



حل ترافیک شهرها با آموزش الگوی مصرف

محمد حسین روانبخش

استفاده می شود که این شاخص، متوسط نسبت به زمان انجام یک سفر درون شهری در ساعات اوج ترافیک به زمان طی همان مسیر در شرایط عادی است. این شاخص در تهران در سال ۱۳۸۳ حدود ۸۸ بوده در حالی که تقریباً در همان زمان (سال ۲۰۰۳) میانگین این شاخص برای ۱۳ شهر با جمعیت بالای ۳ میلیون نفر در آمریکا، حدود ۴۸ گزارش شده است. سرانه اتومبیل در آمریکا بیش از ۲ برابر سرانه اتومبیل در ایران است.

همچنین این شاخص برای شهرهای بزرگ آلمان که سرانه اتومبیل در آنها ۲ برابر سرانه اتومبیل در تهران است نیز بسیار کمتر از میزان آن در تهران گزارش شده است.

۲- تهران بر اساس آمار، ۲۷۳ کیلومتر بزرگراه دارد، در حالی که شهرهایی چون لندن و مادرید به ترتیب دارای ۱۰۰ و ۲۴۷ کیلومتر بزرگراه هستند اما از نظر ترافیکی وضعی به مراتب مطلوب تر از تهران دارند.

۳- براساس آمار اعلام شده در سال ۱۳۸۴، ۲۵ درصد

ترافیک اگر چه درد مشترکی است که بیشتر شهرهای پرجمعیت جهان از معضلات آن رنج می برند، اما ترافیک شهرهای مختلف بنا به مختصات اجتماعی، فرهنگی، صنعتی، جغرافیایی و شهرسازی آنها دلا یل و وضعیت متفاوت و مختلفی دارد. در واقع ترافیک بنا به تعریف و ماهیتش از سه عامل انسان، راه و وسیله نقلیه تشکیل می شود چنانکه اگر یکی از این عوامل نباشد اصولاً مساله ای به نام ترافیک وجود نخواهد داشت و هر یک از این سه عامل، مختصات و ویژگی های متفاوتی در شهرهای مختلف دنیا دارد که باعث تنوع دلا یل شکل گیری ترافیک در شهرها می شود.

با چنین فرضی، می توان پرسید که ویژگی ها و مختصات ترافیک کلان شهرهای ایران بالا خص شهر تهران چیست و از کدام یک از سه عامل مزبور بیشتر نشات می گیرد؟ برای پاسخگویی به این سوال به موارد زیر توجه کنید:

۱- برای سنجش ترافیک معمولاً از شاخص زمان سفر

ترافیک سنگین پایتخت ناشی از وقایعی مانند تصادف بوده است که این رقم در سال ۸۵ به ۴۵ درصد رشد پیدا کرده است.

۴- مطالعات انجام شده توسط مراکز تحقیقاتی معتبر دنیا نشان می دهد که میزان مرگ و میر در ازای تعداد و خودروها در کشورهای در حال توسعه (که کشورمان جزو آنها است) اغلب بیش از ۲۰ بار بیشتر از کشورهای صنعتی است همچنین در حالی که به نظر می رسد از لحاظ تعداد افراد کشته شده و نرخ های تصادف، اوضاع در بسیاری از کشورهای صنعتی روبه بهبود است. اغلب کشورهای در حال توسعه در سال های اخیر با اوضاع روبه وخامت در این خصوص مواجه بوده اند.

اطلاعات و آماری از این دست نشان می دهد که



در کشورمان عامل انسانی، بیشترین تاثیر را در افزایش بحران ترافیک داشته است. زیرا علی رغم سرانه کمتر خودرو و بزرگراه های بیشتر، ترافیک نامطلوب تری نسبت به کشورهای صنعتی و اروپایی دارد. از طرف دیگر میزان تصادفات و دخالت آن در ترافیک هم از جمله زیر مجموعه های عامل انسانی در ایجاد ترافیک است. بر همین مبنای می توان ادعا کرد که برای مدیریت ترافیک شهری و رفع معضلات باید بیشترین برنامه ریزی و سرمایه گذاری در رفع علل انسانی ترافیک صورت گیرد، در حالی که به نظر می رسد چنین دیدگاهی در طول دهه های اخیر کمتر مد نظر قرار داشته و برنامه ریزی ها و سرمایه گذاری ها در توسعه راه ها، ایجاد محدودیت های رفت و آمد خودروهای شخصی و ... بوده است.

چگونگی و کیفیت عوامل انسانی ترافیک را می توان «فرهنگ ترافیک» نامید ضمن اینکه باید توجه داشت که اگر چه این عامل با عموم شهروندان و اخلاق شهروندی ارتباط بسیار دارد اما بیشتر از آنکه نتیجه اهمال مردم باشد به مدیریت شهری و بالاخص مدیریت ترافیکی (و امکانات و اختیارات آن) مربوط می شود. صاحب نظران در تبیین مدیریت ترافیک، آن را به سه بخش عمده «مهندسی ترافیک، اجرای مقررات و آموزش» تقسیم بندی کرده اند که اگر چه هر سه این موارد در رفتار ترافیکی شهروندان

موثر هستند و آن را شکل می دهند اما باید گفت که در وضعیت فعلی ترافیک تهران، اصلی ترین و حیاتی ترین نیاز برای حل معضلات «آموزش» است. برای درک بهتر اهمیت آموزش ترافیک، می توان به این نکته توجه کرد که می توان در میان رانندگان، افراد بی شماری دید که در روابط روزمره و اخلاق فردی، مقید به حفظ و رعایت حقوق دیگران هستند اما همین افراد در ترافیک، فقط به دنبال گریز از مهلکه اند و به هر قیمتی ولو تعدی به حقوق دیگران، می خواهند خود را از ترافیک برهانند.

رانندگی صحیح و اصولی، رفتار مناسب در زمان بروز مشکلاتی چون تصادف یا خرابی چراغ های راهنمایی، توجه به علائم راهنمایی و رعایت آن، اولویت دادن به وسایل حمل و نقل شهری، کاهش از سفرهای غیر ضروری شهری با استفاده از امکانات تکنولوژیک و ... از مواردی است که شهروندان نیازمند آموزش های اقناعی در این زمینه هستند.

اگر چه باید اذعان کرد که در سال های اخیر، توجه ویژه ای به این امر میزول شده اما هنوز در زمینه فرهنگ مصرف اتومبیل، شهروندان و بالاخص رانندگان در فقر به سر می برند. سرمایه گذاری موثر و اصولی در امر آموزش و تقویت فرهنگ مصرف و اصلاح الگوی ترافیک می تواند نقطه عطفی در مدیریت شهری و خلاصی از بحران روز افزون ترافیک باشد و روزهای بهتری را برای شهر گرفتار ترافیک تهران به ارمغان آورد.

