چرا میلیاردها تومان در ساختمان‌های نیمه تمام خاک می‌خورند؟

قبرستان سرمایه‌ها در قلب تهران

ساختمان نیمه‌کاره در تهران صرفاً یک منظره ناخوشایند شهری نیست؛ بلکه نمادی از گره خوردن چند بحران اقتصادی، حقوقی، مدیریتی و اجتماعی است. در یک سوی این ماجرا، شهری قرار دارد که با افزایش هزینه مسکن، محدودیت عرضه و دشواری خانه‌دار شدن شهروندان مواجه است و در سوی دیگر، سازه‌هایی دیده می‌شوند که با وجود مصرف زمین، مصالح، انرژی و سرمایه، هیچ کارکردی در پاسخ به نیاز سکونتی شهر ندارند. این تناقض زمانی جدی‌تر می‌شود که بدانیم توقف یک پروژه ساختمانی فقط به معنای متوقف ماندن فعالیت یک سازنده نیست. هر ساختمان رهاشده می‌تواند به معنای حبس سرمایه چندین مالک، تأخیر در تحویل واحدهای پیش‌فروش‌شده، بلاتکلیفی خریداران، کاهش کیفیت منظر شهری و تحمیل هزینه‌های مضاعف به محله باشد. البته همه این ساختمان‌ها را نمی‌توان در یک گروه قرار داد. گاهی اختلاف میان شرکا و مالکان، گاهی ورشکستگی سازنده، گاهی دعاوی قضایی و گاهی مشکلات مربوط به مجوزها و مقررات ساختمانی، پروژه را متوقف می‌کند. در برخی موارد نیز افزایش شدید قیمت مصالح و هزینه تأمین مالی، ادامه کار را از توان سرمایه‌گذار خارج می‌کند. بنابراین، برخورد یکسان با تمام ساختمان‌های نیمه‌تمام نه عادلانه است و نه الزاماً کارآمد. ساختمانی که صرفاً به دلیل اختلاف حقوقی میان چند مالک متوقف شده، شرایطی متفاوت از سازه‌ای دارد که سال‌ها در معرض باران و گذر زمان فرسایش و آسیب‌های احتمالی قرار گرفته و اکنون ممکن است جان شهروندان را تهدید کند.

شناسایی انجام شده اما تعداد ساختمان‌ها و میزان خطر کجاست؟

نصرالله آبادیان، معاون شهرسازی شهرداری تهران، از آغاز اقدامات مدیریت شهری برای شناسایی این ساختمان‌ها خبر داده و اعلام کرد: اداره کل معماری و ساختمان در حوزه معاونت معماری و شهرسازی شهرداری تهران، ماموریت شناسایی این ساختمان‌ها را بر عهده داشته و خوشبختانه این شناسایی انجام شده است. این اظهار نظر از یک اقدام اولیه و ضروری حکایت دارد؛ اما یک پرسش اساسی همچنان بی‌پاسخ مانده است: چند ساختمان نیمه‌تمام در تهران شناسایی شده‌اند؟ در اظهارات منتشرشده، آماری از تعداد این سازه‌ها، میزان پیشرفت فیزیکی آنها، پراکندگی جغرافیایی، ارزش تقریبی سرمایه متوقف‌شده و تعداد ساختمان‌های دارای وضعیت پرخطر ارایه نشده است. در حالی که بدون انتشار چنین اطلاعاتی، نه می‌توان ابعاد واقعی مساله را سنجید و نه عملکرد مدیریت شهری را در آینده ارزیابی کرد. برای مثال، تفاوت بزرگی میان پروژه‌ای با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد و ساختمانی با اسکلت فرسوده و عملیات متوقف‌شده چندین ساله وجود دارد. اولی ممکن است با رفع موانع مالی و حقوقی در مدت کوتاهی به بهره‌برداری برسد؛ اما دومی احتمالاً به ارزیابی تخصصی سازه، مقاوم‌سازی یا حتی تصمیم‌های پیچیده‌تری نیاز دارد. از همین رو، انتظار می‌رود شهرداری تهران به جای اعلام کلی شناسایی ساختمان‌ها، یک بانک اطلاعاتی شفاف از وضعیت آنها تهیه کند؛ بانکی که در آن سن توقف پروژه، علت توقف، وضعیت مالکیت، میزان پیشرفت، کاربری و سطح مخاطره هر ساختمان مشخص باشد.

