ایرانشهر

آغاز مذاکرات ایرلاین‌های ایرانی برای پرواز مستقیم به اروپا

مدیرعامل فرودگاه امام خمینی (ره) از آغاز مذاکرات جدی چند شرکت هواپیمایی داخلی برای راه‌اندازی پروازهای مستقیم به مقاصد اروپایی خبر داد و گفت: این مذاکرات مسیرهایی در آلمان، ایتالیا، فرانسه، وین و کشورهای اروپای شمالی را شامل می‌شود، اما دریافت مجوزهای لازم برای برقراری این پروازها به چند ماه زمان نیاز دارد. به گزارش ایسنا، رامین کاشف‌آذر با اشاره به اهمیت توسعه شبکه پروازی فرودگاه امام خمینی (ره) اظهار کرد: افزایش مقاصد، جذب ایرلاین‌های جدید و افزایش فرکانس پروازها از مهم‌ترین عوامل ارتقای جایگاه فرودگاه و افزایش گزینه‌های سفر برای مسافران است. او افزود: با وجود ادامه مذاکرات با شرکت‌های هواپیمایی، راه‌اندازی پروازهای جدید به فراهم شدن شرایط لازم، از جمله رفع محدودیت‌های مربوط به پوشش بیمه هواپیماها، وابسته است. به گفته او، پس از تثبیت شرایط، مذاکرات با ایرلاین‌های خارجی نیز از سر گرفته خواهد شد. کاشف‌آذر همچنین از پیش‌بینی ورود ایرلاین‌های خارجی، به‌ویژه شرکت‌های منطقه‌ای، در برنامه پروازی زمستانی خبر داد و گفت: شرکت‌های هواپیمایی ترکیه، امارات، قطر، عمان و هند از جمله گزینه‌های مورد توجه برای فعالیت مجدد در فرودگاه امام خمینی (ره) هستند. او درباره حضور ایرلاین‌های اروپایی نیز اظهار کرد: مذاکرات با برخی شرکت‌های اصلی اروپایی در جریان است و پیش‌تر نمایندگان تعدادی از این شرکت‌ها با حضور در تهران درباره فعالیت در بازار ایران مذاکره کرده‌اند. مدیرعامل فرودگاه امام خمینی (ره) با اشاره به تقاضای بالا برای سفرهای بین‌المللی، بازار ایران را برای ایرلاین‌های داخلی و خارجی دارای جذابیت اقتصادی دانست. کاشف‌آذر گفت: در حال حاضر، با وجود تحریم‌ها و محدودیت‌های ناوگانی، پروازهای فرودگاه امام خمینی (ره) به ۴۸ فرودگاه در ۲۲ کشور از جمله چین، هند، تایلند، مالزی، ترکیه، عراق، امارات و عمان برقرار است.

ثبت ۳۳۸ میلیون تردد بین‌شهری در جاده‌های کشور

سامانه‌های ترددشمار ۳۳۸ میلیون تردد بین‌شهری در جاده‌های کشور ثبت کردند. رییس مرکز مدیریت راه‌های کشور گفت: طی پنج ماهه سپری شده از سال جاری، بیش از ۳۳۸ میلیون و ۱۲۵ هزار تردد بین‌استانی وسایل نقلیه توسط ۲۹۱۲ سامانه ترددشمار جاده‌ای فعال در سطح راه‌های کشور ثبت شد. به گزارش ایرنا محمد پورتیموری اظهار کرد: در این بازه زمانی، به‌طور متوسط روزانه بیش از ۲ میلیون و ۱۸۱ هزار تردد وسایل نقلیه در سطح مسیرهای بین‌شهری کشور ثبت شده است. او از اجرای عملیات پایش لحظه‌ای محورها با استفاده از یک‌هزار و ۳۶۲ دوربین نظارت تصویری فعال در سطح جاده‌ها خبر داد: با نصب ۱۸۸ تابلو پیام متغیر و ترافیک‌نما در محورهای مواصلاتی کشور، پیام‌های ترافیکی و لحظه‌ای برای رانندگان نمایش داده می‌شود. رییس مرکز مدیریت راه‌های کشور بیان کرد: با استفاده از ۱۰ هزار و ۳۷۴ ردیاب بر خط (GPS) نصب‌شده بر روی ماشین‌آلات راهداری، کنترل و نظارت بر فعالیت و عملکرد این ناوگان در حال انجام است. پورتیموری عنوان کرد: در پنج ماه سپری شده از سال جاری، بیش از ۱۴۹ میلیون و ۷۵۸ هزار پلاک وسایل نقلیه با استفاده از ۹۸ سامانه توزین در حال حرکت موجود در سطح جاده‌ها ثبت شد. از این طریق، افزون بر ۲ میلیون و ۵۹۸ هزار تخلف ترافیکی و ۲۷۳ هزار و ۱۸۹ تخلف اضافه تُناژ بار ناوگان حمل کالا ثبت و احصاء شد. رییس مرکز مدیریت راه‌های کشور تصریح کرد: همچنین با استفاده از ظرفیت ۲ هزار و ۴۶۱ سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور و رصد تردد بیش از چهار میلیارد و ۲۱۸ میلیون پلاک خودرو در سطح راه‌ها، بیش از ۵۰ میلیون و ۹۸۷ هزار تخلف ترافیکی وسایل نقلیه برای پلیس ارسال شد.

