

ایرانشهر

تورم سالانه مسکن به ۳۲٫۷ درصد رسید

بر اساس آخرین آمار مرکز آمار ایران، تورم سالانه بخش مسکن در شهر یورماه ۱۴۰۵ به ۳۲٫۷ درصد رسید، در حالی که رشد بخش ساختمان در بهار اسمال منفی ۶٫۴ درصد ثبت شده است؛ آماري که همزمان افزایش قیمت در بازار مسکن و کاهش رشد فعالیت‌های ساختمانی را نشان می‌دهد.به گزارش تسنیم، شاخص بخش «مسکن، آب، برق، گاز و سایر سوخت‌ها» در شهر یورماه به ۴۷۳٫۴ رسید که نسبت به مردادماه ۳۶ درصد افزایش داشته است. تورم نقطه‌به‌نقطه این گروه نیز ۳۷٫۹ درصد و تورم سالانه آن ۳۵٫۹ درصد اعلام شده است. این گروه با ضریب اهمیت ۳۶٫۱۱ درصد، یکی از بخش‌های اثرگذار در محاسبه تورم خانوار محسوب می‌شود. در بخش مسکن، شاخص در شهر یورماه به ۴۵۹٫۳ رسید و تورم ماهانه ۳٫۶ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه ۳۳٫۵ درصد و تورم سالانه ۳۲٫۷ درصد ثبت شد. در مردادماه، تورم ماهانه مسکن ۲٫۵ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه ۳۲٫۵ درصد بود، در حالی که تورم سالانه همچنان ۳۲٫۷ درصد گزارش شده بود. در بخش اجاره مسکن نیز شاخص به ۴۵۵٫۳ رسید. تورم ماهانه اجاره ۳٫۶ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه ۳۳٫۸ درصد و تورم سالانه ۳۲٫۲ درصد اعلام شده است. این در حالی است که تورم ماهانه اجاره در مردادماه ۲٫۵ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه آن ۳۱٫۸ درصد بود. همچنین خدمات نگهداری و تعمیر واحدهای مسکونی در شهر یورماه با تورم ماهانه ۲٫۹ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه ۸۳٫۹ درصد و تورم سالانه ۶۸٫۹ درصد مواجه شده است. از سوی دیگر، آمارهای مربوط به رشد اقتصادی نشان می‌دهد بخش ساختمان در بهار ۱۴۰۵ رشد منفی ۶٫۴ درصدی داشته است. رشد این بخش در شش‌ماه نخست سال گذشته نیز منفی ۰٫۸ درصد ثبت شده بود، هر چند در ۹ ماهه همان سال به محدوده مثبت رسید.

تعلیق ۲ شرکت مسافربری پس از ۲ حادثه مرگبار اتوبوس

رییس پلیس راه راور اظهار فراجاز تعلیق فعالیت دو شرکت مسافربری پس از بررسی کارشناسی دو حادثه مرگبار اتوبوسی در استان‌های مرزی و خراسان جنوبی خبر دادو گفت: پرونده این شرکت‌ها برای تعیین تکلیف نهایی به کمیسیون ماده ۱۲ سازمان راه‌آبادی و حمل‌ونقل جاده‌ای ارجاع می‌شود. به گزارش مهر، سرهنگ سیاوش محبی با اشاره به نتایج بررسی‌های کارشناسی دو حادثه اظهار کرد: حفظ جان و سلامت مسافران خط قرمز پلیس است و یا هر گونه قصور، تخلف و سهل‌انگاری که ایمنی مسافران را به خطر بیندازد، مطابق قانون برخورد خواهد شد. او درباره حادثه واژگونی اتوبوس در آزادراه همدان- ساوه گفت: در بررسی‌های کارشناسی، سه مورد قصور و مسوولیت در وقوع این حادثه احراز شد که یکی از آنها متوجه راننده، دیگری مربوط به شرکت احداث، نگهداری و بهره‌برداری از آزادراه و مورد سوم متوجه مدیر شرکت حمل‌ونقل مسافری بوده است. به گفته محبی، بی‌مالتی راننده و انجام حرکات مخاطره‌آمیز موجب ناتوانی وی در کنترل اتوبوس، خروج از مسیر و واژگونی آن شد. در این حادثه ۱۱ نفر جان خود را از دست دادند و ۲۴ نفر مصوم شدند. رییس پلیس راه راور فراخافزود: در بررسی‌های کارشناسی، شرکت بهره‌بردار آزادراه نیز به دلیل قصور در آیین‌سازی مسیر، از جمله تأمین و استقرار حفاظ کناری راه، مسوول شناخته شد. همچنین مدیر شرکت حمل‌ونقل مسافری به دلیل صدور صورت‌وضعیت بدون احراز سلامت جسمی و روانی راننده دارای مسوولیت تشخیص داده شد. محبی درباره حادثه دوم در محور سربیشه خراسان جنوبی نیز گفت: علت اصلی این تصادف بی‌احتیاطی راننده اتوبوس به دلیل عدم توجه به جلو اعلام شده است. پس از برخورد، اتوبوس دچار حریق شدو سرنشینان برای دور شدن از آتش به بخش عقب خودرو رفتند. در نهایت تعدادی از آنها جان خود را از دست دادند. او ادامه داد: در این حادثه علاوه بر قصور راننده، شرکت مسافربری به دلیل نظارت ناکافی بر سلامت فنی اتوبوس پیش از حرکت و مالک خودرو به دلیل تغییر در پاک استاندارد یا استفاده از پاک غیر مجاز، دارای قصور شناخته شدند.

