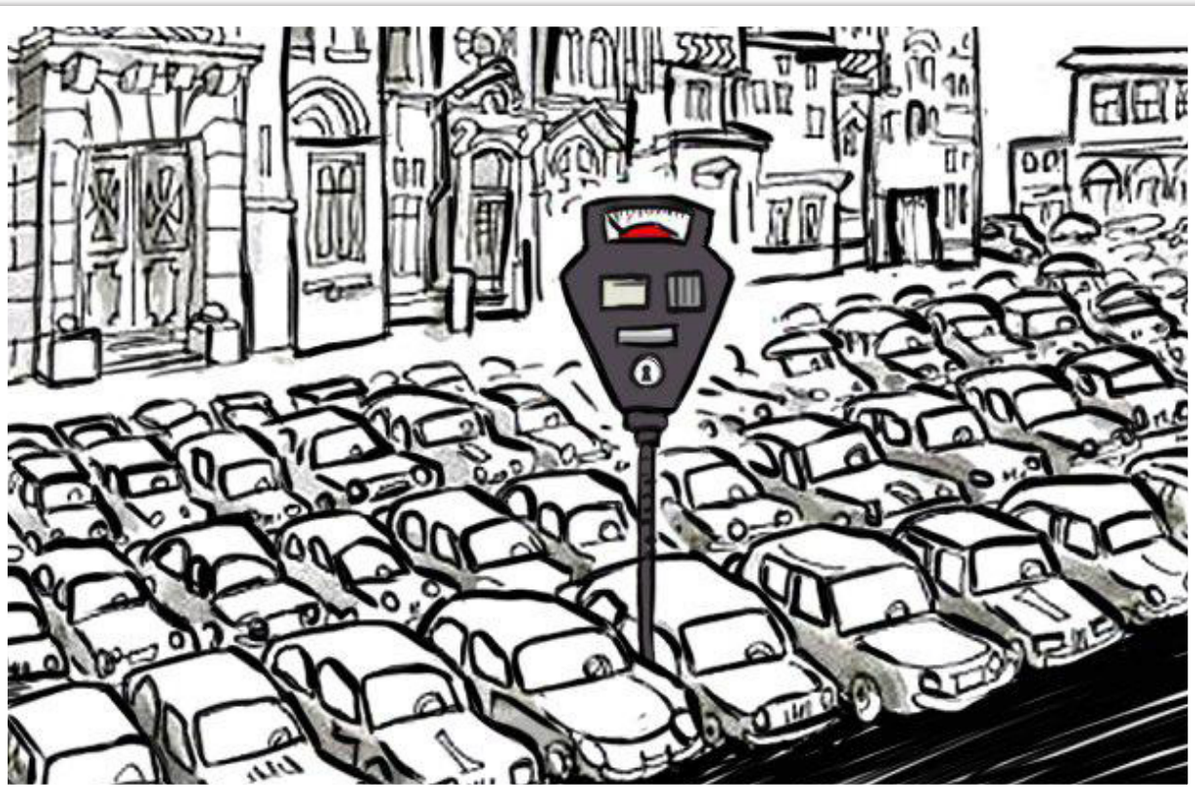
نصب پارکومتر کمبودفضای پارک حاشیه‌ای پایتخت را جبران نمی‌کند

احداث پارکینگ طبقاتی و مکانیزه در اولویت ساخت و ساز شهری قرار گیرد


طرح: محمود محمدنبری/ جوان

گزارش
بیژن یانچشمه

اخذ دستی وجه نقد از سوی پارکبان‌ها در حاشیه برخی معابر پایتخت در حالی انجام می‌شود که اطلاعات دقیق زمان پارک، مبلغ و حتی قبوض افرادی که با عنوان پارکبان، اقدام به اخذ پول از مردم می‌کنند وضعیت مشخصی ندارد و گاهی اتفاق می‌افتد که برخی پارکبان‌ها موارد و ضوابط تعیین شده را رعایت نکرده و از شهروندان از تعرفه‌های تعیین شده پول بیشتری را می‌گیرند بر این اساس مسئولان معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تصمیم دارند تا پایان امسال به تدریج در تمام محورهای پایتخت پارکومترها را جایگزین پارکبان‌ها کنند. هرچند در حال حاضر برخی ماشین‌های پلیس مجهز به دوربین در حال کنترل پارک‌های حاشیه‌ای دارای پارکومتر هستند ولی مسئولان با نصب ۱۵ هزار پارکومتر نمی‌توانند نیاز حدود دو میلیون خودرو برای جای پارک را تأمین کنند و لازم است برای ساماندهی فضاهای پارک حاشیه‌ای معابر شهری علاوه بر اقدامات صورت گرفته نسبت به احداث پارکینگ‌های طبقاتی و همچنین فضاهای پارک مکانیزه اقدامات لازم و ضروری را انجام دهند تا بخشی از مشکلات این ابرشهر در زمینه کمبود فضای پارک برطرف شود و ضروری است احداث فضای پارک در اولویت ساخت و ساز شهری قرار بگیرد.

