درشهر

پرداخت وام ۱،۲ میلیارد تومانی بدون سود به متقاضیان تاکسی برقی

مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده از پرداخت تسهیلات یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی با نرخ سود صفر درصد به مالکان تاکسی‌های فرسوده برای جایگزینی با خودروهای برقی خبر داد. به گزارش مهر، محمدصادق حاتمی با اشاره به اصلاح آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو اعلام کرد: بر اساس تغییرات جدید، سهم تاکسی‌های فرسوده در فرآیند اسقاط و جایگزینی از چهار به ۶ گواهی اسقاط افزایش یافته است. او با بیان اینکه تسهیلات جایگزینی تاکسی‌های فرسوده با خودروهای برقی و دوگانه‌سوز متفاوت است، افزود: مالکان تاکسی‌های فرسوده در صورت انتخاب خودروی برقی، یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات بدون سود دریافت می‌کنند. این در حالی است که برای جایگزینی با تاکسی دوگانه‌سوز، یک میلیارد تومان تسهیلات با نرخ سود چهار درصد در نظر گرفته شده است. باز پرداخت هر دو تسهیلات نیز ۶۰ ماهه خواهد بود. حاتمی درباره ارزش خودروی فرسوده نیز گفت: بسته به نوع خودرو و کیفیت لوازم مصرفی، مبلغی بین ۴۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان به عنوان بهای لاشه خودرو به مالکان پرداخت می‌شود. مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل با اشاره به نحوه تخصیص گواهی‌های اسقاط اظهار کرد: در صورتی که سرمایه‌گذار مسوول جایگزینی باشد، گواهی اسقاط به وی تعلق می‌گیرد و در غیر این صورت، ارزش آن برای مالک تاکسی فرسوده محاسبه خواهد شد. در طرح تهران، شهرداری سرمایه‌گذار جایگزینی تاکسی‌های فرسوده با خودروهای برقی است و گواهی‌های اسقاط در اختیار این نهاد قرار دارد. او همچنین از اجرای طرح جایگزینی تاکسی‌های فرسوده با خودروهای برقی و دوگانه‌سوز در شهرهای تهران، اصفهان و مشهد خبر داد و گفت: تاکنون تسهیلات جایگزینی تاکسی برقی به هزار و ۷۰۰ نفر پرداخت شده و هزار و ۳۵۰ نفر نیز خودروی خود را تحویل گرفته‌اند. تحویل خودروهای باقی‌مانده با پیگیری شهرداری تهران دنبال می‌شود. به گفته حاتمی، در بخش تاکسی‌های دوگانه‌سوز نیز ۲ هزار و ۲۲۵ نفر برای دریافت تسهیلات به شبکه بانکی معرفی شده‌اند و تاکنون هزار و ۳۵۰ دستگاه تاکسی دوگانه‌سوز به متقاضیان تحویل داده شده است.

فرونشست، دولت را به سمت تمرکززدایی از تهران و البرز سوق داد

مشاور وزیر راه و شهرسازی با هشدار نسبت به تشدید بحران آب، فرونشست زمین و آلودگی هوا در تهران و البرز اعلام کرد تمرکز حدود ۲۵ درصد جمعیت کشور در این محدوده، فشار بی‌سابقه‌ای بر منابع طبیعی و زیرساخت‌ها وارد کرده و دولت با تصویب مصوبه ساماندهی این دو استان، به دنبال تغییر مسیر توسعه و توزیع متوازن جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی است. به گزارش ایرنا، صدیقه ترابی با اشاره به ضرورت اجرای مصوبه ساماندهی تهران و البرز گفت: تمرکز جمعیت، فعالیت‌های اقتصادی و خدمات در این منطقه طی دهه‌های گذشته، ظرفیت‌های زیستی و منابع طبیعی را تحت فشار قرار داده و پیامدهایی همچون افاضه‌برداشت از آب‌های زیرزمینی، فرونشست زمین و آلودگی هوا را به دنبال داشته است. او افزود: بیش از ۸۵ درصد مساحت ایران در مناطق خشک و نیمه‌خشک قرار دارد و تهران و البرز نیز به دلیل موقعیت اقلیمی، با محدودیت جدی منابع آب مواجه هستند؛ با این حال، حدود یک‌چهارم جمعیت کشور در این محدوده متمرکز شده‌اند. مشاور وزیر راه و شهرسازی با اشاره به انتقال آب از حوضه‌های دیگر برای تأمین نیاز تهران و البرز اظهار کرد: منابع آبی موجود پاسخگوی تمام نیازهای جمعیتی و اقتصادی این منطقه نیست و فشار تأمین آب به حوضه‌های آبریز دیگر از جمله مناطق وابسته به سدهای لار، کرج و طالقان منتقل شده است. ترابی ادامه داد: افزایش برداشت از سفره‌های زیرزمینی برای جبران کمبود منابع آب سطحی، در کنار اصلاح نشدن الگوی مصرف، به تخلیه منابع زیرزمینی و تشدید فرونشست زمین در جنوب و جنوب‌غرب تهران و برخی دشت‌های البرز منجر شده است.

اجرای طرح «برج پاک» در مجتمع‌های مسکونی بلندمرتبه تهران

شهرداری منطقه ۲ تهران اجرای طرح «برج پاک» را با شناسایی مجتمع‌های مسکونی بالای ۱۰ طبقه آغاز کرد؛ طرحی که با هدف توسعه تفکیک پسماند از مبدأ، ارتقای فرهنگ محیط‌زیستی و افزایش مشارکت شهروندان در مدیریت پسماند اجرا می‌شود. به گزارش مهر، این طرح با تمرکز بر مجتمع‌های مسکونی بلندمرتبه و با همکاری اداره پسماند و نواحی ۹ گانه منطقه ۲ در حال اجراست. علی اصغر طاهری، با اشاره به اهداف این برنامه گفت: در مرحله نخست، مجتمع‌های مسکونی بالای ۱۰ طبقه شناسایی شده و وضعیت موجود مدیریت پسماند در این ساختمان‌ها مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته است. او افزود: در مراحل بعدی، با استفاده از ظرفیت سامانه «نوماند»، زیرساخت‌های لازم برای تفکیک پسماند از مبدأ فراهم می‌شود. جانمایی مخازن و تعیین محل مناسب برای نگهداری پسماندهای تفکیک‌شده از جمله اقداماتی است که در این مرحله دنبال خواهد شد. طاهری با تأکید بر اهمیت آموزش و فرهنگ‌سازی در اجرای موفق این طرح اظهار کرد: برنامه‌های آموزشی حضوری برای مدیران ساختمان‌ها، اعضای هیات‌مدیره و نیروهای خدماتی مجتمع‌ها برگزار می‌شود. همچنین محتوای آموزشی کوتاه و مستمر از طریق ظرفیت‌های ارتباطی مجتمع‌ها در اختیار ساکنان قرار می‌گیرد. به گفته او، در این برنامه آموزشی توجه ویژه‌ای به افزایش آگاهی کودکان و نوجوانان درباره اهمیت تفکیک پسماند و حفاظت از محیط‌زیست شده است. معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری منطقه ۲ هدف نهایی طرح «برج پاک» را تبدیل مجتمع‌های بزرگ مسکونی به الگوهای موفق مدیریت پسماند در سطح محلی عنوان کرد. او اظهار کرد: مجتمع‌هایی که در اجرای برنامه‌های آموزشی و عملیاتی مشارکت موثر داشته باشند و استانداردهای تعیین‌شده را رعایت کنند، موفق به دریافت گواهینامه «برج پاک» خواهند شد.

وقتی سهمیه سوخت از پیمایش کامیون‌ها جا می‌ماند

قاچاق سوخت در پوشش حمل‌ونقل جاده‌ای



اختلاف ۱۲۰ هزار تومانی قیمت هر لیتر سوخت میان تهران و چابهار، در کنار کاهش سهمیه برخی کامیون‌ها از ۱۸۰۰ لیتر به ۷۰۰ لیتر، از شکل‌گیری بازاری پرسود در حاشیه حمل‌ونقل جاده‌ای حکایت دارد؛ بازاری که در آن، کمبود سهمیه رانندگان واقعی، ناهماهنگی دستگاه‌های متولی و تفاوت قیمت سوخت در مناطق مختلف، زمینه سوءاستفاده از سازوکارهای قانونی را فراهم کرده است. حالا به گفته رییس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس، بخشی از ظرفیت حمل‌ونقل کشور به پوششی برای جابه‌جایی و قاچاق سوخت تبدیل شده است؛ معضلی که ریشه آن را باید نه‌فقط در ضعف نظارت، بلکه در شکاف میان پیمایش واقعی ناوگان، نظام سهمیه‌بندی و واقعیت‌های تجارت و حمل‌ونقل کشور جست‌وجو کرد.

سهمیه‌ای که با واقعیت جاده‌ها همخوانی ندارد

تأمین سوخت یکی از مهم‌ترین الزامات استمرار فعالیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای است؛ با این حال، به نظر می‌رسد سازوکار فعلی تخصیص سوخت، فاصله قابل توجهی با شرایط واقعی فعالیت رانندگان دارد. غلامحسین مصلح، رییس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا، با اشاره به مشکلات تأمین و توزیع سوخت در بسیاری از استان‌های کشور، به‌ویژه مناطق مرزی و جنوبی، از نبود هماهنگی میان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان یکی از عوامل اصلی این وضعیت نام برد. به گفته او، استان‌های واقع در مسیر پاکستان و همچنین استان‌های هرمزگان، خوزستان و سیستان و بلوچستان با مشکلات جدی در تأمین سوخت ناوگان مواجه هستند؛ مشکلاتی که در مناطق بندری، از جمله بندر امام، نمود بیشتری پیدا کرده است. مصلح معتقد است تعیین سهمیه سوخت بدون توجه کافی به میزان پیمایش واقعی رانندگان، موجب شده است بخشی از ناوگان فعال کشور نتواند سوخت مورد نیاز خود را از مسیر قانونی و با نرخ سهمیه‌ای تأمین کند. برای نمونه، راننده‌ای که در طول یک ماه ۱۲ هزار، ۱۵ هزار یا حتی ۱۸ هزار کیلومتر در جاده‌های کشور تردد می‌کند، ممکن است تنها به اندازه پیمایش ۱۲ هزار کیلومتر سهمیه دریافت کند. این اختلاف در شرایطی ایجاد می‌شود که میزان سهمیه بر اساس دستورالعمل‌های موجود و با در نظر گرفتن شاخص‌هایی همچون میزان حمل بار محاسبه می‌شود.

کامیون‌های یک‌سر خالی چالش پنهان در محاسبه سهمیه سوخت

یکی از ریشه‌های مهم این اختلاف، عدم توازن در جریان واردات و صادرات کالا در بنادر کشور است. به گفته رییس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا، در برخی بنادر جنوبی، حجم صادرات با میزان واردات تناسب ندارد و همین مساله باعث می‌شود کامیون‌ها در مسیر رفت بار حمل کنند، اما در مسیر برگشت بدون بار به مبدأ بازگردند. این شرایط در حالی است که وزارت راه و شهرسازی بر تردد ۷۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای با بار در هر دو مسیر تأکید دارد و بر همین مبنا، ضرایبی را برای محاسبه سهمیه سوخت در نظر می‌گیرد. به گزارش مهر، مصلح در توضیح این تناقض می‌گوید: این در حالی است که شرایط عملیاتی بنادر و وضعیت واقعی حمل بار چنین امکانی را برای همه ناوگان فراهم نمی‌کند و در نهایت راننده با کمبود سوخت مواجه می‌شود. در واقع، وقتی شاخص‌های محاسباتی با واقعیت اقتصادی و جغرافیایی مسیرهای حمل‌ونقل همخوانی نداشته باشند، راننده بابت شرایطی که خارج از اختیار اوست، متحمل هزینه می‌شود. کامیونی که به دلیل نبود بار صادراتی یا وارداتی در مسیر برگشت خالی حرکت می‌کند، همچنان سوخت مصرف می‌کند؛ اما نظام تخصیص سهمیه لزوماً این مصرف را به‌درستی پوشش نمی‌دهد.

از ۱۸۰۰ لیتر سهمیه تا خرید سوخت آزاد

پیامد مستقیم این ناهماهنگی را می‌توان در کاهش سهمیه دریافتی رانندگان مشاهده کرد. مصلح با اشاره به نمونه‌های موجود می‌گوید ممکن است به‌جای شارژ یک هزار و ۸۰۰ لیتر سوخت در کارت راننده، تنها یک هزار و ۵۰۰ لیتر یا حتی ۷۰۰ لیتر شارژ شود. چنین اختلافی برای ناوگانی که به‌صورت مستمر در مسیرهای طولانی فعالیت می‌کند، صرفاً یک محدودیت اداری نیست؛ بلکه به معنای افزایش هزینه‌های عملیاتی، کاهش حاشیه سود و وابستگی بیشتر به بازار آزاد سوخت است. رییس این انجمن در این باره تأکید می‌کند: یکی از معضلات اساسی ما، ناهماهنگی میان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در زمینه توزیع و تخصیص سوخت است. از منظر اقتصادی، زمانی که قیمت سوخت سهمیه‌ای و آزاد فاصله قابل توجهی داشته باشند، هر گونه اختلال در تخصیص سهمیه می‌تواند تقاضای اجباری برای خرید سوخت خارج از شبکه رسمی ایجاد کند. در چنین شرایطی، راننده‌ای که باید برای ادامه فعالیت خود سوخت تهیه کند، ناخواسته در معرض بازاری قرار می‌گیرد که شفافیت و نظارت کمتری بر آن وجود دارد.

قاچاق سوخت با پوشش فعالیت قانونی حمل‌ونقل

بخش نگران‌کننده ماجرا، تبدیل همین خلأها به بستری برای فعالیت شبکه‌های قاچاق سوخت است. به اعتقاد مصلح، نبود کنترل و نظارت موثر بر توزیع سوخت میان رانندگان واجد شرایط، عملاً زمینه شکل‌گیری یک سیستم حمل‌ونقل قاچاق سوخت را فراهم کرده است؛ سیستمی که ظاهر فعالیت آن در چارچوب فرآیندهای قانونی حمل‌ونقل تعریف می‌شود، اما بخشی از ظرفیت آن در خدمت جابه‌جایی و فروش سوخت قرار می‌گیرد.

او برای تشریح این موضوع به اختلاف قیمت سوخت در مناطق مختلف کشور اشاره کرده و می‌گوید: برای مثال، راننده‌ای ممکن است در تهران سوخت آزاد را لیتری ۲۰ هزار تومان خریداری کند و آن را به چابهار منتقل کند؛ در حالی که قیمت همین سوخت در آن منطقه به لیتری ۱۴۰ هزار تومان می‌رسد. به گفته رییس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس، چنین راننده‌ای ممکن است چهار روز در چابهار در صف سوخت منتظر بماند، سپس با استفاده از کارت سوخت خود، سوخت مورد نیاز را دریافت کند و پس از بارگیری به تهران بازگردد. او همچنین ممکن است تنها به اندازه نیاز حمل بار خود از سهمیه کارت سوخت استفاده کند و مازاد آن را به فروش برساند. این روایت، تصویری از شکل‌گیری یک چرخه اقتصادی غیرشفاف را ارایه می‌دهد که در آن اختلاف قیمت منطقه‌ای، محدودیت سهمیه و امکان استفاده از پوشش فعالیت‌های حمل‌ونقل، به عوامل محرک قاچاق تبدیل شده‌اند. البته این اظهارات، بیانگر ادعای صنفی درباره شیوه‌های سوءاستفاده از سازوکار موجود است و بررسی ابعاد و میزان واقعی این تخلفات به داده‌های نظارتی و گزارش‌های رسمی نیاز دارد.

تعدد متولیان حلقه مفقوده مدیریت بحران سوخت

با وجود برگزاری جلسات متعدد و انتقال مشکلات به مسوولان ارشد کشور، به گفته مصلح، تاکنون راهکار موثری برای رفع این معضلات اجرایی نشده است. او اظهار می‌کند که مسائل مربوط به سوخت ناوگان را در نشست‌های مختلف مطرح کرده و حتی موضوع به اطلاع رییس جمهور، وزیر راه و شهرسازی و مسوولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی رسیده است؛ با این حال، همچنان مشکل اصلی، یعنی نبود هماهنگی و مدیریت یکپارچه، پابرجاست. پیشنهاد انجمن برای عبور از این وضعیت، تشکیل یک قرارگاه تخصصی حمل‌ونقل با حضور نمایندگان دستگاه‌های مرتبط است. به اعتقاد مصلح، همانطور که در شرایط بحران و جنگ، قرارگاه‌هایی برای هماهنگی و مدیریت منابع تشکیل می‌شود، در حوزه حمل‌ونقل نیز باید ساختاری مشابه ایجاد شود تا تصمیم‌گیری‌ها از حالت پراکنده و جزیره‌ای خارج شود. رییس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس در تشریح این پیشنهاد می‌گوید: پیشنهاد ما تشکیل قرارگاه حمل‌ونقل با حضور نمایندگان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور، ستاد سوخت کشور، وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است تا بتوان مشکلات سوخت و سایر مسائل حمل‌ونقل زمینی کشور را به‌صورت هماهنگ حل‌وفصل کرد.

بحران حمل‌ونقل فراتر از سوخت است

از نگاه فعالان این حوزه، مساله سوخت تنها یکی از حلقه‌های زنجیره مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای است. پایانه‌های مرزی، گمرکات، تأمین قطعات و لوازم یدکی، بیمه رانندگان و مسائل مالیاتی نیز از جمله چالش‌هایی هستند که به گفته رییس انجمن، تقریباً تمام بخش‌های حمل‌ونقل زمینی را درگیر کرده‌اند. مصلح با انتقاد از نحوه مدیریت این مشکلات تأکید می‌کند: متأسفانه با بی‌تدبیری در مدیریت مشکلات حمل‌ونقل مواجه هستیم. او به عملکرد انجمن در نوسازی ناوگان تجاری اشاره کرده و می‌گوید: انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند کشور طی چهار سال گذشته، بیش از ۲۰ هزار دستگاه ناوگان تجاری را بدون دریافت حتی یک ریال یارانه از دولت نوسازی کرده است. این آمار، در صورت تأیید با داده‌های رسمی، نشان‌دهنده ظرفیت بخش خصوصی برای مشارکت در نوسازی ناوگان است؛ ظرفیتی که استمرار آن به ثبات سیاست‌گذاری، تأمین سوخت و کاهش موانع عملیاتی وابسته خواهد بود.

اصلاح نظام سهمیه‌بندی راهکار مقابله با قاچاق سوخت

آنچه از مجموعه این اظهارات برمی‌آید، نشان می‌دهد مقابله با قاچاق سوخت صرفاً با تشدید برخوردهای انتظامی و افزایش نظارت در مسیرهای مرزی امکان‌پذیر نیست. تا زمانی که نظام تخصیص سوخت با پیمایش واقعی کامیون‌ها، نوع ماموریت، میزان بار و شرایط عملیاتی مسیرها تطبیق داده نشود، انگیزه‌های اقتصادی ناشی از کمبود سهمیه و اختلاف قیمت همچنان باقی خواهد ماند. در این میان، ایجاد سامانه یکپارچه اطلاعاتی میان وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، بازنگری در ضرایب محاسبه سهمیه، لحاظ کردن مسیرهای یک‌سر خالی و کنترل هوشمند مصرف و توزیع سوخت می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد. همچنین لازم است آمار پیمایش واقعی، میزان بارنامه‌های صادرشده، سوخت تخصیصی و مصرف ثبت‌شده ناوگان به‌صورت منظم با یکدیگر تطبیق داده شوند تا هم حقوق رانندگان واقعی حفظ شود و هم امکان سوءاستفاده از کارت‌های سوخت و پوشش قانونی حمل‌ونقل کاهش یابد. در نهایت، مساله اصلی فقط کمبود سوخت کامیون‌ها نیست؛ بلکه شکاف میان واقعیت‌های میدانی حمل‌ونقل و تصمیمات اداری است. شکافی که اگر با اصلاح سیاست‌های تخصیص، هماهنگی نهادی و نظارت هوشمند برطرف نشود، می‌تواند هزینه‌های حمل کالا را افزایش دهد، امنیت زنجیره تأمین را تهدید کند و مسیر فعالیت‌های غیرقانونی را در پوشش حمل‌ونقل رسمی هموارتر سازد.

راه‌اندازی داشبورد هوشمند نظارت و صیانت از حریم پایتخت

داشبورد جامع مدیریتی نظارت و صیانت از حریم شهر تهران با هدف یکپارچه‌سازی اطلاعات، شناسایی سریع‌تر تخلفات ساختمانی و هوشمندسازی فرآیندهای نظارتی به بهره‌برداری رسید. به گزارش ایلنا، این سامانه با هدف افزایش شفافیت، کاهش خطای انسانی و فراهم‌سازی امکان تصمیم‌گیری داده‌محور برای مدیران شهری، از سوی معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران طراحی و راه‌اندازی شده است. مدیرکل اداره حریم شهرداری تهران با اشاره به ضرورت راه‌اندازی این داشبورد اظهار کرد: پیش از این، اطلاعات مربوط به شناسایی و رفع اثر ساخت‌وسازهای غیرمجاز و همچنین ارزیابی تجهیزات مناطق، از طریق فایل‌ها و فرم‌های پراکنده جمع‌آوری می‌شد که علاوه بر زمان‌بر بودن، احتمال بروز خطا را افزایش می‌داد. وی افزود: با استقرار این سامانه، امکان دسترسی به تصویری لحظه‌ای، شفاف و مقایسه‌ای از وضعیت حریم مناطق فراهم شده و سرعت واکنش به تخلفات نیز افزایش می‌یابد. این داشبورد هوشمند از قابلیت‌هایی همچون پایش تجمیعی و مقایسه‌ای، ایجاد شناسنامه دیجیتال حریم، گزارش‌دهی هوشمند و متصل و مدیریت سیار برخوردار است. یکی از ویژگی‌های مهم این سامانه، اتصال مستقیم به مرکز آمار حریم، فرم‌های هوشمند ثبت تخلفات و گزارش‌های شورای حفظ حقوق بیت‌المال است. به این ترتیب، اطلاعات تنها یک‌بار ثبت شده و به‌صورت خودکار در گزارش‌های مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ موضوعی که از مغایرت‌های آماری و دوباره‌کاری جلوگیری می‌کند. راه‌اندازی این سامانه در راستای تقویت نظارت بر ساخت‌وسازهای غیرمجاز، جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهر و حفاظت از عرصه‌های سبز و طبیعی پایتخت انجام شده و می‌تواند به ارتقای کیفیت مدیریت شهری و حفظ حقوق شهروندان کمک کند.

ایرانشهر

۵۰۰ میلیون تومان وام با سود ۵ درصد برای متقاضیان مسکن امید

معاون امور بازسازی و مسکن روستایی بنیاد مسکن از اختصاص تسهیلات ۵۰۰ میلیون تومانی با نرخ سود پنج درصد و بازپرداخت ۲۰ ساله به متقاضیان طرح خانه امید خبر داد و اعلام کرد تاکنون عملیات اجرایی ۱۱۶ هزار واحد مسکونی در قالب این طرح آغاز شده است. به گزارش مهر، مجید جودی با اشاره به برنامه‌های اجرایی طرح خانه امید گفت: برای سال جاری، ساخت ۲۲۰ هزار واحد مسکونی ویژه خانوارهای دهک‌های یک تا چهار و متقاضیانی که فرم «ج» آنها سبز است، هدف‌گذاری شده است. او افزود: برای اجرای این طرح در مجموع ۲۳۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات و کمک‌بلاعوض پیش‌بینی شده که با همکاری سازمان ملی زمین و مسکن، وزارت راه و شهرسازی و شرکت عمران شهرهای جدید و همچنین حمایت نظام بانکی در حال اجراست. معاون امور بازسازی و مسکن روستایی بنیاد مسکن با تأکید بر پیشرفت عملیات اجرایی این پروژه اظهار کرد: تاکنون ساخت ۱۱۶ هزار واحد آغاز شده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان امسال هدف‌گذاری ساخت ۲۲۰ هزار واحد محقق شود. جودی همچنین از برنامه‌ریزی برای بهره‌برداری از ۴۰ هزار واحد مسکونی طرح خانه امید تا پایان سال جاری خبر داد و گفت: تلاش می‌شود این واحدها مطابق برنامه‌زمان‌بندی به متقاضیان تحویل داده شوند. او درباره روند تأمین مالی این پروژه نیز توضیح داد: تاکنون حدود ۱۲۰ هزار واحد برای دریافت تسهیلات به بانک‌ها معرفی شده‌اند که برای بیش از ۵۰ هزار واحد قرارداد تسهیلاتی منعقد شده است.

افزایش آلودگی هوا در شهرهای صنعتی

بر اساس پیش‌بینی‌های هواشناسی، همزمان با تداوم پایداری جوی در بیشتر مناطق کشور، غلظت آلاینده‌های هوا در شهرهای صنعتی از جمله تهران، البرز، اصفهان و مرکزی افزایش می‌یابد و برخی مناطق شمالی و شمال‌شرق کشور شاهد بارش‌های پراکنده خواهند بود. به گزارش تسنیم، مطابق نقشه‌ها و الگوهای هواشناسی، آسمان بیشتر مناطق کشور صاف تا کمی ابری خواهد بود و شرایط جوی نسبتاً پایداری در اغلب استان‌ها حاکم است. بر اساس این پیش‌بینی، در استان‌های تهران، البرز، اصفهان و مرکزی به دلیل پایداری هوا، غلظت آلاینده‌های جوی افزایش می‌یابد و کیفیت هوا در این مناطق تحت تأثیر انباشت آلاینده‌ها قرار خواهد گرفت. در مقابل، در مناطق شمالی کشور شامل گیلان، مازندران و گلستان افزایش ابر و احتمال بارش‌های پراکنده پیش‌بینی شده است. همچنین در بخش‌هایی از شمال‌شرق، به‌ویژه استان‌های خراسان شمالی و خراسان رضوی، احتمال بارش‌های پراکنده وجود دارد. در استان‌های شمال‌غربی و غربی کشور از جمله آذربایجان غربی، آذربایجان شرقی، کردستان، کرمانشاه و همدان نیز جوی عمدتاً پایدار همراه با آسمان صاف تا کمی ابری پیش‌بینی می‌شود. بر اساس این گزارش، یکشنبه اول آذرماه نیز احتمال بارش در بخش‌هایی از شمال‌شرق کشور وجود دارد، اما در بیشتر مناطق ایران شرایط جوی نسبتاً پایدار ادامه خواهد داشت. تداوم این وضعیت جوی در مناطق صنعتی و پرجمعیت می‌تواند زمینه‌ساز افزایش غلظت آلاینده‌ها شود.

سهمیه ۲۰۰ لیتری گازوییل پاسخگوی نیاز کامیون‌های شهری نیست

رییس اتحادیه حمل‌ونقل کالای شهری تهران با انتقاد از سهمیه ۲۰۰ لیتری گازوییل برای کامیون‌های باربری شهری اعلام کرد مصرف ماهانه هر کامیون بین ۱۲۰۰ تا ۱۵۰۰ لیتر است و کمبود سوخت، فعالیت بخشی از ناوگان حمل‌ونقل شهری را با مشکل و توقف مواجه کرده است. به گزارش تسنیم، عارف مرادی با اشاره به مشکلات رانندگان در تأمین سوخت اظهار کرد: سهمیه فعلی گازوییل پاسخگوی نیاز ناوگان حمل‌ونقل کالای شهری نیست و این موضوع به یکی از مشکلات جدی رانندگان و کامیونداران تبدیل شده است. او افزود: در شرایط فعلی، رانندگان پس از اتمام سهمیه ۲۰۰ لیتری امکان تأمین سوخت مورد نیاز خود را ندارند و حتی امکان خرید گازوییل با نرخ دوم نیز در جایگاه‌ها فراهم نیست. رییس اتحادیه حمل‌ونقل کالای شهری تهران ادامه داد: اگر امکان خرید آزاد سوخت برای رانندگان فراهم شود، بخش قابل توجهی از مشکلات تأمین گازوییل برطرف خواهد شد، اما در وضعیت فعلی تنها یک نرخ برای عرضه سوخت وجود دارد و کمبود گازوییل موجب توقف فعالیت برخی کامیون‌ها شده است. مرادی همچنین به مشکل پراکندگی جایگاه‌های سوخت در تهران اشاره کرد و گفت: در سطح شهر جایگاه‌های متناسب با نیاز ناوگان حمل کالای شهری وجود ندارد و بیشتر جایگاه‌ها در کمربندی‌ها و حومه تهران مستقر هستند.

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۱۰۷۹۰۰۴۲۷۴ مورخ ۱۴۰۵/۷/۱۱ درخصوص پرونده کلاسه ۱۴۰۵۱۱۴۴۰۱۰۷۹۰۰۰۲۸۶ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای شکراله فضائلی به شناسنامه شماره ۱۲ کدملی ۱۲۱۹۶۵۵۳۳۳ صادره از گلپایگان فرزند علی اصغر نسبت به شش دانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۱۳۵/۲۵ مترمربع پلاک شماره ۱۱۱۷۳ فرعی از ۸۸ اصلی واقع در تهران بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک تهرانپارس خریداری از مالک رسمی شرکت توسعه لویزان محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود تا در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

م الف ۱۵۴۴۵

شناسه آگهی: ۲۳۱۷۸۴۳

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

رئیس ثبت اسناد و املاک تهرانپارس

سامانه پیامکی روزنامه تعادل

۳۰۰۰۵۳۲۰

قوه قضاییه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره ثبت اسناد و املاک استان بوشهر

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

برابر رای شماره ۱۷۲۵-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۴ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای علی داد بهرام نژاد فرزند محمدقلی به شماره شناسنامه ۴۶۲ و شماره ملی ۳۵۲۰۴۷۱۱۳۲ صادره از دشتستان در قسمتی از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۴۴/۹ متر مربع پلاک ۹۱ فرعی از ۲۴۷۵ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۲۴۷۵/۲ اصلی واقع در بخش دو بوشهر خریداری مالک رسمی گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند.

بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد./

شناسه آگهی: ۲۳۲۷۰۶۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۶

علی فولادی

سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر

قوه قضاییه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره ثبت اسناد و املاک استان بوشهر

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

برابر رای شماره ۷۵۷۳-۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۶ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی بوشهر تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای اسماعیل گورکی فرزند خضر به شماره شناسنامه ۳۴۹۰۱۲۱۹۹۶ و شماره ملی ۳۴۹۰۱۲۱۹۹۶ صادره از بوشهر در قسمتی از ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۱۴۰ متر مربع پلاک ۴۲۶ فرعی از ۳۳۸۷ اصلی مفروزی و مجزا شده از ۳۳۸۷ اصلی واقع در بخش دو بوشهر خریداری مالک رسمی گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند.

بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد./

شناسه آگهی: ۲۳۲۷۰۶۹

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۶

علی فولادی

سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان بوشهر