

## اتومبیل، بنزین، پارکینگ و بی‌عدالتی‌های پنهان و آشکار

اتومبیل بدون شک از مهمترین عوامل پیشرفت بشریت، آسایش، سرعت جابجایی، آزادی از قید مکان و از مهمترین عناصر رفاه بشری است و از آنجا که عامل عظمت هر چیز می‌تواند عامل ضعف و اضمحلالش باشد، همین اتومبیل می‌رود که به بزرگترین دشمن بشریت بدل گردد. در تهران گفته می‌شود، که:

- در بیشتر روزهای سال آلاینده‌های هوا، بالاتر از مرز خطر قرار می‌گیرند، به گونه‌ای که بخش قابل توجهی از امراض ریوی و قلبی شهروندان تهران ناشی از این امر است. گفته می‌شود، این امر حداقل ۵ سال عمر تهرانی‌ها را کوتاه‌تر از طول معمولی آن خواهد کرد.

- به طور متوسط روزانه ۱۰ میلیون ساعت وقت شهروندان در ترافیک (بیش از زمان معمول سفر) تلف می‌شود که معادل حدود ۷ درصد زمان کار مفید کشور است.

- در روزهای حاد، مثل روزهای بارندگی، تشکیل نمایشگاه‌ها و غیره تهران تقریباً می‌ایستد. با این همه آنچنان مزایای بهره‌وری از اتومبیل بالاست که با همه این مصائب که همگان هم از آن مطلع هستند، هنوز ۸۰ درصد اتومبیل‌ها تک‌سرنشین می‌باشند.

در سمیناری که برای مباحث مرتبط به اتومبیل و آثار مخرب آن محیط زیست برگزار شده بود، گرچه تمام سخنرانی‌ها در مزایای کاهش بهره‌وری از اتومبیل شخصی سخنرانی کردند، تقریباً به تمامی با اتومبیل‌های تک‌سرنشین به جلسه آمده بودند و همینطور اکثریت حاضران در جلسه. جالب اینجا بود که حتی دو نفر سخنران در یک مؤسسه با دو اتومبیل به جلسه آمده بودند.

گاهی اوقات در فردای بعضی از روزها، که ترافیک به حد خود می‌رسد و شهر تقریباً می‌ایستد، با ترافیک آرام‌تری مواجه می‌شویم، ولی فقط یک یا دو روز این امر عمر می‌کند و با وجود لمس مزایای کاهش بهره‌وری از اتومبیل شخصی استفاده از آن، دوباره شدت می‌گیرد.

این علاقه به استفاده از اتومبیل شخصی، که البته بخشی از آن به علت، نبود وسائط نقلیه عمومی به خصوص مترو است، فقط در بهره‌وران وجود ندارد، بلکه به علت عمق آن حتی دولت و شهرداری‌ها هم ناخودآگاه آن را تقویت می‌نمایند.

برای مثال؛ وقتی سهمیه بنزین داده می‌شود، آن را به اتومبیل می‌دهند، یعنی هرچه فرد ثروتمندتر باشد و اتومبیل‌های بیشتری داشته باشد سهمیه بیشتری (و رانت بیشتری) دریافت می‌دارد.

در حالی که بسیار طبیعی است که فقط به یک اتومبیل هر فرد، می‌بایست سهمیه بنزین تعلق می‌گرفت. که با سیستم رایانه‌ای خوبی که برای کارت بنزین تدارک شده است، انجام آن هم کار ساده‌ای بود.

## پارکینگ و اتومبیل

مشابه این امر در مورد پارکینگ و تأمین پارکینگ صورت می‌پذیرد. بدین ترتیب که برای تحقق یک امر ظاهراً بدیهی شهرسازانه، یک بی‌عدالتی کامل صورت می‌پذیرد.

براساس ضوابط شهرداری‌ها هر واحد مسکونی می‌باید دارای یک پارکینگ باشند (استثناء اندکی برای واحدهای کوچک در برخی از مناطق شهر، وجود دارد که تعداد آن را به کمتر از یک کاهش می‌دهد). یک پارکینگ حدوداً ۲۵ تا ۳۵ متر (متوسط ۳۰ متر) زیر بنا را به خود و راهروهای اختصاص می‌دهد، که بوسیله خریدار هر واحد مسکونی باید تأمین شود.

این به معنای آن است که اگر ساکنی دارای یک آپارتمان ۶۰ متری باشد، ۳۰ متر یعنی معادل ۵۰ درصد زیربنا می‌باید برای پارکینگ بپردازد و به معنای دیگر هر متر بنا را به قیمت ۱/۵ متر بخرد. ولی اگر واحد ۱۵۰ متری در اختیار داشت، معادل ۲۰ درصد آن بابت پارکینگ می‌پردازد، یعنی هر متر آپارتمان را با قیمت ۱/۲ متر می‌خرد. یعنی هرچه شخص فقیرتر باشد نسبت پرداختش بیشتر می‌شود. برای مثال صاحب یک واحد ۳۰ متر بر هر متر بنا معادل ۲ متر بنا (قیمت ۶۰ متر را) باید پرداخت نماید.

به علاوه به احتمال قوی ساکنین این واحدهای کوچک فاقد اتومبیل هستند و فضای پارک آنها یا خالی می‌ماند و یا بوسیله مالک ساختمان بزرگ که احتمالاً دو اتومبیل دارد استفاده می‌شود.

بدین ترتیب برای یک امر ظاهراً بدیهی شهرسازانه، یک بی‌عدالتی کامل صورت می‌پذیرد. به علاوه با تحمیل حدود ۳۰ مترمربع اضافه بنا، خط فقر سکونت شهری بالاتر می‌رود و گروه بیشتری را به زیر خط فقر می‌کشاند، و یا آنها را وادار به سکونت سکونتگاه‌های کوچکتر می‌کند. که چون معمولاً خانه‌های کوچک کمتر ساخته می‌شوند، اجباراً یا منجر به تخصیص سهم بیشتری از درآمد خانوار به مسکن شده و از هزینه‌های ضروری دیگر کسر می‌گردد و یا با بدمسکنی (سکونت در سکونتگاه‌های نامناسب) و حاشیه‌نشینی این امر جبران می‌گردد.

به نظر می‌رسد که شاید راه حل این باشد که برای واحدهای کوچک پارکینگ تعبیه نشود. ولی این راه حل مطلوبی به نظر نمی‌رسد. چون ممکن است بسیاری از دارندگان واحدهای کوچک دارای اتومبیل باشند (که ممکن است حتی وسیله کارشان باشد) و یا گروه‌های بالاتر درآمدی از طریق خرید یا سکونت در چند واحد کوچک در جوار هم، داشتن پارکینگ را دور بزنند. یا در آینده برای برخی، سکونت در سوئیت‌های کوچک با داشتن اتومبیل، ارجح‌تر از سکونت در واحدی بزرگتر و بدون اتومبیل باشد.

## آیا راه حلی برای تأمین عدالت در پارکینگ برای اتومبیل وجود خواهد داشت؟

بدین ترتیب به نظر می‌رسد که راه حلی برای تأمین عدالت در مورد پارکینگ وجود ندارد! لکن اگر جهت نگاه کردن به موضوع برعکس نمائیم و به جای تأمین پارکینگ در ساختمان‌ها (حرکت از محل پارک اتومبیل) به خود اتومبیل بپردازیم، شاید راه حل‌های مناسبی پیدا شود. اولاً: این سؤال مطرح است که اگر احداث پارکینگ در واحدهای مسکونی اجباری نباشد، چند درصد از ساخت پارکینگ صرف‌نظر می‌کنند و چند درصد اینها قادر خواهند بود آپارتمان‌های خود را بفروش برسانند؟

در شرایط حاضر اولین سؤال خریداران مسکن راجع به پارکینگ است، حتی واحدهای دو پارکینگ دارای ارجحیت هستند.

یکی از روش‌هایی که با تغییر دیدگاه به امر تأمین پارکینگ می‌شود تدوین نمود دارای مشخصات زیر است:

بدین ترتیب که به اتومبیل داران شهر گفته شود که برای داشتن محل پارک، از شهرداری آرم اخذ نمایند. این آرم‌ها به دو گروه اعطاء شود:

**یک-** گروهی که با مدارک ثابت نمایند در محل زندگی خود محل پارک اتومبیل دارند.  
**دو-** به افرادی که فاقد محل پارک برای اتومبیل خود هستند و عوارض سالیانه مناسبی را برای تأمین پارکینگ به شهرداری پرداخت می‌نمایند.

این عوارض به حساب تأمین پارکینگ شهرداری واریز و باتوجه به اولویت مناطق مسکونی فاقد پارک اتومبیل، صرف احداث پارکینگ عمومی می‌گردد.

دارندگان آرم پارکینگ خواهند توانست در نزدیک‌ترین پارک عمومی نزدیک واحد مسکونی خود به پارک مجانی اتومبیل بپردازند.

این موضوع زاویه دید دیگری را هم می‌گشاید، بدین ترتیب که عین این عمل را می‌توان در مورد، پارکینگ ضروری محل کار مورد عمل قرار داد.

بدین ترتیب که برای محل کار نیز آرم خاصی وضع نمود که به کسانی که در محل کار خود پارکینگ دارند و یا عوارض می‌پردازند اعطاء شود.

از محل درآمد حاصله پارکینگ‌های عمومی نزدیک محل‌های کار شهر برحسب اولویت احداث نمود. و ورودیه پارکینگ از افراد دارای "آرم پارک کار" در نزدیک محل کار، اخذ نکرد.

کسانی که در طول روزهای کار و زمان مفید کار به محدوده‌ی کار شهر (محدوده‌ای که می‌تواند تعیین گردند) وارد نمی‌شوند، نیاز به اخذ کارت "آرم پارک کار" نخواهند داشت.

بدین ترتیب رعایت عدالت (کاملاً مرتبط به موضوع) ممکن می‌گردد و دقیقاً از افراد برحسب اتومبیل، تعداد اتومبیلی که دارند و آیا با آن به محل کار خود نیز می‌روند یا خیر؟ عوارض دریافت می‌شود. مگر اینکه مدارکی دال بر اینکه در منزل و محل کار خود به تعداد اتومبیل خود پارکینگ دارند ارائه نمایند.

در این صورت حتی شاید، از تعداد اتومبیل‌های در حرکت نیز در طول روز کم شود.

عوارض پارکینگ محل کار می‌تواند برحسب مکان قرارگیری محل کار و شدت ترافیک و کمی ترافیک آن (به مبالغ متناسب)، تعیین و دریافت گردد. که احتمالاً از شدت هجوم اتومبیل به این معابر مسئله‌دار خواهد کاست.