شهرخودرو را چگونه به شهر انسان تبدیل کنیم

غارت خیابان‌های پایتخت توسط ماشین‌ها

نورا حسینی: ترافیک تهران دردی قدیمی است که دیگر امان ساکنان این شهر را بریده است. هر ساعت روز و شب که از خانه بیرون بیایید، باید ساعتی را پشت صف خودروها سپری کنیم. شهردار تهران به تازگی مدعی شده سال آینده کمر ترافیک را می‌شکنیم اما مشکل ترافیک تهران به این آسانی‌ها حل نمی‌شود. با حامد آهنگری محقق حمل‌ونقل و شهرسازی درخصوص اینکه چرا ترافیک تهران و سایر شهرهای کشور به این نقطه رسیده، گفت‌وگو کرده‌ایم که در پی می‌خوانید:

◆◆◆

◆ هر زمان که به خیابان‌های تهران بیایید، چه ساعات ابتدایی روز و چه شب‌ها باید ترافیک سنگینی را تحمل کنید. این اتفاق در شهرهای دیگر کشورهم که پیش از این کمتر دچار مشکل ترافیک بودند اتفاق افتاده. دلیل آن چیست؟

باسخ‌های حمل‌ونقلی برای رسیدن به دلیل این افزایش بار ترافیکی کافی نیست؛ یعنی تحلیل حمل‌ونقلی می‌تواند به شما بگوید که چقدر این معضل ایجاد شده و چه ابعاد و اندازه‌هایی دارد؛ ولی دلایل ایجاد آن فراتر از مسئله حمل‌ونقل است. باید با یک دید جامع به این مسئله نگاه کرد... عوامل درگیر را ببینید. چهار بخش مهم باعث چنین فوران ترافیکی در شهرهای ما شده و یک موضوع معمولی را نابهنجار کرده. در هرجای دنیا هم چنین الگویی را باشید، همین اتفاق برایش افتاده است. در این زمینه شرایط شرق با ایران بسیار مشابه با آمریکا به نظر می‌رسد. اولین صنعتی که در این اتفاق خیلی مؤثر بوده، صنعت خودرو است. شما نمی‌توانید یک صنعت خودرو داشته باشید که سالی یک میلیون خودرو آن هم با این کیفیت تولید کند و بعد بخواهید مشکل ترافیکی، مشکل پارکینگ و مشکل معابر شهر و شبکه شهری نداشته باشید.

در سطح کلان یک روزی به این جمع‌بندی رسیدند که ایران، خودرو بسازد. این سرمایه‌گذاری را بزرگ‌تر کردند و اثرات آن تصمیم که درواقع به نحوی می‌شود گفت بزرگ‌کردن و سرمایه‌گذاری بیشتر روی صنعت خودرو بود، تبعاتش حالا گریبان‌گیر شهروندان شده است. یعنی دولت آقای هاشمی یک تصمیمی در اواخر دهه ۶۰ گرفت. الان ما داریم تان آن تصمیم را می‌خوریم... دومین صنعت که خیلی با این داستان درگیر بوده، صنعت انرژی است. ما تا زمانی که انرژی را به‌عنوان فاکتور تصمیم‌گیری در سیستم شهری‌مان لحاظ نمی‌کنیم، نتیجه‌اش این می‌شود. سیستم حمل‌ونقلی در کشور ما بر مبنای انرژی ارزان است؛ انرژی‌ای که با قیمت جهانی دیده نمی‌شود. یعنی ماشین با آن تیراژ تولید می‌کنیم و بنزین را تقریبا یک‌دهم یا یک‌بیستم قیمت جهانی در کشور توزیع می‌کنیم. این نوع سیاست‌گذاری تاثیرش را سال‌ها بعد روی وضعیت ترافیک می‌گذارد. یک روز آقای توکلی و آقای حدادعادل در مجلس هفتم طرح تثبیت قیمت‌ها را آوردند و فاجعه کنترل قیمت بنزین را ایجاد کردند و الان ما داریم تان آن را می‌خوریم که تاثیر مستقیمی روی این میزان سفر با خودروی شخصی گذاشته و این وضعیت حمل‌ونقلی را ایجاد کرده است. بخش سوم بعد از صنعت خودرو و انرژی، بخش مسکن است؛ بعد از جنگ، حجم عظیمی از منابع مالی کشور به سمت مسکن سوق پیدا کرد و عملا مسکن محل سرمایه‌گذاری برای بخش‌های مختلف اقتصادی مانند بانک‌ها، مؤسسات مالی، اقتصادی، نهادهای بازنشستگی و... شد و این گروه‌ها مسکن‌ساز شدند. در واقع بخش مسکن تبدیل شد به یک بنگاه و مرکز سوددهی برای اشخاصی که می‌توانستند تجمیع سرمایه کنند. یعنی سیاست‌های شهرسازی و بخش بازار مسکن باعث شد میزان ساخت‌وساز در شهر تهران به میزان قابل‌توجهی افزایش پیدا کند. در کنار این، سیاست‌گذاری‌های دولت مانند مسکن مهر و... هم سبب سرمایه‌گذاری در حوزه مسکن در اطراف تهران شد؛ یعنی تهران خودش کم‌جمعیت بود، اطرافش هم به همین دیدگاه توسعه‌ای تن دادند. نتیجه آن تصمیم و این تزریق سرمایه که در بخش مسکن صورت گرفت، این بود که ما به حجم عظیمی از ساخت‌وساز را در شهر تهران و سایر شهرهای کشور به این نقطه رسید. گفت‌وگو کرده‌ایم که در پی می‌خوانید:

شما اگر نگاه کنید، یک استعاره خیلی جالب شهری که داریم برای این ایران قرار بوده شود، تبدیل به شهر خودرو شد؛ شهر خودرویی که حالا خودرو هم غذا می‌خواهد و هم تعمیرگاه می‌خواهد (مثل بیمارستان) هم محل استراحت (پارکینگ) می‌خواهد و محل استراحتش شاید فضای بیشتری از فضای انسان‌ها را هم بگیرد و حالا به عنوان انسان که قرار بود خودرو به ما خدمت کند، باید بدویم دنبالش که ما باید از عوارض جانبی‌اش مانند آلودگی و التلاف وقت و سوخت و اینها مراقبت کنیم. این مسئله اصلی‌ای بود که ترافیک را ایجاد کرد. همزمان شهر ما، سیاست‌گذاران ما، اعضای شورای شهر ما و بالاتر شهردار و نمایندگان مجلس همه فکر حرکت خودرو بودیم، به جای اینکه دنبال طراحی شهر برای آدم باشیم. به جای شهر انسان‌محور، شهر خودرومحور ساختیم.

◆ به راهکاری برای مقابله با مشکلات شهر به آن رویکرد انسان‌گرا طراحی بشود؟

مفروض این است که در شهرها آمدیزاد یعنی انسان به عنوان یک فرض اولیه، بودجه ۳۰ دقیقه‌ای برای رسیدن که ما در بخش حمل‌ونقل در این سال‌ها در تهران داشتیم، این بود که شهر ما دارد در شهرهای آمریکا که اصلا انسان‌گرا نیستند، پیاده‌سازی می‌شود. شما می‌خواهید خیابان‌تان را و معابر و شبکه‌تان را و بالاتر بودیم شهرتان را انسان‌گرا کنید. ولی دولت تدارو و توتل نیایش را ساختیم. دیدم‌ورد مرم می‌روند در ترافیک و عملا زمان سفر هیچ فرقی نکرده است. ما یک چیزی به نام «ترافیک القایی» داریم. عملا ترافیک القایی ایجاد شده و ترافیک بلقه جاها را هم متنقل کرده. در شبکه هم می‌بینید همه‌اش قفل است. من اولویت را بدهم به حمل‌ونقل عمومی. صد، تونل نیایش و توکریب آن با کردستان- می‌توانند تبدیل به یک کریدور حمل‌ونقل عمومی در تهران شود که در دو ساعت به تایانه (بیانه‌های مختلف شهر و حاشیه) برسد. ایجاد این تاکر شما در مبنی‌سنتی بخواهید فرصت به دانشگاه تهران بروید. چگونه از آن استفاده کنید و یک سفر بدون ترافیک داشته باشید. حالا آیش‌های مختلف می‌شود برای این مشکل. من در استانداردهای کشورمان که تمامش تبدیل به کریدور شود، یعنی کل فرصت را اختصاص دهیم با حداقل یک بانداختصاصی به اتوبوس بدهیم تا گزینه‌های بهتر که باید مطالعه شود. یعنی یک سرویس بی‌آر‌تی که این هزینه را کردیم و شما بیست جفدر مردم این این

