



مدیریت روابط عمومی و بین الملل

بریده جراید یکشنبه ۱۳/۰۸/۹۷

در بریده جراید امروز می خوانید:

دنیای اقتصاد: سوئیچ عبور از خودرو به مترو

همشهری: تهران هوشمند با شهرداری داده محور



دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

مختصات ۸ گام برای عبور تهران از خودرو به مترو معرفی شد

سوئیچ عبور از خودرو به مترو

بنزین ارزان چه زبانی به شهر وارد کرده است؟

دنیای اقتصاد: سوئیچ عبور از مخرب‌ترین نوع حمل‌ونقل شهری به سمت سریع‌ترین شکل حمل‌ونقل عمومی در پایتخت معرفی شد. جریان سفرهای درون شهری با ۸ گام دولت و شهرداری می‌تواند از خودرو به مترو تغییر کند. اولین اقدام در این مسیر، تغییر ذهنیت دولت‌های مرکزی و محلی نسبت به «بازتاب واقعی شدن هزینه استفاده از خودروی شخصی» و جسارت در اخذ مالیات سوخت است. از ظرفیت نهفته در اطراف ۳۰۰ ایستگاه مترو و اتوبوس برای جذاب‌سازی سفر با مترو نیز باید استفاده شود.

سوئیچ کنترل ترافیک در پایتخت به منظور پایان دادن به وضعیت آشفته جریان آمد و شد خودرو محور پایتخت‌نشینان معرفی شد. روز گذشته در یک جلسه هم‌اندیشی رئیس شورای شهر تهران به‌عنوان عالی‌ترین مقام ناظر بر فعالیت‌های شهرداری الزامات حل مشکل ترافیک را معرفی کرد. افزون بر این جزئیات یک پژوهش جدید درباره وضعیت آشفته جریان ترافیکی تهران و راه خروج از این وضعیت تشریح شد. هم در پژوهش مذکور و هم در سخنرانی محسن هاشمی، رئیس پارلمان شهری تهران بر ضرورت تغییر جریان ترافیک تاکید و تشریح شد که چگونه می‌توان جریان رفت و آمد و تردد در شهر را از خودرو به شبکه حمل و نقل عمومی منتقل و نیز دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی را در میان شهروندان نهادینه و جایگزین خودرو محور کرد. فعال‌سازی این سوئیچ مستلزم پیمودن هشت گام است که جزئیات آن روز گذشته از سوی هاشمی و افشین خصلو، پژوهشگر و کارشناس ترافیک تشریح شد.

به گزارش «دنیای اقتصاد»، اولین گام برای فعال‌سازی سوئیچ تغییر جریان ترافیک در تهران، پایان دادن به عرضه سوخت ارزان‌قیمت است. محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران این موضوع را پایه و اصل زیربنایی برای اجرای طرح‌های ترافیکی حمل و نقل محور و تحقق

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

شهرسازی بر پایه حمل و نقل عمومی (TOD) عنوان و اظهار کرد: تا زمانی که قیمت سوخت در کشور اصلاح نشود، نمی‌توان از تجربه و دانش جهانی در حوزه ترافیک به صورت تمام عیار بهره جست. کماینکه در اکثر کشورها افزایش قیمت سوخت مبنای توسعه حمل و نقل عمومی بوده است. وی در این رابطه توضیح داد: در اغلب کشورهای اروپایی به ازای هر لیتر سوخت مصرفی حدود یک یورو مالیات اخذ می‌شود و این مالیات صرفاً صرف پروژه‌های توسعه حمل و نقل عمومی خواهد شد.

