

## معرفی ایده نو با عنوان: تفکیک پارکینگ‌های عمومی در ایران

مسعود معصومی

مدیر گروه شهرسازی و معماری استانداری تهران، ایران

[www.m-masoumi.com](http://www.m-masoumi.com)

[m\\_masoumi33@yahoo.com](mailto: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 لجام‌گسیخته 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 گاهآداری پیامدهای منفی نیز هست. ترافیک، آلودگی‌های صوتی و هوا از معایب انتخاب‌ناپذیر 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 می‌گردد. این ایده معتقد به بازنگری و اصلاح جزئی 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.

**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 محدودی 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 اجرا شد در این طرح‌های اصلاحی از شیوه طراحی «هوسمان» در دهه ۱۹۲۰ اروپا الهام‌گرفته 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 تولید کننده 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 شهرنشان و دارندگان اتومبیل و حتی گشوده شدن پروندهای دعاوی در مراجع قضایی بدلیل مشاجرات خیابانی بین مالکین اتومبیل‌ها شده است. برخی آمار که دلالت بر وخت اوضاع در شهر تهران و همچنین جایگاه و عملکرد اتومبیل‌های سواری در جابجایی مسافران دارند بقرار زیر می‌باشد:

شهر تهران دارای جمعیتی معادل ۸/۶ 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.

اثرسنگی انواع وسائل نقلیه در ترافیک در ساعت‌های 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). (گزینه آمار حمل و نقل و ترافیک تهران، ۴) تعداد سفرهای روزانه درون شهری در سه مقطع زمانی یک‌دین قرار یوده 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.

بطور متوسط در سال ۱۳۹۲ روزانه تعداد ۱۲۵۴۸ نفر مسافر ورودی و ۱۳۶۵۳ نفر مسافر خروجی از تهران از طریق راه آهن (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 مینی بوس، و ۲۰ درصد برای تاکسیرانی پیش‌بینی شده است. (موسیان، 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 ناقیز 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 اتومبیل های سواری از تردد و جابجایی مسافر نیاز به مدیریت و برنامه‌ریزی دقیقت دارد. یکی از ملزمات 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 اتومبیل های سواری در جامعه شهری ایران و همچنین ارایه و معرفی ایده‌ای جدید است که مبتنی بر تغییر دستورالعمل ها 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 استاد و املاک تفکیک و تبعاً سند ششداشگ برای هر واحد پارکینگ صادر کرد. در این صورت تحولی جدی در موضوع ساخت پارکینگ های عمومی ایجاد شده و بخش قابل توجهی از مشکلات حل یا کمزنگ می‌گردد.

لازم به توضیح است که پیشنهاد اینجانب برای «طراحی و اجرای پارکینگ های عمومی قابل تفکیک و تدوین شیوه نامه‌ای برای تفکیک واحدهای پارکینگ و صدور استاد شش‌دانگ برای هر واحد پارکینگ» قبلًا در استان تهران به استانداری پیشنهاد شده و «توسط اداره کل ثبت استاد و املاک استان» نیز مورد پذیرش قرار گرفته و در چند شهر استان هم شروع به طراحی و اجرای این پارکینگ ها 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.

### تقطیع 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 شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، کاربری‌های شهری به ۲۰ نوع قابل طبقه‌بندی هستند: کاربری‌های مسکونی، آموزشی، خدماتی، حمل و نقل و انبار و غیره. (شورای عالی 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 پایانه‌ها 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 غیرطباقی 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:

**تا خیر در درک اهمیت، شروع و رواج تفکر احداث پارکینگ‌های عمومی در ایران:**  
در قوانین جاری و مصوبات هیات وزیران به دفعات به مساعدت برای تامین اعتبار و ایجاد انواع اینیه 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 کمزنگ است. بعنوان نمونه به موارد زیر توجه فرمایید:  
**الف)** در تبصره ۵ ذیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداری، اصلاحی ۱۳۵۸/۶/۲۷ هجری شمسی، صراحةً اشاره شده است که کمیسیون رسیدگی کننده 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 ازین رفته پارکینگ اقدام نماید. طبق این تبصره میزان مساحت پارکینگ برابر ۲۵ متر مربع می‌باشد.

(منصور، جهانگیر، ۱۳۹۵) لازم به شرح است که این ماده قانونی نیز به ایجاد پارکینگ عمومی توجه ندارد. بلکه تاکید میکند که امکان حذف پارکینگ در انواع اینه در شرایطی میسر و عدم ایجاد پارکینگ قابل اغراض 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 ۵ (ذیل ماده ۱۱۷) قانون برنامه چهارم (۱۳۸۴-۱۳۸۸) 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 بدليل حضور و تردود 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 واردۀ 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 کمزنگ 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، فاقه هرگونه ارزیابی «سود - هزینه» و «فازیندی» 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 می‌باشدند 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 ۱۳۷۱/۲/۷ مورخ ۲۳۳۱/۱/۳/۳۴ وزارت کشور، شهرداری‌ها موظف هستند در صورتی که اینه بدون پارکینگ احداث گرددند، 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 در آمدهای ناشی از این بخشنامه و ردیف درآمدی را در بخش‌های دیگر بجز

ایجاد پارکینگ‌های عمومی هزینه نموده‌اند. شهرداری‌ها و شورای شهری نیز اغلب گرایش قابل توجه 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. «عنوان 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 می‌گردد. 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 مصدق دارد. لازم به شرح است که یک پارکینگ عمومی تعریف‌های یکسان برای نگهداری انواع خودروها دارد. عنوان نمونه برای نگهداری اتومبیل لوکس و گران قیمت همان تعریفه 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 بدليل 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 خودروها 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 معضلات اساسی مدیریت و برنامه‌ریزان شهری هستند. این بافت‌ها برای ورود خودرو آماده نیستند و تامین پارکینگ 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 این‌جهه تجارتی، 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. بدینهی است در صورت تفکیک هر واحد می‌تواند مالک جدایگانه 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

است. برخی حقوق‌دانان معتقد هستند که عدم تدوین و تصویب ماده قانونی در زمینه امکان پذیر بودن تفکیک پارکینگ دلالت بر منوع 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. (خاکسازی، علی، ۱۴۳). اتومبیل وسیله است که دائماً در حال حرکت در معاشر 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. هر چند 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 معاابر بوده است و به تامین پارکینگ توجهی نداشتند. قوانین ایران برای تامین پارکینگ خودروهای سواری جایگاه جدی قابل 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. در اغلب طرح‌های توسعه شهری تصویب و اجراء شده، هیچ ضابطه تشییقی برای ایجاد پارکینگ‌های عمومی تنظیم نشده است. بعنوان نمونه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران نیز - در طول فعالیت ۴۳ ساله خود - تاکنون هیچ ضابطه موضوعی و مشخصی مناسب 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

- شروع فعالیت تهیه طرح‌های توسعه شهری به سبک امروزین در ایران به حدود سال ۱۳۴۱ بر می‌گردد. در ابتدا تهیه طرح‌های توسعه شهری که البته بیش جنبه کالبدی داشت در وزارت کشور آغاز شد. بعداً وزارت آبادانی و مسکن در سال ۱۳۴۴ تشكیل گردید و در سال ۱۳۵۱ نیز شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تأسیس یافت و تهیه انواع طرح‌های جامع عقد قرارداد شد. (سعید نیا، ۱۹).

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

در شهرهای استان تهران که اخیراً 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 وغیره. همچنین 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 منسخ نموده‌اند و بر عکس در برخی نقاط سقفی (سقف‌حداکثری) 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 «رقم‌حداکثری» را برای میزان پارکینگ در زون‌های مختلف ایجاد کرده‌اند. (گزارش ۱۴۷، ص ۱۷). در بسیاری از نقاط جهان کاهش قابل توجهی در میزان عرضه زیرساختمان‌های 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 عمدۀ حمل و نقل عمومی و غیره تعیین گردیده است.

عنوان نمونه در هنگ کنگ سطح پارکینگ مجاز در نقاط مرکز شهر برای کاربری اداری مایبن 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 می‌باشد.

در زوریخ در سال ۱۹۹۶ و در هامبورگ 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 ابیهای 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 استبطاط 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. قابل شدن استاندارد حداکثری برای تامین پارکینگ نیز برای محدود کردن ورود اتومبیل به محله و بلوک‌ها می‌باشد. ولی در ایران با توجه به گرایشات شهر وندان 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

داخل هر بنا و قطعه در حد مکفی می باشد. این استاندارد به نوعی اذن ورود اتومبیل به محله و بلوک را صادر می کند. البته در سطور فوق اشاره گردید که قانون گذار در ایران مواد قانونی را برای امکان حذف پارکینگ و جریمه نمودن افراد بدليل حذف پارکینگ نیز پیش بینی نموده است. و طبق بخشنامه وزارت کشور، شهرداری ها موظف به گردآوری این مبالغ و سپس احداث پارکینگ عمومی شده اند که این شیوه در حد بخشنامه بوده و هرگز بطور جدی انجام نشده است.<sup>۱</sup>

بطور کلی باید اظهار داشت که برنامه های کشورهای اروپایی عیناً در ایران قابل تقلید نیست. بلکه بهترین شیوه مطالعه عوامل و شاخص های فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی است تا بتوان در ک دقيقی از وضع موجود، آینده و رفتار شهروندان بدست آورد و نهایتاً شاخص ها را تحلیل و از مدل های ترکیبی استفاده نمود. عواملی مانند میزان استفاده مردم از انواع وسایل نقلیه (دوجرخه، 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 تعریف های پرداختی برای احداث بنا و غیره عواملی هستند که در تحلیل اوضاع موثر می باشند.

چنانگه گفته شد استان تهران دارای بافت های فرسوده شهری نیز می باشد. بافت فرسوده - طبق مصوبه مورخ ۱۳۸۵/۲/۱۱ شمسی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، بافتی است که نیازمند نوسازی و بهسازی است. شاخص های بافت فرسوده نیز بافت هایی هستند که بلوک های واقع در آن بافت ها در بیشتر از ۵۰ درصد موارد شاخص های سه گانه زیر را داشته باشند:

الف) بلوک هایی که بیش از ۵۰ درصد فاقد پایداری سازه های باشند.

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

ج) بلوک هایی که بیش از ۵۰ درصد از مساحت پلاک های ثبتی آنها (قطعات) دارای مساحت کمتر از ۲۰۰ متر مربع باشند. (شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ۶۴۲۳). در خصوص تامین پارکینگ این بلوک ها و بافت ها باید اظهار داشت که شیوه تامین پارکینگ در داخل قطعات و این بافت ها اصولاً غیرممکن و غیر منطقی 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 می گردد در سطحی بالاتر از مصوبه هیات دولت و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران قرار دارد. بخشنامه های نیز توسط وزارت توان و اسناد میگردد و در سطحی پایینتر از قانون، مصوبات دولت و شورای عالی هستند.

۲- توضیح: شاخص های سه گانه مصوبه مورخ ۱۳۸۵/۲/۱۱ اخیراً توسط شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در حال بازنگری هستند. و شاخص هایی مانند میزان درآمد سرانه، فقر و... را در زمینه تشخیص بافت هایی فرسوده تدوین نموده اند.

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 اینه به نوعی تخرب و نوسازی زود هنگام و اجباری را به مردم و مالکین تحمل می‌نماید. بدیهی است که این تحمل سلیقه مورد استقبال مالکین نیست و اصولاً به دلیل برخورداری از استحکام در شرایط کنونی هر گونه تخرب 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 تخرب را در آنها اتخاذ نمود. بافت‌های قدیمی دارای ارزش تاریخی و یا بافت‌های گسترده شده در سطوح شبدار 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 اینه 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 اینه 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.

### تعريف 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»

بدون در نظر گرفتن میزان سهم هر یک از شرکاء می باشد. (ابراهیمی قاجار، شاهنخ، ۵۹). تقسیم نمودن زمین یا عرصه به چند قطعه و نهایتاً صدور سند ششداňگ 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 چند آپارتمان یا بخش هایی 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 ششداňگ و خرید و فروش هر واحد مانند خرید و فروش آپارتمان و واحدهای تجاری – اداری که در ایران رایج است، امکان پذیر باشد. بدیهی است این نوع تفکیک شامل عرصه (زمین) نیز می گردد و رمپ ها و کریدورها و راه پلاه و مساحت جک بالابر و امثالهم و مابقی سطوح پس از کسر پارکینگ ها بعنوان مشاعرات خواهد 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 ابنيه ملکی اصرار ورزید. برنامه ریزان شهری در ایران باید بپذیرند که اصولاً تامین پارکینگ در داخل ابنيه در مواردی غیرممکن و یا غیراصولی و حتی غیراقتصادی است. می توان «مجتمع های پارکینگ های عمومی» در فاصله مناسب از محل اسکان و فعالیت و کسب و کار احداث و هر واحد را تفکیک و سند ششداňگ صادر نمود.

این ایده معتقد است که یکی از دلایل عدم رونق ساخت پارکینگ های 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 ناجیز در مقایسه با سایر پژوهه هاست 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، شهرداری و سرمایه گذاران بخش خصوصی نیز علاقه و گرایش به سرمایه گذاری در این پژوهه ها نداشته اند.

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. بعارتی پارکینگ جزو متعلقات مسکن و تجاری و غیره است. همانگونه که هال و پذیرایی جزو متعلقات مسکن است. لذا برای اینکه پارکینگ‌ها نیز مناسب با تعداد واحد‌های مسکونی و تجاری ایجاد گردد، 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 گردد!

تفکیک اعیانی در ابینه تجاری، اداری، خدماتی و... (جز 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 شیاع دورتر توسط مالک را بعنوان تامین پارکینگ تلقی نمود. در این صورت نیازی به جریمه کردن 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... مناسب 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 استناد 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 بازرگانی و ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی و شهرداری‌ها گنجانده شود.

تبیین اهمیت موضوع به دولتمردان و مدیران شهری و بخصوص شورای اسلامی شهرها در خصوص قابل 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 «شورای عالی 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.

### فهرست منابع و مأخذ

- ۱- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۹۱، مجموعه مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران – از بدو تاسیس تا پایان سال ۱۳۹۰، انتشارات دبیرخانه شورای عالی 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 ۱۳۹۲ شماره ۳۲۴، صص ۱۴-۱۲.
- ۵- جای خالی بخش خصوصی در توسعه پارکینگ عمومی، مجله صنعت حمل و نقل، تیر ۱۳۹۳ شماره ۳۳۲، صص ۵۶-۵۴.
- ۶- معاونت برنامه‌ریزی دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات وزارت راه و شهرسازی، سالنامه آماری راهداری و حمل و نقل جاده‌ای 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، حمل و نقل شهری با تأکید بر جنبه‌های اجتماعی، انتشارات معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران، تهران.
- ۹- رهنما بی، محمد تقی 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 دیوار.
- ۱۱- کمالان، سیدمهدي، 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.

#### واژه‌نامه

Public Parking	پارکینگ عمومی
Land Use Planning	برنامه‌ریزی کاربری اراضی
Ownership Document	سندها مالکیت
Entire /whole document	سندهای ششده
Severance	تفکیک