بازپرداخت بدون جریمه بلیت پروازهای لغوشده

سازمان هواپیمایی کشوری در بخشنامه‌ای فوری و لازم‌الاجرا، شرکت‌های هواپیمایی و دفاتر خدمات مسافرتی را مکلف کرد و چه بلیت پروازهای خارجی لغوشده به دلیل شرایط منطقه را بدون کسر جریمه و در اسرع وقت به مسافران بازگردانند. به گزارش ایلنا، این بخشنامه در پی لغو تعدادی از پروازهای بین‌المللی به‌مقصدبرخی کشورهای منطقه از جمله امارات، عراق و جرگستان و با هدف صیانت از حقوق مسافران صادر شده است. بر اساس دستورالعمل ابلاغ‌شده، تمامی شرکت‌های هواپیمایی و مبادی فروش بلیت موظف هستند وجه کامل بلیت پروازهای لغوشده را به مسافران مسترد کنند و مجاز به کسر هیچ‌گونه جریمه‌ای از مبلغ پرداختی نیستند. مساجدان سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری، با تأکید بر لزوم لااثر بودن این بخشنامه اظهار کرد: شرکت‌های هواپیمایی و آژانس‌های فروش بلیت موظفند بازپرداخت وجه بلیت‌های لغوشده را بدون اعمال جریمه انجام دهند. او همچنین درباره نگرانی مسافران از تأخیر در بازپرداخت وجوه گفت: بر اساس این ابلاغیه، شرکت‌های هواپیمایی و دفاتر خدمات مسافرتی حق تأخیر در فرایند بازپرداخت را ندارند و باید وجوه مربوط به بلیت‌های لغوشده را در اسرع وقت به حساب مسافران واریز کنند. سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد است که اجرای این دستورالعمل روند بازپرداخت وجوه به‌صورت مستمر رصد خواهد شد. این سازمان همچنین تأکید اجرای بخشنامه خودداری کنند بازپرداخت‌وجه مسافران تأخیر داشته باشند، مطابق مقررات برخورد خواهد شد. به این ترتیب، مسافرانی که پرواز خرد آنها به دلیل شرایط منطقه لغو شده است، مشمول کسر جریمه در فرایند استرداد بلیت نخواهند بود و باید کل مبلغ پرداختی خود را دریافت کنند.

راه‌وشهرسازی

چرا ابرپروژه‌های شمال متوقف می‌شوند؟

شهرمازندران در مسیر بلندمرتبه‌سازی

در حالی که سیاست‌گذار شهری از بلندمرتبه‌سازی در شهرمازندران به‌عنوان یکی از مسیرهای استفاده‌بهنه‌تر از زمین‌سختی می‌گوید، فعالان صنعت ساختمان از سوی دیگر از معطل ماندن پروژه‌های بزرگ برای ماهه‌ها و حتی سال‌ها در فرایند تصمیم‌گیری خبر می‌دهند؛ شکافی که نشان می‌دهد مساله شمال ایران دیگر صرفاً کمبود زمین یا سرمایه نیست، بلکه به تضاد میان «ضرورت توسعه» و «سرعت تصمیم‌گیری» رسیده‌است.

پژمان جوزی، رییس انجمن صنعت ساختمان، با انتقاد از روند تصمیم‌گیری درباره پروژه‌های بزرگ ساختمانی در استان‌های شمالی، تصویری از سرمایه‌گذاری ارایه کرد که در آن سرمایه‌گذار با زمین‌منابع‌مالی، طرح‌و حتی آمادگی برای تأمین زیرساخت وارد استان می‌شود. اما در نقطه‌ای از مسیر، پاریک حمله متوقف می‌شود. پایدی پرونده به‌مرکز برود. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که خود وزارت راه و شهرسازی نیز بر ضرورت تغییر در شیوه تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری در استان‌های شمالی تأکید کرده است؛ موضوعی که کشور می‌دهد اختلاف میان ظرفیت توسعه و سازوکار تصمیم‌گیری، به یکی از مسائل جدی مدیریت شهری در شمال کشور تبدیل شده‌است.

