

قطعی برق اصفهان تا پایان تابستان کاهش پیدامی کند

سختگوی صنعت برق اصفهان اعلام کرد با کاهش دما و همکاری مردم، میزان خاموشی‌های برق تا پایان تابستان ۱۴۰۴ به شکل محسوس کاهش پیدامی کندلودوقاسمی در گفت‌وگو با ایمن‌ا ضمن عذرخواهی بابت خاموشی‌های اعمال شده در تابستان سال جاری، اظهار کرد:این خاموشی‌های برق به هیچ وجه تصمیمی آسان نبود،اما با توجه به شرایط مصرف در اوج گرما و به‌منظور حفظ پایداری شبکه سراسری برق و جلوگیری از بروز خاموشی‌های گسترده‌تر، ناگزیر به اجرای آن شدیم.افزود: با کاهش تدریجی دما و خنک‌تر شدن هوا، پیش‌بینی می‌کنیم میزان خاموشی‌ها تا پایان تابستان به‌طور محسوس تعدیل شود و شرایط شبکه برق در وضعیت پایدار قرار گیرد.سختگوی صنعت برق اصفهان عنوان کرد:همراهی بسیار خوب مردم و اصناف استان در روزهایی که به‌منظور مدیریت مصرف تعطیلی اعلام شد، بسیار ارزشمند بود. تنها در همین مدت، حدود ۵۰۰ مگاوات صرفه‌جویی صورت گرفت که معادل مصرف برق بیش از ۱۰ هزار واحد مسکونی در الگوی مصرف است. این نشان می‌دهد که با همدلی مردم و مدیریت صحیح مصرف،می‌توانیم علاوه بر عبور ایمن از پیک تابستان،پایداری شبکه‌برق را نیز تضمین کنیم.قاسمی تصریح کرد در پایان بار دیگر ضمن قدردانی از صبوری و همکاری همشه‌ریان، تأکید می‌کنم صنعت برق استان اصفهان با همه توان در تلاش است تا با اجرای برنامه‌های فنی و مدیریتی، شرایط شبکه را پایدار نگاه دارد و خاموشی‌ها به حداقل برسد.

۹۰ مگاوات برق در تیران تولید می‌شود

فرماندار تیران‌وکرون گفت: ۹۰ مگاوات برق در قالب نیروگاه‌های خورشیدی در این شهرستان تولید و وارد چرخه مصرف خواهد شد.محمدسادعفر در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: راندا نازی حدود ۵۰ پروژه نیروگاه خورشیدی در دستور کار قرار دارد که بهره‌برداری از این پروژه‌ها، ۹۰ مگاوات برق تولیدی،وارد چرخه‌مصرف می‌کند.وافزود:این پروژه‌های تولید برق در مقیاس‌های کوچک و بزرگ در حال اجرا است که بر اساس شرایط سرمایه‌گذاری تا سه سال آینده مورد استفاده قرار می‌گیرد.فرماندار تیران و کرون بیان کرد:متناسب با درخواست بخش‌های خصوصی، عمومی، دولتی و خیران موافقت‌نامه راندا نازی پتل‌های خورشیدی صادر و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.سادعفر ادامه داد: راندا نازی پتل خورشیدی بر روی پشت بام مدراس از جمله طرح‌ها با مشارکت خیران است که علاوه بر منفعت اجتماعی و تأمین برق در شرایط ناآرازی، به درآمدزایی برای مدرسه نیز کمک می‌کند.و راندا نازی پتل خورشیدی در شهرک‌های صنعتی را یک فرصت برای رفع نیاز برق صنایع اعلام کرد و گفت: این اقدام در شهرک صنعتی تیران انجام و پتل خورشیدی چون چین، آسیابا و حتی ترکیه در همین ملت شبکه‌ای مدرن و کارآمد از خطوط پرسرعت ساخته و به بهره‌برداری‌رسانده‌اند.

سادعفر با بیان اینکه ۶۲ درصد از سهم پروژه‌های هفته دولت به بخش خصوصی اختصاص داشت یادآور شد: تکنولوژی‌های روز در این پروژه‌ها مورد استفاده قرار گرفته بود.

بحران برق لبنیات را تهدید می‌کند

رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی با هشدار نسبت به بحران خاموشی‌ها،اعلام کرد که قطعی مکرر برق،رنجبره تولید تا توزیع لبنیات را تحت تأثیر قرار داده و باعث شده شیر و بستنی در گرمای ۴۰ درجه تنها چند ساعت دوام داشته باشند. او تأکید کرد که هزینه‌های تولید افزایش یافته و بسیاری از کارخانه‌ها و فرآورده‌آچار به استفاده از ژل‌تاور و راهکارهای اضطراری برای حفظ محصولات خود شده‌اند.

میراسلام تیموری در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به مشکلات کارخانه‌ها و فروشگاه‌ها در شرایط قطعی برق و ناآرازی انرژی اظهار کرد:قطع برق در شهرها به بحرانی جدی تبدیل شده است. درصورت قطعی برق صرف تا صد رنجبره تولید،تا توزیع دچار چالش می‌شود چراکه تمام مراحل تولیدش،تغذیه مناسب و... دچار تعویق می‌شود.محصولات لبنی در گرمای ۴۰ درجه تنها چند ساعت دوام دارند و وقتی یخچال‌ها خاموش شوند،سریعاً فاسد می‌شوند.میزان مرجوعی کالا‌های لبنی در این شرایط دو برابر شده است. ماست و پنیر قدری دوام می‌آورند، اما شیر و بستنی طرف چند ساعت از بین می‌روند. بسیاری از مغازه‌داران ناچارند هر روز در این شرایط کار کنند. رئیس انجمن صنایع فرآورده‌های لبنی توضیح داد: برخی کارخانه‌ها برای مدیریت اوضاع تفاهم‌نامه‌ای با وزارت نیرو امضا کرده‌اند تا در ساعات اوج بار، مصرف خود را نصف کنند و بخشی را با ژل‌تاور تأمین کنند. اما ژل‌تاور هم تنها دو ساعت پاسخگوست و هزینه سنگینی دارد. کارخانه‌های داخل شهرها هم معمولاً چند روز در هفته از صبح تا شب با قطعی برق روبه‌رو هستند و امکان ادامه کار ندارند. این وضعیت هم هزینه تولید را افزایش داده و هم ریسک فاسد شدن محصولات را بالا برده است.

قطار سریع‌السیر؛ مسیر کوتاه چین و انتظار بلند ایران

تجربه‌پزشکیان از پکن تا اصفهان؛ ۳۰ دقیقه در برابر ۲۰ سال



رئیس‌جمهور ایران در چین مسافر قطار سریع‌السیر شد: سفری ۱۶۱ کیلومتری در نیم‌ساعت. اما در ایران، پروژه اصفهان–تهران پس از دو دهه هنوز در ایستگاه وعده‌ها مانده است.

۱۴ وقتی پکن الهام‌بخش اصفهان می‌شود

چند روز اخیر خبری کوتاه اما پرمعنا منتشر شد:رئیس‌جمهور ایران در ادامه سفر خود به چین، مسافر قطار سریع‌السیر پکن–تیانجین شد. سفری ۱۶۱ کیلومتری که تنها در ۳۰ دقیقه طی شد؛ مسیری که تا پیش از افتتاح این خط در سال ۲۰۰۸ دست‌کم دو ساعت طول می‌کشید.

در همان لحظه که رئیس‌جمهور و هیأت ایرانی تجربه‌ای تازه از حمل‌ونقل ایمن، سریع و فناوریانه را لمس می‌کردند، هزاران کیلومتر آن‌سوتر، در قلب ایران، پروژه‌ای مشابه همچنان در پیچ‌خم وعده‌ها و زیرسازی‌های نیمه‌تمام گرفتار مانده‌است: قطار سریع‌السیر اصفهان–قم–تهران.

این هم‌زمانی، پنهانی‌ها شد برای دکتر علیرضا صلواتی، مجری کل طرح‌های زیربنایی اصفهان، تا در یادداشتی صریح خطاب به

رئیس‌جمهور بنویسد: «چهار رئیس‌جمهور پیش از شما نیز این دغدغه را داشتند، اما پروژه به سرانجام نرسید. این بار نتگارید فرصت از دست برود. مردم ایران منتظر شنیدن سوت نخستین قطار سریع‌السیر کشورند».

۱۴ قطاری که دو دهه است روی ریل وعده‌ها مانده

ایده اتصال تهران و اصفهان با قطار سریع‌السیر نخستین بار در اوایل دهه ۱۳۸۰ روی میز مدیران گذاشته شد. استدلال‌ها هم روشن و بدیهی بود: مسیری که امروز بیش از پنج ساعت زمان می‌برد، می‌توانست به کمتر از دو ساعت کاهش یابد؛ خطی که بر ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱۶ میلیون مسافر را داشت و سه قطب مهم کشور–تهران، قم و اصفهان–را در محور گردشگری، زیارت، علم و اقتصاد به هم پیوند می‌زد.

قرارداد اولیه با طرف چینی بسته شد. ماشین‌آلات راهی کارگاه‌ها و مسیرها خاک‌برداری شدند و در بخش اصفهان–قم، زیرسازی تا ۷۵ درصد پیش رفت. اما درست در میانه این امیدها، هر تغییر دولت، هر تلاطم آرزی، هر بار بسته شدن LC یا اختلاف‌نظر درباره مدل تأمین مالی، پروژه را متوقف کرد.

حالا، پس از گذشت بیش از دو دهه، حاصل کار همچنان صفر کیلومتر. قطار سریع‌السیر عملیاتی در ایران است؛ در حالی‌که کشورهایی چون چین، آسیابا و حتی ترکیه در همین ملت شبکه‌ای مدرن و کارآمد از خطوط پرسرعت ساخته و به بهره‌برداری‌رسانده‌اند.

۱۴ از تجربه پکن تا امید ایران

علیرضا صلواتی در یادداشت خود، روایت را از همان صحنه پکن آغاز می‌کند: «قای رئیس‌جمهور! سلام و خلاقیت. امروز صبح، پیام‌های زیادی دریافت کردم که خبر از سفر شما به پکن می‌داد؛ جایی که مسافر قطار سریع‌السیر شدید، رنگ‌رنگر خا صلاوسیم‌ا هم فرصت را غنیمت شمرد و پرسید، و شما هم پاسخ دادید: که «در حال تلاش هستیم که کل مسیرهای کشور را ریلی کنید؛ که هم عمومی است، هم بدون آلودگی، هم دسترسی‌ها را راحت‌تر می‌کند و این حق همه شهروندان ایرانی است. اگر به دنبال توسعه هستیم، هیچ راه دیگری جز این نداریم.»

صلواتی سپس پرد‌های تاریخی را بالا می‌زند: این دغدغه بزرگ شما را چهار رئیس‌جمهور پیش از شما هم داشتند و بارها گفتند و نوشتند، اما به هر دلیلی نشد و نگذاشتند. کمال بشود.

او به تجربه عینی چین اشاره می‌کند:قطاری که شما امروز سوار

شدید، همان خطی است که فاصله پکن تا تیانجین را از ۱۲۰ دقیقه به ۳۰ دقیقه کاهش داد؛ هم وقت مردم علای را حفظ کرد، هم وقت رؤسای‌جمهور اجلاس شانگهای، و این، معنای عینی عدالت‌است: قطاری که هم رئیس‌جمهور و مهمانان بلندپایه در آن می‌نشینند، هم کارگر و معلم و مهندس و تاجر.

صلواتی تأکید می‌کند که پروژه ایران حتی از آنچه امروز در چین وجود دارد مدرن‌تر خواهد بود، به شرط آنکه فرصت از دست نرود؛ امید که وقتی به ایران برمی‌گردید، در این زمان طلایی، مدیران ذی‌ربط را مکلف کنید که الوعهده وفا. فرصت را از دست ندهید تا تا پایان این دوره ریاست‌جمهوری، سوت حرکت این قطار شنیده شود؛ و این طعم شیرین، گواری همه ایرانی‌ها باشد؛ از تهرانی‌ها و قمی‌ها و اصفهانی‌ها گرفته تا مشهدی‌ها و تبریزی‌ها و یزدی‌ها و بوشهری‌ها.

این روایت، هم احساسی است، هم انتقادی و هم پیشنهادی. روشن برای تصمیم‌گیران.

۱۴ قطار جهان در حال پرواز است، ایران هنوز در ایستگاه

برای درک فاصله ایران با جهان کافی است نگاهی به داده‌های اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها(UITC) بیندازیم.

کشور	۲۰۰۵	۲۰۱۰	۲۰۱۵	۲۰۲۰	۲۰۲۳
چین	۰ km	۸,۰۰۰ km	۱۹,۰۰۰ km	۳۵,۰۰۰ km	۴۲,۰۰۰+ km
ژاپن	۲,۴۰۰ km	۲,۶۰۰ km	۳,۰۰۰ km	۳,۲۰۰ km	۳,۳۰۰ km
فرانسه	۱,۸۰۰ km	۱,۹۰۰ km	۲,۱۰۰ km	۲,۸۰۰ km	۳,۰۰۰ km
اسپانیا	۱,۰۰۰ km	۲,۰۰۰ km	۳,۱۰۰ km	۳,۳۰۰ km	۳,۴۰۰ km
آلمان	۱,۰۰۰ km	۱,۳۰۰ km	۱,۵۰۰ km	۱,۶۰۰ km	۱,۷۰۰ km
ترکیه	۰ km	۲۰۰ km	۶۰۰ km	۱,۲۰۰ km	۱,۶۰۰ km
ایران	۰ km	۰ km	۰ km	۰ km	۴۱۰ (۴۱۰ km)

این جدول واقعیتی تلخ را نشان می‌دهد: در حالی‌که چین در کمتر از نوده‌ه‌هر جهانی قطار سریع‌السیر شده و حتی ترکیه، همسایه ما، بیش از ۱۶۰۰ کیلومتر خط پرسرعت ساخته، ایران هنوز

توانسته نخستین خط خود را به بهره‌برداری برساند.

۱۴ اقرار قطار سریع‌السیر اصفهان–تهران ضروری است

مخالفان این پروژه سال‌ها است برجسب «لوکس» یا «غیرضروری» به آن زده‌اند. اما واقعیت‌ها و اعناد چیز دیگری می‌گویند. خط اصفهان–تهران تنها یک پروژه عمرانی نیست، بلکه یک زیرساخت استراتژیک برای آینده اقتصاد و جامعه ایران است: درست مثل بزرگراهایی که در دهه ۱۳۷۰ ستون فقرات حمل‌ونقل کشور شدند.

این طرح اگر اجرا شود، دست‌کم ۱۰ د ستاورد حیاتی خواهد داشت: **پایلوت ملی**: نخستین خط پرسرعت ایران است؛ الگویی که موفقیت آن راه را برای مشهد، تبریز، شیراز و جنوب کشور باز می‌کند.

انتقال فناوری: ساخت و بهره‌برداری نیازمند فناوری‌های پیشرفته است؛ فناوری‌هایی که می‌تواند وارد کشور شود و در صنایع داخلی بازتولید گردد.

زیرساخت توسعه‌ای: ریل پرسرعت می‌تواند همان نقشی را ایفا کند که بزرگراه‌ها سه دهه پیش داشتند؛ شالوده‌ای برای یک جهش ملی.

کاهش زمان سفر: تهران–اصفهان در کمتر از دو ساعت طی می‌شود؛ یعنی میلیون‌ها ساعت زمان شهروندان در سال ذخیره خواهد شد.

صرفه‌جویی انرژی: جایگزینی سفرهای جاده‌ای و هوایی با ریل پرسرعت، به معنای صرفه‌جویی میلیون‌ها لیتر سوخت فسیلی است.

ایمنی: آمارهای جهانی نشان می‌دهد قطار سریع‌السیر امن‌ترین وسیله حمل‌ونقل است؛ ایران می‌تواند با این خط آمار سوانح جاده‌ای را به شکل چشمگیری کاهش دهد.

رونق گردشگری: اتصال سریع سه قطب گردشگری و زیارت–تهران، قم، اصفهان–می‌تواند ورود گردشگران داخلی و خارجی را افزایش دهد.

رشد اقتصادی و اشتغال: ساخت و بهره‌برداری هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد می‌کند و صنایع بزرگی چون فولاد، بتن، برق و خدمات را قبال می‌سازد.

عدالت اجتماعی: دسترسی برابر برای همه طبقات جامعه به سفری سریع، امن و مدرن؛ از کارگر و دانشجو گرفته تا مدیر و سرمایه‌گذار.

اعتبار بین‌المللی: موفقیت در اجرای این پروژه نماد اراده ایران برای



توسعه پایدار است و می‌تواند زمینه جذب سرمایه‌گذار خارجی را فراهم کند.به بیان دیگر، این خط نه یک پروژه لوکس بلکه یک «ضرورت ملی» است؛ ضرورتی که تأخیر در آن، هزینه‌ای به مراتب سنگین‌تر از اجرای آن دارد. واقعیت این است که تأخیر دو دهه‌ای در اجرای قطار سریع‌السیر اصفهان–تهران، فقط یک عقب‌ماندگی عمرانی نیست؛ بلکه به معنای از دست رفتن میلیون‌ها ساعت وقت شهروندان، مصرف صدها میلیون لیتر سوخت اضافی، تلاطم هزاران ساجه جاده‌ای و فرصت‌های گردشگری و اقتصادی از دست‌رفته است. اگر همین امروز این خط به بهره‌برداری برسد، ایران می‌تواند سالانه ده‌ها هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی مستقیم و غیرمستقیم داشته باشد. بنابراین هزینه‌ای که در ظاهر برای ساخت این خط بالا به نظر می‌رسد، در مقایسه با هزینه فرصت تأخیر ناچیز است.

۱۴ فرصت طلایی یا تکرار یک حسرت؟

اکنون ایران در یک نقطه تاریخی ایستاده است: زیرسازی ۷۵ درصد، ماشین‌های قم–تهران تکمیل شده، ماشین‌آلات و نیروی انسانی آماده‌اند، طرف‌های چینی همچنان مایل به مشارکت‌اند، و مهم‌تر از همه، رئیس‌جمهور ایران طعم واقعی قطار سریع‌السیر را در سفر به چین چشیده است.

این مجموعه شرایط چیزی نیست جز یک فرصت طلایی؛ فرصتی که شاید به‌سادگی تکرار نشود. اگر دولت چهاردهم عزم کند و این پروژه را به سرانجام برساند، نام خود را در تاریخ حمل‌ونقل ایران ثبت خواهد کرد. اما اگر این فرصت هم از دست برود، قطار سریع‌السیر اصفهان–تهران به سرنوشت بسیاری از پروژه‌های نیمه‌تمام دیگر دچار می‌شود: تبدیل شدن به یک حسرت ملی.همان‌طور که صلواتی نوشت: «برای‌ها به شما خیلی می‌ماند(روایت)» صدای سوت قطار سریع‌السیر اصفهان–تهران می‌تواند نوا‌ده‌وایی به این امید باشد. **و حالا همه چیز به یک تصمیم بستگی دارد**: آیا قطاری که بیست سال است در ایستگاه وعده‌ها متوقف مانده، سرانجام به حرکت در می‌آید؟ یا باید همچنان در حسرتی تاریخی بمانیم و از پشت پنجره اخ‌ر، شتاب قطارهای دیگر کشورها را تماشا کنیم؟ سوت این قطار، تنها آغاز یک سفر نیست؛ آغاز فصلی تازه در توسعه ایران است. اگر امروز به صدا درآید، فردا تاریخ از دولت چهاردهم به‌عنوان دولتی یاد خواهد کرد که بعد از دو دهه، قطار امید را روی ریل آینده نشاند. اگر باز هم به تعویق بیندند، این حسرت نه فقط در دفترچه پروژه‌ها، که در حافظه جمعی ایرانیان باقی خواهد ماند.

صادرات ۴۲۵ میلیون دلاری گمرکات اصفهان در پنج ماه نخست سال جاری

مدیرکل گمرکات استان اصفهان گفت: در پنج ماهه ابتدای اسال ۱۴۲۵ میلیون دلار کالا از طریق گمرکات استان صادر شد.رسول کوهستانی بزوه در گفتگو با مهر اظهار کرد: تشریفات صادرات ۶۴۷ هزار و ۲۲۲ تن کالا به ارزش ۴۲۵ میلیون و ۳۸۷ هزار دلار در گمرکات استان اصفهان طی پنج ماه نخست سال جاری انجام شده است.او اعلام صادراتی گمرکات استان اصفهان را ۴۵۱ میلیارد و افزود: در پنج ماهه ابتدایی اسمال فرآورده‌ای نفتی ۱۳۶ میلیون دلار، محصولات لبنی ۶۲ میلیون دلار، چین آهن و فولاد ۵۶ میلیون دلار، فرش ماشینی ۴۰ میلیون دلار و مس و مصنوعات آن ۳۳ میلیون دلار عمده محصولات صادراتی از طریق گمرکات استان اصفهان بودند.مدیرکل گمرکات استان اصفهان کشورهای مقصد صادراتی استان را ۷۲ کشور اعلام و خاطرنشان کرد: در پنج ماه اسمال پاکستان با ۱۳۱ میلیون دلار، عراق ۶۹ میلیون دلار، افغانستان ۶۰ میلیون دلار، امارات متحده عربی ۳۵ میلیون دلار و ترکیه ۳۲ میلیون دلار عمده مقاصد صادراتی از طریق گمرکات استان اصفهان بودند.به گفته کوهستانی، در این مدت همچنین تشریفات واردات ۴۹ هزار و ۳۲۲ تن کالا به ارزش ۲۱۱ میلیون و ۳۸۰ هزار دلار در گمرکات استان اصفهان انجام پذیرفته است.لور خصوص عمدترین اقلام وارداتی گمرکات استان گفت: در پنج ماهه اسمال ماشین‌آلات مکانیکی ۸۲ میلیون دلار، ماشین‌آلات برقی ۲۶ میلیون دلار، آلومینیوم و مصنوعات آن ۱۹ میلیون دلار، محصولات آهن و فولاد ۸ میلیون دلار و خودرو و قطعات آن ۸ میلیون دلار از طریق گمرکات استان اصفهان وارد و ترخیص شده است.مدیرکل گمرکات استان اصفهان با اشاره به مهمترین کشورهای مبادا وارداتی استان اصفهان گفت: در پنج ماه اسمال، امارات متحده عربی ۵۷ میلیون دلار، چین ۵۱ میلیون دلار، ترکیه ۳۳ میلیون دلار، آلمان ۱۵ میلیون دلار و ایتالیا ۱۴ میلیون دلار بوده است.

۱۷ تن کود باران‌دار بین کشاورزان اصفهان توزیع شد

مدیر شرکت خدمات حمایتی کشاورزی اصفهان گفت:افزون بر ۱۷هزار و ۲۰۰ کیلوگرم انواع کود شیمیایی باران‌دار طی پنج ماه نخست اسال تهیه، تأمین و بین کشاورزان و کارگران این استان توزیع شد.رضا تأمین و در گفتگو با مهر اظهار کرد: این اقدام با هدف حمایت از کشاورزان و ارتقای بهره‌وری محصولات کشاورزی انجام شده است.او افزود: کودهای باران‌دار با قیمت مناسب در اختیار کشاورزان قرار گرفته و نقش مهمی در بهبود کیفیت و افزایش تولیدات کشاورزی استان ایفا کرده است، نژانجامدنی همچنین به نمونه‌برداری از ۲۰۰ تن کود کلرور پتاسیم از حلالق ۴۰ کیسه انجام شد.از هر کیسه مقدار مشخصی نمونه گرفته شده و پس از مخلوط دقیق، سه نمونه بکتولخت برای آزمایش، نگهداری و ارائه به خریدار تهیه شد. اصفانه کرد این نمونه‌ها در ظروف پلمب شده و عاری از آلودگی نگهداری و برای ارائه به آزمایشگاه معتبر ارسال شد.نشدیه گفته نژانجامدنی، مشخصات کامل هر نمونه شامل نام،مصول، تاریخ،نمونه‌برداری، شماره سری تولید و سایر اطلاعات ضروری روی بسته‌ها درج شده است.او تأکید کرد این نمونه‌برداری با هدف کنترل کیفی محصول پیش از عرضه به بازارهای داخلی و بین‌المللی انجام شده و بخشی از سیاست‌های شرکت صنعت پتاس آسیا برای جلب اعتماد،صرف‌کنندگان است.

عمودی سازی راهکار توسعه شهرها در مناطق مختلف کشور

رئیس انجمن صنعت ساختمان گفت: بافت فرسوده یک پتانسیلی است که امکان توسعه از طریق تراکم را به دولت می‌دهد و به‌نوعی عقیده ما در بسیاری از شهرها «عمودی سازی» است، برنام‌جاری در خصوص نوسازی بافت‌های فرسوده در محلات ۱۲۰۲۰اظهار داشت: طبق قانون برنامه هفتم برای توسعه شهرها، بافت فرسوده و الحاق زمین جزو وظایف دولت شمرده شده است که ما عقیده داریم که الحاق زمین در شهرهای مثل تهران که فقط از جنوب امکان توسعه دارد، باعث کاهش‌یشتنی و مشکلات زیرساختی می‌شود.اما بافت فرسوده یک پتانسیلی است که امکان توسعه از طریق تراکم را به دولت می‌دهد و به‌نوعی عقیده ما در بسیاری از شهرها «عمودی سازی» است.او با بیان اینکه مخالف ایران‌تام که مترژ سیستم افزود، حتی اگر هزینه ساخت برای دهک‌های ۱۳ تا ۱۲ زیاد شود، هم دولت می‌تواند با مولدسازی زمین‌هایش به جای مردم بخش عمده‌ای از هزینه را متقبل شود و می‌توان گفت که هزینه‌ای هم برای دولت با داشتن زمین‌های خالی زیاد ندارد.او بیان کرد کشور ما کشور خشکی است و خصوص بخش مرکزی به سمت خشکی می‌رود، بنابراین توسعه جدید در شهرها منطقی به نظر نمی‌رسد.پشتندام این است که از ظرفیت عظیم بافت فرسوده در کلانشهرها با لحاظ زیرساخت‌ها و پیوسته‌های مختلف فرهنگی، اجتماعی و ورزشی استفاده شود.او ادامه داد: ما می‌توانیم زمین‌های ساحلی را توسعه عمودی بدیم که زمین‌ها را بین نرود. در بافت فرسوده نیز با توجه به اقلیم کلانشهرها و استفاده و مشورت توسعه گران عمل شود. نژارزی بر منجر به اختلال در تولید نهاده‌های صنعت ساختمان می‌شود و به افزایش هزینه تولید و کندی در هزینه ساخت‌ها منجر می‌شود. در حال حاضر به دلیل نبود برق بسیاری از رنجبره تأمین در صنعت ساختمان دچار مشکل است.رئیس انجمن صنعت ساختمان با بیان اینکه اخیراً وزیرای کار برای اتباع خارجی کارگر نیز مطرح و تصویب شده است که نویدبخش تأمین نیروی مورد نیاز پروژه‌های ساخت و ساز است، یادآور شد: بر اساس بررسی‌ها، مشکل نیروی کار اتباع با صدور گواهی‌های موقتیه، به رودی با هماهنگی دولت و سازمان‌های مربوطه حل خواهد شد.