



مشخصات لایحه

عنوان:

**لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای
شهر تهران در سال ۱۴۰۵»**

(مشمول بر دوازده ماده و چهار تبصره)



مشخصات لایحه

خلاصه مشخصات لایحه:

- ۱- عنوان لایحه: «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵»
- ۲- حوزه پیشنهاددهنده: معاونت حمل‌ونقل و ترافیک طی نامه شماره ۱۱۴۳۴۳۳ مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۰۱
- ۳- گزارش توجیهی مطابق با بخشنامه ۵۸۷۸۲۳ مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸: ■ دارد □ ندارد
- ۴- الزام قانونی/ اسناد فرادست/ مصوبه شورای اسلامی شهر:
 - بند (۲۶) ماده (۱۰۷) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخاب شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی
 - ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» هیئت وزیران مصوب ۱۳۹۴
 - ماده بیست و هفتم (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۸۴۱۲۵ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹ وزارت کشور
 - ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی
 - بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱
- ۵- مفاد لایحه با قوانین و مقررات فرادست: □ مغایرت دارد ■ مغایرت ندارد
- ۶- جلسه کارگروه تخصصی بررسی لوایح و طرح‌ها:

موضوع در هشتصد و بیست و پنجمین جلسه فوق‌العاده مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۳ کارگروه بررسی و مورد تأیید قرار گرفت.



مشخصات لایحه

تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵

در اجرای بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده یکصد و هفتم (۱۰۷) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵/۰۳/۰۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی و با استناد به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» هیئت وزیران مصوب ۱۳۹۴ و ماده بیست و هفتم (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۸۴۱۲۵ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹ وزارت کشور، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۵ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران را مطابق مواد ذیل محاسبه و اخذ نماید.

ماده یکم (۱):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران بر اساس مدت زمان پارک، مطابق جدول شماره (۱) تعیین و بر مبنای اعمال ضریب مربوط به رده‌بندی معابر، وفق جدول شماره (۲) محاسبه می‌گردد.

جدول شماره (۱)

نرخ پایه حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران بر اساس مدت زمان توقف (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر دو ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت دو ساعت)
سواری و وانت	۶۱/۷۷۰	۸۰/۲۳۰
کامیونت و مینی‌بوس	۱۲۵/۵۲۸	۱۵۴/۳۵۴



مشخصات لایحه

جدول شماره (۲) - ضریب رده‌بندی معابر

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱/۸	۱/۴	۱/۲	۱

تبصره یکم (۱):

بهای خدمات حق توقف موتورسیکلت در پارک‌های حاشیه‌ای تعیین شده برابر با بیست درصد (۲۰٪) تعرفه‌های مربوط به اقسام معابر رتبه‌بندی جداول شماره ۱ و ۲ خواهد بود.

تبصره دوم (۲):

در صورتی که زیرساخت‌های مورد نیاز جهت رزرو فضاهای پارک حاشیه‌ای فراهم گردد، به سازمان حمل و نقل و ترافیک اجازه داده می‌شود از کاربرانی که از طریق سامانه، نسبت به رزرو فضای پارک اقدام نموده‌اند، بهای خدمات متعلقه را با اعمال حداکثر سی درصد (۳۰٪) افزایش محاسبه و دریافت نماید. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است ظرف مدت سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این مصوبه، شیوه‌نامه نحوه رزرو پارکینگ‌های مشمول این مصوبه را تهیه و جهت اجرا ابلاغ نماید.

ماده دوم (۲):

رده‌بندی معابر شهری برای پارک حاشیه‌ای بر اساس بند یکم (۱) ماده دوم (۲) صورت جلسه شماره هفتاد و ششم (۷۶) شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ به شرح پیوست این مصوبه خواهد بود. شورای مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معبر در مقاطع زمانی شش (۶) ماهه اقدام نماید.

ماده سوم (۳):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات وسایل نقلیه در سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران یا درگاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می‌گردد. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) موظف است نسبت به اطلاع‌رسانی به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه‌های هوشمند پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای اقدام کند.



مشخصات لایحه

ماده چهارم (۴):

در صورتی که حساب شهروندان در سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسیله نقلیه ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش‌حسابی هشت‌دهم (۰/۸) محاسبه می‌گردد.

ماده پنجم (۵):

در اجرای ماده دهم (۱۰) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، بهره‌برداران از فضاهای پارک حاشیه‌ای مکلف‌اند ظرف مدت ۲۰ روز کاری از تاریخ صدور صورت حساب در سامانه، نسبت به پرداخت و تسویه بدهی اعلامی اقدام نمایند؛ در صورت عدم پرداخت بدهی، به صورت ماهیانه دو درصد (۲٪) و تا سقف بیست و چهار درصد (۲۴٪) سالیانه، جریمه بدهی بر میزان بدهی اعلامی افزوده خواهد شد. بدهی بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود.

تبصره یکم (۱):

در اجرای ماده ششم (۶) قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی سال ۱۴۰۱، عدم پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» بوده و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف اقدام نماید. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است پلاک وسایل نقلیه‌ای را که نسبت به پرداخت نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای در بازه‌ی زمانی مقرر در این ماده اقدام نمی‌نمایند، جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی کند.

تبصره دوم (۲):

شهرداری تهران مجاز است در صورت همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در اجرای مفاد این مصوبه تا میزان حداکثر پنج درصد (۵٪) از درآمد حاصل از اجرای این مصوبه را در قالب موافقت‌نامه‌ای برای اجرای مطلوب مقررات پارک حاشیه‌ای و وصول بهای خدمات موضوع مصوبه برای پلیس راهور و همچنین تا میزان حداکثر ۳٪ برای وصول بهای خدمات از طریق درگاه‌های دیگر هزینه نماید.

ماده ششم (۶):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است صرفاً در معابری که پس از گذشت حداقل سه ماه از اعمال نرخ‌های موضوع این مصوبه، در ساعاتی از روز که دارای ضریب اشغال



مشخصات لایحه

پارکینگ بیش از نود درصد (۹۰٪) هستند، نسبت به محاسبه حق توقف پارک حاشیه‌ای با اعمال ضرایب زیر اقدام نماید.

جدول شماره (۳) - ضریب ساعات اوج و غیر اوج

اوج (از ساعت ۷ صبح الی ۱۰ صبح) (از ساعت ۱۶ الی ۱۹)	غیر اوج (از ساعت ۱۰ صبح الی ۱۶ بعدازظهر) (از ساعت ۱۹ الی ۲۱)
۱/۵	۱

ماده هفتم (۷):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه دارای پلاک معلولین و جانبازان در معابر مجاز به پارک حاشیه‌ای ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده هشتم (۸):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است جهت مدیریت و ساماندهی فضاهای پارک حاشیه‌ای، از کلیه ظرفیت‌های ممکن اعم از مشارکت بخش خصوصی، تعاونی‌ها یا عوامل انسانی با رعایت مفاد ماده هفتم (۷) آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۴، استفاده نماید.

ماده نهم (۹):

بر اساس اصلاحیه ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، کلیه درآمدهای ناشی از مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌بایست صرفاً به توسعه حمل و نقل عمومی اختصاص یابد.

ماده دهم (۱۰):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است تا پایان سال ۱۴۰۵ نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق (۲۲) گانه شهر تهران به میزان حداقل یکصد و بیست هزار ۱۲۰/۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.



مشخصات لایحه

ماده یازدهم (۱۱):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را در بازه‌های زمانی شش (۶) ماهه به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

ماده دوازدهم (۱۲):

از ابتدای سال ۱۴۰۵ این مصوبه ملاک عمل می‌باشد و کلیه مصوبات قبلی شورای اسلامی شهر تهران مرتبط با موضوع این مصوبه لغو می‌گردد.



مشخصات لایحه

گزارش توجیهی:

۱- مبانی حقوقی و قانونی

الف- ضوابط قانونی ناظر بر مدیریت پارک حاشیه‌ای در ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی»
مصوب ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی و اصلاحیه صورت گرفته بر اساس قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی رئیس‌جمهور محترم به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت‌وزیران مشخص شده است. مطابق اصلاحیه صورت گرفته در ماده مذکور، شهرداری‌ها می‌توانند به‌منظور استفاده صحیح از عرض معابر شهری با تعیین محل‌های توقف حاشیه‌ای خودرو با هماهنگی پلیس راهور، از ابزارهای لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت توقف (کارت پارک) استفاده نموده و مبلغ مناسبی که شاخص‌های آن را شورای هماهنگی ترافیک استان بر اساس مدت‌زمان توقف و میزان آلوده‌شد (ترافیک) معابر تعیین می‌کند، پس از طی مراحل قانونی، از شهروندان اخذ و صرف تو سعه حمل‌ونقل عمومی می‌نماید. توقف بدون مجوز، به‌منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» است.

بر این اساس شهرداری تهران در سنوات گذشته، لایحه مربوط به تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای را بر مبنای ضوابط و مقررات موضوعه تهیه و جهت تصویب در شورای اسلامی شهر تهران به‌منظور تصویب در مراجع قانونی ارسال می‌نماید. مطابق تبصره یکم (۱) ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، «نحوه مدیریت پارک‌های حاشیه‌ای و تعیین معابر پرتراфик، شرایط و نحوه جذب و آموزش به‌کارگیری متصدیان مربوطه به‌موجب آئین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد.» در همین راستا هیئت محترم وزیران در سال ۱۳۹۴ به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی را به تصویب رساند. به‌موجب بند (ت) ماده (۱) آیین‌نامه مذکور، «معابر شهری پرتراфик» که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند معابری هستند که مطابق ماده (۲) این آیین‌نامه به شرح ذیل تعیین می‌شوند:



مشخصات لایحه

۱- معابری که بر اساس مطالعات تحلیل عرضه و تقاضای پارکینگ، تقاضا برای پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در یک دوره زمانی حداقل شش ساعته بیش از میزان عرضه پارکینگ در حاشیه معابر موردنظر باشد. ضمناً مطالعات موضوعی فوق‌الذکر بر اساس مصوبات شورای عالی در خصوص انواع مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها، توسط شهرداری برای ناحیه‌ای با محدوده مشخص و با ملاحظه عرضه پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای و سطح سرویس معابر موردنظر انجام می‌پذیرد. مرجع تصویب این مطالعات، شورای عالی استان‌ها می‌باشد. در شهر تهران، مرجع تصویب، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران است.

۲- بیش از پنجاه درصد تقاضای پارک حاشیه‌ای بر اساس مطالعات بند (الف) برای دسترسی به کاربری‌های غیرمسکونی شامل تجاری، اداری، خدماتی، آموزشی، رفاهی، درمانی، زیارتی یا تفریحی باشد.

۳- حداکثر از نوع شریانی درجه (۱) و حداقل از نوع جمع و پخش‌کننده مطابق استاندارد شماره (۱۴۱۴۷) مورخ ۱۳۹۰ سازمان ملی استاندارد ایران با موضوع معابر شهری - طبقه‌بندی باشد.

ب- بنابراین ضوابط فنی مربوط به تعیین معابر پرترافیک شهری که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند بر اساس ماده (۲) فوق‌الذکر تعیین و وفق تبصره (۲) ماده (۴) آیین‌نامه مذکور به تصویب شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران می‌رسد. از لحاظ نحوه تعیین میزان عوارض پارک حاشیه‌ای نیز مطابق تبصره (۳) ماده (۳) آیین‌نامه فوق‌الذکر میزان عوارض پارک حاشیه‌ای «باید به گونه‌ای باشد که شهروندان نسبت به کاهش زمان توقف، کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی و یا ترجیح استفاده از پارکینگ‌های عمومی غیر حاشیه‌ای ترجیح شوند.»

لذا با عنایت به مبانی فوق‌الذکر و با توجه به تبصره (۱) ماده (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ راجع به لزوم تصویب لوایح مربوط به عوارض توسط شوراهای اسلامی کشور تا قبل از پانزدهم بهمن ماه هر سال، در اجرای ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و بر اساس اصلاحیه ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی در قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، ابلاغی رئیس‌جمهور محترم به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و تبصره (۲) ماده (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ و صورت جلسه شماره هفتاد و ششم (۷۶) شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ و نیز مستند به بند (۲۶) ماده یکصد و هفتم (۱۰۷) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با



مشخصات لایحه

اصلاحات بعدی، «لایحه تعیین بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.

ج- شایان ذکر است لایحه سال ۱۴۰۵، با توجه به ضرورت قیمت‌گذاری پارک حاشیه‌ای باهدف سوق دادن پارک‌های کوتاه‌مدت (کمتر از ۲ ساعت) به پارک حاشیه‌ای و برای پارک‌های بلندمدت (بیش از دو ساعت)، به پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای ارسال می‌گردد.

نرخ پایه عوارض برای سال آتی با لحاظ روال سنوات گذشته به میزان حداکثر چهل و دو درصد (۴۲٪) نسبت به سال ۱۴۰۴ افزایش و اعمال گردیده است که در این روش، با افزایش ساعت پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر، عوارض حق توقف نیز افزایش یافته و این امر سبب می‌گردد، پارک حاشیه‌ای بلندمدت، توجیه اقتصادی نداشته باشد.

د- همچنین به منظور مدیریت تقاضا و تخصیص فضاهای پارک، امکان برنامه‌ریزی سفرهای چندوجهی شهروندان و استفاده از مدهای حمل و نقلی بهینه، قابلیت رزرو فضای پارک و اطمینان شهروندان از امکان دسترسی به فضای پارک و جلوگیری از سفرهای غیرضروری برای یافتن فضای پارک به عنوان ابزاری کارآمد در این حوزه قابل تعریف می‌باشد که به منظور برطرف کردن یکی از چالش‌های اساسی که کمبود فضای پارک و جست‌وجوهای طولانی مدت برای یافتن جای مناسب برای پارک می‌باشد، طرح «رزرو پارک حاشیه‌ای هوشمند» مطرح می‌گردد.

این طرح یک سیستم مبتنی بر فناوری‌های نوین و هوشمند می‌باشد که در صورت ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز برای انجام این امر در سال ۱۴۰۵، به منظور پوشش بخشی از هزینه‌های فنی، اجرایی و پیاده‌سازی رزرو فضاهای پارک حاشیه‌ای به شرح ذیل، افزایش ۳۰ درصدی نرخ پایه در حالتی که فضای پارک رزرو می‌گردد، در نظر گرفته شده است.

○ سنسور تشخیص وضعیت اشغال فضای پارک در داخل زمین و استفاده از چراغ‌های چشم‌گربه‌ای به منظور نمایش بصری وضعیت فضاهای پارک (رزرو، آزاد و ...) و یا سنسورهای تشخیص وضعیت و چراغ سرخود به صورت یکجا.

○ پارکبان مجهز به تبلت و Hand Held تجهیز شده با دوربین و پردازش خودکار پلاک مجهز به GPS با امکان به‌روزرسانی سیستم، ثبت تخلف و مشاهده فضاهای رزرو شده توسط شهروندان و قابلیت چک پلاک ثبت‌شده هنگام رزرو و خودرو پارک شده



مشخصات لایحه

○ ایجاد اپلیکیشن شهروندی باقابلیت نمایش موارد مربوط به آزاد یا رزرو بودن فضای پارک و امکان پرداخت آنلاین.

۲- مبانی فنی و تخصصی

در بعضی از شهرها، شهرداری‌ها استفاده از جای پارک کنار خیابان را گاهی به وسیله اعمال ضوابطی محدود می‌نمایند. این مقررات اغلب شامل ایجاد محدودیت در میزان استفاده از فضای پارک حاشیه‌ای برای یک یا دو ساعت است؛ اما گاهی بر این محدودیت ساعت نمی‌توان نظارت داشت. وقتی تمام ظرفیت فضاهای پارک حاشیه‌ای کنار خیابان اشغال شده است، حجم گسترده تقاضا برای عرضه‌ی اندک فضای پارک شکل گرفته و رانندگان منتظر می‌مانند که یکی از خودروهای پارک شده بخواند از پارک خارج شود. به این ترتیب هر چه تعداد خودروهایی که خواهان جای پارک هستند بیشتر باشد، زمان بیشتری برای یافتن آن نیاز خواهند داشت. تلاش برای یافتن جای پارک، صافی متحرک از خودروهایی که منتظر یافتن آن هستند ایجاد می‌کند؛ اما یک فرد نمی‌تواند در نظر بگیرد که چند خودرو در صف پارک هستند؛ زیرا این خودروها از خودروهای دیگری که برای انجام کاری در حال گذر هستند قابل شناسایی نمی‌باشند. با این حال برخی از محققان تلاش کرده‌اند که تعداد خودروهای در حال گشت و زمان صرف شده آن‌ها را برای یافتن جای پارک تخمین بزنند که در این تحقیق میانگین زمان برای یافتن جای پارک $\frac{3}{5}$ دقیقه الی $\frac{13}{9}$ دقیقه بوده است. این مطالعات در محدوده‌هایی انجام شده است که قیمت جای پارک در آن پایین و حجم ترافیک بالا بوده است و گمان می‌رفته که مشکل جای پارک دارد. حتی صرف زمانی اندک برای یافتن جای پارک نیز می‌تواند به ترافیک پیش‌بینی نشده‌ای منجر شود.

به عنوان مثال اگر مرکز شهر پرتراffیکی را در نظر بگیریم که برای یافتن یک جای پارک به طور متوسط سه دقیقه وقت صرف شود، در صورتی که در روز از هر جای پارک به طور متوسط ۱۰ خودرو استفاده کنند، هر جای پارک در یک روز، ۳۰ دقیقه زمان یافتن در بر خواهد داشت. اگر متوسط سرعت خودرو در این مدت، ۱۰ کیلومتر در ساعت باشد و هر جای پارک، یک سفر ۵ مایلی در روز ایجاد می‌کند. یک بلوک شهری تجاری به طور میانگین ۳۳ جای پارک در حاشیه خود ایجاد می‌کند؛ بنابراین هر بلوک تجاری در هر روز ۱۶۵ کیلومتر و ۶۰ هزار کیلومتر در هر سال سفر ایجاد خواهد کرد. به دلیل این که به دنبال جای پارک بودن، لازم به ذکر است در محدوده‌هایی که به طور معمول هم پرتراffیک هستند، ترافیک را تشدید می‌کند.



مشخصات لایحه

ب- با توجه به توضیحات فوق، سیاست‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای باید به گونه‌ای باشد که بتواند مدیریت شهری را در راستای رسیدن به اهداف ذیل یاری نماید:

۱. ایجاد تمایل در تغییر مد حمل و نقل شهروندان
۲. جلوگیری از سفرهای جست و جوی فضای پارک
۳. جلوگیری از پارک دابل و انسداد مسیر
۴. توزیع چگالی پارک حاشیه در معابر مختلف
۵. اختصاص عوارض پارک حاشیه‌ای برای توسعه حمل و نقل عمومی
۶. کاهش استفاده از خودرو و در نتیجه آن کاهش آلودگی‌های زیست محیطی

ج- مزایای سیستم هوشمند پارک حاشیه‌ای به شرح ذیل می‌باشد:

۱. جلوگیری از پرداخت نقدی در خیابان‌ها و پرداخت الکترونیکی
۲. ثبت سوابق پارک شهروندان در سامانه معرفی شده از سوی شهرداری جهت گزارش به ایشان
۳. جلوگیری از فساد و دریافت هزینه خارج از تعرفه
۴. حفظ کرامت شهروندان

لذا با توجه به توضیحات مذکور در خصوص ابعاد فنی و تخصصی، در لایحه ارسالی به‌مانند سال گذشته بر لزوم مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای، بر رده‌بندی معابر مجاز پارک حاشیه‌ای بر اساس شاخصه‌های نظیر موقعیت مکانی، رده‌ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری یا اداری که از سوی شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران تعیین خواهد شد و همچنین بازه‌ی زمانی اوج و غیر اوج تقاضای استفاده از پارک حاشیه‌ای تأکید گردیده است.

۳- مبانی زیست محیطی

الف- رشد سریع جمعیت و افزایش تملک وسایل نقلیه شخصی، گسترده‌ی جغرافیایی شهر را به دنبال دارد. در چنین شهرهایی سیستم حمل و نقل درون شهری اهمیت ویژه یافته و به نحوی طراحی می‌گردد که حداکثر کارایی را در سرویس دهی به شهروندان داشته باشد. با افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه در شهرها، تراکم و افزایش آلودگی هوا به‌ویژه در مناطق مرکزی شهر تشدید شده که این امر یکی از عوامل افزایش تعداد



مشخصات لایحه

تصادفات در شبکه راه‌ها است. خصوصاً اینکه شبکه راه‌ها برای حجم‌های ترافیکی موجود طراحی نگردیده است. در چنین شرایطی، افزایش پارک حاشیه‌ای نیز منجر به کاهش عرض معابر و در نتیجه افزایش مشکلات شبکه راه‌ها می‌شود. دلیل اینکه چرا به این مشکل در طول زمان توجه نشده است این است که مهندسان ترافیک تنها به مدیریت ترافیک جاری شهر توجه داشته و از مدیریت پارکینگ غافل شده‌اند. لذا یکی از مشکلات عمده در مدیریت ترافیک، «مدیریت ترافیک ساکن» است.

ب- زمان توقف خودروهای سواری شخصی در شهرها به مراتب بیش از مدت زمان حرکت آن‌هاست. بنابراین، پیش‌بینی فضای مناسب پارکینگ برای خودروها به‌ویژه در مناطق پرتراکم و مرکزی شهر علاوه بر صرفه‌جویی در زمان تلف‌شده برای جست‌وجوی فضای پارکینگ، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش استهلاک وسایل نقلیه و آثار نامطلوب روانی، باعث کاهش حجم خودروهای سرگردان در جست‌وجوی فضای پارکینگ و در نتیجه کاهش زمان تأخیر در شبکه می‌شود. به عقیده برخی از کارشناسان، خطر تصادف بیشتر از آنکه به ترافیک جاری مرتبط باشد به ترافیک سرگردان مربوط است؛ بنابراین با توجه به مشکلات مذکور، می‌بایست باهدف استفاده بهینه از فضا و امکانات موجود در حل این مشکل قدم برداشت.

از مزایای مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌توان به کاهش استفاده از وسایل نقلیه و در نتیجه کاهش آلودگی هوا، کاهش تداخل وسایل نقلیه با یکدیگر و به دنبال آن افزایش ایمنی اشاره نمود. همچنین اختصاص عوارض دریافت شده از پارک حاشیه‌ای به حمل‌ونقل عمومی موجب توسعه زیرساخت حمل‌ونقل عمومی می‌گردد که خود منجر به افزایش سهم سفر عمومی و کاهش سهم سفرهای شخصی و همچنین کاهش آلودگی هوا می‌شود.

۴- مبنای اقتصادی

چنانچه توقف در کنار خیابان، ارزان‌تر از توقف در پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای باشد، جست‌وجوی جای پارک از جنبه فردی، انتخابی عقلانی است؛ اما از جنبه عمومی، این کار موجب افزایش ترافیک، اتلاف سوخت، افزایش تصادفات و آلوده‌سازی هوا می‌شود. این مسائل وقتی ایجاد می‌شود که هزینه استفاده از فضاهای پارک حاشیه‌ای، ناچیز باشد.

اگر شهری، عوارض منطقی برای پارک کنار خیابان وضع کند که به اندازه‌ای بالا باشد که همیشه تعدادی از جای پارک‌های مجاور هر بلوک خالی بماند، رانندگان همیشه جای پارک خالی در نزدیکی مقصدشان به‌منظور توقف کوتاه‌مدت، خواهند یافت. قیمت واقعی باوجود بالا یا پایین بودن باید به گونه‌ای وضع شود که کمبود جای پارک احساس نشود. سیاست‌گذاران در این حوزه، اغلب خدمات عمومی را به گونه‌ای قیمت‌گذاری



مشخصات لایحه

می‌کنند که هزینه بازتولید آن را تأمین کند. به عنوان مثال کاهش میزان اشباع پارک حاشیه‌ای ضرورت سرمایه‌گذاری در توسعه فضاهای پارکینگ را کاهش می‌دهد.

اقدامات صورت گرفته در خصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای

از سال ۱۳۹۸ مطالعات لازم در خصوص مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای در سطح مناطق از سوی سازمان حمل و نقل و ترافیک انجام شده و بر اساس نتایج این مطالعات و آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۹۴، معابر واجد شرایط مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای در سطح مناطق ۲۲ گانه تهران مورد شناسایی و لیست این معابر طی صورت‌جلسات شورای ترافیک تهران در سال ۱۳۹۹ به تصویب رسید که بر این اساس و تخمین‌های صورت گرفته بر اساس مطالعات و ارزیابی‌های به عمل آمده، تعداد فضای پارک حاشیه‌ای در معابر مورد تصویب، حدود ۱۲۰/۰۰۰ جایگاه در سطح کل معابر مناطق ۲۲ گانه شهر تهران می‌باشند.

وضعیت حال حاضر پروژه مدیریت پارک حاشیه‌ای در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران

نسبت به انعقاد قرارداد و ساماندهی (تجهیز و بهره‌برداری) برای تعداد ۳۲۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای در سطح معابر مناطق ۱،۴،۵،۲۲ اقدام گردیده است.

شایان ذکر است اقدامات لازم برای اجرای پروژه مدیریت پارک حاشیه‌ای در سطح مناطق ۳،۶،۸ نیز در حال انجام می‌باشد و بر اساس پیش‌بینی صورت گرفته تا قبل از پایان سال جاری نسبت به انعقاد قراردادهای مربوطه با تعداد حدودی ۲۷۰۰۰ فضای پارک اقدام خواهد گردید.

با عنایت به توضیحات فوق‌الذکر و با امعان نظر به اینکه ساختار اجرایی مدیریت پارک حاشیه‌ای در سال آینده مطابق سال جاری خواهد بود، لایحه پیشنهادی برای سال ۱۴۰۵ با رویکرد حفظ شاکله‌ی مصوبه سال ۱۴۰۴ و در نظر گرفتن تغییرات حداقلی تدوین و ارائه گردیده است.



تاریخ: 1404/11/20

شماره:

1356791/10
پیوست: 9

بسم الله الرحمن الرحيم

جناب آقای مهندس چمران
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

**موضوع: لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران
در سال 1405**

سلام علیکم

با احترام، در اجرای بند (ب) ذیل تبصره یکم (1) ماده دوم (2) و ماده ششم (6) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال 1401 و بند بیست و ششم (26) ماده یکصد و هفتم (107) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب 1375 با اصلاحات و الحاقات بعدی و با استناد به ماده پانزدهم (15) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب 1389 با اصلاحات و الحاقات بعدی و تبصره دوم (2) ماده سوم (3) «آیین نامه اجرایی تبصره (1) ماده پانزدهم (15) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» هیئت وزیران مصوب 1394 و ماده بیست و هفتم (27) «نستور العمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره 184125 مورخ 1404/09/29 وزارت کشور، به پیوست لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال 1405» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.

علیرضا آکانی

رونوشت: جناب آقای باقری، معاون محترم برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا
جناب آقای هرمزی، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک

۱۲۰/۲۱۴۴۱

۱۴۰۴، ۱۱، ۲۰

جناب آقای محمد آخوندی رئیس محترم کمیسیون برنامه و بودجه - جناب آقای سید جعفر تشکری هاشمی رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵

سلام علیکم؛

به پیوست تصویر نامه شماره ۱۰/۱۳۵۶۷۹۱ مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۰ جناب آقای دکتر علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران در خصوص لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵ را ایفاد می‌نماید.

لایحه مزبور به شماره ۱۶۰/۲۱۴۴۱ مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۰ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و اعلام وصول شده است.

ضمن ارجاع لایحه مزبور به آن کمیسیون ها به عنوان کمیسیون مشترک سیاست‌گذار است ، وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم ماده چهاردهم (۱۴) آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب ۱۳۷۸/۱/۱۱ هیأت وزیران و ماده یازدهم (۱۱) و سیزدهم (۱۳) دستورالعمل نحوه اداره جلسات، رأی‌گیری و بررسی پیشنهادهای واصل شده به شورا مصوب ۱۳۹۲/۲/۱۹ شورای عالی استان‌ها، گزارش مشترک آن کمیسیون ها دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن را ظرف یک هفته به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرمایید تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. /م

مهدی چمران
رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: - جناب آقای دکتر علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران بازگشت به لایحه مزبور جهت استحضار و دستور هماهنگی .
- روسای محترم کمیسیون‌های شهرسازی و معماری؛ فرهنگی، اجتماعی؛ نظارت و حقوقی؛ سلامت، محیط زیست و خدمات شهری با تصویر لایحه مزبور جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون مشترک و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات .
- رئیس محترم امور پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تهران جهت اعلام نظر کارشناسی .
رئیس محترم کمیته تنقیح مصوبات شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار .
- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات جهت پی‌گیری (۶/۵۰/۴).

عنوان:

تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۵

مقدمه:

در اجرای بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده یکصد و هفتم (۱۰۷) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵/۰۳/۰۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی و با استناد به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» هیئت‌وزیران مصوب ۱۳۹۴ و ماده بیست و هفتم (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۸۴۱۲۵ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹ وزارت کشور، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۵ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران را مطابق مواد ذیل محاسبه و اخذ نماید.

ماده یکم (۱):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران بر اساس مدت‌زمان پارک، مطابق جدول شماره (۱) تعیین و بر مبنای اعمال ضریب مربوط به رده‌بندی معابر، وفق جدول شماره (۲) محاسبه می‌گردد.

جدول شماره (۱) نرخ پایه حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران

بر اساس مدت‌زمان توقف (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت‌زمان حداکثر دو ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت دو ساعت)
سواری و وانت	۶۱,۰۰۰	۸۰,۰۰۰
کامیونت و مینی‌بوس	۱۲۵,۰۰۰	۱۵۴,۰۰۰

جدول شماره (۲) ضریب مربوط به رده‌بندی معابر

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱/۸	۱/۴	۱/۲	۱

تبصره یکم (۱):

بهای خدمات حق توقف موتورسیکلت تعیین شده در پارک‌های حاشیه‌ای تعیین شده برابر با بیست درصد (۲۰٪) تعرفه‌های مربوط به اقسام معابر رده‌بندی جداول شماره ۱ و ۲ خواهد بود.

ماده دوم (۲):

رده‌بندی معابر شهری برای پارک حاشیه‌ای بر اساس بند یکم (۱) ماده دوم (۲) صورت‌جلسه شماره هفتاد و ششم (۷۶) شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ خواهد بود. شورای مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معبر در مقاطع زمانی شش (۶) ماهه اقدام نماید.

ماده سوم (۳):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات وسایل نقلیه در سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران یا درگاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می‌گردد. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است نسبت به اطلاع‌رسانی به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه‌های هوشمند پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای اقدام کند.

ماده چهارم (۴):

در صورتی که حساب شهروندان در سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران دارای اعتبار ریالی کافی باشد، و پرداخت بدهی از طریق این سامانه‌ها انجام شود، نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسیله نقلیه ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش‌حسابی نهم (۰/۹) محاسبه می‌گردد.

ماده پنجم (۵):

در اجرای ماده دهم (۱۰) قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی سال ۱۴۰۱، شهرداری تهران مکلف است از طریق پیامک، زمان و محل وقوع پارک حاشیه‌ای و مهلت پرداخت را به بهره‌برداران از فضاهای پارک حاشیه‌ای اطلاع رسانی کند. شهروندان مکلفاند ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ ابلاغ بدهی از طریق پیامک، نسبت به پرداخت و تسویه بدهی اعلامی اقدام نمایند؛ در صورت عدم پرداخت بدهی، به‌صورت ماهیانه دو درصد (۰/۲٪) و تا سقف بیست‌و‌چهار درصد (۰/۲۴٪) سالیانه، جریمه بدهی بر میزان بدهی اعلامی افزوده خواهد شد. بدهی بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به‌عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل‌وانتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود.

تبصره یکم (۱):

در اجرای ماده ششم (۶) قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی سال ۱۴۰۱، عدم پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به‌منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» بوده و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف اقدام نماید. شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است پلاک وسایل نقلیه‌ای را که نسبت به پرداخت نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای در بازه‌ی زمانی مقرر در این ماده اقدام نمی‌نمایند، به همراه مستندات تخلف جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی کند.

تبصره دوم (۲):

شهرداری تهران مجاز است در صورت همکاری فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در اجرای مفاد این مصوبه تا میزان حداکثر پنج درصد (۰/۵٪) از درآمد حاصل از اجرای این مصوبه را در قالب موافقت‌نامه‌ای برای اجرای مطلوب مقررات پارک حاشیه‌ای و وصول بهای خدمات موضوع مصوبه برای پلیس راهور هزینه نماید.

ماده ششم (۶):

شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است صرفاً در معابری که پس از گذشت حداقل سه ماه از اعمال نرخ‌های موضوع این مصوبه، در ساعاتی از روز که دارای ضریب اشغال پارکینگ بیش از نود درصد (۰/۹۰٪) هستند، نسبت به محاسبه حق توقف پارک حاشیه‌ای با اعمال ضرایب زیر اقدام نماید.

ضریب بازه‌ی زمانی	اوج (از ساعت ۷ صبح الی ۱۰ صبح) (از ساعت ۱۶ الی ۱۹)	غیراوج (از ساعت ۱۰ صبح الی ۱۶ بعدازظهر) (از ساعت ۱۹ الی ۲۱)
	۱/۵	۱

ماده هفتم (۷):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه دارای پلاک معلولین و جانبازان در معابر مجاز به پارک حاشیه‌ای ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده هشتم (۸):

شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است جهت مدیریت و ساماندهی فضاهای پارک حاشیه‌ای، از کلیه ظرفیت‌های ممکن اعم از مشارکت بخش خصوصی، تعاونی‌ها و عوامل انسانی با رعایت مفاد ماده هفتم (۷) آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۴، استفاده نماید.

ماده نهم (۹):

بر اساس اصلاحیه ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، کلیه درآمدهای ناشی از مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌بایست صرفاً به توسعه حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد.

ماده دهم (۱۰):

شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) مکلف است تا پایان سال ۱۴۰۵ نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق (۲۲) گانه شهر تهران به میزان حداقل یکصد و بیست هزار ۱۲۰/۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.

ماده یازدهم (۱۱):

شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را در بازه‌های زمانی شش (۶) ماهه به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

ماده دوازدهم (۱۲):

از ابتدای سال ۱۴۰۵ این مصوبه ملاک عمل می‌باشد و کلیه مصوبات قبلی شورای اسلامی شهر تهران مرتبط با موضوع این مصوبه لغو می‌گردد.