

### گران فروشی بلیت هواپیما

**منجر به لغو مجوز فعالیت می شود**

سختگوی سازمان هواپیمایی کشوری هشدار داد: هر گونه گران فروشی بلیت هواپیما از سوی آژانس‌ها و نمایندگان فروش منجر به لغومجوز فعالیت خواهد شد و در این زمینه دیگر تعلیق مجوز در دستور کار نیست.به گزارش ایرنا،مجیداخوان با اشاره به تأکید وزیر راه و شهرسازی بر رعایت حقوق مسافران و دستور رییس سازمان هواپیمایی کشوری مبنی بر نظارت دقیق و مستمر بر پروازهای نوروزی افزود: همه آژانس‌های مسافرتی و نمایندگان فروش موظف به رعایت کامل نرخ‌ها هستند و این موضوع به منزله اختلال عام به همه فعالان حوزه فروش بلیت محسوب می‌شود. سختگوی سازمان هواپیمایی کشوری تصریح کرد: در راستای سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی و با هدف حفظ حقوق مسافران در ایام پر ترده نوروز، نظارت‌ها تشدید شده و گزارش‌های مردمی به‌صورت مستمر رصد می‌شود و با هر گونه تخلف، به برخورد قانونی و قاطع انجام خواهد شد.

### ۶۴۴ نقاط پُر حادئه جاده‌ای اصلاح شد

مدیرکل دفتر نگهداری،علام، تجهیزات و توسعه ایمنی راه‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از اصلاح ۶۴۴ نقاط پُر حادئه در سطح راه‌های کشور از ابتدای سال جاری تا پایان بهمن‌ماه خبر داد و گفت: هدفگذاری سالانه در این حوزه به میزان ۱۲۵ درصد محقق شده‌است.به گزارش ایرنا، محمدراشد مدرس گرچی اظهار کرد: همه اهداف یک‌ساله برنامه‌ریزی شده در حوزه ایمنی راه‌های کشور از جمله اصلاح نقاط پر حادئه، خط‌کشی، اجرای حفاظ، تعریض ظرفیت راه، روشیایی و نصب تابلوهای جاده‌ای طی ۱۱ ماهه سال جاری با تحقق بیش از صددرصد همراه بوده‌است.او بیان کرد: اجرای عملیات خط‌کش ۱۶۰ هزار و ۵۰۰ کیلومتر از راه‌های کشور طی ۱۱ ماه‌سال جاری و عبور از اهداف سالانه ترسیم شده، نشان‌دهنده توجه این سازمان به افزایش ایمنی تردد در محورهای مواصلاتی است.مدیر کل دفتر نگهداری،علام، تجهیزات و توسعه ایمنی راه‌ها با اشاره به هدفگذاری یک‌ساله اجرای ۸۰۰ کیلومتر انواع حفاظ بتنی و فلزی در سطح محورهای مواصلاتی، افزود: طی بازه زمانی یادشده و با نصب ۹۰۵ کیلومتر حفاظ، بر نامه‌های سالانه به میزان ۱۱۳ درصد محقق شده‌است.مدرس گرچی، از اجرای عملیات تعریض و افزایش ظرفیت ۴۴۰ کیلومتر از جاده‌های کشور و تحقق ۲۰۰ درصدی عملکرد در این حوزه خبر داد.اوامه‌داد: همچنین اجرای روشیایی ۶۹۱مقطع از راه‌ها و تقاطع‌های جاده‌ای و ۱۵۲ کیلومتر از جاده‌ها و تونل‌ها به ترتیب با تحقق ۱۲۸ درصدی و ۱۰۱ درصدی نسبت به اهداف سالانه همراه بوده‌است.او تصریح کرد: نصب انواع تابلوها و علامت هشدار دهنده در سطح راه‌ها یکی دیگر از اقدامات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در راستای افزایش ایمنی تردد و تصادفات جاده‌ای بوده و در بهمن سال استانی ۱۱ ماه سپری شده از سال جاری، و صوب ۵۲۰ هزار عدد انواع تابلوهای انتظامی، اختطاری و… از تحقق حدود ۱۰۲ درصدی هدفگذاری سالانه حکایت دارد.

