بازسازی ۱۴ رام قطار متروی تهران

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه از بازسازی ۱۴ رام قطار از مجموع ۲۰ رام پیش‌بینی‌شده برای سال ۱۴۰۵ خبر داد و اعلام کرد که برنامه اورهال ناوگان درون‌شهری مترو تاکنون به پیشرفت ۷۰ درصدی رسیده است. به گزارش ایسنا، مسعود لطفی با اشاره به آخرین وضعیت برنامه اورهال ناوگان متروی تهران اظهار کرد: بر اساس هدف‌گذاری انجام‌شده برای سال جاری، بازسازی ۲۰ رام قطار در دستور کار قرار دارد که تاکنون ۱۴ رام قطار بازسازی شده و برای بهره‌برداری آماده هستند. او با بیان اینکه نگهداری و بازسازی ناوگان نقش مهمی در استمرار خدمات‌رسانی به شهروندان دارد، افزود: توسعه خطوط مترو، افزایش تقاضای سفر و رشد پیمایش روزانه قطارها، فشار مضاعفی بر ناوگان موجود وارد کرده است؛ از این رو، اجرای به‌موقع عملیات اورهال برای کاهش احتمال خرابی‌های فنی و حفظ پایداری خدمات ضروری است. مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه همچنین از تحقق برنامه بازسازی واگن‌های ناوگان حومه‌ای و عبور از هدف تعیین‌شده در این بخش خبر داد. لطفی توضیح داد: بر اساس برنامه مصوب سال ۱۴۰۵، اورهال دو دستگاه لکوموتیو و ۱۰ دستگاه واگن پیش‌بینی شده بود؛ اما طی هفت ماه گذشته، عملیات اورهال یک دستگاه لکوموتیو و ۱۲ دستگاه واگن انجام شده است. به گفته او، با بازسازی ۱۲ دستگاه واگن، هدف تعیین‌شده در این بخش محقق شده و دو دستگاه واگن نیز بیش از برنامه پیش‌بینی‌شده مورد اورهال قرار گرفته‌اند. لطفی با اشاره به دشواری‌های تأمین برخی قطعات و تجهیزات تخصصی گفت: محدودیت‌های موجود، روند تأمین قطعات موردنیاز را با چالش‌هایی روبرو کرده است. در همین راستا، برنامه‌ریزی دقیق، اولویت‌بندی نیازهای فنی، استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی و بهره‌گیری از دانش و تجربه متخصصان شرکت، از محورهای اصلی پیشبرد برنامه بازسازی ناوگان به شمار می‌روند.

پارک ۶.۳ هکتاری در اراضی زندان رجایی‌شهر احداث می‌شود

معاون شهرسازی و معماری شهرداری کرج از برنامه احداث پارکی به مساحت ۶.۳ هکتار در اراضی زندان رجایی‌شهر خبر داد و اعلام کرد آغاز عملیات عمرانی این پروژه به تکمیل مطالعات، نهایی‌شدن طراحی و تأمین اعتبار بستگی دارد. به گزارش مهر، احدالله احمدی پرگو با اشاره به وسعت حدود ۶۰ هکتاری اراضی زندان رجایی‌شهر اظهار کرد: بر اساس طرح مصوب کمیسیون ماده ۵، حدود ۹.۵ هکتار از این اراضی به فضای سبز اختصاص یافته است که در فاز نخست، احداث پارکی به مساحت ۶.۳ هکتار در ضلع جنوب شرقی محدوده در دستور کار قرار دارد. او با تأکید بر اهمیت این اراضی در منظر شهری کرج گفت: هدف از اجرای این پروژه، ایجاد فضایی متفاوت از پارک‌های موجود و ارتقای کیفیت محیط شهری است. در همین راستا، جلسات کارشناسی با حضور نمایندگان بخش‌های مرتبط شهرداری به‌صورت هفتگی برگزار می‌شود تا جزییات طرح بررسی و اصلاحات لازم اعمال شود. معاون شهرسازی و معماری شهرداری کرج افزود: طرح پیشنهادی سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری در جلسات کارشناسی بررسی شده و اصلاح آن با استفاده از دیدگاه متخصصان و مشاوران در حال پیگیری است. احمدی پرگو از آغاز عملیات اولیه پاک‌سازی و نخاله‌برداری در محل پروژه توسط سازمان مدیریت پسماند خبر داد و گفت: وضعیت توپوگرافی زمین، اختلاف ارتفاع‌ها و مسیرهای دسترسی نیز در مطالعات فنی طرح مورد بررسی قرار می‌گیرد.

صرفه‌جویی ۲۲ هزار میلیارد تومانی تهرانی‌ها با خرید از میادین میوه و تره‌بار

مدیرعامل سازمان میادین میوه و تره‌بار شهرداری تهران از صرفه‌جویی اقتصادی ۲۲ هزار میلیارد تومانی شهروندان تهرانی در خرید از میادین و بازارهای میوه و تره‌بار از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا پایان شهریور ۱۴۰۵ خبر داد. مهدی بختیاری‌زاده با اشاره به اجرای طرح ارزان‌سازی کالاها در این مراکز گفت: اختلاف قیمت محصولات عرضه‌شده در میادین میوه و تره‌بار با میانگین قیمت‌های سطح شهر، موجب افزایش قدرت خرید شهروندان شده است. به گزارش ایلنا، او افزود: بر اساس گزارش‌های بانک مرکزی، در سال ۱۴۰۴ میانگین قیمت میوه در میادین حدود ۴۲ درصد، سبزیجات ۳۰ درصد و حبوبات ۲۷ درصد کمتر از سطح شهر بوده است. همچنین قیمت اقلام پروتئینی، بسته به نوع محصول، بین ۱۱ تا ۲۳ درصد پایین‌تر از میانگین قیمت بازار گزارش شده است. مدیرعامل سازمان میادین میوه و تره‌بار شهرداری تهران ادامه داد: میزان صرفه‌جویی اقتصادی شهروندان از خرید برخی محصولات در ۱۱ ماه سال ۱۴۰۴ حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان بوده است. بختیاری‌زاده با اشاره به وضعیت قیمت‌ها در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ اظهار کرد: طبق گزارش‌های بانک مرکزی، میانگین قیمت میوه در میادین حدود ۳۸ درصد، سبزیجات ۲۷ درصد و حبوبات ۳۳ درصد کمتر از سطح شهر بوده است. همچنین قیمت محصولات پروتئینی، بسته به نوع کالا، بین ۷ تا ۲۲ درصد پایین‌تر از میانگین بازار قرار داشته است. او میزان صرفه‌جویی اقتصادی شهروندان در خرید برخی محصولات از میادین و بازارهای میوه و تره‌بار طی شش ماه نخست سال جاری را حدود ۷ هزار میلیارد تومان اعلام کرد.

ایستگاه متروی شهرری آذر یا دی‌ماه افتتاح می‌شود

عضو شورای اسلامی شهر تهران از احتمال بهره‌برداری ایستگاه مترو شهرری در آذر یا دی‌ماه خبر داد و اعلام کرد عملیات اجرایی پارکینگ طبقاتی ضلع جنوبی حرم حضرت عبدالعظیم (ع) نیز به‌زودی آغاز می‌شود. به گزارش ایسنا، جعفر شربیانی، با تشریح آخرین وضعیت پروژه‌های عمرانی شهرری اظهار کرد: تکمیل ایستگاه مترو شهرری به دلیل شرایط ناشی از جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان با تأخیر مواجه شده است، اما عملیات تکمیل فضای بیرونی ایستگاه در میدان شهرری ادامه دارد. او افزود: زمان قطعی افتتاح این ایستگاه هنوز مشخص نیست، اما امیدواریم با تکمیل اقدامات باقی‌مانده، امکان بهره‌برداری از آن در آذر یا دی‌ماه فراهم شود.

بلندمرتبه‌سازی در تهران زیر ذره‌بین

پایتخت همچنان جای ساخت‌وساز دارد؟

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام تأثیر کمتر از یک‌درصدی بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا در منطقه ۲۲ تهران، بر ادامه ساخت‌وساز در پایتخت و ضرورت ضابطه‌مند شدن توسعه شهری تأکید کرد؛ موضوعی که در کنار ظرفیت زمین، تراکم جمعیت و بازنگری طرح‌های شهری، پرسش‌هایی درباره آینده کالبدی و زیست‌محیطی تهران مطرح می‌کند. اظهارات تازه غلامرضا کاظمیان، درباره آثار بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا و وضعیت ساخت‌وساز در تهران، بار دیگر موضوع الگوی توسعه پایتخت را در کانون توجه قرار داده است. به گفته او، مطالعات انجام‌شده در منطقه ۲۲ تهران نشان می‌دهد تأثیر بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا کمتر از یک درصد بوده است؛ با این حال، او تأکید کرده که ساختمان‌های دارای حجم وسیع می‌توانند بر گردش باد تأثیر بگذارند. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که تهران با مجموعه‌ای از چالش‌های به‌هم‌پیوسته، از آلودگی هوا و تمرکز جمعیت گرفته تا محدودیت زمین، نیاز به تأمین مسکن و فشار بر زیرساخت‌های شهری مواجه است.

تأثیر کمتر از یک درصدی بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا

کاظمیان درباره تأثیر بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا گفت: در منطقه ۲۲ مطالعه‌ای داریم که نشان داد بلندمرتبه‌سازی زیر یک درصد تأثیرگذار بوده است. به گزارش ایسنا، او در توضیح اثر ساختمان‌های بزرگ بر جریان هوا نیز اظهار کرد: اگر ساختمان حجم وسیعی داشته باشد، در گردش باد تأثیرگذار است. اما در مقیاس شهر موردی را ندیده‌ایم. این اظهارات بیانگر ارزیابی وزارت راه و شهرسازی از نقش بلندمرتبه‌سازی در آلودگی هواست؛ با این حال، برای نتیجه‌گیری دقیق درباره آثار ساختمان‌های بلند در تهران، لازم است جزییات مطالعه مورد اشاره، شاخص‌های سنجش آلودگی، محدوده بررسی و روش محاسبه این تأثیر مشخص شود. بدون انتشار این اطلاعات، نمی‌توان رقم اعلام‌شده را به تمام مناطق تهران یا همه الگوهای بلندمرتبه‌سازی تعمیم داد. از منظر کارشناسی، باید میان تولید آلاینده و تأثیر شکل ساختمان‌ها بر پراکندگی آلودگی تفاوت قائل شد. ساختمان‌های بلند لزوما منبع مستقیم اصلی آلودگی هوا نیستند، اما نحوه استقرار و تراکم آنها می‌تواند بر جریان باد و تهویه موضعی تأثیر بگذارد. همچنین افزایش جمعیت و فعالیت در یک محدوده ممکن است تقاضای سفر، مصرف انرژی و فشار بر شبکه حمل‌ونقل را افزایش دهد. بنابراین، ارزیابی آثار بلندمرتبه‌سازی بر کیفیت هوا باید مجموعه‌ای از عوامل، از جمله شرایط اقلیمی، جهت باد، آرایش ساختمان‌ها، میزان تردد خودروها و تراکم جمعیت را در بر بگیرد. نتیجه یک مطالعه در منطقه ۲۲، هرچند می‌تواند در سیاستگذاری موثر باشد، به‌تنهایی برای تعیین آثار بلندمرتبه‌سازی در کلانشهری مانند تهران کافی نیست.

ساخت‌وساز در تهران ممنوع نشده

یکی دیگر از محورهای مهم سخنان معاون وزیر راه و شهرسازی، وضعیت ساخت‌وساز در تهران و البرز است. کاظمیان با تأکید بر اینکه ساخت‌وساز در این دو استان ممنوع نشده، گفت: در ماده ۲ این مصوبه، ممنوعیت بارگذاری جمعیت و فعالیت فراتر از ظرفیت طرح‌های جامع و تفصیلی موجود پیش‌بینی شده است. همچنین مقرر شده وزارت راه و شهرسازی ظرف مدت شش ماه تمهیدات لازم برای نحوه اجرای این موضوع را ارائه کند. او درباره رویکرد این مصوبه نیز توضیح داد: هدف این مصوبه آن است که توسعه و ساخت‌وسازهای هدایت‌شده و قانونمند جایگزین ساخت‌وسازهای پراکنده، غیرقانونی و موردی شود.

بر این اساس، سیاست اعلام‌شده به معنای توقف کامل ساخت‌وساز در پایتخت نیست، بلکه بر محدود کردن بارگذاری جمعیت و فعالیت به ظرفیت‌های پیش‌بینی‌شده در طرح‌های شهری تأکید دارد. این رویکرد در شرایطی اهمیت دارد که توسعه بدون برنامه‌ریزی می‌تواند به افزایش فشار بر شبکه حمل‌ونقل، خدمات عمومی و زیرساخت‌های شهری منجر شود. معاون وزیر راه و شهرسازی در تشریح ضرورت ساماندهی وضعیت تهران اظهار کرد: ابتدا باید بپذیریم که تهران با مساله مواجه است، سپس این مسائل را شناسایی کنیم، برای آنها راه‌حل بیابیم و در نهایت، اراده اجرایی لازم برای حل آنها را داشته باشیم. این نکته کلیدی است. تمام این فرآیند باید در قالب پیشنهاد به هیات دولت ارائه شود و پس از تصویب به مرحله اجرا برسد.

منطقه ۲۲ هنوز ظرفیت ساخت‌وساز دارد؟

منطقه ۲۲ تهران به دلیل برخورداری از اراضی توسعه‌پذیر و حضور پروژه‌های بزرگ ساختمانی، جایگاه ویژه‌ای در بحث آینده توسعه پایتخت دارد. معاون وزیر راه و شهرسازی درباره وضعیت ساخت‌وساز در این منطقه اعلام کرده که بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، ظرفیت ساخت‌وساز مسکن در منطقه ۲۲ هنوز به سقف نرسیده است. این اظهار نظر در کنار اعلام تأثیر کمتر از یک درصدی بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا، پرسش‌هایی درباره مبنای تعیین ظرفیت توسعه در این منطقه ایجاد می‌کند. ظرفیت ساخت‌وساز صرفا به وجود زمین خالی یا امکان احداث ساختمان‌های بیشتر محدود نیست؛ بلکه به توان شبکه معابر، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، زیرساخت‌های آب و برق، خدمات آموزشی و درمانی، فضای سبز و ملاحظات محیط‌زیستی نیز وابسته است. از این منظر، اعلام باقی‌ماندن ظرفیت ساخت‌وساز در منطقه ۲۲ باید در کنار ارزیابی این عوامل مورد توجه قرار بگیرد. ممکن است یک محدوده از نظر ضوابط ساختمانی امکان توسعه بیشتری داشته باشد، اما افزایش جمعیت آن بدون توسعه متناسب زیرساخت‌ها، هزینه‌های تازه‌ای به شهر تحمیل کند. در نتیجه، انتشار مطالعات مربوط به ظرفیت ساخت‌وساز و آثار زیست‌محیطی پروژه‌ها می‌تواند به شفاف‌تر شدن تصمیم‌گیری‌ها کمک کند. این اطلاعات به شهروندان، سرمایه‌گذاران و مدیران شهری امکان می‌دهد پیامدهای توسعه را دقیق‌تر ارزیابی کنند.

بلندمرتبه‌سازی در همه شهرها مجاز نخواهد بود

معاون شهرسازی و معماری وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سیاست‌های مربوط به ساختمان‌های بلند گفت: بلندمرتبه‌سازی قرار نیست در همه شهرها و همه محدوده‌ها اجرا شود، بلکه باید در شهرهایی که ضرورت و توجیه لازم وجود دارد، محدوده‌های مناسب برای آن تعیین شود.

او افزود: در این چارچوب، مشخص خواهد شد که در کدام بخش‌های شهر امکان بلندمرتبه‌سازی وجود دارد و در کدام مناطق این اقدام مجاز نیست. به گفته کاظمیان، تعیین ضوابط و محدوده‌های بلندمرتبه‌سازی می‌تواند به شفافیت برای ذی‌نفعان، سرمایه‌گذاران و توسعه‌گران شهری کمک کند. شهروندان نیز با آگاهی از مقررات هر محدوده می‌توانند درباره سکونت در مناطق مختلف و احتمال تغییرات آتی محیط زندگی خود تصمیم‌گیری کنند. کاظمیان همچنین تقابل میان توسعه افقی و عمودی را «یک دوگانه کاذب» دانست و گفت: انتخاب الگوی مناسب توسعه باید با توجه به شرایط و ویژگی‌های هر شهر انجام شود. او با اشاره به ضرورت توجه به گروه‌های مختلف درآمدی و کاربری‌های متنوع شهری افزود: در برنامه‌ریزی توسعه باید مشخص شود چه الگوهایی برای تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد و پردرآمد و همچنین کاربری‌های مسکونی و غیرمسکونی مناسب است. این دیدگاه بر ضرورت پرهیز از نسخه واحد برای توسعه شهرها تأکید می‌کند. بلندمرتبه‌سازی در برخی محدوده‌ها می‌تواند به استفاده کارآمدتر از زمین کمک کند، اما اجرای آن در مناطق فاقد ظرفیت زیرساختی یا دارای محدودیت‌های محیط‌زیستی ممکن است مشکلات تازه‌ای به وجود آورد. بنابراین، تعیین محدوده‌های مجاز و غیرمجاز باید بر پایه مطالعات فنی و ضوابط شفاف صورت بگیرد.

تأمین ۱۷۰ هزار هکتار زمین

آمارهای اعلام‌شده از سوی معاون وزیر راه و شهرسازی، ابعاد دیگری از سیاست توسعه شهری را روشن می‌کند. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، در حدود دو سال و نیم اجرای برنامه هفتم توسعه، نزدیک به ۸۸ هزار هکتار زمین تأمین شده است. از این میزان، ۴۱ هزار و ۶۰۰ هکتار از محل الحاق و بازنگری طرح‌های جامع شهری، ۳۷ هزار و ۳۷۰ هکتار در حوزه‌های روستایی و یک‌هزار و ۴۰۰ هکتار از طریق افزایش بهره‌وری در بافت‌های شهری تأمین شده است. همچنین حدود ۸ هزار و ۴۰۰ هکتار برای شهرهای جدید و شهرک‌ها تصویب شده و وارد چرخه توسعه شهری شده است. او با اشاره به سهم پایین بهره‌وری زمین در محدوده شهرها گفته است: «متأسفانه میزان تأمین زمین از طریق افزایش بهره‌وری در داخل بافت‌های شهری رقم کمی است.» معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین اعلام کرد که از آغاز اجرای قانون جهش تولید مسکن در سال ۱۴۰۰ تاکنون، حدود ۱۷۰ هزار هکتار زمین تأمین شده است. این آمارها در کنار بحث بلندمرتبه‌سازی، اهمیت توازن میان توسعه محدوده‌های جدید و استفاده بهتر از زمین‌های موجود را نشان می‌دهد. گسترش محدوده شهری، بدون پیش‌بینی هزینه‌های زیرساختی و حمل‌ونقل، می‌تواند به پراکندگی بیشتر شهر منجر شود. در مقابل، افزایش بهره‌وری زمین درون‌شهری نیز باید با حفظ کیفیت زندگی، خدمات عمومی و فضاهای باز همراه باشد. از این رو، تأمین مسکن در تهران و شهرهای پیرامونی به ترکیبی از سیاست‌ها نیاز دارد؛ از بازآفرینی بافت‌های موجود و استفاده بهتر از زمین گرفته تا توسعه حمل‌ونقل عمومی و بلندمرتبه‌سازی هدفمند در محدوده‌های مناسب.

انتقال تراکم در بازسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره اجرای مصوبات کمیسیون ماده ۵ در تهران گفت: بر اساس اطلاعات دریافتی، انحرافاتی در اجرای مصوبه وجود داشته و مشخص نبود که تراکم از کدام پلاک به کدام پلاک منتقل شده است. به گفته او، به همین دلیل در جلسه شهریورماه از شهرداری تهران خواسته شده است مصوبه بازنگری شود و در صورت لزوم، موضوع به شورای عالی شهرسازی و معماری ارجاع شود. کاظمیان همچنین اعلام کرد که گزارش‌های ارائه شده از سوی شهرداری تهران از شفافیت و دقت کافی برخوردار نبوده و ابهاماتی درباره رابطه مبدأ و مقصد انتقال تراکم باقی مانده است. معاون وزیر راه و شهرسازی درباره مسوولیت بازسازی نیز گفت: مسوولیت بازسازی در کلانشهرها بر عهده شهرداری‌ها و در سایر شهرها و روستاها بر عهده شهرداری‌ها و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی قرار گرفته است. او توضیح داد که در تهران، ساختمان‌های تخریب شده یا نیازمند مقاوم‌سازی با کاربری مسکونی، تجاری و کسب‌وکارهای خصوصی مشمول مصوبه کمیسیون ماده ۵ شده‌اند؛ اما آسیب‌های جزیی مانند شکستن پنجره‌ها در چارچوب این مصوبه قرار نمی‌گیرند. به گفته او، این موضوع به معنای منتفی شدن جبران خسارت نیست. شفافیت در انتقال تراکم از آن جهت اهمیت دارد که تصمیم‌های مربوط به افزایش تراکم می‌توانند بر ارزش زمین، توزیع جمعیت و نیاز به خدمات شهری تأثیر بگذارند. تعیین روشن مبدأ و مقصد انتقال تراکم و انتشار اطلاعات مربوط به آن، از الزامات مدیریت منسجم توسعه شهری به شمار می‌رود.

توسعه تهران نیازمند ارزیابی جامع است

مجموع اظهارات معاون وزیر راه و شهرسازی نشان می‌دهد که رویکرد اعلام‌شده این وزارتخانه، ادامه ساخت‌وساز در چارچوب ضوابط و استفاده هدفمند از بلندمرتبه‌سازی است؛ نه ممنوعیت کامل توسعه و نه مجاز دانستن ساخت ساختمان‌های بلند در همه مناطق. با این حال، ارزیابی آثار بلندمرتبه‌سازی بر آلودگی هوا، به‌ویژه در منطقه ۲۲ تهران، نیازمند انتشار جزییات مطالعات و بررسی همزمان عوامل محیط‌زیستی، جمعیتی و زیرساختی است. همچنین اعلام باقی‌ماندن ظرفیت ساخت‌وساز در این منطقه باید با شاخص‌های روشن درباره توان خدمات شهری و پیامدهای افزایش جمعیت همراه باشد. در نهایت، مساله اصلی تهران انتخاب مطلق میان توسعه افقی و عمودی نیست؛ بلکه تعیین الگویی است که بتواند نیاز به مسکن را با حفظ کیفیت محیط زندگی و ظرفیت‌های شهر متوازن کند. بلندمرتبه‌سازی می‌تواند یکی از ابزارهای این سیاست باشد، اما موفقیت آن به انتخاب مکان مناسب، رعایت ضوابط و نظارت مستمر بر آثار توسعه بستگی دارد.

ریشه پنهان گرانی مسکن در ایران

سهم بیش از ۷۰ درصدی زمین در هزینه مسکن

در حالی که زمین در برخی برآوردها بیش از ۷۰ درصد قیمت تمام‌شده مسکن را به خود اختصاص می‌دهد، مجید گودرزی، کارشناس مسکن معتقد است نمی‌توان کمبود زمین را تنها عامل گرانی مسکن دانست؛ بلکه رهاشدگی بازار، ضعف قانونگذاری، نبود آمار شفاف و تأثیر قیمت‌های پیشنهادی بر انتظارات بازار نیز در تشدید بحران مسکن نقش دارند. بازار مسکن ایران در شرایطی با افزایش قیمت‌ها، کاهش قدرت خرید خانوارها و افت توان معاملاتی مواجه است که سهم بالای زمین از هزینه تمام‌شده ساخت‌وساز، بار دیگر ضرورت بازنگری در سیاست‌های این بخش را مطرح کرده است.

سهم بالای زمین آیا کمبود عرضه تنها عامل گرانی است؟

گودرزی با اشاره به تجربه کشورهای مختلف در سامان‌دهی بازار مسکن اظهار کرد: بسیاری از کشورها مسیرهایی را طی کرده‌اند که به بهبود شرایط بازار مسکن منجر شده است؛ حتی در برخی موارد، شرایط این کشورها از نظر ظرفیت‌ها و امکانات، تفاوت چندانی با وضعیت ایران نداشته است. با این حال، بازار مسکن در ایران به دلیل رهاشدگی و قانونگذاری متأثر از منافع ذی‌نفعان، طی نسل‌های مختلف به یکی از گلوگاه‌های اصلی فشار بر معیشت مردم تبدیل شده است.

او افزود: بازار مسکن در ایران، با وجود ظرفیت‌های گسترده، با نارسایی‌هایی مواجه است که تناسبی با امکانات و توانمندی‌های کشور ندارد. برای مثال، زمانی که سهم زمین از قیمت تمام‌شده مسکن به بیش از ۷۰ درصد می‌رسد، نمی‌توان بدون بررسی دقیق عوامل موثر، کمبود زمین را تنها دلیل این وضعیت دانست. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که سهم بالای زمین در قیمت نهایی مسکن، موضوعی فراتر از هزینه‌های ساخت‌وساز را پیش روی سیاست‌گذاران قرار می‌دهد. در چنین وضعیتی، عواملی مانند نحوه عرضه زمین، تمرکز تقاضا در مناطق شهری، هزینه‌های آماده‌سازی و زیرساخت، محدودیت‌های ساخت‌وساز و انتظارات سرمایه‌ای می‌توانند در شکل‌گیری قیمت‌ها موثر باشند. بنابراین، بررسی سهم زمین باید با توجه به موقعیت جغرافیایی، نوع پروژه و روش محاسبه هزینه تمام‌شده انجام شود و نمی‌توان این نسبت را بدون داده‌های تفکیک‌شده به تمام بازار مسکن تعمیم داد.

قانونگذاری و نظارت حلقه مفقوده ساماندهی بازار

این کارشناس مسکن با تأکید بر ضرورت قانونگذاری کارشناسی‌شده در این حوزه تصریح کرد: مسکن یکی از نیازهای اساسی خانوارهاست و به همین دلیل، باید در سیاستگذاری‌های اقتصادی و برنامه‌های دولت‌ها جایگاه ویژه‌ای داشته باشد. نمی‌توان این بازار را بدون نظارت و چارچوب‌های قانونی موثر رها کرد و انتظار داشت که مشکلات آن بر معیشت مردم تأثیر نگذارد. از منظر تحلیلی، اهمیت این موضوع به ویژگی‌های خاص بازار مسکن بازمی‌گردد. مسکن هم کالایی ضروری برای سکونت است و هم می‌تواند به عنوان دارایی سرمایه‌ای مورد توجه قرار بگیرد. همین دوگانگی سبب می‌شود تحولات قیمت، علاوه بر متقاضیان مصرفی، بر رفتار سرمایه‌گذاران و تصمیم‌های سازندگان نیز اثر بگذارد. در این میان، سیاست‌گذاری موثر مستلزم آن است که ابزارهای قانونی، برنامه‌های عرضه زمین، نظام تأمین مالی و سیاست‌های حمایتی از خانوارها در چارچوبی هماهنگ عمل کنند. نبود چنین هماهنگی‌ای می‌تواند فاصله میان قیمت مسکن و توان مالی متقاضیان را افزایش بدهد؛ به‌ویژه برای خانوارهایی که بخش عمده درآمد خود را صرف هزینه‌های ضروری زندگی می‌کنند.

آگهی‌ها چگونه بر انتظارات بازار اثر می‌گذارند؟

گودرزی با انتقاد از تأثیر قیمت‌های پیشنهادی بر روند قیمت‌گذاری در بازار مسکن گفت: نمی‌توان پذیرفت که فردی با انتشار یک آگهی و درج قیمتی غیرواقعی، زمینه شکل‌گیری مبنایی برای قیمت‌گذاری‌های بعدی را فراهم کند؛ درحالی که قیمت‌های پیشنهادی لزوما بیانگر ارزش واقعی ملک یا قیمت معاملات انجام‌شده نیستند. او ادامه داد: در بازار مسکن، انتشار آمارهای رسمی و شفاف اهمیت فراوانی دارد. اگر اطلاعات معتبر در دسترس نباشد، قیمت‌های پیشنهادی که ممکن است مبنای اقتصادی و منطقی نداشته باشند، در تحلیل‌ها و محاسبات بازار مورد استناد قرار می‌گیرند. این روند می‌تواند به تشدید انتظارات تورمی و افزایش آشفتگی در بازار منجر شود. تفاوت میان قیمت پیشنهادی و قیمت قطعی معامله، یکی از نکات کلیدی در تحلیل بازار مسکن است. قیمت درج‌شده در آگهی، در وهله نخست بیانگر انتظار فروشنده است و لزوما نشان نمی‌دهد که ملک با همان مبلغ معامله خواهد شد. با این حال، تکرار قیمت‌های بالا در آگهی‌ها می‌تواند بر تصور خریداران و فروشندگان از سطح عمومی قیمت‌ها اثر بگذارد و انتظارات قیمتی را تقویت کند. از این رو، دسترسی به آمار قابل اتکای معاملات قطعی، اطلاعات مربوط به تعداد خرید و فروش‌ها و داده‌های تفکیک شده بر اساس منطقه و نوع ملک، برای ارزیابی دقیق وضعیت بازار ضروری است. چنین اطلاعاتی می‌تواند به سیاستگذاران، کارشناسان و متقاضیان کمک کند تا میان تغییرات واقعی بازار و انتظارات شکل گرفته در فضای آگهی‌ها تمایز قائل شوند.

شفافیت اطلاعاتی پیش‌شرط اصلاح بازار مسکن

این کارشناس مسکن با اشاره به ضرورت شفافیت اطلاعاتی در این بخش اظهار کرد: در شرایطی که مسکن یکی از نیازهای ضروری و کم‌کشش خانوارهاست، نبود نظارت موثر و فقدان اطلاعات دقیق می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای اقتصاد و معیشت مردم داشته باشد. از این رو، اصلاح قوانین، تقویت نظارت و استفاده از داده‌های معتبر باید از اولویت‌های سیاستگذاری در این حوزه باشد. تأکید بر شفافیت اطلاعاتی از آن جهت اهمیت دارد که تصمیم‌گیری در بازار مسکن، بدون اطلاع دقیق از قیمت معاملات، حجم عرضه و تقاضا و روند تغییرات منطقه‌ای، می‌تواند به سیاست‌هایی منجر شود که با واقعیت بازار همخوانی ندارند. در مقابل، انتشار منظم داده‌های معتبر امکان ارزیابی اثر سیاست‌های اجرایی و شناسایی نقاط بحرانی بازار را فراهم می‌کند. با این حال، شفافیت به‌تنهایی برای حل بحران مسکن کافی نیست. اطلاعات دقیق زمانی به بهبود شرایط منجر می‌شود که مبنای تصمیم‌گیری‌های اجرایی قرار بگیرد و با سیاست‌های موثر در حوزه زمین، ساخت‌وساز، تأمین مالی و حمایت از تقاضای مصرفی همراه شود.

رکود تورمی همزمانی افزایش قیمت و افت معاملات

گودرزی در پایان با اشاره به پیامدهای شرایط فعلی بازار مسکن گفت: تداوم این وضعیت، زمینه‌ساز تشدید رکود تورمی در بازار شده است؛ شرایطی که در آن، از یک سو قیمت‌ها افزایش می‌یابند و از سوی دیگر، قدرت خرید مردم و توان انجام معاملات کاهش پیدا می‌کند. در چنین وضعیتی، تقریبا تمام گروه‌های مرتبط با بازار مسکن، از متقاضیان مصرفی گرفته تا سایر فعالان این حوزه، با مشکلات و فشارهای اقتصادی مواجه می‌شوند. رکود تورمی در بازار مسکن به وضعیتی اشاره دارد که افزایش یا ماندگاری قیمت‌ها با کاهش معاملات و تضعیف قدرت خرید همراه می‌شود. در چنین شرایطی، خریداران مصرفی به‌دلیل فاصله گرفتن قیمت‌ها از توان مالی خود، خرید را به تعویق می‌اندازند و فروشندگان نیز ممکن است به امید دستیابی به قیمت بالاتر، از تعدیل انتظارات خودداری کنند. این وضعیت می‌تواند حجم معاملات را کاهش بدهد، بدون آنکه الزاما به افت محسوس قیمت‌های پیشنهادی منجر شود. پیامدهای این شرایط تنها به خریداران محدود نیست. سازندگان با دشواری فروش واحدهای ساخته‌شده و افزایش نااطمینانی نسبت به بازگشت سرمایه روبرو می‌شوند و فعالان مرتبط با ساخت‌وساز نیز ممکن است از کاهش فعالیت‌های جدید تأثیر بپذیرند. در مجموع، اظهارات این کارشناس بار دیگر ضرورت بررسی ریشه‌های ساختاری گرانی مسکن را برجسته می‌کند. اگر سهم زمین از قیمت تمام‌شده در بخش‌هایی از بازار به بیش از ۷۰ درصد برسد، پاسخ به بحران نمی‌تواند صرفا به افزایش ساخت‌وساز یا کنترل قیمت آگهی‌ها محدود شود. شناسایی عوامل موثر بر قیمت زمین، اصلاح چارچوب‌های قانونی، تقویت نظارت، انتشار آمار دقیق معاملات و طراحی سیاست‌هایی متناسب با توان خرید خانوارها، از جمله محورهایی است که می‌تواند مبنای ارزیابی و اصلاح سیاست‌های مسکن قرار بگیرد.