باشند و ما مشکل طراحی و ساخت و اینها شاید خیلی نداشته باشیم؛ ولی مشکل اصلی‌مان این است که جطوری از آنها استفاده کنیم و برای این کار، نیاز داریم که یک هماهرایی ایجاد شود. بازهم اینجا برای اینکه به یک راه‌حل پایدار حمل‌ونقلی برسیم- نیازمند این هستیم که هماهرایی داشته باشیم. الان شما مراکز تحقیقاتی مختلف در آمریکا را نگاه کنید؛ رولن‌شاس‌ها در زمینه حمل‌ونقل به‌خصوص در بحث ایمنی و امنیت شبکه حمل‌ونقل کار می‌کنند... یک مرکز مطالعات ترافیک تهران داشتیم که شاید در زمان خودش یکی از بهترین‌ها در آسیا یا در منطقه بود که بچه‌های بسیار نخبه‌ای در آن کار می‌کردند. الان کجاست؟ واقعا به این نیازمندیم که نگاه‌های متفاوت روی بیاید و این خودش شهر را انسان‌گرا می‌کند. شما از مهندسی که سروکارش با خواکر فولاد و بتن و مقاومگرون در برابر زلزله است و عدد و رقم می‌بیند، ضرورتا نمی‌توانید انتظار داشته باشید که شهر انسان‌گرا طراحی کند. اینجا به هماهرایی، اولویت دادن و همکاری بین گروه‌های مختلف با دیسیپلین‌های مختلف نیاز دارد. این به نظام مقدمه این قضیه است.

حالا سه می‌خواهید وارد این بحث شویم که چطور می‌توانیم تقدم بدهیم به شیوه حمل‌ونقل عمومی و شیوه حمل‌ونقل‌های مشاع (Active transport) در شهر. وقتی شما دیسیپلین‌های مختلف داشته باشید، تصمیم‌گیری هم خواه ناخواه تصمیح می‌شود و این تصحیح تصمیم‌گیری کمی مکعبی که ما می‌خواهیم بچه‌ها به‌خوبیه احتصاص می‌دهیم و آن موقعی که می‌خواهیم تصمیم بگیریم چه گزینه‌هایی داریم. آن گزینه‌های انسان‌گرا بالا می‌آیند. نکته دیگری که در اینجا به نظرم خیلی مهما هست. نداشتن استاندارد ملاک نیرین را که می‌گفتند و اینها را تو سال پیش نداشتیم. اینجا معامر شهرهای ما تازگی چاپ شده است. من هم حقیقتا نمی‌دیده که چقدر ما با استانداردهایی به اینجا درآمده قابل سنجش است. ما خیلی فاصله داریم با این چیزی که الان دارد در شهرهای اکرپلیس که اصلا انسان‌گرا نیستند. پیاده‌سازی می‌شود. شما می‌خواهید خیابان‌تان را عریض کنید و با شیکاغو را و بالاتر بودیم شهرتان را انسان‌گرا کنید. ولی دولت تدارو و توتل نیایش را ساختیم. ما اینها را ندیده و استانداردها بهتر انسان‌گرا نیست و هنوز استانداردها برای خودرو است. طبعا آدم‌هایی هم که نشسته‌اند و می‌خواهند تصمیم بگیرند، نمی‌توانند خودروجش را به آن شکلی که ما فکر می‌کنیم دربیاورند. شما ضوابط و قوانینی برای قوانین آمریکایی گذاشتید و بعد انتظار دید که آدم‌ها شطرنج بازی کنند. این درنمی‌آید. ضوابط ما برای قوانین آمریکایی است. از دل ضوابط قوانین آمریکایی شکیل است که ما بتوانیم خودرو بسازیم. مهم‌ترین نکته این است ما باید آیین‌نامه‌هایمان دادما یه‌ورز نشود و یک راه را بهتر جوب مورم‌کاوون و انسان‌گراوون ضوابط سنجیده و انسان‌گرا باشد. یک انتظار است، بازخوانی شود. من در استانداردهای مختلف اینجا ما باید تشخیص دهیم سال قبل و حتی نسبت به پنج سال قبل جلوتر شده‌ایم و روز به روز توجهات و تحقیقات بیشتر می‌شود و ما به راحتی می‌توانیم بروزرسانی کنیم. از نظر من اینجا خیلی مهم است. یک راه‌حل دیگر هم دارم. شهر را می‌خواهیم انسان‌گراکنیم. ولی باز باید سراغ یک جای دیگر بویم. از آن هم دانشگاه است. ما به شدت وضع آموزش‌مان در حوزه حمل‌ونقل... ما داریم به بچه‌هایمان چه درس می‌دهیم؟! یعنی بچه‌هایی که دارند به دانشگاه می‌آیند، در حوزه حمل‌ونقل ترافیک درس می‌خوانند. این بچه‌ها جزیی از اقتصاد و توسعه پایدار نمی‌خوانند و بچه‌گرام از دانش‌های طراحی شهری را هم ندارند؛ بعد با انتظار دارید اینجا یهفتو و بعلا شهرمان انسان‌گرا شود. این هم به نظرم یک لایه قبل‌ترا است. حمل‌ونقل یک عرصه کلاسیک دارد که همان خودرومحور است. در آن به نظرم جزیی که ندارید، آن جزیی که ندارید، آموزش در توسعه پایدار حمل‌ونقل است؛ یعنی وقتی دارید طراحی می‌کنید، عوامل اجتماعی حمل‌ونقل را خوجیلی ببینید.

پس اگر ما می‌خواهیم اینها را داشته باشیم، باید یک بازنگری در حوزه آموزش من کنیم. پس علاوه‌برایه اینکه باید نهادسازی کنیم و نهادهایمان را بازسازی کنیم و آن جراحی‌ای که شما در مطالعات ترافیک تهران به ناکجاآباد رفت، آن را درست کنیم. ضوابط و آیین‌نامه‌هایمان را درست کنیم. بعد دانشگاه‌هایمان را بازنگری کنیم. بعد این سیلاس‌هایی که به بچه‌هایمان ارائه می‌دهیم. کامل بازنگری شود و ماه‌ناامه استادان جوانی هم که به این آمدند. همه توانایی کاوردرون این را دارد. خیلی جایشان خالی الا اگر دانش آن را نداشته باشید. باید بدویم دنبال آن و کاملا دنبال می‌توانند... خب این به کجا رادخل دیگر، باز هم حمل‌ونقلی است. ولی نه از آن جنس که خیابان بسازیم و اتوبان بسازیم و مترو بسازیم.

اولویت‌های اصلی برای اینکه شهرمان انسان‌گرا باشد، این است که آن سازمان‌ها و آن گروه‌ها را احیا کنیم؛ یعنی از مهندسی‌دیدن قضیه خراج شویم. جمع‌بگرتر نگاه کنیم. قوانین و مقرراتمان را باید به‌روز کنیم. استانداردهایمان را به خصوص بحث در بحث استانداردهاست و نهایتا دانشگاه و آموزش‌مان را باید واقعا جدی بگیریم. اینها چیزهایی است که اگر برای آن بکوشیم یک ساله پیشرفت‌های عجیب و غریبی که شهرمان به تبعات بیرونگی تبعات داشت، حالا اثر بخواهید. می‌شود. وارد راه‌حل‌های جنجالی‌تر حمل‌ونقل شد. چه کار کردیم در زمین؟ این خیابان و این شهر و این محله و این پلاک انسان‌گراتر شود.