جابه‌جایی ۵۶ میلیون مسافر با ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

سازمان راهداری از جابه‌جایی ۵۶ میلیون مسافر در ۵ ماه امسال با ناوگان حمل‌ونقل عمومی خبر داد. به گزارش تسنیم، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از جابه‌جایی ۵۶ میلیون و ۴۹۴ هزار مسافر با ناوگان حمل‌ونقل مسافری بین‌شهری طی پنج ماه نخست سال جاری خبر داد. در این مدت ۱۴ هزار و ۴۷۷ دستگاه ناوگان اتوبوسی در مسیرهای بین‌شهری فعال بوده و بیش از ۲۸ میلیون و ۴۹۷ هزار مسافر با استفاده از این ناوگان جابه‌جا شده‌اند. همچنین ۲۳ میلیون و ۹۰۶ هزار مسافر با استفاده از ۳۱ هزار و ۵۹ دستگاه مینی‌بوس فعال در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای سفر کرده‌اند. طی ۵ امسال، حدود ۴ میلیون و ۹۱ هزار مسافر نیز از طریق سفرهای بین‌شهری با ۳۴ هزار و ۳۷۵ دستگاه ناوگان سواری کرایه جابه‌جا شده‌اند. از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۲۰ دستگاه اتوبوس، ۲۷ دستگاه مینی‌بوس و ۶۸ دستگاه سواری جدید به ناوگان فعال کشور اضافه شده است. جابه‌جایی مسافران در شبکه جاده‌ای کشور با فعالیت ۲ هزار و ۵۵۳ شرکت و ۷۸۲ پایانه حمل‌ونقل مسافری انجام می‌شود. ۹۰ هزار راننده در شبکه حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور فعالیت دارند و در جابه‌جایی مسافران در مسیرهای بین‌شهری مشارکت می‌کنند.

پرواز مستقیم ایران - تونس مجددا برقرار شد

براساس اعلام روابط عمومی فرودگاه امام (ره)، پرواز مستقیم ایران - تونس از روز ۱۴ شهریور از فرودگاه امام(ره) برقرار شد. به گزارش ایسنا، در راستای توسعه و تقویت شبکه پروازهای بین‌المللی، مسیر پروازی تهران- تونس مجدداً در برنامه عملیاتی قرار گرفته و پروازهای این مسیر از شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) انجام می‌شود و هفته گذشته پرواز مستقیم ایران -ویتنام برقرار شد. پرواز MRJ۴۸۴۳ به مقصد تونس، ساعت ۸ صبح روز شنبه (۱۴ شهریورماه) از شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) انجام شد و این مسیر در حال حاضر به‌صورت هفتگی در روزهای شنبه برقرار است. آخرین پرواز این مسیر در برنامه قبلی، روز جمعه ۱۹ تیرماه انجام شده بود و با از سرگیری مجدد، پرواز تهران ـ تونس با برنامه جدید روزهای شنبه در شبکه پروازی شهر فرودگاهی قرار گرفته است.

رشد قیمت مسکن بدون رونق، رکود بدون کاهش قیمت

مسکن جامانده از دلار یا گرفتار در تله قدرت خرید؟

دلار، طلا و سکه در موج‌های تورمی بارها جلوتر از مسکن حرکت کرده‌اند، اما این به معنای آماده‌بودن بازار ملک برای یک جهش جدید نیست؛ در تهران، قیمت‌ها در چند مرحله افزایش یافته و میانگین رشد قیمت‌ها از ۱۰۰ میلیون تومان عبور کرده، اما رییس اتحادیه مشاوران املاک می‌گوید قدرت خرید خانوار، تسهیلات ناکافی و درآمدها دیگر اجازه افزایش بیشتر قیمت را نمی‌دهد. حالا سوال این است: مسکن واقعاً از بازارهای رقیب جا مانده یا مردم از بازار مسکن جا مانده‌اند؟ بازار مسکن در ظاهر گران شده، اما در عمل همچنان با رکود دست‌وپنجه نرم می‌کند. همین تناقض، مهم‌ترین نشانه وضعیت امروز بازار ملک است؛ بازاری که فروشنده برای قیمت‌های بالاتر آماده است، اما خریدار توان همراهی ندارد.