جریمه مالکان؛ راهکار نهایی یا نسخه‌ای برای پیچیده‌تر شدن بحران؟

معاون شهرسازی شهرداری تهران در ادامه از ابلاغ موضوع به مناطق ۲۲ گانه خبر داد و گفت: قرار است ذی‌نفعان این ساختمان‌ها شناسایی شوند و در حال تدوین لایحه‌ای برای ارایه به شورای اسلامی شهر تهران هستیم تا با کمک کمیسیون‌های حقوقی و شهرسازی، مجموعه‌ای از ضوابط و احتمالاً جرایم برای این ساختمان‌ها تعیین شود. ورود شورای شهر به موضوع می‌تواند نقطه شروعی برای ایجاد یک چارچوب مشخص باشد؛ اما تأکید بر احتمال جریمه، در کنار ضرورت تعیین تکلیف پروژه‌ها، نیازمند تأمل است. آیا مالک ساختمانی که به دلیل اختلاف حقوقی میان شرکا امکان ادامه کار ندارد، باید همانند مالکی جریمه شود که عامدانه پروژه را رها کرده است؟ آیا سازنده‌ای که با بحران نقدینگی مواجه شده، با جریمه بیشتر توانایی تکمیل پروژه را پیدا می‌کند؟ و اساساً درآمد حاصل از جریمه‌ها قرار است صرف چه اقدامی شود؟ واقعیت آن است که جریمه به‌تنهایی نمی‌تواند ساختمان نیمه‌تمام را به یک پروژه فعال تبدیل کند. حتی ممکن است در برخی موارد، فشار مالی بیشتر، امکان بازگشت سرمایه‌گذار و از سرگیری عملیات را دشوارتر کند. به گزارش ایسنا، آبادیان نیز با اشاره به ضرورت اتخاذ رویکردهای متفاوت، تأکید کرد: تلاش می‌کنیم ضوابطی را تدوین کنیم که از یک سو، مالکان و ذی‌نفعانی که امکان از سرگیری عملیات ساختمانی را دارند، برای رفع موانع و ادامه کار ترغیب شوند و از سوی دیگر، درباره ساختمان‌هایی که به هر دلیل وضعیت مخاطره‌آمیزی پیدا کرده‌اند، اقدامات لازم انجام شود. این بخش از اظهارات معاون شهردار اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه نشان می‌دهد مدیریت شهری دست‌کم در سطح اعلام سیاست، به تفاوت میان پروژه‌های قابل احیا و ساختمان‌های خطرآفرین توجه دارد. با این حال، باید دید این تفکیک در متن لایحه چگونه تعریف خواهد شد و چه مشوق‌هایی برای تکمیل پروژه‌ها در نظر گرفته می‌شود.



بند ۱۴ ماده ۵۵ شهرداری تا کجا اختیار مداخله دارد؟

یکی از مهم‌ترین بخش‌های اظهارات معاون شهرسازی شهرداری تهران، اشاره به ظرفیت قانونی مداخله در ساختمان‌های خطرآفرین است. آبادیان در این زمینه می‌گوید: در مواردی که ساختمان‌ها مخاطره‌آمیز باشند، می‌توان با استناد به بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها نسبت به احیا و اصلاح آنها اقدام کرد. این ظرفیت قانونی می‌تواند مانع از آن شود که اختلافات مالکیتی یا بی‌توجهی صاحبان املاک، ایمنی شهروندان را برای سال‌های طولانی به مخاطره بیندازد. با این حال، مساله فقط وجود قانون نیست؛ بلکه نحوه تشخیص خطر، سرعت ورود شهرداری، تأمین هزینه اقدامات ضروری و چگونگی وصول آن از مالک نیز اهمیت دارد. مهدی چمران، رییس شورای اسلامی شهر تهران، نیز در گفت‌وگو با ایسنا، مشکل اصلی را نه فقدان قانون، بلکه دشواری اجرای آن دانست و اظهار کرد: در این زمینه قانون وجود دارد، اما اجرای آن با مشکل مواجه است. چمران در توضیح این موضوع تأکید می‌کند: قانون پیش‌بینی کرده است که اگر ساختمانی در وضعیت خرابی قرار دارد، شهرداری باید برای اصلاح و تعمیر آن اقدام کند و هزینه‌ها را از مالک دریافت کند؛ بنابراین نباید اجازه داد این ساختمان‌ها به حال خود رها شوند. او همچنین با تأکید بر دشواری اجرای این اقدامات می‌گوید: البته این کار سخت و دشوار است، اما نباید اجازه دهیم چنین ساختمان‌هایی بدون رسیدگی باقی بمانند. رییس شورای شهر تهران با اشاره به تجربه ورود شهرداری برای رسیدگی به ساختمان‌های آسیب‌دیده در جریان جنگ نیز اظهار می‌کند: در آن مقطع نیز تأکید کردیم ساختمان‌هایی که دچار مشکل شده‌اند، شهرداری برای تعمیر آنها اقدام کند و بعداً هزینه را از مالکان دریافت کند. این اظهارات یک نکته مهم را برجسته می‌کند: شهرداری برای برخورد با برخی وضعیت‌های خطرآفرین، منتظر شکل‌گیری یک سازوکار کاملاً جدید نیست و ظرفیت قانونی برای مداخله وجود دارد. بنابراین، پرسش جدی این است که چرا با وجود این ظرفیت، هنوز برخی ساختمان‌ها برای مدت طولانی در وضعیت بلاتکلیف باقی می‌مانند؟

