

اقتصاد سرآمد

شنبه ۱۵ دی‌ماه ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۶۲

نگاه

تکمیل مناطق ۲ و ۳ آزادراه تهران-شمال به‌دولت آینده محول شد

تهران ۱۲ آزادراه تهران-شمال در این دولت ساخته می‌شود، بنابراین این تکمیل منطقه ۲ و ساخت منطقه ۳ این آزادراه که سخت‌ترین منطقه پروژه است، سهم دولت بعدی خواهد بود و راهکار تأمین منابع مالی سنگین آن، استفاده از ظرفیت صندوق سرمایه‌گذاری پروژه است. به گزارش اقتصادسرامد، از فارس آزادراه ۱۲۳ کیلومتری تهران-شمال پروژه‌ای مشارکتی است که با پیمانکاری و تأمین مالی ۵۰ درصدی بنیاد مستضعفان و همچنین ۵۰ درصدی دولت در حال ساخت است.طبق قرارداد اولیه درآمد حاصل از عوارضی این آزادراه به بنیاد مستضعفان تعلق می‌گیرد تا در کنار نگهداری آن، بخشی از درآمد به عنوان بازگشت سرمایه‌گذاری لحاظ شود.این آزادراه که حدود ۳۵سال از آغاز اجرای آن می‌گذرد، در سال‌های دور درگیر مشکلات مالی و البته اختلافات زیادی بود، خصوصاً اختلاف بین دو شریک پروژه و همین امر موجب زمان بر شدن اجرای آن شد.اما در دولت‌های نهم و دهم بود که این اختلافات تا اندازه‌ای کاهش یافت و به تدریج با تأمین منابع مالی و اهتمام طرفین مشارکت برای تکمیل این مسیر آزادراهی، روند اجرایی این ابرپروژه عمرانی کشور به تدریج تسریع شد و در همان دولت دهم منطقه ۴ آزادراه ساخته شد و به بهره‌برداری رسید.این پروژه آزادراهی با هر نگرش برای ساخت آن در زمان خود، به هر حال کلید خورده بود،اعتباری به آن اختصاص یافته بود و ضرورت داشت که تکمیل شود.از سوی دیگر محور فعلی کندوان از نظر قدمت ساخت، پیچ و خم‌های متوالی به دلیل وضعیت توپوگرافی منطقه از نظر کوهستانی بودن و با توجه به ظرفیت محور، پاسخگوی این حجم تردد نیست و در اغلب تعطیلات، مسافران از این جاده خاص کشورمان، استفاده می‌کنند که موجب بروز ترافیک‌های طولانی و ممتد در این محور می‌شود و البته برخی نقاط این محور هم به عنوان نقاط پر حادثه مطرح می‌شود.به نظر می‌رسد این محور پس از تکمیل آزادراه تهران-شمال بیش از اینکه یک محور مواصلاتی اتصال پایتخت به شمال تهران باشد، از نظر شرایط تبدیل و هوایی و زیبایی مسیر، به یک محور گردشگری تبدیل شود.آزادراه تهران-شمال علاوه بر کاهش ۳۵ کیلومتری مسیر تهران به چالوس، امروز به عنوان یکی از محله‌های مفقوده گردیدر ترانزیتی جنوب-شمال که نقش مهمی در اقتصاد کشور و منطقه دارد، مطرح است. منطقه یک آزادراه تهران-شمال به طول ۳۲ کیلومتر، اسفندماه ۹۸ بود که به بهره‌برداری رسید، مسیر این منطقه از بزرگراه همت پس از تقاطع آزادگان در کنار دره کن شروع می‌شود و در امتداد دره کن پس از گذشتن از حاشیه روستای سسولقان به تدریج از منطقه کوهستانی توجال عبور کرده، سپس توسط تونل بلند تالون به طول ۴۸۵۰ متر این رشته‌کوه را قطع کرده و در دامنه‌های شمالی آن در منطقه دو آب شهرستانک قرار می‌گیرد و تا سه راهی شهرستانک در محور کرج-چالوس ادامه دارد. ساخت قطعه یک آزادراه تهران-شمال از منطقه همت تا دو آب شهرستانک توسط شرکت چینی STA به عنوان پیمانکار بنیاد با حجم ریالی