## تقویت ال‌نینو و افزایش احتمال سیلاب در ایران

رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی از احتمال بارش‌های نرمال تا بیش از نرمال در پاییز امسال خبر داد و نسبت به افزایش خطر وقوع سیلاب، به‌ویژه در مناطق غربی زاگرس، هشدار داد. به گزارش تسنیم، احد وظیفه با اشاره به تقویت پدیده ال‌نینو در جهان اظهار کرد: با توجه به شرایط مورد انتظار بارشی در فصل پاییز، احتمال وقوع سیلاب در برخی مناطق کشور افزایش می‌یابد و لازم است دستگاه‌های مسوول آمادگی لازم را برای مدیریت پیامدهای بارش‌های شدید داشته باشند. او با بیان اینکه بارش‌های مناسبی در هفته جاری پیش‌بینی می‌شود، افزود: نوار غربی و جنوب غربی کشور، استان‌های واقع در حوزه زاگرس، استان‌های شمالی و دامنه‌های البرز از جمله مناطقی هستند که انتظار می‌رود بارش‌های قابل توجهی را تجربه کنند. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی با تأکید بر احتمال وقوع بارش‌های فراگیر در برخی مناطق تصریح کرد: استان‌های واقع در دامنه غربی زاگرس، از جمله خوزستان، ایلام و کرمانشاه، در معرض احتمال وقوع سیلاب‌های گسترده قرار دارند. وظیفه با اشاره به تقویت ال‌نینو در اقیانوس آرام گفت: آثار این پدیده در بخش‌هایی از جهان نمایان شده است؛ به‌طوری که در برخی مناطق جنوب شرق آسیا خشکی و کاهش بارندگی و در بخش‌هایی از امریکای جنوبی و مکزیک افزایش بارندگی و بالا آمدن سطح آب رودخانه‌ها گزارش شده است. او افزود: بی‌هنجاری دمای اقیانوس در دوره کنونی از نظر شدت، در مقایسه با برخی دوره‌های قوی ال‌نینو طی چهار تا پنج دهه گذشته، قابل توجه است. این مقام مسوول با این حال تأکید کرد که تأثیر ال‌نینو بر اقلیم ایران قطعی نیست و عوامل جوی دیگری نیز در تعیین الگوی بارش کشور نقش دارند؛ از این رو پیش‌بینی‌های فصلی با عدم‌قطعیت همراه هستند و نمی‌توان وقوع سیلاب را در همه مناطق قطعی دانست. وظیفه با اشاره به آب‌گرفتگی‌ها و سیلاب‌های اخیر در مناطقی مانند کرج و ایلام خاطرنشان کرد: در شرایط افزایش بارش، احتمال بروز چنین حوادثی بیشتر می‌شود و مدیریت صحیح شرایط می‌تواند از تبدیل بارندگی‌ها به حوادث ناگوار جلوگیری کند. بر اساس این پیش‌بینی، پاییز امسال می‌تواند با بارش‌هایی در محدوده نرمال تا بیش از نرمال همراه باشد؛ باید ضمن توجه به هشدارهای هواشناسی، برای مقابله با سیلاب‌های احتمالی و کاهش خسارات ناشی از بارش‌های شدید آمادگی داشته باشند.

## تکمیل آورده متقاضیان شرط تسریع در تحویل واحدهای نهضت ملی

مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش واحدهای مسکن وزارت راه و شهرسازی با تأکید بر ضرورت تکمیل آورده متقاضیان اعلام کرد: تحویل حدود ۱۲ هزار واحد مسکونی در قالب طرح نهضت ملی مسکن استان اردبیل تا پایان سال جاری هدف‌گذاری شده است. به گزارش ایرنا، رضا فرهادزاده اظهار کرد: با وجود برخی مشکلات در تأمین زیرساخت‌ها، روند اجرای این طرح‌ها به وضعیت مطلوبی رسیده و اقدامات لازم برای تکمیل واحدها و واگذاری آنها در حال انجام است. او با اشاره به پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصدی طرح‌های مسکن اردبیل افزود: تحقق برنامه تحویل واحدها مستلزم هماهنگی دستگاه‌های اجرایی و خدمات‌رسان و همچنین تأمین به‌موقع منابع مالی مورد نیاز است. مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش واحدهای مسکن وزارت راه و شهرسازی با تأکید بر نقش آورده متقاضیان در تکمیل مراحل پایانی پروژه‌ها گفت: متقاضیان باید سهم آورده خود را به‌موقع پرداخت و تکمیل کنند تا روند ساخت‌وساز با سرعت بیشتری ادامه یابد و زمینه تحویل واحدها مطابق برنامه زمان‌بندی فراهم شود. در ادامه فرهاد سبحانی، معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری اردبیل، نیز تعامل میان دستگاه‌های اجرایی و خدمات‌رسان را از عوامل موثر در پیشرفت طرح‌های نهضت ملی مسکن استان دانست و گفت: تلاش می‌شود با برگزاری جلسات منظم هماهنگی، موانع موجود برطرف و شرایط لازم برای تحویل ۱۲ هزار واحد مسکونی تا پایان سال فراهم شود. او با اشاره به برخی دشواری‌های فنی و اجرایی پروژه‌ها، از جمله شرایط توپوگرافی زمین و مشکلات مربوط به تأمین زیرساخت‌های آب، برق و فاضلاب، افزود: این موانع با همکاری دستگاه‌های مسوول و پیگیری مستمر در حال بررسی و رفع است. سبحانی همچنین بر ضرورت پاسخ‌گویی به مطالبات متقاضیان تأکید کرد و گفت: جلسات هماهنگی با حضور مسوولان مرتبط به‌صورت منظم برگزار می‌شود تا تکمیل پروژه‌ها مطابق برنامه پیش برود و روند واگذاری واحدها تسریع شود.

## ساخت هتل در نوشهر با رعایت ضوابط بلندمرتبه‌سازی مجاز شد

دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران از موافقت این شورا با ساخت یک هتل در نوشهر با رعایت ضوابط بلندمرتبه‌سازی خبر داد و اعلام کرد طرح یکپارچه بلندمرتبه‌سازی استان مازندران نیز طی یک ماه آینده برای بررسی به این شورا ارایه می‌شود. به گزارش مهر، غلامرضا کاظمیان در تشریح مصوبات پانزدهمین جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال ۱۴۰۵ اظهار کرد: چهار دستور کار در این نشست بررسی شد که یکی از مهم‌ترین آنها به پیشنهاد ساخت یک هتل در شهرستان نوشهر اختصاص داشت. او با اشاره به ضرورت ساماندهی ساخت‌وسازهای بلندمرتبه در استان مازندران افزود: در حال حاضر تهیه طرح یکپارچه بلندمرتبه‌سازی در سطح استان با هدف هدایت تقاضاهای ساخت‌وساز به محدوده‌های مشخص در دستور کار قرار دارد. در این طرح، پهنه‌های مجاز و غیرمجاز بلندمرتبه‌سازی به‌روشنی تعیین می‌شوند تا شهروندان، گردشگران، سرمایه‌گذاران و فعالان حوزه ساخت‌وساز از محدوده‌های قابل ساخت اطلاع داشته باشند. وی پیش‌بینی کرد این طرح طی یک ماه آینده برای بررسی به شورای عالی ارایه شود و گفت: پس از دریافت، موضوع در کمیته فنی بررسی و برای تصمیم‌گیری نهایی به شورا ارجاع خواهد شد. با توجه به اولویت موضوع، تلاش می‌شود بررسی آن با سرعت و حتی خارج از نوبت انجام شود. او با تأکید بر ضرورت جذب سرمایه‌گذاری در کنار رعایت ملاحظات محیطی و طبیعی استان اظهار کرد: طرح یکپارچه بلندمرتبه‌سازی، کاربری‌های مختلف از جمله مسکونی و گردشگری را در بر می‌گیرد، اما اولویت مازندران در این زمینه بیشتر با کاربری گردشگری خواهد بود.

### کارنامه مدیریت شهری زیر سوال

# تهران با ۷۵ متروباس متحول می‌شود؟



اظهارات اعضای شورای اسلامی شهر تهران در جلسه روز گذشته (۱۲ آبان)، از مجموعه‌ای از چالش‌ها و مطالبات پیش‌روی مدیریت شهری پرده برداشت؛ از دفاع مسوولان از ایمنی متروباس‌های ۲۶ متری و وعده ورود تدریجی آنها به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تا مطالبه شفاف‌سازی قراردادهای رسانه‌ای شهرداری و برخی تصمیمات زیرساختی. مجموع این مواضع، بار دیگر موضوعاتی همچون شفافیت در هزینه‌کرد منابع عمومی، ضرورت پاسخگویی مدیران، اعتبارسنجی وعده‌های اجرایی و حدوداختیارات نهادهای تصمیم‌گیر را به کانون توجه آورد؛ مسائلی که تعیین تکلیف آنها مستلزم ارایه اطلاعات مستند و پاسخ‌های روشن از سوی مدیریت شهری است. در این جلسه سیدمحمد آقامیری، رییس کمیته عمران شورای شهر تهران، در واکنش به نگرانی‌ها درباره احتمال تخریب میادین و زیرساخت‌های شهری بر اثر تردد اتوبوس‌های ۲۶ متری متروباس، این ادعاها را فاقد مبنای کارشناسی دانست و بر قابلیت مانور این وسایل نقلیه تأکید کرد. او اظهار کرد: اتوبوس‌های جدید متروباس که طول آنها ۲۶ متر است، دارای دو مفصل آکاردئونی هستند و اتفاقا قابلیت گردش آنها از اتوبوس‌های ۱۸ متری بی‌آرتی نیز راحت‌تر است. بنابراین، مطرح کردن ادعاهایی مبنی بر ایجاد مشکل در میادین یا تخریب زیرساخت‌های شهری به دلیل تردد این اتوبوس‌ها، مبنای کارشناسی ندارد.

این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که ورود وسایل نقلیه عمومی با ظرفیت بالا می‌تواند بخشی از پاسخ به نیازهای حمل‌ونقل شهری باشد، اما ارزیابی موفقیت آن صرفا با اتکا به طول اتوبوس یا تعداد مفاصل آن امکان‌پذیر نیست. شعاع گردش، هندسه تقاطع‌ها، عرض مسیرها، ظرفیت توقفگاه‌ها، وضعیت روسازی و میزان تداخل با حرکت سایر وسایل نقلیه از جمله عواملی هستند که باید در بررسی کارشناسی لحاظ شوند.

### ورود مرحله‌ای ۷۵ اتوبوس

آقامیری درباره برنامه تأمین و ورود متروباس‌ها به کشور گفت: در مجموع حدود ۷۵ دستگاه اتوبوس ۲۶ متری خریداری شده است که دو دستگاه از آنها هم‌اکنون در گمرک بندرعباس قرار دارند و بزودی ترخیص و وارد شهر تهران می‌شوند. او همچنین توضیح داد: حدود ۳۰ دستگاه دیگر نیز طی هفت روز آینده به گمرک خواهند رسید و همچنین ۳۴ دستگاه حدود دو هفته آینده از چین به مقصد کشورمان حرکت می‌کنند و ۹ دستگاه باقی‌مانده نیز حدود سه هفته بعد ارسال خواهند شد. به این ترتیب، اتوبوس‌ها به‌صورت مرحله‌ای وارد کشور و به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران اضافه می‌شوند. رییس کمیته عمران شورای شهر تهران درباره منابع مالی خرید این اتوبوس‌ها نیز تصریح کرد: هزینه خرید این اتوبوس‌ها از محل منابع شهرداری تهران و عوارض پرداختی شهروندان تأمین شده و ارتباطی با بودجه‌های دولتی ندارد. بنابراین، ادعاهای مطرح‌شده درباره خرید این اتوبوس‌ها با پول نفت صحت ندارد و شهرداری با استفاده از منابع و درآمدهای خود اقدام به تأمین آنها کرده است.

### ساماندهی مسیرهای حاشیه‌ای

آقامیری در بخش دیگری از اظهارات خود به ساماندهی مسیرهای حاشیه‌ای معابر اشاره کرد؛ مسیرهایی که به گفته او، معمولاً موتورسیکلت‌ها برای تردد از آنها استفاده می‌کنند. به گزارش مهر، او گفت: در برخی نقاط، این مسیرها با اجرای تغییراتی از مسیر اصلی جدا شده و با استفاده از موانع و سطل‌های مخصوص، طرح به‌صورت آزمایشی اجرا شده است. رییس کمیته عمران شورای شهر تهران اظهار کرد: اجرای این طرح در حال حاضر به‌صورت نمونه در یکی از مناطق انجام شده تا نقاط قوت و ضعف آن مشخص شود و پس از ارزیابی نتایج، درباره گسترش و اجرای آن در سایر نقاط تصمیم‌گیری خواهد شد. در سوی دیگر مباحث شورای شهر، مهدی اقاریان، رییس کمیته حقوقی شورا، خواستار شفاف‌سازی قراردادهای رسانه‌ای شهرداری تهران در پنج سال گذشته شد. این مطالبه در جریان بررسی گزارش حسابرسی شرکت پیام‌رسا برای سال مالی ۱۴۰۴ مطرح شد و به یکی از موضوعات مهم نظارتی جلسه تبدیل شد. اقاریان با اشاره به بی‌پاسخ‌ماندن تذکرهای پیشین خود درباره هزینه‌های رسانه‌ای شهرداری اظهار کرد: ماه‌ها از زمانی که درباره هزینه‌های رسانه‌ای شهرداری تذکر دادم، گذشته است؛ اما هم‌چنان پاسخی در این زمینه دریافت نکرده‌ام. او با استناد به گزارش حسابرس افزود: در این گزارش عنوان شده که شواهدی مبنی بر ثبت کامل اطلاعات قراردادهای شرکت در سامانه شفافیت به حسابرس ارایه نشده است. چرا قراردادها در این سامانه ثبت نشده‌اند تا مردم بدانند منابع مالی شهر در چه بخش‌هایی هزینه می‌شود؟ رییس کمیته حقوقی شورا با طرح پرسشی درباره عملکرد پنج‌ساله شهرداری گفت: شهرداری با چه رسانه‌هایی از جمله صداوسیما، روزنامه‌ها، پایگاه‌های خبری و خبرگزاری‌ها قرارداد داشته و چه مبالغی به آنها پرداخت کرده است؟ مردم حق دارند بدانند منابع مالی شهر در کجا هزینه می‌شود. اقاریان با اشاره به اجرا نشدن برخی مصوبات مجمع شرکت پیام‌رسا نیز خواستار ارایه توضیحات مدیرعامل شد و گفت: پرسش‌های خود درباره عملکرد شرکت پیام‌رسا را به‌صورت مکتوب ارایه می‌کنم. این دومین سوال من از آقای زاکانی خواهد بود و براساس قانون، شخص شهردار باید برای پاسخگویی در کمیسیون حضور پیدا کند. او همچنین با انتقاد از بی‌پاسخ‌ماندن تذکرهای اعضای شورا تأکید کرد: وقتی به تذکر پاسخ داده نمی‌شود و همان موضوع در گزارش حسابرسی نیز مطرح می‌شود، دیگر چه اقدامی باید انجام داد؟ از رییس شورا می‌خواهم از حق نظارتی اعضا صیانت کند.

### پیام‌رسا؛ کاهش بدهی مالیاتی در کنار مسائل باقی‌مانده

در ادامه جلسه، میثم مظفر، رییس کمیته بودجه شورای شهر تهران، گزارش حسابرسی شرکت پیام‌رسا را منصفانه ارزیابی کرد و گفت این شرکت باید مسائل مالیاتی و بیمه‌ای خود را تعیین تکلیف کند و دستورالعمل مبارزه با پولشویی را نیز اجرا کند. مسعود کیخا، مدیرعامل شرکت پیام‌رسا، درباره وضعیت حسابرسی شرکت توضیح داد: گزارش حسابرسی شرکت در سال ۱۴۰۳ مشروط اعلام شده بود، اما با وجود اینکه شورا به تکالیف پیشنهادی رأی نداد، ما برای رفع موارد دارای اشکال اقدام کردیم. او با اشاره به وضعیت بدهی‌های مالیاتی شرکت افزود: با کمک معاونت امور مالی، بدهی مالیاتی سال بعد نیز پرداخت شد. میزان بدهی مالیاتی سال ۱۴۰۳ که ۴۳۰ میلیارد تومان بود، به ۳۵ میلیارد تومان کاهش یافت. کاهش رقم اعلام‌شده بدهی مالیاتی از ۴۳۰ میلیارد به ۳۵ میلیارد تومان، در صورت تأیید اسناد مالی، تحول قابل توجهی در وضعیت مالی شرکت محسوب می‌شود. با این حال، برای ارزیابی دقیق این تغییر باید مشخص شود چه میزان از بدهی پرداخت شده، چه میزان مشمول اصلاح یا بخشودگی شده و وضعیت نهایی تعهدات مالیاتی شرکت چگونه است. کیخا درباره تأخیر در برگزاری مجمع سالانه نیز گفت: پس از انتصاب بنده، حدود یک ماه زمان صرف انتخاب معاون مالی و تدوین اسناد مالی شد. همچنین جابه‌جایی ساختمان شرکت سه ماه به طول انجامید که این مسائل موجب تأخیر در تهیه صورت‌حساب‌ها و برگزاری مجمع سالانه شد. او درباره تأخیر در ثبت اطلاعات سامانه شفافیت نیز اظهار کرد: ثبت اسناد در این سامانه با مشکلات فنی همراه بود و تأخیر ایجاد شده نیز ناشی از همین مشکلات بود. در مقابل، محمد آخوندی، رییس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران، بر نقش حسابرس در شناسایی ایرادات تأکید کرد و گفت: حسابرس به نمایندگی از شورا موارد را بررسی و اشکالات را اعلام می‌کند. از سال گذشته تاکنون، برخی مجموعه‌هایی که گزارش حسابرسی آنها به دلیل وجود بندهای مشروط بود، توانستند وضعیت خود را اصلاح کنند و گزارششان به وضعیت منصفانه تغییر یافت. آخوندی درباره پیام‌رسا افزود: این شرکت در کمتر از یک سال توانست دو بند تکلیفی خود را برطرف کند و گزارش حسابرسی آن از مشروط به منصفانه تغییر یافت. در نهایت، گزارش حسابرسی شرکت پیام‌رسا برای سال مالی ۱۴۰۴ با حداکثر آرای اعضای شورای شهر تهران به تصویب رسید. با این حال، تصویب گزارش حسابرسی را نباید معادل پایان همه مسائل دانست؛ به‌ویژه آنکه انتشار کامل قراردادهای رسانه‌ای و تعیین تکلیف برخی تعهدات مالی و بیمه‌ای همچنان از موضوعات قابل پیگیری است.

