

مشهد در تقاطع توسعه شهری و محیط زیست



عیدیهایی - آرشو نویس

عفت رضوی توسعه و رشد فیزیکی شهر در محدوده‌های مختلف، موضوعی گریزناپذیر است، از طرفی برخی نیز بر این باورند که مسائل محیط زیستی باید اولویت هر نوع توسعه‌ای قرار بگیرد تا از تبعات منفی آن در آینده جلوگیری کند.

در این راستا، بحث‌هایی در سال‌های اخیر برای توسعه شهر مشهد مطرح بوده؛ بعضی به دنبال توسعه به سمت شرق و برخی نیز به دنبال نفی توسعه به غرب بودند. همچنین محور غرب مشهد با وجود صنایع و نیروگاه‌ها، چالش‌هایی را ایجاد کرده است. برخی معتقدند صنایع باید به مکان‌های دیگری منتقل شوند و همواره جمعی از مسائل و موضوعات مطرح بوده است.

با این تفاسیر باید پرسید سندهای توسعه شهر همچون سند بلندمرتبه‌سازی چه وضعیتی خواهند داشت؟ آیا به دلایل محیط زیستی باید توسعه شهر قفل شود و ادامه نیابد؟ در واقع چه اقدام‌هایی می‌توان برای ایجاد توازن میان توسعه شهر و حفظ محیط زیست انجام داد؟ موضوعی که در گفت‌وگو با استادان منابع طبیعی و راه و شهرسازی دانشگاه مورد بررسی قرار می‌دهیم.

نامستله‌ها در کنار مسئله‌ها

رئیس دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه فردوسی مشهد در گفت‌وگو با خبرنگار ما درباره توسعه شهری مشهد و تأثیرات آن بر محیط زیست می‌گوید: برای داشتن نگاهی جامع به مشهد باید منطقه کلانشهری آن را مدنظر قرار دهیم؛ شامل مشهد و روستاهای اطراف آن، حریم مشهد، شهرهای اطرفه و شاندیز و سایر محدوده‌هایی که قابلیت شهری شدن را دارند. لازم است تمرکز بیشتری بر ظرفیت زیستی مشهد داشته باشیم و مشخص کنیم این شهر چه میزان گنجایش برای افراد دارد.

ایمان قلندریان ادامه می‌دهد: در کنار مسئله توسعه به شرق، توسعه عمودی یا بلندمرتبه‌سازی، موضوعات مختلف اقتصادی، محیط زیست و فرهنگی نیز مطرح می‌شود؛ اما باید بدانیم بعضی از این مسائل چون محیط زیست، بر برخی دیگر اولویت دارند. از طرفی بعضی نامستله‌ها نیز در زمینه توسعه شهر مطرح می‌شود که «اگر

مشهد به غرب توسعه یافته، پس به شرق نیز باید توسعه بیاید». به این دلیل که حرم مطهر امام رضا(ع) باید در مرکز جغرافیایی شهر قرار بگیرد، در حالی که ضروری است بر این نکته تأکید کنیم که حرم منور باید در مرکز عملکردی (حمل و نقلی) شهر قرار بگیرد به این معنی که با نزدیک شدن به انتخابات شورای شهر، ضروری است منتخبان به این نکته توجه کنند که چه اقدام‌هایی باید انجام دهند تا زائران امام رضا(ع) بتوانند در کمترین زمان ممکن به حرم مطهر برسند و زمان دسترسی به این بارگاه منور از یک ساعت به حداکثر ۲۰ دقیقه کاهش یابد. این تغییر نگرش در توسعه بسیار مهم است.

وی با بیان اینکه نمی‌توان یک الگوی واحد برای توسعه مشهد تعریف کرد، می‌افزاید: الگوهای افقی و عمودی هر یک مزایا و معایب خاص خود را دارند و باید متناسب با شرایط هر منطقه بررسی شوند؛ اما خط قرمز در این زمینه این است که نباید اجازه دهیم شهر مشهد کاملاً در اختیار یک الگو مثلاً بلندمرتبه‌سازی قرار گیرد. بنابراین باید مشخص کنیم کدام مناطق قابلیت بلندمرتبه‌سازی را دارند و این کار باید با دقت انجام شود. به عنوان مثال، انتظار نمی‌رود بلندمرتبه‌سازی در کوه‌های جنوبی مشهد یا در مناطقی که جلو باد غالب را می‌گیرد، انجام شود.

رئیس دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه فردوسی مشهد تأکید می‌کند: ضمن اینکه الگوهای ما باید متنوع باشند، نباید این الگوها به صورت ترکیبی و کنار هم قرار بگیرند. به عنوان مثال، اگر در یک منطقه توسعه‌ای با آیرتزمان‌های ۵ یا ۶ طبقه داریم، قرار دادن یک برج ۱۶ طبقه در آنجا چالش‌هایی را به وجود خواهد آورد که می‌تواند تبعات خرد اقلیمی مانند تغییر جریان باد و دما را به همراه داشته باشد.

قلندریان با اشاره به اینکه توسعه شهری مشهد نیازمند

بررسی دقیق وضعیت زیست محیطی و اجتماعی مناطق شرق و غرب این شهر است، می‌گوید: در کنار همه این مسائل، توسعه به سمت شرق می‌تواند به برقراری عدالت فضایی کمک کند و به کاهش جدایی‌گرایی‌های اجتماعی سمت شرق؛ به ویژه در مناطقی که با حاشیه‌نشینی مواجه هستند، منجر شود.

اولویت اصلی در هسته توسعه باید ارتقای کیفیت زیست‌پذیری شهر باشد

وی در پاسخ به این پرسش که آیا برنامه‌ریزی شهری کنونی، پاسخگوی نیازهای محیط زیستی ما هست یا خیر، می‌افزاید: متأسفانه بسیاری از مسائل شهری ما با موضوعات اقتصادی مرتبط هستند و اکنون شاهد هستیم که درآمدزایی در مدیریت شهری به طرز عمیقی با موضوعات ساخت و ساز گره خورده است. مدیریت شهری نیز با ایجاد فضایی مناسب برای توسعه مبتنی بر ساخت و ساز، تلاش می‌کند به نیازهای اقتصادی پاسخ دهد؛ اما باید توجه داشت که اگر تمرکز اصلی بر جنبه‌های اقتصادی باشد، ممکن است از سایر مسائل مهم غافل شویم. به عنوان مثال، توجه بیش از حد به جابه‌جایی وسایل نقلیه به جای توجه به جابه‌جایی افراد، می‌تواند کیفیت زندگی شهروندان را تحت تأثیر قرار دهد. نمونه‌ای از این مشکل، ادامه بزرگراه جنوبی با تخریب کوه‌هاست که به عنوان یک خطای بزرگ در حوزه ترافیک شناخته می‌شود و بخشی از دارایی‌های طبیعی مشهد را به نفع خودروها تخریب کرده است.

رئیس دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه فردوسی مشهد ادامه می‌دهد: این نوع توسعه، اگرچه منجر به ایجاد کوه‌پارک شده؛ اما نشان‌دهنده انگاره‌های نامناسب در زمینه توسعه شهری است؛ توسعه‌ای که تنها بر مبنای اقتصاد و جابه‌جایی خودروها شکل گرفته، نه تنها کیفیت زندگی را کاهش می‌دهد؛ بلکه به محیط زیست نیز آسیب می‌زند.

قلندریان با بیان اینکه اولویت اصلی در هسته توسعه باید ارتقای کیفیت زیست‌پذیری شهر باشد، اظهار می‌کند: تأمین منابع آبی و ظرفیت حمل و نقل عمومی برای جابه‌جایی جمعیت در حال افزایش، از جمله موضوعات حیاتی هستند که باید پیش از هر توسعه‌ای به شرق یا غرب، مورد توجه قرار گیرند. در مورد توسعه بلندمرتبه‌سازی باید گفت این نوع توسعه باید در مشهد صورت بگیرد؛ اما باید ظرفیت‌های موجود را بررسی کنیم تا مشخص شود جمعیتی که در ۱۰ یا ۲۰ سال آینده به مشهد اضافه می‌شود، چگونه می‌تواند در فضاهای عمودی یا افقی جای بگیرد.

زمین در دسترس، اولویت نخست توسعه نیست

دانشیار دانشکده منابع طبیعی و محیط زیست دانشگاه فردوسی مشهد نیز در گفت‌وگو با طوس با تأکید بر ضرورت بازنگری در رویکردهای توسعه شهری مشهد می‌گوید:

جهت‌گیری توسعه باید بر پایه اصول برنامه‌ریزی اکولوژیک شهری و توسعه پایدار سرزمینی تحلیل شود و مسئله اصلی این نیست که توسعه به سمت شرق باشد یا غرب. در واقع توسعه شهری یک تصمیم اکولوژیک، اقلیمی، اجتماعی و فضایی است، نه صرفاً کالبدی یا جغرافیایی. مهدی کلاهی با اشاره به فشارهای وارد بر منابع آب و اکوسیستم‌های طبیعی می‌افزاید: توسعه شهری باید کمترین فشار را بر سرفه‌های آب زیرزمینی وارد کند، کمترین تخریب اکوسیستم‌ها را داشته باشد و از تشدید جزایر حرارتی جلوگیری به عمل بیاورد. متأسفانه آسفالت‌سازی‌های گسترده در سال‌های اخیر، دمای شهر را به‌طور قابل توجهی افزایش داده است.

وی با اشاره به اینکه ظرفیت برد اکولوژیک باید معیار اصلی انتخاب جهت توسعه باشد، ادامه می‌دهد: اشتباه مدیریتی این است که صرفاً یک زمین خالی پیدا می‌کنند و طرح را همان‌جا به اجرا می‌رسانند. در علم توسعه شهری، زمین در دسترس، اولویت نخست نیست؛ پایداری، سازگاری و تاب‌آوری اولویت دارند.

این دانشیار دانشگاه با اشاره به شکنندگی آبخوان‌های

مشهد و خطرات سیلاب‌های اخیر می‌گوید: اگر اصول توسعه پایدار رعایت نشود، شهر دچار قفل‌شدگی هیدرولوژیک می‌شود؛ یعنی توسعه‌ای که بعدها قابل اصلاح نیست و بحران آب دائمی را ایجاد می‌کند.

کلاهی یکی از مهم‌ترین چالش‌های توسعه شهری را مسدود شدن کریدورهای تهویه هوا دانسته و توضیح می‌دهد: ساخت‌وسازهای بی‌ضابطه، مسیر بادهای غالب را قطع کرده، تهویه طبیعی دشت را مختل می‌کند و تبادل حرارتی شبانه را کاهش می‌دهد که نتیجه آن، افزایش آلودگی، افزایش دما و رش مصرف انرژی است.

او بیان می‌کند: در الگوهای نوین توسعه شهری، بلندمرتبه‌سازی باید در مرکز شهر انجام شود و هر چه به حاشیه نزدیک می‌شویم، ارتفاع ساختمان‌ها کاهش یابد تا گردش هوای طبیعی مختل نشود.

دانشیار دانشکده منابع طبیعی و محیط زیست دانشگاه فردوسی مشهد با انتقاد از نابرابری در توزیع فضاهای سبز شهری بیان می‌کند: توسعه نباید شبکه پیوسته فضاهای سبز را قطع کند؛ زیرا این شبکه نقش مهمی در نفوذ آب، کاهش سیلاب و حفظ خدمات اکوسیستم دارد.

کلاهی با بیان اینکه توسعه شهری تنها مسئله زمین نیست؛ بلکه مسئله توزیع ریسک محیط زیست نیز هست، می‌گوید: باید پرسید آیا توسعه در یک جهت خاص، فشار آلودگی، کمبود آب یا ریسک‌های محیط زیستی را بر یک جمعیت خاص متمرکز می‌کند یا خیر؟ اگر چنین باشد، این توسعه با اصول عدالت فضایی و توسعه پایدار در تعارض است.

وی با اشاره به الگوی پیشنهادی شهر فشرده به عنوان تنها الگوی مناسب برای شهر مشهد اظهار می‌کند: توسعه افقی در شهرهایی که با کمبود آب مواجه هستند، سبب افزایش مصرف زیرساخت‌ها، وابستگی به خودرو و انتشار کربن می‌شود و مدیریت منابع آب را با چالش‌های جدی روبه‌رو می‌کند.

