

اتوبوس‌های نسل قدیم پایتخت در مسیر برقی سازی

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران از تست برقی‌سازی اتوبوس‌های دیزلی نسل قدیم پایتخت خبر داد.

به گزارش ایثنا، مهدی علیزاده با اعلام اینکه تعدادی اتوبوس دیزلی نسل قدیم در شرکت واگن‌سازی تهران در حال تست برای برقی‌سازی است، گفت: شرکت واگن‌سازی، متخصصین و نیروهای فنی شرکت واحد اتوبوسرانی این تست را انجام می‌دهند. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران همچنین تصریح کرد: اقدامات در این بخش آغاز شده و اتوبوس‌ها در حال تست است. اگر این تست موفقیت‌آمیز باشد اتوبوس‌های دیزلی قدیمی تهران به تدریج برقی خواهند شد.

پیگیری مدیریت شهری برای نجات خانه تاریخی «پرنیا»

رئیس کمیته گردشگری و میراث فرهنگی شورای اسلامی شهر تهران از آغاز فرآیند انتخاب مشاور تخصصی برای تهیه طرح مرمت خانه تاریخی پیرنیارد منطقه ۱۲ خبر داد و این اقدام را گامی مهم در مسیر حفاظت از یکی از ارزشمندترین بناهای تاریخی پایتخت دانست.

سید احمد علوی در گفت‌وگو با ایسنا افزود: با همکاری مدیریت شهری و دستگاه‌های ذی‌ربط، مناقصه انتخاب مشاور تخصصی به منظور تهیه طرح مرمت، استحکام‌بخشی و احیای این بنای ارزشمند تاریخی آغاز شده است. علوی با اشاره به جایگاه ویژه مجموعه تاریخی پیرنیارد در حافظه تاریخی تهران اظهار کرد: خانه پیرنیار تنها یک بنای قدیمی نیست، بلکه بخشی از هویت فرهنگی و سیاسی پایتخت به شمار می‌آید. این مجموعه که از محدوده تاریخی لاله‌زار و منطقه ۱۲ قرار گرفته، از ارزش‌های کم‌نظیر معماری دوره قاجار بر خوردار است و اوایل دهه ۱۳۰۵ تیرماه ۱۴۰۵، در خواست بناهایی است که حفاظت از آن، حیاتی‌تر بخشی از تاریخ معاصر ایران محسوب می‌شود. پژوهش‌های معماری نیز این مجموعه را یکی از مهم‌ترین خانه‌های تاریخی تهران معرفی کرده‌اند که طی سال‌های گذشته دست‌خوش تغییرات کالبدی و کار کردی متعددی شده است.

رئیس کمیته گردشگری و میراث فرهنگی شورای اسلامی شهر تهران افزود: در ماه‌های گذشته، نگاره‌ای کارشناسان، فعالان حوزه میراث فرهنگی و دوستداران بافت تاریخی تهران درباره وضعیت این بنا افزایش یافته بود و ضرورت ورود جدی مدیریت شهری برای جلوگیری از آسیب‌های بیشتر، بیش از گذشته احساس می‌شد.

علوی بیان کرد: از همین رو، کمیته گردشگری و میراث فرهنگی شورای شهر تهران موضوع را به صورت مستمر در دستور کار قرار داد تا فرایند حفاظت از این اثر تاریخی وارد مرحله اجرایی شود.

تغییر مسیر انتقال واگن‌های چینی متروی تهران

نایبرئیس شورای شهر تهران از پیگیری معاونت حمل‌ونقل برای تغییر مسیر انتقال واگن‌های متروی از چین و تأکید بر اولویت نوسازی ناوگان خبر داد. پرویز سروری، در گفت‌وگو با مهر با اشاره به توقف انتقال واگن‌های متروی از چین به دلیل شرایط جنگی، گفت معاونت حمل‌ونقل شهرداری در حال رانزی برای انتقال این واگن‌ها از مسیر ریلی است و در صورت فراهم شدن هماهنگی‌های لازم با کشورهای مسیر، روند انتقال از سر گرفته خواهد شد. نایبرئیس شورای اسلامی شهر تهران، درباره آخرین وضعیت انتقال واگن‌های متروی از چین به ایران اظهار کرد: انتقال این واگن‌ها به دلیل شرایط ناموفق متوقف شده است و معاونت حمل‌ونقل شهرداری در حال پیگیری هماهنگی‌های لازم برای انتقال آنها از مسیر ریلی است.

او افزود: آخرین اطلاعاتی که در اختیار دارم، نشان می‌دهد هماهنگی‌هایی در این زمینه انجام شده است و قرار بود واگن‌ها از طریق حمل‌ونقل دریایی با کشتی به ایران منتقل شوند، اما به دلیل شرایط جنگی این روند متوقف شد. سروری ادامه داد: اکنون در حال بررسی هستند تا واگن‌ها از مسیر دیگری وارد کشور شوند، این مسیر مستلزم عبور از چند کشور است و به همین دلیل هماهنگی‌های بین‌المللی و مسائل فنی مرتبط اهمیت زیادی دارد. آخرین وضعیت را باید بررسی کنیم تا مشخص شود این پیگیری‌ها به نتیجه رسیده‌است یا خیر.

نایبرئیس شورای شهر تهران همچنین درباره برنامه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: سیاست کلی مدیریت شهری در سال‌های اخیر، اولویت دادن به توسعه حمل‌ونقل عمومی بوده است و امسال نیز حدود ۵۰ درصد منابع بودجه شهرداری تهران به حوزه حمل‌ونقل اختصاص یافته تا روند توسعه و نوسازی ناوگان با جدیت دنبال شود.

نوسازی سینما فردوسی با معماری فاخر

کمیسیون ماده ۵ شهر تهران مجوز نوسازی سینمای فرسوده فردوسی با معماری فاخر و اجرای طرح موضعی اصلاح بافت فرسوده خیابان کرمان در منطقه ۱۴ صادر کرد. به گزارش ایثنا از شهر، در جلسه کمیسیون ماده ۵ شهر تهران، طرح نوسازی سینمای فرسوده فردوسی با هادفاً احیای این مجموعه فرهنگی و بازویکر دیپره گیری از معماری فاخر، پس از بررسی، به تصویب اعضای کمیسیون رسید. این مصوبه گامی در راستای ارتقای کیفیت فضاهای فرهنگی و بازآفرینی بافت شهری در محدوده مرز کزی تهران به شمار می‌رود.

همچنین، طرح موضعی اصلاح بافت فرسوده خیابان کرمان در منطقه ۱۴ تهران نیز با هدف بهبود شرایط کالبدی، ارتقای کیفیت محیط شهری و تسهیل روند نوسازی این محدوده، مورد بررسی قرار گرفت و به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسید. بر اساس این گزارش، مصوبات نهایی کمیسیون ماده ۵ شهر تهران پس از طی مراحل قانونی، در سامانه «شفاف» منتشر خواهد شد تا اطلاعات مربوط به آنها در دسترس عموم شهروندان، کارشناسان و سایر ذی‌نفعان قرار گیرد.

راه و شهرسازی

چهار طبقه‌ای که به یک مناقشه بزرگ تبدیل شد

«نه» به برج ۱۵ طبقه در پل رومی

مخالفت شورای عالی شهرسازی و معماری ایران با افزایش تراکم ساختمانی از ۱۱ به ۱۵ طبقه در یکی از گران‌ترین نقاط شمال تهران، تنها پایان یک در خواست ساختمانی نیست؛ این تصمیم بار دیگر مرز میان «توسعه شهری» و «افزایش ارزش اقتصادی یک ملک» را به محل اختلاف میان نهادهای تصمیم گیر شهری تبدیل کرده است.

در شرایطی که طی سال‌های گذشته برخی تغییرات مودی در ضوابط ساخت‌وساز تهران با انتقاد کارشناسان درباره افزایش بارگذاری جمعیتی، فشار بر زیرساخت‌ها و کاهش کیفیت زندگی شهری مواجه شده، شورای عالی شهرسازی این بار با استناد به نبود توجیه شهرسازانه، ایهام در انتقال حقوق توسعه، پیامدهای ترافیکی و نبود بررسی کافی درباره خدمات شهری، با در خواست افزایش چهار طبقه در منطقه یک تهران مخالفت کرد. تصمیمی که یک پرسش قدیمی را دوباره مطرح کرده است؛ در تهران متراکم امروز، معیار افزایش طبقات ساختمان‌ها باید نیازهای واقعی شهر باشد یا افزایش بازده اقتصادی پروژه‌های خاص؟

به گزارش مهر- غلامرضا کاظمیان، دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، در نامه‌ای خطاب به محمدصادق معتمدیان، استاندار تهران، علیرضا زاکانی، شهردار تهران و مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران، مصوبه این شورا درباره مغایرت اساسی طرح تفصیلی با طرح جامع شهر تهران در خصوص افزایش تراکم ساختمانی از ۱۱ به ۱۵ طبقه را ابلاغ کرد.

بر اساس این مصوبه، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه ۲۲ تیرماه ۱۴۰۵، در خواست کمیسیون ماده پنج تهران برای افزایش تراکم ساختمانی در ملکی واقع در محدوده خیابان شرعیتی، پل رومی، خیابان اکبری و خیابان استانبول را بررسی کرد و با استناد به نظر تفصیف‌کنی، این افزایش تراکم را مغایر با اصول شهرسازی تشخیص داد.

پل رومی؛ حلقه‌ای دیگر از زنجیره مناقشه بلندمرتبه‌سازی

پرونده پل رومی نخستین موردی نیست که در آن شورای عالی شهرسازی در برابر افزایش بارگذاری ساختمانی در تهران موضع می‌گیرد. طی سال‌های اخیر، چندین پرونده مرتبط با بلندمرتبه‌انمیزی، تغییر ضوابط و افزایش تراکم در پایتخت به محل اختلاف میان مدیریت شهری و نهاد بالادستی شهرسازی تبدیل شده است.

یکی از نمونه‌های نزدیک به این پرونده، ماجرای احداث دو برج ۲۲ طبقه موسوم به «هتل ولنجک» در منطقه یک تهران بود؛ پروژه‌ای که شورای عالی شهرسازی و معماری با آن مخالفت کرد و بر ضرورت بررسی موضوعاتی مانند قرارگیری در حریم گسل، مطالعات تخصصی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، اثر ترافیکی و تأثیر بر سیمای شهری شمال تهران تأکید شد.

همچنین شورای عالی شهرسازی در سال ۱۴۰۳ پس از ورود سازمان بازرسی کل کشور به موضوع برخی مصوبات کمیسیون ماده پنج تهران، بررسی دوباره تعدادی از پرونده‌های این کمیسیون را در دستور کار قرار داد، پرونده‌هایی که بازه زمانی پیشنهاد ۱۴۰۲ تا مرداد ۱۴۰۳ تصویب شده بودند و از منظر انطباق با ضوابط شهرسازی مورد بررسی قرار گرفتند و جبه

ایمنی ساختمان از زلزله تا جنگ

ضابطه جدید برای خانه‌های بی پناه

سال‌هاست مقررات ساخت‌وساز در ایران، ایمنی ساختمان را عمدتاً با شاخص‌هایی مانند مقاومت سازه در برابر زلزله، کیفیت مصالح و دوام اسکلت تعریف می‌کند؛ در حالی که بسیاری از کشورهای درگیر بحران‌های نظامی یا حتی تهدیدهای امنی، طراحی «فضاهای امن» و پناهگاه‌های ساختمانی را به بخشی از الزامات شهرسازی تبدیل کرده‌اند.

اکنون وزارت راه و شهرسازی نیز با انتشار پیش‌نویس «ضابطه اجرایی طراحی و استقرار فضاهای امن و پناهگاه در ساختمان‌ها و مجتمع‌های مسکونی» تلاش کرده این خلأ را جبران کند؛ اقدامی که اگر چه می‌تواند آغاز فصل تازه‌ای در مقررات ساختمان باشد، اما هم‌زمان پرسش‌های جدی درباره زمان‌بندی، نحوه اجرا، هزینه‌ها و ضمانت اجرایی آن مطرح می‌کند.

سال‌هاست مقررات ساخت‌وساز در ایران، ایمنی ساختمان را عمدتاً با شاخص‌هایی مانند مقاومت سازه در برابر زلزله، کیفیت مصالح و دوام اسکلت تعریف می‌کند؛ در حالی که بسیاری از کشورهای درگیر بحران‌های نظامی یا حتی تهدیدهای امنی، طراحی «فضاهای امن» و پناهگاه‌های ساختمانی را به بخشی از الزامات شهرسازی تبدیل کرده‌اند.

اکنون وزارت راه و شهرسازی نیز با انتشار پیش‌نویس «ضابطه اجرایی طراحی و استقرار فضاهای امن و پناهگاه در ساختمان‌ها و مجتمع‌های مسکونی» تلاش کرده این خلأ را جبران کند؛ اقدامی که اگر چه می‌تواند آغاز فصل تازه‌ای در مقررات ساختمان باشد، اما هم‌زمان پرسش‌های جدی درباره زمان‌بندی، نحوه اجرا، هزینه‌ها و ضمانت اجرایی آن مطرح می‌کند.

فروریختن ساختمان نیست؛ شکستن شیشه‌ها ریزش نما، سقوط اجزای غیرسازه‌ای و آسیب به تأسیسات، حتی در ساختمان‌هایی که از نظر سازه‌ای پابرجا می‌دهند، می‌تواند تلفات انسانی قابل توجهی ایجاد کند. از همین رو، نگاه جدید تلاش می‌کند ساختمان را نه فقط یک سازه مهندسی، بلکه محیطی امن برای ادامه حیات ساکنان در شرایط اضطراری تعریف کند.

روزه خردآمده سال گذشته و جنگ تحمیلی سوم، این تجربه‌ها نشان داده‌اند که ایمنی ساختمان دیگر تنها به مقاومت اسکلت در برابر زلزله محدود نیست و باید توان حفاظت از جان ساکنان در شرایط بحرانی نیز در طراحی لحاظ شود.

در واقع، بسیاری از خسارات در حوادث تنها ناشی از فروریختن ساختمان نیست؛ شکستن شیشه‌ها ریزش نما، سقوط اجزای غیرسازه‌ای و آسیب به تأسیسات، حتی در ساختمان‌هایی که از نظر سازه‌ای پابرجا می‌دهند، می‌تواند تلفات انسانی قابل توجهی ایجاد کند. از همین رو، نگاه جدید تلاش می‌کند ساختمان را نه فقط یک سازه مهندسی، بلکه محیطی امن برای ادامه حیات ساکنان در شرایط اضطراری تعریف کند.

روزه خردآمده سال گذشته و جنگ تحمیلی سوم، این تجربه‌ها نشان داده‌اند که ایمنی ساختمان دیگر تنها به مقاومت اسکلت در برابر زلزله محدود نیست و باید توان حفاظت از جان ساکنان در شرایط بحرانی نیز در طراحی لحاظ شود.

فروریختن ساختمان نیست؛ شکستن شیشه‌ها ریزش نما، سقوط اجزای غیرسازه‌ای و آسیب به تأسیسات، حتی در ساختمان‌هایی که از نظر سازه‌ای پابرجا می‌دهند، می‌تواند تلفات انسانی قابل توجهی ایجاد کند. از همین رو، نگاه جدید تلاش می‌کند ساختمان را نه فقط یک سازه مهندسی، بلکه محیطی امن برای ادامه حیات ساکنان در شرایط اضطراری تعریف کند.

روزه خردآمده سال گذشته و جنگ تحمیلی سوم، این تجربه‌ها نشان داده‌اند که ایمنی ساختمان دیگر تنها به مقاومت اسکلت در برابر زلزله محدود نیست و باید توان حفاظت از جان ساکنان در شرایط بحرانی نیز در طراحی لحاظ شود.

فروریختن ساختمان نیست؛ شکستن شیشه‌ها ریزش نما، سقوط اجزای غیرسازه‌ای و آسیب به تأسیسات، حتی در ساختمان‌هایی که از نظر سازه‌ای پابرجا می‌دهند، می‌تواند تلفات انسانی قابل توجهی ایجاد کند. از همین رو، نگاه جدید تلاش می‌کند ساختمان را نه فقط یک سازه مهندسی، بلکه محیطی امن برای ادامه حیات ساکنان در شرایط اضطراری تعریف کند.

روزه خردآمده سال گذشته و جنگ تحمیلی سوم، این تجربه‌ها نشان داده‌اند که ایمنی ساختمان دیگر تنها به مقاومت اسکلت در برابر زلزله محدود نیست و باید توان حفاظت از جان ساکنان در شرایط بحرانی نیز در طراحی لحاظ شود.



به بیان دیگر، شورای عالی معتقد است امتیاز ساختمانی ایجادشده در این انتقال، تناسبی با ارزش حقوق توسعه‌ای ملک مبدا ندارد و در نهایت به افزایش ارزش اقتصادی یک پروژه مشخص منجر می‌شود، نه تحقق یک هدف عمومی شهرسازی.

شورای عالی؛ هدف، افزایش بازده اقتصادی پروژه بوده است

صریح‌ترین بخش مخالفت شورای عالی، جایی است که این شورا انگیزه اصلی در خواست را زیر سوال می‌برد. در مصوبه آمده است: پیشنهاد مذکور صرفاً مبنی بر افزایش بازده اقتصادی پروژه است و هیچ ضرورت شهرسازانه بر آن مترتب نیست.

این عبارت، قلب اختلاف میان دو نگاه به مدیریت شهر تهران است؛ یک نگاه که افزایش تراکم را فرصتی برای بهره‌برداری اقتصادی از زمین می‌داند و نگاه دیگر که معتقد است هر افزایش بارگذاری باید ابتدا پاسخگوی نیازها و ظرفیت‌های شهر باشد.

ترافیک و خدمات دو حلقه فراموش شده در افزایش طبقات

شورای عالی در بخش دیگری از دلایل مخالفت خود به پیامدهای ترافیکی این افزایش تراکم اشاره کرده و اعلام کرده است: تأثیرات ترافیکی این افزایش تراکم با توجه به عرض گذر ۱۲ متری در شمال و جنوب ملک مذکور مشخص نیست. این موضوع یکی از چالش‌های همیشگی توسعه‌های ساختمانی در تهران است؛ افزایش تعداد واحدهای مسکونی و تجاری بدون توسعه هم‌زمان شبکه معابر و حمل‌ونقل، می‌تواند فشار مضاعفی بر مناطق شهری وارد کند. از سوی دیگر، شورای عالی اعلام کرده است که خدمات پشتیبیان جمعیت اضافه‌شده ناشی از افزایش تراکم نیز در روند بررسی پرونده تعیین تکلیف نشده است.

از زلزله و توفان و سایر مخاطرات طبیعی می‌نور می‌تابند؛ مساله‌ای که تجربه زلزله‌های گذشته کشور نیز بارها آن را اثبات کرده است.

تجربه‌های جنگ مبنای تدوین مقررات جدید

بر اساس اعلام وزارت راه و شهرسازی، این پیش‌نویس تنها حاصل مطالعات نظری نیست. هنوز با چالش‌های مهمی روبروست. نخستین پرسش، وزارت راه و شهرسازی این پیش‌نویس را برای دریافت و استفاده از تجربیات دستگاه‌های مرتبط از جمله سازمان یادفند غیرعامل و حوزه مدیریت بحران شهرداری تهران بوده است. او همچنین تأکید کرد: در این فرآیند علاوه بر مطالعات تخصصی، از تجربه‌های میدانی حاصل از جنگ تحمیلی سوم و جنگ ۱۲ روزه نیز استفاده شده است تا ضابطه نهایی بتواند پاسخگوی نیازهای واقعی کشور باشد.

این اظهارات نشان می‌دهد سیاست گذار تلاش کرده تجربیات واقعی بحران‌های اخیر را به مقررات فنی تبدیل کند؛ موضوعی که در بسیاری از کشورها پس از وقوع بحران‌های بزرگ نیز سابقه دارد. الزامات جدید، بدون شک هزینه ساخت را افزایش خواهد داد. هنوز مشخص نیست این هزینه بر عهده سازندگان خواهد بود یا دولت برای آن مشوق‌هایی در نظر می‌گیرد. دومین مساله، دامنه اجرایی مقررات است. آیا این ضابطه فقط برای ساختمان‌های جدید اعمال خواهد شد یا بر نامه‌ای برای مقاوم‌سازی میلیون‌ها واحد مسکونی موجود نیز وجود دارد؟ اگر تنها ساختمان‌های آینده مشمول آن باشند، بخش بزرگی از بافت شهری همچنان فاقد چنین استانداردهایی خواهد ماند.

سومین ابهام، ضمانت اجراست. تجربه اجرای برخی مباحث مقررات ملی ساختمان نشان داده است که فاصله میان تدوین ضابطه و اجرای واقعی آن گاه بسیار زیاد است. بنابراین موفقیت این سند بیش از هر چیز به کیفیت نظارت، کنترل مهندسی و همکاری شهرداری‌ها و سازمان نظام مهندسی وابسته خواهد بود. از سوی دیگر، هنوز مشخص نیست چه

پرسش‌های مهم هنوز بی پاسخ است

به وجود اهمیت این اقدام، پیش‌نویس منتشر شده هنوز با چالش‌های مهمی روبروست. نخستین پرسش، هزینه اجرای این ضوابط است. اضافه شدن فضاهای امن، تقویت نما، استفاده از شیشه‌های مقاوم و اجرای الزامات جدید، بدون شک هزینه ساخت را افزایش خواهد داد. هنوز مشخص نیست این هزینه بر عهده سازندگان خواهد بود یا دولت برای آن مشوق‌هایی در نظر می‌گیرد. دومین مساله، دامنه اجرایی مقررات است. آیا این ضابطه فقط برای ساختمان‌های جدید اعمال خواهد شد یا بر نامه‌ای برای مقاوم‌سازی میلیون‌ها واحد مسکونی موجود نیز وجود دارد؟ اگر تنها ساختمان‌های آینده مشمول آن باشند، بخش بزرگی از بافت شهری همچنان فاقد چنین استانداردهایی خواهد ماند.

سومین ابهام، ضمانت اجراست. تجربه اجرای برخی مباحث مقررات ملی ساختمان نشان داده است که فاصله میان تدوین ضابطه و اجرای واقعی آن گاه بسیار زیاد است. بنابراین موفقیت این سند بیش از هر چیز به کیفیت نظارت، کنترل مهندسی و همکاری شهرداری‌ها و سازمان نظام مهندسی وابسته خواهد بود. از سوی دیگر، هنوز مشخص نیست چه

بارش‌های رگباری، رعد و برق و باد شدید در ۸ استان

رئیس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا گفت: رگبار، رعدوبرق و وزش باد شدید تر از روزه جمعه در ۸ استان پیش‌بینی می‌شود و افزایش نسبی دمای هوای تهران طی امروز (۱۴ مرداد) مورد انتظار است. صادق ضیاییان، در گفت‌وگو با مهر با تشریح آخرین وضعیت جوی کشور، اظهار کرد: تا روز پنجشنبه (۱۵ مرداد) در ارتفاعات البرز مر کزی و روز جمعه (۱۶ مرداد) در شمال و شمال استان سمنان، در برخی ساعات به‌ویژه در بعدازظهر و اوایل شب، رگبار باران، رعدوبرق، وزش باد شدید موقت و در نقاط مستعد، گر دوخاک پیش‌بینی می‌شود. او افزود: این شرایط جوی طی دو روز آینده در جنوب استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمان و ارتفاعات هرمزگان نیز دور از انتظار نیست. رئیس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا بیان کرد: طی چهار روز آینده، در شمال شرق، جنوب شرق، برخی مناطق مرکزی کشور و دامنه‌های جنوبی البرز مر کزی، در برخی ساعات وزش باد شدید و گر دوخاک پیش‌بینی می‌شود. ضیاییان ادامه داد: طی چهار روز آینده، آسمان استان تهران صاف تا قسمتی ابری خواهد بود و در برخی ساعات افزایش ابر و افزایش سرعت وزش باد پیش‌بینی می‌شود. او یادآور شد: طی چهار روز آینده، در برخی ساعات، به‌ویژه در مناطق جنوبی و ارتفاعات استان تهران، افزایش سرعت وزش باد و احتمال وزش باد شدید پیش‌بینی می‌شود و در مناطق جنوبی نیز این شرایط گاهی با گر دوخاک همراه خواهد بود.

توصیه مهم به زائران اربعین مرز خروجی را تغییر ندهید

با آغاز موج بازگشت زائران اربعین، سخنگوی قرارگاه اربعین سازمان راهداری از زائران خواست برای جلوگیری از اختلال در برنامه‌ریزی ناوگان حمل‌ونقل، حتی‌الامکان از همان مرزی که از کشور خارج شده‌اند، به کشور بازگردند. به گزارش ایثنا، مهدی زیاد با اشاره به تغییر الگوی بازگشت زائران گفت: ۶۷ درصد زائران با حمل‌ونقل عمومی از مرز مهرا ن خارج شده بودند، اما اکنون ۷۷ درصد زائرانی که از مهرا ن وارد کشور می‌شوند از ناوگان عمومی استفاده می‌کنند. او ادامه داد: این موضوع نشان می‌دهد بخشی از زائرانی که از مرزهای دیگر از کشور خارج شده بودند، برای بازگشت مرز مهرا ن را انتخاب کرده‌اند که همین مساله موجب افزایش تراکم و دشواری در برنامه‌ریزی ناوگان شده است. با نزدیک شدن به روز اربعین و آغاز موج بازگشت زائران از عتبات عالیات، مسولان حوزه حمل‌ونقل از زائران خواسته‌اند با رعایت چند توصیه ساده، هم به ایمنی سفر خود کمک کنند و هم روند بازگشت میلیون‌ها زائر با نظم بیشتری انجام شود. نخستین توصیه، خرید بلیت رفت و برگشت پیش از آغاز سفر است. تهیه بلیت از قبل، علاوه بر کاهش دغدغه زائران، امکان برنامه‌ریزی بهتر ناوگان حمل‌ونقل را نیز فراهم می‌کند و از احدام در پایانه‌ها و مرزهای کاهد.

پهلوگیری ۴۵۰۰ فروند کشتی در بندار باهنر و شرق هرمزگان

سرپرست اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان گفت: طی چهار ماهه نخست سال جاری، چهار هزار و ۴۹۴ فروند انواع شناور شامل ۶۰۶ فروند شناور بالای هزار تن و چهار هزار و ۴۲۸ فروند شناور زیر هزار تن در بندار شهید باهنر، سیریک، جاسک و تیاب پهلودهی شدند. حمیدرضا محمدحسینی در تختی در گفت‌وگو با اینا افزود: با پهلوگیری این تعداد کشتی در بندار یاد شده، ۲۲ هزار و ۹۷۳ تنی ای واحد شمارش (کانتنر) کانتنر تخلیه و با بارگیری شده است. او از تداوم روند خدمت‌رسانی و فعالیت‌های عملیاتی در بندار شرق استان طی چهار ماهه نخست امسال خبر داد و اضافه کرد: در این مدت در مجموع ۵۵۵ هزار و ۸۱۰ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندار شهید باهنر و شرق هرمزگان تخلیه و بارگیری شد. محمدحسینی تختی اظهار کرد: همچنین از ابتدای امسال تا پایان تیرماه، ۶۳۲ هزار و ۷۰۱ تن کالای غیرنفتی نیز در بندار شرق استان تخلیه و بارگیری شده است که شامل ۲۱۵ هزار و ۱۲ تن تخلیه و ۴۱۷ هزار و ۶۸۹ تن بارگیری بوده است. او توضیح داد: از مجموع تخلیه و بارگیری این کالاهای، ۵۹۴ تن و ۵۹۴ هزار و ۵۶۸ تن صادرات، ۴۱ هزار و ۶۶۳ تن ترانزیت، ۳۱ هزار و ۶۳۸ تن کابوژات و ۱۵۸ هزار و ۷۲ تن نیز، سایر عملیات بوده است. سرپرست اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان همچنین از ثبت ۲۲ هزار و ۳۸۰ تن عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی خبر داد و افزود: این میزان شامل ۲ هزار و ۲ تن تخلیه و ۲۰ هزار و ۳۷۸ تن نیز بارگیری بوده است.

انجام ۱۱۰ پرواز اربعینی ۱۲ تا مرداد

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با تشریح آخرین وضعیت پرواز اربعین ۱۴۰۵ گفت: از ۳۱ تیر تاکنون حدود ۱۱۰ پرواز از فرودگاه‌های کشور انجام شده و حدود ۱۴۱ هزار مسافر اعزام شده‌اند. به گزارش مهر، مرتضی دهقان، با اشاره به تمهیدات و آماده‌سازی ۲۵ فرودگاه بین‌المللی برای ارایه خدمات فرودگاهی در طول عملیات سفرهای اربعین ۱۴۰۵ اظهار کرد: ارایه هر چه بهتر و گسترده‌تر خدمات به زائران حسرتی ابابندالله الحسین (ع) در ایام اربعین حسینی یک تکلیف الهی و به‌منظور تسهیل دسترسی مردم در اقصی نقاط کشور به خدمات حمل‌ونقل هوایی، از ۳۱ تیرماه تاکنون حدود ۱۱۰ پرواز انجام شده و حدود ۱۴۱ هزار مسافر کشور اعزام و پذیرش شده‌اند. او با تأکید بر اولویت ایمنی و تسهیل خدمات‌رسانی، این عملکرد را با توجه به شرایط پس از جنگ، از افتخارات مجموعه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران دانست. دهقان افزود: امسال برای نخستین بار دو مسیر تبادل ترافیک هوایی با شورو عراق فراهم شده که موجب کوتاه‌تر شدن مسیر پروازهای فرودگاه‌های جنوب و جنوب شرق کشور و افزایش سطح دسترسی شده است.

انجام ۱۱۰ پرواز اربعینی ۱۲ تا مرداد

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با تشریح آخرین وضعیت پرواز اربعین ۱۴۰۵ گفت: از ۳۱ تیر تاکنون حدود ۱۱۰ پرواز از فرودگاه‌های کشور انجام شده و حدود ۱۴۱ هزار مسافر اعزام شده‌اند. به گزارش مهر، مرتضی دهقان، با اشاره به تمهیدات و آماده‌سازی ۲۵ فرودگاه بین‌المللی برای ارایه خدمات فرودگاهی در طول عملیات سفرهای اربعین ۱۴۰۵ اظهار کرد: ارایه هر چه بهتر و گسترده‌تر خدمات به زائران حسرتی ابابندالله الحسین (ع) در ایام اربعین حسینی یک تکلیف الهی و به‌منظور تسهیل دسترسی مردم در اقصی نقاط کشور به خدمات حمل‌ونقل هوایی، از ۳۱ تیرماه تاکنون حدود ۱۱۰ پرواز انجام شده و حدود ۱۴۱ هزار مسافر کشور اعزام و پذیرش شده‌اند. او با تأکید بر اولویت ایمنی و تسهیل خدمات‌رسانی، این عملکرد را با توجه به شرایط پس از جنگ، از افتخارات مجموعه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران دانست. دهقان افزود: امسال برای نخستین بار دو مسیر تبادل ترافیک هوایی با شورو عراق فراهم شده که موجب کوتاه‌تر شدن مسیر پروازهای فرودگاه‌های جنوب و جنوب شرق کشور و افزایش سطح دسترسی شده است.