ابتدایی ۲۰۰ میلیون دلار آغاز شد، این پروژه تا سال ۱۳۹۴ در اختیار پیمانکاران چینی بود، ولی چینی‌ها به تدریج آن را به سرانجام برسانند، اما با خلع بد چینی‌ها، این پروژه توسط ۶ شرکت کاملاً ایرانی تکمیل شد و به اتمام رسید. ۴۵ درصد مسیر منطقه یک آزادراه شامل تونل و پلی است، این مسیر دارای ۴۰ رشته تونل به طول ۳۲ کیلومتر در بلند رفت و برگشت (با احتساب تونل دسترسی تالون) و ۲۵ دستگانه پل بزرگ به طول ۳،۱ کیلومتر در بلند رفت و برگشت است؛ با راه‌اندازی منطقه یک آزادراه، فاصله زمانی تهران-چالوس حدود ۱،۵ ساعت کاهش یافت.بنابر این گزارش منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال در فاصل دو آب شهرستانک -پل زنگوله به طول تقریبی ۲۵ کیلومتر است؛ تونل‌های بلند البرز هر یک به طول ۶ هزار و ۳۵۰ متر در این منطقه قرار می‌گیرد، در این منطقه ۵۰ درصد مسیر شامل پل و تونل است، با اجرای این منطقه توسط مسیر جاده فعلی کرج -چالوس حدود پنج کیلومتر کوتاه تر می‌شود، اما موجب ارتقای ایمنی مسیر و افزایش سرعت مسیر خواهد شد. منطقه ۲ آزادراه هم اکنون در حال احداث است و همان طور که گفته شد، بنیاد و دولت توافق کرده‌اند یک پانده این مسیر فعلاً تکمیل شود و پانده برگشت، جاده موجود کندوان باشد.مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیر بنایهای حمل و نقل کشور درباره آخر وضعیت عملیات اجرایی منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال به فارس می‌گوید: پیرو توافقی که پس از اتمام و بهره‌برداری از منطقه یک آزادراه تهران-شمال بین دولت و بنیاد مستضعفان به عنوان شریک دولت در این پروژه انجام شد، مقرر شد در منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال در گام اول یک پانده (پانده رفت) ساخته شود و زیر بار عبور ترافیک برود و سپس پانده برگشت ساخته شود.به گفته خیرالله خادمی، منطقه ۲ آزادراه تهران-شمالی که از سخت‌ترین مناطق این آزادراه از نظر اجرای فعالیت‌های عمرانی و سازه‌ای است، در این منطقه، ۹۲ درصد مسیر پل و تونل است و ۸۵ درصد مسیر از داخل تونل می‌گذرد. بنابراین سازه‌های بسیار سنگینی در حال احداث است. وی ادامه داد: عملیات اجرایی منطقه ۲ آزادراه تهران -شمال، به پیش از اتمام منطقه یک، آغاز شده بود و پیمانکاران در آن منطقه مستقر شده بودند و طی هماهنگی وزارت راه و شهرسازی و بنیاد مستضعفان، پیمانکاران کار می‌کردند، اما با بهره‌برداری از منطقه یک، کار در منطقه دو تسریع شد. معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: برای اجرای منطقه ۲ آزادراه، دولت سهم ۵۰ درصدی خود را پرداخت کرده و بنیاد مستضعفان هم سهم ۵۰ درصدی خود را ارائه داده است؛ بنیاد مستضعفان تزریق مالی را به سرعت انجام داد، دولت هم در دو مرحله تزریق مالی خود را انجام داد. وی توضیح داد: دولت در گام اول مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان تزریق مالی به پروژه انجام داد و اخیراً هم در بازید رئیس سازمان برنامه و بودجه، وزیر راه و شهرسازی و رئیس بنیاد مستضعفان از این پروژه، قمی اختصاص یافت.



ابهام در سقوط هواپیمای دو نفره در شرق تهران

در حالی که در تارنمای وزارت راه و شهرسازی خبر سقوط هواپیمای دو نفره در شرق تهران در روز جمعه، درج شده بود، یکی از مسئولان روابط عمومی ای وزارتخانه در گفت وگویی اعلام کرد که این حادثه هنوز محرز نشده و جزئیات بیشتر اعلام خواهد شد.به گزارش اقتصادسرامد، رئیس مرکز اورژانس تهران نیز در گفت وگو با خبرنگار ایرنا اعلام کرد: حادثه سقوط هواپیمای دو نفره در شرق تهران از سوی مردم به سامانه ۱۱۵ اعلام شد اما عوامل اورژانس مشاهده‌ای از وقوع چنین حادثه‌ای نداشتند. پیمان صابریان گفت: ساعت ۸:۰۰ روزجمعه حادثه سقوط هواپیمای دو نفره در اتوبان شهید بابایی ابتدای جاده تلو، پشت پست پمپ بنزین بابایی به سامانه ۱۱۵ اعلام و عوامل اورژانس با استفاده از یک دستگاه آمبولانس به محل حادثه اعزام شدند.

وی افزود: با حضور تکنسین های اورژانس در محل وقوع چنین حادثه‌ای از سوی عوامل اورژانس مشاهده نشده و فعلاً وقوع چنین حادثه‌ای منتفی است.



تهران ۱۲ گروه راه و ساختمان- بیش از دو سال از وعده دولت برای الکترونیکی شدن عوارضی آزادراهی می‌گذرد اما همچنان خبری از آن نیست و بزرگترین مانع و مشکل برای تحقق آن مانند بسیاری از کشورهای توسعه یافته، رانندگان بد حسابی هستند که پس از گذشتن از یک آزادراه الکترونیکی، عوارض‌شان را پرداخت نمی‌کنند. جالب‌ترین که بارها به این رانندگان پیامک‌های هشدار آمیز ارسال شده که اگر در بازه زمانی و مهلت یک هفته‌ای مقرر عوارض آزادراهی‌شان را پرداخت نکنند باید برای هر یک از آن‌ها ۴۰ هزار تومان جریمه پرداخت کنند و این مبلغ به غیر از نرخ عوارضی است که بالاخره باید بپردازند اما باز هم این بد حساب‌ها به کارشان ادامه داده و توجهی به این مسئله نداشتند و پس از جریمه شدن نیز برخی از این رانندگان باز هم عوارضی پرداخت نکردند.

به گزارش اقتصادسرامد، براساس اطلاعات دریافتی پس از تعریف شدن جریمه برای رانندگانی که تا یک هفته عوارض آزادراهی‌شان را پرداخت نمی‌کنند، گرچه نرخ پرداخت عوارض آزادراهی افزایش پیدا کرده است اما همچنان برخی از رانندگان بر بد حسابی خودشان پافشاری می‌کنند و دلیل آن مشخص نیست. در آزادراه تهران-قم که نرخ حصد دو هزار تومان برای عوارض آن در نظر گرفته شده، مردم در زمانی که عوارضی در این مسیر وجود داشت باید منتظر می‌مانند و توقف می‌کردند تا عوارض‌شان را به مامور باجه پرداخت کنند و دوباره مسیرشان را ادامه دهند اما پس از الکترونیکی شدن مردم به پرداخت نشدن این عوارض از سوی مردم در پیشگاه وزارت راه و شهرسازی با پلیس وارد تهاجم شدند و اعلام کردند که اگر مردم عوارض‌شان را پس از یک هفته پرداخت نکنند، باید بسرای هر یک از آن‌ها ۴۰ هزار تومان جریمه بدهند.درصد بدحساب‌ها کاهش پیدا کرد و اقبال بیشتری به پرداخت الکترونیکی عوارض آزادراهی از سوی مردم شد

آریا شکری کارشناس حمل و نقل جاده‌ی د گفت وگو با روزنامه اقتصادسرامد، با اشاره به این مطلب که در حالی که مردم برای پرداخت آنلاین عوارض آزادراهی یک هفته زمان دارند و جریمه هر یک از عوارض‌های چند هزار تومانی آزادراه‌ها ۴۰ هزار تومان است، ترجیح می‌دهند و راه را برای الکترونیکی شده



تهران ۱۰ معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از نوسازی ۱۵ الی ۱۵ هزار تاکسی فرسوده با اعطای وام ۹۰ میلیون تومانی در سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسرامد، سید مناف هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در مراسم «آغاز عملیات اجرایی احداث نخستین قطعه از خط ۱۰ مترو و تأکید بر اینکه حدود ۱۰ مترو تهران یکی از طولانی‌ترین خطوط مترو تهران است، وی با بیان اینکه منطقه ۲۲ در حوزه حمل و نقل مشکلات بسیار جدی دارد و شرایط سختی را می‌گذراند، افزود: همچنین منطقه ۴ نیز در این حوزه ضعف‌های بسیاری دارد. ساخت خط ۱۰ مترو تهران می‌تواند نقاط شمالی شهر تهران به طول ۴۳ کیلومتر را بهم متصل کند و ۶ منطقه تهران را از مترو پر خوردار کند. هاشمی در ادامه گفت: همزمان که آغاز عملیات اجرایی خط ۱۰ در دستور کار است، عملیات اجرایی در خط ۶ به سمت شاه عبدالعظیم حسنی (ع) انجام می‌شود که در مدت سه ماه آینده اتمام تونل آن مسیر اتفاق می‌افتد. قطعه دیگری به جزی ۵/۱۴ کیلومتر، در منطقه ۵ به سمت شرق را در دستور کار خواهد بود. همچنین برای ادامه خط ۳ به سمت شمال تهران در دستور کار است که در شش ماه اول ۱۴۰۰ آغاز به کار می‌شود.معاون شهردار تهران با بیان اینکه اوراق مشارکت سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ در حمایت‌های شهردار تهران و اعضای شورای شهر دریافت شد، افزود: علت تحرک مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل این دو منابع مالی بوده است. دو هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان منابع مالی حاصل از اوراق مشارکت ۱۳۹۹ است که اقدامات نهایی آن با بانک شهر در حال انجام است. همین روزها قرارداد نهایی خواهد شد. پیمانکاران نگران نباشند چرا که منابع مالی لازم برای این موضوعات ذکر شده، وجود دارد. هاشمی درباره اقدامات حوزه حمل و نقل در دوره پنجم مدیریت شهری، توضیح داد: طی چهار سال گذشته، حدود ۴۰ کیلومتر از مسیرهای مترو در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ بسیار بیشتر شده است. برای نخستین بار در سال گذشته، ۱۹ ایستگاه مترو به بهره‌برداری رسید که در طول تاریخ سابقه نداشته است. اسمان نیز بهره‌برداری از ۱۴ ایستگاه در دستور کار قرار دارد و درباره اقدامات حوزه اتوبوسرانی، بیان کرد: هنوز مصوبه ستاد ملی کرونا منجر به تحویل اتوبوس نشده است. شاید در سال ۱۴۰۰، حدود هزار دستگاه به شهرداری تحویل داده شود که قابل تقدیر است اما شهرداری از محل منابع داخلی خود توانست ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و مینی بوس را در سال گذشته وارد چرخه بهره‌برداری کند.

عضو کمیسیون عمران مجلس

کنترل نرخ اجاره‌بها با اجرای طرح مسکن ارزان قیمت

تهران ۱۰ عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان "ساخت خانه ارزان قیمت آپدیری شهرها را کاهش می‌دهد" گفت: علاوه بر کسب درآمد برای شهرداری‌ها، نرخ اجاره بها نیز کنترل می‌شود.به گزارش اقتصادسرامد، علیرضا پاک‌فطرت با اشاره به طرح ساخت مسکن ارزان قیمت توسط شهرداری‌ها، اظهار کرد: شهرداری شهرهای بزرگ بر اساس این طرح مکلف به ساخت مسکن مناسب می‌شوند تا بر اساس وظیفه مدیریت شهری و حقوق شهروندی به خانواده‌های کم‌درآمد و آسیب‌پذیر با نرخ پایین اجاره دهند.وی افزود: با تأمین مسکن ارزان قیمت برای طبقه کم‌درآمد مسکن‌ها می‌تواند به کاهش فقر و کاهش مشکلات اجتماعی و اقتصادی منجر شود. پاک‌فطرت ۵۳ هزار نفر ثبت نام کردند ولی هنگامی که بررسی کردیم فقط ۴ نفر واجد شرایط شناخته شدند؛ اکثر کسانی که نام‌نویسی کردند شهرن بودند که طبیعتاً رد شدند؛ زیر فقط کسانی می‌توانند برای نصیر شهر تقاضا بدهند که در شهرهای اطراف آنجا مثل رباط کریم سکونت داشته باشند.وی تأکید کرد: کسی که ساکن ورامین است نمی‌تواند برای مسکن ملی نصیر شهر ثبت نام کند. اگر اینگونه باشد به احتمال زیاد قصد سرمایه‌گذاری و فروش واحد دارد که با روح برنامه اقدام ملی در تناقض است.با توجه به این شرایط بسیاری افراد که هنوز واجد شرایط نیستند به دلیل اشتباه در انتخاب شهر، کنار گذاشته شدند و به این مهلت جابه‌جایی داده شد. لک درباره علت حذف شهرهایی مثل آیسرد و کیلان از مسکن ملی گفت: در آیسرد ۵۰۰ واحد اقدام ملی در نظر گرفته شد اما نهایتاً ۱۱ نفر واجد شرایط شدند. در کیلان نیز تعداد بسیار اندکی شرایط لازم را داشتند. برای فیروزکوه ۱۰۰۰ واحد تعیین کردیم ولی استقبال چندانی نند و فقط ۱۰ نفر بای کار بودند. بنابراین معدود متقاضیان سه شهر مذکور را به دماوند فرستادیم؛ زیرا امکان اجرای پروژه برای این تعداد اندک فراهم نبود. با توجه به این مسائل برخی شهرها از برنامۀ کنار گذاشته شدند. لک درباره شهرهایی که مسئولیت اجرای مسکن ملی در آنجا با اداره راه و شهرسازی استان تهران است گفت: در شهرهای شامل اسلامشهر، پاکدشت، رباط کریم، شهریار، قرچک و نصیرشهر، اداره کل راه و شهرسازی مسئولیت اجرای پروژه های اقدام ملی مسکن را بر عهده دارد. در کنون در اسلامشهر ۸۰۰ واحد، در پاکدشت ۶۴۰ واحد، رباط کریم ۷۵۰ واحد، شهریار ۵۰۰ واحد، قرچک ۴۰۰ واحد و نصیرشهر ۱۲۰۰ واحد آغاز شده است.

مواجهه شده اند بنابر این اگر مردم صادقانه در حوزه همکاری نکنند نحوه دریافت عوارض در آزادها همانند سال های گذشته به صورت دستی می شود و ما شاهد ترافیک های سنگین، افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا خواهیم بود.

به گفته وی، براساس اطلاعات پرداخت الکترونیکی عوارض دردرسراسر شده و رانندگانی که عوارض خود را نیز پرداخت کرده اند نیز نقره داغ می‌کند. غیرحضور ی به همان الکترونیکی شدن خدمات یکی از مزایای است که در عصر حاضر به کمک همه آمده است اما است از دولت‌ها و حاکمان کشورها گرفته تا مردم عادی، همه از این مزیت‌ها برخوردار می‌شوند. اما این تکنولوژی ظاهر در کشورما دردمسرهایی را نیز به همراه داشته است.

با همه این تفاسیر، جالب این که محورهای آزادراهی جدید هم که با وعده الکترونیکی شدن عوارض اخبارشان منتشر شد، آخر کار به عوارض دستی و عوارضی‌های متعدد روی آوردند و از اجرای طرحی که با دستور و مصوبات بسیار اجباری شده است، سسر باز زدند. البته دلیل این مسئله به گفته بسیاری از سرمایه‌گذاران این است که مردم و رانندگانی که از آزادراه‌ها عبور می‌کنند با وجود تعیین مهلت یک هفته‌ای، عوارض‌شان را پرداخت نمی‌کنند و همین مساله بازگشت سرمایه را برای سرمایه‌گذاران سخت کرده است و از سوی دیگر محورهای مختلف آزادراهی نیاز به نگهداری و بازسازی دارند که هزینه‌های آن نیز از محل همین عوارض به دست می‌آید.

استعلامی که در این زمینه وجود دارد این است که در پی شیوع ویروس کرونا و گسترش آن در کشور بارها ستاد ملی مقابله با کرونا و دولت، الکترونیکی شدن عوارض آزادراهی را مانند دیگر پرداخت‌های مردم تکلیف کرده‌اند و مقرر شد تا این طرح تا پایان سال گذشته اجرایی شود و در سال ۱۴۰۰ همه عوارضی‌ها جمع شوند و جای خودشان را به دوربین‌های ثبت پلاک بدهند اما این اتفاق نیفتاد.



معاون اداره کل راه و شهرسازی استان تهران حذف سه شهر از مسکن ملی استان تهران تهران ۱۰ معاون امور راه و شهرسازی استان تهران با بیان اینکه شهرهای آیسرد، کیلان و فیروزکوه به دلیل تقاضای پایین عوارض بر کسب درآمد برای شهرداری‌ها، نرخ اجاره بها نیز کنترل می‌شود.به گزارش اقتصادسرامد، علیرضا پاک‌فطرت با اشاره به طرح ساخت مسکن ارزان قیمت توسط شهرداری‌ها، اظهار کرد: شهرداری شهرهای بزرگ بر اساس این طرح مکلف به ساخت مسکن مناسب می‌شوند تا بر اساس وظیفه مدیریت شهری و حقوق شهروندی به خانواده‌های کم‌درآمد و آسیب‌پذیر با نرخ پایین اجاره دهند.وی افزود: با تأمین مسکن ارزان قیمت برای طبقه کم‌درآمد مسکن‌ها می‌تواند به کاهش فقر و کاهش مشکلات اجتماعی و اقتصادی منجر شود. پاک‌فطرت ۵۳ هزار نفر ثبت نام کردند ولی هنگامی که بررسی کردیم فقط ۴ نفر واجد شرایط شناخته شدند؛ اکثر کسانی که نام‌نویسی کردند شهرن بودند که طبیعتاً رد شدند؛ زیر فقط کسانی می‌توانند برای نصیر شهر تقاضا بدهند که در شهرهای اطراف آنجا مثل رباط کریم سکونت داشته باشند.وی تأکید کرد: کسی که ساکن ورامین است نمی‌تواند برای مسکن ملی نصیر شهر ثبت نام کند. اگر اینگونه باشد به احتمال زیاد قصد سرمایه‌گذاری و فروش واحد دارد که با روح برنامه اقدام ملی در تناقض است.با توجه به این شرایط بسیاری افراد که هنوز واجد شرایط نیستند به دلیل اشتباه در انتخاب شهر، کنار گذاشته شدند و به این مهلت جابه‌جایی داده شد. لک درباره علت حذف شهرهایی مثل آیسرد و کیلان از مسکن ملی گفت: در آیسرد ۵۰۰ واحد اقدام ملی در نظر گرفته شد اما نهایتاً ۱۱ نفر واجد شرایط شدند. در کیلان نیز تعداد بسیار اندکی شرایط لازم را داشتند. برای فیروزکوه ۱۰۰۰ واحد تعیین کردیم ولی استقبال چندانی نند و فقط ۱۰ نفر بای کار بودند. بنابراین معدود متقاضیان سه شهر مذکور را به دماوند فرستادیم؛ زیرا امکان اجرای پروژه برای این تعداد اندک فراهم نبود. با توجه به این مسائل برخی شهرها از برنامۀ کنار گذاشته شدند. لک درباره شهرهایی که مسئولیت اجرای مسکن ملی در آنجا با اداره راه و شهرسازی استان تهران است گفت: در شهرهای شامل اسلامشهر، پاکدشت، رباط کریم، شهریار، قرچک و نصیرشهر، اداره کل راه و شهرسازی مسئولیت اجرای پروژه های اقدام ملی مسکن را بر عهده دارد. در کنون در اسلامشهر ۸۰۰ واحد، در پاکدشت ۶۴۰ واحد، رباط کریم ۷۵۰ واحد، شهریار ۵۰۰ واحد، قرچک ۴۰۰ واحد و نصیرشهر ۱۲۰۰ واحد آغاز شده است.

اخبار حمل و نقل ۱

عملیات اجرایی اولین خط مترو کشور در تهران آغاز شد

مدیرعامل شسرتک راه آهن شهری تهران و حومه اعلام کرد: عملیات اجرایی احداث نخستین قطعه از خط ۱۰ مترو تهران، که طولانی‌ترین خط مترو کشور خواهد بود، در مراسمی به صورت رسمی آغاز شد.به گزارش اقتصادسرامد، علی امام در حاشیه برگزاری مراسم عملیات اجرایی احداث نخستین قطعه از خط ۱۰ مترو تهران به خبرنگار ایرنا گفت: مراحل احداث این خط به عنوان یکی از خطوط جدید این شبکه، در ۵ فاز عملیاتی برنامه ریزی شده که قطعه نخست آن از میدان دریاچه شهیدای خلیج فارس تا میدان کتاب به طول ۱۴ کیلومتر خواهد بود.وی اظهار داشت: در واقع عملیات اجرایی این قطعه با حفاری شفت ورود دستگاه حفار مکانیکی (TBM) از ایستگاه موسوم به میدان دریاچه شهیدای خلیج فارس شروع می‌شود و در ادامه قطعات بعدی به مرور زمان در دستور ساخت قرار خواهد گرفت. مدیرعامل شرکت مترو تهران ادامه داد: فرآیند حفاری و ساخت تونلهای خط ۱۰ عمدتاً با استفاده از دستگاه حفار مکانیزه تمام مقطع صورت می‌گیرد و در چنین حالتی پیش‌بینی می‌شود در صورت تأمین به موقع منابع مالی مورد نیاز، حداقل ۴ سال زمان برای احداث قطعه نخست نیاز باشد اما توالی ورود دستگاه دیگر قطعات خط ۱۰ نیز مد نظر قرار بوده و امیدواریم عملیات اجرایی قطعه دوم این خط که از میدان دریاچه شهیدای خلیج فارس تا ورودآورد به طول تقریبی ۷ کیلومتر امتداد پیدا می‌کند با فاصله‌ای اندک از شروع قطعه نخست آغاز شود.وی تأکید کرد: خط ۱۰ مترو تهران از جمله ۴ خط جدید این شبکه به حساب می‌آید که بهمن ماه سال ۱۳۹۸ در طرح جامع حمل و نقل ریلی پایتخت به تصویب رسید و در خرداد ماه سال ۱۳۹۹ جهت اجرا به شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) ابلاغ شده است.به گفته امام، این خط به طول کلی ۴۳ کیلومتر از ۱۳۵ ایستگاه از محدوده نیاات کوثر در تقاطع بزرگراههای شهید زین الدین و شهید باقری شروع شده و در نهایت به ایستگاه وردآورد از خط ۵ مترو تهران متصل خواهد شد. مراسم عملیات اجرایی نخستین قطعه از خط ۱۰ مترو تهران با حضور پیروز حاجی‌شهردار تهران، محسن هاشمی رییس شورای شهر تهران و جمعی دیگر از مدیران شهری در محل کارگاه خط ۱۰ در حوالی دریاچه خلیج فارس در حال برگزاری است.

۶۵۲ شهر کشور ۴۲ هزار متقاضی موثر طرح ملی مسکن دارد

معاون مسکن شهری بنیاد مسکن گفت: در ۶۵۲ شهر کشور ۴۲ هزار و ۵۱۶ متقاضی موثر برای طرح ملی مسکن داریم که آوردۀ ۴۰ میلیون تومانی را واریز کرده‌اند.به گزارش اقتصادسرامد، جواد حق‌شناس یادآور شد: مسئولیت احداث مسکن ملی در ۶۵۲ شهر بر عهده بنیاد مسکن است. در این شهرها بنیاد مسکن ۴۵۱۶ متقاضی موثر دارد که ۴۰ میلیون آوردۀ اولیه خود را به حساب واریز کرده‌اند، این افراد دارای شرایط لازم هستند و برای دریافت مسکن ملی تأیید شده‌اند.وی افزود: ۳۳۳۳۶ واحد یعنی ۹۳۴۴۲ مورد معادل ۲۱٫۷ درصد مربوط به گروه ساخت است. همچنین ۲۷۹۶ واحد معادل ۸٫۸ درصد نیز انبوه سازه‌ان با نظارت بنیاد مسکن، مسئولیت دارند. همچنین ۶۶۴ مورد نیز افرادی که تا چهار ماه پیش مسئولیت بنیاد اقدام به ساخت خواهد کرد. وی اضافه کرد: ۷۵ درصد اراضی برای افرادی سازه‌های بین یک تا چهار نفر و گروه‌های ساخت، تأمین شده است که حدود ۲ هزار نفر از آنها کار احداث واحدهای مسکن ملی را آغاز کردند. حق‌شناس گفت: سال ۱۸ هزار واحد در مرحله آماده‌سازی زمین قرار دارد. ضمن این که عملیات اجرایی ۱۵۱۱ واحد آغاز شده و ۲۰۵۴ واحد نیز به شکل انفرادی و گروهی در حال ساخت هستند.

