

حلقه تنگ تردد برای تک‌سرنشین‌ها

فکرش را بکنید در خیابان و بزرگراه‌های کلانشهر ترافیک زده‌ای همچون تهران که مجبورید ساعت‌ها تا رسید...



جام جم آنلاین: فکرش را بکنید در خیابان و بزرگراه‌های کلانشهر ترافیک زده‌ای همچون تهران که مجبورید ساعت‌ها تا رسیدن به مقصد کلاچ و ترمز بگیرید و گاه در طول یک ساعت مسافتی که می‌توانید طی کنید، حتی به چند کیلومتر هم نمی‌رسد، این شانس را داشته باشید که بتوانید در مسیر ویژه‌ای که در آن از ترافیک و ازدحام خودروها خبری نیست، حرکت کرده و بدون توقف در سریع‌ترین زمان به مقصد برسید!

سوار بر تاکسی یا خودروی شخصی فرقی نمی‌کند. مهم این است که شما تنها سرنشین خودرو نباشید و حداقل 3 نفر دیگر نیز کنار شما در خودرو نشسته باشند. آن وقت است که می‌توانید از امتیاز حرکت در خطوط ویژه پرسرعت استفاده کنید. در چنین شرایطی با تماشای انبوه خودروهای تک‌سرنشین یا 2 سرنشینی که در خط کناری شما در ترافیک سنگین متوقف شده‌اند و هراز گاهی بسختی چند سانتی متری حرکت می‌کنند، با خود می‌گویید چه خوب است که می‌توانید از امتیاز حرکت در خطوط ویژه پرسرعت بهره‌مند شوید.

امتیازی برای چند سرنشین‌ها

گره ترافیک کلانشهرها و بخصوص پایتخت درحالی با تزریق روزانه 1400 دستگاه خودروی نو به معابر تهران روزبه‌روز کورتر می‌شود که مسوولان شهری طی سال‌های اخیر همواره نسبت به قفل شدن دائمی خیابان‌ها و معابر پایتخت از ازدحام خودروها و تبدیل شدن این شهر به یک پارکینگ بزرگ هشدار داده‌اند.

آمارهای سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران نیز نشان می‌دهد، متوسط سرنشین خودرو در تهران یک و نیم نفر است. از آنجا که هر خط عبوری در یک ساعت تنها 1800 خودرو را جابه‌جا می‌کند و 10 ساعت پیک ترافیک نیز در شبانه‌روز وجود دارد، بنابراین از یک خیابان با متوسط 3 خط عبوری روزانه 81 هزار نفر می‌توانند عبور کنند، در حالی که با توجه به ظرفیت 800 نفره اتوبوس تک کابین و 1500 نفری اتوبوس دوکابین می‌توان تنها با استفاده از 54 دستگاه اتوبوس دوکابین معادل تمام خودروهایی که در طول شبانه‌روز از 3 خط عبوری استفاده می‌کنند، مسافر جابه‌جا کرد.

در این میان طی سال‌های اخیر هرگاه گره ترافیک به دغدغه‌ای برای مدیران تبدیل شد یا معضل آلودگی هوای پایتخت فراگیر شد، ساماندهی خودروهای تک‌سرنشین و محدودسازی تردد آنها به عنوان یکی از راهکارهای موجود مطرح شده‌است.

اولین بار سال 1385 با تشدید آلودگی پایتخت، شهرداری تهران با ارائه طرحی به شورای عالی ترافیک خواستار ممنوعیت تردد خودروهای تک‌سرنشین شد. این طرح اگرچه به بایگانی رفت، اما پس از آن هر ساله و در مواردی که پایتخت با معضل وارونگی هوا مواجه بود این موضوع نیز به عنوان یک راه‌حل مطرح شد. این بار اما ماجرای ایجاد محدودیت برای تردد خودروهای تک‌سرنشین و جداکردن پرسرنشین‌ها از این دسته خودروها به راهکار جدی مسوولان ترافیکی شهر تبدیل شده است.

این آمارها مبنای تلاش معاونت ترافیک شهرداری تهران برای راه‌اندازی خطوط ویژه تردد خودروهای مختلف در سطح کلانشهر تهران است. البته چند سال پیش، چنین طرحی با راه‌اندازی خطوط اتوبوس‌های پرسرعت (BRT) تجربه شد و حالا یک بار دیگر مسوولان ترافیکی شهر مدتی است از تازه‌ترین طرح خود برای بهبود و اصلاح وضعیت تردد خودروها در معابر پایتخت خبر می‌دهند؛ طرحی که در صورت تصویب شورای عالی ترافیک قرار است با هدف ارائه تسهیلات ویژه برای تردد خودروهای شخصی چند سرنشین و تاکسی‌ها به عنوان بخشی از ناوگان حمل و نقل عمومی به اجرا درآید، اما در واقع نوعی ایجاد محدودیت را برای تردد خودروهای تک‌سرنشین در معابر شهرمان به دنبال خواهد داشت.

معاون ترافیک شهردار تهران با اشاره به شماره‌گذاری روزانه 1400 خودروی جدید فقط در شهر تهران می‌گوید: اگر این تعداد خودرو را به یکدیگر متصل کنیم طول تولید خودروهای وارد شده در پایتخت در روز به 7 کیلومتر می‌رسد.

تشکری هاشمی با بیان این‌که خطوط ویژه اچ.او.وی می‌تواند به توزیع عادلانه معابر در میان شهروندان کمک کند، معتقد است: خطوط پرسرعت HOV مختص خودروهایی است که بتوانند با حداکثر ظرفیت تردد کنند.

وي این را هم می‌گوید که راه‌اندازی خطوط HOV در پایتخت فعلاً در حد یک طرح مطالعاتی است، اما شهرداری تهران این موضوع را با جدیت دنبال می‌کند، چراکه راه‌اندازی این خطوط در بسیاری از کشورها تجربه شده و نتایج آن موفقیت‌آمیز بوده است.

نکته: براساس طرح جدید حمل و نقل، خودروها با سرنشین بیشتر براحتی می‌توانند از خطوط ویژه حرکت کنند و سرعت عبور آنان در سطح شهر افزایش می‌یابد

به گفته معاون ترافیک شهردار تهران، با راه‌اندازی این خطوط، خودروهای کم سرنشین و تک‌سرنشین در بار معقول ترافیک شهر می‌مانند، اما خودروهای پرسرنشین می‌توانند سریع‌تر به مقصد برسند.

تشکری هاشمی تصریح می‌کند: خطوط پرسرعت HOV تنها متعلق به تاکسی، ون و اتوبوس نیست و خودروهای شخصی پرسرعت نیز اجازه استفاده از این خطوط را دارند.

HOV امتیازی برای چند سرنشین‌ها

HOV مخفف High Occupancy- Vehicle lane به معنای اولویت‌دهی به حرکت خودروهای با چند سرنشین است. نحوه اولویت‌دهی حرکت به این صورت است که یکی از باندهای بزرگراه یا آزادراه (معمولاً باند تندرو) صرفاً به عبور خودروهای 2 یا 3 سرنشین به بالا (یک راننده همراه یک سرنشین یا بیشتر) اختصاص داده می‌شود و سایر خودروها حق عبور از آن را ندارند و در صورت عبور جریمه می‌شوند.

خطوط HOV با رسم علامت لوزی در کف معبر یا تابلو مشخص می‌شود و هیچ‌گونه موانع فیزیکی برای جداسازی آنها از بقیه معبر ایجاد نمی‌شود.

در حالی که خودروهای تک و 2 سرنشین در ترافیک شدیدتری نسبت به سابق می‌مانند (زیرا یک باند عبوری کم شده)، خودروهای با حداقل 3 سرنشین با سرعت بالاتر و کاملاً بدون معطلی در ترافیک از باند HOV حرکت می‌کنند و در زمان کوتاه‌تری به مقصد می‌رسند. خطوط پرسرعت در صورتی که برای تاکسی‌ها که جزئی از حمل و نقل عمومی محسوب می‌شوند، اجرا شود، موجب می‌شود رانندگان تاکسی که به دنبال مسافر درستی هستند، تمایل به سوارکردن تعداد مسافر بیشتر به جای مسافر تک نفره پیدا کنند تا بتوانند از این مسیر عبور کنند.

خطوط پرسرعت برای تاکسی‌ها

اواخر سال گذشته بود که مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسی‌های شهر تهران اعلام کرد طرح ایجاد خطوط پرسرعت تاکسیرانی اوایل سال 91 اجرایی خواهد شد. در این خطوط خودروهایی با تعداد سرنشین بالا تردد می‌کنند و خودروهایی که کمتر از 3 سرنشین دارند، اجازه ورود به این خطوط را ندارند.

