

سنددار شدن، گام نخست حل

مشکلات سکونتگاه‌های غیر رسمی

معاون وزیر راه‌وشهرسازی ومدیرعامل شرکت‌بازآفرینی شهری ایران با تأکید بر ضرورت تعیین تکلیف مالکیت املاک در سکونتگاه‌های غیررسمی گفت:سنددار شدن این املاک می‌تواند زمینه‌مشارکت‌سازان در نوسازی، بهسازی و توسعه‌محلات را فراهم کند. به گزارش ایسنا، عبدالرضا گلپایگانی، اظهار کرد: حدود هفت میلیون نفر در مناطق حاشیه‌ای و سکونتگاه‌های غیررسمی کشور سکونت دارند و یکی از مهم‌ترین موانع توسعه این مناطق، مشخص نبودن وضعیت مالکیت است. او افزود: بخش قابل توجهی از اراضی این سکونتگاه‌ها در گذشته زمین‌های کشاورزی یاوقیفی بوده که بدون طی مراحل قانونی تفکیک وساخت‌وساز شده‌اند. در همین راستا، لایحه‌ای برای تعیین تکلیف مالکیت‌وبه رسمیت شناختن حق سکونت‌ساکنان بهمجلس شورای اسلامی ارایه‌شده‌است.مدیرعامل شرکت‌بازآفرینی شهری ایران با بیان اینکه مالکیت رسمی می‌تواند نقطه آغاز تحول در این مناطق باشد، تصریح کرد: با صدور سند، امکان مشارکت مردم در برنامه‌های توسعه‌شهری،بهرمندی از خدمات و سرنه‌های شهری و همچنین مشارکت در ساخت و تولیدمسکن افزایش می‌یابد.

تشکیل «تورنادو» روی دریای خزر

استاد دانشگاه و پدر علم هواشناسی ایران با تأکید بر اینکه بارش‌های شدید‌اخیر شمال کشور ارتباطی با «لاینینو» ندارد بلکه ناشی از تشکیل «تورنادو» روی دریای خزر است، اعلام کرد: سیستم‌های جوی نادری که مناطق شمالی را دربروند، تا چندروز آینده در شرق وشمال شرق کشور فعال خواهندبود. حسین اردکنی در گفت‌وگو با ایرنا ضمن تحلیل علمی این وقایع، بر لزوم ارتقای سطح هشدارها تأکید کرد. اردکنی با اشاره به تصاویر وشوهدمیدانی از سواحل شمالی کشور، اظهار کرد: آنچه در شمال کشور مشاهده کردیم یک پدیده گردباد دریایی (Waterspout) یا همان تورنادو بود که بر روی دریای خزر، شکل گرفت و پس از رسیدن به خشکی، آسیب‌های قابل توجهی به همراه داشت. او با بیان اینکه چندین پدیده‌هایی با کبریا‌های فوق‌ستغنی وباهای شدید با سرعت بالای ۱۰۰ کیلومتر در ساعت همراه هستند، تصریح کرد: در مواجهه با این سطح از اثر جوی، حتماً باید هشدار قرمز هواشناسی صادر شود تا مستگاه‌های امدادی و مردم آگاهی کامل داشته باشند. این استاد پیشکسوت هواشناسی با رد فرضیه تأثیر پدیده «لاینینو» بر بارش‌های اخیر شمال کشور، گفت: این ناپایداری‌ها ناشی از ال‌نینو نیست؛ بلکه به دلیل گرمای آب دریای خزر در این فصل است. است. وقتی هوای سردی که از روی اروپا و روس دریای سیاه عبور کرده به دریای خزر می‌رسد، تصادم‌های شدیدی ایجاد شده ومنجر به ناپایداری‌های شدید می‌شود. او در تشریح مسیر حرکت این سیستم جوی افزود: این سامانه از روسیرای مرز کرزی به سمت دریای سیاه حرکت کرد و پس از عبور از شمال دریای خزر، اکنون به سمت نواحی شرقی و شمال شرقی کشور در حال حرکت است. بنابراین، انتظار داریم تا چندروز آینده شاهدتولدم ناپایداری‌ها در این مناطق باشیم.

اطلس اقلیمی ایران پس از ۲۵ سال به روزرسانی می شود

رییس سازمان هواشناسی کشور از به‌روزرسانی اطلس اقلیمی ایران پس از ۲۵ سال خبر داد و گفت: نسخه جدید این اطلس با استفاده از آخرین داده‌های ثبت‌شده در ایستگاه‌های هواشناسی کشور در حال تدوین است و بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده تا پایان سال آماده بهره‌برداری خواهد شد. به گزارش مهر، سرانجام پیش‌کش اظهار کرد: تولید اطلس اقلیمی کشور با مشارکت پژوهشگاه هواشناسی و علوم کشور در حال انجام است و اطلاعات اقلیمی جدید کشور را دربر خواهد داشت. او افزود: اگر چه به‌طور معمول سالانه حدود ۱۰۰ ایستگاه هواشناسی جدید ایجاد یا تجهیز می‌شود، اما سال گذشته به دلیل شرایط خاص کشور، ۷۰ ایستگاه و طرح هواشناسی به بهره‌برداری رسید. تاج‌بخش با اشاره به توسعه تجهیزات بومی هواشناسی گفت: برای نخستین‌بار از ظرفیت‌های فنی داخلی برای تولید و نصب گنبد رادار هواشناسی کرمانشاه استفاده شد. همچنین فاز سوم سامانه بومی TCS که یکی از کادخود کارسازی ایستگاه‌های هواشناسی کشور است، به بهره‌برداری رسید و فاز چهارم آن امسال عملیاتی خواهد شد.

ادامه‌از صفحه اول

در پای دلار و ریسک در معاملات

بایان حال، باید میان رشد سود اسمی و سود واقعی تفاوت قائل شد. اگر درآمد سود شرکت‌ها به دلیل افزایش نرخ دلار و تورم رشد کند، اما هم‌زمان به‌دلیل افزایش تولید، نرخ مواد اولیه، دستمزد و سایر هزینه‌ها نیز افزایش یابد، نمی‌توان تمام این رشد را به عنوان بهبود واقعی عملکرد شرکت تلقی کرد. در واقع، بخشی از سودی که در صورت رشد شرکت‌ها مشاهده می‌شود، ممکن است ناشی از تورم و افزایش قیمت‌داری‌ها باشد. این مساله در مورد بازار سرمایه ایران اهمیت بیشتری دارد، زیرا سهامداران در نهایت به دنبال افزایش قدرت خرید سرمایه خود هستند، نه صرفاً افزایش عددی قیمت سهام. بنابراین اگر قرار باشد روند صعودی بورس ادامه پیدا کند، رشد نرخ دلار یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار خواهد بود. در کنار آن، کاهش مداخلات قیمتی، بهبود سودآوری شرکت‌ها و ثبات نسبی در فضای سیاسی می‌تواند به تداوم این روند کمک کند. با این حال، سرمایه‌گذاران نباید آن‌یک نکته مهم غافل شوند: بورس همچنان بازاری به شدت حساس به تحولات داخلی و خارجی است. اگر دوباره شاهد جنگ تنش‌های منطقه‌ای یا یک شوک سیاسی جدی باشیم، احتمالاً بازار سهام نیز تحت تأثیر قرار خواهد گرفت. بنابراین به صورت شاخص به تنهایی نمی‌تواند پیش‌بینی قطعی از روند بورس به یک‌دوره پایدار رونق باشد. در نهایت، به نظر می‌رسد، رشد فعلی بورس را باید تر کبیی از افزایش نرخ دلار، تورم، تعدیل انتظارات ریسک و بهبود نسبی شرایط کار، بتوانم تعدیل کرد. با این حال، اگر این رشد به یک روند پایدار تبدیل شود، بازار نیازمند محرک‌هایی فراتر از تورم و افزایش نرخ ارز است. محرک‌هایی که بتوانند سودآوری واقعی شرکت‌ها را افزایش دهند و باردهی بازار را یک رشد اسمی، به یک باردهی با کیفیت تبدیل کنند.

راه‌وشهرسازی

تاب‌آوری هوانوردی ایران زیر فشار تحریم

تحریم ۲۷ ایرلاین؛ پروازها فعلاً برقرارند

مدیرعامل فرودگاه امام خمینی می‌گوید تاکنون هیچ پروازی به دلیل تحریم‌های جدید لغو نشده و بیش از ۴۰ مسیر بین‌المللی همچنان برقرار است؛ رییس سازمان هواپیمایی نیز تأکید دارد که تحریم‌هایی نتوانند چرخه پروازهای ایران را متوقف کنند. اما پشت این اطمینان‌بخشی یک پرسش جدی وجود دارد: آیا ادامه پروازها به معنای بی‌اثر بودن تحریم‌هاست، یا هزینه‌اصلی تحریم در جایی پنهان‌تر، یعنی تأمین قطعات، تعمیر و نگهداری، قیمت بلیت، ظرفیت ناوگان و ریسک‌های آینده خود را نشان خواهد داد؟

تحریم‌های جدید امریکا علیه صنعت هوانوردی ایران در شرایطی اجرایی شده که ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی در فهرست تحریم‌ها قرار گرفته‌اند و هم‌زمان چند شرکت واسطه خارجی نیز به اتهام همکاری با صنعت هوانوردی ایران، خرید هواپیما و انتقال قطعات و تجهیزات هدف تحریم قرار گرفته‌اند. با این حال، بر خلاف نگرانی‌هایی که بلافاصله پس از اعلام این تحریم‌ها درباره احتمال توقف یا کاهش پروازهای خارجی مطرح شد، مقام‌های مسول ایران می‌گویند عملیات پروازی همچنان طبق برنامه‌ادامه دارد. رامین کاشف‌آذر، مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی حضرت امام خمینی (ره)، درباره وضعیت پروازها پس از اعمال تحریم‌های امریکا علیه ۲۷ شرکت هواپیمایی ایرانی گفت: هیچ‌یک از شرکت‌های هواپیمایی یا کشورهای طرف پرواز، مکتابه یا تماسی در باره لغو پروازها نداشته‌اند. او افزود: تاکنون هیچ درخواستی برای کنسلی پروازها ارائه نشده و در حال حاضر پروازها به‌طور کلیه پروازها به دلیل این تحریم‌ها نداریم. این اظهارات در کنار سخنان رییس سازمان هواپیمایی کشوری، تصویری از یک صنعت ارایه می‌کند که دست کم در کوتاه‌مدت قصد ندارد تحت تأثیر تحریم‌های جدید، برنامه پروازی خود را تغییر دهد.

ایران سال‌هاست با محدودیت در خرید هواپیما و قطعات، خدمات فنی، بانکی، بیمه‌ای و تعمیر و نگهداری مواجه است، اما با وجود همه این فشارها، آسمان ایران متوقف نشده و نخواهد شد.

پیش از ۴۰ مسیر همچنان برقرار است
مدیرعامل فرودگاه امام خمینی درباره وضعیت شبکه پروازی کشور نیز اعلام کرد: در حال حاضر تحریم‌های توجیهی مسیر پروازی داریم و بیش از ۴۰ مسیر به مقاصد مختلف برقرار است. در حال حاضر به کشورهای همسایه، هند، چین، تایلند، کشورهای حوزه CIS و قفقاز مسیر پروازی داریم و همچنان نیز پروازها هستند. به گزارش ایسنا، کاشف‌آذر تأکید کرد: در حال حاضر پروازها در مسیرهای موجود طبق برنامه در حال انجام است و تاکنون موردی از توقف پروازها به دلیل تحریم‌های جدید اعلام نشده است. این امر و اظهارات برای مسافران بین‌المللی خبر مهمی است. در واقع، برخلاف برخی سناریوهای بدبینانه، تحریم ۲۷ شرکت هواپیمایی به توقف فوری شبکه پروازی کشور منجر نشده است. اما نکته‌ای که در تحلیل این موضوع نباید نادیده گرفته شود این است که تحریم‌ها لزوماً به لغو پرواز آغاز نمی‌شوند. ممکن است یک شرکت هواپیمایی همچنان طبق برنامه پرواز کند، اما هم‌زمان هزینه تهیه قطعه، تعمیر هواپیما، بیمه، خدمات فنی، تأمین مالی و حتی انتقال پول برای آن افزایش پیدا کند. ممکن است امروز پرواز لغو نشود، اما چند ماه بعد به دلیل کاهش تعداد هواپیماهای آماده به خدمت، برنامه پروازی تحت فشار قرار گیرد.

تحریم پروازی
شیرودی با اشاره به آثار تحریم بر زندگی مردم گفت: هوانوردی صرفاً یک صنعت اقتصادی نیست؛ بلکه بخشی از زیرساخت حیاتی کشور و وسیله جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر، خانواده، بیمار، دانشجو و فعال اقتصادی است. او در ادامه تأکید کرد: بنابراین، هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی ایران، در عمل محدود کردن دسترسی مردم به خدمات حمل‌ونقل هوایی است و هزینه آن را بیش از همه مردم عادی، بیماران، خانواده‌ها و فعالان اقتصادی پرداخت می‌کنند. این بخش از اظهارات رییس سازمان هواپیمایی را می‌توان نقطه‌انحراف تحریم‌ها بر زندگی روزمره مردم دانست. حتی اگر هیچ پروازی لغو نشود، تحریم می‌تواند هزینه عملیاتی شرکت‌ها را بالا ببرد. شرکت هواپیمایی نیز در نهایت باید این هزینه را منابع خود متوقف کند. شیرودی همچنین گفت: صنعت هوانوردی

تحریم پروازی
شیرودی با اشاره به آثار تحریم بر زندگی مردم گفت: هوانوردی صرفاً یک صنعت اقتصادی نیست؛ بلکه بخشی از زیرساخت حیاتی کشور و وسیله جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر، خانواده، بیمار، دانشجو و فعال اقتصادی است. او در ادامه تأکید کرد: بنابراین، هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی ایران، در عمل محدود کردن دسترسی مردم به خدمات حمل‌ونقل هوایی است و هزینه آن را بیش از همه مردم عادی، بیماران، خانواده‌ها و فعالان اقتصادی پرداخت می‌کنند. این بخش از اظهارات رییس سازمان هواپیمایی را می‌توان نقطه‌انحراف تحریم‌ها بر زندگی روزمره مردم دانست. حتی اگر هیچ پروازی لغو نشود، تحریم می‌تواند هزینه عملیاتی شرکت‌ها را بالا ببرد. شرکت هواپیمایی نیز در نهایت باید این هزینه را منابع خود متوقف کند. شیرودی همچنین گفت: صنعت هوانوردی

مردم از بازار مسکن جامانده‌ند

بازار مسکن در تله رکود تورمی

در بسیاری از بازارها، افزایش قیمت نشانه‌ای از رونق تقاضاست. در بازار مسکن اما معادله مدتی است وارونه شده است: قیمت‌خانه‌ها بالا می‌رود، اما خریدار از بازار عقب می‌نشیند. سازنده از افزایش هزینه‌های ناله، فروشنده حاضر به کاهش قیمت نیست و خانواری که زمانی برای

خانه‌دار شدن پس‌انداز می‌کرد، حالا بخش بزرگی از درآمدش را صرف اجاره و هزینه‌های روزمره می‌کند. نتیجه، بازاری است که نه توان کاهش قیمت دارد و نه قدرت ایجاد رونق. بازاری گرفتار در همان نقطه‌ای که قصد ازدان را به آن با عنوان «رکود تورمی» یاد می‌کنند. بازار مسکن در سال‌های اخیر بیش از آنکه تابع قدرت خرید خانوار باشد، تحت تأثیر تورم عمومی، افزایش هزینه‌ساخت، انتظارات تورمی و تشنگی سرمایه‌های به‌کل حرکت کرده‌است. تقاضاها بالا رفته‌اند، اما تعداد کسانی که توان ورود به بازار خرید را دارند، کاهش یافته‌است. این تناقض شاید مهم‌ترین نشانه وضعیت فعلی بازار باشد. در یک سوی بازار، فروشنده‌گان و سازندگان قرار دارند که با استاده به رشد قیمت‌ها، مصالح دستمزد و سایر هزینه‌های ساخت، کاهش قیمت‌را منطقی نمی‌دانند. در سوی دیگر، خانوارهای قرار گرفته‌اند که در آستانه باسرت عت افزایش قیمت مسکن رشدکننده است. در نتیجه، فاصله‌میان «قیمت خانه» و «توان خرید خانوار» هر روز بیشتر شده است: فاصله‌ای که بیابوام‌های محدود و تسهیلاتی که بخش کوچکی از قیمت یک واحد مسکونی را پوشش می‌دهند، بر نمی‌شود.

رونقی که آمد و دوام نیابد
در مقطعی از نیمه دوم سال گذشته، نشانه‌هایی از افزایش تحر در بازار دیده‌شد. بخشی از تقاضای مصرفی که دیگر توان خرید واحدهای بزرگ و گرانب قیمت‌رانداشت، به سمت واحدهای کوچک‌تر و ارزان‌تر حرکت کرد. این تغییر الگوی تقاضایی توانست نشانه‌های بارگشت تدریجی خریداران به بازار باشد. اما این روند پایدار نماند؛ با تشدید ناپایدانی‌های اقتصادی و اجتماعی و آغاز جنگ تحمیلی، سوم آگستفندماه سال گذشته بازار مسکن بیش از گذشته در فضای احتیاط شد. در شرایطی که خانوارها نسبت به آینده درامد قبیعت‌ها و امنیت اقتصادی خود اطمینان ندارند، تصمیمی مانند خرید خانه که بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری زندگی بسیاری از آنهاست، به تعویق می‌افتد. فروشنده نیز در چنین فضایی حاضر نیست به‌سادگی قیمت را پایین بیاورد؛ در زیرامسکن برای بسیاری از مالکان، صرفاً یک محل سکونت نیست؛ بلکه

پنجشنبه ۱۹ شهریور ۱۴۰۵ | ۲۸ ربیع الاول ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۶ | ۲۴۰۶ | Thu, Sep 10, 2026

تعاون

تعاون



که دسترسی صنعت هوانوردی به تجهیزات، قطعات و خدمات فنی مورد نیاز را دشوار می‌کند، می‌تواند اهداف بنیادین همکاری بین‌المللی در حوزه هوانوردی و هدف اساسی کنوانسیون شیکاگو، یعنی توسعه ایمن، منظم و عادلانه هوانوردی غیرنظامی، در تعارض قرار گیرد.

جایی که هیچ شاری
رییس سازمان هواپیمایی کشوری هم در این باره تأکید کرد: ایمنی و امنیت پروازها خط قرمز سازمان هواپیمایی کشوری است. او همچنین گفت: استمرار پروازها صرفاً موضوعی سیاسی یا اقتصادی باشد، بخشی از زیرساخت حیاتی زندگی مردم و یکی از مهم‌ترین ابزار ارتباط میان ملت‌هاست. در ادامه این بیانیه آمده است که میلیون‌ها مسافر ایرانی و خارجی برای سفر، درمان، تحصیل، تجارت، دیدار خانواده‌ها و برقراری ارتباط میان کشورهای شبکه حمل‌ونقل هوایی وابسته‌اند. این اجنم سبب تأکید کرد: از این رو هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی و زنجیره تأمین هوانوردی، صرفاً فشار بر یک مجموعه اقتصادی نیست بلکه می‌تواند مستقیماً بر زندگی مردم، دسترسی آنان به حمل‌ونقل هوایی، استمرار خدمات و الزامات ایمنی پرواز اثرگذار باشد. این هشدار باید جدی گرفته شود؛ زیرا مهم‌ترین پیامد احتمالی محدودیت در تأمین قطعات، کاهش تعداد پروازها نیست، بلکه فشار بر فرآیند تعمیر و نگهداری و افزایش هزینه‌های آن است.

کنوانسیون شیکاگو: یک مطالبه بین‌المللی
انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران در اعتراض خود به کنوانسیون شیکاگو نیز استناد کرده و اعلام کرد: اصول و اهداف مندرج در کنوانسیون شیکاگو بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی غیرنظامی، تأمین نیاز مردم به خدمات حمل‌ونقل هوایی، امنیت اقتصادی و توسعه همکاری میان کشورهای عضو استوار است. این انجمن همچنین گفت: ماده ۴۴ این کنوانسیون نیز بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی بین‌المللی و فراهم کردن فرصت عادلانه برای بهره‌برداری از خدمات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی تأکید دارد. دشمن شرکت‌های هواپیمایی همچنین هشدار داد: استمرار و تشدید محدودیت‌هایی

کنوانسیون شیکاگو: یک مطالبه بین‌المللی
انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران در اعتراض خود به کنوانسیون شیکاگو نیز استناد کرده و اعلام کرد: اصول و اهداف مندرج در کنوانسیون شیکاگو بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی غیرنظامی، تأمین نیاز مردم به خدمات حمل‌ونقل هوایی، امنیت اقتصادی و توسعه همکاری میان کشورهای عضو استوار است. این انجمن همچنین گفت: ماده ۴۴ این کنوانسیون نیز بر توسعه ایمن و منظم هوانوردی بین‌المللی و فراهم کردن فرصت عادلانه برای بهره‌برداری از خدمات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی تأکید دارد. دشمن شرکت‌های هواپیمایی همچنین هشدار داد: استمرار و تشدید محدودیت‌هایی

جایی که هیچ شاری
رییس سازمان هواپیمایی کشوری هم در این باره تأکید کرد: ایمنی و امنیت پروازها خط قرمز سازمان هواپیمایی کشوری است. او همچنین گفت: استمرار پروازها صرفاً موضوعی سیاسی یا اقتصادی باشد، بخشی از زیرساخت حیاتی زندگی مردم و یکی از مهم‌ترین ابزار ارتباط میان ملت‌هاست. در ادامه این بیانیه آمده است که میلیون‌ها مسافر ایرانی و خارجی برای سفر، درمان، تحصیل، تجارت، دیدار خانواده‌ها و برقراری ارتباط میان کشورهای شبکه حمل‌ونقل هوایی وابسته‌اند. این اجنم سبب تأکید کرد: از این رو هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی و زنجیره تأمین هوانوردی، صرفاً فشار بر یک مجموعه اقتصادی نیست بلکه می‌تواند مستقیماً بر زندگی مردم، دسترسی آنان به حمل‌ونقل هوایی، استمرار خدمات و الزامات ایمنی پرواز اثرگذار باشد. این هشدار باید جدی گرفته شود؛ زیرا مهم‌ترین پیامد احتمالی محدودیت در تأمین قطعات، کاهش تعداد پروازها نیست، بلکه فشار بر فرآیند تعمیر و نگهداری و افزایش هزینه‌های آن است.

جایی که هیچ شاری
رییس سازمان هواپیمایی کشوری هم در این باره تأکید کرد: ایمنی و امنیت پروازها خط قرمز سازمان هواپیمایی کشوری است. او همچنین گفت: استمرار پروازها صرفاً موضوعی سیاسی یا اقتصادی باشد، بخشی از زیرساخت حیاتی زندگی مردم و یکی از مهم‌ترین ابزار ارتباط میان ملت‌هاست. در ادامه این بیانیه آمده است که میلیون‌ها مسافر ایرانی و خارجی برای سفر، درمان، تحصیل، تجارت، دیدار خانواده‌ها و برقراری ارتباط میان کشورهای شبکه حمل‌ونقل هوایی وابسته‌اند. این اجنم سبب تأکید کرد: از این رو هدف قرار دادن شرکت‌های هواپیمایی و زنجیره تأمین هوانوردی، صرفاً فشار بر یک مجموعه اقتصادی نیست بلکه می‌تواند مستقیماً بر زندگی مردم، دسترسی آنان به حمل‌ونقل هوایی، استمرار خدمات و الزامات ایمنی پرواز اثرگذار باشد. این هشدار باید جدی گرفته شود؛ زیرا مهم‌ترین پیامد احتمالی محدودیت در تأمین قطعات، کاهش تعداد پروازها نیست، بلکه فشار بر فرآیند تعمیر و نگهداری و افزایش هزینه‌های آن است.

خروج ۸۱ ساختمان از فهرست ساختمان‌های پرخطر تهران

رییس کمیته ایمنی شورای شهر تهران با اشاره به روند خروج ساختمان‌های بحرانی از شرایط بسیار پرخطر گفت: با پیگیری‌های انجام‌شده سازمان آتش نشانی، تعداد ۸۱ ساختمان از فهرست ۱۲۹ ساختمان بحرانی از گروه بسیار پرخطر خارج و در فهرست گروه با خطر کمتر قرار گرفته‌است. مهدی بابایی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به وضعیت ساختمان‌های ناایمن یا پخت‌وروند پیگیری آنها اظهار کرد: با همکاری مدیریت پیشگیری نواحی شهرداری، در حال پیگیری جدی جهت خروج ۴۸ ساختمان بحرانی باقی‌مانده از شرایط بحرانی هستیم. بابایی افزود: رزایی ساختمان‌ها به صورت ویژه در دستور کار کمیته ایمنی شورای شهر تهران قرار دارند و با توجه به اقدامات صورت گرفته از سال ۱۴۰۲ تاکنون از شرایط موجود در سطح شهر بهبود یافته است. او با اشاره به برخی موانع موجود در مسیر ایمن‌سازی ساختمان‌ها، گفت: هزینه ایمن‌سازی ساختمان در سبدها هزینه‌ها دایه‌دیده‌شده است و فرهنگ عمومی ایمنی مردم نیز از جمله مسائل موجود است. همچنین وجود قانون مالکیت و سرقتی از دیگر موانع است؛ به گونه‌ای که صاحب سرقتی اجازه تغییر در ملک را ندارد و مالک نیز راضی به ایمن‌سازی ملک نیست. رییس کمیسیون ایمنی شورای شهر تهران ضعف قوانین الزام‌وراز را دیگر مشکلات موجود دانست و گفت: ضعف قوانین الزام‌آور، خصوصاً بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها از جمله موانع ایمن‌سازی ساختمان‌هاست. عضو شورای شهر تهران در پاسخ به این پرسش که آیا همچنان ساختمان‌هایی در تهران وجود دارند که از نظر ایمنی نگرانی جدی درباره آنها وجود داشته باشد؟ گفت: بله، متأسفانه برخی ساختمان‌های وابسته به نهادهای دولتی، سیاسی و... بدون توجه به اختلال به و تذکرهای این سازمان مشکل ایمنی دارند و در صورت رخداد حریق، احتمال تلفات انسانی و خسارت به بیت‌المال بسیار بالا خواهد بود.

حمایت از بهسازی و تجهیز ۱۴۰۰ مسجد در تهران

عضو شورای اسلامی شهر تهران از حمایت مدیریت شهری از بهسازی و تجهیز حدود یک‌هزار ۴۰۰ مسجد در دوره ششم خبر داد و گفت: رویکرد فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران در این دوره از تصدی‌گری صرف به سمت مردم‌پاییدن و محله‌محوری تغییر کرده است. به گزارش مهر، احمد صادقی با تشریح عملکرد فرهنگی واجتماعی مدیریت شهری در دوره ششم اظهار کرد: در مجموعه برنامه‌های فرهنگی واجتماعی، ورزشی و محله‌محور شهرداری در این دوره بیش از پنج میلیون نفر را تحت پوشش قرار داده است. او افزود: اهمیت این اقدامات تنها به تعداد مخاطبان محدود نمی‌شود، بلکه ظرفیت‌های اجتماعی ایجادشده و افزایش حضور مردم در فضاهای عمومی و تقویت مشارکت اجتماعی نیز باید مورد توجه قرار گیرد. صادقی با اشاره به اجرای طرح «آمان» گفت: این طرح با هدف ایجاد پیوند میان مسجد، مدرسه و خانواده در ۲۵۲ محله تهران اجرا شده و ۸۰۰ مسجد و ۷۰۰ مدرسه در آن مشارکت دارند. به گفته وی، بیش از ۵۰۰ هزار نوجوان تحت پوشش این طرح قرار گرفته‌اند. عضو شورای شهر تهران ادامه داد: در دوره ششم مدیریت شهری از حدود یک‌هزار ۴۰۰ مسجد برای بهسازی و تجهیز حمایت شده و از صدها هبات نیز پشتیبانی صورت گرفته است. او همچنین به اقدامات حوزه گردشگری اشاره کرد و گفت: حدود ۴۴ هزار گردشگر با شرکت در یک به یک‌ونیم میلیون شهروند بر گزار شده که در معرفی ظرفیت‌های محله‌ها و فعال‌شدن آنها نقش داشته است. صادقی ادامه داد: با اقدامات حوزه آسیب‌های اجتماعی نیز اظهار کرد: سامانه مدرسه دهم‌ها هزار آسیب‌دیده اجتماعی و کاهش حضور معتادان متجاهر از دیگر اقدامات مدیریت شهری بود. است. او در این باره گفت: در همین راستا باید عرصه‌ها و رانستگاه‌های جدید به‌طورکامل محقق نشده است، گفت: تفهادهای به عملکرد مدیریت شهری وارد است و خود من نیز یکی از منتقدان این حوزه هستم؛ اما تغییر رویکرد و حرکت به سمت مدیریت فرهنگی واجتماعی مردم‌پایه را نمی‌توان نادیده گرفت. با وجود اقدامات انجام‌شده هنوز با نامله‌مسئله فاصله داریم و باید در ادامه مسیر، ظرفیت واقعی محلات بیش از گذشته در مدیریت و حل مسائل تهران به کار گرفته شود.

هم‌افزایی شهرسازی و حمل‌ونقل برای بازآفرینی پایانه‌های تهران

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران بر ضرورت هماهنگی میان حوزه‌های شهرسازی و حمل‌ونقل برای بازآفرینی پایانه‌های حمل‌ونقل عمومی و رق‌تای کیفیت فضاهای شهری آنها تأکید کرد. به گزارش مهر، سرانله آبادیان، با تأکید بر ضرورت هم‌افزایی دو معاونت در اجرای طرح‌های مشترک گفت: مجموعه‌ای از اسناد و طرح‌های مشترک با معاونت حمل‌ونقل در حال تهیه است که پیش‌بینی آنها باید در همین راستا باید عرصه‌ها و رانستگاه‌های جدید به‌طورکامل محقق نشده است، گفت: تفهادهای به عملکرد مدیریت شهری وارد است و خود من نیز یکی از منتقدان این حوزه هستم؛ اما تغییر رویکرد و حرکت به سمت مدیریت فرهنگی واجتماعی مردم‌پایه را نمی‌توان نادیده گرفت. با وجود اقدامات انجام‌شده هنوز با نامله‌مسئله فاصله داریم و باید در ادامه مسیر، ظرفیت واقعی محلات بیش از گذشته در مدیریت و حل مسائل تهران به کار گرفته شود.

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران بر ضرورت هماهنگی میان حوزه‌های شهرسازی و حمل‌ونقل برای بازآفرینی پایانه‌های حمل‌ونقل عمومی و رق‌تای کیفیت فضاهای شهری آنها تأکید کرد. به گزارش مهر، سرانله آبادیان، با تأکید بر ضرورت هم‌افزایی دو معاونت در اجرای طرح‌های مشترک گفت: مجموعه‌ای از اسناد و طرح‌های مشترک با معاونت حمل‌ونقل در حال تهیه است که پیش‌بینی آنها باید در همین راستا باید عرصه‌ها و رانستگاه‌های جدید به‌طورکامل محقق نشده است، گفت: تفهادهای به عملکرد مدیریت شهری وارد است و خود من نیز یکی از منتقدان این حوزه هستم؛ اما تغییر رویکرد و حرکت به سمت مدیریت فرهنگی واجتماعی مردم‌پایه را نمی‌توان نادیده گرفت. با وجود اقدامات انجام‌شده هنوز با نامله‌مسئله فاصله داریم و باید در ادامه مسیر، ظرفیت واقعی محلات بیش از گذشته در مدیریت و حل مسائل تهران به کار گرفته شود.

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران بر ضرورت هماهنگی میان حوزه‌های شهرسازی و حمل‌ونقل برای بازآفرینی پایانه‌های حمل‌ونقل عمومی و رق‌تای کیفیت فضاهای شهری آنها تأکید کرد. به گزارش مهر، سرانله آبادیان، با تأکید بر ضرورت هم‌افزایی دو معاونت در اجرای طرح‌های مشترک گفت: مجموعه‌ای از اسناد و طرح‌های مشترک با معاونت حمل‌ونقل در حال تهیه است که پیش‌بینی آنها باید در همین راستا باید عرصه‌ها و رانستگاه‌های جدید به‌طورکامل محقق نشده است، گفت: تفهادهای به عملکرد مدیریت شهری وارد است و خود من نیز یکی از منتقدان این حوزه هستم؛ اما تغییر رویکرد و حرکت به سمت مدیریت فرهنگی واجتماعی مردم‌پایه را نمی‌توان نادیده گرفت. با وجود اقدامات انجام‌شده هنوز با نامله‌مسئله فاصله داریم و باید در ادامه مسیر، ظرفیت واقعی محلات بیش از گذشته در مدیریت و حل مسائل تهران به کار گرفته شود.