



خلاصه طرح پژوهشی (۱۱):

اترسنجی پروژه پارکینگ حاشیه‌ای

خیابان‌های ارتش شمالی و فردوسی تبریز

مجری/پژوهشگر: محمد نعمتی

همکاران طرح: محمدعلی کوشش وطن، معصومه نعمتی، محمدرضا کوشش وطن،

مبین زهتابی اصل خیابان، زهرا وکیلی

شماره: ۳۳۴-۶/م/پ

تاریخ: ۱۴۰۲/۹/۵

پروژه پارکینگ حاشیه‌ای در تبریز با اهدافی نظیر توزیع عادلانه جا پارک، جلوگیری از توقف طولانی مدت در حاشیه معابر با تقاضای زیاد پارک، ایجاد محدودیت و به تبع آن جلوگیری از سفرهای غیرضروری، استفاده از درآمد طرح در احداث پارکینگ و اجرای طرح‌های ترافیکی راهبری شده است. شناخت رفتار ترافیکی شهروندان و الگوهای غالب بر پارک حاشیه‌ای بعد از استقرار نظام مند و یکپارچه برای پارک حاشیه خیابان، درک درستی از عرضه و تقاضا در این زمینه را به ما ارائه خواهد داد. گزارش حاضر خلاصه‌ای مدیریتی است از طرحی پژوهشی، که با هدف بررسی میزان رضایت‌مندی شهروندان از پروژه پارکینگ حاشیه‌ای تبریز و موفقیت آن به انجام رسیده است. در انتها چند پیشنهاد نیز برای بهبود وضعیت ارائه شده است.

پروژه پارکینگ حاشیه‌ای در شهر تبریز با اهدافی همچون مدیریت پارکینگ حاشیه‌ای می‌توان توزیع عادلانه جا پارک، جلوگیری از توقف طولانی‌مدت در حاشیه معابر با تقاضای زیاد پارک، ایجاد محدودیت و به تبع آن جلوگیری از سفرهای غیر ضروری، جلوگیری از تخلفات پارک خودرو در حاشیه خیابان (توقف‌های دوپل و پارک در محل‌های پارک ممنوع)، استفاده از درآمد طرح در احداث پارکینگ و اجرای طرح‌های ترافیکی با عقد قرارداد با شرکت آذر پارک در سال ۱۳۹۸ شروع به کار گردید. محدوده این پروژه روزانه بیش از ۳۰ هزار پارک خودرو از سوی پارکبانان ثبت می‌شود؛ همچنین ۴۵۲۵ جایگاه در ۷۷ خیابان وجود دارد که توسط ۲۲۰ پارکبان ارائه خدمت می‌شود. از آنجایی که قدم نهایی هر برنامه‌ریزی، ارزیابی میزان تحقق برنامه و اقدامات انجام شده می‌باشد؛ لزوم بررسی میزان رضایت‌مندی شهروندان از پروژه و موفقیت یا عدم موفقیت پروژه پارکینگ حاشیه‌ای در رسیدن به اهداف تعیین شده مهم می‌نماید.

بر اساس نتایج به دست آمده، مشخص شد که رضایت از برخورد پارکبانان، رضایت بالایی (۳/۱۷ با انحراف معیار ۰/۹۴) از طرف پرسش‌شوندگان وجود ندارد. همچنین، مراجعین به این محدوده‌ها زمان زیادی را جهت پیدا کردن جای خالی برای پارک صرف می‌نمایند (۴/۴۵ با انحراف معیار ۰/۷۶). پرسش‌شوندگان، هزینه پارک حاشیه‌ای به عنوان عاملی بازدارنده جهت مراجعه با خودروی شخصی نمی‌دانند و رضایت مطلوبی را از تعرفه پارک حاشیه‌ای دارا هستند. همچنین، اکثر آنان از اپلیکیشن مخصوص پارک خودرو استفاده نمی‌کنند (۱/۸۱ با انحراف معیار ۱/۰۲). بر پایه نتایج آزمون تک متغیره ویلکا کسون، مشخص شد که فقط گویه چهارم یعنی اقدام به پارک دوپل توسط مراجعین به لحاظ آماری معنی‌دار نشده است (۰/۱۴۴ < p). بقیه گویه‌ها به لحاظ آماری در سطح ۰/۰۰۱ معنی‌دار شده‌اند. بخش قابل توجهی از پرسش‌شوندگان طی یک ماهه تنها یک دفعه به این نواحی جهت استفاده از پارک حاشیه مراجعه می‌نمایند که این افراد ۷۱/۴ درصد از کل نمونه را شامل می‌شوند.

با استفاده از پرسش‌نامه ارزش‌گذاری مشروط، حداکثر تمایل به پرداخت جهت یک ساعت پارک خودرو در حاشیه خیابان ارتش شمالی و فردوسی، برآورد گردید. بر اساس نتایج به دست آمده، بیشترین میانگین قیمتی با ۹۵۹۱ تومان متعلق به گروه درآمدی بیشتر از ۲۰ میلیون تومان است. در ادامه، گروه درآمدی ۱۰ الی ۱۵ میلیون با میانگین پیشنهادی ۸۸۱۸/۲ تومان دومین میانگین قیمتی حداکثر را دارا هستند. گروه درآمدی ۱۵ الی ۲۰ میلیون نیز با میانگین ۸۰۰۰ تومان سومین قیمت پیشنهادی حداکثر را ارائه نموده‌اند. همچنین، کمترین میانگین قیمتی حداکثر نیز متعلق به گروه درآمدی ۵ میلیون و کمتر با میانگین ۴۶۶۷/۶ تومان می‌باشد. جهت بررسی رابطه بین میزان درآمد و تمایل به حداکثر مبلغ پرداختی برای پارک حاشیه‌ای به جهت عدم توزیع نرمال داده‌ها از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شد. نتایج این آزمون نشان داد که بین این دو متغیر همبستگی متوسط ۰/۴۴۳ وجود دارد که در سطح ۰/۰۰۱ معنی‌دار می‌باشد. همچنین، تأثیر افزایشی درآمد بر حداکثر مبلغ پرداختی نیز توسط خط روند رگرسیونی مشاهده شد.

نتایج تحلیل نسبت تقاضا به ظرفیت خیابان ارتش شمالی نشان داد که در ساعات اولیه صبح در کمترین تقاضا وجود دارد به طوری که در ساعت ۷:۳۰ کمترین میزان تقاضا (۰/۲۸) مشاهده گردیده است. بیشترین میزان تقاضا نیز در ساعات ۱۲:۳۰ (۱/۱۶) و ۱۷ (۱/۱۵) مشاهده شده است. بر این اساس، با توجه به نتایج می‌توان گفت به غیر از ساعات اولیه صبح، در سایر

زمان‌ها تقاضا فراتر از ظرفیت محدوده می‌رود. همچنین، در خیابان فردوسی، در ساعات اولیه صبح در این خیابان تقاضا در کمترین میزان خود می‌باشد؛ به طوری که در ساعت ۷:۳۰ کمترین میزان تقاضا (۰/۳) مشاهده گردیده است. بیشترین میزان تقاضا نیز در ساعات ۱۸:۳۰ (۱/۲۴) و ۱۲:۳۰ (۱/۲۳) مشاهده گردیده است. براین اساس، باتوجه به نتایج می‌توان گفت به‌غیر از ساعات اولیه صبح، در سایر زمان‌ها تقاضا بیشتر از ظرفیت است. نتایج بررسی مدت‌زمان پارک خودرو، نشان می‌دهد که الگوی غالب پارکینگ حاشیه‌ای در خیابان ارتش شمالی از نوع بلندمدت (۶۱ درصد) است. همچنین، نشان می‌دهد که پارک کوتاه‌مدت الگوی غالب پارک دوبل می‌باشد (۸۷/۲۵ درصد). در خیابان فردوسی نیز الگوی غالب پارکینگ حاشیه‌ای به صورت بلندمدت است (۵۱/۷۶ درصد). بررسی نتایج پارک دوبل نیز نشان می‌دهد که پارک کوتاه‌مدت با ۷۴/۲۹ درصد الگوی غالب استفاده می‌باشد. باتوجه به اینکه، شروع پارک بلندمدت اغلب از ساعت ۷:۳۰ و ساعت ۹:۳۰ می‌باشد و این ساعت مقارن با ساعت شروع به کار کارمندان و اصناف می‌باشد، که نشان می‌دهد کارمندان و اصناف مجاور هر دو خیابان ارتش شمالی و فردوسی اقدام به پارک حاشیه‌ای بلندمدت خودرو در این محدوده‌ها می‌نمایند. برآورد گردش مالی پروژه پارکینگ حاشیه‌ای نشان می‌دهد که خیابان ارتش شمالی و خیابان فردوسی سالانه به ترتیب بالغ بر ۱۱۲.۰۰۰.۵۳۱ و ۱۱.۲۱۸.۶۹۱.۵۹۸ ریال گردش مالی دارد. بررسی فراوانی تخلفات پارکینگ حاشیه‌ای، حاکی از آن است که تخلفات پارک خودرو در خیابان فردوسی نسبت به خیابان ارتش شمالی بیشتر است. به طوری که در خیابان فردوسی در پیک تقاضا، ۸۸ خودرو در محل‌های پارک ممنوع پارک کرده‌اند. این رقم در خیابان ارتش شمالی ۵۱ واحد می‌باشد.

در یک جمع بندی نهایی، در هر دو خیابان ارتش شمالی و فردوسی، الگوی غالب پارک خودرو بلندمدت می‌باشد. شروع زمان پارک بلندمدت در خیابان ارتش شمالی از ساعت ۷:۳۰ و ۹:۳۰ و در خیابان فردوسی از ساعت ۹:۳۰ می‌باشد. پایان پارک بلندمدت نیز، ساعت ۱۶:۳۰ و یا ساعات انتهایی روز می‌باشد. این الگوی زمانی دقیقاً مطابق با ساعات کاری ادارات و کسبه‌های محدوده می‌باشد؛ بنابراین، افرادی که از پارکینگ حاشیه‌ای به صورت بلندمدت استفاده می‌کنند، کارمندان و اصناف محدوده می‌باشد. شهروندانی که به محدوده مراجعه می‌کنند، تعرفه فعلی (۲۴۰۰ به ازای هر ساعت) را عامل بازدارنده تلقی نمی‌کنند. تخلفات پارک خودرو به‌وفور صورت می‌گیرد. به طوری که در محدوده مورد مطالعه، در تمام محل‌هایی که طبق آیین‌نامه راهنمایی‌وراندگی توقف خودرو ممنوع می‌باشد، پارک دوبل و حتی سوبل صورت گرفته است. همچنین، کسبه وضعیت فعلی را به نفع کسب و کار خودشان نمی‌دانند چرا که خودروهای پارک شده طولانی مدت می‌باشد و علاوه بر کاهش مشتری باعث شده است تا جهت تخلیه بار یا بارگیری با مشکلات اساسی روبرو شوند. شرکت آذر پارک به پارکبانان حقوق پرداخت نمی‌نماید و پارکبانان ۲۰ درصد از مبلغ کل شارژ شده را به‌عنوان حقوق دریافت می‌کنند. بنابراین، پارکبانان به روش‌هایی شهروندان رو ملزم به شارژ اجباری می‌نمایند که تصرف در مال غیر می‌باشد. بر اساس قرارداد مشارکتی اجرای پروژه پارک حاشیه‌ای هوشمند ماده ۸ بند ۶، شرکت ملزم است تا ۱۵۵ نفر نیروی کار را مطابق قانون کار به کار گیرد که عدم پرداخت حقوق مغایر با این امر می‌باشد.

بر اساس نتایج به دست آمده، پیشنهادها به شرح زیر ارائه می‌گردد:

- ۱) با توجه به مطالعات به عمل آمده مشخص گردید که طرح پارکینگ حاشیه‌ای به نحوی که در شهر تبریز در حال اجرا است، کارایی لازم و مطلوب را دارا نمی‌باشد. این طرح توسط مجری آن (آذرپارک) به مدت قابل توجهی در شهر در حال اجرا است که در این مدت نتوانسته اهدافی که از ایجاد پارکینگ حاشیه‌ای در نواحی مشخص است را برآورده سازد؛ بنابراین، دلیلی در راستای ادامه فعالیت آن به شکل حاضر دیده نمی‌شود. چرا که نه عایدی برای مدیریت شهری داشته، نه توانسته ترافیک را کنترل نماید و نه تخلفات را توانسته حذف کند. بنابراین، در وضعیت موجود صرفاً یک بنگاه کسب درآمد خصوصی است هزینه مازاد برای شهر و شهروندان وارد می‌نماید.
- ۲) اگر بنابر ادامه فعالیت با مجری مذکور باشد، بهتر است نظارت همه جانبه در راستای نحوه عمل تمام بخش‌های آن وجود داشته باشد. مرحله نظارت بر انجام طرح یکی از مراحل اساسی هر طرحی است؛ لذا نظارت‌هایی در راستای عمل پارکبانان، نحوه عملکرد راهنمایی و رانندگی در این محدوده‌ها و از همه مهمتر گردش مالی حقیقی این پروژه نیز باید اعمال گردد.
- ۳) اگر بنابر ادامه فعالیت با مجری مذکور باشد، پارکبانان حقوق دریافت کنند و روش شارژ اعتبار حذف گردد. بر اساس قرارداد مشارکتی اجرای پروژه پارک حاشیه‌ای هوشمند ماده ۸ بند ۶، شرکت ملزم است تا ۱۵۵ نفر نیروی کار را مطابق قانون کار به کار گیرد که عدم پرداخت حقوق به کارکنان مغایر با قرارداد می‌باشد. حذف شارژ، باعث می‌گردد تا خروج خودرو ثبت گردد و هزینه اضافی که توسط شارژ اخذ می‌گردد بر شهروندان تحمیل نگردد.
- ۴) در بررسی‌های به عمل آمده از پروژه‌های موفق خارجی پارک حاشیه‌ای، مشخص گردید که آنان تا حد قابل توجهی موفق به کنترل پارک بلند مدت در نواحی اجرایی این پروژه شده‌اند. یکی از استراتژی‌های اصلی استفاده شده در این نمونه‌های خارجی، اعمال جریمه بر توقف‌های بالای دو ساعت بود؛ بنابراین، با توجه به اینکه در تحلیل‌های حاصل از برداشت‌های میدانی مشخص شد که حد بالایی از پارک‌های به عمل آمده در محدوده‌ها به شکل بلند مدت است، اعمال این استراتژی نیز می‌تواند در راستای کاهش این امر مفید واقع شود. اعمال این امر باعث می‌شود افراد شاغل در این محدوده‌ها از جمله کسبه، از آوردن خودروی شخصی اجتناب کرده و در این راستا بخش قابل توجهی از ظرفیت پارک حاشیه‌ای در اختیار مراجعین قرار خواهد گرفت. این مسئله همچنین مسئله زمان پیدا کردن جای پارک خالی را نیز کاهش داده و باعث تعدیل ترافیک می‌گردد. بنابراین، در صورت حذف اخذ عوارض، توجه گردد تا خودروهایی که بیش از دو ساعت پارک کرده‌اند، توسط پلیس راهنمایی و راهنمایی جریمه شوند. لازم به ذکر است که اطلاع رسانی این مورد به صورت کافی و شایسته قبل از اجر در دستور کار قرار گیرد.
- ۵) یکی از مشکلاتی که در تحلیل‌های حاصل از برداشت میدانی مشخص گردید، درصد بالای پارک‌های بلندمدت در نواحی پارکینگ‌های حاشیه‌ای مورد مطالعه بود. با توجه به یکی از اهداف پارک حاشیه‌ای که تحقق پارک

- کوتاه مدت خودرو می‌باشد، وضعیت موجود مغایر باهدف مذکور است؛ بنابراین، جهت جلوگیری از این امر، مناسب است که با افزایش ساعات پارک در محدوده پارکینگ حاشیه‌ای، هزینه پارک نیز به صورت تصاعدی افزایش پیدا کند. علاوه بر این، نتایج پرسشگری نیز نشان داد که هزینه پارک حاشیه‌ای عاملی بازدارنده جهت مراجعه شهروندان به این نواحی با خودروی شخصی نمی‌باشد (که این امر خود یکی از اهداف این نوع طرح است)؛ بنابراین، تصاعدی نمودن اخذ هزینه از مراجعین نیز می‌تواند به عنوان یک عامل بازدارنده مؤثر واقع گردد.
- ۶) در زمینه تحلیل‌های حاصل از حداکثر تمایل پرداخت برای پارکینگ حاشیه‌ای، مشخص گردید که گروه‌های درآمدی پایین تمایل به پرداخت قیمت‌های پایین را داشته و برعکس گروه‌های درآمدی بالا نیز به نسبت این گروه‌ها، دارای حداکثر تمایل به پرداخت بالاتری هستند (همچنین، اثر طبقات درآمدی بر حداکثر تمایل به پرداخت نیز مشاهده شد). با در نظر داشتن این امر، بهتر است که تعرفه پارکینگ حاشیه‌ای با در نظر گرفتن طبقه درآمدی مراجعین اخذ گردد. این امر می‌تواند با متصل بودن سیستم متولی امر به سازمان‌های مرتبط با این حیطه همچون اداره امور مالیاتی محقق گردد.
- ۷) همچنین در پرسشگری به عمل آمده، مشخص گردید که مراجعین هنگام خروج پارکبان را پیدا نمی‌کنند. در راستای حل این مشکل مناسب است که تعداد پارکبانان در هر محدوده نسبت به طول مسیر و شلوغی آن افزایش یابد. راه حل دیگر می‌تواند هوشمند نمودن فرایند باشد. با این کار، سرعت ورود و خروج تعدیل شده و تا حدی امکان پیدا کردن جای خالی برای مراجعین جدید نیز آسان تر می‌شود. با توجه به اینکه در پرسشگری به عمل آمده مشخص گردید که بخش بالایی از پرسش‌شوندگان در پیدا کردن جای خالی برای پارک در این نواحی با مشکل مواجه بوده و زمان زیادی را صرف می‌نمایند؛ هوشمندسازی فرایند می‌تواند بسیار مؤثر واقع گردد.
- ۸) در برداشت میدانی تخلفات در محدوده‌های مورد مطالعه مشاهده شد که مراجعین در نواحی اقدام به پارک می‌نمایند که تخلف محسوب می‌شود. علاوه بر این، علی‌رغم اینکه این نواحی خارج از محدوده پارک حاشیه‌ای هستند، در مواردی نیز از آنان هزینه پارک توسط پارکبانان دریافت می‌گردد؛ لذا، مطلوب است که این دست از تخلفات مراجعین و پارکبانان مورد نظارت واقع گردد. همچنین، در خیابان فردوسی مشاهده گردید که برخی مصالح ساختمانی در جایگاه‌های پارک به مدت طولانی (دو ماه) رها شده‌اند. این مصالح علاوه بر این که باعث کاهش ظرفیت پارک در این محور شده‌اند، عامل افزایش ترافیک در محور نیز هستند. وجود چنین مواردی نشان از عدم وجود نظارت سازمان‌های مربوطه می‌باشد.

نظر رسمی	اظهارنظر رسمی مرکز در موارد ارجاعی از طرف شورای اسلامی شهر یا شهرداری تبریز
دیدگاه	دیدگاه مرکز در موارد جاری شهری و نقد عملکرد و فعالیت‌های شهرداری و سایر دستگاه‌های اجرایی
گزارش تخصصی	گزارش تخصصی مستخرج از کمیته‌ها، گروه‌های کانونی یا نشست‌ها
انتقال دانش	ارسال مطالب گزیده شده یا چکیده مطالب و گزارش‌های سایر مراکز پژوهشی یا نشست‌های خارج از مرکز
یادداشت	اظهارنظر کارشناسی توسط افراد خبره که لزوماً مورد تأیید مرکز نیست
انعکاس	تبیین پیشنهاد، انتظار یا مطالبه کارشناسی یا مردمی
خلاصه مدیریت	خلاصه مدیریتی طرح‌های مطالعاتی انجام شده در مرکز
افکارسنجی	گزارش مستخرج از افکارسنجی عمومی یا موردی
تجربه مدیریت	گزارش تجربیات حوزه مدیریت شهری سایر شهرهای داخل و خارج کشور یا گزارش تجربه‌نگاری مدیریت شهری
پرسمان	بیان مسئله یا طرح سؤالاتی در خصوص مسائل جاری شهر از مدیریت شهری و درخواست پاسخگویی
شناخت شهر	گزارش شناخت وضع موجود در قالب متن نقشه یا اینفوگرافی
اسناد مرکز	آیین‌نامه‌ها، فرم‌ها، دفترچه‌های راهنما و سایر مستندات مربوط به شیوه فعالیت مرکز

rctbz.tabriz.ir

عنوان: اثرسنجی پروژه پارکینگ حاشیه‌ای خیابان‌های ارتش شمالی و فردوسی تبریز

پدیدآور: محمد نعمتی و همکاران

نوع و شماره گزارش: خلاصه مدیریت (۱۲)

شماره: ۳۳۴-۶/م/پ | تاریخ: ۱۴۰۲/۹/۵

متن (PDF) از طریق سایت مرکز قابل دریافت است

این متن در پرتال جامع مطالعات شهری ایران بارگذاری شده است

دریافت نظر و پیشنهاد: rctc@tabriz.ir | ۰۴۱-۲۱۰۴۰۹۰۰

آدرس: خیابان توانیر، اول خیابان شفیع‌زاده، جنب فرهنگسرای شهید بهشتی

