

فرار بلیتی ۲۰درصد مسافران خطوط تندرو اتوبوس

نصب دستگاه‌های کار تخوان در اتوبوس‌ها سابقه چندساله دارد، اما این روزها خرابی این دستگاه‌ها علاوه بر اینکه مشکلاتی برای مسافران ایجاد کرده، سبب فرار بلیتی نیز شده‌است. به گزارش ایسنا، مهدی علیزاده مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در این باره می‌گوید: با توجه به راه‌اندازی پروژه ABT (سیستم حساب کاربری مبتنی بر اعتبار شهروندی) در سطح شهر تهران تاکنون ۴۸۵ دستگاه کار تخوان جهت تجهیز ایستگاه‌ها خریداری و تحویل مناطق اتوبوسرانی شده‌است. علیزاده در مورد عمل عمده فقدان یا خرابی دستگاه‌های کار تخوان در برخی ایستگاه‌های اتوبوس با تأکید بر اینکه شرکت واحد اتوبوسرانی صرفا بهر برادر تجهیزات مذکور بوده و کلیه مسوولیت‌های فنی و اجرایی پروژه کارت بلیت اعم از تایید تجهیزات و نرم‌افزارهای سطح تجهیز و... با سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران، می‌گوید: با این احتساب برخی از مشکلاتی که در بهره‌داری دستگاه‌ها مشاهده شده، در حال رفع هستند و می‌توان هنگ کردن دستگاه‌های در معرض تابش نور خورشید و حرارت بالا با توجه به شرایط ایستگاه طولانی شدن زمان قرائت برخی از کارت بلیت‌ها را از مشکلات عمده دستگاه‌های کار تخوان عنوان کرد. وی در مورد میزان فرار بلیت مسافران نیز با تأکید بر اینکه فرار بلیت در ایستگاه‌های خطوط تندرو حدود ۲۰ درصد است، می‌گوید: شاید یکی از دلایل عمده فرار بلیتی ابزارله نبودن سازه ایستگاه‌های اتوبوس باشد که باید این مساله حل و فصل شود.

گرافروشی بلیت در برخی ایستگاه‌های مترو تهران

برخی از ایستگاه‌های مترو که اقدام به فروش نقدی بلیت می‌کنند با بهانه نداشتن پول خرده، بلیت تک‌سفره را به جای نرخ مصوب ۴۲۰۰ تومان به مبلغ ۵۰۰۰ تومان یعنی ۱۷٫۲ درصد گران‌تر نرخ مصوب آن می‌فروشند! به گزارش تسنیم، برخی از ایستگاه‌های مترو که اقدام به فروش نقدی بلیت می‌کنند به بهانه نداشتن «پول خرده»، بلیت تک‌سفره به قیمت مصوب ۴۲۰۰ تومان را ۵۰۰۰ تومان می‌فروشند! نرخ مصوب بلیت تک‌سفره مترو که توسط شورای شهر تهران مصوب شده است رقم ۴۲ هزار و ۴۴۵ ریال است. از ابتدای اردیبهشت سال جاری مصوبه افزایش قیمت بلیت مترو اجرا شده که رقم آن ۴۲ هزار و ۶۴۵ ریال (کمی بیش از ۴۲۰۰ تومان) است و اگر شهروندی بخواهد به‌صورت نقدی این بلیت را از ایستگاه‌ها بخرد صرفاً باید ۲۲۵ ریال، مبلغ اضافی بپردازد. برخی از شهروندان با تماس با تسنیم ضمن گلایه از گران‌فروشی در برخی از ایستگاه‌های مترو تأکید کرده‌اند که مسوولان باجه در ارتباط با این گران‌فروشی نیز رفتار مناسبی را ندارند و از پس دادن مبلغ اضافی به مسافران امتناع می‌کنند.

به کارگیری تاکسی‌های برقی در فرودگاه‌ها، راه‌آهن و تریمینال‌ها

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از به کارگیری تاکسی‌های برقی در فرودگاه‌ها، راه‌آهن و تریمینال‌ها جهت خدمت‌رسانی بهینه به شهروندان خبر داد. به گزارش ایسنا، شادی مالکی با اشاره به رویکرد شهرداری تهران نسبت به هوای پاک و استفاده از تاکسی‌های برقی، گفت: تسهیل‌سازی برای دوره جدید مدیریت شهری با قدرت پیگیری می‌شود و استفاده از تاکسی‌های برقی در پایتخت با برنغم‌ریزی مناسب در حال اجرایی شدن است. وی افزود: به منظور تحقق قانون هوای پاک، برقی‌سازی وسایل حمل و نقل عمومی و همچنین ترغیب، تشویق و حمایت از این طرح ملی و آغاز حرکت به سمت گسترش زیرساخت‌های شهری برای جذب حداکثری استفاده از این نوع خودرو در دستور کار است. مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از فعال‌سازی تاکسی‌های برقی در فرودگاه حضرت امام خمینی (ره) خبر داد و گفت: بنا داریم در سایر اماکن پرتردد نیز از تاکسی‌های برقی استفاده کنیم.

آخرین خبر از راه‌اندازی ART در تهران

معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران آخرین خبر از راه‌اندازی ART در تهران اعلام کرد. به گزارش تسنیم، محسن هرمزی درباره راه‌اندازی تراموا در تهران اظهار کرد: سال گذشته در جلسه شورای عالی ترافیک کشور مسیری برای این حمل و نقل جدید در تهران در محور میدان آزادی تا پایانه شرق جدید تعیین و تصویب شد تا بر اساس آن تراموا جایگزین اتوبوس‌های بی‌آرتی در این مسیر شود. وی ادامه داد: از سال گذشته مطالبات این مهم آغاز شد و توافقی با وزارت دفاع انجام دادیم تا بر اساس آن از ظرفیت این وزارت‌خانه برای راه‌اندازی تراموا استفاده کنیم اما در کنار این امر، توافقاتی با یکی از تولیدکنندگان تراموا در دنیا که در چین صاحب صلاحیت است نیز انجام دادیم. معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران تصریح کرد: بر اساس توافقات مذکور بین شرکت تا یان تولیدات آی‌اچ‌آر ام‌آی تراموا ی چرخ لاستیکی که از آن به عنوان ART یاد می‌شود وارد کشور شود و مورد تست قرار گیرد، یک رام دیگر نیز در مهرماه وارد خواهد شد و اگر تست آنها موفقیت‌آمیز بود قرار داد تولیدات آی‌اچ‌آر ام‌آی آغاز شود. وی بابیان اینکه این تراموا ی چرخ لاستیکی حرکت می‌کند بنابراین با موضوع برق بالاسری مواجه نیستند و در آرایش شهری نظم جدید ایجاد خواهند کرد، تصریح کرد: از روز گذشته کارشناس چینی که در طراحی این تراموا فعالیت دارد، تهران وارد کشور شدند و اکنون در حال پیشبرد کار با شرکت متروی تهران هستیم.

راه‌وشهرسازی

ایده ساخت ریل قطار سریع السیر ۲۰میلیارد دلاری تهران-مشهد با پول نفت

«تهاتر نفت» رویای ۱۴ ساله را تحقق می‌بخشد؟



عالی کشور و وزرا هم در این جلسه حضور داشتند و بنا است که این مسیر ادامه پیدا کند. وی درباره سرعت این راه‌آهن سریع‌السیر و کاهش مدت زمان سفر ریلی به مشهد ادامه داد: سرعت قطار سریع‌السیر تهران - مشهد ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت پیش‌بینی شده است.

آغاز تزریق دلارهای نفتی به مسکن دولتی

مدیرعامل راه‌آهن کشور در حالی از تزریق منابع نفتی به پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-مشهد خبر داده که به گفته مسوولان دولتی از ۲۰ خرداد سال ۱۴۰۳، تزریق ۲ میلیارد دلار منابع حاصل از فروش نفت به مسکن دولتی آغاز شد. آنگونه که محمدرضا مهدیار اسماعیلی، رییس هیات‌مدیره صندوق ملی مسکن اعلام کرد، ۱۰ هزار و ۱۹۵ میلیارد تومان از منابع نفتی ۲ میلیارد دلاری مربوط به استجازه رجبی در بخش نخست برای پروژه‌های نهضت ملی مسکن وصول شد. مهدیار اسماعیلی هم‌زمان از آراه به پیشنهاد افزایش وام ساخت نهضت ملی مسکن به ۷۰۰ میلیون تومان خبر داد و گفت: سازمان امور مالیاتی از ۱۶۵۰۰ میلیارد تومان وصول مالیات سهم صندوق، ۸ همت را پرداخت کرده است.
با توجه به این موارد به نظر می‌رسد، مساله تامین مالی مسکن دولتی تا حدی از حالت بحران خارج شده و رو به رونق دارد و از همین رو، بخشی از عقب ماندگی شدید وعده ساخت ۴ میلیون مسکن در ۴ سال جبران خواهد شد. اما فوری‌ترین اثر تزریق دلار نفتی به مسکن، افزایش عرضه ارز و در نتیجه کاهش قیمت آن در کوتاه‌مدت خواهد بود. پیش از این، هادی عباسی، معاون مسکن و ساختمان در این باره گفته بود: قرارداد سپرده‌گذاری ۲ میلیارد دلاری صندوق توسعه ملی با هدف حمایت از طرح نهضت ملی مسکن عرضه ارز را افزایش می‌دهد. او با بیان اینکه باید دارایی‌ها را در اقتصاد فعال کرده و آن را از حالت پارک خارج کرد، اظهار کرده بود: این قرارداد عرضه ارز را افزایش می‌دهد و این اقدام مثبت رییس‌جمهور به این موضوع تأکید داشتند و مقامات

تشکری هاشمی: شهرداری اطلاعات حوزه حمل و نقل را به‌طور دقیق در اختیار شورا قرار نمی‌دهد

سانسور اطلاعات حمل و نقل توسط شهرداری پایتخت

رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران گفت: بارها در صحن شورا، شهرداری اعلام کرده‌است که ۱۵ درصد پیش‌پرداخت مترو را از دولت گرفته‌ایم و به‌طرف خارجی پرداخت کرده‌ایم، اما الان اعلام می‌کنند که ۹٫۷ پرداخت‌شده و آن هم شهرداری جایی قرض کرده و از دولت نگرفته‌است. سید جعفر تشکری هاشمی، رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورا درباره عدم تأمین نقدینگی و عدم شفافیت شهرداری در خصوص موضوعات مرتبط با حمل و نقل گفت: مهم‌ترین مساله در این خصوص این است که شهرداری تهران واقعیت‌ها را به‌طور دقیق به اعضای شورا منتقل کند تا اگر در جایی لازم است شورا به شهرداری تهران کمک کند و حتی اگر لازم است با دستگاه‌های دیگر این مشکل را حل کنیم، اما وقتی که واقعیت‌ها بازگونی‌کنند و این اطلاعات را به‌موقع در اختیار اعضای شورا بگذارند، مافقط شاهد نقصان هستیم و در چنین وضعی چه کاری از اعضای شورا ساخته‌است؟ وی در گفت‌وگو با ایلنا ادامه داد: بارها در صحن شورا، شهرداری اعلام کرده‌است که ۱۵ درصد پیش‌پرداخت مترو را از دولت گرفته‌ایم و به‌طرف خارجی پرداخت کرده‌ایم، اما الان اعلام می‌کنند که ۹٫۷ درصد ثبت و آن هم شهرداری از جایی قرض کرده و از دولت نگرفته‌است، یا در بعضی جاها شهرداری به تعهدات خود عمل نمی‌کند به عنوان مثال وقتی ما می‌بینیم بودجه مصوب داریم، در آمد در شهرداری داشته‌ایم، اما پول پرداخت نمی‌شود، الان شهرداری باید بابت این موضوع پاسخگو باشد.

ایده تهاتر را چه کسی مطرح کرد؟

به گزارش «عادل»، نخستین‌بار، رستم قاسمی، وزیر سابق راه و شهرسازی در تاریخ ۸ شهریور ۱۴۰۰، در ست یک هفته پس از کسب رای اعتماد اعلام کرده بود، این وزارت‌خانه آمادگی دارد، ساخت و انجام پروژه‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی را با نفت تهاتر کند. او که در یک برنامه تلویزیونی صحبت می‌کرد، با تأکید بر روش تهاتر برای افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی گفته بود، به دنبال تهاتر نفت با ساخت و انجام انواع پروژه‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی هستیم. پس از اظهارات رستم قاسمی درباره تهاتر نفت، این ایده بارها از سوی او و سایر مسوولان دولتی برای انجام کارهای مختلف با حتی وصول مطالبات از کشور همچون عراق مطرح شد. اما در عمل –دست‌کم درباره پروژه مسکن دولتی – تاکنون این وعده فارغ از نقاط قوت و ضعف آن اجرایی نشده‌است.

نقاط ضعف و قوت تهاتر؟

تهاتر یکی از روش‌های باستانی برای مبادله کالا با کالا یا کالا با خدمات است که در غیاب «پول» به عنوان ابزار مبادله مورد استفاده بوده‌است. تهاتر البته در دوران مدرن و معاصر در موارد معدودی مورد استفاده داشته و دارد. استفاده از این روش، به ویژه در شرایطی که نظام پولی و بانکی کشور تحریم است و امکان جابه‌جایی پول وجود ندارد یا به سختی و با هزینه‌های بالا انجام می‌شود، می‌تواند برای کشورهای تحت تحریم از جمله ایران مفید باشد. چه آنکه به باور کارشناسان اقتصادی، تهاتر نفت به هر حال بهتر از بایکوت کامل فروش نفت است، چرا که بایکوت فروش نفت، باعث می‌شود تا چاه‌های نفت کشور با مشکل مواجه شوند. در این میان، یکی از مسائل مهم، تعیین نرخ نفت برای تهاتر در برابر کالا است. کارشناسان بر این باور ند که نرخ نفتی که در ازای کالا و خدمات تهاتر می‌شود باید با قیمت‌های استاندارد محاسبه شود. از سوی دیگر، بحث تهاتر نفت می‌تواند منجر به بروز برخی رفتارهای سوداگرانه شود و به فساد دامن بزند. از این رو، تقویت

که ما بودجه و برنامه را مصوب کنیم اما محقق نشود، اجحف در حق مردم است.
رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورا در پاسخ به اینکه آیا ممکن است در صورتی که تعهدات عملی نشود، سازمان بازرسی یا دیگر نهادهای نظارتی هم به این مساله ورود کنند، گفت: همه دستگاه‌های مسوول باید این موضوعات را پیگیری کنند! اینگونه نیست که فقط شورا این موضوع را پیگیری کند، حتما سازمان بازرسی کل کشور و سایر دستگاه‌های نظارتی این موضوعات را دنبال می‌کنند. تشکری هاشمی اظهار کرد: ما حرف‌مان این است که اگر مشکل لاینحلی وجود دارد ما هم قبول می‌کنیم که نمی‌شود اما می‌بینیم که اختیار داریم، قرار داد وجود دارد و نیاز هم داریم اما اتفاقی نمی‌افتد ما این را به عنوان تخطی از برنامه باید پیگیری کنیم و باید مطالبه‌گر باشیم، اینکه برخی از دوستان در شورا اعلام می‌کنند که باید قسمت بر لیوان را ببینیم نه اینگونه نیست ما قرار نداریم که قسمت بر لیوان را مینای کار بگذاریم ما یک لیوان کار تعریف کرده‌ایم و باید یک لیوان کار انجام شود. کسی حق ندارد بگوید که چند سی‌سی را من دیدم که انجام شده‌است، این چند سی‌سی که وظیفه‌اش بوده و باید کامل همانطور که ما پیش‌بینی کرده‌ایم محقق شود مگر آنکه بودجه نداشته باشند و در آمد محقق نشده‌باشد که در این صورت ما هم هیچ ادعایی نخواهیم داشت حتما کمک می‌کنیم که در بی‌پولی نتوانند اداره کنند، اما مشکل الان بی‌پولی نیست بلکه مشکل الان بی‌تدبیری است.