بلاتکلیفی ۱۰۹ هزار واحد انبوه‌سازی نهضت ملی مسکن

مدیرکل دفتر پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی از بلاتکلیفی حدود ۱۰۹ هزار واحد انبوه‌سازی نهضت ملی مسکن با پیشرفت فیزیکی کمتر از ۲۰ درصد خبر داد و اعلام کرد: حدود ۴۸ هزار واحد از این پروژه‌ها فاقد قرارداد مشارکت مدنی هستند. به گزارش تسنیم، رضا فرهادزاده با اشاره به آخرین وضعیت پروژه‌های انبوه‌سازی مسکن اظهار کرد: ابتدای خرداد امسال حدود ۱۶۸ هزار واحد مسکونی در قالب این پروژه‌ها در کشور وجود داشت که این تعداد طی پنج ماه گذشته به حدود ۱۰۹ هزار واحد کاهش یافته است. او افزود: در این مدت بیش از ۵۸ هزار واحد از پروژه‌های دارای پیشرفت فیزیکی کمتر از ۲۰ درصد تعیین تکلیف شده‌اند که معادل حدود ۳۵ درصد از تعداد اولیه این واحدهاست. مدیرکل دفتر پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی با اشاره به مشکلات موجود در مسیر اجرای این طرح‌ها گفت: حدود ۴۸ هزار واحد از پروژه‌های باقی‌مانده فاقد قرارداد مشارکت مدنی هستند و تعیین تکلیف آنها نیازمند پیگیری و هماهنگی با شبکه بانکی است. فرهادزاده ادامه داد: در همین راستا، رایزنی با شبکه بانکی برای انعقاد قراردادهای مشارکت مدنی و استفاده از تسهیلات مسکن محرومان با هدف تعیین تکلیف این واحدها در حال انجام است. بر اساس این گزارش، کاهش تعداد پروژه‌های بلاتکلیف از حدود ۱۶۸ هزار واحد به ۱۰۹ هزار واحد طی پنج ماه گذشته نشان‌دهنده تعیین تکلیف بخشی از طرح‌های کم‌پیشرفت نهضت ملی مسکن است؛ با این حال، وضعیت واحدهای باقی‌مانده، به‌ویژه پروژه‌های فاقد قرارداد بانکی، همچنان از چالش‌های پیش‌روی اجرای این طرح به شمار می‌رود.

تعلیق فعالیت ۲۵ مرکز فروش بلیت قطار به‌دلیل تخلف

مدیرکل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن از تعلیق فعالیت ۲۵ مرکز مجاز فروش بلیت قطار به‌دلیل استفاده از ابزارهای نرم‌افزاری غیرمجاز و ایجاد اختلال در روند تخصیص عادلانه بلیت خبر داد. به گزارش ایرنا سید محسن طباطبایی، با اعلام این خبر گفت: این مراکز که شامل دفاتر خدمات گردشگری و مسافرتی هستند، پس از رصد هوشمند سامانه‌های فروش و شناسایی الگوهای مشکوک معاملاتی، از سوی کمیسیون نظارت بر تعرفه و بلیت راه‌آهن تعلیق شده‌اند. او افزود: استفاده از ربات‌های نرم‌افزاری، اخلال در فرآیند تخصیص عادلانه بلیت و رعایت‌نکردن دستورالعمل‌های ابلاغی، از جمله تخلف‌های شناسایی‌شده در این مراکز بوده است. مدیرکل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن با اشاره به پایش لحظه‌ای سامانه‌های فروش بلیت تأکید کرد: استفاده از ربات