



پول بده جای پارک بگیر
کمبود جای پارک در تهران باعث شده است تا شبکه دلالی جای پارک در اطراف مراکز پرتردد ایجاد شود که این معضل ناشی از بی تدبیری مدیریت شهری است

ایران

روایتی از پشت صحنه جای پارک در تهران؛ معضلی که ترافیک و آلودگی می آفریند

خیابان فروشی متری چند؟

دلالی خانوادگی برای جای پارک در تهران

گزارش

حمیده امینی فرد
روزنامه نگار

ته کوچه نرسیده، خودش را با یک کت قدیمی تابلو شده می رساند به هرکسی که پول بیشتر دهد... راسته این خیابان، سالهاست که به نام «اوس جعفر» زده شده... همان مرد بلند قد چهار شانه‌ای که چندین سال قبل از یکی از روستاهای جنوب برای کارآمده بود تهران! از همان زمان ۵-۶ بار شغلش را عوض کرد تا بالاخره نصیبش همین راسته‌ای شد که

جای پارک برای عبوری‌هایش حکم طلا دارد! داستان صاحب راسته شدنش هم کم عجیب و غریب نیست. یک روز که نا امید از کار پیدا کردن، داخل پیکان نازنجی اش خوابیده بود، با تلنگری از روی شیشه از خواب می پرد. یک نفر که برای عیادت بیمارش به بیمارستان آمده با التماس از «اوس جعفر» می خواهد که جای پارکش را به او بدهد. «اوس جعفر»

عجز و لایه مرد را که می بیند، دلش طاقت نمی آورد، خودرواش را بیرون می کشد و بعد که مرد آمد، همین که یک ۲ هزاری‌تر و تمیز روی داشبورد گذاشت، می فهمد که روزی اش را باید در همین جای دو متری پیدا کند. از آن روز به بعد کارش می شود همین... می بیند یک نفر سرگردان به دنبال جای پارک می گردد، نگاهی با معنا می کند و بعد که دید طرف بدجور

۱۸ هزار تومان
برای یک ساعت توقف در پارکینگ یک مرکز خرید لاکچری در شمال تهران!

درمانده شده، علامت می دهد که بیا جای پارک من برای تو! آن وقتها کار به قول خودش ارباب رجوع را با یکی - دو هزار تومان راه می انداخت، اما حالا کمتر از یک تیراول ۵۰ هزار تومنی راضی اش نمی کند. نه اینکه چشم تنگ باشد یا نخواهد به کسی رحم کند که می گوید زورش به تورم این روزها نمی رسد! بالاخره او هم چند سرعائله دارد و حساب و کتاب اجاره و جهیزیه و رفت و روب کتابت اجاره و زیبایی دخترهایش اجازه نمی دهد که کم از این رقم‌ها رضایت دهد! ماجرای «اوس جعفر» البته به همین یک کوچه ختم نمی شود... او حالا بازار کسب و کار خودش را حسابی رونق داده، آتقدرها که برای اوقات دور و نزدیک هم «جای پارک» ندارد دیده است... مثلاً جلوی گاراژی که می خواهد را به پسرعمویش سپرده، چند کوچه پایین تر، دست بردارش را در یک ساختمان درحال ساخت بند کرده و هر کدامشان هم یک خودرو در همان نزدیکی پارک کرده‌اند که جای پارکش را اجاره می دهند. برعکس خیلی از کسب و کارها که کرونا حسابی دمار از روزگارشان درآورد، کار اوس جعفر و فامیل نه تنها نخوابیده که بهتر از قبل هم شده است... خرجی ندارد که هیچ... می ماند حواس جمع بودن که مبدا مشتری بدقلی کند و جای پارکش را به پلیس لو بدهد. اگرچه ترفند راضی کردن مشتری‌ها هم چندان سخت نیست. مشتری صدایش را که بالا برد یا شروع کرد به غرزدن و گلایه و شکایت کردن... یک نفر از خوی‌ها از کنارش رد می شود و می گوید: «خواست باشد ماشینت را هرکجا گذاشتی خط می اندازند با اینها گلاویز نشو!» همین یک جمله باعث می شود تا مشتری از ترس پنچری و خط افتادن خودرو، چندین کیلومتر آن طرف‌تر به دنبال جای پارک برود! بسته به نوع خیابان و حتی کوچه، اینکه نزدیک به بیمارستان باشد یا دادگاه و اداره‌های معروف و حتی کلاس زبان‌های پرمتشری، نرخ‌ها بالا و پایین می شود! برخی مشتری‌ها حس‌پشاز از دیگران جداست؛ جزو داتمی‌ها هستند. مثلاً برای ۳ ساعت پارک

پارکینگ‌های اجاره‌ای

ماجرای کمبود جای پارک در تهران البته فقط به کوچه پس‌کوچه‌های معروف تهران ختم نمی شود. ساختمان‌های نیمه‌ساز و پارکینگ شرکت‌ها و خانه‌ها هم حالا جزئی از این زنجیره طولانی شده‌اند. یکی از اهالی خیابان کاگر می گوید که پارکینگ خانه‌اش را از ساعت ۸ صبح که سرکار می رود تا ۵ بعدازظهر که برمی گردد به مشتری‌های کلینیک نزدیک خانه‌اش اجاره می دهد. البته مشتری او نه بیمار یک یکی از پرسنل‌های درمانی کلینیک محسوب می شود که ماهیانه یک واحد پارکینگ را ۳۰۰ هزار تومان رهن کرده است و شب برای صاحبخانه و مشتری یک معامله بر-جذب محسوب می شود... خیلی از شهروندان البته دل خوشی از پارکینگ‌های شهری ندارند. فرقی نمی کند طبقاتی باشد یا برای یک پاساژ معروف! شما وارد نشده،

بخواید خارج شوید حداقل ۱۰ هزار تومان پیاده‌اید. این را خانم امیری می گوید که برای حدوداً یک ساعت توقف در پارکینگ یکی از مراکز لاکچری خرید در خیابان اندرزگو، ۱۸ هزار تومان پرداخته است. آقای موحدی هم به خاطر خرید کمتر از ۳۰۰ هزار تومان از یکی از فروشگاه‌های زنجیره‌ای به اجبار ۱۰ هزار تومان واریز کرده است. خانم خانی که هفته‌ای ۳ بار برای مراجعه به کلینیک درخیابان قلهک مراجعه می کند هم می گوید که در این منطقه حتی ساعت ۵ بعدازظهر هم جای پارک پیدا نمی کنند و هر بار به ناچار برای حدوداً ۲ ساعت و نیم، ۲۸ هزار تومان می‌پردازد که در مقایسه با جریمه ۲۰ تا ۸۰ هزار تومانی بازهم برایش به صرفه‌تر است. موضوع نبود جای پارک البته منطقه به منطقه فرقی می کند. مال‌ها و مراکز خرید اگرچه متعدد به ساخت پارکینگ شده‌اند اما قیمت تمام شده هر ساعت پارکینگ به قدری گران تمام می شود که معمولاً شهروندان ترجیح می دهند خودشان جای پارک پیدا کنند و البته بدتر از ترحیم و سرگرمی، این بیمارستان‌ها و کلینیک‌ها هستند که شهروندان را در مواقع اضطرار به چالش می کشند؛ این هم بیمارستان‌هایی که خودشان را ملزم به دریافت پایان‌کار نمی دانند و به همین علت هم پارکینگ درک نیست! معضلی که بیمارها و همراهان‌شان را بارها در شرایط سخت قرار داده و از طرفی پای دلال‌های جای پارک را هم به میدان اخاذی از شهروندان بیچاره باز کرده است! مدیران شهری در هر دوره‌ای البته تفسیر جدیدی از جای پارک ارائه می دهند. آنها می گویند که هرچه‌قدر جای پارک در تهران اضافه کنیم، یعنی فضا را برای استفاده از خودروی شخصی بیشتر باز کرده ایم.

در آن طرف، اما مخالفان می گویند زمانی می توانید اصالت را به شهروندان بدهید که اساساً اصالت را از خودروها بگیرید! آیا این اتفاق در کلانشهر ۱۰ میلیونی تهران که روزانه حدوداً ۵ میلیون خودرو و ۴ میلیون موتورسیکلت در تردد است، رخ داده است؟!

● ●
ماجرای کمبود جای پارک در تهران فقط به کوچه پس‌کوچه‌های معروف تهران ختم نمی شود ساختمان‌های نیمه‌ساز و پارکینگ شرکت‌ها و خانه‌ها هم حالا جزئی از این زنجیره طولانی شده‌اند

● ●
وقتی سیکل سهم حمل و نقل عمومی کامل نیست، نمی توانیم فشار شهروندان برای استفاده از آن وارد کنیم چراکه ظرفیت حمل و نقل عمومی در تهران به سطح استاندارد نرسیده است

نرخ پارک‌های حاشیه‌ای بازدارنده نیست!

شهرداری تهران، حالا با طرح جدید پارک حاشیه‌ای می خواهد، بار سنگین نبود جای پارک را به حاشیه‌های خیابان بیاورد. اما پارک‌های حاشیه‌ای موجود پاسخگوی چند درصد نیاز شهروندان است؟ استانداردها می گوید در تهران از ای هر کیلومتر مربع فضای شهری باید ۱۰ مجتمع پارکینگ داشته باشیم که هر مجتمع باید ۳۰۰ واحد را پوشش دهد. آنچه این روزها در تهران اجرا می شود، ۷ مجتمع است و این یعنی ما در هر کیلومتر ۲ مجتمع کم داریم که می شود کمبود یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحد پارکینگ در تهران! اغلب پارکینگ‌ها در تهران متعلق به بخش خصوصی است و تعدادی هم در دست شهرداری که البته این تعداد پارکینگ با احتساب مال‌ها و مراکز تجاری است. آقا میری، عضو شورای شهر تهران به «ایران» می گوید که وقتی پارکینگ محدود است، سرریز خودروها به پارک‌های حاشیه‌ای می‌ریزد. اگر قبلاً از ساعت ۹ و به نوعی ساعات غیر پیک باشد جای پارک پیدا می شود، اما از ساعت ۹ صبح به بعد معمولاً در نقاط حساس و مرکزی شهر جای پارک‌ها خیلی زود اشغال می شود. نرخ پارک‌های حاشیه‌ای به نسبت پایین است و همین نرخ پایین مردم را تشویق می کند تا از خودروی شخصی استفاده کنند. شما اگر نرخ پارک حاشیه‌ای را در نظر بگیرید بازم برای رانندگان به صرفه‌تر است که خودروی شخصی بیاورند. بنابراین باید هزینه پارک حاشیه‌ای بالا برود تا ارزش استفاده از خودروی شخصی کاهش یابد. اساساً این پارک‌ها برای خودروهای گذری است نه اینکه شما ۷ ساعت در یک روز یک جای پارک را اشغال کنید. برنامه شهرداری این است که از این طریق درآمدزایی کند. خوب در گذشته پارکومتر بود اما الان اپلیکیشن ساخته‌اند. طرح پارکومتر هم البته در زمان خود با حرف و حدیث‌های زیادی مواجه شد. خرابی روزانه آنها یکی از معضلاتی بود که شهروندان هر روز با آن دست به گریبان بودند. خیلی‌ها پارک‌های حاشیه‌ای را در ادامه همان طرح شکست خورده پارکومتری می‌دانند که توانست معضل جای پارک در تهران را حل کند، چراکه اساساً مشکل در حاشیه‌های تهران نیست! آقا میری به تعداد بالای خودروهای تهران که گفته می شود ۸ برابر ظرفیت معابر تهران است اشاره کرده و می گوید: «حتی اگر ظرفیت را زیاد کنیم هم باز نمی توانیم جوابگوی این تعداد خودرو در شهر باشیم. در دنیا هم استفاده از خودروی شخصی هزینه‌زاست و اولویت با حمل و نقل عمومی است.»

● ●
اگر نگاهمان این باشد که به ازای هر خودرو یک پارکینگ داشته باشیم، به نتیجه نمی‌رسیم. تفکر خودرو محوری در دنیا مطرود است

● ●
نیازشان به پارکینگ را رفع کنند و اینکه در دوره‌ای این موضوع جدی گرفته شده و این تفکر که با جریمه کسری پارکینگ را حل می‌کنیم، حالا کسری قابل توجه در تهران ایجاد کرده است. او می‌گوید: «اگر نگاهمان این باشد که به ازای هر خودرو یک پارکینگ داشته باشیم، به نتیجه نمی‌رسیم. اصلاً منطقی نیست. تفکر خودرو محوری در دنیا مطرود است. رویکرد اول سمت توسعه حمل و نقل عمومی باشد، نه اینکه محل تردد در خیابان به محل توقف خودروها تبدیل شود. در این‌صورت هرچه‌قدر پارکینگ ایجاد کنید، فقط مسأله ایجاد کرده‌اید. نگاه ما باید گسترش خدمات الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری باشد و البته نکته مهم‌تر، ارائه سرویس و خدمات در پیرامون ایستگاه‌های مترو و اتوبوس است، یعنی ما به جای اینکه بیمارستان‌ها را به شبکه مترو وصل کنیم باید بیمارستان را در جایی بسازیم که حمل و نقل عمومی وجود دارد. البته توسعه حمل و نقل عمومی در ۴ سال گذشته با فراز و نشیب‌های متعددی همراه بوده است که نه تنها توسعه نیافته که حتی فرسوده‌ها هم از چرخه خارج شدند. علتی که باعث شده حمل و نقل عمومی در تهران بقدر کفایت نباشد.»

در تهران به ازای هر ۲ نفر یک خودرو وجود دارد
حالا به همه اینها اضافه کنید آخرین گفته‌های رئیس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا در شهر تهران را که می‌گوید: به ازای هر دو نفر یک خودرو وجود دارد.

سهرنگ احمد شیرانی در مورد معضلات پارک حاشیه‌ای خودرو بیان می‌کند: مشکل پارک خودروها مشکل تمام کلانشهرها است و هر کشور راهکارهایی را برای رفع چالش‌های ناشی از این موضوع پیش‌بینی کرده است. با اساسی محاسبات به طور میانگین زمان توقف هر خودرو در طول سال ۸۳۶ ساعت فرسوده است.



