



عکس: ایران

به آن را پیدا خواهید کرد. متروی لندن به معنای واقعی به «آندرگراوند» معروف است، چون از این شهر غول پیکر دیک نیای واقعی درزیر زمین جریان دارد.»

او به سابقه ۱۵۰ ساله متروی لندن اشاره می‌کند و می‌گوید: «در لندن صدها ایستگاه، نقاط مختلف شهر را به هم متصل می‌کند، اما همه چیز به‌صورت اتوماتیک است، از خرید بلیت و انتخاب مسیر گرفته تا پیدا کردن مقصد و ایستگاه‌های تعویض خط. قطارهایی که با سرعت سراسام‌آوری پشت سرهم می‌رسند و انبوهی از مسافران را جابه‌جا می‌کنند، اگرچه در ظاهر ایستگاه‌ها در قعر زمین‌اند و قطارها هم قدیمی بوده و چنگی به دل نمی‌زنند، اما وقتی درست روی پکی از همان صندلی‌های قدیمی می‌نشینید و قطار بعد از چند ایستگاه، مسیرش را از زیر زمین به روی زمین تغییر می‌دهد و از حاشیه رودخانه تیمز عبور می‌کند، لذت می‌برید و بوی کهنگی از یادتان می‌رود. قیمت بلیت هم از ۲ تا ۶ پوند بسته به مسیر متفاوت است، اما با توجه به میانگین حقوق‌ها رقم معقولی است.»

۳۲۴ میلیون سفر با هزار و ۸۰۰ واگن مترو

سه‌م حمل‌ونقل عمومی در تهران باید به ۷۵ درصد برسد. قوانین مصوب این سه‌م را برای تردد در این کلانشهر مشخص کرده‌اند. در این میان سه‌م مترو، ۳۰ درصد، اتوبوس ۲۵ درصد و تاکسی هم ۲۵ درصد است. جالب اینکه سه‌می که برای تردد خودروهای شخصی در تهران دیده شده، درست معادل تاکسی و اتوبوس یعنی همان ۲۵ درصد است. با این همه سه‌می که امروز حمل‌ونقل عمومی در تهران دارد بین ۳۰ تا ۴۰ درصد گزارش شده است و این یعنی عقب‌گرد ۳۰ تا ۴۰ درصدی نسبت به برنامه! قانون برای دولت و شهرداری‌ها در توسعه حمل‌ونقل عمومی، سه‌م ۵۰ درصدی قابل‌شد است که ظاهراً در پایتخت شهرداری با اختصاص ۶ هزار میلیارد تومان از بودجه ۱۸ هزار میلیارد تومانی خود به حمل‌ونقل عمومی، تا حدود زیادی به سه‌م خود پایبند بوده است، سؤال این است دولت تا امروز البته نارضایتی‌هایی دارد و معتقد است که این دولت می‌تواند از راه‌های دیگری همچون نهارت‌به کمک مدیریت شهری بیاید. شورای شهر تهران در سال‌های ۹۶ و ۹۷، دو مصوبه از دولت دریافت کرده که در شورای اقتصاد هم تصویب شده است. بر اساس مصوبه سال ۹۶، هزار واگن قطار مترو باید برای پایتخت خریداری می‌شد و طبق مصوبه سال ۹۷ نیز شورای اقتصاد باید برای تأمین ۱۹ هزار اتوبوس برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی کلانشهرها اقدام می‌کرد. اما هنوز مشخص نیست که این دو مصوبه تا چه اندازه اجرایی شده است؟ علاوه بر تهران، قطار شهری سایر کلانشهرها نیز به کمک‌های دولت چشم دوخته‌اند. اما وضعیت تحریم‌ها، کمبود منابع مالی و البته افزایش هزینه‌ها بویژه با بالا رفتن قیمت دلار، کار حمایتی دولت را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. مهدی جمالی‌نژاد، معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در باره میزان سه‌می که در این سال‌ها از سوی دولت پرداخت شده توضیح می‌دهد:

■ **بهتر است به‌عنوان اولین سؤال به سراغ وضعیت خطوط مترویی کلانشهرهای کشور برویم، اگر بخواهید توضیحی درباره آخرین اقداماتی که تاکنون در این حوزه صورت گرفته به‌دید، به چه مواردی اشاره خواهید کرد؟**

تهران، شیراز، اصفهان، تبریز، کرج، اهواز، قم و کرمانشاه با جمعیتی در حدود ۲۰ میلیون نفر، ۹ کلانشهری هستند که برنامه ساخت و توسعه طرح قطار شهری در آنها درحال انجام است. در این شهرها، ساخت ۸۴۰ کیلومتر خط مترویی مصوب شده که از این مقدار، عملیات اجرایی ۲۵۷ کیلومتر خطوط مترویی که نیمه تمام مانده بودند، درحال انجام و ۲۵۳ کیلومتر دیگر نیز در دست مطالعات تکمیلی است. ۳۳۰ کیلومتر نیز که شامل ۱۱۰ ایستگاه می‌شود در کلانشهرهای تهران، مشهد، شیراز،



۳ هزار و ۷۹۷ واگن، تعداد سفرهای سالانه از طریق مترو، به ۲ هزار و ۳۳۷ میلیون نفر سفر افزایش یابد. ■ **یکی از موارد مهمی که همواره دغدغه شهرداری‌ها و شوراهای شهر بوده، سه‌م دولت در تأمین اعتبارات مورد نیاز بویژه در حوزه مترو است، به‌رغم همه محدودیت‌های مالی بویژه در سال‌های اخیر، چه میزان اعتبار تاکنون پرداخت شده است؟**

وزارت کشور از سال ۹۲ تاکنون، مجوز انتشار بیش از ۱۸۰ هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت را صادر کرده که از این مقدار بیش از ۱۵۹ هزار میلیارد ریال از سوی شهرداری‌ها در دست اقدام است، البته تا پایان سال ۹۷، در مجموع بیش از ۱۰۹ هزار میلیارد ریال از این اوراق مشارکت منتشر شده و مراحل انتشار ۵۰ هزار میلیارد ریال هم در سال ۹۸ در دست انجام است که بتدریج انجام می‌شود. اگر بخواهم به اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای از ابتدای شروع اجرای طرح‌های مترویی اشاره کنم هم باید بگویم که تا الان ۷۵ هزار و ۷۱۰ میلیارد ریال از سوی دولت ۱۳۳ و ۱۱۷ هزار و ۱۱۷ میلیارد ریال از سوی شهرداری‌ها پرداخت شده که از این مقدار، ۸۹ هزار و ۲۳۸ میلیارد ریال از طریق شهرداری تهران انجام شده است.

■ **درباره سه‌م یارانه بلیت مترو چطور، تاکنون چه میزان پرداختی داشته‌اید؟**

در سال گذشته، ۵۸۷ کیلومتر می‌رسد و پیش‌بینی می‌شود با تأمین ۱۲۰ میلیارد ریال یارانه بلیت مترو به مترو ۵ کلانشهر

بعد از گران شدن سوخت، اغلب ما به سراغ مسافر دربستی می‌رویم، چرا؟ چون حق افزایش کرایه نداریم. هم فحش می‌خوریم و هم بدهکاریم، درحالی که مسافربرهای شخصی تا جایی که می‌توانند نرخ هایشان را بالا می‌برند و مردم هم چاره‌ای ندارند، تاکسی که پیدا نشود، سراغ همین‌ها می‌روند، فشار سوخت شاید مستقیم روی ما باشد، اما در نهایت مردم ضرر می‌کنند، حق هم دارند. من راننده تاکسی اگر کمتر کار کنم، با افزایش هزینه‌ها باز هم به نفعم است. ماه گذشته دیسک و صفحه را ۷۰۰ هزار تومان عوض کردم، این ماه می‌گوید یک میلیون و ۱۰۰ هزار! تاکسی من که تویوتا نیست، ۱۰ سال آژگار آخ نگوید، ۴ روز هفته، ۵ روز بشود، هزینه‌هایش دوبرابر می‌شود، خانه بنشینم به صرفه‌تر است

هزینه‌های تاکسی شوخی نیست، در همین مدت قیمت قطعه و لوازم تا ۱۵ درصد بالا رفته! اما نرخ کرایه‌ها یک درصد هم گران نشده!

■ **مسافربرهای شخصی را سر و سامان دهید**

رحمانی، راننده تاکسی مسیر ویژه است. دلش همچنان از جولان دادن تاکسی‌های اینترنتی پر است. می‌گوید مسافرها آنقدر رگفته می‌شود کم نیستند، خیلی‌ها از ترس کرایه‌ها به سراغ مترو و اتوبوس می‌روند، ماهم دیگر مثل قبل انگیزه مسافرکشی نداریم. هم از شهرستان، مسافربر شخصی زیاد شده هم هر کس بیکار می‌شود یک ماشین می‌اندازد زیر پایش و دربستی می‌شود. به ما ماهیانه ۱۲۰ لیتر بنزین می‌دهند که خیلی زود تمام می‌شود. مابقی ماه را باید سهمیه آزاد بزنیم، درحالی که اگر اتحادیه برای ما تسهیلات ویژه در نظر بگیرد و بيساط این شخصی‌ها را جمع کند، وضعیت فرق می‌کند و مردم هم چندان ناراضی نیستند.

عباس محمدی، ۱۰ سال است که راننده اتوبوس است، می‌گوید که بعد از گرانی سوخت، مردم کمتر تاکسی سوار می‌شوند، این حرف درستی است، لاقال خود من روز روز تجربه می‌کنم، حتی برخی مسافرها نرخ‌ها را که می‌پرسند، پیاده راه می‌افتند و سوار نمی‌شوند یا دنبال اتوبوس می‌دوند و ما دلمان می‌سوزد و می‌ایستیم. اما این روزها آنقدر تعداد مسافران اتوبوس زیاد شده که ما مجبوریم با همین اتوبوس‌های فرسوده، دو شیفت کار کنیم. من در این ۱۰ سال، این چندمین بار است که می‌بینم اتوبوس‌ها اینقدر شلوغ می‌شود. البته خیلی‌ها مترو سوار می‌شوند، اما باز هم اتوبوس‌ها جای سوار و پیاده شدن ندارند. مردم ناچارند، ما هم درکشان می‌کنیم. این روزها کمتر بگو و مگو می‌کنیم، چون حال همدیگر را خوب می‌فهمیم.

رافتی، راننده اتوبوس‌های میدان ولیعصر است. او می‌گوید: «اتوبوس نسبت به جمعیت زیاد نیست، همین‌ها هم فرسوده و خارج از سرویس هستند که هرابا تعمیر می‌شوند و دوباره وارد خط می‌شوند. هوا سرد شده، بخاری‌ها اغلب خراب است، گاهی از یک هیتر برای گرم کردن استفاده می‌کنم که می‌دانم خطرناک است و ممکن است کار دستم دهد، ترافیک برپایان اعصاب نمی‌گذارد، کلاچ و پدال زخم‌ت گاز، پدال پاهایمان را در آورده، اما مگر چاره‌ای داریم؟

در دست بهره‌برداری پرداخت شده است. ■ **دولت برای آزادسازی تجهیزات و قطعات واگن از گمرک چه میزان اعتبار به مترو کلانشهرها پرداخته است؟**

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بابت قرارداد ۳۱۵ دستگاه واگن مترو کلانشهر اصفهان، شیراز و تبریز، بیش از هزار میلیارد ریال عملکرد داشته است. ■ **به‌تازگی قراردادی برای خرید واگن منعقد نشده؟**

هم‌اکنون دو قرارداد تأمین واگن مترویی برای کلانشهرهای کشور از طریق ما در دست انجام است. اولین قرارداد به تأمین ۳۱۵ واگن مترو برای شیراز، اصفهان و تبریز برمی‌گردد که با شرکت چینی پوژن بسته شده که البته با توجه به افزایش ۲۵ درصدی از محل قرارداد، تعداد آن به ۳۹۵ واگن افزایش یافت و شهر قم هم به این لیست اضافه شد.

■ **آیا واگنی هم تاکنون تحویل داده شده است؟**

بله، ۱۰۰ دستگاه واگن به‌صورت CBU و از طرف چین تحویل کلانشهرهای شیراز، اصفهان و تبریز شده و ساخت ۲۱۵ دستگاه واگن در داخل کشور با مشارکت کارخانه واگن‌سازی ایرکوبو به‌عنوان شریک داخلی شرکت پوژن چین هم در دست انجام است. ■ **درباره قرارداد دوم چطور؟**

قرارداد تهیه و تأمین ۲ هزار دستگاه واگن است که از سوی سازمان ما درحال انجام است. در این قرارداد، هزار و ۵۰ واگن به تهران و ۹۵۰ واگن دیگر نیز به مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، کرج، اهواز، قم و کرمانشاه اختصاص خواهد یافت. ■ **این واگن‌ها چقدر از ۶۳ دستگاه واگنی است که برای مترو تهران پیش‌بینی شده بود؟**

بله، امضای قرارداد تأمین ۶۳۰ دستگاه واگن برای مترو تهران انجام و به‌طرف خارجی هم ابلاغ شده است. براساس این قرارداد، کنسرسیوم شرکت‌های واگن‌سازی تهران، تورینکو و سی آرسی چین به‌عنوان پیمانکار از طریق مناقصه بین‌المللی

با کمبود شدید اتوبوس در کرج مواجهیم

وضعیت حمل‌ونقل عمومی در کرج مهم است بیش از سایر کلانشهرها و حتی شهرهای بزرگ‌تر. فیک و بر جمعیت کشور اگرچه با داشتن حدود ۲ میلیون نفر جمعیت، برتر دترین شهری محسوب می‌شود که تعداد زیادی از ساکنانش، در تهران مشغول به کارند و همین موضوع موجب شده تاحمل و نقل عمومی یکی از زیرکار بدترین شیوه‌های تردد در کرج باشد، اما برخلاف انتظار، بیش از ۵۰ درصد شهروندان کرجی با تاکسی جابه‌جایی می‌شوند و سه‌م اتوبوس در میان مدهای حمل‌ونقل اگرچه اندک نیست، اما فرسودگی همه ناوگان اتوبوسرانی، گلابه‌های زیادی را به دنبال داشته است. مردم این روزها در کرج به اجبار یا از تاکسی استفاده می‌کنند یا از اتوبوس‌های فرسوده، متروی کرج بیش از یک دهه است که در انتظار بازگشایی است، اما همچنان خبری از افتتاح نیست. مسئولان هر سال، قول سال آینده را می‌دهند و البته آخرین وعده به افتتاح فاز اول در سال آینده موکول شده است. در این زمینه با مهدی حاج‌قاسمی، رئیس کمیسیون عمران شورای شهر کرج به گفت‌وگو نشسته‌ایم که در زیر می‌خوانید:

■ **در سیستم حمل‌ونقل عمومی در کرج بیشتر از چه مدهایی استفاده می‌شود؟**

در سیستم حمل و نقل عمومی کرج بیش از ۵۰ درصد مسافران با تاکسی جابه‌جا می‌شوند و درصدی کمتر هم با اتوبوس، اما مترو هنوز راه نیفتاده است.

■ **حدوداً چه تعداد تاکسی در کرج فعالیت‌و تعرفه کرایه‌ها امسال چند بار افزایش یافته است؟**

حدوداً ۱۳ هزار تاکسیران در شهر فعالیت می‌کنند، به عبارتی همگی زیر نظر شرکت‌های خصوصی هستند. ما در ابتدای امسال در مقایسه با سال گذشته ۲۰ درصد افزایش نرخ داشته‌ایم که همین یکبار بوده است. ■ **وضعیت اتوبوس‌ها در کرج به چه صورت است؟**

اتوبوس‌ها هم زیر نظر بخش خصوصی و هم زیر نظر شهرداری فعالیت می‌کنند؛ اما متأسفانه همه اتوبوس‌ها عمر بالای ۱۰ سال دارند و فرسوده هستند. البته ما اواخر سال گذشته، ۲۵ دستگاه نو به سیستم تزریق کریدم و در لواحیح شورا هم مصوب کردیم تا ۵۰ دستگاه امسال نوسازی شود. این اتوبوس‌ها زیر نظر بخش عمومی است، اگرچه همه اتوبوس‌ها فرسوده هستند، اما ما سعی کردیم تا بهترین اتوبوس‌ها را به بخش خصوصی بدهیم. هم‌اکنون ۳۰۰ دستگاه اتوبوس در کرج فعال است که به‌طور مساوی زیر نظر هر دو بخش فعالیت می‌کند.

