اخبار کوتاه

خبر انفجار در فرودگاه مهرآباد تکذیب شد

فرودگاه مهرآباد اعلام کرد: خبر منتشر شده در برخی رسانه‌ها و فضای مجازی مبنی بر وقوع انفجار در فرودگاه مهرآباد کاملاً کذب و بی‌اساس است. فرودگاه مهرآباد ضمن تکذیب شایعه انفجار در این فرودگاه، اعلام کرد: خبر منتشر شده در برخی رسانه‌ها و فضای مجازی مبنی بر وقوع انفجار در فرودگاه مهرآباد کاملاً کذب و بی‌اساس است. بر اساس این اطلاعیه، ستون دود مشاهده‌شده ارتباطی با فرودگاه مهرآباد ندارد و محل مورد نظر خارج از محدوده فرودگاه بوده است. گفتنی است که در حال حاضر، هیچ‌گونه حادثه‌ای در فرودگاه مهرآباد رخ نداده و تمامی فعالیت‌های پروازی طبق برنامه در حال انجام است.

طرح جامع پردیس با هدف صیانت از منطقه حفاظت شده جاجرود به تصویب رسید

طرح جامع شهر پردیس با هدف صیانت کامل از منطقه حفاظت‌شده جاجرود و رفع تداخل آن با محدوده و حریم شهر، به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسید و جزئیات آن در مکاتبه ای به استاندار تهران اعلام شد. بر اساس این مصوبه، ۴۸۶ هکتار به محدوده شهر الحاق شده تا بستری برای ساخت مسکن حمایتی فراهم شود.

به گزارش گروه اقتصادی از وزارت راه و شهرسازی، طرح جامع شهر پردیس به تصویب رسید. غلامرضا کاظمیان دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در مکاتبه با استاندار تهران، جزییات این مصوبه را اعلام کرد.

بر اساس این مصوبه، در جلسه مورخ ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۴ شورای عالی شهرسازی و معماری کشور، طرح جامع شهر پردیس به تصویب رسید؛ مصوبه ای که با صیانت کامل از منطقه حفاظت‌شده جاجرود و رفع تداخل آن با محدوده و حریم شهر، گامی مهم در حفظ محیط زیست و توسعه متوازن این شهر برداشته است. بر اساس این مصوبه، ۴۸۶ هکتار به محدوده شهر الحاق شده تا بستری برای احداث مسکن حمایتی فراهم شود. این اقدام در پاسخ به نیاز فزاینده ساکنان حومه تهران برای تأمین مسکن مناسب، به‌ویژه در پی دشواری‌های جدی تهیه مسکن در کلانشهر تهران انجام شده است.

همچنین با توجه به محدودیت منابع آبی و عدم قطعیت در تأمین پایدار آن، سقف جمعیتی شهر مشروط به مدیریت دقیق منابع آبی تعیین شده است. کاهش سرانه مصرف آب خانگی و شهری به حداکثر ۱۲۰ لیتر در شبانه‌روز، باید در دستور کار جدی مسئولین استانی قرار گیرد. در این طرح، با توجه به یکی از ماموریت های شهر جدید در تامین سرانه های خدماتی منطقه کلانشهری تهران، سرانه خدمات شهری فراتر از نیاز داخلی شهر پیش‌بینی شده تا بتواند به‌عنوان یک قطب خدماتی در مقیاس منطقه کلانشهری تهران ایفای نقش کند و بخشی از کمبودهای خدماتی شهرهای اطراف تهران را جبران کند. همچنین با توجه به واقع شدن شهر پردیس در بالادست سد ماملو و به منظور نظارت بر کنترل ساخت‌وسازهای غیرمجاز اطراف روستای کرشت و جلوگیری از تفکیک و احداث بنای غیرمجاز در اراضی زراعی این منطقه، اراضی مذکور به حریم شهر اضافه شد تا شهرداری پردیس نقش فعال تری در صیانت از اراضی واقع در بلافصل محدوده خود ایفا کند. تداخل محدوده و حریم شهر با مرزهای تقسیمات سیاسی، با توجه به قوانین جاری کشور رفع شده و تهیه سند جامع حمل‌ونقل عمومی با محوریت ایستگاه نهایی مترو از نقاط قوت این طرح است که می‌تواند نقشی کلیدی در ارتقای کیفیت زندگی و کاهش ترافیک ایفا کند.

