تجارت
یکشنبه ۱۴ آبان ۱۳۹۶ ■ شماره ۱۱۶۸
Sun • 5 Nov. 2017
www.tejaratonline.ir

۱۰ برند "بتن" غیراستاندارد اعلام شد

مدیرکل استاندارد تهران از توقیف تولید ۱۰ برند بتن غیراستاندارد در ماه گذشته، در استان تهران خبر داد که در این راستا بتن آماده از واحد تولیدی "محمد بابایی" در رباط کریم، بتن آماده با نام تجارتی "دنیابتن" در واحد تولیدی رباط کریم، بتن آماده با نام تجارتی "خانه بتن نوین" در واحد تولیدی اتوبان بابایی، بتن آماده در واحد تولیدی "طالب سروش" در محدوده سه راه آدران، بتن آماده از واحد تولیدی "دشت بهشت خلیج" در محدوده بزرگراه فتح، بتن آماده با نام تجارتی "کوهستان صبا" در واحدی تولیدی در شهریار، بتن آماده با نام تجارتی "پژوهش" در واحد تولیدی در محدوده بلوار پژوهش، بتن آماده از واحد تولیدی "محمد صراف" و "اصغر یاحق" در محدوده سعیدآباد شهریار توقیف و متخلفان به دادگاه معرفی شدند.

توریست‌های ۷ کشور در "قلب ایران"

بیست و دومین قطار گردشگری خارجی از صبح دیروز حرکت خود را از تهران آغاز کرد. طبق اعلام شرکت راه‌آهن، این تور گردشگری که با نام «قلب ایران» حرکت خود را برای دومین بار در سال جاری آغاز کرده، با هدف بازدید گردشگران اروپایی، آمریکایی و آسیایی برنامه ریزی شده است. توریست‌های هفت کشور انگلستان، ایالات متحده امریکا، روسیه، آلمان، استرالیا، فیلیپین و نروژ مسافران این قطار هستند و شهرهای تهران، مشهد، کرمان، یزد، اصفهان، شیراز، سعادت شهر، کاشان، اراک، شوشتر، شوش، ورسک و پل سفید میزبان این مسافران خارجی خواهند بود. ایران به دنبال آن است که با اتصال ریلی به مرزهای خارجی امکان برقراری قطارهای برنامه‌ای توریستی را به مبداهای دور و نزدیک در دستور کار قرار دارد.

عدم جابجایی زائران از طریق کشتی

محمد راستاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: امسال به دلیل نبود تقاضا برای جابجایی از سوی شرکت‌های کشتیرانی، موضوع جابجایی زائران از طریق کشتی انجام نشد. تسهیل شدن تردد زائران از طریق مرز زمینی دلیل اصلی غیر فعال شدن مسیر حرکت زائران اربعین از طریق دریا در سال جاری بوده است. اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در جهت ایجاد امکانات و تسهیلات مناسب برای زائران همکاری‌هایی را با سایر بخش‌ها داشته است ضمن آنکه دو موکب را برای خدمات رسانی به زائران اربعین برپا کرده و امکاناتی نیز که برای تسهیل تردد زائران نیاز بوده از سوی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر تامین شده است.

پیشخوان

ایران جزء ۲۰ کشور برتر حمل و نقل دریایی است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در همایش دریا در مسیر پیشرفت با اشاره به این مطلب که در حال حاضر ظرفیت بنادر کشور ۲۱۷ میلیون تن است، گفت: در حوزه کشتیرانی خوشبختانه جمهوری اسلامی‌ایران جزو کشورهای سرآمد است و حداقل طی دو دهه اخیر، ما همواره جزو ۲۰ کشور برتر کشور در حوزه دریانوردی از نظر ناوگان تحت مالکین و ناوگان تحت‌پرچم بوده‌ایم.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، محمد راستاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سومین جشنواره ملی دریا؛ مسیر پیشرفت، گفت: با توجه به ظرفیت‌های قابل توجه کشور در حوزه دریا، باید بیشتر و متمرکزتر به این موضوع بپردازیم. بر اساس آخرین اندازه‌گیری طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ما کشوری هستیم با ۵ هزار و ۷۰۰ کیلومتر ساحل (اعم از سواحل مستقیم دریا، سواحل پیرامون جزایر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی) و همه این نقاط سرشار از فرصت هستند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: یکی از مهمترین بخش‌های استفاده از ظرفیت‌های دریا، بنادر تجاری هستند که بسیار به اقتصاد و ایجاد اشتغال به ویژه در نوار ساحلی کمک می‌کنند و در حال حاضر بنادر کشور بالغ بر ۲۱۷ میلیون تن ظرفیت دارند که یک فرصت طلایی محسوب می‌شود.

وی ادامه داد: در حوزه کشتیرانی خوشبختانه جمهوری اسلامی‌ایران جزو کشورهای سرآمد است و حداقل طی دو دهه اخیر، ما همواره جزو ۲۰ کشور برتر کشور در حوزه دریانوردی از نظر ناوگان تحت مالکین و ناوگان تحت‌پرچم بوده‌ایم.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ناوگان شرکت ملی نفتکش ما امروز با افتخار از نظر ظرفیت بزرگترین ناوگان جهان محسوب می‌شود و کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز یکی شرکت‌های توانمند جهان به شمار می‌رود. در کنار اینها ما ناوگان‌های فعال کوچک و بزرگ متعددی داریم.

وی اضافه کرد: امروز جمهوری اسلامی‌ایران بالغ بر ۱۰۰ هزار نفر دریانورد دارد که دارای گواهینامه شایستگی بر اساس نظامات کنوانسیون CCW هستند. از این میان ۲۰ هزار نفر شایستگی فعالیت بر روی ناوگان اقیانس‌پیما را به صورت نامحدود دارند.

راستاد یادآور شد: خوشبختانه ناوگان تحت حاکمیت پرچم جمهوری اسلامی ایران توانسته در سال‌های اخیر کاملا نیاز خودش را به جذب نیروهای دریانورد خارجی بر طرف کند و تا حد زیادی به استقلال برسد. فعالیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای باقی‌ماندن در لیست سفید الحاق کنوانسیون STCW تا حد زیادی به این مهم کمک کرد.

وی ادامه داد: امروزه ما با کشورهای مختلفی توانسته‌ایم توافقنامه و تفاهمنامه شناسایی مدارک دریانوردی را منعقد کنیم و دریانوردهای ما می‌توانند روی ناوگان زیر پرچم سایر کشورها فعالیت کنند. مدارک دریانوردان ما تا حدی معتبر هست که بعضا برخی کشورهای مهم دریانوردی حاضر شده‌اند با ما به صورت یکجانبه تفاهم‌نامه شناسایی مدارک دریانوردان را منعقد کنند. یعنی آنها شایستگی دریانوردان ما را پذیرفته‌اند اما برای ما هنوز این مساله به اثبات نرسیده است.

وی افزود: یکی دیگر از بخش‌هایی که نیاز به توجه جدی دارد صنایع دریایی کشور است. صنعت دریایی و خصوصا کشتی‌سازی یک زنجیره‌ای از شکوفایی را برای کشور ایجاد می‌کند. کشورهایی هستند که تنها با اتکا به صنایع دریایی توانسته‌اند جزء کشورهای ثرتمند جهان شناخته شوند.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: خوشبختانه جمهوری اسلامی توانسته در سال‌های اخیر زیرساخت‌های صنایع دریایی را توسعه دهد اما هنوز برای بهره‌برداری بیشتر از این زیرساخت‌ها باید بیشتر تلاش کنیم. دو دهه قبل قابل تصور نبود که کشتی‌های ناوگان اقیانوس‌پیمای ما در کشتی‌سازی‌های داخلی حتی تعمیر اساسی شود اما امروز تا حد زیادی وابستگی ما برای تعمیرات اساسی به خارجی‌ها مرتفع شده است و امیدواریم این وابستگی به صفر برسد.

وی افزود: در زمینه خدمات دریایی نیز حوزه گسترده‌ای داریم که می‌توانیم به عنوان یک ظرفیت مهم به آن توجه کنیم که خوشبختانه دستاوردهای خوبی داشته‌ایم خصوصا در حوزه فراساحل که قبلا به شناورهای خارجی نیازمند بودیم اما امروزه تا حد زیادی به خوداتکایی دست یافته‌ایم.

راستاد ادامه داد: بخش شیلات نیز رو به رشد و رونق است و هم ناوگان صیادی و هم پروژه‌هایی که برای توسعه تولید آبزیان شکل گرفته‌اند تغییرات خوبی داشته‌اند و در کنار آن‌ها صید فراساحلی نیز موفقیت آمیز بوده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: بخش دیگری که نیاز به توجه دارد و کمتر به آن پرداخته شده است گردشگری دریایی است. ما در کشور، اقلیم‌های متفاوتی را در سواحل شمالی و جنوبی با جاذبه‌های متنوع داریم که هم بازار داخلی خوبی دارند و می‌توانند موجب جذب گردشگر خارجی شود.

وی اضافه کرد: چیزی که باید امروز به آن توجه کنیم توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی است. ما در سواحل و بنادر کشور باید ۱۲.۲۰ احداث کنیم تا گردشگری دریایی با کیفیت انجام شود. از سوی دیگر نیاز داریم که ناوگان گردشگری دریایی ما توسعه یابد و ناوگان فعلی گردشگری دریایی ما کافی و مناسب نیست.

وی ادامه داد: در سازمان بنادر و دریانوردی ما از سال گذشته ما اهتمام جدی داشتیم که انگیزه کافی را برای سرمایه‌گذاران این حوزه ایجاد کنیم و مکانیسم‌های حمایتی خودمان را اعمال کنیم. و به دنبال آن هستیم موانع پیش روی این حوزه را برداریم و در آینده نزدیک شاهد تردد خطوط کروز بین المللی به بنادر خودمان باشیم.

راستاد اظهار کرد: کمتر از دو دهه پیش ما شاهد تردد خطوط کروز بین المللی به بنادر کشور بودیم که خوشبختانه با وجود فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم تجربه خوبی را در این زمینه داشتیم. امروز هم با ظرفیت‌های مناسب‌تری که در بنادر جنوبی کشور داریم این آمادگی را داریم که با بهترین کیفیت به خطوط کروز بین المللی سرویس دهیم و اخیرا نیز مذاکراتی را در این زمینه آغاز کرده‌ایم.

وی افزود: تاکنون ما انرژی کافی را برای معرفی جاذبه‌های گردشگری دریایی کشور به خارجی‌ها صرف نکرده‌ایم و باید با یک عزم جدی و راهبرد مشترک این مساله را در دستور کار قرار دهیم.

در پایان راستاد عنوان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی حاکمیتی کشور در حوزه دریانوردی آمادگی دارد تا از فعالیت‌های پژوهشی در این حوزه حمایت کامل داشته باشد و به دنبال فناوری‌هایی هستیم که در داخل کشور تولید شوند. ما امروز نیاز داریم که شناورهای دریایی دوستدار محیط زیست باشند.

رییس جمهور بر اجرای طرح پیشگام تاکید کرد؛

ساخت ۵۵ هزار واحد مسکونی در بافت فرسوده تهران

گروه راه و مسکن: در حال حاضر بیش از یک سوم جمعیت شهرنشینی کشور در بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی زندگی می کنند، به عبارتی بیش از ۱۹ میلیون نفر از جمعیت کشور در شرایط بدمسکنی به سر می‌برند، لذا با توجه به اقداماتی که دولت تاکنون درخصوص بهسازی و نوسازی بافت فرسوده انجام داده است از جمله تخصیص تسهیلات بانکی با سود ۸ درصد به انبوه سازان، نشان دهنده توجه جدی و مدون دولت به امر نوسازی و بهسازی بافت فرسوده و ارتقای کیفیت زندگی حاشیه نشینان است، به‌طوری که چندی پیش از سوی رییس جمهور دستورالعملی به وزارت راه و شهرسازی درخصوص برج سازی در بافت‌های فرسوده ابلاغ شد که اجرای این ابلاغیه در محله‌های قدیمی شهر تهران شرایط خاص به خود را می‌طلبد. به عبارت ساده‌تر بافت‌های ناکارآمد شهری به چهار گروه تقسیم می‌شوند، یک گروه بافت‌های میراث فرهنگی هستند که این بافت‌ها جایگاه خاص به خود را دارند. گروه دیگر بافت‌های واجد ویژگی‌های فرسودگی یعنی ریزدانگی، نفوذناپذیری و ناپایداری هستند که در نفوذناپذیری بدین معنا است که معابر کمتر از شش متر است یا در بحث ناپایداری سازه‌های ساختمان دیگر مقاوم در برابر حوادث نیستند. سومین بافت ناکارآمد بافت‌های حاشیه‌ای هستند که در اطراف شهرها قرار دارند به‌عبارتی در حاشیه شهر تهران کمترین استفاده از خدمات مهندسی در حوزه ساختمان انجام شده است، اما سکونتگاه‌های غیررسمی، نوع چهارم از بافت‌های ناکارآمد هستند که در سکونتگاه‌های غیررسمی ساختمان‌هایی احداث شده که جنبه صنعتی و هویتی آن مشخص نیست، با این اوصاف برخورد با بافت‌های چهارگانه ناکارآمد شهری نمی‌تواند یکسان باشد و هر کدام رفتار خاص به خود را می‌طلبد.

از سال ۸۴ تا امروز مصوباتی درخصوص نوسازی و بهسازی بافت فرسوده ابلاغ شده است به عبارتی در سال ۱۳۸۴ شورای عالی شهرسازی درخصوص بافت فرسوده مصوبه‌ای داشت و پس از آن در سال ۱۳۸۸ شورای شهر مشوق‌هایی برای تجمیع تصویب کرد. همچنین در سال ۱۳۹۲ ستاد بازآفرینی شهری تشکیل شد، لذا فاصله زمانی برای تصمیم‌گیری در این بافت‌ها نشان می‌دهد که نگاه مدیریتی و تخصصی در خصوص نوسازی و بهسازی بافت فرسوده وجود ندارد. به عبارت ساده‌تر فعال شدن ستاد بازآفرینی بافت‌های ناکارآمد شهری در سال ۹۲ عملکرد صحیح و کارشناسانه‌ای از سوی دولت یازدهم بود، اما به دلیل اینکه در کنار تخصیص مشوق‌هایی از جمله اختصاص تسهیلات بانکی کم بهره برای نوسازی بافت فرسوده، صرفه اقتصادی قابل توجهی برای ورود انبوه‌سازان به بافت فرسوده و ناکارآمد شهری در نظر گرفته نشده است به همین جهت سرمایه گذاری در بافت‌های فرسوده شهری به ندرت مشاهده می‌شود، بنابراین به عقیده بسیاری از کارشناسان اقتصاد مسکن، دولت باید یک بسته حقوقی، فنی و اقتصادی جامع برای نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده تدوین کند، به عبارتی تمام راه حل‌ها باید به صورت یک بسته کامل هماهنگ برای بافت‌های چهارگانه ناکارآمد در نظر گرفته شود، لذا با توجه به شرایط فعلی بافت‌های فرسوده و همچنین نیاز اقتصادی کشور برای ایجاد رونق در بازار مسکن و ساختمان نوسازی این مناطق با بهره گیری از یک الگوی توسعه‌ای بدون شک به عنوان یک فرصت محسوب شده و باید مورد توجه قرار گیرد. در این راستا طبق طرح پیشنهادی از سوی وزارت راه و شهرسازی مبنی بر الگوی نوسازی و بازآفرینی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری و تولید مسکن محلی در مقیاس بزرگ و همچنین تاکیدات رییس جمهوری، فاز اول طرح پیشگام با همکاری کم‌سابقه دولت و شهرداری پایتخت به اجرا درمی‌آید به عبارتی طرح پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی (طرح پیشگام) مبنی بر نوسازی و بازآفرینی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری و تولید مسکن محلی در مقیاس بزرگ در پایتخت از سوی رییس جمهور تایید و در مرحله‌اماده‌سازی برای اجرا قرار گرفت.

■ **جزئیات طرح پیشگام**

براساس گزارش وزارت راه و شهرسازی جزییات طرح پیشگام بدین شرح است؛ در این طرح ساخت ۵۵ هزار واحد مسکونی در بافت فرسوده تهران برای افق ۵ ساله هدف گذاری شده است، به‌طوری که با شروع فاز اول طرح پیشگام، امکان تکرار این ظرفیت برای هر سال وجود داشته و ساخت‌وساز در این طرح با سه روش «محلی‌سازی»، «محله‌سازی مرحله‌ای» و «محله‌سازی جایگزین» انجام می‌شود.

■ **نوسازی از طریق پروژه‌های محلی متعارف و کم واحد**

هدف اصلی روش اول تحت عنوان محلی‌سازی، نوسازی از طریق پروژه‌های محلی متعارف و کم واحد و همچنین مقیاس بزرگ با پراکندگی پروژه‌ها در عرض بافت است که روش اول به مواردی از جمله ورود توسعه‌گر به محلات، مذاکره با مردم و توافق برای تجمیع ۳ تا ۵ پلاک ناپایدار (۲۰۰ تا ۳۰۰ زمین حاصله)، امضای قرارداد مشارکت و تعیین سهم الشرکه مالکین، تعریف پروژه‌های متعدد و پراکنده در بافت، اسکان موقت ساکنین، ساخته شدن پروژه‌ها و تحویل ۵۰ درصد واحدها به مشارکت کنندگان، پراکندگی پروژه‌ها به لحاظ مقطعی و هم گرایی در طول دوره نوسازی، گسترش تصاعدی تا نوسازی کل محله، راهبرد عملیاتی پیشبرد طرح معاوضه (تبدیل ستانده به نهاده مرحله بعدی)، در نظر گرفتن فضاهایی از تجمیع پلاک‌ها به عنوان سرانه‌ها و خدمات عمومی و بازآفرینی و اصلاح تدریجی بافت اشاره دارد.

■ **نوسازی از طریق تجمیع بلوکی پلاک‌های فرسوده**

روش دوم نیز تحت عنوان محله‌سازی مرحله‌ای با هدف نوسازی از طریق تجمیع بلوکی پلاک‌های فرسوده و ناپایدار و راهبرد بازانتظام زمین (با تفکیک بلوک‌ها و قطعات محلی – پازل ساده) به مسائلی از قبیل تعریف مشارکت با ساکنین توسط توسعه‌گر، حل مساله اسکان موقت، اجرا در محلاتی که بازانتظام فضا منجر به بهره‌دهی بیشتر زمین شود، طراحی جدید برای عملیات؛ ضمن توجه به فضاهای هویت بخش و تناسب‌های شهری لازم، طراحی الگوی شهری محله هدف با نگاه شروع عملیات مرحله‌ای از امکان پذیرترین قطعه، تعداد تجمیع پلاک‌های فرسوده (تعدادی که زمین مورد نیاز برای عملیات یک قطعه یا بلوک مسکونی را فراهم سازد)، قابلیت گسترش عملیات نوسازی به صورت تصاعدی، تبدیل بخشی از قطعات به سرانه‌ها و فضای عمومی یا باز، برطبق طرح و توجه به ضریب مشارکت و جانشینی املاک مردم تاکید دارد.

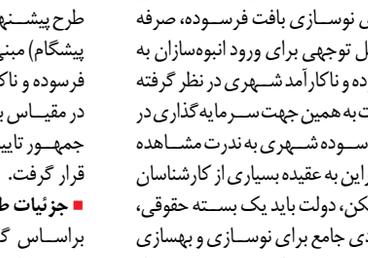
■ **نوسازی از طریق ساخت شهرک‌ها**

براساس الگوی طرح تدوین شده، روش سوم با عنوان محله‌سازی جایگزین نامگذاری شده است و مواردی چون نوسازی از طریق ساخت شهرک‌ها یا مجتمع‌های مسکونی برای جایگزینی مکانی – قرینه‌ای محلات به صورت همسایگی و پیشبرد عملیات نوسازی با استفاده ترتیبی از زمین‌های محلات قبلی برای محلات همسایه بعدی از اهداف اصلی آن محسوب می‌شوند.

■ **ابعاد عملیاتی طرح پیشگام در تهران**

لازم به ذکر است که امکان‌پذیری اصل حاکم بر سه سطح به شمار رفته و هر سه عملیات به طور همزمان قابل اجرا هستند، اما از آنجایی که روش اول و دوم طرح پیشگام قابل جمع در بسیاری از محلات هدف به ویژه در تهران و شهرهای بزرگ است، برای اجرای طرح پیشگام در پایتخت انتخاب و مورد توجه قرار گرفته است. طبق این برنامه ۲۰ هزار واحد مسکونی در قالب مجتمع‌های مسکونی و مجتمع‌های اسکان موقت و ۳۵ هزار واحد مسکونی در قالب پروژه‌های محلی اجرا شده و همزمان با آن اقداماتی برای انعقاد قراردادهای آتی و تامین الزامات تکثیر و همچنین نهادسازی برای تکثیر طرح‌های مشابه در مناطق دیگر طی یک سال آینده نیز مورد توجه و اجرا قرار خواهد گرفت. همچنین طبق مطالعات صورت گرفته مواردی از جمله اسکان موقت، جلب مشارکت تمام ساکنین در مراحل اولیه، تعریف ضریب معاوضه مطلوب به نفع مردم، امکان کنترل و تنظیم تراکم مسکونی و تراکم جمعیتی (ساختاردهی تقاضا در راستای هدف) و همچنین فراهم شدن بسته‌های اقتصادی برای ورود سرمایه گذاران خارجی از گلوگاه‌های این طرح محسوب شده است و باید در زمان اجرا مورد توجه قرار گیرد.

ورود ۱۰۰ واگن جدید به ناوگان ریلی تا سال آینده



مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا، آخرین وضعیت برنامه ریزی این شرکت برای توسعه، بازسازی و نوسازی ناوگان مسافری رجا را تشریح کرد.

محمد رجبی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره آخرین وضعیت ورود واگن های نوساز به ناوگان این شرکت توضیح داد: در حال حاضر ما دو قرارداد مجزا با شرکت‌های واگن ساز پلور سبز و واگن پارس داریم که در مجموع از این دو شرکت در سال گذشته ۱۸ واگن و در سال جاری نیز تاکنون ۱۲ واگن تحویل گرفته‌ایم. به گفته وی، طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و در صورتی که مشکلی در جریان اجرای قرارداد رجا با این واگن‌سازها به وجود نیاید، می‌توان انتظار داشت تا اواسط سال ۱۳۹۷، ۱۰۰ واگن نوساز جدید به ناوگان رجا اضافه خواهد شد. مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا ادامه داد: با ورود این واگن‌ها و با توجه به طرح راه‌آهن در خروج واگن‌های با سن بالا می‌توان انتظار داشت میانگین سنی واگن‌های رجا دو سال دیگر کاهش پیدا کند. رجبی درباره شرایط فعلی این واگن‌ها گفت: طبق برنامه‌ریزی راه‌آهن واگن‌های با سن بالا باید از خط سیر خارج می‌شدند و از این رو در سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵، ۳۲۰ دستگاه واگن از مسیر حرکت قطارهای رجا خارج شد تا سن فعلی ناوگان به ۲۹ سال برسد که البته با طرح‌های فعلی امکان کاهش بیشتر آن نیز وجود خواهد داشت. وی درباره آخرین وضعیت بازسازی واگن‌های رجا نیز اعلام کرد: در حال حاضر در قالب سه قرارداد مجزا با بخش خصوصی بازسازی تعدادی از قطارهای رجا در دست پیگیری است و انتظار داریم تا پایان سال ۱۳۹۷ نزدیک به ۹۰ سالن بازسازی شود. در کنار آن در جریان اقدامات انجام گرفته تاکنون ۲۸ سالن از قطارهای فعال رجا نیز بازسازی شده و به خط سیر باز گشته‌اند.

۸۰درصد شهرهای کشور در معرض زلزله هستند

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی گفت: باید در بازآفرینی شهری به مسئله زلزله توجه کنیم، زیرا هر ۱۰ سال یک بار زلزله بیش از ۷ ریشتر در کشور اتفاق می افتد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از صداوسیما، محمد شکرچی زاده درباره وضعیت استحکام ساختمان‌های کشور گفت: کیفیت ساختمان‌های کشور از جنبه‌های معماری، هویت فرهنگی و کالبدی باید مورد بررسی قرار گیرد.

وی با اشاره به اینکه ۸۰ درصد شهرهای کشور در خطر زلزله است، تاکید کرد: باید ساختمان ها را با رویکرد حفظ هویت معماری اسلامی توسعه دهیم و از حیث سازه‌ای و پایایی ساختمان، در برابر حوادثی مانند زلزله ، مقاوم باشد.

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با اشاره به اینکه دستورالعمل هایی را برای مقاوم سازی در برابر حوادثی مانند زلزله آماده کرده‌ایم، تاکید کرد: فعالیت جدی را در بحث بازآفرینی شهری و مخاطرات طبیعی آغاز کردیم و برای بافت ها و بناهای تاریخی مسئله زلزله را مورد توجه قرار دادیم. شکرچی زاده ادامه داد: بنایی مانند ارگ بم با تاریخ چند هزار ساله در ۲۰ ثانیه فروریخت، بنابر این باید برای بازآفرینی منطقه تاریخی تلاش کنیم.

وی با بیان اینکه ضوابطی را تهیه می کنیم تا بازآفرینی ها با در نظر گرفتن مسئله مقاومت در برابر زلزله باشد گفت: زلزله‌های مهمی از دهه ۴۰ اتفاق افتاد و ساختمان هایی که با مصالح خشتی بود، فرو ریخت و نوعی بدبینی به این نوع ساختمانها ایجاد شد. رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، با بیان اینکه در استانداردها و مقررات ملی اجازه نمی دهیم ساختمانی با خشت ساخته شود، تاکید کرد: در بازسازی های بعد از زلزله و نوسازی بافت های فرسوده که بنیاد مسکن انجام داد این امر را رعایت کردیم.

وی گفت: باید در بهسازی و ساخت و سازها به وجه فرهنگی و معماری توجه کنیم و مخاطرات طبیعی را هم مد نظر قرار دهیم. شکرچی زاده تصریح کرد: بازآفرینی ساختمان ها در شهر تاریخی یزد به ثبت جهانی یونسکو رسید و آنها بر اساس دستورالعمل، بهسازی ها و بازآفرینی را انجام می دهند و حتی در ساختمان هایی که می خواهند بسازند، می توانند از خشت های مقاوم استفاده کنند تا ویژگی بومی را ایجاد کند.

وی افزود: بسیاری از نقاط کشور مسئله جدی زلزله را دارد و در استان کرمان یا آذربایجان شرقی آثار فرهنگی ارزشمندی دیده می شود اما مخاطرات زلزله هم جدی است.

تاخیر قطار، مسافران اربعین را نقره‌داغ کرد

احتمال آتش سوزی روز گذشته در ایستگاه ری، موجب بروز تاخیر در حرکت تعداد زیادی از قطارها شد و برنامه‌ریزی بسیاری از مسافران اربعین را برای ادامه مسیر با هواپیما یا قطار دچار مشکل کرد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از مهر، در پی نشت گازوئیل و بروز احتمال وقوع آتش سوزی قطار باری در ایستگاه راه آهن ری که روز جمعه رخ داد، از شب جمعه تاکنون بسیاری از قطارهای مسافربری مسیر شرق کشور مانند مشهد ـ تهران، نیشابور ـ تهران، خواف ـ تهران، قطارهای حومه‌ای گرمسار و ورامین به تهران، شاهرود ـ تهران و ... دچار تأخیرهای طولانی مدت شده‌اند. از جمله این موارد، تأخیر ۴ ساعته قطار خواف ـ تهران شرکت رجا بود که در پی حریق روز جمعه ایستگاه ری به وقوع پیوست و سبب جا ماندن تعدادی از مسافران این قطار از پرواز تهران ـ نجف و قطار تهران – خرمشهر و تهران – اهواز شد. این در حالی است که بسیاری از قطارهای این مسیر قبل از حرکت از وقوع حادثه در نزدیکی تهران خبر داشتند با این حال بدون اطلاع دادن به مسافران، باعث ایجاد مشکلات بزرگی برای برخی از مسافران این مسیر شدند.

یکی از مسافران قطار خواف ـ تهران در گفت وگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه تعدادی از مسافران این مسیر به دلیل نبود بلیت پرواز مشهد ـ نجف، مجبور شده بودند بلیت سفر هوایی تهران ـ نجف را تهیه کنند و به دلیل تأخیر قطار از پرواز ساعت ۱۰ و نیم صبح روز شنبه جا ماندند.

وی ادامه داد: در بلیت‌های مسیر ریلی خواف ـ تهران ساعت رسیدن حدود ۶ صبح درج شده بود که با احتساب لزوم حضور مسافران سه ساعت قبل از پرواز در فرودگاه، محاسبه ما به گونه‌ای بود که به پرواز تهران ـ نجف می‌رسیم با این حال به دلیل تأخیر ۴ ساعته قطار خواف ـ تهران، تعدادی از مسافرانی که بار کمتری داشتند یا با خانواده نبودند، مجبور شدند در ورامین پیاده شده و با کرایه کردن خودروی سواری، خود را به فرودگاه امام خمینی (ره) برسانند، اما متاسفانه پس از ورود به فرودگاه در ساعت ۱۰ صبح، متوجه شدیم که کانتر این پرواز بسته شده و هواپیما در حال مسافرگیری است.

وی با اشاره به برنامه‌ریزی‌های متعدد مسافران این پرواز برای رسیدن به نجف در روز و ساعتی مشخص و مواجه نشدن با ترافیک سنگین مرز زمینی مهران، تصریح کرد: چون از پرواز جا مانده‌ایم، برای عزیمت به نجف مجبور هستیم از اتوبوس استفاده کنیم، بنابراین علاوه بر اینکه پول بلیت هواپیما برای مسیر تهران ـ نجف ـ تهران به مبلغ یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان را از دست داده‌ایم، زمان زیادی را هم جهت تردد با اتوبوس به سمت مرز مهران از دست می‌دهیم و برای رد شدن از گیت بازرسی مرزی و سپس تردد از مرز مهران به داخل خاک عراق و شهر کربلا نیز قطعا زمان زیادی باید صرف کنیم.

این شهروند خراسانی خاطرنشان کرد: چرا مسئولان فنی و مسافری شرکت راه آهن و همینطور شرکت رجا به مسافران، وقوع سانحه در ایستگاه ری را اطلاع نداده بودند؟ چه کسی زیان وارده به مسافران را پرداخت می کند؟

وی همچنین از وجود تعداد زیادی مسافر ریلی مسیر اهواز و خرمشهر خبر داد و گفت: تعداد زیادی از مسافرانی قطار خواف – تهران، بلیت قطار اهواز و خرمشهر را هم تهیه کرده بودند و قصد داشتند تا پس از رسیدن به تهران، از ایستگاه راه آهن تهران با قطار به مرز چزابه یا شلمچه بروند که به دلیل تأخیر به وجود آمده در حرکت قطار خواف – تهران، از قطار صبح امروز اهواز جا ماندند.

این شهروند خاطرنشان کرد: پس از پرس و جوهای فراوان از مسئولان متوجه شدیم که برخی قطارها از مبدا شمال شرق کشور به مقصد تهران که قرار بود شب گذشته حرکت کنند، هنوز سیر خود را آغاز نکرده‌اند و مسافران این قطارها در ایستگاه‌های راه آهن مشهد – نیشابور و شاهرود سرگردان و بلاتکلیف مانده‌اند.

به گزارش خبرنگار مهر، طبق آئین‌نامه حقوق مسافران قطار، شرکت راه آهن باید ضمن عذرخواهی از مسافرانی که در این قطارها حضور داشتند، نسبت به جبران خسارات وارده به آن‌ها اقدام کند. در این آئین‌نامه که در سایت وزارت راه و شهرسازی در دسترس است، درباره تأخیر قطار و جا ماندن مسافر از سایر وسایل نقلیه نظیر کشتی، هواپیما و اتوبوس آمده است: «چنانچه تأخیر بیش از سه ساعت بوده و ناشی از حوادث طبیعی نباشد و طبق برنامه فاصله بین رسیدن قطار و حرکت وسیله بعدی، بیش از ۴ ساعت بوده و هر دو بلیت به نام مسافر باشد، با ارائه مدرک لازم به مدیریت بازرگانی شرکت اقدام لازم برای پرداخت خسارت استرداد بلیت و سایر وسائل مسافرتی انجام می‌شود.»