در همین راستا، رییس انجمن صنعت ساختمان می‌گوید: چرا استان‌هایی که باید مقصد سرمایه‌گذاری باشند، به‌ویژه مازندران، خودشان به ایستگاه انتظار سرمایه‌گذار تبدیل شده‌اند؟

جوزی درباره تجربه سرمایه‌گذار در استان گفت: توسعه‌گر وقتی وارد شمال کشور می‌شود، ممکن است زمین، سرمایه، طرح، شریک و منابع مالی داشته باشد، برای پروژه خود، اشتغال ایجاد کند و حتی حاضر باشد زیرساخت مورد نیاز پروژه را نیز تأمین کند. اما در نهایت، پاریک حمله مواجه می‌شود: «باید پرونده به‌مرکز برود.»

جوزی منظور از مرکز انشورای عالی شهرسازی و معماری ایران، دستورالعمل فرایند تصمیم‌گیری درباره برخی پروژه‌هایی تولد به «گلوگاه خواب سرمایه» تبدیل شود. او توضیح داد: در این شرایط، زمان می‌گذرد، ماهه‌ها و حتی سال‌ها سرمایه‌گذار با تکلیف می‌ماند، هزینه‌های ساخت افزایش پیدا می‌کند، قیمت‌ها تغییر می‌کند، شرایط اقتصادی پروژه عوض می‌شود و در نهایت، توجیه اقتصادی طرحی که می‌توانست یک فرصت برای استان باشد، از بین می‌رود.

نکته قابل تأمل اینجاست که اصل وجود یک مرجع عالی برای کنترل آثار کالبدی و شهرسازی پروژه‌های بزرگ، لزوماً به معنای ایراد در ساختار تصمیم‌گیری نیست؛ مسأله‌ای که این انتقاد را به یک بحث سیاست‌گذاری تبدیل می‌کند. زمان، شفافیت و قابلیت پیش‌بینی در فرایند است، بنابراین سؤال اصلی را می‌توان این گونه بازتعریف کرد: آیا می‌توان بدون حذف نظارت‌های ملی و زیست‌محیطی، فرایند بررسی پروژه‌های بزرگ را زمان‌بندی‌پذیر و قابل پیش‌بینی کرد؟

مشکل شمال «زمین» نیست

شاید مهم‌ترین بخش اظهارات جوزی، جایی باشد که او مساله شمال را از «کمبود زمین» به «تخود استفاده از زمین» منتقل می‌کند. به گزارش ایسنا، او صراحتاً گفت: بارها گفت‌ام که مشکل شمال کمبود زمین نیست؛ مشکل، استفاده نادرست از زمین است. به گفته رییس انجمن صنعت ساختمان، ادامه ساخت‌وساز پراکنده در شمال به معنای توسعه پایدار نیست؛ زیرا هر قطعه زمین به‌راه دسترسی و هر منطقه

بارش‌های پاییزی آغاز شد

بارش‌های پاییزی سراسرانجام در بخش‌هایی از کشور آغاز شده‌است. سازمان هواپیمایی که در روزهای پیش‌رو شمال غرب، غرب و سواحل شمالی کشور را تحت تأثیر قرار خواهد داد. اما پشت خیر خوش آغاز بارندگی‌ها، واقعیتی نگران کننده درباره وضعیت منابع آب تهران وجود دارد، حتی اگر پاییز اسال پر بارش باشد، یعنی توان انتظار داشت کسری انباشته منابع آب پایتخت جان خود را شاد و وظیفه، رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور، درباره وضعیت سامانه‌های بارشی پاییز می‌گوید: بارش‌های پاییزی در برخی از استان‌ها آغاز شده‌است و طی روزهای آینده نیز بارندگی‌ها در شمال کشور آغاز شده و تداوم خواهد داشت. به گفته او، پیش‌بینی می‌کند که طی یک هفته آینده به‌خصوص پهنه غربی کشور، شمال غرب و سواحل شمالی درگیر بارندگی خواهند بود.

