کارنامه دوگانه شهرداری تهران با وجود تحقق ۱۳۰ درصدی درآمدها

در آمد بالا، چالش‌های حل‌نشده

در حالی که شهرداری تهران از تحقق ۱۳۰ درصدی درآمدهای پایدار در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ به عنوان نشانه‌ای از عملکرد مثبت مالی یاد می‌کند، اظهارات اعضای شورای شهر از تداوم چالش‌های مهم شهری حکایت دارد. تحقق پایین درآمد اجاره املاک، بلاتکلیفی خرید زمین آرامستان‌های جدید، اجرانشدن مصوبه مدیریت محله‌ای زمین‌های ورزشی و ابهام در تأمین پناهگاه‌ها، بخشی از این چالش‌هاست. این وضعیت نشان می‌دهد که تحقق اهداف درآمدی، لزوماً به معنای حل مسائل زیرساختی، توزیع عادلانه خدمات و افزایش تاب‌آوری تهران نیست. در این میان گزارش عملکرد مالی شهرداری تهران در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ در چهارصد و چهل‌وسومین جلسه شورای اسلامی شهر تهران بررسی شد؛ گزارشی که محمد آخوندی، رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا، بخش‌هایی از آن را مثبت ارزیابی کرد و از تحقق حدود ۱۳۰ درصدی درآمدهای پایدار نسبت به برنامه شش‌ماهه خبر داد. یکی از مهم‌ترین بخش‌های این گزارش به درآمدهای حاصل از مالیات بر ارزش افزوده و مبادی ورودی گمرکی مربوط می‌شود. به گفته آخوندی، رقم مصوب سالانه این بخش حدود ۵۱ هزار میلیارد تومان بوده و بر اساس برنامه شش‌ماهه، انتظار می‌رفت تا پایان شهریور حدود ۲۶ هزار میلیارد تومان وصول شود؛ اما میزان تحقق‌یافته به حدود ۳۳ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رقم معادل ۱۲۷ درصد برنامه شش‌ماهه است و نشان می‌دهد وصول درآمدهای این بخش از پیش‌بینی اولیه فراتر رفته است. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا با اشاره به این عملکرد گفت: آمارها نشان می‌دهد در برخی منابع پایدار، از جمله مالیات بر ارزش افزوده، عملکرد شهرداری از ارقام پیش‌بینی‌شده در برنامه فراتر رفته است. در بخش عوارض خودرو نیز وضعیت وصولی‌ها فراتر از انتظار بوده است. درآمد مصوب سالانه این بخش ۲۶۹ میلیارد تومان تعیین شده بود و طبق برنامه باید تا پایان شهریور حدود ۱۳۷ میلیارد تومان وصول می‌شد؛ با این حال، میزان وصولی به ۳۳۲ میلیارد تومان رسیده که معادل ۲۴۲ درصد برنامه شش‌ماهه است. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا درباره سایر درآمدهای پایدار مناطق نیز توضیح داد: از مجموع ۴۱۴ میلیارد تومان درآمد مصوب سالانه، ۲۸۶ میلیارد تومان در شش‌ماهه نخست وصول شده که معادل ۱۳۶ درصد برنامه این دوره است. او تأکید کرد: در مجموع، درآمدهای پایدار شهرداری تهران حدود ۱۳۰ درصد برنامه پیش‌بینی‌شده محقق شده که این موضوع یکی از نکات مثبت گزارش عملکرد شش‌ماهه است. با وجود این آمارها، تحقق بیش از برنامه در آمدی به‌تنهایی نمی‌تواند نشان‌دهنده اصلاح ساختار مالی شهرداری باشد. مساله مهم، بررسی منشأ افزایش وصولی‌ها، میزان تداوم‌پذیری آنها و نحوه هزینه کرد منابع است. به بیان دیگر، شهروندان باید آثار این موفقیت مالی را در کیفیت خدمات عمومی، توسعه زیرساخت‌ها و بهبود شرایط زندگی شهری مشاهده کنند.

۴۰ هزار میلیارد تومان واریزی با نرخ سال گذشته

یکی از بخش‌های قابل تأمل گزارش مالی شهرداری، درآمدهای حوزه شهرسازی است؛ حوزه‌ای که همواره به دلیل سهم قابل توجه آن در بودجه مدیریت شهری، با حساسیت و انتقاد همراه بوده است. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا بار دیگر برخی برداشت‌ها درباره سهم درآمدهای شهرسازی از کل بودجه شهرداری گفت: سهم درآمدهای شهرسازی از کل بودجه شهرداری کمتر از ۵۰ درصد است و برای ارزیابی عملکرد این بخش باید شرایط وصول درآمدها و زمان پرداخت عوارض را نیز در نظر گرفت. آخوندی، با اشاره به مصوبه شورای شهر درباره امکان پرداخت عوارض شهرسازی با نرخ سال گذشته تا ۱۸ اردیبهشت‌ماه توضیح داد که شهروندان در این بازه زمانی امکان پرداخت بدهی‌های مربوط به سال گذشته و عوارض سال جاری را با نرخ سال قبل داشته‌اند. به گفته او، در همین مدت حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان واریزی انجام شده است؛ مبلغی که باید هنگام ارزیابی عملکرد واقعی درآمدهای شهرسازی مورد توجه قرار گیرد. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا در این زمینه تصریح کرد: با تفکیک این مبالغ از عملکرد در آمدی دوره، مشخص می‌شود میزان تحقق درآمدهای جاری شهرداری در حوزه شهرسازی حدود ۴۰ درصد رقم مورد انتظار بوده است؛ بنابراین نمی‌توان صرفاً با اتکا به ارقام تجمیعی، عملکرد درآمدی این بخش را ارزیابی کرد. در کنار عملکرد مثبت برخی منابع پایدار، تعدادی از ردیف‌های درآمدی شهرداری با عقب‌ماندگی قابل توجه روبرو بوده‌اند. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا با اشاره به درآمدهای حاصل از املاک و مشارکت‌ها اظهار کرد که عملکرد شهرداری در این بخش کمتر از میزان پیش‌بینی‌شده در بودجه بوده است؛ هرچند به اعتقاد او این مساله لزوماً به معنای ضعف عملکرد نیست. او گفت: واگذاری املاک کمتر از میزان مصوب را می‌توان یکی از نکات مثبت عملکرد شهرداری دانست؛ چراکه نشان می‌دهد برای تأمین منابع مالی، میزان واگذاری دارایی‌های ملکی شهرداری از سقف پیش‌بینی‌شده در بودجه کمتر بوده است. رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورا اعلام کرد: در بخش اجاره املاک، با توجه به شرایط موجود و فرصت‌هایی که در اختیار بهره‌برداران قرار گرفته، حدود ۲۰ درصد درآمدهای پیش‌بینی‌شده محقق شده است.

پناهگاه‌های تهران؛ مصوبات کافی نیست

مهدی چمران، رییس شورای اسلامی شهر تهران، نیز درباره وضعیت احداث پناهگاه در پایتخت توضیحاتی ارایه کرد. او با تأکید بر اینکه ساخت پناهگاه به رعایت الزامات فنی نیاز دارد، گفت: پناهگاه موضوعی نیست که بتوان آن را به‌صورت فوری و بدون رعایت الزامات فنی ایجاد کرد؛ پناهگاه باید به‌گونه‌ای ساخته شود که مقاومت لازم را داشته باشد و بتواند شرایط اضطراری را تحمل کند. چمران افزود: انواع مختلفی از پناهگاه وجود دارد و شورای شهر نیز در این زمینه مصوباتی داشته است. شهرداری در حال پیگیری این موضوع است و در ساخت‌وسازهای جدید، چه ساختمان‌های بزرگ و چه ساختمان‌های کوچک، پیش‌بینی پناهگاه به عنوان یکی از الزامات مورد توجه قرار گرفته است. او درباره استفاده از ظرفیت مترو نیز توضیح داد: ایستگاه‌های مترو به‌طور مستقیم مشمول این موضوع نیستند، اما ریشه‌ها و بخش‌هایی از زیرساخت مترو در شرایط غیرعادی و اضطراری قابلیت تبدیل شدن به پناهگاه را دارند. یکی دیگر از موضوعات مهم مطرح‌شده از سوی چمران، وضعیت احداث آرامستان‌های جدید تهران است؛ طرحی که با توجه به ضرورت برنامه‌ریزی بلندمدت برای خدمات شهری، نیازمند تعیین تکلیف است. رییس شورای شهر تهران با اشاره به جلسات برگزارشده برای بررسی زمین‌های پیشنهادی گفت: حدود سه ماه پیش جلسه‌ای برای بررسی زمین‌های پیشنهادی برگزار و مکان‌هایی برای این منظور معرفی شد که برخی از آنها نیز مورد تأیید و توصیه ما قرار گرفتند. با این حال، او تأکید کرد که خرید زمین‌ها هنوز نهایی نشده است. چمران اظهار کرد: با این حال، هنوز خریداری زمین‌ها نهایی نشده است و امیدواریم با رفع مسائل موجود، زمین‌های مناسبی برای احداث آرامستان‌های جدید تأمین شود. فعلاً ترجیح می‌دهم پیش از نهایی شدن موضوع، جزییات بیشتری اعلام نکنم. بلاتکلیفی در تأمین زمین آرامستان‌های جدید نشان می‌دهد برخی طرح‌های مهم شهری همچنان با موانع اجرایی مواجه‌اند. چنین پروژه‌هایی به مطالعات محیط‌زیستی، دسترسی حمل‌ونقلی، تأمین زیرساخت و برنامه‌ریزی مالی نیاز دارند و تأخیر در تصمیم‌گیری می‌تواند هزینه‌های آینده را افزایش دهد. چمران در بخش دیگری از اظهارات خود به هزینه‌های واقعی مترو و سهم دولت در تأمین منابع مالی حمل‌ونقل عمومی پرداخت. او گفت: بر اساس سازوکار پیش‌بینی‌شده، یک‌سوم هزینه‌ها باید از سوی شهرداری، یک‌سوم از سوی مردم و یک‌سوم نیز از سوی دولت تأمین شود، اما دولت طی سال‌های گذشته به تعهدات خود در این زمینه عمل نکرده است. رییس شورای شهر با اشاره به فاصله میان هزینه واقعی مترو و مبلغ پرداختی مسافران افزود: هزینه‌ای که برای مترو پرداخت می‌شود، بسیار بیشتر از مبلغی است که از مسافران دریافت می‌کنیم. به گفته چمران، هزینه‌های جاری نیز تمام هزینه‌های مترو را شامل نمی‌شود و مخارج تعمیر و نگهداری، خرید تجهیزات و توسعه خطوط باید جداگانه محاسبه شوند. این مساله در شرایطی اهمیت دارد که مترو یکی از اصلی‌ترین ابزارهای کاهش ترافیک و آلودگی هوا در تهران است. عدم تأمین سهم دولت می‌تواند فشار بیشتری بر منابع شهرداری وارد کند و در نهایت بر کیفیت خدمات و روند توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی تأثیر بگذارد.



کارنامه شهرداری فراتر از درصدهای تحقق بودجه

مجموع اظهارات اعضای شورای شهر تهران نشان می‌دهد عملکرد مدیریت شهری در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ ترکیبی از موفقیت‌های درآمدی و عقب‌ماندگی‌های اجرایی است. تحقق ۱۳۰ درصدی در آمدهای پایدار، وصول قابل توجه عوارض و کاهش واگذاری املاک نسبت به سقف مصوب، از جمله نقاط قوت اعلام‌شده در گزارش مالی هستند. در مقابل، تحقق ۲۰ درصدی درآمد اجاره املاک، عملکرد پایین درآمدهای جاری شهرسازی پس از تفکیک پرداخت‌های پیش‌دستانه، نهایی نشدن خرید زمین آرامستان‌های جدید، پرسش‌هایی درباره میزان کارآمدی و سرعت اجرای برنامه‌های مدیریت شهری ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، تأکید بر پدافند غیرعامل و ضرورت ساخت پناهگاه نیز باید با اقدامات عملی، بودجه مشخص و گزارش‌های قابل ارزیابی همراه شود. در نهایت، موفقیت شهرداری تهران را نمی‌توان تنها با میزان درآمدهای وصول‌شده سنجید. معیار اصلی باید این باشد که این منابع تا چه اندازه به بهبود زندگی شهروندان، افزایش ایمنی، توسعه حمل‌ونقل عمومی، عدالت در دسترسی به خدمات و افزایش تاب‌آوری پایتخت منجر شده‌اند. تهران بیش از آمارهای امیدوارکننده، به برنامه‌های اجرایی شفاف و پاسخگویی درباره نتایج آنها نیاز دارد.

