ایرانشهر

تداوم بارش‌های نرمال در کشور تا نیمه آذرماه

فعالیت سامانه بارشی اخیر موجب افزایش میانگین بارندگی کشور به ۵۵ درصد بالاتر از حد نرمال شده است؛ بر اساس پیش‌بینی الگوهای هواشناسی، بارش‌ها تا نیمه آذرماه در سطح نرمال و حداکثر نرمال ادامه خواهد داشت.به گزارش ایرنا، فعالیت سامانه بارشی اخیر در نقاط مختلف کشور، علاوه بر سفیدپوش کردن ارتفاعات و بهبود کیفیت هوای تهران، موجب افزایش ورودی سدها از جمله سد کرج و تغییر قابل توجه وضعیت بارندگی کشور شده است.بر اساس داده‌های ثبت‌شده، میانگین بارندگی کشور که پیش از فعالیت این سامانه ۲۰ درصد کمتر از حد نرمال بود، اکنون به ۵۵ درصد بالاتر از میانگین بلندمدت رسیده است. در جریان فعالیت این سامانه، ایستگاه کوهرنگ با ثبت حدود ۲۹۶ میلی‌متر بارندگی بیشترین میزان بارش را به خود اختصاص داده است. همچنین در ایستگاه شل‌آباد استان لرستان بیش از ۲۲۰ میلی‌متر بارندگی طی چند روز ثبت شده است. بررسی آمارها نشان می‌دهد به‌جز هفت استان که همچنان با کمبود بارش مواجه هستند، سایر استان‌های کشور بارندگی‌هایی فراتر از میانگین بلندمدت دریافت کرده‌اند. در این میان، فلات مرکزی ایران نیز پس از چندین سال مواجهه با خشکسالی، از بارش‌های قابل توجه پاییزی بهره‌مند شده است. در استان تهران نیز که به همراه استان‌های قم، قزوین و مرکزی ششمین سال متوالی خشکسالی را تجربه می‌کند، وضعیت بارندگی تغییر محسوسی داشته است؛ به‌طوری که میزان بارش در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از یک میلی‌متر به ۵۳ میلی‌متر افزایش یافته است. همچنین مناطق شمالی استان تهران و ارتفاعات البرز بارش‌هایی کم‌سابقه در دهه‌های اخیر را تجربه کرده‌اند. بر اساس اطلاعات ایستگاه‌های هواشناسی، میزان بارندگی ثبت‌شده در ایستگاه اقدسیه تهران به حدود ۱۰۰ میلی‌متر رسیده است. بر اساس بررسی الگوهای پیش‌بینی بلندمدت هواشناسی، انتظار می‌رود روند بارش‌ها در کشور تا نیمه آذرماه در محدوده نرمال و حداکثر نرمال ادامه یابد؛ موضوعی که می‌تواند در بهبود شرایط منابع آبی و کاهش بخشی از آثار خشکسالی در مناطق مختلف کشور موثر باشد.

سقوط ۶۳ درصدی جابه‌جایی مسافر در حمل‌ونقل هوایی

صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ با افت قابل توجه فعالیت مواجه شده است؛ به‌طوری که تعداد مسافران جابه‌جاشده در فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶۳ درصد کاهش یافته و حجم جابه‌جایی بار و پست نیز افت ۶۶ درصدی را تجربه کرده است. به گزارش تسنیم، بر اساس آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، در شش ماه نخست امسال پنج میلیون و ۵۰۹ هزار و ۲۶۸ مسافر از طریق فرودگاه‌های تحت مالکیت این شرکت جابه‌جا شده‌اند؛ این در حالی است که تعداد مسافران در مدت مشابه سال گذشته ۱۴ میلیون و ۹۵۰ هزار و ۵۸۹ نفر بود. مقایسه این آمار از کاهش بیش از ۹ میلیون و ۴۴۱ هزار نفری مسافران حکایت دارد. همزمان با افت تقاضای سفر هوایی، تعداد پروازهای انجام‌شده نیز کاهش چشمگیری داشته است. بر اساس آمار منتشرشده، در نیمه نخست امسال ۵۴ هزار و ۴۳۸ فروند هواپیما در فرودگاه‌های مشمول این گزارش نشست و برخاست داشته‌اند؛ در حالی که این رقم در شش ماه نخست سال گذشته ۱۳۴ هزار و ۱۹۹ فروند بود. به این ترتیب، تعداد پروازها حدود ۵۹ درصد کاهش یافته است. وضعیت حمل بار و پست هوایی نیز از رکود فعالیت این بخش حکایت دارد. میزان بار و پست جابه‌جا شده از طریق فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها از ۱۴۳ میلیون و ۳۰۷ هزار و ۳۸۲ کیلوگرم در نیمه نخست سال گذشته به ۴۹ میلیون و ۱۲۶ هزار و ۲۳۱ کیلوگرم در مدت مشابه امسال رسیده که بیانگر افت حدود ۶۶ درصدی است. در بررسی عوامل موثر بر این وضعیت، علاوه بر پیامدهای دو جنگ تحمیلی اخیر و اختلالات احتمالی در فعالیت صنعت هوانوردی، افزایش قیمت بلیت هواپیما و بالا رفتن هزینه‌های سفر نیز از جمله عوامل قابل توجه به شمار می‌روند. با این حال، آمار شرکت فرودگاه‌ها سهم هر یک از این عوامل را در کاهش جابه‌جایی مسافر مشخص نکرده است. در همین زمینه، طاهر عبدالحی، مدیرعامل شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، اواخر مهرماه با اشاره به افزایش هزینه‌های فعالیت شرکت‌های هواپیمایی، نرخ بلیت را ارزان توصیف کرده بود. وی افزایش هزینه سوخت، حقوق کارکنان و خدمات فرودگاهی را از جمله فشارهای مالی بر شرکت‌های هواپیمایی دانسته و هزینه سوخت یک پرواز رفت و برگشت تهران-مشهد را حدود یک میلیارد تومان اعلام کرده بود.

ثبت بیش از ۲۱ میلیون و ۹۵۴ هزار تردد در محورهای تهران

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تهران از ثبت بیش از ۲۱ میلیون و ۹۵۴ هزار تردد بین‌استانی وسایل نقلیه در محورهای مواصلاتی این استان طی مهرماه ۱۴۰۵ خبر داد و اعلام کرد آزادراه‌های کرج-تهران و تهران-کرج پرترددترین مسیرهای استان در این بازه زمانی بوده‌اند. به گزارش ایرنا، مهراد جهانی با اعلام این خبر اظهار کرد: بر اساس داده‌های ثبت‌شده در سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل، در مهرماه سال جاری ۲۱ میلیون و ۹۵۴ هزار و ۶۸۸ تردد بین‌استانی در محورهای استان تهران به ثبت رسیده است. او با اشاره به متوسط تردد روزانه ۷۳۱ هزار و ۸۲۳ وسیله نقلیه در محورهای بین‌استانی استان افزود: بیشترین مجموع ترددهای ورودی و خروجی تهران در روز چهارشنبه ۲۲ مهرماه ثبت شده و وسایل نقلیه سنگین سهمی معادل ۸ درصد از کل ترددها داشته‌اند. مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تهران درباره پرترددترین محورهای مواصلاتی نیز گفت: آزادراه کرج-تهران با متوسط تردد روزانه ۱۱۷ هزار و ۶۶ وسیله نقلیه و آزادراه تهران-کرج با ۱۱۲ هزار و ۲۲۸ وسیله نقلیه در رتبه‌های نخست قرار دارند. پس از این دو محور، آزادراه ساوه-تهران با ۹۷ هزار و ۴۷۳ تردد و آزادراه تهران-ساوه با ۹۰ هزار و یک تردد روزانه، بیشترین حجم تردد را به خود اختصاص داده‌اند. جهانی در ادامه با اشاره به آمار پلاک‌های ثبت‌شده در محورهای برون‌شهری استان اظهار کرد: طی مهرماه، هشت میلیون و ۳۰۴ هزار و ۵۹۲ پلاک یکتا توسط سامانه‌های پلاک‌خوان شناسایی شده که از این تعداد، هفت میلیون و ۹۴۲ هزار و ۴۲۹ پلاک متعلق به خودروهای شخصی بوده است.

چالش‌های تهران روی میز شورا

حریم پایتخت؛ گره کور مدیریت شهری



در حالی که برخی اعضای شورای شهر تهران از انباشت پروژه‌های نیمه‌تمام، آب‌گرفتگی معابر پس از بارندگی‌های اخیر، ترافیک سنگین و کندی روند توسعه حمل‌ونقل عمومی انتقاد می‌کنند، گروهی دیگر با دفاع از عملکرد شهرداری، بر اقدامات انجام‌شده و ضرورت پرهیز از سیاه‌نمایی تأکید دارند. این اختلاف دیدگاه در کنار بلاتکلیفی حریم پایتخت و تأخیر در ترخیص اتوبوس‌های چینی، تصویری از چالش‌های همزمان مدیریت شهری تهران ارایه می‌دهد؛ چالش‌هایی که بخشی از آنها به کمبود منابع مالی و زیرساخت‌ها مربوط است و بخشی دیگر از اختلاف میان دستگاه‌ها، موانع اداری و کندی اجرای تصمیمات ناشی می‌شود. در واقع، مدیریت شهری تهران همزمان با دو مساله روبروست؛ از یک سو، پروژه‌هایی که با وجود صرف زمان و هزینه هنوز به مرحله بهره‌برداری نرسیده‌اند و از سوی دیگر، امکانات و ظرفیت‌هایی که به دلیل موانع اجرایی و اداری امکان استفاده از آنها فراهم نشده است. در چنین شرایطی، اختلاف نظر اعضای شورا بر سر عملکرد شهرداری نیز جدی‌تر شده؛ منتقدان خواستار پاسخگویی درباره تأخیرها و مشکلات موجودند و مدافعان، اقدامات انجام‌شده را یادآوری می‌کنند. در جلسه ۱۹ آبان شورای شهر تهران، این اختلاف دیدگاه در جریان بررسی موضوعات مختلفی از جمله وضعیت پروژه‌های عمرانی منطقه ۱۶، آب‌گرفتگی معابر و ترافیک پس از بارندگی‌های اخیر، تعیین تکلیف حریم پایتخت و تأخیر در ترخیص اتوبوس‌های خریداری‌شده از چین مطرح شد؛ موضوعاتی که هر کدام بخشی از مسائل جاری شهر را بازتاب می‌دهند و نشان می‌دهند مطالبات شهروندان همچنان فراتر از اعلام آمار اقدامات و وعده‌های مدیریت شهری است. در این جلسه سید محمد آقامیری در تشریح وضعیت این پروژه‌ها با اشاره به بازدید اخیر خود از منطقه ۱۶ گفت: با رسیدگی و تأمین اعتبارات مورد نیاز، امکان بهره‌برداری از تعدادی از پروژه‌های در حال اجرا تا پایان سال وجود دارد. به گفته او، مجموعه ورزشی و پارکینگ عمومی جوادیه با پنج طبقه فضای ورزشی و پارکینگی با ظرفیت حدود ۲۲۰ خودرو، اکنون حدود ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و پارکینگ آن آماده بهره‌برداری است. همچنین مجموعه فرهنگی شهدای گمنام بوستان بهمن، باوجود احداث ساختمان، همچنان برای تکمیل به نقدینگی نیاز دارد. در همین منطقه، بوستان باستانی‌پور در محله علی‌آباد جنوبی نیز با مساحت ۱۵ هزار و ۵۰۰ مترمربع و پیشرفت فیزیکی حدود ۷۰ درصد، همچنان به مرحله بهره‌برداری نرسیده است. آقامیری با اشاره به اعلام آمادگی پیمانکار برای تحویل پروژه ظرف ۲۰ روز در صورت رفع مشکلات مالی، خواستار تسریع در تخصیص اعتبار شد. اما مشکلات منطقه ۱۶ به کمبود نقدینگی محدود نمی‌شود. پروژه کلینیک درمانی این منطقه با زیربنای حدود ۱۷۵۰ مترمربع، به دلیل اختلاف میان شرکت شهر سالم و مدیریت منطقه بر سر تأمین هزینه‌ها متوقف شده است. از سوی دیگر، اجرای خیابان جنوبی بوستان میثاق نیز به دلیل ضرورت دریافت مجوز جابه‌جایی حدود ۶۹۵ درخت بلاتکلیف مانده است. آقامیری همچنین از اجرانشدن پروژه بازگشایی خیابان زارعی باوجود انتخاب پیمانکار انتقاد کرد و خواستار همکاری سازمان مدیریت پسماند برای جابه‌جایی دیوار ملکی و رفع مانع این معبر شد. مجموع این موارد نشان می‌دهد بخشی از مساله مدیریت شهری تهران نه صرفاً تعریف پروژه‌های جدید، بلکه تکمیل طرح‌هایی است که با صرف منابع عمومی آغاز شده‌اند و اکنون در انتظار تأمین اعتبار یا هماهنگی میان سازمان‌های مسوول هستند.

اختلاف بر سر پذیرش مسوولیت یا دفاع از عملکرد؟

بارندگی‌های اخیر تهران نیز به یکی از موضوعات بحث‌برانگیز صحن شورا تبدیل شد؛ موضوعی که دو نگاه متفاوت درباره نحوه مواجهه مدیریت شهری با بحران‌های احتمالی را آشکار کرد. جعفر تشکری هاشمی با اشاره به آب‌گرفتگی برخی معابر، از نحوه پاسخگویی مدیران شهری انتقاد کرد و گفت: مدیر خوب مدیری نیست که در حوزه کاری او هیچ اشتباهی رخ ندهد، بلکه مدیری است که مسوولیت مشکلات را بپذیرد و برای اصلاح آنها اقدام کند. او تأکید کرد که در مواجهه با انتقادهای شهروندان نباید مشکلات انکار یا نادیده گرفته شوند و افزود: عذرخواهی به‌تنهایی کافی نیست و مردم از مدیران اقدام عملی می‌خواهند. به اعتقاد این عضو شورا، بسیاری از نقاط آب‌گیر شهر با اقداماتی مانند احداث چاه جذبی و اجرای زهکش قابل اصلاح هستند و نباید اجازه داد مشکلات مشابه در هر بارندگی تکرار شوند. در مقابل، پرویز سروری با دفاع از عملکرد شهرداری تهران، از مجموعه اقدامات انجام‌شده برای آمادگی در برابر بارندگی‌ها خبر داد. به گفته او، ۵۵۰ کانال زیرسطحی پاکسازی، ۲۶ هزار متر از کانال‌ها لایروبی و ۴۲ نقطه مستعد آب‌گرفتگی شناسایی و بهسازی شده است. همچنین ۱۶۰ کیلومتر از شبکه روباز جمع‌آوری آب‌های سطحی مورد پاکسازی و لایروبی قرار گرفته است. سروری با اشاره به مهار حدود ۴۰ مورد پس‌زدگی و بیرون‌زدگی شبکه فاضلاب، تلاش کارگران و کارکنان شهرداری را در جلوگیری از شکل‌گیری بحران جدی موثر دانست. با این حال، اختلاف اصلی در این بخش فراتر از آمار اقدامات اجرایی است؛ یک نگاه بر ضرورت پاسخگویی، پذیرش نقص‌ها و اصلاح نقاط ضعف تأکید دارد و نگاه دیگر معتقد است در کنار نقد مشکلات، باید اقدامات انجام‌شده و شرایط بارندگی نیز مورد توجه قرار گیرد. محمد آخوندی نیز با تأکید بر اینکه توسعه زیرساخت‌های مدیریت آب‌های سطحی حاصل عملکرد چند دوره مدیریت شهری است، گفت نمی‌توان جلوگیری از بحران جدی در بارندگی‌های اخیر را صرفاً به یک دوره مدیریتی نسبت داد. وی در عین حال خواستار پرهیز از استفاده سیاسی از مشکلات شهری شد و حق نقد رسانه‌ها و شهروندان را به رسمیت شناخت.

