



خراسان رضوی پرتکرارترین مشکلات درباره الیت را بررسی کرد

حاشیه‌های پارک حاشیه‌ای

پورسانت هست یا نیست؟

یکی دیگر از پارکبان‌ها بیان می‌کند: ما از شارژ حساب‌هایی که منفی است ۵درصد پورسانت می‌گیریم و اگر مبالغی که از این‌گونه حساب‌ها شارژ می‌کنیم زیاد باشد مثلا حداقل روزی ۱۰۰هزار تومان، مبلغ خوبی به حقوقمان اضافه می‌شود.

اسدی در این باره تصریح می‌کند: در هفته اولی که من وارد این شرکت شدم سه درگیری شهروند و پارکبان داشتیم اما اکنون حتی من یادم نیست که کی آخرین درگیری اتفاق افتاده است چون ما دیگر از شهروندان پولی دریافت نمی‌کنیم و به‌روش‌های غیر حضوری شارژ می‌افزایم. ما در شان شهروند نمی‌دانیم که کنار خیابان از آن‌ها پول بگیریم شاید کسی باشد در آن موقعیت پول همراهش نباشد و باید شان و شخصیت مردم حفظ شود.

وی تأکید می‌کند: به‌هیچ‌وجه هیچ در صدی پورسانت برای پارکبان منظور نمی‌شود چه کسی این حرف را زده است؟ ما به‌طور کلی فقط در دو منطقه ۱ و ۸پول دریافت می‌کنیم و آن هم به‌صورت کارت و هیچ پورسانتی به پارکبان پرداخت نمی‌شود. پارکبان‌های ما در ۱۱ منطقه شهرداری فقط ثبت‌پلاک دارند در هیچ‌خودشهرودان پولی دریافت نمی‌کنند. زمانی که من الیت را تحویل گرفتم پرسیدم در روز چند پیامک ارسال می‌کنید گفتند ۳۰پیامک، هم اکنون روزانه ۳۰هزار پیامک برای مالکان خودروها ارسال می‌کنیم و اگر تخلفی در این خصوص پیش بیاید خودشهروند را متوجه می‌شوند و همه چیز کاملا شفاف است.

محمد مهدی اسدی ادامه می‌دهد: البته منکر آن نیستم که قبلا سامانه پاداشی در شرکت بود که در سال ۹۷ آن را لغو کردیم البته این فرایند پاداش به شکل دیگری فعال است و آن بر اساس ثبت پلاک و رضایت‌مندی مردم از پارکبان است که کمی نیز پیچیده است اما یکی از شعارهای اصلی من حذف همین پورسانت از الیت بود. در مناطقی مثل پیروزی و هفت تیر و هاشمیه اگر هزار تومان شارژ زده باشند هر چه که شما خواستید به من بگویید. وقتی اصلا شارژی زده نمی‌شود پورسانتی هم وجود ندارد.

مسعود ریاضی درباره گرفتن پورسانت از سوی پارکبان‌ها گفت: چنین چیزی در بودجه این شرکت وجود ندارد و پرداخت آن نیز غیر قانونی است و به‌نظر من این کار با توجه به صحبت‌های آقای اسدی انجام نمی‌شود.

● مبنای تعریف معابر چگونه است؟

اسدی درباره مبنای تعریف معابر می‌گوید: ما هیچ نقشی در اضافه و کم کردن معابر نداریم و بر اساس یک استاندارد کشوری و داده‌های ترافیکی توسط سازمان ترافیک شهرداری بررسی و انتخاب می‌شود و در شورای همتای استان به تصویب می‌رسد و توسط نماینده‌وزیر کشور یعنی استاندار ابلاغ می‌شود و باید در این خصوص سازمان ترافیک پاسخگو باشد. البته نظر سازمانی من این است که مثلا خیابانی مانند کفای یا عارف با ارشاد و حاشیه احمد آباد از نظر ترافیکی یکسان است اما نظر غیر سازمانی من این است که باید با شهروندان راه بیاییم چون در خیابان‌های فرعی و کوچه‌ها واحدهای مسکونی هم هستند و باید با آن‌ها همکاری کنیم. بعضی از ساکنان خیابان‌ها خودشان به ما درخواست دادند که الیت فعال شود مثلا ساکنان خیابان کوثر به دلایل مختلف این درخواست را داشتند.

نیم‌میلیارد هزینه داشته و هوشمندسازی پارکینگ‌های مجدو آزادی نیز از این دسته است.

اسدی همچنین توضیح می‌دهد: در سال ۹۷ که شرکت را تحویل گرفتم به ما ارثی رسیده بود که ۷۲۶ نفر در این شرکت کار می‌کردند و ما باید این را اصلاح می‌کردیم اما حالا ۴۸۰ نفر هستند البته این تعداد اخراج نشده و به قسمت‌های دیگر شهرداری فرستاده شده‌اند اما بعد از این جایگزینی، درآمد ما کاهش نداشته است.

وی مهم‌ترین کارکرد الیت را انضباط ترافیکی در شهردانست و گفت: در این روزها که به انتخابات نزدیک می‌شویم برخی به این فکر می‌افتند که الیت را حذف کنیم و از مردم کم پول بگیریم تا رای بیشتری بیاوریم و شما در این فضا باید حواستان باشد که ما شهرمان را چگونه می‌خواهیم. مهم‌ترین کارکرد پارک حاشیه‌ای در شهر مشهد انضباط ترافیکی و عدالت اجتماعی در توزیع جای پارک بوده و ما در مطالعه‌ای که انجام دادیم در مدتی که در تعطیلات عید نوروز هزینه پارک حاشیه‌ای دریافت نمی‌شد و ما فقط پلاک‌ها را ثبت می‌کردیم متوجه شدیم کارمندان بانک بیشترین استفاده را از محیط پارک دارند و از صبح تا عصر جای پارک را اشغال می‌کنند کاسیان هم به همین ترتیب هستند پس اگر مدیریت پارک حاشیه‌ای نباشد قطعا به همه به‌احتی جای پارک نمی‌رسد. پارک حاشیه‌ای افتتاح می‌شود به این صورت است که فردی که از منزل حرکت می‌کند می‌تواند در سامانه، جای پارک خود را انتخاب ورزرو کند، مدت زمانی را که به پارک نیاز دارد مشخص می‌کند و زمانی را که به محل پارک می‌رسد نیز در سامانه ثبت می‌کند تا محل پارک برای آن پلاک ثبت شود در این شرایط هم سهولت استفاده شهروندان وجود دارد هم مدیریت عرضه و تقاضا انجام می‌شود و اگر ظرفیت تکمیل باشد کاملا مشخص است و خودرو به آن محل مراجعه نمی‌کند و فرد در مسیری دورتر از ترافیک، خودرو را متوقف می‌کند.

● قرار نیست همیشه به تات بود چه بد هیچ

معاون شهرداری می‌گوید: البته این که الیت چقدر توانسته است به این اهداف برسد و همه اهداف تدوین شده را رعایت کند باید بررسی شود. این هزینه کرد برای تات از سوی شهرداری موقتی بوده است و قرار نیست همیشه ما به آن باوجودچه ای بد هیچم، این شرکت باید در استان‌های دیگر فعال شود و شرکتی را تأسیس کند تا مدیریت یکپارچه پارک حاشیه‌ای در کشور را اجرا کند و حتی در فرابورس وارد شود تا تجهیزات پارکینگ‌های کشور و مکانیزه‌سازی آن‌ها را انجام دهد یا مدیریت یکپارچه تمام پارکینگ‌های شهر را به صورت کامل مکانیزه بر عهده بگیرد تا به درآمد زایی برسد و این زمان بر است. این که چقدر ما راضی هستیم یا به اهداف برسیم یا آن که ضرورت این طرح چیست متفاوت است و من شخصا به دلیل اهداف بلندمدتی که برای این شرکت تدوین شده موفق این طرح هستم و انصافا در همین یک سال و نیم که از مسئولیت خود من در حوزه حمل و نقل هم می‌گذرد همکاران ما توانسته‌اند تا حدی به اهداف برسند، این که خوداظهاری انجام شده یا نارضایتی‌ها حل شده و مردم هم به ما کمک می‌کنند، مکانیزه شدن پارکینگ‌ها هم مورد دیگری است که انجام شده اما این که در ۱۰ سال گذشته خطوط بوده است من نمی‌توانم قضاوت کنم.

همین هزینه در تات پارک حاشیه‌ای شهر را مدیریت می‌کنیم عددزبادی است؟ به نظر من نیست. اگر کسی راهکاری دارد که این مسیر پهنه شود استقبال می‌کنیم. سیستم تمام تلاش خود را می‌کند و در این ۱۰ سال تغییراتی هم داشته است اما حذف آن راه چاره نیست، در این ۱۰ سال هم اصراری نبوده که این مورد به مردم تحمیل شود در بین همکاران من در شورا هم همین انتقاده‌ها وجود داشت که الیت یعنی دست در جیب مردم کردن، اما وقتی خودشان وارد گود شدند و همه ابعاد را بررسی کردند متوجه شدند که وجود آن ضروری است اما باید اصلاحاتی در آن صورت گیرد که حتما ما باید به این سمت حرکت کنیم.

دستاورد یا جمع‌آوری آمار؟

اسدی همچنین با برشمردن مزایای الیت می‌گوید: مشهد موفق‌ترین شهر در اجرای این طرح بوده، ممکن است ما برای شهرداری درآمدزایی نداشته باشیم اما مزایای ترافیکی آن بسیار زیاد است، الیت (تات) باید به‌صورت یک کل دیده شود و ما نمی‌توانیم آن را در یک جزء ببینیم، یکی از اهداف مهم ترافیکی الیت که به نتیجه رسیده این است که ۷۰درصد توقف خودرو در مشهد زیر ۲۰دقیقه است که اتفاق بسیار خوبی است این آمار در شهر تهران ۲۶درصد از توقف‌ها را شامل می‌شود.

با یکی از پارکبان‌ها در این خصوص صحبت کردیم که گفت: پارکبانان گاهی در زمان دقیقا ۳۰دقیقه به محل پارک نمی‌رسند و برخی اوقات یک دور تا ۵۰دقیقه هم می‌رسد. در این باره از مدیرعامل تات می‌پرسیم که آیا این آمار ۷۰درصدی شامل این موارد نیز می‌شود که وی پاسخ می‌دهد: با کارهایی که انجام شده و رفتارهای ترافیکی شهروندان بررسی شده است، تعداد پارکبان بر همان اساس جانمایی شده و هم اکنون در مدت زمان ۳۰ تا ۳۵دقیقه به خودرو می‌رسند و بدترین حالت در نهایت این زمان به کمتر از ۴۳دقیقه خواهد رسید البته می‌تواند فناوری‌ها تر هم باشد اما فعلا از آن ترین و در دسترس‌ترین و شفاف‌ترین روش همین حضور پارکبان است اما در خصوص آمار، صحبت‌های ما هم باید بر اساس دیتا باشد حالا ۷۰درصد ما نه ۶۰درصد، باز هم نتیجه خوبی در مقایسه با شهرهای دیگر است.

مسعود ریاضی تأکید کرد: چون از ابتدای کار شورا اما چندین مدل صدای مخالف هم در بین اعضای شورای شهر داشتیم، چه به عنوان منتقد، چه معترض یا موافق به موضوع نگاه کردیم و هیچ چالش و بحث‌ها باعث شد در یک سال و نیم یا دو سال اخیر اتفاقات خوبی در شهر مشهد رخ دهد و مثلا دستاوردی که در این مدت به وجود آمده توقف زیر ۳۰دقیقه ۷۲درصد از خودروهاست.

وی در پاسخ به این سوال که چرا در سال‌های ۹۱ و ۹۴ نیز آمار مشابهی اعلام شده و بیان آن به عنوان دستاوردی جدید صحیح است، گفت: آمار سال‌های قبل را اندام ما نیاز می‌هم نیست که به آمار رجوع کنیم و باز خورد طبیعی مردم هم اکنون این است که اگر می‌خواهند کنار خیابان پارک کنند حواسشان هست که زیر ۳۰دقیقه کار خود را انجام دهند. خود من هم همین‌طور هستم و حتما دقت می‌کنم زیر ۳۰دقیقه محل پارک را ترک کنم یا در محل دورتری پارک کنم تا هزینه‌ای هم پرداخت نکنم.