چرا اسقاط ناوگان حمل‌ونقل در ایران عقب مانده است؟

۲۴ سال تا خروج خودروهای فرسوده

در حالی که برنامه هفتم توسعه بر اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار خودرو تأکید دارد، رکورد تاریخی کشور در یک سال حدود ۳۰۰ هزار دستگاه بوده و در اغلب سال‌ها تنها ۷۰ تا ۱۰۰ هزار خودرو اسقاط شده است؛ یعنی عملکرد معمول کشور حتی به یک‌پنجم هدف‌گذاری قانونی هم نمی‌رسد. این عقب‌ماندگی در شرایطی ادامه دارد که به گفته محمد صابر باغخانی‌پور، مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، حدود نیمی از آلودگی هوای پایتخت ناشی از فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل است. به این ترتیب، از یک‌سو میلیون‌ها خودروی فرسوده همچنان در چرخه تردد باقی مانده‌اند و از سوی دیگر، سرعت اسقاط با ابعاد بحران تناسبی ندارد؛ شکافی که نوسازی ناوگان و کاهش آلودگی هوا را به چالشی بلندمدت تبدیل کرده است.

آلودگی هوا؛ مسوولیت بیش از ۲۰ دستگاه

مدیریت آلودگی هوا در ایران با تعدد نهادهای مسوول روبروست. دستگاه‌های مختلف در زمینه حمل‌ونقل، محیط زیست، صنعت، سوخت و مدیریت شهری وظایفی بر عهده دارند، اما هماهنگی میان آنها و نظارت بر اجرای تعهدات، از مسائل مهم این حوزه به شمار می‌رود. باغخانی‌پور درباره تعدد دستگاه‌های مسوول می‌گوید: حدود ۲۲ تا ۲۳ دستگاه در زمینه آلودگی هوا وظایفی بر عهده دارند و هر دستگاه باید بتواند تکالیف خود را به‌درستی اجرا کند. وجود این تعداد دستگاه مسوول، ضرورت تقسیم کار دقیق و تعیین سازوکار پاسخگویی را نشان می‌دهد. در چنین ساختاری، اگر وظایف هر نهاد به‌روشنی مشخص نباشد یا امکان ارزیابی عملکرد آن وجود نداشته باشد، مسوولیت‌ها میان دستگاه‌ها پراکنده می‌شود و پیگیری نتایج دشوار خواهد بود. مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، یکی از مشکلات را به جایگاه سازمان حفاظت محیط زیست در این ساختار مرتبط می‌داند و تصریح می‌کند: سازمان حفاظت محیط زیست در حال حاضر چنین قدرتی ندارد؛ اگرچه این نقش به این سازمان واگذار شده، اما با ساختار فعلی امکان تحقق آن وجود ندارد. یکی از پیش‌نیازهای سیاست‌گذاری در حوزه آلودگی هوا، شناخت دقیق سهم منابع مختلف در تولید آلاینده‌هاست. سیاهه انتشار با ارایه تصویری از میزان و منشأ آلاینده‌ها، امکان اولویت‌بندی اقدامات و تخصیص منابع را فراهم می‌کند بدون چنین اطلاعاتی، ممکن است سیاست‌ها به سمت منابعی هدایت شوند که سهم کمتری در آلودگی دارند. به گزارش مهر، باغخانی‌پور با تأکید بر ضرورت استفاده از داده‌های معتبر در تحلیل وضعیت تهران می‌گوید: اظهارنظر درباره آلودگی هوای تهران، بدون اتکا به سیاهه انتشار، قابل استناد نیست. به گفته او، آخرین سیاهه انتشار منتشرشده مربوط به سال ۱۳۹۶ است و سیاهه جدید شهرداری