

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه خردوی شمس
دانشکده ادبیات و علوم انسانی
گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری

عنوان پایان نامه جهت دفاع از درجه کارشناسی ارشد:

بررسی نقش حمل و نقل برون شهری و مکان یابی پارکینگ خودروها در شهر نیمبلوک

استاد راهنما: دکتر براتعلی خاکپور

استاد مشاور: دکتر محمد رحیم بهنا

نگارنده: مریم قاسمی

پاییز ۱۳۹۰

اظهار نامه

اینجانب مریم قاسمی دانشجوی دوره کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد نویسنده رساله/پایان نامه بررسی نقش حمل و نقل برون شهری و مکانیابی پارکینگ خودروها در شهرنیمبلوک تحت راهنمایی آقای دکتر براتعلی خاکپور متعهد می‌شوم:

- تحقیقات در این رساله/پایان نامه توسط اینجانب انجام شده است و از صحت و اصالت برخوردار است.
- در استفاده از نتایج پژوهشهای محققان دیگر به مرجع مورد استفاده استناد شده است.
- مطالب مندرج در رساله/پایان نامه تاکنون توسط خود یا فرد دیگری برای دریافت هیچ نوع مدرک یا امتیازی در هیچ جا ارائه نشده است.
- کلیه حقوق معنوی این اثر متعلق به دانشگاه فردوسی مشهد می‌باشد و مقالات مستخرج با نام « دانشگاه فردوسی مشهد » و یا « Ferdowsi University of Mashhad » به چاپ خواهد رسید.
- حقوق معنوی تمام افرادی که در به دست آمدن نتایج اصلی رساله/پایان نامه تأثیرگذار بوده‌اند در مقالات مستخرج از رساله/پایان نامه رعایت شده است.
- در کلیه مراحل انجام این رساله/پایان نامه، در مواردی که از موجود زنده (یا بافتهای آنها) استفاده شده است ضوابط و اصول اخلاقی رعایت شده است.
- در کلیه مراحل انجام این رساله/پایان نامه، در مواردی که به حوزه اطلاعات شخصی افراد دسترسی یافته یا استفاده شده است، اصل رازداری، ضوابط و اصول اخلاق انسانی رعایت شده است.

مریم قاسمی

۱۳۹۰/۸/۱۴

مالکیت نتایج و حق نشر

- کلیه حقوق معنوی این اثر و محصولات آن (مقالات مستخرج، کتاب، برنامه های رایانه‌ای، نرم افزارها و تجهیزات ساخته شده) متعلق به دانشگاه فردوسی مشهد می‌باشد. این مطلب باید به نحو مقتضی در تولیدات علمی مربوطه ذکر شود.
- استفاده از اطلاعات و نتایج موجود در رساله/پایان نامه بدون ذکر مرجع مجاز نمی‌باشد.

شکر و قدردانی

حمد و سپاس بی‌کمران ایندمنان را که بر تو لطف لایزالش توفیق آموختن مینر کردید تا منت پذیر و برین آستان کبریا بش
کردم، رحمت و وسعتش فرصتی معتمداً به اقتضای توان و وسع خود از محضر اساتید کراتقدر بهره جویم و ره توشه‌ای از با
ر علمی آمان برگیرم.

بدین وسیله از استاد راهنمایم و مدیر گروه محترم جغرافیا جناب آقای دکتر براتعلی خداکپور به خاطر راهنمایی‌های علمی که در
اجرای این رساله در حق اینجانب مبذول داشتند کمال شکر را دارم.

همچنین از جناب آقای دکتر محمد رحیم رهنما به عنوان مشاور که با دقت و حوصله به مطالعه این رساله پرداختند و راهنمایی‌های
ارزنده‌ای در طول تحصیل نمودند بسیار سپاسگزارم.

همینطور از آقای دکتر عزت‌ا... مانی استاد عزیزم به عنوان داور زحمات زیادی کشیدند قدردانی می‌نمایم.

همچنین از پدر و مادر گرامی و همسر عزیزم که صبورانه و فروتنانه، تحمل مشکلات دوران تحصیل بنده شده‌اند، سپاسگزارم.

در پایان از شهردار محترم شهرمان جناب آقای مهندس بلالی و سایر سازمان‌ها و افرادی که به نحوی در انجام این رساله به بنده

کمال نموده‌اند کمال شکر و قدردانی را دارم.

خدایی که آفرید جهان را، انسان را، عقل را، علم را، معرفت را، عشق را

و به پدر بزرگوار و مادر مهربانم

آن دو فرشته ای که از خواسته هایشان گذشتند، سختی ها را به جان خریدند و خود را سپر بلائی مشکلات و ناملایمات گرفتار تا من به

جایگاهی که اکنون در آن ایستاده ام، برسم و

و همچنین، همسر محترم ام

که در این راه به من کمک های ارزنده ای داشته و اگر راهبانی و کمک های ایشان نبود نمی توانستم این رساله را به پایان رسانم

، شکر می نمایم.



بسمه تعالی

دانشگاه فردوسی مشهد

عنوان/پایان نامه: بررسی نقش حمل و نقل برون شهری و مکانیابی پارکینگ خودروها در شهر نیمبلوک

نام نویسنده: مریم قاسمی

نام استاد(ان) راهنما: دکتر براتعلی خاکپور

نام استاد(ان) مشاور: دکتر محمد رحیم رهنما

دانشکده: ادبیات و علوم انسانی دکتر علی شریعتی

گروه: جغرافیا

رشته تحصیلی: جغرافیا برنامه ریزی شهری

تاریخ تصویب:

تاریخ دفاع: 1390/07/20

مقطع تحصیلی:

کارشناسی ارشد

دکتری

تعداد صفحات: 209

چکیده رساله/پایان نامه :

حمل و نقل، با ایفای نقش رابط میان تولید و بازار مصرف، به مثابه پایه های پلی است که بخش های مختلف جوامع با عبور از روی آن، به سمت توسعه پایدار حرکت می کنند. به اعتقاد بسیاری از اقتصاددانان بین المللی، مطالعات انجام شده در سطح کلان اقتصادی برخی از کشورها نشان می دهد که سرمایه گذاری در حمل و نقل باعث افزایش رشد اقتصادی این کشورها شده و با افزودن بر بازدهی اجتماعی در سرمایه گذاری های خصوصی موجبات سرمایه گذاری در زیر ساخت های حمل و نقل را فراهم آورده است.

