

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

سرشناسه	: شوپ، دونالد سی، ۱۹۳۸ - م. -Shoup, Donald C., 1938
عنوان و نام پدیدآور	: هزینه بالای پارکینگ رایگان / دونالد شوپ؛ ترجمه سیدمحمد مهدی امیری پور؛ ویراستار علمی پیمان نوربخش، مریم جابری.
مشخصات نشر	: تهران : شهرداری تهران، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، ۱۳۹۹.
مشخصات ظاهری	: ۹۷۲ ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۷۵۰۲-۰۹-۱
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: عنوان اصلی، c20011، The high cost of free parking
موضوع	: پارکینگ اتومبیل -- جنبه های اقتصادی
موضوع	: Automobile parking -- Economic aspects
شناسه افزوده	: امیری پور، سیدمحمد مهدی، ۱۳۵۹ - مترجم
شناسه افزوده	: نوربخش، پیمان، ۱۳۵۹ - ویراستار
شناسه افزوده	: جابری، مریم، ۱۳۵۹ - ویراستار
شناسه افزوده	: شهرداری تهران، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران
شناسه افزوده	: Tehran Municipality. Tehran Urban Planning and Research Center
رده بندی کنگره	: HE۳۳۶
رده بندی دیویی	: ۳۸۸/۴۷۴
شماره کتابشناسی ملی	: ۷۴۱۱۲۳۹
وضعیت رکورد	: فیپا



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

هزینه بالای پارکینگ رایگان

تألیف: دونالد شوپ

ترجمه: سید محمد مهدی امیری پور

صفحه آرایه و طراحی جلد: مؤسسه فرهنگی و هنری نگاه نو تهران

ویراستار علمی: پیمان نوربخش، مریم جابری

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۹

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

بها: ۱۰۰۰۰۰۰ ریال

ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۷۵۰۲-۰۹-۱

کلیه حقوق چاپ برای ناشر محفوظ است.

نشانی: خیابان شریعتی، خیابان پل رومی، خیابان شهید اکبری، نبش خیابان آقابزرگی، شماره ۳۲

تلفن: ۲۲۳۹۲۰۸۲

rpc.tehran.ir

کدپستی: ۱۹۶۴۶۳۵۶۱۱

info.rpc@tehran.ir

The High Cost of Free Parking

DONALD SHOUP

هزینه بالای پارکینگ رایگان

دونالد شوپ

ترجمه سید محمد مهدی امیری پور

انتشار کتاب در نشست شماره ۲۳ مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۰۵

شورای چاپ و نشر شهرداری تهران

به تصویب رسیده است.

سخن نخست	۷
درباره نویسنده کتاب	۹
درباره مترجم	۱۱
مقدمه آقای دونالد شوپ	۱۳
پیشگفتار	۱۷
فصل اول: مشکل پارکینگ در قرن بیستم	۴۷
بخش یکم: برنامه ریزی برای پارکینگ رایگان	۶۹
فصل دوم: انتخاب غیرطبیعی	۷۱
فصل سوم: شبه‌دانش برنامه ریزی برای پارکینگ	۱۳۵
فصل چهارم: یک تشابه: ستاره‌شناسی باستانی	۱۸۷
فصل پنجم: یک فاجعه بزرگ در برنامه ریزی	۱۹۷
فصل ششم: هزینه فضاهای پارکینگ الزام شده	۲۶۷
فصل هفتم: درک هزینه‌های پارکینگ رایگان	۲۹۵
فصل هشتم: یک تشبیه: حداقل الزامات تلفن	۳۱۹
فصل نهم: پارکینگ عمومی به جای پارکینگ خصوصی	۳۲۳

۳۵۱	فصل دهم: کاهش تقاضا به جای افزایش عرضه
۳۷۹	بخش دوم: گشت زدن برای یافتن پارکینگ
۳۸۱	فصل یازدهم: گشت زدن
۴۰۷	فصل دوازدهم: قیمت درست برای پارکینگ حاشیه‌ای
۴۳۹	فصل سیزدهم: انتخاب گشت زدن
۴۷۳	فصل چهاردهم: گشت زدن در کالیفرنیا
۵۱۱	بخش سوم: دریافت هزینه برای پارکینگ حاشیه‌ای
۵۱۳	فصل پانزدهم: خرید زمان برای پارکینگ حاشیه‌ای
۵۳۵	فصل شانزدهم: تبدیل تغییرات کوچک به تغییرات بزرگ
۵۷۹	فصل هفدهم: دریافت مالیات از خارجی‌ها، زندگی در خارج
۶۲۹	فصل هجدهم: اجازه دهیم قیمت‌ها برنامه‌ریزی کنند
۶۶۹	فصل نوزدهم: منبع ایده‌آل برای درآمد عمومی محلی
۷۳۵	فصل بیستم: دریافت هزینه پارکینگ به صورت جدا از سایر هزینه‌ها
۷۶۱	فصل بیست و یکم: زمانی برای تغییر پارادایم‌ها (الگوهای فکری)
۷۷۱	بخش چهارم: نتیجه‌گیری
۷۷۳	فصل بیست و دوم: تغییر دادن آینده
۷۹۳	پیوست A: رسم الزامات پارکینگ
۸۱۱	پیوست B: ارزیابی‌های ملی حمل‌ونقل
۸۱۹	پیوست C: زبان پارکینگ
۸۲۵	پیوست D: حساب رانندگی، پارکینگ و پیاده‌روی
۸۳۹	پیوست E: قیمت زمین و هزینه پارکینگ
۸۴۷	پیوست F: مردم، پارکینگ و شهرها
۸۵۹	پیوست G: تبدیل ازدحام ترافیک به پول نقد
۸۷۷	فصل H: خودروهای کشور
۸۸۹	سخن آخر: اصلاحات پارکینگ قرن بیست و یکم
۹۲۳	منابع

سخن نخست

رشد شتابان شهرنشینی طی چند دهه اخیر در ایران با افزایش شتابان تر وسایل نقلیه موتوری و ازدحام ترافیک بویژه در کلانشهرها همراه بوده است. این پیوند و همراهی ناپایدار و مخرب -گسترش "خودرومحوری" با رشد "شهرگرایی" - از بزرگترین معضلات شهرهای بزرگ ایران است. به طور روشن باور کلیدی‌ام این است که نارسایی‌هایی همچون "ترافیک و آلودگی هوا"، "مصرف زیاده از حد سوخت و انرژی" در شهرها خود تابعی از سیاست‌های خودرو محور در شهرسازی و مدیریت شهری ایران است؛ لذا ابرمساله شهری در این حوزه، ریشه در سیاست‌های خودرومحوری شهرسازی دارد و آلودگی هوا و ترافیک محصول این سیاست ناسازواره است. برای دگرذیسی در این حوزه؛ اصلاحاتی ساختاری و شجاعانه لازم است و درآینده گریزی از این اصلاح نیست، تاخیر در اقدام عملی و اجرایی در این رابطه می‌تواند هزینه‌های اقدامات بعدی را به شدت بالاتر ببرد.

تنها تردد خودروها نیست که برای شهر مزاحمت و نارسایی ایجاد می‌کند، بلکه 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 غیرمجاز 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 رایگان هستند و این موضوع، به هیچ وجه 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 حمل و نقل (مثل دوچرخه و پیاده)، هزینه احداث و توسعه زیرساخت‌های حیاتی شهر (به ویژه حمل‌ونقل عمومی) را از محل درآمدهای آن تأمین نمود. 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 غیرحاشیه‌ای و تأمین فضای کافی برای پارک خودروها راهکار مواجهه با این مشکل به نظر برسد ولی سوال اینجاست که «فضای کافی برای پارک خودروها چقدر است؟» و آیا در شرایطی که پارکینگ حاشیه‌ای رایگان وجود دارد، رانندگان تمایلی به استفاده از پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای خواهند داشت؟ بررسی نظام عرضه و تقاضا در سیستم‌های حمل و نقل نشان می‌دهد که عرضه بیشتر، تقاضای بیشتر را در پی دارد و در نهایت هر قدر هم عرضه افزایش داده شود، «فضای کافی» تأمین نخواهد شد.

کتاب «هزینه بالای پارکینگ رایگان» از زوایای مختلف اقتصادی و اجتماعی به بررسی و تحلیل اثرات عرضه رایگان پارکینگ در شهرها پرداخته و نشان داده است که اگر چه در ظاهر، عرضه رایگان پارکینگ حاشیه‌ای هزینه‌ای برای شهر ندارد ولی در واقعیت هزینه‌های گزافی را بر شهر و شهروندان تحمیل می‌نماید و راه را برای دستیابی به عدالت فضایی سخت و طولانی می‌نماید.

همان طور که نویسنده کتاب (دونالد شوپ) در مقدمه خود اشاره نموده است، مسیری که ایران در حال پیمودن آن است، همان مسیری است که کشورهایی نظیر ایالات متحده آمریکا چندین دهه قبل پیموده‌اند و اکنون در حال اصلاح روند نامناسب گذشته خود هستند. به عبارت دیگر، با توجه به این که الگوواره غالب مدیریت شهری تهران برای دوره‌های متوالی گذشته، مشابه کشورهای آمریکای شمالی، الگوواره خودرومحوری بوده است و چندسالی است که در مسیر گذار به سمت الگوواره انسان محوری قرار گرفته است، لازم است که با بررسی تجربیات و یافته‌های مرتبط با آن خطه، از درس آموخته‌های آن‌ها استفاده نمود و سرعت پیشرفت و نیل به اهداف را بیشتر کرد تا هر چه سریع‌تر بتوانیم شاهد نیل به شعار "تهران، شهری برای همه" باشیم.

در پایان لازم است از زحمات و تلاش‌های بی‌وقفه آقای رضا بصیری مؤدبی معاون امور زیرساخت و طرح جامع مرکز و همچنین پیگیری‌های مسئولان آقای محمدحسین نوروزی مدیر حمل‌ونقل و ترافیک مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران که با دقت نظر به تأمین محتوای مناسب و با کیفیت برای تغییر رویکرد نظری و عملی در شهر تهران می‌پردازند، تقدیر نمایم، بویژه دریافت مقدمه اختصاصی برای ترجمه فارسی و انتشار توسط مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران از نویسنده محترم، شایسته تقدیر و توجه است.

محمد حسین بوچانی

رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

درباره نویسنده کتاب

دونالد شوپ استاد برجسته تحقیق در بخش برنامه‌ریزی شهری در دانشگاه ایالتی کالیفرنیا واقع در لس‌آنجلس (UCLA) است. تحقیقات وی در مورد پارکینگ، حمل‌ونقل، دارایی عمومی و اقتصاد زمین متمرکز شده است. شوپ همکار موسسه برنامه‌ریزان معتبر آمریکا و استاد افتخاری در مرکز تحقیقات حمل‌ونقل پکن است. وی جایزه تعالی ملی انجمن برنامه‌ریزی آمریکا را به عنوان پیشگام برنامه‌ریزی و جایزه مربی برجسته مدارس دانشگاهی برنامه‌ریزی آمریکا را دریافت کرده است.



درباره مترجم



مهدی امیریپور فارغ‌التحصیل دکتری برنامه‌ریزی حمل‌ونقل از دانشگاه علم و صنعت ایران است و مقالات متعددی در حوزه‌های مختلف برنامه‌ریزی حمل‌ونقل خصوصاً حمل‌ونقل همگانی نگاشته است. وی تا زمان حضور در ایران علاوه بر تدریس دروس دانشگاهی، دوره‌های تخصصی آموزش مبانی حمل‌ونقل برای سیاست‌گذاران، متخصصان و مجریان حوزه حمل‌ونقل برگزار نمود. وی هم‌اکنون در کشور نیوزیلند به فعالیت در حوزه حمل‌ونقل اشتغال دارد. ترجمه کتاب "هزینه بالای پارکینگ رایگان" به پیشنهاد مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، حاصل تلاش یک ساله وی برای تسهیل مطالعه یکی از مهم‌ترین کتاب‌های سیاست‌گذاری در حوزه پارکینگ می‌باشد.

مقدمه آقای دونالد شوپ

نویسنده کتاب «هزینه بالای پارکینگ رایگان»

ویژه نسخه ترجمه شده در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

هزینه‌های بالای پارکینگ رایگان در ایران

ایران به عنوان کشوری که دیرتر به جرگه حمل و نقل موتوری پیوسته است، با سرعت شگفت‌انگیزی در زمینه تعداد وسایل نقلیه رشد کرده است. نرخ مالکیت وسایل نقلیه ایران از ۱۸ وسیله نقلیه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۰ به ۲۶۵ وسیله در سال ۲۰۱۹ رسیده است، یا به عبارتی طی ۱۹ سال ۱۵ برابر شده است. این رشد سریع در تعداد وسایل نقلیه شهرها را در ازدحام شدید ترافیک و آلودگی خطرناک هوا غرق کرده است. آیا این رشد، همانطور که در ایالات متحده در قرن ۲۰ ادامه داشت، بی‌وقفه ادامه خواهد یافت؟

نرخ مالکیت وسیله نقلیه ایران در سال ۲۰۰۰ برابر نرخ ایالات متحده در سال ۱۹۱۴ بود (به جدول H-۲ در ضمیمه H مراجعه کنید) و تا سال ۲۰۱۹ این میزان به نرخ مالکیت ایالات متحده در سال ۱۹۴۷ رسیده بود. اگر ایران روزی به نرخ مالکیت وسیله نقلیه ایالات متحده در سال ۲۰۰۰ برسد (۷۷۱ وسیله نقلیه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر)، جمعیت بیش از ۸۳ میلیون نفری ایران، حدود ۶۴ میلیون وسیله نقلیه موتوری خواهد داشت. این ۶۴ میلیون وسیله نقلیه چقدر ترافیک ایجاد می‌کند؟ و این وسایل نقلیه کجا پارک می‌کنند؟

در دسترس بودن پارکینگ به شدت بر تعداد خودروهایی که مردم دارند، تأثیر می‌گذارد. در ایالات متحده، ۹۹٪ از سفرهای اتومبیل به یک پارکینگ رایگان ختم می‌شود و این پارکینگ رایگان، رشد سریع مالکیت خودرو را تشویق کرده است. همه مسئله "پارکینگ رایگان" [و هزینه‌هایی که بر شهر تحمیل می‌کنند] در قالب دو سیاست

کلی پارکینگ قابل توضیح است. اول، شهرها برای تأمین پارکینگ غیرحاشیه‌ای به مقدار کافی، به ساختمان‌های جدید احتیاج دارند. دوم، تقریباً همه پارکینگ‌های حاشیه‌ای رایگان عرضه می‌شوند. حتی در شهر نیویورک فقط در ۳ درصد از سه میلیون فضای پارک حاشیه‌ای هزینه دریافت می‌شود.

متأسفانه، ایران نیز همین سیاست‌های پارکینگ را - تأمین پارکینگ غیرحاشیه‌ای و رایگان نگاه داشتن پارکینگ حاشیه‌ای - که موجب مشکلات شدیدی در ایالات متحده شده اتخاذ کرده است. اما ایالات متحده و دیگر کشورها اکنون در حال تصحیح سیاست‌های پارکینگ خود هستند تا دهه‌ها سوءمدیریت را اصلاح کنند. ایران می‌تواند نحوه عملکرد این اصلاحات را در عمل بررسی کند و در مورد انطباق آنها با زمینه ایران تصمیم بگیرد.

کتاب "هزینه بالای پارکینگ رایگان" چگونگی به بیراهه رفتن با ظرافت و تدریجی سیاست‌های پارکینگ را در قرن ۲۰ در ایالات متحده و اکاوی نموده و اصلاحات اساسی را برای حل این مشکل پیشنهاد می‌کند:

(۱) امکانات پارکینگ غیرحاشیه‌ای را حذف کنید

(۲) قیمت پارکینگ حاشیه‌ای را بر اساس تقاضا در نظر بگیرید

(۳) درآمد پارکینگ را برای بهبود خدمات عمومی در خیابان‌هایی که این سیاست در آن‌ها اعمال شده هزینه کنید.

شهرهای جهان در حال انجام این اصلاحات هستند، اما آیا آنها برای ایران مناسب هستند؟ قیمت‌گذاری مبتنی بر تقاضا برای پارکینگ‌های حاشیه‌ای می‌تواند مشکل پارکینگ دارندگان خودرو را حل کند و درآمد حاصل از آن می‌تواند خدمات عمومی مهم را تأمین مالی کند. ساکنان کمتر برخوردار بدون اتومبیل هیچ هزینه‌ای پرداخت نمی‌کنند و خدمات عمومی به نفع همه است.

هر شهری می‌تواند یک برنامه آزمایشی برای هزینه پارکینگ ترتیب دهد و از درآمد آن برای تأمین مالی خدمات عمومی در یک محله استفاده کند. اگر ساکنان نتایج را دوست نداشتند، شهر می‌تواند برنامه را لغو کند. اما اگر ساکنان نتایج را دوست داشته باشند، این شهر می‌تواند این برنامه تأمین مالی را به سایر محله‌ها ارائه [و تعمیم] دهد.

این اصلاحات پیشنهادی در نظام پارکینگ، وام دار طیفی از ایده‌های مطرح در عرصه سیاسی است. دولت محلی مالک زمین است، قیمت‌های بازار را برای مدیریت زمین تعیین می‌کند و درآمد آن را برای ارائه خدمات عمومی هزینه می‌کند. اصلاحات پارکینگ در سطح محله می‌تواند برای محله‌هایی مناسب باشد که:

(۱) تقاضای پارکینگ حاشیه‌ای زیاد باشد.

(۲) خدمات عمومی به حد کافی تأمین نشده باشد.

(۳) بیشتر ساکنان فاقد اتومبیل باشند

(۴) ساکنانی که دارای اتومبیل هستند درآمد بیشتری داشته باشند. شهرهای ایران محله‌های زیادی دارند که متناسب با این چهار معیار هستند.

امیدوارم این ترجمه از کتاب "هزینه بالای پارکینگ رایگان" بحث درباره نقش مناسب دولت، بازارها و جامعه را در مدیریت زمین‌های عمومی مورد استفاده برای پارک اتومبیل‌های شخصی در ایران برانگیزد. اصلاحات در پارکینگ می‌تواند شهرها، اقتصاد، محیط زیست و کره زمین را بهبود بخشد.

۱۲ آبان ۱۳۹۹