مدیرعامل تات درباره دیگر فعالیت‌های این شرکت می‌گوید: در راستای وظیفه مدیریت یکپارچه ترافیکی هم‌اوقات اساسی پارکینگ مکانیزه‌هاغ ملی یکی از نمونه‌های هزینه‌ش شرکت بود که یک و

باز دارندگی استفاده از خودروی شخصی به خصوص در هسته مرکزی شهر هم یکی از اهداف آن است.

ساخت پارکینگ، وظیفه الیت هست یا نیست؟

مدیرعامل تات درباره الزام قانونی ساخت پارکینگ از درآمد پارک حاشیه‌ای اظهار می‌کند: وظیفه ما پارکینگ‌سازی نیست، وظیفه ما مدیریت پارک حاشیه‌ای و پهنه‌سازی پارکینگ هاست. کل درآمد الیت ۲۵میلیارد تومان از همه پارکینگ‌ها و پارک حاشیه‌ای است و شهرداری کل این مبلغ را به خزانه واریز می‌کند و همگی صرف ساخت پارکینگ می‌شود، هم اکنون ۲۵۰میلیارد تومان پروژه پارکینگ در شهر مشهد در حال افتتاح است، ما پول را به شهرداری می‌دهیم تا آن‌ها پارکینگ بسازند. البته پارکینگ‌هایی که شهرداری در شهر می‌سازد همگی از منابع کم‌الیت نیست و از منابع دیگری نیز تأمین می‌شود. نهادهای نظارتی به‌طور کامل روی این بند قانونی نظارت دارند که همه درآمد ما صرف ساخت پارکینگ باشد. هیچ نهادی به اندازه الیت زیر ذره بین نظارت نیست، چه بازرسی شهرداری و چه نهادهای نظارتی و قوه قضاییه و از همه مهم‌تر افکار عمومی کاملا روی این شرکت نظارت دارند و خوشبختانه اجازه تخلف در این موضوع را به هیچ کس نمی‌دهند و همه درآمد صرف ساخت پارکینگ شده است. ساخت پارکینگ را نام برد که در این ۱۰ سال با درآمد الیت ساخته شده باشد. معضل پارک حاشیه‌ای می‌توانست با دوریکرد و روبرو شود یا حذف پارک حاشیه‌ای یا سامان دهی که قطعا چون مورد اول امکان‌پذیر نبود به سمت راهکار دوم رفتیم و این شرکت به وجود آمد تا پارک حاشیه‌ای شهر را سامان دهی کند و فعلا به همین مقدار بسنده شده است. در خصوص ساخت پارکینگ در مدیریت شهری اتفاقات بزرگی در میان دوره افتاده هر چند بعضی حتی خود من موافق نبوده‌ام اما انجام شده ولی منصفانه این است که پارکینگ مثل آزادی با آن حجم و وسعت که بیش از ۱۵۰میلیارد تومان هزینه ساخت آن است به هیچ وجه با درآمد زیر ۳۰میلیارد الیت که در هزینه‌های اولیه خود مانده است امکان ساخت ندارد.

● هیچ پارکینگی از درآمد الیت ساخته نشده

مسعود ریاضی رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای شهر مشهد با اشاره به عملکرد شرکت الیت می‌گوید: واقعیت این است که صادقانه باید بگوییم تقریبا نمی‌شود هیچ پارکینگی را نام برد که در این ۱۰ سال با درآمد الیت ساخته شده باشد. معضل پارک حاشیه‌ای می‌توانست با دوریکرد و روبرو شود یا حذف پارک حاشیه‌ای یا سامان دهی که قطعا چون مورد اول امکان‌پذیر نبود به سمت راهکار دوم رفتیم و این شرکت به وجود آمد تا پارک حاشیه‌ای شهر را سامان دهی کند و فعلا به همین مقدار بسنده شده است. در خصوص ساخت پارکینگ در مدیریت شهری اتفاقات بزرگی در میان دوره افتاده هر چند بعضی حتی خود من موافق نبوده‌ام اما انجام شده ولی منصفانه این است که پارکینگ مثل آزادی با آن حجم و وسعت که بیش از ۱۵۰میلیارد تومان هزینه ساخت آن است به هیچ وجه با درآمد زیر ۳۰میلیارد الیت که در هزینه‌های اولیه خود مانده است امکان ساخت ندارد.