برآورد چگونگی استفاده از زمین به عهده شهرسازان و برنامه ریزان شهری است که بهتر است هم زمان با تصمیم گیری و طراحی کاربری های زمین، ملاحظات مهندسی ترافیک انجام یابد تا مشکلات حمل و نقل و آلودگی زیست محیطی کاهش یافته و برنامه ریزان شهری نیز که هدفشان ایجاد محیطی آرام و قابل سکونت در شهر است در این امر توفیق بیشتری پیدا کنند. از آن جایی که شهر نیمبلوک با توجه به اهمیت حمل و نقل برون شهری و با داشتن کامیون ها و ماشین های زیاد (بیش از ۳۰۰ کامیون و ۵۰۰ کامیون سواری شخصی) نقش اساسی در توزیع و حمل بار به اقصی نقاط کشور دارند، بدون پارکینگ می باشد و ساکنین شهر ماشین های خود را جلوی منازل خود و اطراف معابر پارک می کنند و پارکینگ حاشیه ای رابه وجود می آورند که این مسئله خود با توجه به رشد شهر در آینده، با توجه به افزایش تعداد ناوگان حمل و نقل باربری و تردد کامیون ها برای حمل بار در شهر، باعث ایجاد مشکلات ترافیکی، کالبدی و زیست محیطی می گردد، به همین دلایل، جلوگیری از ترافیک آینده شهر و پارک حاشیه ای و هم چنین مشکلات زیست محیطی شهر، از طریق تعیین مکان صحیح پارکینگ برای کامیون و وسایل نقلیه سواری برای این شهر از اهداف این پژوهش می باشد. روش تحقیق در این پژوهش ترکیبی از روشهای توصیفی و تحلیلی است. ابتدا اطلاعات مورد نیاز از طریق مطالعه کتب و مقالات و منابع اینترنتی و در حقیقت به صورت کتابخانه ای و در موارد لازم به صورت میدانی یعنی پرکردن پرسشنامه و درپاره ای موارد مصاحبه با کارشناسان جمع آوری گردید و در نهایت تجزیه و تحلیل و استخراج داده ها و نقشه ها توسط نرم افزارهای ARC GIS و SPSS و هم چنین بامدل تحلیل سلسله مراتبی AHP صورت گرفت. بر اساس مطالعات انجام شده در این شهر با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP)، سمت شرق شهر (بالتر از مرکز آموزش کشاورزی) با امتیاز (۰.۳۶۰۲) رتبه اول و ورودی جنوبی با امتیاز (۰.۳۳۲۷) رتبه دوم را برای ایجاد پارکینگ کامیون به خود اختصاص داده است.

کلید واژه :

امضای استاد راهنما: دکتر براتعلی خاکپور

1- حمل و نقل برون شهری

2- مکان یابی

3- پارکینگ

4- نیمبلوک

تاریخ:

فهرست مطالب

پیشگفتار	۱
مقدمه	۴

فصل اول: کلیات تحقیق

مقدمه	۶
۱-۱- بیان مسأله	۶
۲-۱- ضرورت انجام تحقیق	۷
۳-۱- اهداف	۸
۴-۱- سؤالات تحقیق	۹
۵-۱- فرضیه‌ها	۹
۶-۱- سابقه تحقیق (منابع مرتبط یا مشابه با موضوع)	۹
۷-۱- روش انجام تحقیق	۱۱
۸-۱- روش گردآوری اطلاعات	۱۱
۹-۱- روش نمونه‌گیری	۱۱
۱۰-۱- محدودیت‌ها، مشکلات و موانع تحقیق	۱۲

فصل دوم: مفاهیم و مبانی نظری

بخش اول

۱-۲- تعاریف و بیان مفاهیم پایه	۱۴
۱-۱-۲- حمل و نقل	۱۴
۲-۱-۲- مفاهیم کاربردی در حوزه حمل و نقل	۱۴
۳-۱-۲- شهرک‌های حمل و نقل	۱۵
۴-۱-۲- ترمینال کالا	۱۶
۵-۱-۲- ماهیت مکان یابی	۱۶
۶-۱-۲- تعریف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری	۱۷
۷-۱-۲- پارکینگ و جایگاه آن در برنامه ریزی شهری	۱۷

بخش دوم

۲-۲- حمل و نقل جاده‌ای	۱۷
۱-۲-۲- تاریخچه حمل و نقل جاده‌ای	۱۷
۲-۲-۲- حمل بار به وسیله انسان	۱۹
۳-۲-۲- وسایل حمل و نقل زمینی و سیر تکامل آنها	۲۰
۱-۳-۲-۲- تاریخچه وسایل نقلیه زمینی در جهان تا سال ۱۹۹۰ میلادی	۲۱
۲-۳-۲-۲- تاریخچه وسایل حمل و نقل در ایران	۲۴
۳-۳-۲-۲- انواع وسایل نقلیه سنگین	۲۵

- ۲۶-۱-۳-۳-۲-۲-انواع بارگیر-----
- ۲۷-۴-۲-۲-برنامه ریزی حمل و نقل شهری-----
- ۲۸-۵-۲-۲-سیر تحول فرایند برنامه ریزی حمل و نقل شهری-----
- ۲۹-۶-۲-۲-اهمیت روزافزون حمل و نقل جاده‌ای در جهان-----
- ۳۰-۷-۲-۲-بررسی وضعیت حمل و نقل در اتحادیه اروپا-----
- ۳۰-۸-۲-۲-جایگاه بخش حمل و نقل در اقتصاد کشور-----
- ۳۱-۱-۸-۲-۲-اهمیت اجتماعی- فرهنگی حمل و نقل-----
- ۳۲-۹-۲-۲-وضعیت حمل نقل جاده ای استان خراسان جنوبی-----
- ۱-۹-۲-۲- چشم انداز حمل و نقل جاده ای در سند ملی توسعه استان خراسان جنوبی در برنامه پنجم توسعه
- ۳۳-۱۳۹۰-۹۴-----
- ۳۴-۲-۹-۲-۲-سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل در سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور-----
- ۳۶-۳-۹-۲-۲-برنامه های کلان حمل و نقل جاده ای همراه با راهبردها و الزامات-----
- ۴۰-۱۰-۲-۲-مسائل و مشکلات حمل و نقل جاده ای کالا در کشور-----
- ۴۱-۱-۱۰-۲-۲-سرعت بخشیدن به حمل و نقل کالا-----
- ۴۲-۱۱-۲-۲-پیامدها و آثار سوء وسایل نقلیه در شهر-----