### رفع تعرض فوری ۱۶۰ هکتار از زمین‌های دولتی

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن گفت: یگان حفاظت این سازمان از ابتدای امسال از ۲ هزار و ۲۲۷ مورد تعرض به زمین‌های دولتی با مساحت یک‌هزار و ۲۶۰هکتار به صورت فوری رفع تعرض کرده‌است.به گزارش ایرنا، سازمان ملی زمین و مسکن، علی‌نبین افزود: فقط در بهمن‌ماه امسال ۱۲۱ مورد رفع تعرض فوری به مساحت ۸۶ هکتار زمین انجام شده‌است.او ادامه‌داد: همچنین از فروردین تا پایان بهمن ماه امسال، ۳۰۱ مورد حکم قطعی به‌نفع دولت توسط یگان حفاظت سازمان ملی زمین و مسکن در کشور اجراء شد که بر اساس آن ۲۶۵ هکتار زمین دولتی به بیت‌المال بازگشت.نبین اعلام کرد: در بهمن ماه امسال ۱۶ هکتار حکم قطعی داده‌گاه به مساحت ۱۷۷ هکتار اجراء شد.مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن، بیشترین مساحت وقوع و رفع تعرض در ۱۱ ماه ابتدای امسال را مربوط به ادارات کل راه‌و شهرسازی فارس، خوزستان و تهران دانست.

### تجمیع سرمایه‌های خُرد مردمی برای تولید مسکن استیجاری

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران معتقداست تجمیع سرمایه‌های خُرد مردمی می‌تواند گام‌های اساسی برای تولید مسکن استیجاری برداشت. به گزارش ایرنا، خشیار باقر پور اظهار کرد: بی تردید باید در سببه حصولات مسکن کشور مان مسکن استیجاری را به صورت انبوه داشته باشیم.اما معتقدم موجر آن نه دولت، بلکه باید خود مردم باشند.او افزود: در این میان، دولت می‌تواند با فراهم کردن شرایط لازم، بخش‌های خصوصی و تعاونی را منظر تولید مسکن استیجاری به تحرک وادار.دباقر پور بیان اینکه به‌نظر می‌رسد در شرایط کنونی ساخت مسکن استیجاری با وجود قوانین و پارامترهای امروزی برای بخش خصوصی از توجیه اقتصادی لازم برخوردار نباشد، ادامه‌داد: با این حال برای بخش تعاون ورود به موضوع مسکن استیجاری می‌تواند کمک‌لاکارا کند.اما باشد با بهدایت سرمایه‌های خرد به سمت مسکن استیجاری، می‌توان آن را عملیاتی کرد.او توضیح داد: در این میان با انباشت سرمایه‌های غیر قابل سرمایه‌گذاری می‌توان زمینه‌سازفاده از آنها را در پروژه‌های مسکنی فراهم کرد و معتقد به پشتوانه سرمایه‌های خرد امروز به سمت بخش‌های غیرمولد است.مدیرعاملی که شده‌است می‌تواند بخش زیادی از مشکلات مسکن کشور را در این زمینه حل کرد.

## راه و شهرسازی

## ریزش ۴۰ درصدی مسافران هوایی

# آسمان ایران خلوت شد

وقتی تعداد مسافران هوایی کشور از بیش از ۴۴ میلیون نفر در سال ۱۳۹۶ به کمتر از ۲۷ میلیون نفر در سال ۱۴۰۰ می‌رسد، ماجرا فقط یک نوسان آماری نیست؛ نشانه یک تغییر عمیق در سبب مصرف خناوار است. سفری که زمانی انتخابی میان سرعت و آسایش بود، حالا برای بسیاری به تصمیمی پر هزینه و گاه دست‌نیافتنی تبدیل شده‌است. مقایسه همین دو عدد، تصویری روشن از فاصله‌ای می‌دهد که میان هزینه‌های صنعت و توان پرداخت مردم ایجاد شده؛ فاصله‌ای که پرواز را از «گزینه‌ای معمولی» به «حسرتی اقتصادی» بدل کرده‌است. بر اساس آمارهای رسمی، تعداد مسافران پروازهای داخلی طی چهار سال حدود ۴۰ درصد کاهش یافته‌است. حتی با در نظر گرفتن آمار جدیدتری که از جمله‌جایی بیش از ۳۰ میلیون مسافر در ۱۰ ماه ابتدای امسال حکایت دارد، همچنان افتی حدود ۳۲ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۶ دیده می‌شود.