کیانوش گودرزی، رییس اتحادیه مشاوران املاک تهران، درباره وضعیت بازار گفت که افزایش قیمت مسکن در چند مرحله قابل انکار نیست، اما نمی‌توان برای کل تهران یک عدد واحد اعلام کرد؛ چراکه مناطق مختلف پایتخت رفتار متفاوتی دارند. با این حال، به گفته او، میانگین رشد قیمت‌ها از ۱۰۰ میلیون تومان عبور کرده است.

اما بخش مهم‌تر اظهارات گودرزی جایی است که می‌گوید با توجه به افزایش قیمت‌ها، نبود تسهیلات کافی و سطح درآمد خانوار، بازار مسکن در شرایط فعلی کشش افزایش بیشتر قیمت‌ها را ندارد؛ حتی در شرایطی که نرخ ارز، سکه و طلا افزایش یافته‌اند.

این اظهارات یک سوال جدی ایجاد می‌کند: اگر مسکن گران شده اما دیگر کشش گران‌تر شدن ندارد، پس مقایسه آن با دلار و طلا چه چیزی به ما می‌گوید؟

مسکن چقدر بالا رفت و بازارهای رقیب چقدر؟

در سال‌های اخیر، هر بار دلار و طلا وارد موج صعودی شده‌اند، یک انتظار قدیمی دوباره در بازار شکل گرفته است: مسکن هم باید خودش را به آنها برساند.

منطق این دیدگاه روشن است. افزایش نرخ ارز، هزینه زمین، مصالح، تجهیزات و ساخت‌وساز را بالا می‌برد و در نهایت باید روی قیمت ملک اثر بگذارد. اما این استدلال یک حلقه مفقوده دارد: خریدار.

دلار و طلا برای بالا رفتن نیاز ندارند کسی قدرت خریدشان را داشته باشد؛ کافی است سرمایه‌گذار حاضر باشد آنها را بخرد. اما مسکن برای تبدیل‌شدن به «قیمت واقعی» نیازمند معامله است. فروشنده می‌تواند قیمت پیشنهادی خود را بالا ببرد، اما اگر خریدار وجود نداشته باشد، آن عدد لزوماً قیمت بازار نیست. اینجاست که تفاوت میان بازار مسکن و بازارهایی مانند ارز و طلا آشکار می‌شود.

رشد قیمت مسکن رشد واقعی یا فقط روی کاغذ؟

وقتی گفته می‌شود قیمت یک ملک مثلاً چند صد میلیون تومان در هر متر افزایش یافته، باید پرسید این افزایش در چند معامله واقعی اتفاق افتاده است؟ در بازاری که معاملات ضعیف است، قیمت‌های پیشنهادی می‌توانند سریع‌تر از قیمت‌های قطعی حرکت کنند. مالک به دلیل افزایش هزینه جایگزینی، تورم و رشد قیمت زمین حاضر نیست ملک خود را ارزان‌تر بفروشد. در طرف مقابل، خریدار با درآمد محدود و وام ناکافی وارد بازار می‌شود. نتیجه چیست؟ قیمت پیشنهادی بالا می‌رود، اما معامله عقب می‌نشیند. این همان چیزی است که اظهارات گودرزی نیز به آن اشاره دارد: قیمت‌ها طی چند مرحله افزایش یافته‌اند، اما قدرت خرید خانوار با این افزایش همراه نشده و همین موضوع ظرفیت افزایش بعدی را محدود کرده است.

اگر مسکن از دلار عقب مانده چرا خریدار نمی‌خرد؟

فرض کنیم دلار و طلا در یک دوره رشد بیشتری نسبت به مسکن داشته‌اند. آیا نتیجه منطقی این است که مسکن حتماً باید جهش کند؟ نه لزوماً. چرا؟ چون برای سرمایه‌گذار، «ارزان بودن نسبی» یک دارایی کافی نیست؛ باید انتظار داشته باشد که آن دارایی در آینده بازدهی مناسبی داشته باشد و در عین حال امکان خروج از آن را داشته باشد. طلا و ارز از این منظر مزیت مهمی دارند: سرمایه اولیه کمتر و نقدشوندگی بالاتر. برای خرید یک آپارتمان به سرمایه بسیار بیشتری نیاز است و فروش آن نیز به سادگی فروش طلا یا ارز نیست. بنابراین حتی اگر مسکن از نظر بازدهی نسبی عقب مانده باشد، ممکن است سرمایه‌گذار همچنان ترجیح دهد پول خود را در بازار دیگری نگه دارد.

نزدیک شدن مسکن به سقف خرید

اظهارنظر رییس اتحادیه مشاوران املاک تهران را می‌توان از یک زاویه مهم خواند: مسکن به سقف قدرت خرید نزدیک شده است. گودرزی افزایش قیمت‌ها را انکار نمی‌کند؛ بلکه برعکس، از رشد میانگین بیش از ۱۰۰ میلیون تومان سخن می‌گوید. اما همزمان تأکید می‌کند که درآمد خانوار و تسهیلات موجود دیگر ظرفیت همراهی با این قیمت‌ها را ندارند. این یعنی بازار ممکن است همچنان از نظر اسمی گران شود، اما از نظر معاملاتی نتواند این افزایش را هضم کند.

مسکن ارزان نشده است

بر اساس آمار منتشرشده، تورم نقطه‌به‌نقطه مسکن در مردادماه ۳۲.۵ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه اجاره‌بها ۳۱.۸ درصد بوده است. بنابراین حتی اگر مسکن نسبت به دلار یا طلا در یک دوره عقب مانده باشد، نمی‌توان گفت قیمت ملک ثابت مانده یا فشار آن بر خانوار کاهش یافته است. مساله اصلی، نسبت قیمت مسکن به درآمد است.

اگر قیمت خانه افزایش یابد اما درآمد خانوار کمتر از آن رشد کند، قدرت خرید مسکن کاهش پیدا می‌کند؛ حتی اگر مسکن از طلا و دلار عقب‌تر حرکت کرده باشد. این همان تناقضی است که سیاست‌گذار باید به آن پاسخ دهد: چرا دارایی‌ای که برای سرمایه‌گذار شاید «جامانده» باشد، برای مصرف‌کننده همچنان غیرقابل دسترس است؟

دلار مسکن را گران می‌کند

افزایش نرخ ارز همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل فشار بر هزینه ساخت است. مصالح، تجهیزات و سایر نهاده‌های ساختمانی از نرخ ارز تأثیر می‌گیرند. بنابراین جهش ارزی می‌تواند قیمت تمام‌شده پروژه‌های جدید را افزایش دهد. اما اینجا یک تفاوت مهم وجود دارد: دلار می‌تواند هزینه تولید مسکن را افزایش دهد؛ اما نمی‌تواند قدرت خرید خانوار را افزایش دهد.

اگر درآمد مردم ثابت یا کم‌شتاب‌تر از قیمت مسکن رشد کند، افزایش هزینه ساخت در نهایت با کاهش معاملات مواجه می‌شود. به همین دلیل، هر افزایش قیمت ناشی از دلار را نمی‌توان به معنای «رونق قریب‌الوقوع مسکن» تفسیر کرد.

پول‌ها فعلاً کجا می‌روند؟

در این شرایط بازارهای رقیب اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. سرمایه‌گذار می‌تواند با پول کمتری وارد طلا یا ارز شود و سریع‌تر از آنها خارج شود. اگر بورس نیز چشم‌انداز مناسبی داشته باشد، بخشی از نقدینگی به سمت سهام می‌رود. در نتیجه، مسکن برای جذب سرمایه باید نه‌فقط از نظر قیمت، بلکه از نظر بازدهی مورد انتظار، نقدشوندگی و میزان سرمایه مورد نیاز با این بازارها رقابت کند.

به همین دلیل، نمی‌توان صرفاً از روی این گزاره که «مسکن از دلار عقب مانده» نتیجه گرفت که موج بعدی نقدینگی حتماً به سمت ملک خواهد آمد.

خطر یک اشتباه تحلیلی

بزرگ‌ترین خطا این است که رشد قیمت دلار را مستقیماً به رشد قیمت مسکن ترجمه کنیم. این دو بازار رابطه دارند، اما یکسان نیستند. دلار می‌تواند در چند روز یا چند هفته جهش کند. مسکن به دلیل ماهیت ناهمگن، هزینه بالای معامله و وابستگی شدید به قدرت خرید، با تأخیر واکنش نشان می‌دهد. حتی اگر قیمت ملک بالا برود، ممکن است تعداد معاملات پایین بیاید. بنابراین سه متغیر باید هم‌زمان دیده شوند: قیمت مسکن، قیمت دارایی‌های رقیب، قدرت خرید خانوار. حذف هر کدام از این سه، تصویر ناقصی از بازار ارایه می‌دهد.

مساله امروز؛ «جاماندگی» مسکن نیست

بازار مسکن امروز بیش از آنکه با مساله جاماندن از دلار و طلا مواجه باشد، با مساله جاماندن درآمد مردم از قیمت خانه مواجه است. این دو گزاره کاملاً متفاوت‌اند. ممکن است مسکن نسبت به طلا و دلار بازدهی کمتری داشته باشد، اما اگر درآمد خانوار حتی توان خرید همین مسکن را هم نداشته باشد، انتظار جهش قیمت فقط بر مبنای «جاماندگی» منطقی نیست.

اظهارات گودرزی نیز همین محدودیت را برجسته می‌کند: با وجود افزایش قیمت‌های اخیر، بازار به دلیل ضعف درآمد خانوار و ناکافی‌بودن تسهیلات، کشش افزایش بیشتر را ندارد. در نتیجه، بازار ممکن است وارد وضعیتی شود که در آن قیمت‌های پیشنهادی همچنان تحت تأثیر تورم و هزینه ساخت بالا بروند، اما معاملات توان همراهی با این رشد را نداشته باشند. به عبارت دیگر مسکن در سال‌های اخیر افزایش قیمت داشته و نمی‌توان این واقعیت را انکار کرد. حتی بر اساس اظهارات رییس اتحادیه مشاوران املاک تهران، میانگین رشد قیمت‌ها از ۱۰۰ میلیون تومان عبور کرده است. اما همین مقام صنفی هم‌زمان می‌گوید بازار با توجه به قیمت‌های موجود، درآمد خانوار و تسهیلات ناکافی، کشش افزایش بیشتر را ندارد. بنابراین پاسخ به پرسش «آیا مسکن از دلار و طلا جا مانده است؟» چندان ساده نیست. اگر معیار، بازدهی دارایی‌ها باشد، ممکن است در برخی دوره‌ها مسکن عقب‌تر حرکت کرده باشد. اما اگر معیار، قدرت خرید مردم باشد، مسکن نه‌تنها ارزان نشده، بلکه برای بسیاری از خانوارها دست‌نیافتنی‌تر شده است.

این همان پارادوکسی است که بازار مسکن را قفل کرده است، دلار می‌گوید هزینه‌ها باید بالا برود؛ فروشنده می‌گوید قیمت ملک باید بالا برود؛ اما درآمد خانوار می‌گوید دیگر توان خرید ندارم. در چنین شرایطی، افزایش قیمت مسکن بدون افزایش قدرت خرید، اسمش رونق نیست؛ رونق زمانی آغاز می‌شود که خریدار برگردد؛ نه زمانی که فقط عدد روی آگهی‌های فروش بالا برود.

تهران هنوز با کوه زباله دست‌وپنجه نرم می‌کند

آرادکوه از «دفن» فاصله گرفت

کاهش دفن مستقیم پسماند به کمتر از پنج درصد در آرادکوه، در نگاه نخست یک موفقیت بزرگ به‌نظر می‌رسد؛ اما وقتی این عدد را کنار تولید روزانه حدود ۸ هزار تن زباله در تهران، سهم ۳۰ درصدی ناوگان سازمان مدیریت پسماند در حمل پسماند، استمرار معضل جانوران موذی و چالش تفکیک از مبدأ قرار می‌دهیم، تصویر پیچیده‌تر می‌شود. پرسش اصلی این است که آیا تهران واقعاً در حال عبور از الگوی سنتی «تولید، جمع‌آوری و دفن» است یا تنها بخشی از این زنجیره را کارآمدتر کرده است؟

محسن قضاتلو، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، در نشست خبری خود تلاش کرد تصویری از تحول در مدیریت پسماند پایتخت ارایه کند؛ تصویری که در آن آرادکوه دیگر صرفاً مقصد نهایی زباله نیست، بلکه به محلی برای پردازش، بازیافت، تولید انرژی و مدیریت آثار زیست‌محیطی پسماند تبدیل می‌شود. اما در سوی دیگر ماجرا، تهران همچنان روزانه حدود ۸ هزار تن پسماند تولید می‌کند؛ حجمی که حتی اگر کمتر از پنج درصد آن بدون پردازش دفن شود، باز هم نشان می‌دهد مساله اصلی فقط «چگونه دفن کردن» نیست، بلکه «چگونه کمتر تولید کردن» است. قضاتلو درباره وضعیت پردازش در مجتمع آرادکوه گفت: بخش مهمی از پسماند ورودی به این مجتمع پیش از دفن، پردازش می‌شود و تلاش ما این است که میزان دفن مستقیم پسماند را به حداقل برسانیم. در حال حاضر سهم پسماندی که بدون پردازش دفن می‌شود به کمتر از پنج درصد رسیده و برنامه سازمان این است که با توسعه خطوط پردازش، تفکیک از مبدأ و استفاده از فناوری‌های جدید نیز کاهش پیدا کند. به گزارش ایسنا، قضاتلو گفت: آرادکوه همچنان یکی از زیرساخت‌های اصلی مدیریت پسماند تهران است و به جای نگاه صرفاً انتقالی، باید به سمت بهسازی و ارتقای این مجموعه حرکت کنیم.