تهران تهیه شده، اما هنوز در دسترس عموم قرار نگرفته است. این موضوع اهمیت انتشار عمومی داده‌های مربوط به آلودگی هوا را برجسته می‌کند؛ زیرا دسترسی به اطلاعات به‌روز، علاوه بر کمک به تصمیم‌گیری مدیران، امکان ارزیابی سیاست‌ها و مطالبه‌گری عمومی را نیز فراهم می‌سازد. بر اساس اطلاعات مطرح‌شده درباره سیاهه انتشار جدید، منابع متحرک ۸۰ درصد و منابع ثابت ۲۰ درصد از آلودگی هوای تهران را به خود اختصاص می‌دهند. این تقسیم‌بندی نشان می‌دهد که وسایل نقلیه در وضعیت آلودگی پایتخت نقش پررنگی دارند و سیاست‌های مرتبط با نوگان حمل‌ونقل باید جایگاه مهمی در برنامه کاهش آلودگی داشته باشند. در میان منابع متحرک، تنها تعداد وسایل نقلیه اهمیت ندارد؛ وضعیت فنی و میزان فرسودگی آنها نیز در انتشار آلاینده‌ها موثر است. خودروهایی که سال‌ها از عمر مفیدشان گذشته، می‌توانند به یکی از منابع مهم آلودگی تبدیل شوند. به همین دلیل، خروج وسایل نقلیه فرسوده باید در کنار توسعه حمل‌ونقل عمومی و بهبود فناوری خودروها مورد توجه قرار گیرد. مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران درباره سهم فرسودگی ناوگان در آلودگی هوای تهران می‌گوید: با قاطعیت می‌توان گفت ۵۰ درصد آلودگی هوای تهران ناشی از فرسودگی منابع متحرک است؛ منابعی که شامل خودروهای سواری، تاکسی، ون، اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون و موتورسیکلت می‌شوند. موتورسیکلت‌ها یکی از بخش‌های مهم ناوگان حمل‌ونقل شهری هستند و سهم آنها در آلودگی هوای تهران قابل توجه اعلام شده است. آنچه وضعیت این گروه را نگران‌کننده‌تر می‌کند، میزان بالای فرسودگی در میان موتورسیکلت‌های در حال تردد است. باغخانی‌پور با اشاره به سهم این وسایل نقلیه از آلودگی هوای پایتخت می‌گوید: از سهم ۲۱ درصدی موتورسیکلت‌ها در آلودگی هوای تهران، تقریباً تمام این سهم مربوط به موتورسیکلت‌های فرسوده است؛ به‌طوری که بیش از ۹۰ درصد موتورسیکلت‌های کشور فرسوده هستند. این آمار نشان می‌دهد که نوسازی موتورسیکلت‌ها باید به یکی از محورهای جدی سیاست کاهش آلودگی تبدیل شود. با این حال، خروج این وسایل نقلیه از چرخه فعالیت، بدون فراهم کردن امکان جایگزینی، می‌تواند با موانع اقتصادی روبرو شود؛ به‌ویژه برای افرادی که موتورسیکلت ابزار اصلی کار و کسب درآمد آنهاست. ناوگان دیزلی نیز با وجود سهم اعلام‌شده حدود ۵ درصدی از آلودگی هوای تهران، از نظر فرسودگی وضعیت نامناسبی دارد. وسایل نقلیه دیزلی در بخش‌هایی مانند حمل‌ونقل بار و جابه‌جایی مسافر فعالیت می‌کنند و نوسازی آنها می‌تواند بخشی از برنامه کاهش آلایندگی باشد. مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران درباره وضعیت این ناوگان اظهار می‌کند: ناوگان دیزلی نیز که حدود ۵ درصد از آلودگی هوای تهران را به