



۱۵

امکان بازدید از اماکن متبرکه دنیا با فناوری واقعیت مجازی



۱۴

ماه‌م با واردات واکسن فایزر مخالف بودیم



نگرانی از سفرهای نوروزی ۱۴۰۰



۱۶

زندگی

یکشنبه ۲۶ بهمن ۱۳۹۹ :: شماره ۵۸۷۷

یادداشت

علیرضا سرحدی
کارشناس مسائل شهری

خطر مدیران خودرو محور

❖ بنیان مشکل پارکینگ در کلانشهرها به مدیرانی بازمی‌گردد که در اداره شهر بیش از آن‌که نگاه انسان‌محور داشته باشند نگاه خودرو محور دارند. اما آیا نباید به واسطه این نوع نگاه آمیدی به حل معضلی معمولی همچون پارکینگ در تهران داشت؟ پاسخ مثبت است اما نه به دلیل نگاه خودرو محور مدیران بلکه به این دلیل که مدیران شهری قصدی برای حل این مشکل ندارند زیرا اساسا برای حل آن فکری نکرده‌اند! این نگاه معطوف به رضایتمندی شهروند در تردد یا خودرو در شهر نیست، نوع اقتصاد ما به گونه‌ای است که خودرو باید تولید شود! دیگر این که این خودرو از چه سطح کیفی باید برخوردار باشد؟ یا شهروندی که هزینه خرید آن را می‌دهد برای جای پارک آن چه کند؟ به نظر می‌رسد این مسائل برای برخی مدیران در اولویت قرار ندارد.

در ایران از آنجا که مدیریت واحدت رویه و به دنبال آن ارتباطی مناسب با هم ندارد و هم‌تر از آن مقطع مدیریت‌ها در ایران کوتاه است چنین مشکلاتی به راحتی قابل حل نیست، ساده‌ترین مصداق بی‌زمانه بودن در حوزه طرح جامع و تفصیلی شهر تهران است که همچنان تغییر می‌کند و مدام دستکاری می‌شود و هیچ نهادی هم روی آن نظارتی ندارد. به عنوان مثال اگر شهرداری دلش بخواهد در منطقه‌ای بر خلاف طرح تفصیلی تراکم بیشتری بدهد کسی نه او را بازخواست می‌کند و نه شهرداری خود را ملزم به پاسخگویی می‌داند.

فارغ از این بی‌قانونی متداول در اداره شهرها اگر حتی انحصار خودرو سازها و رانتهایی را که در این میان است، هم فراموش کنیم و حتی معتقد باشیم که با وجود همه مشکلات، خودرو سازها مجبور به تولید محصولات بی‌کیفیتی هستند حداقل انتظار این است که مدیران باید برای مشکل تردد و امکان پارک این خودروها چاره‌ای بیندیشند اما چرا مدیریت شهری برای حل این مشکل کاری نمی‌کند؟ چون آنها از فروش فضای پارکینگ سود می‌برند و دلیلی نمی‌بینند این مشکل را حل کنند، مشکلی که با حل آن بخشی از سودآوری این نهادها قطع می‌شود. تخلف در ساخت پارکینگ‌های ساختمانی و مراکز تجاری و اداری به نوعی برای مدیریت شهری درآمدزاست، درست شبیه قانون کمیسیون ماده صد، هر چند اساسا تقریر چنین قانونی جلوگیری از تخلفات در ساخت و ساز است اما در حقیقت این قانون محلی برای فرار از تخلفات با پرداخت جریمه در این چرخه آنچه مورد توجه قرار نمی‌گیرد حقوق شهروندی است، حقوق شهروندی که در کنار محل زندگی‌اش برخلاف تمام ضوابط شهری و صرفا با پرداخت جریمه یک مرکز تجاری احداث شده است، مصداق آشکار چنین تخلفاتی در ساختمان جنگالی غرب تهران قابل مشاهده است، این که محل احداث این مجتمع که به نوعی تنفسگاه شهری بوده اشغال و هویلا ساخته شده زندگی تمام مردم آن منطقه را مختل کرده است بدون این که به همان مردم پاسخگو باشد. ❖



پارک وحشت!

مدیران شهری برای حل مشکل پارکینگ تهران سال‌هاست دست روی دست گذاشته‌اند

در مناطق پرتردد تهران پیدا کردن جای پارک برای شهروندان به طور میانگین حدود ۳۰ دقیقه زمان می‌برد



که اتفاقا نقش مهمی در میزان ترافیک روزانه و آلودگی هوا دارد چرا حل نمی‌شود؟ عده‌ای معتقدند برای حل این معضل اراده‌ای وجود دارد، به این مفهوم که از اساس تصمیم‌گیران اراده‌ای برای حل آن ندارند، چرا که نگاه حاکم در این حوزه شهروند محور نیست و از اساس خودرو را راجع بر انسان می‌داند. برخی دیگر از کارشناسان حوزه شهری هم معتقدند این معضل ساده حل می‌شود اما کاغذبازی‌های معمول در ساختار نظام اداری ایران و البته صرفه اقتصادی عده‌ای مانع اجرای هر نوع ایده‌ای برای رفع معضلات شهری است. البته مدیرانی هم هستند که به قول معروف سر را از سر گذاشتن می‌توانند، توجیه آنها در وجود و تداوم این معضل این است که ساخت پارکینگ‌های عمومی به نوعی تشویق مردم به استفاده از خودروی شخصی است! آنها این طور استدلال می‌کنند که با ایجاد و نه رفع مشکلات از جمله مشکل پارکینگ باید وابستگی شهروندان به خودروی شخصی را از میان برد!

عصر چهارشنبه تا صبح شنبه هم بدون استفاده می‌ماند. می‌توان به راحتی به راه‌اندازی یک سامانه از این فضا در راستای معضل پارکینگ تهران استفاده کرد. به این مفهوم که با ثبت این پارکینگ‌ها در این سامانه شهروندان به راحتی می‌توانند از فضای آن در روزها و ساعت‌های خالی با پرداخت هزینه‌ای استفاده کنند. ❖

❖ پارک در قعر چاه

اصل راهکار این معضل که همان اجرای قانون است در نگاه مدیران شهری فراموش شده، برای فرع این ماجرا اما راهکارهایی هم پیاده شد. چاهی کنده شده و حجم قابل توجهی از خودرو به خیابان‌های تهران اضافه شده بود اما برای حل معضل خاک به جا مانده از این گودال چاه دیگری حفر شده بود. علاوه بر لزوم احداث پارکینگ‌های عمومی تجربه‌هایی همچون پارکینگ‌های مکانیکی، راه‌اندازی پارکومرها و البته هوشمندسازی حاشیه پارک در خیابان‌ها مطرح شد؛ تجاری که همگی آنها به نوعی در حل این معضل ناموفق بود.

علیرضا اسماعیلی به جام جم می‌گوید: «ساخت پارکینگ‌های مکانیکی به نوعی ویتروینی است برای آنچه باید اجرا شود و نمی‌شود. به نوعی ساخت این پارکینگ‌ها اصرار بر اثبات توانایی ما در ساخت چنین مواردی بوده و از اساس قرار نبوده چنین سازهایی به حل مشکل پارکینگ در شهر ختم شود. ❖

او به طرح هوشمندسازی پارک حاشیه‌ای هم اشاره می‌کند و می‌گوید: «استفاده از ظرفیت‌های موجود پارکینگ در تهران نسبت به چنین طرح‌هایی نه تنها هزینه‌ای ندارد بلکه می‌تواند هم درآمدزا باشد و هم موجب رضایتمندی شهروندان شود. راه‌اندازی پارکومرها نیز که با هدف بهینه‌سازی استفاده از فضاهای پارک حاشیه‌ای برای توقف‌های کوتاه مدت و جلوگیری از توقف‌های طولانی مدت و اشغال ظرفیت معابر اجرا شد می‌توانست به نوعی با فرهنگ‌سازی و قیمت مناسب در معضل جای پارک مفید باشد اما در حال حاضر کمتر کسی از دستگاه‌های پارکومتر استفاده می‌کند. ❖

اشتباه است. او نه تنها باور به این دارد که تهران از نظر پارکینگ کمبودی نداشته بلکه معتقد است ظرفیت بالایی از این منظر در پایتخت وجود دارد. اسماعیلی از این ظرفیت با عنوان جالب «پارکینگ‌های خفته» یاد می‌کند و می‌گوید: «در تهران بخش عظیمی از فضای پارکینگ‌ها ویژه ساختمان‌های اداری و نهادها و دستگاه‌های دولتی است، فضا و محدوده این پارکینگ‌ها هر روز با پایان ساعت اداری یعنی از ساعت ۴ عصر تا ۸ صبح روز بعد خالی است، ضمن این که این فضاها در روزهای پایانی هفته یعنی از

کشورهای دیگر چه می‌کنند؟ زندگی +

مشکل کمبود پارکینگ مخصوص ایران نیست و حالا بسیاری از شهرهای متروقی جهان هم با چنین مشکلات شهری روبه‌رو هستند، هر چند برای حل این مشکل یک نسخه واحد وجود ندارد. به عنوان مثال کاری که کشورهایی همچون استرالیا و مالزی در این راستا انجام دادند قابل پیاده‌سازی در ایران نیست، چرا که بازوی اصلی اجرای برخی طرح‌ها در حل این مشکل وجود ناوگان حمل و نقل عمومی ارزان و باکیفیت است، راهکاری که در کشور ما سال‌هاست فراموش شده و به نوعی منشأ مشکلاتی همچون ترافیک و آلودگی هوا هم به شمار می‌رود. در شهرهای بزرگ دنیا برای حل معضل پارکینگ به جای افزایش تعداد پارکینگ‌ها، زیر ساخت‌های مرتبط با حمل و نقل عمومی شهر را افزایش داده‌اند و در مراکز عمومی شهر مانند مراکز تجاری و اداری نیازی به استفاده از وسایل نقلیه شخصی وجود ندارد. مراکز خرید هم موظف شده‌اند فضای کافی برای پارکینگ هم برای مشتریان و هم برای کسانی که در این مراکز فعالیت می‌کنند، احداث کنند تا در خیابان‌های اطراف این مراکز ترافیکی به وجود نیاید. از سوی دیگر نوع شهرداری در این کشورها از روالی منطقی برخوردار است، به این مفهوم که این گونه مراکز پارکینگ‌های بسیار بزرگی دارند که معمولا در اطراف شهر ساخته می‌شوند و نه در مرکز شهر، تا افرادی که قصد خرید یا خودروی شخصی خود دارند نیز بتوانند به این مراکز مراجعه کنند. این نکته‌ای است که در ساخت مراکز تجاری تهران چندان رعایت نمی‌شود و اکثر مراکز خرید داخل شهر احداث می‌شوند. اسماعیلی، عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی در این باره به ما می‌گوید: «در بسیاری از کشورهای پیشرفته، ساخت پارکینگ‌های عمومی چندان باب نیست اما توجیه آنها در عدم ساخت پارکینگ‌های عمومی استفاده از ظرفیت‌هایی است که این کشورها با پارکینگ‌های بلااستفاده دارند. در حالی که ما چنین ظرفیتی داریم اما تنها چاره حل این مشکل را پارکینگ‌های عمومی می‌دانیم. ❖

وقتی از رضایتمندی شهروندان از سکونت در یک شهر حرف می‌زنیم همه چیز معطوف به قدرت خرید اقتصادی یا بالا یا رفا در تهیه مسکن و حتی استفاده از فضای عمومی شهر نیست و شامل مولفه‌های ریز و درشت بسیاری است که فراهم کردن آن هم وظیفه دستگاه‌های حاکم بر شهر است. این گزاره در ظاهر بدیهی است اما مشکل از جایی آغاز می‌شود که برخی مسؤولان از عهده حل همین بدیهیات عاجزند.

معضل پارکینگ در کلانشهرها به ویژه در تهران یکی از همین مولفه‌های کوچکی است که در رضایتمندی مردمان شهر نقش دارد و نزدیک به دو دهه است راهکار موثری برای حل آن پیدا نشده است. معضلی که البته صرفا محدود به رضایتمندی شهروندان نیست و معلول مشکلات کلان‌تری همچون ترافیک یا آلودگی هوا هم هست اما چرا این معضل هنوز حل نشده است؟ یک مشکل معمولی شهری

خودروهای شخصی در شهر افزایش پیدا می‌کند باید محل پارک نیز برای آنها فراهم شود. اما همچنان گلابه اصلی در رابطه با این کمبود مبتنی بر این نگاه بود که چون پارکینگ عمومی وجود ندارد و ساخت آن برای شهرداری هم مقرون به صرفه نیست بنابراین مشکلات شهروندان در پیدا کردن جای پارک مطمئن همچنان ادامه دارد.

علیرضا اسماعیلی، عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی اما معتقد است این نگاه از اساس اشتباه و حتی صورت مساله معضل پارکینگ در این ماجرا



میم اسماعیلی

جامعه

قانون را اگر ملاک بدانیم نباید معضلی به نام پارکینگ در کلانشهرها داشته باشیم. چرا که هم در حوزه ساخت و سازها و هم در فضاهای عمومی مدیریت شهری موظف به ایجاد پارکینگ است. به عنوان مثال براساس طرح تفصیلی و طرح جامع، در شهری مثل تهران برای واحدهای مسکونی زیر ۱۵۰ متریک واحد پارکینگ و برای مساحت‌های ۱۵۰ تا ۲۵۰ مترمربع، دو واحد پارکینگ و برای واحدهای مسکونی بالای ۲۵۰ مترمربع سه واحد پارکینگ اجباری است و باید در نظر گرفته شود. برای این قصه در رابطه با مجتمع‌های اداری و تجاری هم ضوابط مشخصی وجود دارد. اما چرا چنین نیست؟ درست همان قانون به نوعی راه را برای تخلف باز گذاشته است. به عنوان مثال در رابطه با مجوزهای لازم برای ساخت و ساز اگر امکان احداث پارکینگ به اندازه کافی در یک مجتمع مسکونی وجود نداشت سازنده باید جریمه این تخلف را بپردازد. این قسمت ایده‌آل قانون است اما قسمت دوم جای هزینه اخذ شده این جریمه است که موجب فراموش می‌شود، چرا که طبق همان قانون باید از محل هزینه‌کرد این تخلف در نزدیک‌ترین محل به آن مجتمع پارکینگ عمومی ساخته شود. معمولا فقط اول این قانون که گرفتن جریمه به واسطه این تخلف است خیلی زود صورت می‌گیرد، اما هزینه‌کرد آن تخلف که ساخت پارکینگ عمومی است معمولا فراموش می‌شود.

❖ پارکینگ‌های خفته و رانندگان سردرگم

چند سال پیش از زبان مدیران وقت این حوزه عنوان شده بود که تهران به تنهایی ۴۰۰ هزار پارکینگ کم دارد. این عدد در گفته‌های دیگران تا یک میلیون پارکینگ هم رسیده بود. راهکار حل این کمبود هم معمولا فقط یک راه بوده است: ایجاد پارکینگ‌های عمومی در شهر. هر چند در این میان محسن پورسیدآقای معاون وقت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران معتقد بود: «ناباید در مراکز شهری پارکینگ تأسیس کرد، چرا که افزایش پارکینگ‌های درون شهری به معنی دعوت خودروهای شخصی بیشتر به خیابان‌هاست و زمانی که تعداد



فاضلاب - شهری

شکواری از تهران:

در برخی از نقاط منطقه ۱۷ شهر تهران، انشعاب فاضلاب شهری انجام نشده و آب مصرفی منازل به نهرها سرازیر می‌شود. به همین دلیل، جانوران موذی از جمله موش از طریق لوله‌های فاضلاب وارد خانه‌ها می‌شوند و به زندگی شهروندان آسیب می‌زند. بهتر است نظارتی جدی‌تر بر فاضلاب این منطقه صورت بگیرد.



امکانات - دزفول

حسینی از خوزستان:

منطقه وسیعی از امامزاده احمد فداله واقع در شمال استان خوزستان شهرستان دزفول از امکانات اولیه محروم است. مسؤولان محترم به این منطقه رسیدگی کنند.



حق التدریس - معلم

شهروندی از تهران:

چرا با وجود این که یک سال از طلب حق التدریس آموزگاران می‌گذرد، ولی تمام حقوق به ایشان پرداخت نشده است؟ لطفا رسیدگی شود.



تبعیض - حقوق

یک شهروند:

باز هم شاهد تبعیض و بی‌عدالتی در بین پرداخت حقوق و مزایای کارمندان دولت و کارگران با قضاوت استادان دانشگاه‌ها هستیم. طبق مصوبه دولت و مجلس شورای اسلامی، علاوه بر تفاوت زیاد در ضریب حقوق قضاوت و استادان دانشگاه با سایر افراد، برای این افراد در پرداخت مالیات حقوق‌شان هم استثنای و تخفیف ویژه قائل شده‌اند. واقعا این انصاف است؟

جوابیه

در پی درج پیامی در روز پنجشنبه ۱۳۹۹/۱۱/۱۹ با عنوان «پله - برقی» مشاور مدیرعامل و مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل مترویی شهر تهران و حومه با ارسال نمابری اعلام کرد: ضمن عذرخواهی از مسافران گرامی و همچنین سپاس از این روزنامه وزین به خاطر انعکاس دیدگاه‌ها و نقطه نظرات خوانندگان و ظرفیت ایجاد شده جهت تعامل و پاسخگویی به شهروندان و مسافران محترم به اطلاع می‌رساند مشکل فنی پله برقی ۴۰۴ ایستگاه مترویی سعدی واقع در دسترسی ورودی غربی به سالن فروش بلیت، در سامانه اعلام خرابی ثبت شده تا پس از تأمین قطعه مورد نیاز، تعمیر و مجددا جهت استفاده مسافران گرامی آماده شود.