وی تصریح کرد: البته با ۲۵۰میلیارد تومان هزینه برای ساخت پارکینگ در سال ۹۹ یک نخود در آش‌ریخته‌ایم و هنوز فاصله بسیار زیادی تا رفع نیاز کامل شهر داریم با وجود این همین منتقدان جدی دارد اما ما امروز با ۱۰درصد

می‌گویید: هزینه پارک حاشیه‌ای باید بازدارندگی داشته باشد و از ورود خودرو به هسته مرکزی شهر جلوگیری کند که به اعتقاد من این مبالغ کم، روش فعلی که با گذشت یک دقیقه، ۳۰تهران برای هر نیم ساعت هزار تومان به هیچ‌وجه باز دارندگی ندارد.

وی همچنین مدیریت زمان توقف را هوشمندانه نمی‌داند و تأکید می‌کند: اگر قانون منعطف تر بود می‌توانستیم هدفمند و هوشمندتر عمل کنیم، روش فعلی که با گذشت یک دقیقه، ۳۰دقیقه به حساب خودرو منظور می‌شود هوشمند نیست و بخشی از نارضایتی از همکاران ما هم به همین موضوع ارتباط دارد برای رفع این مشکل از طریق شورای همتا پیگیری و حتی نامه‌هایی به وزیر ارت کشور ارسال کردیم اما پاسخی نگرفتیم تا عدالت اجتماعی بیشتر رعایت شود و باز دارندگی بیشتری داشته باشد. البته این موضوع هنوز اجرایی نشده و فقط به تصویب رسیده است.

● باید دهی اش را می‌دهد یا جریمه می‌شود

مدیرعامل شرکت توسعه ارتباطات ترافیکی درباره زور و اجبار ماموران و اهر و پارکبانان برای شارژ یا جریمه افراد نیز می‌گوید: خیلی ناراحت شدم وقتی می‌گویند زورگیری، این کار ما به هیچ وجه زورگیری نیست و اسم آن اجرای عدالت است، کسی که مبلغ شارژ خود را پرداخت می‌کند و هیچ بدهی ندارد با فردی که ۲۰۰هزار تومان بدهی دارد و پرداخت نمی‌کند متفاوت است البته در این خصوص هیچ اجباری نیست می‌تواند پولش را ندهد و جریمه بشود هیچ اجبار و زوری هم نیست انتخاب کاملا با خود فرد است که کدام را انتخاب می‌کند کجای این زور است؟ تنها اگر راننده در خودرو نباشد قطعا جریمه می‌شود. در قانون هم بالای مبلغ ۳۰هزار تومان باید جریمه شود که ما گفتیم بالاتر از مبلغ ۱۰۰هزار تومان جریمه شود. در این خصوص هم پلیس مختار است که جریمه کند یا نه؟ می‌تواند بگوید من این خودرو را جریمه نمی‌کنم ما هم مشکلی نداریم البته همکاری ما با پلیس خوب است. درآمدی که از جریمه‌ها برای ما می‌آید زیر ۸درصد است و به شدت پایین است.