■ **اتوبوس‌ها تولید داخل هستند؟ چقدر بودجه مصوب برای خرید آنها کنار گذاشتید؟**

خیر، وارداتی هستند و البته تعدادی در کارخانه‌های داخلی مونتاژ می‌شوند. ما برای خرید ۵۰ دستگاه اتوبوس جدید، ۷۰ میلیارد تومان بر آورد هزینه داشته‌ایم، اما با وزارت صمت مکاتبه کردیم تا براساس نرخ دولتی، به ما اتوبوس تولید داخل بدهند. ■ **این تعداد دستگاه اتوبوس با جمعیت ۲ میلیون کرج همخوانی دارد؟**

خیر، باید علاوه بر این ۳۰۰ دستگاه، ۵۰۰۰۰ دستگاه دیگر هم اضافه شود. ما با کمبود شدید مواجهیم.

■ **درباره متروی کرج چطور، الان چقدر پیشرفت داشته است؟**

حدوداً ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته، اما به امسال نمی‌رسد، البته تلاش می‌کنیم فاز یک آن در سال آینده افتتاح شود. براساس قانون ۵۰ درصد هزینه‌ها را شهرداری و ۵۰ درصد باقیمانده را هم باید دولت بپردازد، اما دولت با مشکل تأمین منابع روبه‌رو است و تکمیل همین فاز یک، به ۲ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، این درحالی است که ما تا الان ۸۰۰ میلیارد تومان برای مترو هزینه کرده‌ایم.

■ **دولت تاکنون چه میزان کمک کرده است؟**

در ۴ سال اخیر، حدوداً ۲۰۰ میلیارد تومان از طرف دولت پرداخت شده است، البته در سال ۹۴ رقم ۸۷ میلیارد تومان هم در قالب اعتبارات استانی پیش‌بینی شده بود که تاکنون مبلغی از این تعهد پرداخت نشده است. این مبلغ جزو بودجه استانی برای توسعه مترو در نظر گرفته شده بود. ■ **بعد از افزایش هزینه سوخت، چه میزان از ترندها در کرج به سمت حمل و نقل عمومی رفت و با توجه به کمبود در این حوزه، چه وضعیتی پیش آمد؟**

چون بیش از ۵۰ درصد مردم از تاکسی استفاده می‌کنند، استفاده از حمل و نقل عمومی نسبت به گذشته، تفاوت چندانی پیدا نکرد و البته نرخ کرایه‌ها هم بعد از افزایش نرخ بنزین، زیاد نشد چون در ابتدای سال این افزایش قیمت انجام شده بود و دیگر کشش افزایش نرخ وجود نداشت.

■ **شهرداری تاکنون چقدر برای مترو هزینه کرده؟**

شهرداری در سه - چهار سال اخیر، ۲۵۰ میلیارد تومان از سهم خود را پرداخته است. به هر حال سیستم حمل‌ونقل عمومی به منابع مالی بالایی نیاز دارد و از آنجا که سووده نیست و اتفاقاً ضررده است، بخش خصوصی وارد نمی‌شود و حتماً باید دولت ورود پیدا کند. شاید جالب باشد که بدانید شهرداری از تبلیغات و نرخ بلیت فقط می‌تواند ۱۰ درصد هزینه‌های تمام شده مترو را تأمین کند.

■ **فاینانس چطور؟**

در طول همه این سال‌ها بارها بحث فاینانس پیش آمده، اما سرمایه‌گذاران خارجی با توجه به بحث تحریم‌ها حاضر نمی‌شوند جلو بیایند. قرار بود یک شرکت چینی در کرج فاینانسر بشود اما به‌دلیل مشکل انتقال پول، هنوز هیچ اتفاقی نیفتاده است.

انتخاب شدند و این قرارداد از سوی ما و کنسرسیوم مذکور به امضا رسیده و در مرحله تأمین منابع مالی از طریق بانک خارجی است. ■ **مبلغ فاینانس چقدر است؟**

۷۸۰ میلیون یورو، ضمناً ۶۶۷ میلیون دلار فاینانس روسیه نیز امسال برای تهیه ناوگان خطوط مترویی تصویب شده است.