واقعیتی که بحران تهران را بنهان می‌کند

یکی از نکات مهم در ارزیابی وضعیت بارندگی، توجه به تفاوت بین «هیپوگنیک کشوری» و وضعیت منطقه است. ممکن است بارش در مقیاس ملی در محدوده نرمال قرار گیرد، اما همزمان یک استان یا حوزه‌ای بزرگ‌سری شدید منابع مواجه باشد. وظیفه در سال‌های اخیر، پیش‌بینی می‌کند که میزان بارش در یافتی در میانگین کشور، تقریباً برابر مال بود. اما این «نرمال بودن» به معنای توزیع مناسب بارش در سراسر کشور نیست، او توضیح می‌دهد: منظور از مناسب بودن این است که میزان بارش در یافتی در میانگین کشور، تقریباً به اندازه میانگین بلندمدت ۳۰ ساله، یعنی نرمال بارندگی، بوده‌است. به‌این دلیل، دیگر، عدم یکنگن می‌تواند تصویری از پهنه‌های مختلف کشور ارائه کند، در حالی که در برخی مناطق، کسری بارش و آب به‌مرحله بحرانی رسیده باشد. به گزارش مهر، رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی در باره این ناهمگونی می‌گوید در برخی استان‌ها مانند کرمان، یوشهر، هرمز، کر، کردستان و آذربایجان غربی بارندگی بیش از نرمال بوده است؛ اما در مقابل، استان‌های فلات مرکزی شامل یزد، اصفهان، مرکزی، قم، تهران، خراسان رضی، سمنان و قزوین زیر حد نرمال قرار داشته‌اند. در این میان تهران وضعیت و حس‌داری دارد. به گفته وظیفه، به‌خصوص تهران از نظر درصد کم‌بارشی، کم‌بارش‌ترین استان بود و حدود ۴۰ درصد زیر نرمال بارندگی دریافت کرد.

چرا یک سال پر بارش نمی‌تواند تهران را نجات دهد؟

شاید مهم‌ترین بخش سخنان رییس مرکز ملی اقلیم

پنجشنبه ۹ مهر ۱۴۰۵ | ۱۹ بیع‌التانی ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۲۴۲۴ | Thu, Oct 1, 2026

راه‌وشهرسازی

چرا ابرپروژه‌های شمال متوقف می‌شوند؟

شهرمازندران در مسیر بلندمرتبه‌سازی



به‌شکله آب، فاضلاب، برق، پاریکینگ و خدمات شهری نیاز دارد. جوزی هشدار داد: این مدل ساخت‌وساز در شمال کشور اگر بدون برنامه ادامه پیدا کند، نتیجه‌اش توسعه پایدار نیست؛ بلکه پراکندگی ساخت‌وساز است.

بلندمرتبه‌سازی تهدید یا نیاز از حفاظت از زمین؟

در اینجا یکی از مناقشه‌های قدیمی توسعه شمال دوباره مطرح می‌شود: آیا بلندمرتبه‌سازی الزاماً به معنای فشار بیشتر بر طبیعت است؟

جوزی معتقد است پاسخ لزوماً مثبت نیست و باید میان تراکم برنامه‌ریزی‌شده و ساخت‌وسازی بی‌ضابطه تفاوت گذاشت. او پرسید: اگر برای ایجاد ظرفیت اقامتی یک

پروژه، به جای یک مجموعه متراکم، صدها ویلا پراکنده بسازیم، آیا به طبیعت کمتر آسیب زدیم؟ یا هزینه زیرساخت کمتر شده‌است؟ آیا خدمات شهری متمرکزتر شده‌است؟ یا دسترسی‌ها بهتر شده‌در نهایت، گردشگری حرف‌های‌تری ایجاد کرد؟

رییس انجمن صنعت ساختمان تأکید کرد: می‌توان در یک محدوده مشخص، یک مجموعه گردشگری بزرگ و متراکم ایجاد کرد و در مقابل، بخش بیشتری از زمین را به‌صورت عمومی یا خصوصی، به‌عنوان فضای سبز، محوطه طبیعی و خدمات عمومی آزاد گذاشت. این همان تفاوت میان تراکم‌هو شمند و تراکم بی‌ضابطه است.

در واقع، سیاست جدید اعلام‌شده برای مازندران نیز نشان می‌دهد بلندمرتبه‌سازی دیگر صرفاً یک بحث نظری نیست و موضوع استفاده‌بهنه‌از زمین شهری در دستور کار قرار گرفته است. بر اساس گزارش‌های منتشر شده، حدود ۲۷ شهر و شهرستان مشمول این پروژه خواهد شد.

با این حال، «بلندمرتبه‌سازی» به‌خودی‌خود سیاست توسعه پایدار محسوب نمی‌شود؛ کیفیت طراحی، ظرفیت شبکه آب و فاضلاب، حمل‌ونقل، ظرفیت اکولوژیک، دسترسی عمومی و نحوه توزیع خدمات تعیین می‌کند که تراکم به‌راه حل تبدیل شود یا مسأله‌ای تازه بسازد.

مساله اصلی: فروش زمین یا توسعه صنعت گردشگری؟

رییس انجمن صنعت ساختمان با طرح این پرسش که آیا هدف ما در شمال ایران، فروش زمین است یا توسعه صنعت گردشگری؟ تفاوتی را بین دو مدل را توضیح داد:

به گفته او، هتل‌های انسانی می‌خواهد، رستوران و خدمات تفریحی می‌خواهد، حمل‌ونقل و مدیریت می‌خواهد، تأمین‌کننده می‌خواهد و مهم‌تر از همه، گردشگر را به یک مشتری دائمی تبدیل می‌کند. او افزود: گردشگر به‌جای یک مشتری یک‌بار، می‌تواند به

مدیریت بحران خشکسالی، توضیح تفاوت میان «بارندگی» و «حیای منابع آب» باشد. باریدن باران الزاماً به معنای بارش نیست؛ منابع آبی از دست‌رفته نیست، او در پاسخ به احتمال جریان کم‌بارشی تهران در پاییز اسمال صریح می‌گوید: اگر منظور جبران این است که منابع آبی زیرزمینی جبران شوند، به هیچ‌وجه چنین اتفاقی رخ نخواهد داد. دلیل این مساله نیز به انباشته بودن کسری ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی منطقه است؛ چرا که بیشتر از آنچه دریافت می‌کنیم، مصرف می‌کنیم و در نتیجه هر سال با منابع محدودتری مواجه می‌شویم، به‌خصوص در منابع آب زیرزمینی. این بخش از اظهارات او، مساله آب تهران را از یک «بحران بارش» به یک «بحران تراز منابع و مصرف» تبدیل می‌کند. اگر برداشت آب در بلندمدت بیش از میزان تغذیه طبیعی منابع باشد، حتی بارندگی‌های مقطعی نیز نمی‌توانند کسری انباشته را جبران کنند.

ذخیره‌ای که دیگر فرصت ترمیم ندارد

منابع آب زیرزمینی را می‌توان نوعی ذخیره استراتژیک برای دوره‌های کم‌بارش دانست؛ اما برداشت بیش از ظرفیت تجدیدپذیری این منابع، عملاً این ذخیره را به سرمایه‌ای مصرف‌شونده تبدیل می‌کند. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی در توضیح این چرخه می‌گوید: آب‌های سطحی را مصرف می‌کنیم، اما آن بخشی از منابع آب زیرزمینی را نیز که برداشت می‌کنیم، اجازه نمی‌دهیم بارش باران و منابع طبیعی آن را تجدید کنند. او اضافه می‌کند: به‌طور معمول، تنها می‌توانیم بخشی از آب‌های تجدیدپذیر را مصرف کنیم و بخش عمده آن باید به‌سفره‌های زیرزمینی برود و آنها را تغذیه کند تا بعداً در سال‌های کم‌بارش بتوانیم از این منابع آب برداشت کنیم.

چاه‌های بیشتر، آب کمتر، زنگ خطر فرونشست

یکی از پیامدهای مستقیم افت آبخوارها، تنها کاهش ذخیره آب نیست؛ برداشت مستمر و افست سطح آب زیرزمینی می‌تواند پیامدهای زمین‌شناختی و اقتصادی گسترده‌ای نیز به‌همراه داشته باشد. وظیفه در باره وضعیت تهران می‌گوید: کنون تعداد زیادی چاه در استان تهران حفر شده و کمبود آب زیادی وجود دارد؛ هر سال نیز سطح آب‌های زیرزمینی افت بیشتری می‌کند و این مساله موجب افت سطح خاک و در نهایت سبب فرونشست زمین شده است. بنابراین بحران آب تهران را نمی‌توان صرفاً با این پرسش سنجید که «مسال چقدر باران می‌بارد»

تعاون

راه‌اندازی ۷ بازار معیشتی در تهران برای عرضه مستقیم کالا

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران از راه‌اندازی هفت بازار معیشتی در مناطق ۲، ۵، ۴، ۱۷، ۲۰ و ۱۵ تهران از هفته آینده خبر داد و گفت: در این بازارها، تولیدکنندگان سراسر کشور محصولات خود را بدون واسطه و به‌صورت مستقیم به شهروندان خواهند کرد.

مجتبی اقوامی پناه در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: این بازارها با هدف ایجاد مسیر مستقیم میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان راه‌اندازی می‌شوند و در مرحله نخست، هفت منطقه تهران را پوشش خواهند داد. به گفته او، در حال حاضر با تعدادی از تولیدکنندگان برای حضور در این بازارها تفاهم شده است و محصولات آنها به‌صورت مستقیم در اختیار شهروندان قرار خواهد گرفت. همچنین رازینی و تفاهم با سایر تولیدکنندگان برای افزایش تنوع کالاهای عرضه‌شده در دستور کار قرار دارد. اقوامی پناه هدف اصلی اجرای این طرح را کاهش نقش دلالان واسطه‌ها در فرایند عرضه کالا عنوان کرد و افزود: حذف واسطه‌ها می‌تواند به افزایش سهم تولیدکنندگان در درآمد حاصل از فروش محصولات و همچنین کاهش هزینه خرید برای مصرف‌کنندگان منجر شود.

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران با تأکید بر برنامه شهرداری برای توسعه این بازارها گفت: راه‌اندازی هفت بازار نخست، در حله ابتدایی این طرح است و توسعه آنها در دستور کار قرار دارد. او ابراز امیدواری کرد با گسترش بازارهای معیشتی، تولیدکنندگان بیشتری از سراسر کشور امکان عرضه مستقیم محصولات خود را در تهران پیدا کنند و شهروندان نیز بتوانند کالاهای مورد نیاز خود را با هزینه و قیمت مناسب‌تری تهیه کنند.