وقتی مدیریت پسماند از آرادکوه به کوچه‌های تهران می‌رسد

اما مساله پسماند فقط در مجتمع آرادکوه اتفاق نمی‌افتد. یکی از ملموس‌ترین نشانه‌های ناکارآمدی زنجیره مدیریت پسماند برای شهروندان، حضور جانوران موذی، به‌ویژه موش‌ها، در نقاط مختلف شهر است.

قضاتلو درباره این موضوع گفت: برای کنترل جمعیت موش‌ها، علاوه بر اقدامات اجرایی، استفاده از اطلاعات مکانی و سامانه‌های GIS را دنبال کرده‌ایم تا عملیات مبارزه با جانوران موذی هدفمندتر شود

به گفته مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، موش‌ها به‌طور کامل از بین نمی‌روند، اما می‌توان جمعیت آنها را مدیریت و کنترل کرد. به همین دلیل عملیات مبارزه به شکل مستمر انجام می‌شود و تلاش داریم با شناسایی نقاط پرتراکم، اقدامات را در همان محدوده‌ها متمرکز کنیم. استفاده از GIS می‌تواند عملیات مبارزه با جانوران موذی را از اقدامات پراکنده و واکنشی به یک مدل داده‌محور تبدیل کند. اما این فناوری زمانی موثر است که داده‌های آن به عوامل اصلی تولید و تجمع موش نیز متصل شود: پسماند رهاشده، مخازن نامناسب، نقاط دپوی غیرمجاز، شبکه فاضلاب و وضعیت نظافت معابر.

۳۰ درصد حمل با ناوگان سازمان یک وابستگی پرهزینه؟

یکی دیگر از نکات قابل تأمل نشست خبری، اعلام سهم ناوگان سازمان مدیریت پسماند در حمل زباله بود. قضاتلو گفت: در حال حاضر حدود ۳۰ درصد پسماند شهر تهران با ناوگان سازمان مدیریت پسماند حمل می‌شود. او در ادامه درباره شرایط ناوگان توضیح داد: در سال‌های اخیر تلاش کرده‌ایم ظرفیت ناوگان را افزایش دهیم و بخشی از تجهیزات و ماشین‌آلات فرسوده را نوسازی کنیم. امروز حدود ۳۰ درصد حمل پسماند شهر تهران توسط ناوگان سازمان مدیریت پسماند انجام می‌شود و مابقی نیز از طریق پیمانکاران و مجموعه‌های طرف قرارداد صورت می‌گیرد.

به گفته مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، هدف ما این است که ضمن افزایش بهره‌وری ناوگان، زمان جمع‌آوری و انتقال پسماند کاهش پیدا کند و خدمات با کیفیت بیشتری به شهروندان ارایه شود.

تفکیک از مبدأ حلقه‌ای که هنوز ضعیف است

شاید مهم‌ترین بخش مساله همین جا باشد. تا زمانی که زباله در خانه‌ها و مراکز تجاری تفکیک نشود، بخش بزرگی از هزینه و پیچیدگی مدیریت پسماند به مراحل بعدی منتقل خواهد شد. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران گفت: یکی از اولویت‌های ما توسعه زیرساخت‌های جمع‌آوری پسماند خشک از مبدأ و کاهش مداخلات غیررسمی در این فرآیند است. او تأکید کرد: شهروندان باید بتوانند پسماند خشک خود را از مسیرهای رسمی تحویل دهند و در این فرآیند نقش داشته باشند. توسعه سامانه‌های هوشمند و ایجاد مراکز رسمی جمع‌آوری از جمله اقداماتی است که برای تحقق این هدف دنبال می‌شود. در این میان، ارزش اقتصادی پسماند خشک نیز مورد توجه قرار گرفته است. قضاتلو گفت: قیمت خرید پسماند خشک در چارچوب سازوکارهای تعریف‌شده حدود ۱۵ هزار و ۲۰۰ تومان اعلام شده است و تلاش می‌کنیم با ایجاد زیرساخت‌های رسمی، ارزش اقتصادی این بخش به صورت شفاف در زنجیره بازیافت قرار گیرد. اگر چنین سازوکاری به شکل شفاف و قابل رصد اجرا شود، می‌تواند بخشی از اقتصاد غیررسمی پسماند را به زنجیره رسمی منتقل کند. اما مساله صرفاً قیمت خرید نیست؛ شهروند باید انگیزه، دسترسی آسان و اطمینان داشته باشد که پسماند تحویلی واقعاً وارد چرخه بازیافت می‌شود.

زباله؛ هزینه یا فرصت اقتصادی؟

مدیریت پسماند در تهران سال‌ها بیشتر به‌عنوان یک هزینه شهری دیده شده است، اما نگاه جدید سازمان بر ظرفیت اقتصادی آن تأکید دارد. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران گفت: یکی از سیاست‌های سازمان، فراهم کردن زمینه برای ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به حوزه بازیافت است. پسماند صرفاً یک هزینه برای مدیریت شهری نیست و بخش قابل توجهی از آن قابلیت تبدیل شدن به مواد اولیه و محصولات قابل استفاده را دارد. او افزود: در مجتمع آرادکوه نیز ظرفیت‌هایی برای ایجاد شهرک بازیافت و توسعه فعالیت‌های مرتبط با این حوزه پیش‌بینی شده است و تلاش می‌کنیم با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری در این حوزه را افزایش دهیم. به گفته قضاتلو، در کنار بازیافت، موضوع تولید محصولات بتنی و مبلمان شهری از مواد و ضایعات قابل استفاده نیز دنبال شده است. بخشی از پسماندهای سنگی و مصالح حاصل از فرآیندهای مختلف می‌تواند پس از فرآوری، در تولید محصولات مورد استفاده قرار گیرد. قضاتلو درباره حجم تولید پسماند تهران گفت: روزانه حدود هشت هزار تن پسماند در شهر تهران تولید می‌شود و مدیریت چنین حجمی نیازمند همکاری همزمان شهروندان، پیمانکاران، مناطق شهرداری و سازمان مدیریت پسماند است. او ادامه داد: اگر شهروندان در مرحله نخست، یعنی تولید و تفکیک پسماند، همکاری بیشتری داشته باشند، هزینه‌های جمع‌آوری، حمل، پردازش و دفع نیز کاهش پیدا می‌کند. بنابراین فرهنگ‌سازی و تفکیک از مبدأ همچنان یکی از مهم‌ترین اولویت‌های سازمان است.

فاصله میان وعده و واقعیت

در نهایت، سازمان مدیریت پسماند تهران مدعی است که هدفش عبور از مدیریت سنتی زباله است.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران درباره فرآیندهای اجرایی و صدور مجوزها گفت: تلاش کرده‌ایم فرآیندهای مربوط به فعالیت‌های حوزه پسماند شفاف‌تر و منظم‌تر شود و موضوعاتی مانند مجوزهای قانونی نیز از مسیرهای مشخص و سامانه‌های مربوطه انجام شود. او تأکید کرد: در نهایت هدف این است که مدیریت پسماند از یک فرآیند صرفاً جمع‌آوری و دفع، به یک زنجیره کامل شامل کاهش تولید، تفکیک از مبدأ، جمع‌آوری، پردازش، بازیافت و استفاده مجدد از مواد تبدیل شود.

حتی حضور نیروهای سازمان در اربعین نیز بخشی از همین روایت استمرار خدمات شهری است. قضاتلو گفت: بخشی از نیروها و تجهیزات سازمان برای ارایه خدمات در این ایام اعزام شدند و تلاش کردیم همزمان با ارایه خدمات در آن سوی مرز، خدمت‌رسانی در تهران نیز بدون اختلال ادامه داشته باشد. او افزود: نیروهای خدمات شهری در مناسبت‌های مختلف در کنار مردم حضور دارند و این موضوع بخشی از ماموریت سازمان در حوزه ارایه خدمات شهری است. قضاتلو در پایان نیز بر مستمر بودن این مسیر تأکید کرد: مدیریت پسماند یک فرآیند مستمر است و نمی‌توان برای آن نقطه پایان مشخصی در نظر گرفت. با توجه به حجم بالای تولید پسماند در تهران، همواره نیازمند اصلاح فرآیندها، توسعه زیرساخت‌ها، استفاده از فناوری‌های جدید و مشارکت بیشتر شهروندان هستیم.

و شاید دقیقاً همین جمله، بهترین معیار برای سنجش عملکرد آینده باشد: کمتر از پنج درصد دفن مستقیم، اگر با کاهش تولید، افزایش تفکیک، بازیافت واقعی، کنترل شیرابه و متان، کاهش موش‌ها و شفافیت اقتصادی همراه نشود، صرفاً یک عدد موفق در انتهای زنجیره است؛ نه نشانه حل مساله پسماند تهران.

درشهر

ساعت کاری مراکز معاینه فنی تهران افزایش یافت

ساعت کاری تمامی مراکز معاینه فنی خودرو در شهر تهران از ۱۴ شهریورماه تا پایان شهریور، با هدف تسهیل دسترسی شهروندان به خدمات، حداقل یک ساعت افزایش یافت و این مراکز از ساعت ۷ صبح تا ۱۸ آماده ارایه خدمات هستند. به گزارش ایسنا، محمدمهدی رضازاده، مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران، با اعلام این خبر گفت: افزایش ساعت کاری مراکز با توجه به اجرای طرح برخورد پلیس راهور تهران بزرگ با خودروهای دودزا و فاقد معاینه فنی، افزایش سفرهای تابستانی در روزهای پایانی شهریور و ضرورت انجام معاینه فنی سرویس مدارس انجام شده است. طرح برخورد با خودروهای دودزا و فاقد معاینه فنی از ۱۴ تا ۱۶ شهریورماه اجرا می‌شود و از سوی دیگر، با نزدیک شدن به آغاز سال تحصیلی، انجام معاینه فنی خودروهای سرویس مدارس نیز اهمیت بیشتری پیدا کرده است. رضازاده با تأکید بر ضرورت بررسی فنی خودروها پیش از سفرهای تابستانی اظهار کرد: افزایش ساعت کاری مراکز با هدف جلوگیری از ازدحام و فراهم کردن امکان دریافت خدمات برای شهروندانی انجام شده است که به دلیل افزایش سفرها یا سایر محدودیت‌ها فرصت مراجعه در ساعات معمول را ندارند. مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران درباره نحوه فعالیت مراکز در این مدت گفت: مراکز از ساعت ۷ صبح تا ۱۸ فعال خواهند بود و در مجموع ۱۱ ساعت خدمات ارایه می‌کنند. پایان ساعت کاری مراکز الزاماً به ساعت ۱۸ محدود نمی‌شود و در صورت مراجعه متقاضی، فعالیت هر مرکز تا پذیرش آخرین خودرو ادامه خواهد داشت.

۱۳۰ روز هوای قابل قبول در تهران

تهران از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۳۰ روز هوای قابل قبول داشته است. به گزارش ایلنا، در حال حاضر میانگین کیفیت هوای تهران با شاخص ۹۰ در وضعیت قابل قبول اما در آستانه وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس جامعه قرار دارد. تهران از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۳۰ روز هوای قابل قبول، ۲۴ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس، ۱۲ روز هوای پاک و ۲ روز هوای ناسالم برای همه گروه‌ها داشته است. شاخص کیفیت هوا (AQI) به ۶ دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود، بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا «پاک»، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا «قابل قبول یا متوسط»، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا «ناسالم برای گروه‌های حساس»، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا «ناسالم»، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا «بسیار ناسالم» و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا «خطرناک» است.

پایان مرمت تعدادی از بناهای تاریخی آسیب‌دیده از جنگ

رییس کمیته گردشگری شورای اسلامی شهر تهران گفت: مرمت تعدادی از اماکن تاریخی که در اختیار شهرداری و وزارت میراث فرهنگی بوده به اتمام رسیده و مرمت برخی دیگر ادامه دارد. به گزارش ایلنا، سیداحمد علوی در رابطه با آخرین وضعیت مرمت اماکن تاریخی آسیب‌دیده از جنگ در تهران، اظهار کرد: تصمیم‌گیری در مورد مرمت این اماکن به صورت یک جانبه برعهده شهرداری نیست؛ برای مثال جلسات مشترکی برای تعیین تکلیف کاخ دادگستری و محدوده اطراف کاخ گلستان یا مابقی اماکن در اختیار دیگر نهادها برگزار شده است. وی افزود: برخی نهادها برای اماکن در اختیار خود تصمیم می‌گیرند و این در حالی است که شورا و شهرداری نگاهی کلان به تهران دارند. همین شرایط باعث می‌شود تصمیم نهایی و مرمت بناهای تاریخی آسیب‌دیده به سرعت انجام نشود.

علوی همچنین تصریح کرد: مرمت تعدادی از اماکنی که در اختیار شهرداری و وزارت میراث فرهنگی بوده به اتمام رسیده و مرمت برخی دیگر ادامه دارد. مرمت بناهایی که تحت تملک مجموعه‌های دیگر بوده هنوز در حال بحث و بررسی در مورد کاربری آنهاست.

راه‌اندازی ایستگاه اختصاصی تاکسی بانوان در بوستان گفت‌وگو

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران از راه‌اندازی ایستگاه اختصاصی تاکسی بانوان در حاشیه بیست و چهارمین نمایشگاه «زنان و تولید ملی» خبر داد.

به گزارش ایلنا، علی رحیمی، با اعلام راه‌اندازی ایستگاه اختصاصی تاکسی بانوان اظهار کرد: این ایستگاه با هدف پاسخگویی به مطالبه بانوان پایتخت برای دسترسی به حمل‌ونقل ایمن در بوستان گفت‌وگو برپا شده است. به گفته رحیمی در این طرح ۴۰ بانوی تاکسیران مستقر شده‌اند تا ضمن نمایش توانمندی‌های خود، خدمات حمل‌ونقل اختصاصی را به غرفه‌داران و شرکت‌کنندگان خ