

پیشخوان

نادیده گرفتن حقوق مصرف‌کننده در آیین نامه جدید کنترل ساختمان



ریس سازمان نظام مهندسی با اشاره به توقف اجرای آیین نامه جدید کنترل ساختمان به دستور جهانبگری، گفت: این آیین نامه حقوق مصرف‌کننده نهایی ساختمان را نادیده گرفته‌است. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از مهر، فرج‌الله رحبی در نشست خبری با موضوع

مصرف بهینه انرژی در ساختمان‌ها گفت: لازم‌است در حوزه مصرف انرژی با رویکرد متفاوتی ورود کنیم و باید در برخی حوزه‌ها بافشاری بیشتری انجام شود. در حال حاضر دیگر در بخش مصرف انرژی در ساختمان‌ها امکان بهینه سازی وجود ندارد و باید به سمت مصرف کمینه حرکت کنیم چون در مصرف بهینه میزان ورود و خروج برابر است و باید تعادل ایجاد شود ولی وقتی ورودی انرژی کم باشد دیگر بهینه معنا نداشته و باید مصرف حداقلی را ترویج کنیم. شرایط فعلی کشور در حوزه مصرف انرژی شرایط مصرف کمینه و ریاضتی است.بنا بر این کام باید مقررات ملی ساختمان اصلاح‌شود به خصوص در بخش ساخت و ساز غیردولتی چرا که دیگر توصیه به رعایت این مقررات جایگو نیست و باید مقررات به گونه ای تغییر یابد که مهندسان و شهرداری‌ها مکلف به اجرای مقررات ساخت و ساز شوند.

ریس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور در خصوص تغییر آیین نامه کنترل ساختمان تصریح کرد: برداشت ما از تغییرات آیین نامه کنترل ساختمان از سوی وزارت راه و شهرسازی این بود که این تغییرات نه نظارت را تقویت می‌کند و نه کیفیت ساخت و ساز را افزایش می‌دهد. کلیات این آیین نامه در کمیسیون امور زیربنایی دولت تصویب شد که پس از آن سازمان نظام مهندسی طی نامه ای به معاون اول رئیس جمهور درخواست بازبینی مجدد در این آیین نامه را داشتند در نتیجه این نامه مجدداً به کمیسیون هیات دولت برگشت داده شد. عضو کمیسیون عمران مجلس افزود: ما انتظار داریم در آیین نامه جدید مرزهای مسئولیتی دستگاه‌ها مشخص شود. در حالی که ما معتقدیم بخشی از مسئولیت نظام مهندسی به شهرداری‌ها واگذار شده‌است که خود آنها می‌گویند ما آمادگی قبول این مسئولیت را نداریم. نکته مهم دیگر در آیین نامه جدید کنترل ساختمان این است که حقوق مصرف‌کننده و بهره بردار نهایی لحاظ نشده است. یک ماه قبل که بحث اضافه فروشی مهندسان در رسانه‌ها شایع شدند در یک بررسی مشخص شد چه کسانی روی این موضوع پافشاری می‌کنند. این انبوه ساران بودند که این مباحث را مطرح می‌کردند چون می‌خواستند فضا را مخدوش کنند.

بعضی روستاییان یا

وام نوسازی مسکن، ماسینمی می‌خردند!

