

ادامه خدمات رایگان حمل‌ونقل تهران تا پایان فروردین

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد: شبکه حمل‌ونقل عمومی پایتخت در جریان جنگ رمضان به‌صورت رایگان به شهروندان خدمات ارائه‌داد، روندی که تا پایان فروردین ادامه خواهد داشت. به گزارش ایلنا، محسن هرمزی اعلام کرد: شبکه حمل‌ونقل عمومی پایتخت در جریان جنگ رمضان حتی برای لحظه‌ای متوقف نشد و به‌صورت رایگان به شهروندان خدمات ارائه‌داد، روندی که تا پایان فروردین ادامه خواهد داشت. به گفته او، مترو، اتوبوس، تاکسی و مراکز معاینه‌فنی در این دوره با حداکثر ظرفیت فعال بودند؛ افزایش ساعت سرویس دهی و اجرای برنامه‌های ویژه در مترو گرفته تا اعزام هزاران دستگاه اتوبوس برای جابه‌جایی جمعیت در مراسم و روزهای پر تردد، هرمزی همچنین از ورود ناوگان جدید، ادامه تحویل تاکسی‌های برقی و حتی فعالیت بدون وقفه مراکز معاینه‌فنی در شرایط جنگ و نوروژ خبر داد و تأکید کرد: هدف اصلی، حفظ جریان عادی زندگی شهری در سخت‌ترین شرایط بوده‌است.

مدرسه ترافیک در جنوب غرب پایتخت راه‌اندازی می‌شود

معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۸ پایتخت با هدف ترویج فرهنگ احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی میان شهروندان و کاهش سوانح رانندگی، در نظر دارد نامدرسه ترافیکی راه‌اندازی کند. به گزارش ایلنا، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۸ تهران با هدف ترویج فرهنگ احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی میان شهروندان و کاهش سوانح رانندگی، در نظر دارد نامدرسه ترافیکی راه‌اندازی کند. بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته توسط مدیرت شهرک آموزش ترافیک منطقه، علاءمندان به ثبت‌نام در این مدرسه و استفاده از امکانات رایگان آن می‌توانند همه روزها شماره تلفن ۰۲۱۶۶۲۳۰۰۲ تماس حاصل یا به صورت حضوری به نشانی بزرگراه آیه‌الله سعیدی، بلوار معلم، بالاتر از میدان، خیابان شهیدان آقایی، انتهای خیابان شهدای دانش آموز مراجعه نمایند. بر پایه این گزارش، گروه‌های مختلف سنی کودکان و نوجوانی طی روزور در هفته با حضور در این کارگاه‌های آموزشی رایگان، ضمن فراگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و دریافت گواهی نامه معتبر در پایان دوره، از تسهیلات آموزشی به‌عنوان سفیر ایمنی، استفاده یک ساله از کارت طلایی شهرک و جواز هدایای سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز بهره‌مند شوند. مدیریت بوستان آموزش ترافیک منطقه علاوه بر راه‌اندازی مدرسه ترافیکی، در نظر دارد تا مسابقات مدونی را به‌طور ماهیانه و با محوریت شناخت قوانین راهنمایی و رانندگی بر گزار و خدمات و دانشناسی ویژه کودکان و خانواده‌های آنان را در کانال بوستان در پیام‌رسان بله به نشانی @park_traffic_۱۸ ارائه دهد.

اعلام نحوه جبران خسارات واحدهای مسکونی تخریب شده

رییس سازمان مدیریت بحران شهر تهران با اشاره به بازگشایی معابر و این‌سازی محدوده‌های آسیب‌دیده در منطقه ۱۱، آغاز فرآیند ارزیابی و تعیین تکلیف ۲۵۰ تا ۳۰۰ واحد مسکونی خیر داد و جزئیات دسته‌بندی ساختمان‌ها، نحوه جبران خسارات و حمایت‌های شهرداری و دولت را تشریح کرد. به گزارش ایلنا، علی نصیری اظهار کرد: این اطمینان حاصل شده که حداقل در کوتاه‌مدت خطری ساکنان این اماکن آرتهدیدنی‌کنند، بر همین اساس مجوزهای لازم صادر و خیابان‌ها بازگشایی شد، او با اشاره به وجود حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ واحد مسکونی نیازمند تعیین تکلیف، افزود: این واحدها بر اساس شیوه‌نامه ابلاغی شهردار تهران در چهار گروه ساختمانی الف، ب، ج و د (A, B, C, D) دسته‌بندی می‌شوند. گروه الف شامل ساختمان‌هایی است که نیازمند تعمیرات جزئی مانند شیشه، پنجره و در نهایت رنگ آمیزی هستند. نصیری ادامه داد: گروه ساختمانی الف، ب و ج و د (A, B, C, D) آسیب آنها فراتر از جزئی بوده و به‌اجزای معماری مانند تیغه‌ها، سقف کاذب، آشپزخانه، سرویس‌ها یا اتاق‌ها آسیب وارد شده، اما سازه اصلی ساختمان دچار آسیب نشده‌است. برای این گروه، بر آورد هزینه‌ای انجام می‌شود و اگر هزینه کمتر از ۵۰۰ میلیون تومان باشد، شهرداری تهران به‌صورت نقدی یا چک دو هفته‌ای با مالکان تسویه می‌کند و در مبالغ بالاتر، شهرداری منطقه از طریق بیمه‌کار و به‌صورت غیرنقدی اقدام خواهد کرد. رییس سازمان مدیریت بحران شهر تهران درباره گروه ساختمانی ج نیز گفت: این گروه شامل ساختمان‌هایی است که نیازمند مقاوم‌سازی هستند و پرونده آنها برای بررسی خصوصی به سازمان نوسازی شهرداری تهران ارجاع می‌شود. تلاش بر این است که تا حد امکان این موارد به سمت تخریب و نوسازی هدایت شوند، چراکه مقاوم‌سازی با چالش‌های متعددی همراه‌است، او افزود: گروه ساختمانی د شامل ساختمان‌هایی است که نیازمند تخریب و نوسازی کامل هستند و معمولاً اصابت مستقیم بوده‌اند. به گفته نصیری، در برخی ساختمان‌های مرتفع ممکن است طبقات مختلف در گروه‌های متفاوت قرار گیرند، اما در منطقه ۱۱ به دلیل بافت قدیمی و کم‌طبقه، احتمال بروز این وضعیت کمتر است. او با اشاره به حضور تیم‌های متعدد کارشناسی در منطقه، گفت: نزدیک به ۲۰ نفر از متخصصان حوزه عمران در مقاطع مختلف تحصیلی و ۱۴ نفر از کارشناسان رسمی دادگستری از کانون کارشناسان و مرکز وکلای قوه قضاییه در این فرآیند مشارکت دارند که به صورت چهره‌ی و رایگان همکاری می‌کنند.

راه و شهرسازی

گره کور استرداد بلیت‌های کنسل‌شده

مسافران سرگردان، ایرلاین‌های بلا تکلیف

یک میلیون بلیت لغو شده پروازها، در حالی که هنوز مسافران سرگردان باقی‌مانده‌اند.

در روزهای که لغو گسترده پروازها، سفر را برای صدها هزار ایرانی به تجربه‌ای پرآهنگ تبدیل کرده، مساله بازپرداخت بهای بلیت‌ها به یکی از پیچیده‌ترین چالش‌های صنعت هوانوردی بدل شده‌است. بحرانی که نه تنها مسافران را در بلا تکلیفی نگه داشته، بلکه اختلاف نظر جدی میان بازبگران اصلی این حوزه از چارترکنندگان تا شرکت‌های هواپیمایی و دفاتر خدمات مسافرتی را نیز آشکار کرده‌است. هر یک از این طرف‌ها روایت خاص خود را از ماجرا دارند و در این میان، آنچه بیش از همه به چشم می‌آید، نبود یک سازوکار شفاف و الزام‌آور برای بازگشت سریع و جوه به مردم است.

یک میلیون بلیت لغو شده

سه‌م سکتین بر پروازهای چارتری

طبق اعلام مسولان سازمان هواپیمایی کشوری، ابعاد این بحران بسیار گسترده‌تر از آن چیزی است که در نگاه اول به نظر می‌رسد. محمدحسین مصحفی، مدیرکل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها، شرکت‌ها و موسسات هوانوردی، با اشاره به حجم بالای لغو پروازها، می‌گوید: ابطال حدود یک میلیون بلیت در ایام جنگ اخیر ثبت شده که از این تعداد، ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار بلیت مربوط به پروازهای چارتری بوده‌است. این آمار نشان می‌دهد که بخش عمده مشکل، دقیقاً راجایی کمتر از است که ساختار مالی آن پیچیده‌تر و کمتر شفاف است؛ یعنی پروازهای چارتری. در این مدل، برخلاف فروش مستقیم بلیت توسط ایرلاین‌ها، واسطه‌هایی تحت عنوان چارترکننده وارد عمل می‌شوند و همین واسطه‌گری، حالا به یکی از گره‌های اصلی بازپرداخت تبدیل شده‌است.

روایت سازمان هواپیمایی

پول هانوز به ایرلاین‌ها نرسیده

از نگاه نهاد ناظر، مشکل اصلی نه در شرکت‌های هواپیمایی، بلکه در عملکرد چارترکنندگان ریشه دارد. مصحفی در توضیح سازوکار مالی این بخش می‌گوید: روال معمول این است که چارترکننده مبلغ فروش بلیت را یک هفته قبل از پرواز، یا حتی تا یک ساعت مانده به پرواز، به شرکت‌های هواپیمایی پرداخت می‌کنند. اما آنچه بحران را شکل داده، اختلال در همین چرخه پرداخت شده. او ادامه می‌دهد: با توجه به لغو پروازها از ۹ اسفند، در حالی که ۱۶ تا اسفند برخی و جوه پرداخت شده، پس از این تاریخ مبالغ از مسافران دریافت شده اما هیچ‌وجهی به شرکت‌های هواپیمایی پرداخت‌نشده‌است. این اظهارات به‌روشنی نشان می‌دهد که از دید سازمان هواپیمایی، بخش قابل توجهی از پول‌ها اساساً به ایرلاین‌ها نرسیده و در اختیار چارترکنندگان باقی مانده‌است. مصحفی این وضعیت را اینگونه جمع‌بندی می‌کند: به عبارت ساده‌تر، چارترکنندگان پول شرکت‌های هواپیمایی را زمین‌گیر می‌کنند و تنها پس از انجام پرواز، وجوه را پرداخت می‌نمایند.

انتظار برای تصمیم دولت

تعلیق در تصمیم‌گیری

یکی دیگر از نقاط ابهام، نبود تصمیم‌نهایی درباره نحوه استرداد است. مصحفی در این باره می‌گوید: در حال حاضر چارترکنندگان منتظر تصمیم‌نهایی خواهند

تناقض بازگشایی فرودگاه‌ها با ممنوعیت فروش بلیت

تداول

تداول



هواپیمایی همچنان اقدام به فروش بلیت کرده و مبالغ مسافران را دریافت کردند، بدون آنکه در بازپرداخت مسوولیت‌پذیر باشند.

◀ **پاسکاری مسوولیت: قربانی نهایی مسافران**
در مجموع، آنچه از کنار هم قرار دادن این روایت‌ها به دست می‌آید، تصویری از یک «پاسکاری مسوولیت» میان بازیگران مختلف است. سازمان هواپیمایی، چارترکنندگان را مقصر می‌داند؛ دفاتر مسافرتی، ایرلاین‌ها را مسوول معرفی می‌کنند؛ و در این میان، چارترکنندگان نیز تصمیم‌گیری را سه دولت گره زده‌اند. نتیجه این چرخه معیوب، چیزی جز سرگردانی مسافران نیست؛ افرادی که نه به پول خود دسترسی دارند و نه به پاسخ‌روشنی دریافت می‌کنند. رفیعی در جمع‌بندی دیدگاه خود تأکید می‌کند: معرفی چند اژانس به مراجع قضایی نمی‌تواند اصل مشکل را حل کند، زیرا پول نزد دفاتر نیست، نزد شرکت‌های هواپیمایی است.

راه‌برون رفت چیست؟

با توجه به شرایط موجود، به نظر می‌رسد حل این بحران نیازمند مداخله‌ای فراتر از برخورد‌های مودی است. نبود یک نظام شفاف برای مدیریت وجوه بلیت، نبود ضمانت اجرایی برای استرداد سریع، و وابستگی بیش از حد به واسطه‌ها، از جمله عواملی هستند که باید مورد بازنگری قرار گیرند. تازمانی که این مسائل به‌صورت ریشه‌ای حل نش‌شوند، هر بحران جدید از جنگ رفتی تا پاندمی یا اختلالات دیگری می‌تواند کشور را تهدید کند.
به‌نهایت، مهم‌ترین پرسش همچنان بی‌پاسخ مانده‌است: مسوول واقعی بازگرداندن پول مردم کیست؟ پاسخی که نه تنها برای مسافران، بلکه برای آینده صنعت هوانوردی کشور نیز حیاتی است.

تداول

◀ **قیمت بلیت‌بازگشت به چارچوب‌های رسمی**
یکی از نگرانی‌های رایج در چنین شرایطی، افزایش قیمت بلیت است. بااین حال، مسولان تأکید دارند که نرخ‌ها تحت کنترل خواهد بود. دبیرانجمن شرکت‌های هواپیمایی در این باره تصریح کرد: قیمت‌ها منطبق بر نرخ‌های مندرج در سایت انجمن خواهد بود. این موضوع نشان می‌دهد که تلاش شده از بروز نوسانات شدید قیمتی جلوگیری شود؛ بازار در چارچوب مشخصی مدیریت شود.

چشم‌انداز تقاضا: بازگشت تدریجی

از منظر تقاضا، به نظر می‌رسد بازار هنوز به سطح عادی بازنگشته‌است. اسعدی سامانی در این باره گفت: فعلاً به نظر نمی‌رسد میزان درخواست برای بلیت بالا باشد و به مرور زمان بازار فروش بلیت هواپیما به حالت عادی برمی‌گردد. این تحلیل نشان می‌دهد که حتی پس از رفع محدودیت‌ها، بازگشت کامل تقاضا زمان‌بر خواهد بود. عواملی مانند اطمینان مسافران، شرایط اقتصادی و ثبات برنامه‌های پروازی در این روند نقش تعیین‌کننده دارند. آنچه از مجموع این اظهارات و تحولات برمی‌آید، بیشتر در سطح برنامه‌ریزی و اجرای محدود است و هنوز به مرحله عرضه گسترده بلیت نرسیده‌است. او همچنین توضیح داد: در بازه زمانی ساعت ۷ تا ۱۸ این فرودگاه‌ها فعال هستند و امکان برقراری پروازها ایجاد شده‌است. این محدودیت زمانی نیز بیانگر آن است که فعالیت‌ها هنوز به‌صورت کامل و ۲۴ ساعته انجام نمی‌شود.

◀ **پروازهای داخلی و خارجی؛ تفکیک عملکرد**
بر اساس اعلام مسوولان، پروازهای داخلی و خارجی هر دو در حال ازسرگیری هستند، اما با شرایط متفاوت.

اسعدی سامانی در این خصوص گفت: در بین ۶ فرودگاه فعال، پروازهای داخلی از فرودگاه‌های بین‌المللی برقرار است و پروازهای داخلی هم بین این ۶ فرودگاه انجام می‌شود. این ساختار نشان می‌دهد که شبکه پروازی فعلاً به‌صورت محدود و در چارچوب مشخصی فعالیت می‌کند و هنوز تمامی مسیرها فعال نشده‌اند.

شد. اما این اقدام با واکنش منفی برخی فعالان صنعت گردشگری مواجه شده‌است؛ چرا که آنها معتقدند بر خورد با اژانس‌ها، بدون حل ریشه‌ای مشکل، تأثیر چندانی نخواهد داشت.

روایت دفاتر مسافرتی؛ پول دست‌مانیست

در نقطه مقابل، دفاتر خدمات مسافرتی روایت کاملاً متفاوتی از ایه می‌دهند. حرمت‌الله رفیعی، دبیرانجمن عمق بحران و فشار فرآیندهای نهادهای نظارتی است؛ فشاری که اگر مدیریت نشود، می‌تواند به بی‌اعتمادی گسترده‌تر نسبت به صنعت سفر منجر شود.
است، شرکت‌های هواپیمایی صدها میلیارد تومان از وجوه مسافران را بازنگردانده‌اند و همین موضوع باعث نارضایتی گسترده شده‌است. از نگاه رفیعی، پول‌ها نه در اختیار دفاتر، بلکه نزد ایرلاین‌ها باقی مانده‌است. رفیعی در این باره توضیح می‌دهد: «بخش عمده وجوه سفرهای لغوشده در ایام جنگ تحمیلی دوازده‌روزه و پس از آن، نزد شرکت‌های هواپیمایی باقی مانده و دفاتر به دلیل عدم دریافت این مبالغ امکان بازپرداخت هزینه‌ها به مسافران را ندارند.»

بحرانی تکراری؛ از کرونا تا امروز

رفیعی همچنین به سابقه این مشکل اشاره می‌کند و می‌گوید: در دوران کرونا نیز همین مشکل را داشتیم و پس از آن در بحران‌های مختلف دوباره تکرار شد. این جمله نشان می‌دهد که بحران فعلی، صرفاً یک اتفاق مقطعی نیست، بلکه نشانه‌ای از یک ضعف ساختاری در نظام مالی صنعت هوانوردی کشور است؛ ضعفی که در شرایط بحرانی، خود را با شدت بیشتری نشان می‌دهد. او همچنین از رفتار برخی ایرلاین‌ها انتقاد می‌کند و می‌گوید: در حالی که به دفاتر هشدار داده شده بود که در شرایط بحرانی تعهد جدید ایجاد نکنند، برخی شرکت‌های

تداول

برخی پلنفرم‌ها ممکن است صرفاً نمایش اطلاعات پروازی داشته باشند، بدون آنکه امکان واقعی خرید فراهم باشد. بنابراین، مسافران باید نسبت به این موضوع هوشیار باشند و از اقدام به خرید از منابع نامعتبر خودداری کنند.

از سرگیری پروازها؛ محدود اما آغاز شده

با وجود محدودیت‌ها در فروش بلیت، پروازها

به‌صورت تدریجی در حال بازگشت هستند. به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، از روز ۲۹ فروردین ۶ فرودگاه کشور از جمله فرودگاه امام خمینی و مهرآباد فعال شدند و پروازهای داخلی و خارجی برقرار هستند. این جمله نشان می‌دهد که از نظر عملیاتی، پروازها آغاز شده‌اند، اما این آغاز بیشتر در سطح برنامه‌ریزی و اجرای محدود است و هنوز به مرحله عرضه گسترده بلیت نرسیده‌است. او همچنین توضیح داد: در بازه زمانی ساعت ۷ تا ۱۸ این فرودگاه‌ها فعال هستند و امکان برقراری پروازها ایجاد شده‌است. این محدودیت زمانی نیز بیانگر آن است که فعالیت‌ها هنوز به‌صورت کامل و ۲۴ ساعته انجام نمی‌شود.

◀ **پروازهای داخلی و خارجی؛ تفکیک عملکرد**
بر اساس اعلام مسوولان، پروازهای داخلی و خارجی هر دو در حال ازسرگیری هستند، اما با شرایط متفاوت.

اسعدی سامانی در این خصوص گفت: در بین ۶ فرودگاه فعال، پروازهای داخلی از فرودگاه‌های بین‌المللی برقرار است و پروازهای داخلی هم بین این ۶ فرودگاه انجام می‌شود. این ساختار نشان می‌دهد که شبکه پروازی فعلاً به‌صورت محدود و در چارچوب مشخصی فعالیت می‌کند و هنوز تمامی مسیرها فعال نشده‌اند.

بلیت‌های غیر قابل خرید؛ هشدار به مسافران

در روزهای اخیر، برخی کاربران از مشاهده بلیت پرواز در سایت‌های مختلف خبر داده‌اند؛ موضوعی که می‌تواند باعث سردرگمی یا حتی سوءاستفاده شود. اسعدی سامانی در واکنش به این مساله گفت: این بلیت‌ها قابلیت خرید ندارند و کاربر در نهایت نمی‌تواند از خریداری کند. این اظهار نظر نشان می‌دهد که

بازسازی پل B۱ در آزادراه کرج با رویکرد مهندسی ارزش

معاون ساخت و توسعه آزادراه‌ها، در بازدید میدانی از پل B۱ آزادراه شمالی کرج، از ادامه ارزیابی فنی و بررسی‌های مشاوران و پیمانکاران خبر داد و اعلام کرد بازسازی این پل با رویکرد مهندسی ارزش و براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، دنبال خواهد شد. به گزارش ایلنا، میلاد دوستی با اشاره به آخرین وضعیت این سازه آسیب‌دیده اظهار کرد: از نخستین ساعات وقوع حادثه و وارد آمدن آسیب به این پل، تیم‌های اجرایی وزارت راه و شهرسازی به همراه مجموعه استانداری البرز در محل مستقر شدند و با حضور مشاور و پیمانکار پروژه ارزیابی‌های اولیه در کوتاه‌ترین زمان ممکن آغاز شد. او با تأکید بر توانمندی داخلی در اجرای این پروژه افزود: تمامی مراحل طراحی، محاسبه، اجرا و حتی برنامه‌ریزی برای تعمیر و بازسازی این پل توسط شرکت‌ها و مهندسان داخلی انجام شده و این پروژه به‌عنوان یکی از نمادهای خودکفایی و افتخارات مهندسی کشور محسوب می‌شود. دوستی بیان کرد: در حال حاضر بررسی‌های فنی و محاسباتی با دقت در حال انجام است و بازدیدهای میدانی به‌صورت مستمر ادامه خواهد داشت تا روند اجرا حداکثر سرعت و دقت پیش‌برود. معاون ساخت و توسعه آزادراه‌ها با اشاره به شرایط ویژه ایجادشده برای زیرساخت‌های کشور تصریح کرد: دشمن پس از تازکامی در عرصه‌های میدانی، به سمت هدف قرار دادن زیرساخت‌های حیاتی کشور حرکت کرده‌است؛ بااین حال، همان‌گونه که در بخش‌هایی نظیر شبکه ریلی شاهد بودیم که در کمتر از ۴۸ ساعت به شرایط عادی بازگشت، در حوزه راه و آزادراه نیز با همت مجموعه دولت، مجلس و جامعه مهندسی کشور، بازسازی در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام شد. او با تشریح میزان خسارت وارده به این پل گفت: متأسفانه این سازه که یکی از پل‌های خاص و شاخص کشور به‌شمار می‌رود، دچار آسیب جدی شده‌است. بر اساس ارزیابی‌های اولیه، بخشی از عرشه پل به طول تقریبی ۳۰ تا ۴۰ متر تخریب شده و تعدادی از کابل‌های اصلی نگهدارنده نیز از بین رفته‌اند. معاون ساخت و توسعه آزادراه‌ها ادامه داد: این موضوع موجب وارد شدن آسیب‌های سازه‌ای قابل توجهی شده‌است. همچنین بخشی از پایه‌ها در دهانه‌های حدود ۴۰ متر دچار آسیب شده‌اند که احتمالاً نیازمند تخریب و بازطراحی خواهد بود. دوستی با اشاره به روند پیش‌رو برای بازسازی تأکید کرد: عملیات در دو بخش اصلی شامل آواربرداری و بازسازی در حال برنامه‌ریزی است. در حال حاضر، مرحله مطالعات، طراحی و بررسی‌های فنی آغاز شده و پس از تکمیل این مرحله، عملیات اجرایی وارد فاز آواربرداری و سپس بازسازی خواهد شد.

