

اخبار

تخصیص یارانه
برای قبض‌های
گروه‌های حمایتی

ابوالفضل نوروزی، مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن گفت: امکان اختصاص یارانه به قبوض خدماتی گروه‌های حمایتی با استفاده از اطلاعات موجود در سامانه املاک و اسکان فراهم شده است.

مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن ادامه داد: براساس بند «ل» تبصره ۱۶ ماده واحده قانون بودجه ۱۴۰۲ مددجویان تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی که جزو مشترکان کم‌مصرف هستند، از تخفیف قبوض خانگی آب، برق و گاز تا سقف رایگان برخوردار می‌شوند.

برنامه ساخت
۴۰ شهرک جدید
در دولت سیزدهم

سرپرست شرکت عمران شهرهای جدید گفت: در دولت سیزدهم مطالعات و مکان‌یابی بیش از ۴۰ شهرک در ۱۳ استان کشور با ظرفیت جمعیتی پذیری بیش از ۴۰۰ هزار نفر انجام و از این تعداد پروانه و پیش‌پروانه ساخت ۱۴ شهرک صادر شده است.

در حالی که از سال ۱۳۸۶ تا سال ۱۴۰۰ عملاً هیچ پروانه تأسیس و بهره‌داری شهرک‌های دولتی و خصوصی صادر نشده بود. سعید غفوری اظهار کرد: ستاد مدیریت شهرک‌سازی کشور، در چهارچوب دستورالعمل ترویج شهرک‌سازی در سال ۱۳۸۶ با اهداف متنوعی از جمله تدوین سیاست‌های ترویج شهرک‌سازی و سامان دادن به ساخت و سازهای بی‌ضابطه خارج از محدوده و حریم شهرها تشکیل شد اما تا زمان دولت سیزدهم، اقدام چندان برای تحقق اهداف صورت نداد.

رشد ۵۰ درصدی
نوسازی مسکن
در بافت‌های فرسوده

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه روند نوسازی بافت‌های فرسوده شهری از خرداد تا بهمن امسال رشد ۵۰ درصدی داشته است، کلان‌شهرهای تهران، مشهد، کرمانشاه، تبریز، اصفهان و همدان را شهرهای برتر در زمینه نوسازی بافت فرسوده معرفی کرد.

«محمدآیینی» افزود: طبق آمارها، روند نوسازی بافت‌های فرسوده از ۱۵۵ هزار واحد مسکونی در خردادماه امسال به ۲۲۵ هزار واحد رسید است و رشد تقریباً ۲ برابری در نوسازی بافت‌های فرسوده را در این مدت تجربه کردیم.

ایران در مدار
بیشترین
تأثیرپذیری از تغییر اقلیم

رئیس سازمان هواشناسی کشور با بیان اینکه بیشترین افزایش دمای کره زمین در عرض‌های ۲۰ تا ۶۰ درجه رخ داده است که کشور ایران نیز در همین محدوده قرار دارد، گفت: امسال گرم‌ترین آذر ۳۳ سال اخیر کشور ثبت شد. «سحر تاج‌بخش مسلمان» اظهار داشت: دمای بعضی از ایستگاه‌های هواشناسی کشور نظیر پاریس آباد در شمال غربی‌ترین منطقه کشور به حدود ۲۰ درجه سلسیوس رسید که این یک رکورد بسیار عجیب برای کشور به‌شمار می‌رود.



عکس: ابوالفضل نسایی / ایران

۹۰ درصد برج‌های تهران
استاندارد ایمنی ندارند

ساخت و ساز در مجاورت گسل‌ها در بسیاری از مناطق کشور بدون توجه به مقررات حریم گسل، به سرعت رو به افزایش و در شهرهای تهران، تبریز، کرج، مشهد، قزوین، کرمان، شیراز و اهواز به وضعیت بحرانی رسیده است

گزارش

بسیاری از شهرهای ایران در حاشیه یا روی گسل‌های فعال بنا شده‌اند. حتی در برخی کلانشهرها، بیمارستان، مدارس، مخازن سوخت، برج و سایر ساختمان‌های بسیار مهم و خطرناک روی نواحی گسلی احداث شده‌اند. بنابراین این ساختمان‌ها دائماً در معرض تخریب ناشی از زلزله هستند. ساخت و ساز و هرگونه تأسیسات در محدوده گسل در زمان زلزله ریسک تخریب بالایی دارد.

بروز فجاج در صورت وقوع زلزله در کلانشهرها با توجه به جمعیت بالا، همیشه بیشتر است. در شهر تهران گسل مشا، گسل شمال تهران و گسل ری (شمالی - جنوبی)، از مهم‌ترین گسل‌ها به‌شمار می‌روند. براساس اطلاعات مرکز تحقیقات راه و مسکن

وزارت راه و شهرسازی، در حال حاضر طرح تعیین نقشه گسل‌ها و حریم آنها در محدوده شهری و با هدف اعمال الزامات ممنوعیت و محدودیت ساخت و روش ساخت طبق آیین‌نامه ساخت و ساز مقاوم در برابر زلزله، در حال انجام است که می‌تواند در فراهم آوردن بستر فنی لازم جهت کاهش ریسک و آسیب‌پذیری و ارتقای تاب‌آوری شهری در مقابل زلزله نقش بسزایی داشته باشد. طبق آخرین اطلاعات وزارت راه و شهرسازی، نقشه حریم گسل‌های ۶ کلانشهر تهران، کرج، تبریز، مشهد، زنجان و کرمان در محدوده شهری و حاشیه ۳۰ کیلومتری آن تهیه و ابلاغ شده و تهیه نقشه و حریم گسل‌ها در ۹ شهر دیگر نیز در دست اقدام است. شهر تهران به دلیل وجود درصد بالایی از بافت فرسوده و ساختمان‌های بلند مرتبه در پهنه‌های گسلی، در صورت وقوع زلزله بزرگ با ریسک بالایی از نظر خسارات جانی و مالی مواجه است. حریم

گسل‌های تهران ۷۵ کیلومتر وسعت دارد که ۵۵ کیلومتر از آن در شهر تهران واقع است و روی حدود ۲۵ کیلومتر (۹ درصد) مساحت شهر تهران آن ساخت و ساز شده است و حدود ۳۲ هکتار بافت فرسوده در محدوده حریم گسل‌های شهر تهران قرار دارد.

طبق آمار، حدود ۱۲ هزار ساختمان در تهران باید از نظر مقاومت و رفع خطر مورد بررسی و اقدام فوری قرار گیرند. حدود نیمی از ساختمان‌های موجود ضعیف و فرسوده هستند که در این بین، منطقه یک با حدود ۸ هزار بنا (معادل ۶۵ درصد ساختمان‌های منطقه) واقع در حریم گسل وضعیت بحرانی‌تری در زمان وقوع زلزله خواهد داشت. به نظر می‌رسد این موضوع با روند رو به افزایش مترکام‌سازی و بلندمرتبه‌سازی در این منطقه شرایط بحرانی‌تر دارد. بعد از منطقه یک، مناطق ۲ تا ۵ در رده‌های بعدی نزدیکی به حریم گسل قرار دارند. از طرفی قرارگیری مخزن

سوخت شمال تهران روی خط گسل و همچنین گسترش خطوط مترو می‌تواند ریسک مخاطرات را در زمان وقوع زلزله افزایش دهد.

طبق آمار اعلام شده حدود ۱۰۰ ساختمان بلندمرتبه (ساختمان‌های با تعداد طبقه ۱۲ و بیشتر از آن) در تهران روی گسل ساخته شده و نیمی از آنها در منطقه یک واقع شده‌اند، منطقه یک و ۲۲ بیشترین ساختمان‌های بلندمرتبه ساخته شده روی گسل را در شهر تهران دارد. درصد بالایی از ساختمان‌های بلندمرتبه شهر تهران در حریم گسل‌های اصلی واقع شده‌اند که ریسک بالایی در هنگام زلزله به دنبال خواهد داشت. طبق آمار سال ۱۳۹۷، در شهر تهران علاوه بر ۱۰۰ برجی که روی حریم گسل‌های اصلی واقع هستند، ۵۵ برج در حریم گسل‌های متوسط و ۱۶ برج در حریم گسل‌های فرعی قرار دارند. همچنین با توجه به نقشه معابر در زمان امداد رسانی، رعایت



شهر تهران به دلیل وجود درصد بالایی از بافت فرسوده و ساختمان‌های بلندمرتبه در پهنه‌های گسلی، در صورت وقوع زلزله بزرگ با ریسک بالایی از نظر خسارات جانی و مالی مواجه است. حریم گسل‌های تهران ۷۵ کیلومتر وسعت دارد که ۵۵ کیلومتر از آن در شهر تهران واقع است و روی حدود ۲۵ کیلومتر (۹ درصد مساحت شهر تهران) آن ساخت و ساز شده است و حدود ۳۲ هکتار بافت فرسوده در محدوده حریم گسل‌های شهر تهران قرار دارد

شده است. مطابق آیین‌نامه ۲۸۰۰ احداث ساختمان‌های با جمعیت بسیار بالا از جمله بیمارستان‌ها، مدارس و مخازن سوخت و غیره، همچنین احداث ساختمان‌های بلند در حریم گسلی ممنوع شده است.

براساس آمار و اطلاعات منتشر شده حدود ۲۳۰ برج در دهه ۷۰ که دوره شروع برج‌سازی‌های جدید در تهران محسوب می‌شود، بدون دریافت مجوز کمیسیون ماده ۵ احداث شده‌اند و مجوز ۵۴۳ برج نیز تا پیش از سال ۱۳۸۵ صادر شده است. بنابر اظهارات شهرداری تهران و شورایی عالی شهرسازی و معماری کشور، اکثر این بناها فاقد ایمنی کافی هستند و بیش از ۹۰ درصد برج‌های تهران براساس بررسی‌های سازمان آتش‌نشانی و خدماتی شهر تهران، استاندارد ایمنی ندارند. در حال حاضر ساختمان‌سازی و احداث برج‌های متعدد در تهران و تبریز در محدوده ممنوعیت ساخت و ساز یعنی حریم فرمز و نارنجی گسل‌ها نیز صورت گرفته است و به رغم اینکه مطابق آیین‌نامه ۲۸۰۰ اثرات گسل باید در طراحی ساختمان‌ها در پهنه‌های گسلی لحاظ شود، تفاوتی در طراحی این ساختمان‌ها اعمال نمی‌شود که به گفته فعالان حوزه ایمنی ساختمان، یکی از دلایل آن را می‌توان عدم ارائه ضوابط اجرایی و محاسباتی مشخص برای این ساختمان‌ها دانست.

بنابر تجربیات گذشته، وسعت خرابی در کلانشهرهای واقع بر گسل‌های فعال از جمله تبریز، مشهد، اهواز و بویژه تهران به دلیل مرکز جمعیتی و وجود ساختمان‌های مرتفع، در صورت وقوع زمین‌لرزه‌ای با بزرگی بیش از ۷ ریشتر، بسیار وسیع و فاجعه‌آفرین خواهد بود. برای مثال شهر جدید پردیس در ۱۰ کیلومتری جنوب محل تلاقی دو

گسل مهم شمال تهران و مشا واقع شده است. با توجه به روند رو به رشد احداث و گسترش شهرک‌های جدید در پهنه‌های گسلی، تدوین نقشه‌های گسل و حریم آنها به کمک ظرفیت‌های علمی و تخصصی کشور باید در اولویت برنامه‌های پیشگیری و کاهش خطر حوادث طبیعی قرار گرفته و این نقشه‌ها در دسترس مردم قرار گیرند. این اقدام می‌تواند تأثیر بسزایی در افزایش تاب‌آوری شهری و ایجاد توسعه شهرهای امن داشته باشد. بنابراین گزارش، مهم‌ترین اقدامات به منظور جلوگیری از پیشرفت این بحران و وقوع فجاج احتمالی ناشی از آن، حریم گسل‌ها، رعایت ضوابط و مقررات قانونی، ساخت و ساز در پهنه‌های گسلی از طریق تقویت بعد قانونی، اجرایی و ساخت و ساز در پهنه‌های گسلی از طریق تقویت نظارتی و در نهایت تصمیم‌سازی صحیح در خصوص ساختمان‌های فاقد ایمنی موجود در پهنه‌های ریسک‌پذیر است.

عرض معابر و میزان عقب‌نشینی در زمان ساخت و ساز طبق ضوابط بسیار حائز اهمیت است. در حال حاضر روند ساخت و ساز در پهنه‌های گسلی بخصوص در شهرهای واقع در دامنه کوه‌ها با سرعت بالایی رو به افزایش است. تهران، تبریز، کرج، مشهد، قزوین، کرمان، شیراز و اهواز از این نظر وضعیت بحرانی‌تری دارند. در این بین، کلانشهر تهران و بعد از آن تبریز و کرج، بیش از سایر شهرها با این معضل مواجه هستند که گسترش بی‌رویه ساخت و ساز روی گسل‌های شمال تهران، ری، کهریزک، شمال کرج و ماهدشت گویای این مطلب است.

به گفته متولیان بخش ساخت و ساز، ساخت و ساز ساختمان‌های با جمعیت بالا و عمومی در حریم گسلی ممنوع شده است و رعایت ممنوعیت ساخت و سازها در حریم گسلی کلانشهرهایی همچون تهران، مشهد و کرج الزامی

توافق ایران و ارمنستان
برای ساخت پل نوردوز-آگاراک

هجدهمین کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و ارمنستان با حضور رؤسای کمیسیون مشترک دو کشور در راستای توسعه همکاری‌های اقتصادی از جمله توسعه زیربنای حمل و نقل برگزار شد.

«خبرالله خادمی»، معاون وزیر راه و شهرسازی در این اجلاس با معاون وزیر زیرساخت‌ها و توسعه دیجیتال ارمنستان و هیأت همراه به منظور بررسی وضعیت همکاری‌های فنی و چشم‌انداز توسعه و گسترش این همکاری‌ها در آینده دیدار کرد.

توسعه کریدورهای حمل و نقل بین دو کشور به‌ویژه کریدور شمال-جنوب ایران-ارمنستان، ساخت تونل‌ها و سازه‌های فنی خاص و صدور خدمات فنی و مهندسی از مهم‌ترین مباحث مطرح شده در این نشست است.

همچنین احداث پل جدید اتومبیل‌رو در پایانه مرزی نوردوز-آگاراک از مهم‌ترین مباحث همکاری‌های دوجانبه این نشست بود و مقرر شد تا حداکثر در مدت یک ماه از تاریخ امضای یادداشت تفاهنامه اجلاس هجدهم، کارگروه مشترک فنی، اقتصادی و



معاهده در بروکسل ارسال شده و مورد پذیرش آنها قرار گرفته است و خسارات معوق هم پرداخت شده که امیدواریم تا ژوئن سال ۲۰۲۴ شرایط برای خارج شدن ایران از تعلیق در نشست آینده معاهده کارت سبز فراهم شود.

دو ماه پیش، «کنوانسیون نظام بیمه هماهنگ کارت سبز» تعلیق رانندگان ایرانی، از خدمات بیمه حمل و نقل و بیمه شخص ثالث در منطقه اقتصادی اروپا را اعلام کرده بود. ایران از سال ۱۳۵۶ در معاهده کارت سبز عضویت دارد. مرکز این نهاد در بروکسل است.

رفع تعلیق ایران در نهاد بین‌المللی
کارت سبز حمل و نقل

جواد هدایتی مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری گفت: کمیته‌ای مرکب از دفتر ترانزیت، بیمه مرکزی و وزارت امور خارجه برای رفع تعلیق در این نهاد بین‌المللی تشکیل شده است.

هدایتی افزود: براساس خواست معاهده کارت سبز، شرکتی مستقل و غیردولتی به منظور رفع صدور این کارت در کشورمان برای فعالان حمل و نقل تشکیل شده است.

براساس این معاهده دارندگان این کارت می‌توانند در کشورهای عضو که به‌طور عمده اروپایی هستند، اجازه تردد داشته باشد و نیاز به بیمه‌نامه جداگانه کشورهای مختلف را برطرف می‌کند.

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری در ادامه گفت: مسئولان این نهاد از دو سال پیش مواردی را به ایران اعلام کرده بودند که موضوعات اصلی آن حق عضویت نیست و مسأله اصلی، تغییر ساختارها است. با اجرایی شدن ساختارهای مورد انتظار این نهاد بین‌المللی، متأسفانه در داخل کشور، این تغییر ساختارها لحاظ نشد و پس از آن به‌رغم تلاش‌ها برای پیشگیری از