کسب و کار

چگونه یک رهبر سازمانی عالی را بشناسیم؟

اگر می‌خواهید بدانید موثرترین مدیران سازمان شما چه کسانی هستند، لازم نیست پافشاری را برای بررسی رزومه‌هایتان نقد کنید یا نقد کنید ببینید با چه اعتمادی به نفسی در جمع ظاهر می‌شوند. به جای این کارها یک سوال ساده بپرسید؛ آخرین بازی که در یک دوره آموزش رهبری سازمانی شرکتی شرکت کردند، کی بوده؟

دانه‌دانه‌شان می‌تعدد بهترین رهبران سازمانی که فرهنگ قدرتمندی ایجاد می‌کنند، الهام‌بخش هستند و در طول زمان واقعا پیشرفت می‌کنند. همان‌هایی هستند که آگاهند و مصمم‌اند نقدا توسعه مهارت‌های رهبری خود هستند. آنها کتاب می‌خوانند، در کارگاه‌های مرتبط برای احداث مجتمع تجاری کرد. این گودبرداری بدون رعایت استانداردهای ایمنی انجام شد و پس از رها شدن پروژه، به بحرانی چندوجهی تبدیل گردید.

پس از حادثه متروپل آبادان در سال ۱۴۰۱، پیگیری‌های قضایی و مدیریتی شدت گرفت و در دی‌ماه همان سال، عملیات ایمن‌سازی با نظارت نظام مهندسی البرز آغاز شد. با این حال، تا شهریور ۱۴۰۲، همچنان بیش از ۷۰ خانوار در معرض خطر باقی ماندند.

مسئله، کوچک و پیش‌افتاده نیست؛ آسیب به واحدهای مسکونی مجاور بر اثر نشست خاک و ترک‌خوردگی دیوارها، تهدید جان بیش از ۲۰۰ نفر از ساکنان به‌دلیل ریزش‌های احتمالی، رها شدن ۹۰ هزار مترمکعب خاکبرداری و تبدیل محل به زباله‌دانی، اخلال در آسایش ساکنان به‌دلیل حفاری جلبی و روفی، و تأخیر چندین‌ساله از رسیدگی لایه‌ها در سال ۱۴۰۰ از جمله چالش‌های این پروژه‌اند.

عدم تعهد مالک (فروشگاه رفاه کشور) به وعده‌های ایمن‌سازی، امتناع ساکنان از تخلیه واحدها به‌دلیل بی‌اعتمادی و مشکلات اقتصادی و ناتوانی در تأمین مسکن جایگزین که در ابتدا با پیشنهاد ۵۰ میلیون تومان و سپس ۱۵۰ میلیون تومان برای هر واحد همراه شد، وضعیت را پیچیده‌تر کرد.

پیگیری‌های قضایی از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۱ بدون نتیجه ملموس ادامه یافت حتی پس از ابلاغ مصوبه ریاست‌جمهوری، اجرای آن با تأخیر همراه بود.

چرا بهترین‌ها با آتیوش باز از بادگیری استقبال می‌کنند؟

بیایید یک لحظه دیدگاهمان را تغییر دهیم و به جای اینکه آموزش را یک راه چاره یا درمان بدانیم، آن را به چشم پوپرتی نخاصحور ببینیم؛ بهترین رهبران سازمانی که در پژوهش‌ها در خشت‌دهاند، اوبهیش‌اند، شور و شوق ایجاد می‌کنند، نوآوری را پرورش می‌دهند و تیم‌هایی کارآمد و تغییرگرا می‌سازند. آنها هر کز یک گوشه نشسته‌اند تا بگویند «من نیازی ندارم».

آنها دائما می‌پرسند «چطور می‌توانم بهتر شوم؟» آنها تشنه یادگیری هستند اهداف مشول را می‌پذیرند. داوطلبانه وارد محیط‌هایی می‌شوند که اینجا‌هایی به چالش کشیده می‌شود. طبیعی هم این نیست که از خود و توانایی‌هایشان نفعلمان هستند بلکه به عاطفی این است که آنقدر نیست به خود و توانایی‌هایشان احساس امنیت دارند که بفهمند هنوز در حال یادگیری هستند.

و اینجا دائما کاملا گویا هستند. سازمان‌هایی که مدیرانشان از یادگیری فرار می‌کنند کمتر نوآوری می‌کنند، بیشتر گیر می‌افتند و عملکرد ضعیف‌تری دارند. در مقابل، شرکت‌هایی که بر از یادگیری تنه‌های فعال هستند، عملکرد بهتری نسبت به رقیبانشان دارند.

آنها، استعدادهای بر تر را جذب می‌کنند، سریع‌تر با تغییرات همساهنگ می‌شوند و فرهنگ مطلوبتری می‌سازند. اگر رهبر یک سازمان هستید که روی رشد خودتان سرمایه‌گذاری نمی‌کنید، وقتی نیستان هم دیگر برای رشد خود تلاشی به خرج ندهد تعجب نکنید.

نویسنده: MarkMurphy
مترجم: عاصا اختیاری

حل مشکلات گود حصارک؛ مطالبه مردم کرج

خاقی نژاد- گود حصارک کرج یکی از معضلات مهم شهری و اجتماعی این منطقه است که سال‌هاست حل نشده باقی مانده و همچنان ساکنان اطراف آن با خطرات و نگرانی‌های جدی مواجه‌اند. مشکلات گود حصارک از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۳ آغاز شد؛ زمانی که مالک خصوصی (باغ نامریخت) در محدوده خیابان‌های مالک‌اشتر و فروردین، اقدام به گودبرداری غیرمجاز و غیراصولی به عمق ۱۰ متر و مساحت ۶۸۰۰ مترمربع برای احداث مجتمع تجاری کرد. این گودبرداری بدون رعایت استانداردهای ایمنی انجام شد و پس از رها شدن پروژه، به بحرانی چندوجهی تبدیل گردید.

مسئله، کوچک و پیش‌افتاده نیست؛ آسیب به واحدهای مسکونی مجاور بر اثر نشست خاک و ترک‌خوردگی دیوارها، تهدید جان بیش از ۲۰۰ نفر از ساکنان به‌دلیل ریزش‌های احتمالی، رها شدن ۹۰ هزار مترمکعب خاکبرداری و تبدیل محل به زباله‌دانی، اخلال در آسایش ساکنان به‌دلیل حفاری جلبی و روفی، و تأخیر چندین‌ساله از رسیدگی لایه‌ها در سال ۱۴۰۰ از جمله چالش‌های این پروژه‌اند.

عدم تعهد مالک (فروشگاه رفاه کشور) به وعده‌های ایمن‌سازی، امتناع ساکنان از تخلیه واحدها به‌دلیل بی‌اعتمادی و مشکلات اقتصادی و ناتوانی در تأمین مسکن جایگزین که در ابتدا با پیشنهاد ۵۰ میلیون تومان و سپس ۱۵۰ میلیون تومان برای هر واحد همراه شد، وضعیت را پیچیده‌تر کرد.

پیگیری‌های قضایی از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۱ بدون نتیجه ملموس ادامه یافت حتی پس از ابلاغ مصوبه ریاست‌جمهوری، اجرای آن با تأخیر همراه بود.

اختلاف‌نظر درباره روش حل بحران (پر کردن گود یا ادامه ساخت‌وساز) و نگرانی از مسئولیت‌پذیری مالی مالک، روند کار را کند کرد. طبق اعلام مسئولان، برای پر کردن این گود که حدود ۹۰ هزار مترمکعب خاکبرداری شده حدود ۷۰ هزار کامیون خاک نیاز است. این عدد بر اساس ظرفیت کامیون‌های کم‌برسی محاسبه و در گزارش‌های رسمی و رسانه‌ای نیز تکرار شده است.

بارها اعضای شورای اسلامی شهر کرج، به‌ویژه در دوره ششم، افرادی چون علی قاسم‌پور، جواد چیردار و سعید محمدی از تریبون رسمی شورا نسبت به سکوت شهرداری در تعیین تکلیف وضعیت گود هشدار دادند. در واقع، نبود پیگیری حقوقی و نظارتی قوی از سوی شهرداری، یکی از مهم‌ترین موانع حل این بحران و دلیلی بر بدقولی‌های مکرر میان شهرداری و مالکین طی سال‌های گذشته بوده است. تحقق نیافتن وعده‌ها باعث شده ساکنان اعتماد خود را به مسئولان از دست بدهند و حاضر به ترک منازل خود نباشند.

یکی از نگرانی‌های ۷۴ واحد مسکونی منطقه، سرقت از منازل تخلیه‌شده بوده، چرا که سابقه آن وجود داشت. از سوی دیگر، مالک اولیه گود پس از گودبرداری غیرمجاز، اقدامی برای ایمن‌سازی انجام نداد و نهایتاً ملک به شرکت فروشگاه‌های رفاه واگذار شد. این تغییر مالکیت و نبود حضور فعال مالک قبلی، روند حل مشکل را با وقفه مواجه کرد. اختلافات و عدم توافق میان ساکنان و مالک درباره میزان خسارت و نحوه جبران آن، روند تخلیه و ایمن‌سازی را کند کرده بود. همچنین، میزان اجاره‌های تخصیصی برای اسکان موقت ساکنان کافی نبود و بسیاری از خانواده‌ها با توجه به تورم و شرایط اقتصادی، امکان تأمین مسکن جایگزین را با مبالغ پیشنهادی شهرداری نداشتند.

تأخیر در تأیید نقشه‌ها و مجوزهای نظام مهندسی، فوت مهندس ناظر پروژه در زمان شیوع کرونا و سایر مشکلات اجرایی پروژه را با چالش‌های جدی مواجه کرد. نبود حضور مستمر و فعال مالک و نمایندگان شرکت در محل باعث درگیری و اختلاف میان شهرداری و دیگر ادارات شهری شده بود که تا حدی با نصب کیوسک و استقرار نیروها رفع شد.

ساکنان منطقه بر این باورند که اگر برخورد قضایی جدی‌تری با متخلفان اولیه صورت می‌گرفت، اعتماد عمومی افزایش می‌یافت و روند حل بحران سرعت می‌گرفت. بی‌اعتمادی و ترس نسبت به آینده باعث شده که حتی در صورت ارائه راهکارهای اجرایی، مردم همکاری لازم را نداشته باشند.

مشکل گود حصارک، نتیجه سال‌ها بی‌توجهی، مدیریت ناکارآمد، بدعهدی، مشکلات اقتصادی و ضعف در جلب اعتماد عمومی است. تا زمانی که تضمین‌های کافی برای ساکنان فراهم نشود، حمایت مالی افزایش نیابد و با متخلفان برخورد قاطع صورت نگیرد، این معضل حل‌نشده باقی خواهد ماند.

این وضعیت، در کنار کمبود زیرساخت‌های مدیریت بحران کارآمد، گود حصارک را به نمادی از چالش‌های حکمرانی شهری تبدیل کرده است. شهرداری کرج علی‌رغم اختطارهای مکرر (طبق بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری)، از قدرتم قاطع برای رفع خطر گودبرداری کرده و همین موضوع، زمینه‌ساز تعلل مالک در اجرای تعهدات شده است.

مالک پروژه (فروشگاه رفاه کشور) نیز به‌دلیل عدم تأمین بودجه کافی، عملیات ایمن‌سازی را متوقف کرده است.