ترافیک؛ بحرانی فراتر از بارندگی و کمبود ظرفیت معابر

در کنار آب‌گرفتگی، ترافیک سنگین تهران نیز مورد انتقاد اعضای شورا قرار گرفت. تشکری هاشمی با اشاره به وضعیت معابر پایتخت گفت در روزهای اخیر، حتی بدون ارتباط با بارندگی، گره‌های ترافیکی گسترده‌ای در شهر شکل گرفته و در برخی ساعات تقریباً هیچ نقطه‌ای از تهران وضعیت عادی تردد نداشته است. به گزارش ایسنا، آقامیری نیز از ترافیک سنگین محدوده خیابان گوشت‌فروش‌ها در اطراف کشتارگاه و خیابان‌های بوعلی و شهید میرفتی انتقاد کرد و گفت توقف خودروها و فعالیت واحدهای فروش گوشت موجب شده برخی شهروندان در ساعات صبحگاهی بین ۳۰ تا ۴۰ دقیقه در این محدوده معطل شوند. او خواستار استقرار مستمر نیروهای پلیس راهور برای مدیریت تردد در این محدوده شد و انتقال سازمان میادین و ساماندهی فعالیت‌های موجود را از راهکارهای اساسی حل مشکل دانست.

اتوبوس‌های چینی در گمرک؛ فاصله وعده توسعه تا اجرای واقعی

یکی دیگر از محورهای مهم اظهارات رییس شورای شهر تهران، تأخیر در ترخیص اتوبوس‌های چینی بود؛ موضوعی که بار دیگر فاصله میان برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی و روند اجرایی تحقق آنها را برجسته کرد. چمران با انتقاد از کندی سیستم اداری گفت: متأسفانه سیستم‌های اداری ما کند هستند، اما باید آنقدر سرعت عمل داشته باشیم که این کندی را جبران کنیم. او با گلایه از باقی ماندن اتوبوس‌ها در گمرک تأکید کرد که باید برای ترخیص آنها اقدام فوری صورت گیرد تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی بتواند از این ظرفیت استفاده کند. چمران با اشاره به سهم حدود ۷۰ درصدی خودروهای شخصی و سواری در وسایل نقلیه تهران، معتقد است این نسبت باید به نفع حمل‌ونقل عمومی تغییر کند. وی توسعه مترو، تأمین واگن و خرید اتوبوس را از مهم‌ترین راهکارهای کاهش ترافیک و آلودگی هوا دانست. او همچنین با اشاره به ورود کمتر از ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی به تهران، سهم اتوبوس‌ها در آلودگی هوا را حدود سه درصد برآورد کرد و گفت توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌تواند شهروندان را به کنار گذاشتن خودروهای شخصی ترغیب کند.

اختلاف بر سر محدوده‌ای که همچنان تعیین تکلیف نشده است

بلاتکلیفی حریم تهران نیز در جلسه شورا به بحث گذاشته شد. بررسی ایرادات فرمانداری به مصوبه طرح ساختاری حریم پایتخت نشان داد که هنوز درباره چارچوب قانونی و نحوه مدیریت این محدوده اختلاف نظر وجود دارد. چمران در این باره با تأکید بر ضرورت تعیین محدوده قانونی حریم تهران گفت: وضعیت فعلی حریم شهر تهران به‌شدت نابسامان است و هر چه تعیین تکلیف این موضوع بیشتر به طول بینجامد، به ضرر همه خواهد بود. رییس شورای شهر تهران همچنین نسبت به گسترش سکونتگاه‌های غیرمجاز هشدار داد و با اشاره به افزایش جمعیت مرتضی‌گرد از چند ده یا چند صد نفر به آمارهای اعلامی حدود ۵۰ هزار نفر، تأکید کرد که مدیریت حریم باید بر اساس یک مسیر علمی و قانونی دنبال شود. در مجموع، مباحث مطرح‌شده در شورای شهر تهران نشان می‌دهد چالش مدیریت شهری تنها به کمبود منابع مالی یا وقوع بارندگی و ترافیک محدود نیست؛ بلکه کندی نظام اداری، ناهماهنگی میان دستگاه‌ها، پروژه‌های متوقف‌شده و اختلاف بر سر شیوه پاسخگویی نیز در این میان نقش دارند. مقایسه اظهارات اعضای شورا یک مطالبه مشترک را برجسته می‌کند: شهروندان بیش از گزارش میزان پیشرفت پروژه‌ها و فهرست اقدامات انجام‌شده، انتظار دارند نتایج ملموس این اقدامات را در زندگی روزمره خود ببینند؛ از معبری بدون آب‌گرفتگی و ترافیک گرفته تا اتوبوسی که به‌جای ماندن در گمرک، در خیابان‌های تهران خدمت‌رسانی کند.

