

ماجرای چیست؟

# عوارض بی‌قوارگی

آیا گرفتن عوارض از مراکز خرید به کاهش ترافیک می‌انجامد؟



**لیلا مهداد ادب‌یر زمانی** است. پاییز معنای واقعی خود را برای کلاتشهرهایی همچون تهران از دست داده و تهرانی‌ها، اصفهانی‌ها، شیرازی‌ها و... کمتر به برگ‌ریزان و جشنواره رنگ‌ها می‌اندیشند و بیشتر گوش به زنگ اخبارنده‌ها برای کودکان و سالخورده‌گان ناسالم است، هوادر شرایط ناسالم قرار دارد، بیماران قلبی و تنفسی از تردد در شهر اجتناب کنند، فردا طرح ترافیک از در منزل اعمال می‌شود... اخباری که در بیشتر مواقع شنونده‌امجانب‌ها گفتن یک کلمه می‌کند تهران یک پارکینگ بزرگ شده. مشکلی که از گذشته‌های دور راه‌حل‌های مختلفی به خود دیده، ولی همچنان باقی است. سیاست عدم‌مهاجرت روستائیان به شهرها در دوران قبل از انقلاب اجرائی شد و شکست خورد. در سال‌های بعدی یکی از راه‌حل‌ها جابه‌جایی پایتخت بود؛ طرحی که در بازه‌های مختلف عنوان و رد شد و هیچ‌گاه نتوانست عملی شود، البته دولت‌های نهم پوشیده نیست. طرح زوج و فرد و طرح ترافیک نیز آمدند تا ترافیک کلاتشهرها بکاهند و با گذشت زمان خبرها از احداث فلان پل و زیرگذر و بهمان بزرگراه گفتند و نوید دادند از حجم ترافیک کاسته خواهد شد، در حالی که تنها به تعداد خودروها افزوده شد و شهرداری‌ها از پروژه‌های عمرانی گفتند: پروژه‌های بزرگی که به تراکم‌فروشی منجر شدند و جای باغات را برچ‌های پی‌قواره گرفتند، برچ‌های مسکونی و تجاری، البته داستان راه‌حل‌ها به این جاختم نشده چند روزی می‌شود که بیشتر افراد به دنبال این هستند تا از نتیجه نهایی طرح ترافیک باخبر شوند که یک پیشنهاد جدید به گوش رسید؛ پیشنهادی از شورای شهر به شهرداری مبنی بر این که از برخی مراکز خرید که باعث بروز ترافیک در خیابان‌ها می‌شوند، عوارض اجتماعی دریافت شود، البته محسن هاشمی، فسنجان، رئیس شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «شهرود» می‌گوید: عوارض اجتماعی تنها یک پیشنهاد است که بی‌شک در جلسه مطرح شده و هنوز به شکل مکتوب دست من نرسیده است، البته هاشمی بر این مسأله تاکید داشت که نباید خبرسازی کرد، چون تنها یک

پیشنهاد مطرح شده است. رئیس شورای شهر تهران در پاسخ به مسأله پیوست ترافیکی که خودشان بر آن تاکید داشتند نیز عنوان کرد، هر مرکزی که اقدام به ساخت می‌کند، باید پیوست ترافیکی، فرهنگی و... را داشته باشد و این موارد جزو الزامات است. در واقع پروژه‌های بزرگی که به کمیسیون پنج می‌رسند، باید این مسائل را حل کرده باشند تا بتوانند کسب مجوز کنند، اگرچه مجوزهایی صادر شده و در حال حاضر شرکت برق حتی امکان برق‌دادن به آنها را ندارد. هاشمی راه‌حل رفع معضل ترافیک را توسعه حمل‌ونقل عمومی به خصوص مترو می‌داند و ادامه می‌دهد: حمل‌ونقل عمومی کارا، امن، پرسرعت و غیرالاینده است، یعنی همان مترو زیرزمین تهران.

### شهرداری، مجوزها در آمدهای میلیاردری

مراکز خرید یکی از نیازهای شهرهای امروزی هستند و نمی‌توان از آنها اجتناب کرد؛ نیازی که برای برطرف شدن آن استانداردهای جهانی‌ای تعریف شده است؛ استانداردهایی که حتی زیربنای مراکز را تعیین کرده و در کنار آن این نکته را گوشزد کرده‌اند که در

کنار مراکز بزرگ از ساخت مراکز کوچک اجتناب شود تا هم مراکز خرید احداثی به سوددهی برسند و هم از ایجاد تراکم در مناطق جلوگیری شود، اما این قواعد در ساخت مجتمع‌ها در ایران رعایت نمی‌شوند و تنها شهرداری مجوزهایی را برای ساخت این مراکز صادر می‌کند و در مقابل آن نرخ‌های میلیاردری بابت هر مرکز خرید به شهرداری پرداخت می‌شود. در واقع ساخت درآمد قابل‌شده، شاید به راحتی از دستش ندهند.

### امان از راه‌حل‌های مقطعی

محمد حقانی، عضو شورای شهر چهارم در گفت‌وگو با «شهرود» پیشنهاد گرفت عوارض اجتماعی را کارشناسی ندانسته و می‌گوید: سرطانی را نمی‌شود با آسپرین مداوا کرد. اینها مسکن است. ترافیک تهران راهکارهای دیگری دارد و با این گونه مسائل قابل حل نیست. ترافیک تهران را باید با توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه مترو حل کرد، البته قابل حل هم است و بی‌شک به دنبال آلودگی هوا تا حدود زیادی حل خواهد شد. حقانی این گونه راه‌حل‌ها را

### نگاه موافق

#### منطقی و قابل قبول است

بر کیفیت زیست همسایگان و شهروندان باعث ایجاد مسائل جدید می‌شود؛ ترافیک، آلودگی هوا، مسائل اجتماعی و... این عضو شورای شهر پیشنهاد مطرح‌شده را یک ایده اولیه دانسته و عنوان می‌کند: بر مبنای این پیشنهاد در چنین مواردی شهرداری علاوه بر دریافت عوارض صدور پروانه و سایر پرداختی‌های قانونی صاحبان این مراکز تجاری باید با وضع عوارض جانبی و اجتماعی بر این گونه مراکز کسب درآمد کند تا بتواند از محل این درآمدها سایر کسری‌های حوزه شهری آن محله را تأمین کند. به عنوان مثال اگر فاقد پارکینگ است پارکینگ ایجاد شود، اگر مسجد ندارد، مسجد بسازد یا اگر فاقد فضای سبز است، فضای سبز ایجاد کند. در واقع نوعی از آشنی و سسازگاری بین این قله‌های متراکم تجاری و اداری ایجاد شود که امری است پسندیده و منطبق با مسائل طبیعی و نیازهای واقعی شهروندان اعم از شهروندانی که در همسایگی این مراکز هستند و سایر شهروندانی که به‌طور غیرمستقیم از آثار و پیامدهای منفی عدم توجه به آثار جانبی این پروژه‌ها و اداری برای برطرف‌سازی این مشکلات و همین‌طور سایر شهروندان پایتخت هزینه‌های جانبی اجتماعی دارد. یکی از مصادیق عینی این هزینه‌ها و فشارهای اجتماعی چندین برابر شدن حجم ترافیک و همین‌طور ایجاد انواع و اقسام آلودگی‌ها، زیست‌محیطی است. سیدحسین رسولی، عضو شورای شهر در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: طرحی اجرایی این مراکز بدون لحاظ کردن تأثیرات جانبی



**سیدحسین رسولی - عضو شورای شهر** گرفتن عوارض تحت عنوان عوارض اجتماعی پیشنهادی که خاتم خداکرمی، عضو شورای شهر مطرح کرده‌اند؛ عبارت است بر این که بر برخی پروژه‌های بزرگ مقیاس تجاری مثل مال‌ها و مراکز بزرگ تجاری و اداری که به صورت انبوه، شریایی برای تمرکز فعالیت‌های تجاری و اداری در محلات و مناطق شهری طراحی و اجرائی می‌کنند، صرف‌نظر از برنامه‌فنی، اجرائی، مالی و اقتصادی که در قالب پروژه مدنظر قرار می‌گیرد و طبیعتاً به‌عنوان فعالان اقتصادی به دنبال سودآوری هستند که امری پسندیده است، به همان نسبت چنانچه پیوست‌های جانبی به‌همراه طرحی و اجرائی این پروژه‌ها مدنظر قرار نگیرد که نوعاً در مراکز تجاری بزرگ و مال‌های تهران کمتر اساساً این پیوست‌ها نبوده است، احداث این مراکز عمده فعالیت‌های تجاری و اداری برای برطرف‌سازی این مشکلات و همین‌طور سایر شهروندان پایتخت هزینه‌های جانبی اجتماعی دارد. یکی از مصادیق عینی این هزینه‌ها و فشارهای اجتماعی چندین برابر شدن حجم ترافیک و همین‌طور ایجاد انواع و اقسام آلودگی‌ها، زیست‌محیطی است. سیدحسین رسولی، عضو شورای شهر در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: طرحی اجرایی این مراکز بدون لحاظ کردن تأثیرات جانبی

### نگاه کارشناس

#### کجا هزینه کنیم؟

محمدعلی پورنیا - کارشناس مدیریت شهری گرفت عوارض اجتماعی را یک ایده اولیه دانسته و عنوان می‌کند: بر مبنای این پیشنهاد در چنین مواردی شهرداری علاوه بر دریافت عوارض صدور پروانه و سایر پرداختی‌های قانونی صاحبان این مراکز تجاری باید با وضع عوارض جانبی و اجتماعی بر این گونه مراکز کسب درآمد کند تا بتواند از محل این درآمدها سایر کسری‌های حوزه شهری آن محله را تأمین کند. به عنوان مثال اگر فاقد پارکینگ است پارکینگ ایجاد شود، اگر مسجد ندارد، مسجد بسازد یا اگر فاقد فضای سبز است، فضای سبز ایجاد کند. در واقع نوعی از آشنی و سسازگاری بین این قله‌های متراکم تجاری و اداری ایجاد شود که امری است پسندیده و منطبق با مسائل طبیعی و نیازهای واقعی شهروندان اعم از شهروندانی که در همسایگی این مراکز هستند و سایر شهروندانی که به‌طور غیرمستقیم از آثار و پیامدهای منفی عدم توجه به آثار جانبی این پروژه‌ها و اداری برای برطرف‌سازی این مشکلات و همین‌طور سایر شهروندان پایتخت هزینه‌های جانبی اجتماعی دارد. یکی از مصادیق عینی این هزینه‌ها و فشارهای اجتماعی چندین برابر شدن حجم ترافیک و همین‌طور ایجاد انواع و اقسام آلودگی‌ها، زیست‌محیطی است. سیدحسین رسولی، عضو شورای شهر در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: طرحی اجرایی این مراکز بدون لحاظ کردن تأثیرات جانبی



**محمدعلی پورنیا - کارشناس مدیریت شهری** گرفت عوارض اجتماعی را یک ایده اولیه دانسته و عنوان می‌کند: بر مبنای این پیشنهاد در چنین مواردی شهرداری علاوه بر دریافت عوارض صدور پروانه و سایر پرداختی‌های قانونی صاحبان این مراکز تجاری باید با وضع عوارض جانبی و اجتماعی بر این گونه مراکز کسب درآمد کند تا بتواند از محل این درآمدها سایر کسری‌های حوزه شهری آن محله را تأمین کند. به عنوان مثال اگر فاقد پارکینگ است پارکینگ ایجاد شود، اگر مسجد ندارد، مسجد بسازد یا اگر فاقد فضای سبز است، فضای سبز ایجاد کند. در واقع نوعی از آشنی و سسازگاری بین این قله‌های متراکم تجاری و اداری ایجاد شود که امری است پسندیده و منطبق با مسائل طبیعی و نیازهای واقعی شهروندان اعم از شهروندانی که در همسایگی این مراکز هستند و سایر شهروندانی که به‌طور غیرمستقیم از آثار و پیامدهای منفی عدم توجه به آثار جانبی این پروژه‌ها و اداری برای برطرف‌سازی این مشکلات و همین‌طور سایر شهروندان پایتخت هزینه‌های جانبی اجتماعی دارد. یکی از مصادیق عینی این هزینه‌ها و فشارهای اجتماعی چندین برابر شدن حجم ترافیک و همین‌طور ایجاد انواع و اقسام آلودگی‌ها، زیست‌محیطی است. سیدحسین رسولی، عضو شورای شهر در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: طرحی اجرایی این مراکز بدون لحاظ کردن تأثیرات جانبی

### منابع دیگر

- http://donya-e-eqtesad.com-18/3334999- دنیاایقتصاد
- http://www.irna.ir/fa/News/82783064 ایرنا
- http://www.yjc.ir/fa/news/6383949 باشگاه‌خبرنگاران جوان
- https://www.borna.news برنا
- http://www.tabnak.ir/fa/news/739221 تئیناک
- https://www.isna.ir/news/96101306995 ایسنا
- http://www.afkarnews.ir-5/701305 افکارنیوز

### پیشینه

#### تصمیمی که غیر قانونی شد

روزانه میلیون‌ها خودرو در تهران تردد می‌کنند؛ خودروهایی که پارکینگ‌هاچوایک‌گویی آنها نیستند و حالا دیگر دیدن خودروهای پارک‌شده در حاشیه خیابان‌ها و کوچه‌ها به امری متداول تبدیل شده؛ خودروهایی که یک‌دیده قبل پلیس راهنمایی‌وراندگی و شهرداری تهران به فکر ساماندهی و توزیع عادلانه پارک حاشیه‌ای انداختند تا خیابان‌ها پارکبانان را به خود ببینند و در راستای ساماندهی پارک‌های حاشیه‌ای و تا اندازه‌ای در حوزه تأمین امنیت خودروها فعالیت کنند؛ پارکبانانی که محصول توافق پلیس راهنمایی‌وراندگی و شهرداری تهران بود، اگرچه به مرور زمان ادعا شد این افراد فاقد مجوز نیستند، خود پارکبانان در قبال آن یک پاسخ داشتند؛ ما این‌جا را از شهرداری اجاره کرده‌ایم! و این گونه شهر شغل جدیدی به خود دید- پاسخی که این سوال را مطرح می‌کرد که مگر شهرداری مالک

### تجربه دیگران

#### طرح‌های جذاب و دوست‌داشتنی

ترافیک و آلودگی هوا معضلاتی هستند که کلاتشهرها و به‌خصوص پایتخت کشورها با آن دست‌به‌گریبان هستند؛ مشکلی که نروژ آن را برای خود حل کرد، چون تا سال ۲۰۱۹ اسلو پایتخت نروژ نخستین شهر اروپایی بدون خودرو خواهد بود؛ تصمیمی که به‌موجب آن فضای پارک خودرو در آن حذف و به جای آن خطوط دوچرخه‌سواری راهاندازی شد، البته شهردار اسلو به این مسأله اکتفا نکرده و ایجاد زمین‌های بازی، فضاهای سبز عمومی و مکان‌های فرهنگی در مرکز شهر را جزو برنامه‌های حاضر، میانگین سفر با دوچرخه در این شهر به ۸.۳ می‌رسد که در زمستان کاهش را تجربه کرده و به ۳ درصد می‌رسد، اگرچه شورای شهر تصمیم گرفته تا سال ۲۰۲۵ این درصد را به ۲۵ برساند؛ درصدی که قرار است با ایجاد حداقل ۶۰ کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری محقق شود. البته نباید از خاطر برد که درصد بالایی از ساکنان این شهر همچون کلاتشهرهای دیگر دنیا از خودروی شخصی برخوردارند و تعداد قابل توجهی از آنها در ناحیه تشری مرکزی مشغول فعالیت هستند، بنابراین سیستم حمل‌ونقل عمومی مناسب یکی از نیازهای این شهر است. تعیین بارانه برای خرید دوچرخه‌های برقی نیز یکی دیگر از راهکارهای این شهر است تا به واسطه این برنامه‌ها تا سال ۲۰۱۹ دو وسیله نقلیه را تا ۴۰ درصد کاهش دهد؛ کاهش که تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ درصد خواهد رسید که به واسطه آنها میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در این شهر به حداقل برسد. یکی دیگر از برنامه‌های عجیب نروژ برای سفرهای درون‌شهری و برون‌شهری طراحی و ساخت جاده‌ای زیر آبی است؛ جاده‌ای که قرار است تا سال ۲۰۲۵ افتتاح شود؛ تونلی تقریباً ۱۱ کیلومتری در زیر آب که مسیر برای مسافران نصف خواهد کرد. البته چین با جمعیت بالایی که دارد، پیاده‌روی را جایگزین خودرو کرده است؛ می‌توان با بحث‌های کارشناسی به آن پرداخت و بهترین شیوه آن را جست‌وجو کرد.



### منابع دیگر

- http://donya-e-eqtesad.com-18/3334999- دنیاایقتصاد
- http://www.irna.ir/fa/News/82783064 ایرنا
- http://www.yjc.ir/fa/news/6383949 باشگاه‌خبرنگاران جوان
- https://www.borna.news برنا
- http://www.tabnak.ir/fa/news/739221 تئیناک
- https://www.isna.ir/news/96101306995 ایسنا
- http://www.afkarnews.ir-5/701305 افکارنیوز