این کاهش رانمی‌توان صرفاً به تغییر الگوی سفر نسبت داد؛ چراکه نیاز به جابه‌جایی از بین نرفته، بلکه توان پرداخت آن کاهش یافته‌است. در بازار پروازهای خارجی نیز نشانه‌های رکود آشکار است. فعالان صنعت از کاهش حدود ۲۰ درصدی پروازهای بین‌المللی سخن می‌گویند.اقتی که هم به کاهش ارزش ریال و هم به افزایش هزینه‌های جانبی سفر مربوط می‌شود. مسرهایی که تا چند سال پیش برای طبقه متوسط در دسترس بود، امروز به سفرهایی پر هزینه تبدیل شده‌اند.

#### موج فالگیری قیمت‌ها برای جامه

در ظاهر، بحث اصلی بر سر قیمت بلیت است. نرخ‌هایی در بازه دو تا سه میلیون تومان برای برخی مسیرهای پرتردد داخلی اعلام می‌شود؛راقلمی که شاید در مقایسه با هزینه‌های دلاری صنعت چندان بالا به نظر نرسد، اما برای بخش قابل توجهی از خانوارها سنگین است. وقتی درآمدها هم‌پای تورم رشد نکرده، هر افزایش قیمتی می‌تواند یک گزیننده را از سبب مصرف حذف کند.اگرچه غیراقتصادی برخی ایرلاین‌ها و فرسودگی ناوگان نیز به کاهش ظرفیت صندلی‌های پروازی انجامیده‌است؛ عملی که عرضه را محدود و فشار بر قیمت‌ها را بیشتر کرده‌است. در نتیجه، حتی اگر تقاضا هم کاهش یافته باشد، هزینه تمام‌شده هر صندلی با یافته و امکان کاهش قیمت را از شرکت‌ها گرفته‌است.

#### کدام درصد فتره است: زمین یا آسمان؟

مقایسه سفر هوایی با سفر زمینی نشان می‌دهد شکاف قیمتی به‌طور محسوسی افزایش یافته‌است. در مسیرهایی مانند تهران-مشهد هزینه سفر زمینی همچنان برای طیف گسترده‌های از مردم قابل تحمل تر است. در مقابل، بلیت هواپیما گاه بر مبنای هزینه‌های ارزی محاسبه می‌شود؛ زیرا ساختار هزینه‌های ایرلاین‌ها به شدت وابسته به ارز است. همین وابستگی، نقطه کانونی بحران امروز صنعت هوایی است. طبق اعلام دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، حدود ۷۰ درصد هزینه‌های شرکت‌ها از ارز است؛از خرید و تعمیر قطعات گرفته تا بیمه، اجاره هواپیما و خدمات فنی. ۳۰ درصد باقی‌مانده نیز مستقیماً از تورم عمومی اقتصاد اثر می‌پذیرد. در چنین شرایطی، هر جهش ارزی مستقیماً بر هزینه هر صندلی پرواز اثر می‌گذارد.

## هشدار درباره انفجار ساخت‌وساز در حریم تهران

# اراضی کشاورزی در خطر تغییر کاربری

توسعه بی‌ضابطه تغییر کاربری اراضی کشاورزی و گسترش ساخت‌وساز در حریم پایتخت، بار دیگر به یکی از دغدغه‌های اصلی حوزه راه‌ومسکن و محیط‌زیست تبدیل شده‌است. موضوعی که این بار از سوی یکی از اعضای شده‌علمی دانشگاه تربیت مدرس با صراحت مطرح شد و ایعاد متخلفان آن مورد واکاوی قرار گرفت. هاشم داداش پور، عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس، در نشست هم‌اندیشی «برنامه اقدام ساماندهی، پالایش عملکردی و تمرکززدایی از تهران و البرز» نسبت به روند فرایند تغییر کاربری اراضی در اطراف تهران هشدار داد و تأکید کرد که ادامه این وضعیت می‌تواند تبعات جدی زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی برای پایتخت و استان‌های همجوار به همراه داشته باشد.داداش پور در ابتدای سخنان خود با تمرکز بر مساله مدیریت آلاینده‌ی توسعه‌شهری، بر نقش دستگاه استیجاری تأکید کرد و گفت: در موضوع مدیریت آلاینده‌ی توسعه شهری، مسوولیت اجتماعی دستگاه‌ها و نهادهای اجرایی از اهمیت بالایی برخوردار است.نمی‌توان نسبت به تبعات زیست‌محیطی تصمیماتی نغفلت‌بوداین اظهار نظر در شرایطی مطرح می‌شود که تهران سال‌هاست با بحران آلودگی هوا، کمبود منابع آب و تخریب اراضی پیرامونی مواجه‌است. به باور این استاد دانشگاه، بخشی از این چالش‌ها به نبود نگاه یکپارچه در سیاست‌گذاری و ضعف در پایبندی به مسوولیت‌های اجتماعی بازمی‌گردد.

#### تجربه میدانی در احمدآباد مستوفی

داداش پور در ادامه با اشاره به تجربه‌ای میدانی در محدوده احمدآباد مستوفی ابعاد عینی این نگرانی را تشریح کرد. او گفت: در بازدیدی که از یکی از روستاهای این منطقه داشتم، روند تغییر کاربری اراضی و ساخت‌وساز‌ها به گونه‌ای بود که در مدت کوتاهی با گسترش بی‌ضابطه مواجه شدیم؛ به‌طوری‌که اراضی کشاورزی به سرعت در معرض خرید و فروش و تغییر کاربری قرار گرفت.به گفته او، آنچه در این منطقه رخ داده صرفاً یک نمونه موردی نیست، بلکه می‌تواند الگویی از روندی مختلف در اطراف پایتخت باشد؛ روندی که طی آن زمین‌های کشاورزی، که

#### سوخت: از بارانه تا شوک قیمتی

یکی از مهم‌ترین فشارها افزایش بهای سوخت‌هواپیماست. به گفته مقصد اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، در ماه‌های اخیر شاهد رشد ۹۰ درصدی نرخ دلار و همچنین افزایش قیمت سوخت هواپیما از لیتری ۶۰۰ تومان به لیتری ۲۰ هزار و ۱۲۲ تومان بودیم. ۷۰ درصد هزینه شرکت‌های هواپیمایی ارزی است. ۳۰ درصد کاهش ارزش ریال، هزینه‌بلیت‌های خارجی را به‌سطوحی باقی‌مانده هزینه‌ها نیز در ماه‌های اخیر از تورم تقصلا کشور تأثیر گرفته و در نتیجه هزینه شرکت‌ها را افزایش داده‌است. تقاضا برای سفرهای خارجی کاهش یافته و حدود ۲۰ درصد از پروازهای بین‌المللی کاسته شده‌است. این افت، فقط ایرلاین‌ها را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد؛ بلکه هتل‌ها، آژانس‌های گردشگری و کل زنجیره خدمات سفر را نیز متاثر می‌کند.در بازاری که گردشگری ورودی نیز با محدودیت‌هایی روبه‌روست، اعمال عوارض جدید بر مسافران خارجی می‌تواند پیام منفی مضاعفی ارسال کند.

در شرایط نامناسبی به سر می‌برد، زیرا تقاضایی را در بازار شاهد نیستیم و شرکت‌ها به سختی بلیت می‌فروشند. این اظهارات، تصویری روشن از بین‌ست دو گانه صنعت ایرایه می‌دهد: هزینه‌ها جهشی و تقاضا کاهش. در چنین بازاری، افزایش قیمت بلیت از آما به معنای افزایش درآمد نیست؛ چراکه کسش تقاضا کاهش یافته و هر افزایش قیمت، بخشی از مسافران را حذف می‌کند.

