قیمت ۲۲ میلیون تومانی روغن کامیون‌ها در بازار آزاد

گرانی سرسام‌آور روغن موتور و لاستیک، هزینه فعالیت کامیونداران را افزایش داده و فعالان این حوزه خواستار تداوم و افزایش عرضه روغن سهمیه‌ای در پایانه‌های بار هستند؛ به‌طوری که قیمت یک گالن ۲۰ لیتری روغن در بازار آزاد به ۲۲ میلیون تومان رسیده است. به گزارش ایسنا، جلال موسوی، نایب‌رییس کانون کامیون‌داران کشور، با اشاره به محدودیت عرضه روغن سهمیه‌ای اظهار کرد: در حالی که قیمت ۲۰ لیتر روغن در بازار آزاد به ۲۲ میلیون تومان رسیده، این محصول بسته به نوع آن با قیمت پنج میلیون و ۶۰۰ هزار تا ۹ میلیون تومان به‌صورت سهمیه‌ای عرضه می‌شود و با بیان اینکه میزان عرضه فعلی پاسخگوی نیاز رانندگان نیست، افزود: در پایانه بار قزوین ۲۰۰ گالن روغن توزیع شد که با استقبال گسترده رانندگان همراه بود و در نهایت این میزان بین ۱۰۸ راننده تقسیم شد؛ این در حالی است که حدود چهار هزار راننده در این پایانه تردد دارند. موسوی تأکید کرد: توزیع روغن نباید به یک یا دو روز محدود شود، بلکه لازم است این محصول به‌صورت منظم و در فواصل چندروزه در پایانه‌های بار عرضه شود تا نیاز کامیونداران تأمین و از مراجعه آنان به بازار آزاد جلوگیری شود. در همین راستا، رضا اکبری، رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با فراهم شدن امکان عرضه مستقیم روغن در حدود ۱۱ پایانه بار خبر داده و اعلام کرده است که ۳۷ نقطه دیگر در استان‌های مختلف برای توسعه این طرح به وزارت صنعت، معدن و تجارت معرفی شده‌اند. نایب‌رییس کانون کامیون‌داران کشور همچنین نسبت به افزایش قیمت سایر اقلام مصرفی ناوگان هشدار داد و گفت: قیمت لاستیک نیز از شهریور سال گذشته تاکنون حدود ۲۰۰ تا ۲۲۰ میلیون تومان افزایش یافته است. به گفته او، قیمت یک جفت لاستیک چینی در بازار به ۲۰۰ تا ۲۴۰ میلیون تومان و لاستیک اروپایی به بیش از ۳۰۰ میلیون تومان رسیده است؛ در حالی که سال گذشته لاستیک سهمیه‌ای حدود ۳۴ میلیون تومان و نمونه‌های بازار آزاد بین ۴۴ تا ۴۹ میلیون تومان قیمت داشتند. موسوی همچنین از افزایش ۱۵۰ درصدی قیمت لوازم یدکی داخلی و ۱۷۵ درصدی نمونه‌های خارجی خبر داد. از سوی دیگر، سازمان راهداری پرداخت تسهیلات ۲۰۰ میلیون تومانی برای خرید لاستیک را آغاز کرده است. تاکنون پنج هزار راننده موفق به دریافت این تسهیلات شده‌اند و معرفی متقاضیان جدید نیز به‌صورت مرحله‌ای ادامه دارد.