یک کارشناس صنعت ساختمان گفت: با توجه به این که هیچ نظارتی در ساخت و ساز روستایی نیست، تسهیلاتی که برای نوسازی و بهسازی واحدهای مسکنی روستایی از سال ۱۳۸۴ به بعد ازایه می‌شود در بسیاری موارد به خودخوردی یا سایر وسایلی اختصاص پیدا می‌کند.
راهیم حسینیان در گفتگو با پایتفاظهار کرد: ازدیادهای بیباد مسکن مبنی بر این که ۴۰ درصد واحدهای مسکنی روستایی نوسازی شده‌است جای ایجاد درد دراست که تسهیلات پرداخت می‌شود اما نظارت چندانی بر ساخت و ساز نیست و حتی مشخص نمی‌شود که واما کجا می‌رود. با توجه به فرسوده بودن واحدهای مسکنی روستایی اختصاصی وام برای نوسازی این واحدها کار پس‌نیده‌ای است ولی عمل تسهیلاتی که مالکان می‌گرفتند در جاهای دیگر هزینه می‌کردند. بنیاد مسکن هم نظارت چندنی نداشت. حتی اوایل یادم هست که روستاییان با تسهیلات نوسازی، ماشین‌ولوازم خانگی می‌خریدند. بنیاد مسکن با دید نظارت خود را در هر مرحله تمام دهد چرا که بیشترین صدمات ناشی از حوادث طبیعی در روستاها اتفاق می‌افتد. این نشان می‌دهد که نوسازی بر اساس اصول نبوده است این کارشناس صنعت ساختمان با بیان اینکه اصل ایمنی یک بنا را اسکت آن تشکیل می‌دهد گفت: با توجه به اینکه نظارت نیست و دانش هم در روستاها وجود ندارد، معمولاً از عوامل محلی در ساخت و ساز استفاده می‌شود. این افراد هم برای این که سازه

ارزان تمام شود طوری می‌سازند که با کوچک‌ترین فشار از بین می‌رود. به گفته حسینیان، چه در روستاهای بتنی و چه در اسکنی، فونداسیون و اتصالات بسیار مهم است. متأسفانه از موتورهای که در واحدهای روستایی استفاده می‌کنند معمولاً کیفیت لازم را ندارد. برای یک ساختمان وقتی تیر و ستون را محاسبه می‌کنند می‌گویند در طرح اختلاط بتن چقدر ماسه، چقدرسیمان باشد و چقدر آرماتور باشد. اما همانطور که گفتیم چون نظارت نیست مثلاً به جای ۱۴ آرماتور ۱۲ آرماتور می‌بندند. یا به جای بتن دارای عیار ۲۵۰ عیار ۲۰۰ می‌ریزند.اندستخوان‌بندی بتن، سنگتانه است. مواد چسبنده این سنگتانه،سیمان را تشکیل می‌دهد.هرچقدر سیمان توپ‌تر باشد مل یک سنگ گداز می‌شود عمل می‌کند ولی در ساخت و سازها معمولاً دانه‌بندی خوب نیست و مصالح با یکدیگر چفت و بست نمی‌شود. یک جسم توخالی به وجود آید که با یک ضربه از بین می‌رود. مدیر آموزش خانه عمران در خصوص فونداسیون نیز گفت: هرچقدر اتصالات ساختمان در تیر و ستون به هم خوب متصل شود بر اثر فشار جانبی، ستون از تیر خارج نمی‌شود که ساختمان فرو بریزد. اگر این اصل در سازه‌های بتنی و فولادی خوب رعایت شود در زمین لرزه‌ها تنها تیا ترک ایجاد می‌شود ولی صدمه کلی به وجود نمی‌آید. حسینیان با اشاره به زمین لرزه کرمانشاه اظهار کرد: در سازه‌های بتنی دیده شده مصالح دیگر به جای بتن استفاده کرده‌اند و از موتور‌ها به‌اندازه کافی استحکام نداشته‌اند.مجلس شورای اسلامی در آیین‌نامه سوم توسعه در سال ۱۳۸۴ قانونی را تصویب کرد که بر اساس آن اجازه داده شد صندوق توسعه ملی برای نوسازی روستاها اختصاص داده شود. آن موقع تسهیلات ۶ میلیون تومان با نرخ بهره ۴ درصد بود. مقرراتی هم گذاشتند که باید اصول ساخت و ساز رعایت شود و نقشه بر اساس مهر مهندس باشد.نظر هم رسید. هر سال هم رقم تسهیلات را افزایش دادند که الان به حدود ۲۵ میلیون تومان رسیده است اما هنوز هم ساخت و ساز بر اساس اصول مهندسی انجام نمی‌شود.

کاهش ثبّت سرعت جاده‌ها پیشنهاده‌است نه ابلاغیه!

ریس سازمان راه‌های چندروز قبل در حالی کاهش سرعت مجاز در جاده‌ها را به عنوان برنامه نهایی و در دست اجرا عنوان کرد که مجری اصلی این برنامه نه تنها ابلاغی از نهایی شدن آن ندارد که حتی اعلام می‌کند این موضوع تنها در حد یک پیشنهاد مطرح شده است.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از ایسنا، کنشاورزبان چند روز پیش به منظور کاهش تعداد تصادفات و تلفات رانندگی در جاده‌های بین شهری کشور اعلام کرد: با هماهنگی‌های انجام گرفته از این پس میانگین سرعت مجاز در جاده‌های کشور ۱۰ کیلومتر در ساعت کاهش می‌یابد. این موضوع دربارهٔ آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی تصدیق می‌کند و از این پس جرایم رانندگی در این حوزه جدید اعمال خواهد شد. در شرایطی که این صحبت‌ها بدون اعلام هیچ گونه جزئیاتی از برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته برای تعیین بودجه و اعتبارات لازم برای آن مطرح شده‌است، حالا صحبت‌های جدید مطرح شده از سوی پلیس راه نشان می‌دهد که نه تنها تکلیف اعتبارات و مقدمات اجرایی این طرح مشخص نیست، که حتی اصل دستورالعمل قانونی در این زمینه نیز نهایی نشده است.
بسیار مدتی پیش راه گفته که این موضوع صرفاً در کمیسیون ایمنی راه‌ها از سوی سازمان راه‌داری پیشنهاد شده و هنوز به عنوان قانون مطرح نشده است. با توجه به حضور مقامات نهاد و سازمان‌های مختلف در کمیسیون ایمنی راه‌ها و احتمال وجود نظرات متفاوت در این زمینه مشخص نیست که آیا اساساً امکان تصویب نهایی کاهش مجاز در جاده‌ها وجود دارد یا باید همچنان روال به شکل فعلی ادامه پیدا کند.

۳۰۰۶ واحد مسکن مهر در پردیس افتتاح شد



امروز سه‌شنبه (۱۴ آذر ماه ۹۶) ۳۰۰۶ واحد مسکن مهر به همراه دو باب مدرسه در شهر جدید پردیس افتتاح شد. پس از آنکه اواخر سال گذشته و اوایل سال جاری با توجه به افزایش تسهیلات مسکن مهر از ۴۰ به ۴۰ میلیون تومان، سرعت افتتاح واحد در شهر جدید پردیس بالا گرفته بود و در ماه‌های اخیر به دلیل نبود خدمات زیربنایی و انشعابات افتتاح واحدهای آماده شده به تأخیر افتاده بود. حال امروز ۳۰۰۶ واحد مسکن مهر در فازهای ۵، ۸ و ۱۱ با حضور مدیران شرکت عمران و مسئولان محلی به بهره‌برداری رسید. هم اکنون مجموع واحدهای افتتاح شده در پردیس ۲۶ هزار و ۸۰۰ واحد است. همچنین دو باب مدرسه ۱۸ کلاس در محله پردیس‌ناز فاز ۳ به بهره‌برداری رسید.

شرکت حمل‌ونقل ریلی، اعلام کرده که با همکاری بخش خصوصی دو دستگاه واگن پلور سبزر باسازی شده و تا انتهای اسسال نیز ۲۰ دستگاه دیگر باسازی می‌شود.

واگن‌های مذکور توسط یک شرکت خصوصی باسازی‌شده و حذف کنسول دیوارها و همچنین تغییر امکانات داخل گویه‌بخشی از اقداماتی است که در این طرح اجرایی شده است.
بازسازی ریز سازه و تعویض کامل کنپوش نیم گویه و راه‌روها محور دیگری است که از سوی شرکت راجاد و واگن‌های باسازی شده به اجرا در آمده است. به گفته مدیر عامل رجا طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و در صورتی که مشکل در جریان اجرای قرارداد رجا با واگن سازها به وجود نیاید، می‌توان انتظار داشت تا اواسط سال ۱۳۹۷، ۱۰۰ واگن نوساز به نواگان ج‌ز اضافه شود.

نوسازی ۲۰ واگن مسافری رجا تا پایان سال جاری



مهر داد تقی زاده نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور را تشریح کرد:

راهکارهای کاهش تلفات جاده‌ای



■ الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور
معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه نیز اظهار کرد: برای اجرای نقشه راه و دستیابی به اقق برنامه اساسی و سنجش و ارزیابی نیاز به برنامه مرتبط با ایمنی مدیریت، انسانی و حمایت‌های قانونی از سوی دولت و مجلس شورای اسلامی است که عبارت‌است از:

۱- تا زمان کاهش میزان تلفات جاده‌ای به ۱۲ هزار نفر، جلسات کمیسیون هراه همکاری با و تا زمان کاهش میزان تلفات جاده‌ای به ۳ هزار نفر، هر ۳ ماه یک‌بار در حضور رئیس جمهور با معاون اول برگزار شود.

۲. مجموعه اقدامات و نتایج به‌صورت ۳ ماه یک‌بار ارزیابی‌شده و تا دلایل موفقیت یا عدم موفقیت توسط وزارت راه و شهرسازی به دولت گزارش شود.

۳. حمایت لازم از کمیسیون ایمنی راه‌های کشور (متولی مدیریت ایمنی) صورت پذیرد. این پشتیبانی از لحاظ تقویت جایگاه به‌منظور فراهم شدن شرایط پیاذسازی مصوبات، تأمین اعتبار موردنیاز و نیروی انسانی است.

۴. پشتیبانی مالی مناسب برای اجرای نقشه راه صورت پذیرد.
آمد ناشی از افزایش قیمت سوخت نسبت به قیمت سال ۹۶ به اجرای نقشه راه اختصاص خواهد یافت. نحوه هزینه‌کرد مازاد در آمد واقعی سازی قیمت سوخت برای اجرای نقشه راه مطابق با آیین‌نامه‌ای خواهد بود که دو ماه پس از تصویب آن در دولت توسط وزارت راه و شهرسازی تهیه خواهد شد. مازاد هزینه‌های موردنیاز برای اجرای نقشه راه از سایر منابع توسط سازمان برنامه‌و بودجه در موعد پیشنهادهی وزارت راه و شهرسازی تأمین کرد.

۵. پیشنهاد می‌شود در اجرای سناریوی واقعی سازی قیمت سوخت، از ظرفیت کارت‌های هوشمند سوخت در تخصیص سهمیه و همچنین افزایش قیمت برای سوخت غیر سهمیه‌ای استفاده شود. برای این کار افزایش پلکانی قیمت سوخت به‌موازات به‌کارگیری کارت سوخت صورت پذیرد.

۶. نقشه راه بعد از ۱۰ سال مورد بازنگری قرار خواهد گرفت و اصلاحات لازم و بر مبنای ملاحظات صورت خواهد پذیرفت.

۷. ارتقای سطح کمی و کیفی حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری و درون‌شهری و تعدیل قیمت سوخت و موضوعی است که باید در بسته‌مشتک در نظر گرفته شود و هر یک از آن‌ها به‌تئهایی نتیجه‌ای در بر نخواهد داشت.

۸. تولید خودروی شخصی کنترل و سیاست‌تولید خودرو بر صادرات و تولید واگان عمومی ریلی و مسافری) متمم کرد شود.

۹. نقشه راه در پایان تأکید کرد: دستیابی به هدف تعیین‌شده در ارتباط با هر یک از سناریوهای چهارگانه صورتی امکان‌پذیر خواهد بود که کلیه الزامات ۸ گانه اجرای نقشه راه طبق برنامه فراهم شود.

۱۰. هدف ۲۸ هزار میلیارد تومان در افزایش تلفات رانندگی همچنین هرمز ذاکری معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی

بانک جهانی است. در تهیه این برنامه ملل سیستم ایمن و برنامه جهانی ایمنی راه (GRSF)، مبنای عمل قرار گرفته است. بر اساس برنامه اجرایی ارتقای ایمنی راه، اقدامات اجرایی، مداخلات مبنای و سنجش و ارزیابی نیاز به برنامه مرتبط با ایمنی مدیریت، انسانی و حمایت‌های قانونی از سوی دولت و مدیریت پس از سانحه صورت خواهد گرفت.

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی افزود: منای تهیه برنامه ایمنی، سند راهبردی ملی ایمنی راه‌های کشور است که در سال ۱۳۸۹ توسط کمیسیون ایمنی راه‌های کشور تهیه و ابلاغ شد. این سند دارای ۱۶ استراتژی و ۹۶ هدف راهبردی است. با اجرای کامل اقدامات این سناریو، کشته‌شدگان تصادفات رانندگی به ۱۵۰۰۰ نفر (حفظ وضع موجود) کاهش خواهد یافت.

■ تشریح سناریوی دوم

وی در خصوص سناریوی دوم نیز بیان داشت: بر اساس این سناریو، با توسعه حمل‌ونقل عمومی و واقعی سازی قیمت سوخت، حمل‌ونقل همگانی در جایجایی افزایش خواهد یافت و هم‌زمان با کاهش خودرومحوری و تردد در شبکه راه‌ها، ارتقای ایمنی و کاهش تصادفات رانندگی حاصل خواهد شد.

تقریباً یادآور شد: نکته قابل ذکر اینکه علیرغم سرمایه‌گذاری بالا در مرحله ساخت و توسعه حمل‌ونقل همگانی، این سرمایه‌گذاری در بلندمدت بازگشت سرمایه و ایمنی پایدار، به دنبال خواهد داشت

و نسبت به سرمایه‌گذاری و هزینه‌های دوره بهره‌برداری توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، از مزیت بیشتری برخوردار خواهد بود. با

اجرای کامل اقدامات این سناریو، کشته‌شدگان تصادفات رانندگی به ۱۳۰۰۰ نفر کاهش خواهد یافت.

■ تشریح سناریوی سوم

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سناریوی سوم نیز گفت: این سناریو شامل انجام اقدامات ایمن‌سازی جاده‌ای به‌علاوه افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی و واقعی سازی قیمت سوخت است که با اجرای هم‌زمان سناریوهای ۱ و ۲، ضمن توجه به ارتقای ایمنی مطابق با ۵ پایه یادشده، با توسعه حمل‌ونقل همگانی و واقعی سازی قیمت سوخت و اجرای کامل اقدامات، انتظار می‌یابد تصادفات رانندگی در سال ۱۴۰۶ به حدود ۹۰۰۰ نفر کاهش یابد.

■ ۵۶ هزار میلیارد تومان؛ بودجه مورد نیاز برای دستیابی به اقق نقشه راه ایمنی

به گفته تقی زاده اعتبار بودجه دو میلیاردی برای پیاده‌سازی نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور بر اساس برنامه‌های اجرایی در سه‌اقت کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت جهت اجرای سناریوی یک، ۱۳ هزار میلیارد تومان، جهت اجرای سناریوی دو، ۱۵۰ هزار میلیارد تومان و جهت اجرای سناریوی سه، حدود ۲۸۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌گردد که جزئیات آن موجود است.

گروه راه‌مسکن: نقشه راه بهبودوضع ایمنی جاده‌های کشور برای یک‌اقت ۱۰ ساله تهیه و تدوین شده‌است که برای سه اقق کوتاه مدت یعنی تا پایان سال ۹۷، میان مدت یعنی تا پایان سال ۹۹ و بلندمدت یعنی تا پایان ۱۴۰۶ هدف‌گذاری شده‌است که البته طبق گفته مهر داد تقی زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی پس از پایان مدت ۱۰ ساله، این برنامه برای یک بازه زمانی ۲۰ و ۳۰ ساله مورد بازنگری قرار می‌گیرد. نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور بر مبنای سه محور «انجام اقدامات ایمن سازی جاده‌ای»، «افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی + واقعی سازی قیمت سوخت» و «انجام اقدامات ایمن سازی جاده‌ای + افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی + واقعی سازی قیمت سوخت» تدوین شده است.

برای اجرای نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور و دستیابی به اقق برنامه در سه بازه زمانی، نیاز به الزاماتی در خصوص تأمین اعتبار، نیروی انسانی و حمایت‌های قانونی از سوی دولت و مجلس شورای اسلامی است که کاهش تلفات جاده‌های کشور به ۱۲ هزار نفر یکی از اهداف الزامات ۸ گانه این برنامه عملیاتی است. صبح دیروز دوشنبه (۱۳ آذر ماه ۹۶) نشست خبری نقشه راه بهبودوضع ایمنی جاده‌های کشور با حضورمهر داد تقی زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی و مدیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، هرمز ذاکری معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، و زهرامویدی مدیر کارشناس اداره امور تجاری سازی و ترانزیت با تشریح اقدامات انجام‌شده در راستای تهیه نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور برگزار شد.

مهر داد تقی زاده در این نشست خبری اظهار داشت: نقشه راه شامل دو بخش اصلی: بر مبنای برنامه اجرایی (ACTION PLAN) ارتقای ایمنی و توجه به انتقال مسافری بیشتر بر روی حمل‌ونقل همگانی و بار بیشتر از روی جاده بر روی ریل با توسعه حمل‌ونقل ریلی و واقعی سازی قیمت سوخت تهیه و تدوین شده است. معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، با اشاره به راهکارهای سایر کشورهای برای ارتقای ایمنی جاده‌ها اظهار داشت: در وهله اول تا جایی که ممکن است بار و مسافر از روی جاده‌ها کمتر و بیشتر به ریل منتقل شود. در کام

دوم سعی می‌کنند بخش‌های بسیاری از مسافران را به حمل‌ونقل هوایی منتقل کنند و بخش نیز به مد اتوبوسی منتقل کنند. این اقدامات در کاهش تصادفات بسیار تأثیرگذار است و ارتباط مستقیم با افرادی که حمل‌ونقل درون و برون شهری استفاده می‌کنند، دارد.

■ رابطه مستقیم قیمت سوخت با تعداد تلفات جاده‌ای

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به رابطه قیمت سوخت و تعداد تلفات، بیان داشت: تحقیقات نشان داده کشورهایی که قیمت سوخت بیش از کشور ایران است تعداد تلفات آن را پایین‌تر است

و آن‌هایی که قیمت سوخت کمتری نسبت به کشور ما دارند نیز تعداد تلفات بیشتری نسبت به ایران دارند.

تقی زاده اقق نهایی طرح را ۱۰ ساله عنوان کرد، گفت: این طرح در سه‌اقت کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت دیده شده‌است و نقشه راه ایمنی سه سناریو در نظر گرفته شده است که کوتاه‌مدت تا پایان سال ۹۷، میان مدت تا پایان سال ۹۹ و بلندمدت تا سال ۱۴۰۶ در نظر گرفته شده است. علت انتخاب یک اقق ۱۰ دهساله به این خاطر است که کشور پس از ۱۰ سال مجدد آن را بازنگری کرد. همانند سایر کشورهای که چشم‌انداز ۲۰ و ۳۰ ساله در حوزه ایمنی تعریف کرده‌اند.

■ تدوین سه سناریو برای نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور
معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سه سناریو به تفصیل در نقشه راه ایمنی جاده‌های کشور توضیح شده است، گفت: سناریوی اول انجام اقدامات ایمن‌سازی جاده‌ای، سناریوی دوم افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی به‌علاوه واقعی سازی قیمت سوخت، سناریوی سوم انجام اقدامات ایمن‌سازی جاده‌ای به‌علاوه افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی و همچنین واقعی سازی قیمت سوخت است.

■ تشریح سناریوی اول

تقی زاده در ادامه به تشریح سناریوی اول پرداخت و گفت: این سناریو به عنوان سناریوی میان، شامل برنامه‌های اجرایی ارتقای ایمنی راه‌ها و منطبق با ۵ پایه دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها و توصیه

برگزاری جشن اختتامیه مسکن مهر ایر انشهر



ایوب کردمدیر کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایر انشهر) گفت: ساخت ۴ هزار و ۱۶۴ واحد مسکن

مهر در جنوب سیستان و بلوچستان در دستور کار قرار گرفت و هم‌اکنون بیش از

۳ هزار و ۰۰۰ واحد مسکن مهر تحویل متقاضیان شده است. پروژه‌های مسکن مهر جنوب استان سیستان و بلوچستان در سه شهر ایر انشهر، چابهار، کنارک در حال اجرا است. احداث واحدهای مسکن مهر در شهرهای مذکور در مراحل پایانی است و تمامی واحدها تا پایان سال جاری تحویل متقاضیان خواهد شد. ۶۰ درصد از کل مسکن مهر جنوب استان در چابهار قرار داشته و ۵۲۶ واحد دیگر در دست تکمیل است و با بهره‌برداری رسیخ این واحدها جشن اتمام مسکن مهر در جنوب استان سیستان و بلوچستان بر گزار خواهد شد.

حمل‌ونقل در این نشست خبری اظهار داشت: تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال گذشته حدود ۱۵ هزار و ۹۰۰ نفر بوده است که طی ۵ سال گذشته با کاهش ۴ درصدی روبرو بوده و قله نمودار تلفات رانندگی در سال ۱۳۸۴ با بیش از ۲۷ هزار و ۷۰۰ نفر بوده است. شاخص تلفات رانندگی در ایران در ازای ۱۰۰ هزار نفر جمعیت است ۱۹.۹ است. در حالی که این رقم در سال ۸۴ عدد ۴۰ بوده است. البته عدد فعلی از میانگین جهانی ۱۵ بالاتر است. پیش‌بینی می‌شود اقدامات فکلی با همین برنامه‌ریزی و سررمایه‌گذاری و توجه ویژه به حمل‌ونقل جاده‌ای باشد و نتوان مدیریت تقاضا و سرمایه‌گذاری مناسب داشته باشیم تلفات مادر اقق ۱۴۰۶ در خوش‌بینانه‌ترین حالت به ۱۹ هزار نفر و با بیشتر افزایش خواهد یافت. علت افزایش تلفات در صورت ادامه روند فعلی، خودرو محور بودن حمل‌ونقل کشور است. توسعه کشور به گونه‌ای است که خودرومحوری در حوزه درون‌شهری و برون‌شهری افزایش خواهد فافت که ناشی از قیمت پایین سوخت است.

وی علت دیگر را افزایش تعداد خودروها معرفی کرد و گفت: علاوه بر این کاهش جذابیت حمل‌ونقل عمومی، گرایش عمومی به توسعه معابر و زیرساخت‌ها، افزایش بار صنعت و معدن بر روی جاده‌ها و کمبود بودجه ارتقا کیفی برای تأمین حمل‌ونقل عمومی را سایر علت‌های افزایش تلفات رانندگی عنوان کرد.

ذاکری از افزایش تعداد خودروهای کشور در ۱۰ سال آینده به حدود ۵ میلیون خودرو خودرو خواهد گفت: این عدد در صورت تحقق برنامه وزارت صنعت، معدن، تجارت و رشد اقتصادی کشور است که در نظر دارد سالانه دو میلیون خودرو وارد چرخه حمل‌ونقل شود که این رقم در حال حاضر حدود ۱۴۰۰ تا ۱۵۰۰ دستگاه در سال است.

■ کاهش سهم حمل‌ونقل عمومی در جایجایی‌ها

وی با اشاره به کاهش سهم حمل‌ونقل عمومی در جایجایی‌ها اظهار داشت: بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی سهم حمل‌ونقل عمومی ریلی و جاده‌ای در دهه گذشته روند کاهش‌ی داشته است

است. که افزایش خودرو محوری رشد تصادفات و افزایش تلفات رانندگی را در پی دارد. طبق این گزارش آمار حمل‌ونقل ریلی از ۲۸ میلیون نفر در سال ۸۷ به ۲۳ میلیون نفر مسافر در سال ۹۵ رسیده است و در بخش جاده‌ای نیز از ۲۶ میلیون نفر مسافر در سال ۸۸ به ۱۶ میلیون نفر مسافر در سال ۹۵ رسیده است. همچنین بر اساس آمار تردد شمار در شبکه راه‌های کشور بیش از ۷ درصد رشد داشته است و این روند در سال جاری نیز افزایش داشته است که در اوج سفرها به بیش از ۱۰ درصد رسیده است. درحالی که سهم حمل‌ونقل عمومی کاهش یافته است.

ذاکری در رابطه با اشاره به حمل‌ونقل کالا نیز بیان داشت: برای توسعه صنایع مدنی در دهه آینده بیش از ۳۱۰ میلیون تن انواع مواد معدنی برداشت خواهد شد که در صورت حفظ سهم قبلی بخش ریلی نزدیک به ۱۴۰ میلیون تن وارد چرخه حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد شد بر این اساس بیش از ۱۰ میلیون تن تردد جاده‌ای افزوده سال و ۲۷ میلیون تردد متوسط روزانه به بخش جاده‌ای افزوده خواهد شد که در چند محور خاص است که افزایش تصادفات و تلفات را در چند محور خاص در بر خواهد داشت.

■ لزوم افزایش قیمت سوخت همزمان با تقویت مدهای حمل‌ونقل همگانی
معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی با اشاره به راهکارهای پیش رو خاطر نشان کرد: راهکارها تا حد زیادی است که در ایمنی جاده‌ای بدان جاده‌ای می‌شود است. ۵ پایه مذکور در دهه ایمنی راه‌ها در ملل سیستم ایمن که از طرف سازمان جهانی بهداشت نام‌گذاری شده است عبارت‌اند از: مدیریت ایمنی راه، زیر ساخت‌ها، خودروهای ایمن تر، رفتار ایمن تر کاربران، امداد و نجات (مراقبت بعد از تصادف) افزایش قیمت سوخت باید همزمان با تقویت مدهای حمل‌ونقل همگانی و سرمایه‌گذاری بر ایمنی جاده، نواگان و نیروی انسانی باشد، در غیر این صورت، افزایش قیمت سوخت تأثیر کاهش کوتاه‌مدت بر تعداد تلفات خواهد داشت.



این برج آتش گرفت و ۹۰ نفر کشته شدند: بنابراین وقتی قرار است در زمینه مصرف انرژی از مصالح جدید استفاده کنیم باید مصالح شدت آتش، ضد زلزله و بادوام باشد.

شکرچی زاده در خصوص ساختمان‌های در دست ساخت گفت: بر اساس همین ماده ۱۸ قانون اصلاح الگوی مصرف، شهرداری‌ها حق ندارند به ساختمان‌هایی که محیط ۱۹ مقررات ملی ساختمان را رعایت نکرده‌اند، پایان کار بدهند؛ البته میزان ساختمان‌های موجود بسیار بیشتر بوده و ۲۷ میلیون ساختمان داریم. در حالی که سالانه ۰ تا ۰۰۰۶ هزار دستگاه ساختمان جدید ساخته می‌شود و اگر بتوانیم ساختمان‌های موجود را اصلاح کنیم، بخش بسیار زیادی از اتلاف انرژی را کاهش داده‌ایم.

مناسب‌باز از کان مسائل ایمنی است. نکته‌ای که می‌خواهم به شما عرض کنم مدیریت ریسک است. خوشبختانه در قانون بیمه شخص ثالث در ماده ۱۸ به مواردی اشاره شده و در حوضت مدیریت ریسک خودرو و سال ساخت خودرو باید توجه داشته‌باشیم. نکته مهم اینجاست که در صورتی که حادثه‌ای پیش‌تر رخ داده باشد، ریسس سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل ادامه داد ما با رانندگی‌های ته‌اجمی مواجه هستیم که در نتیجه آن افزایش تصادفات رخ می‌دهد. باید با

درصد این آمار در ایران است در حالی که یک درصد جمعیت دنیا هستیم. حدود ۱.۲۵ درصد از تلفات جاده‌ای را داریم، اینکه این آمار به کمتر برسد با توجه به امار و ارقام سخت است یا نشدنی نیست. کشاورزان گفت: سال گذشته یک نیم میلیون خودرو جدید پلاک شده پس حدود ۱۱ درصد در تردد داریم و به سختی می‌توانیم تلفات جاده ای را کاهش دهیم. خودروی ایمن تر، راه ایمن، کاربران ایمن و امداد و نجات

معاون وزیر راه و شهرسازی با التناقد از کیفیت پایین خودروهای ساخت داخل، گفت: امیدوارم وزیر اقتصاد یاری کند که تعرفه واردات خودرو کاهش یابد تا مردممان بتوانند خودروهای ایمن سوار شوند و خسارت شرکت‌های بیمه کاهش پیدا کند.

به گزارش روزنامه تجارت، داود کنشاورزبان در همایش بیمه و توسعه گفت: یک میلیارد خودرو در جهان پلاک شده و دو