دولت به کنترل اجاره بها مسکن ورود کند

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: هر ساله با شروع فصل معاملات مسکن در اواخر خرداد ماه، شاهد عرق غلط افزایش اجاره خانه‌ها توسط موجران هستیم که دولت باید برای آن تدبیر کرده و در شرایط کرونایی امسال مانع افزایش فشار بر مستأجران شود.به گزارش اقتصادسرامد، غلامعلی کوهساری با اشاره به تأثیر اجرایی قوانین مجلس شورای اسلامی در کاهش قیمت مسکن گفت: در سال‌های اخیر شاهد کاهش تولید مسکن بدویم از طرفی شیوع ویروس کرونا هم این مشکلات را دود چندان کرده و واحدهای تولیدی را با مسائل و معضلات متعددی روبرو کرد، این امر موجب به هم خوردن تعادل عرضه و تقاضا در بازار مسکن و به تبع آن افزایش قیمت شده‌وی افزود: مسکن کشور به‌دلیل عمده‌ای از سبد هزینه خانوار را تشکیل داده و افزایش قیمت آن فشار زیادی به مردم به ویژه اقشار کم‌درآمد تحمیل می‌کند. این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی، اضافه کرد: با توجه به افزایش سرسام آور قیمت خانه در سال‌های اخیر و ذغدغه مجلس یازدهم برای ساماندی بازار مسکن و کنترل قیمت‌ها، دو قانون بسیار خوب از دواشهر به مجلس شورای اسلامی، با اشاره به افزایش افسار گسیخته اجاره بها مسکن در کلاشهرها، افزود: متأسفانه هر ساله با شروع فصل معاملات مسکن در اواخر خرداد ماه، شاهد عرف غلط افزایش اجاره خانه‌ها توسط موجران هستیم، با توجه به شیوع ویروس کرونا و دشواری جابه جایی مستأجران در این شرایط، همانند سال گذشته باید برای کنترل اجاره خانه‌ها تدابیری از جانب دولت صورت بگیرد تا فشار بیشتری به مردم تحمیل نشود.

تصویب افزایش حق مسکن کارگران در دولت

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی از تصویب پیشنهاد افزایش حق مسکن کارگران از ۳۰۰ هزار تومان به ۴۰۰ هزار تومان به دو هیات دولت خبر داد. به گزارش اقتصادسرامد، افزایش حق مسکن کارگران که طبق مصوبه هیات عالی کار در سال گذشته پیشنهاد شد، از مبلغ ۳۰۰ هزار تومان به ۴۰۰ هزار تومان رسیده‌ای برای اجرا در هیات دولت تصویب می‌شد. البته در مصوبه شورای عالی کار تأکید شده بود که این مصوبه از اول سال ۱۴۰۰ باید اجرایی شود، بنابراین اکنون که به تصویب دولت رسیده باید عطف به ماسبق شده و برای حقوق فروردین سال جاری هم پرداخت شود. در این زمینه محمد شریعتمداری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی امروز در حساب شخصی توئیتر خود نوشت: به لطف خدا امروز پیشنهاد افزایش حق مسکن کارگران عریض هیات وزیران رسید.

اعلام نحوه محاسبه مالیات نقل وانتقال خودرو

رئیس کل سازمان امور مالیاتی در بخشنامه‌ای نحوه محاسبه مالیات نقل و انتقال خودروهای وارداتی و داخلی را ابلاغ کرد. به گزارش اقتصادسرامد، نقل و انتقال انواع خودرو و موتورسیکلت، به استثناء ماشین‌های راهسازی، کارگاهی، معدنی، کشاورزی و شناورها، مشمول مالیات نقل و انتقال هستند که تولید داخل به میزان یک درصد و وارداتی دو درصد به پانده این‌ها در نظر گرفته شده. با توجه به این شرایط بسیاری افراد که هنوز واجد شرایط نیستند به دلیل اشتباه در انتخاب شهر، کنار گذاشته شدند و به این مهلت جابه‌جایی داده شد. لک درباره علت حذف شهرهایی مثل آیسرد و کیلان از مسکن ملی گفت: در آیسرد ۵۰۰ واحد اقدام ملی در نظر گرفته شد اما نهایتاً ۱۱ نفر واجد شرایط شدند. در کیلان نیز تعداد بسیار اندکی شرایط لازم را داشتند. برای فیروزکوه ۱۰۰۰ واحد تعیین کردیم ولی استقبال چندانی نند و فقط ۱۰ نفر بای کار بودند. بنابراین معدود متقاضیان سه شهر مذکور را به دماوند فرستادیم؛ زیرا امکان اجرای پروژه برای این تعداد اندک فراهم نبود. با توجه به این مسائل برخی شهرها از برنامۀ کنار گذاشته شدند. لک درباره شهرهایی که مسئولیت اجرای مسکن ملی در آنجا با اداره راه و شهرسازی استان تهران است گفت: در شهرهای شامل اسلامشهر، پاکدشت، رباط کریم، شهریار، قرچک و نصیرشهر، اداره کل راه و شهرسازی مسئولیت اجرای پروژه های اقدام ملی مسکن را بر عهده دارد. در کنون در اسلامشهر ۸۰۰ واحد، در پاکدشت ۶۴۰ واحد، رباط کریم ۷۵۰ واحد، شهریار ۵۰۰ واحد، قرچک ۴۰۰ واحد و نصیرشهر ۱۲۰۰ واحد آغاز شده است.