خود اختصاص می‌دهد، تقریباً به‌طور کامل فرسوده است و میزان فرسودگی آن به بیش از ۹۰ تا ۱۰۰ درصد می‌رسد. این وضعیت ضرورت توجه به خودروهای سنگین و ناوگان عمومی را نشان می‌دهد. نوسازی این بخش، به دلیل هزینه بالای خرید وسایل نقلیه جایگزین، به برنامه‌ریزی مالی و حمایت‌های هدفمند نیاز دارد. در عین حال، تأخیر در نوسازی می‌تواند استمرار فعالیت ناوگانی را به دنبال داشته باشد که بخش عمده آن از نظر فنی فرسوده توصیف شده است. خودروهای سواری و تاکسی‌ها نیز در سیاهه انتشار تهران سهم قابل توجهی دارند. باغخانی‌پور با اشاره به سهم این گروه از آلودگی هوا می‌گوید: از سهم ۵۶ درصدی این خودروها در آلودگی هوای تهران، حدود ۲۱ درصد به فرسودگی آنها مربوط می‌شود. با جمع‌بندی سهم فرسودگی موتورسیکلت‌ها، ناوگان دیزلی و خودروهای سواری، مشخص می‌شود که نزدیک به ۵۰ درصد آلودگی هوای تهران ناشی از فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل است. این ارقام، در مجموع بر نقش فرسودگی در آلودگی هوای تهران تأکید دارند. البته برای مقایسه دقیق سهم گروه‌های مختلف و جمع‌بندی عددی آنها، باید مبنای محاسبه و روش شناسی سیاهه انتشار نیز در دسترس باشد. با این حال، پیام اصلی اظهارات روشن است: فرسودگی وسایل نقلیه یکی از محورهای اصلی بحران آلودگی هوای پایتخت است و نمی‌توان برنامه کاهش آلودگی را بدون توجه به آن پیش برد. باغخانی‌پور با همین استدلال، نوسازی و برقی‌سازی را در اولویت اقدامات مورد نیاز می‌داند و تأکید می‌کند: وقتی نیمی از آلودگی هوای تهران به فرسودگی ناوگان مربوط می‌شود، طبیعی است که اولویت اصلی برای کاهش آلودگی هوا باید نوسازی ناوگان و برقی‌سازی وسایل حمل‌ونقل باشد. با وجود سهم مشخص بودن ابعاد مساله و تأکید بر ضرورت خروج خودروهای فرسوده، عملکرد اسقاط در کشور با هدف‌گذاری‌های قانونی فاصله دارد. برنامه هفتم توسعه، اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار خودرو را هدف قرار داده است؛ اما آمارهای اعلام‌شده نشان می‌دهد که این سطح از عملکرد هنوز به شکل مستمر محقق نشده است. مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران درباره سابقه اسقاط در کشور می‌گوید: بالاترین رکورد اسقاط خودرو در کشور مربوط به یک سال بوده که حدود ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده است؛ در حالی که در اغلب سال‌ها آمار اسقاط خودرو به حدود ۷۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه محدود بوده است. مقایسه این ارقام با هدف سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه، از فاصله جدی میان ظرفیت اجرایی موجود و تعهد برنامه هفتم حکایت دارد. حتی رکورد ۳۰۰ هزار دستگاه نیز از هدف تعیین‌شده پایین‌تر است و عملکرد معمول سالانه، فاصله بیشتری با آن دارد.

نوسازی ناوگان از هدف‌گذاری تا اجرا

آمارها و اظهارات مطرح‌شده نشان می‌دهد که اسقاط خودروهای فرسوده یکی از حلقه‌های اصلی سیاست کاهش آلودگی هواست؛ حلقه‌ای که تحقق آن به همکاری چندین دستگاه، تأمین منابع مالی و ایجاد ظرفیت اجرایی متناسب نیاز دارد. از یک سو، سهم بالای منابع متحرک و فرسودگی آنها در آلودگی هوای تهران، ضرورت نوسازی ناوگان را نشان می‌دهد و از سوی دیگر، عملکرد سالانه اسقاط با هدف ۵۰۰ هزار دستگاهی فاصله دارد. در کنار این مساله، تعدد دستگاه‌های مسوول و محدودیت اختیارات نهاد ناظر نیز می‌تواند روند اجرای برنامه‌ها را دشوار کند. برای عبور از این وضعیت، لازم است هدف‌گذاری قانونی با منابع و امکانات اجرایی همراه شود؛ مراکز اسقاط توسعه یابند، مشوق‌های اقتصادی برای مالکان خودروهای فرسوده در نظر گرفته شود و نوسازی موتورسیکلت‌ها، ناوگان دیزلی و خودروهای سواری به‌صورت هم‌زمان دنبال شود. انتشار عمومی سیاهه انتشار و گزارش‌دهی منظم درباره عملکرد دستگاه‌ها نیز می‌تواند امکان نظارت و ارزیابی سیاست‌ها را افزایش دهد. برآورد ۲۴ ساله برای خروج خودروهای فرسوده فعلی، در صورت تحقق اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه، نشان می‌دهد که حتی هدف قانونی نیز با ابعاد مساله فاصله زمانی قابل توجهی دارد. این عدد نه وعده پایان آلودگی هوا در ۲۴ سال آینده، بلکه هشداری درباره بزرگی ناوگان فرسوده و ضرورت شتاب گرفتن برنامه اسقاط است. تا زمانی که فاصله میان هدف‌گذاری و عملکرد کاهش پیدا نکند، نوسازی ناوگان همچنان یکی از مهم‌ترین مطالبات حل‌نشده در مدیریت آلودگی هوای کشور باقی خواهد ماند.

ایرانشهر

خرید و فروش امتیاز نهضت ملی مسکن غیرقانونی است

دبیر اتحادیه مشاوران املاک با تأکید بر ممنوعیت خرید و فروش امتیاز نهضت ملی مسکن اعلام کرد: انتقال این امتیاز به افراد دیگر، حتی از طریق تنظیم وکالت‌نامه، فاقد اعتبار قانونی و شرعی است و متقاضیان باید از ورود به معاملات غیرمجاز در این زمینه خودداری کنند. به گزارش مهر، سمانه محرمی نمین، با اشاره به ضوابط اختصاص امتیاز نهضت ملی مسکن اظهار کرد: این امتیاز بر اساس شرایط و معیارهای مشخص به افراد واجد شرایط تعلق می‌گیرد و به هیچ عنوان قابلیت خرید و فروش یا انتقال به اشخاص دیگر را ندارد. او افزود: برخی افراد با تصور اینکه می‌توانند امتیاز خود را از طریق تنظیم وکالت‌نامه به دیگران واگذار کنند، اقدام به انجام چنین معاملاتی می‌کنند؛ در حالی که این روش نیز مورد تأیید نیست و نمی‌تواند انتقال معتبر امتیاز را رقم بزند. محرمی نمین با بیان اینکه امتیاز نهضت ملی مسکن بر مبنای شرایط اختصاصی متقاضیان واگذار می‌شود، تصریح کرد: برای مثال، ممکن است فردی به دلیل سرپرست خانوار بودن یا برخورداری از سایر شرایط قانونی، مشمول دریافت این امتیاز شده باشد، اما شخصی که قصد خرید آن را دارد، لزوماً واجد همان شرایط نباشد. بر همین اساس، خرید و فروش امتیاز این طرح با ضوابط و مقررات تعیین‌شده مغایرت دارد و از نظر شرعی نیز واگذاری امتیازی که به دلیل احراز شرایط خاص به یک فرد اختصاص یافته، به شخص دیگر صحیح نیست. او همچنین درباره وضعیت متقاضیانی که تمایلی به ادامه حضور در طرح نهضت ملی مسکن ندارند، گفت: این افراد باید از مسیر قانونی اقدام کرده و امتیاز خود را به وزارت راه و شهرسازی واگذار کنند تا پس از بررسی شرایط، در اختیار متقاضی واجد شرایط دیگری قرار گیرد.

