



اخبار



افزایش میانگین

خوداظهاری محل اقامت

در سامانه املاک و اسکان

سرپرست دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی گفت: تعداد خوداظهاری ثبت شده در سامانه املاک و اسکان در یک ماه گذشته یک میلیون مورد افزایش داشته است.

ابوالفضل نوروزی گفت: تعداد خوداظهاری ثبت شده در سامانه املاک و اسکان، یک ماه قبل از افزایش میانگین خوداظهاری محل اقامت در سامانه املاک و اسکان ۳ میلیون و ۹۰۰ هزار نفر بود.

وی گفت: تعداد خوداظهاری ثبت شده در سامانه املاک و اسکان، در یک ماه اخیر با افزایش یک میلیون نفری به ۴ میلیون و ۹۰۰ هزار مراجعه‌کننده (سرپرست خانوار) رسیده است.

نوروزی افزود: پیش از این، به‌صورت میانگین خوداظهاری محل اقامت، روزانه ۱۰ هزار نفر بود که اکنون با افزایش روزانه ۴۰ هزار ثبت خوداظهاری در سامانه، به روزانه ۵۰ هزار اعلام رسیده است. وی تصریح کرد:

تعداد اقامتگاه اصلی خوداظهاری شده نیز در یک ماه قبل ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار مورد بود که اکنون به ۲ میلیون و ۸۴۰ هزار خوداظهاری افزایش یافته است. نوروزی افزایش ثبت خوداظهاری در سامانه املاک و اسکان را با آغاز ثبت نام الکترونیکی در مدارس مرتبط دانست.

ثبت نام الکترونیکی دانش‌آموزان از اول تیرماه آغاز شده و ثبت محل سکونت دانش‌آموزان در سامانه املاک و اسکان ضروری است.

تأمین ۱۵ هزار هکتار

زمین در شهرهای جدید

برای تولید مسکن

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید از تأمین ۱۵ هزار هکتار زمین در شهرهای جدید برای تولید مسکن خبر داد و گفت: در تلاش هستیم تا در ۶ شهر اصلی هشتگرد، پزند، صدا، بهارستان، سپند، گلپهار، اراضی موردنیاز با توجه به نیاز متقاضیان برای مسکن تأمین شود.

علیرضا جعفری ادامه داد: در حال حاضر برای ۲۰۰ هزار واحد مسکونی نهضت ملی در شهرهای جدید تعریف پروژه شده و این اقدام است. همچنین شرکت عمران شهرهای جدید با توجه به آورده متقاضیان باید برای ۳۰ هزار متقاضی جدید که معادل ۳۰ هزار واحد مسکونی نهضت ملی است تعریف پروژه را انجام بدهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: در ۲۷ نقطه نوار ساحلی بالغ بر ۱۰ هزار هکتار از اراضی بالقوه شناسایی شده که بزودی بالفعل خواهند شد. همچنین در مجموع برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن ۲۰ هزار هکتار در حوزه شهرهای جدید نیاز است که هم اینک بالغ بر ۱۵ هزار هکتار تعیین تکلیف و تأمین شده است.

فنی ریل باس‌های رجا، نسبت به وضعیت فعلی این قطارها و تردد نامنظم شکایت‌هایی دارند.

در خصوص علت تعطیلی برخی قطارهای حومه‌ای تلاش کردیم از مسئولان راه‌آهن علت را جویا شویم اما حاضر به پاسخگویی نشدند.

مدیرعامل شرکت رجا در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» درباره مشکلات قطار حومه‌ای خصوصاً خط تهران-پیشوا به ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه که به موضوع قطارهای حومه‌ای اختصاص دارد،

اشاره و اظهار کرد: براساس این ماده از قانون برنامه ششم، وظیفه دولت‌ها بوده که قطارهای حومه‌ای را گسترش دهند اما در سال‌های گذشته به این موضوع

توجهی نشده است؛ مالکیت بخشی از قطارهای حومه‌ای به راه‌آهن اختصاص دارد اما اکثراً متعلق به شرکت‌های حمل و نقل ریلی هستند ولی مدیریت حمل و نقل ریلی مسافری حومه‌ای با خود راه‌آهن است لذا اختیار توسعه ناوگان هم با شرکت راه‌آهن است.

ناصر بختیاری در پاسخ به این پرسش که چرا قطارهای نایمن یا بی‌کیفیت حومه‌ای بازسازی و تعمیر نمی‌شوند؟ گفت: این نظر مردم نیست و مردم این موضوع را کامل می‌دانند؛ قطارها برخی ایرادات دارند که شرکت راه‌آهن درخواست برخی بازسازی‌ها را داد که ما تعمیرات مورد نظر راه‌آهن را انجام دادیم ولی دوباره درخواست شده تا استانداردهای بالاتری را در قطارهای حومه‌ای اعمال کنیم و طبیعی است که

باید انجام شود. وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا در پاسخ به این سؤال که خواسته جدید راه‌آهن از شرکت حمل و نقل ریلی رجا چیست، گفت: این سؤال را هم از راه‌آهن بپرسید، معتقدیم این بحث‌ها برای مردم فایده‌ای ندارد.

یک ماه پیش گفتند مشکل تهویه‌ها را رفع کنید که انجام دادیم و اسناد آن موجود است. بختیاری مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیش آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهمه‌ای ایجاد شده تا در این میان مردم متضرر نشوند.

ما حاضریم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا در پاسخ به این سؤال که خواسته جدید راه‌آهن از شرکت حمل و نقل ریلی رجا چیست، گفت: این سؤال را هم از راه‌آهن بپرسید، معتقدیم این بحث‌ها برای مردم فایده‌ای ندارد.

یک ماه پیش گفتند مشکل تهویه‌ها را رفع کنید که انجام دادیم و اسناد آن موجود است. بختیاری مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیش آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهمه‌ای ایجاد شده تا در این میان مردم متضرر نشوند.

ما حاضریم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.

وی گفت: مشکل تهویه واگن‌ها را برطرف کرده، به راه‌آهن تحویل دادیم و با وجود اینکه در این ایام، مسیر با تأیید راه‌آهن صورت گرفته، مجدداً درخواست دیگری داشتند که در حال انجام دادن هستیم. مدیرعامل رجا قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای را نسبت به هزینه تمام شده آن بسیار پایین‌تر دانست و افزود: قیمت تمام شده برای هر صندلی ۶۵ هزار تومان است حال آنکه قیمت هر بلیت بین ۲ تا ۳ هزار تومان است که اداره این مسأله را برای ما سخت کرده و مرتباً این باید وام و تسهیلات بانکی دریافت کنیم یا از سایر نهادها قرض بگیریم؛ اگر قیمت بلیت‌ها به هزینه تمام شده نزدیکتر شود، مردم بهره‌بهتری از آن می‌برند، به‌خصوص در بخش حمل و نقل ریلی مسافری که سوددهی بالایی برای شرکت‌های ریلی ندارد.



لغو مجوز برخی ریل باس‌ها (قطارهای حومه‌ای)

مدیرعامل رجا مقصر بخشی از مشکلاتی که در قطار حومه‌ای تهران-پیشوا پیش آمده از جمله بی‌نظمی در تردد یا بیش از ظرفیت مسافر سوار کردن را شرکت راه‌آهن دانست و گفت: اخیراً بین رجا و راه‌آهن یک آرامش و مفاهمه‌ای ایجاد شده تا در این میان مردم متضرر نشوند. ما حاضریم همه امکانات در اختیار خود را به راه‌آهن بدهیم تا مردم استفاده کنند



عکس: ایرنا



مسافران قطارهای حومه‌ای سرگردان در ایستگاه‌های راه‌آهن

دستور راه‌آهن برای خروج برخی قطارهای حومه‌ای از سیر روزانه، هزینه سنگینی را برای رفت و آمد روزانه روی دست مسافران گذاشته است

ریلی بودند، تصریح کرد: مبنای همه چیز ایمنی و رفاه مردم است. تمامی ناوگان ریلی ملزم به احراز صلاحیت‌های لازم جهت سیر ایمن در شبکه ریلی هستند، در غیر این صورت مجوز سیر آنها لغو خواهد شد. سیدمیعاد صالحی همچنین در توثیاتی اعلام کرد: «با توجه به کاهش سطح ایمنی و رفاه ریل باس‌های در اختیار شرکت رجا (وابسته به سازمان تأمین اجتماعی) مجوز سیر آنها موقتاً برای یک هفته لغو شد. امیدوارم با توجه به قول مساعد وزیر محترم رفاه، به سرعت این قطارها به چرخه خدمت‌رسانی به مردم عزیز استان تهران بازگردد. البته سعی شده است با بسیج تمام ظرفیت‌ها و فراخوان تعدادی از ریل باس‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سایر

خود گرفت و دولت‌ها مکلف به تأمین زیرساخت‌ها و ناوگان اجرای این طرح برای افزایش مسافران ریلی حومه‌ای و انتقال بیشتر سفرها از جاده به ریل شده‌اند؛ به‌خصوص که در سیاست‌های کلی نظام ابلاغی مقام معظم رهبری بر جایگزینی حمل و نقل ریلی با جاده‌ای تأکید شده است.

در ۲ ماه اخیر مشکلاتی برای مسافران استان تهران در خط تهران-ورامین-پیشوا پیش آمده است که اغلب به اجرائی نشدن تکالیف مذکور در قوانین بالادستی و برنامه ششم توسعه در خصوص افزایش زیرساخت و ناوگان ریلی برمی‌گردد. در مدت زمانی مذکور مسافران با چالش‌هایی چون بی‌نظمی در سیر و حرکت زمان قطارهای حومه‌ای ورامین، نبود قطار، خرابی و فرسودگی برخی قطارهای موجود و... مواجه شده‌اند.

هزینه بلیت قطار تهران-ورامین حدود ۲۳ هزار تومان است اما اگر مسافران مجبور شوند به‌جای قطار، روزانه با خودرو (سواری، تاکسی) این مسیر را طی کنند، علاوه بر افزایش خطر سفر مانند تصادف و... مجبورند چند برابر قیمت بلیت قطار را برای رفت و آمد بپردازند.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، ۱۹ تیر ماه امسال در نشست کمیسیون عالی سوانح، بر اولویت داشتن برتری گسترش حمل و نقل ریلی بار و مسافر تأکید کرده و با اشاره به اقدام اخیر راه‌آهن در لغو مجوز سیر چند قطار حومه‌ای متعلق به شرکت حمل و نقل ریلی رجا که فاقد ایمنی و کیفیت لازم برای سیر در شبکه

گزارش

اگر چه قطار حومه‌ای می‌تواند نقش مهمی برای جایگزینی مترو برای اتصال شهرهای حومه‌ای کلانشهرها با شهرهای مادر ایفا کند، اما همچنان صنعت حمل و نقل ریلی به دلیل شرایط خاص خود از جمله سنگین بودن هزینه‌های توسعه زیرساخت‌های ریلی و نیز متفاوت بودن ماهیت حمل ریلی کالا با مسافر، از نظر بسیاری از کارشناسان در حقیقت برای حمل کالا خصوصاً برای مسیرهای طولانی به‌صرفه است و جابه‌جایی ریلی مسافری باید به سمت قطارهای سریع‌السیر که علاوه بر ناوگان، زیرساخت مستقل هم می‌طلبد، تغییر رویکرد داده شود.

با این حال استفاده مسافری از خطوط ریلی موجود برای انتقال مسافران شهرهای حومه‌ای می‌تواند بخشی از مشکلات حمل و نقل جاده‌ای و خودرویی از جمله ترافیک بالای ورودی کلانشهرها و به‌خصوص تهران، الاینده‌ی حمل و نقل خودرویی، تصادفات جاده‌ای و تلفات بالای مسافرت‌های غیر ریلی، مصرف بالای سوخت که می‌تواند ایران را از تولیدکننده به واردکننده بنزین تبدیل کند و مواردی از این دست را حل و مسؤلان را مجاب می‌کند تا برای حمل و نقل ریلی مسافران حومه‌ای، یارانه‌های سنگین در نظر بگیرند. اجرای قطار حومه‌ای در دولت یازدهم به تصویب رسید و با آغاز اجرای قانون برنامه ششم توسعه شکل و شمایل قانونی به

وجود یک بنگاه املاک به ازای هر ۴۴۰ ایرانی

گزارش خبری

را حدود ۸۵ میلیون نفر در نظر بگیریم به ازای هر ۴۴۰ نفر یک بنگاه املاک به صورت مجوزدار در حال فعالیت است.

از سوی دیگر، اگر سرانه استاندارد را در این بخش همانند دفاتر اسناد رسمی در نظر بگیریم، به‌ازای هر ۱۵ هزار نفر باید یک بنگاه املاک وجود داشته باشد، اما جذابیت بازار مسکن سبب شده تا نه فقط شاهد رشد کمی تعداد بنگاه‌های املاک باشیم، بلکه در کنار آنها بنگاه‌های غیرمجاز نیز بویژه در سال‌های اخیر رشد بی‌سابقه‌ای داشتند.

دلالی و سوداگری در این بازار رها شده با هدف کسب سود را از مهم‌ترین دلایل ایجاد بنگاه‌های املاک می‌توان عنوان کرد که طبق آمار و اخبار مستند در چند ماه اخیر با پلمب تعدادی از واحدهای غیرمجاز، قیمت مسکن در برخی از مناطق بسیار کاهش یافته است؛ این مسأله در واقع نشان دهنده میزان تأثیرگذاری این بنگاه‌ها در روند معاملات حوزه مسکن است. «داوود بیگی نژاد» نایب رئیس اتحادیه مشاوران املاک در گفت‌وگو با ایرنا با اشاره به اینکه الگوی خاصی برای

تشکیل مشاوران املاک در کشورهای مختلف وجود ندارد، گفت: فعالیت مشاوران املاک در کشور در چهارچوب قانون است و افرادی که در این صنف به دنبال فعالیتند، تابعی از نظام صنفی هستند. در واقع سهولت وارد شدن به صنف مشاوران املاک سبب شده تا این تعداد بنگاه‌ها دارای پروانه باشیم که این خود یک اشکال است. وی با بیان اینکه آسیبی که جامعه می‌بیند شاید از جانب این دسته از مشاوران املاک نیست و افزود: این مشاوران در چهارچوب قانون فعالیت

می‌کنند، اما بیشترین اثرگذاری و مشکلی که در بخش مسکن ایجاد می‌شود در حوزه مشاوران املاک فاقد پروانه است. بیگی نژاد ادامه داد: از سوی دیگر قانونگذار به همه اتحادیه‌ها، موضوع تنظیم‌گری و اختیارات حاکمیتی خود را تفویض کرده تا اتحادیه‌ها عوامل تحت مدیریت خود را ساماندهی کرده و در روند درستی قرار بدهد، اما در دوره‌های قبل این اتفاق نیفتاد و تنظیم‌گری و در چهارچوب قراردادن کسانی که بخواهند فعالیت صنفی داشته باشند