بررسی‌های علمی نشان می‌دهد سوخت ارزان دست‌کم چهار تاوان به دنبال دارد که مهم‌ترین آن، افزایش میل به استفاده از خودروی شخصی است. از طرفی بهای پایین سوخت در ایران سبب شده تاکسی به‌عنوان یک مد حمل و نقلی خودرومحور در ایران با اقبال بیشتری حتی در مقایسه با مترو و اتوبوس که در زمره ارزان‌ترین مدهای حمل و نقلی هستند، روبه‌رو شود. آن‌گونه که هاشمی گفته است، در حال حاضر بین ۸۰ تا ۱۰۰ هزار تاکسی رسمی، حدود ۱۰۰ هزار تاکسی غیررسمی (مسافر شخصی) و بین ۳۰ تا ۵۰ هزار آژانس اینترنتی در تهران فعال است که نشان‌دهنده سهم بالای خودروی شخصی در جابه‌جایی شهروندان است. ترافیک و آلودگی هوا نیز سومین عارضه قیمت پایین سوخت است که در تهران نیز مشهود است. محرومیت مترو از جریان مالی پایدار برای توسعه ناوگان نیز چهارمین عارضه سوخت ارزان به شمار می‌آید؛ کماینکه مالیات بر مصرف سوخت و افزایش هزینه تمام شده استفاده از خودروی شخصی در کشورهای اروپایی، منابع لازم برای توسعه مترو را فراهم کرده است اما یکی از دلایل پیچیده‌تر بودن مشکل ترافیک در آمریکا در مقایسه با کشورهای اروپایی همین پایین‌تر بودن بهای سوخت است.

جزئیات محتوای ارائه شده در این هم‌اندیشی نشان می‌دهد، دومین گام برای فعال‌سازی سوئیچ کنترل ترافیک تهران، جسارت سیاستمداران، مدیران و تصمیم‌سازان است. محسن هاشمی در این رابطه، به عدم استفاده کامل از ظرفیت خطوط و ایستگاه‌های موجود و در حال بهره‌برداری مترو اشاره کرد و گفت: هیچ سیاستمداری از رئیس‌جمهور گرفته تا وزارت کشور و سایر وزرا و سطوح مدیریتی کلان کشور برای استفاده از این ظرفیت بالقوه تلاشی نمی‌کند، چراکه مردم با

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

استفاده از حمل و نقل خصوصی مشکلات خود را حل می کنند و عدم توجه به توسعه مترو سبب اعتراض اجتماعی نشده است. اما به نظر می رسد سیاستمداران نیز باید به حد کافی جسارت و شجاعت به خرج دهند و با افزایش قیمت سوخت، هم منابع لازم برای توسعه فوری حمل و نقل عمومی را فراهم کنند و هم از عوارض دیگری همچون قاچاق روزانه ۱۵ تا ۲۰ میلیون لیتر بنزین جلوگیری کنند.

بررسی ها نشان می دهد از بین ۱۸ تا ۲۰ میلیون سفر شهری که روزانه در تهران انجام می شود، باید ۱۰ میلیون سفر با استفاده از مترو و ۵ میلیون سفر با استفاده از اتوبوس انجام شود. این در حالی است که اکنون سهم مترو و اتوبوسرانی از کل جابه جایی های درون شهری کمتر از ۲۰ درصد است. کارشناسان بر این باورند که شهروندان در صورتی که پیامد افزایش قیمت سوخت را در توسعه فوری حمل و نقل عمومی مشاهده کنند، قطعاً با تصمیم سیاستمداران در این رابطه همراه خواهند شد. طبیعی است تغییر نرخ سوخت شبیه نوعی جراحی است که در ابتدا ممکن است با درد همراه باشد اما در میان مدت و بلندمدت آثار مثبت آن به مراتب خوشایندتر از زجر دردی است که در ابتدا داشته است.

بازنگری در طرح تفصیلی شهر تهران بر اساس اصول توسعه شهری بر پایه حمل و نقل عمومی (TOD) سومین گام برای فعال سازی سوئیچ تغییر جریان ترافیک پایتخت است که در این هم اندیشی به آن اشاره شد و مورد تاکید کارشناسان و اعضای شورای شهر به ویژه محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران قرار گرفت. به گفته افشین خضری، پژوهشگر و کارشناس ترافیک، بازنگری در طرح تفصیلی باید با هدف استقرار انواع کاربری های شهری و خدماتی و پاسخ به نیازهای مردم به فضاهای تجاری و اداری در اطراف ۳۰۰ ایستگاه حمل و نقل عمومی شامل ۲۷۰ ایستگاه مترو (با احتساب خطوط در دست ساخت) و ۳۰ ایستگاه شاخص شبکه اتوبوسرانی تندرو موسوم به BRT) صورت گیرد. در شهرهایی که حجم قابل توجهی از بارگذاری در گذشته و بدون توجه به اصول اجرایی TOD انجام شده، اتفاقات گذشته شهر دیگر نباید مهم شمرده شود، اما طرح تفصیلی باید به شکلی مورد بازنگری قرار گیرد که از این پس مجوزهای کاربری های متنوع تجاری، اداری و خدماتی صرفاً در حلقه مرکزی

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

اطراف ایستگاه‌های مترو به شعاع حداکثر ۳۰۰ مترمربع اختصاص یابد. هدف دوم این بازنگری باید اختلاط کاربری‌های گوناگون در پهنه‌های مختلف شهری باشد. در متون جدید شهرسازی توزیع انواع کاربری‌ها در تمام محله‌های شهر مورد تاکید قرار گرفته و بر این اصل اصرار می‌شود. این موضوع سبب کاهش سفرهای زائد شهروندان با هدف تامین نیازهای گوناگون خواهد شد و به حل معضل ترافیک کمک می‌کند.

چهارمین گام فعال کردن سوئیچ کنترل ترافیک پایتخت که مورد تاکید کارشناسان و تصمیم‌سازان مدیریت شهری قرار گرفته است، یکپارچه‌سازی شبکه حمل و نقل عمومی با هدف حل چالش اصلی این شکل جابه‌جایی است. ایراد ذاتی مترو یا هر سیستم حمل و نقل عمومی دیگر، مساله «ایستگاه تا ایستگاه» است. به بیان دیگر شهروند باید فاصله در منزل تا ایستگاه حمل و نقل عمومی را بپیماید و از ایستگاه مقصد نیز احتمالاً مسافتی را باید تا رسیدن به محل کار یا هر مقصد دیگری طی کند. این در حالی است که سفر با خودروی شخصی «در تا در» انجام می‌شود و از این بابت جاذبه بیشتری دارد. راهکاری که برای پاشنه آشیل حمل و نقل عمومی ارائه شده، یکپارچه‌سازی حمل و نقل عمومی و ایجاد نوعی پیوستگی میان انواع مدل‌های حمل و نقلی اعم از پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، اتوبوس و مترو است. مسیرهای حمل و نقلی باید به نحوی طراحی شود که فرد با حداکثر پیمودن مسافت ۶۰۰ تا ۸۰۰ متر به یک ایستگاه حمل و نقل عمومی انبوه‌بر دسترسی پیدا کند. از سوی دیگر با طراحی خطوط دوچرخه و معابر «پیاده‌پسند» می‌توان پیمودن فاصله میان «در تا ایستگاه» را برای شهروندان تسهیل و جذاب کرد.

گام پنجم برای فعال‌سازی سوئیچ تغییر جریان ترافیک تهران، شناسایی کریدورهای پرسفر برای ارتقای کارآمدی شبکه حمل و نقل عمومی است. آن‌گونه که هاشمی‌خاطر نشان کرد، اولین مطالعات شناسایی «مبدا و مقصد سفر شهروندان» پیش از انقلاب انجام شده و پس از آن کار مطالعاتی جامع و همه‌جانبه دیگری صورت نگرفته، بلکه همان مطالعات قدیمی به شکل موردی به‌روز شده است. از این‌رو به منظور داشتن شهری که قرار است از این به بعد بر پایه حمل و نقل عمومی توسعه یابد، ابتدا باید کریدورهای پرتردد شهروندان شناسایی شود و تعداد سفر در هر کریدور مشخص می‌کند که باید از چه سیستم حمل و نقلی در آن مسیر استفاده کرد. معمولاً برای

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

بیش از ۴۰ هزار سفر روزانه از سیستم ریلی سنگین (مترو)، برای بین ۲۰ تا ۴۰ هزار سفر از سیستم‌های ریلی سبک (LRT) و برای کمتر از ۲۰ هزار سفر از سایر سیستم‌های حمل و نقلی همچون اتوبوس و خطوط BRT استفاده می‌شود.

ششمین گام فعال کردن سوئیچ کنترل ترافیک تهران که در زمره دشوارترین گام‌ها نیز به‌شمار می‌آید، هماهنگ کردن سه ساز مختلف در مدیریت ترافیک و توسعه شهری تهران است؛ موضوعی که محسن هاشمی به آن اشاره و یک چاره آن را ادغام سه معاونت مذکور عنوان کرد. این سه ساز مختلف و مخالف، سه معاونت شهرداری تهران شامل معاونت‌های شهرسازی و معماری، فنی و عمرانی و نیز حمل و نقل و ترافیک هستند. معاونت شهرسازی و معماری مجوزهای ساخت و ساز تجاری و حتی کاربری‌های تفریحی، ورزشی و نظایر آن را بعضاً در نقاطی از شهر صادر می‌کند که هیچ ایستگاه حمل و نقل ریلی در آنجا وجود ندارد؛ از طرفی معاونت فنی و عمرانی عمدتاً طراحی و اجرای پروژه‌هایی همچون بزرگراه‌ها و تونل‌های شهری را بر عهده دارد که با هدف میدان دادن به خودروی شخصی و تسهیل جریان ترافیک به نفع حمل و نقل خصوصی خودرومحور اجرا می‌شود. در این میان معاونت حمل و نقل و ترافیک نیز تلاش می‌کند پروژه‌هایی با هدف توسعه حمل و نقل عمومی را به سرانجام برساند. اما واقعیتی که از دید رئیس شورای شهر نیز پنهان نمانده، این است که همواره و حتی در دوره کنونی، پروژه‌های عمرانی از توجه و حمایت بیشتری از سوی مدیران شهری برخوردارند و بودجه‌ها به سمت آنها سرازیر می‌شود. به گفته هاشمی، همین حالا سه پروژه مختلف توسط این سه معاونت در محدوده گیشا در حال اجرا است که شامل تبدیل پل گیشا به محور پیاده، احداث زیرگذر برای عبور خودروها و ایستگاه متروی گیشا است. اما در این میان پروژه زیرگذر گیشا اخیراً در اولویت اجرایی شهرداری قرار گرفته و کسی درباره سرنوشت ایستگاه متروی گیشا سوال نمی‌کند!

گام هفتم فعال‌سازی سوئیچ کنترل ترافیک پایتخت نیز جذاب‌سازی شبکه حمل و نقل عمومی از طریق تبدیل ایستگاه‌های مترو و اتوبوس به لنگرگاه مسافران درون‌شهری است. ایستگاه‌های

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

حمل و نقل عمومی باید با تمهیداتی که شهرسازی ریل پایه توصیه می کند، به اماکنی تبدیل شود که اگر هر فرد به هر دلیل قصد سفر درون شهری دارد، جذب آن شود. به این ترتیب اختصاص فضای اطراف ایستگاهها به کاربری های تجاری، فرهنگی، خدماتی، تفریحی و تفرجی، رستوران و ... می تواند جاذبه ایستگاههای مترو را افزایش دهد. در عین حال حتما لازم نیست مراکز خرید در این نقاط نقش جاذب سفر را ایفا کنند. محوطه سازی در اطراف ایستگاههای مترو با گستردن فضای سبز و مبلمان شهری نیز می تواند در این زمینه اثربخش باشد.

هشتمین و آخرین گام برای فعال سازی سوئیچ کنترل ترافیک پایتخت که در هم اندیشی روز گذشته جزئیات آن تشریح شد نیز پایبندی به ۸ اصل مهم توسعه شهری مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) است. اصل اول و کلیدی پیاده سازی TOD بر خورداری از شبکه منسجم حمل و نقل عمومی انبوه بر و ترجیحا ریلی است که در تهران اگرچه در برخی مناطق از این بابت کمبود وجود دارد، اما با فرض فعال شدن تمام ایستگاههای خطوط موجود و در دست ساخت متروی تهران و در نظر گرفتن ایستگاههای شاخص BRT مجموعا ۳۰۰ نقطه که قابلیت تبدیل به زونهای TOD با مرکزیت ایستگاههای حمل و نقل عمومی را داشته باشد، در پایتخت وجود دارد و البته حدود ۵۰ نقطه دیگر شهر نیز باید به این ایستگاهها تجهیز شود تا در رینگ اطراف آن به شعاع ۸۰۰ مترمربع، انواع کاربریها به شکل هوشمند و هدفمند جانمایی شود. اصل دوم تحقق TOD در هر شهر، اعطای تراکم در هسته مرکزی زونهای اطراف حمل و نقل عمومی به شعاع حداکثر ۳۰۰ مترمربع است. در واقع محل قرارگیری ایستگاههای مترو، باید پهنه های مجاز بلندمرتبه سازی را مشخص کند. اصل سوم اختلاط کاربریها است؛ به نحوی که هم بازار و هم مردم از طریق ایجاد پهنه های مختلط مسکونی، تجاری، اداری و خدماتی مختلط شوند و هم شهروندان کم درآمد و پردرآمد اختلاط پیدا می کنند؛ به این ترتیب که در نقاط گران قیمت شهر خانه های کوچک متراژ احداث شود و در نقاط ارزان تر شهر نیز با اعطای کاربری های گوناگون، سرمایه گذاران جذب شوند. به این ترتیب «توزیع همگن همه چیز در همه جا» رخ خواهد داد. اصل چهارم افزایش نفوذپذیری شهر است. برای این منظور لازم است طول کوچه ها از ۱۵۰ مترمربع فراتر نرود تا اصطلاحا «پیاده پسند» باشد. یکپارچگی نیز اصل پنجمی است که باید برای تحقق TOD دنبال شود؛ به این معنا که فاصله مرکز هر زون تا زون مجاور از مقیاس مناسب برای

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

پیمودن پیاده خارج نشود و در داخل زون‌ها نیز هیچ فضای بلااستفاده و رها شده‌ای وجود نداشته باشد. اصل ششم تحقق توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی تغییر کارکرد معابر است. در این اصل لازم است معابر شریانی به خیابان‌های کامل که هر چهار مد حمل و نقلی پیاده، دوچرخه، خودروی شخصی و حمل و نقل عمومی را پوشش دهد، تبدیل شوند و در عین حال محدودیت‌هایی برای توقف خودرو پیش‌بینی شود. پیاده‌محوری و دوچرخه‌محوری نیز دو اصل دیگر تحقق TOD هستند که باید مورد توجه قرار گیرند. در این زمینه شهرداری تهران نیز تجربیاتی را در سال‌های اخیر از سر گذرانده است که از آن جمله می‌توان به پیاده‌راه‌سازی در بازار بزرگ تهران، خیابان ۱۷ شهریور و باغ سپهسالار اشاره کرد. مداخله‌های فیزیکی شهرداری تهران اما اغلب با ابعاد گسترده صورت گرفته است و به یکباره با صرف هزینه هنگفت یک محور سنگفرش و به روی خودروها بسته شده است. این در حالی است که در دنیا معمولاً تغییر کاربری معابر به شکل کم‌هزینه و با سازه‌های موقتی انجام می‌شود تا اگر مورد استقبال شهروندان قرار نگرفت، مسیر بازگشت پیش‌روی مدیران شهری باز باشد. افزون بر این در برخی از شهرهای بزرگ، شهروندان برای تعیین کاربری فضاهای باز و رها شده محله خود پیش‌قدم می‌شوند و سپس شهرداری به موضوع ورود کرده و کاربری جدید را با صرف هزینه و ایجاد سازه‌های مورد نیاز تثبیت می‌کند.

تسری تجربه خیابان ۳۰ تیر به دیگر نقاط شهر از جمله خیابان ۱۷ شهریور از دیگر موضوعاتی بود که در هم‌اندیشی روز گذشته مورد تاکید قرار گرفت. کارشناسان از شهرداری تهران درخواست کردند شکل تکامل‌یافته‌تر این تجربه را با افزودن مبلمان شهری در میانه خیابان در دیگر نقاط شهر از جمله خیابان ۱۷ شهریور اجرا کند و به این ترتیب فضای برخی از خیابان‌ها را به محل تجمع، پاتوق و گذران وقت شهروندان اختصاص دهد. از دیدگاه کارشناسان تجربه خیابان ۳۰ تیر در منطقه ۱۲ حتی به‌عنوان یک کیس مطالعاتی قابل ارائه به شهرسازان دنیا است و می‌تواند به‌عنوان الگو مورد استفاده قرار گیرد. ایجاد خیابان‌های بازی، فضاهای باغبانی، خرده‌فروشی‌های موقتی، کافه‌های سیار، سالن‌های اجتماعی موقتی شهر، احیای محوطه بناهای موجود، تبدیل سنگ‌فرش خیابان‌ها به پلازا، ایجاد پارکینگ‌های غیررسمی دوچرخه و ده‌ها تاکتیک دیگر می‌تواند به تحقق TOD کمک کند. به این ترتیب بر خلاف تصور عامیانه درباره

دنیای اقتصاد

صفحه ۷ مورخ ۹۷/۰۸/۱۳

مفهوم توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی، این تنها ساخت مترو نیست که اولویت دارد، بلکه الزامات دیگری نیز باید در کنار آن بسط و توسعه پیدا کند تا شهری سرزنده، کم ترافیک و انسان محور داشته باشیم.

