

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



خلاصه برنامه
پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی

جهت ارائه به نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی

مرداد ماه ۱۴۰۳



در اداره وزارت راه و شهرسازی

رویکردهای کلان

۱ - **پایبندی به قوانین و مقررات**، اسناد بالادستی شامل چشم‌انداز، سیاستهای کلی نظام، برنامه هفتم توسعه و ... و **التزام به برنامه محوری** در مقابل روزمرگی

۲ - **تعامل مثبت و همکاری** با کلیه ذینفعان شامل مجلس، قوه قضاییه، وزارتخانه‌ها و سازمانهای دولتی، شهرداری‌ها، انجمنهای تخصصی و صنفی، دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی با هدف هم‌گرایی، توافق‌سازی، تقویت انسجام داخلی و تقدم منافع ملی بر منافع دستگاهی و بخشی

۳ - تمرکز بر **عدالت محوری** و برخورداری عادلانه کلیه شهروندان از امکانات و زیرساختها و پیاده‌سازی موضوع عدالت سرزمینی

۴ - بهبود سلامت نظام اداری و فسادستیزی ساختاری با تاکید بر حذف ریشه‌های فساد از طریق **ارتقاء شفافیت** و دسترسی به اطلاعات و مدیریت تعارض منافع

۵ - سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد و محاسبات و **اتخاذ رویکرد علمی و کارشناسی** به حل مسایل و ابتنا به عقلانیت و خرد جمعی خبرگان و کارشناسان به جای اتکا به نظرات شخصی و نیز انتخاب مدیران بر مبنای **شایسته‌سالاری** و پیاده‌سازی مدل مدیریت مشارکتی



۶

– **تقویت هماهنگی و هم‌افزایی بین بخشی** میان حوزه‌های حمل و نقل، مسکن و شهرسازی با هدف راهبری توسعه زیرساختها به منظور زمینه‌سازی توسعه اقتصادی، اجتماعی کشور

۷

– **ارتقاء کارایی و اثربخشی** و تقویت قابلیت‌های وزارت و واحدهای زیرمجموعه برای پیش‌برد اهداف و حل مسایل و بحران‌های چند بعدی و پیچیده پیش‌رو از روش‌های مختلف از جمله یادگیری از تجربیات جهانی و داخلی، حکمرانی شواهدمحور، پیاده‌سازی بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد (تفویض اختیار، تخصیص بودجه و امکانات، ارزیابی و پاسخگویی) و ...

۸

– تمرکز بر نقش **تنظیم‌گری و تسهیل‌گری** وزارت (به جای تصدی‌گری) و فراهم آوردن زمینه مشارکت هر چه بیشتر بخش خصوصی و انحصارزدایی و **توسعه مشارکت عمومی-خصوصی** به‌ویژه در رابطه با تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام و آغاز پروژه‌های مقیاس بزرگ

۹

– **توسعه همکاری‌های بین‌المللی و سرمایه‌گذاری خارجی و دیپلماسی اقتصادی حمل و نقل** برای توسعه زیرساختها و ترانزیت به ویژه همکاری با کشورهای اسلامی

۱۰

– توجه جدی به اصول **توسعه پایدار** (پایداری محیط زیستی، پایداری اجتماعی-فرهنگی و پایداری اقتصادی)

۱۱

– هدف‌گذاری برای **دستیابی به استانداردهای جهانی** در بخش‌های مختلف به‌ویژه صنایع هوایی و ریلی با هدف جلب رضایت مردم و احساس سربلندی و افتخار ایرانیان در جهان



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



اولویتهای بخش مسکن



تسریع در اجرای ماده (۱) قانون جهش تولید مسکن

مبنی بر تهیه و تصویب «مطالعات طرح جامع مسکن کشور» و تدقیق آن در قالب طرح‌های جامع مسکن استان‌ها

توصیف وضعیت موجود

- تبدیل مسکن به عنوان یک کالای سرمایه‌ای که به تبع منجر به عدم تاثیرپذیری تقاضای موثر از حجم عرضه شده است.
- سطح گسترده بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری
- مهاجرت جمعیتی از روستاها به شهرهای کوچک و در مرحله بعد به کلان‌شهرها در جهت افزایش مطلوبیت

سهم از کل برنامه جهش تولید مسکن (درصد)	گروه جمعیتی شهر
۱۳	کمتر از ۲۵ هزار نفر
۷	۲۵ تا ۵۰ هزار نفر
۱۰	۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر
۱۳	۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر
۱۴	۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر
۴۳	بالای ۵۰۰ هزار نفر (کلانشهر)



مبنی بر تهیه و تصویب «مطالعات طرح جامع مسکن کشور» و تدقیق آن در قالب طرح‌های جامع مسکن استان‌ها

تشریح راهکارها

- التزام به مطالعات تخصصی در زمینه میزان مسکن مورد نیاز در هر یک از سکونت‌گاه‌های کشور
- تامین نیاز کلیه واجدین شرایط مسکن حمایتی در عین پرهیز از ظرفیت‌سازی برای شکل‌گیری مسکن به عنوان کالای سرمایه‌ای
- تنظیم روابط روستاها، شهرهای کوچک و میانی و کلان‌شهرها در ظرفیت‌سازی توسعه و هدایت جریان‌های مهاجرت جمعیتی در جهت مطلوب
- تعریف انواع گونه‌های مسکن در راستای پاسخگویی اقتضایی به نیاز مسکن توجه به ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و سبک زندگی اقشار مختلف مردم
- توجه به ویژگی‌های اقلیمی، فرهنگی و اجتماعی استان‌های کشور در شیوه تامین مسکن



تشریح راهکارها

- تسریع در تکمیل و عملیاتی کردن پروژه‌های نیمه‌تمام مسکن مهر و نهضت ملی در کل کشور و در صورت لزوم اصلاح و بهبود آنها.
- بازنگری در رویکرد سیاست‌های حمایتی مسکن، با نظام جامع حمایتی تأمین مسکن مبتنی بر هدفمندی، هوشمندی و تناسب با نیاز هر خانوار
- توسعه سرمایه گذاری بخش مردمی - خصوصی در ساخت مسکن در استطاعت
- توجه جدی به احیای بافت‌های ناکارآمد و میانی شهرها و اسکان‌های غیررسمی
- تعامل با شبکه بانکی در جهت رفع چالش‌های مالی تخصیص پروژه و پیشرفت آزادسازی منابع مالی
- پیگیری کاهش دوره زمانی اخذ مجوزهای مورد نیاز برای ساخت مسکن با ابزارهای دولت الکترونیک، هوشمندسازی و رفع موانع بروکراتیک.
- تفویض اختیار و ارتقای کارآمدی و اثربخشی شوراهای استانی مسکن (ماده ۱۷ قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن).
- اعطای اختیار و فراهم کردن امکان ایفای نقش موثر برای شهرداری‌ها در فرآیند تأمین مسکن استطاعت‌پذیر (بند ۲۱ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها).



با استفاده از روش‌های متنوع ویژه هر دهک اقتصادی (متناسب با توان مالی) با تاکید بر استفاده هم‌زمان از منابع دولتی و غیردولتی

تشریح راهکارها

- فراهم کردن امکان تأمین موثر مسکن برای تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه (ماده ۴۹) و تأمین مسکن به میزان طرح جامع مسکن کشور
- تنوع‌بخشی به روش‌های تأمین مالی با استفاده از ظرفیت بازار سرمایه (بورس، صنعت بیمه و نظام بانکی) با هدف کاهش ریسک‌های سرمایه‌گذاری در تولید مسکن (نظیر وام رهنی و بازار ثانویه، اوراق سلف ساخت مسکن، صندوق زمین و ساختمان و...).
- اجرای «نظام جامع حمایتی تأمین مسکن اقشار و دهک‌های مختلف» به منظور تحقق اصول ۳، ۳۱ و ۴۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و در راستای حمایت از طبقات مختلف جامعه و به طور ویژه محرومان و کم درآمدها
- تدوین و اجرای سازوکار مسکن استیجاری از طریق اجاره‌داری حرفه‌ای با هدف عرضه مسکن اجاره‌ای با هزینه مدیریت شده و کنترل شده.
- افزایش سرعت تولید و کاهش هزینه‌های تمام شده ساخت مسکن از طریق فراهم‌سازی امکان پیش‌خرید و سایر ابزارهای پوشش خطرپذیری خرید مصالح ساختمانی (صرفاً فولاد و سیمان) به منظور پوشش خطرپذیری (ریسک) ساخت مسکن در بورس کالا (ماده ۱۳ قانون جهش تولید مسکن).



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

از طریق تدوین سازوکارهای قانونی، نهادی و هدایت منابع / ابزارهای در اختیار وزارت راه و شهرسازی و فعال سازی ظرفیت نهادهای غیر دولتی، خصوصی، عمومی و دولتی

مسکن

کنترل مستمر
بازار اجاره و فروش مسکن

تشریح راهکارها

تقویت نقش و جایگاه صندوق ملی مسکن

• جلب، جذب و هدایت منابع مالی و وجوه ریالی و ارزی

فعال سازی بانک مسکن در ارتباط با صندوق توسعه مسکن

• رفع مشکلات متعدد از قبیل زیان ده بودن عملیات بانک، ناترازی منابع، سرمایه کم و حجم بالای دارایی های غیرنقدشونده

ظرفیت سازی در بانک های تجاری

▪ استفاده از ظرفیت صندوق ملی مسکن در تسهیل واگذاری املاک بانک های دولتی

بهره گیری از ظرفیت های بازار سرمایه

• استفاده از ابزارهای بازار سرمایه در جهت تامین مالی، ارتقا شفافیت و جلب مشارکت مردمی

سکوی تأمین مالی جمعی

• استفاده از ظرفیت تامین مالی جمعی در خصوص پروژه های کوچک و متوسط تا سقف هزار میلیارد ریال

توصیف وضعیت موجود

- فقدان «نظام جامع حمایتی تأمین مسکن اقشار و دهک های مختلف» به منظور تحقق اصول ۳، ۳۱ و ۴۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و در راستای حمایت از طبقات مختلف جامعه و به طور ویژه محرومان و کم درآمدها
- تلقی دولت به عنوان پیمانکار و متولی در احداث مسکن حمایتی
- عدم بهره گیری از فرصت مشارکت بخش خصوصی در طرح های مسکن حمایتی
- عدم استفاده از شیوه های نوین تامین منابع مالی



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



اولویتهای بخش شهرسازی



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

توسعه درون‌زای شهری در کلان‌شهرها

شهرسازی

با استفاده از ظرفیت‌های ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن در زمین‌های متروکه شهری و دولتی برای تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد

توصیف وضعیت موجود

لزوم پیگیری اولویت بندی توسعه به ترتیب زیر در راستای ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن:

- (۱) استفاده از اراضی درون شهری در بافت فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی
- (۲) اراضی متصل به بافت شهری
- (۳) اراضی دستگاہ‌ها
- (۴) استفاده از ظرفیت باز پس‌گیری آن دسته از اراضی واگذارشده قبلی که مطابق مفاد قرارداد احداث نشده است



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

شهرسازی

توسعه درون‌زای شهری در کلان‌شهرها

با استفاده از ظرفیت‌های ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن در زمین‌های متروکه شهری و دولتی برای تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد

تشریح راهکارها

- استفاده بیشینه از همه ظرفیت‌های درون‌شهری و تأکید بر مانع‌زدایی از تولید مسکن استطاعت‌پذیر در نواحی درون‌شهری.
- افزایش اتصال‌پذیری سکونتگاه‌های غیررسمی پیراشهری به شهرها.
- اجرای سیاست‌های محرک عرضه زمین و جلوگیری از احتکار اراضی مسکونی درون محدوده شهرها با همکاری استانداری‌ها از طریق:

-شناسایی اراضی دارای کاربری مسکونی که در طی دوره طرح در فرآیند ساخت و ساز قرار نگرفته‌اند به تفکیک نوع واگذاری، مساحت زمین، نوع مالکیت (حقیقی، حقوقی، تعاونی)، تاریخ آخرین نقل و انتقال و تاریخ تغییر کاربری به مسکونی (در صورت تغییر کاربری توسط کمیسیون ماده ۵)، توسط شهرداری و با تایید دبیرخانه کمیسیون ماده ۵.

-اعلام ضرب الاجل حداکثر عهده پس از شناسایی به مالکان این اراضی برای اقدام به دریافت پروانه و احداث بنا توسط شهرداری.
-تعیین میزان کمبود کاربری‌های خدماتی عمومی در مقیاس مناسب، با اولویت تأمین خدمات عمومی مورد نیاز جمعیت افزایش یافته ناشی از مصوبه بازتنظیم نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی ذیربط توسط ادارات کل راه و شهرسازی.
-ارائه گزارش اقدامات انجام شده به کمیسیون ماده ۵ و پیشنهاد تغییر کاربری آن دسته از اراضی مسکونی که علیرغم پایان ضرب الاجل، نسبت به دریافت پروانه و احداث بنا اقدام نکرده‌اند به کاربری‌های خدمات عمومی مورد نیاز (با اولویت اراضی بزرگ مقیاس)
اقدامات فوق‌الذکر در شهرهایی که طرح جامع یا تفصیلی در مرحله تهیه یا بازنگری می‌باشد، در فرآیند تهیه طرح اعمال خواهد شد.

جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی
معاون شهرسازی و معماری و دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۳/۰۸
شماره: ۳۷۰۵۶۳۰۰
پیوست: ندارد

اعلام مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران
سیاست‌های محرک عرضه زمین و جلوگیری از احتکار اراضی مسکونی در محدوده شهرها
با سلام و احترام

به استحضار می‌رساند شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۳/۸ در راستای اجرای حداکثری طرح‌های توسعه شهری تحقق کاربری‌های مورد نیاز شهر و به منظور پیشگیری از رانت حسی ظرفیت‌های مسکونی موجود شهرها و قرارگیری این اراضی در چرخه ساخت و ساز، در اجرای تبصره ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن و مصوبه بازتنظیم نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهرها، مقرر نمود ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها ضمن بازنگری آن دسته از اراضی واگذار شده به تعاونی‌ها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی که مطابق مفاد قرارداد احداث نشده است، نسبت به پیگیری تغییر کاربری اراضی مسکونی که در طی دوره طرح، اقامی در جهت احداث بنا در آنها نشده باشد، به کاربری‌های خدماتی اقدام نمایند.

تبصره- باز پس گیری اراضی دولتی واگذار شده موضوع این مصوبه در چارچوب این نامه اجرائی مصوب هیات وزیران انجام خواهد گرفت و اراضی دولتی بازپس گرفته شده از شمول اقدامات بعدی این مصوبه مستثنی می‌باشد.

مرادخل و چگونگی انجام تغییر کاربری به ترتیب زیر است:

-شناسایی اراضی دارای کاربری مسکونی که در طی دوره طرح در فرآیند ساخت و ساز قرار نگرفته‌اند به تفکیک نوع واگذاری، مساحت زمین، نوع مالکیت (حقیقی، حقوقی، تعاونی)، تاریخ آخرین نقل و انتقال و تاریخ تغییر کاربری به مسکونی (در صورت تغییر کاربری توسط کمیسیون ماده ۵)، توسط شهرداری و با تایید دبیرخانه کمیسیون ماده ۵.

-اعلام ضرب الاجل حداکثر عهده پس از شناسایی به مالکان این اراضی برای اقدام به دریافت پروانه و احداث بنا توسط شهرداری.
-تعیین میزان کمبود کاربری‌های خدماتی عمومی در مقیاس مناسب، با اولویت تأمین خدمات عمومی مورد نیاز جمعیت افزایش یافته ناشی از مصوبه بازتنظیم نظام پهنه‌بندی تراکمی ساختمانی شهر با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی ذیربط توسط ادارات کل راه و شهرسازی.
-ارائه گزارش اقدامات انجام شده به کمیسیون ماده ۵ و پیشنهاد تغییر کاربری آن دسته از اراضی مسکونی که علیرغم پایان ضرب الاجل، نسبت به دریافت پروانه و احداث بنا اقدام نکرده‌اند به کاربری‌های خدمات عمومی مورد نیاز (با اولویت اراضی بزرگ مقیاس)
اقدامات فوق‌الذکر در شهرهایی که طرح جامع یا تفصیلی در مرحله تهیه یا بازنگری می‌باشد، در فرآیند تهیه طرح اعمال خواهد شد.
مسئولیت هماهنگی و نظارت بر حسن اجرای این مصوبه با استانداران بوده و استانداری‌ها مکلفند گزارش دوره‌ای انجام مصوبه را به همراه مشکلات اجرایی و پیشنهادات استان در بازهای زمانی تعیین شده به دبیرخانه شورای عالی ارسال نمایند تا ضمن جمع‌بندی و گزارش عملکرد به شورای عالی، در فرآیند اصلاحات احتمالی مصوبه مورد استفاده قرار گیرد.

مراتب جهت استحضار و صدور دستور انعکاس و اقدام اعلام می‌شود.

نواز سائز مالارد



به ویژه در مجموعه های شهری پیرامون ۱۸ کلانشهر کشور در راستای ماده ۵۰ قانون برنامه هفتم

توصیف وضعیت موجود

- ۲۲ شهر جدید با مجموع مساحت بیش از ۵۴ هزار هکتار و ظرفیت جمعیت پذیری به میزان ۴.۵ میلیون نفر مصوب و در دست احداث قرار گرفته است.
- میزان تحقق جمعیت پذیری شهرهای جدید در وضعیت کنونی رقمی در حدود ۲۹ درصد (بیش از ۱.۶ میلیون نفر) برآورد می شود.
- عدم تحقق پذیری مناسب اهداف شهرهای جدید که عمدتاً مربوط به موارد زیر می شود:
- عدم تبیین مناسب جایگاه شهر جدید در تناسب با شبکه سکونت گاهی پیرامونی
- نقش عموماً خوابگاهی شهرهای جدید پیرامون کلان شهرها
- عدم تحقق سطوح و سرانه های خدمات پشتیبان سکونت در شهرهای جدید
- فقدان هویت و رقابت پذیری ویژه هر شهر جدید
- ناترازی مالی شهر جدید در هنگام واگذاری مدیریت از شرکت عمران به شهرداری مربوطه
- غلبه نقش تصدی گری دولت در ایجاد شهرهای جدید





جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

شهرسازی

مکانیابی و ایجاد شهرک در اراضی دولتی و بخش خصوصی

به ویژه در مجموعه های شهری پیرامون ۱۸ کلانشهر کشور در راستای ماده ۵۰ قانون برنامه هفتم

تشریح راهکارها

- هدایت برنامه های توسعه فضایی سکونتگاه های کشور در جهت افزایش حداقل دو دهم درصد مساحت سرزمین به ظرفیت سکونتگاهی کشور با تراکم حداکثر ۶۰ نفر در هکتار، در مناطق غیرکلانشهری و شهرک سازی پیرامون کلانشهرها- (در راستای تبصره ۱ بند ۲ ماده ۵۰ قانون برنامه هفتم)
- در جهت عمل به تکلیف ماده ۵۰ قانون برنامه هفتم، در چارچوب دستورالعمل ترویج شهرک سازی، ایجاد شهرک های جدید در جهت هدایت سرریز جمعیت شهرهای بزرگ و تأمین مسکن و خدمات پیرامون این شهرها پیگیری خواهد شد.
- لزوم تقویت تحقق پذیری اهداف شهرهای جدید با پیگیری سیاستهای زیر:
 - توسعه زیرساخت های ارتباطی بین شهرها و شهرک های جدید و شهرهای مادر و تسریع در تحقق خدمات پشتیبان سکونت
 - پرهیز از تصدی گری و حرکت به سوی حمایت، نظارت و تنظیم گری در شکل گیری و ایجاد شهرها و شهرک های جدید
 - بکارگیری مدل ها و الگوهای حکمرانی، مدیریت و تأمین مالی نوین در شهرک ها با هدف واگذاری مدیریت به مردم و توسعه گران، جذب سرمایه گذاری و توان بخش خصوصی با اولویت مشارکت دادن مردم در فرآیندهای مدیریت و اجرا.

شرکت تخصصی عمران شهری بید



وزارت راه و شهرسازی



دستورالعمل ترویج شهرک سازی کشور

موضوع ۱۳۹۹/۰۲/۰۸

تیر ۱۳۹۹



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

شهرسازی

توسعه دریامحور

از طریق مکانیابی و احداث سکونتگاههای جدید و تقویت مراکز جمعیتی موجود در نوار ساحلی جنوب از طریق مشارکت عمومی - خصوصی

توصیف وضعیت موجود

- عدم استفاده از فرصت توسعه در نوار ساحلی جنوب
- ضعف استفاده از فرصت مشارکت ساکنین محلی در پیشبرد برنامه‌های با عملکرد ملی - محلی
- نقش‌پذیری ناکافی کشورمان در رقابت با کشورهای منطقه (حوزه خلیج فارس و دریای عمان) در بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصاد دریامحور





جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

شهرسازی

توسعه دریامحور

از طریق مکانیابی و احداث سکونتگاههای جدید و تقویت مراکز جمعیتی موجود در نوار ساحلی جنوب از طریق مشارکت عمومی - خصوصی

تشریح راهکارها

- هدایت جریان توسعه به محور نوار ساحلی جنوبی در راستای سیاستهای ابلاغی توسعه دریامحور در جهت تضمین نرخ رشد اقتصادی این حوزه نسبت به نرخ رشد اقتصادی کشور
- همکاری با دستگاه های متولی شامل کشاورزی، گردشگری و صنعت در خصوص تعیین کلان پهنه های فاقد محدودیت توسعه
- تسریع در تهیه «طرح یکپارچه توسعه ساختار فضائی سکونت گاه های جدید در چهار استان ساحلی جنوب» با لحاظ واحدهای تولیدی و کشاورزی، صنعتی و گردشگری، در پهنه های تدقیق شده
- تهیه طرح جامع شهر جدید/شهرک جدید/ توسعه سکونتگاه های موجود منبعث از دستاوردها و یافته های طرح یکپارچه توسعه ساختار فضائی





جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

به ویژه در خصوص شهرهای کوچک و میانی با بهره‌گیری از ظرفیت مشارکت نهادهای محلی با رویکرد تقویت نهاد محله با عنوان بنیان شهر ایرانی

شهرسازی

سرعت بخشی به سیاست «تهیه/بازنگری طرح‌های توسعه و عمران»

سلسله‌مراتب طرح‌های توسعه و عمران

طرح آمایش سرزمین
طرح کالبدی ملی
طرح‌های کالبدی منطقه‌ای / طرح‌های ویژه در مقیاس منطقه
طرح‌های توسعه و عمران ناحیه‌ای / طرح‌های ویژه در مقیاس ناحیه
طرح مجموعه شهری
طرح جامع شهر
طرح تفصیلی شهر
طرح‌های آماده‌سازی

توصیف وضعیت موجود

- طرح جامع در نظام سلسله‌مراتب طرح‌های فضایی، اصلی‌ترین طرح توسعه و عمران هدایت الگوی توسعه در سطح محلی بوده و چارچوب‌های کلی برنامه‌ریزی کاربری زمین و ضوابط ساخت و ساز را مشخص می‌نماید.

تشریح راهکارها

- لزوم تهیه طرح برای ۴۵۷ شهر فاقد طرح جامع از حدود ۱۴۱۱ شهر کشور
- ضرورت تسریع در فرآیند تهیه، تصوب و ابلاغ ۲۰۵ طرح جامع شهری در دست تهیه با نگاه ویژه به تکالیف قانون جهش تولید مسکن و طرح جوانی جمعیت
- لزوم تسریع در تهیه طرح‌های توسعه و عمران در جهت تأمین زمین طرح جهش تولید مسکن

گروه جمعیتی	تعداد شهرها دارای طرح جامع	تعداد شهرها
کمتر از ۲۵ هزار نفر	۶۶۰	۱۱۱۲
۲۵ تا ۵۰ هزار نفر	۱۰۸	۱۱۲
۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر	۸۷	۸۸
۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	۵۱	۵۱
۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر	۳۰	۳۰
بالای ۵۰۰ هزار نفر (کلانشهر)	۱۸	۱۸
مجموع شهرها	۹۵۴	۱۴۱۱



انطباق سیاست‌های بارگذاری جمعیت و فعالیت در چارچوب طرح آمایش سرزمین

با بازنگری طرح کالبدی ملی برای نیل به عدالت سرزمینی

توصیف وضعیت موجود

- وجود شکاف و نابرابری توسعه میان مناطق و استان‌های کشور در تخصیص منابع و پروژه‌ها
- عدم یکپارچگی بین برنامه‌ریزی آمایش، برنامه‌ریزی توسعه شهری و روستایی، برنامه‌ریزی مسکن و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل.
- عدم توازن الگوهای توسعه فضایی و ضعف عدالت برنامه‌ریزی
- وجود انقطاع در برخی کریدورهای ارتباطی و عدم استفاده کامل از ظرفیت ایجاد شده فعلی
- نبود متولی قانونی اجرای طرح‌های توسعه و عمران فرادست (منطقه‌ای / ناحیه‌ای و آمایش استان)
- اسکان محدود و بدون برنامه در سواحل جنوب و مناطق مرزی شرقی کشور که منجر به افزایش آسیب‌پذیری شبکه سکونت‌گاهی در شرق و جنوب کشور گردیده است.
- فقدان جایگاه توان اکولوژیک احصا شده در طرح‌های آمایش سرزمین در طرح‌های توسعه و عمران
- عدم تهیه طرح‌های توسعه و عمران (جامع، مجموعه شهری و کالبدی منطقه‌ای و ناحیه‌ای) در بخش‌هایی از سرزمین
- اتمام افق و عدم بازنگری برخی طرح‌های توسعه و عمران منطقه‌ای و ناحیه‌ای
- تاکید بر موضوع «شبکه‌های سکونت‌گاهی» از طریق طرح‌های مجموعه شهری و رسمیت بخشی به مفهوم شهرهای همکار، مناطق کلانشهری، مدیریت حریم یکپارچه کلیه شهرهای واقع در مناطق کلانشهری



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

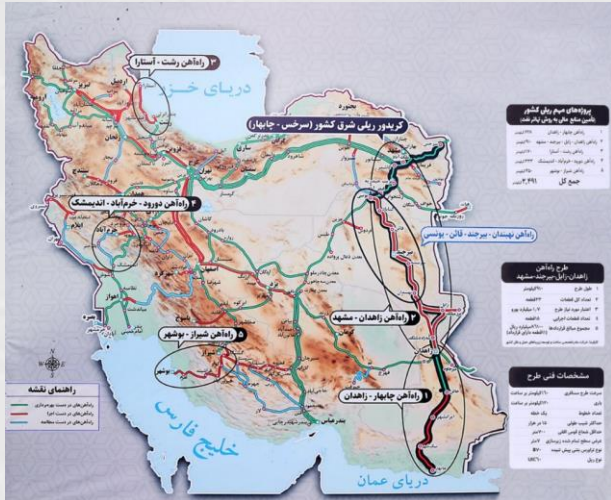
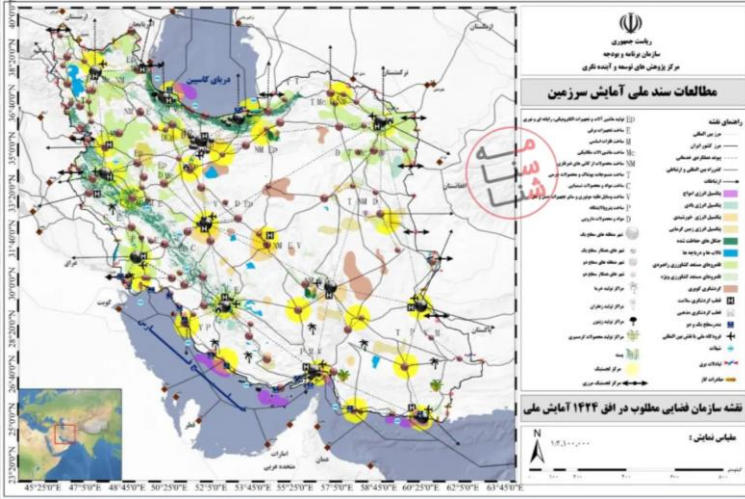
شهرسازی

انطباق سیاست‌های بارگذاری جمعیت و فعالیت در چارچوب طرح آمایش سرزمین

با بازنگری طرح کالبدی ملی برای نیل به عدالت سرزمینی

- ایجاد یکپارچگی بین برنامه‌ریزی آمایش، برنامه‌ریزی توسعه شهری و روستایی، برنامه‌ریزی مسکن و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل.
- تعیین عملکردهای اصلی در پهنه سرزمین و الگوهای متوازن توسعه فضایی
- استفاده از ظرفیت کریدورهای ارتباطی در زمینه‌سازی توسعه سکونت‌گاه‌های کشور
- کاهش شکاف و نابرابری توسعه میان مناطق و استان‌های کشور در تخصیص منابع و پروژه‌ها همسو با سند آمایش سرزمین و طرح‌های مصوب ملی
- توجه به ژئوپلیتیک توسعه در تدوین برنامه‌ها به ویژه در سواحل جنوب و مناطق شرقی کشور
- به روزرسانی اسناد توسعه ملی همسو با مطالعات کاهش خطر و پدافند غیرعامل و قابلیت‌ها و محدودیت‌های طبیعی اراضی به ویژه توان اکولوژیک مناطق
- «تبیین ارتباط بین سند ملی آمایش سرزمین و طرح‌های توسعه و عمران» با همکاری سازمان برنامه و بودجه و سایر دستگاه‌های مرتبط
- تکمیل سلسله‌مراتب طرح‌های توسعه و عمران
- بروزآوری طرح‌های کالبدی ملی و منطقه‌ای و توسعه متوازن فضائی - کالبدی کشور بر پایه اسناد فرادست
- تاکید بر موضوع «شبکه‌های سکونت‌گاهی» از طریق طرح‌های مجموعه شهری و رسمیت بخشی به مفهوم شهرهای همکار، مناطق کلانشهری، مدیریت حریم یکپارچه کلیه شهرهای واقع در مناطق کلانشهری

تشریح راهکارها





توسعه پایدار و ارتقاء کیفیت زیست شهرها و روستاها

به ویژه در بافت‌های تاریخی، فرسوده، غیررسمی با رویکرد حفظ هویت اسلامی – ایرانی و بازآفرینی شهری

تشریح راهکارها

- پیگیری تحقق شهر و معماری هویت‌مند با بازآفرینی و بکارگیری شاخص‌های شهرسازی و معماری اسلامی و ایرانی.
- توجه ویژه به مزیت‌ها، ظرفیت‌ها و ویژگی‌های زمینه‌ای و بومی هر یک از مناطق کشور از یک سو و مقتضیات اجتماعی و اقتصادی معاصر از سوی دیگر در فرآیند توسعه شهری و روستایی.
- ارتقای سطح مشارکت جامعه در فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری توسعه شهری.
- ارتقای کیفیت فضاهای شهری و بهبود دسترسی‌پذیری به همه فضاهای عمومی برای کلیه آحاد جامعه.
- حفاظت فعال، احیاء و توسعه بافت‌های ارزشمند شهری و روستایی (تاریخی، فرهنگی، طبیعی و صنعتی) به عنوان شواهد معماری و شهرسازی ایرانی-اسلامی.
- توجه به حقوق مالکانه ساکنان و مالکان در برنامه‌های توسعه بافت‌های ارزشمند و جبران عدم انتفاع ناشی از برنامه‌های توسعه از طریق سیاست‌های همچون "انتقال حق توسعه".
- آموزش، ظرفیت‌سازی اجتماعی و پشتیبانی از تشکیل نهادهای اجتماعی با هدف حمایت از باززنده‌سازی بافت‌های ارزشمند مبتنی بر اصول شهرسازی و معماری ایرانی-اسلامی.
- فراهم کردن امکان توسعه در سکونتگاه‌های غیررسمی با تمرکز بر رفع مشکلات مرتبط با مالکیت زمین و اعطای حق مالکیت به ساکنان.

توصیف وضعیت موجود

- اسکان ۲۰ درصد از هموطنان در بافت‌های کمتر برخوردار، غیررسمی، حاشیه‌ای و بافت‌های فرسوده
- آسیب به هویت تاریخی بافت‌های شهری
- کم‌توجهی به مزیت‌ها، ظرفیت‌ها و ویژگی‌های زمینه‌ای و بومی هر یک از مناطق کشور در فرآیند توسعه شهری و روستایی.
- عدم بهره‌گیری از مشارکت آحاد اجتماع در فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری توسعه شهری.
- فقدان عدالت فضایی در همه‌شمولی فضاهای شهری به ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر
- تخریب و آسیب عامدانه به بافت‌های ارزشمند شهری و روستایی (تاریخی، فرهنگی، طبیعی و صنعتی) به عنوان شواهد معماری و شهرسازی ایرانی-اسلامی با انگیزه‌های اقتصادی.



بازگرداندن حیات به بافت‌های فرسوده شهری

با نوسازی و بهسازی ساختمان‌ها و تأمین و ارتقاء سرانه‌های خدماتی

توصیف وضعیت موجود

- وسعت قریب به ۱۳۳ هزار هکتاری بافت‌های فرسوده و اسکانهای غیررسمی در کشور
- سکونت نزدیک به ۲۳ میلیون نفر از جمعیت کشور در حدود شش میلیون واحد مستقر در بافت‌های فرسوده و اسکان‌های غیررسمی
- امکان استفاده از چالش بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی به عنوان فرصت منحصربه‌فرد تأمین مسکن در صورت اتخاذ راهبرد جامع و جلب مشارکت و همراهی ساکنان و سرمایه‌گذاران
- هزینه تمام‌شده پایین‌تر تأمین مسکن در بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی نسبت به مناطق فاقد توسعه شهری از ابعاد اقتصادی و اجتماعی (عواقب منفی اجتماعی-اقتصادی کمتر برای دولت و شهروندان)
- نقش نوسازی و بهسازی و ساماندهی بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی در ایجاد رضایتمندی اجتماعی و ارتقاء سرمایه اجتماعی



بازگرداندن حیات به بافت‌های فرسوده شهری

با نوسازی و بهسازی ساختمان‌ها و تأمین و ارتقاء سرانه‌های خدماتی

تشریح راهکارها

- زمینه‌گرایی در طراحی و پرهیز از سیاست‌های عمومی بدون توجه به ویژگی‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی محیط
- بکارگیری **رویکرد «همکارانه»** در مدیریت نوسازی و بهسازی شهری از طریق اعطای اختیارات به مدیریت شهری و جلب همیاری بخش خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد
- رفع موانع و فراهم کردن زمینه تولید بیشتر مسکن در بافت‌های ناکارآمد میانی به عنوان یکی از عرصه‌های تأمین **مسکن استطاعت‌پذیر**
- اولویت‌دهی به تأمین خدمات پشتیبان سکونت و ایجاد و ارتقای فضاهای شهری با هدف بهبود زیست‌پذیری محله‌های ناکارآمد شهری از طریق پیش‌بینی منابع توسط بخش عمومی به صورت «هم‌زمان» با نوسازی و بهسازی مسکن
- تدوین و اعمال مجموعه‌ای از **مشوق‌ها** برای تسریع نوسازی و بهسازی شهری:
 - مشوق‌های حوزه شهرسازی (ضوابط پارکینگ، تراکم، تفکیک، تجمیع، بر و کف، سطح اشغال، توده‌گذاری و...)
 - مشوق‌های حوزه معماری (جانمایی فضاهای داخلی، ابعاد و اندازه ورودی‌ها و مسیرها، معلولین و ...)
 - مشوق‌های مالیاتی (مالیات بر خانه‌های خالی، مالیات بر نقل و انتقال و...)
 - مشوق‌های در حوزه بانکی و تسهیلات بانکی (میزان تسهیلات، نرخ سود و مدت بازپرداخت و...)
 - مشوق‌های مرتبط با مجوزات قانونی (پروانه ساخت، انشعابات، بیمه و ...)
- تمرکز بر تمهیدات پیشگیری و تحدید، سنددار کردن، بهبود امکانات زیربنایی و روبنایی (و در صورت لزوم به عنوان آخرین راه حل، جابجایی ساکنین به بافتهای مناسب‌سازی شده جدید) در ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی

با رویکرد زیست پایدار، عدالت محور و شکوفایی اقتصادی روستا در عین صیانت از محیط زیست و هویت فرهنگی - اجتماعی روستا

تشریح راهکارها

- تقید و عمل به احکام دائمی و قوانین بودجه سنوایی و ضمن فاصله گذاری با دو گرایش «تقابل توسعه روستایی با حفاظت از ارزش های محیط زیستی روستا» و از سوی دیگر «تبدیل بافت های روستایی (به ویژه در مناطق خوش آب و هوا و بیلاقات) به جولانگاه تقاضای سرمایه ای شهرنشینان»
- استفاده از ظرفیت شورای عالی شهرسازی و معماری در تعامل با بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در جهت عمل به تکالیف مواد ۴۹، ۵۰ و ۵۱ قانون برنامه هفتم.
- مشارکت فعال روستانشینان در فرآیند تهیه و تصویب برنامه ها و طرح ها
- اصلاح قرارداد شرح خدمات تهیه طرح های هادی روستایی با رویکرد مشارکت روستانشینان در تدوین طرح
- ارتقای منزلت اجتماعی و کیفیت زندگی روستایی
- احداث مسکن روستایی برای محرومین در روستا
- ایجاد معیشت پایدار و ماندگاری جمعیت به ویژه در مناطق مرزی، جزایر و عرصه های کم تراکم سرزمینی
- زمینه سازی برای مهاجرت معکوس به روستاها
- توسعه دسترسی به خدمات و بسترسازی جهت شکوفایی و پیشرفت عدالت محور و متوازن روستاها
- بهسازی و نوسازی سالانه حداقل ۲۰۰ هزار واحد مسکونی روستایی (ماده ۴۹ قانون برنامه هفتم توسعه) با پرداخت تسهیلات ارزان قیمت و فروش اقساطی از محل صندوق ملی مسکن

توصیف وضعیت موجود

- سکونت ۶ میلیون خانوار در نقاط روستایی
- تأمین توامان «اسکان و رفاه اقتصادی هموطنان روستانشین» و «صیانت از هویت عملکردی روستا به عنوان واحد تاریخی تولید کشاورزی و زیست معیشت محور» به عنوان مهمترین چالش توسعه روستایی کشور
- افزایش سهم هزینه مسکن در سبد هزینه خانوارهای روستایی از ۱۶.۲ درصد در سال ۱۳۸۹ به ۱۹.۱ درصد در سال ۱۴۰۱
- تمرکز عمده مشکلات مسکن روستایی بر موضوعات «کیفی»:
 - کیفیت پایین مسکن، عدم تفکیک مناسب فضای سکونت خانوار از فضای معیشت و کار، عدم وجود اطلاعات مکفی در رابطه با مسکن روستایی و خانوارهای ساکن در روستاها، کمبود و یا نقص مسیرهای ارتباطی روستایی، عدم انطباق نظام پرداخت تسهیلات مسکن روستایی با ویژگی های مکانی و اقتصادی و اجتماعی خانوارها، تقاضای شهرنشینان برای خانه دوم در برخی مناطق روستایی، فاقد سند بودن واحدهای مسکن روستایی و ...



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

شهرسازی

بهبود کیفیت ساخت و ساز

از طریق ارتقاء جایگاه نظام مهندسی ساختمان و استفاده از خدمات روزآمد حوزه دانشگاهی و نهادهای حرفه‌ای غیردولتی در زمینه مهندسی

تشریح راهکارها

گسترش دامنه شمول خدمات مهندسی رشته‌های هفت گانه و خدمات بین رشته‌ای

«به روزآوری مقررات ملی ساختمان» با توجه به تحولات نوین کیفی و کمی در سطح جهانی

تأکید بر تعریف یک سیما و منظر شهری تراز سنت معماری و شهرسازی ایران اسلامی

افزودن «موضوع توسعه پایدار» در «تکمیل مبحث ۱۹ (صرفه‌جویی در مصرف انرژی)» به مقررات ملی ساختمان

الزام بکارگیری بیمه تضمین کیفیت ساخت به عنوان ابزار قطعی بهبود کارایی و ارتقای طول عمر واحدهای مسکونی

«حمایت حقوقی وزارت راه و شهرسازی» از پرونده‌های با ظرفیت سازمان نظام مهندسی

واسپاری برخی خدمات غیرحاکمیتی به سازمان

بازتعریف نظام نظارت بر تخلفات ساختمانی

تبیین «ضوابط و مقررات ویژه برنامه‌های مسکن حمایتی» در نظام مهندسی و رعایت استانداردهای ایمنی، ضوابط معطوف به الگوی معیشت خانوار

تدوین ضوابط و مقررات نظام مهندسی و کنترل ساختمان در سکونتگاه‌های غیررسمی و بافت‌های برنامه‌ریزی نشده

بسترسازی برای ارتقاء نظام حرفه‌ای مسکن با «بسترسازی برای ایفای نقش توسعه گران مسکن»

ارتقاء کیفیت ارکان ساخت و ساز» از طریق پشتیبانی از روش صنعتی تولید ساختمان

«حمایت از صدور خدمات مهندسی» و حضور بخش غیردولتی متخصص ایرانی به منظور تقویت پیوندهای منطقه‌ای

توصیف وضعیت موجود

- عدم استفاده از توان نظام مهندسی ساختمان کشور (بیش از ۶۰۰ هزار عضو متخصص) در جهش تولید مسکن
- عدم تحول قانون نظام مهندسی علیرغم تحولات گسترده در تکنولوژی ساخت ابنیه
- وجود نظام سنتی تولید ساختمان و کاهش عمر مفید ساختمان
- عدم بهره‌گیری از انرژی‌های پایدار و تجدیدپذیری منابع و مصالح
- سهم اندک صنعتی‌سازی از تولید مسکن و در نتیجه افزایش هزینه‌های جانبی
- ناکارآمدی سازوکار نظارت بر ساخت.
- تصدی‌گری دولت در برخی امور داخلی نهاد غیردولتی



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

کلان رویکردها

نقل و حمل

مسکن

شهرسازی

اولویتهای بخش حمل و نقل



تشریح راهکارها

- هدف اصلی: دستیابی به نرخ رشد اقتصادی ۱۶ درصدی در سال در حوزه اقتصاد دریامحور
- به‌روزرسانی طرح‌های جامع و تفصیلی سکونت‌های ساحلی و جزایر در راستای تأمین مسکن مناسب و ایجاد قطب‌های دریایی پیش‌ران و به‌روزرسانی طرح جامع نوار ساحلی (ICZM)
- جانمایی، ایجاد و راه‌اندازی قطب‌های توسعه دریایی و مراکز لجستیک ملی و بین‌المللی در سواحل و جزایر کشور
- فراهم‌سازی زیرساخت‌های بانکرینگ از طریق اعطای حق بهره‌برداری زمین به بخش خصوصی و غیردولتی
- ایجاد تسهیلات جهت حضور لاینرها در بنادر
- تکمیل تجهیزات فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و اتصال آن به خطوط ریلی و بزرگراهی و تکمیل اسکله‌های نفتی بندر شهید رجایی
- تکمیل کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب
- اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری در راستای رقابتی نمودن با منطقه

توصیف وضعیت موجود

- موقعیت جغرافیایی ویژه کشور و سواحل طولانی خلیج فارس و دریای عمان و دارابودن حدود ۵۷۰۰ کیلومتر سواحل دریایی
- در حال حاضر ۱۱ بندر تجاری در هفت استان ایران که دارای مرز آبی با کشورهای همسایه می‌باشد، فعال می‌باشند.
- مهم‌ترین بنادر ایران عبارتند از بندرعباس، بندر امام خمینی، و بندر چابهار
- دارا بودن ۲۵۵ فروند کشتی با ظرفیت حمل بار حدود ۲۰ میلیون تن، حائز رتبه ۲۲ در تجارت دریایی
- عدم توسعه متوازن سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بنادر و زیرساخت‌های زمینی منتهی به آن از جمله عدم ریل پایه بودن بنادر
- سهم بسیار زیاد بخش دولتی در فعالیتهای
- چالش‌های زیست‌محیطی و عدم رعایت استانداردهای جهانی در بخشی از ناوگان



تشریح راهکارها

- افزایش ظرفیت فرودگاه‌های اقتصادی کشور (امام خمینی، مهرآباد و ...)
- فعال کردن فرودگاه‌های کوچک به روش Hub & Spoke و استفاده از ظرفیت‌های ایرتاکسی و ایجاد مشوق برای سرمایه‌گذاران در این حوزه
- کاهش مناطق پرواز ممنوع و محدودیت‌های پروازی و بازطراحی شبکه پروازی کشور به منظور افزایش پروازهای عبوری از کشور
- نصب و راه‌اندازی سامانه‌های امنیتی و ناوبری به‌روز در فرودگاه‌های کشور
- نظام مند نمودن فروش بلیط چارتری
- استفاده از ظرفیت شورای عالی هواپیمایی کشوری در جهت نرخ گذاری عادلانه

توصیف وضعیت موجود

- تعداد کل فرودگاه‌های کشور ۸۷ فرودگاه می‌باشد که از این تعداد ۶۸ فرودگاه فعال است.
- عدم بازدهی اقتصادی و زیان‌ده بودن بیش از ۵۰ فرودگاه کشور از ۶۸ فرودگاه فعال کشور (۳۶ فرودگاه کشور مجموعاً ۵ درصد پروازها را شامل می‌شوند و ۹ فرودگاه بزرگ کشور بیش از ۸۰ درصد پروازها را به خود اختصاص داده‌اند)
- متناسب نبودن تقاضا و تعداد پروازها به دلیل مشکلات مالی شرکتهای هواپیمایی



تشریح راهکارها

- استفاده حداکثری از توان تولید/نوسازی داخلی در تامین ناوگان
- تسهیل واردات لکوموتیو و واگن مسافری و تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی به منظور ورود حداقل سالانه ۱۱۰ دستگاه لکوموتیو و ۱۰۰ دستگاه واگن مسافری (تا سقف ۵۵۰ لکوموتیو و ۵۰۰ واگن مسافری برای ۵ سال - مطابق قانون برنامه هفتم توسعه و قانون بودجه ۱۴۰۳) همچنین بهسازی لکوموتیوهای موجود با اولویت بخش خصوصی
- همکاری و هماهنگی سایر نهادها از جمله وزارت صمت و کمیسیون صنایع و معادن مجلس محترم
- تأمین سالیانه ۲۲ هزار دستگاه انواع وسایل نقلیه جاده‌ای (اعم از کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و ون) بر اساس تکلیف برنامه هفتم
- تأمین ناوگان هوایی موردنیاز از محل بسترهای موجود مانند صندوق توسعه ملی و تهاتر نفت (برای خرید حداقل ۲۰۰ هواپیمای جدید با متوسط سن حدود ۱۵ سال)
- ایجاد مشوق‌های فنی - اقتصادی برای خرید هواپیما توسط ایرلاینها با اولویت خطوط منطقه ای

توصیف وضعیت موجود

- کاهش سهم حمل و نقل عمومی در سال‌های اخیر
- بالا بودن سن ناوگان جاده‌ای در هر دو بخش باری و مسافری
 - در حوزه ناوگان باری حدود ۴۲۰ هزار دستگاه کامیون با متوسط سن ۱۹,۵
 - در حوزه مسافری مشتمل بر ۱۵ هزار دستگاه اتوبوس با متوسط سن ۱۴,۵ (که در حال حاضر حدود ۷۰۰۰ دستگاه آن فعال هستند)
 - ۳۱ هزار مینی‌بوس با سن ۲۸ و ۳۴ هزار سواری کرایه با متوسط سن ۱۲,۵ سال
- افزایش هزینه‌های عملیاتی ناوگان و فعالیت در بخش جاده‌ای از جمله تأمین قطعات یدکی، لاستیک، روغن، بیمه و ...
- تعداد لکوموتیوهای گرم فعال و واگن مسافری در حال خدمت در حوزه ریلی در حال حاضر به ترتیب ۵۴۰ و ۱۱۰۰ دستگاه است و متوسط سن آنها به ترتیب حدود ۴۰ و ۳۰ سال است.
- تعداد هواپیماهای فعال، در حال حاضر حدود ۱۳۰ فروند و متوسط سن آنها حدود ۲۸ سال است.



تشریح راهکارها

- در این راستا با توجه به هزینه هنگفت ساخت خطوط ریلی، نیاز به تامین مالی به روش‌های جدید و نوین مطابق موارد ذیل می‌باشد:
 - استفاده از ظرفیت استجازه مقام معظم رهبری در زمینه تهاتر نفت
 - استفاده از ظرفیت تغییر کاربری زمین در طول کریدور و استفاده بهینه از حریم کریدورها (پتانسیل‌های قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها و همچنین ماده ۱۲ قانون تولید رقابت پذیر)
 - استفاده از ظرفیت های سرمایه گذاری خارجی (از جمله فاینانس و BOT, ...)
 - ضرورت بازنگری در تعریف پروژه‌های جدید و توسعه زیرساخت‌ها

توصیف وضعیت موجود

- عدم استفاده حداکثری از شبکه ریلی موجود با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران
- فقدان اتصال کامل کریدورهای اصلی شمال - جنوب و شرق - غرب کشور به مراکز بار داخلی و پایانه های مرزی
- ضعف عدالت اجتماعی به دلیل عدم اتصال شبکه ریلی به برخی مراکز استان های کشور
- وجود گلوگاههای ظرفیتی و عدم وجود شبکه ریلی مناسب در راستای اتصال به کریدورهای ریلی منطقه‌ای
- سهم حال حاضر راه آهن ایران در حمل و نقل بار به لحاظ تن کیلومتر حدود ۸ درصد است که می‌بایست حداقل تا ۳۰ درصد رشد کند.



تشریح راهکارها - ادامه

- ساخت دهکده‌ها و پارک‌های لجستیکی و اتصال مراکز و چشمه‌های تولید بار به خطوط ریلی
- مشارکت دادن بخش خصوصی در بهره‌برداری خطوط ریلی
- ایجاد بسترهای نرم‌افزاری برای افزایش ظرفیت و استفاده از ابزارهای هوشمند و فناوری‌های نوین در مدیریت شبکه ریلی
- ایجاد و توسعه روابط و همکاری‌های منطقه‌ای از جمله سازمان‌های منطقه‌ای مثل سازمان همکاری‌های شانگهای و اتحادیه اوراسیا
- مناسب‌سازی کریدورها به لحاظ زمان، هزینه در رقابت با کریدورهای رقیب و استانداردسازی مسیرها و فرآیندهای مرزی
- ایجاد گارانتی زمان و هزینه برای صاحبان کالا در صورت گذر از ایران
- اختصاص اعتبارات کافی برای رفع گلوگاه‌های ظرفیتی بخش ریلی
- اجرای قوانین مرتبط با حمایت از بخش ریلی از جمله ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید

توصیف وضعیت موجود

- عدم استفاده حداکثری از شبکه ریلی موجود با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران
- فقدان اتصال کامل کریدورهای اصلی شمال - جنوب و شرق - غرب کشور به مراکز بار داخلی و پایانه‌های مرزی
- ضعف عدالت اجتماعی به دلیل عدم اتصال شبکه ریلی به برخی مراکز استان‌های کشور
- وجود گلوگاه‌های ظرفیتی و عدم وجود شبکه ریلی مناسب در راستای اتصال به کریدورهای ریلی منطقه‌ای
- سهم حال حاضر راه‌آهن ایران در حمل و نقل بار به لحاظ تن کیلومتر حدود ۸ درصد است که می‌بایست حداقل تا ۳۰ درصد رشد کند.



تشریح راهکارها

- فراهم آوردن بستر قانونی برای تسهیل مجوزهای صنایع و مراکز تولید بار در نزدیکی زیرساخت‌های موجود حمل و نقلی
- نظارت بر اجرای مصوبات پیشین در زمینه آمایش سرزمین
- مکانیابی صنایع جدید و توسعه شهرک‌های صنعتی و شهرهای جدید مبتنی بر زیرساخت‌های فعلی جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی
- برنامه‌ریزی برای اتصال چشمه‌های بار به زیرساخت‌های فعلی که موجب بازدهی اقتصادی و درآمدزایی سرمایه‌گذاری‌های عظیم انجام شده در زیرساخت‌های حمل و نقل و کاهش فشار به بودجه عمومی کشور برای نگهداری و توسعه زیرساخت‌ها می‌شود.
- پرهیز از ایجاد زیرساخت‌های غیراقتصادی و خارج از طرح جامع و شبکه یکپارچه حمل و نقل
- توسعه، مانع‌زدایی و تسهیل ترانزیت و درآمدزایی برای کشور از طریق اتصال شیوه‌های مختلف حمل و نقلی از جمله اتصال خطوط ریلی به بنادر تجاری کشور
- تکمیل طرح‌های و پروژه‌های نیمه‌تمام، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی با کشورهای همسایه و بکارگیری ابزارهای دیپلماسی حمل و نقل به منظور افزایش مزیت‌های رقابتی سرزمینی جهت نقش‌آفرینی در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی

توصیف وضعیت موجود

- بهره‌وری پایین در استفاده از برخی زیرساخت‌های موجود و نیاز به تغییر نگرش در سیاست‌گذاری و راهبردهای این بخش مهم اقتصادی
- هماهنگی اندک برخی زیرساخت‌های حمل و نقل با صنایع مادر و پایین‌دستی کشور
- پایین بودن سهم مشارکت بخش خصوصی و غیردولتی در برخی از انواع زیرساخت‌های حمل و نقلی
- بازده کم اقتصادی برخی از زیرساخت‌ها در مقایسه با نرْم‌های جهانی
- عدم وجود حمل و نقل چندوجهی در مبادی بار