هوای گرم و گرد و خاک فعلا مهمان تهرانی‌هاست

اداره کل هواشناسی استان تهران ضمن اشاره به تداوم گرد و خاک در تهران از افزایش ابر، وزش باد شدید و رگبار موقت در برخی نقاط استان خبر داد. به گزارش گروه اقتصادی از مهر، بر پایه واکاوی الگوهای همدیدی و بررسی نقشه‌های پیش‌یابی طی پنج روز آینده وضعیت جوی استان تهران آسمان کمی ابری تا نیمه ابری در ساعات بعد از ظهر همراه با افزایش وزش باد و رشد ابر خواهد بود. همچنین طی این مدت در پاره‌ای نقاط به‌ویژه در نیمه جنوبی و غربی استان گاهی وزش باد شدید، خیزش گرد و خاک یا انتقال گرد و خاک از استان‌های مجاور و کاهش کیفیت هوا و کاهش دید دور از انتظار نیست. در بعضی ساعات افزایش ابر و در پاره‌ای نقاط استان به ویژه در دامنه‌ها و ارتفاعات گاهی وزش باد شدید موقت و رگبار باران و رعد و برق پیش‌بینی می‌شود همچنین در گردنه‌های کوهستانی و ارتفاعات بالادست گاهی مه و محدودیت دید مورد انتظار خواهد بود.

آغاز فروش بلیت قطارهای اربعین از ۷:۳۰ صبح ۲۴ تیر ماه

پیش فروش بلیت قطارهای اربعین برای ۴ محور داخلی از جمله کرمانشاه، خرمشهر، همدان و ایلام از ساعت ۰۷:۳۰ صبح سه‌شنبه ۲۴ تیر ماه آغاز می‌شود. به گزارش گروه اقتصادی از باشگاه خبرنگاران پیش‌فروش اینترنتی بلیت در کلیه محورها (مسیرهای رفت تا ۲۶ مرداد و مسیرهای برگشت تا ۲۷ مرداد) از ۷:۳۰ تا ۱۰:۳۰ صبح روز سه‌شنبه از طریق سکوهای مجاز فروش اینترنتی آغاز خواهد شد. همچنین پیش‌فروش حضوری بلیت‌ها از ساعت ۱۰:۳۰ تا ۱۳:۳۰ همان روز در مراکز مجاز فروش حضوری انجام می‌شود. از ساعت ۱۴ سه‌شنبه به بعد، پیش‌فروش به صورت همزمان ادامه خواهد داشت. براساس این گزارش پیش از این میر حسن موسوی قائم مقام شرکت راه آهن اعلام کرده بود که قطارهای فوق‌العاده‌ای برای محورهای ایلام ،خرمشهر، کرمانشاه و همدان برای ایام اربعین در نظر گرفته شده است گفت: ظرفیت صندلی ایجادی قطارهای اربعین ۱۴۰۴ نسبت به سال گذشته ۱۵ درصد افزایش یافته است و برای این ایام ۴۵۰ هزار نفر صندلی پیش‌بینی شده است.

آغاز عملیات اجرایی آزادراه ارومیه – تبریز

معاون وزیر راه و شهرسازی دیروز از آغاز عملیات اجرایی بخشی از آزادراه ارومیه–تبریز خبر داد و گفت: آزادراه تبریز–ارومیه به عنوان بخشی از کریدور آزادراهی شرق به غرب با هموار کردن مسیر در دل کوه‌ها موجب توسعه همه جانبه شمال غرب کشور می‌شود. به گزارش گروه اقتصادی از وزارت راه و شهرسازی هوشنگ بازوند از آغاز عملیات اجرایی ۵۷ کیلومتر از آزادراه تبریز–ارومیه خبر داد و گفت: آزادراه ارومیه–تبریز یکی از طرح‌های مهم و راهبردی در کریدور آزادراهی شرق به غرب کشور به شمار می‌رود که نقش کلیدی در اتصال مراکز استانی به شبکه سراسری آزادراهی و توسعه روابط تجاری و ترانزیتی ایفا می‌کند.

وی ادامه داد: تکمیل شدن این آزادراه استان آذربایجان غربی را که به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص همچون کوه‌ها و دریاچه ارومیه محصور است از انزوا خارج کرده و مسیر تحقق توسعه‌ای پایدار، متوازن و آینده‌محور برای شمال‌غرب کشور را هموار می‌کند. بازوند افزود: طول کل این آزادراه ۱۶۲ کیلومتر است که در قالب ۶ قطعه طراحی شده و هم‌اکنون عملیات اجرایی در قطعات ۱، ۲ و ۳ به طول ۵۷ کیلومتر آغاز شده است. بازوند با اشاره به مزایای کلان این پروژه تاکید کرد: توسعه شبکه آزادراهی کشور به ویژه در مناطق مرزی و مراکز استان‌ها، یکی از برنامه‌های اصلی وزارت راه و شهرسازی در راستای تحقق توسعه متوازن و پایدار است.

آغاز پرداخت وام ۶۵۰ میلیونی برای خانه‌های نیمه‌تمام

مدیر کل دفتر طرح‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی می گوید: پرداخت تسهیلات ۶۵۰ میلیونی برای تکمیل ۳۰۰ هزار واحد مسکونی نیمه‌تمام از طریق سامانه حمایتی آغاز شد. به گزارش گروه اقتصادی از ایلنا، نادر عربی از آغاز ثبت درخواست تسهیلات ساخت واحدهای نیمه‌تمام بخش خصوصی خبر داد و گفت: بر اساس مصوبه بیستمین جلسه شورای‌عالی مسکن، مقرر شده با معرفی وزارت راه و شهرسازی، بانک مرکزی، تسهیلات تکمیل احداث ۳۰۰ هزار واحد مسکونی نیمه‌تمام را از محل منابع ماده ۴ قانون جهش تولید مسکن، بدون نیاز به ارزیابی هزینه باقی‌مانده پرداخت کند. عربی افزود: این تسهیلات به واحدهایی تعلق می‌گیرد که حداقل دو سال از صدور پروانه ساختمانی آنها گذشته و مراحل اولیه ساخت را طی کرده‌اند. ثبت درخواست برای این تسهیلات هم‌اکنون از طریق سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن به نشانی «www.saman.mrud.ir» امکانپذیر است. این تسهیلات صرفاً به پروژه‌هایی تعلق می‌گیرد که متوسط مساحت خالص واحدهای آنها کمتر از ۱۰۰ مترمربع باشد. به گفته عربی، سقف تسهیلات برای هر واحد، ۶۵۰ میلیون تومان و برابر با سقف تسهیلات مصوب مسکن حمایتی تعیین شده و بازپرداخت آن طی ۵ سال انجام می‌شود. نرخ سود نیز بر اساس نرخ مصوب هیات‌عالی بانک مرکزی خواهد بود.

فرسودگی ناوگان هوایی همچنان ادامه دارد

گرانی ۱۰۰ درصدی سفر هوایی به نجف

گروه اقتصادی: افزایش بیش از ۱۰۰ درصدی قیمت بلیت هواپیما به عراق این روزها باعث به وجود آمدن دامنه وسیعی از اعتراضات از سوی زایران عتبات عالیات شده است. این در حالی است که وزیر راه و شهرسازی هفته قبل اعلام کرده بود، ایرلاین هایی که افزایش قیمت داشته باشند، جریمه خواهند شد! اما بر اساس اعلام دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گرانی بلیت سفرهای هوایی به عراق ناشی از فرسودگی ناوگان هوایی ایران و استانداردهای جدید عراق در سفرهای هوایی، گرانی ارز، تورم و گرانی سوخت است. بر اساس پایش تجارت، بلیت هواپیمایی که در اربعین ۱۴۰۳ بین ۵ تا ۸ میلیون تومان قیمت گذاری شده بود برای اربعین ۱۴۰۴ به ۱۸ تا ۲۲ میلیون تومان رسیده است.

موضوع فرسودگی ناوگان حمل و نقل ایران یکی از مسایلی است که طی سالهای اخیر باعث بروز مشکلات فراوانی در کشورمان شده است. سال ۹۵ خورشیدی بود که اتحادیه اروپا شرکت های ایرانی را به دلیل آنچه که نگرانی‌های ایمنی پرواز خواند از سفر هوایی به اروپا منع کرد.

▪ سلسله محدودیت های ایران از سفر هوایی

کمیسیون اروپا در سال ۹۵ (۲۰۱۶) در بیانیه‌ای اعلام کرد که بخشی از شرکت های هواپیمایی ایرانی به لیست ایمنی پرواز اتحادیه اروپا اضافه شدند که این لیست شامل شرکت‌های هواپیمایی هایی می‌شود که استانداردهای ایمنی بین‌المللی را رعایت نمی کنند. این در حالی است که در آن برهه ایران قراردادهایی به ارزش ۵۰ میلیارد دلار با شرکت های بوئینگ و ایرباس منعقد کرده بود تا ناوگان هوایی خود را به روز آوری کند. در ادامه از سال ۱۴۰۰ به این سو، کشورهای عربی همسایه ایران به خصوص عربستان، اقدام به اعمال استانداردهای تازه در حمل و نقل هوایی خود کرد. بر این اساس از سال ۱۴۰۱ تنها شرکت هوایی هما از استانداردهای لازم برای ورود به آسمان عربستان و انتقال حجاج برخوردار بود و سایر شرکت های هواپیمایی ایران قادر نبودند اقدام به جابه جایی مسافر از عربستان کنند. پس از عربستان، امارات، ترکیه، قطر و کویت هم استانداردهای ویژه ای برای حمل و نقل هوایی خود اعمال کردند که اغلب شرکت های هواپیمای ایران را بیرون از دایره حضور در حریم هوایی آنها قرار می داد. در تمام این ایام، شرکت های هوایی و ایرلاین های ایرانی به بهانه اینکه استانداردها افزایش پیدا کرده و آنها ناچار به اجاره گرانتر هواپیما هستند، بر قیمت بلیت ها می افزودند و هزینه به روز نبودن ساختار هوایی را از جیب مسافران دریافت می کردند. آخرین دست از کشورهایی که استانداردهای ویژه ای برای حمل و نقل هوایی خود ایجاد کرده و به بهانه آن از ورود برخی هواپیماهای ایرانی جلوگیری می کند کشور عراق است. گزارش‌هایی وجود دارد مبنی بر اینکه عراق این روزها از ورود برخی هواپیماهای ایرانی به فرودگاه‌های خود جلوگیری کرده است. این اتفاق به دلیل عدم رعایت استانداردهای لازم توسط این هواپیماها رخ داده است. کمبودی که ظاهرا باز هم قرار است هزینه های آن از جیب مسافران ایرانی دریافت شود. طی روزهای اخیر، خبر افزایش قابل توجه هزینه های سفر هوایی به عراق بازخوردهای بسیاری در فضای عمومی کشور پیدا کرده است. دیروز دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران در بیان چرایی گران شدن بلیت سفر به عراق اعلام کرد: «شرکت هواپیمایی عراق اخیرا اعلام کرده که هواپیماهای MD ایران نمی‌توانند وارد فرودگاه‌های این کشور شوند و همین موضوع باعث می‌شود که ظرفیت برای جابه جایی زائران کمتر شود!»