طرح «شهر جدید مکران مرکزی» تصویب نهایی شد

تصویب نهایی طرح «شهر جدید مکران مرکزی» در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، مسیر توسعه در یلمحور در جنوب کشور را وارد مرحله‌ای عملیاتی کرد؛ طرحی که با کاهش چشمگیر وسعت، حذف مناطق حساس زیست‌محیطی و تعریف کارکردهای چندبندی مشخص، فراتر است به ایجاد اشتغال پایدار و جذب نیروی انسانی جمعیت متجر شده. به گزارش فارس، غلامرضا کاظمیان دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران اعلام کرد طرح امکان‌سنجی و مکان‌یابی این شهر در پهنه آبکوهی-کلیبرک استان هرمزگان به تصویب نهایی رسیده‌است. بر اساس این مصوبه که در بهمن ۱۴۰۴ به تأیید رسیده، وسعت شهر از ۷۸۴۲ هکتار به حدود ۲۳۰۰ تا ۲۵۰۰ هکتار کاهش یافته و جمعیت هدف آن بین ۱۵۰ تا ۱۷۵ هزار نفر تعیین شده‌است. این شهر جدید به‌عنوان سکونتگاهی نوین بارویکردی اقتصادی و انرژی‌کارا طراحی شده و تمرکز اصلی آن توسعه فعالیت‌هایی مانند کشاورزی، شیلات، گردشگری ساحلی و خدمات سلامت خواهد بود. سیاست‌گذاران تأکید کرده‌اند که جذب جمعیت به این منطقه به‌صورت تدریجی و متناسب با ایجاد زیرساخت‌های صنعتی و بندری انجام می‌شود. این شکل‌گیری سکونتگاه‌های بدون پشتوانه اقتصادی جلوگیری شود. در بخش ملاحظات زیست‌محیطی، محدودیت‌های قابل توجهی اعمال شده‌است. طبق مصوبه، اراضی و حریم ۱۵۰۰ متر ساحل، دلالتی نظامی و مستثنیات کشاورزی از محدوده شهر حذف شده‌اند تا از اکوسیستم‌های حساس، به‌ویژه جنگل‌های حرا، حفاظت شود. همچنین چندین روستای مجاور از جمله بیاهی، کرتی، توکنجک‌لیبرک و تلکاز از محدوده طرح خارج شده‌اند تا از بروز نوسان‌های اجتماعی و تغییرات ناخواسته در بافت بومی جلوگیری شود. در حوزه تأمین منابع، استفاده از آب شیرین‌کن به‌عنوان تنها منبع تأمین آب شرب شهر الزامی شده و بهره‌گیری از سیستم‌های با چرخه‌آبی برای فضای سبز نیز در دستور کار قرار دارد. این رویکرد با هدف مدیریت پایدار منابع آب در منطقه‌ای با محدودیت شدید آب اتخاذ شده‌است. از نظر اجرایی، نقش بخش خصوصی در این پروژه پررنگ تعریف شده‌است. شرکت عمران شهرهای جدید موظف شده است، بخشی از هزینه واگذاری زمین، صلاحیت سرمایه‌گذاران را بدقت بررسی و تضمین‌های لازم را دریافت کند تا از بروز پروژه‌های نیمه‌تمام جلوگیری شود. در عین حال، ابلاغ نهایی طرح جامع شهر به ارایه اسناد معتبر درباره شرایط فعالیت‌های کلان صنعتی و بندری منوط شده‌است. تصمیمی که نشان‌دهنده تأکید بر توسعه مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی است. تدوین پیوست فرهنگی-اجتماعی برای همکاری جمعیت بومی با شهر جدید و اختصاص بخشی از منافع طرح به ساکنان محلی نیز از دیگر الزامات تعیین‌شده در این مصوبه است.