از تجربه شهرهای دیگر تا ضرورت انتشار آمار در تهران

در بسیاری از شهرهای بزرگ جهان، مدیریت ساختمان‌های متروک و پروژه‌های متوقف‌شده صرفاً به برخورد موردی با مالک محدود نمی‌شود. نظام‌های مدیریت شهری معمولاً از ترکیبی از ابزارهای نظارتی، ثبت وضعیت املاک، اخطارهای زمان‌بندی‌شده، الزامات ایمنی، مشوق‌های احیا و در موارد مشخص، ضمانت اجراهای مالی استفاده می‌کنند. برای نمونه، در برخی شهرها ساختمان‌های متروک پس از ارزیابی خطر در اولویت نظارت قرار می‌گیرند و مالکان ملزم به ایمن‌سازی محوطه، جلوگیری از دسترسی غیرمجاز و رفع خطرهای احتمالی می‌شوند. در برخی دیگر نیز برای جلوگیری از احتکار املاک و رهاسازی طولانی‌مدت پروژه‌ها، سازوکارهای مالیاتی یا جریمه‌ای پیش‌بینی شده است. البته نمی‌توان این سیاست‌ها را بدون توجه به قوانین مالکیت، ساختار اقتصادی و نظام حقوقی کشورها مستقیماً به تهران تعمیم داد؛ اما یک وجه مشترک در این تجربه‌ها وجود دارد: مدیریت شهری برای ساختمان‌های بلاتکلیف، صرفاً منتظر اقدام داوطلبانه مالک نمی‌ماند و بر اساس سطح خطر و مدت توقف، برنامه مشخصی تعریف می‌کند. تهران نیز برای رسیدن به چنین الگویی به سه ابزار اساسی نیاز دارد: آمار دقیق و قابل انتشار، نظام درجه‌بندی خطر و سازوکار اجرایی روشن.