این بازارها قرار است از هفته آینده در مناطق ۲، ۴، ۵، ۴، ۱۷ و ۲۰ تهران فعالیت خود را آغاز کنند. مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران با تأکید بر برنامه شهرداری برای توسعه این بازارها گفت: راه‌اندازی هفت بازار نخست، در حله ابتدایی این طرح است و توسعه آنها در دستور کار قرار دارد. او ابراز امیدواری کرد با گسترش بازارهای معیشتی، تولیدکنندگان بیشتری از سراسر کشور امکان عرضه مستقیم محصولات خود را در تهران پیدا کنند و شهروندان نیز بتوانند کالاهای مورد نیاز خود را با هزینه و قیمت مناسب‌تری تهیه کنند.

این بازارها قرار است از هفته آینده در مناطق ۲، ۴، ۵، ۴، ۱۷ و ۲۰ تهران فعالیت خود را آغاز کنند.

ورود ۲۰۰ اتوبوس جدید به کشور تا پایان سال

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از برنامه ورود ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به کشور تا پایان سال خبر داد و گفت: اجرای این برنامه منوط به دریافت تأییدیه‌های محیط زیستی و تأمین منابع مالی است.

سیدفرهاد خدابخشی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به برنامه نوسازی ناوگان اتوبوسرانی کشور اظهار کرد: تفاهم‌نامه خرید ۴ هزار دستگاه اتوبوس با یک شرکت خارجی منعقد شده و در فاز نخست، برنامه ورود ۴ هزار دستگاه اتوبوس به کشور دنبال می‌شود. او با بیان اینکه بیش از ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی کشور فرسوده است، افزود: نیاز کشور در کوتاهمدت، تزریق حداقل بیش از ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس است و دولت نیز برنامه نوسازی ناوگان را در یک‌بازه زمانی کوتاهمدت دنبال می‌کند.

خدابخشی درباره آخرین وضعیت اتوبوس‌های خارجی موسوم به «شاهد» گفت: دولت دستگاه‌های اتوبوس‌ها وارد کشور شده و فرآیندهای مربوط به دریافت استاندارد و انجام آزمایش‌های لازم را طی کرده‌اند. استانداردهای مورد نیاز این دستگاه نیز اخذ شده و کارگروه‌های تخصصی در حال بررسی روند عملیاتی شدن تفاهم‌نامه و تبدیل آن به قرارداد هستند. مدیرکل دفتر حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور ادامه داد: این اتوبوس‌ها وارد کشور شده و فرآیندهای آمی و استاندارد مورد بررسی قرار گیرد و پس از انجام آزمایش‌های مربوط، مجوزهای لازم از مراجع ذی‌ربط دریافت شود.

او با اشاره به رازینی‌ها برای دریافت تأییدیه‌های محیط زیستی گفت: در حال حاضر پس از دریافت تأییدیه‌های استاندارد، موضوع محیط زیست در دست پیگیری است و تلاش می‌کنیم این مجوزها نیز در کوتاه‌ترین زمان دریافت شود.

شرایط برای بارش‌ها مناسب خواهد بود، بر خلاف پاییز سال گذشته که تقریباً بدون بارندگی بود، در نتیجه، بارش‌های پاییزی را باید یک فرصت تلقی کرد. نه پایان بحران.

تغییر اقلیم؛ فشار مضاعف بر یک سیستم شکننده

حتی اگر مساله مصرف و مدیریت منابع آب اصلاح شود، یک عامل دیگر نیز وجود دارد که معادله را پیچیده‌تر می‌کند: تغییر اقلیم و وظیفه می‌گوید: تغییر اقلیم روز به روز فشار بیشتری بر منابع آب وارد می‌کند. به عبارت دیگر، طرف روند بارش‌ها کاهش یافته و از طرف دیگر روند دما افزایش یافته است. افزایش دما به معنای افزایش تبخیر و افزایش فشار بر منابع موجود است. او در ادامه توضیح می‌دهد: افزایش دما نیز تبخیر را افزایش می‌دهد. در نتیجه، همواره منابع محدودتری مواجه می‌شویم. به این ترتیب، تهران با یک معادله چندوجهی مواجه است: بارش نامطمئن، دمای بالاتر، کاهش منابع تجدیدپذیر، برداشت آبخوارها، رشد جمعیت و تقاضای فزاینده.

