

امکان سنجی ایجاد پارکینگ‌های عمومی در محدوده بلافصل پیاده راه بخش مرکزی (میدان حشمت)

اکبر معتمدی مهر^۱، گلناز طالبی^۲

^۱ استادیار گروه جغرافیا دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران

^۲ کارشناسی ارشد جغرافیا دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران

چکیده

مکان‌یابی صحیح پارکینگ باعث کاهش سفرهای درون شهری می‌شود که اگر با کاهش یا عدم پارک حاشیه‌ای همراه باشد باعث افزایش عرض خیابان و روان شدن تردد وسایل نقلیه می‌گردد. بدین منظور بایستی، معیارهای موثر توری در نظر گرفته شود که باعث کاهش پارک حاشیه‌ای و روان‌تر شدن ترافیک معابر شود. کلانشهر رشت بدلیل داشتن جاذبه‌های گردشگری و مراکز تجاری و تفریحی خود، علاوه بر جمعیت شهر، سالانه پذیرای میلیون‌ها نفر مسافر از سراسر کشور می‌باشد. وجود این سیل عظیم جمعیت باعث ایجاد مشکلات ترافیکی متعدد شده که ریشه اصلی یکی از این مشکلات در کمبود و یا مکان‌یابی ناصحیح پارکینگ در این شهر می‌باشد. روش کار براساس توصیف وضعیت موجود محدوده و با استفاده از ابزار مشاهده، پرسشنامه، مصاحبه، عکسبرداری صورت پذیرفته و سپس داده‌های بدست آمده از عملیات میدانی با نرم افزار SPSS و به وسیله آزمون خی دو مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. جامعه آماری مردم رشت و کارشناسان حوزه شهری بوده که حجم نمونه بر طبق جدول مورگان ۳۸۴ نفر انتخاب و برطبق طیف لیکرت تدوین گردید. در این تحقیق سعی شد با اعمال معیارها و ضوابطی همچون فاصله از مراکز جاذب سفر، فاصله از معابر، هزینه تملک زمین و با حذف کاربری‌های نامناسب جهت احداث پارکینگ، پهنه‌های بهینه و مناسب برای احداث پارکینگ مشخص شود.

واژه‌های کلیدی: امکان سنجی، احداث پارکینگ، پیاده راه، میدان حشمت، شهر رشت.

۱-مقدمه

امروزه با گسترش شهرها و شهرنشینی نیازهای افراد جامعه که در شهرها زندگی می کنند متفاوت و زیاد شده است باتوجه به این نیازها و تلاش جهت رفع آن‌ها رفاه شهروندان است که شهری سالم، پویا و پیشرفته دار هستیم از شاخصه مهم شهرها را توسعه حمل و نقل می توان عنوان کرد. با توجه به افزایش جمعیت شهری باطبع با افزایش تردد اتومبیل وافراد در سطح شهر روبرو هستیم و از آنجایی که مراکز خریدها در مرکزیت شهرها بنا شده اند روزانه تعداد بیشماری از مردم به مراکز جهت تامین نیازها مراجعه می شود افزایش جمعیت و توسعه شهرها، استفادهی روزافزون از خودروها و در نتیجه افزایش تعداد خودروهای شخصی و نیز عرض کم خیابان‌ها و کمبود فضای پارک حاشیه ای به ویژه در بخش‌های مرکزی شهر، مشکلات فراوانی را برای شهرهای بزرگ و پرجمعیت در پی داشته است. قرن حاضر با مسائل و مشکلاتی همراه است از جمله رشد و توسعه بی‌سابقه شهرها که منجر به معضلات زیادی شده است محل توقف وسایل نقلیه نیاز به پارکینگ وسایل ترافیکی از این جمله اند. یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های سیستم حمل و نقل، پارکینگ‌های عمومی هستند که نقش مناسبی در کاهش ترافیک شهری دارند. احداث این گونه مراکز در صورتی که همراه با مدیریت ترافیک به صورت کاهش حجم پارک حاشیه ای شود سبب افزایش عرض مفید خیابان و در نهایت روانتر شدن ترافیک می گردد. انتخاب محل پارکینگ‌های عمومی (طبقاتی یا روباز) یکی از مسائل کلیدی در کلان‌شهرهایی همچون رشت می باشد. این مشکل می بایست با توجه به یک سری از معیارها بررسی گردد.