#### عوارض؛ سهم ۱۷ درصدی از قیمت بلیت

افزون بر هزینه‌های عملیاتی، سهم عوارض و مالیات نیز در قیمت نهایی بلیت قابل توجه است. به گفته فعالان صنعت، حدود ۱۷ درصد قیمت بلیت به انواع عوارض و مالیات بر ارزش افزوده اختصاص دارد. این سهم، حاشیه سود شرکت‌ها را محدود کرده و فشاری مانور آنها را کاهش داده‌است. اسعدی سامانی در همین زمینه می‌گوید: نمایندگان مجلس توجهی به مسائلی این صنعت ندارد و به‌طور نمونه با تصمیماتی که در حوزه گردشگری اتخاذ کرده‌اند، از جمله مصوبه اخذ ۵ پورو عوارض از مسافران خارجی در بودجه ۱۴۰۵، موجب کاهش ورود گردشگران به کشور خواهند شد. وصول ۵نوع عوارض از مسافران نشان می‌دهد در ک درستی از

#### صنعتی فعال، اما آیا آینده‌ای مبهم

با وجود تمام این فشارها، صنعت هوایی همچنان فعال است و میلیون‌ها مسافر در سال جابه‌جا می‌شوند. اما پرش اصلی درباره پایداری این وضعیت است. وقتی حاشیه سود شرکت‌ها را خواهد بود، ادامه فعالیت بدون اصلاحات ساختاری دشوار خواهد بود.از سوی دیگر، تثبیت دستوری قیمت‌ها نیز راه‌حل نهایی نیست. اگر هزینه‌ها بر اساس واقعیت‌های ارزی افزایش یافته، مهار اداری قیمت‌ها می‌تواند به زیان انباشته و کاهش کیفیت خدمات بینجامد. در مقابل، آزادسازی کامل بازار بدون توجه به قدرت خرید مردم، به حذف بیشتر تقاضا منجر خواهد شد.



گسترده‌فعالیت‌ها در استان تهران عملاً امکان‌پذیر نیست. او در توضیح این دیدگاه افزود: نمی‌توان به‌سادگی از انتقال جمعیت ز فعالیت‌ها سخن گفت. حتی برخی دستگاه‌های بزرگ نیز توان اجرای چنین اقداماتی را ندارند.به باور داداش پور، طرح انتقال سازمان‌ها یا صنایع بدون فراهم کردن زیرساخت‌های لازم و بررسی دقیق پیامدها، بیشتر جنبه شعاری پیدا می‌کند تا عملیاتی. از همین رو تأکید کرد: بسیاری باید به جای رویکردهای شعاری، سازوکار مشخصی برای کاهش آلاینده‌ی مدیریت فعالیت‌ها طراحی شود تا واحدهای مستقر ملزم به رعایت استانداردهای زیست‌محیطی شوند.این رویکرد، به جای تمرکز بر جابه‌جایی فیزیکی، بر اصلاح رفتار و استانداردهای فعالیت‌های موجود تأکید دارد. مسیری که شاید در کوتاه‌مدت واقع‌بینانه‌تر باشد.

#### تبدیل روستا به شهر؛ فرصت یا تهدید؟

داداش پور در بخش دیگری از سخنان خود به روند تبدیل روستاها به شهر اشاره کرد؛ روندی که در سال‌های اخیر در اطراف تهران شتاب گرفته‌است. او در این باره گفت: هر چند در تقای سکونتگاه‌ها در برخی موارد می‌تواند مثبت تلقی شود، اما بدون توجه به ملاحظات محیط‌زیستی و ظرفیت‌های زیرساختی، این روند می‌تواند تبعات جبران‌ناپذیری به همراه داشته باشد.تبدیل یک روستا به شهر، به معنای افزایش بار جمعیتی، توسعه خدمات، ایجاد زیرساخت‌های جدید و تغییر الگوی مصرف منابع است. در صورتی که این تغییرات بدون مطالعه ظرفیت‌های آبی، زیست‌محیطی و حمل‌ونقل انجام‌شود، می‌تواند فشار مضاعفی بر اکوسیستم‌های شکننده اطراف تهران وارد کند.

#### آین نامه بدون نظارت، کارآمد نیست

این استاد دانشگاه در ادامه بر اهمیت ضمانت‌اجرائی قوانین تأکید کرد و گفت: صرف‌نگارش آیین‌نامه کافی نیست، بلکه باید نظام نظارتی موثر و پاسخگو برای آن حاکم باشد. اوایل‌شهر به‌سبب افزایش پیشنه‌های مختلف برای جلوگیری از تغییر کاربری اراضی کشاورزی افزود: در سال‌های گذشته

# تعاول



تغییر سبک زندگی و پیامدهای اجتماعی حذف سفر هوایی از سبد خناوار فقط یک مساله اقتصادی نیست. برای بسیاری از شهروندان، پرواز راه دسترسی سریع به خدمات در مانی، فرصت‌های شغلی یا دیدار خانواده در شهرهای دور است. گران‌شدن این گزینه، زمان سفر را طولانی‌تر و هزینه‌های غیر مستقیم را بیشتر می‌کند. در نتیجه، کیفیت زندگی نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرد. سفر، شاخصی از رفاه است. وقتی این شاخص افت می‌کند، پیام آن فراتر از صنعت هواوردی است. کاهش ۳۲ تا ۴۰ درصدی تعداد مسافران، تنها یک عدد نیست؛ نشانه‌ای از کاهش قدرت انتخاب شهروندان است.

#### پرواز؛ هزینه عادی یا خرج لاچرگی؟

امروز پرسش اصلی دیگر این نیست که بلیت هواپیما گران‌است یا نه؛ بلکه این است که آیا سفر هوایی همچنان یک هزینه عادی محسوب می‌شود یا به خرجی لوکس بدل شده‌است؟ مقایسه آمارها نشان می‌دهد فاصله‌ای که طی چهار سال ایجاد شده، پرواز را از تجربه‌ای رایج به انتخابی محدود تبدیل کرده‌است. صنعت هوایی ایران اکنون در میانه فشاری دو طرفه ایستاده‌است: از یک سو هزینه‌های ارزی، سوخت و عوارض؛ و از سوی دیگر بازاری که توان همراهی ندارد. بدون بازنگری در سیاست‌گذاری، اصلاح ساختار هزینه‌ها و توجه به قدرت خرید مردم، این شکاف عمیق‌تر خواهد شد. پرواز در اقتصاد ایران، بیش از آنکه مساله‌ای فنی باشد، آینه‌ای از وضعیت کلان‌معیشت‌است. اگر این آینه شکسته شود، تنها یک صنعت آسیب نمی‌بیند؛ بلکه بخشی از امکان تحرک و پویایی جامعه محدود می‌شود. پرسش آینده روشن است: آیا سیاست‌گذار می‌تواند تعادلی تازه میان بقای صنعت و دست‌رسی عمومی به سفر ایجاد کند، یا پرواز همچنان در آسمان گران‌اقتصاد، دور از دسترس تر خواهد شد؟



پیشنهادهای متعددی برای جلوگیری از تغییر کاربری اراضی کشاورزی ارایه شده، اما به دلیل پیچیدگی‌های ساختاری و تداخل وظایف دستگاه‌ها، اجرای کامل آنها با دشواری مواجه بوده‌است.به گفته داداش پور، یکی از ریشه‌های اصلی مشکل، نه کمبود ایده و پیشنهاد، بلکه ساختار چندپارامدیریتی سرزمین در ایران است.

#### تداخل وظایف و نبود تصمیم‌گیری یکپارچه

عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس در پایان با اشاره به پرآکنده‌ی مسوولیت‌ها در حوزه برنامه‌ریزی شهری و مدیریت سرزمین صحبت کرد؛ تفکیک و تداخل وظایف میان نهادهایی مانند وزارت جهاد کشاورزی، وزارت نیرو و وزارت راه و شهرسازی موجب شده است که در برخی موارد، هماهنگی لازم برای تصمیم‌گیری یکپارچه وجود نداشته باشد و همچنین موضوع فشار مضاعفی بر نظام