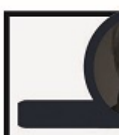
اکنون که وعده‌های جبران خسارت (۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان) نیز با توجه به تورم پلاستگی نیاز ساکنان نیست، نوعی بن‌بست فکری شکل گرفته است. کارشناسان هشدار می‌دهند که جوشش (آب زگالی) ناشی از تراز بالای آب‌های زیرزمینی، موجب کاهش مقاومت خاک، تشدید ناپایداری گود، لغزش خاک به‌دلیل حرکت‌های کشنی در دیواره‌ها و بالارفتگی کف گود به‌دلیل فشار جانبی خاک‌های اطراف شده است.

باید توجه داشت که وجود نیروهای انسانی و اعتماد مردم بخشی از منطقه حصارک است که با رها شدن گود، کاهش کارایی سازه‌های نگهبان به‌مرور زمان، اختلاف‌نظر در شیوه حل بحران (پر کردن یا ادامه ساخت‌وساز) و نگرانی از هزینه‌های بالای هر دو گزینه، روند را بسیار کند کرده است.

این عوامل، در کنار نبود برنامه اضطراری کارآمد، گود حصارک را به نمادی از چالش‌های مدیریت پروژه‌های نیمه‌کاره تبدیل کرده است.

ما تلاش می‌کنیم تا با مسئولان مربوطه ارتباط بیشتری برقرار کنیم و حل مشکلات گود حصارک را به عنوان مطالبه جدی مردم از مسئولان شهر، مطرح کنیم.

دیدگاه



«پایداری» واژه‌ای ناکافی است؛ اگر صرفا در آنچه اکنون انجام می‌دهیم پایدار باشیم مرگ همه ما سر می‌رسد

ویلیام مک‌دانا

به نظر من «پایداری» واژه خوبی است، چون خیلی از آدم‌ها می‌توانند آن را استفاده کنند. اما، هیچ‌کس نمی‌داند چگونه آن را تعریف کند. این بخشی از مسئله است و به همین خاطر ما هیچ‌گاه از آن استفاده نمی‌کنیم. با این حال، ما آن را کنار نمی‌گذاریم، فقط می‌گوییم که از منظر ما این واژه ناکافی است. مثلاً اگر من بگویم رابطه شما با همسرتان چیست، آیا شما فقط می‌گویید پایدار؟ آیا بیشتر از این نمی‌خواهید؟ آیا خلاقیت و عیش و همه چیزهای دیگر نمی‌خواهید؟

اگر ما صرفاً آنچه اکنون انجام می‌دهیم تداوم بخشیم (و در انجام آنها پایدار باشیم)، مرگ همه ما سر می‌رسد. بسیاری از این کارهایی که می‌کنیم حماقت مبتنی بر کربن است. منظورم این است که ما نمی‌توانیم در این کار پایدار بکنیم. حتی اگر الایندگی کربن خود را کاهش دهید، مشکل همچنان باقی است. ما مشکل انرژی نداریم، آنچه خیلی از مردم نمی‌دانند این است که ما مشکل مواد داریم. کربنی که در هوا است در جای نادرستی است. جای این کربن در خاک است. شما به یک سیستم تعریف‌شده نیاز دارید و پایداری آن سیستم تعریف‌شده مورد نیاز نیست. (در گفت‌وگوی منتشر شده در وبسایت INHABITAT، سال ۲۰۱۷)

منبع: گفتار

محیط زیست

تمدید ۵ ساله وضعیت شکار ممنوع برای حیات‌وحش عمارلو

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان رودبار از تمدید پنج‌ساله وضعیت شکار ممنوع برای منطقه ارزشمند جیرنده عمارلو خبر داد و گفت: برنامه‌ریزی برای ارتقا سطح حفاظتی این منطقه به «منطقه حفاظت شده» در دستور کار قرار دارد.

به گزارش پیام آشنا، به نقل از ایسنا، علی فرهی امروز شنبه ۱۳ اردیبهشت در جمع خبرنگاران با اعلام این خبر اظهار کرد: ممنوعیت شکار در منطقه جیرنده عمارلو برای پنج سال دیگر تمدید شد و به هیچ وجه اجازه نخواهیم داد این گنجینه طبیعی با گونه‌های جانوری کم‌نظیرش دچار زیر چکمه‌شکار چیان لگدمال شود.

وی با اشاره به برنامه‌های آتی افزود: در حال تهیه پرونده برای ارتقاء سطح حفاظتی این منطقه به «منطقه حفاظت شده» هستیم. منطقه شکار ممنوع عمارلو رودبار با دارا بودن ذخایر ژنتیکی ارزشمند، شایسته سطح حفاظتی بالاتری است.

فرهی بیان کرد: این منطقه به عنوان یکی از بهترین پناهگاه‌های گربه‌سانان بی‌نظیری چون پلنگ ایرانی، سیاه‌گوش، گربه جنگلی و غیره در استان گیلان، و زیستگاه گونه‌های منحصر به فردی مانند کلنتار راراه ایرانی، خرس قهوه‌ای کل و بز وحشی و غیره نیازمند توجه ویژه است و ما از همه ظرفیت‌های قانونی برای حفاظت از آن استفاده خواهیم کرد.

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان رودبار در پایان گفت: با هر گونه تخلف شکار در این منطقه بشدت برخورد قانونی خواهد شد و شهروندان می‌توانند مورد مشکوک را به این اداره و محیط‌بانان این منطقه اطلاع دهند.

وزش باد شدید در کرج ۱۳ حادثه به جا گذاشت

رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج گفت: طوفان شدید شب گذشته در شهر کرج باعث وقوع ۱۳ حادثه مختلف شد.

به گزارش پیام آشنا، محمد پسالوئی گفت: شب شنبه در پی طوفانی که در شهر کرج رخ داد، ۱۳ مورد حادثه به سامانه ۱۲۵ گزارش شد.

وی افزود: در جریان این طوفان، هفت اصله درخت روی خودروها سقوط کرد و یک مورد ریزش سقف تجاری و یک مورد ریزش دیوار روی خودرو نیز به وقوع پیوست.

رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج بیان داشت: سقوط یک تیر چراغ برق، یک تابلو تبلیغاتی، یک مورد سقوط درخت روی کابل برق و یک مورد احتمال سقوط درخت از دیگر پیامدهای این طوفان بودند.

پسالوئی گفت: شهروندان باید هشدارهای هواشناسی را جدی بگیرند و در زمان طوفان از حضور در خیابان‌ها خودداری کنند.

وی در پایان اضافه کرد: برای رسیدگی به این حوادث، ۲۶ آتش‌نشان به همراه ۱۲ دستگاه خودروی امدادی به محل حوادث اعزام شدند.

رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج خبر داد:

مترو کرج در مسیر توسعه و رفع گره‌های ترافیکی

رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج با اشاره به پیشرفت ۵۴ درصدی پروژه متروی لاله‌شهر، از بهره‌برداری آزمایشی خط ۲ و تعیین برنامه‌های توسعه آتی خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج، در نشست تیم جهاد تبیین، ضمن تشریح آخرین وضعیت این پروژه، از برنامه‌های آتی برای توسعه خطوط و افزایش ناوگان خبر داد.

کوزه‌کنانی بیان کرد پیشرفت کل پروژه حدود ۵۴ درصد شده که حدود ۸ درصد از این پیشرفت در این دوره دو سال و نیمه اتفاق افتاده است.

وی، با اشاره به بهره‌برداری آزمایشی از خط ۲ متروی کرج و پیشرفت چشمگیر در ساخت ایستگاه‌ها، اظهار داشت: با این روند، به نظر می‌رسد کلانشهر کرج در آستانه رهایی از گره‌های ترافیکی قرار گرفته است.

رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج همچنین به هزینه‌های احداث خطوط مترو اشاره کرد و گفت: هر کیلومتر خط مترو به طور متوسط ۲۲۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. خط ۵ متروی کرج حدود ۱۲ کیلومتر و خط ۴ در حال برنامه‌ریزی حدود ۱۸ کیلومتر طول خواهد داشت.

وی، با اشاره به احداث خط ۴ مترو که از شمالی‌ترین نقطه کرج (باوارمونی) تا فرودگاه پیام و از سوی دیگر از فرودگاه تا مشکین‌دشت امتداد می‌یابد، توضیح داد: در حال حاضر، اولویت اصلی ما تکمیل و بهره‌برداری از خطوط در دست اجراست و به همین دلیل، عملیات اجرایی خط ۴ با تکمیل این خطوط اجرایی خواهد شد.

کوزه‌کنانی همچنین به اهمیت ایستگاه شهید سلطانی در کاهش بار ترافیکی اشاره کرد و گفت: این ایستگاه از اولویت بالایی برخوردار است و امیدواریم، با راه‌اندازی آن، شاهد کاهش ترافیک چشمگیر در انوار تهران - کرج باشیم.

وی با اشاره به همکاری با پیمانکاران برای ساماندهی تردد در اطراف این ایستگاه، افزود: برای بهره‌برداری از این منطقه از خط، به حدود ۱۲ تا ۱۴ رام قطار با سرفاصله حدود پنج دقیقه نیاز داریم.

کوزه‌کنانی در بخش دیگری از سخنان خود، به موضوع نگهداری و بازرسی ناوگان مترو پرداخت و با اشاره به استانداردهای بالای نگهداری، گفت: به منظور اطمینان از ایمنی و کارایی ناوگان، بازدیدهای روزانه و دوره‌ای پس از طی مسافت‌های مشخص (۱۰۰ هزار، ۱۵۰ هزار، ۳۵۰ هزار و ۷۵۰ هزار کیلومتر) انجام می‌شود. پس از طی ۷۵۰ هزار کیلومتر، قطارها وارد مرحله اورهال می‌شوند که در آن تمامی قطعات به دقت بررسی و در صورت نیاز تعویض می‌شوند.

وی، اولویت‌بندی پروژه‌ها را بر اساس میزان تردد مسافر و مطالعات کارشناسی شده عنوان کرد و افزود: مطالعات ترافیکی سال ۱۴۰۱ نشان می‌دهد که خط ۲ قطار شهری کرج در ساعات پیک باید حدود ۳۲ هزار مسافر را در یک جهت جابه‌جا کند. به گفته این مسئول، با احتساب ناوگان جدیدی که وارد چرخه بهره‌برداری خواهد شد، میزان پیشرفت در این بازه زمانی به حدود ۱۰ درصد می‌رسد که نشان‌دهنده عزم جدی مدیریت شهری برای به ثمر رساندن این طرح است.

کوزه‌کنانی در خصوص برنامه‌های آتی برای بهره‌برداری از خط دو مترو اظهار داشت: هدف اصلی ما این است که در ساعات اوج ترافیک صبح (۶ تا ۹:۳۰) و بعدازظهر، خدمات مسافربری را آغاز کنیم و به تدریج ساعات فعالیت مترو را از ۶ صبح تا ۶ بعدازظهر افزایش دهیم تا بتوانیم نقش موثری در کاهش ترافیک شهری ایفا کنیم.

رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری کرج با بیان اینکه تامین رام قطارها بر عهده دولت است، نیز با پیگیری‌های مستمر، تلاش می‌کنند از ظرفیت‌های موجود برای تامین قطار استفاده کنند.

وی تکمیل ساخت قطعات باقیمانده، تامین رام قطار و احداث دپو را سه اولویت اصلی در پیشبرد پروژه متروی کرج عنوان کرد و تاکید کرد: با همین رویکرد و برنامه‌ریزی دقیق در حال حرکت هستیم تا بتوانیم هرچه سریع‌تر، ۱۲۵ کیلومتر خط موجود را به بهره‌برداری کامل برسانیم و زمینه را برای توسعه خطوط به سمت فردیس فراهم کنیم.

کوزه‌کنانی با اشاره به چالش‌های مالی و هزینه‌های سنگین توسعه مترو، خاطرنشان کرد: با وجود تمامی مشکلات، با رسیدن پیشرفت فیزیکی پروژه به ۶۵ تا ۷۰ درصد، عملا بخش عمده‌ای از عملیات سهویل در تونل به اتمام خواهد رسید و ایستگاه‌ها به تدریج وارد چرخه بهره‌برداری می‌شوند. هدف نهایی ما این است که متروی کرج را به عنوان ششمین متروی کشور، با بالاترین سطح کیفیت و خدمات به شهروندان عزیز ارائه دهیم و گامی اساسی در جهت بهبود کیفیت زندگی و کاهش مشکلات ترافیکی برداریم.

براساس اعلام معاونت مسکن و ساختمان:

سامانه ثبت‌نام تسهیلات ودیعه مسکن تا ۲۰ اردیبهشت ماه به‌روزرسانی می‌شود

ساختمان وزارت راه‌وشهرسازی اعلام معاونت مسکن و ساختمان، سامانه ثبت‌نام تسهیلات ودیعه مسکن برای ثبت درخواست متقاضیان در حال به‌روزرسانی است و این سامانه ۲۰ اردیبهشت ماه برای ثبت‌نام مردم آماده است.

به گزارش پیام آشنا، معاونت مسکن و ساختمان در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که بخش ثبت‌نام تسهیلات ودیعه مسکن در سامانه طرح‌های حمایتی مسکن (Tem) در حال به‌روزرسانی است و شایعات مبنی بر اینکه سامانه قطع است، صحت ندارد بر اساس اعلام دفتر طرح‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی، به‌روزرسانی این بخش، نیازمند ایجاد بستر و زیرساخت براساس دستورالعمل‌های ابلاغی بانک مرکزی در دو بخش پرداخت تسهیلات تا سقف ۴۰۰ میلیون تومانی به دهک‌های یک تا سه و پرداخت تسهیلات ودیعه مسکن به افراد عادی است که هم‌اکنون این به‌روزرسانی در حال انجام بوده و برنامه‌ریزی شده که همه مردم بدون هیچ‌گونه مشکلی از ۲۰ اردیبهشت ماه بتوانند در این سامانه درخواست خود را ثبت و پس از احراز شرایط و تکمیل مستندات و مدارک خود امکان دریافت را پیدا کنند. در شورای عالی مسکن اصل که «دومین نشست شورای عالی مسکن در دولت چهاردهم» بود، بسته حمایتی استیجار به تصویب رسید که براساس آن تسهیلات ودیعه مسکن تا سقف ۴۰۰ میلیون تومان با نرخ سود کم، بهره به دهک‌های یک تا سه متقاضی دریافت وام پرداخت می‌شود. همچنین در بسته حمایتی استیجار نیز رقم تسهیلات ودیعه مسکن به میزان ۲۷۵ میلیون تومان در تهران، ۲۱۰ میلیون تومان در مراکز استان‌ها و سایر شهرها ۱۴۰ میلیون تومان و روستاها ۵۵ میلیون تومان با نرخ سود مصوب (۲۳ درصد) و بازپرداخت ۵ ساله مصوب شده است. گفتنی است، بسته اول به ارزش ۲۰ همت، وام ودیعه قرض الحسنه مسکن برای اقشار تحت پوشش نهادهای حمایتی با سقف ۴۰۰ میلیون تومان برای هر متقاضی بود که به تصویب هیات عالی بانک‌ها رسید، بسته دوم پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی نیز به ارزش ۲۰۰ همت با نرخ سود مصوب بانک مرکزی به افراد عادی پرداخت می‌شود.