مکان‌یابی پارکینگ‌های طبقاتی که با اشغال زمین کمتر، ظرفیت پارک بالایی دارند، از ضرورت‌های برنامه ریزی شهری و ترافیک شهرهای بزرگ می باشد. در شرایط کنونی رشد روز افزون شهرها که متاثر از رشد جمعیت و مهاجرت می باشد منجر به ساخت و سازهای بدون برنامه ریزی و تغییرات متعددی در کاربری‌های شهری شده است. هجوم بیش از اندازه جمعیت به شهرها به همراه رشد ناخواسته و ناموزون و توسعه غیر اصولی آن‌ها به علت عدم تناسب بین کاربری‌های مختلف شهری و نبود مدیریت واحد شهری، مشکلات عدیده ای را در سیستم شهری به وجود می آورد. از جمله شهرهایی که از این مشکل عمده درمان نبوده شهر رشت می باشد. شهر رشت دارای پنج منطقه می باشد که بیشترین کاربری‌های جاذب سفر از جمله مراکز اداری، تجاری، تفریحی و درمانی -بهداشتی در مناطق دو و سه بوده و جذب جمعیت به این نواحی بسیار زیاد می باشد. این هجوم جمعیت مشکلات عدیده ای منجمله کمبود پارکینگ‌های عمومی را سبب می شود. در اغلب شهرهای ایران و از جمله شهر رشت نیز عرض کم معابر و پارک‌های حاشیه خیابانی، توقف‌های دابل و حرکت پنهان خودروهای در جستجوی محل پارک خودرو، موجب اختلال شدید در ترافیک عبوری گردیده است. شهر رشت به عنوان یکی از کلان‌شهرهای ایران، به دلیل تمرکز شدید جمعیت و کاربری‌های جاذب سفر در سطح شهر و عدم تناسب میان این کاربری‌ها و کاربری پارکینگ و همچنین مکان‌یابی ناصحیح کاربری پارکینگ و توزیع غیرمنطقی آن در محورهای عمده ترافیکی مانند خیابان امام خمینی، خیابان لاکانی، خیابان سعدی، خیابان شریعتی، خیابان مطهری و... می‌باشیم. علاوه بر این در شهر رشت بدلیل بکارگیری روش‌های سنتی در طراحی و ساخت پارکینگ‌های استفاده‌ی منطقی و معقولی از زمین‌های کمیاب و گران صورت نمی گیرد. جهت روانی ترافیک و کاهش معضلات ترافیکی شهر رشت و همچنین ساماندهی نظام فضایی شهر و به تبع آن افزایش رضایتمندی شهروندان بایستی پارکینگ‌های عمومی در مکان‌های مناسب ساخته شده و در سطح شهر از توزیع منطقی برخوردار گردند. باتوجه به تغییرات جدید در بخش مرکزی شهر و تبدیل این محدوده پیاده راه و نیاز مبرم این ایجاد پارکینگ در این منطقه لذا این پژوهش به بررسی وضعیت این کاربری و امکان‌سنجی ایجاد پارکینگ‌های عمومی در محدوده بلافاصل پیاده راه بخش مرکزی محدوده میدان حشمت می پردازد.

۲-اهداف تحقیق

- شناسایی ویژگی‌های محدوده مورد مطالعه از ابعاد کالبدی، موقعیت مکانی و فضایی ... برای ساخت پارکینگ
- بررسی و شناخت مکان‌های موجود و قابل دسترس جهت کاربری پارکینگ عمومی
- کاهش چشمگیر ترافیک در سطح محدوده مورد مطالعه شهر
- ارایه معیارهای عمومی مکانیابی احداث پارکینگ‌های عمومی شهری
- پیشنهاد مکان‌های مناسب جهت ساخت پارکینگ‌های عمومی در این محدوده

۳-فرضیه‌ها

- بین میزان درآمد اقتصادی استفاده کنندگان از پارکینگ تفاوت معنی داری وجود دارد.
- احداث پارکینگ در اطراف پیاده راه شهر از اولویت بیشتر برخوردار است.
- جانمایی پارکینگ‌های موجود در منطقه مورد پژوهش مناسب نیست.

۴-ادبیات موضوعی

-قاضی عسگر، (۱۳۸۳) در مقاله مکانیابی پارکینگ با استفاده از GIS می گوید: استفاده از روش مکانیابی پارکینگ به جای روش سنتی باعث افزایش سرعت فرآیند مکانیابی و همچنین کارایی مناسب پارکینگ‌های احداث شده می گردد.

-طالبی، (۱۳۸۹)، در مقاله خویش تحت عنوان (امکان سنجی پارکینگ‌های طبقاتی منطقه ۷ شهر تهران اذعان می‌دارد که مکان‌یابی مناسب پارکینگ‌های عمومی باعث افزایش کارایی پارکینگ و در نتیجه کاهش پارک حاشیه ای و بطور غیر مستقیم افزایش عرض خیابان‌ها و روانی ترافیک می‌گردد. او در مکان‌یابی پارکینگ‌های عمومی از سه دیدگاه، نزدیکی پارکینگ به مراکز جاذب سفر، عوامل ترافیکی، مشکل آزادسازی زمین بخصوص در مناطق مرکزی شهرها استفاده نموده است.

-درسال، (۲۰۰۲) و اسوانسوات در پژوهشی با عنوان مکانیابی محل دفن زباله در اطراف شهر رانستی با در نظر گرفتن معیارهایی چون زمین شناسی، GIS و RS استفاده از تکنیک‌های سنجش از دور گسل‌ها، شیب زمین، وع سنگ مادر، خاک، آب‌های سطحی و عمق آب زیرزمینی، مراکز شهری، شبکه ارتباطی موجود فاصله از فرودگاه‌ها و ... و وزن‌دهی به شاخص‌ها از طریق مقایسات زوجی (AHP) در روش پنج محل مجزا در اندازه‌های مختلف را جهت دفن زباله این شهر ۳۳۰ هزار نفر انتخاب نمودند.

-شهر: شهر منظره‌ای مصنوعی از خیابان‌ها، ساختمان‌ها و دستگاه‌ها و بناهایی است که زندگی شهری را امکان‌پذیر می‌سازد. (شیعه، ۱۳۸۵، ۶)

-خیابان بارزترین فضای مابین، در شهر است که براساس آن، شهر را می‌شناسیم. به همین دلیل است که خیابان چیزی بیشتر از یک جای خالی است که برای عبور و مرور در نظر گرفته شده باشد. نوع فضای مابین، تابع اندازه، تناسب و فرم عناصر محدودکننده آن است. اگر این سه عامل بر روی فضا تاثیرگذارند، فضا تعریف می‌شود. (گروتز، ۱۳۷۵، ۱۲۷)

-پیاده راه: یکی از مهم‌ترین جنبه‌های حضور انسانی در فضاهای شهری که سبب سرزندگی و پویایی این فضاهای و نیز افزایش نقش اجتماعی آن‌ها می‌شود، حرکت پیاده است. از سویی دیگر گرچه فضاهای شهری موارد گوناگونی چون میدان‌ها، ورودی‌ها، حاشیه‌های ساحلی و کناره‌های آب، پله‌ها و ... را شامل می‌شوند. اما شاید بارزترین عرصه عمومی که می‌تواند به عنوان بستری برای پیاده روی در نظر گرفته شود، مسیرها و به ویژه خیابان‌ها باشند.

-پارکینگ: محاسبات نشان می‌دهند که مدت توقف هر اتومبیل، بیشتر از مدت حرکت آن است. پیش بینی و تدارک کافی برای وسائط نقلیه در مواقعی که از آن‌ها استفاده نمی‌شود، از معضلات شهرها، به ویژه شهرهای بزرگ است. دشواری کار بیشتر به این دلیل است که فضای خاص پارکینگ را اغلب باید در محدودترین و گران‌ترین نقاط شهر در نظر گرفت. (سعیدنیا، ۱۳۷۸، ۳۱)

-پارکینگ و اهمیت برنامه‌ریزی آن: هر سال ۸۷۶۰ ساعت است و اگر فرض کنیم که هر اتومبیل در طول سال به طور متوسط بیست هزار کیلومتر مسافت بپیماید و متوسط سرعت آن چهل کیلومتر در ساعت باشد، مدت زمانی که یک اتومبیل در سال به طور متوسط در حرکت است برابر با ۴۰۰ ساعت می‌شود بنابراین هر اتومبیل به طور متوسط ۸۳۶۰ ساعت در سال در حال توقف است و احتیاج به محلی برای توقف دارد. این محاسبه ساده نشان می‌دهد زمان نیاز هر اتومبیل به پارکینگ به مراتب بیشتر از مدت زمان حرکت آن است. پیش بینی و تدارک فضای لازم و کافی برای وسائط نقلیه در مواقعی که از آنها استفاده نمی‌شود، از معضلات بزرگ شهرها، به خصوص شهرهای بزرگ است. دشواری مسئله بیشتر به خاطر آن است که این فضا را غالباً باید در محدودترین و گران‌ترین نقاط شهر در نظر گرفت (شاهی، ۱۳۸۸، ۸۴)

۵- روش تحقیق:

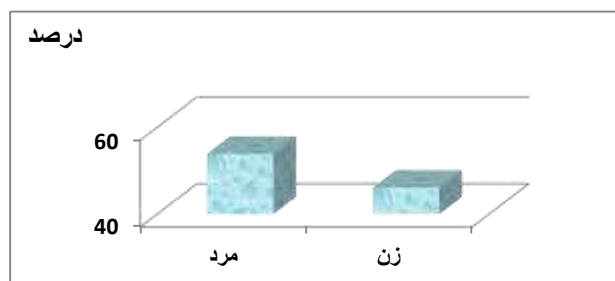
بر اساس اهمیت موضوع این تحقیق بر اساس اهدافش از نوع کاربردی و بر اساس طرح تحقیق از نوع توصیفی - تحلیلی می‌باشد. روش گردآوری به دو صورت، روش کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی می‌باشد و از ابزاری چون پرسشنامه، اسناد از نرم افزارهای نظیر **Gis, Word, Spss** استفاده شده است. پس از جمع آوری اطلاعات خام و استخراج اطلاعات از طریق ابزار گردآوری، کلیه اطلاعات مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت که از روش آزمون خی دو استفاده گردیده است.

۶- محدوده مورد مطالعه

شهر رشت مرکز شهرستان استان گیلان است، که کانون اداری و سیاسی آن به شمار می‌رود. خیابان امام خمینی از محورهای اصلی شهر رشت بوده که از میدان شهدای ذهاب (شهرداری) شروع و بارسیدن به فلکه گیل خاتمه می‌یابد. طول خیابان امام ۵۰۰۰ متر می‌باشد. میدان حشمت که محدوده مورد مطالعه پژوهش می‌باشد، بخشی از خیابان امام خمینی بوده است.

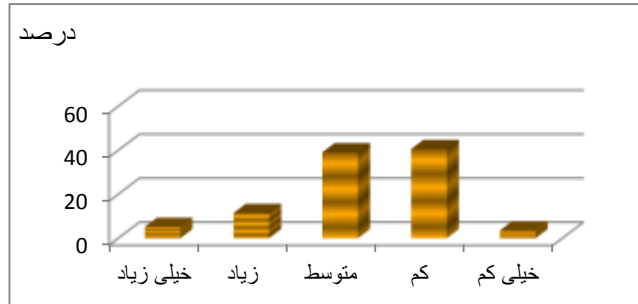
۷- یافته های پژوهش

در پژوهش حاضر، ۳۸۴ پرسشنامه بر اساس جدول دموگرافیک و بر طبق طیف لیکرت در میان شهروندان و کارشناسان شهر رشت به منظور نظر سنجی از آن توزیع شد و برای تجزیه و تحلیل نتایج از نظرات آن‌ها استفاده گردید. که در ادامه به آن می‌پردازیم: بررسی‌های مربوط به جنسیت پاسخگویان نشان می‌دهد که از مجموع آن‌ها، ۵۳.۹ درصد مرد و ۴۶.۱ درصد زن می‌باشد.



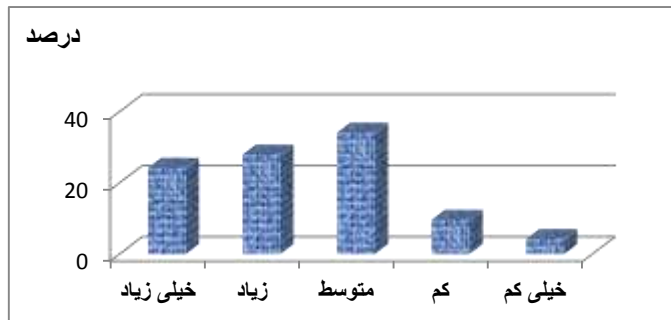
نمودار ۱: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس جنسیت

-میزان استفاده شهروندان از پارکینگ: پاسخگویان در پاسخ به این گزینه اینگونه اظهار نظر نموده اند. ۴۰.۶ درصد از پاسخ شوندهگان کم ارزیابی نموده اند، ۳۹.۱ درصد در حد متوسط، ۱۱.۵ درصد زیاد، ۵.۲ درصد خیلی زیاد و ۳.۶ درصد خیلی کم جدول فوق بیانگر میزان استفاده پاسخگویان از پارکینگ‌های عمومی است. مقایسه پاسخ‌های داده شده به نظر میرسد کمبود پارکینگ و عدم رعایت معیارهای مربوط به مکانگزینی پارکینگ سبب استفاده نامنظم از پارکینگ است.



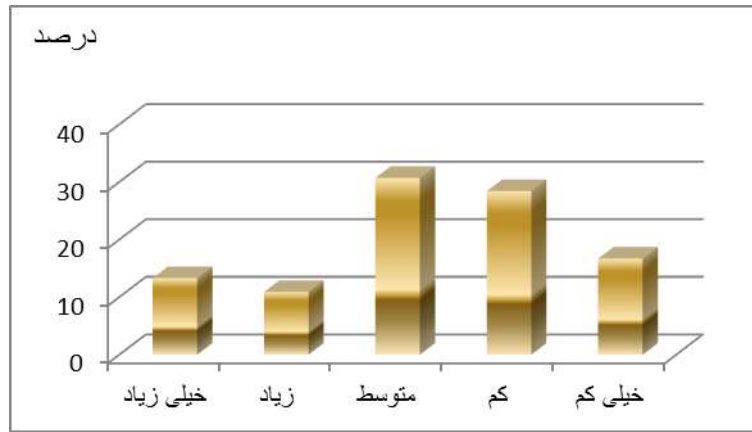
نمودار ۲: فراوانی نمونه مورد مطالعه براساس میزان استفاده شهروندان از پارکینگ

-میزان هزینه پارکینگ: پاسخ گویان در پاسخ به این پرسش گزینه متوسط را با ۳۴.۱ درصد برگزیده‌اند. گزینه زیاد را ۲۷.۹ درصد از بازدیدکنندگان انتخاب نموده اند. انتخاب ۲۴.۲ درصد پاسخگویان گزینه خیلی زیاد می‌باشد و گزینه های کم و خیلی کم به ترتیب ۹.۶ درصد و ۴.۲ درصد بوده است. این امر نشانگر این می باشد که هزینه‌های پارکینگ عمومی موجب پارک حاشیه ای در خیابان و... می شود.



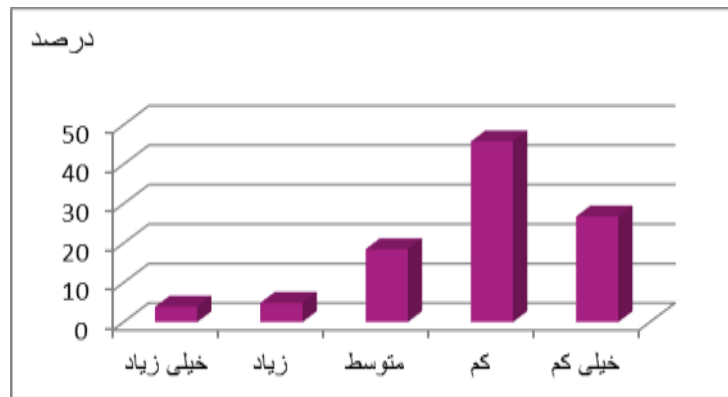
نمودار ۳: فراوانی نمونه مورد مطالعه براساس میزان هزینه پارکینگ

-میزان تاثیر کمبود پارکینگ بر ترافیک: ۳۰.۷ درصد پاسخگویان این مهم را در حد متوسط می دانند. ۲۸.۴ درصد در حد کم ارزیابی نموده اند. ۱۶.۷ درصد در حد کم، ۱۳.۳ درصد خیلی زیاد و ۱۰.۹ درصد در حد زیاد ارزیابی نموده اند. با توجه به حجم تردد وسائل نقلیه شخصی، وجود ایستگاه‌های تاکسی و منتهی شدن تمامی مسیرها به شهرداری، کمبود پارکینگ در بخش مرکزی تاثیرگذار است.



نمودار ۴: فراوانی نمونه مورد مطالعه براساس میزان تاثیر کمبود پارکینگ بر ترافیک

بین میزان درآمد و استفاده از پارکینگ: پاسخ شوندگان در پاسخ بدین امر این گونه اظهار نظر نموده اند: بالاترین امتیاز گزینه کم با ۴۵.۸ درصد در اولویت قرار گرفته است که خودگویای این امر می باشد و ۲۶.۸ درصد نیز گزینه خیلی کم را انتخاب نموده اند. گزینه متوسط ۱۸.۵ درصد، گزینه زیاد ۴.۹ درصد و گزینه خیلی زیاد تنها ۳.۹ درصد را به خود اختصاص داده است.



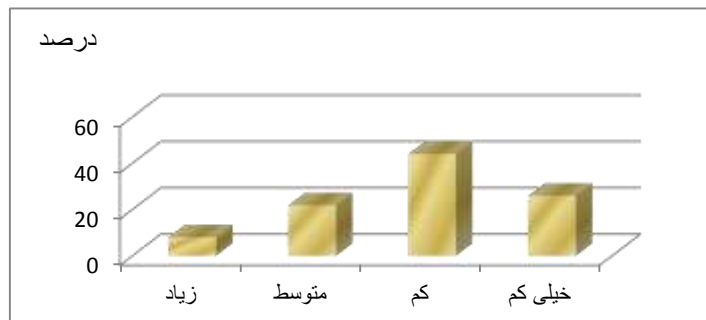
نمودار ۵: فراوانی نمونه مورد مطالعه بین میزان درآمد و استفاده از پارکینگ

-تاثیر مکان یابی نامناسب پارکینگ: پاسخگویان ۴۵.۱ درصد گزینه کم را انتخاب نموده اند. گزینه دوم با ۲۴.۲ درصد به گزینه متوسط اختصاص یافته است. گزینه سوم به خیلی کم با ۲۲/۴ و به ترتیب گزینه های زیاد با ۹.۴ و گزینه خیلی زیاد با ۴.۳ درصد را به خود اختصاص یافته اند که نشانگر این می باشد که معیارهای مکانیابی در احداث پارکینگ در محدوده مورد مطالعه رعایت نشده است.



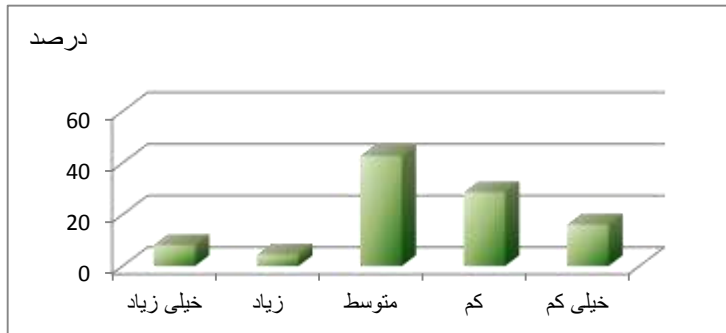
نمودار ۶: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس تاثیر مکان‌یابی نامناسب پارکینگ

نظارت مدیران شهری بر نحوه عملکرد پارکینگ‌ها: ۴۴ درصد پاسخگویان نظارت را کم می‌دانند، ۲۶ درصد در حد خیلی کمی کم و ۲۱/۹ درصد در حد متوسط و ۸ درصد نیز در حد زیاد می‌دانند. دولت‌ها و ارگان‌های مربوطه در ساخت داخلی شهرها و تهیه فضای زندگی برای مردم شهر و شکل‌گیری فیزیکی و اجتماعی شهرها نقش بسزایی دارند. در اختیار گذاشتن امکانات و تسهیلات کافی به مکان‌های خدماتی، جهت رفاه شهروندان می‌تواند گره‌های کور شهری را باز کند. با توجه به پاسخ‌ها می‌توان این نظارت و تعامل را اندک دانست.



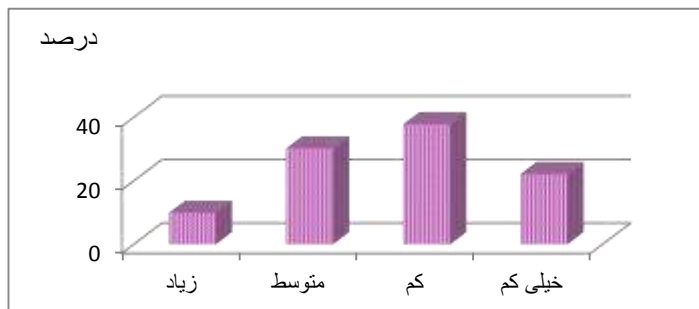
نمودار ۷: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس نظارت مدیران شهری بر نحوه عملکرد پارکینگ‌ها

نقش احداث پارکینگ‌های عمومی بر بهبود ترافیک: ۴۲.۷ درصد از پاسخگویان گزینه متوسط را انتخاب نموده‌اند. ۲۸.۶ درصد گزینه کم را انتخاب نموده‌اند. گزینه خیلی کم با ۱۶.۱ درصد در مکان بعد قرار گرفته‌اند. ۸.۱ درصد گزینه خیلی زیاد و ۴.۴ درصد گزینه زیاد را در مکان‌های بعدی قرار داده‌اند. احداث پارکینگ باید با اصول معیارهای شهرسازی مکان‌یابی گردد.



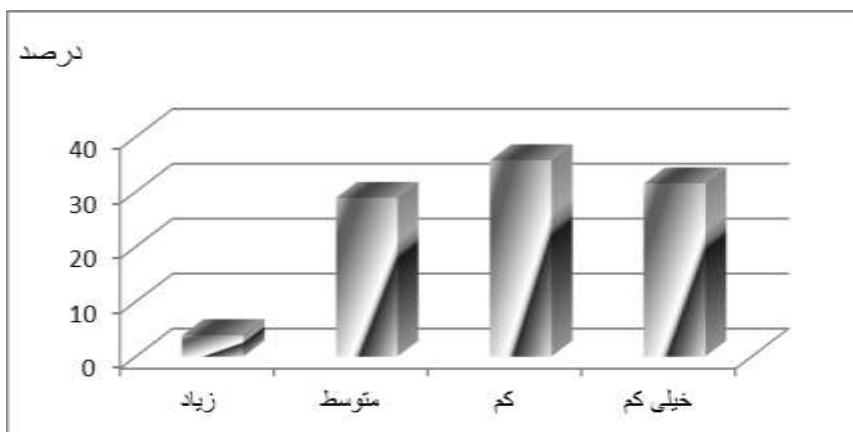
نمودار ۸: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس نقش احداث پارکینگ های عمومی بر بهبود ترافیک

-تاثیر مشارکت مردم در احداث پارکینگ: ۳۷.۸ درصد از پاسخ شوندهگان گزینه کم را انتخاب نموده اند. ۳۰.۲ درصد آنان گزینه متوسط را برگزیده اند و ۲۲.۱ درصد نیز به گزینه خیلی کم اشاره داشته اند. گزینه زیاد انتخاب ۹.۹ درصد از پاسخ شوندهگان می باشد. ساختن پارکینگ در نقاطی نظیر مرکز شهر، که اغلب با کمبود فضا برای توقف وسائط نقلیه روبرو هستند، به علت محدودیت و گرانی زمین هزینه های هنگفت در بردارد. بیشتر اوقات، حتی اگر بودجه و اعتبار کافی نیز موجود باشد، به علت گوناگونی همچون وجود ساختمان های تاریخی یا از بین رفتن بافت اصیل شهری، ساختن پارکینگ به اندازه کافی در مراکز شهری مقدور نمی گردد.



نمودار ۹: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس تاثیر مشارکت مردم در احداث پارکینگ

-تعداد مطلوب کاربریهای دارای پارکینگ: ۳۵.۷ درصد پاسخ گوینان معتقد می باشند که به این موضوع کمتر پرداخته شده است. برای ۳۱.۵ درصد از آنان این خیلی کم بوده است. برای ۲۸.۹ درصد در حد متوسط بوده است و تنها برای ۳.۹ درصد پاسخ شوندهگان زیاد بوده است.



نمودار ۱۰: فراوانی نمونه مورد مطالعه بر اساس تعداد مطلوب کاربریهای دارای پارکینگ

۷- بررسی فرضیه ها

-فرضیه اول:

H0: بین میزان درآمد اقتصادی استفاده کنندگان از پارکینگ تفاوت معناداری وجود دارد.

H1: بین میزان درآمد اقتصادی استفاده کنندگان از پارکینگ تفاوت معناداری وجود ندارد.

جدول ۱: بررسی فرضیه اول

مقدار خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	تعداد پرسشنامه	درصد اطمینان
۲۴۹	۳	۰/۰۰۰	۳۸۴	۹۵

باتوجه به جدول مشاهده می شود که مقدار سطح معنی داری بدست آمده برای آزمون ضریب همبستگی فرضیه اول تحقیق کوچک تر از پنج صدم می باشد، به همین دلیل با اطمینان ۹۵ درصد فرض H0 رد و فرض H1 تایید می شود.

-فرضیه دوم:

H0: احداث پارکینگ در اطراف پیاده راه شهر از اولویت بیشتر برخوردار است.

H1: احداث پارکینگ در اطراف پیاده راه شهر از اولویت بیشتر برخوردار نیست.

جدول ۲: بررسی فرضیه دوم

مقدار خی دو	درجه آزادی	سطح معنی داری	تعداد پرسشنامه	درصد اطمینان
۳۰۴.۶۶۷	۴	۰/۰۰۰	۳۸۴	۹۵

با توجه به جدول مشاهده می شود سطح معناداری آزمون کمتر از $0/05$ است بنابراین با 95 درصد اطمینان می توان گفت که فرض H_0 رد و فرض H_1 تایید می شود.

-فرضیه سوم:

H_0 : جانمایی پارکینگ های موجود در منطقه مورد پژوهش مناسب است.

H_1 : جانمایی پارکینگ های موجود در منطقه مورد پژوهش مناسب نیست.

جدول ۳: بررسی فرضیه سوم

درصد اطمینان	تعداد پرسشنامه	سطح معنی داری	درجه آزادی	مقدار خی دو
۹۵	۳۸۴	۰/۰۰۰	۴	۳۰۴.۶۶۷

سطح معناداری آزمون کمتر از $0/05$ است بنابراین این با 95 درصد اطمینان می توان گفت که فرض H_0 رد و فرض H_1 تایید می شود.

۸- نتیجه گیری

باتوجه به یافته های تحقیق این گونه بنظر می رسد که از ابتدا در شهر رشت برای احداث پارکینگ ها هیچ گونه معیاری مد نظر نبوده و صرفا مکانی را جهت پارک ماشین ها در نظر گرفته اند. به همین علت در تعدادی از این پارکینگ ها بعضی از این معیارها مانند معیار دسترسی و ... بزرگ نمایی کرده و در تعدادی دیگر به چشم نمی آید، چرا که هر کدام از این پارکینگ های عنوان شده با اینکه از مهم ترین پارکینگ های محدوده مورد مطالعه می باشند به نوعی درپاره ای از مواقع ترافیک را در بخش مرکزی کاهش داده ولی به دلیل استقرار در مراکز جاذب سفر، به گونه ای خود عامل ایجاد ترافیک میشوند. مکان یابی صحیح پارکینگ های شهر رشت، باعث کاهش سفرهای درون شهری می شود که اگر با کاهش یا عدم پارک حاشیه ای همراه باشد باعث افزایش عرض خیابان ها و روان شدن تردد وسائل نقلیه می گردد بدین منظور معیارهای موثر در امکان سنجی پارکینگ ها بسیار حائز اهمیت می باشد. جهت بهبود وضعیت امکان سنجی پارکینگ در میدان حشمت در راستای تاثیرگذاری بر ساماندهی بخش مرکزی لازم است در اقدامی سیستماتیک با در نظر گرفتن عملکرد متقابل عناصر شهری محدوده حوزه نفوذ عملکردی عناصر آن، به بررسی نقاط ضعف و قوت، تهدیدها و فرصت های پیش رو پرداخته شود و به ترتیبی که بر سایر بخش های شهری نظیر اقتصاد و بازار- معماری سنتی و گردشگری - حقوق شهروندان و ... آسیب جدی وارد نگردد.

در بررسی کلی می توان گفت، باتوجه به حجم تردد در محدوده مرکزی، میزان خودروهای ورودی، کمبود معابر محدوده در مقایسه با استاندارد ها و محدودیت شدید جای پارک درمحل، رعایت معیارهای مکان گزینی پارکینگ بر بهبود اوضاع ترافیکی بخش مرکزی شهر رشت تاثیرگذاری مثبت دارد.

مدیریت پارکینگ یکی از مهم ترین ابزار در مدیریت شهری است، سطوح مختلف امکانات پارکینگ می تواند بر کارایی ترافیک و کیفیت زندگی شهر تاثیر بگذارد. تصمیمات نادرست و مدیریت غیراستاندارد موجب تاثیر نامطلوب بر سیستم ترافیک شهری صدمه و تخریب محیط زیست، افزایش در هزینه های ساخت و مانع از پیشرفت اقتصادی می شود.

۹- راهکارها

- برنامه ریزی و سرمایه گذاری در احداث پارکینگ های دورتر از هسته مرکزی ترافیک با هدف کاهش ماشین های شخصی
- دادن انگیزه های مالی به مسافران
- پیشنهاد قرار گیری پارکینگ در پشت مراکز تجاری
- استفاده از تجربه مدیریتی در دیگر پارکینگ های ایران و جهان
- استفاده از تکنولوژی روز در ارائه خدمات
- انتقال تدریجی سازمان ها و ادارات و مراکز پرتردد به خارج از بخش مرکزی مانند انتقال تدریجی بازار به پیرامون محدوده پس از تعامل با بازاریان و کسبه
- تقویت ناوگان عمومی سریع، راحت و روان
- ممانعت از تردد غیر ضروری خودروهای شخصی در محدوده تحقیق
- تعامل سازمان های متولی در خصوص اختصاص تسهیلات به صاحبان پارکینگ
- جلب سرمایه های خرد و کلان مردمی با استفاده از مشوقات قانونی و تضمین سرمایه گذاری
- تقویت زیرساخت های شهر الکترونیک و خدمات بانکی آنلاین و شبانه روزی که لازمه آن تقویت طرح های ملی- نظیر دولت الکترونیک، تجارت الکترونیک، آموزش الکترونیک به شهروندان و پول الکترونیک می باشد.

منابع و ماخذ

۱. آسایش، حسین و سیدرحیم مشیری، ۱۳۸۴، روش شناسی و تکنیک های تحقیق علمی در علوم انسانی با تاکید بر جغرافیا، تهران، نشر قومس
۲. بهبهانی، حمید، ۱۳۸۵، راهسازی طرح هندسی راه، تهران، مرکز نشر دانشگاهی
۳. زیاری، کرامت الله، ۱۳۷۸، اصول و روشهای برنامه ریزی منطقه ای، یزد، انتشارات دانشگاه یزد
۴. حافظ نیا، م، ر، ۱۳۸۰، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، نشر سمت، تهران
۵. قریب، فریدون، ۱۳۸۷، شبکه ارتباطی در طراحی شهری، تهران، انتشارات دانشگاه تهران
۶. سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گیلان
۷. سازمان راه و شهرسازی استان گیلان
۸. سعیدنیا، احمد، ۱۳۷۸، کتاب سبز شهرداری، حمل و نقل شهری، انتشارات مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری، تهران
۹. سعیدنیا، احمد، ۱۳۸۳، کتاب سبز راهنمای شهرداری ها (ساخت و سازهای شهری) تهران، انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور
۱۰. شاهی، ج، ۱۳۸۸، مهندسی ترافیک، چاپ هفتم، مرکز نشر دانشگاهی تهران، تهران
۱۱. شیعه، اسماعیل، ۱۳۸۱، مقدمه ای بر برنامه ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت
۱۲. شکویی، حسین، ۱۳۸۵، اندیشه های نو در فلسفه جغرافیا، جلد اول، تهران، انتشارات موسسه جغرافیایی و کارتوگرافی
۱۳. معین، محمد، ۱۳۷۶، فرهنگ فارسی، انتشارات امیر کبیر
۱۴. مهندسین مشاور طرح و کاوش، ۱۳۸۷، ۱۳۸۵، طرح جامع رشت