▪ گرانی ارز، سوخت و هواپیماهای غیر استاندارد

در یک چنین شرایطی است که مقصود اسعدی سامانی درباره تعیین قیمت بلیت اربعین و چرایی افزایش قیمت آن نسبت به سال گذشته اظهار داشت: «شرکت ها برای تعیین قیمت بلیت پروازهای اربعین سازمان هواپیمایی کشوری هماهنگ بودیم. برای بلیت پروازهای اربعین در بازه زمانی ۱۷ تا ۲۷ مرداد ماه قیمت ثابت تعیین شده و بلیت تهران–نجف و بالعکس ۱۸ میلیون و از فرودگاه‌های شرقی کشورمان مانند مشهد ۲۲ میلیون تومان نرخ‌گذاری شده‌است.»

او با اشاره به افزایش هزینه‌های قابل توجه علمیات پروازی نسبت به اربعین سال گذشته، گفت: «در حالی که سال گذشته نرخ دلار برای شرکت‌های هواپیمایی ۴۴ هزار تومان بود، این عدد امسال با نرخ بالای ۷۰ هزار تومان به دست شرکت‌ها می‌رسد، تنها یک نمونه هزینه ارزی برقراری پروازهای نجف به این اندازه افزایش پیدا کرده‌است. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ادامه داد: از سوی دیگر نرخ سوخت هواپیما به نسبت قبل ۲۴ برابر افزایش پیدا کرده است، علاوه بر این موضوعات باید توجه داشت که فرودگاه نجف یکی از فرودگاه‌های گران دنیا محسوب می‌شود و حدود ۱۲ هزار دلار هزینه ارزی شرکت‌ها به فرودگاه نجف است، و فرودگاه نجف به ازای هر مسافر ۳۰ دلار عوارضی فرودگاهی دریافت می کند.» اسعدی سامانی با تاکید بر اینکه سودی عاید شرکت‌های هواپیمایی برای انجام پروازهای اربعین نمی‌شود، گفت: «برای انجام پروازهای اربعین هزینه‌ها سر به سر هستند و شرکت‌ها سودی کسب نمی کنند و اساس بحث اربعین برای شرکت‌های هواپیمایی بحث سود نیست.» وی در پاسخ به این پرسش که فروش بلیت اربعین از چه زمانی آغاز می‌شود، تاکید کرد: «قیمت اعلام شده ۱۸ تا ۲۲ میلیون تومان برای بازه زمانی ۱۷ تا ۲۷ مرداد ماه است که به زودی پیش‌فروش این بلیت‌ها عرضه می‌شوند. البته مردم می‌توانند بلیت‌های برنامه‌ای نجف را همین امروز هم تهیه کنند.»

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی از محدودیت جدید کشور عراق برای ورود هواپیما خبر داد و گفت: «شرکت هواپیمایی عراق اخیرا اعلام کرده که هواپیماهای MD نمی‌توانند وارد فرودگاه‌های این کشور شوند و همین موضوع باعث می‌شود که ظرفیت برای جابه جایی زائران کمتر شود. از سوی دیگر باید محدودیت ساعتی برای انجام پروازها را هم در نظر بگیریم و همچنین باید توجه داشت که هواپیماهای پروازهای اربعین در ایام پیک یکسر خالی عملیات پروازی را انجام می‌دهند.»

▪ نیاز ناوگان هوایی به ۵۰۰ هواپیمای جدید

موضوع فرسودگی ناوان حمل و نقل ایران در حالی است که بر اساس مفاد برنامه هفتم توسعه ، جذب ۱۵ میلیون گردشگر در هر سال باید هدف گذاری شود. اما با یک چنین ناوگان فرسوده‌ای طبیعی است که دستیابی به یک چنین حجمی ممکن نیست. محمد عیدیان، مشاور رئیس اتاق تهران، با اشاره به گرانی بلیت سفرهای هوایی و دورنمایی که در برنامه هفتم توسعه برای جذب گردشگر تدارک دیده شده، می گوید: «ناوگان هواپیمایی فعلی به هیچ وجه پاسخگوی اسناد بالادستی نخونخواهد بود. چرا که زیرساخت‌های لازم برای جذب این تعداد گردشگر در کشور وجود ندارد.» او ادامه می دهد که «ما در مجموع ۳۲۱ فروند هواپیما در کشور داریم که متاسفانه تنها ۱۶۲ فروند از آن‌ها فعال هستند و بخش قابل توجهی از همین ناوگان فعال نیز فرسوده و نیازمند نوسازی است.»

عیدیان با تاکید بر ضرورت افزایش تعداد هواپیماها برای ایجاد تعادل در حمل و نقل هوایی و جابه‌جایی حجم بیشتر مسافر و گردشگر، تصریح کرد: «برای رسیدن به یک وضعیت مطلوب در این زمینه، به بیش از ۵۰۰ فروند هواپیما نیاز داریم.»

مشاور رئیس اتاق تهران در ادامه به مقایسه‌ای بین وضعیت شرکت‌های هواپیمایی ایران و ترکیه پرداخت و گفت: «تعداد شرکت‌های هواپیمایی در ایران زیاد اما تعداد هواپیماهای فعال در آن‌ها کم است. ایران ۲۶ شرکت هواپیمایی دارد که بیش از نیمی از آن‌ها غیرفعال هستند، در حالی که ترکیه با ۲۰ شرکت هواپیمایی توانسته است بیش از دویست میلیون مسافر را جابه‌جا کند. این مقایسه نشان می‌دهد که تمرکز بر افزایش بهره‌وری و فعال‌سازی ظرفیت‌های موجود، رویکرد موثرتری است.»

او همچنین با اشاره به اینکه کل مصرف سوخت هواپیما در کشور حدود ۴.۲ میلیون لیتر برآورد شده و اینکه افزایش قیمت سوخت هواپیما باعث گرانی بلیت هواپیما شده، پیشنهاد داد: «با توجه به کمبود هواپیماهای فعال و فرسودگی ناوگان، راهکارهایی مانند اجاره هواپیما می‌تواند به تسهیل خدمات‌رسانی و افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران هوایی کمک کند. اما این روند باعث گرانی بلیت های هواپیما و فشار بیشتر بر مردم می شود.»

چرا الزامات پدافند غیرعامل در صنعت ساخت و ساز ایران اجرا نمی شود؟

ساخت خانه های ایمن برای مقابله با بحران ها

یکی از بخش هایی که در زمان جنگ ۱۲ روزه آسیب های بسیاری را متحمل شد، واحدهای مسکونی و ساختمان های کشورمان بودند. با وقوع این جنگ تحمیلی اما افکار عمومی کشور این پرسش را مطرح کرد که صنعت ساخت و ساز در ایران تا چه اندازه برای رویارویی با بحران های نظامی آماده است؟ در ادامه بسیاری از تحلیلگران در خصوص کمبود پناهگاه های مناسب در تهران و سایر کلانشهرهای کشور اظهارنظر کردند.

اصولا مقررات ملی ساختمان، ستون فقرات ایمنی، دوام، بهره‌وری و کارکرد فنی ساختمان‌ها در کشور است. در این راستا مجموعه‌ای از ضوابط فنی و الزام‌آور که در قالب ۲۳ مبحث رسمی منتشر شده و رعایت آن‌ها برای تمام فعالان حوزه ساخت‌وساز، اعم از طراح، ناظر، مجری، سازنده و نهادهای مسئول شهری الزامی است. با این حال اجرا دقیق این مقررات در بسیاری از پروژه‌ها یا به‌درستی جدی گرفته نمی‌شود یا به‌دلیل فشارهای بیرونی از دستور کار خارج می‌شود. بسیاری از سازندگان به‌ویژه در بخش خصوصی اجرا این الزامات را هزینه‌زا و غیراقتصادی می‌دانند. این در حالی است که همین مقررات در زمان بحران، مطالبه جدی همه ذی‌نفعان می‌شود. از جمله مباحثی که در شرایط عادی کمتر به آن توجه می‌شود، اما در موقعیت‌های بحرانی اهمیت حیاتی می‌یابد، مبحث ۲۱ مقررات ملی ساختمان درباره «پدافند غیرعامل» است. موضوعی که با توجه به تحولات منطقه‌ای، تهدیدات نوپدید و الزامات ایمنی کلان‌شهرها به‌طور فزاینده ای به یک دغدغه ملی تبدیل شده است. یکی از مقامات مسئول وزارت راه با بیان این که مبحث ۲۱ مقررات ملی ساختمان درباره «پدافند غیرعامل» است، گفت: ساخت پناهگاه به‌صورت منفرد، ایزوله و صرفاً به‌عنوان فضایی بلااستفاده در زمان صلح نه‌تنها ناکارآمد، بلکه گمراه‌کننده است.

حامد مانی‌فر مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی در پاسخ به این سئوال که جایگاه مبحث ۲۱ در سیاست‌گذاری کلان وزارت راه و شهرسازی چیست، اظهار کرد: این مبحث همانند سایر مباحث مقررات ملی ساختمان، دارای جایگاه و اهمیت یکسان است. در واقع مبحث ۲۱ به‌تنهایی کافی نیست، بلکه در کنار مباحثی مانند مبحث نهم (سازه‌های بتن‌آرمه)، دهم (سازه‌های فولادی)، ۱۵ (آسانسورها و پلکان برقی)، ۱۹ (صرفه‌جویی در مصرف انرژی) و ۲۲ (نگهداری ساختمان)، در تحقق اهداف کلان ایمنی و تاب‌آوری ساختمان‌ها ایفای نقش می کند. وی ادامه داد: وزارت راه و شهرسازی تلاش دارد همه این الزامات را در یک شبکه منسجم سیاست‌گذاری و نظارتی، هماهنگ و اجرایی کند تا ساختمان‌هایی ایمن، بهره‌ور و بادوام ساخته شوند. وی در پاسخ به اینکه چه نهادهایی مسئول اجرا مبحث ۲۱ در پروژه‌های ساختمانی هستند، افزود: مطابق الگوی کلی مقررات ملی ساختمان، اجرای الزامات مبحث ۲۱ نیز همانند سایر مباحث، بر عهده طراحان، ناظران، مجریان، سازمان نظام مهندسی ساختمان و شهرداری‌هاست. وزارت راه و شهرسازی، نقش سیاست‌گذار و ناظر عالیه را ایفا می کند، اما اجرای میدانی و اعمال کنترل، وظیفه نهادهای مهندسی و مدیریت شهری است. شهرداری‌ها، به‌ویژه با توجه به مسئولیتی که بر اساس قانون شهرداری‌ها در زمینه حفظ ایمنی شهروندان دارند، باید این موضوع را یکی از محورهای اساسی نظارت بر ساختمان‌ها تلقی کنند. شهرداری‌ها نقش کلیدی در پیشگیری از وقوع بحران از طریق اعمال مقررات در مراحل صدور پروانه و پایان کار دارند. این مقام مسئول در خصوص ضمانت اجرایی مبحث ۲۱ گفت: ضمانت اجرا مقررات ملی ساختمان در ماده ۳۴ قانون نظام مهندسی تعریف شده است. با این حال، اجرای مؤثر آن وابسته به چند عامل کلیدی است: گزارش مسئولانه مهندسان ناظر، پایبندی سازمان‌های نظام مهندسی به اصول حرفه‌ای، و اراده جدی شهرداری‌ها در تمکین به گزارش‌های نظارتی و توقف صدور پایان کار در صورت عدم رعایت مقررات. متأسفانه برخی سازندگان مقررات را مانعی برای سرعت و سودآوری پروژه می‌دانند. حتی در مباحثی مانند صرفه‌جویی در انرژی که آثار آن برای مردم ملموس است، شاهد مقاومت هستیم. طبیعی است که در حوزه‌هایی مانند پدافند غیرعامل که آثار آن بلندمدت‌تر و کمتر محسوس است، این مقاومت بیشتر باشد. وی در پاسخ به این پرسش که آیا خلأ قانونی در زمینه الزام‌آور شدن مبحث ۲۱ وجود دارد، تاکید کرد: قانون وجود دارد. ماده ۳۴ تصریح دارد رعایت مقررات ملی ساختمان الزامی است. اما در مورد مبحث ۲۱ تأکید و مطالبه نهادهای امنیتی و حاکمیتی نقش به‌سزایی در جدی گرفته شدن آن دارد. به عبارتی، پشتیبانی نهادی از این الزامات می‌تواند در برابر فشار برخی گروه‌ها برای حذف یا بی‌اثر کردن آن‌ها مقاومت ایجاد کند. وی با اشاره به مقاومت برخی سازندگان در پروژه‌های بزرگ یادآور شد: به‌عنوان نمونه، در بحران انرژی کنونی کشور، علی‌رغم تأکید همه‌جانبه بر لزوم اجرای مبحث ۱۹، برخی سازندگان حتی پروژه‌های لوکس، به‌جای اجرا این الزامات، با نامه‌پراکنی به دستگاه‌های مختلف در پی حذف آن هستند. حال تصور کنید درباره مبحثی مانند پدافند غیرعامل که در دوران صلح کمتر ملموس است، وضعیت چگونه خواهد بود.

▪ مسکن مهر فاقد ایمنی لازم است

مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی درباره تجربه پروژه‌های گذشته مانند مسکن مهر و اصلاحات فعلی، اظهار کرد: پروژه‌های مسکن مهر اغلب قبل از تصویب رسمی مبحث ۲۱ اجرا شدند و طبیعتاً الزامات این مبحث در آن‌ها لحاظ نشده است. در پروژه‌های فعلی، مانند نهضت ملی مسکن نیز باید توجه داشت که بسیاری از این ساختمان‌ها به‌لحاظ ارتفاع و تعداد طبقات، مشمول مبحث ۲۱ نمی‌شوند. بنابراین الزام به اجرا آن در این پروژه‌ها موضوعیت قانونی ندارد، هرچند توصیه‌های ایمنی و طراحی‌های مقاوم همیشه ارزشمند هستند.

مانی‌فر در پاسخ به این سؤال که چه توصیه‌ای برای ایجاد فضاهای امن کم‌هزینه و مؤثر وجود دارد، مدیر کل دفتر مقررات ملی ساختمان گفت: نیازی نیست حتماً پناهگاه‌هایی مستقل و پرهزینه ساخته شوند. اگر طراحی به‌درستی انجام شود، بسیاری از فضاها می‌توانند چندمنظوره و مقاوم باشند. طراحی مسیرهای خروج اضطراری، تفکیک تأسیسات بحرانی، و استفاده از مصالح مناسب از جمله اقداماتی هستند که با هزینه‌های منطقی قابل اجرا هستند. وی ادامه داد: آموزش در این زمینه بسیار مهم است. ما تلاش داریم با همکاری شهرداری‌ها، سازمان نظام مهندسی، دانشگاه‌ها و نهادهای تخصصی، آموزش‌های عمومی و تخصصی در حوزه طراحی ایمن و پدافند غیرعامل را گسترش دهیم. در خصوص تهدیدات نوپدید مانند جنگ ترکیبی و حملات سایبری، مانی‌فر اعلام کرد: بازنگری مبحث ۲۱ با نگاه به تهدیدات جدید در دستور کار قرار دارد. موضوعاتی مانند استفاده از پهپادهای تهاجمی، تهدیدات زیرساختی، اختلال در خدمات حیاتی، و تخریب سایبری در طراحی و تدوین مقررات جدید لحاظ شده‌اند. وی در ادامه با اشاره به وضعیت کلان‌شهرها در برابر بحران‌ها گفت: یکی از مهم‌ترین نیازهای کلانشهرهای ما، تدوین و اجرای یک نقشه جامع ایمنی شهری است. نهادهای مسئول در حوزه پدافند غیرعامل با همکاری نهادهای سیاست‌گذار حوزه شهرسازی نظیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و همچنین نهادهای اجرایی مدیریت شهری مانند شهرداری‌ها، به‌ویژه در شهر تهران، این برنامه‌ریزی را به اجرا می‌رسانند.