بحران آب تهران با باران حل نمی‌شود

مجموع اظهارات رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی یک پیام روشن دارد: نباید بارش را با حل بحران آب یکی دانست. اگرچه افزایش بارندگی می‌تواند به‌توانیم اقلیم را تسخیر، اما برداشت بیش از ظرفیت تجدیدپذیری این منابع، عملاً این ذخیره را به سرمایه‌ای مصرف‌شونده تبدیل می‌کند. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی در توضیح این چرخه می‌گوید: آب‌های سطحی را مصرف می‌کنیم، اما آن بخشی از منابع آب زیرزمینی را نیز که برداشت می‌کنیم، اجازه نمی‌دهیم بارش باران و منابع طبیعی آن را تجدید کنند. او اضافه می‌کند: به‌طور معمول، تنها می‌توانیم بخشی از آب‌های تجدیدپذیر را مصرف کنیم و بخش عمده آن باید به‌سفره‌های زیرزمینی برود و آنها را تغذیه کند تا بعداً در سال‌های کم‌بارش بتوانیم از این منابع آب برداشت کنیم.

مدیریت بحران خشکسالی، توضیح تفاوت میان «بارندگی» و «حیای منابع آب» باشد. باریدن باران الزاماً به معنای بارش نیست؛ منابع آبی از دست‌رفته نیست، او در پاسخ به احتمال جریان کم‌بارشی تهران در پاییز اسمال صریح می‌گوید: اگر منظور جبران این است که منابع آبی زیرزمینی جبران شوند، به هیچ‌وجه چنین اتفاقی رخ نخواهد داد. دلیل این مساله نیز به انباشته بودن کسری ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی منطقه است؛ چرا که بیشتر از آنچه دریافت می‌کنیم، مصرف می‌کنیم و در نتیجه هر سال با منابع محدودتری مواجه می‌شویم، به‌خصوص در منابع آب زیرزمینی. این بخش از اظهارات او، مساله آب تهران را از یک «بحران بارش» به یک «بحران تراز منابع و مصرف» تبدیل می‌کند. اگر برداشت آب در بلندمدت بیش از میزان تغذیه طبیعی منابع باشد، حتی بارندگی‌های مقطعی نیز نمی‌توانند کسری انباشته را جبران کنند.

دردشهر

راه‌اندازی ۷ بازار معیشتی در تهران برای عرضه مستقیم کالا

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران از راه‌اندازی هفت بازار معیشتی در مناطق ۲، ۵، ۴، ۱۷، ۲۰ و ۱۵ تهران از هفته آینده خبر داد و گفت: در این بازارها، تولیدکنندگان سراسر کشور محصولات خود را بدون واسطه و به‌صورت مستقیم به شهروندان خواهند کرد.

مجتبی اقوامی پناه در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: این بازارها با هدف ایجاد مسیر مستقیم میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان راه‌اندازی می‌شوند و در مرحله نخست، هفت منطقه تهران را پوشش خواهند داد. به گفته او، در حال حاضر با تعدادی از تولیدکنندگان برای حضور در این بازارها تفاهم شده است و محصولات آنها به‌صورت مستقیم در اختیار شهروندان قرار خواهد گرفت. همچنین رازینی و تفاهم با سایر تولیدکنندگان برای افزایش تنوع کالاهای عرضه‌شده در دستور کار قرار دارد.

اقوامی پناه هدف اصلی اجرای این طرح را کاهش نقش دلالان واسطه‌ها در فرایند عرضه کالا عنوان کرد و افزود: حذف واسطه‌ها می‌تواند به افزایش سهم تولیدکنندگان در درآمد حاصل از فروش محصولات و همچنین کاهش هزینه خرید برای مصرف‌کنندگان منجر شود.

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران با تأکید بر برنامه شهرداری برای توسعه این بازارها گفت: راه‌اندازی هفت بازار نخست، در حله ابتدایی این طرح است و توسعه آنها در دستور کار قرار دارد. او ابراز امیدواری کرد با گسترش بازارهای معیشتی، تولیدکنندگان بیشتری از سراسر کشور امکان عرضه مستقیم محصولات خود را در تهران پیدا کنند و شهروندان نیز بتوانند کالاهای مورد نیاز خود را با هزینه و قیمت مناسب‌تری تهیه کنند.

این بازارها قرار است از هفته آینده در مناطق ۲، ۴، ۵، ۴، ۱۷ و ۲۰ تهران فعالیت خود را آغاز کنند. مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران با تأکید بر برنامه شهرداری برای توسعه این بازارها گفت: راه‌اندازی هفت بازار نخست، در حله ابتدایی این طرح است و توسعه آنها در دستور کار قرار دارد. او ابراز امیدواری کرد با گسترش بازارهای معیشتی، تولیدکنندگان بیشتری از سراسر کشور امکان عرضه مستقیم محصولات خود را در تهران پیدا کنند و شهروندان نیز بتوانند کالاهای مورد نیاز خود را با هزینه و قیمت مناسب‌تری تهیه کنند.

