

«ترابری عمومی شهری در بوته‌ی آمار»

□ دانن جلالی

مبدأ و مقصد مشخص و ایستگاههایی در آغاز و پایان راه گشته با این تفاوت که توقف آن در تمام طول مسیر مانعی ندارد. بر این اساس این وسیله در ایران کارکردی دوگانه دارد.

اینک با توجه به آن چه بیان شد، قصد آن را داریم تا وضعیت سامانه‌ی ترابری شهری کشور را در پایان سال ۱۳۸۳ از دریچه‌ی آمار بررسی کنیم. اما پیش از آن باید به ضعف‌های آماری که بررسی حاضر را با محدودیت فراوان مواجه می‌کند اشاره‌ی شود. نخستین کاستی که کلی است، عبارت از کمبود شدید آمارهای شهری در زمینه‌های مختلف می‌باشد، دوم نامشخص بودن ارگان‌ها یا نهادهایی که مسؤلیت‌ارایی آمارهای مذکور را دارند، سوم مشخص نبودن توان آماری نهادهای مرتبط با شهر و نوع آمارهایی است که در اختیار دارند و پس از آن نیز می‌توان مواردی چون فراگیر نبودن آمارهای مورد نظر، عدم پوشش زمانی و مکانی کامل و منظم و در نهایت خطاهای نسبتاً بالا در آمارهایی که از طریق فرجه‌ها یا پرسشنامه‌های خود اظهاری جمع‌آوری شده‌است. نمونه‌ی چنین آمارهایی اطلاعات مربوط به سامانه‌ی ترابری شهری عمومی است. داده‌های خام مورد استفاده‌ی آمار شهر این شماره که ستون‌های اول تا سوم جدول (۲) را تشکیل می‌دهد و شامل تعداد وسایل ترابری عمومی شهری مورد استفاده در نقاط شهری کشور است، تنها اطلاعاتی است که به گونه‌ی تقریباً فراگیر قابل دسترسی است. این داده‌ها از سالنامه‌های آماری استان‌های کشور برداشت شده‌اند و از آنجا که متابعی که داده‌های مزبور را در اختیار سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی استان‌ها قرار داده‌اند، متفاوت بوده‌اند. این داده‌ها به صورت جدولی مجزا در سالنامه‌های سراسری کشور که مرکز آمار ایران در هر سال منتشر می‌کند نیامده‌است. جدول (۲) نیز نیازمند پارهای توضیحات است. نخست آن که استان تهران به دلیل ناقص بودن داده‌ها، منظور نشدن داده‌های شهر تهران و چند شهر دیگر از جدول حذف شد. دوم آن که در میان تمامی سالنامه‌های آماری تنها سالنامه‌ی استان فارس بود که داده‌های مورد نظر را در خود منعکس نساخته بود؛ در نتیجه این استان نیز در جدول قرار نگرفت. مورد دیگر مربوط به نقاط شهری استان سیستان و بلوچستان است که به دلیل معین نبودن آمار تاکسی‌ها در پایان سال ۱۳۸۳، با این فرض که تغییرات مورد نظر با توجه به آمار سال‌های قبل اندک است، داده‌های مربوط به پایان سال ۱۳۸۲ منظور شده‌است. در نهایت آن که در تعدادی از استان‌ها داده‌ها تنها مراکز استان یا شهرهای مهم را در بر می‌گیرد.

بررسی آماری

ستون دوم جدول (۲) که خود شامل شش ستون است، با عنوان «حد اکثر ظرفیت (بیشینه‌ی گنجایش) حمل مسافر هر ناوگان در یک سفر و سهم آن از کل ظرفیت سامانه‌ی ترابری عمومی شهری هر استان»، بیان‌کننده‌ی

مقدمه

از کارکردهای مهم شهر ترابری آن است که آن را به دو نوع عمده‌ی ترابری شهری عمومی و خصوصی تقسیم می‌نمایند. بر همین اساس گونه‌های وسایل ترابری شهری را نیز به دو نوع عمومی و خصوصی جدا می‌کنند. بنا بر تعریف «هر نوع سیستم یا وسیله‌ی حمل و نقلی که توسط شخص یا مسافر، یا یکی از اعضای خانواده‌اش و یا به وسیله‌ی مؤسسه‌ای که او در آن کار می‌کند تهیه نشده باشد، وسیله‌ی ترابری عمومی به شمار می‌آید». (شاهی، ۱۳۷۹: ۲۰۴-۲۰۵). در تمامی کشورهای توسعه یافته‌ی واضح چنین تقسیم‌بندی‌ای سامانه‌های ترابری عمومی بر مبنای ویژگی‌های وسایل مورد استفاده در آن‌ها به دو گونه‌ی «اتوبوس» و «راه آهن شهری» که خود شامل دو نوع «زیرزمینی» و «روی زمینی» است تقسیم می‌گردد. (همان: ۲۰۵)