آزمون واقعی شهرداری عبور از شناسایی به اقدام عملیاتی

اکنون شهرداری تهران از شناسایی ساختمان‌های رهاشده و تدوین لایحه‌ای برای تعیین تکلیف آنها خبر می‌دهد؛ اما موفقیت این برنامه را نمی‌توان با تعداد ساختمان‌های شناسایی‌شده یا حتی تصویب یک لایحه سنجید. معیار واقعی، تعداد پروژه‌هایی است که دوباره به چرخه ساخت‌وساز بازمی‌گردند، تعداد ساختمان‌های خطرآفرینی است که ایمن‌سازی می‌شوند، میزان سرمایه آزادشده از پروژه‌های متوقف‌شده و مهم‌تر از همه، کاهش مخاطراتی است که سال‌ها در مجاورت زندگی روزمره شهروندان وجود داشته‌اند. مدیریت شهری باید برای این ساختمان‌ها یک نظام زمان‌بندی‌شده تعریف کند؛ به این معنا که ابتدا سازه‌های پرخطر شناسایی و ایمن‌سازی شوند، سپس پروژه‌های دارای امکان تکمیل با میانجیگری حقوقی و مشوق‌های اقتصادی به مسیر ساخت بازگردند و در نهایت، با مالکان و ذی‌نفعانی که بدون عذر موجه از انجام تعهدات قانونی خودداری می‌کنند، برخورد شود. همچنین انتشار گزارش‌های دوره‌ای از عملکرد مناطق ۲۲ گانه می‌تواند مانع از تبدیل شدن این طرح به یک برنامه صرفاً اداری و کاغذی شود. تهران امروز بیش از آنکه به وعده دیگری برای ساماندهی ساختمان‌های نیمه‌تمام نیاز داشته باشد، به پاسخ روشن درباره سرنوشت سرمایه‌های متوقف‌شده، حقوق خریداران، مسوولیت مالکان و امنیت شهروندان نیازمند است. در نهایت، ساختمان نیمه‌تمام فقط یک اسکلت بتنی در گوشه خیابان نیست؛ پرونده‌ای باز از سرمایه‌های حبس‌شده، مسوولیت‌های معطل‌مانده و تصمیم‌هایی است که سال‌ها به تعویق افتاده‌اند. اگر قرار باشد نتیجه این برنامه تنها شناسایی چند سازه و تدوین مجموعه‌ای از ضوابط و جریمه‌ها باشد، مساله همچنان پابرجا خواهد ماند. آزمون اصلی مدیریت شهری زمانی آغاز می‌شود که نخستین ساختمان‌های رهاشده از وضعیت بلاتکلیفی خارج شوند؛ یا با تکمیل و بهره‌برداری، یا با ایمن‌سازی و رفع خطر. تهران برای پایان دادن به این کابوس شهری، به تصمیمی فراتر از شناسایی نیاز دارد: تصمیمی که در آن هیچ سازه‌ای به دلیل بی‌توجهی مالک یا تعلل دستگاه‌های مسوول، به تهدیدی دایمی برای شهروندان تبدیل نشود.

---

۲۰ هزار کامیون بالای ۵۰ سال در جاده‌ها

واردات ماهانه ۱۷ اتوبوس در برابر نیاز ۵۰۰ دستگاهی

در حالی که نیاز ماهانه کشور به ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برآورد می‌شود، واردات تنها ۱۷ دستگاه در ماه، شکاف قابل توجه میان نیاز و ظرفیت تأمین ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای را نشان می‌دهد؛ شکافی که با کاهش ۳۰ تا ۴۰ درصدی تأمین لاستیک و روغن و تردد حدود ۲۰ هزار کامیون بالای ۵۰ سال، ابعاد گسترده‌تری پیدا کرده است. این آمارها نشان می‌دهد مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای تنها به کمبود ناوگان جدید محدود نیست و تأمین قطعات و تجهیزات مصرفی و فرسودگی خودروهای فعال را نیز دربرمی‌گیرد. در چنین شرایطی، سازمان راهداری اصلاح ساختار شرکت‌های حمل‌ونقل، توسعه نظارت هوشمند و تسهیل عبور کالا از مرزها را دنبال می‌کند؛ با این حال، تأمین ارز، نوسازی ناوگان و رفع تعارض منافع در پایانه‌های مرزی همچنان از موانع اصلی به شمار می‌روند. رضا اکبری، معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان راهداری، در نشست خبری خود از مجموعه اقداماتی سخن گفته که قرار است بخشی از این مشکلات را مدیریت کند؛ از توسعه سامانه‌های پایش هوشمند و بهسازی جاده‌ها تا اصلاح فرآیندهای مرزی و پرداخت تسهیلات به رانندگان. با این حال، بررسی اظهارات او نشان می‌دهد مساله اصلی صرفاً کمبود امکانات یا ضعف نظارت نیست، بلکه ناهماهنگی میان منابع مالی، سیاست‌های وارداتی، ظرفیت تولید و نیاز عملیاتی ناوگان نیز در شکل‌گیری وضعیت فعلی نقش دارد.

