کسب و کار

زنگ هشدار زیست‌محیطی برای کسب‌وکار

ژانویه ۲۰۲۰ گرم‌ترین ژانویه طی ۱۴۰ سال اخیر بود که دمای کره زمین به‌صورت نظام‌مند ثبت می‌شود. این موضوع را هم اداره ملی اقیانوسی و جوی آمریکا و هم نهاد تغییرات اقلیمی کوپرنیک اروپا اعلام کرده‌اند. نسل‌های آینده نه تنها با شرایط جوی شدید (مانند توفان و سیل) درگیر خواهند بود، بلکه به‌دلیل ذوب یخ‌های قطبی در خطر افزایش سطح آب دریاها هم هستند. در یک سال گذشته، افزایش دمای مناطق قطبی، دو تا سه برابر بقیه سیاره زمین بوده است.

با این حال، هنوز جامعه بین‌المللی نتوانسته است راه‌حلی برای استفاده پایدار از انرژی پیدا کند که براساس برخی منابع، اصلی‌ترین عامل انتشار گازهای گلخانه‌ای و تغییرات اقلیمی است. حتی به نظر نمی‌رسد معاهده ۲۰۱۵ پاریس، انرژی آبی بر اقتصادهای ملی گذاشته باشد. در آن معاهده، کشورهای جهان توافق کردند با اقدامات خود، انتشار گازهای گلخانه‌ای را کنترل کنند و اجازه ندهند گرمایش جهان به سطح ۲ درجه سلسیوس بالاتر از میانگین دما در دوران پیش از انقلاب صنعتی برسد. برخلاف این معاهده، انتشار گازهای گلخانه‌ای افزایش یافته است. میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸ به میزان ۲ درصد افزایش یافته و برآورد می‌شود که در ۲۰۱۹ نیز ۶/۰ درصد افزایش یافته باشد. (البته با بروز پاندمی کرونا و ایجاد شرایط قرنطینه در بسیاری از کشورهای صنعتی، مصرف انرژی‌های فسیلی به‌شدت در جهان کاهش یافت و انتشار گازهای گلخانه‌ای محدود شد. با این حال به‌نظر می‌رسد در صورت بازگشت جهان به شرایط عادی، باز هم مشکل انتشار گازهای گلخانه‌ای به یکی از دردسرهای جدی گشوده‌ایم شود.)

در این شرایط به نظر می‌رسد بزرگ‌ترین چالش حال‌حاضر بشر (کرونا زدایی شدید از اقتصادهای ملی) با ۳ گزینه استراتژیک قابل حل باشد. نخستین گزینه استفاده از مهار و ذخیره کربن (CCS) است. در این فناوری دی‌اکسید کربن به‌طور مستقیم در دودکش‌ها به دام می‌افتد و به لایه‌های زیرین زمین تزریق می‌شود. با این حال، بسیاری از پروژه‌های مرتبط با این فناوری به‌دلیل مقاومت ساکنان محلی، نگرانی‌های زیست‌محیطی و تردیدها درباره توجیه‌پذیری زیست‌محیطی و اقتصادی آن متوقف شده است. دومین گزینه، کاهش کل مصرف انرژی بشر است. اما به رغم نوآوری‌ها و افزایش کارآیی انرژی، کشورهای اندکی توانسته‌اند همزمان با کاهش میزان انرژی، رشد اقتصادی هم داشته باشند. سومین گزینه و نویدبخش‌ترین آنها برای کربن‌زدایی از اقتصاد، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر برای تامین بیشتر برق مورد نیاز است. به گزارش آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدیدپذیر (IRENA) از سال ۲۰۰۹ تاکنون، هزینه‌های تولید انرژی خورشیدی از صفحه‌های فتوولتائیک حدود ۸۰ درصد کاهش یافته است؛ در حالی که کاهش قیمت توربین‌های بادی تنها ۳۰ تا ۴۰ درصد بوده است.

ترکیب اهداف کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و مقررات و مشوق‌های دولتی (که به‌دنبال ایجاد فضایی رقابتی و بازارمحور هستند)، باعث شده است که انرژی‌های تجدیدپذیر رشدی بی‌سابقه را تجربه کنند. دولت‌های مختلف جهان، قوانین و مقررات جدیدی تدوین کرده‌اند که به منابع انرژی پاک پاداش می‌دهند و شرکت‌ها و کارآفرینان بازارهای آزاد به‌دنبال بهره بردن از این فرصت‌های جدید برمی‌آیند. این وضعیت، میزان اتکا به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده و بهره‌گیری از منابع نامتمرکز و دوستدار محیط‌زیست انرژی را تسریع کرده است. به‌عنوان مثال، قوانین دولتی در آلمان و ایتالیا باعث شده تولید برق از طریق صفحات خورشیدی به شدت افزایش یابد. در این کشورها، تولید برق خورشیدی با حمایت‌های مالی دولت همراه است. نتیجه آن شده که تولید برق به جز آنکه به سمت تجدیدپذیر شدن پیش رفته، نامتمرکز هم شده است. این سخن به معنای آن است که بر خلاف شیوه سنتی تولید برق، مصرف‌کننده‌ها به چند نیروگاه بزرگ در هر کشور وابسته نیستند و هر شرکت کوچک و حتی هر فردی می‌تواند درحد توان خود، به تولید میزانی از برق مورد نیاز جامعه‌اش اقدام کند.

برخی از کشورها مانند آلمان و دانمارک (که هر دو، سابقه‌ای طولانی در استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر دارند) این منابع تامین انرژی را تبدیل به اولویت خود کرده‌اند و بر محور آنها سیاست‌های انرژی و برق خود را مدون ساخته‌اند. حتی اقتصادهای نوظهوری مانند چین و هند نیز که ویژگی آنها افزایش سریع تقاضا برای انرژی است، مسیر سبز را در پیش گرفته‌اند و تبدیل به رهبران بازار در زمینه فناوری‌های تجدیدپذیر (چه تولید و چه استفاده از آنها) شده‌اند. در کشورهای درحال توسعه نیز توجه به انرژی‌های تجدیدپذیر و نامتمرکز ساختن نیروگاه‌ها در دستور کار بوده است. در بسیاری از کشورهای درحال توسعه که استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر از مناطق روستایی و حاشیه‌ای به‌پهره از شبکه‌های متمرکز انرژی شروع شد، مشوق‌های دولتی زمینه تبدیل شدن هر خانوار به یک تولیدکننده انرژی را فراهم ساخت. این وضعیت، علاوه بر همگام بودن با اهداف کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای باعث شده تا کشورهای درحال توسعه، نسبت به روش‌های سنتی و متمرکز تولید انرژی (از سوخت‌های فسیلی) پایداری و قابلیت اتکای بیشتری نیز در شبکه‌های انرژی خود داشته باشند.

این روندها در ابتدا تغییرات محسوسی در سبد انرژی کشورها نداشت و همچنان سوخت فسیلی، منبع اصلی تامین انرژی بود. با این حال، ادامه حمایت‌های دولتی و کاهش مستمر هزینه فناوری‌های تجدیدپذیر، باعث شد این فناوری‌ها بیش از پیش رواج یابند. در این میان، افزایش امکان ذخیره‌سازی انرژی خورشیدی از طریق باتری‌های نوین و به‌صرفه، باعث رونق بیشتر این انرژی و البته سایر انرژی‌های تجدیدپذیر شده است. مزیت دیگر انرژی‌های تجدیدپذیر، کاربرد آن در طرق قضائی بازار است. در ماه‌های گرم سال که مصرف انرژی به شدت افزایش پیدا می‌کند، مدیریت مصرف و عبور از پیک مصرف به سادگی امکان‌پذیر نیست و نیازمند هزینه‌های بسیار زیادی در ساخت نیروگاه‌های قسیلی جدید است (که البته این نیروگاه‌ها در بقیه ماه‌های سال باید با هزینه‌های سرسام‌آور بلااستفاده باشند.) جایگزین آنها یعنی انرژی‌های تجدیدپذیر، به‌دلیل انعطاف بالاتر و امکان مدیریت راحتتر یک مصرف، باعث می‌شوند که با هزینه‌های بسیار پایین‌تری بتوان انرژی مورد نیاز مصرف‌کنندگان را تامین کرد. این استراتژی حتی در بازارهای بزرگ انرژی مانند پنسیلوانیای آمریکا نیز موفق بوده است. جایی که برای عبور از پیک مصرف، سالانه نیازبه ۱۰ گیگاوات مدیریت مصرف بود، به کمک ساخت ۱۰ نیروگاه قسیلی جدید است.

در بسیستم‌های مقررات سنتی دولت‌ها توجه زیادی به انرژی‌های قسیلی می‌شد و حتی بخش‌های مختلف مانند برق و گاز شامل قوانین و مقررات متفاوتی بودند اما آن چیزی که در جهان امروز مشاهده می‌شود، انعطاف‌پذیری و یکپارچگی روزافزون در بخش انرژی و تمرکززدایی در تامین‌کنندگان انرژی است. اکنون هماهنگی‌های بیشتری امکان‌پذیر است و هر گونه اقدامی در استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، کاهش مصرف، افزایش راندمان، ارائه فناوری‌های جدید، نوآوری‌های به صرفه، مدل‌های نوین کسب‌وکار و خواسته‌های مشتریان مورد توجه دولت‌ها قرار می‌گیرد و مشوق‌هایی برای آنها تعیین می‌شود. با این حال، هنوز موانعی وجود دارد به‌عنوان مثال، مبادله انرژی بین تولیدکنندگان و کسب‌وکارهای مختلف یا تبادل انرژی‌های مازاد با انرژی‌های مورد نیاز آنها هنوز در بسیاری از کشورهای جهان با مشکلات قانونی مواجه است.

ترجمه مهدی نیکونی

اضافه شدن ۲۲ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی کرج

به زودی ۲۲ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان حمل و نقل عمومی شهر کرج اضافه خواهد شد.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا احمدی نژاد گفت: به زودی ۲۲ دستگاه اتوبوس جدید به ارزش ۴۰ میلیارد تومان به ناوگان حمل و نقل عمومی کرج اضافه می شود.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج با تاکید بر اینکه اهتمام ویژه‌ای برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در این کلانشهر وجود دارد، تصریح کرد: با ورود اتوبوس‌های جدید به خطوط اتوبوسرانی، زمان انتظار شهروندان در ایستگاه‌های اتوبوس تا حدود زیادی کاهش پیدا می کند.

به گفته این مسئول؛ توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی نیاز ضروری کلانشهرها است.

نائب رئیس شورای عالی استان‌ها خبر داد

اصلاح آیین‌نامه قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها

نائب رئیس شورای عالی استان‌ها گفت: آیین‌نامه قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها در شورای عالی استان‌ها طی آینده نزدیک اصلاح می‌شود

به گزارش پیام آشنا، حمید بادامی نجات آیین‌نامه قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها را نیازمند اصلاح و تغییراتی دانست و اظهار کرد: شهرها رو به رو به سمت توسعه و گسترش هستند. این آیین‌نامه و قانون ایرادتی دارد و نمی‌تواند به حفظ فضای سبز شهرها کمکی کند همچنین این نواقص باعث شده که بخشی از حقوق عامه مردم هم به شکلی آسیب ببیند. وی اصلاح ماده ۱ قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها را امری ضروری و مهم تلقی کرد و گفت: آیین نامه‌ای که شورای عالی استان‌ها برای حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها تدوین کرده است، دچار ایراداتی است.

بادامی نجات در ادامه بخشی از نواقص قانون را در موضوع باغات برشمرد و توضیح داد: نقشی در مقوله باغات برای شورای شهرها تعریف شده که این نقش بدون هیچ گونه دستور العمل است. بر این اساس شاهد هستیم که گاهی تشخیص‌هایی داده می‌شود که حقوق عامه مردم از بین می‌رود.

برای رفع این مشکل بایستی تشخیص هایی که شورای شهر دارد براساس دستورالعمل ها و الزامات باشد نبود این مهم یک خلا قانونی محسوب می‌شود که باعث شده برخی از شورا‌های اسلامی در شهرها دچار اشتباه شوند.

بر اساس گزارش پایگاه اطلاع رسانی شورای عالی استان‌ها، بادامی نجات در پایان تصریح کرد: درهرصورت این آیین‌نامه نیازمند اصلاح است. شورای عالی استان‌ها با شورا‌های اسلامی سراسر کشور و شهرداران کشور مکاتبه کرده و این نواقص درحال جمع آوری است و در آینده نزدیک در یکی از کمیسیون‌های تخصصی شورای عالی استان‌ها آیین نامه قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها اصلاح خواهد شد.

جزئیات توافق جدید برای اجرای «طرح ترافیک مختص کرونا»

پدیده ابر ترافیک در قلب تهران

به گزارش پیام آشنا؛ نقل و تنهای اقتصاد، بازگشت فعالیت‌های اداری، تجاری، ورزشی و تفریحی در تهران به «وضعیت عادی» سفرهای درون‌شهری پایتخت را حداقل ۳۰ درصد افزایش داد. از ابتدای هفته جاری کسب و کارها و نحوه حضور کارمندان در دستگاه‌ها به حالت «قبل از محدودیت‌های کرونایی» تغییر کرد؛ اما غفلت مسئولان از تطبیق سریع ضوابط تردد و تغییر در وضعیت شبکه حمل‌ونقل عمومی باعث شد طول ازدحام ترافیک خودرویی در محدوده مرکزی شهر -قلب اداری پایتخت- ۵۹ درصد افزایش پیدا کند. این ترافیک مناطق مرکزی قرار است از شنبه آینده با طرح ترافیک متفاوت کاهش یابد.

به گزارش پیام آشنا؛ به نقل و تنهای اقتصاد، به‌دنبال بازگشت همه فعالیت‌ها مشاغل، کسب و کارها و... در شهر تهران به وضعیت عادی از شنبه هفته جاری، ازدحام خودرویی در پایتخت ۱/۶ برابر نسبت به هفته‌های گذشته افزایش یافت. بررسی‌های «ندای اقتصاد» از آخرین وضعیت ترافیکی شهر تهران به‌دنبال بازگشت فعالیت همه مشاغل و کسب‌وکارها و همچنین فعالیت‌ها در سطح شهر به حالت عادی از شنبه هفته جاری نشان می‌دهد هم‌اکنون پایتخت با پدیده «ابرترافیک» در قلب تهران مواجه شده است و میزان تردد‌ها در هسته مرکزی شهر تهران تا بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است.

این پدیده نه تنها منجر به افزایش ازدحام خودرویی در سطح معابر پایتخت به خصوص در مرکز شهر تهران و محدوده طرح ترافیک شده است بلکه به مصغل قبلی مناطق اداری و مرکزی شهر تهران که به‌دنبال تعلیق طرح ترافیک در این محدوده‌ها برای جلوگیری از گسترش ویروس کرونا ایجاد شده بود دامن زده است.

از ابتدای سال جاری به‌معنظور جلوگیری از شیوع ویروس کرونا و کاهش حجم سفرهای درون‌شهری با وسایل حمل‌ونقل عمومی، اجرای طرح ترافیک در محدوده‌های مرکزی شهر تهران به‌حالت تعلیق درآمد. تا گرداد بنظورد برای سفرهای ضروری درون‌شهری خود از خودروی شخصی استفاده کنند.

وسایل حمل‌ونقل عمومی یکی از مهم‌ترین مکان‌های انتقال ویروس کرونا در سطح دنیا معرفی شد. در بسیاری از شهرهای جهان از همان روزهای نخست اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی برای کنترل شیوع بیماری کووید ۱۹، مراکز، ایستگاه‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی همچون مترو به حالت تعطیل درآمد اما در برخی دیگر از شهرها سیاست‌های مختلفی به‌معنظور کنترل شیوع این ویروس از طریق ناوگان حمل‌ونقل عمومی به کار گرفته شد.

در شهر تهران از ابتدای سال جاری و همزمان با اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی به‌منظور کاهش حجم سفر با استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، اجرای طرح ترافیک که در تمام یاحیتی از ۱۰ منطقه شهر تهران از جمله مناطق مرکزی و قلب پایتخت (مناطق ۶ تا ۸ و ۱۰ تا ۱۶) به اجرا درمی‌آمد، به حالت تعلیق درآمد هر چند این تصمیم با هدف و نیت مقابله با گسترش و شیوع ویروس کرونا انجام شد اما علاوه بر آنکه این اقدام به نوبه خود و به‌دنبال توصیه‌های بهداشتی و پزشکی به حفظ سلامتی شهروندانی که ناچار به تردد در سطح شهر هستند کمک کرد اما از سوی دیگر منجر به دامن زدن به سفرهای غیرضروری به قلب پایتخت نیز شد. اگر چه به‌رغم اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی به‌دنبال مصوبه ستاد ملی مقابله با کرونا مدارس و بسیاری از کسب‌وکارها از جمله مراکز تجاری، تفریحی، ورزشی و... تعطیل شدند اما بخش دیگری از کارکنان مشاغل ناچار به انجام سفرهای ضروری درون‌شهری به قلب پایتخت بودند. تصمیم برای تعلیق طرح ترافیک با در نظر گرفتن این ضرورت در ستاد ملی مقابله با کرونا اتخاذ شد. اما در این بین حجم سفرهای غیرضروری به مرکز شهر تهران نیز افزایش یافت.

طی سال‌های اخیر با اجرای طرح ترافیک در مناطق مرکزی شهر تهران که عمدتا به‌عنوان هسته اداری پایتخت شناخته می‌شوند نوعی محدودیت برای تردد‌های غیرضروری با خودروی شخصی به قلب پایتخت ایجاد شده بود که تعلیق طرح ترافیک از ابتدای امسال، منجر به تولید و افزایش سفرهای غیرضروری به این مناطق و همچنین شبکه معابر شهری تهران شد.

این موضوع باعث شد علاوه بر مضل ترافیک در معابر شهری تهران، چالش بزرگ‌تری در معابر واقع در محدوده طرح ترافیک ایجاد شود از آنجا که معابر واقع در قلب پایتخت طرقیت کافی برای پارک همه خودروهای ورودی به این مناطق پس از تعلیق اجرای طرح ترافیک را ندارند از همان ابتدای تعلیق طرح ترافیک این مناطق با چالش شدید و بی‌سابقه تامین جای پارک خودرو مواجه شدند. به‌طوری که صرف نظر از پارک خودرو در لاین اول همه خیابان‌ها، لاین دوم نیز تبدیل به جایگاه پارک خودروها به صورت دوبله شد. این موضوع خود باعث کاهش عرض و سطح معابر شد و نوعی انباشت خودرویی در معابر شهری قلب پایتخت را منجر شد و جنس جدیدی از مضل ترافیکی در تهران را رقم زد. به‌طوری که بعد از تعلیق طرح ترافیک از ابتدای سال جاری و ایجاد مضل عدم تامین فضای کافی برای پارک خودروهای ورودی به مرکز تهران، پایتخت با موضوع تغییر فاز چالش ترافیکی مواجه شد. اگر چه همزمان مضل ترافیک‌های سنگین در بیگ‌های صبحگاهی و عصرگاهی از ابتدای سال به قوت خود باقی ماند اما ازدحام خودرویی در معابر، منجر به ایجاد پدیده ابرترافیک در قلب تهران شد. در حالی که براساس مصوبه ستاد ملی مقابله با کرونا قرار شد از شنبه هفته جاری یعنی دهم خرداد طرح ترافیک مخصوص کرونا اجرا شود اما این تصمیم هنوز به مرحله اجرا درنیامده متوقف شد و هفته جاری در پایتخت اجرایی نشد. براساس مصوبه ستاد ملی مقابله با کرونا با اجرای این طرح در صورت ورود خودروها به محدوده طرح ترافیک تا قبل از ساعت ۸ صبح، ورود به محدوده طرح برای این خودروها بدون عوارض و رایگان خواهد بود. بعد از ساعت ۸ صبح نیز ورود به محدوده طرح با عوارض معادل یکدوم یا ۵۰ درصد عوارض قبلی اخذ خواهد شد. ساعت اتمام طرح ترافیک نیز در این مصوبه از ساعت ۱۹ بعد از ظهر به ساعت ۱۶ کاهش یافت. به‌دنبال مخالفت وزارت بهداشت با اجرای این طرح با این استدلال که رفع تعلیق از طرح ترافیک منجر به شیفت بسیاری از افراد از حمل‌ونقل شخصی به حمل‌ونقل عمومی خواهد شد و عملا اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی با اختلال مواجه خواهد شد و موج شیوع ویروس کرونا افزایش ازدحام خودرویی در محدوده طرح ترافیک در روزهای تعلیق اجرای طرح نسبت به قبل ۵۹ درصد افزایش داشته است.

در محدوده زوج و فرد (۱۰ بزرگراه اصلی تهران) نیز ازدحام خودرویی در این مدت از ۵۵ کیلومتر در طول روز (ساعات ۷ تا ۲۰) به ۷۲ کیلومتر افزایش یافته است که رشد ۳۱ درصدی را نشان می‌دهد.

در کل شهر تهران نیز ازدحام خودرویی پس از تعلیق طرح ترافیک ۴۴ درصد افزایش یافته است. علت اصلی ابرترافیک شهر تهران پس از تعلیق طرح ترافیک به موضوع منتفی شدن دورکاری کارمندان و بازگشت فعالیت همه مشاغل به وضعیت عادی از شنبه هفته جاری مربوط می‌شود. به‌دنبال این تصمیم و لغو دورکاری و بازگشت فعالیت‌ها به شرایط عادی حجم سفرهای درون‌شهری در تهران حداقل ۳۰ درصد و به‌طور میانگین حدود ۴۵ درصد افزایش یافت. این در حالی است که هیچ تغییری در ضوابط و مقررات تردد خودروهای شخصی، ضوابط و مقررات ترافیکی و از همه مهم‌تر تغییری در ظرفیت شبکه حمل‌ونقل عمومی به وقوع نپیوسته است. قرار است با اجرای طرح ترافیک از ۱۷ خرداد ابرترافیک به وضعیت سابق خود در مناطق مرکزی شهر (ازدحام کمتر خودرویی) برگردد در کنار این موضوع مقرر شده است با اجرای طرح ترافیک از توقف و پارک دوبله خودروها در معابر شهر تهران به خصوص در محدوده طرح ترافیک جلوگیری شود. در طرح ترافیک جدید نرخ عوارض ۵۰ درصد از نرخ عوارض قبلی طرح ترافیک کمتر خواهد بود. اما در توقفی که در این زمینه بین دولت و شهرداری انجام شده است قرار است دولت بابت این موضوع به شهرداری یارانه پرداخت کند. بنابراین هنوز قطعی نیست که از روز شنبه هفته آینده ۱۷ خرداد این یارانه اختصاص خواهد یافت و طرح ترافیک با نرخ تخفیفی به متقاضیان ارائه می‌شود یا خیر؟

با اجرای طرح ترافیک از ۱۷ خردادماه آرایش ترافیکی شهر تهران با سه تغییر عمده همراه خواهد شد.

به‌دنبال اجرای طرح ترافیک، به‌طور قطع بخشی از سفرهایی که در زمان تعلیق طرح ترافیک، با خودروی شخصی انجام می‌شد به شبکه حمل‌ونقل عمومی منتقل می‌شود. از سوی دیگر مشکل پارکینگ همچنان به قوت خود باقی خواهد ماند هر چند ممکن است اشغال لاین دوم خیابان‌ها نسبت به هفته‌های گذشته کمتر شود.

از سوی دیگر در صورتی که نرخ طرح ترافیک ۵۰ درصد نسبت به حالت عادی کمتر نشود و عوارض همچون روزهای عادی دریافت شود به‌طور قطع ازدحام، بار ترافیک و اشغال پارکینگ در سطح معابر نسبت به ایام تعلیق طرح به میزان چشمگیری کاهش خواهد یافت.

نکته دیگری که در این رابطه وجود دارد آن است که پیش‌بینی می‌شود از سوی دیگر با افزایش دمای هوا و پیشروی در فصل تابستان میل به استفاده از خودروی شخصی در پایتخت افزایش یابد بررسی پیامد و اثر تعلیق طرح ترافیک در شهر تهران و افزایش استفاده از خودروی شهری در دو ماه اخیر خود را بر شاخص‌های کیفیت هوای شهر تهران نشان می‌دهد. شاخص کیفیت هوای شهر تهران در دو هفته اول اردیبهشت‌ماه روی عدد ۶۷ یعنی در مرز هوای پاک و سالم قرار گرفت. در هفته دوم اردیبهشت این شاخص به ۷۳ یعنی طبقه‌بندی هوای سالم رسید. در ۱۰ روز اول خرداد ماه شاخص با قرار گرفتن روی عدد ۹۱ در مرز ناسالم برای گروه‌های حساس قرار گرفت. در دو روز اخیر نیز این شاخص افزایش یافته است. این موضوع نشان می‌دهد. افزایش سفرهای غیرضروری با خودروی شخصی پس از تعلیق طرح ترافیک منجر به آلودگی بیشتر هوای پایتخت شده است.

با این حال وزیر بهداشت روز گذشته با انتقاد از آنچه «ترمیم نشدن ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس و مترو در شرایط کرونا» خواند گفت: وقتی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس و مترو را نتوانستیم ترمیم کنیم و تعداد اتوبوسی که قرار شده بود اضافه شود به ناوگان نپاوردیم، قطعا مابه‌عنوان متولی سلامت می‌ایستیم تا حداقل مردم بتوانند از خودروی شخصی استفاده کنند تا خطر را کاهش دهیم. وی افزود: با اجرای طرح ترافیک برای چند روز مخالفتی نداریم، اما اگر مشاهده شود حتی ۲ درصد بار مسافر مترو و اتوبوس افزایش یافته و به این دلیل فاصله‌گذاری‌ها به هم ریخته است، قطعا اعلام می‌کنیم که وضعیت طرح ترافیک به حالت قبل بازگردد.

اخبار

دو نرخی شدن تاکسی‌ها براساس مصوبه شورای چهارم تهران

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تهران با تاکید بر اینکه حمل و نقل عمومی و رانندگان این بخش جز مظلوم ترین بخش‌ها هستند، افزود: دو نرخی شدن کرایه تاکسی ها در پی شیوع کرونا و لزوم رعایت فاصله گذاری اجتماعی با استفاده از مصوبه ای در شورای شهر چهارم اجرام شده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا؛ محمد علیخانی در تشریح دو نرخی شدن تاکسی ها به دلیل رعایت فاصله گذاری اجتماعی و تقسیم کرایه مسافر بخش مصوبه بین سه مسافر دیگر گفت: بی تردید اگر نرخ گذاری تاکسیرانی و کرایه ای که تاکسی ها دریافت می کنند بر اساس مصوبه باشد قانونی است و مشکلی نداشته و اگر خلاف مصوبه باشد هر کسی اعتراض داشته باشد و شکایت کند رسیدگی خواهد شد.

وی افزود: در شورای شهر تهران در دوره چهارم مصوبه ای برای رعایت فاصله برای بانوان در عقب تاکسی ها بود که به صورت قدرمدد در عقب تاکسی ها نشستند مصوبه ای که شورا تحت عنوان خدمات بیشتر و راحت تر داده شده بود لذا در شرایط فعلی شیوع کرونا و لزوم سفارگیری سه نفر برای تاکسی ها بررسی کردیم در شورا چهارم این مصوبه هست و می تواند موضوع کرونا هم پوشش دهد لذا مصوبه جدید نداریم.

علیخانی ادامه داد: البته اعتقاد نداریم برای این فاصله گذاری مردم باید بانوان آن را بدهند چرا که دولت درباره کرونا اعتبار گذاشته و باید از این اعتبار برای بخش حمل و نقل عمومی نیز هزینه شود، وقتی این اعتبار اختصاص داده نمی شود قشارش به مردم وارد می شود. قطعا شهرداری تهران نمی تواند کرایه راننده تاکسی شخصی را پرداخت کند.

وی تاکید کرد: این اشکال به دلیل عدم توجه دولت به بخش حمل و نقل عمومی ایجاد شده است؛ تاکنون از اعتبار اختصاص داده شده برای مقابله با کرونا بابی به حمل و نقل عمومی پرداخت نشده است که اگر اختصاص پیدا می کرد این مشکلات ایجاد نمی شد. امروز حمل و نقل جز مظلوم ترین بخش‌ها است و رانندگان حمل و نقل عمومی مثل تاکسیرانان جز مظلوم ترین هاهستند.

دولت از اعتبار کرونا به تاکسی ها پرداخت کند و نباید همه فشار به راننده گان تاکسی باشد.

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای شهر تهران در بخش دیگری از صحبت های خود با تاکید بر اینکه نمی توان به تاکسیران گفت مسافر کمتر سوار کن و کرایهاش را هم دریافت نکن، افزود: در حال حاضر بیشترین محدودیت ها برای تاکسی ها اعمال می شود، مگر در هواپیماها که مسافر سوار می کنند این قاصله گذاری رعایت می شود؟ من به تاژگی سفر هوایی داشته ام و مسافران گشرده در هواپیما بودند لذا مدام به تاکسی ها گیر داده می شود.

وی افزود: دولت از اعتبار کرونا به تاکسی ها پرداخت کند و بگوید اصلا دو مسافر سوار کنند نباید همه فشار به رانندگان تاکسی باشد. فاصله اجتماعی باید رعایت شود اما اعتباری هم برای افزایش ناوگان باید توسط دولت داده شود. تنها مطرح می شود محدودیت برای حمل و نقل و حذف هزینه ها برای افراد نمی شود. این موضوع خیلی حذف می شود. هزینه ها افزایش می یابد و رباهی هم کمک نمی شود خوب در چنین شرایطی چگونه باید شهر اداره شود؟ اما اداره شهر بودجه نمی خواهد؟

وی با بیان اینکه حقوق رانندگان تاکسی را چه کسی باید پرداخت کند؟ اصلا قرار نیست همه فشار به یک دستگاه باشد. خاطر نشان کرد که مدیریت شهری که در دولت حضور دارد، دفاع کند و اعتبار بگیرد و ناوگان حمل و نقل عمومی را رانند اند.

اعلام اسامی مشمولان مسکن ملی

معاونت مسکن وزارت راه و شهرسازی از اتمام پالایش مرحله دوم ثبت‌نام اقدام ملی مسکن خبر داد.

به گزارش پیام آشنا؛ براساس اعلام وزارت راه وشهرسازی به تدریج نتایج پالایش‌ها به متقاضیان واجد شرایط پیامک می‌شود و پذیرفته‌شدگان برای احراز شرایط باید به ادارات کل راه و شهرسازی استان محل سکونت خود مراجعه کنند. اعلام اسامی واجدان شرایط مسکن ملی از روز گذشته آغاز شده است.

پالایش مسکن ملی در سه مرحله انجام شده و به اتمام رسیده است. هم‌اکنون نتایج پالایش مسکن ملی در اختیار استان‌ها قرار دارد و مشخص است که چه افرادی واجد شرایط هستند که این نتایج از طریق سامانه و یا پیامک به متقاضیان واجد شرایط اعلام می‌شود.

کدام مناطق بیشترین آلودگی صوتی را دارند؟

شاخص کیفیت هوا در حال حاضر بر روی عدد ۶۶ قرار گرفته و کیفیت هوای تهران قابل قبول است. همچنین ۲ محدوده بزرگراه بسیج و ۱۷ شهریور آلودگی صوتی خطرناک دارند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از فارس، شاخص کیفیت هوا در حال حاضر بر روی عدد ۶۶ قرار گرفته و کیفیت هوای تهران قابل قبول است. همچنین این شاخص طی ۲۴ ساعت گذشته به طور میانگین بر روی عدد ۷۷ قرار داشت و کیفیت هوا قابل قبول بود.

تهران از ابتدای سال ۱۵ روز هوای پاک و ۵۹ روز هوای قابل قبول و ۲ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس جامعه داشته است. این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل، پایتخت ۲۵ روز هوای پاک، ۴۹ روز هوای قابل قبول و ۲ روز هوای ناسالم داشت.

همچنین بر اساس شاخص‌های سنجش آلودگی صوتی در حال حاضر ۲ محدوده از تهران شامل بزرگراه بسیج و ۱۷ شهریور دارای آلودگی صوتی خطرناک هستند و اکثر مناطق همچون بزرگراه همت، بلوار شهران، حافظ، المپیک، تهرانسر و سعدی دارای آلودگی صوتی آزار دهنده هستند.

بر اساس این گزارش، ۴ نقطه تهران شامل بزرگراه‌های اشرفی اصفهانی، محمودی کنی، هاشمی رفسنجانی و بلوار علیمردانیان فاقد آلودگی صوتی هستند.

قربونِ دَسِت، اون شیر آبُ ببند.