

۴ عامل مؤثر بر ازدحام ترافیک تهران



بررسی های پژوهش نشان می دهد مهمترین عوامل مؤثر بر ازدحام ترافیکی، افزایش خودرو محوری، کاهش سطح خدمات حمل و نقل عمومی، ناهماهنگی بین دستگاهی، افزایش تقاضای سفر، عدم رعایت مقررات و انضباط ترافیکی و ناکارآمدی مدیریتی است. اکوایران: ناکارآمدی مدیریتی از یک سو مستقیماً روی اعمال سیاستهای مدیریت تقاضای سفر و به تبع آن روی تولید و جذب سفر اثر می گذارد و از سوی دیگر با یک واسطه ابتدا بر روی معماری شهر (تراکم و...) و در ادامه بر روی تولید و جذب سفر مؤثر است. این عامل همچنین روی بهینگی شبکه معابر و در پی آن روی سطح سرویس شبکه معابر مؤثر خواهد بود. در ادامه این پژوهش آمده است: عامل کیفیت فرایند اخذ تصمیمات روی تقاضای سفر و همچنین عرضه زیر ساختهای حمل و نقل به صورت اساسی و ریشه ای اثر گذار است. بنابراین می توان عامل ناکارآمدی مدیریتی را به عنوان نقطه اصلی و اهرمی مداخله در ایجاد معضل ازدحام ترافیک معرفی کرد. بررسی ها نشان داد می توان ریشه های ناکارآمدی مدیریتی را در سه کژ کاردی شامل: «غالب شدن رویکرد اجرای پروژه های نمادین با منافع مقطعی»، «وجود تعارض منافع» و «فقدان اراده کافی مدیران در مدیریت حمل و نقل شهری» جستجو کرد.

بررسی های این پژوهش نشان می دهد مهمترین عوامل مؤثر بر ازدحام ترافیکی، افزایش خودرو محوری، کاهش سطح خدمات حمل و نقل عمومی، ناهماهنگی بین دستگاهی، افزایش تقاضای سفر، عدم رعایت مقررات و انضباط ترافیکی و ناکارآمدی مدیریتی است.

بررسی های این پژوهش نشان داد می توان سه کژ کاردی شامل «غالب شدن رویکرد اجرای پروژه های نمادین با منافع مقطعی»، «وجود تعارض منافع» و «فقدان اراده کافی مدیران» را به عنوان علل ناکارآمدی مدیریتی در حمل و نقل شهری در نظر گرفت.

ناکارآمدی مدیریتی از یک سو مستقیماً روی اعمال سیاستهای مدیریت تقاضای سفر و به تبع آن روی تولید و جذب سفر اثر می گذارد و از سوی دیگر با یک واسطه ابتدا بر روی معماری شهر (تراکم و...) و در ادامه بر روی تولید و جذب سفر مؤثر است. این عامل همچنین روی بهینگی شبکه معابر و در پی آن روی سطح سرویس شبکه معابر مؤثر خواهد بود. در ادامه این پژوهش آمده است: عامل کیفیت فرایند اخذ تصمیمات روی تقاضای سفر و همچنین عرضه زیر ساختهای حمل و نقل به صورت اساسی و ریشه ای اثر گذار است. بنابراین می توان عامل ناکارآمدی مدیریتی را به عنوان نقطه اصلی و اهرمی مداخله در ایجاد معضل ازدحام ترافیک معرفی کرد. بررسی ها نشان داد می توان ریشه های ناکارآمدی مدیریتی را در سه کژ کاردی شامل: «غالب شدن رویکرد اجرای

پروژه های نمادین با منافع مقطعی»، «وجود تعارض منافع» و «فقدان اراده کافی مدیران در مدیریت حمل و نقل شهری» جستجو کرد.

در این مطالعات تاکید شده، غالب شدن رویکرد اجرای ابرپروژه های نمادین با منافع مقطعی به دلیل کارکردهای تبلیغاتی برای مدیران شهری جذابیت بالایی دارد. با وجود این دنبال کردن چنین رویکردی که مستلزم صرف هزینه های گزاف است و در اغلب موارد به حل معضل ازدحام ترافیکی کمکی نکرده و در میان مدت می تواند از طریق تشدید خودرو محوری یا افزایش تقاضای سفر و عدم هدایت اعتبارات به سمت توسعه حمل و نقل عمومی به طور خاص برای ابرپروژه های بزرگراهی، موجب وخیم تر شدن وضعیت ازدحام ترافیکی در شهرها نیز شود. در ادامه یادآوری شده؛ گردش مالی بالای اجرای برخی پروژه های عمرانی حمل و نقل و تأثیری که ایجاد زیر ساختهای حمل و نقل بر روی ارزش زمین می گذارد. زمینه تعارض منافع و فساد را شکل می دهد و موجب تصمیم سازی غلط برخی از پیمانکاران و مشاوران برای مدیران در انتخاب مکان یا اولویت بندی طرح ها و پروژه های حمل و نقل می شود.

در این مطالعات اشاره شده، حل معضل ازدحام ترافیکی شهری نیازمند اخذ تصمیماتی است که عمدتاً نه تنها زمان اجرای طولانی دارند، بلکه پس از اجرا نیز نتایج و آثار آن به مرور زمان و در بلندمدت آشکار می شود برای مثال تصمیم بر مدیریت فروش تراکم ساختمان با توجه به الزامات ترافیکی، اگرچه یک تصمیم با منافع بلندمدت برای ترافیک شهر است و نتایج عینی آن در کوتاه مدت قابل مشاهده نیست اما شهرداری را بلافاصله از عواید مالی فروش تراکم محروم می

کند، زمان بر بودن اجرای این راه حلهای اساسی در کنار کوتاه بودن دوره های مدیریتی ناشی از فشارهای سیاسی منجر به کاهش انگیزه مدیران شهری حوزه حمل و نقل برای در اولویت قرار دادن و اجرای کامل و اصولی این راهکارها می شود.

در بخش دیگری از این پژوهش آمده غلبه رویکرد خودرو محوری در مدیریت ترافیک طی یک دهه اخیر سبب شده به تدریج مطلوبیت سیستمهای حمل و نقل عمومی در شهرها کاهش یافته و جذابیت استفاده از خودروی سواری شخصی افزایش پیدا کند. سهم استفاده از سواری شخصی در سفرهای روزانه شهروندان تهران مشهد اصفهان و شیراز بالای ۵۰ درصد بوده است. مطابق برآوردهایی که توسط مدل های حمل و نقل شهرداری تهران انجام شده خودروهای سواری و وانتها نقش ۷۰ درصدی در ایجاد ازدحام در تهران داشته اند. ازدحام ترافیکی خودروهای شخصی موجب روند افزایشی استفاده از موتورسیکلتها نیز شده است. در شهری مانند تهران که دارای محدوده طرح ترافیک بوده و ممنوعیت برای ورود خودروها به آن اعمال می شود این موضوع بیش از پیش تشدید شده است. در بخش دیگری از این مطالعات با اشاره به این که کنترل تقاضای سفر یکی از ریشه ای ترین اقدامات جهت مقابله با ازدحام ترافیکی در شهرهاست آمده، با افزایش جمعیت و مهاجرت به سمت شهرها و مناطق حومه ای تقاضا برای سفر در نواحی مختلف شهر افزایش میابد. همچنین یکپارچگی ضعیف بین برنامه ریزی کاربری زمین و برنامه ریزی حمل و نقل منجر به مشکلات عدیده ای از جمله وابستگی به خودروی شخصی و آثار آن در زمینه کاهش کیفیت زندگی شهری می شود.



شماره ۲۷۹
حمل و نقل



قطاری که مینی بوس ها را به خط کرد

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده ای کردستان گفت: جابه جایی مسافر با ناوگان مینی بوس رانی در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸۴ درصد افزایش یافت که از دلایل اصلی آن افزایش جابه جایی مسافران قطار سهند از طریق این ناوگان است. از ابتدای سال تا پایان شهریور ۷۲۱ هزار و ۶۵۴ مسافر از طریق ناوگان مینی بوس رانی جابه جا شدند که نسبت به قبل افزایش یافته، فرزاد حسنی اضافه کرد: در همین مدت ۴۲۲ هزار و ۲۵۶ مسافر از طریق ناوگان سواری و ۲۸۱ هزار و ۸۳۹ از طریق اتوبوس جابجا شدند.

وی بیان کرد: در مجموع طی نیمه اول امسال یک میلیون و ۴۳۵ و ۷۴۸ هزار مسافر در قالب ۲۰۴ هزار و ۶۰۱ مسافر از طریق ناوگان حمل و نقل استان جابجایی شدند که از لحاظ تعداد مسافر ۱۷ درصد افزایش و از لحاظ تعداد سفرها ۶ درصد کاهش داشته است.



جلسه هم اندیشی با شرکت های حمل و نقل فرآورده های نفتی

به گزارش روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه میاندوآب، ابراهیم پوریزدانی سرپرست منطقه، در این جلسه با ارائه گزارش عملکرد تأمین و توزیع سوخت جنوب استان آذربایجان غربی در شش ماه نخست سال جاری از زحمات رانندگان، مدیران عامل شرکت های حمل و نقل فرآورده های نفتی میاندوآب، مهیادوکارکنان منطقه بالاخص کارکنان واحد تأمین و توزیع درخصوص ارسال بموقع فرآورده های نفتی به مجاری عرضه سوخت و فروشندگیهای شهری و روستائی جهت مصرف سوخت خانوار ها، ناوگان های حمل و نقل، مسافری و ادوات کشاورزی، مصرف کنندگان عمده و جزء تقدیر و تشکر نمودند.



طرحی که جوابگو نیست

سه میه ماهیانه ۳۰ لیتری بنزین برای هریرانی

در سراسر کشور استفاده شود. سهیل محمودیان اظهار داشت که وضعیت بخرن مصرف غیربهمینه بنزین و افزایش قاچاق بنزین ناشی از مدل نادرست سهمیه بندی، موجب افزایش واردات بنزین در سال آینده خواهد شد. برای حل این معضل، باید به سمت اصلاح وضعیت مصرف و تغییر در شیوه توزیع یارانه بنزین پیش برویم. وی در مورد اهمیت اجرای بنزین به نضر اظهار کرد: اجرای سهمیه بنزین

را برای اجرای آن فراهم کند. این رویکرد بر اساس ایجاد سهمیه مبتنی بر پیمایش برای تمامی خودروهای فعال در صنعت حمل و نقل است، به گونه ای که هیچ هزینه اضافی برای مصرف در این صنعت ایجاد نشود. همچنین، باید از تمام عواید حاصل از اخذ عوارض بر صادرات بنزین از صادرکنندگان قانونی، در اجرای این مدل جدید سهمیه بندی برای گسترش زیرساخت های حمل و نقل



سهیل محمودیان گفت: برای اطمینان از موفقیت سیاست بنزین به نضر، مهم است که دولت حمایت و منابع کافی