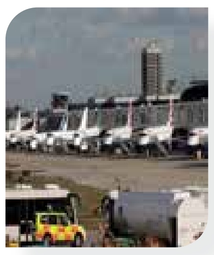
اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۲۹ بهمن ۱۳۹۹ -شماره ۱۰۰۴

نگاه

چالش‌های فرودگاه امام برای تبدیل شدن به قطب جابه‌جایی مسافر

با توجه به شـــرایط تحریم جذب سرمایه گذار خارجی با دشـــواری‌های بسیاری همراه است و تنها راه جذب ســـرمایه گذار در این شرایط، اعطای معافیت ها و بســـته های تشـــویقی به سرمایه داران و ســـرمایه گذاران داخلی است.به گزارش اقتصادســـرآمد:در بین کشـــورهای منطقه، ایران به لحاظ موقعیـــت جغرافیایی برای خطوط هوایی مناســـب ترین مســـیر از نظر مصرف ســـوخت و کوتاهی مسیر پروازی محســـوب می شود. نشســـت و برخاســـت هواپیماهای خارجی در فرودگاه های کشـــورمان مـــی تواند علاوه بر درآمد های فرودگاهی از جمله هزینه نشست و برخاست، فروش سوخت و رونق بازار خرده‌فروشی فرودگاه سبب کاهش تمایل مسافران داخلی برای پرواز با خطوط هوایی کشورهای همسایه شـــود بدین ترتیب صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی صـــورت خواهد پذیرفت.از ســـوی دیگر افزایش پروازهای عبوری از فراز آســـمان کشور می‌تواند سبب کســـب درآمد شـــود. بر اساس بررســـی ها درآمد کشور از پروازهای عبوری سالیانه حدود ۳۵۰ میلیون دلار تخمین زده می‌شـــود. یکی از راه هایی که می تواند برای کشور ارزآوری داشته باشد و ایران را به یکی از بازیگران بزرگ در عرصه هوانوردی منطقه تبدیل کند، تبدیل یکی از فرودگاه های بین المللی کشور به قطب جابه جایی مسافر در منطقه است. برنامه‌ای که کشورهای همسایه ما در فکر اجرایی کردن آن هستند.کشور آذربایجان با فرودگاه حیدر علی اف، ارمنستان با فرودگاه زوار تناتس ایروان، عمان، کویت و بحرین در حاشـــیه خلیج فارس، در کنار امارات، قطر و ترکیه که هم اکنون نیز بازار قابل توجهی را در اختیار دارند. در ایران نیز فرودگاه امام خمینی به عنوان اصلی ترین فرودگاه بین المللی کشـــور ســـردمدار توسعه فرودگاهی محســـوب می‌شـــود و اصلی‌ترین گزینه در بین فرودگاه های بین المللی کشور برای تبدیل شدن به قطب جابجایی مسافر و بار در منطقه است. از مزایای فرودگاه امام خمینی نسبت به دیگر شهرهای فرودگاهی جهان، وسعت حدود ۱٤ هزار هکتاری آن اســـت که تقریباً یک پنجم مساحت تهران و یک هفتم سنگاپور است که این امر سبب می‌شود، ســـرانه فضای در دسترس مســـافران ورودی و خروجی فرودگاه امام در ســـاعات اوج برای هر مسافر ورودی ۱۸ متر و برای هر مسافر خروجی نزدیک به ۲۵ متر مربع باشد. قرار گرفتن در کریدور هوایی اروپا و آمریکا به خاور دور، نزدیکی به ۵ استان مرکزی کشـــور و... .موسسه کاپا طی گزارشی در سال ۲۰۱۵، اعلام کرد ۲ خط هوایی ترکیش ایرلاین و فلای دبی به ترتیب بـــه ۷ و ۹ مقصد پروازی در کشورمان پرواز منظم دارند. تعداد بالای پروازهای خطوط هوایی ترکیه و امارات در کشورمان موجب افزایش مقاصد پروازی فرودگاه های قطب این دو کشور می‌شود که این مورد تهدیدی برای تبدیل فرودگاه بین‌المللی امام خمینی به قطب جابجایی مســـافر در منطقه به حساب می آید. هم اکنون خطوط هوایی کشـــور ترکیه مسافران کشورمان را در هشت شهر کشـــور به مقصد فرودگاه استانبول حمل می کنند کشـــور امارات نیز سیاست مشابه ترک ها را برای تسخیر بازار کشـــورمان در پیش گرفته است و هم اکنون خط هوایی فلای دبی مسافران کشـــورمان را از ۹ شهر به مقصد فرودگاه دبی حمل می کنـــد و خط هوایی ایر عربیا نیز به مقصد ٦ شـــهر پرواز می کند. در حالت کلی یکی از شـــاخص‌های اصلی برای فرودگاه قطب بالا بودن تعداد مقاصد پروازی اســـت. خطوط هوایی کشورهای ترکیه و امارات با افزایش تعداد مقاصد پروازی خود در شهرهای کشورمان شرایطی را فراهم می کنند که موجب عدم تمایل مســـافران کشـــورمان برای جابه جایی از طریق فرودگاه امام می شـــوند.یکی دیگر از بارزترین مشکلات فرودگاه امام خمینی فاصله مکانی ۲ فرودگاه مهرآباد و امام است. مسافران کشورمان در شهرستان ها برای سفرهای خارجی می بایست ابتدا به فرودگاه مهرآباد عزیمت و سپس فاصله حدود ۳۰ کیلومتری فرودگاه مهرآباد تا امام خمینی را طی نموده تا از طریق این فرودگاه به سمت مسیر خود حرکت کنند در این شرایط خطوط هوایی کشورهای منطقه از جمله ترکیه، قطر و امارات از این نقطه ضعف کشورمان استفاده کردند و بخشی از بازار مسافران بین المللی کشورمان را از آن خود کرده‌اند. این روند به جای تقویت فرودگاه امام در جهت تبدیل شدن به یک قطب جابجایی مسافر در منطقه، موجب تقویت سایر فرودگاه ها در منطقه می‌شود از طرف دیگر بازار خرده فروشی فرودگاه ها یکی از مراکزی است که مسافران به هنگام انتظار برای پرواز از آن بازدید می‌کنند عمد محصولاتی هم که در آنجا به فروش می رسد کالاهای لوکس و برخی از اجناس و محصولات خاص آن شهر و کشور مانند صنایع دستی است. افزایش مسافران ترانزیتی بین المللی، موجب رونق و افزایش بازار خرده فروشـــی فرودگاه می شود. فرودگاه دبی در ابتدای سال ۲۰۲۰ اعلام کرد بازار خرده‌فروشی این فرودگاه به رکورد بی سابقه بیش از ۲ میلیارد دلار رسیده است. این بازار خرده فروشی با ۳٤ هزار مترمربع مســـاحت یکی از بزرگترین بازارهای خرده فروشی فرودگاهی جهان است. از اقداماتی که باید انجام پذیرد که فرودگاه امام خمینی نیـــز بتواند در بخش بازار خرده‌فروشـــی با رقبای منطقه‌ای خود رقابت کند، تکمیل هر چه زودتر ترمینال های چهارگانه خود اســـت. در حال حاضر فرودگاه امام خمینی ۲ پایانه فعال دارد و تأسیس و راه اندازی پایانه سوم یعنی پایانه ایرانشهر می تواند کمک شـــایانی به اهداف پیش روی این فـــرودگاه کند.از دیگر چالش‌های پیش روی فرودگاه امام خمینی بحث سرمایه گذاری است. صنعت حمل و نقل هوایی یکی از زیرشاخه های حمل و نقل است و کمبود منابع برای توسعه صنعت هوایی برای کشورهای جهان سوم و در حال توسعه چالش بزرگی است و برای حل آن نیاز به سرمایه‌گذاری خارجی در این صنعت پرهزینه تنها راهی است که به ذهن می آید که با توجه به شرایط تحریم جذب سرمایه گذار خارجی با دشواری‌های بسیاری همراه است و تنها راه جذب سرمایه گذار در این شرایط، اعطای معافیت ها و بسته های تشویقی به سرمایه داران و سرمایه گذاران داخلی است.



تمدید ممنوعیت پروازهای انگلیس تا ۲۰ اسفند

معاون هوانوردی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی کشوری از تمدید ممنوعیت پروازهای لندن تا ۲۰ اسفند خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، همزمان با شیوع کرونای جهش یافته در انگلیس و سپس به چند کشور آفریقایی، آمریکای لاتین و اروپای غربی و شمالی در ماه‌های اخیر که به کرونای انگلیسی مشهور شد، پروازهای مستقیم و سپس کانکشن به لندن از ابتدای دی ماه امسال متوقف و این ممنوعیت پرواز تا پایان بهمن ماه تمدید شد.

پس از آنکه خبرگزاری مهر از امکان خرید بلیت پروازهای کانکشن به لندن خبر داد، سازمان هواپیمایی کشوری به دفاتر فروش بلیت و نمایندگی‌های ایرلاین‌های منطقه و همچنین برخی آژانس‌های صدور بلیت پروازهای خارجی هشدار داد که حق فروش بلیت پروازهای رفت و برگشت به لندن به صورت پروازهای کانکشن (غیر مستقیم) را نداشته و در صورت فروش بلیت پرواز لندن، جریمه خواهند شد.ابوالقاسم جلالی معاون هوانوردی و امور بین الملل ســـازمان هواپیمایی کشوری در گفت وگو با خبرنگار مهر، از تمدید ممنوعیت پروازهای مستقیم و غیر مستقیم به لندن تا ۲۰ اسفند امسال خبر داد.

ایمن سازی ساختمان های پرخطر در برابر حریق و انفجار به کجا رسید؟ «اقتصادسرآمد» بررسی می‌کند

راهکارهای کاهش خطرپذیری شهر تهران

ســـال هـــا از حادثه ریزش ســـاختمان پلاســـکو می گذرد، اما افکار عمومی و حتی متخصصان امر ابهامات زیادی در خصوص این حادثه دارند، هنوز هم برای مردم سوال است، چه شد که پلاسکو آتش گرفت و فرو ریخت؟ این ابهامات و سوالات دیگری که در اذهان وجود دارد و چرا پلاسکو هنوز پس از گذشت این سال ها بســـیاری را درگیر خود کرده است. در بررسی یک کمیته تخصصی متشکل از اســـاتید دانشگاه ههای کشـــور در حوزه های مختلف، بـــا کارگروه های مشخص کارگروه مهندسی سازه و معماری، کارگروه ارزیابی آسیب پذیری و ارائه راهکارهای بهسازی، کارگروه تاسیسات برقی، مکانیکی و حریق، کارگروه مبحث بیســـت و دوم، کارگـــروه مدیریت بحران، کارگروه حقوقی که ابعـــاد فنی، مدیریتی و حقوقی حادثه ساختمان پلاسکو را مورد تحقیق و تفحص قرارداده اند به شـــاخصه ها ،نقصان و نقاط ضعف زیادی در ســـاختمان های تهران پی برده و در یک گزارش مبسوط به این موضوعات اشارات تخصصی داشته اند که در ادامه با هم می خوانیم.

بـــه گـــزارش اقتصادســـرآمد، به منظـــور کاهش خطرپذیری ســـاختمان های شـــهر تهران در زمینه حوادث ناگهانـــی مانند آتش ســـوزی و انفجار و کاهش خسارات در حوادث مشابه حادثه پلاسکو به مدیریت شهری، کاستی های آیین نامه ها، مقررات و استانداردهای موجود در کشور موردبررسی قرار گرفته است و با بررسی آموخته های حادثه ساختمان پلاسکو از منظرهای مختلف و نیز مطالعه حوادث مشابه در دنیا و اســـتانداردهای مرتبط در این زمینه، علاوه بر موارد فوق جمع بندی و نتایجی به شرح زیر برای کاهش خطرپذیری پیشنهاد می شود:

۱) نیاز به تدوین و ابلاغ دســـتورالعمل های موردنیاز در زمینه طراحی و و مقاوم ســـازی ساختمان های جدید و موجود در برابر خطر آتش ســـوزی و انفجار با رویکرد جلوگیـــری از خرابی پیش رونده و کمینه سازی خسارات (متولی اصلی: وزارت راه وشهرســـازی، همکار: وزارت کشور، سازمان مدیریت بحران و سازمان آتش نشانی)

۲)نیاز به تدوین و ابلاغ دستورالعمل های موردنیاز در زمینه طراحی و بهســـازی اجزای غیرســـازه ای ســـاختمان ها مانند پنجره ها، شیشه ها، سقف های کاذب، تأسیســـات مکانیکی (داکت و تهویه هوا) و رعایت تمهیدات لازم در انتخاب محل اســـتقرار و روش نصب آن ها به منظور کاهش خسارات ناشی از گسیختگی این المان های غیرسازه ای (متولی اصلی: وزارت راه وشهرســـازی، همکار: وزارت کشور، سازمان مدیریت بحران و سازمان آتش نشانی)

۳)ضـــرورت بازنگری در سیســـتم تامیـــن انرژی ســـاختمان های بلند از انرژی گاز به انرژی های با فناوری کم خطر با هدف کاهـــش خطرپذیری در برابر خطرات آتش ســـوزی (متولی اصلی: وزارت راه وشهرســـازی ، همکار: وزارت نیرو، شهرداری تهران)

٤) ضرورت بازنگری در ضوابط طراحی معماری ساختمانهای بلند مرتبه با در نظر گرفتن این موضوع که شکل هندسی ساختمان و ملاحظات معماری (از قبیل راه های ورودی و خروجـــی، راه پله و پلکان اضطراری، نوع دسترسی به ساختمان در زمان حادثه و ...) از عوامل بسیار موثر در نحوه رفتار و عملکرد ســـاختمان در برابر بارهای وارده اعـــم از بارهای لرزه ای، انفجار، و آتش ســـوزی می باشد. (متولی اصلی: وزارت راه وشهرسازی)

۵)ایجاد ســـازوکار و فرآیند اجرایی شدن الزامات بازرسی ادواری برای ساختمانهای موجود منطبق بر الزامات مبحث بیست و دوم مقررات ملی ساختمان، به ویژه برای ســـاختمان های با اهمیت زیاد (متولی اصلی: وزارت راه وشهرسازی ، همکار: سازمان نظام مهندسی ساختمان)

٦)تقویت هماهنگی بین دســـتگاه هـــای ذیربط از طریق تشکیل شـــورای هماهنگی مدیریت بحران بصورت فصلی و متناســـب با ملزومـــات قانونی ذیربط و پیاده سازی سامانه مدیریت (متولی شورای هماهنگی مدیریت بحران شهر تهران)

۷)بازنگری در نظام آموزشـــی و نظام اطلاع رسانی سیستم مدیریت بحران شهر تهران به منظور رعایت اصولی مانند عدم تجمع بی مورد در محل حادثه، در معابر و خیابان های منتهی به محل حادثه، اجتناب از شایعه-سازی و ترویج اخبار نادرست، و باز کردن مسیر حرکت وســـائل نقلیه و تجهیزات امدادی در مسیرهای دسترسی(متولی: سازمان مدیریت بحران شهر تهران و شورای اسلامی شهر تهران)

۸)توجه جـــدی در برنامه به ایجـــاد زمینه صدور و اعطای صلاحیت مقاوم سازی و تعمیر و نگهداری ساختمان های موجود براساس مبحث ۲۲ مقررات ملی ساختمان؛ به گونه ای که افراد دارای صلاحیت با عنایت به زمینه های تخصصی مورد نیاز مراقبت، نگهداری و تعمیر ساختمان (معماری، عمران، برق، مکانیک، حمل و نقل و مدیریت ســـاخت) توانایی بازرسی ســـاختمان، هم از نظر ارزیابی خطراتی که ســـاختمان را تهدید می کند (از جمله حریق) و هم از نظر ارزیابی عملکرد تخصصی در برابر خطرات پیش بینی شده را داشـــته باشند. (متولی: وزارت راه وشهرسازی، همکار: دفتر مقررات ملی ساختمان، سازمان نظام مهندسی ساختمان)

۹)شناسایی ســـاختمان های مهم با کاربری عمومی شهر تهران و ارزیابی درجه آسیب پذیری آنها آن ها در برابر حوادثی مانند زلزله، آتش سوزی، فروریزش پیش رونده و ... به منظور اولویت بندی برنامه های ایمن سازی (متولی اصلی: سازمان مدیریت بحران شـــهر تهران مطابق بند س و ع ماده هجدهم مصوبه مجوز تقویت و عملیاتی نمودن سیســـتم مدیریت بحران شهر تهران)

۱۰)اصلاح سازوکار اجرایی قوانین موجود در چرخه ایمن سازی ساختمان های با کاربری عمومی که از جنبه حریق پرخطر تشخیص داده می شوند و ایجاد مدیریت یکپارچه بین سازمانی جهت الزام مالکان به خودمسئولیتی و ایمن سازی ساختمان های پرخطر

۱۱)اصلاح و شفاف سازی قوانین موجود در جهت ایجاد ضمانـــت حقوقی در تبعیت از هشـــدارهای ایمنی سازمان آتش نشانی و سازمان مدیریت بحران و شفاف ســـازی نحوه دخالت حاکمیتی در در امور ایمنـــی شـــهروندان در زمان عدم تمکیـــن مالکان (اولویت نظم عمومی شـــهر بـــر حقوق خصوصی مالکان)

برگزیده حمل و نقل

آزادراه غدیر از عوامل مهم تحقق توسعه پایدار در کشور

فرمانده قرارگاه ســـازندگی خاتم‌الانبیاء (ص)، با اشاره به تأثیر آزادراه غدیر در مدیریت منابع احـــداث صنایع بالا و پایین‌دســـتی نفت و گاز، این آزادراه را از ابزارهای مهم در تحقق توسعه پایدار دانست.به گزارش اقتصادســـرآمد، سعید محمد با اشاره به تکمیل آزادراه غدیر این پروژه را آماده بهره‌برداری دانست و اظهار داشت: با توجه به درک اهمیت توسعه پایدار در سال‌های اخیر و رعایت شاخص‌های آن در توسعه شـــهرها به عنوان توسعه پایدار شهری، نقش سیستم‌های حمل و نقل، مورد توجه جدی تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان شهری و کشوری قرار گرفت.وی افزود: با چنین رویکردی طرح آزادراه جنوبی استان‌های تهران و البرز موســـوم به آزادراه غدیر از سال ۱۳۹۵ مطرح و طی چهار سال توسط قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) اجرا شد.وی ادامه داد: این آزادراه به طول ۱۵۸ کیلومتر و به صورت دو باند ٦ خطه با عرض ۳۷ متر، نماد تخصص و تلاش جامعه مهندسی کشور در اجرای ابر پروژه‌های حوزه راه به شمار می‌رود، این مسیر از محدوده شهر آبیک در آزادراه کرج-قزوین شـــروع می‌شود و تا محدوده چرمشهر در آزادراه قم- گرمسار امتداد می‌یابد.فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) در خصوص دسترســـی‌های مختلف آزادراه غدیر بیان کرد: مسیر این آزادراه از محدوده شهر آبیک در آزادراه کرج-قزوین شروع می‌شود و پس از ٤۲ کیلومتر به تبادل جاده اشـــتهارد- ماهدشـــت می‌رسد و در کیلومتر ۸۸ هم با آزادراه تهران- ســـاوه تقاطع دارد، ســـپس در کیلومتر ۱۲۰ با آزادراه تهران- قم تبادل پیدا می‌کند و در نهایت در کیلومتر ۱۵۸ به محدوده چرمشهر در آزادراه قم- گرمسار متصل می‌شود.فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) با تاکید بر اینکه این آزادراه با رعایت کامل استانداردهای روز دنیا اجرا شده اســـت گفت: این آزادراه توانسته است سطح ایمنی سفر را در طول این مسیر به میزان چشمگیری ارتقا دهد و با انتقال تردد خودروهای عبوری از کلانشهرهای کرج و تهران به خارج از محدوده این شهرها و ایجاد یک ارتباط ایمن و حیاتی بین کریدورهای منتهی به تهران، سهم زیادی در توسعه حمل و نقل سبز و کاهش آلودگی هوا و محیط زیست دارد.محمد اظهار داشـــت: آزادراه غدیر در کریدور بین‌المللی «شمال به جنوب» و «شرق به غرب» واقع شده است و از چهار استان قزوین، البرز، مرکزی و تهران عبور می‌کند؛ از این رو علاوه بر توسعه صنعت گردشگری و رونق اقتصادی ملی، در زمینه ترانزیت کالا در حوزه فراملی با تمرکز بر کشورهای همسایه نیز تأثیرگذار خواهد بود.فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) در خصوص تأثیر این آزادراه در زمینه پدافند غیرعامل اظهار داشت: این آزادراه در شرایط بحران می‌تواند ضریب ایمنی و امنیت تهران، البرز و شهرهای اطراف آن را ارتقا دهد و موجب افزایش توان امدادرسانی و تخلیه جمعیت در دو مسیر آزادراه و بالا بردن توان ظرفیت موجود خروجی‌های غربی، جنوبی و شرقی تهران شود.

رونمایی از طرح‌های فنی و عملیاتی سازمان راهداری

بهره برداری از پروژه‌های سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای با حضور وزیر راه و شهرســـازی آغاز شـــد.به گزارش اقتصادســـرآمد، با حضور محمد اسلامی وزیر راه وشهرســـازی و رئیس ســـازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای، ســـامانه‌های بخش راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بـــه بهره برداری رسید.این طرح‌ها شـــامل ۱۱ هزار و ۸۸۳ میلیارد ریال پروژه عمرانی راه‌های کشور، افزوده شدن ۱۰۰ دستگاه انواع ماشین آلات جدید به ناوگان راهداری، ســـامانه‌های جامع پیمایش و راهداری RMS، فاز سوم پروژه ملی بروز رســـانی وضعیت رویه راه‌های کشور یا PMS، رونمایی از دستاوردهای اولین رویداد راهداری کشور، سامانه نظارت هوشمند بر عملکرد رانندگان و ناوگان و شرکت‌های حمل و نقل کالا، سامانه ارزیابی ایمنی راه‌های کشور، سامانه شناسایی و اولویت بندی نقاط پرخطر و پر تصادف و همچنین سامانه تحت وب مدیریت پل و ابنیه فنی کشور یا BMS است.همچنین در بخش توسعه راه‌ها، با اعتبار ۱۱ هزار و ۸۸۳ میلیارد ریال در مجموع ٥٦ کیلومتر راه جدید در قالب ۸ پروژه شامل باند دوم، راه اصلی و فرعی، ۵۰۵ کیلومتر احداث و آسفالت راه‌های روستایی، هزار و ۷۸٤ کیلومتر بهسازی و آسفالت راه اصلی و شـــریانی، احداث ۵ کیلومتر کمربندی و کنارگذر، ۱۰۷ دستگاه انواع پل و تقاطع غیر هم‌سطح، رفع ۹٦ نقطه پرخطر و نصب بیش‌از ۹ هزار علائم ایمنی راه‌ها انجام شده است.همچنین سامانه تحت وب مدیریت پل و ابنیه فنی کشـــور (BMS) با اعتبار ۱۵ هزار میلیون ریال قادر به تسریع در برداشـــت و افزایش دقت اطلاعات است.سامانه شناسایی نقاط پر تصادف نیز با اعتبار ۳ هـــزار میلیون ریال، اطلاعات تصادفات شبکه راه‌های کشور در نقاط حادثه خیز و جمع آوری اطلاعات ۳ هزار و ۵۰۰ نقطه حادثه خیز بالقوه را جمع آوری و ثبت می کند.گفتنی است، سامانه نظارت هوشمند بر عملکرد رانندگان نیز با ۳ هزار و ۲۰۰ میلیون ریال اعتبار، بر عملکرد ناوگان و شرکت‌های حمل و نقل کالای برون شهری با امکاناتی، چون ثبت شرکت‌ها، ثبت کارت هوشمند ناوگان، کارت هوشمند رانندگان، صدور بارنامه برخط، سامانه پلاک خوان و توزین بار در حین حرکت (WIM) نظارت می‌کند.همچنین سامانه جامع راهداری موسوم به RMS با ۳ هزار میلیون ریال اعتبار بیش از یک میلیون عملیات راهداری را در سال ۹۹ در ۱۷ دسته ثبت کرده و ۱۸۰ موضوع راهداری جاری و فعالیت‌های مستمر راهداری در ۳۵ اداره کل استانی را پوشش می‌دهد.ســـامانه ملی ارزیابی ایمنی راه‌های کشور با ۲٤ هزار میلیون ریال اعتبار تصویربرداری از ٦ هزار کیلومتر خط شبکه راه‌های کشور با دستگاه‌های خودکار و ثبت ٦ میلیون تصویر در ٦۰۰ هزار مقطع را انجام داده است و ارزیابی آزادراه‌ها، بزرگ‌راه‌ها و راه‌های اصلی را بر عهده دارد.

آغاز نهضت پارکینگ سازی در پایتخت

عضو شورای شـــهر تهران گفت: پس از پیگیری‌های مکرر توانستیم در تعامل با سازمان ثبت اسناد، آنها را اقناع کنیم تا ساختمان‌هایی که کسری پارکینگ دارند، بتوانند در جای دیگـــری پارکینگ بگیرند.به گزارش اقتصادســـرآمد، محمد ســـالاری در توضیح طـــرح یک فوریتی کمیسیون‌های شهرســـازی و معماری و برنامه و بودجه مبنی بر «الزام شهرداری به ارایه برنامه عملیاتی احداث پارکینگ عمومی در شهر تهران و پارکینگ‌های زیر سطحی با رویکرد مشارکتی»، افزود: ما موضوع این طرح را طی چندین ماه گذشته مورد بحث و بررسی قرار دادیم، نگرانی برای پیدا کردن جای پارک در سطح خیابان‌های شـــهر تهران یکی از مهم‌ترین چالش‌ها و مشکلات امروز شـــهروندان تهرانی است.رئیس کمیســـیون شهرسازی و معماری شـــورای شـــهر تهران ادامه داد: تهران، شهری خودرو محور اســـت و تعداد قابل توجهی خودرو در سطح شهر حضور دارند و این موضوع موجب شـــده، جای پارک ماشـــین به یکی از ابر چالش‌های شـــهر تبدیل شود و عملاً بســـیاری از کوچه‌ها و خیابان‌ها تبدیل به توقفگاه شـــده‌اند و تردد در آنها به ســـختی صورت می گیرد.ســـالاری با اشـــاره به تصمیمات خوب اتخاذ شده توســـط شـــورای پنجم برای رفع این معضل، اظهار داشت: ما طی تصمیمی، شـــهرداری تهران را ملزم کردیم نسبت به تامین پارکینگ‌های محله‌ای اقدام کند و برای این منظور هم اعلام کردیم که شهرداری مکلف اســـت کل منابع درآمدی حاصل از کسری پارکینگ در ســـاختمان‌هایی که امکان تامین پارکینگ ندارند را پس از واریز در حسابی جداگانه، صرفاً در این حوزه هزینه کند. عضو شورای شهر تهران اضافه کرد: یکی دیگر از اقدامات خوبی که صورت گرفته ما در حوزه شهرسازی و معماری اینست که پس از پیگیری‌های مکرر توانستیم در تعامل با سازمان ثبت اسناد، آنها را اقناع کنیم تا ســـاختمان‌هایی که کسری پارکینگ دارند، بتوانند در جای دیگری پارکینگ بگیرند و ســـند نیز برای آنها زده شود. طرح تفصیلی این زمینه را فراهم کرده بود که اگر یک ساختمانی کسری پارکینگ داشت، بتواند در شعاع ۲۵۰ متری این کسری را جبران کند اما سازوکار ثبت سند آن فراهم نشده بود که خوشبختانه ما توانســـتیم این موضوع را محقق کنیم.وی با بیـــان اینکه امروز پارکینگ سازی توجیه اقتصادی دارد و اعداد و ارقام قابل توجهی برای خرید فروش آن مطرح می‌شـــود، گفت: اکنون هم سرمایه گذاران بخش خصوصی برای پارکینگ ســـازی انگیزه اقتصادی دارند و هم شهرداری مجموعه‌ای از ظرفیت‌های مغفول مانده از جمله فضاهای زیر سطحی را دارد که می تواند آنها را بالفعل کند.

اخبار حمل ونقل

ایران از واردات "ریل سوم مترو" بی‌نیاز شد

بنیاد مستضعفان از تولید ریل سوم مترو برای اولین بار در کشور خبر داد. به این ترتیب ایران از واردات این نوع ریل که فناوری بالایی برای تولید آن نیاز است، به گزارش اقتصادســـرآمد، هاشـــم نظام‌آبادی مدیرعامل یکی از شرکت‌های زیرمجموعه بنیاد مســـتضعفان در این‌باره اظهار کرد: با توجه به فعالیت ۵ خط تولید شـــرکت آلومینیوم کاوه خوزســـتان و محصولات های‌تکنولوژی این کارخانه، قرارداد تولید ۷۰ کیلومتر ریل سوم مترو برای شهر تهران و همچنین لوله‌های آلومینیومی انتقال جریان نیروگاهی (Busduct) که تا پیش از این به طور کامل از خارج کشور وارد می‌شد، امضا شد.وی ادامه داد: این دو محصول که تا پیش از این امکان تولید در داخل کشـــور را نداشتند با همت متخصصان ایرانی، در بنیاد مستضعفان تولید شـــده و در حال حاضر این تولیدات قابلیت تامین تمام نیاز کشـــور در این دو بخش که از جمله بخش‌های مهم و در حال توسعه کشور هســـتند را دارد.وی یادآور شد: یکی از این محصولات تولیدی، ریل سوم مترو است که تا امروز از خارج کشـــور تامین می‌شد و حالا پس از انجام موفقیت آمیز تست‌های ٤۰ روزه سرعت پایین و سرعت بالا در خطوط متروی «مهرآباد به اکباتان» و «خط ۲ مترو تهران»، قرارداد تولید ۷۰ کیلومتر از این ریل ها، با مترو تهران امضا شده است.نظام آبادی با اشاره به تولید لوله‌های آلومینیومی خاص توســـط این کارخانه برای نیروگاه‌های کشور نیز گفت: این لوله‌های خاص (Busduct) که قطری معـــادل ۳۵۰ میلیمتر و ضخامتی ۱۲ میلیمتری دارند، یکی از نیازهای صنعت نیروگاهی ایران بود که تا پیش از این به طور کامل از خارج کشور وارد می‌شد و امروز به لطف خداوند، بنیاد مستضعفان با تکیه بر تلاش مهندسان و متخصصان ایرانی، می تواند تمام نیاز کشور در این بخش را به صورت کامل، تامین کند.وی تاکید کرد: دستیابی به توان ساخت این ۲ محصول توسط مهندسان و متخصصان ایرانی باعث می‌شود تا با توجه به در حال توسعه بودن صنعت نیروگاهی و خطوط مترو، از خروج قابل توجهی ارز از کشور جلوگیری شود و نیاز داخل در این ۲ محصول به طور کامل تامین شود.

• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •

پایان پرونده مسکن مهر پرند تا آخر سال

وطن خواهی گفت: پرونده مسکن مهر شهر پرند امسال بسته می‌شود و تنها ۲ هزار واحدی که مشکل حقوقی دارند، باقی می‌مانند.به گزارش اقتصادسرآمد، وطن خواهی مدیر عامل شرکت عمران شـــهر جدید پرند در برنامه شبکه خبر تصریح کرد: ســـاخت ۹۰ هزار واحد مسکن مهر در شـــهر جدید پرند هدف گذاری شده بود که از این تعداد ۸۱ هزار واحد به متقاضیان تحویل داده شده و ۹ هزار واحد هم باقی مانده است.او ادامه داد: بیش از ۳ هزار واحد مسکن مهر در پرند ساخته و آماده تحویل است اما متقاضیان اقدامی برای دریافت واحدها انجام نمی دهند و ما تاکنون اخطارهای زیادی به آنها داده ایم.وطن خواهی بیان کرد: ۳٦۰ پروژه در پرند وجود دارد و تمامی واحدها با امکانات و خدمات زیر بنایی و زیر ســـاختی به متقاضیان تحویل داده می شود.مدیر عامل شهر جدید پرند با بیان اینکه پروژه های مختلفی در شهر جدید پرند در حال ساخت است که بزرگترین آن ۲۰ هزار واحد است افزود: یک پروژه چندین هزار واحدی به صورت کامل و یک جا تحویل داده نمی شود و این پروژه ها به صورت بلوک بندی در قالب ۸۰۰ یا ۱۰۰۰ واحدی به متقاضیان تحویل داده می شود. ممکن است یک طرف خیابان تحویل داده شـــود و بلوک بعدی تحویل داده نشود.او افزود: براساس قولی که به وزیر راه و شهرسازی دادیم، ساخت حدود ۷ هزار واحد مسکن مهر امسال به اتمام می رســـد و حدود ۲ هزار واحد مسکن مهر در پرند باقی مانده که به سبب مشکلات حقوقی بوده است.مدیر عامل شرکت عمران پرند بیان کرد: شـــهر جدید پرند، پایتخت مســـکن مهر است و ما تمام تلاش خود برای بسته شدن پرونده مسکن مهر در این شهر به کار گرفته ایم.

• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •

باند ۲۹ راست به عنوان باند اضطراری عملیاتی شد

مدیرعامل شـــرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران گفت: باند ۲۹ راســـت فرودگاه مهرآباد کاملا عملیاتی اســـت، اما این باند به عنوان باند اضطراری از سوی سازمان هواپیمایی کشـــوری مطرح اســـت . به گزارش اقتصادسرآمد، ســـیاوش امیرمکری ، درباره آخرین وضعیت باند ۲۹ راست فرودگاه مهرآباد اظهار داشـــت: باند ۲۹ راست کاملاً عملیاتی اســـت، اما این باند به عنوان باند اضطراری از سوی ســـازمان هواپیمایی کشوری مطرح اســـت.وی افزود: در شرایطی که باند ۲۹ چپ مهرآباد با مشکلی مواجه شود، باند ۲۹ راست بلافاصله مورد بهره‌برداری قرار می گیرد، البته ایـــن در حیطه اختیارات و تصمیم خلبان است، ما در زمان عملیات هر دو باند را عملیاتی اعلام کرده‌ایم، در شرایطی که خلبان تشـــخیص دهد، خصوصا برای تیک‌آف (بلند شدن هواپیما) از باند ۲۹ راست استفاده کند، ما هیچ مشکلی نداریم و این باند کاملاً عملیاتی، استاندارد و قابل بهره‌برداری است.مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران در پاسخ به این سؤال که وجود چندین باند در فرودگاه‌های دنیا نیز باب است؟ گفت: برخی فرودگاه‌ها بسته به ترافیک تا ٦ باند پروازی هم دارند و این بسته به فضایی است که بتوانند زیرساخت‌های پروازی را توسعه دهند.بنابراین گزارش فرودگاه بین‌المللی مهرآباد دارای دو باند پروازی هـــر کدام به طول حدود ٤ کیلومتر است؛ این شامل باند ۲۹ چپ به طول ٤۰۳۰ متر و باند ۲۹ راست نیز با همین متراژ است.باند ۲۹ راست فرودگاه مهرآباد برای نخستین بار در ایران به شکل بتنی ساخته شد؛ دید افقی این باند حدود ۸۰۰ متر است.

• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •

تذکر به شهرداری به دلیل عدم رعایت پروتکل ها در مترو و اتوبوس

عضو شورای شهر تهران با اشاره به احتمال ورود کشور به پیک چهارم کرونا، گفت: در حال حاضر اصلاً شاهد فاصله گذاری اجتماعی در مترو و اتوبوس ها نیستم و به شهرداری در این باره تذکر می دهم.به گزارش اقتصادسرآمد، حجت نظری در تذکر پیش از دســـتور خود خطاب به شهردار دو تذکر داشت.وی در تذکر اول افزود: موضوع مناسب سازی و احداث مسیرهای دوچرخه در معابر که متاســـفانه علی رغم اینکه یکی از اتفاقات خوبی در مدیریت شهری پنجم بوده اما به دلیل ناهماهنگی بین ستاد و مناطق مشکلاتی برای مردم پیش می‌آید و موانعی را برای تردد ایجاد می‌کند.نظری ادامه داد: اســـتفاده از مسیر پیاده رو برای مسیر دوچرخه در راستای شعار انسان محوری خواسته‌ایم تردد خودرو را محدود کنیم اما عملاً مسیر پیاده رو کوچک‌تر کرده‌ایم هرچند این اتفاق در همه شهر تهران نیست اما در بسیاری از مسیرها اتفاق افتاده است.وی با اشاره به اینکه مسیرهایی که برای نابینایان هم مناسب سازی شده بود برای دوچرخه استفاده شده است، اظهار داشت: این شـــرایط در مناطق مرکزی شهر بیشتر به چشـــم می‌خورد.عضو شورای شـــهر تهران در تذکر دوم خود به عدم رعایت فاصله گذاری اجتماعی در مترو اشـــاره کرد و گفت: با توجه به اینکه احتمال این است که وارد پیک چهارم شیوع کرونا شویم و اگر احتیاط نکنیم، که شاهد افزایش تقاضا می‌شـــویم و هم مترو و هم اتوبوسرانی نسبت به فاصله گذاری دقت بیشتری داشته باشند.وی افزود: در حال حاضر اصلاً شاهد فاصله گذاری اجتماعی در مترو و اتوبوس نیســـتم و به همین دلیل به معاونت حمل و نقل، شرکت مترو و سازمان اتوبوسرانی تذکر می‌دهم.

• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •

لزوم توجه به ایمن سازی و تعیین تکلیف گودهای رها شده پایتخت

رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای شـــهر تهران به لزوم توجه به ایمن سازی و تعیین تکلیف گودهای رها شده در سطح تهران تاکید کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، مجید فراهانی، رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای شهر تهران در جریان صحن علنی شورا با اشاره به وضعیت گودهای پرخطر پایتخت گفت: متأسفانه در برخی محلات شهر شـــاهد وجود گود برداری‌هایی برای ساخت و ساز مجتمع‌های بزرگ مقیاس هستیم که پس از گودبرداری از سوی مالکان و مجریان به دلایل مختلفی رها شده‌اند و زندگی شهروندان و کالبد شهر را در ابعاد مختلف تحت‌الشعاع قرار داده‌اند.وی افزود: عدم تعیین تکلیف این گودها فضای شـــهر و تاب‌آوری را دچار چالش کرده و خطرهای بالقوه‌ای را برای زندگی و ایمنی شهروندان ایجاد کرده است.فراهانی با بیان اینکه از آغاز فعالیت شـــورای پنجم پیگیری وضعیت گودهای رها شده در دستور کار قرار داشته است، خاطرنشـــان کرد: تاکنون در خصوص تعیین تکلیف این گود در صحن شورا از سوی اعضا محترم شورا تذکرات متعددی داده شده، نشست‌ها و بازدیدهای زیادی انجام شده است.