تحلیل اثرات ساختار شبكه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

عباس کاظمی نکرمانی

کارشناسی ارشد چگرایی برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت

نویسنده مسئول، پست الکترونیکی: abbaskazemitakrami@gmail.com

تاریخ ارسال: 1398/10/25، تاریخ تایید: 1398/12/25

واژه کلیدی: 34

چکیده

شبكه معابر (شبکه ارتباطی) در شهرها کمتر از یک سوم از کل زمین های شهری را به‌خود اختصاص داده است و استخوان بندی شهر را تشکیل می‌دهد و بدون آن وجود شهر غیر ممکن است. در شبکه معابر شهری، نوع شبکه بندی و میزان مساحت آن است که کیفیت آن را تشکیل می‌دهد و کمیت و کیفیت آن بستگی به مدیریت شهر دارد. در واقع مدیریت شهری عبارت است از یک سازمان گسترده، متشکل از عناصر و اجزاء رسمی و غیررسمی مؤثر و ذیربین در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی و کالبدی جهات شهری با هدف اداره، کنترل و هدایت توزیع هم جابه و پایدار شهر مربوطه است. در این تحقیق به روش میدانی و کتابخانه ای به‌پرسی موضوع پرداخته شد. هدف اصلی تحقیق بررسی کمی و کیفی معابر در منطقه یک شهر رشت است. جامعه آماری ۲۰۰۰ نفر در منطقه مورد مطالعه از افرادی مرتبط با معابر شهری بودند و در هر یک از مناطق برسی‌شانه را تکمیل کردند. نتایج نشان داد که بافت قدیمی شهر رشت و عرض کم معابر و نزدیکی مبدأ و مقاطع ها به همدمگر و عرض کم خیابان و اجرای رو به بهبود و تجارت در معابر در ترافیک شهری و کندی و یا حتی ایست کامل تردد وسایل نقیب‌های ایجاد ترافیک شهر رشت موثر بود.
واژه‌ای کلیدی: معایب، شهر، مبادین، تقاطع، رشت

مقدمه
با توسع شهرها و روند رشد جمعیت ساکن در آنها توجه به عوامل آن و همچنین رفع مشکلات حاصل از این رشد فراوان‌ده همواره از دغدغه‌های مستلزم شریعی بوده است. حکمت توسع شهرها و توجه به ماسیون و مزايا و وجود ان تغییرات سرهمی در کشورهای دیگر از جمله ایران داشته است.

گسترده تفییم حمل و نقل عمومی و افرادی قودروها در شهر ضمن توسه شهرها موجب تغییر در کیفیت خیابان‌های شهری شده بطوریکه امرزونه در مناطق مختلف خیابان‌ها از نظر کمی و کیفی دارای تغییراتی حجم‌گیر شده اند خیابان و مسیرهای تردد از جمله فضاهای اجتماعی است که انسان ضمن ضریب نیازهای خود و تردد از آن به پخشش از نیازهای روخت خود پاسخ می‌دهد. عدم توجه به این نیازها و در کل عدم توجه کافی به طراحی شهری مشکلات فراوانی را برای حکم آنها بوجود می‌آورد. به همین دلیل در این تحقیق به بررسی مطالعات کمی و کیفی معایب شهری و ترافیک پرداخته شده است.

بیان مسئله
هر شهر به عنوان یک کل مشکل از کاربری‌هایی است که در کتاب یکدیگر زمین‌های شهری را شکل می‌دهد که هر یک از این کاربری‌ها به افتخای نیاز شرودن و خصوصیات فیزیکی شهر متفاوت از یکدیگر می‌باشد. شیشه معایب (شبکه ارتباطی) در شهرها کمتر از یک می‌آم و از کل زمین‌های شهری را به خود اختصاص داده است و استخوان بنی شری را تشکیل می‌دهد. که بدون آن وجود شهر غیر ممکن است در شبکه معایب شهری نوع شیشه بنی و میزان مساحت آن است که کیفیت آن از تسکیل می‌دهد و کمیت و کیفیت آن بستگی به مدیریت شهر دارد در واقع مدیریت شهری عبارت است از یک
تحليل اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

سازمان گسترده، متشکل از عناصر و اجزای رسمی و غیررسمی موثر و قوی در ابتدای مختلف اجتماعی، اقتصادی و کالبدی جنبش شهری با هدف اداره، کنترل و هدایت توسعه همه جانی و پایدار شهر مربوطه است. (رضوانتی، ۱۳۹۴)

حمل و نقل یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های شهری در کلان‌شهرها شناخته شده است. عملکرد سیستم حمل و نقل شهری تا حد زیادی وابسته به وجود یک سیستم کارآمد است. از نیازهای مهم برای جوامع ایجاد سیستم حمل و نقل کامل، منظم و گسترده می‌باشد. بنابراین انتظار می‌رود که سیستم حمل و نقل شهری با کیفیت بالایی برای جابجایی افراد و انتقال کالا وجود داشته باشد. برخورد با شبکه حمل و نقل پرپتی، هماهنگی و سازمان‌یابی از معارفات اصولی سنجش میزان توسعه‌یافته محسوب می‌شود. هرچه جابجایی بهبود یابد، فاصله‌ها کوتاه و هزینه نسبی کالا و خدمات کاهش می‌یابد (مرخصوصی، ۱۳۹۴). بدیهی است که پیشرفت و توسعه شهر نیز تابع و دنبال‌رو سیستم حمل و نقل است که به منظور رفع نیازهای اجتماعی و اقتصادی ایجاد شده است و از خدمات زیربنایی است که کلیت شهر و فرم شهر را تعیین می‌کند. مسیرهای حمل و نقل تعیین کننده توسعه فیزیکی شهرها به شمار می‌آیند به طور مثال خطوط اتوبوس‌رانی، ترامواهای پرتردد و خطوط راه‌آهن در توسعه نوآوری شهر مؤثر است. از آنگاهی که گسترش شبکه‌های حمل و نقل و فرم شهری وابسته به یکدیگر هستند، و با تغییر در فرم شهر، شبکه‌های حمل و نقل نیز تغییر می‌کند (عباسی، ۱۳۹۱). شکل گیری بافت یک شهر ارتباط مستقیم با شبکه معابر آن دارد و نوع هر یک از این بافت‌ها نیز متأثر از شکل گیری خیابان‌ها در داخل شهر است.

با توجه به شکل شهر رشت (شعاوی) و بافت قبیل‌یک و وجود کاربری های متفاوت و ایجاد کاربری‌های جدید در بافت قبیل‌یک و تجزیه و تحلیل مسائل
و مشکلات ترافیکی ناشی از اثرات شبکه معمار به دنبال بیان راهکاری مناسب و برنامه ریزی صحیح برای ایجاد معاصر جدید و اصلاح معاصر موجود.

پیشنهاد تحقیق
پوراحمد و عمرانزاده (1391)، به ارزیابی و ارائه راهکارهای توسعه سیستم حمل و نقل BRT در کلانشهر تهران با استفاده از مدل SWOT می‌پردازد. در ابتدا با توجه به وضعيت کارکردي سیستم حمل و نقل BRT براساس نظر مسائلی، کاربران سیستم، کارشناسان امر، ظریف‌ها و محدودیت‌های موجود مطالعه و پاسخ‌های علمی و راهکارهای توسعه آن ارائه گردیده. در نهایت، راهکار توسعه مناسب جهت رفع نقاط ضعف و بروخورده تهیه‌دادن، و تقویت نقاط قوت و بهره‌گری از فرصتهای موجود ارائه شده است.

حکم‌نیا (1390)، به نقش برنامه‌ریزی حمل و نقل بر اصلاح بافت کالبدی منطقه 8 تهران با استفاده از الگوی تحلیل SWOT برداخته است. تغییراتی که به واسطه برنامه‌ریزی حمل و نقل در منطقه اعمال مطالعه صورت گرفته است عبارتند از تغییرات معاصر، احداث بزرگراه‌ها و بکر همچنین ساماندهی معاصر احداث نقاط افق‌های غيرهمسطح، تغییر مسیر معاصر و تغییر کاربری از دیگر نمونه‌های آن به شمار می‌آید که بر بافت کالبدی منطقه آثار عمدی بر جای گذاشته است.

امینی‌نژاد و افتخاری (1390)، به موضوع حمل و نقل و ترافیک شهری، که همواره به عنوان مبحث کلیدی و اساسی در مطالعات شهری و ناحیه‌ای مطرح می‌باشد پرداخته است. در مباحث اولیه به بررسی مفاهیم اساسی درباره ترافیک و سپس به شناختی در مورد روابط علوم مختلف با مبحث ترافیک دست یافته است. در این پژوهش سعی شده است از هر دسته‌ی ورقی را به عارت بگیرد و در عین حال اgment و روانی و سادگی کافی را به همراه دارد.
تجربه اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

زیاری و همکاران (۱۳۹۰)، به ارزیابی سیستم حمل و نقل عمومی BRT شهر تبریز با استفاده از روش تحلیل عوامل استراتژیک SWOT برداخته است. این روش تحقیق مطالعه مبتنی بر روشکرد مشارکتی بوده و از طرف لیکرت به منظور تدوین و تحلیل پرسشنامه و رتبه‌بندی پاسخ‌ها استفاده شده است. در نهایت ممکن است قوت تفکیک مسیر و ویژه‌های نشر و عدم امکان تردد عابرین پیاده به جز در محله‌ای خاص بوده است، نقشه ضعف سیستم وجود قطع‌های هم‌سطح بسیار که باعث کندشدن سرعت و توقف‌های زیاد در مسیر می‌شود، فرصت ذکر شده، افزایش ایمنی ممبر و باند سوارو و اتومبیلها، به لحاظ کاهش دسترسی عابرین پیاده به خاطر نرده‌گذاری مسیر می‌باشد.

تحقیق پنجم (۱۳۹۰)، ارزیابی رویکرد تمرکز‌دایی در سازمان فضایی شهر شانگهای در چین و سیاست برنامهریزی شهری در یکی از شهر فووقالعده شلوغ تک‌مرکزی به مادشر شهر چندمرکزی برای غیرتمرکز قربن فعالیت‌های اقتصادی و جمعیت را دنبال می‌کند. بدین منظور تعداد زیادی از شهرهای اقماری در شانگهای برنامه‌ریزی شده که برای تمرکز‌دایی در بخش مرکزی شانگهای پیش‌بینی شده است با این هدف که مراکز مختلف اقتصادی، تجاری، اداری، مسکونی، بازرگانی و غیره به صورت مستقل تفکیک شده‌اند، در مناطق مختلف قرار داده‌اند که، به‌طور منطقه‌ای برآورد کننده جایگاه ذاتی که دارد برای قسمتی از فعالیت‌ها در شهر می‌شود. آن مراحل این برنامه‌ریزی کاهش ترافیک در آن منطقه می‌باشد و افراد مطالعه با نیاز‌های مختلف سکونت، اقتصادی، فرهنگی و غیره که احتیاج دارد به آن منطقه مراجعه می‌کنند که خود مزایا و معایبی را به دنبال دارد.

افندیزاده و مستوفی (۱۳۹۰)، به بررسی و ترکیبی تمرکز‌دایی از کلان‌شهر تهران در بهبود شاخص‌های ترافیکی، حمل و نقل و زیست‌محیطی پرداخته، و براساس برنامه‌های انجام شده به وضع مشخص شد که اعمال
سیاست‌های مربوط به تمرکزداشتی به عنوان یک سیاست بدون جایگزین در یک افق زمانی میان مدت و بلندمدت باشد مورد توجه ویژه قرار گیرد. با توجه به نتایج حاصل، فقط انتقال 15٪ از جمعیت کارمند شهر و خانواده‌هایشان به سایر شهرستان‌ها در نظر گرفته شده و از سوی دیگر هیچ گونه تغییراتی در زیرساخت‌ها و تسهیلات حمل و نقلی در محدوده مطالعاتی ملحوظ نشده بود.

همچنین به‌صورت سیاست مناسبی در شاخه‌های ترافیکی، حمل و نقل و زیست محیطی نشان داده شد. از اینرو در کلانشهر تهران تمرکزداشتی و انتقال بخشی از فعالیت‌های شغلی عمده به سایر شهرستان‌ها از اهمیت بسیاری برخوردار است.

نجزارزادگان (1388)، با رویکرد اقتصادی فضایی به بررسی و تحلیل دو ابزار سیاستی مهم (سیاست‌های دولت در بخش حمل و نقل و به طور خاص پارامتر بنزین و سرمایه‌گذاری دولت در این بخش) بر پیداهی نخست شهری در ایران در دوره‌ی 1385-1387 و همچنین مدل مورد استفاده برای داده‌های استاتیک در دوره‌ی 1379-1385 با استفاده از تکنیک اقتصادی فضایی, مدل تخمین زده شده است. نتایج حاصل حاکی از آن است که، برخاست

پارامتر بنزین در ایران، موجب افزایش نخست شهری شده و این به دلیل کمبود کهکشان حمل و نقل پیشرفته، گسترش و سراسری در شهر است. از طرف دیگر هر چه سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل افزایش یابد، طبق

یافته‌های تحقیق و مطالب با تنوری‌های اقتصاد شهری، از ميزان تراکم در نخست شهر کاسته شده و به سمت حد بهینهی خود حرکت می‌کند. همچنین

در ایران وابستگی فضایی مثبت بین نخست شهری استان‌های کشور وجود دارد؛ بنیای عامل ساخته‌ای استان‌ها دارای تاثیر مثبت مورد انتظار بر نخست شهری یکدیگر است که این مسئله از نتایج آزمون‌های خودبستگی فضایی

استنباط می‌شود.
توجه اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

نواحی و کفتاشی (1387)، بررسی برنامه‌ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توانسته پایدار شهر تهران را مورد بررسی قرار داده است. نتایج حاصل بیانگر آن است که، نگرش به برنامه‌ریزی حمل و نقل در مسیر نگرش کلان-شهری آن تحول بپیدا کرده است و حتی کاملاً دگرگون شده است. این برنامه-

ریزی دارای ویژگی‌هایی از جمله، استراتژی توانسته کلانشهری، جامعیت

برخورد از نظر مکانی و محتوایی، فراهم‌محوری، جامع‌گری، جستجوی

تغییر نظری و عرضه، پوشش هم‌زمان ظرف و مثابه حمل و نقل، شهرهندسی، اپتی‌دیزاین از فاکتور توانسته و اثرگذاری بر فاکتور توانسته است.

گیوچی (1385)، به بررسی تعیین میزان برگزی ارزیابی عامل‌کدور شبکه حمل و نقل یک‌سری راه‌کار‌های مربوط به برنامه‌ریزی حمل و نقل در شرایط ویژه‌ها

با دیدگاه جغرافیایی ارائه نموده است.

پوگا (2008)، به بررسی رابطه زیرساخت‌های حمل و نقل و تراکم اقتصادی

پرداخته است. زیرساخت‌های برون‌مرزی بیشتر موجب افزایش نابرابری بین و

در داخل مناطق می‌شود. سرمای‌گذاری در حمل و نقل و ارتباطات زمینه‌ها

برای افزایش قدرت، مدیریت و تولید بناه‌ها فراهم کرده و موجب افزایش

کارایی و وابستگی شرکت‌ها می‌شود. تراکم امکانات اقتصادی در یک منطقه با

شرایط و امکانات اولیه ضعیف هم می‌تواند برای منطقه منافع و هم

ضرایب داشته باشد. زیرساخت‌های حمل و نقل موجب افزایش مزیت‌ها در

شهرهای بزرگ می‌شود. بخصوصا که موجب کاهش هزینه‌های آنها می‌شود.

انواع مختلف سیستم‌های حمل و نقل اثرات منتفی‌تری خواهند داشت. سیستم-

موجب افزایش نخست شرکت‌های می‌شود در حالی که Hubandspoke

های سیستم‌های برون‌مرزی با افزایش سهولت در تجارت موجب کاهش نخست

شهری می‌شود.
هندرسون (2003)، یکی از محققین است که بیشترین مطالعه را در زمینه نخست شهری انجام داده است. به این ترتیب رسیده است که، نخست شهری معمولاً با هزینه‌های بسیار بالای حمل و نقل و مسکن در نخست شهرها همراه است و با جذب منابع که می‌باشد به دیگر شهرها و برای بهبود کیفیت زندگی آنها جذب می‌شود، کل نظام شهری کشورها را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهد. در نتیجه کیفیت زندگی در شهرها دیگر این کشورها روز به روز می‌رود. همچنین با استفاده از روشهای اقتصادسنجی جنین نظر می‌دهد که بسته به شرایط و ویژگی‌های کشورها، میزان بهینه‌ی نخست شهری وجود دارد بدلی صورت که نخست شهری کمتر و یا بیش از آن باعث زیان های قابل توجهی از نظر رشد اقتصادی می‌شود. وی میانگین شاخص نخست شهری (نسبت جمعیت شهر اول به کل جمعیت شهری کشور) را در سطح بین الملل 3/1٪ گزارش کرده و در مطالعات تطبیقی از این میانگین به عنوان میزان نخست شهری مورد اندازه‌گیری دانشگاهی و کمیک‌ها به‌کارگیری می‌شود.

به کارگیری سیاست‌هایی از جمله آزادسازی و تمرکزدادن بازارهای مالی و صدور مجوزهای مختلف، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بیشتر شهری، واگذاری امکانات به نهادهای منطقه‌ای و محلی از جمله استقلال مالی به آنها می‌تواند از تمرکز بیش از حد در نخست شهرها جلوگیری نمایند.

مبانی نظری تحقیق

ماهیت سیستم شهری و سیستم حمل و نقل شهری: سیستم حمل و نقل شهری عده‌دار برخی از بهترین دسترسی‌هایی است که بین این اتفاقات انجام می‌دهد. چون منطقه‌های مسکونی، تجاری، تولیدی، و ایندی، فرهنگی و غیره است. این سیستم در واقع امکان جابجایی نقدی، انسانی، گردانه‌ها و امکان جابجایی مختلفی که طبیعی از طریق شبکه‌های حمل و نقل صورت می‌گیرد را فراهم می‌سازد (صنعایی، 1378). سیستم حمل و نقل شهری دارای اجزای
مختلفی از جمله خیابان‌ها، پیاده‌روها، جراغ‌های راهنمایی، پایانه‌های اتوبوس- شهری، مترو، پارکینگ‌ها و غیره می‌باشد. هر کدام از این اجزاء در این کارکرد خاصی است کارکرد این سیستم ویسته به وجود زیرساخت‌های لازم و نیاز قرارگیری مناسب اجزاء مختلف آن و هماهنگی این اجزاء با یکدیگر است.

(مشگینی، 1388: 21-3). سیستم شهری و سیستم حمل و نقل شهری، شامل چهار سطح تحت‌البندی می‌باشد که هر یک از سطوح در ارتباط عمومی و افقی با دیگر زیرسیستم‌ها قرار دارد.

ارتباط جغرافیا و حمل و نقل شهری: حمل و نقل در جغرافیا در برگیرنده مفاهمی مانند محدودیت شهر و شیوه‌های حمل و نقل، مطالعه کمی جابجایی کالا، افراد و ارتباط بین حمل و نقل و سایر عوامل جغرافیایی است. اولین و پایدارترین موضوع مطالعاتی در این گروه، بررسی خود بیده حمل و نقل در جغرافیا است. نقش حمل و نقل به عنوانعامل تغییر جغرافیایی است. الگوی جغرافیایی شبکه‌های حمل و نقل را غالبًا می‌توان با الگوهای جغرافیایی سایر فعالیت‌ها مرتبیت یا همبسته‌دانست (امینی‌نژاد و افتخاری، 1390: 22). به دو دلیل عمده حمل و نقل مورد علاقه جغرافیادان است. اول آینده زیرساخت‌ها، ترمیمالها، تجهیزات و شبکه‌های حمل و نقل مکان‌ها در زمینه‌های محدودیت و در بعضی نقاط جغرافیایی اشغال کرده‌اند و پایه‌های اصلی سیستم فضایی پیچیده را تشکیل می‌دهند. دوم، از آنجا که جغرافیادان به دنبال تشخیص و تبیین روابط فضایی هستند، در این میان شبکه‌ها نیز به طور خاص مورد علاقه جغرافیادان است.

در واقع همین شبکه‌ها روابط منفی‌ها و مثبت‌های فضایی را می‌سازند. (رودریگو و همکاران، 2006: 5-2) گرچه ممکن است حمل و نقل به شرایط شهری منجر شود، اما رشد شهری نیز به نوبه خود به گسترش امکانات حمل و نقل می‌آید و انجامد. لذا اغلب جغرافیادان تأکید دارند که پیش از انتخابات صریح بین حمل و نقل و دیگر پیشنهادات را نیز می‌توان از طریق برقراری مدل کاملی از سیستم
تحت مطالعه نشان داد. همانند چگونگیسازی می‌باشد موضوعی انتقایی یا
هنگری اتخاذ کرده تا براساس آن عدم تعادلها و عدم کفایتی شکوه‌های حمل و نقل را تشخیص داده و خط‌پیش های تدارک بیشتر را پیشنهاد نمایند
(امینی نژاد و افتخاری، ۱۳۹۰:۱۳۴۰-۲۳).

مدیریت حمل و نقل شهری: مدیریت حمل و نقل شهری یکی از ارکان با
عناصر اصلی سیستم حمل و نقل شهری است. هدایت مجموعه عناصر سیستم
حمل و نقل در جهت اهداف و مسار از پیش تعیین شده می‌باشد. وظیفه اجرای
برنامه‌های حمل و نقل تدوین شده را داراست و در مقام اجرای نقش ارزیابی و
ارتقای عناصر سیستم را نیز بر عهده دارد. بنابراین تمامی تسهیلات مربوط به
حمل و نقل موجود به عنوان جزئی از یک سیستم واحد در نظر گرفته می‌شوند
و هدف آن مشخص نمودن هر یک از عوامل حمل و نقل در یک مجموعه
و جهت عمل مدیریت حمل و نقل شهری کل سیستم حمل و نقل درون شهری را در برمی-
گیرد. از وظایف بسیار مهم آن فراهم آوردن سیستم حمل و نقل عمومی
مناسب در شهر و مطالعه و برنامه‌ریزی مستمر برای افزایش کیفی و کمی آن
است (شاهی، ۱۳۸۳). هدف اساسی مدیریت حمل و نقل شهری به کار بردن
روش‌ها و اقداماتی جهت افزایش کیفیت و کمیتی سیستم حمل و نقل شهری به صورت بهینه، سریع، ارزان و
راحت و نیز بهترین و بیشترین استفاده از امکانات و تأسیسات موجود و بهبود
وضع جاده‌ها و خیابان‌ها است (علوی، ۱۳۷۵). در عین حال حفظ و برقراری
تعادل محیط‌زیست شهروی و این اهداف، در نهایت با پایش و تصفیه‌جویی در
منابع و انرژی و بالا بردن کیفیت زندگی حمل و نقل را نیز به دنبال داشته باشد
(برنی، ۱۳۷۶:۲۴). مسئله دیگر توجه به استفاده از منابع ترین ترکیب وسایل
مختلف حمل و نقل و ایجاد امکانات دسترسی عادلانه در شهر برای عموم و
تحلیل اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

خصوصاً اقشار کم درآمد از ضرورتهای مهم دیگر مدیریت حمل و نقل شهری است (علیوی، ۱۳۷۶).

روش انجام تحقیق

روش تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت و روش، روش توصیفی است و از نظر نوع، و تحلیل در شاخه همیستگی است. در این تحقیق برای جمع آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز، از روش میدانی بهره‌گرفته شده است. در پاره‌ای از موارد برای تحلیل بهتر اطلاعات به دست آمده از روشهای مختلف کتابخانه‌ای نیز استفاده شده است. در تحقیق حاضر کارمندان شهرداری، پرسنل راهنمایی و رانندگان جامعه آماری تحقیق را تشکیل می‌دهند. از آنجایی که در این تحقیق جامعه آماری نامحدود (نامشخص) و مقدار داده‌ها از نوع کمی است از فرمول کوکبران برای تعیین حجم نمونه استفاده می‌شود. روشی که پژوهشگر در این تحقیق برگزیده است با توجه به شناخت از جامعه آماری مورد بررسی نمونه گیری تصادفی در دسترس می‌باشد.

تجزیه و تحلیل

یافته‌های توصیفی

ساختار کلی نظام شبکه دسترسی در شهر رشت: شکه راه‌های شهری به منظور تردد و عبور و مرور احداث می‌گردد. بدین‌نحوی است که این شکه باید دارای سیستمی معین باشد تا حركت در آن بدنده کمترین تأخیری انجام پذیرد. از آنجا که شهر رشت دارای شکه معابر گسترده‌ای است و یا به تغییری به دلیل عدم شکل گیری مناسب آن ها و پیروی نمودن از قاعده مشخص، این گونه شکه معابر دارای تداخل های حرکتی بسیار هستند. نتیجه
بیان مسئله، حركت با تداخل زیاد، کندی حركت و تراکم بیش از حد وسایل نقلیه و کاهش سطح سربررسی دهی معبر خواهد بود. مرکزیت و تمرکز در شهر رشت، میدان شهرداری و سبزه میدان است. خیابان‌های شریعتی، علم الهی، امام خمینی، سعدی و به صورت چهار شعبه از مرکز به سمت خارج شهر امتداد دارند. شهر رشت تقیبیاً به ۱۲۰۰ هکتار برای سطح معابر خود نیاز دارد و با توجه به وسعت ۸۵۰۰۰ هکتاری شهر، معابر تقیبیاً ۲۷٪ سطح شهر را به خود اختصاص خواهد داد. اما در حال حاضر شهر رشت فقط در حدود ۱۷۰۰ هکتار معبر دارد و به ۱۶۰ هکتار معبر دیگر نیاز دارد.

نقش کاربری‌های معابر اصلی در محدوده مورد مطالعه: انواع کاربری‌ها در محدوده مرکزی شهر رشت اغلب در معابر اصلی و در ساختمان‌های بیش از دو طبقه مستقر شده است. این به دلیل برخورداری از دسترسی مناسب و امکان تجمع و تمرکز واحدهای تجاری همکاری و افزایش بهره وری استفاده از زمین با امکان استقرار کاربری‌های مختلف، مکمل و تبعی در کنار یک دیگر است. برای بررسی نحوه توزیع و همجواری کاربری‌ها از نقش کاربری استفاده نموده و این نقش مذکر نشان می‌دهد که این کاربری‌ها حول معابر دارای عملکرد شهری که عمداً معابر اطراف بازار، خیابان سعدی، خیابان امام خمینی، خیابان علم الهی و خیابان شریعتی مستقر شده است. این امر نشان دهنده شدت استفاده از زمین و نحوه تخصیص آن و عملکردهای معبر را تعیین می‌کند.

بررسی حجم ترافیک بخش مرکزی شهر رشت: در شهر رشت در وضعیت موجود هر ۷.۵ نفر در ارایه اپلیکیشن شخصی هستند بر اساس پیش بینی انجام گرفته با سال ۱۴۱۰ تعداد اپلیکیشن شخصی در رشت به یکصد هزار می‌رسد. با توجه به این که معمولاً تحلیل عملکرد شبکه معابر در مطالعات
تجزیه اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

ترافیک با استفاده از دو عامل اصلی، حجم و ظرفیت انجام می‌پذیرد (طرح جامع شهر رشت، 1385). معابر شهر در وضع موجود مستلزم آمارگیری از حجم ترافیک روزانه در مناطق مختلف و حساس شبکه می‌باشد. لذا آمارگیری با استفاده از سادات ترکم (اوج) صورت گرفت. از این جهت برای تهیه اطلاعات مورد نیاز از آمارگیری خیابانی به شیوه دستی استفاده شده است و از آمارهای روزانه ساعت اوج در سه مقطع زمانی، صبح، ظهر و عصر در تعداد صیقلان برداشته شده است. به این دلیل تعداد صیقلان انتخاب شده، چون تعداد هایی دیگر محدوده مورد مطالعه یا از سه جهت تردد داشته یا این که بعضاً از مسیرها یک طرف بوده است مانند تعداد معزول میدان که از سمت عکس آباد به سمت سه راهی بودن و یک مسیر یک طرف داشتن محدودیت آمارگیری را باعث نمود. تعداد معمول هم این شرایط را داشته بنا براین گرینه صیقلان برای آگاهی از شدت ترافیک در بخش مرکزی انتخاب شده است.

تغییرات حجم ترافیک در مناطق حساس و مهم شبکه که درای نقش عمده ای در جریان ترافیک دارند، متاثر از فعالیت‌های اجتماعی - اقتصادی ساکنان شهر است بر اساس این آمار به نظر می‌رسد انجام طرح هدفمند سازی پایانه در تردد وسایل نقلیه بر اثر نبودن و بی‌پریشیان ورودی به وسیله نقلیه مسیری می‌باشد و اوج ترافیک در سه زمان و ظهر و عصر مربوط به صحیح می‌باشد. می‌توان برداشت کرد که وسایل نقلیه وارد شده به مرکز شهر بعضاً از پرونده بشری (شهرهای اطراف) بوده است و هم چنین چون در فصل زمستان و سرما این برداشت انجام گرفته از تردد وسایل ورودی کاملاً شده است. که مسلمان‌ا در فصل گرم‌ا این فراوانی شدید می‌گیرد.

تعداد وسیله نقلیه وارد شده و خارج شده به مرکز شهر در میدان صیقلان را بر اساس نوع وسیله نقلیه نشان می‌دهد بر اساس آمار بیشترین وسیله نقلیه مربوط به سواری می‌باشد. برای بدست آوردن سطح سرویس و ظرفیت
خیابان‌های مرکز شهر با در نظر گرفتن طرفیت متوسط هر خط ۱۲۵۰ وسیله نقلیه در ساعت آماربرداری از حجم وسایل نقلیه در یک ساعت ضروری می‌باشد که نسبت بین حجم به طرفیت ملاک ارژایی طرفیت خیابان‌ها قرار گرفته است.

برای بدست آوردن وضعیت ترافیک معابر باپیستی در مسیر اول حجم ساعات پیک را در ورودی و خروجی بست آورده و این ساعات از صبح تا شب متغیر می‌باشد. قابل ذکر است که محاسبه سطح سرویس برای حالت های ایده آل که با حذف پارک‌های حاشیه‌ای و توقف های دویل در نحوه گرفته می‌شود در محدوده مورد مطالعه سطح سرویس خارج از استاندارد بوده است. تعیین طرفیت خیابان‌ها با در نظر گرفتن پارک‌های حاشیه‌ای و توقف های دویل محاسبه شده است. در پازیده‌های میدانی صورت گرفته در ایام سرد حال و بارندگی هایی که به علت شرایط جوی در شهر تحمیل می‌شود یکی از عوامل وابسته به ترافیک و کننده حرکت در مرکز شهر بارندگی‌های باشند که رابطه مستقیم با شیب خیابان‌ها و هدایت و جمع آوری آب‌های سطحی دارد.

بررسی وضعیت ترافیک شهر رشت: با تاکید بر وضعیت ترافیکی شهر رشت می‌توان اذعان کرد که یکی از بزرگترین و پیچیده ترین مشکلات شهری که هم اکنون گربه‌پیکر شهر رشت می‌باشد، ترافیک سنگین در شهر رشت و به خصوص در مسیر‌های مرکزی شهر می‌باشد که با وجود برنامه ریزی‌ها و طرح‌های ارائه شده در زمینه کنترل و بسیار کردن و وضعیت ترافیک این شهر در طول سال‌های اخیر همبستگی ترافیک سنگین در معابر و دیگر مشکلات مربوط به این وضعیت محسوس و چشمگیر می‌باشد. در شهر رشت که نقش یک مادر شهر را در استان گیلان ایفا می‌نماید مسئولیت‌ها و مشکلات زیادی دست به دست هم داده اند که هم در ایجاد و هم در تداوم مشکلات ترافیکی و حمل
توجه داشته باشید که در زمینه حل مسائل و معایب ترافیک شهر

- برنامه ریزی شهری نادرست و چیدمان غلط مراکز خدماتی شهر رشت
- عدم اصلاح نقاط حادثه خیز شهر
- چالش‌های مسیرهای پن ترافیک شهر رشت منطقه‌ی
- عدم مکانیابی پارک‌گاه داخل شهر مناسب با افراد و ساکنان نقلیه و
- جمعیت مراجعه کننده شهر
- قدر فرهنگ در ایجاد تراکم و اشباع ترافیک شهر رشت

میادین و معایب منطقه (معایب و محاسب)

جدول (4-1) جاده پیر بازار در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلایل اجتماعی-فرهنگی-اقتصادی</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td>جاده پیر بازار</td>
</tr>
<tr>
<td>و عرض محصولات ارگانیک و</td>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>محلی و حجم و تغذیهای بسیار</td>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td>جاده پیر بازار</td>
</tr>
<tr>
<td>بالا و با توجه به ترافیک بالا</td>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td>جاده پیر بازار</td>
</tr>
<tr>
<td>و بارک‌گاه مناسب آن توقف دوبعد</td>
<td>عرض معبر بسیار کم با پیچ</td>
<td>جاده پیر بازار</td>
</tr>
</tbody>
</table>
نظر فرهنگی که در روز طبیعت
بیمار دیده می شود استفاده از
شانه خاکی و خط اضطرار راه
هست که بر ترافیک تأثیر دارد و
در ورودی هر کندي حرکت را
به همراه دارد.

نتیجه 4-1 جاده پیربازار در منطقه

جدول (4-2) میدان قلی پور در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی، فرهنگی اقتصادی</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>میدان تاثیر منفی بر ترافیک ندارد مگر اینکه بار</td>
<td>میدان</td>
<td>میدان</td>
</tr>
<tr>
<td>ترافیکی از سمت خدمه پارک میدان را در</td>
<td>قلی پور</td>
<td>قلی پور</td>
</tr>
<tr>
<td>زمان پیک درگیر نماید.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
شایع‌ترین دلایل نواقص در سایر شهرها و شهرهای کوچک به دو دلیل اجتماعی و اقتصادی می‌باشد که در جدول زیر با ذیابی اشاره می‌شود.

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>دلایل اجتماعی مورد نیاز و اقتصادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>پلی پور</td>
<td>تأسیس بیمارستان پارس و همچنین ساختمان پزشکان</td>
<td>- در هر دو لاین رفت و برگشت لاین کندرو وجود دارد در مقایسه با مراکز استان های همچون مانند قزوین و اردبیل معاصر شرایطی درجه ۲ یا همان کمربندی از عرض بیشتری نسبت به کمربندی های شهر رشت برخوردار هستند ولی لاین کندرو در کمربندی آن شهرها کمتر دیده می‌شود و وجود لاین کندرو در معبری که خود با حجم سنگین خودروهای عبوری مواده است امر غیر ضروری نظر می‌رسد ولی لاین کندرو در این معبر به محل پارک</td>
</tr>
</tbody>
</table>
خودروها تبدیل شده است بخصوص در مقابل بیمارستان جدیدالاحداث
پارس بعلاوه بر اینکه حركت در خلاف جهت ترافیک عمده تخلیق است که در این معبیر به چشم می‌آید
خورده و مقابل کوچه وحدت ۲
پیشترین تصادفات جریحی و خسارتی را به ارمعان آورده است، لذا اصلاح
هندسی و جانبه جدید بریدگی‌ها در این بلوار و با حذف لاین کندرو ضروری به نظر می‌رسد.
جدول (4-4) میدان جهاد در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>نام محل</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>میدان جهاد</td>
<td>میدان جهاد</td>
<td>مورد و مشکل خاصی در این میدان از نظر ساختاری و کالبیدی به جشم نمی‌خورند در اکثر اوقات ترافیک‌های پیوسته در جهات مختلف شهر رشت حضور یافته.</td>
<td>مورد و مشکل خاصی در این میدان از نظر ساختاری و کالبیدی به جشم نمی‌خورند در اکثر اوقات ترافیک‌های پیوسته در جهات مختلف شهر رشت حضور یافته.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه ۴-۴ میدان جهاد در منطقه
جدول (4-5) بلوار شهید رجایی در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>محل ساختاری</th>
<th>دلایل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>بلوار شهید رجایی</td>
<td>بلوار شهید رجایی</td>
<td>با توجه به احداث زیرکردن تقاطع رجایی و طالقانی مشکل ترافیکی در این تقاطع مرتفع شده است ترافیک روان در این بلوار از اوقات حکم فرما است.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه ۴-۵ بلوار شهید رجایی در منطقه
جدول (۴-۲) میدان دانایی علی در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی-اقتصادی</th>
<th>دلیل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>وجود یک ساختار و بعده</td>
<td>میدان دانایی</td>
<td>علی</td>
</tr>
<tr>
<td>مبنا بر ارتباطی و ارتباطی که مردم برای</td>
<td>داتای</td>
<td>علی</td>
</tr>
<tr>
<td>خودروهای عروس به طرف دیگر که در محل</td>
<td>با خودرو چرخ می‌زند و در داخل</td>
<td>میدان به‌طور خودکار نشسته در</td>
</tr>
<tr>
<td>صندوق نزولات و جهت نقد اتفاق می‌گیرد.</td>
<td>در یک جمعیت متروکه آن می‌کنند.</td>
<td>میدان معاصر شهری در کشور</td>
</tr>
<tr>
<td>اصلاح ساختاری</td>
<td>در ایام ده‌روز اول محرم این مکان یکی از</td>
<td>میدان خارج شده است.</td>
</tr>
<tr>
<td>عزاداری</td>
<td>قطب های تجمع مردم برای عزاداری</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>حضرت ابا عبدالله الحسنی می‌باشد.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه ۴-۴ میدان دانایی علی در منطقه یک شهر رشت
جدول (4-۷) خیابان تلفنی در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلایل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>عرضه محصولات کشاورزی محلي از روسای اطراف حد</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>فاصل دانای علی تقطاع سردار</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>جنگل تلاقی سواری برای خرید محصولات ارگانیک در</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>این نقطه از شهر را افزایش داده</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>مضافا اینه پیاده راه توسط</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>دستفروشان دوره گرد تصرف</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>شده و عده ای از عابری به ناحیه از سواره رو براي عبور و مرور استفاده می کنند</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

از خیابان های قدیم رشت 
دارای عمر بالای ۵۰ سال 
هست مانند تمام خیابان های شریانی درجه ۲ عرض کم 
معبر تاثیر گذار بر ترافیک 
هست. ترافیک در این نقطه 
اكثر اوقات عادی و روان است. 

نقشه ۴-۷ خیابان تلفنی در منطقه یک شهر رشت
جدول (4-8) میدان سرگل در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>رینگ میدان بسیار بزرگ است. همچنین گرافی توسط یک پل توسط ساخته و نوار خطر ورودی میدان کم عرض و خودروها با سمت راست می‌باشد. سرگل هدایت می‌شود تا از رینگ میدان فاصله گرفته و چرخه خودروها دور میدان در زمان پیک ترافیک راحت تر انجام شود.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه 4-8 میدان سرگل در منطقه یک شهر رشت.
جدول (۹-۴) تقاطع فاز دوم معمول در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>دلیل ساختاری</th>
<th>دلیل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>تقاطع فاز دوم معمول</td>
<td>مورد و مشکل خاصی ندارد.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه ۹-۴ تقاطع فاز دوم معمول در منطقه

جدول (۹-۴) ۱۰ بلو صابین در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>دلیل ساختاری</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>پل صابین</td>
<td>رانندگان که برای دسترسی به بلوار انصاری و میدان ایستگاه انتقال از مسیر بلوار قلی‌پور استفاده از این پل را انتخاب می‌کنند یک پیپریز آمده در بلوار نامز بلافاصله از انتهای پل برسو پیپر با ترافیک مواجه می‌شوند به علت</td>
</tr>
</tbody>
</table>
اینکه دقیقاً در محل تلاقی انتهای پل با بلوار نماز گزاره‌ای در محل درازابند و زمینی خودروها نماز گزاره‌ای در محل درازابند و زمینی خودروها از میدان صابرین از زیر پل با خودروها بالای از میدان صابرین از زیر پل با خودروها بالای پل می‌خواهد در یک مسیر قرار گیرند با کم عرض بودن معبر و بیچ را به روی می‌شوند به عرض سواره رو و کم عرض پیاده رو زیاد عرض سواره رو و کم عرض پیاده رو زیاد تصادفات شدید هم در بالای پل زیاد به چشم می‌خورد. چرا که دوربین کنترل سرعت وجود ندارد و راننده‌ها با توجه به مسیر مستقیم و طول بودن پل با سرعت زیاد حرکت می‌نمایند و ناگهان در انتهای پل با ترافیک ساکن مواجه شده و تصادفات زنجیره ای زیادی به وجود می‌آید.

| 0 | بوستان ملت | 433.99 متر |

نتیجه‌گیری: 4-10 پل صابرین در منطقه
جدول (۴-۱۱) میدان فرشتگان در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
<th>دلیل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>جانباوری نامت EVP نام‌گذاری</td>
<td>میدان</td>
<td>میدان</td>
</tr>
<tr>
<td>پیک صبحگاهی و شامگاهی</td>
<td>میدان در ساعات پیک صبحگاهی و شامگاهی بخصوص در ۶ ماهه دوم سال</td>
<td>میدان در ساعات پیک صبحگاهی و شامگاهی بخصوص در ۶ ماهه دوم سال</td>
</tr>
<tr>
<td>با توجه به بازارچه‌ی مدارس و بانک‌ها</td>
<td>با توجه به بازارچه‌ی مدارس و بانک‌ها</td>
<td>با توجه به بازارچه‌ی مدارس و بانک‌ها</td>
</tr>
<tr>
<td>هاى پایبند و استفاده بیشتر مردم از</td>
<td>هاى پایبند و استفاده بیشتر مردم از انواع تجهیزات شخصی بلیط را وادار می‌کند</td>
<td>هاى پایبند و استفاده بیشتر مردم از انواع تجهیزات شخصی بلیط را وادار می‌کند</td>
</tr>
<tr>
<td>۲ روز در ۲ نوبت از مسیر بلیط گیلان</td>
<td>۲ روز در ۲ نوبت از مسیر بلیط گیلان</td>
<td>۲ روز در ۲ نوبت از مسیر بلیط گیلان</td>
</tr>
<tr>
<td>به سمت داخل میدان را مسدود نماید.</td>
<td>به سمت داخل میدان را مسدود نماید.</td>
<td>به سمت داخل میدان را مسدود نماید.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
جدول (۴-۱۲) میدان غزنوی در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی/فرهنگی/اقتصادی</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>میانگین با گلستان بسته شد و از حالت میدان خارج شده.</td>
<td>توسط پلیس با گلستان بسته شد و از حالت میدان</td>
<td>میدان غزنوی</td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقشه ۴-۱۲ میدان غزنوی در منطقه یک شهر رشت

جدول (۴-۱۳) بلوار گیلان در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی/فرهنگی/اقتصادی</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>یک نوجوان به بن بست نبودن و یک رنگ کامل و قرار داشتن در نقطه ای که به اصطلاح بالای شهر می باشد و ساکنان آن از نظر اقتصادی افراد موفق جامعه می باشد جوانان با خودروهای آنتن‌دار تا پاسی از شاب اقدام به پرسه زنی و دور دور می نمایند و همچنین در مراحل سنی و جشن‌های</td>
<td>بلوار گیلان</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
فصلنامه دانش انتظامی کیلان

صفحه 95 - سال هشتم، شماره 32، زمستان 98

ملی مانند چهارشنبه سوری و پیروزی های تیم های ملی فوتبال حjom افراد از سایر نقاط شهر به شهرک گلسرار و بلوار گیلان را مشاهده می کنند راه بنهای شدید را به وجود می آورد.

نفسه 4-13 بلوار گیلان در منطقه

جدول (4-14) بلوار اصفهان در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام محل</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>دلایل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>اصفهان</td>
<td>بلوار وسط معمار بی‌پناه است و عرض مفید معمار را تسخیر کرده و کم عرض بودن معمار بار در این نقطه بر ترافیک تأثیر منفی گذاشته است.</td>
<td>بلوار اصفهان</td>
</tr>
</tbody>
</table>
# جدول (4-15) تفاوت طالقانی معلم در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>تفاوت طالقانی معلم</th>
<th>دلایل ساختاری</th>
<th>دلایل اجتماعی/فرهنگی/اقتصادی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>التقش ۴-۱۴ اصلیان در منطقه</td>
<td>کشش بی‌پای ترافیکی در خیابان طالقانی به سمت سبزه میدان و دانشگاه علی در ساعات پیک وجود نداشته باشد به این دلیل راستگرد موقت</td>
<td>کشم نمایید با الین بردگی محدود به سمت داخل خیابان طالقانی حکم نمایید که این امر موجب جرگتش ترافیکی در این محل می‌شود در غیر اینصورت سبزه میدان نزدیک ترافیکی سطحین به سمت طالقانی خواهد بود و با این تدبیر چراز زمان جرگاز زن اضافه می‌گردد و گردش به داخل محل از سمت تفاوت سردار جنگل با زمان بیشتر انجام می‌پذیرد (همگرایی ۱۵ مسیر).</td>
</tr>
</tbody>
</table>
نفشه ۴-۱۵ تقاطع طالقانی معلم در منطقه

جدول (۴-۱۶) میدان معلم در منطقه یک شهر رشت

<table>
<thead>
<tr>
<th>دلیل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی</th>
<th>دلیل ساختاری</th>
<th>نام محل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>با توجه به نزدیکی به تقاطع طالقانی معلم عقیقه ترافیکی تقاطع ذکر شده میدان معلم را سریع درگیر می‌کند و نیاز به مرافقت همیشگی توسط پلیس دارد.</td>
<td>میدان معلم</td>
<td>معلم</td>
</tr>
</tbody>
</table>
تقلیل اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

**فرضیه ها**

میزان مناسب بودن کیفیت معابر منطقه مورد مطالعه از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، ۴/۸ درصد در حد خوب، ۱۸/۷ درصد در حد متوسط، ۵/۳ درصد در حد بد و ۱۶/۷ درصد در حد خیلی بد کیفیت معابر را مناسب نمی‌داند.

جدول ۱ از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>شماره</th>
<th>درصد</th>
<th>تعداد</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب</th>
<th>متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۱</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۸۰</td>
<td>۴</td>
<td>۶</td>
<td>۶</td>
<td>۸</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۸۷</td>
<td>۵۶۳</td>
<td>۸</td>
<td>۴</td>
<td>۶</td>
<td>۶</td>
<td>۸</td>
<td>۸</td>
<td>۸</td>
</tr>
<tr>
<td>۱۶/۷</td>
<td>۴/۸</td>
<td>۴</td>
<td>۴</td>
<td>۶</td>
<td>۶</td>
<td>۸</td>
<td>۸</td>
<td>۸</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معابر در منطقه ۱، ۱۱ درصد در حد خوب، ۴/۷ درصد در حد متوسط، ۳۱/۴ درصد در حد بد و ۱۰/۷ درصد در حد خیلی بد کیفیت معابر را مناسب نمی‌داند.
جدول ۷ از نظر و دیدگاه پایس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>تعداد ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۱۵</td>
<td>۶۵</td>
<td>۴۳</td>
</tr>
<tr>
<td>درصد</td>
<td>۰</td>
<td>۱۱</td>
<td>۴۷/۴</td>
<td>۱۰/۲</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معیار در منطقه ۱، ۴/۸ درصد در حد خوب، ۱۸/۷ درصد در حد متوسط، ۵/۳ درصد در حد بد و ۱۶/۶ درصد در حد خیلی بد کیفیت معیار را مناسب نمی دانند.

جدول ۸ از نظر و دیدگاه راندمگان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>تعداد ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۱۴</td>
<td>۵۹</td>
<td>۶۴</td>
</tr>
<tr>
<td>درصد</td>
<td>۰</td>
<td>۶/۵</td>
<td>۲۷/۴</td>
<td>۲۹/۸</td>
</tr>
</tbody>
</table>

میزان تأثیر عرض معیار را برای حمل و نقل شهری استاندارد

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معیار در منطقه ۱، ۱۱/۴ درصد در حد خوب، ۱/۲ درصد در حد متوسط، ۳/۳ درصد در حد بد و ۲۵ درصد در حد خیلی بد عرض معیار را مناسب نمی دانند.

جدول ۹ از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>تعداد ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۱۰/۴</td>
<td>۳۱/۳</td>
<td>۳۳/۳</td>
</tr>
<tr>
<td>درصد</td>
<td>۰</td>
<td>۲۵</td>
<td>۴۳/۴</td>
<td>۴۵/۴</td>
</tr>
</tbody>
</table>
تحليل اثرات ساختار شبکه معاصر شهری در ترافیک شهر رشت

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معاصر در منطقه ۱، ۷/۳ درصد در حد خوب، ۴۳ درصد در حد متوسط، ۳۷/۲ درصد در حد بد و ۱۲/۴ درصد در حد خیلی بد عرض معاصر را مناسب نمی دانند.

جدول ۱۰) از نظر و دیدگاه پلیس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۷/۳</td>
<td>۴۳</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، ۱/۵ درصد در حد خیلی خوب، ۷/۵ درصد در حد خوب، ۲۷ درصد در حد متوسط، ۳۲ درصد در حد بد و ۴۴ درصد در حد خیلی بد عرض معاصر را مناسب نمی دانند.

جدول ۱۱) از نظر و دیدگاه راندگان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۷/۵</td>
<td>۴۷</td>
</tr>
</tbody>
</table>

میزان تاثیر عرض کم خیابان برای حمل و نقل شهری استاندارد از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۱۸/۷ درصد در حد متوسط، ۴۳/۷ درصد در حد بد و ۳۷/۶ درصد در حد خیلی بد عرض کم خیابان را مناسب نمی دانند.
جدول ۱۲) از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>خوب</th>
<th>کشکل بدن</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>۱۸</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۷</td>
<td>۹۰</td>
<td>۱۰۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۸</td>
<td>۱۸۷</td>
<td>۱۲۳</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معاصر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۷/۱۷ درصد در حد متوسط، ۷/۱۸ درصد در حد بدن و ۷/۱۸ درصد در حد خیلی بدن عرض کم خیابان را مناسب نمی دانند.

جدول ۱۳) از نظر و دیدگاه پلیس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>خوب</th>
<th>کشکل بدن</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>۴۲</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۷</td>
<td>۷۰</td>
<td>۴۲</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۸</td>
<td>۵۱/۸</td>
<td>۵۱/۸</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خیلی خوب، ۷/۱۷ درصد در حد خوب، ۷/۱۸ درصد در حد متوسط، ۷/۱۸ درصد در حد بدن و ۷/۱۸ درصد در حد خیلی بدن عرض کم خیابان را مناسب نمی دانند.

جدول ۱۴) از نظر و دیدگاه رانتدگان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>خوب</th>
<th>کشکل بدن</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>۷۵</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۷</td>
<td>۵۰</td>
<td>۵۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>۷/۱۸</td>
<td>۴۹/۸</td>
<td>۴۹/۸</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰.۰۰۰۰</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

میزان مناسب بودن نزدیکی میادین در منطقه از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۷/۱۸ درصد در حد بدن و ۷/۱۸ درصد در حد خیلی بدن عرض کم خیابان را مناسب نمی دانند.
جدول ۱۵) از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب</th>
<th>متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۴</td>
<td>۰</td>
<td>۲۵</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۰</td>
<td>۳</td>
<td>۸۳</td>
<td>۵۲</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۴/۲ درصد در حد متوسط، ۴/۸ درصد در حد بد و ۴/۹۷ درصد در حد خیلی بد نزدیکی میادین را مناسب نمی‌دانند.

جدول ۱۶) از نظر و دیدگاه پلیس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب</th>
<th>متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۳</td>
<td>۰</td>
<td>۸۸</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۰</td>
<td>۲۴</td>
<td>۱۸/۲</td>
<td>۴۹/۴</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خیلی خوب، ۱۳/۵ درصد در حد خوب، ۲۷/۴ درصد در حد متوسط، ۴۰ درصد در حد بد و ۲٪ درصد در حد خیلی بد نزدیکی میادین را مناسب نمی‌دانند.

جدول ۱۷) از نظر و دیدگاه راننده‌گان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب</th>
<th>متوسط</th>
<th>بد</th>
<th>خیلی بد</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۰</td>
<td>۹۴</td>
<td>۶</td>
<td>۲۹</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>۰</td>
<td>۴۰</td>
<td>۱۳/۵</td>
<td>۴۳/۷</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
<td>۰</td>
</tr>
</tbody>
</table>
نقش مدیریت شهری در اندازه معاوز شهری
از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاوز در منطقه 1، 0/14 درصد در حد خیلی خوب، 0/025 درصد در حد متوسط، 0/083 درصد در حد بدن مال در حد خیلی به مدیریت شهری در اندازه معاوز شهری را مناسب می‌دانند.

جدول 18) از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>بدن خیلی</th>
<th>خیلی متوسط</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه 1</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>25</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>درصد</td>
<td></td>
<td>0/025</td>
<td>0/83</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معاوز در منطقه 1، 0/17 درصد در حد خوب، 0/32/8 درصد در حد متوسط، 0/30/6 درصد در حد بدن و 0/5/5 درصد در حد خیلی به مدیریت شهری در اندازه معاوز شهری را مناسب می‌دانند.

جدول 19) از نظر و دیدگاه پلیس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>بدن خیلی</th>
<th>خیلی متوسط</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه 1</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>25</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>درصد</td>
<td></td>
<td>0/025</td>
<td>0/83</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاوز در منطقه 1، 0/28 درصد در حد خیلی خوب، 0/34/9 درصد در حد متوسط، 0/29/8 درصد در حد بدن و 0/5/5 درصد در حد خیلی به مدیریت شهری در اندازه معاوز شهری را مناسب نمی‌دانند.
جدول 20) از نظر و دیدگاه رانندگان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>شماره بدلیل خواب</th>
<th>متوسط بدلیل خواب</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه 1</td>
<td>11/0</td>
<td>6/0</td>
<td>59/0</td>
</tr>
<tr>
<td>21/0</td>
<td>27/0</td>
<td>29/0</td>
<td>64/0</td>
</tr>
<tr>
<td>7/0</td>
<td>39/0</td>
<td>34/0</td>
<td>59/0</td>
</tr>
<tr>
<td>11/0</td>
<td>21/0</td>
<td>29/0</td>
<td>8/0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

نقش مدیریت شهر در ترافیک شهر

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه 1، 43/0 درصد در حد خواب، 17/0 درصد در حد خواب، صفر درصد در حد بدلیل و صفر درصد در حد خواب بدلیل مدیریت شهری در ترافیک شهر را مناسب می‌دانند.

جدول 21) از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>شماره بدلیل خواب</th>
<th>متوسط بدلیل خواب</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه 1</td>
<td>0/0</td>
<td>19/0</td>
<td>21/0</td>
</tr>
<tr>
<td>30/0</td>
<td>38/0</td>
<td>39/0</td>
<td>0/0</td>
</tr>
<tr>
<td>11/0</td>
<td>16/0</td>
<td>48/0</td>
<td>7/0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معاصر در منطقه 1، 3 درصد در حد خواب، 20 درصد در حد متوسط، 28/0 درصد در حد بدلیل و 11/5 درصد در حد خواب بدلیل مدیریت شهری در ترافیک شهر را مناسب نمی‌دانند.
جدول (۲۲) از نظر و دیدگاه پلیس

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>بد خوب</th>
<th>بد خیلی</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۱۶</td>
<td>۳۹</td>
<td>۴۱</td>
<td>۲۷</td>
<td>۳</td>
<td>۱۱/۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، ۱۲/۹ درصد در حد خیلی خوب، ۲۴/۶ درصد در حد خوب، ۱۹ درصد در حد متوسط، ۳۱ درصد در حد بد و ۱۱/۵ درصد در حد خیلی بد هدف‌داردی زمانی که ممکن است در ترافیک شهر را مناسب نمی‌دانند.

جدول (۲۳) از نظر و دیدگاه رانندگان

<table>
<thead>
<tr>
<th>شرح</th>
<th>خیلی خوب</th>
<th>خوب متوسط</th>
<th>بد خوب</th>
<th>بد خیلی</th>
<th>تعداد</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>منطقه ۱</td>
<td>۲۵</td>
<td>۶۷</td>
<td>۴۱</td>
<td>۲۱</td>
<td>۹/۱۳</td>
<td>۱۱/۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

بحث و نتیجه‌گیری

براساس نتایج بدست آمده می‌توان نتیجه گیری کرد که ساختار شبکه ارتباطی و خصوصیات کالبدی و جمعیتی شهر و ناکارآمدی برنامه ریزی یا ترجیح‌های ارائه‌دهنده و نیز زیبای ساخت های مناسب در زمینه مسائل و عوامل ترافیک شهر و کلیه مسائل اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی به عنوان عوامل دخیل در ایجاد معیار ترافیک شهر رشت نقش بسزایی را ایفا می‌کند در کل عملیات ترافیک در شهر رشت ریشه ای بسیار مهم دارد. جراحه موضوعات و علل مختلف در روند افزایش حوادث ترافیکی دخیل می‌باشد. اما مهم بودن برخی موضوعات و عدم توجه مسئولین باعث بوجود آمدن یک معیار شهری به نام
توجه: تحلیل اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

تراکم ترافیک می‌شود، مع و وصف می‌طلبند. نواض و معایب اعلامیه یک به
یک با تلاش سازمان‌های مربوطه مرتفع گردید.

فرضیه 1: بافت قدیمی شهر رشت و عرض کم معایب باعث ترافیک می‌شود.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معاصر در منطقه ۱، ۱۰/۴ درصد
در حد خوب، ۳/۷ درصد در حد متوسط، ۲/۷ درصد در حد بد و ۲۵ درصد در حد خفیف به
عرض معایب را مناسب نمی‌دانند.

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معایب در منطقه ۱، ۲۳/۷ درصد در حد خوب، ۴۳ درصد
در حد متوسط، ۴/۳ درصد در حد بد و ۱۲/۴ درصد در حد خفیف به
عرض معایب را مناسب نمی‌دانند.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معایب در منطقه ۱، ۱۵/۵ درصد در
حد خفیف خوب، ۶/۷ درصد در حد خوب، ۲۷ درصد در حد متوسط، ۳۲ درصد در حد بد و ۴/۴ درصد در حد خفیف به
عرض معایب را مناسب نمی‌دانند.

بنابر این، تأثیر بافت قدیمی شهر رشت و عرض کم معایب باعث ترافیک شده
و فرضیه فوق تایید می‌گردد.

فرضیه ۲: نزدیکی مبادین و تقاطع‌ها به هم‌دیگر و عرض کم خیابان باعث
کندی تردد می‌شود.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معایب در منطقه ۱، صفر درصد
در حد خوب، ۸/۷ درصد در حد متوسط، ۴/۲ درصد در حد بد و ۷/۶ درصد
در حد خفیف به عرض کم خیابان را مناسب نمی‌دانند.

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معایب در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب،
۷/۶ درصد در حد متوسط، ۵/۹ درصد در حد بد و ۳۰/۶ درصد در حد
خفیف به عرض کم خیابان را مناسب نمی‌دانند.
از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خیلی خوب، ۲/۷ درصد در حد خوب، ۲/۷ درصد در حد متوسط، ۴۹/۸ درصد در حد بد و ۱۲/۶ درصد در حد خیلی بد عرض کم خیابان را مناسب نمی دانند.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۸/۳ درصد در حد متوسط، ۳۹/۷ درصد در حد بد و ۵۲ درصد در حد خیلی بد نزدیکی میادین را مناسب نمی دانند.

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خوب، ۳/۴ درصد در حد متوسط، ۴۸/۲ درصد در حد بد و ۴۹/۴ درصد در حد خیلی بد نزدیکی میادین را مناسب نمی دانند.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، صفر درصد در حد خیلی خوب، ۱۳/۵ درصد در حد خوب، ۴۳/۷ درصد در حد متوسط، ۴۰ درصد در حد بد و ۲/۸ درصد در حد خیلی بد نزدیکی میادین را مناسب نمی دانند.

بنابر نتایج، نزدیکی میادین و تکثیر ها به همدمیگر و عرض کم خیابان باعث کندی تردد شده و فرضیه فوق تایید می گردد.

فرضیه ۳: مکان یابی نادرست و احداث ساختمان های اداری و تجاری در معابر پر ترافیک شهری بر کندی و یا حتی ابست کامل تردد و سایر نفله موثر بوده است.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، ۱۵/۵ درصد در حد خیلی خوب، ۱۴/۲ درصد در حد خوب، ۲/۷ درصد در حد متوسط، ۱۴/۶ درصد در حد بد و صفر درصد در حد خیلی بد تنش مدیریت شهری در مکان یابی ساختمانهای اداری و تجاری را مناسب می دانند.
تحقیق اثرات ساختار شبکه معابر شهری در ترافیک شهر رشت

از نظر و دیدگاه پلیس کیفیت معابر در منطقه ۱، ۱۷/۷ درصد در حد خوب، ۲۱/۲ درصد در حد خوب، ۲۷ درصد در حد متوسط، ۳۰ درصد در حد بد و ۱۰/۱ درصد در حد خیلی بد نقض مدیریت شهری در مکان پایی ساختمانهای اداری و تجاری را مناسب نمی‌دانند.

از نظر و دیدگاه کارشناسان شهرداری کیفیت معابر در منطقه ۱، ۱۱/۱ درصد در حد خیلی خوب، ۲۴/۲ درصد در حد خوب، ۲۷/۷ درصد در حد متوسط، ۲۴/۴ درصد در حد بد و ۱۱/۶ درصد در حد خیلی بد نقض مدیریت شهری در مکان پایی ساختمان‌های اداری و تجاری را مناسب نمی‌دانند.

بنابر نتایج، مکان‌پایی نادرست و احداث ساختمان‌های اداری و تجاری در معابر بر ترافیک شهری باعث کندی و یا حتی ایست کامل تردد و سایل نقلیه می‌شود و در مورد فوق تابعی ساختمان‌ها.

پیشنهادها

اما پیشنهاد می‌گردد که موارد زیر می‌تواند در کاهش تراکم ترافیک در شهر رشت موثر باشد:

۱) ایجاد رینگ چایگیرین هسته مرکزی شهر با توجه به تبدیل شدن میدان شهرداری، پیاده راه، که این امر بار ترافیک شهر را به کمربندی ها و مسیرهای دسترسی محل سوق داده است.
۲) اصلاح هندسی و حذف تقاطع، میدانی و دور برگردان های که دارای نقض ساختاری می‌باشند و عملکرد مناسبی در زمان اوج ترافیکی ندارند.
۳) استناده قابلیت نشدن برخی از ادارات و بانک‌ها در بحث صلاحیت ترافیکی صرفه.
4) پایتخت کار بودن سازمان‌ها از جمله شهرداری در خصوص تهیه علائم ترافیکی مورد نیاز و تهیه بنرها و پوستر‌های آموزشی و منصوب در نقاط اصلی شهر.

5) فرهنگ سازی ترافیک در شهر و شهرنشینی‌نشینی رشت و آموزش رانتگان و عابرین پاده توسط اداره فرهنگ ترافیک راهنما رانندگی با هماهنگی معاونت اجتماعی ارشاد ناجا از طریق صداوسیما و سایر سازمان‌ها

منابع

- ضرورتی سعیدی نوید، دیربرد اجرای سیستم‌های اندازه‌گیری و سازمان‌های ممکن برای مدیریت شهری، ترجمه نوید ضرورتی سعیدی، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی کشور، تهران (1373).

- تصویری سعیدی، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی کشور، تهران، (1373).

- شکاری، علی‌اصفهانی، برنامه‌ریزی و مدیریت سازمان‌های محلی و شهرداری‌ها، انتشارات جهان فدا، مشهد (چاپ اول، 1386)

- علی‌اصفهانی، علی‌اصفهانی، مدیریت سازمان‌های محلی و شهرداری‌ها، انتشارات جهان فدا، مشهد (چاپ اول، 1386).

- مشهدی زاده دهقانی، ناصر (1374). تحلیلی از ویژگی‌های برنامه ریزی شهری در ایران، تهران ترکیب انتشارات.

- همچنین، انتشارات دانشگاه تهران (1373).

- دکتر و هیل، مارتفاع، فرهنگ مدیریت، ترجمه محمد صنایی، مرکز آموزشی مدیریت دولتی (1377).

- پاول هری، بلانکز، وکت ایچ، مدیریت رفتار سازمانی، ترجمه فاضل کامی، جلد سوم، موسسه انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران (1371).
Analysis of the Effects of Urban Road Network Structure on Rasht Traffic

Abbas kazemi takrami

Abstract
The network of roads (communication networks) in cities accounts for less than one third of the total urban land and forms the city's bone formation. Without which the existence of a city is impossible in the urban network of cities, the type of networking and the size of its area, which is its quality and its quantity and quality depends on the management of the city. In fact, urban management is a large organization consisting of Official and informal elements and components that are relevant and influential in various social, economic and physical aspects of urban life, aiming at the management, control and guidance of the city's comprehensive and sustainable development. In this research, the field and library method has been studied. The main objective of the study is the quantitative and qualitative study of the passages in the district of Rasht city. The statistical population of the people in the study area was from people who were associated with urban roads. In each of the regions, they completed the questionnaire. The results show that the old texture of Rasht and the low width of the roads and the proximity of the squares and intersections to each other and the low street width and incorrect location of office buildings and commercial buildings in traffic jams Urban and / or even vehicle traffic has been effective.

Keywords: Roads, city, squares, intersection, District 1, Rasht city