تشریح راهکارها

- کاهش مناطق دارای ممنوعیت و محدودیت پرواز در کشور با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح
- کاهش مقررات سخت و دست و پاگیر جهت تأمین مالی پروژه‌ها و استفاده از تسهیلات بانکی
- تصمیم‌گیری در خصوص آزادی‌های پنجم و هفتم
- ارائه بسته‌های تشویقی در قالب تخفیف در خدمات (از قبیل خدمات ناوبری- خدمات نشست و برخاست-خدمات پارکینگ و قیمت سوخت) در صورت انجام پروازهای ترانزیت بار و مسافر از فرودگاه امام.
- اصلاح ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین" و این‌نامه اجرایی آن برای مجوز ارائه تخفیف‌هایی در زمینه خدمات فرودگاهی، حفاظت، ناوبری و سوخت
- تصویب دستورالعمل لازم در ستاد اقتصاد مقاومتی برای اعال مدیریت یکپارچه در شهر فرودگاهی (عزل و نصب مدیران مستقر و همکار آن دستگاه در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با نظر و هماهنگی مدیرعامل شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به نمایندگی از وزارت راه و شهرسازی)

توصیف وضعیت موجود

- ظرفیت فعلی پذیرش مسافر فرودگاه امام خمینی (ره) حدود ۱۰ میلیون نفر در سال است.
- تمایل به سرمایه‌گذاری و فعالیت تعدادی از شرکت‌های هواپیمایی آسیایی و اروپایی فرودگاهی در خاورمیانه که فاقد ایرلاین قدرتمند برای رقابت باشد (مانند فرودگاه امام خمینی در ایران) برای به‌منظور ترانزیت کالا و مسافر برای رقابت و جبران کاهش سهم بازار ترانزیت بین‌المللی خود در برابر سه شرکت هواپیمایی خاورمیانه
- مصوبه ستاد اقتصاد مقاومتی به شماره ۶۴۸۱۳/م مورخ ۰۷/۱۲/۱۴۰۱ موضوع تبدیل شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) به هاب هوایی منطقه را به وزارت راه و شهرسازی تکلیف کرده است.



تشریح راهکارها

- برگزاری مستمر جلسات شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور با حضور رئیس محترم جمهور یا معاون اول محترم به منظور در اولویت قرار گیری موضوع ایمنی و رفع چالش های ریشه ای نیازمند تصمیم در سطح بالا
- ایجاد منابع مالی مناسب و پایدار برای ارتقای ایمنی راهها
- رفع نقاط پرتصادف و اجرای دوره ای شناسایی نقاط جدید و اصلاح آنها
- توسعه سیستم های هوشمند ITS برای اطلاع رسانی به موقع و موثر و مدیریت و کنترل رفتار رانندگان.
- اولویت بندی برنامه ها و اقدامات عملیاتی در زمینه ایمن سازی راهها
- ایجاد مکانیزم مناسب برای کنترل و حصول اطمینان از تامین شرایط ایمن بهره برداری انواع استفاده کنندگان از راهها پیش از افتتاح پروژه های جدیدالاحداث راه مطابق ضوابط ذیربط و آیین نامه ایمنی راهها
- لزوم تقویت فعالیت و عملکرد کمیسیونهای استانی ایمنی راهها
- تقویت کنترل موثر بر تخلفات حمل و نقلی از جمله در خصوص حمل محمولات خطرناک، حمل و نقل بار ترافیکی، کنترل اضافه تناژ، کنترل اسناد حمل و نقل همچون صورت وضعیت، بارنامه و سی ام آر
- کمک به ایجاد منابع مالی پایدار ایمن سازی راههای کشور و ایجاد ظرفیت های قانونی جهت تسهیل سرمایه گذاری و تامین مالی مورد نیاز از روشهای مختلف

توصیف وضعیت موجود

- چالش تلفات ۲۰۰۴۵ نفر و مصدومیت ۳۹۱۰۶۹ نفر در سال ۱۴۰۲
- شاخص تعداد کشته به صد هزار نفر جمعیت (مهمترین شاخص ارزیابی کشورها)، برای ایران حدود ۲۰ است (متوسط جهانی ۱۴ است) که نسبت به برخی کشورهای پیشرو ۳ تا ۶ برابر بیشتر است
- چالش وجود نواقص و مخاطرات در زمینه های راه، خودرو، رفتار کاربران راه، قوانین و مقررات و نحوه اعمال آنها، وضعیت خدمات نجات و فوریت های پزشکی تروما پیش بیمارستانی و بیمارستانی
- طی سال های اخیر با روند افزایش تلفات مواجه هستیم که بیانگر عدم تکافوی اقدامات می باشد
- ضروریست با برنامه ریزی مناسب یکپارچه و هدفمند و شناخت دقیق و ریشه ای مشکلات، نسبت به بهبود ایمنی راهها اقدام عاجل صورت پذیرد



تشریح راهکارها

- تعیین سهم مشخصی از درآمدهای دولت (از محل ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید) برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل
- استفاده حداکثری از توان بخش خصوصی با ایجاد تمهیدات و مشوق‌های لازم برای سرمایه‌گذاری و از جمله ایجاد اطمینان و تضمین‌های لازم برای بازگشت سرمایه مطابق برنامه زمانی مصوب دوره بهره‌برداری پروژه‌ها
- استفاده حداکثری از ظرفیت‌های قانونی موجود (قانون تامین مالی تولید و زیرساختها) در خصوص تامین مالی از طریق بازار سرمایه، مولد سازی، اوراق مالی مختلف، تهاتر نفت، فاینانس داخلی و خارجی و نظایر آن

توصیف وضعیت موجود

- چالش کمبود اعتبارات ساخت (حدود ۱۰۰۰ همت برای تکمیل پروژه‌های زیرساختی نیمه تمام وزارت مورد نیاز است).
- بدهی حدود ۴۰ همتی شرکت ساخت و ۳۰ همتی سازمان راهداری و بطور مشابه در سایر زیربخشها
- چالش نیاز سالانه ۲۰۰ همت صرفا برای نگهداری راههای کشور با وجود بودجه حدود ۲۰ تا ۳۰ همتی موجود
- تخصیص قطره چکانی اعتبارات برای توسعه و نگهداری زیرساختها



حمل و نقل

توسعه متوازن و عدالت محور زیرساخت‌های حمل و نقل با تصویب طرح جامع حمل و نقل و با نگاه به پتانسیل‌های صنعتی، گردشگری، جمعیتی، چشمه‌های بار و توجه ویژه به توسعه روستاها

تشریح راهکارها

- تسریع در تکمیل و تصویب طرح جامع حمل و نقل
- اولویت بندی پروژه ها در صورت نیاز بر اساس پتانسیل‌های صنعتی، گردشگری، جمعیتی و اتصال به چشمه‌های بار
- توجه ویژه به توسعه حمل و نقل روستاها در برنامه و طرح جامع حمل و نقل

توصیف وضعیت موجود

- شروع مطالعات طرح جامع حمل و نقل و تهیه مدل پیش بینی تقاضای سفر در سال ۱۳۹۷
- انجام فاز دوم مطالعات در سال ۱۴۰۲
- توسعه نامتوازن و عدم عدالت اجتماعی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور
- عدم توجه به ظرفیت‌های صنعتی، گردشگری، جمعیتی، چشمه‌های بار
- عدم توجه به توسعه حمل و نقل روستایی



تشریح راهکارها

- پیگیری اجرای تکالیف برنامه هفتم در حوزه ترانزیت و مدیریت واحد مرزی
- فراهم نمودن تضامین لازم برای سرمایه گذاری و توجه ویژه به فعال سازی کريدورهای حمل و نقل بین المللی و پایانه های مرزی برای گذر بهینه از ایران
- استقرار نظام لجستیک و توسعه بسترهای مورد نیاز آن و توسعه مراکز لجستیک و بنادر خشک
- حذف کلیه اسناد و اوراق فیزیکی و ایجاد سیستم یکپارچه الکترونیکی اسناد و اوراق حمل و نقل
- ایجاد سازوکار مدیریت مشارکتی با بخش غیردولتی و دستگاههای اصلی نظیر گمرک و مرزبانی.
- ایجاد ضمانت اجرایی برای تصمیمات کمیته و دبیرخانه شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی
- ساماندهی و اصلاح کارکرد بازارچه ها، مناطق ویژه اقتصادی و آزاد در محدوده و مجاور پایانه های مرزی.
- اصلاح فرآیندهای موجود در پایانه های مرزی با رویکرد استفاده از ظرفیت دولت الکترونیک و حذف موازی کاری.
- استقرار پنجره واحد مرزی به منظور ارائه خدمات و حذف حداکثری دخالت عامل انسانی.
- اصلاح، تکمیل، بازنگری قوانین، مقررات و آیین نامه های مربوطه در حوزه ترانزیت.
- اولویت قرارگیری توسعه و تکمیل مجتمع های خدماتی-رفاهی و تیرپارک مورد نیاز در شبکه راههای ترانزیت.