انحصارگران جای پارک!

درباره کمبود جای پارک در تهران بحث‌های متفاوتی مطرح است. از یک طرف آمار کمبود یک میلیون و ۵۰۰ هزار جای پارک مطرح می‌شود و از سویی دیگر برخی از کمبود ۵۰۰ هزار واحد پارکینگ خبر می‌دهند! مسأله ۵۰۰ پارک به سئو آمده‌اند. آنهاهی که اساساً به شهر انسان محور اعتقاد دارند با دفاع از اینکه نباید رویکردها را به سمت تأمین جای پارک برد، از توسعه حمل و نقل عمومی استقبال می‌کنند، اما اساساً مسأله جای پارک در تهران به انحصارگرایی عده زیادی برمی‌گردد که خود را وارث جای پارک می‌دانند! منازل مسکونی، مغازه‌ها و شرکت‌ها و اداره‌ها درحالی‌با زنجیر و یا گذاشتن مانع، دسترسی به جای پارک را محدود کرده‌اند که خودشان باید در جایگاه متمم، تأمین‌کننده پارکینگ می‌بودند و نه محدودکننده جای پارک! این درحالی‌است که طرح کسب درآمد از کسبه‌ای که خیابان را به نام خودشان سند زده‌اند، راه به جایی نبرده و آنها همچنان طلبکاران حاشیه معابر هستند! برخی آمارها پیدا کردن یک جای پارک در تهران را حدوداً ۱۵ دقیقه اعلام می‌کند، اما در شهری که روزانه ۲۰ میلیون تردد انجام می‌شود، نمی‌توان به این دقیقه‌ها دلخوش کرد و شاید تا یک ساعت هم طول بکشد! رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران البته تأیید می‌کند که در تهران استقبال می‌کنند. او به «ایران» می‌گوید: «قرار نیست با پارک حاشیه‌ای، نیاز مردم به پارکینگ را رفع کنیم. پارک حاشیه‌ای یک خدمت اضطراری برای مکان‌هایی است که انسدادهای زیادی ایجاد می‌شود، تقاضا بالاست و محدودیت پارکینگ استاندارد وجود دارد. بنابراین پارک حاشیه‌ای را حل نیست. یک اقدام مسکن برای توقف‌های کوتاه مدت است. سید جعفر تشکری هاشمی اعتقاد دارد که مراکز و ساختمان‌ها حتی از نوع مسکونی خودشان باید

حالا به همه اینها اضافه کنید آخرین گفته‌های رئیس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا در شهر تهران را که می‌گوید: به ازای هر دو نفر یک خودرو وجود دارد.

سهرنگ احمد شیرانی در مورد معضلات پارک حاشیه‌ای خودرو بیان می‌کند: مشکل پارک خودروها مشکل تمام کلانشهرها است و هر کشور راهکارهایی را برای رفع چالش‌های ناشی از این موضوع پیش‌بینی کرده است. با اساسی محاسبات به طور میانگین زمان توقف هر خودرو در طول سال ۸۳۶ ساعت فرسوده است.



نیازشان به پارکینگ را رفع کنند و اینکه در دوره‌ای این موضوع جدی گرفته شده و این تفکر که با جریمه کسری پارکینگ را حل می‌کنیم، حالا کسری قابل توجه در تهران ایجاد کرده است. او می‌گوید: «اگر نگاهمان این باشد که به ازای هر خودرو یک پارکینگ داشته باشیم، به نتیجه نمی‌رسیم. اصلاً منطقی نیست. تفکر خودرو محوری در دنیا مطرود است. رویکرد اول سمت توسعه حمل و نقل عمومی باشد، نه اینکه محل تردد در خیابان به محل توقف خودروها تبدیل شود. در این‌صورت هرچه‌قدر پارکینگ ایجاد کنید، فقط مسأله ایجاد کرده‌اید. نگاه ما باید گسترش خدمات الکترونیک و کاهش مراجعه حضوری باشد و البته نکته مهم‌تر، ارائه سرویس و خدمات در پیرامون ایستگاه‌های مترو و اتوبوس است، یعنی ما به جای اینکه بیمارستان‌ها را به شبکه مترو وصل کنیم باید بیمارستان را در جایی بسازیم که حمل و نقل عمومی وجود دارد. البته توسعه حمل و نقل عمومی در ۴ سال گذشته با فراز و نشیب‌های متعددی همراه بوده است که نه تنها توسعه نیافته که حتی فرسوده‌ها هم از چرخه خارج شدند. علتی که باعث شده حمل و نقل عمومی در تهران بقدر کفایت نباشد.»

حالا به همه اینها اضافه کنید آخرین گفته‌های رئیس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا در شهر تهران را که می‌گوید: به ازای هر دو نفر یک خودرو وجود دارد.