ترافیک پاییزی پایتخت

پاییز که می‌آید بـار ترافیکی تهران افزایش پیـدا می‌کند. ناوگان حمل‌ونقل عمومی از تمـام ظرفیت خود برای میزبانی مسـافران جدید ناوگان اسـتفاده می‌کند. راهکارهای هم برای مدیریت سـفر پیش‌بینی می‌شود. بررسی مقایسه ترافیک مهر و شهریور سال ۱۴۰۲ افزایش بار ترافیکی را به خوبی نشان می‌دهد. معابر پرترافیک پایتخت هم که رکوردداران ترافیک هسـتند، مشـخص است. راهکارهای مدیران شهری هم برای کنترل ترافیک مهر ماه هر سال ثابت است.

محسـن هرمزی سرپرسـت معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شـهرداری تهران درباره اقدامات شـهرداری برای مهر امسـال می‌گوید: قریب دو هزار دسـتگاه اتوبوس در خطوط فعال بودند. در متروی نیز شـش رام قطار به ناوگان ما اضافه شد، قریب به ۱۹۰ دستگاه ون نیز به شهر اضافه شده است. همچنین استفاده از خدمات حمل‌ونقلی برای محصلان در مهرماه رایگان اسـت و دیگر شهروندان هـم اگر از بسـتر الکترونیک اسـتفاده کننـد از تخفیف ۳۰ درصـدی بهره‌مند می‌شوند.

او مهر امسـال را ماه حمل‌ونقل در تهران نامید و گفت: بهره‌برداری از شش رام قطار اورهال‌شده و اتوبوس‌های بازسازی‌شده و افتتاح متروی میدان کتاب و تحویل سه ایستگاه در خط ۶ مترو ظرفیت جابه‌جایی مسافر را افزایش می‌دهند.

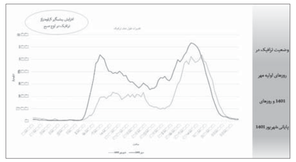
مسـئله شناورسـازی سـاعت کار ادارات، رایگان‌کردن حمل‌ونقل عمومی و تخفیـف ۳۰ درصدی خرید بلیت از سـامانه «شـهرآرا» از جمله تصمیمات شهرداری برای کاهش ترافیک پاییزی بود.

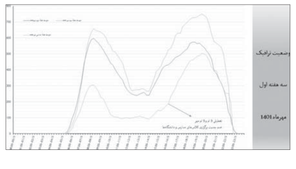
پلیس راهور ۳۵۰ نقطـه دارای گره ترافیکی مدارس را معرفی کرد که برای مدیریت ترافیک این نقاط برنامه‌ریزی شود.

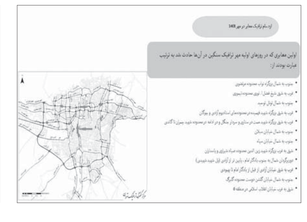
۳۰۰ مدرسـه که در معابر اصلی و پرتردد قرار دارند شناسـایی شد. به گفته مسئولان پلیس راهور ۱۶۶ کلوگاه ترافیکی در بزرگراه‌ها و مناطق شناسایی شده و برای رفع آنها در حوزه مهندسی ترافیک اقدامات مؤثری صورت گرفته است. برای کنترل وسـایل نقلیه باری فعالیت سامانه باربر از صبح ممنوعیت ورود کامیون‌هـای غیـر از کامیون‌های حمل آرد و مواد سـوختی بـه محدوده‌های ممنوع تهران اجرا شـد. اما راهکار دیگری که شـهرداری برای مدیریت ترافیک دنبال می‌کند تغییر طرح ترافیک تهران است.

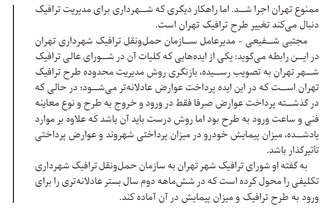
مجتبی شـفیعی - مدیرعامل سـازمان حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران در ایـن رابطه می‌گوید: یکی از ایده‌هایی که کلیات آن در شـورای عالی ترافیک شـهر تهران اسـت که در این ایده پرداخت عوارض عادلانه‌تر می‌شـود؛ در حالی که در گذشـته پرداخت عوارض صرفا فقط در ورود و خروج به طرح و نوع معاینه فنی و ساعت ورود به طرح بود اما روش درست باید آن باشد که علاوه بر موارد یادشـده، میزان پیمایش خودرو در میزان پرداختی شهروند و عوارض پرداختی تاثیرگذار باشد.

به گفته او شورای ترافیک شهر تهران به سازمان حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تکلیفی را محول کرده است که در شش‌ماهه دوم سال بستر عادلانه‌تری را برای ورود به طرح ترافیک و میزان پیمایش در آن آماده کند.









«شرق» در پرونده‌ای ویژه، گره‌های حمل‌ونقل پایتخت را در پاییز بررسی کرد

بلای ترافیک

نوراحسـینی: «عمرمان پشت فرمان این خودروها بی‌برکت شده اسـت»؛ این را راننده تاکسی‌ای می‌گوید که هرروز ساعت‌ها پشـت ترافیک طولانی اتوبان همت معطل می‌ماند. می‌گوید نیمه‌شب هم این اتوبان ترافیک دارد و روز تعطیل و غیرتعطیل ندارد؛ اما ترافیک نیمه دوم انگار نمی‌خوابد. اتوبان گاهی قفل می‌شود. می‌گوید چندسالی است که زمان‌های اوج ترافیک دست از کار می‌کشد و ساعت سه بعدازظهر دیگر کار را تعطیل می‌کند. تابستان گاهی شب‌ها دوباره به امید خیابان خلوت چند مسافر می‌برد اما نیمه دوم سال ترافیک شبانه طولانی‌تر می‌شود. رسم سال‌های دراز است که با آغاز سال تحصیلی جدید ترافیک تهران ۳۰ درصد افزایش پیدا می‌کند. نه خیابان ظرفیت خودروی جدیدی را دارد، نه ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی. در ایستگاه‌های اتوبوس جمعیت زیادی منتظر اتوبوسی است که فضای خالی برای مسافر تازه داشته باشد. پسر جوانی که مسافر هرروزه اتوبوس‌های تندروی ونک است، می‌گوید غروب‌ها گاهی بیش از نیم‌ساعت هم منتظر می‌ماند تا سوار اتوبوس شود. این دردِ دل مسافر دیگری در خط چمران هم هست. یکی از مسافران مترو در ایستگاه امام خمینی هم می‌گوید: گاهی مسافران به اندازه‌ای هستند که احساس خطر می‌کنم. حتی جای ایستادن در ایستگاه وجود ندارد و این نگرانی هست که به محوطه ریلی قطار سقوط کنید؛ به‌ویژه اگر دریکی از ایستگاه‌ها قطار دچار نقص فنی شود؛ در این مواقع جمعیت در ایستگاه‌ها به مرز انفجار می‌رسد. به گفته مسئولان شهری درحال‌حاضر کمتر از ۳۰ درصد تردد‌های روزانه در تهران با حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود و حدود ۷۰ درصد با خودروی شخصی.

عکس: حسن شیروانی/ ایرنا

چاره معاون جدید برای ترافیک شبانه

محسـن هرمزی سرپرسـت معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شـهرداری تهران درباره مهار ترافیک شـبانه تهران تنها پیشـنهادی کاهش استفاده از خودروی تک‌سرنشین است. او می‌گوید: برای کاهش ترافیک شبانه باید مردم به کمک ما بیایند و خودروهای تک‌سرنشین کاهش پیدا کند. در این زمینه رسـانه‌ها هم باید کمک ما بیایند. با دولت و شورای عالی ترافیک درباره خودروهای تک‌سرنشـین برنامه‌ای داریم، تا اقدامات ویژه‌ای انجام شود؛ زیرا عمده ترافیک تهران به دلیل خودروهای تک‌سرنشین است.

ترافیک کم‌تر تهرانی‌ها را شکست

یهمن سال گذشته بود که شـهردار تهران اعلام کرد که تا سال آینده کمر ترافیک پایتخت را می‌شکنیم. او امسال در روزهای نخست مهرماه اعلام کرد با ورود اتوبوس‌های جدید و افتتاح ایستگاه‌های مترو و واگن‌های اورهال‌شده، هم کمر ترافیک پایتخت خواهد شکست و هم وضعیت آلودگی هوا بهبود پیدا خواهد کرد اما حقیقت این است که اتوبوس‌های وارد‌شده به ناوگان با نیازهای واقعی تهران فاصله زیادی دارند.

مشـخص نیسـت تهرانی‌ها روزانه چقدر از عمر خود را پشـت ترافیک می‌مانند. آمارها در این حوزه قدیمی اسـت. محسـن هرمزی درباره‌اش گفته اسـت: مطالعه به‌روز در این زمینه انجام نشـده. این موضوع یکی از تکالیف سـازمان حمل‌ونقل و ترافیک اسـت و مقرر شـده تا پایان سـال جاری مطالعات مربوط به شـاخص‌های ترافیکی را به‌روز کند. متاسفانه به‌واسطه طرح سـوگند و ارزش‌های کذشته، مطالعه جدیدی درباره این شاخص انجام نشده است اما به سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تکلیف کرده‌ایم که موضوع را بیگیری کند و اکنون در مرحله ارزیابی مشـاور قرار دارد. به‌این‌ترتیب تا پایان سال جاری نتایج این مطالعه اعلام خواهد شد.

آخرین آمار منتشرشـده در این حوزه مربوط به دو سـال پیش و انتظار ۳۱دقیقه‌ای اسـت. در گزارش دیگری هم که مربوط به سـال ۹۶ اسـت، میزان اتلاف وقت روزانه تهرانی‌ها در سفرهای کاری و تحصیلی ۵۵ دقیقه اعلام شـده و این در حالی بود که شـهروندان در کشـورهایی که بهترین وضعیت را در این رتبه‌بندی داشـتند، حدود ۲۰ دقیقه از زمان خود را در ترافیک تلف می‌کردند.

دردی که درمانی ندارد

سـاکنان این شـهر ترافیک تهران را دردی بی‌درمان می‌دانند، به اعتقاد آنها زمانی که ناوگان حمل‌ونقل عمومی تقویت می‌شود و هر روز نیز به تعداد خودروها افزوده می‌شود، نمی‌توان امیدی به خلوتی معابر پایتخت داشت.

به گفته کارشناسـان، انباشـتگی خودرو در شـهر و معابر پایتخت باعث شده که امروز از سـوی مسئولان و کارشناسان مختلف، تعداد خودروها چهار تا شـش برابر ظرفیت معابر پیش‌بینی می‌شود. در این شرایط رفتار و فرهنگ ترافیکی رانندگان هم بیش از هر زمان دیگری دچار بحران شـده اسـت. مهدی کلشـنی مدیرکل حمل‌ونقل عمومی و امور مناطق شـهری شهرداری تهران معتقد اسـت که آموزش و فرهنگ‌سازی از راه‌های کنترل ترافیک اسـت و مهندسـی ترافیک نیز وظیفه شـهرداری اسـت تا بتواند بر گره‌های ترافیکی غلبه کند و اعمال مقررات توسط پلیس راهور ضلع مع مدیریت ترافیک اسـت.

ترافیک تهران قرار‌ناشدنی نیست

سـرهنگ احسـان مؤمنی، معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران برگ هم بر ضرورت توجه جدی به زیرسـاخت‌ها اعم از گسـترش حمل‌ونقل عمومی، تاکسی، مترو، شـبکه حمل‌ونقل عمومی منسجم، حمل‌ونقل پاک و اسـتفاده از دوچرخه، اصلاح هندسـی برای رفع گره‌های ترافیکی، عدم استفاده از خودروهای شخصی و عدم حرکت و توقف خودروهای تک‌سرنشین، ارتقای فرهنگ ترافیک و حرکت خودروها در بین خطوط برای رفع مشکل ترافیک تاکید دارد و می‌گوید: تصاویر مستندی از دهه ۳۰ در تهران وجود دارد که گواه وجود ترافیک سنگین در تهران است و در دهه ۴۰ بنا به گفته رئیس پلیس وقت در روزنامه اطلاعات وضعیت ترافیک تهران «قراشمپش» بود ولی درحال‌حاضر بنا به تغییر زیرساخت و ارتقای فرهنگ ترافیک و رانندگی بعد از ۵۰ سال وضعیت ترافیک تهران قراشمپش نیست.

به گفته او شـهر تهران ۹ هزار ۲۵۵ کیلومتر طول معابر، ۷۵۱ کیلومترمربع مسـاحت و ۱۳ میلیون نفر جمعیت ثابت و شـناور دارد و بیش از چهار میلیون موتورسـیکلت و چهار میلیون خودرو در تهران تردد می‌کند. درحال‌حاضر روزانه دو هـزار تصادف در تهران رخ می‌دهد و ترافیک در نیمه اول و نیمه دوم سال در تهران متفاوت اسـت و در نیمه اول به دلیل تعطیلی مدارس سـفرهای آموزشـی کمتر است ولی با توجه به شرایط دمایی استفاده از موتورسیکلت بیشتر و حجم ترافیک هم کمتر است؛ اما در نیمه دوم به دلیل سرما و تمایل به استفاده از خودروی شخصی و افزایش سفرهای آموزشی ترافیک بیشتر است. ۴۳ درصد سفرهای شهری در تهران شغلی و ۲۰ درصد سفرها آموزشی هستند.

سـرهنگ محمد رافقی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ هم بـر تأثیر فرهنگ ترافیک بر کاهش بار ترافیکی معابر پایتخت تأکید دارد و می‌گوید: اگر فرهنگ صحیح رانندن و اسـتفاده از خودرو رعایت شـود، شـاهد حجم سنگین ترافیک که باعث آلودگی هوا، اسـتراد اه، تاخیر در سفرها و بروز تصادفات و پلیس‌آمدن ایمنی می‌شود، نخواهیم بود. ۳۳ سازمان و دسـتگاه در رابطه با وضعیت ترافیکی درون شهرها مسئولیت و وظیفه دارند؛ بخش عمده‌ای از این سازمان‌ها در حوزه فرهنگ و فرهنگ‌سازی باید آستین بالا زده و کار کنند تا وضعیت حمل‌ونقل و ترافیکی ما بهتر شود.

استفاده از خودروی شخصی انتخاب است؟

توصیه به تهرانی‌ها برای کاهش بار ترافیکی معابر استفاده کمتر از خودروی شخصی است اما ناوگان حمل‌ونقل عمومی ما امادگی میزبانی از مسافران بیشتری را دارد؟ کارشناسان حوزه شهری معتقدند ناوگان حمل‌ونقل عمومی ما برای بسیاری از شهروندان تهرانی غیرقابل‌استفاده است؛ از جمله افراد دارای معلولیت یا زنان باردار و...

سرهنگ سیدهادی هاشمی، یکی از رؤسای سابق پلیس راهور تهران هم معتقد است: دنیا مشکل ترافیک را با روش‌هایی مانند توسـعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت تقاضای سفر و مدیریت سیستم‌ها حل کرده است. این در حالی اسـت که سرانه تملک خودرو در کشور ما تقریبا ۲.۸ و نزدیک به سـه است. یعنی به‌ازای ۱۰۰ نفر از جمعیت کشـور، سـه دستگاه ماشین داریم. این سرانه تملک در ژاپن ۱۱ اسـت؛ یعنی به ازای هر ۱۰۰ نفر ۱۱ ماشین وجود دارد. در آلمان مشـابه اسـت و در کشـورهای دیگر هم همین‌طور. در نتیجه ما ماشین زیاد نداریم و علاقه‌مندی به خرید ماشـین هم به‌گونه‌ای نیست که یکوییم همه دوست داشته باشـند. ماشین شخصی داشته باشند. اما اشکالی که ما داریم، این اسـت که حمل‌ونقل عمومی ما ناکارآمد است؛ بنابراین ما باید با مدیریت تقاضای سـفر و توسـعه حمل‌ونقل عمومی، جایش‌های موجود را حل کنیم. اصل حل مشـکل ترافیک شهرها به جهت علمی و کاربردی در دنیا همین اسـت. در کشـور ما هم مدیریت شهری باید به تکالیفش درست عمل کند. دولت‌ها هم با مصوباتی غیرکارشناسـی و غیرحرفه‌ای، تصمیماتی گرفته و برنامه‌ای به مدیریت شهری اعتماد کنند که مدیریت شـهری آن را راه‌کرده و هرجا هم لازم باشـد می‌گوید دولت تکالیفش را انجام نمی‌دهد. درست هم می‌گوید؛ دولت هیچ‌وقت تکالیفش را انجام نداده است.

به گفته سـرهنگ هاشمی، ترافیک تهران یک ترافیک سیاسی اسـت و مقصر آن هم مدیریت شهری و مصوبات بدون کارشناسـی و دولت است. در نتیجه نمی‌توان مردم را مقصر دانسـت که چرا از خودروی شـخصی استفاده می‌کنند. مردم نیز دارند جابه‌جا شـوند و ظرفیت حمل‌ونقل عمومی کمتر از نصف سـفرهایی است که در تهران انجام می‌شـود و نصف دیگر با وسایل نقلیه شخصی است؛ زیرا راه دیگری برای جابه‌جایی نیست. اگر حمل‌ونقل عمومی کارآمد و پاک باشـد، کسـی نمی‌آید از وسیله نقلیه شخصی استفاده کند که خط تصادف و جای پارک و... وجود دارد بلکه می‌رود در وسـیله نقلیه عمومی می‌نشـیند و استراحت هم می‌کند و به سفرش هم می‌رسد و نرخ آن هم ارزان است.

او به نقش الکترونیکی‌کردن خدمات در شـهر بر کاهش ترافیک اشـاره می‌کند که در دنیا ۳۰ درصد سـفرهای درون‌شـهری را کاهش داده و می‌گوید اگر ادارات دولتی به شـفافیتی برسـند که بتوانند اقداماتشـان را به‌صورت الکترونیکی ارائه کنند، تاثیری جدی در کاهش تردد‌ها دارد اما در کشـور ما این‌گونه نیسـت؛ کاهی با قطعی اینترنت و تازه اینترنت نصف‌ونیمه و دست‌وپاشـکسته که وجود دارد، مردم مجبور هسـتند از وسیله نقلیه شخصی برای جابه‌جایی استفاده کنند. در دنیا تاکسی وسیله نقلیه عمومی نیست بلکه وسیله نقلیه نیمه‌عمومی لوکس است؛ اما در کشور ما مدیریت شهری آن‌قدر ناکارآمد است که مردم باید سراغ تاکسی بروند. در دنیا جابه‌جایی سفرها با تاکسی دو درصد حمل‌ونقل را تشـکیل می‌دهد اما در کشور ما سهم تاکسـی از جابه‌جایی‌ها بالاست. راه‌حل مؤثر ترافیک مشـخص است. ما نمی‌خواهیم اتفاق بزرگی رقم بزنیم. در دنیای پیشـرفته به این نتیجه رسیدند که باید با توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت تقاضای سـفر و توسعه دولت الکترونیک در زندگی روزمره مردم مشکل را حل کنند و این کار را هم کرده‌اند. حال هرچقدر ما دیدز حرکت کنیم، مشکلات انباشته‌تر می‌شوند. من دلیل انجام‌ندن این امر را نبوده اراده در نظم مدیریت شهری و دولت می‌دانم.

مهرماه ترافیک را دحل علمی دارد

سیدجعفر تنکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران هم می‌گوید: ترافیک راه‌حل علمـی دارد؛ بنابراین با انجـام مطالعات تطبیقی و بومی‌سـازی آن، ما نیز قادر به حل این مشـکل خواهیم بود و از مهم‌ترین راهکارهای تجربه‌شـده در دنیا، توسـعه و تقویت زیرساخت‌های شـهر هوشمند و راه‌حلـ برخط. توسـعه حمل‌ونقل عمومی با رویکرد سریع، پاک، ارزان و در دسترس، همچنین مطمئن، ایمن و یکپارچه با محوریت خطوط مترو و اتوبوس‌رانی. تغییر رویکرد از شـهر خودرومحور به شهر انسان‌محور، توسعه حمل‌ونقل پاک و ترویج پیاده‌روی، نظم‌بخشـی و انضباط در تردد خودروها، اصلاح فرهنگ رانندگی و اعمال قوانین سخت‌گیرانه در برخورد با قانون‌شکنان بوده است.

علی‌اصغر قائمی، عضو دیگر کمیسـیون عمران و حمل‌ونقل شورای شـهر تهران، معتقد است استفاده مردم از خودروی شـخصی از سر ناچاری و به دلیل کمبود حمل‌ونقل عمومی و کامل‌نبودن زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی است. مردم ناچار هسـتند به خودروی شخصی روی بیاورند. شهروندان علاقه ندارند هزینه زندگی را افزایش دهند. اسـتفاده از خودروی شخصی مخاطراتی دارد و وقت بیشـتری هم از شهروندان برای رسیدن به مقصد می‌گیرد. اما وقتی اتوبوس به اندازه کافی اسـت، زمانی که واگن‌های مترو به‌طور فشرده مسافران را سوار می‌کنند، نمی‌توان گفت مردم علاقه‌مند به استفاده از خودروی شخصی هستند، بلکه اجبار و الزام است.

بحران ترافیک قابل پیش‌بینی بود

بسیاری از کارشناسـان حوزه ترافیک معتقدند که بحرانی‌ترشدن ترافیک امروز تهران قابل پیش‌بینی بود و از همان زمان هم کارشناسان هشدار داده بودند با تداوم این روند تهران به یک پارکینگ عمومی بزرگ تبدیل خواهد شد.

۱۵ شهر شلوغ دنیا

بیشـتر آلودگی در شـهرهای دنیا ناشی از تعداد زیاد وسـایل نقلیه در خیابان‌ها و ترافیک ناشی از ساخت شلوغی، تصادفات، ساخت‌وساز جاده‌ها و بسیاری مسائل دیگر است. اما بیشـترین ترافیک شـهری در جهان متعلق به شهر شهرهاست؟ در آخرین بررسی شاخص ترافیکی شـهرهای جهان توسط مؤسسه TomTom، ۳۸۹ شهر دنیا از نظر تأثیر ترافیک بر زمان سـفر اندازه‌گیری شـده و ۱۵ شهر شلوغ دنیا مشخص شده است. در این میان کمتر‌اگرچه‌ترین شهرهای جهان در ایالات متحده و ایالات هسـتند و برخی از شهرهای اروپا، آسیا و آمریکای جنوبی وضعیت بسیار بدی دارند.

۱۵-تورین

تورین شهری در شمال غربی ایتالیا و مرکز استان پیه‌مونته و نیز مرکز شهرستان تورینو است. تورین نخسـتین پایتخت ایتالیا در فاصله سال‌های ۱۸۶۱ تا ۱۸۶۵ بوده، به لحاظ جمعیتی چهارمین و به لحاظ اقتصادی سومین شهر مهم ایتالیاسـت. این شهر پانزدهمین شـهر شلوغ جهان بر اساس شـاخص ترافیک TomTom است. برواقع برای پیمودن تنها ۱۰ کیلومتر در این شـهر باید به‌طور متوسـط ۲۵ دقیقه معطل بشید. به‌گونه‌ای که میانگین سـرعت ۲۱ کیلومتر در ساعت اوج مصرف و با ۲۲۴ ساعت اوج ترافیک در سال است.

۱۴-بروکسل

پایتخت بلژیک در این رتبه‌بندی، در جایگاه چهاردهـم قرار دارد. مقر اتحادیه اروپا هنوز یکی از شلوغ‌ترین شـهرهای جهان است. در این شهر برای پیمودن یک مسیر ۱۰ کیلومتری به‌طور متوسط ۲۵ دقیقه و ۳۰ ثانیه زمان لازم است. در ساعات شلوغی میانگین سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود.

۱۳-مکزیکوسیتی

پایتخت مکزیک یکی از ابرشهرهای جهان است؛ بنابراین جای تعجب نیسـت که در نظر ترافیک نیز در میان شلوغ‌ترین‌ها قرار گیرد.

دروافع برای پیمودن تنها ۱۰ کیلومتر در شـهر به‌طور متوسـط ۲۵ دقیقه و ۴۰ ثانیه زمان نیاز است.

۱۲-رم

پایتخت ایتالیا با تعدد مناطق دارای ترافیک، ساخت‌وسـاز مـداوم، جاله‌ها و مناطق حفاظت‌شده، یکی از شـلوغ‌ترین شـهرهای جهان هسـته راندگان اسـت. معروف‌ترین آن، «جاده حلقه‌ای»، بزرگ‌ترین حلقه اسـت که چندین شریان اصلی رو به رم متصل می‌کند، این جاده تقریبا برای تمام ایتالیایی‌ها و گردشـگرانی که با ماشین به آن وارد می‌شوند وحشت‌زاست.

داده‌های جمع‌آوری‌شده نشان می‌دهد که رم به‌طور متوسط زمان سـفر یکسـانی با مکزیکوسیتی دارد؛ یعنی ۲۵ دقیقه و ۴۰ ثانیه برای تنها ۱۰ کیلومتر سفر در شهر!

۱۱-پاریس

پاریس، پایتخت فرانسـه و یکی از مهم‌ترین شـهرهای جهان اسـت که در این رتبه‌بندی در جایگاه یازدهم شـهرهای شـلوغ جهان قـرار دارد. برای پیمودن ۱۰ کیلومتر در این شهر به‌طور متوسط به ۲۶ دقیقه و ۱۰ ثانیه زمان نیاز است.

۱۰-یوکوتا

اولین شـهر در بین ۱۰ شهر شـلوغ، پایتخت کلمبیا، یوکوتا است. زمان معطلی در ترافیک این شـهر، بسیار شـبیه به پاریس است، یعنی ۲۶ دقیقه و ۲۰ ثانیه برای پیمودن ۱۰ کیلومتر در ساعات شلوغی شهر!

۹-مانیل

پایتخت فیلیپین هم یکی از شـلوغ‌ترین شـهرهای جهان است. ترافیک یکی از بزرگ‌ترین مشـکلات این شهر اسـت و مشکلات ترافیکی این شهر از سال ۲۰۲۱ بدتر شـده اسـت. وضعیت ترافیک در شـهر مانیل ۲۷ دقیقه طول می‌کشد.

۸-لیما

پایتخت پرو جایگاه هشـتم پرترافیک‌ترین شهر جهان را به خود اختصاص داده. این شهر مهم‌ترین شهر این کشـور اسـت و برای تعجب نیسـت که از نظر ترافیک و شـلوغی در وضعیت بدی قرار دارد؛ طی‌کردن ۱۰ کیلومتر در این شهر ۲۷ دقیقه و ۱۰ ثانیه و یا میانگین سرعت ۱۸ کیلومتر در ساعت زمان می‌برد.

۷-بخارست

در بخارسـت، پایتخت رومانی ۲۷ دقیقه و ۲۰ ثانیه طول می‌کشد تا ۱۰ کیلومتر را با میانگین سرعت ۱۷ کیلومتر در ساعت طی کند.

۶-یونا

هند به ازدحام جمعیت شـهرهایش و جاده‌های پیچیده و دشـوارش مشهور هم شده است. طی‌کردن ۱۰ کیلومتر در شهر مانیل ۲۷ دقیقه طول می‌کشد.

۵-میلان

میلان یکی از مشـهورترین شـهرهای جهان از نظر وضعیت جاده‌هایش است. برای پیمودن ۱۰ کیلومتر به‌طور متوسـط ۲۷ دقیقه و ۳۰ ثانیه در این شهر به زمان نیاز است. میانگین سرعت در ساعات شلوغی هم ۱۸ کیلومتر در ساعت است.

۴-سایوره

سـایوره، در اسـتان هوکایدو، با نزدیک به دو میلیون نفر جمعیت، شـلوغ‌ترین شـهر ژاپن اسـت. درواقع، ۲۷ دقیقه و ۴۰ ثانیه طول می‌کشد تا ۱۰ کیلومتر در این شهر پیموده شود.

۳-دوبلین

اگر قصد رانندگی در شهر دوبلین را دارید، باید صبر زیادی داشته باشید. پایتخت ایرلند روی سکوی شلوغ‌ترین شهرهای جهان قرار دارد.

رفت‌وآمد ۱۰ کیلومتری در این شـهر به‌طور متوسط ۲۸ دقیقه و ۳۰ ثانیه طول می‌کشد که نسبت به سال قبل بیش از یک دقیقه کاهش یافته است.

۲-بنگالورو

اما به نظر می‌رسد این عدد در جایگاه پرترافیک‌ترین شهرهای جهان قرار‌نیاز داشته است و تهران دست‌کم می‌تواند در این زمینه در لیسـت سـه تا از شلوغ‌ترین شهرهای جهان قرار گیرد.

۱-لندن

مقام پرترافیک‌ترین شـهر دنیا به پایتخت انگلسـتان می‌رسـد، لندن با اختلاف بسیار زیادی در این رده‌بندی رتبه اول را دارد.

برای طی‌کردن مسـافت ۱۰ کیلومتری در یک زمان معمولی، زمان صرف شـده ۳۶ دقیقه و ۲۰ ثانیه است.

در لیسـت این ۱۵ شهر پرترافیک، تهران جایی ندارد. زیرا آمار معطلی تهرانی‌ها در زمینه ترافیک به‌روزرسـانی نشده است. اخرین آمار که از سوی یک مقام رسمی عنوان شده معطلی به‌طور متوسط ۳۱ دقیقه‌ای را نشان می‌دهد.

یادداشت

کابوس ترافیک تهران

شهرام جباری‌زادگان
کارشناس ارشد حوزه ترافیک

«ترافیـک» و «تهـران» دو واژه‌ای هسـتند کـه دهه‌هاست با هم عجین شـده‌اند و این آمیختگی ناخوانـده، در نیمه دوم هر سال بیشتر می‌شود و سـؤالی که دراین‌میان پیش می‌آید، این اسـت که مگر می‌شود تهرانی باشـی و کابوس ترافیک آغاز مهر را درک نکرده باشی؟

درباره ترافیک مهرماه تهران، کابوسـی که میلیون‌ها تهرانی از ابتدای مهر با آن دسـت‌ونپنجه نرم می‌کنند، چند نکته تأمل‌برانگیز است.

۱. با وجود برگزاری جلسـات متعدد ستاد استقبال از مهر برای کنترل ترافیک مهرماه و ادعاهای مطروحه مبنـی بر مدیریـت ترافیک ایام بازگشـایی مدارس، بحران ترافیک مهر دوباره تکرار شـد و به نظر می‌رسـد برنامه‌ریزی‌های اعلام‌شـده برای روان‌کردن تردد خودروها، در عمل تلاشـی نافرجام بوده و کره کور ترافیک تهران و تبدیل آن به کلافی سردرگم در نیمه نخست مهرماه، گواه این درهم‌تنیدگی است.

۲. راه‌بندان‌های شـدید حتی در نقاطی که تا پیش از این به‌عنوان گره‌های ترافیکی شـناخته نمی‌شدند و در محورهایی که سـابق بر این مسـیرهای پرترافیک محسـوب نمی‌شدند، این روزها به یک چالش بزرگ برای ترافیک تهران تبدیل شـده و حجم ترافیک که علاوه بر شریان‌های اصلی، حتی معابر فرعی شهر را نیز درگیر کرده، نشان‌دهنده این است که برگزاری جلسات و انجام برنامه‌ریزی‌های کوتاکون و اعداد و ارقامی که درباره ورود ناوگان جدید و افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسـافر از طریق حمل‌ونقل عمومی عنوان شده است، نه‌تنها نتوانسته از حجم ترافیک تهران بکاهد؛ بلکه بر تشدید ترافیک این کلان‌شهر نیز دامن زده است.

۳. وضعیت موجود و تکرار هرساله آن، این انگاره را به ذهن متبادر می‌کند که برای کنترل ترافیک تکراری نیمه دوم سـال به‌بوژه ابتدای مهرماه، راهی جز تغییر امکانات و تجهیزات مورد نیاز و مدیریت مطلبی برای انجام کارهای ابتدایی جـوانه و شـجاعانه نداریم. تهران درحال‌حاضر، تنها هزارو ۶۰۰ دسـتگاه اتوبوس فعال در اختیار دارد و این در شرایطی اسـت که تعداد اتوبوس‌های تهران برای جمعیت شهری حداقل اهوار با ۱.۵ میلیون نفر جمعیت کفایت می‌کند، نه تهرانی که جمعیتی شش برابر اهوار را در حوزه خاک داده است. واقعیت این اسـت که تهران حداقل به روزی پنج دسـتگاه اتوبوس نو نیاز دارد که می‌توانیم امیدوار باشیم تا پنج سال آینده. ناوگان اتوبوس‌رانی تهران تکمیل شود.

۴. وقتی از شهروندان می‌خواهیم از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند و آنها را ترغیب و تشویق می‌کنیم که وسیله نقلیه شخصی را در کنار گذاشته و از راه‌های نقلیه عمومی استفاده کنند، باید آن‌قدر توانمندی داشته باشـیم که شهروندان مطمئن باشند بعد از دقایقی که در ایستگاه می‌ایستند، اولین اتوبوس یا قطار مترو وارد ایستگاه می‌شود؛ اما با وضعیت اسفناک موجود حمل‌ونقل عمومی و شرایط تاسف‌بار شهروندانی که چاره‌ای جز استفاده از وسایل نقلیه عمومی ندارند، اگر فردی وسیله نقلیه شخصی داشته باشد و از آن استفاده نکند، باید به واسطه ازخودگذشـتگی و مسئولیت‌پذیری‌اش به او مدال اثیار داد.

۵. این روزها، ترافیک امان مردم تهران را بریده است و درعین‌حال که بزرگراه‌ها و خیابان‌های تهران به یک بارکینگ بزرگ تبدیل شـده‌اند، پیادکردن جای پا در همین خیابان‌ها و کوچه‌پس‌کوچه‌های تهران به‌مثابه پیادکردن سوزن در انبار کاه است؛ ضمن اینکه تردد انبوهی از خودروهای پلاک شهرهای دیگر با جوانانی که از فرط بی‌کاری در شهر و دیار خود به پیادکردن آمده و روزها در قالب تاکسی‌های آنلاین در سطح شهر تهران فعالیت می‌کنند و شب‌ها داخل همان خودرو و در گوشه‌ای از این شهر درنشقت، شب را به صبح می‌رسانند، به ترافیک تهران دامن زده است.

۶. اگر واقعا و در عمق، طرح ساماندهی سـفرهای اجرا شود و سفرهای درون‌شهری به جای زمانی یک‌ساعته هفت تا هشت درب در بازه زمانی چهارساعته شش تا ۱۰ صبح انجام شوند، این تصمیم می‌تواند راهگشا و راهکار باشد.

با وجود این اوضاع و احوال، با تصمیمی غیرکارشناسـی، چند سـال قبل سرویس بسیاری از ادارات حذف شد و به جای آنها، هریک از افرادی که با اتوبوس به محل کارشان مراجعه می‌کردند، با خودروهای شخصی رهسپار محل کار خود شدند.

۷. البتـه ناگفتـه نماند کـه این روزها، جای خالی آموزش در ترافیک تهران کاملا محسـوس اسـت و فراموش‌کردن ماموریت‌های اولیه مدیریت شـهری در حوزه‌های آگاهسـازی، اطلاع‌رسانی و آموزش مفاهیم ترافیکی به افرایش بار ترافیک شـهر دامن زده و در شـرایطی اسـت که ما امار و اطلاعات دقیق و شفافی از وضعیت رو به صعود یا رو به افول ترافیک تهران نداریم؛ و تا وقتی به این داده‌ها دسترسـی نداشته باشیم و ندانیم که وضعیت ترافیک تهران نسـبت به گذشـته خود چقدر بهتر یا بدتر شـده اسـت، طبیعی است که نمی‌توانیم با ابتکار مقابله کرده و از آثار و پیامدهای آن بپشکیری کنیم.

۸. تعداد سفرهای شهروندان از طریق حمل‌ونقل عمومی با توجه به زیرساخت‌های موجود در این بخش، امـکان افزایش دارد؛ اما کمبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی و انبوه مسـافران منتظر رسـیدن اتوبوس و مترو، عملکرد این بخش را تحت تأثیر قرار داده و باعث آشـفتگی و اختلال در سیسـتم عملکرد آن می‌شـود. در مجموع اگر بکوییم رسـیدگی به وضعیت ترافیک تهران که به‌تاگزی سـفرهای دانش‌آموزان و دانشجویان و نیز معلمان و مدرسان ایشان نیز به آنها اضافه شده، از نان شب واجب‌تر است. سخنی ناصواب نگفته‌ایم.