توصیف وضعیت موجود

- رتبه ۱۲۰ کشور در شاخص عملکرد لجستیک – LPI
- عدم وجود پنجره واحد مرزی
- فقدان مدیریت واحد مرزی و در نتیجه افزایش زمان و هزینه توقف بار در مبادی ورودی و خروجی
- عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه و مدیریت پایانه های مرزی
- عدم پیش بینی پذیری در حفظ و ارتقا حجم ترانزیت کشور
- ناکارآمدی دبیرخانه شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی
- فقدان عملکرد ۲۴ ساعته مبادی ورودی و عدم تطابق ساعات کار کشور با کشورهای همسایه



تشریح راهکارها

- تأمین مالی با روشهای نوین از قبیل بازار سرمایه، اوراق مالی از انواع مختلف، تهاتر (نفت، زمین، تغییر کاربری و ایجاد ارزش افزوده، توسعه شهرک های مسکونی و گردشگری و نظایر آن) و تشویق سرمایه گذاری در توسعه آزاد راهها با کمک و تقویت منابع مالی سهم دولت پروژه های آزاد راهی و اعطای مجوزهای قانونی لازم در قوانین بودجه سنواتی
- پایبندی به قراردادهای مشارکت و عدم دخالت دولت در فرآیند نرخ گذاری عوارض آزاد راهی جهت به صرفه نمودن و توجیه پذیر کردن طرح های توسعه
- استفاده از برخی از ظرفیت های قانونی موجود نظیر «قانون تأمین مالی تولید و زیرساختها مصوب ۱۴۰۳» و «قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و موسسات مالی»

توصیف وضعیت موجود

- عدم پیوستگی شبکه آزاد راهی موجود کشور به عنوان استخوان بندی اصلی شبکه راه های کشور
- رشد تعداد خودرو، افزایش تقاضای سفر جاده ای و عدم تناسب ظرفیت شبکه آزاد راهی کشور با موارد فوق
- حدود ۳۰۰۰ کیلومتر آزاد راه در دست بهره برداری در کشور
- نیاز به ساخت حدود ۷۰۰۰ کیلومتر از شبکه آزادراهی
- حدود ۱۰۰۰ کیلومتر آزادراه در حال ساخت
- حدود ۶۰۰۰ کیلومتر پروژه آزادراهی در دست مطالعه



تشریح راهکارها

- ساخت راه روستایی متناسب با منابع مالی و شرایط منطقه ای
- تقویت ماشین آلات ادارات راهداری شهرستانها (تامین ۱۰۰۰ دستگاه در سطح کشور طی دو سال) و بسیج امکانات جهت انجام عملیات خاکی احداث راههای روستایی بصورت امانی و اجرای آسفالت و ابنیه فنی بصورت پیمانی با مدل مشارکت گروه های جهادی، خیرین، معادن، مردم و مشارکت منابع نقدی و غیر نقدی موجود
- استفاده از ظرفیت های قانون برنامه هفتم و ظرفیت معافیت های مالیاتی برای خیرین در توسعه راههای روستایی
- اخذ مجوزهای قانونی لازم در قوانین بودجه سنواتی جهت تهاتر قیر و سایر موارد
- پادار نمودن ردیف ملی و متمرکز احداث راه روستایی

توصیف وضعیت موجود

- طبق قانون برنامه ششم توسعه می بایست تمام راههای روستایی بالای ۲۰ خانوار کشور از راه آسفالت به بهره مند گردند.
- جمع طول راههای روستایی آسفالتی کشور حدود ۱۱۶ هزار کیلومتر است. بیش از ۲۶ هزار کیلومتر راه روستایی ساخته نشده بالای ۲۰ خانوار در کشور وجود دارد که با روند کنونی سالانه احداث ۲ تا ۳ هزار کیلومتر و با اعتبارات دولتی، تکمیل این برنامه حداقل ۱۰ سال طول می کشد.
- ۶۴ درصد راههای روستایی باقیمانده در مناطق کوهستانی و کوهستانی سخت بوده و بر اساس فهرست بهای سال ۱۴۰۲ اعتباری بالغ بر ۳۴۰ همت مورد نیاز است.
- ۲۱۵۰ روستا به طول ۱۰۳۷۴ کیلومتر بالای ۱۰۰ و ۵۰ خانوار می باشند.
- ۸۵.۱ درصد روستاهای بالای ۲۰ خانوار برخوردار از راه آسفالتی است.
- در حال حاضر ۲۰۵۰ پروژه در سطح کشور به طول ۸۹۹۵ کیلومتر با اعتباری بالغ بر ۱۹.۵ همت در دست اقدام و ۴۰۹ پروژه به طول ۱۴۲۲ کیلومتر با برآورد اولیه حدود ۶.۳ همت در حال مناقصه یا انعقاد قرارداد می باشد.
- اعتبارات مورد نیاز برای احداث و نگهداری راههای روستایی از محل منابع استانی، محرومیت زدایی، سهمیه قیر و اعتبارات سفر تامین میگردد و هیچ ردیف اعتباری ملی وجود ندارد.



تشریح راهکارها

- تنوع بخشی به سبد سوخت و انرژی مصرفی بخش حمل و نقل با هدف تامین امنیت انرژی و کاهش ریسک خدمات
- تخصیص انرژی بخش حمل و نقل براساس میزان واقعی عملکرد و پیمایش
- هدفمند سازی یارانه پرداختی به بخش انرژی حوزه حمل و نقل با رویکرد ارتقای بهره‌وری سطح خدمات از طریق اصلاح تدریجی قیمت سوخت و حمایت از فعالان این بخش
- نوسازی ناوگان حمل و نقل از محل بازگشت صرفه جویی حاصل از اجرای طرح با رویکرد استفاده از ظرفیت بخش خصوصی
- ارتقای استانداردهای مصرف انرژی و آموزش های حرفه ای لازم از جمله به رانندگان حمل و نقل عمومی کشور و کاهش آلاینده های زیست محیطی بخش حمل و نقل

توصیف وضعیت موجود

- در بخش حمل و نقل جاده ای کشور (اعم از درون شهری و برون شهری) روزانه نزدیک بر ۷۰ میلیون لیتر گازوئیل مصرف می شود که بیش از ۴۰ میلیون لیتر آن مربوط به حوزه حمل و نقل برون شهری می باشد
- روند سالانه در میزان مصرف صعودی می باشد.
- این مصرف بخش حمل و نقل بعد از بخش خانگی، عمومی و تجاری، در رتبه دوم مصرف انرژی قرار دارد
- حدود یک چهارم مصرف کل انرژی مربوط به حمل و نقل جاده ای است.
- فرآورده‌های اصلی مورد استفاده در بخش حمل و نقل شامل بنزین، گازوئیل، گاز طبیعی و سوخت جت است و روند دهه‌های گذشته، حاکی از افزایش مداوم مصرف این فرآورده‌ها است.



تشریح راهکارها

- تهیه و ابلاغ طرح مصوب معماری توسعه هوشمند حمل و نقل جاده ای.
- تهیه برنامه ایجاد و بهره برداری از سامانه های کنترل هوشمند مدیریت ناوگان عمومی حمل و نقل منطبق بر رویکردهای بین المللی از جمله در آسیا و اروپا.
- تهیه برنامه برای تحقق راه هوشمند (Smart Roads).
- جذب متخصصین زبده فناوری اطلاعات و سیستم های هوشمند حمل و نقل و تقویت ساختار نیروی این حوزه.
- توسعه و یکپارچه سازی سیستمهای برخط پایش و ارزیابی تجهیزات هوشمند.
- راه اندازی و احیای بخش عمده‌ای از تجهیزات هوشمند غیرفعال مانند WIM، ایستگاههای هواشناسی و ...
- استفاده از ظرفیت شرکت‌های فناور و دانش بنیان داخلی در توسعه محصول مبتنی بر نیاز داخلی.
- برنامه ریزی، ساماندهی و تمرکز کلیه امور مربوط به راهداری و حمل و نقل جاده-ای به کمک تجهیزات و سیستمهای حمل و نقل هوشمند و داده‌های سامانه مربوطه.
- ارتقا و بهینه سازی فرآیندهای موجود با استفاده از فناوری های نوین و ظرفیت شرکت‌های دانش بنیان و استارت‌آپ‌ها.

توصیف وضعیت موجود

- رویکرد جهانی در مدیریت حمل و نقل جاده ای، دیجیتالیزه سازی حمل و نقل و استفاده حداکثری از سامانه های هوشمند جاده ای برای دستیابی به اهداف مورد نظر از جمله ایمنی، تسهیل جابجایی، سرعت، ارائه خدمات کمی و کیفی مناسب در حمل و نقل و امور راهداری می باشد.
- سامانه های هوشمند جاده ای جمله شامل ۲۳۳۰ دستگاه دوربین های ثبت تخلفات عبور و مرور، ۱۰۰۷ دستگاه دوربین های نظارت تصویری، ۹۸ دستگاه توزین در حال حرکت (WIM)، ۲۷۷۹ دستگاه تردد شمار و ۲۰۷ دستگاه تابلوهای ترافیکی می باشند.
- با وجود این تعداد سامانه ها، با وضعیت مطلوب و مورد نظر که همانا حصول ایمنی تردد، اطلاع رسانی مناسب و پیشگیرانه از حوادث، برخورد موثر با خطاها و تخلفات ترافیکی، ارائه خدمات کمی و کیفی مناسب راهداری فاصله زیادی وجود دارد
- برنامه مشخصی برای تحقق راه هوشمند و همینطور ایجاد ارتباطات راه- خودرو (V-I) تهیه و ارائه نگردیده است.



با تشکر از حسن اعتماد شما