

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.

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	فیبا
یادداشت	The high cost of free parking, c20011. عنوان اصلی.
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	HE۲۴۶
رده بندی دیویی	۳۸۸/۴۷۴
شماره کتابشناسی ملی	۷۴۱۱۲۳۹
وضعیت رکورد	فیبا



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

هزینه بالای پارکینگ رایگان

تألیف: دونالد شوپ

ترجمه: سید محمد مهدی امیری پور

صفحه آرای 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

کد پستی: ۱۹۶۴۳۵۶۱۱

info.rpc@tehran.ir

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

۳۵۱	فصل دهم: کاهش تقاضا به جای افزایش عرضه
۳۷۹	بخش دوم: گشت‌زدن برای یافتن پارکینگ
۳۸۱	فصل یازدهم: گشت‌زدن
۴۰۷	فصل دوازدهم: قیمت درست برای پارکینگ حاشیه‌ای
۴۳۹	فصل سیزدهم: انتخاب گشت‌زدن
۴۷۳	فصل چهاردهم: گشت‌زدن در کالیفرنیا
۵۱۱	بخش سوم: دریافت هزینه برای پارکینگ حاشیه‌ای
۵۱۳	فصل پانزدهم: خرید زمان برای پارکینگ حاشیه‌ای
۵۲۵	فصل شانزدهم: تبدیل تغییرات کوچک به تغییرات بزرگ
۵۷۹	فصل هفدهم: دریافت مالیات از خارجی‌ها، زندگی در خارج
۶۲۹	فصل هجدهم: اجاره ده‌م برمت‌ها برنامه‌ریزی کنند
۶۶۹	فصل نوزدهم: منبع آید، آل برای آمد عمومی محلی
۷۳۵	فصل بیستم: دریافت هزینه پارکینگ ب صورت جدا از سایر هزینه‌ها
۷۶۱	فصل بیست و یکم: زمانی برای نوسازی پارکینگ‌ها (گواه‌های 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 پیوسته و مبراهمی ناپایدار و مخرب - گسترش "خودرومحوری" با رشد "شهرگرایی" - از بزرگترین معضلات شهرهای بزرگ ایران است. به طور روشن باور کلیدی ام این است که نارسایی‌هایی همچون "ترافیک و آلودگی هوا"، "مصرف زیاد از حد سوخت و انرژی" در شهرها خود تابعی از سیاست‌های خودرو محوری در شهرسازی و مدیریت شهرت ایران است؛ لذا ابرمسئله شهری در این حوزه، ریشه در سیاست‌های خودرومحوری شهرسازی دارد و آلودگی هوا و ترافیک محور را از این سیاست ناسازواره است. برای دگرپسویی در این حوزه؛ اصلاحاتی ساختاری و شجاعانه لازم است و در آینده نزدیک از این اصلاح نیست، تأخیر در اقدام عملی و اجرایی در این رابطه می‌تواند هزینه‌های اقدامات بعدی را به شدت افزایش دهد.

تنها تردد خودروها نیست که برای شهر مزاحمت و نارسایی ایجاد می‌کند، بلکه 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 حمل و نقل 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 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 شهرداری ندارد ولی در واقعیت هزینه‌های گزافی را بر شهر و شهروندان تحمیل می‌نماید و راه را برای دستیابی به عدالت فضایی مسدود می‌کند.

همان‌طور که نویسنده کتاب «دوگانه سوپ» 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 آمریکا، آسیای شرقی، الگوواره خودرومحوری بوده است و چندسالی است که در مسیر گذار به سمت الگوواره انسان‌محوری قرار گرفته است، لازم است که با بررسی تجربیات و یافته‌های مرتبط با آن خطه، از درس آموخته‌های آن‌ها استفاده نمود و نسبت به پیاده‌سازی 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 مؤدب معامن امور زیرساخت و طرح جامع مرکز و همچنین پیگیری‌های مسئولان آقای محمدحسین نوروزی مدیر حمل و نقل ترافیکی 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 نماییم، 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 بوجانی

رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران