



اخبار



افزایش نظارت بر عرضه بلیت‌های تابستانی اتوبوس

معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: با تدابیر پیش‌بینی‌شده، عرضه بلیت‌های مربوط به سفرهای تابستانی در بخش حمل‌ونقل عمومی بیش از پیش کنترل می‌شود. حمیدرضا شهرکی با اشاره به گزارش‌ها و اعتراض‌ها مبنی بر کاهش تعداد و بازه زمانی عرضه بلیت در سایت‌ها و سکوها، فروش بلیت از سوی مسافران خاطرنشان کرد: مقرر شده شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر حداقل ۸۰ درصد ظرفیت سرویس‌های اتوبوسی خود در مسیرهای برون‌استانی را از طریق سایت‌ها، اپ‌های اینترنتی و موبایلی طرف قرارداد شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری به فروش برسانند و مابقی را در قالب فروش حضوری عرضه کنند. معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای افزود: شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری باید بازه زمانی ۱۵ روزه ارائه سرویس جهت پیش‌فروش بلیت‌ها در سامانه‌های فوق را رعایت کنند، همچنین این شرکت‌ها با بهره‌مندی از تمام ناوگان در اختیار، باید به برقراری سرویس‌های فوق‌العاده برای مقاصد با تقاضای بالا اقدام کنند.

اتصال پرند به چرمشهر با ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار

معاون وزیر راه و شهرسازی از اتمام مطالعات طرح اتصال شهر جدید پرند به چرمشهر خبر داد و گفت: جاده پرند به چرمشهر با ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار از منابع داخلی شرکت احداث می‌شود. علیرضا جعفری با اعلام اینکه شروع مطالعات این طرح از خردادماه سال گذشته شروع شد، افزود: مطالعات اتصال شهر جدید پرند به چرمشهر در بخش مطالعات اردیبهشت امسال ۱۰ درصد انجام شد. جعفری شروع عملیات اجرایی این طرح را از نیمه دوم امسال عنوان و در خصوص مزیت‌های اجرای این طرح گفت: اتصال شهر جدید پرند به آزادراه غدیر، کاهش زمان سفر شهروندان که قصد سفر به جنوب و جنوب شرقی استان تهران، استان‌های شرقی و استان‌های غرب ایران را دارند از جمله مزیت‌های این طرح است.

تخریب ساختمان‌های نایمن غیراصولی است

علی کریمی، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان تهران با بیان تمام تخریب ساختمان‌ها در تهران غیراصولی انجام می‌شود گفت: برای تخریب ساختمان‌های غیرمجاز در خلانیزاز نظام مهندسی دعوت نشده بود. وی اظهار کرد: اتفاقی که روی داده این است یک سری ساختمان بدون اخذ پروانه در خلانیزاز ساخته شده است. بعد از اینکه نهادهای قانونی دستور تخریب، جمع‌آوری و قلع‌وقمع را دادند در زمان تخریب این اتفاق روی داد و ساختمان‌هایی که غیراصولی در حال ساخت بود به صورت غیراصولی تخریب شدند و منجر به این فاجعه و فوت تعدادی شد.

زیرساخت‌ها با رویکرد محله‌محور در چارچوب قوانین و مقررات اقدام کنند. این مسأله نیز تحقق محدودی داشته و بنا بر اعلام مدیریت وقت حوزه بازآفرینی تحقق ۱۰ تا ۲۰ درصدی نسبت به هدفگذاری اولیه داشته است و پس از آن نیز برنامه مسکن ملی مطرح شد که آن هم خروجی قابل توجهی برای اقشار مختلف نداشت.

کاهش و سقوط تولید مسکن، افزایش شدید زمان دسترسی به مسکن، رشد تورم و قیمت مسکن، از مهم‌ترین مشکلات بخش مسکن در طول برنامه ششم است. در زمان اجرای برنامه ششم توسعه نقش دولت در بخش مسکن حداقلی و اقدامات کم‌اثر است. در فصل ۱۱ لایحه برنامه هفتم توسعه استطاعت‌پذیری مسکن مورد اشاره قرار گرفته است. کارشناسان حوزه مسکن معتقدند این برنامه باید به صورت مشترک در تمام برنامه‌های حوزه مسکن مانند نهضت ملی، نوسازی، برنامه جهادی و برنامه هفتم اجرا شود تا توفیق برنامه هفتم در خانه‌دار کردن اقشار نیازمند بیش از برنامه‌های دیگر باشد. مهم‌ترین هدف مشترک در این برنامه‌ها، نوسازی بافت‌های فرسوده به منظور افزایش سطح رفاه خانوار و دسترسی آسان‌تر اقشار محروم به مسکن است. بر اساس آمار حدود ۲۰ درصد خانوار در بافت فرسوده ساکن هستند که در کلانشهرهایی مانند تهران این آمار بیشتر است.

به گفته مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران، بررسی‌ها نشان می‌دهد که در شهر تهران ۲۳۰ هزار پلاک فرسوده و ناکارآمد وجود دارد که البته شامل محدوده بافت‌های تاریخی نیز هست، متوسط تولید مسکن از یک پلاک فرسوده پنج واحد مسکونی است و پیش‌بینی می‌شود در ۲۳۰ هزار پلاک فرسوده تهران امکان تولید یک میلیون واحد مسکونی وجود دارد.

حسین جنتی گفت: می‌بایست همه مدیران شهری، انبوه‌سازان، صنعتی‌سازان، سازندگان متیجر در بافت‌های فرسوده از تسهیلات ۱۹ بندی مشوقانه بافت‌های فرسوده استفاده کنند، شهرداری تهران نیز نهایت تخفیف را به جهت گرفتن پروانه در بافت اعمال کند تا دولت بتواند ظرفیت ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن را به درستی در بافت فرسوده هدایت کند.

وی افزود: در حال حاضر مشارکت کنندگان یا صاحبان ملک یا سازندگان می‌توانند از تسهیلات ۵۵۰ میلیون تومانی استفاده کنند تا چهره شهر زیبا و تازه شده و ایمنی و امنیت زندگی در شهر تهران افزایش یابد. تجربه ورود بخش خصوصی به بخش مسکن تجربه برد هم برای متقاضی و هم سرمایه‌گذار است و سبب می‌شود تمام ظرفیت‌های قانونی جهش تولید مسکن فعال شود.

مسیرهایی از جمله تهران - کرمانشاه و مشهد - کرمانشاه در نظر گرفته شده است، قیمت بلیت را هم ثابت نگه داشته‌ایم. همچنین از خرمشهر به شلمچه برای کسانی که از تهران تا خرمشهر با قطار بیایند یا با ماشین شخصی تا شلمچه بیایند، ریل باسی به طول ۲۰ کیلومتر گذاشتیم ۲۴ ساعته و رایگان تا نقطه صفر مرزی شلمچه زوار را جابه‌جا می‌کند. صالحی درباره علت کمبود بلیت مسافری، توضیح داد: افزایش قیمت بلیت قطار نسبت به سایر مدل‌ها اندک است، همه واگن‌های مسافری برون‌شهری واگذار شده به بخش خصوصی که قطعاً با این نرخ‌ها راه‌آهن و شرکت‌ها زیان می‌بینند، باید نرخ بلیت اصلاح شود یا سازمان برنامه رقی به راه‌آهن اختصاص دهد. در حال حاضر که قیمت بلیت افزایش نیافته و به خاطر قیمت و ایمنی تقاضای ما بالا رفته و طبیعی است که انتخاب اول مردم حوزه ریلی باشد.

دیوار برنامه ششم مقابل مسکن

کاهش و سقوط تولید مسکن، افزایش شدید زمان دسترسی به مسکن، رشد تورم و قیمت مسکن، از مهم‌ترین مشکلات بخش مسکن در طول برنامه ششم است. در زمان اجرای برنامه ششم توسعه نقش دولت در بخش مسکن حداقلی و اقدامات کم‌اثر است.

کاهش و سقوط تولید مسکن، افزایش شدید زمان دسترسی به مسکن، رشد تورم و قیمت مسکن، از مهم‌ترین مشکلات بخش مسکن در طول برنامه ششم است. در زمان اجرای برنامه ششم توسعه نقش دولت در بخش مسکن حداقلی و اقدامات کم‌اثر است. در فصل ۱۱ لایحه برنامه هفتم توسعه استطاعت‌پذیری مسکن مورد اشاره قرار گرفته است. کارشناسان حوزه مسکن معتقدند این برنامه باید به صورت مشترک در تمام برنامه‌های حوزه مسکن مانند نهضت ملی، نوسازی، برنامه جهادی و برنامه هفتم اجرا شود تا توفیق برنامه هفتم در خانه‌دار کردن اقشار نیازمند بیش از برنامه‌های دیگر باشد. مهم‌ترین هدف مشترک در این برنامه‌ها، نوسازی بافت‌های فرسوده به منظور افزایش سطح رفاه خانوار و دسترسی آسان‌تر اقشار محروم به مسکن است. بر اساس آمار حدود ۲۰ درصد خانوار در بافت فرسوده ساکن هستند که در کلانشهرهایی مانند تهران این آمار بیشتر است.

به گفته مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران، بررسی‌ها نشان می‌دهد که در شهر تهران ۲۳۰ هزار پلاک فرسوده و ناکارآمد وجود دارد که البته شامل محدوده بافت‌های تاریخی نیز هست، متوسط تولید مسکن از یک پلاک فرسوده پنج واحد مسکونی است و پیش‌بینی می‌شود در ۲۳۰ هزار پلاک فرسوده تهران امکان تولید یک میلیون واحد مسکونی وجود دارد.

حسین جنتی گفت: می‌بایست همه مدیران شهری، انبوه‌سازان، صنعتی‌سازان، سازندگان متیجر در بافت‌های فرسوده از تسهیلات ۱۹ بندی مشوقانه بافت‌های فرسوده استفاده کنند، شهرداری تهران نیز نهایت تخفیف را به جهت گرفتن پروانه در بافت اعمال کند تا دولت بتواند ظرفیت ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن را به درستی در بافت فرسوده هدایت کند.

وی افزود: در حال حاضر مشارکت کنندگان یا صاحبان ملک یا سازندگان می‌توانند از تسهیلات ۵۵۰ میلیون تومانی استفاده کنند تا چهره شهر زیبا و تازه شده و ایمنی و امنیت زندگی در شهر تهران افزایش یابد. تجربه ورود بخش خصوصی به بخش مسکن تجربه برد هم برای متقاضی و هم سرمایه‌گذار است و سبب می‌شود تمام ظرفیت‌های قانونی جهش تولید مسکن فعال شود.

مسیرهایی از جمله تهران - کرمانشاه و مشهد - کرمانشاه در نظر گرفته شده است، قیمت بلیت را هم ثابت نگه داشته‌ایم. همچنین از خرمشهر به شلمچه برای کسانی که از تهران تا خرمشهر با قطار بیایند یا با ماشین شخصی تا شلمچه بیایند، ریل باسی به طول ۲۰ کیلومتر گذاشتیم ۲۴ ساعته و رایگان تا نقطه صفر مرزی شلمچه زوار را جابه‌جا می‌کند. صالحی درباره علت کمبود بلیت مسافری، توضیح داد: افزایش قیمت بلیت قطار نسبت به سایر مدل‌ها اندک است، همه واگن‌های مسافری برون‌شهری واگذار شده به بخش خصوصی که قطعاً با این نرخ‌ها راه‌آهن و شرکت‌ها زیان می‌بینند، باید نرخ بلیت اصلاح شود یا سازمان برنامه رقی به راه‌آهن اختصاص دهد. در حال حاضر که قیمت بلیت افزایش نیافته و به خاطر قیمت و ایمنی تقاضای ما بالا رفته و طبیعی است که انتخاب اول مردم حوزه ریلی باشد.



تأمین مسکن گروه‌های کم درآمد در برنامه هفتم توسعه

در دهه گذشته بخصوص از سال ۹۶ تا ۹۹، تمامی شاخص‌های استطاعت مسکن کاهش قابل توجهی داشته و تولید مسکن برای خانوار کم درآمد بشدت کاهش پیدا کرده، موضوعی که در برنامه هفتم بر آن تأکید شده است

محروم و آسیب‌پذیر به دست آید. در برنامه ششم توسعه نیز بر تأمین مسکن برای اقشار آسیب‌پذیر بخصوص ساماندهی بافت‌های فرسوده و حاشیه‌نشینی تأکید شده است اما از زمان اجرای برنامه یعنی سال ۹۶ تا ۹۹، به ۴۸٫۹ سال رسید و در همین مدت متوسط قیمت یک متر مسکن در شهرهای کشور از ۱٫۶ به ۷٫۶ میلیون تومان افزایش یافت. در انتهای برنامه ششم حداقل سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹ تمامی شاخص‌های استطاعت مسکن کاهش قابل توجهی داشته است، تولید مسکن قابل استطاعت بشدت کاهش پیدا کرده و زمان انتظار برای خانه‌دار شدن به نزدیک ۵۰ سال رسیده است. به این ترتیب تورم شدید کشور نیز باعث افزایش هزینه‌های ساخت مسکن شده و میزان سهم وام خرید و ساخت به حداقل خود رسیده است. از همین رو ارائه پیشنهادهای جدید جهت تأمین مالی و در نظر گرفتن مشوق‌های مختلف برای ساخت مسکن در برنامه‌هایی مانند نهضت ملی مسکن و برنامه هفتم ضروری به نظر می‌رسد. بر اساس گزارشی که مرکز

پژوهش‌های مجلس درخصوص برنامه‌های توسعه در بخش مسکن ارائه کرده است، در دهه گذشته که برنامه پنجم و ششم توسعه اجرا شده است، در بخش مسکن در برنامه پنجم به دلیل عدم تأمین تسهیلات لازم بسیاری از طرح‌ها در طول این برنامه نیمه تمام باقی ماند و نرخ سود بالای تسهیلات و عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در تولید مسکن، موجب شد که در عمل برنامه پنجم توسعه توفیق محدودی کسب کند و در نهایت آنچه در بعد خانوار در طول برنامه پنجم رخ داده، شامل کاهش بعد خانوار، کمبود یک میلیون واحد مسکونی در برابر خانوارهای موجود، کاهش تولید مسکن شهری از ۷۶۵ هزار واحد مسکونی در سال ۱۳۹۰ به ۳۴۱ هزار واحد مسکونی در سال ۱۳۹۴، کاهش میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

بر اساس آمار، به ازای هر ۲ خانوار مالک‌نشین، یک خانوار مستأجر در کشور وجود دارد و روشن است که برای حل و فصل بحران مسکن کشور نیازمند اقدامات سیاستی یکپارچه، بویژه برای تأمین مسکن گروه‌های کم درآمد و آسیب‌پذیر هستیم که در برنامه هفتم توسعه به آن اشاره شده است و لازم است با برنامه‌ریزی دقیق همسو با سایر برنامه‌های بخش مسکن اجرا شود.

داریم که می‌توانیم بار را ترانزیت کنیم و درآمد داشته باشیم و از مهر ۱۴۰۱ این کار عملیاتی شد.

خورد. در سال ۱۳۹۹ هم افزایش ۳۰۰ درصدی از و افزایش بودجه ۳۰ درصدی رخ داد که ناترازی در راه‌آهن افزایش یافت و با انباشتی از بدهی‌ها و تعمیرات روبه‌رو شدیم. معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: در بند الف ماده ۵۷ قانون برنامه ششم اشاره شده که یک درصد از سهم فروش نفت باید به حوزه ریلی اختصاص یابد. سهم راه‌آهن فروش نفت در ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰، ۷۷۰۰ میلیارد تومان بوده اما سازمان برنامه و بودجه به حوزه ریلی پول نداده و حوزه ریلی را فقیرتر کرده است. مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به اهداف برنامه رشد ترانزیت در کشور گفت: از زمانی که در راه‌آهن حضور پیدا کردیم، بنا داشتیم گفت‌مان ترانزیت را پررنگ کنیم و با کشورهای همسایه بیشترین دیپلماسی را در حوزه حمل‌ونقل ریلی داشته باشیم. به همین دلیل کریدور شمال به جنوب را ایجاد کرده و اکنون ۴۷۰۰ کیلومتر مسیر تمام‌ریلی را از روسیه به هند

گزارش

با توجه به اهمیت و نیاز به تدوین بسته جامع در حوزه برنامه‌ریزی مسکن، در قانون جهش تولید مسکن بر این مهم تأکید شده است؛ موضوعی که به اعتقاد کارشناسان حوزه مسکن، برنامه هفتم توسعه نیز فرصت مناسبی برای تدوین قانونی جامع برای بخش مسکن بخصوص موضوع تأمین مسکن کم درآمد‌ها یا ساخت مسکن استطاعت‌پذیر است. اقداماتی مانند نهضت ملی مسکن در سطح ملی و قرارگاه جهادی مسکن شهرداری تهران و به موازات آن، مهم‌ترین سند میان‌مدت کشور، یعنی برنامه پنجساله هفتم توسعه، موضوع مسکن را در دستور کار دارد. با توجه اینکه برنامه هفتم توسعه خطوط کلی اقدامات دولت در زمینه سیاست‌گذاری مسکن را نیز ترسیم می‌کند، لزوم ارتباط منسجم میان این برنامه و سایر برنامه‌های بخش مسکن بیشتر می‌شود تا با اجرای آن مهم‌ترین هدف دولت یعنی تأمین مسکن اقشار مختلف بویژه اقشار

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به عقب ماندگی مزمن صنعت ریلی اعلام کرد

۷٫۷ هزار میلیارد بدهی دولت قبل به راه‌آهن

گزارش خبری

توسعه صنعت ریلی در برنامه ششم توسعه از محورهای اصلی این برنامه بود که در برنامه هفتم نیز بخصوص برای پیشبرد اهداف ترانزیتی به آن توجه شده است. میعاد صالحی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن در خصوص تحقق برنامه‌های توسعه در بخش ریلی گفت: این بخش در سال ۱۴۰۰ حدود ۳ هزار میلیارد تومان بدهی و ۳ هزار میلیارد تومان انباشت تعیمات داشته به همین دلیل نوسازی و بهسازی ناوگان و زیرساخت در بخش ریلی عقب ماندگی شدیدی دارد. در سال ۱۳۹۷ با توجه به پرس سه برابری ارزی و اینکه بسیاری از قطعات ناوگان ارزی است، بودجه راه‌آهن به جای ۳۰۰ درصد، ۳۰ درصد رشد کرد و اولین ناترازی رقم