

**گزارش**  
اکبر محمودی



## بار کمبود پار کینگ بر دوش شهروندان

**معضل کمبود پار کینگ، پایتخت را به پار کینگی بزرگ تبدیل کرده است**

ترافیک در خیابان ولیعصر تهران در روزهای بارش باران

به دلیل افزایش روزافزون ورود خودروها به معابر شهری و کمبود پار کینگ، تقریباً تمامی معابر حاشیبه خیابان در کل ساعات شبانه‌روز پر از خودرو شده است. به گونه‌ای که در حاشیه معابر اصلی برای پیدا کردن جای پارک باید زمان زیادی تلف کرد تا شاید جای پارگی پیدا شود. این موضوع در خیابان‌های فرعی و کوچه‌ها بیشتر به چشم می خورد. مصرف سوخت و هدر رفتن زمان تقریباً بنا به گفته کارشناسان برای هر خودرو در معابر شهری حدود یک لیتر در ۱۰ دقیقه است، بنابراین با یک حساب سرانگشتی می توان فهمید که به تعداد خودروها چه میزان زمان و سوخت هدر می‌رود. در این میان در بافت‌های متراکم، پر فرسوده و ریزدانه کمبود پار کینگ و فضای پارک بیش از دیگر جاهای شهر احساس می‌شود. در برخی مناطق بسیاری از خانه‌ها پار کینگ ندارند و در عوض در برخی مناطق یک واحد آپارتمانی دارای دو یا چند پار کینگ است اما معضل جای پارک

**■ ورود سالانه ۵۰۰ هزار خودروی جدید به پایتخت**

وجود چندین میلیون خودرو در پایتخت و کمبود چند ۱۰هزاری فضای پارک بسا ورود خودروهای جدید هر روز بیشتر احساس می‌شود چراکه بسیاری از معابر شهری در تمام ساعات شبانه‌روز به فضای نوزدانه‌های پار کینگ تبدیل شده‌اند. در حقیقت تراکم بافت و سازه‌های شهری پایتخت و سایر کلاشهرها به گونه‌ای است که دیگر معابر گنجایش توقف وسایل نقلیه را ندارند و فضاهای پارک اشباع شده است. هر چند سازه‌های جدید بسا تأمین فضای پارک می‌توانند پایان کار بگیرند اما به دلیل آنکه در بخش های مرکزی، تجاری و پرتردد فضاهای پارک و توقف برای خودروها در نظر گرفته نشده است، پیدا کردن جای پارک همچنان سبب سسر گردانی و مصرف سوخت شده و حتی در صورت بودن پار کینگ طبقاتی یا مسطح یا پار کینگ چرخ‌وفلکی خودروها مجبور هستند برای پیدا کردن جای پارک در ترافیک معطل بمانند یا خیابان‌ها را دور بزنند. در این خصوص زهرا نژادبهرام، عضو هیئت رئیسه شورای اسلامی با اشاره به ۲۲۶۸ هکتار بافت فرسوده در سطح شهر تهران که دارای سنه ویزگی نفوذناپذیری، عدم استحکام و ریزدانگی هستند و ۱۰ هزار هکتار بافت ناپایدار که در مجموع حجم بسیار گسترده‌ای از شهر تهران را در بر گرفته‌اند، محدودیت در خدمات هفت‌گانه شهری، محدودیت در بهره‌گیری از ظرفیت‌های زیست مناسب و زیست‌پذیری مطلوب برای ساکنان، محدودیت پار کینگ و غیره را از جمله مسائل و مشکلات موجود و مرتب‌تر در

**■ محیط زیست**

ترافیک در خیابان ولیعصر تهران در روزهای بارش باران

پس‌اب‌های پایتخت ۱۲ میلیونی، همگی به جنوب تهران سرازیر می‌شود و آن هم برای کشاورزی مورد استفاده قرار می‌گیرد و در درجه اول سلامت مردم تهران در جنوب و سپس کل پایتخت در معرض خطر است. در این راستا رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران با اشاره به تکمیل شبکه فاضلاب تهران در دهه گذشته گفت: **احداث شبکه فاضلاب شهر تهران از حدود یک دهه پیش آغاز شده و تا کنون ۶۰ تا ۷۰ درصد آن ساخته شده است** اما متأسفانه به دلیل عدم اتخاذ راهکارهای لازم برای استفاده از پس‌اب‌های فاضلاب، تمامی پس‌اب‌ها به سمت جنوب شهر تهران جاری می‌شود. شهر تهران از دیرباز با معضل پس‌اب‌های جاری و سطحی روبه‌رو بوده است. متأسفانه به دلیل کندی اجرا در زمینه تکمیل شبکه فاضلابی علاوه بر اینکه مشکلات بسیاری برای شهروندان به‌وجود آمده است به دلیل تکمیل نبودن این شبکه علاوه بر آلودگی زیستی هدررفت آب‌های استفاده شده نیز افزایش یافته است. در این خصوص محمد سالاری، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران در بازدید میدانی خود از محل احداث تصفیه‌خانه فاضلاب منطقه ۴ شهرداری تهران اظهار داشت: **برای آبیاری مجموعه پارک‌های عمومی، درختان و فضای سبز موجود در شهر است. به همین منظور و در جهت تحقق این رویکرد ما مجموعه جلساتی را با شرکت آب و فاضلاب شهر تهران و وزارت نیرو بر گزار کردیم.** سالاری تصریح کرد: پیشنهادی که در این جلسات مطرح شد احداث مجموعه‌ای از تصفیه‌خانه‌های فاضلاب در مناطق و محلات شهر تهران به خصوص مناطقی که دارای سرانه پارک‌های عمومی بیشتری هستند مانند ۴ و ۲۲

## ایران شش‌شهر

ایرانشهر ۸۸۴۹۴۷۱

### د

**سالانه ۵۰۰ هزار خودرو به خودروهای تهران اضافه می‌شود این در حالی است که کمبود پار کینگ سبب شده است تا شهروندان خودروهای خود را در معابر شهری دوبله پارک کنند**

ترافیک در خیابان ولیعصر تهران در روزهای بارش باران

دور یا از دهه ۱۳۳۰ به بعد و ناشی از تفکیک‌های شبانه و غیرمجاز روی اراضی کشاورزی در اطراف مرکز شهر تهران صورت گرفته است، بافت‌های فرسوده‌ای شکل گرفته که بدون رعایت حداقل استانداردهای لازم ساخته شده و حتی قبل از نوسازی نیز فاقد زیرساخت‌های لازم از جمله پار کینگ بوده‌اند.

به گفته کاوه علی‌اکبری، شرایط بعد از نوسازی، مسئله کمبود پار کینگ را در بافت‌های فرسوده حادث می‌سازد، چراکه مجموعه‌ای از سیاست‌ها برای نوسازی مسکن طی یک دهه گذشته برای این بافت‌ها تعریف شده است که منجر به اقبال عمومی شده تا مردم به صورت انفرادی و تجمعی پلاک‌ها را نوسازی کنند و در نتیجه شاهد جریان ۴۰ درصدی نوسازی طی ۱۰ سال گذشته بوده‌ایم.

وی افزود: ۸۰ هزار پلاکی که در این جریان از شهرداری‌ها پروانه گرفتند، حدود ۱۹۰ هزار واحد مسکونی را تولید کرده‌اند که ۵۰ درصد این ساخت‌وسازها به صورت انفرادی با میانگین مساحت ۱۱۲ متر مربع و ۵۰ درصد به صورت تجمعی با میانگین دو پلاک و میانگین مساحت تقریبی ۱۵۰ متر مربع بوده‌اند و نتوانستند ۱۰۰ درصد پار کینگ مورد نیاز را تأمین کنند.

وی خاطر نشان کرد: از سال ۱۳۹۰ سیاست ۵۰ درصد تأمین پار کینگ را داشته‌ایم و می‌توانیم انتظار داشته باشیم که حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از واحدهایی که در بافت فرسوده ساخته شده است، فاقد پار کینگ باشد.

**■ نود اراضی ذخیره چهالش پار کینگ‌ها را افزایش داده است**

علی‌اکبری با بیان اینکه سازمان نوسازی در سال‌های گذشته اقدامی را انجام داد که از ظرفیت پار کینگ‌های مکتبزه در بافت‌های فرسوده استفاده کند، خاطر نشان کرد: مالکیت زمین محل استقرار و مسئله نگهداری این پار کینگ‌ها موضوعاتی بود که باعث شد پار کینگ‌های خریداری شده از سوی سازمان نوسازی تنها در محوطه‌هایی که شهرداری‌های مناطق استقرار دارند مثل ساختمان‌های شهرداری‌های مناطق ۱۵، ۱۶ و ۱۷ مستقر شوند و شهرداران محترم مناطق نیز برای جابه‌جایی این پار کینگ‌ها به بافت‌های فرسوده اعلام آمادگی کرده‌اند ولی آیا در بافت زمین هست؟ و اگر هست، سازوکار نگهداری آن به چه صورت است؟

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران افزود: شهرداری بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران تعدادی پار کینگ تعدی ایجاد کرده است. بدین معنا که پروانه را با میزانی از کسری پار کینگ صادر کرده و این فورجه را داده است تا زمانی که پایان کار صادر می‌شود، سازنده یا مالک به تأمین کسری پار کینگ تا شعاع ۲۵۰ متر اقدام کند.