تعاون

سامانه املاک

مسیر درست مبارزه با احتکار مسکن

در آخرین گزارش منتشر شده از سوی جهانبگیر رحیمی، مدیر کل حسابرسی سازمان امور مالیاتی کشور، گفته شده که از ۱۱۰۰ واحد مسکونی خالی شده‌است. ۱۵۰ میلیارد تومان مالیات اخذ شده‌است. این رقم برای هر واحد مسکونی حدودا ۱۳۶ میلیون تومان است که نشان می‌دهد این‌بار دانه درشت‌ها هدف مالیات‌ستانی دولت بوده‌اند. قانون «مالیات بر خانه‌های خالی» در سال ۱۳۹۹ توسط مجلس شورای اسلامی تصویب شد و سامانه «املاک و اسکان» به عنوان بازوی اجرایی دولت برای انجام این قانون مشخص شد. مهم‌ترین هدف این قانون، مبارزه با احتکار مسکن است. به گزارش ایسنا، رحیمی در گزارش خود اظهار کرد: «اخذ مالیات از خانه‌های خالی از سال ۱۴۰۱ در دستور کار سازمان امور مالیاتی قرار گرفته‌است، تعداد خانه‌هایی که در سال ۱۴۰۰ شناسایی شده، ۶۶ هزار و ۶۰۰ خانه‌است که مربوط به ۴۰ هزار و ۵۸۰ مالک است. همچنین تعداد خانه‌های خالی از سکنه که در سال ۱۴۰۱ مشمول مالیات شده‌اند، بالغ بر ۵۸ هزار و ۵۸۷ است. مجموع مالیات اخذ شده طی این دوسال نیز ۱۵۰ میلیارد تومان بوده که از تعداد یک هزار و ۱۰۰ خانه اخذ شده‌است.» دولت سیزدهم پس از نه سال که از تصویب قانون «مالیات‌های مستقیم» می‌گذشت و دولت وقت موظف به اجرای آن از طریق سامانه املاک و اسکان شده بود، این سامانه را در اوایل سال جاری راه انداخت.

بر اساس داده‌های منتشر شده از طرف وزارت راه و شهرسازی، تاکنون ۵۶۰ هزار واحد مسکونی خالی در کشور شناسایی شده و ۱۸۰ هزار واحد آن با بازار مسکن بازگردانده شده‌است. آنچه که این ارقام نشان می‌دهد شروع درست مسیر مبارزه با احتکار مسکن است که دولت چهاردهم هم طبق قانون موظف به ادامه آن است.

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی دولت سیزدهم در خصوص عملکرد این وزارت‌خانه برای تکمیل سامانه املاک و اسکان گفته‌است: «در ابتدای دولت سیزدهم قانون جهش تولید مسکن تصویب و ابلاغ شد که کمک حال دولت در بخش مسکن بود. همچنین با تصویب قانون ساماندهی بازار زمین، مسکن و اجاره‌بها و راه‌اندازی سامانه املاک و اسکان، امکان شناسایی خانه‌های خالی و عرضه آنها به بازار مسکن میسر شد. در همین رابطه ۱۲۰ هزار خانه خالی شناسایی و به سازمان امور مالیاتی برای اخذ مالیات معرفی شد. این اقدام سبب شد تا ۱۸۰ هزار خانه خالی به بازار مسکن عرضه شود.»

