گزارش

رویترز و ساینس دیلی از عواقب محیط‌زیستی و آلودگی آب با انفجار نفتکش ایرانی خبر دادند

سانچی؛ بدترین فاجعه نفتی دهه‌های اخیر

خبر آنلاین| در پی بدترین فاجعه نفتی طی دهه‌های اخیر مواد نفتی تا فاصله ۱۰مایلی در دریای چین نشت کرده‌اند.

رویترز در گزارشی به حادثه سوختن و غرق شدن آتش سوزی نفتکش ایرانی سانچی پرداخته و این اتفاق را بدترین فاجعه نفتی طی دهه‌های اخیر خطاب کرده است.

بعد از سال ۱۹۹۱ که حادثه انفجار کشتی ای‌بی‌تی‌سامر در سواحل آنگولا باعث نشت ۲۶۰هزار تن نفت در سطح آب شد، سوختن و غرق شدن نفتکش ایرانی سانچی بزرگترین فاجعه در زمینه نفتی طی این سال‌ها محسوب می‌شود.

صبح روز دوشنبه بنا بر اعلام گارد ساحلی ژاپن هچنان دود سیاه رنگی از محل غرق شدن کشتی زبانه می‌کشد. این در حالیست که ژاپنی‌ها دو قایق نجات و یک هواپیما به منطقه اعزام کرده‌اند تا عملیات جست‌وجوی خدمه کشتی سانچی همچنان ادامه داشته باشد.

در کنار همه این مسائل اما صحبت از فاجعه زیست محیطی بر اثر وقوع چنین حادثه‌ای طرف دیگر ماجرا قرار دارد. کارشناسان نگرانی خود را این‌طور مطرح می‌کنند که غرق‌شدن نفتکش سانچی صدمه به مراتب بیشتری به محیط‌زیست آبی می‌زند تا سوختن میعانات نفتی. چرا که براساس نظر آنها با غرق‌شدن نفتکش، نشت باقیمانده میعانات گازی، سوخت بنزین (سوخت بانکر) و حتی سوخت نفتی سنگینی (مازوت) که موتورهای کشتی را تغذیه می‌کند، آلودگی آب‌های اطراف را منجر می‌شود.

سوخت بانکر به‌عنوان آلوده‌ترین سوخت نفتی شناخته می‌شود که در صورت نشت کردن بسیار سمی است هر چند کمتر قابلیت انفجار را دارد. در عین حال میعانات گازی برای موجودات دریایی سمی محسوب می‌شوند.

ریک استاینر، دانشمند دریایی ایالات متحده می‌گوید: «این آلودگی‌های ناشی از میعانات نفتی در آب نشت می‌کنند و بدون این‌که دیده شوند در سطح آب می‌مانند.»

این دانشمند آمریکایی این‌طور ادامه می‌دهد: «با وجود آلودگی‌های موجود، دریای چین به واسطه غنی بودن در اکوسیستم دریایی با نهنگ‌ها، ماهی‌ها، پرندگان دریایی و خوک‌های دریایی مشهور است. با این حال که سوخت‌های روغنی مانند نفت سیاه حجم کمتری دارند و به همین دلیل راحت‌تر می‌توان آنها را از سطح آب جمع کرد اما باز هم حتی کمترین حجم‌ها می‌تواند به زندگی موجودات دریایی صدمه بزند.»

نفتکش سانچی اما با ۱۳۶هزار تن یعنی چیزی حدود یک‌میلیون بشکه میعانات گازی، نفت خام فوق‌العاده سبک و قابل اشتعال آتش گرفت و غرق شد.

ایسنا هم به نقل از ساینس‌دیلی نوشته که برخی از کارشناسان در مطالعات اخیر ادعا کردند که آب آلوده شده بر اثر نشتی نفت از کشتی سانچی احتمالا حداقل در مدت سه ماه به خشکی می‌رسد و درصورتی که این اتفاق رخ دهد سواحل کره محتمل‌ترین موقعیت خواهد بود.

اما با وجود این پیش‌بینی همچنان وضع نفت نشت پیدا کرده نامشخص است و احتمال دارد سوخته شود، تبخیر شود یا در سطح اقیانوس پخش شده و محیط‌زیست را برای مدت زمان طولانی آلوده کند.

بر اساس شبیه‌سازی‌های فوری مدل اقیانوسی توسط کارشناسان و دانشمندان مرکز ملی اقیانوس‌شناسی در انگلیس و دانشگاه «ساوث همپتون» ارزیابی تأثیرات احتمالی گردش اقیانوسی در گسترش و انتشار مواد آلاینده در این حادثه انجام شده است.

این شبیه‌سازی‌ها با کمک یک مدل کامپیوتریِ گردش جهانی اقیانوسی و با وضوح بالا موسوم به NEMO صورت گرفته است.

حادثه نفتکش سانچی در مرز بین دو دریای زرد و چین شرقی رخ داده که منطقه‌ای با جریان‌های دریایی سطحی بسیار متغیر، قوی و پیچیده است.

دکتر «کاتیا پوپووا» محقق ارشد این مطالعه از مرکز ملی اقیانوس‌شناسی در انگلیس گفت: «لکه‌های نفتی تأثیرات مخربی بر محیط‌زیست دریایی و مناطق ساحلی دارد. جریان‌های شدید اقیانوسی به این مفهوم است که لکه‌های نفتی به نسبت می‌توانند با سرعت زیاد در یک مسافت قابل‌توجه پخش شوند. بنابراین، شناخت جریان‌های اقیانوسی و مقیاس زمانی که مواد آلاینده در اقیانوس‌ها در حوادث دریایی به‌خصوص در مواقع نشت مواد نفت منتشر می‌شوند، حیاتی است.»

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از احتمال واگذاری تعدادی از بزرگراه‌های تهران به بخش خصوصی خبر داد

ورود پولی به بزرگراه‌های تهران

پیروز حناچی: در بسیاری از کشورهای دنیا خودروها برای عبور از بزرگراه‌ها عوارض پرداخت می‌کنند

ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس شهری در گفت‌وگو با «شهروند»: شهرداری باید برای اخذ عوارض ذینفعان را توجیه کند

مدیریت شهری باید حمل‌ونقل عمومی را افزایش دهد و بعد عوارض استفاده از خودرو بگیرد

عکس: نسیم اعتمادی/ شهروند

شهروند| ایده دریافت عوارض از خودروها اگرچه در مدیریت شهری گذشته هم مطرح بود اما احتمالا نخستین قدم‌ها برای آن در بدنه جدید مدیریتی شهر تهران برداشته خواهد شد. حالا جز آن خبرهایی که درباره اعمال مالیات و عوارض ورود به محدوده‌های طرح ترافیک است، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از برنامه‌های جدید شهرداری تهران در این‌باره خبر می‌دهد و اینکه احتمالا این طرح‌ها برای بزرگراه‌های جدید اعمال خواهد شد. پیروز حناچی که تا پیش از این معاون معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی و دبیر شورای عالی معماری و شهرسازی کشور بود، در کسوت یکی از معاونان محمدعلی نجفی، از احتمال واگذاری بزرگراه‌ها به بخش خصوصی خبر داده است. او دیروز در نشست خبری‌اش دراین‌باره گفت: «این موضوع در بسیاری از کشورهای دنیا مرسوم است و خودروها برای عبور از بزرگراه‌ها عوارض پرداخت می‌کنند و این می‌تواند در شهر تهران مورد توجه قرار بگیرد. ما بسیاری از پروژه‌ها را می‌توانیم با سرعت بیشتری احداث و درنهایت به بهره‌برداری برسانیم. نمونه بارز در این زمینه اتوبان پردیس است که کار قابل قبولی انجام شده است و هم اینک درآمدزایی دارد.» او البته این را گفت که درحال‌حاضر برنامه‌ای برای گرفتن عوارض از بزرگراه‌های ساخته شده وجود ندارد ولی قطعا در صورت احداث بزرگراه‌های جدید دریافت عوارض در دستور کار قرار خواهد گرفت: «ما ناچاریم حتی خیلی کم به این سمت حرکت کنیم، با این روش، مکانیزم تأمین منابع مالی در شهر متفاوت می‌شود. با این روش، مسئولان شهرداری دیگر گزارش نمی‌دهند پروژه‌ای به دلیل مسائل مالی متوقف شده است.»

پیروز حناچی در پاسخ به این سوال که از چه زمانی بحث فروش بزرگراه‌های تهران به بخش خصوصی و گرفتن عوارض از خودروها انجام می‌شود هم توضیح داد: «در این تصمیم‌گیری باید با سایر بخش‌ها هماهنگ شود و مسأله را باید به دو گروه تفکیک کرد؛ یک گروه بزرگراه‌های موجود در شهر تهران است و گروه دوم، بزرگراه‌هایی مانند شهید شوشتری است که درحال احداث است، درباره گروه دوم، به این سمت می‌رویم ولی درباره گروه اول بزرگراه‌های موجود در تهران، باید مقدمات این کار فراهم شود. بنابراین تلاش می‌کنیم در آینده نزدیک بزرگراه‌هایی که ساخته می‌شوند رقمی را از خودروها دریافت کنند.»

گرفتن عوارض بزرگراهی یکی از شیوه‌های درآمدزایی قابل‌قبول در کشورهای مختلف دنیا از جمله ایتالیا و آلمان است که به شیوه‌های مختلف از مردم دریافت می‌شود و درواقع جزو مهمترین منابع پایدار شهری است. احمد دنیامالی یا ابوالفضل قناعتی از جمله اعضایی بودند که در شورای چهارم هراز چندگاهی این ایده را مطرح می‌کردند اما هیچ‌گاه به آن عمل نشد حالا اما شهرداری تهران حتی اگر نخواهد، به دلیل نبود منابع مالی ناچار است که ایده جهانی را اجرا کند و البته در این راه مشکلات و مخالفت‌های زیادی را هم دارد.

در هفته‌های گذشته هم البته طرح دریافت عوارض از مالیات و عوارض ورود به محدوده‌های طرح ترافیک با هدف کاهش ترافیک از سوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران مطرح شد و اعضای شورای شهر تهران هم در جلسه روز یکشنبه خود یک فوریت لایحه تعیین نرخ عوارض تردد وسایل نقلیه در طرح ترافیکی جدید را تصویب کردند. محسن پورسید آقایی، معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران در توضیحات خود گفت که این طرح بخشی از برنامه‌های جامع شهرداری برای کاهش آلودگی و توسعه حمل‌ونقل عمومی است و گزارش اقدامات هر مورد جداگانه به استحضار اعضای محترم شورا خواهد رسید.

طرح‌های جدید شهرداری تهران برای رساندن تهران به شهری گران اما قابل زندگی است که البته هنوز پختگی و انسجام لازم را ندارد و این حرفی است که حسین ایمانی جاجرمی، کارشناس حوزه شهری هم به آن اعتقاد دارد. او در این باره به «شهروند» می‌گوید: «مثل همه جای دنیا در ایران هم باید هزینه‌های شهر از طریق عوارض و پرداخت هزینه خدمات مختلف تامین شود و ما هم مجبوریم از این قاعده تبعیت کنیم اما مطلب دیگر عدالت اجتماعی، شفافیت و بهینه بودن خدمات و هزینه‌هایی است که گرفته می شود.» جاجرمی درباره هزینه‌هایی حرف زد که برای ساخت بزرگراه‌ها می شود، همه مردم پول آن را پرداخت می کنند اما عده‌ای از آن در حمل‌ونقل خصوصی استفاده می کنند در حالی که این، از عدالت به دور است: «در عمده کشورهای توسعه یافته و برخی کشورهای درحال توسعه مثل مالزی خودروها باید برای عبور از بزرگراه‌ها هزینه‌ای پرداخت کنند.» او معتقد است که الان دوره‌ای که خودروها را برای راحتی استفاده می کردند تمام شده است حالا دیگر خودرو وسیله‌ای خطرناک و مزاحمی است که هر کسی از آن استفاده می کند باید هزینه‌های جانبی آن را جز بنزین و استهلاک پرداخت کند: «مدیریت شهری باید هزینه استفاده از خودرو را افزایش دهد و تا همین حالا هم اگر طرح‌های اینچنینی اجرا نشده بی‌مبالاتی شده است.

بالا بردن هزینه خودروهای آلاینده تمایل به آن را کم می کند و اتفاقا ابزار خوبی برای مدیران شهری است تا رفتار ترافیکی اصلاح شود.» به گفته ایمانی جاجرمی تنها هدف این طرح‌ها تامین مالی شهرداری نیست بلکه شما می‌توانید در حوزه محیط‌زیست، میراث فرهنگی و زیبایی‌شناسی شهری هم از این گونه طرح‌ها استفاده کنید: «شهردار گذشته به قدری درحال شهرفروشی بود که روش‌های اینچنینی را فراموش کرد. دریافت مالیات و عوارض فقط در حوزه بزرگراه یا محدوده‌های ترافیکی نیست بلکه درباره جای پارک، عبور و مرور با موتور یا خودروهای تک‌سرنشین و غیره نیز درنظر گرفته شود.» او معتقد است که بکارگیری این روش می‌تواند شهر را به محیطی امن برای پیاده‌ها تبدیل کند اما در کنار آن هم باید سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی گسترش یابد: «اجرای این طرح‌ها نیاز به قاعده و کار مطالعاتی دارد اما خیلی از طرح‌هایی که مطرح شده است، پشتوانه مطالعاتی ندارد؛ ضمن اینکه ما باید در اجرای طرح فرآیند اجماع‌سازی را هم درنظر بگیریم، چون تمام سکان تصمیم‌های ترافیکی با شهرداری نیست. شهرداری باید برای اجرای طرح‌های خود تمام ذینفعان را اقناع و توجیه کند.» ایمانی جاجرمی به نقش افکار عمومی در پذیرش طرح‌های این چنینی اشاره کرد که باید پیش از همه چیز توجیه باشد و یکی از اسباب آن هم گسترش حمل‌ونقل عمومی ارزان و سریع است. او در نقد طرح جدید ترافیکی شهرداری تهران هم اینطور توضیح داد که واقعیت‌های امروز تهران نسبت به دهه‌های ۶۰ و ۵۰ تغییر کرده است: «درحال حاضر ترافیک تنها مختص به مناطق مرکزی شهر نیست و در همه بزرگراه‌ها آن را مشاهده می‌کنیم، بنابراین باید برای کل شهر تصمیم بگیرید. شهرداری هم باید سیاست خود را روشن بیان کند که آیا می‌خواهد به سمت پیاده‌محوری و حمل‌ونقل عمومی حرکت کند یا همان خودروم‌حوری را ادامه دهد.» این کارشناس شهری البته مثل خیلی‌های دیگر هم معتقد است که شهرداری برای اجرای اخذ عوارض و مالیات شهری دو اقدام انجام دهد؛ امکانات حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌محوری را افزایش دهد و از سوی دیگر هم هزینه‌های خودروهای شخصی را با عوارض و مالیات بالا ببرد: «یعنی مردم حق انتخاب داشته باشند و بدانند که اگر از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند، راحت‌تر و ارزان‌تر به مقصد می‌رسند، چون اگر این طور نباشد و مالیات و عوارض افزایش یابد اما حمل‌ونقل عمومی گسترش نیابد، نارضایتی اجتماعی افزایش خواهد یافت.»

از مشکلات تکمیل بزرگراه شوشتری تا رضایت از همکاری با خاتم‌الانبیا

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران البته در نشست خبری دیروز خود بحث‌های دیگری هم درباره ایده تازه برای پل گیشا، همکاری قرارگاه خاتم، ساخت و بزرگراه‌های نیمه‌کاره حرف زد. او گفت که همکاران من درحال بررسی وضعیت پل گیشا هستند که اگر امکان‌پذیر باشد، بخشی از پل گیشا به عابرپیاده اختصاص پیدا کند و عبور سواره را در زیر پل داشته باشیم، البته این موضوع در حد ایده است و اگر امکان‌پذیر باشد، انجام می‌شود.

پیروز حناچی به احداث پل بوستان چیتگر اشاره کرد: «دریاچه از طرحی که در طرح تفصیلی و جامع شهرداری در سال ۷۲ تدوین شده، کوچکتر است و ما درحال بررسی این موضوع هستیم تا با نگاهی همچون پل طبیعت، پل بوستان چیتگر را به یک مقصد گردشگری تبدیل کنیم.» او درباره ۲ مانع اصلی احداث بزرگراه شوشتری حرف زد: «اجرای این پروژه با معضلات زیادی همراه بود، چراکه از مناطق حفاظت‌شده‌ای همچون پارک سرخه‌حصار، پادگان‌ها و مناطق مسکونی عبور می‌کند. این پروژه احتمالا از طرح‌هایی است که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و اخذ عوارض برای تردد در آن انجام می‌شود.»

حناچی با اشاره به بازدید هفته گذشته خود و شهردار تهران از کارخانه سیمان ری اشاره کرد: «این کارخانه ۲۵سال است که متروکه شده و نگاه غالب در گذشته این بود که چنین املاکی تملک شوند، اما درحال حاضر منابع نداریم و اگر هم داشته باشیم، تملک این ملک در اولویت ما نیست. تحت این شرایط می‌توانیم با استراتژی «برد- برد» با همکاری مالکان، شهرداری و سرمایه‌گذار اتفاق خوبی را رقم بزنیم. پادگان‌ها هم از این جنس هستند. اگرچه برای انتقال آنها قانون وجود دارد، اما ماموریت داریم این فضا را به مکانی برای استفاده شهروندان تبدیل کنیم.» حناچی با بیان این‌که همچنان درحال رفع نشت آب تونل توحید هستیم، گفت: «براساس بررسی‌ها بخشی از آب‌های این تونل آب‌های شرب تهران است و بخشی از آن هم آب‌های سطحی است که به دنبال منشأ آن هستیم تا مشکل را رفع کنیم. همچنین به دنبال شکایت پیمانکار پروژه هستیم، تونل از نظر ایمنی مشکلی ندارد و از لحاظ سازه ۱۰۰سال ضمانت دارد.»

او درباره شفاف‌سازی قراردادهای شهرداری توضیح داد: «۷۰درصد پروژه‌های عمرانی تحت شرایطی خاص با قرارگاه خاتم‌الانبیا بسته شده است، این روش شاید در شرایط مالی که در پیش گرفته‌ایم، روش درستی باشد. ما با قرارگاه این انعطاف‌پذیری را داریم که می‌توانیم بگوییم برخی از قراردادها را متوقف کند یا آنها را در اولویت‌های بعدی قرار دهد، اما نمی‌توان با بخش خصوصی این انعطاف را داشت. درصورتی که بتوان با بخش خصوصی این انعطاف را داشت، حتما به این سمت خواهیم رفت. ما در زمان زلزله نیازمند سطوح عظیمی هستیم که در شرایط زلزله پاسخگوی مردم باشد و آنها بتوانند در زمان بحران به این مکان پناه ببرند. اگر در نقطه صفر بودم، اجازه نمی‌دادم ۲ اتوبان متقاطع از میان پادگان جی عبور کند؛ برای از بین‌بردن این نقاط پررنگ تهران درحال پیشرفت هستیم»

خبر

مدیرکل دفتر پیش‌دبستانی وزارت آموزش‌وپرورش:

صلاحیت مربیان پیش‌دبستانی برای تدریس بازنگری می‌شود

ایلنا| مدیرکل دفتر پیش‌دبستانی وزارت آموزش‌وپرورش با اشاره به اسناد تحولی و بالادستی در آموزش‌وپرورش از ساماندهی نیروی انسانی و بازنگری در صلاحیت مربیان پیش‌دبستانی خبر داد. رخساره فضلی در این‌باره گفت: «با توجه به این‌که در این مقطع انتظارات بالاست، درصدد هستیم که بتوانیم ساماندهی در ارتباط با نیروی انسانی انجام دهیم که در این رابطه گام‌های اولیه برداشته شده است.» مدیرکل دفتر پیش‌دبستانی وزارت آموزش‌وپرورش با اعلام این‌که امسال تاکنون ۹۵۱هزار نوآموز ثبت‌نام‌شده در سامانه اسناد داریم، ادامه داد: «نزدیک به ۲۰۷هزار نوآموز در مناطق محروم با حمایت دولت جذب شدند که عمدتا مناطق دارای ضریب محرومیت، دوزبانه، مرزی و عشایری هستند که در واقع مناطق مورد حمایت دولت از آموزش‌وپرورش پیش‌دبستان است.» او ادامه داد: «قبلا به این دلیل که تعداد پایگاه‌ها در شهرهای مراکز استان وجود داشت، سنجش صلاحیت برای تعداد کمتری از نوآموزان صورت می‌گرفت، اما امسال حدود ۴۴۰ پایگاه برای پیش‌دبستانی ایجاد کردیم و نیمی از بچه‌ها در آن شرکت داده شدند.» فضلی با بیان این‌که برنامه ویژه‌ای برای کودکان دیرآموز داریم، گفت: «برای تمامی کودکان دیرآموز قرار است برنامه مداخله‌ای داشته باشیم. وقتی بچه‌ها با شرایط برابر به مقطع ابتدایی ورود می‌کنند، اگر چون از نظر هوشی پایین‌تر و بین ۷۰ تا ۸۴ هستند و نیاز به تکرار، آموزش جبرانی و مهارت‌هایی دارند، از همان ابتدا بی‌عدالتی آغاز می‌شود. به همین دلیل به منظور اجرای طرح کیفیت‌بخشی و توسعه عدالت آموزشی این مداخله را انجام می‌دهیم.» مدیرکل دفتر پیش‌دبستانی وزارت آموزش‌وپرورش در ادامه به آمار جذب کودکان پیش‌دبستانی اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر ۷۰درصد بچه‌هایی که باید در مقطع پیش‌دبستان تحصیل کنند، در کلاس حاضرند.» او همچنین از افزایش نرخ پوشش روستایی در حوزه پیش‌دبستانی از ۱۹درصد به ۴۷درصد در ۴سال دولت یازدهم خبر داد و درباره محتوای آموزشی مراکز پیش‌دبستانی گفت: «آموزش در مراکز پیش‌دبستانی یک راهنما دارد که مصوب شورای‌عالی آموزش‌وپرورش است و غیرمتمرکز است. شرط تدریس محتوایی در این مراکز، منوط به اخذ تأییدیه از سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی است.»

خبر

معاون وزیر ورزش و جوانان جزییات وام ۱۵میلیونی ازدواج را اعلام کرد

پرداخت وام ازدواج به بیش از یک‌میلیون زوج جوان در سال ۹۶

ایسنا| معاون ساماندهی امور جوانان وزارت ورزش و جوانان با تشریح جزییات پرداخت وام ۱۵میلیونی ازدواج از سال آینده، از پرداخت وام به بیش از یک‌میلیون زوج جوان در سال ۹۶ خبر داد.

محمدمهدی تندگویان در پاسخ به این‌که اعتبار مورد نیاز برای پرداخت وام ازدواج ۱۵میلیونی در بودجه ۹۷ تخصیص داده شده است، گفت: «پیشنهاد افزایش وام ازدواج از ۱۰ به ۱۵میلیون تومان برای اولین‌بار توسط مجلس شورای اسلامی مطرح شد و سپس با دستور رئیس‌جمهوری و بعد از بررسی‌های شورای پول و اعتبار بانک مرکزی به تصویب رسید، بنابراین به نظر می‌رسد همزمان با این تصمیم محل پرداخت آن نیز توسط دستگاه‌های مسئول مشخص شده است و بانک‌ها با استفاده از این بودجه وام را پرداخت خواهند کرد.»

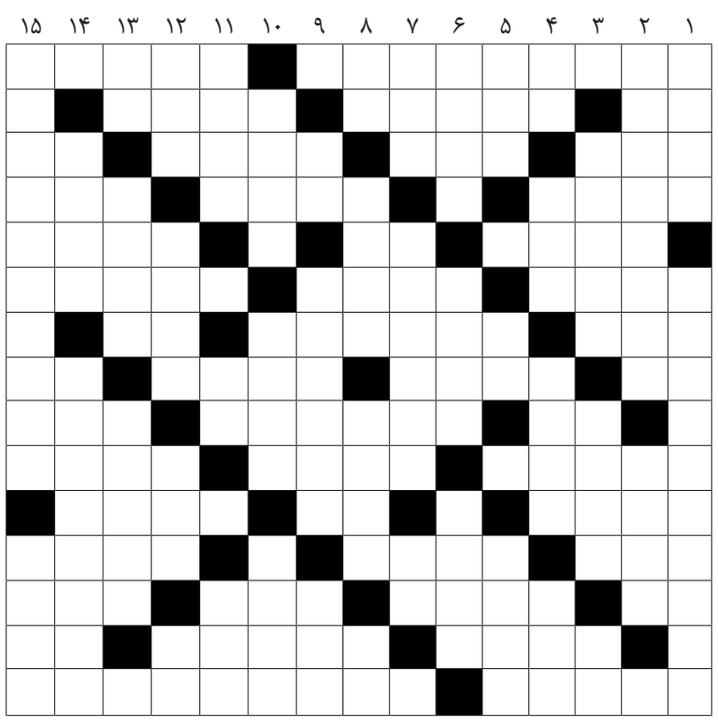
او ادامه داد: «در سال ۹۶ به حدود یک‌میلیون جوان وام ازدواج پرداخت شده است. درحال حاضر وام ازدواج در کمترین زمان ممکن پرداخت می‌شود و زوج‌های زیادی در صف انتظار قرار ندارند؛ به همین دلیل نمی‌توان رقم دقیقی را برای پیش‌بینی تعداد وام‌های سال آینده اعلام کرد. بنابراین براساس تعداد ازدواج‌های سال آینده، وام ازدواج نیز به‌روز و با کمترین زمان پرداخت خواهد شد.»

تندگویان حداکثر زمان انتظار زوج‌هایی که برای دریافت وام ثبت‌نام کرده‌اند را بین یک هفته تا ۱۰روز اعلام کرد و گفت: «پرداخت وام ازدواج ۱۵میلیون تومانی در بودجه سال ۹۷ پیش‌بینی شده و به زوج‌هایی که سال آینده درخواست وام ازدواج بدهند، پرداخت خواهد شد. همچنین درصورتی که افرادی در صف انتظار دریافت وام باشند و زمان دریافت وام‌شان با پرداخت رقم ۱۵میلیونی وام همراه باشد، براساس دستورالعمل بانک مرکزی، برایشان تصمیم‌گیری می‌شود.»

معاون ساماندهی امور جوانان در ادامه گفت: «زمانی که وام از ۳میلیون به ۱۰میلیون تومان افزایش یافت، تعدادی از زوج‌های جوان در صف انتظار دریافت این وام بودند، اما براساس دستورالعمل بانک مرکزی به این جوانان وام ۱۰میلیون تومانی پرداخت شد.»

تندگویان همچنین شرایط پرداخت وام ازدواج را براساس دستورالعمل، ضوابط و مراحل سال گذشته اعلام کرد: «این وام به‌طور یکسان در سراسر کشور پرداخت می‌شود. همچنین به علت پرداخت سریع وام و نبود لیست انتظار، اولویت خاصی برای پرداخت آن به زوجین منظور نشده است و همه زوج‌های جوان کشور می‌توانند از آن بهره‌مند شوند.»