تخفیف ۵۰ درصدی هم بار را به راه‌آهن اردبیل نرساند

با وجود اعمال تخفیف ۵۰ درصدی در هزینه حمل‌ونقل ریلی، انتقال محموله‌ها از پایانه آستارا به ایستگاه‌های رشت و اردبیل همچنان محقق نشده است؛ موضوعی که از چالش‌های موجود در استفاده از ظرفیت خطوط ریلی تازه‌افتتاح‌شده و ضرورت تقویت حمل‌ونقل ترکیبی در کریدور شمال ـ جنوب حکایت دارد. به گزارش تسنیم، شهریار نقی‌زاده، مدیرکل بازرگانی خارجی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به عملکرد پایانه آستارا اظهار کرد: با وجود ارایه تخفیف ۵۰ درصدی برای انتقال بار، تاکنون موفق نشده‌ایم محموله‌ها را به ایستگاه راه‌آهن رشت و ایستگاه تازه‌افتتاح‌شده اردبیل منتقل کنیم. او با بیان اینکه ظرفیت اسمی پایانه آستارا ۱۵ میلیون تن است، افزود: عملکرد این پایانه در سال جاری با رشد ۵۰ درصدی به سمت یک میلیون تن در حال حرکت است که با ظرفیت اسمی آن فاصله قابل توجهی دارد و تحقق اهداف تعیین‌شده مستلزم فراهم شدن شرایط و الزامات لازم است. نقی‌زاده اتصال ایستگاه راه‌آهن آستارا به رشت و همچنین تکمیل خط ریلی ایرانشهر ـ چابهار را از حلقه‌های مهم کریدور شمال ـ جنوب دانست و گفت: این مسیر می‌تواند ارتباط ریلی روسیه با شبه‌قاره هند را تقویت کند و جایگاه ایران را در شبکه ترانزیتی منطقه ارتقا دهد. مدیرکل بازرگانی خارجی راه‌آهن همچنین نسبت به محدودیت‌های حمل‌ونقل ترکیبی و افزایش هزینه و زمان جابه‌جایی کالا هشدار داد و تأکید کرد که تداوم این شرایط می‌تواند کارکرد کریدوری مسیرهای ریلی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. او با اشاره به اهمیت پروژه‌های ریلی کشور تصریح کرد: در شرایط فعلی، پروژه‌های راه‌آهن رشت ـ آستارا و ایرانشهر ـ چابهار از اولویت‌های اصلی حمل‌ونقل کشور هستند. نقی‌زاده درباره زمان بهره‌برداری از مسیر ایرانشهر ـ چابهار نیز گفت: این خط در پایان سال جاری به‌صورت آزمایشی بهره‌برداری می‌شود و در نیمه سال آینده به شکل غیرعلائمی زیر بار ترافیک خواهد رفت. بهره‌برداری رسمی آن نیز تا پایان سال ۱۴۰۶ پیش‌بینی شده است. مدیرکل بازرگانی خارجی راه‌آهن همچنین از فراهم شدن شرایط حمل‌ونقل ترکیبی در ایستگاه ایرانشهر و پیشرفت پروژه مرند ـ چشمه‌ثریا خبر داد و افزود: این پروژه پس از نهایی شدن ماده ۲۳، در مرحله تعیین سرمایه‌گذار و آغاز اجرا قرار دارد. او از برنامه بازگشایی گلوگاه‌های مرزی ریلی و رفع رسوب کالا در مرزهای رازی، سرخس و پایانه آستارا خبر داد و بر ضرورت همکاری دستگاه‌های مرتبط برای تسریع در انتقال کالا و توسعه ترانزیت ریلی تأکید کرد.

هشدار زرد دریایی در خلیج فارس و دریای عمان

سازمان هواشناسی با صدور هشدار سطح زرد دریایی، از افزایش سرعت وزش باد و ارتفاع امواج در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان از چهارشنبه ۴ آذر تا شنبه ۷ آذر خبر داد و نسبت به خطر غرق‌شدگی و اختلال در تردد شناورها هشدار داد. به گزارش مهر، بر اساس پیش‌بینی سازمان هواشناسی، در این مدت بیشینه سرعت وزش باد به ۲۰ تا ۲۴ نات و ارتفاع امواج در مناطق ساحلی و دور از ساحل به یک تا یک‌ونیم متر خواهد رسید. بر اساس این هشدار، روز پنجشنبه ۵ آذر نیز مناطق ساحلی و دور از ساحل استان‌های بوشهر و هرمزگان با افزایش سرعت باد و ارتفاع امواج مواجه خواهند شد. این شرایط روزهای جمعه و شنبه ۶ و ۷ آذر در مناطق ساحلی و دور از ساحل استان‌های خوزستان، بوشهر و هرمزگان در خلیج فارس ادامه خواهد داشت. سازمان هواشناسی مهم‌ترین پیامدهای این شرایط جوی را خطر غرق‌شدن شناگران و غواصان، پاره شدن تورهای صیادی، آسیب به قفس‌های پرورش ماهی و اختلال در تردد شناورهای سبک‌ونیمه‌سنگین اعلام کرده است. همچنین احتمال اختلال در فعالیت شناورهای مسافربری و تجاری، فعالیت‌های فراساحلی و عملکرد سکوهای نفتی وجود دارد. این سازمان با تأکید بر رعایت توصیه‌های ایمنی، خواستار ممنوعیت شناور گردشگری دریایی در مناطق تحت تأثیر این سامانه شده است.

خانه‌اولی‌ها از بازار مسکن عقب نشستند

کوچ اجباری خریداران به آپارتمان‌های ۴۰ متری



بازار مسکن ایران در شرایطی با کاهش قدرت خرید خانوارها و تداوم انتظارات تورمی روبروست که شکاف میان قیمت پیشنهادی فروشندگان و توان مالی خریداران هر روز عمیق‌تر می‌شود. در چنین وضعیتی، نه‌تنها حجم معاملات تحت تأثیر قرار گرفته، بلکه ترکیب تقاضا نیز تغییر کرده است. آپارتمان‌های کوچک‌متراژ، به‌ویژه واحدهای ۴۰ تا ۷۰ متری، بیش از گذشته مورد توجه خریداران قرار گرفته‌اند؛ واحدهایی که به دلیل نیاز به سرمایه اولیه کمتر، امکان ورود گروه بیشتری از متقاضیان به بازار را فراهم می‌کنند.

این تغییر الگوی تقاضا در حالی اتفاق افتاده است که به گفته منصور غیبی، کارشناس بازار مسکن، قیمت‌سازی‌های غیرواقعی و انتظارات تورمی، تعادل بازار را برهم زده و بیشترین آسیب را به مصرف‌کنندگان واقعی وارد کرده است. از سوی دیگر، نوسانات بازار ارز، طلا و خودرو نیز به عاملی برای تشدید هیجانات قیمتی در بازار املاک تبدیل شده و تصمیم‌گیری خریداران و فروشندگان را دشوارتر کرده است.

روایت آماری از سقوط قدرت خرید

یکی از مهم‌ترین نشانه‌های کاهش توان مالی متقاضیان مسکن، تغییر جهت تقاضا از واحدهای بزرگ به آپارتمان‌های کوچک‌متراژ است. غیبی با اشاره به وضعیت معاملات و بازه قیمتی واحدهای مسکونی اظهار کرد: برای بررسی وضعیت بازار باید مشخص شود بیشترین معاملات در چه متراژهایی و در چه محدوده‌های قیمتی انجام می‌شود و این معاملات تا چه اندازه با توان مالی خریداران تناسب دارد.

به گفته این کارشناس، در شرایط فعلی خرید واحد مسکونی با قیمتی کمتر از ۱۰ میلیارد تومان دشوار شده است؛ موضوعی که نشان‌دهنده افزایش قابل توجه هزینه ورود به بازار مسکن حتی در مناطق متوسط و متوسط رو به پایین است.

به گزارش مهر، غیبی در تشریح تغییر رفتار متقاضیان افزود: در حال حاضر، واحدهای مسکونی ریزمتراژ، به‌ویژه آپارتمان‌های ۴۰ تا ۶۵ و حتی ۷۰ متری، بیشترین تقاضا را به خود اختصاص داده‌اند. این واحدها در مقایسه با آپارتمان‌های بزرگ‌تر، متقاضی بیشتری دارند و از قابلیت خریدوفروش آسان‌تری برخوردارند. برای درک بهتر این تغییر، می‌توان به اختلاف قیمت واحدهای کوچک و بزرگ در یک منطقه واحد اشاره کرد. به گفته غیبی، ممکن است یک آپارتمان ۱۲۰ متری با قیمت هر مترمربع ۳۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شود، اما یک واحد ۵۵ متری در همان منطقه به دلیل تقاضای بیشتر و سهولت فروش، با قیمت هر مترمربع ۳۴۰ میلیون تومان معامله شود. این مثال نشان می‌دهد که کوچک‌تر بودن متراژ الزاماً به معنای پایین‌تر بودن قیمت هر مترمربع نیست؛ بلکه محدودیت بودجه خانوارها و افزایش تعداد متقاضیان واحدهای کوچک می‌تواند حتی به ایجاد فاصله قیمتی به نفع این واحدها منجر شود. در واقع، خریداران به جای انتخاب مساحت متناسب با نیاز سکونتی خود، ناچارند گزینه‌ای را انتخاب کنند که با منابع مالی محدودشان سازگار باشد.

قیمت‌سازی و نبود آمار رسمی

یکی دیگر از موضوعات مهم در تحلیل شرایط فعلی بازار، نبود آمار قابل اتکا از تعداد معاملات و میانگین قیمت‌های واقعی است. غیبی معتقد است در نبود اطلاعات رسمی و شفاف، افراد مختلف بر اساس برداشت شخصی خود از وضعیت بازار، درباره قیمت‌ها و روند معاملات اظهارنظر می‌کنند؛ مساله‌ای که می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری قیمت‌های غیرواقعی شود.

او در این باره اظهار کرد: در نبود آمار رسمی از وضعیت بازار مسکن، افراد مختلف بر اساس برداشت شخصی، میانگین قیمت‌ها و شرایط بازار را تعریف می‌کنند. این وضعیت حتی می‌تواند به قیمت‌سازی کاذب منجر شود و در این میان، بیشترین زیان متوجه مصرف‌کنندگان واقعی مسکن است.

به گفته این کارشناس، فعالان ساخت‌وساز، متقاضیان مشارکت در ساخت، تولیدکنندگان مسکن و حتی دلالان و کاسبان بازار خریدوفروش ملک ممکن است از فضاسازی‌های مجازی و التهابات اقتصادی منتفع شوند. در مقابل، مصرف‌کننده واقعی که با هدف تأمین سرپناه وارد بازار شده، به‌تدریج از خرید فاصله می‌گیرد.

غیبی همچنین با تأکید بر اهمیت انتشار آمار معاملات ماهانه تصریح کرد که با توجه به حجم بالای مبادلات مالی در بازار مسکن، باید اطلاعات دقیقی درباره تعداد واحدهای معامله‌شده منتشر شود.

او برای توضیح این مساله به مثالی اشاره کرد و گفت ممکن است آماری مبنی بر معامله ۱۰ هزار واحد مسکونی در یک ماه منتشر شود، در حالی که شاید تنها ۱۰ درصد این آمار صحت و واقعیت داشته باشد. این مساله از آن جهت اهمیت دارد که نبود داده‌های معتبر، امکان ارزیابی دقیق روند قیمت‌ها و تشخیص تفاوت میان معاملات واقعی و قیمت‌های پیشنهادی را از خریداران و حتی تحلیلگران می‌گیرد.

سرایت التهاب ارز و طلا به بازار املاک

بازار مسکن به عنوان یکی از مهم‌ترین بازارهای دارایی در اقتصاد ایران، از نوسانات بازارهای موازی نیز تأثیر می‌پذیرد. افزایش قیمت ارز، طلا و خودرو، انتظارات تورمی را تقویت می‌کند و بخشی از دارندگان سرمایه را به سمت تبدیل دارایی‌های خود به ملک سوق می‌دهد.

غیبی با اشاره به این موضوع اظهار کرد: مردم سرمایه‌های خود را در بازارهای موازی به گردش درمی‌آورند و به تصور حفظ ارزش دارایی‌هایشان در برابر کاهش ارزش ریال، به دنبال تبدیل سرمایه‌های خود هستند؛ بنابراین، هرگونه التهاب در بازارهای موازی، به شکلی در بازار خریدوفروش مسکن نیز بازتاب پیدا می‌کند.

او افزود: زمانی که فروشندگان شاهد افزایش قیمت ارز و طلا هستند، ممکن است تصمیم بگیرند دارایی‌های خود را به بازار مسکن منتقل کنند. حتی فروش خودرو و استفاده از سرمایه حاصل از آن برای خرید ملک نیز می‌تواند به‌صورت غیرمستقیم بر انتظارات قیمتی در بازار املاک اثر بگذارد.

این کارشناس با اشاره به تأثیر روانی افزایش قیمت دارایی‌ها بر بازار مسکن توضیح داد: وقتی مردم مشاهده می‌کنند خودرویی که تا دیروز یک میلیارد تومان قیمت داشته، اکنون با قیمت چهار میلیارد تومان معامله می‌شود، این تصور شکل می‌گیرد که بازار مسکن نیز نباید از سایر بازارها عقب بماند.

در چنین شرایطی، قیمت‌گذاری ملک بیش از آنکه بر مبنای ویژگی‌های فنی، امکانات و موقعیت جغرافیایی انجام شود، تحت تأثیر انتظارات تورمی و مقایسه با سایر دارایی‌ها قرار می‌گیرد. نتیجه این روند می‌تواند فاصله گرفتن قیمت معامله از ارزش واقعی ملک باشد.

رکود تورمی؛ افزایش قیمت بدون رونق معاملات

یکی از تناقض‌های مهم بازار مسکن در شرایط فعلی، هم‌زمانی کاهش معاملات با افزایش قیمت‌های پیشنهادی است. به بیان دیگر، بازار در وضعیتی قرار گرفته که فروشندگان انتظار افزایش بیشتر قیمت‌ها را دارند، اما خریداران به دلیل کاهش قدرت خرید، توان همراهی با این انتظارات را ندارند.

غیبی در تشریح این وضعیت گفت: اکنون با وضعیتی مواجه هستیم که از یک سو خریدوفروش در بازار با رکود همراه شده و از سوی دیگر، قیمت‌ها همچنان افزایش پیدا می‌کنند. این افزایش قیمت‌ها بیشتر ناشی از رفتارها و انتظارات تورمی در جامعه است که به‌صورت سینه‌به‌سینه میان فعالان بازار منتقل می‌شود.

او همچنین با اشاره به تغییر سرعت تصمیم‌گیری در بازار مسکن اظهار کرد: در شرایط فعلی، دوره تحلیل و تصمیم‌گیری در بازار مسکن از بازه‌های ماهانه به دوهفته‌ای، هفتگی و حتی روزانه تغییر کرده است. به گفته این کارشناس بازار مسکن، فروشنده‌ای که تا روز گذشته برای فروش ملک خود اعلام آمادگی کرده، ممکن است با مشاهده افزایش قیمت‌ها از تصمیمش منصرف شود. حتی مشاوران املاک نیز هنگام درخواست تنظیم قرارداد ممکن است با پاسخ فروشنده مبنی بر نیاز به تأمل بیشتر مواجه شوند؛ زیرا فروشنده مشاهده کرده ملکی که قصد خرید آن را داشته، یک میلیارد تومان گران‌تر شده است.

این چرخه باعث می‌شود عرضه موثر در بازار کاهش یابد و معاملات حتی در صورت وجود خریدار و فروشنده بالقوه، به نتیجه نرسد.

سوداگری به جای تقاضای مصرفی

از نگاه این کارشناس، عوامل موثر بر اقتصاد مسکن را می‌توان به دو دسته داخلی و خارجی تقسیم کرد. رشد جمعیت جوان، ورود خانه‌اولی‌ها به بازار، ازدواج‌ها، توسعه اقتصادی و صنعتی و ضرورت تولید مسکن از جمله عوامل داخلی اثرگذار بر تقاضا هستند.

با این حال، غیبی معتقد است نمی‌توان همه افزایش قیمت‌های فعلی را به رشد جمعیت، افزایش تعداد خانه‌اولی‌ها یا عقب‌ماندگی تولید مسکن نسبت داد.

او با تأکید بر نقش عوامل بیرونی اظهار کرد: متأسفانه در شرایط کنونی، انتظارات تورمی و التهابات اقتصادی مردم را نگران کرده است. این نوع نگرانی‌ها و انتظارات باعث شده مسیر بازار مسکن نیز همسو با برخی التهابات اقتصادی، به سمت سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های سوداگرانه حرکت کند.

به اعتقاد این کارشناس، بخشی از فعالان بازار به این تصور رسیده‌اند که ملک می‌تواند ابزاری برای کسب ارزش افزوده بالا از طریق خریدوفروش باشد؛ موضوعی که در کنار قیمت‌سازی و رفتارهای هیجانی، تعادل بازار را بر هم زده است.

آینده بازار؛ کوچک‌تر شدن خانه‌ها یا دورتر شدن رویای خانه‌دار شدن؟

مجموع تحولات بازار مسکن نشان می‌دهد کاهش قدرت خرید تنها به کاهش تعداد خریداران منجر نشده، بلکه ماهیت تقاضا را نیز تغییر داده است. افزایش توجه به آپارتمان‌های ۴۰ تا ۷۰ متری، افزایش قیمت هر مترمربع واحدهای کوچک در برخی مناطق و دشوارتر شدن خرید واحدهای زیر ۱۰ میلیارد تومان، همگی نشانه‌هایی از فشار فزاینده هزینه مسکن بر خانوارها هستند.

با این حال، افزایش تقاضا برای واحدهای کوچک را نباید لزوماً نشانه رونق بازار دانست؛ زیرا ممکن است این تقاضا بیش از آنکه ناشی از انتخاب آزادانه خانوارها باشد، نتیجه محدودیت شدید منابع مالی و حذف تدریجی گزینه‌های بزرگ‌تر از سبد خرید آنها باشد.

در چنین شرایطی، مساله اصلی بازار مسکن صرفاً افزایش یا کاهش قیمت‌ها نیست، بلکه فاصله فزاینده میان قیمت دارایی و درآمد خانوارهاست. تا زمانی که انتظارات تورمی، نبود آمار شفاف و قیمت‌سازی‌های غیرواقعی ادامه داشته باشد، مصرف‌کنندگان واقعی با دشواری بیشتری برای خرید مواجه خواهند شد.

در نهایت، کوچک‌شدن متراژ واحدهای مورد تقاضا را می‌توان یکی از روشن‌ترین نشانه‌های تغییر قدرت خرید در بازار مسکن دانست؛ تغییری که اگر با افزایش توان مالی خانوارها و بهبود عرضه متناسب با نیاز مصرفی همراه نشود، می‌تواند رویای خانه‌دار شدن را برای بخش بیشتری از جامعه دورتر از گذشته کند.

۱۰ کریدور ریلی برای نجات پایتخت از ترافیک

تهران روی ریل تحول؛ ۵۲۰ کیلومتر مترو و ۱۰ مسیر جدید حومه‌ای

توسعه ۱۰ کریدور ریلی شامل هفت مسیر شعاعی و سه مسیر پیرامونی، اتصال ۶۷ شهر، روستا و مرکز فعالیت اقتصادی و افزایش طول شبکه متروی تهران از ۳۱۲ کیلومتر فعلی به ۵۲۰ کیلومتر در افق یک دهه، سه محور اصلی برنامه دولت برای بازآرایی نظام حمل‌ونقل در مجموعه شهری تهران و البرز است؛ برنامه‌ای که در صورت تحقق، می‌تواند سهم حمل‌ونقل ریلی را در جابه‌جایی‌های روزانه افزایش دهد و از وابستگی گسترده حومه به شبکه جاده‌ای بکاهد.