بخش سوم

- ۴۵-۳-۲-۳-برنامه ریزی کاربری اراضی شهری-----
- ۴۵-۱-۳-۲-اهمیت برنامه ریزی کاربری اراضی شهری-----
- ۴۶-۲-۳-۲-فرایند برنامه ریزی کاربری زمین-----
- ۴۶-۳-۳-۲-طبقه بندی کاربری های شهری-----
- ۴۹-۴-۳-۲-اهداف برنامه ریزی کاربری اراضی شهری-----
- ۵۰-۵-۳-۲-انواع مدل-----
- ۵۱-۱-۵-۳-۲-مدل های مورد استفاده در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری-----
- ۵۱-۱-۱-۵-۳-۲-مدل الوت-----
- ۵۲-۲-۱-۵-۳-۲-مدلهای دسترسی-----
- ۵۳-۳-۱-۵-۳-۲-مدل دسترسی هنسن-----
- ۵۳-۴-۱-۵-۳-۲-مدل جاذبه-----
- ۵۴-۲-۵-۳-۲-کاربرد سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) در کاربری زمین و مکان یابی-----
- ۵۵-۳-۶-۳-۲-عوامل مؤثر بر توزیع فضایی کاربری های شهری-----
- ۵۶-۴-۶-۳-۲-تاثیر متقابل کاربری زمین- حمل و نقل-----

بخش چهارم

- ۵۶-۴-۲-مکان یابی-----
- ۵۶-۱-۴-۲-اهمیت مکان یابی-----
- ۵۷-۲-۴-۲-پیشینه مکان یابی-----
- ۵۷-۳-۴-۲-تئوری های مکان یابی-----

- ۵۸-۱-۳-۴-۲- تئوری لانهارد
- ۵۹-۲-۳-۴-۲- تئوری ویر
- ۶۰-۳-۳-۴-۲- تئوری هوور
- ۶۲-۴-۳-۴-۲- دیدگاه سیستمی
- ۶۳-۵-۳-۴-۲- دیدگاه برنامه ریزی مکانی
- ۶۴-۴-۴-۲- مکان یابی دربرنامه ریزی کاربری اراضی شهری
- ۶۵-۵-۴-۲- مشخصات مکانی کاربری زمین
- ۶۵-۶-۴-۲- مدل‌های مکانیابی کاربری‌ها
- ۶۵-۱-۶-۴-۲- مدل فرایند تحلیل سلسله مراتبی
- ۷۱-۲-۶-۴-۲- مدل نظریه مکان مرکزی
- ۷۱-۳-۶-۴-۲- مدل لاری
- ۷۲-۷-۴-۲- دیدگاه کلی کارشناسان مسائل شهری در خصوص مکان یابی کاربری اراضی
- ۷۲-۱-۷-۴-۲- ترافیک
- ۷۳-۲-۷-۴-۲- اقتصاد
- ۷۴-۳-۷-۴-۲- جغرافیا
- ۷۵-۴-۷-۴-۲- آب و هواشناسی
- ۷۶-۵-۷-۴-۲- روان شناسی
- ۷۷-۸-۴-۲- معیارهای ارزیابی و مکان یابی کاربری اراضی شهری
- ۷۹-۹-۴-۲- جانمایی کاربری‌ها بر حسب سلسله مراتب و ظرفیت

بخش پنجم

- ۷۹-۵-۲- پارکینگ و نقش آن در کاهش ترافیک شهری
- ۷۹-۱-۵-۲- تاریخچه حمل و نقل و ترافیک
- ۸۰-۲-۵-۲- مهندسی ترافیک
- ۸۰-۳-۵-۲- تاریخچه مهندسی ترافیک
- ۸۱-۴-۵-۲- اهمیت مهندسی ترافیک
- ۸۱-۵-۵-۲- وظایف مهندسی ترافیک
- ۸۲-۶-۵-۲- هدف اساسی مدیریت ترافیک
- ۸۲-۷-۵-۲- پارکینگ
- ۸۲-۱-۷-۵-۲- تاریخچه پارکینگ
- ۸۳-۲-۷-۵-۲- اهمیت پارکینگ و توقفگاه
- ۸۴-۱-۲-۷-۵-۲- نقش و اهمیت پارکینگ‌های غیرحاشیه ای
- ۸۵-۳-۷-۵-۲- لزوم ایجاد پارکینگ در سطح شهر در کشورهای در حال توسعه
- ۸۶-۴-۷-۵-۲- مشکلات ناشی از فقدان پارکینگ در سطوح شهری
- ۸۷-۵-۷-۵-۲- عوامل مؤثر بر عرضه و تقاضای پارکینگ
- ۸۸-۶-۷-۵-۲- معیارهای انتخاب دقیق محل پارکینگ

- ۸۹-----۷-۷-۵-۲- برآورد پارکینگ مورد نیاز
- ۹۰-----۸-۷-۵-۲- روش های مکان یابی پارکینگ
- ۹۰-----۹-۷-۵-۲- محاسبه فضای لازم جهت پارکینگ ها در مراکز شهر
- ۹۱-----۱۰-۷-۵-۲- پیشنهاد شاخص استاندارد سهمیه پارکینگ
- ۹۱-----۱۱-۷-۵-۲- طراحی پارکینگ
- ۹۳-----۱۲-۷-۵-۲- انواع پارکینگ
- ۹۳-----۱-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ خیابانی (پارکینگ حاشیه ای)
- ۹۴-----۱-۱-۱۲-۷-۵-۲- اثرات منفی پارکینگ های حاشیه ای
- ۹۴-----۱-۱-۱-۱۲-۷-۵-۲- اثر پارکینگ های حاشیه ای بر حمل و نقل درون شهری
- ۹۵-----۲-۱-۱-۱۲-۷-۵-۲- تاثیر پارکینگ های حاشیه ای بر روی تصادفات
- ۹۷-----۳-۱-۱-۱۲-۷-۵-۲- اثرات بر ظرفیت معابر و تقاطع ها
- ۹۷-----۴-۱-۱-۱۲-۷-۵-۲- اثر بر آلودگی هوا
- ۹۸-----۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ غیر حاشیه ای
- ۹۸-----۱-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ زمینی
- ۹۸-----۲-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ همسطح
- ۹۹-----۳-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ چند طبقه
- ۱۰۰-----۴-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ بامی
- ۱۰۲-----۵-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ مکانیکی
- ۱۰۲-----۱-۵-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ مکانیکی اتوماتیک
- ۱۰۳-----۲-۵-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ مکانیکی نیمه اتوماتیک
- ۱۰۳-----۶-۲-۱۲-۷-۵-۲- پارکینگ زیرزمینی
- ۱۰۳-----۱۳-۷-۵-۲- زاویه پارک کردن
- ۱۰۶-----۱۴-۷-۵-۲- اصول و معیارهای اولیه در طرح یک پارکینگ

فصل سوم: معرفی محدوده مورد مطالعه

- ۱۰۸-----مقدمه
- ۱۰۸-----۱-۳- معرفی شهرستان قائنات و شهر نیمبلوک
- ۱۰۸-----۱-۱-۳- وجه تسمیه قهستان وقاین
- ۱۱۰-----۲-۱-۳- موقعیت ملی منطقه ای
- ۱۱۲-----۲-۳- معرفی شهر نیمبلوک
- ۱۱۲-----۱-۲-۳- بنای اولیه شهر نیمبلوک
- ۱۱۵-----۲-۲-۳- تاریخچه و سابقه سکونت
- ۱۱۵-----۳-۲-۳- بررسی ساخت و سازمان کالبدی شهر
- ۱۱۶-----۴-۲-۳- شیوه سکونت
- ۱۱۶-----۵-۲-۳- نحوه پراکنش و استقرار جمعیت

۱۱۸	۳-۳- وضعیت اجتماعی و جمعیتی شهر
۱۱۸	۱-۳-۳- ویژگی های جمعیتی شهر
۱۱۸	۱-۱-۳-۳- روند تحولات جمعیت و خانوار
۱۱۹	۲-۱-۳-۳- نرخ رشد جمعیت و تحولات آن
۱۲۱	۳-۱-۳-۳- ساختار سنی و جنسی جمعیت
۱۲۳	۴-۱-۳-۳- نرخ موالید و مرگ و میر شهر نیمبلوک در سال ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹
۱۲۳	۴-۳- وضعیت فرهنگی شهر
۱۲۳	۱-۴-۳- زبان و قومیت
۱۲۳	۲-۴-۳- دین و مذهب
۱۲۴	۳-۴-۳- فرهنگ و گویش
۱۲۴	۴-۴-۳- سواد و تحصیلات شهر نیمبلوک
۱۲۶	۵-۳- چهره طبیعی شهر نیمبلوک
۱۲۷	۱-۵-۳- مهم ترین ارتفاعات بخش نیمبلوک
۱۲۸	۲-۵-۳- زمین شناسی و خاکهای قانات
۱۲۹	۳-۵-۳- زمین لرزه در شهرستان قانات
۱۳۰	۴-۵-۳- شرایط اقلیمی شهر قاین
۱۳۰	۱-۴-۵-۳- بارندگی
۱۳۱	۲-۴-۵-۳- رطوبت نسبی
۱۳۲	۳-۴-۵-۳- درجه حرارت
۱۳۳	۴-۴-۵-۳- باد و جهت وزش آن در شهرستان و شهر نیمبلوک
۱۳۵	۵-۵-۳- منابع آب شهرستان قاینات و شهر نیمبلوک
۱۳۵	۶-۳- فعالیت و بخش های عمده اقتصادی
۱۳۵	۱-۶-۳- وضع فعالیت و اشتغال
۱۳۶	۲-۶-۳- بخش کشاورزی
۱۳۷	۳-۶-۳- بخش صنعت و معدن
۱۳۷	۴-۶-۳- بخش خدمات و سایر
۱۳۷	۷-۳- بررسی سیستم حمل و نقل
۱۳۸	۱-۷-۳- انواع کامیون شهر نیمبلوک
۱۳۹	جمع بندی

فصل چهارم: یافته های تحقیق

۱۴۲	مقدمه
۱۴۳	۱-۴- نقش حمل و نقل برون شهری در شهر نیمبلوک
۱۴۶	۲-۴- میزان بار حمل شده توسط کامیون های شهر نیم بلوک به مقاصد مختلف در کشور
۱۴۹	۳-۴- اهمیت پارکینگ در شهر

- ۱۵۰-----۱-۳-۴-وضع موجود و پیشنهادی کاربری پارکینگ شهر نیمبلوک در طرح جامع شهر
- ۱۵۰-----۴-۴-مکانیابی پارکینگ کامیون در شهر نیمبلوک با استفاده از مدل AHP
- ۱۵۰-----۱-۴-۴-معیارهای مؤثر در مکان یابی پارکینگ خودروهای سنگین
- ۱۵۷-----۲-۴-۴-اندازه پارکینگ در شهر نیمبلوک
- ۱۵۷-----۳-۴-۴-مکانیابی پارکینگ سواری در شهر نیمبلوک با استفاده از GIS و تلفیق AHP
- ۱۵۷-----۱-۳-۴-۴-معیارهای مؤثر در مکان یابی پارکینگ خودروهای سواری
- ۱۷۷-----۵-۴-۵-یافته های پرسشنامه ای
- ۱۷۷-----۱-۵-۴-ویژگی های اجتماعی و اقتصادی پاسخگویان
- ۱۷۷-----۱-۱-۵-۴-سن
- ۱۷۸-----۲-۱-۵-۴-جنس
- ۱۷۹-----۳-۱-۵-۴-وضعیت سواد
- ۱۷۹-----۴-۱-۵-۴-مدرک تحصیلی
- ۱۸۰-----۵-۱-۵-۴-شغل
- ۱۸۱-----۶-۱-۵-۴-درآمد ماهیانه
- ۱۸۲-----۲-۵-۴-مالکیت کامیون
- ۱۸۳-----۱-۲-۵-۴-تعداد سالهای مالکیت کامیون و حمل بار آنها در ماه
- ۱۸۴-----۳-۵-۴-عوامل مؤثر در افزایش ناوگان باربری یرون شهری در شهر نیمبلوک
- ۱۸۵-----۴-۵-۴-سایر دلایل افزایش ناوگان حمل و نقل باربری در شهر
- ۱۸۶-----۵-۵-۴-کیفیت شغل
- ۱۸۷-----۶-۵-۴-تأثیر ناوگان حمل و نقل باربری در افزایش مشکلات ترافیکی و کالبدی در شهر
- ۱۸۸-----۷-۵-۴-بهترین مکان کامیون در شهر از نظر پاسخگویان
- ۱۸۹-----۸-۵-۴-ویژگیهای پارکینگ کامیون
- ۱۹۰-----جمع بندی

فصل پنجم: آزمون فرضیه ها و جمع بندی و پیشنهادات

- ۱۹۴-----مقدمه
- ۱۹۴-----نتیجه گیری
- ۱۹۴-----۱-۵-آزمون فرضیه اول
- ۱۹۶-----۲-۵-آزمون فرضیه دوم
- ۱۹۷-----۳-۵-آزمون فرضیه سوم
- ۱۹۸-----پیشنهادات
- ۲۰۰-----منابع و مآخذ فارسی
- ۲۰۴-----منابع و مآخذ لاتین
- ۲۰۵-----منابع اینترنتی

فهرست جداول

- جدول شماره ۲-۲: گزیده های آماری حمل و نقل جاده ای استان خراسان جنوبی (۱۳۸۹)-----۳۲
- جدول شماره ۲-۳: خلاصه آمارهای حمل و نقل جاده ای کشوری سال ۱۳۸۸-۱۳۸۰-----۳۹
- جدول شماره ۲-۴: جدول بندی کاربری های فرعی-----۴۲
- جدول شماره ۲-۵: اهداف کاربری اراضی شهری-----۴۹
- جدول شماره ۲-۶: جدول ۹ کمیته مقایسه ای ساعتی-----۶۸
- جدول شماره ۲-۷: شاخص تصادفی سازگاری-----۶۹
- جدول شماره ۲-۸: شاخص استاندارد و سهمیه ساخت پارکینگ برای شهر زیبا اوشان-----۹۱
- جدول شماره ۲-۹: ابعاد فضای پارک-----۹۲
- جدول شماره ۲-۱۰: ابعاد لازم در طراحی پارکینگ-----۹۲
- جدول شماره ۲-۱۱: رابطه بین عرضه پارکینگ ها و استفاده از آن ها در شهرها با جمعیت های مختلف-----۹۵
- جدول شماره ۲-۱۲: سهم پارکینگ های حاشیه ای در بروز تصادفات درون شهری به تفکیک نوع معبر-----۹۶
- جدول شماره ۳-۱: تقسیمات سیاسی شهرستان قاین-----۱۱۱
- جدول شماره ۳-۲: بخشهای شهرستان قائنات به تفکیک دهستان-----۱۱۱
- جدول شماره ۳-۳: تحولات جمعیتی روستای گرمینج (حوزه نفوذ مستقیم شهر نیمبلوک) در دوره ۱۳۵۵-۸۵-----۱۱۴
- جدول شماره ۳-۴: تحولات جمعیتی روستاهای واقع در حوزه نفوذ غیرمستقیم شهر نیمبلوک ۸۵-۱۳۶۵-----۱۱۴
- جدول شماره ۳-۵: ویژگی های جمعیتی شهرستان در سال ۱۳۸۵-----۱۱۸
- جدول شماره ۳-۶: روند تحولات جمعیت و تعداد خانوار شهر نیمبلوک در دوره ۱۳۸۹-۱۳۴۵-----۱۱۸
- جدول شماره ۳-۷: روند تحولات جمعیتی و نرخ رشد شهر نیمبلوک در دوره ۱۳۸۹-۱۳۴۵-----۱۲۰
- جدول شماره ۳-۸: موقعیت جمعیتی شهر نیمبلوک در بین شهرهای شهرستان قائنات سال ۱۳۸۹-----۱۲۰
- جدول شماره ۳-۹: جمعیت شهر نیمبلوک در سال ۱۳۸۹ بر حسب جنس-----۱۲۱
- جدول شماره ۳-۱۰: جمعیت شهر نیمبلوک بر حسب گروههای عمده سنی در دوره ۸۸-۱۳۷۵-----۱۲۲
- جدول شماره ۳-۱۱: محاسبه نرخ مرگ و میر، موالید و رشد طبیعی جمعیت شهر نیمبلوک در سالهای ۱۳۸۵ و ۱۳۸۸-----۱۲۳
- جدول شماره ۳-۱۲: آمار سطح سواد شهر نیمبلوک سال ۱۳۸۹-----۱۲۴
- جدول شماره ۳-۱۳: بررسی وضعیت سواد جمعیت شهرستان قائنات در سال ۱۳۸۵-----۱۲۵
- جدول شماره ۳-۱۴: نرخ باسوادی شهر نیمبلوک در طی دوره های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۸-----۱۲۵
- جدول شماره ۳-۱۵: میانگین مجموع بارش ماهانه شهر قاین از سال ۱۳۶۸ تا ۱۳۸۸-----۱۳۱
- جدول شماره ۳-۱۶: بارندگی قاین در سال ۱۳۸۸-----۱۳۱
- جدول شماره ۳-۱۷: درصد رطوبت نسبی شهر قاین از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۸-----۱۳۲
- جدول شماره ۳-۱۸: درصد رطوبت مطلق قاین در سال ۱۳۸۸-----۱۳۲
- جدول شماره ۳-۱۹: میانگین ماهانه دمای قاین از سال ۱۳۶۸ تا ۱۳۸۸-----۱۳۳
- جدول شماره ۳-۲۰: وضعیت دمایی شهر قاین در سال ۱۳۸۸-----۱۳۳
- جدول شماره ۳-۲۱: مقادیر فراوانی وقوع باد در بازه های مختلف سرعت ایستگاه قاین طی سالهای ۲۰۰۳-۱۹۸۷-----۱۳۴
- جدول شماره ۳-۲۲: وضع جوی ایستگاه سینوپتیک قاین بر حسب ماه: ۱۳۸۸-----۱۳۵
- جدول شماره ۳-۲۳: تعداد بهره برداران در انواع فعالیتهای کشاورزی-----۱۳۶