فاصله ۱۷ دستگاه با نیاز ۵۰۰ دستگاهی

یکی از مهم‌ترین محورهای مطرح‌شده در این نشست، وضعیت‌نگران‌کننده نوسازی ناوگان اتوبوسرانی بین‌شهری بود. در حالی که به گفته رییس سازمان راهداری، کشور برای نوسازی این بخش به حدود ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز دارد، میزان واردات ماهانه فعلی تنها ۱۷ دستگاه است؛ رقمی که باید به ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه در ماه برسد. به گزارش ایسنا، اکبری افزود: در هشت ماه گذشته تنها ۱۵۰ دستگاه اتوبوس جدید وارد شبکه شده و در کنار آن، تولیدکنندگان داخلی نیز ماهانه ظرفیت محدودی برای تأمین ناوگان دارند. رییس سازمان راهداری تعداد اتوبوس‌های تولید داخل را حدود ۷۰ تا ۸۰ دستگاه اعلام کرد. این ارقام نشان می‌دهد حتی با فرض تداوم تولید داخلی و واردات فعلی، روند جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده با سرعت مورد نیاز پیش نمی‌رود. در چنین شرایطی، افزایش تسهیلات خرید اتوبوس نیز به‌تنهایی نمی‌تواند مشکل را حل کند؛ چراکه به گفته اکبری، مانع اصلی تأمین ارز برای واردکنندگان و تولیدکنندگان است. او همچنین از افزایش قیمت اتوبوس‌ها خبر داد و گفت برخی تولیدکنندگان اکنون قیمت‌هایی در حدود ۵۰ میلیارد تومان اعلام می‌کنند. این در حالی است که تسهیلات ۱۰ میلیارد تومانی خرید اتوبوس برای افزایش به ۲۰ میلیارد تومان پیشنهاد شده است. به این ترتیب، شکاف میان قیمت واقعی ناوگان و توان مالی خریداران، در کنار محدودیت تخصیص ارز، دو مانع مهم نوسازی به شمار می‌روند.

۲۰ هزار کامیون بالای ۵۰ سال زنگ خطر فرسودگی ناوگان باری

مشکل فرسودگی تنها به اتوبوس‌ها محدود نیست. براساس اعلام رییس سازمان راهداری، حدود ۲۰ هزار کامیون بالای ۵۰ سال در کشور وجود دارد که قرار است با استفاده از مدلی مبتنی بر صرفه‌جویی مصرف انرژی از چرخه فعالیت خارج شوند. این آمار نشان می‌دهد نوسازی ناوگان باری نیز با چالشی جدی مواجه است. کامیون‌های بسیار قدیمی علاوه بر هزینه‌های نگهداری و تعمیرات، می‌توانند مصرف سوخت و ریسک خرابی در مسیرهای طولانی را افزایش دهند. در این میان، سازمان راهداری از تجهیز بیش از ۶۰ هزار کامیون به سامانه پایش هوشمند خبر داده است. قرار است در ادامه، تخصیص سوخت و کنترل بارنامه نیز به این سامانه متصل شود. یکی دیگر از محورهای اصلاحی، مقابله با بارنامه‌های صوری است؛ بارنامه‌هایی که بدون جابه‌جایی واقعی کالا صادر می‌شوند و می‌توانند زمینه دریافت غیرواقعی سهمیه سوخت را فراهم کنند. اکبری با اشاره به استفاده از دوربین‌های جاده‌ای، اطلاعات تلفن همراه رانندگان و داده‌های GPS برای بررسی اصالت بارنامه‌ها گفت: دقت شناسایی در بخش‌هایی که اطلاعات با داده‌های دوربین‌های جاده‌ای تطبیق داده می‌شود، بیش از ۹۵ درصد است. او همچنین بر ضرورت حذف شرکت‌هایی تأکید کرد که بدون برخورداری از ناوگان و ظرفیت عملیاتی، صرفاً به صدور بارنامه می‌پردازند.

کاهش ۴۰ درصدی تأمین لاستیک و روغن

در کنار فرسودگی ناوگان، تأمین اقلام مصرفی نیز به یکی از مشکلات جدی رانندگان تبدیل شده است. به گفته اکبری، نیاز سالانه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به روغن موتور حدود ۲۰۰ میلیون لیتر است که ۱۶۰ میلیون لیتر آن به بخش باری و ۴۰ میلیون لیتر به بخش مسافری اختصاص دارد. از سوی دیگر، نیاز سالانه کشور به لاستیک حدود دو میلیون حلقه است که ۷۰ تا ۸۰ درصد آن از محل واردات تأمین می‌شود. رییس سازمان راهداری با اشاره به محدودیت‌های وارداتی اعلام کرد میزان تأمین لاستیک و روغن نسبت به دوره مشابه سال گذشته حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش داشته است. برای مدیریت این وضعیت، عرضه مستقیم روغن در ۱۱ پایانه بار آغاز شده و ۳۷ نقطه دیگر نیز برای توسعه این طرح به وزارت صمت معرفی شده‌اند. همچنین مقرر شده رانندگان بخش بین‌المللی و ترانزیت بتوانند هنگام بازگشت از سفر خارجی یک جفت لاستیک وارد کشور کنند. در حوزه حمایت مالی نیز تسهیلات ۲۰۰ میلیون تومانی خرید لاستیک برای رانندگان در نظر گرفته شده است. تاکنون حدود پنج هزار راننده این وام را دریافت کرده‌اند. با این حال، کاهش قابل توجه عرضه اقلام مصرفی در شرایطی که هزینه‌های نگهداری ناوگان افزایش یافته، می‌تواند مستقیماً بر درآمد رانندگان و هزینه تمام‌شده حمل کالا اثر بگذارد.