■ **به‌تر است به بحث تاکسی و اتوبوس بپردازیم، توقف نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی گره‌گوری را در توسعه و بازسازی ناوگان به وجود آورده، شما برای رفع این مانع‌ها چه اقداماتی انجام داده‌اید؟**

بله، طرح دولت برای نوسازی ناوگان که مرحله اول آن با نوسازی ۹۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده از بهمن ماه سال ۹۴ آغاز شده بود با نوساناتی مواجه شد، اما ۴۴ هزار و ۵۴۰ دستگاه تاکسی در این طرح نوسازی شدند، اما در ادامه با افزایش ۱۱ درصدی قیمت خودرو و نوسان در قیمت‌ها، شاهد کش شدن روند نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی بودیم. البته وزارت کشور، سازمان دهیاری‌ها و شهرداری‌ها و اتحادیه تاکسی‌رانی‌های شهری، به طور مستمر پیگیر اجرای این طرح هستند و مکاتبات متعددی با دستگاه‌های مربوط انجام شده تا قیمت خودروهای در نظر گرفته شده برای تاکسی، کاهش یافته تا رانندگان بتوانند از عهده بازپرداخت وام‌ها بر بیایند. امسال هم برای نوسازی تاکسی‌های فرسوده، اتحادیه تاکسی‌رانی برای نوسازی ۱۰ هزار تاکسی فرسوده با شرکت خودروساز قرارداد بست، اما تا الان فقط ۵۰۰ دستگاه تحویل متقاضیان شده است و طبق اعلام شرکت خودروساز، مابقی تعهدات هم در ماه‌های آینده انجام می‌شود که به‌صورت جدی پیگیر عملیاتی شدن آن هستیم. اما طرح نوسازی یک طرح ملی است که مشارکت همه دستگاه‌ها را می‌طلبد. بانک‌ها در حوزه تسهیلات و خودروسازان در حوزه ساخت و قیمت‌گذاری خودرو باید تلاش کنند تا نوسازی انجام شود. اگر اقدامات لازم انجام نشود، تعداد تاکسی‌های

فرسوده تا پایان امسال به ۱۹۲ هزار تاکسی می‌رسد. ■ **ناوگان اتوبوسرانی چطور؟ با توجه به عمر بالای اتوبوس‌ها، چه تعداد نیاز به جایگزینی دارند؟**

هم‌اکنون ۲۰ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در شهرها در حال فعالیتند که حدوداً ۱۵ هزار دستگاه به‌دلیل بالا رفتن عمر نیاز به نوسازی دارند. اما با توجه به افزایش قیمت تمام شده هر اتوبوس که بین یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان تا ۲ میلیارد تومان در نوسان است، شهرداری‌ها در تأمین اتوبوس با مشکلاتی مواجهند. البته برخی شهرداری‌ها قصد دارند تا از طریق فروش اوراق اسلامی، اعتبار مورد نیاز خود را کسب کنند تا کار بازسازی اتوبوس‌ها هم طی برنامه‌ای اجرا شود. امسال همچنین از محل اوراق مشارکت تاکنون ۱۲ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال برای ۱۲ شهرداری پیش‌بینی شده که با توجه به پایان مراحل مرتبط با جمع‌آوری مدارک فنی در مرحله صدور تضمین نامه از سوی سازمان برنامه و بودجه هستیم. ■ **از محل یارانه بلیت چه اعتباراتی تخصیص یافته است؟**

همانطور که می‌دانید یارانه بلیت بنا به شرایط اقتصادی کشور به‌صورت متفاوت تخصیص می‌یابد، با توجه به اینکه بخش عمده از ناوگان اتوبوسرانی از طریق بخش خصوصی بهره‌برداری می‌شود، تخصیص اعتبارات با هدف کمک به این بخش انجام می‌شود. این رقم‌ها برای امسال ۶۸۰۰۰۰ میلیون ریال بود. ■ **بحث بیمه رانندگان حمل‌ونقل عمومی به کجا رسید؟**

قرارداد طرح پوشش بیمه‌ای آنها با تسهیلات قرض‌الحسنه صفر درصد اجرا شود و بانک قرض‌الحسنه مهر ایران، تسهیلات بدون سود را در قالب کارات اعتباری تا سقف ۳۰ میلیون ریال در حوزه تاکسی‌رانی و خودرو باید تلاش کنند تا نوسازی انجام شود. ۶۰ و ۵ میلیون ریال در حوزه اتوبوسرانی بپردازند.