- جدول شماره ۳-۲۴: تعداد واحدهای صنعتی و شاغلین آن در شهر نیمبلوک ----- ۱۳۷
- جدول شماره ۳-۲۵: تعداد واحد های خدماتی و تعداد شاغلین در هر یک واحد ----- ۱۳۷
- جدول شماره ۳-۲۶: تعداد و انواع کامیون شهر نیمبلوک به تفکیک نوع آن در شهر ----- ۱۳۸
- جدول شماره ۴-۱: میزان بار جابجا شده توسط وسایل نقلیه باربری عمومی جاده ای برحسب شهرستان: ۱۳۸۸ (براساس بارنامه صادر شده) (تن) ----- ۱۴۳
- جدول شماره ۴-۲: وزن بار جابه جا شده توسط وسایل نقلیه باری عمومی جاده ای شهرستان قائنات در سال ۸۷-۱۳۸۶ ----- ۱۴۳
- جدول شماره ۴-۳: مشخصات عمومی شرکتهای تعاونی حمل و نقل فعال خراسان جنوبی در پایان سال ۸۴-۱۳۸۸ ----- ۱۴۵
- جدول شماره ۴-۴: وزن بار جابجا شده توسط وسایل نقلیه باری عمومی جاده ای خراسان جنوبی (براساس بارنامه صادر شده) (تن) ----- ۱۴۵
- جدول شماره ۴-۵: تعداد و انواع کامیون شهر نیمبلوک به تفکیک نوع آن در شهر ----- ۱۴۷
- جدول شماره ۴-۶: میزان خاک معدنی حمل شده توسط ناوگان حمل و نقل نیمبلوک در ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۰ ----- ۱۴۷
- جدول شماره ۴-۷: میزان بار حمل شده از شرکت سهامی زراعی نیمبلوک توسط کامیون های شهرو مقصد آن در سال ۱۳۸۹ ----- ۱۵۰
- جدول: ۴-۸-وضع موجود و پیشنهادی کاربری پارکینگ شهر نیمبلوک در طرح جامع شهر ----- ۱۵۳
- جدول شماره ۴-۹: ماتریس ارزیابی و اولویت بندی پارامترهای تاثیرگذار بر مکانیابی پارکینگ کامیون ----- ۱۵۵
- جدول شماره ۴-۱۰: ارزیابی مکان پارکینگ کامیون براساس جهت باد غالب ----- ۱۵۵
- جدول شماره ۴-۱۱: ارزیابی مکان پارکینگ کامیون براساس وسعت زمین ----- ۱۵۵
- جدول شماره ۴-۱۲: ارزیابی مکان پارکینگ کامیون براساس حاصلخیزی و مرغوب بودن زمین ----- ۱۵۵
- جدول شماره ۴-۱۳: ارزیابی مکان پارکینگ کامیون براساس فاصله از شهر ----- ۱۵۶
- جدول شماره ۴-۱۴: ارزیابی مکان پارکینگ کامیون براساس مالکیت ملک ----- ۱۵۶
- جدول شماره ۴-۱۵: ماتریس ارزیابی برای مکان یابی مورد نظر ----- ۱۵۶
- جدول شماره ۴-۱۶: تعیین امتیاز نهایی گزینه ها ----- ۱۵۹
- جدول شماره ۴-۱۷: فاصله مناسب برای پیاده روی از پارکینگ تا مراکز جاذب سفر ----- ۱۵۹
- جدول شماره ۴-۱۸: حداکثر فاصله پیاده روی قابل قبول بین محل پارکینگ تا مراکز جاذب سفر ----- ۱۷۷
- جدول شماره ۴-۱۹: آماره های توصیفی متغیر سن ----- ۱۷۸
- جدول شماره ۴-۲۰: توزیع فراوانی جنسیت پاسخگویان ----- ۱۷۹
- جدول شماره ۴-۲۱: توزیع فراوانی وضعیت سواد پاسخگویان ----- ۱۷۹
- جدول شماره ۴-۲۲: توزیع فراوانی مدرک تحصیلی پاسخگویان ----- ۱۸۰
- جدول شماره ۴-۲۳: توزیع فراوانی شغل پاسخگویان ----- ۱۹۵
- جدول شماره ۴-۲۴: آماره های توصیفی درآمد ماهیانه پاسخگویان ----- ۱۸۱
- جدول شماره ۴-۲۵: توزیع فراوانی مالکیت کامیون پاسخگویان ----- ۱۸۲
- جدول شماره ۴-۲۶: آماره های توصیفی متغیرهای تعداد سالهای مالکیت کامیون، تعداد حمل سرویس در ماه، ----- ۱۸۳
- جدول شماره ۴-۲۷: بررسی قابلیت اعتماد متغیرهای تحقیق ----- ۱۸۳
- جدول شماره ۴-۲۸: توزیع فراوانی گویه های روند صنعتی شدن ----- ۱۸۴
- جدول شماره ۴-۲۹: توزیع فراوانی گویه های کیفیت شغل ----- ۱۸۵

- جدول شماره ۴-۳۰: توزیع فراوانی گویه های تأثیر ناوگان حمل و نقل باربری در افزایش مشکلات شهر-----۱۸۶
- جدول شماره ۴-۳۱: توزیع فراوانی دلایل افزایش ناوگان حمل و نقل باربری شهر-----۱۸۷
- جدول شماره ۴-۳۲: توزیع فراوانی بهترین مکان کامیون در شهر از نظر پاسخگویان-----۱۸۸
- جدول شماره ۴-۳۳: توزیع فراوانی ویژگیهای پارکینگ کامیون از نظر پاسخگویان-----۱۸۹
- جدول شماره ۵-۱: تعیین امتیاز نهایی گزینه ها-----۱۹۵
- جدول شماره ۵-۲: آزمون مقایسه میانگین تک نمونه ای (one sample t-test)-----۱۹۶
- جدول شماره ۵-۳: آزمون مقایسه میانگین تک نمونه ای (one sample t-test)-----۱۹۷

فهرست نمودارها

- نمودار شماره ۱-۲: فرایند برنامه ریزی کاربری اراضی شهری ----- ۴۶
- نمودار شماره ۲-۲: رابطه سرعت خودرو ها با میزان انتشار بعضی از این گازها ----- ۹۷
- نمودار شماره ۱-۳: تحولات تعداد جمعیت شهر نیمبلوک در دوره ۱۳۸۹-۱۳۴۵ ----- ۱۱۸
- نمودار شماره ۲-۳: تحولات تعداد خانوار در شهر نیمبلوک در دوره ۱۳۸۹-۱۳۴۵ ----- ۱۱۹
- نمودار شماره ۳-۳: تحولات بعد خانوار در شهر نیمبلوک در دوره ۱۳۸۹-۱۳۴۵ ----- ۱۱۹
- نمودار شماره ۴-۳: موقعیت جمعیتی شهر نیمبلوک در بین شهرهای شهرستان قائنات سال ۱۳۸۹ ----- ۱۲۱
- نمودار شماره ۵-۳: بررسی ساختار جنسی جمعیت شهر نیمبلوک در سال ۱۳۸۹ ----- ۱۲۱
- نمودار شماره ۶-۳: بررسی ساختار سنی جمعیت شهر نیمبلوک در دوره ۸۸-۱۳۷۵ ----- ۱۲۲
- نمودار شماره ۷-۳: ساختار سنی و جنسی شهر نیمبلوک در سال ۱۳۸۸ ----- ۱۲۲
- نمودار شماره ۸-۳: بررسی وضعیت سواد شهر نیمبلوک در دوره های ۱۳۸۸-۱۳۷۵ ----- ۱۲۵
- نمودار شماره ۹-۳: درصد باسوادین شهر طی ۱۳۸۸-۱۳۷۵ ----- ۱۲۶
- نمودار شماره ۱-۴: مراحل انجام کار برای مکانیابی پارکینگ کامیون در شهر ----- ۱۵۲
- نمودار شماره ۲-۴: نمایش سلسله مراتب مکان یابی بهینه پارکینگ کامیون ----- ۱۵۲
- نمودار شماره ۴-۴: آماره های توصیفی متغیر سن ----- ۱۷۸
- نمودار شماره ۵-۴: توزیع فراوانی جنسیت پاسخگویان ----- ۱۷۸
- نمودار شماره ۶-۴: توزیع فراوانی سن پاسخگویان ----- ۱۷۹
- نمودار شماره ۷-۴: توزیع فراوانی مدرک تحصیلی پاسخگویان ----- ۱۸۰
- نمودار شماره ۸-۴: توزیع فراوانی شغل پاسخگویان ----- ۱۸۱
- نمودار شماره ۹-۴: آماره های توصیفی درآمد ماهیانه پاسخگویان ----- ۱۸۲
- نمودار شماره ۱۰-۴: توزیع فراوانی مالکیت کامیون پاسخگویان ----- ۱۸۲

فهرست اشکال

- شکل شماره ۱-۲: نمایش سلسله مراتب یک مسأله تصمیم-----۶۷
- شکل شماره ۲-۲: پارکینگ با طبقات شبیدار پیوسته و ترافیک دو طرفه-----۱۰۰
- شکل شماره ۳-۲: پارکینگ با طبقات شبیدار پیوسته و راه خروجی حلزونی مجزا-----۱۰۰
- شکل شماره ۴-۲: پارکینگ با طبقات شبیدار و ترافیک یکطرفه با راه عبور میانی-----۱۰۱
- شکل شماره ۵-۲: پارکینگ با طبقات افقی و رابط مستقیم-----۱۰۱
- شکل شماره ۶-۲: پارکینگ با طبقاتی افقی و راههای ورودی و خروجی حلزونی-----۱۰۱
- شکل شماره ۷-۲: اندازه های لازم برای پارک با زاویه ۳۰ درجه-----۱۰۴
- شکل شماره ۸-۲: اندازه های لازم برای پارک با زاویه ۴۵ درجه-----۱۰۵
- شکل شماره ۹-۲: اندازه های لازم برای پارک با زاویه ۶۰ درجه-----۱۰۵
- شکل شماره ۱۰-۲: اندازه های لازم برای پارک با زاویه ۹۰ درجه-----۱۰۵
- شکل شماره ۱۱-۲: نمونه ای از طرح و اندازه های لازم برای پارک(عبور یک طرفه)-----۱۰۶

فهرست نقشه ها

- نقشه شماره ۱-۳: نقشه استان خراسان جنوبی-----۱۰۹
- نقشه شماره ۲-۳: موقعیت شهر نیمبلوک در شهرستان قائنات-----۱۰۹
- نقشه شماره ۳-۳: تقسیمات سیاسی شهرستان قائن-----۱۱۰
- نقشه شماره ۴-۳: جهات توسعه شهر نیمبلوک در حال حاضر-----۱۱۷
- نقشه شماره ۱-۴: پهنه عمده تجاری - خدماتی-----۱۶۰
- نقشه شماره ۲-۴: پارک ها و مراکز تفریحی-----۱۶۱
- نقشه شماره ۳-۴: پهنه مراکز درمانی-----۱۶۱
- نقشه شماره ۴-۴: پهنه مراکز اداری و دولتی-----۱۶۲
- نقشه شماره ۵-۴: معابر شهر نیمبلوک-----۱۶۲
- نقشه شماره ۶-۴: ارزش املاک-----۱۶۳
- نقشه شماره ۷-۴: تراکم جمعیت-----۱۶۴
- نقشه شماره ۸-۴: فاصله از پهنه های مراکز درمانی-----۱۶۶
- نقشه شماره ۹-۴: فاصله از معابر درجه ۱-----۱۶۶
- نقشه شماره ۱۰-۴: فاصله از معابر درجه ۲-----۱۶۷
- نقشه شماره ۱۱-۴: فاصله از معابر درجه ۳-----۱۶۷
- نقشه شماره ۱۲-۴: فاصله از پهنه های اداری و دولتی-----۱۶۸
- نقشه شماره ۱۳-۴: فاصله از پهنه های مراکز تفریحی و پارک ها-----۱۶۸
- نقشه شماره ۱۴-۴: فاصله از پهنه های عمده مراکز تجاری - خدماتی-----۱۶۹
- نقشه شماره ۱۵-۴: لایه ارزش گذاری شده مراکز درمانی-----۱۷۱
- نقشه شماره ۱۶-۴: لایه ارزش گذاری شده مراکز تفریحی و پارک ها-----۱۷۲

- نقشه شماره ۴-۱۷: لایه ارزش گذاری شده مراکز اداری و دولتی-----۱۷۲
- نقشه شماره ۴-۱۸: لایه ارزش گذاری شده کاربری اراضی-----۱۷۳
- نقشه شماره ۴-۱۹: لایه ارزش گذاری شده املاک-----۱۷۳
- نقشه شماره ۴-۲۰: لایه ارزش گذاری شده معابر درجه ۱-----۱۷۴
- نقشه شماره ۴-۲۱: لایه ارزش گذاری شده معابر درجه ۲-----۱۷۴
- نقشه شماره ۴-۲۲: لایه ارزش گذاری شده معابر درجه ۳-----۱۷۵
- نقشه شماره ۴-۲۳: لایه ارزش گذاری شده تراکم جمعیت-----۱۷۵
- نقشه شماره ۴-۲۴: تلفیق لایه های ارزش گذاری شده در مدل تحلیل سلسله مراتبی-----۱۷۶
- نقشه شماره ۴-۲۵: پهنه های مناسب احداث پارکینگ-----۱۷۶
- نقشه شماره ۴-۲۶: همپوشانی وضع موجود پارکینگ ها و پهنه بهینه-----۱۷۷
- نقشه شماره ۵-۱: پهنه های مناسب احداث پارکینگ کامیون-----۱۹۵

نیاز جابه جایی انسان و کالا از یک نقطه به نقطه دیگر موجب به وجود آمدن واژه‌های جدید به نام حمل و نقل در گذشته های بسیار دور گردید. در مورد انسان، جابه جایی به طور عمده به دلیل نیازهای تجاری، اجتماعی، تفریحی یا فرهنگی انجام میگیرد و در ارتباط با کالا، علت اصلی جابجایی، عدم انطباق مکانی محل تولید و مصرف کالا بر یکدیگر میباشد یکی از نیازهای اولیه انسانی که با توسعه اقتصادی و اجتماعی دامنه گسترده تری پیدا کرده و امروزه جزء یکی از مظاهر تمدن به شمار می رود، مسئله حمل و نقل است. حمل و نقل اصولاً به یکی از روشهای حمل و نقل زمینی (اعم از جاده ای، ریلی و لوله ای، حمل و نقل آبی (دریایی)، حمل و نقل هوایی یا حمل و نقل ترکیبی انجام می شود. با توجه به در دسترس بودن، ارزانی و انعطاف پذیری حمل و نقل جاده ای، این روش حمل و نقل یکی از متداول ترین روشهای جابجایی مسافر و بار در سراسر دنیا است (شرکت حمل و نقل ماهان ترابر پارسیان، ۱۳۸۸: ۲). تمایل روزافزون جهانی نسبت به حمل و نقل جاده ای را میتوان در سه عامل عمده جست و جو نمود. اول آنکه در سالهای اخیر با ساخت شبکه راههای مدرن و بهتر شدن عملکرد وسایل نقلیه، حمل و نقل جادهای به صورت انقلابی وسیع کارایی افزونتری یافته است، دوم آنکه با توسعه اقتصادی ملتها اهمیت هزینه حملونقل کاهش یافته و توجه بیشتر معطوف به سرویس بهتر میباشد که این خود تاثیر قابل توجهی روی هزینه کل و توزیع دارد، سوم اینکه وقتی هزینه کل تولید مطرح می شود، اقتصادی بودن حمل و نقل ریلی اغلب به خاطر تاخیر در تحویل و سایر کمبودهای موجود در سرویس مورد تردید قرار گرفته و اهمیت عامل زمان در خصوص کالاهای فسادپذیر، رونق و اهمیت حمل و نقل جادهای را روزافزون مینماید. حتی زمانی که حمل با راه آهن ارزانتر از کامیون باشد، ممکن است به علت گرانی هزینه های توزیع باز هم حمل و نقل جاده ای انتخاب شود. از جمله ویژگیهای این شیوه سفر، انعطاف پذیری در انتخاب مسیر و مقدار بار، کنترل دائمی روی کالا در طی مسیر، امنیت نسبی بالا و ارزانی توام آن میباشد. عده ای معتقدند که جهش اقتصادی کشورهای توسعه یافته به دلیل اتخاذ روش های صحیح حمل و نقل بوده است. به این معنی که رشد و توسعه اقتصادی در ایجاد یک سیستم مطلوب حمل و نقل حایز اهمیت است و توسعه شبکه حمل و نقل نیز در رشد و توسعه اقتصادی هر کشور تاثیر می گذارد. توسعه و رشد اقتصادی منوط به توسعه بخش حمل و نقل (تجهیزات زیربنایی) و وجود وسایل نقلیه کافی (انواع ناوگان ترابری) و تسهیلات ارتباطی و خدمات وابسته به آن است و فعالیت های حمل و نقل از جمله فعالیت های اساسی و زیر بنایی رشد اقتصادی و لازمه تحول اقتصادی جامعه به حساب می آید. بخش حمل و نقل با هموار

کردن امر مبادله، موجبات رشد را هم در سطح ملی و هم در سطح جهانی فراهم می آورد و زمینه های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات ملی را افزایش می دهد. از سویی پارکینگ یکی از ۳ عنصر اصلی حمل و نقل شهری است. اغلب خودروهای سبک و سنگین باید در پایان انجام هر سفر، در محلی متوقف شوند. حتی در مناطقی که حمل و نقل همگانی سرویس دهی می نماید، خودروهای شخصی به عنوان وسیله نقلیه ارجح مطرح می باشند و لذا همواره تقاضای پارکینگ از روند رشد صعودی برخوردار است (بهبهانی و دیگران، ۱۳۸۴: ۲۰۰-۱۹۹). پارکینگ و خیابان ها یکی از کاربری های مهم از سطوح شهر ها هستند. وجود پارکینگ برای نظم بخشیدن به حرکت و توقف آسان و بدون مشکل در سفرهای ضروری درون شهر امری است بسیار مهم به خصوص که نظم شهری به معنی قرار دادن دو عنصر در محل مخصوص به خود یکی از چالش های مهم مهندسان ترافیک و شهر سازی است (آهوی، ۱۳۸۷: ۹).

هجوم وسائط نقلیه موتوری، به خصوص کامیون ها جهت یافتن مکانی در خیابان های فرعی و کوچه ها برای پارک وسائط نقلیه خود موجب ازدست رفتن فضای پارک برای ساکنین این کوچه و خیابان ها و به تبع درگیری های لفظی، فیزیکی و بدتر از همه شعارنویسی های رکیک بر درودیوار کوچه جهت هشدار به پارک کنندگان غریبه خواهد شد (قنبری واحد نژاد، ۱۳۸۸: ۱۸۸). از طرفی مکان یابی فعالیت ها و توانایی های یک منطقه را از لحاظ وجود زمین مناسب و کافی و ارتباط آن با سایر کاربری های شهری برای انتخاب مکانی مناسب برای کاربری خاص، مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهد. بنابراین مکان یابی پارکینگ چه برای کامیون و چه خودروهای سواری یکی از موضوعات مهم در برنامه ریزی شهری است، که این مکان ها باید به گونه ای انتخاب شوند که بالاترین کارایی با کمترین هزینه را داشته باشند. لذا به دلیل اهمیت این موضوع، بررسی نقش حمل و نقل برون شهری و مکان یابی پارکینگ خودروها در شهر نیمبلوک انتخاب شده است تا مکان بهینه برای پارکینگ ها در این شهر که تا کنون هیچ پارکینگی ندارد، مشخص گردد و الگویی برای مکان یابی سایر امور خدماتی شهر باشد.

این پژوهش در پنج فصل تهیه شده است که عنوان و شرح هر کدام به قرار زیر است:

فصل اول به عنوان کلیات تحقیق است که در آن به مواردی همچون بیان مسئله، ضرورت، اهداف،

سئوالات، فرضیه ها و پیشینه تحقیق و همچنین به تشریح چگونگی انجام مراحل تحقیق، روش تجزیه و تحلیل اطلاعات و فرایند تحقیق اشاره شده و در پایان نیز به عمده ترین مشکلات تحقیق حاضر پرداخته شده است.