● نگاه به تات بلند مدت است

خلیل... کاظمی، معاون عمران، حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد اظهار می‌کند: درباره تات باید بگوییم که گاهی اقداماتی در شهرداری صورت می‌گیرد که شاید در کوتاه مدت یا حتی اصلا در آمدزا نباشد اما به دلیل اهدافی که برای آن ترسیم شده است برای آن هزینه می‌شود. به هر صورت ما در شهر فضای پارک محدودی داریم و اگر مدیریت هوشمند این موضوع وجود نداشته باشد در دراز مدت شرایطی به وجود می‌آید که نمی‌توان آن را مدیریت کرد. در کوتاه مدت شاید برخی تصور کنند که الیت همین مدیریت پارک حاشیه‌ای است اما در حقیقت مدیریت یکپارچه، کنترل عرضه و تقاضای پارک، مکانیزه و هوشمندسازی پارکینگ‌های سطح شهر و کنترل رفتارهای ترافیکی است. ضمن این که

به گزارش خراسان رضوی، پارک حاشیه‌ای بر اساس ماده ۱۵ تبصره یک اصل ۱۳۸ قانون اساسی در سال ۸۹ به تصویب رسید که شهرداری مشهد نیز به عنوان اولین شهر اجرا کننده این قانون اقدام به فرایند‌های لازم برای اجرای آن کرد. هر چند شاید در نگاه اول این اعمال فشار و اجبار پرداخت پول برای پارک در یک معبر عمومی باشد اما بررسی دقیق تر و کارشناسی آن نشان می‌دهد ضرورت اجرای آن در کلان شهر مشهد بیش از هزینه‌های آن سودمند است و اگر ترافیک در معابر اصلی به ویژه در مرکز شهر مشهد کنترل و نظارت نمی‌شد هیچ بعید نبود که حالا در سال ۹۹ با یک ترافیک قفل شده در خیابان‌های مشهد روبرو باشیم. ماجرای گلابه‌های شهروندان اما از آن جا شروع شد که شکل مدیریت الیت آن طور که باید به مذاق خیلی‌ها خوش نیامد، غیر شفاف بودن سیستم کنترل پارک، تعرفه‌ها و شکل محاسبه آن‌ها، دریافت شارژ به‌روش‌های غیر معمول، اجرای طرح در خیابان‌های فرعی و حتی کوچه‌های شریانی علاوه بر خیابان‌های اصلی و همین‌طور زیان ده بودن شرکت و نرسیدن درآمد برای ساخت پارکینگ عمومی باعث این گلابه‌ها شد. برای این که یک بار دیگر سوالات بی پاسخ سال‌های متناوب اخیر درباره شرکت ترافیک هوشمند الیت سابق و شرکت توسعه ارتباطات ترافیکی (تات) جدید را بر سرسیم گفت و گو‌هایی با مدیرعامل این شرکت، معاون عمران، حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد و رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای شهر مشهد داشتیم.

مشهد گران‌ترین پارک حاشیه‌ای در ایران

تعرفه‌ها همیشه موضوعی پر بحث در خصوص الیت بوده اما این بار با بررسی تعرفه پارک حاشیه‌ای در دیگر شهرهای کشور موضوع را پیگیری کردیم. تعرفه پارک حاشیه‌ای در مشهد بر اساس مصوبه جدید شورای شهر مشهد با ۲۵درصد افزایش قیمت برای هر نیم ساعت در معابر گروه الف ۹۰۰تومان اعلام شد که در ساعت اول ۱۸۰۰تومان محاسبه می‌شود. در ساعت‌های پیک از ساعت ۱۰ تا ۱۳ و ۱۷ تا ۲۰، نیز ۲۵درصد به تعرفه افزوده می‌شود که این بند هنوز اجرایی نشده است.

در تهران (معابر گروه الف) نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت زمان توقف برای سواری و وانت به ازای هر نیم ساعت تا حداکثر ۳ ساعت هزار تومان است. در اصفهان یک ساعت اول ۱۵۰۰تومان، در تبریز ۱۲۰۰تومان و همدان ۱۳۰۰تومان است.

در شهرستان‌های استان خراسان رضوی نیز، به ازای یک ساعت اول در قوچان ۱۲۰۰تومان، نیشابور ۱۵۰۰تومان، چناران ۱۲۰۰تومان، تربت جام ۱۵۰۰تومان و طرقبه هزار تومان دریافت می‌کند.

محمد مهدی اسدی مدیرعامل شرکت توسعه ارتباطات ترافیکی (تات) درباره تعرفه‌ها