افزایش ترافیک و آلودگی با کمبود فضاهای پارک

هرچند آمار دقیقی از تعداد خودروهای شهر تهران اعلام نشده است اما برابر آمار غیررسمی در تهران حدود ۴ میلیون خودرو در حال تردد در معابر شهر هستند که این خودروها علاوه بر جای پارک ثابت نیازمند پارک‌های حاشیه‌ای در طول فعالیت‌های روزانه هستند. در معابر اصلی شهر و معابر پرتردد شهری به‌دلیل کمبود فضای پارک بسیاری از رانندگان سرگردان برای یافتن جای پارک هستند و این امر علاوه بر تشدید ترافیک شهری سبب افزایش مصرف سوخت نیز شده که به افزایش آلودگی و آلایندگی هوا منجر می‌شود. در حقیت سال‌هاست که مسئولان در نظر دارند پارک‌های حاشیه‌ای معابر شهری را ساماندهی کنند اما تاکنون این اقدامات نتوانسته از مشکلات و معضلات در این زمینه بکاهد. به‌کارگیری کارت پارک، پارکومتر، پارکبان و دیگر اقدامات نتوانسته گره مشکلات را در این زمینه باز کند. در این زمینه چندی پیش آیین‌نامه اجرایی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به منظور ساماندهی پارک‌های حاشیه‌ای ابلاغ شد.

بر اساس ابلاغیه آیین‌نامه اجرایی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در این آیین‌نامه، جزئیات تصمیمات جدید درباره پارک حاشیه‌ای در شهرها اعلام شده است، توقف وسایل نقلیه در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب در محل‌هایی که برای پارک حاشیه‌ای مدیریت شده، تعیین شده است، در نیم ساعت اول رایگان خواهد بود. دریافت حق توقف در معابر یاد شده برای مازاد بر نیم ساعت، با احتساب نیم ساعت اول محاسبه و دریافت می‌شود. بر اساس این تبصره دریافت حق توقف در معابر مورد نظر بر حسب بازه‌های زمانی نیم‌ساعتی یا یک ساعتی دریافت می‌شود.

همچنین بر اساس تبصره ۲ این ماده، قیمت‌گذاری هزینه توقف در حاشیه معابر باید طبق مقررات اخذ عوارض با محاسبه هزینه‌های عملیاتی اجرا شامل نصب و نگهداری تجهیزات مورد نیاز، تأمین نیروی انسانی و مدیریت طرح با ملاحظه منطقه‌بندی و اهمیت معابر تعیین شود و قیمت‌گذاری پارکینگ‌های حاشیه‌ای باید به گونه‌ای باشد که شهروندان به کاهش زمان توقف، کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی یا ترجیح استفاده از پارکینگ‌های عمومی غیرحاشیه‌ای ترغیب شوند. بر اساس این آیین‌نامه شهرداری‌ها مکلفند در معابر شهری پرترافیک مصوب، نسبت به مشخص کردن فضاهای پارک حاشیه‌ای مدیریت شده اقدام کنند و با استفاده از تجهیزات و لوازم سنجش توقف (پارکومتر) یا از طریق عوامل متصدی (پارکبان) نسبت به مدیریت پارک حاشیه‌ای و اخذ هزینه توقف اقدام کنند.

ساماندهی پارک‌های حاشیه‌ای با نصب ۱۵هزار پارکومتر

مازیار حسینی معاون حمل ونقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به اینکه برابر قانون وظیفه ما تنها ایجاد زیرساخت و ساماندهی فضای پارک حاشیه‌ای است و درآمد حاصله از پارک خودروها به حساب خزانه دولت واریز می‌شود، می‌گوید در حال حاضر ۳۰هزار فضای پارک حاشیه‌ای در پایتخت وجود دارد که تاکنون نیمی از آن به سیستم و دستگاه‌های کنترل مکانیزه مجهز شده‌اند.