### پل منطقه پنج برای انبار نفت ساخته نمی‌شود

در ادامه جلسه، مهدی چمران، رییس شورای اسلامی شهر تهران، درباره ایجاد پل در منطقه پنج برای انبار نفت نیز اظهار کرد: این پل برای انبار نفت نیست و به بهبود حمل و نقل و ترافیک کمک می‌کند، مسیر در این محدوده اصلاح می‌شود که از مناطق مسکونی عبور نکند. شرکت نفت نامه‌هایی ارسال کرده و گفته که باید در داخل شهر انبار داشته باشد تا بتواند سریع سوخت‌رسانی کند. او در ادامه گفت: ما مباحث شهرسازی را با آنها مطرح خواهیم کرد که این انبارها چگونه ساخته شود. همچنین شهردار به وزیر نفت نامه ارسال کرده که فضای داخل شهر برای ساخت انبار نفت مناسب نیست. این اظهارات نشان می‌دهد که موضوع زیرساخت‌های مرتبط با سوخت‌رسانی، علاوه بر ملاحظات ترافیکی، با الزامات شهرسازی و آثار استقرار تأسیسات در مجاورت مناطق مسکونی ارتباط دارد. ارزیابی چنین طرح‌هایی مستلزم انتشار اطلاعات مربوط به مکان‌یابی، ایمنی، پیامدهای زیست‌محیطی و گزینه‌های جایگزین است.

### خدمات ورزشی، تاکسی‌های برقی و ترافیک؛ مسائل روزمره شهروندان

چمران درباره نرخ‌گذاری مجموعه‌های ورزشی و پیشنهاد رایگان شدن استفاده از آنها اظهار کرد: مانرخ تعیین کردیم و بودجه در نظر گرفتیم و اگر قرار باشد اجرایی شود باید در لایحه بودجه سال آینده در نظر گرفته شود. رییس شورای شهر تهران درباره تخلف برخی رانندگان تاکسی نیز گفت: رانندگانی که برچسب تاکسی‌های برقی را از بدنه خودروی خود برداشته، تخلف کرده‌اند و تاکسیرانی باید امتیاز آنها را لغو کند و در اختیار دیگران قرار دهد. چمران درباره وضعیت ترافیک تهران پس از بارندگی در ساعات اخیر نیز یادآور شد: وضعیت همچون روزهای گذشته بود. امیدواریم بارش‌ها ادامه داشته باشد که مشکل آب در سدها، هوا، آلودگی و کشاورزی حل شود.

### معیار موفقیت، عملکرد قابل سنجش است

مجموع این اظهارات نشان می‌دهد که مدیریت شهری تهران هم‌زمان با مجموعه‌ای از مطالبات زیرساختی، مالی و نظارتی روبرو است. توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ساماندهی مسیرهای ترافیکی، اصلاح وضعیت مالی شرکت‌های وابسته و تعیین تکلیف مسائل انتخاباتی، هرکدام نیازمند تصمیم‌های دقیق و پاسخگویی مستمر هستند. با این حال، تفاوت مهمی میان اعلام برنامه و اثبات تحقق آن وجود دارد. وعده ورود ۷۵ متروباس باید با گزارش روشن از زمان تحویل و آغاز بهره‌برداری همراه شود؛ ادعای نبود خط برای میادین باید پشتوانه مطالعات فنی داشته باشد؛ و اصلاح وضعیت مالی پیام‌رسا نیز باید در کنار انتشار کامل اطلاعات قراردادها و تعیین تکلیف تعهدات باقی‌مانده ارزیابی شود.

## تولید روزانه بیش از ۱۹ هزار تن نخاله ساختمانی در تهران

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران از تولید روزانه بیش از ۱۹ هزار تن خاک و نخاله ساختمانی در پایتخت خبر داد و اعلام کرد بخش قابل توجهی از این پسماندها به مجتمع پردازش و دفع آبعلی منتقل می‌شود؛ مجموعه‌ای که با توسعه زیرساخت‌های فرآوری و بازیافت، به دنبال کاهش دفن نخاله‌ها و بازگرداندن مصالح به چرخه مصرف است. به گزارش مهر، محمدعلی الفت‌پور با اشاره به حجم بالای تولید پسماندهای ساختمانی و عمرانی در تهران اظهار کرد: روزانه بیش از ۱۹ هزار تن خاک و نخاله ساختمانی در پایتخت تولید می‌شود که از این میزان، ۱۵ هزار و ۳۳۶ تن به مجتمع پردازش و دفع آبعلی انتقال می‌یابد. او با تشریح عملکرد این مجتمع در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ افزود: در این بازه زمانی، یک‌هزار و ۲۷۸ سرویس حمل پسماندهای ساختمانی و عمرانی به آبعلی ثبت شده است. همچنین به‌طور متوسط روزانه ۴۸ تن از این پسماندها جداسازی و ۲ هزار و ۴۱۲ تن نیز فرآوری و بازیافت می‌شود. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران با تأکید بر ضرورت کاهش دفن پسماند و افزایش بهره‌برداری از مواد قابل بازیافت گفت: استحصال شن و ماسه، تولید آسفالت و بلوک‌های سیمانی از جمله ظرفیت‌های صنعتی مستقر در مجتمع آبعلی است. این مجموعه با فرآوری نخاله‌های ساختمانی، بخشی از مواد دورریز را به محصولات قابل استفاده در پروژه‌های عمرانی تبدیل می‌کند. الفت‌پور البته تأکید کرد که به دلیل ضرورت دریافت مجوزهای قانونی و طی مراحل مربوط به بهره‌برداری، در حال حاضر امکان عرضه و فروش برخی محصولات تولیدی این مجتمع فراهم نیست. او همچنین از قرار گرفتن فاز پنجم توسعه مجتمع آبعلی در دستور کار خبر داد و گفت: این طرح با هدف افزایش ظرفیت کارخانه‌های مستقر، گسترش فعالیت‌های صنعتی و ارتقای توان پردازش و بازیافت پسماندهای ساختمانی و عمرانی دنبال می‌شود. به گفته وی، مراحل دریافت مجوزهای جدید از مراجع ذی‌صلاح در حال پیگیری است و این فاز هنوز وارد مرحله اجرا نشده است.

## بازنگری آیین‌نامه کمیته اضطرار آلودگی هوای تهران

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران از بازنگری آیین‌نامه کمیته اضطرار آلودگی هوا با هدف بررسی راهکارهای جایگزین تعطیلی مدارس و کاهش مواجهه دانش‌آموزان با آلاینده‌ها خبر داد و گفت: تصمیم‌گیری درباره تعطیلی مدارس باید با تکیه بر داده‌های علمی و با در نظر گرفتن هم‌زمان سلامت دانش‌آموزان و کیفیت آموزش انجام شود. به گزارش مهر، فاطمه کریمی با اشاره به احتمال کاهش کیفیت هوای تهران در نیمه دوم سال اظهار کرد: با توجه به شرایط اقلیمی و توپوگرافی پایتخت، احتمال بروز آلودگی هوا در برخی مقاطع وجود دارد، اما تصمیم‌گیری درباره تعطیلی مدارس در اختیار شرکت کنترل کیفیت هوا نیست. او افزود: این شرکت با استفاده از داده‌های هواشناسی، سیاهه انتشار منابع آلاینده و اطلاعات ایستگاه‌های سنجش کیفیت هوا، وضعیت آلودگی را پیش‌بینی کرده و نتایج را در اختیار دستگاه‌های تصمیم‌گیر، از جمله مراجع مرتبط در استانداری، قرار می‌دهد. کریمی با تأکید بر اینکه هدف اصلی تعطیلی مدارس کاهش مواجهه گروه‌های آسیب‌پذیر با آلودگی هواست، تصریح کرد: تعطیلی مدارس در کنار آثار حفاظتی، ممکن است به کیفیت آموزش آسیب وارد کند؛ بنابراین بررسی راهکارهای جایگزین ضروری است. در همین راستا، بازنگری آیین‌نامه کمیته اضطرار آلودگی هوا در دستور کار قرار گرفته تا تجربه سایر کشورها در زمینه اجرای اقدامات کنترلی و خودمراقبتی به جای تعطیلی مدارس بررسی شود. وی همچنین از اجرای پروژه‌ای برای اندازه‌گیری میزان مواجهه دانش‌آموزان با آلودگی هوا در مناطق ۲۲ گانه خبر داد و گفت: در این مطالعه، میزان مواجهه دانش‌آموزان هنگام رفت‌وآمد میان خانه و مدرسه و همچنین شرایط کیفیت هوای داخل منازل و مدارس بررسی می‌شود. نتایج این پژوهش پس از تکمیل در اختیار مراجع تصمیم‌گیر قرار خواهد گرفت. او با اشاره به فعالیت سامانه پیش‌بینی کیفیت هوای تهران اظهار کرد: این سامانه با استفاده از اطلاعات برخط هواشناسی، داده‌های ایستگاه‌های سنجش و سیاهه انتشار آلاینده‌ها، وضعیت کیفیت هوای پایتخت را تا ۷۲ ساعت آینده پیش‌بینی می‌کند. البته پیش‌بینی ۲۴ ساعت آینده از قطعیت بیشتری برخوردار است و با افزایش بازه زمانی، میزان اطمینان کاهش می‌یابد.

## پیشرفت ۷۵ درصدی تقاطع ستاری-فهمیده

عملیات اجرایی تکمیل دسترسی‌های تقاطع غیرهمسطح بزرگراه شهید ستاری و آزادراه شهید فهمیده (تهران-کرج) با تمرکز بر تسریع اجرای پل‌ها و مسیرهای ارتباطی ادامه دارد و طبق اعلام مدیرعامل سازمان مهندسی و عمران شهرداری تهران، این پروژه با پیشرفت فیزیکی ۷۵ درصدی، نیمه نخست سال آینده به بهره‌برداری خواهد رسید. به گزارش مهر، مهدی صداقتی، مدیرعامل سازمان مهندسی و عمران شهرداری تهران، با اشاره به فعال بودن تمامی جبهه‌های کاری باقی‌مانده در این پروژه از تسریع عملیات احداث دسترسی شمال بزرگراه شهید ستاری به غرب آزادراه شهید فهمیده خبر داد. او اظهار کرد: این مسیر دسترسی به طول ۷۰۰ متر و عرض ۱۰ متر احداث می‌شود و شامل دو خط عبوری و یک خط اضطرار است. همچنین در مسیر اجرای آن، یک دستگاه پل به طول ۳۰۰ متر با عرشه بتنی ۱۴۰ متری، ۶ پایه و پنج دهانه در نظر گرفته شده است. صداقتی با اشاره به روند اجرای این پل گفت: عملیات احداث آن از پاییز سال گذشته آغاز شده و مراحل اجرایی شامل اسکافولدبندی، قالب‌بندی، آرماتوربندی و بتن‌ریزی در چند مرحله دنبال شده است. در هفته جاری نیز بزرگ‌ترین دهانه پل به طول ۴۰ متر با مصرف ۲۰۰ مترمکعب بتن تکمیل شد و دو دهانه باقی‌مانده در پاییز امسال اجرا خواهد شد. وی همچنین از پایان نصب عرشه فلزی پل اصلی در مسیر دسترسی شرق آزادراه شهید فهمیده به جنوب بزرگراه شهید ستاری خبر داد و گفت: با جابه‌جایی و نصب چهار قطعه باقی‌مانده عرشه، عملیات نصب سازه فلزی ۳۵۰ تنی این پل به پایان رسیده و عملیات تکمیلی آن بزودی آغاز می‌شود. پروژه تقاطع غیرهمسطح بزرگراه شهید ستاری با آزادراه شهید فهمیده در منطقه ۵ تهران، از خردادماه سال ۱۴۰۳ با هدف تکمیل گردش‌های ترافیکی و بهبود دسترسی‌های این محدوده آغاز شده است.

### تجارت ایران در مسیر تغییر آرایش لجستیکی

# رشد ۷۶ درصدی واردات از مرزهای دریایی شمال

در حالی که بیش از ۸۵ درصد ورود و خروج کالا در کشور به بنادر جنوبی وابسته بوده است، محدودیت‌های ایجادشده در این بنادر، مسیرهای جایگزین تجارت خارجی ایران را بیش از گذشته فعال کرده است؛ به‌طوری که واردات از مرزهای دریایی شمال کشور در نیمه نخست سال ۷۶ درصد افزایش یافته، واردات جاده‌ای رشد ۴۱ درصدی داشته و صادرات ریلی نیز با افزایش ۵۳ درصدی همراه شده است. این ارقام در مقایسه با الگوی سنتی تجارت کشور، از تغییر آرایش لجستیکی ایران حکایت دارد؛ تغییری که اگرچه توانسته از توقف جریان کالا جلوگیری کند، اما همچنان با چالش‌هایی مانند محدودیت زیرساخت‌ها، ناهماهنگی دستگاه‌های داخلی و سهمیه‌بندی پذیرش کامیون‌ها در کشورهای مقابل روبروست. فرزانه صادق مالواجرد، وزیر راه و شهرسازی، در جریان بررسی گزارش کمیسیون عمران درباره ارزیابی عملکرد گذرگاه‌های مرزی و ترانزیت زمینی، با تشریح اقدامات انجام‌شده برای تسهیل تردد ناوگان حمل‌ونقل بار، از تغییر مسیرهای تجاری کشور در واکنش به محدودیت‌های ایجادشده در بنادر جنوبی خبر داد.

### تغییر مسیر تجارت برای جلوگیری از توقف کالا

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به شرایط ایجادشده در شریان‌های اصلی تجارت خارجی کشور اظهار کرد: با توجه به اتفاقات رخ‌داده در بنادر جنوبی و محاصره‌ای که موجب ایجاد محدودیت در شریان‌های تجارت خارجی کشور شد، با برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته، تغییر پارادایمی در مسیرهای تجاری کشور شکل گرفت و اجازه داده نشد با وجود تمام مشکلات، کالا هادر مرزهای کشور متوقف شوند. این اظهارات نشان می‌دهد که استفاده از ظرفیت مرزهای شمالی و مسیرهای جاده‌ای و ریلی، صرفا یک انتخاب برای توسعه تجارت نبوده، بلکه در شرایط محدودیت مسیرهای اصلی، به‌ضرورتی برای حفظ جریان تأمین کالا تبدیل شده است. وابستگی بیش از ۸۵ درصدی ورود و خروج کالا به بنادر جنوبی، در کنار مزیت‌های جغرافیایی این بنادر، نوعی تمرکز عملیاتی ایجاد کرده بود که بروز اختلال در آن می‌توانست زنجیره تأمین کشور را تحت فشار قرار دهد. در چنین شرایطی، انتقال بخشی از بار به مسیرهای جایگزین، علاوه بر کاهش فشار بر بنادر جنوبی، اهمیت تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری را برجسته کرده است. به گفته او، پایانه‌های بازرگان، دوغارون، ریمدان، باشماق، سرخس، نوردوز، رازی و تمرچین، در کنار بنادر شمالی، از جمله نقاطی بوده‌اند که در این بررسی‌ها مورد توجه قرار گرفته‌اند.

### رشد ۷۶ درصدی واردات شمالی در برابر وابستگی تاریخی به جنوب

به گزارش ایسنا، مهم‌ترین بخش گزارش وزیر راه و شهرسازی به آمار تغییر مسیر تجارت خارجی در نیمه نخست سال اختصاص داشت؛ آماری که از افزایش قابل توجه سهم مسیرهای جایگزین حکایت دارد. او اظهار کرد: با وجود محدودیت‌هایی که در بنادر جنوبی ایجاد شد و با توجه به اینکه بیش از ۸۵ درصد ورود و خروج کالا از طریق این بنادر انجام می‌شد، در شش ماهه نخست سال شاهد افزایش ۷۶ درصدی واردات از مرزهای دریایی شمال کشور بودیم. صادق ادامه داد: همچنین واردات از مرزهای جاده‌ای ۴۱ درصد افزایش یافت و واردات از مبادی ریلی نیز رشد قابل توجهی داشت. در بخش صادرات نیز شاهد رشد ۱۰ درصدی از بنادر شمالی، ۹ درصدی از مرزهای جاده‌ای و ۵۳ درصدی از طریق خطوط ریلی بودیم. مقایسه این ارقام نشان می‌دهد که در بخش واردات، مرزهای دریایی شمال بیشترین رشد اعلام‌شده را تجربه کرده‌اند و در بخش صادرات نیز حمل‌ونقل ریلی با رشد ۵۳ درصدی در جایگاه نخست قرار گرفته است. این روند می‌تواند بیانگر افزایش استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل چندوجهی و تلاش برای توزیع بار تجاری میان مسیرهای مختلف باشد. با این حال، باید میان رشد درصدی و سهم واقعی هر مسیر از تجارت خارجی تفاوت قائل شد. افزایش ۷۶ درصدی واردات از مرزهای شمالی، به‌تنهایی به معنای جایگزینی کامل ظرفیت بنادر جنوبی نیست؛ زیرا حجم اولیه تجارت از این مسیرها و ظرفیت عملیاتی آنها نیز در ارزیابی نهایی اهمیت دارد. وزیر راه و شهرسازی نیز با تأکید بر همین موضوع گفت: هنوز جایگزینی کامل ظرفیت بنادر جنوبی اتفاق نیفتاده است. صادق افزود: با توجه به سهم بیش از ۸۵ درصدی بنادر جنوبی در ورود و خروج کالا، این جایگزینی به زمان و زیرساخت‌های بیشتری نیاز دارد، اما آمارهای موجود نشان‌دهنده ظرفیت کشور برای تغییر مسیرهای تجاری و تداوم جریان کالا است.

### ستاد گذر؛ پاسخ به مشکل مدیریت چندپاره مرزها

یکی از محورهای اصلی سخنان وزیر راه و شهرسازی، نبود مدیریت یکپارچه در پایانه‌های مرزی بود؛ مشکلی که به گفته وی، سابقه‌ای طولانی دارد و محدود به شرایط امسال نیست. صادق مالواجرد با اشاره به این موضوع تصریح کرد: به دلیل وجود همین مشکلات، در بند الف ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم پیشرفت، موضوع تشکیل ستاد گذر با نگاه آینده‌نگرانه و با هدف حل مسائل مرزی پیش‌بینی شد. او با بیان اینکه نبود مدیریت یکپارچه از مهم‌ترین مسائل پایانه‌های مرزی است، گفت این موضوع در قالب تشکیل ستاد گذر مورد توجه قرار گرفته و سه محور اصلاح فرآیندها، ارتقای زیرساخت‌ها و دیپلماسی حمل‌ونقل برای رفع مشکلات دنبال می‌شود. با وجود تلاش برای افزایش فعالیت پایانه‌های داخلی، وزیر راه