دانشیار دانشکده منابع طبیعی و محیط زیست دانشگاه فردوسی مشهد با اشاره به اینکه مسئله اصلی توسعه شهری مشهد ظرفیت اکولوژیک این سرزمین است، می‌افزاید: باید ارزیابی دقیقی از ظرفیت برد اکولوژیک مشهد انجام شود. در حالی که گفته می‌شود این شهر تنها ظرفیت ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار نفر را دارد، در حال حاضر نزدیک به ۵ میلیون نفر در این منطقه زندگی می‌کنند. این نشان‌دهنده فشار بسیار زیادی است که بر شهر وارد می‌شود.

کلاهی با بیان اینکه مدیران شهری تصمیم‌گیری‌های خود را بر اساس ظرفیت اکولوژیک و حساسیت منابع آب انجام دهند، نه بر اساس موقعیت جغرافیایی زمین، می‌گوید: در مشهد دیگر بحث سمت شرق و غرب اهمیت ندارد و باید به طرف توسعه درونی حرکت کنیم.

وی با اشاره به دو اقدام کلیدی برای برقراری توازن میان توسعه شهری و حفظ محیط زیست عنوان می‌کند: استفاده از نظریه ظرفیت برد اکولوژیک شهری می‌تواند به کنترل گسترش افقی، تعیین سقف جمعیتی و مدیریت منابع کمک کند. همچنین ما باید از نظریه‌های توسعه سرزمینی یکپارچه بهره بگیریم و علم را مبنای کار خود قرار دهیم.

تلاش برای رجوع به علم

با توجه به اینکه دشت مشهد از دهه ۴۰ ممنوعه اعلام شده و با فرض اتمام منابع آب زیرزمینی، می‌توان گفت ظرفیت واقعی جمعیت این شهر، حتی باید کمتر از ۵۰۰ هزار نفر باشد در حالی که هم‌اکنون این شهر زیر بار فراینده‌ای قرار دارد که رو به گسترش است. این وضعیت نشان می‌دهد ما در حال حاضر نه تنها توان استفاده از اکوسیستم موجود خود را نداریم؛ بلکه با این شیوه، منابع شهرها و استان‌های همجوار را نیز به پایان می‌رسانیم. در نتیجه، استفاده درست از علم و توجه به نظرات کارشناسان اگرچه کمی دیر شده؛ اما در هر اقدامی برای توسعه، بیش از پیش ضروری است.

همه چی گرونه. پسر بزرگ شده. میخوام دامادش کنم. این قدر طلا گرون شده که من حتی نمیتونم یک انگشتر بگیرم. با این حقوق کارگری روزی ۶۰۰ تومن خرج خانه بدم یا پسر رو داماد کنم؟ میگن دختر و پسرها رو سر و سامون بدین. با کدوم درآمد؟ الان یک انگشتر ۴۰ میلیونه.

مسئولین واقعاً به فکر راحتی خانم‌ها هستند که گواهی‌نامه موتور را آزاد کردید؟ آگه راست میگین از فرزندآوری حمایت میکنین، چرا این قدر پوشک بچه رو گران کردید؟ من توی دوران فرزندآوری هستم. از ترس قیمت‌های سر به فلک کشیده، از تصمیمم صرف‌نظر کردم چون میدونم نمیتونم با این قیمت‌ها بچه رو تأمین کنم.

خانمی چهل ساله و خانه‌دار هستم. همسرم بازنشسته آموزش و پرورش و سه تا فرزند دارم. عیدی که قراره به ما تعلق بگیره برای همسر یک میلیون و ۵۰۰ و برای بچه‌ها ۵۰۰ تومن. با این پول چی بخرم واسه بچه‌هام؟

اینجا شهرستان تربت حیدر، یه، خیابان شهید سلیمانی نبش سلیمانی ۳۲ است. خودتان ببینید کلا پیاده‌رو رو که گرفتن سه تا ماشین نسیان هم مال همون مغازه است. به صورت مورب توی خیابان پارک میکنند و میگن هیچ ماشینی حق ندارد در این محدوده پارک کند. نه از پیاده‌رو میشه تردد کرد نه از خیابان. به شهردار هم اطلاع دادیم؛ ولی هیچ اقدامی برای رفع سد معبر انجام ندادند که ندادند حتی به فرماندار وقت هم حضوری این مشکل را گفتم که بازم حل نشد که نشد که نشد.



یکی بیاد وضعیت مدرسه فلق را که در شهرک شهید شوشتری یا همان شترک است، از نزدیک ببیند. یک سال شد که کوجه مدرسه آسفالت نداره. جلودر مدرسه توی بارندگی افتضاح میشه. خواهشاً رسیدگی کنید. قرار بود قبل از ماه مهر آسفالت کنن که پنج ماه گذشته؛ ولی هیچ خبری نشد.

خط ۵۴ از پایانه شهید گمنام به نیزیه می‌آید. خط ۵۶ هم از پایانه شهید گمنام به مقصد نیزیه با اندکی تفاوت مسیر وجود دارد. میشود این دو خط را ادغام کرد تا سرفاصله ورود به ایستگاه کمتر شود. در شرایط عجیب فعلی ۲۰ دقیقه باید منتظر هر دو خط باشیم.

خط سهام عدالت بچه‌های دهه ۹۰ خبری نیست. سه تا بچه داریم و یک بار ثبت‌نام کردیم که الکی بود. ما چه گناهی کردیم که بچه‌هایمان دهه ۹۰ هستند؟ تا الان نه وامی نه قرعه‌کشی و نه سهام دارند. یک کمی به فکر ما باشید.

شرکت پست ناحیه ۴ مشهد بسته‌های پستی رو به دلایل الکی نمیاره. کارت بانکی من رو نیارود و نوشتن به دلیل نامشخص بودن نشانی، مرسوله شما عودت شد. من نشانی رو به صورت عدم دسترسی وارد کردم و با همین کد پستی تا حالا ۱۲ بار مرسوله برای من اومده.

بارها متذکر شدیم که اتوبوس‌های خط ۸۳۰ فرسوده شدند و بین راه خراب میشوند و مسافران

را گوشه خیابان پیاده میکنند. چرا شهرداری هیچ اقدامی برای نوسازی اتوبوس‌های این خط اصلی مشهد نمیکند؟ مردم شرق مشهد از این بی‌توجهی گله‌مندند به خصوص اینکه از ۴۰۰ دستگاه اتوبوس جدید حتی یک دستگاه به مسیر بولوار حر (شهرک شهید رجایی) اختصاص نیافته است.

یک کارگر هستم. یک ماه کار هست؛ ولی گاهی مثل الان پنج ماهه بیکارم. دوست دارم یک خانه روستایی داشته باشم شرایطش را ندارم. پرورش گوسفند، مرغ و بوقلمون را خیلی دوست دارم.

این همه گرونیه چرا کسی پاسخگو نیست؟ مردم این روزها افسرده شدند. واقعاً خیلی وحشتناکه. قیمت همه چیز دو سه برابر گرون شده. به فریاد مردم برسین. بچه‌ها مون گناه دارند. ماه رمضان شده. مسئولین فکری به حال این گرونی بکنن.

چه کسی بعد از گذشت ۳۰ سال از شهرستان شدن بردسکن، از تنها کمربند جنوبی شهر بعد از گذشت ۱۵ سال از تاریخ کلنگ‌زنی آن، بهره‌وری میکند تا مردم شاهد پیشرفت این طرح شوند و امید و دلگرمی در دل این هم‌شهرستانی‌های گرامی بردسکن و حومه زنده شود؟

متأسفانه خودروهای تک‌سرنشین در مشهد جولان میدهند و فقط چند صد متر اطراف حرم مطهر مقداری مسیر ایزوله برای اتوبوس‌های بی‌آرتی وجود دارد. در شورای شهر طولانی مدت فعلی هم حتی یک متر مسیر خودروهای عمومی و اضطراری و امدادی به این اندک مسیر ایزوله اضافه نشد که نشان از بی‌توجهی به گسترش ناوگان عمومی است.

اخیراً بعد از اغتشاشات، قسمتی از طبرسی جنوبی بدون ترده مانده و به نظر میرسد شهرداری قصد دارد همین مقدار مسیر نرده‌دار عمومی را هم حذف کند! در خیابان نواب به سمت حرم مطهر هم هیچ مسیر اضطراری وجود ندارد.

فکری برای بازار طلا بکنین. نمیتونیم بریم یک انگشتر نخوریم برای عروسمون بخیریم. یک حلقه ازدواج بخیریم با این گرونی طلا. حالا بقیه چیزها بپونه.

پاسخ روابط عمومی اداره کل پست استان خراسان رضوی به گلایه مخاطب قدس در خصوص مشکل توزیع بسته‌های پستی در اداره ناحیه ۴ مشهد

با سلام، به اطلاع می‌رساند در پاسخ به اعلام مشکل مطرحه در حوزه توزیع مرسولات پستی ناحیه ۴، برابر مقررات و دستورالعمل‌های ابلاغی، گوشی تلفن همراه پستی‌ها مجهز به سیستم و سامانه رهیاب و جی‌پی‌اس بوده که صحت و سقم حضور پستی‌چی در محل جغرافیایی و آدرس مورد نظر را به وضوح در سامانه‌های داخلی نشان می‌دهد. در صورتی که آدرس صحیح باشد و گیرنده در محل حضور داشته باشد، مرسوله در همان مراجعه اول توزیع می‌شود. هنگام مراجعه پستی‌چی و عدم حضور گیرندگان به دلایل مختلف و پس از دو بار مراجعه پستی‌چی، مرسوله مورد اشاره برابر مقررات به باجه تحویل (معهله) عودت داده و پس از یک بازه زمانی مقرر و تعیین شده در صورت عدم مراجعه حضوری گیرنده به باجه تحویل، به مبدأ مربوط برگشت اعاده می‌شود. از شهروند گرامی تقاضا می‌شود بارکد مرسوله و کد پستی مورد اشاره را اعلام کند تا بررسی لازم به لحاظ سیستمی و میدانی صورت بگیرد.

خراسان شمالی

واگذاری ۵۳ هکتار از زمین‌های ملی استان به نهادهای دولتی

استعدادیابی زمین‌ها برای درخواست‌های قانونی دستگاه‌ها انجام می‌شود.

سرپرست منابع طبیعی خراسان شمالی همچنین تأکید کرد: در زمینه تغییر کاربری اراضی کشاورزی، حفظ زمین‌های درجه یک و رعایت تبصره ۲ ماده ۹ قانون جهش مسکن الزامی است و هرگونه تخلف تحت نظارت کمیسیون‌ها و دستگاه‌های بازرسی رصد می‌شود.

انصاری تصریح کرد: هر فردی در صورت مشاهده تخلف در حوزه اراضی ملی می‌تواند موضوع را به منابع طبیعی و در حوزه اراضی کشاورزی به امور اراضی ارجاع دهد تا پیگیری لازم صورت بگیرد.

خراسان جنوبی

پوشش گسترده آب در استان با ۱۱ هزار انشعاب جدید

خراسان جنوبی به ۳۹۶ هزار و ۶۶۸ نفر رسیده است. از این تعداد، ۲۳۶ هزار و ۹۵۸ مشترک در مناطق شهری و ۱۵۹ هزار و ۷۱۰ مشترک در مناطق روستایی خدمات آب‌رسانی را دریافت می‌کنند که بیانگر پوشش گسترده شبکه آب در سطح استان است.

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب خراسان جنوبی از افزایش تعداد مشترکان آب در استان خبر داد و گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۱۱ هزار انشعاب جدید به مردم واگذار شده است. حسین توکلی در گفت‌وگو با فارس اظهار کرد: از مجموع ۱۱ هزار و ۷۰۶ انشعاب صادر شده، ۱۰ هزار و ۳۳۰ فقره مربوط به مشترکان خانگی و هزار و ۳۷۶ فقره به سایر کاربری‌ها؛ از جمله تجاری، اداری و عمومی اختصاص دارد. وی تصریح کرد: با احتساب انشعابات جدید، اکنون مجموع مشترکان زیر پوشش شرکت آب و فاضلاب

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب خراسان جنوبی از افزایش تعداد مشترکان آب در استان خبر داد و گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۱۱ هزار انشعاب جدید به مردم واگذار شده است. حسین توکلی در گفت‌وگو با فارس اظهار کرد: از مجموع ۱۱ هزار و ۷۰۶ انشعاب صادر شده، ۱۰ هزار و ۳۳۰ فقره مربوط به مشترکان خانگی و هزار و ۳۷۶ فقره به سایر کاربری‌ها؛ از جمله تجاری، اداری و عمومی اختصاص دارد. وی تصریح کرد: با احتساب انشعابات جدید، اکنون مجموع مشترکان زیر پوشش شرکت آب و فاضلاب