گرچه بر مبنای ارزیابی‌های متعددی که در شهرهای کشورهای مختلف جهان بر مبنای معیارهای مختلف صورت گرفته، گرایش کشورهای توسعه یافته بیشتر تر به سوی بهره‌گیری از راه آهن شهری، به ویژه در شهرهای بزرگ است (قریب، ۱۳۷۵: ۱۷۰)؛ اما با توجه به ویژگی‌های ارزنده‌ی اتوبوس که مهم‌ترین آن شاید انعطاف پذیری آن در برابر عدم انعطاف سامانه‌ی ریلی به دلیل مشخص بودن مسیر آن و پایین تر بودن هزینه‌ی اولیه‌ی ایجاد آن و این که بر خلاف سامانه‌ی ریلی که برای دستیابی به کارایی مورد نظر خود به حد جمعیت مناسب شهری که تولیدکننده‌ی میزان سفر مورد نظر باشد نیاز دارد در تمامی طبقات جمعیتی شهرها و در تمامی کشورها چه توسعه یافته و چه در حال توسعه مورد استفاده است.

در ایران اما وضعیت ترابری عمومی به ویژه از نظر نوع وسایل متداول در شهرها متفاوت از کشورهای توسعه یافته و حتی کشورهای در حال توسعه است. نخست آن که راه‌اندازی سامانه‌ی راه آهن شهری تنها در پارهای از کلانشهرهای کشور مورد پیگیری است و تاکنون تنها در تهران مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌است. در این حالت سامانه‌ی ترابری شهری عمومی در ایران بر دوش سه نوع وسیله یعنی اتوبوس، مینی بوس و تاکسی است. نکته‌ی قابل توجه در این جا کارکرد متفاوت تاکسی در ترابری شهری است. این وسیله در کشورهای توسعه یافته به عنوان وسیله‌ی ترابری عمومی شهری به شمار نمی‌آید. اما در ایران حالتی متفاوت یافته بدین گونه که علاوه بر آن که در برخی شهرها، به ویژه شهرهای بزرگ، به صورت‌هایی چون تاکسی بیسیم و تاکسی‌هایی که از فرودگاه‌ها یا دیگر پایانه‌ها به سمت مقاصد دلخواه مسافران حرکت می‌کنند و از این نظر آن‌ها را باید وسیله‌ی ترابری خصوصی به حساب آورد درآمده‌است در تمامی شهرهای کشور، که دارای سامانه‌ی بهره‌گیری از آن هستند، نیز کارکرد گسترده‌تری یافته و همچون اتوبوس، که یک وسیله‌ی ترابری عمومی غیرریلی است، دارای خطوط حمل و نقل با

اهمیت نسبی بر هر یک از این وسایل و اتکان نسبی استان‌ها به هر یک از این سه نوع وسیله برای سامانه‌ی ترابری عمومی شهری است. این معیار بر اساس اطلاعات مندرج در جدول (۱) و سه ستون ابتدای جدول (۲) به دست آمده است. بدین ترتیب که بیشینه‌ی گنجایش هر یک از این سه وسیله (در مورد اتوبوس و مینی بوس این رقم شامل مسافران نشسته به همراه ایستاده است) در تعداد وسایل متناظر از هر نوع در اختیار نقاط شهری هر استان ضرب شده است. بر این اساس اگر فرض بر آن باشد که تمام وسایل به تعداد برابر با هم سفر کنند (در این جا تنها یک سفر مدنظر است) می‌توان مشخص کرد که ناوگان کدام وسیله می‌تواند مسافر بیش‌تری جابجا کند و این بیان‌کننده‌ی اهمیت نسبی هر وسیله برای سامانه‌ی مذکور و میزان اتکای سامانه‌ی ترابری عمومی نقاط شهری استان مذکور به آن وسیله با توجه به داده‌های محدود است.