اهمیت این طرح زمانی بیشتر آشکار می‌شود که بدانیم اکنون به گفته معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، ۹۹ درصد ترددهای صبحگاهی از حومه به پایتخت از مسیرهای جاده‌ای انجام می‌شود؛ در حالی که هدف‌گذاری جدید، افزایش ۲۰۸ کیلومتری شبکه مترو و ایجاد ارتباط ریلی میان شهرهای پیرامونی است.

فاصله میان وضعیت موجود و چشم‌انداز پیش‌بینی‌شده، ابعاد چالش حمل‌ونقل در کلان‌شهر تهران را نشان می‌دهد؛ از یک سو، بخش عمده سفرهای روزانه ساکنان شهرهای پیرامونی همچنان به شریان‌های جاده‌ای وابسته است و از سوی دیگر، شبکه ریلی موجود هنوز ظرفیت و گستره لازم برای پاسخگویی یکپارچه به این حجم از تقاضا را ندارد.

در چنین شرایطی، دولت با تدوین «سند راهبردی یکپارچه توسعه حمل‌ونقل ریلی مجموعه شهری تهران ـ البرز» به دنبال تغییر این معادله و پیوند دادن راه‌آهن حومه‌ای با شبکه مترو تهران و کرج است.

۱۰ کریدور ریلی اتصال حومه بدون الزام به عبور از مرکز

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های سند جدید، طراحی ۱۰ کریدور ریلی در محدوده کلان‌شهری تهران و البرز است. برخلاف الگوی سنتی حمل‌ونقل که عمده مسیرها را به سمت مرکز شهر هدایت می‌کند، در این طرح هفت کریدور شعاعی و سه کریدور پیرامونی پیش‌بینی شده است.

به گزارش ایرنا، غلامرضا کاظمیان، معاون شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی، در تشریح این طرح گفت: این سند راهبردی خطوط ریلی حومه‌ای و ایستگاه‌های موردنیاز برای جابه‌جایی مسافران در محدوده استان‌های تهران و البرز را مکان‌یابی و مشخص می‌کند.

او با اشاره به تفاوت رویکرد این شبکه با الگوهای متمرکز حمل‌ونقل افزود: در این طرح هفت کریدور شعاعی و سه کریدور پیرامونی دیده شده که موجب می‌شود همه سفرها الزاما به مبدا یا مقصد شهر تهران و البرز محدود نشوند و علاوه بر کاهش تمرکز سفرها به تهران و البرز، امکان جابه‌جایی مستقیم میان شهرهای اطراف و پیرامونی صورت بگیرد که همین امر موجب توازن جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی خواهد شد.

اهمیت کریدورهای پیرامونی در این است که امکان ارتباط مستقیم میان شهرهای حومه‌ای را بدون نیاز به ورود به مرکز تهران یا کرج فراهم می‌کنند. در واقع، اگر شبکه ریلی تنها با اتصال شعاعی شهرهای اطراف به پایتخت متمرکز باشد، همچنان بخش مهمی از سفرهای بین‌شهری درون منطقه‌ای به گره‌های مرکزی منتقل خواهد شد. اما ایجاد مسیرهای پیرامونی می‌تواند از این تمرکز بکاهد و ارتباط میان مراکز سکونتی و فعالیت اقتصادی را تسهیل کند.

کاظمیان در همین زمینه تأکید کرد که این اقدام به ساماندهی و پالایش عملکردی مجموعه شهری تهران و البرز کمک می‌کند و زمینه کاهش شکاف توسعه‌یافتگی میان شهرهای تهران، کرج و سایر شهرها و روستاهای پیرامونی را فراهم خواهد ساخت.

از ۳۱۲ تا ۵۲۰ کیلومتر توسعه مترو در افق یک دهه

در کنار راه‌آهن حومه‌ای، توسعه شبکه متروی تهران نیز بخش مهمی از برنامه جدید حمل‌ونقل ریلی است. نصرالله آبادیان، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، با اشاره به ظرفیت فعلی شبکه ریلی پایتخت گفت: اکنون تهران دارای شبکه حمل‌ونقل ریلی یکپارچه است به‌طوری که ۳۱۲ کیلومتر مترو داریم که می‌توانیم آن را روزبه‌روز تقویت کنیم.

او با بیان اینکه چهار خط دیگر به خطوط حمل‌ونقل ریلی تهران در حال اضافه شدن است، اظهار داشت: ظرف مدت یک دهه آینده به ۵۲۰ کیلومتر مترو و ۳۵ ایستگاه در تهران خواهیم رسید.

آبادیان با تأکید بر ضرورت هماهنگی میان برنامه‌ریزی شهری و شبکه حمل‌ونقل افزود: هدف از این اقدام سهولت دسترسی شهروندان به خدمات، ارتقای تاب‌آوری شهری در برابر مسائل زیست‌محیطی و کاهش چشمگیر ترددهای مازاد در سطح شهر است که در نهایت منجر به بهبود مدیریت انرژی و ارتقای کیفیت زیست شهری می‌شود.