◆ دربخش حمل‌ونقل چه باید کرد؟

بخش حمل‌ونقل برای اینکه انسان‌گراتر شود، باز هم به نظرم در یک حوزه دیگر اول باید شروع کنیم. بخش استانداردها و وضعیت استاندارد باید بهروز شود چون تصمیم‌گیرها الا این دانش را ندارند و این باید توزیع شود؛ به نظرم یک زمان فشرده در حد چهار پنج ماه می‌شود برای عوامل تاثیرگذار در بخش‌های مختلف و برای لایه‌های دیگر که آنها هم تصمیم‌گیر هستند. گذاشت چون آنها قرار است تصمیم بگیرند که فلان بودجه کجا برود. وقتی دانش آن نباشد، خب معلوم است که بودجه یک جای دیگر می‌رود. بهترین حامل این کار هم می‌تواند خود دانشگاه‌ها باشد؛ حالا می‌خواهیم شهر را انسان‌گرا کنیم. آموزش دادیم و متریال‌هایمان به‌روز است و آدم‌ها هم احتمالا هم‌خط هستند. خب باید چه کار کنیم؟ اولین کارهایی که باید بکنیم با توجه به محدودیت منابع‌مان به‌خصوص منابع مالی‌مان این است که جطور از این وضعیتی که در آن گرفتار هستیم و درگیر هستیم، بتوانیم خلاص شویم. دو سه تا کار هست که می‌شود انجام داد؛ به‌محضوص دو تا کار را خیلی مؤثر می‌دانم. یک اینکه یک تیمی- خیلی NGO که شما از مهندسی یا در خود شهرداری اگر مرکز مطالعات ترافیک یا مرکز مطالعات شهرداری تبعین تهرانی‌یا‌ی را داشته باشد. اینها می‌توانند یک بار بنشینند و پروژه‌های شهر را که اتمام شده و بعد از بهره‌برداری‌اند، بررسی کنند و ببینند چه کارهایی را باید بکنیم تا توجه به محدودیت منابع‌مان به‌خصوص منابع مالی‌مان این است که جطور از این وضعیتی که در آن گرفتار هستیم و درگیر هستیم، بتوانیم خلاص شویم. دو سه تا کار هست که می‌شود انجام داد؛ به‌محضوص دو تا کار را خیلی مؤثر می‌دانم. یک اینکه یک تیمی- خیلی NGO را بیاورید و در خود شهرداری اگر مرکز مطالعات ترافیک یا مرکز مطالعات شهرداری تبعین تهرانی‌یا‌ی را داشته باشد. اینها می‌توانند یک بار بنشینند و پروژه‌های شهر را که اتمام شده و بعد از بهره‌برداری‌اند، بررسی کنند و ببینند چه کارهایی را باید بکنیم تا توجه به محدودیت منابع‌مان به‌خصوص منابع مالی‌مان این است که جطور از این وضعیتی که در آن گرفتار هستیم و درگیر هستیم، بتوانیم خلاص شویم. شما مهندسی که سروکارش با خواکر فولاد و بتن و مقاومگرون در برابر زلزله است و عدد و رقم می‌بیند، ضرورتا نمی‌توانید انتظار داشته باشید که شهر انسان‌گرا طراحی کند. اینجا به هماهرایی، اولویت دادن و همکاری بین گروه‌های مختلف با دیسیپلین‌های مختلف نیاز دارد. این به نظام مقدمه این قضیه است.

حالا سه می‌خواهید وارد این بحث شویم که چطور می‌توانیم تقدم بدهیم به شیوه حمل‌ونقل عمومی و شیوه حمل‌ونقل‌های مشاع (Active transport) در شهر. وقتی شما دیسیپلین‌های مختلف داشته باشید، تصمیم‌گیری هم خواه ناخواه تصحیح می‌شود و این تصحیح تصمیم‌گیری کمی مکعبی که ما می‌خواهیم بچه‌ها به‌خوبیه احتصاص می‌دهیم و آن موقعی که می‌خواهیم تصمیم بگیریم چه گزینه‌هایی داریم. آن گزینه‌های انسان‌گرا بالا می‌آیند. نکته دیگری که در اینجا به نظرم خیلی مهما هست، نداشتن استاندارد ملاک نیرین را که می‌گفتند و اینها را تو سال پیش نداشتیم. اینجا معامر شهرهای ما تازگی چاپ شده است. من هم حقیقتا نمی‌دیده که چقدر ما با استانداردهایی به اینجا درآمده قابل سنجش است. ما خیلی فاصله داریم با این چیزی که الان دارد در شهرهای اکرپلیس که اصلا انسان‌گرا نیستند. پیاده‌سازی می‌شود. شما می‌خواهید خیابان‌تان را و معابر و شبکه‌تان را و بالاتر بودیم شهرتان را انسان‌گرا کنید. ولی دولت تدارو و توتل نیایش را ساختیم. ما اینها را ندیده و استانداردها بهتر انسان‌گرا نیست و هنوز استانداردها برای خودرو است. طبعا آدم‌هایی هم که نشسته‌اند و می‌خواهند تصمیم بگیرند، نمی‌توانند خودروجش را به آن شکلی که ما فکر می‌کنیم دربیاورند. شما ضوابط و قوانینی برای قوانین آمریکایی گذاشتید و بعد انتظار دید که آدم‌ها شطرنج بازی کنند. این درنمی‌آید. ضوابط ما برای قوانین آمریکایی است. از دل ضوابط قوانین آمریکایی شکیل است که ما بتوانیم خودرو بسازیم. مهم‌ترین نکته این است ما باید آیین‌نامه‌هایمان دادما یه‌ورز نشود و یک راه را بهتر جوب مورم‌کاوون و انسان‌گراوون ضوابط سنجیده و انسان‌گرا باشد. یک انتظار است، بازخوانی شود. من در استانداردهای مختلف اینجا ما باید تشخیص دهیم سال قبل و حتی نسبت به پنج سال قبل جلوتر شده‌ایم و روز به روز توجهات و تحقیقات بیشتر می‌شود و ما به راحتی می‌توانیم بروزرسانی کنیم. از نظر من اینجا خیلی مهم است. یک راه‌حل دیگر هم دارم. شهر را می‌خواهیم انسان‌گراکنیم. ولی باز باید سراغ یک جای دیگر بویم. از آن هم دانشگاه است. ما به شدت وضع آموزش‌مان در حوزه حمل‌ونقل... ما داریم به بچه‌هایمان چه درس می‌دهیم؟! یعنی بچه‌هایی که دارند به دانشگاه می‌آیند، در حوزه حمل‌ونقل ترافیک درس می‌خوانند. این بچه‌ها جزیی از اقتصاد و توسعه پایدار نمی‌خوانند و بچه‌گرام از دانش‌های طراحی شهری را هم ندارند؛ بعد با انتظار دارید اینجا یهفتو و بعلا شهرمان انسان‌گرا شود. این هم به نظرم یک لایه قبل‌ترا است. حمل‌ونقل یک عرصه کلاسیک دارد که همان خودرومحور است. در آن به نظرم جزیی که ندارید، آن جزیی که ندارید، آموزش در توسعه پایدار حمل‌ونقل است؛ یعنی وقتی دارید طراحی می‌کنید، عوامل اجتماعی حمل‌ونقل را خوجیلی ببینید.

پس اگر ما می‌خواهیم اینها را داشته باشیم، باید یک بازنگری در حوزه آموزش من کنیم. پس علاوه‌برایه اینکه باید نهادسازی کنیم و نهادهایمان را بازسازی کنیم و آن جراحی‌ای که شما در مرکز مطالعات ترافیک تهران به ناکجاآباد رفت، آن را درست کنیم. ضوابط و آیین‌نامه‌هایمان را درست کنیم. بعد دانشگاه‌هایمان را بازنگری کنیم. بعد این سیلاس‌هایی که به بچه‌هایمان ارائه می‌دهیم. کامل بازنگری شود و ماه‌ناامه استادان جوانی هم که به این آمدند. همه توانایی کاوردرون این را دارد. خیلی جایشان خالی الا اگر دانش آن را نداشته باشید. باید بدویم دنبال آن و کاملا دنبال می‌توانند... خب این به کجا رادخل دیگر، باز هم حمل‌ونقلی است. ولی نه از آن جنس که خیابان بسازیم و اتوبان بسازیم و مترو بسازیم.

اولویت‌های اصلی برای اینکه شهرمان انسان‌گرا باشد، این است که آن سازمان‌ها و آن گروه‌ها را احیا کنیم؛ یعنی از مهندسی‌دیدن قضیه خراج شویم. جمع‌بگرتر نگاه کنیم. قوانین و مقرراتمان را باید به‌روز کنیم. استانداردهایمان را به خصوص بحث در بحث استانداردهاست و نهایتا دانشگاه و آموزش‌مان را باید واقعا جدی بگیریم. اینها چیزهایی است که اگر برای آن بکوشیم یک ساله پیشرفت‌های عجیب و غریبی که شهرمان به تبعات بیرونگی تبعات داشت، حالا اثر بخواهید. می‌شود. وارد راه‌حل‌های جنجالی‌تر حمل‌ونقل شد. چه کار کردیم در زمین؟ این خیابان و این شهر و این محله و این پلاک انسان‌گراتر شود.

◆ درباره بحث انرژی...

شما هر شهری در هر جای دنیا بروید، می‌بینید سیاست‌گذاری پارکینگ دارند؛ یعنی این خیابان مشغول به همه است و کسی که از خیابان استفاده می‌کند، باید هزینه‌اش را بدهد. من حداقل در صد شهری که بیرون از ایران رفتم، یک جا ندیدم که ـ وضعیت پارکینگش مثل شهرهای ما باشد. یعنی