مسیرهای پیشنهادی محمد احمدی بافنده برای احداث خطوط پرسرعت تاکسیرانی مسیرهای خیابان شهید بهشتی، خیابان مطهری، قسمتی از مسیرهای ویژه حذفاصل چهارراه تهرانپارس- میدان آزادی و میدان راه‌آهن - میدان ونک است که برای اجرای این طرح در حال بررسی هستند. در حال حاضر سرعت تاکسی‌ها به طور متوسط 16 کیلومتر در ساعت است که بر اساس استانداردها زیر 30 کیلومتر است که با ایجاد خطوط ویژه پرسرعت در ساعت‌های ویژه مانند پیک صبحگاهی و عصرگاهی بازده کاری تاکسیرانی افزایش خواهد یافت.

افزایش سرعت حمل و نقل عمومی

در حال حاضر متوسط سرعت تاکسی‌های شهر در بزرگراه‌ها تنها 16 کیلومتر در ساعت است، سرعتی که اگر شهروندان برای سفرهای روزانه خود پیاده حرکت کنند سریع‌تر به مقصد خواهند رسید، در حالی که تهران 80 هزار تاکسی دارد و هم‌اکنون به صورت روزانه چهار و نیم میلیون مسافر جابه‌جا می‌کنند. به عبارت بهتر در شرایط کنونی تاکسی‌های تهران به اندازه اتوبوس و 2 برابر مترو، مسافر جابه‌جا می‌کنند.

نتایج اولیه تحقیقات کارشناسان سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران حاکی از آن است که خطوط پرسرعت باعث بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی در حوزه تاکسیرانی خواهد شد. به عبارت بهتر با اجرای این طرح سرعت ناوگان شهری افزایش می‌یابد، چراکه در حال حاضر متوسط حرکت تاکسی‌ها در تهران 16 کیلومتر بر ساعت است که با قانون راهنمایی و رانندگی که سرعت زیر 30 کیلومتر بر ساعت را سرعت مرگ می‌داند منافات دارد، این بدان معناست تاکسی‌هایی که 2 یا 3 مسافر دارند حق تقدم در این

خطوط در ساعاتی از روز را خواهند داشت در حالی که خودروهای تک‌سرنشین و 2 سرنشین در ترافیک شدیدتری نسبت به گذشته می‌مانند (زیرا یک باند عبوری کاسته شده است).

مخالفان چه می‌گویند؟

اما در شرایطی که مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران وعده راه‌اندازی خطوط پرسرعت تاکسیرانی در پایتخت را که موافقت آن نیز از شهردار تهران گرفته شده می‌دهد، موضعگیری‌های انتقادی نیز نسبت به اجرای این طرح از سوی برخی‌ها مطرح می‌شود.

نایب رئیس شورای شهر تهران یکی از همین منتقدان است که می‌گوید: ایجاد خطوط ویژه تاکسی در شهر تهران با توجه به شرایط معابر شهر امکانپذیر نیست و اجرایی شدن این کار به کارشناسی نیاز دارد.

حسن بیادبی با بیان این‌که امکان ایجاد این خط فقط در برخی معابر شهر تهران وجود دارد، تصریح می‌کند که نمی‌توان خطوط پرسرعت تاکسیرانی را هم مانند خطوط ویژه بی.آر.تی توسعه داد. راه‌اندازی خطوط پرسرعت (اچ. او. وی) تجویز دیگر مسوولان ترافیکی شهر است به این امید که شاید گرهی از گره‌های کور ترافیک کلانشهر تهران بگشاید، اما برخی پرسش‌ها و نقاط ابهام پیش از اجرای طرح مذکور مطرح می‌شود که انجام مطالعات کارشناسی دقیق پیش از اجرای این طرح را ضروری می‌سازد. از جمله اینکه در صورتی که ظرفیت خطوط پرسرعت HOV به دلیل ازدحام خودروهای در حال تردد در این مسیر تکمیل شود قطعا زمانی نخواهد گذشت که این خطوط نیز کارایی خود را از دست خواهد داد، بنابراین ضروری است از هم‌اکنون با پیش‌بینی چنین روزهایی و برای این‌که این خطوط کارایی و بازدهی مورد انتظار خود را از دست ندهند راهکارهای مناسبی اندیشیده شود.

پوران محمدی / گروه جامعه