نتایج نشان می‌دهد که نقاط شهری استان‌های خراسان رضوی (۷۵/۲۶ درصد)، سیستان و بلوچستان (۷۵/۰۶ درصد)، خراسان جنوبی (۷۳/۳۲ درصد) و قم (۷۲/۰۳ درصد) اتکای بیش‌تری به اتوبوس دارند. از سوی دیگر سامانه‌های ترابری عمومی شهری در استان‌های مازندران (۲۵/۲۲ درصد)، کهگیلویه و بویر احمد (۲۷/۵۱ درصد)، سمنان (۳۰/۵ درصد)، گیلان (۳۲/۹۶ درصد) و گلستان (۳۶/۸۹ درصد) کم‌ترین تکیه را بر این وسیله دارند که نکته‌ی قابل توجه در این جا وجود سه استان شمالی کشور در بین موارد پیش گفته است.

از طرفی دیگر بررسی ستون مربوط به سهم گنجایش سامانه‌ی تاکسی‌رانی نشان می‌دهد که سامانه‌های ترابری عمومی نقاط شهری استان‌های مازندران (۷۰/۰۹ درصد)، سمنان (۶۴/۰۴ درصد)، گیلان (۶۴/۰۱ درصد) و گلستان (۵۸/۱۲ درصد) بیش‌ترین اتکا را بر این وسیله دارند. همان گونه که مشاهده می‌شود تمامی این استان‌ها جزء آن‌هایی هستند که بر اتوبوس‌های شهری در آنها کم‌تر از نقاط شهری استان‌های دیگر تکیه شده است؛ همچنین کم‌ترین اتکا به این وسیله را می‌توان نزد سامانه‌های نقاط شهری استان‌های یزد (۱۱/۹۸ درصد)، خراسان رضوی (۱۵/۱۵ درصد) و خراسان جنوبی (۱۸/۳۹ درصد) مشاهده نمود که دو استان اخیر جز مواردی می‌باشند که بیش‌ترین اتکا را بر اتوبوس دارند؛ همچنین استان‌های پیش گفته آن‌هایی هستند که نسبت به دیگران اهمیت بیش‌تری به جابجایی انبوه مسافران شهری می‌دهند تا جابجایی خرد که به وسیله تاکسی صورت می‌گیرد. داده‌های مربوط به کل کشور نیز نشان می‌دهند که اتکای سامانه‌ی ترابری عمومی شهری در کل کشور بیش‌تر بر اتوبوس (۵۶/۴۲ درصد) و پس از آن بر تاکسی (۳۲/۳۸ درصد) و مینی بوس (۱۱/۲ درصد) قرار دارد. به جز معیار بالا که اهمیت نسبی هر یک از این وسایل و اتکای نسبی سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌ها را به آن‌ها نشان می‌دهد، معیار دیگری که می‌تواند در بررسی وضعیت سامانه‌های مورد نظر با توجه به داده‌های موجود یاری رسان باشد، «میانگین سطح اختصاص یافته به هر

مسافر» در حالتی است که فرض می‌شود تمام وسایل در اختیار سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌ها، مانند ستون پیشین، از بیشینه‌ی گنجایش خود استفاده می‌کنند. این معیار ساده میزان کارایی هر سامانه را از نظر ترافیکی نشان می‌دهد. هر یک از این سه گونه وسیله قابلیت حمل بیشینه‌ی محدودی مسافر را دارد (حداکثر ظرفیت حمل) و هر وسیله نیز فضای مشخصی از سطح معابر شهر را به خود اختصاص می‌دهد که بنا بر اندازه‌های استاندارد (استاندارد) قابل محاسبه است. بر این اساس می‌توان گفت که هر وسیله با اشغال سطح معینی حداکثر مقدار معینی مسافر را می‌تواند جابجا کند. در این حالت هر چقدر وسیله‌ی مورد نظر با اشغال سطح کم‌تر، مسافر بیش‌تری را جابجا کند از نظر ترافیکی کارایی بیش‌تری دارد. همان گونه که در جدول (۱) مشاهده می‌شود بر اساس این معیار کارایی ترافیکی یک اتوبوس بیش از یک دستگاه مینی بوس و آن نیز بیش از یک تاکسی است. اینک می‌توان این معیار را به تمام سامانه‌ی یک شهر گسترش داد و برای مقایسه‌ی ترافیکی سامانه‌ی دو شهر یا مجموع سامانه‌های ترابری شهری دو استان از آن بهره برد.

بررسی ستون سه نشان می‌دهد که سامانه‌های ترابری عمومی نقاط شهری استان‌های خراسان رضوی (۰/۶۵ مترمربع)، یزد (۰/۶۸ مترمربع)، خراسان جنوبی (۰/۷۱ مترمربع) و سیستان و بلوچستان (۰/۷۵ مترمربع) هر مسافر با کم‌ترین سطح اشغال جابجا شده و در نتیجه بالاترین کارایی ترافیکی را داشته‌اند. از سوی دیگر در سامانه‌های ترابری عمومی شهری استان‌های مازندران (۱/۶ مترمربع)، سمنان (۱/۵۳ مترمربع)، گیلان (۱/۴۹ مترمربع) و گلستان (۱/۳۹ مترمربع) هر مسافر شهری با بیش‌ترین سطح اشغال جابجا گشته و در نتیجه کم‌ترین کارایی ترافیکی را دارند. بررسی مقایسه‌ی ستون دو و سه نشان می‌دهد که تمامی استان‌هایی که سامانه‌های ترابری عمومی شهری آن‌ها بر اتوبوس یا به طور کلی بر ترابری انبوه مسافر (در اینجا اتوبوس و مینی بوس) متکی است نسبت به سامانه‌هایی که بیش‌تر بر ترابری مسافر به صورت خرد اتکا دارند، کارایی بالاتری دارند.

نحوه‌ی محاسبه‌ی کارایی ترافیکی سامانه‌ی ترابری شهری نمونه:

S_i = سطح اشغال شده با وسیله‌ی ترابری عمومی از نوع (مترمربع)؛

n_i = تعداد وسیله‌ی ترابری عمومی فعال در سامانه از نوع؛

C_i = گنجایش بیشینه‌ی یک وسیله‌ی ترابری عمومی از نوع؛

$i = 1, 2, \dots, m$ = انواع وسایل ترابری عمومی؛

m = در این جا با توجه به سه نوع وسیله برابر با ۳ می‌باشد؛

$$C_i = \frac{\sum_{i=1}^m n_i \cdot S_i}{\sum_{i=1}^m n_i \cdot C_i}$$

کارایی ترافیکی سامانه‌ی ترابری شهری نمونه

جدول (۱): ابعاد هر یک از وسایل ترابری عمومی و میزان گنجایش هر یک

| نوع وسیله‌ی ترابری | عرض کل (متر) | طول کل (متر) | گنجایش (نفر) | | | میانگین سطح اشغال شده از معبر (نوسده هر مسافر (مترمربع)) |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------|-------|--|
| | | | استاندارد | بیشینه | کمینه | |
| سواری | ۱/۸ | ۴/۷ | ۴ | ۴ | ۴ | ۲/۶۱ |
| مینی بوس | ۲/۵ | ۷/۷ | ۲۰ | ۲۰ | ۲۰ | ۰/۶۴ |
| اتوبوس | ۲/۵ | ۱۱/۵ | ۳۴ | ۳۴ | ۳۴ | ۰/۶۵ |

جدول (۲): وضعیت وسایل نقلیه‌ی سامانه‌ی حمل و نقل عمومی نقاط شهری استان‌ها در پایان سال ۱۳۸۳

| استان | تعداد وسایل نقلیه عمومی | | | بیشینه‌ی گنجایش حمل مسافر هر نا | |
|--------------------|-------------------------|----------|-------|---------------------------------|-------|
| | اتوبوس | مینی بوس | تاکسی | اتوبوس | |
| | | | | تعداد | درصد |
| آذربایجان شرقی | ۱۰۱۸ | ۵۱۵ | ۹۲۲۱ | ۸۱۲۲۰ | ۶۰/۸۶ |
| آذربایجان غربی | ۳۰۹ | ۲۳۰ | ۶۸۱۶ | ۲۲۷۲۰ | ۴۸/۹۲ |
| اردبیل | ۱۱۴ | ۱۷۷ | ۲۲۱۱ | ۹۲۸۰ | ۳۹/۶۰ |
| اسفهان | ۷۳۰ | - | ۱۴۱۷۴ | ۵۸۴۰۰ | ۵۰/۷۴ |
| ایلام | ۵۵ | ۱ | ۷۱۶ | ۴۴۰۰ | ۶۰/۳۲ |
| بوشهر | ۹۸ | ۸۵ | ۸۷۴ | ۷۸۴۰ | ۵۶/۴۶ |
| چهارمحال و بختیاری | ۷۴ | ۷۴ | ۹۷۸ | ۵۹۲۰ | ۴۹/۱۲ |
| خراسان جنوبی | ۶۳ | ۱۹ | ۳۱۹ | ۵۰۴۰ | ۷۳/۳۲ |
| خراسان رضوی | ۱۷۷۳ | ۶۰۲ | ۷۱۳۹ | ۱۴۱۸۴۰ | ۷۵/۲۶ |
| خراسان شمالی | ۴۶ | ۴۰ | ۲۳۶ | ۳۶۸۰ | ۵۵/۵۶ |
| خوزستان | ۷۵۳ | ۸۹۴ | ۷۲۷۶ | ۶۰۳۲۰ | ۵۱/۸۹ |
| زنجان | ۱۲۷ | ۴۵ | ۱۹۸۷ | ۱۰۱۶۰ | ۵۲/۲۲ |
| سمنان | ۳۳ | ۱۳ | ۱۸۶۲ | ۳۴۴۰ | ۳۰/۵۰ |
| سیستان و بلوچستان | ۲۱۰ | ۲۳ | ۱۲۲۲ | ۱۶۸۰۰ | ۷۵/۰۶ |
| قزوین | ۲۲۱ | ۹ | ۲۲۱۴ | ۱۷۶۸۰ | ۶۴/۹۹ |

| کارایی ترافیکی سامانه (میانگین سطح اشغال شده توسط هر مسافر (مترمربع) | میانگین سهم از کل ظرفیت حمل مسافر سامانه‌ی ترابری عمومی شهری هر استان | | | |
|--|---|-------|----------|-------|
| | تاکسی | | میان بوس | |
| | درصد | تعداد | درصد | تعداد |
| ۰/۸۸ | ۲۷/۵۹ | ۳۶۹۲۴ | ۱۱/۵۵ | ۱۵۳۵۰ |
| ۱/۱۰ | ۲۰/۷۶ | ۲۷۲۶۴ | ۱۰/۲۲ | ۶۹۰۰ |
| ۱/۰۹ | ۲۷/۷۲ | ۸۸۲۴ | ۲۲/۶۶ | ۵۳۱۰ |
| ۱/۲۲ | ۳۹/۲۶ | ۵۶۶۹۶ | -/- | - |
| ۱/۰۵ | ۳۹/۲۷ | ۲۸۶۴ | ۰/۲۱ | ۳۰ |
| ۰/۸۵ | ۲۵/۱۸ | ۳۳۹۶ | ۱۸/۳۶ | ۲۵۵۰ |
| ۰/۹۸ | ۳۲/۴۶ | ۳۹۱۲ | ۱۸/۳۲ | ۲۲۲۰ |
| ۰/۷۱ | ۱۸/۲۹ | ۱۲۶۴ | ۸/۲۹ | ۵۷۰ |
| ۰/۶۵ | ۱۵/۱۵ | ۳۸۵۵۶ | ۹/۵۸ | ۱۸۰۶۰ |
| ۰/۸۷ | ۲۶/۳۳ | ۱۷۲۴ | ۱۸/۱۲ | ۱۲۰۰ |
| ۰/۸۶ | ۲۵/۰۴ | ۳۹۱۰۴ | ۲۳/۰۷ | ۳۶۸۲۰ |
| ۱/۱۰ | ۲۰/۸۵ | ۷۹۲۸ | ۶/۹۲ | ۱۲۵۰ |
| ۱/۵۳ | ۶۶/۰۴ | ۷۴۴۸ | ۳/۴۶ | ۳۹۰ |
| ۰/۷۵ | ۲۱/۸۶ | ۳۸۹۲ | ۳/۰۸ | ۶۹۰ |
| ۰/۹۶ | ۳۳/۰۲ | ۹۲۵۶ | ۰/۹۹ | ۲۷۰ |

شعبه گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 مرکز آمار و اطلاعات
 دانشگاه تهران

جدول (۲): وضعیت وسایل نقلیه‌ی سامانه‌ی حمل و نقل عمومی نقاط شهری استان‌ها در پایان سال ۱۳۸۳

| بیتسینه‌ی گنجایش حمل مسافر هر نا | | تعداد وسایل نقلیه عمومی | | | استان |
|----------------------------------|--------|-------------------------|---------|--------|---------------------|
| | | تاکسی | مینیبوس | اتوبوس | |
| مترمربع | نفر | | | | |
| ۷۲/۰۳ | ۳۰۸۸۰ | ۲۶۸۲ | ۲۲ | ۳۸۶ | قم |
| ۵۸/۰۳ | ۱۰۹۶۰ | ۱۷۱۹ | ۲۵ | ۱۲۷ | کردستان |
| ۶۱/۱۰ | ۳۶۰۸۰ | ۵۱۵۰ | ۷۹ | ۴۵۱ | کرمان |
| ۶۴/۲۳ | ۲۵۲۶۰ | ۳۵۰۸ | ۱ | ۳۱۷ | کرمانشاه |
| ۳۷/۵۱ | ۲۵۶۰ | ۱۱۰۹ | ۷۲ | ۳۳ | کهگیلویه و بویراحمد |
| ۳۶/۸۹ | ۶۸۸۰ | ۳۷۱۰ | ۳۱ | ۸۶ | گلستان |
| ۳۳/۹۶ | ۹۷۶۰ | ۴۷۳۹ | ۳۰ | ۱۲۲ | گیلان |
| ۳۹/۹۱ | ۳۳۱۲۰ | ۲۵۲۲ | ۲۲۶ | ۲۸۹ | لرستان |
| ۲۵/۲۲ | ۹۰۴۰ | ۶۲۸۱ | | | مازندران |
| ۶۰/۳۰ | ۱۲۴۰۰ | ۱۸۹۸ | ۶۳ | ۱۸۰ | مرکزی |
| ۳۷/۷۸ | ۱۱۲۲۰ | ۲۷۰۱ | ۲۶۸ | ۱۲۳ | هرمزگان |
| ۵۱/۷۴ | ۱۸۳۲۰ | ۳۳۸۹ | ۱۳۱ | ۲۳۹ | همدان |
| ۴۸/۳۹ | ۱۸۲۲۰ | ۱۱۲۹ | ۴۹۸ | ۲۲۸ | یزد |
| ۵۶/۴۲ | ۶۷۶۰۰۰ | ۹۷۰۰۱ | ۳۳۷۳ | ۸۳۵۰ | جمع |

| کارایی ترافیکی سامانه (میانگین سطح اشغال شده توسط هر مسافر (مترمربع) | مکان در یک سفر و سهم آن از کل ظرفیت حمل مسافر سامانه‌ی ترابری عمومی شهری هر استان | | | |
|--|---|--------|----------|-------|
| | تاکسی | | مینی بوس | |
| | ظرفیت | تعداد | ظرفیت | تعداد |
| ۰/۸۱ | ۲۵/۰۳ | ۱۰۷۳۲ | ۲/۹۲ | ۱۲۶۰ |
| ۱/۰۱ | ۲۶/۲۱ | ۶۸۲۶ | ۵/۵۶ | ۱۰۵۰ |
| ۰/۹۸ | ۳۳/۸۹ | ۲۰۶۰۰ | ۲/۰۱ | ۲۳۷۰ |
| ۰/۹۸ | ۳۵/۵۹ | ۱۴۰۳۳ | ۰/۰۸ | ۳۰ |
| ۱/۳۲ | ۴۷/۶۷ | ۴۲۳۶ | ۳۳/۸۳ | ۳۳۱۰ |
| ۱/۳۹ | ۵۸/۱۲ | ۱۰۸۴۰ | ۴/۹۹ | ۹۳۰ |
| ۱/۳۹ | ۶۲/۰۱ | ۱۸۹۵۴ | ۳/۰۲ | ۹۰۰ |
| ۰/۸۲ | ۲۱/۸۶ | ۱۰۱۲۸ | ۲۸/۳۳ | ۱۳۰۸۰ |
| ۱/۶۰ | ۷۰/۰۹ | ۲۵۱۳۴ | ۴/۶۹ | ۱۶۸۰ |
| ۰/۹۳ | ۳۱/۷۹ | ۷۵۹۲ | ۷/۹۱ | ۱۸۹۰ |
| ۱/۰۶ | ۳۵/۶۸ | ۱۰۸۰۳ | ۲۶/۵۵ | ۸۰۳۰ |
| ۱/۰۴ | ۳۷/۱۶ | ۱۳۱۵۴ | ۱۱/۱۰ | ۳۹۳۰ |
| ۰/۶۸ | ۱۱/۹۸ | ۴۵۱۶ | ۳۹/۶۳ | ۱۳۹۳۰ |
| ۰/۹۶ | ۳۲/۳۸ | ۳۸۸۰۰۳ | ۱۱/۳۰ | ۱۳۳۲۰ |