

## شهر ماشین‌ها



غول ترافیک هر روز بزرگ‌تر می‌شود؛ خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهر هر روز شلوغ‌تر می‌شود؛ میلیون‌ها ساعت از عمر شهروندان در ترافیک سنگین معابر تلف می‌شود که تردد میلیون‌ها خودرو آن را رقم زده است.

آمار 14 میلیون خودروی کشور تا یک دهه آینده دو برابر خواهد شد  
شهر ماشین‌ها

جام جم آنلاین: غول ترافیک هر روز بزرگ‌تر می‌شود؛ خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهر هر روز شلوغ‌تر می‌شود؛ میلیون‌ها ساعت از عمر شهروندان در ترافیک سنگین معابر تلف می‌شود که تردد میلیون‌ها خودرو آن را رقم زده است. باز شدن پای سالانه یک میلیون و 400 هزار دستگاه خودرو به شبکه معابر کشور کار را به جایی رسانده که تنها برای پارک این خودروها کنار هم و نه تردد آنها به 2000 کیلومتر معبر نیاز است. ارابه‌های آهنی، تعدادشان هر روز بیشتر و خیابان‌ها هر روز تنگ‌تر می‌شود و شبکه معابر شهری در آستانه لبریز شدن از خودروهاست. سال‌ها از ورود خودرو به کشورمان می‌گذرد، حالا آنها به جزءلاینفکی از زندگی خیلی از شهروندان تبدیل شده است، اما همین ماشین‌ها که قرار بود با آمدنشان سر و سامانی به حمل و نقل‌های شهری بدهد برای ساکنان کلانشهرها دردسرساز شده است.

14 میلیون خودرو هر روز در حالی گلوی شهرهای ترافیک‌زده را بیشتر فشار می‌دهد که کارشناسان و مسئولان شهری می‌گویند اگر ورود افسارگسیخته خودروها به شبکه معابر شهری ادامه داشته باشد، اغلب کلانشهرها به زودی به پارکینگ بزرگی برای خودروها تبدیل خواهد شد.

ورود اولین خودرو به ایران

حدود 110 سال پیش، نه تنها در خیابان‌های تهران بلکه در ایران هم فقط یک ماشین وجود داشته است.

ناصرالدین شاه قاجار در سفرهایش به اروپا با اتومبیل آشنا شد، اما تمایلی به ورود آن به ایران نشان نداد و کالسکه‌های سلطنتی را به ماشین آهنی (تراموا) ترجیح می‌داد.

15 سالی از اختراع خودروهای دیزلی می‌گذشت که پای آنها در زمان مظفرالدین شاه قاجار به کشور ما هم باز شد.

کورلین، مهماندار فرانسوی مظفرالدین شاه در کتاب «#171؛ بدایع الوقایع» خود نوشته است: «#171؛ در ماه اوت 1900 در مراجعت اعلیحضرت از جنگل بولونی، دو دستگاه اتومبیل که برای بردن به ایران سفارش داده بودند جلوی عمارت برای مشاهده اعلیحضرت حاضر بودند که در هرکدام آنها دو نفر از پیشخدمت‌های مخصوص حضور داشتند.

به امر مبارک مکانیسین‌ها اتومبیل را به راه‌انداختند و چند حرکت نمایشی در حضور اعلیحضرت به جا آوردند و پس از انجام امتحان، سوارها و ملتزمین رکاب جابه‌جا شده و اتومبیل‌ها آهسته پهلوئی کالسکه همایونی آمدند تا سلطان از نزدیک درست آنها را بررسی کند و چون اتومبیل‌ها از هر نظر مطابق میل بودند و نوع عیب و نقصی در آنها مشاهده نشد و با دستور اعلیحضرت اجازه حمل آنها صادر شد و کالسکه همایونی به طرف عمارت به راه افتاد.»

این دو اتومبیل که محصول کارخانه رنو بود، توسط دو راننده فرانسوی به تهران منتقل شد، اما دو سرنوشت متفاوت پیدا کردند چون فقط یکی از آنها به تهران رسید و دیگری در راه انزلی به تهران خراب شد و همان‌جا ماند تا زیر باران و برف تبدیل به قراضه‌ای شود. دومی هم گاهی به دستور مظفرالدین‌شاه و توسط راننده فرانسوی‌اش موسیو وانه در میدان مشق به حرکت درمی‌آمد و باعث شادی و ذوق مردم می‌شد. این ماشین بعدها به محمدعلی شاه رسید.

14 میلیون ارابه آهنی در کشور

11 سال پیش فقط تنها چهار میلیون خودرو در کل معابر کشور تردد می‌کردند، هرچند آن‌روزها ترافیک هنوز به معضل لاینحل کلانشهرهای کشور تبدیل نشده بود، اما مسئولان ترافیکی از همان روزها پیش‌بینی می‌کردند با روند فعلی تزریق سالانه بیش از یک میلیون و 400 هزار دستگاه خودرو به کشور در آینده نزدیک، دیگر معابر و خیابان‌های شهرها پاسخگوی حجم انبوه خودروها نخواهد بود.

حالا با گذشت 11 سال از آن روزها 4 میلیون خودروی کشور به 14 میلیون رسیده است در حالی که ظرفیت معابر، بزرگراه‌ها و جاده‌های کشور متناسب با روند صعودی تزریق خودروها افزایش نیافته است. دوبرابردن تعداد خودروهای کشور و رسیدن آن به مرز 30 میلیون خودرو آن هم طی یک دهه آینده در حالی اتفاق خواهد افتاد که با توجه به فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم برای افزایش ظرفیت معابر درونشهری و برونشهری نگرانی‌های مسئولان ترافیکی کشور از بابت کورترشدن گره ترافیک در کلانشهرها و بخصوص پایتخت طی سال‌های آینده بیشتر می‌شود.

به گفته رئیس پلیس راهور ناجا طی 6 ماه اول سال 90، بیش از 750 هزار دستگاه خودروی جدید در کشور شماره‌گذاری شده است که این رقم در مقایسه با سال گذشته 2 درصد افزایش داشته است، همچنین در این مدت شماره‌گذاری خودروهای خارجی در ایران نیز با 36 درصد کاهش از 24 هزار و 510 مورد در سال گذشته به 9046 دستگاه خودروی خارجی رسیده است.

نکته: دولت نابرابر خودروهای شخصی با حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو) سال‌هاست ادامه دارد، در این سال‌ها هر جا شهرداری و دولت در توسعه حمل و نقل عمومی کم گذاشته‌اند راه برای خودروهای شخصی بیشتر باز شده است اسکندر مومنی در یکی از نشست‌های خبری خود با اشاره به این که کشورهای هم‌تراز ایران به ازای هر یک‌هزار نفر جمعیت 400 خودرو دارند، توضیح می‌دهد: هم‌اکنون در کشور به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت، 160 خودرو وجود دارد که پیش‌بینی می‌کنیم در یک دهه آینده این رقم به 400 خودرو برسد. هرچند رئیس پلیس راهور ناجا با استناد به آخرین آمارهای پزشکی قانونی از کاهش 11 هزار نفری کشته‌ها و مصدومان تصادفات رانندگی از ابتدای سال 90 خبر داده و می‌گوید که در 5 ماهه امسال 1324 نفر معادل 8/12 درصد کاهش کشته‌ها و 9515 نفر کاهش مجروحان تصادفات را در کشور داشته‌ایم، اما به موضوع مهمی هم اشاره می‌کند:

با روند فعلی تزریق خودروهای جدید به کشور باید بر اقدامات پیشگیرانه و ارتقای فرهنگ رانندگی در میان شهروندان جدی‌تر متمرکز شد زیرا در غیر این صورت ممکن است یک بار دیگر در یک دوره زمانی، دوباره شاهد روند تصاعدی آمار کشته‌ها و مجروحان حوادث رانندگی در کشور باشیم.

قاتل یک میلیون ساعت از وقت تهرانی‌ها

روزانه یک میلیون ساعت از وقت تهرانی‌ها در ترافیک خیابان‌ها و بزرگراه‌های پایتخت کشته می‌شود و یک میلیارد ریال از سرمایه و پولشان هم هدر می‌رود.

باشگاه خبرنگاران جوان، اردیبهشت امسال گزارشی از یک بررسی را چاپ کرد که بر اساس آن میزان پول و ساعت عمری که از تهرانی‌ها در ترافیک تلف می‌شود، محاسبه شده بود.

چکیده این گزارش، اتلاف روزانه یک میلیارد ریال پول و یک میلیون ساعت وقت تهرانی‌ها در ترافیک است، آن هم در شرایطی که تردد حدود 5 میلیون خودروی شخصی در تهران در سایه کمبودها و توسعه نه چندان مطلوب حمل و نقل عمومی در این کلانشهر، آن را رقم زده است.

بر این اساس، صرفه‌جویی ناشی از مصرف بنزین برای هر سفر درونشهری مسافران تاکسی، اتوبوس و سواری‌های شخصی هفت لیتر است. در این میان، روزانه دو میلیون سفر با خطوط پنج‌گانه متروی تهران انجام می‌شود که این رقم تا رسیدن به نقطه ایده‌آل 4 میلیون سفر در روز هنوز فاصله دارد. در حالی که اگر این 4 میلیون سفر در روز با مترو انجام می‌شد، می‌توانست یک میلیون و 400 هزار لیتر صرفه‌جویی در مصرف بنزین را به همراه داشته باشد.

این در حالی است که اگر برای هر لیتر بنزین، نرخ 700 تومان را در نظر بگیریم، حدود یک میلیارد ریال (980 میلیون ریال) هزینه‌کرد احتمالی برای، مصرف بنزین به دست می‌آید که صرف این مبلغ در راه توسعه مترو امکان‌پذیر است و جالب این که اگر این رقم را در طول سال محاسبه کنیم رقمی حدود 360 میلیارد ریال به دست می‌آید. علاوه بر آن، طبق آمار موجود سفر با مترو برای هر مسافر حدود 30 دقیقه صرفه‌جویی در زمان را به دنبال دارد که اگر این 30 دقیقه را در 2 میلیون مسافری که می‌شد به ظرفیت شبکه مترو افزود ضرب کنیم به عدد 6 میلیون دقیقه در روز و به عبارتی روزانه یک میلیون ساعت هدررفت در زمان می‌رسیم.

سهم 60 درصدی در آلودگی هوا

حالا پس از گذشت 110 سال از آن روزها، ورود خودروها به خیابان‌های شهر موجب تسهیل در رفت و آمدهای شهری و جبران کمبودهای ناشی از توسعه نیافتن مطلوب حمل و نقل عمومی را به همراه داشته است، اما تردد 14 میلیون دستگاه خودرو در کشور جز

میلیون‌ها ساعت اتلاف وقت در ترافیک‌های سنگین خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهر، سهم 60 درصدی آنها در آلودگی هوا و به تبع آن مرگ سالانه 5000 نفر بر اثر آلودگی هوا، ره‌آوردی به همراه نداشته است.

این‌طور که مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران می‌گوید: سهم خودروهای سبک در آلودگی هوای شهر تهران، 60 درصد و موتورسیکلت‌ها، 25 درصد است و در این میان، خودروهای سنگین نیز در آلودگی هوا سهم 15 درصدی دارند.

یوسف رشیدی معتقد است برای رفع مشکل آلودگی هوا باید اقدامات اساسی مانند توسعه حمل و نقل عمومی، کاهش سهم سفرها با خودروهای شخصی، ارتقای کیفیت خودروها، افزایش کیفیت سوخت و حذف سفرهای غیرضروری انجام شود؛ چرا که راهکارهای مقطعی و زودبازده مشکل‌گشا نیست و حکم مسکن‌های مقطعی را دارد.

#### دوئل خودروی شخصی با حمل و نقل عمومی

دوئل نابرابر خودروهای شخصی با حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو) سال‌هاست ادامه دارد، در این سال‌ها هر جا شهرداری و دولت در توسعه حمل و نقل عمومی کم گذاشته‌اند؛ راه برای خودروهای شخصی بیشتر باز شده است.

خودروهای شخصی حالا در شرایطی متهم ردیف اول ترافیک محسوب می‌شود که هرگاه سخن از ایجاد محدودیت‌های مقطعی، کوتاه‌مدت یا بلندمدت برای تردد آنها در شهر از سوی دستگاه‌های مسئول مطرح می‌شود، مالکان آنها و دیگر منتقدان این پیشنهادها با پیش‌کشیدن توجیهاتی همچون ناکارآمدی حمل و نقل عمومی، کمبودهای موجود در بخش اتوبوسرانی، مترو و تاکسی‌ها، مانع به سرانجام رسیدن این طرح‌ها می‌شوند. بر اساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، در افق سال 1404 روزانه 18 میلیون سفر - که معادل 25 میلیون جابه‌جایی است - در پایتخت انجام خواهد شد که بر این اساس باید سهم خودروهای شخصی 25 درصد، حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو) 55 درصد و نیمه‌عمومی‌ها (تاکسی) 20 درصد باشد در حالی که هم‌اکنون سهم خودروهای شخصی در جابه‌جایی‌های درون‌شهری و برون‌شهری بالای 50 درصد است.

#### پارکینگ خودروهای روشن

هر چند پای اولین خودرو به کشورمان دیرتر از بسیاری کشورهای دیگر باز شد، اما حالا با گذشت 110 سال از آن روزها در حال افتادن از این سوی بام هستیم، تزریق لجام‌گسیخته خودروهای شخصی به شبکه خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهرها بی‌توجه به ضرورت توسعه هم‌زمان شبکه راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری، این نگرانی را به وجود می‌آورد که در آینده‌ای نه‌چندان دور، شهرهای ما و بویژه تهران به پارکینگ خودروهای روشن تبدیل شود.

آن وقت دیگر کمبود فضای پارک تنها مشکل مالکان چند میلیون خودروی شخصی نخواهد بود چراکه دیگر فضایی برای حرکت خودروها باقی نخواهد ماند.

شهری مملو از خودروهای روشن که سرنشینان آنها، میلیون‌ها ساعت از عمرشان را در ترافیک قفل شده خیابان‌ها و بزرگراه‌ها تلف می‌کنند.

پوران محمدی / گروه جامعه