جدول شماره ۱۳۲۲



افقی

۱- لقوه- دریچه‌ای روی سیلندر
۲- گونه- از اسامی بانوان- اثنا و هنگام
۳- دلسردی- گندم از آسیاب برگشته- حقیقت و اصل- کشیدن
۴- رئیس- عضوی در حلق- بزرگ و پادشاه
۵- زره‌پوش جنگی- قورباغه- از مارهای سمی و خطرناک
۶- پر- آموزشگاه عالی- سم مهلک
۷- نظر- پارچه‌ای که روی آن نقش و نگار چاپ شده باشد- تیر پیکاندار
۸- همراه مرد- آهنگر- یگانه و بی‌همتا- نقشه فرنگی
۹- صف و رده- ماهی کنسروی- جدا گفتن حروف یک کلمه
۱۰- پیشامد- قاعده و روش- ماهی‌فروش
۱۱- ستون دین- رود آرام- تکبر
۱۲- فرزند فرزند- دوال و کمربند- نوار موسیقی قدیمی
۱۳- طمع- از ارکان نماز- پرنده شکاری- بستن و دوختن
۱۴- بالارفتن- هرچیز نمدار- ضمیر غایب
۱۵- بازیکنی بین دفاع و حمله- واسطه‌شدن جهت آشتی

عمودی

۱- عهده‌دار امنیت کشور- کتابی با گویش مازندرانی نوشته رستم بن شهریار از زبان حیوانات
۲- ساختمان بلند و چندطبقه- ماه اول تابستان
۳- جمله پرسش‌دار- آسایش- سوره‌ای در قرآن
۴- محصول آب و صابون- ماشین فرانسوی- سرزمینی معروف در عربستان- ترس و وحشت
۵- چین و شکن- بلندی بدن- ظرفی ساخته‌شده از طلا در قدیم
۶- توان و قدرت- اتاق درس- گویند هرگز نیاسود
۷- ظرفی از جنس الیاف گیاهی- بدهکار- همراه عرب
۸- تعجب زنانه- پرنده‌ای با پاهای بلند و گردن دراز- لوله گوارش- من و شما
۹- رایحه- همیشگی- مقابل باخت
۱۰- محل ذخیره‌سازی- کوچ‌کردن- نانوا
۱۱- قدرت و پادشاهی- پول ژاپن- خیره‌شدن
۱۲- ظرف بزرگ حمام- وسیله بازکردن قفل- فضول‌ها می‌کشند- حرف نفی
۱۳- گذرگاه رود- گوشت پخته‌شده روی آتش- مسطح و صاف
۱۴- تغذیه سرباز- کشوری به مرکزیت بوداپست
۱۵- مسابقات جهانی معلولان- پرهیزکاری

حل جدول شماره ۱۳۲۱

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱	خ	ر	د	■	ت	ک	ل	م	■	ا	ل	ا	س	ک	ا
۲	ط	ب	ق	ا	خ	ل	ا	ص	■	ب	ی	ر	و	ن	ی
۳	ا	س	■	ک	م	ا	■	ب	ه	ر	ا	م	■	س	م
۴	ک	ا	ج	■	ی	ه	و	■	س	و	ق	■	ن	ر	■
۵	ا	ز	ر	د	ن	■	ا	ل	ت	■	ت	ن	ا	س	خ
۶	ر	ی	ا	ل	■	ا	ر	ا	ی	ش	■	س	ف	ی	ر
۷	■	■	ح	و	ا	ص	ی	ل	■	ر	ب	ا	■	و	ا
۸	خ	س	ت	■	م	ر	ز	■	ب	ا	ر	■	س	م	چ
۹	م	خ	■	ب	ل	ا	■	ک	ا	ر	د	ا	ر	■	■
۱۰	س	ن	ا	ن	■	ر	ش	ا	د	ت	■	ر	س	و	م
۱۱	ه	ش	ت	ا	د	■	ا	ل	ا	■	پ	ا	ر	ی	س
۱۲	■	ن	م	■	ر	ل	ه	■	م	ا	ن	■	ه	ر	ت
۱۳	ک	ا	■	ر	م	ی	د	ن	■	م	چ	ز	د	■	ر
۱۴	م	س	ا	و	ا	ت	■	چ	ز	ی	ر	ه	■	ک	ش
۱۵	د	ی	و	ا	ن	ه	■	م	ه	ر	ه	■	ر	ش	د