به گفته وی در حال حاضر در محدوده مرکزی شهر، فضاهای پارک حاشیه‌ای توسط دستگاه‌های مکانیزه (PAY AND DISPLAY) تحت کنترل و مدیریت است که این دستگاه‌ها فقط از طریق کارت بلیت‌های الکترونیک یا همان کارت شهروندی کار می‌کنند.

معاون شهردار تهران می‌افزاید: نصب ۱۵هزار پارکومتر دیگر نیز در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفته است که به زودی عملیاتی خواهد شد.

وی با بیان اینکه با نصب پارکومترهای مذکور پارکبان‌ها از چرخه کنترل پارک حاشیه‌ای خارج می‌شوند، تأکید می‌کند که با تجهیز فضاهای پارک حاشیه‌ای به پارکومتر، تمامی فضای پارک حاشیه‌ای هوشمند کنترل می‌شود. در عین حال که وظیفه شهرداری تهران ایجاد زیرساخت بوده و پس از نصب سیستم‌های هوشمند پارک حاشیه‌ای نظارت بر حسن استفاده از این دستگاه‌ها بر عهده پلیس راهور است.

مسئولان معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تصمیم دارند تا پایان امسال به تدریج در تمام محورهای پایتخت پارکومترها را جایگزین پارکبان‌ها کنند. بر این اساس سرهنگ حسن عابدی جانشین رئیس پلیس راهور پایتخت با بیان اینکه مردم نباید به‌صورت دستی پولی بابت پارک حاشیه خودرو پرداخت کنند، می‌گوید: با توجه به اصل بودن اخذ مکانیزه هزینه پارک حاشیه‌ای، پلیس هیچ‌گونه اعمال قانونی در خصوص اماکنی که دستگاه‌های پارکومتر ندارند، نخواهد کرد.

وی با اشاره به مشکلات موجود در اخذ هزینه دستی پارک حاشیه‌ای خودرو که توسط پارکبان‌ها انجام می‌شود، تأکید می‌کند: از نظر پلیس اخذ دستی پول توسط پارکبان‌ها هیچ توجیهی ندارد و ما تأکید ویژه‌ای در اخذ الکترونیکی و مکانیزه پارک‌های حاشیه‌ای داریم.

جانشین رئیس پلیس راهور تهران بزرگ می‌افزاید: مردم باید بدانند با توجه به اصل بودن اخذ الکترونیکی هزینه پارک حاشیه‌ای خودرو، پلیس هیچ‌گونه اعمال قانونی در خصوص اماکنی که به دستگاه‌های مکانیزه و پارکومتر مجهز نیستند، انجام نخواهد داد. به گفته عابدی، پلیس پیگیر اخذ مکانیزه هزینه پارک حاشیه‌ای خودرو و نصب تجهیزات مکانیزه و الکترونیکی در اماکنی که نیاز به نصب این تجهیزات دارند، خواهد بود.

آموزش برای استفاده صحیح از پارکومترها

کار با دستگاه پارکومتر هم برای خودش قلق دارد، بسته به زمانی که می‌خواهید توقف داشته باشید با یک بار فشار دادن دکمه، یک ساعت و اگر بار دیگر به صورت متوالی فشار دهید دو ساعت و برای ساعات بیشتر به تعداد ساعتی که می‌خواهید توقف کنید، دکمه مورد نظر را باید به صورت متوالی فشار دهید.

سپس کارت خود را جلوی کارتخوان بگیرید تا عملیات شارژ انجام شود و مبلغ کسر شده برای جای پارک و همچنین موجودی کارت روی نمایشگر نشان داده خواهد شد و پس از آن هم چراغ نشانگر سبز جایگاه شما چشمک می‌زند.

با نصب این دستگاه‌ها کار پلیس برای برخورد با تخلفات پارک حاشیه‌ای بسیار ساده شده است؛ چراکه پلیس فقط به چراغ قرمز دستگاه‌ها مراجعه کرده و با توجه به قرمز یا سبز بودن آنها خودروها را جریمه می‌کند، پس یادتان باشد اگر خودرویتان را پارک کنید، اما به هر دلیل دستگاه پارکومتر را شارژ نکنید، پلیس شما را ۲۰هزار تومان جریمه خواهد کرد.

بر اساس مصوبه شورای شهر در تهران، نرخ پارک حاشیه‌ای خارج از محدوده طرح ترافیک ساعت اول ۳۰۰ تومان و ساعت دوم ۴۰۰ تومان است.

همچنین نرخ پارک حاشیه‌ای در داخل محدوده طرح ترافیک ساعت اول ۶۰۰ تومان، ساعت دوم به بعد ۸۰۰ تومان و از چهار ساعت بیشتر ۱۶۰۰ تومان است.

برای حل مشکل آن دسته از شهروندانی که فقط نیم ساعت (۳۰ دقیقه) بخواهند در محل پارک حاشیه‌ای توقف داشته باشند نیز دو پیشنهاد به معاونت حمل و نقل و ترافیک تهران ارسال شده که در صورت تصویب اجرا خواهد شد.

کنترل مکانیزه پارک حاشیه‌ای برای کاهش تخلفات

البته با نصب و راه‌اندازی و ساماندهی پارکومترها باید نظارت دقیقی نیز بر عملکرد این دستگاه‌ها صورت بگیرد تا مشکلی پیش نیاید و کارها به درستی انجام شود. در این زمینه سیستم کنترل مکانیزه پارک حاشیه‌ای با استفاده از خودرو، تاکنون در هیچ جای جهان اجرا نشده اما اغلب امکانات مورد استفاده در این مکانیسم به اشکال مختلف در سایر کشورها مورد استفاده قرار گرفته است به طور مثال از دوربین پلاک خوان منصوب روی خودرو جهت کنترل پارکینگ‌های عمومی، کنترل خودروهای سرقتی، خودروهای دارای خلافی یا نظارت بر حرکت منظم در خیابان‌ها در برخی کشورهای اروپایی استفاده شده است.

مبنای قانونی سامانه جدید کنترل مکانیزه پارک حاشیه‌ای ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات است که با به کارگیری خودروهای مجهز به دوربین‌های ثبت تخلف، به مرحله اجرا درمی‌آید.

خودروهای کنترل مکانیزه با حرکت یکنواخت در خیابان‌ها، ابزار اصلی نظارت بر انواع پارک‌های حاشیه‌ای هستند.

این خودروها با میانگین سرعت ۲۰ الی ۳۰ کیلومتر بر ساعت (با توجه به حجم ترافیک محل توقفات در تقاطع‌ها) توان نظارت بر حدود ۱۴۰۰ محل پارک مجهز به پارکومتر و ۷۰۰ پارک غیرمجاز را در ساعت هستند.

حرکت با سرعت یادشده این امکان را به دوربین می‌دهد که ضمن تصویربرداری، پلاک اتومبیل را شناسایی و شماره آن را ذخیره کند، این در حالی است که فرآیند کنترل و نظارت بر تخلفات توسط نیروی انسانی بسیار وقت‌گیر و خسته‌کننده می‌باشد زیرا حداکثر بازدهی مفید نیروی انسانی در روز بیش از چهار ساعت نمی‌تواند باشد. علاوه بر این نیروی انسانی به طور میانگین توانایی نظارت بر بیش از ۴۰ محل پارک را در یک ساعت ندارد و همچنین نیروی انسانی توانایی محاسبه و رعایت قانون نیم ساعت رایگان را ندارد. با راه‌اندازی این سیستم، قانون ۳۰ دقیقه رایگان جامه عمل می‌پوشد، اعمال قانون و هزینه پارک توسط نرم‌افزارها و سخت‌افزارها به دقت انجام می‌پذیرد، سطح مناقشات اجتماعی شهروندان کاهش می‌یابد و به طور کلی ساختار کنترل و نظارت خودروهای پارک شده تسهیل می‌شود.

■■■

با راه‌اندازی و به کارگیری کامل سیستم‌های مکانیزه پارکومتر و دستگاه‌های کنترل انتظار می‌رود با ساماندهی تنها بخشی از فضاهای پارک حاشیه‌ای از تخلفات افراد سودجو نیز کاسته شود. با این حال معابرشهری تهران نیازمند اقدامات اساسی برای جبران کمبود فضاهای پارک به خصوص در معابر پرتردد است که این اقدام می‌تواند با ساخت پارکینگ‌های طبقاتی، پارکینگ چرخ فلکی، پارکینگ‌های مکانیزه و افزایش احداث فضای پارک در احداث و نوسازی منازل مسکونی و مکان‌های عمومی مد نظر قرار گیرد.