مدیریت شهری و محیط‌زیست وارد کرده‌است.این تداخل نهادهی باعث می‌شود که در دستگاه‌از منظر مأموریت خود به‌به موضوع نگاه کنند، بدون آنکه یک مرجع بالادستی با اختیارات کافی بتواند تصمیم‌نهایی و هماهنگ‌اتخاذ کند. نتیجه چنین وضعیتی، کندی در تصمیم‌گیری، تعارض در اجراء و در نهایت، گسترش تخلفاتی است که جبران آنها در آینده هزینه‌های سنگینی به کشور تحمیل خواهد کرد. سخنان هاشم داداش پور را می‌توان هشداریی جدی درباره آینده توسعه در اطراف تهران دانست؛ هشداریی که بر چند محور کلیدی استوار است: ضرورت پابندی دستگاه‌ها به مسوولیت‌اجتماعی، جلوگیری از تغییر کاربری بی‌ضابطه اراضی کشاورزی، توجه به مخاطرات طبیعی در توسعه فیزیکی، بهره‌ریز رویکردهای شعاری در تمرکززدایی و ایجاد نظام نظارتی کل‌آمد و یکپارچه‌چماگرچه چالش‌های مدیریت سرزمین در استان تهران پیچیده و چندلایه‌است، اما به‌نظر می‌رسد بدون اصلاح ساختارهای نهادی، تقویت نظارت و توجه جدی به ظرفیت‌های محیط‌زیستی، روند فعلی می‌تواند به‌جرانی عمیق‌تر در سال‌های پیش‌رو منجر شود؛ بحرانی که تنها کیفیت زندگی شهروندان، بلکه امنیت زیست‌محیطی و اقتصادی پایتخت را نیز تهدید خواهد کرد.

### هر گونه تغییر در حریم تهران تنها با مجوز استاندارد ی انجام می‌شود

استاندار تهران گفت: هر گونه تغییر در حریم تنها با مجوز استاندارد و پس از بررسی در کارگروه زیربنایی انجام می‌شود و شهرداری‌ها باید درخواست خود را ارائه‌دهند. به گزارش ایسنا، محمدصادق معتمدیان، اظهار کرد: خوشبختانه با دستور رییس جمهور در شورای عالی شهرسازی، مجموعه‌ای از مقررات برای جلوگیری از حاشیه‌نشینی مسکونی، جمعیتی و صنعتی تدوین شده‌است. معتمدیان افزود: امروز در تهران با ۵۵ لکه صد هکتار مساحت، محصدصادق معتمدیان، اظهار کرد: شکل گرفته‌اند و به نوعی به یک کلکسیون از معضلات تبدیل شده‌اند؛ از آلاینده‌گی‌های زیست‌محیطی گرفته‌تا استفاده غیر قانونی از آب، برق، گاز و مخابرات، به‌کارگیری نیروی انسانی غیر رسمی، نبود شفافیت مالی و مشکلات مالیاتی، همچنین در این واحدها نظارت استاندارد و محیط‌زیست به‌درستی اعمال نمی‌شود و بعضاً محصولات بی کیفیت تولید می‌شود.استاندار تهران با اشاره به تصویب دولت عنوان کرد: طبق این مصوبه از ۵۵ لکه، ۳۸ لکه که قابلیت تبدیل به شهرک صنعتی خصوصی را دارند، ساماندهی می‌شوند و حدود ۲۰ هزار واحد صنعتی در این لکه‌ها فعالیت می‌کنند که باید الزامات قانونی بهداشتی و زیست‌محیطی را بپذیرند.واژ دستگاه‌های مربوطه مجوز دریافت کنند تا فعالیتشان قانونی شود؛ در غیر این صورت، اجازه ادامه فعالیت نخواهند داشت. او با تأکید بر اینکه سیاست‌های دولت در حوزه مسکن در تهران کاملاً انقباضی است، تصریح کرد: اجازه توسعه بی‌ضابطه به هیچ عنوان داده نمی‌شود و مطالعات لازم انجام شده و نقایص طرح‌ها در حال رفع است تا سیاست‌های جدید بزودی تصویب و ابلاغ شود. معتمدیان با تأکید بر اینکه توسعه تهران برخلاف سیاست‌های کلان حاکمیتی همچنان ادامه‌داره، گفت: طبق سیاست‌های مصوب، تهران نباید از هیچ جهتی توسعه یابد. اما در عمل شاهد گسترش شبانه‌روزی شهر هستیم و متأسفانه حریم تهران که سرمایه‌آیندگان است، در سال‌های گذشته دچار تعرض شده‌است. او اظهار کرد: با توجه به وجود ۳۱ شهر در حریم تهران و تداخلات ۴۰ ساله میان شهرداری‌ها، مقرر شده هر گونه تغییر در حریم تنها با مجوز استاندارد و پس از بررسی در کارگروه زیربنایی انجام شود و شهرداری‌ها باید درخواست خود را ارائه‌دهند و موضوع از نظر تأمین آب، برق، زیرساخت‌ها و همچنین مخاطراتی مانند فرورفتل زمین بررسی شود.استاندار تهران تأکید کرد: در مسائل پایتخت برای دولت با اهمیت است که یک سال اخیر تصمیمات مهم و موثری در این حوزه اتخاذ شده که با همکاری دستگاه‌های اجرایی و بخش خصوصی، روند ساماندهی و اصلاح ساختار مدیریت شهری تهران با جدیت دنبال خواهد شد.

### خودروهای فاقد معاینه فنی روزانه یک‌بار جریمه می‌شوند

جانشین رییس پلیس راهور فراجا با تأکید بر الزامی بودن معاینه فنی برای تمامی وسایل نقلیه در صورت تردد اعلام کرد: خودروهای فاقد معاینه فنی به حمل خودکار و روزانه یک بار توسط دوربین‌های ثبت تخلف جریمه می‌شوند. سردار مومنی در گفت‌وگو با ایسنا، در مورد خودروهای فاقد معاینه فنی پر خورده پلیس با این خودروها افزود: برابر مقررات هر گونه وسیله نقلیه‌ای که تردد می‌کند باید معاینه فنی هر داشته باشد و چنانچه معاینه فنی نداشته باشد، قطعاً ما موظف هستیم که اعمال قانون را انجام بدهیم؛ البته یک سری موضوعات در بحث تبدلات اطلاعات داشتیم که اکنون حل شده‌است. او بیان کرد: خودرویی که معاینه فنی نداشته باشد، به صورت خود کار توسط دوربین‌های ثبت تخلفی که وجود دارند، جریمه و اعمال قانون می‌شوند و خودروهای فاقد معاینه فنی در ۲۴ ساعت شبانه روز یک بار توسط دوربین‌های ثبت تخلف جریمه می‌شوند. جانشین رییس پلیس راهور فراچار در پاسخ به این سوال که پوش «نه به تصادف» در نوروز سال گذشته چقدر در کاهش تصادف و خسارات جانی و مالی تأثیر داشته‌است، گفت: تحقیقی را صدا و سیما انجام داده‌است که برخی موضوعاتی را که پلیس، در این پوش مطرح کرد و واقعات گذار بوده مردم نیز زمان به آن عنایت داشتند، او ادامه داد: برخی عنایت کمتری در این پوش داشتند و امسال ما تمرکزمان بر این است تا همه شهروندان توجه ویژه‌ای نسبت به موضوعات داشته باشند و تحقیقات علمی دستگاه‌ها تا استیقبال افزایش باید و در چندین روز عملی ۱۴۰۵ شاهد کاهش تصادفات باشیم.

### نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی اولویت‌های شهرداری تهران

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران با اشاره به تلاش‌ها و اولویت‌های شهرداری تهران در راستای نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی، گفت: تعیین شرایط تاکسی‌های مشمول نوسازی و بهر موندی از تست‌سیلات بانکی، از جمله پرسش‌هایی است که به‌طور مداوم از سوی تاکسیرانان مطرح می‌شود. علی رحیمی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه در حال حاضر و بر اساس قانون، خودروهایی که بیش از ۱۲ سال از زمان تولید آنها گذشته باشند، فرسوده محسوب شده و مشمول طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی هستند، افزود: این خودروها می‌توانند با مراجعه و ثبت درخواست، وارد فرآیند نوسازی شوند. او با اشاره به در نظر گرفتن تبصره‌ای برای برخی خودروهای مدل ۹۳، ۹۴ و ۹۴اظهار کرد: خودروهایی که به دلیل کار مداوم با سایر مدل‌ها فرسودگی شده‌اند، در صورتی که پس از مراجعه به مراکز معاینه فنی، در نوبت متوالی موفق به دریافت گواهی معاینه می‌شوند، می‌توانند با مراجعه به واحد نوسازی و ارایه گواهی‌های عدم در یافت معاینه فنی، نسبت به ثبت نام و آغاز فرآیند نوسازی خودروی خود اقدام کنند.