«فرهیختگان» بررسی می‌کند

۶۳ درصد خودروهای تهران جای پارک ندارند

پانیذ رحیمی
خبرنگار گروه اقتصاد

براساس گزارش‌های شهرداری تهران، جمعیت ۹/۵ میلیون نفری شهر تهران درحالی است که روزانه ۲۵ میلیون سفر در پایتخت انجام می‌شود و به ازای هر ۱/۵ نفر، یک خودرو در تهران وجود دارد. حجم بالای تمرکز در شهر تهران، این روزها خود را در قالب آلودگی هوا و ترافیک‌های سنگین نشان می‌دهد. یکی از موضوعاتی که به این معضل دامن می‌زند، مسئله کمبود فضای پارک در شهر تهران بوده، امری که براساس آمارهای رسمی عامل بسیاری از نزاع‌ها و درگیری‌ها در شهر تهران نیز است. بررسی داده‌ها و اظهارنظرهای مسئولان مدیریت شهری تهران نشان می‌دهد معضل پارکینگ‌ها در شهر تهران بسیار جدی بوده، به‌طوری‌که گفته می‌شود تهران در اوج ساعات ترافیک حدود ۱/۵ میلیون جای پارک کم می‌آورد. شهاب دبیری‌نژاد، پژوهشگر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» از آفت پارکینگ رایگان و لزوم تقویت زیرساخت حمل‌ونقل عمومی می‌گوید.

لاتاری جای پارک در شهر تهران!

با در نظر داشتن تردد ۸ میلیون خودرو و با احتساب تمام ظرفیت پارکینگ‌های مناطق ۲۲گانه شهر تهران کمتر از یک درصد افراد شانس پارک در پارکینگ‌های عمومی و خصوصی را دارند، حتی با احتساب اضافه کردن فضای پارک حاشیه‌ای نیز این سهم از بیش از ۴/۲ درصد بیشتر نمی‌شود. اما سؤال این است؛ تهرانی‌ها باید با مشکل کمبود جای پارک چه کنند؟ به اعتقاد برخی کارشناسان ارزانی جای پارک یا حتی رایگان بودن آن یکی از مشکلاتی است که علاوه بر اینکه منجر به ترافیک، آلودگی هوا و... شده، بلکه تقاضا برای جای پارک را افزایش داده است. از سوی دیگر نیز ظرفیت حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس و مترو همین الان هم توان تحمل جابه‌جایی جمعیت را ندارد و با تجمع افراد در ایستگاه‌های مترو، BRT و اتوبوس به‌ویژه در محل‌های تغییر خط مهم مانند ایستگاه‌های مترو دروازه شمیران، دروازه دولت، امام‌خمینی (ره) و تناترشهر روبه‌روییم. وضعیت در ایستگاه‌های اتوبوس هم به همین روال است و در ساعات نزدیک به آغاز به کار ادارات و همچنین حوالی بعدازظهر جا برای سوزن انداختن نیست!

تهران ۱۱۲ هزار ظرفیت پارکینگ دارد

براساس داده‌های سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، تعداد ۶۹ پارکینگ هم سطح با ظرفیت ۱۵ هزار و ۳۳۲ خودرو، ۲۴ پارکینگ طبقاتی با ظرفیت ۱۰ هزار و ۲۷۸ خودرو و ۲۳ پارکینگ مکانیزه با ظرفیت ۸۹۶ خودرو در مناطق ۲۴گانه تهران وجود دارد. در مجموع می‌توان گفت طبق اطلاعات موجود شهرداری تهران در حدود ۲۶ هزار جای پارک خودرو در تهران دارد. با توجه به داده‌های منتشرشده از مجموع ۱۱۲ هزار جای پارک (ظرفیت) در تهران، ۲۶ هزار ظرفیت متعلق به شهرداری تهران اعلام شده است؛ به بیان بهتر حدود ۲۳ درصد از پارکینگ‌های تهران توسط شهرداری ساخته شده است. همچنین در حدود ۷۷ درصد باقی‌مانده احتمالاً شامل ظرفیت پارکینگ‌های ساخته‌شده توسط بخش خصوصی و... می‌شود.