وعده افزایش ۱۵ درصدی بهره‌وری راه‌آهن با هوش مصنوعی

۳۰ درصد بار کشور روی ریل

در حالی که شبکه جاده‌ای ایران پس از انقلاب ۲۱ برابر توسعه یافته، رشد شبکه ریلی تنها سه برابر بوده است؛ شکافی که در کنار کمبود لکوموتیو، محدودیت سرمایه‌گذاری و ضعف بهره‌وری، تحقق سهم ۳۰ درصدی ریل در حمل بار را به یکی از چالش‌های جدی صنعت حمل‌ونقل تبدیل کرده است. در نوزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، فعالان این صنعت از ضرورت اصلاح حکمرانی و واگذاری نقش عملیاتی به بخش خصوصی گفتند، مدیرعامل راه‌آهن وعده افزایش ۱۵ درصدی بهره‌وری با هوش مصنوعی را مطرح کرد و وزیر راه و شهرسازی از تزریق ۴۰ هزار میلیارد تومان به پروژه چابهار-زاهدان و افتتاح قریب‌الوقوع آن خبر داد؛ سه رویکرد متفاوت که در نهایت به یک مطالبه مشترک می‌رسند: عبور از توسعه صرفاً فیزیکی خطوط و حرکت به سمت شبکه‌ای کارآمد، رقابت‌پذیر و اقتصادی.

سهم ۳۰ درصدی با قانون محقق نمی‌شود

رییس انجمن مهندسی و حمل‌ونقل ریلی ایران با اشاره به عدم توازن در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور گفت: پس از انقلاب اسلامی شبکه ریلی کشور سه برابر شده، در حالی که شبکه جاده‌ای ۲۱ برابر توسعه یافته است. این اختلاف نشان می‌دهد که برای تحقق اهداف سیاست‌های کلی و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی، به رویکردی جدید نیاز داریم. ابوالفضل بهره‌دار معتقد است تحقق سهم ۳۰ درصدی حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار صرفاً با تعیین تکالیف قانونی امکان‌پذیر نیست و ساختار شبکه حمل‌ونقل باید متناسب با این هدف اصلاح شود. از نگاه او، یکی از الزامات اصلی توسعه این بخش، ایجاد اعتماد در میان صاحبان کالا و مصرف‌کنندگان خدمات ریلی است. او با تأکید بر ضرورت برندسازی شبکه ریلی تصریح کرد: برندسازی صرفاً به معنای ایجاد نام و نشان تجاری نیست، بلکه مهم‌ترین مولفه آن ایجاد قابلیت اطمینان در خدمات حمل‌ونقل است. تا زمانی که نتوانیم اعتماد مصرف‌کنندگان را جلب کنیم، امکان پاسخ‌گویی به تمام نیازهای بازار را نخواهیم داشت. به گفته رییس انجمن مهندسی و حمل‌ونقل ریلی ایران، کیفیت خدمات، تأمین زنجیره‌ای، زمان‌بندی مناسب، امنیت کالا، صرفه اقتصادی و ملاحظات زیست‌محیطی عواملی هستند که می‌توانند حمل‌ونقل ریلی را از سایر شیوه‌های جابه‌جایی متمایز کنند. به گزارش ایسنا، او همچنین خواستار شکل‌گیری حکمرانی ریلی با ساختاری بالادستی و فراتر از سازوکارهای فعلی شد؛ ساختاری که قانون‌گذاری، سیاست‌گذاری، مدیریت شبکه، ساختار اجرایی و تنظیم‌گری را به‌صورت هماهنگ پوشش دهد.

بخش خصوصی؛ حلقه مفقوده توسعه سرمایه‌گذاری

یکی دیگر از محورهای مهم سخنان بهره‌دار، ضرورت افزایش مشارکت بخش خصوصی در صنعت ریلی بود. وی با تأکید بر اهمیت لجستیک گفت: لجستیک امروز یکی از الزامات انکارناپذیر توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقلی است. او با اشاره به استفاده ناکافی از ظرفیت بخش خصوصی در سال‌های گذشته، اصلاح قوانین و فراهم کردن سازوکارهای جذب سرمایه‌گذاری جدید را ضروری دانست و به نقش ماده ۱۲ و ظرفیت‌هایی مانند تبصره ۱۸ در تأمین منابع مالی پروژه‌های ریلی اشاره کرد. بهره‌دار در تشریح الگوی مطلوب اداره این صنعت گفت: در الگوی مطلوب دولت و وزارت راه و شهرسازی، سیاست‌گذار، راه‌آهن مدیر شبکه و بخش خصوصی اپراتور حمل‌ونقل خواهد بود. به اعتقاد رییس انجمن مهندسی و حمل‌ونقل ریلی ایران، در کنار این مجموعه باید نظام تنظیم‌گری مستقلی نیز فعالیت کند تا وظایف هر یک از بازیگران به‌درستی مشخص شود. او همچنین خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای را حدود هفت درصد تولید ناخالص داخلی کشور اعلام کرد و توسعه حمل‌ونقل ریلی و ایجاد توازن میان شبکه جاده‌ای و ریلی را راهکاری برای کاهش بخشی از این خسارت‌ها دانست.

هوش مصنوعی؛ وعده افزایش ۱۵ درصدی بهره‌وری

در کنار اصلاحات ساختاری، فناوری‌های نوین نیز بخش مهمی از برنامه‌های اعلام‌شده راه‌آهن را تشکیل می‌دهند. جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، استفاده از هوش مصنوعی را یکی از ضرورت‌های آینده این صنعت دانست و اعلام کرد بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد این فناوری می‌تواند بهره‌وری شبکه ریلی و ناوگان موجود را حداقل ۱۵ درصد افزایش دهد. او یکی از مهم‌ترین کاربردهای هوش مصنوعی را مدیریت حمل‌ونقل و تخصیص بهینه ناوگان عنوان کرد و گفت با تعریف شبکه‌ای یکپارچه در سطح کشور و استفاده از ظرفیت دپوهای ناوگان می‌توان تجهیزات موجود را موثرتر مدیریت کرد. اجرای چنین طرحی از عهده یک فرد، مجموعه کوچک یا حتی یک دانشگاه به‌تنهایی خارج است، اما راه‌آهن آمادگی دارد با مشارکت متخصصان و دانشگاه‌ها زمینه تدوین و اجرای یک طرح بزرگ برای تحول در صنعت حمل‌ونقل ریلی را فراهم کند. وی همچنین از امضای سه تفاهم‌نامه در حوزه فناوری‌های نوین با مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران در حاشیه این همایش خبر داد. تحقق وعده افزایش بهره‌وری، به‌ویژه در شرایط کمبود ناوگان و محدودیت منابع مالی، می‌تواند امکان استفاده بهتر از ظرفیت‌های موجود را فراهم کند.

کریدورها؛ رقابت به جای جنگ

دیپلماسی ریلی و توسعه ترانزیت منطقه‌ای از دیگر موضوعات مورد تأکید ذاکری بود. او با اشاره به دستور وزیر راه و شهرسازی در دولت چهاردهم برای پیگیری دیپلماسی ریلی و ترانزیت ریل‌پایه گفت همکاری میان راه‌آهن کشورهای منطقه به سطحی رسیده که شبکه‌های ریلی این کشورها را جدا از یکدیگر نمی‌بینیم. وی با انتقاد از اصطلاح «جنگ کریدورها» تصریح کرد: مفهومی به نام جنگ کریدورها وجود ندارد و آنچه در این حوزه مطرح است رقابت میان کریدورهاست. رقابتی که به معنای تقابل و حذف یکدیگر نیست، زیرا کریدورها می‌توانند مکمل یکدیگر باشند. ذاکری با اشاره به پیش‌بینی افزایش حمل‌ونقل بین‌المللی شرق به غرب گفت حجم این جابه‌جایی در افق ۲۰۳۰ به بیش از ۵۳۰ میلیون تن خواهد رسید، در حالی که رقم فعلی حدود ۳۸۰ تا ۳۹۰ میلیون تن است. به گفته وی، مجموع ظرفیت شاخه‌های مختلف کریدورهای ریلی شرق به غرب هنوز به ۱۰ درصد تقاضای جابه‌جایی نیز نمی‌رسد.

چابهار – زاهدان؛ تزریق ۴۰ همت در آستانه افتتاح

در بخش توسعه زیرساخت‌های راهبردی، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، از تزریق حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان به پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان طی دو سال گذشته خبر داد و گفت این پروژه طی یک تا دو ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد. فرزانه صادق با اشاره به نقش راه‌آهن در توسعه اقتصادی کشور اظهار کرد: توسعه حمل‌ونقل ریلی علاوه بر کاهش هزینه‌های اقتصادی و مصرف انرژی، به افزایش بهره‌وری، ارتقای ایمنی و تقویت تاب‌آوری ملی کمک می‌کند. صادق با اشاره به آسیب‌دیدن زیرساخت‌های ریلی در جریان جنگ اخیر نیز گفت: در این جنگ که با نقض پروتکل‌های حقوقی و بین‌المللی همراه بود، زیرساخت‌های کشور از جمله هفت پل ریلی هدف قرار گرفتند؛ زیرساخت‌هایی که نقش مستقیمی در تاب‌آوری کشور و حفظ ارتباطات داخلی و منطقه‌ای دارند. وزیر راه و شهرسازی افزود: تکمیل کریدورهای ریلی، دیپلماسی فعال حمل‌ونقل، تسهیل فرآیندهای مرزی، هماهنگی تعرفه‌ها و توسعه خدمات منظم از الزامات تبدیل موقعیت جغرافیایی ایران به درآمد ارزی پایدار است. او تأکید کرد: صاحب کالا باید بتواند با اطمینان درباره زمان، هزینه و کیفیت حمل بار از مسیر ایران تصمیم بگیرد. صادق همچنین اتصال ریلی بنادر را از اولویت‌های این بخش برشمرد و با اشاره به محدودیت‌های بنادر شمالی و جنوبی، بر اهمیت ایجاد مسیرهای جایگزین برای جابه‌جایی کالا تأکید کرد. بهره‌برداری و رونق اقتصادی مرکز لجستیکی آپرین نیز از دیگر اقدامات مورد اشاره او بود.

کمبود لکوموتیو و ضرورت نوسازی ناوگان

وزیر راه و شهرسازی برقی‌سازی خطوط ریلی را یکی از سیاست‌های مهم این حوزه دانست و گفت موفقیت آن به هماهنگی میان توسعه خطوط، تأمین ناوگان، زیرساخت انرژی و سامانه‌های بهره‌برداری وابسته است. صادق همچنین دیجیتال‌سازی و هوش مصنوعی را در مدیریت ظرفیت شبکه، پیش‌بینی خرابی تجهیزات، برنامه‌ریزی تعمیرات و افزایش ایمنی موثر دانست و درباره فناوری زنجیره بلوکی اظهار کرد: فناوری زنجیره بلوکی نیز در کاربردهای مناسب می‌تواند به شفافیت و رهگیری اسناد و مبادلات کمک کند. معیار ما در استفاده از فناوری باید حل مسائل واقعی و بهبود قابل سنجش عملکرد باشد. وزیر راه و شهرسازی در عین حال کمبود لکوموتیو را از چالش‌های اصلی راه‌آهن دانست و گفت: کمبود نیروی کشش و پایین بودن قابلیت دسترسی بخشی از ناوگان دیزلی به‌طور مستقیم بر ظرفیت حمل و کیفیت خدمات اثر می‌گذارد. او افزود با تأمین منابع و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، تعداد لکوموتیوهای در خدمت و میزان آماده‌به‌کاری آنها تا حدودی بهبود یافته، اما این اقدامات کافی نیست و پیگیری‌ها ادامه دارد.

آزمون اصلی؛ تبدیل وعده‌ها به عملکرد قابل سنجش

مجموع اظهارات مطرح‌شده در نوزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی نشان می‌دهد که صنعت ریلی ایران برای افزایش سهم خود در حمل بار و مسافر، به مجموعه‌ای از اصلاحات هم‌زمان نیاز دارد. عقب‌ماندگی زیرساختی نسبت به جاده، کمبود لکوموتیو، محدودیت سرمایه‌گذاری، گلوگاه‌های مرزی و ضرورت ارتقای کیفیت خدمات، مسائلی نیستند که با ساخت چند خط جدید یا ابلاغ تکالیف قانونی برطرف شوند. افزایش ۱۵ درصدی بهره‌وری با هوش مصنوعی، تزریق ۴۰ همت به راه‌آهن چابهار-زاهدان و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای، هر کدام ظرفیت مهمی برای پیشبرد اهداف ریلی محسوب می‌شوند؛ اما تحقق این ظرفیت‌ها به هماهنگی میان سیاست‌گذاری، مدیریت شبکه، تأمین مالی و مشارکت واقعی بخش خصوصی وابسته است. در نهایت، سهم ۳۰ درصدی ریل زمانی از یک هدف برنامه‌ای به واقعیتی اقتصادی تبدیل می‌شود که صاحبان کالا بتوانند روی زمان، هزینه، امنیت و کیفیت خدمات حساب کنند. به همین دلیل، آزمون اصلی صنعت ریلی نه فقط توسعه خطوط و تأمین ناوگان، بلکه ایجاد ساختاری منسجم برای جذب سرمایه، بهره‌گیری از فناوری و تبدیل شبکه ریلی ایران به گزینه‌ای قابل اعتماد و رقابت‌پذیر در بازار داخلی و منطقه‌ای است.

درشهر

تصویب طرح «تورم صفر» برای ۷۰ میلیون ایرانی

شهردار تهران از تصویب طرح «تورم صفر» برای پوشش ۶۰ تا ۷۰ میلیون نفر از جمعیت کشور در کمیسیون اقتصادی دولت خبر داد و اعلام کرد این طرح تاکنون بدون چالش جدی پیش رفته است. به گزارش مهر، علیرضا زاکانی با اشاره به بررسی و تصویب طرح «تورم صفر» در جلسه پیشین کمیسیون اقتصادی دولت اظهار کرد: کشور به این جمع‌بندی رسیده است که برای افزایش تاب‌آوری معیشتی مردم، طرح‌هایی از این دست باید در سطح ملی دنبال شوند. او با بیان اینکه اجرای این طرح تاکنون با اتکا به ظرفیت‌های موجود پیش رفته است، افزود: هنوز از ظرفیت‌های ذخیره‌ای کشور در حوزه تأمین اقلام استفاده نشده و با وجود فضاسازی و تخریب رسانه‌های خارجی علیه این طرح، تاکنون چالشی در مسیر اجرای آن وجود نداشته است. شهردار تهران در ادامه با تأکید بر ضرورت افزایش توان خدمات‌رسانی مدیریت شهری، از شهرداران مناطق خواست برای تقویت پشتیبانی از تجمعات مردمی در میادین برنامه‌ریزی کنند و با تعیین نماینده در هر میدان، مشکلات و نیازهای شهروندان را پیگیری کنند. زاکانی همچنین ارایه خدمات مرتبط با معیشت مردم را از اولویت‌های این تجمعات دانست و بر ضرورت تقویت ارتباط میان شهروندان و مدیریت شهری تأکید کرد. او با اشاره به شناسایی ۲۹۹ نقطه آب‌گرفتگی در تهران گفت: این نقاط باید بازبینی شوند و مشکلات موجود حداکثر تا یک ماه آینده برطرف شود. شهرداران مناطق نیز موظف‌اند ظرف دو هفته گزارش اقدامات خود را ارایه دهند.

کاشت ۵۰ هزار درخت در سال گذشته

شهردار منطقه ۱۳ تهران از کاشت ۵۰ هزار اصله درخت در پارک جنگلی سرخه‌حصار طی سال گذشته خبر داد و اعلام کرد با اجرای برنامه پنج‌ساله احیای فضای سبز، این محدوده تا پنج سال آینده به شرایط پیش از سال ۱۳۹۵ بازمی‌گردد. به گزارش ایسنا، محمدرحیم مرتضوی با اشاره به وضعیت درختان پارک جنگلی سرخه‌حصار اظهار کرد: از سال ۱۳۹۵ تاکنون ۲۰ هزار اصله درخت به دلیل خشکیدگی و آفت‌زدگی قطع شده‌اند، اما در حال حاضر حدود ۳۰۰ هزار اصله درخت سالم و فعال در این محدوده وجود دارد. او با بیان اینکه برنامه‌ریزی برای احیای فضای سبز سرخه‌حصار در قالب یک طرح بلندمدت انجام شده است، افزود: کاشت منظم درختان جدید، سم‌پاشی و کوددهی از جمله اقدامات در دستور کار است. همچنین در سال گذشته ۵۰ هزار اصله درخت در این محدوده کاشته شد؛ در حالی که تعهد سالانه شهرداری ۳۰ هزار اصله بود. مرتضوی ادامه داد: از ابتدای سال جاری نیز ۱۵ هزار اصله درخت در سرخه‌حصار کاشته شده و تلاش می‌شود با اجرای برنامه‌های پیش‌بینی‌شده، این بوستان به یکی از قطب‌های شاخص فضای سبز و گردشگری شرق تهران تبدیل شود. شهردار منطقه ۱۳ با اشاره به برنامه‌های توسعه امکانات رفاهی این بوستان گفت: احداث آلاچیق، مسطح‌سازی برخی فضاها، ایجاد مسیرهای مناسب برای استقرار خانواده‌ها و تأمین روشنایی و بهسازی معابر در دستور کار قرار دارد. همچنین امسال ۴۰ چشمه سرویس بهداشتی در این محدوده بازسازی و نوسازی شده است. او تأمین امنیت بوستان را نیز از اولویت‌های مدیریت شهری دانست و از استقرار یگان انتظامی ویژه و نیروهای شهرداری برای کنترل ورودی‌ها و خروجی‌های سرخه‌حصار خبر داد. مرتضوی در بخش دیگری از سخنان خود درباره توسعه حمل‌ونقل عمومی منطقه ۱۳ گفت: پروژه‌های متروی این منطقه از طریق شرکت توسعه مترو در حال اجراست و پیش‌بینی می‌شود ایستگاه‌های مربوط به خطوط منطقه طی دو سال آینده به بهره‌برداری برسند. ایستگاه متروی شهید یاسینی نیز در این برنامه قرار دارد. شهردار منطقه ۱۳ همچنین از اجرای پروژه پارک علم و فناوری در اراضی ساصد خبر داد و گفت: این مجموعه با محوریت فناوری، فضاهایی برای استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان، مسیر دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی و فضای سبز خواهد داشت. به گفته او، با جمع‌آوری درختان خشک‌شده و کاشت درختان جدید، وضعیت فضای سبز این محدوده نیز بهبود یافته و پیش‌بینی می‌شود بوستان عمومی این مجموعه طی دو ماه آینده در اختیار شهروندان قرار گیرد.

تهران در مسیر توسعه ۵۰۰ کیلومتری مترو

سند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) تهران پس از تصویب در کمیسیون ماده ۵، در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور در حال بررسی است؛ طرحی که با هدف بهره‌گیری حداکثری از شبکه متروی ۵۰۰ کیلومتری پایتخت و ساماندهی فعالیت‌ها و سکونت در اطراف ایستگاه‌ها تدوین شده و برای محدوده‌های پیرامونی ایستگاه‌های مترو ۹ گونه متفاوت در نظر گرفته است. به گزارش مهر، میترا کریمی، با اعلام این خبر گفت: تدوین سند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی از حدود یک سال و نیم پیش آغاز شده و پس از تصویب در کمیسیون ماده ۵، اکنون در شورای عالی شهرسازی و معماری در حال بررسی است. هم‌زمان، مطالعات مرحله سوم این طرح برای تدوین ضوابط اجرایی در دست پیگیری است. او با اشاره به ظرفیت توسعه شبکه متروی تهران اظهار کرد: پایتخت در حال حاضر حدود ۳۱۰ کیلومتر خط مترو و ۱۶۴ ایستگاه فعال دارد و بر اساس برنامه‌های آینده، با افزایش تعداد خطوط به ۱۱ خط و احداث خطوط انشعابی و اکسپرس، طول شبکه مترو به حدود ۵۰۰ کیلومتر خواهد رسید. همچنین قرارداد چهار خط جدید مترو منعقد شده و اجرای آنها در دستور کار قرار دارد. کریمی با تأکید بر ضرورت استفاده بهینه از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در بخش حمل‌ونقل عمومی افزود: هدف این طرح تغییر الگوی توسعه شهری از خودرومحوری به حمل‌ونقل عمومی‌محوری است تا با کاهش وابستگی شهروندان به خودروهای شخصی، سفرهای غیرضروری در تهران نیز کاهش یابد. مدیر کل شهرسازی و طرح‌های شهری شهرداری تهران، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی را فراتر از یک برنامه ترافیکی دانست و گفت: یکی از اهداف اصلی این سند، ایجاد تعادل در توزیع فعالیت‌ها و سکونت در سطح شهر است؛ چراکه تمرکز فعالیت‌ها در مرکز تهران و گسترش سکونت در مناطق پیرامونی، موجب شکل‌گیری جریان سنگین سفرهای روزانه به مرکز شهر شده است.