فصلنامه تحقیقات جدید در علوم انسانی
Human Sciences Research Journal
دوره جدید، شماره بیستم، تابستان ۱۳۹۸، صص ٦٥-٥١ New Period, No 20, 2019, P 51-65
شماره شاپا (٢٤٧٦-٧٠١٨) ISSN (2476-7018)

معرفی ایده نو با عنوان: تفکیک پارکینگ‌های عمومی در ایران

مسعود معصومی
مدیر گروه شهرسازی و معماری استانداری تهران، ایران
www.m-masoumi.com
m_masoumi33@yahoo.com

چکیده

در سال ۱۲۸۱ شمسی مظفرالدین شاه در سفر خود به اروپا با اتومبیل آشنا شد و دو دستگاه از آن را خریداری و به ایران آورد. بتدریج اتومبیل‌های بیشتری وارد کشور گردید تا اینکه از دهه ۱۳۰۰ به بعد کالبد شهرهای بزرگ ایران تحت تاثیر تردد و حضور خودروها قرار گرفت. بنحوی که امروزه استفاده لجام گسیخته از اتومبیل مدیریت شهری ایران را بخصوص در شهرهای با جمعیت بیشتر از پنجاه هزار نفر غافلگیر نموده است. حضور خودرو در شهرهای ایران علاوه بر مزایای فراوان گاهاً دارای پیامدهای منفی نیز هست. ترافیک، آلودگی‌های صوتی و هوا از معایب اجتناب‌ناپذیر هستند.کمبود پارکینگ اعم از عمومی و خصوصی یک مسئله جدی برای دست‌اندرکاران برنامه‌ریزی و مدیریت شهری ایران است که منجر به برخی هزینه‌های زاید اجتماعی و اقتصادی گردیده است. کمبود پارکینگ در شهرهای ایران تحت تاثیر عوامل متعدد فرهنگی، اقتصادی و بخصوص ساختار اداری است. بدون اصلاح این عوامل ایجاد پارکینگ‌های عمومی رونق نخواهد یافت. از این روی این مقاله به معرفی ایده‌ای با رویکرد اصلاحی پرداخته است که در صورت عملیاتی شدن بخش قابل توجهی از مشکلات مرتفع می‌گردند. این ایده معتقد به بازنگری و اصلاح جزیی در قوانین و شیوه‌نامه‌های ثبتی است. یک فعالیت اصلاحی که در صورت حمایت و عملیاتی شدن منجر به وقوع تحولی موثر در افزایش رونق احداث پارکینگ‌های عمومی خواهد شد. ایده‌ای نو که تفکیک پارکینگ‌های عمومی و امکان صدور سند ششدانگ برای هر واحد پارکینگ‌ها را فراهم می‌کند.

واژه‌های کلیدی: پارکینگ، پارکینگ عمومی، تفکیک، سند شش‌دانگ، بافت فرسوده شهری.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

مقدمه

از زمان ورود اتومبیل به ایران بیش از صد سال سپری شده است. با ورود اتومبیل به ایران بوسیله مظفرالدین شاه قاجار و دنباله روی اشراف و خاندان سلطنتی از او، بتدریج به افزایش تعداد اتومبیل‌ها در شهرهای بزرگ منجر شد. در پایتخت (تهران) و تعداد معدودی از شهرها معابر عمومی برای جابجایی خودروها تعریض و تغییر فرم داده شدند. اصلاح شبکه معابر ابتدا برای شهر تهران و سپس برای برخی شهرها از جمله همدان، کرمان، اصفهان و غیره به اجرا گذاشته شد. بدین منظور در سال ۱۳۰۹ اولین نقشه تغییرات شهری بنام «نقشه خیابان‌ها» تهیه و تا سال ۱۳۱۳ در سطح شهر اجراء شد در این طرح‌های اصلاحی از شیوه طراحی «هوسمان» در دهه ۱۹۲۰ اروپا الهام گرفته شده بود. (رهنمایی و شاه حسینی، ۵۷).

امروزه ضریب مالکیت اتومبیل بعنوان یک وسیله نقلیه شخصی و عمومی در جامعه شهری ایران فزونی یافته است. ایران خود تولیدکننده اتومبیل است و نرخ استفاده از این وسیله به طرز افراط‌آمیزی رو به رشد است. نرح تولید «پارکینگ» بعنوان محلی برای نگهداری و توقف خودروها همواره ضعیف‌تر از نرخ واردات و تولید اتومبیل بوده است. فقدان پارکینگ کافی منجر به بروز برخی تبعات منفی کالبدی، ترافیکی، اجتماعی، اقتصادی مانند ترافیک شدید، فشارهای روانی به عموم شهروندان و دارندگان اتومبیل و حتی گشوده شدن پرونده‌های دعاوی در مراجع قضایی بدلیل مشاجرات خیابانی بین مالکین اتومبیل‌ها شده است. برخی آمار که دلالت بر وخامت اوضاع در شهر تهران و همچنین جایگاه و عملکرد اتومبیل های سواری در جابجایی مسافران دارند بقرار زیر می‌باشد:

شهر تهران دارای جمعیتی معادل۸/۶ میلیون نفر و محدوده‌ای به مساحت ۶۰۰۰۰ هکتار و متوسط تراکم جمعیتی ۱۴۳ نفر در هکتار است. علاوه بر آن تعداد ۴۱ شهر در اطراف تهران وجود دارند که دارای تردد روزانه ترافیکی با شهر تهران هستند.

اثرسنجی انواع وسایل نقلیه در ترافیک در ساعات اوج شبکه معابر در سال ۱۳۹۲ در شهر تهران به تفکیک نوع وسیله نقلیه عبارت است از: موتورسیکلت(۹/۸ درصد)، سواری و وانت (۷۱/۵ درصد)، اتوبوس (۰/۹ درصد)، تاکسی (۱۴/۴ درصد) و سایر (۳/۴ درصد). (گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک تهران، ۴)

تعداد سفرهای روزانه درون شهری در سه مقطع زمانی بدین قرار بوده است: ۱۴/۶ میلیون نفر در روز در سال ۱۳۸۳ و ۱۷/۴ میلیون نفر در روز در سال ۱۳۹۱ و ۱۷/۷ میلیون نفر در روز در سال ۱۳۹۲. این سفرها برای انواع مقاصد شغلی، آموزشی، خرید، تفریح و سایر بوده‌اند.

شهر تهران دارای ۱۴ مسیر ورود و خروج اصلی (مانند: اتوبان کرج، اتوبان ساوه، جاده مخصوص، لواسانات، جاده خراسان و. . .) است. در ساعت اوج صبح، مجموعاً تعداد ۶۳ هزار سفر ورود و خروج روزانه خودرو سواری به تهران در سال ۱۳۹۲ ثبت شده است.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

بطور متوسط در سال ۱۳۹۲ روزانه تعداد ۱۲۵۴۸ نفر مسافر ورودی و ۱۳۶۵۳ نفر مسافر خروجی از تهران از طریق راه‌آهن (بجز قطار شهری یا مترو) ثبت شده است. (گزیده آمار حمل و نقل و ترافیک تهران، ۸۳)

برای افق سال ۱۴۰۴ شمسی روزانه تعداد ۱۸ میلیون سفر سواره به همراه به همراه ۵/۱۵ میلیون جابجایی در شبکه معابر تهران برآرد شده است که بر اساس آن ۲۵ درصد سفرها توسط وسایل نقلیه شخصی، ۳۰ درصد برای قطار شهری، ۲۲ درصد برای اتوبوس، ۳ درصد برای مینی‌بوس، و ۲۰ درصد برای تاکسیرانی پیش‌بینی شده است. (موسویان، ابوالحسن، صص ۱۴-۱۲).

در سال ۱۳۹۲ تعداد ۱۵ هزار پارک حاشیه‌ای هوشمند در تهران موجود بود که توسط ۲۴۰۰ پارکومتر کنترل می‌گردید. (صنعت حمل و نقل، شماره ۳۳۲، صص ۵۶-۵۴). این تعداد پارکینگ حاشیه‌ای برای شهر بزرگی مانند تهران بسیار ناچیز است.

ارقام فوق به نوعی دلالت بر سهم بیشتر سفرهای شهری از طریق اتومبیل های سواری و کلاً نگاهی اجمالی به حجم ترافیک در تهران را بیان می‌کنند. این حجم ترافیک و بخصوص سهم قابل توجه اتومبیل‌های سواری از تردد و جابجایی مسافر نیاز به مدیریت و برنامه‌ریزی دقیقتر دارد. یکی از ملزومات اساسی، تامین پارکینگ این خودروها می‌باشد که مورد بررسی و بحث این مقاله است.

اهداف اصلی مقاله

هدف اصلی این مقاله تبیین مشکلات ناشی از کمبود پارکینگ عمومی برای اتومبیل‌های سواری در جامعه شهری ایران و همچنین ارایه و معرفی ایده‌ای جدید است که مبتنی بر تغییر دستورالعمل‌ها و قوانین جاری ثبتی در ایران تدوین شده است. به نحوی که بتوان هر واحد از پارکینگ عمومی اعم از مسقف یا طبقاتی(بجز مکانیزه) را از طریق اداره ثبت اسناد و املاک تفکیک و تبعاً سند ششدانگ برای هر واحد پارکینگ صادر کرد. در این صورت تحولی جدی در موضوع ساخت پارکینک‌های عمومی ایجاد شده و بخش قابل توجهی از مشکلات حل و یا کمرنگ می‌گردند.

لازم به توضیح است که پیشنهاد اینجانب برای «طراحی و اجرای پارکینگ‌های عمومی قابل تفکیک و تدوین شیوه نامه‌ای برای تفکیک واحدهای پارکینگ و صدور اسناد شش‌دانگ برای هر واحد پارکینگ» قبلاً در استان تهران به استانداری پیشنهاد شده و «توسط اداره کل ثبت اسناد و املاک استان» نیز مورد پذیرش قرار گرفته و در چند شهر استان هم شروع به طراحی و اجرای این پارکینگ‌ها بصورت پایلوت نموده‌اند. ولی تاکنون در سطح فرا استانی معرفی علمی و آکادمیک نگردیده است. لذا این مقاله هدف معرفی ایده نو را دنبال می‌نماید.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

تقسیم بندی انواع کاربری‌ها و پارکینگ‌ها در ایران

«شورای عالی شهرسازی و معماری ایران» که تخصصی‌ترین و عالی‌ترین مرجع تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی در عرصه شهرسازی و معماری ایران است برای اولین بار در سال ۱۳۸۹، به تعریف میزان سرانه و انواع کاربری‌های شهری پرداخته است. طبق مصوبه مورخ ۸۹/۳/۱۰ شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، کاربری های شهری به ۲۰ نوع قابل طبقه‌بندی هستند: کاربری‌های مسکونی، آموزشی، خدماتی، حمل و نقل و انبار و غیره. (شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، ۸۳۳). برای هر کدام از این کاربری‌ها حداقل و حداکثر سرانه‌هایی تعریف شده است. همچنین فعالیت‌های مجاز در هر کاربری نیز مشخص شده‌اند. برای پارکینگ عمومی سرانه مشخصی تعریف نشده است بلکه به همراه کاربری معابر و پایانه ها و انبارداری و حمل و نقل در مجموع سرانه ۳۰ متر مربع و بیشتر برای شهرها با هر جمعیتی تعیین شده است. (شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ۸۴۸).

طبقه‌بندی متنوعی از انواع پارکینگ‌ها را می‌توان داشت. این طبقه‌بندی بستگی به نوع مالکیت، وسعت عملکرد و مشخصات سازه‌ای و معماری دارد. بعنوان نمونه از نظر وسعت عملکرد به انواع محله‌ای، ناحیه‌ای، شهری و فرا شهری قابل طبقه‌بندی است. از نظر نوع و مشخصات سازه‌ای و معماری نیز به انواع مسقف، همسطح غیرطبقاتی و یا مکانیزه طبقاتی تقسیم‌بندی می‌گردد. از نظر مالکیتی نیز به انواع وابسته به دولت، وابسته به شهرداری، خصوصی، عمومی و وقفی طبقه‌بندی می‌شوند.

چالش‌های اساسی در خصوص احداث و نگهداری پارکینگ‌های عمومی در ایران

برخی چالش‌های اساسی در خصوص احداث و نگهداری پارکینگ‌های عمومی در ایران بقرار زیر می‌باشد:

تاخیر در درک اهمیت، شروع و رواج تفکر احداث پارکینگ های عمومی در ایران:

در قوانین جاری و مصوبات هیات وزیران به دفعات به مساعدت برای تامین اعتبار و ایجاد انواع ابنیه با کاربری‌های خدماتی (مانند: آموزشی، درمانی، فضای سبز شهری، معابر و غیره) پرداخته شده است ولی موضوع «ایجاد پارکینگ‌های عمومی» مورد تاکید قانون گذران و هیات وزیران نبوده و این موضوع در میان قوانین و مصوبات دهه‌های گذشته بسیار کمرنگ است. بعنوان نمونه به موارد زیر توجه فرمایید:

الف) در تبصره ۵ ذیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷ هجری شمسی، صراحتاً اشاره شده است که کمیسیون رسیدگی‌کننده به تخلفات ساختمانی می‌تواند در مواردی بجای الزام سازنده به ایجاد پارکینگ نسبت به جریمه نمودن حداقل ۱ و حداکثر ۲ برابر ارزش معاملاتی ساختمان برای هر متر مربع فضای از بین رفته پارکینگ اقدام نماید. طبق این تبصره میزان مساحت پارکینگ برابر ۲۵متر مربع می‌باشد.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

(منصور، جهانگیر، ۳۹۵) لازم به شرح است که این ماده قانونی نیز به ایجاد پارکینگ عمومی توجه ندارد. بلکه تاکید میکند که امکان حذف پارکینگ در انواع ابنیه در شرایطی میسر و عدم ایجاد پارکینگ قابل اغماض است!

ب) در بندهای ذیل ماده ۵۵ قانون شهرداری که به وظایف شهرداری‌ها اشاره دارد، به انواع وظایف از جمله: ایجاد معابر، میادین، تاسیسات توزیع برق و آب، ایجاد و نگهداری پارک‌ها و باغ‌های عمومی و غیره صراحتاً اشاره شده است ولی به ایجاد پارکینگ عمومی هرگز پرداخته نشده است.

ج) در «برنامه‌های پنج ساله قوانین برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و ایران» (که تاکنون ۱۱ برنامه تدوین و دوره آنها نیز سپری شده است)، در هیچکدام به اهمیت و ضرورت ایجاد پارکینگ‌های عمومی توجه کافی و تاکید نشده است. بعنوان نمونه در بند (ه ذیل ماده ۱۱۷) قانون برنامه چهارم (۱۳۸۸-۱۳۸۴) به اهمیت و ضرورت خرید اراضی با کاربری ورزشی توسط وزارت مسکن و شهرسازی برای ایجاد بنای ورزشی اشاره شده بود. ولی هیچگاه چنین تاکیدی خاص برای کاربری پارکینگ عمومی صورت نگرفته است.

از ابتدای دهه ۱۳۰۰ هجری شمسی که بدنه و کالبد ارگانیک شهرهای ایران بدلیل حضور و تردد خودرو مورد مداخله و تغییر قرار گرفت، هیچ زمانی به ایجاد پارکینگ‌های عمومی توجه لازم معمول نشده است. بلکه توجه مدیریت شهری و حتی بخش خصوصی بیشتر به تعریض معابر موجود و ایجاد معابر جدید متمرکز بوده است. اخیراً با توجه به فشارهای اجتماعی وارده ناشی از کمبود پارکینگ، شهرداری‌های شهرهای بزرگ اقداماتی را برای احداث پارکینگ‌ها شروع نموده‌اند که البته از سرعت عمل لازم برخوردار نیست و فقط بخش بسیار ناچیزی از مشکلات را کمرنگ خواهد نمود.

طرح‌های توسعه شهری (طرح‌های جامع و غیره) در ایران که بر مبنای دیدگاه‌ها و مصوبات شورایعالی شهرسازی و معماری ایران تصویب و برای اجراء در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرند، فاقد هر گونه ارزیابی «سود – هزینه» و «فازبندی» و برنامه‌های اجرایی هستند. به همین دلیل و برخی کمبودهای مالی، نه تنها کاربری پارکینگ عمومی بلکه سایر کاربری‌ها نیز دارای ضریب تحقق بسیار پایینی می‌باشند و اغلب فقط اندکی از طرح مصوب و ابلاغ شده به مرحله اجراء می‌رسد. در این میان کاربری پارکینگ از محرومیت خاصی برخوردار است.

فقدان برنامه‌های مدون برای ایجاد پارکینگ‌های عمومی در شهرها: طبق بخشنامه شماره ۲۳۳۱/۱/۳/۳۴ مورخ ۱۳۷۱/۲/۷ وزارت کشور، شهرداری‌ها موظف هستند در صورتی که ابنیه بدون پارکینگ احداث گردند، از محل جرایم و عوارض مالی دریافتی از مالکین راساً نسبت به ایجاد پارکینگ‌های عمومی مبادرت نمایند. ولی این بخشنامه بخصوص در استان تهران هرگز عملیاتی نشده است. شهرداری‌ها اغلب درآمدهای ناشی از این بخشنامه و ردیف درآمدی را در بخش‌های دیگر بجز

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

ایجاد پارکینگ عمومی هزینه نموده‌اند. شهرداری‌ها و شورای شهری نیز اغلب گرایش قابل توجی به ایجاد پارکینگهای عمومی ندارند و به ندرت به تدوین و اجرای برنامه‌هایی برای ایجاد پارکینگ‌ها علاقه نشان می‌دهند.

احداث پارکینگ‌های عمومی در شهرهای ایران با توجه به قیمت زمین و سایر شاخص‌ها در شرایط کنونی فاقد توجیه اقتصادی برای سازندگان می‌باشد. «بعنوان نمونه – در سال ۱۳۹۲ - در صورتی که شهرداری تهران حداکثر تسهیلات را هم به سازندگان پارکینگ‌ها نیز اعطاء می‌نمود، قیمت هر واحد پارکینگ حداقل ۱۰ میلیون تومان تمام می‌شد. میزان درآمد هر واحد ماهانه حدود ۲۰۰ هزار تومان برآورد می‌گردید. در حالی که نرخ سود ناشی از ۱۰ میلیون تومان در کسب و کارهای دیگر به مراتب بیشتر بود.» (صنعت حمل و نقل، شماره ۳۳۲، صص ۵۶-۵۴). این عدم تناسب هنوز هم در مورد احداث پارکینگ‌های اجاره‌ای مصداق دارد. لازم به شرح است که یک پارکینگ عمومی تعرفه‌ای یکسان برای نگهداری انواع خودروها دارد. بعنوان نمونه برای نگهداری اتومبیل لوکس و گران قیمت همان تعرفه اتومبیل بسیار ارزان دریافت می‌گردد. در حالیکه برخورداری از پارکینگ برای مالک خودرو بسیار گران به مراتب مهمتر از آن دیگری است. چرا که در شرایط کنونی بدلیل عدم امکان تفکیک اعیانی در پارکینگ‌های عمومی، صرفاً خرید و فروش کل بنا بصورت یکجا و یا نگهداری و ایجاد درآمد از طریق اجاره دادن ساعتی و یا ماهانه و فصلی واحدها به مالکین خودرو ها میسر است.

استان تهران با احتساب شهر تهران دارای تعداد ۴۲ نقطه شهری است. که مساحت محدوده طرح‌های جامع مصوب این شهرها معادل ۶۶۰۸۳۲ هکتار است و میزان ۶۰۳۱ هکتار از این مساحت (حدود ۱۰ درصد) بافت فرسوده محسوب می‌گردد. از مساحت ۶۰۰۰۰ هکتاری شهر تهران، حدود ۳۲۶۸ هکتار بافت فرسوده شناسایی و معرفی شده است که از معظلات اساسی مدیریت و برنامه‌ریزان شهری هستند. این بافت‌ها برای ورود خودرو آماده نیستند و تامین پارکینک در قطعات و بلوک‌های داخل آن بافت‌ها با محدودیت‌هایی همراه است.

طرح مساله

مشکل اساسی که محور اصلی بحث این مقاله است اینکه تفکیک اعیانی در ابنیه تجاری، اداری، خدماتی در ایران مرسوم و سند ششدانگ اعیانی برای هر آپارتمان یا واحد تجاری یا اداری صادر می‌گردد. ولی ماده قانونی و شیوه‌نامه‌ای برای تفکیک یک مجتمع پارکینگ عمومی به واحدهای انفرادی که امکان صدور سند ششدانگ برای هر واحد فراهم گردد تا کنون تدوین و عملیاتی نشده است. بدیهی است در صورت تفکیک هر واحد می‌تواند مالک جداگانه داشته و توسط افراد خرید و فروش و یا به غیر واگذار گردد که خود این امکان، عامل رونق خرید و فروش و ایجاد انگیزه روانی و اقتصادی برای ساخت و ساز

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

است. برخی حقوقدانان معتقد هستند که عدم تدوین و تصویب ماده قانونی در زمینه امکان‌پذیر بودن تفکیک پارکینگ دلالت بر ممنوع بودن ندارد. علیهذا این موضوع از نظر نگارنده این مقاله در ایران مسکوت و با ابهام همراه است. و عدم انجام این فرایند در شرایط کنونی خود و در دهه‌های گذشته به نوعی دلالت بر عملیاتی نبودن و روال نبودن آن دارد. چرا که هیچ تجربه موفق و عینی‌ای در این زمینه در ایران وجود ندارد.

لازم به شرح است که حتی تفکیک عرصه (زمین) نیز برای پارکینگ عمومی علیرغم نداشتن منع قانونی تا کنون رایج نشده است.

مبانی و چارچوب نظری

امروزه استفاده از اتومبیل شخصی در ایران رو به افزایش است. به ازاء هر ۱۷۵ نفر جمعیت ایران یک اتومبیل وجود دارد. (خاکساری، علی، ۴۳). اتومبیل وسیله است که دایماً در حال حرکت در معابر نیست بلکه توقف‌های موقت و یا شبانه چند ساعته نیز دارد. برای پارک هر اتومبیل با احتساب رمپ، شعاع گردش و. . . بطور متوسط به زیربنایی معادل ۲۵ متر مربع نیاز است که وظیفه تامین پارکینگ یا پرداخت جریمه عدم تامین آن همواره بر عهده مالک می‌باشد. هرچند که اتومبیل از سال ۱۲۸۱ شمسی وارد کشور ما شده است ولی اقدامات تغییرات کالبدی در بافت ارگانیک و نو شهرهای ایرانی با ۲۰ سال تاخیر آغاز گردیده است که آن هم صرفاً محدود به تعریض و ایجاد و اصلاح معابر بوده است و به تامین پارکینگ توجهی نداشتند. قوانین ایران برای تامین پارکینگ خودروهای سواری جایگاه جدی قایل نشده‌اند. در انواع طرح‌های توسعه شهری که از سال ۱۳۴۱ توسط وزارت کشور آغاز و بعداً توسط وزارت آبادانی و مسکن تداوم یافت نیز به مقوله تامین پارکینگ در حد مناسب پرداخته نشده است.[1] در اغلب طرح‌های توسعه شهری تصویب و اجراء شده، هیچ ضابطه تشویقی برای ایجاد پارکینگ‌های عمومی تنظیم نشده است. بعنوان نمونه شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران نیز – در طول فعالیت ۴۳ ساله خود - تاکنون هیچ ضابطه موضوعی و مشخصی متناسب با شرایط روز را برای توسعه پارکینگ‌های عمومی تصویب ننموده است.

در گذشته در اکثر نقاط جهان برای احداث انواع مختلف ساختمان نیاز به تضمین حداقل‌هایی برای تعداد پارکینگ بود. برای مثال مالکان ساختمان‌های مسکونی موظف به ساخت حداقل یک فضای پارک (اگر نه بیشتر) برای هر واحد مسکونی بودند. البته در حال حاضر در ایران نیز این‌گونه است و برای انواع

۱- شروع فعالیت تهیه طرح های توسعه شهری به سبک امروزین در ایران به حدود سال ۱۳۴۱ بر میگردد. در ابتدا تهیه طرح های توسعه شهری که البته بیشر جنبه کالبدی داشت در وزارت کشور آغاز شد. بعداً وزارت آبادانی و مسکن در سال ۱۳۴۳ تشکیل گردید و در سال ۱۳۵۱ نیز شورایعالی شهرسازی و معماری ایران تاسیس یافت و تهیه انواع طرح های جامع عقد قرار داد شد. (سعید نیا، ۱۹).

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

کاربری‌های تجاری، مسکونی، اداری و غیره در ضوابط و مقررات طرح‌های توسعه شهری استانداردهایی برای تامین پارکینگ درج میگردد.

در شهرهای استان تهران که اخیرا از طرح توسعه شهری برخوردار و یا طرح‌های آنها بازنگری میگردد، برای هر واحد مسکونی تامین حداقل یک واحد پارکینگ الزامی است. حتی در مواردی برای واحدهای مسکونی بزرگتر از ۱۰۰ متر مربع نیز مقادیری مازاد درج می‌شود. برای مثال تامین یک و نیم واحد پارکینگ برای واحد مسکونی بیشتر از ۱۵۰ متر مربع و غیره. همچین برای هر ۱۰۰ متر مربع تجاری خالص، تعداد ۳ واحد پارکینگ الزامی شده است.

شاید برای خوانندگان ایرانی جالب باشد که شهرهای اروپایی الزامات حداقل پارکینگ را برای کاربری مسکونی منسوخ نموده‌اند و بر عکس در برخی نقاط سقفی (سقف حداکثری) را برای میزان فضای اختصاص داده شده به پارکینگ در نظر گرفته‌اند. پاریس قانون میزان حداقل برای پارکینگ را از بین برد و بسیاری از شهرهای دیگر «رقم حداکثری» را برای میزان پارکینگ در زون‌های مختلف ایجاد کرده‌اند. (گزارش ۱۴۷، ص ۱۷). در بسیاری از نقاط جهان کاهش قابل توجهی در میزان عرضه زیرساخت‌های حمل و نقل شخصی از جمله پارکینگ‌ها مشاهده می‌گردد. در همین راستا استانداردهایی همانند قانون تامین پارکینگ بطور متغیر با توجه به خصوصیات کاربری، دسترسی به کریدورهای عمده حمل و نقل عمومی و غیره تعیین گردیده است.

بعنوان نمونه در هنگ کنگ سطح پارکینگ مجاز در نقاط مرکز شهر برای کاربری اداری مابین صفر تا حداقل پارکینگ مجاز مشخص گردیده است. یا در توکیو علیرغم سرانه بالای مالکیت اتومبیل، میزان ۰/۵ واحد فضای پارکینگ به ازاء هر ۱۰۰ متر مربع برای ساختمان‌های تجاری مجاز می باشد.

در زوریخ در سال ۱۹۹۶ و در هامبورک در سال ۱۹۷۶ عرضه پارکینگ جدید ممنوع شد. در زوریخ به ازاء هر ۱ واحد فضای پارک غیرحاشیه‌ای که ایجاد می‌گردد، الزاماً باید ۱ واحد فضای پارک غیرحاشیه‌ای حذف گردد تا میزان پارکینگ‌ها ثابت باقی بماند. (گزارش ۱۴۷، ص ۱۶). و مجوز ساخت پارکینگ فقط برای ابنیه‌ای صادر می‌گردد که معابر آن ظرفیت لازم برای جذب ترافیک را داشته باشند. به طوری که باعث ایجاد مشکلات ترافیکی، آلودگی و مزاحمت نشوند.

از مطالعه پاراگراف‌های فوق چنین استنباط می‌گردد که در مثال‌های فوق مربوط به کشورهای اروپایی میزان عرضه و تقاضا برای پارکینگ بدقت مطالعه شده و متناسب با شرایط بافت شهری و انواع کاربری‌ها تعداد و نوع پارکینگ مورد نیاز برای کل محله یا زون تعیین و مکان‌یابی می‌گردد. قایل شدن استاندارد حداکثری برای تامین پارکینگ نیز برای محدود کردن ورود اتومبیل به محله و بلوک‌ها می‌باشد. ولی در ایران با توجه به گرایشات شهروندان به مالکیت شخصی و برخی عوامل دیگر، عموماً تامین پارکینگ از همه مالکین و سازندگان املاک مطالبه می‌گردد و گرایش و تمرکز غالب به سمت تامین پارکینگ در

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

داخل هر بنا و قطعه در حد مکفی می‌باشد. این استاندارد به نوعی اذن ورود اتومبیل به محله و بلوک را صادر می‌کند. البته در سطور فوق اشاره گردید که قانون‌گذار در ایران مواد قانونی را برای امکان حذف پارکینگ و جریمه نمودن افراد بدلیل حذف پارکینگ نیز پیش‌بینی نموده است. و طبق بخشنامه وزارت کشور، شهرداری‌ها موظف به گردآوری این مبالغ و سپس احداث پارکینگ عمومی شده‌اند که این شیوه در حد بخشنامه بوده و هرگز بطور جدی انجام نشده است.[۱]

بطور کلی باید اظهار داشت که برنامه‌های کشورهای اروپایی عیناً در ایران قابل تقلید نیست. بلکه بهترین شیوه مطالعه عوامل و شاخص‌های فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی است تا بتوان درک دقیقی از وضع موجود، آینده و رفتار شهروندان بدست آورد و نهایتاً شاخص‌ها را تحلیل و از مدل های ترکیبی استفاده نمود. عواملی مانند میزان استفاده مردم از انواع وسایل نقلیه (دوچرخه، اتومبیل سواری، مترو، اتوبوس و. . .) فاصله محل اسکان تا مراکز خرید، وسعت شبکه معابر، گرایشات مردم به خودرو ملکی، قیمت زمین، میزان تسهیلات اعطایی و میزان تعرفه‌های پرداختی برای احداث بنا و غیره عواملی هستند که در تحلیل اوضاع موثر می‌باشند.

چنانگه گفته شد استان تهران دارای بافت‌های فرسوده شهری نیز می‌باشد. بافت فرسوده – طبق مصوبه مورخ ۱۳۸۵/۲/۱۱ شمسی شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، بافتی است که نیازمند نوسازی و بهسازی است. شاخص‌های بافت فرسوده نیز بافت‌هایی هستند که بلوک‌های واقع در آن بافت‌ها در بیشتر از ۵۰ درصد موارد شاخص‌های سه گانه زیر را داشته باشند:

الف) بلوک‌هایی که بیش از ۵۰ درصد فاقد پایداری سازه‌ای باشند.

ب) بلوک‌هایی که بیش از ۵۰ درصد عرض معابر آنها کمتر از ۶ متر باشد.

ج) بلوک‌هایی که بیش از ۵۰ درصد از مساحت پلاک‌های ثبتی آنها (قطعات) دارای مساحت کمتر از ۲۰۰ متر مربع باشند. (شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، ۶۲۳).[۲]در خصوص تامین پارکینگ این بلوک‌ها و بافت‌ها باید اظهار داشت که شیوه تامین پارکینگ در داخل قطعات و ابنیه این بافت‌ها اصولاً غیرممکن و غیرمنطقی است. چرا که امکان ورود اتومبیل به بنا وجود ندارد. به این دلیل که قطعات کوچک و فاقد شکل و فرم مناسب برای طراحی معماری هستند و تبعاً فضای کافی برای طراحی و اجرای

۱- توضیح: در ایران قانون که توسط مجلس شورای اسلامی تصویب می‌گردد در سطحی بالاتر از مصوبه هیات دولت و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران قرار دارد. بخشنامه ها نیز توسط وزارتخانه ها و یا دستگاههای اجرایی تدوین و ارسال میگردند و در سطحی پایینتر از قانون، مصوبات دولت و شورایعالی هستند.

۲- توضیح: شاخص‌های سه گانه مصوبه مورخ ۸۵/۲/۱۱ اخیراً توسط شورایعالی شهرسازی و معماری ایران در حال بازنگری هستند. و شاخص‌هایی مانند میزان درآمد سرانه، فقر و. . . را در زمینه تشخیص بافت‌هایی فرسوده تدوین نموده‌اند.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

پارکینگ وجود ندارد. بدیهی است در صورت تعریض معابر نیز قطعات هر چه بیشتر کوچکتر شده و تامین پارکینگ مشکلتر خواهد بود. بنابر این چاره‌ای جز مکانیابی و پیش‌بینی پارکینگ عمومی در این محلات وجود ندارد.

عموم بافت‌های شهری دارای قدمتی بیش از ۳۰ سال هستند. یعنی دوره زمانی که هنوز طرح‌های توسعه شهری در اغلب شهرها تصویب و ملاک عمل نبودند. همچنین روند قانونی رسیدگی به تخلفات ساختمانی نیز شروع نشده و عموماً جریمه‌ای از بابت حذف پارکینگ از مردم و مالکین اخذ نمی‌گردید. علیهذا با گذشت سه دهه اکنون مالکین تمکن مالی یافته و از اتومبیل ملکی برخوردار شده‌اند. در چنین مواردی تامین پارکینگ در داخل ابنیه به نوعی تخریب و نوسازی زود هنگام و اجباری را به مردم و مالکین تحمیل می‌نماید. بدیهی است که این تحمیل سلیقه مورد استقبال مالکین نیست و اصولاً به دلیل برخورداری از استحکام در شرایط کنونی هر گونه تخریب و نوسازی - فقط با هدف تامین پارکینگ - غیراقتصادی به نظر می‌رسد.

در مواردی نیز برخی بافت‌های خاص وجود دارند که با هدف حفظ ارزش‌های تاریخی - فرهنگی اصولاً باید کمترین مداخله از نوع تخریب را در آنها اتخاذ نمود. بافت‌های قدیمی دارای ارزش تاریخی و یا بافت‌های گسترده شده در سطوح شیبدار و حتی بیشتر از ۳۰ درجه از این قبیل می‌باشند.

محدوده‌ها و بافت‌های تجاری – اداری متراکم و بازار که مرکز اقتصادی شهر محسوب می‌شوند نیز در مواردی از شرایط خاص برخوردار هستند. در این بافت‌ها عموماً قیمت زمین بسیار بالا است و ابنیه مشرف به معبر دارای کاربری تجاری و انتفاعی هستند. طبیعی است که از این لبه‌ها و تمام حجم برای ایجاد ویترین، نمایشگاه و. . . استفاده شود و حتی از طبقات زیرزمین نیز برای فعالیت‌های جانبی مانند تولید و انبار استفاده می‌نمایند. بنابر این حتی در صورت میسر بودن تامین پارکینگ، اختصاص اراضی با ارزش بالا در کنار محور ارتباطی و طبقات همکف و بالای همکف برای پارکینگ منطقی و اقتصادی به نظر نمی‌رسد.

با توجه به موارد و مثال‌های فوق برنامه‌ریزان شهری پیشنهاد می‌کنند که پارکینگ‌ها در داخل ابنیه اجراء نشوند و ترجیحاً در خارج از بلوک‌ها – البته با فاصله دسترسی مناسب – احداث شوند. طراحی و اجرای پارکینگ‌های عمومی در بلوک‌های پشت و دورتر از محور اصلی و مرکز تجاری معمولاً پیشنهاد می‌گردد.

تعریف تفکیک

تفکیک به معنی جدا نمودن قسمت‌های مختلف ملک است. مثلاً در مورد آپارتمان‌های موجود در یک مجموعه ساختمانی مسکونی «تفکیک» به معنی «تعیین محدوده و موقعیت هر آپارتمان و مساحت آن»

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

بدون در نظر گرفتن میزان سهم هر یک از شرکاء می‌باشد. (ابراهیمی قاجار، شاهرخ، ۵۹). تقسیم نمودن زمین یا عرصه به چند قطعه و نهایتاً صدور سند ششدانگ برای هر قطعه از طریق اداره ثبت اسناد و املاک را تفکیک گویند. در ایران تفکیک ساختمان اعم از مسکونی و یا تجاری و اداری به چند واحد یا چندآپارتمان یا بخش‌هایی مجزا نیز میسر است که آن را «تفکیک اعیانی» گویند.

تعریف پارکینگ عمومی قابل تفکیک

از نظر نگارنده پارکینگ عمومی قابل تفکیک: نوعی از پارکینگ است که دارای مشخصات زیر باشد:

الف) کاربری غالب بنا و یا زمین در طرح توسعه شهری و مجوز ساختمانی صادره و یا وضع موجود بصورت «پارکینگ یا پارکینگ عمومی» اعلام شده باشد.

ب) از طریق تعیین محدوده و موقعیت هر واحد پارکینگ و مساحت آن قابل تفکیک شده و امکان صدور سند مالکیت ششدانگ و خرید و فروش هر واحد مانند خرید و فروش آپارتمان و واحدهای تجاری – اداری که در ایران رایج است، امکان‌پذیر باشد. بدیهی است این نوع تفکیک شامل عرصه (زمین) نیز می‌گردد و رمپ‌ها و کریدورها و راه پلاه و مساحت جک بالابر و امثالهم و مابقی سطوح پس از کسر پارکینگ‌ها بعنوان مشاعات خواهند بود.

بطور کلی تفکیک پارکینگ مکانیزه از نظر این مقاله و کلا قوانین ثبتی ایران غیرقانونی است. چرا که پارکینگ مکانیزه جز و اموال منقول بوده و قابل تفکیک نیست.

معرفی ایده نو

ایده نو مورد بحث در این مقاله معتقد است که نباید به تامین پارکینگ توسط مالکین اتومبیل در داخل ابنیه ملکی اصرار ورزید. برنامه‌ریزان شهری در ایران باید بپذیرند که اصولاً تامین پارکینگ در داخل ابنیه در مواردی غیرممکن و یا غیراصولی و حتی غیراقتصادی است. می‌توان «مجتمع‌های پارکینگ‌های عمومی» در فاصله مناسب از محل اسکان و فعالیت و کسب و کار احداث و هر واحد را تفکیک و سند ششدانگ صادر نمود.

این ایده معتقد است که یکی از دلایل عدم رونق ساخت پارکینگ‌های عمومی در شهرهای ایران نداشتن توجیه اقتصادی است. نداشتن توجیه اقتصادی نیز بدلیل عدم امکان تفکیک در شرایط کنونی است. این روش دارای درآمدی بسیار ناچیز در مقایسه با سایر پروژه‌هاست و در مواردی میزان درآمد حتی از نرخ سود و بهره بانکی در ایران (حدود ۲۰ درصد سالانه) هم کمتر است. از این رو دولت، شهردای و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز علاقه و گرایش به سرمایه‌گذاری در این پروژه‌ها نداشته‌اند.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

بنابر اعتقاد نگارنده، زمینه‌سازی و امکان تفکیک، رفع محدودیت فوق و تبعاً رونق سرمایه‌گذاری در این پروژه‌ها را بدنبال خواهد داشت. چرا که در ایران هر گونه ملک اعم از مسکونی یا تجاری و باغات بعنوان کالا مدنظر بوده و تابع قوانین عرضه و تقاضاست. کاربری‌هایی مانند مسکونی و تجاری و غیره «کاربری اصلی» تلقی شده و «پارکینگ» کاربری خدمات‌رسان و وابسته به کاربری اصلی است. بعبارتی پارکینگ جزو متعلقات مسکن و تجاری و غیره است. همانگونه که هال و پذیرایی جزو متعلقات مسکن است. لذا برای اینکه پارکینگ‌ها نیز متناسب با تعداد واحدهای مسکونی و تجاری ایجاد گردند، الزاماً باید قوانین و رویه‌های حاکم بر هر دو (کاربری اصلی و پارکینگ) یکسان باشند. نمی‌توان آزادی نقل و انتقال برای واحدهای مسکونی را به رسمیت شناخت و انتظار داشت که پارکینگ‌های عمومی از طریق اجاره دادن‌های ساعتی اداره گردند!

تفکیک اعیانی در ابنیه تجاری، اداری، خدماتی و. . . (بجز پارکینگ عمومی) در ایران مرسوم ولی ماده قانونی و شیوه‌نامه‌ای برای تفکیک یک مجتمع پارکینگ عمومی به واحدهای انفرادی که امکان صدور سند ششدانگ برای هر واحد فراهم گردد تا کنون تدوین و عملیاتی نشده است. بدیهی است در صورت تفکیک هر واحد می‌تواند مالک جداگانه داشته و توسط افراد خرید و فروش و یا به غیر واگذار گردد. می‌توان بین واحد مسکونی و یا تجاری با پارکینگی که چند صدمتر دورتر ایجاد شده است پیوند داد و خریداری پارکینگ در شعاع دورتر توسط مالک را بعنوان تامین پارکینگ تلقی نمود. در این صورت نیازی به جریمه‌کردن مالکین از بابت عدم تامین پارکینگ نیست و تبعاً تعداد پرونده‌های تخلفات ساختمانی گشوده شده در مراجع رسیدگی به تخلفات از جمله «کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری» و یا «دیوان عدالت اداری» نیز کاسته می‌شود.

لذا نگارنده مقاله با درک شرایط و چالش‌های فوق، بدنبال روشی راهگشا بود و این ایده که فرایند فوق را ممکن و عملیاتی می‌نماید را معرفی نموده است.

برای عملیاتی نمودن این ایده‌ی نو پیش نیازهایی از جمله موارد زیر ضرورت دارد:

آنچه بدیهی است احداث پارکینگ به انواع مختلف اعم از جمله پارک حاشیه معابر، طبقاتی، مسقف و... متناسب با تعداد و نیاز شهر در نقاط و محلات مختلف شهر الزامی است ولی باید بین عرضه و تقاضا تعادل وجود داشته باشد.

اصلاح قوانین مرتبط با ثبت اسناد و املاک در ایران و تدوین شیوه‌نامه‌هایی تخصصی برای رفع محدودیت صدور سند شش‌دانگ الزامی است.

«عملکرد ایجاد پارکینگ» باید بعنوان یک شاخص در سیستم‌های بازرسی و ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی و شهرداری‌ها گنجانده شود.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

تبیین اهمیت موضوع به دولتمردان و مدیران شهری و بخصوص شورای اسلامی شهرها در خصوص قایل شدن برخی معافیت‌ها و تقسیط‌های مالی برای پروژه‌ای ایجاد پارکینگ عمومی صورت پذیرد. بدیهی است حذف جذابیت‌های ناشی از عدم تامین پارکینگ، زمینه را برای تشویق مالکین به پارکینگ‌های عمومی بیشتر خواهد.

تدوین ضوابط و مقررات منعطف توسط «شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران» و سایر مراجع قانونی موازی با هدف احداث کاربری‌های مختلط. به نحوی که بخشی از حجم بنای پارکینگ برای تامین هزینه‌های ایجاد و نگهداری به کاربری‌های انتفاعی و سودآور از جمله تجاری و خدماتی اختصاص داده شود. در این صورت کل حجم پارکینگ عمومی از حالت خشن و ماشینیزه خارج می‌گردد. ایجاد لبه تجاری بخصوص در طبقه منفی ۱ و همکف بدلیل قرارگیری در معرض دید افق عابرین مناسب‌تر است.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

فهرست منابع و مآخذ

۱- شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۹۱، مجموعه مصوبات شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران – از بدو تاسیس تا پایان سال ۱۳۹۰، انتشارات دبیرخانه شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران، تهران.

۲- سعیدنیا، احمد، ، ۱۳۹۰، طرح‌های شهری در ایران، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، تهران.

۳- معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۳، گزیده آمار حمل و نقل ترافیک تهران ۱۳۹۲، تهران، شرکت مطالعات حمل و نقل و ترافیک تهران.

۴- موسویان ابوالحسن ۱۳۹۲، مترو الگوی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی شهری، مجله صنعت حمل و نقل، مرداد ۱۳۹۲شماره ۳۲۴، صص ۱۴-۱۲.

۵- جای خالی بخش خصوصی در توسعه پارکینگ عمومی، مجله صنعت حمل و نقل، تیر ۱۳۹۳شماره ۳۳۲، صص ۵۶-۵۴.

۶- معاونت برنامه‌ریزی دفتر فنآوری اطلاعات و ارتباطات وزارت راه و شهرسازی، سالنامه آماری راهداری و حمل و نقل جاده ای ۱۳۹۲، انتشارات روز هشتم، تیرماه ۱۳۹۳.

۷- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، راهکارهای ساماندهی جا پارک حاشیه‌ای در محلات مسکونی شهر- گزارش شماره ۱۴۷، مدیریت فناوری اطلاعات و مرکز اسناد، مهر ماه ۱۳۹۱.

۸- خاکساری، علی، ۱۳۹۳، حمل‌ونقل شهری با تاکید بر جنبه‌های اجتماعی، انتشارات معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران، تهران.

۹- رهنمایی، محمدتقی و شاه حسینی، پروانه، ۱۳۸۷، فرایند برنامه‌ریزی شهری در ایران، سمت، تهران.

۱۰- منصور، جهانگیر، ۱۳۸۶، «مجموعه قوانین و مقررات مربوط به استان، شهر، شهرستان، روستا و شهرداری»، تهران، نشر دیدار.

۱۱- کمالان، سیدمهدی، قانون ثبتی اسناد و املاک، ۱۳۸۶، انتشارات کمالان، تهران.

۱۲- قاجار ابراهیمی، شاهرخ، ۱۳۹۱، کتاب همراه کارشناس، انتشارات شادرنگ، تهران.

۱۳- منصور، جهانگیر، ۱۳۸۴، قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، انتشارات آگاه، تهران.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

واژه‌نامه

پارکینگ عمومی	Public Parking
برنامه‌ریزی کاربری اراضی	Land Use Planning
سند مالکیت	Ownership Document
سند ششدانگ	Entire /whole document
تفکیک	Severance

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-07]