۲۵۰ هزار جای پارک حاشیه‌ای در شهر تهران

محمدحسین بوچانی، رئیس سابق مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران در ابتدای کتاب هزینه بالای پارکینگ رایگان می‌نویسد: «رشد شتابان شهرنشینی طی چند دهه اخیر در ایران با افزایش شتابان‌تر وسایل نقلیه موتوری و ازدحام ترافیک به‌ویژه در کلانشهرها همراه بوده است. این پیوند و همراهی ناپایدار و مخرب گسترش «خودرو محوری» با رشد شهرگرایی از بزرگ‌ترین معضلات شهرهای بزرگ ایران است. امروزه مدیریت ترافیک ساکن نیز یکی از دغدغه‌های مدیران شهری است؛ چرا که عدم وجود فضای پارک و سرگردانی رانندگان در طول معابر مشکل ترافیک را در شهرها چندین برابر می‌کند. بر اساس آمار و ارقام موجود تعداد فضای پارک حاشیه‌ای مجاز در معابر اصلی شهر تهران حدود ۲۵۰ هزار فضای پارک برآورد می‌شود که با در نظر گرفتن معابر فرعی و محلی و حتی نقاط غیر مجاز که از سوی رانندگان مورد استفاده قرار می‌گیرد این تعداد از مرز یک میلیون فضای پارک فراتر می‌رود؛ در حال حاضر سهم عمده‌ای از تقاضای پارکینگ مورد نیاز شهر تهران با استفاده از این فضاهای پارک حاشیه‌ای پاسخ داده می‌شود که عمدتاً رایگان یا تقریباً رایگانند و این موضوع به‌هیچ‌وجه رویکردی درست و منطبق با اصول توسعه پایدار و شاخص‌های شکوفایی شهری نیست از این رو باید با هدف استفاده بهینه از فضا و امکانات موجود در حل این مشکل قدم برداشت و ضمن آزادسازی عرصه عمومی شهر به نفع شیوه‌های پایدار حمل‌ونقل مثل دوچرخه و پیاده هزینه احداث و توسعه زیرساخت‌های حیاتی شهر به‌ویژه حمل‌ونقل عمومی را از محل درآمدهای آن تأمین کرد. بر این اساس ضروری است که بازنگری و دگرسازی اساسی در نحوه سیاست‌گذاری و مدیریت پارکینگ‌های حاشیه‌ای و غیرحاشیه‌ای شهر صورت پذیرد. شاید در نگاه اول ساخت پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای و تأمین فضای کافی برای پارک خودروها راهکار مواجهه با این مشکل به نظر برسد. بررسی نظام عرضه و تقاضا در سیستم‌های حمل‌ونقل نشان می‌دهد عرضه بیشتر تقاضای بیشتر را در پی دارد و درنهایت هر قدر هم عرضه افزایش داده شود فضای کافی تأمین نخواهد شد. اگر چه در ظاهر عرضه رایگان پارکینگ حاشیه‌ای هزینه‌ای برای شهر ندارد ولی در واقعیت هزینه‌های گزافی را بر شهر و شهروندان تحمیل و راه را برای دستیابی به عدالت فضایی سخت و طولانی می‌کند.»

کمبود جای پارک، مشکل قدیمی تهرانی‌ها

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران پیش‌تر درباره معضل جای پارک عمومی در تهران گفته بود: «پارکینگ‌ها به عنوان مستحدثاتی که دارای صرفه اقتصادی برای مردم و سرمایه‌گذاران نیستند، مانع ورود بخش خصوصی می‌شوند. طی ده‌ها سال گذشته وقتی مجوز ساخت و ساز داده می‌شد بعضاً کسری پارکینگ‌ها به جریمه کسری پارکینگ تبدیل می‌شد، درحالی‌که منابع این جرایم صرف ایجاد پارکینگ جدید در سطح شهر نمی‌شد بلکه وارد سبد هزینه‌های جاری شهر می‌شد. مثلاً برای پاساژی که روزانه هزاران نفر به آن مراجعه می‌کنند پارکینگی مناسب پیش‌بینی نشده است. افزایش قیمت زمین و هزینه ساخت رغبتی برای حضور سرمایه‌گذاران به این بخش نمی‌گذارد که در اینجا لازم است ما مشوق‌هایی درنظر بگیریم.»

آشفته‌بازار پارکینگی

بررسی آمارها از ظرفیت پارکینگ‌ها در تهران نشان می‌دهد بالغ بر ۵۴ هزار پارکینگ سرباز، بیش از ۱۸ هزار پارکینگ سرپوشیده، ۲۷ هزار پارکینگ طبقاتی، ۳۳ هزار پارکینگ مسطح، ۵۶ هزار پارکینگ عمومی، ۵۵ هزار پارکینگ خصوصی، بیش از هزار پارکینگ مکانیزه، بالغ بر ۲۱ هزار پارکینگ غیرمکانیزه و ۱۱۲ هزار فضای پارک در تهران وجود دارد. طبق داده‌های مربوط به پارکینگ در مناطق مختلف تهران، به نظر می‌رسد منطقه ۱۵ با ۱۵ درصد سهم از تردد خودرو در ساعات پرترافیک، تنها ۲۹۰۰ جای پارک دارد! همچنین منطقه ۴ با ۵۳ هزار جای پارک و مناطق ۱۷ و ۲۲ با حدود ۵۲ هزار جای پارک در صدر لیست قرار دارند. پس از آن نیز منطقه ۵ با ۱۹ هزار جای پارک، منطقه ۳ با ۱۷ هزار جای پارک و منطقه ۲ با ۱۱ هزار جای پارک در رتبه‌های بعدی قرار دارند. مناطق ۹ و ۱۳ نیز به ترتیب با حدود ۳ هزار و حدود ۲ هزار و ۸۰۰ ظرفیت پارک خودرو در انتهای لیست قرار دارند.

براساس آمارهای رسمی، مجموع ظرفیت پارکینگ‌ها و جاهای پارک در تهران درحالی حدود ۷۵۰هزار واحد است که روزانه ۲ میلیون خودروی در حال تردد در تهران وجود دارد.

شلوغ‌ترین مناطق تهران

یک آمار قابل تأمل نشان می‌دهد بیشترین فشار ترافیکی مربوط به مناطق ۹، ۳، ۱۰، ۲، ۱۳، ۱۴، ۱، ۱۹، ۱۷ و ۷ است. طبق این آمارها، مناطق ۱، ۲ و ۳ تهران که عمدتاً به‌عنوان مراکز تجاری و اداری شناخته می‌شوند، بخش زیادی از حجم سفرهای روزانه شهروندان را جذب می‌کنند. طبق داده‌های ترافیکی این مراکز به‌عنوان کانون‌های تولید و جذب سفر به شمار می‌آیند. به‌طور کلی در ساعات اوج ترافیک روزانه به ترتیب ۱۶، ۱۹ و ۲۱ درصد بیشتر از ظرفیت معابر مناطق ۱، ۲ و ۳ به‌عنوان سه نقطه پرتردد خودرو وارد آن‌ها می‌شود. این در حالی است که تعداد ظرفیت پارکینگ‌های عمومی منطقه ۱ حدود یک هزار و ۳۴۵ جای پارک برآورد می‌شود و طبق آمارها پارکینگ خصوصی در این منطقه وجود ندارد. در منطقه ۲ نیز بالغ بر ۲ هزار و ۳۰۰ جای پارک وجود دارد. در منطقه ۳ تهران نیز حدود ۳ هزار جای پارک از مجموع پارکینگ‌های عمومی و خصوصی اعلام شده است. داده‌ها نشان می‌دهد در سه منطقه شمالی شهر تهران که از پرترافیک‌ترین مناطق محسوب می‌شود، در حدود ۴ هزار جای پارک عمومی وجود دارد و تنها در منطقه ۳ تهران پارکینگ خصوصی احداث شده است.

همچنین ورودی‌های اصلی تهران از سمت شرق، غرب و جنوب شامل مناطق ۹، ۱۰، ۱۳، ۱۴، ۱۹ و ۱۷ شناخته می‌شوند که تردد روزانه خودرو در ساعات اوج ترافیک به ترتیب ۱۷، ۱۶، ۱۵ و ۱۶ درصد بالاتر از ظرفیت معابر است. طبق آمار، منطقه ۱۳ مجموعا حدود ۶۰۰، منطقه ۱۴ حدود ۲ هزار و ۷۰۰، منطقه ۱۷ بالغ بر ۱۰ هزار و منطقه ۱۹ حدود ۲ هزار و ۲۰۰ جای پارک عمومی و خصوصی دارند. همچنین منطقه ۹ که با ثبت سهم ۲۲ درصدی بیشترین سهم از ترافیک شهر را به خود اختصاص داده است، کمتر از ۲ هزار ظرفیت پارکینگ دارد.

جای خالی ۱/۵ میلیون جای پارک در تهران

رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران اخیراً در گفت‌وگویی درخصوص وضعیت ساخت پارکینگ‌های عمومی در تهران، اظهار کرد: «در دنیا استانداردهایی برای ساخت پارکینگ‌های عمومی وجود دارد به گونه‌ای که در هر یک کیلومترمربع به ۱۰ مجتمع پارکینگی با ظرفیت ۳۰۰ واحد پارکینگ نیاز است ولی در تهران در هر یک کیلومترمربع تنها سه مجتمع پارکینگی وجود دارد، یعنی در هر کیلومترمربع در تهران هفت مجتمع پارکینگی کم داریم که با یک حساب سرانگشتی و در نظر گرفتن مساحت تهران می‌توانیم بگوییم پایتخت حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحد جای پارک در قالب ۵۰۰۰ مجتمع پارکینگی کمبود دارد. به گفته آقامیری، یکی دیگر از مشکلات این است که مردم برای پیدا کردن یک جای پارک به طور معمول ۱۵ تا ۲۰ دقیقه در خیابان با ماشین روشن معطل می‌شوند و در زمان شلوغی نیز ۳۰ تا ۴۰ دقیقه برای پیدا کردن جای پارک مناسب باید خیابان‌ها را طی کنند که این مسئله سبب افزایش ترافیک و پس از آن آلودگی هوا می‌شود.»

دعوا بر سر جای پارک؛ رایج‌ترین گزارش پلیس ۱۱۰

براساس آمارها، در تهران یکی از رایج‌ترین دلایل تماس با پلیس ۱۱۰ درگیری‌های ناشی از جای پارک خودروست. با افزایش روزافزون تعداد خودروها و کمبود فضای پارک، نزاع‌های خیابانی به امری معمول تبدیل شده است. در این وضعیت، روزانه ۲۵ میلیون سفر در پایتخت انجام می‌شود و به ازای هر ۱/۵ نفر، یک خودرو در تهران وجود دارد. این تراکم، به ویژه در مناطق شلوغ، موجب بروز درگیری‌هایی بر سر جای پارک می‌شود که در برخی موارد حتی به خشونت و قتل نیز می‌انجامد.

الزام برنامه‌ریزی ویژه برای حل مسئله پارکینگ در تهران

شهاب دبیری‌نژاد، پژوهشگر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درباره وضعیت جای پارک در استان تهران مطرح کرد: «مشخصات پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران به طور کلی تصویری دقیق از وضعیت این پارکینگ‌ها ارائه می‌دهد. به نظر می‌رسد عدد ۲۶ هزار پارکینگ عمومی که اعلام شده، رقم درستی باشد. اگر پارکینگ‌های حاشیه‌ای را نیز به آن اضافه کنیم، این رقم به حدود ۲۵۰ هزار پارکینگ در تهران می‌رسد. اگر بخواهیم وضعیت پارکینگ‌ها در مقایسه با شهرهای دنیا را بررسی کنیم، می‌توان آمارهای کشورهایی مانند ایالات متحده، انگلستان و استرالیا را با وضعیت تهران مقایسه کرد. البته باید توجه داشت شرایط جغرافیایی و تراکم جمعیتی در تهران با بسیاری از این شهرها متفاوت است. تهران شهری با تراکم جمعیتی بالاست و به همین دلیل سیاست‌های حمل‌ونقل و پارکینگ ما نباید مشابه آنچه در این کشورها به کار گرفته می‌شود، باشد. ما باید سیاست‌های حمل‌ونقل را بر اساس ویژگی‌های خاص خودمان و با توجه به تجربیات شهرهای مشابه تهران، به ویژه شهرهای بزرگ اروپایی تنظیم کنیم. در این کشورها، فضای پارکینگ محدود و به طور چشمگیری گران است.»

پارکینگ حاشیه‌ای رایگان ترافیک ایجاد می‌کند

وی افزود: «یکی از نکات مطرح‌شده در کتاب هزینه بالای پارکینگ رایگان، این است که پارکینگ حاشیه‌ای رایگان می‌تواند باعث ایجاد ترافیک شدید در شهرها شود. در دسترس بودن پارکینگ رایگان موجب افزایش تمایل مردم به استفاده از خودروهای شخصی می‌شود و درنتیجه، ترافیک افزایش یافته و آلودگی هوا نیز بیشتر می‌شود. بر این اساس، در مکتب‌های جدید برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، سیاست افزایش پارکینگ رایگان یا ارزان به‌هیچ‌وجه مورد تأیید نیست. این ایده قدیمی شده و اکنون در دنیا بیشتر بر مدیریت تقاضای سفر (Travel Demand Management - TDM) تأکید می‌شود.»

حل مسئله با افزایش هزینه پارکینگ و توسعه حمل‌ونقل عمومی

دبیری‌نژاد تکمیل کرد: «یکی از مهم‌ترین ابزارهای TDM، افزایش هزینه‌های پارکینگ است، به‌ویژه در مناطق مرکزی شهر. این امر به کاهش جذابیت استفاده از خودروهای شخصی کمک کرده و به کاهش ترافیک و آلودگی هوا منجر می‌شود. از طرفی، راه‌حل‌های دیگری همچون توسعه حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس و مترو، استفاده از دوچرخه و اسکوترهای اشتراکی و همچنین افزایش استفاده از خودروهای اشتراکی، می‌تواند به کاهش ترافیک کمک کند.»

قیمت‌گذاری در حوزه پارکینگ؛ یک تیر و دو نشان

پژوهشگر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در پایان یادآور شد: «در سال‌های اخیر، در تهران سیاست‌های خودرومحوری حاکم بوده و شرایط استفاده از خودروهای شخصی راحت‌تر از حمل‌ونقل عمومی بوده است. این امر موجب افزایش تعداد خودروها و درنتیجه، رشد ترافیک و آلودگی هوا شده است. این روند هر سال بیشتر می‌شود و مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا را تشدید می‌کند. بنابراین، به نظر می‌رسد آمار پارکینگ‌های عمومی در تهران دقیق‌تر از آمار کل پارکینگ‌های حاشیه‌ای و غیرحاشیه‌ای باشد. این آمار در حدود ۲۵۰ هزار عدد تخمین زده می‌شود. از سوی دیگر، توسعه پارکینگ‌های رایگان نه‌تنها راه‌حل مناسبی نیست، بلکه باید در جهت قیمت‌گذاری پارکینگ‌ها گام برداریم. تعیین قیمت‌های بالاتر برای پارکینگ‌ها می‌تواند باعث کاهش تمایل به استفاده از خودروهای شخصی شود و درنتیجه، فشار ترافیکی کاهش یابد. همچنین این سیاست، سرمایه‌گذاری در توسعه پارکینگ‌های عمومی را جذاب‌تر می‌کند.»

۱۵ راه‌حل برای حل مشکل کمبود پارکینگ

پژوهشگران راه‌حل‌های مختلفی برای حل معضل کمبود پارکینگ پیشنهاد می‌کنند. در ادامه به مهم‌ترین آن‌ها پرداخته می‌شود.

۱- ساخت پارکینگ‌های زیرزمینی و طبقاتی: طراحی پارکینگ‌های چند طبقه یا زیرزمینی در نقاط پرجمعیت می‌تواند فضای پارکینگ را به طور قابل توجهی افزایش دهد.

۲- استفاده از فضاهای بلااستفاده: تبدیل زمین‌های خالی یا فضاهای غیرقابل استفاده به پارکینگ‌های عمومی می‌تواند به رفع مشکل کمک کند.

۳- پارکینگ‌های هوشمند: استفاده از سیستم‌های هوشمند برای مدیریت پارکینگ‌ها می‌تواند موجب استفاده بهینه از فضا شود. این سیستم‌ها می‌توانند به رانندگان کمک کنند تا به سرعت فضای پارکینگ آزاد را پیدا کنند.

۴- اپلیکیشن‌های موبایل: با استفاده از اپلیکیشن‌های پارکینگ، رانندگان می‌توانند پیش از حرکت به مقصد، فضای پارکینگ موجود را رزرو کنند یا از موقعیت پارکینگ‌های نزدیک باخبر شوند.

۵- توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی: بهبود و گسترش شبکه حمل‌ونقل عمومی می‌تواند نیاز به خودروهای شخصی را کاهش دهد و درنتیجه نیاز به پارکینگ‌های جدید را کم کند.

۶- ایجاد ایستگاه‌های پارک و سوار (Park and Ride): ایجاد پارکینگ‌های بزرگ در حاشیه شهرها و اتصال آن‌ها به سیستم حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به کاهش ازدحام پارکینگ در داخل شهر کمک کند.

۷- توسعه زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری: با ساخت مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری و ایجاد پارکینگ‌های مخصوص دوچرخه می‌توان از ترافیک و نیاز به پارکینگ خودرو کاست.

۸- ترویج وسایل نقلیه الکتریکی: استفاده از خودروهای برقی یا موتورسیکلت‌های الکتریکی به دلیل اندازه کوچک‌ترشان، می‌تواند فضای پارکینگ را بهینه‌تر کند.

۹- اجرای قوانین سختگیرانه‌تر برای پارک خودرو: مثلاً محدود کردن پارک خودرو در مناطق خاص یا افزایش هزینه پارکینگ در مناطق شلوغ می‌تواند باعث شود مردم کمتر از خودرو استفاده کنند یا از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند.

۱۰- تخصیص فضاهای خاص برای پارکینگ در ساختمان‌ها: در پروژه‌های جدید ساخت‌وساز، می‌توان قوانینی وضع کرد که هر واحد مسکونی یا تجاری حداقل تعداد معینی پارکینگ داشته باشد.

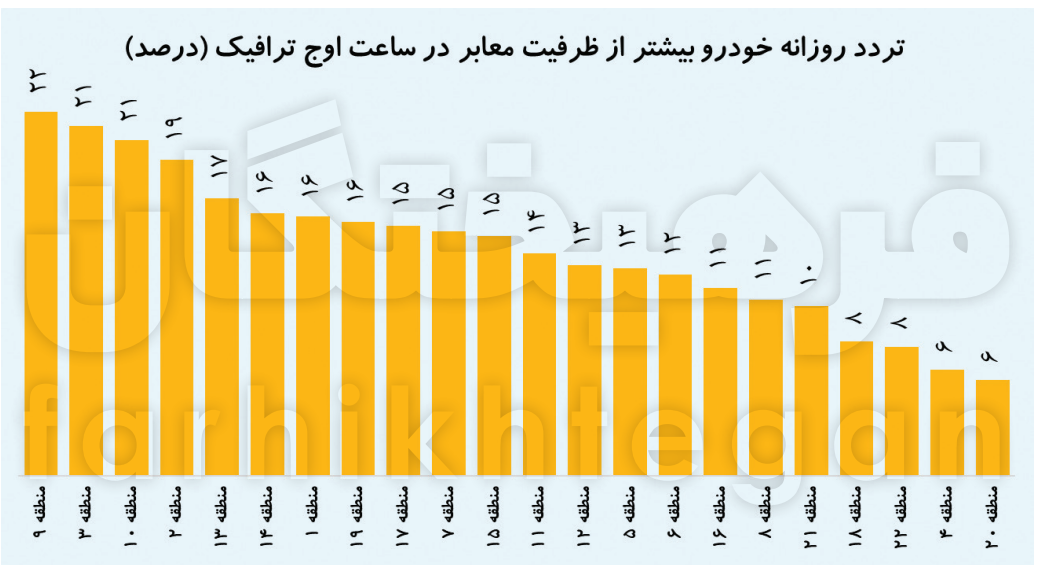
۱۱- سیستم پارکینگ اشتراکی: افراد یا کسب‌وکارها می‌توانند فضاهای پارکینگ خود را در ساعات خاصی برای استفاده عموم اجاره دهند. این مدل به ویژه در مناطق شهری می‌تواند مفید باشد.

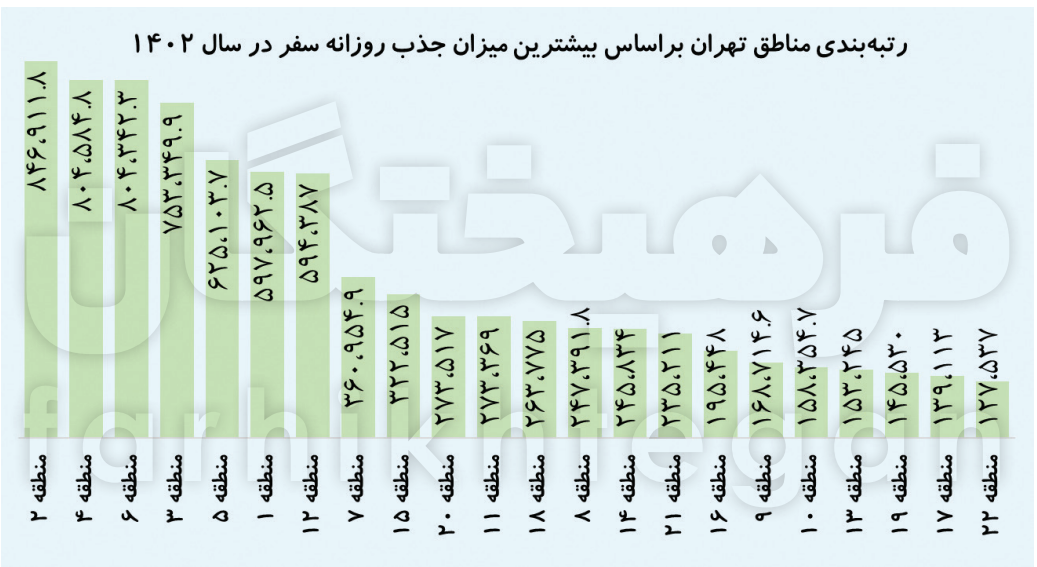
۱۲- طرح‌های شهری با فضاهای پارکینگ بهینه: طراحی محله‌ها و مناطق با در نظر گرفتن نیازهای پارکینگ و ایجاد فضاهای سبز و عمومی به گونه‌ای که نیازی به استفاده زیاد از خودرو نباشد.

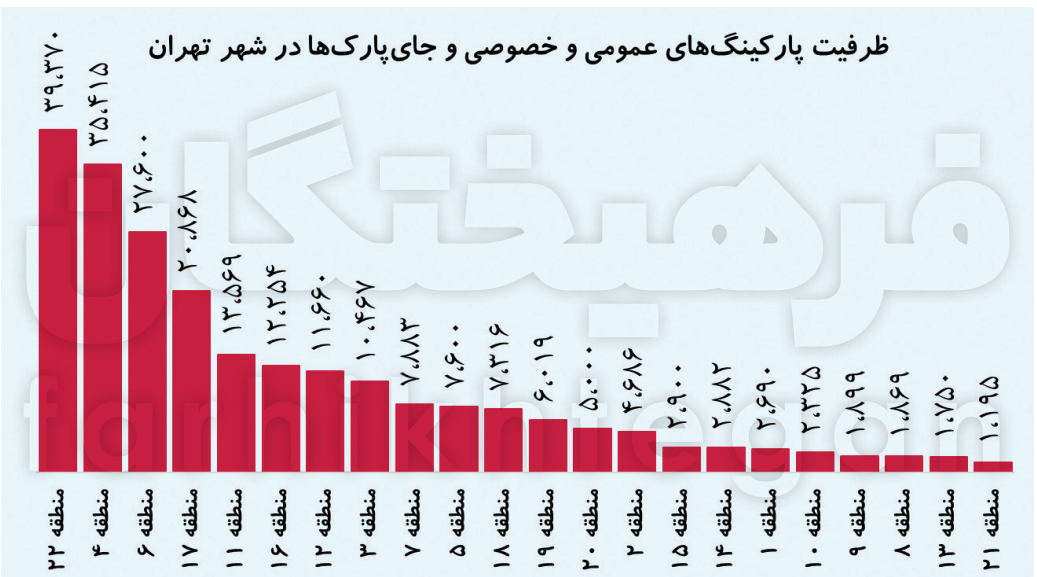
۱۳- تقسیم‌بندی بهینه: با برنامه‌ریزی دقیق‌تر و تقسیم مناسب فضاهای شهری می‌توان از ازدحام پارکینگ و ترافیک کاست.

۱۴- خودروهای اشتراکی: توسعه برنامه‌هایی که امکان اشتراک خودرو بین افراد را فراهم می‌کند، می‌تواند تعداد خودروهای مورد نیاز در سطح شهر را کاهش دهد و به نوبه خود نیاز به پارکینگ را کم کند.

۱۵- پرداخت الکترونیکی و مدیریت دینامیک قیمت: استفاده از سیستم‌های پرداخت هوشمند که به طور دینامیک هزینه پارکینگ را بر اساس تقاضا تنظیم می‌کنند، می‌تواند به توزیع بهتر و استفاده بهینه‌تر از فضا کمک کند.







شنبه ۲۲ دی ۱۴۰۳
شماره ۴۳۲۷
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم