پارکبان، پرهزینه کم حاصل

توقف خودروها در کنار معابر اصلی‏ نقض غرض است‏

شانزده میلیارد ریال هزینه در ازای چهار میلیارد ریال‏ درآمد و سبک نشدن ترافیک تهران حاصل فعالیت‏ تشکیلاتی به نام«پارکبان»است.

یک سال پیش زمانی که مردانی با لباس متحدالشکل‏ توسی و سرمه‏ای در خیابان‏های تهران ظاهر شدند به‏ تنگ آمدگان از مشکلات ترافیکی امیدوار شدند که شاید سرانجام راهی برای ساماندهی توقف اتومبیل‏ها و از رهگذر آن بهبود ترافیک در شهر تهران پیدا شده است. ماهنامه«روند اقتصادی»نیز واگذاری کار را به یک نهاد خصوصی،البته زیر نظر بنیاد تعاون‏ نیروی انتظامی،مثبت ارزیابی کرد.اما اکنون و با گذشت یک سال از اجرای طرح‏ نه هزینه‏های طرح بازگشته است و نه‏ گره‏ای گره‏های بی‏شمار ترافیک تهران‏ گشوده شده است.

راه‏حل‏هایی که تا قبل از اجرای‏ طرح پارکبان در تهران به کار بسته شدند، همچون طرح ترافیک،در بسیاری از شهرهای جهان اعمال می‏شوند،اما نه‏ آن‏گونه که در ایران مرسوم است.

در شهر-دولت سنگاپور و همچنین‏ لندن طرح مشابهی اجرا می‏شود.در پایتخت انگلستان هر خودرو برای ورود به محدوده پرترافیک شهر باید مبلغ پنج‏ پوند بپردازد و قرار است به زودی هم‏ محدوده و هم رقم پرداختی افزایش یابد. اما توقف خودرو در کنار خیابان‏های‏ پر ترددی مانند خیابان ولیعصر تقریبا در هیچ‏یک از شهرهای بزرگ جهان صورت‏ نمی‏گیرد و شیوه‏های گوناگونی برای‏ انجام این کار در نظر گرفته شده است. افراطی‏ترین شیوه از سوی مقامات ژاپنی‏ در توکیو اجرا می‏شود.توقف خودروها در سطح معابر شهر در تمام ساعات‏ شبانه روز البته به استثنای مراکز خرید شهر در روزهای تعطیل آن‏هم برای 15 دقیقه ممنوع است.در توکیو هر فردی که‏ برای نمره کردن خودرو مراجعه می‏کند باید سند تملک و یا اجاره محل توقف‏ خودرو را نیز همراه داشته باشد که این‏ محل می‏تواند در محل سکونت یا توقفگاه عمومی باشد.

در لندن توقف خودرو در محل‏ سکونت مالک با اجازه کتبی از شهرداری‏ منطقه و در نقاط مخصوص یعنی بیرون از معابر و راه‏های‏ عمومی مجاز است.ضمن اینکه در طول ایام هفته توقف‏ خودرو در معابر و خیابان‏ها به استثنای نقاط کم‏ترافیک‏ و حاشیه‏ای که با تابلو و پارکومتر مشخص شده،ممنوع‏ است.

در سنگاپور نیز توقف خودرو در معابر معدود شهر همواره ممنوع است و توقفگاه‏های عمومی و خصوصی‏ متعددی برای این منظور پیش‏بینی شده است.حتی‏ در شهر وسیع و کم جمعیت و بدون ترافیک و نکوور کانادا نیز توقف خودروها در بیشتر معابر اصلی‏ ممنوع است و تنها ساکنان محل با دریافت اجازه‏ کتبی می‏توانند از محل توقف در مقابل منازل خود البته در معابر فرعی استفاده کنند.با وجود این شیوه‏ مقررات مربوط به توقفگاه‏های عمومی در بسیاری‏ از نقاط شهر به گونه‏ای است که افراد به داشتن‏ پارکینگ شخصی اشویق شوند.زیرا برای پارک‏ خودرو مجوز برای ساعت 16 تا 2 بامداد فروخته‏ می‏شود و دارنده خودرو باید برای ساعت 2 بامداد به بعد دوباره مجوز خریداری کند و در صورت تخلف برگ جریمه صادر می‏شود و در صورت تکرار تخلف‏ خودرو به پارکینگ پلیس منتقل‏ می‏شود.

با نگاهی گذرا به روش‏هایی چنین‏ به تفاوت شیوه اجرا شده در تهران‏ پی می‏بریم.شهری که در تمام‏ ساعات شب و روز توقف خودرو در معابر اصلی و فرعی آن(به استثنای‏ بزرگ‏راه‏ها و برخی مناطق شهر) امکان‏پذیر است و اجرای طرح‏ پارکبان تنها این کار را نظم می‏دهد بی‏آنکه به کاهش بار ترافیک کمک‏ کند.

تصور اولیه آن بود که طرح‏ پارکبان،دیرپا و دائمی نخواهد بود و هدف آن است که ضمن ایجاد اشتغال برای تعدادی جوان،درآمد حاصله از توقف خودروها به علاوه‏ منابع مالی دیگری که برای بهبود ترافیک در اختیار شهرداری و سایر سازمان‏هاست صرف ایجاد توقفگاه‏ عادی یا چند طبقه شود.استفاده از خیابان‏ها و معابری که حتی سال‏ها پیش به گزارش یکی از سازمان‏های‏ مسئول،احداث و نگهداری هر مترمربع آن 2 میلیون و 500 هزار ریال‏ هزینه در بر داشت به عنوان محل‏ توقف اتومبیل،عملی مغایر با معیارهای اقتصادی و اجتماعی‏ است.چه در صورت ادامه این کار می‏توان ادعا کرد که تهران یکی از ارزان‏ترین پارکینگ‏های جهان‏ است.

شرکت ساختمانی الکان

شرکت ساختمانی الکان عضو گروه ساختمانی الکان انگلیس سریعترین سیستم خانه‏سازی‏ صنعتی را ارائه می‏کند که سرعت و صرفه اقتصادی از مهمترین مزیت‏های آن است. سک کارخانه 6 قالبی الکان با استفاده از سیستم عمل‏آوری سریع با روغن داغ‏ قادر است بیش از 2000 پنل دیوار در ماه تولید کند.

یک آپارتمان 3 خوابه معمولی شامل 14 پنل است که در نتیجه‏ این کارخانه می‏تواند دیوارهای لازم برای 100 آپارتمان را در هر ماه‏ تولید کند.تمامی طراحی‏های کف،آماتورها و به همین ترتیب‏ تمامی قسمتها می‏توانند براساس استانداردهای منطقه‏ای‏ با نیازهای موردنظر تطابق داده شوند.