مرزها؛ گره‌ای به نام تعارض منافع

بخش دیگری از اظهارات اکبری به مشکلات پایانه‌های مرزی اختصاص داشت؛ جایی که افزایش اهمیت مسیرهای زمینی در شرایط محدودیت‌های دریایی، ضرورت اصلاح فرآیندهای عبور کالا را دوچندان کرده است. رییس سازمان راهداری معتقد است نبود مدیریت واحد و تعارض منافع میان دستگاه‌های اجرایی و برخی فعالان اقتصادی مناطق مرزی، از مهم‌ترین موانع افزایش سرعت ترانزیت است. او در توصیف این وضعیت گفت: مرزهای کشور با یک بیماری مزمن مواجه‌اند که در شرایط فعلی بیش از گذشته خود را نشان داده است. به گفته اکبری، در حالی که سیاست ملی بر افزایش سرعت عبور کامیون‌ها و کاهش توقف تأکید دارد، برخی ذی‌نفعان محلی از طولانی شدن صف کامیون‌ها و فعالیت‌های جانبی مانند پارکینگ و تخلیه و بارگیری درآمد کسب می‌کنند. در همین راستا، مصوبه ۱۲ بندی رییس جمهور برای تسهیل عبور یکسره کالا با شعار «مرز محل عبور است، نه محل توقف» ابلاغ شده است. انتقال برخی فرآیندها به پس کرانه‌ها، حذف کنترل‌های تکراری و تجمیع نظارت‌های موازی از محورهای این مصوبه است. البته اکبری تأکید کرده که افزایش ظرفیت مرزها صرفاً با تصمیم اداری امکان‌پذیر نیست و محدودیت زیرساختی کشورهای مقابل نیز باید در نظر گرفته شود.

۱۸ هزار کیلومتر جاده در مسیر بهسازی

در بخش زیرساختی، سازمان راهداری از آغاز بهسازی ۱۰ کریدور شریانی کشور به طول ۱۸ هزار کیلومتر خبر داده است. برای این پروژه‌ها حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان قرارداد منعقد شده است. همچنین طی هشت ماه نخست سال جاری، ۴۵۰۰ کیلومتر روکش آسفالت در راه‌های فرعی و روستایی انجام شده، ۲۰۰۰ راه روستایی جدید احداث شده و زیرسازی ۳۵۰۰ کیلومتر جاده روستایی به پایان رسیده است. از پروژه‌های مهم این بخش می‌توان به بهسازی جاده زنجان ـ تبریز اشاره کرد که به گفته اکبری، ۶۰ درصد آن در وضعیت بحرانی قرار داشته و تاکنون حدود ۱۸۰ کیلومتر آن بهسازی شده است.

آزمون اصلی؛ عبور از وعده به اجرا

مجموع آمارها و اظهارات رییس سازمان راهداری نشان می‌دهد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با مجموعه‌ای از مشکلات به‌هم‌پیوسته مواجه است؛ از کمبود ارز و کندی نوسازی ناوگان گرفته تا کاهش تأمین قطعات مصرفی، فرسودگی زیرساخت‌ها و ناکارآمدی مدیریت مرزها. در چنین شرایطی، توسعه سامانه‌های هوشمند و انعقاد قراردادهای عمرانی می‌تواند بخشی از مشکلات را کاهش دهد، اما موفقیت این برنامه‌ها به هماهنگی میان دستگاه‌های مسوول و تأمین منابع مالی وابسته است. شاید مهم‌ترین پرسش پیش روی سیاست‌گذاران این باشد که چگونه می‌توان فاصله میان نیاز ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در ماه و واردات ۱۷ دستگاهی را کاهش داد، ۲۰ هزار کامیون بالای ۵۰ سال را از چرخه فعالیت خارج کرد و هم‌زمان هزینه‌های نگهداری ناوگان را برای رانندگان قابل تحمل نگه داشت؟ پاسخ به این پرسش‌ها مشخص خواهد کرد که برنامه‌های اعلام‌شده تا چه اندازه می‌توانند حمل‌ونقل جاده‌ای را از وضعیت مدیریت روزمره بحران به سمت اصلاح ساختاری و توسعه پایدار سوق دهند.