۶۷ شهر و روستا در قالب یک مجموعه شهری

یکی دیگر از ابعاد مهم این برنامه، عبور از نگاه مستقل و جزیره‌ای به مدیریت شهرهای تهران و البرز است. بر اساس توضیحات مقام‌های وزارت راه و شهرسازی، وابستگی متقابل سکونت، اشتغال و خدمات در این منطقه به اندازه‌ای است که برنامه‌ریزی جداگانه برای شهرها نمی‌تواند پاسخگوی مشکلات موجود باشد.

کاظمیان با تأکید بر این موضوع گفت: مشکلات ساکنان استان‌های تهران و البرز به دلیل وابستگی ارتباطات شغلی، سکونتی و خدماتی ملموس است و از آنجا که به هر دو استان ارتباط دارد، باید یک سیستم یکپارچه و یک مجموعه شهری شامل ۶۷ شهر، روستاها و مراکز فعالیت اقتصادی برای این طرح در نظر گرفته شود.

او ادامه داد: در این طرح هر یک از این مناطق استقلال مدیریتی خود را خواهند داشت اما ارتباط میان شهرها، شهرستان‌ها، روستاها و مراکز کار و فعالیت به اندازه‌ای است که نمی‌توان آنها را از یکدیگر جدا کرد.

تمرکززدایی؛ مکمل توسعه حمل‌ونقل ریلی

توسعه شبکه ریلی زمانی می‌تواند به کاهش پایدار ترافیک منجر شود که در کنار آن، تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، خدماتی و جمعیتی در تهران نیز تعدیل شود. به همین دلیل، دولت در کنار سند حمل‌ونقل ریلی، برنامه ساماندهی و تمرکززدایی از استان‌های تهران و البرز را نیز دنبال می‌کند.

کاظمیان با اشاره به مشکلات ساختاری این دو استان، کمبود آب، آلودگی هوا، اتلاف وقت در ترافیک و ساخت‌وسازهای پراکنده را از مهم‌ترین چالش‌های منطقه دانست و گفت: تا زمانی که تهران و البرز به عنوان یک آهن‌ربا سرمایه‌گذاران و جمعیت را به سمت خود جذب می‌کنند، این مشکلات تداوم دارد و حتی تشدید می‌شود.

او با اشاره به اینکه توجه بیش از حد به تهران و البرز سایر استان‌ها را در رقابت اقتصادی و جمعیتی در موقعیت ضعیف‌تری قرار داده است، از برنامه‌ریزی برای ساماندهی بلندمدت این منطقه خبر داد.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، بازنگری طرح مجموعه شهری تهران و البرز برای یک بازه زمانی ۲۰ ساله از جمله این برنامه‌هاست که مطالعات آن از سال ۱۴۰۱ آغاز شده و اکنون در مراحل پایانی قرار دارد.

در همین چارچوب، مصوبه ۲۴ بندی تمرکززدایی و ساماندهی تهران و البرز نیز با هدف کنترل شرایط موجود و مدیریت وضعیت فعلی تدوین شده است. کاظمیان تأکید کرد که این مصوبه به معنای ممنوعیت ساخت‌وساز یا خروج اجباری جمعیت از این دو استان نیست.

او در این باره تصریح کرد: تامین مسکن مناسب برای شهروندانی که به هر دلیلی این دو کلان‌شهر را برای زندگی و سکونت خود انتخاب کرده‌اند، اهمیت دارد؛ بنابراین در تدوین مصوبه ساماندهی استان‌های تهران و البرز خروج جمعیت از این دو استان یا ممنوعیت ساخت مسکن مدنظر نبوده و نیست و شهروندان باید از امکانات و زیرساخت‌های مطلوب برخوردار باشند.

چالش اجرا از تأمین منابع مالی تا هماهنگی نهادی

با وجود اهداف گسترده طرح، اجرای شبکه ۱۰ کریدوری ریلی و توسعه خطوط مترو به ۵۲۰ کیلومتر نیازمند منابع مالی قابل توجه، هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف و برنامه‌ریزی مرحله‌ای است.

کاظمیان در این باره گفت: اجرای این طرح نیازمند اقدامات همزمان در حوزه‌های نهادی، مطالعاتی و اجرایی است.

او با اشاره به اقدامات انجام‌شده در این زمینه افزود: دو اقدام مهم در زمینه نهادسازی و تشکیل شرکت حمل‌ونقل عمومی ریلی حومه‌ای و تهیه طرح کلان و راهبردی توسعه شبکه ریلی حومه‌ای شکل گرفته است که وظیفه ایجاد هماهنگی و تنظیم چارچوب توسعه این شبکه را برعهده دارد. علاوه بر این عملیات اجرایی در تعدادی از ایستگاه‌هایی که مکان آنها قطعی شده نیز با درجات مختلف آغاز شده است.

به گفته او، توسعه شبکه ریلی حومه‌ای پروژه‌ای بلندمدت است و اجرای آن به‌تدریج و براساس اولویت‌بندی کریدورها و ایستگاه‌ها پیش خواهد رفت.

یکی از نکات مهم در طراحی این شبکه، تسهیل انتقال مسافران میان خطوط ریلی است. کاظمیان در این زمینه گفت: قرار است مسافرانی که از شهرهای اطراف به سمت تهران حرکت می‌کنند بتوانند در ایستگاه‌های تبادلی به سرعت خط خود را تغییر دهند و با سهولت بیشتری به مقصد نهایی برسند.

مجموعه برنامه‌های جدید دولت نشان می‌دهد که مساله ترافیک تهران دیگر صرفاً از دریچه افزایش بزرگراه‌ها یا توسعه خطوط مترو بررسی نمی‌شود، بلکه پیوند میان حمل‌ونقل، مسکن، اشتغال، محیط زیست و توزیع جمعیت در مقیاس منطقه‌ای مورد توجه قرار گرفته است.

تجربه شهرهایی مانند پاریس، لندن، مسکو، پکن و توکیو نیز که آبادیان به آنها اشاره کرده، نشان می‌دهد توسعه زیرساخت‌های ریلی و اتصال شبکه شهرها به حومه می‌تواند سهم قابل توجهی از سفرها را از شریان‌های جاده‌ای به حمل‌ونقل عمومی منتقل کند.

هدف ساخت ۹۰ هزار واحد مسکونی در بافت فرسوده تهران

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران از هدف‌گذاری برای احداث حدود ۹۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده پایتخت خبر داد و اعلام کرد توسعه واحدهای مسکونی کوچک‌تر و مقرون‌به‌صرفه نیز با هدف پاسخگویی به نیاز اقشار مختلف شهروندان در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفته است. به گزارش مهر، نصرالله آبادیان، در جلسه شورای معاونین شهرسازی و معماری شهرداری تهران با تشریح برنامه‌ها و رویکردهای این معاونت، تأمین مسکن و نوسازی بافت‌های فرسوده را از محورهای مهم فعالیت مدیریت شهری عنوان کرد. او با اشاره به ضرورت ورود جدی‌تر شهرداری به موضوع تأمین مسکن و جبران بخشی از کسری موجود در تهران اظهار کرد: در این زمینه دو رویکرد اصلی دنبال می‌شود که نخستین آن، احداث حدود ۹۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده و دومین رویکرد، توسعه مسکن متناسب با توان اقتصادی شهروندان است. آبادیان افزود: در کنار برنامه نوسازی بافت‌های فرسوده، ساخت واحدهای مسکونی کوچک‌تر و مقرون‌به‌صرفه نیز مورد توجه قرار گرفته تا امکان تأمین مسکن برای گروه‌های مختلف جامعه فراهم شود. معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران همچنین با اشاره به برنامه‌های تحول در نظام شهرسازی و معماری گفت: تغییر فرآیندهای اداری و حرکت به سمت تعاملات نوین، از اولویت‌های این دوره مدیریت شهری است. به گفته وی، ارایه تمام الکترونیک و غیرحضوری خدمات شهرسازی با هدف کاهش مراجعات شهروندان، افزایش سرعت انجام امور و ارتقای کیفیت پاسخگویی دنبال می‌شود. او در بخش دیگری از این نشست از پیگیری پیشنهادهایی برای تأمین اعتبار پروژه‌های زیرسطحی از جمله پناهگاه‌ها و پارکینگ‌ها در متم بودجه خبر داد و استفاده از ظرفیت توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را یکی از راهکارهای تأمین مالی پروژه‌های شهری دانست. به گفته آبادیان، این رویکرد با هدف کاهش وابستگی پروژه‌ها به منابع مستقیم بودجه شهرداری و بهره‌گیری از مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دنبال می‌شود. هدف‌گذاری ساخت ۹۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های فرسوده، یکی از مهم‌ترین محورهای اعلام‌شده در برنامه جدید معاونت شهرسازی شهرداری تهران برای توسعه مسکن و نوسازی شهری است.

راه‌اندازی گشت‌های شبانه برای مقابله با پسماندسوزی

شهرداری تهران با ابلاغ دستورالعمل مقابله با پسماندسوزی به مناطق ۲۲گانه، افزایش سرعت جمع‌آوری سرشاخه‌های درختان و راه‌اندازی گشت‌های مستمر شبانه در نقاط مستعد، برنامه جدیدی را برای جلوگیری از سوزاندن پسماندهای فضای سبز و کاهش آلودگی هوا در پایتخت آغاز می‌کند. به گزارش مهر، مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران از تشدید اقدامات نظارتی و اجرایی برای جلو