ورود ۲۰۰ اتوبوس جدید به کشور تا پایان سال

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از برنامه ورود ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به کشور تا پایان سال خبر داد و گفت: اجرای این برنامه منوط به دریافت تأییدیه‌های محیط زیستی و تأمین منابع مالی است.

سیدفرهاد خدابخشی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به برنامه نوسازی ناوگان اتوبوسرانی کشور اظهار کرد: تفاهم‌نامه خرید ۴ هزار دستگاه اتوبوس با یک شرکت خارجی منعقد شده و در فاز نخست، برنامه ورود ۴ هزار دستگاه اتوبوس به کشور دنبال می‌شود. او با بیان اینکه بیش از ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی کشور فرسوده است، افزود: نیاز کشور در کوتاهمدت، تزریق حداقل بیش از ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس است و دولت نیز برنامه نوسازی ناوگان را در یک‌بازه زمانی کوتاهمدت دنبال می‌کند.

خدابخشی درباره آخرین وضعیت اتوبوس‌های خارجی موسوم به «شاهد» گفت: دولت دستگاه‌های اتوبوس‌ها وارد کشور شده و فرآیندهای مربوط به دریافت استاندارد و انجام آزمایش‌های لازم را طی کرده‌اند. استانداردهای مورد نیاز این دستگاه نیز اخذ شده و کارگروه‌های تخصصی در حال بررسی روند عملیاتی شدن تفاهم‌نامه و تبدیل آن به قرارداد هستند. مدیرکل دفتر حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور ادامه داد: این اتوبوس‌ها وارد کشور شده و فرآیندهای آمی و استاندارد مورد بررسی قرار گیرد و پس از انجام آزمایش‌های مربوط، مجوزهای لازم از مراجع ذی‌ربط دریافت شود.

او با اشاره به رازینی‌ها برای دریافت تأییدیه‌های محیط زیستی گفت: در حال حاضر پس از دریافت تأییدیه‌های استاندارد، موضوع محیط زیست در دست پیگیری است و تلاش می‌کنیم این مجوزها نیز در کوتاه‌ترین زمان دریافت شود.

شرایط برای بارش‌ها مناسب خواهد بود، بر خلاف پاییز سال گذشته که تقریباً بدون بارندگی بود، در نتیجه، بارش‌های پاییزی را باید یک فرصت تلقی کرد. نه دانه پایان بحران.

تغییر اقلیم؛ فشار مضاعف بر یک سیستم شکننده

حتی اگر مساله مصرف و مدیریت منابع آب اصلاح شود، یک عامل دیگر نیز وجود دارد که معادله را پیچیده‌تر می‌کند: تغییر اقلیم و وظیفه می‌گوید: تغییر اقلیم روز به روز فشار بیشتری بر منابع آب وارد می‌کند. به عبارت دیگر، طرف روند بارش‌ها کاهش یافته و از طرف دیگر روند دما افزایش یافته است. افزایش دما به معنای افزایش تبخیر و افزایش فشار بر منابع موجود است. او در ادامه توضیح می‌دهد: افزایش دما نیز تبخیر را افزایش می‌دهد. در نتیجه، همواره منابع محدودتری مواجه می‌شویم. به این ترتیب، تهران با یک معادله چندوجهی مواجه است: بارش نامطمئن، دمای بالاتر، کاهش منابع تجدیدپذیر، برداشت آبخوارها، رشد جمعیت و تقاضای فزاینده.

بازدید از برج میلاد با تخفیف ۵۰ درصدی

همزمان با سالگرد افتتاح برج میلاد تهران و آغاز هفته ملی کودک، بازدید از این مجموعه از ۹ تا ۱۷ مهرماه با تخفیف ۵۰ درصدی برای شهروندان و گردشگران ارایه می‌شود و کودکان تا ۱۲ سال نیز در این مدت می‌توانند به‌صورت رایگان از مجموعه بازدید کنند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل برج میلاد، این طرح از نهم تا جمعه ۱۷ مهرماه اجرا می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند در ساعت ۹ تا ۲۳ از بخش‌های مختلف برج میلاد بازدید کنند. بر اساس این طرح، بلیت بازدید از تانک طبقه سکوی دید باز با تخفیف ۵۰ درصدی ۹۰ هزار تومان، بلیت بازدید از موزه شهروندی، سکوی دید باز و موزه شهرداری ۱۵۰ هزار تومان و بلیت بازدید چهار طبقه شامل موزه مشاهیر، سکوی دید باز، موزه شهرداری و گنبد آسمان ۲۱۵ هزار تومان تعیین شده است. همچنین به‌مناسبت هفته ملی کودک، شهرداری برج میلاد برای تمامی بازی‌های تخفیف ۵۰ درصدی ویژه کودکان در نظر گرفته است. خانواده‌ها می‌توانند در بازه اجرای این طرح از امکانات شهری نیز با قیمت تخفیف‌یافته استفاده کنند.