هشدار هواشناسی درباره افزایش آلودگی هوای تهران

اداره کل هواشناسی استان تهران با صدور هشدار سطح زرد از افزایش آلاینده‌های جوی و کاهش کیفیت هوا در پایتخت از امروز، سه‌شنبه ۳ آذرماه، تا اوایل وقت پنجشنبه ۵ آذر خبر داد و نسبت به ترددهای غیرضروری در مناطق پرتردد شهری هشدار داد.
به گزارش ایسنا، بر اساس اعلام اداره کل هواشناسی استان تهران، در این بازه زمانی به دلیل پایداری نسبی جو و نبود وزش باد قابل ملاحظه، غلظت آلاینده‌های جوی به‌ویژه ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون افزایش می‌یابد. این شرایط به‌ویژه مناطق مرکزی و جنوبی تهران را تحت تأثیر قرار می‌دهد و می‌تواند موجب کاهش کیفیت هوا شود. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که کیفیت هوا در برخی مناطق به‌ویژه نواحی پرتردد شهری، در حد ناسالم برای گروه‌های حساس قرار گیرد. همچنین در صورت تداوم انتشار آلاینده‌ها و مهار نشدن منابع آلودگی، احتمال رسیدن شاخص کیفیت هوا به شرایط ناسالم برای تمام گروه‌ها در بعضی ساعت‌ها وجود دارد.
بر اساس این گزارش، انباشت آلاینده‌ها بیشتر در ساعات عصر و شب تا اوایل صبح روز بعد رخ خواهد داد. افزایش غبار محلی و کاهش دید افقی نیز از دیگر پیامدهای احتمالی این وضعیت جوی عنوان شده است. اداره کل هواشناسی استان تهران در همین راستا به شهروندان توصیه کرده است از تردد غیرضروری در مناطق پرتردد شهری، به‌ویژه در ساعات اوج آلودگی، خودداری کنند. این توصیه به‌خصوص برای کودکان، سالمندان و افراد مبتلا به بیماری‌های قلبی و تنفسی اهمیت بیشتری دارد. همچنین استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌جای خودروهای شخصی و خودداری از سوزاندن پسماندها، شاخ‌وبرگ درختان و بقایای کشاورزی از دیگر توصیه‌های مطرح‌شده برای کاهش آلودگی هواست.

اختلاف ۴۹ درصدی قیمت میوه در میادین و سطح شهر تهران

بر اساس تازه‌ترین گزارش بانک مرکزی، قیمت میوه در میادین و بازارهای میوه و تره‌بار شهرداری تهران در هفته منتهی به ۲۹ آبان‌ماه، به‌طور میانگین ۴۹ درصد کمتر از سطح شهر بوده است. همچنین شهروندان تهرانی در خرید سبزیجات ۲۵ درصد، حبوبات ۲۹ درصد و گوشت گوسفندی ۲۱ درصد اختلاف قیمت را با نرخ‌های سطح شهر داشته‌اند.
به گزارش مهر، سازمان مدیریت میادین میوه و تره‌بار شهرداری تهران با استناد به گزارش بانک مرکزی اعلام کرد که بررسی قیمت کالاهای اساسی و محصولات غذایی در هفته منتهی به ۲۹ آبان نشان‌دهنده اختلاف قابل توجه قیمت‌ها میان میادین تره‌بار و میانگین قیمت در سطح شهر است. در گروه میوه، سیب زرد لبنان با ۵۷ درصد و سیب قرمز لبنان با ۵۰ درصد اختلاف قیمت، بیشترین فاصله را با نرخ‌های سطح شهر داشته‌اند. همچنین قیمت انگور ۴۹ درصد، انار ۴۸ درصد، نارنگی ۴۶ درصد و هندوانه ۴۳ درصد در میادین و بازارهای میوه و تره‌بار ارزان‌تر بوده است. در بخش سبزیجات نیز اختلاف قیمت‌ها قابل توجه بوده است؛ به‌طوری که لوبیا سبز با ۳۱ درصد و بادمجان با ۳۰ درصد بیشترین اختلاف قیمت را ثبت کرده‌اند. این میزان برای سیب‌زمینی ۲۷ درصد، خیار ۲۶ درصد، سبزی‌های برگی ۲۵ درصد، گوجه‌فرنگی ۲۴ درصد، پیاز ۲۰ درصد و کدو سبز ۱۶ درصد گزارش شده است. براساس این گزارش، خرید حبوبات از میادین تره‌بار نیز به‌طور میانگین ۲۹ درصد ارزان‌تر از سطح شهر بوده است. در این گروه، عدس با ۴۱ درصد بیشترین اختلاف قیمت را داشته و پس از آن نخود با ۳۸ درصد، لوبیا سفید با ۳۰ درصد، لوبیا چیتی با ۲۸ درصد، لپه و نخود با ۲۶ درصد، لوبیا قرمز با ۲۴ درصد و لوبیا چشم‌بلبلی با ۲۰ درصد قرار گرفته‌اند. در گروه کالاهای اساسی، برنج داخلی درجه یک ۱۴ درصد، قند ۱۱ درصد و شکر پنج درصد اختلاف قیمت به نفع میادین داشته‌اند. همچنین در محصولات پروتئینی، گوشت گوسفندی با ۲۱ درصد، تخم‌مرغ با ۱۵ درصد، گوشت گوساله با ۱۴ درصد و گوشت مرغ با هشت درصد اختلاف قیمت نسبت به میانگین سطح شهر عرضه شده‌اند. این آمار نشان می‌دهد میادین میوه و تره‌بار تهران در هفته مورد بررسی، به‌ویژه در تأمین میوه، سبزیجات و حبوبات، نقش قابل توجهی در کاهش هزینه خرید خانوارها داشته‌اند.

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

برابر کلاسه ۱۴۰۴۱۱۴۴۰۷۱۱۴۰۰۱۳۴۵ و رای شماره ۱۴۰۵/۷۸۰۵ هیات اول /دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شیروان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای درنا موسی زاده به شناسنامه شماره ۳۱۵ کدملی ۰۸۲۸۴۵۷۳۱۱ صادره فرزند بای محمد در ششدانگ مزرعه بدینصورت که مساحت ۲۲۲۵.۱ متر جزء پلاک فرعی از ۱_اصلی ناحیه ۴ از محل مالکیت درنا موسی‌زاده (قسمتی از مالکیت وی) واقع در خراسان شمالی بخش ۵ حوزه ثبت ملک شیروان محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود 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 مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
شناسه آگهی: ۲۳۳۴۱۹۵
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۸
محمد زارعی - رییس ثبت اسناد و املاک

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

برابر کلاسه ۱۴۰۵۱۱۴۴۰۷۱۱۴۰۰۰۴۵۶ و رای شماره ۱۴۰۵/۹۰۰۷ هیات اول /دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدرسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شیروان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی زهراخوش نمای به شناسنامه شماره ۱۳۵۴ کد ملی ۰۸۲۸۲۲۶۰۷۵ صادره فرزند دولت در ششدانگ باغ بدینصورت که مساحت ۹۰۰.۲۹ متر جزء پلاک ۳۹ - فرعی از ۴۵ - اصلی ناحیه ۱۰ از محل مالکیت شاه ولایت حسین پور (قسمتی از مالکیت وی) واقع در خراسان شمالی بخش ۴ حوزه ثبت ملک شیروان محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود 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 مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
شناسه آگهی: ۲۳۳۳۸۲۴
تتاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۱۸
محمد زارعی - رییس ثبت اسناد و املاک

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

برابر کلاسه ۱۴۰۵۱۱۴۴۰۷۱۱۴۰۰۰۷۱۷ و رای شماره ۱۴۰۵/۷۹۳۶ هیات اول /دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شیروان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی رضاالهی شیروان به شناسنامه شماره ۱۸۶ کدملی ۰۸۲۹۳۱۶۷۳۶ صادره فرزند علی در ششدانگ انباری بدینصورت که مساحت ۶۶.۷۳ متر جزء پلاک ۲۷۴ فرعی از ۳۱ - اصلی ناحیه ۳ از محل مالکیت علي الهی شیروان فرزند ذوالفقار (قسمتی از مالکیت وی) واقع در خراسان شمالی بخش ۵ حوزه ثبت ملک شیروان محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشندمی 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 مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
شناسه آگهی: ۲