بهسازی و ایمن‌سازی نزدیک به ۴۷۰۰ کیلومتر از راه‌های فرعی

مدیرکل دفتر امور راه‌های فرعی و روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از اجرای عملیات بهسازی و روکش آسفالت خبر داد و گفت: ۴ هزار و ۶۹۹ کیلومتر از راه‌های فرعی و روستایی کشور طی هفت ماه امسال بهسازی شدند که این اقدامات با هدف ارتقای ایمنی تردد، بهبود کیفیت راه‌ها و تسهیل رفت‌وآمد کاربران جاده‌ای انجام شده است. به گزارش ایرنا، سیدرضا شریفی با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه بهسازی راه‌های فرعی و روستایی اظهار کرد: از مجموع عملیات روکش آسفالت اجراشده، ۲ هزار و ۸۱۷ کیلومتر به راه‌های روستایی و یک‌هزار و ۸۸۲ کیلومتر به محورهای فرعی اختصاص داشته است. او با بیان اینکه توسعه و تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای مناطق روستایی از اولویت‌های سازمان راهداری است، افزود: در همین مدت، عملیات زیرسازی مسیرهای روستایی در سطح ۳ هزار و ۴۱۵ کیلومتر انجام شده و بیش از یک‌هزار و ۹۵۰ کیلومتر از این مسیرها نیز آسفالت شده است. مدیرکل دفتر امور راه‌های فرعی و روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همچنین از احداث ۲ هزار و ۱۸۳ دستگاه ابنیه فنی در راه‌های فرعی و روستایی خبر داد و گفت: اجرای این طرح‌ها با هدف افزایش استحکام سازه‌های عبوری، بهبود وضعیت زیرساخت‌ها و ارتقای ضریب ایمنی راه‌ها صورت گرفته است. شریفی با اشاره به گستردگی شبکه راه‌های محلی کشور تصریح کرد: راه‌های روستایی کشور در مجموع ۲۰۳ هزار و ۲۴۸ کیلومتر طول دارند که شامل مسیرهای آسفالته، شوسه و خاکی می‌شوند. همچنین طول راه‌های فرعی کشور به ۳۸ هزار و ۹۹۵ کیلومتر می‌رسد. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با برنامه‌ریزی و تعیین اهداف عملیاتی سالانه، اجرای طرح‌های بهسازی، نگهداری و ارتقای ایمنی راه‌ها را دنبال می‌کند.

نوبت اول
م الف: ۶۹۱
شناسه آگهی: ۲۳۱۵۸۴۸

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان کوهدشت - سری (۶۹۱) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی خرم آباد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هرکس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتباً به اداره ثبت اسناد و املاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. تاریخ انتشار نوبت اول: (۱۴۰۵/۰۸/۱۱) نوبت دوم: (۱۴۰۵/۰۸/۲۶)
نام روزنامه: روزنامه تعادل

۱- تقاضای «غلامرضا جهانگیری مقدم» فرزند «نظرعلی» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۱۰۰۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۵۶» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عبدالناصر امرایی»

۲- تقاضای «کرمعلی کرمی زاده» فرزند «حسین خان» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۱۳۴۸۶،۰۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۶۷» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «غلامرضا محمدی گراوند»

۳- تقاضای «کرمعلی کرمی زاده» فرزند «حسین خان» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۱۳۴۹۲،۸۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۶۷» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کرمعلی کرمی زاده»

۴- تقاضای «کرمعلی کرمی زاده» فرزند «حسین خان» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۳۹۷۳۲،۵۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۶۷» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «کرمعلی کرمی زاده»

۵- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۵۱۷۶،۳۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۵» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار آزادی عبدولی»

۶- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۲۲۴۴۳،۲۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۵» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار آزادی عبدولی»

۷- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۲۰۰۵۵،۳۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۵» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار آزادی عبدولی»

۸- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۲۳۳۵۰،۰۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۶» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار عبدولی»

۹- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۱۷۱۳،۳۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۵» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار آزادی عبدولی»

۱۰- تقاضای «نیکوزاد اسکندرنیا» فرزند «خدامراد» نسبت به «۶ دانگ از ششدانگ یک باب/قطعه زراعی» بمساحت «۹۳۰،۳۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «*» فرعی از «۱۶» اصلی واقع در بخش «۷» خروجی از مالکیت مالک اولیه «برانازار عبدولی»

هوشنگ اسکندرنیا
رییس اداره ثبت اسناد و املاک کوهدشت

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان بوشهر
اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک برازجان
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۲۴۰۰۲۰۰۴۴۷۳ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک برازجان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی