درشهر

رکورد تولید آسفالت در پایتخت، شکست

به گفته رییس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران، مدیریت شهری دوره ششم توانسته به رکورد تولید یک و نیم میلیون تن آسفالت در پایتخت دست پیدا کند. به گزارش ایلنا، سید محمد آقامیری افزود: این میزان تولید هر سال به ما این امکان را می‌دهد تا حدود ۱۰ درصد از معابر شهر تهران را آسفالت و نوسازی کنیم؛ اقدامی که در تاریخ مدیریت شهری بی‌سابقه بوده است. او بر ضرورت بازدیدهای مستمر و نظارت‌های دقیق بر عملکرد این کارخانه‌ها تأکید کرد و گفت: هدف از این بازدیدها، توجه به حفظ کیفیت آسفالت تولیدی و اطمینان از تأمین پشتیبانی مصالح مورد نیاز و همچنین رسیدگی به نیازهای مناطق مختلف شهری در حوزه آسفالت مورد نیاز برای بهسازی معابر است. آقامیری افزود: امروز مناطق زیادی برای آسفالت‌ریزی در کوچه‌ها و محله‌ها درخواست داده‌اند و این مجموعه تلاش کرده تا پاسخگوی این نیازها باشد. رییس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به اینکه بسیاری از معابر، کوچه‌ها و محله‌هایی که از ۱۵ یا ۲۰ سال گذشته آسفالت نشده بودند، در این دوره مجدداً آسفالت شدند، تصریح کرد: نوسازی نهرها، جدول‌ها و محل عبور آب‌های سطحی نیز در دستور کار قرار گرفت تا به شکلی منظم و استاندارد بازسازی شوند. آقامیری افزود: خوشبختانه، فرآیند تولید آسفالت در این کارخانه‌ها کاملاً تحت نظارت آزمایشگاهی منظم قرار دارد. قیر و مصالح ورودی پیش از استفاده و آسفالت تولیدی پیش از خروج از کارخانه به‌دقت آزمایش می‌شوند تا از کیفیت نهایی اطمینان حاصل شود.

مدیریت مصرف، راه‌حل عبور از چالش کمبود آب

عضو شورای شهر تهران با اشاره به مساله کمبود آب در پایتخت گفت: یکی از مهم‌ترین موضوعات عبور از چالش کمبود آب، مدیریت مصرف است و همه دستگاه‌ها باید روی مساله آموزش مصرف کار کنند. احمد صادقی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: در تهران سالانه حدود ۴.۳ میلیارد لیتر آب مصرف می‌شود؛ از این مقدار ۱.۸ میلیارد آب سطحی است که از سدها می‌آید و ۲.۵ میلیارد دیگر آب زیرزمینی است. صادقی ادامه داد: حدود ۳۵ درصد از این منابع برای تامین آب شرب استفاده می‌شود. منابع اصلی تأمین کننده آب تهران سدهای امیرکبیر، لار، لتیان و طالقان هستند و میزان آب در این سدها حدود ۱۴ درصد است که این نشان‌دهنده کاهش شدید ذخیره آبی است. او اظهار کرد: در تهران بیش از حد از منابع زیر زمینی استخراج می‌شود و برداشت مازاد موجب افت آب‌های زیرزمینی و فرونشست زمین شده است. کاهش بارندگی‌ها چالش پیش روی ماست؛ چرا که میزان بارندگی‌ها نسبت به بلندمدت کاهش پیدا کرده و این مساله تاثیر مستقیم بر منابع آب گذاشته است. این عضو شورای شهر اضافه کرد: افزایش جمعیت، توسعه شهری و ساخت‌وسازهای بی‌رویه به منابع آبی فشار وارد می‌کند. سرانه مصرف آب در تهران خیلی بالاست و نیاز به مدیریت مصرف داریم؛ به‌طوریکه بیش از ۶۵ درصد مردم تهران ۲.۵ برابر استانداردهای جهانی آب مصرف می‌کنند. به گفته صادقی، نحوه مصرف آب غلط است و امکان بارندگی زیادی هم وجود ندارد؛ یکی از مهم‌ترین موضوعات عبور از چالش کمبود آب و مدیریت مصرف است و همه دستگاه‌های باید روی مساله آموزش کار کنند.

لزوم تعیین تکلیف متروی حومه تهران

رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران بر لزوم ساماندهی خطوط متروی حومه تأکید کرد و گفت: عدم ساماندهی و تعیین تکلیف این خطوط شهرداری تهران را دچار آسیب خواهد کرد. جعفر تشکری هاشمی در گفت‌وگو با ایسنا، در مورد نحوه مدیریت مترو بر خطوط حومه‌ای همچون پرند، هشتگرد و کرج، گفت: شهرداری تهران برای این خطوط هزینه کرده و این خطوط را مدیریت می‌کند، اما قراردادی با مدیران شهرهای مقصد ندارد و این اشکال اساسی است که ما بارها در صحن شورای شهر تهران مطرح کرده و نسبت به آن تذکر دادیم.

۱۴۰ هواپیما در ۲۴ ایرلاین داخلی، پرواز می‌کنند

حجم ناوگان هوایی ایران نصف ایرلاین‌های همسایه

تازه‌ترین گزارش منتشر شده درباره ناوگان صنعت هوانوردی کشور، حکایت از آن دارد که از ۳۴۶ هواپیمای موجود فقط ۱۴۰ هواپیما آماده پرواز هستند. بر طبق این آمار، کمتر از یک دوم هواپیماهای ناوگان هوایی کشور فعال است و این در شرایطی است که تعداد هواپیماهای فعال در کشورهای همسایه چندین برابر این رقم است. در حال حاضر ترکیش ایرلاینز به عنوان بزرگ‌ترین شرکت هواپیمایی ترکیه حدود ۳۶۵ فروند هواپیمای فعال دارد، یا شرکت قطر ایرویز در حال حاضر بیش از ۲۰۰ فروند هواپیما دارد، در واقع تعداد هواپیماهای فعال بزرگ‌ترین ایرلاین‌های کشورهای همسایه از کل هواپیماهای ناوگان هوایی ایران، بیشتر است. اما ماجرا زمانی بغرنج می‌شود که به گفته کارشناسان صنعت هوایی کشور تعداد هواپیماهای قابل اتکای ایران ۷ یا ۸ فروند است و باقی هواپیماهای کشور شدیدا فرسوده هستند، یعنی به غیر از ۳ هواپیمای ایرباس برجامی، ۱۳ فروندای تی آر و چند فروند ایرباس ۳۴۰ ماهان، کل ناوگان کشور باید بازیافت شود. بازیافت هواپیما بدین معنی است که بدنه هواپیما که از جنس آلومینیوم است به قطعات کوچک بریده شده و به کارخانه‌های مربوطه جهت ذوب و تبدیل به آلومینیوم نو شود، همچنین سایر قطعات اعم از سیم‌های مسی، قطعات فولادی، پلاستیک‌ها و... نیز تا جای ممکن بازسازی شوند.

جابه‌جایی ۱.۵ میلیون مسافر در ماه

حالا و در شرایطی که مذاکرات ایران و امریکا به خوبی پیش می‌رود، امیدها برای گشایش شرایط اقتصادی و ورود هواپیماهای نو به ناوگان هوایی کشور افزایش یافته است، به نظر می‌رسد تحریم‌ها نقش مستقیم بر عدم توسعه ناوگان هوایی داشته است؛ عدم امکان خرید هواپیمای نو و حتی کارکرده از شرکت‌های معتبر، کاهش شدید درآمد نفتی کشور بواسطه تحریم و تهاتر بخشی از پول صادرات نفت و گاز، افزایش ریسک تولید هواپیما در داخل؛ به‌علت عدم دسترسی به دانش فنی و تجهیزات روز ضروری برای ایمنی. به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، بر اساس آماری که در اختیار داریم تقریبا ماهانه ۱.۵ میلیون مسافر از طریق ناوگان هوایی کشورمان جابه‌جا می‌شوند. مقصود اسعدی سامانی ادامه داد: روزانه چیزی حدود ۵۳۰ پرواز داخلی و خارجی در فرودگاه‌های کشورمان انجام می‌شود که روزانه با ۴۲۰ پرواز داخلی ۵۰ هزار مسافر در مسیرهای داخلی جابه‌جا می‌شوند. آمارها بیانگر آن است که اینگونه نیست که ناوگان هواپیماهای فعال کشور تنها ۷ فروند هواپیما داشته باشد. اسعدی سامانی تاکید کرد: وقتی هواپیما گواهینامه عملیات پرواز داشته باشد، قاعدتا صلاحیت جابه‌جایی مسافر را دارد و تا زمانی که اورهال شود می‌تواند پرواز داشته باشد. به گفته او، البته درست است که سن ناوگان هوایی کشورمان نسبت به میانگین جهانی بالاتر بوده و به حدود ۲۷ سال می‌رسد اما برخی شرکت‌های هواپیمایی داخلی کشورمان توانستند که هواپیماهای جدید وارد کنند و سن ناوگان در این ایرلاین‌ها کمتر از ۲۰ سال هم می‌رسد. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در پاسخ به این سوال که آیا میانگین سن ۲۷ سال برای ناوگان هوایی عدد بالایی محسوب نمی‌شود، اظهار کرد: در دنیا هواپیماهایی با سن بالاتر از ۲۷ سال در حال پرواز هستند و سن هواپیما عامل محدودکننده نیست. البته طبیعتا بالا بودن سن هواپیما باعث می‌شود که هزینه شرکت‌های هواپیمایی افزایش پیدا کند اما فعلا چاره‌ای هم نداریم. اعلام عدد ۲۷ سال برای سن ناوگان هوایی کشور هنگامی معنادار می‌شود که با میانگین سن ناوگان ایرلاین‌های دیگر کشورها مقایسه شود. میانگین سن ایرلاین هندی ایندیگو با حدود ۳۰۰ فروند هواپیما کمتر از چهار سال، ایرلاین فونتیر امریکا حدود ۴.۵ سال و شنزن ژاپن حدود ۹ سال است. همچنین میانگین سن ایرلاین آلمانی لوفت هانزا با ۳۰۰ فروند هواپیما نیز به ۱۲ سال می‌رسد. هواپیمایی ایرفرانس بیش از ۲۰۰ فروند هواپیما با میانگین سنی ۱۴ سال دارد و ایرلاین سعودی عربین نیز با میانگین سن ناوگان هشت ساله فعالیت می‌کند. به عبارتی میانگین سن هواپیماهای فعال در ناوگان مسافری ایران به بیش از دو برابر ایرلاین‌های معتبر و بزرگ کشورهای توسعه‌یافته می‌رسد.

شرایط سختگیرانه تاسیس ایرلاین در ایران

براساس آمار در حال حاضر ۲۴ شرکت هواپیمایی در کشور فعال است اما در برخی کشورهای همسایه بیش از ۳۰ شرکت هواپیمایی فعالیت می‌کنند. در برخی کشورها تنها با یک هواپیمای اجاره‌ای می‌توان شرکت هواپیمایی راه‌اندازی کرد، در حالی که در ایران تاسیس شرکت هواپیمایی شرایط سختگیرانه‌تری دارد. اسعدی سامانی، در گفت‌وگو با ایلنا در این باره گفت: در ایران متقاضی برای تاسیس شرکت هواپیمایی باید حداقل ۳ فروند هواپیمای ملکی در اختیار داشته باشد، البته این تعداد هواپیما برای فعالیت در فول AOC به حداقل ۵ فروند هواپیما شامل ۳ فروند هواپیمای ملکی و ۲ فروند اجاره‌ای می‌شود. سامانی ادامه داد: در بسیاری از کشورها با یک فروند هواپیمای اجاره‌ای هم می‌توان شرکت هواپیمایی راه‌اندازی کرد. او تاکید کرد: با توجه به نیاز سرمایه‌گذاری در حوزه صنعت هوانوردی باید از هرگونه ورود سرمایه‌گذاری در این بخش حمایت کرد و کمک کنیم سرمایه وارد حمل و نقل هوایی شود. به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، در حال حاضر مقرراتی که سازمان هواپیمایی برای صدور مجوز تعیین کرده، سختگیرانه است و متقاضی باید استانداردهای زیادی را رعایت کند تا مجوز فعالیت پروازی را بگیرد.

فعالیت فقط ۵ هواپیمای باری در کشور

اسعدی سامانی همچنین درباره آخرین وضعیت هواپیماهای کارگو و باری صنعت هوانوردی کشورمان اظهار کرد: ۹ فروند هواپیمای باری داریم که از این تعداد ۵ فروند هواپیما فعال هستند البته نیاز به هواپیماهای باری را مراودات بین‌المللی تعیین می‌کند و در حال حاضر می‌توان گفت عملا کارگو فعالیت قابل توجهی در کشورمان ندارد. او با اشاره به علت کاهش عملیات هواپیماهای باری تاکید کرد: با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و آزاد شدن نرخ سوخت هواپیمای باری میزان عملکرد هواپیماهای کارگو افول کرد. به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی جابه‌جایی گوشت، دارو، میوه، تره بار و صیفی جات با هواپیما انجام می‌شود اما به دلیل هزینه بالا دیگر صادرات و انتقالات هوایی بار صرفه اقتصادی ندارد در حال حاضر هزینه حمل و جابه‌جایی هر کیلو تره بار و صیفی جات ۲.۵ دلار تمام می‌شود که برای تجار به صرفه نیست. اسعدی سامانی تاکید کرد: در سال ۹۶ توانستیم ۲۴ میلیون مسافر را از طریق ناوگان هوایی جابه‌جا کنیم و اگر روند جهانی رشد ۶ درصدی افزایش جابه‌جای مسافر هوایی را در ایران هم در نظر بگیریم در سال گذشته باید به عدد جابه‌جایی ۳۶ میلیون مسافر می‌رسیدیم، اما به دلیل محدودیت ناوگان این عدد محقق نشد و حدود ۱۸ میلیون مسافر با ناوگان هوایی کشورمان جابه‌جا شد. او معتقد است: نیروهای متخصص صنعت هوایی کشورمان امروز توان تعمیر انواع تایپ هواپیمایی را دارند و دیگر نیازی به متخصص‌های خارجی برای چک، نگهداری و اورهال و تعمیر هواپیما نداریم. حتی برخی از کشورها هواپیماهایی خود را برای تعمیر و اورهال به ایران می‌فرستند. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ادامه داد: این موضوع هم درست که تعداد هواپیماهای ناوگان کشورمان براساس سند چشم‌انداز افزایش پیدا نکرده و با اعداد تعیین شده فاصله دارد و در حال حاضر تعداد ناوگان در حدی نیست که بتواند تمام تقاضای مورد نیاز را پاسخ دهد اما همین ناوگان ظرفیت جابه‌جایی ۱.۵ میلیون مسافر در ماه را دارد. به گفته فعالان بخش هوانوردی، ناوگان هوایی کشور به ۵۰۰ فروند هواپیما نیاز دارد اما متاسفانه سیاست‌های اشتباه طی چند دهه گذشته موجب عدم توسعه ناوگان حمل و نقل هوایی شده که به موازات فرسودگی ناوگان جاده‌ای و ریلی؛ وضعیت «پرمخاطره‌ای» ایجاد شده است.

فعالیت ۱۶۰ ایستگاه در پایتخت

مسیر متروی تهران به ۳۰۸ کیلومتر رسید

روزانه بیش از ۵۰۰ هزار خودرو صبح وارد پایتخت شده و بعدازظهر خارج می‌شود، این رقم نشان‌دهنده نوسان بالای جمعیت صبح و شب پایتخت است و نیازی را ایجاب می‌کند که با گسترش حمل‌ونقل ریلی، افزایش شبکه قطارهای درون‌شهری به‌ویژه حومه‌ای می‌توان به آن پاسخ گفت. در همین راستا سخنگوی شهرداری تهران گفت: شبکه حمل‌ونقل ریلی پایتخت به ۳۰۸ کیلومتر مسیر و ۱۶۰ ایستگاه رسیده است. عبدالمطهر محمدخانی همچنین از افزایش ۵۰ کیلومتر مسیر ریلی و بهره‌برداری از ۱۹ ایستگاه جدید خبر داد و اعلام کرد: این اقدامات گامی مهم در راستای کاهش ترافیک، آلودگی هوا و بهبود کیفیت زندگی شهروندان محسوب می‌شود. او با اشاره به اینکه حمل‌ونقل عمومی یکی از مهم‌ترین ارکان توسعه پایدار شهری است، افزود: در کلان‌شهری مانند تهران، که با چالش‌های ترافیکی و آلودگی هوا مواجه است، توسعه خطوط مترو نه تنها یک ضرورت بلکه یک راهکار اساسی برای بهبود کیفیت زندگی شهروندان محسوب می‌شود. محمدخانی در گفت‌وگو با مهر، با مطرح کردن مترو تهران به عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل عمومی، اظهار کرد: توسعه این شبکه، علاوه بر کاهش زمان سفر، موجب کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و افزایش بهره‌وری اقتصادی شهر می‌شود و مترو نقش کلیدی در کاهش وابستگی به خودروهای شخصی و تسهیل سفرهای درون‌شهری دارد.

بهره‌برداری از ۱۹ ایستگاه جدید

رییس مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران با اشاره به اینکه در دوره ششم مدیریت شهری، توسعه خطوط مترو تهران با سرعت بیشتری دنبال شده است، عنوان کرد: علاوه بر ۵۰ کیلومتر مسیر ریلی ۱۹ ایستگاه جدید به بهره‌برداری رسیده است. این توسعه، نه تنها ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را افزایش داده، بلکه امکان دسترسی شهروندان به نقاط مختلف شهر را تسهیل کرده است. محمدخانی در پاسخ به اینکه طول هر خط مترو تهران چه مقدار افزایش یافته است، توضیح داد: طول خط ۱ مترو تهران به ۴۲ کیلومتر افزایش یافته و دارای ۲۹ ایستگاه است که ارتباط مناطق مهمی از شمال تا جنوب شهر را برقرار می‌کند. سخنگوی شهرداری تهران درباره خط ۲ مترو تهران ادامه داد: این خط مترو نیز با ۲۶ کیلومتر مسیر و ۲۲ ایستگاه یکی از پرترددترین خطوط مترو محسوب می‌شود و به تسهیل رفت‌وآمد روزانه شهروندان کمک کرده است. به گفته او خط ۳ مترو پایتخت با گسترش به ۳۷ کیلومتر مسیر و ۲۵ ایستگاه رسیده که به یکی از گزینه‌های کلیدی برای سفرهای شهری تبدیل شده است. همچنین، خط ۴ مترو که یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی شرق به غرب تهران است، اکنون ۲۶ کیلومتر طول دارد و شامل ۲۳ ایستگاه می‌شود.

خط پنج، نخستین خط برون شهری مترو

محمدخانی با بیان اینکه خط ۵ مترو تهران به عنوان نخستین خط برون‌شهری مترو، به طول ۴۳ کیلومتر و ۱۱ ایستگاه رسیده است، یادآور شد: توسعه خط ۶ شبکه مترو پایتخت نیز با رسیدن به ۳۲ کیلومتر مسیر و ۲۴ ایستگاه، به افزایش ظرفیت حمل‌ونقل در مناطق جنوبی و مرکزی کمک کرده است. رییس مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران درباره خط ۷ اعلام کرد: خط ۷ مترو پایتخت، که از جمله خطوط تازه تأسیس محسوب می‌شود، اکنون ۲۶ کیلومتر مسیر و ۲۱ ایستگاه را در بر دارد و نقشی مهم در اتصال بخش‌های غربی و مرکزی تهران ایفا می‌کند. او با اشاره به اینکه توسعه مسیرهای برون‌شهری نیز در دستور کار بوده است، تاکید کرد: خط مترو هشتگرد با ۲۶ کیلومتر مسیر و ۲ ایستگاه، ارتباط تهران با مناطق حومه‌ای را بهبود داده است. از سوی دیگر، خط تهران-پرند با ۵۰ کیلومتر مسیر و ۳ ایستگاه، گامی مهم در جهت ارتقای حمل‌ونقل بین شهری محسوب می‌شود. محمدخانی با بیان اینکه این گسترش شبکه ریلی تهران، علاوه بر تسهیل رفت‌وآمد، تأثیر مستقیمی بر کاهش ترافیک و آلودگی هوا داشته است، گفت: با افزایش ظرفیت خطوط مترو، شهروندان بیش از گذشته می‌توانند از حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند شوند و با کاهش وابستگی به خودروهای شخصی، کیفیت زندگی شهری نیز بهبود خواهد یافت. این روند توسعه نویدبخش آینده‌ای با حمل‌ونقل پایدارتر و کارآمدتر برای تهران است. سخنگوی شهرداری تهران تصریح کرد: یکی از اهداف اصلی توسعه مترو، کاهش آلودگی هوا و بهبود شرایط زیست‌محیطی تهران است. به گفته او، با افزایش ظرفیت حمل‌ونقل عمومی، میزان استفاده از خودروهای شخصی کاهش می‌یابد که این امر تأثیر مستقیمی بر کاهش آلودگی هوا دارد. همچنین، استفاده از فناوری‌های نوین در طراحی ایستگاه‌ها و واگن‌های مترو، موجب کاهش مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری شده است. ناگفته نماند با توجه به افزایش قیمت مسکن بخشی از جمعیت تهران به شهرک‌های اطراف مثل پردیس، پرند، فردیس، هشتگرد و خود استان البرز منتقل شده‌اند در حالی که زندگی آنها به داخل شهر تهران گره خورده است.

ایرانشهر

ابلاغ موافقتنامه قرارداد نگهداری راه‌ها

معاون راهداری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: با پیگیری‌های انجام شده و موافقت سازمان برنامه و بودجه، شرایط عمومی و موافقتنامه اختصاصی قراردادهای نگهداری جاری و اضطراری راه‌ها تدوین و ابلاغ شد. به گزارش ایلنا، مهران قربانی اظهار کرد: اجرای شرایط عمومی و موافقتنامه جدید برای تمامی ادارات راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در سال ۱۴۰۴ لازم الاجرا بوده و تمام قراردادهای مذکور بر اساس ابلاغیه جدید منعقد می‌شود. او افزود: شرایط عمومی تدوین شده مختص فصل ۲۴ فهرست بهای راهداری برای قرارداد نگهداری جاری و اضطراری راه‌ها تهیه و تدوین شده است. معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بیان کرد: تغییرات و اصلاحاتی که در قرارداد و شرایط عمومی پیمان جدید به وجود آمده، باعث همسان‌سازی واقعی پرداخت پرسنل قرارداد نگهداری جاری و اضطراری راه‌ها (شرکتی طرح‌های عمرانی) می‌شود.

هدف‌گذاری حمل ۵۴ میلیون تن بار ریلی، محقق می‌شود

مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: هدف‌گذاری حمل ۵۴ میلیون تن بار ریلی، با همدلی، هم‌افزایی و همکاری شرکای تجاری راه‌آهن محقق می‌شود. به گزارش ایلنا، جبار علی ذاکری با اشاره به شعار سال ۱۴۰۴ در سرمایه‌گذاری برای تولید و همچنین هدفگذاری راه‌آهن برای حمل ۵۴ میلیون تن بار داخلی و بین‌الملل در سال جاری گفت: این اهداف، با سرمایه‌گذاری و تزریق منابع مالی به این صنعت محقق می‌شود. او اظهار کرد: برای تامین امنیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رونق اقتصادی فعالیت‌های شرکتهای حمل‌ونقلی، هماهنگی و تعامل پلیس راه‌آهن با حراست و سایر نهادهای نظارتی ضروری است. مدیرعامل راه‌آهن تاکید کرد: در گام نخست تلاش خواهیم کرد تا مطابق برنامه هفتم، سهم حمل بار ریلی از حمل کل بار کشور را ۲ درصد افزایش دهیم و در سال‌های آتی نیز همین روند را ادامه دهیم که این امر، با همکاری شرکای تجاری و تمامی ذی‌نفعان امکان پذیر است.

ممنوعیت ساخت‌وساز در اراضی دارای فرونشست

رییس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با اشاره به تایید ۱۰۰ روش و فناوری نوین صنعتی‌سازی مسکن، گفت: ساخت‌وساز در اراضی دارای فرونشست، ممنوع است. به گزارش تسنیم، غزال راغب در رابطه با فرونشست در کشور، اظهار کرد: بخش اول این موضوع آن است که مانع از افزایش فرونشست شویم. بخش کمتری از اتفاقاتی که در این حوزه روی می‌دهد در وزارت راه و شهرسازی است، بیشتر در حوزه وظایف وزارت نیرو وزارت کشاورزی است. او افزود: آن چیزی در حوزه راه و شهرسازی قرار می‌گیرد و مرکز تحقیقات به آن ورود کرده، طرح‌های توسعه عمران و جامع شهرهاست. این طرح‌ها باید به سمتی برود تا وضعیت آبخوان‌ها در زیر شهرها کاهش نیابد و نرخ فرونشست نیز در شهرها به هدایت و مدیریت آبهای سطحی در جهت اینکه بتواند به حفظ آبخوان شهری بینجامد. همچنین کاهش مصرف سوخت در ساختمان‌ها در فرآیند ساخت و ساز با روش صنعتی‌سازی و روش‌های خشک اتفاق می‌افتد. رییس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی گفت: یکی از کارهای مرکز تحقیقات بررسی ساخت و سازها در زمین‌هایی که در معرض فرونشست قرار دارد، صورت بگیرد. راغب با یادآوری اینکه بر اساس قانون بارگذاری جدید جمعیت در اراضی دارای فرونشست ممنوع است، اضافه کرد: مناطقی داریم که در خطر فرونشست قرار دارند که باید مقاوم‌سازی شوند، دستورالعملی در این رابطه در حال تدوین است. او در پاسخ به این پرسش که در زمان حاضر چند درصد ساخت و ساز مسکن در کشور با روش‌های صنعتی و فناوری‌های نوین اجرا می‌شود، اظهار کرد: زیر ۱۰ درصد از ساخت‌وسازها صنعتی‌سازی داریم که قرار است در برنامه هفتم توسعه به ۱۵ درصد برسد.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ و برابر رای ۱۴۰۳۶۰۳۱۰۰۱۳۰۳۲۶۵۳ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۴ هیات قانون تعیین تکلیف موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی چمستان تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای / خانم فریبا غلامعلی زاده فرزند عباس نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین باغ به مساحت ۲۲۷/۵ متر مربع به شماره پلاک ۲۸۸ فرعی از ۲۱ اصلی واقع در قریه ورازده علیا بخش ۰۱ خریداری شده از آقای و خانم رسول روستا محرز گردیده است لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه و محلی / سراسری در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتیکه اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض، گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت مینماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

م الف: ۱۹۱۶۵۳۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۲/۰۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۲۰

عین اله تیموری - رییس اداره ثبت اسناد و املاک چمستان

آگهی آراء هیأت حل اختلاف موضوع ماده یک قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

در اجرای ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه اجرایی قانون یادشده، اسامی افرادی که اسناد عادی و رسمی آنان در هیأت مستقر در اداره ثبت اسناد املاک منطقه یک بجنورد مورد رسیدگی و تأیید قرار گرفته، جهت اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز در دو نشریه آگهی‌های ثبتی (کثیرالانتشار و محلی) به شرح زیر آگهی می‌گردد:

بخش دو بجنورد پلاک ۷۰ - اصلی اراضی قوچ قله

۱- سه دانگ از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی در قسمتی از پلاک ۹۵ فرعی از ۷۰ اصلی به مساحت ۱۷۲۴.۴۵ متر مربع ابتیاعی مرتضی صابر از محل مالکیت رسمی حسین علی سلیمانی برابر شماره ۶۸۶۱-۱۴۰۳ - مورخه ۱۴۰۳/۱۰/۲۰

۲- سه دانگ از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی در قسمتی از پلاک ۹۵ فرعی از ۷۰ اصلی به مساحت ۱۷۲۴.۴۵ متر مربع ابتیاعی معصومه صادقی از محل مالکیت رسمی حسین علی سلیمانی برابر شماره ۶۸۶۰-۱۴۰۳ - مورخه ۱۴۰۳/۱۰/۲۰

لذا بدین وسیله به فروشندگان و مالکین مشاعی و اشخاص ذینفع در آرای اعلام شده ابلاغ می‌گردد که چنانچه اعتراضی دارند، باید از تاریخ انتشار آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل، تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترضین باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نمایند و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهند. در صورتی که اعتراضی در مهلت قانونی واصل نگردد، اداره ثبت مبادرت به صدور سند خواهد نمود. ضمناً صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود.

شناسه آگهی: ۱۹۱۴۴۲۷

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۲/۰۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۲۲

مهدی سیاوشی - رییس ثبت اسناد و املاک منطقه یک بجنورد

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک شیروان
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

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

برابر رای شماره ۱۴۰۳۱۱۴۴۰۷۱۱۴۰۰۱۰۲۴ و رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۰۷۱۱۴۰۰۰۸۵۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شیروان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی چراغعلی شکیبای قلیانلو به شماره شناسنامه ۸۳ و کدملی ۰۸۲۸۴۵۹۳۰۴ صادره قوچان فرزند رحیم در ششدانگ مزرعه به استثناء ثمن اعیان (برابر پاسخ جهاد کشاورزی به شماره ۱۴۰۴/۰۱/۰۷-۳۱/۵/۲۱/۰۰۰۱۸۷ بدون درج اعیانی) به مساحت ۲۲۳۲ متر مربع جزء پلاک فرعی از ۱۳ اصلی ناحیه ۳ از محل مالکیت مشاعی چراغعلی شکیبای قلیانلو (منطبق بر تمام 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 میتوانند 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: ۱۹۱۸۷۵۰

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۲/۰۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۲/۲۱

محمد زارعی - رییس ثبت اسناد و املاک شیروان

آگهی اختصاصی موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی برابر ماده ۳ و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف

برابر آراء صادره هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی تصرفات مالکانه بلامعارض رمضان جعفری بشماره شناسنامه ۵۵۸ کد ملی ۲۱۲۰۶۳۵۴۲۰ صادره از گرگان فرزند عباس متقاضی پرونده ۱۴۰۳۱۱۴۴۱۲۴۸۰۰۰۰۶۶۸ در ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است به مساحت ۱۲۲۷۰ متر مربع از پلاک ۱۱۷ اصلی واقع در اراضی مرزنکلاته بخش ۳ حوزه ثبت ناحیه ۲ گرگان طبق رأی صادره حکایت از تصرفات متقاضی دارد. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود. از این رو اشخاصی که نسبت به رأی صادره فوق الذکر اعتراض داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را با ذکر شماره پرونده به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض به مرجع ثبتی، دادخواست خود را به مرجع ذی صلاح قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به این اداره ارائه نمایند.

شناسه آگهی: ۱۹۰۴۲۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۱/۲۰

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۲/۶

حجت الله تجری - رییس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو گرگان

سامانه پیامکی روزنامه تعادل
به شماره ۳۰۰۰۵۳۲۰ در دسترس شماست

مخاطبان عزیز می توانند نظرها، انتقادات و پیشنهادهای خود درمورد مطالب مختلف روزنامه را با ذکر جزئیات به این سامانه پیامک نمایند.