نماینندگان مجلس نیز پیش‌تر بر نقش سامانه املاک و اسکان در مبارزه با احتکار مسکن تأکید کرده بودند. در این خصوص، جعفر قادری، نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی گفته‌است: «برای جلوگیری از احتکار و سفته‌بازی در حوزه مسکن باید خانه‌های خالی شناسایی شوند، یکی از روش‌های شناسایی خانه‌های خالی، تکمیل سامانه املاک و اسکان است.»

حالا در آغاز کار دولت چهاردهم، باید دید، مسیری که تاکنون برای تکمیل این سامانه و مبارزه با احتکار مسکن طی شده‌است؛ چگونه ادامه خواهد یافت و مساله خانه‌های خالی چطور حل خواهد شد؟

راهکار برون رفت از بحران مسکن

یک کارشناس مسکن گفت: بهترین روش برای مدیریت حوزه مسکن کشور، راه‌به خدمات رونمایی و فراهم کردن زیرساخت‌ها از جمله عرضه زمین برای مردمی‌سازی است. عباس جهانبخش عضو هیأت‌عملی دانشگاه هنر اصفهان در خصوص راهکار برون رفت دولت چهاردهم از بحران مسکن به‌همراه گفت‌وودهای گذشته گفت: یکی از مشکلاتی از شیوه‌های متفاوت برای حل بحران مسکن را استفاده کرده‌اند. از مدل حصر زمین شهری و در نتیجه گران کردن شهر و مسکن مهر تا مدل واگذاری زمین برای ساخت خانه‌های یک طبقه در نهضت ملی مسکن از انواع شیوه‌هایی بوده که در این سال‌ها مورد استفاده قرار گرفته‌است. در نتیجه همه این تجربیاتی که در این سال‌ها کسب شده، بیشترین سرعت ساخت برای واگذاری زمین به مردم و مردمی‌سازی مسکن بوده است. مدلی که دولت سیزدهم با عملگرایی به آن رسید، وی افزود: در حالی که تعداد نظری حرکت به سمت مردمی‌سازی را در ست نمی‌دانست اما در عمل بود که دولت متوجه شد، هر چه در ساخت مسکن ورود نکند، مردم رضایت بیشتری دارند و محلی برای اختلاف بین مردم، پیملاکار و فشار قضاتی از دولت ایجاد نمی‌شود. چون اگر یکی از طرفین به تعهد خود عمل نکند، دولت باید پاسخگو باشد. جهانبخش در مورد بهترین مدل تولید مسکن برای گذر از بحران این‌رو‌های مسکن اظهار کرد: بهترین روش فراهم کردن زیرساخت‌ها و آراه به خدمات رونمایی از جمله عرضه زمین برای مردمی‌سازی است، البته نیاز است یک وجه جمعی وجود داشته باشد. آقای عبدالعلی زاده در زمان وزارت اعتقاد داشتند، نباید به محدوده شهرهای حتی یک وجب اضافه شود تا شهر گران‌تر شود و مهاجرت به آنها جلوگیری شود. بالطبع، این یک روش است ولی در مقابل آن می‌توان خانه خوب با قابلیت تولید و اشتغال را در مناطقی که از منظر آمایش سرزمینی مناسب هستند اعطا کرد تا نتایج مهاجرت به شهرهای بزرگ پایین بیاید. این کارشناس مسکن تصریح کرد: یعنی به جای آنکه زندگی در شهرهای بزرگ را گران کنیم تا به آنها مهاجرت نشود، می‌توان در دیگر مناطق کشور جذابیت‌های بیشتری ایجاد کرد تا نیاز به مهاجرت به شهرهای بزرگ وجود نداشته باشد. دولت سیزدهم نیز با همین نگاه در «بنیاد مسکن» به دنبال جذابیت‌هایی از این دست و در نتیجه مهاجرت معکوس بود.