تهران هوشمند با شهرداری داده محور

نشست
حسری

نشست حسری مدیرعامل سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران تحت تأثیر مسابقه فینال پرسپولیس و کاشیما آنتلرز زاین در لیگ قهرمانان آسیا بود به واسطه همین موضوع، روز گذشته پیش از آغاز نشست، در سالن آمفی تئاتر این مسابقه برای خبرنگاران و عکاسان خبری نمایش داده شد. با اتمام نیمه نخست اما حضاران به توافق رسیدند تا نشست حسری برگزار شود. به گزارش همشهری، این برنامه به بهانه هفته «تهران هوشمند» با صحبت‌های محمد فرجود، مدیرعامل فاوا شروع شد. او در این هنگام از برنامه‌های سازمان فاوا گفت و اینکه برخی دیگر از سرویس‌های شهر هوشمند در سال آینده نیز به‌روزرسانی می‌شود. مدیرعامل سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران گفت: «تراکنش‌های کارت بلیت‌های مترو و اتوبوس در روز ۵،۲ میلیون تراکنش است که حدود ۱،۵ میلیارد تومان گردش مالی برای شهرداری تهران دارد. همچنین بحث پرداخت الکترونیک کرایه تاکسی‌ها از طریق اپلیکیشن پرداخت در حال انجام و گسترش است. به طوری که تا پایان سال ابزارهای جدیدی در درگاه‌های پرداخت پذیرش



می‌شوند.» او ابزارهایی مانند کیوسک‌های هوشمند و سامانه تهران من را در درگاه ارتباط شهرداری با شهروندان مطرح کرد. به گفته فرجود، سامانه تهران من به ۱۰ سامانه ملی و ۸ سامانه اطلاعات شهرداری متصل است. او ادامه داد: «در فاز دوم سرویس‌های حوزه شهرسازی را قرار دادیم، سرویس‌های دیگری از جمله پرداخت عوارض نوسازی و پسماند، رزرو معاینه فنی خودرو و اطلاعات کیفیت هوا به‌زودی به این سامانه اضافه می‌شود.»

محمد فرجود سامانه طرح ترافیک را یکی از سرویس‌های شهر هوشمند دانست و گفت: «تمام زیرساخت‌های طرح ترافیک را تغییر دادیم و این کار با نگاه یکپارچه‌سازی ایجاد شد. رزرو معاینه فنی به‌صورت الکترونیکی انجام و توسط دوربین‌های مختلف کنترل می‌شود. این کار کمک زیادی به محیط هوشمند و کاهش آلودگی هوای می‌کند.»

مدیرعامل فاوا در ادامه شفافیت را در تهران هوشمند با اهمیت توصیف کرد و گفت: «شفافیت جزو دغدغه‌های کلیدی ماست، به طوری که در حوزه داده و شفافیت چند برنامه اجرا کردیم.» و بعد به سامانه شفافیت در شهرداری تهران اشاره کرد. او سرویس پارک حاشیه‌ای را سرویسی مهم و از مطالبات شورای شهر عنوان کرد و یادآور شد: «این سرویس در لیست پروژه‌های نقشه راهمان بود که از آن لیست ۱۱ مورد را آغاز کردیم. پارک حاشیه‌ای از ابزارهای مختلف استفاده می‌کند و کسانی که الان به‌عنوان پارکبان در سطح شهر هستند، هیچ ارتباطی با شهرداری ندارند، چراکه مبنای پرداخت سرویس پارک حاشیه‌ای پرداخت الکترونیک در سامانه تهران من خواهد بود.» او با بیان اینکه در حوزه داده‌ها در حال حرکت به سمت شهرداری داده محور هستیم، تأکید کرد: «یک چالش در این رابطه وجود دارد که چقدر این داده‌ها قابل استفاده و استناد هستند. ما استانداردهایی داده‌ها را آغاز کردیم. سامانه‌های زیادی در شهرداری وجود دارد که نیاز به پلتفرمی داریم که این داده‌ها را جمع کند و در اختیار ذینفعان قرار دهد.» او همچنین هوشمندسازی در حوزه پسماند را سبب کاهش ۲۰ تا ۲۵ درصدی هزینه در یک منطقه تهران دانست و گفت: «در بخش دکل‌ها هم جمع و یکپارچه‌سازی کمک زیادی به کاهش تعداد دکل‌ها در سطح شهر کرد. به طوری که از میان درخواست‌ها برای نصب دکل، ۳۰۰ درخواست کسر شد.»