عمران شهری
بیژن تنها

شهرهای جدید، افزایش حاشیه‌نشینان یا کاهش زاغه‌نشینان

یکی از معضلات شهرها، کوچ جمعیت زاغه‌نشین از حاشیه شهرهای کلان به درون شهرهای جدید است که در شهرهای جدید برخی استان‌ها مانند اصفهان و تهران این شرایط، مقابله با تأثیرات اجتماعی حاشیه‌نشینی را دوچندان کرده است.

گزارش جدید سازمان ملل از «بحران شهرهای ۲۰۱۷» نشان می‌دهد که جمعیت شهرنشین جهان از ۴۵ درصد ۲۰ سال گذشته به ۵۴ درصد رسیده و ناتوانی دولت‌ها به‌خصوص کشورهای توسعه‌یافته در تأمین مسکن ارزان‌قیمت مناسب سه دهک اول، سبب افزایش جمعیت حاشیه‌نشین در شهرها شده است.

البته این فقط معضل کشورهای توسعه یافته نیست و در بسیاری از کشورهای در حال توسعه نیز با روند رو به رشد جمعیت شهرنشین و دامن زدن شرایط نامطلوب اقتصادی به وضعیت اشتغال در روستاها و در نتیجه مهاجرت از روستا به شهر، پدیده زاغه‌نشینی به یک مشکل با ده‌ها آسیب اجتماعی و اقتصادی تبدیل شده است.

به دلیل همین وخامت اوضاع در همه شهرهای جهان سازمان ملل در روزهای اخیر، مأموریت مشترک دولت‌های مرکزی همه کشورها در سال ۲۰۱۷ را «تأمین مسکن با کیفیت برای سه دهک اول جامعه به‌عنوان فقیرترین قشر شهری» معرفی کرد تا شاید از این رهگذر بخشی از زخم‌های تحمیل شده به شهرها به سبب شرایط اقتصادی و توزیع ناهمگون امکانات، التیام یابد.

اما یکی از معضلات جدید شهرها در این زمینه، کوچ جمعیت زاغه‌نشین از حاشیه شهرهای کلان به درون شهرهای جدید است که در شهرهای جدید برخی استان‌ها مانند اصفهان و تهران این شرایط، مقابله با تأثیرات اجتماعی حاشیه‌نشینی را دوچندان کرده است.

سلب امنیت از ساکنان شهرهای جدید را بزرگ‌ترین ضرر این وضعیت می‌توان دانست چراکه تأمین امنیت در شهرهای جدید در شرایط بدون حضور زاغه‌نشینان نیز با چالش روبه‌رو است و در صورت اضافه شدن بار حاشیه‌نشینی، تأثیرات منفی این مشکل چندین برابر می‌شود.

حال در شرایطی که بار سنگین زاغه‌نشینی در شهرها کم بود، شهرهای جدید ایران باید با یک چالش جدید یعنی «حاشیه‌نشینی در حاشیه» هم دست و پنجه نرم کنند و هر روز منتظر آسیب‌های جدیدی در محل سکونت خود باشند.

براساس گزارش سازمان ملل، این نهاد بین‌المللی، مأموریت کشورها را در مسیر مقابله با حاشیه‌نشینی، با هدف «بازگشت مطلوبیت به شهرهای جهان حداکثر تا سال ۲۰۳۰» تعریف کرده است.

شهرهای ۲۰۳۰ باید همه‌شمول به معنای قابل سکونت برای همه، امن، تاب‌آور و پایدار باشند.

برای این منظور، لازم است تا چهار سال آینده، زندگی حداقل ۱۰۰ میلیون زاغه‌نشین از طریق انتقال آنها به مناطق رسمی شهرها، متحول شود و تا سال ۲۰۳۰ میلادی، همه زاغه‌نشین‌ها به امکانات استاندارد دسترسی پیدا کنند.

سازمان ملل متحد در سند مکتوب خود تأکید کرده است؛ در حال حاضر و در آستانه سال ۲۰۱۷، همه کشورها توافق کرده‌اند که در توانمندسازی بازار مسکن ارزان‌قیمت و مناسب برای کم‌درآمدها شکست خورده‌اند و متناسب با رشد جمعیت شهرنشین، نتوانسته‌اند جمعیت زاغه‌نشین را کنترل کنند.

اما در ایران بهترین راهکار برای مقابله با حاشیه‌نشینی استفاده از ظرفیت‌های مسکن ارزان‌قیمت در شهرهای جدید است. شهرهای جدید در بازار رقابتی مسکن به دلیل ارزان بودن نرخ زمین و انبوه‌سازی، قیمت‌های قابل رقابت با مسکن در شهرهای اصلی دارند و همین موضوع سبب شده تا جمعیت مهاجر شهرها که از تمکن مالی برای خرید این واحدها برخوردارند، ساکن شهرهای جدید شوند.

حال اگر همین توان با کمک دولت برای تأمین مسکن با نرخ مطلوب برای حاشیه‌نشینان نیز فراهم شود می‌توان به رفع معضل زاغه‌نشینی در شهرهای جدید و نیز در شهرهای بزرگ، امیدوار بود.

هرچند در دنیا روش‌های جدید و جالبی هم برای مقابله با حاشیه‌نشینی و تأمین سکونت‌گاه رسمی برای زاغه‌نشینان نیز مورد ارزیابی قرار گرفته که از جمله می‌توان به ساخت مسکن ارزان قیمت در ازای دریافت پروانه ساخت خانه‌های لوکس اشاره کرد.

در برخی شهرهای اروپایی، سازنده‌های لوکس باید مکلف شوند در ازای ساخت خانه‌های لوکس، تعداد مشخصی مسکن ارزان‌قیمت در همان محله‌ها احداث کنند. در فاصله سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۵ میلادی عملکرد برخی کشورها در زمینه مقابله با زاغه‌نشینی منجر به کاهش ۳۰۰ میلیون نفری جمعیت زاغه‌های واقع در مناطق حاشیه‌ای شهرها شده است.

از شهر

۲۰۵ هزار پلاک فرسوده پایتخت در انتظار وام نوسازی

تهران دارای ۲۰۵هزار پلاک فرسوده است که نیاز به نوسازی دارد. این تعداد بیش از پنج درصد مساحت شهر تهران را شامل می‌شود و به گفته مسئولان وام‌های قرض‌الحسنه می‌تواند مشکلات را حل کند، البته اگر امسال پرداخت شود. در این زمینه به گفته مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران تأمین خدمات و زیرساخت‌های مورد نیاز محدوده‌های بافت فرسوده از وظایف حاکمیت و دولت به شمار می‌آید و اگر فکر و راهکاری برای سرعت بخشیدن به احیا و نوسازی بافت‌های فرسوده در نظر گرفته نشود باید با کوچک‌ترین زلزله‌ای منتظر خسارت‌های جانی و مالی بسیاری بود. این در حالی است که نوسازی و احیای بافت‌های فرسوده شهری می‌تواند به رونق اقتصادی و ساخت‌وساز شهری کمک شایانی بکند که مسئولان از آن غافل هستند.

■■■

۵ درصد مساحت شهر تهران فرسوده است

در شهر تهران با احتساب ۳ میلیون تومان صرفه‌جویی بابت آزادسازی هر مترمربع از معابر شهری واقع در بافت فرسوده، بین سال‌های ۸۴ تا ۹۴ رقمی در حدود ۲۵۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی اقتصادی برای بازگشایی معابر و افزایش سطح شبکه معابر صورت گرفته است. این در حالی است که به گفته مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران، از مجموع تقریباً ۲۰۵ هزار پلاک مسکونی فرسوده در شهر تهران که به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسیده‌است، حدود ۳۴ درصد یعنی ۷۱ هزار پلاک فرسوده و ناکارآمد نوسازی شده‌است. به نظر می‌رسد با نوسازی کامل بافت فرسوده تهران تقریبا ۸۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی تنها در بخش توسعه و بازگشایی معابر شهری صورت گیرد.

تهران هم‌اکنون دارای ۲۰۵ هزار پلاک فرسوده است که نیاز به نوسازی دارد؛ این رقم

یعنی بیش از پنج درصد مساحت شهر تهران، یعنی دقیقاً ۳ هزار و ۲۶۸ هکتار از مساحت پایتخت. در این محدوده ۱۹ درصد از جمعیت شهر تهران زندگی می‌کنند و حدود ۲۲ درصد کل پلاک‌های شهر تهران را شامل می‌شود.

عبادالله فتح‌اللهی چندی قبل از بسته تشویقی نوسازی بافت‌های فرسوده کلانشهر تهران رونمایی کرد. بسته‌ای که بر اساس سیاست «عادلانه شدن مشوق‌ها و ارتقای کیفیت زندگی» پی‌ریزی شده است. در بسته تشویقی نوسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران، اعطای وام قرض‌الحسنه نوسازی، تخفیف ۱۰۰ درصدی هزینه انشعابات برق، گاز، آب و فاضلاب و تخفیف ۱۰۰ درصدی مجوزهای حفاری و همچنین اعطای وام تسهیلات ودیعه مسکن، رایگان کردن عوارض صدور پروانه شهرداری متقاضیان، پرداخت هزینه‌های طراحی نما، اعطای کمک‌هزینه اجرای نما و اعطای تراکم تشویقی پیش‌بینی شده است. فتح‌اللهی اعلام کرده است که ۲۵ درصد از هزینه‌های نوسازی در محدوده بافت فرسوده شهر تهران کاهش یافته است و شهرداری تهران نیز همزمان در چهار محور سیاست‌های نوسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران را پیگیری می‌کند.

تأمین خدمات و زیرساخت‌ها از وظایف حاکمیت و دولت است

به گفته مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران، طبق قوانین و اسناد بالادستی، تأمین خدمات و زیرساخت‌های مورد نیاز محدوده‌های بافت فرسوده از وظایف حاکمیت و دولت به شمار می‌آید که ضرورت دارد برای تحقق این امر، موضوع در دستور کار دستگاه‌های اجرایی قرار گرفته و پیگیری لازم از طریق ستاد ملی بازآفرینی پایدار شهری صورت گیرد. فتح‌اللهی با اشاره به مأموریت‌ها و وظایف ستاد بازآفرینی پایدار کلانشهر تهران و همچنین ستادهای بازآفرینی پایدار مناطق دارای بافت فرسوده، از مدیران و کارشناسان دفاتر خواست تا با نقدهای سازنده و ارائه راهکارهای کارآمد و مؤثر، این مجموعه‌ها را در راستای رفع ضعف‌ها و همچنین رفع موانع نوسازی در محلات یاری رسانند. وی با تأکید بر اینکه تمامی اقدامات نوسازی در یک محله باید در راستای ارتقای کیفیت زندگی در محله صورت گیرد و هر گونه اقدامی بر خلاف این موضوع در نقطه مقابل اهداف و مأموریت‌های ما قرار می‌گیرد، گفت: نوسازی بافت‌های فرسوده، فرآیندی سخت و پیچیده است و فلسفه وجودی دفاتر خدمات نوسازی نیز این است که در شرایط سخت و دشوار بتوانند وضعیت مطلوب را برای تحقق نوسازی در محلات خلق نمایند. مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران همچنین از همکاری حوزه معاونت خدمات شهری شهرداری تهران در موضوع نوسازی و تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز در بافت‌های فرسوده خبر داد و خاطرنشان کرد: زمانی ایجاد فضای سبز در محلات بافت‌های فرسوده، امری دست‌نیافتنی تلقی می‌شد اما ورود معاونت خدمات شهری به عنوان معاونت پیشگام، ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های این حوزه را در راستای نوسازی و ارتقای کیفیت زندگی به بافت‌های فرسوده شهر هدایت خواهد کرد. فتح‌اللهی با بیان اینکه یکی از شاخصه‌های بافت فرسوده، نفوذناپذیری است، تصریح کرد: بحث نفوذناپذیری، روان‌سازی تردد، پارکینگ و غیره از جمله مسائل شایان توجه در نوسازی بافت‌های فرسوده است و استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های مجموعه معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران برای رفع این مسائل ضروری است.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی

جمعه ۳۰ مهر ۹۵ خیابان کاج/ کارگر افغانستانی از درختی بلند بالا رفته تا شاخه‌ها را هرس کند بدون ایمنیو حفاظ نه برای خودش و نه برای عابران!