

<div><div>📅</div><div>چهارشنبه ۳ مرداد ۱۴۰۳</div></div>
<div><div>📺</div><div>شماره ۴۱۹۰</div></div>
<div><div>🌐</div><div>FARHIKHTEGANDAILY.COM</div></div>
<div><div>🌐</div><div>FARHIKHTEGANONLINE</div></div>



<div><div>📰</div><div>موضوع مسکن</div></div>
<div><div>📰</div><div>در یک دهه</div></div>
<div><div>📰</div><div>اخیر در کشور</div></div>
<div><div>📰</div><div>ما بدل به یک</div></div>
<div><div>📰</div><div>کلان مسئله</div></div>
<div><div>📰</div><div>شده که دلایل</div></div>
<div><div>📰</div><div>مختلفه در آن</div></div>
<div><div>📰</div><div>دخیل هستند.</div></div>
<div><div>📰</div><div>اتخاذ</div></div>
<div><div>📰</div><div>سیاست‌ها و</div></div>
<div><div>📰</div><div>راهکارهای</div></div>
<div><div>📰</div><div>عملیاتی از</div></div>
<div><div>📰</div><div>مهمترین</div></div>
<div><div>📰</div><div>اقداماتی است</div></div>
<div><div>📰</div><div>که دولت آینده</div></div>
<div><div>📰</div><div>می‌بایست در</div></div>
<div><div>📰</div><div>دستور کار قرار</div></div>
<div><div>📰</div><div>دهد</div></div>

- مدیرمسئول:**
- محمدامین ایمانچانی
- قائم‌مقام مدیرمسئول:**
- مسعود فروغی
- سردبیر:**
- محمد زعیم‌زاده
- تلفن و فکس:**
- ۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
- کدپستی:**
- ۱۱۳۵۶۳۳۱۶
- چاپ:**
- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:**
- خیابان حافظ،پایین‌ترازجمهوری
 - روبه‌روی ساختمان‌پرس
 - ساختمان فرهیختگان،طبقه سوم

«فرهیختگان» بررسی کرد

راز غیب‌شدن تاکسی‌های خطی

فاطمه سادات مرتضوی خبرنگار

دیگر مثل گذشته، تاکسی‌های خطی صف به صف منتظر مسافران خود در ایستگاه نیستند. گویا در دنیای موازی زندگی می‌کنیم، هر صبح چشم‌ها به دنبال تاکسی و اتوبوسی است که وارد ایستگاه می‌شود، ماه‌هاست گویا این تاکسی‌های خطی در ایستگاه‌های شهر غیب شده‌اند و اثری از آنها نیست، هم چشم‌ها و هم کسانی که هر صبح می‌خواهند از اغلب نقاط پرترد تهران با تاکسی خطی به سر کار یا دانشگاه و… بروند یا انتهای روز از سر کار برگردند، این را گواهی می‌دهند. در شرایطی که با افزایش جمعیت پایتخت روبه‌رو هستیم، علاوه‌بر آن جمعیت کارگران و کارمندانی که از حومه پایتخت به تهران می‌آیند هم درنظر بگیرید که چشم‌هایشان در انتظار ورود تاکسی‌ها خشک می‌شوند. در شهر نه کسی می‌رسد بر سر این زرد و سبزه‌های خطی چه آمده و نه کسی درباره آن توضیحی می‌دهد. پیدا کردن تاکسی‌های خطی چندان پیچیده نیست. کافی است سری به اپلیکیشن‌های تاکسی‌های اینترنتی بزنید تا یک به یک سبزه‌ها و زردهای چشم‌نواز برایتان خودنمایی کنند.

اگر به‌خاطر بیابوری، در همین سال‌های نه‌چندان دور تاکسی‌های زرد و سبز حتی اجازه جابه‌جا کردن مسافر به صورت درست هم نداشتند اما حالا به نظر می‌رسد وضع فرق کرده است. حالا شهر در تسخیر تاکسی‌های اینترنتی است. آنها هستند که نبض تردد در شهر را در اختیار گرفته‌اند. از قدیم گفته‌اند که «۱۰ درویش در گلیمی بخیسند اما دو پادشاه در یک اقلیم جای نمی‌گیرند.» تاکسیرانی اما مدعی است شهر در امن و امان است و تاکسی‌ها در خطوط مشخص درحال خدمت‌رسانی هستند. آنچه به‌وضوح در شهر قابل مشاهده است خلاف این مدعاست و گویا این‌شان خالی کردن‌ها، فعلا فقط مردم را گرفتار کرده است. همچنین اعضای شورای شهر کوچ تاکسی‌های خطی به اسنپ و تپسی را تایید می‌کنند. در شهر عملا دیگر خودرویی جز خودروها و تاکسی‌های دربست برای تردد وجود ندارند و این در سایه فقدان شبکه حمل‌ونقل ریلی قدرتمند و اتوبوس‌ها، تبدیل به یک معضل اساسی برای مردم شده است.

در ماه‌های اخیر این تجربه به‌وفور برای اغلب مردم از کارمند گرفته تا دانش‌آموز و حتی مادران و کودکان اتفاق افتاده که مخصوصا در گرم‌ترین تابستان سال‌های اخیر ، علی‌رغم نیاز اساسی مردم به تاکسی‌های خطوط مختلف پایتخت، این امر با معطلی مردم در ایستگاه‌ها همراه بوده و درنهایت آنها مجبور به درخواست خودرو از تاکسی‌های اینترنتی البته به چندین برابر قیمت تاکسی‌های خطی کرده است. داستان از اینجا جالب می‌شود که ایستگاه‌های خالی از تاکسی، با تاکسی‌های خطی اینترنتی (با همان سبز و زردهای آشنا) پر می‌شوند و اتفاقا پارادوکس بزرگ ماجرا همین‌جاست. آنچه از چشمان شهروندان در این ماه‌ها پنهان نبوده تکرار این اقدام توسط رانندگان تاکسی خطی و کوچ درصد بسیاری از این تاکسی‌های خطی به اسنپ و تپسی است. سوالی که ایجاد می‌شود در این وضعیت این است که چرا پایانه‌ها خالی شده و تاکسی‌های خطوط مختلف شهری در پایانه‌ها اغلب از فعالان در سایر پایانه‌های شهر هستند؟ملا شما در میدان امام حسین(ع) منتظر تاکسی خطی هستید و با برچسب تاکسی اینترنتی فعال در خط رنک مواجه خواهید شد یا در خیابان جمهوری با تاکسی شهری روبه‌رو می‌شوید که تماما تخلف محسوب می‌شود. نکته دیگری که در این ماجرا وجود دارد این است که به‌رغم درخواست‌های مکرر «فرهیختگان» از سازمان تاکسیرانی و شورای شهر تهران، مسئولان آمار دقیقی از رانندگان تاکسی خطی را که به اسنپ و تپسی مهاجرت کرده‌اند، ارائه نمی‌دهند.

➤ **مسافرشکی**

در اسنپ و تپسی با تسهیلات دولتی!

شاید کوچ‌گسترده تاکسی‌های خطی به تاکسی‌های اینترنتی یا همان اسنپ و تپسی در ظاهر موضوع چندان جدی در نظر گرفته نشود اما توجه داشته باشیم دولت و شهرداری برای کنترل هزینه‌های مردم،

افزایش سهم حمل و نقل عمومی، کاهش ترافیک و بسیاری از اهداف اجتماعی، تسهیلاتی را به رانندگان بخش حمل و نقل عمومی می‌دهد تا آنها دقیقا برای ماموریتی که برعهده دارند، در آن حوزه فعالیت کنند. به عبارتی، دولت و شهرداری‌ها برای حمایت از گسترش حمل و نقل عمومی، تسهیلاتی را به تاکسی‌های خطی ارائه می‌دهند تا به ازای دریافت این مزایا، خدمات‌رسانی مطلوبی به مسافران خطوط تعریف شده ارائه دهند. ازجمله تسهیلاتی که دولت و شهرداری‌ها در اختیار رانندگان فعال در خطوط شهری قرار می‌دهند عبارت است از: ۱- تعرفه نیم‌بهای بنزین برای رانندگانی که در خطوط شهری فعالیت می‌کنند، ۲- طرح ترافیک رایگان از سوی شهرداری و ۳- پرداخت بخشی از حق بیمه توسط دولت.

این تسهیلات گرچه با هدف حمایت از مردم طراحی شده، اما ورود تاکسی‌های خطی به فعالیت در تاکسی‌های اینترنتی علاوه بر اینکه پشت پا زن به آن تسهیلات است، درنهایت هزینه‌های زیادی نیز به مردم تحمیل می‌کند. گواه آن، مشاهده تعداد زیادی از تاکسی‌های خطی است که با درخواست افراد برای تاکسی اینترنتی، می‌آیند. برخی از رانندگان تاکسی‌های خطی می‌گویند ورود تاکسی‌های خطی به اسنپ و تپسی دلایل اقتصادی دارد و عدم تطابق درآمد با شرایط اقتصادی موجود در جامعه، منجر به این شده که ایستگاه‌های تاکسی خالی شود، اما برخی دیگر نیز معتقدند در سال جاری با افزایش ۴۵ درصدی کرایه‌ها، فعالیت در تاکسی‌های خطی به‌صرفه شده است.

➤ **تفاوت درآمدی؛ عامل غیب شدن تاکسی‌ها**

جعفر شربیانی، عضو شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درباره روند صعودی کوچ تاکسی‌های خطی به تاکسی‌های اینترنتی گفت: «با توجه به شرایط اقتصادی و تفاوت درآمدی موجود ناشی از قیمت‌گذاری مجلس شورای اسلامی، تمام تلاش ما در راستای جلوگیری از صدمه دیدن مسافران و رانندگان است. اما با تورم موجود کارکردن تانمایان تاکسی‌های خطی در سامانه تاکسی‌های اینترنتی مثل اسنپ و تپسی دور از انتظار نیست. نکته مهمی که درباره این موضوع وجود دارد، نظارت توسط سازمان تاکسیرانی است. سازمان تاکسیرانی باید به‌منظور خدمات‌رسانی در خطوط معین، نظارت دقیقی بر ناوگان تاکسیرانی داشته باشد. سازمان تاکسیرانی می‌گوید سازوکارهایی به‌منظور نظارت بر حمل‌ونقل عمومی را در نظر گرفته است.»

➤ **شهرداری به وعده‌های خود عمل نکرده است**

شربیانی ادامه داد: «ابتدا باید در نظر بگیریم دستاورد ما در دوره پنجم شهرداری چیست، چه اتفاقاتی در ۳ سال اخیر رخ داده و چه تلاش‌هایی در راستای بهبود وضعیت تاکسیرانی انجام گرفته است. مهم‌ترین شاخص بررسی این موضوع توجه به میزان رضایتمندی مردم است؛ شواهد امر نارضایتی مردم از وضعیت حمل‌ونقل عمومی و به‌طور ویژه تاکسی‌ها حکایت دارد. آنچه در شهر نمایان است نشان می‌دهد شهرداری تاکنون به وعده‌های خود عمل نکرده است. در یک سال پیش‌رو باید تمام تلاش‌مان را به کار گیریم تا با همکاری‌های بیشتر شورای شهر و شهرداری، بسیار بهتر از این سه سال کار کنیم.»

➤ **نظارت شهر معطل هوشمندسازی**

شربیانی در پایان یادآور شد: «توجه به این نکته ضروری است که سیستم‌های ناوبری شهری برای کنترل شرایط موجود، همچنان در بخش آی‌تی، تجهیزات کافی ندارند و به‌روز نیستند. این نیاز مهمی است و باید به‌زودی رفع شود تا کنترل و نظارت دقیق‌تری در سطح شهر رقم بخورد. ضرورت دارد این نظارت در بستر آی‌تی و فناوری‌های نوین صورت بگیرد؛ البته که شهرداری تمام تلاش خود را به کار گرفته است تا مشکلات شهر هموار شود و در یک سال پیش‌رو سیستم نظارتی هوشمندسازی شود.»

➤ **سامانه تاکسی‌های برخط در مسیر راه‌اندازی**

سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل

شورای اسلامی شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در رابطه با فعالیت تاکسی‌ها در سامانه‌های تاکسی برخط مطرح کرد: «در اینکه تاکسی‌های برخط یک مدل خوب برای بهره‌وری بالای تاکسی‌ها هستند شکی نیست؛ بر همین اساس هم شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران، سازمان تاکسیرانی را موظف کرده که سامانه تاکسی‌های برخط را راه‌اندازی کند. این موضوع به این معناست که به‌جای اینکه تاکسی‌ها خالی از مسافر در شهر تردد کنند یا مسافر یکطرفه داشته باشند بتوانند از ظرفیت و قابلیت‌های تاکسی‌های برخط بهره‌مند شوند. بر این منبنا هم درآمد تاکسی افزایش پیدا می‌کند و هم مردم دسترسی بهتری به حمل‌ونقل عمومی خواهند داشت. این موضوع به افزایش قیمت‌ها نیست؛ شاهد هستیم که شرکت‌های فعال در حوزه تاکسی برخط فعال مبالغ گزافی را از مردم دریافت می‌کنند. شاید دلیل اینکه امروز این سوال مطرح شده این است که وقتی شما مسیری را با تاکسی با کرایه مطابق نرخ مصوب طی می‌کنید هزینه تردد چندبرابر کمتر از یک تاکسی برخط است.

اگر ماهم می‌گوییم سامانه تاکسی برخط باید راه‌اندازی شود، در راستای افزایش راندمان کاری تاکسی‌ها، بهبود درآمد تاکسی‌ها و اصلاح رویه مداخله در نرخ‌گذاری است. در نتیجه نظام تاکسی برخط یک اتفاق خوب است. شورای شهر پیگیر ماجراست و بر آن تاکید دارد. نرخ‌ها باید نرخ‌های قانونی باشد. طبیعتا اگر این مساله حل شود، نظارت و کنترل ما بر تاکسی‌ها بیشتر خواهد شد. از سوی دیگر نیز ما فعالیت شرکت‌های تاکسی برخط را در چهارچوب نظارتی شورای شهر از وزارت کشور پیگیری کردیم؛ هنوز موفقیت زیادی در این باره حاصل نشده است.»

➤ **فعالیت تاکسی‌های خطی**

در اسنپ و تپسی ممنوع است

تشکری هاشمی درباره وجود آمار از تعداد تاکسی‌های فعال در تاکسی‌های اینترنتی تصریح کرد: «من اطلاعی ندارم، اما احتمالا سازمان تاکسیرانی اطلاعاتی درباره این موضوع داشته باشد. تاکید می‌کنم که تاکسی‌های خطی اجازه اینکه در سامانه تاکسی‌های اینترنتی فعالیت کنند را ندارند. این تاکسی‌ها باید در مبدأ و مقصد مسافر را سوار کنند. اینکه من درباره تاکسی برخط صحبت کردم، برای این بود که تاکسی‌های گردش سامان پیدا کنند، وگرنه تاکسی‌های خطی باید در خط خودشان باقی بمانند. اصولا اگر تاکسی‌های خطی بروند در سامانه‌های اینترنتی یا سامانه‌های فعلی بخش خصوصی تاکسی‌های برخط فعالیت کنند، این اقدام برخلاف قانون است.»

➤ **نظارت شهرداری**

بر تاکسی‌ها تضعیف شده است

تشکری هاشمی پیرامون ورود شورای شهر به این موضوع یا دریافت گزارش در این زمینه گفت: «ما تاکنون گزارشی از شهرداری درباره تعداد تاکسی‌های حاضر در سامانه‌های موجود دریافت نکرده‌ایم. ابزارهای نظارتی که درگذشته تدارک دیده شده بود که مبنی‌بر آن خودروها در مبدأ و مقصد توسط عوامل و مسئول خط و دوربین‌های پردازش تصویری کنترل می‌شدند، متأسفانه اکنون هر دو موضوع در سیستم شهرداری تهران به فراموشی سپرده شده و نظارت تضعیف شده است. آمار دقیقی از این مورد در دست نیست.»

➤ **ساختار تاکسیرانی سنتی است**

تشکری‌هاشمی در رابطه با ارزیابی عملکرد سازمان تاکسیرانی عنوان کرد: «سازمان تاکسیرانی سازمانی است که متأسفانه ساختار آن نتوانسته متناسب با وضعیت فناوری‌های روز و خواسته‌های مردم به‌روزرسانی شود. ما شاهد این هستیم که یک ساختار سنتی و با کارآمدی پایین در آنجا هست. اقداماتی ازجمله ایجاد سامانه تاکسی برخط را در شورای شهر برای شهرداری تکلیف کردیم. تلاش‌هایی در شهرداری در حال انجام است، کم‌اینکه اخیرا لایحه خود را برای

راز غیب‌شدن تاکسی‌های خطی

این موضوع آورده بودند که به سبب اشکالاتی که داشت برگشت خواهد خورد. ما به دنبال این هستیم که ساختارهای سنتی را به فناوری روز مجهز کنیم. این موضوع در مصوبات ما نیز آمده است. سازمان تاکسیرانی علاوه‌بر اینکه باید ساختارهای خود را تغییر دهد، نیاز است که نوسازی تاکسی‌ها را پیگیری کند. متأسفانه در این زمینه شاهد توفیق زیادی نبودیم. براساس آمار تاکسیرانی ۶ هزار تاکسی نوسازی شده است. اگر فرض کنیم این آمار درست است، باید در سه سال اخیر دست‌کم ۳۰ هزار تاکسی را نوسازی می‌کردیم. اگر فرض کنیم عمر مفید هر تاکسی ۱۰ سال است و اگر تعداد تاکسی‌ها را حدود ۸۰ هزار عدد در نظر بگیریم، با احتساب ملاحظات آسیب تاکسی‌ها در حوادث باید سالیانه ۱۰ هزار تاکسی را نوسازی کنیم. طی این مدت‌زمان، کمتر از ۲۰ درصد از میزان مقرر، محقق شده است.»

➤ **تاکسی‌های برقی فعلا انحراف از مسیر است**

تشکری هاشمی تکمیل کرد: «این آمار نشان می‌دهد متأسفانه از برنامه عقب هستیم و رویه غلطی را در پیش گرفتیم. تمرکز بیش از حد شهرداری تهران در برای فعالیت تاکسی‌های برقی، انحراف از مسیر است؛ هنوز فناوری‌های موردنیاز تاکسی برقی فراهم نیست و نباید همه تخم‌مرغ‌هایمان را در سبد تاکسی برقی بگذاریم. موضوع دیگر نیز مربوط به شیفت دادن تاکسی‌های سدان به خودروهایی ون در مسیرهای خطی است. پیش‌ازاین گفتم شهرداری تهران باید جایگزینی انجام دهد؛ قرار بود ۲۰ هزار ون جایگزین شود. متأسفانه در این زمینه با ۱۰۰ دستگاه که از دولت دریافت شده و توسط تاکسیرانی برای آن راننده قرار داده و توسط یک شرکت ثالث اداره شده، اقدامی برای آن صورت نگرفته است. باید هرچه سریع‌تر خودروهایی ون جایگزین تاکسی‌های سدان در خطوط شوند.»

➤ **حضور تاکسی خطی**

در اسنپ و تپسی تخلف است

شادی مالکی، سرپرست سازمان تاکسیرانی شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص فعالیت تاکسی‌های خطی در اسنپ و تپسی گفت براساس گزارش‌هایی که ما از سامانه سامح داریم، قبول دارم که تعدادی از تاکسی‌های ما در اسنپ و تپسی فعالیت می‌کنند اما با توجه به دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر هم تاکیدشده اگر تاکسی‌های سطح شهر بخواهند با پلاک مربوط به شهرداری خدمات خود را در پلتفرم‌های اینترنتی ارائه دهند، قطع به یقین باید با هماهنگی شهرداری صورت بگیرد، در غیر این صورت ما با ورود تاکسی‌های خطی با پلاک شهرداری به این پلتفرم‌های اینترنتی بدون هماهنگی مخالفت خواهیم کرد.

صراحتا در دستورالعمل ماده ۴ بیان می‌شود ثبت نام و به کارگیری در ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری منوط به رعایت ضوابط شهرداری سازمان تاکسیرانی هر شهر است، بنابراین به کارگیری این تاکسی‌ها بدون هماهنگی با شهرداری و تاکسیرانی هر شهر ممنوع است. نظارت دقیق گشت‌های تاکسیرانی صورت می‌گیرد و شهروندان در صورت مشاهده هر تخلفی می‌توانند به تاکسیرانی گزارش کنند. گشت‌ها و بازرسان کل در هر منطقه این موضوع را مرتباً رصد می‌کنند. تاکید ما بر این است که تاکسی خطی از خط خارج نشود؛ به‌ویژه در ساعاتی که مسافر در پایانه وجود دارد و خروج تاکسی‌ها ممکن است شهروندان را با مشکل مواجه کند. باید درنظر داشت کاربری تاکسی متفاوت است و ممکن است تاکسی گردش در این پلتفرم‌ها باشد. شهروندان می‌توانند با ثبت در سامانه شکایت مردمی ۱۳۷ شهرداری تهران این موارد را گزارش کنند تا پیگیری شود. ما شکایاتی را در زمینه نبود تاکسی و ون در خط صادق- گلوبندک شاهد بودیم؛ خوشبختانه با واقعی‌سازی نرخ دیگر هیچ شکایتی از آن خط دریافت نکردیم. کاهش شکایات نشان می‌دهد تاکسی و ون در خط مستقر است و خدمات ارائه می‌دهد.



مسئله	چالش‌های پیش‌روی تامین و تولید مسکن در کشور	حوزه‌های اقدام در جهت ساخت و ارتقا کیفیت مسکن
<ul style="list-style-type: none">موضوع مسکن در یک دهه اخیر در کشور ما بدل به یک کلان مسئله شده که دلایل مختلفی در آن دخیل هستند. اتخاذ سیاست‌ها و راهکارهای عملیاتی از مهمترین اقداماتی است که دولت آینده می‌بایست در دستور کار قرار دهد	<ul style="list-style-type: none">معضل گرانی مسکن و بالا بودن هزینه ساخت عدم وجود ساختار منسجم حکمرانی در بخش مسکن و تعدد نهادهای دخیل در فرایند ساخت و تولید آن؛ نبود سیاست‌های مالیاتی بازدارنده و ایجابی و یا عدم اجرای قوانین موجود؛ غلبه بعد کمی (تراکم) بر بعد کیفی (کیفیت زیست) در تجربیات اخیر ساخت مسکن در کشور؛ بحران هویت در مسکن‌های اجتماعی تولید شده در سال‌های اخیر و عدم انطباق آن با سبک زندگی اسلامی-ایرانی؛ تأمین زمین مسکن از اراضی منقصل به بافت‌های شهری و ترویج حاشیه نشینی و مسکن خوابگاهی؛ عدم کارآمدی تعاونی‌های مسکن.	<ul style="list-style-type: none">تنظیم بازار <ul style="list-style-type: none">بخش عمده‌ای از معضل مسکن به شرایط بازار و عدم توزیع صحیح آن برمی‌گردد. تنظیم بازار از اولین اقداماتی است که می‌تواند تا حدود زیادی نظام عرضه و تقاضا را سامان بخشیده و به پیشبرد هدف ارائه مسکن به مردم یاری رساند. رفع موانع اجرای قانون مالیات بر خانه‌های خالی <ul style="list-style-type: none">اجرای صحیح مالیات بر زمین های بایر مسکونی بازنگری نرخ مالیات بر خانه‌های لوکس پیگیری تصویب قانون مالیات بر معاملات مکرر زمین و مسکن بازبینی استقرار مشاغل در کاربری‌های مسکونی شهری با تصویب قانون جدید اجرای دقیق قانون ساماندهی بازار مسکن، زمین و اجاره بهاء <ul style="list-style-type: none">رفع موانع اجرای قانون مالیات بر زمین های بایر مسکونی اعطای تراکم متعارف به جای تسهیلات بانکی ساخت واحدهای اجاره‌ای اجرای دقیق قانون ساماندهی بازار مسکن، زمین و اجاره بهاء
		<ul style="list-style-type: none">زیرساخت‌ها <ul style="list-style-type: none">رشد تولید و تامین مسکن در گرو مجموعه‌ای از سیاست‌گذاری‌های زیرساختی است که در وجوه مختلف توسعه کیفی و کمی آن را تضمین می‌کند. این زیرساخت‌ها در وضعیت موجود نیازمند بازنگری، روزآمدسازی و پیگیری هستند. تأمین و تولید <ul style="list-style-type: none">کشور در وضعیت کنونی نیاز مبرم به تولید انبوه مسکن دارد. این تولید نمی‌تواند صرفا از طریق روش‌های سنتی محقق شود. لذا ابعاد متنوع فرایند تولید مسکن باید درنظر گرفته شود و با سازوکارهای مختلف فرایند آن تسریع و تسهیل شود. واگذاری زمین آماده ساخت و متمثل به بافت به مردم <ul style="list-style-type: none">تدبیر مدل ساخت بیمانکاری به مشارکتی در پروژه های تولید انبوه مسکن رفع موانع و ایرادات تعاونی‌های مسکن <ul style="list-style-type: none">حمایت از فناوری های نوین و صنعتی‌سازی سامانه‌ای شدن دریافت مجوزهای ساخت و ساز <ul style="list-style-type: none">سامانه‌ای شدن دریافت مجوزهای ساخت و ساز تکمیل سامانه املاک و اسکان کشور <ul style="list-style-type: none">تعمیل سامانه املاک و اسکان کشور تبعیت از الگوی شهرسازی و معماری اسلامی-ایرانی <ul style="list-style-type: none">تبعیت از الگوی شهرسازی و معماری اسلامی-ایرانی تهیه و تصویب قانون جامع نظام اجاره‌داری <ul style="list-style-type: none">تهیه و تصویب قانون جامع نظام اجاره‌داری
		منبع: اندیشکده شهر ایرانی اسلامی