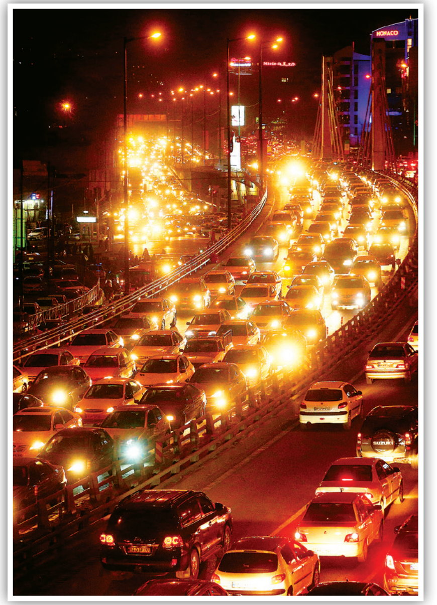
نگاه
همایون فتاحی: معاون فنی کنترل ترافیک تهران

راهکاری برای رفع گره ترافیکی



معابر، بزرگراه‌ها و شریان‌های اصلی و فرعی تهران، ظرفیت محدود و مشخصی دارند، اما تعداد خودروها نسبت به ظرفیت معابر بیشتر بوده و آنچه امروز می‌تواند در حوزه گره‌های ترافیکی تأثیرگذار باشد توسعه حمل‌ونقل عمومی است که آن را جایگزین استفاده از خودروهای شخصی کنیم. هرچه حمل‌ونقل عمومی توسعه یابد و تعداد سفرها افزایش پیدا کند، به کاهش گره‌های ترافیکی کمک می‌کند. بیشترین گره‌های ترافیکی در نقاطی از بزرگراه‌ها و شریان‌هاست که تعداد خطوط به طرز ناگهانی کاهش می‌یابد. مانند پل‌های صدر، سیدخندان، گیشا و ... . همچنین معابری که تعداد خطوط آنها از ۴ خط به ۲ خط می‌رسد، باعث ایجاد گره ترافیکی می‌شوند، چرا که وقتی خطوط عبوری کم می‌شود مشکل ترافیکی ایجاد خواهد شد.

متأسفانه در سطح شهر، شاهد این هستیم، تعداد ورودی و خروجی در برخی از پل‌های شهر با هم، همخوانی ندارد و به نظر می‌رسد هنگام طراحی این پل‌ها و معابر در گذشته، مطالعات ترافیکی درستی انجام نشده و یا رشد ترافیک آن پیش‌بینی نشده بود.

باید استفاده از حمل‌ونقل عمومی را افزایش و از سفر با خودروهای شخصی جلوگیری کنیم. توزیع سفرها باید در ساعات مختلف صورت گیرد و این، نیاز به همکاری شهروندان دارد؛ درواقع باید سفرهای غیرضروری را در ساعاتی که ترافیک کم و معابر خلوت است انجام دهند و آن را به ساعات ترافیکی موکول نکنند.

امروزه در گره‌ها، تقاطع‌ها و تبادل‌ها با مشکل روبه‌رو هستیم؛ تقاطع، ظرفیت مشخص دارد و زمانبندی تقاطع براساس بار ورودی انجام می‌شود؛ وقتی ظرفیت بیشتر باشد صددرصد تراکم زیاد خواهد شد و با صف‌های طولانی ترافیک مواجه می‌شویم؛ برهمین اساس، بهینه کردن زمانبندی در تقاطع‌ها، تا حدودی منجر به رفع گره ترافیکی می‌شود.

در تبادل‌ها، بیشترین گره در طول خروجی بزرگراه‌هاست چرا که کفایت لازم را ندارد و یا تعداد خطوط به‌صورت ناگهانی کم می‌شود. بهترین اقدام برای فرار از گره‌های ترافیکی این است که از نرم‌افزارهای مسیریاب استفاده کنیم تا مشخص کند کدام مسیر کوتاه‌ترین است و یا اگر تصادفی در معبری ایجاد شده، نرم‌افزار مسیرهای فرعی و دیگری را معرفی کند. هرچه تعداد خودروهای شخصی افزایش یابد، قطعا گره‌های ترافیکی نیز سنگین‌تر خواهد شد.

برای رفع گره‌های ترافیکی، امروزه دیگر در دنیا بزرگراه‌سازی، راهکار نیست. اینکه فکر کنیم معابر را توسعه دهیم گره‌های ترافیکی نیز کاهش می‌یابد، راهکار غلطی است. در دنیا دنبال افزایش معابر و بزرگ شدن بزرگراه‌ها نیستند، بلکه مدیریت ترافیک دارند. علاوه بر مدیریت ترافیک بر توسعه ناوگان عمومی تأکید دارند و سعی می‌کنند پیاده‌روی را افزایش داده و از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند.

اصلاحات هندسی در شهر ما می‌تواند به رفع گره‌های ترافیکی کمک کند، با تقاطع هندسی و یا ناقصی بزرگراه‌ها بار ترافیکی در نقطه‌ای افزایش می‌یابد؛ بنابراین در ورود و خروج‌ها باید سعی کنیم طول تداخل‌ها را افزایش دهیم، این مسائل می‌توانند در رفع گره‌های ترافیکی تأثیر داشته باشند. تغییر در نوع تقاطع، ایجاد ممنوعیت برخی از حرکت‌ها و توزیع برخی از حرکت‌ها در شبکه، می‌توانند به رفع و کاهش گره‌های ترافیکی در سطح شهر کمک کنند.

جدا از توسعه مترو یا افزایش استفاده از اتوبوس و تاکسی باید به سمت استفاده از اسکوتر و پیاده‌روی برویم و حمل‌ونقل ترکیبی باید برای شهروندان درنظر بگیریم؛ برهمین اساس به‌دنبال طراحی نرم‌افزاری هستیم که به شهروندان بگوییم برای انجام سفر از چه وسایل نقلیه‌ای می‌توانند استفاده کنند تا در کوتاه‌ترین زمان به مقصد برسند. شهر باید هوشمند شود؛ درواقع بسیاری از سفرهایی که انجام می‌شود سفرهای غیرضروری بوده و می‌توان آن را به‌صورت غیرحضوری و آنلاین انجام داد. شهروندان می‌توانند خرید، فعالیت‌های اداری، بانکی و ... را به‌صورت اینترنتی انجام دهند و نیاز به حضور فیزیکی نداشته باشند؛ همین مسئله کمک می‌کند تا سفرها در سطح شهر کاهش یابد. در تمام شهر با گره‌های ترافیکی مواجه هستیم و در برخی از نقاط، گره‌ها، معضل زیادی را ایجاد کرده است؛ برهمین اساس مطالعات ترافیکی در آن نقاط در حال انجام است تا برنامه‌ریزی لازم صورت گیرد، چرا که در برخی از نقاط نیاز است تقاطع غیرهمسطح داشته باشیم و یا ممنوعیت و حذف حرکت انجام شود.

از جمله دلایلی که باعث ایجاد گره‌های ترافیکی شده، موضوع پارک‌های حاشیه‌ای و پارک‌های دوبل است که تأثیر زیادی در ایجاد گره‌ها دارند؛ زمانی که پارک حاشیه‌ای را ممنوع کنیم و از پارکینگ‌های طبقاتی استفاده کنیم، می‌توان گفت در رفع گره‌های ترافیکی تأثیر مثبتی گذاشته‌ایم.

۴۵گره بر ترددهای تهران

گزارش همشهری از روند شناسایی و رفع گره‌های ترافیکی پایتخت طی سال‌های اخیر

گزارش
سیدمحمد فخار
روزنامه‌نگار

ترافیک از آن‌دست مقوله‌های بحرانی‌است که با شهری در حد و اندازه‌های تهران عجین شده است. سابقه نخستین ترافیک‌های سنگین در این شهر به ۶دهه پیش بازمی گردد و هر چه برایش کار و اقدام شود، باز هم کم است. یکی از این گام‌ها مربوط به دوم اردیبهشت‌ماه سال ۹۷ بود که شورای شهر تهران طرح «الزام شهرداری تهران به شناسایی و رفع گره‌های ترافیکی و نواقص هندسی معابر و بزرگراه‌ها» را تصویب کرد. طبق این مصوبه باید مراحل شناسایی، تعیین بودجه، تصویب بودجه و رفع گره‌های ترافیکی در معابر شریانی و بزرگراهی پایتخت انجام می‌گرفت. طی دهه‌های اخیر گسترش شهرها و توسعه معابر بزرگراهی در آنها که تشویق‌کننده استفاده از خودروی شخصی بوده است، موجب افزایش حجم سفرها شده تا شهروندان در ساعات پرتردد که میزان تقاضا با عرضه موجود شبکه حمل‌ونقل همخوانی ندارد، با معضل تراکم ترافیک مواجه شوند. حل این مسئله زمانی اهمیت می‌گیرد که درنظرسنجی‌های مختلف و معتبر صورت پذیرفته از شهروندان در کلانشهری مانند تهران، معضل ترافیک به‌عنوان یکی از ۲موضوع بااهمیت بالا مورد توجه شهروندان بوده است. برای حل این معضل در ابتدانیاز است نقاط گلوگاهی شناسایی شوند تا به کمک آن راهکارهای خاص هر مقطع به فراخور اصلاح هندسی یا روش‌های مدیریت ترافیکی اصلاح شود. در این مسیر طبق مطالعات شهرداری تهران، مشخص شد ۸۰درصد تصادفات در محدوده ۴۵نقطه تهران رخ داده‌اند که می‌تواند نشان‌دهنده این باشد که نقاطی که دارای بیشترین گره‌های ترافیکی هستند، دارای بیشترین پتانسیل تصادفات نیز هستند. گزارش پیش رو به بررسی این نقاط و اقدامات انجام شده درباره آنها می‌پردازد.

نتایج اقدامات درباره ۴۵نقطه گلوگاهی بزرگراهی

نقاط دارای طرح: ۳۹مورد
نقاط منتفی شده: ۶مورد
نقاط اجرا شده: ۱۱مورد
نقاط درحال اجرا: ۳مورد
نقاط منتظر تأمین اعتبار: ۲۵مورد

تقسیم‌بندی گلوگاه‌های ترافیکی تهران

پهنه	مناطق	نقاط گلوگاهی
شمال	۱، ۲، ۳	۲۶
غرب	۵، ۹، ۱۰، ۲۱، ۲۲	۹
شرق	۴، ۸، ۱۳، ۱۴، ۱۵	۱۰
مرکز	۶، ۷، ۱۱، ۱۲	–
جنوب	۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰	–

ویژگی گلوگاه‌های ترافیکی تهران

عدم‌توازن خطوط حرکتی در سطح سواره‌روی بزرگراه‌ها
عدم‌مدیریت عرض سطح سواره‌روی بزرگراه‌ها
طول تداخلی کم بین ورودی و خروجی‌های بزرگراه
عدم‌تأمین طول مناسب و فاقد خط و لچکی افزایش و کاهش سرعت
عدم‌وجود پهلوگاه برای تاکسی یا اتوبوس در محل‌های پرتقاضای مسافران

۱,۲
غرب به شرق شهید صدر لوپ ورودی به خیابان شهید جوزی
اجرا نشده
بزرگراه شهید صدر مسیر غرب به شرق قبل از قیطریه
اجرا نشده
- اصلاح دماغه لوپ ورودی به شهید جوزی به منظور افزایش عرض بزرگراه شهید صدر / امتداد جدول داخل خیابان شهید جوزی به منظور جلوگیری از ورود خودروهای داخل لوپ به خیابان آزاد / احداث پهلوگاه اضطراری در ابتدای خیابان دیباجی جنوبی به منظور توقف ایمن و جلوگیری از انسداد بزرگراه شهید صدر / ایجاد پهلوگاه اضطراری قبل از پهلوگاه اتوبوس در محدوده قیطریه

۳
بزرگراه شهید چمران پل گیشا
اجرا شده
- احداث زیرگذر جهت حرکت بدون توقف جریان ترافیک در بزرگراه شهید چمران و همچنین در نظر گرفتن ۲خط عبوری همسطح در ۲سمت بزرگراه جهت توقف وسایل حمل‌ونقل همگانی / احداث دوربرگردان جنوب به جنوب غیرهمسطح و حذف دوربرگردان موجود جهت پیشگیری از تداخل ترافیکی در بزرگراه شهید چمران

۴
غرب به شرق شهید صدر ورودی به خیابان شهید قلندری
حفظ وضع موجود به دلیل مخالفت برخی ارگان‌ها
- امتداد یافتن ورودی از بزرگراه شهید مدرس جنوب به بزرگراه شهید صدر شرق با ۲ خط حرکتی و اصلاح هندسی و امتداد دماغه محل برخورد ورودی‌های بزرگراه شهید مدرس جنوب و شمال / کنترل حجم جریان ترافیک ورودی از رمپ بزرگراه شهید مدرس شمال به بزرگراه شهید صدر شرق به کمک رمپ مترینگ

۵,۶
ورودی توانیر به شهید همت
اجرا نشده
غرب به شرق شهید همت رمپ ورودی به خیابان گاندی
اجرا نشده
- افزایش طول پهلوگاه ایستگاه اتوبوس شیخ بهایی / امتداد رفیوژ میانی بین کندرو و تندرو در محدوده بزرگراه کردستان و ایجاد مسیر ورودی از کندرو به بزرگراه با یک خط حرکتی بعد از لوپ خروجی بزرگراه کردستان

۷
جنوب به شمال شهید چمران از بزرگراه‌های شهید حکیم تا شهید همت
اجرا نشده
- امتداد دماغه محل اتصال ورودی‌های بزرگراه شهیدحکیم غرب و شرق به یکدیگر / امتداد دماغه محل اتصال ورودی‌های بزرگراه شهید حکیم غرب و شرق به بزرگراه شهید چمران / تعریض بزرگراه شهید چمران و چهار خطه کردن آن در محدوده ورودی بزرگراه شهید حکیم تا خروجی بزرگراه شهید همت شرق

۸,۹
جنوب به شمال شهید چمران بعد از پل یادگار امام(ره)
اجرا نشده
بزرگراه شهید چمران ضلع شمالی نمایشگاه
اجرا نشده
- ایجاد مسیر توزیع کندرو و امتداد آن تا رمپ غرب به شمال و دسترسی به بلوار رشیدالدین فضل‌الله با هدف انتقال حرکات تداخلی از مسیر اصلی به باند توزیع

۱۰
شرق به غرب شهید حکیم ورودی-خروجی برج میلاد
اجرا نشده
- احداث لچکی به همراه پهلوگاه از ابتدای خروجی برج میلاد برای کاهش عرض از ۴ خط به ۵ خط حرکتی در بزرگراه شهید حکیم

۱۱
غرب به شرق آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی زیر پل فرهنگ
اجرا نشده
- ایجاد پهلوگاه تاکسی زیر پل فرهنگ به منظور جلوگیری از توقف نامناسب تاکسی‌ها

۱۲
جنوب به شمال یادگار امام(ره) بعد از پل شهید حکیم
اجرا نشده
- احداث باند توزیع به منظور جداسازی تداخلات ترافیکی از جریان اصلی بزرگراه یادگار امام(ره) / اصلاح لچکی افزایش سرعت رمپ ورودی از بزرگراه شهید حکیم غرب به بزرگراه یادگار امام(ره) شمال

۱۳
جنوب به شمال یادگار امام(ره) قبل از پل شهید دادمان
اجرا نشده
- تعریض در ضلع شرق بزرگراه یادگار امام(ره) و اضافه کردن خط و لچکی / افزایش سرعت بعد از ورودی ایوانک / مدیریت عرض و اصلاح هندسی تقاطع یادگار امام-ایوانک / اضافه کردن لچکی و خط کاهش سرعت قبل از خروجی شهید دادمان

۱۴,۱۵
شمال به جنوب شهید صیاد شیرازی-دوربرگردان قبل از بیمارستان گلستان
اجرا نشده
شمال به جنوب شهید صیاد شیرازی رمپ ورودی به خیابان توحیدی
اجرا نشده
- در طرح مصوب با استفاده از فضای موجود در ضلع شمالی بزرگراه شهید صیاد شیرازی، احداث مسیر کندرو جهت هدایت جریان ترافیک ورودی به خیابان گلستان چهارم پیشنهاد شده است.

۱۶
شرق به غرب شیخ‌فضل الله نوری زیر پل یادگار امام(ره)
اجرا نشده
- جابه‌جایی ۴اصله درخت موجود در سطح سواره‌رو و در نتیجه افزایش طول ناحیه تداخلی

۱۷
شرق به غرب یادگار امام(ره) ورودی فرحزاد
اجرا شده
- احداث مسیر کندرو با استفاده از فضای موجود و تملک مورد نیاز در ضلع شمالی بزرگراه یادگار امام(ره) و در نتیجه هدایت ترافیک خیابان فرحزادی به مسیر کندرو و خارج از بزرگراه

۱۸
بزرگراه شهید حکیم از یادگار امام(ره) تا شیخ فضل الله نوری
اجرا نشده
- تعریض مسیر شرق به غرب در محل ورودی و خروجی پارک پردیسان و ۵ خطه کردن مسیر

۱۹
جنوب به شمال یادگار امام(ره) زیر پل شهید همت
اجرا شده
- اصلاح هندسی دماغه و در نتیجه جداسازی و عدم تداخل در محل تقاطع کندروی بزرگراه یادگار امام(ره) و لوپ ورودی بزرگراه شهید همت

۲۰
شمال به جنوب امام علی(ع) رمپ ورودی به شهید سلیمانی
عدم اجرا به دلیل معارض ملکی
- راهکار کوتاه مدت برای بهبود شرایط ایمنی در این راستگرد، استفاده از علائم و تجهیزات ترافیکی است

۲۱
شرق به غرب آیت‌الله هاشمی رفسنجانی پل شهید اشرفی اصفهانی
اجرا نشده
- اصلاح خط‌کشی‌های موجود در محل دماغه رمپ‌های ورودی و خروجی و افزایش طول تداخلی / تأمین مسیر کندرو با دو خط عبور و انتقال همه مانورهای تداخلی به آن و در نهایت حفظ تعداد خطوط عبوری بزرگراه در محدوده تداخلی

۲۲
شرق به غرب شهید حکیم – پل شهید اشرفی‌اصفهانی
اجرا شده
- تعریض و ۵ خطه کردن بزرگراه شهید حکیم با استفاده از فضای موجود در ضلع شمالی بزرگراه در محدوده بین ورودی و خروجی بوستان نهج‌البلاغه

۲۳
شمال به جنوب شهید چمران حدفاصل ملاصدرا تا بزرگراه شهید همت
اجرا نشده
- امتداد دماغه و کاهش تعداد خطوط حرکتی لوپ معبر ملاصدرا جهت ورود به بزرگراه شهید چمران و کنترل آن توسط رمپ مترینگ / احداث پهلوگاه در زیر پل ملاصدرا برای تسهیل در توقف‌های اضطراری

۲۴
غرب به شرق شهید زین‌الدین حدفاصل پل پاسداران تا پل شهید صیاد شیرازی
مستلزم توافق با وزارتخانه
- تعریض در ضلع جنوب بزرگراه شهید زین‌الدین،با جابه‌جایی دیوار وزارت اطلاعات

۲۵
تقاطع غیرهمسطح شهید همت و شهید صیاد شیرازی
اجرا شده
- احداث دوربرگردان غیرهمسطح شرق به شرق در بزرگراه شهید همت در محدوده پاسداران

۲۶
شهید همت حدفاصل شهید اشرفی‌اصفهانی تا یادگار امام(ره)
اجرا شده
- ایجاد پهلوگاه با طول مناسب در ضلع جنوب و شمال بزرگراه شهید همت در محدوده پل عابرپیاده شهرک هما / اصلاح هندسی دهانه رمپ ورودی از بزرگراه یادگار امام(ره) جنوب به بزرگراه شهید همت غرب به‌طوری که به صورت یک خطه عمل کند.

۲۷
شرق به غرب شهید همت حدفاصل خیابان شاهین تا بلوار جنت‌آباد
اجرا نشده
- جابه‌جایی پل عابرپیاده به ابتدای بلوار شاهین و اصلاح هندسی پهلوگاه موجود / نصب نرده در حاشیه بزرگراه شهید همت در حدفاصل شاهین تا جنت‌آباد

۲۸
غرب به شرق شهید همت – باغ فیض
اجرا شده
- ایجاد پهلوگاه مناسب جهت توقف اتوبوس‌ها در محدوده باغ‌فیض

۲۹
جنوب به شمال امام علی(ع) دوربرگردان قبل از خیابان شهید مدنی
اجرا شده
- امتداد مسیر ویژه BRT تا بعد از خروجی خیابان شهید مدنی به منظور مدیریت عرض در محدوده ۵ خطه بزرگراه امام علی(ع) و همچنین بهره‌گیری از امکان تخلیه بخشی از بار ترافیکی بزرگراه از طریق خروجی خیابان شهید مدنی

۳۰
لوپ شمال شهید مدرس به شرق شهید صدر و رمپ شرق به جنوب
اجرا شده
- کاهش عرض دهانه ورودی رمپ بزرگراه شهید صدر غرب به بزرگراه شهید مدرس جنوب به منظور ورود ۲ خط حرکتی به بزرگراه شهید مدرس / تعریض لوپ شمال به شرق و اصلاح دماغه آن به نحوی که معبر بزرگراهی شهید مدرس جنوب کاهش عرض یافته و از ۳ خط به ۲ خط حرکتی تقلیل یابد.

۳۱
شمال به جنوب شهید مدرس حدفاصل پل شهید حقانی تا پل‌های فجر
عدم امکان اجرا به دلیل درختان معارض
- تعریض در ضلع غرب بزرگراه شهید مدرس حدفاصل لوپ خروجی شهید حقانی تا رمپ خروجی شهید همت غرب به منظور افزودن یک خط به مسیر شمال به جنوب که به علت وجود تراکم درخت در این محدوده امکانپذیر نیست.

۳۲
بزرگراه شهید حکیم حدفاصل شهید اشرفی اصفهانی تا شهید ستاری
اجرا نشده
- اصلاح هندسی دماغه محل ورود از خیابان بهنام به داخل بزرگراه به منظور ورود با زاویه مناسب / احداث پهلوگاه تاکسی در جزیره مقابل خیابان بهنام / احداث پهلوگاه تاکسی در مقابل خیابان مطهری حدفاصل بزرگراه شهید ستاری و خیابان بهنام / نصب نرده حدفاصل بزرگراه شهید ستاری

۳۳
غرب به شرق شهید همت ورودی به پارک جوانمردان
اجرا نشده
- مدیریت عرض بزرگراه شهید همت قبل از محدوده ورودی اول بوستان جوانمردان و کاهش عرض تدریجی بزرگراه از ۴ خط به ۵ خط حرکتی / مسدود کردن ورودی اول بوستان جوانمردان و احداث کندرو جهت دسترسی به خروجی بوستان جوانمردان با استفاده از فضای موجود در ضلع جنوبی بزرگراه شهید همت

۳۴
غرب به شرق آزادراه کرج تهران بعد از بلوار شیشه مینا
عدم امکان اجرا به دلیل نیاز به تعریض پل
- تعریض آزادراه در مقطع بعد از بلوار شیشه مینا

۳۵
شرق به غرب شهید حکیم قبل از پل شهید اشرفی اصفهانی
اجرا شده
- تعریض و ۵ خطه کردن بزرگراه شهید حکیم با استفاده از فضای موجود در ضلع شمالی بزرگراه در محدوده بین ورودی و خروجی بوستان نهج البلاغه

۳۶
شمال به جنوب شهید مدرس زیر پل شهید حقانی
اجرا نشده
- تعریض بزرگراه شهید مدرس با استفاده از فضای موجود در غرب بزرگراه از محل ورودی میرداماد به اندازه یک خط عبوری و درنتیجه جابه‌جایی محل ورودی لوپ شرق به جنوب بزرگراه حقانی به سمت غرب / کنترل لوپ شرق به جنوب بزرگراه شهید حقانی با استفاده از رمپ مترینگ در ساعات اوج

۳۷
شمال به جنوب یادگار امام(ره) بعد از خیابان آزادی
اجرا شده
- جمع‌آوری گاردریل بین مسیر تندرو و کندرو از ابتدا تا آغاز رفیوژ میانی / همسطح‌سازی سطح سواره‌رو پس از جمع‌آوری گاردریل

۳۸
شمال به جنوب شهید مدرس – ایستگاه اتوبوس خیابان ظفر
اجرا شده
- تعریض پهلوگاه برای توقف اتوبوس‌ها

۳۹
ورودی‌های شمال به جنوب و جنوب به شمال شهید مدرس به شهید همت غرب
اجرا نشده
- در ساعات اوج ترافیک می‌توان به کمک رمپ‌مترینگ حجم ورودی از معابر آفریقا، بزرگراه شهید مدرس شمال و بزرگراه شهید همت را محدود کرده و عبوردهی جریان ترافیک در بزرگراه شهید همت در مقطع بعد از آفریقا را بهبود بخشید.

۴۰
شمال به جنوب امام علی(ع) – لاین کندرو قبل از پل شهید محلاتی
عدم امکان اجرا به دلیل عدم وجود فضای مناسب
- نصب تابلوی توقف ممنوع در محل دوربرگردان / اعمال قانون خودروهایی که در محل دوربرگردان توقف می‌کنند.

۴۱
شرق به غرب آزادراه تهران کرج – پل آزادگان
عدم امکان اجرا به دلیل نیاز به تعریض پل
- لزوم تعریض مسیر کندروی آزادراه در محدوده بین لوپ‌های ورودی و خروجی بزرگراه آزادگان

۴۲
امام علی(ع) – ایستگاه متروی فدک
اجرا نشده
- احداث پهلوگاه در حاشیه مسیر جنوب به شمال بزرگراه امام علی(ع) در محدوده متروی فدک

۴۳
شمال به جنوب امام علی(ع) زیر پل خاوران
اجرا شده
- استفاده از رمپ در ساعات اوج ترافیک در ورودی لوپ شرق به جنوب و رمپ غرب به جنوب به منظور روانسازی جریان ترافیک مسیر اصلی بزرگراه امام علی(ع) تعمیر و اصلاح روسازی در محل مورد مطالعه

۴۴
شمال به جنوب امام علی(ع) رمپ ورودی به خیابان جانبازان
اجرا شده
- احداث تقاطع غیر همسطح خیابان جانبازان - کرمان

۴۵
شهید همت حدفاصل پل شیخ بهایی تا پل شهید چمران
اجرا نشده
- احداث خط و لچکی افزایش سرعت برای ورودی شیخ بهایی به بزرگراه شهید همت مسیر شرق به غرب / احداث ایستگاه اتوبوس به منظور آزادسازی پهلوگاه اضطراری موجود جهت توقف تاکسی‌ها و خودروهای شخصی

یادداشت
سردار محمد حسین حمیدی*

راه‌حل گره‌های ترافیکی شهر تهران چیست؟

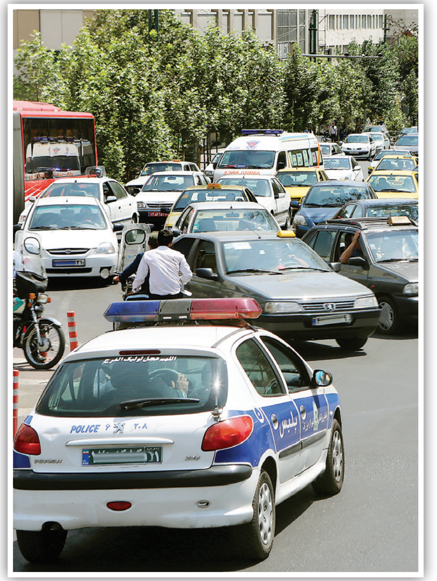
از خودروهای فرسوده تا مشکلات حمل‌ونقل عمومی

ترافیک شهر تهران مربوط به دیروز و امروز نیست و طبق اسناد موجود، قدمت و سابقه‌ای ۶۰، ۷۰ساله دارد. در روزنامه اطلاعات منتشرشده در سال ۱۳۳۷ شمسی به ترافیک شهر تهران در آن سال اشاره شده است. شهر تهران در دهه‌های ۳۰، ۴۰، ۵۰ و ۶۰ تا به امروز با توجه به میزان جمعیت، وسعت شهر و معابر آن، تعداد خودروها و... همیشه ترافیک داشته و همچنان هم دارد. این موضوع دلایل زیادی دارد که ازجمله آنها می‌توان به رشد نامتناسب تعداد وسایل نقلیه نسبت به ظرفیت معابر شهر، ساخت‌وسازهای ناهمگون در محلات و ضعف‌ها و کمبودهای حمل‌ونقل عمومی اشاره کرد.

واقعیت این است که معابر شهر تهران گنجایش این همه وسیله نقلیه را ندارد. بدون اینکه وسایل نقلیه فرسوده و آلاینده‌ای که عمر مفیدشان به پایان رسیده است از رده خارج و اسقاط شود، هرسال هزاران وسیله نقلیه جدید بر تعداد آنها افزوده می‌شود بدون اینکه از آن طرف خروجی داشته باشیم. در نتیجه علاوه بر مشکلات ترافیکی، در شهر تهران با بحث آلودگی هوا هم مواجه هستیم. در نتیجه اگر می‌خواهیم گره‌های ترافیکی شهر را باز کنیم، یکی از مهم‌ترین این گره‌ها بحث اسقاط خودروهای فرسوده و آلاینده است. پس اگر می‌خواهیم ترافیک تهران کاهش پیدا کند، باید این مشکل را برطرف کنیم. البته این موضوع هم خودش وابسته به عوامل مختلف اقتصادی، اجتماعی و... است.

گره بعدی به ساخت‌وسازهای ناهمگون در معابر و محلات شهر برمی‌گردد. برای مثال، در یک معبر ۶متری برج‌های بلندمرتبه ساخته شده است، بدون اینکه توجه داشته باشند این معبر توان و ظرفیت پذیرش این حجم از جمعیت را دارد و آیا می‌تواند پاسخگوی تردد و توقف‌های مربوط به ساکنان این برج‌ها و دیگر اماکن مسکونی و تجاری و اداری آن باشد؟ یا اینکه در حوالی میدان‌ها و تقاطع‌ها پاساژها و مال‌ها و فروشگاه‌های بزرگ و فرامنطقه‌ای ساخته شده است که نه‌تنها منجر به ایجاد ترافیک در آن محدوده می‌شود، بلکه باعث پس‌زدن ترافیک به معابر و محله‌های اطراف شده و گره‌های سنگین ترافیکی ایجاد می‌کند و یکی دیگر از گره‌های اصلی ترافیک تهران در اینجاست و نباید در اطراف میدان‌ها و تقاطع‌ها اجازه ساخت این قبیل مراکز داده شود. همچنین لازم است که باربری‌ها از داخل شهر تهران و مرکز به خارج از تهران منتقل شود. حدود ۴۰درصد از کالاهای کشور توسط کامیون‌ها و خودروهای سنگین و... به تهران می‌آید و در ادامه حدود ۳۰درصد آن با همان روش به شهرهای دیگر منتقل می‌شود که این موضوع نه‌تنها هیچ‌گونه توجیهی ندارد بلکه باعث تشدید مشکلات ترافیکی در پایتخت شده است.

مورد بعدی به مشکلات و ضعف‌های حمل‌ونقل عمومی شهر تهران برمی‌گردد. وقتی مترو، اتوبوس و... نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای شهروندان برای سفرهای درون‌شهری باشد، در نتیجه شاهد افزایش استفاده از خودروهای شخصی در سطح شهر هستیم؛ خودروهایی که اغلب تک‌سرنشین هستند. مردم برای رفت‌وآمد به محل کارشان، مراکز تجاری و اداری و... استفاده از وسیله نقلیه شخصی را ترجیح می‌دهند و انتخاب و اولویت‌شان وسایل حمل‌ونقل عمومی نیست. اگر می‌خواهیم گره‌ای از ترافیک شهر تهران برداشته شود، باید حمل‌ونقل عمومی شهر را سر و سامان دهیم. ناوگان اتوبوسرانی و مترو که حجم زیادی از مسافران را جابه‌جا می‌کنند، تقویت شود و ظرفیت آنها افزایش پیدا کند. به جای اتوبوس‌ها و واگن‌های فرسوده لازم است ناوگان نوسازی شده، مجهز و سرحال و قبراق داشته باشیم. باید ناوگان به تعداد کافی باشد که اتوبوس‌ها و قطارها با سر فاصله کمتر و در یک زمان‌بندی منظم به ایستگاه‌ها برسند و مردم برای سفرهای شهری خودشان بتوانند براساس همان زمان‌بندی و سرفاصله برنامه‌ریزی کنند. اگر ظرفیت ناوگان افزایش پیدا کند، دیگر شاهد تجمع و معطل‌شدن مسافران در ایستگاه‌ها نخواهیم بود و میل و رغبت مردم برای استفاده از مترو و اتوبوس افزایش پیدا می‌کند. پلیس راهور در تعامل و همکاری با شهرداری یکسری اصلاحات هندسی را انجام داده و همچنان درحال اجراست که ازجمله آنها می‌توان به ایجاد رمپ و لوپ و دوربرگردان‌ها و زیرگذر و روگذرها در معابر مختلف شهر اشاره کرد. نبود این دوربرگردان‌ها و رمپ‌ها باعث می‌شود مردم در شهر تهران حدود ۷۰۰کیلومتر مسیر اضافه طی کنند. تمام این کارها و اتوبان‌ها و معابری که ساخته می‌شود، هرچند در کاهش ترافیک شهر تهران تأثیرگذار است و لازم است که انجام شود، اما همگی حکم مسکن و کار مقطعی برای کاهش ترافیک شهر را دارد و راه‌حل اساسی و درمان قطعی ترافیک تهران نیستند. گره‌های ترافیکی اصلی شهر همان‌هایی است که در ابتدا اشاره کردم؛ مشکلات و ضعف‌هایی که طی سال‌ها به مرور شکل گرفته و تقویت شده‌اند و باید به‌دنبال راه‌حلی برای آنها باشیم.

* رئیس پلیس راهور تهران بزرگ