ۳۰ تا ۳٦ هزار هکتار بالا نگه داشته است، اما با این حال، فشار برای تبدیل محصول خام به کالاهای نهایی با ارزش افزوده بیشتر، همچنان یکی از اولویت‌های توسعه صنعتی در این استان است.

چغندر قند آذربایجان غربی؛ از رونق اقتصادی تا چالش‌های زیست محیطی در حوضه دریاچه ارومیه

در جغرافیای کشاورزی ایران، آذربایجان غربی بدون شک «پایتخت چغندرقند» است و این استان با فاصله زیادی نسبت به سایر استان‌ها، رتبه اول تولید چغندرقند کشور را در اختیار دارد، در حالی که میانگین عملکرد در مزارع کشور حدود ٦۰ تن در هکتار است، کشاورزان پیشرو در شهرستان‌هایی مانند پیرانشهر و نقده توانسته‌اند رکورد جالب ۷۱ تن و حتی در موارد نمونه کشوری، عددی بسیار بالاتر را ثبت کنند و این موفقیت مرهون خاک حاصلخیز، اقلیم سردسیر مناسب و البته تخصص بالای کشاورزان منطقه است.

شهرستان‌های پیرانشهر، میاندوآب، بوکان و نقده به ترتیب بیشترین سطح زیرکشت را در استان دارند و در سال زراعی جاری، با وجود محدودیت‌های منابع آبی، پیش‌بینی می‌شود بیش از ۲ میلیون تن محصول از مزارع برداشت شود و این حجم از تولید، آذربایجان غربی را به تأمین‌کننده اصلی مواد اولیه کارخانجات قند نه‌تنها در داخل استان، بلکه در برخی استان‌های همجوار تبدیل کرده است، هرچند سیاست‌های فعلی بر عدم خروج چغندر خام از استان تأکید دارد.

نکته حائز اهمیت در رتبه نخست این استان، ضریب مکانیزاسیون بالای آن است، بر اساس گزارش‌های جهاد کشاورزی، حدود ۹۵ درصد از مراحل کاشت، داشت و برداشت چغندر در آذربایجان غربی به صورت کاملاً مکانیزه انجام می‌شود و این موضوع باعث شده است که با وجود هزینه‌های بالای نهاده‌ها، راندمان تولید همچنان اقتصادی باقی بماند و جایگاه استان در صدر جدول تولیدکنندگان ملی تزلزل‌ناپذیر باشد.

عطش طلای سفید؛ چالش مصرف آب و بقای دریاچه ارومیه

بزرگترین پاشنه آشیل کشت چغندرقند در آذربایجان غربی، مصرف بالای آب آن است، به طور متوسط برای هر هکتار کشت چغندرقند به روش سنتی، بین ۱۰ تا ۱۲ هزار مترمکعب آب مصرف می‌شود و با توجه به سطح زیرکشت وسیع در حوضه آبریز دریاچه ارومیه، این محصول یکی از مصرف‌کنندگان اصلی منابع آبی زیرزمینی و سطحی منطقه به شمار می‌رود و توسعه بی‌رویه کشت این محصول در دهه‌های گذشته، یکی از عوامل اصلی کاهش تراز آبی دریاچه ارومیه بوده است.

سیاست‌های سخت‌گیرانه‌ای برای محدود کردن توسعه کشت در داخل حوضه آبریز دریاچه ارومیه اتخاذ شده و رویکرد جدید دولت و سازمان جهاد کشاورزی، انتقال تمرکز کشت به شمال استان (خارج از حوضه دریاچه) و جایگزینی روش‌های سنتی با سیستم‌های نوین آبیاری است.

در حال حاضر حدود ۵۲ درصد از مزارع استان به آبیاری بارانی و نوار تیپ مجهز شده‌اند که مصرف آب را تا ۳۰ درصد کاهش می‌دهد، اما تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله زیادی باقی است. کشت نشایی و تغییر آرایش کشت به روش متراکم، از دیگر راهکارهای علمی است که برای نجات دریاچه ارومیه در دستور کار قرار گرفته است و در این روش، با کوتاه‌تر شدن دوره رشد گیاه در مزرعه، تعداد دفعات آبیاری کاهش می‌یابد.

با این حال، سوال اساسی همچنان باقی است: آیا کشت چغندرقند در این منطقه با توجه به وضعیت بحرانی آب کار درستی است؟ پاسخ در بهره‌وری نهفته است؛ اگر تولید به سمت استفاده از فناوری‌های نوین و کاهش واقعی مصرف آب حرکت نکند، شیرینی تولید این محصول به تلخی خشکسالی دائمی در منطقه منجر خواهد شد.

۹۰ درصد مردم این شهر راننده تریلی هستند

شهری در آذربایجان غربی که بیش از ۹۰ درصد مردم آن به طور مستقیم یا غیرمستقیم از صنعت حمل‌ونقل و کامیون‌داری ارتزاق می‌کنند و زندگی‌شان با چرخ‌های سنگین گره‌خورده بطوریکه حتی شهردارش هم راننده ماشین سنگین است.

«راننده تریلی و کامیون‌داری در قوشچی تنها یک شغل نیست؛ سبک زندگی است، شهری در آذربایجان غربی که بیش از ۹۰ درصد مردم آن به طور مستقیم یا غیرمستقیم از صنعت حمل‌ونقل و کامیون‌داری ارتزاق می‌کنند و زندگی‌شان با چرخ‌های سنگین گره‌خورده است» این را غلامرضا غلامی، رئیس شورای اسلامی قوشچی می‌گوید.

به گفته او فعالیت رانندگان قوشچی بیش از هشت دهه قدمت دارد؛ روزگاری که در سراسر آذربایجان غربی تنها ۱۱ دستگاه کامیون وجود داشت ۷ دستگاه از آنها متعلق به مردان غیور قوشچی بود، مردانی که در همان سال‌های ابتدایی به‌عنوان ستون‌های حمل‌ونقل کشور شناخته می‌شدند و نقش مؤثری در جابه‌جایی کالا و پشتیبانی از اقتصاد منطقه داشتند.

رامین عیوض‌نژاد شهردار قوشچی نیز خود دارای گواهینامه پایه یک بوده و از خانواده‌ای کامیون‌دار است، او که سال‌ها با فضای جاده و سختی‌های این حرفه آشناست، معتقد است: در قوشچی هر جوانی باید پایه یک داشته باشد، جمله‌ای که بازتاب‌دهنده جایگاه ویژه کامیون‌داری در این شهر است.

قوشچی شهری است که اقتصاد، فرهنگ و حتی هویت اجتماعی آن با رانندگان تریلی و کامیون‌داری پیوند خورده است، در بسیاری از خانه‌های این شهر، خاطرات کودکی با رفت‌وآمد کامیون‌ها و تریلی‌ها، آماده‌شدن برای سفرهای طولانی و انتظار برای بازگشت پدران از جاده معنا پیدا کرده است.

در این شهر، از نسل‌های گذشته تا امروز، رانندگی با خودروهای سنگین به‌عنوان بخشی از فرهنگ عمومی شناخته می‌شود؛ تا جایی که داشتن گواهینامه پایه یک، برای بسیاری از جوانان قوشچی امری بدیهی تلقی می‌شود.

امروز هم قوشچی همان شهر قدیمی است؛ شهری که جوانانش زودتر از هم‌سالان خود با فرمان تریلی آشنا می‌شوند و خاطرات و داستان‌های جاده‌ها هنوز در کوچه‌های این شهر شنیده می‌شود؛ قصه مردانی که با غیرت و تلاش، چرخ‌های حمل‌ونقل کشور را به حرکت درآورده‌اند.

قوشچی علاوه بر پیشینه درخشان حمل‌ونقل، از نظر تاریخی و فرهنگی نیز دارای جایگاهی ویژه است. نام کاظم خان قوشچی و نقش مردم این منطقه در دفاع از وطن، برگ‌های افتخارآمیزی از تاریخ این شهر را رقم زده است.

خاموشی‌های خاموش به تبریز برگشت

خاموشی‌های از چند روز گذشته به صورت آرام و به صورت خاموش به شهر تبریز بازگشته است و این خاموشی‌ها بدون برنامه موجب مشکلات عدیده‌ای همچون گیرکردن در آسانسور، ماندن در پارکینگ و .... مشکلات عدیده‌ای را به وجود آورده است.

مردم از خاموشی‌های پراکنده و بدون اطلاع قبلی در تبریز و برخی شهرهای آذربایجان‌شرقی خبر می‌دهند. به گفته شهروندان، قطعی برق که بین یک تا دو ساعت به طول می‌انجامد، عمدتاً در بازه زمانی ساعت ۱۱ صبح تا ۲۰ شب رخ می‌دهد و موجب بروز مشکلاتی برای خانوارها، کسب‌وکارها و تردد شهروندان شده است.

این خاموشی ها در حالی انجام می شود اکبر فرج‌نیا، مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق تبریز درباره علت خاموشی‌های چند روز گذشته در برخی مناطق شهر تبریز اظهار کرد: تنها روز گذشته (شنبه) بخشی از شبکه برق دچار اختلال شده بود که موجب بروز خاموشی چند ساعته در برخی نقاط شهر شد.

وی ادامه داد: از ابتدای خردادماه تنها محدودیت‌هایی برای بخش صنایع اعمال شده و در بخش خانگی خاموشی برنامه‌ریزی‌شده ناشی از کمبود برق نداشته‌ایم.

فرج‌نیا با اشاره به چالش تأمین برق در فصل تابستان افزود: در ماه‌های گرم سال به دلیل افزایش مصرف، شبکه برق کشور با فشار بیشتری مواجه می‌شود. تغییر الگوی مصرف خانوارها و افزایش استفاده از کولرهای گازی از عوامل اصلی رشد مصرف برق است.

مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق تبریز ادامه داد: میزان مصرف برق کشور در تیرماه نسبت به آذرماه حدود ۳۵ تا ٤۰ درصد افزایش دارد که بخش عمده آن به استفاده از وسایل سرمایشی به‌ویژه کولرهای گازی مربوط می‌شود.

وی با بیان اینکه ظرفیت تولید برق حدود ٦۵ هزار مگاوات است، گفت: نزدیک به ۳۰ درصد از این ظرفیت صرف تأمین برق سیستم‌های سرمایشی می‌شود و مدیریت مصرف در این بخش می‌تواند نقش مهمی در جبران ناترازی و تأمین پایدار برق داشته باشد.

در همین حال، یک مقام مسؤول در صنعت برق استا با بیان اینکه اعمال هرگونه محدودیت احتمالی برق از سوی مرکز مدیریت شبکه برق کشور انجام می‌شود، اظهار کرد: در صورت اعمال خاموشی، تصمیم‌گیری آن در تهران انجام می‌شود و شرکت‌های برق تبریز و آذربایجان‌شرقی نقشی در تعیین و اعمال این محدودیت‌ها ندارند.

سیرکاران؛ قربانی بازار آشفته

نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس با حضور در بازار سیر تیمورلو، از زیان سنگین کشاورزان به‌دلیل افت قیمت و محدودیت‌های صادراتی انتقاد کرد و با تأکید بر ضرورت اصلاح سیاست‌های وزارت جهاد کشاورزی، از پیگیری رفع موانع صادرات و ایجاد شهرک فرآوری سیر در این منطقه خبر داد.

علیرضا نوین، نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس امروز با حضور در بازار سیر تیمورلو، پای درد دل کشاورزان و فعالان این حوزه نشست و از پیگیری مطالبه آنان برای رفع محدودیت‌های صادراتی این محصول خبر داد.

وی با اشاره به فراوانی تولید سیر در سال جاری، اظهار کرد: خلأ در مدیریت عرضه و تقاضا موجب شده کشاورزان با افت شدید قیمت و زیان اقتصادی مواجه شوند؛ در حالی که هر کیلو سیر در بازار تیمورلو با توجه به کیفیت بین ۳۵ تا ۷۰ هزار تومان خرید و فروش می‌شود، همین محصول با قیمتی کمتر از ۱۰۰ هزار تومان به دست مصرف‌کننده نهایی نمی‌رسد.

نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از این فاصله قیمتی، تأکید کرد: کشاورزان امروز متضرر اصلی این وضعیت هستند و وزارت جهاد کشاورزی باید هرچه سریع‌تر در سیاست‌های تنظیم بازار و صادرات سیر بازنگری کند.

نوین همچنین احداث شهرک فرآوری سیر در تیمورلو را یکی از راهکارهای اساسی برای جلوگیری از خام‌فروشی دانست و گفت: ایجاد سردخانه‌ها، مراکز سورتینگ و صنایع فرآوری، علاوه بر افزایش ارزش افزوده، زمینه رونق صادرات و حمایت از تولیدکنندگان را فراهم خواهد کرد و این مطالبه را از وزارت جهاد کشاورزی با جدیت پیگیری می‌کنیم.

تکلیف آزادراه تبریز – ارومیه در خاوران چه می‌شود؟

مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان‌شرقی از برداشته شدن یکی از مهم‌ترین موانع تعیین تکلیف فاز دوم خاوران خبر داد و گفت: با موافقت برای خروج مسیر قطعه ششم آزادراه تبریز–ارومیه از محدوده این اراضی و طی شدن بخش عمده الزامات شورای عالی شهرسازی، پرونده ۳۰ ساله الحاق فاز دوم خاوران به شهر تبریز وارد مرحله نهایی شده است.

بابک نجفیان، مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان‌شرقی در گفت‌وگو با خبرنگاران در راه و شهرسازی با تشریح آخرین وضعیت فاز دوم خاوران اظهار کرد: بخش عمده مراحل قانونی الحاق این اراضی به شهر تبریز طی شده و پس از موافقت شورای عالی شهرسازی و معماری و اجرای بیشتر الزامات تعیین شده، این پرونده قدیمی در آستانه تعیین تکلیف نهایی قرار دارد.

وی با اشاره به عبور قطعه ششم آزادراه تبریز–ارومیه از داخل اراضی خاوران گفت: با رایزنی‌های انجام‌شده، اصل جابه‌جایی مسیر آزادراه و خروج آن از محدوده فاز دوم خاوران مورد موافقت قرار گرفته و طرح تفصیلی نیز بر همین اساس تهیه شده است. اکنون مشاوران شرکت ساخت در حال بررسی هزینه‌های اجرای این جابه‌جایی هستند.

نجفیان با اشاره به موافقت شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در ۲۹ بهمن ۱۴۰۳ برای الحاق این اراضی به تبریز، متذکر شد: این موافقت مشروط به سه الزام بود؛ الحاق محدوده از بخش باسمنج به تبریز و حذف کد آبادی باغ‌یعقوب، تصویب دستورالعمل ویژه باغات در کمیسیون ماده پنج و تهیه و تصویب طرح تفصیلی بر مبنای این دستورالعمل. دستورالعمل ویژه باغات در کمیسیون ماده پنج استان تصویب و سپس به تأیید شورای عالی شهرسازی و معماری رسید. همچنین طرح تفصیلی فاز دوم خاوران نیز تهیه و پس از تصویب در کمیسیون ماده پنج، برای تأیید نهایی به وزارت راه و شهرسازی ارسال شده است.

مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان‌شرقی با بیان اینکه این پرونده از دهه ۷۰ تاکنون بلاتکلیف مانده بود، اظهار کرد: امروز تنها دو موضوع شامل بررسی تبصره ماده یک در جهاد کشاورزی و نهایی شدن گزارش جابه‌جایی قطعه ششم آزادراه باقی مانده است.

وی بیان داشت: نگاه دولت و مدیریت استان بر حل این مطالبه قدیمی مردم است و اگر پیگیری‌های فشرده یک تا دو سال اخیر در سال‌های گذشته انجام می‌شد، این پرونده سال‌ها پیش تعیین تکلیف شده بود. اکنون نیز با همکاری همه دستگاه‌های ذی‌ربط، روند نهایی شدن الحاق فاز دوم خاوران به شهر تبریز با سرعت در حال انجام است.

بیش از ۶هزار واحد آسیب دیده از جنگ در آذربایجان‌شرقی ارزیابی شد

مدیرکل بنیاد مسکن آذربایجان شرقی گفت: ٦ هزار و ٦۲۰ واحد از واحدهای آسیب دیده از جنگ تحمیلی رمضان در استان، ارزیابی و برآورد خسارت شدند که از این تعداد پنج هزار و ۳۱۷ واحد مسکونی است.

حجت الله سروری با اعلام این خبر اظهار کرد: این تعداد واحد ارزیابی شده در ۱۳ شهر و ۱۲ روستای آذربایجان شرقی بوده و بر این اساس به طور تقریبی تمام واحدهای آسیب دیده یا خسارت دیده در جنگ ارزیابی شده است.

سروری با بیان اینکه معرفی به بانک ها در استان نیز به طور محدود آغاز شده است، افزود: تاکنون ۳۳ واحد مسکونی آسیب دیده از جنگ در آذربایجان شرقی برای اخذ وام ودیعه مسکن به بانک معرفی شده است. شیشه ها و در و پنجره های یکهزار و ٦٤۵ واحد تجاری و مسکونی آسیب دیده در آذربایجان شرقی نیز پس از ارزیابی، نصب شده است.

مدیرکل بنیاد مسکن انقلاب اسلامی آذربایجان شرقی اضافه کرد: اقدامات لازم برای اسکان شهروندان نیز توسط متولیان و ستاد بحران استان انجام شده است.

سروری یادآوری کرد: وام ودیعه مسکن نیز به واحدهای مسکونی پرداخت می شود که صدور پروانه و ارایه خدمات مهندسی آن توسط سازمان نظام مهندسی آذربایجان شرقی رایگان خواهد بود.