

کتابنامه حمل و نقل

نشریه علمی داخلی سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
شماره دوم، نیمه دوم شهریور ۸۷

نشریه علمی داخلی سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد
شماره دوم - نیمه دوم شهریور ۱۳۸۷

مسئول داخلی نشریه : علی زایرزاده، مهران مزاری
شورای سردبیری : مهندس حمید قاسمی هنری
مهندس کامران اخباری

همکاران علمی این شماره: مهندس مهران مزاری
مهندس علی زایرزاده

همکاران حمل و نقل و ترافیک :

مهندس میثم ضیایی

مهندس مسعود نادرنژاد

مهندس مهران مزاری

مهندس علی زایرزاده

مهندس احسان جمشیدی

همکاران کامپیوتر و آمار :

مهندس حامد رضایی فر

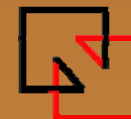
مهندس وحید امینی طوسی

سرکارخانم الهام فرهمندی

سرکارخانم فاطمه زاهدی

نشانی پایگاه اینترنتی: www.mashadtraffic.ir

نقل مطالب این نشریه با ذکر ماخذ بلا مانع است.
مطالب مندرج در این نشریه، الزاماً بیانگر مواضع و دیدگاههای سازمان حمل و نقل و ترافیک
مشهد نمی باشد.



سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد

پیشگفتار

باز هم بهار قرآنی دیگر از راه رسید تا مؤمنین روزه دار با بهره گیری از این خون گسترده و گشایش درهای رحمت الهی زنگار از دل بزدایند. برای کلیه همکاران محترم آرزوی قبولی طاعات و عبادات داریم.

امسال با توجه به آغاز ماه مبارک رمضان از دوازدهم شهریورماه، سفرهای تابستانی زائرین روضه منور رضوی زودتر از سالهای گذشته پایان پذیرفت. گرچه در دهه اول شهریور ماه ترافیک شهرمان با تراکمی زائد الوصف روبرو بود ولی با بازگشت زائرین به شهرهای خویش خیابانهای شهر خود را برای رفتار ترافیکی خاص ماه مبارک رمضان مثل ترافیک زمان قبل از افطار و یکی دو ساعت پس از آن آماده کردند.

از سوی دیگر رخدادهای دیگر پیش رو یعنی آغاز سال جدید تحصیلی هر ساله تأثیرات ویژه خود را بر تردد شهری می‌گذارد و امیدواریم با تدابیر اندیشیده شده و با همکاری همه جانبه مسئولین مهرماه امسال با کمترین مشکلات ترافیکی روبرو باشیم.

تازه‌های حمل و نقل

دیوار لیزری قرمز به جای چراغ قرمز

نقش چراغ راهنمایی در روانسازی ترافیک بر کسی پوشیده نیست، اما برخی رانندگان معمولاً از چراغ قرمز عبور می‌کنند و قوانین را نادیده می‌گیرند. گاه رانندگان عجول برای سریعتر به مقصد رسیدن، جان انسان‌ها را به بازی می‌گیرند. به تازگی، راهکار جالبی برای جلوگیری از عبور رانندگان از چراغ قرمز اندیشیده شده است. «هان یونگ لی»، مبتکر کره‌ای برای جلوگیری

از گذشتن رانندگان از چراغ قرمز نوعی دیوار مجازی قرمز طراحی کرده است. این دیوار مجازی به طور کامل عرض خیابان را می‌پوشاند و باعث توقف اجباری رانندگان پشت چراغ قرمز می‌شود.



هنگامی که زمان روشن شدن چراغ قرمز فرا می‌رسد، راه به وسیله تاباندن لیزر روی پلاسمای به طور کامل بسته می‌شود. به این ترتیب، رانندگان مجبور به توقف می‌شوند و عابران پیاده به راحتی می‌توانند از عرض خیابان بگذرند. این روش به صورت تئوریک مورد پسند قرار گرفته است، ولی هنوز معلوم نیست چه زمانی عملی می‌شود.

کارت زرد به دوپهرفه سواران بی احتیاط پاریس

هفته اول جولای سال ۲۰۰۸ پاریس اولین سالگرد حضور «دوچرخه‌های عمومی» در خیابان‌های خود را جشن گرفت و این اتفاق، که برخی از آن به عنوان تحولی در زمینه حمل و نقل درون شهری در

ایر شهرها نام می‌برند، توجه بسیاری از شهرهای دیگر را به خود جلب کرده است.

از زمانی که برتران دلتانو شهردار پاریس این ریسک را پذیرفت که ۱۶ هزار دستگاه ویلب (مخفف ویلیو لیبرته یا دوچرخه‌های آزاد) را در مکان‌های مختلف شهر قرار دهد، از این دوچرخه‌های خاکستری رنگ ۲۷ میلیون بار استفاده شده است.



با توجه به این مساله میزان استفاده از دوچرخه در پاریس ۷۰ درصد افزایش یافت که این موجبات خوشحالی شهردار پاریس را فراهم کرده است.

مشکل تصادفات

البته باید به نکات منفی این طرح هم توجه کرد. در حال حاضر روزانه حدود ۱۲۰ هزار سفر درون شهری در پاریس توسط این دوچرخه‌ها انجام می‌شود و هر دوچرخه در طول روز حدود ۲۲ دقیقه به طور متوسط به کار گرفته می‌شود اما استفاده بیش از حد از دوچرخه باعث افزایش سوانح رانندگی دوچرخه سواران و افزایش میزان فوت شده‌ها و مجروحان این سوانح شده است. از ژانویه ۲۰۰۸ تاکنون سه دوچرخه سوار زیر اتومبیل‌های سنگین جان داده‌اند و ۷۰ نفر هم مجروح شده‌اند. آنها همچنین متذکر شده‌اند که در

سه ماهه دوم امسال میزان حوادث با دوچرخه ۲۰ درصد کمتر از سه ماهه قبل از آن بوده است که این مساله ناشی از اخطارهای پلیس‌های راهنمایی و رانندگی به دوچرخه سواران بی احتیاط است. پلیس از هفتم جولای ۲۰۰۸ طرح نشان دادن کارت‌های زرد (مشابه کارت زرد فوتبال) به دوچرخه سواران، رانندگان و عابران پیاده‌ای که رفتار ترافیکی آنها جرم نباشد اما خطرناک به نظر برسد را شروع کرده است که این کارت‌ها در واقع شکل هشدار به آنها را دارد.

در عین حال سال قبل پلیس ۷۰۰۰ دوچرخه سوار را به دلیل ارتکاب جرائم رانندگی جریمه کرد که این میزان دو برابر جریمه‌های سال قبل بود. اما جالب است که بر اساس آخرین آمار تنها یک چهارم دوچرخه سواران کلاه ایمنی بر سر می‌گذارند و بیش از نیمی از آنها پشت چراغ‌های قرمز نمی‌ایستند.



استفاده از این دوچرخه ها برای ۳۰ دقیقه اول مجانی است و هر کس می تواند آنها را از یکی از ۱۲۰۰ ایستگاه در شهر تحویل بگیرد و تا ۳۰ دقیقه بعد به ایستگاهی دیگر تحویل بدهد

مشکل سرعت

اما آسیب رساندن و دزدیدن آنها هم موردی است که کارخانه سازنده را با مشکل روبه رو کرده است. این کمپانی در قراردادی با شهرداری پاریس متعهد شد این میزان دوچرخه را به شهرداری تحویل دهد و در عوض از امکانات تبلیغی شهرداری استفاده کند اما در یک سال اخیر حدود ۳۰۰۰ دستگاه دوچرخه (که هر کدام حدود ۴۰۰ یورو ارزش دارند) روده شده یا آسیب دیده است و این کمپانی برای جانشین کردن آنها با مشکل روبه رو شده است. بسیاری از توریست های پاریس مدعی شده اند دوچرخه های دزدی را در شهرهایی مثل بخارست رومانی، کازابلانکا و قاهره مصر دیده اند. روزنامه پاریزین فرانسه هم عکس بچه ای سوار بر یکی از این دوچرخه ها را در دهکده ای در رومانی چاپ کرد و البته شایعاتی هم منتشر شده که پلیس یک کامیون پر از این دوچرخه ها را در خارج از پاریس متوقف کرده است.

نکات جالب توجه طرح

- ۱- دوچرخه های آزاد بزرگ ترین طرح از این گونه در جهان است. در پایان امسال قرار است تعداد دوچرخه ها در پاریس به ۲۰ هزار عدد برسد
- ۲- هر روز حدود ۱۵۰۰ دوچرخه مورد تعمیرات جزئی قرار می گیرد.

۳- هزینه اجاره این دوچرخه ها بسیار اندک است. هر کس می تواند با یک یورو یک دوچرخه را برای یک روز و با ۵ یورو آن را برای یک هفته اجاره کند. اجاره یک ساله یک دوچرخه هم فقط ۲۹ یورو است. اگر کسی هم دوچرخه را ساعتی بخواهد جدا از نیم ساعت اول که مجانی است، ساعتی نیم یورو خواهد پرداخت.

۴- شهرداری پاریس از اجرای این طرح تاکنون حدود ۳۰ میلیون یورو سود کرده است اما شرکت سازنده اعلام کرده است با توجه به میزان بالای دوچرخه های دزدیده شده و آسیب دیده این کمپانی بسیار بیشتر از پیش بینی های اولیه برای این طرح ضرر کرده است

معرفی کنفرانسها و همایشها

دهمین همایش بین المللی حمل و نقل ریلی

یکی از مهمترین معیار های توسعه یافتگی کشور ها میزان بهره مندی از حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی است که استفاده بهینه از انرژی، حفظ محیط زیست و نیز ارتقاء ضریب آرامش روانی و سلامت جامعه رابه دنبال دارد همچنین گسترش حجم مبادلات تجاری ملی و بین المللی و رشد دامنه کسب و کار و جابجایی سریع مسافران، پاسخگویی به نیاز بازار و دستیابی به استانداردهای جهانی از طریق حمل و نقل ریلی بدست می آید. انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران با همکاری بخش های اجرایی، علمی و پژوهشی، سازمان های دولتی و غیر دولتی و به ویژه اعضای حقیقی و حقوقی خود دهمین

همایش بین المللی حمل و نقل ریلی را در روزهای ۲۷ و ۲۸ آبان ماه ۸۷ برگزار می کند. فضای علمی و تخصصی همایش موقعیت مناسبی برای بهره گیری از پتانسیل ها، قابلیت های موجود در کشور و ایجاد تعامل سازنده با کشورهای منطقه و جهانی به ویژه بخش خصوصی است.

محورهای همایش عبارتند از:

۱. مدیریت و اقتصاد حمل و نقل

- مدیریت زنجیره عرضه و تقاضا
- مدیریت نظام های بیمه، گمرک، تعرفه، هزینه و قیمت خصوصی سازی و سرمایه گذاری (داخلی و خارجی)
- جهانی سازی، اصلاح نظامهای حقوقی، اقتصادی، بازرگانی
- سهم زیربخش حمل و نقل ریلی و سیاستهای اصل ۴۴
- ترانزیت و ارزیابی اقتصادی طرح های شبکه ریلی
- مدیریت انرژی و صنعت حمل و نقل ریلی
- مدیریت و مهندسی بهره وری در صنعت حمل و نقل ریلی
- جایگاه حمل و نقل ریلی در رشد و توسعه اقتصادی کشور

۲. زیربنا و تاسیسات

- افزایش ظرفیت شبکه و توسعه کمی و کیفی آن
- اثرات افزایش بار محوری بر ظرفیت خطوط
- سیستمهای نوین ارتباطات و برقی کردن خطوط
- خطوط سریع السیر ریلی
- روشهای بهینه نگهداری و تعمیرات
- طراحی ایستگاههای درون و برون شهری
- روشهای نوین طراحی و ساخت خط و ابنیه فنی

۳. ناوگان

- فناوری های نوین در ناوگان باری و مسافری
- اثرات متقابل ناوگان و زیربناها
- سیستم های پیشرفته نگهداری و تعمیرات ناوگان
- طراحی و انتخاب ناوگان برقی
- طراحی و ساخت ناوگان بومی

۴. بهره برداری

- ایمنی، ترافیک و حمل و نقل ریلی
- روشهای بهینه بهره برداری از ظرفیت شبکه

- راهنمادهای نوین حمل و نقل ترکیبی
 - رویکردهای نوین بازاریابی، بازاریابی و بازار رسانی
 - فناوری ارتباطات و اطلاعات و نقش آن در افزایش کارایی
 - سیستمهای هوشمند (ITS) و حمل و نقل ریلی
- شماره تماس: ۸۸۳۱۲۲۷۲-۸۸۳۴۶۳۷۶

website: www.railassociation.ir
email: conference10@railassociation.ir

واژه نامه تخصصی

تقاضای پارکینگ Parking Demand

تعداد پارکینگهای مورد نیاز در یک منطقه معین طی یک مدت زمان مشخص می باشد.

کمبود پارکینگ Parking Deficiency

بیشتر بودن تقاضای پارکینگ در مقایسه با عرضه پارکینگ

عرضه پارکینگ Parking Supply

تعداد جایگاههای موجود جهت پارک خودرو در در یک منطقه معین می باشد.

از نگاه دوربین (جراغ ویژه عبور دوچرخه)



مقالات تخصصی

مدیریت پارکینگها (بفش دوم)

پارک معلولین

این مکان‌ها به وسیله علامات آبی رنگ یا نشانه یا تابلوی صندلی چرخدار معلولین مشخص شده است و تنها برای رانندگانی است که دارای کارت یا پلاک معلولیت می‌باشند. این کارت توسط شهرداری برای رانندگان صادر می‌شود. دیگر اتومبیل‌های پارک شده در این نقاط جریمه خواهند شد.



دستگاه پارک سنج

تعداد زیادی از دستگاه‌های پارک سنج در سراسر شهر نصب شده است. این دستگاه‌ها مانند یک تابلو اعلان در ۷ روز هفته میزان استفاده از مکان پارک را نشان می‌دهند. این دستگاه سکه یا کارت پارک را قبول می‌کند.

پارک در محدوده طرح ترافیک

پارک در محدوده طرح ترافیک غیر قانونی است. برای پارک اتومبیل باید از مکان‌های پارک در خیابان‌ها که به وسیله قسمت‌بندی بر روی آسفالت خیابان‌ها مشخص شده‌اند استفاده کرد.

مجوز پارک

مکان‌های پارک مشخص یا محل‌های پارک تقسیم‌بندی شده برای دادن مجوز پارک رزرو

می‌شوند. این نقاط با علامات مختلف مشخص شده‌اند. پارک در نقاطی که نیاز به مجوز دارند بدون برگه مجوز غیر قانونی بوده و فروشندگان بلیط نیز مسئول رسیدگی به مجوزها یا صدور آن نمی‌باشند.

پارک در مناطق مسکونی

برای پارک در این نقاط حتماً باید مجوز پارک داشته باشید تا بتوانید بیشتر از یک ساعت در نقطه‌ای خاص توقف کنید. بایستی به تابلوهای نصب شده در این مناطق توجه کرد.

پیاده‌روها

پیاده‌روها تنها برای استفاده افراد پیاده است و پارک وسیله نقلیه یا بستن مسیر پیاده‌رو خلاف مقررات است. بعلاوه هنگام پارک اتومبیل باید اطمینان حاصل کرد که مسیر عبور معلولین بسته نشده باشد. همچنین پارک در عرض خیابان ممنوع است.

فروش قبض

برای پارک ماشین در پارکینگ ابتدا باید به محل پارکینگ وارد شده و بعد از یافتن مکان پارک، قبضی برای پارک ماشین از فروشنده تحویل گرفت. جایگاه این فروشنده در جلوی در ورودی پارکینگ است که تنها وظیفه دریافت پول را بر عهده دارد.

محدودیت‌های زمانی

زمان‌های استفاده از پارکینگ بر روی تابلو اعلانات محل کنترل پارکینگ نصب شده است. توجه به این زمان‌ها الزامی است. پارک ماشین باید همیشه در محدوده مشخص شده باشد. پاک کردن خط‌کشی‌های گچی یا لاستیک ماشین ممنوع است.

مکان‌های سفید رنگ

مکان سوار کردن مسافری با رنگ سفید مشخص شده است. در این مکان برای سوار کردن مسافران و بارهایشان اجازه ۳ دقیقه توقف داده شده. این نقاط به وسیله تابلوهای سفید رنگ نشانه گذاری شده اند.

مکان‌های زرد رنگ

این نقاط برای بارگیری و باراندازی وسایل و تجهیزات می‌باشد و ۲۰ دقیقه توقف در آن‌ها مجاز است. این نقاط با علامات زرد رنگ نشانه گذاری شده اند. برخی از این مناطق تنها برای استفاده وسایل نقلیه دولتی است و با علامت «تنها برای خودروهای دولتی» مشخص شده است. دقت در محدودیت‌های زمانی پارکینگ‌ها و دیگر مسائل عمومی عبور و مرور، خیلی از مشکلات را به وجود نمی‌آورد.



محدودیت زمانی پارک در خیابان‌ها و پارک ساعتی

زمان محدود برای پارک

تابلو محدودیت زمانی پارک در تمام مناطق کنترل ترافیک نصب شده است. بعد از پارک اتومبیل در مکانی با محدودیت زمانی برای مدت کوتاهی باید پس از سپری شدن زمان، بایستی محل پارک ماشین را به اندازه ۵۰ متر برای جلوگیری از بروز مشکل ترافیک جابه جا کرد.



ماموران کنترل ترافیک برای تشخیص میزان استفاده زمانی از پارکینگ لاستیک ماشین را با استفاده از سیستم خودکار تعیین زمان بر حسب گچی شدن یا نشدن لاستیک بررسی می‌کنند. زدودن گچ از روی لاستیک ماشین غیر قانونی است.

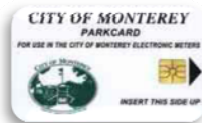
دستگاه پارک ساعتی

این دستگاه در تمام خیابان‌های اصلی و فرعی شهر نصب و بکار گرفته شده است. دستگاه پارک ساعتی توسط بخش پارکینگ شهرداری نصب شده و قابلیت پذیرفتن انواع سکه و کارت پارک‌های هوشمند را دارد. واحد اندازه‌گیری، یک ساعت پارک در محل پارکینگ است.

کارت پارک هوشمند

بخش پارکینگ شهرداری، پیشرفته‌ترین فن‌آوری‌ها را در اختیار شهروندان قرار داده است که برای مثال می‌توان از کارت پارک هوشمند نام برد.

این کارت را می‌توان برای تمام دستگاه‌های پارک ساعتی استفاده کرد. کارت پارک هوشمند مشابه کارت تلفن، به وسیله کامپیوتری که قادر است میزان پرداختی را تعیین کند برای رقم‌های متفاوت رمزگذاری می‌شود.



برای استفاده، شخص کارت خود را در دستگاه قرار می‌دهد. در ابتدا دستگاه باقی مانده اعتبار کارت را نشان داده و سپس مبلغ مورد نظر را کسر می‌کند. این کارت تا اتمام موجودی معتبر است و دارای هیچ تاریخ انقضا و استرداد پول نمی‌باشد. چنانچه افراد کارت خود را گم کنند، برای یافتن آن می‌توانند از طریق پست عمل کنند.

- برنامه پارک در مناطق مسکونی

مجموع‌های مسکونی که با حجم انبوهی از اتومبیل‌ها که نه به ساکنین تعلق دارد و نه مربوط به میهمانان همسایه‌ها، پوشیده شده‌اند، نیاز به داشتن برنامه صحیح برای پارکینگ دارند. برای اجرای این برنامه نیاز است که ۵۱ درصد از ساکنان مجتمع درخواستنامه پارکینگ را امضا کنند. سپس بخش پارکینگ شهرداری بازرسی‌های مربوطه را انجام داده و در صورت مشاهده حداقل ۷۰ درصد فضای اشغال شده، کمیته ترافیک پیشنهاد می‌کند که شورای شهر برچسب‌های اجازه پارک در منطقه مسکونی مورد نظر را صادر کند. از طرف شورا به ساکنین مجتمع برچسب‌هایی داده می‌شود تا آن را بر روی وسیله نقلیه خود نصب کنند. این مجوز در سمت چپ عقب سپر پشت ماشین نصب شده و به وسیله نقلیه امکان استفاده از فضای پارکینگ بدون محدودیت زمانی را می‌دهد. اما این مجوز، تنها اجازه پارک بدون محدودیت در همان بلوک مسکونی را می‌دهد.



مجوز پارک دائم هم برای مناطق مسکونی صادر می‌شود که این مجوز را می‌توان در سمت چپ داشبورد نصب کرد. اگرچه تنها از یک سمت خیابان می‌توان برای پارک اتومبیل استفاده کرد، اما ساکنینی که دارای مجوز هستند می‌توانند در دو سمت خیابان پارک کنند. هدف از اجرای این برنامه فراهم آوردن امکان پارک برای افراد رهگذر و ساکنین می‌باشد. اما این مجوزها در دیگر مناطق اعتباری ندارد و مانند دیگر وسایط نقلیه در مناطق سبز رنگ بیش از ۱۵ دقیقه، مناطق زرد رنگ تجاری بیش از ۲۰ دقیقه و مکان مخصوص معلولین نمی‌توان از آن استفاده کرد.

- صدور مجوز

برای صدور مجوز باید درخواست نامه مربوطه را تهیه و تکمیل کرد. این فرم در ادارات مربوطه موجود است. مدارک لازم به جهت صدور مجوز در زمان تایید درخواست شامل: گواهی نوع سکونت در مجتمع (اجاره‌ای، مالکیت) و نقشه کروکی محل می‌باشد.

- برنامه پارکینگ دو ساعته

شهرداری، برنامه‌ای را در اختیار شهروندان قرار داده که به آنها اجازه می‌دهد، برای پارک دو ساعته از این مجوز استفاده کنند.



- پارک نیم بها

شهرداری همچنین برنامه‌ای تحت عنوان تخفیف نرخ پارک دارد که به شهروندان اجازه می‌دهد، از امکانات پارک نیم بها با پرداخت سالیانه ۱۰ دلار استفاده کنند.



برنامه‌های پیشنهادی به منظور مدیریت پارکینگ در

شهر مشهد

۱- صدور مجوز پارک دائم و موقت در مناطق مسکونی با تراکم زیاد: در مناطق مسکونی با حجم زیاد تقاضای پارک (به خصوص در ساعات اوج صبح و بعدازظهر)، پارک ساکنین در حاشیه معابر اطراف، سبب کاهش میزان عرضه فضاهای پارکینگ خواهد شد. از آنجاییکه مجتمع‌های مسکونی در زمان ساخت، ملزم به تامین پارکینگ مورد نیاز خود هستند، اشغال فضای پارک حاشیه‌ای توسط ایشان غیرمجاز بوده و در صورت تمایل برای پارک در حاشیه معابر اطراف بایستی از مجوزهای موقت یا دائم که از طرف واحد پارکینگ‌های سازمان ترافیک صادر می‌گردد، استفاده نمایند.

۲- اعمال محدودیت ساعتی پارکینگ:

در مناطق مرکزی شهر و در بافت‌های تجاری با تراکم بالا که تقاضا برای پارک حاشیه‌ای زیاد می‌باشد، می‌توان مدت زمان پارک در حاشیه خیابان را محدود کرد. بدین ترتیب هر یک از وسایل نقلیه به منظور

پارک، بایستی مجوز ساعتی را خریداری نموده و از پارکینگ حاشیه‌ای استفاده نمایند. در چنین مکان‌هایی امکان پارک به مدت بیش از ۱ تا ۲ ساعت (با توجه به میزان تقاضای پارکینگ)، وجود ندارد. به منظور مکانیابی این گونه مکان‌ها، می‌توان از تعداد سفرهای جذب شده به آنها و ساعات اوج تقاضا استفاده نمود و تعداد ساعات حداکثر مجاز پارک را نیز تخمین زد.

۳- تجهیز پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای همسطح موجود:

با توجه به تعدد پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای همسطح موجود در شهر مشهد، تجهیز این پارکینگ‌ها امری ضروری می‌باشد. کنترل مکانیزه ورودی و خروجیهای پارکینگ، خط‌کشی جایگاه‌های پارک، ترسیم فلش‌های جهت نما و علائم راهنما در محوطه پارکینگ، تعمیر و نگهداری روسازی محوطه پارکینگ، استفاده از روسازی خاص، تعیین جایگاه‌های پارک ویژه معلولین و نصب و راه‌اندازی سیستم اعلام ظرفیت پارکینگ و تابلوهای راهنمای جهت‌نما به منظور هدایت صحیح و اطلاع رسانی به رانندگان وسایل نقلیه از جمله اقدامات قابل انجام در این خصوص می‌باشد.

۴- فروش مجوزهای پارک ویژه مشترکین بر مصرف:

با توجه به ظرفیت پارک در مناطق مختلف و در صورت امکان پارک طولانی مدت، می‌توان مجوزهایی برای رانندگانی که ساعات زیادی از شبانه‌روز از پارکینگ استفاده می‌کنند، با اعمال تخفیف‌های ویژه‌ای صادر نمود.