علی‌اکبری بیان کرد: در حوزه پار کینگ تعهدی، برای ساخت حدود ۶ هزار واحد ساختمانی پروانه صادر شده، واحد ساخته شده و مردم در آن مستقر شده‌اند، ۱۸ ماه سپری شده، به مرحله‌اخذ پایان کار رسیده است اما در شعاع ۲۵۰ متری پار کینگی وجود ندارد که مالک آن را بخرد

و به واحد خود وصل کند. اگر هم وجود داشته باشد موضوع اسناد مالکیتی آن حل نشده است.

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران در پایان سخنان خود ضمن ابراز خرسندی از برگزاری این نشست تخصصی، ابراز امیدواری کرد که این گفت‌وگوها بتواند فضایی را در جهت رفع مشکل تأمین پار کینگ به عنوان یکی از اساسی‌ترین چالش‌ها در شهر تهران به ویژه در بافت‌های فرسوده ایجاد کند و راهگشا باشد.

### د

ترافیک در خیابان ولیعصر تهران در روزهای بارش باران

**تا کنون ۶۰ تا ۷۰ درصد شبکه فاضلاب شهری ساخته شده است اما به دلیل عدم اتخاذ راهکارهای لازم برای استفاده از پس‌اب‌های فاضلاب، تمامی پس‌اب‌ها به سمت جنوب شهر تهران جاری می‌شود**

ترافیک در خیابان ولیعصر تهران در روزهای بارش باران

فاضلاب منطقه ۴ و همزمان تصفیه‌خانه فاضلاب در منطقه ۲۲ شهرداری تهران باشیم.

به گفته وی احداث شبکه فاضلاب شهر تهران از حدود یک دهه پیش آغاز شده و تا کنون ۶۰ تا ۷۰ درصد آن ساخته شده است اما متأسفانه به دلیل عدم اتخاذ راهکارهای لازم برای استفاده از پس‌اب‌های فاضلاب، تمامی پس‌اب‌ها به سمت جنوب شهر تهران جاری می‌شود، در صورتی که در کشورهای توسعه‌یافته برای بهره‌ربری از پس‌اب در حفظ و نگهداری درختان، به صورت منطقه‌ای و محله‌ای تصفیه‌خانه‌های فاضلاب احداث کرده‌اند اما در تهران از این موضوع غفلت شده است. سالاری افزود: رویکرد شوروی پنجم، پیگیری این موضوع به صورت جدی است و ما نیز در کمیسیون شهرسازی و معماری این موضوع را به جسد پیگیری می‌کنیم و امیدواریم امضای توافقنامه‌ها و احداث تصفیه‌خانه‌های مناطق ۴ و ۲۲ الگوی برای سایر مناطق و شهرهای کشور باشد.

**تیترو شهر**



**آبگرفتگی و آب ماندگی معابر را رفع کنید**

چند روزی است هوای پایتخت بارانی است. بارش باران در شرایطی که کمبود آب شهر و شهروندان را تهدید می‌کند، یک نعمت الهی است که با باید قدر قطره قطره آن را بدانیم. به هر حال بارش باران در پایتخت بیه شهر طراوت و تازگی خاصی بخشیده است. شست‌وشوی آلودگی ناشی از تردد خودروها و رفع آلایندهی از کالبد شهری سیمای بصری شهر را نواوار کرده است اما در کنار همه این مزایا به دلیل نبود شبکه‌های فاضلاب شهری و مهندسی نبودن سنگفرش‌ها و آسفالت معابر، بعضاً در برخی معابر و مسیرها آب ماندگی و آب گرفتگی در جوی‌های آب مشاهده می‌شود. این معضل از گذشته تا کنون وجود داشته است.

شهری که در آن روز و شب در رفت‌وآمد شهروندان یکی است با کوچک‌ترین بارش باران و بعضاً برف مسائل و مشکلات بسیاری برای شهر و شهروندان به وجود می‌آید.

گرفتگی معابر و مسیرهای آب‌های جاری و سطحی و جاری شدن سیلاب‌ها در معابر و خیابان‌ها تردد وسایل نقلیه و شهروندان را با مشکل مواجه کرده است.

متأسفانه رعایت نکردن نظافت شهری از سوی شهروندان و ریختن زباله به جوی‌های آب عمده مشکلات در این زمینه است اما در کنار این، بی‌توجهی شهروندان و بعضاً مناسب نبودن مسیرها و معابر جریان آب‌های سطحی خود تبدیل به معضل بزرگ‌تری شده است.آب ماندگی سطحی معابر و خیابان به دلیل بی‌توجهی به شیب مناسب و نوع اسفالت که باید جذب آب باشد زمینه آب‌ماندگی را در برخی نقاط شهر فراهم آورده است.متأسفانه از گذشته تا کنون بسیاری از پیمانکاران که مسئولیت احداث و تعمیر اسفالت و معابر شهری را بر عهده دارند، با بی‌دقتی به میزان بارش باران و مسیر و شیب معابر بر آب ماندگی معابر افزوده‌اند.

اینکه چرا تا کنون به این معضل کمتر توجه شده است ومدیران شهری آن را در نظر نگرفته‌اند، جای تأمل دارد.به هر حال باید توجه داشت که پیمانکاران باید دقت لازم را در ساخت جوی و آسفالت معابر در نظر و مدیران شهری باید اهتمام داشته باشند که ضمن تذکر به پیمانکاران مبلغی از پول پروژه را برای تست نزد خود نگه دارند تا در صورت آب ماندگی و آب گرفتگی ناشی از کم‌کاری فنی و مهندسی خسارت وارده به شهر را جبران کنند.به هر حال نمی‌توان جلوی بارش را گرفت اما می‌توان تمهیدات لازم را برای کاهش مسائل و مشکلات این حوزه به کار برد تا آب‌گرفتگی و آب‌ماندگی که حداقل برسد و مسائل و مشکلات شهروندان که از بارش باران و نزولات آسمانی شاد هستند، کاهش یابد.

رعایت کردن حقوق شهروندی هم باید از سوی شهروندان و از سوی مدیریت شهری به دقت پیگیری شود تا مشکلات در این بخش کاهش یابد.

**از شهر**



**پرداخت کرایه به نرخ روز**

**جابه‌جایی با تاکسی‌های عهدبوق!**

به‌دلیل کندی در جایگزینی تاکسی‌های فرسوده و افزایش قیمت خودرو، تاکسی‌های فرسوده چاره‌ای جز جابه‌جایی مسافران با تاکسی عمر بسالای خود ندارند و این مسافران هستند که باید پول کرایه‌را به روز بپردازند و بسا خودروهای مسافرکش فرسوده جابه‌جا شوند. گرانی خودرو سبب شده است جایگزینی تاکسی‌های فرسوده با مسائل و مشکلات فراوانی روبه‌رو شود. بر اساس تصمیمات گرفته شده قرار است تاکسی‌های فرسوده در صورت داشتن معاینه فنی مجاز به ترد باشند. علیرضاقتادان، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران در مورد سرانجام نوسازی تاکسی‌های فرسوده که متوقف شده است، گفت: آخرین خبر در حوزه نوسازی تاکسی‌های فرسوده این است که خودروسازان نسبت به تأمین هزینه اسقاط خودرو توسط دولت گلايه‌مند هستند و معتقدند مبالغی که بابت هزینه اسقاط خودرو و طلبکارند توسط دولت پرداخت نشده و دولت نیز عنوان کرده است برای پرداخت این هزینه، ردیفی در بودجه سال ۹۷ ندارد.

وی با بیان اینکه طی رازینی‌های انجام شده با مجلس، دنبال آن هستیم که پرداخت هزینه اسقاط تاکسی‌های فرسوده جزو ردیف‌های بودجه سال ۹۸ قرار گیرد، افزود: یکی از برنامه‌های جدی ما حل مسائل خودروسازان است، چراکه خودروسازان اعلام کردند اگر مسئله مالی حل شود، در ارائه خودرو به خصوص برای شهرهای بزرگ که با مشکل آلودگی هوادست و پنجه نرم می‌کنند، مشکلی ندارد.

قتادان با بیان اینکه در قانون سن اسقاط تاکسی ۱۰ سال عنوان شده است، گفت: اما با توجه به نوسانات بازار و اعمال تحریم‌ها، ماده مربوط به سن اسقاط در این مصوبه اصلاح شده و تاانتهای ۹۸ این بند متوقف می‌ماند و بر این اساس از این پس تاکسی‌ها بابت فرسودگی جریمه نمی‌شوند اما ملزم به اخذ معاینه فنی هستند و ترددشان به شدت داشتن معاینه فنی پلامانع است.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران با بیان اینکه همچنین طرحی در شورای عالی ترافیک کشور در حال بررسی است که اگر تصویب شود برای حل چالش نوسازی تاکسی‌های فرسوده، راهگشا خواهد بود، گفت: براساس مصوبه‌ای تنها خودروهای صفر می‌توانند به عنوان تاکسی مورد استفاده قرار گیرند اما طرحی به شورای عالی ترافیک ارائه شده است که براساس آن اگر راننده تاکسی بتواند خودروی با سن کمتر از خودروی خود و با شرایط مناسب خریداری کند، می‌تواند ماشینش را به عنوان خودروی معمولی از چرخه حمل‌ونقل خارج و پلاک تاکسی را به خودروی جدید منتقل کند. وی افزود: هیئت دولت با کلیات موضوع موافقت کرده است و در حال تدوین آیین‌نامه هستیم تا در شورای عالی ترافیک کشور بررسی شود و اگر تصویب گردد تاکسیرانان می‌توانند خودروی با سن کمتر خریداری و پلاک خود را به آن منتقل کنند.